

会 議 録

名 称	令和 6 年度（2024 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 6 年 1 0 月 1 7 日（木）午後 2 時 0 0 分～午後 4 時 0 0 分 南海浪切ホール 4 階 特別会議室																																																																					
出席者	<table><tr><td>岸</td><td>北本</td><td>船橋</td><td>奥野</td><td>藤浪(秀)</td><td>小森</td><td>表木</td><td>松崎</td><td>杉田</td><td>讃井</td></tr><tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>×</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>(代理) 保田</td><td>○</td></tr><tr><td>兎田</td><td>佐治</td><td>岡崎</td><td>河畑</td><td>野口</td><td>松本</td><td>安藤</td><td>清遠</td><td>藤浪(勝)</td><td>北口</td></tr><tr><td>○</td><td>(代理) 寺田</td><td>○</td><td>○</td><td>(代理) 柴高</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr><tr><td>日野</td><td>伊勢</td><td>釈迦戸</td><td>中村</td><td>青山</td><td>江藤</td><td>中道</td><td>原</td><td>阪口</td><td></td></tr><tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>(代理) 井本</td><td>×</td><td>○</td><td>○</td><td></td></tr></table>										岸	北本	船橋	奥野	藤浪(秀)	小森	表木	松崎	杉田	讃井	○	○	○	○	×	○	○	○	(代理) 保田	○	兎田	佐治	岡崎	河畑	野口	松本	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) 井本	×	○	○	
岸	北本	船橋	奥野	藤浪(秀)	小森	表木	松崎	杉田	讃井																																																													
○	○	○	○	×	○	○	○	(代理) 保田	○																																																													
兎田	佐治	岡崎	河畑	野口	松本	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) 井本	×	○	○																																																														
委員 29 名中 出席 27 名 (うち代理 4 名)	事務局 まちづくり推進部兼建設部 田中総括理事 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 協議事項 (1) 岸和田市交通まちづくりアクションプランの進捗について 3 報告事項 (1) ローズバスのルート変更について (2) 地域主体の生活交通導入について (3) 立地適正化計画策定について (4) その他 4 閉会																																																																						
＜＜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奥野委員を指名																																																																						
案件 (1) 会長あいさつ (会 長)： 委員の皆様には平素より当協議会の運営に当たり格別のご協力、ご尽力を賜り感謝する。 まだまだ暑い日が続いている。朝夕は若干涼しさもあり過ごしやすい季節となってきたが、1 日の気温の変化の大きいときには体調を崩しやすい。くれぐれも気をつけて過ごしていただきたい。 本日の協議会の協議事項は、岸和田市交通まちづくりアクションプランの進捗についてであり、後ほど事務局より説明させていただく。報告事項として 4 点ある。ローズバスのルート変更について、地域主体の生活交通導入について、立地適正化計画策定について、その他となっており、併せて事務局より報告させていただく。 委員の皆様にはよりよい交通まちづくりの実現に向け、忌憚のないご意見を賜りたい。よろしく願います。 協議事項 (1) 岸和田市交通まちづくりアクションプランの進捗について (事務局) 資料 2 を用いて説明																																																																						
～委員からの質問～																																																																						

