

会 議 録

名 称	平成 27 年度 第 2 回岸和田市地域公共交通協議会																																																																					
開催日時 及び場所	平成 28 年 2 月 15 日（月）午後 2 時 30 分～午後 5 時 00 分 岸和田市立産業会館 集会室																																																																					
出席者	<table border="1"> <thead> <tr> <th>根 末</th> <th>小 林</th> <th>小 山</th> <th>大 井</th> <th>古 角</th> <th>多 和</th> <th>宮 野</th> <th>寺 嶋</th> <th>奥 村</th> <th>山 崎</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>×</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>代理</td> <td>代理</td> <td>○</td> </tr> <tr> <th>石 橋</th> <th>藪 内</th> <th>善 野</th> <th>酒 本</th> <th>昼 馬</th> <th>安 藤</th> <th>西 野</th> <th>寺 田</th> <th>田 中</th> <th>戸 治 野</th> </tr> <tr> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>代理</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> </tr> <tr> <th>日 野</th> <th>伊 勢</th> <th>若 林</th> <th>湯 川</th> <th>松 村</th> <th>尾 花</th> <th>別 所</th> <th>西 岡</th> <th>土 井</th> <td></td> </tr> <tr> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>事務局（まちづくり推進部市街地整備課） 実森課長、高橋参事、岸田交通政策担当長、森下主査、本田主査</p>										根 末	小 林	小 山	大 井	古 角	多 和	宮 野	寺 嶋	奥 村	山 崎	○	○	○	○	×	○	○	代理	代理	○	石 橋	藪 内	善 野	酒 本	昼 馬	安 藤	西 野	寺 田	田 中	戸 治 野	○	○	○	代理	○	○	○	○	○	○	日 野	伊 勢	若 林	湯 川	松 村	尾 花	別 所	西 岡	土 井		○	○	○	○	○	○	○	○	○	
根 末	小 林	小 山	大 井	古 角	多 和	宮 野	寺 嶋	奥 村	山 崎																																																													
○	○	○	○	×	○	○	代理	代理	○																																																													
石 橋	藪 内	善 野	酒 本	昼 馬	安 藤	西 野	寺 田	田 中	戸 治 野																																																													
○	○	○	代理	○	○	○	○	○	○																																																													
日 野	伊 勢	若 林	湯 川	松 村	尾 花	別 所	西 岡	土 井																																																														
○	○	○	○	○	○	○	○	○																																																														
傍聴者	0名																																																																					
<p>＜概要＞</p> <p>■議事</p> <p>① 構成委員の変更について ② 岸和田市地域公共交通協議会規約の確認について ③ 公共交通サービスに関する交通事業者からの連絡について ④ 交通まちづくりアクションプランの策定にあたって ⑤ 交通まちづくりアクションプランの策定に伴う都市的課題の整理について ⑥ その他</p>																																																																						
<p>＜内容＞</p> <p>■岸和田市地域公共交通協議会の会議録について （議長）議長より本日の会議録署名人として小山委員を指名</p> <p>■内容</p> <p>① 構成委員の変更について （事務局）資料 1 を用いて説明 構成委員の変更について了解を得た。</p> <p>② 岸和田市地域公共交通協議会規約の確認について （事務局）資料 2 を用いて説明 岸和田市地域公共交通協議会規約の確認について承認を得た。</p> <p>③ 公共交通サービスに関する交通事業者からの連絡について ※「南海 春木駅・岸和田駅のバリアフリー化事業の事後評価」について （委員）資料 3 を用いて説明</p> <p style="text-align: center;">～ 委員からの質問 ～</p> <p>（委員）確認であるが、岸和田市は、既にバリアフリー基本構想を策定しており、それに関連する整備は鉄道事業者や道路管理者によって進めてきている。その上で、今回ご説明のあった整備が追加で実施されたという理解でよいのか。</p> <p>（委員）各鉄道駅周辺の基本構想は、平成 16～17 年にかけて策定している。それ以降の新たな施策として、転落防止対策が国の施策として展開することになったことを踏まえ、市も補助制度を創設した。交通事業者が、これらの制度を活用し、当初の取組みに追加して整備している状況である。</p> <p>（委員）説明のあったとおり、今回の内方線設置は、基本的な計画に追加して実施しているものである。初めてご覧になった方が、バリアフリー事業がこれだけと誤解されないように確認させて頂いた。</p> <p>③ 公共交通サービスに関する交通事業者からの連絡について ※「葛城線白原車庫系統の減便」について （委員）資料 4 を用いて説明</p> <p style="text-align: center;">～ 委員からの質問 ～</p>																																																																						

(委員) 経営状況が厳しいという説明であったと思うが、この事業計画変更によって、どの程度の収支改善を期待しているのか。また、一般的な話として、減便等の計画変更される際に、事前の意見聴取や説明を行なっているか。情報共有という意味から、回答できる範囲で結構なので、教えて欲しい。

(委員) 営業所の統廃合については、本社から岸和田までの回送ロスが発生するが、営業所ごとに選任が必要な運行管理者の減少によって収支改善することから実施した。また、路線の減便については、朝晩の減便によって車両効率や要員状況を改善させる目的で実施した。

事前説明については、基本的に1週間前までには、お客様へPRしている。なお、岸和田市には事前説明しているが、一般的に自治会や利用者に向けての事前説明は実施していない。

(委員) 今回の変更に関して地域の方々からの要望等があったのか、参考までにお聞きしたい。

(委員) 今回の減便は、弊社内でも久し振りの大きな事業計画変更であり、自治会や利用者の方々からクレームや要望が出ると想定していたが、現時点での要望は2件ほどであった。

(委員) 本来、ネガティブな改善策が示された時には、もっと多数の反対意見があった方が良いと思う。これは計画変更せよという意味ではなく、反対意見は利用需要があると考えられるということ。

無関心で地域にとって大した影響で無いという状況は、ますます利用者が減って、さらに減便となるのではないかと心配する。

バス事業者だけの問題でなく、市が方針を立てて、住民の方々が移動を活性化するためにも、バスを使う雰囲気をつくっていくべきだと思う。

(委員) 利用者減少による減便という改善策は、さらなる利用者減少という負の連鎖となりかねない。

現在のバス路線は、市内完結型となっているが、山手地域における日常生活行動の目的地は、岸和田駅ではなく、商業施設もある隣の和泉中央となっている。市外との連絡・横断的に移動できるバス路線の変更を検討してもらえれば、新たな需要が喚起されるのではないと思う。

