

会議録

名 称	令和3年度（2021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	令和3年12月3日（金）午後2時30分～午後4時00分 春木市民センター 3階 多目的ホール									
出席者 委員29名中 出席20名 (うち代理0名)	堤	山本	前田	松下	藤浪(秀)	藤本	表木	小出	児嶋	讃井
	○	○	○	○	×	×	×	○	○	○
	山崎	林	稲井	岸	長谷川	昼馬	安藤	清遠	藤浪(勝)	和田
	○	○	○	○	×	○	×	×	○	×
	日野	伊勢	中西	河原	大塚	岡部	別所	小川	小林	
	○	○	○	×	○	×	○	○	○	
	事務局（まちづくり推進部市街地整備課） 高橋課長、秦新拠点整備担当参事、笠谷交通政策担当主幹、吉田主査、北出主任									
傍 聴 者	1名									
<<概要>> ■案件 ① 令和3年度幹事会について ② 構成委員の変更について ③ 路線バスの改正について 1. 福田線ルート変更について 2. 新規路線バス導入について ④ スマートシティの取組について ⑤ 岸和田市交通まちづくりアクションプランの概要について 計画策定に向けたスケジュールについて 1. 総合交通戦略編現行計画の事後評価について 2. 地域公共交通計画編現行計画の事後評価について 3. 自転車活用推進計画編（素案） 4. バリアフリー基本構想編（素案）										
<<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伊勢昇委員を指名										
案件 ①令和3年度幹事会について ②構成委員の変更について （事務局） 資料1、資料2を用いて一括して説明 （会長） ご質問等無いようなので、議事を終えたい。										
③路線バスの改正について 1. 福田線ルート変更について 2. 新規路線バス導入について （事務局） 資料3を用いて説明 （委員） 当日配布資料を用いて説明 （会長） ご質問等無いようなので、路線バスの改正については、路線バスが今後とも地域公共交通としての役割を担い続けることができるよう、検討を継続していくことをご確認いただいたこととしたい。本件について、原案どおり承認することよろしいか。 （異議なし） （会長） 異議なしと認める。本件については、原案どおり承認。										
④スマートシティの取組について										

(事務局) 資料4を用いて説明

～委員からの質問～

(副会長) 最近、スマートシティという言葉がよく使われるが、目的があまり明確でない。情報通信技術だけが突出してしまい、何のために何をするのかということが、不明確になっている。岸和田で市民のQOL(生活の質)を高めるために何が求められているかという前提条件、それをサポートするのに望ましい社会システム、その実現に必要なICTやAIといった技術を整理いただきたい。

新しいモビリティの話もあるが、輸送サービスの基本は公共交通であると考え。公共交通のインテグレーション(一体化)について、ほとんど触れられていない。MaaS(Mobility as a Service:モビリティ・アズ・ア・サービス)も、公共交通を基本に、公共交通をサポートするために自転車やタクシー、レンタカーを統合して、決済を一括化する仕組みである。基本は公共交通だということを再確認いただきたい。今の資料だと、「基幹交通を前提として」とあるだけで、一切触れられていないので、十分ご留意いただきたい。

(委員) スマートシティを推進するにあたり、何のためにどのような技術を使うのかという観点を持つことが望ましい。

2018年に国土交通省の都市局からスマートシティに関する中間とりまとめを出しているが、その中でも技術オリエンテッドから課題オリエンテッドへという考え方を示している。「こういった都市課題があるから、こういう技術を使いましょう」という考え方で進みましょうということを経済的な方針として示している。どういう課題に対応できるかということ整理しておいた方がよい。

現在、スマートシティ及びモビリティ等に関しては、内閣府が全体統括、経済産業省が自動運転・モビリティ関係、国土交通省では運輸局が取り組みをしている。併せて、都市局はスマートシティのモデルプロジェクトで、複数メニューにまたがるスマートシティの取り組みを支援している。ベースとなるデータ連携基盤は総務省が支援している。

都市局のスマートシティのモデルプロジェクトには支援条件が2つある。民間企業と自治体のコンソーシアムがあること、実行計画があることである。目標、運営体制、運用する技術、ビジネスモデル、スケジュール等を整理した計画が必要になる。今回のアクションプランに沿って進めるのであれば、さらに詰めた計画が必要になる。

