

# 会議録

名称	平成 28 年度第 1 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 8 月 4 日（木）午後 2 時 30 分～午後 4 時 30 分 岸和田市立産業会館 集会室																																																																					
出席者	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 10%;">根末</td> <td style="width: 10%;">藤原</td> <td style="width: 10%;">津村</td> <td style="width: 10%;">大井</td> <td style="width: 10%;">阪部</td> <td style="width: 10%;">多和</td> <td style="width: 10%;">宮野</td> <td style="width: 10%;">長澤</td> <td style="width: 10%;">岩佐</td> <td style="width: 10%;">山崎</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> </tr> <tr> <td>石橋</td> <td>辻</td> <td>善野</td> <td>片桐</td> <td>吉野</td> <td>安藤</td> <td>西野</td> <td>寺田</td> <td>田中</td> <td>戸治野</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> </tr> <tr> <td>日野</td> <td>伊勢</td> <td>村上</td> <td>湯川</td> <td>松村</td> <td>安渡</td> <td>別所</td> <td>西岡</td> <td>土井</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td style="text-align: center;">○</td> <td></td> </tr> </table>										根末	藤原	津村	大井	阪部	多和	宮野	長澤	岩佐	山崎	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	石橋	辻	善野	片桐	吉野	安藤	西野	寺田	田中	戸治野	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	日野	伊勢	村上	湯川	松村	安渡	別所	西岡	土井		○	○	○	○	○	○	○	○	○	
根末	藤原	津村	大井	阪部	多和	宮野	長澤	岩佐	山崎																																																													
○	○	○	○	○	○	○	○	○	○																																																													
石橋	辻	善野	片桐	吉野	安藤	西野	寺田	田中	戸治野																																																													
○	○	○	○	○	○	○	○	○	○																																																													
日野	伊勢	村上	湯川	松村	安渡	別所	西岡	土井																																																														
○	○	○	○	○	○	○	○	○																																																														
委員 29 名 うち 出席 25 名 代理 4 名	事務局（まちづくり推進部市街地整備課） 実森課長、岸田交通政策担当長、森下主査、本田主査、宇澤担当員																																																																					
傍聴者	2名																																																																					
<p>&lt;&lt;概要&gt;&gt;  <b>■議事</b>            ① 構成委員の変更について            ② 公共交通サービスに関する連絡について            ③ 特定個人情報取扱規定の制定について            ④ 岸和田市交通まちづくりアクションプランについて            ⑤ 交通まちづくりアクションプランの策定に伴う都市活動・交通に関する課題について            ⑥ 将来の交通体系形成に向けた基本方針の検討について            ⑦ その他</p>																																																																						
<p>&lt;&lt;内容&gt;&gt;  <b>■岸和田市地域公共交通協議会の会議録について</b>            （会長） 会長より本日の会議録署名人として大井委員を指名</p> <p><b>■内容</b></p> <hr style="border-top: 1px dashed #000;"/> <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承を得た。</p> <hr style="border-top: 1px dashed #000;"/> <p>② 公共交通サービスに関する連絡について            （事務局） 資料 2 を用いて説明            公共交通サービスに関する連絡について了承を得た。</p> <hr style="border-top: 1px dashed #000;"/> <p>③ 特定個人情報取扱規定の制定について            （事務局） 資料 3 を用いて説明            特定個人情報取扱規定の制定について了承を得た。</p> <hr style="border-top: 1px dashed #000;"/> <p>④ 岸和田市交通まちづくりアクションプランについて            （事務局） 資料 4 を用いて説明</p> <p style="text-align: center;">～委員からの質問～</p> <p>（委員） 交通まちづくりアクションプランの説明をいただいた。活性化再生法の公共交通網形成計画（以下、「網形成計画」という。）に必要な記載項目が含まれていると考える。            網形成計画を策定するにあたり国土交通省のHPでは、いろいろと詳しく手引きが掲載されているので参考にさせていただきたい。            網形成計画とは、地域にとって望ましいものであり、公共交通の姿を明らかにするマスタープランとしての役割を果たすものである。「国が定める基本方針に基づいて、地方公共団体が協議会を開催しつつ、交通事業者等々との協議のうえで策定する。まちづくりと連携し、かつ面的な公共交通ネットワークを再構築するために実施する事業について記載する」となっている。</p>																																																																						