(委員) 葛城線の利用者である私としては、45分間隔によって不便になったという意識よりも、22時30分であった最終バスの時刻が、牛滝線や天神山方面と同じ時間帯の22時47分と遅くなって有難いというイメージであった。

朝一番のバスを待っている通勤・通学者が結構いる。昼間の時間帯を間引くのは仕方ないが、しっかりとバス利用してもらおうとすれば、早朝と最終便を充実する等、もう少し詳しく地域性を見れば利用する範囲が増えるのではないと思う。

(委員) 昨年12月5日に天神山方面のバスが1便減ったことを今初めて知った。この件について、天神山校区からは1つも要望が無い状況である。

要望があったのは、天神山の近くにあった葛城病院が東岸和田駅近くに移った際、天神山地区公民館までの送迎バスがあったが、すいどう道あたりまでしか来なくなったので何とかして欲しいという要望があった。ここにも利用需要の一つのヒントがあるのではないと思う。

④ 交通まちづくりアクションプランの策定にあたって

(事務局) 資料5を用いて説明

～ 委員からの質問 ～

(委員) 国土交通省における、ここ10年ぐらいの話題で、「交通まちづくり」という言葉が用いられるようになってきた。「LRTを敷けば、まちがこんなに良くなりますよ」など、交通でまちを作るという考え方は、あり得ないと思っている。もともと、どういうまちにするといったビジョンがあり、それを支えるためには、どういう交通が良いのかを考えるのが本筋である。この本筋を「交通まちづくり」と定義しているのであれば全然問題は無いが、誤解されないよう、定義を明確にされたい。

どういうまちにするかについては、上位計画の具体化が重要となるが、最近、総合計画・都市計画マスタープラン等に加え、先程説明のあった人口ビジョンや総合戦略といった計画が出てきた。これらの計画は、これからの人口減少社会の中で、それぞれの都市が具体的にどういう戦略を持って対処するのかを定める計画であるが、各市とも人口減少に歯止めをかけるメニューが類似しており、地域の実情に即しているのか気にかかる。

例えば、拠点プロジェクトだが、そもそも拠点をつくるためには、何をしなければならないのかということ。今、人口集中に合わせて宅地開発をした地区では、人口が減少し、空洞化・分散化しており、今後は集約化しなければいけない。岸和田の場合、中心地拠点が薄くなりつつあることも勘案しながら、生活拠点も含め、今後どのような方向で再整備するのか等、具体的な戦略を明確にすることが重要である。

また、現在、どう考えてもバス利用に比べて、自動車の方が便利で費用が安い状態のなかで、バスを選んでもらうのは難しく、岸和田市だけで議論するには無理がある。利用者が適正に交通サービスを選択するには、国や大阪府が、もっと大きな計画を実現しなければならないと思う。

資料5参考資料Aでは、モビリティマネジメントだけで公共交通への利用転換を考えているのだが、公共交通に選択したくなる条件が整っていないのが実情であるので、国や大阪府に対して、岸和田のまちに資する交通支援をして欲しいと要望していくことも必要である。

その要望の前段としても、岸和田市のまちづくりをどうしていくのか、人々の生活を支える交通をどうしていくのかを明確にすることが重要であり、アクションプランにも盛り込むべき内容と思われるので、我々が共通認識できるしっかりとした方向性の提示をお願いしたい。

⑤ 交通まちづくりアクションプランの策定に伴う都市的課題の整理について

(事務局) 資料6を用いて説明

(会長) 初めに、前回、人の動きについての現状を紹介したが、パーソントリップ調査は、人口の約3.5%を抽出したサンプル調査であるため、すべての人の動きを把握した内容ではないため、もう少し詳しく、様々な交通行動を理解する必要があると考えられる。

住民、旅客の立場で出席いただいている委員の方々から、日常における様々な交通行動の実態も含めた意見を頂戴したい。

(委員) 私が住んでいる天神山校区は、東岸和田駅から山手2.5kmの位置にあり、東岸和田駅まで30～40分と歩ける範囲で、路線バスは1時間に2本運行されている、タクシーも東岸和田駅からだと5～10分で着てもらえる。不便でも便利でもないと感じているが、高齢になり車に乗れなくなれば不便になると思われる。但し、車に乗れない高齢者がそれほど遠くに出かけることが出来るのかとも考えている。

商売上、軽トラックで移動している立場からすれば、昨年、JR東岸和田駅の和歌山行きが高架となったことで、踏切遮断時間が半分となり、気分的にも楽になった。高架化事業が完成すれば、もっと安心して通行しやすくなる。岸和田市から踏切が全てなくなってくれたら良いなあという思いがある。

(委員) 私は、障がい者を支援する事業をしている関係上、障がい者と外出する機会が多く、少し気になっていることがある。南海電鉄の蛸地蔵駅と和泉大宮駅は一部無人化となっており、スロープ部を車椅子で通行するのが大変だと聞いている。乗降客が減少したことで、一部無人化になったと思うが、車椅子利用者だけでなく、交通弱者が、いつでも自由に外出して乗降できて、治安ということも考慮すれば、駅員を配置して欲しい。また、行政に対しては、市民の移動手段の確保は、行政が責任を持って計画を進めていくという覚悟をお願いしたい。

今後、人口減少が進んだとしても、クルマを運転できない高齢者は増加していく状況となれば、公共交通機関は利用されるだろうし、バスの重要性も高まるので、ある程度、バス路線の見直しも必要となるのではないかと考えられる。

観光と交通の関係を考えてとき、今般、久米田池が世界灌漑遺産に登録された。これを契機に行政が観光地周遊バスを運行してはどうかと考えている。また、久米田池を築造した行基に関連する全国各地のお寺との連携や、久米田寺にある三蔵法師の分骨が全国に3ヶ所しかないということなので、他の2ヶ所と連携した観光アピールしていくことも考えられる。まちづくりビジョンには、各地との連携という方向性もあって良いのではないかと。

