

地域住民を主体
としたコミュニティ
交通について

湖誠会 会派視察報告書

平成27年7月23日（木）

山口県山口市（山口市役所）

地域住民を主体としたコミュニティ交通について

○ 調査項目

1 【はじめに】

「大津市地域公共交通総合連携計画」の改定に至る経過と課題等について。

○大津市地域公共交通活性化協議会にて、平成21年に「大津市地域公共交通総合連携計画」を策定し、「環境にやさしく、ひとにやさしい地域公共交通の確立～『結の湖都大津』の持続可能なまちづくりをめざして～」の基本理念のもと、市民・公共交通事業者・行政がそれぞれの役割を担いながら、三者の協働で公共交通を支えていくことに取り組んでこられました。

○協定に基づく実証運行の実施や、交通モード相互の連携、公共交通情報の提供、モビリティ・マネジメントの取組みなど、多くの関係機関と連携・協力した取組みによって、地域全体に、公共交通を末永く守り続けていくという意識が少しずつ醸成されてきているとのことです。

○高齢化社会の進行による移動制約者の増加や、公的な移動手段の確保等の観点から、公共交通サービスに対するニーズは今後一層高まることが予想されます。

○しかしながら、特にバス交通においては、未だ利用者の減少に歯止めがかからない状況となっており、利用促進・維持活性化は大きな課題となっています。

○この間、国の公共交通政策は大きな変革を迎え、これまで、地域が必要と定めた路線についての自主的・総合的な取組みを支援してきた地域公共交通活性化・再生総合事業が2013年に廃止され、その後、地域公共交通確保維持改善事業が新規創設されました。当該事業は、存続が危機に瀕している生活交通のネットワークを、地域のニーズを踏まえ確保・維持していくものとなっています。

○同じく、2013年には地域協働推進事業が新設され、地域ぐるみ（行政・事業者・住民・地元商店街等）によるモビリティ・マネジメントや公共交通サービスの情報提供、地域ワークショップ等といった取組みの継続的実施が推進されています。

○今回、平成21年に策定された「大津市地域公共交通総合連携計画」の計画期間終了に伴い、基本理念や方針・目標を引き継ぐ、より実効性の高い計画とし

て「大津市地域公共交通総合連携計画（改定版）」を策定されました。改訂版では、社会情勢の変化や政策の動向等に対応するとともに、現行計画の進捗・達成状況を評価し、事業の見直し・改善を行っておられます。本計画は、今後の大津市の地域公共交通を末永く守り続けていくため、平成26年度から事業計画に基づき推進されています。

このことを受けて、今回山口市の状況を確認し、さらなる推進に向けての一助とすべく調査をおこないました。

2 【山口市視察の概要】

山口市の紹介

山口市は、豊富な緑や清澄な水を有する自然に満ちた都市となっています。また、大内氏時代や明治維新関連の歴史や文化資源が今に残されており、湯田温泉などを含めて、観光地としての魅力も備えた都市となっています。

■面積 1023.23 平方キロメートル(県内最大)

※電子国土基本図による計測。

精度の向上により 1023.31 平方キロメートルから変更。

平成 26 年 10 月 1 日現在(平成 27 年 3 月 6 日公表)

■位置

山口市は、県のほぼ中央に位置し、南は瀬戸内海に面し、東は防府市、周南市、西は美祢市、宇部市、北は萩市、さらに島根県津和野町、吉賀町に接しています。市街の中心部の緯度・経度は、東経 131 度 28 分、北緯 34 度 10 分です。

■地勢

北部の山地から、山口地域は樫野川が、徳地地域は佐波川が、盆地、南部の臨海平野を経て瀬戸内海に流れ込んでおり、阿東地域は阿武川が「名勝長門峡」を経て、萩市より日本海へと流れています。

また、広域交通網が東西南北に走り、県内の主要な都市に 1 時間以内で移動できるとともに、高速自動車道や山陽新幹線、山口宇部空港といった高速交通網との接続の便もよく、広域交流の拠点としての優位性を有しています。

■市域のうつりかわり

山口市は昭和 4 年に当時の吉敷村と合併して市制を施行しました。昭和 16 年には宮野村と、同 19 年には小郡町、阿知須町、平川村、大歳村、陶村、名田島村、秋穂二島村、嘉川村、佐山村と合併しました。しかし、22 年に阿知須町、24 年に小郡町が分離。昭和 31 年に鑄銭司村、昭和 38 年に大内町(仁保、小鯖、大内)と合併しました。

小郡町は、明治 34 年に、秋穂町・阿知須町は、昭和 15 年に町制を施行。徳地町は昭和 30 年に出雲、八坂、柚野、島地、串の 5 ヶ村を合併し町制を施行し、

阿東町は同年に篠生、生雲、地福、徳佐、嘉年の5ヶ村を合併し町制を施行しました。

平成17年10月に山口市、小郡町、秋穂町、阿知須町、徳地町の1市4町が合併、平成22年1月に阿東町と合併し、県内最大の市域を有するまちになりました。

3 【山口市市民交通計画】(参考資料)

安心して住み続けられる、クルマに頼りすぎない交通まちづくりを目指して、山口市の交通政策の指針となる「山口市市民交通計画」を平成19年9月に策定されました。

この計画は、市民アンケートや市内各所で開催された地域勉強会など、様々な機会を設け、市民の皆様から御意見をお伺するとともに、幅広い観点から御議論いただいた山口市交通まちづくり委員会からの報告書を踏まえ策定されました。

