

会 議 録

承認			事務局						
委員長	依岡委員	多和委員	まちづくり 推進部長	都市計画 課 長	担 当 主 幹	担当長	担当長	担当員	
10/30	10/29	11/5							
《開催日時・場所》			平成 26 年 10 月 10 日（金曜日）14：00～16：15 岸和田市役所新館4階第1委員会室						
《名 称》 第 12 回岸和田市公共交通検討委員会									
《出席者》（委員会委員出欠状況）									
日野	伊勢	寺田	西野	野村	阪森	依岡	多和	別所	馬場
○	○	○	○	○	○	○	○	×	○
（委員 10 名中、9 名出席）									
事務局：森口まちづくり推進部長、都市計画課：大井課長、岸田担当長、左部担当長、森 南海ウイングバス南部株式会社：青木									
《傍聴者》 1 名									
《概 要》									
■議事									
1. 公共交通のあり方について（再試験運行バスの事業評価をふまえて）									
■その他									
1. 次回委員会の開催予定について									
《内 容》									
■岸和田市審議会等の会議及び会議録の公開に関する条例等について									
（委員長）第 12 回岸和田市公共交通検討委員会の会議録承認者として依岡委員と多和委員の 2 名を指名。									
■議事									
1. 公共交通のあり方について（再試験運行バスの事業をふまえて）									
公共交通のあり方について、事務局より説明。									
【質疑の概要】									
（委員長）：外出機会の増加率は、いつと比べて増えたということか。通常 1 回目で増えたという人は、2 回目では増えたと回答しないので、数値だけでは一概に判断できない。									
（事務局）：アンケートでは、再試験運行バスが運行されて外出の機会が増えましたかという設問で、具体的にいつと比べて増えたかという設問ではない。									
（委員長）：岸和田市の試験運行は、1 回目と 2 回目に運行していない期間があり、その時と比べているともいえるので、アンケート結果の解釈が難しいところでもある。									
協働の取組度合いについて、12 町会の内 4 町会が 3 回以上取り組んだということだが、平均何回かということも記録としてあっても良い。									
（委 員）：1 便当たりの利用実績は下がっているのに収支率が上がっているのはなぜか。									
（事務局）：1 日当たりの運行経費は同額で、6 便から 7 便に増便し総利用者数が増えたため収支率が改善しているように見える。									
（委員長）：1 便当たり 7 人であり、乗車密度はもっと少ない。価格設定が安く料金収入だけでは運行できないので、基準値を 20%にしている。100%にしようと思えば常に満員の状態でなけれ									

ばならない。税金で運行することは、やむを得ないことかもしれないが、この地域だけ運行することは他の地域への説明が難しい。残念ながら今回は基準値の半分以下の結果になった。

(委員) : 利用の顕在化率が前回よりも高く評価できるのではないか。

(委員長) : 必要と思った人の半分しか利用しなかったという結果であり、この数値は良くない。本当に必要ならば、もっと利用してもらわなければならない。顕在化率は、本当に必要かどうかという指標にもなる。市民の意向をそのまま組み込み計画を立てることは難しく、実際には半分くらいしか利用しないということになる。

(委員) : 顕在化率等も地域によって差があるのか。

(事務局) : 地域により差があると思われる。

(委員長) : 運行終了後に問い合わせはなかったのか。

(事務局) : 何件か電話での問い合わせはあった。

(委員) : 2回も運行して認知度が82%というのはどうなのか。

(委員長) : 8割の方に認知されておれば十分であると思う。

(委員) : 利用者の多い地域と少ない地域がある状況では、運行しないということか。

(事務局) : 結果から、今のままで運行を続けることは厳しい状況である。地域特性にあった方法を検討していく必要がある。

(委員) : 高齢率が高くなっているが、80歳くらいまで車に乗るとい人が多い。数年たてば80歳以上の人が非常に多くなってくるので、利用が増えるのは確実だと思う。

(委員長) : 利用者層が変わってきていて通勤者が減っているのに路線バスは朝夕に便数が多く、高齢者は昼間に出かけたいが便数が少ない。見直せば利用が増える可能性がある。試験運行は通勤用ではないので、どの時間帯にどのように移動しているか分からないところもある。客観的データに基づいて試験運行を実施したわけではないので、このような結果になったと思う。計画的に進める方が効率的であり、需要に合う形で運行した方が良い。地域には運行方法を複数示して皆さんで検討してもらわないといけない。いまの形では一部の人しか利用しないので、継続しても難しい。