人口が減少し、乗車人数も減少するから、単にバス便数を減らすということだけでなく、住民の声も聞きながら、利用しやすいようなルート開発を考えて頂ければ有難い。

(委員) 市内高齢者の生活においては、買い物と病院通いが大事だという声が多く、地域別に見た場合、JR阪和線より海側の居住者はスーパーが立地しており、さほど不便は感じていません。買い物や病院通いのためにバスを利用しようとしても、いつ来るかわからないので、自転車や自動車を利用しているのが実態です。山手地区老人クラブ役員からは、日常の交通手段はクルマが大半であり、クルマがなければ生活できないとのことである。今、夫の運転で夫婦一緒に買い物している家庭であっても後期高齢者となり運転免許を返納せざるを得ない状況となる。クルマという交通手段がなくなったとき、自転車となるが、そんなに遠くまで行けない。そうなれば、バスしか交通手段はないという状態となる。

私の町会では70人ほどの独居老人がいるが、その大半は女性である。JR阪和線より海側の居住なので、買い物は何とか自転車で済ませて、病院はバスを乗り継いで通っている。遠隔地における一部の方々では、運転免許を保持する女性とともに、グループ乗り合せてスーパー巡りをしていると聞いた。今、ご主人がなくなったり、認知症になったりして、買い物や通院に支障を来しているということが現実的に起こっている。JR阪和線より海側の居住者は、一定のバス路線が存続するだろうし、自転車を利用することで何とか生活していると私は感じている。しかし、バス利用の依存が高くなる遠隔地では、乗車時間が長いだけでなく、わずかな運行本数しかなく、待ち時間も長くなり日常生活が不便になっていく傾向が顕著になっている。

年を取ることは留められないので、できるだけ早く対策を講じてもらいたと思っている。

(委員) 今、国・府の施策、市の温かい力添えによって、私が障がいを被った当時とは考えられない程、非常に住みやすくなった。しかし、ユニバーサルデザイン、バリアフリーの話を知ると、本当に障がい者のことを理解している方が、この中に何人いるのかという思いがある。

障がいの幅は広く、個々に違う。電車・バスに乗車するときのステップや入口等、いろいろと考えているのだが、多様な障がいへの対応としては「まだ、これからかなあ」と思っている。

先程の意見にもあったが、和泉大宮駅・蛸地蔵駅は使いづらく、本当に南海本線の駅なのか？ロケに使うくらいしかない用のない駅だと言われても仕方ない状況である。

重度障がい者が移動する際に、介護タクシーを使えるようになり、市からはタクシー利用券も交付され、一人での生活できるようになってきた。しかし、バスに関しては、運行ダイヤの時間に合わせられない状況がある。都会に居住する健常者にとって、公共交通機関は非常に便利だが、目の悪い方、手の悪い方、胸の悪い方、少し脳に障がいのある方が利用するには、「まだこれからだなあ」と思う。

私の場合、駅までのタクシーを呼べる距離でないため徒歩となるが移動が大変で、電車が使いづらい状況にある。そのため、私は普段からクルマで移動しており、自分が運転出来なければ、誰かに乗せてもらうようにしている。

グランドデザイン策定の前に、障がいには、たくさんの種別があり、様々な事情があることを認識した上で、使いやすさを優先することを第一に考えてもらいたい。

あと一点、天神山方面のダイヤ変更や減便にあたり、事業者は市役所へ話したとのことだったが、連絡が無いのは何か寂しい、冷たい感じがする。市役所から路線に関わる利用者側に連絡してくれていれば、「この市役所は、市民のことをちゃんと思っている」と感じるので、会長宜しくお願ひしたい。

(会長) 事務局に伝えておく。

(委員) 並松町に在住しており、自分自身もローズバスを利用したいと思うが、時刻表を調べたり、目的地から帰るまでの時間調整が大変なので、目的地が近くであれば自転車を利用している。

20年以上前に牛滝線をバイク通勤していた頃、雨天時にバスを利用していた。バスの運行頻度が高く、待ち時間なしに乗降できて便利だったと感じていた。それが、今は不便になっていると聞いている。

歩こう会というグループの人からは、愛彩ランドに立ち寄った際、買い物で手荷物が多いため、帰りはバスを利用していると聞いたので、私も愛彩ランドへ行く際にはバスを利用している。

人口が減少し、バス便数も少なくなれば、乗りたくても乗れない状況となり、バスが運行していることすら認知されなくなるのではないかと思う。個人的な意見としては、バスが頻繁に運行され、運行ルート上の停留所は決まっても、手を挙げれば何処でも乗車できるようになれば良いと思う。これから高齢化が進み、クルマを手放す人も多くなってくるので、マイカーよりバスが便利になるよう、もっと頑張ってもらいたい。

(委員) 先程の意見にもあったように、今後、高齢者が増加したとき、買い物や通院のメイン交通手段としてバスが利用されるようになるだろうが、それは遠くの移動でなく、地域内の移動がメインとなるので、地域内を常時巡回する運行形態が求められるようになると思われる。

また、ローズバスを単なる移動手段として捉えるのではなく、地域活性化のツールとしても考えてみた。わざわざローズバスに乗りに行きたくなる仕掛けとして、和歌山電鉄の「たま駅長」で有名になった喜志駅をはじめ、いちご電車・おもちゃ電車等のように、遊び心を取り入れたアトラクション性を加えてみてはどうかという提案である。岸和田には桃、人参の彩誉、泉だこ等の特産品がある。例えば、春木地区で巡回するバスであれば、泉だこのモチーフを産業高校生に考えてもらい、そのイラストでバスをラッピングすると、人目も引くし、話題性も出て面白いのではないか。「子育てのまち、岸和田」をアピールする1つの手段にもなり得るし、観光の視点からも有効だと考えられる。岸和田は、だんじりが全国的に有名だが、他市から岸和田に移住して欲しいのであれば、だんじりに携わっていない人のことも考え、あえてだんじり以外の特産品等を用いたラッピングバスで魅力をアピールすることも有効だと思う。

地域公共交通の財源としては、ふるさと納税の活用があるのではないかと考えている。泉佐野市のふるさと納税は10億円を超えているが、本市は百数十万円だと思う。北海道のある村では、ふるさと納税を子育てに優先して使うと大きく打ち出したことで多額の寄付が集まり、通学バスを購入している。高校野球選抜出場応援ふるさと納税など、面白いメニューを設けている自治体もある。本市も少し工夫すれば、ふるさと納税を増やすことは可能ではないか。

