

## 交通・情報ネットワーク化推進特別委員会会議録

1. 日 時 平成21年1月14日(水曜日)  
午前9時30分～午前10時51分
2. 場 所 委 員 会 室
3. 出席委員 西 岡 晃 委 員 長 萬 代 泰 生 副 委 員 長  
佐々木 隆 義 委 員 山 本 昌 二 委 員  
柴 崎 修 一 郎 委 員 高 木 法 生 委 員  
岡 山 隆 委 員 馬 屋 原 眞 一 委 員  
秋 山 哲 朗 議 長 河 村 淳 副 議 長
4. 欠席委員 な し
5. 出席した事務局職員  
重 村 暢 之 局 長 佐 伯 瑞 絵 係 長  
佐々木 昭 治 係 長 田 畑 幸 枝 企 画 員
6. 説明のため出席した者の職氏名  
林 繁 美 副 市 長 兼 重 勇 総 合 政 策 部 長  
佐々木 郁 夫 総 合 政 策 部 企 画 政 策 課 長 末 岡 竜 夫 総 合 政 策 部 企 画 政 策 課 長 補 佐  
古 屋 勝 美 総 合 政 策 部 地 域 情 報 課 長 齊 藤 正 憲 総 合 政 策 部 地 域 情 報 課 係 長  
竹 内 正 夫 総 合 政 策 部 地 域 情 報 課 係 長 國 舛 八 千 雄 教 委 事 務 局 長  
田 中 円 城 教 委 学 校 教 育 課 長

午前9時30分開会

委員長（西岡 晃君） それでは只今より交通・情報ネットワーク化推進特別委員会を始めます。皆さん、おはようございます。本年初の委員会ということでございます。本年度もよろしくお願ひしたいと思ひます。それでは始めに副市長さん、何かございましたら。

副市長（林 繁美君） 特にございません。

委員長（西岡 晃君） 議長さん、何か。

議長（秋山哲朗君） よろしくお願ひいたします。

委員長（西岡 晃君） それでは、先般皆さんのお手元に美祢市地域公共交通総合連携計画策定調査中間報告という資料を送付させておると思ひます。この件につきまして、執行部からの説明とスケジュールについてをご説明願ひたいというふうに思ひます。はい、古屋課長。

総合政策部地域情報課長（古屋勝美君） それでは説明する前に概要を報告しておきたいと思ひます。先般12月9日に交通につきましては、今までの実績、進捗状況を報告しております。それから住民アンケート調査、それから高校生の通学に関する調査、それから各バス会社に乗り込んで実際の乗客の聞き取り調査と、いろいろやってまいりました。病院の送迎バス等についての調査についても担当が実施してきております。本日はその調査の分析が全て終わったわけではございませんけれども、これまで取り組んできた所まで、その分析結果も出てまいりましたので、今日は中間報告という形で、委員の皆様方にお示ししたいと思ひます。事前に資料のほうはお送りしておりますのでそれに基づいて説明させていただきまして、これからの計画の方針とかいうことについて委員の皆様方のご意見を伺いながら、来る1月20日には協議会が開催されます。それに向けての資料というふうにいたしたいと思ひますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。中間報告の説明につきましては、担当の斉藤係長のほうが説明を行いますので、よろしくお願ひします。

委員長（西岡 晃君） はい、斉藤係長。

総合政策部地域情報課係長（斉藤正憲君） それではお手元の美祢市地域公共交通総合連携計画策定調査中間報告の資料に基づきまして順次説明をいたします。まず中間報告の概要ですが、美祢市の公共交通の現状と課題、それから美祢市の地域公共交通総合連携計画、美祢市内の幹線公共交通ネットワーク、地域別の公共交通計

画、観光振興に向けた公共交通計画、公共交通の利用環境向上と利用促進計画という形で項目立てまして説明をいたします。1枚めくっていただきまして、第1章美祢市の公共交通の現状と課題です。この辺は現状の地勢の人口であるとか、バス路線の4条の状況、無料送迎バス等の状況をデータ化して図として表示しております。1枚めくっていただいて、8ページ左下ですが、右下のほうに8と書いてあるところですが、集落の中心からバス停までの距離というおおよそのデータを落としております。それから9ページ以降ですが、バス利用の状況ということで、平成19年度の系統キロ、運行回数、乗車密度、輸送量等をバス会社別に示しております。この資料につきましては、以前の本特別委員会の時に資料にお配りしているものをこちらのほうに掲載しているというような状況でございますので説明は割愛させていただきます。それから1枚めくりまして、右下の14ページのところでございます。バス運行補助金として4条路線、平成19年度は美祢市の負担額が9,775万円、内県補助額が1,309万円です。それから無料送迎バスの運行経費として、経費を調査したところ632万4,000円かかっているということが分かりました。このほかにまだこちらのほうに入っておりませんが、教育委員会の関係でスクール等に出している補助金額というものもこちらのほうにあがってくる予定となっております。それから1枚めくっていただいて、15ページからはバス利用者の状況のアンケート結果となっております。住民アンケートにつきましては、平成20年11月14日金曜日から11月28日の金曜日までコンサル会社が抽出した地区のほうにアンケート用紙を送りまして調査をいたしました。まず、最初に日常的に利用する交通機関としまして、自分で運転する車25.7%、自家用車で送迎19.9%、その次にバスというふうな公共交通が入ってくるような状況になっております。バスを利用した1ヶ月の外出回数につきましては、4回未満というのがほぼ60%以上占めているというような状況でございます。現在のバスの改善点につきましては、運行本数を増やす、料金を安くする、といった結果が一番多く反映されているというような状況でございます。続きまして17ページですが、居住集落での生活についての調査結果でございます。中心部への移動のしやすさ、医療機関での診療の受けやすさ等、ほぼやや不満足、不満等、不満の傾向が見られます。それからバス運行についての考え方でございますが、運行本数、時間帯、始発便の時間、最終便の時間等、こちらのほうもやや不満足、不満というような傾向が見ら

