

# 会 議 録

名 称	令和5年度（2023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5年7月5日（水）午後2時30分～午後4時30分 岸和田市立福祉総合センター 3階 大会議室									
出席者  委員29名中 出席23名 (うち代理3名)	堤	北本	船橋	岸	藤浪(秀)	田内	表木	西谷	松本	讃井
	○	○	○	○	×	○	○	×	○	○
	兔田	高松	稲井	奥野	野口	吉田	安藤	清遠	藤浪(勝)	藤本(茂)
	○	○	(代理) 下川	○	(代理) 後藤	×	○	○	○	×
	日野	伊勢	内田	中村	玉置	鬼追	中道	原	阪口	
	○	○	×	×	○	(代理) 村内	○	○	○	
事務局  まちづくり推進部交通まちづくり課 田中交通戦略統括理事、秦課長、笹島事業推進担当参事、公文交通政策担当主幹、笹本、妻鹿、田中 まちづくり推進部都市整備課 明松広域連携軸整備総括理事、小竹主査、新谷 まちづくり推進部都市計画課 越智課長、藤井都市計画担当参事										
傍 聴 者	2名									
<<概要>> ■案件 1 開会 (1) 会長あいさつ (2) 令和5年度幹事会について (3) 役員の変更（監事） 2 報告事項 (1) 地域主体による生活交通の導入マニュアル策定について (2) 立地適正化計画策定について (3) その他 ①山直東のまちづくりの進捗 ②路線バス山直線の利用状況 ③ローズバスの利用状況 ④春木・大芝地区での移動手段確保について										
<<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阪口委員を指名										
案件 (1) 会長あいさつ (2) 令和5年度幹事会について (事務局) 資料1を用いて説明 <div style="text-align: right;">～委員からの質問～</div> (会 長): この内容について質問をお願いします。 (副会長): 決算が大幅にマイナスになっているが、予定していた事業を実施しなかったという理解でよいのか。 (事務局): 昨年度の予算については、この協議会が多数に及んだ場合を含めて予算を確保していた。アクションプランの策定も無事終わり、昨年度は想定よりも少ない回数で終了でき										

たということでマイナスとなっている。

(3) 役員の改選（監事）

(会 長)： 本協議会の監事として阪口委員を指名する。

②報告事項

(1) 地域主体による生活交通の導入マニュアル策定について

(事務局) 資料2を用いて説明

～委員からの質問～

(会 長)： ご質問等はあるか。

(委 員)： 生活交通の導入マニュアルについて、「生活交通」の定義は何か。

(事務局)： 裾野市の事例で言うと、運行形態の①と②の乗合タクシーがマニュアルの主な対象と考えている。

(委 員)： どういう地域の交通が生活交通なのか。公共交通の空白地域や高齢者が多く住んでいるとか、乗合タクシーとかチャーターとか、そのような交通を利用しているところを生活交通とするのか。

(事務局)： 資料7-1をご覧ください。この資料はこの協議会の前身の検討委員会でとりまとめた内容に基づき作成したものである。右の表と図で示しているように、本市における公共交通の空白地域において、既存の公共交通に加えて、新たな生活交通手段の確保が必要であると考えている。それに加えて、空白地域には該当しないものの、駅から遠いところなどをどう把握していくかというところを次回以降で検討・協議していきたいと考えている。

(委 員)： 生活交通には路線バスやコミュニティバスなどもあると思うが、導入マニュアルで費用分担が決まってくるので、この定義はきちんとやっておくべきである。例えば、路線バスが新たに通った場合なども費用負担を負うことになるのか、もともとの生活交通という定義があって、そういう地域には裾野市のような費用負担分を適用するということになるのか。

(事務局)： マニュアル策定についてはこういったものを対象にするかを含めて落とし込んで整理していく必要があると思っている。ご意見を踏まえて次回以降でご提示できればと考えている。

