



してルートやダイヤを変更して、これなら増えるだろうと想定をしたものの、3カ月経っても残念ながら増加しないということもあった。その地域でも今後どうしようかと議論しているところである。

使いやすくしようということをしていろいろ考えてやっても、結局は地域の方が使うか使わないかの問題である。今回も税負担が増えるのであれば廃止してもいいのではないかという意見もあったが、もう1度地域の皆さんが自分たちの財産としてローズバスが必要だという認識を改めて持ってもらわないと、いくらよくしようと思ってやっても結局利用者が増えないということもある。こういうことをやっている、新たな需要も含めて検討しているということをもっと地域や市民に知っていただく活動を行い、みんなで守ろうという意識を高めてもらうことをぜひお願いしたいというのが1点である。

もう1点は、前回ローズバスの収支の関係で運賃が値上げされた。他市においても地域の方々中心に頑張ってきたのだが、コロナの影響もあって収支率が悪化して値上げする案が出てきた。値上げ幅が大きく、利用者からすると値上げ抵抗が大きくて乗らなくなる人が増えるのではないかという懸念があり、地域の方々にもう1度フィードバックしてもらうことをお願いしている。地域の方々が何とか残そう、収支の状況を改善したいということで、値上げを了承されている事例もある。そういうことも含めて、みんなが守ろうという意識への取り組みをやっていただくようお願いしたい。

この件についてはこういう方針で、私としてはトライしてみても駄目であればもう1回改善することを皆さんの総意の中で検討されているという意味では非常によいことだと思っている。

(事務局)： 1点目の利用促進については、今回ルート変更をすれば終わりということではなく、PR活動など利用促進のソフト面の取り組みは引き続き行っていきたいと考えている。2点目の運賃については、事務局の中でも多岐にわたって議論しているところである。運賃をただ上げればよいというわけではない。そういったところも含めて検討していきたい。

(委員)： このアンケートを見ると税負担が伴うのであれば廃止してもよいという意見がある。実際にここを走っているルートの人にアンケートを取ってこういうことが出ているということなので、利用促進も必要であるが、このルートについては慎重に検討したほうがよいのではないかと。単純に片回りを両回りとするのではなく、アンケートの結果を分析してルートを検討したほうがよい。

(事務局)： 今後ルートに関しては本日お話しさせていただいた内容をもとに検討を重ねて、次回協議会で具体的なルート案についてお示しし、協議会の中で議論していただきたい。

(委員)： 利用促進の観点で言うと、免許返納した人には利用料金を安くするとか、バスのルート上の各自治体に宣伝するというのも利用促進の方法ではないか。

(事務局)： 免許返納者に対する助成は各自治体でも取り組まれているところはある。財政的な負担を伴うので、ご意見として頂戴し、検討の中で参考とさせていただきたい。

ルート上にある町会へのPRについては、ルート変更に伴う周知活動を徹底的に行う意味でも周辺の町会へのPRを考えたい。

(委員)： 税負担の話が出たが、今回のルート変更でクロスセクター効果という観点があれば教えてほしい。

(事務局)： クロスセクター効果ということで、今回のルート変更でただ経費が上がるということだけでなく、それに伴って多方面での効果が見込まれるだろうということも含めて、総合的に判断するということかと思っている。単純に運行経費が上がるから駄目ということではなく、庁内の各部署と連携しながら進めていく事案であると思っている。クロスセクター効果自身は、ローズバスだけで市全体の福祉的な効果をどこまで測れるかというのは数字的には難しいところが出てくると思っているが、そういった考え方が重要だと理解している。

(副会長)： クロスセクター効果とよく言われるが、現状では2つあって、1つは、医療、介護費など健康や福祉の面でのクロスセクター効果であるが、これを直接評価するのは難しいので、例えばローズバスを廃止したときに、その分を福祉的対応としての移動支援にどれぐらいお金がかかるか、その両者を比較してどちらがプラスかということの評価している例が一般的だと思う。

もう1つは、地域の皆さんが利用する場合に誰かと一緒に移動しようと申し上げてい

る。他市では、日曜日の同伴者の割引を南海さんをお願いしてやっていると思うが、1人で行くよりも2人で行ったほうが寄り道をする。寄り道するという事は、移動の範囲が広がるので移動距離が長くなる。また多少お金を使うことが増えるので地域の経済にプラスになる。まち全体としては、わずかだろうが、そういうことが重なるとまちの中にいる人数が増える。人数が増えると賑わいの評価になる。健康面で1人当たり何キロ移動するなど計算としてはできる。それが医療費にどう換算できるかまではわからないが、地域経済としてお店の売上などトータルでどのくらい増えるかがわかるということなので、私としてはそちらのほうがクロスセクターの効果としては具体的に評価しやすいのではないかと考えている。それをトライアルしているが、なかなか具体的な数字は上がってきていない。同伴の移動が増えればそういう評価ができるのではないと思う。

