

# 会議録

名 称	平成 28 年度第 3 回岸和田市地域公共交通協議会									
開催日時 及び場所	平成 29 年 1 月 1 8 日（水）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  委員 29 名 うち 出席 24 名 代理 2 名	根末	藤原	津村	大井	阪部	表木	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	
	○	○	×	○	×	○	○	○	○	
	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	1 名									
<<概要>> ■ 議事 ① 岸和田市交通まちづくりアクションプランについて ② 将来の交通体系形成に向けた基本方針について（修正） ③ 公共交通に関する目標と将来像について ④ 目標を達成するための公共交通に関する施策について ⑤ その他										
<<内容>> ■ 岸和田市地域公共交通協議会の会議録について （会長） 会長より本日の会議録署名人として岩佐委員を指名  ■ 内容 ① 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 1 を用いて説明 <div style="text-align: right;">（意見なし）</div> （会長） 本日の協議会の位置づけを確認頂いたということで、この件は終えたい。										
② 将来の交通体系形成に向けた基本方針について（修正） （事務局） 資料 2 を用いて説明 <div style="text-align: right;">～委員からの質問～</div> （委員） 昨今、高齢者による交通事故が多発しており、今後高齢者の免許の返納を進めていく必要性が高まると想定されるが、返納によって移動に困ることがないように、交通施策を検討する必要があると考える。市としては、免許の返納による支援等を何か検討されているのか？ （会長） 現状としては、免許の返納に関する施策等はなく、今後検討が必要と考えている。 （委員） 資料 2 の 7 頁。「基本方針①子どもから高齢者までいきいきと健康に暮らせるまちを支える交通」で、あるべき姿「子ども、車いすの方や高齢者が安全・安心に移動できる」に対し、現在における状況・課題として、道路に関する課題を挙げているが、例えば電動車いすの移動については、バッテリーの経年劣化で 4～5 年で買い替えが必要と聞く。ただ、買い替えについては高額であるため対応に困るとのこと。バッテリー購入補助のようなものがあれば良いと思う。 また、下野町在住の方の話だが、家族が市民病院に入院したため毎日通いたいが、利										

用できる路線バスが1日1本しかないとのことである。ローズバスは数本運行しているが、土日の運行本数が少なく土日にお見舞いに行けない。帰りは、岸和田駅までの路線はあるが、電車で和泉大宮駅まで一駅乗らないといけないとのことである。和泉大宮駅を通る路線があればという要望であった。バス停があっても目的地に行けなくては意味が無い。ましてや市民病院に行けないのは課題ではないか。

基本方針②の観光について。観光拠点そのもののPRが不十分で、そもそもどこに行ったら良いのかわからないと感じた。また、あるべき姿に「市域の東西間（臨海部～山間部）が円滑に移動できる」とあるが、海から山への移動は見直す必要があると思う。山滝地区での福祉の住民懇談会で、今後10年で買物や通院で移動に困る人が、山間部で特に増えると予測がされていた。山滝地区の買い物や通院をしっかりと考えて頂きたい。

免許の返納の意見があったが、公共交通で移動できる仕組みがあって初めて返納できると思う。仕組みもないのに免許を返納し、家に閉じこもるしかない状態では困る。公共交通を充実させる前提が重要であり、そこはしっかりと検討して頂きたい。

(副会長)

お話し頂いた身近に起こっている問題・課題などは、まちづくりや交通を考えるきっかけになると思う。資料に記載されている「現在における状況・課題」は例示であり、現時点でこのような問題があるため、それを改善することが、この基本方針と合っているかどうかだと思う。