(副会長)： 資料2に事例として記載されているのは、過疎地や公共交通空白地域の移動支援のためのマニュアルということである。今事務局から説明いただいたように、路線がある場合はその維持を前提とすることを言っていた。地域主体の取り組みは過疎地の乗る人がほとんどいないようなところの話のように捉えられがちだが、都市部の路線バスやコミュニティバスの維持のために、地域の方々が頑張っておられる事例もある。地域主体といってもいろいろな地域の事情に応じてスケールも違うし形も違うので、どういうところを対象にするのか、あるいは全部を対象にした場合でも当然マニュアルの中身が変わってくる。空白地域の支援事業と路線を維持しようという事業は全く違うし、収支をどう考えるか、補助をどうするかというのも全く違って来る。その辺もしっかり考えていかないと成り立たない。空白地域だけ支援するということになるのと公平性の問題も出てくるし、タクシー事業者との関係もあり、事業の成り立ちを今後どうしていくかも含めて齟齬が出てくることもある。その辺も割り切って空白地域と過疎地の方々の移動を支援するための事業でも構わないと思うが、地域主体の取り組みは他にもたくさんあるので、どういう事業を対象にするのかを検討する必要がある。岸和田市としてどうしていくかを検討いただき、もう一度皆さんのご意見をいただくような形でお願いしたい。

(委 員)： 確認だが、裾野市の費用負担を見ると、3分の2は市が負担する、3分の1は運行収入と地元負担と書いてある。地元負担の分は協賛金などで賄うということだと思うが、賄えなかったら地元の町会や協議会で負担するのか。

(事務局)： 地元負担は店舗からの協賛金などで賄うのが一般的であるが、不足するのであればその負担方法を含めてお考えいただくとともに、その交通をどういう形で改善していくべきなのか、そもそもその交通を継続するのかという、運行継続基準にもつながっていくのではないかと考えている。

(委 員)： 資料2-3の事例で、和歌山市の補助は最大8割、裾野市は2/3と書いてあるが、岸和田の場合はどうなるのか。

(事務局)： 財政負担を伴う部分で、市内部での合意形成が必要になる。今回は和歌山市と裾野市の

事例を挙げているが、幅広く情報収集に努め、今のローズバスなどの収支率なども踏まえて判断していきたい。資料 2-3 の和歌山市の事例では、○と×で表記しているが 2 段階で判断されている。市の補助は運行経費の最大 80%、残りの 20%は運賃収入や協賛金で賄う努力をさせていただくとともに、運賃収入だけで 1 割に満たない場合は翌年度以降、一旦運行を継続しないという判断をするという 2 段階になっている。

(委員): 資料 2-3 の「整理が必要な事項」において、事前相談と運行計画の作成に「分科会等の開催」との記載があるが、現在開催しているのか。

(事務局): 現在は開催していない。マニュアルを作成するに当たり、基本的には現在の公共交通を維持するというのが前提である。そういうご相談があった地域の内容を踏まえて現在の公共交通機関の事業者とまずは調整する機会があればそういったところを設けるべきというところで、協議会全体でご議論いただくというよりは、分科会のようなものを開催して協議する場を持つという事務局からの案という形である。

(副会長): ここにある事例は、収支が成り立たない乗合タクシーで対応しているような空白地域対応である。1 便当たり 2 人乗らないと特定の人の利用になってしまうため、どこも 1.5 人以上とするわけである。そうすると 2 人ぐらいの人が使っている程度の話になる。それに対してどこまで補助できるかという観点からすると、8 割というのはやりすぎで、大体 5 割程度が目安ではないか。5 割でも 1 便当たり 1.5 人ではとても割に合わない。そうなってくるとコミュニティで協議会を開いていただいて、それでも続けるか、その場合は困っている人を皆で支えるために自治会費等で残りを負担し合うという考え方である。とにかく人口が少なく、たくさんの方が乗り合うような公共交通が成り立たないところの移動支援としてこのような形があるということである。

