

平成29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

平成29年10月16日（月）午後2時00分から午後3時55分まで
防府市役所 4号館3階 第1会議室

■次第

1. 開会
2. 議題
(1) 各種調査結果と防府市の公共交通の課題、網形成計画の骨格について
3. その他
 - ・ 市街地循環ワゴン（まちくるワゴン）について
 - ・ 主な路線バス利用促進等の状況について

■配付資料

	資料名
1	平成29年度第2回防府市地域公共交通活性化協議会 次第
2	(仮称) 防府市地域公共交通網形成計画 平成29年10月時点案
3	資料1 (仮称) 防府市地域公共交通網形成計画
4	資料2 防府市地域公共交通網形成計画 骨格案
5	資料3-1 市街地循環ワゴン 前回協議会からの変更点
6	資料3-2 市街地循環ワゴン 乗降状況
7	資料4 主な路線バス利用促進等の状況について

■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	欠席	
		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	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) 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 択治	出席	
		山口県防府港務所 主査	榮 幸治	欠席	
	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	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) 各種調査結果と防府市の公共交通の課題、網形成計画の骨格について

事務局、株式会社バイタルリードから資料1の一部を説明。

A 委員 「(仮称)防府市地域公共交通網形成計画」の第1章「はじめに」だが、この文章では、具体的にどういったことを目指しているのか伝わらない。また、高校アンケート調査で通学手段を調べているが、自転車通学者がなぜ多いのかを考えるべきである。防府西高校や高川学園高校は、大道駅から近いこともあり鉄道利用者が多い。一方で防府高校や防府商工高校は、防府駅に近いにも関わらず鉄道利用者はあまりいない。防府駅周辺に住んでいる生徒は徒歩で通い、南側の地域や郊外からはバスには乗らずに自転車でやってくるのが分かる。通学手段が自転車に偏っていることを踏まえ、設備の状況も押さえておくべきである。公共交通というものを広く見ていくのであれば自転車とも絡めた形で検討する視点が必要である。ただ、これは一つの例なのでここにこだわる必要はない。話は戻るが、「はじめに」についてもう少し詳しく説明してもらいたい。防府駅と医療センター、この二つの拠点でバス需要が高いこと、山口市方面とのつながりが大きいということが分かったが、そこを核としながらバス利用の再編をするのか、事務局の意識を伺いたい。

事務局 第7章で記載する取組を検討中であるが、市の財政負担や交通事業者の運転手不足、利用者の減少がある中で、アンケートでわかった市民ニーズ全てに応えられるようなサービス水準の向上は難しい。一定の利便性を確保しつつ持続可能な公共交通網の構築を目指したいと考えている。「はじめに」の文章については、市民が使いやすいものにするというような表現も加え、修正したい。また、高校アンケート調査から雨の日は送迎により通学している状況があると分かったが、一定のサービスの改善があれば利用したいと思う人もいることから、登下校で使いやすいダイヤ調整などについても検討したい。

A 委員 市民のために改善するという点が書かれなければならない。また、財政負担の話が出たが、お金をかけずに、知恵を出し、改善できることを模索していきたい。網形成計画に書かれているのは、市民の立場もあれば交通事業者の立場もある。事務局の意向は聞いたが、他の委員さんの意見も伺いたい。

B 委員 資料1の13ページの市民アンケートで「利用していない」、「年に数回」の割合が多いが、これが現状であり、高齢化が進行していく中で、この辺の意識や利用頻度がどう変化するか

は何らかの形で掴んでおかなければならない。この調査をされての感想があれば伺いたい。

事務局 「年に数回」の利用が路線バスで 18.5%、鉄道が 46%だが、最も大きな要因として、日常生活の自家用車依存度が高くなっていることが挙げられる。高齢化が進行する中で、計画案の 10 ページにあるとおり、運転免許証返納者数も増加傾向にあるので、少しずつ公共交通へシフトしていくような利用促進の取組を公共交通サービスの改善とあわせて進めていきたい。

C 委員 自主運行系統は、補助金なしで運行している系統だが、その中で黒字系統はわずかしかない。自主運行系統は、高速バスや貸切バス等の営業利益を充当してなんとか成立させている。ここ数年、軽油単価が下落しているのではなんとか経営が成り立っているが、軽油単価が非常に高かった時代は、毎年赤字を計上しており、人件費の削減に取り組んできた経緯もある。その中でバス事業を継続させるため、バス事業者として努力できること、バスの減便等も行い、現状の運行となっている。先ほど委員からの指摘もあったが、計画の目的・目標はこれで適切なのか、少しでも利用者を増やさないと路線バスが存続不可能となるのではないかといった議論が最も大切なポイントだと思う。路線バスを利用しようとする意識の醸成をいかにしていくか、どのような路線バスが必要なのか、どのようなダイヤが必要か、本数や運賃も含めて考えていかなければならないと思っている。利用者が増えていけば自主運行系統の赤字についても解消していくことになるが、利用者が増えないのに運賃を下げるとなればますます赤字が拡大する。協議会の中で答えが少しでも導ければと思っている。このような状況を踏まえた議論をお願いしたい。