(委員) 今回の実証実験に異を唱えないが、例えば、「交通空白地から愛彩ランドへ」というような、路線バスと競合しない形で「ラストワンマイル問題」の解決を目指していただきたい。

(会長) 他にご意見・ご質問等無いようなので、これから進捗があった時点で適宜報告をしていただくということで、議事を終えたい。

⑤岸和田市交通まちづくりアクションプランの概要について
計画策定に向けたスケジュールについて

(事務局) 資料5-1を用いて説明

(会長) ご質問等無いようなので、これから進捗があった時点で適宜報告をしていただくということで、議事を終えたい。

⑤岸和田市交通まちづくりアクションプランの概要について

1. 総合交通戦略編現行計画の事後評価について
2. 地域公共交通計画編現行計画の事後評価について

(事務局) 資料5-2、資料5-3を用いて更新内容を説明

(会長) ご質問等無いようなので、議事を終えたい。

⑤岸和田市交通まちづくりアクションプランの概要について

3. 自転車活用推進計画編(素案)

(事務局) 資料5-4を用いて説明

～委員からの質問～

(副会長) 資料5-4-2の4ページの【目標1】は、総合交通戦略編でも議論いただいたが、自転車の位置付けを明確にする必要がある。元々の法の目的は自動車交通からの転換だったが、基本的に日本の自転車交通は、自動車からの転換はなかなか見込めない。そうすると自転車は未

端交通としてバスと競合する。

【目標1】は「公共交通と連携しながら効率的に自転車を活用できる環境づくり」とされているが、「取組」には公共交通との連携が見られない。もう少し、公共交通を柱として自転車を活用するという話が明確化されるとよい。

もう1点は、【目標4】の「安全・安心に自転車利用ができる環境づくり」について。大阪府でも「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を作った。その中で自転車保険の義務化も行ったが、私が一番力を入れて欲しいと要望したのは、安全教育である。条例の中にも、「自転車に関する安全教育を行わなければならない」と書いてあるが、具体的に取組めていないところが多い。

「施策4-3 学校等における交通安全教育の推進」とあるが、「取組4-11」や「取組4-12」に具体的な計画事業を明記いただきたい。

(会長) 他にご意見・ご質問等無いようなので、これから進捗があった時点で適宜報告をしていただくということで、岸和田市交通まちづくりアクションプラン【自転車活用推進計画編】(素案)については了承とし、議事を終えたい。

⑤岸和田市交通まちづくりアクションプランの概要について

4. バリアフリー基本構想編(素案)

(事務局)

資料5-5を用いて説明

～委員からの質問～

(副会長) 災害時の内容はどちらに記載されているか。

(事務局) 資料5-5-2の83ページ、「3.1.3 視点」の5番に、「日常生活だけでなく、災害時・緊急時等を想定し、情報提供や避難誘導など必要な支援について配慮に努める」と記載している。

(副会長) 他の自治体で、災害時のバリアフリーの在り方として、バスや鉄道・駅舎も含めて市民の皆様に参加していただいて意見聴取したことがある。災害時に、障害のある方に被害の情報をどう伝えるか、避難が必要な場合に避難場所、あるいは避難経路をどのように設定するかという問題がある。避難経路も確認のうえ生活関連経路を検討しているのであれば構わない。今回準生活関連経路の設定があるが、例えば、岸和田駅から市役所へ来る際に駅の西側から幹線沿いを歩くより、商店街を真っすぐ歩いて抜けて図書館へ行く道の方が「歩きたい道」だと思う。国も、「歩きたくなる道づくり」を推進している。

生活関連経路と準生活関連経路の区別があるが、人がたくさん使う方に投資するほうが望ましい。「準」がついていると優先順位が低い印象を受けるので、整理いただきたい。

災害時のことを考えていないと、特にコミュニケーション不足で障害者等に情報が伝わらずに避難できないことになる。ワークショップでもご意見をいただいた。事業の中に入れられるものがあるなら、そのあたりも念頭においた事業として加えていただきたい。

(会長) 他にご質問等無いようなので、これから進捗があった時点で適宜報告をしていただくということで、岸和田市交通まちづくりアクションプラン【バリアフリー基本構想編】(素案)については了承とし、議事を終えたい。