これだと空白地域に限定されてしまうが、空白地域でなくても、ローズバスもそうだろうが、かなりの範囲をカバーしていて、なおかつ赤字も出ている。こういう交通も地域の方々が一緒にやっついていかないと維持できないが、そういうものは対象にしないのか。路線バス廃止を前提としてデマンドの実験もやった。ああいうところの対応をこのような形で対応するのはあり得ると思うが、ローズバスをどうするかという場合は、補助金や、エリア設定の単位が全然合わなくなる。また、あるエリアの地域交通を幹線交通につなぐことで便利になって乗る人が増えるかもしれない。そういうことを地域の方たちが事業者と協力して検討するということもあり得るわけである。もっと前向きな形の利用促進に対する投資と考えると、同じような形で税金を使っただけということもありうると思う。今回提示された事例は全く違う形のものなので、これで行くのか、そうではなくてローズバスや他のエリアの取り組み、あるいは幹線へのアクセスをどう改善していくのかということをお事業者と地域の方が検討することができるような、そういう取り組みにするのか、いろいろ幅広くある。そこをこれからしっかりと検討していただき、過疎地対策をまずやるということであれば、こういう形のものを出していただき、さきほどのように収支をどうするか、補助をどうするか、分科会を置くのかとか、そういう話をしていただければいいと思うが、これありきで議論し出すとこれしかできなくなるので、前提のところをもう少し検討していただき、ほかのところの事例も含めて検討いただきたい。

(会長): ほかにご意見はあるか。よろしいか。

ご意見がないようである。地域主体による生活交通の導入マニュアル策定についての報告を終える。

次に立地適正化計画の策定について事務局より説明をお願いする。

## (2) 立地適正化計画策定について

(事務局) 資料 3 を用いて説明

～委員からの質問～

(会長): この内容についてご質問があればお願いします。

(副会長): 立地適正化計画ということで都市機能誘導区域と居住誘導区域を定めるのだが、都市機能誘導区域は都市機能を持たせるので核としていいのだが、居住誘導区域を選定したときに、どのようにその人口密度を高めていくかについて理解を得るのはなかなか難しい状況がある。もっと利便性を高めてそこに移り住んでもらうようにすることを考えているのかもしれないが、これまでは高度成長期のニュータウンや郊外型の団地を居住誘導区域とし、都心や駅とバスでつなぐという形のネットワークを構築してきた。ところ

が団地の高齢化や人口減少で空洞化したのでどこかに集まって住んでくれないかという発想が出てきているが、今回の絵を見てもほとんどが駅と居住誘導区域を結ぶフィーダーの形にしかっていない。国交省が言っている本来の目的のコンパクト＋ネットワークであれば居住誘導区域間をつながなければいけない。そうすると、居住誘導区域が単なる住宅地域だとそこをつなぐニーズがないため、居住誘導区域をどのように特色づけるかということが求められているはずだと思うが、国交省の資料を見ても何も書いていない。中心地域と居住誘導区域を結ぶ絵だけである。これであれば昔の郊外団地のときと同じ絵にしかっていない。

ヨーロッパで1990年代から進められている人口密度をどう高めていくかという取り組みでは、新市街地の形成とセットで人口をそこに新しく住まわせるとか、回廊というネットワークをかなり重視している。ネットワーク機能は交通だけではなくて、いろいろな機能を持たせた中で実現してきている。日本の立地適正化計画はどここの都市を見ても従来型のパターンと一緒にあるが、どうやって実現するのか疑問が残る。

岸和田の場合も、都市機能誘導区域は新しい開発も含めて何力所か作れると思う。それに対して、居住誘導区域を設定したときに、どのようにネットワークをつなぐかということを考えれば、ほかのところとは違った形で実現できる可能性があると思っている。そこを特に十分検討いただきたい。

もう1点、今問題になっている生産緑地を特定生産緑地に更新しつつあるが、そこで農業をやめてしまう人が結構出てきている。そうすると、そこは宅地開発されることになり、あちこちで生産緑地のところに住宅が建っていくと結局分散化してしまう。立地適正化計画の中に制約などが書いてあったが、そういうところでしっかりとコントロールできるのか検討する必要がある。

