

会 議 録

会議の名称	第5回 阪南市外部評価委員会
開催日時	平成27年7月13日（月） 午後6時30分～
開催場所	阪南市役所別棟第2会議室
出席者	<p>【委員】 壬生委員長、掛谷副委員長、荒木委員、澤田委員、高橋委員</p> <p>【事務局等職員】 岩本参与（兼）総務部長、草竹市民部長、中出事業部長 （商工労働観光課長）松下副理事（兼）課長、川口主幹、辻野主幹 （生活環境課）魚見課長、川本主幹、岩下主事 （都市整備課）坂本課長、橋口課長代理 （みらい戦略室）井上副理事（兼）室長、布施室長代理、櫛谷企画専門官 藤田主幹、高倉主幹、太田総括主事</p>
会議の議題	<ol style="list-style-type: none"> 1. 開会あいさつ 2. ヒアリングの進行順序等 3. 施策のヒアリング <ul style="list-style-type: none"> ・ 商工業の振興 ・ 交通安全・防犯対策の充実 ・ 公共交通の利便性の向上 4. 判定区分等についての協議 5. その他
公開・非公開	施策のヒアリングまで公開
傍聴人数	0人

会 議 録

1. 開会あいさつ

○委員長より

平成 27 年度第 5 回阪南市外部評価委員会を開催する。

委員総数 5 名に対し 5 名出席のため、阪南市外部評価委員会条例第 5 条第 2 項の規定により、本日の会議が成立していること報告する。

傍聴者は 0 名。

○事務局より資料の確認

各委員に資料の不足がないことを確認。

2. ヒアリングの進行順序等

○事務局より説明

施策の担当課から施策の概要を 5 分程度で説明。事前質問票に基づき簡略かつ適切に説明することを心掛けることとする。なお、説明時間を著しく超過した場合は説明を途中で打ち切る場合がある。

質疑応答は 30 分とする。終了後、説明者は退席し、後続案件の説明者は速やかに説明者席に移動する。

阪南市外部評価実施要領に基づき、施策のヒアリングは公開するが、「案件 4 判定区分等についての協議」は非公開とするので、傍聴人の方については本日はおられないが、ヒアリング終了後にご退席いただく。なお、外部評価の結果については、会議録を公開する。

○委員長より

本日ヒアリングを実施する施策は「商工業の振興」、「交通安全・防犯対策の充実」、「公共交通の利便性向上」の 3 件。

3. 施策のヒアリング

○第 5 章施策 2 「商工業の振興」

・商工労働観光課松下課長より施策の概要説明

本市の商工業の状況については、国の「まち・ひと・しごと創生総合戦略」においても、大きな課題となっている「地方経済の弱体化」は、本市においても例外ではなく、少子高齢化の進展や長引く景気低迷に加え、隣接自治体への大型商業施設である泉南市のイオンの進出の影響等により、地域を支えている中小企業者の疲弊は大きな課題となっている。

会 議 録

こうした状況の中で、本市の商工会に加入の現況では、事業所の3割強は中心市街地であり、業種では「卸売・小売業」が、全体の25%弱とほぼ4分の1を占めている。

次に多いのは「サービス業」生活関連、複合的なもので約18%、飲食サービス業が約10%となっているが、とフランチャイズ等チェーン展開している事業所が多くなってきている状況である。また、専門・技術サービス業が3%、「製造業」は8%弱で、大手企業の下請けが多く自社ブランドの製品が少ないため、経営基盤が弱くなっている。事業所規模別では、従業員5人未満の事業所が64%、10人未満で82%を超えており、市内事業所の大半が小規模事業者であることから経営基盤の弱さがうかがえる状況となっている。

現在では、景気の悪化や少子高齢化により、業歴の長い事業所においても事業継承がなされず、廃業するといった事業所も多くなっている状況となっている。

今まで、本市での施策として商工会に補助し、十四匠の阪南ブランドやコットンプロジェクトなどの事業を実施している状況であったが、平成27年度には国の地方創生の交付金を活用し、本市と商工会、金融機関が阪南市創業支援ネットワークを構築し、創業支援の補助を行うことで、開業率を向上させ、地域経済の活性化、雇用の促進を目指すこととしている。他には、金融対策事業として、利子補給制度の創設や空き店舗活用補助事業の創設、プレミアム商品券の発行により、消費喚起を行い、商工業の振興を図ることとしている。

質問事項にある出荷額や十四匠の販売状況など具体的な数値について、個別の事業者の売り上げ調査を行なったものはないが、市全体では国の経済センサスや工業統計調査の数値が公式なものとなっている。また、スカイタウンの業務用地の契約率は、約93%でありほとんどが契約済となっており、消費者相談については、商工業の振興とはあまり関係はないが、インターネットの商品売買関係のトラブルが多く、専門機関への紹介などを行なっている。最後に26年度の内部評価については、機織り機の体験実施やスカタウンの業務地の契約が進んでいることを踏まえて、★2つしている。

簡単ではあるが、「商工業の振興」の説明とさせていただきます。

【主な質疑応答】

委員

緊急雇用創出事業の受託により実施している産業観光人材育成事業を受けて各種産業と観光の結び付けを進めることにより、中小零細企業の経営状況の改善を図ると記述しているが、具体的にはどの様に考えているのか。

商工労働観光課

産業観光と各種産業を結びつける点については、平成25年度に産業観光人材育成事業を商工会に委託した。産業観光の受け入れ事業所について商工会を通じて開拓した。開拓したものをもとに地域の資源と産業、直接関係ない場合もあるが、例えば、地域の仏像やお寺、そういったところを歩くことと一緒に産業の工場を見学するなど、産業観光まち歩きという

会 議 録

ものを実施した。この事業を通じて見学者を受け入れた事業所は、技術やものづくりに対するこだわりを説明でき、有意義であったことや、地域の方に事業所の内容を知ってもらうことで励みになるということであった。

また、この事業を引き継いだ形で、昨年度、阪南はなやか観光協会の設立に阪南市商工会も大きな役割を果たしていただき、体験観光という形で海苔すき体験やキャベツの収穫体験、泉州で有名な松浪キャベツを収穫し、市内のお好み焼き店とタイアップして、キャベツ収穫後にそのキャベツを使用したお好み焼きの食事処として活用するほか、酒蔵では利き酒体験や、また、地域の工場や、商店、農家、漁師を含めて巻き込むことで、地域ぐるみで観光の推進を進めているところである。これらの事業を通じて事業経営者のモチベーションの向上や販路拡大、新製品、新技術の開発、新規顧客の獲得など意欲を高めることにつなげている。

