

- (副会長)： 協議が済んだわけではないのか。ここで承認することを進めるが、ここで承認した後に地元の合意が取れないということがありと実施できない。地元協議の状況を話していただきたい。
- (事務局)： 上松地域の方々には平成 30 年以前の両周りのときと同様に一部急行便に戻す方向でという話をさせてもらっているところである。
- (副会長)： 今日の協議会で、事務局の説明では両周りと同様に急行便にすることについて承認してほしいということであった。地元協議が整ったことを条件として承認するという形にならないと齟齬が生じる。提案の仕方は協議会に改めてご提示いただきたい。
- もう一つ、これは何年からスタートするのか。
- (事務局)： 令和 7 年度中スタートで考えている。
- (副会長)： 令和 7 年度スタートで、目標値は令和 10 年度に設定しており 3 年間ということなので、7 年度から 10 年度までの 3 年間、毎年協議しないといけないと思うが、その間の取り組みや毎年評価を行うのかなど、今の段階でこのように進めたいということがあればそれぞれお聞きしたい。
- (事務局)： 今回お示ししているルート案については、この方向性でまず承認をいただきたいということで提示している。それをもって地元にもう一步深く入らせていただき、生活道路を通るルートでもあるので、これをもって地元と協議を深めていきたい。
- その中でルートの変更がやむを得ない場合など逐次この協議会で協議させていただき、再度承認をいただく場面が出てくるかもしれないが、そういう形で考えている。
- 評価については、アクションプラン第 1 期の評価が令和 8 年度までの見込みなので、まずはそこでローズバスを含めた中間評価ができればと考えている。
- (副会長)： もともと上松地区のバス停の利用者がどのくらいあるのか。便数が減りすぎると増やさなければいけないことにもなるので、今回基本ルートから 2~3 便ぐらい急行にするという提案であるが、もともとの急行ルートが基本ルートで、地域の需要のある時間帯だけ当該地域を回るというやり方もあるのではないか。
- これはなぜかという、15 年ぐらい前、大阪南港でオンデマンドの試行運行として、前日までに申し込みがあったときは基本ルートから回ってお客さんを乗せるという実験をやっていたことがある。どちらがいいのか。固定ルートで便数だけ確保した上で、その地域の皆さんの需要があるときにそこへ回るというやり方もあるので、そういうことも検討したのか。利用の少ない時間帯は急行にするという方針はいいと思っている。いろいろなやり方がある中でこういう形でやるのが地域の皆さんにとって一番いいということで了解されるのであればそれでよい。
- PDCA についてはかなり大幅に利用者を増やさなければいけないので、1 年ごとにしっかり評価して、あまり増えていないところがあるのであれば、広報だけでなく、地域の皆さんにもっと使っていただかないとこのままでは長続きしないということを伝える活動を含めて毎年レビューしていただけるとよい。
- (委 員)： 片回りルートはいつからか。
- (事務局)： 平成 31 年 2 月から今のルートになった。
- (委 員)： そのときに費用対効果を踏まえてルートを片回りにしたという経過があったと思う。もともとこういう事業はほかでもそうだが、どのくらい行政が負担して、個人がどれくらい負担してもらうかという制度設計が必要だと思うが、それなしにやってきて、平成 31 年から片回りになったのは、コロナもあって外出を控えて、それで減ったというものもあると思うが、今の時点でコロナは回復したものの、例えば企業ではオンライン会議が定着するなど行動様式が変化している。両周りに変えたときにそれなりの結果が出ないと、費用がかかるからと片回りにしておいて、コロナが原因で落ちたというが、両周りに戻してもあまり増えないということになってしまうと残念である。病院や駅など停まる主要施設が増えた。その辺でどれだけ乗ってもらえるかという状況をきちんと把握して毎年分析したほうがよい。
- (事務局)： 毎年状況については数値的に把握した上で分析していく必要があると思っている。この協議会の場でも報告させていただく。
- (委 員)： 個人的には令和 7 年から令和 10 年までの 3 年間で、平成 30 年の利用者水準に戻すのはよほど頑張らないとしんどいと思う。
- (事務局)： 以前、乗り込み調査を行ったときに、利用者の方から直接いただいた言葉であるが、片

