

会 議 録

名 称	令和 4 年度（2022 年度）第 1 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 7 月 6 日（水）午後 2 時 30 分～午後4時00 分 岸和田市新館4階 第 1 委員会室																																																																					
出席者	<table><tr><td>堤</td><td>山本</td><td>前田</td><td>松下</td><td>藤浪(秀)</td><td>藤本(和)</td><td>表木</td><td>西谷</td><td>児嶋</td><td>讃井</td></tr><tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○*</td><td>○</td></tr><tr><td>山崎</td><td>林</td><td>稲井</td><td>岸</td><td>長谷川</td><td>屋馬</td><td>安藤</td><td>清遠</td><td>藤浪(勝)</td><td>藤本(茂)</td></tr><tr><td>○</td><td>○*</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>×</td></tr><tr><td>伊勢</td><td>中西</td><td>酒井</td><td>大塚</td><td>岡部</td><td>別所</td><td>原</td><td>小林</td><td>日野</td><td></td></tr><tr><td>○</td><td>○*</td><td>○*</td><td>○*</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td></td></tr></table>										堤	山本	前田	松下	藤浪(秀)	藤本(和)	表木	西谷	児嶋	讃井	○	○	○	○	○	○	○	○	○*	○	山崎	林	稲井	岸	長谷川	屋馬	安藤	清遠	藤浪(勝)	藤本(茂)	○	○*	○	○	○	○	○	○	○	×	伊勢	中西	酒井	大塚	岡部	別所	原	小林	日野		○	○*	○*	○*	○	○	○	○	○	
堤	山本	前田	松下	藤浪(秀)	藤本(和)	表木	西谷	児嶋	讃井																																																													
○	○	○	○	○	○	○	○	○*	○																																																													
山崎	林	稲井	岸	長谷川	屋馬	安藤	清遠	藤浪(勝)	藤本(茂)																																																													
○	○*	○	○	○	○	○	○	○	×																																																													
伊勢	中西	酒井	大塚	岡部	別所	原	小林	日野																																																														
○	○*	○*	○*	○	○	○	○	○																																																														
委員29名中 出席 28 名 (うち代理 4 名)	※オンライン参加 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、北出主任、笹本、妻鹿、加森																																																																					
傍 聴 者	1 名																																																																					
＜＜概要＞＞ ■協議事項 ① 令和4年度幹事会について ② 岸和田市交通まちづくりアクションプラン策定について ③ 新規路線バス実証運行の道路運送法による計画について																																																																						
＜＜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別所委員を指名																																																																						
案件 ①令和4年度幹事会について (事務局) 資料1を用いて説明 (会長) ①については割愛する。																																																																						
②岸和田市交通まちづくりアクションプラン策定について (事務局) 資料2～6を用いて説明																																																																						
～委員からの質問～																																																																						
(委員)： 資料3の変更箇所ではないが、(6)の対象とする交通手段について気になった箇所がある。「岸和田市交通まちづくりアクションプランで対象とする交通手段は、鉄道・バス・タクシー・自動車（自動二輪含む）・自転車・徒歩とする。」という文言があり、下には「岸和田市交通まちづくりアクションプランにおける『公共交通』は、「不特定多数の人が利用する乗り物」とし、鉄道・バス・タクシー等を対象とする。」と記載されているが、そういう意味で上は鉄道・バス・タクシーを「公共交通」という文言にまとめたほうが良い。資料4、5でもバスや路線バス、ローズバスといったワードが使われているので統一された方がよい。今後、新たなモビリティ検討するのであれば、鉄道やバス、タクシーと特定するのではなく、「等」としておいた方がよいと考える。																																																																						
(事務局)： 次期計画でも「新たなモビリティ」という文言が出てくるので、今回のご意見を賜り、交通手段の記載について整理をさせていただく。																																																																						
(委員)： 資料3の2ページ、(3-2)身体障害者手帳所持者数の推移について。身体障害者手帳所持者数は減少傾向であり、平成28(2016)年の8,908人から令和2(2020)年では8,409人と500人程度減っているが、これは身体障害者が減ったのではなく、審査が厳しくなったことが理由である。何も改善されていないのに手帳を返納された方が500人ということである。誤解されないように、状況が変わっているわけではないというこ																																																																						

