



そうして、良い地域バスが出来れば、住民の外出促進にもつながるので、ぜひ成功させて頂きたい。

(事務局)  
(副会長)

戦略目標の基本的な考え方を記載しているので、具体的な話は後程説明させていただく。  
都市像と戦略目標については、だいぶこなれてきた。先程の委員のご指摘は、重要である。バス停の待合環境については、1~4のどこに入るか難しい。気を付けないといけないのは、1に公共交通とその他の手段との役割分担、公共交通サービスの拡充等の文言があるが、2でも乗り継ぎ利便性の向上とある。1の具体的な内容を2に記載しているということかもしれないが、そうすると各モードの連携や統合、インテグレイティッド・トランスポート(総合交通)では、自動車とその他の交通手段との連携、P&R及び公共交通同士の連携としての運輸連合の話がある。大阪府は、公共交通シームレス化計画を策定されているので、本来であれば、乗継の環境や時間、アクセスに加え、料金抵抗の話も含めて、シームレス化が進むはず。そのような意味では、公共交通のインテグレーション(統合)がある。それを具体化するために(1)は、バリアフリーや子どもでも使える改善、(2)では拠点機能の強化や料金システム改善検討等のシームレス化が入ってくるようになれば、わかりやすくなると思う。

同じようなことが書いてあるので、段階的にわけて記載するとわかりやすくなると思う。もう1点の地域の意識の醸成も重要。全体の意識の中で、それを育てていく意識がないと、皆さん使われずに続かなくなる。本当に必要で、なんとかしないといけない、将来的になんとかするべきだと皆さんが動くことで実現する事なので、地域の方々の意識をどのように向上させるのかが重要。他事例を勉強する等で、皆さんの意識も変わると思う。そのようなことがないと、「地域で」といっても地域に押し付けるのか、と言われるので、もう少し文言の修正をした方が良い。

(会長)

ただ今、頂いたご意見を踏まえ、事務局と調整しながら文言を調整したい。内容については、事務局一任とさせて頂きたい。

一部微調整を加えながら、今回お示した将来都市像と戦略目標の設定については、概ね了承ということではよろしいか？

(異議無し)

(会長)

了承とさせて頂く。

② 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  
2) 施策パッケージと実施プログラム(案)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)

2点修正をお願いしたい。資料3の24頁。泉北高速鉄道泉中央駅からの鉄道延伸のことが記載されているが、鉄道事業は事業費が大きく、国からの補助金も出るが、開業後に旅客運賃で建設費をまかなっていく仕組みである。ここでは単に「延伸を行う」と記載されているが、現在の土地利用をみると、借入金をとても回収できない状況にある。合わせて「持続可能な鉄道需要が見込まれる沿道まちづくりの検討をすすめる」と追記をお願いしたい。6頁のスケジュールで、府道について「協議中」と記載している。この路線については、事業化は決まっているが、現時点で着手・完了時期が示せないというのが府の立場。理由としては、予算や時期を公表していないという事もあるが、まちなかの道路事業は、沿道地権者の協力がないと進めることができない。そのような中、地権者に当たっていない状況で、スケジュールは記載できないため、今の段階で書くのは難しいということで調整している。明記しない形をお願いしたい。

(事務局)

24頁の件については、担当部局と協議のうえご回答させて頂く。

6頁の記載方法についても、引き続き協議させて頂きたい。

(委員)

電車、バス、歩行者は乗継で良いが、バスと自転車の結節点がないのではないのか？34頁の緑の部分(新たな拠点)に自転車の駐輪場を考えると、山手地区の自転車は、新たな拠点に来ていただくことが可能。高齢者も自転車利用が多い。それを考えると、バス停に自転車置き場がないといけない。また、屋根のあるバス停も必要。自転車は、公共交通とは異なるかもしれないが、そのような考え方も入れて頂きたい。今のままでは、自転車と鉄道、徒歩とバスだけであるので、自転車とバスの乗り継ぎも考えてほしい。

