

資料 2 - 1

【地域公共交通計画編】施策①、【総合交通戦略編】施策③

「広域連携軸の整備や拠点の形成に合わせた公共交通ネットワークの再編」における路線バス山直線の実証運行

令和4年度路線バス 山直線 乗車人数

年	月	人数 (バス事業者提供)	備考	運行日数	運行本数 (運行日数×37本)	1便平均 乗車人数
令和4年	11月	1,038	11月7日運行開始	24	888	1.17
令和4年	12月	1,416		31	1,147	1.23
令和5年	1月	1,470		31	1,147	1.28
令和5年	2月	1,476		28	1,036	1.42
令和5年	3月			31	1,147	0

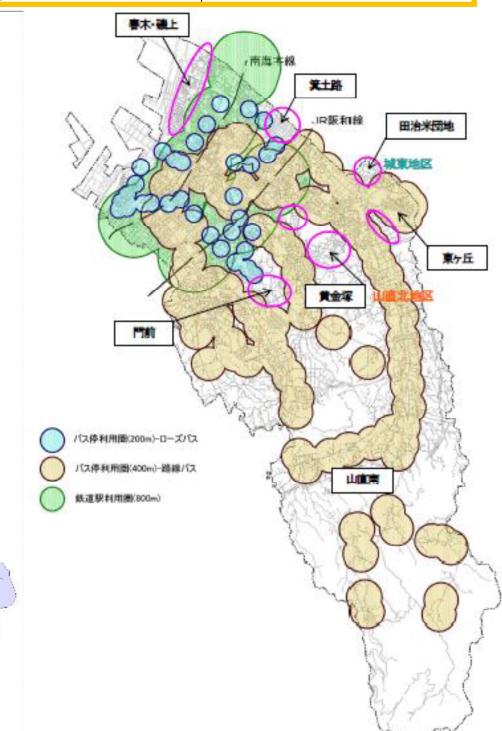
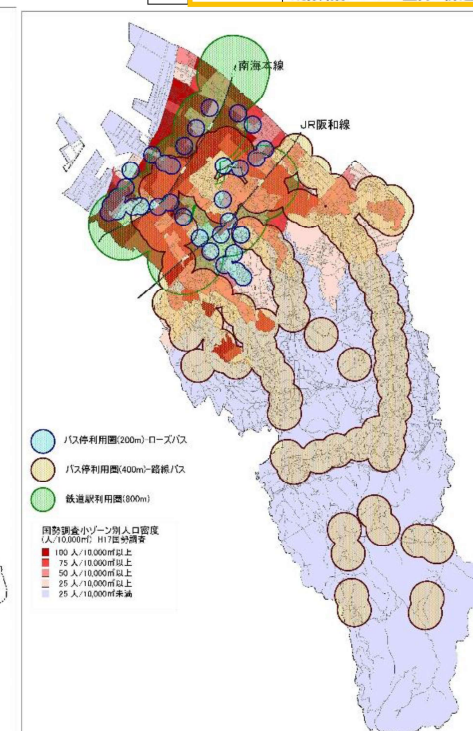
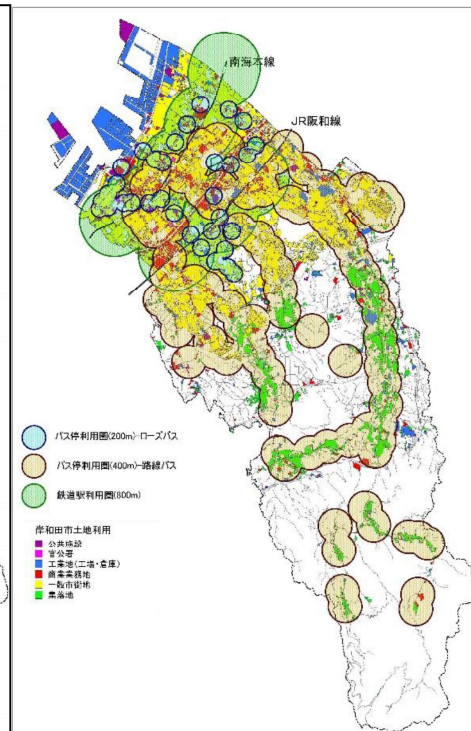
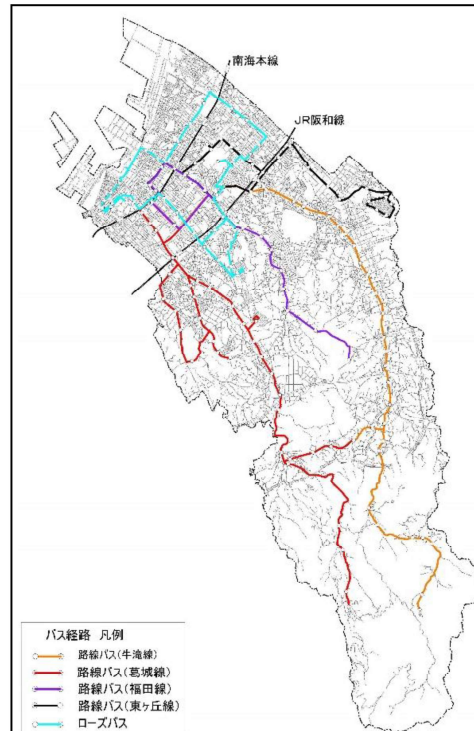
資料 2-2

令和5年度 A I オンデマンド交通実証実験について

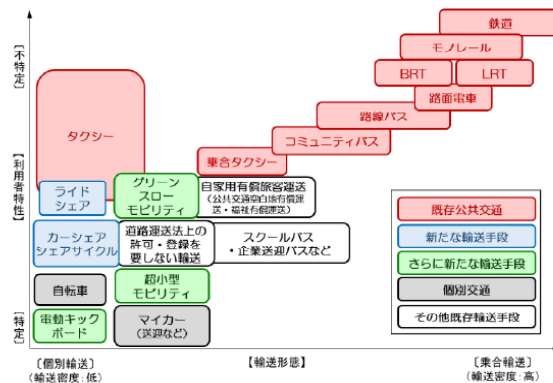
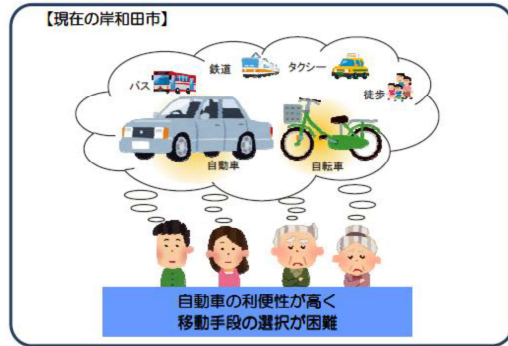
岸和田市公共交通の現況における課題・問題点を整理すると以下のとおり

