

# 平成29年度 第3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

平成29年12月25日（月）午前10時00分から午後0時10分まで  
防府市役所 1号館3階 南北会議室

## ■次第

1. 開会
2. 議題
  - (1) 防府市地域公共交通網形成計画（素案）について
  - (2) 市街地循環ワゴン（まちくるワゴン）の調査結果について
  - (3) 切畑デマンドタクシーについて
3. その他
  - ・ 平成29年度第4回防府市地域公共交通活性化協議会について

## ■配付資料

	資料名
1	平成29年度第3回防府市地域公共交通活性化協議会 次第
2	第6章 防府市における公共交通の課題 新旧対照表 “公共交通の課題”と“目標・事業”の体系図
3	防府市地域公共交通網形成計画（素案） 平成29年12月時点案
4	市街地循環ワゴン（まちくるワゴン）実証運行調査結果
5	切畑デマンドタクシーの状況について

## ■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 会長	広石 聖	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 商業部会長	坂本 恵次	出席	
		(一社)防府医師会 副会長	木村 正統 (代理：吉村 廣樹)	代理出席	
		市民代表	田邊 千寿子	出席	
		市民代表	清水 重子	出席	
	公共交通事業者等	防長交通(株) 取締役営業部長	寶迫 啓之	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) 広島支社徳山地域鉄道部 防府駅長	徳永 良和	欠席	
		山口県タクシー協会防府地区事業者 (湯田都タクシー(株) 常務取締役)	後根 達成	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	柳木 和人	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 書記長)	手嶋 謙介	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	大下 孝志	出席	
		山口県防府土木建築事務所 維持管理第一課長	伊藤 扱治	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	原田 英樹 (代理：吉岡 真吾)	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	宗像 恵太郎	出席	
		山口県観光スポーツ文化部 交通政策課長	京牟礼 英二 (代理：今井 和之)	代理出席	
	計画作成市	防府市 副市長	村田 太	出席	
	事務局		総合政策部 部長	熊野 博之	
			総合政策部 部次長 兼 総合政策課 課長	亀井 幸一	
		総合政策部総合政策課 課長補佐	桑田 智史		

事務局		総合政策部総合政策課交通政策係 係長	岸本 理志	
		総合政策部総合政策課交通政策係 主任主事	藤崎 雄士	
		総合政策部総合政策課交通政策係 主任主事	飯分 徹	
計画策定業務 受託業者		株式会社バイタルリード	森山 昌幸	
		株式会社バイタルリード	神田 義則	
		株式会社バイタルリード	赤穴 真理	
		株式会社バイタルリード	武田 侑子	

## ■議事録

### 1. 開 会

---

会長あいさつ

欠席者・代理出席について連絡。

### 2. 議事

---

会長から会議の公開について確認後、議事進行。

#### (1) 防府市地域公共交通網形成計画（素案）について

---

事務局から「第6章 防府市における公共交通の課題 新旧対照表」、「“公共交通の課題”と“目標・事業”の体系図」、「防府市地域公共交通網形成計画（素案）12月時点案」について説明。

A 委員 図表82で、離島航路の矢印が海の途中で止まっているので市街地循環線検討エリアまで矢印を引くか、三田尻港と結ぶ図にするほうがよい。

事務局 三田尻港に接続するよう修正する。

会 長 図表82で、潮彩市場防府が孤立しているように見える。市街地循環線検討エリアに含める、地域間幹線の矢印で結ぶなど考えられるが、記載していない理由があるのか。

事務局 この図は主な交通軸を表したものである。現状では、イオンタウンと潮彩市場防府が集客目的のシャトルバスを運行しており、生活路線と区別しているので、この図には表していない。

B 委員 路線バスの収支で言うと、大きなマイナスが出ているのが現状である。バスが運行していても利用者が少ない。利用者にバスに乗っていただく施策、意識改革に対する目標などは、設定できるのか。

事務局 目標3と事業9の中に意識の醸成、利用促進に向けた取組を位置付けている。

B 委員 他市の事例では、各地域の中に行政や交通事業者が入り、バスの現状、公共交通の将来に関する意識の向上を図る会議体を作っているところもある。様々な施策に入る前に、公共交通の現状を市民に理解していただく必要がある。

事務局 基本方針4に「関係する主体が、公共交通の必要性や問題意識を共有し」と記載している。今回の協議会でも事業者の協力のもとで収支状況に関する資料を提示しているが、これからも利用者や収支状況について関係主体で共有し、議論できる場を作っていきたい。

