

第1回交通まちづくり委員会会議録

- 開催日時：平成18年5月23日（火曜日） 14：00 ～ 16：30
- 開催場所：山口市役所第6・7会議室
- 公開・部分公開区分：公開
- 出席者：鈴木文彦委員、森栗茂一委員、大畑卓男委員、橋本雅寛委員、松本巖委員（田丸委員代理）、松本洋一委員、佐々木亮輔委員、後藤聖治委員、山本繁正委員、高木和文委員、平野雅彦委員、平田共次委員、松永和生委員、吉富崇子委員（14人）
- 欠席者：大原敏之委員（1人）
- 事務局出席者：渡辺市長、鈴茂都市整備部長、福永都市整備部理事、乃美都市計画課長、原交通政策室長、渡辺主事（6人）
- 議題
 - 1 報告事項 山口市市民交通計画策定方針について
 - 2 検討事項 市民アンケート調査について
 - 3 事例紹介 住民主体によるバスの運行について
 - 4 その他

●協議結果概要

- ・委員長、副委員長の選任（委員長：鈴木文彦委員、副委員長：森栗茂一委員）
- ・市民交通計画の策定にあたっては、上位計画である総合計画との整合を図るため、策定過程で双方の情報交換をよくすること。
- ・10年という計画の設定期間は長く、その間に状況も変化するため、前期、後期といった実施計画的なものを別に作るか否かの検討、見直し実施の検討をしていくこと、実効性のある計画にしていくこと。
- ・市民アンケートについて、資料9をベースにし、委員からの意見等も参考にしながらアンケート調査票を確定し、6月の実施に移していく（必要に応じ、対象をしぼった個別アンケートやヒアリングの実施を検討する。）。

次第に基づき以下のとおり進められた。

<事務局>

開会の辞

<市長>

挨拶

<市長>

委員へ委嘱状の交付（他の公務のため挨拶後、退席）

<各委員及び事務局職員>

自己紹介

<事務局>

交通まちづくり委員会の運営について、資料1「山口市交通まちづくり委員会設置要綱」及び資料2「委員会開催スケジュール」に基づき説明。

<委員長、副委員長の選任>

山口市交通まちづくり委員会設置要綱第3条の規定に基づき、委員長に鈴木文彦委員、副委員長に森栗茂一委員を互選により選出。

<委員長・副委員長就任挨拶>

<委員長>

交通ジャーナリストの鈴木でございます。大役を仰せつかりまして、長丁場の会議でございますが、山口市の公共交通をより良いものにしていくために、少しでも貢献できればという気持ちで委員長をさせていただきたいと思っております。

私は、全国の色々な交通の形の中で、直接携わりながら仕事をしてきております。それこそ、都市交通から末端部の一つの集落に数戸というようなところの公共交通をどう考えていくかというようなところまで、交通の問題に関わってまいりました。

そういう中で、感じることは、一つはその地域の中で公共交通というのをどういうふうな体系づくりをしていくのかという全体的な考え方、それと、だれが、どのようにその維持、発展に責任を分担していくのかというような全体的な考え方と、その考え方に基づいての個別の地域なり、個別の事例に対する考え方と申しますか、そこには色々なメニューがあつて、交通というのは、非常に地域の個別の事情を直接反映するものです。そういう意味では、その地域に本当に合った形をどうやって作っていくかというのが非常に重要なポイントになろうかと思っております。私、せっかくこちらの委員を引き受けましたので、昨日、阿知須地域バスと徳地の生活バスを見てまいりました。山口市のケースにおきましても、やはりそれぞれ特徴のあるロケーションを持ち、利用の仕方なども、それぞれの特徴を持っています。

そういう中で、その全体的な考え方と、それから個別の色々なメニュー出し、そこに非常に知恵を絞って、山口の、山口市らしい交通まちづくりと、それから、全国のモデルケースになるような公共交通づくりができたらいいなと思ひながら、皆さんと一緒に研究をしていきたいと思ひます。どうぞ皆さんよろしくお願ひいたします。

<副委員長>

森栗でございます。私はタクシー事業者と大変仲よくて、「トラモンド」とか「東京交通新聞」とか、委員長は有名ですが、私もそれに連載をさせていただきました。

官による民業圧迫というような議論がよくありますが、当然のことです。コミュニティバスを前提としないように、従来の路線バスの中だけでいいのかということこれも前提としないし、また、タクシー事業者も従来のようなあり方だけを前提としないということは当然のことです。

今回の改正道路運送法では、それぞれが多様なあり方、ニーズをみんなで議論して決めていこ

う、それを特定輸送という形でやっていこうという方向になっております。

したがって、大切なことは、みんなが使いやすい公共交通をつくらうということです。その中で、バス事業者さんも鉄道事業者さんも、そして、タクシー事業者さんもお互いにすべてのものを前提としないで汗を流そう、一緒に考えようということでございます。

少ないパイがどんどん少なくなってきた、それをどっちにとっていくかという議論ではなくて、みんなが持続的に暮らせるためには、パイを広げ、公共交通に乗る人を広げていかなければならない。それは、公共交通事業者のためではなく、持続的に地域が続いていくために必要なことではないでしょうか。

コミュニティバスに税金を投入することが余りいいことだとは私も思いません。それを前提とするのはよくないと思います。だけど、コミュニティバスがタクシーの客をとっていくという発想をまずやめて、一緒につくっていくというところから議論をしないと始まらないのではないかと。前提としないのは、コミュニティバスも前提としないけど、既存のバスも前提としないし、既存の鉄道も前提としない。地域の交通をどうつくるのかという地域の特定目的をみんなで一緒に議論していくというところから始めていかないと何も始まらないと思います。

私が、やった小さな事例は後で申し上げますが、最初はタクシー業者さんといろいろありましたが、今は、バスと連携しながら新しいシャトルバス、シャトルタクシーをどう走らすかなど色々なことを模索しております。したがって、先ほどもお話がありましたので、そのことを前提に御提案を申し上げたいと思っております。

<委員長>

それでは、ここからの議事進行については私の方で進めさせていただくこととなりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

最初に御提案がありましたように、皆さんの忌憚のない御意見をいろいろいただきながら、ざっくばらんに議論ができるような、そんな会議にしていきたいと思っております。どうぞ御遠慮なく御発言をいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

議事次第に沿って進めます。

本日は、報告事項、検討事項、副委員長が携わってこられたケースについての事例紹介の順に進めて行きます。

まず、報告事項ということで、事務局より説明をお願いします。

<事務局>

それでは、議事1の山口市市民交通計画策定方針につきまして御説明させていただきます。

資料としましては、事前に配付しております資料の3と資料の4になりますが、本日配付しておりますA3のチラシに概要をまとめておりますので、それに沿って御説明させていただきます。

まず、右上に、赤字で市民交通計画という見出しがございます。そこに書いておりますように、山口市市民交通計画は、山口市の新たなまちづくりを進める上で重要な「交通施策の指針」となる計画です。

市民だれもが移動しやすいまちづくりに向けて、望ましい交通のあり方を明らかにし、それを実現するための効果的で効率的な方策を示しますとしております。

次に、計画の期間としましては、平成19年から29年までの10カ年の計画としておりまし

て、計画には、その10カ年で取り組む施策や事業が盛り込まれることとなります。

この委員会では、今後10年間での実施が可能と思われる方策等について御提案をいただければと思っております。

次に、計画策定の視点についてですが、公共交通の利点や不便な点、費用に対する効果の度合いなどを総合的に十分検討した上で、効果的で効率的な交通施策づくりに努めますとしております。

また、五つの視点から計画の策定を進めていくこととしております。

将来を見据えた計画づくりというのがありますが、全国的な傾向と同様に、本市でも少子高齢化が進行しており、さらには、人口減少という局面を迎えることも予想されております。

そうした将来動向を見据えながら、実効性のある計画づくりに努めていきたいと考えております。そのためには、市民との協働による計画づくりが重要であり、本委員会での御意見、御提案を初め、また、より具体的な方策の検討等につきましては、各地域における検討会等も開催したいと考えております。

その左側には、その策定スケジュールを載せております。

中ほどに、交通対策推進協議会とありますが、これは、交通計画の作成を進める行政内部の組織でございます。市長を会長とし、関係する部長や総合支所長等で構成しております。

全体の流れとしましては、先月、その交通対策推進協議会におきまして策定方針が決定されております。配付しております資料の3でございます。

そして、来月には、議事の2で協議をいただく市民アンケート調査を実施し、本委員会からの御提案、さらにはそれをもとにしまして左側にまちづくり審議会・地域検討会とありますが、各地域での検討会を本年の9月ごろから開催しまして、できれば実験的な試み等も行いながら、来年の2月を目途に中間案を、そして、それに対する意見公募を行った後、来年の9月には最終的な計画の決定、公表を行いたいと考えております。

本委員会では、このスケジュールに沿って検討をお願いしたいと考えておりますが、できる限り委員会の意向に沿った形で柔軟な会議の運営と情報提供に努めてまいりたいと考えております。どうぞよろしくお願いいたします。

<委員長>

御質問、御意見等ありますか。

<委員>

前回の山口市交通まちづくり委員会での決定事項がありますが、このたびの委員の方には、それを伝えておられますか。

<事務局>

お伝えしておりません。

<委員>

合併前の前回の委員会での決定事項と今回の委員会での決定事項が大幅にずれた場合は、やはり今回の委員会の決定事項を重視するという形でよいですか。

<事務局>

そうですね。前は、旧山口市での委員会であり、今回合併しまして新しいまちができたということで、前回の委員会の報告も尊重いたしますが、基本的にはこのたびの委員会の決定をさらに尊重するという事です。

<委員>

わかりました。ありがとうございました。

<委員>

アンケート対象者は5,000人と出ていますが、5,000人にされた根拠は何ですか。

<事務局>

山口市の人口約19万人ですが、そのうち15歳以上の方が16万人程度おられます。そのうちの約33分の1が5,000人になります。本来16万人の方にアンケートをお配りするところですが、統計上33分の1の抽出率があれば、ある程度の傾向は見られるということで、経費等の関係もあり対象者を5,000人にしております。

<委員>

こうした交通計画を立てるときには、公共交通をどうするのかということはいつも出てきますが、必ず道路の問題が出てきます。道路をどうするかというようなことは、この計画策定の中ではどのような位置付けになるのでしょうか。

<事務局>

本来ですと、道路と公共交通の関わりというのは非常に重要で、双方検討していく必要性があるところではありますが、今回は交通に限って検討を進めたいと思っています。

<委員>

資料の3策定方針の中に、総合計画との整合というのがありますが、総合計画を策定する予定はありますか。

<事務局>

総合計画は、市全体の長期的なまちづくりの指針となる計画です。当然このまちづくり総合計画との連携は必要でございますので、総合計画における交通にかかる情報につきましては当委員会にも情報提供します。ただ、基本的には、こちらの交通の検討の方が優先して、それを総合計画に反映するという形に実質的にはなろうかと思っております。

本来ですと、これからの新しいまちづくりをどう進めていくかという大枠の中で交通のあり方を検討していくというのが筋かもしれませんが、同時進行で進めていきますので、総合計画とキャッチボールしながら検討していくというふうにさせていただきたいと思っております。

<委員>

基本的には、総合計画そのものが上位計画であって、その中で交通体系が動いていくのだと思います。だから、同時進行となると、どこかに問題点が出てきます。上位計画がある程度見えないと、計画を議論していくのにも問題があるのではないかという気がします。

<委員長>

総合計画の策定期間はいつになりますか。

<事務局>

資料の4に詳細なスケジュール表を載せております。関連事項として山口市総合計画とございますが、総合計画の策定は平成19年9月です。この策定スケジュールと交通計画の策定スケジュールがほぼ同じスケジュールで動いているという形です。

総合計画の情報につきましても、当委員会に情報提供しますし、当委員会での協議結果につきましても総合計画の方に情報提供するという形で進めていければと思っております。

<委員長>

これに関しては、きちんとお互いの情報交換ができるような体制をとっていただきたいと思えます。

<委員>

交通計画の計画年度が10年になっています。いわゆる実行計画的なものを持たせるには少し期間が長過ぎるのではないかと思います。総合的な構想をしたということかもしれませんが、10年先といたら、状況も随分変わってくるだろうと思うし、もしこれに基づいて実効的な施策などを入れ込んでいくのであれば、長くて5年、3年ぐらいが一番いいと思います。そうでないと、無理が出てくると思います。

策定スケジュール、開催スケジュール等も見せていただきました。意見として一番申し上げたいのは、私、県でこの4年間で男女共同参画の基本計画、次世代育成支援の少子化対策の基本計画など、様々な計画づくりに携わってきました。

事務局として一番気がもめるのは、スタートした頃です。どういった形にもっていかうかというところです。その中で、私共が一番考えたのは、とにかく現状と課題、それに基づく方向性、その程度までをしっかりと議論することが必要であるということです。具体的な、例えば原案や策定方針を余り早く固めてしまうと、議論がもとに戻れない場合があります。こういった意見の場が非常に細かい意見になってしまうということを自らも反省したところがあります。だから、今置かれている現状、そしてどういった課題がある、将来どういうふうにしたらいいのかなというぐらいのものをしっかりと最初の3回、4回ぐらいに時間をかけていただけたらと思っております。

パブリックコメント等をやって、その後の作業は比較的事務局で進められますから、最初が非常に大事なと思います。

また、先ほど別の委員さんも言われましたが、子育て期間中のお母さんへの支援、その辺りの視点を持つことが大事です。今回、障がい者団体の方もいらっしゃいますが、これからやはり少子化を考えますと、妊娠されている方や子育て中のママ、こういった人たちの交通対策、この辺

も十分に意見を聞く場を設けていただけたらと思います。

<事務局>

最初の御意見の短期的な、中期的なということですが、10年間は確かに長いと思われます。今の御意見も踏まえまして、短期的に出来るもの、中期的に出来るもの、実施計画的なものを別につくるかどうか検討したいと思います。

それから、資料4にスケジュールを載せております。確かに言われたとおり、原案までの作成期間が短くて、押し迫っておるわけです。確かに言われたことは、ちょっと感じておりまして、原案の作成をもう少し先にするのと、逆にこの検討を今2ヶ月に1回としておりますが、少し早目に数回持たせていただき、早めに協議を進めていければと思っております。

最後の御質問につきましては、現在は地域検討会、そういった地域での検討会しか予定しておりませんが、少子化を視点にした形での検討というのも検討させていただきたいと思っております。

<委員長>

今の2番目の御質問に関連して申しますと、課題の抽出と全体的な方向性、これについてはまず早い段階で皆さんと議論をしていきたいと、今のところの私の心づもりとしては考えております。

<事務局>

補足説明ですが、次世代育成支援行動計画については、法定計画でございます。現在、担当部局で新しい計画をつくるための審議会を持っておりますので、そういう観点でそちらの意見もお聞きして、交通計画に反映したいと思っております。

<委員>

法定計画はみな部門別計画で、お互いに関連性がありますのでよろしくお願いします。

<委員>

資料3の3番目、計画の位置付けの中に「環境政策、経済政策、福祉政策、都市政策との連携・連動を図り」とあります。これは具体的に言うと、交通対策推進協議会の中での連携・連動ということでしょうか。

私が心配するのは、計画だけがひとり歩きをしてしまい、環境、経済、それぞれの部署の方たちがきちんと把握をしているのかということです。お互いにきちんと納得した上での交通計画でないと、極端な例ですが、環境に合わなかったり、経済的に見るとおかしかったり、活性化が図れなかったりという計画では全然意味をなさないと思います。だから、縦割りではなく、やはり横にちゃんと手をつないできちんとしたもの、市役所全体が、行政全体がちゃんと納得したというか、これは納得ねというところのものがないと、これは動いていかないと思います。

そういう意味では道路のこともおっしゃいましたが、連携、連動するところで、具体的にこういうところで確認をします、こういうことで徹底しますなど、何かあるのでしょうか。

<事務局>

交通対策推進協議会で調整します。協議会では、環境、経済、福祉、都市政策の各部長も出席しておりますので、そういった政策との連携、また各分野別の計画をスタートしているものもあり、それらとの連携も図っていきたいと思っています。

<委員>

先ほど交通計画の期間10年は長いという意見がありました。総合計画自体も5年程度で後期総合計画という形で見直しをしますから、それに合せて、新交通計画も見直す必要があるというふうにごくかに入れるか、そのような認識を持っておいてもよいのではないのでしょうか。

<事務局>

はい。

<委員長>

ほかにいかがですか。

今いただいた御意見については、位置付けの中で反映していただくこととし、次の議題へ移らせていただけてよろしいでしょうか。

それでは、2番目の議事の検討事項について、事務局から御説明をお願いします。

<事務局>

それでは、議事2の市民アンケート調査につきまして御説明させていただきます。

本日、お配りいたしました資料8をごらんいただきたいと思います。

これは、アンケート調査票に対して事前にお伺いした御意見、そして、それに対する事務局の修正案をまとめたものでございます。

資料の配付から十分に時間がない中、私どもの思慮の足りない部分に対して御意見をいただきまして大変ありがとうございました。

資料9は、御意見に基づき事務局案によって修正した調査票の案です。御意見によって変更した部分は網かけを施しております。本日は、この資料9に沿って御説明させていただきます。

この調査の目的につきましては、市民の交通に対する考えを把握し、今後の方策に生かすために実施するものでございます。市民5,000人を対象に来月初めに発送し、次回の7月の委員会までに結果がわかりますよう来月の23日を回収の期限としております。

設問の要点としましては、大きく3点ございます。まず、公共交通の利用状況や便利さ、次に、公共交通の維持確保に対する考え、さらには、行政が行っているバス事業に対する考えや費用負担のあり方等でございます。そして、それらを13の設問でお尋ねしております。

また、表紙の裏面に、情報提供としまして、山口市が行っているバス事業の概要を掲載しております。それについて、若干説明させていただきますと、現在、市が行っているバス事業は、三つございます。それぞれ合併前の市や町で行っていたものをそのまま引き継ぐ形で実施しております。

名称につきましては、コミュニティバス、地域バス、生活バスと使い分けをしておりますが、どれも行政や住民が関わり運行しております通常コミュニティバスと呼ばれている事業でござい

ます。

一番下に運行経費に対する運賃収入の割合を載せております。ごらんのように、運行経費に占める運賃収入の割合は、34%から10%程度にとどまっており、その他の部分につきましては税金等による一般財源で賄っている状況にあります。

コミュニティバス運行の主な目的としましては、交通不便地域の解消、地域の活性化等ですが、現在の課題としては、採算性が低く、新たな事業展開が難しいこと、あるいは先ほども御意見がございましたように、民間交通機関との競合の問題、あるいは民間交通機関との運賃のバランスなどがあります。

本委員会におきましても、そのあたりにつきまして、また御意見、御提案をいただければと思っております。

アンケートにつきまして、御意見のあった個所につきましては、おおむね御指摘のとおり修正しておりますが、従前のままの箇所もございます。これは一応、事務局の案として修正したものでございますので御検討をいただければと思っております。

<委員長>

アンケートにつきましては、事前に多くの御意見が寄せられております。それに対する事務局の修正案が資料8に御意見と一緒にまとめられ、これを含めて修正したものが資料9ということです。資料8、9の中身について御意見等がございましたら出していただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

アンケートのスケジュールですが、これは6月23日までに投函をしていただいて、集まったものを集計して、次回の委員会には集計結果を出していただくという形になるのでしょうか。

<事務局>

出来れば分析をしまして、次回委員会の前に事前配付したいと思っております。

<委員長>

わかりました。

<委員>

先ほど16万人の33分の1で5,000人と言われてましたが、男女別や地域別といった振り分けがありますか。

<事務局>

男女別の振り分けはしておりません。ただ、人口比率から見ますと、女性の方が多いので、結果として女性の方への送付が多いかと思っております。

地区につきましては、地区ごとに分けまして、各地区で33分の1ということでの抽出にしております。

地域によって、多分偏ることはないと思っておりますが、念のために地区ごとでの33分の1にしております。

<委員>

年代はどうですか。

<事務局>

年代ごとの割り振りというのはせずに、あくまでも押しなべて3分の1としております。年齢構成割合別で、その割合に応じたアンケートをとる場合もありますが、今回は割り振りしておりません。

<委員>

年齢別がちょっと気になります。

<委員>

集計結果を出されるときには、男女比率、年齢比率などその辺の結果は出てきます。

<委員>

出てきますが、やはり若者の意見がきちんと集約出来るかどうか心配です。通常アンケートをとる場合はどうなのでしょう。

<委員>

対象が5,000人というのかなり多いです。県の例では3,000人程度でアンケートをとる場合が多いのですが、1,000人を超えれば、大体、公平な結果は見られると統計上は言われています。

<委員>

そうですか。

<委員長>

よほどどこかの年齢層が欠けているというような結果が出ない限りは、今言われたように、5,000人のうち30%回収したとすれば、千何百人ということになりますので、かなりの傾向はわかることになろうかと思えます。結果として、よほどどこかの年齢層がゼロであるとか、そういうことがあれば補足調査をかける必要が出てきたりするかもしれませんが、恐らくは、大丈夫だろうと言えるかと思えます。

<委員>

回収率はどのぐらいになりますか。

<委員長>

やってみないとわかりませんが、通常のアンケート調査であれば、回収率が3割を達すればかなりいい結果です。その程度を想定しておくべきとは思いますが。もちろんもっと集まればそれにこしたことはありませんが。

<事務局>

過去の山口市の回収率から言いますと、大体50%から60%程度だろうと思っています。

<委員長>

そういうことであれば、二千何百票ということになりますから、御心配されるほどの偏りは出ないであろうと思います。

<委員>

アンケートについてはある程度満足したものになっております。というのは、1枚目の裏側に、前回のアンケートのときにはなかった運行経費に対する運賃収入の割合という欄が出ているからです。

ただ、この対象者5,000人の中で、十分に市の財政状況を把握している人とそうでない人というのは当然いるはずで、18年度の予算で、このコミュニティ事業に対して全体で約1億1,545万円計上されていますが、その中に人件費は、全く計算されておられません。私たち民間業の場合は、経費というと、まず人件費ということから算出するようになっておりますが、これは実際にかかる経費よりも随分低い経費が載っている状態です。

もちろん市の職員の方でコミュニティバスだけに携わっている方はおられませんから、現在の給料のうちの幾らがこのコミュニティ事業に対して私は働いていますという算出は、当然難しいと思いますが、実際には、これ以上かなりの費用がかかっていると考えられます。

そこまで載せるのは難しいと思いますので、今までにどれだけの経費がかかったかということも、もし載せられるものなら載せていただきたい。当初は、コミュニティバスに関して1億3,000万円近くかかりました。旧山口市のときに1億3,000万円かかり、公共交通関係で約6億円が市の財政から出ていた。もちろん中には、経費負担のうちの8割は国からの補助金を充てているということもありますが、国からでも一旦市に入れば、市のお金ですから、そういったことももし載せられることなら載せていただきたいということです。

<委員長>

事務局いかがですか。

<事務局>

このアンケートの説明の中に過去の経費も含めて盛り込むということですか。

<委員>

平成13年からの運行ですからそんなに経ってないはずで、1年ごとではなく、例えばコミュニティバスで13年から15年までで人件費等を除いて1億8,600万円かかっています。

<事務局>

説明が余り多くなり過ぎると、ちょっと読む方が見づらいなということもあり、できるだけコンパクトに1枚にしておりますが。

<委員>

もちろん何を言いたいかは伝わっていると思います。こういった財政難の状態のときに、市民サービスとはいえ、コミュニティバスに実はこれだけの経費がかかっているんだということをもっと認識させる、していただけるようなアンケートにしていただければということをお願いしているということです。

<委員長>

事務局からの回答としては、説明はコンパクトにしたいということですね。

<事務局>

そうですね、できれば1枚に押さえたものにしたい。

<委員長>

旧山口市からやってきているコミュニティバスと、阿知須の地域バス、徳地の生活バス、それぞれ開始年数等が異なっていますから、同じレベルで出すに当たっては、私は単年度の形で出すのが一番良いと思っております。なるべくアンケートを受ける側の身になると、はっきりと同じレベルでわかるようなものの方がやさしいかなと思います。これは私の意見ですがいかがでしょうか。

<委員>

いやよろしいです。このアンケートを見て、個人的には3年前に比べ偏った内容にはなっておらず、かなり満足した内容になっております、さらに言わせていただければということでしたので。

<委員>

アンケートは、量が多いとみんな書いてくれないので、このぐらいの量がベストです。字は12ポイント以下だと見えません、説明は1枚以上だと読みません。

その中で説明に関して、それぞれ状況が違う中で、単年度で大体のことを示すということでは、何度かアンケートをした人間としては、アンケートの説明としてはこのようなものかなと思います。御立場、もっと詳しく書きたいという気持ちはよくわかりますが。

<委員>

ありがとうございました。

<委員長>

それでは、単年度での掲載ということにします。

<委員>

アンケートの件ですが、地域ごとに33.3%と言われました。恐らく、資料6にあるような形で統計資料にされると思います。そうすると、地区ごとに人口差が大きいからです、人口が小

さい地区は統計的な誤差がかなり出るのではないかと危惧しております。だから、全体のバランスを崩さない範囲で、人口が少ないところは33分の1よりも抽出率を増やした方が統計上の誤差が少なくなるのではないかと思います。ただ、作業が大変ということであれば、仕方ないかもしれませんが。

<委員長>

その辺はいかがですか、事務局。

<事務局>

作業としては、そう大したことはありませんが、ある地区に対しての抽出率を高めることがいがかかなと思ひまして。

<委員>

サンプリングが少ないと、そういう意見が出ますね。

<事務局>

確かに人口が少ない地区は、かなり少ない数しか抽出されないのは事実です。

<委員長>

これは、あくまでアンケート調査で、アンケート調査が調査のすべてではありません。アンケート調査を行った結果によって、改めてほかの形での調査を地域ごとにかけるようなことは十分考えられます。補う必要があれば、そういった補い方もあると思ひます。そういう意味では、今回のアンケート調査は同じ抽出レベルでやることで、特に問題はないのではないかと私は思ひます。いかがでしょうか。

<委員>

やることに関しては、抽出率は良いと思ひます。ただ、ある程度結果が想像できるのですが、年齢が高い層では結構回答が出てきますが、地区によってはその15歳の回答がほとんどないというのは十分考えられます。そういう意味では、結論を見て考えなければいけないと思ひますが、例えば、高校生には、高校に対してまた再アンケートをやってみるということも考えてもいいのではないかと思ひます。

<委員長>

いずれにしても、いろいろ御意見が出ておりますように、先ほどの年齢層別の問題などもあります。今回のアンケート調査をもってすべての意向調査・意識調査と見るのではなく、必要に応じて、例えば、学校や高齢者を対象にした補足調査をこの委員会の中で出してくればやっていただくようなことを配慮いただければと思ひます。事務局の方、そのような形でいかがでしょうか。

<事務局>

ぜひやりたいと思ひますが、実は個人情報保護の関係手続きがありまして、名前、送り先の住

所を抽出するに当たって、個人情報保護審議会にかけないといけません。審議会が半年に1回の開催ということで、今回を逃すとまた半年先というになると思いますが、バスの利用者へのアンケート等ということで、個人情報を使わない形でのアンケートは可能です。

<委員長>

アンケートのように送付する形の場合は、当然、個人情報を利用してということになるかと思いますが、例えば、現地に行って聞き取り調査をするなどそういうものは手続をする必要はないですね。

<事務局>

そうですね。

<委員長>

調査の方法が何もアンケートに限った話ではありませんから、その辺は補足調査等を必要に応じて皆さんからもこの委員会の中でこんな調査も必要ではないかというような御意見をいろいろ出していただいて、その結果で、少し補足調査をかけるということも考慮していただければと思います。

ほかにアンケート調査について御意見、御質問ございますか。

それでは、ほかにないようでしたら、資料8で事前にいただいた御意見については、ほぼ修正がされておりますので、この資料9をベースにして、今いただいた御意見等も参考にしながらアンケート調査票を確定し、実施に移していただきたいと思います。

この件についてよろしいでしょうか。

<委員>

アンケートの問3、2ページ目ですが、「日ごろ最もよく利用する交通手段を次の中から一つだけ選んで○をつけてください」とあります。

<委員>

パークアンドライドで、例えば車で駅に行って、有料駐車場を借りて、列車を利用して、通勤、通学といった場合はどのように回答したらいいですか。そういうケースは発生しますよね。ですから、○が一つだけというのはいかがなものかと思います。

<委員長>

事務局はいかがでしょうか。

これは網かけしてあるということは、修正はしていますか。

<事務局>

この修正は、漢字の「一つだけ」を数字の「1つだけ」に他に合わせて変更したものです。「最もよく利用されている」としてありますが、いかがでしょうか。「日ごろ利用されている交通手段を」とした場合に、私の場合だったら徒歩、自転車、バイク、自家用車というふうに四つ

ぐらい選ぶ可能性もあります。その辺もありますので一つだけとしております。

<委員>

私が言いたいのは、例えば、雨の日は車で通勤しますね。だけど普通、通勤するときに車オンリーの方がいらっしゃる。歩いて駅に行って、バス停に行ってバス乗って。そして、先ほど言いましたように、有料駐車場を借りて、公共交通機関を使う方もいらっしゃいます。ですから、イレギュラーな通勤、通学方法じゃなくて、レギュラー的にどのように通勤、通学方法をやるかということが一つだけ〇とするというのはいかがなものかなと思う。交通手段は二通り、三通りあると思います。その一つだけ〇をと言われたら、答える方はどのように答えらいいのかなと思います。

<委員長>

今おっしゃるような問題もありますので、例えば、「最もよく利用されている交通手段」というのはそのままにして、「一つだけ」というこの文言を外して、そのかわりに「徒歩」というのは、だれでも自宅から出るときは徒歩でしょうから、1番の「徒歩」というのを、例えば「徒歩のみ」という形にしておいて答えていただいたらいかがでしょうか。

そうすれば、大体全体の中でバスだけだという人は6番のところに〇をつけるでしょうし、パークアンドライドで利用されているような方は、自分で運転する車とJRの鉄道という答え方をされるでしょうし、その辺はある程度、答える方の選択に任せるような形でも、特に調査の精度に影響はないと思います。

<事務局>

わかりました。そのように修正させていただきます。

<委員長>

ほかはよろしいでしょうか。それでは、資料9に基づいた形でのアンケート調査をお願いしたいと思います。

～午後3時25分休憩～

～午後3時30分再開～

<委員長>

議題の3番目、副委員長からの報告に移らさせていただきたいと思います。

<副委員長>

皆さん、お疲れのところ、大変申しわけございません。約28分ばかり御時間をいただきまして、お話をさせていただきたいと思います。

先ほどから出入りをうろうろしておりましたのは、私の資料がついていなかったからです。今からしゃべることは、恐らく私たちの出歩きをどう作っていくのかということと関わっていくの

だと思えます。

パソコンは、便利ですが、パソコンに頼り過ぎると添付メールで送ったはずなのに、いつの間にかそれがどこかに行っていた。えっ、資料がない。慌てた。慌てたときに、やっぱりうちに嫁さんがおるといのは助かりました。嫁さんが、ああ、じゃあっていうので打ち出してくれました。でファクスする。ファクスがきかない、白い、何でや、わからへん。メモリー不足か。ファックスも届かないことがあるのです。慌てて、近くにコンビニがあるというのは便利ですね、やっぱり。コンビニに駆け込んで送った。何かぐちゃぐちゃする。でも何とかっていうんで、しかし、議題2に入ってしまった。幸いなことに、議題2は議論が白熱している。この間に、何とか刷り上がりまして、委員長は全然それ御存知なかったんですが、ちょうどこれが回ったときを見計らって、委員長の御差配によって若干休憩が入り、今息を整えて、これからしゃべるところでございます。

かように、大事なことは、車は便利ですが、車だけに頼りつつたらあかん。もうちょっとほかの出歩きも必要だ。公共交通ももちろん必要ですし、みんなが安心して自転車に乗れるようなあり方も必要だろうし、みんなが安心して子育てができるようなあり方も必要です。

今までやった交通のものが、それがそれでいいというわけではないわけ。タクシーのあり方も変わらんとあかん。自分たちの採算と自分たちの都合だけで「こんなサービスじゃからこれやねんや、乗らんかい。」という時代はもう終わった。バスも今までの決まった路線の中で、「これでこんなもんやから乗らんかい。」という時代ではない。

これから先は、大きな声では言えませんが、神戸には独占の緑のバスちゅうのがございまして、これ以上言い方を誤りますと大変ややこしくなりますので注意して申し上げますが、要は、公共交通を神戸市が支えている。これめちゃめちゃ税金が要ります。でも、その市バスがやっぱり市民の足を支えているという局面もあるんですね。だから、そうあかんとも言えない部分もある。

いう中で、「新しい交通困難地区解消のバスを走らせてください、走らせてください。」って何度お願いしても走らせてくれないんですね。市バスは面倒くさいことは嫌ですし、ただでさえ走らせた採算が合いませんからそりゃきませんよ。いつでも区役所は、「ごめん、無理やねんや。」というふうに言ってきました。「お願いします。」「できません。」「お願いします。」「できません。」を10年繰り返していくと、住民はどんどん歳をとっていきます。役人は次々替わっていきますけれども、こういうわけですね。

で、ついに住民が、自分たちで走らせました。もちろん税金なんか入れられるわけないですよ。神戸の場合は、もう市バスがあるのに、「どうしてそんなの走らせるん？」て話になりますからね。ということで自分たちが走らせた話でございます。

その中で、結論から申しますと、物すごく採算があっています。事業者は儲かってます。ただし、これは、神戸の特殊事例です。坂道がとってもきつくて、一つの団地で人口4,000人もあるんですから、これはいけますよね。山口でそういうわけにはいきません。だから、それぞれの地域には、それぞれの事情があって、それぞれの事情の中で、税金投入は前提としないけれども、どうしても必要だということなれば、それはそれなりに入れ方というものがあると思えます。

幸いここは、投入しなくてもいけちゃいました。しかし、それだけで持続的な地域かという、そういうわけではなくって、そこに例えば、深夜のことなどを考えますと、タクシーというのも重要なものがございます。タクシーも今までのビジネスとは違って、住民ニーズに応える形でシャトルの乗り合いタクシーや、またジャンボタクシーを使いましたもう少し違うようなサービス

のあり方等を入れ込まねばなりません。

住民主導型のこういった会議にタクシー事業者も出てきていただいて、住民に、「こんなサービスができるんですよ。」ということプレゼンテーションしていただいて、住民が審査をして、そして、事業者に参加していただくという形でなかったら、タクシー事業者も幸せになれないし、地域も幸せになれない。地域の幸せがタクシー事業者の幸せになるような形でなければならないと考えております。パソコンに頼り過ぎはだめなんでございます。

さて、心を静めまして、座ってしゃべります。

神戸市の東灘区住吉台というところは、こんな山の上にマンションがありまして、そこに300段の階段があるんです。市バスのバス停が下の方にありまして、バスが一生懸命市民を運んでるんですけども、あとは「300段昇らんかい。」という話です。

若いときはそれでよかったですね。人間って、皆、歳をとるといふのを知らんのですね、どこの町でもね。歳をとるとバスに乗って階段を上がることができない。どうしたらいいのかという話になりました。仕方がないので、車で駅前に迎えに行ってます。個々にお迎えに行ってますね。だけど、だんなさんも、それから、子供たちも車で迎えに来てもらうということは、その人に従わなあきません。

夫婦げんかしたときは、大変つらいです。これをキスアンドライドといいますけど、嫁さんに頼っていると、ろくなことがございません。大抵大げんかします。大げんかして、車で迎えに行きますと、結構事故を起こします。こういうときは、本当はタクシーの方がいいですね。夫婦げんかしたらタクシーという、そういう宣伝もしたらいいと思います。でも、結局、皆さん、クルマをバス乗り場に乗りつけちゃうんですね。

高齢化は、こんな形でどんどん進展しておりますね。もっとすごくどんでん返ってくる。都市再生モデルでやったわけですね。誰が切り出すのか難しいですね。住民も基本的には他人任せですからね。なかなかそんなの切り出しません。そこでNPOが動いたのです。だけど、「走らせて。」という一部住民とNPOだけでやったら、役所は動きません。

で、区役所がサポートして、地縁系のさまざまな人たちに集まっていたいただきました。そして、いわゆる路線バスの今までの経営の仕方と違って地域サービスをきちっとしたら乗ってくれるんだというバスビジネスのあり方を考えている、そういうかしこい事業者がおります。小さい事業者ですがおります。規制緩和で、神戸市交通の独占地域でもそういうバスが入ってきたんですね。これはちょっと目の上のたんこぶみたいなのがありますね。その事業者が参加しました。

でも、要は競争して良いサービスを提供すればいいわけですよ。そんな中で、市も国も一緒になって協力して、神戸市もお金は出せないんだけど、いろいろ動いてくれたわけですね。みんなで協力して、運輸局も協力してもらいました。そして、ほかの運輸事業者も「そこまで言うんやったら協力せなあかん。」と。バス停を貸してもらうのはなかなか難しい話ですが、みんなの協力をいただいた中で走りました。この東灘交通市民会議というのはそういうものがございます。

当初、政府の都市再生モデルの実証実験でやりました。実験のときだけは協力してよってというので協力してもらった。その後、本格的に走り出すにはどうするか。交通市民会議をつくってやったということがございます。こういう形で地縁系をベースにして区役所が支援し、市役所や警察、国の出先機関が協力してやっているということがございます。

ただ、会議に最初から警察は入っていただいておりません。警察は警察の御立場がありますの

で、余り平場で議論しますと、お立場上、ちょっとつらいところもございますので、みんなの意見がまとまってから警察に持っていくという、そこはそれ、公開しつつ、ちょっとそこは注意しながら物事を進めております。

交通局もお招きしたのですが、なかなか来てくれません。「タクシーさんも来たらどうなの」。なかなか来てくれません。でも本当はこういうところに出かけて行って、一緒に考えていくということがビジネスチャンスやと思うんですね。

取り組み計画、ここに書いております、まず平成16年に、バスの走行実験をやりまして、わずか1カ月の実験です。お金がないからです。それだけでやりました。これ有償の実験です。住民はもうこの機会を逃してほかにチャンスはないというて必死に乗りました。実証実験は大成功です。

で、やろうかということになりまして、東灘交通市民会議というのを作りまして、そこでみんなで合意した上で、じゃバス停、駅のバス停が一番大変ですね。なかなか貸してくれません。この駅のバス停を他の事業者と調整していく。この調整は、実は私ではできません。市の職員が黒子で回っておりました。ただし、これ表で動く、交通局のバスに対する敵対行為と誤解されかねませんので。

みんなで合意して進めていくという形で進んでいきました。神戸市からは一円も出なかった。神戸市の市民参画支援の部署に公募の支援金のお願いにいったら、取り下げるように言われた。本来神戸市がせねばならんことを、無償でやっているのにと、悔しい思いをしました。仕方がないので兵庫県の地域活動支援に応募して、やっと40万円獲得しました。それで開通式のときの資料のカラーインクを買ったんです。これが実情です。でも、区役所は協力してくれ、資料の印刷やレイアウトを手伝ってくれて、住民・区役所・NPO協働で進めましたが、私やNPOは、交通費さえも持ち出しでした。

そんな中、いろんなところの理解を得つつ進めた。これも市役所の職員が、庁内を調整してくれたおかげで、最終的に市バスの了解を得て駅前のバス停を使うことになりました。その上で8月19日に住民と事業者による運行ルート、バス停位置の現地調査を一緒にやりました。これでいけると思うとったら、9月12日に実は終点予定地で、異議が出た。皆、建前論はオーケーなんです。でも本音は違う。

例えば、終点のマンション134戸あるんです。そのうちそこにバスが入っていったらええと思うでしょう。高齢化してきて、駐車場も、結構、空がある。でも、「私は玄関のこの良い場所に車を停めているんだからどけて言われると嫌だ。」という声ややっぱりあるわけですよ。合意がとれない。仕方がないから、マンションの前のところにバスをとめた。そうすると、マンションの前の家から「嫌だ。」という声が出てきたわけですね。みんなで説得しようとして出したんだけど、これは説得すると、いろいろな立場が表面化して、バスを走らせるという本筋の市民合意が崩れるかもしれない、やばいことになってきた。みんな一応バスはいいことだという前提に立ってるんだけど、もめてくると、例えば2台目の車を不法駐車してる人もある。個別事情が連動して、本筋の合意が見えなくなる。そうすると、警察にしてみたら、「そんな合意がとれているの？」という話になってきますから、警察の協力が難しくなる。そこで、説得せずに、1人の異論のために終点を、手前に変えました。だから、終点「エクセル東」というのは、エクセルっていうマンションの前じゃなくて「エクセル東」にしました。このように1人の異論に従って修正をしつつ、大きく合意を詰めて物事を進めていったわけであります。

それでもなかなか事業者の中にはいろんな思いがありまして、合意いただけない部分とか、私が土下座をしてもだめなところもございまして、それはそれで御立場ですから、そのことは忘れて、忘れておりますが、覚えてますけども、まあ忘れて……。そこは事業者間同士でいろいろ信頼関係に基づく調整をしていただいて、大分時間がかかりました。こうして翌年の1月23日にやっと走った、こういうことです。いろいろあるんですよ。この9月から1月までこんなに時間がかかったというのは、最後の詰めがなかなか難しいんですね。

ということでやりました。1回1回の会議におきましては、さまざまな異論が出てきましたら、その関係者の各位の中で異論を調整し、内諾をいただいて、そして、協力できる方向を明確にし、そして、ここまで調整したことを全部文書にします。つまり会議をする前に文書で確認してるんですね。これ「東灘交通市民会議速報」というんですが、それは早いですよね。会議開く前に出てるんですからね。

で誤解のないようにしとして文書を公開する、会議に公開する。それを共有化していきます。全然市民主体じゃないんです。最初は。

ところが、市民というのは、役所から見たら頼りないところもありますし、何かお願いばかりでどうしようもないところもあるんです。でもこういうふういきちと誘導していくと、ある段階で市民が芽生えてきます。恐らく、走るぞと言った8月19日ぐらい、だんだんと今まで横を向いとった住民が全部こっち側向いてきます。走るかな走らんかな。まあどっちでもええわと思った人が、皆こっちに向きます。そして、9月13日に困難があった。どうしよう、どうしようと言った。その上で、ここは妥協して「エクセル東」からでも走らそうというふうになった。みんなの目が一気に変わってきます。いや、これは走らさなあかん。ここで妥協したらあかんというふうになってきます。

エクセル東発で妥協を覚悟し、皆で決めた停留所を警察、運輸局などとの調整を経て、9月13日、事業者がダイヤを住民に提案しました。7時前がない。21時以降がない。バスの経営を考えれば、運転手の手配を考えると当然なのです。何とか、6時台、21時台も走らせて欲しい。もう一度調査をしようとか、いろいろな話があったんです。ところが、最後に、ある女性の声で決まりました。「もう調査できない。私らここまで10年間頑張った。もう限界や。」と。「もうどんな形でもええです。事業者さんの方で考えていただいて、可能な限りで走らせてください。私たちとしては21時30分が欲しいです。私たちとしては6時30分が欲しいです。でも採算が合わへんのやったらもう仕方ありません。そこはお願いします。」と、ほとんど浪花節の状態になりました。で、この熱意に、事業者が決断した。それで6時台、21時台が走っちゃいました。

そして、1月23日から走った。走っちゃったらどうなるか。この後があるんです。6月にもう私は撤退しました。いつまでも手弁当はやっとなれません。それで、私にそんなに迷惑かけられないということで、住民の方が自分たちでくるくるバスを守る会をつくっちゃったんです。市民って育つんですよ。自分たちでやれるように柁を持っていくと育つんです。自分たちでくるくるバスを守る会をつくって、そして、「通信」を出しました。すごいですね。できるんですよ。そして1年間来たわけですよ。

