

平成30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31年2月5日（火）午前10時から午前11時30分まで
防府市役所 4号館3階 第1会議室

■次第

1. 開会
2. 議事
 - (1) 「(仮称) 防府市地域公共交通路線再編計画（素案）」について
3. その他

■配付資料

	資料名
1	平成30年度第3回防府市地域公共交通活性化協議会 次第
2	資料1 防府市地域公共交通路線再編計画【落合線・小茅線編】（素案）
3	資料2 防府市地域公共交通路線再編計画【落合線・小茅線編】（資料集）（素案）
4	資料3 平成31年度の切畑デマンドタクシー運行事業者について

■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 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	欠席	
		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 (代理：重舂 伸)	代理 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	欠席	
	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	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

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) 防府市地域公共交通路線再編計画 (素案)」について

事務局から資料1、資料2を説明。

- A 委員 補助がない落合線の実状は、利用者のほとんどが防府駅と総合医療センター間での利用で、総合医療センターと落合間で利用する人は少ない。そういった状況下においてのデマンドタクシーの実証運行は意義あるものとする。
- しかし、通院利用が主である路線について、土日は通院利用が少なく、損失も発生することが分かる状況でバスを運行することに疑問を感じる。また、現行のバスのダイヤは平日と土日祝を分けて編成している。祝日はデマンドタクシーが運行するためバスは運行しないという内容であるが、運転士の勤務体系が土日祝であるため、そこも変えないといけない。全国の事例では、運転士不足の状況下で労働基準を守らなければならないため、土日はバスを運行しないと表明した事業者もいる。
- また、潮合経由小茅線も補助がない路線で収支も悪い状況。潮合経由は概ね他の2系統と重複して運行している路線でもある。利用者や事業者の実状、持続可能な運行などを総合的に考え、3系統として存在させるのか、2系統に集約するのかを検討したい。
- 会 長 市と防長交通(株)の協議の中で最適なものにしてほしい。
- B 委員 協議がまだ続く段階なので、事業者・利用者それぞれの意見を十分汲み取っていただきたい。デマンドタクシーの実証運行だが、毎日バスが運行する状況から、デマンドタクシーの運行日により運行日が月・水・金となる。公共交通利用者は戸惑いを感じると思うので、実証運行が始まるまでに利用が想定される方に十分な説明を行ってほしい。
- 事 務 局 デマンドタクシー実証運行の運行便数については月・水・金で行いたい。切畑の順調な例も踏まえ設定しているが、これが本格運行時にそのままの内容になるとは思っていない。落合線の乗降調査、住民アンケート調査の結果から、デマンドタクシーを4人乗りに設定している。デマンドタクシーが毎日運行すれば便利だが、経費の負担も増えるので、利用者を集約するよう考え、運行日を限定したい。切畑デマンドタクシーの利用者も運行日に合わせて外出を心がけているという声を聞く。経費の負担を抑えつつ、利用者にとっては家まで迎えに来る便利な乗り物ということを認識していただけるよう説明を行い、事業を進めていきたい。
- C 委員 玉祖地域公共交通懇話会で、デマンドタクシー実証運行の利用状況を踏まえて本格運行の内容を詰めればよいという意見が出ているが、どのような内容を想定しているのか。
- 事 務 局 実証運行時の利用者の声から運行日を変更することや、ダイヤの変更を行うことなどは想定される。利用実態に応じた運行内容を本格運行時には検討する。