先程、LRTを導入することがまちづくりではないとの発言があったが、例えば、「岸和田駅から愛彩ランドまでLRTを走らせるので、ふるさと納税をお願いします」といった具体的なPRが必要ではないかと感じている。

それから、エネルギー問題である低炭素排出削減といった点だが、軽油と水を混合したエマルジョン燃料のテレビ放映があった。特区の自治体であれば導入可能ということなので、その導入に向けた検討も必要だと思う。

道路状況の意見であるが、箕土路町から徒歩で歩ける距離の大町のスーパーサンエーまでベビーカーを押して買い物に出かけた際に感じたことだが、下池田の町会館から紀陽銀行の踏切までの区間は外側線があっても、ベビーカーが通れるほどの幅がなく、危険で怖い状態だと感じた。今、子どもが自転車で久米田駅周辺の塾に通っているが、その時間帯はクルマの交通量も多く、すごく怖いと聞いている。車椅子の方々は、もっと怖いのではないかと推察している。

また、駅に子どもを送迎する場合、待機する場所もない、大町交差点から踏切までの距離は短いためにクルマがたまり大阪和泉南線から春木大町線に進入できずに渋滞が発生している。

大阪市内で働いている人が帰ってきた時、駅前に買い物をする店舗がない不便さに加え、駅周辺における交通課題も多いと感じている。

(会長) 様々な交通行動への対応が求められるが、厳しい財政状況を鑑みると、公共交通の分野でも、ミニマム水準の具体化に向けた研究が必要になる。本市では、人々の日常生活を支えるシビルミニマムとして、移動手段の確保が必要であると考えている。福祉有償運送による移送サービス、幼・小・中学校の遠距離児童等に対する通学費補助を実施しているが、福祉行政の分野で担っている移送サービスの実態を交えた意見を頂戴したい。

(委員) 岸和田市は人口 20 万人を切っているが、全国的な超高齢化社会の到来で、65 歳以上の高齢者が 5 万人を超え、高齢化率が 25% を超える状態で、市民の 4 人に 1 人が高齢者である。高齢者と言っても、健康状態は人それぞれである。また、先ほど障がい者の話が出たように、障がいの程度、種別は様々なため、それらの事情等によって、公共交通機関の利用形態も変わってくる。

公共交通の福祉を確保する移動支援の 1 つとして、道路運送法に規定する福祉有償運送がある。福祉有償運送とは、タクシー等の公共交通機関によって、要介護者・身体障がい者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、一定の要件を満たした NPO・公益法人・社会福祉法人等が、実費の範囲内で、営利と認められない範囲の対価、つまり、安価に自家用車を使用した、ドアツードアの個別輸送サービスである。

近年、過疎化の進行、少子高齢化の進展もあり、移動制約者の福祉輸送サービスのニーズは急増・多様化している。福祉有償運送は、タクシー等による輸送サービスを補完するものとして、移動制約者の輸送確保のために、今後、重要性が高まっていくものと考えられる。

現在、岸和田市では、福祉有償運送事業者として、12 事業者の登録がある。ほかの移動支援としては、高齢者の場合は、通院されるとき、通院等乗降介助として、障がい者の場合は、1 人では外出が困難な方で、社会生活上、必要不可欠な外出、または、余暇活動等の社会参加のための外出をする場合について、ホームヘルパー・ガイドヘルパーによる移動支援事業を実施しており、その移動に公共交通機関や介護タクシー等を利用して頂いている。

また、重度障がい者に対する、移動に関する支援としては、岸和田市の単独事業である、タクシー利用料金の一部（初乗り運賃）を助成することにより、経済的な負担の軽減、当該障がい者の生活行動範囲の拡大、社会参加の促進を図っている。

以上が、主な移動支援であり、福祉行政の担当としては、年齢、障がいのあるなしに関係なく、誰もが安全・安心に住み慣れた地域で、住み続けることができるように、移動手段を確保することが重要であると考えている。

(会長) 交通は、発生交通だけでなく、集中交通についても考えていく必要がある。産業・観光行政から見た交通のあり方等の意見を頂戴したい。

(委員) 現在、臨海部と丘陵地区において、一定業種の集積を図る企業誘致を行っているが、企業誘致を進める上で、特に問題になるのが、進出する際の従業員の通勤である。

臨海部の阪南 2 区に進出している企業の従業員は、基本的にはマイカーか会社が用意する岸和田駅と会社を連絡するバスで通勤している状況である。そのため、24 時間、3 交代制で変則的に来られる業種については、パート従業員に対する交通手段の確保が難しく、進出しづらいというご意見も伺っている。

丘陵部については、愛彩ランドと和泉中央駅を結ぶ公共交通の必要性が望まれている。企業は、従業員の通勤も考慮しながら進出の判断をするので、産業立地面からも公共交通の充実が重要だと考えられる。また、基本的に岸和田市在住者の通勤を念頭に検討しがちだが、市外からの通勤者に対する交通の利便性をどう確保するののかも、重要な 1 つの視点だと思う。

観光については、拠点まで早く到着し、その後、ゆっくり歩いて観光できる工夫をしたいと考えている。岸和田駅から紀州街道を歩きながら、だんじり会館、岸和田城を巡ってもらうほか

にも、バスで周遊するルートの拠点も必要であると考えている。

今は、岸和田駅から愛彩ランド、愛彩ランドから牛滝温泉いよやかの郷といったルートであり、どうしても海から山、山から海へという交通の流れとなっている。そろそろ、和泉中央駅から愛彩ランドといった他市との縦の繋がりとか、ご意見のあった、域内の巡回も考えるべきだと思う。

産業政策ではないが、東葛城の実情を紹介すると、葛城上地区で講演会があった場合、地域住民であっても顔も知らない方々を老人会が自分達のクルマに乗せている。そのようなことを鑑みたとき、愛彩ランドを拠点にして、山手地区を巡回したり、病院を中心に巡回する交通があっても良いのではないかと。また、長い時間を要する観光地巡りルートではなく、小さな区域でのループバスを観光ツールとして導入することも検討できないかという構想も考えている。

