

会議録

名 称	平成 28 年度第 4 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 3 月 28 日（火）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 21 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、鎌刈主査									
傍 聴 者	1 名									
<p><<概要>></p> <p>■ 議事</p> <p>① 岸和田市交通まちづくりアクションプランについて</p> <p>② 岸和田市交通まちづくりアクションプラン【基本計画編】（素案）について</p> <p>③ 公共交通に関する方針と将来像について</p> <p>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</p> <p>⑤ 進行管理について</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 （会長） 会長より本日の会議録署名人として山崎委員を指名</p> <p>■ 内容</p> <hr/> <p>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 （意見なし） （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。</p> <hr/> <p>② 岸和田市交通まちづくりアクションプラン【基本計画編】（素案）について （事務局） 資料 2 を用いて説明 ～委員からの質問～</p> <p>（委員） 素案の 29 頁。交通結節点の項目に、駅前広場の整備状況が掲載されている。駅前広場は都市計画決定に基づいて整備されるが、資料にて整備状況が「×」と記載されている駅前広場は、まだその段階ではないと認識している。市として、都市計画の位置づけが明確なものだけを記載した方が、一般市民の方もわかりやすいのではないかと。</p> <p>（事務局） 都市計画決定図を確認すると、本資料に記載のある駅前広場については、都市計画決定されている。記載内容については、表現の訂正・追加をさせていただく。</p> <p>（委員） 37 頁に記載の現況と課題の番号が合致していない等の間違い等が散見されるので、確認をお願いしたい。2 点目。32～33 頁において、駅勢圏とバス勢圏の人口を計算されているが、市の人口が減少傾向のなかで、圏域人口が H22 から H27 で一気に減ってそのあとほぼ同じ傾向となっているのは実態と合っていない気がする。内容の確認をお願いしたい。</p>										

(副会長) 委員よりご指摘のあった 33 頁は、トリップ数が一定維持されるという希望的観測に基づく計算である。人口の話もそうだが、鉄道、バスの利用者数が減っていくのであれば、維持できるような施策を、という話になると思うので、推計値の算出根拠や前提を確認し、場合によっては追記した方が良い。

併せて、1 頁目の文章が一番大切かと思うが、表現の方法について修正した方が良い箇所がある。最終的には会長の一任となるが、お気づきの点やご指摘を委員から集約した方が良いと思うので、期間を定めてご意見を受け付けたいどうか。

(事務局) 形式は自由とし、4 月 10 日までにご意見を頂きたい。

(会長) 頂いたご意見については、会長一任で修正するというので、今回の案件について了承頂いてよろしいか。

(異議なし)

③ 公共交通に関する方針と将来像について

(事務局) 資料 3 を用いて説明

～委員からの質問～

(委員) アンケート結果をふまえた考え方を述べさせていただくと、これからの高齢化社会では「自転車」が重要と考える。素案では自転車の利用率や駐輪場が減っているとなっているが、自転車でバス停や駅まで移動が可能であれば、公共交通がもっと利用されるのではないかと。そのあたりも計画に追加して頂ければ、公共交通の利用促進につながるのではないかと。

また、道路については、市内の路線バスルート上で、自転車の通行が危険な道路も多いので、バスへの利用転換が事故等の回避につながるという考えもある。

もう 1 点、岸和田駅周辺は放置自転車がなくなって綺麗になった。低料金の駐輪場が増えたら、自転車利用が増え、公共交通(鉄道)利用が増えるのではないかと考える。駐輪場が少ない中、放置自転車対策をすることで、自転車の利便性を損ない、公共交通(鉄道)の利用者が減少するという逆の結果が発生しているのではないかと考える。

放置自転車対策等の政策に反対しているわけではないが、このような意見もあるということでご発言させて頂いた。

(委員) 14 頁。将来像については既存のバスルートしか想定されていないが、岸和田市の観光施設の中で、愛彩ランドの利用者が増えているので、多方面から愛彩ランドへ行くルートや、春木地区から市民病院へつなぐルートを考えていただければ、車を利用できない状況になった時に便利になると思う。

