

# 会議録

名 称	令和2年度（2020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3年2月15日（月）午後2時30分～午後4時00分 岸和田市職員会館 2階大会議室									
出席者  委員30名 うち 出席25名 代理3名	堤	山本	前田	松下	藤浪(秀)	藤本	表木	中野	児嶋	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
	○	○	×	○	○	○	×	○	○	×
	事務局（まちづくり推進部市街地整備課） 高橋課長、森下交通政策担当主幹、吉田主査、北出									
傍聴者	1名									
<<概要>> ■案件 ① バリアフリー基本構想分科会の取組みについて（速報） ② ローズバスの修正等について ③ 岸和田市交通まちづくりアクションプランの改定について										
<<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和田委員を指名  ■内容 案件 ① バリアフリー基本構想分科会の取組みについて（速報） （事務局） 資料1を用いて説明 <div style="text-align: center;">～委員からの質問～</div> （会長） 意見、質問等あるか。  （副会長） バリアフリー法（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）の一部改正（平成30年5月公布）、（令和2年5月公布）にあるように、基本的にバリアフリーの基本計画を策定するようになっており、その中に基本理念とそれぞれの責務を明示し、その下に対処拡大も示されている。右側の3番目、バリアフリー基本構想の基本的な考え方には、基本理念と目的はあるが、岸和田市、事業者、市民それぞれの責務も明記すべきと思っている。そうすることにより、誰もがお互いに助け合うという事を明確にし、基本理念を市民の皆さんにも理解していただきたい。  （会長） 事務局、いかがか。  （事務局） それぞれの地区特性を踏まえながら、岸和田市としての理念・責務等を考えていきたい。  （会長） 他にあるか。それでは②について事務局に説明をお願いします。										
② ローズバスの修正等について （事務局） 資料2-1～3を用いて説明										

～委員からの質問～

- (事務局) 1点、資料2-2について修正がある。  
1ページ、現状改善イメージAの下の表、「協議期間」について「短い(R3.2)」と記載しているが、現時点ではR3.4となる。B案についても同じくR3.4で、C案についてはR3.5、D案についてはR3.6となる。
- (会長) 意見、質問等あるか。
- (副会長) 当日配布資料の2ページ目、①の表に間違いがあるのではないか。
- (事務局) 御指摘していただいた通りである。修正する。  
Aが増減なし、Bが-2、Cが増減なし⇒-2、Dが-2、  
両廻りルート案の1と2が-2となっているが-3である。なお、評価点数には影響はない。
- (会長) 修正をお願いします。
- (委員) この資料を見ただけで判断することは難しいが、資料の2-2の3ページ、両廻りルートへの改正イメージ1と2が示されているが、個人的にいくつかお願いがある。  
説明していただいたが、どうしても片廻りルートには弊害があったと思うので、両廻りルートにこだわるのだが、特に両廻りルート1では、「府営吉井住宅前」、「中井町」が、イメージ2では幹線道路（府道岸和田牛滝山貝塚線）から地域内に入り込んでいるが、ここは変更するのが良いと思う。また、「(仮)大門公園前」、「(仮)荒木町」を追加すると記載があるが、ここは現行通りの方が良いのではないか。「府営吉井住宅前」、「中井町」だけ、地域内に入り込むので良いのではないか。南北両ルートであれば、ロスの区間もかなりあるのではないか。路線バスとの競合は避けることになっている。私としては、両廻りルート1の一部改良が良いと思う。
- (事務局) 危険なバス停に対する安全対策が求められている中、新設するバス停については、幹線道路上で歩道があってもバスベイ整備が必要であるということや、住宅地でも路側帯しかない所にバス停が置けるのかという問題も出ており、その動向も見据えながら考えていきたい。現時点では、短期に実現可能な修正案Dで進めていきたい。
- (会長) 他に意見、質問等あるか。
- (委員) 将来的には両廻りを目指すか、今回はとりあえず片廻りルートを提案するということが。
- (事務局) 今回は修正案Dでお願いしたい。
- (副会長) 両廻りのことも配慮しなければならないが、時間もかかるので現状を改善するのは片廻りで、一番いい案で進めていくということだと思う。修正案Dであっても、その実施による見直しを行い、是非レビューをしていただきたい。利用者の数はもちろん、市民の声も聞いていただいて、それを踏まえた上で、次の段階として、改めて両廻りも含め議論していただきたい。どのくらいの期間を置くかは、検討いただきたい。
- (事務局) レビューを実施するよう、前向きに考えていきたい。
- (会長) 他に何かあるか。
- (委員) 先程のご説明では、当面、現状を改善するために修正案Dを採用するという提案だが、この案に変えることによって、補助金額はどのくらいの費用になるのか。
- (事務局) 今回の片廻り分に関しては、大きな経費を追加しないということで、現行の補助金額と同等

