

平成30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30年6月15日（金）午前10時から午前11時25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) 「(仮称) 防府市地域公共交路線再編計画」の策定について
 - (2) 路線バスの利用促進等に関する取組について
3. その他

■配付資料

	資料名
1	平成30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 「(仮称) 防府市地域公共交路線再編計画」の策定について
3	資料2 路線バスの利用促進等に関する取組について
4	その他 交通政策 LETTER 4月号、5月号

■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 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) 相談役	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	秋本 由美	出席	
		山口県観光スポーツ文化部 交通政策課長	末富 芳伸 (代理：今井 和之)	代理 出席	
	計画作成市	防府市 総合政策部長	熊野 博之	出席	
	事務局		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	金子 照	
			総合政策部総合政策課交通政策係 係長	岸本 理志	

事務局		総合政策部総合政策課交通政策係 主任	有東 佑索	
		総合政策部総合政策課交通政策係 主任主事	藤崎 雄士	
支援業務 受託業者		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後、議事進行。

(1) 「(仮称) 防府市地域公共交道路線再編計画」の策定について

事務局から資料1を説明。

- A 委員 小茅に向かう系統は3系統ある。地域との協議に入られる際は開作経由小茅線以外の系統との関連性も考慮して検討いただきたい。
- B 委員 乗降調査票に代替の手段の項目を入れるとよかったのではないか。路線バスがなくなった際に他の移動手段があるかということ、これから地域との協議の際に調査するのもかもしれないが、今回の乗降調査の際に聞けると率直な聞き方にはなるが、再度調査しなくてよかったのではないか。また、落合線について地域住民は総合医療センターから伸びている線という認識がある。総合医療センター発着の便のうち数便が落合まで延伸している。我々が知りたいのは江良以西のバス停を利用した方がどういった利用をされているかである。駅から総合医療センター間の便は充実しており、総合医療センターから西側への移動をどうするかということが今後の課題となってくる。地域との協議に入られる際は、そういった地域に在るバス停を利用された方の実態がわかるような資料提供をお願いしたい。これは開作経由小茅線についても同様のことが言える。
- また、駅と総合医療センター間の幹線をどういう位置づけにするのか。各地域からの総合医療センター直通系統の効率化を図るということで、総合医療センター直通系統の今後の方向性がある程度分からないと地域も落合線の話がしにくいと思う。
- 事務局 今回の調査は2つの路線のより詳細な利用状況を知るための調査であった。今後地域との協議に入っていく中で、代替手段の有無については必ず出てくる調査項目であると認識している。代替手段の有無を含めた地域住民への聞き取りはしっかり行っていきたい。また、今回調査した路線以外の関連する路線についても都度必要な調査を進めていきたい。今回提示した資料は2つの路線の表面的な結果であることは御理解いただきたい。
- C 委員 今は2路線の再編ということで該当する路線のみの調査となっているが、それに関連する路線の調査もする必要があると思う。今回対象となっていない路線についても同様の調査を行う考えはあるか。
- 事務局 先ほどいただいた意見にあったとおり、小茅線については今回調査していない系統の調査も必要であろうと考えている。落合線に関しても他の路線で利用している方がいる場合についてはそういった路線の調査も必要であると考えている。地域との協議ではそういった関係する路線の状況も把握して話を進めたい。
- C 委員 駅と総合医療センター間を集約する考えは良いと思う。直通系統を見直す際にも言えるが、全体のそれぞれの路線のODの把握や実態を調査できれば良いという感想を持つ。

また総合医療センター以降はフィーダーとなる可能性が出てくる。総合医療センターでバスを待つ方がどういう待ち方をするのか、空間や情報提供、乗り継ぎの設定など詳細を詰めないとフィーダーの実現はない。そのあたりのことが準備できるような検討や下調べをしておく必要がある。駅と総合医療センター間はピストン輸送にするのか、それとも循環バスのようなものでいくつかの拠点を横断するように総合医療センターまでつなぐのかいろいろなやり方があるが、そういった大きな方向性に合致するような再編の組み立てができるよう準備が進められると良い。一意見として聞いてほしい。

D 委員 網形成計画の基本理念に「暮らしと交流を支える 持続可能な公共交通」とあるように持続可能な公共交通を創り上げていくことが大きな目標となる。今回の調査でもあったように利用されている方の要望としては増便の要望が多いことは分かる。ただ、利用される方が増えない中で増便するとコストがかかる。そういったことから今バスを利用されていない方がいかにしてバスを利用するのかといった観点からも再編の検討を進めていただきたい。

