

平成 29 年度 第 5 回政策討論会第二分科会要点記録

日 時 平成 29 年 11 月 13 日 (月) 午後 1 時 00 分～ 1 時 50 分
場 所 第二委員会室
出席者 烏野 隆生 (座長)
岸田 厚 (副座長)
澤田 和代
井舎 英生
友永 修
柔原 圭一
池内 矢一
欠席者 西田 武史
河合 馨

討論テーマ 『公共交通のあり方について』

岸和田市としてのあるべき姿、課題の解決について討論する。

- ◎公共交通における「岸和田市のあるべき姿」について考えると、現状の課題でもある利用者の不足を解決する必要がある。公共交通であるから、行政が市民の脚となる公共交通の整備をするべきとの意見もあるが、コスト面を度外視する事は出来ない。バス運行業者は民間であり、採算がとれなければ事業撤退になるのが必然。それを補てんし続ける財政の体力があれば良いが本市には無いのが現状。ゆえに、利用者の確保について各地域の協力が必要であり、しっかりと地域の意見を吸い上げなければならないと考えます。そのあたりが、各地域で固まってくれば次の検討段階に入れるのではないかと思います。
- ◎岸和田市としてのあるべき姿、課題の解決については、まちづくりとの連携や地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築を検討しなければならないと思う。岸和田市内の移動については、幹線機能を有する路線バスでの移動を基本で、地域のニーズに合ったローズバスの運行について地域主体で意見を聞き、また、それと共に様々な世代等から幅広く公平な意見を聞き、検討しなければならないと思う。民間の病院や大型施設などについては、各施設がシャトルバス等を検討することも必要である。
- ◎地域交通について岸和田市のあるべき姿ですが、今は、路線バスや路線バスが通ってないところにはコミュニティバスが運行されています。今後として、高齢者の運転免許証を返納され生活に不便が生じることが考えられます。これは、地域の問題としてそれぞれの市民協議会で話し合ってもらってはと思う。
- ◎山手地域のローズバス試行運転が過去 2 回行われました。ローズバスの運営に関わる予算には制約があるため、いくつもの地域を回ることになり、バスの運行本数は限られ遠回りになる状況があり、そ

の結果誰もが利用しにくいと感じるバスになり、実際利用者数は要望されていた時よりも低い状況になっています。

現在のローズバスと南海ウイングバスの福田線、葛城線の路線維持するための欠損費用の補てんが平成28年度南海に2250万、ローズバス2600万合計4850万円市から拠出されています。

欠損が補助されるため、バス事業者としては利用者を増加させる努力を行うインセンティブに欠けるのでサービスの向上に結び付きません。これは利用者にも当てはまります。

つまり、バスが赤字でも「バスが赤字でも補助金で運行されているから無理して私たちが乗らなくても運行される」と考えてしまう。

そのため、バスの利用を促してもその効果が現れません。バスを運行する側も利用する側もモラルハザードが起きているといえます。

これから岸和田市だけではなく全国が直面する人口減少社会は税収の減少ともいいかえる事ができます。

つまりこれまでのように補助金で公共交通を運営する枠組みが成立しにくくなってくると予想されます。

そこで、住民、行政、事業者ともに地域の移動手段を確保してほしいという考えから一歩進んで「自分が何をすれば地域の移動手段を支えることができるのか」という発像の転換が必要となってきます。

地域のニーズ、経費赤字負担、なども含め、要望する住民参加から運行コストを意識しながらダイヤや路線の設定に住民の意見を反映させる考える住民参加に変化していかなければならないと思います。

- ・過疎地域では一人当たりの負担が大きくなるのでバスという移動手段ではなく、地域住民同士ののりあいが必要となってきます。NPO、有償輸送サービスが主体となって運転手を募集し利用者は車予約をして移動するシステムに行政が支援していくのがいいと思います。
- ・交通に関係する人や部署だけで公共交通について考えるのではなく、観光、商工、福祉に関わる人や部署でも一緒に考えていくことが公共交通には必要。

◎岸和田市の公共交通システムを考えると、今の既存のバス路線やローズバスの運行経路も含め、いったん白紙に戻し、市内のバス路線とローズバス（市内巡回）路線のコースの線引きを行う、バスが困難な地域については、デマンド、または地域バス、などでカバーするなど、一から見直し、どの地域にどの公共交通形態が合うのか、様々な体系を組み合わせ、ニーズに合った公共交通のあり方を検証すべきである。

◎先進都市におけるコミュニティバス成功の秘訣は、行政主導ではなくて、地域市民協働の手作りコミュニティバスであること。すなわち路線バスを補完し、地域内における日常生活の移動確保をめざし、地域住民・行政・交通事業者が一体となった「市民協働の手作りコミュニティバス」を運行しているとのことでした。

本市においても、過去に行政主導で「コミュニティバス運行」を行い、所定の成果が得られなかった（主に、乗車率が良くない。）が、その原因

は地域ニーズを取り入れてなかったことである。

私の提案であるが、モデルケースとして2校区（例えば、春木校区、大芝校区）で市民協働の手作りコミュニティバス運行を試行して、具体的な問題点を解決し行くべきである。