A 委員 大道地域における検討方針の中で、「現在運行しているデマンドタクシー」と限定しているが、他地域の「新たな交通モード」に相当すると思う。そう記載しない理由があれば教えて

いただき、現在運行しているデマンドタクシーのエリアの拡大しか考えていないのであれば、その理由を説明いただきたい。そして、「新たな交通モード」について、どういうものを想定しているのか確認したい。地域住民はおそらく防府駅や医療センターに行きたいと思っている。このような需要に対して、拠点まで行くデマンドタクシーやコミュニティバスがいくらあっても、住民は何度も乗り換えなければならず、不便である。地域コミュニティにより人を運ぶことが交通モードに含まれるのならば、地域の中で乗せ合うことを制度化し、目的地まで地域の方々の移動するという考えられる。しかし、これは公共交通を使わせるという発想からはずれてしまう。公共交通の活用は主眼ではあるが、住民の移動ニーズとどう折り合いをつけていくのか。コミュニティの中で人を運ぶ話は、地域が活性化してまとめ、自分たちの生活を守る手段として運行しない限り実現には発展しないので、公共交通網を検討する中では埒が明かない話だとは思ふ。

事務局 大道地域における検討方針であるが、このデマンドタクシーは平成27年度に運行を開始し、利用も増え、定着化してきている。切畑地区以外の方からも、デマンドタクシーを導入してほしいという声も上がっており、大道地域においてはこの切畑デマンドタクシーの運行エリアを拡大するという考えを軸に検討していきたい。他地域については、乗継が発生するがデマンドタクシーなどを幹線となり得るバス路線に接続させることを考えている。様々な調整が必要になるので、現時点では結論がどうなるのか見えていない。デマンドタクシーは、自宅まで迎えに行くということで、交通サービス最適化検討エリアの対象交通モードの中でも有効であると考えている。この計画は平成35年度になれば次の計画にバトンを渡す計画であるが、コミュニティの中で人を運ぶ話も、柔軟に考えていかなければならない。将来の計画にバトンを渡すとき、そういった新しいモードも念頭に置いていることを網形成計画に盛り込むか検討させていただきたい。

A 委員 公共交通のあり方について、市民の皆さんが主体だということを、計画のどこかに盛り込んでいただきたい。公共交通を利用しない人に利用させるということも盛り込むべきだと思う。

C 委員 いわゆる白タクは国も検討課題にしているが、タクシー事業者の立場からすると難しい話である。デマンドタクシーも含め、バスからタクシーへ少しずつ転換することが考えられているが、タクシーを活用するのであればもっと様々な角度からの検討が必要である。

事務局 現在、高齢者等外出支援助成事業を実施しており、今年度から70歳以上で運転免許を持っていない人、65歳以上で運転免許を自主返納した人など対象が拡大した。タクシーは相乗りするとお得になっている制度なので、相乗りを促進し、出かけてもらうという考えを持っている。

