

# 会 議 録

名 称	令和7年度（2025 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7年 10月 24 日（金）午後 2 時 00 分～午後3時 30 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3名)	岸	山本	船橋	奥野	山田	小森	表木	松崎	杉田	讃井
	○	○	×	○	○	○	○	○	(代理) 古岩	○
	兎田	佐治	岡崎	河畑	野口	松本	小南	清遠	藤浪(勝)	北口
	○	○	○	○	(代理) 柴高	×	○	○	○	○
	日野	伊勢	田中	栗原	大利	江藤	中道	原	阪口	
	○	○	○	(代理) 藤原	×	○	○	○	×	
事務局 まちづくり推進部交通まちづくり課 秦課長、公文交通政策担当参事、西村主査、妻鹿主任、高橋										
傍 聴 者	3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 (2) 地域主体による生活交通導入ガイドライン（案）について (3) 地域主体による生活交通導入支援地区について 3 報告事項 (1) 危険なバス停留所の解消について (2) ローズバスについて (3) 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讃井委員を指名										
案件 (1) 会長あいさつ (会 長)： 委員の皆様方にはお忙しい中、出席をいただき感謝する。 10月に入り朝夕の気温もかなり下がってきており、季節の変わり目であるため、皆様お体には十分お気を付けいただきたい。 本日の協議会は協議事項が3件、報告事項として3件、それぞれ事務局より報告、説明をさせていただく。このまちの移動をどう便利にしていけるかを地域の皆様と考えていくことが大切であるため、お気軽にいろんな意見を出していただきたい。  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－(1)－①及び資料 2－(1)－②を用いて説明 										

のに、その横が「継続」となっている。この繋がりがわかりにくく、課題が無いのに何を継続するのか、となるので、例えば「完了したので次のステップとしてこの検討を行う」など、問題点としての課題だけではなく、次に行うべきことも課題の1つとして記載してもらいたい。「－」にしてしまうと、課題が何も無いように見えてしまうので、もう少し検討をいただきたい。

(事務局)： 取組上の課題については、事業全体としての課題を記載されているところも多いと思われるため、次回以降はその点について整理しながら表現したいと思う。

(副会長)： よく何の計画でも「PDCA」と書いてあるが、何がどう回っているのかよくわからないことが多い。この資料の表現の仕方で大分わかりやすくなったので、次のステップで何をすべきかということについても表現をいただきたい。

それからもう1点、総合交通計画を立案すべきだとよく議論されているが、なかなか位置付けが難しく、大阪市でも結局策定できなかった。そういう中で岸和田市では全体のアクションプランを計画して、体系的には計画の枠組みがあって、その中に含まれる交通であったり、自転車であったり個々の計画があって、総合交通計画に近い形になっている。

もう1つ、岸和田市でこんないいことやっていますよ、というのが「戦略編」があるということ。戦略というのは計画をどう具体化するのか、どうすれば実現の可能性を最も高められるのかを示すものである。今、この総合交通戦略編についても他の基本計画と同じように、目標とやるべき施策があって、それを同じような形で評価している。それ自体はそれでも良いが、もう少し相互の戦略というものも合わせて、例えば総合交通戦略の中にある「歩道拡幅」という施策について、地域公共交通編への戦略としてバスが通行できるようなところを、優先的に整備すべき課題とするとか、全体の計画の中で個々の計画をどのように進めていくのかの「道しるべ」になるような形で示してもらいたい。ちょっと無理なことを言っているかもしれないが、私としては岸和田市は総合交通計画を策定して、戦略を持って、計画の実施に向けて進めているという理解なので、可能な範囲で修正等をしていただければと思う。

(事務局)： 今後、各計画について、進捗を踏まえながら改訂・更新を行っていくので、その時に内容も検討しながら進めたいと思う。

(委員)： 同じような質問になるが、評価の「○」や「△」はどのような基準で決められているのか。例えば山直東の整備について、スタンドを整備したから「○」なのか、まだ利用が少なく、利用促進活動が課題だから「△」になるのか、課題と進捗の表し方の繋がりがわかりにくい。