基本方針①では、「子どもから高齢者まで」と記載されており、多様な交通手段が選択できることが大事で、その中の一つに車いすも入るかもしれない。免許の返納の問題にも関連するが、公共交通がなく自動車しか使えない時に、高齢化で運転が危なくなってきたときに、モビリティをどう確保するのかという問題であると思う。基本的には、問題を改善することで、基本方針に繋がるかというところを確認するのが、今日の我々の役割である。ただし、基本方針①は抽象的なので、もう少し具体的な内容で補足した方が良い。例えば「多様な手段選択が可能な質の高いモビリティの確保」というのがひとつであり、また、もう一つは、これはまちづくりの方になると思うが、「外出機会創出のための施設整備」である。移動手段が確保されていても、行く場所がなければ移動しなくなる。それだと、「健康に暮らせるまちづくり」にはならない。交通とは直接リンクしないが、そういうことも想定したうえでサポートが必要であると考え。そのようなことから基本方針①を具体化して、今の2点が挙げられるのではないかと考える。

基本方針②では、観光の視点で、「観光拠点間を結ぶ」という言葉が使われているが、来訪等を考えると市外から来ていただく必要があるのも、これはむしろ広域的な視点の基本方針③に該当するのではないか。おそらくここでは、岸和田市民が賑わいの場所に集まる時にどのような交通手段があるのかということである。

次の資料に記載されているが、広域圏、近隣圏等を明確に分ける必要は無いと思う。いずれもそれぞれが重なり合い関連している。よって、「人が集まり回遊する施設の整備をサポートする交通」、「歩いて暮らせるまちづくり」は、基本方針②に入るのではないか。人が集まる場所には車で来ない方が環境に優しいし、車が走行しているので安心して歩けない道路空間は良くないという話になるので、地域に関連する内容だと思う。

基本方針③は、岸和田に住んでもらうためにはどうしたら良いのか、観光に来てもらうためにはどのような交通が良いのかということが重要である。

基本方針④では、「防災も含めて互助共助を高めるコミュニティ力」や「協働の取組みによる相互理解」というのもあると思う。ここで重要なことは、住民アンケート結果で「可能な限り市で負担する」という回答が多かったことである。公共交通で大事なところは、「税の公平性の実現」だと思う。例えば、ある地域では徒歩で買い物に行けるから公共交通は不要である。その一方で、山間部でバスが少ない住民の立場に立つと、バスの運行本数が少なく不便である。だからといって、そこに税金を投入し運行本数を増やして良いのかということ、必ずしもそうではない。その中で、移動しやすいまちを作っていくときに、誰がどの程度負担するかはみんなで考える必要がある。ある地域でコミバスが走っているから、うちの地域もバスという話はある得ないし、利用されていないバス路線に補助を出すこともあり得ない。税の公平性も含めて、みんなで考えることを④に記載しても良いと思う。

方針①から④まで個人的見解を申し上げたが、その意図をご理解いただいたうえで、ご意見を頂きたい。

- (会長) 「あるべき姿」や「現在における状況・課題」はあくまで分かりやすくするための例である。基本方針③までであったのを④を追加した。そのうえで検討していきたいと考える。
- (委員) 下野町から市民病院に行けないとのことであるが、ローズバスに関しては、土曜は平日と同様に運行し、日曜・祝日は運行していない。右回りと左回りの路線があるが、どちらも市民病院までの所要時間は約 35 分ぐらいである。和泉大宮駅からだと時間帯によるが路線バスの道の駅愛彩ランド行きが1時間に1本あり、下松（市民病院南）バス停より徒歩約3分で市民病院まで行ける。
- (委員) バス停にバスの経路図のようなものがほしい。
- (委員) ローズバスにはバス停に経路図が掲示されている。
- (委員) 路線バスがどの経路を通過してどこに行くのか分からない。分かる手段はあるのか？
- (委員) 主要なバス停やバス車内に路線図を掲示している。また、HPでも情報提供している。
- (副会長) 基本方針はこれで良いが、基本方針をめざすものが具体的にイメージできないので、先ほどのようなことを実現するための表現を、事務局で整理・検討し追加して頂きたい。最終的に、計画書として何らかの冊子を作成されると思うので、原稿の段階で改めて委員の皆さんにご確認頂ければと思う。
- (会長) 例えば、基本方針①に、岸和田市のめざす理想像と現在の課題があるが、その付近に何を求めていきたいのかという文章を追加してはというご意見であったが、事務局どうか。
- (事務局) 副会長より頂いたご意見を参考に計画書を作成していきたい。
- (会長) ただいま頂いた意見を含め、今回示した基本理念・基本方針をもとに、交通まちづくりアクションプランの策定を進めていくことで良いか？
- (異議無し)