委員

企業への経営支援を教えていただきたい。

商工労働観光課

高齢の経営者の方については、モチベーションが上がってきていないという事が商工会も市も同じ考えであり、例えば、地域の商工業を子供に継がせたい様なことを考えれば、出来ればサラリーマンが良いと思う方が多くなってきている。長年続けた事業を子供、孫に事業承継が出来ずに辞めていくことになるので、事業者の方がこの街でもう一度事業をできることを考えていただけるようなモチベーションを高める事業として、産業観光をツールとして使っている。

委員

人材派遣的なことも支援の一つとして協調でしているという考えか。

商工労働観光課

事業承継ということで、例えば、継ぐ人がいないとき、事業の材料、工場の機械、場所を貸して、事業を続けるという手法の検討や、魅力づくりが大事と考えている。

委員

商工会に加盟している事業所が900あるが、阪南市の総事業所に対する割合について教えていただきたい。

商工労働観光課

今年度当初で902事業所であり、市内の全事業所数は経済センサスにおける直近の平成24年で1,592事業所がある。

会 議 録

委員

平成26年度は。

商工労働観光課

平成26年度は出していない。

委員

阪南ブランドの認証について、企業数は年々増加傾向にあるが、その要因と申請数に対して認証率は。

商工労働観光課

増えている要因については、阪南ブランドが市内での認知度が少しずつ高まってきていることにある。例えば、冊子を使ったPRや、阪南ブランド十四匠に加盟していただくなど、本市の事業に協力していただくことが多くなってきている。また、健康マイレージ事業においては、商品を無料提供していただいているため、協力企業として広報に掲出している。事業所としては経済的負担が発生するが、市内の事業所として社会的責任を果たす役割を担っていただいている。このような取り組みを通じ、徐々に認知度が高まってきた結果として、認証企業の増加につながっていると考える。また、認証率については、市内事業所を対象としていることから、事前に事務局、事業所間で協議・調整を図っているため100%である。

委員

消費者相談のセンター化について、人材不足、イコール財政面かと捉えているが、市民がいろいろなトラブルに巻き込まれる中で98%の解決率は高いと考える。

しかし、2%の未解決があり、そこは専門機関への紹介との話があったが、未解決部分のその後の対応について、他に対応している事例があれば教えていただきたい。

商工労働観光課

センター化の件については委員ご指摘のとおり、必要性については十分認識している。

ただし、人材不足というものが非常に大きな課題となっており、阪南市だけではなく、全国的にも専門相談員の特殊性から、なかなか人材が集まらない不足という状況にある。

現在、本市においては、月水金の昼から専門相談員3名の方が張り付いている状況であり、この3名の方についても、高齢化によるところから、毎年お願いして継続していただいているところである。センター化ということになると、専門相談員も必要になることから、さらに拡充していくことについては苦慮しているところ。結果として、センター化については、現時点においては、週三日を継続し、センター化の週4日以上という事は考え難い。

現在、センターの相談日を解消しているのが年間145日になっており、また、相談件数については130日であることから、単純計算で換算すると一日あたり1件となっている。

会 議 録

そういった費用対効果や財政的な部分は、今後の在り方を考えていく必要があると考えている。

また、未解決案件の内容について、消費相談というのは、行政という立場であるため、相手の企業や事業所に対して指導というような権限はなく、警察でもないので捜査も出来ない。

相談員は相談者への助言や関係機関への紹介、相手の事業所との中でクーリングオフや、その様な契約の仲介役、返金の仲介役などを行っている。

未解決案件で一番多いトラブルは、販売や、金銭の絡むものが多く、相談者も金銭が絡んでいるため、非常に感情的になりやすい方もおられ、実際にその相談をしている中で、自分の意向に沿わなかった場合に相談者自身が相談を打ち切ったり、あるいは、相手の事業所の方に要望として伝えておいて欲しいという形で取り下げたりする場合がある。その様なことについては、それ以上踏み込むことができず、それらを未解決案件として取り扱っている。

その様なことから、その後の対応については、一旦そこで止まってしまうため、その後対応していくことが難しい状況にある。

委員

今のところセンター化の計画はないということだが、近隣自治体で当市のように組織として確立してない自治体はどのくらいか。

商工労働観光課

岸和田市以南では、市は全てセンター化しているが、田尻町、岬町についてはセンター化をしていない。

委員

体験観光については、松浪キャベツの収穫体験やまちあるき体験観光を行っているが、どのような募集をして、どの程度参加があったのか。

商工労働観光課

募集の仕方は、観光協会の主催事業であるため、阪南市が広報誌とウェブサイトを中心に募集している。ミニコミ誌であるニュースせんなん等に記事提供といった形で実施している。体験観光は大人数で実施出来る事業ではないため、一事業20名ぐらいで実施している。何回か実施したかったが、農家や漁師などの都合があるため昨年是一回ずつ実施した。また、まち歩き事業はトータルで11回実施し、150名ぐらい参加したと記憶している。

委員

キャベツ収穫体験や海苔すきは年間通して、1回20名で実施しているということであり、阪南広報誌やウェブに載せていることについて理解した。

会 議 録

委員

成果指標の中で、商工会会員事業所数や製造品出価額は3年間の推移をみると、伸びてきている状況にあるが、その要因はなにか。

商工労働観光課

要因について、内閣府の経済社会創業研究所が景気の山谷を調べており、景気の谷では一番底であった部分が平成24年11月ということを示している。そこから景気回復、拡大場面にきていることがあり、製造品出価額などの変動は社会の経済状態が一番大切なのかと感じる。

製造品出価額に関しては、スカイタウン業務系施設用地の分譲の状況を見ても、大きな事業所が入っているため、その事も出価額が伸びている要因と考える。

委員

近隣の自治体も同じように伸びている状況にあるのか。

商工労働観光課

小売業になると数字は出ていないが、泉南市はイオンがあるため、かなり大きく出ているものとする。統計を確認すると、平成25年、26年の比較においても数字があがっている。

委員長

近隣市との比較について確認したが、同じように、ここでも出されている製造品出価額等を事業所あたり、従業員一人あたりで見たときにはどのような状況か、また、それを大阪府の市町村と比較したとき、阪南市にはどのような特徴があるのか。