今後、本計画にもとづき、市民、事業者、行政が協働して、持続的な公共交通を創り守る取り組みを進めていかれるとのことです。

山口市市民交通計画「策定経過」

山口市交通対策推進協議会・経営会議…庁内組織

18年	4月	第1回	策定方針・決定
19年	2月	第4回	計画中間案・決定
	9月	第6回	計画案・報告
	9月	第7回	計画案・決定

山口市交通まちづくり委員会…外部組織

18年	5月	第1回	
19年	1月	第5回	中間報告書・提出
	7月	第8回	最終報告書・提出

山口市議会

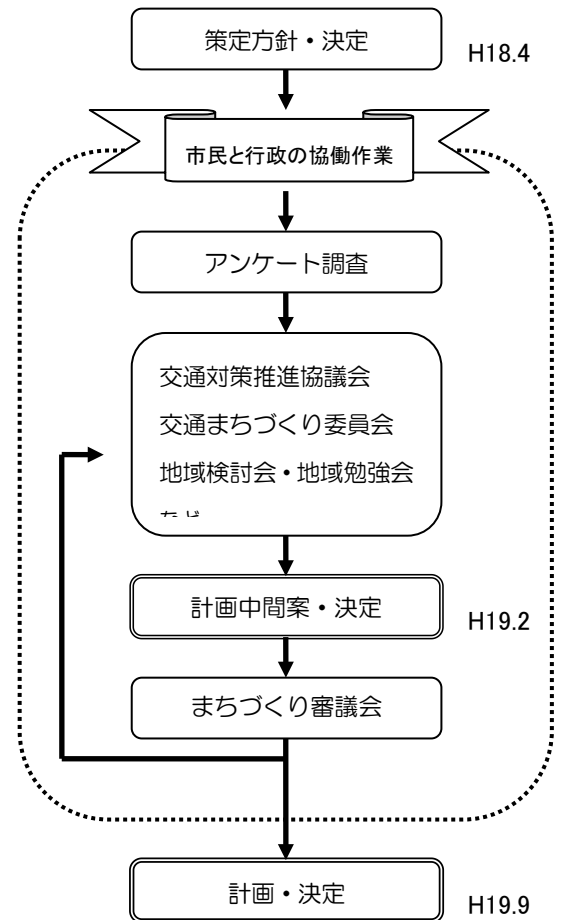
19年	2月	計画中間案の説明
	8月	計画案の説明

市民意見の反映

18年	6月～	アンケート調査
	9月	パンフレット市内全世帯配布
	10月～	地域検討会（市内11会場で開催）
	10月～	地域勉強会（延べ50回開催）
	12月～	山口タクシー協会との意見交換会（延べ8回開催）
19年	1月～	コミュニティバス沿線利用者協議会（延べ3回開催）
	3月	計画中間案に対する市民意見（パブリックコメント）の募集
	3月～	山口商工会議所・商工会との意見交換会（延べ4回開催）
	3月～	まちづくり審議会（延べ15回開催）

新たな事業展開に向けての取り組み

19年	7月～	パーク・アンド・ライド実証実験（JR宮野駅）
	8月	コミュニティタクシー実証運行のモデル地域選定



8月

山口市内幹線交通活性化対策検討委員会の設置

山口市の交通政策について

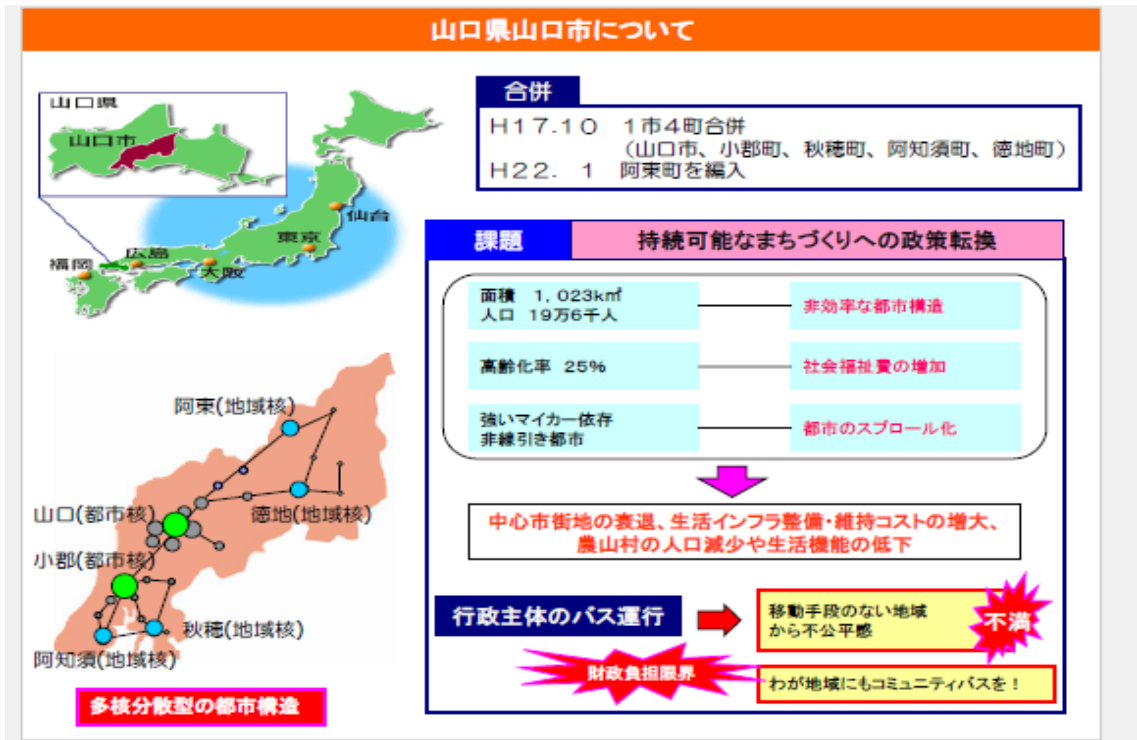
「市民、事業者、行政が協働し
みんなで創り育てる」

山口市地域振興部交通政策課

2015年7月23日 大津市議会様 行政視察資料



☆ マイカー依存率の増加により、公共交通の使用率低下を招き、平成19年度より民間業者、国土交通省、市民、三者による委員会を結成され山口市の公共交通のあり方を検討されてきました。



☆ 平成26年度において、1年間のガソリン使用率が¥104,000で、日本一となり、マイカー依存率が高くなり公共交通使用率が低下していきました。

バブル期においては、行政主体のバス網が張り巡らされていたようですが、バブル崩壊後急速な財政負担の限界が生じ減便廃止が続き、地域格差が拡大していきました。

山口市市民交通計画


1 基本理念

～子や孫の代まで続く公共交通にしよう～
創ろう！守ろう！みんなの公共交通

市民の皆様は、
交通事業者や行政だけではなく、
市民の皆様と一緒に、**みんなが協働して創り育てる**

2 目標
市民生活と都市活動を支える公共交通の確立

①地域内での移動は、市民の日常生活を支える持続可能な地域交通を整えます
②街なかの移動は、求心力を高め、街の活力を創出する都市交通を整えます
③広域的な移動は、交流をひろげ、都市の発展を支える広域交通を整えます




