

平成27年度 宇部市公共交通協議会（計画策定）第2回会議

日時：平成27年（2015年）11月11日（水） 14:00～15:20

場所：宇部市役所 4階 第2・3・4委員会室

出席者：18名（欠席者2名）

澤会長、若本副会長、榊原委員、鈴木委員、福本委員、御手洗委員、辻野委員、隅中委員、宗像委員、山根委員、松島委員、田中委員、磯部委員、浜口委員、竹重委員、名越委員、山根委員、片岡委員

事務局：8名

坂本総合政策部次長、篠原政策企画課課長、古谷政策企画課主幹、茂刈政策企画課課長補佐、民谷交通運輸政策課係長、伊藤主任、株式会社バイタルリード（2名）

次第：1 会長あいさつ

2 議事

（1）公共交通の現状と課題

（2）まちづくりの方向性

（3）バス路線見直しの方向性

3 その他

1 会長あいさつ

2 議事

（1）公共交通の現状と課題 【承認】

【委員】

4ページ「公共交通の低い分担率」ですが、国勢調査は通学も含まれているので高めに出っていますが、通勤に限定すればもっと低いはずです。

地方都市が低いのは全般的な傾向ですが、地方都市で中規模の都市でも、乗合バスの分担率が高い都市はあります。平成22年の国勢調査と思いますが、青森県八戸市は1桁台後半だったと記憶しています。

政策を適切に展開し、市民の利用意識を高めることで、公共交通の利用率を高めることは可能だと思いますので、今後この場で議論していただきたい。

(2) まちづくりの方向性 【承認】

【委員】

14ページ「高齢化の進展」ですが、立地適正化計画の会議でアドバイザーである国土交通省の人から、高齢化の率なのか人数なのか、どちらが主体なのか、という話がありました。

1,000人の50%なのか、100人の50%なのか。実際に高齢者が何人いるかを明示する必要があると思います。

【事務局】

地域の数に対する高齢化率なので、高齢化率が高いところが必ずしも高齢者が多いというわけではありません。表現を工夫します。

【会長】

16ページ「まちづくり」で、「多極ネットワーク型コンパクトシティ」という言葉が使われていますが、「宇部市にぎわいエコまち計画」の説明で、1つのまちの中に幾つかの拠点を作るということですが、それだとコンパクト化しないのではないのでしょうか。

「多極ネットワーク型コンパクトシティ」とは、まちをコンパクト化して他都市と結ぶものと思っています。

【事務局】

「宇部市にぎわいエコまち計画」で示す「多極ネットワーク型コンパクトシティ」は、市内で地域のコミュニティ核や地域拠点を作って、都市拠点と中心市街地を結ぶ構想になっています。

16ページの青い領域が地域拠点で、緑の領域は地域コミュニティ核で、それらの地域拠点を結んで、さらに市街地を結ぶ構想になっています。

【会長】

それが、どうしてコンパクトシティということになるのでしょうか。

【事務局】

「多極ネットワーク型コンパクトシティ」とは、中心市街地の都市拠点、地域拠点、地域コミュニティ核を結ぶことを意味します。

拡散した市街地形成ではなくて、それらをネットワークして結ぶ交通軸に居住を緩やかに誘導し、コンパクト化を図っていくことで、公共交通の利便性が増し、利用が高まると考えています。

【会長】

宇部市の「多極ネットワーク型コンパクトシティ」は、国土交通省等が使う概念とは違う概念であると理解できました。

(3) バス路線見直しの方向性 【承認】

【会長】

長い路線は切ること、市街地は運行頻度が高まるということですが、切られた先はどうか説明をお願いします。

【事務局】

資料3「道路運送法の分類と検討フロー（案）」、資料4「コミュニティ交通導入の手引き（素案）」について説明。

【会長】

長大路線は切って、切られた先は今のようバスは走らない代わりに、幾つかの代替手段を検討しているということよろしいでしょうか。

【事務局】

その通りで、代替手段として考えられるのは、今説明したものが全てとなります。

【委員】

まちづくりの方向性の中で、鉄道は交通軸として確保するという話がありましたが、鉄道のアクセシビリティは全国と比較してかなり低くなっています。

全体の枠組みの中で、鉄道をどう位置付けていくかは、今後の課題と捉えていますか。

【事務局】

鉄道は、重要な交通手段の1つと考えています。

本日は、分割や再編ができるバス路線の方向性を示しましたが、鉄道については宇部新川駅の改築の計画もありますので、利用率を上げる対策等については、今後の課題として捉えています。

