

平成30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30年11月16日（金）午後3時から午後4時30分まで
防府市役所 1号館3階 南北会議室

■次第

1. 開会
2. 議事

協議事項

- (1) バス路線の再編等について（玉祖地域、西浦・華城地域）
- (2) 切畑デマンドタクシーについて

報告事項

- ・モビリティ・マネジメントについて

3. その他

■配付資料

	資料名
1	平成30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 バス路線の再編等について（玉祖地域、西浦・華城地域）
3	資料2 切畑デマンドタクシーの状況について
4	資料3 モビリティ・マネジメントについて
5	・玉祖地域の公共交通に関するアンケート調査票 ・西浦・華城地域の公共交通に関するアンケート調査票
6	・玉祖地域のバス路線（落合線、医療センター経由秋穂漁港入口線） ・西浦・華城地域のバス路線（小茅方面の路線バス）

■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	欠席	
		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	欠席	
	(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 (代理：橋本 透)	代理 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 (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：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

市長あいさつ。

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) バス路線の再編等について（玉祖地域、西浦・華城地域）

事務局から資料1を説明。

- A 委員 バス路線は便数的に使いにくく、高齢者にとっては不便だということを地域としても理解している。いろいろな形態はあるが、小回りの利くデマンド交通の導入が1つの手かと思っている。地域ではどういうルートがよいかという話もすでに出ている状況。地域としては現在のバスと同様に、総合医療センターなど地域内へドアツードアでの移動ができれば今後の交通手段として良いのではないかと考えており、落合線の再編の方向性自体に異論はない。しかし、地域内となれば総合医療センターまでとなるが、アンケート調査の結果から、サンマート右田店やユアーズバリュー右田店などに行くことが多いことが分かった。金融機関もそのあたりに集中しており公民館もある。逆に、右田地域の一部では路線バスがなくて、デマンド交通のような移動手段を確保してほしいという意見もあるようである。先だって開催した懇話会では右田地域と玉祖地域の相互乗り入れ方式にしないと利便性が向上しないのではないかと発言した。そういった形態で運行することが地元からの要望。どこまでデマンド交通のエリアを広げるかが検討課題である。
- 次に、西浦・華城地域について、系統は3系統あるが、利用の多くはマツダ株式会社関係の方である。9月下旬にマツダ株式会社を訪れ、工場周辺の交通渋滞について協議した。改善方法の1つとしては公共交通機関を使うことが考えられる。小茅方面の3系統、特にマツダ西浦工場前バス停、新地バス停、上条バス停の利便性を改善することが利用者を増やすために重要となる。また、西浦・華城地域の方々には買物や通院先が分散している。中関の病院や工場、マックスバリュ防府西店、総合医療センターなどを廻る循環ルートも必要なのではないか。過去、市自治会連合会から要望もしているが、実態に合わせて今後そういったものを考えていく必要があると思う。
- また、公共交通の利用者を増やすことを考えると、多少費用がかかるが、総合時刻表の作成も必要ではないか。私がバスの時刻表を調べる際に活用したものはバス会社の時刻表ではなく、ナビタイムのウェブサイト。今のバス事業者のウェブサイトが調べにくく、運賃は調べようがなかった。こういう情報提供を行うことも必要ではないか。
- 最後に、バスの待合環境について、利用者にとって家からバス停が近いと便利である。できるだけバス停の間隔を狭めてほしい。300mという基準では高齢者には適していない。バス停が家に近ければ、バス停に上屋がなくても問題ない。

B 委員 西浦・華城地域の小茅3系統については、乗降調査やアンケート調査結果から通勤や出張利用者がターゲットになると分かった。マツダ株式会社の従業員数、勤務体系、通勤・退社時間帯の自家用車の台数など企業へ調査する必要がある。防府市の場合、公共交通のシフトチェンジを考えているので、この地域にそぐうような交通を考えるとマツダ株式会社のことは考えていかなければならない。

次に玉祖だが、高齢者が求めているのは医療機関のみでなく買物も含まれる。サンマート右田店、ユアーズバリュー右田店への利用も考え、実験の検討材料に入れて懇話会でも詰めてほしい。

また、基幹バスを維持し、そこからフィーダー線をつなぐ考え方があるが、防府市は規模が小さく、乗継ぎという方法は成り立ちにくいと思っている。その中でモデルとなるのは切畑デマンドタクシーであるが、どの地域でも通ずるものではない。つなぐ場所として総合医療センターだけなのか、防府駅までつないだほうがよいのか、あるいは右田地域まで入れたほうがよいのか実証実験のときに検討できるよう柔軟性をもって実施してほしい。

