

会 議 録

名 称	平成 30 年度第 1 回岸和田市地域公共交通協議会									
開催日時 及び場所	平成 30 年 8 月 10 日（金）午後 2 時 30 分～午後 4 時 30 分 岸和田市立産業会館 集会室									
出席者 委員 29 名 うち 出席 24 名 代理 5 名	土佐	津村	大西	大井	阪部	多和	中野	梅澤	秋元	山崎
	○	○	×	○	○	○	○	○	○	○
	酒井	辻	澁谷	大仲	吉野	安藤	西田	寺田	北口	水内
	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	日野	伊勢	稲沢	後藤	横山	日田	別所	小川	土井	
	○	×	○	○	○	○	×	○	×	
傍聴者	0名									
<p>＜＜概要＞＞</p> <p>■議事</p> <p>① 構成委員の変更について</p> <p>② 平成 30 年度第 1 回幹事会について</p> <p>③ 岸和田市交通まちづくりアクションプランについて</p> <p>④ 岸和田市交通まちづくりアクションプラン【公共交通編】 H29 年度事業報告・評価指標について</p> <p>⑤ 岸和田市交通まちづくりアクションプラン【公共交通編】 「施策② ローズバスの改正」について</p>										
<p>＜＜内容＞＞</p> <p>■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大仲委員を指名</p> <p>■内容</p> <p>① 構成委員の変更について (事務局) 資料 1 を用いて説明 構成委員の変更について了承を得た。</p> <p>②平成 30 年度第 1 回幹事会について (事務局) 資料 2 を用いて説明 平成 30 年度第 1 回幹事会について了承を得た。</p> <p>③ 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 3 を用いて説明</p> <p style="text-align: center;">～委員からの意見～</p> <p>(副会長) パブリックコメントを実施したとのことだが、他市も同様であるが、出される意見が少なく本来の機能が果たされていないように思う。市においては十分に周知し運用していただくようお願いしたい。</p> <p>(会長) 今回のパブリックコメントではどのような周知を行ったか。</p> <p>(事務局) 定められた手続きに従って、広報きしわだ、ホームページに掲載、市役所、各市民センターでは計画を備え付け、見て頂けるようにした。</p>										
<p>④ 岸和田市交通まちづくりアクションプラン【公共交通編】 H29 年度事業報告・評価指標について</p>										

(事務局) 資料4-1 を用いて説明

(事業者) 資料4-2 を用いて説明

～委員からの質問～

(副会長) 施策事業の進捗の結果、どの程度評価指標へ反映したか判りにくいので、この2つを繋ぐ指標的なもので補完していただきたい。資料4-1・P6に市民意識調査の結果を掲載しているが、直接市民の意見を確認してみるのも大事であるので、実施できるか検討いただきたい。広告パートナーシップ制度を活用してローズバスパンフレットを作成したと説明があったが、応募数やパンフレットの追加配布数も記載してはどうか、ニーズとして受け止めることができる。

南海ウイングバス南部(株)(以下、「南海WB」と記載)の説明の中で、ICカードの利用率が目標を達成したとのことであるが、目標の見直しをどのように考えているか。

(事務局) 評価指標については計画全体に掛かるものですので、ご指摘のありました箇所については、協議会において、適宜報告させていただく。

ICカードの普及率については、目標を達成しておりますので、目標の見直しに向け事業者と協議をさせていただく。

(副会長) ICカードの普及率について、南海WBはどの程度を目標にしているか。

(委員) 定期を除き出来るだけ100%に近付けたいが、現金決済が無くなることはない。具体的な数字は定めていないが、7～8割を目標に伸ばしていきたい。

(副会長) ICカードが普及すれば、バス利用の煩雑さが緩和される。また、ICカードでの乗車割引制度の導入や商業施設と連携している例もある。現段階ではICカードの普及率上昇を目指すことで良いが、次のステップとしてさらなる利便性を拡大しうる計画であってほしい。

(副会長) 施策⑪について、平成29年度の具体的な準備状況を記載していただければいいと思う。

(事務局) 地域バスの導入に向けた施策について、平成29年度は先進事例などについて研究を行った。平成30年度は導入に向けての制度の構築に取り組んでいく。また、導入希望の地域があれば、ヒアリング等を実施していく。

