

平成29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

平成29年6月30日（金）午後2時00分から午後3時45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) 地域公共交通網形成計画の策定について
 - (2) 市街地循環バス実証運行計画（案）について
3. その他

■配付資料

	資料名
1	平成29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 地域公共交通網形成計画の策定について
3	資料2 市街地循環バス実証運行計画（案）について
4	その他 交通政策 LETTER、切畑デマンドタクシーについて

■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	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	欠席	
	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	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	神田 義則	
		株式会社バイタルリード	赤穴 真里	
		株式会社バイタルリード	武田 侑子	

■議事録

1. 開 会

新任委員、事務局、株式会社バイタルリードの紹介
会長あいさつ

2. 議事

会長から会議の公開について確認

(1) 地域公共交通網形成計画の策定について

事務局、株式会社バイタルリードから資料1を説明

- A 委員 17ページに掲載の公共交通の人口カバー率70.7%は、他市と比較して高いのか低いのか。また、この数値を参考に目標を設定する意向があるのか。
- 事務局 近隣他市と比べると低い。他市に引けをとらないよう計画策定の中で調整していきたい。
- B 委員 通勤・通学流動で見るバス及び鉄道の分担率は2%ほどしかない中、人口カバー率が70.7%で高いや低いといった議論にはならない。公共交通が使いやすい状況にしてあるから公共交通を使っていたかという話ではなく、まち全体が公共交通をしやすいするために調査・分析をしていただきたい。その中で、平成15年度に山口・防府都市圏において実施したパーソントリップ調査のデータを活用しなければならない。この調査報告は、国・県・市が調整のもと作成したもので、時間は経過しているが1つの方向性は示せる。防府の公共交通の問題を出すときに人の動きに着目した観点からの導きが必要である。公共交通の人口カバー率と通勤・通学流動のみを見て言うと、公共交通をある程度利用できる環境があるにも関わらず、人がそれを使おうとしていないところに問題がある。この計画策定の中では、「どうやって公共交通を使っていたか」を考えなければならない。公共交通が便利なまちづくりを目指すのであれば、市民が公共交通を使うのに「コストが安くなる」、「乗継が簡単になる」といったことが落としどころになる。その部分を議論する前段の資料がこれでは足りないので補足してほしい。また、21ページに掲載の時間帯別の運行便数と利用者数のデータは、晴天・雨天どちらの観測結果なのか。雨天は交通手段に変化があり、雨天の公共交通の依存が防府では高いのか低いのかも知りたい。また、通学の公共交通ニーズが少ないように見えるが、15歳未満の人口が1万人いるまちであり、今後動くことが予測される世代に着目した分析も行ってほしい。今回の資料の作りは表面だけを見たようなものであり、2重3重と他の資料と照らし合わせ、掘り下げてこそ議論になる。例えば、平日の晴天のみのデータで議論するのではなく、雨天のデータとも照らし合わせて、雨天の公共交通には可能性があるとといったようなことがわかる数字を出していただきたい。
- 事務局 いただいた意見を参考に第2回目以降議論のもとになるようなものを提示していきたい。
- C 委員 21ページに掲載の時間帯別の運行便数と利用者数グラフの「その他」とは何か。
- 事務局 福祉関係の助成券が該当する。
- C 委員 再編実施計画の策定はいつ頃になるか。
- 事務局 網形成計画策定後に着手する予定だが、時期は未定である。

- B 委員 アンケートの内容で、「乗継がしにくい」、「便数が少ない」などの項目は入っているのか。乗継が防府駅のみになっていて不便だというようなことをアンケートの項目から読み取れるのか。また、都市計画マスタープランとの関係で、都市核には交通結節点を設定していると思うが、地域核と位置付けている場所では交通結節点になっていないところが多い。都市計画で示す核と整合性を持って計画づくりをしようとしているのか。そして、市民からそういった答えが得られるような策を持っているか。
- 事務局 都市計画マスタープラン更新に係る市民アンケート調査のうち、「公共交通がどの点を改善すれば利用するのか」という質問に運行本数や乗継環境など項目を細かく分けて聞いている。都市計画との連携については、現在都市計画マスタープランの見直しをかけており、網形成計画の策定と並行して進めている状況である。都市計画マスタープランにうたわれる公共交通の位置づけと整合性を図っていく。
- B 委員 3ページに「まちづくりの連携強化」、「関係者間の連携強化」とあるが、これは能動的に何かをしなければならぬ。例えば、地域公共交通政策の「憲法」の中に何を描くかといったときに、公共交通のダイヤが変わるときにお互いがやるだろうというような施策では意味がない。ダイヤの改正において関係事業者のダイヤを合わせるといったチェック項目を入れるべきだと思う。乗継時間を10分以上確保するとか、何方向以上には乗継ができるようにするといったようなことを記載することで計画が憲法となる。項目を縦に、事業者を横にした表のようなものを作り、そのマトリックスの中でチェックすると評価しやすい。こういった自治体はあまりないと思うので、防府で先駆けて実施していただきたい。また、こうすると人が乗るようになるといったものを掘り起こしたい。どうすれば公共交通が7割カバーされているのに乗らないような人たちが乗るようになるのかといったことについて、具体的にデータ整理と分析をしてほしい。自転車道や歩道の整備等と合わすことも重要で、公共交通以外の観点をおさえることも重要である。また、観光対策はひとつに絞って考えればよい。観光施設の入場料等と公共交通の運賃をセットにするなどしたら観光対策となる。防府独自の観光カードを作るなどして、観光のまちづくりに公共交通を組み込むことが重要である。観光についてはそういった視点で意識を共有させていただきたい。
- 事務局 全体の中で公共交通を考えていく視点を持って議論していきたい。

