

令和２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２年 7 月 22 日（水）午後 3 時から午後 5 時
場 所	泉大津市役所 職員会館 3 階 集会室
出 席 者	摂南大学理工学部 : 熊谷 樹一郎委員（委員長） 近畿大学理工学部 : 柳原 崇男 委員（副委員長） 近畿地方整備局建設部都市整備課 : 崎谷 唯比古委員 近畿運輸局大阪運輸支局総務企画部門 : 本田 泰彦 委員 近畿運輸局大阪運輸支局輸送部門 : 河原 正明 委員 大阪府港湾局計画調整課 : 吉田 光弘 委員 大阪府鳳土木事務所地域支援・企画課 : 川合 卓爾 委員 泉大津警察交通課 : 松井 勝利 委員 南海電気鉄道(株)鉄道営業本部統括部 : 中野 崇 委員 南海バス(株)企画課 : 中田 幸宏 委員 (一社)大阪タクシー協会大阪第一交通(株) : 芝辻 徹 委員 自治会連合会上条自治会 : 田中 一吉 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高齢介護課 : 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	都市政策部長 : 藤原 都市づくり政策課 : 八木、中村、二俣 中央復建設コンサルタンツ(株) : 山室、富久、山根
会 議 次 第	1 開会 2 あいさつ 3 委員紹介 4 委員長・副委員長の選出 5 泉大津市総合交通戦略策定の趣旨と策定フロー 6 泉大津市総合交通戦略（素案）について 7 今年度の検討内容について （１）北助松駅周辺の検討について （２）臨海部従業員アンケート（案）について
会 議 資 料	1 委員名簿（表）・配席図（裏） 2 泉大津市総合交通戦略策定協議会設置要綱 3 策定の趣旨について 4 泉大津市総合交通戦略（素案） 5 泉大津市総合交通戦略（素案）概要版 6 北助松駅周辺の検討について 7 臨海部従業員アンケート（案）について

【1 開会】

事務局 ・ 委員数 18 名のうち出席は 17 名で、本協議会の規定の定足数を満たしている

【2 あいさつ】

藤原部長 ・ 「都市・地域総合交通戦略要綱」には、進展する少子・超高齢社会への対応など、多様な課題に対応すべく、望ましい都市・地域像の実現を図る観点から、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図ることの必要性が示されている。

- ・ 本市においては、今後、コンパクトで居心地のよいまちづくりを実現し、持続可能な都市経営を図ることを目的に、交通に関する指針となる「泉大津市総合交通戦略」を策定することとした。
- ・ 本戦略の策定にあたっては、昨年度から学識経験者及び市関係部局の職員からなる協議会を立ち上げ、本市の現状把握等を進めている。

【3 委員紹介】

質疑は特になし

【4 委員長・副委員長の選出】

委員長は摂南大学熊谷委員、副委員長は近畿大学柳原委員で決定。

【5 泉大津市総合交通戦略策定の趣旨と策定フロー】

質疑は特になし

【6 泉大津市総合交通戦略（素案）について】

○戦略全般について

- ・ 将来目指すべき姿がきれいに 3 点にまとまっている。
- ・ また、安全・安心という守りの部分から、にぎわい・地域活力を支える交通環境づくりというこれから頑張る攻めの部分まで両方の記載があり、バランスのよい政策になっている。
- ・ コンパクトシティの考え方の中では、車でなく電車やバスなどの公共交通機関を利用し、駅の周辺に都市機能・商業施設など人が集まる施設を配置し、さらに駅やバス停の近くなどに人が居住することを示している。
- ・ 泉大津市では、将来の人口減少も踏まえて立地適正化計画を作成していることから、自転車・徒歩利用で健康になる好循環でまわっていけばよいと考える。
- ・ 泉大津市では、自転車歩行者道が整備されており、歩道でのすれ違い時に危険を感じない道が多く、「安全に歩ける道だ」と感じた。自転車・歩行者が多いのであれば、その部分をより安全に、充実させることが重要と考える。