- ① 路線バス・ローズバスでカバーされない公共交通空白地区がある
- ② 路線バスは、乗降者数の減少に伴い運行便数が減少傾向にあり、地域住民の利便性低下につながっている
- ③ 公共交通空白地区に人口密度の高い地区や、土地区画整理事業実施中の地区など人口集中地区も見られるため、路線バスの運行ルート導入、コミュニティバスの運行などによる、公共交通空白地区の解消が望まれる
- ④ ローズバスが JR や南海本線の駅、徳洲会病院などの主要施設に接続していないため運行ルートの再考が望まれる
ただし、路線バスとの路線(区間)の重複を避け、ローズバスと路線バスの運行調整や、乗り継ぎの利便性向上などの取り組みが必要となってくる
- ⑤ ローズバスの運行収入は2割程度にとどまっており、大部分が補助金により運行されているため、運行ルートの拡大や増便などを行うと赤字の拡大が懸念されることより、利用者拡大のための施策や適正な受益者負担のあり方など、運行収入の拡大方法についても併せて検討する必要がある
- ⑥ 岸和田市では自家用車の分担比率が非常に高く、ローズバス、路線バスの運行を安定させるためにも、公共交通機関の利用促進策の検討も必要である

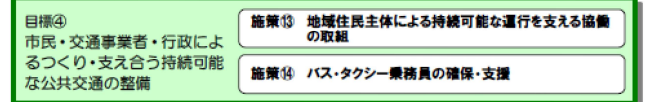
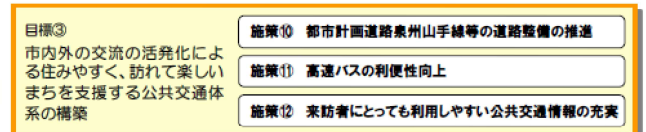
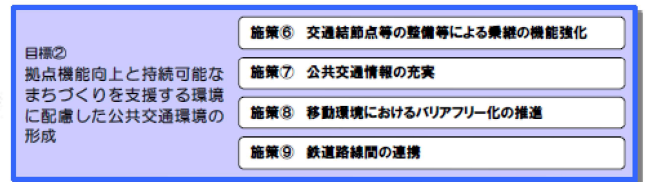
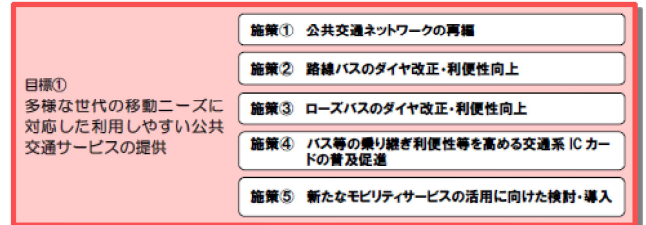
地区等	状 況 ・ 課 題	具 体 策
春木・磯上	紀州街道沿いなど集落地区では道路が狭くバス運行は困難 臨海線付近の工場跡地で住宅開発が進んでいる 地区内に店舗、病院等が立地し生活利便性がある程度高い 高低差が少なく自転車・徒歩での移動が容易	将来的な課題として、高齢者などの移動困難者等への福祉施策として、道路状況に対応したバス以外の小型車を活用した移動サービスを検討する
箕土路	国道沿いの区画整理により整備された地区では、事業所等の土地利用が多い 旧集落内は道路が狭くバス運行は困難	将来的な課題として、高齢者などの移動困難者等への福祉施策として、道路状況に対応したバス以外の小型車を活用した移動サービスを検討する
門前	宅地開発が急速に進み人口が増加 道路が狭くバス運行は困難 都市計画道路岸和田港福田線の事業中	道路整備によりバス運行が可能となった時点で、バスルートの拡充などを検討する
黄金塚	昭和40年代に住宅開発が進んだ地区で高齢化が進んでいる 団地内は高低差が大きく移動が困難 店舗、病院等が近隣に少なく、生活不便地域区画整理地区では人口が増加している	山直北・城東地区において、コミュニティバスの試験運行を検討する
田治米団地	府営住宅団地で高齢化が進んでいる(総戸数720)	
東ヶ丘	昭和40年代に住宅開発が進んだ地区で高齢化が進んでいる 団地内は高低差が大きく移動が困難 路線バスが乗り入れており、既存バス路線との整合が必要	既存路線バスとの競合を避ける為、地域と協働したバス利用促進による路線バスの確保などを検討する
山直南	晴鈴池公園～和泉中央駅間へのバス路線新設要望(H22.12.22:山直南地区市民協) 市街化調整区域で、高齢化・人口減少が進んでいる 丘陵地(道の駅)が隣接する 既存路線バスとの整合が課題	将来的な課題として、地区に隣接する丘陵地区整備とも連携し検討する



交通まちづくりアクションプラン（地域公共交通編）



- 幅広い世代の方が、日常的に外出しやすくするために、人（徒歩）を中心として、自転車、バス、鉄道、自動車との連携を強化することで、**目的や状況に応じた移動手段の選択ができる交通体系**の構築を目指す。
- 異なる交通手段間の乗継抵抗（物理的な面、運賃面、情報面）の低減を図り、**外出機会を増やすための、シームレスな公共交通体系**を実現する。