れます。1枚めくっていただきまして19ページ、日常的な買い物、通院先でございます。このアンケートは自分の行きたい買い物先の三つをピックアップして、それを地域ごとにピックアップした状況でございます。特に通院先につきましては、美東地域、秋芳地域、共に小郡第一病院、山口赤十字病院等、市外のほうに受診をされる傾向がございます。続きまして、将来のバス路線のあり方でございますが、これにつきましては補助金が多額でも維持して欲しい、経費の安い交通手段に変えるというような意見が多かったというような結果が出ております。右上にいきまして、高校生の通学の交通手段、自転車に続いて自家用車の送迎というのが多いような状況になっております。これが公共交通への転換に結びつけていこうという考えを今この計画に入れていこうとしております。それから高校生のバス利用の状況としましては、1ヶ月のバス利用の回数が20回以上というのが、42.5%。そうした人たちの改善点は運行本数を増やす、料金を安くする等がやはり多いような状況になっております。続きまして、1ヶ月のJR美祢線利用回数でございます。高校生のアンケートにつきましては11月5日から11月14日にまず高校宛に通学調査をいたしまして、高校生のアンケートを11月18日から12月5日間でっております。高校生の1ヶ月のJRの美祢線利用回数は20回以上がほぼ88%を占めているというような状況でございます。改善点も運行本数を増やす、車両を増やす、料金を安くするといったような点が多く回答がありました。その下の通学における保護者の送迎の有無ですが、これは高校生の保護者に対して行ったアンケート調査でございます。送迎をすることがあるというのが、84.4%占めているという結果になっております。右上の送迎の理由といたしましては、美祢地区、秋芳地域、美東地域につきましても、ほぼ悪天候の為に送迎をする。それから体調不良、利用できる公共交通機関がない等の理由で送迎をしているというような状況になっております。1ヶ月の送迎回数につきましては、全地域ほぼ20回以上というのが、4から6割を占めているというような状況でございます。1枚めくっていただきまして、こうした状況で美祢市の公共交通の課題を抽出したものがこちらのほうに印で挙げている項目になっております。美祢地区と美東地区間のアクセス性の向上、交通不便地区への対応、地域別の生活交通としての機能充実、JR美祢線、各社路線相互の連携強化、公共交通の一体的な路線図・時刻表の整備、運行補助や無料送迎バスといった公共交通の経費削減、というのがピックアップ出来ま

す。

それから第2章美祢市地域公共交通総合連携計画でございます。まず、基本方針といたしまして29ページになります。美祢市の一体感を創出する交通体系の構築、美祢駅、秋吉、大田中央を結ぶ幹線バスの路線、全ての市民の生活交通を確保、周辺部から山口市や下関市などの移動手段を確保しつつ、交通不便地区を解消していくと、いうことでございます。経済性を考慮した公共交通サービス、これにつきましては、交通機関の役割分担の明確化、既存バス路線の効率化、需要に応じた運行サービス、観光振興に向けた公共交通サービスにつきましては、秋吉台、秋芳洞へのアクセス交通、秋吉台地区内の周遊交通、公共交通の利用環境向上と利用促進につきましては、結節点の環境向上、情報提供施策、モビリティマネジメントの推進、モビリティマネジメントにつきましては、後程また説明をいたします。公共交通を支える地域連携という形になります。計画の区域設定につきましては、美祢市全域を計画の区域とし、ほとんどの4条路線は隣接自治体との連絡があるためサービス内容の検討の際には隣接区域を含めて検討を行うというふうにやっております。1枚めくっていただきまして、計画の期間でございます。平成20年度本年度です。地域公共交通連携計画を策定いたしまして、翌21年度から計画期間に入ります。5年間の計画ということで、25年度美祢市新交通ネットワークを構築し、その後計画のローリングを行うというような形になっております。まず21年度につきましては、モデル地区での実証運行をし、22年度から本格運行、ステップ2、ステップ3、ステップ4としまして、地域での展開を順次展開していくというような形でございます。計画の目標につきましては、美祢市内の移動利便性の向上、市内二つの病院の利用者数の増加、市内商業施設の来訪者増加、交通不便地区の解消、公共交通の効率化と利用促進につきましては、公共交通に係る経費削減、公共交通の利用者数増加、市内観光地の活性化、入込客数の増加、観光客の満足度向上ということを目指してまいります。

第3章美祢市内の幹線公共交通ネットワークについて説明をいたします。整備方針につきましては、美祢市における幹線公共交通の課題、経費削減の必要性、4条バス路線の再編による効率化を図ってまいります。移動ニーズへの対応につきましては、通院・買物・通学・通勤といった活動別必要ダイヤ、観光ニーズへの対応につきましては、秋吉台・秋芳洞への来訪者への移動手段の確保、ネットワーク整備の

方針につきましては、美祢市主体の交通ネットワーク構築、効率的な幹線バスネットワークを構築していくことにしております。1枚めくっていただきまして、35ページは基本交通体系のイメージでございます。先程申しました美祢、秋吉、美東地区を結ぶ市内の幹線バスを市内幹線に走らせまして、そこを主要結節点といたしまして、萩市、山口市、長門市、下関市等に広域路線を枝線として路線を運行いたします。その途中に結節点を設けまして交通空白地域、現在バスが運行していない不便地域の方から、そちらの結節点に向けてバスを運行するというようなイメージでございます。続きまして、美祢市内の幹線バスネットワークの計画でございます。現状の問題としましては、美祢駅、大田中央間を結ぶ路線は現在JRバスで、中国JRバスのみが走っております。ほとんどのバス路線、サンデン交通にしる、防長交通にしる、秋芳洞が終点のバス路線を運行しております。これらの路線は美祢市内での移動利便性を考慮したダイヤとはなっておりません。今後の幹線ネットワークのあり方としましては、美祢駅、大田中央間を結ぶ路線の必要性、美祢市民が利用しやすいダイヤ設定が必要になるかと思っております。37ページにつきましては、これを更に簡略化したものでございます。JRから美祢駅、秋吉、秋芳洞、大田中央を結ぶ市内幹線、それから市外幹線としてネットワークを構築するというふうなイメージでございます。38ページはくどいようですが、美祢駅、大田中央間の直通運行をし、美祢市民の利用しやすいダイヤ設定を行ない、美東地区から美祢中心部への通勤、通学、通院を促すというような計画となっております。1枚めくっていただきまして39ページ、これは山ダイヤと呼ばれる表で、現在の中国JRバス、サンデン交通、防長交通の時間と地点を結んだ線となっております。一つの場合なんですが、その下が幹線ネットワークの再編案ということでございます。この考え方はサンデン交通が秋芳洞で止まっているものを大田中央まで伸ばし、中国JRが秋吉で止まっている路線につきましてはJR美祢駅まで伸ばすというようなことを検討した時の山ダイヤ表となっております。また、ダイヤが少ない時刻には例えば、1時、3時付近のところには線がない為に11時と3時、そこに追加便を追加路線を運行するというような図となっております。

