

## 山口市(山口県):コミュニティタクシー「サルビア号」など

### 住民が主体となった交通計画づくりと地域公共交通の実証実験

人口	191,677 人	モード	乗合 タクシー
面積	730.23 km <sup>2</sup>	法令	道路運送法 (旧)第21条
人口 密度	262.49 人/km <sup>2</sup>	運営 主体	住民



#### ■ 取組の背景

##### 地域と交通の状況

##### 【交通不便地域の存在】【公共交通の利用者減少】

- 平成18年、市町村合併に伴う公共交通体系を検討するため、「山口市交通まちづくり委員会」が設置され、市民交通計画策定に着手した。その過程で、委員から公共交通を持続可能なものにするためには、計画策定の段階から市民を巻き込んで進めていく必要があるとの意見があった。そこで市内11箇所です「地域検討会」を開催し、積極的な情報公開と現地での話し合いを行った。さらに細分化した地域単位での「勉強会」が開催され、地域の公共交通に関する住民主体の検討が実施された。
- 特に小郡地区は高台にあり、公共交通機関からも離れ、高齢化も進んでいるため、買い物や病院などの普段の生活にも不自由をきたしていた。

##### 活用メニュー(制度・協議会等)

##### 【地域公共交通活性化・再生事業】

- 地域公共交通活性化・再生総合事業を活用予定。

#### ■ 実現したサービス

##### サービス内容

##### 【定時運行型タクシー】

- 定時運行型のタクシーを導入し、地区ごとに住民のニーズに合わせて、ダイヤやルートを設定した。下表のように各地域においてさまざまなサービスが展開されている。

表. コミュニティタクシー実証運行(事業概要)一覧表

モデル地域	小鯖	宮野	嘉川	小郡	秋穂
事業主体	小鯖コミュニティタクシー推進協議会	宮野地区コミュニティタクシー推進協議会	江崎東コミュニティタクシー推進協議会	サルビア号を育てる会	コミュニティタクシーあいお運営協議会
主な構成	上小鯖を中心とする8自治会	熊坂自治会	4自治会(相原、高見、向原、原)	高台の7自治会(光ヶ丘中・東・南、金堀、平原、円座東、長谷西)	秋穂連合自治会、社協、商工会、婦人会
運行地域	地区中心部～上小鯖	地区中心部～熊坂	地区中心部～江崎4地区	地区中心部～高台7地区	地区中心部～小浜～宮之旦
運行形態	定時定路線	定時定路線	定時定路線	定時定路線	定時定路線
フリー乗降	○	○			○
ダイヤ	週3日運行(月・水・金)	週4日運行(月・水・金・土)	週4日運行(月・水・金・土)	平日運行(土・日除く)	週3日運行(月・水・金)
運行便数	右回り:1日3便 左回り:1日3便	1日3.5往復 土曜日のみ1往復	1日3.5往復	1日4往復	1日2往復
運行距離(1便当り)	12.3km	2便 6.8km 5便 6.4km	行き 8.1km 帰り 8.2km	7便 11.6km 1便 10.6km	小浜 8.0km 宮之旦 8.1km
乗車目標(1便当り)	6人	6人	3人	10人	6人
使用車両	ジャンボタクシー	ジャンボタクシー	一般タクシー	ジャンボタクシー	ジャンボタクシー
運賃	200円	200円	200円	200円	200円
福祉優待バス	○	○	○	○	○
年間運行経費	4,660千円	3,786千円	4,095千円	10,216千円	3,745千円
欠損見込み	3,668千円	2,519千円	3,181千円	5,516千円	2,465千円
運行開始	平成20年2月25日	平成20年2月1日	平成20年1月28日	平成19年12月25日	平成20年2月6日

出典: 山口市資料

## ■ 効果と負担

### 効果

- ・ 実証実験直後・今後実施予定のため効果検証は未実施。

### 負担

【市町村負担】

- ・ 実証実験の間である1年間は、赤字分は全額を市が補填する。
- ・ 本格運行の際の補助については、今後外部組織(山口市公共交通委員会)で検討する予定である。

## ■ プロセスと調整

### 住民主体の取組

【調整:住民】

- ・ 市町村合併に伴い、新市の交通政策の指針となる市民交通計画を策定した。策定過程で開催した地域の検討会の中で、コミュニティ交通は住民主体で整えるという市の考え方が理解されていった。
- ・ 住民が中心となった勉強会は、50回以上にのぼり、市の職員と有識者(交通ジャーナリスト・鈴木文彦氏等)がオブザーバーとして参加した。
- ・ 実証実験への立候補・実施の決定は、住民が行っている。
- ・ 住民が主体となることで、企業の協賛(地域の病院・印刷会社など)も呼び込んでいる。

### 有識者のアドバイス

【相談先:有識者】

- ・ 市は積極的な情報提供を行うとともに、現地に出向いて住民と話し合いを行ったが、第3者である有識者のアドバイスをもらうことで、市民の意識を「行政が主体ではなく、市民が主体」に変化させることに大きく寄与した。

