

「山口市市民交通計画中間案」に対する意見募集結果

1 目的

山口市において策定予定の「山口市市民交通計画」に対し、広く市民の意見を反映させるために、意見募集を実施した。

2 意見募集期間

平成19年3月1日（木）から30日（金）まで（30日間）

3 募集方法等

- ・ 各総合支所市政情報コーナーでの閲覧（意見募集期間）
- ・ 市ホームページへの掲載（意見募集期間）
- ・ 報道機関への発表（2月20日に配付）
- ・ 市報掲載（3月1日号）

※希望者には「市民交通計画（中間案）」及び「交通まちづくり委員会中間報告書」を市都市整備部都市計画課で配付した。

4 募集結果

- ・ 意見提出者 6名
- ・ 提出意見 17件

5 意見内容（計画中間案の「4 推進施策」の体系ごとに分類）

（1）公共交通を支える意識づくり【中間案 P14】

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	コミュニティタクシーについて、団地内のニーズ調査が必要と思うが、地域住民（自治会・グループなど）の役割など具体的な指針や指導をお願いする。	地域住民の皆様が公共交通について検討される際には、勉強会等に直接出向かせていただき、地域住民の皆様とともに考えてまいります。
2	若い世代の意識を変えていくためにも、小中学校で公共交通の意義について学習させ、実際に生活の中で利用してみるといったプログラムを考えてほしい。	若い世代から公共交通を支える意識づくりは非常に重要であると考えており、教育委員会と連携しプログラムを研究してまいります。また、お気軽講座も設定しており、地域の皆様が主体となって勉強会を開催される際には、職員を伺わせますので、積極的に活用して下さい。
3	一人乗車で自家用車を運転して移動するのにもったいなさを感じる。目印等により同じ方向へ行く人と乗り合って、行きたい場所へ移動することができる制度をつくってほしい。	安全上の問題など制度としての確立は難しい面もあると思われませんが、地域の顔見知りの中での乗り合い乗車は有効な方策ですので、まずは地域における意識づくりを推進してまいります。
4	車を所有し、乗れば乗るほど損をし、公共の乗り物を乗ったほうが得になるような制度を創設してほしい。	マイカーや公共交通のそれぞれの特性を尊重しつつ、マイカーに頼りすぎることなく公共交通を支える意識づくりを進めてまいります。

（2）市民生活を支える交通体系の確立【中間案 P15～P20】

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
5	コミュニティバスは、健康維持やコミュニティ活動促進の観点から、地区の公民館や高齢者生きがいセンター、病院をルートに組み入れるべきである。	利用者の視点に立ったルート設定が大切ですので、地域の皆様とともに、より良いルートの設定等について一緒に考えてまいります。

6	将来的には、地域により自動車の離合場所の確保等、狭小道路の改善を行い、コミュニティバスのルートの見直しを図り、少しでも交通格差を減少する施策が必要である。	道路整備担当と連携し、狭小道路の改善とともにコミュニティバスのより良いルート設定に努めてまいります。
7	湯田方面より吉敷地区へのコミュニティバス路線を四の宮神社及び龍蔵寺まで延伸できないか。	バス路線のない交通不便地域の解消を図るため、地域の皆様とともに、コミュニティバスのより良いルートについて、考えてまいります。
8	一部支線交通に路線バスが入り込んでいる。基幹交通とコミュニティ交通の役割分担が曖昧にならないか。	交通体系の考えに基づき、路線バスの整理・統合や、コミュニティ交通への移行について、地域の皆様とともに考えてまいります。

(3) 安心・安全に外出できる環境づくり 【中間案 P21～P22】

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
9	他の無駄な事業を省きながらの弱者救済が必要である。納税状況や健康状況等を勘案し、段階に応じ「利用券」を配布するなどの支援を行い、交通利用料金の改善を図ることは出来ないか。	交通弱者の視点を重視し、利用しやすい輸送サービスの提供など、より効果的で利便性の高いサービスを考えてまいります。
10	高齢化が進む中、福祉優待バス乗車証（敬老）は、現行の一律交付ではなく申請主義の交付にすることにより、印刷費等の経費削減に努めべきである。	福祉優待バス乗車証の改善や福祉タクシー制度の拡充、さらには、それらの一体的なサービスの提供について研究してまいります。
11	福祉優待バス乗車証を申請に基づく発行にすると、高齢者の現状から見てトラブルを引き起こしかねないのではないか。その他の改善策についても、高齢者の生活実態に合致しているか、理解を得られるものなのか検討が必要である。	
12	学生は、身分証明書を提示することに	民間の公共交通機関との運賃バランス

	より、福祉優待証と同じく、コミュニティバスを100円で乗車できるようにすれば、利用者が増加するのではないか。	に配慮しながら、利便性の高い運賃の設定について考えてまいります。
13	コミュニティバスの運賃収入がワンコイン運賃時より落ち込んだ原因を正しく分析し、100円運賃に戻す等、多くの市民の足に役立たせ、運賃収入全体を増やすことが公共交通の正しいあり方と考える。	民間による公共交通との運賃バランスや受益者負担のあり方などコミュニティ交通としての役割の観点から、慎重に考えてまいります。
14	新山口駅施設全体のバリアフリー化をし、その他の駅については、スロープ設置を着実に進めてほしい。	平成19年度からバリアフリー基本構想の策定に着手し、新山口駅をはじめとする公共交通施設のバリアフリー化を進めてまいります。
15	コミュニティバスの車両更新時には、ノンステップ車両導入を実現してほしい。	利用者が安全に利用できるようノンステップ車両の更新を促進してまいります。
16	基幹交通を担うバスのサービス水準を見直すべき（ダイヤ編成、〇〇線と線名を用いた路線案内、バス停において運賃を案内など）	地域住民の皆様、事業者と密接に連携して、分かり易い情報提供をし、利用者のニーズにあったサービス水準の向上に努めてまいります。

(4) にぎわいを創出する交通まちづくり 【中間案 P23～P24】

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
17	新たに市街地向けのフィーダー交通として、系統番号の導入・高頻度運行・バス停間隔の短縮など、路面バスに似た特徴を持つ「市街バス」を提案すべき。	コミュニティバスは、中心市街地活性化の観点から、街なかへの乗り入れを行っておりますが、市街地におきましては、民間の公共交通機関との競合が生じますことから、慎重に考えてまいります。