(2) 市街地循環バス実証運行計画(案)について

事務局から資料2を説明

- D 委員 市街地循環バスは既存の公共交通を補完するものであるもので、これを機にタクシー利用者も増える相乗効果を期待したい。タクシー業者への影響も考慮しながら公共交通ネットワークを再構築していただきたい。
- E 委員 この計画の中で障害者の利用についてはどの程度まで考えられているか。運転手からの介助など考えられるが、このワゴン型車両についてはどういった対応になるのか。
- 事務局 ワゴン型車両にも手すりやステップは付いており、バリアフリー化された車両を使用する。乗降時の介助についても委託事業者と協議していきたい。
- A 委員 市街地循環バスの趣旨・目的について、路線バスの走っていない地域をカバーすることや病院の玄関口まで利用者を届けるということをはっきり示したほうがよい。また実証運行を行

うことでの他事業者への影響もしっかり調査していただきたい。

事務局 市街地循環バスは既存の公共交通を補完するものとして位置付けている。また、運転免許を持っていない方々や通院や買い物などで外出される際の交通サービスの組合せを増やすことでの導入可能性を探りたい。また、既存のバス路線が走っていないところを主として走っており、市街地の交通不便地域の解消も考えている。タクシー事業者への影響もしっかり検証して本格導入を目指したい。なお、先ほどの意見になるが、公共交通の人口カバー率が7割ある中、公共交通の利用が少ない状況であり、公共交通をどうやって使っていただくのか、この状況を解決するひとつの手段・実験として市街地循環バスがある。皆様に利用していただけるようしっかり周知と検証をしていきたい。

F 委員 市街地循環バスの起終点はルルサス防府前あたりとなっているが、既存のバスで防府駅まで来た人の乗換えはルルサスまで歩くのか。またダイヤの広報はどう行うのか。

事務局 当初はバスロータリーでの検証を予定していたが、安全上の問題で断念した。今回の実証運行に関しては、ルルサス付近を起終点にさせていただきたい。広報については、市広報をはじめ、ホームページや路線沿線の施設等でチラシや張り紙での周知を行いたいと考えている。

D 委員 市街地循環バスと既存の公共交通を組合せて使っていただけるような施策も考えたかどうか。市街地循環バスのアンケート調査を行う際にニーズについては詳しく調査していただき、本格導入される際の検討材料にしてほしい。

B 委員 OD調査をしていただきたい。利用者がどこからどこへ行っているかを把握するべきである。また、1日乗車券500円は高い。子ども用の1日フリー乗車券は考えているのか。また、この乗車券はどこで買えるのか。どこで買えるかが重要な視点でもあり、車内だけでなく拠点でも買えるようにするべきである。防府駅のインフォメーションや売店などを検討してほしい。また、ルートやダイヤが見やすく携帯できる冊子のようなものを作っていただきたい。その冊子に「間の時間はこちらのタクシー会社へ連絡を」といった文言を掲載するなどしたら公共交通の補完ができる。また、交通結節点では、タクシーも公共交通と捉えて乗り換えることができなければならないので、そこに配車できるかどうかも重要な視点となる。

事務局 OD調査は5日間実施する。1日フリー乗車券は関係事業者と協議した結果、3乗車目からの割引で行うのが妥当という結論に至り、500円でやっていきたい。子ども用のフリー乗車券については考えていない。フリー乗車券の販売については、現段階では車内のみだが、調整ができる場所については検討してみたい。また、駅前から離れた場所での発着になるので、分かりやすい案内や携帯できるダイヤ表の作成、タクシーの案内文の掲載などいただいたアイデアを参考に考えていきたい。また、交通結節点においては、タクシーも含め乗換の相乗効果が得られるような仕掛けを考えていきたい。

◎協議結果

事務局が提案した市街地循環バス実証運行計画（案）については承認とし、運行許可申請に係る軽微な変更については、事務局に一任された。

3. その他

事務局からその他資料を説明

4. 閉会
