

会議録

名 称	令和6年度（2024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6年6月12日（水）午後2時00分～午後4時00分 南海浪切ホール 特別会議室									
出席者 委員29名中 出席27名 (うち代理6名)	岸	北本	船橋	奥野	藤浪(秀)	田内	表木	松崎	松本(茂)	讃井
	○	×	○	○	×	(代理) 小森	○	○	(代理) 杉田	○
	兎田	佐治	岡崎	河畑	野口	松本(英)	安藤	清遠	藤浪(勝)	北口
	○	(代理) 寺田	○	○	(代理) 柴高	○	○	○	○	○
	日野	伊勢	釈迦戸	中村	青山	江藤	中道	原	阪口	
	○	○	×	(代理) 大石	○	(代理) 水井	○	×	○	
事務局 まちづくり推進部兼建設部 田中統括理事 まちづくり推進部交通まちづくり課 秦課長、公文交通政策担当主幹、渋谷事業推進担当長、笹本、妻鹿、田中										
傍 聴 者	1名									
<<概要>> ■案件 1 開会 (1) 会長あいさつ (2) 委員の変更について (3) 令和6年度幹事会について 2 協議事項 (1) 地域公共交通確保維持事業について（地域間幹線系統補助について） (2) ローズバスのルート変更について (3) 地域主体の生活交通導入について 3 報告事項 (1) 立地適正化計画策定について										
<<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船橋委員を指名										
案件1 (1) 会長あいさつ (会 長): 今年の4月1日より副市長に就任し、本協議会の会長を務めさせていただき、よろしく お願いします。 委員の皆様には本協議会の運営に当たり、格別のご尽力、ご協力をいただき感謝する。 本日の会議は、当初5月28日に予定していたが、大雨のため、本日の開催となった。 急な日程変更にご協力いただき、感謝する。 本日の協議会は、令和6年度幹事会について、協議事項として、1点目、地域公共交通 確保維持事業について、2点目、ローズバスのルート変更について、3点目、地域主体 の生活交通導入について、報告事項として立地適正化計画策定について、以上を事務局 から説明する。皆様方には忌憚のないご意見を賜りますようお願いいたします。										
(2) 委員の変更について (事務局) 協議会名簿新旧対照表を用いて説明 (3) 令和6年度幹事会について (事務局) 資料1を用いて説明										
～委員からの質問～										
(会 長): この内容について質問をお願いします。										

(委員)： 私は町会連合会から今年度より参加させていただく。委員名簿を見ると、規約第5条の各項で選任されるとあるが、協議会規定が添付されていない。幹事会は理解できる。今年度から10名が新しく参加されている。本会議がいつから始まったのか、どういう目的でやっているのかつかみにくい。簡単に説明いただきたい。

(委員)： この協議会は法令に基づいて開催されている法定協議会であるため、まず国（近畿運輸局）から位置づけ等について説明させていただきたい。地域公共交通協議会では、地域公共交通を活性化したり、再生したりするような取り組みを、国、自治体、交通事業者、事業者の代表者、住民、交通の安全に関する行政や道路管理者の方、そういった関係者が一堂に会して、それぞれの立場でこういったことができるのかを持ち寄って、今の公共交通を新しい形にどのように進めていくことができるかを各自の目線で発言いただいたり、場合によっては苦言をいただいたりするケースとか、いずれにしても、すべての関係者が知見を持ち寄って取り組みを進めるものである。

会議の中で市全体の計画が討議されることもあるし、1つの運行内容、デマンド交通や1つのバス路線といった焦点を絞った審議を行うケースもある。

国のほうでも補助金を出すときに、協議会での計画づくりを1つの要件としている。地域の方々、国も含めて、委員の皆さんで必要な知見を持ち寄り、意思決定し、必要なものは見直していくことが重要となっている。そうした会議になっている。

(事務局)： つけ加えて説明する。地域公共交通計画などの岸和田市交通まちづくりアクションプランにおいて位置づけている、道路運送法や地域公共交通活性化再生法などに基づいた公共交通に関するさまざまな地域課題を解決する計画に対して、岸和田市が主宰して皆様と協議をいただく場として岸和田市地域公共交通協議会を設置している。

