

会 議 録

名 称	令和 4 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 5 年 3 月 30 日（木）午後 2 時 30 分～午後 4 時 00 分 職員会館 2 階大会議室																																																																					
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>兎田</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	○	○	○	○	○	×	○	○	○	○	兎田	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																																																													
○	○	○	○	○	×	○	○	○	○																																																													
兎田	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 20 名 (うち代理 4 名)																																																																						
	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、妻鹿氏、笹本氏、加森氏																																																																					
傍 聴 者	2 名																																																																					
＜＜概要＞＞ ■案件 ① 協議事項 岸和田市交通まちづくりアクションプラン（案）策定について (1)【基本計画編】案について (2)【地域公共交通計画編】案について (3)【総合交通戦略編】案について ② 連絡事項 (1) 路線バス山直線の実証運行 (2) AI オンデマンド交通の実証実験 (3) スマートモビリティの推進 (4) 公共交通利用促進についての取組																																																																						
＜＜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表木委員を指名																																																																						
案件 ①岸和田市交通まちづくりアクションプラン（案）策定について (1)【基本計画編】案について (2)【地域公共交通計画編】案について (3)【総合交通戦略編】案について (事務局) 資料 1-1～1-4 を用いて説明 ～委員からの質問～ (会 長): 岸和田市交通まちづくりアクションプラン（案）策定について、意見、質問をお願いする。 (副会長): 質問は、全部の資料に関してという認識でよろしいか。 (事務局): 前回の協議会で素案ということで提示させていただき、それをもとに実施したパブリックコメントにいただいたご意見を踏まえ、アクションプランの内容の変更はないと考えている。修正した項目も含めて、全体としての意見を賜りたい。 (委 員): 前回の会議で、交通結節点について、機能や役割を分担して表示してはどうかと発言した。例えば、資料 1-1-①の 48～49 ページ。48 ページでは、駅前広場である交通結節点の整備状況が表で記載されているが、今後、整備される泉州山手線のような幹線道路との結節点の具体的な機能についても記載してはどうか。49 ページに記載の表にある交通結節点のどれに当たるのかもわからない。現時点で考えている所だけでも記載してはどうか。																																																																						

- (事務局)： 資料 1-3-①の 12 ページに、将来都市像の設定として、「都市軸の交流拠点を都市核とし、階層的につなぐ多極集約・ネットワーク型のまちづくり」のイメージ図を記載し、交通結節点としての位置づけとしている。同じ資料の 42 ページでは、「都市計画道路泉州山手線の道路整備進捗に合わせた交通結節点の整備」を例として、駅周辺とは違う整備についても記載している。
- (委 員)： 岸和田市総合計画をみると、「広域交通拠点」という表現をとって、中心的にまちづくりをする箇所、市の施設と連携することが記載されている。ここは、交通だけの表現でよろしいか。
- (事務局)： 上位計画の岸和田市総合計画に沿った形で、この交通まちづくりアクションプランを作成している。
- (委 員)： 色々な所に記載されているが、見えにくいので見えるようにしてはどうかと前回お願いした。先ほどの資料 1-1-①、48 ページの表は JR 東岸和田駅の東側のみの整備状況が記載されており、西側にも駅前交通広場はあると思うがどうか。
- (事務局)： JR 東岸和田駅の東側が都市計画決定している駅前交通広場という位置づけとなっており、「整備済」と記載している。
- (委 員)： JR 東岸和田駅の西側は広場ではないのか。
- (事務局)： JR 東岸和田駅の西側については都市計画決定している駅前広場ではない。あくまでも乗降場としている。
- (委 員)： JR 下松駅はどちらも「整備済」となっており、わかりにくかった。
- (事務局)： JR 下松駅は、東側及び西側ともに都市計画決定されている駅前広場となっている。
- (会 長)： 他にいかがか。
- (副会長)： 資料 1-3-②の 2 ページにある(2)目標値の達成状況について、色々なことが達成できていない状況で、それがコロナの影響が原因なら、前の計画の考え方を続けてもよいが、コロナ渦であってもそれ以外の影響でうまくいっていないものがあるのなら、改善しなければならない。総合交通戦略編なのでどこに力を注いでいくか、記載があればわかりやすい。概要版はとてもわかりやすいので、公表するかは別として、この会議のメンバーがこの計画に対する理解を共有する意味で、達成状況に加え、今後どうするかも記載していただくと方向性も含めてよりわかりやすくなると思う。
- (事務局)： 検討させていただく。
- (委 員)： 1-2-①の 13 ページ。JR 久米田駅も交通広場を作って路線バスが入れるようするか。
- (事務局)： 将来の計画では存在している。路線バスのルート変更も見据えながら順次進めていく。現在、西側の改札口を整備すると同時に、東側についても乗用車の乗降が出来るような広場を整備するべく事業を行っている。
資料 1-3-①の 40 ページに記載している。大町 19 号線の一部に駅前で乗降できるスペースを作る事業を行っている。
- (委 員)： この質疑応答の時間は、デマンド交通も全て含むのか。
- (事務局)： デマンド交通については、施策のパッケージに記載しているので、後程ご説明させていただく。
- (委 員)： 泉州山手線の整備についてはいいことだとは思いますが、「交通まちづくり」ということで、区画整理方式で、泉州山手線の両側を区画整理してまちを作っていくような話だったと思うが、その部分についても説明も必要ではないかと思う。道と道の交通結節点も生きてくると思う。
- (会 長)： 事務局からの回答は必要か。
- (委 員)： 今後、検討していただければと思う。
- (会 長)： 他にいかがか。
それでは連絡事項について一括で事務局より説明いただく。