網形成計画において留意する事項としては、まちづくり、観光振興等の地域戦略等の一体性の確保、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成、地域特性に応じた多様な交通サービスの可能性、住民の協力を含む関係者の連携、公益性の確保、そして、具体的で可能な限り数値化した目標である。

網形成計画について、必要性や策定によるメリット等も記載されているが、地域公共交通政策の憲法という位置づけがされている点は強調しておく。自分たちの地域にふさわしい公共交通ネットワークを整備するための宣言である。

メリットの一点目は、バス路線の再編など、事業の位置付けが明確化されることによって事業実施の根拠となり、予算化、補助申請、庁内の協議がスムーズになることが考えられる。

二点目は、まちづくりとの連携強化・活性化再生法の改正により、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークを再構築することが明記されたことである。コンパクトな都市交通の実現を支援する網形成計画の検討が可能となる。

三点目は、関係者間の連携強化である。法定協議会を設置し、協議、意見交換、合意のもとに計画策定を進めることで、行政の動きと歩調を合わせた民間の計画を立てることが出来るとともに、新たな問題を解決するための協調行動を話し合うことができる。また関係者間の連携強化を継続することは、公共交通の正のスパイラルへの転換の過程となる。

四点目は、公共交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化である。網形成計画は単一の公共交通機関の運行計画ではなく、地域全体の公共交通をネットワークとして総合的にとらえるものである。網形成計画の策定をきっかけに地域全体のネットワークのあり方について、鉄道、バス、タクシーなどを一体的に検討し、各地域で活用できる公共交通機関全体の連携を強めたり、効率性を高めるための方針や目標、事業を関係者全体で考えたりすることができる点がメリットである。

五点目は、政策の継続性ということで、地方公共団体の職員は数年で異動することが多く、いくら優れた施策でも引継ぎがうまく機能しない場合や、担当者の変更によって方針がぶれてしまう、事業がとん挫する等の危険性がある。網形成計画の策定により、次の担当者に引き継がれることにより、政策の継続性が確保され、公共交通を着実に改善するとともに、諸手続きが省力化されるメリットがある。

他の地域でも様々な網形成計画が策定されているが、良い内容は取り入れ、関係者間で合意した内容について、できるだけ多く計画に盛り込むことが取組みの理想であり、持続に繋がる。質の高い網形成計画を策定することが重要であり、協議会において諮る前にワーキング等での根回し、調整が非常に重要となる。この点について事務局にはよろしくお願ひしたい。

(委員) 交通戦略は我々が主管である制度である。正式には「都市地域総合交通戦略」と呼び、平成18年度に出来た制度であり、現在、全国で80以上の自治体で策定、あるいは策定に向けて取り組んでいるところであり、自治体によっては二巡目の見直しに入っているところもある。

戦略策定にあたり、二点ほど大きなポイントがあるので、その点について少し紹介したい。

まず、公共交通の主体は、鉄道、バス、タクシー等々あり、それぞれで様々な取組みをされていると思う。それらをバラバラにやるのではなく、同じ方向を向いてやっ行ってこうということが大事である。方向性で言えば、それは「望ましい都市の姿」である。交通というのは交通だけではなく、都市全体、まちづくりにとっても非常に大きな要素となるので、交通をどうするのかではなく、どういう都市を目指して行くのかをしっかりと共有し、それぞれがやれることを一丸となって連携していこうということがポイントである。

もう一つは、戦略を作って実現するということである。施策の具体化にむけたアクションプランをつくり、誰が何をするのかを定め、着実に進めていける体制を作ることがポイントとなる。

さきほどアクションプラン策定についての説明があったが、これらのポイントも踏まえて検討されているようなので、引き続き検討を進めていただければと思う。

(副会長) もう1点。長年の課題である乗り継ぎの件について。どこまで議論できるかが課題であるが、鉄道が何%で、バスが何%といったようなことを決めたところで、みなさんがそれをしなければ意味が無い。交通手段の選択が結果として分担につながるしくみが必要である。そうなると、料金の問題と利用できるかできないかの問題が出てくる。日本だと隅々まで道路があり、どこ

へ行くにも自動車が安くて便利であるという背景のなかで、公共交通を使おうと言ってもなかなか使われない。そこで交通手段の優先順位も考えないといけない。また、交通手段の連携を考慮する際には、料金も含めた乗り継ぎの利便性向上や、その場所では何が優先されるのかといったことを整理したうえで議論していただきたい。