- 一部地域に行政主体のコミバス運行による他地域からの不公平感
- マイカー利用による鉄道・路線バスの利用者の減少
- 宅地開発等による郊外への人口分散 等々

**みんなで役割分担をして
長続きする公共交通体系
を創っていきましょう！**

☆ 地域格差を是正するためにも、行政だけに頼るのではなく、市民が主体となった公共交通のあり方が検討されるようになりました。

山口市市民交通計画

3 整備方針



都市核 ↔ 地域核 ↔ 集落

事業者主体 ↔ 地域主体

行政 (支援)

メリハリのある交通体系に

都市交通 (鉄道・路線バス)

コミュニティ交通 (コミュニティバス)

基幹交通

鉄道や路線バスなど、市民及び来訪者の移動の基盤となり、多くの人を輸送し、都市核へのアクセス利便性や速達性を向上します。

コミュニティ交通

コミュニティバスやコミュニティタクシーなど、地域の特性やニーズに合った移動手段を確保し、地域をきめ細かく回り、地域の中心地や基幹交通に接続します。

連続性の確保

乗り継ぎ、結節点については、できる限り商業施設、医療機関等を活用しながら、憩いの場となるように配慮します。また、各公共交通機関の連携を強化し、負担(待ち時間、移動距離、運賃など)が小さくなるよう工夫します。

こうした方針のもと、市民の皆様と取り組んでいます

地域勉強会の開催回数		地域勉強会で心がけていること	
平成19年度	75回	■ 地域住民の皆様が集まりやすい日時を設定していただく。	「土日でも夜でもいつでも良いです。皆様が一番集まりやすい日時を指定してください。」
平成20年度	87回	■ 検討する際には、案を2つ以上提案し、参加者と一緒に議論する。	案が1つですと、その案のままで話が進み、活発な議論になりません。
平成21年度	87回	■ 方針を理解いただく必要がある時は、第三者(公共交通委員会委員)に参加していただく。	専門的、客観的な意見により、住民の理解が得られやすくなります。
平成22年度	87回		
平成23年度	88回		
平成24年度	96回		
平成25年度	60回		
平成26年度	54回		

☆ 各地域に公募をかけて8地域から応募があった。

行政が主体となって、夜間休日を問わず要請があれば2つ以上の案を持って説明に努められた。

2つ以上の案の一考として、ルートやダイヤ等の案を提示された。

その後第三者に、クールダウン役を務めていただいた。

山口市市民交通計画の実現に向けて

平成23年度 地域公共交通活性化・再生優良団体 大臣表彰受賞

山口市公共交通委員会


- **地域間バス交通の強化**
地域間交流の活性化を図るため、旧市町の中心地間を結ぶバス路線を開設する。(秋穂—阿知須、小郡—阿知須の2系統)
- **コミュニティタクシーの導入**
交通不便地域の交通弱者の移動手段を確保するため、地域住民が主体となってコミュニティタクシーの導入を進める。1年間の実証運行の成果を踏まえ、本格運行への移行を判断する。
- **わかりやすい公共交通情報の提供**
鉄道・バス共通の総合的な交通マップ・時刻表を作成し、市内全世帯へ配布するとともに、インターネットでの情報提供を行う。
- **公共交通を利用する動機づけとなる事業の実施**
山口市民公共交通週間やモビリティ・マネジメント、パーク・アンド・ライドを実施し、公共交通利用に対する市民意識の高揚を図り、全市民的な取り組みとした展開を図る。

山口市

- **交通結節点の整備**
2つ以上の系統が結節する停留所へ上屋を設置するなど、利用者の利便性向上を図る。
- **公共交通待合環境整備促進事業**
利用者の利便性を向上するため、結節点以外の停留所へ上屋などを設置する団体(事業者・地域団体)に対し50万円を上限として事業費の1/2を補助する。

☆ コミュニティタクシーの導入については、平成19年5月より11地域に分けて検討会を主催され、モデル地域を募集し、8地域で運行が開始された。

コミュニティタクシーの導入



「コミュニティタクシー」は、定額定路線で運行する、8人乗り以上の乗客を乗せることができる。乗客が1人から乗ることができる。乗客が1人から乗ることができる。乗客が1人から乗ることができる。

平成19年5月 コミュニティタクシーモデル地域募集

11地域で検討会を実施

↓

地域に伺って検討
アンケート調査等でニーズ調査

↓

5地域が応募

コミュニティタクシーの導入

■ 8地域で、地域主体のコミュニティタクシー運行中

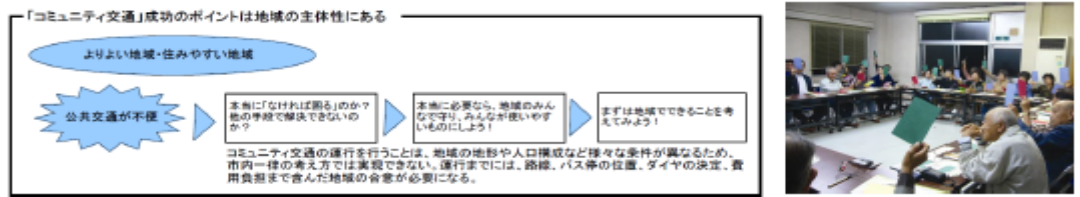


地域名	路線名	運行開始	沿線人口/世帯数	運行の形態	運行車両	運行日	運行便数
宮野地域	宮野コミタク	(H20.2.1)	2156人/855世帯	定額定路線	9人乗りジャンボ車両	月、水、金	6便/日
小郡地域	サルビア号	(H19.12.25)	3778人/1489世帯	定額定路線	9人乗りジャンボ車両	月～土	8便/日
阿知須地域	あじすきさららコミタク	(H20.10.1)	9316人/3605世帯	定額定路線(一部デマンド)	4人乗りセダン車両	月～金	2系統13便/日
佐山地域	ふれあい号	(H20.10.1)	2942人/1124世帯	定額定路線	4人乗りセダン車両	月、水、金	2系統12便/日
農川地域	みんなでGO!	(H20.1.26)	583人/220世帯	定額定路線	4人乗りセダン車両	月、水、金	7便/日
島地地域	藤木おたっしや号	(H20.4.1)	400人/170世帯	定額定路線	9人乗りジャンボ車両	月～金	6便/日
小鷺地域	小鷺コミタク	(H20.2.25)	894人/375世帯	定額定路線	5人乗りセダン車両	月、水、金	4便/日
秋穂地域	菜の花号	(H20.2.26)	2836人/1077世帯	定額定路線	9人乗りジャンボ車両	月、水、金	2系統2便/日

