

# 広域的視点をもった 公共交通のあり方について

交野市議会都市環境福祉常任委員会

重点テーマ所管事務調査報告

令和5年8月9日

03 テーマの決定について

12 先進市視察の振り返りについて

05 調査期間及びメンバーについて

15 沖縄市の取り組みについて

06 活動スケジュールについて

18 地域公共交通計画について

07 調査の方向性について

22 まとめ・提言（協議）について

08 先進市視察の実施について

25 まとめ・提言について

令和4年10月24日

 都市環境福祉常任委員会で取り組むべき“調査事項”について、協議。

希望するテーマ（調査事項）	希望する理由
・公共交通の充実について	市が進めようとしているコミュニティバス等について調査する。
・地域共生社会の実現に向けた取り組みについて	親なきあとの支援について、家族の援助なく地域で暮らしていける支援の拡充を図るため。
・ゼロカーボンシティの取り組みについて	宣言後の現状把握と今後の推進のため。
・ゼロカーボンシティ宣言に沿った交野市独自の気候変動対策について	まったなしの大きな課題に対して、交野市として主体的に取り組んでいくため。
・天の川の沿岸のあり方について	天の川は交野市の水と緑のシンボリックな存在であり、その周辺のあり方と活用方法について調査したいため。
・コミュニティバスの課題調査について	地域公共交通の課題を調査したいため。
・先進市の上水道の管理更新の実態について	計画的に更新を進めるため、先進市の取り組みを調査したいため。
・交野市における地域公共交通等のあり方について	持続可能な地域公共交通を図るための調査をする。
・交野市の水道行政の今後について	水道経営の効率化のため(水道が安心して使えるよう)、広域やコンセッション方式など今後の交野市の水道行政のあるべき方法(姿、取り組み)の調査を図るため。

○令和4年10月11日の委員会で希望するテーマの提出期限を周知。上記表は各委員からの提出内容。

○「公共交通の充実について」、「水道行政の今後について」に絞り、正副委員長で決定することが確認。



テーマ

## 広域的視点をもった 公共交通のあり方について

- 令和4年10月31日、重点テーマを上記に決定した旨、委員へ周知。
- 令和4年11月1日、本会議で閉会中の継続調査と決定。

## ▶ 調査期間

令和4年10月 ～ 令和5年7月

## ▶ 調査メンバー

都市環境福祉常任委員会委員 7名（6名）

委員長：三浦美代子 副委員長：岡田伴昌

委員：藤田茉里 委員：片岡弘子

委員：野口陽輔 委員：友井健二

委員：※松本直高

※松本直高氏は、令和5年3月31日付けで辞職。令和5年4月以降は6名。

# 活動スケジュールについて

内容	令和4年				令和5年						
	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8
テーマの決定	10月24日										
テーマの方向性		11月25日									
視察 (沖縄県沖縄市)					2月7日						
視察 (沖縄県うるま市)					2月8日						
委員間協議 (まとめ含む)									6月20日 6月30日	7月18日	
全員協議会(市への報告)											8月9日



テーマの方向性を協議  
(事前に正副委員長が都  
市計画部にヒアリング  
を実施)。



重点テーマの選定し、正副  
委員長一任となった。  
10月31日にテーマを連絡。

“交通基本計画及び”総合交通戦  
略”の取組みについて、事前質問  
を基に担当部署からの説明及び  
質疑応答を実施。



視察の振り返りシートを  
参加した委員から提出。



実施

これまで取り組みについて、  
委員間で協議。

全員協議会にて市への報告。

令和4年11月25日

👉 調査の方向性について、正副委員長案を示し、協議。

① 交通結節点の整備

② 駅前広場の再整備(バリアフリーも含む)

参考(国土交通省の[HP](#))

○懸念事項、課題事項(担当部局からのヒアリングによる)

- ・路線のあり方は、対業者(京阪バス)となるため、議論が硬直するのではないか。
- ・南部路線の変更から月日が経っておらず、検証データがない。
- ・駅前広場は整備済のため、再整備の計画(プラン)を理事者では持ち合わせていない。



河内磐船駅前



写真：沖縄市役所

**視察内容：**  
“**沖縄市交通基本計画及び沖縄市総合交通戦略の取組みについて**”

沖縄市HP：[沖縄市交通基本計画及び沖縄市総合交通戦略](#)

日時：令和5年2月7日(午後2時から午後4時)