回りルートになって乗らなくなったという意見があった。アンケートの集計でもその結果が出ている。皆さんの声を集計した上で今回両回りルートへの変更を考えている。両回りルートにすることによって今まで片回りしか乗らなかった方たちが増えてくれればとの試算である。

(委員)： ルート案の細かい部分について、月曜日から金曜日の8時から17時というのは変わらないのか。ローズバスの台数も増加することはないのか。停留所の数は増やすことは可能ではないか。

(事務局)： 現在ローズバスは8時から17時まで運行している。今回両周りルートに変わることによって多少時間の変更はあると思うが、大きな変化はないと考えている。バスは今2台で運行しているが、経費を大きく増大させないと前回お話しさせていただいたとおり、2台で運行することを考えている。

バス停の数を増やすことについては、設置についての地権者との交渉もある。危険バス停となり停められない箇所もある。それらを考慮しながら、できるだけ利用者の利便性の高い場所にバス停を設置できるように今後考えていきたいと思っている。

(委員)： 市のいわゆるコミュニティバスとして、南海ウイングバスが業務委託で運行されている泉南市のさわやかバス、泉佐野市コミュニティバス、熊取町のコミュニティバスは無料または1乗車100円となっている。その辺は運行者である南海ウイングバスがよくご存じだと思う。上から押さえつけるのではなく、バスは利用させていただいて価値があるものだと思う。乗務員も乗客が2、3人だと精がないと思われる。ローズバスは北ルート、南ルートで2名の乗務員が13時台に休憩を取って、月曜から金曜日まで運行されている。

例えば土生町というバス停は、道路運送法上必要なものなのか。

(事務局)： 道路運送法上必要というよりも、1つ手前のそよら東岸和田から保健センターとの距離が結構長くなるので、利便性を上げるためにもその間にある土生町にバス停を設置する予定である。

(委員)： 身近な市民の足であってほしい。例えばバス無料デーのようなイベントはすごく歓迎する。いい考えだと思う。また、知っていただくためにも停留所をたくさん置くことは可能だと思う。例えば土生町2丁目に停留所を置けば、府道30号の東岸和田駅前の交差点は近くにリハーブ東岸和田メディカルモールや東岸和田市民センターがある。路線バスとセパレートするため東岸和田駅のロータリーには入ることができない。北側に入ることは可能であるが、時間の無駄だと思われるので、例えば東岸和田駅前の交差点に停留所を置くというのも1つの案だと思う。

特に岸和田市民のコミュニティバスということで、市民目線で停留所を置いていただきたいというのが一市民としての意見である。

(事務局)： 利用者拡大に向けて、市のほうでも今後検討していきたいと考えている。

バス停についてはバス事業者との協議の上、設置していきたいと考えている。

(会長)： ほかにご質問はないか。ご質問がないようなので、ローズバスのルート変更については議事を終えたい。

(2) 地域主体の生活交通導入について

(事務局) 資料2-(2)を用いて説明

～委員からの質問～

(会長)： 今の説明の内容についてご質問等はあるか。

(委員)： P.6、春木・大芝地区の運行エリアは地域内で完結なのか。ここから市役所に行きたい場合はどうなるのか。

(事務局)： 春木・大芝地区はピンク色の範囲を運行エリアとして予定している。例えば市役所に行きたい場合は、乗降ポイントをいくつか設定するが、競輪場付近にローズバスと乗り換えできるような乗降場を作ること、デマンドバスからローズバスに乗り換えて市役所に行っていただくようにルートになる。

(委員)： あの狭い地域で1回乗れば300円、プラスしてローズバスが170円、往復で1000円近くかかる。タクシーから考えれば300円はいい値段であるが、薄利多売を狙ったほうがたくさん乗っていただけるのではないかと。やっぱり300円はいただかないといけないのか。

(事務局)： デマンド運行に関しては、ほかの地域での料金設定の考え方や、安くすることで全く収

支が見込めないものは持続可能につながらないため、まずは300円という料金設定から始めていき、料金に対する抵抗がある場合は乗り継ぎ割引などを検討していきたいと考えている。