②連絡事項

令和 5 年度の主な取組みについて（次年度協議事項）

- ① 路線バス山直線の実証運行
- ② AI オンデマンド交通の実証実験
- ③ スマートモビリティの推進
- ④ 公共交通利用促進についての取組

(事務局) 資料2-1～2-4 を用いて説明

～委員からの質問～

(会 長): 何かあるか。

(副会長): 次回以降の議論の内容について確認したい。AI オンデマンド交通は、他の事業と連携したもののか。何をどう目指そうとしているのかわからない。

資料2-3のスマートモビリティとは何か。一般的にスローモビリティと言われているものを一般道路に入れると、だいたい混雑が起きる。スマートモビリティはどういうものを目的としているのか、また次回にでも説明いただきたい。そもそもどこを走らせるのか。公園などなら良いが、公道を走らせようとした時に、どこを通行させるのか、警察協議も必要となる。キックボードは免許不要となり、速度が出るので車道走行をしなくてはならない。一方で自転車の交通事故も増加しており、4月からは自転車に乗る際にはヘルメット着用が努力義務になっている状況で、スローモビリティの利用は高齢者の免許返納後をイメージされているようにも読める。高齢者は重装備をして利用するようなものなのか。そのあたりも良くわからないので、次回に議論するのであれば、こういったことを目的にしたものか説明していただけると議論しやすくなる。

あと、資料2-4についても、地域の方に痛みが伴うことを知ってもらわないといけないと思う。先ほどのAI オンデマンド交通にしても、夢のあるいい話のようだが、どれもお金のかかる話である。交通空白地域に対する持続可能な交通サービスについても、どうやってお金を工面するかを考えなくてはならない。そういったことも含め、検討できるようにしていただきたい。

(会 長): 事務局、いかがか。

(事務局): 資料2-2のAI オンデマンド交通については、システム等の検討ということではなく、岸和田市内のいくつかの地区の中で、公共交通空白地域というのがあるので、その解消に向けた取組のうち、デマンド交通を検討する中でAI オンデマンド交通が有効と考え、実証実験を行いたいという内容である。

(事務局): 先程、副会長からのお話にあったとおり、こういった目的で導入するのかという所で、デマンド交通は過疎地でよく行われており、昨今だとまちなかのデマンド交通を運行している事例もある。岸和田市でも春木・磯上地区では、路線バスも走っていない状況でこういった移動の実態があるのか、実証実験の中で掴むところからスタートしていきたい。次回以降の協議で、目的を詳しく説明させていただき、協議いただけるように資料を充実してまいりたい。

