

会議録

名 称	令和3年度（2022年度）第3回 岸和田市地域公共交通協議会									
開催日時 及び場所	令和4年3月24日（木）午後2時30分～午後4時00分 岸和田市立福祉総合センター 3階 大会議室									
出席者 委員29名中 出席20名 (うち代理3名)	堤	山本	前田	松下	藤浪(秀)	藤本(和)	表木	小出	児嶋	讚井
	○	○	○	○	×	×	○	×	○	○
	山崎	林	稲井	岸	長谷川	屋馬	安藤	清遠	藤浪(勝)	藤本(茂)
	○	×	×	○	×	○	○	○	○	○
	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	2名									
<p><<概要>></p> <p>■開会 （1）構成委員の変更について</p> <p>■協議事項 （1）和泉中央駅～道の駅・愛彩ランド間の路線バス実証運行について （2）岸和田市交通まちづくりアクションプランについて ①バリアフリー基本構想編 ②自転車活用推進計画編 （3）その他協議事項 ①交通のベストミックスに向けた意見交換 ※地域特性と輸送形態による公共交通手段とその他輸送手段との連携 ※地域バス等のあり方検討 ・これまでの取組み （H23.3策定 岸和田市公共交通あり方検討） （河合塔原間の地域バス等実証実験） ・他市事例の紹介（河内長野市くすまる、和泉市ボランティア輸送） ・賢いタクシーの使い方</p> <p>■報告事項 （1）バス交通関連の取組みについて ①路線バス福田線及びローズバスのダイヤ改正 ②ローズバス割引料金の拡充について ③ローズバスの利用状況について （2）次回協議会における予定案件について ①地域公共交通計画編 ②総合交通戦略編 （3）その他の取組について ①スマートシティ実証実験の結果</p>										
<p><<内容>></p> <p>■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小川委員を指名</p> <p>■開会 （1）構成委員の変更について （事務局） 資料1を用いて説明</p>										

(会長) ご質問等無いようなので、議事を終えたい。

■協議事項

(1) 和泉中央駅～道の駅・愛彩ランド間の路線バス実証運行について

(事務局) 資料2を用いて説明

(委員) 当日配布資料を用いて説明

～委員からの質問～

(委員) 和泉中央駅から道の駅愛彩ランドまでの運行ルートとのことだが、一日何便運行するのかまた、今時点で予想乗客数があれば教えていただきたい。

(事務局) 朝夕は1時間あたり3便、1日全体の運行便数は35便として協議を進めている。利便性重視した内容を目指し、引き続き南海ウイングバス南部と協議を進める。

(委員) 和泉中央駅から道の駅愛彩ランドまでの間、停留所が数カ所あり、急行運行時は通過とあるが、採算が得られる見込みなのか。和泉中央駅から道の駅愛彩ランドへの送迎バスのようになるのではと推測するが、運行する目的がはっきりしていなければ、採算が得られるとは思えない。フタツ池交差点付近にある①新拠点交通広場前は、現在の状況を見ると利用者が乗降する場所ではない。②包近、③山直中町、④大久保橋についても、利用者が和泉中央駅や道の駅愛彩ランドへ行くためにバスを利用するとは考えられない。⑤職業能力開発大学校前は学生が和泉中央駅から乗ると推測する。今の下松駅と同じような状況になると考えられる。以上より、道の駅愛彩ランドまでの送迎バスのようになるのではないかと推測する。

(事務局) 岸和田市では、携帯電話の位置情報システムのデータをもとに、人の流動状況について把握している。該当する地域から和泉中央駅方面に向かう人の流れは、一定数確認している。今回のバスの運行については、丘陵地区における企業の通勤、また近畿職業能力開発大学校（近畿ポリテクカレッジ）への通学、現在、自動車で移動されている方々が自動車を利用されなくなった時のことを考えて、公共交通であるバス路線を新しく新設することを目指したものである。丘陵地区のまちづくりをはじめ、フタツ池交差点付近はまちづくりとして基盤整備等を検討している。現在、フタツ池交差点付近の山直北地区は、ご指摘のとおり農地が広がっている状況だが、これから都市的利用をしていくためにも交通広場を作って、公共交通の利用促進を進めていきたいので、実証実験を検討している。