(委員): 黄金塚ルートは300円で久米田駅まで行ける。エリアを設定せずに1路線で300円ということか。

(事務局): そのとおりである。

(委員): 令和6年12月から令和7年3月までの運行ということだが、実証実験として4カ月運行して、一旦終了という形になるのか。

春木はタクシーがどれくらい止まっているか把握していないが、事業者への影響はどうか。

(事務局): 実験運行の期間については今年度最大で12月から3月末ということで期限を定めている。その後、効果や今後の本格運行に向けて実施可能か分析することになる。

運行時間についてもタクシー事業者や路線バス事業者との役割分担をされている地区を参考にしている。

(中村委員): タクシー事業者がワンボックスタイプで乗合ということになると許可の手続きが必要である。事前に教えていただければありがたい。道路運送法21条の実証運行の形を考えているのか。

(事務局): 現在は道路運送法21条の許可を申請させていただきたいと考えている。

(委員): 実証事業ということで来年の3月までであるが、ここで一旦終了か。

(事務局): 今回については実証事業であるので、その実績をもって本格運行として地域を支える交通として続けるか判断させていただく。道路運送法21条の実証運行の許可ということで、この協議会で協議させていただいた中で、今後申請手続きを進めていく流れになる。実証運行を終えれば、こういった状況をすべてまとめてこの協議会にお諮りする。

(会長): 道路運送法21条の細かい説明をお願いします。

(事務局): 本格的な運行の前に実証的な運行をするに当たり、一般的なバス・タクシー事業に要する許可ではなく、道路運送法に規定されている21条の手続きがある。本格運行になると別の条項があるので、そちらの申請、協議が必要ということで、道路運送法による立て付けが2段階になっている。

(委員): デマンド型と地元のルート案との違いがわかりにくい。黄金塚～久米田はデマンド型とは全く違うのか。

(事務局): 黄金塚の地域についてはデマンド型ではなく、路線バスと一緒に、決められた乗降場に定時に決められた路線を通るという形である。

(委員): 黄金塚から久米田に行く間にほかに停留所はそれぞれ何カ所かあるのか。

(事務局): 今のバス停がある箇所などについても、地域の方々へのアンケート、要望に基づいて設定している。例えばクリニックや店舗に乗降場を設置して運行することを検討している。何カ所か乗り降りするところは設定される。

(委員): 黄金塚～久米田のルート案の料金はどうなるのか。

(事務局): 地域の方にいくらであれば乗ってくれるかというアンケート結果から、300円と設定している。

(委員): 和泉中央から道の駅愛彩ランド間を運行しているバスも道路運送法21条によるものか。

(事務局): 山直線については当初より、通常の乗合バス事業と同じ道路運送法4条の申請になっている。

(委員): デマンド型について、P.8の図を見ると、市役所や病院、スーパーに行きたいという要望の人を乗せて行くと書いてあるので、地区の中で完結するものだと思うが、予約センターは市役所が設置するのか。

(事務局): 予約センターはコールセンターに委託する形で、そちらに電話をかけていただくとオペレーターがシステム上に予約を入力する形となる。

(委員): 具体的にはどこを考えているのか。どこでも頼めばできるものなのか。計画には載っているが、いざ実施するときにはタクシー会社のセンターをお願いする形になるのか。

(事務局): いろいろなやり方はあるが、今回はAIオンデマンドのシステムを提供する事業者が予約センターを担う形を考えている。一括でいくつもの地域を担当することでコストを下

げることが可能と聞いている。タクシー事業者が担うやり方もあるだろうが、その辺はコスト等との兼ね合いだと思っている。

(委員)： タクシー業界から見てこの案についてはいかがか。

(委員)： タクシー業界も運転手不足のなかで、我々は地域の足を守る必要がある。地域の皆さんの足を守ることを市の協力を得ながら考えているところで、デマンド交通を推奨している実態もある。

大昔、タクシーが暇で、駅に何十台も滞留している時代であれば、デマンド交通は我々の職域を脅かす存在となるが、今の時代、地域の移動にはいろいろなニーズがあるので、進めていくのも今の時代に沿った形だと思い、賛同している

