

## 第5回交通まちづくり委員会会議録

- 開催日時：平成19年1月26日（金曜日） 10：00 ～ 12：10
- 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、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、平田共次委員、松永和生委員、吉富崇子委員（13人）
- 欠席者：橋本雅寛委員、平野雅彦委員（2人）
- 事務局出席者：鈴木都市整備部長、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 交通まちづくり委員会中間報告について（資料5-1）

### ●協議結果概要

#### 議題1 交通まちづくり委員会中間報告について

資料5-1について、委員から出た意見をもとに修正の上、中間報告書として取りまとめ市に提出する。

次第に基づき以下のとおり進められた。

#### <事務局>

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、本日の委員会ですが、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。また、県交通運輸対策室次長の橋本委員さん、NPO法人山口せわやきネットワーク事務局長の平野委員さんにつきましても御欠席でございます。

会議の資料は、先週、開催通知とともにお送りした資料5-1から5-3及び「コミュニティバスを走らせる会」より今月15日に市長あてに提出された要望書がございます。本日は、これらの資料や要望書をもとに議論を深めていただきまして、中間報告書の取りまとめをしていただければと考えております。資料の不備等がございましたら、遠慮なく事務局まで申し出ていただきたいと思っております。よろしいでしょうか。

それでは、ただいまから第5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、よろしく願いいたします。

#### <委員長>

次第に従いまして会議を進めたいと思っております。

本日の議題は、山口市交通まちづくり委員会中間報告についての1点で、中間報告書案についての確認と修正等があれば、その辺の審議をしていただきたいと思います。委員会終了後に中間報告書という形で市へ提出することになっておりますので、本日いただいた御意見の報告書への反映につきましては、その都度、議事の中で文言等の確認をさせていただき、並行してその修正作業をしていただくという形にさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

事務局でそれを製本していただく関係もございますので、正午を目途に終了という形にしたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、議事1、山口市交通まちづくり委員会中間報告について、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。

初めに、資料5-3の方をごらんいただきたいと思います。これは前回の委員会で御意見のございました、少子化対策に関するアンケート調査におけます子供の年齢別で見た集計結果でございます。

表紙に簡単に集計結果をまとめておりますが、各設問とも、子供の年齢の違いによりまして、全般的には回答に大きな違いはございませんでしたが、2ページをごらんいただきたいと思います。問2の日ごろ利用している交通手段につきまして、網かけ部分のとおり、3歳児未満の子供をお持ちの方におきまして、公共交通を利用する傾向が高いことがうかがえました。

それから、6ページをごらんいただきたいと思います。問7の利用しやすい公共交通機関への取り組みにつきまして、これも網かけのとおり、0歳児をお持ちの方におきまして、子育てタクシーなど新サービスの導入に対してのニーズが強いことがうかがえました。

アンケート調査につきましては、簡単ではございますが、以上でございます。

それでは、資料5-1の山口市交通まちづくり委員会中間報告書(案)をごらんいただきたいと思います。

前回の委員会におきまして、中間報告書の案につきまして御議論いただき、委員の皆様から多くの御意見をちょうだいしたところでございます。その御意見をもとに修正・加筆したものを、昨年末、委員の皆様へ送付し、再度それに対しての御意見をいただきまして、この資料5-1を作成しております。また、より分かりやすく、読みやすいように、文章の構成や言い回し、字体等につきましても修正を施しております。

なお、ちょうだいした御意見と、それを受けての修正箇所につきましては、資料5-2にまとめております。左側の欄がいただきました御意見で、右側が御意見に対する修正箇所でございます。

この中で、事務局で修正の判断が難しかったものにつきましては、右側の備考欄に要検討としております。3項目でございますが、これにつきましては、本日御検討をお願いしたいと思っております。

また、本日は中間報告書の取りまとめをお願いしたいと考えておりますので、本日の御意見に基づきます修正作業につきましては、事務局の方で同時進行させていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

議事1の説明は以上です。どうぞよろしくお願いいたします。

#### <委員長>

それでは、中間報告書の案につきまして、これから御意見をいただきますが、まず備考欄に「要検討」とある3カ所について、はじめに御意見をいただいております。

資料の5-2の1ページ目の下、資料5-1の15ページ部分で、「子や孫の代まで続く交通にしよう」とあるのを、「子や孫の代まで続く交通体系にしよう」という修正案があります。それについて事務局の御意見として、「交通」を「交通体系」にすると表現の意味合いが少し狭まるのではないかという理由から「要検討」になっている点が一つ目です。

次に、5-2の3ページの5-1の21・22ページに係るところで、コミュニティバスの改善について、具体的な対処方法はこれからの議論であって、多少慎重な書き方が必要であるといった点が二つ目です。

最後に、5-1、30ページの福祉優待バス乗車証制度の改善という箇所の「所得に応じた発行手数料の負担など」というあたりが理解しにくいと思うので、発行手数料は削除した方がいいのではないかという点について、その所得に応じた負担については、障害者の負担も含めて記述の仕方を検討する必要があるという事務局の御意見で、「要検討」となっております。

この三つですが、まず一点目の「子や孫の代まで続く交通にしよう」を「交通体系にしよう」と、この御意見をいただいた委員から、補足説明がございましたらお願いします。

#### <委員>

交通ということに包括的に全部とらえるのがいいのか、例えば鉄道、バスにしても、乗りかえがあります。そういうことを考えていくと、「体系」とした方が一般的に分かりやすいのではなかろうかという考え方をしております。ここでいろいろ議論が出ておりますように、例えば障害者にしても、道路の車道の幅員に伴った電動いすや自転車などがございますので、そのところを考えていくと、「交通」という言葉の中ですべてを包括するのか、言うなら、それに伴った流れとして「体系」としてとらえるのがいいのかということですが。

#### <委員長>

皆さん、いかがでしょうか。「交通」という言葉そのものは、いわゆる「交通体系」という意味を含んだ、非常に包括的な言い方ということにはなるわけですが。

#### <副委員長>

御指摘のとおりだと思います。「子や孫の代まで続く」という表現は、できるだけ市民の方に分かってもらおうとする努力でこういう書きぶりをしております。そう考えますと、その後に「交通体系」という言葉が出てしまうと、何か新しい、違うことをするのかというふうに、そういう特殊な言葉の使い方は誤解を招くという気持ちになりますので、ここは、意味は御指摘のとおりだとは思いますが、「交通にしよう」というぐらいにしておいた方がいいのではないかと私は思います。

#### <委員長>

いかがでしょうか。

<委員>

よろしいです。それにこだわっているわけじゃございませんので、全体的に分かりやすい方がいいのではないかなと思っただけです。

<委員長>

意味合いが委員の御趣旨と変わることはありませんので、「交通」という言葉で包括させていただくということでよろしいですか。——それでは、ここについては、「交通」という言葉をそのまま生かすようにしたいと思います。

それで、二つ目ですが、21ページから22ページのところにコミュニティバスのことが書いてございます。ここににつきましては、私が申し上げたところですが…。

<副委員長>

この21ページから22ページの書きぶりというのは、なかなか踏み込んだ書きぶりです、これからのこともあるので、そこまで踏み込んでいいのかという御指摘かと思えます。

<委員長>

資料5-2には21ページ・22ページと書いてありますが、私が指摘した箇所は20ページで、既に修正されております。実は、修正前の案の段階では、例えば今度の5-1の20ページの一番下あたりのところに、「利用実態に即した効率的なルート・ダイヤ・運行形態（コミュニティバスなど）へ移行する」という表現でとまっていた。それで、移行するかどうか、どういう形で移行するか、これはそれぞれの地域でこれからのさまざまな住民の方の意向なり、あるいは地域の実態なりを見てから決めていくことであろうということから、考え方として、こういうさまざまな方法を取りながらより良い形に持っていくべきではないかということをお今回は言いたいわけなので、「ことが望ましい」という一言をつけたらどうかという御指摘をしておいて、これは既に直っております。

<事務局>

そこは直しました。

<委員長>

ですから、この要検討の特に21・22ページというのは、それぞれの地区の現在走っているコミュニティバスの課題等について、それを抽出して、それに対する対応策の例を書いているわけですから、こちらの方は特に問題ないと思えますので、考え方のところについて、余り断定的な言い方をせずに、「望ましい」ということにしておいた方がよからうという意見を出して、それは直っております。

<副委員長>

「移行する」と言うと、何かやってしまうみたいな感じですからね。

<委員長>

もうやることを決めたような形になりますのでね。ですから、要検討の二つ目はそういうことで修正がなされております。

<事務局>

今の箇所ですが、もう1カ所、下から3行目のところに「移行する」とあります。これも同じことで、ここは「地域主体へ」にしまして、また最後に「望ましい」という形で改めて修正させていただいてよろしいですか。

<委員長>

ここで「望ましい」と入れて、もう1回「望ましい」というふうに、同じ文章が続くのもなんですから、「望ましい」という言葉が全体にかかるような形に文章を若干修正していただくということをお願いできればと思います。

<事務局>

わかりました。

<委員長>

それでは、要検討の三つ目、23ページで福祉優待バス乗車証制度の改善、ここについての御意見と修正についてでございます。「発行手数料」は削除した方がよいと、もし実施するなら障害者の負担はどうなるかと、この修正意見についての補足をお願いします。

<委員>

これは修正されていますので、こういう形なら良いのではないかと思います。

<委員>

前回発行手数料の案を言ったのは私ですが、障害者の負担については、それはゼロの方がいいと思います。今、障害者の負担ということも出ていますが、私の場合、公募の素人委員ですので、とにかく思い切ったことを言って、専門家の方に後で直してもらおうということ思い切ったことを言っていますから、他の委員さんの意見を聞いて確かにそうだなと思い、障害者の負担については、ゼロにした方がいいと思います。

<委員長>

では「発行手数料の」というのを削除したことで、それは特に問題はないということですね。

<委員>

修正箇所には「乗車証発行料」というふうに変ったからそれは直っていますが、障害者の負担というところは残っているはずです。

<委員>

だから、所得に応じた発行手数料ということになると、所得に応じて段階が出てくると思いますが。そうではないということです。それともう一つ、私がお聞きしたかったのは、バスに乗ったにしても、どういう形で福祉優待バス乗車証の利用者がカウントされておるのか、この辺が分かりません。それに伴って行政がどれだけ負担しているか。当然、乗車するときは整理券をとりまします、その数を数えたもので、行政が負担しておるのかどうかですね。

<委員>

最初のころ請求した資料では、福祉優待バス乗車証制度における行政負担は、年に1回乗降調査をして、その数字をもとに、掛ける年間日数ということでした。

<委員>

実際には、例えば防長交通に乗ったときに、実績で請求されているのか、それとも、優待バスを発行したことに対して、さっきお話があったように、掛ける何ぼで、どんといっとるのか。

<委員長>

その制度で実際の負担の仕方の仕組みの話ですね。

<事務局>

本来であれば、年間365日の乗車状況を調べて、減収分を補填する必要があるのですが、そうすると調査に大変費用がかかるものですから、特定の日の全便の乗車状況を調べまして、その日の減収分掛ける365日で今お支払いしております。

<委員長>

調査日には、全部の便について調査をするのですね。

<事務局>

全便につきまして、お年寄りの方がどこからどこまで乗られて、正規料金であれば500円であり、実際にお年寄りが支払われるのは100円、差額の400円分が減収になっている。それを全部積み重ねて、その減収分掛ける365日ということで各バス業者さんにはお支払いしております。

<委員長>

ざっくりはざっくりですが、いわゆる実際に、使う、使わないにかかわらず発行ベースで支払う方法に比べたら、まだ良いのかもしれない。

<副委員長>

ですから、この申請に基づく発行というところがなかなか重要なと思います。

この点で確認しておきたいのは、現行の高齢者のそれなりの負担というのがあります。それから、障害者のこの福祉バス制度におけるそれなりの出歩きやすくするような施策もあります。そ

それはそれで、きちっとそれなりにそれらの立場の方の出歩きやすいことを考えることはとても重要なことであります。ただ、所得がいっぱいある人にそんなにする必要はない。それはまあそうかもしれませんが。一番重要なことは、この後ろの、これは確認だけですが、24ページにあります、障害を持った方がもっと安心して公共交通に乗れるようにしなければ、これは単なるうたい文句ではなくて、交通まちづくり委員会の報告として出すわけですので、重みを持ってそれぞれのところでとらえてもらわなければならない。その一つは、高齢者も障害者も、とにかく交通弱者が外に出ていけるようにバリアフリーにするんだということが一つです。もう一つは、弱者はそこだけではなくて、子育て世帯や妊婦の方、それから通学の人たち、そこもきちんと視野に入れるんだということが重要なことです。これは国のユニバーサルデザインの方向性というものをきちっと押さえた表現になっておりますので、言わずもがなですが、幅広くきちっと施策を展開していこうという話ではないかなというふうに思います。済みません、蛇足でした。

<委員長>

それでは、この福祉優待バス乗車証制度の改善というところの具体的な表現の問題が、これについては修正されたこの形でよろしいですか。

<委員>

100%というわけにはいかないかもしれませんが、やはりこの表現の仕方に非常に難しさがあると思います。それは今副委員長からお話があったように、自立支援法からいって、やっぱり社会に出ていかなきゃならんと、出られない人をどういうふうにしていくかということだろうと思うのです。その人たちをどういう形の中で援助しながら社会参加していただくかということだろうと、その方向性を認めなければならないと思います。ただ、言葉の表現ですから、分かりやすく表現できれば一番いいのではないかなという気がします。

<委員長>

改善の方法については、これもとりあえず括弧の中の表現であるということと、それから単純にこの「など」をつけただけですが、この方法に限定しているわけではありませぬので、その辺では少し広くとらえることはできるのかなとは思っています。

<委員>

これは中間報告ですから、これで固めるわけじゃありません。これを公表したら、また我々の分からない意見とか取り組み方の発案があるかもしれません。その辺は少し幅を持たせた感じで中間報告をした方がいいのではないかと思います。

<委員長>

この後の審議の中で、どこまで具体的にどういう方法をとるかという話ができるかというのは分かりませんが、今おっしゃられたように、中間報告の中でどういふことを考えていかなければいけないかということの提起という考え方をすれば、このような書き方でよろしいのかなとは思っています。このような形でよろしいでしょうか。——それでは、今の23ページの福祉優待バス乗車証制度の改善につきましては、今現在この資料5—2で使われている表現でそのままいきたい

と思いますので、よろしく願いいたします。

以上で、「要検討」の箇所につきましては終わりました。

そのほかに中間報告書の案に対しまして、御意見あるいは新たな御提案、それからさらに修正してもらいたいといったこと等々ございましたら、出していただきたいと思います。

#### <副委員長>

大変画期的に進めているわけですが、どちらかというと、全体の書きぶりは「交通弱者に対してどう出歩きを保障するのか」という観点を中心ではなかったかと思います。それはもちろんそのとおりなのですが、もう一つ、中心市街地の活性化にとっても交通の問題は大変重要なことではないかなと思います。それに関する記述が一つもないというのは、中間報告といえども、それははないのではないかと。きっとさらに詰めていく段階では、中心市街地活性化、国の法律も変わりましたので、その中で交通をどうするのかという視点も必要ではないかと考えます。私たち、そこまで議論がなかなかいけなかったのですが、ちょっと急な話ではございますが、私は、どこかに中心市街地活性化との絡みの中で交通の整理というものも検討すべきであろうというようなことを、最後はどうなるかわかりませんが、中間報告の中にどこかに入れていただけたら、今後の展開の中で市の施策展開にとっては重要なことになるのではないかと、こんなふうに思うのですが、いかがでしょうか。

#### <委員長>

重要な提案をいただいたわけですが、確かに今までそういう視点での議論はこの会議の中では実はしておりません。していないのですが、今後のことを考えますと、それも一つの重要な視点で、中心市街地に限らなくても、それぞれの地域の活性化なり振興というようなことをやはり一つの要素として交通というのは持っていますので、そういった視点も必要なのだろうなとも私も思います。議論をしてこなかったことなので、議論の結果として載せるわけにはいきませんが、今後の方向性みたいなことで少し触れておくことも重要かと私も印象としては持っています。皆さんいかがでしょうか。

#### <委員>

商工会議所の運輸交通部会長という立場で意見を述べさせていただきますが、やはりこの報告の中で、特に具体的に言うと、やはり都市核が小郡と山口になっております。基幹交通はそこを軸にしたものにして、それを結節点として考えていただくという報告書になっております。そうしたときに、この議論の中で出ているときに、小郡核の場合は交通ターミナルという大きな軸、都市核の中の核があるわけです。では、山口核の方はどうかといいますと、具体的な話になりますが、山口駅というふうな表現はありますが、では明確にどこをどうするかという、そういう結節点が必要だという部分も出てないわけです。だから、そういう議論は、できましたらこの交通まちづくり委員会の中で話をさせていただいて、中心市街地活性化の議論とあわせて委員の方に検討していただき、やはりある程度山口核の中の核とかそういうものを検討して行って、やっぱり提案していただくというのがぜひとも必要じゃないかなと思います。それは今後の課題として最終報告案へ向けて、この中に入れていくというわけじゃなくて、先ほど委員長が言われたように、議論の土俵に上げていただいて、やはり何らかの形で加えていただければと思います。よろしく



