

会 議 録

名 称	令和元年度第 2 回岸和田市地域公共交通協議会									
開催日時 及び場所	令和元年 8 月 21 日（水）午後 2 時 30 分～午後 4 時 40 分 岸和田市職員会館 大会議室									
出席者 委員 29 名 うち 出席 25 名 代理 3 名	土佐	津村	大西	吉田	阪部	表木	中野	梅澤	芥子	山崎
	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	原	勝藤	澁谷	石田	吉野	安藤	山中	藤浪	北口	水内
	○	○	○	×	○	○	○	○	×	○
	日野	伊勢	後藤	小森	鈴木	梶川	別所	小川	小林	
	○	○	○	○	○	×	×	○	○	
事務局（まちづくり推進部市街地整備課） 実森課長、森下交通政策担当長、本田主査、北出、小竹										
傍 聴 者	1 名									
＜＜概要＞＞ ■基調講演 「イギリスの交通の現状報告」 ■案件 ① 岸和田市交通まちづくりアクションプランについて ② 【公共交通編】 1. 平成 30 年度 事業報告について 2. 平成 30 年度 評価指標について ③ 【バリアフリー基本構想編】バリアフリー基本構想分科会について ④ 【公共交通編】相川・塔原地区地域バスについて ・取組について ・試験運行の実施要綱について										
＜＜内容＞＞ ■基調講演 「イギリスの交通の現状報告」 講師：伊勢委員 ・ロンドンの概要 ・公共交通システム ・M a a S（Mobility as a Service） ・公共交通の連携										
質疑応答 （委員） ロンドンの鉄道・バスは公営でしょうか。 （講師） 鉄道は上下分離方式で運営しており、線路は公営、運行は入札で決めている。 （副会長） 分かりやすく最新の情報を講演いただき、公共交通の概要を理解できたと思う。付け加えると、20 年前のイギリス、オランダ等では自転車利用はほとんど無かった、5～6 年前では至る所に駐輪場があり、道路にも自転車レーンが設けられている。このような政策は環境対策として実施されている。自動車交通を削減するため、ロードプランニングを実施し、利用料を公共交通（自転車を含む）の充実のために使用している。欧州は目的を持って政策を実行している。一方、日本では自動車交通と公共交通は別々の政策によって運用されている。不安要素として I T 技術だけが進んでおり、配車サービスが充実すると個別交通は便利になるが、公共交通が衰退する可能性がある。 欧州の公共交通は、家族、子どもに対して優しく、子どもは無料や家族での移動時には割引になる制度があり、これは少子化対策にもなっている。目的を明確にした政策である。岸和田市では実施できることに限りがあるが、市、事業者ともに頑張っていたきたい。										

(会長)	ロンドンという大都市のご紹介でしたが、地方都市での公共交通の利用促進の取組等はあるでしょうか。
(講師)	地方都市での研究について資料は集めているが分析途中である。 2つのパターンがあり、商業ベースが可能な路線は行政がサービス水準を決め運営する事業者を入札で決める。商業ベースが困難な路線は官民が連携しサービスを提供するスキームを作っている。
(副会長)	ロンドン以外の都市は都心に自動車で進入しないことが前提で、幹線道路沿いに駐車場を設けパークアンドライドで都心に移動するのが一般的。地方の公共交通は民営化されているが、黒字路線と赤字路線をセットで入札するなどしている。運営している民間事業者も、バスチケットにくじを付けるなど利用促進のための試みを実施している。
■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原委員を指名
案件	
① 岸和田市交通まちづくりアクションプランについて	
(事務局)	資料 1 を用いて説明
～委員からの意見～	
(会長)	ご質問等無いようであれば、本日の協議会の位置付けを確認いただいたということで、岸和田市交通まちづくりアクションプランについては終えたい。
②【公共交通編】	
1. 平成 30 年度 事業報告について	