本市でやろうとしている地域主体の取り組みの中で、例えばオンデマンドのサービスを実施するときに、大体どこも1便当たり1.2人ぐらいしか乗らない。ある特定の人しか利用していないことになるので、同乗率、同伴率が高ければみんなで乗り合う乗り物だという評価もできるので、プラスアルファとしてクロスセクター効果と同乗の効果を足し合わせるとよいのではないかと。

今の評価の仕方では、医療、介護費では直接難しいので、どちらに対してどれだけの支出があるかを比較するような方法になっていると思う。補足説明として受け取っていただきたい。

(委員)： アンケートの結果で、ローズバスを利用する目的が病院、通院となっている。P.11にある通り徳洲会さんの病院は無料送迎バスが春木駅から運行している。岸和田市民病院は自分で来てくださいという形になっていると思う。P.12の新規需要のところの下松駅がかなり挙げられている。下松から市民病院まで少し距離があるので、ここの需要はあるのではないかと。巡回バスをそこに回しているのだが、徳洲会は無料、自前で病院として患者さんを送迎している。私立はそこまでサービスをしているが、市民病院は病院として下松駅まで送迎していない。このアンケートを見れば通院している人が下松駅から市民病院まで、これは病院がやるべきなのか、市がやるべきなのか。市民病院なので市がやるべきというのであれば、市民病院と下松駅を結ぶ線を重点的に押さえるべきではないかと。事務局はどうか考えているのか教えていただきたい。

(事務局)： 市民病院で送迎サービスはやっていない。市民病院は患者の確保、他の病院に負けない病院づくりというところでは創意工夫されていると聞いている。今回のルート変更検討についても市民病院の担当にもヒアリングをさせていただいた。目的地としての市民病院のニーズは高いと認識している。そのポイントは外せないと思っている。ここをどう重点的に回すかということも含めて検討したい。それも1つの大変大きな要素だと思っている。

(副会長)： 国も「移動手段の総動員」と言っているが、送迎できるところはやってもらってよいと思っている。民間とかスーパーがもっと送迎してほしいぐらいである。公的病院の場合は路線バスがあることも多い。他市の例だが、公共交通会議の議論とは別に病院が無料バスを走らせているが、それはいかがなものか。病院の質もだいぶ変わっていて、外来がそんなに多くないと聞いている中で、しかも路線バスも走っている。それを市の税金で無料バスを走らせることに関しては公共交通を扱う立場としては問題があると思っており、もう1度検討し直すようお願いしている。

民間が受益者負担として利益になる分を還元するという意味で送迎、あるいは買い物したお客さんにサービスすることで利用者がもっと使おうとなると思うが、市民病院は公的病院なので、みんなが行きやすい環境を作るということで、一般的には路線バスや鉄道駅から歩いて行くことがある中で言うと、送迎バスを走らせることに関しては私としてはあまり賛成できない。どこのお金を使っているか。公共交通側ではないのだが、病院なのか、そこのところもはっきり答えが返ってこないところがあるので、税金の出所をはっきりさせて、市民が納得できるような状況であればそれはそれでよいが、公共交通としてほかの公共交通を使うとお金がかかるのに、それを使うと無料で行けるとか、病院は使わないけど送迎バスを使うと無料で行けるとか、いろいろな問題が出てくるので、公的施設に関する送迎バスに関してはもう少し議論が必要だと思う。

(2) 岸和田市交通まちづくりアクションプラン（地域公共交通計画編）の一部改訂について

(事務局) 資料2を用いて説明

具体的な数値については現在精査中であり、今後、事務局で記載の上、手続きに入りたいと考えている。

～委員からの質問～

(会長): この内容について、ご質問、ご意見があればお願いします。

(委員): この事業の認可を受けるときに、1回の運行が15人～150人、1日3便と書かれているが、これは可能なのか。

補助の対象になったときはずっと継続的にいただけるのか、何年間か実証をして、その次のステップに行くのか教えていただきたい。

(事務局): 1日当たりの計画運行回数は3回以上、輸送量は15人～150人が見込まれることということが主な補助要件として書かれている。事前に山直線と東ヶ丘線が補助要件に合致しているか確認し、補助要件に該当するということで今進めている。

