

第5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12月26日（火）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、14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、田内 文雄、湯川 義彦、竹若 博美、奥野 英俊、辻山 正甫、南山 友美、佐々木 重雄、中出 篤、水口 隆市

【傍聴者】3名

【案件】

- （1）公共交通に関する勉強会の開催報告について
- （2）意見聴取実施結果について
- （3）実現するために必要な取組みの方向性（案）について
- （4）本計画策定に係る評価指標・目標値の設定（案）について
- （5）阪南市公共交通基本計画（素案）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】

・公共交通に関する勉強会の開催報告について

(委 員) 大阪運輸支局と大阪府の取組みとして、年2回、自治体の公共交通担当者を対象に勉強会を実施している。内容としては、地域公共交通会議の設置等について苦慮したことや、取組の現状報告、事例等も報告しながら、交流を持って行っているところである。

(会 長) 行政にとって、地元住民と勉強会を行うことはなかなか難しく、今回は自治会長を対象としているが、地域住民にも参加いただきたいというところが行政の本音であると考えられる。都市計画の説明会等、実情はなかなか集まっていただけでなく、地域住民の方が、身近な問題として捉えていただくことが大事なので、自治体担当者向けの勉強会でも是非そういった観点も入れていただければと考える。

(委 員) 勉強会に参加させていただいた感想として、2回目の勉強会は、やや参加者数は減ったものの、行政と市民との協働の重要性を認識していただけたという印象である。

2回目の勉強会では、コミュニティバスの運行シミュレーションを参加者に行っていただいた際に、皆さんの需要を満たすために運行ルートを設定すると長大路線になり費用が大きく発生するため、皆で議論を通じてお互いの状況を理解したうえで決めていくことが重要だということが浸透したのではないかと印象である。

また、これまでは全体的な内容であったが、今後は地区ごとで具体的な議論を進めることが重要だと思う。

(会 長) 他市事例では、一団地及び周辺地域だけではニーズが限界であり、どうやって次の需要を喚起するかを現在検討している所がある。

人口減少、高齢化に伴い減少する中で、見込まれる利用者を増やすことがそもその目的には成りえない。そういったネガティブな発想ではなく、市民が外出しやすいような仕組みをまちづくりの中でつくり、公共交通が側面から支えることが重要である。しかしながら、市民全てのニーズを満たすと逆に不便になるので、市民の皆さんにご理解いただき、出来るだけ多くの方が便利に移動できるようにする仕組みを作ることが必要になると考える。今のままでは採算的には苦しいと思われるものの、元気な高齢者は沢山いるので、まちづくりを進めるなかで、もっとまちに出ていただけるようなことを考えつつ、通勤・通学のニーズも合わせて考えることが必要である。

他市では、地域住民が積極的に提案している事例もあり、そうした方々をお招きし、お話を聞くのも一つの方法である。

また、本計画では、広域基幹交通である鉄道及びバス、タクシー等の公共交通のみに限定せず、皆さんが色々な手段を組み合わせ、利用できることを考えるため、自家用車で来て、他の手段に乘換えることも含まれるものと考えている。そうした多様な交通手段を組み合わせる手法を考えていただきたい。そうした視点から、タクシー事業者、鉄道事業者からもご意見をいただければと考える。

・意見徴収実施結果について

(委 員) この度は、台風21号の影響で一定期間運休となり、市民の皆様にご迷惑をおかけした。今回、そのようなことを念頭に置いた意見もあり、鉄道事業者としても、より一層の安全輸送に努めていきたいと考えている。

一方で、阪南市から尾崎駅前へ代替輸送バスを乗り入れていただきたい旨の要望があったが、尾崎駅前は大型バスの運行が困難なため、実現できなかった。今後は、尾崎駅の機能向上の中で、有事に対する備えが改善されるかと考えている。

(会 長) 中心拠点としての尾崎駅前については交通結節点としての機能改善は必要であるとする。都市計画部局と連携して改善していただきたい。

(事務局) 尾崎駅の交通結節機能向上について、交通面からまちづくり活性化と連携して、支援していくような施策を今後考えていきたい。

(委 員) 今回の件は、市としても尾崎駅前へアクセスするための道路やバスが回転できるスペースが無く、バス停があるのみという現状に対して、今後どのように整備するのかを問われたものと考えている。