○アンケート結果について

- ・ 歩行環境では「歩いて移動する際の妨げがあるとした人が上條小校区で 3 割」と示されているが、「妨げ」の内容は、具体的に何か。

⇒ 上條小学校区は、北助松駅周辺にあたることから、踏切が歩行の妨げと認識されているのではと考えている。

○ふれあいバスについて

- ・資料内にふれあいバスと記載があるのは、市のコミュニティバスのことか。
⇒ コミュニティバスではなく、本市が福祉事業として運行するバスを指す。60 歳以上の方、妊産婦、1 歳未満のお子さん連れの方、障がい者の方が利用できる、福祉の外出支援のための施策として運行しているバスである。
- ・ふれあいバスの運賃は、一般の乗合バスに比べて安いのか。また、市が独自で運行しているのか。
⇒ 福祉バスは、市が運行主体で、運賃は無料、平日のみ 3 ルートを運行している。
- ・福祉バスの概要では、実際の利用者が、利用対象者の 1 割に満たないとある。利用されていない理由は、把握しているか。
⇒ 泉大津市は、移動手段の多くを徒歩・自転車が占める。福祉バスの利用対象者である 60 歳以上の高齢者でもこの傾向は同様であり、利用対象者のうち、自転車利用の難しい方など特に必要な人のみが利用していると認識している。
- ・利用率の低い理由が認知度からくるものであれば改善の必要があると感じたが、健康な人が多いから使われていないことを理解した。コンパクトシティには「歩いて健康になる」という視点があるように、体を動かすことは、健康面でも有用である。

○臨海部について

- ・工業系の用途を中心に利用されている臨海部の使い方は、どのように考えるか。施策メニューの 1 つに緑道整備があるが、仕事以外の目的地となる公園などはあるか。また、緑道整備で臨海部に対しどのような効果を期待するか。ジョギングやサイクリングのルート設定などの構想があるのか。
- ・臨海部については、事業所の活動に加え、フェニックスの緑地活用による夏のコンサートなどのイベント実施や、複数の公園等が整備されているが、市民アンケートでは「あまり行かない」との回答が多く、有効に活用できていないと認識している。緑道は、現在、大阪府港湾局管理のもと整備されており、本戦略では、これを活用した臨海部へのアクセスを検討したい。

○ウォーカブル都市について

- ・ウォーカブル関連については、具体的な区域や施策のイメージはあるか。
⇒ ウォーカブルについては、「歩きたくなるまちなか」の形成にむけ、北助松駅周辺で、混雑緩和や商店街等のにぎわい創出を含めた検討を想定している。
- ・商店街の活性化も重要と考える。

○徒歩自転車の方向性について

- ・泉大津市はコンパクトかつ平坦なため徒歩や自転車の移動が多いことから、徒歩・自転車を活用する方針としている。
- ・それらの事故の現状について、自動車事故のうち、自転車関連が最も多く、3～4 割を占

める。自転車が自由に走行することが一因であると考え。歩道のバリアフリー化は、子供や老人のために必要な施策と理解するが、歩道を平坦にすると、沿道施設への自動車進入時の速度低下の低減や、歩道への駐車の一因となり、歩行者にとって、逆に危険性が増す可能性もあるので、その点も考慮して整備を進めていただきたい。

- ・鳳土木事務所管内では、府道堺阪南線で自転車通行空間の整備を完了した。当該箇所では、自転車の逆走などのマナー違反で危険が生じる場面が見受けられる。看板等で啓発しているが、改善には至っておらず、道路管理者と連携し根気強い対応が必要と考える。
- ・自転車ネットワークは、泉大津市が市全体について計画を策定しており、これに基づき府が協力している。
- ・自転車通行空間では、自転車が速度を出してしまう傾向がある。マナー啓発は、安全に対して重要であると考え。
- ・自転車通行空間に係る自転車事故の要因は、自転車の逆走などのマナー違反や、路上駐車を避ける行動が多いようである。ただし、自動車と自転車の車間は、時間経過にともない余裕ができていくという報告もある。自転車・自動車双方へのマナー教育の必要性を感じる。
- ・交通安全の啓発は、警察と共同で幼稚園・小中高校で年に1回、春・秋の交通安全週間に実施している。今春は、新型コロナウイルス感染症の影響で中止となったが、今秋は、実施に向け学校と調整している。泉大津市における交通事故は、自転車通行空間整備で自動車・自転車事故が増加した報告は聞いていない。

