

会 議 録

名 称	平成 29 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 29 年 9 月 26 日（火）午後 2 時 30 分～午後 3 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 3 名	根末	春木	津村	大井	阪部	多和	小出	長澤	岩佐	山崎
	○	○	○	○	○	×	×	○	○	○
	酒井	辻	澁谷	片桐	吉野	安藤	西田	寺田	田中	戸治野
	×	○	○	×	×	○	○	×	○	○
	日野	伊勢	湯川	田内	太田	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、岸田交通政策担当主幹、本田主査、鎌刈主査、新谷									
傍 聴 者	2名									
<<概要>> ■議事 ① 構成委員の変更について ② 岸和田市交通まちづくりアクションプランについて ③ 岸和田市交通まちづくりアクションプラン【基本計画編】について ④ 岸和田市交通まちづくりアクションプラン【総合交通戦略編】について										
<<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辻委員を指名 ■内容 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。										
② 岸和田市交通まちづくりアクションプランについて ③ 岸和田市交通まちづくりアクションプラン【基本計画編】について （事務局） 資料 2・3 を用いて説明 ～委員からの質問～ （副会長） 資料 3、3～4 頁。追加後基本計画編の所で「2.2.4 自動車」、「2.2.5. 緊急交通路」、「2.2.6 歩行者」となっているが、自転車は削除するのか。 （事務局） 「2.2.6 自転車」、「2.2.7 歩行者」の順として、従前の内容として残す形とする。 （会長） 「岸和田市交通まちづくりアクションプラン【基本計画編】」に、修正を加えて追記することです。了承してよろしいか。 （異議なし）										
④ 岸和田市交通まちづくりアクションプラン【総合交通戦略編】について （事務局） 資料 4 を用いて説明 ～委員からの質問～ （委員） 資料 4 の 7 頁。拠点はわかるが、「泉州山手線」はまだ計画である。いつ出来るのかにもよるが、今の時点で新たな拠点を設定し、これを先行して整備していく場合には、他の地域と行き来できないという形になる。他の拠点は車でなくとも自転車でもいけるかと思うが、新たな拠点とするのはちょっとどうかと思う。										

