

令和元年度 第1回 防府市地域公共交通活性化協議会 議事録（要旨）

■開催日時・場所

令和元年6月25日（火）午前10時から正午まで
山口県防府総合庁舎 会議室

■次第

1. 開会
2. 挨拶
3. 委員紹介
4. 会長・副会長の選任
5. 議事
 - (1) 協議事項
 - ア 「防府市地域公共交路線再編計画【落合線・小茅線編】（案）」について
 - イ 平成30年度実施報告及び令和元年度実施計画について
 - ・利用促進等について
 - ・令和元年度事業「くらしの交通実現」について
 - (2) その他

■配付資料 ※8～10 は委員提出資料

| | 資料名 |
|----|--------------------------------------|
| 1 | 令和元年度第1回防府市地域公共交通活性化協議会 次第 |
| 2 | 資料1 防府市地域公共交路線再編計画【落合線・小茅線編】（案） |
| 3 | 資料2 防府市地域公共交路線再編計画【落合線・小茅線編】（資料集）（案） |
| 4 | 資料3 路線バスの利用促進に関する取組等について |
| 5 | 資料4 令和元年度事業の概要「くらしの交通実現」 |
| 6 | 資料5 バス運賃低廉化実験の実施について |
| 7 | その他 交通政策 LETTER 4月号・5月号・6月号 |
| 8 | 第2回海の日フォトコンテスト作品募集 |
| 9 | バスロケーションシステムサービス開始について |
| 10 | 路線バスの利用者数の推移等について |

■会議風景



■出席者名簿 敬称略・順不同

| | 区分 | 所属団体・役職 | 名前 | 出欠 | |
|--------------------|--|----------------------------|--------------------|--------------------|------|
| 委員 | 学識経験者 | 徳山工業高等専門学校 土木建築工学科教授 | 古田 健一 | 出席 | |
| | | 徳山工業高等専門学校 土木建築工学科准教授 | 目山 直樹 | 出席 | |
| | 地域公共交通の利用者等 | 防府市自治会連合会 総務 | 内田 元夫 | 出席 | |
| | | 防府市女性団体連絡協議会 会長 | 大村 弘子 | 出席 | |
| | | 防府市老人クラブ連合会 理事 | 田中 太一 | 出席 | |
| | | 防府市障害福祉団体連合会 会長 | 中村 信也 | 出席 | |
| | | 防府商工会議所 交通運輸部会 副部会長 | 馬場 龍美 | 出席 | |
| | | (一社)防府医師会 副会長 | 木村 正統 | 欠席 | |
| | | 市民代表 | 田邊 千寿子 | 出席 | |
| | | 市民代表 | 清水 重子 | 欠席 | |
| | | 公共交通事業者等 | 防長交通(株) 営業部長 | 齋田 稔 (代理：兼石 隆規) | 代理出席 |
| | 中国ジェイアールバス(株) 運輸部生活交通活性化推進室長 | | 河内 政好 | 出席 | |
| | 西日本旅客鉄道(株)山口支社 防府駅長 | | 池永 一民 | 出席 | |
| | 山口県タクシー協会防府地区事業者 湯田都タクシー(株) 取締役統括部長 | | 重舩 伸 | 出席 | |
| | (有)野島海運 取締役 | | 阿部 幸典 | 出席 | |
| | (公社)山口県バス協会 専務理事 | | 藤原 徳行 | 出席 | |
| | (一社)山口県タクシー協会 理事 | | 大隅 洋三 | 出席 | |
| | 山口県交通運輸産業労働組合協議会 (私鉄中国地方労働組合防長交通支部防府分会 分会長) | | 橋本 透 | 出席 | |
| | 道路管理者 港湾管理者 | 中国地方整備局山口河川国道事務所 交通対策課長 | 河上 伸一 (代理：藤原 功) | 代理出席 | |
| | | 山口県防府土木建築事務所 維持管理第一課長 | 牧 浩一郎 | 出席 | |
| | | 山口県防府港務所 主査 | 榮 幸治 | 出席 | |
| | 警察 | 防府警察署 交通課長 | 田畑 哲哉 | 出席 | |
| | 関係機関 | 中国運輸局山口運輸支局 首席運輸企画専門官 | 秋本 由美 | 出席 | |
| | | 山口県観光スポーツ文化部 交通政策課長 | 末冨 芳伸 | 欠席 | |
| | 計画作成市 | 防府市 総合政策部長 | 小野 浩誠 | 出席 | |
| | 事務局 | | 総合政策部 部次長 | 藤井 隆 | |
| | | | 総合政策部 参与 | 岸本 敏夫 | |
| | | | 総合政策部政策推進課 課長 | 杉江 純一 | |
| | | | 総合政策部政策推進課 課長補佐 | 金子 照 | |
| | | | 総合政策部政策推進課交通政策係 係長 | 岸本 理志 | |
| 総合政策部政策推進課交通政策係 主任 | | | 有東 佑索 | | |
| 総合政策部政策推進課交通政策係 主任 | | | 藤崎 雄士 | | |