(副会長): なぜ「AI」がついているのか。

(事務局): 春木・磯上地区は、一定の移動量があると想定しており、「AI」を使わせていただいている。実際にこういったルートを選択できるのか等、「AI」を使いながら考えていきたいと考えている。例えば、コールセンターで申し込みがあった際に、行先だけではなく、ダイヤやルートなど、地域に応じた動きをみるために「AI」を活用したい。

(委 員): 資料2-2について。春木・磯上地区はバスの空白地域だが、昭和30年代にはバスが走っていたように思う。過去に走っていたのだから、実証実験は可能ではないか。

(事務局): 紀州街道に路線バスが走っていたと聞いている。現在のバス車両では回れない箇所があり、路線バス車両は乗り入れることが困難である。この地域では、ローズバス車両による運行も物理的に出来ないという状況である。

(副会長): 「AI」を付けるということは、「AI」のデマンドシステムを作ることになる。そうなるのだいたいどこの行政も専門の事業者と一緒にやることになる。直接運営することになるとお金がとてめにかかる。大阪府のプロジェクトに含まれるのなら費用負担も少ないが、独自でやろうとすると費用だけかかってしまって、空白地域の需要に対応するような手段として良いのかどうか疑問である。デマンドサービスは色々な地域で試みられているが、私の知っている多くの所は、電話予約の希望が多い。「AI」のシステムをつくるための実証実験なのか、次回以降にはわかるようにして欲しい。それならそれで、大阪府のサポートや事業者の活用が可能なのか、その場合にこういった情報を集めればよいのか、それに見合うような実証実験をどう行うのかという話になる。目的が違えば実験の形も変わってくる。

(事務局): いただいた意見を踏まえて、次回以降に目的等を示したい。

(委 員): デマンドバスは、他の地域でも運行されているが、スーパーに協賛金をいただいて、シ

ヨッピングセンターの前に停留所を作る、停留所に事業者の名前を入れる等、工夫してやっておられる。他に、コミュニティバスをやめて、デマンドに変えて費用が下がっている地域もある。そういった事例もあるので、他の地域の研究もして、出来るだけローズバスも含めて総合的に考えることが、結果的に住民にとって使いやすいバスになるのではないか。今回は、空白地域に絞っているので実証実験を実施して、実証の中から他地域での事例のような総合的なプランが出てくれば良いと思う。

(事務局)： おっしゃっていただいたように、総合的な交通サービスの最適な組み合わせは、非常に重要だと認識している。実証実験と合わせて、引き続き協議いただければと思う。資料2-4の「痛みを伴う理解」は重要な所で、現在、移動手段の確保について勉強会をしていきたいというエリアがあると聞いている。そういった内容も踏まえて、協働を進めてまいりたい。まずはこういった目的で取組を進めていくかを整理した中で、協議いただきたいと考える。

(副会長)： 先程、路線バスとコミュニティバスの競合についての話が出たが、デマンド交通となると、タクシー事業者が運行することになることが多いが、2人以上乗らないとデマンド交通としての乗合いにはならない。1人で乗車できる安いタクシーになってしまうので、タクシー事業に対して影響を及ぼすことになる。バスだけでなく、タクシー事業者との関係も含めて、どういう目的でどのようなことが達成できたら良いのかを考えていただきたい。

(事務局)： 既存タクシーの活用については、重要な取組と考えており、町会で申し合わせをして、病院など同じ施設に乗合で送迎するなどすれば、移動コストを下げることも可能と考える。既存タクシーをいかに賢く活用するかも踏まえて、地域の方々とも話をさせていただきたい。

(会 長)： 他にいかがか。

(委 員)： 資料2-1の「1便平均乗車人数」を見ると、採算上完全な赤字は当然だと思うが、いつも同じ大きさのバスが走っているのか。

(事務局)： 基本的には、同じ路線バスの車両が走行している。

(委 員)： 昼間の時間帯に何度か見かけたが、全く利用されていないようである。このような状態をいつまでも続けてよいものか。運行主体は南海ウイングバス(株)か、岸和田市か。

