

会議録

名 称	令和7年度（2025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8年1月28日（水）午後2時00分～午後3時15分 リヴァージュブラン 2階 ラメール									
出席者 委員29名中 出席26名 (うち代理3名)	岸	山本	船橋	奥野	山田	小森	表木	松崎	杉田	讀井
	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	兎田	佐治	岡崎	河畑	野口	松本	小南	清遠	藤浪(勝)	北口
	○	(代理) 寺田	○	○	(代理) 柴高	×	×	○	○	○
	日野	伊勢	田中	乗原	大和	江藤	中道	原	阪口	
	○	○	×	○	○	(代理) 畑中	○	○	○	
	<p>路線バス運行事業者 南海ウイングバス株式会社 仲尾氏</p> <p>事務局 まちづくり推進部兼建設部 玉置総括理事 まちづくり推進部交通まちづくり課 秦課長、公文交通政策担当参事、西村主査、妻鹿主任、高橋</p>									
傍 聴 者	1名									
<p><<概要>> ■案件</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 開会 <ol style="list-style-type: none"> (1) 会長あいさつ 2 協議事項 <ol style="list-style-type: none"> (1) 地域公共交通確保維持事業について (2) 市内路線バスの運行について 3 報告事項 <ol style="list-style-type: none"> (1) 市内路線バス無料デーの実施結果について (2) ローズバスの利用状況について (3) 地域主体の生活交通導入支援について 4 閉会 										
<p><<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兎田委員を指名</p>										
<p>案件</p> <p>(1) 会長あいさつ (会長) : 本日はお忙しい中、出席をいただき感謝する。 本日は協議事項が2件あり、1件は事務局より、もう1件は南海ウイングバス株式会社より説明いただく。また、報告事項3件についてはすべて事務局より説明させていただく。 委員の皆様には忌憚のないご意見をお願いしたい。</p> <p>協議事項</p> <p>(1) 地域公共交通確保維持事業について (事務局) : 資料2-(1)を用いて説明</p> <p style="text-align: center;">～委員からの質問～</p> <p>(会長) : ただいまの内容についてご質問等はあるか。 (副会長) : 我々としては今説明いただいた、この系統の事業に対する評価と今後の対応について、こ</p>										

の協議会で皆さん同意をいただくことが必要だと思っている。そこで2点お聞きしたい。

1点目は評価について。2路線ともに利用者は増えているが、収支が悪化したため「B評価」となっている。公共交通全体として人口減少が進む中、国には様々な支援をしていただいていると認識しているが、昨今の人件費や円安に伴う諸経費の高騰といった外的要因により収支が悪化したとしても、利用者数が増加しているということは、皆で公共交通を支えようとする努力の表れである。頑張っ利用者を増やしても収支が改善しない状況が続くと思われるので、そういった努力が報われるような評価の考え方などあれば教えていただきたい。

2点目は、課題にある「生産性向上」という言葉について。生産性向上というと、悪くすれば減便をして乗車効率を上げるといったサービス低下の方向にも捉えられかねない。ここでは利用者増を図るとあるので違うとは思いますが、岸和田市における「生産性向上」とはどういう意味か。商業施設等との連携による共創など、新たな価値を生むという意味での生産性向上という理解でよいか。

(会長) : まず1点目について国の見解はどうか。

(委員) : 要するに、利用者の増加に向けて努力しているのであれば、その努力に対する相応の評価が明示されることを求めている、という理解でよいか。

(副会長) : その通りである。赤字路線における1%の改善目標を掲げているが、諸経費の高騰というのは結果として生じている事実であり、これは広く影響が及んでいることでもある。したがって、そうした事情を勘案していただいた上で、今後とも支援をお願いしたいということである。

(委員) : この補助事業については近畿運輸局所管のものなので、整備局として個別の評価については申し上げられないが、国交省全体として、人件費や建設費の高騰による費用対効果の減退は大きな課題であると捉えているので、我々としてもしっかりそういう意識を持ちながら支援していきたい。

(会長) : また検討いただけるようお願いする。2点目について事務局より回答を。

(事務局) : 「生産性向上」について、市としては今のサービス水準を維持することが大前提であると考えている。減便等は行わず、資料にお示しした取り組みを遂行し、今の水準を維持しながら利用者増と収支改善を図るという意味である。

