

令和元年度 第2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11月8日（金）午後2時から午後4時まで
防府市文化福祉会館 3階4号 大会議室

■次第

1. 開会
2. 挨拶
3. 議事

（1）協議事項

- ア バス運賃低廉化実験の結果について
- イ 地域の実情に応じた公共交通サービスの検討について
- ウ デマンドタクシーの運行について

（2）その他

■配付資料

	資料名
1	令和元年度第2回防府市地域公共交通活性化協議会 次第
2	資料1 バス運賃低廉化実験の結果について
3	資料1－2 バス運賃低廉化実験 対象路線の減額チケットの利用状況
4	資料1－3 バス運賃低廉化実験 日別利用者数
5	資料2－1 地域の実情に応じた公共交通サービスの検討について（大道地域）
6	資料2－2 地域の実情に応じた公共交通サービスの検討について（富海地域）
7	資料2－3 地域の実情に応じた公共交通サービスの検討について（小野地域・右田地域）
8	資料3 デマンドタクシーの運行について

■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	欠席
	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	欠席
		市民代表	清水 重子	出席
	公共交通事業者等	防長交通(株) 取締役副社長	斎田 稔	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	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 (代理：藤野 克也)	代理 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 (代理：三好 勇希)	代理 出席
		山口県観光スポーツ文化部 交通政策課長	末富 芳伸 (代理：梅本 保則)	代理 出席
	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

会長あいさつ

3. 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 バス運賃低廉化実験の結果について

事務局から資料1、資料1－2、資料1－3を説明。

- 会長 実験の期間が短く、周知がうまくなされていなかったため、利用者が増えなかったようにも思える。また、類似するような低廉化実験を他の路線で実施する計画はあるか。
- 事務局 実験の期間について、様々な意見があることは承知している。周知は自治会に協力をいただき、全戸にチラシを配布した。小野地域では地域から申し出をいただき、9月中旬に開催された敬老会でも話をしてもらったが、利用が伸びなかった。実験期間を上旬・中旬・下旬に分けて集計しても変化は見られなかった。下旬の利用に伸びがあれば効果があったと思われるが、そうではなかったため、期間を延ばしても変化は見られなかったのではないかと考えている。また、他の路線での実施は、同様の結果になると考えられるため、難しい。
- A 委員 全区間では利用が伸びているが、対象区間では増加が見られない。そもそも地域に住んでいる方の普段のバス利用はどのような状況か。バスの乗り方教室は実施していたのか。以前、免許センターで高齢者を対象とした乗り方教室を実施したが、参加者の9割以上の方が20年以上バスに乗ったことがなかった。先にバスの乗り方教室などによって周知してからでなければ数字として出てこないのではないか。
- 事務局 現在の乗り方教室は、小学生を対象としたもので、社会人・高齢者には実施していない。バスの利用促進、バスを移動手段の選択肢に入れてもらってから、実験をした方が効果的と考えられるため、頂戴した意見は利用促進の取組の中で検討したい。
- B 委員 減額チケットはどのようなものか。チラシの配布は全戸配布それとも希望者のみか。
- 事務局 チラシA3の2つ折りで両面印刷しており、防府駅から運賃が300円以上となる小野地域と右田地域の一部については、減額チケットの付いたチラシを全戸配布した。それ以外の右田地域では減額チケットがついていないチラシを配布した。また、減額チケットは小野公民館・右田公民館・防長交通駅前案内所でも配布した。
- B 委員 サービスの内容がよくわからない。サービス内容の理解が得られる広報をしないと難しいのではないか。
- C 委員 小野地域には店がなく、市中央部に出なければならない。バスを乗る場合、15分～20分歩く必要があるが、年寄りはそのままで出られない。その点を考えていただきたい。
- 事務局 小野地域には、スーパーも病院もなく、バス路線から離れた場所に居住が見られることについて把握している。小野地域についてもどのような交通を提供すべきか検討したいと考えて