- (委員) それと、山手に行くほどに、車でしか繋がられないという部分があって、どうも戦略目標で言っていることと、そぐわないような気がして納得いかない。
- 丘陵地区においては、近隣市方面へはバスが出ていない状況の中で、将来像だから、将来出来るのかなと思う。この辺に本当にバスが通じるのか、逆にバスが通じない場合においては、他の何かの部門が出来るのか、その部分まで、この計画に折り込んでいったほうがいいかと思う。将来確かにこうなりますよというのはわかるが、「なって欲しい」で終わってしまうのでは、という気がする。もう少し具体的な分は後になるが考えて頂きたい。
- それから、後で出てくる事だと思うが、現在、地域公共交通に徒歩と自転車を含めた総合交通戦略となってきたわけだが、基本計画編の中にアクションプランで自転車に関する計画は、その他の項目で別途策定するとなっているが、ここでもしっかり自転車、徒歩、交通結節点ということでもしっかり考えていかなければならない。将来的には絵は描けるが、本当にネットワークとして繋がるのかと危惧があるので、その辺よろしくお願ひしたいと思う。
- また、商工会議所から観光面で言うと丘陵地区は、自転車で走られている方が多くなってきている。それで言うと、自転車専用道路とまでは言わないが、そういう部分も含めて考えていただきたい。
- (事務局) 今回の戦略については、冒頭で説明させていただいたように、公共交通に限らず、徒歩、自転車、自家用車、全てのモードが対象になっている。今日、示させていただいたのは、それぞれの色々な施策を展開するにあたって、まずは将来どのような方向を向いて、どう設定するのかという所で、将来都市像とそれぞれの戦略の目標を提示している。次回以降に、提示する予定であるが、平成34年までの期間にやることを具体的にピックアップして提示したい。平成34年までに、この状態になるということではなく、方向性を確認し、その上で短期的に取り組むものについて、方向性に則った施策として、展開していこうという所で「総合交通戦略編」を取りまとめていきたい。具体的な自転車や歩行者のネットワーク等については、資料2の2頁で示しているように、「バリアフリー基本構想編」、「その他」の部分で特化してやっていくことになる。
- (委員) 資料4の11頁。戦略目標④の施策イメージ「既存の公共交通サービスが十分でない地域では、行政・地域・関係事業者が連携して、地域主導による地域公共交通の導入に向けた検討を進める」とあり、これが実現すればいいと思うが、実現しなかった場合に「地域主導」がネックかと感じている。地域が「できない」となった場合、どうするのか。
- 例えば、山手の方では、車がないと行き来しにくいのではないかという意見があったが、そこで地域主導のバスが実現すればいいと思うが、実現しなかったらどうなるのかと感じた。
- (事務局) 公共交通編でも、同じ内容の地域バスの導入ということで、書かせていただいている。導入に向けて、実現できるように進めていくが、地域主導で実現が難しい場合については、個別交通という形での対応になると思う。それだけ需要が少なければ、地域全体でというのは難しい可能性はある。「地域」をどこまで広げていくのかという事が、今後の課題である。
- (委員) 「需要が少なければ」とおっしゃったが、需要が少ないから出来ないという事ならいいと思うが、需要が多いがやる人がいないとなると、非常に困るパターンである。
- 個別交通に関しても、行政が連携したいと望んで実施されるのか。
- (事務局) 個別交通は、公共交通から外れて個人個人の移動となる。移動困難者に関しては、福祉の観点から言うと、介護保険で福祉有償運送の輸送サービスがある。不特定多数を対象とした公共交通と個々の移動手段といった選択肢の守備範囲は変わってくるかと思う。
- (委員) 高齢化が進んでいる中で、高齢者の事故も増加しており、それに伴って、免許返納を推奨しているが、免許返納すると、日常生活の移動で困る人が、沢山出てくると思う。その人たちに対して、なんらかの対策、例えば、タクシー券を配布する等、そういう事は、この公共交通の分野になるのか。
- (事務局) 先程も説明したが、個人の個別交通になる。運転免許証返納についての窓口は、建設部となる。
- (委員) 運転免許証の返納者について話が出たが、やはり運転免許証の返納者についても、一定、公共交通の分野でも論議する必要があるのではないかと。先程、運転免許証の返納についての窓口は、建設部とおっしゃっていたが、双方向的に地域とともに、幸せな公共交通の確保が目的であるので、運転免許証の返納者も視野に入れて、議論すべきである。

(事務局) 最初から運転免許証をお持ちでない方もいらっしゃる、運転免許証を返納した方は、その方たちと同じである。当然その方々のための公共交通は検討していく。先程は、運転免許証を返納した場合の特典として何かあるのかという話であったかと思う。その制度については、建設部を窓口とさせていただきたいという回答である。

(委員) もともと、運転免許証を持っていない人や運転免許証を返納したからたちまち困ったという人のことも総合的に考えるのであれば、委員がおっしゃったように必要ではないかと感じた。

(副会長) 運転免許証の返納の件は、他の地域公共交通会議の場で、現在委員で出ている警察の方からも運転免許証の返納について、公共交通への転換に繋がるような施策を検討してくれという話が出てくるが、これについては、各都道府県や市町村で、免許返納した後の移動のサポートをどうするのかということについて、議論されているところである。ただし、公共交通の会議の場で全て解決できるわけではない。色々な例はたくさんある。テレビでやっていたのは、明石だったか、移動する際の公共交通の同伴者の補助で免許返納が2倍になった事例があったかと思う。神戸市の場合には、地下鉄の割引と沢山の商業施設が協賛していて、割引が入っている。公共交通の議論だけでは進まないが、運転免許証を返納した後どうするのかというような方々について、公共交通の利用を増進するような方向で、各関係機関と協議するといった話もできると思う。他も見ただけならわかるが、兵庫県が一番進んでいて、和歌山県が一番進んでいない。それは、色々な所の連携の進み具合によるものだと思うので、これについては、むしろ色々な所の事例を皆さんからお知らせいただけたらと思っている。