(委員) 11～13 頁。地域バスという言葉は初めて聞いた。地域バスは地域と行政が連携して運行するという記載があるが、地域とは何を指すのか。町会の代表として参加しているが、地域とは何を指して、地域が事業者と連携することができるのか。14 頁の将来像をみても、市域の広い範囲を地域バスが占めているが、実際は難しいのではないかと。地域バスがうまくいくのか懸念しているため、地域バスの地域の定義を教えてください。

もう 1 点。22 頁の「1 年間の主要観光施設及びイベント等への観光入込客数」の現況値が 287 万人と記載があるが、その数字はあっているのか？相当の数だと思うが。

(事務局) 市が地域として話す場合は、校区や町会の範囲と認識している。全国的な事例では、町会や校区単位であり、協議会を立ち上げて公的な立場になり事業者と協働するものもある。岸和田市ではそのような組織がないのが現状なので、先進事例を考慮して、制度構築の必要があると考えている。

主要観光施設の数字については、総合戦略における現況と目標を引用しており、全ての観光地に訪れた数を足したものである。

(委員) 本日の観光振興計画の会議で、数字が間違っているということで、数字の訂正をしているので、確認をお願いしたい。

(会長) 観光振興計画にあわせて、本計画も修正させて頂く。

(委員) 町会や地域と協議をするということであるが、誰と協議をするのか。

(事務局) 公共のバスを走らせてほしいという要望がいくつかの地域からある。その場合、町会等を含めて協議となる。一般的には「コミュニティバス」といわれるがローズバスと混同するので「地域バス」という言葉を使っている。様々な手法や事例があるので、ご提案をいただきながら協議していきたい。

先ほどの委員のご指摘のように色々な路線のニーズがあるが、現状の路線維持でも困難な状況にあり、新規路線の構築が難しいなかで、様々な交通モードを連携させ、役割分担を明確にしていく。現在、走行している路線バスは幹線として位置づけ、そこからの枝葉となる支線区間やバス車両が入りにくい区間については、別のモードを位置づけたいと考えている。

(委員) このようなことは採算性が重要である。どこのまちも、観光客 100 万人が目標となり、100 万人くれば 1000 円使ってくれたら 10 億円の効果があるといわれるが、どこも達成は難しい。その中で、287 万人は過大すぎである。実際、岸和田は観光都市になっていない。この目標でいくのであれば、もっと観光に力をいれて、交通を考えなければならない。何も考えずに、お金だけ投入しても赤字になるだけのように感じる。採算性を考えないと持続可能にはならない。

(事務局) 他市の事例では採算を確保できず行政が支援・補助をしている実態もある。しかし、地域をあげてバスを利用するという取組みをするなかで、採算性を考慮しながら運行されている事例もある。このような地域バスのネットワークもつくっていききたいので、目標として地域に入っていくことを掲げている。

(副会長) 本来コミュニティバスは、ここでいう地域バスであった。コミュニティバスの発端となった武蔵野のムーバスについては、地域で始まり、全国に広まったが、その多くが、行政が補助を出しながら運行したことで、この形態が一般的となった。今は誤解が生じて、行政が運行するバスがコミュニティバスと呼ばれてしまっているが、本来のコミュニティバスは、地域が主体となって運行するものである。地域バスは、もともと過疎地の運行を支援するためのバスであった。用語にこだわる必要はないが、地域の要望があれば、地域が主体となって運行してそれを行政が支援するということが良いと思う。ただ、地域といっても町会の加入率も減っている中で、バスが欲しいという人が集まって組織を作っている事例や、町会とは別に作られたコミュニティが中心となっているところもあるので、範囲は限定しない方が良いと思う。地域の交通が必要と考える方々が主体的に集まり、行政や事業者と連携して、採算ベースにのるようには検討を進めていくということが、地域バスや乗合タクシーにあたりと考えていただきたい。

(委員) 資料 14 頁の将来像について、地域バス等の範囲が広いというご指摘もあったが、この範囲をまんべんなく交通網が張り巡らせるのは理想であろうが、それは難しいので、メリハリをもって導入する地域等の優先順位をつける必要があるが、現段階でどのような判断基準を持って地域の優先順位をつけていくのか、お考えがあればお聞かせ願いたい。