■議事録

1. 開 会

2. 挨 拶

総合政策部長あいさつ

3. 委員紹介

委員・事務局紹介

4. 会長・副会長の選任

会長は、防府市地域公共交通活性化協議会設置要綱第4条第1項に基づき、委員による互選の結果、古田委員が会長に選任。副会長は、同要綱第4条第1項に基づき、会長が小野委員を指名。

会長・副会長あいさつ

5. 議 事

会長から会議の公開について確認後、議事を進行。

(1) ア 防府市地域公共交通路線再編計画【落合線・小茅線編】(案)について

事務局から資料1、資料2を説明。

A 委員 小茅線は3路線あり、それぞれ距離が違うがバス運賃に差があるのか。

企業は定期利用している人がいると思う。バスダイヤが平準化されたことはよいことだと思う。定期券を購入している人が、他の路線で使えないという状況が発生してしまうと不便だと思う。西浦の工場付近は通勤による交通渋滞が発生しており、公共交通を使ってもらうことが重要だと思う。今後、料金の平準化など定期券を購入した人がどの路線でも使えるように考えていかなければならない。

事務局 3路線の運賃設定は、例えば防府駅南口から小茅までの運賃はいずれの路線も520円となっており、路線が違う場合でも起終点と同じバス停であれば同じ運賃となっている。定期券の利用は、定期券の起終点のバス停で乗降するのであればどの路線を利用してもよいことになっている。定期券の内容で想定されるバス路線以外の路線での定期券の使用可否については、いただいた意見をもとに防長交通と協議をしたい。

マツダ西浦工場付近の通勤時間帯での渋滞については、緩和策の1つとして公共交通を利用すればよいのではないかという趣旨の意見であると思うが、西浦の工場の関係者が会社に訪れる際の移動手段として路線バスを選択してもらえような投げ掛けができないか検討したい。

A 委員 資料1の21ページに、総合医療センター直通系統の重複区間解消による効率化の検討が記載されている。総合医療センター直通系統の重複区間解消によりバスの便数を減らすのが気になる。地元で気になっているのは、平日、総合医療センター付近の道路は県道まで渋滞が発生している。一般の通行者も迷惑を被っている状況。その中で、バスの午前中の便数が

減るということになれば、バスよりも自家用車を移動手段として選択する人がより増えてしまうのではないかと危惧している。現在、通院時間帯の防府駅と総合医療センター間のバスの便数はかなり多いが、直通系統の便が全てなくなれば自動車の通行量が増えると思う。その辺りを考慮いただき、防府駅と総合医療センター間のダイヤの見直しを行っていただきたいというのが地元からの要望。

事務局 現在、各地域から総合医療センターに直通でつなぐバス路線があり、それらを防府駅で分割し、運行の効率化を図ることを網形成計画で示している。バスの便数の増減は現時点で明言できない。例えば利用者が多い時間帯は便数を増やし、利用者が少ない時間帯は便数を減らすといった内容も考えられる。ダイヤ等の検討は、いずれにしてもこれから防長交通と検討することとなる。交通事業者は運転士不足の問題もあるため、当路線に割ける運転士の数も考慮しつつ、利用者の利便性も上げていけるよう検討していきたいと考えている。

B 委員 工場付近への通勤時間帯の話があったが、移動手段を公共交通に振り替えるという議論であれば、モビリティ・マネジメントの施策となる。議論となっている箇所の道路は、車線数も確保されており、歩車分離もされている。こういった議論を行うのであれば関係データをおさえる必要がある。工場向けのバスサービスをどの辺りまで実施できるのかという議論であれば、利用者というよりは企業と話をする必要がある。企業がバス通勤を推奨しておらず、自家用車で通勤する方針で、それが渋滞を起こしているということが原因と突き止められているのであれば、全体の議論で行う必要があると思う。ただし、当協議会の課題は、自動車を運転しなくなる人の割合が増える中で公共交通を使いやすくしていくのか、公共交通を利用しなくなると今のままでは失われる可能性があるからそれに対する対策を打っているのか、その辺りのスタンスをどちらに振るのかで方針が変わってくる。今は後者の方だと思う。今回の路線再編については、落合線はデマンドタクシーを導入する方がバスよりも有益性があり、小茅線については便数が増えてサービスレベルが上がっていることが結果的によかったと思う。工場関係者の通勤の話は、今の議論とは直接関係ないが、将来的には整理しながら考えていただきたい。