- (会 長): ただいまの内容について質問等はあるか。
- (委 員): 地域公共交通計画編達状況一覧表の1 / 3「②路線バスのダイヤ改正・利便性向上」で、山直線における停留所の増設、山直線、福田線に係る乗り込み調査の実施については、まだ評価は出ていないという解釈でよいのか。
- (事務局): 令和5年度については実証として運行し、令和6年度については実現に向けた取組を展開しているところである。昨年度の評価としては「△」としているが、今年度はこれが「実施または進捗あり」という状態になると考えている。
- (委 員): 山直線については今年度実証事業として始めて2年になるのか。
- (事務局): 山直線は令和4年11月から運行を開始している。
- (委 員): 利用に関するデータ、評価指標を見せていただきたい。要望する。
もう1点、「⑬地域住民主体による持続可能な運行を支える協働の取組」は「○」とあるが、これはこれから評価していくのか。
- (事務局): 地域主体の生活交通導入については今年度実証運行を行う予定であるが、昨年度より地域住民との勉強会、懇話会などを開催していたので令和5年度は「○」という評価で考えている。
- (委 員): 実証に至らなくても地元と協議して進めているということで「○」という解釈でよいのか。
総合交通戦略編で、「戦略目標Ⅱ：拠点の活力促進に向けた交通環境の充実」とあるが、基本的に岸和田市は人口が減っているのに、泉州山手線にある結節点のまちづくりを着実に進めていく施策が必要だと思う。ここでは「○」になっているが、「△」ではないか。
- (事務局): 事務局としては、泉州山手線との結節点となる山直線のまちづくりの事業着手に向けて進めているところもあるので「○」という評価をさせていただいた。一方で、まだまだ検討中ということで「△」が適切という意見が多いようであれば修正したい。
- (委 員): 総合交通戦略編の達成状況一覧表2 / 2、「(8) 地域にやさしい生活道路の創出」、「施策19 地域住民による通学路等での安全確保」について、私は通学路の安全管理をしているが、道路の横断歩道の白線や停止線が消えているところが多々見受けられ、車が無視して通行して危険である。道路の整備も大事であるが、メンテナンス、白線を表示して車が止まるようにすることが必要ではないかと痛感している。
- (委 員): 総合交通戦略について、都市の交通体系を構築するということで4つの戦略目標で進められていると思うが、3つ目の目標に「災害時における交通ネットワークの確保」がある。岸和田中央線について、丘陵地の区画整理された地区には工場立地が進んでいるとともに、今後生活関連施設も立地してくると聞いている。新たに防災センターが来年4月に開設される中で、未整備のところから既存道路へ自動車が流入して交通渋滞を起こしている。主要施策として岸和田中央線を位置づけ、区画整理地区等の交通円滑化を図っていただきたい。
戦略Ⅱの「施策7 アクセス道路整備」で、区画整理で一部整備されている春木久米田線が挙がっていない。以前は岸和田市の最重要整備路線に位置づけられていた。その道路用地を確保するために民間のマンションへ建築制限を加え、メディカルセンターや文化会館は用地を確保したりしてきたが、整備できていないのは残念である。久米田駅の海側に駅舎ができ、アクセス道路は整備されているが、本来は幹線道路があってアクセス道路を整備するという流れであり、順序が間違っているような気がする。
地域公共交通計画について、私は山手に住んでいるが、山手の校区では人口が減少し少子高齢化が進んで、それに伴い公共交通、バスが減ってきている。若者世代は利便性のある市街地に暮らし、だんだん少子化が進んでいっている。小学校、中学校については統廃合という提案もされている。学校がなくなるということは、子どもがいないのでまちもなくなるということだ。交通計画というのは総合計画や都市計画マスタープランに沿った計画にならざるを得ないと思うが、これらの原因は、市街化区域と市街化調整区域が昭和45年に線引きされたが、調整区域になったエリアはインフラも進まず、陸の孤島のように人口減少になっている。50年余り市街化調整区域の既存集落には何の施策もなく、家を建てようとしても許可制で全ての項目を満足する必要がある、敷地の境界画定など非常に高いハードルという現実がある。計画的なまちづくりのための線引きということであるが、隣接市では既存集落を市街化区域に入れて、ある程度人口を

維持しつつ生活されていると思う。大きな話になるが、次回の総合計画とか都市計画マスタープランの見直し時期において一度既存集落の線引きの見直しを検討されて、交通戦略はそれに合わせた形で検討してもらいたいと思っている。

(委員): 地域公共交通計画編の達成状況一覧表2/3の目標③の「⑪高速バスの利便性向上」の中で、課題として運転手不足を挙げられている。バス業界はドライバー不足で悩んでいる。事業者も運転手確保に力を入れているが、事業者だけの力ではなかなかやっけない状況だと思う。自治体からの支援・サポートについても考えていただきたい。路線バス事業者は広域の自治体にわたって運行しているので、関係する方々にも力添えをいただきたい。

(事務局): もう1つ、5ページの評価指標と目標値の表の見方について、もう一度教えて欲しい。5ページの評価指標、目標値は、アクションプランを策定した令和5年3月に設定している。その時点の状況を現況値としている。このアクションプランは令和16年度までの計画ではあるが、令和8年度までを第1期として中間評価の時期と定めている。目標値の第1期については、各種取組を通じて令和8年度時点で達成を目指していきたいと考えている数値である。

