

会議録

名 称	令和6年度（2024年度）第4回 岸和田市地域公共交通協議会									
開催日時 及び場所	令和7年2月10日（月）午後2時00分～午後4時00分 南海浪切ホール 4階 特別会議室									
出席者 委員29名中 出席25名 (うち代理4名)	岸	北本	船橋	奥野	藤浪(秀)	小森	表木	松崎	杉田	讀井
	○	○	○	○	○	○	(代理) 大川	○	○	○
	兔田	佐治	岡崎	河畑	野口	松本	安藤	清遠	藤浪(勝)	北口
	○	○	○	○	(代理) 柴高	×	×	○	○	○
	日野	伊勢	釈迦戸	中村	青山	江藤	中道	原	阪口	
	○	○	(代理) 刈屋	×	×	(代理) 堤	○	○	○	
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) ローズバスのルート変更について (2) 岸和田市交通まちづくりアクションプラン一部改訂について (3) 岸和田市地域公共交通協議会 規約変更について(運賃協議分科会の設置について) 3 報告事項 (1) 立地適正化計画策定について (2) 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藤浪(秀)委員を指名										
案件 (1) 会長あいさつ (会 長)： 委員の皆様には日ごろより当協議会の運営に当たり格別のご尽力を賜り感謝する。 1年はあっという間である。この会議も第1回は5月に予定していたが、雨の影響で6月、その後、8月、10月と第2回、第3回が行われ、今回が今年度最後の第4回目の会議になる。お忙しい中ご出席を賜り厚くお礼を申し上げる。 本日の協議会は協議事項として3点、報告事項として2点、後ほど事務局より説明と報告をさせていただく。限られた時間ではあるが、委員の皆様方の忌憚のないご意見を賜りますようよろしくお願い申し上げます。										
協議事項 (1) ローズバスのルート変更について (事務局) 資料2-(1)を用いて説明 <div style="text-align: right;">～委員からの質問～</div> (会 長)： ただいまの内容についてご質問等はあるか。 (副会長)： ルート変更については特に何も異論はない。 商業施設等との連携として、1カ所はそよら東岸和田がある。そよら側にバス停ができ										

るということであるが、本来は向かい側だった。そういうこともあるので、商業施設に協力いただくとか、今後もう少しバックアップしてもらおうとか、先ほどスケジュールがあったが、運行開始に向けて施設のほうで何かしてもらおうとか、整備をしていただくとか、一緒にやっていけるような形のものをしていただくことを期待したい。

カンカンバイサイドモールは立地条件が悪い。以前は岸和田駅から直通バスが走っていたが、それがなくなったので、ここに来られる方々はどのようにしているのか。車かと思うが、最寄りバス停である港緑町をカンカン前に変更するとか、地元との協議も要るだろうが、ローズバスの右回りに乗ってカンカン前で降りていただくということならわかりやすいと思う。そよらやカンカンなど商業施設と連携してローズバスを新しく走らせるということをぜひ考えていただけるとありがたい。

(事務局)： 商業施設との連携については、ある商業施設の店長とも話をしながら、ローズバスの利用促進、商業施設は買い物客の増加など、お互いにとってメリットがあるやり方ができないかご相談させていただいている最中である。

名称についても、通常バス停は町名をつけることが多い。そよら東岸和田は仮称という形でつけさせていただいているが、地元の方が一番わかりやすい、馴染みのある名称をつけたいと思う。前向きに検討を進めさせていただく。

(会 長)： 基本的に平日運行しているということで、ルート変更をしても平日だけの運行になるのか。土日はなしなのか。

(事務局)： 両回りに変更した場合でも土日は運行せず、平日だけの運行で計画している。

(会 長)： ほかによろしいか。質問が無いようなので、1つ目のローズバスのルート変更については議事を終えたい。

(2) 岸和田市交通まちづくりアクションプラン一部改訂について

(事務局) 資料2-(2)を用いて説明

～委員からの質問～

(会 長)： ただいまの内容についてご質問等はあるか。

(委 員)： 確認だが、地域内フィーダー補助はローズバスが対象になるということか。

(事務局)： その通り、今回ローズバスを対象としている。

(委 員)： 要件として、運行1回当たり2人以上乗ることと書いてあるが、来年どれだけ増やすとか、そういうものは設けないほうがよいのか。

(事務局)： 具体的な個々個別の要件がある。1便当たりの人数や、そもそも定量的な目標を設けるところが全体の要件になっている。10月から改めてスタートする路線が補助の対象となる。今回のローズバスについてはルート変更がそれと同等とみなしていただけるということで補助の対象になる。