以上二点。後の分は少し難しいかと思うので、ひとつの意見として聞いていただければと思うが、一点目を市に確認したい。

(委員) 岸和田市の立地適正化計画の策定についての状況を報告する。立地適正化計画の策定は大阪府下でも一部の自治体で策定していると聞いている。人口が伸びない現状で、コンパクトなまちづくりを目指し、人を誘導していくかといったところでの計画づくりが求められている状況であろうかと思う。

岸和田市の特徴は、市街化区域が概ね水道道(市道)包近流木線から西側に形成されている。市街化区域内で一定の人口の張りつきや土地利用も進められているので、その区域内でさらに人を誘導しコンパクトなまちを形成する必要性を市としては感じていない。今の土地利用や都市計画マスタープラン等に位置付けられているまちづくりの方向性を踏まえて進めていきたい。いまのところ立地適正化計画を進める具体的な動きはない。

(副会長) 立地適正化計画の策定は別とし、従来では都市機能のエリアは都心にあって、鉄道駅が中心になっていたりするが、その中心が鉄道駅にくるのか、エリアにくるのかで大きく違う。単に乗換駅だとすると、その地区は乗換え以外の機能は担っていないので、その地区に何か必要かとなるとあまり必要なものはないと考える。もう一つは、その地区に人が集まるというもの。駅があると人が沢山集まるので、いろいろな機能がある方が、人が集まりやすい。そういう地区には、様々な機能が必要かもしれない。ただし、このような考え方については従来のような都市マスという視点とは違うかもしれないので、交通を考える際には、もう一度見直した方がよいと思うので、その点は少しご留意頂ければと思う。

(委員) 同じ方向をむいて望ましい都市の姿を共有するのがポイントというお話があった。私も同感である。市民は、こんな交通だったら便利であるなど、より多くの方の満足度が上がる交通網が望ましい姿だと感じるが、何をもって望ましい姿とするのか、どうやってこれを決めるのか、どう市民の意見を吸い上げるのか、誰が決めるのかを考えないと、何をもって望ましい姿とするのか疑問に思った。その点はどうお考えか。

(事務局) 将来の都市像は、総合計画、都市計画マスタープラン等の上位計画で一定議論され、まち全体の方向性は示されている。それらを踏まえ、協議会で将来の都市像に資する交通を諮っていききたい。既存のデータの整理、アンケート調査も実施し、市民ひとりひとは難しい点もあるが、みなさんのご意見をいただきながら検討を進めたい。プラン案ができた際には、パブリックコメント等でご意見をいただく予定である。

⑤ 交通まちづくりアクションプランの策定に伴う都市活動・交通に関する課題について

(事務局) 資料5を用いて説明

～委員からの質問～

(委員) 副会長から、バスよりも自動車の方が便利というご意見があったが、先日、山滝地区のご高齢の方が、今は自動車でもいいが、10年後を考えると自動車に乗れるのか不安があると言われて。そのため、山手の地区にもバスが欲しい。ららぽーと等を経由して和泉中央駅へ向かうバスがあれば良いというご意見を聞いた。市では高齢化率が25.7%で、4人に1人が65歳以上である。2025年に団塊世代の方が75歳以上になると、同じ高齢化率でも65歳以上と75歳以上では違うと思う。現在、自動車に乗れるから良いということではなく、10年後、20年後を見据えて公共交通を考えることが必要である。免許を返納したとしても、公共交通が便利に使えるようにしていただきたい。

(委員) 近畿圏の課題(資料5の13項)の生活利便性についてだが、「公共交通利便性の高いエリア」とあるが、その定義はどういうものか。

(事務局) ここでは、公共交通がある地域を示している。それが48.6%である。低いエリアには交通空白地も含まれていると認識している。

(委員) 交通空白地とは？

(事務局) 「岸和田市の公共交通のあり方に関する提言書」で示している「公共交通空白地」と認識している。

(委員) おそらく、駅からの距離やバス停からの距離で算出して出るものだと思うが、個人としては基本的に生活に困っている人に交通サービスを提供することで生活を支えるスタンスが大事だと思う。たとえば、空白地域でも商業施設があって、そもそもバスが要らないから使わないのであれば問題ないと思う。逆に、ライフスタイルが変わったことによって、バス路線があっても行きたい路線ではない場合もあるかもしれない。そうになると、必ずしも空白地域だけを解消するのが正しいとは限らない。ここで空白地域とは言われていないところが、実は公共交通を改善してほしいエリアである場合もあるかと思う。空白地の解消に向けた移動手段の確保という言葉があるが、捉え方は改めて考えるとして「不便地域」も入れておいた方がいい。空白地のなかに不便地域の内容も入っているかもしれないが。