協議会は平成27年11月から設置しており、目的は、地域の実情に応じた公共交通サービスや公共交通の利便性向上に関する協議・連絡調整、交通まちづくりアクションプランの策定に関する意見聴取や、アクションプランに位置づけられた事業の進捗、実施に関する連絡調整、そういったことを協議いただく場として設置している。

協議会は、岸和田市長またはその指名する方、公共交通事業者、公共交通事業者の運転手が組織する団体の方、道路管理者、公安委員会、住民または旅客、学識経験者、運輸支局、各関係行政機関の方々で組織されている。規約は改めて配布させていただく。

(会長)： ほかにご意見はないか。

ないようなので、委員の変更についてと、令和6年度幹事会については終えたい。

案件2 協議事項

(1) 地域間幹線系統補助について

(事務局) 資料2を用いて説明

～委員からの質問～

(会長)： この内容について質問をお願いします。

(委員)： 資料2のバス系統図をみると、和泉中央駅から山直線が伸びているが、それとは別に細い紫の線で貝塚市まで伸びているものがある。これは何か。

(事務局)： こちらはバス路線ではなく、泉州山手線の道路を地図に落とし込んだもので消し忘れである。大変失礼した。バス路線ではない。

(委員)： 東ヶ丘線と山直線については、このような形で審議をしないと補助がもらえないということであるが、この図面を見ると、昔から東ヶ丘は和泉中央駅ができて和泉中央の生活圈という形の中で、車や自転車での買い物利用が多い。そこでバス路線ができてもいいかなと思っていた。山直線は市長肝入りの路線だと聞いている。非常に立派な山直東バス停ができています。たまに通ると、車のワックスをかけている方がおられますが、バスを待っている方はいないという様子を見かける。この路線付近の企業は専用のバスを運行している。また、車での通勤が多く、駐車場を拡大されている企業もある。本当にこの路線が必要だったのか。岸和田のホームページを見ると、バスに乗って蜻蛉池公園、道の駅愛彩ランドに行こうとPRしているが蜻蛉池公園には停留所がない。朝、職業能力開発大学校行きの急行バスが4本出ている。本当は大学のための専用バスでよかったかなと思うぐらいで、あまり人が乗っていない。時刻表を見ると、朝夕を中心に1日片道19本が運行されている。乗降客数、学生がどれぐらい乗っているか、労働者がどれぐらい乗っているか、客層をつかんでいるのであれば教えていただきたい。

(事務局)： 山直線は、令和4年11月に開通した新規路線である。まだ開通して間もないというこ

とで乗降客数も伸び悩んでいる状況である。一方で、ゆめみヶ丘のまちづくりと、今後山直東のまちづくりが進む中で、利用者数の増加を見込んでいる。まちづくりとともに発展する路線というように考えている。

泉州山手線の開通に合わせ、路線再編も含めて今後検討する必要があると考えている。現在の利用状況としては、職業能力開発大学の学生が多い。山直東からは今まで和泉中央まで泉北高速鉄道沿いの学校にスムーズに行けなかった学生に利用いただいている。OD調査では、山直東と職業能力開発大学校前の利用者数が多い状況になっている。

(委員)： 私も山手校区の者だが、さらに山手のほうは和泉中央駅の駅勢圏という形で生活されている方が多々いる。その中で和泉中央駅に行くバスがなくて、JRや南海の駅に出て、大阪のほうの大学、高校に行くという形である。山直線のルートを見ると通っているまちは、三田町、包近町、山直中町、稲葉町、その4町ぐらいである。山手の住民も和泉中央駅を利用されている中で、もし検討できるのであれば、山直東から牛滝方面に上がって内畑町まで行って、内畑町から旧国道170号を通過して河合町を回って、新国道170号まで下って周回するような延長を検討してもらいたい。右回り、左回りも含めて検討してもらいたい。

(事務局)： 岸和田市交通まちづくりアクションプラン地域公共交通計画編において、本市の地域公共交通計画に位置付けする中で、公共交通網の将来像という形を示させていただいており、道の駅愛彩ランド等が交通結節点として、それより山手の交通をどう再構築していくかは課題であると認識している。ご指摘の通り、山手の交通は、葛城線、牛滝線ともに外環状線より山手に上がっていくと利用者数が少なく、バス事業者も路線維持困難な路線になってくると思う。バス事業者とも協議しながら今後検討する。この協議会の中でもご意見をいただきながら決めていく内容であると思っている。