(副会長): 今回は令和5年度の取組について評価をし、来年以降こうするということをこの場で承認することになる。今まで個別の意見があったが、まとめ方に問題がありそうなので、今回はよいが、次回以降に向けて再整理をお願いしたい。

例えば1/3ページ、「施策① 公共交通ネットワークの再編」とあるが、再編を目指した何年間かの計画があって、そのうち令和5年度はこういうことをやるというのがあ。それが取組状況と書いてあるところになるが、その取組もしくは事業がどれぐらいできたかによって評価をすることになっているはずである。そうすると、「準備組合を設立」と書いてあるが、準備組合を設立したのか、していないのかわからない。できたのであればそこは「○」になる。まだ何かができていないのであれば、それが次の取組の課題として出てくる。そこがわからない。何ができたのか、何ができなかったのかわからない。取組状況がこれで、課題がこれだと書いてあるが、その間がわからない。

「施策② 路線バスのダイヤ改正・利便性向上」についても、「OD調査の実施」と書いてあるが、実施したのか。したのであればそれは「○」である。したけれど、その分析ができていなくて、分析結果を次にどのように生かすのかが必要であるなら、それを次の課題や取組のところに挙げていただきたい。

何をやったのかは書いてあるが、それができたのか、できていないのかわからない。わからないままに課題が書いてあるから、この課題がどこから出てきたのかわからない。そこを、こういう施策を実現するために今年度はこういう取組や事業を実施する、結果としてできた、あるいはやろうとしたけれどもここまでしかできなかった、そうすると、できたことに関してはその成果を次に生かすのであれば評価は「○」としてもよい。できなかったのであれば、できなかったけれども、ここまではやったので途中経過としては「△」で、こういうことが残っているのでこれは来年度やるとか、そういうことがわかるような評価表に整理していただきたい。

今後の方向性で「継続」とあるが、何を継続するのかわからない。ネットワークの再編という施策を継続するのは当たり前である。そうではなくて、令和5年度にやった取組や事業に関して途中までできたけれど、できなかったところがあるからこの事業は継続するというのであれば「継続」でよい。事業を完了したが、次に何か新しい事業をやろう、それは令和6年度にやろうということが本来あるはずである。そうすると「継続」だけではなく、「継続＋新規」と書かなければいけない。その辺がこの表ではわからない。何を継続するのか。①から⑤まで全部「継続」であるが、事業の取組の何を継続するのかわからない。「完了」と書いてあるものもある。完了したものを継続するのも変な話である。もう一度整理していただきたい。そういう施策を達成するために今年度はこういう取組をしたが、結果として、この事業はできたがこれはできなかった。トータルとしては「○」になるが、残った課題はこれがあるのでそれは来年度やる、そういうことがわかるように再整理をしてほしい。今年度が無理であればこれでよいが、来年度以降はそのようにしないと、できたこととできないこと、これからやらなければいけないことがあやふやになってしまって、計画全体の目標達成が難しくなるかもしれない。

(会 長): ほかにはよろしいか。たくさんのご意見をいただいた。工夫して進めていただきたい。
岸和田市公共まちづくりアクションプランの進捗については議事を終えたい。

報告事項

(1) ローズバスのルート変更について

(事務局) 資料３－(１)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はあるか。

(委 員): ５ページの地域内フィーダー系統補助について、この資料は旧バージョンになっていると思う。現行と若干違う書きぶりになっている。運輸支局から最新の資料を入手し、直してほしい。

(会 長): だいぶ変わっているのか。

(委 員): 補助対象者も違うし、補助対象経費の計算も違う。赤丸をかけている幹線に接続をしているのはフィーダーであるという説明の部分は概ね変わっていないが、旧制度の経過措置で使われていたポンチ絵である。改めて運輸支局に確認いただき、後日正しいものを配布したほうがよい。

(事務局): 承知した。

(委 員): スケジュールについて、当初から令和７年１０月から見直した運行を開始するという前提なのか。

(事務局): 地権者との協議等があるため、これぐらいまで延びてしまうのではないかと考えている。１０月で決定というわけではない。

(委 員): 運行開始までの期間が長いような気がする。

(事務局): 今回バス停の復旧、新設の箇所が多くなっているので、今後、地権者、道路管理者との協議に時間を要すると思っている。

(委 員): ３ページ、ローズバスが両周りになることは決まっているが、ブルーのラインは左回りということか。例えば府道３９号の岸和田港塔原線の区間や、国道２６号の土生町２丁目の交差点まで行って、そこからそよらに行くライン、春木の府道２０４号、旧２６号線をブルーにしているが、これは左回りのみなのか。