お願いします。

<委員>

山口市は合併してから様々な委員会が開かれています。市全体の総合計画という委員会もありますし、地域別の委員会もあります。私も総合計画策定協議会に入っておりますが、いわゆるまちづくりの形として、全体の形として交通の問題もかなり意見が出ていると思うのですが、先生方はそれをご覧になりましたか。

<委員長>

今までの段階のものは、私はまだ見ておりません。

<委員>

その辺を見ておいていただきたいというのが私の気持ちです。山口市総合計画の策定と、地域的な旧市町の分野の委員会も全部あり、その中でいわゆるまちづくりの基本的な問題としてかなり議論されていると思います。そのあたり、結局新しい山口市をいかに住みやすく移動しやすい、いかに交流ができるかということがまちの発展の基本だと思います。そういう意見がかなり出ており、それを皆さんに報告していただければという私の提案です。

<委員長>

それは、今日この場でというわけにはいきませんので、参考としてのものを次回以降に少し出してもいいかもしれません。もちろん、それぞれの委員会そのものの進行は独立しておりますので、他の委員会がどのような検討をされてきているかというような参考ということですが。

<委員>

情報を公開することを前提として、それぞれの会議で承認されておりますので、それは問題ないと思います。

<副委員長>

今の御指摘を踏まえますと、山口市の総合計画等を踏まえて中心市街地活性化を視野に入れた交通計画を検討していきたい、いくべきである、そういう感じですよ、大体。

<委員>

その辺の整合性などを考慮すべきだということです。

<副委員長>

そのことについては、中間報告以後の議論と（「そうですね」と呼ぶ者あり）そんな感じですね。

<委員>

一応交通まちづくり委員会としての中間報告ですが、これからはやっぱりそういう他の幅広い

御意見も踏まえて、総合的に考えるべきだということです。

<委員>

今の件ですが、15ページの下の方に関連分野との整合と調整の(a)のところに、中心市街地活性化というのが触れられています。そうすると、ここを昇格させるという感じですか。

<委員長>

これは連携するという考え方、いわゆる基本的考え方の中の1項目として出しており、これはこれでおっしゃるようなことです。いわゆる今後の議論なりにつなげていくことを考えると、例えばこの23ページからの個別対策として、「利用者の視点に立った案内機能の整備充実」、「気軽に乗れる運賃・制度の導入」、「バリアフリー化の促進」、「少子化対策の視点からの交通環境づくり」とあります。ここに同列で四角をもう一つ作って、「中心市街地活性化」という言葉にしてしまうか、あるいは地区の活性化などもう少し広い言い方にするかどうかは別にして、そういう視点からの交通のあり方みたいな項目を一つ挙げて、今、副委員長から話があったような一文をそこに入れていくという形を私はイメージとして思いました。その辺いかがでしょうか。

<委員>

文章をそうやって入れていくということも必要になりますが、先ほど副委員長が言われたように、それに付随した議論を、中間報告以降、この場でしっかりと議論していただいて、それをちゃんと文章に残しておくといえますか、それがやっぱり大事ではないかと思えます。

<副委員長>

そのときに、これは要望ですが、私たちもちゃんと読んでないという御指摘がありました。そのとおりですので、また事務局から総合計画のことも教えていただいて、それから商工会議所もいろんな考えをお持ちでしょうから、そこもまた御示唆いただけたらと思います。

<委員>

中心市街地といいますと、今、山口市の中心市街地は山口駅前のあたりを考慮しておるわけですが、もしかしたら小郡の方も考えなくてはいけないということで、小郡の方もやっぱりいろいろ問題があって、旧小郡町が持っていたあの土地をどうするかとか、あるいは大正通りも寂れているけどあそこをどうするかという問題も出てきております。結局山口と小郡の都市核での市街地といいますか、そういうところをどうするかということは、交通とあわせて考えていかなくてはいけないなと思えます。余り中心市街地に限定すると、山口の1カ所になってしまうと思えます。

<委員>

議論として、中心市街地という言葉が出ておりますが、中心市街地とか今言った空き地とか具体的な問題になると、我々がこの場で話す議論じゃないと思えます。それを踏まえた上で我々は交通体系としてどうしていくかということを一応念頭に置いて検討するのとしらないのでは、やっぱり議論する上で違うと思えます。だから、そこをやっぱり必ず念頭に置いて議論をしていただ

きたいということだと思っております。

#### <副委員長>

実態としては御指摘のとおりだとは思いますが、中心市街地活性化法で指定を受けているのは、小郡は入っておりません。そういう状況の中で、国の施策とも絡めて考えたときに、「中心市街地」という文言をきちっと入れて、それを視野に入れてやるという議論の方がいいかなと思います。地域核云々の問題は、小郡の場合は駅がきちんとありますので、駅は山口にもあるのですが、小郡の方が、機能がいっぱいいろいろありますので、それはそれでいろいろ議論が出てくるかなと思います。むしろ旧山口市の中心市街地の国に指定をいただく地域の部分、そこをどうするのか、その中の交通をどう考えるのかということが重要な課題になってこようかと思います。そういう意味で、このことに関しましては、「中心市街地活性化」という文言をきちっと入れる必要があるのではないかと考えます。

#### <委員>

確かに交通まちづくり委員会ですから、人の足になるものということなのでしょうが、単に人をどこかに運べば済むというものではありません。人は目的を持って移動するわけです。今の中心市街地というのは小郡、山口にあります。小郡も商店街は閑散としているわけです。シャッター街になっています。そこに人を一生懸命運ぶ手段をつくったところで、人は行きません。ですから、実際のところ今タクシーもバスも利用は少ない、コミュニティバスだっとなかなか利用目標を達成しないというのも、阿知須地域バスがいい例ですが、人の足になるような交通体系をつくっても、行きたいというまちづくりをしてないと、だれも移動しないということです。ただ、病院に運ぶ手段をつくる、スーパーやデパートに人を運ぶ手段をつくる、役場に…、これは目的があるとき以外は行かない。確かに交通まちづくり委員会ではあるのですが、もう少しほかのいろいろな面とリンクして考えていかないといけません。ただタクシー協会としてはデマンド運行をずっと反対しておりますが、その意味ではデマンド運行が必要です。本来必要であるときだけに移動ができるというものを考えないといけないのではないかなと感じました。

#### <委員>

基本的にはこの問題については、最初の委員会でも言いましたが、やっぱり市の総合計画に伴ったものでいくという話をしたところ、そのニュースは流していきますという話だったと思います。両輪でいくという説明がたしかあったと思いますが、実際に総合計画がどの程度進んでいるのか、それを明確にしないまま、見えてないままでこっちは前に行っているわけです。そのところに少し問題があると思います。だから、事務局で正式に発表してもらい、現状を皆が把握した中でまとめていった方がいいのではないかと思います。今はまだ中間報告ですから、いいですが。

#### <委員>

私は、中心市街地活性化の委員会に入っています。そこで交通の話が出たのですが、この委員会での交通の意味合いと、商店街の方たちが思っている交通の意味合いが少しずれているというふうに、私は肌で感じました。そういう意味では、やっぱり両方がきちっとしてないと、片方が

進む方向と、もう一方が進む方向が違っているとしたら、これは困るかなと思いました。向こう側の要望というか、ある程度「こういうふうにしたい」という思いが語られていたのですが、ここは少し違っているなというふうに私自身は感じました。私だけが感じたのかもしれませんが、やはりそういう情報はきちんとこちら側に伝えていただき、そういう意味での検討をきちんとしていかないと、やっぱりどちらかが「絵に描いたもち」でおしまいになるのかなと感じました。

#### <委員>

私も今の会議に出ておりますが、委員がおっしゃるとおりで、要は商店街にいかにか人を呼び込むかというような話を中心です。この委員会みたいに全体的な話というのは入っていない。ですから、片一方だけの、小さいところだけしか見てないので、もっとこの委員会みたいに大きい目で見ると、（「こっちの方が大きいのですか」と呼ぶ者あり）こっちは全体を見ていますよね。小郡も見ているし、徳地の方も見ているしという話があるじゃないですか。ですが、商工会議所の方は商店街にいかにか人を呼び込むかというような話が主でございます。

#### <委員長>

いずれにしても、双方の情報交換的な考え方の中で、全く別個に関係なしにやるという話ではないのは当然です。先ほど山口市の総合計画等を踏まえてという話がありましたが、例えば「山口市の総合計画等と連携して中心市街地の活性化を視野に入れた交通まちづくりに関する検討を行う」というふうな感じの文言にしておく、次へつなげやすいかなと思いますが、ほかに御意見ありませんか。

#### <委員>

結局地域検討会で出たように、「今は要らないけど何年か先に要るものを作っておいてほしい」というのと、同じ状態です。委員が言われたように、やっぱり少しずれてしまっています。こちらは、今は市の予算のことなどは考えずに言える状態ではあるのですが、これを全部やってください、やってくださいと出したところで、もちろん絞り込まれていくと思いますが、それだけの予算があっても実際本当にできるのだろうかということがありますし、私どもタクシー業者からすると、確かに協力すれば皆さんの足になっていいだろうと思うのですが、やはり利益が出ないものには首を突っ込みたくないものです。そういったこともすべてもとになるものが私たちの血税によってということになりますので、そこもやっぱり踏まえた上で考えないといけないし、お金が回るようにするためには、人が出て行って、そこでお金を使ってくれないといけないということも、もっともっと考えていかないといけないのではないかな、その一番根本の部分を考えていかないといけないのではないかなと感じます。

#### <副委員長>

なかなか今の指摘は重要な指摘で、今まで少しそこが抜けていたので、何か移動は病院とスーパーばかり考えてしまって、それはちょっと違うだろうというのは、私もそう思います。そういった中で、もうちょっと人間が中心の、ですから障害者の方も出やすくするというのはとても重要な部分で、そういったことも含めて後半の議論の中でやっていかななくてはいけないのが抜けていたところでは。

#### <委員>

私もほかの委員会にも出席しておりますから、一部情報ですが、計画の素案づくりがかなり進んでおります。3月中頃にはいわゆる素案をオープンにできるのではないかと思います。（「総合計画ですか」と呼ぶ者あり）総合計画やまちづくり計画、どちらももう素案を検討していますので、そろそろいわゆる本当の素案ができ上がります。だから、連携をとってもらうにはちょうどいい時期ではないかと思います。

#### <委員長>

さまざまな検討がほぼ同時期に始まり、同時期に進行しているだろうと思いますが、その辺、市の方の状況はわかりますか。

#### <事務局>

今お話がありましたように、総合計画については、基本構想は御案内のように自治法の規定で議会の議決が必要でございますので、6月議会で基本構想の上程を予定しております。この下位計画の基本計画とセットで総合計画と言っておるわけですが、9月ごろには完成品が出ると担当部署から聞いております。まずその前に素案を、既に説明も一部行っているとは思いますが、2月末ぐらいにはおそらく総合計画の構想部分については案という形で示されてくるであろうと思っております。

それと、もう1点の中心市街地活性化計画については、これは私ども都市計画課がまとめておりまして、計画の案を行政がつくるということが法律で決まっております。それを、委員のお話もありましたが、中心市街地活性化法の法定協議会の事務局を商工会議所になっていただいております。そこに諮らなければならないということになっております。既に4回協議会にかけて、実はその意見書も山口市にいただいております。パブリックコメントもこの19日に終わっております。これは一応3月末に都市計画審議会にかけて、国へ認定申請しようということになっております。案はございますが、いずれにしろ総合計画ないし中心市街地の活性化計画について、相当ボリュームがありますので、お渡しするだけでいいのか。次回にでも簡単な概略版をつくってもらって、「概要版みたいなもの」と呼ぶ者あり）概要版をつくってもらって、今日は準備しておりませんので、資料とともに市から事前にお送りさせていただいて、次回でも概略版で説明ができるかと思っておりますので、もし必要であれば、そういう形でさせていただきたいというふうに思っております。

#### <委員長>

同時進行的なところがあるので、いずれも中間報告的な段階にあるだろうと思います。もちろん相互に影響される必要はありませんが、逆に連携しながらしていく必要がありますので、その辺の御紹介については、次回、年度明けてからになるかと思っておりますので、その辺の御説明を資料とともにいただくという形にさせていただければと思います。

今の件の中間報告への書き込みですが、先ほど申し上げたように、私のイメージとしては、24ページに1項目起こすような形かなと思っております。その辺はいかがですか。24ページの少子化対策の視点からの交通環境づくりというところで終わっておりますが、これと同格で黒四角をつけて、タイトルを「中心市街地活性化の視点からの交通環境づくり」という形で数行の

文章を入れるというイメージがありますが、その点はいかがですか。

<委員>

意義の方で見たら、12ページの公共交通が必要とされる背景（b）の人口減少社会のところに「中心市街地の活性化」と大項目が立っていますから、あとは個別があればいいと思います。全体に入っていて、個別対策が入れば、それで大丈夫だと思います。

<委員長>

そこで一項目つけ加えるような形でよろしいですか。

タイトルについては、「中心市街地活性化の視点からの交通環境づくり」と申し上げましたが、いかがですか。よろしければ、このタイトルで一項目つけて、中の文章は、先ほどの副委員長の発案をベースにして、「山口市の総合計画等と連携して中心市街地の活性化を視野に入れた交通まちづくりに関する検討を行う」と先ほど申し上げましたが、何かつけ加え、あるいは、こういうふうにした方がいいというようなことがあれば言ってください。

<委員>

中間報告だから、それでいいと思います。

<委員長>

よろしいでしょうか。（「いいですよ」と呼ぶ者あり）はい。では、文章につきましては「山口市の総合計画等と連携して中心市街地の活性化を視野に入れた交通まちづくりに関する検討を行う」ということで、24ページ「少子化対策の視点からの交通環境づくり」の次の部分に一項目起こします。事務局の方はそれでよろしいですか。

<事務局>

31ページですが、委員会の今後の取り組みというところがございまして、できれば、ここにもそういったことを追加掲示させていただければと思います。具体的には「今後まちづくり審議会からの意見やパブリックコメントの結果等を踏まえ」の後に、「踏まえますとともに、これからの山口市のまちづくりの指針となる山口市総合計画や中心市街地活性化計画など、その他の分野政策、計画とも連携・連動して」を差し加えさせていただければと思います。

<副委員長>

それをそこに入れると、この部分が結構重たくなりますが、それでいいですか。

<事務局>

入れたらどうかと思い、提案なのですが。

<副委員長>

事務局からの提案を31ページのこの部分に入れるということになりますと、今はさらっとやろうと手続論を書いておられますが、提案内容を入れると、かなり本腰でやるという話になります

ので、そういうことで事務局もいいのだったらそうだし、そこはどうですか。

<委員>

30ページに、既に「観光など他の分野政策との連携」と書いてあるのに、再度入れる必要はないと思います。ここは読みようによっては、ほかのこと等も総合的に勘案してということになりますので。

<鈴木委員長>

確かに、30ページに「連携・連動」という言葉も使って、その図も入っています。

<委員>

文章も「分野政策」と入っています。

<副委員長>

委員に聞きたい。ぜひともそれを入れて中心にやっ払いこうという話でしたら、それはそれでこっちも覚悟しなくてははいけないですが。

<委員>

いや、今の提案ではそれだけというふうな受けとめ方になります。

<副委員長>

そこを中心という話になってきますから、ちょっとニュアンスが変わってきます。

<委員>

変わってくると思います。

<副委員長>

ちょっと違いますね。

<委員長>

そうですね。ほかの御意見ありますか。

<副委員長>

私は、委員長の御提言のとおり24ページで、いろいろある中の一つに加えましょうというぐらいでいいのではないかと思います。

<委員>

何もかも交通は活動のもとになりますから、一つ一つ書き出したら切りがないのではないかと思います。

<委員長>

今の事務局の御提案ですが、その直前の30ページ「推進体制と早期推進」にこの一項目がありますので、逆にこれとの重複感が目立ってしまうような気がします。（「わかりました」と呼ぶ者あり）ですから、この31ページの今後の取組みはいわば「今後きちんとやっていきますよ」という決意を示せばいいことですから。（「はい」と呼ぶ者あり）これはなしでよろしいですね。——では、30ページにこの文言があるということで、31ページの今後の取組みには今の挿入はなしということにします。

（10分休憩）

<委員長>

引き続き、中間報告書の案につきまして御意見等をいただきたいと思います。

<委員>

25ページの取組方針の中の市民参画で、「地域（住民、企業）」とあります。その後に市民を巻き込む、コーディネーターの育成など挙げられています。そして「負担のあり方」という面がやっぱり出ているわけです。そういうことを考えたときに、今まで委員長、副委員長からもいろいろな全国的事例も教えていただいて、やはり私たち企業も自分たちだけでは費用負担できない。住民の負担というのなかなかできない。また、行政もこういう状態ですから、とてもじゃないけどできない。そうすると、先ほどの中心市街地との問題の絡みにもなってきますが、例えばスーパーが交通を利用してお客さんに来てほしいために交通に幾らか出しますよとか、最近山口の西京銀行が、大島という田舎の地域に銀行がないので、移動店舗（ATMを載せた車）が行っています。車が家の近くに行くので、そのときにみんながお金をおろす、定期預金もできるということですが、このようなことをすると、おそらく西京銀行さんは莫大な経費を掛けていると思います。秋穂地区の地域検討会でも、「金融機関が全部固まっている方がありがたい」という意見がありました。昔は御用聞き金融機関がありましたが、今はもう外回り、営業の人数が減っているので、なかなかお伺いできない。そうすると、やはりタクシーやコミュニティバスなどの公共交通機関を使って金融機関に行くのですが、それがまたそれぞれの金融機関の場所が離れているから、その区間はどうかということなのです。