を前提に修正のイメージとさせていただいている。

(委員) 改善イメージ D は片廻りであるが、一定の改善がなされているとは思う。今までの色々な意見において、なんとか両廻りを実現して欲しいという声が多い。今後、またアンケートを行って、その結果を踏まえた改正ということもありえるのか。

(事務局) 両廻りのニーズが高いことは認識している。今回は、D 案による微修正ということで、その後のレビュー等を通じて、再改正に向けた検討を引き続き実施していく。

(委員) いっぺんに両廻りにすることは、事務的なことも含めかなり大変だとは思いますが、説明の内容であれば、2 回微修正した後に両廻りにすると感じた。それなら最初から両廻りに出来ないのか。

(事務局) 両廻りを実現するには、幹線道路や路側帯のみの道路に新しく停留所を設置するための協議にかなり時間を要する状況である。仮に半年後に必ず改正出来るということであれば、それまで待ちましょうという選択肢も想定できる。然しながら、現時点では必ずしも半年後、一年後に改正可能になるという見通しはない。このような状況を踏まえると、現在ご不便をかけている方々に、このままご利用いただくのはいかがなものかという声もある。今回、両廻りを実現できないが、片廻りにおける最善策として微修正案の提案をさせて頂いたという経緯である。今後も利用しやすいように継続して検討させていただく。

(委員) 今回、両廻りが選択肢にないということであれば、今回の資料に両廻りの案は必要なかったのでは？

(事務局) 前回の会議で、もともと走っていた両廻りのルートではなく、仮に両廻りになったとしても春木（春木市民センター）に寄ることや、大門公園でのバス停設置などで利便性の向上も含めた両廻りのイメージを持っていただくということで、提示させて頂いており、参考資料としてご覧頂きたい。

(委員) D 案の微修正で運行しながら、継続して検討を行うということだが、時間がかかっても要望に合うような形で進めたほうが良いのではないか。

(事務局) 繰り返しになるが、両廻りの実現には危険なバス停の件もあり、課題やクリアすべき点が多いため、半年、一年に実施できる見通しが無い。このような状況のなか、北ルートで市役所や港緑町に行きたいという意見、南ルートで保健センターに行きたいという意見、乗継箇所の追加による移動時間の短縮、さらには 12 時台に運行することで、乳幼児が 1 時間以上待機して健康検診等を受けざるを得なかった状態を改善して欲しいといったニーズに対し、少しでも早く対応したいということで、D 案により運行したいということである。

(会長) 宜しいか。他に意見はあるか。  
ローズバスの修正については、今後も検討を継続していく。  
それでは本件について原案どおり承認することに異議はないか。

(異議なし)

(会長) この原案どおりで承認された。  
続いて、本件の関連事項について事務局に説明をお願いしたい。

(事務局) 資料 2-4 を用いて説明

(委員) 当日資料 3 を用いて説明

(会長) 本件については合意事項ではないが、承認することに異議はないか。

(異議なし)