(事務局): 赤線が両回り共通及び右回りで、一方通行などで通れないところはルートが変わるので、左回りを青色にしている。

(委 員): 停留所名について、固有名詞は使えないのか。例えば「ラパーク岸和田（春木市民センター）」とか、「春木駅前」とか。岸和田市民として南海本線を利用する人は春木駅に停留所が欲しい。タクシー乗り場は西口にあるが、タクシー事業者の岸和田交通、第一交通はドライバー不足ということで、久米田駅などでも駅に停まっているタクシーが少なく、電話して迎車という形が多い。また、公営住宅が存在するところに停留所を置いているのはわかるが、もう少しこまめに停留所はできないのか。

(事務局): バス停名については、今は仮の状態である。バス停の箇所が最終的に決まり次第、バス停名については確定する。

春木駅に関しては、春木駅前ロータリーが狭い。

(委 員): 確かに春木駅前ロータリーは一方通行であり、踏切道は東西の通行が可能である。踏切付近で事故が多かったので、踏切の拡張も含めて歩車分離という形で市道春木駅大宮駅線の拡幅工事を春木旭町において行っている。

バスにはたくさんの人に乗ってもらいたい。足代わりになってほしい。右回りだけにしてしまったので乗客数が減ったということもあるし、それにコロナ禍が追い打ちをかけた。さらに、バス事業者も乗務員不足ということは承知している。

(事務局): 今市道で整備しているところは線路の山手側、春木駅大宮駅線のところだと思うが、今回ローズバスが通るルートとしては、春木駅より海側を通る予定である。

(委 員): 西口になると思うが、東口についてはどうか。

(事務局): 将来的に春木大宮線に抜ける可能性もあるが、今回ローズバスが通るルートとしては春木駅の海側であり、ローズバスを停める場所がないため、安全面を考慮した上でラパーク側に停留所を作る予定としている。

(委 員): そうすると駅は素通りという形になるのか。

(事務局): そうである。駅前を通過してしまうと、踏切が下りたときに渋滞する。

(委 員): 右折する場合、踏切は開かずの踏切に近い状態なので、踏切を先頭に東行きが渋滞とな

る。

- (事務局)： 交通事業者と協議した上で今回のルートを設定している。
細かくバス停を設置できないかという点についても、そうしてしまうと所要時間が増えてしまう。速達性の向上も今回のローズバスのルート改善の目指すところとなっている。バス停を増やし過ぎることはよくないと考えている。
- (委 員)： 星和上松台地区について、バス停①、②とあるが増えたのか。
- (事務局)： バス停②については以前両周りルートのときに存在したバス停であるが、地域の町会長その他の方々と話す中で、利便性向上のために、こちらにバス停を増やしてほしいという要望があり、今回バス停①を追加した。
- (委 員)： 星和上松台地区には右回り、左回りそれぞれ3便通りで、急行便は停まらないのか。
- (事務局)： 急行便やダイヤについては検討中である。
- (委 員)： 前回の会議録に急行便についてあったのでそれに基づいて発言した。現在交渉中ということか。
- (事務局)： 交渉中である。
- (会 長)： ほかにご質問はないようである。ローズバスの変更については報告を終えたい。