【委員】

今後の公共交通の見直しについて、役割分担を明確にするという印象がありました。

バスは短距離移動、鉄道は長距離移動というイメージですが、方向性があるのであれば、計画のどこかに入れておくべきだと思います。

【事務局】

計画策定の中で検討します。

【委員】

地域内の交通手段については、路線バスから自家用有償運送といういろいろな選択肢を設けるとするのは理解できます。

運営主体については、どうお考えですか。

【事務局】

運営主体は、地域の方を中心としたものを想定しています。

【委員】

地域の方に運営主体を任せるのは、方向性として正しいと思います。

公的なサポート内容は、財政事情や地域間の公平性といった議論もあるので難しいとは思いますが、公的なサポートがある前提で、運営を地域の方にさせていただくという

ことでよろしいでしょうか。

【事務局】

その通りです。

市が、地域ごとのニーズや実態を把握するのは難しいので、地域の方が主体になっていただくのが現実的ではないかと考えています。

【会長】

18ページ「まとめ」の「交通の現状・課題」ですが、公共交通を育てる意識醸成、事業者の運転手不足についての対策を説明していただきたい。

【事務局】

公共交通を育てる意識醸成については、今後、公共交通の利用促進に係る施策のとりまとめをしていきますので、将来に向けてどのようなアプローチが良いか、お示しする予定です。

事業者の運転手不足については、都市構造を見据えるとこれ以上路線や系統が増えるのは現実的ではありませんので、市の現状に合った最適化を図ることで必要な運転手も減るので、解決されるのではないかと考えています。

3 その他

【事務局】

今後の予定ですが、本日も承認いただいた方向性を踏まえて計画に盛り込んでいくことになる個別の案件については、適宜、関係者と協議をさせていただきたいと思えます。

11月27日にシルバーふれあいセンターで開催する本協議会主催の公共交通シンポジウムのチラシを配布していますが、本日の方向性を踏まえて策定する地域公共交通網形成計画を市民にお知らせするキックオフとしての意味合いも兼ねています。

内容は、交通政策で著名な名古屋大学の加藤先生、バスにセンサーを付けて様々な改革をされているイーグルバスの社長に基調講演をいただき、パネルディスカッションでは、澤会長にモデレーターを務めていただき、今後の「宇部市の公共交通の活性化に向けて」ということで討議いただきます。

職場や知り合いなどをお誘いのうえ、多数の参加をいただきたいと思えます。

【委員】

今回の会議は、かなり重要で大事な話をしています。

例えば、コンパクトシティで有名な富山市や、国土交通省が示されているコンパクトシティのイメージでも、公共交通の軸として幹線を設定して、その幹線の周りに都市機能や居住機能を集約していくというまちづくりをすることで、コンパクトシティを実現していくことが謳われています。

幹線はサービス水準を上げないといけません、幹線以外についても居住者がいるので、移動手段を確保していく必要があり、両方同時に考えていかなければいけない難

しい問題ですが、本日、事務局がその方向性を示してくれました。

次回以降はさらに具体的になっていくと思いますが、これからも学識の立場で申し上げられることは言っていきたいし、できることはしていきたいと思います。

【委員】

再編した時に、幹線の運行間隔だけが改善されたというイメージで終わると良くないと思っています。

幹線をこれからしっかり作っていくという意識が重要で、その意識が運行間隔以外でも市民に伝わる計画になるといいと思います。