当初、ここのマーケティングでは、1日に500人ぐらいかなって言われていたんです。採算的には、ランニングコスト（維持経費）だけと違って、イニシャルコスト（初期経費）も必要ですからね、バス買うとかね。そういうのも要りますから、700人は乗ってほしいというのが

本音のところです。でも地域と連携したら、地域を取り込んだら、必ず路線バス事業というのは、うまいこといくんやという信念を持っているバス事業者でしたので、頑張っって入ってきてくれた。2年、3年、頑張っったらそのうち何とかなるわと思うっったんです。そしたら、まだ、1年とちょっとですが、今1日に、1,000人を越える日があります。

至急しなければならぬことがあります。座席数が足らん。山の中をぐるぐる回ってきますので危ない。今、実は新しい車両を入れようとしています。もう「くるくるバス」自体がブランドになっていますので、バス製造会社もいろいろ配慮をしてくれています。34人乗りの低床型の、7メートルで結構乗れるというバス。それで、座席ちょっと外したら車いすもとめることができるという、日野のポンチョというバスがありまして、これを優先的に導入することになりました。

そういう新しいバスが今度入りますと、タイヤも変えまして、さらには阪急電車や阪神電車とも乗りかえができるような市街地に停留所を作ろうとなっています。

さらには、ICカードのピタパカードとどう連携するのかということもあります。「くるくるバス」にカードで乗って、同じカードで阪急電車やJRに乗れるようになる。このピタパカードの協議会に入るには地域の独占事業者の推薦が要るんです。神戸市交通局はこの全国ブランドのくるくるバスを推薦してくれるでしょう。ICカードの導入もそのうちできるかもしれません。

今後は、そういった形で、さまざまな連携を進めていくことになると思いますし、地域のバスが走ってない地域ですね。市バスも来ない、「くるくるバス」も来ない地域などは、タクシーの活用ということは重要なことになってくると思います。そうした中で、この「くるくるバス」を契機として東灘交通市民会議の中で乗り合いタクシーのあり方が検討されると思います。今度の道路運送法改正では、タクシーとバスの間は限りなく不透明になってきました。はっきりしてないですね。住民協働型で、みんなで議論して進めていけば、それはできるだけ極力ニーズに合せて認めていくような形になっておりますので、そういったものの先導的な形の中で、タクシーも役割を担って、みんなが利用しやすいタクシーにすべきではないか。だれも乗らないのに、駅前にはずらっと並んでいるようなタクシーでは困るわけです。かといってみんなが車で駅前に迎えに行くような形ではあかんのですよ。

みんなが安心して、自分の足は自分で決めたい。今日はちょっと早いからバスに乗ろう、今日はちょっと遅いからタクシーに乗ろう。安心して移動できるようにしたい。いつでもお母ちゃんに、携帯で「迎えに来てくれ。」と言わなあかんということでは、やっぱりちょっとつらいじゃないですか。自分の足は自分で確保したい。そう考えると、子供たちも高齢者も障がい者も、子育て中のお母さんも一緒ですね。そう考えますと、タクシーもバスもいろんな役割があって、地域の住民の足を支えていかなあかんということでございます。

要は、自動車中心社会から脱却して、車を持っていても、車に依存しない地域社会をどうつくるか。そうすると、多様な人が住み続けることができる街になって、地価が下がらないんですよ。関西圏の住宅地の地価全部下がってるんですが、ここは現状維持です。

それから、もっとすごいのは、最近、住吉台に人が訪れるようになったんです。施設なんか何もないから、地域の人しか乗らんへんはずですよ。違うんです。ほかから人が来るようになったんです。何しに来るのか。おばあちゃんのところを訪問に来るんですよ。お友達を訪問に来るんですよ。地域が変わっちゃったんです。地域の中で、今まで車やったら、全然お互い顔見知りなかったのに、バスで顔を合せるもんやから、話し合いになっちゃって、そして、自治会活動がものすごく盛んになって、今、ふるさと活動とかなんかいろいろやっていますよ。しかも自治会がな

かったところに自治会ができちゃったんです。何でかという、自治会に入っていないと「くるくるバス」を守る会で発言権がないわけですよ。というふうにバスができることで、地域が、コミュニティ活動が、活発になってきたわけです。とつてもすごいことではないかと私は思ってます。

このようにして、市民合意と多面的な協働、市民がつくる交通を展開するので自家用車に頼らぬサステイナブル（持続可能）な地域が展開することになってきて、地域はバスが走ることで激変してきました。役所を当てにしてお願ひしますの苦情型市民が、自分たちの地域を自分たちでつくる自立市民に変わっていくわけです。

役人は、いいわけ型、してあげたいけどできませんという役人から、ああ住民と一緒に汗かいたらこんなことができるんや、やりがい型役人になってくるんです。これはいいね。予算がないときにどのように汗かいて、住民と一緒にやって地域をつくりあげる。役人人生として、やりがい、活気が出てきます。東灘区役所は、物すごく活気が出ています。これは、もういわゆる税金投入でつくるようなコミュニティバスではない。交通まちづくりやと思います。しかも予算0。

東灘区各地で、声が上がってき、もっとあっちこっちで展開すればいいと思うのですが、なかなかそう甘くはありません。やっぱりお願い型市民が多いんですね。だけど、それは一気にそうはならない。でも、ちょっとずつ住民の方と一緒に考えていく、支えていく、みんなで議論を公開していく、役人としてやりがいがある。事業者の方も自分の従来の働きを守ろうとするのとは違って、住民が何を求めているのかを一緒に聞いていく。そういうことが大切ではないかな。そしたら住民のニーズに対して自分たちは、自分たちの持つてくる武器、タクシーならタクシー、鉄道なら鉄道は何ができるのか、役割を果たせる。それは必ずしもハードを何かするというのではなくって、知恵でカバーできるものはいっぱいあると。そういうプラットフォームがこの山口の場合は、開かれた形でできている。いま傍聴席も開かれた形でできます。とつてもすばらしいことではないかと思ひます。

交通市民主義は交通ビジネスの方法です。交通事業者の権益主義と厳しい規制というものを前提にし、公共交通の赤字が厳しい。そこで規制緩和っていう名で廃止路線が出る。公共交通の赤字累積と放漫経営が自治体の赤字とが結びついて市民ニーズにこえられない。これではいけない。

こういうことをやめて、市民ニーズに合ったバス商品を、事業者が走らせれば人は乗るといふことです。武蔵野のムーバスは人口密度の高い首都圏の特殊例です。そんなんやったらあかん。山口市は、よく思ひ切ったと私は思ひております。とつても重要なことです。

それから、高齢者無料パス、神戸なんかはいっぱいあります。これも収入制限なんかで徐々に今廃止しつつあります。本当に困っている人には、それはきちっと手当しなければいけません。それはそれで福祉の問題であつたり、また、収入等の状況の中で考えていかねばならんものがあると思ひます。しかし、みんなで自分たちで負担できる部分はそれなりにきちっと負担すべきといふことです。バスはちゃんと200円払って乗るといふことです。

一方、バス事業者の方もバスビジネスのあり方を変えるべきです。細かくちょこちょこちょこ料金を上げていくと違つて、だれでも200円でぼんぼこぼんぼこ乗れる、そういう形にしていかなと、乗りやすいバスにはなつてこんへんわけですね。

また、バスだけではなくて、バスと鉄道、いろんなものを組み合わせるって、みんなが乗りやすい形にしていくといふことが重要ではないかと思ひます。

バスっていうのは、売れ筋商品をつくらなければなりません。市民を巻き込み、市民を育てる、そういうコーディネーターが実は重要でございます。そこはなかなか難しいのですが、コディ

ネットをしつつ、この場合は、山口市は、市自体がこの「もう行くぞ。」という形で市長さんと先ほどお会いしましたが、市長さんが、もうコーディネーターみたいですね。みんなで一緒に、ここの委員会の人たちみんながもうコーディネーターになっちゃって、みんなで現場に入って、どうしようかっていうことをやっていけば、いけるん違うかなというふうに思います。

下支えのできる地場周りの行政マンも重要ですね。もう行政マンも地場回り。それから、委員も地場回り。みんなで現場へ入って、どんな方法があるのかということを前提なしに、タクシーでこんなもんや、鉄道でこんなもんや、バスでこんなもんや。すべて前提なしに地域のニーズに合った特定輸送として展開できる。そういうふうに法律はかわりました。後は、事業者の覚悟です。覚悟して、みんなで知恵を出したらええです。山口の事例が先導的的事业になって、日本全国に広がったらええです。今回の道路運送法改正は、山口市のためにあるんだというふうに理解してください。

いろんなつぶやきに耳を傾けて展開。もちろんアンケートは基本的にはやりますが、それをベースにして、やっぱり現場の声に耳を傾けなあかんと思いますね。現場での小さなつぶやきに耳を傾けなあかんと思います。

何のためにやるんか。それは持続的に続くみんなの足を確保するためです。赤字やったら何であかんのか。赤字やったら市が困るん違うんです。赤字やったら持続的に続かへんから、みんなが困るんです。だから、みんなで少しずつ負担しようということなんです。そういうものを提供するとき、バス事業者もタクシーも鉄道もできるだけそれぞれのおうちの事情がありますので、お金は負担しないでも利用しやすい方法があるじゃないですか。それを考えましょうよということです。

それでも大都市とは違いますから、進めていく中で、みんなで知恵出してやってきたけれども、どうしてもここはなかなか黒字にはならない。バス事業者さんも自分たちの経営の仕方をさらに考えて、もっと効率的に、タクシー事業者さんももっと効率的にかつ便利なもんを提供していてもどうしようもならん部分があると。そのどうしようもならん部分があれば、そこは、行政も関与しなければならんところが出てくるし、そんな先導的なことをやってるんだったら、運輸局も黙ってはおれない部分も出てくるかもしれませんね。みんなで知恵と汗を出し合ってやっていけば、いろんなことができるのではないかと私は思う。そのためにこの会議はあるわけですよ、と思います。

時間がございません。2分経過しておりますので、最後にちょこっとだけ。

「トラモンド」というのは、タクシー事業者さんの雑誌なんです。それで、要は、タクシー事業者さんもっと考えてねと。もう陳情やお願いでバス走らせる時代ちゃいますよと。市民が必要なバスは市民が走らせてるんですよと。だから、市民の声をもっとタクシー事業者もちゃんと聞いて、新しいビジネスをつくったらどうなのっていうことを言ってます。

それから、長距離バスだけに頼ったらあかんよ。長距離バスはある程度お金になりますけど、だけど、じゃ路線バスはどうするの。どんどんやめていくの。そんな話じゃなくって、やっぱりおうちからの第一歩出るのが車やったら、なかなか高速バスも難しいですよ。そしたら、第一歩が出るのがこの地域の自分たちの足のバスということならば、もちろん鉄道にも乗りますし、路線バスにも高速バスにも乗ることになるわけ。それが分かりやすい形になってなかったらだめで、神戸の三宮というのはむちゃくちゃなんです。そこを今私整理しているんですけども、そんなことが書いてありますね。

そして、逆に市民がタクシービジネスのあり方をコンペするぐらいでないとだめだと。こんな提供できます、こんなサービス提供できますというふうにタクシー事業者が出し、市民の方がこれをコンペするような形でなければならないと思うわけでございます。

大変はしょりましたが、要はこういうことが言いたいんです。たまたま私は、コミュニティづくりのプロです。もともとは都市の歴史とか生活史をやっていたんですが、阪神大震災以後コミュニティづくりをすっかりやっちゃって、神戸市の長田区出身なもんですから、情にほだされてやっちゃって、気がついたら自分の専門を失っちゃって、もうコミュニティづくり施策にがんがん入っちゃってるという人間でございます。だけど、コミュニティづくりをしよう思うたら、みんなが安心して出れるような環境をつくらなあかんのですね。そう考えると、バスやってくれ言うたら、まあまあやろうかっていうんでやったら、みんながその気になったらできちゃったんですよ。市民が、みんながその気になってやったらできるんですよ。市民が、こんなタクシーのあり方やったら便利や、すばらしいと思うたら、みんな乗るんですよ。みんなが乗らへんいうことは、市民にニーズの少ないようなバス・タクシービジネスをやってるのかもしれないね。

ですから、交通事業者というのは、こういう会議で、またその現場でお客様のニーズを真剣に聞くということは、自分たちの新商品を開発するチャンスなんだと、こう理解をしていただいた方がいいんじゃないかなと。そういう事業者だけがやっぱり地域で生き残る、そういうことが地域の幸福につながっていくのではないかなと思います。

私は、そういうさまざまな事業者が協働でやっていく新しい地域づくりにぜひいろいろな交通事業者が参画していただき、それは経営の仕方まで市民に公開し努力をするということも含めてです。いろいろ進めていただけたらいいなというふうに考えております。

少し言い過ぎたところがあったかもしれませんが、どたばたでやっつくった資料でございます。大変見づらいかもかもしれませんが、そういう考え方をしておりますので、どうかよろしく願いいたします。

<委員長>

どうもありがとうございました。

副委員長の御発表につきまして、直接の御質問等あるかと思いますが、時間の都合上、次回の私の全国の事例報告の際にでもまとめてやっていただければと思います。

時間がオーバーしていますので、一応、延長することをお許しいただいて、最後に皆さんに山口市の公共交通に対するお考え、思い、そういったものを簡潔に御発表いただきたいと思います。

<委員>

私は、山口が好きです。あちこち歩いてきて山口が一番気に入っております。

やはり、これからどんな暮らし方をするのかというところに視点を合せて、それに合わせた交通体系ができるといいなと思っています。そういう意味では、トータルでバランスよく、皆が納得できる交通体系にぜひもって行ってほしいなと思います。

私は、運転ができませんので、公共交通機関がなくなるとは困るということです。そのあたりでよろしく願いしたいと思います。

<委員>

私は、40年間山口市にずっと住んでおります。その中で、平成になってから16年間は、下関までJRで通いましたが、その際、新山口駅での乗り換えが非常に不便でした。それに起因して、とにかく山口の公共交通といったときに、鉄道対鉄道、鉄道対バス、こうした結節点が非常に弱いと思います。ここをもう少し改良すれば、もう少し整うのではないかなという意見を持っております。

<委員>

私の立場としては、今副委員長のお話にもありましたが、まず、公共交通が持続可能でなければならない。もちろん安いことない、ただが一番いいのですが、ただにして税金を突っ込むと、今の日本の市場経済という枠組みの中ではなくなくなってしまいます。それは、得策ではない。そういう中でどうするのかと考えたときには、公共交通、特に、交通の部分に関して言うと、0人だろうが満員乗ろうが、走らせるコストというのは変わらないということです。だから、乗る人を増やすことができれば安くなると思うんです。そこまでは無理とは思いますが、赤字の幅を少なくして、何とか許容できる範囲ぐらいの形で持続させていくことが大事です。

これからは、超高齢化社会ということで、恐らく車に乗れない人も増えてくるから、それに備えることにもなるので、そのようなものができたらなと思っております。

<委員>

私は、公共交通というものにこの5年、10年は乗ったことがありません。ほとんど車一本です。嫁さんが余り車に乗らないので、たまに電車など使いますが、そのときも使っている人には分かるのですが、使っていない僕たちには路線が全然分かりません。このバスがどこに行くのかも分かりません。そうやって考えたら、日ごろ使っておられない方はもっと分からない、市全体でどんなルートが出来ているのか、その辺を聞きたいなというのが参加した動機です。

<委員>

中核1市4町が合併して新しい市ができたので、中心部を含めて、中心外も含めて、それぞれが成り立っていく交通体系をつくる必要があると思います。

先日バスに乗りましたが、停留所へ行ってみて、時刻表を見てもどっちへ向いていくバスか全然分かりません。何時に来てどこへ行くかというのが、バス停の表示が分かりにくかったです。ちょうど御婦人の方がおられて、このバスはどっちに行きますかと尋ねられましたが、私も分かりませんという話をしました。やはり、たまにバスや列車を利用される方々にとって、分かりやすい方式をつくっていく必要があると思います。

山口線から新幹線へ乗り換えるときにどういう形で乗っていくのかというようなことも、今後、議論の中で出てくるのではないかと考えています。そういうことも研究してもらいたいです。

<委員>

現状の山口市の交通のあり方といいますと、コミュニティバスが果たして本当に市民のためになっているのか、非常に疑問を感じております。お上主導の「乗りたいやつは乗れ。」というような形ではないかなと思っております。

また、山口市全体から見ますと、防長交通さんには大変世話になっております。よくあれだけ赤字の路線を運行していただいていると感謝をしております。

それから、今、副委員長からお話がありました。大変感激をいたしました。

実は私の地区は山口市の仁保という旧村、人口4,000人の地域です。昭和58年に市営バスが2路線廃止になり、その2路線廃止を条件にスクールバスを運行しようということになり、現在までずっと運行しております。これは、市が年間290万円程度運営費を補助してくれております。2路線で往復16キロを1日約120キロメートル走っており、運転手も地元で雇ってやっております。いささかではありますが、黒字が出ております。

山口市と契約を結び、地元の自治会が全て運営しております。市は金は出すが口は出さんという形で、運営委員は、自治会の委員、学校のお母さんの代表、老人会の代表、あるいはPTAの代表というような形で委員を決めまして、1年に2回ぐらい集まっているいろいろ議論しながら最良の方法でやっております。

私の地区では、そのように運営がうまくいき、現在400万円ぐらい積み立てがありますが、よその地域では同じ時期に始めたバスが大変苦境に陥って困っております。

どういう違いかと言いますと、私の地区は、沿線の関係戸数が約200戸あります。過疎地域ですので、だんだん小学生が少なくなっております。にもかかわらず、そこに住んでおる住民は、バスを利用しようがすまいが、地域によって違いますが、年間に一番多い世帯で4,500円、3,500円、2,000円を皆がそれぞれ負担し合っています。58年から今まで1回もスクールバスに乗ったこともない人もたくさんおりますが、だれも文句を言わず、「地域のおれらの足」だということをいつもよく確認をして、みんなが運営費を出しています。我々住民サイドが積み上げた運営費と市からの補助金でやっており、運転手の賃金も年間270万円程度ありますから、まあまあじゃないかと思えます。

要するに、住民参加の行政とよく言われますが、これはまさに住民主導です。市が何がしかの予算を出す、あとは一切タッチしないということで、どうするかどうするかとしょっちゅう集まって議論しながら、しかも乗ろうが乗るまいが、その地区に住んでいる者皆が負担するというのが本当にありがたいことです。今までやってきた事例で、今日、副委員長のお話を聞いてまさにそういうこと、住民主導の交通体系づくりということをやらないと、お上がなかなか良い仕組みを作ってバスを走らせて「乗りたいものは乗ってくれ。」というような形では今から先はとてもしゃないが大変ではないかと思えます。特に山口市のような過疎地域、大変な広大な農村部を抱えておるところにおいては、大変ではないかと思えます。しかも住民は住民なりにやはり負担をしながらやっていくという形でないとすごく難しいのではあるまいかと思えます。

今日は大変良い話を聞かせていただき、どうもありがとうございました。

<委員>

旧山口市営バスの二の舞をまず避けるということを前提に考えていただきたいということ。それから、このコミュニティバス、最初平成13年に始まったときは、タクシー事業者抜きで突然私たちも新聞紙上で初めて知ったという状態でしたので公開ということを希望します。

交通体系について考えますと、すべての人にとって望ましい総合的整備、それから、交通の連続性の確保、また、計画的、段階的整備の必要性、他の公共交通機関へ、特に民間への配慮をしていただきたいということです。以上の4点です。

また、次回のこの交通まちづくり委員会までにぜひ用意していただきたいものがあるのですが、コミバス等公共交通関係経費一覧表と、それは福祉パスについても含んだものを委員の皆さんに配付していただきたいと。また、公用車についての保有台数、管理経費等の経費負担表も公開していただきたいということです。

前回のまちづくり委員会の中でも公用車について随分提言させていただきましたけれども、前回は、1人当たりの人件費を計算すると670万円にもなるという形でしたから、それを公共交通機関に変えるということも山口市の財政にとってもいいでしょうし、また、先ほどの副委員長からのいろいろなものを見て、市というか、その地域全体が助け合いながらの何とか赤字を出さないようにと。みんなが長続きするようなものを継続事業として考えられるものということで、そういったこともこの委員会の中でぜひ取り上げていただきたいということです。以上の2点を用意していただきたいと考えております。

<委員>

当社は山口市域大半のところでは運行しております。既存の事業者として、余りこの委員会の中で我田引水的な自分のところに有利な発言ばかりを繰り返すということは極力避けてまいろうと思っております。皆様方の御意見を聞いた上で、どうあるべきかという判断を会社に帰りましてさせていただこうと思っております。あくまでも民間でございますので、皆様方の意見をすべて聞き入れてということは不可能ではありますが、どういう形で事業として成り立たせていくかということが一番に考えてまいりたいと思います。

<委員>

当社は中国4県で運行しておりますが、岡山県と島根県では路線バスがございません。現在、山口県と広島県で路線バスを運行しております。山口市でも、主に防府―山口間を運行させていただいておりますけど、年々御利用が少なくなっていくという状況でございます。本委員会の委員としての役目とあわせまして、この役目とともにいろいろ皆様のお知恵をいただき、御利用していただきやすいバスにできればと思っております。よろしく願いいたします。

<委員>

私の出身は、北九州の門司でございます。22歳の大学を出る頃まで公共交通のバス、電車を使って通学をしていました。私の小さい頃、皆さんも小さい頃はどの家庭にも自動車がなく、ほとんどの方が公共交通で移動しようということでした。今は皆さん、自家用車利用ですから、バスの乗り方も分からない、切符の買い方も分からない方が多いですが、昔はそういうことはありませんでした。

今回、この委員を任命をされた中で、要は、山口市民も含めて山口県に来られるすべてのお客様が「山口に来てよかったね。」というような交通体系ができればなと思い、今回参加させていただきました。皆さんの色々な意見を聞きながら、私どもの会社でもできることがあれば、検討していきたいと思っておりますのでよろしく願いいたします。

<委員>

先ほど副委員長から、威勢のいい新しいお話がありました。神戸と山口、環境は確かに違いま

すが、全面否定する必要もないし、新しい取り組みの大きな参考になると思います。要は、民間の活動を行政が夫婦役といいますか、そういう形でいかにサポートしていくシステムを作り上げるかということだろうと思います。

山口でもいろんな土壌が育っており、例えば、環境面での樫野川の地域通貨、介護の「まちなえき」、子育て支援の「てとてと」などの活動があります。こういったものは、既に民間団体の活動が組織化して成立をしております。要は、こうしたものを交通に置きかえていくことだろうと思いますが、いろいろ調整事項など問題もあろうかと思っています。新しい動きとして非常に私も関心がありますし、ぜひ山口市が新たな交通システムの確保という点で先導役といいますか、県のモデルとなっていたいただきたいと思います。

<委員>

私共運輸局は、先ほど副委員長からも事例紹介がございましたが、全国各地でそういった交通のモデルづくりに積極的に取り組んでおります。

特に、地域の交通ということで、最近では交通の活性化というよりも維持確保という観点です。

中国地方におきましては、路線バスが撤退して、地域に交通がなくなっているというところが相当出てきております。

私共も、先ほど御紹介がありましたような事例を、広島で実際にやりました。交通空白団地で、地域自立型のタクシー業者さんによる住民が支えるようなシステムを我々で支援して、そういったモデルも一応とりました。

また、機会がありましたら御紹介させていただきたいと思っておりますが、私もそのプロジェクトに直接携わっておったわけですが、まさにその地域の住民の参加というのが第一であって、地域の住民の方の意識がここに入っていかなきゃいけません。交通というのは、やはり山口の場合は特にマイカーがひとつのライフスタイルの中に入り込んでおりますので、そういった意識を変えていくことが重要じゃないかなというのは、私もそういったプロジェクトを通して感じたところです。

それと、私共の場合、行政というのは、これは山口市さんも含めて、そういった全体のコーディネートをしていかないといけないと思っております。特に、地域の方々を参加させていくためにも、地域にリーダー的な方を育成といいますか、育てていかないといけないというのは私も同じ考えでございます。

それから、交通事業者さんにつきましては、タクシー業者さん、バスあるいは鉄道と、事業者さんがございますが、やはりそれぞれの役割分担というのがあると思います。タクシーはタクシーにしかできない部分があると思います。ですから、やはりその地域に合った交通をとということになりますと、当然その幹線部分は鉄道であり、バスであり、そして枝になる部分はタクシーさんが新たな乗り合いタクシーなど色々な形の交通システムができ上がっておりますので、そういったものを一定の地域においても、ぜひ皆さんで検討していただきたいと思います。

<委員長>

皆さんから一言ずついただきました。私の考え等につきましては、次回委員会で私の事例発表が控えておりますので、そのときに申し上げたいと思います。

今日出た皆様からの様々な御意見、副委員長からの御発表等をもう一度お持ち帰りになって

かみしめていただいて、次回からの議論に生かしていただければと思います。

今回は、アンケートの集計等の時間もありますでしょうから、当初の予定どおり7月の25日を予定してまいりたいと思います。その後の議論につきましては、先ほどからの議論の進め方等もありましたので、少し期間を縮めることも考慮して事務局と相談をしたいと思います。

ということで、今後ともよろしく御協力をお願いしたいと思います。私もできる限りのことはさせていただきますので、どうぞよろしく御高配お願いいたします。

それでは、本日ににつきましては、これをもちまして議題を終了させていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

<事務局>

長時間にわたりまして熱心に御審議いただいて大変ありがとうございました。次回の委員会は7月25日火曜日の午後2時を予定しております。会場等につきましては、事前に御連絡差し上げますのでどうぞよろしく申し上げます。

それと、今回、お配りしております資料6「山口市の交通を取り巻く現状と課題」をよくごらんいただきまして、次回の協議等でも御協議いただければと思っております。

大変長時間にわたりましてありがとうございました。お疲れでございました。

●会議資料

資料1 山口市交通まちづくり委員会設置要綱

資料2 山口市交通まちづくり委員会開催スケジュール

資料3 山口市市民交通計画策定方針

資料4 市民交通計画策定スケジュール

資料5 生活交通に関する市民アンケート調査票

資料6 山口市の交通を取り巻く現状と課題

資料7 山口市の公共交通路線図

資料8 「生活交通に関する市民アンケート調査票」に対する御意見と修正案

資料9 生活交通に関する市民アンケート調査票（意見に基づき修正済のもの）

- ・市民交通計画リーフレット

- ・日本一の「幸福のまち」

～小さなバスがもたらしたくるくるコミュニティ～（事例紹介資料）

第2回交通まちづくり委員会会議録

- 開催日時：平成18年7月25日（火曜日） 14:00 ～ 17:00
- 開催場所：山口市役所第10・11会議室
- 公開・部分公開区分：公開
- 出席者：鈴木文彦委員長、森栗茂一副委員長、大畑卓男委員、橋本雅寛委員、松本洋一委員、佐々木亮輔委員、後藤聖治委員、大原敏之委員、清水春治委員、高木和文委員、平野雅彦委員、平田共次委員、松永和生委員、吉富崇子委員（14人）
- 欠席者：岡村孝委員（1人）
- 事務局出席者：鈴茂都市整備部長、福永都市整備部理事、乃美都市計画課長、原交通政策室長、渡辺主事（5人）

●議題

- 1 報告事項 市民アンケート調査の結果について
- 2 事例紹介 全国の公共交通の状況について
- 3 検討事項
 - (1) 今後の交通のあり方について
 - ①公共交通の基本的な考え方
 - ②市民の主体的な取り組みの促進（行政の関わり方）
 - ③民間交通事業者との連携強化
 - ④公共交通を利用する意識の高揚
 - ⑤利用しやすい交通環境の整備
 - ⑥その他
 - (2) 少子化対策に関するアンケート調査の実施について

●協議結果概要

- ・議題3検討事項（1）「今後の交通のあり方について」は、時間不足で議論が尽くせなかったため、委員長、副委員長及び事務局で論点整理の上、第1回委員会が出された意見や市民アンケートの結果等も踏まえ、第3回委員会でも改めて議論を深めていく。
- ・同（2）「少子化対策に関するアンケート調査について」は、全体的な流れ・設問に対する委員からの意見はなかったため、資料2-9をベースにし、細かい表現の点等について7月末までに委員からの意見等を聴取の上、アンケート調査票を確定し、実施に移していく。

次第に基づき以下のとおり進められた。

<事務局>

それでは、定刻になりましたので、ただいまから始めさせていただきます。本日は、お忙しい中、御出席いただきまして大変ありがとうございます。開会に先立ちまして、事務局からお知ら

せがございます。

本委員会の委員をお願いしておりました西日本旅客鉄道株式会社の山口鉄道部長田丸さんが6月の人事異動によりまして退任、また山口市自治会連合会の山本会長さんが任期満了に伴い退任されました。それぞれ後任の岡村孝鉄道部長さん、清水春治会長さんに委員を引き継いでいただくことになりましたので、御報告いたします。

岡村委員さんはまだお見えになっておりませんが、清水委員さん、一言御挨拶をお願いいたします。

<清水委員>

皆さんこんにちは。このたび凶らずも自治会連合会の会長という職を引き受けることになりました清水でございます。何分足りない分があると思いますが、皆さま方の引き立てによりまして、委員として務めていきたいと思っておりますので、よろしくをお願いいたします。

<事務局>

どうもありがとうございました。

続きまして、第1回の委員会を御欠席でございました大原委員さん、恐れ入りますが御挨拶をお願いいたします。

<大原委員>

どうも皆さんこんにちは。山口商工会議所運輸交通部会の部会長をしております大原と申します。仕事は山口マツダで、カーディーラーを経営させていただいております。私も山口に生まれ育ってもう40数年になりますので、皆さん方と御一緒に山口の街のためにいろいろとお話が出来ればと思っております。よろしくをお願いいたします。

<事務局>

どうもありがとうございました。

本日の会議の資料につきましては、事前に配付しております資料2-1から資料2-10及び本日配付しております委員長さんからの資料がございます。市民アンケート調査結果のほか前回の委員会で資料請求されたもの等準備させていただきましたが、本日は委員さん同士の議論を深めていただく時間を多くとりたいと考えておりますので、個々の資料についての説明は省略させていただきますと存じます。

それでは、ただいまから第2回山口市交通まちづくり委員会を開会いたします。

委員長さん、よろしくをお願いいたします。

<委員長>

本日はお忙しい中お集まりいただきましてありがとうございました。ただいまから第2回交通まちづくり委員会を進めていきます。よろしくをお願いいたします。

それでは、次第に従いまして会議を進めさせていただきます。

今日の議事は3つございまして、1番目にアンケートの報告事項、2番目に事例紹介、3番目に検討事項ということで今後の交通のあり方について、それから少子化対策に関するアンケート

調査実施についてということで、中身としては盛りだくさんな内容となっております。

ただ、この後のコミュニティバスの試乗等ございますので、遅くとも午後5時には終了ということで進めてまいりたいと思いますので、御協力よろしく願いいたします。

それでは、まず議事の1、報告事項について事務局から説明をお願いします。

<事務局>

それでは、議事1の市民アンケート調査の結果につきまして御報告させていただきます。資料2-2をごらんいただきたいと思います。

この調査の目的としましては、本市の生活交通の現状と今後の対応についての意見を把握し、市民交通計画策定の基礎資料とするため実施したものでございます。

まず、1ページの1、回収結果についてごらんいただきたいと思います。発送数5,032通に対し、返却が32通、対象者数がちょうど5,000人となっております。そのうち2,151名の方に御回答いただき、回収率は43.0%となっております。

回答結果につきまして主なものを見ていきますと、まず、2ページの(1)「公共交通機関の便利さ」につきましてはその円グラフにありますように、「満足」と答えられた方が5.3%、「まあ満足」が17.6%、「やや不満」が13.8%、「不満」が19%となりまして、満足より不満に思われている方が多い結果となりました。

次に、3ページの(2)「自宅から最寄りのバス停または駅までの距離」につきましては、同じく円グラフに示しておりますように、300メートル未満の方が全体の28.5%、300メートルから500メートルまでの方が24.9%、さらに500メートルを以上の方につきましては全体の4割を超えるなど、多くの方がバスや鉄道の利用が不便な状況にあることが分かりました。

次に、4ページをごらんいただきたいと思います。「日ごろ最もよく利用している交通手段」につきましては、そこに棒グラフがありますように、「自分で運転する車」が1,346人と、全体の6割を超えており、公共交通につきましては、バス、JR、タクシーを合わせまして337人となっております。しかし、公共交通を利用されている方のうち60歳以上の方の占める割合を見ますと、バスが8割、タクシーにつきましては9割を超えておりまして、バスやタクシーの利用につきましては、高齢者が中心であるということがわかりました。

次に、5ページをごらんいただきたいと思います。(3)公共交通の維持・確保について、まず(1)費用負担のあり方をお尋ねしたところ、多くの方が「地域全体で公共交通を維持すべきである」と答えております。また、その理由としましては、次の6ページに棒グラフで示しておりますように、まず「高齢者や学生には重要な交通機関だから」というのが1,251名で最も多く、次に、「使いたいときがあると便利だから」という順番となっております。

さらに、その「費用負担の方法」についてお尋ねしたところ、7ページのとおり、「既存の税金の使い道を変えることで不足分を補う」が64.5%となっており、最も多い結果となっております。

次に、9ページをごらんいただきたいと思います。これは山口市が行っているバスの運行について、運行に対する意見をお尋ねしたものでございます。現在、市が行っているバスの運行につきましては「現在のまま継続すべきである」という回答が34.9%、「公共交通の不便な地域に拡大すべき」が36%となり、多くの方が公共交通の充実を望んでいる結果となりました。

次に、12ページをごらんいただきたいと思います。これは市が行っておりますバス運行についての望ましい運賃をお尋ねしたものでございます。回答結果を見ますと「200円」が26.6%と最も多くなりましたが、「100円」や「距離に応じた運賃」につきましても20%を超える結果となっております。

それから最後に、13ページ以降につきましては、自由意見欄としていただきました御意見、御提案の中から幾つかを抜粋し載せております。

大変簡単ではございますが、議事1の市民アンケート調査の結果報告につきましては、以上でございます。どうぞよろしく願いいたします。

<委員長>

ただいま事務局からアンケートの調査結果について説明がありましたが、これそのものに対する御質問等含めまして、この結果を踏まえて課題や今後の方策について御意見を伺いたいと思います。御意見、御質問等ございましたらお受けいたします。

<委員>

5,000人ということですが、回収率は43%ということですから。これについてどう捉えていくかということ。事務局から説明があったことを含めてたくさんの御意見が出ていると思います。その中で一、二点お伺いしたいのですが、駅やバス停まで歩く距離を含めてどういうふうに対応できるかと思うのですが、そのアクセスの問題。もう1点は、あらゆるところに団地が来ておりますので、その団地に対するバスやタクシー、コミュニティバスの乗り入れについても考える必要があるかどうか。

また、鉄道とバスとの連携、特に時間帯等の調整が必要じゃないかと思います。さらに距離的な問題もありますが、停留所、駅も含めて駐車場の確保が非常に重要であると思います。

それから先ほど事務局から説明がありました公共交通の満足度が不満足よりも低いことについては、どういう捉え方をしているか。

それから、高齢者または交通弱者である身体障がい者の公共交通機関を利用した移動円滑化促進法というのがございます。基本的には交通バリアフリー化です。これをどういう形の中で捉えながら公共交通として生かしていくかということがあろうかと思います。

そういった点について、分かれば答えていただければと思います。

<委員長>

今の件について、事務局からお答えすることがございますか。

回収率については第1回でお話しましたが、幾つかのポイントとして、具体的な課題としてのバス停やあるいは駅へのアクセスの度合いをどう判断するかという点、団地への乗り入れをどう考えるか、鉄道とバスとの連携の問題、駅あるいはバス停の駐車場・駐輪場等を設置することによるそういった交通手段との連携の問題、満足度の結果についての捉え方、いわゆる交通バリアフリー等の視点からの捉え方をどう考えるかというようなことを挙げられました。その辺で、今の段階でアンケート結果をもとにして事務局から何かコメントがございますか。

<事務局>

回答結果とある程度の分析はしておりますが、その分析を踏まえて、今後どういうふうに通
施策を捉えていくか、考えていくかというのは事務局の方では特にまだ検討はしておりません。
出来れば、この委員会においてその辺を検討していただければと思っております。

<委員長>

今、言われたことはそれぞれ一つ一つ重要なことですので、もちろんこの委員会で今後審議を
していく中で、こういった問題については逐次触れていくようにはしたいと思っています。とり
あえずこのような問題提起がなされているということをこの場では押さえておきたいと思いま

<委員>

アンケートについての感想ですが、2ページに「年代が増加するに従い、満足度が高くなる傾
向にある」とあります。私は違う結果が出てくるかと思っていたので、意外でした。不満足に思
っておられる方が年代が高くなるにつれて多いのかなと、私が勝手に捉えていたのですが、これ
が違っているなというのが1つありました。

それから、自分で運転する人が6割近くいらっしゃいました。反面、6ページの「交通緩和の
ために必要である」というように渋滞がひどいという意見も少し上がってきています。

私は、今暮らして感じていることは、道はよくなるのですが、すぐ渋滞になってしまうと
いうか、かなり時間がかかって走っているように思います。そういう意味からいくと、やはりバ
スの時間が遅れ気味です。先日バス停に立ってバスを待っていましたが、20分以上経っても来
ませんでした。ということで、交通緩和のために必要であるという意見もとても大事なことと思
います。

それからもう一点、やはり高齢者の手段として利用されている方が多いということは分かった
のですが、やはり「応分の負担をする」、「地域で守ろう」というあたりにすごく意見が多いで
す。5ページに書いてありますが、「地域全体で公共交通を維持すべきだ」という意見はかなり
多いと思います。このあたりに少しポイントがあり、交通体系づくり、充実の仕方について、そ
の中に少しヒントがあるのかもしれませんが。その手だてとなるものとしては、7ページのように
「税金の使い方をもう少し考えて」という意見もあるというあたりで、少しヒントがあるのでは
ないかなと感じました。

<委員長>

恐らく最初に言われたことは、多分多くの方々がお感じになったことだと思います。なぜこう
いう結果になったのかというのは、実際に直接公共交通を使っている人の意見と使っていない人
の意見と、その辺の差にもよるのかなという気がします。事務局もこの辺の分析はどうですか。

<事務局>

最初に言われた、年齢が上がるに従って満足度が高まるということですが、これは特に手元に
詳細な資料を渡しておりませんが、グラフで見ますと、顕著にその傾向があらわれており、年代
が上がるに従って満足度が高まっています。特に70歳以上では、40%を超える満足度があり
ます。この結果は、事務局としても少し驚いています。

<副委員長>

その件に関して、どうとらえるかということですが、山口の人は現状を前向きにとらえられているのかもしれませんが、4ページにあるように、「自分で運転する」が全体の6割を超えています。これは高齢者も含めて、70歳でも80歳でも運転される方がおられるわけですから、自分で運転する車や、また人に乗せてもらうことで、現在はなんとかかいつているということですよ。けれど、高齢化がもっと進んでいったときに、果たして今後のことについて不安があるのかないのかということ、これはまた別の問題かなと思います。

したがって、現状としては、皆さんそれなりに対処されてやっていけているけれども、けどもう少し先を見たときに、このままではなかなかそうはいかないぞということはきっと御認識なのではないかなとは思いますが。というような理解でいいのではないのでしょうか。

<委員>

今の件ですが、70歳以上の高齢者の方の満足度が高いというのは、グラフにもありますが、70歳代になると公共交通の利用がぐっと増えています。これは、100円の負担で乗車出来る高齢者の福祉優待バス乗車証制度や障がい者の福祉タクシー制度等があり、70歳以上になったら多分それを使われるようになるのだと思います。その部分抜きに今の数字を見ると少し違うような気がします。

<委員>

私たちが自治会として5、6町内会で共通の話題を話し合ったことがあります。今70歳以上の方が非常に公共交通に依存する率が高いです。満足度もそれなりにあるかと思いますが、結局車に乗れなくなったときの不安というか、そういうことを非常によく我々意見を聞くわけです。その辺が一番顕著なのがやはり山間部です。山間部ではどうしても高齢化がすごく進んでいますし、採算は合わないが、高齢者福祉や生活のためには、やはりコミュニティバスを非常に必要と感じておられるのではないかと思います。

そういう面で、現在、走っているコミュニティバスは、高齢者の皆さんに非常に満足度を与えているのではないかと感じています。だから、このアンケートがすべてじゃないと私は思いますし、判断する上で実際に乗っていらっしゃる方の声というのがもっと聞いてみたいと考えています。

<委員長>

この議論を進めていく中で、当然、必要に応じてこういう意見が聞きたい、こういうことも調べてみたいといったことがあると思います。時間の関係等はあると思いますが、事務局も対応してくれそうですのでなるべく対応したいと思っております。

<委員>

団地が出来るとある程度若い人が団地を買い取るわけです。ここ最近の傾向としては、若い人が子供を育てて、子供が巣立って行って、残ったのが高齢者だけになるわけです。若い間は皆ドライバーですから全く問題ないです。買い物にしても車に乗って帰ればいいわけですから。現状は、若い人たちが都会に出て、高齢者のみが団地に残り、その人たちが家を出るときは手ぶらで

いいですが、帰りは坂道を荷物を持って上がらなければならない点があります。社会現象的なことがあるのではないかと思います。

<委員長>

今のテーマは全国的に非常に大きな課題になっています。特に昭和40年代ぐらいに開発された団地の共通の問題です。その「足」をどうするかというのは恐らく全国的な課題、前回御説明のあった神戸市住吉台の場合も、時期的にはそういう時期です。ですから、この問題はやはり非常に大切な問題にはなってくると思います。

<委員>

先ほどの公共交通の満足度のところですが、2ページのグラフを見ますと、回答で「どちらとも言えない」が22.2%、「わからない」が19.4%というように、「満足」とも「不満」とも答えてない数が多いところからして、回答者は普段は自家用車に乗っているから、公共交通がどういうものなのか分からないというその結果をこれが反映している数字であると捉えるべきではなかろうかと思っております。これは参考です。

それから、前回も申し上げましたが、18歳までは、二輪は別として四輪の免許は取れないわけですから。そういった自家用車の免許の制限を加味すると、主に高校生とっていいと思いますが、19歳までの回答数が4.5%という数は少ないような気がしないでもない。ここで改めて高校生等にアンケートをとるのも費用もかかることですし、確か昨年か一昨年あたりに、山口線だったと思いますが、通学する高校生に対してアンケートをやっておりますので、その結果を事務局から今度提示していただければ何か参考になるのではないかなと思います。

<委員長>

1つ目については、多分おっしゃるとおりだろうと思います。ふだん公共交通そのものを意識していない人の方がかなり多いということを反映しているという面はあるかと思います。

その山口線の高校生に対するアンケートというのはJRがされたものですか。

<委員>

いや、JRだけではなくてJRも含んだ活性化協議会か何かそういった組織だと思います。

<委員長>

その件は、事務局で確認をお願いします。

<委員>

前回、無理だろうとおっしゃったんですが、やはり今日の資料についても年齢別でどのようなところが比率があるかというのは非常に欲しいものです。

<委員長>

このデータの、クロス集計などで年齢層別のものが分かるような分析をしていただけますか。

<事務局>

年齢別の回答結果、回答数、回答割合は既に作っておりますけれども、さらにそれを分析したほうがよろしいでしょうか。

<委員長>

それが今の御意見でもありますし、それによってかなり見えてくるところもあるかもしれないということです。

<事務局>

それは各設問に対して年齢別の分析を出すということですか。

<委員>

私は、課題を探るためにも、どういう層がどういうニーズがあるかといったところがあったらいいなと思っています。

<副委員長>

生資料という意味ではなく、年齢別でそれぞれのところで少し分析していただいて、この報告の中に特色のあるところを書いていただけたらということです。

<委員>

そうです。

<委員長>

1回クロス集計みたいになれば大体の内容が分かってきますから、特に特徴がなければよいのですが、年齢層をもとにこういう特色が見られるぐらいのところは多分クロス集計で出来るのではないかと思います。