続きまして、第4章の地域別の交通計画となっております。整備方針としましては、移動ニーズへの対応、経費削減の必要性、既存路線の再編とあわせて検討をする必要があります。それから交通機関の役割分担を明確化にし、観光ニーズへの対

応を図っていくということになります。基本的な考え方といたしましては、1枚めくっていただいて、活動可能性を確保、通院、買い物、通学が可能なダイヤ設定と目的地、需要に応じたサービス内容、人口規模に応じて、運行形態（定時定路線、デマンド型）、予約型とも申しますが、そういった運行形態、車両サイズ、運行日数、運行便数を決定していきます。運行目的地の設定としましては、最寄の幹線公共交通の結節点までの移動を基本とし生活に必要な目的地を設定いたします。それから地域住民と協働で計画を立てることも検討いたします。運行詳細計画は地域住民の方と協働で作成するという考えを持って計画を作り上げます。44ページは美祢市内の地域別と幹線交通ネットワークのイメージ図でございます。今までの説明を図式化したような形になっております。45ページにつきましては、美祢市内の地域別と交通ネットワークのイメージ、美祢市内の字名がどちらの方向に向かせるかというような形で図式化したイメージでございます。46ページはそれを更に地図上に落としたような形となっております。これもまだ現在は検討中ではございますが、おおよそこういうようなイメージで結節点あるいは主要結節点へ接続していくというような形になっております。1枚めくってもらって47ページは、交通不便地域の状況です。先程バス停までの距離が2km以上、あるいは1kmから2km、黄色と赤の四角の点を囲んだ所がピンクで示している点々の範囲となっております。そこがバス停から離れた集落が多く、バスの利用が困難な地域というふうになっております。続きまして、地区別の公共交通の計画になります。地区別の活動可能性のチェック、活動可能性を通院・買い物・通学からチェックということになります。49ページはまだこれは途中の段階なんです、このように各地区のような形で現況の出発、到着、通学、帰宅というような表を作ってその辺の活動可能性をチェックしていきます。そうしたことを集約しまして50ページに地区別の計画、地区概要、地区の課題、移動目的地、バス目的地、既存の交通資源、計画の概要を表で作成をしているところでございます。次のページにまいりまして、美祢地域における交通計画の留意点でございます。現在JR美祢線、船木鉄道、ブルーライン交通、サンデン、中国JRバスの5社が運行しております。新たな支線はJRや4条路線との連携が重要であり、集落によっては直接中心部へ乗り入れるのではなく、既存交通機関と結ぶ主要結節点への接続を考慮したネットワークを検討する必要があります。この場合、乗り継ぎのデメリットも生じますが、自宅近くでバ

スに乗降できるというメリットも合わせて生じてきます。新たなサービスを検討する際にはメリット、デメリットを勘案して、住民との協働で時間をかけて検討し、合意形成をする必要がございます。JR美祢線、4条路線が走っている地域については、交通事業者との間での調整も併せて行っていく必要がございます。美東・秋芳地域におきましては、4条路線の運行に加え、温泉施設等や病院への無料送迎バスも運行しております。美東病院の無料送迎バスにつきましては、美東病院への通院目的に限定され、往路だけの運行となっているほか、温泉施設等の送迎バスの利用目的や利用者層が限定されているというような状況でございます。そういった意味も含めまして、新たな交通システムを導入するにあたっては、無料送迎バスと統合する必要がございます。対象地区の住民は無償から有償になるというデメリットが生じる可能性がございます。しかし、一方では多目的に利用が出来る、自宅近くでバスに乗降できるというメリットも生じていきます。それから先は美祢地域と同じような状況でやっております。そういったことで53ページ、モデル地区での実証運行というような形になります。54ページの図は先程のバス停までの距離が1km以上の地区の状況に、その総人口、高齢者数を加えた図になっております。1枚めくっていただいて、交通不便地域の解消の取り組みは平成25年度を目指して市全域で段階的に進めていきますが、平成21年度については次のような考え方に基きましてモデル地域を抽出し、先行的な実証運行に取り組んでいきます。その結果を次年度以降の各地区で展開に活かしていくということでございます。21年度から計画期間の中で4条路線バスと無料バスの再編、21年度につきましては美祢地区をモデルとして先行的に実証運行し、22年度以降美祢・美東・秋芳地域で実証運行を検討するというような形になっております。56ページは平成21年度の実証運行地域の抽出についての考え方を示しております。事業初年度のモデル地区であり、以下の観点から実施効果の高い地域を抽出する必要があり、その為には比較的まとまった人口規模の地域を抽出し、乗り継ぎなしで移動目的地への運行が可能な地域を抽出し、空白地域の集落だけを対象とするのではなく、周辺の既存路線再編と併せて検討をする必要があるということで、これ一つの例で、例えば実証運行を山中・堀越・伊佐地区でやった場合のことについて説明を加えているのが57ページからのものになっております。先程の54ページの資料と同じように山中地区の人口、それから伊佐町伊佐、奥万倉、堀越地区の人口、高齢者数というも