(会長)： ほかにご質問はないか。
なければ、(1) 地域公共交通確保維持については議事を終える。

(2) ローズバスのルート変更について

(事務局) 資料3を用いて説明

～委員からの質問～

(会長)： ローズバスのルート変更については事業者である南海ウイングバスへの影響が大きいと思うが、何かご意見はあるか。

(委員)： 路線バスとの関係で言うと、同じところを通ると競合という問題もある。東岸和田は買い物需要があるのであればそよら東岸和田、病院の需要があるのであれば葛城病院の近くを通るようなルートがよいと思う。春木については、春木市民センター、ラパークに行かれる方が多いので、利便性に加えて、バス運行における定時性確保の観点からもバス停は春木市民センターの前がよいと考えている。

(会長)： ほかに質問はないか。

(副会長)： ローズバスのルートの変更についてはこの協議会でこれまでもずいぶん議論してきた。両回りから片回りに変更したのは、利用者が減ってきて収支率を改善しようということでも検討した結果だったが、さらに減ってしまった。

そもそも、ローズバスを維持させるためには収支率を上げていかなければいけない。現状の収支率は2割ぐらいであるので、8割税金で走っているわけである。維持していくためには利用者が負担して健全に運行されることが望ましい。利用者が増えれば収支率が改善される。

収支率を改善することを目的としてどうしたらよいかということで、新たな需要を取り込もうということを検討されているわけである。その結果としてたくさん乗ってくれば収支は改善する。そこがうまくいくかどうかについては、市民、あるいは今回利用者が増えるだろうと考えているエリアを中心に、皆さんがこのバスのことを知って利用していただかないと目的が達成できない。

この場ではそういうことを含めた上で、次回以降に具体的な路線の検討をされると思うが、事業者の方は競合すると言われるが、競合するから不便なところに持っていくと結局共倒れになる。料金が違うので客が取られて、という問題は出てくるかもしれないが、それについてはどのようにすれば改善できるのかをぜひ検討していただきたい。

従来、コミバスは公共施設を回るバスなので駅に行かない。路線バスが走っているとこ

ろは行かない。結局誰も行かない不便なところをグルグル回っている。結果として収支が悪化するばかりになり、場合によっては廃止されるところも見られる。

本当に必要なものはどういうものなのかを考えていただき、既存の路線バスの需要と巡回型の買い物・通院をメインにする補完型のサービスがどう共存できるかを一緒に考えた上で、これまでよりももっと客を増やすということを前提としてルートやバス停の位置について検討いただきたい。

今までこの協議会で議論してきて、結果としてうまくいかなかったことが続いている。7ページのような評価は当然しなければいけない。実際にやってみてうまくいかなかった。評価の指標の数値が悪い。そうなると次の改善を考えていかなければいけない。そういうことを念頭に置いていただきたい。

これだけ長年やってきて、当初はそんなことはなかったはずだが、収支率がどんどん悪化し、あまり使われない状況になってきている中で、改めてこれをやり直すということなので、ぜひ皆さんに知っていただきたい。どこのバス会社でもやっておられるが、バスの試乗会や、財源を確保した上で最初の乗車券の配布、イベントの際にはそれを使っただけのように予算化をして利用促進を図るようなこともやっていかないと、同じことをやっていてルートが変わっただけだと増えることも期待できないかもしれない。次の段階で路線やバス停の位置を検討していただき、認可を受けてサービスを開始する前にも、この協議会でもいろいろな方々から意見を出して検討することで、背水の陣でローズバスの再生についてこの協議会で検討いただきたい。私も一委員として協力できることはしたいと思っている。覚悟を持った上で次のサービスの開始ができるように考えていただきたい。

(会 長): ほかに質問はないか。
協議事項(2)ローズバスのルート変更については議事を終える。

(3) 地域主体の生活交通導入について

(事務局) 資料4を用いて説明

～委員からの質問～

(会 長): この内容についてご質問があればお願いします。

(副会長): 地域主体の取り組みに対する支援事業は、本市の地域公共交通計画の中に定めている事業になる。先行事例を見ながらマニュアルを作成していくということであるが、今回の2地区は協議会で検討する対象事例なのか。先行事例を踏まえてマニュアルを作成することになっているので、協議会以前の段階で先行事例として扱うもので、この協議会に対しては報告だけされるものなのか。協議会で検討するのであれば、皆さんの意見を聞きながら、実際に実施可能なのか具体的話を議論していかなければいけない。今ここでやられていることよりもさらに、これでは難しいのでこんな方向でこういうことをやっていかなければいけないということも踏まえて意見交換して、それを地元の人に持って帰ってもらうことをしなければいけないと思う。今回の2つの地区はどういう位置づけと理解したらよいのか。