<事務局>

一応は年代別に見て、各項目とも書いておりますように一つの年齢層別でどういう傾向かは分析してみました。再度確認して検討してみます。

<委員長>

お願いいたします。

<事務局>

先ほどの高校生のアンケートの件ですが、あのアンケートはJRに関してのみのアンケートだったので、それでよいでしょうか。

<委員>

ある程度の傾向は分かると思うのでよいです。

<委員>

先ほどから皆さんの御感想をお聞きして、私ども公共交通を実際にやらせていただいているタクシー業者としても大変参考になる御意見もありました。

重複しますが、今回のアンケート結果の4ページを見たら、実際にこの地域は70歳以上の方も十分運転がしやすい地域であるということです。公共交通機関の利用というのは実際のところ少ないということです。

1ページを見ても地区の回収率、地域性を見ても、現在公共交通機関を利用している人が多いかどうかということを見ればある程度の判断ができるのではないかとということである、このアンケートは大変すばらしいものではあると思います。しかし、実際に公共交通機関を利用している人たちの意見が反映されているかどうかということ言えば、少し物足りない部分があるのではないかと思います。

それと、私どもからすれば、この10ページ、11ページというのが大変重要なところになります。やはり「経営改善すべき」または「中止すべき」という理由で、「多くの税金が使われているから」とか「民業を圧迫しているから」ということも十分御理解いただきたいということです。というのも、このアンケート結果の中で、実際にマイカー社会からの脱却と言いながら、実際は高齢者でも運転しないといけない。運転が好きの方は別として、やはりタクシー料金等々も現在原油高でこれから値段も上がっていくという話もあります。実際のところ70歳以上の方にはタクシー業者の努力として現在運賃を1割引いておりますが、それでもまだまだ割高です。それではコミュニティバスの値段を上げてくださいということを常に言っています。矛盾しているのではないかと言われますが、これも税金のむだ遣いということ言えば、現在の200円でもまだ割安過ぎる、余りにも安価だということもあります。

とにかく継続性ということを考えてこのアンケートを見たとき、もっと税金の使い道を十分配慮して、また高年齢層にまで充実したもののみでなく、30歳代、40歳代の方も当然のことながら公共交通機関等を利用して、いろんなところへ移動が出来るような形をとっていただける山口市のいわゆるフィーダー交通とかいろいろ言っていますが、もう少しそういった形を考えていただきたいということです。

ですから、このアンケート結果が、現在利用されている方のみの御意見だと判断するには余りにも恐ろしいのではないかなと考えております。

<委員長>

逆に、このアンケート結果は現在利用している人のみの意見というものではありません。

<委員>

そうですね。

<副委員長>

でも、現在利用していない人も含めて、この10ページ、11ページは面白いですよ。マイカーや自転車などを使えない、使いにくい人の移動手段になっているから大切だという声も物すごく多いわけです。そういう意見がある一方で、「中止」あるいは「経営改善」を希望する理由といった11ページみたいな意見もあるわけです。ただ、市民の中で結構、1人の中でも葛藤が

結構あるのでしょうか。その中で委員が言われたみたいに、継続的な地域交通のあり方をどうしたらやっていけるのか、運賃200円が無理だったら300円、そうすると乗らないかもしれないという、そういうことはあります。だから、その辺で継続性を持って、なおかつみんなが乗れるような工夫が必要で、いろんな工夫があると思うんです。全国的にも、規制緩和され、各地で色々な試みが行われています。色々なことが出来るようになっていきます。コミバスだって今までとまた違う形のものが出てきているし、タクシーだって色々な違う形のものも出てきています。アンケート結果の市民の気持ちはどちらも真実です。その中で工夫をお互い勉強したらいいのではないか。ヨーロッパの話ではなくて、意外と日本の中で新しい試みがいっぱい行われていますので、それを一緒に勉強していきたいと思います。

<委員長>

これからの議論の中では、この10ページ、11ページあたりに出てきている中身というのは非常に重要なポイントになってきますので、やはり議論の中でこれはきちんとやっていきたいと思います。

<副委員長>

そうはいつでも、なかなか車は離れがたいんですね。駅の近くに住んでいるから車をやめようと思うがなかなかやめられないですね。そのためには、例えば、僕は阪急の駅のすぐ近く、駅まで歩いて8分で、当然車なんかやめるべきですよ。それがなかなかやめられません。そのためにはどうすべきかという、例えばタクシーをもっと使いやすいような形で年間の契約とか、電車とタクシーを組み合わせた契約とか、都市でもそういうことが必要なんです。

そうすると、今度は山口市の中における必要性に応じた交通サービスのあり方ですね。どんな形があり得るのかということを考えなければならないということになってくると思います。そういう色々な工夫が今ものすごくやりやすくなっています。

<委員長>

いずれにしてもそういったメニュー出しを今後の会議の中でいろいろやっていきたいというふうには思っています。

他にないようでしたら、次の事例紹介の後に、検討事項のところで改めて出させていただいても結構ですので、議題の1ということではとりあえずここで一たん置きたいと思います。

続きまして、議題の2の事例紹介というのは、先ほども言いましたように私が「全国の公共交通状況について」ということで話をさせていただきます。

それで、私は最初の自己紹介のときにも申し上げましたが、都市から末端のローカルまで、全国色々な地域の公共交通の問題に積極的に関わってまいりました。色々な地域の実態も見てきましたし、直接関わってきたところもあります。今日は、そういう中で見てきたこと、あるいは体験してきたことを整理した中で、地域の交通というのはどういうふうにかえたらいいのだろうかという考え方の提言が1つ、それから実際に今森栗先生からも言われましたが、各地で今色々な取り組みをしています。そういう取り組み、色々な工夫の仕方の御紹介についてお話をさせていただきます。

非常に豊富な中身をお配りした資料の中に書いてしまい、もしこれをきちんと丁寧にお話をし

ようすると2時間や3時間かかってしまうような中身なので、ある程度かいつまんで御説明しながら、約1時間お時間をいただきたいと思います。途中からスライドで事例を御紹介する形をとります。

資料の1枚目は今日お話しする話の流れのようなものです。1枚めくっていただいた次から5枚にわたって考え方のポイントを整理しておりますので解説させていただきます。その後についております資料は、1つは、埼玉県が県内の自治体を主な読者として出している「埼玉自治」という雑誌の中で交通特集をやったときに書いたものですが、これにいわゆる考え方のようなものを圧縮して4ページほどにまとめておりますので、参考までにおつけしました。

それから、後ろから2つ目は、私は20年ぐらい「鉄道ジャーナル」という雑誌で仕事をしておりまして、その中にバスのページがあり、そこで、住民たちが自らの力を入れつつ作り上げたバスをある程度まとめて御紹介したもので、前回森栗先生から御説明があった住吉台くるくるバスについても触れさせていただいております。

最後の1枚は、比較的最近の新聞から、やはりこれも住民もしくは地域が関わって作ったバスについての記事を参考までに載せております。

後半の資料については、特に一つ一つ細かく御説明はいたしません、参考までに読んでいただければと思います。

考え方のポイントというところに書いてあることは、私が実際に色々なコミュニティバス、廃止代替バス、過疎地域の自主運行バスあるいは乗り合いタクシーなど、そういったものを現地で色々関わったり見たりしてきたもの、そういう中から地域の公共交通というのはこんなふうに見るべきではないだろうかというようなことを整理したものだと御理解いただければと思います。

まず、1つ目の公共交通の存在意義に関する考え方と書いておりますのは、何で公共交通が必要なのかということの考え方の整理です。

公共交通が必要だとされる背景として大きく3つ上げられるかと思っております。1つは少子高齢化という状況になってきた中で、本当にマイカー一辺倒の交通の形でいいのだろうかということ、そこが1つのポイントで、これは交通弱者と言われる人たちの足をどう確保するかという問題でもあります。アンケート結果の中での高齢ドライバーのお話が出ましたが、高齢ドライバーの事故の問題もあります。確かに免許を持ったお年寄りが増えているのは事実ですが、本当にみんなが運転したいと思っているのかどうか、中には、近くまでだったらいいけれども、ちょっと距離が遠くなったら運転したくないという人もいます。免許を持っている人が一律に歳をとってくるのだから、これからはマイカーの時代だとは言いきれない面があります。もちろん家族の方は決して高齢の方に運転してもらいたいとは思ってないということもあります。

それから、現在、例えば学校に通う子供さんなり病院へ行くお年寄りなり、送迎によって移動をおっているケースが実際にはかなりあります。それは、何となくそれで賄われていて、何とかなっているように一見見えますが、そこには「送迎する側」も「送迎してもらう側」もかなりの負担が入っている。そういう事実をやはりきちんと見るべきだろうということ。

そういったことに加えて、やはり公共交通があることによっていわば自分の意思で、選択で外出をできるという意味での高齢者の外出支援といったような側面。それから特にここ一、二年で目立ってきた問題ですが、子供の安全の問題、この辺が果たして今の交通の形の中で、通学であるとかあるいは外出であるとか、そういった子供の安全のことを考えたときに、やはり何らかの公共交通の役割があるのではないだろうかという、そういう問題が1つ。

それから2つ目は、ある意味漠然としているように見えますが、非常に大きな問題として環境の問題があります。今のこういった不順な天候にしても、これは地球が体調を崩している以外に他なりません。ではその地球が体調を崩している非常に大きな要因は何かというと、これはもう色々な面で明らかになっているように、車の排出ガスです。環境問題の改善という意味では、とかく逆に大型車のディーゼルエンジンばかりが問題になっている面がありますが、それよりも何よりも自動車の総量規制をすることが大事です。総量を調整することでかなり改善が出来るはずの問題です。

それからもう一つは、マイカー社会ということの経済性や効率性の問題があります。マイカーのかかなりの比率が1人で乗っている。いわゆる1人乗りのマイカーの非効率の問題、それから渋滞の問題も今御意見がありました。渋滞のもたらす不経済、かつては何となく感覚で言われていただけですが、最近は経済の分野等でも渋滞によってどれだけの損失があるかというようなことは数字的に裏づけられるようになってきています。私もその辺は専門ではないので、詳しいことは分かりませんが、そういった不経済というのは明らかに出てきます。

それからもう一つは、個人的な面からいっても、マイカーを保有していることというのは知らずにかかなりお金がかかる、目に見えない部分、直感できない部分で結構お金がかかっているんだということ。都市部ですと、車を持っていないかったり、せいぜい1台の保有ですが、車を一家に3台も4台も持つということ、どれだけお金がかかるかと思ってしまうのですが、そういう個人的な経済性の問題もあるかと思えます。このようなことをトータルで考えたときに、やはり公共交通なしにマイカーにすべて依存する社会というのは、これは逆に難しいだろうと。そういうところに公共交通の意義や必要性といったようなものが出てくるということです。必要性があるものであるならば、やはりこれは社会として作り上げ、また育てていく必要があるだろうということで、ここに公共交通は社会的なインフラと書いております。

この社会的なインフラという意味は、欧米などで基本的に認識されている考え方と言っているつもりですが、みんなのために必要なものをみんなで作って育てるんだという認識をもとに言っているつもりです。

そういう中で、本来はマイカーでなくてもいいけれども、ほかに方法がないから仕方なくマイカーを利用しているという人もかなりいます。そういう人たちでも使える「日常生活の足」としての公共交通の整備というのはやはりこれから考えていかなければならないことであろうということが基本的な存在意義についての考え方です。

では、実際に公共交通というのは今、「日常生活の足」として使えるものなのかどうかという問題です。既存の鉄道、バス、タクシー、それから新たに作られているコミュニティバスのようなものもそうです。こういったものが本当に使えるものなのかどうかという検証をきちんとする必要があります。実は全国に今コミュニティバスと言われるものは数え切れないほどあります。そういう中で、では本当に人が乗っているものがどれくらいあるのかというと、恐らく半分にも満たない。かなりの部分が我々は「空気を運んでいる」というような言い方をしますが、現実には人が乗らない状態で走っているものが非常に多いわけです。公共交通というのは、あくまで利用してもらって何ぼという話、そこに存在価値があって、空気を運んでいるのでは全くその存在価値がないわけです。

仮に、これに対していわゆる税金を投入する、財政負担をするといったことを考えたときも、利用者が多ければ、行政が赤字に対する負担をするというシステムであっても、市民も支持をし

てくれるものです。しかし、誰も乗っていないものに対して負担をしているというのは、コンセンサス（合意）が得られない話です。ですから、大切なのはとにかく乗ってもらえる、利用してもらえる交通機関にするということが非常に重要なことで、そのための作り育てる仕組みを作っていく必要があるということが言えるかと思えます。

そのときに大切なのは、1つは、誰のためにどんな目的でやるのかというコンセプト（概念）がきちんと出来るかどうかということです。コンセプトがあいまいになってしまうと、結局誰にとっても使いにくい中途半端なものになってしまいます。この点がコミュニティバスが非常に陥りやすい落とし穴になっています。全国のコミュニティバスの中で乗り手が乗っていないのは、大半が何のためにやるかということ余り考えないで運行しているところではあります。

もう一つは、本音のニーズをきちんと調査すべきだろうということです。どんな人がどこへ何をしに行きたいのか。この辺をきちんと捉えないで作ると、これもまた悪い結果が出ます。

ここに1,000人のアンケートより10人のヒアリングと書いてありますが、実際にニーズを調査するための調査というのは、アンケートだけでは恐らく本当の姿は見えてきません。今回のような市域全体の傾向を見るようなものであれば、アンケートというのも1つの有効な手段ではありますが、具体的にそのニーズをつかもうと思ったら、アンケートをとるよりも直接色々な地域の人と対話をして意見を聞いた方がよほどはっきりと本音のニーズがつかめると言うことを言いたいわけです。

それと同時に、今使っていない人が公共交通に対して一体どんな思いを持っているのか、あるいはなぜ使わないのか、そういったところをやはりきちんとリサーチする必要もあります。そのことによって潜在需要を開発するというのも可能になるということです。

それから、そういうニーズをつかむに当たって注意しなければいけないことは、とにかくニーズに対しては思い込みのようなものがあります。例えば、この地域の人は多分この駅へ行きたいであろうとか、あるいはこの市民なんだからこの市役所へ行きたいであろうとか、そういうある程度思い込みのようなものでニーズを捉えてしまっているケースが結構あります。その結果、特に行政がやる場合に陥りやすいのは、公共施設重視型のコミュニティバスを作ってしまう。では、実際に公共施設へ行きたいという人が本当にどれだけいるかということを実地に入って色々直接話を聞いてみると、実は例えば市役所なんかですと、中には結構な頻度で行く人もいるかもしれませんが、かなりの人は市役所へ行く頻度が非常に低い。そういったところが、それこそアンケートではなかなか見えてきません。ついつい、ただそういう公共施設、病院、駅、中には実際にニーズが高いものもありますが、その辺を検証しないでニーズが高いものだと思込んでしまうという落とし穴があります。

実際には市役所などいわゆる公共施設よりも、例えばお年寄りの人たちは郵便局などに行きたいというニーズの方が本当は大きかったりすることもよくあります。ですから、そういうことはきちんとすべてを検証してから実行に移すということが必要です。特に本音のニーズの調査が必要です。

思い込みを排するというのと、それからもう一つは、どうしても実際に表に出てくる要望であるとか意見、声、こういったものが、それがすべてだと思ってしまう。ただ、実際にはそうやって表面に出てくる、あるいは大きな声というのは必ずしも住民みんながそう思っているわけではないことが多いし、それがその地域の本当のニーズとは限らないので、その辺はやはり検証してから実行に移すということが必要です。

同じように、例えば市長はこういうふうにしたい、あるいは議会でこういうふうな要望、要請が出ている。これについても、それがそのまま事業化されるだけでは恐らくきちんとニーズなんてつかめたものにはできないことが多いです。ですから、その辺も、それは検証してから実行に移すということをしていかなければなりません。

それからもう一つ、コミュニティバスなどの失敗例の非常に大きなものは、人の真似をしているということ。例えば皆さんも、東京都の武蔵野市の「ムーバス」というコミュニティバスについてはお聞きになったことがあるかと思います。かなりマスコミでも取り上げられた有名なコミュニティバスです。あれは確かに利用者が多い例で、非常に利用者に受け入れられていて、成功例といっていいでしょう。ただし、その成功というのはあくまで武蔵野市が武蔵野市の環境の中でニーズ調査をして、それに合わせてつくったからこそいいものができた。それがそのまま他の地域に通用する話かという、そういうことではありません。

ところが、実際あれだけマスコミで有名になってしまうと、例えば武蔵野市を見にいった、全然ロケーションが違うのに、「ああこれはいいなあ。うちもこういうのをやりたいなあ」という思いが先に立ってしまうケースが非常に多く、「そんなばかな」と思われるかもしれませんが、本当に「ムーバス」をそのまま真似したようなコミュニティバスが、全然ロケーションが違っていて現実に走っているんです。例えば、ルートなどの作り方は違いますが、飛騨の高山の街中を走っているコミュニティバスの車両、車内の座席の配置から何から何まで皆同じです。ですが、武蔵野市の住宅がびっしり詰まって、乗る人もせいぜい1キロも乗らないぐらいのところと、高山の1周2時間ぐらいかけて回ってきて、1人の人が30分も40分も乗るようなところで車両の仕様が同じでいいはずはありません。案外そういう落とし穴に落ちているところが多いです。

それともう一つは、これは割と行政にありがちなことですが、周囲がこういうふうに行っている。お隣の町がこうやっている。うちもやらなければというのが割と多いです。これも本当にその地域にとってどうなのかということも自前でやはり計画をしていく必要があって、交通というのはあくまでそのローカルな地域性を反映して成立するものですから、それを自前できちんと考えるということが絶対に必要な話なんです。とかく成功例であるとか周囲の町がどうだというようなことに左右されて、運賃だとか運行形態だとか、あるいは今申し上げたような車両の仕様というようなものまである程度先に前提条件が出来てしまって、それありきで話が進んでしまう。こういうことが非常に多いのですが、それではその地域にとっていいものは決して出来ていかないということが言えます。とにかく失敗例が全国たくさんあります。

では、次に考え方としてどういうふうに行っていくかということ。全体の体系づくりとまちづくりや福祉との整合といったタイトルをつけていますが、全体をどう考えているかという視点、これを忘れると、一つ一つの個別の事例の寄せ集めにしかならなくなってしまいます。コミュニティバスでよくあるのは、この地域のこの路線をどうするかということを一生涯懸命議論する。確かにここではそのニーズをつかむことができるかもしれませんが、それがばらばらとあっちこちにあって、市域全体から見ると全然バランスも何もないというケースもかなり数多くあります。

ですから、1つ交通の大切なことは、その地域のニーズにきちんと合わせた交通機関をつくるということですが、もう一つはやはり交通というのはネットワークなんです。ネットワークを成してないと交通というのは本当の意味で機能しない。そこのところをやはり両面から捉えていかないといいものが出来ていかないわけです。

そういうことで、本来は全体の体系づくりというのを先にまずやって、それからそれを時系列

で、先を見た時系列、いわゆる当面の対応、それから短期の対応、それから中長期の対応といったような形で、全体の体系づくりをする。その中で、今こういうふうな位置付けの中でそれぞれの地域にはこういうところを議論していくんだという形で進めるのが、順番としてはその方が進めやすいし理解もされやすいです。しかし、ある程度迫られた時間の中では順番で進めるのは難しいかもしれません。ただ、それでもやはり全体計画という視点を忘れないようにしないと、個々ばらばらのものの寄せ集めにしかすぎなくなるということです。

そういう中で、忘れずに考えなければいけないのは、既存の鉄道・バス・タクシー、こういったものについて、今どういう役割を果たしていて、今後それをどういうふう to 活用していくかといった視点、そういった議論を抜かしてはいけません。今ある資源というのはやはり大切にしていかなければいけない。それはそのまま、今のままでいいかどうかという点については、これはまた評価をしていかななくてはなりません。ただ、今あるものを生かしていく、活用するという事は考えていかなければいけないわけで、例えば今あるバス路線、これを少し改良することによって、「コミュニティバス、コミュニティバス」と言っているようなニーズのかなりの部分がカバーできる場合だってある。これは実際それぞれの地域で検証しなければ分かりませんが、そういう場合もある。そうだとすれば、余り大きな投資をすることなく地域のニーズを満たすことだって出来るわけです。

それから、過去の「廃止代替バス」として行政が負担して運行しているバスがあります。これも、昔の補助金の制度は、廃止代替バスというのは廃止されたときのままの形の部分でないと補助金が出なかった。つまり、新たに路線を延ばそうとか路線を変更しようとするとその部分は自治体の持ち出しだったわけです。ところが、今は制度が変わっていますので、その廃止代替の部分についてもかなり地域の自由度がきくようになりました。

それが昔の制度のまま、昔廃止されたルートや便数、ダイヤなどをそのまま引き継いでいるケースがかなりあります。これも本当にそれでいいのかということをしきりと検証し、状況が変れば地域のニーズだって変わってくるわけですから、そういった環境変化に合わせた改良をしていく必要があるということです。

それから公共交通から離れた地域、いわゆる交通不便地域とか交通空白地域とか言われる地域は、確かに現実には結構あります。アンケートの結果でも、バス停から遠い、駅から遠いという人がかなりの比率を占める。これは事実です。では、それを単純に埋めることを考えればいいのかというと、これはそういう問題ではないんです。本当にその遠い地域の人がどういう形でどこに出たいのかというようなことによって、単純にそこにルートを引いて、その空白地域をなくせば、それで交通が満足いく、その地域に満足いく交通がカバーできるかどうかというと、そういうものではない。そのところもきちんと検証することが必要です。

それから、先ほどの既存の交通機関への活用といったような意味を含めてのことですが、公共交通も色々なものがあります。公共交通といっても一通りではなく、その公共交通の機能にメリハリをつける必要があるだろう。それが公共交通の機能分担による体系づくりと書いてあるところの話です。例えば幹線的な部分、幹線的な役割を果たすバス路線であったり鉄道であったり、そういうものと、そこから枝分かれする形での支線、あるいはもう少し段階を踏んで、準幹線とさらに支線という考え方もいいかもしれません。そういったものに、本来それぞれが持っているものを少し整理して、公共交通機関を一番適した形に整備をして、それを組み合わせることで体系づくりをするといった考え方もあります。その一番典型的なやり方をゾーンバス方式と言っ

ておりますが、幹線は幹線で、ある太い幹にして、そこは幹線らしい、それなりの頻度と利便性を持った輸送をする。これに各地域から支線のバスをアクセスさせる。この支線のバスについても、従来は幹線のバスがそのまま支線へ直通するような形でいくと距離も所要時間も長くなり、結局は支線の部分では余り大したサービスが出来なかった。これを支線は支線だけでサービスを提供することによって支線部分のサービスレベルを上げる。そして幹線と支線を何らかの形で結節をさせていく。この結節させるといときには当然乗り継ぎが生じる場合もありますが、その乗り継ぎがしやすいような環境づくりをすることによって乗り継ぎの負担を軽減するという形でやっていくと、双方にとって便利でしかも効率的な運行ができるようになります。これを実際に実行しているのが、県庁所在地クラスの都市では岩手の盛岡市です。そういった機能分担による体系づくりもしていく必要があるということです。

盛岡市の場合、乗り継ぎの結節点はオムニバスタウン事業という制度にのっかってやりましたので、市が遊休地などを使いながら、乗り継ぎのバスターミナルを新設しました。そういう方法だけではなく、例えば道の駅やコンビニエンスストア、ショッピングセンターといったものを活用するような方法もあります。

必ずしも単独で交通だけで議論ができるという話ではない部分もあり、やはり関連分野との整合といったようなことを考えていく必要があります。その中では、いわゆるまちづくりとの関連、あるいは市街地の活性化といった問題との絡み、それから福祉バスやスクールバスといったいわゆる関連の交通サービスとの整合、これは場合によったら統合できるところもあるかもしれませんが、場合によったら関連づけた体系づくりという形になるかもしれません。いずれにしても統合の可能性や役割分担を検討していく必要があります。都市の形態によっては、観光というような視点も必要になってきます。

次に、機能分担とメニュー出しと書いております。大切なことはそういったコミュニティバスや地域バスと言われるものが万能ではないということです。どういうことかといいますと、今全国を走っているコミュニティバス、かなりこれに過大な期待をしています。つまり、コミュニティバスの能力を超えたところまで目的にしているものですから、そのために結局は本来のサービスが出来なくて失敗しているケースもあります。バスはまだまだ色々出来ることもありますが、ただし、限界はあるということを見極める必要があります。

これはもちろんコミュニティバスだけに限ったことではなく、既存の乗り合いバスや鉄道、タクシー、それぞれの交通機関にやはり可能性も十分持っているかわりに、できること、できないことがあるということです。この辺はきちんと見極めていかないと適切な交通体系というのはできないと思います。

特に気を付けなければいけないのは、いわゆるスペシャルトランスポートと言われる福祉移送サービスとの役割分担というのはきちんと考えていかなければいけません。バスが果たせる役割というのは、基本的に定時定路線乗合輸送が基本です。これをドアツードアにどこまで近づけると。近づけるという発想はもちろんできますが、完全なドアツードアというのは限界を超えた話になってしまいます。つまりバスでドアツードアまでやろうとすると、今度は定時定路線乗合輸送というこの基本線の部分が出来なくなるでしょう。そうするとやはりどっちつかずのものが出来てしまうおそれというのは非常にあります。こういった過ちを犯したコミュニティバスが全国にはたくさんあります。

福祉移送に配慮することはもちろん必要です。バリアフリーの対応などももちろん必要なので

すが、スペシャルトランスポートの領域とは、やはり役割分担をすることを考えていく必要があります。並行して考えていくということ、いわば車の両輪のように考えていく必要があります。そのスペシャルトランスポートの方にはむしろタクシー事業者からのアプローチも重要になってきます。つまりタクシーの側からのこの分野への対応、この方がむしろバス側からよりもしやすい面があります。

また、道路運送法の改正により、事業者の対応出来ないようなところについてNPO等による対応というものが今後は可能になります。ただ、考えなければいけないのは、そういう制度がオーケーになったから、ではすぐその方法をとれるかということそうでもありません。携わる人がいるかどうかの問題、それから継続できるかどうかといった問題、課題はたくさんあります。その辺をクリアしていかなければならないという面は十分あります。

バスの限界を超えた交通ニーズというのは例えばどういうものかということ、非常に深い山合いの谷をずっと上がっていった先に数軒の集落があるというようなときに、そこにバスを走らせるのかどうかという問題です。このときに、バスというある程度の輸送力を持ったもの、これの果たすべき役割とそれ以外の方法をとった方がいいのではないかと、この辺の見極めをどこかでやはりする必要があり、そこで色々なメニューを出していく必要があるということです。これにはタクシーを活用する方法もありますし、それから最近では色々その発想を変えたシステムを取り入れつつあるところもあります。その辺は後でスライドをお見せします。

また、最近もてはやされているのが、いわゆるデマンド交通システムと言われるものです。デマンド交通システムというのは、ニーズのあるときにあるところにだけサービスを提供するものです。簡単にいうと、必要な人が予約をして使うという交通手段です。事例は今全国で増えつつあります。そういう事例が増えてくると、ある意味先進的なスタイルということで、随分マスコミに出てきます。そうすると、「ああ過疎地域にはこれがいいなあ」とつい思うのですが、デマンド交通システムも適している地域とそうでない地域があります。適してないところでやるとお金ばかりかかって全然使えないものになってしまいます。この辺も本当にそのデマンドの交通システムが適しているかどうかということを他の地域の事例に引きずられずに検証をしなければいけないのではないかと、この辺も本当にそのデマンドの交通システムが適しているかどうかということをお見せしますが、岩手県などではそういう取り組みが始まっています。

デマンド交通システムなどを取り入れるところというのは、もともと非常に需要の規模が小さいところから、そういうところに投入するわけですから、なるべくそこに投入するお金の方もそこに見合った負担にしていかなければパンクしてしまいます。その意味からいうと、そういった予約システムというのはもともとタクシーが得意とするところですから、例えば既存のタクシーのシステムを使って何か出来ないかといったようなことも検討してみる必要があります。後でスライドをお見せしますが、岩手県などではそういう取り組みが始まっています。

いずれにしても既存の発想にとらわれないメニュー出しをして、そういう様々なメニューの中からその地域に即したシステムをつくっていくという議論と取り組みが必要になってくると思います。

公共交通というのはそういう意味でいうと、これから形を変えていかざるを得ない部分をもっているわけです。かつては、「バスはバス会社が走らせるもの」、「鉄道は鉄道会社が走らせるもの」というものでした。それが、だんだん経営が成り立たなくなり、現実には今地方の公共交通の中で、事業者レベルで本当に経営ベースでやっていると、これは非常に限られてきています。これは現実です。そのときに、今度は「経営できなくなったら行政が何とかしてくれる

ものだ」というような形に何となくなってきました。しかし、アンケートをとったときなどにはやはりどうしても出てくるのですが、「自分は乗るわけではないが廃止されると困る」、「どうしても必要だ」と言うけれども、では「本当に乗るんですか」と言うと「乗らない」といったようなことです。あるいは「とにかくすべての地域にコミュニティバスを広げるべきである」といった意見もあります。

これは、はっきり言えば間違いです。先ほど後藤委員からも話が出ましたが、公共交通で一番大切なことは、継続していくことです。作ることだけだったら、そのときに作るだけのお金があれば出来るんです。だけど、それを1年、2年で終わらせてはいけないものなんです。例えば今回ここにバス路線を引きます。それはそのお金がつかしました。次の年、別のここにお金がつきました。そうやって作っていくことは可能は可能ですが、ではそれぞれがその次の年、そのまた次の年続けていけますかという話になると、そこところが非常に経営上の問題になってくるわけです。そういう意味も含めて言うと、やはり採算性というのは必要な議論です。もちろんさっき言いましたように、本当に事業ベースでやろうと思ったらなかなか地方の状況の中で採算がとれるというケースはありません。ですから、赤字が出るのはある程度これはもう仕方がないと思わなければいけないかもしれません。しかし、その負担はどこかに過大にかかると絶対にパンクします。だから「事業者の負担で全部やってよ」と言ったら事業者は撤退せざるを得ないという話が必ずどこかで出てきます。では、「行政が残りの部分を全部負担してよ」ということになったときに、それが例えば1路線、2路線なら何とかなったかもしれませんが、それが非常にたくさんになったときに本当にそれが全部負担できるのかといったような問題です。

「利用者に運賃負担で何とかしてよ」ということで運賃がどんどん上がりました。それでお客さんが離れていったという現実も過去にあるわけで、それはやはり運賃負担に限界があるということです。どこかが過大な負担をするということはどう捉えていくかという考え方をどこかでやはり議論していく必要があるだろうということです。

全国のコミュニティバスは、基本的には赤字を全額市町村が負担するという方式が大半で今まで推移してきました。コミュニティバスそのものが大体1990年代の半ばぐらいからですから10年ぐらいに過ぎないわけです。ところが、現実に10年経ってみると、市町村の負担が余りに大きくてパンクしそうところがたくさんあります。私もそういうところの見直しについての議論に幾つか参加しておりますが、本当にこのままでは持ち切れないというところがかなり増えています。

コミュニティバスそのものはそれなりに効果がありました。もちろんその地域の交通事情を改善する、あるいは最初に申し上げた高齢者の外出支援につながっている。こういった効果は明らかにあるのですが、ただそれを行政が100%負担するような形でスタートしたために、結局行政におんぶに抱っこというような仕組みが出来てしまったわけです。そういうことで財政負担が非常に厳しくなって、パンク寸前になっているところが非常に増えているということです。

そういう点からすると、やはり誰がどのように責任を負いつつこういった公共交通を整備していくのかという視点が必要になってきます。ですから、そういう意味で責任分担といったようなことに1つの目標を設ける必要があるのではないだろうかということです。

これは具体的にどういうことかと言いますと、全体のかかる経費がこれだけあるとします。運賃で賄われている部分、つまり実際に利用する人が支払う運賃の割合が全国的に見て大体30%ぐらいのところが多いだろうと思います。30%を利用者の運賃で賄っています。こういう状況

の中で全体にかかる値段自体、コスト自体をなるべく圧縮するというのももちろん必要ですが、ではこういう中で行政負担がどこまでできるのか、あるいはどこまでやるべきなのか、そういう目標をやはり一つはつくる必要があるのではないのでしょうか。それがどのくらいの割合かというのは、やはりこのコミュニティバスならコミュニティバスの機能や役割の中で判断していくことになりますが、例えば行政負担が50%を目標としましょう。50%までであれば、ただ単一にこの路線だけではなくて、ほかの地域のことなども考えたときに、行政も可能性はあるし、また責任の範囲であろうということになったとして、仮に50%が行政負担の範囲ということにします。そうすると、残りの20%の部分をどうするかという話です。

足りない20%の部分について、ここで忘れてはいけないのは、足りないからここを埋めようという考え方だけではありません。一つはこの利用者の運賃負担、この部分をなるべく50%に近づけようという話です。これがいわゆる利用促進という考え方です。つまり、乗る人を少しでも増やすことによってこの運賃負担の部分を少しでも50%に寄せようという考え方です。もう一つは、さらに残りの部分を、色々なメニューがあるので、一概には言えませんが、地域みんなで工夫をしましょうといった考え方です。

こういう形で、利用する人も運賃という面での負担をする、行政も負担をする、それからみんなが直接の利用者ではないかもしれないが、地域みんなで足り無い部分を負担すると、こういった考え方があるのもいいのではないだろうかということがここで私が書いていることです。こういった考え方は、今全国でかなり増えつつあります。

その基本的なところは何かと言いますと、みんなが公共交通に関して、人ごとではなくて当事者だということです。みんなが当事者になって地域の交通を育てていく必要があるだろうということです。

6-1に「本当に必要な交通に対する住民の役割」と書いてありますが、本当に必要なもの、あるいはなければ困るのかどうか、この辺の議論はやはり地域ですする必要があります。本当に必要なものであるならば、当然行政が支援をする役割は負うことになるでしょう。しかし、やはり、「地域のみんで作り支える」という考え方が必要です。

前回森栗先生からも話があったように人をあてにするなということです。あてにするというのは、行政が何もしなくていいという話ではなくて、自分たちがやはり自分たちの問題として考える必要があるということです。こういうときにやはり行政はそういうことに対しての、つまり地元が地元のために頑張る、自分たちで頑張ることに対する支援というのを私はしていく必要があるだろうと思います。

これは私の考え方ですが、それが公平ということではないだろうか。例えば、満遍なくコミュニティバスを拡大することが公平ということではありません。みんながその責任を分担して守る、そのことに対して行政が支援をする。この方がむしろ公平な考え方ではないのかと私は思っています。

実際にそのような考え方のもとに具体的に動いているところがありますし、それから、これもスライドでお見せしますが、みんなが自分たちで責任を分担しているケースもかなり今増えています。つまり、みんなが出来ることを実行するということが大切なことになるだろうというわけです。

その辺について、スライドを見ていただきながら、もう少し解説をしたいと思います。

最初に、いわゆるコミュニティバスと言われるものの事例の中で少しお話をしたいと思います

が、全国で様々なコミュニティバスが運行されています。

これは私の住んでいる東京の国立市ですが、そこで走っているコミュニティバスです。私が委員長になって作りました。これで何を言いたいかというと、それこそふんだんにお金をかければ色々なことが出来るんです。だけど、お隣には企業をたくさん抱えている裕福な市があるのですが、この国立市は企業が何一つない非常に貧乏な市であり、とにかくお金をかけられないと。最初からそれはもう分かっている。だけどやはり交通ニーズそのものはかなりあるという中でどんなものが出るかということと2年ほどかけて一生懸命色々な立場の人が議論を交わしました。その結果として作ったものです。最終的には非常に多くの利用があり、1日およそ800人に利用してもらっています。車両は、20人乗りの日野「ポンチョ」を使用していますが、この小型ノンステップバス2台を使って運行している輸送量としては恐らく全国一ぐらいになると思います。

どうしてそれができたかということ、1つは時間をかけてじっくりそれぞれの走る地域のニーズを探ったということです。それからもう一つ、かなり重要だったなと後になって思ったことは、限られた2台というバスでやる以上、どうしても、例えば武蔵野市みたいな15分間隔なんていう高いサービスレベルはとても維持できない。そうであるならば、いかに時刻表どおりに走れるか、そこを研究して走らせようということで、バス事業者とかなりその辺についてのやりとりをしました。その結果、非常に半端な47分間隔というダイヤで走っております。そのかわり例えば車いすのお客さんが乗ってきます。どうしても車いすのお客さんが乗ったときには乗り降りにその場所で3分、4分、長いときには6、7分の時間がかかります。でもそういうことがあっても吸収できるダイヤを組んだということです。実は国立市は、車いすのお客さんが結構多い場所なんです。通常のコミュニティバスで1カ月当たりの車いすの御利用数は大体1桁ですが、国立市は多いときには1カ月に20人程度の利用があります。そういうことで、車いすのお客さんが乗った直後は当然遅れていますが、次の運行には確実に影響が出ないようなダイヤを組みました。その結果、いつも時刻表どおりに走ります。このことが非常に信頼を得ることになりました。私もこれをやって改めて定時運行というのが非常に大切なことだと実感しました。

そのほか、私はこの運行をしているバス会社「立川バス」に3つのお願いをしました。乗務員の方に、1つ目「笑顔で応対してください」、2つ目「返事、あいさつをきちんとしてください」、3つ目「コミュニティの中を走るのですから、歩行者であれ自転車であれ車であれ、常に相手を優先させるつもりで走ってください」と、この3つをお願いしました。そうしたら、このバス会社はそれをきっちり実現をするような教育をしてくれました。そのために非常に地域の評判も向上させることができました。

ですから、本当にそのコミュニティのためのバスというものがそういう細かい配慮を常に考えながら進めていく必要があるということで、そういう事例で御紹介をしています。

次に、コミュニティバスは、どうしても既存のバスでは対応出来なかったようなところに走らせることが多い中で、道路条件が非常に厳しいところが多いです。これは東京の杉並区のケースですが、本来であれば小型のマイクロバスでも許可されにくい場所です。なぜ許可が可能になったのかと言いますと、沿道の住民が民地を提供してくれ、他車とのすれ違いのスペース、離合のスペースを民地で作ることが出来たのです。結局すれ違い場所が一定の間隔で設置出来たことが、こういう狭い道路で許可になるという1つのきっかけになったという意味では、これもいわゆる行政主導のコミュニティバスではありますが、住民たちが協力して作っているという意味では、

やはり住民たちの力というのは非常に大きいということがあるようです。

また、これは群馬県前橋市のものですが、ここでは商店街と協力をし、本来、日中は車両通行禁止の歩行者専用の道路を、コミュニティバスだけには開放しましょうということで、コミュニティバスだけがこの道路を経由します。このことによって、いわば一種のトランジットモールの形態を実現しているものです。これが商店街の発展に役立ったかどうかというと少し難しい面もありますが。

次の例ですが、このバスは東京の国分寺駅から駅の南側約2.5キロの距離をぐるぐる回っています。どうしてそんな近いところでコミュニティバスが成り立つのかという話ですが、駅前の画面でいうとこの右側ががけになっており、高低差がかなりあります。高齢者は歩いて上るのはとても大変、自転車も使えない。このようなロケーションの中で住宅だけはびっしり張りついています。道路が狭いがために既存の路線バスはそこまで入っていけない。つまり、既存の路線バスは、大型バスを導入しないと朝夕、それから日中についてもさばけないという状況の中、その大きいバスが入っていけないということで今まで交通の便が確保できなかったところでした。そこを小型バスで2.5キロ、1週17分、20分間隔でぐるぐるぐるぐる回るわけです。それを1台の車が1人の運転手でやりますから非常に効率的です。しかもそういうロケーションですから、1日1,000人ぐらい乗っています。ということは、黒字になるんですね。

実は、この国分寺市も私が委員長になって作りましたが、黒字になることは全然想定していなかったものですから、バス会社と、黒字になったときにどうするかという相談を何もしていませんでした。赤字になったときに負担をするということしか決めてなかったものですから、今調整をしています。

ニーズというのは一通りじゃなくて本当にその地形や何か一つで随分違うんだということです。

それから、市街地の循環バスのような形でも、非常にコンパクトに分かりやすく、それでいてその地域のその都市の中の誰もが行きたいというようなところをカバーしている。つまりこのバスに乗りさえすればこの町、中心街のどこにでも行けるよというような形が定着してくると、非常に利用率が高くなる。それを証明したのは、盛岡市の「でんでんむし」という都心循環バスです。1日に2,900人ぐらい乗ります。これは、地方都市の都心循環バスにしては驚異的な数字です。これを超える都心循環バスは今、福岡市しかありません。福岡市の人口規模と30万人の盛岡市と比べていただければその差は分かると思います。このバスは、100円運賃で、割とコンパクトに回っているのですが、分かりやすく必要なところへ行っています。

それから、もう一つはルートに市内の観光施設をうまく取り入れたことによって、例えば、修学旅行で来た中学生などは、これを使って移動します。とにかくこのタイプの「でんでんむし」に乗れば、ぐるぐる回っていますから、仮に逆周りに乗ってしまったとしても全然問題ありません。とにかくこれに乗ればあそこあそこあそこあそこに行けるんだというようなことで、市もそういうPRをし、そういう面でも非常に利用率が高くなっているバスです。

これは、最初の実験のときには市が負担をしてやりましたが、実験の結果、工夫すれば事業者で十分やっていけるだろうということで、一応上限設定の補助はしてありますが、あとは事業者さん努力してくださいということでスタートしました。結果としては、2,900人も乗っていますから、大体収支トントンぐらいです。

それから、需要がどうしても少ない、しかしほかの交通機関でカバー出来ないというところでも、考え方として15人乗りクラスのバスでやるパターンも最近少しずつ増えています。これは

静岡県三島市でのコミュニティバスですが、三島市を走っている富士急行グループの子会社のタクシー事業者が担当して、運行しています。こういう形のものも最近定着しています。

それから、いくつか事業者サイドで地域ふれあいバスという意味で工夫した事例も見ていただきます。

函館バスという会社が、最近地域バスにいろいろ工夫をしています。御存じだと思いますが、山口市と同じように函館市は市営バスをやめまして、函館バスという会社1本になりました。函館バスが市営バスを引き受けたということもあり、市内の交通はその1社で責任を持たなければいけないということで、かなりやる気を出されまして、色々な工夫をしております。

その一つが、非常に狭い地域のニーズをくんで、その区域だけで100円バスを走らせるということを何カ所かでやっています。それを結節させる場所として、市立病院の構内にバスターミナルを作り、そこで幹線の中心街の方に行く路線バスなどと乗り継ぎが出来るようになっているのと同時にこの病院へのアクセスということを配慮した設定になっております。

そういう路線がかなり好評を得ておりまして、函館バスの賃金は実質そんなに高くはなく、しかも囑託でやっているのですが、100円運賃でほぼとんとんになるぐらいの収入を得て、会社独自で運営をしています。

次は、市内の大学と契約しているスクールバスの車です。大学のスクールバスは、昼間どうしても遊んでいる時間がある。それはもったいないという発想が一つ、大学側としても遊んでいるバスだったら地域のために役立てたいという意向もある。そこで、函館バスと函館大学が話し合いをしまして、日中の空いている時間、大学周辺地域の住宅地の人たちにショッピングセンターまでの足に使ってもらおうということで、ショッピングセンターと大学周辺の住宅地の間を結ぶということをやっており、市電の終点とも結びつくというようなルートで走らせています。もともと大学の契約バスですから、大学の学生が乗るときは学生証を見せると無料で乗れます。そして、一般の人が乗るときは200円だという計算です。