(事務局)	当日資料 2-1 を用いて説明
～委員からの質問～	
(委員)	施策 2 ローズバスのダイヤ改正・利便性向上について、今回のルート改正は試験的に実施したものか。
(事務局)	ローズバスの改正は、昨年、本協議会でご議論いただいた。平成 12 年より運行しておりルートの見直しが必要であるとの結論から改正した経緯がある。 今回の改正が最終形ではなく、見直しは行いますが、試験的に実施しているわけではない。
(委員)	今回の改正では、ルートを 2 つに分けて一方廻りにする、料金は 7 割値上げ等、大きく変更された。大きく変更される理由があったのか。9 割の利用者が不便になった、元に戻してほしいとの意見がある。今回の改正が良かったのかと疑問がある、最終でもない試験でもないと言われると判断に悩む。前回より参加させていただいているが、昨年の会議録は読ませていただいた、さまざまな議論の上改正されたことは解るが理解しがたい点がある。ローズバス導入時の理念等を教えてほしい。
(事務局)	平成 12 年に、市内の公共施設を巡回するバスとして運行が開始された、以降、沿道にお住まいの方の移動手段として定着している、中長期的には利用者は減少傾向になってきており、収支率は 20%程度で残りの 80%は公共が負担している状況にある。従来のルート等では持続性に課題があり、運行していない地域からは運行の要望がある。アクションプランに基づいて改正を行ったが、市民アンケート調査において、6 割以上の方がローズバスの公共負担を減らすためには値上げ、減便もやむを得ないと回答している。
(委員)	ローズバス導入時に担当より説明を聞いた際に、福祉的要素が多く、高齢者の外出機会を創出することにより健康維持に繋げていく、等であったと記憶している。事務局は収支率を説明したが、当初、収支率は前提に置かれていなかった。7 割値上げによりかなり利用者が減っていると聞いている、料金を値上げしても利用者が半分になったのでは意味がない。コースを変えて不便になったことから利用者数が半分くらいになったと聞いている、料金値上げの意味がない。元のルートに戻せば、乗車率が倍になり収支率がやっと 34%になる。現在のルートは全くの間違いと思う。例えば吉井住宅前から市役所前までどのように行けばいいのか。
(事務局)	北ループで岸和田駅前まで行き、下車前に乗継券をお取りいただき、南ループに乗換えて市役所前まで行くことになる。帰りは南ループで岸和田駅前まで行き、北ループに乗換えて吉

- 井住宅前まで行ける。
- (委員) 吉井住宅前から市役所前に行こうとすると、北ループ・南ループ全部乗らなければならない。不便この上ない、おかしいかなと思う。旧ルートと照らし合わせると、当初は路線バスとは競合しないルートであった。現在のルートは必要のない所も路線バスと競合している、一方廻は不便である。現在のルートは誰がどのように決めたのか、岸和田の状況を知った人が決めたのか、不審に思う、岸和田で生まれ育った人の意見を聞いてこそ大事だと思う。市民病院について、南ループが前を通っていない、少し回れば市民病院の前を通ることができる、10分もかからない。足が悪い人が市民病院南バス停留所から病院まで歩くのは困難。思いやりが必要。個人の意見だが、今回の改正は全くの失敗である。いくら一所懸命続けても生産性、収支率アップは難しいと思う。多くの人が元に戻して欲しいと思っているので勇気を持って戻してほしい。利便性が向上してこそ市民の足としてローズバスを使って頂ける。
- (委員) 私は岸和田で生まれて岸和田で育った。平成12年にローズバスが始まった時に家の前に停留所が出来た。いろいろな問題があったであろうと思う。改良するために今回の改正が行われた。改正前には当協議会で議論されたが、私は反対をした。料金も無料にすべきと主張した。170円については民業圧迫を避けるためとのことだった。改正後半年が経過した、利用者数はどの程度か。
- (事務局) 2月から7月の利用者数は前年が30,910人。今年は15,998名で、比率は52%になる。