のを表示しているのが次の表でございます。それからアンケート結果から抽出し、買い物先、通院先が伊佐・奥万倉・堀越地区は大嶺町東分、山中地区については、山陽小野田に向いている住民の方ということで出しているのが58ページの表でございます。通院先につきましても、大嶺町東分、伊佐町の方は向いているのに対し、東厚保町の山中地区の方は東分であり、山陽小野田に向いているというような状況でございます。1枚めくっていただきまして、既存路線等利用状況でございます。現在美祿駅から山中地区のほうに向っては、美祿駅・サンパーク・宇部中央行きという船鉄バスが走っております。これは運行便数1便往復1回という意味になりますが、利用者数は11人というふうになっております。堀越地区のほうにつきましては、アンモナイト号、これが美祿駅・北川・堀越行きということで1.5便、利用者数は8人、市立病院・美祿駅・二ツ道祖、広域のみなし4条路線としてアンモナイト号は走っておりますが、これについては運行便数5便、利用者数は41人、内小学生が18人というような結果になっております。特にのみなし4条路線につきましては、便数に対して利用者数が非常に少ないというような結果になっております。それから再編の考え方としましては、需要に応じた運行形態を便数といたします。小学生の通学以外は利用者は少なく、ミニバスでも対応可能なバス停から離れた地区の住民が利用可能にできるように考えております。ミニバスはジャンボタクシーを利用し、30分前までの予約で運行をする予定にしております。料金は均一制として300円または250円を設定します。これにつきましては、よその地区での調査結果でありますと、300円を超えるところになると利用者数が半減してくるというような調査結果に基づいておよそこのくらいというふうに設定をする予定にしております。現在アンモナイト号が200円という形で運行しておりますので、自宅近くまでの運行による割増も考慮した300円から250円というふうに考えております。それからちょっと誤字なんですが、山中地区と堀越・伊佐地区の路線を一元化して循環型の運行を行う。朝便につきましては、左回り山中を通りまして堀越を回って美祿市立病院、昼、夕方は右回りとしましてその逆を考えております。二ツ道祖線、堀越線は、小学生の通学利用便のみを継続運行するというを考えております。宇部中央行きは当面は継続運行いたします。それから61ページなんですが、これが山中・堀越・伊佐地区でのミニバスを運行した時の図になっております。ピンクの点線の中で囲っているのはデマンド型ということで、

路線ではなく面という考え方になっておりますので、面で住民の家まで直接行くというような形になっておりますのでこういう形で表しております。これらの抽出につきましては4条の再編が必要になってくるので、それとも併せて目下、例えばこういう山中・堀越・伊佐地区で抽出した場合にはアンモナイト号の運行等の減便等も考えていくということも考えられないといけないということで、この辺はやはり慎重に取り扱う必要もありますので、他の地区も現在合わせて検討しているところでございます。まだモデル地区は決定はしておりません。それからミニバスの運行形態として62ページでございます。ミニバスを走らせるということは、30分前までに電話予約を行うことで、ドア・トゥ・ドアの運行サービスが可能になり、予約がない場合は運行しないという効率化が図れる反面、予約が増えると住民の所にどんどんバスが入るということになれば予定時間に着かないということにもなりますので、学校や電車など定時に乗り継ぐ時には不向きというような形になるかと思えます。

それから第5章観光振興に向けた公共交通の計画でございます。まず課題としましては観光振興の必要性、秋吉台地区の入込客数の推移、減少、秋芳洞のみの観光から秋吉台へ持っていくことが一つ挙げられます。それから、カルストタクシーの見直しの必要性、需要が極端に少なく不採算路線等を見直す必要性、観光の嗜好の変化への対応、団体から個人旅行へ、物見遊山からテーマや目的の明確化、新たな観光スタイル、エコツアーなどの自然学習型のツアーを考えていく必要があるということでございます。それから65ページは秋吉台における交通整備計画でございます。現在カルストタクシーが秋吉台のほうを走っておりますが、これにつきましても秋吉台からサファリランド・景清洞への交通の必要性の検討、秋芳洞観光のあり方を検討、逆回りの必要性というのは、現在観光センターから車を置いてそこから秋芳洞の入口に入って、黒谷あるいは展望台の方に抜けるような観光を逆に観光センターから一度カルストタクシー等を活用して黒谷の方に観光客を運び、観光客がそのまま現在の秋芳洞の入口の方からお土産屋さんが立ち並ぶ所のほうに出て来てそのままお土産を買っていただいて、駐車場から車で帰っていただくというようなことを考える必要性があるというようなことでございます。それとエコツアーとの連携を考慮、カルストタクシーの再編計画としましては役割を三つに分割して、観光センター付近と黒谷口の連絡、秋芳洞と大正洞、景清洞との連絡、秋吉台のウ

ウォーキングの移動手段等を検討していきます。観光センター付近と黒谷口の連絡につきましては先程私が説明したような形でございます。それから67ページでございます。秋芳洞と大正洞・景清洞との連絡、現在のカルストタクシーの経路を運行しつつ、利用促進を考えていきます。それには秋吉台のウォーキングの移動手段、現地発着のツアーとして催行し、インタープリターつまり、ガイドなんですけどガイド役は同行しないが事前にツアー申込によって各コースのガイドブックを提供したり、ツアーはガイドブックを配布し、各コースごとに設定した場所と時間にタクシー送迎を行う、ダイヤにつきましては、事前申込により希望時間に開始等検討していく必要があるということでございます。