いる。路線バスは佐波川兩岸の県道で運行しているが、佐波川の近くを走らせることは道幅が狭いなどの事情があり難しい。

D 委員 小野地域に住んでおり、バス運賃低廉化実験も利用した。実験期間中は、通常、片道 690 円掛かるところ、バス運賃助成券を含めて 100 円で病院や買い物に行くことができ、大変助かった。ただ、高齢のため、チラシの内容が理解できない人がおり、皆に利用してもらえるようにお知らせをした。今回の実験のような、防府駅まで 100 円で行けるような施策は実施しないのか。

事務局 今回の実験結果を見て、同じ形で実施するのは難しい。先ほど、利用促進の意見も頂いた。実験はバス運賃を安くしたときにどのくらい乗車が増えるのかということを目的として実施したが、安くしても増えないことが分かった。同じ形で実施することは難しい。

E 委員 バスを利用しているのは、特に年寄りが多いので、書類だけでなく、地域に出て、説明をしたうえで実施しなければ、良い制度であっても、情報すら届いていかない。バスというツールに限定するのは限界に来ていると考えられ、誰でも利用できるという広い視野から検討する必要がある。

(1) イ 地域の実情に応じた公共交通サービスの検討について

事務局から資料 2-1、資料 2-2、資料 2-3 を説明。

F 委員 今後、地域に入って話をすると思うが、事業者と話し、ある程度方向性が決まっているのか。それとも、これから検討するのか。

事務局 基本的には地域の意見を聞いてからと考えている。しかし、地域によっては導入することができない交通手段もあり、選択肢が限られた中で、検討をしていく場合があると考えている。

F 委員 大道地域はデマンドタクシーが走っているが、大道地域の西部はバス停までかなりの時間を要する。デマンドタクシーが難しいのであれば、住民の利便性が上がり、コストが掛からないものを考える。現在、大道小学校の児童が乗っている路線バスをスクールバスにし、住民も乗れるようにするといった考え方もある。住民、事業者、行政が三者一体となって話をする必要がある。新たなものを入れても利用者が少ないというのが一番のネックとなる。補助されていないバス路線があるが、あまり利用者のいない区間で、買い物などで使える区間の運賃を安くすることで利用者を増やし運賃収入を上げるなど、地域と連携することで利用者を増やす方法も考えられる。

富海地域は、牟礼地域の一部と一体で考えるという方向性だった。富海地域は道路が狭く、大きな車両が入らない。牟礼地域と連携してどのように考えるのか。富海駅を中心にするのか、それともバス路線を中心にするのか、ということはある程度明確にしておかなければならない。富海駅を使ってもらうという考え方でもできる。富海駅であれば、地域の中央にあり、歩いて行くにも距離はあまりない。

小野地域については、佐波川の右岸と左岸に分かれており、兩岸を連携する交通網を考える必要がある。久兼に行くバス路線は、補助金が 690 万円となっているが、これだけのお金があれば、地域で右岸、左岸を連結した新たなものが運行できる。防府駅方面に出る場合は、路線バスに乗り換えてもらう。右岸は大日団地、総合医療センターへの利用が一番多い。普

段、多く使われる場所をどのように結ぶのかを考えることが、検討をしていく上での重要な方向性になる。690万円あれば、車を走らせる人もいるかも知れない。個人で走らせるのは限界があるので、行政、事業者、利用者が一体となって、より便利に回数を多く使ってもらえる公共交通は何か。これまでの玉祖地域や西浦地域の検討では、事業者がギブアップしかかっていた路線バスを減便したり、路線を無くしたりした。それだけでは、公共交通として成り立っていくのは難しい。今あるものを有効に活用するには、どのようにすればいいのか。コストが掛からないようにするには、どのようにすればいいのか。このままでは防府の交通網は、補助金ばかりが多くなってしまう。タクシーで補完することも考えられるが、タクシーも厳しい状況である。それぞれの事業者が役割を果たして、防府市全体で今後のことを考えていくことを基本に対応する必要がある。

