

安全・快適な都市的魅力のあるまちづくり部会

- 地域に生きる力をつくり上げる試み -

報告 1 コミュニティバス充実調査報告

はじめに

第 1 部 公共交通と岸和田市の現状

1. 少子高齢化による移動制約者の増大
2. 自動車利用と公共交通の衰退
3. 『第 3 次岸和田市総合計画』の公共交通政策
4. 岸和田市の交通政策とローズバスの現状
5. コミュニティバス導入の自治体事例
6. ローズバス路線拡大の実地走行から見たもの

第 2 部 公共交通の必要性和充実課題及び波及効果

1. コミュニティバスの充実等による市民交通権の確保の必要性、波及効果
2. 市民・行政・事業者の協働による協議会の設置

報告 2 岸和田にも地場農林水産物の常設直売所を

1. はじめに
2. 調査活動から気づいた教訓
3. 府下トップレベルにある岸和田の農林漁業の実態
4. 提言する常設直売所の概要について
5. 実施に向けた具体的方策について
6. 農林水産物直売所：「地域食文化」の発信基地がもたらす地元の経済効果
7. 今後のまちづくりにどう生かし発展させるか
8. 地場農林水産物の常設直売所と総合計画等との関連

報告 3 城周辺とまちづくりの推進に向けた基本構想

はじめに

第 1 章 7 つの基本的考え方

第 2 章 具体的な検討視点

1. 美しさ・景観統一の計画 - 総合計画・都市景観形成基本計画など
2. 岸和田の地域的特色と個性
3. 美しさ・景観統一のガイドライン
4. 移動の容易性（バリアフリー）と岸和田城への眺望
5. 日常的な文化歴史の掘り下げと観光再定義
6. 地域自治組織の役員から見た住民のまちづくり感
7. 少子高齢化、人口減少社会への対応
8. 具体的なモデル構築

第 3 章 当面の推進策と波及効果

補 章 豊かさ

安全・快適な都市的魅力のあるまちづくり部会 地域に生きる力をつくり上げる試み

- 3つの部会提言・提案 -

平成 13 年 7 月に岸和田委員会が発足し、その後本部会活動を開始しました。当初は「岸和田委員会」に対する参加の動機や設置の意味について、部会委員の間で大きな隔たりがあり、テーマ設定のために 1 年余りの時間を費やしました。その後 3 つのテーマに絞り調査研究を開始しました。まとめに代えて 3 テーマの提言・提案の特徴を作成順に紹介します。

3 つの提言・提案の特徴

第 1 は、「コミュニティバス充実調査報告」です。ここでは岸和田市で現在運行されているローズバスの路線拡大とバリアフリーを動機に取り組みを始めました。その過程で高齢社会においてますます重要な課題である「移動」を中心に「公共交通の衰退と私的交通の肥大化」「公共交通の役割」「武蔵野市などのコミュニティバス先進事例」「泉州地域のコミュニティバス事例」などを検討しました。それらの調査研究を踏まえて、岸和田市のローズバスについての具体的路線拡大提案と地域で支えるコミュニティバスの充実課題、波及効果などを提案しました。本報告は平成 14 年 11 月 17 日中間まとめ報告会で発表しました。

第 2 は、「岸和田にも地場農林漁業産物の常設直売所を」の提言です。常設直売所を通じて「食の安全とその文化性」「地域農林水産業の健全な発展」、更に「地産地消」「スローフード運動」に象徴される環境保全を基本条件に設定した地域の物質循環、経済循環、文化継承を目指した地域の自立と豊かさの方向性を探りました。提案として、具体的な常設直売所の設置の主旨と目的、組織と運営、更に実施に向けた具体的方策にまで言及しました。常設直売所が持つ農林水産物の販売という一面的な見方ではなく、多面的な機能と効果を可能性として持っていることを示した試みでした。

第 3 は、「城周辺とまちづくりの推進に向けた基本構想」です。調査検討の議論を踏まえて、新しい観光施設の建設や一過性のイベント事業などではなく、既存のまちの資源（人とまちがつくり出す過去から現在までの総体を意味しています）とその潜在エネルギー、即ち、現在の街並みや施設を生かした日常的な生活空間としてのまちとその歴史を基礎にした「まちの再発見」「観光の再定義」「つくり上げていくまちの味わい」などによる魅力の享受と発信を基盤に、城周辺を起点として広くまちづくりを構想しました。

3 年間にわたる本部会活動は市民と市政の今後のまちづくりと市民自治の発展に向けた貴重な経験であったと考えています。この「地域に生きる力をつくり上げる試み」といえる経験を検証し、今後生かしていく努力こそ私たち部会の最低限の要望です。しかし、それ以上の活用の努力を一方で期待しています。

最後に、調査に快く応じてくれた多くの方々、七夕ミーティングに参加されたの方々、他部会委員、市関係者の方々に感謝を申し上げます。本当にありがとうございました。

1. コミュニティバス充実調査報告

はじめに

全国の自治体でコミュニティバスの運行が進んでいる。ここ泉州地域も例外ではない。岸和田市をはじめ泉佐野市、泉南市、熊取町、岬町などで運行がなされている。この原因はマイカーを含む自動車利用による私的（企業利用含む）移動の増大により、公共交通機関の一つであるバス利用が減少して、バス路線が赤字に陥り、その負担に耐え切れないバス事業者が赤字路線を次々に廃止していることによるものである。廃止までの過程ではバス事業者の企業努力、国・自治体の支援が行われているが十分な成果があがっていないのが現状である。

この現状は、マイカーを購入しない、できない市民、マイカーを利用できない市民、とりわけ子供、高齢者、障害者などにその影響が大きく、バス路線が廃止されるとたちまち通勤、通学、買い物、通院などの生活全般にわたって大きな障害と負担を発生させる。そのため市民の移動を確保する目的で全国の自治体では赤字バス路線に補助金を出して運行の維持を図り、更に自治体によるコミュニティバスの運行が進んでいるのである。そのことは市民の移動確保が公共性を有するものであり、市民の交通権の確保が求められていることを示している。同時に公共交通という言葉にも象徴的に表されている。

しかし、私的なマイカー利用は生活の利便性、娯楽の享受、生活水準のシンボル化など移動以外の要因を持っているために、移動が私的に解消され「市民・住民の足」「市民・住民の公共交通」という地域公共交通の重要性を見えにくくし、移動制約者の増加、交通過疎地域の拡大をもたらしている現状がある。

私たちは、岸和田市が運行しているローズバスの山手地域への路線拡大の動機から出発し、調査過程を通じて、市民から見えにくくなっている公共交通の困難な現状と市民・住民、自治体の役割を垣間見た。加えて、自動車利用が大気汚染・騒音・振動等の環境汚染を増大し、交通政策としての交通規制が進んでいないことも知った。そして、公共交通の充実がまちづくりの中に総合的に位置付けて対策を計らないと解決は困難でありなかなか成果があがらないことも見えてきた。

本調査報告書では、前述したことを踏まえ、第1部に岸和田市の少子高齢化と障害者の推移、岸和田市の交通政策、ローズバスの現状、各自治体の事例などの現状分析を行い、第2部に現行のローズバス充実を含む公共交通充実の必要性和課題、および波及効果を取り上げた。本テーマは、総合的なニーズ調査、市の実態分析、総合的なまちづくりへの位置付けなど専門家でない私たち委員の力量を超える課題であった。そのため本調査報告書は概略程度にとどまっている。今後専門家を交えた市民・住民、行政、事業者の3者による取り組みを期待するものである。

なお、図表は末尾に添付資料としてまとめ、図表番号は出典文献の場合、出典ページをそのまま複写し、図表番号をそのまま使用した。図表はすべて岸和田市作成の文献によるため文献名は省略した。

第1部 公共交通と岸和田市の現状

1. 少子高齢化による移動制約者の増大

岸和田市でも少子高齢化が急速に進んでいる。とりわけ高齢化の進行は顕著である。

一般的に、15歳未満の子供・児童層と65歳以上の高齢者、身体障害者は「交通貧困層」「交通弱者」「移動制約者」と呼ばれている（以下「移動制約者」と呼ぶ）。そこではじめに65歳以上の高齢者の推移を見てみる。表1「岸和田市校区別65歳以上人口の推移」に見られるように、平成7年と12年と比較すると65歳以上人口は5,919人増加し、人口に占める割合は15.5%、対前回比率は24%の増加となっている。ちなみに同様の比較で人口増減は5,286人、2.7%とともに増加しているが、65歳以上人口の増加率が9倍に及び、その大きさが際立っていることが分かる。

校区別に見ると次のような特徴が挙げられる。

第1に、65歳以上人口比率を校区と市全体と比較すると、浜側市街地に属する従来から高齢化地域と指摘されている中央、城内、浜、朝陽、東光、大宮では人口比率は増加しているが、対前回比率では市全体より低くなっている。このことからこれらの校区では高齢化の進行が飽和点に近づいていることが推測される。同様に農山村集落地も同じ傾向を示している。

第2に、65歳以上人口比率は市全体より小さいが対前回比率が市全体より大きくなっている校区が住宅開発市街地に属する太田、天神山、八木、八木南、山直北、城東、常盤の7校区である。これらの7校区は住宅開発によって形成された住宅地が多く新しい町、若い町とされていたが、この5年間で急速に高齢化が進んだことを示している。全てが住宅開発によって新しくつくられた天神山校区が38%と増加しているのが象徴的である。

次に、15歳未満の人口は平成12年で32,579人（国勢調査平成12年）身体障害者6,980人（平成12年身体障害者手帳交付者数）となっている。65歳以上人口とあわせて「移動制約者」数は70,597人、全人口に対する割合は35.3%に及ぶ。

以上の点から、従来の高齢化校区から新しい町、若い町とされていた校区にも急速に高齢化が訪れており、ここから現時点の高齢化と将来予測を考慮すると一層の高齢化が明らかである。更に今後「移動制約者」が増大することも必死である。

従って、少子高齢化による成熟型社会を迎えた公共交通政策の必要性が明らかであると推測される。

2. 自動車利用と公共交通の衰退

公共交通の利用状況の内、バス利用の減少をもたらす原因となっている自動車数の動向を見てみる。表9-2「自動車登録台数」はここ5年間67,000台前後で推移しているが、その中で普通乗用車の伸びが明らかで、トラックの減少を補い全体として横ばいとなっている。

鉄道の利用を表9-4「各駅別乗車人員（1日平均）」で見ると、南海線・阪和線ともに減少している。平成12年度と平成8年度を比較すると南海線は85.7%に落ち込み、阪和線は93.6%の水準で減少となっている。

次に、データは少し古い表2-1-2「バス路線別乗降客数の推移」によれば、ここでも乗降客数が平成元年度と平成6年度と比較すると77.4%に減少している。そして、平成6年度と平成10年度比較では70.1%に引き続いて落ち込んでいる。バス路線については（5）バス（図5-22）「バス路線」と（表5-41）「バス路線一覧」を参照いただきたい。

自動車利用が増加し、鉄道・バスの利用が減少しつつある（表5-39）「自動車交通量の推移」

表 1 3 8 「交通事故の概況」に明らかなように交通量、事故数は増え、そして二酸化窒素濃度などの大気環境は環境基準を達成しているが横ばいで推移し改善が見られず、浮遊粒子状物質、光化学オキシダントは基準を超えている。

このように見てくると、自動車利用は私的利便性（企業活動を含む）をもたらしているが、一方で交通事故、環境汚染、公共交通の衰退、国・自治体の財政負担などの社会的費用、「移動制約者」の私的負担などを増大させていることを認識する必要がある。

3. 『第 3 次岸和田市総合計画』の公共交通政策

『第 3 次岸和田市総合計画』、第 3 篇目標別計画「安全で快適な都市的魅力のあるまち」の「6. 交通体系」（140 ページ）に公共交通が位置付けられている。施策内容、（1）総合的な交通政策の推進では次のように述べられている。

「自動車交通の需要が増加しつづけるなかで、交通渋滞による市民生活や経済活動への支障が顕著になっている。このような状況の解消を図るため、市民・事業者などの協力を得て、（中略）交通量の削減や交通需要の平準化に向けた交通需要の管理システムの構築に努めます。また、市民が自動車に替わる、歩行、自転車、バス、鉄道などの環境負荷の小さい合理的な交通手段を利用しやすい環境を整えるなど、総合的な交通政策の推進に努めます。」

このように述べているが、具体的には道路整備、駐車場・駐輪場の整備が中心となっている。また、「3. 公共交通の充実」では、南海電気鉄道（株）、西日本旅客鉄道（株）への要望、国・府への働きかけとなり、コミュニティバスの運行に合わせた既存バス路線の再編によるバス路線網の整備とバスターミナルの整備が市独自施策である。前述に引用した「交通量の削減や交通需要の平準化に向けた交通需要の管理システムの構築、市民が自動車に替わる、歩行、自転車、バス、鉄道などの環境負荷の小さい合理的な交通手段を利用しやすい環境を整える」という施策内容と一致しているとは言い難い。更に「移動制約者」に対する利用拡大の政策観点が乏しく、自動車優位の交通体系であると指摘できなくもない。

4. 岸和田市の交通政策とローズバスの現状

（1）岸和田市内バスサービスの現状

平成 11 年 3 月『公共交通システム調査検討業務報告書』によれば、市内を走る路線バスは、牛滝線、葛城線、東ヶ丘線、福田線の 4 系統 17 路線であり、いずれも、南海岸和田駅を起点として南海電鉄が運行している。

路線別運行便数（岸和田駅発）は、平日で牛滝線 58 便、葛城線 59 便、東ヶ丘線 37 便、福田線 28 便の計 182 便が日運行便数となっている。

主要施設について最寄りバス停の運行本数を整理すると、ターミナルである岸和田駅を除けば、市民病院の 146 便が最も多く、次いで久米田駅 95 便、東岸和田駅 59 便、山直市民センター 54 便、和泉大宮駅 52 便の順となる。

南海電鉄の路線バスのほかに、市の福祉総合センターでは、心身障害児のためのパピースクール及び各種福祉講座受講者等のための送迎サービス（小型バス）を、社会福祉協議会に委託して実施している。

岸和田市内をサービスする路線バス事業は赤字ではあるが、地域住民にとってはかけがえのない公共交通機関である。事業者である南海電鉄としても、経営の合理化・効率化等によって路線の存続に努めている。しかし、一日平均利用客が 5 人に満たないような区間については、経営努力でカバーするにも限界があり、以下の路線について、南海電鉄から廃止、ないしは市による助成措置などの支援要請がなされている。

<路線バス運行補助金（平成 13 年度）と廃止路線>

葛城線の河合～塔原間	葛城線（河合塔原線間 9,500 千円）
福田線	福田線（全線 13,000 千円）
葛城線の阿間ヶ滝行き	廃止

（２）ローズバス運行状況について

平成 12 年 6 月 1 日（木）から約 2 年間の施行運転。運転手 5 名。

月曜日から土曜日まで 1 日 12 便（右回り 6 便、左回り 6 便）。

日曜日・祝日・祭日・だんじり祭り期間及び、12 月 30 日～1 月 4 日までの間運休。

運賃 - 大人 100 円 / 子ども 50 円。中学生以上は大人運賃、小学生は子ども運賃。

同伴する幼児（1 歳以上 6 歳未満）については、1 人を無料とし、2 人目から子ども運賃。

身体障害者、知的障害者は、大人 50 円、子ども 30 円。

幼児が 1 人だけで乗車する場合、子ども運賃がかかります。

ローズバス運行状況

約 2 年間のローズバス試行運転の輸送実績は、平成 12 年度では右回り乗車数 19.1 人、左回り乗車数 17.0 人の左右 1 台当たり乗車人員 18.1 人、平成 13 年度では右回り乗車数 19.3 人、左回り乗車数 18.2 人の左右 1 台当たり乗車人員 18.8 人、平成 14 年度では 6 月までの左右 1 台当たり乗車人数が 18.9 人となっている。結果、2 年間の輸送実績から 1 便平均 18.6 人が乗車していることになる。

当初市の予想では 12 人で予算を取った為、平均乗車人数 18.6 人は好評であると考えている。また、南町町会から要求があり、南町のバス停を新設するなど、市民からの期待も大きい。

ローズバスの利用者数を停留所別に見ると、「南海岸和田駅前」と「市民病院前」の乗降が圧倒的に多く、その他に「港緑町」や「競輪場前」の乗降も多く見られる。利用者の年齢では、60 歳以上が 56.2% を占めており、利用目的は通院が圧倒的に多く、次に買い物、公共施設利用という状況になっている。ワンコインについては、88.7% が満足と答え、バスの満足度 90.2%、今後の運行については 98.5% が賛成している。

<ローズバス運行補助金について>

平成 12 年度 運行補助金 30,000 千円 予想より好評のため補助金
約 25,000 千円で済んでいる。

平成 13 年度 運行補助金 28,000 千円

平成 14 年度 運行補助金 27,000 千円

（３）市民アンケートから見る市民ニーズ

ローズバス利用者からのアンケート調査では、90.2% の利用者が、満足と答え、98.5% の利用者が運行に賛成している。また、ワンコインに対する感想は 98.0% が安い、普通と答え、かなり好評と考えられる。

しかし、『岸和田市総合計画についての市民アンケート調査 - 第 3 次総合計画策定に向けて』で、「鉄道、バスの利便性」についての結果、「満足している」（かなり満足、まあ満足を加えて）と答えているのは、47.3% と半分にも満たない結果がでている。地域別では岸和田中部（光明・常盤校区）、牛滝の谷（山直北・城東・山直南・山滝校区）で不満足が高くなっている。また、「住み続けたくない理由」のトップが「通勤・通学に不便」で 32.3% となっている。

このアンケートはローズバス以外のバスと電車も含んだ結果ではあるが、少なくとも地域別に見ると、バス利用について市民が不満と感じていることは充分考えられる。

しかし、ローズバスについてのアンケート調査では利用者している市民のみを対象としているため、

利用者以外の市民にアンケートを行う必要があると言える。

また、今後の運行については、『岸和田市内バス運行連絡協議会（参加者：議員、南海、市、民間代表者）』にはかり、更に 2 年間の施行期間をもって検討していくことに決定したが、協議の場では、市民からの発言はなく、市民の意見が反映されていない状況となっている。そのため、市民も参加した組織を築き、市と市民が協力し合い、一緒になって考えていくことが必要で、そこからコース拡張についてや潜在ニーズの調査など、市と市民の協力で本格実施に向けて取り組んでいくことが重要である。