市としては、現在、公共交通基本計画と併せて、立地適正化計画の策定を進めており、その中で尾崎駅前をどうしていくのかということを考えていく必要があると認識している。段階的に南海電鉄とも協力して進めていきたいので、その際はよろしく願いたい。

(会 長) 以前、本市の道路網整備にあたって勉強会等を開催させていただいたが、財源の問題もあって、結果的には十分な規格の網整備とならなかったかもしれない。特に、大型車両が進入できない道路も少なくないため、運行する車両についても考えていただく必要があると思われる。

ところで、日本の公共交通の運賃は、ヨーロッパと比較して高くはないが、乗り継ぐ度に初乗り運賃が発生するなど負担感がある。ヨーロッパでは、乗継ぎに費用負担をかけないゾーン運賃制度や、家族同伴での利用やオフピーク利用の割引措置等、朝の混雑時を除けば、非常に利用しやすい運賃体系になっている。日本はこうした運賃の弾力的な運用を行っておらず、結果的に自動車利用の方が安価になってしまうというといった構造的な問題がある。これをどう改善するのかは、国レベルの議論も必要になるかもしれない。

一方では、自動車で直接アクセス出来ない箇所を設けるという考え方があり、例えば、尾崎駅の中心部までは、直接自動車アクセス出来ず、少し離れたと

ころに停めて、徒歩で中心部までアクセスをしていただくといった政策的な制限を設けることや、高齢者の方が外出しやすい環境を作っていくなかで、必然的に持続可能な公共交通に繋がるものと考えられ、そうしたことも念頭におく必要がある。

今回、事務局より委員の皆さんに対して照会した本計画の基本理念や基本方針については異議が無かったため、阪南市が出来ることを市民や事業者と協働しながら進めるというところになると考える。

・実現するために必要な取組みの方向性（案）について

（会 長） 本計画においては、広域基幹交通、市内基幹交通、地域内交通の３つの構造となっている。阪南市の場合、JR 阪和線は本市南東部をかすめているため、駅勢圏としては、隣接駅も含めて捉えるものとする。

また、交通の形態としては、第二阪和国道が幹線道路にあたる。例えば、長距離バスが運行している場合は、広域基幹交通の一つとして捉えることができるが、現時点では鉄道が広域基幹交通になるものとする。

他市では、鉄道駅へアクセスする路線バスを基幹交通と位置付けしている自治体もある。基幹交通に対してどのようにアクセスするかという点で、乗り合いタクシー等の地域内移動の話になり、このような階層構造を考えている事例もある。

委員の皆さんは利用者の立場でも良いし、事業者の立場でのご意見でも良いのでお気づきの点があればいただきたい。

（委 員） 南海本線尾崎駅と JR 和泉鳥取駅を結ぶフィーダー系の運行について、前提として、路線バス尾崎線の収支が芳しくなく、JR 和泉鳥取駅の駅前広場は、小型バスしか駅前広場に乗り入れできないという状況が挙げられる。

現在、小型バス車両はメーカー１社しか販売しておらず、かつてより価格が上昇し、中型バスより調達価格が高くなる場合もある。そのため、バス事業者としては中型バスを購入する傾向にあり、中型バスで運行するにあたっては、JR 和泉鳥取駅の駅前広場の規模の問題が挙げられる。

（委 員） 市としても、府道から駅前広場までの道路幅員が狭い状況であり、この度、JR にもご協力いただき、高架下は拡幅出来たが、河川の存在に伴う空間の制限もあり、道路の拡幅が難しい場所である。

確かに大きくは無いが、駅前広場を整備しているので、そこへ向かう道路の拡幅を検討できればと考えているが、地形的な制限が課題であると認識している。

（会 長） 尾崎駅周辺もそうであるが、都市計画上、和泉鳥取駅も外せないとする。供給する側で出来ることを、事業者や市も含めて考えることが一つは必要になるが、利用する側が、本当に公共交通を利用するのかという問題もある。