(事務局)： お話のあった山直東の評価については、全体を整備するという中の一部として駐輪場にスタンドを整備したということで、整備の全体像としては何かが完了したということではなく、一部進捗として「△」の評価としている。

(委員)： 他にも山直東の整備にむけた「準備組合」を設立したから「○」、モビリティサービスではシェアサイクルの貸出情報を発信したから「○」となっているが、発信した後の課題が「－」になっている。情報を発信した後は、どのようなことをしているのか。

(事務局)： 評価については、例えば委員会の発足だったり、情報の発信であったり、具体的名前が挙がっているものに関しては、それぞれが完了したということで「○」としている。この後、どのように進めていくかについては、また次年度以降に、この様式の中で課題や方向性について、関係各部の計画を聞きながら表現できればと考えている。

(委員)： もう1点。総合交通戦略編のP.6の泉州山手線の整備については要望書を提出したということで「○」で、課題としては測量と計画的な財源確保、それと同じことが田治米畑町線においても物件調査、用地買収、物件補償で「○」だけど、課題は財源確保ということで、財源が無いから前に進まないのか、財源があってもいろんな課題があるのか、その辺の詳細はどうなっているのか。

(事務局)： 財源の確保については、事業全体の中でやっていくにあたって、どうしても年度の予算ということになるため、不透明であるということ表現したものになっている。一方で取組の状況の中の要望書の提出であったり、文献調査等々について、何か取組をしたという進捗においては、現場の計画通りに進捗したということであれば評価を「○」としている。評価と課題のところに少しずれがあると思われるため、ここに関しても今後、よりわかりやすいように取りまとめたいと思う。

(会 長)：他に意見はないか。ないようなので、いただいた意見を参考に修正をお願いする。(1)の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は承認とさせていただく。

(2) 地域主体による生活交通導入ガイドライン(案)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)：内容についてご質問等はあるか。

(委 員)：P.11のステップ3実証運行の地域のところに「運行計画」に沿った事業採算性や乗車率が達成できているか確認し」とあるが、継続の条件としては収支率50%以上が基準となっているが、乗車率については何かの基準となるのか。

(事務局)：乗車率については特に継続に関わる要件ではないが、実験運行等を行っていくうえでの一つの指標として、アンケート等の集計もしたいと思っているので、要件ではないが分析に含めていきたいという主旨で明記した。要件と見えかねないので、表現については再度調整する。

(委 員)：もう1点。この生活交通の導入に当たって、既存の地域公共交通と競合しないことと書かれているが、例えばこれがどんどん浸透していったら、空白地域に生活交通がどんどん導入されていくと、既存の生活交通との競合が発生するのではないか、つまりある地域では公共交通と競合せず走っているが、もし仮に他の地域で、その生活交通が走っているエリアを通るような条件となることが想定された場合、その辺の文言については考えたほうがいいのではないかと。

(事務局)：基本的な考え方としては、路線バスのネットワークには支障を来さない形での運行をベースに考えたい。また、今後、生活交通同士の中で支障が出てくる可能性があるということに関しては、今のところはどのような評価するかという扱いはしないが、今後、内部において検討したうえで、順次見直しを行っていく。

(委 員)：実証運行するということは分科会で判断して進めているが、最終本格運行に行くというところの判断材料として、基本は50%、運行経費に対して運賃収入やスポンサー・協力を集めて50%を確保して、後は市からの補助で賄うということになっている。この50%を切った場合、単純に終了というのではなく、市としてもう少し補助金を出すとか、何か方法を考えると、そういったことが必要ではないか。

(事務局)：収支率50%を切った段階で、すぐに運行を終了するということは考えておらず、50%を切った段階で、協賛金を募るなど、こういった努力ができるかについて、地域の分科会の中で調整を行った上で、プラスになるようなことができると判断でき、今後の取組で50%いこうという見通しがあれば、継続について分科会やこの協議会で諮った上で決定していきたい。