とを認識していただきたい。

その右の(2)の6番目の項目について、「地域巡回ローズバスの利用者数は平成20(2008)年以降は年間約6万人(約200人/日)の横ばい傾向にあり、令和元(2019)年の改正後は年間約3万人」と記載がある。これはローズバスのルートが変更されたことが理由で乗客が減少したという解釈でよいのか。

(事務局)： 1点目については障がい者支援課と市の部署と確認しながら内容を再度検討する。ローズバスの利用者数は、本協議会でも順次、改正に向けた取組を以前から行っているところである。今後は平行してルート選定の検討、関係機関と協議し、現況のコロナ等、社会情勢変化と市民ニーズを反映したものを目指して、引き続き修正と検討をする。

(委員)： 先程の2ページのバスについて、ほとんど減っているという表現になっており、「新型コロナ拡大による影響で」という文言が使われているが、おさまれば戻ると判断なのか。

(委員)： 新型コロナの影響でバス利用が減少している。オミクロンの影響でかなり落ち込んだ後は戻りつつあるが、生活様式の変化もあるので、コロナ以前に戻るかは引き続き状況を見る必要がある。

(委員)： もう1点、1ページの基本方針④の「運転免許証を自主返納する高齢者等の市民ニーズに応じて、全市的に共通のサービスを提供するためには、行政等の努力だけでは限界があります。しかし、特定の地域や対象者に応じた交通サービスの提供を行うことは、市民負担の公平性の観点から理解が得られにくい側面もあります。」というのは具体的に何を言っているのか教えていただきたい。

(事務局)： 高齢者の免許返納については、今後も行われるだろうと想定しているが、それ以外の高齢者等含めて、地域のすべての方を対象に提供することについては、市民全体とすると一部の方の負担となるので、公平性の観点から理解が得られないという側面があるということである。

(委員)： 「特定の地域や対象者」は誰を指しているのか。

(事務局)： 特定地域は地域内で状況がそれぞれ違うので、ローズバスが通っている所と通っていない所、対象者についても地域の年齢構成などを考慮して、公平性の観点から検討する必要があると考えている。

(委員)： 検討する必要があるということでしょうか。

(事務局)： 問題ない。

(委員)： 基本計画か戦略かわからないが、1ページで上位計画に基づき、将来に亘って皆が使える公共交通サービスにする一方で、バスの端末分担率が減少している中、生活様式の変化、人口減少が避けられないとなると、今後、人の移動が減り、公共交通を維持しようと思うと難しいということになる。そのためにどういった方針で、何をするのかということが本来は基本的な考え方として、具体的なことは戦略で書かれるべきである。人口減少の中で何をするのかということ、まちづくりの観点も踏まえて、にぎわい再生という言葉で表せるように移動総量を増やすことが1つ。それが難しいとなると、交通の話なので手段分担の問題となる。岸和田は自動車分担が高く、公共交通に乗る人が少ないので、それを維持しようとするとお金が必要になる。適正な分担関係を維持、実現するための方策を検討するという事をどこかに記載するべきである。もうひとつはそれでも収支が取れない公共交通をどう維持していくかという問題に対して、財源をどう確保するかという課題は避けられない。本来は国が公共交通について関与すべきだと思うが、日本ではなかなか難しいので、臨時交付金で対応していただくしかないのだが、市民の皆さんが共有財産として公共交通を守るという認識が持てるようにするにはどうすればよいのか。持てるのであれば賛否はあるかもしれないが市民が負担して公共交通を維持することも考えなくてはならないし、地区についてはコミュニティで自ら支えていかなくてはならない。そういった考え方を基本計画で示し、問題点や方向性を示した上で戦略編では具体的な内容を記載して、実践編で施策として展開する、というようなつながりがある形で検討をいただけたらと思う。

(事務局)： 参考にさせていただく。

(会長)： 続いて③総合交通戦略編についてについて、いかがか。

(委員)： これも個別についてと言われると難しいが、一番気になるのはパーソナルモビリティの所である。これをどういう位置づけにするのか。公共交通編で、「バス交通等の充実」の