（４）今後の運行について

平成 14 年 6 月 1 日からも試行の継続している（岸和田市内バス運行連絡協議会にはかり試行継続を決定）。継続期間は平成 14 年 6 月 1 日から平成 16 年 5 月まで。

（継続の理由）

- ・規制緩和によって赤字路線が廃止された等の場合、市民の足を減少させないため。
- ・乗車率が 20 人近くあり、好評であるとして考えられたため。

< 道路交通課とのヒアリングについての感想 >

今後の運行について、道路交通課とのヒアリングでは、この先アンケート調査を行う予定がまだない等、具体的な方向が出来ていないように感じた。2 年間の試行としてスタートしたローズバスだが、また、更に 2 年間の試行期間として運行している。延期については、規制緩和によって岸和田市の交通機関がどのようになるか予想が難しいためと思われるが、試行期間の単なる 2 年間の延長とならないように、本格的な実施に向けての調査を行ってほしいと思う。

また、市に任せるだけでなく、市民も含めた組織を築き、協議の場や調査に市民も参加し、市と市民が協力し合いながら、問題点や潜在ニーズを探り、解決方法を共に考えていけたらと強く感じました。

< 参考 >

ローズバス （日野自動車） 定員 32 名（座席数 16 席）
 台車数 3 台（右・左回り 各 1 台）（予備車 1 台）
 長さ 6.99m 幅 2.3m 高さ 2.9m
 燃料 軽油 ノンステップ

5. コミュニティバス導入の自治体事例

（１）特徴的事例 - 東京都武蔵野市・三重県鈴鹿市・愛知県豊田市

東京都武蔵野市

コミュニティバスの成功例でもっとよく知られているのは、東京都武蔵野市が 1995 年から運行している「ムーバス」である。「ムーバス」の成功は運行までの周到な調査と組織設置などの準備にある。

1993 年 12 月に発表された『武蔵野市コミュニティバス実施検討委員会報告書』（以下『実施検討委員会報告書』と呼ぶ。）は、1992 年にまとめられた「武蔵野市市民交通システム」調査報告を受けて出されたもので、市役所、バス・タクシー企業の幹部、自動車メーカー、運輸省、警察庁、武蔵野署の専門家、大学の研究者が参加し、足を使った調査研究がなされている。そして、「NO の論理よりも YES の論理」の姿勢を貫く積極的な報告がなされている。

『実施検討委員会報告書』の内容は、「調査の目的と方法」に始まり、コミュニティバスのシステム検討、導入の計画、実施方策と課題などの構成となっている。これらの内容は全国の自治体がコミュニティバスの導入を検討する上で貴重な内容となっている。

例えば、ニーズ調査のために、高齢者利用施設へのヒアリング、老人クラブへのヒアリング、運行予定エリアの高齢者・主婦へのグループインタビュー調査と補完アンケートなど、更にビデオによる高齢

者の行動調査など調査部分のみでも多彩な内容となっている。

提案に当たって５点を述べているが、ここでは特に重要である３点のみを紹介したい。

高齢者は街に出たがっている。世間の常識と違って、高齢者は決しておとなしく動かずにいられる時代ではない。

高齢者が抵抗なく歩ける距離はかなり短い。持病がなくても 100 メートルごとに腰を降ろせるところが必要だと願い、東京では 300 メートルが限界である。

高齢者は鉄道よりバスを好む。「鉄道は階段が辛いからバスを使う」という高齢者が多かった。

実現に向けた取り組みの必要性では、以下の２点などが述べられている。

高齢化社会の先取りであり、高齢者の生活エリア内の交通機能を担う新しい視点に立った取り組みである。

発展・充実の武蔵野市方式としてイニシャルコストを武蔵野市が負担し、ランニングコストを原則として利用者が負担し、その不足分を武蔵野市が補う方式を取る。

次に、推進体制の整備では、担当課を中心に関係部局を加えた実施本部、関東運輸局、交通管理者、道路管理者、バス事業者、利用者代表等の参加や意見などの調整、専門家や有識者のアドバイスや指導を得る連絡調整機関の設置をしている。更に、支援システムの確立では「コミュニティバス運行支援協力会」の必要を挙げている。「コミュニティバス運行支援協力会」は「地域が育てるコミュニティバス」を実現するために、市民参加の積極的な推進と市民宣伝、改善要望、バス停のメンテナンスなどの必要性を満たすためのシステムである。末尾資料、支援システムの概要「コミュニティバス運行支援協力会」の組織図を参照のこと。

以上簡単に紹介したが、武蔵野市はコミュニティバスを単なる自治体によるバスの運行に終わらせるのではなく、高齢社会における地域社会と地域交通システムを実現しようとする周到で、積極的な新しい試みであることがうかがわれる。そして、何よりも周到な準備を教訓として学ぶことができる。その上で、それぞれの自治体では、地形、人口構成、人口密度、既存の交通体系などの地域特性に合った方策に加工する必要がある。

これらの結果、武蔵野市の「ムーバス」は 1998 年度から黒字に転換し、同年には第 2 路線を開設、2000 年 11 月に第 3 路線を開設して、交通空白地域の解消に努めている。

<追 記>

2003 年 8 月（財）大阪市町村振興協会の「武蔵野市のコミュニティバス「ムーバス」の取り組み」の研修時に「コミュニティバス運行支援協力会」の設立の有無を質問した。武蔵野市の課長によれば「黒字に転換したために協力は設立されなかった」とのことである。私たちは赤字黒字の有無に関係なく「コミュニティバス」は後述するように市民・行政・事業者が協働で支えるものと考え、この点は武蔵野市が平成 15 年 3 月に作成した平成 14 年度「武蔵野市ムーバス・フォローアップ調査報告書」の（３）市民交通政策としての課題に「ムーバス支援組織の設立」をあげていることからその重要性が明らかである。

三重県鈴鹿市・愛知県豊田市

武蔵野市の「ムーバス」を大都市モデルとすると、三重県鈴鹿市の「Ｃバス」はマイカー普及率の高い農村地域モデルと言われている。「Ｃバス」は高齢化・過疎化が進む西部丘陵地帯と約 25 キロメートル離れた中心市街地を結んでいる 29 人乗りのバスである。「Ｃバス」の特徴は、100 円と 200 円の運行設定、本数を増やしダイヤを定時設定し、バス停の位置を地元の人に決めてもらうなどの市民参加を取り入れた点にある。

市民参加による運行をコスト面で更に深めた例として愛知県豊田市の「ふれあいバス」の試みがある。

「ふれあいバス」は、自治区の代表者である各区長をはじめ、11 自治区ごとに選出された運営委員（5 から 10 人）によって構成されている「ふれあいバス運営協議会」設置が特徴として挙げられる。この「運営協議会」が、会員世帯からの会費、年間定期券の販売収入、運賃収入、及び豊田市からの補助金によって、「ふれあいバス」を貸し切って運行している。運行路線のダイヤの設定、バス停位置なども、「運営協議会」で決定される。即ち、潜在需要を開拓し、会員拡大を進め、利用者を増加させるかは、地域の市民に任されている。

ただ、豊田市の場合、会員制の導入が地域を主体とした利用の事前確保と利用者負担原則に置かれており、「運営協議会」に交通事業者と直接交渉させることなく行政が調整役を担っている点が問題だと思われる。もう一步進めて 3 者による協働の運営協議会設置が望ましいと思われる。

これら 3 市からコミュニティバス運行にとって市民・住民と協働したシステムを構築して運行することの大切を学ぶことができる。

なお、本稿は本文中の『武蔵野市コミュニティバス実施検討委員会報告書』と『住民と自治 2001 年 7 月号』（自治体研究社）の特集「市民の足＝バス走れ」を参考にした。

（２）泉州近隣都市の事例 - 泉佐野市を中心に

実施日 2002 年 9 月 19 日

調査委員 村上 佃 今西

調査担当課 生活環境部 市民生活課 交通対策係 係長 北庄治俊明氏

泉佐野市コミュニティバス実施状況ヒアリング報告

準備

- ・ 検討にあたっては検討委員会を立ち上げている。（路線バス休止にともなう代替対策検討委員会。H11.4 以降 16 回開催）検討委員会で府内や先進地を視察。群馬に視察を行う。山間部の多い泉佐野市に近い環境でのコミュニティバスの実施状況を見てきている。赤字のバス路線を廃止し、市営の福祉バスを拡充する形でコミュニティバスに発展解消して発足。

運行

- ・ 三コースを巡回している。（市役所、医療センター、南海佐野駅前 3 コース共通で乗り継ぎしやすい）土日祝日も運行。年末のみ休みあり。
- ・ 便数は 1 日 8 便、1 周約 70 分。当初 6 便予定だったが要望により増便した。巡回方向を左右にしたらもっと使いやすいという意見もあったが、バスの台数の倍加になるので経費が掛かりすぎるため行っていない。便数も現行水準が限界で、増便の要望はあるが予定していない。
- ・ バス停の間隔は決まっていない。集落には 1 つ、市街地はなるべく多くしているという。乗客がバス停に居なければ通過する。（担当課の考えとして、多くてもよい、という印象を得た。）
- ・ 料金は全区間 100 円（無料は乗客が気まずくかえって乗りにくい）。

利用状況把握、運用充実に向けて

アンケートを取り利用実態をつかんでいる（バス停、来庁者から 175 回収）。今後も行いう予定。また市民からの公募でモニターを集め、バスに対する意見を集約している（アンケートへの回答、会議への参加などで意見を提供する）。このように市民の声を集め、バスの運営に反映させていく努力をしている点が評価できる。更に、運営協議会を立ち上げ、自治会、障害者団体など住民の入ったものとしたいとの意向もあるが、これは調整できていない（事前検討の中で提案されている）。

乗客の主な利用目的は、駅、病院、市役所、公共施設（市役所を含め通勤利用はほとんどない模様）。主な利用者は高齢者、浜手、府営住宅・市営の住民。

利用実態は 1 車当たり 11～12 人。需要予測は 15 人ぐらいだったがまだ伸び悩んでいる。

運賃収入は運営費の 1/3 程度。不足分は市の補助金からまかなっている。以前赤字であった南海バ

ス路線と市営の公共施設巡回バスを統合し、今のコミュニティバスを運行している。以前の赤字路線への補助金 1,543.7 万円（H12）と福祉バスの運営補助金 3,780 万円の合計 5,323.7 万円より、現在の補助金総額 2,659.2 万円（H14）のほうが安上がりになり、コースは拡充された。運営効率を向上させ、サービスアップしつつ、経費削減を実現している。このことは、運営効率化もさることながら、新しい利用者を獲得している成功例と言える。アンケートなどからの需要予測など、利用者のニーズを踏まえた運営検討がカギではないか。更なるアンケート調査の準備など、担当局に本格運行を踏み切り、更に充実させていこうという気概が感じられた。

設備

標柱は市の財産。駅前バス停の屋根は再開発時の改修で施工。コミュニティバスは市の事業なので設備も市が所有する。バス会社はいろいろ変わるかもしれないが、バス会社所有にすると標柱を取り替えになって困るので。

感想

アンケート調査等で利用者の声をつかみ、需要予測を行うなど、声に応えたものとなるよう改善を行い、乗客増にむけて取り組んでいる。コースや便数などで市民要求に応えねば利用が増えない。

『泉南市、阪南市のコミュニティバス実施状況』資料から

泉南市 H14・2 よりコミュニティバス試験運行中。4 コースで 100 円。

年末以外連日運行。リフト式低床バス。今後本運行の予定。

阪南市 現在、阪南市福祉バス（リフト付きマイクロバス）を運行中。今年度内でコミュニティバスに切り替えの方向で検討中。福祉バスは廃止される見通し。

周辺の自治体でも、検討から、本運行に向けて条件整備を進めている状況がある。

6．ローズバス路線拡大の実地走行から見たもの

ローズバス路線拡大のために平成 14 年 10 月 14 日に上野、村上を含む部会メンバーが実地走行を行った。実地走行ルートは次のルートである。

（１）実地走行ルート

福祉センター - 下松駅 - 桜台中学校前 - 福田 - 蜻蛉池公園前 - 職業能力開発短期大学前 - 稲葉 - 山直市民センター - 小松里 - 福祉センター

（２）実地走行から見たもの

コミュニティバス運行でまず問題がある点は、岸和田市の道路交通課西村参事によれば「低床バスは路面との干渉があるので、山手への運行が困難」とのことであったが、実地走行を行ってみて、上記ルートなら大丈夫だと思われる。

停留所の設置はコミュニティバスを整備する上重要な点で、どこに設置するかなど多くの問題があるが、現在の南海バス停留所との兼用でよいと考える。なぜならコミュニティバス専用の停留所を整備するとコストがかかるし、市民・住民参加の協議会が設置されていない段階で「バスは来てほしいが、家の前には停留所はいらない」との声を配慮する必要がある。

景観の面では蜻蛉池公園周辺が整備されておりコミュニティバスを運行する価値があると思う。

一度試験運行を希望する。特に稲葉 - 小松里間には、和田病院、亀井病院、久米田整形病院があるので、コミュニティバスを運行することによって高齢者などの交通弱者にも安心して通院に利用してもらえる。また、山直・城東地区からカンカンや公共施設へのアクセスが可能となるので利用者の増加が期待できる。

（３）山手地区循環ルート案

現行岸和田市が補助を行っている福田線をコミュニティバスルートとし、職業能力開発短期大学前

から稲葉を経由させ、牛滝線と繋ぐ。池尻まで下り久米田駅大阪側を下り、現行の左回りローズバス路線に接続する。起点を下松駅とし可能ならば2台で左右2ルート運行が望ましい。ただし、福田線は現在通勤、通学に利用されているので通勤、通学の時間帯午前8時以前、及び午後4時前後は直線ルートとする。末尾資料（図5-22）バス路線を参照。



第２部 公共交通の必要性和充実課題及び波及効果

１．コミュニティバスの充実等による市民交通権の確保の必要性、波及効果

第１部では、岸和田市における高齢化等の社会的な動態変化、とりわけこの５年間で高齢化がいかに急激に進んでいるか。更に、自動車利用の推移、総合計画の内容、ローズバスを含む岸和田市の交通政策、コミュニティバス導入の自治体事例、ローズバス路線拡大の実地走行など主に現状について述べてきた。

第２部では、第１部を受けて公共交通の充実の必要性和課題を述べ、波及効果についても触れたい。また、障害なく移動する権利が市民・住民に平等に有り、市民・住民の交通権の確保に基づき国、自治体が整備の義務を負っていることを付け加えておきたい。ただ、ここでは簡単な課題の提示に留めたい。それははじめにも述べたように、今後岸和田市には、市民・住民、事業者、行政など武蔵野市に見られるような多彩な組織による協働組織の設置を希望している。その協働組織で現在のローズバスの試行から本格実施へと拡大し、更に市民交通システムのあり方を調査し実施に移していくことを検討してもらいたい。私たちの充実課題、波及効果をその組織にゆだねることが最良と考えるからである。

（１）少子高齢化と障害者等の福祉政策

第１部で指摘したように高齢化の進行は急激で、交通量の増加は高齢者、子供、障害者に対して交通事故の危険を高めている。高齢化社会に入った福祉政策として移動制約者の安全で、快適な移動を保障する公共交通体系の整備が求められている。その場合、生活圈単位で交通手段の利用決め、規制と促進を図るまちづくりを構想する必要がある。例えば、第１次生活圈は徒歩を基礎に、次に自転車を利用する。更に、第２次生活圈では路面電車や鉄道、バスなどの公共交通、最後に自動車の順に交通体系が構築されることが望ましい。

また、徒歩・自転車利用のためには交通安全対策を施した歩道の整備、自転車専用道路の建設、自動車の乗り入れ規制がなされた公共交通へのアクセス道路の整備、同時に歩行者・自転車利用に対する交通ルールの啓発が求められる。そして、自転車利用の促進のために自転車店マップの整備や自転車店がレンタル自転車を扱うことも有効ではないか。

（２）移動空白地域の解消と既存バス路線の充実

バス路線の廃止、縮小は、現在の自動車、及びマイカー中心の交通利用状況では今後ますます加速化し、公共交通の空白地域が拡大していくだろう。更に高齢化社会が深まればいつまでもマイカーによる移動で代替できる状況ではなくなってくる。移動制約者の増大は地域コミュニティの縮減を招き活気の乏しい地域社会をもたらすことにつながっていく。市民・住民の移動を確保し公共交通の空白地域解消と既存バス路線の充実させていくことが地域の活性化をもたらす。

（３）環境負荷軽減と静かで美しいまちづくり

自動車利用による交通渋滞が道路建設や整備の費用を増加させ、また交通事故を増加させている。そして、自動車等による大気汚染・騒音・振動等の環境改善を停滞させている。公共交通の利用拡大はこれらの問題を解決する糸口であり、都市や地域の景観を美しく保つことにもつながる。公共交通体系の充実には交通規制の強化と都市計画、まちづくりの問題が一体的に含まれている。

また、岸和田市環境計画に述べられている「岸和田市の快適環境に関する市民意識調査」「市民・事業者の環境に対する意識調査」において、「快適で健康な環境づくりの重点事項」として、市民はきれ

いな空気を確保することを最も強く望んでおり、次にまちの清潔さ、のびのび歩ける街路及び豊かな緑の確保が快適で健康な環境づくりを行う上で重要としている。静かで美しい街、人にやさしい街が今求められている。

（４）波及効果 - 高齢者の病気予防、医療費抑制効果、地域経済の活性化

地域内の移動を容易にすることは、人の交流を促し地域経済の活性化に寄与する。また、移動制約者が身体を動かし、買い物、娯楽、趣味を享受することは生きがいの促進につながり、病気予防の効果を生み、医療費の抑制に寄与する。買い物などの消費、生産活動の高まりは地域経済の活性化をもたらす。

公共交通体系の充実を狭いバス路線の充実という視点で捉えるのではなく、その波及効果をうまく引き出していく政策体系の構築が望まれる。

２．市民・行政・事業者の協働による協議会の設置

全国的な先進自治体の事例で示したように、バス運行一つを取り上げてもバス事業者、行政などが単独で運行する時代は終わったといえる。市民・住民を単なる利用者から運行の共同者として位置付け、コミュニティバス運行を糸口として地域社会の経営、運営への参加システムを築いていくことが重要である。そのことが現在のバス問題、公共交通問題が抱えている赤字解消を含むコスト問題、交通規制を組み合わせた定時制の確保、利用率の改善、バス停の確保、環境改善などの解消につながっていく。更に、地域づくり、まちづくりの総合的な観点と政策決定の道筋が拓かれていく。岸和田市で早急に市民・住民、行政、事業者の協働を築く協議会を立ち上げることが求められる。