(委 員)： 確認だが、今回変更したルートで補助金をもらうということではよいのか。

(事務局)： そのとおりである。

(委 員)： 住民から要望があって、またルート変更をする場合は、その都度申請するのか。

(事務局)： 毎年度申請する形になっている。そのたびに要件は問われるところである。申請すれば終わりというより、申請した上で利用促進を図っていくというものである。ご質問の通り、ルートを修正するという場面は今後も出てくると思う。引き続き要件に合えば対処していきたいと考えている。

(会 長)： 他にご質問はないか。質問がないようなので、議事(2)岸和田市交通まちづくりアクションプランの一部改訂については議事を終えたい。

(3) 岸和田市地域公共交通協議会 規約変更について(運賃協議分科会の設置について)

(事務局) 資料2-(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ご質問等はあるか。

(委 員)： この運賃協議分科会で協議するのは道路運送法第9条と書いてあるが、岸和田市ではすべてが対象になるのか。ローズバスもデマンドバスも普通のバスも、どれが対象になるのか。

(事務局)： 路線バスは国が認可する範囲内で各バス事業者が決定するものであり、運賃協議分科会の対象外と考えている。本市の場合、対象となるのは、ローズバスと乗合タクシーが本

- 格運行するときに運賃協議分科会にて協議をする必要があるものと考えている。
- (会 長)： 他にご質問はあるか。
質問がないようである。協議事項(3)岸和田市地域公共交通協議会規約変更については議事を終えたい。

報告事項

(1) 立地適正化計画策定について

- (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。
- (副会長)： 第10章で、路線の維持と生活交通の導入とあるが、P.19にまちづくりの取組方針の推進すべき施策の中では「公共交通ネットワークの再編」とある。もともとの趣旨で行くと、居住誘導区域や都市機能誘導区域の間を公共交通で結ぶコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりが立地適正化計画の方針だと思うが、路線の維持・確保に加えて、ネットワークの再編とはどのような考え方なのか。言葉で言うのは簡単だがどのような意図なのか。立地適正化計画に基づいて路線を再編するということだと思うが、その考え方を説明いただきたい。維持というのはそのまま残すということである。一方で、立地適正化計画において誘導区域を設定した上で公共交通ネットワークの再編を推進すると書かれているので、その考え方として、誘導区域間を結ぶ形のネットワークを強化して再編するという考え方でよいのか。あるいは別の意図があるのか。今の段階で答えられる範囲で結構だが、確認させていただきたい。
- (事務局)： 10章の誘導施策については、現在進めるべき施策を位置づけているので、「バス路線の維持・確保」となっている。第7章、P.19については、交通まちづくりアクションプランに位置づけている立地適正化計画に関する推進すべき施策というところで、「公共交通ネットワークの再編」と記載させていただいている。これについては、今あるバス路線の維持・確保は重要で、まずはこれに取り組んでいくが、交通まちづくりアクションプラン、立地適正化計画に位置づけている都市構造を実現する中で、駅周辺や山直東のまちづくり、泉州山手線という広域連携軸の整備に合わせ、この都市構造を実現するために拠点や誘導区域を結ぶバス路線は当然再編すべきであろうということもあるので、そういった施策は今後引き続き続けていきたいと考えている。
- (副会長)： 拡充とか充実という言葉に対して、再編というのはかなり大きな言葉である。今あるものを見直して路線のどこかを廃止するとか、つなぐとか、再編というのはかなり大きなことをするという言葉になる。今の路線の範囲が誘導区域だという説明があったので、その路線は維持されるということ的前提を考えるということになっていると思う。一方では、考えにくいのだが、都市機能誘導区域がいくつかあって、バス路線沿線だけではない都市機能誘導区域がどこかにでき、路線を再編というか、置き換えをしてしまうと、路線に沿った誘導区域が見直されることになってしまう。再編という言葉が気になる。
- 岸和田市の立地適正化計画の居住誘導区域の考え方の一番ベースにある部分は、今ある路線に沿って誘導区域を設定するということなので、それを再編するとなると、路線沿いに設定した誘導区域をどこかに一緒に持っていかなければいけないことになる。言葉だけの話かもしれないが、今後どのようにしていくのかを考えるときに、立地適正化計画に基づいて今ある路線を拡充して、さらにそこからフィーダーのような形で路線を改めて作り直していくということなら、再編という言葉を使わずに、拡充とか、もっと充実するという形にしないと、立地適正化計画があるがゆえに再編となるとすごく大きな動きになって、本市の立地適正化計画の誘導区域の考え方が根底から覆されかねないので気になった。そういうことでないのならば文言を変えたほうがよいのではないかと。
- (事務局)： 「再編」という言葉と「維持・確保」に齟齬がないのかという主旨だと思う。公共交通ネットワークの再編という言葉は交通まちづくりアクションプランの施策で位置づけられたもので、その中の取り組みとしてバス路線の維持・確保というのがあるので記載させていただいている。こちらはアクションプランの文言なので再編という言葉の修正は難しいが、齟齬がないように運用してまいりたい。
- (会 長)： ほかにご質問はないか。