そういうところを、銀行でも少し負担をすればお客さんは連れて行きますよというのであれば、おそらく負担はしてくれると思います。そういう問題はもう全国的にもやっているしということをお委員長さん、副委員長さんからも教えていただいたときに、この「企業」というのを、その話を知っている人が見れば、スーパー、病院など企業も自分たちが来てほしいのだから、市民参画として負担をするだろうと分かります。でも、そういう情報を知らない人から見れば、ここの「企業」といったら、おそらく交通事業者のみと思ってしまうと思います。

ですから、そういったことまでこの委員会の中で話し合っ、こういう文章にまとめるものなのか、それについてはこの文章ではまとめず、実際にこの委員会で話すのではなく、いざ実現したときに、そこで初めて話すものだから、この委員会ではあえて言いませんよというものなのか、よく分かりません。そこまで踏み込んだものをこの委員会の中で議論して、文章として落とすのかどうかということをお教えいただきたい。



<委員長>

私のイメージを先に申し上げます。具体的にこの地域でどうするという話は、当然それぞれの地域に落とした話になります。しかし、その前提として「こんなやり方もありますよ」というような、ある種メニュー出してみたいなことは、実はこの委員会の段階でやって、最終報告までには書き込みたいと思っています。したがって、そのためにはどういう手法があるかというようなことを今後少し具体的に出していきたいなと思っております。そういう意味では、この「企業」という言葉は、ただ「企業」と書いてあると、確かに読みようによっては「交通事業者」と混同されがちな面もあるかなというふうに、今言われてみて思いました。誤解を与えるようであれば、ここの「企業」は、あくまでいわゆる沿線で商売をしている商店であったり、病院であったりというような、そういう意味での「企業」ですので、何らかの書き方は必要かと思えます。

<委員>

わかりました。では、そういうふうないろんな具体案も投げかけるということですね。

<委員長>

はい。

<委員>

行政の方もおそらく今まで気がつかなかったのだと思います。ですから、せっかく遠くから来ていただいているわけですから、いろんな地域を御存じの方に教えていただければというふうに思います。

<委員長>

実際に他で具体的にどんなことをやっているケースがあるのかというのは、前回の委員会するときにもそのような例があればという御提案もありましたので、次回あたりに少し具体例をお示しするような資料を私どもの方でつくりたいなとは思っております。

この「企業」という言葉は、どういうふうにしましょうか。確かに委員が言われるように、この委員会の中で見ると、こういう意味だよというのは多分わかってもらえるだろうと思うのですが、一般的に見たときには確かに少し誤解を与えるかなという気はします。

<委員>

この負担のあり方のところを読んで、そういうことがもし書いてあればわかると思います。25ページを読んで、その後28ページを読んだときに、25ページでは分からなかったけど、結局今負担がきついというので、各企業からも協力し合っという。この「企業」というのが、病院、スーパー、いろんな商店さん、金融機関など、もう言い出したら切りがない、それが分かるのですが、ここの負担の部分にはそれは出ていないものですから、そうすると、25ページのこの企業というのは、交通事業者も負担して三者が、利用者と行政と交通事業者、三者が負担して、皆さんの足の確保をしましょうよということにしか読み取れないと思います。

<委員>

今の話を聞いておられますと、28ページの「新たな担い手、『地域』」とあります、ここに括弧して「住民と企業、新たな担い手としての企業」というのが入ってくるイメージかなと個人的には思います。

<委員長>

この「新たな担い手、『地域』」という、これがその「新たな担い手、『地域』」というだけで終わっているの、この『地域』というのは何かということの説明をする必要があるかと思えます。それは住民であり、沿線、いわゆる地域で事業を行っている企業ということですね。

<委員>

交通事業者も入ってくるわけですね、事業所があれば一事業者、企業ですね。（「そうです」と呼ぶ者あり）

<委員長>

もう少し具体的に書くとしたら、例えば商店や病院、そういったような少し具体的なものを書き加えてもいいかもしれません。

<委員>

公共のものでもいいかもしれないですね、学校とか。

<委員>

私立学校あたりは宣伝になっていいかもしれません。

<委員>

でも、負担の項目に企業を入れるのはちょっと……。

<委員長>

ただ、ここの担い手という考え方は、あくまでお金を出すということだけではありません。様々な方法が考えられます。それについては、今後もう少し具体的にしていきたいとは思っております。いずれにしても、ここで言っているのは直接お金を出すという話だけではないはずですよ。

<委員>

だから、企業がここでお金を出すのはいいと思っているのです。お金を出すとき、企業の方は何で出すのかといたら、例えばよくあるのが停留所のいすに企業の広告が入って金が出ているとかいうようなことで、要するに企業の方は採算ベースでお金を出すし、あるいは採算割れであっても、自分のところが地元に貢献していますよということで、そこでのイメージアップを図るとか、要するに総合的な採算を考えて企業の方はお金を出しているわけで、それを「負担」というと、何かちょっとそういうことを抜きにお金を出してくださいというふうにとられやすいのではないかと思います。

<委員>

やっぱり広告を出すときに、出すだけだったら実は損なのですが、その後の影響を考えたら、広告というのはいくら出しても、結局売り上げとして入ってくるので、同じことではあります。ですから、ここに入れていいのではないかと思います。

<委員長>

とりあえず28ページのこの「新たな担い手『地域』」、この『地域』の説明を簡単に、次の行に書いて、『地域』というのは沿線住民であり……

<委員>

例えば、その地域にはない企業が宣伝として出したいと言ったら、ではお断りするのですか。

<委員長>

だから、沿線というふうに限定しなくてもいいです。いわば地域で……、だからこの場合の『地域』というのは、少しその辺は広く受け取ってもらおうということで、地域で事業をする企業を。

<委員>

それがね、たまたま山口県出身の方がどこかの偉い人になっていて「負担してあげましょよ」と、そういう場合は。

<委員長>

それは逆にこの新たな担い手の『地域』の中に入れなくてもいい話です。また別な新たな担い手と考えてもいいのではないですかね。

だから、『地域』イコール『地域住民と商店、病院、各種施設など地域で事業を行う企業』など、「金融機関も入れて」と呼ぶ者あり）そういうふうな1行、『地域』ということの説明をつけておけば、この28ページのところで理解してもらえるかなというふうに思いますが、どうですか。では、『地域』の説明として1行付加するということがよろしいですかね。——事務局の方はよろしいですか。（「はい、いいです」と呼ぶ者あり）

<委員>

24ページの一番上ですが、安全に歩ける、気軽に乗れる環境の整備、括弧してバリアフリー化の促進と書いてあります。私が思うのは、バス停に上屋がないなど、雨の日など天候の悪い日に非常に利用しにくいです。だから、「だれもが自由に移動できるよう、交通弱者の立場に立ち、公共交通機関及び鉄道駅等の旅客施設の改善、充実、そしてバリアフリー化を進める」としたらいいかなと思いました。項目にかぎ括弧で「バリアフリー化の促進」とありますが、バリアフリー化だけしたら乗れるのかということになります。例えば、いすがあるよとか、屋根があるよとか、そういうことはやはり利用の促進につながると思います。後ろに「改善、充実、そしてバリアフリー化」と書いていただけると網羅できると思います。

<副委員長>

賛成です。乗り換えの待合所の話なんかもありましたし、議論していましたので、それはとても大切なことだと思います。

<委員長> 大体このカットに屋根の絵もかいてあるのですよね。（笑声）

<委員>

そうです。

<委員長>

私は、個人的にはこのカットは、バスベイの形ではなくてテラス型にしたいのですが。

<委員>

先ほどの28ページの負担の関係ですが、負担、負担という話だけになっているので、今むしろ、僕がいつも思っているのは、交通はみんなに乗れば負担が軽くなるよと、みんなが積極的に公共交通を利用すれば採算は改善するわけだから、負担は軽くなるよということを入れてもらったらと思います。

<委員長>

そうですね、それは私も以前に説明したときに強調したことで、利用促進をすれば、その分、負担が減るというのは、それはそのとおりで、それがまた非常に大切なことです。そういう意味で、「みんなで少しずつ負担しよう」という前に、「みんなで公共交通を利用しよう」ということですよ。

<委員>

そうですね。要するに実際に乗っても乗らなくてもバスは走っているわけなので、そこに乗って幾らかでも収入が入れば採算は改善していくので、そうすれば当然、まあ運賃は下がらなくても、行政の財政負担が減ればよい方向につながるのではないのでしょうか。

<委員>

「みんなで守る」という言葉が必要だと思います。だから、「守る」ということが「利用しよう」ということなのです。自分たちで作り、自分たちで乗り、みんなで負担していこう、みんなで守るというふうに、負担は当然必要なのですが、みんなで守っていくということです。守るためには、みんなの税金投入はみんなが困るから、負担もあるし、マイカー社会からの脱却ということによって、とにかく利用しようということです。

<委員長>

マイカー社会の脱却そのものについては前提条件のところで書いているので、ここで言うと、この「自分たちで乗り」というところを少し強調するようなことになればいいわけですね。

<委員>

今、経費節減という項目と負担とあります。この「持続的な」以降、ここで「みんなの足を確保するためには、自分でつくり、自分たちで乗り、みんなで負担を軽くしていく必要がある。そして、事業者も経費節減に努めなければならない」と。だから、要は経費節減と、それから負担していく必要があると。ここはいわゆる経費節減の項目ですよ。

<委員長>

この「自分たちで乗り」というのを、次の「みんなで負担していく」というのは、「みんなで負担を軽くしていく」というふうにして、これに文章を引っかけていく。（「はい」と呼ぶ者あり）つまり「負担」の後に「を軽く」というふうに挿入をして、「持続的にみんなの足を確保するには、自分でつくり、自分たちで乗り、みんなで負担を軽くしていく必要がある。事業者も積極的に経費節減に努めなければならない」という形で、この2行は節減の方の文章として一まとまりにするという御意見です。どうですか。では、そういう形でここについては修正します。その後実際に負担をどうするかという話が出ていますから、ここで、みんなで負担していくというのは、この最後の「だからみんなで少しずつ負担をしよう」というところで代表させてもらって、この2行は、今言われたように、負担を軽くしていく方の話で統一をしようという話です。よろしいですか。――では、事務局にもう一度言います。今の運行経費の節減と負担の2段落目、「持続的なみんなの足を確保するには、自分たちでつくり、自分で乗り、みんなで負担を軽くしていく必要がある」、こういうふうな文章になります。

それから、委員から御提案のあった24ページですが、「（バリアフリー化の促進）」というのは、ここではタイトルからは削除して、2行目を「公共交通機関及び鉄道駅等旅客施設の改善・充実、そしてバリアフリー化を進める」というふうに直してください。

<委員>

26ページと28ページにあります。 「みんなの足」という「足」という表現がいいのかなと思います。表現がいけないのではないかなと。「私、足がないから」という言い方をしたときに、「それは使ってはいけない言葉じゃないかな」と言われたことがあります。ですから、「地域の足」という表現が2カ所ありますが、私たちの言葉の中に今までずっと使ってきた言葉であって分かりやすいというのは分かりませんが、ただ、やはり私は、これは中間報告としては不適切ではないかと思えます。「足」じゃなくて、やはりちゃんとした「公共交通機関」などの表現の方がいいのではないかなと思いました。

<副委員長>

移動ですよ。出歩きとかね。

<委員>

そうですね。2カ所あるみたいです。

<委員長>

そうすると、26ページのタイトルのところ、それから、28ページの「みんなの足」。ほかにもありますか。確かにおっしゃるとおりで、私たちも普通に使ってはいたのですが。

<委員>

15ページの真ん中にも、黒い出だしで「みんなの足の確保」とございます。隣も「日常の足としての」とあります。

<委員長>

変更はできると思うのですが、「公共交通」というふうにするのか、あるいは例えば「移動手段」というふうな少し広い書き方にするのか、その辺はどっちがいいですかね。（「移動手段」と呼ぶ者あり）移動手段の方がよろしいですかね。では、「足」という言葉を「移動手段」に変更してください。

<副委員長>

20ページのコミュニティタクシーの導入のところですが、山口市地域の実態に合ったような書きぶりに変えた方がいいのではないかなと思います。これは理想的には正しいとは思いますが、実際的にまずはタクシーが重要だということはもう私たちも現地へ行って本当に思いました。タクシーが絶対重要です。タクシーとバスの連携が必要なわけですが、そのタクシーについて、コミュニティタクシーの導入を進めると、これは中身的にはいろんなものがありまして、デマンド、地域の必要に応じてデマンドの場合もあるだろうし、乗り合いもあるだろうし、子育てタクシーもあるし、そのほかの知恵もあるかもしれません。とにかくそれをまとめてコミュニティタクシーの導入を進める。今までのタクシーだけではちょっとつらいところがありますので、それを進める。運行事業者はタクシー事業者、このときに前に、運行事業者は山口の場合にはそれぞれの地域にはそれぞれのタクシー事業者がそれなりに歴史的経緯の中で貢献をしているわけで、この前に「運行事業者は、歴史的・地域的な状況を考慮し」というものが入った方がいいのではないかと思います。つまり気持ちよく地域のノウハウであるタクシー事業者に協力をしてもらおうというのが重要なことではないかと、こう思います。

それから、このコミュニティタクシーにバス事業者が入ってくるということはあるまいかなと、そう思いますと、要らないことを書かない方がいいのではないかなというふうにも思います。事業者共同体、これはあります。1社ではなかなか難しいかもしれません。とにかくタクシー事業者に知恵を出してもらおう。そういう形で、プロポーザルで選定する。事業者はよく考えて能力を出していただいて頑張ってもらおうということが重要なことではないか。プロポーザルというのはやっぱり透明性を保障する。「役所が何ぼ出すから、じゃやってみよう」、そんな世界ではもうだめ。情報公開をして、きちっとやらねばなりませんから、こちらはこんな提案をする、あちらはこんな提案をするという形で、それぞれきちんと出していただく。しかし、都会のようにいろんな事業者がおるわけではないわけですから、やっぱり地域の事業者が知恵を出して、自社だけでだめだったら、何社かが協力して頑張ってもらって地域を支えていただくということが重要ではないかなと思います。

そういう意味で、22ページの徳地生活バスの部分ですが、運行形態に「デマンドコミュニテ

ィタクシー」と書いてありますが、ここでわざわざ「デマンド」と書く必要はなくて、いろんな形があるのでコミュニティタクシーというぐらゐの書き方にしておいて、でも、タクシー事業者も能力の限りで、限りのちょっと向こうまで頑張っ、デマンドが必要だということであれば、そういったこともきつと研究していただけるだろうし、地域の人が乗り合いで、定時乗り合いでいいと言うなら、それもありだし、やっぱりそこは地域の人たちのニーズと、それから地元で今まで頑張ってきた事業者さんの折り合いをね、話し合いの中でやっぱり地域でつけていただくのが一番重要なことだと思います。そういう意味で、最初から「デマンド」でなくてはならないというふうに規定していくのはやっぱり勇み足かなと。そういう意味で、私はこの「デマンド」という部分を削ってもいいのではないかな。むしろ地元のタクシー事業者さんを信頼して、でもプロポーザルできちつといきますよと、自分とこが自信がなかったら事業者同士お互い助け合っ、知恵を出し合っ、地域を支えてよという形の方がきれいではないかなというふうに思うので、公式のこういっの発表を出すときには余り固定しない方がいいと私は思います。

#### <委員>

ありがとうございます。大賛成です。実は、山口地区のタクシー業者としては、コミュニティタクシーをもし実際にやるとしても、デマンドだけは反対ということは、これはもう随分前から言ってきました。徳地地域のことなんか、よそだから関係ないやと思っているわけじゃなくて、それで発言しなかったのではなくて、言ったら皆さんすぐ御理解いただけると思うのですが、田舎の地域ほど結局コミュニティタクシーが欲しいということであれば、それはその田舎の地域に根差しているタクシー会社というのは当然車両数が少ないです。その車両数が少ないところで、うちは6台ですが、もしデマンドということになれば、いつかかってくるやら分からないと、そうすると予約を受け付けることができません。常にタクシーを確保しておかないといけない。そうすると、何日も前からその1台、2台というのはとめておかないといけないのです。台数が多い会社なら、急に予約が入ったところで問題はないのですが、とにかく大きい会社があるような大都会ならいいのですが、徳地なんか特に田舎ですから、嘉川のあたりもそうなりますから、そういうところのタクシー事業者がデマンドであれば絶対に受けることはないということです。ですから、いくら強い要望があつても、定時定路線でないとは実際は無理なのです。じゃ1台の補償をしてくれますかということになってきますので、そうすると、さっきの28ページのどこかだけが厳しい負担をする必要はないということも書いてありましたが、そうなりますので、「デマンド」というのは、実際はまず無理だということが言えると思います。もちろん知恵は絞っているいろんなことを考えていかないといけません。