社会実験においても、公共交通への転換をしきりにおっしゃられた。また、自動車の分担率が高いのも課題だと思うので、自動車利用の抑制ということも課題として掲げられてはどうか。基本的に課題は独立しているものではなく、スムーズに移動できるアクセス性の向上のなかに入ってくるかと思うが、自動車抑制も明言された方がよいのではないか。

(委員) タクシー事業者として、また公共交通の一端を担う立場として、免許返納後の施策などは他の地域で実施されているところもあるが、施策として実施する場合は、周知することにより利用頻度をあげることが可能となるので、これから行う施策については、みなさんに周知していくことが必要だと考える。

(委員) シームレスな環境をつくるという視点により、一例として免許返納者等に対して、行政側がICカードにチャージするという補助をされている。ICカードによる補助制度は、過疎部や人口が少ない自治体でもコミュニティバスやデマンド交通にご活用頂いている状況である。高齢者に視点をあてるのであれば、そのような手段も選択肢のひとつであると思う。

また、駅にどうアクセス頂くかということも、二次アクセスとの連携としては重要と考えている。

(委員) バスについては、現在、市の山間部から岸和田駅付近をつないでおり、課題として踏切での停滞が発生している箇所がある。朝の時間帯に踏切の遮断により、お客様にご不便をかけている状態である。早い段階で高架化をふくめ、何らかの改善が必要だと考えるが、そのあたり円滑な対応をお願いしたい。

(委員) 先ほど免許返納による交通手段のモード選択変更の話があったが、そういった状況をふまえても、現状ではローズバスのお客様の利用状況はそんなに変わっていない。ただ、乗車人数に変化はないが、天候や桜の時期、お城祭り、港まつり等のイベント時期は多く乗られる。平常時は、市民病院、長崎屋を含めて施設間の移動手段として利用されているケースが多いが、若い方はほとんど利用されていない。夏はプールへ行く小学生のグループによる利用はある。乗車人数は左右ルートで1日200名弱である。ほぼ7割の方が顔見知りの利用である。

車両のタイプが新しくなったことにより、歩道との正着性が悪くなり、総合体育館前では花壇がある為一度で曲がりきれず、何度も切り替えしをして停留所につけることになる。また、港緑町のバス停は、ロータリー形状となっているので車両のホイールベースが長い為、歩道から離して寄りつけることになり、高齢者や補助具をご使用の方は一段降りて、また一段上がることになるので、利用者からも横づけしてほしいという意見があり、市にも改善要望しているのでよろしくをお願いしたい。ローズバスの利用に関しては、ほぼ変化はないが、路線バスの利用で「愛彩ランド」は増加している印象を受ける。

(委員) 資料5の23頁にもあるように、「誰もが」という言葉については、実際の行動では「私個人」となるため、「誰も」とはいったい誰を対象としているのかよく分からない。

また、高齢者のことが常に話題になるが、障害者の移動手段にも視点を置いて計画をして頂ければと思う。

(会長) 健常者も障害者も当然移動が伴う。それも考慮してはどうかということであった。

(委員) 老人クラブの代表なので、どうしても高齢者サイドの話となるが、現在、定年間近の方で、老後どうしようかと不安に思っている方が増加している。ここに居られる方も、いずれは高齢者になる。仕事を辞めても、何をしてもよいかかわからない人も多く、老人クラブとしては、認知症予防のため、第二の人生を楽しみ、生きがいを見つける為にも、できるだけ外出するように

呼びかけている。そのためには、マイカーを運転できる人は別にして、急にバスを利用することになっても、中途半端な時間帯の運行ではなく、もう少し便利に利用できたらと思う。ローズバスは100円なので、ひとり暮らしの高齢者にとっては病院や買物に利用できるのが良い。しかし、困っている方はたくさんいるので、もう少し交通の便を良くしていただきたい。