最後が第6章の公共交通の利用環境向上と利用促進策でございます。まず整備計画の前提条件の整理といたしまして、交通機関の役割分担、交通機関相互の連携強化の必要性、交通結節点環境向上の必要性、利用促進の推進、利用環境向上と利用促進施策につきましては、交通結節点環境の向上、主にはバス停等の整備で使いやすい結節点の環境を整備する必要があるということでございます。それに合わせて情報提供施策の推進、先程も言いましたモビリティマネジメントの推進という形でございます。1枚めくっていただきまして71ページは交通結節点環境の向上、公共交通全体の利便性向上の為には、交通結節点の環境向上が不可欠となっております。連携計画では周辺部の生活バスと路線バスの結節点の環境整備を中心に実施いたします。既存施設を有効活用した待合い空間の創出、上屋・椅子・トイレ・情報提供、各地区での対象施設を抽出し、環境整備の内容を検討していきます。美祢市に置いては、主要結節点を美祢駅、美祢市立病院、秋芳洞、美東病院、大田中央を考えています。情報提供施策の推進としましては、美祢市の全公共交通路線・ダイヤ・料金の情報提供、住民向け・来訪者向けの公共交通マップというものよその地域ではNPO等が作成しておりますので、そちらのほうを支援するというような形になろうかと思えます。それからモビリティマネジメントでございます。モビリティマネジメントとは、多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティが社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取り組みを、ちょっと難しい言葉を使っておりますが、自分が積極的に公共交通を活用していこうという意識作りを推進していくというような意味になろうかと思えます。美祢市においては、例えば企業のエコ通勤、通勤の交通手段を環境の配慮から自動

車から公共交通へ転換していく、更に住民の路線バス利用の促進、高校生の自動車送迎、現在多い送迎を公共交通へ転換していくというような形になっていきます。

75ページは企業におけるエコ通勤についての説明でございます。モビリティマネジメント参加企業の抽出を現在企業アンケートといたしまして、この16日まで市内の35社に対してアンケート調査を行っております。まずその参加企業を抽出いたしまして、企業のエコ通勤への取り組み支援等を検討していくというような形でございます。ちょっとまた難しい言葉が出ております。トラベルフィードバックプログラムの実施、これにつきましては自発的な行動変容を導く最も基本的な方法で、コミュニケーションを通じて人々の意識や認知に直接働きかけ、行動の変容を目指す施策でございます。具体的には大規模かつ個別的にコミュニケーションを実施し、それを通じて一人一人の意識と行動の変容を期する。ちょっとこれもまた捉えづらいんですが、次の76ページ、住民の路線バスの利用促進として、対象地区を抽出してワンショットトラベルフィードバックプログラミングシステム、公共交通などの情報提供と組み合わせてコミュニケーションアンケートのみを実施する最もシンプルなトラベルフィールドバックプログラムというような形でございます。要は賢い車の使い方を考えるプロジェクトというような動機付けのパンフを配布することによって、意識を向上させて公共交通の利用促進につなげようという考え方でございます。最後はそれと同じように高校生の自動車送迎から、公共交通の転換の一つの施策としまして、例えばよその地域では高校生のノー送迎調査というような形で、モビリティマネジメントの効果を向上させるような施策を講じる必要があるということでございます。以上足早で聞き取りにくいところもございましたと思いますが、中間報告の説明を終わらせていただきます。

委員長（西岡 晃君） 一点、この取扱いはどのようになりますか。1月20日に協議会がございしますが、そこに対してのここでの委員会の中間報告の意見ということは今から委員の皆さんにお聞きしたいと思いますが、その辺の取扱いについて。

はい、斉藤係長。

総合政策部地域情報課係長（斉藤正憲君） 現在1月20日に美祢市地域公共交通協議会第3回を開催する予定でございますが、現在この中間報告を受けまして、監事会が開催されたところでございます。それに対して議会の特別委員会のほうにでも活発な意見を出していただきまして、それを盛り込みまして第3回の協議会の資



も、これはシルバー人材センターの人件費なのか、あるいはまだリースでマイクロバスを買っているもので、おそらく月に10万円程度いると思うんですよ。それを合わせば300万程度近くにはなるんじゃないかならうかと思えます。そういったことでバスの関係のテーブルに病院の無料バスが乗っているんですけども、将来的には今病院の経費でまかなっているわけですが、これを市から補助金が出るような格好になるのか、その辺のことをお聞きしたいということと、この中で病院送迎バスが往路だけの運行になってるということが書いてありますけど、これは私の知っている限りでは往復だと思います。隣の美秋の薬局が多少面倒を見ているところもありますけれども、病院自体は往復ということで私は承知しておりますけれども、その辺の確認をしていただきたいと思えます。これはあくまでも患者を運ぶわけですから、今1時間以内にとにかく病院に着く、あるいは自宅へ送るという格好で考えておるわけです。それをこの文言で見ますといろいろありますけれども、一方では多目的に利用できる、あるいは将来的に自宅近くでバスが乗降できるという文言で締めくくられておりますけれども、一概にはこういったことにはならないと思えます。その辺は十分考えられて今後検討していただきたいとこのように思います。以上です。

委員長（西岡 晃君） 二点質問があったと思えますけど、市の今後補助対象となるのかということと、往路だけということですけど、復路もあるんじゃないかということですが、その辺は今すぐ分かりますか。はい、副市長。

副市長（林 繁美君） 今のご質問ですが、基本的に合併して新しい市ができて、面積と言いますか、広がっております。基本的にはバスの利用については、相応の負担というものをやはり考えていかなければいけないんじゃないかということをおもっております。それと併せて今の病院の無料バスでございますが、これはまた病院のほうの特別委員会もありますし、また市のほうとしても市長のほうから諮問しております、あり方検討会、それと庁内で作っております推進本部、病院のですね、等々会議も進めておりました、病院はそれぞれ二つの病院が院長を筆頭にして経営改善を今しておられます。それと合わせて行政の方もやはり何をしておるか、非常に厳しいご意見もいただいております。例えばということで公共交通の患者さんといいますか、病院に通われる方の足の確保ということを行政面のほうがやらなければいけないということで、お答えしております。例えば今の無料バスに関