(委 員)：和泉中央から愛彩ランドに行く便についても、1便17人が目標というものがあつたが、そういった協議会で判断するうえでの数値のようなものが欲しい。愛彩ランドに行く便については沿線に交通難民や移動困難者が多く、介護とか生活ができないということということで補助金を出してでもということは理解できたが、乗客について、事業者さんが通勤に使っているのか、遊びにくるのに使っているのか、それからショッピングに来る人とか、乗っている人のデータを取って、それで対策を打ったほうが良いのではないかと。大変かもしれないが、そのあたりのデータを整理していただきたい。

(事務局)：山直線の路線バスの話だと思われるので、状況については、また路線バスの検討のなかで、整理をしながら協議をしていきたい。

(委 員)：P.11の地域生活交通検討分科会の1つ目のところで「実証運行の運行データを分析して」とあるが、この「運行データ」とはどのようなデータを想定しているのか教えていただきたい。

(事務局)：地域によってどのような運行を行うかにもよるが、停留所ごとの利用状況や利用頻度が高い時間帯であったり、どのようなタイミングでよく利用されているかなどについて精査できればと考えている。

(委 員)：ODのデータということか。

(事務局)：そのとおりである。

(委 員)：意見ではないが情報提供ということで、こういった実証運行や本格運行を行うにあたり、

運行事業者に委託すると思うが、大体タクシー事業者が受託するような形になると思われる。タクシー会社が受託する場合は、タクシー運賃を基礎として見積等を出すと思うが、11月5日から大阪全体でタクシーの運賃改定があり、少し値上がりする形になるので、そのあたりを入れていただきたい。

もう1点、情報提供があり、国のほうで運行の支援をしており、山直線と東ヶ丘線に関しては補助対象の幹線系統になっていて、その補助対象幹線系統に接続するような路線については、区域運行も含めてフィーダー系統といい、これも国の補助対象となっている。実際に補助対象となるかどうかについては、細かい要件もあり精査が必要になるが、そういった制度があることについて情報共有をお願いしたい。

(会 長)： 情報ありがとうございます。他に質問等はないか。

(副会長)： 先ほど議論されていた P.11 の本格運行に向けたそれぞれの役割について、元々、運行に関する事業者との契約等、地域にできないことが含まれていたり、地域の責任が多かったりしたので修正してもらったのだが、ここでも「実証運行を継続するか終了するかを判断します」と書かれているが、地域で判断するのではなく、判断するために分科会に諮るということだと思われる。地域の意向として「もう少し頑張る」とか「もうギブアップだ」とかの話しは議論していただいて、地域としてはこう考えているが、最終決定に際しては分科会で検討をいただきたいという依頼を上げる、という形に文章を修正していただきたい。

もう1点、次の議題と関連するかもしれないが、この資料を持って地域の連合町会などに説明をされているが、これで全体を説明されてもなかなか大変なので、何かを公募するときの「しおり」のようなものはないのか。「今回公募する内容はこうで、その条件はこうで、採用されたらこんなことがあります」というようなものが無いと、説明されても誤解が生じるかもしれないので、今回、内容について皆さんにご承認いただけたら、これを踏まえて、地域へ公募する際のピラ・広報の内容についても検討をいただきたい。

(事務局)： 少し話が前後するが、今年度の9月17日に岸和田市の中で校区長会議があり、その中で町会長の皆様には生活交通導入支援という事業について周知をさせていただいている。その内容については、公共交通空白地に対して市で支援をしているという例ができたので、何か交通に対して不便だということがあれば、一旦、市の方に相談いただきたいと話をさせていただいた。お話があった際に説明する資料としては、今の段階では作成できていないが、このようなものですよと示す資料は必要になってくると思うので、今後、作成していきたいと思う。