最後に、岸和田市が平成１１年３月に作成した『公共交通システム調査検討業務概要報告書』に触れたい。「６．今後の検討課題」の「６－２ 個別的な課題」では需要予測が実施されていないこと明らかにし、予測を現実のものとする条件づくりの必要性を述べている。この点を含め「６．今後の検討課題」の実現を望むものである。

以上、私たちはここで提起した課題について新しい組織で検討することを切望する。

最後に、調査に当たってご協力いただいた方々に感謝を申し上げたい。

参考資料

この報告書作成に当たっては次の文献を参考にした。

- 1) 『第3次岸和田市総合計画』(平成13年3月)
- 2) 『岸和田総合計画についての市民アンケート調査 - 第3次総合計画策定に向けて』(1999年・平成11年3月)
- 3) 『岸和田市環境計画』(平成10年3月)
- 4) 『岸和田市生活環境資料集』(平成12年3月)
- 5) 『公共交通システム調査検討業務概要報告書』岸和田市作成(平成11年3月)
- 6) 『統計で見る岸和田市 - 平成13年度版』
- 7) 地域と自治体第21集『特集都市と交通問題 - その現状と課題』自治体研究社1993年
- 8) 『住民と自治 2001年7月号』特集「市民の足 = バス走れ」自治体研究社
- 9) 『住民と自治 1998年5月号』特集「公共交通の課題と可能性」自治体研究社
- 10) 『武蔵野市コミュニティバス実施検討委員会報告書』1993年12月
- 11) 泉佐野市コミュニティバス、泉南市コミュニティバス、阪南市福祉バス各市資料
- 12) 『山間地域におけるデマンドバス運行に関する研究(仮) - 大阪府岬町を事例として』平松聡、平成14年7月
- 13) 平成14年度『武蔵野市ムーバス・フォローアップ調査報告書』平成15年3月

資料

表1

岸和田市校区别65歳以上人口の推移(平成7・12年国政調査結果より)

校 区	65歳以上人口(人)		65歳以上人口比率(%)		対前比率(%) 人 口
	平成7年	平成12年	平成7年	平成12年	
中 央	884	914	23.5	25.2	103%
城 内	1,810	2,133	16.0	18.5	118%
浜	913	996	19.1	22.2	109%
朝 陽	1,907	2,158	15.8	17.8	113%
東 光	1,228	1,582	16.8	19.4	129%
大 宮	1,539	1,948	12.8	16.6	127%
春 木	1,531	1,875	15.1	18.9	122%
大 芝	1,308	1,644	10.7	13.4	126%
城 北	1,065	1,389	11.9	16.2	130%
新 条	933	1,371	12.7	15.3	147%
八 木 北	646	929	9.6	12.9	144%
浜側市街地計	13,764	16,939	14.2	17.2	123%
旭	1,121	1,269	10.8	12.1	113%
太 田	976	1,241	9.0	10.3	127%
天 神 山	264	364	5.1	7.7	138%
八 木	897	1,214	11.1	14.4	135%
八 木 南	1,278	1,746	10.7	14.3	137%
山 直 北	1,408	1,889	10.9	13.4	134%
城 東	654	891	11.6	16.8	136%
常 盤	1,337	1,709	10.7	13.4	128%
光 明	786	885	15.1	16.0	113%
住宅開発市街地計	8,721	11,208	10.6	13.1	129%
修 齊	1,029	1,121	17.5	18.0	109%
東 葛 城	352	373	18.3	20.2	106%
山 直 南	826	942	16.0	17.5	114%
農山村集落地計	2,207	2,436	17.0	18.1	110%
山 滝		455		18.7	
岸和田市計	25,119	31,038	12.9	15.5	124%

* 山滝校区は「公共交通システム調査検討業務概要報告書」に記載がなかったので、平成12年のみを記載した。

福 祉

62 身体障害者手帳交付者数

年 度	総 数	視力障害	聴力障害	言語障害	肢体障害	内部障害
平成6年度	5 765	649	443	72	3 578	1 023
7年度	5 524	548	436	53	3 410	1 077
8年度	5 742	538	450	47	3 553	1 154
9年度	5 958	536	460	49	3 674	1 239
10年度	6 272	542	474	44	3 875	1 337
11年度	6 610	561	497	47	4 087	1 418
12年度	6 980	584	510	53	4 326	1 507

資料：高齢障害福祉課

63 療育手帳交付者数

年 度	総 数	障害程度A	障害程度B ₁	障害程度B ₂
平成6年度	709	412	297	} B ₁ に含む
7年度	744	432	312	
8年度	767	448	197	122
9年度	785	466	198	121
10年度	832	491	212	129
11年度	855	492	222	141
12年度	912	526	231	155

資料：高齢障害福祉課

64 募 金 状 況

(単位 千円)

年 度	日 赤 募 金			共 同 募 金		
	目 標 額	実 績 額	達成率 (%)	目 標 額	実 績 額	達成率 (%)
平成6年度	8 932	12 617	141.3	12 000	11 554	96.3
7年度	9 468	11 674	123.3	12 500	11 936	95.5
8年度	10 036	11 161	111.2	13 000	13 452	103.5
9年度	10 309	11 708	113.6	13 500	13 747	101.8
10年度	10 309	11 050	107.2	14 000	13 669	99.1
11年度	10 309	11 292	109.5	14 500	13 872	95.7
12年度	10 309	12 469	121.0	15 000	13 517	90.1

資料：高齢障害福祉課（日赤募金）、岸和田市社会福祉協議会（共同募金）

92 自動車登録台数

年 度	総 数	各年度末								
		ト ラ ッ ク			バ ス		乗 用 車		特 殊 車	
		総 数	普 通	小 型	普 通	小 型	普 通	小 型	特殊用途	大型特殊
平成8年度	66 015	10 780	4 108	6 672	110	117	15 001	38 339	1 311	357
9年度	67 164	10 682	3 727	6 955	110	119	16 703	37 816	1 371	363
10年度	67 192	10 173	3 607	6 566	113	122	17 823	37 170	1 427	364
11年度	66 897	9 841	3 517	6 324	113	131	18 473	36 472	1 502	365
12年度	67 133	9 768	3 520	6 248	126	123	19 309	35 855	1 580	372

資料：近畿運輸局大阪陸運支局和泉自動車検査登録事務所

(注) トラックの総数には被けん引車を含む。

93 軽自動車等の台数

年 度	総 数	各年度末								
		軽 自 動 車				原 動 機 付 自 転 車			二輪の 小 型 251cc以上	小 型 特 殊 車
		総 数	軽四貨物	軽四乗用	軽二輪	総 数	50cc以下	51～ 125cc		
平成8年度	56 632	30 885	17 864	11 496	1 525	24 028	22 322	1 706	1 226	493
9年度	55 738	30 616	16 777	12 390	1 449	23 377	21 712	1 664	1 245	500
10年度	54 713	30 331	15 922	13 005	1 403	22 642	21 020	1 621	1 235	505
11年度	54 192	30 506	15 242	13 921	1 341	21 915	20 320	1 592	1 250	521
12年度	53 048	30 077	14 764	15 311	1 309	21 234	19 651	1 577	1 227	510

資料：市民税課

(注) 1 軽自動車の総数には軽三輪を含む。

2 軽二輪とは126cc～250ccの二輪を言う。

3 原動機付自転車の総数にはミニカーを含む。

94 各駅別乗車人員（1日平均）

年 度	南 海 線					阪 和 線			
	総 数	春 木	和泉大宮	岸和田	蛸地蔵	総 数	久米田	下 松	東岸和田
平成8年度	31 143	10 002	3 711	14 331	3 099	22 826	8 536	3 828	10 462
9年度	29 214	9 395	3 398	13 589	2 832	22 168	8 056	3 758	10 354
10年度	28 531	9 272	3 246	13 237	2 776	21 777	7 660	3 839	10 278
11年度	27 476	8 961	2 986	12 878	2 651	21 303	7 408	3 788	10 107
12年度	26 694	8 669	2 853	12 628	2 544	21 354	7 337	3 764	10 253

資料：南海電鉄南海鉄道営業本部 統括部、JR阪和線東岸和田駅

交 通 事 故

138 交通事故の概況

年 次	事 故 件 数			死 傷 者 数		
	総 数	人身事故	物損事故	総 数	死 者	傷 者
平成6年	5 289	1 277	4 012	1 551	10	1 541
7年	5 655	1 399	4 256	1 694	11	1 683
8年	5 890	1 405	4 485	1 723	12	1 711
9年	5 813	1 302	4 511	1 605	9	1 596
10年	5 929	1 227	4 702	1 547	11	1 536
11年	6 301	1 492	4 809	1 874	9	1 865
12年	6 412	1 613	4 799	2 039	7	2 032

資料：岸和田警察署

(注) 1 通常、交通事故の発生件数については、人身事故件数を計上しているが、本表では、物損事故も含めた事故件数を掲げた。

2 高速道路（阪和自動車道と阪神高速湾岸線）で発生した交通事故は除く。

139 類型別交通事故発生状況

年 次	総 数	人対車両	車 両 相 互						車両単独	踏 切
			総 数	正面衝突	追 突	出合頭	左 折	右 折		
平成6年	1 277	117	1 066	31	251	387	79	169	92	2
7年	1 399	131	1 191	40	302	432	87	189	77	—
8年	1 405	123	1 725	42	321	439	92	141	57	1
9年	1 302	111	1 127	38	328	365	98	128	64	—
10年	1 227	127	1 051	25	323	340	77	141	48	1
11年	1 492	134	1 296	41	387	425	101	166	62	—
12年	1 613	123	1 409	40	459	438	91	185	81	—
死 者	7	3	3	—	1	2	—	—	1	—
傷 者	2 032	125	1 820	58	703	528	92	225	87	—

資料：岸和田警察署

(注) 1 車両相互の内訳は、主要な類型だけを掲げたため総数と一致しない。

2 高速道路（阪和自動車道と阪神高速湾岸線）で発生した交通事故は除く。

表 2-1-1 鉄道駅別乗降客数の推移（一日平均乗降客数[人/日]）

	駅名	平成元年度	平成 3 年度	平成 4 年度
南海本線	春木	9,952	10,026	9,660
	和泉大宮	4,155	4,246	4,018
	岸和田	17,291	16,950	15,688
	蛸地蔵	3,814	3,778	3,495
JR 阪和線	久米田	9,304	9,472	9,245
	下松	2,995	3,324	3,491
	東岸和田	8,746	9,650	9,884

表 2-1-2 バス路線別乗降客数の推移（平日の一日平均乗降客数[人/日]）

	平成元年度	平成 6 年度	区間（平成 6 年度）	本数
牛滝線	4,274	3,143	牛滝山～岸和田駅前 山口～岸和田駅前 （内畑経由）白原車庫～岸和田駅前	上 56 本 下 58 本
葛城線	3,894	3,497	塔原～岸和田駅前 （河合経由）白原車庫～岸和田駅前 阿間河滝～岸和田駅前 （流木経由）天神山三丁目～岸和田駅前 （畑町経由）天神山三丁目～岸和田駅前	上 89 本 下 85 本
福田線	1,134	678	福田～岸和田駅前 （職業能力開発短期大学前～岸和田駅前）	上 22 本 下 22 本
東ヶ丘線	1,701	1,201	（今木経由）東ヶ丘町～岸和田駅前	上 36 本 下 36 本
合計	11,003	8,519		

(5) バス

バス路線は南海線岸和田駅を起点として、4路線が設定されている。いずれのバス路線においても平成10年度の乗降客数は、平成6年度に比べて減少している。

(図5-22) バス路線



(3) 自動車

平成10年度の自動車登録台数は、平成元年度に比べて17,000台近く増加しており、その多くが乗用車で占められている。軽自動車等についても、総数は横ばいであるが、軽四輪乗用車は約10,000台増加している。

また、市内の主要幹線道路における自動車交通量の状況は、大阪臨海線及び磯之上山直線で交通量の増加が大きく、国道26号や（旧）国道170号では減少している。

(表5-37) 自動車台数の推移

(単位：台)

	総数	トラック		バス		乗用車		特殊車	
		普通	小型	普通	小型	普通	小型	特殊用途	大型特殊
平成元年度	50,514	3,174	7,408	116	99	2,444	36,026	967	280
平成2年度	53,250	3,423	7,525	119	96	3,522	37,293	982	291
平成3年度	56,083	3,693	7,493	126	117	5,019	38,255	1,074	306
平成4年度	57,927	3,763	7,379	144	118	6,750	38,330	1,127	316
平成5年度	59,632	3,820	7,333	144	113	8,608	38,179	1,100	335
平成6年度	61,144	3,830	7,060	120	107	10,472	38,073	1,149	333
平成7年度	63,334	3,916	6,880	116	117	12,596	38,153	1,218	338
平成8年度	66,015	4,108	6,672	110	117	15,001	38,339	1,311	357
平成9年度	67,164	4,110	6,572	110	119	16,703	37,816	1,371	363
平成10年度	67,192	3,985	6,188	113	122	17,823	37,170	1,427	364

資料：近畿陸運局大阪陸運支局和泉自動車検査登録事務所／各年度末
 注記：トラックには軽率引車を含む

(表5-38) 軽自動車等の台数

(単位：台)

	総数	軽自動車			原動機付自転車		二輪の小型 251cc以上	小型特殊車
		軽四貨物	軽四乗用	軽二輪	50cc以下	51～125cc		
平成元年度	57,764	19,800	3,351	1,260	29,758	2,172	1,017	406
平成2年度	57,792	19,993	4,198	1,338	28,713	2,121	992	437
平成3年度	57,891	19,873	5,509	1,406	27,599	2,062	991	451
平成4年度	58,049	19,567	6,815	1,417	26,731	2,048	1,003	468
平成5年度	56,962	18,939	7,718	1,435	25,472	1,867	1,059	472
平成6年度	56,866	18,636	8,887	1,462	24,396	1,817	1,173	495
平成7年度	56,308	18,343	10,120	1,467	22,908	1,775	1,196	499
平成8年度	56,632	17,864	11,496	1,525	22,322	1,706	1,226	493
平成9年度	55,737	16,777	12,390	1,449	21,712	1,664	1,245	500
平成10年度	54,711	15,922	13,005	1,403	21,020	1,621	1,235	506

資料：市民税課／各年度
 注記：軽自動車には軽三輪を含む。軽二輪とは126～250ccの二輪を言う。原動機付自転車にはミニカーを含む

(表5-39) 自動車交通量の推移

(単位：台／日)

路線名	平成2年度		平成6年度	
	測定交通量	昼夜率	測定交通量	昼夜率
大阪臨海線	20,397	1.28	26,714	1.47
堺阪南線	14,860	1.39	15,174	1.44
国道26号	52,275	1.44	48,602	1.45
大阪和泉泉南線	10,029	1.44	9,746	1.47
磯之上山直線	18,003	1.28	23,972	1.45
(旧) 国道170号	5,917	1.21	3,027	1.22
岸和田港塔原線	12,476	1.25	14,645	1.28
阪和自動車道	—	—	18,760	1.35
阪神高速湾岸線	—	—	25,256	1.32

資料：H2年度－大阪府土木部道路課、H6年度－道路交通情勢調査表
 注記：測定交通量は昼間12時間の測定による

水 件 し て よ う し か	何				係 員
	課長	係長	係長	係長	
					

様式3号(第4条関係)

平成14年4月4日決裁



平成14年4月4日

南海バス株式会社
取締役社長 東 真也 殿



岸和田市長 原 昇

平成13年度岸和田市路線バス運行存続補助金確定通知書

平成13年度岸和田市路線バス運行存続における補助金については、下記のとおり確定したので通知する。

記

- 補助事業の名称 岸和田市路線バス運行存続補助事業
- 補助金の額 金50,500,000円

内訳 路線バス運行補助金 22,500,000円
ローズバス運行補助金 28,000,000円



南バス丙第 151 号
平成 14 年 4 月 4 日

岸和田市長
原 晃 様

申請者 堺市成島野子丁2番地1
南和バス株式会社
取締役社長 東 啓一



平成 13 年度 補助事業実績報告書

平成 14 年 3 月 31 日付けで補助金の交付決定を受けた、岸和田市路線バス運行事業の平成 13 年度実績について、次のとおり報告いたします。

記

補助事業の実績	「岸和田市ローズバス 平成13年度収支表」のとおり	
補助事業の経費の使用方法	岸和田市内におけるバス路線の運行	
補助金額について		交付決定額
	葛城線(河合塔原間)	9,500千円
	福田線(全線)	13,000千円
	ローズバス(全線)	28,000千円
	合 計	50,500千円
補助事業の完了期日	平成 14 年 3 月 31 日	
補助事業の効果	岸和田市内におけるバス路線の運行存続	

岸和田市ローズバス 平成13年度収支表

1. 輸送経費について

(単位：千円)

科 目	金 額
人 件 費	
燃 料 油 脂 費	
車 両 修 繕 費	
車 両 償 却 費	
保 険・諸 税 等	
そ の 他 経 費	
運 送 費 用	
一 般 管 理 費	
営 業 費 用	

2. 運送収入について

(消費税抜き)

	運 行 日 数 収	入 人	員 回	数
	(日)	(円)	(人)	(回)
4 月	24	486,152	5,463	288
5 月	24	460,638	5,063	288
6 月	26	547,924	6,163	312
7 月	25	565,124	6,471	300
8 月	27	583,190	6,748	324
9 月	22	443,400	4,909	258
10月	25	498,730	5,620	300
11月	24	460,505	5,714	288
12月	24	438,705	5,004	288
1 月	22	382,390	4,373	264
2 月	23	462,448	5,064	276
3 月	25	479,686	5,532	300
計	291	5,808,892	66,124	3,486

3. 赤字額について

$$\begin{aligned}
 \text{赤字額} &= \text{年度内経費} - \text{年度内収入} \\
 &= 35,120 \text{千円} - 5,809 \text{千円} \\
 &= 29,311 \text{千円}
 \end{aligned}$$

平成12年度ローズバス輸送実績(6月～3月)