#### <副委員長>

ですから、20ページにこう書いてあります。最後のところ、「事業者は自らの経験やノウハウを生かし提案する」ということは、自らの経験がなくてノウハウはないと、できないというのは、それはそこで議論をしていかねばなりません。だから、そこは折り合いを、住民も「ここまではしてほしい」、事業者も「ここまでだったらできる」、その折り合いを考えて出していただいたらいい。したがって、今言われるように、最初から「デマンドなし」というのはこういうところには書く必要はない。一方で、「デマンドしなければならぬ」と書く必要もないということです。そこはそれぞれの地域、地域で事情が違ふので、その事情の中でこれから具体的に検討し

ていくべきです。この報告に当たっては、そういうことは限定したことは書かないということです。何となくコミュニティタクシーというのを推進していくという形でいかなかなという意味です。

#### <委員長>

私も、「デマンド」という形に限定した書き方はしたくないと思います。というのは、「デマンド」が適しているかどうかというのは、本当にその地域に入ってみないと分からない、決められないことなのです。とにかく今、国土交通省も今回の改正道路運送法の中にデマンド型乗り合いタクシーというのを表に出してしまっています。そういうことをすると、各地が「ああ、これからの時代はデマンド型の乗り合いタクシーだ」と、こう思ってしまうのです。そういう嫌いがありまして、私は国土交通省の委員会でも少し苦情は言ったのですが、本当に適したところに入れないと、「デマンド」というのは効果が出ない。しかも、非常に、タクシー事業者なり、あるいはお金を負担する自治体に物すごい負担がかかったりすることになってしまいます。ですから、私も、「デマンド」というのはあんまり表に出して、こういう最初の全体を見る段階から、余り「デマンド、デマンド」と言わない方がいいだろうなと思います。次回にでも宮城の石巻市の例をお話ししようかと思えます。石巻市では住民たちの意向をいろいろ調査した結果、「デマンドは便利な方法だということは分かるけど、私たちは定時定路線でバスのように走っていてほしい」という、そちらの要望を選択して、定時定路線で乗り合いタクシーを走らせています。そういうケースもあります。その辺の御紹介もしたいと思えますが、そういう選択ももちろんあるわけなので、私も「デマンド」というのをあんまりどんと書いてしまうのはどうかという考えは持っていました。

という意味で、今の副委員長の御提案のように修正をしたらどうかと思えますが、その点はよろしいでしょうか。——まず20ページで「運行事業者は、地域的な状況を考慮し」という一言を挿入します。

#### <副委員長>

「歴史的」も入れてください。やっぱり地域で長いこと頑張ってきたというね、それもやはり入れてあげた方がいいと思うので、「歴史的・地域状況を考慮し」という文言を挿入してください。

#### <委員長>

「歴史的・地域状況を考慮し」と入れる。バス事業者を削除するという点では、バス事業者さんからの御意見はありますか。中には北海道の十勝バスのように、タクシーを新たに始めるような事業者もなくはないのですが。ただ、それはタクシーの輸送力が不足している地域の話ですから、なかなかタクシーに新たに踏み込むというケースは山口ではほとんどないだろうとは思いますが。

#### <副委員長>

ここはわざわざ書く必要はない。おっしゃるように、もしそういうことがあれば、それは「など」の中に入れればいいので、わざわざ書いて、タクシー事業者さんの誤解を招くようなことを



しても仕方ありません。気持ちよくやってもらった方がいいということです。

<委員長>

いずれにしても、コミュニティタクシーの導入、バス事業者もタクシーを始めればタクシー事業者ですから、「バス事業者、」というのは削りましょう。

それと、もう一つは、22ページ、アンダーライン引いた「デマンド」を削って、次のデマンドの説明もここでは削ってください。以上の修正、今のところはよろしいですか。

<事務局>

はい、いいです。

<委員>

修正があるのですが、9ページのタクシーの実績ですが、平成6年度232万8千人です。15年度163万から16年度207万ということで、これだけ見て単純に比較したら大変増えて見えるのですが、実は統計のとり方で、平成16年度、17年度はもう合併圏域で捉えており、15年度はいわゆる旧山口市のみということで、微増は微増でいいのですが、この辺、このまま単純に書かれると、タクシーはいきなり増えていると誤解されると思います。

<委員>

あと実は、佐々並などで置いていたタクシーを、もう向こうを閉めたので、こちらに回したりとかということもあります。山口市が増えただけではなく、実際は山口市外のよその地域でやっていたものもこっちに移り、その分の売り上げも入っているというところもあります。ですから、かなり数字的に本当は落ちているのですが、増えているように見えています。

<委員長>

そうすると、誤解を招かないような書き方をするとしたら、どうしましょうか。

<事務局>

ですから、15年度163万、減少ですね。で、合併圏域でということをしてですね……

<委員長>

もう少しわかりやすい言葉に直していただいた方がよろしいかなと思います。合併後の山口市、減少した、減少していた……

<副委員長>

委員長、そこで切ったらいいです。

<委員長>

そこで切る。それで、「合併後の山口市で統計をとると」にしますか。

<副委員長>

そうですね。

<委員長>

「合併後の山口市では平成16年度は207万1,000人」というふうにする。

<委員>

それと、もう1カ所、この前少しお話が出ました27ページの今後の進め方ですが、このフロー図の中の地域公共交通会議というのが、メニュー選びからプランづくりをひくくめたもの全体が地域公共交通会議での議論の対象ということになりますので、これを大きくくくっていただいて、その横に、右端に地域公共交通会議との矢印で双方向のですね、そういうふうに変更していただければと思います。今後は、こういった形の流れになると思うのですが。

<委員長>

そうすると、本来は、このメニュー選びから下全体をくくって、それに対して矢印をつけるという形になりますよね。そういった修正は、今の段階で可能ですか。

<事務局>

努力してみます。

<委員長>

もし難しければ、当面は、とりあえずはこの矢印を一つメニュー選びの箱のところにもつける。

<委員>

ですから、メニュー選びからプランづくりまでがですね。

<副委員長>

大きな箱でくくればいいです。

<事務局>

大きくくくって、横に矢印で地域公共交通会議を下におろすんですね。

<委員長>

では、その修正をしてください。

<委員>

13ページの「無理のあるマイカー依存社会」の次の文章ですが、「現在のようにマイカーに頼り過ぎている交通でよいのか、交通弱者の足をどう確保するのか」とあって、その後、「ここに公共交通の意義と必要性が生じてくる」とありますが、この前の文と、「ここに公共交通の意義と必要性がある」との文でそごがあるような感じもします。ですから、「現在のようにマイ

カーに頼り過ぎている交通でよいのか考え直す時期にきている」、そういう言葉で1回切った方がいいと思います。それから、交通弱者の移動手段をどう確保するのか、それから高齢者の外出支援、これはもちろん大事なことです、先ほど中心市街地をどうするかということが出てきましたから、「さらには中心市街地の活性化や環境対策も課題である」という文を入れてもらった方がいいと思います。それで、「ここに公共交通の意義と必要性が生じてくる」というふうに入れてもらったら、スムーズにいくのではないかなと思います。

<委員長>

今の御意見はいかがですか。そのような修正でよろしいでしょうか。

<委員>

それから、「交通弱者の足」という言葉が出ていますから、これも訂正が必要です。

<委員長>

それでは、13ページ上、「現在のようにマイカーに頼り過ぎている交通でよいのか考え直す時期に来ている」ということで一つ文章を切る。「交通弱者の足をどう確保するのか」を「交通弱者の移動手段をどう確保するのか、高齢者の外出支援といった側面、中心市街地の活性化や環境対策も課題である。ここに公共交通の意義と必要性が生じてくる」というふうな感じの文章に修正します。

<副委員長>

そこで「高齢者の外出支援」といいますが、当然交通弱者は高齢者だけとは違いますから、障害者の問題もあるし。

<委員長>

交通弱者の移動手段をどう確保するのか」というのはそのまま。

<副委員長>

そうですね。「高齢者の外出支援」というか、そこら辺……。これだけではないですよ。

<委員>

「交通弱者」だけにしてしまって、「高齢者の外出支援」を削ればいいのではないですか。

<委員長>

「高齢者の外出支援」を削る。

<副委員長>

高齢者対策というふうに思われてもいけないので、やっぱり方向性としては、高齢者の移動も考えなくてはいいけないし、それから障害者の移動も考えなければならぬし、それから子育て・妊娠中の人たちのことも考えなければいけないという方向ですから。

<委員>

交通空白地帯の解消という言葉は入れられないのですか。「交通空白地帯の解消、交通弱者の移動をどう確保するのか」だけでいいのではないのでしょうか。何も公共交通機関がないところという交通空白地帯の問題と、それから高齢者も障害者もお子さんが小さい方も全部、そういう交通面での弱い立場の交通弱者の移動手段をどう確保するのかというだけで、福祉から何からもう広い意味でとらえられるので、そして「ここに公共交通の意義と必要性が生じる」だけでいいのではないのでしょうか。

市がコミュニティバスを平成13年に始めたときも、「交通空白地帯の解消、交通弱者の何とかを確保し」って書いたものがありました。「交通空白地帯」、「交通弱者」という二つの言葉を入れているので、それが入れている方がいいではないですか。それで、あとはもう全部わかるわけですから、「ここに公共交通の意義と必要性」……。もう1回言います。「現在のようにマイカーに頼り過ぎている交通でよいのか考え直す時期に来ている」、「交通空白地帯の解消、交通弱者の移動をどう確保するのか、ここに公共交通の意義と必要性が生じてくる」。

<委員長>

委員の今の御意見は、そこに中心市街地の活性化や環境なども課題であるというのを入れたいということです。

<委員>

そこに入れられてもいいのですが、高齢者と障害者とか入れだすと、切りがないので。

<委員長>

わかりました。では、「高齢者の外出支援といった側面」というのは削りましょう。そして、交通空白地域……。

<委員>

もっと言えば、公共交通の空白地域が要するに交通弱者の一部というように位置づけてもいいわけです。だから、交通弱者をどうするかでもう良いのではないのでしょうか。

<委員長>

この文章はなるべくマイカーから移行してもらいたいということの部分ですから、委員がおっしゃるように、広い意味で言えば交通空白地域というのも交通弱者というふうな中身を含めることはできるかなとは思いますが。だから、むしろ、ここではマイカー依存社会になっているがために課題になっていることを並べておいた方がつながりはいいです。そういう意味では、交通弱者の移動手段をどう確保するのかというのが1点。それから、マイカー中心になってきたがために、それでいわゆる広い意味での環境の問題というふうな視点を出しておいて、その公共交通の意義と必要性につないでいった方が分かりやすいかなと思います。この文章の中では、です。この全体の考え方としては、当然、公共交通空白地域の移動手段の確保というのを念頭に考えていかなければならないことではありますが、この文章はマイカー依存社会からの脱却ということですから。

#### <委員>

だから、むしろ将来的に言えば、環境問題を考えたら、「交通弱者」だけじゃなしに、本当に今車を利用している「交通強者」もバスの方に転換してほしいというのが理想ではありますよね。

#### <委員長>

そうですね。そういう意味で、環境の問題と、それから中心市街地なり行動自体が変わってしまったことによる課題というのが出ているわけです。ですから、ここでは強くわざわざ交通空白地域は書かなくてもいいのではないかなと思います。

もう一度言います。「現在のようにマイカーに頼り過ぎている交通でよいのか考え直す時期に来ている」、「交通弱者の移動手段をどう確保するのか、また中心市街地の活性化や環境対策も課題である」として、「ここに公共交通の意義と必要性が生じてくる」ということでいけたらと思います。よろしいでしょうか。——では、今のような修正をお願いします。

そろそろ時間になりましたが、ほかにありますでしょうか。——それでは、ないようでしたら、今出てきた修正部分を入れ込んで、これから事務局で製本の作業をしていただきます。整い次第、委員会の中間報告書として市へ提出したいと思います。そんな手順でよろしいでしょうか。

それと、もう一件ですが、この委員会を含め全部オープンということでやっています。したがって、この中間報告書についても市のホームページ等、オープンで出させていただくというふうなことで考えたいと思いますが、それについてもよろしいでしょうか。——はい。それでは、市の方もそういう形をお願いをしたいと思います。

それでは、本日の議事、以上で終了いたしますが、そのほか何がございませうか。ないようでしたら、この後、本報告までの間、また少し具体的なことも含めていろいろ審議をしていただきたいと思いますので、今後またよろしく申し上げますということを含めまして、本日の委員会はこれもちまして終了したいと思います。

それでは、事務局の方にお戻しいたします。

#### <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。

中間報告書につきましては、今から事務局で製本の作業を行いまして、整い次第、市へ御提出いただきたいと思います。なお、本日は市長が出張で不在ですので、かわりに都市整備部長へ提出をお願いしたいと考えております。

なお、今後のスケジュールについてですが、本日提出いただきます中間報告書をもとに、市として、来月、市民交通計画の中間案を作成します。そして、それらに対して、旧市町の区域ごとに開催する「まちづくり審議会」やパブリックコメントなどにおいて、広く市民の皆様から御意見をお伺いしてまいります予定にしております。

こうしたことから、本委員会の次回の開催は、少し間はあきますが、4月の中旬を予定しております。次回の委員会では、市民の皆様から寄せられた御意見も踏まえ、具体的な方策について御検討いただく予定としておりますので、引き続きよろしく願いいたします。

どうもお疲れでございました。

●会議資料

資料5-1 山口市交通まちづくり委員会中間報告書（案）

資料5-2 中間報告書（案）に対する意見と修正箇所一覧表

資料5-3 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（子どもの年齢別による集計結果）

## 第6回交通まちづくり委員会会議録

- 開催日時：平成19年4月20日（金曜日） 14：00 ～ 16：50
- 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、秦日出海委員、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、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（13人）
- 欠席者：岡村孝委員、大原敏之委員（2人）
- 事務局出席者：重見総合政策部長、吉村総合政策部理事、岩倉交通政策課長、原主幹、清水主幹、石川主任主事、時安主任主事、横沼主事（8人）
- 議題
  - 1 交通まちづくり委員会中間報告に対する市民からの意見について（資料6-2）
  - 2 交通まちづくりについて（資料6-3、6-4）
  - 3 基幹交通の整備について（資料6-5）
  - 4 コミュニティ交通の整備について（資料6-6、6-7）

### ●協議結果概要

議題1 交通まちづくり委員会中間報告について

今後の議論の参考にし、福祉優待乗車証、教育との連携に関するかきこみを行う。

議題2 交通まちづくりについて

中心市街地活性化に資する交通政策について協議した結果、自転車及び駐輪場に関する事項が山口市民交通計画に欠けていたため、今後協議していく必要があるとの意見があった。

議題3 基幹交通の整備について

山口の実情に沿った既存のインフラを使いながら、提言できるところはしていく。

議題4 コミュニティ交通の整備について

コミュニティタクシーについて、「一定割合の補助」に関して明確にすべきとの意見があった。

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、ただいまより第6回山口市交通まちづくり委員会をはじめさせていただきます。

委員の皆様には大変お忙しい中出席いただきまして、誠に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をさせていただきます。

4月1日の本市の組織改編に伴いまして、本委員会の庶務は都市整備部都市計画課から総合政策部交通政策課が担当させていただくこととなりました。

私は交通政策課長の岩倉と申します。

今年度は本委員会の最終とりまとめを行い御報告いただき、また、山口市市民交通計画の策定など新たな交通まちづくりに取り組む元年として新体制のもと鋭意取り組んでいく所存でございます。

どうぞよろしく願いいたします。

#### <事務局職員>

自己紹介

#### <事務局>

どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、本日の委員会でございますが、山口鉄道部部長の岡村委員様におかれましては御都合により御欠席でございます。

また、4月の人事異動に伴いまして、委員さんの交代がございましたので御紹介させていただきます。

中国運輸局山口運輸支局首席運輸企画専門官、秦委員様でございます。

秦様。恐れ入りますが簡単に自己紹介をお願いいたします。

#### <秦委員>

自己紹介

#### <事務局>

どうもありがとうございました。

会議の資料は開催通知とともにお届けいたしております、資料6の1から6の7でございます。本日配付いたしております資料は、中国運輸局山口運輸支局の業務案内、それから、鈴木委員長様からの「乗合タクシーとデマンド交通」に係る資料等がございます。御不備はございませんでしょうか。御確認をお願いいたします。

それでは、委員会を開会いたします。鈴木委員長さん、よろしくお願ひいたします。

#### <委員長>

はい。それでは、第6回山口市交通まちづくり委員会を開会いたします。お久しぶりでございます。

前回、中間取りまとめをさせていただいて、この先7月の最終報告に向けて、これまで議論してきたことをさらに煮詰めていくという作業と、それから、さらにいろいろ御意見をいただきながら最終報告に向かっていきたいというふうに思っています。

今日は、議題として、次第にありますように4項目がございます。

1つ目が、今申し上げた「中間報告書に対する市民からの意見について」ということで、こういうことをやった結果について報告をいただいて御意見をいただきます。

それから、2つ目が「交通まちづくりについて」という項目で、総合計画におけるその交通政策でありますとか、あるいは中心市街地活性化に資する交通政策ということについて御報告をいただき、皆さんから御意見をいただくということが一つあります。

それから、3つ目が「基幹交通の整備について」ということで、こちらにつきましては中国運輸局山口運輸支局の交通の活性化プロジェクトの中での位置づけがございますので、御説明をいただいて議論いただくということ。これが3つ目です。