施策⑬

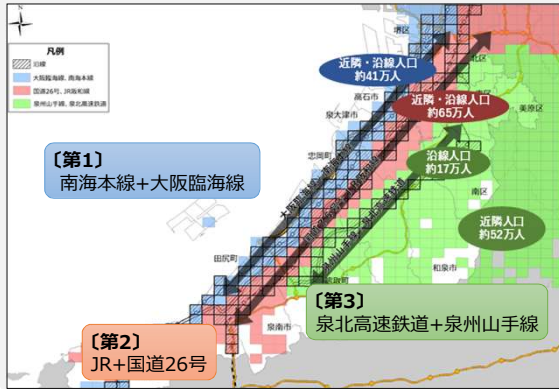
持続可能な地域公共交通の実現を図るため、各地域における地域住民が主体となった交通システム導入検討の仕組みづくりと、交通事業者や市による支援体制を構築し、持続可能な地域公共交通の実現を目指します。また、企業の送迎バスやスクールバスとの連携を図りながら路線バスと競合しない仕組みづくりを検討します。

自発的な公共交通の利用促進に加え、地域バス等の新規導入や運行改善にあたっての地域発案型の市民主体となった検討の仕組みづくりを構築し、持続可能な運行を支える協働の取り組みを進めます。

これまでの取組み

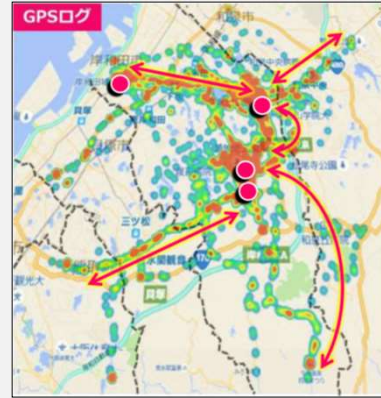
人流データ取得・分析

- 移動は南海(第1)・JR(第2)などの海側に集中
- 第3の交通軸が受け持つ人口は多く範囲も広い
- 泉州地域丘陵部からの主要施設(医療・教育等)への移動機会の喪失

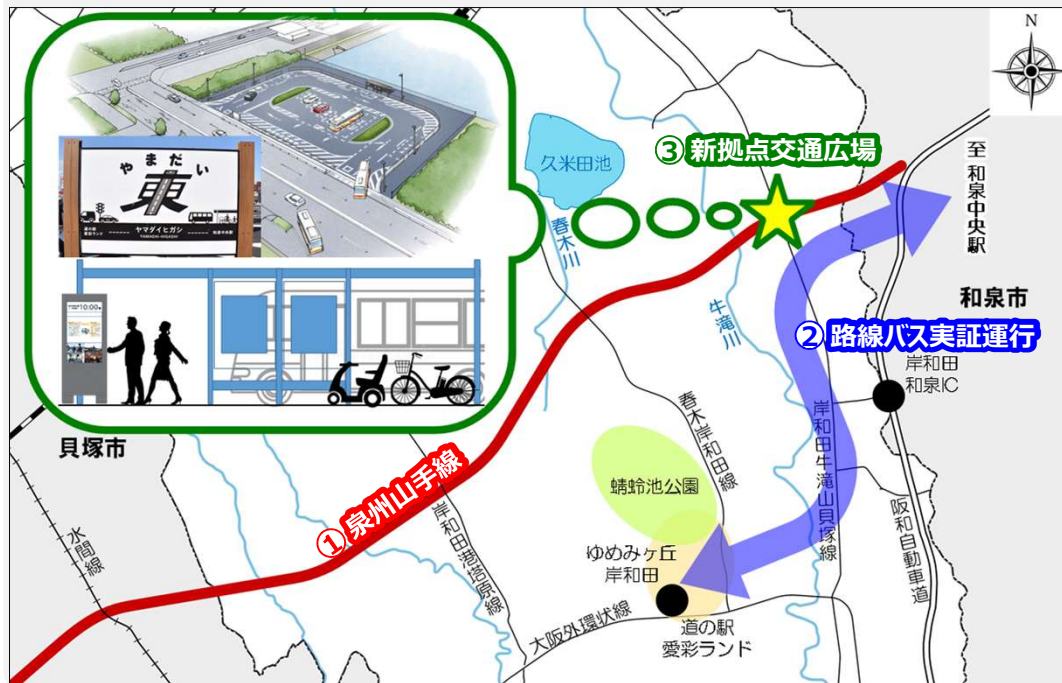


OSPと連携

- 移動がスムーズなまちづくり
- モビリティポートを用いたシェアサイクル実証実験
- シェアリング型のスマートモビリティとして公共交通とは異なる移動需要を獲得



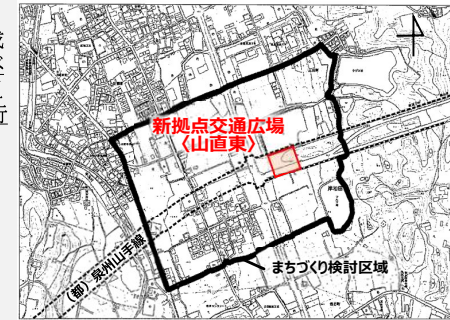
- 泉州地域丘陵部における交通軸の必要性 ➡ 広域連携、地域連携に資する交通軸の形成 …①
- 道路だけでなく、公共交通の機能 ➡ 基幹的な移動手段の確保による市民サービスの向上 …②
- 交通軸から各地域を繋ぐ交通手段(ラスト・ファーストワンマイル)
- ➡「移動がスムーズなまちづくり」の取り組みにおけるスマートモビリティ …③



令和4年度取組み

取組み概要

(都)泉州山手線沿道に位置する山直東地区において取組んでいるまちづくりの検討と合わせて、公共交通機関の充実と新たな拠点形成に向けた新規路線バスの開通及び新拠点交通広場の開設に伴うイベントを開催し、モビリティポートを設置することでスマートシティの取組みである「移動がスムーズなまちづくり」の実現に向けた効果検証を行うとともに市民の機運醸成を図ることを目的として実施。



