

第2回 泉佐野市地域公共交通協議会 議事録

1 開会

○事務局（泉佐野市 道路公園課交通対策担当 休井係長）の司会により開会（13時30分）

○配布資料の確認（配布資料は以下の6点）

- ・会議次第
- ・委員名簿
- ・配席表
- ・資料1 本日の協議事項（概要）
- ・資料2 泉佐野市地域公共交通計画策定に向けて（説明資料）
- ・別紙 市民アンケート結果概要（修正版）

2 委員の変更について

○事務局より変更となった委員の紹介

- ・国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局首席運輸企画専門官（総務企画部門）、内田雅之委員から釈迦戸久夫委員に変更
- ・大阪府都市整備部交通戦略室交通計画課課長、鬼迫弘臣委員から江藤良介委員に変更
- ・泉佐野市まちの活性課地域振興担当参事、川崎秀起委員から宮本真彰委員に変更
- ・泉佐野市都市整備部長、桑村英司委員から高橋範光委員に変更
- ・泉佐野市道路公園課長、高橋範光委員から河野博次委員に変更
- ・泉佐野市町会連合会連合会長、前田益史委員から松浪雅彦委員に変更

○欠席者と代理出席者は以下のとおり

- ・欠席者

西日本旅客鉄道(株)近畿統括本部阪奈支社地域共生室担当室長、中嶋和政委員

国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局首席運輸企画専門官（輸送部門）、中村洋一委員

泉佐野市まちの活性課長、今西紀彰委員

- ・代理出席者

南海電気鉄道(株)公共交通グループ経営企画部課長、松崎彰宏委員 代理出席：西谷興季氏

大阪府岸和田土木事務所長、濱田雄一郎委員 代理出席：岡崎孝一氏

○オブザーバーの紹介

- ・国土交通省近畿地方整備局建政部都市整備課長、青山琢人氏（欠席）

- ・田尻町事業部都市みどり課長、寺島潔氏 代理出席：馬野知広氏

○本日の協議会は委員20名のうち17名が出席し、会議成立要件の過半数を満たしていることが報告された

○以降、泉佐野市地域公共交通協議会規約第9条の規定に基づき、真瀬会長が議事を進行した

3 議事

(1) 前回協議会議事の振り返り

- 事務局 ※事務局より「資料 1 本日の協議事項（概要）」、「資料 2 泉佐野市地域公共交通計画策定に向けて（説明資料）」（P4 まで）を説明（略）
- ※質疑応答なし

(2) 各種調査結果とそれを踏まえた本市公共交通サービスの課題

- 事務局 ※事務局（コンサル）より「資料 2 泉佐野市地域公共交通計画策定に向けて（説明資料）」（P5～14 まで）を説明（略）

真瀬会長 ・今の説明の中で、何かご意見やご質問はあるか。

芝辻委員 ・P6、事業者ヒアリング結果概要のタクシーについて、「需要を増やしたいが、供給が追いつかない」としているが、我々は午後 1 時から 3 時ぐらいが一番暇な時間であり供給不足とは逆の状態である。要は、働き方改革で時間が限られた中で、どうにか稼がないといけないが、タクシーが余っている。

・朝夕は需要が重なるので出にくいというのはある。ニュースでライドシェアが京都や東京で始まっており、大阪でも開始する方針が出たが、供給不足はほぼ発生していないというデータも出ている。泉佐野市で言えば、昼間は一番たくさん車がある時間帯である。

・資料を見て、内部で確認したが、別の話と混在しているようだ。お客様を増やしたいのは事実、昼間は一番暇な時間なので何とか仕事を作らないといけないと言っているが、供給不足、追いつかないというのは間違いで、たくさん車もある。

真瀬会長 ・車がたくさんあるということは、ドライバーも居られるのか。

芝辻委員 ・居る。昼間は供給不足ではなく待機所にたくさん車がある。

真瀬会長 ・事務局、いかがか。

事務局（コンサル） ・認識の違いがあるようなので、今後の計画策定の際には、先ほどご発言いただいた内容を理解の上、進めてまいりたい。

伊勢副会長 ・P13 左上、市内の路線バスが人口の約 80%をカバーしているとあるが、バス停半径 300 メートルの円は、先ほどの説明で計画の対象外とすると言われていた和歌山バス那賀を抜いた状態で描かれているという解釈でよろしいか。