それから、4つ目が「コミュニティ交通の整備について」ということで、コミュニティタクシーの実証運行等について議論していきたいと思っております。

その中で、ちょっと私から前回ちょっと事例等についてお話をすることを予告しておりましたので、乗り合いタクシーとデマンド交通の全国的な状況等について、ちょっと御説明をさせていただこうかというふうに思っております。

ということで、4つの議題を約2時間の間でこなしていかなければなりませんので御協力をよろしくお願ひしたいと思います。



それでは、まず、議事1、「中間報告書に対する市民からの意見」につきまして、事務局から説明をお願いします。

<事務局>

それでは、初めに資料6の1をごらんください。

交通まちづくり委員会の今後のスケジュールでございます。

次回、第7回委員会を5月22日に開催いたしまして、引き続き具体的方策の御検討、御提案をしていただき、4月24日の第8回委員会で最終の取りまとめをしていただきまして、報告書を市に御提出していただくこととしております。どうぞよろしく願いいたします。

次に、資料6の2をごらんください。

これは、前回の委員会で取りまとめ、市に御提出いただきました委員会中間報告書を公表し、それに対する市民の皆様からいただきました御意見をまとめたものでございます。6人の方から20件の御意見をちょうだいいたしました。2ページ以降に、いただきました御意見の概要を中間報告書のページに対応させて掲載しております。

内容は、多岐にわたっておりますが、コミュニティバスのルートや運賃に関わること、さらには公共交通を支える制度に関することなど、個々具体的な提案や要望が多くございました。この市民の皆様からいただきました御意見に対しまして、委員の皆様から御意見等ございましたらよろしく願いいたします。

議事1の説明は以上です。どうぞよろしく願いいたします。

<委員長>

はい、ありがとうございました。

それでは、皆さん事前に配付されてますので、少なくともざっとは目を通していただいたんじゃないかと思いますが、中間報告書に対する意見について、御意見とか御感想等がありましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。はい。どうぞ。

<委員>

裏のページですね、3ページにある、ナンバーでいくと14番ですね。「福祉優待バス乗車証を申請に基づく発行にすると、高齢者の現状から見てトラブルを引き起こしかねないか」というのが出てる。私は一応、利用状況を把握するために申請したほうがいいっていう考えなんですけども、まずどういうトラブルが予想されるのかなというのと、それからあとは実際に申請するとなると、やっぱりできるだけ簡易な方法にすべきだと考えてますが、できれば紙に書いていただくんじゃなくて、電話で申請をできるようになるといいなと。名前と住所と生年月日が合っていれば、もう市にちゃんと登録されてるはずですので、それで電話で言えばもうオーケーとかいうようなシステムが可能なのかなというところですけども。

<委員長>

はい。ありがとうございます。何かその御意見の中でその辺について、例えばトラブルについて、何か予想される具体的なことは書かれていたんですか。

<事務局>

特には、その文書のとおり内容等は、例示等は書かれておりません。

ただ、申請能力のない方とかですね、届け出をするのに出張所や役場に行くのが困ると。そういったことからこういった変更は、申請主義にするということは、大変利用しにくくなると、そういった御意見が出ております。

<委員長>

それじゃあ委員さんが今おっしゃったその申請そのものを簡略化するというか、しやすくするという考え方とそう大きな差があるわけではないということなんでしょうね。

ほかにはいかがですか。はい。

<委員>

今、委員さんの言われたのと同じことなんですけどね、13の高齢化が進む中、優待バス乗車証、ここに括弧して敬老と書いてありますけど、これと今の14番とが関連があるように見えるわけなんですけど、今お話あったように、できればコンビニエンスストアで申請したりできるとか、そうなればいいと思うんですけど。

<委員長>

はい。ありがとうございます。

<委員>

あと、もう1点は、16番の学生さん、学生ですね。これは身分証明書を提示することで優待乗車証と同じように使えるようにすれば利用者が増加という意見がありますけれども、これについては事務局が逆にどういうふうに思っておられるかですね。

<事務局>

コミュニティバスにつきましては、昨年学生さんにつきましては学生定期券っていうことで、一月、中学生以上ですと5,000円、小学生以上ですと2,500円ということとしております。

ただ、今、学生につきましては、もう中学生以上につきましては200円と決定しておりますけれども、これはやはり民間の運賃とのバランスをとる必要がある。民間の公共交通機関は中学生以上は大人料金を取っておりますので、やはりコミュニティ交通といえどもその辺りの整合性は、はかるべきじゃないかと思っております。

<副委員長>

敬老福祉パス等については、全国的にその制度のあり方が高齢化の中で財政負担が大変ふえてくる中で、本当にさらに100円にすることだけで福祉が保障できるのであろうかということも含めて、全国的に福祉増進の中で見直しが行われています。

中間報告ではこのことに関しては踏み込んだ書き方をしていなかったと思いますが、市民の中にもいろんな受け取り方があると思います。地域によっては高齢者の運転が大変不安であるということも踏まえて、車を乗らない方向で自己申告する人たちにそれなりの敬老福祉パス。半額なのか、100円なのか分かりませんが、そういったことをすべきであろうし、また中心商店街の割引などもそこに絡める、などの施策も考える。

いずれにしても、今回の交通まちづくりの方向の中では、具体的なことはそれは別途考えることとして、ただ速やかに、市民の声がこれだけあるっていうことは、速やかにこの問題に対処するという議論をして、速やかに対処するという方向をより明らかにしておいたほうが市民の方の混乱がないのではないかなというふうに思います。

具体的なことにつきましては別途議論しなければならないことであろうと思います。しかし、この問題は、障がい者の福祉優待パス問題とはちょっと別の話でございますので、それはそれできちっと保障しなければならない問題は別途ありますけれども、それと高齢者のこの問題とはちょっと違うと思います。

いずれにしても、こういった福祉バス全体のあり方について、早急に明確化するということがこの報告では了解できるような内容になっておればいいのかなど。ちょっと、この中間報告

がちよっとそこらが中途半端な感じもしましたから、それでこんないろんな意見が出てくるのかなというふうに思っております。

<委員長>

はい。ありがとうございます。

ほかにこの福祉優待バス乗車証に関することで感想とか御意見ございますか。

<委員>

ちよっともう1点。

<委員長>

はい。

<委員>

今、提出者5人と書いてありますよね、年齢的には、年代層はどのようなかんじですか。

<事務局>

6人です。

<委員>

6人、わかれば教えてください。

<委員長>

はい。その辺はどうでしょう。

<事務局>

年齢層につきましては各幅広い階層の方からいただいております。一番若い方ですと15歳、それから、皆様年齢書いておられないんですけども、34歳、74歳といただいております。各階層から提出をいただいております。

<委員長>

はい。どうぞ。

<委員>

最後の、20番ですね。「小中学校で公共交通の意義について学習をさせ、実際に生活の中で利用してみるといったプログラムを考えてほしい」とありますが、それはいいなと思ったんです。

ただ、今ゆとり教育の見直しとっていたり、学校に余裕があるのかなと。実際、親が乗らないから子供も一緒について乗りませんから、自分もそうです。自分がバス通勤するようになってから非常にバスに詳しくなって、今多分相当詳しいほうですけど、乗らないと詳しくならないので、やっぱり親が乗らないとなると、学校にやってもらうというのはなかなかいいアイデアだなと思った。

ただ、さっきも言ったゆとり教育の見直しの中で、学校ができるかなと。

<委員長>

はい。

<委員>

私は今のこの学校教育の中で公共交通利用するということですよ、積極的にやってもらわなければならないと思いますけども、それに対して今度の中間報告の中では、若干教育政策との連携っていうことは、文章も少しで図くらいは出ていますけど、その辺はもっと具体的に、少し強くですね、利用促進という観点から考えて入れてもいいんじゃないかなあと。特に子や孫まで続く交通にしようといっているんですから、やっぱりこの次の世代を育てるというものは何も教科だけじゃなくて、こういった乗り方のマナーとかですね、そういったことも含めていろいろやるべきだろうと思いますから、本当、この教育プログラムの中に、その公共交通利用の促進を含んだような内容のものは入れるということはいんじゃないかなと思います。

<委員長>

はい。ありがとうございます。具体的なところをどの辺まで書き込むかということは、またちょっと次回の議論の中で、まあきょうももちろん御意見いただいて結構なんですけど、また次回の中でも少し議論をしていきたいと思います。

いずれにしても、今出てきた教育との連携のこと、それから優待乗車証のこと、いずれにしてもこの委員会の中で、具体的に何をやるかっていうところまで書き込めるかっていうとこれちょっと難しいかもしれません。

ただ、どういう方向性でこれから考えていくかというようなことについての提案はできるかと思いますが、その辺をベースに少し案を出していただければというふうに思います。

きょうそれを提起することになりますので、きょうの委員会の中で必ずしも皆さんの意見をいただくということではありませんけれども、次回までの中で、少しその辺についても議論してみたいというふうに思っております。

今のその教育政策との連携などについては、今全国的にはかなりバス事業者さんのほうから学校のほうにバスを持ち込んだりしながら、いわゆる出前講座みたいなことをやってるケースも出ておりますけれども、事業者さんいかがですか。感想は。

<委員>

ジェイアールバスですけど。

<委員長>

はい。

<委員>

広島のほうではありますけど、小学校とお話をいたしまして、年に1回ぐらいやらしていただいておりますので、非常によいと感じております。

<委員長>

はい。ありがとうございます。

<委員>

周南地区におきましては、各小学校の教育の課程の中で、恐らく1年生だと思いますが、バスに体験乗車すると。これは、バス賃については多分個人払いなんだと思いますが、学校の先生が引率されて各学校に近いバス停から最寄の駅まで体験乗車をして、それを社会見学なのか遠足なのか、そういう機会とあわせて、実際にバスに乗ってみせるっていうことをやっておられます。

これ結構盛んに今やっておられまして、結局、先ほど言われましたように、親も乗らないから子も乗らない、と。これもしかしたら実際にバスに乗り方を知ってる子はほとんどいません。そうい

うことで非常に周南地区では盛んにやっておられます。

ほかの地区も恐らくやっておられるところあると思います。防府でもやられておると聞いておりますので、うちはそういうチラシというか、バスの乗り方のチラシ等を作っております。次の委員会のときにお持ちできればと思いますが、そういう見本を。それと交通バリアフリー教室等で高速バスを実際に学校持って行ってということもやっております。

ただ、それは大がかりなものではありません。ただ見ていただいて、こんなもんだよということでございますので、これはまた支局との企画の関係がございますので、あわせて積極的にやるというふうに思います。

<委員長>

はい。ありがとうございます。ぜひそのチラシは次回の委員会に持ってきていただければと思います。

双方からの働きかけがやっぱり必要だと思いますので、事業者さんからもぜひ、教育という意味でのアプローチしていただければありがたいと思います。

<副委員長>

山口市もしたらいいんじゃない。周南はやってるけど山口はやってるの。

<事務局>

山口、わかりません。

<副委員長>

してないの、山口は。

<事務局>

実態を把握しておりませんが、今名前があがってこなかったのも、多分。

<副委員長>

よそはやっているけれども山口はしてないという指摘がここであったということとその担当のところに伝えとってください。

<事務局>

早速ですね。

<委員>

私が知らないだけかもしれません。

<副委員長>

広島とかやってるのになんでしないの。

<委員長>

ちょっと、実際のところと確認もちょっとしてみてください。

<事務局>

そうですね。確認しときます。はい。

<委員長>

ほかには。

それでは、ほかにならないようでしたら、この意見募集結果は、今後の議論の中には参考にさせていただくということと、それから、今特に皆さんから上がりました、優待乗車証とそれから教育政策との連携ということに関しましては、もう少し報告書の中でも書き込み方を研究しながら次回を含めて議論をしていきたいというふうに思います。そういうことでひとつよろしくお願ひしたいと思います。

それでは、続きまして、議事の2のほうに移らしていただきたいと思います。

議事2の交通まちづくりにつきまして、事務局から説明をお願いします。

<事務局>

はい。議事2につきまして御説明をさせていただきます。

まず、山口市総合計画「まちづくり構想中間案」について簡単に御説明させていただきます。資料6の3をごらんください。これは、本年3月に公表されました山口市総合計画の「まちづくり構想中間案」の概要版でございます。このまちづくり構想は、合併後の新たなまちづくりの方向性を示すもので、本年6月に策定予定でございます。

また、まちづくり構想に基づき、政策別に進める施策を掲げる「まちづくり計画」につきましては、本年10月に策定予定でございます。

資料6の3の一番最後につけております、A3版の山口市総合計画政策・施策の体系をごらんになりながらお聞きいただければと存じます。

一番上に囲まれておりますものが、山口市の将来を見据えたまちづくりの基本的な方向でございまして、「心豊かに暮らし続けることのできるまちづくり」、「住むことに誇りを感じるまちづくり」でございます。

このまちづくりを目指すために、10年後のまちの姿を「ひと、まち、自然が輝く交流と創造のまち 山口」と掲げて、政策を進めていくこととしております。

この目指すまちの姿の実現に向けて、公共交通につきましては、下の政策5の「機能的な都市基盤が整い、発展していくまち」の中の施策3「市民の生活を支える公共交通が整ったまち」づくりを進めていくこととしております。

山口市市民交通計画は、この山口市総合計画のもと、交通の視点から、実現に向けての有効な方策を定めるとともに、その考え方や施策を総合計画へフィードバックしていくものでございます。

はなはだ簡単ではございますが、山口市総合計画まちづくり構想中間案における交通政策につきまして御説明させていただきました。

続きまして、中心市街地活性化推進基本計画につきまして、都市計画課の担当から説明させていただきます。

<事務局>

中心市街地活性化推進室の石川と申します。私のほうから中心市街地活性化基本計画について説明をさせていただきます。失礼ですが、座らせていただいて説明をさせていただきます。

資料といたしましては、本日お配りしております資料の6の4、山口市中心市街地活性化基本計画案概要というものを皆様にお配りしております。既に御存知の方もいらっしゃると思いますが、中心市街地における都市機能の集積や商業の活性化を実現し、コンパクトなまちづくりを推進するということを目的としまして、「中心市街地活性化法」、「大規模小売店舗立地法」、「改正都市計画法」のいわゆるまちづくり三法が平成18年に改正されました。

本市におきましては、平成11年の3月に旧法に基づいて策定いたしました中心市街地活性化基本計画をもとにさまざまな取り組みを行ってまいりましたが、市街地人口の減少や高齢化率

の上昇、また大型店の出店による商業機能の郊外化など、中心市街地の衰退傾向に歯止めをかけることが難しく、今後も解決に向けて取り組んでいかなければならない課題が多くございました。

中心市街地の衰退は、ひいては市全体の活力の低下を招くものであると考えまして、これらの課題を解消し、中心市街地の活性化をより積極的に進めていくための具体的なプランということで、平成18年度に改正法に基づく新たな基本計画を策定いたしました。

改正されたまちづくり三法のもとでの新たな基本計画につきましては、内閣府内に設置されております中心市街地活性化本部に計画案を提出いたしまして、内閣総理大臣の認定を受けることで初めて国からの支援等を得ることが可能となっております。

また、認定に際しましては、旧法に基づく基本計画に比べまして、より実効性の高い内容が求められており、また、計画策定に当たりましては、民間との協働で作業を進めていくことが重要であるとされてましたので、民間の方で組織をされます中心市街地活性化協議会との意見交換や協議を行いながら、エリアの絞り込み、事業の精査を行いまして計画を策定いたしました。去る平成19年3月末に国に対して認定の申請をしたところです。

この基本計画の概要につきましては、本日の資料としまして皆様にお配りをしております。

対象の区域といたしましては、1ページ目のエリア図に示しておりますが、約75ヘクタールを中心市街地ということで指定をしております。

詳細の内容については、また資料をごらんいただければと思いますが、計画の中には、中心市街地の活性化に関する方針や中心市街地のエリア内で取り組んでいく事業等について記載をしております。

交通に関するものとしましては、公共交通の利便性増進の必要性について記載をしております。

中心市街地では今後も老年人口が増加していくことが予想されております。また、障がい者や子ども連れの方などにとっての移動手段の確保も必要であると考えております。交通弱者の方にとっても気軽に訪れることができ、また、その中で移動することができるまちづくりが求められていると考えております。

この課題を解消するためには、あらゆる立場の人々の視点に立ったまちづくりが不可欠であり、行きたい場所へ行くことができるさまざまな交通手段が用意されているということが必要であると考えております。

具体的な実施事業としましては、市民交通計画策定事業、移動等円滑化基本構想策定事業、コミュニティ交通運行事業などの事業を挙げております。

今後の中心市街地の活性化にとってよりよい交通環境とはどういうものなのかということを考えて、課題を解決するための具体的な事業を行っていくこととしております。

この基本計画におきましては、中心市街地のエリアを指定しまして、その中で重点的に事業を行っていくこととしておりますが、中心市街地は単体として存在するのではなく、そのエリアの周辺地域や、また市全体とつながっているものであります。中心市街地の活性化はそのエリア内だけで完結するものではなくて、本市の全体的な活力の創出につながっていくものであると考えております。中心市街地の活性化とそれに伴う山口市全体の活性化を推進していくためには、中心市街地へアクセスするための公共交通の充実や中心市街地内での移動のしやすさが不可欠の要素であると考え、中心市街地活性化基本計画の実施事業として取り組んでいくこととしております。