検証内容

①新規路線バス及び新拠点交通広場の利用促進

「新規路線のバスルート試走」及び「バスの乗り方教室」参加者を対象にヒアリング調査を実施

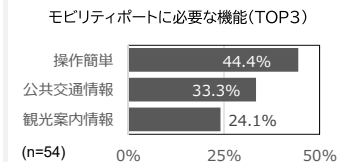
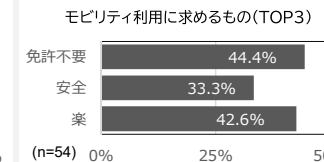
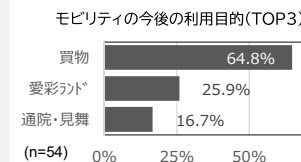
〔ヒアリング結果概要〕

- 今後免許返納予定であり、その際には利用すると思う
- 和泉中央駅への子どもの送迎(学習塾等)が必要になり助かる
- 通行量が多い道路もあるのでバスがあれば子どもを安心して送り出せる

②スマートモビリティの社会実装に向けた機運醸成

「基幹公共交通とスマートモビリティの乗り継ぎ体験」及び「将来的なにぎわい創出拠点のイメージの情報発信」について、参加者を対象にアンケート調査を実施

〔アンケート結果概要〕



まとめ

- 新規路線バスの開通により、学生の通学時の安全性の向上や高齢者の移動手段の確保、地域住民の日常生活に必要な諸施設へのアクセス性、安全面及び生活利便の向上への期待が見えた
- 利用促進の取り組みを進めながら、更なる利便性の向上が図られるよう、泉州山手線及び沿道のまちづくりの検討と合わせた、将来的なバス路線の再編等も視野に入れることが重要
- 免許返納も視野に入れたスマートモビリティの活用、新たな移動需要創出の示唆など、将来的な活用イメージの共有が一定進んだものと考えられ、モビリティポートを用いたスマートモビリティの社会実装について一定の機運醸成に寄与
- 得られた知見等を沿線市町にも情報提供することで、交通軸や地域の発展や賑わいの創出に向けた検討を進めていくことが重要

令和5年度の取組み予定

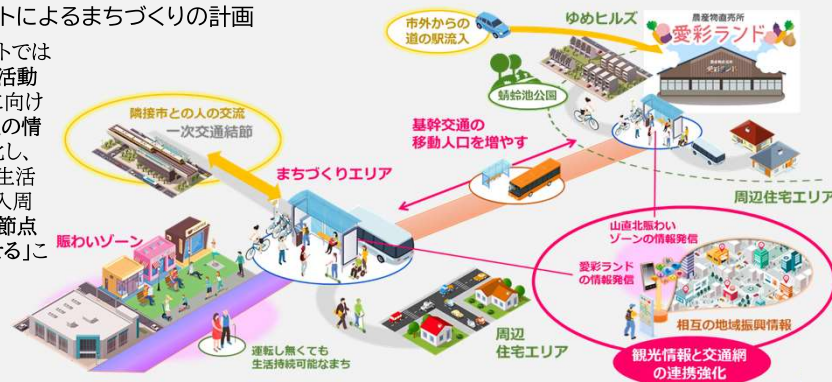
- 本市丘陵部に位置する「ゆめみけ丘岸和田」を先行実装のフィールドとします
- 「ゆめみけ丘岸和田」の位置としましては、岸和田市中心部から南東へ約7kmの内陸部にあって、東側に牛滝川、南側を神於山(こうのやま)山麓、西側に蜻蛉池公園に囲まれた面積約159haの区域となります



▶「ゆめみヶ丘岸和田」は令和3年度にまちびら
きをし、近隣には、道の駅「愛彩ランド」や「府営
蜻蛉池公園」等の施設に加え、「近畿能力開発
大学校」といった学業施設、さらには大型商業
施設も近頃開業予定となっております



▶ モビリティポートでは「相互の移動・活動量」の最大化に向けて「観光と交通の情報連携」を強化し、各拠点を中心に生活行動と市外流入周遊の「乗継・結節点」として機能させることを目指します。



- バスの出発時刻の表示
→「ゆめみヶ丘岸和田」においても、路線バス福田線・山直線が運行しており、バス停付近にモビリティポートを設置することで地域の移動を支える公共交通の利用促進にも寄与すると考えられます
- 情報発信
→イベントの際は自治体情報を発信していたが、実際は観光情報や企業広告なども発信可能であり広告料収入等も期待できるため、モビリティポート運営に係る収入源として考えられます

[illegible]

※DNPモビリティポートとシェアリングサービスのイメージ

[illegible]

・庁内関係部署協議
・関係事業者(=プレイヤー)整理、協議

プレイヤー毎の事業
スキーム詳細協議

大阪府マシ
補助金申請

フィールド内、配置等詳細協議

実装に向けた
最終調整

年度内
実装

R5/4 R5/6 R5/8 R5/10 R5/12 R6/2 R6/4

交通まちづくりアクションプラン・総合交通戦略編では、コミュニティを核としたくらし目線の交通体系を構築するために、地域住民が主体となって地域の実情に合った交通を考える仕組みづくりと、関係者による支援体制の強化を掲げています。

令和5年度は、これまでの取組みに加え、地域住民が主体となって地域の実情に合った交通を考える具体的な手順やノウハウ、自発的な公共交通の利用促進等を記載したマニュアルを作成し、地域の方々が持続可能な移手段を調査研究を支援します。

岸和田市交通まちづくりアクションプラン 【総合交通戦略編】施策イメージ

戦略目標	施策パッケージ	施策	実施中の施策	実施時期		
				第1期 R5(2023) ～R8(2026)	第2期 R9(2027) ～R12(2030)	第3期 R13(2031) ～R16(2034)
Ⅲ 人流・物流や都市の魅力づくりを支える交通ネットワークの形成	(5) 泉南地域の中心都市としての魅力を維持・向上させる交通体系の構築	施策11 都市計画道路の整備推進	11-1 広域幹線道路の整備推進	● (都)京山山手線事業推進	継続	継続
			11-2 市内幹線道路の整備推進	● (都)田辺米畑町線 (都)大宮常盤線	継続	継続
		施策12 都市・拠点間を連絡する公共交通ネットワークの拡充	12-1 公共交通機関の連携強化	● 東北高速鉄道延伸の需要喚起	継続	継続
	(6) 市民や来訪者が分かりやすく使いやすい交通環境づくり	施策13 災害時における交通ネットワークの確保	13-1 広域緊急交通路や地域緊急交通路の整備推進	● 都市計画道路整備	継続	継続
		施策14 交差点等における交通混雑の緩和	14-1 主要渋滞箇所等における交差点改良等の推進	● 府道岸和田港地原線 市内一円渋滞箇所	継続	継続
		施策15 市民や来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実	15-1 公共交通情報誌による情報提供	● バスマップ等の充実	継続	継続
			15-2 スマートフォンアプリ等を活用した情報提供	● スマホ活用の検討	公共交通情報の充実	継続
			15-3 自発的な公共交通利用の促進	● 自発的な公共交通の利用促進手法の検討	自発的な公共交通の利用促進手法の実践	継続