(会長) 次に、様々な交通行動をサポートする南海ウイングバス南部のドライバーとして、日々、市内の道路を運行されている立場から、旅客の属性や、道路や交通事情等も含めた意見を頂戴したい。

(委員) 今のワンステップバスは、前・中央にドアがあり、ある程度、車体が下がるので、高齢者・車椅子利用者の方も、ほぼ中央のドアから乗車し、前のドアから降車することが可能となっている。

岸和田駅ロータリー内の降車場は2ヶ所あり、そちらでは前ドアから降車してもらっているので問題ないが、岸和田駅以外でフェンスが付いているバス停留所の大半は、今のワンステップ車両の中央ドアでなく、かなり昔の車両に合った位置にフェンスが設置されている。ドア位置が合わない場合には、幅をあけて停車することになるので、マウンドアップした歩道でなく車道への降車となり、段差のある乗降といった優しさに欠ける面が出ている。岸和田警察署前のバス停留所では、植木を伐採して前ドア部を広く開口されたが、乗車に合わせた停車した場合、前ドアから降車しづらい状況となっている。

また南海岸和田駅ロータリーは、バス・タクシー・一般車両が乗り入れとしている割には狭く車椅子利用者の乗降場も設けられているが、だいたい一般車両等が駐車しており、ほぼ停車することは出来ない。その場所で無理やり乗降している場合、二重停車となるので、ロータリー内にバスが進入出来ない状態となっている。車椅子利用者の方は乗車は出来ても駅での降車が大変であること、特に雨天や五・十日の朝タラッシュ時には非常に厳しいというのが、岸和田市内を運転する弊社ドライバー約28名全員の声である。

ローズバスは、旧市街地の南海線よりも南側、そして吉井住宅前、一旦、箕土路公園前にも行きますが、左右回りとも約1時間20分で巡回している。時間帯は朝3本、昼3本の運行で、朝8時に出発し、夕方17時40分に岸和田駅に到着している。ローズバスは、私を含めた固定10名の乗務員で運行しており、お客様から大変喜んでいただいていると感じている。特に、浜地区の方からは、ローズバスがなければ買い物や通院がしづらいとの声を頂いている。その一方で、だんじり祭りの日は我慢するが、それ以外の日祝日については運行して欲しいとの声もある。委託先としては何とも言えないので、市役所をお願いに行ってくださいと伝えている。

お客様の属性だが、天神山地区の方から発言もあったように、東岸和田駅に行くにはバスよりも自転車や自家用車で行ったほうが若干早く到着するとのことで、学生の乗車は減っている。しかし、雨天時は自転車に乗らず、バスを利用するのでほぼ満員状態となっている。

天候と時間帯で違う交通手段を利用する学生は、定期を買わずバスカードを使用しているので、定期は通勤者が多い状況である。ただし、弊社も4月からICカード導入となるので、支払い形態も変化していくと思う。

運転手の視点としては、お客様の減少よりも不便をかけずにスムーズな乗降を確保出来るかを重視している。健常者なら問題ないが、杖をついたり、車椅子を利用するお客様が安全に降車する等、思いやりがあるサービスが出来る施設環境が整っていないことが課題であると考えている。

(会長) 続いて、交通産業のより詳細な実態を把握するためにも、自動車交通の事業者として、担い手の確保、新たな事業展開を進める上での法制度上の制約といった内容を交えた意見を頂戴したい。

(委員) 現状、タクシー業界としては、このテーマに対する良いアイデアが何も思い浮かばない。先程からの意見においてタクシーに対する意見もなく、どの資料を見てもタクシーの利活用というのが1行も出てこない。タクシーが公共交通として認められているのか、一般的な扱いとしては、この程度なのだと残念に思っていた。

タクシー業界も非常に厳しい状況であり、大変な苦境に追いやられている時代である。それに輪をかけているのが乗務員不足の問題がある。運送業全般、トラック・バス・タクシー業界も同様で、残念なことに大阪市内でのタクシー稼働率は70%を切っている。タクシー100台あっても70台しか動いていないという状況である。大阪市内における1台当りの売り上げが前年よりも多少プラスになったというが、稼働台数が減少しているだけであり、全体の売り上げは変動がない。この状況は、岸和田市内3社においても同様である。

弊社は、昭和16年の創立以来、70年以上もお世話になってきた。現在、関西国際空港まで

Peach や ANA の職員を送迎する事業展開も行っているが、乗務員不足によって地元への配車が手薄になる状況となっている課題があった。

地元お客様からの「電話をしても応答が無いし、タクシーも来ない」という声への対応として、昨年末に地元優先の配車体制に切り替えをしたので、少しは状況を改善できたと思っている。

乗合タクシーやデマンドタクシー等の導入については非常に難しい問題があるが、老人会の方からの話しを聞いて閃いたことである。仲の良いグループの買い物にタクシーを利用してもらえないかということ。バスであれば、重たいに荷物を持って歩けないが、タクシーはドアツードアである。4名グループとなれば、バス代よりも安く行ける場合も考えられるので、町会の皆さんで、買い物タクシーという使い方も考えて頂ければと思う。全ての要望への対応が出来るとは言わないが、小回りが利くタクシーなら可能な対応もある。タクシーも公共交通という認識のもと、利活用の検討をお願いしたい。

(委員) 乗務員不足については、弊社も本当に切迫した問題である。バスは乗務員が減少してもダイヤどおりの便数運行を守る必要がある。大手バス会社でも乗務員を確保するために、毎週日曜日に多くの新聞等で求人広告している状況であり、弊社も新聞だけでなく、Web 等も含めて募集している。しかしながら、実際にはなかなか就職してもらえず、問合せのある 40~50 代の方々を争奪している状態である。岸和田市内路線には既に女性の乗務員もいるが、乗務員の確保にあたっては、女性の雇用も含めて取り組んでいる状況である。

現在、弊社では 6 自治体でコミュニティバスを運行しているので、他市の実情を紹介したい。150 円の運賃を無料化することに賛否両論のあった近隣自治体のコミュニティバスについては、10 月の無料化以降、乗客が 1.5~2 倍に増加した。コミュニティバスのお客様は、高齢者が多いが、無料化により子育て世代の利用が見られるようになった。赤ちゃんを抱きながら 1 区間等の短い区間が多いようで、気軽に利用されている。課題としては、乗客が増加したことで、乗降時間がかかり、ダイヤが少し乱れていることがあげられる。