以上、簡単ではございますが、中心市街地活性化基本計画につきましての説明を終わります。

<委員長>

はい。どうもありがとうございました。

それでは、今御説明がありました交通まちづくりにつきまして、御質問あるいは御意見等ございましたらお願いします。はい。

<委員>

基本計画案ですか、中心市街地活性化の、1ページの中の、これはカラーでないからちょっとわかりませんが、用途がどういった形になっているのかですね、ちょっとわかりませんのでお願いしたいなど。

一番最後の5ページのカラーで線が引いてありますが、これはどれを指すのか、わかりませんので御説明をお願いします。

<委員長>

今のは都市計画課のほうの説明の資料ですね。はい。

<事務局>

用途というのは用途地域ということですか。

<委員>

はい。そうですね。

<事務局>

色がカラーでなくて申し訳ないんですが、中心市街地はほとんどが商業地域になっております。山口駅の周辺に一部二種住居地域と、それから準工業地域が一部含まれております。あとは商業地域となっております。

それから、5ページの主要事業なんですけども、この蛍光ペンで上からラインを引いてありますが、これはコミュニティバスのルート図でございます。

<委員>

はい。わかりました。

<委員長>

ほかに。はい。どうぞ。

<委員>

中心市街地活性化っていうのは大変重要なことだと思うんですけども、中心市街地の活性化によって、じゃあ例えば私たちのいる嘉川とかですね、何につながるのかっていうことを具体的に教えていただきたいということです。

やはりお金を使うところですね、中心市街地ばかりで使えばその周りの商店等には当然お金落ちてこないんじゃないかということをお考えということなんです。

それから、もう1点は、このぱっと資料見たときに、よく私たちが何度も同じ遊園地とか、もとのきらら博のときでも何度も行ったかっていうのは、山口市の合併前の第五次総合計画の中でもゾーン分けをしておられたと思うんですよね。例えばここは森と緑の何とかとか、ここは商業地区。そういうふうなゾーン分けをすることによっていろいろな、きょうはどういうものを求めて、前回のときにも言ったんですけども、ただ公共交通機関を充実させれば人は喜ぶかっていうわけじゃなくて、人は目的を持って移動しますので、その目的をどういうふうにご設定するかということになると、そういうふうなゾーン分けっていうのが、ただやみくもに商店街に一生懸命頑張ってくださいよとか、中にはいい商品を入れてくださいよっていうふうなことを進められても、それぞれの商店がそれだけの体力があるかっていったらそうではないと思います。そういうゾーン分けをする方法が1つ。

それから、全くその逆の考え方で、この最近のいろんな大型店に行くとどこに何があるかわか



らないということで、一種の宝探しの要素を含めて、楽しみながら何度も何度も通うっていうお店が結構はやっております。

ですから、どういうふうな形を求められて、そして実際のその商店街の人たち、行政が一生懸命、「さあ頑張ってくださいよ、人動いてくださいよ」って言ったところでなかなか、行ったところでも自分に合うような思うような商品がないのであれば人は買いには行かないんで、そういうところでも実際にどういうふうに商店、人に対して指導していくのかっていうことも含めて、どういうふうにお考えなのかっていうことを教えていただきたいと思います。

どうしてもどんどん交通機関を発達させても、今も乗ってる、コミュニティバスでもそうでしょうけども、乗ってる時間帯と乗ってない時間帯とがはっきりしております。私たちタクシー業者でも人が動かれる時間と動かない時間、それから例えば、今のどこですかね、観光バスなんかでも一生懸命やられても人が乗らなくなってるっていうのはどういうことかっていうことですよ。そこをもう少し考えられているのであれば具体的なことを教えてください。以上です。

#### <委員長>

ありがとうございました。今の御質問については。

#### <事務局>

はい。まず、市全体にどういう効果を及ぼすのかという1点目の御質問があったと思います。この中心市街地活性化基本計画を、この計画だけを進めることで市全体にどんな影響があるかというのはなかなか効果をはかるのが難しいものがあるかとは思いますが、考え方の一つとして中心市街地の区域、それからこの周辺にはやはり、都市福祉施設というもの、福祉施設とかです。学校とか病院とか美術館、図書館というそういう、市域全体に対するサービスを提供する施設が集積してるというのが1点あると思います。

例えば中心市街地の衰退が叫ばれて久しいんですけども、それは特に公共施設等の郊外移転等が中心市街地の衰退に拍車をかけてるという、そういうデータもあるようです。やはりその中心市街地の周辺にその都市福祉施設、そういうものを集積していかなければいけないというのが1点あるということで、それはこの中心市街地及びこの周辺にそういうものが集積しており、公共交通がきちんと整っていれば、市民全体に公平なサービスが提供できるという考えがまず1点あります。そういう考えのもとで一つは中心市街地の活性化を進めていかなければいけないということで、計画を作って進めているということでございます。

それから、今ゾーン分けをするというようなこともあったと思うんですけど、新市建設計画等の中でもそういうようなゾーン分けをするということで、全体の計画の中ではこの部分はこういうゾーンにしますよということでまちづくりを進めていくことにいたしているんですけども、こと中心市街地の活性化に関しては、後ほどちょっと御説明があるかと思うんですけど、都市核というものをこの中心市街地のエリア、それからこの北側にある大内文化特定地域、それから、この西側にある情報文化ゾーン、それからそのさらに西側にある湯田温泉地区というところで、特に山口市の山口都市核ということでその活性化を図っていこうということにしております。都市核としては山口都市核と小郡都市核ということで、山口駅周辺及び新山口駅周辺の都市核を二つ整備するということにしているんですけど、その核の中のさらにあんこの部分として、この中心市街地の活性化をこの計画に基づいて、法律に基づいて進めていくということにしております。

あともう一点、最後の点なんですけども、商店街の人たちをどう指導していくのかということなんですけども、行政が民間の事業者の方を指導するということはちょっと難しいのでできないんですけど、旧中活の取り組みの中でも山口のまちづくり推進協議会とか、湯田温泉のまちづくり協議会等もさまざまな活動をしていらっしゃると思います。事業者も含めて地元の方が積極的にまちづくりにかかわっていただくことで、手を取り合って一緒に進めていければというふうに考えております。

また特に、やっぱり事業者としての商業者の方に頑張ってくださいというのはかなり拍車をかけると思いますか、お願いをいたしておるところです。

今回の計画についても、民間事業者の方が取り組まれる事業を数多く記載しております。まだ具体化してない部分もあるんですけども、実際に、旧ダイエーの跡を山口市が購入いたしましたし、コープやまぐちさんが、営業されておったんですけども、ここについては地元の商店街振興組合さんで主体となって建替事業を、この中活の計画に基づいて進めるということで、もう既に解体を始めております。

そのように一步一步小さい成功を積み重ねながら、あんまり大きい計画になってないんですけども、小さい成功を積み重ねながら進めていけたらというふうに考えております。

<委員>

ありがとうございました。実は、3点目に言いたかったのは、確かに今回これ山口市の中心市街地活性化基本計画ですから、その他の地域のことまで考えなくていいのかもしれませんが、最初に他の地域もこれによって潤うっていうふうな発言をされたんで一つ意見言わせてもらったんですけども、市民へのサービスは確かに充実してくるかもしれませんが、そこにその周りの周辺の事業者等と同じ納税者としておりますので、その人たちに対する配慮っていうのも十分考えてやっていただきたいということを伝えたいということで、3点目のことを言わせていただきました。

以上です。ありがとうございました。

<委員長>

ほかにいかがですか。はい。

<委員>

4ページなんですけども。

<委員長>

こちらの資料の4ですか。

<委員>

この中心市街地のほうですね。4ページの一番右下のほうに「交通アクセスの向上」っていうところが、欄があるんですけども、私自身、この委員会に参加していますけども車、免許持ってますけど、日頃乗れませんというか一回も乗ったことないということなんです、それと買い物もやっぱりやたらいくんですね。山口の商店街って、皆さん御存じだと思いますけど、非常に自転車の置き方のマナーの悪いというふうに言われてます。実際に。ただ、マナーが悪いのか置き場がないのか、例えば車、やはり駐車場なんかつくられてますけども、駐車場に車を置いて商店街に買いに行くんだったら、やっぱり郊外の大型店は安いんです。そうすると車で行くのはやっぱり郊外の大型店ちゅうのは、自転車で行って自転車が置いて、贅沢を言やあそういう通り道でちょっと買い物したりそういうことができれば買いに来る人は多いんじゃないかというふうに僕は思ってるんですけども、中心市街地の公共交通アクセスのことを考え方ときに、自転車とかバイクとかいうのをぬきにしてとらえるのは余りよろしくないのではないかと。

<委員長>

そのあたりは何かお考えがございませうか。

<事務局>

特にその自動車に対してはどうでしょうか、自転車とか歩行者に対してはどうでしょうかというような余り具体的なものは計画としては載せてないんですけども、実際にアンケート等とってみると、商店街に来られる方の7割ぐらいがやはり自動車で来られるというふうなアンケート結果になっておりますね。やっぱり近隣の方とか歩いて来られる方、自転車で来られる方に対するサービスというか、来やすくするような取り組みみたいなものはどうしてもこれから必要になってくるんじゃないかとは思っております。具体的な事業としては上げておりません。

#### <委員>

私もよく自転車で商店街へ行きます。やっぱり今言われたように、置いてはいけないところに皆さんずうっと並べています。やっぱり置いてはいけないんだとしたら、きちっと駐輪場を用意するなり何なりされないと無理だと思うんですよね。で、きちっとそろえて駐輪するといいいんですが、意外とこう前へせり出して置かれる場合もありますよね。文栄堂さんの前なんか2列になっているときもありますね。通路の半分まで自転車がせりだしています。そういう点から考えると、設備というか置き場所について、やっぱりある程度考えないといけないですね。公共交通といえばバスなどと、そういうふうにとらえがちですけども、自転車やバイクも入りますね。土日以外は走っていいようになっているんですね、あの表示ですと。ちょっとわかりにくい表示なんです。後ろから追突されるんじゃないか、と思うこともあります。私も乗らないようにして歩いて押すようにはしていますけれど、やむを得ずに乗ってしまったときに、前を歩いている人が自転車の気配を感じてどちらに動くかわからないことがあります。追突しかねないというか非常に危険かなと思っています。やはり徹底したほうがいいかもしれませんね。押して歩きましょうとか。少なくとも。土日以外は乗っていいような表示になっていると思う。あの表示も非常に読み方によっては難しい標識だと思ってるんで、だからあんなこともわかりやすい表示に変えていくとか、なんかいろんな方法を考えられたらいいんじゃないですか。

#### <事務局>

ありがとうございました。

#### <委員長>

これ自体はもう既に計画案として提出をされてるんでしょうから、それはそれとしまして、交通まちづくり委員会のほうからは、自転車についてもきちんと配慮した形での方向性を打ち立てるべきだというような意見が出たということ承知しておいていただければと思います。

#### <委員長>

はい。

#### <委員>

やはり中心市街地活性化ですけども、今自転車の話も出ましたけど、やはりあと公共交通で来た人をどのようにこの中心市街地が受け入れるか、歓待するかですね。来た人は、例えばその駐車場置いたらですね幾らか買い物すれば無料の駐車券がもらえるとかですね、というようなありますけども、鉄道とかバスで行ってもそういうようなのはないわけですね。そのあたり、例えば、例いいかどうかはありますが、山陽オートとか下関ポート行くと、時々片道運賃を出してくれたりとかいうこともあったりとか。そういったように、公共交通で来た人を少しサービス、どのようなこと、具体的に何かちゅうのは難しいかとは思いますが、そういうことを商業者の方々が中心となって、もうちょっとしっかり考えてほしいというように思います。

で、以前札幌市がその公共交通と自家用車で来た人についていろいろ調査してるようなんですけども、公共交通で来た人っていうのは自家用車で来た人よりも回遊性が高いということが言

われてます。

ただ、持って帰るのは大変だから、物を買って落とす金は自家用車よりも余り多くないというようにも言われております。

福岡なんかの本屋なんかよくあるんですけども、5千円以上買うとただで家まで送ってくれるってようなサービスもあったりするわけですけど、本ちょっと買ってはかなり重たいんですけど、そういうサービスも非常に助かるわけですね。

山口の商店街で買い物して、ちょっとこう両脇からあふれるぐらい買い物したとき、それはやっぱりバスとか電車で抱えて帰らなきゃいけないというのは大変なことです。すぐに運んでくれる、係員をこう手配してくれるような窓口でもあればまた違うのかなというようにも考えております。

<委員長>

はい。

<事務局>

今おっしゃっていただいたことに少し関連するんですけど、共通駐車券サービスというのを今行っているんですが、お店で2,000円以上買い物をすれば1枚いただけるんですけど、これを今コミバスでも割引に使えるようになっております。そういうサービスも、今、一つあるということなんです。

以上です。

<委員>

先ほどこの計画自体に難癖つけてしまいまして申し訳ございません。

今度は、まちづくり委員会としてですけども、今、宇部空港でよく例が出るんですけども、宇部空港に無料駐車場がありますから、いろんな公共交通システムを使わないということ。今、市もですね、市も、中心市街地も駐車場が結構あるんですね。駐車場があるっていうことはマイカーをどんどん勧めているということです。

で、一方で、この公共交通機関を使っていたらこうということなれば駐車場は要らないわけですよ。これ相反するものですよ。もちろん自家用車でも来ていただく、それから公共交通機関でも来ていただくという、そういうねっていうことはわかるんですけども、公共交通機関をどういうふうにつなげていくかっていうことを考えるのであれば、駐車場の問題っていうものを当然切り離して考えられないんじゃないかっていうことを思います。この中にそういった駐車場の確保に関するものっていうのは出ておりませんので、今後駐車場を充実させるよりは中での移動を楽にするために公共交通機関等を充実させるという考え方をされているのか、それともまだそれについては考えられてないんでしょうかっていうことを教えていただきたいのですが。

<事務局>

まず、駐車場については、実際に自動車を利用して来られる方が多いということが1点ありますので、現段階で駐車場を減らしていくというようなことはなかなか難しいですね。アンケート等をとってみると、やはり駐車場が足りないというふうなアンケート結果が出てくるわけなんです。市民に対してアンケートをしますとですね。

ただ、台数としては調査して、結果は十分まではいかないかもしれませんが足りているという結果が出ております。

その中で、一つは使いやすい場所がないという点が一つあるのと、情報がうまく伝わっていないというのが1点あるのかなというふうに思っております。基本的には中心市街地にある駐車場というのは民間事業者さんや商店街振興組合さんなんかが経営していらっしゃる駐車場が多いです

から、そこに対して市から何か、別の施策をやっていくというのは現在のところは考えていないのですけども。そうですね、むしろ市として施策として行っていくとすれば、後のほうで言われましたように、中の移動をどういうふうに円滑にしていくなか、バリアフリーにしていくなかということを考えていかなければいけないと思っております。

<委員長>

どうですか。ほかにないですか。

<委員>

ちょっと今の関連で。アンケートが何とか出てるんですかね。アンケートは年に一遍なのか二遍なのか。時期的にはいつごろですね、やっておられてこの結果出てるのか。わかれば。

<委員長>

この中心市街地活性化の関係ですね。

<委員>

そうです。はい、はい。

<事務局>

一つは、企画でやっているアンケート、市民意識調査、市民に対するアンケート。

それから、もう一つは、昨年商工振興課で行った中心市街地に関するアンケートというものがあります。その商工振興課で行ったアンケートは定期的なというわけではなく、今回中心市街地活性化計画を策定するに当たってピンポイントでやったものです。企画のほうは、基本的には2年に1回程度はそういうものをやっていくというふうに聞いております。

<委員>

それで、関連なんですけど、中心市街地ばかり言ってもあれなんだろうけど、車の流れの公共交通も含めて、今ここに出られる商店街通行量の現況地とか目標値ですけど、この例としては何をだしておられるのか。今54, 252ですか。ついでに言うところの居住人口もどういう見方で出しておられるのか、そのことよっての交通アクセスのとらえ方もあるんじゃないかと思うんですけど。

<委員長>

4ページに出てるものですか。

<委員>

そうです。

<事務局>

商店街通行量のことですか。

<委員長>

はい。

<事務局>

商店街通行量については毎年10月に商工会議所で、約13箇所、13から14箇所ぐらいで

毎年調査されている、その報告書を利用しております。ここに挙げた数字は主要地点ということで、長年同じポイントでやっているんですけど、その主要地点10箇所の合計値を出しております。

それから、居住人口につきましては、毎年成果指標の数字を上げていかなければいけないということで、住民基本台帳のデータをとっております。

それから、小売業年間商品販売額の方は、商業統計の数字を使っております。

<委員長>

よろしいですか。ほかに御意見は、はい。

<委員>

さっきの自転車の関係がでましたが、ついでに一つ、駐輪場なんですけども、大きくすりゃあするほどマナーが悪くなる。

ただ、僕なんかさっき話してますけど、文榮堂が本屋なんで行くんですけども、表に置かないですね。あそこは裏にいいことに駐輪場を持つってですね。そうすると僕は裏に置く。表に置くと自分が置いたやつでほかの人が出られんようになって、なったりするんが嫌ですけど、そうするとちょっと歩くんですけど、それすごい、何回かに1回、団体がいたりすることもあるんですけど同じ時間に、ちょっと離れているんですけど、裏手に行くんですけど、だから要するに少し外れたところにちっちゃな駐輪場があちこちに。すぐ近くにつくると絶対にマナーが悪くなってしまう。あの商店街の中で言うとそうですね、ちまきやの前あたりですかね。非常にマナーが悪くなってるので、もし駐輪場っていうのをつくるとすれば少し話してちっちゃいのを整備すればいいんじゃないかなと。