(副会長) : 「生産性」という言葉は非常に抽象的であり、様々な捉え方がなされるものである。一般論としては、労力に対して一定以上の成果が出ることが「生産性が高い」と言われるが、その見方を悪くすると、先ほど懸念されたような減便等による合理化と捉えられかねない。そうではなく、国が提唱する「共創」のように、本市でも取り組んでいる商業施設や観光施設等との連携によって新たな価値を生み出すことが実現できれば、それこそが生産性の向上であると考えている。したがって、単なる合理化によって数値を上げるという意味での生産性ではなく、現状のサービス水準を維持することを前提とし、市民も含めて共に活動することで、新たな価値を生み出せるような共創を行っていくこと、それがここでの「生産性」という理解でよいか。

(事務局) : おっしゃる通りである。

(会長) : 他にご質問等はないか。

(委員) : 先ほど副会長が言及された生産性について、私もどのような意味で記載されているのか疑問に思っていた。例えばICTの導入や無料バスの実施によって利用者が増え、スムーズな乗降や時間短縮につながるといったことかと思っていたが、今の説明を聞くと少し異なるようであり、それについては承知した。

次に、対応方針の2番目に記載されている「社会全体で支えるという共通認識の確立が必要」という点について伺いたい。これは具体的にどのようなことを意味しているのか、よくわからないため説明をお願いしたい。

(事務局) : 課題の対応方針に記載している「公共交通を維持・確保するための交通の重要性を認識し、社会全体で支えるという共通認識の確立が必要」という部分についてであるが、現状として路線バスの利用者は年々減少している状況にある。そうした中で、市民や地域住民の皆様にも広く路線バスの利用を促し、維持していこうという認識を持っていただく必要があると考え、このような内容を記載したものである。

(副会長) : 様々な会議で同様の話が出るが、一般論として、どこも採算が取れなくなりつつあるのが現

実である。ヨーロッパのように国が半分を負担してくれればよいが、日本ではそうもいかないため、市民の移動確保に必要な公共交通サービスを維持するために、誰がどれだけ負担するかが問われることになる。本来は事業者が黒字で運行してくれれば問題ないが、利用者が減り赤字となれば、減便や廃止により移動困難な状況が生じてくる。そうすると移動支援が必要になるが、その人々だけで費用を賄うのは困難であるため、国や市からの支援が必要となるが、その原資は皆様の税金である。したがって、市民全体で支えようという合意がなければ、その補助金も出しにくくなるということになる。

いま、市で実施している地域主体の生活交通支援事業についても、地域の皆様に努力いただき不足分を地域で補填してもらおうが、それでも足りなければ市が補助することになるため、これには他の地域の皆様の税金も含まれている形での支援となる。そうしたことに対する理解をいただけるような活動を広げていかなければならないと考えている。

一般論ではあるが、社会全体で支えていかないと成り立たないということであり、それを共通認識として持ち、理解していただかないと、税金で補助することへの合意が得られなくなるので、ぜひ、そうした点を理解いただけるような活動を行っていただきたいという趣旨で記載されていると私は理解しているが、もし違う意味合いがあれば事務局から補足いただきたい。

(事務局) : おっしゃる通りで問題ない。

(会長) : 他に意見はないか。ないようなので (1) の地域公共交通確保維持事業については承認とさせていただきます。

(2) 市内路線バスの運行について

(南海ウイングバス株式会社) : 資料 2- (2) を用いて説明

～委員からの質問～

(会長) : 内容についてご質問等はあるか。

(委員) : 資料の写真を見ると、牛滝山停留所の周辺には民家があり、牛滝温泉の方は施設がメインになると思われる。地権者との合意形成の経過はわからないが、この集落到住む住民の方は今回の変更について納得されているのか。360m という距離はかなり離れており、バスを利用する方はわざわざ四季まつりの場所まで下りてこなければならなくなる。写真を見る限りそれなりに家屋があるように見受けられるが、周辺住民の方々からの意見や同意は得たのか。