事務局 工場関係者の通勤の話については、どういった取組が有益なのかということを含め、今後の検討課題としたい。

C 委員 公共交通を将来どうしていくかということをしっかり考えたい。今後、バス運転士が不足し、利用者は少なくなっていくというサイクルを繰り返す恐れがある。公共交通を活性化させようとしても運転士がいないと対応できない。デマンドタクシーを運行しようとしても、タクシー事業者も運転士不足の状況があり対応が難しい状況。将来的には地域全体で乗務員を確保するという考え方が必要。他県では、運転士確保に助成を行っているところもある。単に路線の再編だけではなくて、自治体がバス・タクシーの運送事業者に対する運転士確保を考えることは1つの重要な点だと思う。また、デマンドタクシーの運行費を行政が負担したとしても、実証実験から本格運行に至り、その後デマンドタクシーの運行も終わってしまうということも考えられる。そのような中においては、地域住民の意識改革が重要になってくる。「公共交通利用マイスター」というような人を選定して、その人を中心として盛り上げるという考え方があってもよいと思う。こういった再編計画を作る中において、実効性を上げるために、さらにそういったことを考える必要がある。

事務局 地域住民に路線バスの現状をわかりやすく伝えることの難しさを感じている。昨年度から玉

祖地域と西浦・華城地域と協議を進め、玉祖地域には防長交通にも来てもらった。今年度は、2つの地域以外にも市周辺部の地域と協議を進めることとしており、他市の事例も参考にし、交通事業者の協力も得ながら、地域の方々と話を進めていきたい。

◎協議結果

軽微変更は事務局一任とし、防府市地域公共交通路線再編計画【落合線・小茅線編】を承認。

(1) イ 利用促進等について

事務局から資料3を説明。

B 委員 そろそろ総合的な広報活動をやった方がよい。例えば、転入者のチラシは、路線図が書いてあるだけでは意味がない。サイクルアンドライドは、どこにあるかだけでは意味がない。自転車が何台置けるのか、バス停は、どれだけ便数があるのかを載せるなど。今はそれができる状態になっている。総合的な路線図を作ってもよい。掲載すべきものは、鉄道駅やバス停、タクシー乗り場、営業所が一目瞭然でわかるものがよい。欲をいえば、字の大きさが大きいものがよい。今は総合的に見せているものがない。バス路線だけ見せて、転入者に使ってもらおうとしても、選択肢に入らない。自転車置き場だけではなく、自転車が通れる道載せるのがよい。自転車道もそんなにあるわけではない。実は自転車道を造るよりも、バスをタダにした方が安いのではないかという議論もある。道路は幅員を広げるのにお金が掛かる。公共交通を便利にすれば、移動が便利になるという考えはいくらでもある。道路と公共交通をどう折り合いをつけるのか。今の段階で、バス路線がこれだけあり、バスや電車への乗り継ぎができる中で、市民に伝えるという意味で、交通マップを作れるのではないか。全戸配布なのか、必要に応じて配布するのかなど、方法はいろいろあるが、そろそろ総合的に取組をしていかなければ、いくらあっても使われにくい。「検討」から、実際に使えるようにしていく方向がよいのではないかと思う。総合的な広報は、実際にあるものを見せるのは、バス路線が何便あるかを見せるような時刻表があるとよい。そろそろ考えていった方がよいと思う。意見というよりは感想。

会 長 例えば自治会マップは、チラシを配って利用者が増えたということであったが、取組んでいる項目を総合的に一目でわかるものに作り替え、地域住民に情報提供をした方がよいと思う。

事務局 本日の資料の中にはないが、平成26年からバス路線やタクシー事業所が載った「防府市生活交通マップ」を作っている。印刷したものを配布することはできていないが、ホームページに掲載している。ただ、バスが路線ごとに何便あるのかなど載っていないので、頂いた意見を参考に配布方法も併せて検討したい。

(1) イ 令和元年度事業「くらしの交通実現」について

事務局から資料4、資料5を説明。

D 委員 バス運賃が市民から「高い」と思われている現状は理解している。協議会委員は理解してい

と思うが、バスを運行するために様々な経費が掛かり、長く乗れば高くなるのはしょうがないことである。

資料3の「バス半額券」の利用実績を見ると、昨年度が823枚である。平成24年度から実施され、年々増えてきたが、昨年度は減っている。運賃を安くしても、バスを利用しないのではないか。効果的な実験をしなければ、収入が減る。差額は市から補填であるが、行政負担が増える。

自家用車でも維持費は掛かるが、あまり意識されていない。交通事業者が安全・安心に運行するための経費は、国の規制で自家用車より高くなる。その点も理解してもらえよう周知をお願いしたい。

C 委員 山口市の「のる得きっぷ」は、300円で山口市内どこまでも乗れる。山口市葵町から新山口駅まで乗っても300円で、お得感のある切符である。「のる得きっぷ」の利用状況や購入状況を教えてもらいたい。