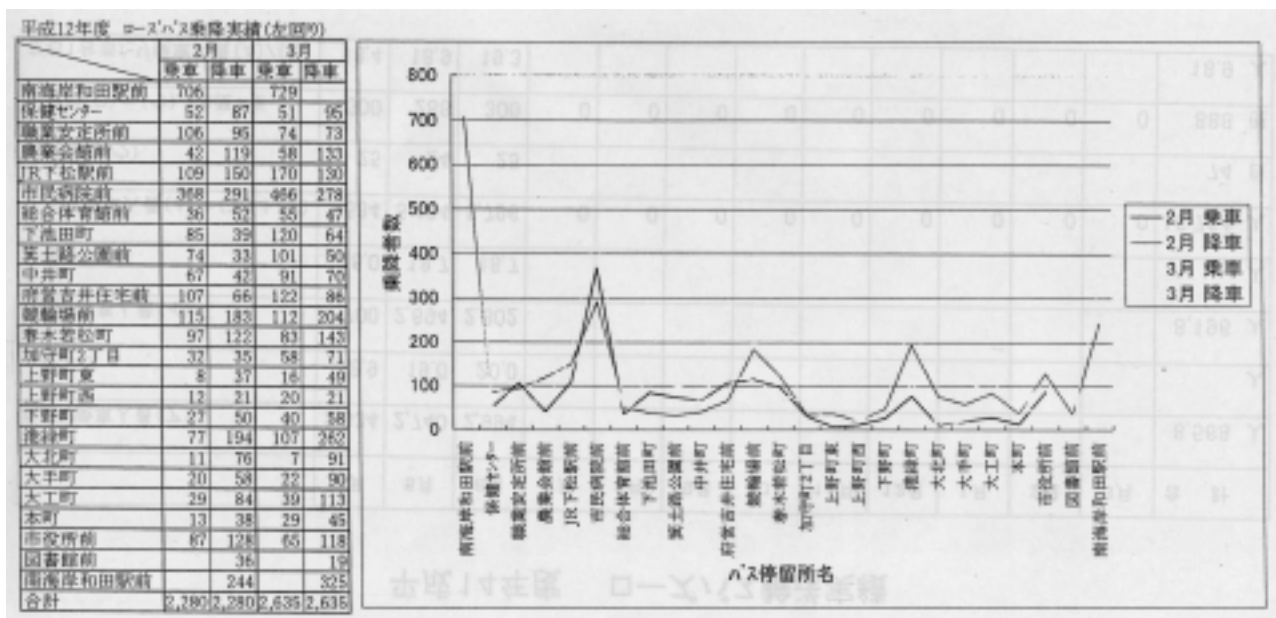
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
右回り乗車数(ア)			2,581	3,188	3,556	2,666	2,870	2,775	2,436	2,304	2,685	2,894	27,955
一便平均			16.5	21.3	22.0	19.8	19.9	19.3	16.9	17.5	19.5	18.6	19.1
左回り乗車数(イ)			2,159	2,896	3,221	2,444	2,658	2,559	2,100	1,985	2,280	2,635	24,937
一便平均			13.8	19.3	19.9	18.1	18.5	17.8	14.7	15.0	16.5	16.9	17.0
左右総乗車数(A)=(ア)+(イ)			4,740	6,084	6,777	5,110	5,528	5,334	4,536	4,289	4,965	5,529	52,892
実働日数(ウ)			26	25	27	22.5	24	24	24	22	23	26	243.5
総便数(B)=(ウ)×6便×2			312	300	324	270	288	288	288	264	276	312	2,922
左右1台当り乗車数(A)/(B)			15.2	20.3	20.9	18.9	19.2	18.5	15.8	16.2	18.0	17.7	18.1

平成13年度ローズバス輸送実績

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
右回り乗車数(ア)	2,938	2,637	3,155	3,199	3,376	2,551	2,885	2,711	2,499	2,220	2,672	2,890	33,733
一便平均	20.4	18.3	20.2	21.3	20.8	19.8	19.2	18.8	17.4	16.8	19.4	19.3	19.3
左回り乗車数(イ)	2,525	2,428	3,008	3,272	3,372	2,358	2,735	2,463	2,505	2,153	2,392	2,642	31,853
一便平均	17.5	16.9	19.3	21.8	20.8	18.3	18.2	17.1	17.4	16.3	17.3	17.6	18.2
左右総乗車数(A)=(ア)+(イ)	5,463	5,065	6,163	6,471	6,748	4,909	5,620	5,174	5,004	4,373	5,064	5,532	65,586
実働日数(ウ)	24	24	26	25	27	22	25	24	24	22	23	25	291
総便数(B)=(ウ)×6便×2	288	288	312	300	324	264	300	288	288	264	276	300	3,492
左右1台当り乗車数(A)/(B)	19.0	17.6	19.8	21.6	20.8	18.6	18.7	18.0	17.4	16.6	18.3	18.4	18.8

平成14年度ローズバス輸送実績

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
右回り乗車数(ア)	2,834	2,740	2,994										8,568
一便平均	18.9	19.0	20.0										
左回り乗車数(イ)	2,700	2,694	2,802										8,196
一便平均	18.0	18.7	18.7										
左右総乗車数(A)=(ア)+(イ)	5,534	5,434	5,796	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16,764
実働日数(ウ)	25	24	25										74
総便数(B)=(ウ)×6便×2	300	288	300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	888
左右1台当り乗車数(A)/(B)	18.4	18.9	19.3										18.9



男・女

地域巡回ローズバスアンケート表

(あてはまるもの1つに○をつけてください)

地域巡回ローズバスを何で知りましたか

1. 広報きしわだ 2. くちコミ 3. 新聞 4. その他

ローズバスの利用目的

1. 通勤 2. 通学 3. 通院 4. 買い物 5. 仕事
6. 公共施設利用 7. レクリエーション 8. 知人宅訪問 9. その他

利用者の住所

1. 岸和田市 2. 貝・市 3. 忠岡町 4. 和泉市 5. その他

利用者の年齢

1. 12才以下 2. 13～20才 3. 21～39才
4. 40～59才 5. 60才以上

バスの利用回数

1. 21回以上 2. 20回～10回 3. 5回～9回
4. 4回以下 5. 初めて

外出機会の変化

1. 外出が増えた 2. 変わらない

バスの利用意向

1. よく利用する 2. たまに利用する 3. あまり利用しない
4. 不便な点が改善されれば利用する 5. わからない

バスの満足度

1. 大変満足 2. 満足 3. やや不満 4. 不満 5. どちらともいえない

1000円運賃に対する感想

1. 安い 2. ふつう 3. 高い 4. わからない

今後の運行について

1. 賛成 2. 反対 3. どちらともいえない

地域巡回ローズバスアンケート集計表

調査日平成13年7月25日

アンケート調査対象194名

①ローズバスを何で知りましたか

1. 広報きしわだ	95	49.0%
2. くちコミ	58	29.9%
3. 新聞	8	4.1%
4. その他	33	17.0%



②ローズバスの利用目的(複数回答)

1. 通勤	20
2. 通学	1
3. 通院	84
4. 買い物	53
5. 仕事	6
6. 公共施設利用	44
7. レクリエーション	9
8. 知人訪問	11
9. その他	8

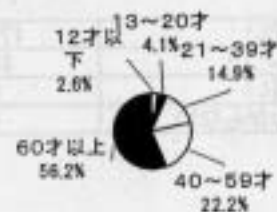
③利用者の住所

1. 岸和田市	171	88.1%
2. 貝塚市	4	2.1%
3. 忠岡町	1	0.5%
4. 和泉市	1	0.5%
5. その他	17	8.8%



④利用者の年齢

1. 12才以下	5	2.6%
2. 13~20才	8	4.1%
3. 21~39才	29	14.9%
4. 40~59才	43	22.2%
5. 60才以上	109	56.2%



⑤今までのバス利用回数

1. 21回以上	79	40.7%
2. 20~10回	39	20.1%
3. 5~9回	26	13.4%
4. 4回以下	25	12.9%
5. 初めて	25	12.9%



⑥ 外出機会の変化

1. 外出が増えた	95	49.0%
2. 変わらない	99	51.0%



⑦ バス利用の意向

1. よく利用する	111	57.2%
2. たまに利用する	68	35.1%
3. あまり利用しない	6	3.1%
4. 不便な点が改善されれば利用する	2	1.0%
5. わからない	7	3.6%



⑧ バスの満足度

1. 大変満足	85	43.8%
2. 満足	90	46.4%
3. やや不満	9	4.6%
4. 不満	0	0.0%
5. どちらともいえない	10	5.2%



⑨ 100円運賃に対する感想

1. 安い	172	88.7%
2. ふつう	18	9.3%
3. 高い	0	0.0%
4. わからない	4	2.1%



⑩ 今後の運行について

1. 賛成	191	98.5%
2. 反対	0	0.0%
3. どちらともいえない	3	1.5%



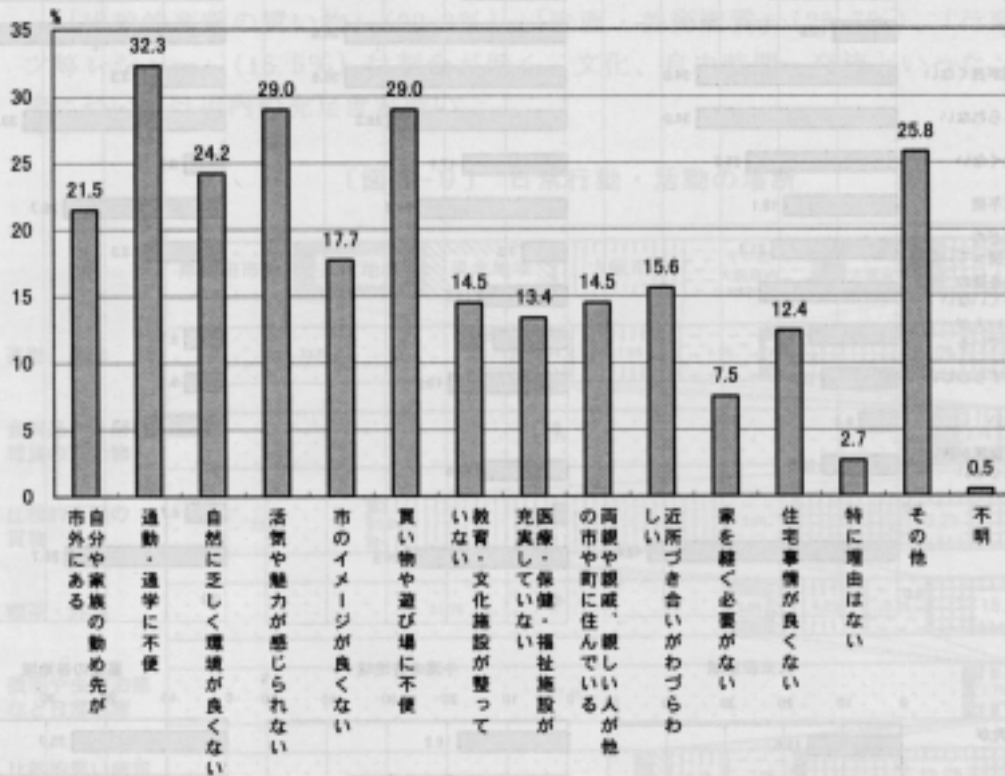
(3) 住み続けたくない理由

◆都市の利便性向上や活気、魅力の創出が課題となっている。

「通勤・通学に不便」(32.3%)、「活気や魅力の乏しさ」(29.0%)、「買い物や遊びに不便」(29.0%)といった理由が多く、これらの解決が今後の課題としてとらえられる。

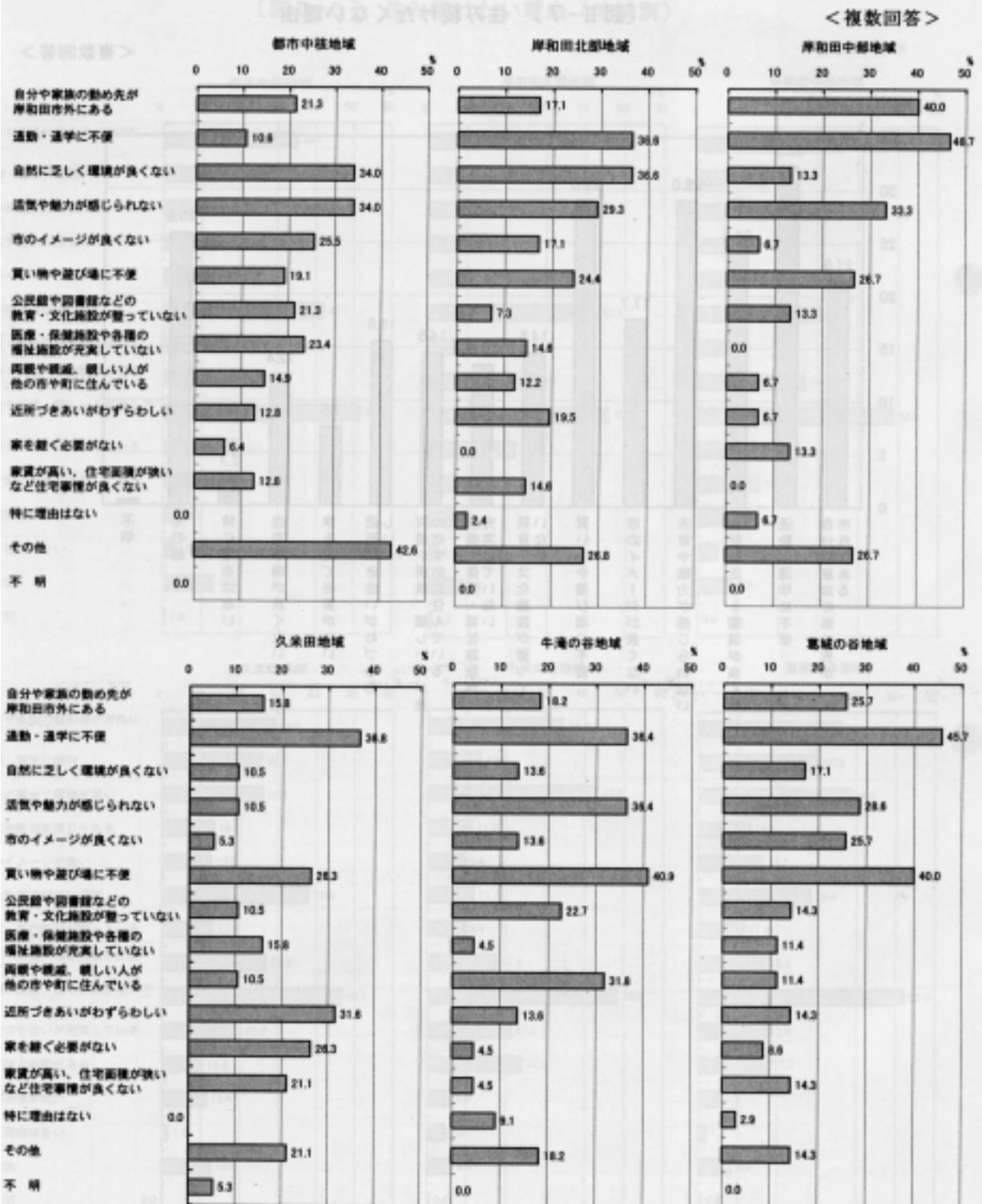
〔図Ⅱ-7〕 住み続けたくない理由

<複数回答>



◆都市中核、岸和田北部の各地域では、自然や環境の保全が課題となっている。
地域別にみると、「都市中核」、「岸和田北部」では「自然に乏しく環境が良くないから」が多く、「牛滝の谷」、「葛城の谷」では「買い物や遊び場に不便だから」が多くなっている。

〔図Ⅱ-8〕 住み続けたくない理由（地域別）



3. 生活環境の満足度

◆だんじり祭り、伝統行事活動の満足度がきわ立って高い。

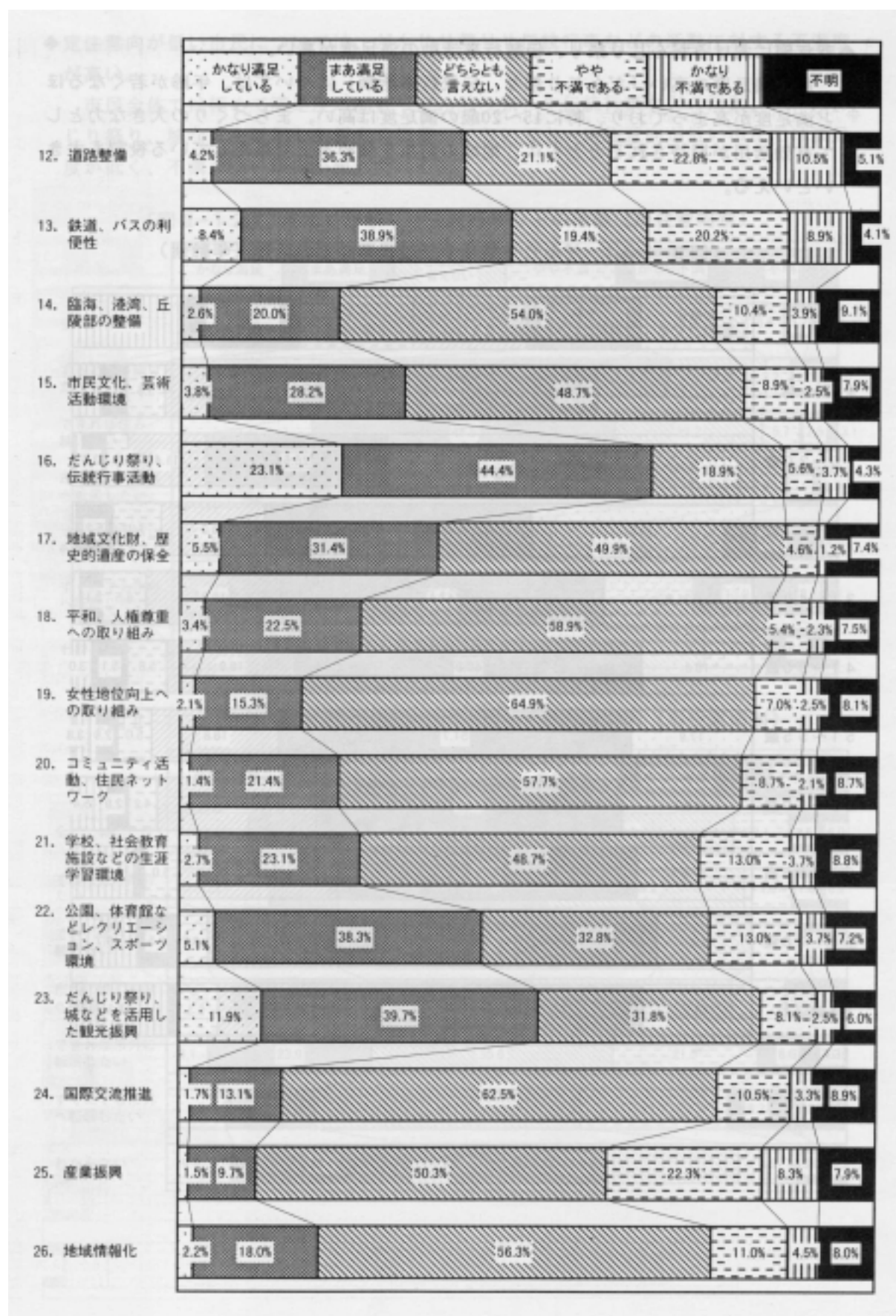
満足度（「かなり満足」「まあ満足」を合せた割合）が高い項目としては、「1. 防火救急体制」、「4. 保健、医療環境」、「9. 上下水道整備」、「11. ゴミ、し尿の収集処理体制」のほか、特に「16. だんじり祭り、伝統行事活動」が目立って多くなっている。また、「23. だんじり祭り、城などを活用した観光振興」も比較的満足度が高い。

