

会 議 録

名 称	令和2年度（2020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2年9月25日（金）午後2時30分～午後4時00分 岸和田市立福祉総合センター 3階大会議室																																																																					
出席者	<table><tr><td>堤</td><td>山本</td><td>前田</td><td>松下</td><td>藤浪(秀)</td><td>阪部</td><td>表木</td><td>中野</td><td>梅澤</td><td>芥子</td></tr><tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr><tr><td>山崎</td><td>原</td><td>勝藤</td><td>吉田</td><td>榊</td><td>吉野</td><td>安藤</td><td>清遠</td><td>藤浪(勝)</td><td>和田</td></tr><tr><td>○</td><td>×</td><td>○</td><td>○</td><td>×</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr><tr><td>稲内</td><td>日野</td><td>伊勢</td><td>本田</td><td>河原</td><td>崎谷</td><td>梶川</td><td>別所</td><td>小川</td><td>小林</td></tr><tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>×</td><td>×</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr></table>										堤	山本	前田	松下	藤浪(秀)	阪部	表木	中野	梅澤	芥子	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	山崎	原	勝藤	吉田	榊	吉野	安藤	清遠	藤浪(勝)	和田	○	×	○	○	×	○	○	○	○	○	稲内	日野	伊勢	本田	河原	崎谷	梶川	別所	小川	小林	○	○	○	○	×	×	○	○	○	○
堤	山本	前田	松下	藤浪(秀)	阪部	表木	中野	梅澤	芥子																																																													
○	○	○	○	○	○	○	○	○	○																																																													
山崎	原	勝藤	吉田	榊	吉野	安藤	清遠	藤浪(勝)	和田																																																													
○	×	○	○	×	○	○	○	○	○																																																													
稲内	日野	伊勢	本田	河原	崎谷	梶川	別所	小川	小林																																																													
○	○	○	○	×	×	○	○	○	○																																																													
委員30名中 出席26名 (うち代理3名)	事務局（まちづくり推進部市街地整備課） 高橋課長、秦広域幹線計画担当参事、森下交通政策担当主幹、吉田主査、北出、小竹																																																																					
傍 聴 者	0名																																																																					
＜＜概要＞＞ ■案件 ① 岸和田市交通まちづくりアクションプランについて(これまでの経緯と今後の取組みについて) ② 岸和田市交通まちづくりアクションプラン【バリアフリー基本構想編】の策定状況について ③ 【公共交通編】＆【総合交通戦略編】における施策進捗について 1. 泉北高速鉄道延伸に関する取組みについて 2. 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み ～相川・塔原地区地域バス 試験運行について～ 3. ローズバスの改正に向けた論点整理について																																																																						
＜＜内容＞＞ ■岸和田市地域公共交通協議会バリアフリー基本構想分科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樹委員を指名 ■事務局より令和2年度幹事会について報告 ■事務局より構成委員の変更について報告																																																																						
案件 ①岸和田市交通まちづくりアクションプランについて(これまでの経緯と今後の取組みについて) （事務局） 資料3を用いて説明 <																																																																						

- (委員) 泉北高速鉄道の延伸関係について、質問が1点、提案事項が2点ある。
- まず、質問だが、岸和田市では令和元年度に泉北高速鉄道延伸に向けた公共交通検討業務を委託実施していると聞いているが、その調査や研究内容についてお聞かせいただきたい。
- (事務局) 主に泉州山手線の延伸と、その沿道・沿線でのまちづくりが進むため、段階ごとでの公共交通の需要についての推計を行い、必要な公共交通機関の整理を行った。今後、それらの資料を参考に、取り組みを進めてまいりたい。
- (委員) ありがとうございます。
- 提案事項の1点目は、鉄道延伸事業整備基金の設置検討について。大阪府事業によっておおむね10年先に泉州山手線の完成が見込まれるということだが、本路線は泉北高速鉄道の延伸に必要不可欠なものであると思う。鉄道事業者が鉄道新線建設を行うには用地取得や建設工事費等に多額の初期投資が必要である。このため、鉄道建設事業費の財源として国庫補助金、関係自治体の負担金および鉄道事業者の負担分をもってこれに充てているのが一般的である。泉北高速鉄道延伸を実現しようとするなら、鉄道延伸事業整備基金の設置について、将来的に検討されることを提案する。
- 提案事項の2点目は、BRT（バス・ラピッド・トランジット）の泉州山手線への導入検討について。BRTは我が国では「バス高速輸送システム」と訳され、従来の路線バスに比べ、定時性・速達性に優れた特性を有していると言われている。鉄道新線の実現には需要の問題、建設等、相当の期間が必要である。地元から要望のある和泉中央駅のバス路線新設を図るために、泉州山手線にBRTを導入して山手地域と和泉中央駅を結べば、山手地域の発展に資するものと思われるため、泉州山手線へのBRTの導入について検討されることを提案する。
- 以上、2点。提案のため、回答は不要。
- (会長) ありがとうございます。
- (委員) バス路線の新設に関しては、我々、バス事業者であると考え。牛滝の谷の地域から和泉市への需要は一定あると見ているが、現状も道路がある中でバス路線が無いのは、事業採算性が見込めていないという現状があるからと思われる。
- 路線バス全般に言えるが、現状、新型コロナウイルスの影響で利用者が非常に減っている。路線バスを新たに設定するためには、たくさんの方にご利用いただいて採算ラインに到達する見込みが持てる必要がある。もし鉄道ができるまでの軸ということであれば、その対応について、市とお話したいと思っているが、すべての関係者にとって持続可能なものでないといけないと考えている。
- (委員) 公共交通の充実ということで研究していただいていることは非常にありがたい。ただ、今もお話があったように、持続可能でありながら、住民の方にとって便利になるという形のものが必要だろうと思う。そういったところも含めて研究していただきたい。
- (会長) それでは、泉北高速鉄道延伸に関する取組みについては、進捗があった時点で適宜、ご報告させていただくということで、この議事は終えたい。