地域の皆様が自分たちの問題として考え、地域特性・ニーズにあったルート・ダイヤに改善していただいています。

- ☆ 8地域が主体性をもって事業展開が図られた。
- 行政としても、度々地域に出向き本当に必要かどうかの確認を行われた。
- 朝晩は、中学生利用がある。
- 初年度一年間は、100%補助体制で臨まれた。
- しかしながら平成27年8月末をもって、運転手不足により事業撤退を余儀なくされる事業者が出てきている。

コミュニティタクシーの導入



コミュニティタクシー実証運行【1年間】

【資料2】
実証運行の概要

- 対象地域(①～③全てを満たす地域)
 - ①交通不便地域
 - ②高齢者など移動に不自由している人の多い地域
 - ③地域自らが主体となって取り組む地域
- 事業主体 地域組織
- 運行範囲 最寄の駅やバス停、地区の中心地間
- 運賃 移動距離や採算性の観点から地域が決定

～地域主体のメリット～

- ・ルートやダイヤ、バス停などに地域の実情を反映させやすい
- ・地域に貢献したい身近な事業者の参加も促せる
- ・愛着が持たれ、みんなが利用するようになる
- ・交通を介して地域づくりや地域の連帯感が強まる

↓

本格運行【3年以内に基準を達成することを条件に補助】

【資料3】
本格運行基準

- 定性的基準 ◇高齢化率 ◇交通不便地域 ◇地域主体 ◇地域の協力
- 定量的基準
 - ◇収支率 30%以上 (年間乗車人数×正規運賃+協賛金等)÷運行委託費
※地域内に病院または商業施設がない場合は、25%以上
 - ◇乗車率 30%以上 1便あたりの乗車人数÷使用車両の定員

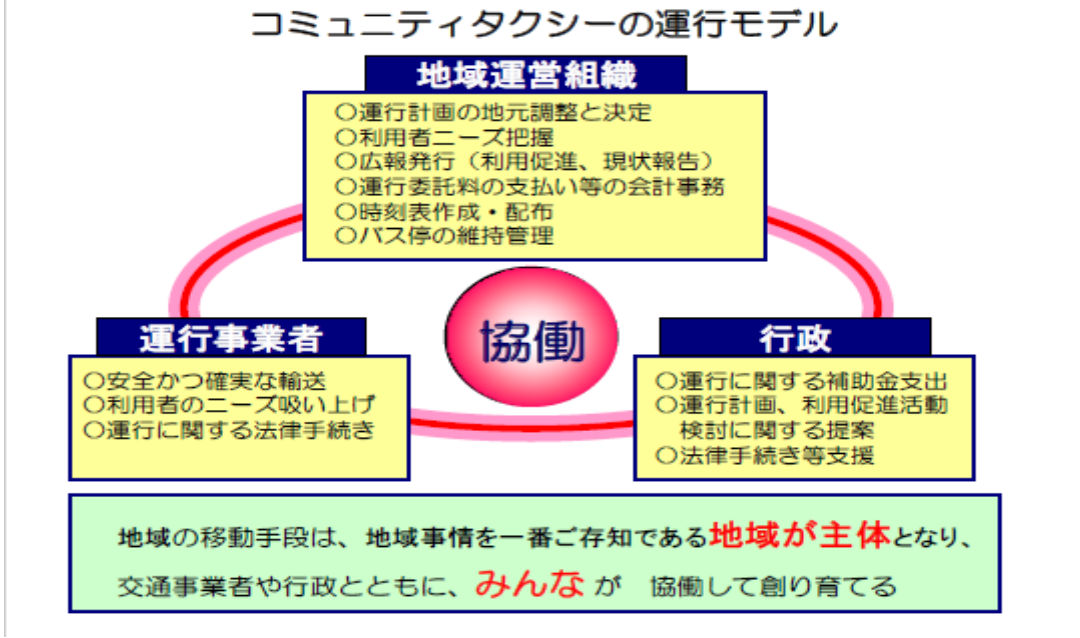
みんなで議論して改善

利用促進、協賛金の募集、運行計画改善など

利用促進、車両小型化、運行計画改善など

☆ 収支率 30%以上の項目については、3年に1度達成すればよいという条件下であり、今のところ不達成箇所はなしとのことでした。

コミュニティタクシーの導入



コミュニティタクシーの導入

実証運行実績								
地域名	小鎮	宮野	嘉川	小郡	秋穂	佐山	阿知須	島地
使用車両	ジャンボ	ジャンボ	中型	ジャンボ	ジャンボ	小型	小型	バス車両、小型
1便あたりの乗車人数	1.9人	1.3人	1.9人	4.4人	2.3人	1.0人	1.9人	2.6人
1月あたり	144人	119人	190人	730人	173人	187人	576人	265人
乗車率	22%	14%	38%	49%	26%	25%	48%	22%
収支率	28%	27%	25%	35%	38%	13%	20%	32%