場所：沖縄県沖縄市



当日は「事前質問」を基に説明、質疑応答を実施。



写真：うるま市役所

**視察内容：**  
“うるま市交通基本計画及びうるま市総合交通戦略の取組みについて”

うるま市HP：[うるま市交通基本計画](#)及び[うるま市総合交通戦略](#)

日時：令和5年2月8日(午前10時から正午)

場所：沖縄県うるま市



当日は「事前質問」を基に説明、質疑応答を実施。

## 交通施策のビジョンが明確

**沖縄市交通基本計画 概要版**  
平成28年3月 沖縄市

<交通基本計画策定の経緯>

沖縄市交通基本計画について

- 「沖縄市交通基本計画」は、上位計画に掲げた沖縄市の将来都市像の実現に向けて、概ね20年後の**将来都市交通体系**を示した、本市における交通に関する最上位計画

沖縄市における交通の課題

- 沖縄市の状況から課題・問題点を把握し、上位・関連計画（導かれる機会）を踏まえ、沖縄市における交通の課題を整理

基本理念・目標像・基本方針

- 沖縄市における交通の課題及び上位・関連計画を踏まえ、将来像「国際文化観光都市」の実現に向けた「**基本理念**」、交通まちづくりの「**目標像**」、自らすすんで目標像の実現に向けた「**基本方針**」を設定

施策の方向性

- 本市の交通まちづくりにおける土台となり、概ね20年後の本市の望ましい**将来交通ネットワーク**を設定
- 各基本方針に基づき展開する「**交通施策の方針**」を設定

計画の実現に向けて

- 計画の実現に向けた「**施策の推進**」に係る方針や「**計画目標**」、「**評価・検証・改善の仕組み**」を設定

「沖縄市交通基本計画」の計画期間（概ね20年）のうち、短中期（5～10年以内）に重点的・優先的に取り組むべき施策等について、「**沖縄市総合交通戦略**」に基づき、交通社会に参画する市民や地域、企業、交通事業者及び行政等の関係者が協働・連携し、総合かつ戦略的に交通施策を推進

**沖縄市総合交通戦略 概要版**  
平成28年3月 沖縄市

<策定の目的>

「沖縄市交通基本計画」で定めた基本理念や目標像の実現に向けて、策られた資源の中でより高い成果を上げるためには、既存ストックの有効活用や環境条件との連携・調整、選択と集中による投資など、重点的・短期的に施策を推進することが必要です。そこで、「沖縄市交通基本計画」の計画期間（概ね20年）のうち、短中期（5～10年以内）に重点的・優先的に取り組むべき施策等について、具体的な内容や数値・実施時期を明記した「**沖縄市総合交通戦略**」を策定し、交通社会に参画する市民や地域、企業、交通事業者及び行政等の関係者が協働・連携し、総合かつ戦略的に交通施策の推進を図ることを目的とします。

沖縄市総合交通戦略で位置づける内容

- 交通施策方針に基づき実施する施策と計画目標 ※本資料 P2 参照
- 計画目標を達成するための施策パッケージと実施プログラム（施策の実施スケジュール、実施主体）
- 計画目標の達成状況を確認するための指標、目標値
- フォローアップ（推進体制、評価・改善の仕組み）

<目標年次>

「沖縄市総合交通戦略」の目標年次は、「沖縄市都市計画マスタープラン」の目標年次であり、平成28年度から概ね10年後となる**平成37年度**を目標とします。また、「第4次沖縄市総合計画」の目標年次であり、概ね5年後（中間期）となる平成32年度には、計画目標の達成状況を検証し、必要に応じて計画や施策の内容を見直すものとします。