65 歳以上の高齢者が免許返納する場合にコミュニティバスの無料バスを発行している別の自治体については、当初少なかった発行も 100 名となっており、多い日で 100 名、往復で考えると少なくとも 50 名が無料バスを利用している状況である。

また、先程の無料化したコミュニティバスの自治体では、岸和田市と同じように平日の月~土曜日の運行となっているが、自治体から弊社に対して、日曜日は通常のコミュニティバスでなく、市内観光地を巡回する運行を行いたいという申し入れがあった。昨年 12 月より駅と観光地の間を 1 周 70 分、バス 2 台を使用して運行し、1 便平均 5 名の乗車となっている。このように、自治体からの要望を受けてルートを検討し、運行している事例もある。

(会長) 次に、各道路管理者の立場から、所管業務における重要なテーマ等を交えた意見を頂戴したい。

(委員) 国道 26 号の管理をしているが、本協議会において道路管理者の出来ることは、道路の安全・安心な通行と渋滞対策である。大阪府域の渋滞対策協議会があり、岸和田市にもワーキンググループを設置して渋滞の原因を解明し、バスの定時性を確保できればと思っている。バス停留所などで不備があれば個別に対応していきたい。

(委員) 厳しい意見も出ているが、予算・土地の制約があるなかで、市民の皆さんが利用しやすい道路にするためには、どうすれば良いかを考えながら、府道の管理をしている。今、岸和田市内における大きな事業としては、踏切の渋滞解消を図る東岸和田駅の高架化事業があげられる。高架化事業および関連道路整備により鉄道利用、自動車利用、周辺住民の安全な通行の向上に努めている。昨年 2 月の下り線高架供用により、岸和田港塔原線での乱横断が頻繁に起こり危険であるとの意見が寄せられた。警察と調整を行いながら、人の動線にあった状態に横断歩道を変更して、安全性を高めた。高架化完成までの残り 2 年であるが、現場の状況も変化していくので、円滑な交通状態とするために、意見を寄せて頂ければと思っている。

(委員) 平成 26 年度末現在、岸和田市が管理する道路延長は約 572 km となっている。都市計画道路の整備は道半ばであり、ミッシングリンクが存在する状態。計画的な都市計画道路整備に取り組んでいるが、関西国際空港関連プロジェクト時代のようなスピードで整備をすることは不可能な状況である。JR 阪和線東岸和田駅付近高架化事業については、経済損失だけでなく、踏切撤去により救急車等の到達時間安定化等、人命救助といった複数の効果も示しながら、着実な整備に取り組んでいる。また、本市には老朽化している道路・橋梁も多く存在しており、長期で見れば、莫大な更新費用が必要になってくるが、更新費用の平準化、ライフサイクルコスト縮減といった健全な行政運営の側面も示しながら、長寿命化対策に取り組んでいる。

老朽化するインフラへの警鐘ではないが、交通まちづくりの重要性を説明する上では、身近な危機として、どのように市民生活に支障を来たすのか等も想定していく必要があるのではないかとと思っている。

	<p>最後にもう一点、城周辺では観光客が増加しているが、観光客の散策を意識した舗装の美装化等、歴史的まちなみにあった質的改良も行っている。限られた空間で、多様な交通手段に対応するには、ネットワークとしての空間配分がきちんと行われているのかといったチェックも必要ではないかと思っている。</p>
(会長)	<p>続いて、交通管理の立場から、公共交通の利用環境を整えていくために重視しているテーマ等を交えた意見を頂戴したい。</p>
(委員)	<p>岸和田市内における平成 27 年中の人身事故件数は 1,265 件で昨年比 49 件の減少であるが、死者は 5 名で昨年比 1 名の増加である。人身事故 1,265 件のうち、336 件が、高齢者が関連する事故であり、府内も同様の傾向である。なお、死者 5 名について、3 件が 65 歳以上の高齢者が関連する事故である。</p> <p>その他、岸和田市内における事故の特徴であるが、酒関連が非常に多いことがあげられる。昨年では、人身事故 5 件、物損事故 10 件、人口当りの飲酒運転検挙件数は府内 1 位という恥ずかしい状況である。</p> <p>事故発生場所は、交差点内の事故が最も多く、どの管内も同様の傾向である。岸和田市内には夜間点滅信号が 56 箇所あるが、昨年、畑町交差点を夜間点滅から定周期に変更した。これにより平成 26 年に 3 件発生していた人身事故件数が現時点で 0 件となった。点滅信号が悪いということだけでなく、真夜中の全く交通量が無い箇所は点滅信号が相応しいといった認識も持ちながら、残り 55 箇所の見直し作業を進めている。</p> <p>また、65 歳以上の方から窓口にお越しになり、免許自主返納による特典について聞かれることがあるが、岸和田市内には 2 件しかない状況である。現在もサポート企業を募集しており、大阪府警ホームページ・大阪府交通対策協議会のなかに「高齢者運転免許自主返納サポート制度申込書」があるので、協力できる企業があれば周知をお願いしたい。</p>
(会長)	<p>事務局を所管する部署であり、まちづくり行政の立場から、新たな施策の展開するイメージ等も交えた意見を頂戴したい。</p>
(委員)	<p>本市における過年度の公共交通の取組として、平成 24 年から山手地区における公共交通空白地区の解消を目的にローズバス路線拡充の試験運行を実施したが、利用の低迷から本格運行に結びつけられなかった。これは、委員会の提言にもあるが、地域ニーズに合っていなかったこと、地域全体の取組にならなかったことが要因になったと考えている。</p> <p>今後の公共交通を考える上では、このような単体の交通手段、局所的な取組ではなく、地域全体のニーズを的確に把握し、地域の実情に応じた、地域と連携した取組が必要だと感じている。</p> <p>本市人口ビジョンでは、国のビジョンに合わせて、出生率が向上し、かつ、転出入を均衡させた場合、2060 年における本市人口は、17 万 8,000 人台になる見込みである。8 つの総合的な戦略プロジェクトに取組むことで、人口減少に歯止めをかけたいと考えている。</p> <p>人口ビジョンの将来推計では、山手地区の市街化調整区域と、南海本線の岸和田駅・春木駅周辺の旧市街地において、人口減少が大きい予測結果になっている。既存ストックのある、駅周辺では、交通や生活利便性を維持・向上させる方策を推進することで、転入超過に繋がられるのではないかと考えている。</p> <p>一方で、山手地区での新たな拠点整備として、都市と自然が融合した、全国に誇れるまちづくりを目指した丘陵地区整備事業に着手しており、新たな産業拠点、ゆとりのある住宅地の創出に加え、農基盤の整備、里山保全も取組んでいる。このような新たな拠点と、市内・市外とを結び交通網の形成も必要と考えている。</p> <p>人口ビジョンを実現するためにも、各校区・各地区の強み・弱み等の特性を考慮した、課題の取りまとめが必要と考えている。また、市が進める拠点の整備等、まちづくりの計画と併せて、大阪府の上位計画、公共交通軸の整備も見据えた、長期的な視点での議論をお願いしたい。</p>
(会長)	<p>次に、関係団体での取組み、行政との協働や連携の実態等も交えた意見を頂戴したい。</p>
(委員)	<p>現在、臨海地区の阪南 2 区と丘陵地区で、工場誘致を図っている。丘陵地区では、住宅地誘致としての開発も行われているが、交通手段がタクシーしかないので、今後、ご配慮をお願いしたい。特に、山手地区からは、和泉市に行くケースが増えているが、バスの場合は、東ヶ丘線等の路線バスに乗換えなければならず、行きづらい状況である。直接、和泉市に行けるバスがあれば、もっと早く到着できて、利便性が高まる。</p> <p>バスは、自分の用に関係のない停留所をいろいろと通行されることで、時間がかかり非効率になっていると考えられ、車を利用している方も多いと思われる。公共交通を利用した効率的な移動方法の検討が必要だと思っている。</p> <p>今、バスの起終点は駅という概念でルート設定されているが、病院間を巡回するルート、病院から駅へ戻るルートを設定し、効率的に乗り継げるダイヤを編成することが出来ないだろうか</p>