- (会長) 市としては、たくさんの人に利用していただき外出機会を増やして欲しいという思いは変わっていない。平成14年が利用のピークで以降は徐々に減っている。何とか利用を増やしたいという思いで今回の改正に至った。改正前の1日あたりでは200人が利用されていた。往復利用も多いことから、利用者の絶対数が少ないと思われる。改正により新たな利用者を増やしていきたいと考えている。今月から乗り込み調査を実施し意見を聴取し、併せて広報を強化していこうと考えている。魅力をアピールし新たな利用者を増やしていきたい。もう少し長い目で見ていただきたい。
- (委員) 改正後の利用者数は半数になっているのには、何か原因がある。昨年の協議会で、手を挙げれば止まるバスにすれば良いと主張した。こういうバスは一方廻りは間違いである。イギリスでは利用者の側にたって考えており非常に感銘を受けた。改正前にアンケートで意見を聴取すべきであった。長い目で見て欲しいとのことだが、広報によって利用者が倍になるとは考えにくく、原点に立ち返ってみるべき。この場でいろいろな意見を述べたが何ひとつ採用されなかった。この点についても問題があると思う。
- (会長) 様々な方からご意見をいただいている。私も実際に乗車して意見を聞いている。今回の改正で便利になったので新たに利用を始めたという意見もある。幅広く意見を聞いて、より便利に利用できるように検討していく。
- (委員) 吉井住宅前より市役所に行く場合、時間も費用もかかるようになった。不便この上なく、1つの目的地に行くのに全ループを乗るのは考えられない。多くの乗っている人から不評を聞いた。もう一回考え直すべき。1年様子をみてその後1年考えてでは遅すぎる。迅速に行動すべき。要望しておく。
- (副会長) 減った事実はあるが、悪くしようと考えて行った改正ではなく、協議会では様々な議論して行った改正である。結果として半分になったことは何かが問題がある、ルートの問題・運賃の問題・周知不足なのか検証するためある程度の期間が必要。協議会では、問題を提起していただき、皆さんで協議して前に進んでいくことになっている。現在乗り込み調査中とのことで、出た意見等を協議会で出していただき、改善策を検討していく。事務局には今後の予定をお聞かせいただきたい。
- (事務局) 引き続き、バス停ごとの乗降数を集計していきながら傾向をとらえたい。乗り込み調査は8月より、各ループ月曜日から金曜日まで全ての便で行っている途中なので、調査終了後に集計した上で次の機会でご報告する。
- (副会長) ローズバスを利用していなかった方々に対しても周知を行いたい。一定期間を置いて、傾向分析、意見聴取を行った上で、次の改正に向けて進んでいくという理解でよろしいか。また、今回の改定では、料金を上げるだけでなく、サービス向上をはかるという内容だったので、バスロケーションシステムの利用者や岸和田駅での乗り継ぎ利用者数などの情報もあれば、次回にお願いしたい。
- (委員) 時間がかかりすぎ。失敗を認めるべき。乗り込み調査、統計を何カ月もとって、検討に時間

(会長)	をかけるという流暢なことを言っている時間はない。 ローズバスについては、ご説明できる資料を揃えて報告をさせていただきたい。 1. 平成 30 年度 事業報告については、これで終えたい。
2. 平成 30 年度 評価指標について (事務局)	資料 2-2 を用いて説明 ～委員からの質問～
(委員)	観光入込客数が 300 万人という件について、本協議会で話題が出されるたびに、おかしいということで質問をしている。本来、観光というものは何時間滞在したかが大事で通過しただけでは意味がない。見直しや 300 万人の中身の分析が必要と指摘してきた。岸和田祭りやお城祭りではどのようなカウントをしているのか。 南海岸和田駅での乗降客数は平成 4 年で 34 千人だったが現在は 24 千人になっている。特急停車駅でありながら駅のホームで広告が全くない。 意味のないデータを平気で出すのは止めて欲しい。
(委員)	観光入込客数のカウントについては、1 人 1 人を数えているわけではない。 観光振興計画では観光入込客数は愛彩ランド等の施設の来場者を足した 300 万人になっている。見直しの際にはよく検討するように担当部署に伝える。
(会長)	資料 2-3 で主だった施設の入込客数の内訳を添付している。委員の指摘に基づき添付したものである。