(副会長)： 3点ある。1点は、もともと岸和田市交通まちづくりアクションプランの公共交通編を策定したときに、地域主体の取り組みに対する支援事業という位置づけだったと思う。そうすると、P.1に書いてある方針の公共交通空白地域、不便地域の解消を前提としてやるということは、地域主体の取り組みの一部を先行してやるという理解でよいか。何が言いたいかというと、地域の方々が取り組んで利用促進を図って、もっとたくさん乗るようにして利便性を上げようということが本来の筋である。そうでないと、将来にわたって不便地域に対してのみ、これをずっとやっていくしかなくなってしまう。もっと本格的な利用促進を図ろうという、市民の方々が音頭を取られて、うちの地域ではこうしたいというような活動に対する支援事業を本当はしていかなければいけない。もともとはそういう趣旨だったと思う。それがこれに置き換わってしまうと公共交通編で定めた計画の中の地域主体の取り組みに対する支援事業としてあまりにも矮小化されてしまうことになりかねないので、まずこの点を確認したい。以前からそうなっているのであれば再検討していただきたい

二点目は、今回の2カ所についてはモデル事業だからあらかじめ決めていたという理解でよいか。本来は協議会で議論して、公募をして、いろいろなところに手を挙げてもらい、そのコミュニティと一緒に頑張っていきましょうということではなくて、今回はモデル事業としてあらかじめ地域とやり取りしていた中の2カ所でやるという理解でよいか。今までも繰り返し確認してきたことであるが、オンデマンドや定時定路線ということについてもここで一切議論していない。地域と事務局でやり取りをされて、ここはこうしよう、ここはこうしようということでモデル事業としてやるということで挙げられているという理解でよいか。

それを確認しておかないと、先ほど質問があったように、目標を達成していなかったら道路運送法21条でもどうするのかという話がある。オンデマンドはコールセンターとAIのシステムを入れているが、使用料などで高くつくのではないかと。10年ぐらい前にオンデマンドを早々に入れたところでは、ソフト代、システム料が高い反面乗る人がいなくて早々に撤退した地域がある。経費を削減することを検討しているとおっしゃったが、新たにコールセンターと契約するとか、システムを導入してそこと契約するだけでもかなりの経費がかかって、そこにタクシーの実質の運行の経費がかかってくるとすると、1便当たり乗車人数1.5人ではとてもではないが収支率は半分も行かないと思う。収支で言うと1/10になるかもしれない。そのときに1/2補助で続けられるのかどうか。

今回はモデル事業だからとりあえずこの期間やってみて、どうだったかを見て、とても無理だが、次はこのように改善してもう1回やってみようということはあると思うが、本格運行という言葉は安易に使えないのではないかと。支援事業としてマニュアルを作る、どんな形で公募して、どんな組織を作っていたらいいどんな取り組みをして、具体的にどのように導入するか。導入する際にどういうことについてチェックして、それがOKならばこの協議会に諮って導入するとか、そのように作っていかねばいけない。それを作るためにモデル地区2カ所で、赤字でもとりあえず1回やって、例えば何かを変えたら改善する可能性があるかと判断したらもう1回やるというような形なのかなと思う。「本格運行への移行」という言葉をこの中で安易に使うのは危険だと思っている。それについての見解をお聞きしたい。

(事務局)： 1点目について、これは地域主体の取り組みということで、今回のモデル地域について、平成24年のあり方の検討から続いている空白地域対策を兼ねて、重ねて対応していくところである。そもそも利用促進の活動への支援も当然合わせて検討していかなければ

ればいけない課題だと思っている。

今回は地域の取り組みモデル事業という位置づけで2地区で実施し、それをもってマニュアル作成に反映していくという位置づけについては昨年度の協議会の中でも提示させていただいたとおりなので、変わらないと考えている。

本格運行という言葉は簡単に使うべきではないという指摘はおっしゃるとおりだと思っている。改善点、改善する余地があって、次に続けるかどうかというところを見極めながら、実証運行をもう一度行うことも含めて今後マニュアルに記載していく事項になると思っている。まずは実証運行の中で分析してどのようにするかというところで考えている。

(副会長)： 地域にどういう形で話をされるのか。地域の方々は1回これをやると、ずっと続くのかと期待されると思う。少なくとも今回は実証実験でデータを取るためにやっている。その代わりに、次は少なくともこれだけの人が利用されないと、とてもお金が続かないのでできないということをしっかり説明されないといけないと思う。