事務局（コンサル） ・和歌山バス那賀のバス停も入っているが、犬鳴線のバス停と重なるため、どちらにしても同様の交通カバーの状態である。

伊勢副会長 ・1 つめの議事に戻るが、先ほど本市の地域公共交通計画では、市民の生活にあまり影響しないので和歌山バス那賀の粉河熊取線は掲載しないとのことだったが、地域公共交通計画でこの路線をどうするか考えないだけで、市民のバスの利便性を評価する時には、このバス停について加味するのか。

・仮に犬鳴線が無くなったら、和歌山バス那賀があればバスでカバーされているという判断になるが、和歌山バス那賀が無いという状況で犬鳴線が無くなると、ここの

	市民は公共交通でカバーされていない人口と解釈して、泉佐野市として何らかの公共交通、移動手段を提供するというスタンスで考えられているのか。
事務局	- 和歌山バス那賀は泉佐野市を通過しているが、実際に市民が市内を移動する際にはあまり使われていないという認識をしている。 - 和歌山県の地域公共交通計画の会議には、泉佐野市を通過しているということでオブザーバーとして参加し、意見は申し上げている。 - 今回の地域公共交通計画は、基本的には和歌山バス那賀の路線については勘案せずに整理をしたいと考えている。
伊勢副会長	- 完全にバス停が一致していることは、よくある利用客を取る取らないみたいな議論になりそうな気がするが、今の感じだとあまり問題にはなっていないということではよろしいか。 - もう1点、「低炭素社会の実現」ということで「低炭素」という言葉が使われているが、最近、国も世界的にも「脱炭素」に移行しているような気がする。どちらでも結構だが、文言は今後どうするか検討いただきたい。 - 別の自治体の都市計画審議会にて、環境の専門家から「低炭素」を使っていた時にそのような指摘があったので、また考えていただければと思う。
真瀬会長	P11「各種調査結果とそれを踏まえた本市公共交通サービスの課題」の図に記載の約20分、約30分など、このグラフ（乗降地の傾向）の見方をもう少し詳しくご説明いただきたい。
事務局 (コンサル)	- グラフは令和4年度の停留所別の乗降者データで、赤色が停留所別の乗車人数、青色が降車人数、グレーが通過人数を示している。 - 矢印はバス利用者調査においてどこから乗られてどこで降りたか（OD）を調査したので、サンプル数は多くないが乗降の状況を示している。矢印が太いほどその区間で利用している人が多いという状況になっている。
真瀬会長	30分、20分というのは、例えば、この30分、常時乗っている人が多いという説明になるのか。
事務局 (コンサル)	- 時刻表の時間を記載している。南回りで、図の下部に「乗降が少ない区間」と破線の四角囲いがあるが、この区間は乗車も降車も少なく、ずっと乗り続けられている方が一定以上いるという区間になる。 - この状態が30分間続き、約60分の南回りのほぼ半分の区間を同じ人が乗り続けている状況で、もう少し効率化できるのではないかという分析結果となっている。
真瀬会長	中回りの説明をお願いしたい。
事務局 (コンサル)	中回りはいくつかの駅を経由しており、乗降が多いのは駅の停留所である。最初の井原里駅まで約20分間乗車されている方が多く、日根野駅から泉佐野駅前までの約30分間乗車されている方が多いことを示すため、こちらの表記にしている。
真瀬会長	この4つのルートの結果を見て、どのような改善が必要かというのをもう一度説明をお願いしたい。