(委員) 長い目で見て、丘陵地域などはどうなるかはわからないが、山直南校区は調整区域なので、今後、家が増える可能性はないと思う。このような区域での運行では、道の駅愛彩ランドへの送迎バスとなってしまうのではないかと推測する。山直南小学校区では、自動車を利用して買い物する方がほとんどだと思う。道の駅愛彩ランドでキャベツひとつ購入するだけで大きい荷物になる。鮮魚を買ってから合計2～3時間のバスや電車での移動は難しい。今、道の駅愛彩ランドに行っている人はほとんど自動車を利用していると思うので、公共交通を利用していくのは厳しい。牛滝温泉 四季まつりでは、送迎バスを出している（※協議会開催時は、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、無料送迎バスを運休中）。道の駅愛彩ランドも和泉中央駅まで送迎バスを出しても良いのではと思う。

(事務局) 沿線地域の方々からは、かねてから和泉中央駅と結ぶバス交通の要望をいただいている。実証運行について、沿線地域の町会等にPRも行っている。実証運行の利用状況を踏まえ、他の移動手段確保に向けた検討も必要かもしれない。しかし現在、沿線地域の自治会からは賛同を得ており、バス路線が定着するよう努めてほしいという声を頂いている。実証運行が始まれば、進捗報告させていただく。

(委員) 実証運行の開始時期、普通・急行時の便数を教えていただきたい。

(事務局) 朝夕のラッシュ時1時間に3本、昼間時間帯については1時間に1本以上であり、1日35本、急行便は朝の通勤時の運行を予定している。和泉中央駅から道の駅愛彩ランド方面へ向かう際、バス停に停まることなく効率をあげるために、急行便を設けて一部バス停を停まらない形としている。運行開始時期は、令和4年度11月頃を予定している。

(副会長) 実証実験を行うには、どういう指標で評価するかが大事。次回以降の協議会で、ご提案いただきたい。

(事務局) 実証運行時の乗り込み調査等も検討している。その他、留意しておかなければならないことや指標等について、ご意見頂きたい。実証運行の検証については、概ね1年毎に評価を行う。評価指標については、現在検討中である。乗り込み調査等をしながら、通勤の方、高齢者や

観光の動向など、様々な視点から検討を行う。実証運行エリアは、丘陵部まちづくりや拠点整備が進む山直北地区の取り組みもあるので、まちづくりに与える効果も加味しながら検証したい。その他留意する事項があれば、ご意見賜りたい。

(副会長) 丘陵地区の開発等の動向を観察することも大切である。開発スケジュールとあわせて、単純に1年毎に評価するのではなく、沿線地域の人口増加の状況を鑑み、どの時点で、どんな指標にするか決めていくことが望ましい。事務局よりご提案頂き、協議会委員が意見を出して検討することが望ましい。11月頃から実証運行開始ということで、最初の期間におけるある程度の評価方法、次の期間における評価方法といったご提案をいただければ、意見を出しやすい。