（委 員） 私はもうすぐ後期高齢者になるが、仕事もしているのでマイカー利用が多い。課題にも挙がっているが、バスやタクシーのそれぞれの問題点があるなかで、現時点ではなかなか使いづらいと感じている。

私は丘陵部の団地に住んでおり、道路勾配が大きく、徒歩や自転車の移動は困難であるため、自動車に頼らざるをえない。阪南市内でもこうした実態が多いものとする。

鉄道に関しては南海電鉄と JR をどう結ぶか、また、いかに利便性を高めるかについては、ソフト面でも考える余地はあるものと感じており、ダイヤの調整、所要時間の短縮、また、駅前広場の大々的な整備は用地買収など難しいこともあるかと思うが、小型バスでの運行も含め、出来ることがあると考える。

一方で、市民の意識の問題もあると考える。私も自動車を利用するが、マイカーでガソリンを燃焼するのは地球環境には良くないので、公共交通のクリーンエネルギーや環境負荷の少ない移動に対する意識の改革が必要かと思う。

もちろん、まちの賑わい創出や市民が出歩きたくなる施策も必要であるが、地球に優しい移動に関しても方針に入れていただければ、環境面の改善を目指している方は考えていただけるのではないかと。

(会 長) 環境面では、電気自動車や水素自動車が代替する可能性もあるが、それだけで交通問題が解決される訳ではない。

尾崎駅から市民病院へ行くにも、幅員の狭い路側帯を歩かざるをえない。これは、今後の広域の立地適正化の方向性の一つとして、阪南市民病院を隣接市からも利用しようという分担環境になったとしても、駅から病院までアクセス出来なければ問題である。環境の問題も含め、公共交通を利用できるようにすることが本市の場合大きな課題であると思う。

(委 員) 高齢者の運転免許証自主返納の特典については、タクシー運賃の一割引きを実施しているが、その利用状況や自治体からの補てん等、委員にお聞きしたい。

(委 員) 行政による高齢者の運転免許証自主返納の取組みについては、堺市がタクシー利用券を進呈しており、近隣他市でもそういった動きがあるとは聞いている。

我々も9月から、運転免許証自主返納者に対して、行政の補助に頼らず運賃1割引きを行っており、阪南・泉南エリアでは、月間約150件の利用があり増加傾向にある。身体障がい者割引も同様に、月間約150万円の割引額が発生している。

当初は、泉南警察署や交通安全協会にもお話しし、交通安全協会にはパンフレットを設置していただき、喜んでいただけた。高齢者の運転免許証自主返納の促進にあたっては、PR をしっかりすることと、協力する店舗が増えることが必要であり、もっと警察が中心となり、広報しないといけない。

また、商店街の店舗で割引があるなど、タクシー以外の割引がないと難しい。他市でも、温泉とタクシーの割引のみの自治体があり、もっと協力店が増えな

いと運転免許証自主返納者を増加させることは難しいのではないかと。

(会 長) 兵庫県では、運転免許証返納率が高い傾向がある。特に神戸市は、地下鉄やバスが割引になり、協力店も多い。一方で、山間部のように自動車しか移動手段がないところでは死活問題であり、サービス割引以外の施策を検討する必要がある。

自主的に運転免許証を返納していただけるような仕組みは必要であるが、一方で、自動車でも公共交通でも料金が同じくらいの仕組みを作らないと難しいので、そのあたりは、事業者の努力と行政のサポートにかかっていると思う。

(委 員) タクシーの障がい者割引は、毎回利用させていただいている。視力障がい者は特に利用しているのではないかと考える。しかし、障がい者はあまり外出しない方が多く、外出時は家族に車で送迎してもらうことも多い。

(会 長) ノンステップバスの導入や鉄道駅でのホームドア設置等、障がい者の方も外出しやすい環境を作ろうと交通事業者も努力している。もちろん助け合いや、福祉有償運送のような送迎形態もあるが、ガイドさんや友人と一緒に外出される際には、公共交通を利用して、ご意見をいただければ、事業者も参考になるのではと考える。鉄道で介助者割引についても情報提供いただきたい。