(事務局): 昨年度の第3回協議会の資料を示しているが、地域の取り組みについて、地域との協議が進む中で、この協議会でも適宜ご報告、また協議をさせていただきたいと思っている。

ただ、今回の取り組みのスピード感の関係もあり、地域のモデル地区として市が地域に入って協議している状況である。

協議会の中で回数を踏んでやっていくという丁寧な方法もあると思うが、今回、モデル地区としてこの動向を含めて進めていきたいと考えている。

(副会長): 地域公共交通会議あるいは協議会の中で、かつての網形成計画に準じるような市の公共交通を中心としたサービス網をどう考えるかという中に、交通空白地や不便地域についてはこういう位置づけにしよう、それについて地域主体で考えていただき、それを支援する事業にしようということを含めて公共交通計画の中の事業として挙げてあるわけである。

そうすると、システムだけをこの協議会で議論するのか、地域のサービスのあり方について具体的に検討することも協議会マターにするのか。

黄金塚も以前に難しい状況の中で地元要望があって、ローズバスの実証運行を行った際に、できるだけほかの町会も通って、ほかの町会の協力をいただかないと難しいとさん

ざん申し上げたが、全然利用されない状況だった。事務局のほうでサポートされていると思うが、そういう集まりの中だけでうまくプランが作れるのか心配である。地域公共交通計画の中で挙げている支援事業の中の支援をするだけではなくて、支援の中身についても本来この協議会の中で議論すべきではないか。ただし、この大きな場でやるのは難しいので、部会を作らないと運営できないかもしれない。部会に代わるものを事務局が個別に指導されているように感じた。それでいいかということである。

特に黄金塚は、資料を見るとほとんど利用されないと思う。アンケートを見ても1日に1人使うかどうかである。どのようなサポートをしてシステムを考えられるのか心配がある。

支援事業でも、2分の1補助を原則にしていかなないと財源が厳しい。2分の1補助で上限をどれぐらいにするのかも今後考えていかなければいけない。進めていくのはいいが、その範囲の中でこのサービスが可能なのか心配でもある。福祉政策としてのタクシー券を配布する手もある。他市でも高齢者や障害者には毎月タクシー券を配布している。そのほうが財政的には支出が少なくなることもあり得るかもしれない。そういうことも含めて議論していかなければいけない。

ここで報告を受けるだけで、我々としては「そうですか」だけでいいのか気になる。委員として責任を持って関わらないといけないのではないかと。今後どういう扱いにするのか改めて確認させていただいた。今の説明であれば、前回から続けて別途やられていることをこの中で報告するというようなので、この協議会の中では具体的に議論はしないと理解してよいのか。

やってみただけれど、マニュアルを作成することも踏まえて、難しそうなので、改めて協議会の中で検討してほしいということで議案が出てきて、その時点で我々としては具体的な意見交換して検討するという流れでよいのか。確認である。今日の報告では、どういう意見を言えばいいのかよくわからない。具体的にやっていただき、何か出てきた段階で改めてこの場で協議事項として議論するということでもよいと思うが。

(委員)： どういう意見をここで集約することがいいのか、明らかにするとよいと感じる。

市や生活圏全体の中でこういう取り組みがどのような役割を果たすのかを明確にして、そこからの流れとして、その役割が必要だということを根拠にして資源をどうするかという、全体の中での道のりでの支援、そういう全体の話が1つある。

もう1点は、モデル化ということもあると思う。各地域でいろいろな課題が深刻化して、限られた資源で必要な移動手段を確保していかなければいけないということに、1つのエッセンスを抽出して、それをいろいろな場所で活用しやすいようにモデル化をしたい、そういう趣旨だと拝察した。それを考えるに当たっては、それぞれの地域の取り組みで何がポイントで、どういう仕組みについて何を意識して構築していくのかという論点を明らかにできると、こういう点を掘り下げてモデル化すると横展開しやすいのではないかと。そういう意見をいただきやすい気もする。それが周知なのか、地域の方のコンセンサスの取り方の工夫なのか、乗り物としてのサービス水準と費用負担のあり方なのか、いろいろな視点があると思うので、モデル化に向けて何をポイントに置いて枠組を作っていくのかということ明らかにすると合意形成がしやすいのではないかと。