それから、これはやはり先ほどの狭い地域の100円循環バスの一つですが、これは住宅地とショッピングセンターの間を循環しております。どうしてこれをクローズアップするのかというと、車体に「毎月15日～17日は長崎屋号運行」と書いてあります。

これが何を意味しているかというと、この3日間は、毎月スーパーの長崎屋が広告という名目でお金を出して利用者が無料で乗れるという話です。大体このバスは1日にどのぐらいの収入があるということは分かっていますから、その収入に見合った金額掛ける3日分を長崎屋からもらえるんです。

ですから、長崎屋は広告料ということでお金を出すことで、集客につながる、あるいはイメージアップにつながるというメリットがあります。バス会社は、収入に見合った分ぐらいのお金はもらえますから少なくともマイナスにはならない。そして利用者は、この3日間については無料で乗る。若干前後の14日や18日のお客さんが減ったということはありませんが、それを除けば、非常にうまくやり方をしているということです。

次に、もともと函館市は市営バスがあったときには、この辺は函館バスが走る、この辺は市営バスが走る、どうしてもそういうことがありました。そのために両方を行き来するようなルートというのは非常に少なかったのです。その後、函館バスが全部引き受けたときに、湯の川温泉という温泉街と空港の地区というのがそのエリアの違いに引っかかかっていて交通機関がなく、直接行く足がなかったということで空港地区と温泉街地区を結ぶ、新たなルートを作る。

それもただ新しいバスを、路線をつくるだけではインパクトが薄いので、ちょっとラッピングをして名前をつけてみたり、わりとそういう遊びをやる会社になりました。

それ自体が話題になることもあって、少しずつ利用者が伸びているようです。

先ほど私、幹線、支線という言い方をしました。次は、盛岡市でやっているゾーンバスシステムの一つの例です。

これは支線を走るバスです。小型バスを使ってこの近辺の住宅地をぐるぐる回るわけです。そうすると、このホームの反対側には幹線の盛岡の中心街に行く大型バスが来て、それとの接続で、運賃は通し運賃でサービスします。

そういうことによって、この住宅地は、従来この制度をやるまでは都心から一部のバスが乗り入れるような形になるので2時間に1本ぐらいのバスしかなかったのが、これを運行することによって30分に1本、ぐるぐる回れるようになりました。

確かにここで乗り継ぎをしなければならないのですが、結果的にトータルで言うと、利便性は倍以上になるんですね。そういうシステムを構築して、このターミナルそのものは市が整備しました。運行に対する補助は一切市はやっていません。そういう役割分担をしたわけです。

走りやすい、乗りやすい環境づくりは市が責任を持ちます。運営はバス会社の才覚でやってくださいという責任分担をしました。ある程度の都市ですとそのような責任分担の仕方もあります。

それから、その支線というような考え方を効率化ということと絡めて今、実験をしているのが京都市です。京都市では市営バスには不採算路線が多いということで、不採算路線のうち支線に当たるようなルートをタクシー事業者に委託をして乗合タクシーの形に切り替えました。このタクシーが市バスの一環としてその支線ルートを実行しますが、この場合もそうやって切り離れたことによって運行本数が倍ぐらいになりました。そのことで、結果的には利用者が増えています。今後どうするかというところまでは決まっていますが、こういった形でのやり方にひとつの活路を見出しているということです。

次は、山梨県内の事例ですが、幹線、支線という考え方をバスと乗合タクシーというふうに分けてやっているケースです。つまり、バスが入れるところではこのバスは入ってきます。この山交タウンコーチというのは山梨交通という会社の子会社ですが、ここまでバスが入ってくると、この先は同じ山交タウンコーチのタクシーが乗合タクシーとして狭いところまでも入っていくということで、その先、それまではバスのサービスはなかったところへサービスを拡大するというやり方をとっています。つまり、フィーダー交通をタクシーでやるという形態をとっており、実はここは身延山という観光的な意味合いのあるところではあるのですが、もちろん生活交通としてもかなり示唆的なやり方になるということです。

それから、先ほど言ったデマンド方式の事例として、通常はルートの中に入っていない地域に呼び出しがあったときだけ迂回をするというタイプの一例です。これは、石川県の病院の待合室にスイッチがあって、これを時間に応じて押します。

そうすると、本来なら中まで入ってこないバスが病院まで延長してきて病院の中、玄関前までバスが入る、このような方式です。

これはいわゆる呼び出しをボタン装置でやっているタイプです。また、これを電話で予約する方式もあります。

これは、今はもう米原市として合併した滋賀県の山東町でやっているデマンド方式です。どういふものかと言いますと、過疎地域によくある、あるところまではひとつの谷で、そこから先、

谷が枝分かれをしています。枝分かれをしてその先にも集落はありますが、一つ一つの集落は非常にボリュームが小さい。とすると、それぞれのところにバスを走らせるというのは非常にむだが多いし実際に利用が少ないわけです。

そこで、このつけ根のところまでは定期で運行します。そして、この折り返しの時間をある程度余裕をとっておいて、この先については呼び出しがあったとき、あるいはそこまで行くという人が乗っているときだけ延長します。

つまり、今日この便はここへ行きたいという人がいるからここは延長する。ここから乗りたいという人がいるからここへ延長する。2カ所あれば2カ所行きますが、乗る人がなければ行かない。そういうような形のデマンド方式にしているのがこのタイプです。

過疎地域のデマンドの適合性としては、こういうパターンが一番適した導入かなと思いますが、ここでは、それなりにデマンド利用者があるようですが、全体の利用者が少ないというので、今、見直しをしようかどうかという話をしています。

それから、最近では乗合タクシーによるデマンド方式を採用するところが増えています。ただし、その増えている事例の半分以上は、実は非常に高価なシステムを導入しています。つまり、予約を受けてそれで適切なルートを選択する、そういったことを全部システム化しまして、コンピュータで全部その辺をはじき出してルートを決定して、それを車両の方に送るという、かなり大がかりなシステムを導入しています。

果たして本当にそこまでのシステムが必要なかどうかという問題ですが、実際には、特にタクシー事業者の方というのは地元のことを知り尽くしているわけです。どこの誰さんの家からどこまでと言われればもうほとんど分かる人がいつも常に配車の仕事をしているわけです。

そこで、岩手県の雫石町では、地元のタクシー会社にその業務を含めて委託をしまして、このタクシー事業者では普通の予約を受けるのと同じような形で乗合タクシーの予約を受けて配車をします。

この「あねっこバス」と書いてある、9人乗りの車で、実際にはルートも時間も決まっています。ただし、それは予約があったらそこへ行くという話であって、予約がなければ走りません。それから、これは標準の車ですが、もし予約が2人や1人であったら普通のタクシー車両の空いた車を持っていきます。タクシー事業者の中での話ですから別にそれは全然問題はないわけです。予約を受ける方もパソコンだけは新たに買いましたが、あとは全部タクシー会社の既存の予約システムを使ってやっています。ですから、新たに導入した部分が非常に少ないのでお金も余りかかっていません。そのように、小さな事業に対応できるシステムを作っていたわけです。やはりなるべくその事業に見合ったシステムを作っていくことは大切です。別にそのシステムを開発している会社の邪魔をするわけではありませんが、私は余り高度なITシステムを導入する必要はないかなと思っています。

それから、いくつかの機能を合体させたようなケースを少し見ていただきます。これは、福祉バスと書いてありますが、路線バスの行かない地域に週に2日程度行くような福祉バスを出すケースです。こういった場合、新たに福祉バスを持って運転手も雇ってやろうとすると非常にコストがかかってしまうのですが、実は、地元のバス会社のバスが昼間空いている時間があるので、その空いている時間を活用して1日2回、それぞれの地域へお送りするという形で確保したので、既存の路線バスの車と乗務員を使っていますから、新たな人材や車は全く導入していません。そういう形で福祉バスを採用した、大分県の宇佐市（旧安心院町）で事業者と町が工夫をし

て導入したケースです。

それから、これは中国運輸局の方が非常に頑張っていたいて、数年前から岡山、広島、島根、鳥取のちょうど境目あたりの山間地域のまちで実験をして、一部は今でもやっているものが、福祉公用車の貸出です。本当に山深いぽつんと何軒かの家があるというようなところ、とてもバスは出せない、タクシーもそこにだけ行くとなると距離があって、非常に大変であるというようなところで、常に需要があるわけでもない、そういうような地域に、町が、公用車という位置付けで福祉対応の車を導入し、ニーズのあるところへ貸し出すわけです。

基本は、運転者は借りる側が用意をするという原則でスタートをして、実際には社協や福祉協会、NPOが請け負っていたりしますが、そういう形で、本当にわずかな需要に対応するための交通手段として用意されたものです。これはいわゆるスペシャルトランスポートの一環とも言えると思いますが、メニューとしてはこんな考え方もあるということです。

それから、これは島根県の邑南町というところで、今年の3月ぐらいまで実験をしたのですが、乗合タクシーを運行して、それが商店の無いような地域へ行きますので、町中のスーパーと連携して商品の輸送も一緒にするという、いわゆる、客貨両用の輸送企画ですね、そのような実験をやったところです。

このような形態がどこまで定着するかはその辺のロケーションにもよりますが、メニューのひとつということで御紹介します。

それから、これは愛知県の豊田市で自動車学校の送迎バスを一般のお年寄り向けに開放したものです。沿道に住んでいる70歳以上のお年寄りが登録をして、その送迎バスのルート上で、例えば、近くに病院なんかがあったりしますので、そういう利用ができるようにしたものです。もちろん、自動車学校の自家用のバスですから、これはあくまで無料で、しかも市が補助金を出したりすることはできません。つまり、補助金を出したり、あるいは何らかの負担をすると、これは運賃を取ったのと同じことになってしまいますので、いわゆる違法行為になってしまいます。かなり自動車学校側の好意にすぎるところが大きいのですが、制度としてそういうものやってみた案件です。

ただ、今ほかの地域でも3カ所ぐらいやっているところがありますが、非常に不安定なのは、例えば、豊田の場合がそうだったのですが、自動車学校の送迎のニーズが増えたときには乗れないのです。結局、送迎ニーズが多くなってしまい豊田の場合はやめています。もしそれをずっと継続しようとする、車を大きくするか別の車を用意するしかなくなってしまうので、自動車学校もそこまでのことは出来ないという形になってやめました。ただ、どうしてもほかの手段が取れないというときにメニューとしてはこういうことも考えられるということです。今続けているところも少し不安定な状態で続けているのは事実です。

それから、これは前回御説明のあった神戸市住吉台のくるくるバスです。住民たちが自分たちで作り上げていったものが、現在各地に出来つつありまして、これもその一つの例ですし、京都の醍醐コミュニティバスなども、コミュニティバスを走らせる会が主体になり、企業からお金を集めたり、あるいは醍醐寺からも出資してもらったり、いわゆる協賛の個人会員みたいなものを募ってお金を集めたりというようなことでやっています。

それぞれ今、住吉台くるくるバスや醍醐コミュニティバスは行政からの補助は一切受けていません。ただし、それが出来る意味できるのは、比較的都市に近い、人口がそれなりにあるというようなロケーションの中だから出来るということもあるかもしれません。

それから、その部分をかなりその事業者の努力でカバーしているケースもあって、これは、大阪市の一部の地域で、ついこの間走り始めたものですが、やはり住民たちが主体になってNPOを立ち上げ、NPOが運営主体になり、運行を阪急バスがやるという形の地域バスです。これは、阪急バスの方でも少しでも収入を上げるために広告を自らとったり、そういったような努力をしています。そういうことも含めて成り立たせようとしています。成り立つかどうかは始まったばかりですからまだ分かりませんが、一生懸命努力をしているというものです。

これに対して、ある程度、過疎地域になりますと、なかなか住民たちも頑張るのは頑張るんですが、それだけで出来るかというとなかなかそうもいかない。そういうところで一番参考になるのが、私はこの四日市の生活バス四日市というやり方だと思っています。

ここはどういうことをやったかと言いますと、住民たちが既存のバス路線が廃止になった後、この地域にはやはりバスがないとお年寄りが出歩くのにも困るし、いろいろ支障がある。じゃあ自分たちで何とかしようということでNPOを立ち上げて、そのNPOが中心になって沿線のスーパー、病院などに「地域のためと思ってお金を出してください」ということで、月にいくらかというような形で集めました。年間いくらかで、そのかわりそれを持っている人がフリーで乗れるというような応援券を作り、住民からも協力してくれる人を集めました。

それで、このくらい集まりました。だけど、これではちょっとまだバスを運行するには足りません。その足りない部分についていくらか上限という形で市から補助を出しました。このみんなが集めたものと市からの補助、この2つをあわせて、これでどんなことができますかということ三重交通と一緒に一生懸命やりとりをして考えました。その結果、例えば、従来は街の中心までバスが直行していました。だけど、そういう運行をするとこのお金ではどうしても1日3往復ぐらいしか出来ません。だけど、一番近い近鉄電車の駅までのバスだったら5往復ぐらい確保できますよ。じゃあ中心商店街へは電車に乗り換えてもらうことにして、そっちにしましょうというようなやりとりをしまして、結局、路線はもちろん従来より短縮しましたが、そのかわり病院の中に入るとかスーパーの中まで入るとか、いろんな工夫をして地域のためのバスをつくり出した、これはそういう集まったお金の中で何が出来るかということ考えてつくりましたから赤字は出ていません。黒字も出ませんが、赤字は出ていません。そういう役割分担の仕方もあるようですね。

四日市市の場合は、基本的には赤字のバスに対してすべて補助は出来ませんということだったから廃止になったわけです。でも、ここは住民たちが一生懸命頑張りました。だから、その頑張ったところに対して、市はやっぱ支援をしましょうということで、その一定額の補助というのを決めたわけです。

そういう考え方は当然あるわけです。ほかはともかくこの地域は一生懸命その自分たちの地域の足を守るために工夫をし、頑張ったわけです。そういうことに対する支援という考え方はあってしかるべきです。

それから、これは同じ三重県松阪市ですが、一見するとごく普通のコミュニティバスで、市が主導でやっているのですが、ここの場合も沿線の企業などに協賛金を募りました。結果として、このショッピングセンターなども全部出資者です。出資者であることでわざわざショッピングセンターの中にバス乗り場を作ったりしているわけです。そういう色々な企業、沿線の企業等の協賛を得て、いわゆる運営の足しにしているという形のものでした。

これも同じように、茨城県土浦市の中心市街地を中心に回るコミュニティバスです。ここは商

工会議所が中心になって、これを運営するためのNPOを立ち上げてお金を集めて運営資金にして、そこにやはりある程度の補助を市が加えるというふうな形で成立しているものです。

これは、資料としては、私の資料の最後のところにありますので、詳細はそれを見てください。

実際に利用者はかなり増えました。ただ、本来の目的だった商店街の活性化というようなことではどうかということです。相変わらず商店はシャッターがおりたりしていますので、余りそちらの方に役立ってはいないという現実のようです。ですから、バスを走らせたから市街地が活性化するかということとそういうものではないということです。

それから、これは北海道旭川市の永山地区というところで、住民が中心になってコミュニティバスの企画をして、事業者がそれを受けとめて独自で運行しているコミュニティバスです。なぜこれを出すかということ、これは、実は余りいい結果を生まなかったケースです。どういうことかと言うと、この永山地区というのは平らな地域ですが、住宅が散在してしまっていて、その真中を国道が1本走ります。それから、永山交流センターというのが端にある。片方の終点はショッピングセンターがこの辺にあるわけです。この間で、この辺の住民たちがどんなバスを走らせるかという議論をしたんですが、結果的に何が起きたかということ、それぞれの住民がみんな「うちの方を回してくれ」、「うちの方も回してくれ」という話になりました。それを結局は聞いてしまったために、各集落に回る蛇行した路線を作ってしまった。

この国道には既存の路線バスが走っています。そのバスがここからここまで大体10分で走ります。このコミュニティバスは同じところに行くのに1時間かかります。結局、この辺の人は、例えばここに行くのに歩いて6、7分で行くんです。これがバスでは迂回するため10分以上かかるわけです。そういうものには、やはり誰も乗りません。

ですから、結局作ったのはいいが、事業者も結構意欲はあったんですが、人が乗らなくなってしまっているということで、やはり路線の設定の仕方、あるいはそれぞれの要望をどのように整理していくか、その辺の難しさを一番はつきりあらわしているのがこのコミュニティバスです。

次に、青森県鱒ヶ沢町というところなんですが、過疎地域で、本当にこれがもう最後の生命線だというようなバスを確保するために、住民たちが全員で話し合いました。この地域にとってこのバスは水道、ガス、電気といったものと同じようにライフラインなんです。水道、ガス、電気、電話、そういったものというのは使った使わないに関わらず、そのインフラがあることに対して基本料金というのを払っています。それと同じことがバスでも言えるのではないだろうかということで、この集落では1世帯あたり月に2,000円の基本料金を払ってこのバスを維持しています。そういう考え方で維持をするという関わり方もあって、過疎地域の最後の足を守るという意味では、ひとつの示唆的な方向だと思います。

ただ、全戸の合意を得るといえるのは結構大変なことだろうと思いますが、そのための議論は随分重ねました。この現地に私も随分行きまして、話し合いにも少し参加していました。結果的にはそれがもう既に10年ぐらいになりますが、この方式を続けています。もちろんバス会社も各世帯月2,000円もらったからといって黒字になるわけではないのですが、そういう住民の動きがある、それに対して、町も300万円だったかな、支援をするという約束のもとにやっているバスですから、事業者も頑張るよと、そういうスタンスで続けているところです。

それから、これは宮城県石巻市でやっている、全世帯ということではなく、必要な住民が会員になって年間いくらかのお金を払い、その会員向けに病院と集落の間を走らせているバスです。朝夕はその地域のスクールバスとして民間バス会社に委託をしています。そのバスを活用して、

本来は朝スクールバスの用事が終わって一たん車庫に帰って、夕方また来ていたのですが、その時間を使ってこのバスを走らせるというようなことでやっているケースです。

次に、これは新潟県長岡市でやっているやり方です。商店街とタイアップしまして、バスで来た人はバス車内に備え付けの「お買い物バス引換券」を取って商店街で2,000円買い物をし提示すると帰りのバスの初乗り運賃、回数券1枚をくれるという形で、公共交通で来た人に対するサービスをしています。いくら以上買い物をすると駐車場が無料になるという話はよくありますが、これを公共交通に応用してもらったと考えたらいいです。そういうタイアップの仕方もあります。

最後に、本格的に商店街などとタイアップしてやるとこういったトラジットモールの実験なんかもできますよといった例です。結構まちは賑わいますよと。やっぱりまちは人が歩いて賑わうんだということを証明しているのが、那覇市の国際通りで毎年2日ずつ実験を続けているものです。こんな賑わいもあるということです。

これでスライドは終わりですが、今までお見せした事例は、一つ一つ単発の事例ですけども、色々とそれぞれの地域ごとに考えると、参考になる面もあるかと思えます。事例を含めて私の考え方なども入ってしまいましたが、今後、議論を進めていく上で、何らかの参考になれば幸いです。

議題の2はこれで終わりにしたいと思います。

皆さん、お疲れになったと思いますので、休憩をさせていただいてから、議題の3をしたいと思えます。ではこの時計で20分に再開して、議題の3についての議論をさせていただきたいと思えますので、よろしくお願いします。

～午後16時15分休憩～

～午後16時20分再開～

<委員長>

では、議題3の(1)検討事項に入ります。この「今後の交通のあり方」については、この委員会の大切な審議事項の一つになります。これにつきましては、来月の第3回委員会におきましても継続して審議をいたします。

本日は主に前回の議論、あるいは副委員長の事例紹介、今日のアンケート結果、私の事例紹介など、そういったことをベースにして、皆さんから、どんなところがいったい論点だろうか、あるいは問題点だろうか、その辺を出していただきます。それを受けて次回委員会で議論を深めていくという形で考えております。

そういう流れを踏まえていただきまして、まず事務局の方から説明をお願いしたいと思います。

<事務局>

議事3の検討事項、(1)の今後の交通のあり方についてでございますが、会議次第をごらんいただきたいと思えます。

会議次第に、3(1)の下に①から⑥まで挙げております。①として、公共交通体系の基本的な考え方、②として、市民の主体的な取り組みの促進、及び行政のかかわり方、③として、民間

交通事業者との連携強化、④として、公共交通を利用する意識の高揚、⑤として、利用しやすい交通環境の整備、最後に⑥として、その他まで6項目を掲げておりますが、これは第1回の委員会におきまして、委員の皆様からいただきました御提案を内容別にまとめまして、とりあえずの検討項目として設定させていただいたものでございます。

前回の限られた時間の中でいただきました御提案ですので、検討項目の設定がよいのかどうか、その辺も含めまして様々な視点、立場から忌憚のない御発言、御協議をお願いしたいと思います。

なお、資料としましては、資料2の3の1ページから4ページまでに前回いただきました御提案の要点をまとめておりますので、御参考にしていただければと思います。

議事3の(1)の説明につきましては、以上です。どうぞよろしく願いいたします。

<委員長>

ただいま、事務局からありましたように、前回の委員会でいただきました御提案などを含めまして、とりあえず論点を分類したのがこの資料2の3ということになっています。

もちろん、今回はこの論点を整理するための御意見という形でいただいた御意見ではありませんので、それぞれ皆さんが思いのたけを言っていただいただけという部分もございます。このような形で論点を整理することが適切かどうかというのはまた別ですが、いずれにしても皆さんから出た御意見をもとにしてここで検討項目として設定させていただいております。

この項目の順に御意見を伺っていく中で、例えば検討項目をさらに細分化した方がいいとか、あるいは新たにこういうことも検討した方がいいとか、そういうことがありましたら、その都度、それを取り入れて弾力的に対応していきたいと思っております。そういう形で今日のところの議論は進めていきたいと思っておりますが、それでよろしいでしょうか。

それでは6つの項目に分かれております。その項目ごとに考えていきたいと思っております。まず公共交通体系の基本的な考え方ということで、1つの整理がなされております。それに該当するような意見が前回こういう形で出ていますよというのが、この提案というところに書かれている部分です。資料2の3の1ページ目です。前回出た意見等も踏まえながら、公共交通体系の基本的な考え方というところの論点にどんなものがあるか、その辺を皆さんから御意見をいただきたいと思っております。

<副委員長>

今回は色々なことを自由にしゃべったので、こうして6番に私の意見が整理されていますと、少し誤解もあるのかなと思います。僕は税金を入れることが悪いとは一言も言っていません。委員長もきっとそういう言い方をされたと思います。ただ、税金を前提にするとみんな勝手に作って乗らないのです。実は色々なやり方があるというので、山東町のさっきの枝葉、奥の方まで行く例がありましたね。あれもとてもいいのですが、誰も余り利用しないのです。

なぜかと言うと、町が勝手につくってしまったからです。やはり自分たちでつくる、乗ることが重要な話だと思います。それはなぜか、役所が先につくったらいけないということです。そう考えると、実は税金を入れるとか入れないとかという問題で一番重要なことは、何で税金を前提にしたらいけないのか、それは続かないからですね、先ほども話がありましたように。

それで、公共交通体系の基本的な考え方の中については、私はこういう言い方、考え方がよいと思っています。

要は、「孫子の代まで持続的な交通にしたいんだ」と、「地域が持続的に交通を使えるようにしたいんだ」と、「公共交通が使えるようにしたいんだ」と、「みんなの出歩きを持続的に保障したいんだ」と、こういうことですね。

今日の委員長のお話を伺っても、持続性ということがどうもこの基本的な考え方の中では、重要なことかと思えます。そのためにお金の入れ方、それから作り方の工夫、そういったことが入ってくるのかなと思えます。

<委員長>

確かにここの基本的な考え方の中に、いわゆる持続的なことが触れられておりませんので、これは一つの大きな論点になるかなと思えます。

今、私が申し上げた中でも、とにかく交通というのは続けていくことが重要であるというようなお話をさせていただきましたが、やはり「持続的にやっていける公共交通」ということが一つの論点になるだろうと思えます。

<副委員長>

その次に、持続性があるときに、今度はコラボレーション、協働ですね。この協働は、先ほどの鈴木先生の事例にもありましたが、これは、今までは「交通事業者何とかせんかい。」という話でしたね。「足らなかつたら行政が金入れんかい。」と、こういう話ですね。そうではなくて、みんなで働きをやって考えましょうということです。

したがって、交通事業者もよりコストダウンの中でこういうサービス出来るものを研究しなければならない。それから、市民も自分たちの役割を考えて、それぞれ場所によって色々な描き方があります。みんなが回数券買わないといけない、そんな話はないですね。場所によって色々な描き方がありますので、市民も地域のデザインにあったような形の協力をしなければならない。

それから、地域の商店などの事業者ですね、そういう人たちもいろんな協力をしなければならない。そして、行政はそういう色々な協働の中で展開していくものに対してきちんとサポートする。それからどうしても予算的に難しいところはそういう地域で自分たちでデザインを作っているところには、何らかのお金の投入というのも視野の中に入れてやっていかないといけないだろうなど、こんな話になってくるかと思えます。この協働というのは、やりやすそうで結構難しいです。

そういう意味では、この後各地で地域検討会が開催されますが、その地域の中で色々な方々の御意見を伺いながら、委員会で方針を進めておいて伺いながら議論する、議論することが重要なことではないかなと思えます。

<委員長>

若干2番目の市民の主体的な取り組みの促進という項目にも関わってくる問題ではありますが、あるいは行政の関わり方ということの中にも関わってくる問題です。これもどちらの方で分類するかということは、今提示してある分類がすべてではありませんので、いずれにしてもその協働ということのテーマ、これも考え方の中で重要な項目になるかと思えます。

それと、議論をするということは実は非常に大切なことでありまして、先ほど私言いましたが、議論をきちんとせずにやったものというのは、大体どこかで破綻が来る、どこかでこれがいいと

思ってしまうわけですから、それがどこかで破綻が来る。やはりその議論というのは大切なことだと思います。もちろんこの委員会でも十分にその色々な議論を出していただきたいと思えます。要するに、考え方としては、このあり方ということに議論という形での論点を加えるかどうかは別として、全体を通してとにかく議論を深めていくということは必要だろうと思えます。

<委員>

先ほどから色々な地域の例を見させていただいて、実は、それを見るほどもともとに戻って分からなくなったのが、何が成功例で何が失敗例かという基準値が実はこのコミュニティバスについては決まっています。もともと山口市のコミュニティバスの目的にはマイカー社会からの脱却など7つぐらいの項目がありました。

当時は、福祉目的ではないということを行政も言ってこられたわけです。ところが、途中からはこれは当然福祉目的でもある。では、これは健常者しか乗れないバスではないかと、バス停までは遠いし、そして現在のバスの仕組みではとてもじゃないけど身体障がい者の方は乗りづらいじゃないかと。また補助の方もついていないじゃないかということです。

また、交通空白地域の解消、交通弱者の救済ということを目的に始まったこのコミュニティバスですが、実際のところは、旧山口市内の前の交通まちづくり委員会のときは50%未満の行政負担までしかできないということ、基準に考えようということでした。2年間の実証運行を過ぎてもなおかつ実証運行として走らせるのは、そういうところを基準にしていこうということになりましたが、実際は、路線を変更することによって、なるべく人の多いところを通すように現在のコミュニティバスはなっているわけです。

これも一つの考え方です。せつかく税金を投入して走らせるのに、経費のほとんどに税金投入という形では成り立たないと、先ほど、委員長の資料にもありましたが、交通空白地帯の少数の人たちだけを救済するものが目的ということも、これは当たり前のことではないということなんです。

ただ、この山口市のコミュニティバスについては交通空白地帯の解消、交通弱者の救済ということからスタートしているわけです。今言われたように、きちんとした議論、タクシー業者も抜きで話をされて、コミュニティバスありきで始まったものですから、後から色々肉づけをしてきたところ矛盾点が出てきているわけなんです。そこで、成功と失敗の基準はというのを決めてほしいということを考えております。

もう一点、先ほど、円グラフの利用者負担で、足りない部分は地域みんなでというところがありました。これもなるほどとは思いますが、実は、私たち税金をまず払っているんです。そこで経費の半分の行政負担部分を払っているわけですね。そこに持って行って、なおかつ足りない部分を地域負担でということになれば、これは私たちからすれば二重負担ということになります。ましてや利用を全くしていないわけですね。最初は1回の利用につき400円ぐらい経費がかかって、それを100円で乗られていましたから300円ぐらい税金を使っていたわけです。

これも前回も言いましたが、一部の市民、または特定の市民を対象としたサービスですから公営企業的なものであるわけですね。そこで、民間等との競争的なサービスうんぬんということであれば75%、または100%の利用者負担ということ、計算で言うと、当然のことながら、この足りない部分をまた二重負担する理由というのは見つからないわけです。

<委員長>

そのところの考え方を、まず私がここに書いた円グラフでは、こちら側の行政負担というのはいわば利用する人、利用しない人に関わらず、それからその路線、例えば、その路線のサービスが全く受けられない地域の人も含めての負担ということで、この足りない部分を補う地域負担というのは、基本的にその路線が必要な人たちということです。

<委員>

いくつかの事例の中で、会員を募るといった形がありました。実際はそういう形で、どうしてもこのコミュニティバス等を運行していくのであれば、これは利用される方々から本来負担をしていただいて、いくらかは行政負担というのは必要になってくるとは思いますが。山口市は山口市営バスという大失態を以前やっているわけですから、今までの考え方を全く変えていただかないと、ますます税金投入が続き、その二の舞になることだけは避けてほしいということです。それも含めて成功例、失敗例の基準をそろそろ決めていただいて、いつまでも実証運行で引き伸ばすわけにはいかないと思うんです。これを本格運行にするかそれとも廃止にするかということのある程度の基準値を決めていただきたいということです。

<委員長>

例えば会員制にするのかどうかというようなことについては、これはメニューの中の話です。地域の負担の仕方というのは、一通りじゃないわけですから、色々なメニューをやはり作っていく、その中でこの地域はこういうやり方でいくべきだろうということは地域で決めていただく必要がある。だから様々なメニュー出しをやはりしなくてははいけません。

ですから、会員制のような形で実際に使う人だけが負担する方式がいいのか、この地域にとって必要なものだからということで地域のみんなが負担するのがいいのか、あるいはその地域の中の企業が一緒になってその負担をするのがいいのか、この辺は一律にはいきません。

<委員>

ですから、この委員会の中でそこまで決められるかどうかは分かりませんが、そういったことも考えていただいて議論を進めていただきたいということです。それをすれば、果たしてこの山口市が成功例なのか失敗例なのかということも自然と分かってくるのではないかと考えております。

<委員長>

分かりました。基準という形で持っていけるかどうか、この辺は皆さんと議論しなくてははいませんが、ただその判断をすることが必ず必要になりますので、そういう視点は当然持って進めていくことにはしたいと思っております。

<副委員長>

過疎地の場合と山口市の市街地の場合とそれから嘉川などの場合、やはりみんな違いますよね。その中で、抽象的な言い方ですが、バランスよく、負担が、行政の部分も市民の自分たちで出来る部分、それからちょっと足りない部分はもっと利用促進をしたり、事業者もコストダウンを協

力するとか、そういったバランスの問題ですよ。

ですから、こうあるべきだと、数字でこうあるべきだというようなことは、むしろここで決めるよりも、どういう持続性あるものを住民が主体的に動いてできるのか、という基本線の中で、考え方の中で作り上げていくというふうに考えた方がいいのではないのでしょうか。

つまり、旧山口市がやっておった既存のコミュニティバスについて、成功例か失敗例かと言われると、色々な見方があると思います。ただ、持続性ということから検討していったら、その上で住民がどれほど作るのに参画してきたのか。それから、今どれだけ参画しているのかどうか、単なるお客さんなのか、それとも自分たちのものとして本当に維持しようと思っているのかどうか、そういうところからやっぱり判断をしなければなりません。

それで、それは今あるものだけではなく、今あるものを含めてすべてを、もっとほかの地域でも必要などころもあるかもしれませんから、そうすると、そういった住民協働のあり方とそれから持続性ですね、そういったものの中でそれぞれ判断すべきことではないでしょうか。

<委員>

タクシー業者として、確かにコミュニティバス廃止ということに関して言っていますが、一方で交通弱者救済とか交通空白地帯の解消については、これ山口市民としてはみんなが賛成していることです。

タクシーも今山口市を全部網羅しているかというところではないわけです。やはり空車の距離の出るところは行きたくないというところもありますので、お客様に回送料金をいただくということはなかなか言えないですから。でもその地域の方々をもっと町中に出してあげたいという気持ちもありますので、そういうところに対する税金投入というのは、これは反対すべき問題ではないということです。むしろ賛成ということです。

また、身障者の方等なかなか街なかに出づらの方々、この方たちをタクシー、福祉タクシーなど色々ありますが、出ていただくためにこれに税金投入というのも大賛成なんです。

ですから、今副委員長が言われたように、地域格差というのは当然あります。ただ街なかをどろんどろん走ってある特定のお店にお客さんを集中させるために走らせているようなバス、特定の業種だけに利益配分がいくような走らせ方では、これは問題があるということを言いたいわけです。

<委員長>

今までのコミュニティバスの考え方というのは、今私が言ったように、わりとそのコミュニティバスを運行することで何でも解決しようというようなところがあったので、それはやはり変えていく必要があります。そういう意味で、色々な可能性の議論であるとか、あるいはメニュー出しのようなことをこれからやっていく必要があって、それをでは山口のこういう事業だったらこういう方法があるのではないかというような議論を深めていきたいなと思っています。それはもちろん地域の検討会などと合わせて行っていくことですが、考え方としてはそのようにしていきたいと思っています。

<委員>

だから、最初は2年間の実証運行と言いながらずるずる運行していますが、これを1年おきに

見直すとか、これを言うと他社から問題発言されるのですが、私個人的には、これはたった3ルートでは足りないという考え方もあるわけです。やはり、一律にみんなの血税を投入されているコミュニティバスは山口市を網羅する形、市民皆さんに対して同じサービスを提供すべきだと思います。

もちろん、そのコミュニティバスに対してJRさんも私たちタクシー業者もすべてがフィーダー交通の中でつながっていけばいいですが、それも現実問題としては難しいところがあるわけです。

もっとその辺、各地域をきちんと考えて、またどういう利用者がということまで考えて議論すべきじゃないかなど。私たちの地域にコミュニティバスを走らせてほしいからということですね、集票マシーンであるために議員さんも選挙のときに使われる方もおられますが、それは完全に間違ったことです。もっと、本当にその交通弱者の方々に何が一番いいものかということを考えて議論されないと、結果的には一部の方だけに優遇される措置だと、これはアンケート結果ではなかなか見えづらいところでもあるかもしれませんが、皆が皆、賛成しているわけではないということも十分ですね……

<副委員長>

地域の中で議論していったらまたそういうつぶやきも出ますよね。一つは持続性のことを言いましたね。今はもう後藤さんも持続的なことを言われていますね。だから、原則公共バスの基本的な形ではバスを持続性あるものにしたいと、そういうふうに意見は一致しています。

それから、住民協働も大変重要なことだけれども、御認識はされている。コミュニティバスとかそういうことを言わないで、タクシーもありなんですから、タクシーとバスの境目は今、ほとんどないわけです。だから多様なメニューを含めて考えていくんだと、今日鈴木先生のお話があったわけですから、そういうことでいいんじゃないですか。

今走っているものもあるわけですから、その中でコミュニティバスの問題が市街地の中ではそれはそれでまた色々検討していくんですが、大きなその基本的な考え方としては多様なメニュー、それから持続性、それから住民協働といったところの中で、地域ごとに判断していったらいいんじゃないでしょうか。

<委員長>

基本的な考え方としては、そういうことだろうと思います。やはり具体的にその地域に入っていく中で、その地域の事情であるとか、あるいは本当のニーズであるとかの違いというのは当然出てきますから、それによってどういう対応をしていくかというのは、全体のことを考えると同時に、それは必要なことなんです。

<委員>

私は自治会からの代表ということになっていますが、必ずしも、自治会で各地域のニーズに全部精通しているかというところでもないわけです。やはり、1市4町が合併して、かなり地域で差もあると思いますし、市民の皆さんがさっき委員長のおっしゃったような交通体系があるということも多分知らないと思います。

だから、本当は全部メニューを見せてあげて、その地域地域で本当に公共交通はどうあるべき

かというのは、論議をやはりしないと、早急にこれをこうあるべきだということはなかなか難しいと、私は思います。

コミュニティバスだけの問題ではないと思いますし、交通がどうあるべき、山口市民の交通体系はどうあるべき、というものを、もっともっとうち知らせめて、各地域地域に論議をしていたら、もう一度委員会に出して、そしてまた全体を考えると、何段階かまだもっとも議論する必要があるのではないかと感じております。ですから私も自治会という組織の中に呼びかけをして、やはりそれは小郡、秋穂、阿知須、徳地までかなりの差はあると思います。ものすごい差があると思います。

ですから、その地域地域で本当に利用して必要だからと言われるのか、今のところいいのか、そのあたりからですね。そうすると当然鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー、色々なものを地域の協働で運営するという方向がいいのか、地域でしっかりある程度のレベルの方が集まっていたら、実際の今の利用されている人の声をしっかり聞いて、ここで判断をする前に、もう少しそういった声を集約したらどうかなと思います。

<委員長>

先に判断をしようということではもちろんないわけで、この先、各地域ごとに地域検討会が予定をされております。それを開催するに当たっては、一応の心づもりとしては次回委員会で検討する予定にしておりますが、今までのところで、論点整理を行うということ、それから、様々な可能性についてのメニュー出しと言いますか、そういったことの整理をこの委員会の中でやっておいて、委員会で別に結論を出した状態ではなく、地域検討会に望むということです。

そこで、地域でまたもんでもらったり地域の個々の事情を出していただく中で、さらにそれをもう一回こちらに持ち帰って、その後の委員会で議論を深くする。そんな心づもりはこの先の計画の中ではしていますので、当然その地域でのフィードバックというのはこの先の地域検討会を含めてやっていく予定ではあります。

<副委員長>

それで、7番から13番の市民の主体的な取り組みの促進というところに、前回、これも私が言ったことです。

要は、委員はここで言いつ放しではなくて、一定の方向性が出たら地域に出て行って、地域の方々と一緒に意見を聞いて、そしてどういう方向がその地域であり得るのか、一緒に考えてみましょうということをお願いしております。何度もそれをするのは重要だと思いますね。やはりそれぞれ地域ごとに「絵の描き方」はかなり違うと思います。

<委員長>

それはもうこれだけの地域が一緒になったわけで、当然のことなんです。ですから、「全体を見る目」と「個々の地域の状況を勘案しながら見る目」と、やはり両方必要だと思います。

<委員>

まちづくりに関連して、今委員からお話があったように1市4町が合併して新しい形になっているわけです。基本構想等の都市計画の中では、都市核は山口と小郡になり、あとは地域核にな

っているわけですから、それに対してどういう取扱方をしていくか、そういうことによってここではどういう形がきくかといったことがあろうかと思えます。

それとやはり利用者促進を図るという意味では、障がい者や交通弱者を含めて、例えば、さつき後藤委員から話があったように、バスは定期的に走るけれども、乗合タクシーも含めて、例えばリフトがついたような、そういうような車両も定期的に走らせる必要があるのではないかと思います。要は、都市核とこの交通まちづくりと、どういうふうに連動するのか、前回にも話がありましたように、その辺がやはり基本構想と交通まちづくりとがどういう形の中でマッチングするのか、見る必要があるのではないのでしょうか。そういうことを考えていかないと、地域において、そういう質問が出たときにしっちゃんめっちゃかになったら困るという気がします。

<委員>

今、言われたことと重なるんですが、確かに最初の基本的な公共交通体系の考え方ですが、一つは、どういう体系にすべきかということがあります。それともう一つは、なぜその公共交通を整備するのか、あるいは利用促進するのか、その「なぜ」というのをはっきりさせた上で、地域検討会などに望むべきであろうかと思えます。

そうでないと、例えば、若い人ばかりが来て、「免許を取っているから公共交通なんて要らない」という話になったらもうそれで終わりになりますね。そういうこともないとは思いますが、やはりこの場として、またあるいは地域に投げかけることとして、なぜ必要なのか、これをやはりきちんとしておくべきであろうと思えます。

それを踏まえた上で考えますのに、その地域によって色々な状況が違うわけですから、その地域に合わせて、ここではこういう交通体系がいるであろう、あるいはこういうことに重点を置いて公共交通を整備していく、そういう方針を固めていったらどうなのかと思えます。

それともう一つは、この委員会の中を見てもみると、コミュニティバスがどうも中心のような気がするのですが、先ほど副委員長も言われたように、多様性とありましたが、コミュニティバス、路線バス、タクシー、加えて鉄道のこともしっかり議論していただきたいと思えます。

<委員長>

はい、分かりました。皆さんに伺いたいのですが、まだ今日予定していた議論は尽くせない部分があります。時間的には5時がまもなく来ようとしています。どうでしょうか、今日はとりあえずこの段階で終わり、もう一度、論点の整理案を次回までに事務局と私の方で作って御提供して、次回にきちんとした議論をする形にして、今から予定どおりコミュニティバスの試乗の方に行くか、コミュニティバスの試乗を中止をして議論を継続するかということなんですが、皆さんいかがでしょうか。

<委員>

議論も大事ですが、現場は大切です。どれだけ感じるか分かりませんが、やはり現場に出ること、これは大事なことだと思います。

<委員>

乗ってみましょう、それじゃあ。

<委員長>

分かりました。それでは、今日議題の3については、余り議論がつくせなかった部分があります。ただ、色々皆さんから御意見をいただきましたので、それをもとにして、事務局と委員長、副委員長で次回までにこの議題の3にかかる今後の交通のあり方の論点整理をもう一回します。その案を提示した上で、次回、議論を深めていただくという形にしたいと思いますが、それよろしいでしょうか。

では、そのようにさせていただいて、もう一つ少子化対策に対するアンケート調査の実施についてですが、これについて説明をしてください。

<事務局>

それでは、資料の2の9をごらんいただきたいと思います。これは、前回の委員会におきまして、少子化対策の視点からの検討や意見を聞く場を設けてほしいとの御意見を受けまして、子育て中の方や妊婦さんに対するアンケート調査を実施するものでございます。

調査対象者としては、子育て中の保護者さん及び妊婦さん約200人でございまして、来月、8月下旬から9月上旬にかけて調査票を手渡しする形でアンケートにお答えいただきたいと考えております。

調査内容としては、現在の移動手段や公共交通の利用状況、そして公共交通に望むことなどでございます。次ページ以降に、事務局案として作成したものをつけております。

以上でございますが、時間の関係でまた内容を見ていただきまして、何か御意見等がございましたら、今月中に事務局の方まで意見をお知らせいただくということをお願いいたします。

<委員長>

今日までの間にも見ていただいていると思いますが、書き方といった細かいことでしたら後で直接事務局へ言っていただくとして、全体の流れや設問の根本的なことなどその辺でどうしてもこれが言っておきたいという御意見がありましたら、出していただいて、それがなければ、事務局からありましたように、事務局に直接言っていただくというふうにしたいと思いますがいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、そういうふうな形にさせていただきます。それを反映してアンケート調査を実施していただきたいと思います。

それでは、非常に今日私の話が長くなり過ぎて、十分ではないと思いますが、次回この議論は続きますので、本日の議事はこれで終了いたします。

また、事務局にこういった資料を用意していただきたいということがありましたら、事務局に言っていただければ、極力そういった形で情報公開をする方向でやる予定でございますので、よろしくお願ひしたいと思います。