もう1点、他都市においても、都市機能誘導区域にどんどん車が入るように作られている。岸和田も駅上に大駐車場がある。みんな車で来いと言っているわけである。そういうところでバスを便利にしたとして、どのぐらい使ってくれるのか。どこでもそうだが、都市機能誘導区域では自動車を抑制しない限り、「歩いて暮らせるまちづくり」などキャッチフレーズはたくさんあるが、実際は車で来たほうが便利だし、ほとんどの人が車で来てしまい、今説明いただいたことが絵空事になりかねない。公共交通でネットワークをつないだら、それをみんなが使うような都市環境を整備するということ併せて考えていかないと、こういう計画を立てても実現は難しいと思う。

(事務局)： ネットワークという話と自動車の抑制についてはまさに交通政策と一緒に今回立地適正化計画を作るところで大事なところであると思っている。

特定生産緑地制度との関係と立地適正化計画をどう反映させていくかという点についても都市計画課と連携して検討したい。岸和田市の特色のある立地適正化計画としたいと考えている。引き続きこの場でもご報告させていただく。

(委員)： 国土交通省近畿地方整備局の都市整備課は立地適正化計画、まちづくりを担当している部署である。岸和田市は今年と来年にかけて取り組まれるということなので、岸和田市の地域特性を生かしつつ、地域の公共交通と連携した形となるように、何かあればご相談しながら連携して取り組んでいきたい。

(委員)： 昔、空洞化して、過去にコンパクトシティに取り組んで失敗した例もたくさんある。岸和田市は取り組まなかった。今度それを交通ネットワークとリンクさせていくということであるが、交通ネットワークというのは公共交通だけなのか。

(事務局)： 公共交通ネットワークということで、岸和田市は南海本線、JR 阪和線と、路線バス、ローズバスがある。生活交通もある。それらを含めて交通のネットワークを形成していきたいと思っている。それと立地適正化計画が連携し、移動がスムーズなまちづくりということで岸和田市の特色を生かした立地適正化計画にしていきたいと考えている。

(委員)： 道路網はどうか。駅周辺に都市機能を集積させるというが、郊外に住宅ができて雨の日は車で家族に送ってもらおうとか、子どもを車で送る。そうした状況で下松駅の周辺などは車が動かない。区画整理により小学校は教室を増やすぐらい住宅が増えている。通勤や駅に出るのに相当混む。自動車を使う方も多い。その辺は今回の計画の中に入れていくのか。

(事務局)： 公共交通と自動車交通ということも重要である。公共交通の利用促進ということで、過度な自動車交通に頼ることのないまちづくりを目指しつつ、自動車交通の混雑や

交通安全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たさまざまな施策もあるので、そういったところと立地適正化計画の内容を結びながら計画として進めていきたいと思っている。

(委員)： 承知した。頑張っていたきたい。

(委員)： 駅に大きな駐車場があるということだが、立地適正化計画では土地がどうかということだけではなく、移動の動的な適正化ということもぜひ考えていただきたい。極論すれば、駅へのマイカー乗入れを禁止する一方でバスの使い勝手をよくする。例えば、雨だとバス停に屋根がないのでバスを利用する人は濡れるが、マイカーを利用する人は駅の近くまで行って濡れずに済む。こういう格差は適正化したほうがよい。京都府南部のある町で駅のロータリーに一般車を入れなくして、バス専用にした。そこはうまくいっているようである。そういう可能性も検討いただきたい。

(事務局)： そういった件も含めて、過度に自動車交通に頼ることなく、公共交通の利用促進につながるような施策についても交通まちづくりアクションプラン、交通計画の位置づけもあるので、それらと立地適正化計画を融合させて計画策定を進めていきたいと考えている。