戦略目標	施策パッケージ	施策	実施中の施策	実施時期		
				第1期 R5(2023) ～R8(2026)	第2期 R9(2027) ～R12(2030)	第3期 R13(2031) ～R16(2034)
Ⅳ 地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保	(7) 地域性に合った生活交通の確保	施策16 地域住民主体による持続可能な公共交通体系の確立	16-1 地域主導による交通体系の構築に向けた取組み	● 支援体制の充実	継続	継続
		施策17 協働による地域バス等の導入検討	17-1 持続可能な地域バス等の導入検討	● 地域助産会支援	地域助産会支援拡大 地域主導の運行体制 支援・本格運行	地域助産会支援拡大 地域主導の運行体制 支援・本格運行
	(8) 地域に優しい生活道路の創出	施策18 生活道路等における歩行者の安全な通行の確保	18-1 交通安全対策の実施	● 市内のゾーン30整備	継続	継続
		施策19 地域住民による通学路等での安全確保	19-1 通学路等における子どもの見守り活動の推進	● 大阪府営安まちアプリ 青色防犯パトロール	継続	継続

これまでの取組み (例)

・公共交通情報誌による情報提供(戦略目標Ⅲ・施策15-1)



取組み 例

・自発的な公共交通の利用促進 (戦略目標Ⅲ・施策15-3)



資料 国土交通省中国運輸局HP

・地域主導による交通体系の構築に向けた取組み (戦略目標Ⅳ・施策16-1)



資料：西宮市HP

国土交通省
国土交通政策研究所

イメージ

岸和田市版
自発的な公共交通の利用促進
マニュアル

地域の実情に合った交通を考える具体的な手順やノウハウ、自発的な公共交通の利用促進等を記載したマニュアルを作成

会 議 録

名 称	令和4年度（2022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4年11月15日（火）午後2時30分～午後4時00分 常盤地区公民館（桜台市民センター）講座室 1																																																																					
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21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、笹本、妻鹿、加森																																																																					
傍 聴 者	0名																																																																					
＜＜概要＞＞ ■案件 協議事項 岸和田市交通まちづくりアクションプラン素案について ①【基本計画編】素案 ②【総合交通戦略編】素案 ③【地域公共交通計画編】素案 報告事項 路線バス山直線の実証運行に関する評価指標案																																																																						
＜＜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中西委員を指名																																																																						
案件 岸和田市交通まちづくりアクションプラン素案について (事務局) 資料 2-4 岸和田市交通まちづくりアクションプラン概要版を用いて【基本計画編】素案について説明 ～委員からの質問～ (会長): 基本計画編について、説明のあった内容を中心にご意見、ご質問をお願いします。 (副会長): 19ページ。基本方針①と基本方針④について。補足があれば、説明をお願いしたい。 (事務局): ①は外出機会の創出になるので、交通機関の充実と“コト”づくりという表現を使わせていただいているが、外出機会の創出を交通機関と結びつけるという考えである。 (副会長): これでも結構だが、「外出目的となる施設整備」と「イベント開催など」では、大分内容が違う。「外出目的となる施設整備」というのは、例えば、コロナ禍で働く場所まで移動するのではなく、駅などの便利なところにテレワーク施設を設けて、そこまでの移動サービスを提供するということになる。「イベント」は移動を活性化する目的で開催するということだと思うが、基本方針①はむしろ生活様式に着目して、今までと働き方が変わって新たな施設が必要となるため、それに対する交通サービスを考えるということに視点を置いてはどうか。「イベント開催」については、基本方針④でしっかり記載してはどうか。基本方針①と基本方針④が色分け出来てわかりやすくなると思う。 (会長): 他にいかがか。 それでは【総合交通戦略編】案、【地域公共交通計画編】案について一括で事務局より説明をいただく。 (事務局) 資料 2-4 岸和田市交通まちづくりアクションプラン概要版を用いて【総合交通戦略編】素案、【地域公共交通計画編】素案について説明																																																																						