- C 委員 デマンドタクシーの運行区間で防府駅まで直接むすぶことはできないのか。結節点を整備しない中で、利用者の乗り継ぎを促進させることは難しい。デマンドタクシーの乗降場所と方法を工夫すると、防府駅までつなぐことも可能。しかし運行費用の問題は出てくる。実証運行の段階で本格運行時のサービスレベルまでに設定せず、より乗る方が増えるように内容を設定することも大切ではないか。防府駅までの利用を喚起することが重要。玉祖から防府駅までは直接運行し、帰りはバスを利用して乗り継ぐことも考えられる。今の内容ではあまり乗らないのではないかと思う。運行内容を設定した検討経緯も聞きたい。
- 事務局 乗降場所は住民アンケートの結果から地域住民がよく利用する場所を考慮して設定している。総合医療センターは通院利用ももちろんだが、路線バスとの乗継拠点としても設定している。デマンドタクシーは路線バスを補完するものとして位置付け導入を考えたい。また、タクシーは総合医療センターの玄関前で乗降することになっているが、デマンドタクシーは総合医療センターのバスロータリーでの乗降を考えたい。現在、策定中の立地適正化計画は、コンパクト・プラス・ネットワークの視点でまちづくりを進める予定である。その中で乗継拠点の整備も謳われる。網形成計画の推進については都市計画との整合を図りながら進めていく。
- C 委員 乗継拠点は建物内でバス利用者が待機できるように整備を急いでほしい。乗り継ぎを外で待たなければならぬのはよいサービスとは言い難い。
- 会長 デマンドタクシーを運行する際は、総合医療センターのバスロータリーに停まるとよい。
- D 委員 落合バス停から防府駅まではバス運賃が400円かかる。現行の運行内容でデマンドタクシーを利用してバスに乗り継ぐと490円かかる。実証運行の段階から従来のバス運賃より高くなるのは疑問。100円か200円均一になるようお願いしたい。そういった意見が地域住民からも出ている。
- 事務局 玉祖地域公共交通懇話会で運賃設定についての意見もあった。乗継割引を設定するのか、そもそもの運賃を安くするのかは検討課題だが、玉祖地域以外の地域で仮にデマンドタクシーを導入することに至った場合、玉祖での事業が1つのモデルとなるため、経費負担も考え、運賃収入も運行の持続可能性に関わるものとして慎重に検討したい。
- D 委員 再編後の開作経由の総合医療センター行きバスのダイヤは、総合医療センターへの通院利用を考えると7時台に着くほうが利用者にとっては利便性が高い。運転士の仕業との兼ね合いもあるが、検討の余地がある。また、総合医療センター直通系統の重複区間解消による効率化について、何便程度減らすのか、直通便がどれくらい無くなるのか知りたい。デマンドタクシーの運行内容にも関係してくる。次に、市街地循環線の導入検討について、防府駅が発着点になると思うが、防府駅以外の乗り継ぎも考えるべきではないか。最後に、防府市では総合時刻表がない。ホームページでの掲載なら印刷コストがない。路線や料金・ダイヤを掲載すれば、利用者の利便性につながるのではないか。
- 事務局 開作経由の医療センター直通系統のダイヤについては、防長交通とこれから協議を行う際の参考意見とする。総合医療センター直通系統の重複区間解消による効率化は、同様の時間帯に運行する直通系統の利用者を防府駅で集約させようとするもの。利用実態をまず把握して具体的な再編内容を検討したい。

市街地循環線の防府駅以外の乗り継ぎについては、まずは需要を把握することから始め、運行内容を検討する際の参考にしたい。

最後に、総合時刻表の作成については、他市の事例も参考にしながら研究している。

- C 委員 乗継拠点の話について補足したい。むやみに増やすのはよくない。乗継拠点としてふさわしい設備がないと成り立たない。また、複雑な路線になると乗る人が少なくなる。このバスに乗ると目的地に辿り着くということが市民や観光客にとって分かりやすいルートになるとよい。

また、中心市街地の中に人を呼び込んでいくような政策的視点があるとよい。防府市は通勤での鉄道や路線バスの利用がわずかしかない。公共交通利用者を少しでも増やして、交通事業者やまちなかを活性化できるようにする視点もあるとよい。

また、事業者と地域住民の意見をしっかり汲み取り、最も納得のいくところで再編内容を考えなければならない。実証運行時のサービスより本格運行時のサービスが落ちないように、実証運行の段階でのサービスを基本にするよう考慮して内容を検討してほしい。

最後に、小茅線が3系統である必要があるのかは疑問ではあるが、利用者と事業者の意見のバランスがとれた協議結果が出てくることを期待する。

- 会 長 デマンドタクシーを土日に運行してもよいのではないかな。

事務局 月・水・金で利用者の集約を図って実施したいということで設定しているが、土日運行に対する意見も実証運行時には出てくると思う。本格運行時の検討課題としたい。

- C 委員 この段階での話ではないかもしれないが、玉祖小学校の通学利用も検討してほしい。公共交通でカバーするのか、スクールバスでカバーするのかといった議論もある。

事務局 乗降調査では、小学生の利用は雨が降った日に親御さんと利用する例が1件あった。デマンドタクシーで全ての利用目的を考慮することは難しい。小学生の利用等は教育面の支援、観光利用は観光面での支援とデマンドタクシーの運行とは切り離して考えたい。

3. その他

事務局から資料3を報告。

- A 委員 バス事業者としては、地域の公共交通を守らなければならない使命があるが、収支は悪化が続き、運転士は不足している状況。今一度、防府市における公共交通を維持していくためのよい方法がないか考えていくことが必要。現状の利用実態や人口減少を考えるとバスの利用状況を好転させることは難しい。協議会ですぐに答えは出ないが、このような場で発言し問題提起していきたい。

会 長 根本的な解決が必要。全国の事例では自動運転車両を地域の公共交通に役立てる計画もある。自動車産業と協働できないかとも考える。大きな転換を図らなければならないが、目前の問題を解決することも急ぎたい。

閉会