(副会長) どういった形で地域に投げかけをしていくかが大事であるので、制度の構築を早い段階にして地域に入っていただきたい。

(委員) 評価指標について、以前から指摘しているが、観光客が287万人というのがあり、根拠の説明を求めたが明確な回答が無かった。観光客は当市への経済効果が大きいものであるが、間違ったカウントで掲載され続けている。カウントは各施設の利用者数やイベントの動員人員を全て足した数字である。観光客では無い市民が相当数含まれているので、市外から来た数を把握しなければ意味が無い。正確なデータを基に計画を策定する必要がある。なぜ訂正しないのか。

(事務局) 観光振興計画に掲載されている数値を使用している。過去に同様の質問をされた際にも観光部局に問い合わせた結果、観光部局で把握している観光入込客数とのことであったので、そのまま記載しており、何度も確認している。計画全体を見る上での評価指標の一つとして捉えている。

(会長) このデータの中で、年間を通じての客数とイベントの客数を分けて集計するなどの工夫をすることにより委員のご指摘に沿うことができると思う。

(委員) 間違った集計をしているので、皆さんに意見をお聞きしたい。

(委員) 数字を積み上げることは必ずしも悪いとは思わないが、属性を知る事は意味がある。城へ行った後にだんじり会館に行く等、回遊する客数をどう扱うかは検討する必要がある。

(委員) 観光入込客数を公共交通網形成計画の評価指標としているが、直接的な影響はなく、客数の属性を見る必要がある。各施策の進捗状況の説明をしっかりとすることで、結果として評価指標に繋がっているという流れになる。

(委員) 対象施設の観光入込客数の和が良い。交通利用者として見る場合、属性は関係ないと思う。

(会長) どういう目的で観光入込客数を指標とするかの問題があるが、過去からの積み上げもあり、この指標自体は問題ないと思う。各委員のご指摘があった属性や回遊数、また、公共交通機関の利用割合等さまざまなデータを分析する必要があるので、今後、整理をしていただきたい。

(副会長) 指標として連続性が重要。観光入込客数を指標としている理由として、公共交通は観光・商業等の複数の利用目的で成り立っている点あげられる。他に良いデータがあれば採用すればいい。また、次のステップとして観光で岸和田に来て市内を回遊する等に誘導出来れば、既存の路線バスの利用者増になる。また、自動車での来訪を公共交通機関に転換するための誘導も必要、鉄道と路線バスとのセット運賃の設定等が考えられる。

(会長) 他に質問がなければ案件(2)の報告については以上とする。

⑤ 岸和田市交通まちづくりアクションプラン【公共交通編】
「施策② ローズバスの改正」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) グーグルマップでは、現在地からバス停の距離や路線名等を表示することが可能だが、ローズバスは反映されていない。なにか理由はあるのか。改正する機会に掲載することは可能か。
(事務局) 現状としてコミバスは経路検索システムに反映されていないケースが多いと認識している。「祭都きしわだ navi」では検索可能、また、バスロケーションシステムを導入するので、バス停の発着状況を確認できるようになる。

(委員) 運賃の改正について、路線バスとの整合とあるが、どの程度重なっているのか。

(事務局) 赤ループの和泉大宮駅と下松駅の間が路線バス福田線と重なっている。

(委員) 値上げの理由について、民間と合わせるのではなく、赤字であるからの方が納得いく。

(事務局) 委員ご指摘のとおりであり、収支率改善の為に運賃の改正である。また、路線バスとの整合も考慮した。

(委員) 資料を見る限り、路線バスとの整合が目立っている、収支率の改善のみでよいのでは。

(事務局) 170円の根拠についても説明が必要なので記載している。また、同一区間同一運賃の原則がある。

(委員) 市が運営しているローズバスにおいて、運賃の安さ、細かいルート設定であることで値打ちがあり、基本であったと思う。運行当初の理念を失ってしまったのか。

(会長) 収支改善と共に、受益と負担の見直しの必要性が背景にある。

(副会長) 一般的に路線バスとコミバスが重複する場合は、運賃をどちらかに合わせる傾向にある。両者の使い分けができてることが大事なので、初乗り運賃に拘る必要はなく、目標の40%を達成するためには、いくらにすればよいかの説明でいいかと思う。