(会長)： ほかによろしいか。立地適正化計画の策定については終わる。

その他ということで、山直東のまちづくりの進捗について事務局より説明をお願いします。

### (3) その他

#### ①山直東のまちづくりの進捗

(事務局) 資料4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があればお願いします。

(委員)： まず道路がつながらないことには何も進まない。泉州山手線の進捗状況はどうなっているのか。

(事務局)： 現在の進捗だが、泉州山手線自体は大阪府の事業になるが、岸和田市と協力して進めている。先行して岸和田市でも土地の調査を始めている。また泉州山手線と山直東のまちづくりの進捗に合わせて今後泉州山手線の整備を進めていくことになる。泉州山手線が着手されると、山直東の地区から光明地区の手前、岸和田中央線までの約2kmの区間について10年ほどで開通させると現在聞いている。

(委員)： 着工する具体的な日にちはまだ全く決まっていないのか。

(事務局)： 日にちまでは決まっていない。まちづくりの進捗と合わせて道路を今後整備していく。

(委員)： 話がどんどん進んでも、道路が整備されないと周りは何も話が進んでいかない。まず道路に早く取り掛かることに対して力を入れていただきたい。

(委員)： このエリアを見ていると500m×500mぐらいの比較的小さなエリアだと思う。この中心にバスの交通拠点を置くと、徒歩圏が300mなので、このエリアはかなりの範囲でカバーすることになると思う。公共交通の利用を促進する意味でも歩行環境はきちり作らないといけない。一方で、バス停の徒歩圏外のエリアも出てくるので、公共交通の利用促進を考える場合、この拠点にさまざまなモビリティでアクセスできるような形で道路空間の構成を考えていかなければいけない。最近よく出ている電動キックボードも今の日本の進め方でいくとかなり進行してくると思う。グリーンスローモビリティなども含め、様々なモビリティが混在すると交通安全の面でもかなり懸念されるところがあると思う。イギリスではプライベートでの利用は禁止しているし、歩道で電動スクーターを使うのを禁止しているにもかかわらず自転車や歩行者との事故がかなり多く問題になっている。海外の先行報告も踏まえ歩車分離で道路を作っていくのか、歩車共存で考えていくのかを念頭に置いて空間構成をしっかりと考えていただきたい。

もう1点は、交通拠点の拠点性の拡張も考えていただきたい。バス、タクシー、車、レンタサイクルぐらいの乗り物がアクセスできるイメージだが、自転車で来て、そこに自転車を置いてバスに乗り換えるということをしやすくすると、ここからバスを利用する人も増えてくる気がする。自転車と公共交通はやり方によっては親和性を高めて利用促進につながる気もする。今後どのように拡張するかわからないが、スペース的に空いていそうな気もするので、ご検討いただきたい。