(会長) 今後進捗があった時点で、実証運行の検証等について、事務局に説明いただく。

(2) 岸和田市交通まちづくりアクションプランについて

①バリアフリー基本構想編

②自転車活用推進計画編

(事務局) 資料3、4、5を用いて説明

～委員からの質問～

(副会長) パブリックコメントの実施方法についてお聞きしたい。

(事務局) 2か月間、市のホームページおよび岸和田市内各市民センターにおいて、ご意見をいただけるようにした。

(副会長) ホームページの閲覧数や公共施設に設置していた備付の閲覧数の記録などはあるか。

(事務局) 確認可能。各市民センターについては、来られた方の人数のデータもある。

(副会長) 別の自治体においても、意見0件という状況を聞いた。本来は、サイレントマジョリティーの方々の意見を広く集めようとするために、この制度が設けられたが、あまり意見が集まっていないように思う。新型コロナウクチンの関係で、市のホームページを見て頂く機会も増えているかと思うので、パブリックコメントも見て頂く機会が増えているかもしれない。広報誌を活用する方法もあると思うが、広報誌もあまり見られていないようだ。市民の方々に、しっかり広報を見て頂くことも課題の一つかもしれない。例えば毎月の広報誌に掲載されたキーワードを1年分集めて応募し、抽選でプレゼンする等、普段から広報に興味をもっていただいた上で、パブリックコメントについても周知されるような検討を頂けると良い。また、1件の意見に対し、1件の返答をすると、個別の返事をするようになってしまい、パブリックコメントの制度としては適切ではない。頂いた意見については、計画の大きな分類ごとに当てはめて、項目ごとに返答をしなければいけない。市民の方々に関心をもっていたら、意見をいただけるような環境づくりが必要である。市民の方々が計画を知らなければ、勿体ない。

(会長) パブリックコメントの回答方法について詳しくご説明いただきたい。

(事務局) 回答はホームページで公表している。ご意見と回答がリンクしている。

(委員) 自転車の活用法といわれているが、自転車に乗るための安全教育に懸念を感じる。最近、自転車事故が非常に増えていると聞いている。

(事務局) 安全教育については、定期的に市でも行っている。コロナ禍のため、最近は開催できていないケースもあるが、今後定期的に行うという方針は、変わっていない。

(副会長) 大阪府では、大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例を策定した時に、一番の課題は保険の義務化だったが、教育についても、しっかり入れるようにしてほしいということで、条例の中にも、それぞれの関係者の責務として、安全教育を実施することが定められている。それを受けて、それぞれの機関でどういう対応をするのか。道路整備が進み、自転車通行空間として、自転車ナビマーク・自転車ナビライン等の道路表示がなされているが、それに対して、子供や高齢者などがどれくらい理解しているか。それをいきなり逆走だからと咎めるのはどうかと思う。所轄警察の方々の協力の下、子供の学校での交通安全教育、地域の高齢者の方々への自転車を中心とした交通安全教育をしていただくように、私自身もお願いしているところなので、岸和田市でもお願いしたい。

(会長) 資料5の1～5ページ、安全利用の促進とあるので、具体的な取組をしていただきたい。

(3) その他協議事項

①交通のベストミックスに向けた意見交換

(事務局) 資料6を用いて説明

～委員からの質問～

(委員) 前回にも発言させていただいたが、去年と1昨年、月1回の町会連合会に説明にきてもらっている。これを来期もお願いしたい。各地域の町会連合会や校区長にもこの資料を紹介してほしい。

(事務局) 地元への周知について検討する。

(副会長) ゾーニングは、単純に面積だけで検討するわけにはいかない。人口密度の関係や、路線の廃止や乗合タクシーの話もあったが、公共交通空白地域を抽出する際は、空間的なエリアを描けば良い。空白地域としてどう対応したら良いか。空白地域でなくても、地形上の問題で、坂道や道が狭くてバスが入れない所も、ある意味、不便地域となる。人口密度と物理的な条件をあわせ検討すべきである。

また、地元要望があってコミュニティバスのようなものを実証実験で走らせても、ほとんど利用されないで、採算が合わなくなる。これまでも、岸和田市でも何回か実験をしたが、うまくいかなかった。地域のニーズと地域の方々の協力が必須である。地域の方が、日常的に検討するための組織を、町会とは別に作り、その中で皆さんに乗ってもらうために、どうしたら良いかを日々検討していくことが重要である。乗合タクシーのような狭い車両は、新型コロナウイルス感染症拡大により大打撃を受けて、利用者が大きく減少している状況にあるが、とにかく地域に本当に必要かどうか、必要とする方々をサポートするために、その他の方々が将来の自分自身のためにも、いま利用するという意欲がないと、うまくいかない。ただ、要望だけではうまくいかないで、地域の方々向けに勉強会を開催し、必要性や意識を高めていただいた上で、実証運行する事が必要である。