③【公共交通編】&【総合交通戦略編】における施策進捗について

2. 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み

～相川・塔原地区地域バス 試験運行について～

- (事務局) 資料6を用いて説明

～委員からの質問～

- (副会長) この実験はもともとバス利用の少ない土日に行うということで、ほとんど利用されることが期待されないときに実施しているため、何を評価して次につなげるのか。例えば、予約方法などに問題はないのか。1350便の設定に対し、利用されたのが17便であったことの問題点は何なのか。続けて検討されるということだが、何をどう検討するのか。
- これまでも申し上げてきたように、デマンド形態のサービスというのは、特定の人のハイヤー利用になってしまいがちである。今回の利用者を見ると、1回当たり1人で乗られていて、アンケートを見ると、有効回答数が6となっており、6人しか使っていなかったのかもしれない。ほとんど特定の人々が特定の利用にハイヤーがわりに使っていることになり、公共交通という概念からするとふさわしくないということになる。これまでにデマンド系で失敗してきたのと同じことになりかねない。
- 今回の実験についていろいろご報告いただいたが、何をどんなふうに見直して次につなげる

	のか、できれば次の実験に入る前には何がしかのご提案をいただきたい。
(事務局)	今回のアンケートによって、予約方法へのご意見なども抽出されているので、今一度、デマンド型の交通の利用者にとっての需要等、分析を深めたい。
(副会長)	これは私がかかわっているところで問題になっていることだが、オンデマンドのタクシー配車サービスが全然動いていない状況になっている。実験であれば、将来の姿を想定して、それに近づくために何が必要なのかということを考えていただきたい。そして、実験してみても上手くいかなかった場合、次の手があるというような形でやっていただかないと、何回やっても同じ結果しか出ないということになりかねない。そのため、機会があれば皆さんのご意見を伺っていただきたい。
	先ほどの和泉中央の話だと、都市計画の問題もあり、時間がかかるため、会議などでの報告の機会は十分にあると思う。事務局からの「こんなふうにやります」という報告の一手手前で、皆さんのご意見を聞いていただきたい。
(会長)	意見を聞く機会の設定はできるか。
(事務局)	はい。今後、そのような取り組みを進めてまいりたい。
(会長)	ほかにご質問がないようですので、地域住民主体による持続可能な運行を支える協働の取り組みについては、今後ともご意見を踏まえながらさらなる検証、そして今後の展開についてさらに協議を深めていくということで、この議事を終えたい。
③【公共交通編】&【総合交通戦略編】における施策進捗について	
3. ローズバスの改正に向けた論点整理について	
(事務局)	資料7を用いて説明
～委員からの質問～	
(委員)	説明を聞いただけでは、この短時間の間になかなか理解しがたい。具体的に、いつ頃再改正を考えておられるのか。
(事務局)	時期については、このアンケート調査とニーズの調査を行う中で、いろいろなご意見をいただいた。平成31年2月の改正時に、両回りから片回りに変更し、60分のパターンダイヤを導入している。さまざまなご意見をいただいた中で、ルートの修正についての意見が一番多かった。ゼロベースで、両回りということも完全に排除することなく考えていくという中で、各関係者の方々との協議もあるため、今の時点でいつとはお答えできないが、皆さんのご意見を聞きながら、論点整理をしていきながら詰めていきたい。
(委員)	いつ再改正するのかは決まっていないということか。
(事務局)	2月頃に、今のルートをベースにした小改正も検討しているが、これからご意見をいただいたり、論点整理したりする中で、大きな改正が必要ということになれば、協議期間が必要になるため、もう少し先となる可能性もある。
(委員)	中身より改正の時期を聞いている。決まっているのか、決まっていないのか。
(事務局)	現時点では決まっておりません。
(委員)	わかりました。前回の改正についてはいい意見があまり出ていないので、できるだけ早くしてほしい。
	いまの2ルートには、無駄なルートがかなりある。一つのルートで両回りにすれば、かなり便利なバスになると思う。いまのルートでは、行く場所によっては全ルート80分以上乗らないと行けないが、両回りにすれば半分で目的地まで行ける。
	また、経費の削減ということも書かれていたが、利用者の数は、改正前よりも改正後はかなり減っている。倍の運賃にしても半分しか乗らなかったら経費は改善されないことになると思うので、できるだけ元に戻すような形で考えていただければありがたい。私の要望、意見として頭に入れておいていただければと思う。
(会長)	事務局、要望ということでよろしいか。
(事務局)	はい。
(委員)	2点ほど気になったのだが、利用者のヒアリング調査では限界と思う。利用しなくなった人、もともと利用していない人のニーズを取り込まないと運営は難しいのではないか。
	また、職員のアンケートを見ても、遠回りしないこと、くまなく巡回することを求めているが、それを実現すると経費がかかるので、ローズバスだけで考えることも限界だろうと思う。実際にアンケートを見ても、行きはローズバスで、帰りはタクシーやほかの手段を使ってお