会長 資料 1 の 17 ページだが、各地域のバス等を必要とする人数が 1,500 人程度おり、公共交通網全体を考えるのも大切だが、まずこの 1,500 人が満足するような仕組みを作っていくことが最優先だと思う。その中で自主運行系統の赤字額が多い部分を改善し、全体の計画を見る必要があるのではないか。空のバスが運行する路線をなくし、バスに乗りたい人がいるところにバスを走らせることが必要で、そのためにはこの方々について悉皆調査を行い、バス路線を検討してはどうか。

A 委員 市民アンケートで、「市内を行き来しやすい路線バス・鉄道の充実」が第一に挙げられていることは着目すべき点である。改善ニーズは何かというと、資料 1 の 14 ページにあるが利用者も非利用者も「運行本数を増やす」、「運賃を安くする」の割合が多い。運賃を安くすることは難しいと思うが、利用者の 3 番目に「バス・鉄道との乗り継ぎを改善する」が挙げられている。バス同士の乗り継ぎの改善要望もあるのではないかと思う。バスを乗り継いで料金を払うと高額になる。しかし定期券の種類も多様化すればまた状況は違うかと思う。片道定期などもそうだが、多様な乗り方を考慮した券種の設定なども知恵を出すことによって改善すると良い。乗る人数が多いところは大きいバスを走らせていてもいいかもしれないが、支線にいくら便数を増やしても効率化はできない。防府駅から枝の枝まで行くような路線ではなく、どこかで乗り換えるなど、交通事業者さん側の事情も考慮し検討したい。まちくるワゴンも目的地まで行くことができても帰りに便がない場合に、片道はタクシーで帰るとい

とも考えられるので、片道利用のバス、片道利用のタクシーのような組合せも考え、ニーズに合っていれば人は乗りやすくなる。先程も触れたが、知恵を出すという意識を「はじめに」に盛り込んでいただきたい。そこに関係者のそれぞれの意見、それぞれの願いが加わって調整がつき、具体化していく流れにすべきだと思う。

事務局から資料1の一部、資料2を説明。

D 委員 (仮称) 防府市地域公共交通網形成計画の33ページで、平成29年度から外出支援策で助成制度を変更されて大幅に伸びたということだが、バスとタクシーの内訳を見て、どちらがどの程度増えたか分かるようにすべきである。もしバスが伸びているようであれば、制度の変更によるバス利用の可能性があることが見えると思う。

事務局 バスとタクシーを分け、より具体的な内容を掲載することを検討していきたいと思う。

D 委員 課題について、(仮称) 防府市地域公共交通網形成計画の55ページの「市中央部に医療機関・商業施設等の主な移動目的地が集中しており、各地域からの利用が見られますが、それらへのアクセスは既存のネットワークではカバーできていない状況です。」という表現があり、その根拠として14、37、38ページが示されているが、19、20ページも該当するように思う。

C 委員 (仮称) 防府市地域公共交通網形成計画の14ページに、主な移動目的地である病院等のポイントが色分けされて地図上に落ちているが、実際にそれらを公共交通でカバーできているかということは、バス路線が入っていないからよくわからない。17ページの図と合わせて考えていくべきだと思う。

事務局 「カバーできていない」という表現については見直したい。

A 委員 資料1の35ページの観光客アンケート結果で、路線バスを利用しない理由が「路線がわからない」とあり、防府市の外から来る人がバスに乗ろうとしたときに、乗りたい系統のバスがどこへ行くのかすぐにわかりにくい。数があればあるほどわかりにくい。それに対するわかりやすさは公共交通の課題とは言わないのか。公共交通の利便性の向上の課題の中に「わかりやすさ」を入れても良いのではないか。例えば乗り継ぐ場合も、情報がわかりやすく提示されれば乗り継げる。系統の多さやどのバスに乗っていいかわからないということも課題とするのが良い。

3. その他

事務局から資料3-1、3-2、4を説明。

E 委員 まちくるワゴンについて、東回りと西回りの10日あまりの結果があり、合計で東回り56人、西回り62人であるが、この結果を事務局はどのように思っているのか。

事務局 実証運行前に様々な方法で周知を図ってきた。始まってまだ2週間だが、もう少し乗っていただけたらというのが正直な思いである。11月上旬に5日間ほど、乗降場所等について利用者にアンケートを実施する予定だが、どれだけの移動の需要があるかをしっかり見ていきたい。

E 委員 もう一月以上あるのでしっかりPRすべきである。

4. 閉会