(2) 地域主体の生活交通導入について

- (事務局) 資料3－(2)を用いて説明
～委員からの質問～
- (会 長)： ただいまの報告について質問等があればお願いします。
- (委 員)： 春木大芝地区は事前に登録してもらい、予約したらバスが来るということだが、黄金塚はどういうシステムになるのか。
- (事務局)： 春木大芝地区は事前に会員登録を行い、電話またはインターネットによる申し込みをして、バスが当日乗降場所に向かうというフルオンデマンド形式を採用している。黄金塚地区については定時定路線での運行を予定している。乗降場所と時刻を事前に定めて運行する形態を取っている。
- (委 員)： 基本的には地域が主体で、ローズバスのように黄金塚の方は市が責任を持ってバスを運行するのではなく、地元でやっていく。これがある程度軌道に乗ったら、地元主体で、地元負担でやっていくという考え方でよいのか。
- (事務局)： 委員発言のとおりである。昨年度から、地域主体の取組について一定マニュアルを策定しようということで議論いただいた。地域の取組のモデル地区ということで実証を行ってきた。地域が考えて、市も一緒に入って取り組んでいるということである。
- (委 員)： 経費については黄金塚の場合には市からの補助金と乗車料金とスポンサーで、足りなければ地元で賄うのか。
- (事務局)： 今回の実証については、基本的には運賃の収入と運行経費を差し引いた部分については行政で負担している。今後、本格的な取組ということになれば、運賃収入や協賛金で公的な負担をどこまで減らせるかということも課題になってくると思っている。
- (委 員)： 大芝と春木校区もそうだし、こちらの乗合タクシーもそうであるが、基本的には地元が主体で、実証事業の場合は市が全部持つが、本格実施になったときには赤字が出たら地元もその分は負担してもらうという、両方とも同じ考え方でよいのか。
- (事務局)： 考え方は同じである。
- (委 員)： 実証事業をやって、評価をして、地元の方と話し合っていて続けていくかを決めるのか。これは今回実証だから市が全部負担するが、何年もやっていられないので、実証期間を過ぎたら本格実施に移る。その場合、赤字が出た場合は地元で負担してもらう、協賛金を集めてくださいという話はできているのか。
- (事務局)： 今回の実証を踏まえて、市としてこういったルールを作るのか。そこがマニュアル策定のところだと思う。一旦3月末をもって実証事業は終わるが、評価結果も踏まえ、合わせてマニュアルを策定した上で、当該地域も含めた今後の本格運行に向けた対応という形になると考えている。
- (委 員)： ある程度地元で持ってもらうという基本スタンスも変わる可能性はあるのか。基本スタンスは変わらずに維持した上で、とりあえず実証をやってみるという考え方でよいのか。

- (事務局)： 基本スタンスについては昨年度この協議会でも議論いただいたとおりである。現時点では行政負担をどこまでもできるわけではないので、どういう基準を設けるのか、そういったところを検討いただいたと思う。それをくつがえすということではない。
- (委員)： 評価した結果はまた報告してほしい。
- (委員)： 運賃の設定はどういう考えでされたのか。
- (事務局)： 運賃の設定について、決まるまでにいくつかの経緯があった。一つが地元のアンケートで、どの料金であれば利用しやすいかといった結果から基づいたものであり、もう一つは他の地域での事例を踏まえて料金設定の参考にした。
黄金塚で300円から400円に変更したと説明させていただいたが、地域の方が収支などを検討した上で、上げたほうがいいのではないかという話があったので、地元の意見から料金の改定に至った。
- (委員)： 距離などは考慮されていないのか。
- (事務局)： 区域均一の料金を設定している。距離は考慮していない。アンケートでは、買い物や通院が主体になっていたので、黄金塚であれば久米田駅周辺まで行くのにどれぐらいであれば乗るのかということも含めて検討されたと聞いている。
- (委員)： コースがだいぶ違うが、路線バスと比べるとかなり割高になっている。地元がこれでもいいということなのかわからないが、利用される方は交通弱者の方が多いと思う。そういうことを踏まえて考えてもらえるとありがたい。
- (副会長)： 黄金塚の料金が100円上がったことについては地域の意見を聞かれたということだが、将来の本格運行の意向があるようなので、収支が一定以上になるように300円から400円に上げてもいいということで決められたと思う。地域の熱意、その上で、ただ上げるだけでなく、乗っていただくということがあれば収入が増えてくるので、場合によってはたくさん乗れば300円に下げることにも可能だと思う。ある意味で言うところの意思表示をされたのかなと理解している。地域がどれだけ一生懸命やるかということの現れだと理解している。
- (会長)： ほかに質問はないようである。地域主体の生活交通導入については報告を終えたい。
- (3) 立地適正化計画策定について