補助については1年ごとに申請が必要となる。ずっとではなく、1年ずつでの申請と、それに対する補助になる。

(委員): 1年たって乗客数も一緒であれば、申請すればもう1年補助がもらえる。条件として何人増やしなさいとか、こういうことを実証事業の中で達成しなさいという目標はなく、赤字であって、市町村を跨れば毎年申請は必要だが、ずっと補助がいただけるということか。

(事務局): 具体的な計画については、来年度補助申請前にこの協議会の場でお示しする必要はあるが、基本的には利用促進を図りなさいということが条件になる。収支がずっと赤字のものに対して国も補助金を出すというのではなく、ある程度利用促進して改善するかどうかといったところは毎年度チェックされる。何も手放しでもらえるわけではない。

③報告事項

(1) 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): ただいまの内容についてご質問、ご意見等があればお願いします。

(副会長): P.8、「都市全体（模式化）」は、都市全体というよりも、都市計画マスタープランや総合計画の全体の都市構造図からするとむしろミクロ的に見える。なぜこれが都市全体図なのか。「多極ネットワーク型のコンパクトシティの実現に向けて」と書いてあり、ここに出てくる図がその説明のようであるが、この図を見てどこが多極ネットワーク型のコンパクトシティなのか理解できない。多極とネットワークがミクロな図で説明されているのか。

(事務局): この図は国土交通省から提供いただいた資料をそのまま用いている。これはミクロな視点になっている。岸和田市が目指している立地適正化計画の構造図はあくまでも冒頭のA3の資料でお示ししている総合計画、都市計画マスタープランで位置づけられている都市構造であると理解している。岸和田市では拠点がたくさんあり、そこを結んでいくネットワークを構築としていくことで立地適正化計画を考えている。そのあたりについては多極ネットワーク型のコンパクトシティの実現と同じような意味になると考えている。

(副会長): P.6の図も多極型には見えない。国交省にも以前、雑談的にこの図はおかしいのではないかという話をしたのだが、これでは一極集中型の図ともいえる。これに基づいて、厚木などの事例が出ていたが、全部一極集中型に見える。高度成長期の郊外団地開発のときと何ら変わらない図である。変わっていると言えば、高度成長期に中心市街地と郊外団地を結んだことで生じたその間のドーナツ化のところを埋めようとしているところかと思う。つまり都心と郊外団地の間の沿線のところを開発強化しようとしているように見える。これは国の図がそうなっているということなので、結局、国が何を目指そうとしているのか私には理解ができない。どこの立地適正化計画でも同じことを申し上げているが、国の方針に基づいて事例を作ると一極集中型のアメーバ型の都市ができ上がるのではないかと危惧している。

本来の立地適正化計画は、イギリスやヨーロッパで行っているようなコンパクト+ネッ

トワークの都市づくりであったはずである。過去の経験から言って、郊外型の団地の人口密度が薄くなり、住んでいる人がまばらになってくるので公共サービスが非効率になってきてしまう。下水や水道も含めて、住んでいる人が少ないのにサービスしようとするとコストがかかり都市が維持できなくなる。都市の人口密度を高めるための施策をやるとうということ、もう1回都心は都心でよいが、居住誘導区域にできるだけ人が集まって住めるような形にする。ただし、居住機能だけであれば都心への一極集中、フィーダー型都市ができ上がるので、地域ごとに特色を持たせた施設配置をすることで、居住誘導区域間も結ぶようにすることが大事になる。例えば病院がある地域、文教施設がある地域がそれぞれにあれば、その間を移動するニーズが出てくるので、その間を結ぶことで、都心との連結を含めて、初めて多極ネットワーク型になる。

イギリスでは、まずは旧市街地、一般市街地の人口密度を上げるための施策の必要性が指摘され、例えば土地利用の緩和も含めてそれを可能にしようとうということ、ネットワーク結節点機能を重視した新市街地を別途つくることで、この地域とこの地域を結べるようにする。そういう都市開発のためのガイドラインが示されている。それと立地適正化計画は同じだと私は理解していたが、国交省が出す資料を見るとどうもそうは思えない。どう見ても従来の一極集中型の都市で、沿線に少し開発しようとしているようにしか見えない。既存のエリアがどうなっているのかとか、新しくエリアをどう作るのかとうことはほとんど触れられていない。これだけ見ると多極ネットワーク型はできないのではないかと思う。これは感想である。