それでは、議事の方はこれで終了させていただきます。

<事務局>

長時間にわたり熱心に御審議いただきまして大変ありがとうございました。次回の委員会は8月の22日火曜日の午後2時から大殿公民館での開催を予定しております。資料につきましてはでき得る限り早く発送させていただきます。また、資料とあわせ会場の位置図をお送りいたし

ますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

それと、今お手元にお配りしております文書は、コミュニティバスを走らせる会より委員の皆様宛に提出されたものでして、市長宛に提出された要望書の写しを添えられております。次回の委員会以降においてその内容も勘案していただきまして、御検討をいただければと思います。

なお、本日はこのあと、コミュニティバスの試乗を予定しておりますので、御参加いただけます方は、5時10分までに1階のロビーの方にお集まりいただければと思います。

以上でございます。どうも本日はお疲れでございました。

●会議資料

- 資料2-1 交通まちづくり委員会開催スケジュール（変更）
- 資料2-2 生活交通に関する市民アンケート調査の結果
- 資料2-3 第1回交通まちづくり委員会での意見・提案の要点
- 資料2-4 交通関係経費等一覧
- 資料2-5 新市建設計画（抜粋）
- 資料2-6 コミュニティバス等の運行概要と現状
- 資料2-7 スクールバスの運行概要
- 資料2-8 福祉優待バス乗車証制度の概要
- 資料2-9 少子化対策に関するアンケート調査の実施（案）
- 資料2-10 報道記事

第3回交通まちづくり委員会会議録

- 開催日時：平成18年8月22日（火曜日） 14：00 ～ 16：30
- 開催場所：大殿公民館1階講堂
- 公開・部分公開区分：公開
- 出席者：鈴木文彦委員、森栗茂一委員、大畑卓男委員、橋本雅寛委員、松本巖委員（岡村孝委員代理）、松本洋一委員、佐々木亮輔委員、後藤聖治委員、大原敏之委員、清水春治委員、高木和文委員、平野雅彦委員、平田共次委員、松永和生委員、吉富崇子委員（15人）
- 欠席者：なし（0人）
- 事務局出席者：鈴茂都市整備部長、福永都市整備部理事、乃美都市計画課長、原交通政策室長、渡辺主事（5人）
- 議題
 - 1 少子化対策に関するアンケート調査について（資料3-2）
 - 2 地域検討会について（資料3-3）
 - 3 今後の交通のあり方について（資料3-4～3-9）

●協議結果概要

議題1 少子化対策に関するアンケート調査について

資料3-2のとおり調査票を作成の上、実施する。

議題2 地域検討会について

- ・本日委員から出た意見を基に事務局、委員長、副委員長で資料3-5及び3-6について修正を行い、全戸配布のパンフレットを作成及び配布し、地域検討会に臨む。
- ・委員はオブザーバーとして参加し、必要に応じ、委員会で出ている意見や考え方等について、紹介できるようにしておく。
- ・日程については、土日開催も含め、地元と調整の上最終決定する。
- ・開催の周知は、全戸配布パンフレット、市ホームページ掲載、ケーブルテレビ、報道資料配布に加え、コミュニティバス、路線バスにも開催案内の掲示等を実施し、周知を図る。
- ・地区連合自治会長、地区老人クラブ連合会長、地区社会福祉協議会会長及びPTA会長に開催案内を送付する。

議題3 今後の交通のあり方について

次のとおり新たな意見が出た。

- ・既存交通について、利用者本位の立場でサービス等を改善し、利用価値を高めることによって利用促進を図る～既存のJR、バス、タクシーを利用したくなるものに…
- ・駅前広場は、市民だけでなく他の公共交通機関も利用しやすい賑わいのあるものとなるよう、地域住民や利用者の声を聴いて改善すべき
- ・全部地域に投げるのではなく、事業者は事業者で考えていくべき
- ・山口駅へのバス乗り入れを増やす（駅へのアクセス強化）
- ・少子高齢化の中で「ドア・ツー・ドア」のタクシーは重要なツールである

- ・ 県、市職員が通勤時に率先して公共交通を利用した上で、市民にも浸透（意識改革）させていく
- ・ 駅やバス停に駐車場・駐輪場を設置する（送迎用無料駐車時間のあり方）
- ・ 宮野駅－新山口駅間のパーク&ライド活用による渋滞緩和（J R 西日本による研究）
- ・ 山口線使用車両を宇部線に乗り入れることにより、利便性向上を図る
- ・ 外来者の玄関口としての山口線の利便性向上を図る
- ・ 利用環境の改善（ソフト面）～利用者マナーの向上、不正乗車抑止への取組み
- ・ 乗りやすい交通環境づくり～快適に安全に歩ける、気軽に乗り換えができる空間づくり

次第に基づき以下のとおり進められた。

<事務局>

ただいまから始めさせていただきます。

本日は、お忙しい中、また暑い中、御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

本日の委員会ですが、山口鉄道部長の岡村委員さんにおかれましては、御都合により御欠席でございます。代理といたしまして山口駅長の松本巖様に御出席いただいております。

会議の資料は、先週、開催通知とともにお送りいたしました資料3-1から資料3-13、そして、本日お手元にお配りしております資料3-10の追加資料及びコミュニティバスを走らせる会より、委員の皆様あてに提出された要望書がございます。

個々の資料につきましては、必要に応じて議事の中で御説明いたします。お手元に不備がございましたら、事務局まで申し出ていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、ただいまから第3回山口市交通まちづくり委員会を開会いたします。

鈴木委員長さん、よろしく申し上げます。

<委員長>

皆さん、こんにちは。ただいまより、第3回のまちづくり委員会を開催させていただきたいと思っております。

それでは、次第により会議を進めたいと思っておりますが、本日の次第によりますと議題が3つございます。一つ目として「少子化対策に関するアンケート調査について」、二つ目として「地域検討会について」、また、3つ目の「今後の交通のあり方」については、第2回委員会から継続しての議題としております。

本日は遅くとも4時半ぐらいまでには終了するような目処で進めたいと思っておりますので、御協力をお願いいたします。

それでは、まず議事の1、少子化対策に関するアンケート調査について、事務局から説明をお願いいたします。

<事務局>

それでは、議事1につきまして、御説明いたします。資料3-2をごらんいただきたいと思います。

これは、少子化対策に関するアンケート調査につきまして、前回の委員会以降に、委員さんからお伺いしました数点の御意見、そして、それに対する事務局の修正案をまとめたものでございます。

この修正案に基づき、「アンケート調査票」につきましては、中ほどにありますように網かけ部分のとおり修正を行っております。

本日、御確認をいただきましたら、早速、今月下旬より調査を開始いたしまして、次回の委員会までには結果を取りまとめたいと考えております。

簡単でございますが、議事1につきましては以上です。よろしくお願いいたします。

<委員長>

ただいま事務局から説明がありましたが、皆様方からいただいた意見に基づきまして、調査表が前回と比べ、数カ所修正されております。この点を含め、資料3-2少子化対策に関するアンケート調査票に関する部分について、御意見等ございましたらお願いします。

いかがでしょうか。別に問題ございませんか。

それでは、特に問題ないようですので、この資料3-2に基づきまして、事務局の方でアンケート調査を実施していただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

それでは、続きまして、議事の2、地域検討会についての議題に入りたいと思っております。

事務局から説明をお願いします。

<事務局>

議事2の地域検討会につきまして、御説明いたします。

資料3-3をごらんいただきたいと思っております。

まず、地域検討会開催の目的としましては、地域が抱える公共交通の課題につきまして、住民の皆様、協働してその解決策を検討いただきますとともに、地域の特性やニーズにあったよりよい交通を地域主体で展開する気運を高めるため実施するものでございます。

日時としましては、10月及び11月の平日午後6時半から2時間程度を予定しております。

開催の場所につきましては、地域の特性や広がり等を考慮しまして、市内11カ所で開催したいと考えております。

それから、出席につきましては、地域の皆様に自由に御参加いただくこととしまして、来月中旬に広報用のパンフレットを市内の全世帯に配布しますとともに、ケーブルテレビ、あるいはホームページ等を活用しまして、広く市民の皆様に参加を呼びかけたいと考えております。

また、各地域の連合自治会長さん、地区社協の会長さん、老人クラブの連合会長さんには、案内文を送付したいと思っております。

また、本委員会の委員さんにおかれましては、コーディネーター役としての御参加をお願いしたいと考えております。後日、御出席の確認をさせていただきますので、御協力をよろしくお願いいたします。

次に、内容についてですが、「よりよい地域交通」をテーマとしまして、全世帯に配布しますパンフレットによって、「基本的な考え方」や「地域主体による持続的な交通づくり」について説明した後、地域の皆様に「地域が抱える課題解決に向けての方策」について検討していただきたいと考えております。

また、会議の進め方としましては、できる限り、地域の皆様同士で議論をいただくようにしまして、それに対して、委員さん、あるいは行政の方から助言なりを行う形で進めてまいりたいと考えております。

議事につきましては、以上です。どうぞよろしく申し上げます。

<委員長>

地域検討会の開催要領について、事務局から説明をいただきました。

11カ所に分けて、10月から11月の平日、夕方から夜にかけて行うということで計画をされているわけですが、一応、地域検討会につきましては、第1回委員会で副委員長からも御提案がありましたように、可能な限り委員の皆様にも御出席をいただいて、この委員会との協働歩調みたいな形も考えていきたいと思っております。

私なり、副委員長につきましても、なるべく予定をやり繰りしながら出席できるようにしていきたいと考えております。そのようなことで委員会とリンクさせながら進めさせていきたいと考えております。

では、開催内容等に関して、御質問、御意見等をいただければと思います。

<委員>

地域検討会の参加者ですが、地域住民の自由参加になっていますので、どなたでも関心のある方が、呼びかけの文章によっては出て来られると思います。ただ、各連合自治会長さん、地区の社会福祉協議会長さん、老人クラブ連合会長さんには、案内文を送付ということになりますが、その後の一筆が必要ではないかと思えます。やはりたくさんの人に来ていただけるように、班長さん、青少協のメンバーや社会福祉協議会のメンバーなど、そういう声かけを是非してほしいと思えます。そうでないと、場合によっては、男性だけがそろうという感じもします。そうすると、やはり子育て中のお母さんや妊婦さんなど、そのあたりの意見は聞けないおそれがあると思えます。参加者が男性に偏ってしまった場合に、女性の声が聞こえにくい、意見の集約ができないことがあると思えます。そういう意味では、年代も性別もなるべくたくさんの方が参加できるような呼びかけをきちんとしてほしいと思えます。次の資料での呼びかけの部分もなかなかいいなと思って見ていましたが、やはり大事なことですので、是非たくさんの人に来ていただけるようなそういう配慮をしていただきたいと思います。いかがでしょうか。

<委員長>

なるべくたくさんの方に、しかもいろいろな方のいろいろな意見が聞ける、議論ができるというような会にすることがもちろん望ましいわけですが、呼びかけ等につきまして、事務局の方はいかがですか。

<事務局>

積極的に呼びかけを行いたいと思えます。

<委員>

そうですね。

<事務局>

はい。ただ、どのぐらいの規模の会場を用意したらいいのかと思ってですね。100名程度入るぐらいの会場を用意したらいいでしょうか。

<委員長>

どんな場所を今事務局ではお考えですか。

<事務局>

一応50名から100名程度は入る会場とっておりましたが、そうすると50名程度では少ないかもしれないですね。もう少し広い体育館なども設定できるかもしれませんが、あまり広くても…。できるだけ100人程度入るようにしたいと思います。

<委員>

移動市長室などで市長さんが地域にいらっしゃいますが、出席者の写真など拝見すると、そんなにたくさんの方が来ておられないように私は推測しています。だからといって、最初から小さい部屋を用意するのも変かなと思います。だから、代表の方のみではなく、やはり積極的に、地区に関係のある方について私も働きかけをしたいと思いますし、一回のチャンスになるかもしれないので、その辺は積極的にいきたいなと思います。

なるべくたくさんの方が出てこられるような方法を地域の方に相談されて、「どこにどういふうに声をかけたら、いろんな年代の人がそろいますよ」とか、性別も、もしかすると同数とはいかないかもしれないけれど、そういった配慮は地域の方をお願いしていいと思います。だから、そういう意味では、一緒にやっといこうというスタンスで、ぜひ声をかけてほしいなと思います。やはり一方的にこちら側がするのではなく、「これは自分たちの問題ですよ」という声かけがキーポイントだと思います。だから、是非一緒にやっといけるといふか、少なくとも地元がそういう関心を持てるような、話し方ややり方をさせていただければなと思っております。何人ぐらいですかと聞かれても、私自身分かりませんが。

<副委員長>

今の意見に大変賛成です。大抵、地域をよくしていく案は、PTAから出ます。これから議論する子育ての視点もありますので、保育園や幼稚園など、小さい子供たちを抱えているPTAの代表の方たちにも御案内をしていただけたらいいかと思ひます。少子高齢化は、子育てしている人たちが気持ちよく子育てできるということもとても重要なことです、そこから出てくる意見は、とても重要だと思ひます。

<委員>

地域の関係ですが、私たちも地域でいろいろな会合を開きますが、出席いただけないことが多いです。出席して意見を言うていただくにはどうしたらいいかと悩んでいます。やはり、地域で、地域の本当の声が出てくるような会議をするということに工夫をすべきで、ここが一番大事なところではないかと私は思ひます。

各地区の自治会長さんにも早目に取り組みを投げかけて、前もって会議をしてほしいなと私は思

っています。それを自分の地域で、交通というのはどうするべきか、交通はまさに生活そのもの
の手段として必要なもので、やはり年をとるとどうしても自分で車を運転出来なくなって初めて
痛切に感じる部分ではないかと思えます。特にそういった高齢者の方が、実際に今どういうふう
な動きをされるかということ、例えば病院に行くのか、買物に行くのか、そういう具体的な行動
を想定した、裏返せば、いかに利用していただけるような交通体系ができるかということが重要
ではないかと思うので、その辺をしっかりと議論することが必要ではないかと思えます。自治会長
さんもいろいろなタイプの方がいらっしゃるし、幾らこちらから声かけしても、全く反応の
ない方も半分以上おられます。私も今、大内地区で、まさに「まちづくりは自分たちでやるべき
だよ」ということで、いろんなテーマを投げかけしておりますが、なかなか末端にまでいきませ
ないので、非常に悩んでいるわけですが、その辺が一番大事なところじゃないかと思えます。私自
身も各連合自治会長さんには、前もって呼びかけもしていかなければいけないと思っております。

<委員>

今の意見に関連しますが、参加者100人という声がありましたが、100人の前で話せる人
は、ほとんどいないと思えます。そういう多人数を集めるのであれば、その会議の持ち方の工夫
があると思えます。全体説明があつて、その後少人数で分けていく、または、少人数の意見を吸
い上げるために、ワークショップを行うなど、そういった内容を考えてもらわないと、単に
「100人来た」というその人数だけで評価されるようなことがあると困るので、その点を事務
局にお願いしたいと思えます。

<委員長>

今の御意見は非常に大切なことで、いわゆる事務局なりがこちら側にいて、参加者が反対側に
並んでこちらを向いてという形を想定します。すると、どうしても説明会的なイメージが非常に
強くなってしまいます。こういうやり取りだけになってしまうので、そうではなくて、やはり、
出席した皆さんが、なるべくいろんな意見をお互いに言えるようなそんな会議にできるのが望ま
しいのだらうと思えます。

そういう意味では、これは実際にそれぞれの場所でどれだけの人数が集まるのか、それによ
ってもやり方は、その場で変えていかなくてははいけなかもしれませんが、今おっしゃったよう
な、どういう形で検討会を進めていくか、その辺幾つかのメニューを事務局の方でも考えておく必要
があるのかなという気がします。事務局、その辺いかがですか。

<事務局>

できれば、住民の皆さん同士で議論していただくようなワークショップ形式をとりたいので
すが、私どもはそういった手法に十分熟知しておりませんので、少し研究して、できるだけそう
いった形でできるように検討したいと思っております。

<委員>

以前PTA会長をやっていたときに、PTA会議に出席ということで、すべてのPTAの方々
に出席をお願いしても1名も出てくれなかったことがあります。そのために、前もって大事な
ことがあったら、全家庭にアンケート調査をしていました。また、地域の役員をやったときも、

百数十世帯にアンケートを先にとって、それで代表としても意見を集約して出ていました。これは全戸に配布するのであれば、そこにアンケートをつけてもいいのではないのでしょうか。出席を促すパンフレットにしないといけません、当然この時間帯に出席できない方々もおられますから、出席できない方はこのアンケートで先にお答えくださいという形をとっていただければ、より広く意見が集約できるのではないかなと考えております。

<委員長>

全戸配布のパンフレットの最後に、「来場が難しい人のために」とも書いてありますが、事務局は今の御意見についていかがですか。

<事務局>

その辺も考えましたが、6ページという紙面の都合上、その部分がとれなかったので、「様式は問わないので御自由に意見を」と記したのですが、枠をとったほうが、より回答しやすいと思いますので、その点は今一度検討させていただきます。

<委員>

開催日は平日と書いてありますが、みんなが集まりやすい時間は、例えば金曜や土曜というのが集まりやすいと思います。周知徹底の面もありますが、それと開催時間、6時半が正しいかどうかですね。それぞれ地域性がありますので、時間もその地域にあったような時間帯をぜひ設定してもらったほうがいいような気がします。ただ、平日と書いてありますが、土曜も含めた地域検討会の開催が望ましいのではないかという気がします。

<委員長>

その辺、事務局の方はいかがですか。

<事務局>

一つは、平日に開催する地区と、土日に開催する地区の振り分けをどうするのかといった点がありました。公平にするのだったらすべて土曜にするなどした方がいいのかなと思ったりもしましたが…。過去の市のこういった検討会等については、平日にやっており、それにならってやりましたが、事務局としては、土曜日でも日曜日でもかまいません。

<委員長>

皆さんの御意見はいかがですか。土曜日、あるいは時間帯。

<委員>

土曜日が一番いいです。

<委員>

個人的な意見を言うと、私は防府まで通勤していますので、土日にしてもらった方が出席しやすいです。

<委員>

ただ、土曜日・日曜日、特に日曜日は、地域で祭りがあつたりするので、日曜日は避けていただきたい。土曜日は比較的空いているのではないかと思います。

<委員>

この時期は、田舎は農繁期になります。農繁期のときに6時半がいいのかどうかということをよく考えておかないと…。地域によっては自治会長さんから文句が出る場合もあるかもしれません。

<委員長>

実際、時間的にはどんなふうにかえたらいいでしょうか。

<委員>

地域にもよりますが農繁期を避けるか。

<委員>

だから、農業の盛んな農村地域は農繁期を避けるか、地域によって全く違ってくると思います。南部と北部では1カ月以上も農繁期が違います。その辺は市役所も分かっているはずですが。

<委員長>

開催時間帯と、農繁期を避けるよう調整して日程を組めないかという御意見がありました。事務局いかがですか。

<委員>

もう一点、全戸に配る案内ですが、かなり早くから配った方がいいと思います。周知徹底するためにも、やはり早くから配って、地域で盛り上がっていくような形をとる方がいいと思います。

<委員長>

配布時期については後で話がありますが、なるべく早くということで、来月の半ばぐらいには、配ろうということで進めてはおります。早く開催する予定のところ、1カ月の余裕はみている形にはなっておるかと思えます。

<委員>

ある程度、早目にお知らせいただかないと、地域の準備もあると思うのですが、ただ、私は個人的には土日がいいのですが、10月、11月は地区の運動会や文化祭、国民文化祭の行事等が重なって、土日開催というのは難しいのではないかと思います。

<委員>

だから、地域検討会を10月1日から始めるとかですね、9月の中旬に配布して1カ月とい

うこととなりますと、10月の中旬となります。そうするとどうしても農繁期に入ってきます。だから出来るだけ早めのほうがいいのではないかという気がします。

<委員長>

検討会そのものの開催を早めにとということですね。

<委員>

特に地区連合自治会には、前もって下準備の会議をしていただいたらかなり違ってくると思います。地域的に連携のあるところもあります。南部では、川西や川東など榎野川を挟んで、かなり事情が変わりますので。例えば、川東では、陶、鑄銭司、秋穂二島、名田島、こういう地域を1周すれば、4～5地区が同じ路線になるというふうにも考えることができます。そういうふうには地域同士で話し合っしてほしいなと思います。そうすると、小さい意見も必要ですけど、大きな一つの全体的な考え方も、その会議でどうしたらいいかと検討できるようなレベルの会議ができるのではないかと思います。

<委員長>

この市主催で行う地域検討会は、地区ごとに1回を予定しているわけですが、具体的にその地域でこれからどうしていくかということは、その1回で決められる話ではありませんので、恐らくそこが一つのきっかけになって、その後に展開していくような形をとってほしいと思いますし、そういうふうにはしていかななくてはいけないと思います。

<委員>

そういう段階を何回か踏んでいかないと、地域としての意見はまとまってこないのではないかと思いますし、実際に運行することになったら、利用していただかないといけませんしね。

<副委員長>

これはなかなか難しい問題です。要はきっかけですから、何人来るか、どういう状態かよく分かりません。でもやらないと始まらないわけで、それで事務局としては、現地とよく相談して、先ほど話がありました農繁期のことや、女性の出やすさ、行事等を勘案しつつ、とりあえずやってみましょうということで、きっかけとしてやっていただくということでどうでしょうか。

ここで、共通理解をしておかなければいけないことは、そのきっかけの中で、また地域の実情に応じたり、地域の意向にあわせて、さらにやらなければならないときには、また時間等を考えて、今回はやることにまずは意味があるということで、完全な日程はないと思います。でもそこはいろいろと現地と合わせていただくということで、これはもうそれでよろしいのではないのでしょうか。

<委員長>

後ほど実際に配布する資料の説明がありますが、ここに出ている日程の問題については、今出た意見を参考にして、地域の状況あるいは農繁期の問題など、その辺を調整していただいて、事務局で検討をお願いしたいと思います。

これは、恐らく、例えば土曜日にやっても平日にやっても出られない人は出られないし、「こっちの方がいい」という人はお互いにいるわけですから、ある程度やむを得ないことだと思います。「どうしてもここでなければ」ということがなければ、ある程度は仕方がないと思います。いずれにしても、今副委員長がおっしゃったように、今回やることできっかけをつくってこの先へつなげていくということがやはり大切なことですので、そういう会にするにしても、なるべく多くの人、広い層の人に出席してもらえような日程をもう一度、事務局の方でも検討していただきたいと思います。日程の件に関しては、それでよろしいでしょうか。

<委員>

開催場所としては、大体どこを考えておられますか。

<委員長>

パンフレットの説明に関わる話ですが、では、場所については今説明してください。

<事務局>

お手元の資料3-5、全世帯に配布するパンフレットですが、一応6ページ構成で考えています。その最後のページに、地域検討会の開催日程を載せております。表にしておりますが、10月4日から11月17日まで、11会場で行いたいと思います。対象地区につきましては、徳地が3会場、小郡、阿知須、秋穂はそれぞれ1会場、山口は5会場を考えております。

会場につきましては、右側の欄に載せておりますが、各会場とも50人から100人程度の収容ができる会場で仮押さえをしております。先ほどの御意見を踏まえまして、また、日にち、会場等を調整させてもらいたいと思います。

<事務局>

先ほど、土曜日という御意見がございましたが、全て土曜日でやると延べ3カ月になり、全体の日程や会場の都合等もございまして、平日も含めて事務局の方で検討させていただく——土曜日にやらないということではなく、土曜日も含めてということで検討させていただきたいと思います。

<委員長>

それはそれで結構かと思います。いずれにしても、全部の地域を土曜日にやろうとすると、非常に長い期間をかけなければなりませんので、その辺は、全体の進行の都合等もお考えいただきながら、事務局で検討していただければと思います。

この開催要領の部分で、ほかにございますか。

<委員>

パンフレットを全世帯へ事前配布となっておりますが、コミュニティバスに乗っているお客さんに、表裏一枚物ぐらいでいいから出せないでしょうか。全戸配布はされますが、実際乗っている人の意見をやはり聞きたいので、直接手渡しした方が意識してもらえて来てもらえるとうれしいかなと思います。先日大内ルートと吉敷・湯田ルートに乗ってみて、大内ルートでは乗っている

人の話を聞かせてもらいました。おばあちゃんとは、やはり「買い物に使っています」と、また「家族もいる、家族に車を持っている人もいるけど、やはり頼むのは気兼ねだから、バスがあると助かるね」といった話をしたのですが、やはり今乗っている人の意見を聞けば、どこを改善したらいいという部分も出てくると思うので、その辺をお願いできればと思います。運転手さんに負担をかけるのは難しいので、あまりどうしてもとは言えないですが。

<委員長>

一枚物の開催案内を発行する予定はされていますか。

<事務局>

今はしておりませんが、出来るだけそのように対応したいと思います。

<委員長>

全戸配布でパンフレットを配られるのは1回だけになります。今の御意見は、手渡しされるような御意見だったわけですが、手渡しだけではなくても、例えば、防長バスさんなり、中国ジェイアールバスさんをお願いをして、コミュニティバスや路線バスの車内に一枚物の開催案内を下げてくださいなどといったことが考えられます。

<事務局>

手渡しとなると、乗務員の方に頼むわけにはいきませんので、別に人をつけないといけないという形になります。

<委員長>

例えば、コミュニティバスであれば、パンフレットを運転席の後ろのところにぶら下げたり、路線バスであれば、1カ所スペースをいただいて、一枚物を下げてください等考えられます。

<副委員長>

現に利用している人に行き届くように、地域検討会があるということがわかればいいわけですからね。ただ、それらの作業をするのはちょっと大変ですが。

<委員長>

防長バスさん、いかがですか。

<委員>

車内につるし、その上に、大きな字で開催がありますということで、興味のある方は御自由にお取りくださいといった形は幾らでも出来ると思います。

<副委員長>

それは無料ですか。一応確認しておかなければ…。

<委員>

それは、また…。

<副委員長>

協力していただけそうですから、中国ジェイアールバスさんも可能ですか。

<委員>

印刷物を入れられるケースを利用しておりますので対応出来ると思います。

<副委員長>

5年後には、たくさんお客さんが増えますので、協力いただけるそうですから。

<委員長>

では、一枚物の「地域検討会開催パンフレット」を事務局で御検討ください。

<事務局>

はい。

<委員>

今の全戸配布について、自治会長、各班長、各世帯の順に配布されます。配布されたものが3枚になるとあまり読まないという傾向があります。もう少しこれを2枚ぐらいにした方がいいのではないかと思います。

<委員長>

資料3-5の中身等についての議論は後でしますので、そのときにまたお願いします。

ほかに資料3-3、開催要領についてはいかがですか。特になければ、今いただいた意見をもう一度事務局で御検討をいただいて進めさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、いただいた意見をもとに、調整するところはもう一度調整していただくことで進めさせていただきたいと思います。

次に、議事3に入ります。

これからの今後の交通のあり方について検討していきますが、この中でまた地域検討会そのものの資料等の意見整理等をさせていただきます。具体的に御意見をいただきながら、パンフレット等も詰めていきたいと思いますので、よろしくをお願いします。

事務局から説明をお願いいたします。

<事務局>

議事3につきまして、御説明いたします。資料の3-4をごらんいただきたいと思います。

これは、第1回及び第2回委員会におきまして、委員の皆様からいただきました御意見、これにつきましては、1ページから3ページまで、副委員長の報告が4ページ、委員長の報告につきましては5ページ、6ページ、及び市民アンケート調査の分析結果の要点をまとめたものでござ

います。

また、次の資料の3-5ですが、これは、先ほど申しましたように、全世帯に配布するパンフレットでございまして、一応6ページ構成で今のところは考えております。次の資料3-6につきましては、事前配布ではなく、各会場での配布を予定している資料です。各会場1ページもしくは2ページで当日配布を考えております。

資料3-5と資料3-6につきましては、これまでの第1回、2回目の御意見（資料3-4）を踏まえまして、委員長、副委員長と調整しながら作成したものでございます。限られた時間の中でいただきました御意見をもとに作成しておりますので、未完成でございますが、さらに議論を深めていただきまして、熟度を高めていただければと思っております。

簡単ではございますが、議事3につきましては以上です。

なお、前回委員会で委員から御依頼をいただきましたJR山口線の高校生利用者アンケート調査の結果につきましては、資料3-8として用意させていただいております。これにつきましては、実施をされました山口運輸支局の大畑委員さんに御説明をお願いしたいと思います。

<委員>

簡単に御説明させていただきます。このJR山口線の高校生利用者アンケートと申しますのは、平成15年10月に、山口線の利便性向上のための改善策を協議することを目的に、利用者代表であります山口線沿線の高校7校と、JR西日本山口鉄道部、沿線自治体として旧小郡町、山口市、それと私も運輸支局で構成する協議会を設置いたしまして、その協議会の活動としまして、こういった利用者アンケートあるいは駅周辺での点検活動等がございます。活動の中から課題を整理して、具体的なダイヤ改正、駅駐輪場の整備あるいはトイレの改善など利便性向上のための取り組みを行っているところでございます。

協議会としては、現在のところ設置された状態ではありますが、なかなか改善も少ないということで、今後こういったものをもとに、さらに利用促進も図っていくといった取り組みにつなげていきたいと考えています。

アンケートについて簡単に説明しますと、山口線沿線の高校7校の生徒さんを対象に実施し、約1,606人が回答されております。実際の利用実態として、生徒さんのうち約5割の方が山口線のみ利用となっております。乗車駅では防府駅が多く、下車される駅では高校の多い山口駅が一番多いです。また、帰りの乗車時刻は、大体4時から4時半の時間帯が一番多いです。

山口線を利用している理由としては、「駅が学校に近い」が多数を占めております。その他の理由として、「山口線以外にほかに利用できる交通手段がない」といった貴重な意見がございますので、まさに高校生という交通弱者にとって、こういった公共交通は大変重要であるということはこのアンケートからも考えてもらったらと思います。

5番目からは、山口線のダイヤあるいは駅の施設に関するアンケート、具体的には「山口線の車両数を増やしてほしい」、あるいは「ダイヤを改善してほしい」「終便ダイヤの延長希望」「乗り継ぎをスムーズにしてほしい」そういった要望等ございまして、既に協議会の中でこういった部分では、部分的にはJRさんの御配慮でも改善も進んでいるところでございます。

最後に、利用者のマナーということで、これが今回の協議会の中でも特にJRさん側からそういった一つの利用者のマナーについて要望等がございまして、そういったものも協議会の中でマナー改善についても取り組むということでございます。

<委員長>

それでは、前回は、時間が不足したこともございまして、十分に交通のあり方について、議論が尽くせませんでしたので、本日改めて議論してまいりたいと思います。

これに関する資料は3-4から6まであるわけですが、地域検討会向けの資料と、それから論点整理等を切り離しまして、先に資料3-4の「中間報告、地域検討会に向けての主な論点整理」、これはつまり今まで第2回までの委員会の中で、あるいは市民アンケートの中で出てきている意見を集約整理したものです。これについての御意見をちょうだいしたり、あるいは新たな御提案、御意見があれば、それをちょうだいする、これを先にさせていただきたいと思います。

あわせて、今も説明のありました山口線の利用者アンケート調査結果についての御感想なり、あるいは御意見、そういったものも論点整理の中で、出していただいて結構です。

まず、資料3-4と3-8に関して、御意見あるいは御提案をいただければと思います。

<委員>

コミュニティバスが始まったいきさつというのはいろいろあると思いますが、公共交通機関ということで、もともとバス、JR、タクシーがありまして、それがこのアンケートを見た限りで、高校生にとって、余り高価な乗り物には乗れないためJRの利用が一番主です。そういう学生のアンケート結果を見ても、従来の公共交通機関では足りないということがはっきり出ているわけです。そこで、このコミュニティバスが、私たちタクシー業者からすれば本当に困ったものなのですが、一般市民からすれば必要だということ。行政の方も旧山口市営バスという大失敗もありましたが、それもなくなったということでこういうものが生まれたんだというふうに感じております。

高校生のアンケートというのは、学生だからということは今言いましたが、実は、これから当然大人になっていって、すべての公共交通機関を利用する人たちです。私も山口線をずっと使っていました。やはり全くこのアンケート結果を見て同じ気持ちになっています。そこに持って行って、タクシー等を利用する高校生たちもいますが、これも「運賃が高い」、「運転手のマナーが悪い」などいろいろな意見が出てきます。そこで、このコミュニティバスについてうんぬんだけではなく、当然現在ある公共交通機関も改善すべき点が相当あると思います。それについても私たちタクシー業者としても、いつもある苦情だけではなくて、もう少しこの委員会の中でも話していただいて、これをこうすればいいということ、また私たちもJRさん、バスさんというのもよく利用はしていましたので、そういった形も思います。またこのコミュニティバスについても、当然足りない面が相当あるわけですから、これらすべての公共交通機関に対して、今、結構高い位置で議論されているみたいですが、もっともっと低い位置で、階段の一步目からを見ていただいて議論をしていただければと感じております。

<委員長>

当初から申し上げておりますように、この委員会で議論する内容というのは、いわゆるコミュニティバスに限ったことではありません。名前は交通まちづくり委員会ですが、山口市の交通、公共交通すべてにわたっての議論をやはりしていかなければいけない。そういう意味では、今ある公共交通、鉄道、バス、タクシー、こういったものを今後どういうふう考えていくか、あるいはどう改善していくのか、何ができるのか、そういったような議論というのは、やはり同時に

していかなければいけないことです。ですから、今委員がおっしゃったように、今ある公共交通についての議論、当然皆さんの中からもいろいろ御意見を出していただいて、それを事業として反映していただく部分もあるでしょうし、それから市全体のその公共交通政策として反映していただく部分もあると思います。これは、そういった両面から皆さんに議論していただく内容だと思いますので、委員がおっしゃったそのままぜひ皆さんにお願いしたいというふうに思います。

<副委員長>

委員から建設的な意見がありました。すべてを考えなければいけません。今までのあり方だけではだめで、やはり今あるものをみんながもっと気持ちよく使えるようなあり方を考えていかなければならないと。その中で、要望ではなくて、「こんな形だったら使いやすいのに」というのを、地域の中から沸き上がらせていきたいなと思います。地域検討会の中でも、やはり山口線の問題はとても重要な問題だし、それから忘れてはいけないのは、実はタクシーというのは、家の前から目的地まできちんと行くわけで、少子高齢化の中で極めて重要なツールです。これらをどのような形でみんなが気持ちよく利用できるようにするのかということも、地域の人と一緒に考えていけたらいいなと思います。

その上で、まず山口線ですが、ここは県庁所在地で、幹線ではなくて支線が乗り入れているというのは、「何という街だ」と正直思っていました。ところが、新山口駅から使ってみると非常に便利です。新幹線から降りてホームが遠いだけが極めて不満ですが、結構便利です。ただ、山口駅からその先に乗っていこうという気には、そういう勇気がなかなかありません。時刻表を見ると、とてもじゃないけど、そんなことは必至の覚悟になってきます。ところが、住民の方はそうされているわけですね。

それで、山口の地域のこともだんだん分かってきたのですが、お立場として言えること言えないことがもちろんあるかもしれませんが、きっと住民のいろんな声があると思います。それも聞きたいです。山口市としては、もう少し山口駅から先の方も何とかしてほしいなど。市長さんも移動市長室で「市内1時間以内で通勤等を可能に」と言われていましたが、やはり合併して一つの街になったわけですから、宇部線から山口線まで電化しろとは言いませんが、もう少し行きやすい形になったらいいと思います。何かそういう市民の声がきっといろいろ出てくると思います。そういうのもできる可能な中で現場から声を上げていただきたいなと思います。

<委員>

今私どもが、渡辺市長に提案をしていることなどいろいろお話ししましょう。御存じのように、山口線は新山口駅から宮野駅間の輸送がかなりのウェートを占めています。それで、一昨年から宮野駅までの臨時列車ということで、山口駅止まりだったものを延長して往復5本運行しています。しかし、その利用が伸びないのはなぜかということです。「宮野駅まで試行的に延長して運行しているから、とにかく住民の方に乗ってください」ということも市にも言っております。また、今までは車両の1両編成がかなりありましたが、お客の利便性改善で、今年度のダイヤ改正時に、山口ー新山口間はほとんどの車両を2両編成にしました。朝の通学時間帯につきましては、4両・5両編成しています。御存じのように、下郷駅、上郷駅、仁保津駅、矢原駅、大歳駅、すべてすぐ横に踏切がありますので、踏切に車両が引っかかるということで、これ以上の編成はできません。車両数にも限度があり、最大限の努力でやっているということです。また、副委員長

が言いましたが、宇部線から山口線の電化は、可能です。ただ、相当にお金がかかります。これは、私どもが投資するというのではなく、市にも働きかけておりますが、かなりの経費がかかります。それと山口駅－新山口駅間を10分間隔で動かそうと思ったら行き違い箇所が必要になります。今考えられる場所では、湯田温泉、矢原、上郷です。これを行き違い箇所にするれば10分間隔で列車は運行できますが、これにも相当なお金がかかります。何億というお金がかかります。電化も何億というお金がかかります。

また、山口線で、新山口駅－宮野駅間の利用を促進しようとするれば、今、宮野駅にはかなり空き地がありますので、これを市が、パークアンドライドといった格好で駐車場なり、駐輪場なりに整備すれば、今の山口の交通渋滞がなくなるのではないかと思います。車で奥の方から来る方は、山口市内の通りが渋滞で、それから新山口まで相当時間がかかると思います。それを宮野駅の横に市がパークアンドライドをつくれれば、利用者は便利になるのではないかと思います。

それと、高校生アンケートに関して、先ほど車両数は最大限努力しているという話をしましたが、先般、山口市の生徒指導の先生の会議でお話したのは、生徒さんは車両の入り口に立っていて、奥に入りません。だから次の人が乗れないんです。乗り降りに時間がかかるんです。極端な話をすれば1駅に1分時間がかかれば全部で10駅ありますので10分かかるんですよ。ですから、乗っている方も中に入っていただくとか、中には4人座席にカバンを置いて、人を座らせないという話を各学校の生徒指導の先生に再三お話しして、「先生もどうぞ山口線に乗ってください」ということで、生徒指導の先生に限っては、乗車指導ということで、いつ乗ってもいいようなものを渡します。そういう努力は会社ごとしているのですが、なかなかマナーが守れていないというのが現状でございます。

<委員長>

私も仕事柄、ローカル鉄道に乗る機会が多いため、今おっしゃったことは非常によくわかります。またある程度、ローカルの鉄道というのは、高校生の自分の指定席みたいなものがあります。ある学年はここへ固まっている、ある高校のある学年はここへ固まっている、別な学年はここへ固まっているというようなことがどうしてもありまして、なかなか詰めて座ってくれと言っても座れないのが現実だろうとは思っています。それから、例えば私のようなよそ者がたまたま先に来て座っていると、そこにはだれも寄ってこないということもあります。なかなか通学列車の社会というのは、非常に複雑なものがあるなといつも感じています。ただ、やはりそういったことの中でも、みんなで本当に気持ちよく乗れるようなことをこれからやはりみんなで考えていかなくではいけないだろうなというふうな気はしております。

電化あるいは行き違い設備の増設といったようなことというのは、お金のかかる問題ですから、では、それをどこまでできるのかということは、別なところの議論になるかもしれませんが、少しでも使いやすくということであれば、まだまだ工夫の余地があると思います。今御提案のあったパークアンドライド、これも私も宮野ぐらいの距離であれば、結構いけるのかなというふうな気がします。

そういったことを含めたいろいろな御提案をもちろんすぐにできることと、そうでないこととあるでしょうけれども、鉄道に関してもバスに関しても、そういったいろいろな御提案をこの会議の中でしていただければありがたいと思います。

<委員>

私も、JRに乗るのですが、私が普段感じていることを話させていただきたいと思います。

人手がかかるということで無人の駅があります。私が乗り降りをチェックするわけではないのですが、見ていると、不正乗車があるのかなと私自身は感じています。乗るときにも降りるときにも駅員さんがいないという乗り方をすると、多分ただで乗っているんじゃないかなという光景を見受けます。これは、利用している側からするとやはり気持ちよくありません。

人手が足りずお金がかかるので、駅員を配置するのが非常に難しいのかもしれませんが、利用する側からすると、やはりそういうことはきちんとしてほしいと思います。ただ、今の状態からするとしょうがないのかもしれないなと思いつつ、「これっていいのかな、これってどうなんだろう」と思います。年齢には関係ないように私は見えています。高校生がやっている、中学生がやっているとは言いませんが、大人もしていると思っています。特にワンマンのとき、前から降りなさいという1カ所の通過だといいいのですが、そうでない場合もあります。

<委員>

いろいろな情報がありまして、私どもだけでは対応できませんので、鉄道警察隊には情報を流しています。あるところから遠くへ行く者もおります。そういった情報は流していますが、それがいつ乗るかがわかりません。毎日乗るのであれば、すぐに検挙できますが。ワンマンの乗務員も極力列車が着いた時に切符を拝見させていただいておりますが、何せ運転がまず主なもので、そっちの方にも集中しないといけないというところがあります。せっかく正當に切符を買われている方にとっては、御不満な面もあろうかと思いますが…。

<委員>

検討はしてほしいと思います。安全性の面からいうと、運転をしながら、停めて今度はワンマンで振り返っていただいておりますでしょう。やはり事故が起きる可能性って言うと変ですが、非常に神経を運転に集中していないといけないと思いますので、これも少し危ないかなと思います。

<委員>

それはワンマンバスも一緒です。運転して、バス停に着いて、切符とか料金いただくじゃないですか。考え方は一緒です。

<委員>

ただ、危険性はないでしょうか。

<委員長>

運転しながら料金扱いするわけではありませんから。

<委員>

一応全部きっちり停めてからやりますから。

<委員>

乗っている側からしたら、電車は少し違うように思います。バスのイメージとは重なりません。

<副委員長>

ヨーロッパの鉄道は、信用乗車です。切符を買っているか買っていないかわからない。いつの間にか構内に入ってしまった。検札が来て切符を持っていないとこっぴどい目に合う。日本のJRの検札は、回ってきていただいて、サービスで「切符が足りなかったら買って下さいね」といったものです。でも回ってきたらやはり少しは違います。検札は、山口線で一度もあったことはないが、実施するのはなかなか難しいことなのではないでしょうか。

<委員>

車掌が乗っているのは、必ず回ります。ワンマンの場合は回れません。

<副委員長>

回るか回らないかわからないから、ときどき回ってくるとか、そういうことはないのですか。

<委員>

車掌が乗っているときは、必ず回ると思います。

<委員>

以前より厳しくなっているのですか。

<委員>

一つの駅の間が、3分も4分もないわけですから、その車両の乗客を一人一人見ていたら間に合いません。

<副委員長>

だけど、ヨーロッパだったら、市電だって全部検査しています。

<委員長>

ヨーロッパなどでは、改札は車掌ではなく、改札係の人間が乗るから出来るということで、つまり、それは臨時改札の人を乗せられるかどうかという問題になってきます。

<副委員長>

だから、制度としてはそういう制度にはなっていないのですが、山口線の中で不正乗車といった現実があるとするならば、そういったことはできるのかなということなんです。

<委員>

ですから、すべての列車はできませんが、ただ、ワンマンであっても車掌が乗ることがあります。そのときは車掌がやることがあります。

<委員長>

細かい話ですが、ときどき臨時改札の人が乗っているのだという印象があれば、なかなか不正はできないので、そんな工夫も、ぜひやっていただきたいです。

<委員長>

何でこんなことを心配しているのかというと、山口線が大切だと思っているからです。いい加減なことに乗っている人に対して、もう少し厳しく検札してほしいなという意味です。もう少し信頼できるようにしてほしい、そういう意味です。山口市にとってとても重要な線だから、車掌もただ回るだけではなく、「あなたは切符を持っていますか」というぐらいの厳しい態度で臨んでいただくことは、むしろ大切なことだと思います。