- (事務局) 施策については、実施が決まっているもののみ、事業として記載させて頂いている。駐輪場については 20 頁の交通結節機能の拡充の箇所で記載している。具体的な箇所等は決まっていないので、実施施策にはあがっていないが、今後検討していく。
- (副会長) もとは、5 頁から続く、それぞれの施策である。そもそもの 4 つの目標があるなかで、多様な交通手段の連携があった。それが最後に縦割りになり、連携されていない。今は出来ていなくても、将来的に検討するという形でというご意見だったと思う。
- 関連して言うと、1.道路空間の再配分とあるが、自動車の分を歩行者にという話なのか、或いは自転車なのか？望ましい交通手段として、どのような選択があるのかということ、例えばバスが使いやすい空間の配分もありえる。単一的なレーンや歩道を広げるということになると、バスはどうなるのか、となる。例えば、最近話題になっている、京都市の四条通りは車道を狭めて、基本的には歩道を拡幅しているが、バス停でのバス停車時には後ろに車が整然と連なっている。その分バス利用者が使いやすくなっている。そういう空間の使い方、京都は改善しようとしている。
- 2 番目の自転車利用環境向上についても、国の法律の中にも「公共交通との連携」と記載され、例としては良くないが、サイクルトレイン、サイクルバス等の施策がある。少なくとも連携はとれるはずである。そのひとつが、主要なバス停での駐輪場の整備である。他の事例でいえば、地主さんのご理解を頂き、自転車を置かせてもらっている。その代わり固定資産税を割引する。そういう例もあると聞く。そういうのが本当の連携ではないか？
- バスについても、基本的には「他の手段との連携」と記載すると良いと思う。
- ただ、車と他の手段との連携がない。岸和田市は中心部に P&R の駐輪場があるので、中心周辺の P&R が検討できない。車と公共交通の連携が見えてこないで、それぞれの施策は良いのだが、どこかで施策の連携を検討して頂きたい。その例として、山間部のバス停の駐輪場は検討して頂くことも必要かと考える。
- (委員) 9 頁のローズバスのダイヤの検討について。右回りと左回りのダイヤをずらすだけでも、かなり利便性は上がるのではないかと。仮に 1 時間に 2 本出るとしたら、例えば、右回りは 00 分と 30 分、左回りは 15 分と 45 分と、互い違いの時刻になって選択肢も増えると思う。
- 10 頁。赤い点線の範囲に東岸和田駅が入っていないが、ローズバスは東岸和田駅と下松、久米田駅も通る形になるのか。
- (事務局) ダイヤについては、これから検討をすすめていきたい。東岸和田駅が「ローズバス運行エリア」に入っていない点については、路線バスとの役割分担を明確にしていきたいと考えている。
- (委員) 東岸和田駅へは、ローズバスが行かない可能性もあるということか。
- (事務局) 南海ウイングバスの路線と重複しているので、住み分けをしっかりとし、路線の再編をしていきたい。
- (委員) 住み分けと利便性とのバランスを考えて調整していただきたい。
- (委員) 34 頁。10-2 市内幹線道路について、この事業の位置づけを教えてください。
- (事務局) 22 頁に記載させて頂いている。現在事業実施中の路線が岸和田港福田線で、交通処理機能の強化に必要な 3 路線については、優先順位を検討しながら順次整備をしていく。
- (委員) なぜ、この 3 路線なのか。あえてこれだけ記載している理由は。
- (事務局) 立地調査や、現道がかなり狭く、交通量も多いということで、その解消のために優先順位が高くなっている。
- (委員) 11 頁。低床バスの導入については、このユニバーサルデザイン化の中に含まれているのか？もうひとつ、ローズバス等を含めて市内を走る全てのバスが低床化車両なのか確認したい。
- (委員) ローズバス並びに路線バスについては全車ワンステップ、ノンステップなので車いすでの利用が可能。
- (副会長) 13 頁に交通安全のことが書いてある。他自治体でも、バス事業者と連携したイベントを実施している。可能であれば、ご協力頂いて、バスへの理解を子どもの頃から感じて頂いてよいのではないかと。
- 17 頁。バス⇒バスの乗継での割引が出来るとなるとして少し便利になったが、バス⇒鉄道乗継の割引ができていない。大阪市交通局だけが乗継割引をしている。乗継割引をしてしまうと、全体の料金にいろいろ支障が出るからということであれば、鉄道やバス事業者さんがやっておられる企画運賃みたいなものがあると思う。もう少し、バスを使って駅まで行って、鉄道使って何処か行くことに対して料金抵抗が低くならないといけない。公共交通を利用す