(事務局)： 運行主体は南海ウイングバス(株)である。

(委 員)： 南海ウイングバス(株)は、赤字でこのまま運行するということか。

(事務局)： 運賃収入を基本に事業されているので、このまま赤字ということであれば、撤退・減便も考えられる。現在、運行が始まった状況で利用促進など取組を進めている。また、山直東のまちづくりについても進めている。その中でどれだけの人数が必要か、全てを和泉中央駅から蜻蛉池まで結ぶのが良いのかなど、全てを含めて実証運行を行いたいと考えている。5年経った時点でどうするかではなく、1年ごとの数字も見ながら皆さんに協議いただいて、まちづくりとしての評価について審議いただきたい。

(委 員)： この運行に対して、補助金は出していないのか。

(事務局)： 現在、南海ウイングバス(株)に運行補助として交付している。

(委 員)： この乗車人数で、このまま運行していくのは無理と考える。極端に言うと、昼は一定時間の運行をやめる、またはローズバスのような小型のバスにする等、出費を減らすための対策を立てないと、今のままで5年間やっていけるかどうか疑問である。市が補助金を出すとなれば、税金を費やすことになる。赤字と分かっている路線に対して、補助金を出すことは皆さん当然おかしいと考える。よく検討していただきたい。

(事務局)： まちづくりの効果として期待できるバス事業は、全国的にほとんど赤字という状況である。バスが走っていることによる様々な効果を踏まえながら、いかにまちづくりとしての効果があるのか、協議いただきたいと思います。先ほど、お話いただいたように4月からの乗車人数については、通学で利用したいという声もあり、引き続き利用状況や地域からの声を含めて協議いただきたい。

(委 員)： 全国的にバスだけではなく、電車も赤字路線が大きな問題となっている。なんとか解消しようと皆さん苦勞しておられる。はじめから赤字とわかっている路線を運営していることに対して、どうかと思う。学生が入ってきたとしても、卒業する学生もいるので、そんなに大きな変動はないのでは。どう増やしていくか、総合的に検討していただきたい。

(会 長)： 事務局からの回答は必要か。

- (委 員): 今後、検討していただければと思う。
- (会 長): 他に、いかがか。
- (委 員): 先日、岸和田市都市計画審議会に参加させていただいた時には、山直東のまちづくりについて詳しく説明いただいた。本委員会でも、新拠点の交通広場の話だけではなく、山直東のまちづくりの進捗についても報告頂きたい。そうすれば、現在だけでなく将来も見据えた当該路線バスの可能性について議論ができると思う。また、この場で、山直東地区内の移動の議論ができれば、山直東のまちづくりにおける当該地区内の道路のあり方の検討にも貢献できるのではないか。
- もう一点は、先ほど副会長からも指摘のあった、AI オンデマンドの件だが、様々な関係者と大きな議論が展開されると思うので、どういうスケジュールで実証実験が進んでいくのか、やる事も含めたガントチャートを示していただけると、足りないことなどについて、議論ができるので次回までに用意いただければと思う。
- (委 員): 実証実験について。和泉中央駅から道の駅愛彩ランド間は5年間実施、和泉中央駅から山直東間は10年間実施と認識しているが、山直東までは泉州山手線を抜いていくから、ある程度まちづくりの可能性はあると思う。ただ、丘陵地は調整区域のど真ん中で、あれ以上伸びる余地がないので、5年間運行しても数字が出るか不安である。ただ、山直東は可能性があると思うが、現状は山直東の新拠点交通広場を利用している方はいるのか。
- (事務局): 山直東にある新拠点交通広場での利用者は、運行開始日に始発から乗って確認したが、近所の企業に通勤されている方がおられた。先日も、夕方に山直東から2名乗られているのを確認している。全くゼロということはない。実証運行の期間については、和泉中央駅から道の駅愛彩ランド間は5年間で、毎年数字を見ながら協議いただきたい。10年との話をさせていただいていなかったと思うのが、そういう認識を与えていたのなら訂正させていただく。
- (委 員): 10年の実証実験はないということか。
- (事務局): そうである。
- (委 員): それならそれで結構である。山直東のほうが、まちが出来る可能性は高いという方向で、議論していけば良いと思う。
- (会 長): 他に、いかがか。それではその他の事項で事務局にご説明をいただく。

③その他

- (事務局): 次回、協議会は来年度末までに開催予定と考えている。先ほどいただいた意見等を踏まえて、資料を充実した上で様々な協議をお願いしたい。

- (会 長) 以上をもって、令和4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4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