一方、「3. 交通安全、防犯対策」、「10. 公害防止対策」、「12. 道路整備」、「13. 鉄道、バスの利便性」、「25. 産業振興」といった項目では、不満足度（「かなり不満」「やや不満」を合せた割合）が他の項目と比べて高くなっている。

また、「19. 女性地位向上への取り組み」、「24. 国際交流推進」といった項目では、「どちらとも言えない」の割合が高く、関心の低さがうかがえるが、今後のまちづくりを通じた啓発の強化・充実が求められる。

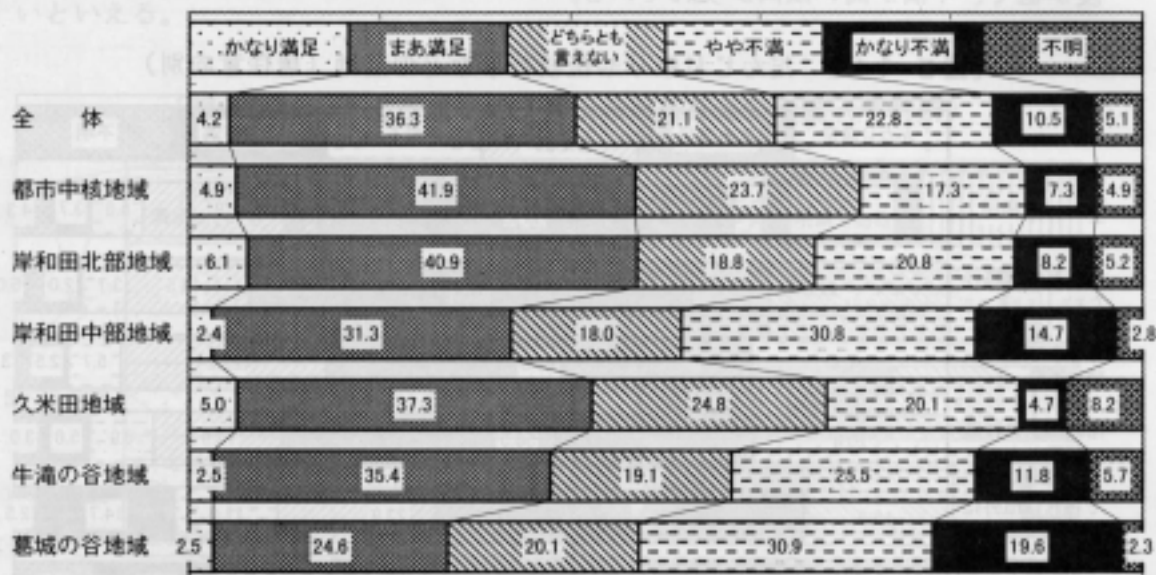
【図Ⅱ-10】生活環境の満足度





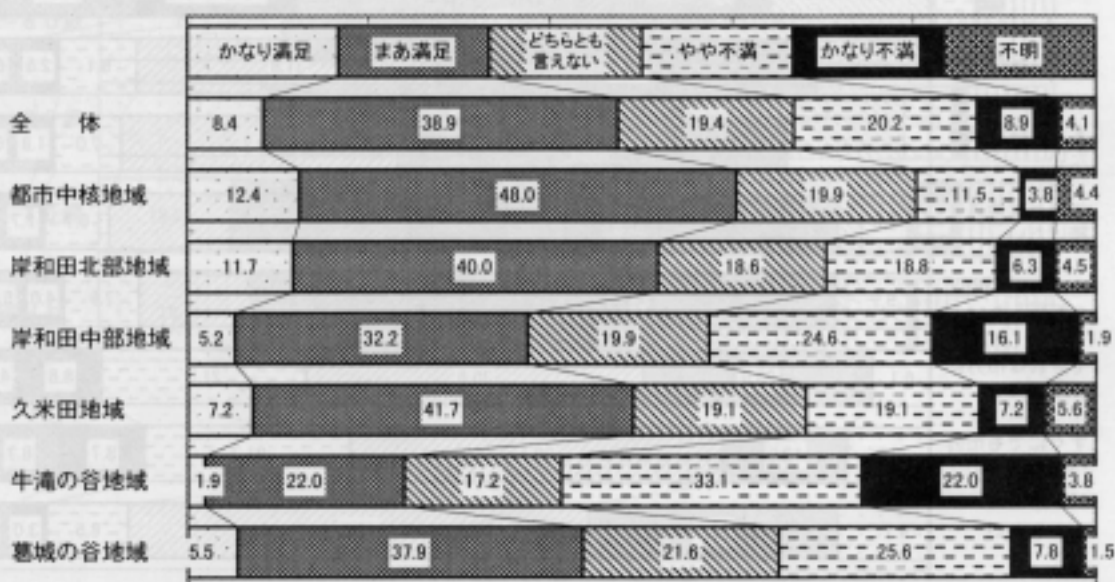
地域別にみると、「生活道路や幹線道路の整備」では「葛城の谷」の満足度が他の地域よりも低くなっている。

〔図Ⅱ-14〕 生活道路や幹線道路の整備（地域別）



「鉄道・バスの利用の便利さ」では、「都市中核」の満足度が高い一方、「岸和田中部」や「牛滝の谷」の不満足度が高くなっている。

〔図Ⅱ-15〕 鉄道・バスの利用の便利さ（地域別）



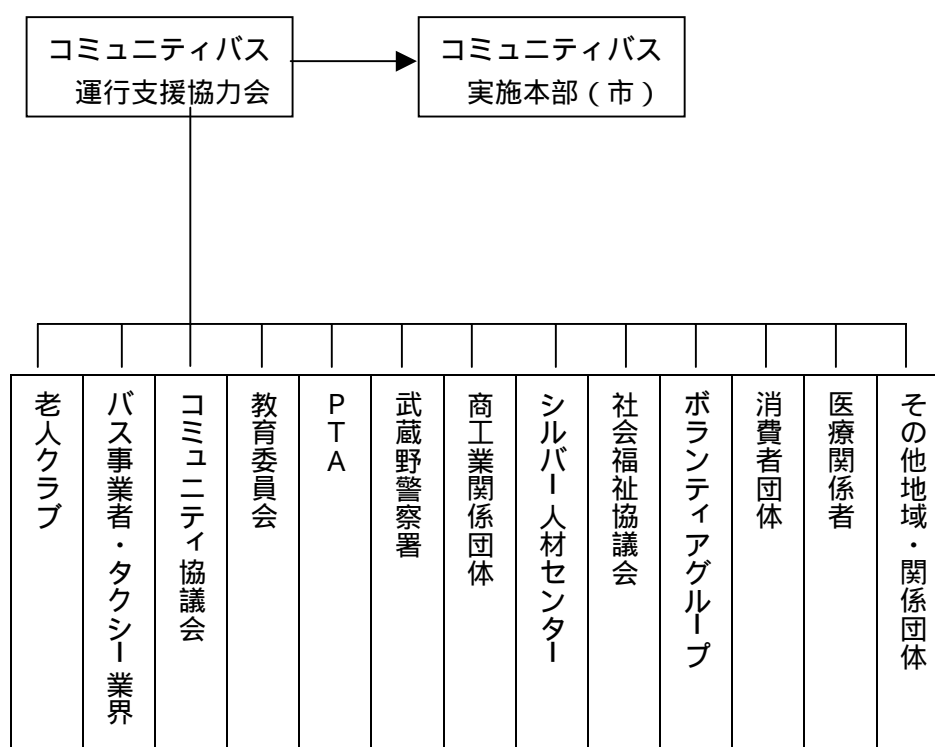
(武蔵野市資料より)

3) 支援システムの確立

□ 主旨

- ・ 高齢者が不安を抱くことなく気軽に利用できるようにするためには、地域団体を中心としたサポートシステムが必要である。
- ・ 「地域が育てるコミュニティバス」を目指すためにも、住民の参加を積極的に推進する。
- ・ 利用者へのPR、コミュニティバスの改善、バス停等のメンテナンス等、地域住民の支援や参加のシステムが必要となる。

□ 支援システムの概要



2 . 岸和田にも地場農林水産物の常設直売所を

1 はじめに

岸和田市は気候温暖で、葛城山麓から大阪湾までの東西に長い市域であるため、自然豊かで山の幸、野の幸、海の幸に恵まれ、府下で1位の漁獲高を占める漁業と、みかん・たけのこ・桃・水なす・しゅんぎくなどの特産物を持ち、農作物作付延面積・生産農業所得では府下第2位にある農林業を誇っている。またこのことが、豊かな自然環境を荒廃させず、まちの景観を美しくして住む者に快適さを提供している。この岸和田市に残された貴重な自然は、市民生活にとって必要不可欠のものと誰しも思うのではないだろうか。

とはいっても、担い手の不足や採算性の問題で、市内の随所に耕作されていない荒廃した農地が散見される現状もある。この不耕作農地をよみがえらす事は、環境保全・景観保全・快適なまちづくりのためにも是非取り組まなければならないことの一つである。

一方、私たちの食べ物を取りまく状況は、輸入食品の増加、加工食品の氾濫、外食産業の増加などで時代と共に様変わりをし、その上昨今は食べ物の安全についてかつてなく考えざるを得ないような偽装表示などの「事件」の続出で、市民の中には「どこの誰がつくったものかが分かっている安心な食べもの」を求める意向が高まっている。そのためにも、本市の農林漁業を、市民の宝として発展させていくことは、正に市民合意を得ることがらであると確信する。

そこで、岸和田市の安全で豊かな食生活と快適なまちづくりをすすめるために、そして1次産業に従事する人々の生きがい、働きがいを支えるために、地場の新鮮・安全で良質な農林水産物を常時市民に提供出来る体制を整えることが特に今重要であると考ええる。

そのうえ地場産業の振興は、地域経済の発展にも寄与出来ると考える。

2 調査活動から気づいた教訓

私たちは、この間岸和田の農林漁業の実態について調べたり、近隣の先進常設直売所を見学したりして学習した。また漁業協同組合と農業協同組合を訪問し、関係者のご意見を聞かせてもらったり、地元スーパーの経営者のご意見を聞いたり、岸和田市内の朝市・夕市の設置状況についても、部分的にはあるが聞き取るなどの調査活動を行ってきた。

岸和田市内農産物直売所（朝市・夕市）聞き取り一覧

03年5月現在

名 称	所在地	開設日・時間	組織のあり方等	特徴、問題点など
山直下野菜 研究会 （田治米町浅井さん に聞く）	J A山直 下支店広 場	火・木・土 AM6:00～ 11:00	摩湯、岡山、田治米、三 田、今木各町の班長で役 割分担。会長 井上 茂氏 生産者番号（50 名余登 録）で伝票方式、残り物 は持ち帰り。J Aも協 力。	売り上げ1回 14～20 万 地元固定客 200～300 名あり。 スーパーサンエーや地元小売 店との摩擦はなし。ただし木 曜日はサンエーも安売りをす るので売れ残ることあり。
	地藏ヶ浜 漁協 作業場	月2回日曜 PM3:00～		
中島池市民農園 （見学）	土生町	毎日曜日 AM6:00～	農事組合法人 10 名余 組合長 木下良三氏	固定客約 30 名。 生産ほ場のそばで開設し、客 の様子を見ながら収穫して即 売するので最高に新鮮。 PR していないので、場所が分 かりにくく、広がり少ない。
水なすの館 （阿児農水課長に 聞く）	稲葉町	当面月2回 5/24（土） 初回	生産者運営委員 10 名 で。 国・市補助事業のコミュ ニティセンター（14 年 度）内に朝市の場所を提 供。	水なす中心の地元野菜を今後 販売する方針。初回は@80 円 で好評完売した。
いよやかの郷 （電話で聞く）	大沢町 いよやか の郷広場	毎日曜日 AM8:00～	大沢町付近山手農家が 出荷	テント2基。 まだ他に知られていない。 客は泊まり客が中心。

直売所構想あり

・神於山ファーム			農事組合法人 5 月～ 組合長 原 吉男氏	府民生きがい農園、市民農園 更に直売所構想あり。
・ふぁーむ 21 （花・植木中心）			農事組合法人 組合長 藪 広司氏	体験農業を実施。R170 沿線に 直売所の計画あり。建築確認 段階で頓挫。
・南大阪（岸和田） ファーマーズ （仮称：こうの里）			農事組合法人準備 代表 上田 和義氏	農家24名発起人 R170 沿線に 直売所計画具体化。補助金申 請の段階で頓挫。

調査活動対象

私たちは、この間下記の施設を訪れたり、関係の方々の意見を聞かせていただいたりし、更に入手した資料の学習をした。それぞれのところで、ていねいにおつき合いいただき、貴重なご意見をいただいたことに感謝している。

- 堺市ハーベストの丘農産物直売所（訪問）
平成 12 年度開設。年間常設。生産者会員 220 名余。年間約 2 億円近くの売り上げあり。
運営は生産者代表・堺市・ＪＡ・府の運営委員会で。他府県産物も品揃えにあり。
- 堺市鉢ヶ峰営農組合コスモス館（訪問）
平成 11 年度開設。年間常設。生産者 45 名の営農組合運営。約 4,000 万円の売り上げあり。
- 和歌山県田辺市秋津野「きてら」（資料学習）
平成 11 年開設。農家 16 名、非農家 15 名で出資（@10 万）。年間常設。
地産地消、スローフード運動を貫いている。約 4,000 万円近く売り上げあり。
- 和歌山県打田町 ＪＡ紀の里「めっけもん広場」（訪問、資料学習）
平成 12 年開設。大型農産物直売所。登録農家 1,500 戸。ＩＴ革命を取り入れ生産者が携帯電話で自分の商品の売れ行きを確認出来るシステムを導入。土日は 4,000 人の入客あり。
- 岸和田市漁業協同組合
青年部長、副部長と対談
- 岸和田市農業協同組合
組合長、参事、営農部長と対談
- 株式会社スーパーサンエー
代表取締役会長 植林章伍氏と対談
- 「岸和田ファーマーズ・こうの里」（仮称）
事務局：岸和田商工会議所 西岡氏・世話人橋本氏と対談

いずれも、新鮮で生産者の顔の見える安心な食べ物を消費者にという意気込みで努力をされていて感動した。そしてそれを通して以下のような教訓を得た。

(1) 生産者・消費者双方の暮らしを支える常設の直売所が望まれる

岸和田市内にはすでに朝市・夕市や契約野菜即売会が随所に設置されているが、開設頻度の高いもので週3回から低いものは年間3回であった。常設ではないので、生産者にとってはその時に合わせて作物を栽培する難しさと共に、開設日以外には別の出荷先を探さなくてはならず、また消費者にとっては必要なときにいつでも買えるという状態ではないので、普段は生産者の顔の见えないものを不安ながらも購入している状態であり、どちらにとっても生活を支えるものになりきれない弱さがあるように思われた。

(2) 組織は生産者・消費者一体で

また、ほとんどの朝市・夕市の運営は生産者側のみに任されており、開設日の設営はほとんど生産者側が一方的に背負って苦労している様子であった。(中には午前3時から設営準備しているところも)

生産し販売する人に対して、消費者はお客さまだけでは本当の意味での交流を深め理解し合えることにはならないと思われた。

(3) 目先の採算重視ではなく地産地消を貫く

また、調査した既存の直売所の中には、お客さんの要望や採算を重視し、遠い他府県産や外国産を置いて品揃えをしているところも見受けられた。

地元スーパーでは、地場産物になるべく置きたいと努力されている様子がよく分かったが、規模が大きくなり採算を重視すると、全国レベルのグループで共同仕入れをするようになり、そうなると小回りがきかなくなり、安全面を追求はしているが遠い他府県に産地を育成したり、ひいては外国に産地を育成したりすることになっていく話を聞いた。規模が大きくなれば必然的に地産地消を貫くことが困難になるのだろうか。

この点注目すべきは、和歌山県田辺市・秋津野直売所「きてら」が、明確に地産地消の主旨を貫き、むらづくりと一体で立派に成功させている先進事例であった。

これらのことを踏まえて、今この岸和田市にとっての直売所はどのようなものがよいのかについて部会で討議し、以下にまとめた。

今後、岸和田市のまちづくりにこの提言が何らかの形で生かされるよう期待する。

3 府下トップレベルにある岸和田の農林漁業の実態

数字でみる 岸和田市の漁業・農林業

近畿農政局大阪統計情報事務所編集
大阪農林水産統計年報から平成 13 年分抜粋

1 漁業（漁獲量）（単位 t）

漁獲量は府下の約 7 割を占め、市町村の中ではだんぜんトップ。（上位 5 位まで）

	大阪府	岸和田市	泉佐野市	岬 町	堺 市	阪南市
漁 獲 量	15,529	10,479	1,302	1,104	699	495
府下の割合	100	67.5%	8.4%	7.1%	4.5%	3.2%

2 農林業

●農作物作付延面積（単位 ha）

府下作付面積の 6.8%を占め、市町村では堺市に次ぐ 2 位の位置に。（上位 5 位まで）

	大阪府	堺 市	岸和田市	和泉市	泉佐野市	能勢町
面 積	13,100	948	890	839	789	777
府下の割合	100	7.2%	6.8%	6.4%	6.0%	5.9%

●生産農業所得（単位 100 万円）

約 14 億円で府全体の 7.8%の所得をあげて、市町村では堺市に次いで 2 位に。

	大阪府	堺 市	岸和田市	泉佐野市	和泉市	羽曳野市
農業所得	17,530	1,456	1,372	1,354	1,322	1,136
府下の割合	100	8.3%	7.8%	7.7%	7.5%	6.5%