(事務局) 資料3-(3)を用いて説明

～委員からの質問～

- (会長)： ただいまの説明について質問、意見はあるか。
- (委員)： 18ページ、都市機能誘導区域設定の流れについて、ステップ0から3の流れの中で20ページ以降の都市機能誘導区域の案が決まってきたと思う。ステップ3の地形地物や用途地域界・区域のまとまりを考慮して最終的に20ページ以降の形になっていると思うが、ステップ3の考え方をもう少し具体的に説明いただきたい。
- (事務局)： 地形地物については道路に加え、用途地域に応じて設定している。この資料では読み取れないので、区域界の説明図の作成を進めている。次回には丁寧にわかりやすい資料を提供したい。
- (委員)： 6ページ、めざす都市構造・誘導方針について、居住誘導区域設定の考え方について、バス路線全部を居住誘導区域に指定するのは違和感がある。主要なバス停やその周辺に設定するところが多いと思う。バス停の間隔が密なので、バス路線全体を誘導区域に指定するという考え方もわからなくはないが、一律に居住誘導区域にするというのは違和感がある。
28ページ、推進すべき施策のところに公共交通ネットワーク再編の記載があり、これはバス路線をイメージしていると思うが、居住誘導区域に指定されているバス路線がなくなってしまうこともあると思う。もう少し考え方を整理したほうがよいのではないかな。計画の整合性という観点で検討いただいたほうがよいのではないかな。
立地適正化計画は、現状を整理した上で今後どういったまちを目指していくかという将来ビジョンという位置づけのものになっている。今回は現状をベースに居住誘導区域・都市機能誘導区域を設定した流れかと思うが、まだ時間的に余地があるのであれば、今後どういったまちにしていきたいかという将来ビジョンを踏まえてもう一步踏み込んで検討を進めてもいいのではないかと感じた。
- (事務局)： バス路線に関しては、すべてのバス路線から300mを居住誘導区域に設定していると

いうことではない。一定強弱をつけながらバス路線を検討して、居住誘導区域から除外しているものもある。

公共交通ネットワークの再編に伴い居住誘導区域が変わってしまうのではないかということについては、基本的には今あるバス路線を維持していきたいという思いがある。今ある路線を強化するということを念頭に置きながら計画に設定していきたいと考えている。

(副会長): 8ページ、「居住を誘導すべき区域」と「居住の誘導に適していない区域」を足したら居住誘導区域になるのか。この図の意味がわからないが何を意味しているのか。
もう1点は、結局10ページにあるように居住誘導区域が一団と考えてよいのか。一団が居住誘導区域だと、岸和田市ではそういう整理をされるということなのか。普通は居住誘導区域でもゾーニングがあって、そのゾーンを結ぶために公共交通を活性化しようというのがコンパクト+ネットワークだと思う。この図を見るとほぼ一団が居住誘導区域に見えるが、そうすると、ネットワークの概念や考え方をこの図の中ではどのように表現することになるのか。

(事務局): わかりにくくて申し訳ないが、8ページの居住誘導に適していない区域「プラス」の表現がいいのか、居住を誘導すべき区域から居住の誘導に適さない区域を「引く」という表現がいいのかかわからないが、居住の誘導に適していない区域を除いたものが居住誘導区域になるというイメージでこのような図にしている。

(副会長): 災害とか、そういう場所を除いて、本来は誘導すべきだが、そこから災害の浸水域などを除いたものが居住誘導区域であるということか。それであればマイナスにして、誘導に適していない区域が何かを定義しないと、この図はわからない。

(事務局): 居住誘導区域について10、11ページについては、拠点を設定して、それをもとに交通ネットワークを強化していきたい。結果としてこのように区域がつながっている表現になっているが、目指すところは各拠点を設定して、そこを結ぶネットワークにできればと考えている。

(副会長): バス路線を全部入れるということはゾーニングをしたことにならないと思う。一団の全部が居住誘導区域だと、居住誘導区域の中に都市機能誘導区域、中心拠点をどう置くかが岸和田市の立地適正化計画であり、そうすると都市施設誘導区域や拠点を結ぶための公共交通を考えようというようにも見えるので、それはそれでも公共交通サイドとしてはよいのではないかなと思う。そのこのところが今の図ではどちらに理解したらいいかよくわからないところがある。公共交通サイドとしても、今申し上げたような形で新たな拠点間を結ぶようなサービスを強化していこうということであれば、連携して今後の新たな公共交通サービスについて検討できるのではないかなと思う。そうではなくて、既存のバス路線に沿って全部色塗りして、今ある公共交通を維持しようということであれば、立地適正化計画が公共交通との連携という意味ではあまり変わらないことになるので、そのあたりについて明確にさせていただき、今後こういうまちづくりをするので、地域公共交通はもっとこのように頑張りたいなことをご指示いただくような形になればよいと思う。そのあたりはもう少し明確にさせていただきたい。