先ほど事業者への質問もあったが、事業者にしても費用がかかるものであるから、行政の負担が1/2としても、その残りで全然足りないとなるとまたこれはすごく大変なことで、事業者も計画されていると思うので、どの時点でやめるのか、また続くことがあると運転手や車両の手配もあるので、地域の説明も含めてしっかりした計画を立てて、それぞれ協議してやっていただきたい。

オンデマンドは直前まで予約OKとしていて、予約がなかったらタクシーはずっと待機することになると思う。1日なければ1日運転手は座ったままの状態になる。これまでは前日までの予約が多かった。それであれば当日のスケジュールが組みやすい。前日までに予約がなかったらタクシー運転手さんはほかの乗務をしてもらうこともできるのではないかなと思うが、そういうことについても、今回はモデル事業としてここで一切協議をされていないので、この形で行くということになっている。本来であればそういうやり方についても協議していく必要があると思う。今回の事業の中で、これは難しかった、これはなかなか大変だということが出てくると思うので、次の段階ではぜひこの場で協議として皆さんから意見を聞いていただいて、次の実証実験をするとかいうことになればよいと思う。もちろん、事業者のご意見も伺わなければいけないことではあるが。

(委員)： 黄金塚のルートは右回りと左回りがあるが、一方通行の関係でこういう形にしていると思うが、運行するのは6~7便程度ということなので、便によって今回は右回り、今回は左回りというより、どちらか一方にしたほうがよいのではないかな。個人的な考えでは、右回りのほうが便利と思う。地元との話し合いもあるとは思いますが。

(事務局)： 誤解を招く表現で申し訳ない。左回り、右回り2つのルートを設定して相互に走る予定ではない。左回りか右回りか、どちらかに統一したいと考えている。右回りのほうが交通安全上もよいのではないかなど議論しているところである。今のご意見も参考にさせていただきたい。

(委員)： 春木周辺の乗合タクシーで、黄金塚は通常の南海ウイングバスを使うという2種類があるということではよいかな。

(事務局)： 黄金塚については南海ウイングバスによる路線バスの形態ではなく、乗合タクシーのような形で、これから事業者の選定になる。必ずバス事業者がバスを走らせるということではない。