(委員)	観光入込客数について、目標が 287 万人は平成 27 年度と同じ数になっている。現在はかなり変わって（増えて）きている、目標を上回っている状態なので目標の見直しが必要。
(委員)	資料 2-3、観光交流センターの数は、訪れた数かレストランで食事をした数なのか。 市の判断により総合計画に基づく戦略の策定時に重点化する施策を選定し、他の施策については目標を据え置いた経緯がある。何もしないという訳ではなく、現状維持を目標としている。 観光交流センターの数は、訪れた人と食事をした人の数の合算。
(委員)	観光入込客数の目標値は 4 年経過しているので、改定すべき。
(会長)	他にご質問等無いようであれば、2. 平成 30 年度評価指標については終えたいと思います。
③【バリアフリー基本構想編】バリアフリー基本構想分科会について (事務局)	資料 3 を用いて説明 ～委員からの質問～
(会長)	ご意見等ないので、【バリアフリー基本構想編】バリアフリー基本構想分科会については、これで終えたい。
④【公共交通編】相川・塔原地区地域バスについて ・取組について (事務局)	資料 4 を用いて説明 ～委員からの質問～
(会長)	相川・塔原地区地域バスの試験運行の広報活動や評価の視点、そしてスケジュールについての説明であったが、前回協議会において、試験運行を行う上での一定の評価を行うことや、試験運行後の本格運行移行への判断を補足するものとして、指標等を設定してはとのご意見もあった中での説明であると考え。 指標等については、専門的な観点もあるので、日野副会長いかがか。
(副会長)	試験運行なので、評価を行うために指標が必要だが、土日の運行のため乗車数は少ないと予想され、乗車数だけでは判断が困難。外出機会の増加や自動車からの転換など地域住民の行動の変化等を判断の基準にさせていただきたい。重要なのは路線バスの便数が少ないなか、地域住民が今後、移動の際に何が必要なのか考えることである。自動車があるから公共交通は必要ないという意見もあるが、無くなったら困る人もいるので、公共交通が無くなる前に考えましょうというのが今回の主旨。試行運転について地域住民にご理解を得る必要があり、何らかの指標で評価が出来ればよい。地域での勉強会や誘い合わせて利用してみる等が考えられる。

(委員)	人との交流が増えた減ったは、ソーシャル・キャピタルの観点でも重要と考える。
(会長)	ご質問等ないので、次に移りたいと思います。
・試験運行の実施要綱について	
(事務局)	資料 5 を用いて説明
～委員からの質問～	
(委員)	デマンドバスの運行は岸和田交通㈱だけか。
(事務局)	タクシー岸和田会に所属する 3 社を対象に選定し、岸和田交通㈱が運行することに決定した。
(委員)	船渡から塔原までの路線バス料金はいくらか。
(事務局)	300 円。地域バスは路線バスより高く、タクシーより安い料金設定をする。
(委員)	運行形式は定時定路線型ではなく、予約時のみ運行という表現にすべきである。
(事務局)	地域住民の説明時には修正して説明する。
(会長)	他に意見が無いようなら、本法定協議会で合意を頂くことで、試験運行が実施可能となる。
	そうがわ とのはら 「相川・塔原地区地域バスの試験運行」について、合意としてよろしいか。 異議等ないので、合意とする。
⑤その他	
(事務局)	長時間にわたり、貴重なご意見を頂いた。 今後、本日頂いたご意見を踏まえ「バリアフリー基本構想策定」「地域バスの導入」についても引き続き必要な手続きを進めて参りたい。 次回の協議会については、本年度の協議会は本日の第 2 回目で終了の予定だが、他の施策等の取組みも進めて行く中で、開催が必要となることも考えられる。その場合は、日程を決定した段階で、皆様へ連絡したいと考えているので、その際は、宜しくお願いしたい。
(会長)	以上をもって、第 2 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 令和元年度 第 2 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