(委員) : 高齢人口は増えるが全体の人口は減っていくので、利用が増えるということはないと思う。税金の偏った使い方でないかという批判も出てくるのではないかとすると、もっと考えていかなければならない。

(委員) : 自分が動けなくなった時にローズバスを利用するかというと、そうではない。家族が付き添うとなるとバスどころではない。

(委員長) : 高齢率が3、4割になったときに高齢者が出かけなければ都市活動が停滞してしまうので、高齢者が活躍する場所や孫など出かける場所を作り、活動量を減らさないようにする必要がある。生産活動はなくとも消費活動はあり、医療費や介護費を削減することも実現可能だと思う。それらを支える公共交通が、どうあれば良いかを考えていかなければならない。

将来のまちづくりを考えて、その結果として出てくる移動を支える公共交通であれば、ある程度うまくいくのではないと思う。

(委員) : 重度の障害のある方は介護タクシーの利用が増えているし、障害がある程度重い方は市から補助をもらってタクシーを利用しているが、その他の多くの方は自家用車を利用している。バスは、バス停まで移動する必要があり、あまり利用されていないようだ。高齢者がもっと利用してくれたらよいが、80歳くらいまで車を運転するし、それ以上になれば外出することが減ってくる。病院へ行くのにもタクシーを利用すると思われるので、利用者が少ないのは、やむを得ないと思う。

(委員長) : これからは元気な80歳代が増えると思うので、出歩けるまちが良い。そのためには出歩け

る目的を用意しないとイケない。

(委員) : 地域によって違うが、自治会館の部屋が予約できないくらい活動しており、出かけない人は体の具合が悪い人くらいということもある。

教習所に行った時も若い人が少なかった。20年、30年先は、バスが利用できる人口形態に変わっていくかもしれない。ずっと先を見ながら現在も少しは利用できるような計画を立てないとイケないし、それでも難しいことだと思う。

(委員) : 80歳代が増えてくることは必然であるので、リスクの少ない方法で継続していくべきだと思う。

(委員) : 観光地に行くとバスがとても助かる。利用者も多い。

(委員長) : 観光地は観光に特化した需要に対して考えれば良いが、一般的な街には様々な需要に合わせようとするのでうまくいかない。主な需要に他の需要を上乗せできないか考えないとイケない。

(委員長) : 幹線となる路線バスはあるのか。

(事務局) : 岸和田市には3つの谷があり、それぞれ岸和田駅を起点とした路線バスが運行されている。

(委員長) : 3本の幹線に行くための公共交通が必要なのかどうか。地区内の移動需要に合うのかどうかを考えることが分かりやすい。道の駅「愛彩ランド」ができたとなると目的地が鉄道駅だけではなくるので、今の路線を活用し具体的な計画として考える必要はある。

(委員) : 和歌山県串本にある道の駅「瀧之拝太郎」では、道の駅の機能だけではなく日常生活に必要なATM、スーパー、診療所を設置した小さな拠点づくりが進められている。小さな拠点は、人々の生活を考えた上でできている。地域公共交通確保維持改善事業の補助金も活用していると聞いている。マスタープランに「バスの利便性が高い地区を中心に、日常生活を支える商業・医療・サービス業機能を誘導する」とあるので、そういうことを意図して岸和田市の道の駅を作っているのかなとも思われる。公共交通がそれをどのように支えるか。山側から海側への交通も必要であるが、高齢者に外出してもらおうとすると移動距離も考える必要がある。今後は、地域公共交通会議を設置して都市計画と交通が連携した議論をしていく方が良い。

(委員長) : 委員会として次のことについて、結論を出さなければならない。2回実施した試験運行を今後どうするのかということと、これからのまちづくりを見据えた公共交通がどうあるべきかについて、提案をまとめていきたい。次回の委員会では、原案をもとに議論していただきたい。原案は上位計画と身近なまちづくりを前提にした上で、それを支える交通のあり方について、資料3にある意見やこれからいただく意見を含めてまとめていただきたい。