### 正確な需要予測

【プロセス:現状把握】

- ・ 需要予測は各世帯に直接聞きこみやアンケートを行うことで、過大(要望)とならないように留意した。

### サービス内容における工夫

【プロセス:フォローアップ】

- ・ サービス内容検討にあたり、有識者のノウハウを用いて以下の工夫をしている。  
愛称・シンボルマークをつけることで親近感をもってもらおう。  
路線バスとの接続・公民館活動・各種イベントを考慮したダイヤ設定(幹線は路線バス、地域のフィーダーはコミュニティタクシーとの役割分担)。  
山間部など需要の少ない地域でのフリー乗降・隔日運行。  
回数券・住民協賛金の沿線自治会全世帯の購入・負担 など。

## ■ 創意工夫・知見・教訓

### 住民が主体となった取組

【知見:住民参加・主体性の発揮】

- ・ 住民が主体となることで、サービスの利用促進・企業を巻き込んだサービスの提供を実現できた。
- ・ ただし、リーダー不在地域の対応を検討する必要がある。

### 有識者のアドバイス

【知見:推進役の存在】

- ・ 住民の意識改革「行政が主体ではなく、市民が主体」には有識者のアドバイスが必須だった。
- ・ 実際のサービス内容検討にあたって、様々なノウハウの提供をうけた。

## ■ 連絡先、参考 URL 等

連絡先：山口市総合政策部交通政策課 電話 083-934-2729

参考 URL：山口市市民交通計画

<http://www.city.yamaguchi.lg.jp/dannai/soshiki/sogoseisaku/kotsu/project/c-bus/koutuukeikaku.htm>

参考文献：「創ろう！守ろう！みんなの公共交通(山口市市民交通計画)」, 山口市, 平成19年9月



■ 資料編

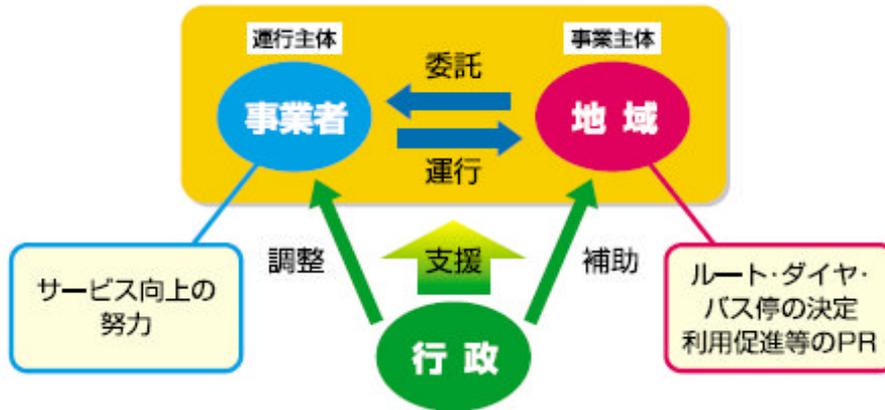


図. 地域主体によるコミュニティ交通の仕組み

出典：山口市市民交通計画

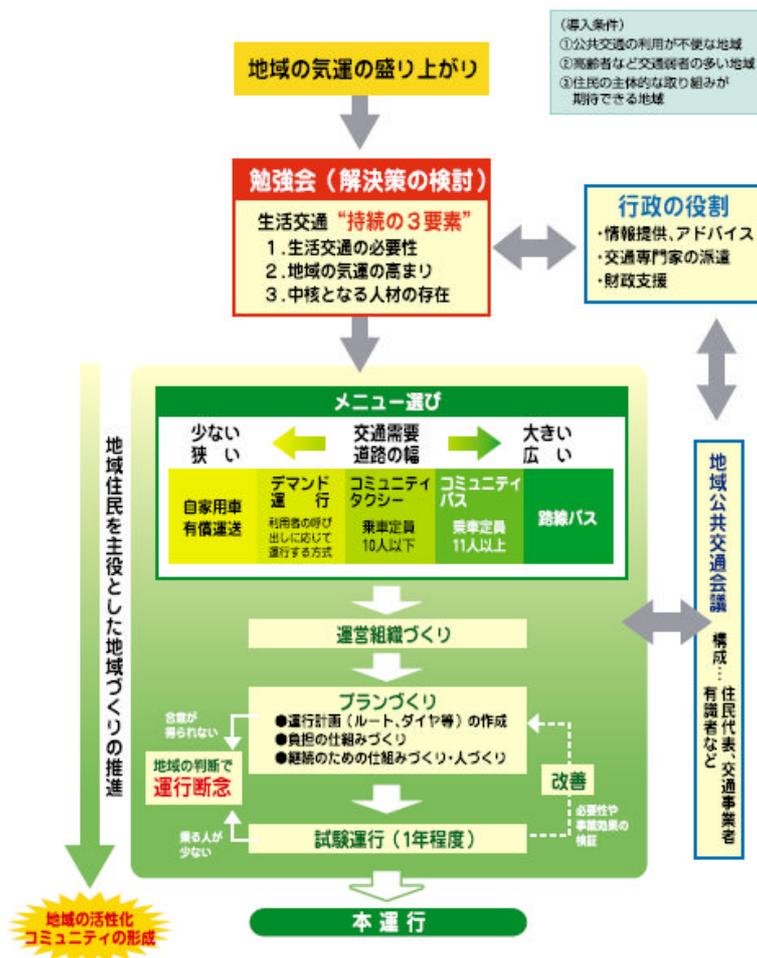


図. 地域主体によるコミュニティ交通の推進

出典：山口市市民交通計画