先ほどバス半額券の質問があったが、お得感を出すことで利用に繋がる可能性があるのですが、どのような成果があったのか教えてもらいたい。

E 委員 当初、300円券11枚セットを3,000円で販売し、月250セット程度の売り上げであったが、現在約2倍の売り上げになっている。また、3,000円のセットだけではなく、3枚セットを1,000円でも販売している。セット券の販売で利用者は増えている。山口市の負担は大きくなっているが、セット券の販売で利用者が増えていることは間違いない。

B 委員 山口県全体を通して、公共交通を使うという文化が途絶えようとしている。子どもの頃を思い出すと、バスで移動していたし、自家用車による渋滞、混雑はなかった。バスに乗って、色々なところに行ったという思い出がある。路面電車で遊園地に行ったり、郊外に出たりしていた。今の子どもはバス乗車体験が極めて少ない。自家用車で移動する習慣の中にある。子どもがバスに乗るという体験に注力できないものか。乗る体験をさせるのであれば、運賃を取らず、バス乗車体験をしてもらう。子どもだけで乗せることはできないので、学校単位や親子で乗る工夫をして、バスに乗り、公共交通を利用する。様々な方法で公共交通に愛着を持ってもらわない限り、誰も公共交通に乗ってくれない。

よく、お年寄りが「自分の車を乗らなくなったらバスに乗りますよ」と言っているが、乗った人を見たことがない。自家用車に乗れなくなるくらいのお年寄り健康状態が悪くなったらバスには乗れない。自家用車に乗っているうちにバスに乗ってもらうためにはどうするのか。先ほどサイクルアンドライドがあったが、自家用車でバス停まで行き、そこに自家用車を預け、バスで目的施設にアクセスするなど体験させなければ、バス利用は伸びないのではないか。色々な手立てを講じ、バスに乗ってもらう体験させる利用促進をしない限り、需要喚起には繋がらない。バスを利用する文化を造って行かない限り、バス利用がこれ以上増えることはないのではないか。

C 委員 今、言われた乗車体験について、山口運輸支局も含めて、バス事業者が県内各地で行っており、自治体と一緒にしているものもある。バス事業者が学校と連携しているものもある。お年寄りを対象にした乗り方教室もある。6割程度の高校生はバスに乗ったことがなく、整理券の取り方や運賃表示機の見方がわからない。山口県はバスカードがあるが、使い方がわからない。貸切バスや新幹線には乗るが、鉄道に乗ったことがないということもある。高校を卒業して、都会で初めて乗るという状況もあり、小さいときから体験させることは大事で

ある。

高齢者も何十年もバスに乗っていない人がおり、乗るという習慣をつけなければならない。防府市においても、玉祖地域では高齢者も含めて自家用車に乗っているという実態がわかる。自家用車に乗れなくなったらバスに乗るのではなく、デイサービスを受けるようになる。このようなバスに乗れない状況で乗り方教室をやったことがある。そうなるからでは遅いので、いかに乗れるような状況で行うかが大事である。

広島事例で、子どもの頃に乗車体験した人がバスのファンになり、バスの運転士になったということがある。利用者を増やすことだけでなく、乗務員を増やすという意味でも子どもの乗車体験は有効ではないかと思う。

会 長 委員の意見は、平成 30 年度実施報告や実施計画に関わることと思う。これまでやってきたことを大きく見直し、さらに利用体験を増やす、バスのファンを増やすという意識を作り出さなければ、利用者は減っていく。

(2) その他

○交通政策 L E T T E R について

事務局から説明。

○海の日フォトコンテストについて

D 委員 山口運輸支局では、公共交通のイベントを実施しており、海上交通を担当している徳山庁舎が海の日フォトコンテストを実施している。参加、PR をお願いしたい。

○路線バスの利用者数の推移

E 委員 路線バスの利用者数は、1992 年度以降利用者数は右肩下がり。

防長交通の周南営業所と防府営業所の運転士の充足率は 88% であり、運転士が足りていない。運転士は 66 歳以上が多数を占めており、70 歳に近い人が担っている。こうした状況の中、月 2 回ほどバスの体験会を開催し、1 回の開催で 4～5 名応募がある。体験会を通じて、実際に入社した人は少数。トラック運転士やタクシー運転士などの業種経験者は運転技術があるため、路線の確認程度で済む。普通免許しか持っていない人は、教育期間が 2～3 か月掛かる。大型二種免許取得費用を負担しているが、それでも担い手がいないため支援金制度を始め、大型二種免許を持っている者は 20 万円、それ以外は 10 万円を支給する。

バスの利用状況は、平日は通勤通学での利用が多いが、土日祝になるとそういう利用がなく、利用者が減っている。運転士が足りない中で、このような分析をし、利用されていない路線はデマンド化で進めるなど、しっかりと見極めていきたい。

閉 会