(会長) 続いて案件③の内容について事務局から説明をお願いします。

③ 岸和田市交通まちづくりアクションプランの改定について

(事務局) 資料 3 を用いて説明

(会長) 意見、質問等はあるか。

(委員) 現在、国土交通省では、「居心地が良く歩きたくなるまちづくり」を進めるため、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（令和2年法律第43号）」の改正等も行っている。これから公共交通計画を作成されると思うが、これら国の動きとも連動して、歩行者に優しいまちづくりも考えて頂きたい。

また、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う影響で、皆さんの交通行動は変わってきていると思う。密な行動は避けたいということもあり、自転車での移動も増加しているかもしれない。そういった変化が、令和4年度くらいには見えている所もあるかと思うので、そのあたりも反映していただきたい。

(副会長) 現在、道路の走行空間をどのように配分するか、国の判断が明確となっていない状況のなか、各地において、電動キックボードについての社会実験等、パーソナルな移動手段の話も出ている。岸和田市の道路でも、そのような取組みを実施しようとするれば、混乱が生じることも懸念される。

一概に自転車と言っても、高速の自転車（クロスバイクやロードバイク等）と、通勤や買い物で使うようなママチャリ（シティサイクル）とが、同一のものとして取扱われているおり、全て車道を走行するようになってきている。

これからの道路空間については、車とバスと自転車だけではなく、新たに自動運転の実現に加え、環境に優しい乗り物（スローモビリティ）や、パーソナルな移動手段（パーソナルモビリティ）についても考慮しなければならない。

然し、それらの配分について国の判断が明確となっていないので、岸和田市の道路にも混乱が生じることになる。また、自転車については、高速の自転車（クロスバイクやロードバイク等）や、通勤や買い物で使うママチャリ（シティサイクル）がある。使い方が違うのに、同じのものとして取扱われており、歩道走行の特例はあるものの、全て車道を走行せよというのはおかしいと思う。年齢や目的別で精査しながら、どういう移動手段を割り当てられるのか等も考えていかねばならない。

この件は、岸和田市だけで対応できる課題ではないので、国や府が今後どう進めていくかといった情報共有が必要だと思う。本会議でも委員から MaaS（Mobility as a Service：モビリティ・アズ・ア・サービス）についての話題提供をいただいたが、これを含めた新しい手法に関する情報を提供して頂き、岸和田市でどう活用できるかを検討することを期待したい。

(会長) 他に何かあるか。

(委員) 車を運転している方から、道路にある横断歩道や停止線の路面標示が消えているという話を聞く。また、車に乗らない方からは、路面標示の件に加えて、府道 30 号大阪和泉南線の道路幅員が狭小で、自転車でも走れないという声を聞いている。路面標示の管轄については、警察か、市か、どちらなのかを教えてください。

また、都市計画道路大阪岸和田南海線が和泉市付近で止まっているが、事業の進捗状況を教えてください。

(委員) 横断歩道や停止線の路面標示については、岸和田警察の管轄となる。白線等の路面標示については、大阪府共々、情報は頂いている。管理延長も長く十分に対応できていない状況ではあるが、優先順位を付けながら、引き直し等は進めているので、ご理解を頂きたい。

- (会長) 都市計画道路についてはどうか。
- (委員) 岸和田市域内の大阪岸和田南海線については、まだ整備には至っていない。事業化に向けて、今後も関係機関と調整を図っていききたい。
- (会長) よろしいか。他に何かあるか。  
 それでは、案件3については色々なご意見を賜ったが、これを踏まえながら、今後も取組みを進めていくということで議事を終えたい。

④ その他

- (事務局) 本日は資料に不手際があり、お詫びを申し上げます。  
 本日合意をいただいたローズバスの修正案については、円滑に実施できる様にPRに努めながら、必要な手続きを進めていく。また、前回までの協議会で報告させて頂いている事項については、取組みの進捗に応じて適宜報告させていただく。  
 次回の協議会の開催日時は、未定となっているので日程が決まり次第、ご連絡をさせていただきます。
- (会長) 以上をもって、令和2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2年度（2020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