1点注意しておきたいのは、全国的にもいろいろな地域主体の取り組みが進んでいる中で、単純に横展開してもうまくいかないところがある。地域ごとの色合いや、これまでの交通以外の分野の達成度合いを含めて、いろいろな観点を考慮しながら当てはめていくということが重要だと思う。その点を留意しながらモデル化をするためにどういうポイントがあるのかということを示すとよいと思う。

(事務局)： 現状、やる気のある地域の方が主体的に考えていただいているところである。どの内容を協議会に諮って進めていくか、どういった内容を地域で議論いただき積み上げていくべきかを一緒に検討しながら、マニュアル化と並行して進めていきたいと考えている。今のところ進めながらということで、本日はご報告という形にさせていただいているが、また進展があれば協議会にご報告し協議していただくことになると思う。よろしく願います。

(会長)： そのほかにご意見はあるか。

協議事項(3) 地域主体の生活交通導入については以上とする。

案件3 報告事項

(1) 立地適正化計画策定について

(事務局) 資料5を用いて説明

～委員からの質問～

(会 長): ただいまの内容についてご質問等があればお願いします。

(委 員): 国土交通省の中で立地適正化計画を担当している部署に所属している観点からコメントさせていただく。

立地適正化計画は公共交通を前提としており、立地適正化計画の制度が平成26年にできた当時から連携していこうとうたわれているが、なかなか進んでいないのが実態である。今東京のほうで立地適正化計画のあり方検討会という有識者委員会が開かれていて、公共交通との連携というところは大きな話題の1つとなっている。公共交通の委員会の中で立地適正化計画について報告していただくことはいい取り組みだと感じている。

今回骨子ができた段階で、これから具体的な議論が進んでいくところと理解しているが、骨子案の3ページで、路線バス停から概ね半径300m圏、ローズバス停から概ね半径200m圏、こういったところを居住誘導区域にしていこうという方針かと思うが、今日の前半の議論でも、バスのルートはこれから随時変更していくものだと思う。将来の需要、バス停、バスのルート、ここは必ず通るところはあると思うので、そういったところを軸に考えていただき、変わり得るところについては極力抑えていくというメリハリをつけた検討を今後していただけると、公共交通と立地適正化計画がうまく連携していけると感じた。

(会 長): ほかにご意見はないか。

(委 員): 立地適正化計画は、市の総合計画の下に都市計画マスタープランがあって、その右横に交通のまちづくりアクションプランがある。交通の関係なので、交通アクションプランの下の地域的な計画に当たるのかなと思ったのだが、都市計画マスタープランの下に位置づけられているというのはどういうことなのか、教えていただきたい。

(事務局): 立地適正化計画は都市再生特別措置法に位置づけられた計画であり、その中で都市計画マスタープランを具現化する計画と位置づけられている。都市計画マスタープランに位置づけられた土地利用、都市構造を具現化していくに当たり連携が必要ということで、岸和田市交通まちづくりアクションプラン、地域公共交通計画が位置づけられている。土地利用の部分と交通のネットワークの部分の融合した計画が立地適正化計画となる。

(委 員): 本計画は市街地の人口集中地区、DID区域内で暮らす人々の利便を図るために居住性とか公共交通、災害の安定性を確保して都市構造の形成を図っていくということであり、DID地区のような多くの市民が住む暮らしを守るための計画であるが、それ以外の山手の計画について踏み込んでいくのか。

(事務局): 立地適正化計画の計画区域としては岸和田市全域となっているが、居住誘導区域は市街化区域の中の話になる。市街化調整区域などについてはこちらの計画に直接関係しない。都市計画マスタープランは市域全域のことであるので、連携して整理を行いたいと考えている。

(委 員): 要望だが、私の住むところは山手のところである。少子高齢化が進んで問題になっている。4分の1が75歳以上で、車が手放せない区域である。この前、高齢者が赤信号で子どもの列に突っ込んだという痛ましい事故があった。人口は少ないが、その地域に住んでいる方々の公共交通は何とかしていかなければいけない。