(委 員) 介助者の方については割引がある。事前に手続きしていただければ、障がい者専用の IC カードでの利用が可能である。

(会 長) 鉄道事業者は、券売機も車いすが利用しやすい工夫をされており、誰かと出かけやすい環境に改善されつつあると考える。全体の移動量が増加すれば、その人が移動するきっかけにもなると考えるので、まずは移動してみる、そして、公共交通を利用してみることが必要となる。供給する側も出かけやすくなるような取組を考えていただければと思う。

・本計画策定に係る評価指標・目標値の設定（案）について

（会 長） 基本計画は理念であり、理念そのものをすぐに見直すわけではなく、理念に基づき実施する各施策について評価し、改善することが重要である。最終的には、パブリックコメントでのご意見や委員の意見も含め決定したいと考えているが、ご意見があればお願いしたい。

（委 員） 目標値については計画期間と合わせて10年間の目標値で良いか？

（事務局） 目標値は10年間で、中間見直しの際にアンケート調査を実施予定である。

（委 員） 短期的な計画期間であれば、現時点でのアンケート調査結果を「上回る」といった目標値設定はあると思うが、10年間といった長期的な計画期間であるならば、具体的な数値目標は検討していないのか。

（事務局） 基本的な考え方としては、ご指摘のとおり定量的な指標を検討し、公共交通分担率等は具体的な数字を提示している。長期的な計画であり、段階的に取組を行うことも踏まえ、アンケート調査結果を「上回る」といった指標もある。

（会 長） 各施策を行うにあたり長期的な10年間といった目標値だけでなく、3年～5年での指標の見直しは必要ではないか。例えば、収支率について、財政状況がひっ迫しているなかで、ずっと同じ収支率の目標は実情に合わなくなる。目標期間については、中長期で評価するものと、短期で評価するもので整理してはどうか。検討していただきたい。

（委 員） まず、「主な外出先への交通手段のうち鉄道とバス及びバス間の乗継利用が占める割合」の指標は、乗継利用者数の増加を示しているが、乗継利便性がどのような要因で向上するのかが把握できない。長期的な計画では、施策と目標値の因果関係は重要であり、現況値がなくても適切に施策との因果関係がわかるような指標を入れるべきではないか。

また、「阪南市から大阪市や他都市への移動がしやすいと思う人の満足度」の指標についても同様で、公共交通により満足度が変化したのか、それとも自動車が利用できなくなったのか、因果関係が判断しにくくなるので、再検討されてはどうか。

（事務局） ご指摘のあった「阪南市から大阪市や他都市への移動がしやすいと思う人の満足度」は、主な広域基幹交通の指標である「尾崎駅の1日平均乗降客数」補

完するための指標としてあげさせていただいた。

同様に「主な外出先への交通手段のうち鉄道とバス及びバス間の乗継利用が占める割合」も、アンケート調査から現況値が把握できているものを選定している。

(会 長) 事務局が提示した評価指標では、実施した施策の評価が出来るのかというご指摘であるとする。今後人口減少に伴い、施策を行ったとしても結果的に利用者が減少することが考えられる一方で、実施した施策自体が駄目だったという誤解がないように、目標に対して施策そのものがどうであったかを、サブ指標として評価する必要があるのではないかと考える。

他にも因果関係がわかりにくいものがあるため、掲げている目標に対する指標と、施策の効果評価を２段階で検討していただきたい。そうすれば、施策状況は良かったとしても目標に達していなかった場合、次にどのような施策を講じるべきなのかといった次のステップへ進むことが出来る。利用者が増加しなかったから駄目だったという評価になってしまうと、一からやり直しになってしまう。