(委員): これからKPIとか評価方法を設定されると思うが、国土交通省のホームページに10月10日に立地適正化計画の実効性向上に向けた取りまとめを出している。その中でこういった評価方法やKPIを設定するべきではないかといったことを記載している。これから検討される上で確認いただきたい。

(事務局): 参考にしたい。

(委員): 私は都市計画審議会でも委員をしており、そちらでもコメントした内容である。居住誘導区域を考え、それができた後にKPIを考えるということであるが、将来想定される人口に対して、今後インフラを維持するためにどれぐらいの人口密度を維持しなければいけないかはセットで考える必要がある。エリア設定と人口密度を並行して検討していかなければいけないと思っている。今答えられないと思うが、岸和田市としてどれぐらいの人口密度を将来維持しなければいけないかというのが出れば、将来想定される人口を人口密度で割れば、大体どれぐらいのエリアに人が住まなければいけないかが出てくると思う。岸和田市の全域を居住誘導区域にすることは考えにくい、一方で、将来の人口が居住誘導区域全域に住まわれるとしたときに、人口を居住誘導区域の面積で割り算して人口密度が出るが、岸和田市が目標としている人口密度に達しない計画にならない

ように留意して検討していただきたい。今後 KPI を決めるときに当然達成できないようなエリア設定になっていると計画自体がおかしくなってくる。

(会 長): ほかに質問はないようである。立地適正化計画策定についての報告を終えたい。

(4) その他

(事務局): 口頭での説明になる。前回協議会の報告事項として山手地域における自動運転車両の実証運行について説明した。このたび運行のスケジュールが確定したのでお知らせする。令和6年11月28日(木)～12月2日(月)の5日間で実証運行を行う。今回は実証運行のルート上にある山手地域に住まいの方を中心に試乗体験を予定している。本協議会の皆様にも乗車いただきたい。申し込み方法等の詳細については後日ご案内する。乗車定員の都合上、希望に添えない場合があるが、ご了承いただきたい。

～委員からの質問～

(会 長): 口頭での説明であったが、よろしいか。
本日の議題はすべて終了したが、釈迦戸委員からのローズバスのルート変更の内容が古い資料という指摘については、どのようにすればよいか。

(事務局): 本日の資料は置いて帰っていただき、早急に差し替えということで送付させていただく。

(会 長): ローズバスのルート変更についての資料は置いていっていただきたい。
ほかに事務局から何かあるか。

(事務局): 報告事項については以上になる。

(会 長): 議題はすべて終了した。

(事務局): 次回令和6年度第4回岸和田市地域公共交通協議会は来年2月ごろの開催を予定している。事務局より改めて連絡させていただく。

(会 長): 最後に何か質問等あるか。

(委 員): 今路線バスの無料デーをやっており、明日は路線バスの山直線と福田線において終日旅客流動調査を行うことになっている。例えば、来年でいいと思うが、道の駅愛彩ランドをお借りして交通インフラのイベントを打ってはどうか。11月3日文化の日(日)、23日勤労感謝の日(土)は路線バス1日無料デーになっている。無料で道の駅愛彩ランドに来ていただき、市役所の交通まちづくり課、南海電鉄、JR西日本、タクシー事業者(岸和田交通、第一交通)、南海ウイングバスなどが、いろいろな形でこういうことをやっているんだということを見ていただく。岸和田市役所としては危機管理課のハザードマップとか、かなり丁寧なごみの出し方というパンフレットを全世帯に無料で配布した。バス等についてもバスマップなどの作成と配布、例えばタクシードライバーや路線バスの乗務員の人材不足の説明会なども含め、岸和田で交通インフラのイベントを打つというのはいかがか。場所としては道の駅愛彩ランドだと思う。そうすれば山直東もよくわかっていただけるはずである。

(事務局): 貴重な意見をいただいた。予算を伴う内容であり、各事業者とのすり合わせもある。本日のところは貴重な意見をいただいたということで回答を控えさせていただく。

(会 長) 以上をもって、令和6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6年度（2024 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