～委員からの質問～

- (会長)： ご意見、ご質問をお願いします。
- (委員)： 全般通じて交通結節点という言葉が何度か出てくるが、今回の計画の場合は、鉄道駅と結節する部分と、幹線道路と交わるような道路と道路が結節する所と二つあるが、機能や役割などを整理して、方向性を決めておくべきではないか。
- (事務局)： 駅前の整備と道路の結節点の整備の内容の方向は違ってくるが、先程の施策の内容でも、路線バスの拠点として交通広場を作る事業も行っている。場所に合った整備を行い交通の利便性を高めたい。
- (事務局)： 補足をさせていただきたい。各結節点において、それぞれの整備箇所において、性格が変わってくる。きめ細やかな計画で具体化を目指す。
- (委員)： 例えば、鉄道の結節点の場合、阪和線で言うと下松駅と東岸和田駅は路線バスが乗入れているが、久米田駅は路線バスが乗入っていない。それは南海線にも言えるので、鉄道の結節点であっても、基本的な方針を今のうちに立てるべきではないか。結節点の担う機能は違うと思う。整理しておくべきではないか。
- (事務局)： 今後検討させていただく。
- (委員)： 次回から交通結節点で括らずに、方針、方向性をまとめていただけるとわかりやすいと思う。
- (副会長)： 交通結節点の定義から言うと、鉄道駅があるから必ずしも交通結節点になるとは限らない。ターミナル機能を持っているものもあれば、乗換機能を持つものもある。全体の地域の中で、どうネットワークとしてつなぐか、再整理したほうがよい。ターミナルの場合は、梅田などほぼ終点の鉄道駅となるが、色々な交通手段が交わっているところも交通結節点という。ここでいう結節点というのは、どういう定義かを整理していただきたい。そのことと関連して、岸和田市はまちづくりと連携した計画を作るので、計画策定の姿勢としては良いことだと思う。ただ、今は基本計画編の方針に即して、総合交通戦略の目標は、縦にひとつずつ配置している。本来なら、基本計画編の前段の文章に記しているように「まちづくりと一体となった目指すべき交通インフラの姿を形成」という「基本計画編」があって、それを前に進めるために「総合交通戦略編」がある。横に進めていくように記載しているのは、事業としてわかりやすいが、最後のほうになるとやはり縦割りになり、公共交通については「地域公共交通計画編」だけで考えなくてはならなくなる。今回の計画は原案のままで良いが、次回の計画策定時には、まちづくりと連動するために、基本計画に即するように戦略を整理することも検討いただきたい。
- (会長)： 他にいかがか。
- (委員)： 25 ページ、例えば、和泉中央駅（山直線）及び下松駅からのバス（福田線）は、ゆめみヶ丘を目指すとなっている。都市計画や総合計画の位置づけの問題で持ってきているのかもしれないが、ゆめみヶ丘は面積も限られているし、市街化調整区域のど真ん中にある。交通まちづくりだから、まちが出来て交通が来る場合もあるが、交通が出来て、まちが出来来る場合もある。そういった観点から、和泉中央駅からのバス（山直線）と福田線の改良型ととして、将来検討必要区間ということで国道 170 号（大阪外環状線）及び国道 170 号の山側路線をぐるっとまわっていると思う。ほとんどが市街化調整区域で、高齢化対策等のために必要ならわかるが、この計画でこれを記載する必要があるのか。考え方を教えて欲しい。
- (事務局)： まず、泉州山手線が計画されており、今回の将来都市像は、それが整備されることを前提に、交通まちづくりの再編という位置づけで、地域拠点として道の駅愛彩ランドを位置付けている。ゆめみヶ丘だけで考えているわけではない。今後も順次検討して進めていく。
- (委員)： ゆめみヶ丘もそうだが、将来検討必要区間は国道 170 号（大阪外環状線）及び国道 170 号の山側路線を循環する形になっている。実際、隣の和泉市は幹線道路沿いの開発をしているが、岸和田市は水道道を活用して道路を作っている。新たな沿道開発は難しい。その中で、都市計画や総合計画の問題が関連してくるので、しいて言えば、国道 170 号（大阪外環状線）及び国道 170 号の山側路線は 10 年先か、もっと先になるのではないかと思う。国道 170 号（大阪外環状線）及び国道 170 号の山側路線は市街化調整区域なので、あまり家はなく、資材置き場の状態である。「まち」として行くなれば、根本的な問題として計画を考えていかなくてはならない。将来のネットワークまで描く必要があるのか。

- (委員)： まちづくり推進部より話をさせていただく。国道170号（大阪外環状線）及び国道170号の山側路線はおっしゃるように市街化調整区域で、人家が貼り付いている数は少ない。岸和田市では中心部から山手まで行くバスとして、塔原線と牛滝線があり、この路線を将来どうしていくかも含めて、国道170号（大阪外環状線）及び国道170号の山側路線付近のループを描いていることである。事務局、いかがか。
- (事務局)： ゆめみヶ丘については、総合計画でも定めた地域拠点ということで、山手の地域を支える拠点としている。それを中心とした交通体系を今後整備するという意味で、描かせていただいている。
- (委員)： 基本計画でも10～20年かかると記載している状況で、山手の路線を入れても、時代によって色々な形に変わってくる。変わってもその都度変えていけばよいという解釈で良いと思うが。
- (会長)： 他に何かあるか。
- (委員)： 資料2-4の概要版について、3点気になったところがある。1点目、総合交通戦略編の23ページ。(2)間接的な指標における目標値の達成状況のうち、オレンジ部分が2つある。本編でいうと、年別の目標値を越えている場合がオレンジで示されているとされている。⑥のうち、令和3年度は達成していないはずである。平成30年がオレンジではないか。
- 2点目、計画的には大きな問題はなく、個人的な意見だが、同じ資料の45ページ、「3.4.3 目標達成度の評価指標による目標値の設定」の所の「(11)市民1人当たりの年間温室効果ガス排出量」は、総合交通戦略ということもあるので、温室効果ガス排出量は、運輸部門に絞ったほうがより良い資料になるのではないか。産業が増えて、交通で減っているのに総合すると増えていると、この計画が良かったどうか評価しにくいので、運輸部門のみの年間温室効果ガス排出量の算出が可能であるか検討いただきたい。
- 3点目は44ページ、間接的な指標として、(9)～(11)が前計画から追加された所だが、前計画から削除された指標もあるような気がする。なぜ削除されたのか、理由があれば教えてほしい。
- (事務局)： 1点目、2点目については修正及び対応可能か検討する。3点目については、単純に上位計画の総合計画において、指標の見直しがあったので、それに合わせて公共交通に有効な指標を選定させていただいた。
- (会長)： 他に何かあるか。
- (委員)： 全体通して、基本計画の流れの中でも人が減っている、バスの乗り手が減っている、岸和田駅の乗降数が減っている、高齢者が運転免許証を返納しているとマイナス思考な所があって、その流れで施策の展開があるのは良いのだが、デマンドバス、高齢者等の買物難民等、具体的なものも入れてはどうか。前段のマイナスから横ばいのような印象を受ける。
- (事務局)： 施策の中では、内容に沿って挙げているが、確かにわかりにくい部分もある。いただいたご意見について、引き続き検討する。
- (会長)： 他に何かあるか。続いて報告事項に入る。