- 会長 地域の現状に応じた対策の考え方、全てにおいてアイディアをご披露頂いた。今からそれを考えなければならない状況にある。事務局もそのような対応を考えている最中であると思う。
- 事務局 富海地域は、富海駅か牟礼を中心にするのかということだが、富海駅も公共交通機関の1つである。富海地域は、牟礼に買い物や通院に行く人もいる。両地域で補完できるような形で走らせる必要がある。この地域では、牟礼の医療モールが無料で車両を走らせており、若干の利用があるようである。介護系や医療機関独自のサービスの情報も聞きながら検討したい。
- 会長 地域にはそれぞれ特色があり、同じやり方が通用するわけではない。地域の実情にあったものを考える必要がある。新たな手法を社会実験などで試すことを近々にしていかなければならない。3つの地域で同時に考えるのは難しいが、緊急の課題である。
- A 委員 地域の実情は大事であるが、一番大事なのは、防府市として人の移動をどのように確保するということを考えることである。乗車密度が低いからということで、他のものに変えてもうまくいかない。利用してもらう努力をした後に実験をするなど、モビリティマネジメントをして方向性が出てから考えるのであればよい。タクシーも運転士不足であり、路線バスの次はタクシーということにはならない。地域による自家用有償運送も担い手がおらず難しい。お金を出すだけではだめで、地域全体で方向性を考えていることを訴えた上で、実験を考えていく必要がある。バス路線を切って乗合タクシーをやる。それがだめなら地域による運送となるが、ゆくゆくはそれも利用されなくなる。皆でしっかり協議をしていく必要がある。
- 会長 このような状況は、防府市だけではない。他の地域がどのような対策を始めているのか。新たな方法の情報を常にアンテナを張って集めておく必要がある。
- B 委員 公共交通サービスの考え方で分からないところがある。物流で考えると、拠点間の輸送と支線の輸送を考え、全地域を網羅するような形をとる。今ある資源で考えると、JRの駅を拠点として、時間帯に合ったバスを走らせる。電車が1時間に1本であれば、30分ごとにバスを走らせる。右田地域、小野地域は、バスでしか考えられない。小野地域はスクールバスを走らせているが、朝晩はスクールバスで、その間（スクールバスの走っていない時間）は市民サービスに利用できるのではないかな。今ある資源をどのように生かしていくのかを考えるべきである。どうしても地域で格差は出る。離れたところは利用しにくい。カーシェアリングや自転車などの有効利用を考えてはどうか。
- 会長 細かく見れば、今まで取られていた対策以外に、もっとやり方はあると思う。視野を広げて対策を考えていくべきという意見であり、まさにそのとおりである。今ある資源の活用を考えているとは思いますが、バス路線の運行の仕方だけでなく、その他のサービスを重ね合わせる

という考え方も採用していただきたい。

(1) ウ デマンドタクシーの運行について

事務局から資料3を説明。

- 会長 切畑デマンドタクシーは、当初は登録者数を増やすのに苦勞をされたと思うが、今回の玉祖デマンドタクシー立ち上げ当初の登録者数は、切畑デマンドタクシーに比べてどうか。
- 事務局 切畑デマンドタクシーは平成27年4月から運行しており、その際、切畑地区の全5自治会で周知を行っているが、当初登録者数は200人程度であった。玉祖地域では、自治会に協力いただき、チラシを全戸配布し、説明会を2回開催した。自治会から要請があれば、説明にうかがう体制をとっており、引き続き、周知を進めていきたい。
- 会長 切畑地区と玉祖地域、それぞれの運行区域の人口はわかるか。
- 事務局 切畑地区は令和元年9月末時点で445人、玉祖地域は令和元年10月末時点で1,865人。
- 会長 利用のポテンシャルは、玉祖地域の方が高いと考えられるか。
- 事務局 切畑デマンドタクシーは登録者が200人程度で、実利用者数は11人であった。玉祖デマンドタクシーは登録者が78人で、10月の実利用者数は12人だった。始まったばかりであり、状況は随時報告したい。
- G委員 現在、事業者が3社で運行しているが、来年度も3社となるのか。
- 事務局 玉祖デマンドタクシーが3社で運行することとなった経緯は、運転士不足のため1社で担える事業者がいなかったためである。今後の運行体制は、現時点で決まっていないが、事業者と現状を話しながら進めたいと考えている。

◎協議結果

来年度の切畑デマンドタクシー及び玉祖デマンドタクシーの運行については、今年度と同様とすることとする。ただし、玉祖デマンドタクシーについては、実証運行の検証等により運行内容を見直しもある（見直す際は、再度、活性化協議会で協議する。）。

閉 会