●みかん・たけのこ・しゅんぎく・こまつなの収穫量は府下のトップレベル。

みかん（単位 t） 岸和田市と両隣の 3 市で府下のみかん収量の約 7 割。

	大阪府	和泉市	岸和田市	貝塚市	富田林市	泉南市
収穫量	21,300	7,290	6,430	1,130	788	771
府下の割合	100	34.2%	30.2%	5.3%		

たけのこ（単位 t） 岸和田市と両隣の 3 市で府下の約 6 割のたけのこを生産。

	大阪府	岸和田市	貝塚市	和泉市	島本町	
収穫量	873	173	172	163	121	
府下の割合	100	19.8%	19.7%	18.7%		

しゅんぎく（単位 t） （府下上位 5 位まで）

	大阪府	堺 市	岸和田市	貝塚市	八尾市	東大阪市
収穫量	4,540	1,670	679	535	333	290

こまつな（単位 t） （府下上位 5 位まで）

	大阪府	堺 市	岸和田市	八尾市	東大阪市	松原市
収穫量	5,220	1,270	674	479	364	351

4 提言する常設直売所の概要について

○設置の主旨と目的

- ・ 新鮮・安心、生産者の顔の見える食べ物を市民に提供。
- ・ 地産地消は、地元の環境保全に貢献し更に他府県・外国の環境も破壊しないことを実証する場に。
- ・ 身土不二。出来るだけ近くでとれたものが体によいことを実証する場に。（中国の故事に『人は四里四方のものを食べよ』とあり、ほぼ 15 km 四方か）
- ・ まちづくりと一体ですめる事が大切。きしわだ都市政策研究所のスロータウンというテーマに呼応して、スローフード運動（この地でしかとれない味・郷土料理を守る、その食材を提供する生産者を守る、子供も含めて消費者に正しい味の教育をする、放っておけばなくなりそうな味・品種を守るなど）をこの場から。
- ・ 地元産業の振興につながり、地域経済の循環を促す。
- ・ 兼業農家や、生きがい農園・家庭菜園従事者にとって、販売場所が確保出来て生産意欲が高揚し、生産が維持循環（再生産）出来ることにより市内に点在する不耕作農地の解消を目指す。
- ・ 地域に埋もれた農林漁業加工品や伝統食を発掘し、伝承する場にする。
- ・ 生産者、消費者の交流、コミュニティの場となるように発展させる。
- ・ 市民の豊かな食生活を支える「地域食文化」の発信基地に、また子供達にとっては一次産業教育の場になり、高齢者の生きがいにつながることをめざす。
- ・ 市内既存の直売施設とのネットワーク化を図り、共存できるようにする。
- ・ 採算よりも、地域へ貢献する 0.5 次産業（生きがい・趣味・学習・交流を目的とする）をめざす。

○組織と運営

- ・ 主旨に賛同する生産者と消費者の出資者で直売所を組織し、誰にも門戸を開き出入り自由とする。年 1 回の総会で収支を明らかにする。
- ・ 出資金を出せば誰でも出資者となれる。
- ・ 当初は任意団体から出発し、法人組織へと発展させる。
- ・ 生産者と消費者双方数名の運営委員会を設け、定期的に協議する体制をつくる。
- ・ 出荷者は登録制で生産者番号を持ち、出荷物にその番号をつける。
- ・ 出荷札には、生産者の名前や写真・コメントなどをつけて、生産者の顔が見えるよう工夫する。
- ・ 出荷時間は、一定時間を決める。（農林産物と漁業産物では異なる事を考慮）
- ・ 売れ残り品はその日の内に出荷者の責任において処分する。
- ・ 開設時間は AM9:00 ~ PM6:00。定休日を週 1 回設ける。
- ・ 販売手数料を出荷者から取り、運営委員会、売り子等は有償ボランティアとする。
- ・ 出来るだけ売り場における生産者と消費者の直接対話を心がける。

○販売施設

- ・ 設置箇所数は、市域の広がりから複数箇所必要と考えるが、段階的に発展させていく。
- ・ 市内の空き店舗・休業している企業施設・小中学校の空き教室などの活用は考えられないか。
- ・ 既存の八百屋さんとの連携を考える。

○販売品目

- ・ 地元で漁獲・生産・加工された海産物、農林産物。及び花とその加工民芸品。観葉植物など。

○価格設定

- ・ 基本的に再生産を保障出来る価格を生産者自らがつける。補正は運営委員会で行う。

5 実施に向けた具体的方策について

準備段階

- (ア) 生産者と消費者で準備会を組織し、以下について申し入れや協力依頼をする。この中で販売場所の候補地とリーダーとしての人材を検討する。
- (イ) 既存の朝市・夕市の代表者、地元スーパー経営者、地域の八百屋経営者のこれまでの経験やノウハウを生かすために、協力体制を整える。また、出来上がった直売所とのネットワークを組むことを申し入れる。
- (ウ) 生産者組織に協力を依頼する。…漁業協同組合青年部、農業研究クラブ連絡協議会、林業組織、等の意見を十分聞く。この中で、リーダーとして生産・出荷調整役を担当する人材を発掘する。
- (エ) 消費者組織に協力を依頼する。…消費者研究会は、長年地場農林業を振興する目的で、年間3回の契約野菜即売会を続けてきているので経験を聞く。
- (オ) まちづくり組織との話し合いは必ず。…直売所の意義やまちづくりにおける位置付けなどに理解を深め、具体的に施設候補があがれば地元の市民協議会や、中学校区連合町会などに合意を得る。
- (カ) 国・府の行政で地産地消を推進する末端の部署（府農と緑の総合事務所）の指導援助を受ける。
- (キ) 場合によっては、補助奨励事業を導入することを研究する。（市農林水産課、府農と緑の総合事務所等へ相談）

出資者募集

- (ク) 主旨を理解し賛同する生産者・消費者から出資者を募る。

出荷者登録

- (ケ) 生産者の出資者を中心に、出荷者を募り登録する。

運営委員会を立ち上げ、実施後も継続して運営に当たる

- (コ) 準備会の発展で、生産者消費者双方から数名の運営委員会を組織し、運営方針や、出荷方法、販売方法など具体的に協議する。この場合地元スーパーや農協、漁協など、流通・販売のブローカーの助言を得る。

6 農林水産物直売所：「地域食文化の発信基地」がもたらす地元の経済効果

地元農林水産物直売所の設置により、高齢者・兼業農林漁家は、出荷する場所が確保出来て、その結果生産活動が盛んになる。このことが直接的に1次産業の所得増につながる。

1次産業の所得増は、地域経済の循環につながり地元経済を潤す。

農地の活用が高まり、環境保全に貢献出来る。農地が景観・空気の浄化・防災・治山治水等で環境に及ぼす効果は計り知れない。

1991年の三菱総合研究所の報告によると、日本の水田の保水機能をダムに置き換えると年間4兆

7000 億円の効果があり、景観・大気保全・生物保全・農村文化による精神的受益などを総合的評価すると、年間 12 兆円の効果があるとしている。とりわけ都市部の受益は大きく、大阪府の水田による受益は 1 兆 100 億円といっている。

農林水産業の振興により、農山村部に活性化をもたらし、市内農山村部に残された貴重な地域文化・伝統行事などがそこに住む人々により継続される。このことが、岸和田の個性と魅力を生かす産業振興の基盤づくりに貢献する。

「食文化」の発信基地が、市民の暮らしといのちを支える。心身両面から市民が健康的になり、ひいては医療費の節減につながる。

伝統食の伝承などで高齢者の役割が見直され、生産者・消費者双方の高齢者の暮らしが、生きがいのある健康的な暮らしに変化していく。介護・医療の面から社会的負担の軽減につながる。

7 今後のまちづくりにどう生かし発展させるか

直売所を拠点として、食べものの生産過程から流通過程まで子供も含めて地域に明らかになる。そのことで生産者と消費者の間に「口に入れるものを任せている、任されている」という信頼感が芽生える。そのことによって地域のコミュニティ活動が活発化することが予測され、まちづくりに果たす役割も大きいと確信する。

今後この拠点から、担い手不足に悩む 1 次産業の労働力補完や、消費者側からは体験させてもらい癒される関係が生まれ、そのことによって不耕作農地の解消や、地域の農地をみんなで守る機運が生まれてくることを望む。

市民がこの「拠点」を大切に思うようになれば、安心出来る食べものをつくり出すために山や農地を美しく、そして川を、海を美しくしなければならない機運が盛り上がり、景観上も美しいまちへと発展して行くであろう。

地元経済の発展に寄与することにはならない上に子供達の教育上もとかく問題となっている、大型量販店やコンビニの進出に対して、行政で規制するよりも、よりよいまちづくりの観点から地域で慎重に協議出来るようにまちづくりが成長していくことが期待される。

岸和田には多種多様な産業が存在しているが、この直売所づくりの過程から異業種間交流の場がつけられ、それぞれの得意分野を活かしながらネットワーク組織がつけられ、これを通して「地域の経済循環」が果たされるように発展していくことが期待される。

8 地場農林水産物の常設直売所と総合計画等の関連

地場農林水産物の常設直売所と総合計画等の関連

これまでは「生産者と消費者の交流・理解を深め、地域農林水産業を振興し健全な発展を図るために、新鮮・安全で良質な農林水産物を常時市民に提供出来る体制を整える」ことを提案するために、調査報告、実施方策について述べてきた。

ここではこれまでの主旨と「岸和田市第 3 次総合計画」「岸和田市産業振興ビジョン」との関連を探っていく。このことを通じて本提言と市計画等の共通点や相違点を明らかにしていきたい。

岸和田市第 3 次総合計画との関連

第 3 次総合計画は基本構想「第 3 章 施策の大綱」や「目標別計画」の「目標 活力ある産業振興

のまち」で産業振興を謳っている。しかし、農林漁業振興は近代化や基盤整備に力点がおかれ、むしろ観光・集客産業面で自然資源、歴史・文化資源など本市固有の地域資源の活用が謳われており、本提言の主旨に沿っている。

ただし、都市農業の促進の項では消費者ニーズに対応した新鮮で安全な農産物の生産や、地域産品や自然環境の活用などを生かした都市住民との交流が謳われていることを付け加えておきたい。

岸和田市産業振興ビジョンとの関連

産業振興ビジョンは、基本理念で「産業発展のみを考えるのではなく、産業の発展を通じて市民が安心して住み、学び、働き、楽しく豊かに生活ができるまちづくり、訪れる人にとっても楽しめるまちづくりを実現することを目標」に掲げている。この点は本提言とも一致している。

更に、第2章、「第1節 岸和田市の地域特性と産業構造の変化」(3)産業が持つ地域への影響、即ち、第1の地域外資本への依存傾向、第2の自営業者の衰退による雇用の不安定化、第3の職住の乖離、第4の生活密着型地域構造の喪失など、4項目で示されている不安定要因の回避は本提言の目指すところでもある。

第4章、「第1節 自治体の産業振興の意義と必要性」では(2)市民によるまちづくりの推進が謳われている。ここでは「市が産業振興に取り組む場合に、市民生活の向上と市民が暮らしやすいまちづくりを進める一環として位置付けることが必要」としている。本提言も地域文化の継承、地域経済循環、地域を基盤にしたまちづくりを強く打ち出している。

また、産業振興の基本目標では「市民そして未来を担う子どもたちが地域の産業を身近に見たり体験したりできる場を整備する」ことを求めている。本提言の「地域食文化」の発信基地や子供達にとっての1次産業教育の場とする項目とも一致する点である。

第3次総合計画、産業振興ビジョンの不足分を補う提言

以上見てきたように、産業振興ビジョンと本提言には一致する点が多く見られる。ただ、産業振興ビジョンは、岸和田市の産業全般を扱う性格上、本提言と一致する具体的な項目は見受けられなかった。しかし、これまで述べたように主旨の一致点を考えると、本提言は、第3次総合計画、産業振興ビジョンの不足分を補う具体的な提言として十分に位置付けられると思われる。

３．城周辺とまちづくりの推進に向けた基本構想

はじめに

本「安全・快適な都市的魅力のあるまちづくり部会」は、この間「城周辺整備」について検討を進めてきた。そのために岸和田市より「第２次城周辺整備計画」「岸和田市中心市街地活性化基本計画」の説明、同地区（トライアングルゾーン）の現地観察会、岸和田ＴＭＯ代表や旅行業者へのヒアリングなどを実施してきた。

その後、新しい観光施設の建設や一過性のイベント事業などではなく、既存のまちの資源（人とまちがつくり出す過去から現在までの総体を意味している）とその潜在エネルギーを生かす、即ち、現在の街並みや施設を生かした日常的な生活空間としてのまちとその歴史を基礎にした「まちの再発見」「観光の再定義」「つくり上げていくまちの味わい」などによる魅力の享受と発信を基盤に、城周辺を起点として広くまちづくりを構想する議論に発展してきた。

この間の本部会の経過については、平成１５年７月５日の「まちづくり・ざいせい岸和田委員会・第２回七夕ミーティング」の別添資料を参照願いたい。この議論経過を踏まえて、本素案は「城周辺とまちづくりの推進に向けた基本構想」として検討を進めた。

これに基づいて、本「基本構想」は、地域的な限定や実施目的の絞込みではなく、広くまちづくりの推進の中に位置付け、「住み心地よさ」「豊かさの実感」「つくり上げていくまちの味わい」という広い総合的な観点をもとに構想し、具体的な項目に向かって議論を進めていく。

本部会の安全・快適な都市的魅力の実現は個別の指標で実現できるものではない。そのため一段広い「住み心地よさ」を始めとする３つのキーワードをもとに総合的な観点から構想し絞り込んでいくことが、本部会趣旨に沿うものとする。

従って、次に「第１章 ７つの基本的考え方」「第２章 具体的な検討視点」を述べ「第３章 当面の推進策と波及効果」、更に「補章 豊かさ」について考えてみたい。

第1章 7つの基本的考え方

城周辺とまちづくりの推進に向けた基本構想の「基本的考え方」を次に示してみたい。

1．定住原則と住み心地よさ

人が住み、更に住み続けたいという住民の「住み心地よさ」が溢れるまちづくりを目指す。住民が醸し出す「住み心地よさ」が感じられないまち、人が住んでいないまちに魅力はない。当然そのようなまちに市民も住民も、市外から訪れる人も楽しみを感じることはない。

2．つくり上げていくまちの味わい

「住み心地よさ」は、安全であり、快適さが保障されていることである。また、幼児から高齢者までの各現世代と将来世代に対して保障されていることを示す。その保障は現在と過去の人々が築き上げてきた努力の賜物であり、履歴である。まちの評価は歴史的営みの評価であり、「つくり上げてきたまちの味わい」の評価であり、将来に向かって私達が「つくり上げていくまちの味わい」の課題を明示してモいる。

私達はまちの「住み心地よさ」を通じて、過去から現在へ通じる人々の営みの努力を読み取り、享受することができる。更に、過去から継承される思い出と記憶の源泉ともなっている。同時に私達が営みの努力を継承していく責任もまた背負っていることを示している。

3．観光の再定義

まちは歴史と文化により創られた履歴と「住み心地よさ」を明示するものである。街並から歴史と文化の履歴を読み取り、住民から「住み心地よさ」を感じ取り共感する文化的、歴史的探求の楽しみを市民・住民、市外の人々に開いていく日常的、文化的観光を目指す¹⁾。

日常的な何気ない風景や街並みを改めて見直し、深く探求するまちづくりを実践し、そのことを通じて市民・住民、市外の人々の心に語りかけていく。

4．まちの象徴と個性

街並みの美しさはその美しさの基準や象徴が求められる。岸和田市の場合には岸和田城を象徴として、城を取り囲む城下町の風情を基準にまちづくりを進めることにより統一感が築かれてきた。この観点を失ってしまうと統一感のないバラバラな街並みがつくられ、日本中のどこにでもあるまち、都市化に押し流されたまち、個性のない無名のまちとなってしまう。高度成長期以後この流れが顕著になっている。今一度、城をまちの象徴として街並みの統一感を再構築することが求められる。ただし、丘陵部から山間部にかけては農村的風景を取り入れ都市と農村の協調をつくり出す調整が必要である。

5．統一感と美しさ

街並みに統一感があり、移動が容易で、ゆったりとした時間が流れ、自然との一体感が感じられる美しいまちは、その醸しだされる雰囲気から私達に「住み心地よさ」や「豊かさ」を実感させる。

6．豊かさの実感

「豊かさの実感」には生活の安定が必須である²⁾。そして「豊かさの実感」は単に財（モノ・サービス）の所有の豊かさだけでなく、権利や自由の豊かさでもある。政治・経済・社会など人の営みの総体が「豊かさの実感」につながり「住み心地よさ」感覚と結びつく。また、「豊かさの実感」を実現するまちづくりは地域経済の安定と結びつくものでなくてはならない。なぜなら、地域経済の不安定さが街並みを乱し、人が住みたくないまちへつながっていくからである。

7. 豊かさの世代継承

「城周辺とまちづくりの推進」に向けた取り組みは「豊かさの実感」を高めていく総合的な観点を目指すことが大切であり、一時的な観光振興や利便性の享受に陥るものではない。なぜなら、現在世代はその「豊かさ」を過去世代からの遺産として受け継ぎ、維持発展させ将来世代に引き継ぐ義務を負っているからだ。それは「生命と文化の豊かさの連鎖」であり、「豊かさの世代継承」でもある。



第2章 具体的な検討視点

第1章で示した「7つの基本的考え方」を基準にしながら、第1に岸和田市の各計画や政策、第2に地域自治組織の役員を通じた岸和田市民のまちづくりや景観に対する思いや活動の一端、第3にフィールドワークの報告などに基づいて具体的な検討の視点を考えていく。

1. 美しさ・景観統一の計画 - 総合計画・都市景観形成基本計画など

岸和田市ではまちの美しさや景観を保ち、美しさや景観を統一させるためにどのような計画を策定しているのか概観していく。

『第3次岸和田市総合計画』では次のように謳われている。

「基本構想 第3章 施策の大綱」の「目標 安全で快適な都市的魅力のあるまち」(4)都市景観・アメニティの項目は「豊かな市民生活を創出するために、歴史・文化・環境を生かした街並みの保全や都市空間の修景に努め、魅力のある都市景観を保全・整備します。また、総合的な快適環境の向上を図り、アメニティの高い都市づくりを推進します。」と謳っている。ここでは、都市景観に主眼が置かれ、土地利用区域区分では都市区域を対象とし、田園、山間区域は自然景観に区分されている。美しさ・景観統一の観点からは連続した空間であることを意識させる区分や説明が望ましい、また、田園、山間景観を一概に自然景観と捉えるよりは人との係りを示す「里山景観」と捉えるほうが適切と考える。更に、基本計画を見ていく。

