

平成28年度 第2回 下松市地域公共交通活性化協議会

会議録

○日時：平成28年11月4日（水）10:00～11:30

○場所：下松市役所 1階 103会議室

○出席者

委員：19名（欠席2名）

棟近委員、寶迫委員、河内委員、弘委員、清水委員、田中委員、熊谷委員、網本委員、池田委員、古田(尊)委員、宗像委員、丹後委員、西村委員、古本委員、永田委員、古田(健)委員、今井氏（浜口委員代理）、安野委員、金織委員

事務局：企画財政課、株式会社バイタルリード

○次第：1 開会

2 議事

(1) 各種調査結果等について

(2) 下松市の公共交通網の課題と解決の方向性について

3 その他

1 開会

委員の交代：私鉄中国地方労働組合防長交通支部 積敏幸委員が、役員改選に伴い手嶋謙介委員に交代した。

2 議事

(1) 各種調査結果等について

(2) 下松市の公共交通網の課題と解決の方向性について

発言者	発言要旨
会長	国勢調査の結果が出た。全国でも96万3千人が減少、山口県でも4万6千700人減少した。本市は800人の増加であるが、人口減少、少子高齢化という背景の中で、公共交通をどうしていくのかは喫緊の課題である。本日は、民間、行政、各団体の方に集まっていたので活発なご意見をいただきたい。 では、事務局から議事について説明していただきたい。
(事務局より各種調査結果と下松市の公共交通の課題、解決の方向性について資料をもとに説明)	
会長	議事(1)(2)について一緒に説明があった。 調査結果、アンケート等について質問やご意見はないか。
委員	資料1の人口カバー状況について、人口の多い地域が駅や停留所の近くにある状況にあると思う。県内の他市と比べてカバー率は高い方なのか。
事務局	私が見た範囲では、すごく悪くもないが格段良いというわけでもない状況。デマンド型交通を導入しているところでは、公共交通空白地域がほぼ解消されているところもある。もう1点、例えば鉄道からは半径1kmをとっているが、水平距離は近くても団地など地形的な問題で

	アクセスが難しい場所が残っている。
委員	利便性は高いといえるか。
事務局	場所により便数にばらつきはあるが、サービス水準が良いところでもっと利用者があるのではないかといいところはある。
会長	他に質問やご意見はないか。
委員	この会議に出席される方の認識を一つにしていこうという観点からお話しさせていただく。バスの補助金の話も出てきたが、実際には補助金なしでバス会社が自主的に運行している路線もある。こういった路線が黒字かということ、黒字の路線もあれば、赤字の路線もある。資料のグラフにもあったようにバス利用者は大きく落ち込んでいる。そういう状況を見るとご理解いただけると思うが、自主運行路線であったとしても大きな赤字があるという現状を認識していただきたい。市では補助金の上限を定めている。では、自主運行路線をいつまでもバス会社は維持できるのかということもこの会議の中で認識を1つにして考えていただきたい。補助路線のことだけでなく、市全体の公共交通をどういう形で維持していけばいいのか。どのバスを残すのか、どこをバスから他の手段に代えていくのか、そういうこともありうるということも頭に置いていただければと思う。
委員	先ほどの説明で資料 25 ページに防長交通の利用者のグラフが掲載されているが、平成 26 年、27 年ですごく減少している。ピーク時から比べても半分になっている。原因は調査されているのか。
委員	なぜ乗らなくなったのかという調査はできていない。アンケートで調査できればよいが、厳しい現状の中、そういうところに会社として費用が当てきれておらず残念な状況である。おっしゃる通り、原因を追究し、問題を解決するのが1番大事だと思う。こういう協議会の中でバイタルリードの調査結果も踏まえ今後につなげたいと考えている。
会長	今後の課題、解決方法についてもご意見をいただきたい。
委員	資料 26 ページの利用者の推移のグラフは、市内完結系統のみになっている。33 ページの乗降データでいうと左上、下松市内で乗り降りする部分だけのデータとなる。しかし周南市と一体的に運行している路線が圧倒的に多い中、その辺のデータを示さないで完結路線だけ議論してもしょうがないのではないかと。25 ページの後に市内完結路線の利用実態の詳細が掲載されていて、これはまさにその通りだと思うが、周南市との連携の中で分析する意味ではこれだけでは足りないと思うがいかがか。
事務局	確かにご指摘の通りである。昨年度周南市で調査をしており、減少が激しいという傾向については恐らく広域路線についても同様であると認識している。今日は周南市と関係する系統の利用者数推移を提示することはできないが、恐らく同様の傾向であることを補足する。
会長	他にないか。
委員	市内完結系統だけ協議してもしょうがないという意見があったが、バイタルリードから話があったように、県内全体の利用者数が減少しているのは間違いない。市が負担している補助金の額等が示されたが、それとは別に国や県も合わせて負担している路線もある。下松市と周