(委員) : 試験運行事業評価結果を地域に示しているのか。「これからローズバスは、どうしてくれるのか」と聞かれ返答に窮している。当分は運行することは無理で、将来の公共交通のあり方について検討中であることを地域に資料を提示して説明した方が良いと思う。本当に困っている地域とそうでない地域で開きがあり、平均的に運行することがどれだけの税金を使うことになるのか。また、東ヶ丘町が突出して要望していることを伝えれば、住民は自分たちのこととして考えるのかもしれないと思う。

(事務局) : 利用状況等は、その都度町会長会議の中でお伝えしている。最終結果を報告した際には、厳しい結果だという意見をいただいている。

(委員長) : 試験運行を一旦終わるとしても、やめるとだけ答えるのではなく、頑張っている地域もあるが、それだけでは継続性が難しいので、これから検討していく中で次の方法をこの地域で考えたいと答えていただければと思う。

(委員) : 試験運行の沿線には、65歳以上の方が約5,000人いるが老人クラブに加入しているのは3,600人程度である。東ヶ丘町では、65歳以上の方が約800人、老人クラブ加入者は約500人で

ある。加入者の内、活動している人は半分より少ないと思われる。高齢者が増えていくことは確かなので、続けてあげたら良いと思う。南海沿線から愛彩ランドまで乗り継ぎが大変なので、乗り継ぎなしで行く方法があれば良いと思う。南海沿線住民も愛彩ランドへ行きたい人は多く、もし100円で行くことができれば大勢行くと思う。

岸和田市の交通計画が成功するよう検討しなければならず、高齢者のことを考えると税金の支出があってもある程度取り組んでいくべきだと思う。

(委員)：春木から道の駅へは便乗していく方が多く、バスがあれば一人でも行くことができ、利用者が多いと思う。

(委員長)：道の駅で、どこから、どんな手段で来ているのか等の調査は行っていないのか。

(事務局)：和歌山大学の協力を得て実施している。

(委員長)：市民が行きたいけど不便で行けなかったり、本当は公共交通で行きたいけど不便だったりすると行かなくなり、潜在需要があるのに顕在化する手段がないことになるので、来客数の多い施設があるなら、調査データを活用して公共交通でも行ける仕組みを検討すべきだと思う。

(委員)：道の駅まで路線バスは延長されたが、東西の連携ができていないため不便で、あきらめている人が多い。新しくできた道路にバスが運行されれば行く人が多いのではないかと思うので、判断できるだけの情報が欲しい。道の駅の近くにある蜻蛉池公園の利用者も多い。

(委員長)：どんな施設があって、どんな利用がされているか調べたらよい。行く場所があるのに有効活用されていなかったり、バスが有効活用されていなかったりすれば、そういうところを検討すると公共交通が改善される可能性がある。

(委員)：道の駅などを運行ルートに加えると時間がかかるので、別々に運行してどこかで乗り継げるようにできれば良い。

(委員)：乗り継ぎが簡単にできて目的地へ行けることが重要である。目的地での割引も必要であると思う。道の駅で買い物した荷物を運んでくれると路線バスを利用してもらえると思う。

(委員長)：今後は、委員会の提言をもとに基本計画を策定してほしい。そして、地域公共交通会議を立ち上げ具体的に実施していくというように進めてもらいたい。

試験運行の事業評価の結論として、1回目から2回目の試験運行でルートなどの改善を行ったが、うまく利用されなかった。試験運行の導入の仕方が認可の手続きを伴うため運行しない期間があって、住民にとって使いづらかったかもしれない。試験運行は一旦終わりにして、基本計画に沿った上で実施計画をみながら、地元にとってより良い方法を検討していただくということによろしいか。

(委員)：異議なし。

(委員長)：委員会として公共交通のあり方についてまとめていくために改めて意見をいただきたい。その意見をもとに事務局が提言書案を取りまとめて各委員に事前送付していただき、次回の委員会を開きたい。

■その他

1. 次回委員会の開催予定について

(事務局)：次回委員会は、委員長、副委員長と調整の上、決まり次第連絡する。

2. 委員会の公開について

今後も委員会を公開することで了承を得る。