<委員長>

それは御意見として伺っておけばよろしいですか。

<委員>

はい。

<委員長>

はい。ありがとうございます。

委員さん、何か御意見ございますか。

<委員>

今の市に委託でいただいて市民活動支援センターをやってますけど、外から来る道とエリア内を歩く道がある。今回、自転車やっぱすごい怖いと思うんですね、置くところがないと思いますし、で、土日に乗っちゃあいけんちゅうのが結構知られてるかどうか知りませんが、乗ってるの若い人だけじゃなくって、ご高齢の方もそのまま乗っていかれてるんで、いわゆる外から入るだけじゃあなくって、じゃあ中を、そのエリア内でどういうふうに変えていくのかとか、そのへんから考えていかないと、危ないから行かんちゅう人もおってんで、そのあたりを考えていかなければと思います。中のほう、バリアフリーは無理ですから、バリアだらけのはずなんで、で今下の階、すべりやすいところもあるので、実際今から全部やりかえるのはもう無理な話であって、どんだけソフトの部分でひとの回遊をカバーしていくんかと、そういうソフト面も施策がこん中に入っとればもっといきてくるんじゃないかと思います。

<委員長>

はい。ありがとうございます。実は、私もちょっとこれを見せていただいて、今委員さんがおっしゃったそのソフトの部分の対応っていうのがもう少しあって、それがハードだけであるとかあるいはシステムの改善の部分っていうことで全体があともう少しいいようになるのかなっていうような印象はちょっと持ってました。そういう意味では今後その辺も考えていただければなどというふうに思いました。はい。

<副委員長>

返す刀でよく考えると、我々の交通まちづくり計画はですね自転車が抜けてて。我々も考えなああかんなど、ですから、中間報告で抜けてた部分があるかもしれませんので、自転車はぜひちょっと。特に山口、自転車で行きづらいですね。そうやね。だからね、委員さんが安心して自転車に乗れるようにそういう。

<委員>

いや、私が安心じゃなくて歩行者も怖いと思って。

<副委員長>

ええ、そうですね。

<委員>

追突の可能性が非常に高いというか。

<副委員長>

そうですね。

<委員>

ええ。

<副委員長>

てなことで、そこもちょっと逆に、中活の担当の方に言うんじゃないく、こっちのほうがまた考えないといけない部分もあるかもしれません。

<委員長>

はい。ほかにございますか。はい。

<委員>

総合計画のほうなんですけども、総合計画の資料の中には公共交通のことしか出ていなくて、総合計画関係では下のほうにありまして、8、9のところに具体的な形として公共交通って書いてありますけども、今のような自転車の問題とか含めて考えたのが、この施策のものですね、そのちょっと前、②ぐらいに道路網についても挙げてあると思うんですよね。それもちょっと一緒に出してきて考えるほうがうまく考えられるんじゃないかなというふうに思います。

それと、この総合計画にかかわることなんですけども、12月まで総合計画策定市民会議というのがありまして、そちらのほうにも行ってましたけれども、その中で私が発言したことを一点報告しますと、道路網の整備の中でですね、現状、施策をとりまく環境変化と課題という線引きが下のほうにあるんですけれども、その中で、幾ら道路を整備しても渋滞が解消できないところが幾つもあると、文言も入れるべきだということを発言しておりますけども、そういったところからいくと、その道路づくりと、道路をよくすることとその公共交通のバランスを見るためにと、

いいこと言えば公共交通に入った部分だけ想定するんじゃないくて、道路なんかも含めたところを出していただくともっと助かったんじゃないかなあってことを思います。意見として。

<委員長>

一応、2番っていうのが道路交通網という書き方をしてるんですか。

<委員>

多分2番が道路のことになっていたと思います。

<委員長>

はい。どうぞ。

<委員>

私も策定の委員の一人で、いろいろ言わしていただいたんですが、まず今の構想の段階で、次の計画の段階で具体的なものが、我々の経緯の中で、それまあ大まかだと構想の段階できたんです。そういう具体的なことまで言わなかったんですけど。

だから、結局その山口市総合計画の中で交通っていうのをどういうふうにとらえるかっちゃうのが一番、根幹がねとにかく、方針がきちとならんとどうもならんと。そういうふう将来すべきかっていうのが決まってこないと思うんですけどね。

というのも、今さっき言われましたように道路いくらつくったって渋滞は起きるわけで、むしろ逆に言うと、私たちの考え方でいうと、いわゆるこの個人的な車を少し規制して、特に我々が、我々よく言うんですが、朝の渋滞は県庁渋滞だと。県庁職員が半分ほど、例えば車半分にするというようなことをすれば、それか公共の交通機関必ず使って通勤しなさいというふうにすれば、公共的な交通機関も生き延びることができるし、環境面においても駐車場とかいう面においても結局、だから道路もつくらんで済むわけです。社会的ハード資本も少なく済むし、っていうような、全体トータルで考えるとそこんところ引っついちゃうところがあると思うんですね。その辺も知事も市長もどのようなまちづくりをするために、どういうふう職員も協力さすかさせないか。ただこういうふう議論ばかりしとったって、本当のこう第一歩がそういうところから始まるんじゃないかって、私がこの次の計画段階ではそれを提案しようかと思えますけど、この総合計画のつくるに当たってまだそこまで行ってないと思います。

<委員長>

はい。ありがとうございました。その交通の面でどういうふうな方向づけをすべきかということは、この中で議論して報告すればいいことでもある。

<委員>

はい、そうですね。

<委員長>

ですから、例えば規制をするという方法もあるでしょうし、県庁がとはちょっと言えないかと思えますけども、例えば通勤へのマイカーを切り替えてもらうためにどういうふうな方策をとるかといったようなことについて、逆に我々この委員会の中で議論して、それを打ち出したものを、逆に総合計画にフィードバックしてもらえばいい話で、ですからそれはこの委員会の御意見としてもちろん出していただいて結構です。はい。

<委員>



いや、むしろこちらから出したほうが角が立たないかもわからんね。

<委員>

そうなんですよ。実は私どももですね、県庁、本当、大勢の人数が集まるので、マイカーが非常に多いということで、環境面のアクセスからノーマイカー推進運動、きょうは実は21日、給料日もノーマイカー通勤日ということになっていまして、でも、段々やっぱしなくなってくる、なかなか難しい面があります。今度は私どもも公共交通の利用促進という観点からバス業界の支援を使って、ちょっと角度を視点を変えて公共交通を利用促進しましょうよってという取組をちょっとやってみようと思って。そういった動きをするときに、やはりこういったきちとしたところ、そういうところから提言があったほうが、私どもそういったところから動きますから。

<委員>

だけど。

<委員長>

はい。

<委員>

すみません。むしろ、だから県庁に今1,500人ぐらいですかね。だから日にちを限って、例えば市役所でもいいですけど、きょう朝何を利用し、交通で、何人、どういうふうにしたか。実態調査をこの委員会で、委員会ってこの、やってみたらいいんじゃないかと。逆に言うたらおもしろいかなあと私は思いますけど。

だから、そこんところデータをもとに指摘すると。で、結局基幹交通を大事に守ろう守ろうとかいうような策定するんじゃないら、そういうところをメス入れたほうがかえって逆に早いかもわからないね。

<委員長>

その辺のあれの数字をとったことは、県庁とかあるいは市役所では。

<事務局>

市役所あります。

<委員>

市役所ある。

<事務局>

はい。

<委員>

県庁もあるのかな。

<委員>

わたしが知る限りではきちんとした統計的な数字は、ちょっと。

<事務局>

今、山口市にノー・マイカーウィークという形で今しとるんです。だんだんやはり今言われる

ように、盛り上がりが盛り下がりになっている。

今回新しく、それじゃあ県が21日で市が別な日で、これおかしいんじゃないかということで、県も、事業所も市も県も同じ日に、同じ週にやっぱりやるのだったら統一的にやるほうが何かよっぽど効果的ではないかと、今そういうふうな研究をしているところです。

<委員>

この前の環境政策会議で各市長さん、議員さんなんかもかなり積極的にやられているかたもいらっしゃるんですが、この辺を勉強する必要があるのではないかと。そしたらなんか目に見えるものがあるのではないかと、そういう仕組みが必要なのではないかと思います。

<委員長>

やり方はちょっといろいろ研究してみる必要があって、いわゆるそのノー・マイカー・デー的なものっていうのは成功した事例っていうのは実はほとんどないんですよね。

<副委員長>

そりゃあ無理ですよ。1日だけやったってね。

<委員長>

だから、やはり転換をしてもらえるような仕組みをつくっていかないといけないんで、そのためには今委員さんがおっしゃったような、本当にマイカーを規制するというような方法だっと思っています。

<委員>

もう規制にせんにゃあだめですね。

<委員長>

ですから、そういう案もあわせて出していただければ、この報告の中に反映をしたいと思しますので、ぜひこの後まだ議論の回数そんなにたくさんはないですけど、ぜひそういったこともあわせて出していただければと。

<委員>

よろしいですか。

<委員長>

はい、委員さん、どうぞ。

<委員>

県、市でも同じですけど。会議がありますね。時間がダブるんですね。バッティングしたとき。そうするとその、それであんなかをこう県庁の中をぐるぐる回って、置かれないから駐車場を探して入れる。そうすると会議に間に合わない。これは市も同じです。

だから、そういう各課の連携、各部の連携を図れば、それかそれに合わせて公共のバスなんかも乗り合わせるなど、そのようになれば一番いいんじゃないかと思うんですよね。

<委員長>

そういう話もよく聞きますね。なかなか、なかなかメンバーが集まらない。みんな駐車場を探してうろうろしてたっていうような話がですね。

<委員>

じゃから、それは職員も半分車に乗ってくる、それをやったらですよ、今知事公舎もつぶして駐車場に今してますけどね、ああいうことをしなくても済むわけですよ。で、それバス使ったり、国鉄、JRとかバスで通勤し、十分できる時間はあるはずですから、彼らは。やっぱり営業的にフリーに動く者とは違うですからね。そういうところを指摘するのはこの委員会から指摘したほうがいいかもわからん。

<委員長>

交通の問題ですから、もちろんこの委員会でそういうことを指摘していただいて、それを文字にするということがこの後の流れには非常に貴重だと思いますので。はい。

<副委員長>

先ほど自転車のことが一つございましたので、これは書き込むということで。

それから、今議論してる問題は中心市街地、中活っていう部分もあるんだけど、県庁もその中心の一つだから、市役所がね。大手事業者だからね。そういったことも含めて、先ほどの中活の話でいえば、郊外からのマルチモーターズの話が一つあったのと、もう一つは中での、市街地の、中心市街地の中での移動をどうするのかっていう御指摘があったので、それはこちらのほうでも、総合して指摘をしておいたらいんですよ。で、今議論出ました大手事業者の県庁や市役所もね、それなりにノー・マイカー・デーみたいなものではない、ということも含めて指摘をする必要があるのかなあというふうに思います。で、それでいい、その話があります。

で、先ほど、ちょっと違う話。委員さんが言われた、バリアだらけだからどうしようもないって言われたのは、だけれども、少しでもやっぱりしなきゃあなんないので、そこはどうしても、やれというふうに言っていたほうがいいんじゃないかなあ。

<委員>

ちょっと語弊があるけ、本当にバリアだらけちゅう意味じゃあないですから、どうしても建物建てかえたりとかしないとうしても人が入れんようなる段差のある小さな商店もあるんで、それ全部やりかえるのはもう現実的じゃないですから、それを助けるためにはどうしても人、人の部分に対して何かソフト面であるといいなあということです。

<副委員長>

つまり、要はバリアフリーにしてハード的な話じゃなくてユニバーサルデザインですね、人力も使ってどうしていくのか。自転車も含めると、そういったことも含めてのユニバーサルデザインをどうやって推進して、多様な人たちが出てきやすいような場所にしていくか。100点はないけども、ちょっとでもね、やっていくと。

<委員>

結構大きな店とか出入りとか中でもスムーズなんですけど、やっぱり小さい商店のところはどうしても段差とか中に入れれないという、そこをカバーできるのはもう人でしかできないからということで、ちょっとバリアフリー、バリアだらけじゃないほうができればいいと思うので。

<副委員長>

だから、どこまでが交通がわからへんけど、そういうユニバーサルデザインの観点があつてね、何ていうかな、人の力っていうか、人が少しでもお互い助け合えるようなそういうことも含めて、バリアフリーじゃなくてユニバーサルデザインの考え方の中で中心市街地のことが展開していき、

それと交通のことが転換していくということですね。

<委員>

商店街に来られる方で店を目当てっていう人と、人を目当てで、この店のこの人っていうのがあるので、このつながりをつくればもっと広がるんじゃないかなと思う。

<委員長>

いずれにいたしましても市街地の中の移動の問題に絡めて、やはりそういったソフトの部分っていうのは、やはり私も書き込む必要があると思いますので、その辺でまた対応させていただきけたらなと思っています。

<委員>

よろしいですか。

<委員長>

はい。

<委員>

今さっき県庁と市役所と、行政の関係の話がされてたんですが、私JRに乗ったりに防長に乗ったりコミュニティに乗ったり忙しいんですけども、JRに乗ったとき気がついた、多分NTTの駐車場がないがためにJRに乗っている、利用されてるんじゃないかなあと思うんですね。多いです。乗降をする方がね。そういう意味ではちょっと先進的というか、企業としてきちっとそういう意味では取り組んでいらっしゃるのではないかと思います。

で、後藤さんが言われたように駐車場がないっていうのは一つ手かなと思ったんですね。多分あの裏側駐車場があるんですが、工事用の車で多分満杯なんです。だから、従業員が入れる車のスペースがなくて、何か補助を出してるなり何なりされてるんだと思うんですが、かなりあの停留所では企業の方が、NTTの方が乗り降りされています。

そういう意味では、ちょっと一つやっぱりサービスがあってほしいなと思うのは、NTTの前にちょうど横断歩道があるんですが、バスが行って横断歩道が青にならないと、乗りたいなと思って待っていた人たちが乗りはぐれてしまいます。そうするとちょっと待っててあげてほしいなあというのが私の心情です。

だから、公共交通機関を利用しましよっていうんだとしたら、少なくとも企業がそれだけやってらっしゃるんだしたら、もうちょっと何かそこで乗せてあげられたらいいんじゃないかなあと思います。それ乗っていかないとしたら多分、新山口の駅におりる人は一体どうなってるんだろう。やっぱりちょっと心配ですね。

だから、例として調べられたらきっといいと思いますが、先進的な例かもしれないんで、そう意味じゃ取り組んでもいいのでは。何か積極的にやられているような気がします。はい。

<委員長>

じゃあ、それについてはちょっともしわかったら、実際にそういうふうなことでされてるのかどうか、ちょっと聞いてみていただけますか。

<事務局>

そうですね。NTTさんは、もう公共交通で通勤しないといけないという、結構厳しい。周りに駐車場があっても、そういうことで。

<副委員長>

そしたら、市役所がつくれればいい。NTTを講師にして勉強したらいい。

<委員>

県庁もね。

<委員長>

はい。わかりました。ほかにございますか。

今、この議題は交通まちづくりについてというふうな、ちょっと漠然とした議題なんですけども、まちづくりの側からのその公共交通、まちづくり全体の考え方とその中における公共交通の位置づけという視点からの説明をいただいて、我々この委員会としては公共交通の側からまちづくりに対して、逆に提案をするなりフィードバックできるような交通のあり方を考えていくというふうなことがやはり一つの役割としてあると思うんですね。それがいわゆる交通まちづくり委員会という名前を持つてる、その委員会の役割だと思いますので、今いろいろな御意見をいただきました。大きく言って市街地の中の問題、それから自転車の問題、それから大きな事業所に当たる官庁、企業含めまして、大きな事業所がどんなふうな対応をしていくべきなのか、そういった考え方の問題、その市街地の中には先ほど言いましたようにソフトの対応のことであるとか、あるいはユニバーサルデザイン的な考え方、こういったことを逆にまちづくりにフィードバックしていくような形での少し書き込みをしていきたいというふうに思います。

そのためには今、きょう出てきた御意見ももちろんそのまま参考にさせていただきますけれども、また次回の委員会のときに、きょういただいた意見がある程度入れ込んだ案をつくって、御提示させていただいて、また少し議論を深めていきたいというふうに思います。

まちづくりに関して、大体そんなところでよろしいでしょうか。

そうしましたら、ここで一旦10分程度休憩を入れたいと思います。この私の後ろのこの時計で30分、15時30分に再開をしたいと思いますのでよろしく願いいたします。じゃあ休憩をしたいと思います。

(10分休憩)

<委員長>

それでは、再開をいたします。

続きまして、議題の3番目、基幹交通の整備についてということで、都市核間交通活性化プロジェクトについて御説明いただきますが、これにつきましては山口運輸支局の委員さんから御説明をお願いいたします。

<委員>

山口運輸支局の秦です。済みません。座って説明させていただきます。

また、資料6の5でございます。1枚もののこういったものを資料として用意しておりますのでそれをごらんください。都市核間交通活性化プロジェクトということで、この19年度、国の支援事業ということでやらせていただきます。