(委員) 運転免許証の返納に関して。商業施設の割引等、特典目当てで返納するパターンと、高齢等により運転し続けると危険だから、本当は運転免許証を返納したくはないが、返納せざるを得ないパターンがあると思う。割引目当てで、運転免許証を返納する人は少なく、運転免許証を返納せざるを得ないから返納する方が多いと思う。その方に関して、それに変わる公共交通がないと、移動出来なくなってしまうので、割引よりも後者について考えることが重要である。

(副会長) 地域主導の話が出ていたが、これも、先程から出ているように、もともと需要がある所には、基本的には大量、中量型交通が実現するはずである。しかし、お客さんがいないから、維持が出来ないという話になって、それについて、どうするのかという議論がされており、色々な例が出てくるが、基本的には、何のために必要かということについて、特に議論されている。例えば、買い物であるとか通院に特化して、様々なサービスが実験的に導入されている。ただし、基本的には利用する人が、一定人数確保出来なくて、税金でどんどん埋めるという話になって難しいということになってしまっている。結果的に言うと、一定の人達が、ある目的で共通して使えるという事でないと、なかなか公共交通のサービスが難しい。私も他市の地元から、一生懸命頑張っているが、この先、今の利用が維持できるか心配だという相談を受けている。この後、もしも続かなかったらどうしたらいいのか。なにか手はないのかということ、行かせていただいているが、そんなに特効薬があるわけではない。その地域の皆さんの目的とか、ニーズをお聞きした上で、どんな手があるのか考えるということだろうと思う。この一番典型的なのが、福祉有償運送である。これは、障がい者が、病院や作業所等、特定の所に移動するのに、会員制で一定の金額を払って、移送してもらうという仕組みである。誰でもが、色々な所に行ける様なものとして、準備されているわけではない所が、公共交通と違う。地域の皆さんが、どういうニーズをお持ちで、その人たちのニーズに合うような形の移動手段としては、どんなものがあるかということ、地域の方と一緒に考えないと成り立たない。地域主導となると、地域がするというイメージをお持ちかも知れないが、地域の方々が、自分たちのこうしたいという思いを実現するために、行政も交通事業者さんも一緒になって考えて実現するというのが、地域主導であるとお考え頂くのがいいと思う。

(委員) 今回、岸和田市で、新たに導入する予定の地域バスが、重要な割合を占めると思うが、地域の方が、自分たちがしたいと熱弁するものということで、この思いをいかに拾い上げるかが、すごく大切な部分になってくるかと思う。例えば、老人会でも高齢者の人数は、増えているけど、入らない人が多い。役をしたくない、利用したいけども、考えたくないとか運営したくないといったように、積極的に運営組織を作っていこうという人が、少ない気がする。しかし、意見をいかに拾うかという所が、すごく大事だと思うので、工夫する必要がある。