<委員>

たまたまそういった車掌だったのではないかと思います。

<副委員長>

回って来られただけです。優しそうな人ばかりでしたよ。私はちゃんと持っていました。そういう中で、大切なことは、この委員会でも議論したように、「やはりコストはみんなでちゃんと負担するんだ」という話の中でとても重要と思いますのでお願いします。

パークアンドライドは宮野以外に、ほかの可能性はありますか。

<委員>

用地がありません。

<副委員長>

用地はともかくとして、やったらいいなというようなところがありますか。

<委員>

それは、山口駅でも横に用地があればいいでしょうが、皆さん御存じのように用地がないです。

<委員>

山口駅周辺にもう少し駐車場があつたらいいですね。私たちもときどき出張しますが、朝の7時、8時台の新幹線に乗ろうと思ったら、それは新山口駅まで車で行くよりか、山口線に乗った方がはるかに時間的にきちんと行きますから、安心できるのですが、それにはまず、山口駅に行くまでに、どういう手段でいくかということを考えなければなりません。

朝の交通体系とお昼の交通体系とが、全然違うと思います。私もこの委員会に所属する前から交通関係にはいろいろ興味があつたので、将来、山口市の交通体系というのは、どうあるべきかというようなことを考えていました。とにかく、地域の意見を聞くばかりでなく、やはり委員長さんあたりが、「これからの理想的な交通はこういう体系をつくった方が将来にわたって、皆さんが移動しやすくなりますよ」と言ったことを示していただきたいと思います。

また、原油高などいろいろな要因も加わっていますが、環境問題にしても、例えば、特に県

庁や市役所に勤める人から、きちんと考えて実行していただきたいです。自分たちが実行した上で、市民の皆さんに教育しないとできません。

私もヨーロッパに行きましたが、やはりみんなが目覚めて、リーダーがきちんとした指針を出して、それにみんなが共鳴して実践しているところは、ある程度の交通体系が維持できておるわけです。

まさに、山口では、非常にいろんな幅広い要求が出てくると思います。それに対してすべては出来ませんからね。だからどういうふうにしていくかということは、委員長、副委員長あたりが、もう明確に打ち出されていて、ただわがままを言うのではなく、ある程度そういうものになかった本当の意見、そういう前向きな意見に対してやっていく。タクシーも利用しないといけなだろう、コミュニティバスも要るだろう、けどコミュニティバスが維持できなければ、タクシーを利用しないといけないわけですから。どこかの例では、逆にタクシーの方を主体にしているところもありました。そういう例もいいのではないかと思います。そういう確固たるというか、こうあるべきだということを委員長、副委員長にきちんと話していただきたいなと思います。

<委員長>

あまり最初からそういう話をして、意見誘導になってはいけないと思いますから、私もあまり言っておりませんが、私も、あるいは副委員長も、交通体系の考え方についてそれなりの考えは持っているつもりですので、もちろん皆さんの御意見等を伺う中で、こんなふうに考えたかどうかというようなことは、今後また出させていただきたいとは思っています。

<委員>

地域社会ですから、ある程度はルールがあって、交通だけではなくて、日常の生活でも、ある程度みんなが我慢するべきことは我慢したり、協力することは協力していかないといい社会ができませんよね。そういうリーダー性をとにかく強力に発揮していただきたいと思います。

<副委員長>

でも地域に出ないと始まりませんからね。一人のえらい人がえらい何かを言うよりも、地元から湧き上がることの方が重要だと思います。今の交通まちづくりで成功しているところは全部そうです。

それで、今も申し上げているのは、パークアンドライドで宮野駅はいいねと私も思ったのです。山口駅でなくて宮野駅というところが重要なのです。そういう意味から考えると、仁保はどうかのかな、市街地をちょっと離れて、阿東町あたりもあるのかなとも思うし、では宇部線ではどんなところが可能性があるのかな、土地がある、ないの問題はちょっと置いて、ひょっとしたらJRでも調べておいて、山口市の土地がどこにあるのかよく調べておいて、それでねらい目を決めて、これはいけるといったような研究をしてほしいなと思います。

湯田温泉もありますね。いろんな手があると思いますね。

それから、パークアンドライドも、単に無料という話じゃなくて、きちんと電車に乗っていただいて、それなりの御利用をいただいた中で、停めていただくと。何かそういうことを考えていきたい。

<委員>

中には、市町村が開発してパークアンドライドをつくって、JRで御利用くださいというところもあります。JRがつくるのではなく、そういうところがあります。

<副委員長>

だから、今みたいに、山口駅につくるという話じゃなくて。

<委員>

それはそうでしょうね。私も仁保あたりにあるといいと思います。

<副委員長>

地域のところで停められるところがあって、それから後、電車、バスという形でその中で市内全部を考えれば、先ほど私が言ったように、例えば宇部線から山口線までディーゼルで行けてもいいなという話を申し上げたのです。

<委員>

たまたま都合がよく、新山口駅と仁保駅間はトンネルがありませんから、電化はできるわけです。

<副委員長>

電化の話はしていません。お金の要る話は全然していません。

<委員>

電化しないと直通ができません。

<副委員長>

ディーゼルの車両が宇部線に入ってもかまわないのではないですか。

<委員>

要は、電化したら、宇部空港から県庁に来ようと思ってもそのままきつと来られるようになるわけです。

<委員>

逆に山口線の車両をそのまま宇部線に入れるというのは、何か地理的な問題等があるのでしょうか。

<委員>

乗務員の教育の関係が発生してきます。免許証がいろいろありまして、電車の免許証、ディーゼルの免許証、今走っているSLの免許証などいろんな免許証の種類がありまして、ただ、電車が運転できるから、これも運転できる、あれも運転できるというものではありません。

<副委員長>

ディーゼルの運転手さんが宇部線に入ったら問題があるのでしょうか。やっているところはあ
ると思いますが。

<委員>

やっているところはありますが、免許を持っている人間の数が少ないということです。

<副委員長>

そうすると、JRの中でも山口線に当てられた人員が少ないということですね。その中では、
宇部空港まで延長する余裕はないとこういう話ですね。

<委員>

そういうことです。

<副委員長>

いずれにしても、そういうことも含めて、地域の中でいろんな議論が出てきたときに、その
議論に耳を傾けていただくということが重要でしょうね。

<委員>

それは逆に市長に提案します。

<委員長>

もう一つは、今、新幹線で出張に行くときというお話が出ました。つまりこちらの方が遠方へ
行くとき、あるいは新幹線でよそから来た人が、一番わかりやすいのはやはり山口線に乗ること
です。そういう意味で、やはり、よそから来た人を山口市へお招きするという意味での山口線の
役割というのはかなり大きなものがあります。ですから、そういうことも考慮した利便性といっ
たものをぜひこれからも御提案をしていただきたい。

<委員>

実は、JRの山口線は乗り継ぎも不便です。よそから新幹線で来て県庁へ行く方も、乗り継ぎ
が不便だからという理由でタクシーを利用されております。ところが、広い意味で考えると、先
ほどの駐車場の問題を言うと、一度来られた方は、会社の経費うんぬんを考えると、もう今度は
電車で来ないではなから車で来ようという方も出てきているわけです。

また、山口線のことで言うと、高校生の利用者が多いので、社会人が乗ると「何を場違いなど
ころに来て」という空気を感じるということが実際ありました。JRでは、禁煙車両、女性車両といっ
た取組みがあり、すごい賛成です。ただ、山口線の1両か2両しかない中で、それをとることは
難しいと思うので、可能であれば、車内のスペースに社会人スペースといったものをとっていただ
ければいいなと思います。

最近JRを使って旅行に行って、博多駅から電車に乗ったときに、お年寄り優先の席に若い男
性が乗っておられ、目の前にお年寄りがおられたからすぐ注意しました。するとすごい顔をされ

ました。こちらも覚悟してでなければ、注意できないような社会では間違っていると思います。そういう意味でいうと、先ほどからJRさんは恐らく責められているような状態に思われると思いますが、私たち市民のレベルが低過ぎるので、そこももう少し上げていかないといけないと思います。

それを上げていくために、このコミュニティ交通事業ということも当然あるのでしょうし、そういったせっかく走っているものに、乗るのが怖いという面もあります。タクシーで言えば、近い距離を乗ると、運転手さんからどんな目に遭わせるかわからないから、恐ろしいから乗らないという方がやはりおられると思います。これも全く同じことですが、そういった意味で、どうしても市民の教育ということができないのであれば、公共交通機関の中でももう少しすみ分けをやっていかないといけないということもあると思います。ですから、可能であれば、電車の中にここからは社会人や女性のスペースですよという枠をとっていただければ、私ももう少し山口線にも乗るようになるのではないかなと思います。

<委員>

今、乗りやすい公共交通環境の整備ということで話があったと思います。それに関連して言いますが、公共交通を維持したり整備したりするということは、それに人が乗らなければいけないわけです。タクシーは別ですが、バスにしても列車にしても、家の前まで来るわけではないですから、家から乗り場までの環境問題というのは、本当は広い意味で考えなければいけません。

この委員会の中では、そこまで具体的に踏み込んで考えることは、時間的な余裕がないからできないとは思いますが、その方向性の中の一つとして、私としては、快適に歩ける環境、例えば駅あるいはバス停まで、それもやはり必要だと思います。狭い道を、車を恐れながら歩いていくようでは、とても公共交通に乗ろうとは思いません。私の経験で、高校生が通学する時間帯に、駅に行くときに、自転車が並進しながら来るから歩くこっちがよける。そうすると、歩くという肉体的な疲労ではなくて、駅に行くまで精神的に疲れるということではまた困るなということですね。そういうことが原因になって、だんだん公共交通を利用しなくなるという、そういう土壌が出来てくる。そういうことで公共交通そのものだけを考えるのでは、なかなかいい案が出ません。もう少し広い意味で考えていくことが必要であろうかと思います。

<委員長>

今、言われたことは非常に大切なことです。例えば駅と駅、またはバスの乗り場など、それぞれが離れているときに、それをくっつける必要があるのではないかという議論があります。しかし、何百メートルか離れている場所に二つの駅があるとしても、この間というのは、安心して歩いて、歩いて楽しい空間であれば、別に何ともなくみんな乗り換えができます。

だから、今言われたような「安心して歩ける、あるいは、歩こうという気になるような空間」、それが公共交通のアクセス空間であれば、かなり公共交通というのは、現在の形の中でも結構使いやすい部分ができるはずなのです。つまり、新たなものを何かつくろうということだけではなく、今の中でも、この部分をもっと快適にできれば、もっと使いやすくなるのではないかという提案もこれは必要なことだと思います。

<委員>

山口駅長さんが来られているからお聞きするのですが、新山口駅へのタクシーの乗り入れですが、あれは全社乗り入れになっていますか。

<委員>

それは、私ではわかりません。

<委員>

以前議論をしたことがあるのですが、全社乗り入れになっていないと思います。それともう一つは、乗り入れの際にいくらかお金をとっているでしょう。

<委員>

年間1枠いくらかとっています。

<委員>

それで少し問題があるのは、駅前広場そのものの整備は自治体と一緒にやって4分の3を自治体が持っているわけですね。

<委員>

それぞれの駅によっていろいろあります。

<委員>

自治体には一銭も入りません。その辺がどうかなという気がいたします。

<委員>

調べて、次回お答えしましょう。

<委員>

もう一つは、先ほどから出ている駐車場の件ですが、駐車場の無料時間は20分が限度です。当初は40分間無料でした。そのうち30分、20分になってしまいました。どの線が一番正しいかということになるのですが、調整が必要ではないでしょうか。

<委員>

無料というのは、送迎用で、来られた方を迎えたり、こちらへ来た方をお見送りしたり、そういった時間設定です。20分が正当なのか、何分が正当かわかりませんが、今はとりあえずどの駅も20分送迎無料でやっております。

<委員>

それはわかっていますが、駐車料金が入るということは、自治体にも返ってきます。それはわかっているのですが。それは別として、盆と暮れにはすごい数の車が来ます。駐車場に入りきれ

なくて、外にもずらっと並んでしまって、警察官が誘導しています。やはり、普段から山口線を利用しようとするば、さっきから言われたポイントとなる駅に、駐車場をつくったり、バスについてはポイントになる停留所に駐輪場をつくったり、そういうことも考えないと、利用者が利用しやすい環境にはならないのではないかと思います。

<委員>

そうですね。車社会なので、駐車場がないとなかなか御利用できないというのは多々あります。商店街でもそうです。郊外のショッピングセンターには、駐車場無料で行けますが、街なかでは有料になり、ドーナツ現象みたいになっています。下松市がいい例ですね。ザ・モールに皆が行って、周南市の徳山駅前が閑散としているような現状があります。

<委員>

鉄道の関係ですが、山口駅へのバスの乗り入れですが、小郡方面からは、JRバスさんが吉敷の中尾から出るものと、山口大学から出るものが、乗り入れがあります。ただ、仁保方面からのバスの乗り入れが少ないです。防長さんは確か仁保から来るものと徳山行き、それとコミュニティバスが乗り入れしていると思いますが、バスで山口駅に行くには、現状では非常に不便です。やはり何らかの理由があるということでしょうか。

当然、新山口方面から来るものは全便山口駅に乗り入れて、それから防府に行きますから、あちらから来る人たちは山口駅に行くのにバスで行きやすいのですが、仁保方面から例えばバスに乗って山口駅へ行こうといった場合に非常に少ないです。

<委員>

防長交通とすれば、山口駅に乗り入れているものは徳山駅行きなど限られた路線しかありません。もともと山口市交通局が駅に乗り入れていた路線については今も乗り入れています。これも御存じのとおり、お金も払わないといけませんし、許認可がありまして、なかなかすべて乗り入れということはさせてもらえませんでした。今、お願いすれば入れるのかもしれませんが、大体時間帯も決まっていますので、ある程度限られた分しか入れないというのが実情です。

<副委員長>

山口駅にバスが入るとどこにお金が入るのですか。

<委員>

JRさんです。

<委員長>

駅前にはJRの土地ですか。

<委員>

半分から商店街方面は市の土地ですが、そこから駅側が全部JRの土地です。

<委員>

構内営業料というものが必ず発生します。防長だけで年間100万円から200万円ぐらい。

<副委員長>

コミュニティバスの大内ルートがとまっておるところは、あれは払わなくていいわけですか。

<委員>

コミュニティバスは専属で、年間3万円ぐらいJRに支払っております。

<副委員長>

バス停の土地の所有権はどこでしょうか。

<事務局>

あそこは、おそらく山口市の土地だと思います。

<副委員長>

協定広場の場所を使うのに支払うのですか。

<委員>

山口市とJRが協定して一緒に駅前広場を使いましょうねということでやっております。皆さん御利用しやすく使いましょうねということで、ですから、タクシーの場所とバスの場所と、自家用車も回ります。新山口も同じようにやっております。どこの駅でもほとんど協定広場です。詳しくは、また調べて御回答しましょう。

<委員長>

駅前広場は地域によって若干違いもありますし、タクシー業界の皆さんもよく御存じだと思いますが、その実を言うといろいろ面倒な問題がございますので、そこに余り踏み込みますと、ほかの議論ができなくなってしまいます。

ほかに資料の3-4、3-8について何かございますか。

<委員>

先ほどからいろいろな意見が出ておりますが、資料3-4の交通事業者の取り組みの中で、新たなサービスの展開というものがありますが、やはり新しいサービスの展開も重要ではありますが、現在のサービスをしっかり検証していく必要があると思います。例えば先ほどのバス停の問題などいろいろありますが、やはり利用者にとって利用可能なバス・鉄道、利用者がやはり利用したくなるようなバス・鉄道に変えていかないといけないという必要があると思います。

そのためには、やはりサービスの提供について、徹底した利用者本位の取り組みというのが大変重要ではないかと我々は思っております。現在のサービスで見直しが必要なものはしっかり見直ししていく、あるいは改善が必要なものは改善していくという行為、努力が要るのではないかなと感じております。ですから、公共交通の魅力というものを何としても、やはり価値を高めてい

かないとなかなか利用者が伸びないと思います。

例えば、先ほどの山口駅のコミュニティバスのバス停の問題ですが、私は、山口に来て最初に思ったのは、なぜかお年寄りが利用されるコミュニティバスのバス停が一番端っこにあって、屋根もない、そういうことが一番不自然でした。そういったところから、やはり必要なものはきちんと改善をして、できるものからやっていく、それによって利用者も利用しやすくなり、また戻ってくる、そういうことが必要ではないかなと思います。

<委員長>

論点の一つの追加というような位置付けでお聞きしてよろしいですね。

<副委員長>

細かいことを言いますが、構内営業料もあって、防長バスさんが山口駅になかなかたくさん入らないとするじゃないですか。そうすると、結局皆どうするかというと、「じゃもう車で行こうか」という話になってしまっているわけです。敵は誰なのかっていったら、敵は車に頼る私たちの気持ちでしょう。そうすると、結局、みんな「山口線は利用しません」となっているわけです。もっと言うと、よそから来た者にしてみたら、山口駅を降りたときに、バスがあるのかなと思ったら何にもない。コミュニティバスのバス停が端の方にある。これはやっぱりおかしいんです。

ある程度遠くからであれば車でということにはならないかもしれないが、広島あたりであれば、「じゃもう車で行っちゃおうか」という話になるわけです。事実はその通りです。そうではなくて、公共交通で行きやすいような、みんなが公共交通を使いやすいようなあり方に変えていかなければいけません。そのためには、駅前広場だっているいろんなバスが乗り入れ、乗り継ぎが円滑化にできるような形にできないのかということ、やはり考えていかないといけないのかな。地域の住民の方の声や、それから利用者の声やそういう中で物を考えていかないと、結局車だけの社会になってしまいます。

<委員>

今のコミュニティバスのバス停の位置は、どのようにして決まったかわかりますか。

<委員>

あとからできたからだと思います。それとバス停ですが、コミュニティバス、路線バス、二本立っているところがあります。なぜか高さも名称も違います。やはり、いろいろな改善をしていかないといけないところがいっぱいあると思います。だから、そういったところからやはり改善できるものは改善して行って、それによって利用者の方も利用しやすくなるのではないかと思います。

<副委員長>

そうですね。タクシーの話に戻りますが、湯田駅を降りると、いつでも中途半端にタクシーがとまっています。だけど、使おうと思いません。「客がひらえたらいいなと、ひらえなかったら、どこか違うところにいこう」といった商売の仕方をしています。そうではなく、乗り合いなどい

ろんな形も含めて、もっといろいろな形であれば、もっと気楽に利用できると思います。現状は、私みたいな給料のあり方ではタクシーは高級品で使えないです。怖いという問題は女性ではあるかもしれませんが。たばこ臭いしね。そのへんのあり方も、タクシー自体も地域の中で貢献する中で、新しいビジネスのあり方を見つけていかなければいけないし、地域の駅のそれぞれの駅で、みんながタクシーを使いやすいようなあり方を考えていかなければいけないと思うわけです。

構内営業料うんぬんの問題は、それぞれ事情がありますので、これ以上私は申し上げませんが、要は、お客様が、地域の人たちが、訪問者が、使いやすいようにすること。やはり、幹線のバスやJRの路線をきちんとみんなが使いやすいようにすることが絶対重要なことだと思います。それは、えらい先生が指導するものではなくて、これはこれからの検討会の中で住民の方に諮って行って、「この手もある」「あの手もある」、どうしていったら地域が存続していくのかということをもう一遍考えましょうという中で、地域からこれがこれから上がってくるというので、それを一緒に考えていったらいいなと思いますね。

<委員長>

地域からいろいろ上がってくるそういった声を当然検討する、それと同時に、やはり今御提案があったように、事業者さんは、事業者サイドでやはりできることを考え提案をしていただくと。やはり両方必要ですから、今回は、そういう意味で全部を地域に投げるわけではありませんから、事業者さんは事業者さんでやはり必死で考え提案をしていただきたいと思います。これはタクシー業者さんも同じです。

それでは、この後、地域検討会の資料について検討をしていただくのですが、少し長く議論しましたので、休憩の時間を入れさせていただきたいと思います。50分から再開します。

(休憩)

<委員長>

それでは、これまでの議論を踏まえまして、資料3-5の全戸に配布するパンフレット、3-6の各会場で配布する資料について、中身、体裁等を含めて御意見をいただきたいと思います。

先ほど6ページは量が多いという御意見もいただきましたが、その辺も含め、御意見をいただきたいと思います。

<委員>

さっきの話を確認しますが、地域に降りて行きますと、各世帯まで配布したときに枚数が多いと目を通さないというふうになりますから、できるだけ簡素化しながら理想では2枚程度にすることが望ましいのではないかと思います。

<副委員長>

これは、このままではなく、もう少しデザイン化して色をつけて、1枚ものになると思います。

<委員>

さっきは6ページと言われたものですから。

<委員長>

6ページは6ページですが、A3プラスA4の大きさの両面に印刷されて、こういうふうに見開くような形です。その辺の体裁の説明をもう一回していただけますか。

<事務局>

ページ数は6ページですが、紙としたら今言われたように三つ折りの折り込み式で一枚になります。

<委員>

内容に関して、もう少し目を引く題材が欲しいのですが…。私たちは、最初から最後まで見ますが、市民の方が見るとやはり途中がどうしても抜けると思います。それで、ぱっと目を引く題材がぽんと出ていて、現在税金投入されているというものを若干載せてほしいものですから、2ページ目の真ん中から下が一番私は大事なのですが。

あとは、コミュニティバスのみ議論で終わってしまわないように、もう少し資料を考えていただきたいということと、それから、平成13年のコミュニティバスが走り始める前と現状がどれだけ変わっているかということです。従来の公共交通機関でやっていて、それがどうしても物足りないから、コミュニティバスを走らせたのでしょ、なぜこれを走らさないといけなくなったかという理由。たった3ルートでは全然足りていないわけですから、コミュニティ交通事業というものを始めなければならなかった理由と、これを始めることによってどれだけのいい結果が生まれているかということ、その上でマイナス面としてはこれだけの税金が投入されているからということをお出ししてほしいです。あなたはコミュニティバスが必要でしょう、これがもうできているのが当たり前です、このコミュニティバスによってどンドン街なかに出て行って、皆さん買い物したり、いろんな人と会ったり、いろいろしてくださいよというのはわかるのですが、もう少しその辺を原点に戻って説明をしていただきたいということです。

<副委員長>

原点というとどんなことがありますか。

<委員>

というのは、この資料に「今なぜ公共交通」ということで、「マイカー社会からの脱却」ということが載っておりますが、コミュニティバスがなくても、別に困っていなかった人が多いわけですね。ただど市がどうしても、莫大な税金を投入してまでコミュニティバスを走らすようになったということ、ただそれによって、私どもタクシー業者からすれば、当然廃止を求めています、市民の中では、コミュニティバスの運行を大変喜んでいらっしゃる方もおられるし、待ち望んでいる方もおられるわけですから、そこをもともと別にあってもなくても変わらなかった、または多少便利になった程度のものであるのですが、それを市がそれだけの税金投入してまで、コミュニティバスを走らせたということをお理由と、それから現在それによって走らせている地域はこ

れだけの満足度がありますよということも、端的にせつかくいろいろなアンケート等もとっているわけですから、それも少し載せてほしいなということです。

<副委員長>

だけど、先ほど委員が言われたみたいに、コミュニティバスに限定して議論をしないという意味では、公共交通全体の中できちんと触れられていると思います。3ページにも、コミュニティバスだけではなくて、いろんな可能性がある路線バスのことも、鉄道のことも、幹線バスのこともかいてある。しかも、5ページのところには、こんなメニューがいっぱいかいてあります。コミュニティバスだけではないですよ、いろんな地域の实情に応じてあるんですよと書いてあるわけだから、それをコミュニティバスがどうのこうのというのも、私は必要がないのかなと思います。

<委員>

コミュニティバスの各会場での配布資料を見ると、コミュニティバスだけで議論してくださいよというような感じに見受けられます。最初の方は、全体の公共交通機関について書いてありますが、みんなもうわかっているわけです。コミュニティバスを走らせてくれという人たちがこの会場に出てくるわけですから。ですから、それに向けて各戸に配るものには、今のこの資料というのは当然題材をもう少しはっきりしてもらえばいいのですが、そのほかに少しその辺も加えてほしいということです。

<委員長>

ただ、一つ言えるのは、いわゆるコミュニティバスという形で走らせたのは、旧山口市の部分です。この資料は、いわば今の山口市全体が対象の話だということがあります。それから逆にこういったことをきちんと言うことによって、「『コミュニティバスを走らせてくれ』という話だけではないんだよ」ということを逆に知ってもらう必要もあるのではないのかなと思うのですが。

確かに、おっしゃるように、旧山口市のコミュニティバスを走らせたことによる効果といますか、そういったものを入れて、だけでも現状ではこういう問題もあるというふうなことは少し入れてもいいのかなとは思いますが。

<委員>

今までの流れがわかっている人が見ると、全く初めて見る人とは、取り方が違うと思います。4ページを見ても、私たちの目で見ると、子や孫の代まで続く交通にしようという文章の重みというのは、旧山口市営バスの二の舞にならないようにという意味もあって、必要性をうたっているということがわかるのですが、ほかの人たちからすれば、どう取られるかわからないですよ。ずっと税金使っていて、そんなに必要なものなのかなというのを思う人たちも多いわけですね。

<委員長>

それはそうしてもらってもいいのではないのかなと思います。そこで新たな議論が始まるのではないかと思います。

<副委員長>

だから、その下に書いてあります。事業者の努力もあるし、地域の努力もあるし。

それから、コミュニティバスだけを議論をしているわけではなくて、資料3-6を見てもいろんなことが書いてあります。いろんな可能性があります。ジャンボタクシーを活用したそういうものあり方など、いろいろ書いてあります。そういったような可能性の中で、御理解をいただけるのではないかなと思いますけどね。むしろコミュニティバスうんぬんということを書き出したら、余計話がおかしくなるのではないのでしょうか。

<委員>

4ページの「例えば」の箇所で、「バス停を商店が買って広告する」とありますがこれはどういうことでしょうか。

<委員長>

これは、実際に神戸市交通局など何カ所かでやっている例です。地元の商店なりが、バス停そのものに広告を出して自分のPRをできるかわりに、そのバス停はその商店が維持管理をするという形です。そのことによって、コストの一部分を言わばその地元の商店が負担するという考え方です。

<委員>

そういう例は、山口市内にあるのですか。

<委員長>

これは、ほかの地域でやっていることから可能性を並べてあることであって、今山口市でやっているという意味ではありません。

<副委員長>

「商店が買って広告する」という表現では少し分かりにくいかもしれません。だから、バス停の命名権で維持管理費用を出す、そういった話です。

<委員長>

そのような書き方の方がいいかもしれませんね。いずれにしても、ここに書いてあるのは、コストをみんなで負担する方法論を幾つか並べてあるということです。

<副委員長>

だから地域でできることを考えるということです。

<委員>

少し分かりにくいです。

<委員長>

わかりました。では、表現はもう一回検討させていただきます。

<委員>

資料3-5の2ページですが、コミュニティバスの運営状況を見ますと、例えばということで数字が上がっておりますが、1便当たり経費が約3,000円、1便平均9人で運賃収入が約千円、これでいいのでしょうか。9人ですと、割引があつて千円ですよ。

<委員>

福祉優待バス乗車証制度の適用で障がい者が無料、高齢者が100円、その他の障がい者の方も100円になります。小学生も100円です。中学生は200円ですが、学割定期券を買くと随分安くなっています。

<委員>

そうなんですか。

<事務局>

そうです。

<委員>

平日ですね。

<事務局>

平日です。

<副委員長>

それは、ほとんど100円で乗っているでしょう。

<委員長>

だから、かなりの人が割引を使っているということです。

<委員>

先ほど私が言った意見について誤解してもらったら困るのですが、いろんな意見を吸収することは当然のことです。その上で、もう一つ上の段階で、先生方の意見をということで言いました。私の地区は、防長バスも走っていますし、中国ジェイアールバスも走っていますし、今コミュニティバスが走っている部分は、今まで全く公共交通がなかったところを走っており、非常によかったという意見もあり喜ばれているところもたくさんあります。

唯一、ある1カ所だけ、運行当初は通っていましたが、運行の見直しで通らなくなったところがあります。そういうところは、通らなくなって初めて「やっぱり通らんといいかな」という意見が出ています。

だから、「通れば、やはり利用しなくては、結局は維持できませんよ」という話も我々も地区の皆さんと座談会をやる時に話しますが、大内ルート1便で経費が3,000円かかり、結局収入は1,000円だというような現状は、私も今初めて知りました。これで皆さんに少しはわかっていたかなというような気がするのですが、具体的にこういう現状を知らせることも大切ではあるなと思っております。ですから、文章的なものではなしに、これを漫画化したら、もっとよく見ただけでわかっていたのではないかと思いました。理想のものも、もう少しわかりやすく漫画化したようなものがあれば、こういうふうにあるべきなのかなというようなことがわかっていたいただければいいと思います。

<委員長>

ある程度、大枠の考え方等については、例えば資料3の3ページあたりも、図式化してあります。それから4ページの図は前回私が落書きした絵をもとにして描いているのだろーと思います。そんなものを少しずつ入れ込んでいます。今、漫画という話が出ましたが、これはさらにデザイン化してパンフレットにされる、そうですね。

<事務局>

デザイン化したきれいなパンフレットになります。

<委員>

資料3の5ページの図は、なかなかわかりにくいと思います。

<委員>

使っている言葉が、例えば「交通需要」、「コミュニティタクシー」、我々はわかりますが、やはりいろんな方が見られるので、若干、用語解説的な、もう少しわかりやすい表現にする必要があるかもしれません。予約運行といっても、どんな予約かわかりませんので、ここももう少しわかりやすくしたほうがいいです。

<委員>

そうですね。確かにおっしゃるとおりで、我々が議論していると、「デマンド」を割と平気で使ってしまいます。では、世間一般の人たちが、「デマンド」と言われてわかるかというのはいわかりません。

<委員>

それは、わかりません。

<委員長>

今の要望については考えましょう。

<委員>

横文字はできるだけ日本語にしてもらった方がいいのではないかと思います。

<委員>

それと、もう少し字を全体的に大きくしたほうがいいと思います。

<委員長>

多分言いたいことを入れることと、見やすさのせめぎ合いということになるのだろうと思いますが、これは、デザイン上の工夫でもある程度変えられる部分もあると思いますので、この辺については、デザインを依頼するときに、事務局の方で少し見やすさというものを考慮してもらえるようにしてください。

<委員>

資料3-5のパンフレットで、だれに来てもらいたいかというのが私には少しわかりません。一般の人に来てもらいたいのであれば、もう少し内容を絞らないと、特に5ページについては、「ここまでやらなければいけない」と思うと普通の人は臆して来ないです。通常は、行って何か意見を言って、それが形になっていたり、そしていつの間にかそういう中心になって動いていくというパターンで動いていくと思うのですが、今の5ページの内容では、最初の段階で遮断してしまう、「ここまでやらなければいけない、だったらせっかく行こうと思うけれども、やっぱり様子見で誰かやってくれるだろうから」という感じで人が来なくなる。そういうケースがあるので、むしろ5ページの内容は、今の段階ではそこまで必要ないと個人的には思います。先ほど言われたと思いますが、次に向けたきっかけで、要は実施して人に来てもらう、そしていろいろなことを言ってもらう、ということがスタートであれば、そのためのパンフレット、これを見て行ってみようというようなパンフレットを作ってもらわないと一般の住民の人は動かないと思います。

<副委員長>

これは、むしろ来た人に配る資料3-6にあってもいいですよ。

<委員>

そっちには入っていいと思います。

<副委員長>

でも、ちょっと流れみたいなのはあってもいいですね。

<委員長>

そういう意味では、今回来てもらうのが、まずこの5ページで言うと、勉強会の手前のところなんですよ。

<委員>

それも書いてないので、検討会は勉強会と一緒になのかと思ってしまい、わかりにくいです。

<委員長>

そうですね。その辺をもう少しそこがわかるような形で、5ページの進め方の図そのものは、各会場の資料3-6に持って行って、資料3-5の図は、今回の地域検討会がどういう位置にあるかというあたりをもう少しはっきりわかるような図に変えましょうか。

<副委員長>

「議論するきっかけですよ」程度の話ですね。

<委員>

ええ、そうでないと皆構えて来ると思います。

<委員長>

確かにおっしゃるとおりです。

<副委員長>

よく考えたら、これは先の先まで考えていますね。

<委員長>

先の先まで、言わばこう流れが決めてあるような印象はありますからね。

<委員>

行政がこういうもの出すときに、「もう結論ありきか」ということを絶対言われると思います。

<副委員長>

ちょっと出過ぎですかね。

<委員>

大体同じ意見ですが、このパンフレットを見てこの説明では難しいのではないかと思います。私たちがこれを見ると、なるほど基本的なことが網羅してあるなと思いますが、一般の人が見ると、恐らく2ページ目ぐらいからは「これはもういいや」となるのではないかと思います。一番必要なことは検討会に来てほしいということと、来てもらったときに、「車に頼りすぎる暮らしでよいのでしょうか」と問題提起を投げかけて、「もしあなたが車を運転できなくなったらどうしますか」ということを投げかけて、そこでいろいろ意見を言ってもらいたいことぐらいが一番肝要であって、その後「ああだ、こうだ」という感じでないと、そこまで考えてこないのではないか、あるいは本当に今意見が出たようにかまえて、「これは関係があってもちょっと出るのはやめようか」ということになりかねません。だから、これは6ページというのはむしろ4ページぐらいでもいいかと、重要どころとか、興味をひくようなフレーズを並べていった程度でもいいのではないかと思います。このぐらいの内容であれば、当日来た人に配るということでも、よいのかもかもしれません。もっとその辺パンフレットの分量を踏まえてもう一度吟味が必要かなと思います。

<委員>

逆に言ったら、来ていただくということで、バスに掲示するといったスタイルでいいのではないのでしょうか。

<委員長>

まず、来ていただくという点ではですね。ただ、全戸に配布するものというのは、やはり来ていただくということと同時に、これからこんなことを考えていきたいと思いますという部分がないといけない部分もあるかと思います。

<委員>

こういうフレーズがありますよね。「頼りすぎていませんか」、「一緒に考えませんか」、「みんなで育てましょう」とか何かいろいろあると思うんです。そういう意味で簡単なもののほうが読みやすいと思います。ただ前もって相談するか話し合いをするとかおっしゃるのであれば、こういうことが必要かもしれません。

<委員>

その場合はいると思います。今回は、交通まちづくり委員会が始まっていますよと、将来にわたっての市の交通体系を検討していますよというような、ここが皆さんにしっかり浸透して、我が家はこういうことをやっているんだなということを認識してもらうことがまず必要じゃないかと思います。だから、5ページは、一般的にはあまり必要がないかもしれない気がします。コミュニティバスが走っているところはかなり関心が高いと思いますが、走っていないところはピンとこないかもしれません。私たち自治会の立場で言えば、各連合自治会長さんにしっかりその辺の認識を持っていただかないと、地域格差が出てしまって、意見がどんどん出てくる体制になっている地域と全然関心ない地域と、極端になってしまうのではないかという気がしてなりません。

<委員>

私たちが、このような一般向けのパンフレットを出すときには、つくるメンバーだけで、中身を検討せずに、初めて見る人が本当に内容を理解できるか、ときどき持ち帰って奥さんなどに見てもらっています。事務局にもその辺をやってもらって、理解できるとすれば、一つの方向性などを案として出していくのもいいかなとは思いますが、理解できないものを配布すると余計見なくなるおそれがあると思います。

<委員長>

いずれにしても、今までの皆さんの御意見から一つ言えることは、まず5ページの図、この全戸配布の最初の段階でここまで出す必要はなさそうだと。出すのであれば、もう少し今回の地域検討会の位置がどんなところにある、これから進めていくに当たっての地域検討会の意味であるなど、ぜひ来て欲しいという意味でのその辺の誘導というか、そういった部分のことが入っていればよさそうだとということです。今の図のこういった進め方については、各会場で配布する資料については、将来的なことと言えばこういうふうに考えていますよという意味で、もう少し分かりやすい形にして出すのはよかろうという、その辺があるかと思っています。

それから先ほどのもう少し見やすくということからしますと、この小さい文字で書いてあるところをもう少し整理して、この強調すべきところをもう少し言葉もわかりやすく出していき、全体を4ページにするのがいいのか、それとも、もう少し文字を大きくして、当初のこの6ページの形態がいいのか、いずれにしても、もう少しそういった形での集約は必要だというふうに皆さんの御意見で伺えたかと思いますが、基本線、そんな感じでよろしいでしょうか。（「そうですね」との発言あり）

これは、なるべく早くお配りするという意味もあって、9月の半ばに配布ということを考えますと、再度委員の皆さんにお諮りする時間がとれないと思いますので、今日いただいた御意見をもとに、事務局、私、副委員長とでやり取りをさせていただいて中身を決めさせていただくことにせざるを得ないと思います。そういう意味で、あとはお任せいただくという意味で、ぜひこうした方がいいという意見がさらにあれば、出していただきたいと思います。

<委員>

検討会の当日、交通まちづくり委員会のメンバーは、コーディネーターという位置付けになっておりますが、共通認識という部分がある部分もありますが、全く反対の考え方もあるわけですから、どういう立場で出席をしたらよいのでしょうか。

<委員長>

まだ事務局とその辺の詰めはしておりませんが、もちろん出席する委員は、それぞれの御意見をお持ちなわけですから、それはそれで別に委員会の立場を代表する必要はないと思います。ただ、委員会でこういう議論も出ていますよというぐらいのことは、当然把握しておいていただいた上で、委員会としてこういうことを今後考えたいということで議論が進んでいますというぐらいの説明をできる方がありがたいとは思いますが、すべて委員会の代表として背負う必要はありません。

<委員>

個人的な考えとしては、あくまでも地域の人の意見を聞く立場だけであって、発言をすべきではないなというふうに考えております。

<委員長>

いわゆる個人の意見として発言をするということではなくて、例えばいろんな意見が当然各地域から出ると思います。そのときに、委員会としてこんな意見も出ていますよと、こんな考え方もありますよというようなことが、必要に応じて紹介できるぐらいのことを考えていただければいいのかなということです。

<委員>

これにはコーディネーターと書いてありますが、むしろオブザーバー参加と考えたほうがよいのではないのでしょうか。

<委員長>

そうですね。コーディネートではないです。進行するわけではないです。
ほかに3-5、3-6、御意見がございましたか。

<委員>

3-6の当日の配布資料ですが、地区によって、運行主体が地域だけになっていたり、NPOが入っていたりするものがあり、ばらばらですが、地域もしくはNPOが主体となって運行するという仁保・小鯖・大内というところは、そういうNPOの動きがあるのかどうか、それを書いている地区もありますが、そこは地域が主体でNPOはありませんよと言われているのか、その辺をお伺いしたいと思います。

<事務局>

それぞれの地域、自治会だけで完結できるようなものについては地域が運行主体と、地域がまたがるようなものについては、連合的な地域になるので、NPOの存在が必要なのかなという意味で書いておきまして、別にそこにNPOがあるとか、そういうNPO法上のNPOというのでは、むしろないのですが、そういう意味で書いていますが、もう一度整理してみます。

<委員長>

いずれにしても、NPOは前提条件ではありませんので、「NPOでやるんですよ」というようなことをよそから言ってできるものではありませんから、その辺は言葉の使い方等を少し考えましょう。

<委員>

資料3-6の秋穂地区ですが、これらの解決に向けての中で、公共交通の結節点となるバスターミナルをつくとありますが、バスターミナルは、秋穂にというよりは、市の中央にあるべきではないですか。例えば、山口駅、新山口駅などに。

<委員長>

これは、その地区の中に、結節点となるようなターミナルをつくりましょうという意味です。
現状そういった交通結節点になるような場所がないということから、公共交通がうまく結ばれていないといったような課題がある中で、その解決策として、その地区の中に交通結節点になるターミナルをつくることによって、地域の交通をもう少し使いやすいものにしていきたいと思います。

<副委員長>

これは、地域の実情を考えながらこんなところかというようなたたき台です。きっとそれぞれの会場には、どれだけ手助けになるかわかりませんが、委員長が行かれることもあるし、私が行かせていただくこともあるし、きちっと現場で住民の方のお話を聞いて、一緒にこのたたき台をベースに考えていかねばならないと思っています。

私たちみたいに、外から来る風の考え方もとても重要ですが、一方、現地の中で、交通まちづ

くり委員になっていただいている方の中にも、また、現場に参加をしていただいて、そして、現地の人と一緒に議論するという形で、現地の人、それから現場の委員の方、さらに、よそから来た人間ということで、役人も含めて、束になってかかって、一緒になって考えていこうとこういう、そのためのたたき台ということだと思います。

<委員長>

ですから、これからの解決に向けてというところに箇条書きに書かれている、このことにそれほど最初からこだわる話ではありません。

<委員>

もう一つ、先ほど50人から100人という会場設定をされて、PRをして100人を超えたらどうなりますか。

<副委員長>

要は、やってみないとわかりません。わからんことを今から考えても仕方がない。そのときはそのときで、オブザーバーですが、少なくとも、出ている委員長もしくは副委員長は、それなりにきちっと対応して、多けりゃ多いなりにあたふたして何かすると。少なかったら少ないなりにしんみり議論をすると、多ければ多いほど、ポストイットと水性ペン、それさえあればどうにでもなる。来た人に意見を言ってもらうことがとても重要だなと思います。

<委員>

私が言ったのは、100人という会場設定で、例えば150人来たときに入る会場がないですね。対応が出来ないのではないのでしょうか。

<副委員長>

まあいろんなことがありますから、そのときにはそのときで。

<委員長>

そのときには、また2回目3回目やりましょう。

<副委員長>

みんなで肩を寄せ合って一緒に考えていくということは素晴らしいことじゃないですか。そんな戦後の青空教室以来やったことない。だからそれは喜んでやればいいじゃない。みんなで議論して。口々言ってもらったらいいいじゃない。そういうのも素晴らしいことです。人数が少なくてもそれもしんみりして素晴らしいことです。そのぐらい思わないとやってられません。

<委員>

各会場での配布資料で、文言の問題ですが、各地域でこれらの解決に向けてと案が並んでいますよね。やはりこれを見ると、見た人がこういう方向で交通まちづくり委員会は考えているのかというふうなことを、真っ先に思ってしまうかもしれないので、これらの解決に向けて、「例え

ば」という言葉を入れておけば、勘違いせずに、こういう案がありますよととっていただけると
思います。

<委員長>

ほかにありますか。よろしいようでしたら、皆さんから、本日たくさんの御意見をいただきました。
これをもとにしまして、時間的な問題もごございますので、事務局、委員長、副委員長で修
正を行いまして、全戸配布のパンフレット作成、配布、それから地域検討会に臨むという形にさ
せていただきたいと思います。それでよろしいでしょうか。では、そういう形にさせていただきます。

なお、日程等につきましては、これから修正等ごございますので、改めて皆さんにはお知らせす
るという形にさせていただきますと思います。

それでは、本日予定していた議事は、以上で終了いたしました。その他、何かございますか。
まずは、委員さんの中で、例えば資料等でこういった資料を事務局の方に用意していただきたい
というようなものがございましたら、お受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしけ
れば、事務局の方、その他として何かございますか。

それでは、議事の方は、本日はこれをもちまして、終了ということにさせていただきますと思
います。御協力どうもありがとうございました。

<事務局>

長時間にわたり、熱心に御審議いただきまして、どうもありがとうございました。

次回の委員会は、地域検討会の意見を取りまとめる関係で、少し間が空きますが、12月の
22日金曜日の開催を予定しております。年末のお忙しい時期でございますが、事前に御確認さ
せていただきまして、御都合の悪い方が多い場合には、日程変更等もさせていただきますと考
えております。どうぞよろしくお願いいたします。本日はどうもお疲れ様でございました。ありが
とございました。