	<p>南市をまたぐような路線は県が中心となって補助を出しているが、近年補助金額も増加しているという実態がある。</p> <p>そうした中、街づくりの方向性とも関わるが、公共交通網形成計画は、平成25年に法律を改正し、街づくりと交通の有機的な結合を図ったうえで計画を定めるのが主な目的である。資料44、45ページについて、通院は周南市と市内に行く人が分散しているが、買い物は市内で完結している人が多く、通院と異なる傾向なのは珍しいパターンだと思う。下松市は商業施設が充実していてコンパクトな街であるといえるのに、バスの利用者数が少ない理由がよくわからない。それが問題解決のポイントになるのではないか。花岡や末武など恐らく維持可能な部分と、今後減っていく部分を今後どう系統立てていくのかというのはこの調査からは見えにくい。そういった部分を含めて今後の方針を立てていただきたい。</p>
会長	他にないか。
委員	<p>課題について少し述べる。観光需要の取り込みというのがあるが、どのようにお考えか。観光客は平日よりは土日に多いので、土日はバス路線が変わってもいいのではないかと思う。交流人口を増やそうということで、春の花見シーズンに市内の桜の名所を巡回するバスを実験的に2年間実施したが、そういう需要は多かった。</p> <p>私共はザ・モールの地元ゾーンを管理運営している。資料に沿線施設や道路管理者との連携強化という表記があるが、これはどういうことか。例えば、私共はショッピングセンターなので、バスカードとお買物券との連携や、映画チケットとバスカードとの連携を考えているが、どういうことを示しているのか具体的に聞きたい。下松タウンセンターについては、市の計画で交通拠点機能の整備となっているが、これも具体的にどういうものか教えていただきたい。</p>
事務局	<p>事業に関わる部分は必ずしも企画財政課と調整ができていないわけではないので、現時点での私見として述べる。</p> <p>観光需要の取り込みについては、広域移動を伴う観光は土日が中心になると思うが、それ以外に日帰り温泉入浴などの市内住民の日常的なレジャーもある。例えば国民宿舎大城を交通結節点にして、バスで来ると割引が受けられるとか、ちょっとしたことでバスの利用者を増やしていくことができないかと思っている。土日に路線が変わるのも当然有りだと思う。</p> <p>商業施設との連携については、先ほどのご意見のように、費用負担の課題はあるが、公共交通で来て買い物した人にチケット還元などが考えられる。また、現在も下松タウンセンターのバス停はあるが、敷地の中までバスが入ることで、近くで乗り降りできて、さらに施設の中の一部を借りて待合所として使うことなどをイメージしている。</p>
会長	<p>他にないか。</p> <p>ないようなら、本日の会議は終了したい。貴重なご意見をいただいた。次回もあるので事務局で協議してご意見を入れていくかを考えていきたいと思う。事務局から連絡があればお願いします。</p>
事務局	今後、市から示す方向性をこの場でお伝えする。周南市や光市との関

	<p>係については、利用者が多い路線なのでしっかり検討していきたいと考えている。市内完結路線については、速達性が求められる比較的長距離の路線と、団地等から結節点までの路線を切り分けることができな いか、さらに切り分けた先は定時定路線の路線バスがいいのか、それ以外の方法がいいのかなどを検討させていただき、提案できればと思う。</p> <p>民間事業者との連携だが、先ほどのご意見があったようにソフト面での連携もある。また、下松タウンセンターは目の前にバス停があり市内でもかなりよい待合環境であるが、座る場所がない、雨をしのぐ場所がないバス停も多々ある。スーパー等の事業者と協力して待合環境を向上する、例えば店の敷地で待たせていただくなどを交渉し、了解が得られたところについてはご提案させていただきたいと考えている。</p>
事務局	追加で連絡がある。議論いただいた内容については市のホームページに掲載している。今回の分もとりまとめ次第掲載するので確認をお願いしたい。
事務局	補足でご意見をいただきたい事項がある。今日配布した資料2「計画における基本方針と目標について」をご覧ください。
(事務局より計画における基本方針と目標について資料をもとに説明)	
事務局	下松市における公共交通の役割について、ご意見をいただければと思う。
委員	<p>周南市と同じになると思うが、市民の日常生活における移動手段の確保は第一条件であると思う。下松市は75歳以上しか公共交通に乗らないような言い方をされているように聞こえるが、そうではなく通勤通学にも使われている。笠戸や米川は回答者が1~2名で100%などという数字を出しているの で、そういうアンケートの取り方をしてしまうと、本当に大勢利用しているところがどうなのか問題が出てく ると思う。基本は周南市の「(1) 市民の日常生活における移動手段の確保」と同じだと思 う。</p> <p>笠戸の方は観光として発展させていったらと思うので、来訪者が大勢来てもらえるように、またその交通をどうすればよいか、2番目にはこういったことを入れてはどうか。下松市は商業が栄えていると思うので、そういうことを大いに活かしていける施策にしてはどうか。</p>
事務局	アンケートの数値については、路線網を検討するために地域ごとに分けないといけないという理由もあるが、ご指摘のように割合と実数ではイメージが違うので、表し方を検討したい。
会長	市民のライフラインとして維持・発展をしていくことが一番大きいかなと思う。今のご意見を入れて、市の基本理念と商業、観光の面も取り入れていく方向で、本市独自の言葉も入れながら公共交通の役割の特性を入れてまとめる方向でよいか。
(各委員、異議なし)	
会長	次回の予定などはどうか。
事務局	年内にもう1回くらい開催したいと考えている。また、ご案内する。

委員	事務局に確認したい。今日課題を抽出して、次回基本方針や目標を設定するというスケジュールなのか。基本方針などは次回までに委員から意見を聞くのか。つまり、素案を出すという宿題が委員に出されるのか、それとも次回会議の時に事務局から提案があるのかということを知りたい。
事務局	次回、今日配布した資料の空欄部分については、こちらから提案させていただきたい。それで決定ということではなく、それについてご意見をいただければと考えている。
委員	公共交通網形成計画の流れとして、抽出した課題を基本方針とし、それを解決するために目標を立てる。目標は数値目標となるので、それを達成するためにパークアンドライドやモビリティ・マネジメントなどの具体的な施策をすることになる。基本方針や目標が大切になるので確認させていただいた。
会長	長時間にわたり、貴重なご意見等ありがとうございました。時間になったので本日の会議を終了する。