報告事項の(1)立地適正化計画策定については報告を終えたい。

(2) その他

(事務局) 資料3-(2)(3)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ご質問等があればお願いします。

(副会長): バス無料デーについて、各市で事業の1つとして無料バスを運行していただくということをやっておられると思うが、いずれもなかなか好評だと思う。今年度もバス事業者の協力ができるのであれば、ローズバスも一緒にやれないか。

もう1つは、岸和田市だけではどうにもならないが、泉州ブロックで一斉にやって、鉄道にも入っていただけないとか、大阪府にもっとバックアップしてもらい、大阪府全域でやるとか、無謀な話をしているかもしれないが、何年か前にドイツでは環境問題もあって8月いっぱい国内全部の公共交通を無料にしたり、パリだと大気汚染の濃度が高くなると公共交通を無料にして車を使わないような動きがあった。今は自動車を抑制するとか、そういう意味合いは薄くなっていると思うが、一斉に公共交通が無料で使えるような、道路の歩行者専用みたいな形で、基本的には車ではなくて、皆さんが公共交通を使っただけのような土壌を作るということは大事なことだと思う。ローズバスは岸和田市の問題なので、岸和田市の負担でローズバスも一緒にやれないかということをお聞きしたい。

あとは、バス協会さんなり運輸支局さんなり大阪府さんなり、ブロック別とか、府内全域という形でやれる可能性があるのかどうか、コメントをいただきたい。

(事務局): 過去には1度ローズバスの無料デーをやったと記憶している。ローズバスも含めてという形になると平日の無料デーの設定という形になる。通勤・通学の方々も含めて混乱しないか。十分事業者と協議しながら可能性については協議したい。

岸和田市の場合は和泉市と隣接する路線もあるので、広域でという話をいただいたが、面白い取り組みだと思う。近隣の市町村にもお声がけしながら、我々もできることであれば、効果が大きいほうが望ましいので、今後探していきたい。

(委員): 大阪バス協会である。府下全域でできるとよいが、協会で金銭面を補助してというのは難しいので実施することはできない。大阪市内、堺市内など、利用客が多いところを除いて、利用促進の必要性が高いところでやるというのであれば、大阪府や各自治体のご協力を得ながらやっていけるのではないかと。そこそこの金額の補助を出していただかないとできないかもしれない。今後できたらよいという程度で収めておきたい。

(委員): バス無料デーのアンケートについて、4つ自由意見があり、市内在住より府内と府外の方が多いが、意外と地元には周知ができていなくて、多分岸和田で働いている人は府内になると思うが、府外というのはたまたま岸和田に来て乗ろうと思ったバスが無料だったというケースなのか、インターネットで広報したため和歌山県や奈良県から来た人なのか。それに対して、近くの駅でも広報したということであるが、地域と密着したものなのか詳しく教えてほしい。