●会議資料

- 資料3-1 交通まちづくり委員会開催スケジュール
- 資料3-2 少子化対策に関するアンケート調査票に対する御意見と修正案
- 資料3-3 地域検討会開催要領
- 資料3-4 中間報告・地域検討会に向けての主な論点整理
- 資料3-5 地域検討会資料（全世帯配布用パンフレット）
- 資料3-6 地域検討会資料（各会場での配布資料）
- 資料3-7 都市核・地域核を結ぶ公共交通網（基幹交通）の状況
- 資料3-8 JR山口線の高校生利用者アンケート調査結果
- 資料3-9 生活交通に関する市民アンケート調査の結果（修正版）
- 資料3-10 報道記事

第4回交通まちづくり委員会会議録

- 開催日時：平成18年12月22日（金曜日） 14：30 ～ 17：00
- 開催場所：山口市役所第10・11会議室
- 公開・部分公開区分：公開
- 出席者：鈴木文彦委員、森栗茂一委員、大畑卓男委員、橋本雅寛委員、松本巖委員（岡村孝委員代理）、藤井真一委員（松本洋一委員代理）、佐々木亮輔委員、後藤聖治委員、大原敏之委員、清水春治委員、高木和文委員、平野雅彦委員、平田共次委員、松永和生委員、吉富崇子委員（15人）
- 欠席者：なし（0人）
- 事務局出席者：鈴茂都市整備部長、福永都市整備部理事、乃美都市計画課長、原交通政策室長、渡辺主事（5人）
- 議題
 - 1 少子化対策に関するアンケート調査の結果について（資料4-1）
 - 2 地域検討会の報告について（資料4-2）
 - 3 今後の交通のあり方について（資料4-3）

●協議結果概要

議題1 少子化対策に関するアンケート調査の結果について

- ・H18.12.20にバリアフリー新法が施行された。市民の関心も高いので各事業者に現状と展望を伺う。
 - ＜現状と展望＞
 - JR西日本：バリアフリー法に基づき、1日の乗降客数5,000人以上の駅から順次バリアフリー化を進めている。山口線では連絡があれば無人駅であっても社員が出向き介助などの対応をしている。
 - 中国ジェイアールバス：多大な赤字を抱えおり、自治体からの補助で運行している状態。低床車両の導入は遅れ、対応出来ていないが、今後経営状況を見ながら積極的に導入していきたい。「お客さまサービス憲章」を策定しており、連絡をいただければヘルプ希望のお客様に対して乗務員が介助するなどヘルプ体制を整えている。
 - 防長交通：バリアフリー法に基づき、低床バスの導入について努力している。お客様がスムーズに乗り降りできるよう乗務員教育も実施している。
 - 嘉川タクシー：高齢者や障がい者のお客様が多く、車両面の整備は経費的に難しいが、乗務員による介助は昔からやっている。妊婦や子育て中の方に対しては、車内空間環境面（禁煙）で対応している。
- ・少子高齢化の中で「ドア・ツー・ドア」のタクシーは重要なツールである。宇部市などでも子育てタクシーは導入実績があり、山口市の事業者も子育て支援等新たな需要に対応したサービスについても導入を視野に入れた検討を進め、潜在需要の開拓に努めて欲しい。
- ・資料4-1の集計結果について、さらに子どもの年齢別の集計分析をする。

議題2 地域検討会の報告について

<参加した感想>

- ・「自分のところさえよければ良い」といった考えだった方が、「他力本願」から「自力本願」といったように少し視点が変わったのが良く分かった。やって良かった。
- ・自分が参加したところは、無理な意見はなく、「何とかダイヤの変更や車両運用で改善出来ないか」といった意見が多かった。また、タクシーのマナーに対する嫌悪感が多かった。少子高齢化で今は何とかなっていても10年後はどうなっているのか、今できることは出来るだけ速やかに実施すべきである。
- ・福祉優待バス乗車証制度やコミュニティバスの格差がある。それをうめるのはタクシーしかない。行政が、公共交通の中にタクシーも戦略的に位置付けてやる必要がある。
- ・地域性、男性、女性による違いなどいろいろあった。「もう何年かしたら運転出来なくなる」という不安の声が多かった。高台団地の不安も大きく、コミュニティ交通の必要などところは早急に対応する必要がある。
- ・地域的な特徴に非常に差がある。路線バスしか走っていないところはそれなりに満足している。利便的なコミュニティバスが走っているところはさらに要望を持っている。地域での盛り上がりを消さないようもう少し勉強会等を開催していくべき。
- ・小鯖・大内、嘉川・佐山はコミュニティバスありきで議論が進んだ。平等の精神、人のことも思いやりながらコースは考えていかななくてはいけないという気運は多少感じたりもした。しかし、これからそれを、その地域で実際に誰がやるのか、よほどのパワーが要るだろうと思い、それを実際にこれから具体化していくのにはどうなのかなということが気になった。議論の内容がかたよった上、基幹交通の話はでなかったのが残念である。
- ・参加者でタクシーを利用しての来場はほとんどなかった。交通弱者が参加しづらいような時間帯設定だった。「今は公共交通はいらないが、いざという時に必要」といった考えの方が多かった。コミュニティバス運行地域の方ほど様々な要望があり、運行していない地域の人ほど自分達でいろいろな検討をされているのではないかと感じた。
- ・公共交通を利用していない人から「なぜ使わないのか」といったことを聞いたかった。
- ・現場に出向いて考えることは、大変であったが大変勉強になった。委員が変わった。役人が変わった。議論している住民さんがだんだん変わってきて、議論していけば、個別要求もあるが全体の中でどうしていったらよいか情報を公開してきた。市民も見てきちんと考えている。また違う形での地域への入り方も重要である。本庁より総合支所がもっと動くべきではないか。
- ・山口市の場合ロケーションの差が大きい。共通の問題もあるが、非常に大きな地域性をもった問題もある。それぞれの地域のニーズを把握できてよかった。こちらの思い込みがあり、視野が狭かったことも分かった。大切なのは「やりっぱなし」ではなく、次へつなげていくこと。再度、再々度地域に入り問題を抽出することが必要である。

<今後に向けて>

- ・10年後の状況を視野に入れた交通体系を考えていかななくてはならない。事務局とも調整してさらに地域の状況の把握に努める。

議題3 今後の交通のあり方について

- ・本日委員から出された意見を基に、委員長、副委員長、事務局で資料4-3について今後の議論がしやすいように修正・加筆を行い、第5回委員会までに再度各委員において内容を確認する。第5回委員会でもさらに検討し、中間報告書として取りまとめ、市に提出する。

主として、次のとおり意見が出た。

- ・基幹交通のあり方で、新山口～山口をきちんとさせることは、2つの都市核を持つ山口市にとってとても重要である。幹線中の幹線「山口市の顔」であるこの横長の2つのルート（鉄道、路線バス）について、市民にもビジターにも提示できるフレキシブルな交通体系をとっていただくとありがたい。鉄道の活用や新山口駅の問題（バスターミナル、インフォメーション）も含めて、これを中間報告書に明記する。（P18 関連）
- ・マイカーから公共交通への転換の表現が優しすぎる。「山口市は公共交通優先のまちづくりをやっていく」とはっきり明言すべきである。また、関連分野との調整で、バスが走りやすいように、公共交通優先の道路整備に関しても明記しておくべきである。（P15 関連）
- ・自転車についても、安全に走行できるよう走行路を整備すべき。（P15 関連）
- ・新山口駅は、利用者がスムーズに移動できるよう、バスターミナル機能のあり方について検討すべき。（P15 関連）
- ・福祉優待バス乗車証制度の改善に関して、一部自己負担制度は既にあるので、所得に応じて発行手数料の徴収を検討しそれを福祉タクシーの財源に充てたらどうか。その上で福祉優待バス乗車証と福祉タクシー券の選択制にすれば良いのではないか。一部負担額については、現行の100円から半額運賃（子ども運賃）の負担にするなど検討したらどうか。（P28 関連）
- ・バリアフリーの観点からも、ゾーン制運賃にするなど、分かりやすい・払いやすい運賃設定は重要である。（今の運賃体系は、自分が行きたいところまでの運賃がいくらか分からない不安がある。ゾーン制は、運賃がある程度読めるので安心感があるというメリットがある。）（P28 関連）
- ・乗りやすい環境整備のところで、もう少しバリアフリーに関する標記を盛り込む。（P28 関連）
- ・図における地域公共交通会議の位置付けを運営組織づくりにかかるように変更しておいたほうがよい。そのほうが国土交通省も支援がしやすい。（P25 関連）

●協議内容

次第に基づき以下のとおり進められた。

<事務局>

それでは、定刻になりましたので、ただいまから第4回山口市交通まちづくり委員会を始めさせていただきます。本日はお忙しい中また寒い中を御出席いただきまして誠にありがとうございます。

さて、本日の委員会におきまして、山口鉄道部長の岡村委員さん、中国ジェイアールバス運輸部輸送課長の松本委員さんにおかれましては、御都合により御欠席でございます。代理として、山口駅長の松本様、中国ジェイアールバス運輸部輸送課課長代理の藤井様に御出席いただいております。

会議の資料は、先週開催通知とともにお送りした資料4-1から4-5がございます。前回の委員会でのJR西日本に対する御質問につきましては、資料4-4で回答に代えさせていただきますので御了承をお願いします。

その他の個々の資料につきましては、必要に応じて議事の中で説明いたします。お手元に不備がございましたら、御遠慮なく事務局まで申し出てくださいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、ただいまから第4回山口市交通まちづくり委員会を開会いたします。

委員長さん、よろしくお願いいたします。

<議事1>

<委員長>

それでは、次第により、会議を進めたいと思います。

本日は議題が3項目ございます。

一つ目が「少子化対策に関するアンケート調査の結果について」、二つ目が「地域検討会の報告について」、三つ目が「今後の交通のあり方について」となっております。2時間を目処に遅くとも午後5時までには終了したいと思いますので、御協力よろしく願いいたします。

まず、議事1「少子化対策に関するアンケート調査の結果」について、事務局から御説明、御報告をお願いします。

<事務局>

それでは、議事1の少子化対策に関するアンケート調査の結果につきまして、御報告をさせていただきます。資料4-1をごらんいただきたいと思います。

この調査は、少子化対策の観点から、子育て中の方や妊婦さんの公共交通に対する意見を把握するため実施したものでございます。表紙にありますように、調査対象者につきましては、219名の方に御協力をいただいております。

回答結果につきまして、主なものを見ていきますと、まず、3ページの「きょうの移動手段」につきましては、「自分で運転する車」と答えられた方が全体の8割近くを占め、公共交通は「バス」と答えられた方の1名で、0.5%という結果になりました。また、4ページの「日ごろ利用している交通手段」につきましても同様の結果となり、「公共交通」を利用されている方が非常に少ない結果となっております。

次に、5ページの「公共交通機関の便利さ」につきましては、「満足」と答えられた方が1.4%、「まあ満足」が10%であるのに対し、「やや不満」が14.2%、「不満」が25.6%となりました。これを、6月に実施しました市民アンケート調査と比べますと、不満に思われている方が7ポイント程度多くなっております。

続きまして、6ページの「バス停または駅までの距離」につきましては、これも市民アンケート調査とほぼ同様の結果となりまして、500メートル以上の方が、全体の約半数を占める結果

となっております。

続きまして、7ページの「公共交通機関を余り利用しない理由」としましては、「マイカーが便利」が最も多く、次いで「便数が少なく不便」、「バス停・駅が遠い」、「路線・時刻がわかりにくい」といった順となっております。

次に、8ページをごらんいただきたいと思います。公共交通の不便性が改善された場合の「公共交通の利用頻度」についてお尋ねしたところ、「利用回数がふえる」と思われている方が全体の30.1%、「利用回数は変わらない」と思われている方が45.2%という結果となっております。

続きまして、9ページの「利用しやすい公共交通機関に向けた取り組み」につきましては、「便数をふやす」が最も多く、次いで「運賃の軽減」、「子育てタクシーなど新サービスの導入」、「わかりやすい情報の提供」といった順となっております。

最後に、10ページ以降につきましては、自由意見欄でいただいた御意見や御提案を載せております。交通全般に対しての幅広い御意見をいただきましたが、全体としましては、増便や情報提供に対しての御要望が多く、子育て家庭特有の意見としましては、「子連れでの乗車は大変である」、「他の乗客に気を遣う」、「座れないことが不安」といった御意見や、あるいは「ベビーカーを使つての乗り降りを楽しんでほしい」、「チャイルドシートを設置してほしい」といった御要望がございました。

大変簡単ではございますが、少子化対策に関するアンケート調査結果につきましては以上です。どうぞよろしくお願いいたします。

<委員長>

それでは、ただいま事務局からアンケートの調査結果について説明がありましたので、この結果を踏まえて、課題あるいは今後どういうふうこれを基に考えていったらいいのか、それについて御議論をいただきたいと思います。御質問を含めて御意見等ありましたらお願いします。

<委員>

9ページの「子育てタクシーなど新サービスの導入」が14.9%ですが、これについて、個人としてはどのぐらいの費用負担ができるかということもあわせて何らかの回答は出ていますか。

<事務局>

質問に挙げておりませんので、それに対する意見や資料はございません。

<委員>

このアンケートは、行政の方からの質問なので、全額とまでは言わないですが、ほとんど行政の税金投入によって賄われると思われるのではないかと思いますので、今後は幾らぐらい負担できそうだろうかということも一緒に質問していただければと考えます。

<委員長>

今の意見は、非常に大切なことで、やはり実際に利用される方が一体どのぐらいの金額だったら払えるのだろうかという、この辺のことはこの子育てタクシーに限らず、今後いろいろなサー

ビス展開を考えていく中で、重要なことになると思いますので、今後いろいろリサーチをする中で、カバーする必要があるかなと思います。

<委員>

同じ9ページですが、チャイルドシートの設置という希望が4.6%ありますが、これについては、現実的に可能なのかどうかお伺いします。

<事務局>

先ほどの子育てタクシーとも少し関連するのですが、子育てタクシーのサービスの一環として、例えば車両へのチャイルドシート設置がありますが、バスにつきましてはバス業者さんに聞かないと分かりません。また、JRさんに対しても、少し違うのですが、子育て家族への専用車両のようなものを設けてほしいというような意見もありましたので、御意見をお伺いしたいと思っております。

<副委員長>

これは、全体の議論の中でこのことが今まで余り出ておりませんでした。やっぱり市民の方は関心のあることですので、高齢者や子育て世代や妊婦のことを考えますと、まずイメージが出てこないならアンケートもできませんけども、バリアフリー法の関係もありますし、バスの車体等におけるそうした配慮の問題、それから鉄道の駅や車両におけるそうした配慮の問題、経営が苦しい中で難しい話はいっぱいあるのですが、そのあたりの実情と展望をやっぱり市民としては聞いておきたいだろうなという意味でお話をいただきたいと私は思います。

<委員>

12月20日にバリアフリー新法が施行され、不自由な利用をできるだけ自由に、障がい者の方も含めて皆が自由に移動できるように、さらに努力しなさいという法律ができたわけです。ノンステップバスやワンステップバスといった低床車の導入につきましては、企業としてもかなり努力はしております。当社（防長バス）の場合も、20%程度の車両は補助金等をいただきまして導入をしております。

ただ、実際に利用される方はほぼ100%近い方が健常者の方でありまして、障がい者の方を含めまして、ごく一部のために設備投資というのは現実としてできておりません。これは、法律ができたから低床車を導入しているという義務的な部分で、現在当社の場合には対応をさせていただいています。積極的に、その部分について車両の改造であるとか新しい車の導入というのは、現実にはできておりません。

ただ、乗務員の教育、そういうサービスにおいて、高齢者、障がい者、通常の方で何気なく運行する上で支障がない人であっても、例えば一つ急ブレーキを踏むと転んでしまう、いすの角で頭を打ってしまうという方が増えておるのは確かであります。それに加えて、そういう一般の健常者の方に比べては立場の弱い方についても、できる限りスムーズに乗り降りができる方法を探しておるつもりです。

ただ、先ほど申されたチャイルドシートであるとか、そのような特別な仕様は現実としてなかなかできておりません。車いすの乗降についても、先ほどの低床車については設置する場所はあ

りますが、これも1台につき一つもしくは2つ、3人も4人も車いすの方が乗られても乗れないというのが実際の現状であります。

ですから、これを早急にと言われましても、経営の問題もございまして、現実には対応し切れていないというのが現状ではあります。

<委員>

当社（中国ジェイアールバス）は、非常に大きな赤字が出ておりまして、関係自治体から補助をいただいて運行しておるのが実情でございます。

その中で、先ほど防長さんからもありましたように、バリアフリー車両の購入の問題ですが、残念ながら当社は非常に導入が遅れておりまして、まだバリアフリー対応車両が導入できておりません。

今後につきましては、経営状況を見ながら積極的に導入はしていかないといけないと思っております。チャイルドシートの設置につきましては、まだ車両購入の方が追いついておりませんので、やはり車両購入の方を優先的にとこの考え方になっております。

また、「お客さまサービス憲章」を策定しており、バス車内でお手伝いを希望されるお客様につきましては、当社の営業所の窓口へお電話いただくと、おんぶして乗車していただくなど、そういったヘルプ体制をとっておりますので、もしお手が必要などときにはこういった体制を御利用いただくということで宣伝をさせていただいております。

<委員>

JR西日本としまして、バリアフリーは進めておりますが、現在行っておるのは、1日乗降客数5,000人以上の駅から進めるということで、順次やっております。今どのぐらいまで進んでおるかというのは、私は把握しておりません。山口線には、乗降客数5,000人以上の駅はほとんどございませぬので、連絡があれば、無人駅であり有人駅であり社員が行って介助させていただいておるとというのが現状でございます。

<委員長>

バリアフリー関係あるいはそういった施策等について、国土交通省として何かございませぬか。

<委員>

交通事業者さんが、バリアフリー法に基づいて積極的に低床車両を導入しておられますので、国もそういった支援は引き続きやっております。しかし、現実として、ハード面の整備・改善に関しては、経費面の問題もありなかなか難しい。そういった中でも、先ほどのJRあるいはジェイアールバスさんが、車内でソフト的に、ある程度そういった対応をできるように、ハード面をそういった形で補足していらっしゃるということで、私どもも、心のバリアフリーということでバリアフリー教室を年に1回は開催させていただいております。そういったものをしっかりと各機関、交通以外も含めて市民の皆様に広く広めて、そういった活動を通してバリアフリーもハード面の不足をそういった形で補っていくというように私どもはやっております。

<委員長>

私見ですが、いわゆる標準仕様との絡みはあるのですが、例えば、乗降口になるべく近いところの座席を妊婦さん達が出入りや座ったりといったことで使いやすいように、幅を少し広くしたり、少し内側に向けたり、そういったシートの工夫もハード面でできるのかなど私は思っております。ノンステップバスの場合、標準仕様の問題が出てきましたので、なかなかそういったことが難しいかもしれませんが、そういうことを国で議論していただけるとありがたいと思っております。

<委員>

そういう御要望は聞いておりますし、当然、必ずしもソフト面だけではなかなか解決できないものもございますので、しっかり国土交通省本省で議論していただくように、我々としても順次そういった予算要望等を働きかけたいと思います。

<委員長>

ぜひお願いしたいと思います。
タクシーではそういった前例はいかがでしょうか。

<委員>

もちろん介護タクシー等々いろいろありますが、タクシーは昔から高齢者と身障者の利用率が多いものですから、正直言ってバリアフリー化という言葉を知らない時代から、乗務員がおりて荷物を載せる、それから介助するという形が普通になっております。車両面でいうとなかなか経費の面がかかりますからできませんが、そういったことは昔から当たり前のように行なっているというのが実情です。

チャイルドシートに関しては、設置しているところも他県ではあるみたいですが、このあたりはないのではないかなど。今後においても、チャイルドシートを外したときにはトランクに入れておくということになると、今度はお客さんの荷物を積みなくなりますので、チャイルドシート設置については少し難しいのではないかと考えております。

<委員長>

アンケートの結果を見て一つ気になったのが、3ページの「あなたの移動手段」という結果の中で、実はタクシーが全然ないのですが、いわゆる妊婦さんや子育て中の方々に対するアピールなどといったことは、タクシー事業者として、どのようにお考えになりますか。

<委員>

ドア・ツー・ドアといったことや、当社としては禁煙車を始め、乗務員は乗務中には一切吸ってはいけないという形にしておるなど、乗り降りに関するだけでなく、車内空間の環境面でのそういった健康面等を考えて対応をして、かなり進んでいるのではないかと考えています。妊婦さんなど、特にたばこの害というのは相当なものですから、そういったことはしております。

3ページの結果については、個人的にも気になったのですが、そのほか8ページの結果も、「利用回数は変わらないと思う」というのが多いということは、やはりマイカーを利用されてい

る方が多いということで、タクシーの一番の問題はそこではないかなというのは、このアンケート結果を見ても感じました。

<副委員長>

皆さん車を利用しているのに、9ページの間7では「子育てタクシーがあったらいいな」と思っています。需要というのは、現状以上に潜在需要というのがあると思います。この子育てタクシーというのは、よく御承知と思いますが、香川県で子育て支援タクシー、タクシーに子どもだけが乗ったり、カンガルーといってお母さんと一緒に乗ったりといったサービスが始まりました。今は、男も女も働きに行っています。そうすると、お母さんが子どもを迎えに行くというは大変です。タクシーも、今まで通りのサービスだけでやっていくと大変だと。そういう中で、子育てタクシーが新しい方向として出てき、子育てタクシーの協会ができ、国はそれを支援するようなプログラムができております。

山口市ではタクシー事業者の動向がどうなっているのか私はわかりませんが、たばこを吸うとか吸わないとかの話は大変レベルの低い話で、吸わないのが当たり前で、実は子育て支援をどうするのかという、そういう役割を開発していかなければいけません。既に宇部市では子育て支援タクシーネットワークに入っている会社があります。宇部でできることがどうして山口でできないのかということは、協会の中でぜひ議論してください。なかなか難しいかもしれませんが、（「わかりました」と呼ぶ者あり）でも、やっぱりそれを議論していかないと始まらないと思います。

<委員>

今頃になって気付いていけないなと思いますが、自分も子どもを育てていて感じたことがここにいっぱい出ていて、残念なことにお子さんの人数は出ていますが、年齢が書いてありません。子どもの年齢によって利用したいものが多分変わったのではないかなと思います。

だから、副委員長のおっしゃったように、子育てタクシーの新サービスの導入やチャイルドシート設置などいろいろありますが、年代によってはこれが必要なところもあるでしょうし、もう少し年齢が上がると、バスの方を変えてほしいよねって意見もあったでしょうし、もう少し細分化されてリンクしたものがきちんと出たのではないかと思います。検討をしてくださいといただいておりますので、気が付かなかったなと思って、今ちょっと反省をしています。

だから、そういう意味で言うと、私も子どもが小さいときはやはりドア・ツー・ドアが望ましいというか、幼子を連れてバス停まで行くなんてことはまず考えられません。やはり子育てタクシーは必要かなと思いますし、もう少し年齢が上がってくると、社会見学のために、そういうマナーを学ばせるためにバスに乗せたいよとか、公共の場に連れていきたいねという対応の仕方もあったでしょうし、子育てについては、人数がもう少し細かいものなのではないかなと思います。だから少し残念だったなというふうに、今ふと思ったのですが。

<委員長>

事務局いかがですか。

<事務局>

年齢も記載はしていただいております、19ページにデータがございますが、そういった視点での分析は充分にしておりますので、年齢別の分析もしまして、次回委員会までに御提示いたします。

<委員>

そうですね。少し見えるかもしれませんよね。どのあたりで子育て支援のタクシーなど要ると思っているのか、バスに乗せたいと思っているのか。

<委員長>

今の件、特に利用しやすい交通機関に向けた取り組み、あるいは余り利用しない理由など、こういったようなところは年齢等の分析をやってみてください。

<事務局>

わかりました。

<委員>

もう一つ、私はバスの環境で先日ふと感じたことがありました。

障がい者の方がバスに乗ってこられて、いつも自分が座る席が空いてなくて、そこに違う方が座っていました。その方は何か腹が立ったというか、座っていた人を殴りつけたんです。それを、ついていच्छる方が、なだめて違う席に座らせたのですが、そのときバスの運転手さんが「いつもの席じゃなくてごめんなさいね、今日はお客さんが乗ってるよ」と言ったら静まってしまいました。このように、子どもに気を遣いながら乗せている人は非常に多いです。そのときは車内が少し険悪になって、突然殴られたので殴られた人はびっくりしてしまい怒っていましたが、運転手さんがそう言うことによって、いつもこの子はそこに乗っているのかということがわかって、バスの中が和みました。

ハード面だけではなく、そういう教育の仕方、運転手さん一つによって変わってくるでしょうし、そうすると少し乗りやすいかな。子どもを連れて乗せるということとはとても気を遣います。そういう意味では、私はやはりタクシーの方がいいのかなと逆に思ったりもしますが、この件では、対応がとってもよかったなと感激しました。

<委員長>

事業者の皆さん、心にとめておいてください。

<委員>

関連ですが、チャイルドシートもかなり普及しておりますので、例えばバスでもタクシーでも事前に連絡をし、「チャイルドシートで乗りたいのだが」とお願いしたときに対応できるのかできないのか。そういうことが可能かどうか、そういうことが話題になるのではないかと思います。

<委員長>

タクシー事業者として、いかがでしょうか。

<委員>

タクシーは連続性のもので、チャイルドシートを必要なお客様の御乗車があって、すぐに車庫に帰ればいいのですが、続いて次から次に仕事をということで、車庫に帰ってくるということが余りあってはいけない仕事なものですから、なかなか狭い車両の中にそういった大きいものを乗せておくということは難しいです。

<副委員長>

この問題は、要は態度の問題です。現状は14ページにあるように「態度が悪くて乗りたくない」ということなんです。たばこを吸っているという話なんです。ですから、協会としては、ぜひ子育て支援タクシーというのは、全国で田舎でもおきている話で、国交省もそういう方向を考えているわけで、宇部でもそれをやろうとしているところはあるわけだから、山口でも協会として少しはそういうことも視野に入れてほしいなという議論がここであったというぐらいでまたお伝えいただけたらと思います。

<委員長>

可能性については、どこまで工夫をしてできるのかということは、今副委員長がおっしゃったように、これからこういうニーズだけは増えてくるのは間違いないと、その辺の検討は事業者としてもやはりしていただきたいということで、余りここでこれだけで時間をとるわけにはいきませんので、一応おきたいと思います。

ほかに、このアンケートの結果に関してどうぞ。

<委員>

22ページ、問5と問7があります。問5は多分個人的な事情で回答されて、問7は全体を含まれての回答をされていると思いますが、ここの部分のずれの分析、例えば、回答数は、幸い上が総計463、下が総計476でほぼ同じぐらいです。そうすると、同じのとずれているのがあります。例えば5番目の上の「便数が少なく不便」というのが84で、下の「便数を増やす」が94ですからほぼ対応しています。2番の「運賃が高い」は上が28、下が75です。およそ対応してみると、きっちり対応しているものと対応しないものとずれがあること分かります。その辺を、自分ではどういうふうに分けたらいいかわからないのですが、そのあたりはどのように見るのか、いかがですか。

<事務局>

問5は、1で「マイカーが便利」という回答がありまして、この回答が問7では「公共交通機関への取り組み」ということで、この177の回答が散らばっていったというのではないかなと思うのですが。

<委員長>

おそらく「マイカーが便利」というのは、それは「そのとおりだな」と誰もが思ったでしょうし、マイカーが便利という中に公共交通の何が不満だというのが多分含まれている可能性があります。だから、多分結果としてはこういうことになったのかなと考えられます。

<委員>

先ほどのチャイルドシートの話に戻して申し訳ありません。生活交通とは違いますが、例えばJRでもひかりレールスターに小さい子どもさん向けのいす（チャイルドクッション）の貸し出しが確かあったと思いますが、それがどのぐらい利用されているか、あるいはどのぐらい認知されているかとかいうことが、この山口市の公共交通を考えると少しまた別かもしれませんが、一つの参考になるのではないかなと思います。

<委員>

マイカー社会からの脱却ということで、我々タクシー業界としてもそういった面で頑張っていないといけないということはありますが、山口のタクシー協会としまして、例えば宇部空港の無料駐車場の問題など、マイカーにとって大変優しすぎるぐらいの世の中ですから、公共交通機関、またタクシー等に対して頑張らないといけないと言われるのは当然のことではあります。私たちが企業努力としてやらないといけないとは思いますが、もう少し行政としてお金の使い道を考えたり、それから公共交通機関に頼らざるを得ないような社会にもしていただきたいというのが、こちら側の希望としてもあります。

ですから、駐車場の問題、それから、駐車違反がどうのこうのと言いながら実際はほとんどこの山口市内では変わらずどこでも停めることができますので、そういったことも行政として取り組みを考えていただきたいなというふうに感じております。

<委員長>

公共交通への誘導という意味では、委員が言われたような考え方、確かに今の状況は、マイカーを使うのに何の障害もなければハードルもありません。そういう状況でこの委員会も「交通まちづくり委員会」なのですが、まちづくりという観点から見たときにそれでいいのかどうかという議論はやはりどこかで、市全体の考え方の中でしていく必要があると思います。それこそ委員の言葉を借りれば、今、マイカーに対しては優しすぎます。それがタクシーの利用もそうでしょうし、バスの利用も鉄道の利用も減らしているという現実があります。では、本当にマイカーで用が足りているのかというと、実際にはこれまでも議論しているように、マイカーを使えない人、あるいは本当は使いたいと必ずしも思っていないのに使わざるを得なくて使っている人、そういった人のことを考えたときに、そのところがやっぱり一つのネックになっていると思います。だから、ここで余りそこを深く議論することではありませんが、頭の片隅にやはりそういう現状の問題点というのは置いておいていただく必要があると思います。

ほかに、この資料の4-1に関してはよろしいですか。アンケート結果につきましては、このあたりで一旦置くとしまして、先ほどもありましたように、分析については、少し詳細な分析を事務局にはお願いをしておきたいと思えます。

<議事 2>

<委員長>

それでは、次の議事地域検討会の報告に入ります。資料4-2に基づいて、事務局から御説明をお願いいたします。

<事務局>

それでは、議事2の地域検討会の報告につきまして御説明させていただきます。資料4-2をごらんいただきたいと思います。

地域検討会は、地域住民の方々に地域の実情やニーズをお伺いし、持続的な交通づくりについて考えていただくため開催したものでございます。

委員の皆様には、大変お忙しい中を御参加いただきまして、誠にありがとうございました。参加者数は、11会場全体で230名となりましたが、夜間に開催したため、公共交通を実際に利用しておられる高齢者等の参加が少なかったという反省点も残りました。

各会場で、地域の実情に応じた多様な御意見をお伺いしましたが、全体としましては、高齢社会に対しての不安から「将来に対して身近な移動手段の確保に向けての取り組みを進めてほしい」、また、「多少の負担をしてでも、利便性の確保を充実してほしい」、そういった趣旨の御意見が多くございました。

また、コミュニティバスを運行している地域では、ルートの拡張に対しての御要望がある一方で、「ルートが蛇行していて利便性が低い」といった御意見もございました。サービス水準の低下につながるような運行システムの再検討に対しましては、難色もございました。

一方、交通空白地域におきましては、コミュニティタクシーやデマンドによる運行など、地域の需要に合った運行手法に対しての御意見や、また、地域主体の交通づくりにつきましては、「誰が受け皿となる組織をつくるのか、運営はどうするのか」といった御質問、あるいは、「バスが運行しておらず、福祉優待バス乗車証を利用できない人に対しての方策を考えるべき」など、交通政策全般に対しての幅広い御意見がございました。

そのほかにも、「合併したのだから新市のまちづくりを考えて、山口中心部への移動や各地域の結びつきを強めるための基幹交通を充実すべき」といった御意見、また、「公共交通は市場原理・自由競争に任せるべき。行政主導によるコミュニティ交通の実施は困難」といった御意見もございました。

主な意見はそういったところでございます。また、各11会場であったそれぞれの御意見につきましては、ここに載せております。

議事2につきましては以上です。よろしく願いいたします。

<委員長>

地域検討会の報告について説明がありましたが、地域検討会には、私も11カ所のうち8カ所参加をいたしましたし、副委員長もほぼ同じ回数参加しています。それから、委員さんが手分けして参加してくださいました。そういうことで、参加した委員の方だけで結構ですので、感想なり、あるいは実際に地域検討会を見てこういった問題があるのだなというようなことなど、それぞれお感じになったことを一言言っていただければと思います。

<委員>

「自分のところさえよければいい」という考え方の方がだんだん変わってきて、「あ、自分たちだけじゃないよね」というふうに少し視点が変わっていったのがわかりました。他力本願から「自分たちが何かをしなきゃいけない」という自力本願に少し変わったような会議が、私が参加したところではあったような気がしました。これが大切かなと思っています。そういう意味では、私はやはりやってよかったなという感じがしました。

<委員>

私は4会場ほど参りましたが、その中で出てきている意見を見ますと、鉄道で言う我田引鉄のような、そういう無理な意見はなく、何とかダイヤを工夫するとか、車両の運用方法を改善するとかということやっていけそうな気がしました。また、タクシーのマナーに対する嫌悪感が意外と強かったというように思いました。

徳地に2カ所行きましたが、2回とも行きは防長バスを利用して行きました。1回は山口駅から堀に行き、もう1回は防府駅から堀に向かいましたが、どちらも最後には私一人になってしまいました。乗っている方も、若い人ではなくほとんどがお年寄りの方で、仁保経由では小学生も乗っていましたが、まさに少子高齢化で、高齢者の免許人口が増えるということに従って、10年後はどうなっているんだろうなということを考えると、とにかく今できることはできるだけ速やかにしなければいけないなというように思いました。

<委員>

私は、大内と大殿に参加しました。一番感じたのは、やはり平等の問題です。路線バスが近くを通っているか通っていないか、福祉優待バス乗車証も70歳以上の方皆さんに平等に配っているのですが、使える人と使えない人の格差はものすごく大きくなっている、また、コミュニティバスが通っているか通っていないか、この差もものすごく大きい。そこで、それを埋めるのはやはりタクシーしかないと思いました。そういう意味で、2回を通しての感想は、やはりそういう公共交通の中にタクシーを行政の方できちんと戦略的に位置付けてやるようにしないといけないのではないかということを感じました。

<委員>

私も4カ所行かせてもらいましたが、やはり地域性のある問題もあるのだろうと思います。参加者も男性の場合と女性の場合といろいろな御意見がありました。確かに、「もう何年かしたら運転免許更新の際には免許を返還しないといけないのではなかろうか」など、そういう不安の声が聞かれました。

それとやはり高台の団地におられる方は将来の不安というよりは、「現実にすぐ対応して欲しい」という声もたくさんありました。そういうことを考えれば、コミュニティ交通の必要なところは早急に対応していくことが必要だろうと思いますし、行政も耳を傾けながら地域と協働しながらやっていく必要があると思っています。

<委員>

私は出身が自治会ですから、くまなく回って聞いてみようと思い10カ所回りました。柚野地

区だけ地元の会議がありまして行けませんでした。まず地域の有志だけではなく、実際に利用されている人の声が聞きたかったなということが一番感じました。また、利便的なコミュニティバスが走っている地域とそうでない地域とでは、地域的な事情に非常に差があるなということを感じました。

従来の路線バスしか走っていない地域は、それはそれなりに結構満足している、より利便的なものがあるということを知らないということは、知らずに済んでしまうこともある。地域のリーダーの持っていき次第でその不満度がどのくらいかわかる、非常に興味があるなと思います。

全体的な感想ですが、いい検討会だったと思いますので、この交通まちづくりだけではなく、ほかの行政のサービスについても、これを参考にして努力していただきたいと思います。

その中で、いわゆる市の南部において、コミュニティバスを走らすことによって地域の一体性も図られるのではないかと考えています。名田島、陶、鑄銭司、秋穂二島の川東地区に秋穂を加えた5地区が、全体共通として話をするきっかけになったらと思います、私もそれを仕掛けるようにやってきており、今自治会関係でもそういう話が今どんどんと盛り上がってきております。これで盛り上がると、また少し違ったものが出てくるかもしれないと感じています。そういう面からも、この地域検討会は非常に良い試みだったと思います。さらに、実際に利用される年齢の人の声を、もう一度聞けるような会をぜひやっていただきたらと思います。時間的に難しいかもしれませんが、それは今後の対応次第とっております。

<委員>

私は、コミュニティバスが既に走っている嘉川や大内の地域に参加させていただきました。そのせいか、話が既にコミュニティバスありきで進んでいって、その是非も含めて、今のコースも含めて既存の交通をベースに出てくる意見が少し多かったというか、もう少しその入り方について何か検討できたのではないかなということを感じました。

それと、先ほども言われましたが、実際に参加させていただいて、それなりに参加された方が気付いて、やはり平等の精神と、人のことも思いやりながらコースは考えていかなくははいけないという気運は多少感じたりもしました。しかし、これからそれを、その地域で実際に誰が手を挙げて、誰が進めていくのかということは、これはよほど労力とパワーが要るんだろうなと思い、それを実際にこれから具体化していくのにはどうなのかなというのが気になりました。

最後に申しますが、コミュニティバスなどの交通に話がどうしても偏ってしまったゆえに、基幹交通など大きい部分についての意見が比較的少なかったことが少し気になりました。

<委員>

私は、全部で7カ所出席させていただきました。まず、今回の地域検討会は、どうしても本来の交通弱者の方は出席がしづらいということで、マイカーによる移動をされている方の参加が余りにも多かったために、タクシー利用者、公共交通機関利用者の参加が少なかったのではないかなと思います。

そして、「今は要らないが、いざというときのために必要だ」という考え方、「税金を納税している以上は還元してもらわないといけない」、「自分たちの地域は遅れている地域だから」などの考え方がありましたが、仕方ないとはいえ、少しさみしいと思いました。

また、現在コミュニティバスが走っている地域の方ほど様々な要望が出て、走っていない地域ほ

どいろんなことを考えられ、検討される姿勢にあるのではないかと思います。これは、例えば「自分の家から右側に行きたい」と言われる希望を聞いて、行政が動いて右側に行きやすいような形をとれば、いずれは「今度は左に行かしてくれ」、「後ろに行かしてくれ」、「前に行かしてくれ」ということで、どんどん要望が強くなっていくのではないかと思います。やはり、現在のコミュニティバス等がありますが、一旦白紙に戻して、本来の市民のニーズにのっとった形でやり直す方がいいのではないかなということ感じました。今のまま続けて、それをいろいろ変えてみたりするのもいいのですが、それよりは、「今コミュニティバスのおかげで感謝しています」という意見がなかなかなかったということは、利用者のニーズにのっとった運行がされていないという答えが出たと思いますので、その辺は一旦白紙にして、いろんなことを議論していくべきではないかなということを考えました。

ただ、タクシーによるいろんな商品開発ということは、していけばこれは商売になるということと、同時に、利益を全く考えなければ、皆さんに対して本当にいいものが運行できるのではないかなと思いました。それから、一番重要な、現在のタクシーの料金が安いということよりも、マナーの悪さを随分指摘されたので、これは大いに反省しなければいけないなと感じました。

<委員>

私も検討会に行きましたが、私どもは運行事業者ですので余り意見は述べておりません。皆さんの意見をお聞きしたという形になっております。先ほど、もっと使っておられる、乗っておられる方々の意見を聞きたかったと言われましたが、私ども逆で、実際に使ったことのない人、使わない人の意見の方が逆に聞きたかったです。なぜ使っていないのか、どうしたらいいのかという、本当に、マイカーを使っておられる方々がどうしたらバスに乗っていただけるのかというところの方が、本当は聞きたかった。しかも、若年層の方はほとんどおられません。大体高齢の方がほとんどでしたので、こういう方々は日ごろどうしてもお客さんとして御利用いただいておりますので、心理状態から動向も大体把握できるのですが、使っておられない方の意見をお聞きして、それを反映したかったというのが本音です。

<副委員長>

私は、現場に行って考えるべきだと言いだした責任があつて、参加しなければならないと思って一生懸命参加をしましたが、大変でした。しかし、とつても勉強になりました。地域がどういう実情を抱えているのか、3つ変わったことがあります。

一つは、委員が変わりました。とつても勉強になりました。山口市の抱えている状況がよくわかりました。

2つ目、役人が、もともとよくわかっていたけども、現場に行つて聞いたことで、さらに役人が変わりました。本当に変わりました。現地では車に乗った人しか来なかったけれども、少しでも時間があつたら、担当者と手前どもは現地に先に行つて、畑でいっぱい話を聞きました。そのことが、一生忘れないようないっぱい記憶になりましたし、そういった現地で聞くということとはとても重要なことだなと思いました。

3つ目、議論している中で、先ほども話がありましたように、住民さんがだんだん変わってきました。これは、とてもすごいことです。きっと議論をしていけば個別要求、「自分たちのことを何とかしてくれ」という人もいると思いますが、全体の中でどうしていくのかということ、みんな

なで徐々に変わっていくのであると。そのために、今回設定が一番よかったのは情報を公開してきたということです。予算のこともいろんなことも情報公開をきちんとするという、市民にあげすけに全部見せる。その中で、市民はばかではない、見てちゃんと考えていくという、そういう意味でその前段階としてはとてもよかった。ぜひ、本報告をまとめたり個別施策を短期、中期つくっていくときにおいても、大変でしょうが、また違う形での回り方、入り方というのも重要なことになってくるのかなと思います。すべてにわたって本庁がしなければいけないということではなく、むしろ総合支所がもっと動くべきではないか。何のために総合支所がある。総合支所がもっと動いて意見を聞いてきて、そこに、そこに本庁も行ったたり委員も行ったりする、これはありますが、本庁からばかりというのは、一体総合支所は何なのかなと、総合支所によってなかなか熱心なところとそうではないところもありますが、一体そもそも山口市の総合支所は何なのかなというふうに、大変疑問に思いました。

<委員長>

私も8カ所出席をさせていただきました。もともと現場に行つてはいろいろ話を聞くという手法を、今までにもとってきておりますが、やはり山口市の場合、特に非常にロケーションの差が大きいところです。そういう意味では、それぞれの地域によって抱えている問題も、もちろん共通の問題もあるのですが、やはり非常に大きな地域性を持った問題を抱えているところが多い。そういう中ではやはりこれから考えていくに当たつて、その地域ごとのニーズをよりの確に把握していかななくてはいけないのだろうと感じています。

それと同時に、我々自身が、その地域のニーズに対する思い込みもあったことを感じました。例えば、徳地の柚木で、当然お年寄りのニーズは、病院や買い物に行くということを中心に考えやすい。我々もそうだったし、多分今の代替バスのダイヤもそういうことを考慮してつくられているのだろうと思います。ですが、実際に現地の人たちの中には、お金をおろしたり郵便局などにちょっと用事を足しに行きたいという声がかかりました。「それなのに、朝行ったら昼まで帰ってくるバスがない」という声が、1人2人じゃなくかなりの人から出てくるということを考えて、もちろん病院通院なりお買い物なりというニーズはあるのですが、決してそれだけじゃない。そういうところに、我々自身も今まで視野が狭かったということ、地域を回つて改めて感じました。

これから大切なことは、これをやりっ放しにするのではなくて、次へとつなげていくためには、やはり今回反省点もあります。市からの報告にもあったように、時間帯の問題などで、結局マイカーで来られる人が出席者の大半だったという問題もありますし、これを再度同じ地域のくくりでやるかどうかは別として、やはり再度、再々度、地域へ入つた形で皆が議論をして、それぞれの地域の問題を抽出し、どういう方法をこれからとつていけばいいのか、その辺はやはり議論しなくてはいけないかなということ、私自身も感じました。