国の法律改正と、国がやろうとしていることに対して岸和田市がどういうまちづくりをしようとしているのか。国の法律に従ってやればよいと思うが、それによって公共交通のネットワークが多極間で出来るのかとうことについては公共交通の協議会で議論の対象にしてほしい。立地適正化計画で多極ネットワークを担う公共交通をどうすれば実現できるのか、そのためには何が必要になるのかとうことに関してはぜひ皆さんで議論していただきたい。そのためには立地適正化計画のここを変えたほうがよいといったことが言えればよいのだが、そこは都市計画の所管である。それを受けて我々は、この都市計画の中でどうやって公共交通ネットワークを組んだらいいのかを議論していただいて、どう考えても無理であれば少くぐらい意見を言えるようにしていただきたい。皆さんにも意見をいただき、そういうことができるような形で検討をお願いできないか。もう1点、第10章の施策達成状況に関する評価方法について、目標を定めてPDCAを回すと書いてある。立地適正化計画のここに書かれている目標は何か、それがどのように評価されるのかが見えない。8章にDXなどいろいろ書いてあるが、何をもちて評価するのか。例えば一番大事な人口密度が本当に高まるのか、あるいは多極間の移動が増えたのか、それであればこの協議会としてはよいことだと思うが、何を目標として、それをどのように評価しようとするのかここには何も書かれていない。今後具体化されるのか。

(事務局)： 1つ目はご意見とうことで承った。岸和田市の総合計画、都市計画マスタープランに位置づけている都市拠点や地域拠点、生活拠点、広域交流拠点などの地域特性に合わせた拠点間を公共交通で結ぶ、そして生活交通の確保を図るとうことで、拠点間を結ぶネットワークが大事である。それについてどのようなネットワークで、どのような交通手段でなどの意見をこの協議会でいただきたいと考えている。それが立地適正化計画にどう反映できるかを含めて、まだ1年あるのでご意見をいただきたい。

2つ目の目標値の設定について、立地適正化計画に関する最近の動向とうことで国において議論されていると聞いている。立地適正化計画が法律に位置づけられて10年が経過したことにより、その進捗をどのように具体的な指標で評価、進捗管理していくかに課題があると聞いている。PDCAサイクルで評価する上でどのような数字が必要かとうところも併せて立地適正化計画を策定する中で作っていかなければならない。そうでないと計画の実効性、進捗度が測れないと思っている。

この目標値の設定も非常に重要な要素だと考えている。今そのあたりの数値的なものを国の議論を参考にしながら検討しているところである。次回以降になるが、この場でご説明し、ご意見を賜りたいと思っている。

(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、ご意見等があればお願いします。

(委員): 資料4-1のP.6について、2024年2月を目途に1カ月間を集計するというところであるが、時期的に2月はかなり山手も寒かったり凍結したり厳しい状況になるところをあえて調べようとされているのか。たまたまこうなっているのか。季節変動などバックグラウンド的な影響は何か考えているのか。シェアサイクルになると、暑い、寒いという外部要因の影響もある。ニーズを押さえられるのか。お考えを教えてください。

(事務局): モビリティポート、シェアサイクルの設置については、10月、11月のほうがスタートとしては好ましいというのは認識しているが、準備に時間を要した。しかし、シェアサイクルについては2月だけ短期的に実証するのではなく、来年4月以降、春先暖かくなってきたときにご利用いただけるために今準備をしているということである。

AI解析実証については2月の予定をしているが、春休みになるまでには調査に入ろうということでスケジュール調整した結果である。一方で、夏、秋口に乗り込み調査を別途行っているため、そういったところとの比較もできる。春休みや平日の乗降者が極めて少ない時期はずらそうということで調査を進めている。

(副会長): 道の駅愛彩ランドにモビリティポートを作るということで、その基本イメージは公共交通としてのバスからシェアサイクル等の新しいモビリティへということだと思うが、もともと道の駅は自動車用である。そうすると、車がいっぱい来て、駐車場に止めてレンタサイクルを借りてということにならないのか。公共交通を軸としてということは何をもって担保するのか。何かそれをアピールできる点がないのか。