異議がないようなので、了承いただいたということで確認した。

### ③ 公共交通に関する目標と将来像について

- (事務局) 資料3を用いて説明
- ～委員からの質問～
- (副会長) 2 頁目の図は、表現を注意しないと誤解が生じやすいものとなっている。自動車依存傾向が低いと社会の豊かさが享受できないのかということ必ずしもそうではない。あえてこの図を用いる必要があるのかご検討願いたい。特に問題だと考えるのは、目指すべき位置として、「適度に自動車を利用する暮らし」とあるが、実際には自動車を利用できない方もいる。そのような方がおられることも踏まえて、「適度な利用」をするためにはどうしたら良いのかということが具体的に記載されていない。生活の豊かさのためには、どのようなことが適度なのかということを示す必要がある。先ほど申し上げたように、基本方針①で、多様な選択肢があるという事は、どれを選んでも費用的な負担が大きくなるということである。しかし実際は、公共交通を利用すると費用負担が大きい状況にある。例えば、自宅から駅までバスを利用し、駅から都心まで出て、都心部でも公共交通を利用すると、乗継の度に、初乗り料金を積算する形になる。3人で移動すると3倍の料金が必要となる。自動車を利用すると、本来は車両価格、維持費も考慮する必要があるが、自動車を利用する側は、ガソリン代と駐車場代程度の負担イメージとなるため、自動車利用の方が便利で費用が安いと感じる。このような状態で、自動車の適度な利用が実現できるのか疑問である。また、大阪府や運輸局において、公共交通のシームレス計画を検討されているとのことなので、機会があればご紹介頂きたい。公共交通が使いやすくなると、自動車が選択されてしまい、「適度な」は言葉でしかないので、具体化は難しい。
- 4 頁や9 頁の教科書的な図であるが、9 頁の図で鉄道が大量輸送で料金負担が少ないとのことであるが、これは鉄道利用者が多い場合に限定される。特に、路線バスでは、利用者が少なくなると税金が投入されることもあり、決して安い移動手段にはならない。そのあたり誤解のないように願いたい。
- 3 頁の基本方針。階層別に主たる基本方針を掲載しているので、そのまま公共交通編の基本方針として良いのではないか。さらに、それを8 頁の公共交通網の将来像につなげた方が理解しやすいのではないか。
- 9 頁の図について。どの交通手段でも利用者に選択されるということが交通計画の基本

であり、その結果がシステム最適化になることが望ましい。それを実現するための計画の理念として、先ほどの4つの方針がある。トータルとしてみんなに選ばれるようになると、実現に近づくと考えられる。それを実現するための方法が、次の施策と考えられるのではないか。

(委員) 2点ある。次の資料が目標を達成するための施策とのことであるが、資料3の3頁を見ると、今まで理念から方針へと進んできたが、まだ少し具体的にイメージできていない中で施策に展開しているような印象を受ける。目標①の「いきいきと健康に暮らせる」とは、いったいどういう状況なのか。「にぎわいと活力」とはどういう状況なのか。基本的な方針が具体的にどういうものかということが先ずあり、評価の指標が設定され、それを高めるための施策にどう展開するかという流れになると考える。「活力」といっても商業の活性化なのか、具体的指標がないと施策の方向性が変わってくる。公共交通網形成計画の策定時には、全て定量化できる指標を作らなければならないとは思わないが、できるだけ数値で目標設定が可能なものは設定した方が良く考える。「いきいき」とであれば外出機会が増えとか、公共交通や徒歩での外出頻度が増えているかどうかを指標とする、健康と言っても身体面・精神面があるが、人との交流機会がどうかといったものなども考えられる。これから公共交通を検討していくうえで、どう改善されているか、または悪くなっているかということの評価するために必要となるので、どのような指標で表現するか、指標がどうなったらどのようなまちになっているかということを検討したうえで、次の施策を検討する方が良くはないか。次回の協議会では指標の議論ができたらと思う。