また、一方で、安易に数値を提示すると、数字が増えなかったから駄目となりかねないので、慎重にした方がよい。その点から言うと、「行政・事業者・住民の協働による公共交通利用促進等の活動組織数」の指標について、４組織といった目標値を掲げているが、たとえ組織できなくても、公共交通に関する勉強会の開催数や参加者数の増加は、意識醸成のプロセスとして重要である。実際、他市においても公共交通の勉強会等を行っているが、なかなか地域が主体で活動するところまで至っていない。しかし、意識を醸成していくという点では、勉強会を実施するといったプロセスが大事となる。パブリックコメントのご意見も踏まえ、精査していただきたいと考える。

ところで、地域内交通の指標であるコミュニティバスの平均乗車人数の指標とコミュニティバスの収支率の指標はなぜ別々に提示しているのか。

(事務局) 乗車人数を増加させるところは、本計画の基本理念に沿うものと考えている。しかし、コミュニティバスは税金で運行しているので、補完的に収支率もチェックする必要があると考えたためである。

(会 長) 平均乗車人数と収支率の増加を同時に達成するには、運賃の値上げや経費削減が必要になると思う。割引施策を導入する場合は別として、収支は下げないようにするくらい利用者を増やそうというのであれば、意味があるものと考えている。事業者としてはどう考えるか。

(委 員) 弊社では安全に運行するための原資が重要であり、持続可能な公共交通の観点では収支率が重要になる。一方で、営業努力という観点では、乗車率が大事になる。

(会 長) コミュニティバスの場合は、営業努力も大事だが、市民が本当に利用するかどうか重要となり、利用者が増加すれば必然的に収支率も上がるものと考ええる。結果的には市民が利用し、税補助が少なくなれば良いので、事業者の意見も踏まえご検討いただきたい。

(委 員) 利用促進のポイントは住民がいかに公共交通に意識を向けるかということで、結果的に利用率が上がれば、課題解決に繋がるものと考ええる。したがって、「行政・事業者・住民の協働による公共交通利用促進等の活動組織数」の指標について、地区数で評価するのではなく、オール阪南市といった視点が必要になる考える。公共交通に関する勉強会では、自治会長に対して問題意識を持っていただくことは大事であるが、一般住民まで情報伝達が難しい。行政、事業者による公共交通に関するPRはもちろん、本基本計画検討委員会のように関係者が全員集まり、そういった意識醸成を行うための協議会を設置する中で、意識醸成、利用促進を進めていく必要がある。

(会 長) 現在、公共交通に関する勉強会をされている実績を積んでいくなかで、住民に浸透させるには、自治会長が勉強会の内容を地区住民に伝えていただくことや、市民委員の方が地元の方に伝達するなど、裾野を拡げることが重要になる。市民の皆さんができるだけ自分自身の問題として考え、勉強会等に参加できる機会を増やし、将来的には自分達の交通の問題を自分達で考え、本来のコミュニティバスの導入といったことができれば望ましいと考える。プロセスに対する評価は重要であり、そういった点も踏まえ検討いただきたい。

・阪南市公共交通基本計画（素案）について

（会 長） 本計画（素案）については、本日の時点で、基本理念の部分についてはご異議がなかったので、概ね了解をいただいたものと考えてるが、本日以降も素案について内容を確認いただき、ご意見があれば事務局の説明のとおり 1 月 1 0 日までにご提出いただきたい。事前に意見があれば、それを修正した上で、パブリックコメントに諮るということによいか。

（事務局） そのとおり。

（会 長） 出来るだけ委員の皆さんのご意見を踏まえ、私と副会長と事務局で議論するなかで、必要があれば修正させていただきたい。パブリックコメント終了後は、市民の意見も踏まえて修正したうえで、次回委員会でご議論いただくということで良いか。

（事務局） そのとおり。

（会 長） パブリックコメントについて、自発的にウェブサイト等で情報を得ることは難しいと考えられる。市民の移動手段に関する内容であるため、委員の皆さんには、市民の皆さんにお声掛けいただくことで、多くの方々に意見をいただけるようお願いしたい。

次回案件は事務局から説明のあったとおり 3 月の開催予定であり、パブリックコメントの結果を踏まえ、事務局から報告いただき、ご議論いただく。次回の案件についても原則公開で、よろしいか。

（全員異議なし）