**うるま市総合交通戦略 概要版**

誰もが快適で暮らしやすい交通環境の実現に向けて

令和2年3月  
うるま市

**うるま市交通基本計画 概要版**

平成31年3月  
(2019年3月)  
うるま市

うるま市

交通基本計画：基本理念及び基本方針、目標像、施策の方向性等を定めている(20カ年計画)。

総合交通戦略：短中期に重点的、優先的に取り組むべき施策等を定めている (5-10カ年計画)。

01

計画及び戦略を策定し、推進体制が明確となっている。

02

公共交通を取り巻く課題は、地域特性はあるものの同じ。

03

コミュニティバス又は福祉バスを導入も、財政負担が多額。

04

職員が地域に飛び込み、知恵と汗を振り絞っている。

05

結節点は都市の拠点とし、賑わいの場とすべく調査検討。

06

近隣自治体又は県との連携に取り組まれている。

委員	沖縄市の取り組みについて	うるま市の取り組みについて
01	<p>○車社会のため発生する渋滞で、バスが時間通りに来なくて手を挙げて停めるなど衝撃だった。しかし、免許証返納が増える中、公共交通機関の安定的な普及に取り組まれているところは勉強になった。</p>	<p>○持続可能な移動手段の確保はどの市でも同じだか、うるま市が合併された経緯をお聞きしましたら、離れた地域の集落の市民のためにいわゆるコミュニティバスが必要だった事は理解した。</p> <p>○交野市は町全体がコンパクトシティなので、交野市の利便性の良さが浮き彫りになった。</p>
02	<p>○職員のみなさんの行動力につながる計画があることの必要性を感じた。</p> <p>○財源の差、担当職員数の差などはあるが、民間活力、広告の増加などの協働は取り入れていくべき手法と思う。</p> <p>○停留所、交通結節点の見直しなどは交野市でもぜひ参考にしたい。</p> <p>○公共交通機関を利用しての観光客絡みの交通渋滞を減らす視点も欲しかった。</p>	<p>○現在、無料のバスを走らせているということに驚いた。</p> <p>○交通渋滞の緩和のために道路の拡張やハシゴ化などインフラ整備にまで及ぶ現状認識は戦略作成からの課題として計画に盛り込まれたことは大きいと感じた。</p> <p>○交野市として参考にしたいのは、市民の方にもしっかりと説明できる道筋があること。両市に共通していることは計画があることで方向性がはっきりしており、職員のみなさんも安心して事業を展開しているように感じた。</p>

委員	沖縄市の取り組みについて	うるま市の取り組みについて
03	<p>○交通基本計画・戦略を上位計画にして、市循環バスの導入などで公共交通空白地域の縮小や利便性の向上という考え方を行政としてもっているところが大切な視点だと改めて感じた。</p> <p>○バス停オーナーやネーミングライツなどの取り組みについては、担当職員の負担や苦労はありながらも、地域の力や理解促進の点でも参考になる取り組みだと感じた。</p> <p>○近隣自治体とも連携した、広域的な視点での公共交通の取り組みには、やはり大阪府の理解と全面的な協力が不可欠であると改めて学んだ。</p>	<p>○公共施設間連絡バスを将来的なコミバスの移行に向けて実証実験を行うなかで、競合するバス会社やタクシー会社からは当初反発があったとのことですが、計画に基づき実行することで、対話ができるようになったとの話がありましたが、まさにこの流れを作ることが必要。民間＞行政ではなく、市民の利便性の向上やQOLの向上を軸にした対等な共存関係の構築をいかにつくるのかが重要だと感じた。</p> <p>○公共交通の利用促進に向けた取り組みとして「バスとタクシーをじょうずにつかおう ゆとりをもった安全な移動」という多彩な視点から訴えかけ考えるきっかけを作るための、担当者の発案された冊子は、頭ではわかっているようなことも視覚的に訴えられたときに改めに「確かな」という感覚があった。広報誌に載せるだけでは流し読みで終わりそうですが、しっかりした紙で、モビリティマネジメントのことだけがメイン掲載されているので、流し読みされにくい効果もあるのではないかと感じた。また、こういう冊子が駅やスーパー、図書館なども含めた公共施設にいつでも見れ利用にセッティングされていれば、市民のさまざまなタイミングで目にし、考えるきっかけづくりにつながるのではないかとも思う。</p>
04	<p>○本市との違いは、両市とも公共交通に関する市の方針と計画をしっかり持っていること。</p> <p>○現在、本市では地域公共交通協議会を設置しようとしているが、計画を作成する会議とまではなっていない。</p> <p>○方針と計画を作成し京阪バスとのすみ分けしっかり行い、交通空白地を明確にし、空白地のフォローをどのように行っていくかが必要と思われる。</p> <p>○なしくづしに、支援バスの新規ルートや延伸をおこなわないようにすべきと考える。</p>	

令和5年6月20日

- 👉 これまでの取り組みを振り返り、先進市視察における各委員の意見を共有。

**先進市は、明確な計画を持っており、  
交野市でも必要と感じる意見が多かった。**

**委員会終了後、正副委員長で協議し、改めて、沖縄市の取り組み（計画関係）を再確認**

- 1 沖縄市総合計画
- 2 沖縄市都市計画マスタープラン
- 3 沖縄市まち・ひと・しごと創生総合戦略
- 4 沖縄市交通基本計画
- 5 沖縄市総合交通戦略
- 6 沖縄市地域公共交通網形成計画
- 7 沖縄市地域公共交通再編実施計画