(副会長)： せっかく実施する施策なので、例えば「皆さんの移動を助けます」というような広報用の文章と、あと地域からの「要望」ではなく「申請」が必要だと思うので、申請書の様式等についても整えて、併せてやっていく必要がある。広報用のピラや申請書類を出してもらって、地域から出てきた申請書をこの協議会で見ていただいて、それで協議会として分科会或いはその対象地区として認めてよいかどうかを議論するので、それが無いままだと議論ができない。

(会 長)： ご意見ありがとうございます。他に質問等はないか。

(委 員)： 地域の中でどんな人がどんな手段で困っていて、どういう方法がいいかを地域の皆で考えて、例えば運賃なども地域で決められるということだが、運行の方法として例えばデマンド交通を運行するとなると、それなりの金額が必要になると思われるが、そこは地域が考えた手段ということで、市として支援を行うということでのいいのか。

(事務局)： 地域主体というところで、まずは地域における課題などを提示していただいて、どのようなものがしたいかについてのイメージを出していただく。具体的にどういった事業・運行をしていくかについては、前回の協議会で承認いただいた分科会の中で関係者の方々と協議をしつつ、例えば地域がデマンド交通をしたいということであれば、いろんな情報も共有しながら、その地域においてデマンド交通が本当に合っているかどうかを十分に精査したうえで、地域ともコミュニケーションを取りながら、地域においてどのような運行が適しているかについてまとめていきたいと考えている。

(委 員)： このガイドラインそのものが大前提として、ニーズがあった場合に、通常の手法としてタクシー事業者に運行をお願いして、運賃で賄える部分以外は税投入するという基本的な流れだと思うが、そうではない手法もありうるということを少しアドバイスしていただきたい

い。例えば、官が運営する路線バスとかタクシー以外にも輸送資源はたくさんあって、企業の従業員送迎バスやスクールバスが空で走行する区間で乗せてもらう等の話もあり、この場合は学校法人等が運行主体になって、少しの協賛金で乗せていただいている。そういったことも含めて、幅広く必ずしも税投入の前提ではない手法もあり、そういう選択肢もあるということについてアドバイスをしていただきたい。

(委員)：先ほど聞いた「運行データ」と、他のところに書いてある「運行状況データ」の違いは何か。

(事務局)：同じデータのことである。

(副会長)：補足になるが、岸和田市の場合は先行した事例があり、どうしても実証運行や本格運行が前提となってしまう。本来は、地域でこんな問題を抱えているので皆で検討したいということで申請していただき、皆で集まってワークショップをしたり、有識者を呼んできたり、事業者に来てもらって勉強したりして、先ほど江藤委員からお話が合ったように税投入以外の手法も含めて、方向性について検討するものである。1/2の補助といっても、財源を確保しなければならず、ある地区だけに多額の費用を補助するわけにもいかない。資料のフローは本格運行までがありきとなっているが、そうではなく、地域で抱えている問題を地域主体で考えていただくが、それに関して行政や事業者ができる範囲で支援するというのがこの趣旨である。先行する2地区が試行運行まで行っているの、それありきの形になっているが、検討の流れとしてはもうひとつの流れがあり、地域の交通の課題の検討であるとか、その解決のための地域での取り組みの検討などがあるなかで、その1つとして試行運行に向けた検討がある。そもそもは地域の課題について、皆で集まって検討をするためには費用がかかるので、それを支援しようというのが趣旨だったはずである。今の形のまゝいってしまうと、すべてが試行運行までいってしまう流れになっており、そうすると市としても財源の確保が難しくなるし、特定の地域にだけ大きな補助を出すことになりかねない。その部分についてもう一度立ち返っていただき、元々の趣旨も勘案したうえでフロー等について調整いただきたい。今のフローは、地域での検討を経たうえで、地域で財源が確保できそうだとか、これまでの経験からこれならできそうだという場合であればこのフローでも構わないが、最初の部分については、1枚追加する等で、本来の、地域で課題について検討し、地域でできることをする。それに対して行政はできる範囲の支援をする。といったところを補足するという形で、このガイドラインについて認めていただくということでしょうか。