(南海ウイングバス株式会社) : 近隣の方々に対して、個別に確認を取ったかということ、そうしたことは行っていないが、現状における牛滝山バス停の利用状況について報告させていただくと、昨年 5 月および 10 月の実績では、平日においては 1 日を通して利用がなく 0 名であった。また、土休日についても 0.8 名であり、極めて利用がない状況である。これらの数値から、近隣住民の方々も現状ではこのバス停を利用されていないと判断できると考えており、今回の廃止によって住民の方々にご迷惑をおかけすることはないと判断している。

(会長) : ほかにご質問等はあるか。

(副会長) : 確認だが、現在も「牛滝温泉」というバス停はあり、その上で、「牛滝山」停留所については廃止になるということではどうか。計画を見ると「停留所の移設」となっているが、これは「牛滝山」停留所を廃止する一方で、もう一方の「牛滝温泉」停留所を施設の前へ移すことが「移設」であるという理解でよいか。つまり、1 件は廃止、もう 1 件は停留所をこちらへ移設するという、2 つの案件であるという理解でよろしいか。

(南海ウイングバス株式会社) : 説明不足で申し訳ない。現状の「牛滝山」バス停については廃止とする。一方、「牛滝温泉」バス停については、現在、牛滝山方面と岸和田駅方面の 2 箇所に設置されているが、これらを「四季まつり」の施設内へ移設し、1 箇所に集約する形となる。

(会長) : 他にご質問等はないか。ないようなので、(2) の市内路線バスの運行については承認とさせていただきます。

報告事項

(1) 市内路線バス無料デーの実施結果について、(2) ローズバスの利用状況について及び(3) 地域主体の生活交通導入支援について

(事務局) : 資料 3- (1)、3- (2) 及び 3- (3) を用いて説明

～委員からの質問～

- (会長) : 報告事項が3件あったが、これに関してのご質問等はあるか。
- (副会長) : 無料デーについて2点確認したい。1点目は、無料デーの実施によりこれだけ利用者が増えたということは、無料だから乗車したということもあるが、それだけ潜在需要があったとも考えられる。初めて乗車してみてその便利さに気づき、続けて利用するようになる定着効果を期待したいが、無料デー実施後の日曜日などのデータはないのか。普段の利用に比べて数割増加している中で、例えば親子連れや通院など、無料デーをきっかけに「バスを利用しても良い」と感じて、翌週以降に有料でも乗車してみようという動きを期待している。そうしたデータが現状ない場合は、今後収集・分析をお願いできるか。
- 2点目は、ローズバスについて、ルートを両回りから変更した際に利用者が減少し、議論を経て再度両回りとする際に、新規需要の掘り起こしを期待して停留所の新設を行ったと認識している。その新設された停留所の利用状況について、他の停留所と比較してどの程度の利用があったのか、分かれば教えていただきたい。
- (会長) : 事務局は今、わかるか。
- (事務局) : 無料デーの実施による潜在需要の掘り起こしについてであるが、これには我々も非常に関心を持っているが、実施が11月末であったため、それ以降の曜日や天候などの要素を考慮した上で、令和5年の非開催時と比較して利用者が増減したかどうかの調査・確認に現在取り組んでいるところである。本件についても、比較検証を進めてまいりたいと考えている。
- (副会長) : 今後そういうデータを集めていただいて、サービス実施以降の日曜日等の変動を見ていただけるという理解でよいか。
- (事務局) : おっしゃる通りで問題ない。
- (副会長) : 何か施策を実施した際のインパクトや効果、その後の効果減衰といった動向を把握することは、段階的な対策の効果を高めるためにも重要であると認識している。効果が減衰してきたタイミングで再度施策を行うことで、利用者の定着を促進できる可能性もある。そうした点も念頭に置き、今回は直後の日や週だけでなく、1ヶ月程度にわたってどのように効果が減衰していくのかといったデータの収集・分析をいただければありがたい。
- (事務局) : 2点目の質問について、ローズバスのルート変更に伴い新設した停留所の利用状況を確認したところ、「そよら東岸和田前」といった商業施設が近い停留所や、「春木市民センター前」といったラパークや駅に近い停留所の乗降者数が特に多い傾向にあった。このことから、ルート変更に合わせて新設した停留所が、利用者の増加に寄与していると考えている。
- (副会長) : これもまた、ある意味ではちょっとしたリデザインであると考え。国が言うところのリデザインはもう少しシビアな面もあると思うが、新たな需要を掘り起こし、今後も柔軟にルートを変更していくような対応ができれば、それこそ生産性の高い成果につながる可能性があるのではないかと思われるので、ぜひとも継続的にデータを収集・分析していただき、その効果を最大限に示していただくようお願いする。
- (委員) : 資料3-③の地域主体の生活交通導入支援事業について、分科会が3回開催され、黄金塚および春木大芝地区の各コミュニティ交通実行委員会から地元の方が3名ずつ参加しているが、両地区ともに赤字だということで、今後は様々な知恵を絞らなければならないと思われるが、できる限り地元の意見を十分に聞いた上で進めていただきたい。
- (事務局) : 我々としても、「地域主体」という言葉の通り、生活交通の導入においては地域の方からの意見が主になると考えている。黄金塚地区においては、今年度、本分科会の前に地域内での話し合いがほぼ毎月開催されており、意見集約は図られている状況である。引き続き事務局としても、地域の方々と情報共有を行いながら進めてまいりたい。
- (副会長) : 私も3回参加させていただいたが、いまだに事務局と私の理解にずれがあるように感じる。個人的には、この場合は「分科会の連絡会」だと思っている。他所における「分科会」とは、地域の実行委員等が中心となってコミュニティの人が集まり、勉強会やワークショップを通じて意見集約を行う場のことである。そこで出された意見を持ち寄り、協議会委員や事業者と協議する場が「分科会連絡会」であり、現状はまさにそれに当たると考えている。したがって、ぜひ地元で集まっていたいただき、多様な意見を集めていただきたい。その際、ワークショップのやり方が分からない場合や、専門家を招いて勉強したいといった場合には、招聘費用等を含めて協議会として支援を行うべきであると事務局に申し上げてきた。これこそが、私が本来イメージしている「支援事業」の姿である。あくまでこの2地区については、先行

