

## 平成 29 年度 第 2 回政策討論会第二分科会要点記録

|     |                                                                                     |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------|
| 日 時 | 平成 29 年 8 月 10 日（木）午後 1 時 00 分～2 時 20 分                                             |
| 場 所 | 第二委員会室                                                                              |
| 出席者 | 烏野 隆生（座長）<br>岸田 厚（副座長）<br>澤田 和代<br>井舎 英生<br>友永 修<br>西田 武史<br>柔原 圭一<br>河合 馨<br>池内 矢一 |

### 討論テーマ 『公共交通のあり方について』

最初に岸和田市の公共交通の現状についてまちづくり推進部市街地整備課課長より説明を受ける

#### 《要旨》

『公共交通』は「不特定多数の人が利用する乗り物」とし、鉄道・バス・タクシー等を対象とする。

鉄道ネットワーク利用者の推移 J R・南海とも利用数が平成元年に比べ平成 26 年では乗車人員が 3 割以上減っている。

バスネットワークについては、路線バスについては平成 20 年の利用者数と比べ平成 27 年時点で 6～7 割の利用者数となっている。地域巡回ローズバスの利用は、平成 14 年をピークに減少傾向にあったが、運行経路の一部変更など平成 20 年度に利用者数も増え、移行 6 万人の横ばい傾向にある。

タクシー事業者は、市内 3 事業あり、24 時間市民がいつでも利用できる役割を担っている。

公共交通に対する市民アンケートの結果についても説明を受ける。

バスの利用状況とバス交通の必要性について、路線バスを利用したことがある人が 51% ほとんど利用しない人が 42% ある中、将来自動車の運転ができなくなった時 81% が必要になると思う結果が出た。また公共交通（路線バス）を維持確保することは、多くの市民が必要と感じている。

#### その後自由討論 各委員から出された意見

◎これから益々少子高齢化が進み、お年寄りの運転による交通事故が社会的問題として取り上げられる中、運転免許返納者も益々増え、交通弱者が増えてくることは間違いありません。理事者からの現状報告を聞くと、バスを運営している側も年々赤字路線が拡大し、今後の先行きも不安視されている中、市側としてもそう言う交通弱者を救う手段を今からでも考える必要性を感じる。今の所、全ての公共交通機関で見ると空白地域は無いと

言う考え方は、タクシーでないと賄えない地域の住民に対しては不平等さを感じる。全ての市民が平等に生活できる手段を検討すべきである。

◎公共交通といっても目的によって使い方が異なる、通勤通学で必ず必要な手段、病院や買い物で必要になる手段、その他、それぞれ公共交通が必要になるときどうするのか、今後どのような層を基本に考えるか。

また、バス会社も蜻蛉池公園のスポーツイベントがあるとき、下松駅で多くの人がバスを待っている、臨時で増便をすればいいのに、その様な対応はどうなっているのか。

◎行政は仰々しくタクシーを公共交通であると云うが、普通の市民は、タクシーは公共交通とは考えていないだろう。岸和田では、バスであろう。

1時間当たりのバスの運行本数と乗客数との相関関係を実験したデータは日本にはないのだろうか？（想像：国土交通省の研究データにあるかも知れない）。岸和田では、地域バス（コミュニティバス）運行を実現すべきだ。買い物難民対策として、食料品スーパー、地域の医院・病院、駅などを循環するバス運行を市民は望んでいる。1時間に2本運行するのが最低条件である。日野自動車の小型バスであるポンチョは高額なので、他社のマイクロバス・バン形式の車両で良いと思う。

◎課長からの説明を受けて、路線バスについて、主に、朝夕は通勤や学生の方々に昼中は病院や買い物などで使われる方々だと思います。これからは、安心安全のため運転免許証を返納し、公共交通機関を利用する人もあり、もっとふえると考えます。今後は、利便性の良い、公共交通について、議論できればと思います。

◎理事者の本市での現状説明を受けて、公共交通のあり方について、地域によっては、活用方法を考え、路線バスについては、赤字路線が続いており、いつ、廃止されるかわからない現状を踏まえ、特に山手地域で困っておられる方に対して、今後の対策としてコミュニティバスやデマンドタクシーの取り組みを検討し、議論しなければなりません。

◎公共交通ということですが、不特定な人たちへのサービスよりもまず、交通弱者の事を考えると福祉的な見地が必要ではないかと思います。

地域運営バスというのは、町会、市民協議会などに運営も財政的にも負担をしてもらうことになる。そうすると合意を得て進み始めるのは、大変時間がかかるのではないかと思います。

NPO 団体や有償輸送サービスなどと行政と交通弱者である人たちが会員登録して運営していく形態から始めないと前に進まないと思います。

費用面ではショッピングセンター、医療機関など車両が停車する所にも運営援助をしてもらうなども考えたらいいのではないかな。

◎市街地整備課から現状についての話を伺いましたが、公共交通の中でも特にバス交通に関する課題等が多いと改めて確認ができた。

アンケート結果の中でも、利用したことがあるかどうかの問いに対し、49%が「ない」とのこと。車社会の現在から考えると当然の結果なのかも知れないが、高齢化がより進むことにより、自家用車の利用が出来なくなる可能性もあることから、バス交通は必要と考えている方が、81.3%であ

った。しかし、現状の路線バスにおいて山手の２路線が慢性的な赤字路線であり、今後の運行のあり方に対しては存続等も含めて検討する必要がある。問題は、利用者が少ない事が原因の第一に挙げられると思います。全国的に、地域独自の手法で、生活圏を巡回する運行ルートを組むなど、地域のコミュニティバスを実施運行しているところが多くあります。コミュニティバスの導入については、本市においても検討すべきと考えています。しかし、行政主導ではなく、地域がしっかりと取り組むことが成功への秘訣だと考えます。課題の第一である、「利用者の確保」を地域が担っていくうえで、進めてみてはどうかと考えます。

◎公共交通による市民の移動手段の確保は、市民サービスの最も重要である。また、公共交通の概念が市当局の考える「電車・バスからタクシー」までとは、市民感情とはかなりギャップがあると感じていると考える。アンケートの取り方に工夫も必要である。全市を同一に実施しても実態は異なるものであり、利便性の高い中間地帯・少子過疎化の進む海手・山手等利用者及び地域別のアンケート調査による公共交通対策が大切であると考ええる。

◎公共交通は人口密度の高低による２系統（２種類）は必要と思う。