(委員)： P.13、本格運行の考え方は、公費負担、地域負担で賄っていくという基本的な考え方は両方とも同じか。

(事務局)： 基本的な考え方はそのとおりである。事業の中の運賃や地域負担で賄い、それができたところを一部公的に支援する仕組みを考えている。

(会長)： ほかにないか。ないようであるので、協議事項(2)地域主体の生活交通導入については議事を終わる。

報告事項

(1) 立地適正化計画策定について

(事務局) 資料3を用いて説明

～委員からの質問～

- (会 長)： 今の内容についてご質問等があればお願いします。
- (委 員)： 各拠点整備で、そこへ誘導していく。それをバスなどでネットワークしていくというのがコンパクトシティの基本的な考え方か。
拠点整備で、丘陵地、山直東は泉州山手線との関係でこれから整備されていくと思うが、周辺は市街化調整区域がほとんどである。今のまま拠点として位置づけるつもりなのか。
- (事務局)： 丘陵地区についても、P.15の都市計画マスタープランの都市構造図に地域拠点として位置づけられているので、居住誘導区域や都市機能誘導区域は市街化区域の中で定めることに法令上はなっているが、そこにつながるバス路線については立地適正化計画に位置づけていきたいと考えている。
- (委 員)： ここを地域拠点にしても伸びしろがないのではないかと。周りが市街化調整区域であれば。
- (事務局)： 都市計画マスタープランの中では市街化調整区域を含めて山手地区を支える地域拠点として位置づけられている。今回もそれに沿った形で拠点として位置づけているが、周辺の市街化調整区域を含めたまちづくりについて地域の皆様のご意見をうかがっているところである。
- (副会長)： 今のご意見はもっともである。この定義の中で都市計画区域という形で、市街化区域内と限定している。ところが、新たな開発拠点というのは市街化区域、市街化調整区域の中にあってもよいが、国や大阪府は線引きの見直しをなかなかさせてくれない。そうすると、立地適正化計画と都市計画の整合性が損なわれることになる。地区計画でやるのかどうか。地区計画で拠点を作って、それを立地適正化の誘導区域にするとか、そこは整合性が取れないと、今の事務局の回答を聞くとも納得しがたいと思う。
もともと立地適正化計画は、旧市街地の人口密度を高めるために人口誘導なり施設を再配置することに加えて新たな拠点を作ることだと思う。それが岸和田市の場合は交通結節点、マルチモーダルな結節点を作って、そこに人々を集めようということもあり得ると思う。市街化調整区域の開発地域も本来拠点となるべきところだと思うが、そうすると整合しない。もう少し整理してもらわないと、今質問されたようにわかりにくいと思う。
- もう1点、P.21で生活拠点は本当に都市機能誘導区域なのか。都市施設誘導区域と言いながら具体的な施設は何もない。鉄道駅だから何でも都市施設誘導区域としてしまって、同じ絵を描いてあるように見える。居住誘導区域の中に都市機能誘導区域があっただの駅も同じように見える。これは過去に失敗したのではないかと。もう少し明確に鉄道駅の中でも岸和田市の拠点となるべき駅はどこか示すべきではないか。その駅に都市機能が誘導されていて、それ以外の鉄道駅は居住誘導区域ではないのか。この表を見ると都市機能誘導区域と書いてあるが、実態と合っていないのではないかと。
- (事務局)： 1つ目について、立地適正化計画については、将来的に開発を伴って各拠点を計画していくところを含め、都市計画との連携が重要だと思っている。P.36、P.37に記載があるが、現在こういう形で意見交換会をさせていただいている中では、今ご意見をいただいた市街化調整区域の方々にもこの計画は説明しているところである。居住誘導区域は市街化区域内に定めるところがあるので、どうしてもここに目が行きがちであるが、計画自体は都市計画区域、岸和田市全域を対象にしたものであるため、都市計画と整合性を図る件についてもそういった形で取り組んでまいりたいと考えている。
- もう1点の生活拠点について、P.21、生活拠点と書いている銀行・信用金庫の丸をしている和泉大宮駅、蛸地藏駅のあたりをおっしゃっていると思う。こちらの表については国土交通省の指針等に基づいて機械的に整理したものである。今後、この資料を参考に、本当に必要な誘導施設、必要な誘導区域を定めてまいりたいと考えている。
- 銀行・信用金庫についても、例えばいろいろな場所でいただいた意見では、銀行機能はコンビニで賄えるのではないかとのご意見や、一方で窓口機能はあった方がよいという話もあった。必要性についてもう少し精査した上で、拠点に応じて必要な誘導施設、区域について検討してまいりたいと考えている。必ずしも駅周辺に都市機能誘導区域が必要かということについては、そういう場合ではないということも理解しているので、真に必要な誘導施設を吟味しながら計画を立てていきたいと考えている。
- (副会長)： この表で都市機能誘導区域と書いてある。これはこのままでいいのか。