また、他市の例でもあるが、道具ありきでスタートするとうまくいかない。住民の方が、既存の公共交通がなくなるのではと心配されて、反対運動になると逆効果になることがある。あくまで、地域のニーズにあわせてどんな方法があるのか検討すべきである。

和泉市や河内長野市の取り組みが紹介されたが、有償運送という方法もある。しかし、これは本来、空白地域や過疎地域において、他に方法がない場合の最後の手段である。中には、町会の中で運営しながら運転手を募り、老・老輸送といった状態になっている例もある。市街地の住宅団地等でも、実証実験が始まっている地域があるが、既存の公共交通がある中で、有償運送の仕組みの導入が本当に良いかどうか疑問がある。自分たちで協力しあって困っている人を運ぶのは良いと思うが、事故が起こった時に誰がどう責任をとるのか。制度として導入する時は、運転手の講習会を開催していると聞いたが、福祉有償運送導入の時にも、無事故の証明の提出を求めると、運営するNPOから反発があったりしたので、制度的なところを含めて検討した方が良い。

(事務局) 頂いた意見を踏まえて検討したい。

(委員) 町会として、自分たちの地域の移動を考えていくとき、市に任せきりではいけないと考えている。地域もそれなりの負担もあることはわかっていると思うので、よろしくをお願いしたい。

(会長) 事務局には今後の進捗を報告していただく。

■報告事項

(1) バス交通関連の取組みについて

- ①路線バス福田線及びローズバスのダイヤ改正
- ②ローズバス割引料金の拡充について
- ③ローズバスの利用状況について

(事務局) 資料7、資料8を用いて更新内容を説明

～委員からの質問～

(副会長) 資料8-1の3ページ。南ループでの下松(市民病院南)停留所の乗降実績について。6月以降、乗降者数が全部0になっているのはなぜか。ルートの変更によって乗降が出来ない場合、0表記は乗降者数がないと取られて誤解を招くので、別の表記をお願いしたい。

(会長) 例えば、「一」などに変更をお願いしたい。

(事務局) 修正する。

(2) 次回協議会における予定案件について

①地域公共交通計画編

②総合交通戦略編

(事務局) 資料9、資料10を用いて説明

～委員からの質問～

(副会長) 総合交通戦略については、どういう状況の時に、どういう手段が必要なのかといった市民の移動ニーズを把握し、市民がそれをどう選択できるのかを念頭に置いていただきたい。自転車は、バスの利用者と競合する。鉄道駅周辺に自転車駐輪場を整備すると、自転車が便利になり、バスを使っていた人が自転車に手段を転換してしまう。自動車が便利であれば、当然、自動車利用が増える。それでは競争にならない。例えば、道の駅愛彩ランドでも、公共交通を利用するとお得な特典をつけるなどを考えないといけない。ヨーロッパの都心部には車で入れない。日本の場合は、駅前等に駐車場があるので、バスの方が「安くて・便利」とはならない。その中で、皆さんにバスを使ってくださいというには無理がある。政策的にバスを使ったほうが得だと思ってもらい、選んでもらえるようにしたい。総合交通戦略あるいは地域公共交通計画の中で、このような交通体系をどう実現していくかを考える必要がある。市民がどんな時に何を使ったら便利かを考える事が重要だ。これを後押しするのが、MaaS (Mobility as a Service) といわれるIT技術を使ったシステムになる。総合交通戦略を基本的な考え方として提示いただくよう、改めてお願いしたい。

(会長) 只今の話は、脱炭素の取組みとして、国も積極的に成長戦略の一つとして取り組むということで、1兆円近い予算がついている。岸和田市としても、脱炭素にむけて、新たな取り組みを来年からはじめようかと考えている。公共交通をいかに利用していくか、利用しやすくしていくかが非常に大事である。