2 点目。23 頁の評価指標について「(仮称) 地域住民による地域の公共交通を考える検討会の開催実績」を 0 件から 6 件とするのは、6 つの地域でひとつずつするのか、2 つの地域で 3 回ずつなのか。

(事務局) 導入する地域については、既存の路線バスやローズバス等が重ならないようにしたうえで、路線バス、ローズバス、鉄道の利用が難しい地域において、要望があり、かつ導入が可能であると判断できる地域から先行して導入して行きたい。

目標値の設定については、6 地域あるので 6 件としているが、地域との協力や地域からの要望なので、1 地域で 2 件行う場合もあるかもしれない。現状では、地域数としている。

(副会長) 14 頁の将来像については、誤解を与えるのではないかと。拠点があまりにも少なすぎて、生活拠点がこれだけしかないようなイメージを持たれる。まず、市街化区域を明示していただき、それぞれのエリアの生活拠点も示した方がよい。地域拠点との違いも明確にすべきである。将来像であるので、もう少し考え方がわかるように明示した方が良いのではないかと。

(委員) 23 頁。「(仮称) 地域住民による地域の公共交通を考える検討会の開催実績」の 6 件は 6 地域を想定されているとのことであるが、地域バスの範囲は町会レベル程度と捉えれば、その件数はもっと増えるのではないかと。

(事務局) 各圏域の中の、校区や町会など小さいエリアを想定している。それらについて各圏域で要望があるところから取組みを始めたいと考えている。同じ圏域で複数ということもあり得る。

(副会長) 17 頁。「公共交通に関する方針」について。アンケート調査の結果からまとめておられると思うが、ここでは公共交通だけを対象にしても解決できない。公共交通利用者数が減っているなかで、公共交通のみで対応するのは難しい。せっかく基本編を作ったので、その中の基本理念とその方針に基づいて、日常の移動を活性化すると共にニーズの創出を図

り、そのニーズに対応するためには、次のような課題があると記すべき。バスだけの単体のモードを考えるのではなく、移動そのものを増やすことを考える。そういう意味では、最初に関係機関との連携が入るべきではないか。先程の観光についてもだが、都市計画と連携を図りながら将来のまちづくりをどうするのかをまず考えなければ、基本編と分離してしまう。

それがベースにあるので、19頁「公共交通に関する方針」が、基本計画編の方針と変わらないのは如何なものか。計画の方針①があるなかで、公共交通がどうあるべきかを記載すべきである。公共交通編の方針①～④は、公共交通としての方針に変えるべきではないか。

例えば、方針①であれば「幅広いニーズに対応したバスサービスを考える」、方針②「環境に配慮しつつ、交流を促進するような云々」等、自動車では無理だが公共交通だと実現できるような方針である。また、自動車で大型ショッピングセンターに行くと駅前に人がいなくなるが、バスだと駅前に人が集まる。目標に対して、公共交通がどういう役割を担うかを記すべきである。この書き方だと、「基本計画編」と一体になってしまっていてよくわからない。

それに合わせて、目標値についても、例えば20頁の評価指標、「子どもを生き育てたいと感じている市民の割合」、「生きがいを感じている65歳以上の市民の割合」、「高齢者が安心して生活できると感じている市民の割合」は本計画での達成は難しい。具体的に公共交通に取組むと達成できるという指標にした方が良い。例えば、方針①と方針②の指標が重複することもあって良い。これらの指標を設定しても、評価には至らない可能性がある。方針②も同様に、指標が評価をあらわしているようには思えない。方針③は「定住人口の増加」についてバスに責任を負わせて良いのかとも思う。施策展開を図ることで、どのようなことに効果があるのかという視点から再考願いたい。

9～10頁について確認したい。重要度の平均値がない。例えば、10頁の図で、なぜ⑤だけに赤丸がついているのか。恣意的に選んでいるようにみえる。縦軸も平均値をいれたうえで、その囲みの中での評価をして頂いた方が良いと思うので、見直しをお願いしたい。

