

令和元年度 第2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2年2月19日（水）午後3時から午後4時
場 所	泉大津市役所 2階 201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（欠席） 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 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 （代理 玄 真一）
事 務 局	都市づくり政策課：山野、八木、中村、二俣 中央復建コンサルタント(株)：山室、富久、山根
会 議 次 第	1 総合交通戦略の策定スケジュールについて 2 総合交通戦略の策定状況について 3 その他
会 議 資 料	1 総合交通戦略策定フロー 2 総合交通戦略（概要説明） 参考資料1 泉大津市の交通に関するアンケート 参考資料2 臨海部事業所における従業員の通勤実態に関するアンケート

【開会】

- 事務局
- ・ 本日は事務局で進行する。
 - ・ 現委員数 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。

【1 総合交通戦略の策定スケジュールについて】

質疑は特になし

【2 総合交通戦略の策定状況について】

○交通に関するアンケート結果について

- ・ 市内の移動は、徒歩・自転車が多い現状にある。また、年配の方でも外出が多い。
- ・ 市では広く健康のための施策に取り組んでいるので、本戦略において積極的に動く・歩くという視点は含まれる。
- ・ 市の特性がわかりやすく整理できており、わかりやすい。より市民の交通行動を把握するために、年代別の交通手段の集計とすれば、ターゲットがより明確に把握できる。
- ・ 人口特性では、若年層の転出超過を特徴としているなど年代別の分析をしたが、交通特性の面でも年齢別の特徴を捉えるため、年齢別交通行動を分析する。
- ・ 交通が不便であることは転出超過の主要因となりにくいのではないか。そのため、総合交通戦略の策定に対する影響は大きくないと考えられる。
- ・ 本市からの転出者を対象としたアンケートでは、転出先のまちづくりで期待する点について「子どもを産み育てやすい」が 1 位となっている。
- ・ 「子どもを産み育てやすい」環境とは何を指すのかを踏まえた検討が必要である。移動の安全性がその環境に含まれるなら総合交通戦略に関わってくる。一方で、都心への近さなどであれば、本戦略の内容には関係が薄いと思われる。

○臨海部アンケート結果について

- ・ 事業所のマイカー通勤削減への関心が低い。従業員の自主性に任せるとの回答が多い。送迎バス共同運行については、関心がもう少し高いと考えていた。
- ・ 臨海部の事業所にとっては、現状として通勤の際の交通手段に困っていない。駐車スペースは、事業所周辺に豊富にある。新たに他の通勤施策を実施しようとするとならば経費がかかることから、取組みに消極的であると思われる。

○北助松駅周辺について

- ・ 「近所の幹線道路・鉄道等が歩いて移動する際の妨げになる」の項目について、上條小学校区で「あてはまる・ややあてはまる」が他地区より多くなっている。この要因は、何が考えられるか。
⇒ 上條小学校区内の北助松駅周辺では、市内で唯一踏切が 2 箇所が残存している。この踏切での混雑が一因と思われる。
- ・ 松ノ浜駅・泉大津駅周辺では、連続立体交差事業により踏切が解消されているが、北助松駅周辺だけが残っている。東西方向の移動が踏切によって妨げになっているとの実感はある。
- ・ 2 つの踏切のうち南側は、車両と歩行者が共に通り抜けしにくい。

- ・現時点で、基本方針として「北助松駅周辺の一方通行」が挙げられているが、一方通行化の区間・範囲は決まっているか。
- ⇒ 市道助松千原線の一部区間で行うことを想定している。なお、周辺には上條・条東小学校の通学路があることから、一方通行化に伴う自動車交通の変化について、通学路の安全性確保とともに考える必要があると考えている。
- ・踏切の混雑は、自動車交通量が多いことが一因として考えられるか。
- ・北助松駅周辺には、複数の学校が立地しており、歩行者が自動車交通と輻輳している中で、自動車交通量の多さだけが混雑の主因とは考えにくい。

○臨海部の交通について

- ・臨海部の通勤交通について、毎日利用する移動手段は、ドアツードアでの移動が可能な自家用車が選択されやすい。道路の全面通行止めなどの制約があれば自家用車の代替案を考えるが、そうでなければ、どれだけ宣伝しても自家用車から送迎バスへの変更は実現が難しいと考える。実現性の低いことを本計画の基本方針に書くのはふさわしくないので、従業者のうち自家用車が使いつらい人を対象に送迎バスの共同運行を考えるなどの工夫を行い、市の基本方針と市民ニーズをすり合わせる必要があるのではないか。
- ・マイカー通勤者と送迎バス利用者では、雇用形態が異なる可能性もある。
- ・本市の臨海部は、工場が少なく、運輸・倉庫業が中心とした立地となっている。施設内で作業の生じる事業所（PALTAC 等）を除き、少人数での事業が可能であり、従業員は自家用車で通勤し、事業用トラックで業務を行っている。そのため、送迎バス共同運行には後ろ向きなのではないか。
- ・アンケートの回答において、運輸・倉庫業が 5 割を超えている。公共交通がないことが従業員の人材確保の障壁になっている可能性については、アンケートで把握できていない。人口が減る中で、自家用車通勤中心の雇用形態が今後どのようなようになるか。
- ・昨今は、若者の自家用車離れにより、結婚して子どもが生まれるまで車を持たない人が増えてきている。そのため、自家用車を持たないことで、臨海部へ通勤できない人はいると思われる。そうした、現状では通勤できない人は、潜在的な労働力であり、うまくサポートできれば人材確保への一助たりうるのではないか。
- ・公共交通がないことが人材確保の阻害要因となっているかは、現段階では不明。
- ・これまでの公共交通は、都心部の交通需要が多いところを手当てしていく考え方が多かった。今回の臨海部の例は、これとは状況が異なるため、新たな試みであると感じる。

【3 その他】

質疑は特になし。

(以上)