5年ほど前に山手地域で乗合バスの試験運転が行われたが、実用化には至っていない。この前のニュースで、タクシーの運転手不足で、二種免許を持っていなくても、普通免許でも自家用車で人を乗せられるライドシェアの制度ができて、各自治体で運用が始まったということであった。タクシー会社の傘下で運営しなければいけないという制限があるが、山手の中でも75歳までの方も多くおられる。空いている時間、その方が運転していただければ、75歳の高齢者も送迎できる、岸和田版のライドシェア制度を山手のほうで検討していただきたい。

(事務局): 今お話しいただいた内容については、立地適正化計画だけでなく、交通まちづくりアクションプランの範疇であり、高齢者の方々を含む交通弱者に対する交通手段の確保も重要なことだと思う。さまざまな制度が今出てきているので、調査研究し、交通まちづく

りアクションプランに沿った施策の実現に向けて進めていきたい。

(会 長):

ほかに質問はないか。

(委 員):

各事業を所管しているまちづくり推進部である。山手の話が出てきたが、本日の協議会においてはローズバスのルート変更や、地域主体の生活交通の確保について議論があった。それらの交通施策と連携していく形で立地適正化計画についても事務局から説明があった。

岸和田市としては、立地適正化計画と交通施策は密接な関係があると認識している。路線バスやローズバス、地域主体の生活交通の確保については必要な地域交通として位置づけ、維持していく予定である。それによって居住環境の利便性を確保し、持続可能なまちづくりを目指していきたいと考えている。

立地適正化計画についてはわかりづらいところもあったと思うが、本計画の中で様々な交通手段の充実についても織り込むことになると思うので、ご理解をお願いしたい。

(副会長):

誤解を恐れずに申し上げるが、立地適正化計画というのはそもそも旧市街地での人口密度を再生する、高める。改めて新市街地、あるいは交通結節の拠点を新たに整備する。その拠点到それぞれ特色を持たせて拠点間を移動するニーズを作った上で公共交通で結ぶ。それが本来の立地適正化計画である。

ここに出ているのは従来型の都市開発にみえる。日本は戦後復興から高度成長期に入るまでの間、拠点整備ができず、道路をどんどん作り、幹線道路沿いの沿道開発を中心やってきた。土地利用を考えても沿道型商業施設が続くので、市街化区域と市街化調整区域が明確には色分けできていない。ヨーロッパは主要都市から次の都市の間は調整区域に入ってしまう。ビルドアップとノンビルドアップエリアになるわけである。日本はずるずるとビルドアップのエリアになっている。沿線だけ開発される。沿線の隙間が今問題になっている空白地域や不便地域になってしまっている。

鉄道駅、鉄道沿線、バスの路線、そういうところは開発されるので地価が高くなる。隙間は開発されずにほったらかしにされてしまう。

人口が減ってくると、人口密度が薄くなってしまい、公共サービスの維持が難しくなっている。これはヨーロッパも一緒である。それを何とかするためにもう1回人口密度を高めるようにしよう。未利用の土地はもっと高度化し、空白地になっているところは、極端に言えば集団移転してもらおう。そういうところには水道、ガスは入れず、人口がまとまったところにそういうサービスが行くようにしていかないと、人口が減って高齢化していくと、持続的サービスが困難になる。北海道の某市では、水道やガスの公共サービスが立ちいかなくなるので集まって住んでくださいということで、市営住宅も集約化し、何とか立ち直った。究極はそういうことをしていかないといけないので、そのための政策として立地適正化計画かあると思う。ただし、日本では強硬策が取れないので、新たに住宅開発をするときには区域外では制限するぐらいのことをやっている。そんなにすぐに立地適正化が進むわけではない。

もう1つ、公共交通と言われるが、本来は拠点を結ばないといけない。資料2ページの絵では横の拠点が全然結ばれていない。これは単に道路が引っ張ってあるだけである。昔、郊外型団地開発をして人口を増やしていったときは、鉄道駅からフィーダーで開発した。今もその名残が残っている。フィーダーの先の大きな団地がどんどん高齢化して過疎化していき、バスがどんどんなくなっていっている状況がある。これを見ても昔と変わらない絵のように見える。むしろ横をどうつなぐのかが立地適正化の肝であるが、国の絵を見てもほとんどそんな絵は描かれていない。これはどういう計画なのか。本来の目的や主旨が具現化されているのか心配である。計画を作るのは結構なので、私の希望としては、横をつなぐニーズを持たせるような拠点形成を目指していただき、横を公共交通で結んでいただく。そうすると公共交通の役割がすごく明確になってくる。