(事務局)：民間との協力に関しては、このガイドラインの中でどのように表現していくかについて検討を行って、更新をしていくので、その更新予定も踏まえたうえで、ご承認についてのご意見をいただきたい。

(副会長)：心配しているのは、このガイドラインだと本格運行を目指す取り組みしかピックアップできないということだ。そうではなくて、そもそもは地域で何とかしようという話で、先ほど話のあったスクールバスや送迎バスの活用や、福祉の移動支援をお願いしようとか、いろいろと対応策がある。それが、これだとか本格運行を目指してやるしかないの、あまりにも範囲が狭すぎて、これをこのままというわけにはいかないのではないか。このフローの前にもう1つフローチャートがあって、目的とそれを実現するためのフローがあり、その中の1つとして、特に地域の中で条件が整った場合は本格運行を目指して、このフローになるという形にしておかないと、後々続かないのではないかとと思われる。

(事務局)：公共の資金を投じていない対策の事例もあり、地元の中でも市に関わらず動いているものもあり、今回のガイドラインにおいては、そういうものではなく、市の支援を投入しながら、実証運行に向けて生活交通を導入していくことに限ったガイドラインになっているため、その目線でご意見をいただきたい。

(会長)：今の事務局の説明で皆さんご理解いただけたか。いろいろな選択肢として、将来的にもこれから検討していかなければならないが、今回とりまとめたこの生活交通導入ガイドラインとしては、皆様承認という形で異議はないか。ご意見が無いようなので、承認とさせていただきます。

(3) 地域主体による生活交通導入支援地区について

(事務局)：資料2-(3)を用いて説明

～委員からの質問～

(会 長)： 説明内容についてご質問等はあるか。

(副会長)： この2地区については前から先行して進められており、なおかつ継続して申請されているので問題ないと思うが、一度参加させていただいて思うのは、地域の中で皆さんと一緒にやっという合意形成を図るところを飛ばしてしまったようなところがあり、「なぜバスが走っているところは安く行けるのに、我々はこんなに払わないといけないのか」等の意見が、運営に関わっている方からも出てきてしまっているのが、現状を踏まえてどうするかを考えましようとお願いをしているところである。ただ気になるのが、先行して試行運行した際に収支率が1割しか無く、それは地域の方も自分たちの責任であると思っているかもしれないが、これを5割に持っていくというのはものすごく大変なことで、今の形で収支率5割にして本格運行というのが、必ずしも正解かという、なかなか難しいのではないかと。特に黄金塚は500何人しかおらず、常にたくさん人を乗せて収支率5割とするのは困難だと思われる。そうすると違う方法を考えていかないとはいけなくなるが、今のガイドラインに沿ってやっているので、とにかく試行運行や本格運行がありきで、ではこれが駄目だった場合にどうするのか、もう「×」とするのかとなるので、これでは無理だとなった時に、違う施策・方法を考えられるようにしないといけない。そのあたりを考えていただいて、何でもかんでも前にやった施策の改良版で繰り返してしまうと、結果的にいい答えが無いのにやってしまうということにもなりかねないので、そこはもう一度立ち返って、いろんな方法があるかもしれないから考えてみませんか、というところに戻れるようにしておいていただきたい。今回、先ほど事務局からも説明があったように、このガイドラインは試行運行や本格運行をする時のためのガイドラインということなので、本来の趣旨に沿った形の、地域への支援事業としてのガイドラインというものも検討いただき、この2地区においても、無理な場合は他の方法が選択できるような形を残しておいていただきたい。

(会 長)： 他にご質問等はないか。ないようなので、協議事項(3)の地域主体による生活交通導入支援地区については承認とさせていただきます。

#### 報告事項

(1) 危険なバス停留所の解消について、(2) ローズバスについて及び(3) その他

(事務局)： 当日配布資料を用いて説明

#### ～委員からの質問～

(会 長)： 報告事項が3件あったが、これに関してのご質問等はあるか。

(委 員)： バス無料デーは前年度も実施されたとのことだが、地域経済の活性化というところで、アンケート結果などから、どれだけ地域経済が活性化したかについての実績はあるのか。また、地域の方々から売り上げが上がった等の声はあったのか。