思う。バスも電車のように乗り継ぎが出来て、電車とバスも乗り継ぎ出来るようになれば、非常に便利になると考えている。また、私は並松町在住であるため、電車は南海本線の利用しか考えていないが、全国からの岸和田駅周辺に訪れる方の大半もJRを利用されている。現在、インターネット検索すれば、交通アクセスを把握できるが、南海本線の新今宮駅や羽衣駅でJRと乗り継ぎが出来ても東岸和田駅まで来られるようで、到着してからバス待ちに直面するケースが多い。岸和田駅と東岸和田駅のシャトルバスが運行されれば、非常に便利になる。高架化による公共交通の見直しでは、これを第一に考えてもらいたいと思う。

また、タクシーをもっと効率的に利用するための具体的な提案であるが、高齢者の方にとって使いやすくするためには、町会館に集合して何人かで同乗することに先立ち、どこからどこまでの料金は幾らであると明示し、集合時間も決めておくことが有効だと思う。

最後に、バス・タクシーに加え、公共交通ではないがレンタサイクルの組合せも必要だと思うので検討をお願いしたい。

(委員) 観光振興として他市では、日曜日にコミュニティバスが観光ルートを運行している話を聞いて、岸和田市も社会実験をしてはどうかと1つのヒントを得たと思っている。

観光とは離れるが、先日、小学4年生の孫が福田町から岸和田駅に行こうとした際、小学6年生の孫が「そんなもん、お前がバスの時間に合わしたら、ええねん。お前にバスが合わせて走ってんのと違うんやで」と話しており、なるほどと思った。

バスは、便数も時間も決まっている。それに合わせた行動をするように意識することで、もう少し上手にバスを使える。そのようなアプローチも必要だと考えられる。

(委員) バリアフリー化や内方線ブロックの設置は、鉄道の利便性向上として取組みを進めている。

先ほども観光の話が出たが、鉄道利用として、まち興しにもいろいろと参画している。例えば、ハイキング、沿線イベントの情報発信・ホームページへの掲載、テレビでの取り上げ、トピックスごとの駅へのポスター掲示等を行っている。

鉄道駅に掲載しているたくさんの名所ポスターの中から、どこか1つでも名所を訪れて散策して頂ければ、鉄道・バス・タクシー利用等に繋がると思われる。また、既存の情報を上手に活用されれば、新しい視野も生まれ、移動の自由度が上がることに繋がると思われる。そういうソフト的な面の研鑽も深めて頂ければ有難いと思う。

(委員) JR東岸和田駅高架化事業については、引き続き、関係各位と連携しながら取組んでいきたい。自治体や地域との連携した取組みとしては、大阪環状線改造プロジェクトとして駅名標の色を少し変える等を行っているが、高架下コンクリート部にかなりの落書きがあり困っていた。そこに、沿線の保育園・幼稚園、小学校、中学校の方に、高架下でキャンパスになりそうな所を見つけて、落書き防止も含めて、何か絵を描かせてもらえないかと、区役所を通じて話があった。

地域と一体になったアート計画を始めたところであるが、今後、人口減少による様々な懸案事項が出てくるなかにおいても、このような地域の皆さんや自治体と一体となった取組みは、重要視されると考えており、引き続き、取組んでいきたい。

(会長) 協働や連携を進める上では、交通に携わる者と市民との意識乖離を認識する必要もある。学識経験者の立場から、サイレントマジョリティの意識の捕捉、交通を育てる意識の醸成などの研究事例も交えた意見を頂戴したい。

(委員) これまでの学術的な研究において、交通計画におけるサイレント層は、自分の身の回りに関係ないという意識から余り関与してこないことが特徴として明らかになってきている。バスが減便されても苦情や要望が無いのは、まさにサイレント層である。将来、バスが無くなり、かつマイカーが使えない状態になっても生活の備えがきちんと出来ていれば問題はない。しかし、現在の状況から自分自身の将来をしっかりと想像せずに公共交通の必要性も認識なく、バス減便等の情報に対してアクションを起こしていない方が多いのではないかと考えられる。

例えば、公共交通を支えるためにきちんとアンケートに回答してもらうには、自分に関わることだと重要視してもらう必要がある。基本的に年を取ったら、マイカーを使えなくなる。バス・タクシーや他の人からの移動支援によって生活していく可能性が確率的に高くなることをしっかり説明しておくべきである。