る方が、乗継をすると高くなり、自動車の方が安くなる。そうなる選択肢として、公共交通を選びにくい。企画料金的なことを事業者ともども、ご検討頂けないかというのが率直な感想である。

29 頁。学習会のことが、あんまり書かれていなかったような気がする。地域主導の前に、地域の方に学習をしてもらわないと前に進まない。地域ニーズの掘り起こしと同様に、移動が困っている地域を公募して、そのような地域に勉強するような企画を検討できないか。その場合には、運輸支局からもご指導いただけるかもしれないし、他の先進事例の方に来て頂いて、お話を頂くのもいいかもしれない。大阪市は便利だと思うが、住吉区では赤バスがなくなって困っているということで、話し合いをした。しかし、勉強会をすることで、サービス水準がそれほど低くないことを理解していただいた。学習会のことを是非いれてもらいたい。

31 頁。あくまでも参考ではあるが、ゾーン 30 の意図が良くわからない。物理的に車を入れにくくする対策なのだが、お金がかかりすぎるので、要所だけで、あとは規制しようというというのが、ゾーン 30 である。今の日本では、道路路面と看板に 30 と書いてあるだけで、どこまでがエリアで、どこが出入口かを明確にしないとイケない。そのためには、地区住民、学校の協力を頂いて進めていく必要がある。警察にお願いするだけでなく、ここの地域の方との連携がある。地域の方にも理解して頂き、通過交通が入り込まないようにしないとイケない。先日、高槻で地域や PTA と連携した実験が実施された。可能であればご検討頂きたい。

(委員) 13 頁の高齢者運転免許自主返納サポート制度は、どのような制度か？

(事務局) 警察で実施している、免許を返納した際の割引制度と聞いている。

(委員) 以前も提案したが、割引制度があるから返納することはない。だからこそ地域バスが重要。  
(副会長) 今免許を持っていて自主返納する方と、元々持っていない方は同じ。高齢者の移動支援をどうするのかと考えた方が良い。これは交通安全の立場でいうと、加害者になる可能性も多いので、返納してもらった方が良いが、高齢者の移動支援について明記した方が良いかもしれない。前から議論が出ている通り、宅配サービスもあるかもしれないが、それだと外出しなくなる。地方でやっているような出張店舗に来ていただき、そこまで歩いていただく方法もある。また、誰かと同伴をすれば同伴者は無料になるサービスも有効ではないか。これは、障害者の介助運賃の応用である。京阪では、誰かと一緒だと割引になる。一緒に行く人のサービスも考えても良いと思う。

ご指摘の箇所は、交通安全の所であるので、高齢者の移動支援として検討していくのが良いのではないかと。

事務局より基本的には、実施している事業とのことであるが、今すぐは無理でも、場合によっては、将来的にできたら良いと思われる事業も記載しても良いのではないかと。皆さんで提案していただき、事務局でご検討いただきたい。

(委員) 和歌山の事例で、山奥であるが、駅から離れて人口もほとんどおらず乗合交通も成り立たない場所では、移動販売サービスの事例もある。岸和田市の場合、どこまでの範囲でどうするかという議論は必要である。

移動販売サービスが来るようになって、引きこもっていた人が出るようになったり、時間が決まっているので交流出来るようになったというように QOL (クオリティ・オブ・ライフ) も向上した事例はある。

和歌山でも、免許返納は進んでいないが、アンケートでは 6 名に 1 名は返納支援があれば返納したいとのことであり、買物割引や、バス・タクシーの運賃割引など、要望のあるメニューはそろえておいた方が良く考える。ハードとソフトの両面が必要。

(会長) 今までのご意見を踏まえ、施策パッケージと実施プログラムについて次回協議会にてお示しするということが良いか。

(異議無し)

(副会長) 意見を言うとしたらいつまでか。

(事務局) 個別施策については、個別に協議をしている。現時点で取り組んでいる事業予定のものをお示ししている。現時点で盛り込めるものは、表現等を変更するが、実施できるかどうか不明なものは方向性ということで、検討したい。ご意見については、来週いっぱい御意見を頂きたい。