(3) その他の取組について

①スマートシティ実証実験の結果

(事務局) 当日配布資料を用いて説明

～委員からの質問～

(副会長) 今回の実験の参加者は登録制か。

(事務局) 軽量電動バイクについては、登録制であり普通運転免許の保有確認が必要である。電動アシスト自転車については自由に借りられる環境としている。

(副会長) 鉄道事業者では阪急電鉄が早い時期からシェアサイクルを行っている。モニター実験の段階では問題ないが、一方で、かなり以前のことだが、淡路島においてシェアサイクルの実験を無料で行った際には、3ヶ月ぐらいすると、自転車が全部なくなったと聞く。実証実験で、モニターの自覚があれば大丈夫だと思うが、無料になると無責任な扱いになることが懸念される。自転車の場合は、保険加入の確認はしたのか。

(事務局) ドコモ・バイクシェアによるシェアリングサービスを活用したので、その保険と同じ仕組みを適用している。

(副会長) 先程もあったが、自転車の保険義務化もされているので、自転車の場合は保険加入、軽量電動バイクになると運転免許が必要である。将来的にこのようなシステムを入れるとして、料金設定について調べているのか。

(事務局) アンケートにより情報を収集している。今回は無料だが、サービスを利用する際にどの程度だと費用負担するか聞いている。

(副会長) システムとして入れていくのであれば、安全のための仕組み、免許等の条件、料金、初期投資や維持管理などシステムの管理など参考になるようなデータを集めてほしい。電動キックボードも規制が緩くなってしまった。いろいろなパーソナルモビリティが出てきている中で、交通規制をどうするかも問題となっている。パーソナルモビリティに関しては、警察から指導いただかないといけないので、普段からの調整をお願いしたい。また電動車いすの利用者から、もう少し速度をあげてほしいとの要望があると聞いた。10キロ未満では歩行者扱いだが、それ以上だと車道を通行しないといけなくなる。新しい乗り物がでてくると、通

行空間の配分をどうするのか、併せて考えないといけない。警察、国土交通省、経済産業省等などと連携していかないと、市民の皆様が便利だと思っても利用できないのはもったいない。新しい道路を作るのは大変なので、道路空間の再配分をどうしていくか一緒に考えていきたい。

(事務局) ご指摘頂いた点も踏まえ、引き続き検討を進める。実証実験体験会においても、課題等もみてきたので、今後の施策に活かしていきたい。

(委員) 実証実験について、どういう目標を設定しているのか。指標をどう設定し、どう評価するのか知りたい。今回、色々アンケート調査を実施されているが、この事業は、どのように評価するのか教えてほしい。

(事務局) この実証実験については、大阪スマートシティパートナーズフォーラムでの会員企業に協力いただきながら、移動がスムーズなまちづくりを目指して、拠点での賑わい創出の点において、モビリティが活用できるのか、できないのか調べるところからスタートしている。指標や具体的な数字は今後アンケート等の結果を見て検討することになる。道の駅愛彩ランドと、その周辺に位置する、まちびらき予定の「ゆめみヶ丘岸和田」、山直北地区等の拠点における新たなまちづくりを考慮しながら進めていくことになる。その中で、地域特性に合ったモビリティの利用や、「スマートシティ・移動がスムーズなまちづくり」の指標があると思うので検証をしていきたい。

(委員) 自転車と公共交通と同じだが、逆にまちづくりにより交通行動や生活行動が変わる可能性がある。交通戦略を考えたときに、モビリティポートの賑わいが増えているが、公共交通には、ネガティブなインパクトの可能性もあるので、広く考えてほしい。

(会長) ご質問等無いようなので、議事を終えたい。

(事務局) 次回の審議会は本年度6月頃を予定している。

(会長) 以上をもって、令和3年度第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

令和3年度（2022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