られる人が4、5人に1人いるということを考えると、ローズバスと路線バスやタクシーといった公共交通を統合したようなサービス形態のニーズを聞くということも視野に入れて、調査をされてはどうか。

いわゆるM a a Sのようなことをやるという話はこのプランの中には書いていないが、当分はローズバスの中で議論をするとしても、今後、M a a Sのことを見据えて、調査を行うことが重要だと思う。

(事務局) 少し時間のかかるお話もあると思うので、直近の改正の検討に加え、総動員のような形で、タクシー、路線バス、それらの関係性をどう考えていくかということについては、引き続き、検討してまいりたい。

(委員) 論点整理のところで確認だが、ローズバスの目的は、高齢者、障害者の方の通院や買物の支援というふうにお聞きしていたと思うが、そういう理解でよろしいか。

(事務局) ローズバスは必ずしも交通弱者だけではなく、運行当初は路線バスを補完するという意味で、市内の公共施設を巡回していくということからスタートしている。その中で、現在では高齢者や障害者の方々、いわゆる交通弱者の方々からのニーズがあり、その方々への対応という色合いが若干強くなってきているが、必ずしも福祉バスというわけではない。

(委員) 交通不便地域を巡回するバスということではよろしいか。

(事務局) 交通不便地域をすべて網羅できているかということ、そういったことにはなっていない。基本的にはJR阪和線よりも海側の公共施設を路線バスと競合しない形で運行している。公共施設のほかに大規模な商業施設等も見ながらルートを決めている。

(委員) 論点整理ということだが、ローズバスの目的、ターゲットが何なのかということがわかりにくかったので、そのあたりを明確化していただきたい。

(副会長) このローズバスはどういうものなのかという目的を改めて明確化したほうがよい。いわゆる福祉バスではないはずで、従来のコミュニティバスにこだわる必要もない。また事務局からご紹介があるかもしれないが、いわゆるM a a Sという概念をもう少し本格化していくことも必要かもしれない。

岸和田市では、山間部はもちろんだが、多くの方々は車移動をしておられる。10年たって70歳、80歳になったときにバスがなくなったら困るので、先ほどのアンケートにもあったように、将来は要ると思っておられるが、皆さんがもう少し真剣に、今からでも車に乗るのを少し我慢してバスを使おうというふうになるかどうか。皆さんの足のためのバスとして何がしか意義づけとか位置づけができるのであれば、いろんなことができると思う。改めて考え直していただくのは非常に大事なことだと思うので、ぜひご検討いただきたい。

(事務局) これからの進め方、目的に関しては、総動員という形で、路線バスとかデマンドタクシーのほか、公共交通機関以外の様々な交通モードを考えながら、当初の目的からニーズが変わってきていることもあるため、どういうことを目的にできるか検討を進めてまいりたい。