商工労働観光課

製造品出荷額の一人あたりについて、平成25年工業統計調査速報値によると、阪南市は約1749万円で、府内の市では最下位となっている。なお、市内に一部上場企業の工場等を有する自治体が大きな金額となる傾向にある。

委員長

製造品出荷額は平成25年度の数字とのことだが、平成24年と26年の数字はどの資料に基づいてのものか。

商工労働観光課

平成25年度末の数字が平成26年になる。24年、25年については、工業統計調査に関して毎年行っており、また、商業統計調査は5年ごとである。

会 議 録

委員長

その状況で阪南市の商業の現況を毎年把握するため、何か調査をしたり、代わりになる様な数字はないか。

商工労働観光課

代わりの数字になると、そこまでの調査などは出来ない現状にある。市の状況という形であれば、阪南市の商業会連合会が昨年、国の補助事業などを活用しながら、マーケティングの戦略を行おうとして実施した「はんなんにぎわい創出事業報告書」があるが、この報告書は数字よりも、市内の顧客アンケートなどを中心にまとめ、何が重要かといったマーケティング調査をしているものがある。本市もこれを情報として活用している現状である。

委員長

商工会との関係がとても重要で、商工会が活動していることはわかるが、市の担当と商工会の役割分担はどういうふうを考えられていて、今後、どういうふうになったらいいのかと考えているのか。

商工労働観光課

商工会には商工会の強みがあり、市には市の強みがあると考えますが、商工会は経営の相談、指導をされる立場で、事業所に近い関係で仕事している。そこはハンド支援（手を添えて支援する）をしていく中で、事業所との関係を密に強化している。市全体として、例えば、事業を紹介した際に、市の補助メニューや、国、府の補助メニューを商工会が実施する事業と上手くマッチングさせていくという事が市の仕事のひとつかと考えている。そういう意味で、情報などを上手く伝えていく、それを伝えていく中で、上手く活用していただくといったことが大変重要なのかと考える。

委員長

商工会への加入の状況は、100ではない中で、加入していない事業所にはどのような働きかけが出来るのか、どのように考えているのか。

商工労働観光課

商工会は小規模事業者のためにする事業がメインとなっているため、その中で、大規模店舗や、フランチャイズの様な事業所が商工会の会員として入るメリットがなかなか見出しにくいのが現状である。その様な現状があるが、商工会は会員組織を強固にするために、いろいろ勧誘などしており、市もまた、組織の強化は必要だと考えていることから、空き店舗対策事業において、市内の店舗を活用していただくことによって、家賃補助をする事業がある。この補助を受けるために、商工会、商連の会員になることを一つの条件としていることから、

会 議 録

経済団体の一部を担っていただけるような事業を市として展開している。

委員

コストにおいて、平成 27 年度の予算が前年度に比して一桁違っている理由は何か。

商工労働観光課

プレミアム商品券の事業が入っていることによる。

委員長

ほかに質問がなければ終了する。

(質疑終了)

○第 3 章施策 3 「交通安全・防犯体制の充実」

・生活環境課魚見課長より施策の概要説明

施策のめざす姿として、交通安全啓発事業については、「交通ルールを守り、思いやりと譲り合いの気持ちをより深めることによって、市民は、交通事故にあうことなく暮らしている」

また、防犯対策事業については、「地域における防犯活動に取り組む団体が協働することによって、市民は犯罪にあうことなく暮らしている」としている。

平成 26 年度の取組方針として、「泉南警察署等の関係行政機関および交通安全協会、PTA 協議会、老人クラブ連合会等の交通安全推進団体等と一体となり、市民が交通事故や犯罪にあうことのないまちづくりを目指すこととしている。

具体的な事業の説明として、交通安全については、行政、泉南警察署、老人クラブ、PTA 協議会等の交通安全推進機関及び団体からなる「阪南市交通事故をなくす運動推進協議会」を中心として、年齢等に合わせた交通安全教育や講習会の実施、広報誌やウェブサイトを使った啓発、飛び出し注意などの電柱幕の掲出及び協議会役員による街頭啓発活動により交通安全及び交通事故防止を呼び掛けている。

また、防犯については、ソフト面では泉南警察署等と連携を図り、自治会長や婦人会、民生員、青少年指導員など各種団体で構成する「阪南市防犯委員会」が中心となり、街頭指導、防犯教室、青色防犯パトロール車による地域における防犯活動を実施している。またハード面では、防犯灯を整備し、不点灯の無いうように維持管理に努めていることによって、市民の防犯意識の高揚を図り、市民の安全・安心に繋げている。

そして、施策のめざす姿の達成度として、平成 26 年度内部評価は、★★★「達成できた」としている。その内部評価の理由としては、成果指標である交通事故死亡件数が前年度の 2

会 議 録

件からゼロ件に、また犯罪発生件数が15件から10件に減少したこと、人口100人当たりの街頭犯罪発生件数が大阪府内の他市33市のうち、最も低いことなどを評価したものである。

なお、成果指標については、交通安全・防犯とも泉南警察署と密接な連携を図りながら事業を実施していることから、警察行政がこれらの施策の達成状況についてマスコミ等で公表している統計データを選定している。

しかしながら、これらの指標は、地域・警察・行政の取り組みで必ずとも改善できるとは限らないという側面もあり、例えば交通事故に関しては、啓発事業の対象ではない他市町村の住民が阪南市域で交通死亡事故を起こしてしまった場合などがある。そういった状況ではあるが、今後も引き続き、地域、関係団体、警察、行政が一体となり、多岐にわたる交通事故原因に対する市民への交通安全の啓発や街頭犯罪件数の減少に向けた支援をしていくことで、安全・安心なまちづくりに取り組んでいく。

委員長

交通事故の死亡の件数がゼロになったことについて、事故件数の推移と、事故について特徴や傾向が見られるようであれば、例えば、こういう場所で発生しているのが多いとか、最近、こうした事故が増えているなど、把握していることがあれば教えていただきたい。