現行のローズバスの課題を解決するためには、収支改善の為に値上げ、利便性向上による利用客数増の2点あることを市民に説明いただいた方がよいのではないかと。また、利用頻度を上げることにより、将来的な値上げの緩和に繋がる等も有効かと思う。

目標の40%を達成するために必要な運賃はいくらか、算出する方法はあるかと思う。

(委員) 算出式はない。このくらいの利用があれば40%を達成できる等の説明がいいと思う。

(事務局) 運賃の改正については、わかりやすい150円や200円にすれば良いという議論もあるが、同一区間同一運賃の原則より170円を上限とした。現在の収支率が20%程度なので、利用者数が変わらなければ(100円から170円の値上げで)35%になる、目標を達成するためには、利用者数増が必要だが厳しい目標と認識している。

(委員) 現ルートで、乗降客数ベスト・ワースト5はどこか。

(事務局) 平成27年度1便当り。ベストは岸和田駅前6.78人・港緑町3.54・競輪場前3.07・市民病院前2.97・JR下松駅前2.02。ワーストは山下町0.12・本町0.14・図書館前0.15・大北町0.16・別所町1丁目0.22。

(副会長) 現状は利用客数が少ないので、なんとかしましょうというのがこの案。利用者数が減少すれば税金の負担割合が増え、いずれ福祉バスに転換しようという流れにもなりかねない、他市の例では、無料で運行していた所も、市民へ説明がつかない等の理由で有料にして継続している。

運賃を改正しても、利用客が減らないように利便性を向上するように考える。

結果として、目標を達成できないかもしれないが、何もしないよりはいいわけであるので、事務局案を進めるといい。ただし、市民向けには納得のいくような説明が必要。

利用者数を増やすには、地域ぐるみで積極的な利用を呼び掛ける必要がある。そういう所は収支率が高い状況にある。

- (委員) 170 円に値上げして、バス停を減らす等は賛成できない。手を上げれば止まってくれるように出来ないか。
- (委員) フリー乗降について、急に停車しても危険がない郊外では認められたケースはあるが、市街地では交通量・安全性の関係から認められにくい。停留所で乗降する方が安全である、また、停留所は安全な場所を選定している。
- (委員) 便数は 8 便/日となっているが、8 時台から 16 時だと 9 便になる。12 時台は運行しないのか。
- (事務局) ご指摘のとおり、運転手の休憩時間としている。
- (委員) ローズバスは何台で運用されているか。
- (委員) 通常 2 台と予備が 1 台。検査時等も通常運行が可能。
- (委員) 運転手は、午前と午後で交代しているのか。
- (委員) 昼間に休憩時間を確保されているので、1 人で運転している。
- (委員) ローズバスは市民病院への通院目的での利用が多いと思われる。南ループの下松（市民病院南）は市民病院から距離があるので、ルート（案）を修正して、市民病院前を経由する必要がある。利用者目線での改正をしてほしい。資料の作成の仕方が市民目線にはなっていないので、再考が必要。
- (事務局) 下松から市民病院までの距離については認識している。委員ご指摘の事項を踏まえ、資料や説明の仕方を熟慮したい。
- (会長) 只今頂きましたご意見も踏まえまして、ローズバスの改正については、引き続き事務局で調整を進めていきたいと思えます。
また、改正(案)については、次回協議会で、本協議会委員様の同意を頂きたいと考えておりますので、その際には皆様のご協力をお願い致します。

⑥その他

- (事務局) 今後の作業としては、本日いただいたご意見を踏まえ次回の協議会までに本日ご報告できなかった評価指標、ローズバスの改正についても引き続き必要な手続きを進めて参りたい。次回の協議会は、それらを整理し、日程を決定した段階で、皆様へ連絡させていただく。
- (会長) 以上をもって、第 1 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

平成 30 年度 第 1 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

印

会議録署名人

署 名

印