(副会長) それから、乗車人数の話をベースに議論するのであれば、半年、1年ぐらい待っていただきたい。今はバスに限らず、公共交通には乗らないで自動車通勤が推奨されるということが起こっているのも、新型コロナウイルスの感染状況が収まるまでは、特にデマンドバス、タクシーのように、知らない人と隣同士で乗るということは難しい。現状では、利用人数を増やすということはなかなか難しいと思う。検討は続けていただいて計画策定をしていただきたいが、実行時期に関しては、こういう状況を踏まえた上で、やるかやらないか、いつやるかということをお考えいただきたい。

(会長) 事務局、いかがか。

(事務局) 先ほどお話をいただいたとおり、時間がかかるものと思う。軽微なルート変更などができるかどうか、スケジュール感を考えながら、大きな取り組みについては引き続き、検討していくということで頑張ってもらいたい。

(委員) 今日の直接の議題ではないが、関連する提案です。本市や和泉市や貝塚市など近隣の市はそれぞれ各市が単独でコミュニティバスを運行している。これを単独運行ではなく、近隣市と共同運行することによってバス事業者への運行補助金や保有車両数等の効率化によって運営コストの削減が図られるとともに、現在でも和泉市のバスや貝塚市のバスは岸和田市との境界近くを走っているところもあるが、共同運行することによって行政界付近の利用者の利便性向上に役立つことになろうかと思われる。

現在の3市(和泉市・岸和田市・貝塚市)のコミュニティバスは運行ルート数とか運行エリアの規模が違い、運賃も差がある。さらに、それぞれの市域ごとに運行しているバス事業者

が違うので、共同運行するにはいろいろな課題があろうかと思うが、今申し上げた利便性の向上や運営コストの削減といった観点から、中長期的に検討されることを提案したい。提案のため、回答は不要。

(会長) ありがとうございます。

(委員) 周辺近隣都市という話があったが、まず市内の意見をできるだけ汲み取って、市内の乗っている皆さんから、もう少し広げてほしいという意見があれば検討が必要かと思うが、今は市内の運行におけるローズバスについて、できるだけ早く改正してほしい。
先ほども言ったが、南北ルートは経費がかかるだけで全く無駄だと思う。一つのルートにして右回り、左回りにするのが一番いいのではないか。また、それを望んでいる人が多いと思うので、十分参考にして考えていただきたい。

(事務局) いただきましたご意見を踏まえながら検討してまいります。

(会長) それでは、ローズバスの改正に向けた論点整理については、本日のご意見、ご質問等を踏まえまして、事務局において今後ともローズバスの改善に向けて検討を重ねていくということで、議事は終えたい。

④その他

■大阪運輸支局より、「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」及び危険バス停について情報提供

～委員からの質問～

(副会長) 市町村有償運送は、もともと過疎地が対象だったが、一般市街地での要求もあるようである。住民や社協などの一般の方がドライバーとして運転されるので、安全性の問題があり、福祉有償運送のときも議論があったが、一般の市町村の有償運送について、どこまでの地域を対象にできるのか。過疎地という定義を外すと大変なことになると思うが、運輸局ではどういう方向なのか。

もう1点は、交通事業者が協力するというのはどういう形なのか。今実施されている一部の実験では、住民や社協の方々ではなく、タクシー会社の方などが運転、運行するような形をとっているところもある。協力をして有償運送を実施するというのはちょっとイメージが湧きにくい。どういうことをイメージしているのか、もしわかれば教えていただきたい。

もう1点は、MaaSは通信情報による一括管理だけではなく、基本は料金の話である。MaaSの普及に関しては、少なくとも料金体制を何とかしないといけいないので、ゾーン運賃制などが考えられる。例えば、大阪市内だとバスは一律運賃制にしていたり、地下鉄、バスの乗り継ぎは何時間経っても100円引きとなったりといった取り組みがあるが、そうしたことをやらないと交通手段を乗り継いで経路を形成するというのは非常に難しい。料金について何か議論があるか。

何か情報があればお願いしたい。

(委員) まず、過疎地の定義について、「交通空白地」という言い方をしているが、定義があるわけではない。一般的に交通空白と考えられるようなところは、交通空白地ということになる。バスが走っていたりタクシーもたくさん走っていたりするようなところは交通空白ではないという共通の認識のもと、例えば地域公共交通会議などで承認を得てやっている。