(事務局)： 昨年実施した際にアンケートを行っており、昨年度は500万円の予算で実施したが、アンケート結果からは約600万円程度の消費喚起効果があったと試算されている。また、人流データを用いて人の動きを可視化すると、道の駅愛彩ランドや牛滝山に、たくさんの方が来られたことがわかっている。

(委 員)： 自動運転バスについて、「乗ってみよう」ということだが、愛彩ランドから乗って、ぐるっと回って帰ってきて終わりということか。「乗ってみよう」ということなのに、これで良いのか。

(事務局)： 道の駅愛彩ランドから乗車いただき、ゆめみヶ丘を周回して、また道の駅愛彩ランドに戻るというルートになっている。小さなお子さんの乗車も想定しており、あまり長時間の乗車になると負担も大きくなるということで、このようなルートを設定した。

(委 員)： 途中で降りたり乗ったりということは想定せず、ただ乗ったままで戻る「体験」ということか。

(事務局)： そのとおりである。道の駅愛彩ランドから乗車いただき、また戻ってきていただく形となる。戻ってきた際には、実際に乗っていただいた感想や自動運転に対するイメージなどについてアンケートをさせていただきたいと考えている。

(委 員)： 昨年度に牛滝山まで行っていた車両は、外国製、東ヨーロッパ系の車両だったと思うが、それと同じものを使うのか。

(事務局)： 車両は昨年度と同じBYD社の電気バスで運行する。今年度も同じ車両を用いての実証運行

を予定している。

- (会 長)：他に質問等はないか。それでは本日の議題はこれですべて終了となった。  
会議を進めていく中で、全国的に交通の足の確保っていうのは課題となっており、私もいろいろなところに行って、地区によって岸和田市にもあったら良いなと思うものがあったりするが、一朝一夕に解決する問題でもないので、引き続き皆様のご協力のもとで、いろいろな意見を賜りたいと思うので、引き続きご協力をお願いします。  
最後に事務局から連絡事項はあるか。
- (事務局)：次回、令和7年度第3回の岸和田市地域公共交通協議会については、日程が決まり次第お知らせする。その際は事前に事務局より開催案内をご連絡する。
- (※追加意見あり)
- (委 員)：結論から言うと、市役所のホームページに載っている岸和田市公共交通マップを紙媒体にしてほしい。岸和田市民にとって公共交通を身近なものにするために、南海電鉄やJR、路線バスやローズバスにタクシーも含めたもので、岸和田市公共交通マップの紙媒体を作成してほしい。
- (事務局)：路線バスのマップについては、先ほどご案内した無料デーの路線の説明という中で作成した資料になるので、そちらを紙媒体にすることに関しては、またいただいた意見をもとに内部でも協議して検討する。
- (委 員)：やはりタクシー、鉄道、バスが市民にとって身近な存在であってほしい。一般市民が公共交通に関してある程度の税負担をするのは常識的な範囲だと個人的には思うが、車社会になっているので、車移動が多くなっている。個人的な意見を言うと、LRTなどがこれからの時代に合っていると思われる。地域公共交通を取り巻く環境、特に事業者が大変であることはよくわかっている。もう1つお聞きしたいのだが、車内広告に関しては、岸和田市役所としてのスタンスは否定的なのか。例えばローズバスにおける車内広告について。
- (事務局)：ローズバスの車内広告については、ご覧いただいた方もいるかもしれないが、無料デーの案内であったりとか、お話があった際には掲載している。引き続き募集はしており、申請があれば掲載しているというところであり、特に車内広告に対して否定的ということではなく、逆に広く募集しているところである。
- (会 長)：以上をもって、令和7年度第2回岸和田市地域公共交通協議会を閉会する。

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7年度（2025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