・「基本理念」  
・「目標像」  
・「基本方針」  
などを定めている。

**視察を実施**

※当日は「事前質問」を基に  
説明、質疑応答を実施。

- 1 沖縄市総合計画
- 2 沖縄市都市計画マスタープラン
- 3 沖縄市まち・ひと・しごと創生総合戦略
- 4 沖縄市交通基本計画
- 5 沖縄市総合交通戦略
- 6 沖縄市地域公共交通網形成計画**
- 7 沖縄市地域公共交通再編実施計画



 [計画・概要版へ](#)

## 6 沖縄市地域公共交通網形成計画

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和2年11月27日施行）に伴い、「地域公共交通計画」に名称変更。

### 計画の目的

- ▶ 本計画は、本市にとって「望ましい公共交通のすがた」を示した計画であり、**公共交通政策のマスタープラン**の役割を果たします。公共交通の現状、移動ニーズ等から課題を抽出し、その解決に向けた施策を整理しています。

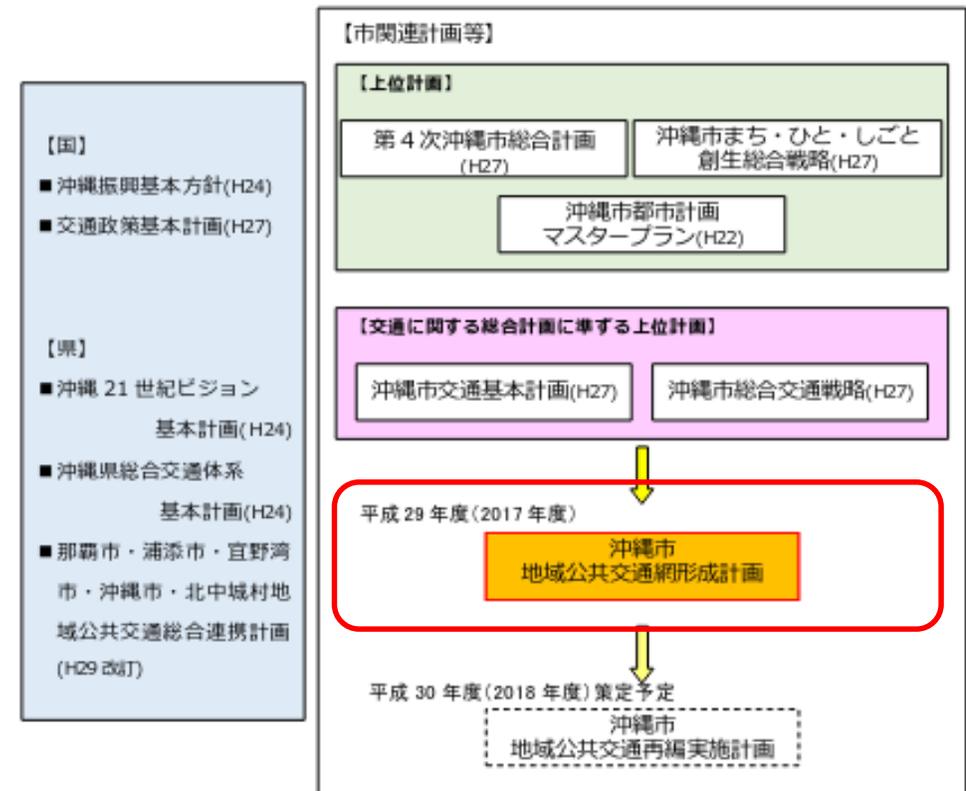
参照：沖縄市地域公共交通網形成計画 P1より

### 上位関連計画のまとめ

- ▶ 国・県の計画や市の第4次沖縄市総合計画基本構想、沖縄市まち・ひと・しごと創生総合戦略などの計画において、公共交通に関する目標、方針、施策などが示されています。
- ▶ 交通分野においては、国・県・市の上位関連計画を踏まえて策定された「沖縄市交通基本計画・総合交通戦略」に示された基本理念、目標像、基本方針等に示された考え方にに基づき、本計画を策定しました。