して言えば、病院間の連絡バスといった位置付けをこれから考えていかなければならないということだと思います。この連絡バスというのは、一つの病院として診療の窓口が離れておるといった観点での連絡バスといったものも考えておるところです。だから先程言いましたように、無料というものは基本的には相応な負担もお願いするようになるのではなかろうかと思っております。

委員長（西岡 晃君） その他。はい、河村委員。

副議長（河村 淳君） 1、2点ちょっと聞いてみたいんじやが、これは中間報告ということじやが、大変いろんな調べ方をやっちゃってんじやが、交通ネットワークのところなんかで、結局地元の方が、美東町なんか特に買い物等は多分小郡、山口と思うんじやが、この辺の関係をどのように考えられておられるか。全体で考えることであるが、特に交通網がよくなるっちゅうこと、インターなんかも今度はジャンクションもできることじやが、秋芳洞の直接道路とか、そういうことも考えられておられるものか。それからその辺が分かればちょっと中間でしょうから将来のこともあろうが、もしアンケートでも私が思うのが、美祢市民の今交通バスに乗るだけのアンケートを取られておるようだが、一応生活圏で買い物等のどこへ行くとか、病院はちょっと出ちよるですが、美東町なんか特に山口が多いようなが、秋芳も多いようなが、そういうことで買い物等の美祢市の、旧美祢市の市民等もある程度小郡、山口の交通、山陽新幹線からいろいろあるんじやが、その辺に多分相当の買い物に来ちよってのは山口なんかで時々私は美祢市の人を見るんじやが、全体のアンケートを取られる意思があるかないか、その辺2点をちょっと問うてみたい。

委員長（西岡 晃君） 分かりますか。はい、古屋課長。

総合政策部地域情報課長（古屋勝美君） 全体のアンケートというのはどういう意味でしょうかね。（発言する者あり）今、住民へはアンケートは一応完了したというふうのうちの方は考えておるんですけど。（発言する者あり）

それぞれの集落ごとにとっておりますので、それで全体の傾向は掴めるというふうに考えております。（発言する者あり）高校生は通学のアンケートも取っております。（発言する者あり）全部取るといったら相当の費用もかかることですので、それだけの時間、費用をかける必要もないかと、こういったアンケートについては手馴れた業者を取っておりますので、いわゆる抽出法と言いますか、そういったやり方、統計的な処理をしておりますので、全体の傾向はそれで見えてくるというふ

うに私どもは考えております。

副議長（河村 淳君） 先程からちょっと復習してみたいんじやが、皆さんどう思っちょってか知らんが、このアンケートで高校なら高校の所へバスで通行する者と自家用車で云々ちゅうのが出ちよったと思うんじやが、この自家用車で送り迎えするということは雨降ったりなんだりすることであつたが、要は今から先、自家用車に乗る人が年齢層が段々将来は自家用車で送っていくような人間が親がおらんようになる場合が出んこともないんじやが、段々年齢が上がってこうと思うんじやが、その辺はどんな考えを持っちょる。今とにかく自家用車で送り迎えしよるといことが出たいね、アンケートの中に出ちよった。多かつた、一番。公共交通を利用せんと、この辺ちゅうのは、どういう範囲のアンケートか知らんけど、自家用車でうちのは学校へ行きよりますよと、送り迎えしてもらえますよという学生のアンケートか、やろうと思うんじやけど、生徒のアンケートやろうと思うんじやが、要は先々その自家用車で将来その人が今、年齢化、高齢化してこうと思うんじやが、親は高齢化せんかも、同じあれかも分からんが、今の現状よりか、高齢化してきた場合、自家用車で病院にもよう行かん者が出てくらへんか、交通対策とちゃんぼんになったかも分からんが、学校とちゃんぼんになったかも分からんけど、自家用車で病院等でも行きよる人もおるいね、学校でもそうじゃろうけど、年齢が年を取つたから自家用車が出られんから今、公共交通バスをつこうて行こうという趣旨なんかね。

総合政策部地域情報課長（古屋勝美君） 高校生の通学については、高校生というのは17歳から18歳ぐらいで、親の年代というのは大体40代から50代ぐらい。高齢化にはならないのではないかなと。

副議長（河村 淳君） それと私が思うのは、ちょっと詳しいことは話をしたかも分からんが、高校生が今美祢市の高校生が美祢市内の高校へ行く者と美祢市外に高校へ行く者のその辺の人数は調べちよってんかね。

総合政策部地域情報課長（古屋勝美君） はい、それは調べております。

副議長（河村 淳君） その辺はデータは出ちよらんいね。

総合政策部地域情報課長（古屋勝美君） ちょっと、それはお示ししておりませんが、美祢市内から例えば美東であればどこに行くとか、それぞれ学校にまず何人行ってますかという調査もかけています。それから学校に人数分ほどのアンケート用

紙を配布して、どういうふうな通学をやっておられるか、手段を使っておられるかというふうな、やってますのでその辺は大体網羅してます。だいぶん、美祢市内であれば宇部、それから下関ぐらいですね、山陽小野田もあります。だからすごく多岐に亘っております。美東町の方は、山口に行かれる方と、それから萩までおっです。その辺は大体のところは網羅しておるつもりでございます。

委員長（西岡 晃君） いいですか。

副議長（河村 淳君） 要は美祢市の学校へ行くようにアピールせんにゃあいけん。市民の、問題は学校を逃げよると思うんじゃ、美祢市の学校へ行く人が段々減ってくると思う。今の予想じゃあ美祢高なんかずっと減ってきてよる、そういうこともようアピールせんにゃあいけん。

委員長（西岡 晃君） その他、はい、佐々木委員。

委員（佐々木隆義君） 60ページの既存路線との関係で、テストパターンの美祢地区の山中・堀越・伊佐地区ですか、これをやってみよと。その中の文言でここには小学生もおられるだろうと、中学生もおられるだろうと、60ページにはミニバス、デマンドで対応しますよと、61ページにそれをやる場合の運行料金は250円から300円、小学生でもそういう料金を取っちゃうんじゃろうか、どうじゃろうか。そして予約がいりますよと言っても、小学生なんかは夏休み、冬休み以外土日以外は通学するじゃろうと、その辺の配慮というのはどうなるんだらうか。これはテストパターンですから、これが全地域に広がってくるもんですから、その辺が分かれば。