(事務局): 道の駅は道路施設、通常であれば自動車で来られる方を想定した施設ではあるが、ここは以前から路線バスがあるということが1つの大きなポイントだと思っている。公共交通をご利用いただいて、そこから少しの距離での移動になるが、自転車をご利用いただくということが公共交通との連携で重要なところだと思っている。

市民から、以前実証的にやった取り組みでもっと乗りたいというお問い合わせをいただいたこともある。今回の取り組みは単年度で終わるというよりは、今後交通まちづくりアクションプランの中でも公共交通の本市のネットワークのあり方という形で、山手の交通を今後どうするかといったところにもつながっていくと考えている。今回の取り組みだけでなく、引き続き山手の交通も含めて検討していく1つだと思っている。

(副会長): 実験期間中は無料で利用できるのか。

(事務局): シェアサイクルについては、令和3年度に無料で行った。そこで一定のニーズがあると判断し、今年度は有料で、マネタイズも含めた運行をする。

(副会長): バス+モビリティであれば半額とか、そういうことはないのか。バスを使ってきて、これで目的地に行かれるとか、そういう形を作るためには、そういうものが要るのではないか。他市でも、道の駅だが、協賛するお店があって、バスに乗ってきたら半額券をもらえるとか、いろいろやっている。新しいモビリティに乗り換えてもらうという、将来のMaaSのようなことを想定するのであれば、公共交通と一体的な運賃のようなことを目指す必要があるのではないか。

(事務局): 料金設定については精査中である。本来であれば乗り継ぎによる割引を設定することがシームレスな利用に繋がるということはおっしゃるとおりである。システムのどこまで対応できるかを含めて今精査している。

(副会長): シェアサイクルは普通の自転車か。

(事務局): 電動自転車である。

(副会長): 障害者の方のモビリティについて、スマートシティ構想素案を見ても幅広く書いてあって夢物語のようにも見えるが、タンDEM自転車で視覚障害者の人を後ろに乗せて風を切る感覚を楽しんでもらうことなど、障害者の方々が一般の人が使っているモビリティを使えるような研究をされている人もいます。通常の電動自転車だけであれば障害者の方が利用できるものは何もないという理解でよいか。将来、何か考えていこうとしているのか。

(事務局): 将来にかけて多様なモビリティを接続するという意味では今おっしゃった可能性を現段階で否定するものではない。検討するべきと理解している。今回のシェアサイクルにつ

いては、そこに人を配置するわけではなく、システム上で管理するところがあるので、選択肢は限られているという状況である。

(副会長)： トライアルなのでそれでもよいと思うが、スマートシティがそもそも目指しているものはすべての人のQOL（生活の質）を高めることだと理解すると、使える人が限られる仕組みが先行していくと、家族で行って子どもが移動できないとか、障害がある方は使えないといったことが懸念される。ここに書かれている目標は非常に大きく夢物語のようであるが、それに近づけるためにいろいろなデバイスを活用しようということだと思うので、できるだけいろいろな人に平等に享受されるものを想定して導入していかないと、特定の人にしか使えないものになりかねない。

もともと道の駅は車利用者に鉄道の駅のようなものを作ろうということからスタートしたものである。道の駅をもっと幅広く使おうということで、ほかのところではそこで自動運転バスに乗り換えて観光地に行くということをやっている例もある。道の駅の機能も変わってきつつあると思うが、車で来られた方たちがこれを使うことになると、公共交通利用者が排除されかねない。その辺をもう少し考えて、できるだけ早い時期にシステムの中に入れられるように、料金の話もそうだが、目指しているものに近づけるような仕組みを検討していただきたい。やりやすいものから先にやろうということだとそれが固定されてしまうおそれもあるので、ぜひそのことを念頭に置いていただきたい。

(事務局)： 補足すると、令和3年度、4年度の実証実験の際には今回のモビリティポートから接続するシェアサイクルだけではなく、電動車いす、シニアカーといった多様な方々に対するモビリティの実証も行ったところである。今回はまずはシェアサイクルということであるが、多様な方々のモビリティについても今後接続できるような形で進めていきたいと考えている。

今回、道の駅愛彩ランドということであるが、一方でこちらは岸和田市の地域拠点として山手の生活や交通を支える拠点という位置づけの一面も持っている。自動車交通だけでなく、公共交通も含めて、さまざまな方がそこに拠点として岸和田市の山手を自由に移動できるような環境を整えたいと考えている。そういった方向で今後進めてまいりたい。

(事務局)： 次回の協議会は5月中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5年度（2023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