生活環境課

事故件数については、20年前の平成6年には市内445件であったものが段階的に減ってきており、平成26年は186件と大幅に減少している。事故の状況としては、15歳以下のこどもの事故件数が、昨年16件で全体の8.6%、65歳以上の高齢者の事故が多く、82件で全体の44%を占めている。最近、特にマスコミで話題になっている自転車に関連する事故については41件で全体の22%となっている。交通事故の場所については、泉南警察署の事故件数と統計の公開データには、その様な項目の開示はされていないが、自転車事故と高齢者事故で交差点における事故が多いと聞いている。自転車事故の事故件数、割合を説明したが、事故件数については府下33市の中で3番目に少なく、自転車事故も府下33市の中で3番目に少ない事故の発生率となっている。

委員長

街頭犯罪数微増傾向が、どの様な推移しているのかということと、内訳の傾向や特徴があれば教えていただきたい。

生活環境課

街頭犯罪については、平成23年は189件、平成24年は196件、平成25年は203件、平成26年は206件と微増している。大阪府は全国ワースト1位となっているが、府内33の市での街頭犯罪発生率は最も少ない状況である。

206件の街頭犯罪の内訳については、大阪府内に共通していることで、自転車盗が非常

会 議 録

に多く、206件のうち半分の110件が自転車盗になっており、発生場所については大型店舗の駐輪場が多いと聞いている。理由については、鍵をかけない自転車が多いためと言われており、街頭啓発活動ではその辺の注意を促している。

また、ひったくりについては阪南市では非常に少なく、平成25年はゼロ件であった。平成26年は数年ぶりに2件発生し、対策としてはひったくりに遭われるのは女性や高齢者が多いことから、阪南市と警察署が連携して自転車の前かごに盗難防止のカバーを年間通して無料配布し、ひったくり防止に努めている。

委員

施策シート5のコストの防犯対策事業について、平成26年決算見込みの額を事業費と人件費を合わせて考えると、対前年度比で3割程度減少しているが何故か。

生活環境課

平成25年に防犯灯がLED照明に交換したことによる。これは平成25年の秋から順次、防犯灯の交換を実施していき、リース事業として26年度から支払いを行っている。LED防犯灯によって電気代を大きく抑え、また、人件費の減少については、従来の蛍光灯では一日約20件の不点灯の連絡があり、その20件の修繕の受付や修理の確認などの事務により、多くの事務量が発生していたが、LED灯に替えることにより不点灯の連絡が月10件程度になった。LEDの照明自体が基本的に電気代の削減となるため減額につながった。

委員

LEDの普及率について、新興住宅街のメイン道路は照明が暗いと感じることから、メイン道路まで普及していないように感じる。

生活環境課

防犯灯は市内全域で7000灯近くあり、阪南市は防犯灯の設置台数の多い地域である。今回、蛍光灯からLEDに交換したものが約6000灯であり、1000灯近くがLEDになっていない。LED化していない地区は桃の木台地区であり、もともとナトリウム灯という省エネ、かつ高寿命のものを大阪府が整備したため、そのまま使用している。あと、旧村地域などにおいて、狭い道路のため電柱やポールを立てられないところで、民家の軒に設置させていただいているところなどは、リース物件であることから交換が難しく、そのまま使用しているところがある。それら以外はLED灯に交換している。照度の差について、まず、幹線道路については、交通安全の面から道路照明ということになり、事業部の所管になることから道路管理者が行うことに違いがある。また、幹線道路では同じ蛍光灯でも20Wの蛍光灯よりも照度の明るい32W相当のLEDを使い照度アップを図っている。住宅側においては、これまでの蛍光灯と同じ照度のものを付けており、例えば、緑ヶ丘、さつき台、光陽台などの住宅街は同じ照度のLEDをつけている。幹線道路部分はワンランクアップの照度

会 議 録

のLEDを設置していることから、幹線道路と一般道で照度の差が感じられる。

委員

防犯カメラ設置の考え方と普及率、また企業と市民がどのような協力体制をされているのか、近隣自治体との比較も含めてお聞きする。

生活環境課

防犯カメラの設置の考え方については、様々な事件が発生する中で、警察捜査の利用が考えられる。防犯の視点からも抑止力になることから、自治体の責任で付けているという状況である。

本市の防犯カメラの設置状況については、去年4月時点で公共施設11か所、駅前の駐輪場や保育所、学校などに54台設置している。また、今年度には市内の5駅周辺に20台の防犯カメラを設置する予算を計上している。秋ごろまでに設置するため、泉南警察署と協議を行っている。また、青色パトロールなど新車購入時にドライブレコーダーを設置し、そのことを積極的にPRしていくことで、公用車で目があるといったアピールをしていくことを考えている。

他市の状況については、泉南市では35台で、今年度は3台の追加が予定されている。泉佐野市は市内に49台の防犯カメラが設置されるという情報があった。

地域のカメラといった考え方もあるので、地域での防犯カメラ設置については今後財政的な支援を含め考えていきたい。

委員

防犯カメラについて、他市の状況をお聞きしたが、人口密度や広さの違いはあるものの、阪南市と比較した状況を確認したい。

生活環境課

阪南市は公共施設への設置がメインであるため、公道などの面的な整備で比較すると市は少ないことから、今年度から駅周辺に設置し、事故があった場合などはそのカメラでの映像確認を行うようなことも考えるが、現状としては泉南市や泉佐野市と比較して少ない状況にある。

委員

それを補うため、地域や企業に要望、要請してきたのかどうか、あるいは、これから要望していく考えはあるのか。

生活環境課

市がメインとなるため、企業への協力依頼はしていない。泉南警察署が防犯カメラに対し

会 議 録

て、各地域への働きかけをしているが、遊技場組合が大阪府下全体として防犯カメラを設置しているという話はある。

委員

防災と同じで、警察や消防署で互いに連携をとりながら進めていく事が有効な手段と考えるが、そのような考えはないということか。

生活環境課

地域や自治会が防犯カメラを設置するにあたっては、補助事業メニューを策定し、地域で設置してもらえよう検討している。

委員

防犯カメラの抑止力や青色防犯パトロール活動を実施しているが、防犯会議や一般市民の意見などを活用し、事件や事故を未然に防げた事例はないか。

生活環境課

阪南市防犯委員会や教育委員会、商工会、校区福祉委員会など、青色パトロールを協力して行っているが、パトロールについては高い効果が望めることから、夕方以降実施している。防犯委員会の例では役員会で活性化を図る意見があり、昨年は月2回の取り組みを行っている。未然防止という点での把握は難しいが、警察からは、団体の青色パトロール中に不審者情報の一報が入り、対応したという事例を確認している。