運行改善、利用促進で効率的で利便性の高いコミュニティタクシーへ

停留所、車体表示の改善

停留所のデザイン、車体表示を改善し、認知度向上



お出かけツアー

コミタクと路線バスを乗り継ぐお出かけツアーを実施



協賛演歌コンサート

認知度向上のため、演歌コンサートやカレンダー作成

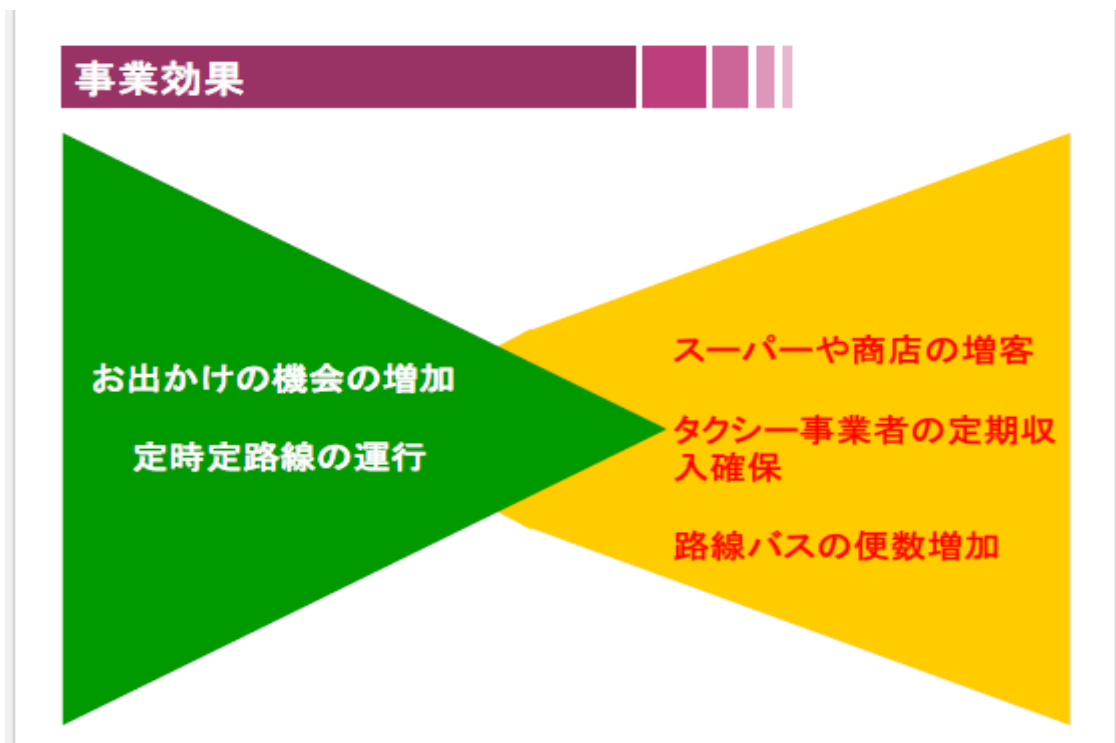


- ◇地域の老人会やお祭り、選挙時に臨時便を運行
- ◇コミタク通信を発行
- ◇回数券購入者にプレゼントをするキャンペーンを実施
- ◇車内でヒアリングして生の意見を聴取

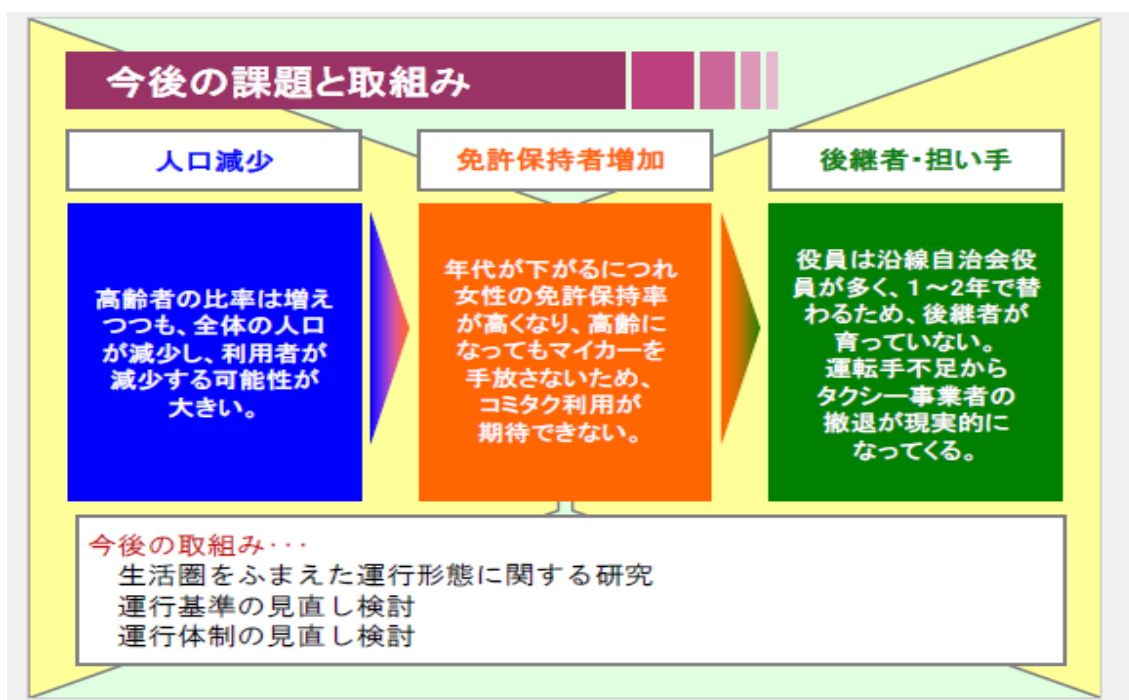
平成25年度実績

地域名	小鎮	宮野	嘉川	小郡	秋穂	佐山	阿知須	島地
使用車両	ジャンボ・中型	ジャンボ	中型	ジャンボ	ジャンボ	小型	小型	ジャンボ・小型
1便あたりの乗車人数	2.5人	2.2人	1.9人	5.6人	3.0人	1.7人	2.3人	2.4人
1月あたり	120人	156人	182人	1,233人	145人	209人	672人	279人
乗車率	39%	24%	48%	66%	34%	43%	58%	46%
収支率	18%	14%	27%	31%	29%	30%	32%	32%