報告事項

路線バス山直線の実証運行に関する評価指標案

- (事務局) 資料3 路線バスの評価指標（案）を用いて説明
～委員からの質問～
- (会長)： 何かあるか。
- (委員)： 11月7日から路線バス（山直線）が運行している。1週間しか経っていないが、利用状況はいかがか。
- (事務局)： まだ、利用者数の正確な数字は出ていないが、市民の皆様から色々な意見をいただいているので、紹介をさせていただく。
- (事務局)： 運行開始に向けて、山直線の運行開始に係るチラシとポスターを作成した。チラシは6,000枚印刷し、企業や沿線の各戸に配布し、学校や駅等に配置した。また、ゆめみヶ丘岸和田のまちづくり協議会でも、利用促進について協議・意見交換を行うなど、利用促進に向けた取り組みを行っている。利用開始から間もないが、和泉中央駅から山直東バス停付近への通勤利用や唐国南から道の駅愛彩ランドへ家族で利用されている方もおられた。和泉市にお住まいの方が、岸和田市へ来ていただいていることも把握している。また、今までは和泉中央駅まで送迎してもらっていたが、バス通勤が出来るようになった

というご意見、また泉北地域の高校の先生が山直地域、桜台地域に住んでいる学生さんにも利用していただきたいとのことで、チラシが欲しいという話もあった。山直線が開通したことによる反響は出てきているので、注視しながら利用促進に努めてまいりたい。

(事務局)： 続けて、南海ウイングバスよりご説明いただく。

(委員)： 利用者数の数字については、これから把握することになる。現地に出向いて、お客様と話す機会があった。事務局からも発言があったが、山直東付近の会社への通勤利用や愛彩ランドへの買い物で利用できるようになった、牛滝線沿線から和泉中央へ行けるようになった等の概ね肯定的なご意見をいただいている。

(委員)： 前回の協議会で提示したダイヤ通りの運行をしているのか。

(委員)： 前回の協議会で提示した内容から変更はない。1日37本である。

(委員)： 人数的にはいかがか。

(事務局)： 事務局では、1便あたり数人程度は利用されていると聞いている。ただし、基準となるのは、4月の通勤通学の変わり目で、変動があると思われる。

(委員)： 時間帯をみると、かなりの台数が出ているが、現状、だいたいどれくらいの人数が利用されているのか知りたい。

(委員)： 先ほどお伝えした通り、正確な人数はまだ把握していない。4月がポイントになるかと考える。利用者から周知は拡がると思うので、買物利用等、徐々に増えていくことを期待している。現状、利用者数は平日も土日もあまり変わらないと思う。

(委員)： 道の駅愛彩ランドの営業時間や日曜は企業や近畿職業能力開発大学校も休みなので今後考慮する必要がある。山直南地域は請願もあったそうだが、利用するのと請願があるのは別のことで、必ず利用するというにはならない。費用対効果ということをよく言われるが、来年の4月になると状況が変わると思うが、ローズバスの費用対効果を踏まえ、運賃が100円から170円に上がったという点を考えると、それまで財政的に余裕があるのか。前回、確か17名利用があれば採算がとれるとおっしゃっていたが、運行する全てのバスに17人利用すれば採算が取れるということで、費用対効果から言うとかかなり厳しい状況である。更に、このバスが走っている所は、市街化調整区域である。まず、市街化調整区域を外してからバスを走らせる、沿線地域に家を建ててから走らせるのが今までの考え方だと思うと、赤字覚悟で実施した事業だと思う。道の駅愛彩ランドの開業時間は10時～17時で、水曜は休み。企業は、土日休みということを見ると、ずっと赤字で運行することになるのではと危惧している。それなら、ローズバスを安くする等の対策が出来るのではないか。いかがか。

(事務局)： 先程、ローズバスの話も出たが、山手地区も含めて市域全体で考える必要がある。

(委員)： 費用対効果についてはいかがか。

(事務局)： 費用対効果も大事ではあるが、まちづくりの視点も重要であり、色々な指標をもって総合的に判断したい。4月1日のタイミングで調査をし、ご報告したいと考える。

(委員)： 前回も申ししたが、今の状況を考えると、各企業の送迎バスそのものではないかという気がする。一部、道の駅愛彩ランドや和泉中央駅への利用者もあるだろうが、企業や能力開発大学校への話かけはないのか。送迎バスであれば、それぞれに負担をお願いしてもよいと思うが。

(事務局)： 新規路線バス（山直線）については、特定の企業や、ひとつの施設のために走らせているわけではない。交通まちづくりアクションプランでご議論いただいていた、山手地域の拠点の整備に合わせた公共交通の再編の一環としてさせていただいている。大きなまちづくりの点から考えたい。現状利用していただいている企業や能力開発大学校の方、山直地区の住民の皆さんにも働きかけながら、地域の交通の足として市民生活の向上に努めたい。

(委員)： まちづくりと連動しているので、赤字でいつまでも走らせるという意味ではない。判断するための評価指標である。資料3のうち、⑤の費用負担は運行に対する負担ということで良いのか。

(事務局)： そうである。

(委員)： 収支が若干赤字でも、他の指標が良くなっていれば、総合評価として貢献しているだろうという判断が可能になる。この指標がどうなったら良いのかという所がないので、今後、基準値を考えておかなくてはならない。