この会場までは自宅から近いが、駅まで行ってローズバスに乗って来た。まず乗り場がわからないので、南海バスの運転手さんに尋ねた。社会実験のスタンプの話はいい案だと思うが、私自身もそのような取組みを知らなかった。PRは大事だと思う。高齢者は小さい字は読みにくいので、テレビ岸和田を活用する等、工夫してはどうか。良い取組みなので、他の商業者とも連携して広げていけば良いと思う。

(委員) 障害者団体の意見としては、当事者の立場でないとは分からないことがあるということだ。障害者全ての方が必ずしも公共交通を利用できるわけではない。また、欠格条項の撤廃により、障害者の方でも免許証を持っておられる方は増えてきた。高齢者の移動の問題も理解できるが、その方達の中で自力で移動できる方は、まだ公共交通を利用できる。しかし、障害者の中には、バスに乗りたくても乗れない方達がたくさんいる。タクシーや自家用車しか利用できない方もおられるので、一概に「すべて」というのは難しい。私は免許を持っているが、あと6~7年で、免許証を返納することになるかと思うが、下肢障害者にとっては、バス停などが身近で利用できることが一番便利が良い。バス停まで歩くことが困難だと、免許証の返納もできない。

障害を持っている方の中でも、介助により移動が可能な場合もあるが、心配なのはお子さんが障害を持っておられる方だ。その場合、親御さんが付き添うことになるが、公共交通の利用が困難な状況もあり、タクシーや自家用車を使うことになってしまう。

交通網としては、どこからでも、どこへでも行けるよう、網の目状にできるだけ細かいものが望ましい。新たな手段の導入は難しいことも多いとは思いますが、様々な利用者の視点に立ち、検討いただきたい。

(委員) 私は一人暮らしをしている。バスに乗るにも本数が少ないと思う。ローズバスについても朝3回、午後3回では行きは良くて、帰れなくなる。利用しても空席が多く、運転手の方が気の毒に感じる時がある。しかし、利用者が少ないから本数を減らすのではなく、市も助成しているので、運賃割引をする等で利用しやすくしてほしいという意見をたくさん聞いている。一方で、路線バスは値段が高いと感じる。「愛彩ランド」への往復で800円かかる。値段も利用しやすいように検討してほしい。

(委員) 私も本日はローズバスを利用しようと考えたが、委員がおっしゃったように本数が少ないので、利用しづらい。本日も自家用車で来たが、仮にローズバスで来ようとしても、ちょうどよい時間帯の運行がない。たとえば、市民病院に行きたいと思っても、本数が少なく利用できないという現状だと思う。

ローズバスは、市内の施設間の移動に重きを置いて運行されていると聞いたが、資料を見ると、利用目的は買い物や通院が多数なので、それを重視した路線にしてほしい。例えば、長崎屋に行く際に現在は競輪場の近くにバス停があるが、なぜ長崎屋の近くではないのかとの声も聞いている。競輪場にバスを利用して行く人より買物に利用している人の方がおそらく多い。バス停から歩かないといけないのは不便であるので、利用者の視点にたったきめ細かい工夫をしていただきたい。予算もあると思うが、バス停の移設程度なら費用もかからないと思うので、同じ予算でも、より利用者の満足度が高まる工夫をしていただきたい。

岸和田駅から右回り、左回りでバスを運行しているが、右回りは1時間待たないといけないので左回りを利用しようと思っても、同じぐらいの待ち時間である。少し時間をずらすだけでも利便性があがると思う。また、岸和田カンカンベイサイドモールのスタンプをもっとPRすればとの話があったが、逆と思う。本当に便利であれば、PRはしなくても利用されるのではないか。民間企業の商品でもそうだが、新商品を売り出す際に、あえて情報を隠す。でも、知りたければ皆さんはどのようにしても知ろうとするもので、魅力のあるものをつくれれば、あるいは利用しやすいものをつくれれば、利用者は増えると思う。

買い物に関しては、仮にバス停の近くにスーパーがあっても、帰りは荷物があり非常に大変である。年齢を重ねるとより大変なので、買い物に関しては行くのが良いのか、軽トラスーパーのように来てもらう方が良いのか。奈良では軽トラスーパーをされていると聞かすが、そういったサービスが公共交通の議論なのかは分からないが、いろいろな視点が必要だと思うので、工夫と利用者の目線に立った公共交通をつくってほしいと感じた。