中に「パーソナルモビリティ」という文言が出てくる。公共交通にパーソナルモビリティと出てくるが、それはどういう理解をすればいいのか。それに関連して、理解して使っていただきたいのが「ラストワンマイル」という言葉である。バス停までの移動手段で自転車、徒歩の中にパーソナルモビリティを入れるのか。あるいはパーソナルモビリティは独立した手段として目的地に行くために使う道具なのかははっきりしない。今はどちらかというところ公共交通に入れている。イメージとしては端末だと思うが、端末だとするとどうするのか、バス停で乗り捨てるのか。もう一点、パーソナルモビリティはどこを走るのか。電動キックボードは規制が緩和され免許不要になったが、どこを走らせるのが問題となる。自転車と一緒になのか。障がい者団体の方からは電動車椅子の速度を上げてほしいと要望が出ているが、速度を上げると歩道を走れなくなるという問題もある。その中で、キックボード等、他のパーソナルモビリティは交通全体でどういう位置づけにしてどこを走らせるか、警察にも確認が必要だが、安全性も含めて、どういう空間を誰がどんな目的で利用するのかを明確しなくてはならない。単に言葉だけで「スローモビリティ」、「パーソナルモビリティ」入れるだけでは、計画を間違った方向に導くことになるかもしれない。可能ならどう考えているか聞きたい。

(事務局)： 多様なモビリティは、ファースト、ラストワンマイルの交通手段の位置づけで考えている。走行空間等については道路管理者の意見もあるので、代理出席の奥野氏と岸和田警察の委員にご意見いただきたい。

(委員)： 道路管理者から話をさせていただくと、多様なモビリティについては現行法律に従い、交通管理者と協議し整理していくことになる。交通環境、社会環境は昨今かなり早いスピードで変化しているので、そこを見極めつつ進めることが重要である。

(委員)： 警察としても同じである。そのときそのときで協議する。具体的に何をどうするかは、本部含めて協議して改善していきたい。

(委員)： 前回、スマートシティの話があった。IT 技術を使って便利にするという内容の箇所、意見を聞いた時に、大阪府から目的はオリエンテッドだと答えていただいた。そもそも「どうしたい」という事があって、それに適合した技術を使うということにならなければならない。パーソナルモビリティ等は道具が先に開発され、外国から入ってきているが、それを現行の法律にあてはめてどう使うか。そもそも道路空間再配分について2012年に大阪府も国の中間報告に基づいて計画は作っておられる。その計画では車道空間を減らして自転車と歩行者空間に充てると記載がある。ヨーロッパでは公共交通に充てるとなっている。このように限られた道路空間を今後どうしていくかはまちづくりの大きな課題であるので、上位計画等に沿った考え方を示していかなくてはならない。公共交通メインとした中で、その他の交通手段はどのような位置づけになるのか考えて、それぞれの計画に落とし込めればと思う。

(事務局)： 参考にさせていただく。

(委員)： 堺では観光の促進のための観光レンタサイクルやモデルコース定めており、自転車通行環境の整備について検討しているようだが、道路状況も含めて検討してもらいたい。もう一点、「新しい生活様式に対応した交通行動変容を支援する」とあるがどういう意味か。

(事務局)： 国から出されている新しい生活様式は様々あるが、外出機会の創出、3密回避、テレワークの増加等などの生活様式の変化が交通に影響があると考えている。

(会長)： 他になければ、総合交通戦略編はここまでとする。次は資料5の公共交通計画編についてご意見、ご質問あるか。

(委員)： 先程の補足をさせていただく。目標の施策イメージの所で、新たな公共交通サービスとなる先進技術、次世代モビリティと書かれると、「新たな公共交通サービスになる次世代モビリティ」とも読める。端末なら端末と記載した方がいい。交通計画では、基本的に公共交通と私的交通手段に分かれる。公共交通は誰でも利用できる交通輸送手段、私的交通は個人が所有する道具によって移動するものなので、自動車と自転車となる。それに新たに加わるパーソナルモビリティは個人所有の移動手段と読めるが、新たな公共交通サービスになるのか、文言的に先進技術だけなのか、先進技術とすれば新たな公共交通サービスとなる先進技術とは何なのか、MaaSなのか、MaaSならMaaSと記載してしまっても良い。パーソナルモビリティは端末なら端末としてもらえばいい。ただ、グリーンスローモビリティとなると公共交通に含まれるはずである。かたかなをそのま