会長 一意見だが、同じ方面に行く人を募って相乗りしてお得になるようなアプリケーションを作ること考えられる。

- D 委員 障害者にとっては中心地に直接行くほうが使いやすい。既存のものに縛られると方向性が限定されるのではないか。
- E 委員 小野地域の久兼地区だが、仮にデマンドタクシーやコミュニティタクシーで拠点まで利用し、そこから路線バスに乗って防府駅まで行き、さらに防府駅から乗り換えて医療センターに行かなければならない。病院に行くのは高齢者が主である。高齢者は足が悪い人が多い。乗継がうまくいかないと利用が難しい。乗合タクシーは拠点ではなく防府駅まで行くのは難しいのか。
- 事務局 来年度以降から地域に入って話を聞く。その中でしっかり議論させていただきたい。逆に行政、バス事業者、タクシー事業者の意見も聞いていただければと思う。誰が乗るのか、足の悪い人はバスを利用するのか、こういったことなどを精査してその地域にふさわしいものを話し合いの中で作ることを心がけたい。地域に入った際には、そういった意見を出してほしい。拠点の話になるが、地域核・都市核をしっかり整備するというまちづくりの方針もある。いくらかの投資もあって地域核は整備されるということも絡めながら進めていき、この協議会も通じて方向性を決めていきたい。
- 会長 想定される4つの地域で議論が進んでいるが、大道地域以外は、新たな交通モードの導入等について今後検討する地域であると理解していただきたい。
- B 委員 基本的には交通空白地における足の確保、バスからのモードの転換が主点であると理解する。既存のバスがなくなるということではない。ただし、利用者がいなくなれば、バス路線もなくなる可能性はある。残すべきバス路線を残すために利用者をバスに乗せる施策も実施しつつ、モード転換エリアや交通空白地においては交通の新規導入という形での検討が必要である。全ての地区で全てを網羅するサービスを提供するのは市の財政事情からも難しい。
- A 委員 ダイヤの調整はどのような順序で行うのか。関係者間で調整について、乗継は何分確保するといったことが具体的にできるのか。また、「市民に公共交通を利用させます」といった記載がほしい。公共交通をみんなが利用しなくては変わらない。その結果、目標指標4「公共交通（路線バス・鉄道）を利用していない人の割合」減少につながると思うが、目標指標4は「利用する人の割合」という表現に変えた方がよい。また、目標指標3の満足度を48%にしていることがよくない。満足度は半分を下回ってはいけない。市民の半分以上が満足するという目標値が適切である。また、モビリティ・マネジメントは、全市民がバスを1回利用するような施策を打たない限り公共交通を利用するようにはならない。まずは小学生、中学生が利用する機会を設けて、家族で、祖父母も含めて利用する施策も展開するとよい。市民が確実に公共交通に乗っていただくような施策をぜひ実施してほしい。事業9で記載してもよいがそういう意識をどこかに記載してもらいたい。公共交通で教育するというような記載がどこかに必要ではないか。また、事業7について、上屋やベンチと書いてあるがバスの乗り継ぎで一番問題となるのは段差である。段差のないバス停で乗り降りし、かつ雨風をしのぎながら待つことができる状態でないといけない。

事務局 ダイヤの調整については、どういった流れで調整できるのか事業者と今後調整していく。目標指標3については、満足度は10ポイントアップとみていたが改め、さらに上げていきたい。目標指標4は「利用する人の割合」に変更する。意識の醸成、市民に公共交通を利用していただくということについては、どういった形で掲載するか検討する。また、バス停の段差の解消についても記載の仕方を検討したい。教育についても、中国ジェイアールバスと小学生の乗り方教室を行っているが、今後さらに充実させていきたい。

C 委員 地域コミュニティが機能していかないと公共交通の利用は広がっていかないのではないかと。公共交通を利用していく意識が今は少ない。タクシー業界の立場からもそう感じる。需要が多く利用者が多い拠点があれば、我々タクシー事業者も協力することは十分考えられる。

会長 地域コミュニティの中で乗り合ってタクシーを利用する仕組みができればよい。

## (2) 市街地循環ワゴン（まちくるワゴン）の調査結果について

事務局から「市街地循環ワゴン（まちくるワゴン）実証運行調査結果」について説明。

A 委員 満足度の結果は、素晴らしい。タクシー事業者が実施したことによるよいところが出ている。一方で、満足度調査の中で最も低いのは、経路の部分である。経路については、「不満」「やや不満」という回答も出ているので、よく検討していただきたい。

D 委員 収支率が3.6%であるが、どのように考えているか。

事務局 非常に低い。検証を行っている最中であるが、今後の検討に当たっては先ほど指摘のあった運行ルートの見直しを行い、利用者の意向を聞き、乗りやすいものにする必要があると考えている。買い物や通院に利用されるドアツードアがコンセプトだったが、逆に運行ルートが複雑になって利便性が低下した可能性がある。観光の利用もあったのでその可能性も含めて検討したい。

F 委員 収支状況が非常に気になった。しっかりPRすれば、アンケート調査の内容から見ても、どんどん利用が増えると思う。本格運行する際は、収支率が悪くて中止になったということがないようにしてほしい。すばらしい事業なので、やっていただきたい。

C 委員 沿線住民のアンケートではまちくるワゴンを認知している人が多いが、駅に来る人も含めてアンケートをとれば、認知度は低くなっていたと思う。周知されれば、利用が増えるのではないかと期待はできる。

B 委員 現状1便当たりの平均乗車人数が1人を切っているのが、周知の問題も当然あると思う。このようなモードを運行するのであれば、もっと多くの人を利用できるようになればよい。

### (3) 切畑デマンドタクシーについて

---

事務局から「切畑デマンドタクシーの状況について」を説明。

#### ◎協議結果

来年度の切畑デマンドタクシーの運行内容については、今年度と同様とすることとする。

### 3. その他

---

事務局から平成29年度第4回防府市地域公共交通活性化協議会について連絡。

### 4. 閉会

---