

令和元年度 第1回 泉大津市総合交通戦略策定協議会 議事録【概要版】

日 時	令和元年9月13日（金）午後16時から午後17時30分
場 所	泉大津市役所3階大会議室
出 席 者	大阪産業大学副学長デザイン工学部：吉川 耕司 委員 近畿大学理工学部：柳原 崇男 委員 泉大津市総合政策部：中山 秀人 委員 泉大津市総合政策部政策推進課：東山 博文 委員 泉大津市総合政策部地域経済課：吉野 久絵 委員（欠席） 泉大津市健康福祉部福祉政策課：寒 久美 委員 泉大津市健康福祉部工程介護課：向井 由佳子 委員 泉大津市都市政策部土木課：小柴 正行 委員
事 務 局	都市づくり政策課：山野、中村、二俣 中央復建コンサルタンツ㈱：山室、富久、山根
会 議 次 第	1 委員紹介について 2 総合交通戦略策定体制について 3 総合交通戦略策定スケジュールについて 4 総合交通戦略の概要について 5 アンケート調査内容について 6 その他
会 議 資 料	1 泉大津市総合交通戦略策定協議会設置要綱（名簿） 2 総合交通戦略策定体制 3 総合交通戦略策定スケジュール 4 総合交通戦略策定の概要 参考資料 本市の現況および上位・関連計画

【開会】

事務局

- ・本日は事務局で進行する。
- ・現委員 8 名のうち出席は 7 名で、本協議会の規定の定足数を満たしている。
- ・本市では、市全域の地域公共交通のあり方や、臨海部へのアクセス向上、北助松駅周辺における歩行者・自転車・自動車の混雑解消など、交通に関するさまざまな課題がある。
- ・本年度策定予定の「泉大津市立地適正化計画」においても、“コンパクトシティ・プラス・ネットワーク”の考え方に基づくまちづくり推進が求められており、交通施策との連携を図る必要がある。
- ・コンパクトで居心地のいいまちづくりを実現し、持続可能な都市経営を図るため、交通事業とまちづくりが連携した交通施策を構築することが目的。

【1 委員紹介について】

質疑は特になし

【2 総合交通戦略策定体制について】

質疑は特になし

【3 総合交通戦略策定スケジュールについて】

質疑は特になし

【4 総合交通戦略の概要について】

質疑は特になし

【5 アンケート調査内容について】

○アンケート全般について

- ・アンケートの設問数について、多いと市民の回答率が下がるのでは？
⇒ 主要な各モードについての設問が必要。他都市事例でも、この程度のアンケート設問数であるが、全体を見直す。回収は概ね 3 割程度の見込み。
- ・臨海部事業所向けアンケートは、泉大津港湾振興会など、地域経済課に相談のうえ実施のこと。
- ・その他、個別設問に対する詳細の内容確認を行い、適宜内容の修正を行う。

○ふれあいバスについて

- ・デマンド運行について、そのニーズを今回のアンケートで調査できるか？
⇒ 本市では、公共交通(路線バス、タクシー)が市全域をカバーしているため、デマンド運行の必要性から検討する必要がある。デマンド運行は、一般に移動需要が少ない地域で取組まれるものであり、まず予約を要しない形態で検討し、利用が少ない場合にデマンド運行を検討することが一般的である。
- ・現時点では、ふれあいバスをすぐに見直してデマンド運行とする予定はない。例えばふれあいバス利用者へのアンケートで“ふれあいバスをドアツードアで予約制かつ有料化

した場合に利用したいか”などの設問を加えることは可能か。

- ・デマンド交通には、さまざまな形態(ルート、ダイヤ、時刻の設定の組合せ)があるため、市民の理解を得にくいことや、予約が手間で利用を敬遠されることが多く、導入にあたっては、路線バス・タクシーとの競合の調整が課題となる。
- ・アンケートで設問を設ける場合は、市がどのような形態のデマンド運行を想定しているのかを設定のうえ丁寧に説明しなければ、回答者は理解できない。
- ・ふれあいバスは、存在意義や今後の考え方を市として検討する時期に来ている。
- ・積み残しの程度、および乗車率はどの程度か。
⇒ 積み残しは年に数回程度、乗車率は6〜7割程度である。
- ・アンケートでは、ドアツードアと予約制の話を切り離れたほうがよい。デマンド交通のシステムは複雑であるため、調査の際は、丁寧な条件設定が必要。
- ・デマンド交通の導入事例としてドアツードアでの運行の多くは、路線バスやタクシーの運行がない地域で見られる。
- ・停留所まで行かなければならないことを除けば、デマンド運行より定時定路線運行のほうが利用者にとって利便性が高い。
- ・デマンド交通導入は、他市事例やタクシー事業者における時間貸切料金を利用し、ふれあいバスと同等程度の利用があったと仮定した場合の費用を試算のうえ、検討する必要があるのではないか。
- ・必ずしも全てをアンケートから導き出す必要はなく、統計的データ等もあわせて活用すればよい。
- ・一般に公共交通は、最大多数の最大幸福を求めるものである。
- ・バス停まで歩けない少数の方に対しては、ふれあいバスではなく、福祉等の観点から特別に対応していくという考え方もある。
- ・福祉の立場からは、障がい者へのタクシー券補助事業を実施しているほか、介護保険認定を受けた方への制度もある。
- ・障がい者のタクシー券補助は、どの程度か。
⇒ 障がい者手帳等級で変わるが、年間十数枚のタクシー利用券を発行している。これは、タクシーの初乗り料金を助成するものである。
- ・外出にかかるハンデの有無（外出に介助を要するなど）を把握し、ハンデを抱えている方が移動できている状況がわかれば、問題はないと考える。

○本戦略の方向性について

- ・この総合戦略の大きな目的はなにか。
⇒ 本課で課題と認識している北助松駅周辺歩行環境向上と、臨海部の通勤に関する意識向上につなげていくことを想定している。

【6 その他】

質疑は特になし

(以上)