そういうことも踏まえて、ぜひこれからのこの委員会の中でも、中間報告以降の議論の中で詰めていきたいなと思つています。

それと同時に、先ほど基幹交通の話題がなかなか出なかつたという御意見がありました。それについても、確かにそういう話の持っていく方もできなかつたという面もありますが、これも私も前に言いましたように、それぞれの地域でこういうことをやる、ああいうことをやる、それは、その地域に合わせてやることは非常に大切なことなのですが、その個別事例だけでは山口市とし

て、山口市の交通というのは機能しないわけで、やはりその基幹交通とどうやって組み合わせしていくのか、それによって、市民が自分の住んでいる地区と行きたいところと自由に動きができる、そういう形をつくるためには、基幹交通の議論というのは非常に大切なことですので、今後もちろん、市民からの御意見も今後の中で聞いていくと同時に、この委員会ではやはりそういった議論もきちんとしておきたいと思っております。

一通り出席された委員の皆さんから御意見をいただきましたが、そのほか、地域検討会の報告に関して御質問や御意見がございますか。

<委員>

せっかくこういう地域検討会をやって、今後どうするかという問題について、地域の自治会のリーダーの皆さんに、この交通問題を少し真剣に考えていただくような仕掛けを、この一步前進という雰囲気の中で投げかけてみたらどうだろうかと思っています。そのリーダー、町内会長さんや地域の連合自治会長さんなどそういう方のニーズがどうしてもそういう方向に行かない地域はしょうがないにしても、半数から3分の2ぐらいはある程度興味持っていただく、今回の地域検討会でかなり持っていていただいていると思うので、余り時間をおかないで、仕掛けていく必要があるのではないかと思います。私自身は、今後もこれを踏まえた、「地域の本当に利用される方を呼んだ会を開いてください」などといった仕掛けに持っていった方がいいかなと考えています。

<委員長>

事務局とも相談していただきながら、ぜひやっていただきたいです。本当に、いわば冷めないうちにといいますか、それも大切だと思います。

<委員>

先ほどのアンケート結果の9ページの中にも「わかりやすい情報の提供」ということがありましたが、これはどういった意味かはわかりませんが、今回のこの地域検討会で、やはり私たち業者も実はいろんな面で、他地区の勉強不足があります。ましてやこれは地域住民からしたら、どういったものがあるかということは、ほとんど情報を入手する方法がありません。いきなり集めて、「じゃあ話してください」といっても難しいですから、こういった事例がありますよとか、そういうふうな情報の提供をすることによって、今おっしゃいました、そういった地域でも話してもらおう。だからといって難しい勉強会だったらだれも集まりませんから、そういったわかりやすい情報の提供がないと、それは結局コミュニティバス以外に何もないうという考え方になってしまいます。今回コミュニティタクシーといっても、それさえびつくりされる方がおられるわけですから、もう少しいろんな、こういうものもありますよという情報の提供もしていただければと考えております。

<委員長>

その辺は我々にも責任があろうかという気がしますので、事務局と一緒に考えたいと思います。

<委員>

先ほど副委員長からもお話がありましたように、行政、要は事務局も含めてですが、行政の

方々が変わられたと。はっきり言って各地区でいろいろ痛烈に批判もされておられますので、ぜひ行政の方にも御感想を言っていただきたいと思います。

<事務局>

私どもは、全地域検討会に出席いたしました。これまで私ども、公共交通に対してある程度行政が考えていろいろまとめてやってきておりますので分かっているとは思っておりました。皆さんどうなのかなという、単純な思いは確かにあります。実際11会場伺いますと、確かに、特に徳地の方は本当に切実な思いが伺えました。それを聞いたとき、実際私どもも、もっと本気で、本当に考えなくてはいけないなど、このように考えました。それ以外に、先ほども意見として出ておりましたが、ほかの地域でも地元が本気である、また、行政がもう先にコミバス等やっているこういう地域の方との差がすごいです、これには驚きます。そういうことから、これからについても、難しい面もあろうかと思いますが、こりゃあちとしっかりやらんにやいけんなど、このように考えたところでございます。

<事務局>

先ほどの報告と重複しますが、やはり住民の方は将来に対して大変不安を持っておられます。今はまだ何とかやっていると、いけているのだけど、将来どうしようかと。今はまだ自分たちが親の面倒を見ているけど、今度は自分たちが高齢化したときにだれが自分たちの面倒を見てくれるのかと、足を確保していけるのか、そういったことに対して非常に不安を持っておられる。それに対しては、行政もですが、今のうちからやはり着実に取り組みを進めていかないと、そのときにやっても手遅れだと思いました。

それと、やはり「多少の負担をしてでもやはり利便性を充実して欲しい」と、そういった意見が大変、強い意見がございましたので、その辺も含めて、今後施策を考えるべき点を十分に検討していきたいと思えます。

<副委員長>

今の話は大変重い話で、もう少し考えると、10年後の山口市の諸地域の状況を考えたとき、やはり山口市全体の施策として考えたときに、高齢化率が40%を超える、50%を超える。50%を超えると限界集落ですよ。40%を超えるとかなり厳しいですよ。後期高齢者が何%になるということを想定し、その上で、どの時点で集落統合をするのかということまで視野に入れる、交通計画を考えるというのはそういう話です。どこまで、その集落で気持ちよく暮らしていただけるように維持していくのかという話です。それは行政ができる話ではなくて、住民が真剣に考えていただいて、どこまで自分たちで支えていくのかという話です。住民が自分たちで支えていって、地域で気持ちよく暮らしていきたいんだと言うならば、行政はやはり最後の一人まで幸せに地域で暮らせるようにサポートしなければ、できるだけやっつけなければいけない。そうでない地域は、やっぱりできないよと。

そういった全体の地域のつくり方も視野に入れつつ交通計画をつくっていかないと、鈴木先生がいつも言うように、今だけのことを考えていたらだめなので、10年先を考えつつ、なおかつそれが絶望の撤退ではなく、まち全体のあり方として希望があるような、将来山口市に住んでいける人たちが住み続けたいような、そういう希望のある撤退を、撤退すべきところは撤退すると

いうものを描けなければだめだと。今路線があるからこのバスを維持するんだというのはあり得ない話です。10年後どうなのか、そのときに、そもそも幹線バスはどういう役割をするのか、ではフィーダー交通はどうするのか。10年後を視野に入れて考えねばならないのではないかと私は思います。

<委員>

私も副委員長に賛成なのですが、そこに今住んでいることを前提で話をしているから、やはり「自分のところにバスが来てほしいな」という話になりますが、住むことを選ぶ、例えば、もうだめだなと思ったら、今コンパクトシティという考え方があって、住みやすいところに移っていくという暮らし方があります。そういう意味で、小さな単位で、自分たちがどんな暮らし方をしたいのかをよく話し合うことによって、どこかに集合して暮らすという選択肢もあると思います。そのときに、うちを離れて田畑を売ってという話になると大変なのですが、農業そのものは大体法人化されて組織化されてやっていく方向に動いているわけですから、人に貸したり、法人化されたものにも貸したりすることもできる、というあたりでの、やはり具体的な話というか、「こういう生活ってあり得るよね」という話を、小さな単位でされると少し集合してくるのかなと思います。そこからまちにつないでくるといふか、そういう交通体系もありなのかなと私自身は考えています。

田畑を手放して祖先を捨ててというのが、やっぱりなかなか、今まで土地信仰があったわけですし、先祖代々という考え方があると、やはりそこに住みたいというのは当たり前のことです。でもやはり最終的には、自分が暮らしやすい暮らし方をしてもいいんだよっていうように、意識が変わらないと非常に難しい。自分だけが取り残されて寂しい思いをして最期を迎えるというのは、暮らし方としてこれは本当なのかなと思います。

先ほど「自治会として気運を盛り上げて」とおっしゃったんですが、本当にその地域でどんな暮らし方がしたいのか、話し合うチャンスに来ていると思います。だから、そういう意味で、何か少し視点を変えてみたらどうかな。この頃あちらこちらで暮らし方が提案をされているし、行政がその住み替えについて、幾らか補助金を出しながらうちを守るっていう形に変えながら、失うというのではなくて、その土地も家も守りますよという形に変えながらやっていくと、少し税の負担が変わるといふか、公共下水とか何かそういうインフラの点で、そこまできなきやいけなかったものが、集合でまとまってもらえるとおさまるわけですよ。だから交通も、そこまで行かなくても、大きな集団とかまとまって暮らしてもらえれば、そこまでの手当で済むわけです。浮いたお金をそういう住み替えの施策に変えていただくのも、トータルで合うのではないかな、そういうところがあるのではないかなという考えはあります。

<委員長>

そういう話を前提として話を進めると問題がありますが、住民の皆さんがどういう暮らし方をしていくのか、その議論の中で、やはりそういう考え方を戦わせる中で、選択していくものなのだろうなと思います。

<委員>

そうですね、だから、交通だけの話をしているとやはり難しいと思います。どういうまちにし

たいのか、どういう暮らし方をしたいのかというあたりから話をしていかないと、偏ってしまうかなと思います。

<委員>

私が少し話を広げすぎたかなと思ってもいますが、交通ということを考えたときに、地域の格差をどういうふうには是正していくかと、これは行政の仕事です。ですから、小郡のような利便性の高いところに住んでいる人が、実際は小郡だけでその生活ができていくわけじゃないですよ、全体の不便な地域からのいろんなものがあってこそ、小郡が利便性のいいところがあるわけです。だから、そういう利便性の良いところに住んでいる人が、逆に田舎を助けに行こうではないかと、僕は今それを考えています。しっかりサポートをするような会をつくって、おじいちゃん、おばあちゃんが困っているところへ、週に1回か2回ぐらいでも回ってみてあげようではないかと、そういうふうな全体的な仕掛けの中から、そのためには交通もちゃんとしとかなないといけないかなと思っています。

<委員>

だから、両方必要でしょうね、やっぱり、そういう意味ではね。

<委員>

はい、だから、私はむしろ今のコンパクトシティには反対で、荒廃した農村を見ると、あの田んぼを何とか手助けに行き行ってあげるような、ボランティア支援、農業支援とかそういう体制をつくって、同じ市内ですから、助け合う、共助する、共存で生活しようやということが大事だと思います。仁保に菊づくりで非常に栄えている一貫野という地域があります。山本さんという方が先日黄綬褒章を受けられましたが、その方が30年前に発祥されたのが、菊栽培です。当時は、地域の夫婦が皆徳山などに働きに出て、子どもが帰ったときに「お帰り」という人が誰もいない。これではいけない、地元の産業を起して、家で子どもを迎えようと。そういう農業を確立しようじゃないかという目的が当初あったのですが、まさにそれが地域づくりで、そののところにいわゆる交通行政として、そういう住まわれるところに手助けをするという考え方もあるのではないかと私は思います。

<委員>

やはり両方要ると思いますよね。だから地区の単位で…。

<委員>

出来る限りそういうふうに、頑張っ、頑張っ、それでもだめなら今度はコンパクト化。ちょっと話が飛躍しすぎていますが。

<委員長>

いずれにしろ、今皆さんがお感じのように、交通の問題というのは、いわばその地域の暮らしの問題です。ですから、そういう視点で、これからさらにその議論を深めていく、地域でも議論を深めていただくという必要があると思います。そのことは、今回の地域検討会をやった結果と

しても、多分わかってきたのだらうなと思います。

<委員>

今の関連ですが、一次産業が後退している状況の中で、山口・小郡地域では1戸住宅からマンションに移る人が増えています。生活様式がほとんど変わってきています。1戸建てに住んでいる人が、「草をひくのはもうやれん」というようなことから、売ってでもマンションに行ったほうがよいという形に、変わってきています。だから、そういうことに伴ってまちづくりがついていかないと、1市4町が一つになったとしても、やっぱり地域差があると思います。この格差をどうやって埋めていくかということについては、あるいは、それなりにまちづくりの中でそれに対する交通がついていかないといけないと思います。そのへんもやっぱり今後考えていく必要がある、これは行政の役目だと思っています。マンションだけで一つのコンパクトなまちができてしまうということがありますから、そうすると業者もやっぱりバス停や駅の近くに建設するわけです。そういうことも考えながら、行政側もまちづくりと公共交通とをどういうふうマッチングさせていくかということが必要ではないかと思っています。

<委員長>

そのとおりだと思います。やはりそういう地域の変化をきちんと把握しておく必要があって、それと今ある公共交通体系が果たしてマッチしているのかどうか、そういった議論がやはり必要になってくるわけです。ですから、そういうことを含めて、今後また議論を深めていければと思います。

ほかに、地域検討会に関して何かございますか。

なければ、10分ほど休憩して再開します。

(10分休憩)

<議事3>

<委員長>

引き続き、議題の3番目に入ります。次回1月の委員会の後で、中間報告という形で、市長に中間報告をするというスケジュールになっています。その中間報告書という形で、今日資料でお示しをしております。これは、基本的には今までこの委員会で議論したことをベースにつくっていただいたのですが、これを説明していただいて、皆さんの御意見をいただいた上で、中間報告書という形にまとめ上げていきたいと思っていますので、よろしく願いいたします。

では、事務局から御説明をお願いいたします。

<事務局>

それでは、議事3につきまして御説明をさせていただきます。資料4-3をごらんください。

これは、これまでの委員会での御意見をもとに、このたびのアンケート調査や地域検討会の結果も踏まえ、委員長、副委員長と調整しながら、中間報告書のたたき台として作成したものでご

ざいます。

基本的には、委員の皆様からいただいたこれまでの御意見をベースとして書き添えております。それにアンケート調査や地域検討会の結果を踏まえて書き加えさせていただいた箇所を中心に御説明させていただきます。

まず18ページに「基幹交通のあり方」とありますが、その一番下に、具体的に新規の検討路線として、山口～徳地、それから小郡～秋穂と書いてありますが、これは小郡～阿知須の間違いです、すみません、それと秋穂～阿知須を挙げております。参考として、そのページの下の方に、合併前の旧市町の中心部、都市核、地域核としておりますが、これを結ぶ「基幹交通の現状」を載せております。

次に、19ページにつきまして、現在運行しておりますコミュニティバスの改善につきまして、今後議論を深めていただきたいと考えておりますが、現時点で特に改善を要すると思われるものを2点ほど挙げ、その改善策を例示として挙げております。

まず、そのページの一番下の、「d 川西ルートの見直し」についてですが、まず、1ページめくっていただきまして、20ページに記載しております。現在、川西ルートにつきましては、道幅が狭い箇所も運行している関係で、13人乗りの小型バスを使用しておりますが、小郡に近づきますと、時々、定員を超える乗客がおられることがございます。また、佐山地区の方では生活圏が小郡よりも阿知須であるということから、阿知須までの延伸を望まれている方が多くおられます。

こうしたことから、現在のコミュニティバス川西ルートを廃止し、幹線道路につきましては小郡～阿知須間に路線バスを運行し、また、地域内につきましては、フィーダー交通としてコミュニティタクシーを運行してはというふうに考えております。

次に、その下に、「d」とありますが、「e」の間違いです、すみません——「e 生活バス・地域バスの見直し」を挙げております。

生活バス、地域バスは、それぞれ徳地地域と阿知須地域で運行しておりますコミュニティバスですが、課題としましては、どちらも利用者が少なく、特に、徳地地域の生活バスは現在10ルート運行しておりますが、その中に乗車されるお客さんが極めて少ないルートもございます。また、阿知須の地域バスにおきましては、全ての地域を、住民の御要望に応えた形で地域の全体をくまなく回るようにしたことから、ルートが蛇行しており、結果として、ルート全体としての利便性が低くなっております。

こうしたことから、コミュニティタクシーなど、地域の利用実態に合った効率的なダイヤ・運行形態へ移行し、その運行主体としましては、交通事業者さん、もしくは、その共同体にお願いしてはというふうに考えております。

次に、28ページをごらんいただきたいと思います。

(6) 個別対策の3項目めとして「気軽に乗れる運賃・制度の導入」を挙げておりますが、その中に、cとしまして、「福祉タクシー制度の拡充」を挙げております。これは、現在バスが運行していない地域などの福祉優待バス乗車証を使えない状況にあるお年寄りや、少子化対策の観点から子育て中の親子さんや妊婦さん等に対し、現在、障がい者を対象にタクシー券を配布しております「福祉タクシー制度」の適用を拡大してはというふうに考えております。

また、29ページにも、一番上に「少子化対策の視点からの交通環境づくり」としまして、「a 妊婦や子ども連れの親子が安心して外出できる環境の整備」、そして「b 通学定期券等

の導入」の2項目を掲げております。

議事3につきましては、以上です。本日は、この中間案をたたき台にいただきまして、さら議論を深めていただければと考えております。どうぞよろしくお願いいたします。

<委員長>

事前に送られておりますので、皆さんごらんになっていると思いますが、最初の全体的な部分は今までにもやってきたことでもありますし、それほど問題もなかろうかと思っておりますので、特に15ページ以降の考え方、今説明のあった基幹交通の整備及びコミュニティ交通の整備、この部分を特に考えながら、また、取り組み方針等について、重点的にしながら御意見をいただきたいと思っております。いかがでしょうか。

<委員>

さっき説明がありました18ページの川西ルートがあります。地元の人から「小郡の人は乗ってもええんじゃろうか」という意見をよく聞きます。「どうぞ乗りなさいよ」と言うのですが、旧山口市でスタートしていますから、小郡の人は乗っていいのかどうか、そこを不安に思っておられる。それに関連して、今の阿知須のルートが出てきたのかとも思いますが。また、防長交通が走っているところ、コミュニティバスが走っているところ、タクシーを利用される方といろいろありますが、そういう意味では情報公開といいますか、あるいは「旧山口市だけじゃないよ、合併したのだから乗ってもいいよ」というようなことの、もう少しPRが必要かと思えます。

<委員長>

どういう発生の仕方かというあたりのところから、多分小郡の方が「自分たちのものじゃない」というような意識を持っておられるということですね。

<委員>

はい。

<委員長>

その辺は、今後新たな体系をつくっていく中で、基本的に我々がここで考えている公共交通というのは、市民だれでもが同じように利用できるということが前提のものでありますから、そういうふうなPRなり情報提供なりをしていく必要があると思えます。

<副委員長>

18ページの幹線交通のあり方について、私も最初気が付かなかったのですが、よく考えると幹線中の幹線である「新山口～山口間」をきちんとさせるということは、2つの核を持っている山口市にとってはとても重要なことだと考えます。特に、新山口駅でおいて次の電車が、「ん、20分、30分待つのか」というときに、「ひよっとすると駅前の防長交通に乗ったら早く行けるかもしれん」という気はするのですが、そんな可能性もあって切符は新山口まで買っているのですが、なぜか山口線のディーゼルカーに乗ってじっと待ってしまう。佐々木さんの顔を思い浮かべて、「よし、ここでおりて防長に乗るぞ」と思うこともあるのですが、「バスはひよっと

すると来んかもしれん」という不安があるのです、みんなね。

つまり、幹線中の幹線である山口市の顔であるこの横長の2つのルートを、山口市の宝としてきちんと市民にも、それからビジターにも提示できるような形をしておくことがとても重要だと思います。ひょっとすると、「山口まで切符を買ってきたのだけど防長の方がいいな」と思ったからそのまま防長に乗れて、ちょっとバスも値段高いのでしょうか、じゃあ100円か少し何ぼかお金を追加したら県庁前まで行けるとか、そういうこともできるようなフレキシブルな交通体系をとっていただけると大変ありがたいなと。これは市民にとってもありがたいので、例えば定期券を持っているとJR、バスどちらにも乗れるような形というのもあってもいいのかな。要は、自動車に頼らなくても何とかいけるような選択肢を開発しておく、まちの核のところでそれができないというのでは、もうどうしようもない話ですよ。我々は車中心社会の中で、もう一步車に頼り過ぎるのをどう救うのかということは今議論しているわけですので、一番メインのところの話が抜けて落ちているというのはちょっといかがなものかなと。今、事業者さんの方をちらちらと見ながらしゃべっているのですが、そういうことは重要な課題じゃないかな。どうするかは別問題として、少なくともこの報告の中には幹線中の幹線のことは何らかに入れておいた方がいいのかなと思うのですが、どうでしょうか。

<事務局>

少し個人的なことなのですが、私は宮野に住んでいます。ついつい、山口線で帰るわけですが、山口駅止まりが結構多いです。山口駅から今度はタクシーに乗ります。そうすると、バスは実際に宮野まで行って、トータルにしたらバスの方が安いのですが、そういったことはなかなか気がつかない。少し動いたらバスもある、JRもある。バスの方は、民家や事業所等が集まっている幹線を通りますので、非常に利便性が高いと思います。若干「バスの方が、料金が高い」という意識が市民にありますので、その辺さえ改善されればかなり利用価値があると思います。

<委員長>

私は、仕事上全国のいろいろな地域のバス、鉄道の状況を見てきておりますが、資料18ページに書いてある鉄道の36往復、路線バスの67往復、これは地方都市にアクセスする公共交通機関としてはかなりサービスが高い方だと思っていただいてもいいと思います。そういう意味から言いますと、これをいかに活用するかということが非常に大きなポイントになります。これは特にバスの問題でもあり、鉄道の問題でもあり、両方をどうやって連携させながら生かしていくかということです。18ページの真ん中あたりに「既存交通機関の評価と活用」と書いてありますが、この既存交通機関の活用という意味から言ったら一番考えなければいけない地域であり、今森栗先生からも出ましたように、本当に山口市にとって非常に重要な幹線の、一番の幹線になるわけです。ですから、今の御意見があったように、「既存交通機関の評価と活用」という中でやるよりも、もう一つ項目を追加していただき、小郡～山口間の「幹線の中の幹線」という表現では少しあれかなと思いますが、表現の工夫をしていただいて、この重要な幹線を使えるようにしていく部分は、この「基幹交通の整備」という中に一つ取り上げておいていただければと思いますが、いかがでしょうか。

<副委員長>

これはものすごく重要な問題だと思っています。今バイパスではぶんぶん車が走っています。これは少し橋本さんには耳の痛い話ですが、通勤時間帯になると県庁職員の車で渋滞するって、こんなばかな話はないので、もうワンレーンは快速バスレーンにしてバスを優先すると。「渋滞して待ちたい人はもう早く出勤しなさい」、「ゆっくりしたい人はバスで出勤しなさい」と、こういうこともありですよ。県庁の駐車場を有料にしなさいと、それもありただなかなか抵抗が強い。それなら、2車線あるなら通勤時間帯はもう県庁まで全部高速バス。佐々木さん嬉しそうですね。そういうふうにしてしまって、みんなバスで通勤するようになりしちゃう。ところどころ、ここは一方通行でわざと行けないようにして、もうとにかく車に嫌がらせをするということも重要です、やっぱり。こんな小さなまちで、あんなぶんぶん飛ばすバイパスをばんばか走らすというのは、これはおかしいですよ。やっぱり高速バスレーン、それがあります。そこにはもちろんタクシーも通れるようにしておくことも重要なことではないか。そのあたりも、ここに書く・書かないは別として、視野に入れて、先ほどの情報の提示も含めて考えていかないといけないことで、その足がかりとしての記述は、この報告書の中に何らかのことを書いておかねばならないのではないかと思います。これは実際に長野市でやっています。

<委員>

全く同感ですが。例えば盛岡など他の自治体がどういう施策をとっているのかということ、皆さん御存じないと思います。やはりそういう情報提供をある程度しながら、全体を考えていく必要がある。考えるときに、よそはどんなことをやっているのかというのがある程度知識としてないと、仮に考えるということが少しできないのではないかと思います。その辺はどうですか。

<委員長>

報告書の中に載せるかどうかは別としまして、他自治体でどういう考え方でどういう方法をとっているかということは、参考になるところについてはやはり情報を流していく必要があると思います。ただ、間違ってもらってはいけないのは、よそでやったことをまねしてもらっては困ります。山口に合わせてきちんと、そしゃくしてもらわなくてははいけません、よその考え方を学ぶということは必要ですので、それは少し私の方でも考えてみたいと思います。

<委員>

「マイカーから公共交通への転換」と15ページにあります、これは本当に大切なことです。今副委員長がおっしゃったとおりで、以前から、コミュニティバスをつくった山口市の職員の方がコミュニティバスで通勤をされているかどうかということ、何度も何度もお話をしてきました。この山口市の一番長たる市長などが乗られる公用車自体も廃止してほしいと考えております。コミュニティバスを走らせたりいろいろして、公共交通機関にぜひ移そうと言われるのであれば、そういった運転手つきの立派な車で移動される必要はないと思います。全く廃止ということは難しいかもしれませんが、とにかく極力減らしていただき、移動にタクシー、バス、JR等公共交通機関を利用されるということ、まずそこの長が指し示されれば、職員の方もみんながマイカーから脱却はされるでしょうし、私たち市民も、なるほど、こうしなければいけないというふうに、模範になると思います。

以前公用車廃止の話をしに行ったときも、車内で重要な話もあるなどということをおっしゃったのですが、タクシー等は守秘義務もちゃんと守っておりますし、またどうしてもというときには、それは本当に最小限の公用車で移動されればいいと感じております。

今、2つのことを言いました。まず、公用車の極力廃止に近づけて、移動は公共交通機関を使われる、そして職員の方は、ぜひ公共交通機関を使っていただきたいということです。

<委員>

新山口～山口間については、今おっしゃる通りですが、せっかく合併したのですから、山口～徳地間を最短距離で結ぶような、移動しやすいような、交流できるような、これは施策としてある程度採算を無視してでもやる必要があるのではないかと私は思います。その点、よろしくお願ひいたします。

<委員長>

新規検討路線ということで、基幹交通のあり方のところに山口～徳地を出しています。具体的な内容は今後の検討になるかと思いますが、とりあえず中間報告のところでは、検討路線としての明記をしておくということではいかがでしょうか。

<委員>

先ほどからマイカー優先になっておるとい話が出ておりましたが、報告書を見ますと、文言の中に、「公共交通優先でいくんだ」という、近いような文言はあるのですが、はっきりと、「山口市は公共交通優先でまちづくりを行うんだ」という文言がないのですが、そのあたりを入れたらどうかと思います。ここはちょっと検討が必要かなと思います。

<委員長>

どのあたりでしょうか。

<委員>

例えば、15ページの「マイカーから公共交通への転換」のあたりに、2項目めに「公共交通への転換」とありますが、かなり言葉が優しいです。思い切って、「もう意気込みでやるんだ」というふうなことが感じられないのですが、そのあたりをもう少し強く言い切ってもいいのではないかと思います。

同じく15ページの項目の一番下ですが、「関連分野との整合と調整」とあります。これは、非常に重要なことだと思います、地域づくりなどそういうこともありますが、さらには道路を整備するときとの関連もやはり決めておかななくてはならないと思います。例えば、道路を広げるのでもバスが走りやすいようにするとか、あるいは先ほど出ましたように片側2車線あれば一つのレーンを公共交通用に充てるなど、そういった、道の整備においても公共交通優先での考えで整備していくということも関連として、最初に道路のことは考えてないと言われましたが、こういうことも関連として、これから考えていくんだという姿勢だけは見せておく必要があろうかと思ひます。

<委員長>

皆さんからの意見をできるだけ聞いてしまってから、この中間報告でどういうふうにまとめていくかという話はやるとすることにしましょう。ほかにいかがですか。

<委員>

道に関して、私は自転車に乗るのですが、自転車が歩道を走っており非常に危ない状態です。だから、道を整備するのであれば、やはりきちんと縁石があって、自転車道があり、歩道がありとじていただかないと危ないです。例えば、自転車が後ろからベルを鳴らしても、耳の不自由な人が聞こえない場合があります。歩行者がちよっとよけることによって、何か事故が起きかねないかなと常々思っています。だから、そういう意味での道づくりも、やはり自転車道をきちんと整備すると、もう少し自転車を利用する人が増えてくるかと思います。今はとても危険な状態だと思います。

<委員>

先ほどの15頁の関連ですが、既存の公共交通で都市核が山口と小郡とありますが、今新山口駅で新幹線口と在来線口と両方にバスのりばがありますが、バスターミナル方式が可能かどうかということも検討すべきではないかと思います。要はお客さんがどちらへ流れていった方がいいのか検討する必要があると思います。

<委員長>

今の問題は、おそらく新山口駅の整備の関係と絡んでくると思いますが、事務局どうでしょうか。

<事務局>

現在新山口駅ターミナルパーク整備推進室がございまして、そちらの方で新山口駅のターミナル機能について検討しておりますので、今言われたことも多分検討していると思います。ただ、今のは一本化した方がいいという御意見でしょうか。

<委員>

だから、バスターミナル方式にすればいいなど。お客さんの流れもスムーズに流れやすいのではないかと。

<事務局>

そうですね、駅と一体化したようなバスターミナルの整備についても現在検討しております。ただ、北に行くのも南に行くのも一つのターミナルから出発するかどうかという点もあろうかと思えます。大きい区別としてはやはり北方面に行くものは北側に、南方面に行くものは南側にといったこともありますので、その辺も含めて検討したいと思えます。

<委員>

現在は、例えば新幹線口から出ても在来線口に戻っています。回るのだったら最初から在来線

口で防長交通に乗った方が早いのではないかというような話です。そのへんが一体的になっていないと車の流れも一本化しないのではないですか。

<委員長>

新山口駅のバスの整備の仕方、あるいはインフォメーションの仕方などそういったことを考慮しながら考えていきましょう。

<委員>

28ページの福祉タクシー制度と優待バス乗車証制度の関係ですが、先ほども少し言いましたが、例えば福祉優待バス乗車証制度の改善ですが、申請主義について、僕は賛成です。そうすることによって、今までと違って利用したいという人の人数の把握ができますので、いいと思います。ただ、一部自己負担の部分に関しては、既に100円の一部自己負担をしていますので、個人的には申請して発行手数料のような形をとるべきだと思います。発行手数料を取り、それを財源にして、今度は福祉タクシーの方の費用に充てるなどといった格好を取ればいいのではないかと。例えば、今で言うと福祉優待バスの費用が大体2億幾らで対象者3万人ですから、1人あたり約7,000円ぐらいです。そうして、福祉タクシーと福祉バス乗車証とどちらか選択制にして、福祉タクシーを選択した人は7,000円分の券がもらえると。その人は2,000円の手数料払いますから、そうすると実質は9,000円もらえると。例えば300円券が30枚あれば、1回乗ったら300円使えと。第1回目は半額ですわね。初乗り運賃がね。そういうふうな感じでイメージした方がいいのではないかと思います。

それから、福祉優待バスは、以前は旧山口市内だけでしたが、合併で対象が広がったから市全域になりました。だから、乗り継いだら100円、100円、100円で相当遠くまで行けるというような形になっているので、自己負担を100円にするよりも、例えば現行のシステムにのせるのであれば、子ども運賃で乗れるとかね。そうすると手数料2,000円払ったら負担は増えますが、実際は短い区間だったら今初乗り170円ですから、半額で90円です。そして、バスカードが使えるばむしろ近い移動が安くなる、遠くの人はずっと払わないといけないとか、そういうふうな感じのシステムにした方がいいのではないかなというのは、僕はそういうふうな感じでイメージしたのですが、今は具体的に書いてないので、具体的にどうなるかによって自分の意見も賛否が変わってきます。

<副委員長>

それは、これから議論していけばいいと思います。ただここで、先ほど話があったように、中間報告書では書かなくても、よそのまちでどういう事例があるのかという、新しい動きをちゃんと書いた方がいいのかもしれない。これは参考までにですが、今どこも福祉敬老バスの無料化というのはあり得ない話になってきています。収入に応じてゼロ円かもしくは1万円という話もありますね、3万円というのもあります。それから、高齢者の場合と障がい者の場合は少し分けて考えなければいけない問題もあるし、介助者をどうするのかという問題ももちろんあります。それにプラスして、乗るときにはどうかというと、半額というのがこれからの流れかなというふうに思います。したがって、この自己負担と言う話ですが、基本料金の部分はゼロか1万円か3万円、障がい者はゼロ、介助者もゼロ、その上で、自己負担については半額程度というのが、

大体ほかの自治体の今の流れではないかなと思います。そのへんは、委員長の方が詳しいと思います。

<委員長>

私も全部の情報を持っているわけではないので、私の方でも少し調べてみます。大まかな流れでは、乗るときに半額程度の負担をしていただき、その発行に当たっては、該当者全員にばらまくという形ではなく、申請をしていただく。発行するときの金額の設定はいろいろあって、確かに手数料的な考え方でやっているところもあり、収入に応じて段階を分けているところもあり、これはいろいろですが、発行に際して何らかの負担をしていただくという方式が中心になっているのは事実だろうと思います。

ついでに申し上げておきますと、秋穂の地域検討会をやったときに、「山口の中心部まで来るのに、実際には1,000幾らの運賃なのに100円で乗れるのは申し訳ない」と言っているお年寄りの方がいらっしゃいました。おそらくかなりの人はそう思っておられるのだろうと思います。ですから、そういう意味でも、どの辺の負担額が適正なのかというあたりの議論もこれからしていかななくてはいけないと思いますので、そういったこれからの進み方の前提的なところを、中間報告書では書いておけばいいとは思いますが、その辺のことも頭に入れておいていただければと思います。

<委員>

28ページの福祉タクシー制度と福祉優待バスの問題ですけれども、以前も行政に提案をさせていただいたのですが、福祉優待バスを廃止すると2億円、福祉タクシーチケットも廃止して、計2億5,000万円ぐらいです。それを上手に振り分けて、実際に利用される方が本当に利用されるときに使える形にさせていただいた方がいいのではないかと思います。これはバス、JR、タクシーすべてに対してですね。ただお金を渡しているという形では、決して喜んでいる人は多くはないというふうに考えております。

タクシーでは、身障者手帳を出されたら1割引、これは企業努力で全部こちらが負担して今やっておりますが、こういったこともぜひ考えていただいて、税金の使い方を上手に、本来利用される方に対して、利用されるときに使っていただくという方法をとっていただきたい。12ページにも「税金の使い道を変えることで不足分を補う」と64.5%も出ておりますから、ぜひそういった形で考えていただければと考えております。

<委員>

コミュニティバスですが、今福祉優待バス乗車証を持っている障がい者の方は無料となっておりますが、個人的には10円取った方がいいと思います。要するに何のために取るかという、採算のためじゃなくて、何人利用されたかということ把握するためですが。中には100円を10円玉10個で払うとか、50円玉で払う方もいらっしゃると思いますが、でもそれは少数派なので、そうすると10円玉の個数でその方の利用の把握ができて、10円ならそんなに負担にもならないと思うのですが、負担と言われるかもしれませんが、利用実態を把握するということはすごく大事なことだと思いますので、そういうふうにして把握をしたらどうかなと思っています。

<委員>

今の関連で、10円と言われましたが、盲人の方が例えば財布を握ったときに、どれが10円か100円か非常に判断が難しいです。ですから、今のような提言は非常に問題があるのではないかと思います。

<委員>

分からないわけですね。

<副委員長>

障がい者の場合は、今の話も重要ですけどね、乗りやすいという、乗っていただきやすい、歩いていただきやすいということを、ちゃんと環境を整備することが重要で、10円玉出すとか、それは僕は違うと思います。

<委員>

乗れないですかね。

<副委員長>

むしろ、乗りやすいようなバスをちゃんと整備し、それがわかりやすく提示されているということが重要です。台数が少ないのなら少ないなりに何時に来るのかというのがわかれば、みんな少しでも動きますし、そういう制度のあり方、バリアフリーのことをここにどの程度書いているのかわかりませんが、報告書の中にバリアフリーのことももう少し含めながら、それは抽象的な話になりますが、できる範囲の中でどこまでやれるのか考えていかななくてはならないことです。これはみんなの問題です。お互いね。

<委員>

それについては、先ほどアンケートの中にもありましたけど、なぜマイカーを使っているかという、小さい子どもを連れていると料金を払うのが大変だからマイカーを使っているというのが結果の中にありましたから、そういった料金の支払方法も考えていただければ、そうすると利用者は増えていくのではないかなとは思いますが。

<副委員長>

さっき半額という話もありましたが、これもなかなか難しい話です。ひょっとすればこれはとりあえず半額という話もありなのですが、先ほどのゾーン制の料金の話がある程度うまくいけば、わかりやすい料金体系が可能かもしれません。200円や100円を払うのは簡単です。バスで、運賃125円、210円など出たら怒りますよね。つまり、面倒くさいんですよ。それはお客さんを減らすことに実はなっているんだけど、今までの制度だと順番に上がっていくんですよ。あれやると、お客さん減らしていくんですよ。ここまで200円、ここから300円、何かそういう100円玉と50円玉で勝負できる、そういう形であった方が、障がいを持ってない人間も楽だし、障がいを持っている人は出しやすいしね、高齢者も楽だし、そういうやり方をぜひゾーン制の問題もそういったバリアフリーの観点から考えていかななくてはならないことではないかと

思います。

<委員長>

今の運賃のあり方は、実際にそれをやってお客さんを増やしたバス会社もありますので、そういう事例もいずれ御紹介したいと思います。「わかりやすい」ということ、「払いやすい」ということは非常に大切なことです。それからもう一つ、今の、例えば50円と100円で払うようにするというのは、先が読めるという安心感があります。今のバスの運賃制度で、何が怖いのか、タクシーもそうかもしれませんが、幾らになるかがわからない、次幾らになって、自分が行きたいとこまで幾らぐらいになるかというのが読めない、この不安は非常に大きいです。おそらく利用者に聞くと、かなりその声が出てくると思います。私も随分そういう声を聞きました。それが、50円と100円の単位でいくと、少なくとも、次はあと50円上がる、その次は今よりも100円上がると、そういうのが読めてくるわけです。そうすると、それだけでも安心感につながるところがある。そういうメリットもある。これは参考までで、別にここに書こうという話ではありませんが、そういう部分も含めて、「わかりやすさ」、「払いやすさ」ということ、運賃についてはもっともっと研究する必要があります。それから地域検討会でも随分出てきました、例えば現在JRの駅まで送り迎えをしている人が、運賃が幾らぐらいだったら「今日は忙しいからバスで行って」と言えるかというあたりの「値ごろ感」みたいなもの、地域でそれぞれ出てきています。大体このくらいだろうなというのは大分見えてきましたが、それぞれ地域で出てくると思います。そういう値ごろ感みたいなものも研究してみる必要があると思います。余り私がしゃべってもいけません、ほかに中間報告について何かございましたらお願いします。

特によろしければ、皆さんからいただいた御意見をもとにして、特に書き加えについては、先ほどの小郡～山口間の重要な幹線部分についてのこと、鉄道交通の活用ということも含めてこの部分で、先ほどの高木さんの方から出た新山口駅の問題も、ここに含めるような形で書き加えをしたいと思います。また、最後に出てまいりましたバリアフリーに関する表記が確かに少ないので、この辺を皆さんから出た意見をもとに少し書き加えをしたいと思います。

そのほか、公共交通の優先の問題、28ページ福祉優待バス乗車制度等の部分、この辺につきましては、少し事務局と相談をさせていただいて、もう少し書き込むか少し書き方を変えるなりして、今後の議論がしやすいようなスタイルにしていきたいと思います。

そんなことで、あと、事務局と委員長、副委員長で調整して、次回の委員会までにお示しいたいと思いますけれども、そんな手順でよろしゅうございましょうか。

<副委員長>

25ページの、みんなで議論をするという「地域公共交通会議」の位置付けですが、現地に行き、自分たちでつくるといとなかなか難しいということがよくわかってきました。ですから、勉強会はもちろんやっていくのですが、この「地域公共交通会議」がどこに入るかという、きつと組織、運営組織づくりですね、このところが「地域公共交通会議」に発展する可能性のある部分ではないかなと考えます。この方が国交省的にはわかりやすいということで、もし可能でございましたら、この「地域公共交通会議」の話をこの運営組織づくりのところに重ねていただきますと、国交省的もいろんな支援がしやすくなるのではないかなと私は想像いたしますので、もし可能でございましたらそうしていただきたい。

<委員長>

それでは、ここは図を変える必要が出てきますので、事務局と相談をしながら図の改良をしていきたいと思います。

ほかによろしいですか。それでは、次回までに事務局と委員長、副委員長で調整をしまして、中間報告書という形でお示しするような形にしたいと思います。

また、次回の委員会の前には事前にお送りするような形になりますね。

<事務局>

早めになるべくお送りいたします。

<委員長>

お送りした段階で、もしお気づきの点があったら出していただいて、再度最終的なものにしていくということにいたします。何度も申し上げますが、あくまでも、今回のものは中間報告ですので、中間報告の後、具体的にこれからどういうふうにしていくかという議論を皆さんでしていただくこととなります。ですから、そのための布石になるような形にしていきたいと思いますので、よろしく願いをいたします。

<委員>

今の図で、試験運行を2年程度というのは、これは廃止もあるかどうかということを書いたほうがいいのではないのでしょうか。

<委員長>

その辺は、ここに運行断念というのがありますが、これは廃止という可能性を含んだものです。

それでは、そういうことで本日の議事は以上で終了しましたが、その他何かございますか。あるいは、次回までに事務局に何か用意してほしい、こういう資料を用意してほしいということがございましたら、お出しいただければと思います。

<委員>

お手元に当社の新しい時刻表をお配りしております。従来の時刻表は、御存じのように旧山口市交通局がつくってございました1枚ものの、非常にわかりやすいような、わかりにくいような時刻表でした。慣れた方にとってはあの時刻表がいい、家の壁に貼ったりする場合にはいいらしいのですが、わかりにくいという意見が非常に多くて、当社もどうしようか試行錯誤をしてみました。今回思い切って、冊子方式にし、総合版と各路線別に分けて掲載しました。路線ごとに掲載すると平日版と日祝版がありますのでこのように厚くなります。それぞれ見ていただかないとわかりにくいのですが、文字については周南や防府の時刻表に比べるとはるかに大きい文字にしております。文字を大きくしたということは、ページ数が増えたということになります。

あくまでも試験的にこの形にしておりますので、今後この委員会だけの話ではなく、皆さんの御意見を聞いた上でどんどん改良していきたいと思っています。当社は、管轄の事業所がありまして、この時刻表は山口営業所分を載せており、主に山口を中心にしたダイヤとなっております。ですから、徳地は堀営業所が担当しておりますので、徳地のダイヤは残念ながらこれには載って

おりません。県庁から堀へ行くダイヤは載せますが、堀から防府へ行くダイヤは防府営業所の時刻表に載っております。これは、事業者の都合で非常に申し訳ないのですが、すべてを網羅することは不可能ですので、とりあえずこういう形に変えましたので、次回の委員会でも御意見がありましたらまた言っていただければ、次のダイヤ改正のときにもぜひ参考にしたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

<委員長>

はい、よろしくお願ひいたします。少しでもインフォメーションをわかりやすくというのは大事なことですので、御意見をぜひ言っていただければと思ひます。

ほかに何かございますか。

それでは、特にないようでしたら本日はこれもちまして終了といたします。どうも長時間にわたりましてありがとうございました。

<事務局>

長時間にわたりまして御審議いただきまして、大変ありがとうございました。

次回の委員会は、1月26日金曜日の午前10時からの開催を予定しております。なお、次回の委員会では中間的な取りまとめをしていただき、市長への報告書の提出をお願いしたいと思います。つきましては、今日の議論を含め、どのようなことでも結構ですので、御意見や御提案、お気づき等ございましたら、1月の10日前後ぐらいまでにお知らせいただければと思ひます。年末年始のお忙しい中、大変申し訳ございませんが、どうかよろしくお願ひいたします。

本日はどうも大変お疲れでございました。ありがとうございました。

●会議資料

- 資料4-1 子育て中・妊娠中の方に対する交通に関するアンケート調査の結果
- 資料4-2 地域検討会報告書
- 資料4-3 山口市交通まちづくり委員会中間報告書（案）
- 資料4-4 第3回委員会での質問に対する回答
- 資料4-5 市民交通計画策定経過