委員長（西岡 晃君） はい、斉藤係長。

総合政策部地域情報課係長（斉藤正憲君） 佐々木委員さんのご質問にお答えいたします。次の62ページですね、先程説明をした時に小学校は学校ですので、ミニバスを運行した場合には、いつ着くか分からないというようなバスになりますので、学校の始業時間に間に合わない可能性が非常に高いということになりますので、例えば今、山中・堀越地区のミニバスを運行するということになれば、既存のアンモナイト号、スクールに関係する時間帯のアンモナイト号は残していくというような考え方をしております。それと料金につきましては、現在この地区は無料通学の券を出しております。地域情報課のほうからですね、通学についてはお金はかかっておりません。そういう状況でございます。

委員長（西岡 晃君） はい、佐々木委員。

委員（佐々木隆義君） 分かりました。ということになると、この60ページに書いてある再編の考え方という、この文言を見るとそういうふうに理解する者はあまりおらんです。だからこの記述はもう少し手を加えていただきたい。

委員長（西岡 晃君） その他。はい、岡山委員。

委員（岡山 隆君） 36ページの基本交通体系イメージ、先程からいろいろ説明があります。私も秋芳とか美東町とかいろいろお話する機会がありまして、先程委員さんからもお話がありましたけれども、この美東から美祢の青嶺高校まで実際来るのに、自転車で1時間10分程度、湯ノ口、同じ美東でも湯ノ口と大田から美祢の青嶺高校まで1時間超えるわけですね。雨の日とかいろいろ大変な状況ということもありまして、親御さんが逆に送迎とかしてる場合もありまして、そういった例が結構あります。そういった面からいきまして、美東、秋吉、美祢この中で既存路線の再編ということで、ミニバス等の運行、デマンド型のタクシーですね、これが本当に美祢、秋吉、美東つながるということは、新美祢市が本当に着実に成熟していくという非常に大きなイメージ、実際そういうふうになってつながってくることとっております。本当のいい意味で美祢市が一つになっていくということでありますので、どうかこの辺に関しましてはしっかりと住民の要望が強いということを私も受けておりますので進めていただきたい。その中で美東もこれは湯ノ口と大田のほうもしっかりと確保した上での美祢、秋吉、美東がつながってるのかどうかということをお尋ねしたいと思えますけど、あくまで大田を中心だけなのか、湯ノ口等も入っているかどうかということ。

委員長（西岡 晃君） はい、古屋課長。

総合政策部地域情報課長（古屋勝美君） 35ページのイメージですよ、岡山委員さん。ですから今体系のイメージとしては、美祢市、秋芳の秋吉も含め、それから美東大田まで、その間を幹線として市内の幹線バス、これはうちの方でいわゆる4条バス、バス会社さんでしっかりとした背骨を作っていこうと、それからそこを結節点にして、それから枝葉を出していこうというふうな今の考え方なんです。これを直接デマンドで結ぶという考え方は持っておりません。ですからデマンドは交通事情に応じて需要が多い場合にはたくさん走らせるし、ない場合は走らせないというふうな格好になってくると思いますので、今から細かいところに入っていくこ

とになるかと思うんですけれども、ですからここに結節点というふうなポイントが書いてあります。全部デマンドということで行きたいところまで結んでしまいますと、既存のバス路線と競合してしましまして、バス会社は皆撤退するというふうなちょっと荒っぽい話になってまいりますので、私どもとしてはまずは鉄道をしっかり守っていく、そしてそれに関連してくる幹線バスをしっかりと利用促進を図っていく、そして利用の少ない地域をデマンドで結びながら結節点まで運んでいって交通事情に対応するというふうな考え方で今ちょっといこうかというふうなことでございます。

委員長（西岡 晃君） はい、岡山委員。

委員（岡山 隆君） 基本的には美東を、中心の大田ということを考えていいということですね。はい、分かりました。それと後もう一点、今回こういったネットワーク計画いろいろ出ておりますけれども、従来の運行バスの補助金が約1億近く9,700万円程度出ておりますけれども、この計画を今後押し進めるにあたって既存のバス運行の補助金に関しては、計画を進めるにあたってこれは基本的には補助金は変わらないという形で見てよろしいでしょうか。

委員長（西岡 晃君） はい、古屋課長。

総合政策部地域情報課長（古屋勝美君） この件につきましては、今からまだ検討しなくちゃいけないので、基本的な考え方ですけれども、いわゆる補助金、利用度の少ないところはある程度減らしていかなければいけないとは思ってますけれども、それからその減らした分でいわゆる交通空白地にかかるお金に回していきたいというのが私どもの考え方なんです。しかしながら市長ともちょっと相談したところ、市長のほうの考え方はやはりいくらかはこれよりもちょっとお金が経費がかかってくるんじゃないかと、その辺はいたしかたないんじゃないかということで、これよりもちょっと充実させようと思ったら費用がまだかかるんじゃないか、それは今からちょっと細かいところまで積み上げていかにゃあいけないんですけども、荒っぽい話でこれを半額にするとか、そういうことは全然考えておりません。減らしていきたい、効率的な交通体系を築いていきたい、いくらかの費用負担は発生してもしょうがないかというふうな考え方でございます。

委員長（西岡 晃君） はい、柴崎委員。

委員（柴崎修一郎君） 35ページにこの結節点というのが交通空白地域っていう

のがありますね、一覧表があって、72ページを見た場合に美祢市においては以下の結節点を対象とする、これは美祢駅と美祢市立病院、秋芳洞、美東病院、大田中央と書いてあります。これは結節点というのは各JRの駅はこれは入らんですか。