ま羅列するだけでは、意味合いの違うものになるので、誰に対してどんなサービスをするのかは整理して、目標や施策に入れてもらいたい。

(事務局)： 参考にして計画に盛り込ませていただく。

(委員)： 鉄道駅から徒歩圏外の地域は路線バスとローズバスとあるが、MaaS となるとタクシーも含まれるので、この 2 つに縛る必要はないのではないか。パーソナルモビリティについては公共交通に入れられているところが、ロンドンの e スクーターなどシェアの話を想定されているかと思っているが、ロンドンでは電動スクーターは公共スペースでは利用不可で、しかも社会実験として限定されている所でやっているの、そういうのも参考にして位置づけの検討をしてはどうか。

(事務局)： 参考とさせていただきます。

(会長)： 他にあるか。よろしいか。次、⑤施策(案)について(資料 6)に移る。ご意見等あるか。

(委員)： 資料 6-1 の施策 3、パーソナルモビリティの書き方については再考いただきたい。もう一点、3-2 の AI オンデマンドについても、路線バス、ローズバスを運行しており、あとはどうするかとなっているときに、コミュニティ主体の乗り合い型タクシーであるとなると、それをどういう形でやるかという時にオンデマンドというのもなくはない。ただ、オンデマンドはだいたい失敗している。コミュニティが主体なら成功している事例もある。道具ではなく、どういう形のものが公共交通としてありえるのか。路線バスがある、それを埋めるコミバスがある。それでも地形上サービスが困難なところに、タクシー使った乗り合いがあるのかもしれないが、そういう時に使っても良い。加えて、AI オンデマンドは何かということを知りたい。どういうニーズに合わせた公共交通にするのか、AI オンデマンドとはどういった理解としているのか。

(事務局)： オンデマンドは通常の乗り合いで、AI は効率よく運行するようなシステムとして導入して、人が管理する乗り合い交通はなく、システムを使って、効率のいい運行をするようなものと理解している。

(委員)： 細かいことを議論する気はないが、オンデマンドが乗り合いとは決まっていない。本来乗り合いは幅広く、定時定路線ではなく、デマンドでサービスする時にオンデマンドとなる。その際に管理やルートの設定を機械で効率的にやりましょうというのが AI になってくるが、AI 機能は学習が前提でデータが必要なので、アプリがあつたらうまくいくという事ではない。アプリと支援してくれる所があれば良いが、新しくシステムを買い入れてやるというのはとんでもない話だと思う。それであればまずは簡単なサービスマネジメントとして最初は人手でやっても大したことない話で、コミュニティでやっているオンデマンドは町会長が仕切っている所もある。AI といえば良さそうに聞こえるが、そもそも必要なのかも含めて検討いただきたい。まずは乗り合いがいいのか、容量、定時定路線か人の希望に合わせたオンデマンドかという事を考えてから、マネジメントシステムを検討すべきではないか。

(事務局)： 参考とさせていただきます。

(委員)： 最近、AI オンデマンド、モビリティなど新しい言葉が出てきており、「岸和田市交通まちづくりアクションプラン【基本計画編・総合交通戦略編】(2019 年)」に専門用語の説明が記載されているが、モビリティの解釈がこの当時の説明だと読めなくなる。ナッジ等の横文字が出てくる中でわからない所も多くなる。次のアクションプランの用語の説明を書き換えることを想定し、委員会でも具体的に話をしていただきたい。

(事務局)： 用語集は整理し、更新する予定である。

(会長)： 他にあるか。なければ、協議事項①から⑤については終了する。たくさんのご意見いただいたので、事務局は意見を踏まえて次の作業への反映をしていただきたい。次に、⑥路線バスの評価指標について(資料 7)の説明をお願いする。