委員

地域における防犯活動に取り組む団体について、青色パトロールの団体の活動の話があったが、それ以外に以前に比べて活性化している活動はないか。

生活環境課

青色パトロール登録団体は7団体で40台の登録がある。青色パトロールは講習を受けなければいけないが、562名が取得しており本市は府下でも多い団体である。また、行政が携わってない校区福祉委員会など活発に活動しており、通学路の見守りなどを行っている。防犯委員会の中での活発化については、昨年では青色パトロールの活発化や、今年では地域と警察が協力して防犯教室を開催することで、広く地域の問題に取り組んでいる。

委員

交通事故の死亡件数など減少傾向にあるが、国道26号が高架になり、下道の車の往来が少なくなることで、事故件数が減ることには影響しているのか。

会 議 録

生活環境課

事故の発生場所などについては、警察の所管であり把握は出来ていないが、一般的に考えられる事は、慢性的な国道26号の渋滞が解消されたということは、そこに市内を通過するためだけにこられた方が、歩車分離の道路を通れるというのが非常に大きいと考える。渋滞している事で住宅街に入り、国道以外での事故発生も多かったが、減少しているのも事実だと考える。

第二阪和国道が開通する前の平成13年の交通事故件数は358件に対して、平成26年は186件となっている。なお、箱作ランプの開通が平成15年、南山中が平成16年、淡輪が平成23年で市内を超えた。

委員長

今後も地域における防犯の取り組みを支援していく上で、特に課題となるもの、あるいは力を入れていかなければならないことはどのように考えているのか。例えば、防犯活動に取り組む団体がとても熱心に活動されているのは分かったが、それが高齢化していないかとか、これから高齢者の数が今以上に増えていく中、ひったくりなど安全面の問題がもっと深刻になってくると考えるが、そういうことに対する手立ては考えているか。

生活環境課

今後の考え方として、防犯教室に取り組むことを考えている。その理由としては、地域で活動されている方は限定され、そこからの輪も広がりにくいところにあり、活動に参加して欲しいという意味の防犯教室を広めていきたいと考えている。行政として活動を支援していくためには、防犯カメラの自治会での設置もそうであるが、財源的なものだけではなく、例えば防犯カメラの問題点であるプライバシー保護などについて自治体の先進事例に学びアドバイスしていくことを考えている。

委員長

ほかに質問がなければ終了する。

(質疑終了)

○第6章施策6「公共交通の利便性向上」

- ・都市整備課坂本課長より施策の概要説明

施策のめざす姿としては、市民が、充実した公共交通網を利用し、快適に移動することができる施策を構成し、事務事業としては、コミュニティバス運行事業や鳥取ノ荘駅、和泉鳥

会 議 録

取駅周辺整備計画、尾崎駅前地区整備計画といったバスや鉄道事業に関連する事務事業、交通施策については、都市整備課にて所管し庁内関係課や交通事業者等と連携しつつ事業実施している。

二つ目の施策評価について、公共交通については、健全な運営を図れるように、その利用状況を注視しつつ運行改善等に努めコミュニティバスの利用を促進する。また、鳥取ノ荘駅および和泉鳥取駅については、駅バリアフリー化及び周辺道路の整備事業や、計画策定に取り組むとともに、尾崎駅については駅ホームへの内方線整備に取り組むということを基本方針としていた。

この基本方針を踏まえ、平成26年度に各事務事業を実施しているが、これらの実施状況に対する内部評価として、一点目のコミュニティバスは、自治会要望等を踏まえ平成26年6月にダイヤ改正を実施したことにより平成26年度のバス利用者が増加しており、こうしたダイヤ改正が利用者増加の大きな要因であると考えており、バス交通の充実を図ることができた。二点目の、鳥取ノ荘駅、和泉鳥取駅の駅バリアフリー化と周辺道路の整備については、南海電鉄やJR西日本、大阪府との協議を重ね、計画どおり事業進捗が図れた。続いて、尾崎駅ホームについての内方線整備については、障がい者の方などのホームへの転落防止対策として、棒状警告ブロックの整備を行ったものである。尾崎駅前地区の整備については、駅周辺の中心市街地の活性化等を図るため、平成27年度から現況調査を実施するため、国や大阪府、内部協議などの取り組みを行った。交通施策としては、今後の公共交通のあり方について、学識者と交通に関する課題抽出などの意見交換を行い、コミュニティバスをはじめとする公共交通を利用しやすい環境づくりに向けた検討を行っている。

続いて、課題や問題点については、尾崎駅前については、これまでの再開発という手法では困難であるなか、駅周辺の商業機能や賑わいの低下、駅周辺の交通アクセスの強化が課題であると考えており、こうしたなか、今後、駅前機能の再構築に向けた事業手法を検討していく必要がある、そのための事前調査や分析が不足しており、事業手法を検討するための基礎データ収集が必要であると考えている。

こうした中で、内部評価の結果は判定区分★二つで、「施策のめざす姿に近づいている」とした。判定理由として、コミュニティバスについては、昨年のダイヤ改正により、利用者数が増加しており、公共交通の利便性向上に一定寄与できたものとする。鳥取ノ荘駅、和泉鳥取駅については、バリアフリー整備工事着手に向け、鉄道事業者等と設計業務など協議を重ね、公共交通を利用しやすい環境づくりを進めたところである。

一方で、尾崎駅については、ホームへの内方線整備により、安全安心な交通環境整備を進めたものの、駅前整備については、今後の駅周辺の賑わいや、中心市街地としての機能強化が必要であり、そのための現況調査等が必要であると考えていることから、★二つの判定区分としたものである。

実施計画では、公共交通、コミュニティバスについて、利用者や地区要望等を踏まえ、可能なかぎりバス運行に反映するなどを検討し、利用促進に取り組む。また、公共交通の利便性向上や、鉄道、バス交通の乗り継ぎ改善等を図るため、路線バスにICカードシステム、

会 議 録

I COCA、PITAPAカードを導入し、利用促進につなげたいと考えている。また、高齢者や障がい者などの交通弱者のニーズ等を踏まえ、まちづくりと一体となった総合交通輸送システムの構築について、平成27年度以降、交通に関する現状分析などの基礎調査を進めることとしている。交通結節機能の強化として、引き続き、鳥取ノ荘駅、和泉鳥取駅のバリアフリー化と、周辺道路の整備事業を推進していくこととしている。