もう1点、泉佐野市では、まちをぶらぶら歩いているとローズバスのような市のバスが無料で衝撃を受けた。財政基盤が違うのかわからないが、ふるさと納税などで潤っているのかなと思ったが、ほかのところできていることが岸和田市はできない。それは特殊な例なのかもしれないが、そんなに人口も少ないところなのに無料と書いてあるバス停が人知れずあったということは衝撃だった。他市町村でどういう感じになっているのか教えていただきたい。

(事務局): 府外の方が来られている状況について、アンケートに答えられている方に個別にお会いしたわけではないが、駅前に立っていると、たまたま岸和田に来たら無料でラッキーだったという方もいれば、バスの好きな方がインターネットなどで情報を見られて和歌山からお越しになられた方もいた。広報の媒体としては、市のホームページ、Twitter、Facebook で発信していたが、府外の方でもそれを見て来られた方も一定数はいらっしやった。

(委員): そうすると、地元住民と、府外、市外の人割合はどうか。一般の住民にちゃんと周知できていたのか。

- (事務局)： 市の広報誌や、鉄道事業者に協力いただいて駅にチラシ・ポスターの掲示を行ったが、9月、10月は周知が浸透していなかったという印象はある。後半になるにつれ、理解度が広まったと思う。特に11月は2日間あったが、普段の4割以上の利用者増となったので、後半になるにつれて周知が浸透していったと考えている。
- 2点目について、無料で運行されている市町村についての質問であるが、すべてを把握しているわけではない。泉佐野市に加え、高石市、最近では熊取町も一部、コロナ禍の対応として無料化したということは聞いている。
- 本市については、公共交通として一定維持していく必要があるため、維持に必要な運賃はきちんといただくという形で、より一層利用促進を図っていこうというところで考えている。他市がどういう形で財源を充てているかについては把握できていないが、ふるさと納税の一部を活用されているかもしれない。一過性でなく、これが市民の生活の足として持続的なものとするためには、一定の運賃収入をいただく形で考えている。
- (委員)： 他市では持続的に維持できているわけである。他市からも学ぶというか、研究してもよいのではないか。
- (事務局)： そういった市町においても、今後のあり方は検討されていると聞いている。そういったことを含めて研究する必要があるので、情報収集はさせていただきたい。
- (副会長)： 熊取町はまた無料になったのか。
- (事務局)： まだ無料である。
- (副会長)： 私が委員長をしたときは、熊取町は無料を有料化する会議だった。老人クラブ、婦人会の方などに集まっただき、10人ぐらいで会議をした。有料でも残してほしい。有料にするのであればもう少し行きやすいところにバス停を作ってほしい。駅とかスーパーに停めてくれということがあった。そういうことに配慮してルートを見直した上で有料化したところまで私が関わらせていただいていた。その後、また無料化になったのかはわからない。
- 高石市は福祉バスを無料で走らせている。バスを増やして3台で動かしている。福祉バスなので一般の人は原則乗れない。高齢者や妊婦しか乗れない。お聞きすると、今からそれをバスにして、それなりに運転士を用意して、バス停を整備することでかかるお金を考えると、今は現状維持ということだった。ただ、立地適正化計画を作って、コンパクト・プラス・ネットワークということで誘導区域を公共交通で結んでまちづくりをしようと思ったときに、それは公共交通に当たらない。もう一度見直しをする必要があるかもしれないということで、大阪府、運輸支局がやっておられた4ブロックの会議にも高石市は来られて、今勉強されているところである。無料でそういうバスを走らせるだけだと、今後まちづくりがうまくいかないから見直そうという動きもある。無料で走らせるバスというのは、バス運転士の資格の関係があるのかもしれない。そういう意味で人件費があまりかからないのかもしれないが、今後それを継続するのは難しいということだと思う。
- 先ほど大げさなことを申し上げたが、国、鉄道事業者、バス、自動車会社など皆さんMaaSと言っているが、本気でやる気があるのであれば、鉄道を中心にした移動のネットワークのルートを考えてときには、1回無料でやってみないといけないと思っている。MaaSの協議会はたくさん作られているが、どこかでそういう大規模イベントを、1回ぐらいそこで本気で議論されて、域内全部を無料で、MaaSのアプリを作ってやってみることを真剣にやらないと、MaaSはなかなか難しいと思う。
- 確認だが、生活交通の春木地区について12月は無料だった。1月になって有料にしたので利用者が半減しているということであるが、これについて地域の方々の反応はどうか。お金がかかるのなら乗らないということなのか、今後こういう状況だったら続けられないので、皆さんに乗っていただかなければいけないということで話し合いや指導をされているのかお聞きしたい。
- (事務局)： 黄金塚地区も春木地区もどちらも1月は少ない。年末年始を挟んでいる関係もあるが、春木については無料から有料に変わった段階でかなり落ち込んでいるところはある。地元でどういった対応をしたかという話であるが、春木・大芝地区については合計で19町ほど、かなり町会がたくさんある地域なので、各町会長と事実上は共有していると認識している。利用促進をどうすればいいかというところを検討しているという認識でいる。