(委員) やはり利用者の目線で計画を策定する必要がある。バス路線については、兵庫県宍粟市では、官民で料金体系などの見直しを行ったと報道されている。ローズバスはどれだけ乗っても100円だが、距離に関係なく短くても長くても100円である。ところが、南海バスで岸和田から牛滝まで乗ると650円もかかる。バスの料金体系の見直しの際に、ローズバスに乗っても路線バスに乗っても一回いくらといったものにして、遠くの人でも恩恵が受けられるようにしてほしい。乗客が少ないから便数が減るのではなく、便が減ると乗客も減っていくと思うので、便数を増やしてコンパクトな車両で市内を循環するという再編の考え方も必要ではないか。

(委員) 医療分野では既に大きな病院が独自でバスを運行しており、介護タクシーも含め福祉分野でも重度な障害者や高齢者の対応はそちらの分野で進んでいる。課題をみると、このとおり進めば簡単にできる、良いものが並んでいるように思うが、現状の課題だけで考えるのではなく、10年先を見越して考えないと、現状の要望だけだと1~2年で古いものとなる。また、恒久的なものにすれば、毎年このような会議での調整が必要となる。ある程度の先を見越した課題に対応した計画ができればと思う。

(会長) 皆さんからのご意見で様々な課題が見えてきたように思う。これらを解決するための理念、方策をさぐっていく必要があると考えるが、昨今の厳しい財政状況をかんがみ、公共交通の分野でも、さまざまな制約のもと、市民、観光等で来ていただく方、全ての方が円滑に移動することができるのか、交通手段を選択することができるのかを検討することが必要と考える。

(会長) ここで、日野副会長より、「交通に関する課題について」全般にわたって、ご意見をいただきたい。

(副会長) 本日の資料の圏域ごとのまとめ方については、パーソントリップ調査で、人がどこへどれだけ移動しているのかという話だと思う。広域圏と言うと、どこまでかになるが、大阪市内の中心に行くということを考えてみると、少し気になるのが、なぜ大阪市内に行くのに徒歩18%となるのかが分からない。そもそも広域圏に歩いて行く人はいない。資料の作り方として、岸和田市民が、今後高齢者が増える中で、後期高齢者や障害者の方については、場合によっては公共交通ではないサービスの検討が必要かもしれないが、少なくとも前期高齢者の方は高齢化率いくらという計算のなかに入らなくなる可能性がある。例えば、定年も引き上げられており、現在は、70歳定年説もかなり現実味があるので、高齢者の定義も見直す必要も出てくるが、前期高齢者など、まだまだ活躍できる方々にどのように活躍して頂けるかを考える必要がある。そういう人たちも含めて、将来を考えようということである。

広域に移動する人というのは、おそらく通勤か、非日常的に買物に行かれる方だと思う。そういう人たちに対してはどのような交通サービスとなるのかを考えないといけない。現状が、徒歩が18%。広域だと公共交通だけでまわっていないとおかしいと思う。鉄道の分担率がいくらだとか、それに対して車がどれくらいとかがここに明記されるべき。また、乗り換えの端末については、端末交通として別に扱っていただきたいと思う。18%がいいのか悪いのか。広域ではあり得ないが、別の見方をすると、市民がどんな遠いところへ移動しているかを考えた時に、徒歩だとすぐ近くしか行けないので、短い距離の移動しかしていないとなる。それが少ないというのは逆にいいかもしれないので、資料の整理の仕方をもう一度確認した方がよい。同じように、環境のところでは自動車の話が出てくるが、後ろの方はエリアごとの分担率となっている、前の方は平均値となっているので、この数字がどうなのか分からないので、再度そのあたりも見直しを行い、将来はこうなるので、広域についてはこういう問題があり、移動がこれで、それに対してどういうサービスをしたらよいかという視点で整理すべき。

高齢化が進み、現状のシステムでは遠くに行かなくてよくなる、行けなくなる人には、近場の移動を考えないといけないので、隣町、岸和田の都心への移動等を念頭に置き、それがどのくらいの割合があり、どう担保していくかを考える必要があると思う。

もう一つは、岸和田市の総合計画のキャッチフレーズは、「元気あふれる躍動都市岸和田」であるが、具体的にどういうものなのか。高齢化が進み、元気がなくなっていくなかで、どのようにすれば「元気あふれる」ことができるか。そういうことが具体的にイメージできる目標をもった方がよいのではないか。