- ☆ 選挙投票日には臨時便が運行され、投票率アップに貢献されている。
「お出かけツアー」と称し、年2回の企画により乗車率アップに取り組んでおられる。



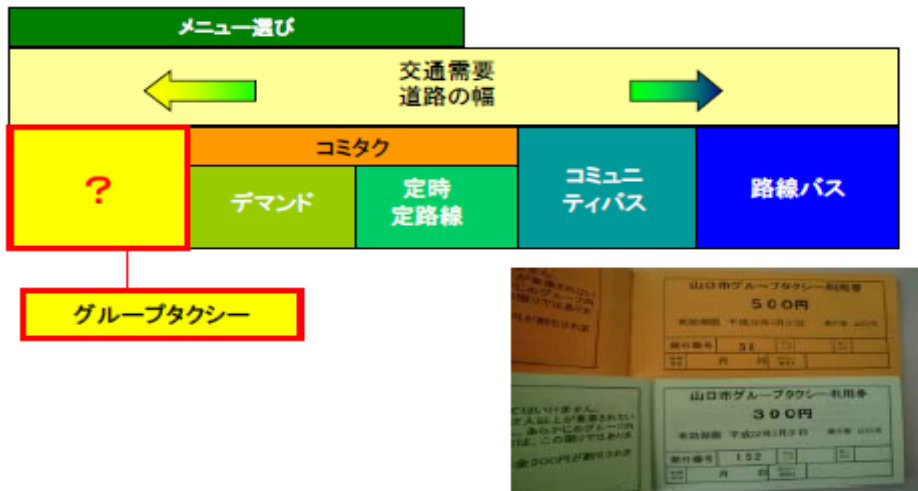
☆ 様々な企画を打ち出し、乗車率アップに取り組んでいる。



☆ 免許保持者については、60代が70%、70代が20%であるが、マイカーを手放すことができない現状がある。
警察と連携しながら自主返納者を増やそうとされている。
民生委員や福祉委員と連携しながら高齢者の状況把握を検討されている。

コミュニティタクシー実証実験から生まれた施策

コミュニティタクシーは、ある程度の人口規模(需要)のある地域でなければ効率的な運行ができないことが分かりました。
 山口市には、小さな集落が散在しており、こうした地域の移動手段確保策として、一般タクシーを共同利用する仕組みづくりを目指して、タクシー利用券を交付する事業を展開しています。該当地域の自治会長等において、制度の説明会を開催しています。



☆ グループタクシーとなっているが、一般利用と同じである。

グループタクシー制度

■コミュニティタクシー
運営困難地域

■公共交通の必要性大

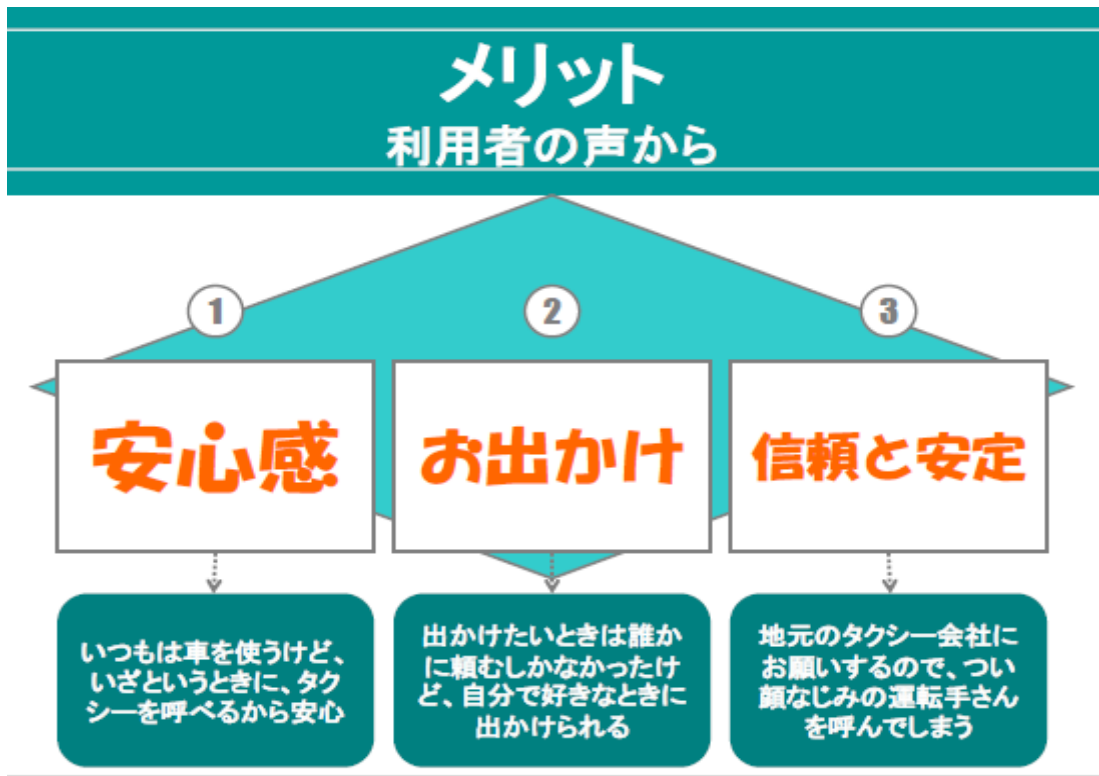
ねらい	利用条件	利用券
<ul style="list-style-type: none"> ■お出かけの機会確保 ■コミュニケーションの機会確保 ■タクシーの利用促進 	<ul style="list-style-type: none"> ■65歳以上の方 ■最寄りの公共交通から1km以上離れている方 ■他の助成制度(福祉系)を受けていない方 	<ul style="list-style-type: none"> ■1km以上1.5km未満 300円券×60枚 ■1.5km以上4.0km未満 500円券×60枚 ■4.0km以上 700円券×60枚