それから機関分担率とあるが、「手段」と記載している所もあることから、「手段」に統一した方が良い。

- (事務局)： 最後のご指摘については、手段分担率に訂正させていただく。評価指標については、交通まちづくりアクションプランの進行管理等に基づいている。交通まちづくりアクションプランが策定された後にこちらの指標は整理をして、空欄になっている現状値、目標値は引き続き報告させていただく。
- (会長)： 他にあるか。
- (委員)： ①の「沿道地域の人口」は、市街化調整区域で、人口自体は丘陵地の300戸は増えると思うが、他の沿道地域の人口が増えるかどうかは指標に入るのか。
- (事務局)： ゆめみヶ丘岸和田のように、これから市街化区域となって成長期に入る所と、市街化調整区域の山直南地区のような既存集落地域がある。市街化調整区域であっても、地域コミュニティを維持していくことであれば、当然人口が必要と考えているので、調査をして、今後議論にはなと思うが、見ていきたいと考える。
- (委員)： 乗降客数はこの中にないが、評価には入れないのか。
- (事務局)： 乗降客数については、費用負担の中で、乗降客によって収支が出てくるので、加味した費用負担となる。
- (委員)： アンケートは、乗降客から取るのか。
- (事務局)： こちらの指標についてはアンケートで取る。そのほかに基礎調査やGIS等のソフトを使用、住民基本台帳をみるもの等、色々な手法を組み合わせで算出する。
- (委員)： 前回、実証事業なので何年実施してダメだったらやめるのかという質問をした時に、やめない、実証実験を10年間する、1便につき17人いたら採算が取れるという回答であったが、今回と回答が違うのでお聞きしたい。
- (事務局)： 評価はしていかないといけない。最終的な費用負担は、岸和田市で判断する所ではあるが、評価した上で判断するという所は変わっていない。評価した数字の大小で判断する。
- (会長)： よろしいか。
- (委員)： ある程度の所で、全部評価に入れて判断するということだったと思うが。その解釈でよいのか。
- (事務局)： そうである。費用負担については、岸和田市として判断させていただくという部分もあるが、運行については加味した上で判断する。
- (副会長)： 普通のバスの試行運行の評価と大分違うので、1年やって駄目だったらやめるということではない。短期間の試行運行ではなく、まちづくりと一体なので、5年～10年で見るが、その間に1年ごとに評価指標を見ながらチェックするということだと思う。
- (委員)： 山直南まで走る分は10年、ゆめみヶ丘へ行く分については5年見る、3年でダメなら5年は見るという判断でよいのか。前は5年や10年と分かれていなかった。
- (事務局)： 前回お示した5年、10年という表記については、まちづくりの進捗に合わせて指標を取得する範囲を話させていただいていたかと思う。短期は5年で評価する所は変わっていない。短期的には、ゆめみヶ丘と山直南地区の企業集落地域が主に対象になるが、中期的には泉州山手線の整備、その周辺の拠点の整備も進んでくるので山直東、三田町内も評価の対象となるだろうということで、5年10年と記載している。そういった意味で短期、中期と分けているが、まずは5年を目途に指標を整理して、判断してまいりたい。
- (委員)： できれば、下松駅、久米田駅や東岸和田駅あたりで拠点が出来るように、そこからバスが出るようにしてもらおうのが岸和田としては理想だと思う。あくまでも希望だが。基本的には、駅周辺にまちが出来て、買物できて商売が流行るのが理想。それでなくても山手地域の方は、和泉市に出でしまっているから、出来るだけ岸和田の鉄道駅周辺のまちづくりを急いでいただいて、そこからゆめみヶ丘等へ行けるのが希望である。
- (事務局)： 今後検討させていただく。
- (会長)： 他に何かあるか。
- (委員)： 先ほど副会長もおっしゃっていたように、まちづくりと交通を一体とした時に、どう変わったかということかと思う。そうすると、この資料のタイトル「路線バスの評価指標」は合わないと思う。そもそも赤字だったらなくすという方向で、この路線バスを考えているのか、もともと公共交通を軸として成り立つようなまちを作るという意味で、改善を考えるための指標なのかによって意味が違っているので、整理をして欲しい。例えば、この評価の結果として、収支率が低くて費用が大きくても、まちづくりで貢献していれば、交通まちづくりがうまく行っているのでバスは残すという判断で使っていると思っていた。都市構造評価のハンドブックから持ってきている以上、都市構造の評価になる。交通のクロスセク

ターとは、違う指標になっている気がする。最終、運賃収入を運行経費で割った収支率といった事業性の評価だけだとミスリードするので、健康になったとか、社会的なコストが下がったとか、バスがなくなったら、みなさんが家に引きこもって外に出なくなるから医療費がかかる、コミュニティバスの収支率が2割だから80%の税金が無駄になるので、バスをなくせば8割好きのように市の運営に使えると思っていたのが、福祉部門の支出が増えて、結局自由に使えないということであれば走らせてもよかったということになる。そういうものも測ろうという意味だと思う。最終的にどういう評価をして、その結果これを残すということがあって、それをどの指標だったらできそうかということで進めていけないといけな。指標として出して総合的に考えても使わなかったとなると、聞いた人に失礼だし、色々と取返しがつかなくなる。これをいつまでに作らなくてはならないかによるが、背景、目的があつての目標指標であつて、その目標を達成するために評価指標が必要というような流れがあつたほうが、議論が発散しなくて良いのではないかと。

(事務局)： 1点目の評価指標の表題の件については、路線バスと記載しているが、大きく言えば、都市構造を実現するための位置づけとなっているので、その表現に変えさせていただく。そういった意味合いから、都市構造評価ハンドブック等の指標の評価軸を参考にしているが、クロスセクターの考え方と相容れないのではないかとのご指摘をいただいた。今のクロスセクターの考え方と言うと、健康福祉というところに、徒歩や自転車の分担率や高齢者の外出率が健康福祉に関連するクロスセクターの効果と判断するのに必要な効果と考えている。これらについては、頂いたご意見を参考に現状値、目標値を設定する中で改めてご意見をいただき、評価指標として作り上げていきたい。

(委員)： まちづくりは、大事なことだが、現状で山手の人は、和泉市へ買物に行っている。まちづくりが出来て、人がたくさん住んだとしても、今のままだと皆、和泉市へ出かけてしまう。それは本当のまちづくりとなるのか。先ほど、岸和田商工会議所専務理事がおっしゃったように、鉄道駅周辺等に核を作って、岸和田の人を集めないといけな。人が住めば、路線バスが必要になる。昔、泉南ニュータウンという構想があり、その際に泉北高速鉄道が泉南ニュータウンまで行く予定であった。しかし、この案がなくなったので和泉中央までしか伸びなかった。泉北高速鉄道に伸ばして欲しいと言ったら、5万人/日利用があれば、伸ばすと回答された。たまごが先かにわとりが先かという話になっている。まちづくり構想は、難しい点があるかと思うが、本来であれば市街化調整区域を外した後で、それなりの人が住んで、初めてバスを走らせるという流れが順当ではないか。これは意見として聞いていただければ結構。

(会長)： 他にご意見はあるか。

③その他

(事務局)： 次回の協議会はパブリックコメント後の来年2月に開催予定である。

(会長)： 他に何かあるか。

それでは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4年度（2022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