(事務局)： 交通広場の機能の整理もこれから必要になってくると思う。先進的な取り組み事例、そ

こから挙げられる反省もあろうかと思う。検討しながら、交通まちづくり課とも連携しながら進めていきたい。今後ともよろしくお願ひしたい。

- (会 長): 泉州山手線については、岸和田土木事務所さんもお越しなので、一言お話しはあるか。
- (委 員): このまちづくりを進めるに当たって道路整備が早急に行われる必要があるということである。都市計画道路は一朝一夕には整備は進まないが、まちづくりにも関連する道路として都市計画の1つと位置づけ整備を進めていくものである。地元や岸和田市とも連携して進めてまいりたい。
- (副会長): ここは市街化調整区域か。線引きの見直しをされるという理解でよいのか。
- (事務局): 今は全域が市街化調整区域のエリアになっている。土地利用の計画やまちづくりの進捗に合わせて必要に応じて市街化区域への編入も含めて考えていく。
- (副会長): 地区計画でやることもあると思う。市街化区域に編入されると、立地適正化計画の中で言うと、拠点は都市機能誘導区域に入るのか。
- (事務局): 立地適正化計画では、都市計画マスタープラン等で位置づけられている拠点について都市機能誘導区域にすることを含めて検討することを考えている。山直東地区については広域交流拠点として既に都市計画マスタープラン等に位置づけられている。詳細については今後検討を進めていくが、拠点として立地適正化計画に位置づけていくことになろうかと考えている。
- (副会長): 誘導区域と拠点は違うものなのか。
- (事務局): 誘導区域にどのように位置づけていくか、山直東地区の中でこういった形で取り込んでいくかということについては検討が必要だと思うが、少なくとも都市計画マスタープランで広域交流拠点到位置づけられているので、都市機能誘導区域に位置づけられる地区になろうかと考えている。
- (副会長): 広域拠点をネットワークでつなぐということも考えて、特に交通拠点という言葉が出てきているので、ここの誘導区域をどういう形にするのかということと、今後住宅や産業を誘致することになるのかもしれないが、産業を誘致したときにも送迎はやめて、なるべく公共交通を使ってほしいということを協議の中で入れてほしい。車での通勤や送迎になると、産業がきて人が移動することになっても結局バスに乗らないということになりかねない。居住地を提供するというのと、ここへの移動に関して交通拠点であるので公共交通を中心にした移動をしていただけるような協定を事前に結んでいただくとか、そういったことをやっていかないと、さっきから議論していることにもつながらないので、ご検討いただきたい。
- (会 長): 事務局、検討をよろしくお願ひする。
- (委 員): 患者さんから、鉄道を延伸してほしいとの声を聞く。鉄道が来ればすべてが解決して、人も増えるのではないか。市として泉北高速鉄道の延伸にはどう考えているのか。
- (事務局): 泉州山手線と併せて、泉北高速鉄道延伸の話は以前からあった。岸和田市としても、すぐというわけではないが、泉北高速鉄道という公共交通機関の重要性は十分認識しており、引き続き泉州山手線の整備と併せて進めていきたいと考えている。
- (委 員): 進めていきたいというだけで、具体的には何も動いていないのか。
- (事務局): 具体的な話とすると、泉北高速鉄道を延伸するためには鉄道の日々の運行を確保するための需要が大事になってくると認識している。まずは泉州山手線の整備やまちづくりに先行して取り組み、需要を創出することから取り組みを進めているところである。
- (会 長): ほかにご意見はあるか。よろしいか。  
ご意見もないようなので、山直東のまちづくりの進捗の報告についてはこれで終わる。次に路線バス山直線の利用状況について事務局より説明をお願ひする。

## ②路線バス山直線の利用状況

- (事務局) 資料5を用いて説明

～委員からの質問～

- (会 長): ご質問等はあるか。
- (委 員): 朝、急行が4便、あとは時間ごとに1本あるが、これの乗車率のデータはあるのか。
- (事務局): 現在のところでは持ち合わせていない。今年度乗り込み調査を実施する予定である。
- (委 員): 朝は送迎バスが結構多いのではないか。企業に聞いてもこんなのはほとんど乗らないと言っているし、地元から通っている方も多い。どんな比率か聞かせていただきたい。
- (事務局): 本日お示しするデータはない。次回、南海ウイングバスと相談して、こういった形で乗

車率等をお示しできるか検討の上、可能な範囲でお示しさせていただきたい。

(委員)： 1便当たり1人が2人になって増えたという報告だったが、当初これがペイするためには1便17人という数字が出ていたと思う。実証事業をする間にどこまでを目標にして、かけている予算をどこまで減らせたらいいという5年後の評価というのは作っているのか。

(事務局)： 現在1便当たり2人であり、もっと乗っていただきたいと考えている。まずは5年で実証し、その時点で判断していきたいと考えている。山直東のまちづくりの進捗状況やゆめみヶ丘岸和田の企業の動向、お住まいの方の動向を加味して判断することになると思う。本日はどこまでになればということまでお示しできないが、そういった件についてもこの協議会で説明し、協議させていただく。

(委員)： 山直東は市街化調整区域で、市街地にして、うまく進めていけば伸びしろというのはあると思う。ただ、丘陵地については市街化区域の面積は決まっているので、調整区域を市街化区域に編入できるかどうかということがない限り、現時点では伸びしろがない。沿線で伸びしろがあればよいが、沿線も人が張りついていないのが現状である。その辺も加味しながら検討してほしい。