参照：沖縄市地域公共交通網形成計画 P36より

### 計画の位置づけ



参照：沖縄市地域公共交通網形成計画 P4より

## 「地域公共交通計画」とは？

- 地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者等や住民などの地域の関係者と協議しながら、マスタープラン（ビジョン＋事業体系を記載するもの）となる「地域公共交通計画」を作成することが必要となります。
- **地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。**国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて「活性化再生法に基づく協議会（法定協議会）」を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との個別協議を重ねることで作成していくものです。
- 地域公共交通計画においては、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源についても最大限活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保することを求めています。その際、交通系 IC カードや二次元コードの導入によるキャッシュレス化、Wi-Fiの整備といった最新の技術や、更には MaaS（マース：Mobility as a Service）、AI（人工知能：Artificial Intelligence）による配車、自動運転などの技術も最大限活用して生産性を向上しつつ、地域の高齢者はもとより、外国人旅行者も含めた幅広い利用者にとって使いやすいサービスが提供されることが必要です。
- このように、**地域公共交通計画は、地域の社会・経済の基盤となるものです。**そのため、基本的に**全ての地方公共団体において、計画の作成や実施を「努力義務」として定めています。**

参照：国土交通省作成「[地域公共交通計画等の作成と運用の手引き](#)」入門編P3より

## 公共交通に関するマスタープラン

## 「地域旅客運送サービス」とは？



▲地域旅客運送サービスのイメージ

なぜ「**地域公共交通計画**」を作成すべきなのか？ ※地方公共団体が作成する意義について

- 地域公共交通の実態は地域によって異なります。
- 地域公共交通計画を作成しようとする、まずは地域の現状を見て・聞いて・触れて理解した上で、データ等を使って課題を整理する必要があります。
- 更に、交通事業者や地域住民など、課題解決に関わるメンバーを集め、彼らとの連携のもとで計画を作り上げていくことになります。地方公共団体の職員の方は、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できるとともに、関係者の皆さんとの意見交換や調整が行いやすい立場にあります。
- 活性化再生法において、「市町村は主体的に地域公共交通の活性化・再生に取り組むように努めなければならない（法§4③）」、「都道府県は、各市区町村を越えた広域的見地から市町村と密接な連携を図り、活性化・再生に取り組む（法§4②）」と明示されており、地方公共団体による地域交通への積極的な関与が法律の面からも求められています。

参照：国土交通省作成「[地域公共交通計画等の作成と運用の手引き](#)」入門編P4より

国土交通省作成「[地域公共交通計画等の作成と運用の手引き](#)」では **5つのメリット** が示されている。

01

法定の計画に事業が位置付けられていることで、住民、議会への説明、予算要求、庁内外との協議における根拠となる。

02

活性化再生法では、まちづくり及び観光施策と連携した地域旅客運送サービスの持続的な提供が明記されており、地域交通をきっかけに他分野の計画推進等に寄与する。

03

交通事業者及び地域団体との協議・意見交換・合意のもとに計画作成を進めることで、関係者間の連携強化に繋がる。

04

効率的な地域旅客運送サービスの充実化に繋げるための計画として位置付けられ、地域内の交通機関同士の役割分担の明確化及び連携強化に繋がる。

05

政策の継続性が確保され、担当者が異動しても、すべきことが引き継がれるため、取組みが減速することを避けられる。また、目標及びPDCAが位置付けられ、モニタリング機能が働き、利用者減少・路線廃止などを早期に察知し、対応を検討することが可能となる。

## 正副委員長の意見

- ①「市の交通施策の継続性が確保されるよう**明確な計画**」が必要。
- ②当該「**計画**」には、交通結節点の整備について、盛り込むべき。

交通結節点の整備は、手狭な駅前の再整備にも繋がり、結果、広域的視点をもった公共交通のあり方にも繋がる。

令和5年6月30日

👉 正副委員長のまとめ・提言の意見について、協議。

## 正副委員長の意見

①「市の交通施策の継続性が確保されるよう**明確な計画**」が必要。



**「明確な計画」**が必要との意見で一致した。

令和5年6月30日

👉 正副委員長のまとめ・提言の意見について、協議。

## 正副委員長の意見

②当該「計画」には、交通結節点の整備について、盛り込むべき。

交通結節点の整備に関し、学んで来た感覚がないため、踏み込んだ表現には、責任が持てない。  
ただし、表現次第ではないか。

ハード面の表現のため、①と同様にソフト面な表現にしてはどうか。

交通結節点の整備は、まちづくりの話のため、違和感がある。

計画を検討するにあたって、必然的に交通結節点の整備は、議論されるはず。

文言は入れず、委員長の報告の際に口頭説明してはどうか。

**具体的な文言は入れず、委員長報告で委員長が説明するとの意見で一致した。**