老婆心ながら申し上げますと、不便地域や空白地域は、ここの中で言うと拠点でも何でもないエリアになっていく。他都市でも都市計画審議会が立地適正化計画が議題になったときに、市民代表委員が、ここをいきなり見捨てるのか、私らが住んでいるところはもう住めないのかとおっしゃっていた。それは極論であるが、そんなことはできないので、そうするとじわじわやりましょうという話になってくるわけである。皆さんが高齢化して亡くなられたら、そこには新たに連担した住宅地は作れないようにして、50年ぐらいしたらそういうところには人が住まなくなる状況になるかもしれないが、それを

待ってられないので、それより先に横をつなぐような拠点を作っていただきたい。それを公共交通で結ぶようにする。

不便地域で問題になっているところは今のような対応をしながら、将来的にはもっと抜本的なことを考えていかないと今のこの計画となかなか合わないと思う。そこはぜひお願いしたい。

もう1点は、大阪府もそうだが、スマートシティ、スーパーシティなどの計画を作っている。一方では総合戦略を見直せと言われていた。デジタル田園都市構想に基づいた総合戦略に変更するように言われているが、大阪府から各市町村に下りていないと思うので、各地ではどういう見直しをしていいかわからない。デジタル田園都市構想は立地適正化計画と整合するのか。矛盾はないのか。総合計画があって、その下に都市計画マスタープランがあって、その下にいろいろな計画があり、この計画もあるという位置づけを説明していただいたが、さらに岸和田市がやっているスマートシティやスーパーシティ、これから国がやろうとしているデジタル田園都市構想、それを踏まえた総合戦略という計画などたくさんの計画がでてくるが、そういうものを一旦整理し、改めて立地適正化とは何かということを知りやすく説明していただくと、先ほど部長から説明いただいたことが、もっとわかりやすくなるのではないかと。我々は今後どうしたいのか、まちはこうなっていくのだからそれに対してこういう住まい方、生活の仕方をお考えいただきたいというヒントになる。そういう形で一般市民が理解できるようにしていただければありがたい。

(会 長)： ほかにご質問はあるか。

(委 員)： ライドシェアについて、国の目線で、どういうものが触れさせていただく。日本版ライドシェアとして報じられている取り組み、東京や京都、大阪でも最近始まったが、不足しているタクシードライバーを埋めるためにタクシー事業の一環で1種免許のドライバーが運転できるという仕組みである。

タクシードライバーの不足の一因は、コロナ禍で減ったドライバーがたくさんいることである。そういう方々が戻りつつあったが、それよりも早くインバウンドや生活の戻りで、需要がドライバーより多く戻ってきているので差が生じている分を自家用車の1種ドライバーの方で埋めようということである。これから需要と供給の幅が縮まっていくと、日本版ライドシェアの台数やエリアは変わっていく可能性がある。

一方、自家用車を使って1種免許ドライバーがお金をもらって人を乗せることができる制度自体は平成18年から既に存在している。ケースによっては自治振興会の方が主体になって申請して登録証をお渡しして、ドライバーが自分の車を使ってお金をもらって運行するケースもいくつか例がある。今ホットな話題に上っている日本版ライドシェアの話と、もともと平成18年からあった、バスやタクシーでは成り立たない地域でどのように安全を確保して持続的な移動手段を確保するかという、そういう法制度は考え方として別である。平成18年から自家用有償旅客運送の制度があるので、各地域の中で善意をどのように集約して持続的に運営するかという、少し違ったモデルを模索して進めていかないといけないという話である。そういう観点での検討に当たっては、そうした制度が既にあるのでご紹介した。

(会 長)： ほかにご意見はあるか。よろしいか。

ご質問がないようなので、報告事項については終わりたい。

本日の議題はこれですべて終了した。

(事務局)： 次回の協議会は8月上旬の開催を予定している。事前にご連絡するのでよろしくお願いする。

(会 長) 以上をもって、令和6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6年度（2024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