(事務局)： そういった点も踏まえて検討を進めていきたい。

(委員)： 牛滝線にある3つのバス停、包近、山直中町、大久保橋、ここからの利用はどれぐらいあるか。

(事務局)： どこのバス停で何時にどれだけ乗っているというデータは現在ない。そういったことを含めて今後乗り込み調査をさせていただきたいと思っている。既存の山直中町、包近のバス停についても、利用されている方が増えてきているという話は伺っているが、実際どれぐらい乗っているかというところの調査も踏まえて示させていただきたい。

(委員)： 山直南の協議会から平成22年に要望が出ていたと聞いている。以前も言ったことがあるが、要望が出ているのと乗車するのとは別の話である。要望が出ているから乗車するとは限らない。実際どのぐらいこの地域が利用しているか知りたい。

お昼は乗っているお客をほとんど見かけない。あればありがたいのだが、そういうことを踏まえた場合に、牛滝線を充実させたほうが良いのではないかと。車利用が多いので乗る人が少ないということだが、和泉中央へ行くよりも、久米田駅や南海岸和田駅に行く人のほうがはるかに多いのではないかと。このバスを充実させるのであれば、牛滝線のバスを充実させる方が地域の人にとってもよいのではないかと。

朝、4便の急行があるが、急行というのはもともとのバス停に停まらないので、送迎バス以外の何物でもないと思っている。そういうことで本当に地域のニーズや利用に合っているのか。

(事務局)： そういったニーズ、山直線や牛滝線のニーズも総合的に検討しながら相談させていただきたい。

(会長)： ほかにご意見はあるか。

ご意見はないということで、路線バス山直線の利用状況についての報告はここで終える。

次にローズバスの利用状況について、事務局より説明をお願いする。

### ③ローズバスの利用状況

(事務局) 資料6を用いて説明

～委員からの質問～

(会長)： ご質問等があればお願いする。

(委員)： 資料6-1、ローズバス乗車人数だが、平成30年度から令和元年度は急激に落ちている。コロナの関係もあると思うが、この間に、裏の資料にあるように、平成31年1月と2月で運行が変わった。これによる大きな乗車の変化は考えられないか。

(事務局)： ルート改正も含めて利用者が減少したと考えている。もちろんコロナの影響も含まれていると考えている。

(委員)： 平成29年度までも、もう少し前まで資料があればどうかと思った。ルートが変わり、片回りになったことで大きく乗車人数が減ったと思う。今後また回復ということも含めてどのように変えていけるのか。

(事務局)： ルートはこれまで改正してきたが、当初考えていた目的が達成されていないというところは重々認識している。ご指摘の点も含めて今後改正することをまちづくりアクション

プランに位置づけており、検討を進めていきたいと考えている。本日はこれまでの経緯をご説明させていただいたところである。

(会 長)： ほかはよろしいか。ご意見がないようである。ローズバスの利用状況についての報告はこれで終わる。

次に春木・大芝地区での移動手段確保について、事務局より説明をお願いします。

④春木・大芝地区での移動手段確保について

(事務局) 資料7を用いて説明

～委員からの質問～

(会 長)： 今の説明についてご質問があればお願いします。

(副会長)： 資料7-1にあったように、春木・大芝地区の移動手段の確保ということで、最初の議題にもあったが、地域主体の活動ということであろう。今回の件は池田泉州ホールディングスが事務局になっているということで、この協議会での審議範囲ではないと理解しているが、ここでの取り扱いについて、こういう事例があるという報告を受けたということでのよいのか。

(事務局)： あくまでも地域でまとめて協議する今の段階のご報告である。今後これが1段、2段話が進んできた中で、当然この協議会の場で協議いただく場面はあると考えている。