公共交通のあり方検討の提言にある基本方針「将来にわたって、みんなが使える公共交通サービスを実現する」を考えるためには、若い人たちにも公共交通の検討にしっかりと関与してもらう必要がある。今日の情報にもあったように、減便されて、どんどんサービスの質が低下していけば、バスが無くなっていく可能性がある。今の生活実態、交通行動を続けていると、バスが必要になったときに慌てることになる。今からバスがないことを想定して、自分の移動手段に保険をかけるかのように公共交通と移動手段の検討にしっかりと関与しなければならないと認識するような内容をアンケート調査の挨拶文等に掲載しておくことが、サイレント層を非サイレント層

に変化させる一つの方法だと思っている。

それでも、なかなかイメージできない場合もある。社会実験は、基本的に評価するために実施するものだが、サイレント層に対して、より具体的にイメージを湧かせる手法としても、有効ではないかと言われている。非サイレント層に変化させるには時間がかかると思うが、社会実験を活用した取組みも重要ではないかと考えている。

(会長) 最後に、日野副会長より、「都市的課題の整理」全般にわたって、意見を頂戴したい。

(副会長) 本日頂いた様々な意見を参考にしながら、本協議会の検討を進めていただければと思う。また、時間の関係上、国や大阪府で考えられている戦略についての発言は次回以降にお聞きしたいと考えている。

本日、私から言いたいことの一点目であるが、国や大阪府レベルの話は置いておくと、岸和田市の総合計画や総合戦略として、これからどんなまちづくりをして、どんな生活をするのかという目指すべき方向性と過程を明らかにして、実現可能なことから段階的に進めていくアクションプランにされたいということである。

出来ないことを掲げても仕方が無いし、方向性が不明確であれば、空白地域を埋めようとして失敗した事例のようになってしまわないように、みんなで共通認識を持って地元の方々からも具体的な協力がある場合、何らかのサービスを進めていけば良いと思っている。この協議会では、大きな計画も策定するが、そういう情報も収集しながら、一つでも二つでも実現可能な方策を見出すことを考えられたい。

二点目としては、高齢化の免許返納や生活支援等は確かに必要なのだが、ネガティブな発想がなく、どこか守りの姿勢・立場になっているということである。個人的な話だが、私の父親の時代における公務員の定年は55歳だったが、それが60歳になり、私は来年が定年で65歳になった。平均寿命が延びるなか、高齢者の定義は必然的に変わってくると思う。定義が変わらなくても65歳以上が4人に1人、3人に1人となったとき、高齢者全員が家で動けなくなっているとは考えられない。そういう社会は成立しないだろうし、これからのまちづくりでは、人口の3分の1以上を占める高齢層が、どう活動できるかを考えることが必要である。このような発想が出てこない。仮に定年が70歳になれば、65～70歳の人は生産人口となる。そういう年齢層に対して就業支援等を行うことで、仕事や社会貢献等の活動ができるはずである。そういう社会に対応するためには、どうすべきかも検討して頂きたいと思う。

三点目として、これからの道路については、新設や拡幅が難しくなることから、既存の道路をどう使い分けていくのかを考えていくことになる。平成24年に国土交通省が「多様な利用者が共存する道路空間の形成」という報告書を発行した。報告書は、「道路空間をどう再配分するのか」、「自転車道の空間をどうするのか」、「通学路等の身近な歩行空間をどうするのか」という3つ視点でまとめられている。また、この報告書の流れだと思うが、同年に大阪府都市整備部が「道路空間の再配分の考え方」を示しており、渋滞をどうするのかもあるが、「バスをどう走らせるか」、「歩いて暮らせるまちづくりのために、歩行者・自転車には、どこをどう通行させたいのか」をまとめている。しかし、残念ながら、基本的に都市部における道路空間の配分をどのように考えるというものが、日本におけるプランの大半は、自動車が存在しながら、そこに人や自転車の空間配分しようとする、まるで手品の状況になっている。

それに対して、EUのヨーロッパンコミュニケーションという委員会から“Reclaiming city street for people”「人々のための都市の道路を取り戻そう」というレポートが出された。その副題が面白くて“Chaos or quality of life”「混乱か、生活の質か」である。基本的に都心部の道路空間は限られているので、限られた空間をどういう使い方をしようという提案がされている。当たり前だが、まずは公共交通がきちんと走れるためには、自動車はその場所では遠慮してほしい、そして公共交通利用者がいろいろな所へ徒歩で行けるようにするといったことが書かれている。また、いろいろな都市の事例が掲載されており、どの事例も実施当初は渋滞が発生し、店舗関係者から多くの反対運動が起こり、マスコミがそれを煽ったが、その後1年も経たずに、全て改善して反対運動もなくなった。そこに必要だったものは、基本的なポリシーとそれを続けようとする住民の意志であると書かれている。日本でも同様に、四條河原町で道路再配分の事例がある。ここも最初は渋滞して困るという反対があったが、時間を経ると改善されると思われる。また、前回の会議にて紹介頂いたエキスポシティの事例では、オープン時の大渋滞を経て、次第に公共交通に転換された。

このように必要な交通手段をきちんと使い分けることが出来ることを鑑みながら、クルマ・鉄道・バス・自転車等、どれを使っても、ほぼ同じような費用負担となる仕組みを国がつくっていく必要があると思っている。しかし、すぐには実現出来ないのが、岸和田市として、そういう方向を目指すなかで、国や大阪府に対して、いろいろと声をあげていけば良いと思う。

(会長) 「交通まちづくりアクションプランの策定に伴う都市的課題の整理」については、資料による課題整理の捉え方により、課題のとりまとめ作業を行なう了承を得た。

⑥ その他

(委員) 本日の会議での各委員からの意見を聞いて感じたことがあったのだが、それを発言する機会がなかった。ディスカッションがないと話が膨らんでこないと感じたので、会議の進め方を改善するよう、お願いしたい。

(会長) 次回以降の会議進行に反映する。

次回協議会について

(事務局) 次回会議は、課題をまとめた次年度4月以降に開催することについて了承を得た。

岸和田市地域公共交通協議会会議運営規程第5条の規定により

平成27年度第2回岸和田市地域公共交通協議会の会議録をここに署名する。

議 長



会議録署名人