簡単ではあるが、「公共交通の利便性向上」の説明とさせていただく。

委員

総合交通輸送システムは昨年9月の定例会での質疑を受け、検討するようになったということか。

都市整備課

総合交通輸送システムは、昨年の9月議会で初めて質疑をうけ、交通施策ということでは鉄道、バリアフリー事業と市民の足としてのコミュニティバスでは15年から運行しているが、阪南市全域の総合交通であるコミュニティバスを活用しながら、一層の公共交通の利便性の向上ということで、平成25年12月に施行された交通政策基本法の基本理念等を踏まえ、国と各地方自治体の責務、役割がより明確になったことで、交通事業者だけでなく、それぞれの自治体、市民、住民についても、一定の責務、総合交通を地域全体で守り育てていこうという動き、背景があったと考える。そういった中で、より一層コミュニティバスの運行については、これまで、適宜、ダイヤ改正を行い、利便性の向上に努めてきたが、今後の人口減少、少子高齢化社会が進展するなか、公共交通を利用しやすい環境づくりを進めていきたいと考えている。

委員

コストについては27年度から事業費と人件費を上げているが、そういう検討のための予算化をイメージして計上しているのか。

都市整備課

ご指摘のとおりであり、27年度から総合交通輸送システムの検討として、予算計上しているが、今年度は関連する交通事業者や、国、大阪府、先進地での視察も踏まえ、3か年として平成28年、29年で計上している。今後、交通についてどのような課題があるか、また、道路交通状況や、バス、電鉄などの現状分析、課題抽出をおこない、基礎調査等を進めていくためのものである。

委員

ホームページにはアンケート実施について掲載されているが、昨年6月にダイヤ改正したものをフォローするアンケートか、または、基礎データを築年集めて評価するためのものか。

会 議 録

都市整備課

アンケート調査については、今回が初めてではなく、昨年26年の6月ダイヤ改正前の平成25年11月にも実施している。それ以前は21年にもダイヤ改正や、より一層の利便性の向上を図るため、実際に利用されている方にアンケート調査を実施している。今回は7月からホームページで掲載しているが、来週21日までの2週間のアンケート調査を行っている。項目としては、どのような頻度で使われているか、どのコースを使われているか、また目的など、いろいろな年齢層や、地区別にどのようなコースをどのような目的で利用され、改善点などの意見をいただき、更なる利便性の向上を目指し、コミュニティバスの運行改善を図るものである。

委員

ダイヤ改正を6月10日に実施し、成果が上がったような表現でコミュニティバスの利用者数が晴れマークになっているが、数え方が不明確である。15年ごろは約11万人とのことであるが、総合計画では末尾一桁までの数字をカウントしている。総合計画で22年の現状値の6桁と26年度の晴れマークの数の差というのは、2千人強といったものであり、2千人を365日で割ると、一日、5人か10人ぐらいかと考えられる。この乗降客の人数をどう数えているのか、誰が数えた集計値なのかということと、また、一日あたり5人から10人しか増えていないイメージがあるが、どのような考えで評価しているのか。

都市整備課

利用者数のカウントについては、バスの運転手がカウントし、毎日の日報により集計した実数である。コミュニティバスは、年末年始を除く1年を通じて運行しているので、月報と、それぞれのコース別、便数に応じた内訳の報告により、年間集計したものが延べ利用者数である。22年は総合計画を策定した際の現状値であり、156,185人であるが、25年度比較では、3,574人が増えており、26年度は158,914人を実人数としてカウントした。

委員

年間で数えた場合3,500人であるが、365日として考えると一日10人程度である。その程度の増加を評価している考え方は。

都市整備課

南海ウィングバスの資料から、路線バスなど公共交通は全国的にも横ばい、もしくは減少傾向にあり、赤字路線を撤退するような課題もある中であって、コミュニティバスは15年から運行している。一日でいうと10名程度かもしれないが、車社会にあって公共交通としては増加に結び付かない状況の中で、何とかダイヤ改正などの地域の声を聴きながら、幾ばくかでも増加につなげてきたということでは評価できると考えている。

会 議 録

委員

交通バリアフリーが平成12年にでき、バスの利用者はお年寄りが多いが、コミュニティバスは車いすの使用者も利用できるのか。

都市整備課

車椅子の方にも対応できるように、車内に電動リフトを設置しており、昇降施設で対応している。車内にも車椅子2台分のスペースを確保している。

委員

南海の朝と夕方のバスでも対応できているということか。南海のバスが光陽台に来ているが、対応していないのであれば、お年寄りの足になるため、ステップを低くしてもらうなど、要望していただきたい。

都市整備課

コミュニティバスはリフトアップを備えているが、一般の路線バスはそのようなリフト機能は無かったように思う。手動で介助すると聞いているので、少しでも設置してもらえるように要望していく。

委員

25年にアンケートを実施しているが、高齢者や障がい者、大人、子供などの割合はどの程度か。

都市整備課

平成25年に行ったアンケートでは、障がい者や高齢者、性別、年齢別のアンケートはしていないが、7月に実施しているアンケート調査では、年齢、地区などをアンケートに盛り込んでいる。割合については全てを把握できないが、ニーズの把握や実態の把握などで補完していきたいと考える。あと、障がい者の方については、一概には言えないが26年度実績で延べ158,914人が利用しており、ワンコインですので収入額は100円をかけ、約1,580万円の収入があるということになるが、実際の収入は1,170万円であることから、数字上の推計では差額から4万1千人くらいが、障がい者の方の無料パスの利用であると考えられる。

委員

駅前整備について、阪南市の活性化に一番繋がる生命線である尾崎駅前の再開発、これが26年も手つかずである。27年度に方向性を出すと理解しているが、1年でも早く財政や国、府を巻き込み、長期スパンで実施する事業であることから、計画性をもって進めていかなければならないと考える。現状での考え方と今後の方向性、最大の課題は何かを教えてい