(副会長)： 本協議会では全く協議していない。この協議会で本市の公共交通サービスの1つとして検討するのであれば、その位置づけを明確にした上で協議すべきである。今日の冒頭の議論でも地域主体の取り組みをこれからやろうと言っているのに、ほかのところがやっている取り組みがあって、これを本協議会で審議するというと、この協議会のメンバーとしてこの内容について責任を負えないところがある。これについては全く了解していないのに、どこかでやっているから途中でこの協議会の中に入れるという形になると話としてややこしいのではないか。

最初の審議事項との関係で、地域主体の中でこういうサポーターがいて、そういうところも協議をしていくという話はそれもよしとして、先行事例としてやっているの、それを踏まえてこの協議会でもそういうことを踏まえたマニュアルを作ろうということであれば理解できるが、このサービスそのものについてこの協議会が何か関わるとなると、市が補助とか何とかということにも関わってくることもなりかねない。そのところはしっかりと分けて議論いただいたほうがよいのではないか。

(事務局)： 今後の進め方、この協議会での議論の仕方も含めて事務局でもう一度整理したい。

(会 長)： 整理をよろしくお願いします。

(委 員)： 前回の昨年度第3回のときにデマンドバスの導入についていろいろな意見が出て、一応あれはあれで通ったと思う。今回はその実証だと思う。その実証を今考えているということだが、これがうまくいくかどうかかわからないが、前回は意見を言ったように、ローズバスはこれだけ人が減ってきて、ほかの地域では既存の路線バス、ローズバス、デマンドバスを含めて、一番いい方法を総合的に考えたらどうかという話をさせてもらったと思う。今度ローズバスの運行を改正すると言っていたが、改正してローズバスの利用が増えるのかという問題もある。ここの路線は切る、その代替としてデマンドを使うとか、そういう総合的な計画というのは必要ではないか。これは前回議論したと理解しており、そのように進めてもらったならよいのではないか。

(事務局)： 交通モードはどれか1つで成り立つことでもないと考えている。今、別々の取り組みのようなところで、もう一度整理が必要だと思うが、路線バス、ローズバス、生活を支える交通手段ということも含めて全体として市としてどう取り組んでいくのかということ整理した上で進めていきたいと考えている。

(副会長)： 気になるのは、やるのはいいのだが、この協議会での審議を経てサービスを検討した場合は今後どうするかも含めて議論することになる。アフターケアも含めて議論する。ほかのところと同じことをやっておられる例を見ていると期間限定でやられている。そうすると、その期間が終わったら終わりということになっているので、協議会とは切り離して、そういう検討をさせていただくのは結構だし、協議会にも報告いただければよい。ただし、一定期間で終わった場合に、住民の方々が、少なくともその後は市がやってくれるというような誤解が無いようにしっかりお伝えいただきたいということは前回にもお願いしておいた。ここはどういう形を取られるかわからないが、オブザーバーとして交通事業者も入っているが、この後、継続性、持続性の話が出てきたときに、市が



補助を出したような形で運営していくとなると、この協議会のメンバーの了解が要ると思う。今の段階では、こういうグループがこういうことをやっているということを報告いただいたということだと思う。報告はいただくが、その後に、続かなくなったので市に対して補助をお願いするという話が来ても、市として判断されるのは構わないが、この協議会として、公共交通に関する基本計画の中の事業にはないので、それに対してこれをサポートするのはなかなか難しい。はっきりさせておかないとうやむやになる。そこだけは気をつけていただきたい。

(事務局)： 今回報告させていただいた通り、岸和田市として地元の取り組みにお手伝いをしている。その先は副会長がおっしゃったように、岸和田市の公共交通としてどうしていくかという議論につながっていくと思う。報告する部分、協議して頂く部分、またその経緯やタイミングを含めて整理しながら進めてきたいと考えている。

(会 長)： ほかにご意見はあるか。よろしいか。春木・大芝地区での移動手段確保については以上とする。  
これで本日の報告はすべて終わった。事務局から何かあるか。

(事務局)： 次回の協議会は 10 月上旬の開催を予定している。事前にご連絡するので、ご参加をよろしく願います。

(会 長) 以上をもって、令和 5 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 5 年度（2023 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