- (事務局)： 案ということでご理解いただきたい。
- (会長)： 意見交換会の日程表が出たが、直近では昨日あったが、この場で報告できることがあれば報告をお願いしたい。
- (事務局)： 市街化調整区域に関する内容については、特に都市計画マスタープランとの関係性や、別途都市計画との連携についてはご意見をいただいた。
交通まちづくり課として議論させていただいているように、こういった計画と既存の地域公共交通の維持に関する意見を多数いただいている。
誘導施設の考え方については、生活に身近な施設についてどう考えるか等の意見をいただいている。すべてを立地適正化計画に反映できるものではないが、整理してまいりたいと考えている。
- (委員)： P.24、都市機能誘導区域設定フローについて、ステップ2を見ると、都市拠点については鉄道駅から概ね500～1000mの範囲、それ以外は500mの範囲と書いており、21ページで都市拠点には岸和田駅と中央公園周辺があるが、岸和田駅は1km、中央公園は500m程度になっているが、これはどのように解釈したらよいのか。
- (事務局)： 岸和田市の一番の中心拠点は岸和田駅であるが、中央公園についても位置づけている。こちらについては計画策定中ということで、まだいろいろ議論があろうかと思うが、中央公園にある総合体育館、運動公園は市内に1つの公園である。そういった中心的な拠点の機能を持っているところなので1kmというところは外れているが、補完するような位置づけとしてこのエリアを設定している。この区域については立地適正化計画の策定のルールに基づいて定めてまいりたい。
- (委員)： これは都市計画審議会で質問すべきものかもしれないが、都市機能誘導区域、居住誘導区域に指定しているところは戦略的にどのくらいの人口規模を目標にするのか。あるいは居住誘導区域はこれくらい人口密度を確保するとか、そういうものが要するような気がするが、いかがか。
それが決まると、今設定している都市機能誘導区域や居住誘導区域が将来の人口に対して適切な範囲設定になっているのか、岸和田市にとってふさわしくないほど大きくなっているのかわかると思う。
- (事務局)： 居住誘導区域の目標値という話であったと思うが、P.7に記載させていただいているが、2035年の将来推計の人口密度を踏まえると、岸和田市は市街化区域全域について1ha当たり40人、人口集中地域の基準も満たす人口密度が確保されるということになっている。もちろん推計であるが、まずはこのあたりが一定の基準になるのではないかと考えている。
実際、具体的にどういう数値目標を定めるかについては、立地適正化計画のKPI等で整理していくことになると思う。国土交通省からも示されているので、適宜計画策定の参考にさせていただきたい。
- (副会長)： バス停圏域が居住誘導区域を設定するベースとなっているが、P.7のバス路線とP.8の人口メッシュを重ねてみると白いところが結構ある。単純にバス停やバス路線から200mとか300mを誘導区域とやってしまうと現実と合わなくなると思う。
本来は区域であり、鉄道駅であれば点なので、点から大きい円を描くことができるが、バスは線になってしまう。線が全部誘導区域とするのは違和感があるが、今の人口と重ね合わせたら、バス停のあるところで密度が低いところが結構あったりする。そういうことは精査されているのか。
- (事務局)： P.7に白抜きのところがあるということだと思うが、例えば中央公園といった大きな施設があるところや自然環境を保全すべきエリアなども入っている。私どもでは岸和田市の都市構造は比較的バス路線に沿った形で形成されているのではないかと考えている。
すべてが単純なバス停圏域というわけではなく、地域コミュニティであったり、地区のまとめ、地形地物、その他の条件によってエリア設定は考えさせていただきたい。
- (副会長)： バス停やバス路線はなくなるかもしれない。そうすると、誘導区域も全部見直す必要が出てくる。逆に言うと、本来はゾーンがあって、そのゾーンの間をバスで結びというのが基本だと思う。
バス路線を誘導区域にすると路線がなくなったら全部誘導区域がなくなる。せっかく誘導したのに大失敗となる。本来、誘導できていけばなくならないと思うが。そういう意味で言うと、単純にバス路線沿いに誘導区域をずっと続けるのがいいのか。明確にゾー

ニングをやらないといけないのではないか。バス停ごとに、今の説明だと人口密度はある程度あるということだが、200mを見たときに、全部人口が本当に張りついているのか精査しなければいけない。計画に齟齬がない形でやらないと、地区の皆さんへの説明が難しくなる。そこのところはきちんともう1回チェックしていただきたい。

(事務局)： もちろんそのあたりについても説明ができる形での設定は必要だと考えている。ご説明できるように設定をしていきたい。

(委員)： 2035年の人口をベースに人口密度の表があるが、いろいろ見ていて、岸和田市は1ha当たり40人と意外に将来人口は維持されているが、人口はこれから減っていくので、2050年までの推定を見たときに、今ここで赤になっているようなところが白になるエリアも出てくると思う。2035年にしているのは、立地適正化計画の計画期間で選んでいると思うが、制度上立地適正化計画があるだけの話であって、人口減少する中で自治体としてどのように都市を考えていくかというのは立地適正化計画があろうがなかろうがやっていくべきことだと思う。もう少し先を見据えて検討しておいたほうがよいのではないか。居住誘導区域を指定して、2035年はOKだったとしても、もう少ししたら1ha40人を切るとなると、市民からすると居住誘導区域、あるいは都市機能誘導区域に指定されたからそこに家を買ったとしても、また引っ越ししなければいけないということになる。個人はそう引っ越しもできない。ある程度将来を見据えたほうがよい気がする。ここでは2035年時点で見しておく根拠はあるのか。