細かいご意見は、また委員よりご意見があると思うが、以上の点は対応をお願いしたい。

(委員)

副会長にご意見を頂いたが、9～10頁の満足度、重要度について、地域別に差があるようであれば、地域ごとに反映した方が良いと思うので、報告書をまとめる際に検討して頂きたい。

目標指標についても、施策との因果関係をしっかり考えるべき。21頁であれば「環境」がテーマにあるのに、自動車利用台数やトリップ数の指標が入っていない。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公共交通」であれば高齢者の外出頻度に関する指標等も良いのではないか。今回は方針と指標を一対にしており、利用客は運賃を下げれば、大体増える訳だが、補助金が何パーセントくらいなら許容されるかということも記載しないと意味が無い。指標以外にも記載を検討すべき事項も追加されてはどうか。

(会長)

ご意見をふまえて修正させて頂いたのち、提示させて頂く。

なお、本資料についてもご意見があれば4月10日までにご意見を頂きたい。

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を用いて説明

～委員からの質問～

(副会長)

方針①～④までの施策があるが、先ほどの目標値と施策がどう関連しているのかを明確にすることと、方針の文言を見直して頂き、それに基づいて実現できる指標に見直しをいただく。施策を行うことによって何かしら変化が出るようなものにすることが重要。ローズバスのダイヤ改正も多様なニーズに対応した方針に対してこの施策があるのであれば、利用者満足度等で評価されると思う。施策を実施してどうなったのかを評価する際に用いることができる指標との関係を整理して頂きたい。

また、無理に施策を①～④にあてはめる必要はない。方針は重複すると思う。各施策を行うことで、方針①～④に設定した指標が改善されるということにしておいた方が良いと思うので、そのあたりは再検討して頂ければ、各施策が評価できて、計画の進捗管理につながると思う。

(委員)

施策の体系をみると、交通の施策ばかりであるが、観光や産業との連携につながる施策もあげてもらえればと思う。

(会長) 本件については、先ほどの資料との整合性を図りながら、部分的な修正をさせて頂きたい。

⑤ 進行管理について

(事務局) 資料 5 を用いて説明

～委員からの質問～

(委員) PDCA の流れは、他の施策も含むのか。今は構想段階であるが、泉州山手線の幹線道路の沿道に企業団地ができる等、様々な事業も想定されるし、将来的には技術革新が進んで無人運転といった話題もある。こういった新たな施策も含めて、PDCA をまわして頂ければと思う。

(副会長) 施策を毎年 1 回評価し、計画は 6 年としているが、毎年結果が出るものばかりではないので、そのあたりをどのように割り振りするのか。また、短期で実現可能な施策や、追加で新たな施策が発生することも想定されるので、もう少し具体的に運用する際のしくみを検討頂きたい。

(会長) 後の計画に関連する事項であるので、事務局いかがか。

(事務局) 現在は 6 年の計画期間としている。本計画の見直し期限は 6 年なので、継続して見直していくというのは、大きな流れであるが、途中段階であっても、新たな状況変化があれば柔軟に対応していきたいと考えている。その際には、各施策や PDCA についても、即時結果が出るものではないが、適宜見直しは行っていきたい。限定的な見直しをするのではない旨をご理解いただけるように表現を変えていきたい。

(会長) その方向で修正をお願いしたい。その他、ご意見は。

(意見無し)

⑥ 公共交通に関する連絡事項

(事務局) 高速乗合バスの延伸と、ローズバスマップについての報告

⑦ その他

(事務局) 基本計画編の微修正については、以降、会長一任ということで了解頂いた。ご意見は 4 月 10 日までお願いしたい。

公共交通編の資料 3～資料 5 について、本日のご意見をもとに、公共交通編として計画書として、とりまとめる作業を考えている。同様に 4 月 10 日までにご意見を頂ければ、それを踏まえて再編集させて頂く。

次回については、これらの作業を行い、改めてご連絡を差し上げたい。

(会長) 以上をもって、第 4 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 4 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