私が今思っているのは、誰かと一緒にどこかに行くことを実現したい。先ほど年をとると家に引きこもってしまうので、ドンドン外に出るようにと勧められたが、家族や友達と一緒に

に移動することをもっと進めた方が良いのではないか。バスの中の調査で、なぜ一人で乗っているのか聞くと、一緒に行く人がいないとの答えが圧倒的に多い。元気なまちを作りましょうと言うのであれば、これから高齢化が進むなかで、高齢者の方が誰かと一緒に外出するのをサポートする施策を考えるべきだと思う。例えば、乗合は本来認可を受けないといけないが、他の地域のタクシー事業者さんは、何人か集まってタクシーに乗ってくればいいと言っているところもある。足の不自由な方がいらっしゃっても、一緒に誰かいれば乗れる。二人乗ったら一人無料となるサービスを行う等、一人では外出しない人を誰かと一緒に外に出るしくみや支援の方法を具体的に考えていきたいと思っている。

目指すべきまちと、目指すべき人の活動、社会情勢等を合せて、どうすれば実現できるか具体的に出し、それを進めるための計画をたてていくことが必要だと思う。

今回出しているものは、それぞれのエリアでこのような課題があるということで、これはこれで整理されたらよいと思うが、ではそれでどうするのかという時に、広域の移動はこうであるとか、高齢者が増え、その方達がどのように移動するのがいいのかを考えた時に、例えばこういうところへこんな風に行けばいいといった考え方で少し整理していただければと思う。

(会長) 交通については様々な課題を抱えている。これらの課題を解決するためには理念を定め、将来の都市構造を見据えて方策を練っていかねばならないと考える。

それでは、「都市活動、交通に関する課題について」は、本日の意見を踏まえて進めさせていただく。

⑥ 将来の交通体系形成に向けた基本方針の検討について

(事務局) 資料 6 を用いて説明

(会長) 最後に、日野副会長より、「将来の交通体系形成に向けた基本方針の検討について」全般にわたって、ご意見をいただきたい。

(副会長) これまでもご意見をいただき繰り返しになるが、一番大きなことは社会構造の変化。高齢化と少子化。女性が子育てしやすい環境等は総合戦略で案をつくられていると思うが、将来を見据えてどんなしくみを想定するのか。高齢者のうち前期高齢者は高齢者ではないと考えるくらいのことをしていないといけない。全体のかんりのパーセンテージを占める前期高齢者が活躍しないと、今のにぎわいはもっともなくなる。そういうことを、自治体で考えるべきではないか。シルバー人材センターだけではなく、それぞれの得意分野で活躍できるよう、高齢者の人材バンクの構築や高齢者が孫を連れて気軽にいられる身近な場所を整備するといった、もっと高齢者の方に移動していただく工夫をする。また、友達と移動するのであれば、老人クラブ等のいろいろな集まりで行けば良いかもしれない。最近のスポーツクラブは半分以上が高齢者であるが、みんなバラバラで、ほぼ一人で来られているようである。高齢者が活躍できるような条件や場づくりは基本であり、取組みを総合戦略に記載してほしいと思っているが、どこもまだ書いてくれない。

もう一つは、女性の方が子育てしながら働くとなると、どこかに子どもを預けないといけないが、待機児童の問題等がある。保育所をまとめて大きなキャパシティのものができても、交通の便が悪ければ絵に描いた餅となるので、たとえば駅に連れてきてそこで預かり、揃ったところで子供だけをバスで移動するといった仕組みであったり、高齢者が孫と一緒にいける施設、経験者が近所で子供を預かる仕組みであったり、そういうことを考えた上で、実現するには人はどこからどんな風に移動するのかを考えていかなければいけない。

「目指すべき将来都市像の再確認」の際には、抽象的ではなく、目指すものとそれを実現するための交通の仕組みというものが交通まちづくりに出てくるようにしてほしい。その次の段階は、地域ごとになってくると思う。広域であったり、近隣の移動であったりもするが、まずは身近なところの話になる。先程のご意見では、もう少し行ったらスーパーなのになぜここで停まるのかと言ったバス停の位置の問題、他の地域でのことだが、バスのダイヤが、まちができた当時の通勤シフトのダイヤのままで運行されていて、高齢化が進み昼間が不便との住民からの意見が事業者が届き、ダイヤ改正された例がある。ニーズにあったサービスの提供である。