(副会長)： 地域では、今までのような、これぐらい乗らないと本格運行できないとか、そういう話し合いがされているのか。もともと平均乗車人員が1.5人以上で、収支率が1/2以上みたいな形で考えておられると思うが、そういう話をされて、地域の継続意思と、そういう要件を達成できないといけないということについての理解と、それを達成するために地域の皆さんで頑張ろうということがあるのか。そのあたりはいかがか。

(事務局)： 具体的な乗車人数の目標という形では共有できていない。平均乗車人員や運行経費という中で、この協議会でも大きくは収支率50%を目指していかなければいけないという話は共有させていただいている。この間、例えば春木地区であれば社会福祉協議会も関心を持っていただいて応援してくださっている。応援して下さる方々と一緒にPRし、登録者数、実際に乗ってみようと思う人をできるだけ増やそうという形で、いろいろ周知はして回っている。

(委員)： 黄金塚と春木地区は3月までやるが、3月までこのまま行くのか、利用促進について何らかの対応を考えているのか。

(事務局)： 3月までこの実証は継続するつもりである。それぞれの地域の方々の中で利用促進をどう図っていくかということを検討し、創意工夫しながら進めているところである。例えば黄金塚地区については隣の町会にビラを撒くとか、そういう形で利用促進の活動を日々工夫しながら継続している状況である。

(委員)： 前に戻るが、バス無料デーの利用者のうち7割が、今後も路線バスを使うようにしたいとか、これまでより使うようにしたいという回答をしていると思う。これはアンケートであるが、今後、どう分析してどう取り組まれるのか、考えていることがあれば教えてほしい。この7割の方に通常の路線バスに乗っていただきたい。

(事務局)： バス無料デーを実施して、それで終わりとは考えていない。無料デーは11月で終了したが、12月、1月と定期的に利用者数を確認し、無料デーの実施効果はどれほど持続性があったのかを引き続き検証してまいりたい。

(委員)： 私の地域でも、普段バスを利用している方には無料という広報は行き渡っている。あまりバスを利用しない人も路線バスをこんなときに1回無料で乗ってみてよかったら普段にも乗りたいなという、そういう結果が見えればいいのだが、もっと声とか数字を載せて、いいですよという宣伝をやったらどうか。

(事務局)： 普段バスに乗られない方にもこの機会に乗っていただきたいという思いもあった。広報誌やいろいろな媒体で周知をしたが、なかなか隅々まで行き渡らなかった感もある。次回実施する機会があれば、周知方法も検討し、いろいろなアプローチの方法を検討したいと考えている。

(会長)： 他に質問はあるか。よろしいか。
貴重なご意見をいただいた中で、課題が見えてきたと思う。次年度以降も市としても頑張っていきたい。
質問がないようなので、その他についての報告を終えたい。

(事務局)： 令和6年度岸和田市地域公共交通協議会は今回で開催が終了となる。
次回は令和7年度第1回岸和田市地域公共交通協議会を5月下旬ごろ予定している。各団体よりご選任いただいている委員は4月上旬ごろに変更の有無など事務局より照会させていただくので、よろしく願います。

(会長) 以上をもって、令和6年度第4回岸和田市地域公共交通協議会を閉会とする。委員の皆様には今年1年間大変お世話になった。引き続きよろしく願います。

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4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