基本方向は「都市景観形成基本計画」や「都市景観条例」に基づき、市民や事業者との協働による保全・創出を進め、更に、岸和田城、旧街道、伝統的な街並みを保全、整備し、市民の自主的な取り組みによる都市の美化、個性化を謳っている。ここでは、地域住民の理解、協力、自主的な保全を求めていることが特徴として挙げられる。

都市計画マスタープランは、都市計画の形成方針で岸和田らしい個性ある都市景観の保全・形成・再生を図るとしている。マスタープランでは景観については僅かに触れられているだけである。

では、更に詳しく見ていく。

「都市景観形成基本計画」は1991年(平成3年)3月に策定された。「魅力ある都市景観の形成には永い年月を必要とし、そのため、景観整備の方針、まちづくりの方針を一定方向へ導いていくための指針となるものが重要です。」とはじめに述べている。本計画では「都市景観」を海、山、川等の自然景観を含めた都市景観を対象とし、広義の都市景観として捉えていくとしている。また、優れた都市景観は市民に『我が街岸和田市』に対する愛着と誇りを醸成し、訪れた人々に印象深い感銘を与えると述べている。

都市景観整備の基本姿勢では、行政が整備を推進することはもとより、市民の主体的な都市景観形成に対するコンセンサスの形成と、その実現に向けた取り組みなしに実現しないことを強調している。

景観形成の基本目標は、単に造形的な快適性の追及にとどまらず、『都市の豊かさや潤い』更には我がまちらしさ『アイデンティティ』を感じさせる要素を誘導・整備・演出することが大切であると指摘し、次の3つを掲げている。

指針1 - 歴史と伝統を感じさせる都市景観の創出

指針2 - 豊かな自然とのふれあいのある都市景観の創出

指針3 - 都市的魅力に溢れた都市景観の創出

指針1では、岸和田城への眺望、岸和田城からの眺望など、歴史的景観に対する眺望は都市景観イメージ形成上重要であると指摘している。岸和田城への眺望及び岸和田城からの眺望については、後の項で具体的なフィールドワークの結果を移動の容易性と併せて報告する。

計画の実現化では、制度的担保として都市景観条例の制定と市民と行政の協力を指摘している。市民の役割として、「市民は都市景観を形成する主体であり、地区の景観形成のゆくえを握るものである」という認識の必要性」を強調している。行政の役割では、「単に条例や規制、誘導によって、外観の美化を進めるだけでなく、コミュニティの形成や文化の継承など、都市の内面にも係わる広範な景観に対する取り組みの必要」を求めている。

【コミュニティの形成や活動を通じた都市景観を形成する主体である市民】と行政の協働が重要であることは、これまでの内容で重ねて強調されている中心課題であることが理解できる。

次に、岸和田の地域的特色と個性を「都市景観形成基本計画」の都市景観の基本構造、都市景観特性から簡単にさらしておく。

2．岸和田の地域的特色と個性

「都市景観形成基本計画」によれば、次の2点を景観構造特性に挙げている。

第1に、比較的性格の似通った空間が市域の東西方向に帯状に広がり、その空間が南北方向に積層状に展開している。

第2に、これらのゾーン内あるいはゾーン間を貫く形で軸的なシンボル景観となり得る空間が存在している。

更に、都市景観特性を景観要素ごとに、自然景観5区分、公共施設景観2区分、歴史的景観4区分、建築物景観3区分を行い、景観類型別の景観特性と課題を述べている。次に、基本計画では基本景観区を設定し基本景観区計画、基本景観軸計画、重点整備地区を策定している。詳しくは「都市景観形成基本計画」を参照いただきたい。

重点整備地区は12区域があり前述指針の「指針1 - 歴史と伝統を感じさせる都市景観の創出するために」、岸和田城周辺地区、阿間河滝周辺地区が抽出されている。私達が考える城周辺は基本景観区でいえば、臨海、旧市街・歴史、開発市街地（業務・住宅）景観区を視野に置き構想している。まちづくりの統一感の醸成という観点から連続性に重点を置いて考えている。

3．美しさ・景観統一のガイドライン

岸和田市の景観条例は平成6年3月に策定されている。ここでは「都市景観形成基本計画」や「都市景観条例」を更に具体化し、実際の規制や誘導の指針となる景観ガイドラインをもとに美しさ・景観統一を考えていく。

ちなみに、次の3つの景観ガイドラインがつくられている。括弧内は策定年度。

『岸和田市らしさを目指した景観ガイドライン - 大規模建築物等の都市景観形成に係る誘導基準』（1996年度・平成8年度）

『岸和田市らしさを目指した景観ガイドライン - 岸和田市公共建築物等のデザインマニュアル』（1997年度・平成9年度）

『岸和田市らしさを目指した景観ガイドライン - 岸和田市色彩景観誘導マニュアル』（1998年度・平成10年度）

この中で『岸和田市らしさを目指した景観ガイドライン - 岸和田市公共建築物等のデザインマニュアル』は、第1章の「岸和田市における景観行政の位置付け」、第2章の「『景観』とは何か」に見られるように、景観形成に関する詳細なテキストにもなっている。このテキストを市民と行政が学習し活用していくことが、入り口の取り組みとして大切だと考える。

景観ガイドラインの「マニュアルの位置付け」にも次のように述べられている。

景観に配慮するための「計画手法」の基本的な考え方が職員に理解され、かつ、公共施設がその存在する「まち」に調和し、利用の対象である「住民」の生活を支えること、更に「行政」の景観形成への総合的かつ継続的な取り組み「姿勢」という要件が成立してはじめて公共施設の景観形成が実現すると考えられます。

岸和田市において、景観形成への総合的かつ継続的な取り組み「姿勢」が維持されているのかを問い掛けたい。

3つの景観ガイドラインを通じていくつか課題を挙げてみたい。

第1は、大規模建築物、公共建築物、色彩景観の3項目だけでよいのか。民間施設や住宅への規制の問題である。景観ガイドラインでは「規制を一方的に行政から民間に押し付けるとするのは本来の「自主的な取り組み」という景観形成の主旨からはずれる」と述べている。「自主的な取り組み」には賛同するが、そのためには前述のテキストを市民・事業者と行政の学習を通じた協働の取り組みが当然求められる。

第2は、景観形成が地域の評価を高め、住みやすさやまちのにぎわいを生み出し、更に、観光促進、住民の共感や愛郷心の醸成、経済的効果が発生することを、取り組んでいる住民や行政から意識的に情報発信することである。

第3に、今日の財政危機、経済不況を理由に景観形成をなおざりにしないことである。まちは「第1章 7つの基本的考え方」でも述べたように過去から現在、未来へと継続する長期の観点が重要である。現在の短期的判断は慎むべきである。

第4に、市民の合意形成による美しさ・景観統一を生み出していく上で、行政姿勢として色彩景観誘導に力点を注いではと考える。視覚による認識が市民にとって分かりやすく、統一感を感じやすいと考える。

今回景観形成に係る市の資料や取り組みを調査し、調査研究の蓄積は十分あると感じた。今後は市民・事業者と行政の協働による実践とそのフィードバックの豊かな積み重ねの時期である。

4．移動の容易性（バリアフリー）と岸和田城への眺望

移動の容易性とまちの発見

本部会では2002年2月3日、南海駅周辺地区、旧港再開発地区、岸和田城周辺地区の3地区よりなる中心市街地活性化計画のトライアングルゾーンについて、タウンウォッチングを実施した。タウンウォッチングから次のことを感じた。

第1に、岸和田祭の地車曳行により道路の段差が解消され、岸和田祭が移動の容易性を生み出している。健常者では歩行がやさしく、歩く楽しみを感じることができた。

第2に、まちを歩くことによって岸和田のまちの現状を改めて知り、まちを再発見し、再評価が生まれた。日常の風景は無意識に通り過ぎて行き、いかにまちを知らないかを自覚した経験であった。ここから7つの基本的考え方に掲げた「まちの再発見」「観光の再定義」が芽生えた。

第3に、中心市街地は商業地区でもあるために、広告や看板、派手な意匠の建物が目立ち雑然とした感じで統一感に乏しく美しさを感じることができなかった。

第4に、城周辺や本町地区は落ち着いた佇まいと統一感が感じられた。

このタウンウォッチングでは景観の観点が乏しかった。従って、再度岸和田城をランドマークとして岸和田城への眺望、岸和田城からの眺望に関してフィールドワークを実施した。

岸和田城への眺望

岸和田城への眺望、岸和田城からの眺望に関するフィールドワークは2003年3月9日に実施した。

以下フィールドワークの結果を簡単に報告する。

（１）岸和田城からの景観

旧港地域には浪切りホール、カンカンベイサイドモール、マンションなどが見られた。岸和田駅周辺では大型ビルが２棟、中央公民館近くにもビルがある。下松、東岸和田駅周辺には大型ビルが多く見られた。岸和田城から東岸和田駅までは箱庭のように見通しよい。

（２）東岸和田からの岸和田城への景観

マンションサバービア９階の外の階段から岸和田城はビルの際間からかろうじて見えるていどで、１４階建てのビルが多く見通しが悪い。全体としてビル、看板が多い。更に国道２６号線の高架があり６階ぐらいから上でないと岸和田城は見えない。

（３）カンカン屋上からの岸和田城への景観

南端からのみかろうじて岸和田城が見える。ただし、市役所が手前にかぶり天守閣の屋根が見える程度である。そして、左右に１４階建てのマンション（最近の建築）があり視界が狭い。

（４）浪切りホールからの岸和田城への景観

南端からのみかろうじて岸和田城が見える。ただし、市役所が少しずれて視界はややましである。

（５）まとめ

南上町のような地域は岸和田城との景観のマッチもよく、景観の為の高さ制限にも意味があると思う。しかし、旧港地区では大規模開発が進み、ヨーロッパ風のゲームセンターの建物や高層建築物が並び岸和田城との調和という点ではもはや全市的コーディネートは困難と思える。ただし、地域限定ならば可能性が考えられる。

岸和田市として何をテーマにして統一感を出していくのか、そのコンセンサスをどうやってつくるのか、市内全体の高さ制限や街並に対する市民のコンセンサスがなければ更に景観は乱れていくのではと危惧を感じた。

５．日常的な文化歴史の掘り下げと観光再定義

街並みや景観を含むまちは、現在と過去の人々が築き上げてきた努力の結果を示しており、それは履歴であり、歴史である。同時に、まちは歴史と文化に裏打ちされた「住み心地よさ」を明示してもいる。街並みや景観、住民の営みから歴史と文化の履歴を読み取り、住民から「住み心地よさ」を感じ取り共感する文化的、歴史的探求の楽しみを市民・住民、市外の人々に開いていく文化的観光を目指すことを、第１章の７つの基本的考え方で「観光の再定義」とした。

私達は日常生活においてパターン化された生活サイクルを繰り返している。そのため日常生活空間である風景に注意することなく、「通り過ぎる風景」「無意識の風景」として当然視し固定化している。それ故に、日常生活空間である風景は実は知られざる未知の領域として取り残されている。従って、その履歴や由来などの歴史文化、空間的配置などの情報は作成されず、整理されてもいない。その点は「４．移動の容易性（バリアフリー）と岸和田城への眺望」における２つのフィールドワークが示している。市民である委員でさえトライアングルゾーンの歩行の容易性が地車曳行に起因すること、岸和田城の眺望が高層マンションによりさえぎられていること、街中にある神社、お寺の新たな発見など、フィールドワークを試みなければ知ることはなかっただろう。

このことから日常的な「通り過ぎる風景」「無意識の風景」には文化や歴史が深く刻印されているが、埋もれてしまっている。空間的な移動による一般的な観光ではなく、日常的な風景を深く掘り下げた観光こそ岸和田にふさわしい。そのためまず情報収集とまだつくりだされていない歴史・神話づくりの作業が求められる。

6．地域自治組織の役員から見た住民のまちづくり感 - つくり上げていくまちの味わい

これまで岸和田市の総合計画などやフィールドワーク報告を通じて検討を重ねてきた。

次に視点を替えて、景観やまちづくりに係り活動している地域自治組織（町会・自治・地区市民協議会など）の役員から見た地域住民・団体のまちづくり感、まちづくりへの合意づくりの為に住民参加と実践への思いの一端、即ちつくり上げていくまちの味わいの課題を地域内から考えて見る。

現状認識と進むべき方向

ボランティア元年と言われている平成7年に起きた阪神淡路大震災を風化させないために地域は今、積極的に活動を展開している。少子高齢化や環境問題などへの対応をはじめとして地域内の諸問題について自主的に活動している地区市民協議会が市内24校区に設立された。地区市民協議会は、住みよいまちづくりをすすめることを目的とし地域の問題を地域住民自らで解決しようとする真の住民自治を確立するために組織され活動を展開している。

地区市民協議会は部会組織を中心に活動しており、環境部会・福祉部会・青少年部会・人権部会・体育文化部会・広報部会に分かれている。各部会活動は地区の役員を中心に各種団体や地域ボランティアが各部会に分かれ事業を企画立案し、住民参加のもとに活動を展開している。

岸和田市総合計画の地域別構想では、小学校を単位とする1次生活圈、中学校を単位とする2次生活圈、そして、市内を都市中核地域・岸和田北部地域・葛城の谷地域・岸和田中部地域・久米田地域に6分割した3次生活圈を設定し、6館構想とも呼ばれている市民センタ－が地域ごとに設置されている。市民センタ－には、図書館分館、公民館、高齢者ふれあいセンタ－などがつくられ、各地域コミュニティ活動の核として位置付けられている。

私が属する岸和田北部地域では、既に岸和田北部まちづくり推進協議会を発足し、春木駅前交番の建て替え計画や南海本線立体交差事業推進に積極的に取り組んでいる。

阪神淡路大震災の教訓として私には絶対忘れてはいけないことがある。それは災害時に地域の人びとが助け合い支え合うことで、大きな勇気と安心を得たこと。この教訓から予想される南海地震や東南海地震などの災害時に、高齢者や身体の不自由な人たちのために、今安否確認マニュアルの作成を急いでいる。

私は行政システムが中央分権型から地方分権型に移行し行政が担う業務が増大するなかで、公的な領域に地域住民が積極的に参加する市民参加型システムの構築が急がれると考えている。そして、行政と市民が話し合い役割分担を明確にしながら相互に協働して、まちづくりを進めていく、まちづくりへの転換が求められている。行政が独占するのではなく、行政と市民が対等な関係を再構築し、共に公共を担う新たな公共の創造が期待されている。そのため情報公開により行政と市民がパートナーであることを自覚し、安全・快適な都市的魅力のあるまちづくりを進めていくことが大切だと考えている。

まちなみ・景観形成の統一

地区市民協議会では、少子高齢化を迎え安全・快適さの実現を、人と地球にやさしい環境づくりと考え、自然や歴史・心の豊かさを実感できるまちづくりに積極的に取り組んでいる。地域の特性を生かした都市景観の形成を図るため、地区公民館や図書館または公園の整備を積極的に実施している。

役員や各種団体と協力し環境美化運動などを通じて、より良き環境、景観づくりを目指す活動、ユニバ－サルデザインのまちづくりなどを展開している。すべてのものにやさしい、すべての人にやさしいまちづくりは、都市景観の形成や高齢者や障害者・子供に配慮したまちづくりとして地域に定着していると実感する。

市民参加型のまちづくり

行政システムが中央集権型から地方分権型システムへと移行し、行政主導型からパ - トナ - シップ型のまちづくりへと移行している。同時に、国、地方の財政危機から行財政改革が急ピッチで進められている。この状況は地域のことは地域で決めるという自治能力が問われていることを示している。これまでの市民と行政の関わりは、行政側が事業などの案を市民に示し、市民がこれに意見・要望を言う一方通行型の行政であった。私は市民参加型のまちづくりとは、市民自らが考え決定し行動すること、即ち、市民自らが自分たちの地域のことは自分たちが責任をもって決定する新たな公共の役割が求められていると考えている。また、市民参加型のまちづくりは、市民と行政が協働して地域の課題解決を目指すワ - クショップ方式の実践が急がれている。なぜなら自治・分権型地域社会を創造していくためには、市民の参加・参画なくして実現することはできないからである。

つくり上げていくまちの味わい - 市民活動サポ - トセンタ - の設置

私は現在地区市民協議会会長で、会長は地域のコミュニティ活動だけでなく、公共的なニーズに応える活動を行政とのパ - トナ - シップで実践している。平成 7 年から 10 年にかけて実施した「岸和田市都市計画マスタ - プラン」策定では、地域の特性を生かし、真の市民参加型のマスタ - プランづくりに取り組んだ。身近な問題から中長期にわたる問題まで、タウンウォッチングも行い熱心に議論を重ねた。行政と地区役員とが回を重ねる毎に相互に信頼関係が深まり、本音での議論に終始し、我がまちの将来ビジョンについて語り合った。この経験はまちをつくり上げ、まちの味わいをつくり出す営みの過程であったと思う。この経験から市民活動を活性化させるためには、市民活動を支援する【市民活動サポ - トセンタ - 】の設置が急がれると考える。

7. 少子高齢化、人口減少社会への対応

平成 12 年の国勢調査によれば岸和田市の 65 歳以上の人口比率は 15.5% を占め、中央・浜校区では 4 人に 1 人が 65 歳以上である。加えて、2006 年（平成 18 年）には日本の人口は 1 億 2 千万人でピークを向かえ、2050 年には 1 億人程度まで落ち込む予測がなされている。少子高齢化に加え、人口減少に至った社会を活力が失われた社会と考えるのか、落ち着いた味わいのある社会と考えるのか意見の分かれるところであるが、本報告の基本的考え方では後者を目指し、人口の数的増減より質的充実を図るべきだと考える。本項では岸和田市の人口予測と人口減少に係わる点を『第 3 次岸和田市総合計画』に見てみる。

なお、本「城周辺とまちづくりの推進に向けた基本構想」及び他の部会報告、提言においても少子高齢化、人口減少社会への対応を考慮する必要があると考える。

『第 3 次岸和田市総合計画』では、2010 年度（平成 22 年度）の岸和田市の人口をおおよそ 215,000 人と想定している。「岸和田市総合計画についての市民アンケート調査」（平成 11 年 3 月）では、望ましい将来人口として「現状ぐらいの人口規模でよい」が 56.8% で、「人口を増やすのがよい」が 11.6%、「もっと少ない人口でよい」が 5.7% となっている。市民は人口の現状維持を望んでいる。本計画の「4. 2010 年への課題と姿勢」（2）時代潮流と課題では「おおむね 10 年後には減少局面に向かうものと予想されます」と述べている。そして、女性の社会的役割の一層の高まり、育児支援の強化、高齢者の社会参加の推進など、地域社会として持続的な発展を図ることが急務となっているとしている。