- (副会長) 具体の施策パッケージであげるものは、実施予定事業で良い。計画図書の中で、参考としてでも良いので、今後、検討が可能な施策例ということで、意見が出たがすぐ出来ないことをあげてはどうか。評価は出来ないで、それは必要ない。
- (事務局) 表現の仕方については、計画書としてどこまで出来るのか。現時点で確定している事業は、誰が、どのスケジュールで行うというのが趣旨であるので、整備するなかで改めて総合的な観点から何が優先・重点すべきか、どう連携すべきか、いつやるべきかが一定明らかになっている。適宜、進行管理するなかで、追加・変更はあると思う。計画のまとめ方についてはまたご相談させていただきたい。ご意見は、残っていくものであるので、どの時点で具体化したか等、進行管理含め検討させていただきたい。
- (副会長) 追加して言うと、記載していない成功事例等もある。事業進捗を管理するような施策ではなく、今後目標を実現していくために検討したほうが良い施策例として、参考資料として付けておいて、皆さんが何かの折に確認できる事例集みたいなものがあればいいのではないかと。
- (委員) 高齢者の移動支援がほとんど計画に入っていない。戦略パッケージの目標①の 2 に入っているのに、交通安全とバリアフリーの部分だけであった。現在、市の福祉局で取り組まれている施策があるのであれば、それも入れておいて頂ければと思ったが、いかがか？
- (委員) 福祉の有償運送については、事業者の協力を頂きながら展開しているが、高齢者の外出支援についての施策についての具体的な展開はない。
- (委員) 今後はこの計画に含めるのか？
- (委員) 将来的な方向としては、資料 2 の中でも基本的な理念としては、「地域バスの導入の支援等」に包含されていると考えている。地域の懇談会でも意見が多いのは路線がないということである。そのため、アクションプランの中で充実される中で、何が必要かを検討していきたい。
- (副会長) 優待バスやタクシーチケットはないのか？
- (委員) 障害者にはタクシーチケットはあるが、高齢者にはない。
- (委員) 将来的ということであるが、いつなのかと感じた。2025 年問題で団塊世代が高齢者になるのが 7 年後。そこまでの将来なのか？
- (委員) 時期については、具体にお示しするのは困難なので、地域の公共交通のサービスが上がれば利用者が増え、コストと収支のバランスが取れ、それらを踏まえた上で総合的な料金体系があり、更に支援策が必要であるからどうか、という所も含めた検討も必要ではないかと考えている。
- (委員) ある町の事例であるが、免許を返納してもタクシーがあるから便利という声があり、そのような場合は返納出来るが、交通と福祉のどちらに入るかわからないが、だからこそ総合的に考える必要がある。返納した後に陸の孤島にならないように考えて頂きたい。
- (副会長) 福祉ではタクシー券はもらえる地域もある。個別の対応ではなく、タクシーを使いやすくするために、会員制のタクシーにして、目的地を固定化して定額制にする実験事例が学会でも発表されている。福祉有償運送だと、同じ目的の会員を集めてやっているが、タクシー利用者が会員になっていて、目的地が決まって、金額が決まりタクシーを使いやすくするという実験である。乗合タクシーもそうであるし、会員制にしてタクシーを使いやすくするやり方もある。税金を補填してどうこうということではなく、こういう取組みも必要である。いろいろな事例も参考にすれば、高齢者対策に有効なタクシーの利用形態も考えられると思う。福祉だけになると、STP(スペシャルトランスポート)の視点になってしまう。新しい公共交通としてのタクシーの使い方を考えるといった見方をしてはどうかと思う。
- (会長) 将来、検討すべき施策についても、本編ではなく参考につける等のご意見が出ている。これまでのご意見もふまえながら、次回お示しさせて頂くことで良いか？
- (事務局) 了解した。

③ その他

(事務局)

来週中を目途に、御意見をいただいたうえで、とりまとめ、評価指標や数値目標についてとりまとめたうえで、日程を調整し、ご連絡させて頂きたいので宜しくお願いしたい。

(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29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