その他

(事務局)

今後の作業については、いただいたご意見等を踏まえ、進めて参りたい。自転車活用推進計画編ならびにバリアフリー基本構想編については、1月の中旬からパブリックコメントを開始、その後パブリックコメントの内容を踏まえ、3月には次回協議会開催を予定しているので、よろしく願いたい。

(会長)

最後に、委員の方から、他に何かご発言があれば、願いたい。

(委員)

地域バスについて、伺いたい。市町会連合会会長をしていた際に、課題が2つあがっていた。1つ目は町会加入率が低下していて、70%を切っていること。2つ目は、高齢化・免許返納・過疎化によってバスが来なくなるということ。これによりたちまち移動が困難になり、買い物難民が出る。

市に相談したところ、「地域バスがあります」という返答だった。地域バスとは、自治会で移動の足がなくなってきた際に、その自治会で5人の発起人がいて自治会の承認を受ければ、市も一緒になって自治会の移動をどうしていったらよいかを考えてくれるという仕組みだそうである。令和2年1月15日、令和3年2月17日に市役所の方から説明を受けた。

塔原町はすでにバスに乗る人が少ないということで、テスト的に、地域バスとしてデマンドタクシーで運行をしたと聞いている。その結果がどうなったのか伺いたい。地域がどうしたらよいかを話し合っ、市も相談にのって地域も一緒になって考えるという素晴らしい計画によって、おそらく公共交通の問題の8割9割は解決するのではと期待しているので、今後どうしていくか伺いたい。

(事務局) 相川・塔原間の地域バスの実験は、令和元年11月から同2年3月にかけて土日祝日の54日間に試験運行を行った。予約があれば運行するとし、1日に25便、合計1350便の便数を設定していた。予約があったのは17便で、運行率は1.3%だった。

昨年度、この結果を踏まえ、相川・塔原町の町会長と意見交換を行うとともに、どういった理由で地域バスを利用しなかったのかフォローアップ・アンケート調査を行った。アンケート結果は、「実験期間中は、自家用車で移動した」という意見が多かった。その一方で、町会長からは、これから高齢化が進むため、車に乗れなくなった時点で考えるのではなく、今からどうすればいいかを考えていくために意見交換を続ける必要があるとの声を頂いた。現在、相川・塔原の町会長とは、どうしたら、地域の人々が、自分たちの足となる地域交通の確保について関心を持っていただけるかなど、意見交換を続けている。

また、実証実験を実施した以外の町会長からも、地域バス等の問合せを受けているが、費用面において、どれだけ市が支援できるか整理する必要がある。また、運行エリアについても町会単位ではなく、各小学校区よりも大きな6つの生活圏域単位で検討すべきではないかと考えている。また、この10月に「相乗りタクシー制度」が国の方で制定された。相乗りには抵抗がある方もいると思うが、近所の方々とうまく乗り合っ、通院や買い物に行くなど、公共交通の一つであるタクシー利用を含めた話し合いをして頂ければと考えている。

(委員) 相川・塔原の実験は結局1.3%だったので、元のバスに戻したということか。これは非常に経費がかかるのではないかと。地域バスは非常に素晴らしい考えなので、地域と行政が一緒になってその地域の移動を考えるということをもっと宣伝して進めて頂きたい。

(事務局) 地域バスは様々な制度が出てきている。新しい制度の紹介も含め、相談に応じていきたい。

(副会長) 以前の地域公共交通協議会で実証実験の内容を議題したが、利用者の少ない土日祝日の実験で成果があるのかと申し上げた。また、実験の結果をどう用いるかも議論した。

実験の結果が悪かったから元に戻すのでは、「行政・地域・事業者が集まってできるだけやっていきましょう」という流れにはならないと思う。できれば、どういう仕組みでどんな風にやればいいのか、あるいはそれを評価するにはどうすればいいのかといったことを、この協議会の協議事項にさせていただきたい。

(会長) 本日は、地域バスに関する意見を頂戴したということで、今後の議論に活かすよう、事務局で整理しておかれたい。また、本日の時間内で頂けなかった意見等があれば、事務局までお寄せいただきたい。

(会長) 以上をもって、令和3年度第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

令和3年度(2021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