しかし、「第 3 章 計画の基本指標」人口の項では、今後 10 年間に限り岸和田市としては関西国際国際空港第 2 期工事の完成や既成市街地の整備などの結果、定住の魅力は一段と高まるとして、引き続き人口のゆるやかな増加を見込んでいる。

岸和田市と日本全体の社会変化を考慮すると、少子高齢化は視野に入っているといえるが、人口減少社会への対応は 2005 年度（平成 17 年度）の点検、評価時点での後期課題となるだろう。

8．具体的なモデル構築

これまで7つの基本的考え方に基づき、岸和田市の総合計画などの検討や地域自治組織の現状と役員の思い、フィールドワークの報告などを行ってきた。当初はここで具体的な地区を定めて、例えば岸和田城が眺望できる地区を定めてモデル構築や都市計画法による地区計画づくりを提案しようと考えていた。しかし、総合計画、都市景観形成基本計画などを検討した結果、地域を限定するモデル構築の提案は好ましくないと考えに至った。美しさ・景観統一を目指すまちづくりは地域を深く知り学び、地域の事柄を決定し管理していく住民相互の協働、住民と事業者と行政による相互の協働から生じる自主性がまず形成されることが基本的前提だと感じた。そして、既に岸和田市の各計画やガイドライン、住民の経験の蓄積がある。それらを踏まえて、次の点を挙げておきたい。

第1に、「都市景観形成基本計画」、「岸和田市らしさを目指した景観ガイドライン - 大規模建築物等の都市景観形成に係る誘導基準」を始めとする3つの景観ガイドラインに沿って着実に実行していく。

第2に、「岸和田市らしさを目指した景観ガイドライン - 岸和田市公共建築物等のデザインマニュアル」をテキストに地域ごとに住民と事業者を対象に恒常的に懇談会・学習会を開催していく。

第3に、景観形成を含むまちづくりの統一感を持たせるシンボルとして岸和田城を位置付ける。フィールドワークでも明らかなように岸和田城への眺望は乱されている。せめて借景として岸和田城を生かすべきである。

第4に、岸和田TMOなどの事業者によるまちづくり、景観形成の取り組みが経済効果を生み出すことを具体的事例をもって示し、情報発信していく。

第5に、市政全般にわたって市民参加・協働をいっそう促進する。市政について市民が参加し、討議し、合意形成を図る経験を積み重ねていくことによって、遠いようだがまちづくりなどに関して着実な進展がもたらされる。後述する「住民自治的波及効果」の還流といえる。

最後に、地区市民協議会に地域を管理、運営する為の権限、財源を移譲し、更に行政職員の一部を配置する地域内分権を提案したい。自己決定権のないところに岸和田城の活用、景観形成、広くまちづくりへの自主的な取り組みは生じないし、住民自治は育たない考える。

第3章 当面の推進策と波及効果

1．地区市民協議会、町会、自治会での議論・修正と市民的合意形成

『第3次岸和田市総合計画』の基本構想に謳われている「新しいまちづくりの推進」に沿って、市民との協働によるまちづくりを推進するために本報告書、及び本部会の報告書、提言を広く市民・住民の関心の喚起と議論の材料とするために、地区市民協議会、町会、自治会での議題に取り上げていただくことを提案したい。それらの場での議論の深化と修正（見送り、消滅も選択肢として可能）によって市民的合意形成（公共性の形成）を図り、次に自治体施策へとつくり上げていく過程が望ましい考える。

2．財政問題に関する波及効果

最後に、財政問題に関する波及効果を住民自治、地域経済の点から考えていく。ただし、財政問題の捉え方は、財政を住民の生活を保障し、安定させる社会的基盤（社会資本）の整備と維持を図るシステムと捉え、財源の削減、効率化による会計上の収支均衡を意味するものではない。更に、財政危機は収支の赤字発生や拡大ではなく、住民・市民が税負担と公共サービスの享受の評価を行い、その評価を投票、住民参加などの政治的意思決定を通じて実行しない、実行できない、財政システムの機能不全と考える。その意味からまちづくり・財政問題について市民自らが参加し調査研究に基づいて提言・提案を行う本委員会は財政システムの機能回復の試みといえる³⁾。

3．住民自治的波及効果

地域の住民が美しさ・景観統一を目指して地域を深く知るために調査や学習を通じて、地域の実態を把握し、問題点や課題を出し合い、討議と合意形成を行うことは住民自治そのものである。従って、地域からの要求実現や全市的に施策を実施する場合、行政が事前の地域調査や施策・事業の調整費を軽減することができる。更に、施策・事業の運用にも適応性が増す。即ち、施策・事業の調査、調整、運用面での時間と労力の削減ができ財政費用削減効果を生み出し、行政サービスの効率性が増す。そして住民の評価へと循環していくシステムが作動していく。

住民自治が進展することは財政効果だけではなく、次に述べる経済的波及効果の基盤づくりにもつながる。

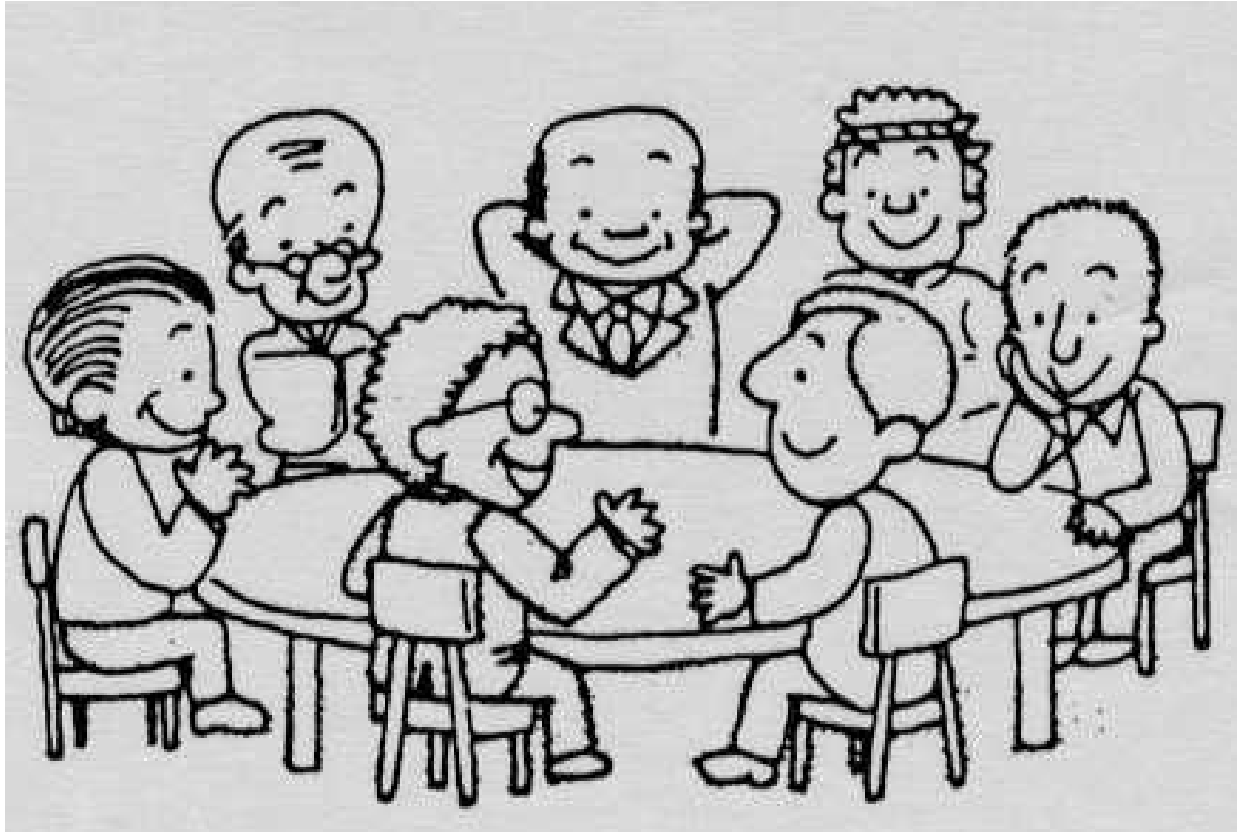
4．地域経済的波及効果

岸和田市産業振興ビジョン、第1節産業振興の基本目標「岸和田の個性と魅力を生かす産業・歴史・文化・自然の資源の発掘と活用」には次のように謳われている。

地域の歴史・文化・自然の諸資源を発掘、活用し、岸和田の個性と魅力を生かす産業を目指します。
（中略）地域のイメージ形成にも大きな影響を与えます。それらを製品の企画や販売にどのように生かすのか、まちづくりとあわせて検討を深めることが重要です。それは、商店街等の活性化を考える上でも大切な視点です。（中略）しかし、地域に住んでいる人々さえその存在や由来を知らない場合が少なくありません。まず、地域の事業者や住民自身がその存在や価値を学び合い、地域への「愛着」を育むことが前提条件となります。

歴史・文化・自然の資源の発掘と活用は、これまで美しさ・景観統一、まちづくりの推進を述べてき

た本論の主旨に合致するものである。更に、岸和田市の産業の将来像、観光・集客産業の項目ではエコミュージアム、グリーンツーリズムの提案も行われている。地域経済的波及効果以前に美しさ・景観統一を含むまちづくりの取り組みは産業振興と合致し、経済的效果があることを示している。



補章 豊かさ

「豊かさの実感」を感じるための「豊かさ」とはなにかを補章では考えてみたい。

従来日本では、「豊かさ」の言葉は大きく3つの意味で使用されてきた。第1は、既に物が溢れ物質的に豊かになったが、殺伐とした事件の発生や若者のモラルを無視した行動などを指摘して心が貧しい、心の豊かさが必要だという使われ方である。第2は、物が豊かに溢れ生活全般が便利になり一見豊かになったように感じられるが、生活の質の観点からよく見ると物が溢れているだけで、日々の生活に追われ暮らしている現実気が付く。決して豊かさを感じられる社会ではないという質の喪失・充足としての使われ方である。第3は、次に紹介する政治、経済、社会（ここには地域社会も当然含まれる）を人間の営みにおける相互依存関係の中からつくり上げていくよりよい生と考え、よりよい生の基準としての豊かさである。第3の「豊かさ」について考えてみたい。

1. 人間生活の「豊かさ」

神野直彦氏は、人間の「豊かさ」をつくり出すためには地域社会の再生が必要だと述べている。

地域社会が人間生活の「場」として存在し、文化、学問、芸術、科学を発展させることが地域経済を活性化させることにもなる。もちろん、地域社会は相互に助け合い、安心を分かち合い、相互に高め合うため、地域社会での人間の生活を保障する福祉や医療、人間を高める教育というサービスが共同事業として供給されていなければならない。（神野直彦『地域再生の経済学』より）

神野氏は、地域での人間の相互的関係の豊かさと、共同事業としての社会保障の供給が相乗機能する「場」として地域社会を捉え、人間生活の「豊かさ」をつくり出す不可欠の条件だと考えている。

2. 「豊かさ」と分権的システムづくり課題

重森暁氏は、戦後日本の地域政策と人間発達を考えるうえで、「豊かさとはなにか」をアマールティア・センに注目して議論を展開している。

センは「豊かさ」の説明として、およそ3つのアプローチがあるとしている。第1は、裕福アプローチ、第2は、効用アプローチ、第3は、潜在能力アプローチである。潜在能力アプローチは、各人の潜在能力を生かすための選択の自由、選択のための機会と条件の整備、潜在能力の実現といった視点から「豊かさ」評価する。（『分権社会の政策と財政 - 地域の世紀へ』より）

重森氏はセンの潜在能力アプローチを、各人が人間的発達への意欲をもち、そうした意欲にしたがって自らの生き方を選択し、自己の潜在能力を開花しうるということが「豊かさ」の意味だといっている。

そして、潜在能力アプローチの要点を次のようにまとめている。

各人の潜在能力（人がある基本的なことがらをなすこと）アプローチは、第1に、各人の潜在能力を生かすための選択の自由を保障し、第2に、選択のための機会と条件の整備がなされていること、第3に、潜在能力の実現であり、更に特徴を次の2点にまとめている。

第1に、諸個人の多様性、即ち固有価値を認め、男性と女性、年齢、人種、障害、健康状態などの差異に応じた潜在能力の実現。

第2に、欲求充足という功利主義の視点だけでなく、生き方の選択といった価値評価の問題を豊かさ

指標に組み入れている。

更に、内発的地域発展と人間発達のための分権的システムづくり課題として、4点をあげ、第1点目に「雇用や環境、安全性や文化性といった観点から、大企業や国家の官僚的行政にたいして規制を加える権限と力量を自治体と地域住民がもつことである。更に、地域固有の潜在能力を生かす道を地域住民自身が選択できるようにしなければならない。」と指摘している。（重森暁『分権社会の政策と財政 - 地域の世紀へ』、第1章地域と人間発達より）

3. アマールティア・センの「社会的コミットメント」

川本隆史氏は、センの「社会的コミットメント」を次のように説明している。

第1に、社会が価値あるものとして積極的に選び取り、肩入れすべき価値という規範的な意味。

第2に、社会の関与による所産という記述的な意味。

個人の自由を高く掲げるだけでなく、それが人間の「相互依存性」から生み出されたもので、社会の関与抜きに個人の自由は保障されないことがセンの社会倫理学の構想である。

（川本隆史『現代倫理学の冒険 - 社会理論のネットワークングへ』より）

神野・重森・川本各氏に見られるように「豊かさの実感」は、第1に、与えられるものではなく、相互につくり上げ、与え合う中からつくられていくものであり、第2に、自由や権利を含む制度はそれらの営みの果実であり、不可欠の条件であり、第3に、それらは出来上がってしまうと固定化されるのではなく、社会の変化に応じて不断に内容の検討と充実を図る更新の循環作業が必要であることが理解できる。

注

- 1) 市民と住民の区別は政治に参加できる権利があるのか、ないのか重要な点である。例えば、自治体の政策・施策・事業に反対の意思表示を市民は選挙等によって示すことが可能だが、住民にはその権利がない。市民は市民権を有する人である。

市民権 - 人民ないし国民の権利。人権または民権に同じ。また、公権とも同義に用いる。

市民としての行動・思想・財産の保障され、居住する土地や国家の政治に参加することのできる権利。

住民 - その土地に住む人。分かりやすい例として、18歳未満の人、在日外国人は選挙権を有していない。

市民権、住民については『広辞苑』より引用。ただし、例は筆者による。

- 2) 「豊かさの実感」については補章を参照のこと。
- 3) 財政危機は一般的に会計上の収支不均衡や赤字の発生、拡大と受け取られる傾向がある。しかし、真の財政危機は住民・市民が税負担を拒んだり、税金の使われ方や公共サービスの現状に無関心となったり、選挙時に投票を行わず、まちづくりにも参加しないなど、投票、住民参加などの政治的意思決定に無関心となり、実行しない行財政システムの機能不全と考える。本委員会は公募市民と自治体職員により財政危機を回避し財政健全化に向けて、3年間の調査研究に基づいて提言・提案を行っている。市民自ら参加することによって、行財政システムの機能を市民レベルから回復しようとする意味において貴重な取り組みである。更に、自治体の危機は自治権などを根底から放棄しようとする市町村合併に集約される。市町村合併は行財政危機以前の自治体の存在に係る問題である。その意味から自治体が消滅する、市域が拡大する市町村合併は、本委員会が行っている行財政システムに対する機能回復の試みや住民参加の努力を無効にする、相反する事柄と考えられる。

参考文献

この報告書作成に当たっては次の文献を参考にした。

- 1) 『第3次岸和田市総合計画』(平成13年3月)
- 2) 『岸和田市都市計画マスタープラン』(平成10年3月)
- 3) 『第2次岸和田城周辺整備計画』(平成13年3月)
- 4) 『岸和田市産業振興ビジョン』(平成13年3月)
- 5) 『岸和田市観光振興基本計画』(平成2年1月)
- 6) 『岸和田市中心市街地活性化基本計画』【概要版】(平成12年3月)
- 7) 『岸和田市都市景観形成基本計画』(1991年・平成3年3月)
- 8) 『岸和田市都市景観条例関係集』(平成7年7月)
- 9) 『岸和田市らしさを目指した景観ガイドライン - 大規模建築物等の都市景観形成に係る誘導基準』
(1998年・平成10年4月増刷)
- 10) 『岸和田市らしさを目指した景観ガイドライン - 岸和田市公共建築物等のデザインマニュアル』
(1997年・平成9年3月)
- 11) 『岸和田市らしさを目指した景観ガイドライン - 岸和田市色彩景観誘導マニュアル』(1998年・
平成10年3月)
- 12) 『岸和田市商業タウン・マネジメント構想』岸和田商工会議所(2001年・平成13年3月)
- 13) 『岸和田TMO 平成14年度事業計画書』岸和田商工会議所
- 14) 『観光立都・大阪』宣言、大阪観光推進宣言策定委員会(平成13年3月)
- 15) 桑子敏雄『感性の哲学』、NHK ブックス(2001年)
- 16) 池上惇・小暮宣雄・大和滋編『現在のまちづくり 地域固有の創造的環境』、丸善ライブラリー(平
成12年)
- 17) 松谷明彦・藤正巖『人口減少社会の設計 幸福な未来への経済学』、中公新書(2002年)
- 18) 松原隆一郎『失われた景観 戦後日本が築いたもの』、PHP 新書(2002年)
- 19) 神野直彦『人間回復の経済学』、岩波新書(2002年)
- 20) 神野直彦『地域再生の経済学』、中公新書(2002年)
- 21) 「特集『まちの中でネットワークをつくる』」、『住民と自治』2002年11月号自治体研究社
- 22) 「特集『まちにこだわって生きる』」、『住民と自治』2002年10月号自治体研究社
- 23) 「特集『民営化・市場化と公共性』」、『住民と自治』2002年8月号自治体研究社
- 24) 「特集『まちに学ぶ・職場に学ぶ』」、『住民と自治』2001年5月号自治体研究社
- 25) 「特集『住民自治 - 公開・参加・決定の到達点』」、『住民と自治』1996年11月号自治体研究社
- 26) 重森暁『分権社会の政策と財政 - 地域の世紀へ』、桜井書店(2001年)
- 27) 川本隆史『現代倫理学の冒険 - 社会理論のネットワーキングへ』、創文社(1995年)
- 28) 暉峻淑子『豊かさの条件』、岩波新書(2003年)