(事務局)： 例えば2050年、60年、どこを見て立地適正化計画を作っていくかというのは非常に悩ましいところかと思う。岸和田市としては住み続けていただきたいという思いがある。まずは計画を概ね5年ごとに見直し、5年、10年という計画期間があるので、まずはそのあたりを目途に計画策定を進めている。

一方で、将来予測も必要だと思う。しかし目指す都市像を実現していくということも立地適正化計画の必要な要素であるので、過度に将来推計に委ねるのではなく、そうならないような形で事業をしていって持続可能なまちづくりにつなげていきたいと考えている。その1つが、公共交通手段をきちんと維持していくこと、誘導施設をきちんと維持していくことであるので、おっしゃることは私も悩ましいところであるが、そのあたりを念頭にチェックしながら進めていきたい。

(会長)： そのほかご質問等はよろしいか。意見がないようなので、立地適正化計画策定についての報告を終える。

(2) その他

(事務局) バス無料デーの紹介、自動運転車両の実証運行について紹介
～委員からの質問～

(会長)： ただいまの報告についてご質問等があればお願いします。

(委員)： 自動運転には興味があるが、運転手がいなくて、客だけが乗ると思うが、お金はどのようにされるのか。

(事務局)： 今回はレベル2と呼ばれる運転手が乗った状態で、山手でどれだけ自動化ができるかというところなので、全く運転手が乗らないものではない。路線バスでなく、実験的なものなので、無償でどういう形で乗客を選定するかはこれからとなる。

(委員)： 選定ということは、誰が乗るかはわからずに、モニターで集めてきた人を乗せるのか。

(事務局)： 基本的に関係者にまず乗っていただくことを想定している。一般市民にどこまで開放できるかは、今後ダイヤの調整を含めて検討する必要があると考えている。

(委員)： レベル2ということは、運転手は乗っているが、手ぶらでいるということか。

(事務局)： 危険な箇所など運行の計画を立ててからの話になるが、基本的には手を離れた状態となる。何かのときに対応する状況を前提とした実証実験である。

(副会長)： バス無料デーについて、これがいいのか乗車券の配布のほうがいいのかということもあると思う。本来は利用促進策に関するものは公共交通の計画に位置付けておくべきものだと思う。利用促進にはお金もかかるので、年度予算を立てて、計画の中の事業を実施する、そのために予算をこれだけ取らなければいけない、そういうことを踏まえた上でこういう事業があると思う。何か突発的、単発的に報告されるというのは、協議会での協議の進め方とは異なるのではないかと。予算に制限はあるが利用促進策としてどんなことをやればいいのか、こういう形でやろうとか、全市民なのか、高齢者なのかなどもあ

るが、何も議論しないままに出されるのはいかがなものか。

自動運転の話も、自動運転のためにこの区間を走らせるだけで、この期間に乗合のものを走らせるという想定ではないのか。公共交通の中の位置づけとして、この区間に対して何かしらの移動サービスを考え、そのために自動運転をやってみたらどうかということなら、公共交通サービスの一部になる。この区間は将来も含めて全然走らせないが、自動運転の実験としてどこかでやらなければならないからここでやるというのであれば、ある意味公共交通とは違うところの話になる。それはそれでいいかもしれないが、いつも報告がいきなり出てきて、協議をしていないことが多いので、計画に沿った中の事業に位置づけて、ここで協議して実施するという手続きにできないか。今後とも利用促進策を皆さんに考えていただいて協議して出していかなければいけないことは結構あると思うが、いつも事務局からの報告でいいのか見解をお聞きしたい。

(事務局)： アクションプランの進捗管理も含めて、利用促進をどうするかというのはこの協議会でご議論いただいて、どういう策が有効かというのは協議すべきだと考えている。一方で、今回のバス無料デーについては物価高騰の関係で緊急的な国の交付金を活用した制度設計ということもあり、本協議会では報告という形を取らせていただいている。すべてが協議できればいいが、利用促進について協議として上げていくべきであるという認識はある。

(会 長)： 今後の進め方についてご意見があったので、しっかり検討していきたい。ほかにご質問はないか。ないようなので、報告については終了したい。本日の議題はすべて終了した。

(事務局)： 次回の協議会は 10 月ごろ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 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 6 年度（2024 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