(事務局) 資料 7 を用いて説明

(会長)： 意見、質問あるか。

(委員)： 使用するバスは大型バス、ローズバスぐらいの大きさのどちらか。

(事務局)： 市内の中型バスである。

(委員)： 和泉中央駅から山手にあがり、包近公園南から、包近の間は問題ないのだろうか。細い

道だと思うが、通行でうまく交差できるのか。

(委員)： 広い道ではないが、実車検証の結果、運行可能と判断した。

(委員)： 運行可能なら問題ないが、ダイヤについて急行は、既設バス停には止まらないということか。コースも変わるのか。フタツ池から稲葉まで走るのか、急行でも通常のバス停を通って行くのか。

(事務局)： 今は評価指標について議論いただきたい。バス路線は、次の議題で説明する。

(委員)： コースは先に言ってもらえないか。急行は既存のバス停を通るのか。

(事務局)： 急行は朝だけ設定しており、その便は和泉中央駅から愛彩ランドへ行くルートで、既存バス停 3 つは止まらない。

(委員)： 止まらないのではなく、フタツ池から岸和田牛滝山貝塚線（磯之上山直線）を経て稲葉町東交差点をまわって行くのか聞いている。それとも包近から今あるバス停に停まらなくても通って行くのか。

(事務局)： 朝の急行便は、一部岸和田牛滝山貝塚線（磯之上山直線）を経由するルートとしている。

(委員)： 急行便は、既存バス停を停まらないということでした承した。急行便の朝の便は愛彩ランドから和泉中央駅へのルートはないということか。

(事務局)： 基本的に朝の便として愛彩ランド行きで設けている。

(委員)： 朝の便だが、和泉中央駅から道の駅愛彩ランドへは急行便があるが、道の駅愛彩ランドから和泉中央駅への朝の便は急行便がないのか。

(事務局)： 和泉中央駅へ行く朝のルートには急行便はない。

(委員)： 和泉中央駅へ行く朝のルートには急行便がないというのは、道の駅愛彩ランドの送迎バスになるということか。和泉中央駅から愛彩ランドへ直通で行くということは、送迎バスそのものではないか。

(事務局)： あくまで急行便は既存のバス停から愛彩ランドに行く方がほとんどいないという想定である。今後状況を見ながら検討したい。

(委員)： 途中でどこも止まらないのであれば、送迎バスではないか。和泉府中には私立高校のスクールバスが来ているが、それと同じ考えなのか。

(事務局)： 今回の路線バス再編はアクションプランの施策目標である広域連携軸などの整備に合わせた再編としている。送迎バスとは考えていない。

(委員)： そうは言えないと思うが、中身は送迎バスとしか解釈できない。和泉中央駅と道の駅愛彩ランドを結ぶ路線運行に反対ではないが、このコースだけで走るのはもったいない。それと、C、山直北地区の評価指数とあるが、これは山直北校区のどこを考えているのか。この矢印の所をみると、校区の一部である。山直北校区と記載があるが、本当に評価指標として取れるのか。

(事務局)： 今後、基盤整備により企業が進出するなど、まちづくりが進み、拠点となることを見込んでいる。ここは新拠点交通広場として周辺の方が利用するバス停となる。

(委員)： 新拠点交通広場は良いが、山直北校区は道路から外れている。反対ではないが、このコースで運行するのであれば、山直北はすべて含めてコースを考えてはどうか。例えばフタツ池交差点で右折（海側）し、岸和田市立城東小学校西の交差点から、府道 223 号三林岡山線を経て、岡山停留所から今の路線バスのルートで牛滝山方面へ向かえば、包近、山直中、大久保橋と通る。そうすれば山直北全部に行けるのではないか。山直北から山直南校区も行けると思う。そういう検討はできないのか。山直北校区は調整区域である。

(事務局)： 和泉中央駅と愛彩ランドをまずは最短で結んで、利用状況に応じて将来的に検討することになる。

(委員)： 広域行政を考えるのであれば、提案したコースを考えるべきである。山直北は一部で、8000 軒あるうちの 50 軒程度である。道路から離れており、そこで山直を評価してもらうのは具合が悪い。やってもらうのであれば範囲を広げて考えていただきたい。それと急行便は送迎バス以外に言いようがない。