して試行運行が行われているため、私が申し上げた支援事業とは異なる形で進んでいるが、通常の支援事業としてこれほど多額の資金を支援するのは難しいと考えている。この点については地域の方々にもお話しし、納得いただいていると思う。特に春木大芝地区の皆様からは「自分たちがもっと勉強しなければならない」との言葉をいただき、今後どうしたら良いか考えるので相談に乗ってほしいとの申し出もあった。その前に、まず地元のニーズを調査していただくようお願いしているところであり、今、委員より指摘のあった内容を中心として進めていけるものと考えている。

(事務局) : 今後の進め方についてであるが、今回「分科会」という言葉は、本年度の本協議会において設定したものであり、言葉の定義については議論があるかもしれないが、実情に応じてワークショップやアンケート調査など、手法は別として、広くニーズを汲み取る機会はあると考えているので、そうした際には、活動に応じた手段を講じながら進めてまいりたい。

(委員) : 無料デーの件についての質問だが、周知方法にチラシやポスター掲示とあるが、これはいわゆる「無料デーを実施する」という旨のチラシを配布しているということか。

(事務局) : おっしゃる通りで、路線バス無料デーのチラシとポスターを作成し、公共施設はもちろんのこと、個人の開業医などにもご協力をいただき、チラシの配架やポスターの掲示をさせていただいた。

(委員) : こうした利用促進の取り組みは、副会長もおっしゃっていた通り、その後の行動変容を促していくことがまず重要だと思われる。例えばチラシについても、単に無料デーを実施するという告知だけでなく、まちづくりとの連携の中で、そのバスに乗ればどのような場所に行けるのか、バス停周辺の観光スポットや買い物ができる場所なども併せて掲載するとよいのではないか。そうした情報を載せることで、イベント終了後も「このバスに乗ればあそこに行ける」という情報が可視化され、次の行動にもつながっていくと考える。したがって、今回のようなイベントを契機に行動変容を促すために必要な情報を、今後同様の取り組みを行う際にも盛り込んでいただきたい。まちづくりとの連携の中で周辺施設の協力などを得ながら実施していただくと、より行動変容を促す取り組みになるのではないかと考えるので、参考にさせていただきたい。

(事務局) : 確かに、無料デーについては、市民の方から「どこそこへ行きたいが、どのバスに乗ればよいか」といった問い合わせが多数寄せられた。やはり、路線バスが走っていることは認知していても、実際にどのバスに乗車すれば目的地へ行けるのかが分からない方が一定数いらっしゃることを感じている。先ほど頂いた意見も参考にしながら、次回このような無料デーを実施する機会があれば、反映させていきたいと考えている。