☆ あくまでも申請が必要とされる。

グループタクシー制度の変遷 ー利用者ヒアリングからー

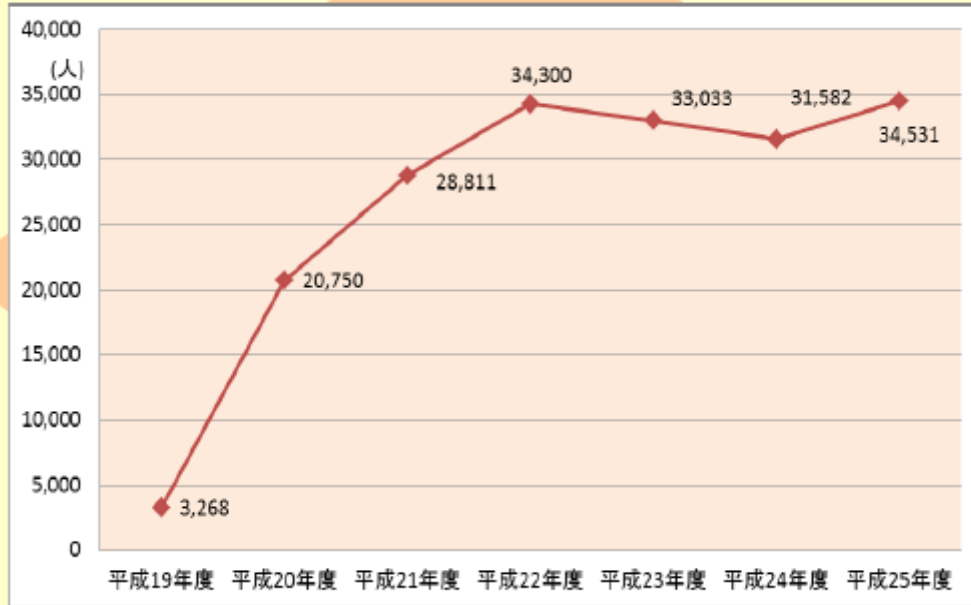


☆ 担当者人が聞き取り調査を行い、実証確認を行っている。



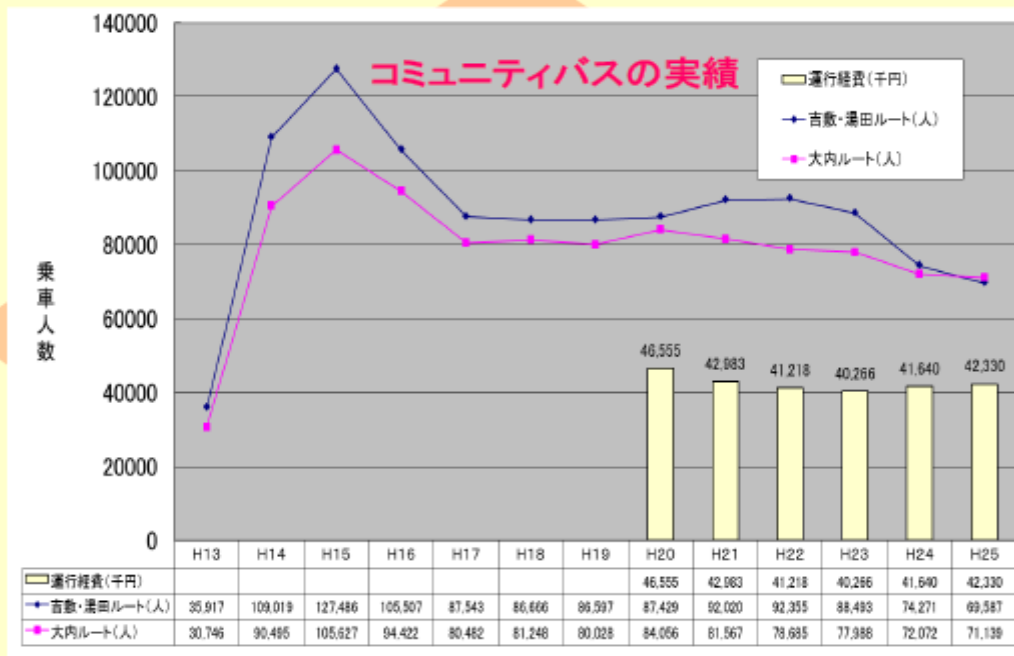
☆ 使用方法は不問で、マイカー保持者も利用している。

コミュニティタクシーの実績



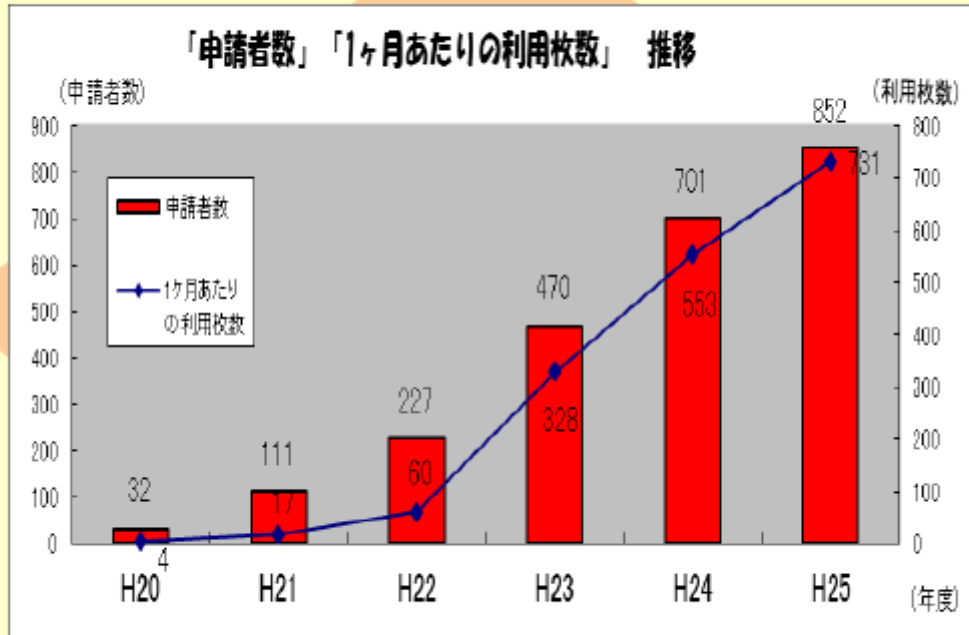
☆ 利用しやすさから一定の利用者増につながっている。

コミュニティバスの実績



☆ タクシーほどの自由度がなく減少傾向にあるが、利用者の残そうという取り組みが進められている。

グループタクシーの実績



公共交通利用状況



運行経費の推移

コミュニティタクシー

(千円)