○交通事業者の視点について

- ・交通事業者の視点から、例えばバスのルート設定や、駅周辺での交通など、本資料の内容以外で感じる課題はあるか。
- ・臨海部は路線バス等の運行がなく、タクシーの需要があるのではないか。バス路線は、市内に1路線しかないが、事情があるのか。
- ・泉大津市におけるタクシーは、駅から臨海部までの運賃が1,000円程度で、近隣市町と比較して安いにも関わらず、利用率が低い。例えば岸和田では、従業員送迎について、貸切バス運行よりタクシーによる送迎のほうが安くなる事例がある。臨海部では、徒歩通勤者を目にするため、必ずしもタクシーを利用いただくとは思わないが、バスを含め地域公共交通をぜひ利用いただきたい。泉大津市内の移動距離は、2～3kmであり、1000～1,200円程度でタクシーが利用できる。4人で乗り合わせれば1人300円程度である。タクシー側のPR不足もあり、便利な乗り物であると認知されていない面がある。地域公共交通を考える中では、タクシー活用もあわせて検討しなければ、将来的には、“バスもタクシーもつぶれている”状態となり、移動手段がなくなる可能性もある。新型コロナウイルス感染症の影響もあり、公共交通事業者は非常に厳しい状況にあるが、地域の移動手段は守らなければならない。また、若い方には、バスやタクシーの乗り方が分からない人もいる。高齢になった時に当たり前に乗れる状態にしておかないと、公共交通の利用率はより低下する。
- ・臨海部事業所には、従業員送迎バスを運行している事業所もあるが、事業者ごとにバス運行を求める時間帯が異なり、すべてを網羅して運行することが難しいケースが多い。また、マイカー通勤削減への関心が低いことから、送迎バスの共同運行は難しいのでは

ないか。路線バス運行は、1 日を通して一定の需要がないと事業として難しい。臨海部における通勤需要に特化した輸送は、事業者が貸切りで運行する現状の形態が適しているのではと思う。バスのルート設定は、1 日の限られた便数で設定すると複雑なルートになり利用率が低下するため、泉大津市もふれあいバスのルート設定に苦労しているのではと推察する。

- ・ふれあいバスのルートは頻繁に変更しているのか。
⇒ H24 年度に 2 ルートから 3 ルートに増やして以降、大きな変更はない。昨年度からは、新たにはやぶさ観光に 3 年契約で運行を委託しており、そのなかで、今後、運行に危険のある場所や市民の要望を踏まえたルート見直し検討を行う予定である。
- ・交通事業者にとって、コロナの影響はすさまじい。これまでは、訪日外国人旅行客による空港急行利用が多く、通勤客が座れない状態であったが、現在は外国人観光客が 99.9% 減少し、南海電鉄の空港線利用者が 7~8 割減少している。お客様からは、減便の提案がホームページから寄せられるが、車両やダイヤ見直しには億単位の支出を伴うことや、減便を行うと車両内が密な状態になることから、土休日ダイヤで運行させたくても、実施は難しい。JR では、旅客が 2 割減少すると赤字になると報道されている。安全や BCP の観点から、耐震補強などの設備投資も必要だが、地域公共交通といえども営利団体であるので、利用が少なければ難しい。抗菌対策等を実施して利用者増を目指している。
- ・新型コロナウイルス感染症に関して、事業者には運行便数等を確保いただいているが、輸送量が減少している。感染拡大がおさまっても、テレワークや交通手段の転換（バスから自転車への転換など）で、利用者は 8~9 割までしか戻らないという予測もある。利用者が 1~2 割減すれば交通事業者の経営が厳しくなることは理解する。
- ・交通は、パラダイムシフトが発生している。この総合交通戦略にもこれが反映できればと考えている。

【7 今年度の検討内容について】

【(1) 北助松駅周辺の検討について】

【(2) 臨海部従業員アンケート（案）について】

- ・泉大津市内では、松ノ浜駅・泉大津駅で連続立体交差事業が完了した一方で、北助松駅周辺では踏切が残存する。北助松駅周辺の踏切が歩行の妨げになっていることが、市民アンケートで示された。朝の通勤・通学時は、特に学校の生徒を中心に歩行者が輻輳しており、踏切遮断機をくぐった横断もみられ危険である。安全・安心なまちづくりに向け、本協議会で考えていきたい。北助松周辺を通過する通勤時の自動車交通は、泉大津市民より和泉市をはじめとする東部の居住者が多く、そのために混雑しているのではなか。北助松駅周辺の改善は、通勤交通とあわせた総合的な判断が必要と考える。加えて、駅周辺への駐輪場整備なども大切ではないか。
- ・交通量調査や座談会で地域の意見を踏まえることが重要と感じる。
- ・本日のご意見を踏まえ、内容を検討する。次回は 12 月頃を予定している。

(以上)