C 委員 バス事業やまちの在り方は大きなテーマである。高齢化と人口減少が進む中、まちの居住区域は広がっている状況。当然バス路線で全ての地域を賄いきれない。高齢化社会にあってはドアツードアも望まれているが、結局は市内のどの地域でもこれは同じことであり、玉祖の方針は市のモデルとなり、他地域でも同様の声が今後上がってくる。そういった状況となるのでフィーダー交通、路線バスの役割分担をしっかりと考えていかなければならない。バスはある程度多くの人数を運び、フィーダー交通は少人数の利用となる。どこからどこまではフィーダーになり得るのかをしっかりと議論せずに、バスと並行で何でもできるようにしてしまうとバスの利用者は当然減っていく。本来守らなければならないバス路線もなくなる可能性があるということを知っていただきたい。

現在、防府市では立地適正化計画を策定する中で、人口を集約し、生活環境を守ることを考えられている。地域にとってはバス以外の手段を選ぶのであればそれをみんなで利用していくことが必要。使わなければ廃れる。バス事業者も協力していきたいが、運転手が不足している状況。新たな運行を行う余力がない。行政の費用負担も大きく成りかねないので、バス事業者も一体となってがんばっていきたい。

D 委員 持続可能な運行を考える場合、実証実験を行っていきながら、人口動態についても5年なり10年の期間で考えていく必要がある。長期的な見通しをもつことも重要。

B 委員 今は地域のバス路線再編などの公共交通の問題のみを扱っているが、まちづくり全体でみた公共交通の議論も必要。網計画に記載の防府市の鉄道とバスの通勤・通学における機関分担率は2.2%となっている。このまちで公共交通利用を増やすことは難しい。しかし、バスに乗ったことのない子供たちにバス教室を開催するなどの取組は重要である。バスの乗り方が分からない高校生は自転車に乗る。公共交通の利用という施策をまちづくりにどう位置づけていくかが、今後の課題としてあるということを知ってほしい。

また、行政コストとしてどこまで負担するのかという話もある。バス路線には補助金で成り立っている路線、企業が経営努力で成り立っている路線がある。利用者が少なくて廃止にせざるを得ないのは、補助金が入っていない自主運行路線であろう。その議論もここでやる必要がある。施策判断をする際にこのことを抜きにはできない。行政として支援していくものを考えていく必要があるという感想をもった。

事務局 バス路線に関係する企業の情報等については追加で分析したい。また、玉祖地域内のみならず右田地域との相互乗り入れも考えて議論してはどうかという提案については、実施の可否や行政コストを考慮して検討し、そのほかいただいた意見も内容を咀嚼し事務局案としてまとめ協議会の皆様にお諮りしながら進めていきたい。まちづくりの議論の必要性という話もあったが、このまちの鉄道とバスの通勤・通学における機関分担率は2.2%だという結果が出ている。その状況でどのように公共交通を利用する施策を考えていくかが必要である。

(2) 切畑デマンドタクシーについて

事務局から資料2を説明。

会長 登録者数は215人であるが、年度ごとに増えているのか。

事務局 登録者数は少しずつ増えているが、200人前半から大きく増えてはいない。切畑地区人口の約半数の方から登録いただいている。

B委員 大道駅から総合医療センターへは、鉄道に乗り換えて、防府駅からバスで向かう方法があるが、大道駅から直接防長交通の路線バスに乗り継ぐ方法もある。利用者がそれを望んでいるかはわからないが、おそらく切畑デマンドタクシーを使ってそのまま総合医療センターへ行きたいと思っているのだろう。検討時期は今ではないが、路線バスとデマンドタクシーの役割分担で乗り継いで総合医療センターまで行くことは将来的な課題となるかもしれない。また、公共交通は利用者1人だと意味がない。平均乗車人数が1人台となっていることをみるとまだまだ公共交通として成り立っていない。便数を増やさず、利用促進を行い、平均乗車人数が増えていくことで公共性の評価が上がる。

会長 利用者を増やすことを目標とするならば、登録者数も増やす必要がある。登録していない人にもアピールして、潜在需要を掘り起こすことも大事である。

A委員 現在、デマンドタクシーが大道駅に到着したときには医療センター経由秋穂漁港入口線の路線バスが出発しているダイヤ設定となっている。乗り継ぐ需要があるのならダイヤの調整で乗り継げる便もある。しかし、デマンドタクシーのダイヤを変えることは、利用者にとって本当によいのか。医療センター経由秋穂漁港入口線の路線バスが1日3往復あるので、それを活用して総合医療センターまでつなぐことを考えるのも1つの方法である。

◎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。

・モビリティ・マネジメントについて

事務局から資料3を報告。

会長 平成29年度観光客数約220万人とあるが、配布枚数の想定はあるか。

事務局 枚数は検討中。配布の方法としては防府駅の観光案内所への設置、ホームページへの掲載等を考えている

3. 閉会