それから、自家用有償運送のバス、タクシー、交通事業者の協力というところは、詳しくは見えていなかったが、ご承知のように、いま現在、自家用有償運送をバス、タクシーが請け負ってやっている例もある。運行管理や車両管理の部分に対して協力してやるということがあったかと思う。確認しておく。

最後のMaaSは、この話は少し大きいので私どものところには届いていない。

(副会長) 交通事業者にとってメリットがないと一緒にやろうというのはなかなか難しいと思う。コミバスなどでは赤字を行政が補助を出して運送するというで成り立っている部分もあるが、何も収入がないのにどんどん投資するわけにはいかないと思うので、仕組みとして国は何か考えておられるのか気になった。もしかしたら、バス事業者ははじめ交通事業者に何か情報があるかもしれないが、そここのところがうまくいくと連携もどんどん可能になってくると思う。要するに、全てボランティアでというのは難しいのではないかとこのところが気になったので、何か制度があればまた情報をいただきたい。

(委員) 私からのお願いだが、今日の資料を見て、実は少しショックを受けた。例えば「資料4-2」

	に、阪和線の図がある。それから、泉州山手線やローズバスの話も出た。これはすべて岸和田の山手方向を中心にご発表されていると思う。この「資料４－２」の南海本線のメインの岸和田駅の乗降客はどんどん減ってきている。私が残念なのは、南海本線の特急がとまる岸和田駅のプラットホームにある広告がついにゼロになったことだ。 「資料４－２」も、南海本線をまったく消してしまうのではなく、まちづくりプランと一緒に考えていくべきではなかろうかと考えている。南海本線の沿線は非常に高齢化してきて、なかなか発展は難しいような状態になっているので、この中に一緒に組み込んでいただきたい。 もう一つは、泉州山手線の鉄道の話で、道路が和泉市から岸和田へ入ると狭くなるため、鉄道は和泉中央で止まって岸和田には来ないというふうに聞いている。その点を教えていただきたい。将来、どのように考えておられるのか、お話し願いたい。
(事務局)	泉州山手線については、平成２９年度に都市計画変更を行い、道路の幅員を平均３１メートルで整備を進めると大阪府から聞いている。 その中で、鉄道計画は、岸和田市としては泉州山手線の幅員は３１メートルで十分余裕のある幅員だと考えており、将来的な鉄道の整備は可能だと考えている。ただ、すぐに鉄道の整備は難しいことから、先ほどご説明したような道路の整備、そして沿道のまちづくりをあわせて、将来の鉄道の延伸に向けて検討を進めてまいりたい。
(委員)	和泉市の道路幅員は何メートルか。
(事務局)	岸和田市は平均３１メートル、和泉市は６５メートルである。
(委員)	鉄道の整備は３１メートルでは難しいのではないか。
(事務局)	都市計画道路泉州山手線は、３１メートルで道路の整備を行う。幅員は４車線の道路で、将来の鉄道整備についても一定可能であると判断している。現在、将来の鉄道延伸を含めた道路とまちづくりにあわせて検討を進めている。
(会長)	よろしいですか。
(委員)	南海本線のまちづくりプランについては。
(事務局)	「資料４－２」については、今年度は東岸和田及び春木・久米田でバリアフリーを検討するが、南海本線の岸和田駅については来年度、「資料４－１」にある大阪岸和田南海線よりも海側のエリア一体についてのバリアフリーの計画を策定するということで取り組んでまいりたい。
(委員)	今日の議案の中には直接はなかったが、高齢ドライバーに「運転をやめましょう」という話がある。堺市では、南海バスの利用料が、ある程度の年齢以上の市民であれば１回１００円になる制度がある。岸和田市の場合はそういう制度は検討の中に入っていないのか。 それから、ローズバスは、市の地域を越えて運行できない暗黙のルールがあるのか。例えば、牛滝方面から来て和泉中央の駅へ行くルートはまったく駄目なのか。
(事務局)	１点目の、高齢者への料金割引に関しましては、申し訳ないのですが、現時点では議論までは至っていない。 ２点目の、市域をまたいだコミュニティバスについては、基本的には市ごとの公共施設を回っているため、自治体の壁というものがあるのが現実の話だと思っている。ただ、近隣では泉佐野市と田尻町で共同の無料の巡回バスが走っているので、必ずしもできないというわけではない。
(会長)	それでは、ほかにご質問等ないようなので、終了したい。
(事務局)	長時間にわたり貴重なご意見を頂いた。今後、本日頂いたご意見を踏まえ、必要な手続きを進めてまいりたい。 次回の協議会は、１１月ごろに開催予定となっているので、よろしくお願いしたい。
(会長)	以上をもって、令和２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 2 年度（2020 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