ただきたい。

みらい戦略室

尾崎駅については、中心市街地で賑わいの創出が市のこれからの活性化の上で大事なところである。市でも昭和60年から市街地再開発を平成14年まで取り組んでいたが、平成14年の財政再建実施計画で限られた財政の中、これ以上投資できないとしてとん挫したところである。それ以降、財政再建や病院問題があり、実施できなかったが、病院問題も解決したことで、これからまちづくりを、バブル以前の市街地再開発をもう一回していくのかということ、平成26年度に市の内部で検討した。これまで10年間の積み上げてきた基礎データもあるが、当時はコミュニティバスもなく、当時の尾崎駅の利用者と比較しても何千人と下がっている。そのようなことも含め、どのような整備手法が適切なのかということ再考するため、27年度に現況基礎調査費用287万8千円を計上し、実施していく予定である。これを踏まえて、今後、従前のような市街地再開発が良いのか、あるいは道路街路事業でやっていくのが良いのか、区画整理が良いのか、いろいろな手法を比較検討した上で、一日も早い事業着手に向けて、取り組んでいくビジョンを描いている。

委員

予算があまりにも巨大なプロジェクトの考え方の中、予算が少ないことから、本当に出来るのかという懸念がある。計画や考え方は前面に出るため、これをどういったタイミングで実行するのかが見えてこない。将来、各自治体が消滅するなど、いろいろな数値がでてい中、魅力のない自治体というのは、移動人口が増加しない。総合計画の施策の一事業ではない大きな事業であるから、そのような面も含めどのように考えているか。

みらい戦略室

これは非常に大きいプロジェクトであり、駅前に広場をつくるだけではなく、それに付随して賑わいの場の創出が必要になってくると考える。そこにアクセスする道路事業にも繋がってくる。これを例えば、道路街路という社会資本整備総合交付金のような制度でいうと、半分以上が一般財源の持ち出しになり、そうなれば阪南市の財政の体力がついていけなくなる。ではどういった手法を考えるのか、その駅前の空間の中で、収益的な事業をどう組み立てるのか。当然、事業計画に加えて、資金計画が必要になってくるため、そこをどうしていくのかという事が、この事業の最大のネックだと考えている。国の補助事業の活用の中でも、先ほどの事業では50%以上が持ち出しになるが、そうではなく、仮に補助事業は50%でも残りの50%分に起債がつき、その償還に対する交付税措置、国の裏負担、例えば44%とか25%という制度もあるので、できるだけ、市の一般財源の負担の少ないような手法で効率的に整備できる。また、その手法が地元の人に理解を得られるといった手法を今年度の基礎調査をベースに模索し、一日も早い着手を目指していきたいと考えている。

会 議 録

委員

一つの考え方として、まちづくりという視点から企業誘致、スカイタウンですでに実施しているが、そういう考えはないか。

みらい戦略室

例えばこれは極論になるが、駅の上りにんくうにあるような施設を建て、そこにテナントやマンションなどを分譲し、そこに入っただき、収益に繋げることで事業の中で採算をとる方法があるが、今の社会情勢を考えると、それが出来るのかといえば、難しい問題であるので、社会情勢を考えた中で相応しい事業計画、資金計画ともに立てていく必要があると考えている。大型店舗というと、和歌山ふじと台、泉南市にもイオンモールがあるが、その商圈を考えると阪南市はそういった大型のモールで良いのかというような模索もしていかなければならないので、そういったところも総合的に考えていきたい。

委員

コミュニティバスについて、今後、更新のための投資が必要になると思われるが、それを含めた事業費を一定水準となる25%のカバーをするためには、利用者数はどれぐらいの水準があればよいのか。また、そもそもの運賃収入の経費カバー率目標値25%はどのような考え方で算出したのか。

都市整備課

カバー率で運賃収入と総事業費の比率については、運行開始の目標約25%からきており、概ね持ち出しということに対する収入については、15万人ぐらい、昨年度でいうと15万8千人でこの水準が維持できればと考える。一方、収支率25%の設定については、他市のコミュニティバスの実績や、15年の運行開始以後の収支の実績等を踏まえ、また、その努力目標といった要素も含め、総合計画策定時の指標では、25%に設定した。

委員

今の利用率で大丈夫だという話であり、これには今後更新するための投資などが必要になってくるが、その減価償却費なども含めての25%なのか、それとも投資については別枠ということになるのか。

都市整備課

当初はバス3台であり、18年に1台の追加購入も行っている。3台の耐用年数は12年であり、更新といった点では、次期新型車両の購入といったことも視野に入れていくが、当然に投資的なこともしていかなければならない。

会 議 録

都市整備課

そもそも会計予算があり、償却については水道事業を例にすると収益を別にして、使用者がいて、利用料金があり、その枠の中で将来を見越して、そういったお金を使っていける計算が出来るのが事業会計である。運行事業は一般会計であり、コミュニティバスの理念として収益事業として実施しておらず、また、高齢化が進んでいることもあることから、市の公共施設で病院や市役所を出来るだけ利用しやすいよう、市民の足としての目的で福祉バスから継承して運行してきたという前提の中で、今後、車両の老朽化によって交換をしなければならぬ部分については、その状況に応じ、予算措置したうえで更新していくことになるかと考える。これについては7月から行っているアンケート調査の中でも、そういった要望等も踏まえながら、総合的にどんな交通の在り方が良いのかという中で、随時、対応していきたいと考える。

委員

今のところ、特に値上げということは考えていないのか。

都市整備課

単純に値上げをすれば、収入の部分をクリアできるであろうが、100円というワンコインで使いやすいという面があり、利用者数もこれまで安定してきている。しかし、将来の投資に繋げるために、料金を上げることは、幾らかはプラスになるだろうが、逆に200円になった場合は抵抗がかかるかため、料金については状況を見定めながら、慎重な判断が必要と考える。

委員長

コミュニティバスの停留所の新設などを行い、その結果によって利用者数が伸びているという分析をしていると思うが、停留所を設置するときには、どういった考えで設置しているのか。

都市整備課

平成15年までは福祉バスとして運行していたことから、そのバス停を継承しながら、適宜、公共施設や福祉施設、地域の合意形成の図れた自治会など、停留所の周辺の住民の方、また、交通安全の視点から、また、難しいところは警察協議を踏まえ、交通事業者の南海ウィングバスとの調整といった中でも総合的に判断して設置している。

委員長

今後の総合交通輸送システム構築の中で考えるのかも知れないが、例えば、阪南市に住んでいる方、どなたでも30分あれば最寄り駅までいけるようにしたいとか、10分歩けばバス停に行けるようにしたいとか、いろいろな目標の設定があるかと思うが、将来像でもいい