事務局 (コンサル)	・北回りと田尻回りは、乗降の赤色と青色のグラフで示すとおりどの停留所にも一定の乗降があり、乗降が少ない区間が明らかにある状況ではないので、このまま路線運行を続けても良いかなという状況。 ・中回りは、1 時間半で他と比べてかなり長大な路線だが、駅を経由しており各駅で乗降が発生するも、駅までの 20 分や 30 分という 1 時間半の間の 3 分の 1 程度の時間に乗られている方が居り、遅延が多いというような意見もいただいているので、路線の工夫等をすれば、もう少し利便性を高くできるのではないかと考えている。 ・南回りは、約 30 分間、明らかに乗降が少ない区間があり、この辺りの需要が少ないということで、路線で通すよりは短縮などの検討の余地もある。この少ない区間については、別のサービスでの補填も考えられるのではないかと分析結果となっている。
真瀬会長	・もう 1 点、P13「課題 1」は、先ほど副会長からご質問があったバス停が 80%の人口をカバーしているということだが、このバス停の半径 300 メートルの定義の根拠を教えてください。
事務局 (コンサル)	・一般的に都市計画分野の計画で、徒歩で移動できる距離が半径 300 メートルということで、居住地から徒歩でアクセスできるバス停があるかどうかの判断基準として使っている。
真瀬会長	・300 メートル、徒歩 5 分圏内にバス停があるということ。これが今、泉佐野市で約 80%の人口をカバーしていると理解した。

(3) 課題を踏まえた本市地域公共交通計画の基本方針の設定

事務局	※事務局（コンサル）より「資料 2 泉佐野市地域公共交通計画策定に向けて（説明資料）」後半（P15 以降）を説明（略）
真瀬会長	・只今の説明について、何かご意見やご質問はあるか。
伊勢副会長	・質問が 1 つ前の議題にも関わるが、P18 にバスカバー圏域でバス停から 300 メートルの円が描かれている。前の議題では、バス停から 300 メートルの範囲外を交通不便地として、それを解消するというようなことが書いていたかと思う。 ・前回の協議会でこの件について議論があったのか記憶は定かではないが、鉄道からの徒歩圏が引かれていない。先ほど説明された都市構造評価のハンドブックでは、鉄道駅の徒歩圏は 800 メートルで、一般的に鉄道から 800 メートル、バス停から 300 メートルをから外れているところを交通不便地と解釈することが多いと思う。 ・今回、あえて鉄道から円を描いていない理由は何かあるのか。
事務局 (コンサル)	・前回の資料では、鉄道駅 800 メートルとバス停 300 メートルの重ね合わせ図と、バス停のみの 300 メートル圏の 2 種類をお示しした。 ・バスだけを作図している意図は、泉佐野市は南海と JR の 2 路線があり乗り換え等も発生する中で、市内の縦横の移動についてはバスが主な移動手段となるところから、一度バスだけを切り取って検討することとした。

伊勢副会長	・今、とりあえず検討するためであって、公共交通計画の策定の際の、いわゆる交通不便地の定義としては、まだペンディングというイメージでいいのか。それとも、あえて交通不便地を広くして、市民からするとかなり手厚い移動サービスを提供することになる、市としての姿勢なのかが気になった。
事務局 (コンサル)	・実際のところは、鉄道の駅勢圏も含めたカバー人口とすると、今示している 8 割よりもカバー率は上がると思う。 ・ただ、市内で走行しているバスから鉄道駅まで向かえるかというような観点で、バスだけでまずは課題を抽出すると意味で、このような作図、分析をした。
真瀬会長	・P18 の左側の図の説明をお願いしたい。
事務局 (コンサル)	・前回の協議会でもお示した市民アンケート結果で、上は「新たな交通サービスの利用意向」で、「もし、泉佐野市内で新たな交通サービスとしてデマンドバスのようなものが運行された場合、利用を考えるかどうか」というような質問を設けており、その中で「利用してみたい」と答えた方のパーセンテージを小学校区別に集計し、割合が高いものから色が濃いように作図した。 ・下は「新たな交通サービスの利用頻度」をうかがう設問で、アンケートでは頻度を「週に 1 回」等、もう少し細かく尋ねているが、この作図については「月に 1 回以上利用する」と回答した割合を抽出し、「毎週使う」というような回答も含めて「月に 1 回以上利用する」と回答した方の割合が高いほど濃い色で表示している。
真瀬会長	・だいたい 50%以上の数字が並んでいるが、結構、市民の方々は新たな交通サービスの意向が多いと捉えてよろしいか。
事務局 (コンサル)	・エリアによっては、意向する割合が高いことが浮き彫りになった。 ・先ほど、コミュニティバスの南回りの一部区間で乗り降りが少ないと説明したが、特に上之郷小学校区、長滝で少ない状況である。 ・実際そこにお住まいの方々は、本当は日根野駅の方へ行きたいが逆回りなので、利用したくてもできないところがある。 ・運行が最適化されたうえでのコミュニティバスでも、そういった点で少し歪みが出てきていることを考えると、地域を運行しているがサービスとしては空白地域になっているということで、コミュニティバスの再編や補完的なサービスが必要ではないかというところで分析した結果、上之郷小学校区や他の小学校区も候補地として挙げさせていただいた。
真瀬会長	・1 点気づいたが、コミュニティバスを利用される方、我々はりんくう総合医療センターに行かれる方が一番多いと伺っていたが、バス利用者調査で直接お聞きすると、目的で買い物が一番多い。2 番目に通院・デイサービスという結果が出たことが想定外であった。我々は医療関係が一番多いと思っていが、買い物が多いのか。 ・もう 1 点、運行本数に対してのご不満がある。もっとバスの本数を増やしていただきたいという市民の声があると取るが、それでよろしいか。