事務局 今後地域に入った際に、今路線バスを利用していない方々の潜在需要の調査も必要になってくると考えているので、こういった形で調査を行うか検討していきたい。

E 委員 バス事業者の現状としてバス運転手が非常に不足している。大型二種免許取得の支援等も行っているが、応募がなかなかない状況である。

また、バス路線には補助を受けて運行している路線と補助を受けず事業者が自主運行している路線がある。運転手がない中、休日出勤や長時間労働を行いながら運行しても路線は赤字という状況。一般的な企業からすると有り得ないことだと思う。バス事業者としてもいつまでもこういった赤字路線の運行を行うことはできないというのが本音である。皆様にもこういった状況は認識していただきたい。

また、総合医療センターへの直通系統のバス路線は、防府駅の南口と北口を移動せずに総合医療センターまで行けるようにしてほしいという声があつて朝の時間帯で設定した路線である。防府駅で路線を切り分けてまとめることは簡単だが、今の直通系統の利用者は南口から北口まで歩く必要が生じ、乗継が発生することで運賃が変わってしまうので、そういった課題を解決していく必要がある。今回の路線再編計画は、乗継の方法など将来の防府市のバス路線をこういった形で残していくのかという先進的なモデルになるので、地域の方々としつかり協議してよりよい交通サービスを創りあげていきたい。

C 委員 今話を聞いて感じたが、その路線のみをどうするのかというだけではなく、全ての路線の実態を把握できると本当は良い。総合医療センター直通系統については、本当に防府駅で降りず、総合医療センターまで利用しているのかなどそういったところの把握もしないと統合までの話には発展しないので、そのあたりの実態の把握も行えると良い。

また、ICカードのようなものが導入できれば、乗継運賃などの設定がしやすいが、バス事業が厳しい状況にある中そういった事業の検討は難しいと思う。防府市は通勤・通学でのバス利用が少ない状況なので、そういった数パーセントの人々のために大きなことを行うのはコストの面でも得策ではない。

また、総合医療センター以西の地域においてバスのままでよいのかという議論は必要である。利用が少ない地域において1日3便程度のバスが運行するよりは、デマンド型運行のように自分が乗りたいときに乗るような交通モードのほうが利用者にとっては良いこともある。そういった運行形態もこれから考えていただきたいという感想を持った。

(2) 路線バスの利用促進等に関する取組について

事務局から資料2を説明。

C 委員 モビリティ・マネジメント施策は体系的に行うものである。なぜこの対象に絞ったのか。また、ここに動機付けとあるがどのような動機付けでされようとしているか。一般的にあるのは環境の問題からバス利用を促すものが考えられる。ただ、そういったアプローチでは自転車で通っている高校生には意味がない。また、公共交通が維持されなくなるからといったようなことでもあまり乗ってもらえないと思う。他人事であるうちは動機付けには結びつかない。例えば高校生に対してこれから都会の大学に進学して公共交通を利用することになるから、その便利さや使い方を知ってもらうように仕向けるだとかが考えられる。

また、小学生に対しては、6年生になるまでに公共交通に1回でも乗るなど学校教育と連携していればそれは意義がある。例えば離島では信号機を1つだけ取って付ける理由として、本土に子どもたちが行った際に間違った利用をしないためであるといったように、公共交通をどういった理由で利用させるかといった政策的な方向性があると良い。また、小学生の間は1人で公共交通になかなか乗らない。親を巻き込まなくてはならない。乗ってもらうために半額券を配るだとかそういった取組を行っていかないとなかなかうまくいかないのではないかという感想を持った。

事務局 乗る意義を持たせないと利用してもらうのは難しいと考える。対象を絞った理由としては、網計画の目標と評価指標にあるように平成35年度目標値を利用者33万5千人と設定している。現状のままでは平成35年度までに約3万3千人利用者が減っていく試算となっており、事業者4千人、高校生8百人、市役所で8百人、免許返納者3千人、バス停沿線住民8千人に年1回1往復利用してもらう考えで対象を設定した。この対象へ働きかける方法については、協議会にもはかりながらもう少し深く検討していきたい。

F 委員 バス半額手形の制度や免許返納をした際に受けられる制度などについて聞きたい。

事務局 バス半額手形は免許返納関係なく、市役所や出張所で申請を行った方に交付している。免許をお持ちでない高齢者等には、バスやタクシーの運賃の一部を助成するバス・タクシー助成券の交付を行っている。

B 委員 県、市含めて維新150年事業のPRをされているが、それらの事業とタイアップし路線バスの利用促進はされているのか。せっかくの機会であるから観光客の方などへPRするチャンスになると思う。

事務局 県は明治150年、市は明治維新150年に関する事業の展開を行っているが、この事業に関連した大々的な路線バスのPRは行えていない。関係部署等にも伝えたい。事務局としては、路線バスでこういった旅ができるといったようなPRをしてみたいと考えている。

3. その他

事務局からその他資料を説明。

4. 閉会