会 議 録

ので、そのような考えはないか。

都市整備課

総合交通輸送システムの構築になるが、現在はバス4台で市内6コースを運行しているところであり、増便やバス停の間隔など様々な要望がある。コミュニティバスが公共交通の移動確保となっているため、路線バスの通勤、通学といったところとは棲み分けをしているところである。そういった中で、コミュニティバスの在り方や、路線バス、鉄道、高齢者、少子高齢人口減少といった中で、より一層、利用促進に向かい、意識啓発や公共交通の在り方について、関係者のご意見をいただきながら、再構築していきたいと考えている。

委員長

ほかに質問がなければ終了する。

(質疑終了)

4. 判定区分等の協議

○商工業の振興

【主な意見交換】

委員

評価は「★★」。小売業年間商品販売額は商業統計調査の数値を設定しているが、毎年判断できるもので表すことができるような工夫が必要である。

消費者相談件数に対する解決などと判断した割合については、市で対応できる範囲に限界があることは理解できるが、他の機関とのネットワークづくりなどの体制整備が必要であると感ずる。

委員

評価は「★★」。消費者相談件数に対する解決などと判断した割合が成果指標上は★となっているが、近隣の取り組みよりも内容が劣っていることや、財政上の問題がある中でセンター化できない現状の中で、本市の取り組み内容に工夫が見受けられない。

委員

評価は「★★」。スカイタウンへの企業進出や、阪南市商工会と連携し、街を活性化させていく取り組みが窺えるところが評価できる。

会 議 録

しかし、イベントの定員については、一回 20 名定員など少人数であるため、子どもたちの地引網体験などの企画や、イベント回数などを工夫して増やし、またイベントが周知されていないと感じるため、PR などの手法検討が必要である。

委員

評価は「★★」。商工会と連携を進める中で、いろいろな取り組みができていたことが評価できた。

しかし、指標が★となっている事業は景気の回復に起因していることもあることから、他市の状況も同様に上向きである。また、阪南ブランド十四匠の認証企業数が増えていることは評価できるが、実際に売り上げの向上に繋がっているのか判断できないことや、商業に関する指標においても把握できていないためそのように判断した。

委員長

評価は「★★」。スカイタウンの誘致実績や、商工会と連携した取り組みについては評価できる。

小売業年間商品販売額がわからなければ、2 年や 3 年に一度、小売業の状況を把握できるような指標設定をすることができればもっと高評価となる。

委員長（まとめ）

「商工業の振興」に対する本委員会の評価は「★★」とする。

阪南ブランド十四匠に認証したことによる効果の把握や、消費者相談の強化などに取り組んでいただきたい。

○交通安全・防犯対策の充実

【主な意見交換】

委員

評価は「★★★」。成果指標の結果に現れていることに加え、今後は防犯教室に取り組んでいくなど、犯罪発生件数の抑制に繋げる取り組みを検討していることなど、前向きな姿勢が評価できた。

委員

評価は「★★」。防犯カメラの普及率が他市に比べ低いこと、また幹線道路と一般道路での

会 議 録

LED 防犯灯の照度の違いなどを含めて考えると、防犯面では見劣りすると考える。

委員

評価は「★★★」。青色防犯パトロールなど、市民を巻き込んだ防犯活動や、年末の夜警など前向きな取り組みを実施しており、評価できる。

また、交通事故死亡件数が 0 件であることや、今後高齢化が進む中で、防犯教室を広めていきたいといった防犯の取り組みに対する担当課の考え方も評価できた。

委員

評価は「★★」。成果指標では目標達成しており、担当課の取り組みは評価できるが、一方で成果指標にない街頭犯罪発生件数が H23 年から増加していることから、施策の目指す姿に近づいているとは考えづらい。

委員

評価は「★★」。成果指標に現れていない街頭犯罪発生件数が増加している状況にあり、事業の取り組みによって、今後は減っていく、あるいは増えない、といった状況になっているとはいえないので、施策の目指す姿に近づいているとは判断できない。

委員長（まとめ）

「交通安全・防犯対策の充実」に対する本委員会の評価は「★★」とする。

成果指標のひとつである犯罪発生件数がひたくりと空き巣だけであるが、他の街頭犯罪件数が増加傾向にあることにより、施策の目指す姿に近づいていると判断できない。

また、防犯カメラの設置状況については、各企業等との連携を図りながら実施するなど、本施策を進めていただきたい。

事業によってはできている内容もあるので、それを踏まえながら評価していきたい。

○公共交通の利便性向上

【主な意見交換】

委員

評価は「★」。コミュニティバス利用者数は増加しているが、一日あたりの増加人数を考えると評価できるものではない。

また、阪南市総合交通輸送システムの内容が不透明である。

会 議 録

委員

評価は「★★」。一番のマイナス材料は尾崎駅前再開発事業の事業未達成である。

それ以外の事業は達成できると判断できるが、本施策に対する駅前再開発事業のウエイトが大きく、重要事業であると考えため。

委員

評価は「★★」。市民の足であるコミュニティバス運行事業については、バス停留所の設置状況や、南海とコミュニティバスの役割分担などを踏まえ、本事業に対して、市民の満足度が窺える。

委員

評価は「★」。コミュニティバス利用人数が増えているとはいえ、一日あたり 9 人程度の増加では、市民が快適に移動しているとは言い難い。

また、バス停留所設置のスタンスや、経費カバー率の 25%の算定方法については、担当課の回答が不明確である。

特に経費カバー率については、今後の設備投資を除いた経費カバー率との説明があったことから、今後は検討が必要ではないかを感じる。

委員

評価は「★」。本事業が持続可能かと考えた際に経費カバー率を考えると疑問を感じる。今後、財政状況が悪化するようなことがあれば本事業のサービス低下に繋がりがねないので、収益を上げる手法の検討が必要であると考え。

また、利便性があがったと判断できる材料に乏しいことや、停留所の設置手法などは総合交通輸送システムを構築する際に検討するとの回答があったことから、利便性の向上に関する取り組みについては、現時点ではあまり検討できていないものと判断する。

委員長（まとめ）

「公共交通の利便性向上」に対する本委員会の評価は「★」とする。

本事業の分析ができておらず、今後は現状分析のうえ、利便性向上に向けた取り組みの検討、持続可能な運営を続けていくための方向性を検討する必要がある

5. その他

○その他

委員長

以上で、平成 27 年度第 5 回阪南市外部評価委員会を閉会する。