(委員) ある。

(副会長) 今日の資料 2 の 4 頁、前回、岸和田市の交通の基本計画を皆さんで作っていただいて、その中で、公共交通はどうあるべきかについての「公共交通編」があった。今回は、公共交通に特化しないで、移動全体を含めた戦略なので、一般の計画よりも、少し前へ進んである方向を目指して、出来るだけ実現していく主旨のはずだと思う。それを踏まえて、資料 4 の 3 頁を見ると、中身は問題ではないが、言葉や表現が不明瞭になっており、皆さんの理解が、同じにならなくなってしまっているように思う。総合計画で示されている「目指すまちの姿」は、まさに将来の都市像のことである。今回、総合交通戦略で将来都市像を設定するとなっているので、このままいくと、総合計画の「将来都市像」と何が違うのかわからない。同じなら同じでいいのだが、改めて総合戦略を立てて、目標を定めて、そこに向かって進んでいくということを考えたときに、大前提になる都市像については、総合計画でいうようなアバウトなものではなく、もう少し、具体的なイメージが必要だと思う。戻って 3 頁を見ると、「目指すまちの姿」が総合計画で設定されており、その姿を形作るものとして、まちの骨格と基本の軸が設定されている。更に、都市計画マスタープランで拠点が設定されている。それを全部含めると、今日の資料の 7 頁とほぼ同じ図になる。そうすると、この総合交通戦略の中の目指すべきものは何を表しているのかという事が、よくわからないと思う。そこで、戦略ということを強調するために、3 頁に戻ると、目指すまちの姿を創造するために、例えば、「都市機能の将来像や戦略的な都市機能と都市構造等」のように、総合計画で定めている全体像と、骨格構造と拠点があって、それをより交通面で、具体化するものとして、都市像に必要な何かを作る。その何かは、今はわかりにくいので、文言は事務局で調整してもらおうが、おそらく、「都市の機能」や「新たな構造」等ではないかと考える。公共交通編では、専らバスサービスのあり方、鉄道とのシームレスの話等、比較的ソフトな話がメインだったが、総合交通戦略編では、例えば、公共交通を考えたときに、今の道路では、サービス出来ない、あるいは、安全な人の移動を確保するためには、今の道路では問題のあるところがあるといったことに対して、道路の改良や整備なども考えなければいけないということだと思う。そうすると、目指すべき都市の機能・構造を踏まえて、まずは、こういう所からやらなくてはならないという事に繋がるようなものになるべきではないかと思う。それが、次に出てくる比較的具体的な 4 つの目標の中では、例えば 1 番だったら、1 番の中のこういう所について、より戦略的に進めていこうというような位置づけであるべきではないか。次回までに、言葉をきちっと整理した上で、我々が、共通の認識を持てるような形にご検討いただいて、ご提案いただけたらありがたい。そうすると、総合計画があって、今までに決まっている都市の軸、骨格、拠点等あって、それを、さらに、交通の面から整備していくために目指す姿が別途ある。それを踏まえた目標があるということで、多分次回に目標に応じた施策が出てくるかと思う。そんな形で、是非、ご検討いただきたい。

(事務局) 若干この将来都市像、戦略の資料の不足の所は、訂正させていただく。それを踏まえて、実際に設定している将来都市像や目標が説明出来るように、訂正できるところはさせていただく。

(委員) 泉州山手線についてだが、大阪府としてはまちづくりの進展と合わせて、泉州山手線を整備するという施策を出している。これは交通戦略なので、それほどこだわるわけではないが、どちらかという、まちづくりと交通基盤整備は、どちらかが先ではなく両方動き出して、すばやく把握していくのが、本来の姿と思う。戦略目標の 10 頁、「拠点の活力促進に向けた交通環境の充実」とあるが、交通環境を充実していった、拠点の活力を促進するのではなく、拠点の活力促進と交通環境の両方をセットで取組む、つまり、「拠点の活力促進と合わせた交通環境の充実」のように両方に取組んでいって、まちづくりをしていく。そういう意識で、やっていただきたい。

(会長) 只今いただいたご意見を踏まえて修正を加え、次回協議会にて再度「将来都市像と戦略目標の設定について」をお示しする。

⑤ その他

(事務局)

今後の作業としては、本日、「基本計画編」について追記等、ご承認頂いたのでとりまとめをさせていただく。「総合交通戦略編」については、本日将来都市像と戦略目標の案を提示し、ご意見をいただいたので、次回には、修正を加えた上で総合交通戦略編の将来都市像と戦略目標について、お諮りしたいと思う。合わせて、施策パッケージと実施プログラムについて、出させていただく。施策パッケージと実施プログラムについては、関係者の方にご協議させていただき、イメージの具体化を進めて、取りまとまった段階で、改めて皆様に連絡させていただく。

(会長)

以上をもって、第2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29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

署 名

会議録署名人

署 名