(委員) : 確認であるが、ローズバスの利用者数が「1日当たり」と記載されている点について、これは1便当たりで見ても同じであるという理解でよいか。事前と事後で便数は変わっていないため、1日当たりで見ても実質的には変わらないということによいか。

(事務局) : 片回り運行の際は北ループ・南ループがあり、1日各6便運行していた。両回りになってからは右ループ・左ループとなり、各5便の運行となっている。便数は減少しているものの、利用者数は増えているため、1便当たりの利用者は増加しているものと捉えている。

(委員) : 12月は10月や11月に比べて利用者数の伸びが顕著であるように見受けられるが、バス停ごとの乗降データは取得されているようなので、具体的にどこのバス停で利用が増えたのかなど、その増加の要因について、もし判明しているのであれば教示いただきたい。もし現時点で不明であれば、次回でも差し支えない。

(事務局) : 確かにおっしゃる通り、10月、11月と比較して12月の利用者は増加しているが、何が原因なのか、どこの停留所の利用が増えているのかといった詳細については、あいにく現時点では手元に情報を持ち合わせていないため、後日の会議にて説明したいと考えている。

(委員) : 手間を掛けることにはなるが、これまでコミュニティバスについては時々OD調査が行われ、最初の時は平日5日間、役所の方が全員乗車するというかなりの苦勞をして実施され、かなり有益なデータが得られた。その次は確か平日1日のみであったと記憶しているが、今回の改変に際し、乗降データだけでは具体的な移動実態までは把握できないため、今回もそうしたOD調査を予定されているのかどうか聞きたい。

(事務局) : 昨年度は職員による乗り込み調査を実施したが、今回はルート改正を行ったばかりであり、現在は恐らくまだ利用者が新しいルートに馴染んでいる期間であると思われる。そのため、来年度以降にそういったOD調査を含めた調査を実施できないか、検討していきたいと考え

ている。

(委員) : 調査は定期的に、できれば同じ月で実施していただきたいと考える。片回り運行時の調査では、ODの対角線上にズレが見られた。通常であれば、例えば岸和田駅からカンカンへ行った場合、帰りもバスで戻ると想定されるが、実際には往復利用になっていないケースが多かったように思う。今回OD調査を行い、そのズレがなくなっていれば両回り運行の効果が出ていると言えそうだし、ズレていけば別の要因が考えられるため、そうした意味でもデータを取得していただきたい。

最後に南海バスにお聞きしたい。路線バスに影響のない形でバス停を設定しているとはいえ、東岸和田駅やそよらのバス停など関係する箇所はある。ローズバスの利用者がこれだけ増えている中で、路線バスの利用状況はこれまでと変わらないのか、あるいは減少したのか、もしくは相乗効果で増えたのか、肌感覚で構わないので教えていただきたい。

(南海ウイングバス株式会社) : ローズバスのバス停が新設されてからの路線バスの状況についてであるが、現時点では大きな変化はないものと把握している。

(会長) : 他に質問等はあるか。よろしいか。

全体を通してであるが、事務局には様々な提案があった。先ほど述べたように、データの収集・分析は非常に重要であるため、その時期やタイミングを含め、しっかりと引き継いでいただくようお願いしたい。

それでは、本日の議題はこれで全て終了となる。本年度は、本日の第3回をもって終了となる。引き続き、交通まちづくり行政への協力、ひいては本市全体の行政への協力をお願い申し上げ、本日の協議会を閉会とする。

最後に、事務局から連絡事項はないか。

(事務局) : 会長の話にもあった通り、委員各位に集まっていただく令和7年度の岸和田市地域公共交通協議会の全体会議は、今回の開催をもって終了となる。次回、令和8年度の第1回協議会については、日程が決まり次第、事務局よりお知らせする予定である。

なお、各団体・各機関より選任いただいている委員の方々には、4月上旬頃に事務局より改めて委員変更の有無などを照会させていただくことになるかと思う。その際は対応のほど、よろしく願います。

(会長) : 以上をもって、令和7年度第3回岸和田市地域公共交通協議会を閉会する。

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7年度(2025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