(委員)： 今回は新たなルートで試行するということなので、短期で評価した時にあんまり人が乗らないとなると評価が悪くなる。先程のまちびらきや開発と合わせて、短期、中期の評価と併せてやってもらいたい。ルートについては運輸局に認可をもらうことになるので、その後、ニーズがあるのであれば、また検討すれば良い。それはそうと、評価指標

	の観光拠点の来訪者はどこも空欄になっている。
(事務局) :	D5ー③は印刷ミスで、短期と長期に○が付くことになる。
(委員) :	来訪者数だが、バスを使用している人が対象になるので、こういったデータを取るのか。市外の人バスの利用者か。もし可能であれば、調査をしないといけないかもしれないが、市内と市外利用者でデータが取ることが出来れば、市内外から人を呼び込んでいくという意味の拠点化であれば、それなりの評価になるものと考える。
(委員) :	実証運行を評価するための指標という認識で良いか。その評価指標の中に費用対効果は入るのか。
(事務局) :	他の指標と併せて、収支率も合わせて検討していく。
(委員) :	承知した。費用対効果を入れて評価した時に、ある程度の期間で数字は出ると思うが、出た時に例えばバスは何人で収支が見合うのか、市の負担もどこまでするのかという考え方もあるが、評価してダメなら継続はしないという判断か。
(事務局) :	このルートについては今後まちづくりが進むエリアも含まれるので、5～10年で一定の評価をし、判断したい。
(委員) :	この先5年、10年先のまちづくりと、この実証運行は話が合わないのではないかと。それであれば、10年先に、今後何人住んで、企業がどれくらい張り付くなどの人数は出ているのか。
(事務局) :	現在、牛滝線の乗車人数は17人／台で黒字化は見込めると思っている。まちづくりのポテンシャルや、現在、和泉中央駅に公共交通機関を使って移動している人数のデータもある。十分達成できると考える。
(委員) :	1台で平均17人利用すれば収支が見合うのか。
(事務局) :	今はその試算をしている。
(委員) :	17人利用すれば市の負担はないのか。
(事務局) :	その時の利用者の状況、学生割合もあるが、そういう試算をしている。
(委員) :	福田線は赤字で、市から負担いただいて住民利用しているが、朝の3便しか利用していない。他はガラガラである。そんな状態で同じ様に丘陵線が出来たら、利用者全体数が一緒であれば、調整区域だが、将来人口が増えるという判断か。
(事務局) :	福田線は乗り込み調査をして状況は把握している。今後まちづくりがされる予定なので、利用者が見込めると思う。
(委員) :	ゆめみが丘に家が建つということだが、何軒建つのか。
(事務局) :	ゆめみヶ丘は、1000人規模の居住者に近々なる予定である。
(委員) :	評価はきっちりしてもらいたい。鉄工団地は1500人規模だが、コンビナートで122社、会社が金額負担して送迎バスを出している。1000人どころではない。負担の公平性を考えた上で評価してもらいたい。
(委員) :	評価指標のデータを取るのに、こういった調査を予定しているのか。どのエリアでどの規模の調査を何回するのか、次回以降示してほしい。それと、Bの(1)ゆめみヶ丘のバスの認知について、短期があるのに長期はないのは何故か。
(事務局) :	ゆめみヶ丘のまちづくり協議会で利用促進の取組について議論いただいている。今回は案だが、この項目の長期的検討の必要性も今後検討したい。
(委員) :	短期と長期の期間は何年か。
(事務局) :	短期は5年、長期は10年で考えている。
(会長) :	他に質問あるか。なければこの議題は以上である。次に協議事項(2)について事務局及び議員委員に説明をお願いします。
③新規路線バス実証運行の道路運送法による計画について	
(委員)	当日配布を用いて説明
(会長) :	いまの内容について意見、質問はあるか。よろしいか。無いようなので、新規路線バスは承認されたものとする。次にその他報告事項について事務局よりお願いします。
(事務局) :	次回の協議会を9月から10月に開催予定である。
(会長) :	以上で協議会を閉会したい。
(会長)	以上をもって、令和4年度第1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 4 年度（2022 年度）第 1 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