人の移動に合わせたサービスの提供は可能だと思うので、地域の方に積極的に入っていたら、次のサービスを考えることを是非やっていただきたい。これは次の段階になると思う。

(委員) 産業界からの意見として、阪南2区や丘陵地の開発も進んでいるが、これからはそこに住む方、働く方が増えてくると思うので、その点も考慮していただきたい。

東岸和田が高架になり、アクセスも便利になると期待している。岸和田はだんじり祭りがあり、観光客を受け入れるということで、岸和田駅にはロータリーがあり、バスも駅前を発着しており便利だが、東岸和田駅や久米田駅についてはバス停が離れていて、場所が分かりにくい。市も観光面にも力を入れることを考えているので、各事業者の問題もあるかもしれないが、駅でのバスへの乗り継ぎのしやすさも重要と考える。また、岸和田市民はバスの乗り方を知らない人が多いと思う。自動車が使用できなくなったら、バスや電車を使うしか方法がない。産業面、観光面も含めて考えていただきたい。

(会長) 色々なご意見をいただいた。事務局にはこれから様々な作業をお願いすることになる。ここで皆さまにお諮りする。「将来の交通体系形成に向けた基本方針の検討について」委員の皆様からいただいたご意見を含めて、取り組んでいくことで、ご了解いただきたいがよいか？

(異議なし)

(会長) 「将来の交通体系形成に向けた基本方針の検討について」は、とりまとめ作業を進めることで了承を得た。

#### ⑦ その他

(事務局) 「平成28年度第1回幹事会」の報告(資料8)

(委員) 本日初めて出席させていただいた。学校で授業を聞いているようで、理解しにくいところが多くある。美しい言葉で抽象的であったので、具体的なことが少ないと感じた。

私は岸和田生まれ、岸和田育ちであるので少しそこの辺りを話したい。小学校を卒業した昭和35年の岸和田の人口は12万、昭和45年で16万人、現在は20万人を切っている状態である。寝屋川市では、昭和35年の人口は5万人だが、昭和45年に20万人と大幅に人口が増えた。岸和田市はほとんど増えていない。

二次総合計画では、港・南海岸和田駅・お城のトライアングルゾーンを目玉とした構想であった。しかしこれは失敗であったと思う。岸和田カンカンバイサイドモールも現在はお覧のような有様だし、南海岸和田駅の利用客が現在で1万人を切っている。何故、特急ラピートや特急サザンが停まる駅がそこまで減っているのかを考えないと、交通の話はできないと思う。乗降客数がピーク時の60%程度になっている。人数が極端に減ってしまったということだ。

現在私は岸城町の町会長をしているが、60歳以上が40%、65歳以上が約35%。年齢層がガラッと変わった。新しい家を建てたくても規制でどうしようもない。そのようなところでバスが動ける状態ではない。だから、こういう時には思い切って、人口をどうするのかを考えないと、交通の話はできないと思う。規制も昭和47年に市街化調整区域ができ、5年毎に線引きを見直す約束であったが、線引きや用途地域等の規制は強化され続けるなかで、交通の話はできない。

岸和田市はもうすぐ市制100年になる。まず規制緩和をすること。交通問題は、1、2年ではできない。10年でも不可能かもしれない。綺麗ごとで難しい言葉を並べて、誰も反対できないようにせず、もっと具体的な、生々しい話をするべきではないか。規制緩和についても、どう緩和するのか、メリハリをつけてやらないと、総合計画が絵に描いた餅どころか、単なる綺麗な文章だ。市民の意見を聞いたと恰好をつけて、実際には何も出来ない。

反省するべきところは反省し、改良すべきはして、より良い岸和田市をつくっていただきたい。様々な立場のみなさんが集まっているので、実のある議論をしないと岸和田は良くなれないと思うのが個人的な感想である。

(事務局) 長時間にわたり貴重なご意見いただいたことを感謝する。

今後の作業であるが、本日のご意見をふまえ、関係部局との協議を行い、基本方針案をご提示させていただきたい。

次回会議は、作業を終えた時点で再度日程の調整を行いたいと考える。

(会長) 以上をもって閉会とさせていただきます。



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28年度 第1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

署 名

会議録署名人

署 名