H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
3,696	22,920	27,739	31,965	32,241	35,297	37,625

要因

- 小郡、嘉川、宮野、秋穂、小鯖地区が運行を開始(H19.12~H20.2)
- 佐山、阿知須地区が運行を開始(H20.10) ■島地地区が運行を開始(H22.4)
- 嘉川が一便増便(H23.6)、小郡が週5日から週6日運行へ(H23.12)
- 宮野地区が実証運行実施(H24.10~H25.9)

グループタクシー

(千円)

H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
384	544	1,093	2,137	3,100	3,652

※諸経費含む

要因

- 事業開始(H20.10)
- 対象者・利用要件見直し(H21.4運転免許要件、H21.10あいのり便の設定、H22.4距離要件、H23.4使用方法・距離要件、H25.4距離要件)

☆ 事業者、利用者の創意工夫により、維持されている。

わかりやすい公共交通情報の提供

山口市は、過度なマイカー社会



交通体系の整備だけでは、利用増加が見込めない



積極的な情報提供をしよう！

山口市公共交通マップ

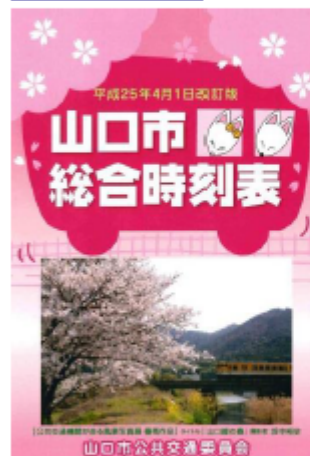


駅・停留所の位置やルート等の情報不足の解消を図り、公共交通利用の障壁を取り除く

協力

交通事業者
掲載情報の
校正

山口市総合時刻表



市内の鉄道、バス、コミバス・コミタクなどの運行時刻を1冊にまとめた冊子
約2万冊×年2回(4月、10月)

協力

交通事業者
・広告掲載
・時刻改正情報の
早期提供

公共交通を利用する動機づけとなる事業

山口市は、過度なマイカー社会 → 交通体系の整備だけでは、利用増加が見込めない → 市民意識の高揚を図ろう！

山口市民公共交通週間 継続的に実施することにより、市民の公共交通への関心の喚起や重要性の認識が高まります。毎年必ず新しい取り組みを入れ、効果を検証しながら、継続的に実施していきたいと考えています。



公共交通を利用する動機づけとなる事業



学校モビリティマネジメント (小鯖小学校)

モビリティマネジメント: 多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ(移動状況)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

公共交通教室 (湯田小学校)



☆ 事業者、地域、行政が三位一体となつての取り組みが必要である。

4 【各議員からの質問事項】

Q:乗車目標定員の根拠について。

A:概ね 30%を目標としていますが、根拠はない。

Q:個人タクシーへの依頼は。

A:タクシー協会への依頼。協会を通じて公募している。

Q:運賃収入は。

A:別添資料に基づき説明あり。

地域利用については、国の補助なしで、市単のみで行っている。

Q:検討委員会（勉強会）について。

A:行政がするのがあたりまえになっていたところを変革したかった。

最初は聞くことに専念し、後に助言者に場を納めてもらった。

Q:自動車免許の自主返納について事故（高齢者）は減ったか。

A:特に聞いていない。

Q:タクシーの一人利用で他者の荷物を運ぶことは考えていないのか。

A:今のところ検討なし。

Q: 検討委員会（勉強会）への参加人数は。

A:自治会役員を中心に8～9名である。

Q:計画は市民の声からか行政からのものなのか。

A:市民の声による。

Q:初期の財政投入額は。

A:1地域 250万で、年間 300～500万。

多い地域で、700～800万です。

Q:実行されていない3地域は。

A:中心部等必要のない地域である。

等、活発な質問がなされた。

・所感

大津市も、大津市地域公共交通活性化協議会において大津市地域公共交通総合連携計画に基づき様々な検討がなされ、北部地域においてデマンドタクシー等の実証実験がなされようとしている。

実験後の検証結果を注視し、市民の足を確保するという観点から、今後の取り組みについて着目していかなければならないと思う。

大津市も一部地域では、高齢化により自力での移動手段を持たない方が見受けられる。

命をつなぐ公共交通のあり方については、市民の命を守るといふことの大命題に従って、経済効率一本やりではなく、事業者、行政が知恵を出し合い地域を巻き込んだ中での施策の取り組みを構築しなければならぬと感じた。

山口市も近年の地域合併により、中心部等への人口集中が進み過疎となる地域が顕著となってきたようである。

山口市も地域合併により、大津市と地形的に似た細長い地形となっており、合併前は市営バスが運行されていて、バブル期にあつては合併地域要望を取り入れ多岐にわたる路線網が張り巡らされていたが、バブル崩壊を機にバス事業が赤字続きとなり、民間委託されることとなった。

当然ながら不採算路線は切り捨てとなり、負のスパイラルに陥り交通難民を生み出す結果となった。

大津市においても不採算路線からの撤退により、交通難民地域が顕在化してきた。

ただ単に足の確保にとどまることなく、高齢者の閉じこもりを防ぐという意味合いにおいても、気軽に出かけられることのできる公共交通整備を検討されているので、大津市においても高齢者福祉の観点からも施策検討の一考に値すると確信した。

山口市の交通政策については「市民、事業者、行政が共同して作り育てる」との理念により、各地域において市民が中心となって活発な議論が交わされて来た。

大津市にあつても様々な角度から公共交通のあり方について検討がなされているが、まずは必要とされる地域に向いて現況をつぶさに確認し、地域の住民の声を真摯に傾聴し、「市民、事業者、行政」三者が一体となつて、取り組んでいかなければならないことを確認させていただいた。

今後、大津市における交通政策のあり方については、北部地域におけるデマンドタクシーの実証実験の結果を踏まえつつ、それぞれの地域の状況を自由分に勘案し、将来にわたつて持続可能な政策を望むものである。