6頁、公共交通の考え方の「地域バス」と「乗合タクシー」の適用イメージについて。鉄道駅やバス停から離れた地域について導入を目指すとのことだが、離れていなくても導入を考えても良いと考える。住民のニーズがあるのであれば、それぞれの距離には関係なく検討しても良いのではと考える。必ずしも地理的な条件だけでなく、もう少し検討されてはどうか。

(委員) 3頁。目標①。八木市民センターに行った際、駐車場が満車で停めることができなかった。八木市民センターは立派な公共施設で、高齢者から子どもまでいきいきと暮らせる施設であるのにも関わらずそこに行く公共交通手段がないことが問題だと思う。是非ともバスルート等の見直しをお願いしたい。

目標②。「市の玄関口となる」の箇所について。駅前には送迎車両の待機場所がないため、駅前では車がよく混雑している。それにより、バス停にバスが付けられず車いすの方が乗れないという事態になるので、送迎車の待機場所が必要であると考えます。

目標④。事業者・行政・市民で進めていくとあるが、市民とは誰なのか。地域で考える際に、地域の人とは具体的に誰になるのか。一般的には、町会や子供会等が想定されるが、それに属していない人も大勢いる。「市民」に様々な人が含まれるよう、移動に困っている人の声をしっかり反映できるよう進めてほしい。そこに「福祉関係者」の文言を入れていただきたい。福祉関係者とは、例えば社会福祉協議会で地域担当をしている人たちで、それぞれ担当している地域のことをよく理解しているからと考える。

(副会長) 従来 JR の駅前にはロータリーや車寄せがある駅が多かったが、ここ20年ぐらいの駅前広場の整備では、基本的には駅前広場内に一般車を入れないようにしている。理由は一般車が集中すると公共交通であるバスやタクシーの運行に支障を与えるとの考え方である。岸和田の場合はどうするのかは今後検討が必要かもしれない。

「市民」についてのご意見については、この会議にも様々な団体の方に出席を頂いているが、全てとなると収拾がつかないという問題もある。ただ、私は「市民」は特別の団体関係者だけでなく、むしろ全ての人でよいと思っている。

資料3の3頁。「公共交通への転換」とあるが、これはおかしいと考える。転換とは公共交通に替えることを事業者も一緒にやることだが、みんなが交通手段を選択できればいいのであって、全部を替えないといけない訳ではない。みんながそれぞれに自分の使いやすい交通手段を選択可能にするために、事業者も行政も市民も一緒にやろうということであり、「転換」という言葉については違和感がある。

(委員) おっしゃるとおりだと思うが、言葉が問題というわけではなく、関係者や庁内の横断的な連携と、市民も様々な立場の方がいる中、みんなで取り組むというスタンスが重要だと思う。

(副会長) 方針を具体的に定義した方が良い。例えば「方針の具体化のための主要課題」としてはどうか。同様に方針①の「子供から高齢者までいきいき」であれば、その課題のひとつとして「多様な手段選択が可能な質の高い交通の提供」であるとか、「外出機会創出のための取組み」であるとか。委員がおっしゃったように、それを達成できたかを「外出機会」などの指標で評価する。その次に施策があるので、外出機会がどうなったか評価もできる。基本方針と目標では全く同じことが書かれているので、よく分からない。目標と書かれてあるところに、主要課題のようなものがあると分かりやすくなる。

(会長) 頂いたご意見を踏まえ、具体的指標を加えること、文言についても変えるべきは変えるということで、基本的にこの内容でご了承頂けるか。

(異議なし)