委員長（西岡 晃君） はい、斉藤係長。

総合政策部地域情報課係長（斉藤正憲君） 今考えているのが、とにかく基本交通体系、美祢、秋吉、美東を主要結節点で結ぶということで、それを考える際において、まず交通結節点の環境工事を考えていくのは美祢駅、美祢市立病院、秋芳洞、美東病院、大田中央というように考えております。その辺で計画の中でもほかの結節点、小さな結節点がございまして、今柴崎委員さんがおっしゃられたとおり他のJRの駅、こういったものを当然考えていくべきところだとは思いますが、やはりバス停の回収等はまた費用等もかかってまいりますのでその辺を検討しつつ、まずは美祢市においてはこの五つの美祢駅等をまず整備していくということで計画に盛り込む予定となっております。

委員長（西岡 晃君） はい、柴崎委員。

委員（柴崎修一郎君） いずれにしても、アンモナイト号は従来通り通るわけでしょう。アンモナイト号は交通規制があって通れない部分もありますよね、国道ばかり通って、それはいいんだけど、今度街中を通らないっていう欠点もある。だからそうした場合、今の各JRの駅なんかがあれば結節点していただければ、ちゃんとしたあれもできるし、駅のところだったらバスがちょっと回りこんでも場所的には道路からちょっと離れてるから待っても安全だし、後はトイレの問題というのが出てくるんだろうと思うけど、そういった点では乗り換え乗り換えなんかしよったら、年寄りなんかトイレが近くなったりするもんですから、そういう点どうかなあと考えて各駅のことを聞いたわけですけど、アンモナイト号は従来通り今の路線は維持するっていうのは間違いないんですね。

委員長（西岡 晃君） はい、斉藤係長。

総合政策部地域情報課係長（斉藤正憲君） 現状はアンモナイト号は維持していくんですが、今課長も申しました通り4条の再編ということになれば効率を考えていくっていう必要があるかと思えます。今おっしゃられたように、それについてはモデル地区での実証運行の中の54ページというところに資料がございまして。例え

ば今、重安の周辺ですね、右下の方に河内、入見久保、入見北等、平野までの於福の田代のほうまで含めた人口高齢者数というのがデータであがってきます。ここをミニバス運行した場合にやはり効率がよくない。人数的に人数が多ければ多いほどデマンドの予約が増えて効率があがってくるんですが、ちょっと範囲が広いに対して、人口がちょっと少ないということもあっていずれはここら辺も検討していかざるを得ないんですが、その前にアンモナイト号が道の駅於福であり宗済のほうまで伸びているというような状況でございまして、その辺とも合わせて検討していく必要があるというような状況でございます。

委員長（西岡 晃君） その他。はい、高木委員。

委員（高木法生君） 40ページでございまして、幹線ネットワークの再編案というところでございます。先程古屋課長さんがおっしゃいましたように、美祢市長さんの考えとすれば多少経費がパンクじゃなからうかということだったんですけども、案を見てもとするとJRの路線延長が16本ばかりあるかと思うんですね、秋吉から美祢方面、それから秋芳洞から大田中央方面もサンデン交通バスが14本ばかり延長になるということだろうと思うんですよね。こういったことで経費が増加になるんだろうと思うんですけども、それと一点聞きたいのは、この路線については各停留所に止まるのが基本であるか、その辺をちょっと確認したいと思います。

委員長（西岡 晃君） はい、斉藤係長。

総合政策部地域情報課係長（斉藤正憲君） 今の質問にお答えいたします。一応各停留所に止まることを基本としておりまして、その辺も併せて検討していくような形になろうかと思えます。ちょっと先程の説明で補足するんですが、この幹線ネットワークの再編案というのは、そもそもサンデン交通、中国JRバスというのは国庫補助金で運行しております。国庫補助金ということは国からのお金、また県のお金を受けてその路線を維持しておりますが、例えばサンデンにつきましては、現在市のほうの補助金は拠出しておりません。ですのでこの路線というのは非常にちょっとデリケートに取り扱わないと、そこを撤退するということになれば費用が、また市の負担が増えてくるという可能性もあるということでこういう形というふうの一つ案ということで考えられるということでお示ししております。先程ちょっと説明が抜けておりましたのでその辺ちょっと追加して説明させていただきました。

委員長（西岡 晃君） よろしいですか、その他よろしいですか。最後に一点だけ

75ページに企業におけるエコ通勤ということで言われましたけど、市役所において市の職員の方の公共交通の利用を原則どのような形でやっておられるかということ、模範となって各地域から皆さん来られてるわけですから、公共交通を使われて市役所まで来られれば実態がよく分かってバスのどこに不備があるかっていうのがよく分かると思いますが、その辺今まで利用されてるような促進のことはやられておられますか。はい、古屋課長。

総合政策部地域情報課長（古屋勝美君） 日にちはちょっと覚えてないんですけど、以前2ヶ月ぐらい前だったと思うんですけど、ノーマイカーデーというのを県下一斉に環境のほうからということやってくれということでした。その時の全体の結果をちょっといただいてないんですけども、そういったことで環境に配慮した通勤をしようということやっております。以前は月に1回はノーマイカーデーというのをやっておりました。合併等のいろいろありまして、そのあたりが今ちょっと中断しているかなあというふうに思っております。いずれにいたしましても、これから公共交通が使えるところはやってもらえんかっていうのはちょっと苦しいんですけど、今からまたこの計画と併せてやっていきたいと思っております。ということでちょっとお願いしたいと思っております。

委員長（西岡 晃君） その他ないようでしたら、これにて交通・情報ネットワーク化推進特別委員会を閉じさせていただきたいと思っております。ご協議、ご協力誠にありがとうございました。お疲れ様でございました。

午前10時51分閉会

---

上会議の顛末を記載し、相違ないことを証するためここに署名する。

平成21年1月14日

交通・情報ネットワーク化推進特別委員会

委員長 西岡 晃