事務局	・こちらは複数回答の設問で、「買い物と通院」というようなお答えの方も多し。おそらくまちに出てこられるついでに買い物をされる方が多く、買い物が増えているというもある。
真瀬会長	・ここまでいろいろ調査されて、市民の声を聞いたり、こうした課題があると把握できて、それをどうしようかというところで今回基本方針の設定をしていくが、だいたい、こういう今の調査結果並びに方針について、何かご意見等ご質問ございせんか。 ・先ほど大阪タクシー協会からご意見を頂戴したが、何か他にご意見ございせんか。
芝辻委員	・この案件では無い。
伊勢副会長	・これも細かなところで恐縮だが、P18の最後に「新たな交通サービスの検討候補地」を4つ出されている。公共交通空白地を中心に考えていただいていると思うが、例えば、北中小学校区にも少し空きがある。あえていくつか不便地になっているところの中で、絞っている理由は何かあるのか。 ・新たな交通サービスのことを検討すると、おそらく地域の人から「なぜ他の地域ではやっているのに、うちはやってくれないのか」と、行政側に説明が求められることがあるかと思うので、説明責任の観点から気になった。
事務局 (コンサル)	・こちらの候補地は、これまでご説明した調査結果に基づく内容となっている。コミュニティバスの調査を行ったので、南回りや中回りが走っている場所に手厚い状況となっているのが現実である。 ・北中小学校区は、北回りというかなり利用者が多く、乗降数も一定以上多いというエリアなので見逃していた部分もあるが、今後、現地調査や住民の方の意見を伺う機会もあるかと思う。 ・この4つだけに絞ったわけではなく他の箇所についても検討しながら、新たな交通サービスの確保に向けて検討を行いたいと考えている。
真瀬会長	・「市民アンケート調査結果の概要（修正版）」を提出されているが、どこを修正したのか、改めてもう一度アンケート結果についてご説明をお願いしたい。
事務局	※事務局（コンサル）より「別紙 市民アンケート結果概要（修正版）」を説明（略）
真瀬会長	・市民の声は、アンケートが一番分かりやすいが、本市の場合、コミュニティバスが無料運行しているので、非常に期待度が高いというご意見かと思う。 ・以上、本日の議事案件についてご議論させていただいた。全体を通じてご意見、ご質問等が特に無いようですので、本日、委員の皆様から頂いたご意見等を、今後とも地域公共交通計画策定に向けて調査検討を進めてまいりたい。 ・本日予定の議事を終了し、事務局にお返しする。
5 その他	
事務局	・次回の協議会については、令和6年7月頃を予定。詳細は改めてご案内をする。

- ・資料 2 の 19 ページ「今後のスケジュール」で「R7.7 月中旬開催」とあるのは間違いで、令和 6 年に訂正する。

6 閉会

○事務局の司会により閉会（15 時 5 分）、事務局による閉会の挨拶内容は以下のとおり

- ・修正が入りましたが、本日、第 2 回協議会を開催させていただき、第 3 回協議会につきましては、訂正しまして令和 6 年 7 月中旬頃を予定しております。その後も、いろいろ調査を続けてまいりまして、それらの結果を基に今後もこの場を借りまして協議をお願いしたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。