異議がないようなので、了承頂いたということで確認した。

(事務局) 資料3については、いただいたご意見を参考に修正させていただき、次回修正したものを提示させていただく。

#### ④ 目標を達成するための公共交通に関する施策について

(事務局) 資料4については今回については紹介にとどめる。市で考えている施策の内容についての概要は説明するが、詳細な説明については次回とさせて頂きたい。

資料4を用いて説明

～委員からの質問～

(副会長) 事例ということなので、次回までに皆さんからご意見を頂きたいと思う。様々なご意見があると思うが、皆さんが移動のニーズに合わせて選べる手段があった方が良く考える。何かを選択すると、何か犠牲となる。ヨーロッパでは、自動車の利用を制限しても、環境や安全を守る場所や時間帯がある。道路の新設が難しい場合は、使い方を変えるということで道路の閉鎖や車線数を減らすことも実施している。日本でも、バスの優先レーンや専用レーンの導入が一時期盛んであった。公共交通優先システムも大阪府内に2箇所導入されているが、近年はあまり話題に上らなくなったのはなぜか。自動車の利用が多すぎ、バスが走行しづらい状況であり、そういう場合は、通常は走行環境を改善をするという方向で施策等を考えるが、なかなかそのようには進まない。ヨーロッパでは定常化されており、都心部は自動車の乗り入れを規制し、バスのみ通行可能であるトランジットモールなどが採用されている。日本では、道路交通法の関係でなかなか実現が難しいが、少なくとも優先レーンの採用は可能なのではないかと考える。ただ、そのようなことが市民に受け入れられるのかどうかという問題はある。

バスサービスの多様化。代表的なのは急行バスやシャトルバス。そのようなニーズはあるのか。大阪市立大学近くの阪和線では、昼間は快速や特急が多くて、普通は大阪市内にも関わらず15～20分間隔しかない。事業者の方針もあるが、それはニーズに合わせて運行していると思う。

もう一つ、乗継システム。乗り換えには抵抗があり、利用者は避ける方向にあるが、費用面で得をするのであればそれで良いと思うのかどうか。例えば大阪市交通局は、バスと地下鉄の乗継割引をしているが、そのようなものがあれば利用するのか。

免許の返納に際して、どのようなサービスがあるのか。兵庫県では、神戸市を中心に連携が図られており、商業施設や地下鉄での割引サービスがある。大阪府は地域によって様々であり、なかなか進まない状況にあると聞いている。和歌山は割引サービスが全然ない状態なので、免許の返納も少ないと聞く。商業施設や公共交通が免許の返納制度とタイアップして割引サービスができるのか考えて頂きたい。

大規模商業施設の駐車場は、環境の側面から自動車分担率を下げるために駐車場は有料化されることが多い。その一方で、公共交通利用者に対しては割引制度を導入するよう指導しているが、実質的な効果にまでは至っていないかもしれない。そのようなことに対してどのように考えていくのか。

皆さんが選べる仕組みの中で、選べる施策を提示していただきたい。

(委員) 気になる所がある。2頁の目標③。「来訪機会を促す」とあるが、例えば、南海岸和田駅の上の階に駐車場があるが、車両出入り用のスロープが商店街の方(浜側)にあり、だんじ

り祭開催時には駐車場を利用できない。その点で、観光客の来訪の機会を失っているのではないかと感じる。

また、岸和田駅の送迎場所の混雑解消方法として、例えば関西空港では公共交通の停車場と自家用車の送迎場所を各階ごとに分離している。そのようにできないか。

路線バスの再編イメージでは、市民病院が下松駅の近辺にあるのだが、春木方面からのアクセスが悪いので、春木駅と下松駅を結ぶバス路線が必要だと感じるので発言させて頂く。

(会長) 案件(4)についてはこれで終了とさせていただく。  
次に「3.その他」について、事務局よりお願いする。

⑤ その他

(事務局) 次回までに基本計画編について修正していく。また、本日より公共交通編として、資料3についてご意見をいただいたので次回に修正案をお諮りしたい。また、具体的に施策のイメージとして資料4についてご提示させて頂いたが、この部分についても実施時期などを整理し、次回協議会ではご議論頂けるよう資料を作成していく。

次回協議会については、準備ができ次第、開催をさせて頂く。

(会長) 以上をもって、第3回岸和田市地域公共交通協議会を閉会とする。

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3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