最初に、そこにプロジェクトの下に、平成19年、長ったらしく書いておりますが、19年度公共交通活性化総合プログラムを活用した公共交通の活性化の取り組み。非常に役所らしく長々とした名前で申し訳ございません。そういったプログラムっていうのを私ども、国土交通省の一つの支援メニューとして持っております、いろんな各地域の公共交通に活性化とかこれらと連携した地域を観光振興等を進めるに当たってそのいろんなその地域で、具体的に問題になっている事案とか、今後計画されているような事案などを解決するために、関係者で話し合われて、そ

の問題に解決に向けて必要な施策を総合的にとりまとめていこうと、そういったようなメニューでございませう。

具体的には、国とか自治体とか関係者の方々、利用者の方々等、必ず検討の場を設けて問題を解決、必要な具体的な施策を規定して、お互いの合意のもとプログラムとしてそれを達成していこうというようなものでございませう。で、この19年度のそういった活性化プロジェクトということで、中国運輸局関係、全体で5件ですね、本省で採択されまして、そのうちの一つがこの都市核間のその活性化を使ったプロジェクトということでございませう。

このプロジェクト実施された経緯なんですけれども、この交通まちづくり委員会さんのほうでいろいろとちょっと御検討いただいて、先に中間報告書っていう格好でもらってもらって、この中でも第一段階である平成19年から21年において、交通体系の基軸となるその基幹交通の整備等を行うっていうことをうたわれております。

そして、山口、小郡という都市核間の二つルートを基幹交通のかなめと位置づけておられるということで、その部分に着目して、このまちづくり委員会へのその成果といいますか、それを一つの具体にしながら第一段階でされることを、ところをここの活性化プロジェクトの中で、ひとつそのお手伝いができたらということで、こういったプロジェクトを今年度山口市さんと私ども運輸支局で事務局となつて、1年間検討または検討なりその実証実験を実施していくということでございませう。

概要としては既にこの資料として、このポンチ絵の中でしておりますけれども、その真ん中のほうに都市核間交通活性化の検討ということで、そこでこの都市核間で二つのルートですね、JR、路線バスについて、利用者の視点に立ったその情報提供や鉄道・バスの共通利用など利用促進を図って具体的に模索、検討していこうということでございませう。

で、その下に今具体方策ということで書いてありますが、そのプロジェクトの中で検討、調査していこうというような項目をそこで上げております。その1から6まで書いてありますが、一つは、山口小郡間におけるその鉄道・路線バスの相互利用。共通乗車券の導入とかそういったことでの相互利用について検討をしていくということでございませう。

2点目が両都市核における交通結節点機能の整備っていうことです。

3点目が新山口駅における鉄道・路線バスの乗り継ぎ情報の一元的提供、接続ダイヤの調整というようなことでございませう。業者、JR、路線バスのその情報を新山口駅で分かりやすい情報を提供することによって路線バスにも乗っていたというようなことを、そういったようなことで相互のその利用を図れないかというようなことでございませう。

4点目がわかりやすいバス路線への編成、都市核間のところを利用促進っていう関係でこういったことも必要になるんじゃないか。

5点目として、それぞれの駅・停留所へのアクセス改善ということで、幹線駅のアクセスの改善について検討をしていく。

また、路線バス優先レーンの整備っていうことで検討課題として、そういったところを上げております。

また、それ以外にも、山口都市核間とは宇部空港間のアクセスの改善ということなどもひとつ検討課題に入れていこうというふうに思っております。これを進めるに当たっては書いておりますような利用者協議会、高校利用協議会、そういった関係のところでも連携しながら検討を進めていきたいというふうに思っております。

大体このスケジュールなんですけれども、今の時点では国土交通省で事業が採択されて、これから企画書の提案をしていただくということで、まだその提案の御案内っていうのはまだしていません。近いうちには私ども運輸局ホームページ上での公募をしていって御応募いただいて、中でコンサルさんを決めさせていただくということで、コンサルさん決まりましたら、できれば6月ぐらいには第1回検討委員会を開きたいなあとというふうに思っております。で、一応年間5回ぐらいですね検討委員会、その途中にはいろいろ実証実験などもしながら検討を進めていきたいというふ

うに考えております。

一応、ここで検討委員会のメンバーということで、いろんな交通各事業者さんからとか自治体、県、市の方々とか利用者の方々、そういった方々を委員、そして検討委員会のメンバーとしながら、この1年検討をしていきたいということで思っております。こういったことでこの審議会へのその議論等を、このプロジェクトの中で引き継いでいって、またその後に引き継げていけたらなあというふうな思いでこのようなプロジェクトにさせていただきました。

非常に簡単な説明で申し訳ございませんが、交通活性化プロジェクトは以上でございます。

<委員長>

ありがとうございました。それでは、今御説明のあった都市核間交通活性化プロジェクトにつきまして、御意見、御質問などございましたらお願いしたいと思っております。

<委員>

よろしいですか。

<委員長>

はい、どうぞ。

<委員>

このプロジェクトっていうのは主にソフト面での改善を目指してのそのプロジェクトということが言えるわけでしょうか。

<委員>

そうですね。予算的には600万ということでございますので、それでいろんな調査、検討しながらひとつの施策というか、そういったものを想定して、こういった方向でいきたいというのを示していけたらなあっていうものを出していけたらなあと思っております。

また、そういった、あとはいろんな実証実験っていうそういったところでの費用っていう部分。はい。

<委員>

例えば山口線なんかの問題でも、非常にこの接続が悪いとかいろいろな問題抱えている中で、問題なのは、山口と新山口の間で列車がこう行き違えるのは大歳駅しかない。それをもっと増やせばもっと柔軟なダイヤを組めると。鉄道にとってダイヤっていうのは店でいう、商店に陳列してる商品としてですね、このダイヤ、魅力あるダイヤになってるっていうことは非常に重要なんですけど、こうなっていないっていうのはインフラといいますか、そういう先導施設のような施設に非常に問題があるということも言えますので、そうするとそういうインフラへのこの投資っていうんですかね、これも必要になってくるんだろうと思うんですけども、そういった方向に向かうその第1段階ということはこのプロジェクトの中で考えられてるわけですか。

<委員>

そうですね、いろんなそのプロジェクトの中で、今言われたようなさまざまなその改善すべき課題とかが出てきますので、それについてこういう方向で改善っていうか、そこをこういったところをまず打ち出せていけたらと思うんですね。あとは検討委員会の中で関係者の方々と協議しながら改善していけたらっていうようなイメージです。

<委員>

今、富山県の高山線の活性化で社会的実験やってますけど、ああいうのを連想したら、ああいうのいいんですけど。

<副委員長>

よそはよそ、ここはここ。重要なことは、なかなかできないことと、ひょっとするとできるかもしれないことと、これだったらできるっていうことがあります。

で、それをつまり、なかなかできないっていうのは今言ったそういうハードの話です。それはそれで置いて、それよりもひょっとしたらできるかもしれないっていうのは共通乗車券とか、それぞれ定期などもちょっとお金を払ったら例えばバスにも乗れるとか、これはひょっとしたらできるかもしれない。

で、必ずできるよっていうのは何かというと、新山口を駅を降りたときに、次の列車が40分後だ。なんのためにのぞみで来たんだ、望みがないじゃないかみたいな話ですね。新山口まではのぞみがあるけどそれから先は望みがないっていう、こんなあほな話はないだろう。ふっ、実は気がついてみたらそこに防長バスがあった。防長バスが県庁行くのに便利に走ってる。ところが誰も知らない。瑠璃光寺行くのにもザビエル堂行くのに、じゃあこの防長バスあったんだ。あったら本当はみんな乗ったはずですよ。その情報がないから皆困ってるわけです。だからその表示ぐらいは簡単にできる話なんです、実はね。そんだけ場所を置くのは、新山口駅に置くのはまかりならんというふうにはJRは言わないです。だから、そこんところがちゃんとできやあいいな。これはそれなりにできる話です。こういうふうに3段階ある中でいけるところからいく。いや、もっといこうっていう話になったらもっとやったらいい。そして、少しでも外から来たお客さんにも使いやすいように、せっかくある交通機関が使いやすいように、それから地元の人たちも通勤やそのちょっと移動するときにそれが使いやすいように、いうことがとても重要で、委員に来てくれた先生方、じゃあ帰るのについていうんで、すぐに新山口駅、車で送るっていうたらありがたいことですが、そうではなくてやっぱり既存のインフラを大切に。私きょう、山手地区から総合支所から防長交通で参りました。きちっと既存のインフラをちゃんと使うということが重要で、お年寄りが100円でしか乗ってないっていうのは大変もったいない話です。あんなすばらしい、親切なすばらしいバスをみんなが使えるようにしないとイケない。とそういうことを、そのためにみんな議論出ししましょう。

<委員>

とにかくやってみることが大事だと思います。

<委員長>

いずれにしてもハードの問題も恐らく、これを議論する中では当然避けては通れなくなるんです。

<副委員長>

そうです。

<委員長>

話の中で。例えば接続ダイヤの調整、じゃあ接続ダイヤの調整ができないのはなぜかって言ったら、そりゃあやっぱり今のおっしゃったような、途中交換施設が1カ所しかないという問題っていうのは当然避けて通れない。

だから、この辺は当然この600万円のその予算の中で実際のことができるはずはないけれども、次に進めていくためにはそこのところできちんと議論をする必要がある。そういうことができればいいんじゃないかと思うんですね。



ほかにはいかがですか。

<委員>

ちょっと関連なんですけど、山口線の場合は無人駅がありますよね。このプロジェクトで議論の中にもそういうこと、共通乗車券を含めてやるとすれば、無人駅に対してどういうふうな形になるのか。対応していくようなことなるのか。その辺を含めて議論をしていければと思います。

だから、新山口駅から山口線まで無人駅がほとんどです。じゃからその対策が、バス路線に対してバスとつなげたら。今でも無賃乗車が多いですね。じゃからそういうことも含めて検討して、ソフトの面で対応できれば検討していただきたいと思います。

<副委員長>

それは、だから活用しようという展開の中で応分の料金負担に関する明確化をきちっとするという事ですね。これは当然の話です。そこがちょっとあいまいになっている、現状ね。

<委員長>

他に何か。

<委員>

いいですか。

<委員長>

はい。

<委員>

もうこの具体策の1ですもんね。今先ほどからちょっと話が出ましたけども。共通、共通っていうか鉄道が230円ですからバスも230円なら非常に利用が増えるのではないかなと思うのですが。

<副委員長>

それはできませんね。

<委員>

それはだめですか。

<副委員長>

それはそんなこと私に言われても、それを委員さんによい言いませんね。だからそこは。

<委員>

ただ、そういうのができると。

<副委員長>

だけど、差額で乗れるっていうか。

<委員>

差額は当然ね。できるはずですよ。

<副委員長>

そうしたことを含めて議論しましょう。あんまり詳細に中入っていくと、だんだん顔を見づらくなりますから。

でも、利用者が便利になればいいでしょう。それはだれも構わないはずですよ。で、みんながこれを機会に、じゃあ車でずっと移動しとったのが、ちょっと、「あつ、便利になった。乗ってみよう」こう思えたらいいですよ。

いろいろ難しい問題いっぱいあります。定期券はJRのほうがずっと安いもんになっちゃいますよね。そうするとどうしてもJRに乗ったり走ってる。だけど、じゃあバスに乗るとき、バス1つだとすぐここに行けるのに、じゃあどうするのか。結局乗らないで自転車で走り回ったり、一生懸命走ったりしてるわけですから、バス、差額払やあ乗れるんだということになれば、最終的にはバスの乗客が増えるんですよ。そういったことも含めてもう少し既存のインフラを大切にしましょうっていうことを申し上げているわけです。

私は、そこまで意図しまして、本日は新山口までの回数券を買ってきてそれで降りて、小郡の支所に行って、山手から出るバスの時刻を見て、そして乗ってきました。大変快適なバスでございました。待ち合わせ場所がないので炎天下に20分、あそこに文化、何とか資料館がありましたので、資料館で山頭火かなんかの漫画なんか見ながら待ってました。ああいうふうに住むところがあればいいわけですよ。私は勝手というか、いや、文化センターのどこ待つところに勝手に使ってしまったんですね、お茶でもればともっといいなとかなんかね。だから、そういうふうに市民も使える、すればいいわけですよ。そんなことを工夫しましょう。

<委員長>

逆にこういうことをきちんと検討するっていいですか、あるいは今おっしゃったように、こういうことを考慮してほしいというようなことは、逆にこのまちづくり委員会の中での基幹交通のあり方の中で提言をいただければ、それはこのプロジェクトにもうフィードバックされ議論する。

<委員>

そうですね。その辺からいくとなるとね、もう6番目にバス優先でええんじゃないか。このあたりは少し強行に意見として出すべきじゃないかと思えます。

<委員長>

それをぜひ検討していただきたいと私も思いますけれど。

しかし、そういう、そういうことをこの、この委員会としてはまた逆にそういうことをきちっと出していかないとけない。それをこのプロジェクトの中でも生かしながら、どういう方法が市民のためにいいのかということを検討する材料になるわけです。

<委員>

さっき話がありますように、山口線の接続は大体時間どおりに山陽本線に乗ったらできるんですよ。バスの場合、途中混んでおったら時間どおりいかんのですよね。その辺、技術的な問題もあるんでしょうけどね、その辺で言やあ鉄道のほうが安心して、乗ったら間違いなく来て乗れるというふうなのがありますのでね。バスの場合、どうしても途中いろいろなことがありますのでね。

<副委員長>

着時刻はなかなかそういうことがあります、幸いなことに新山口は発でございますので、発時刻に関しては大丈夫です。

<委員>

うん、うん。それは問題ない。逆にこっち。

<副委員長>

ただ、その情報がきちつとないということが最大の原因ですので、情報をきちつとすることがとても重要です。だと思います。

<委員長>

はい。ほかには。

<副委員長>

委員さんの顔を見たのでついでに申しますと、タクシーも使い方によれば駅だけに必要というわけではございませんので、いざ何もないっていうときに、人口の少ない地域においてはタクシーなんかも重要です。そこに待っていないなくても、例えばタクシー会社の電話一つあるだけでも、電話番号あるだけでも違いますよね。で、携帯持っておられない方がおられる場合もありますから、ここから電話をかける。だからそういうことも含めているんなり方を考えたらいいし、先ほど私、炎天下に待ってくのはつまらないからって、私は自分でぱっとわかるから文化何とか何とかで待ってたわけですよ。そこには電話ありますよね。そうするとバスがなかったらタクシー呼ぶこともできますよね。ていうふうに市民が安心してどこでも、車も便利だけど車以外のものも使えるというふうなあり方ができたらいいわけですよ。そういったことを特に、山口と新山口の間の幹線間で便利にしていければいいかなとこういうふうに思います。

<委員長>

ほかには。前にもちょっと申し上げたかもしれませんが、ここに路線バス一日69本とありますけれど、これだけのバスサービスをしている、地方都市でこれだけのサービスをしてるとこって実はそんなにたくさんはないんです。そういう意味では非常にその幹線としての機能を持ってるんですね。で、しかも、山口市の中で非常にその流動の多い区間ですから、ここはやはりその公共交通の活用できる区間として大切にしていかなきゃいけない。で、それを育てていかなきゃいけないんですね。

今回、そういう考え方でこの委員会でもその幹線という位置づけをしてきたわけですがけれども、これが今回その活性化プロジェクトの中で、具体的な方策を何らかの形で、こう次の段階に進めていけるという形ができたことは非常に有意義なことで、ただ、この委員会でこう位置づけをした、それが次へ向かうには、やっぱりここで一步本当は踏み出すことをするわけですが、それが国の事業の中で、うまくっていえば、これちょっと失礼なんですけども、かみ合ってそれができる体制ができたわけですから、ここでうまくリンクさせて次の段階に進めていければいいなというふうに思うわけですね。

ですから、そういう意味でもこの委員会の中で、やはりこの都市核間の基幹交通のあり方についての考え方も同時に示していくということが必要だと思います。

特に、ほかになければそういうことで。はい。はい。

<委員>

ちょっと、もう私今、住んでるのが大内なんですけれども、大内2万から小鯖を含めると約3万近くおる、人口があるんですが、結局小郡まで行こうと思ったら、乗ったらすぐ小郡に、新山口に行くバス路線は確かなと思うんです。その辺もちょっと考えていただきたい。

<委員長>

つまり、この基幹交通の結節ということですね。

<委員>

はい。4のわかりやすいバス路線の再編というあたりで。

<委員長>

いわゆる基幹交通へのアクセスをこうきちんと結節させることで、その基幹交通へ。

<委員>

ですから、例えば一つのバスで、1台のバスで新山口駅まで行かないという、路線がそういうふうになっていますが、どこで、どこで乗りかえたら行けるのかというようなね、そういうの市民に対する。

<委員長>

一つはインフォメーション。はい。もう一つは、それがスムーズに結節できるような結節の仕方のことを考えないといけないわけですね。

<副委員長>

それは、まずですね、両都市間における交通結節点機能の整備。

<委員>

ああ、それもありますね。

<副委員長>

具体的に言うと大内から来たコミュニティバスが、JRバス、国鉄の人が多いからいいけど、ホームに着けてしまえと、ぐらひの話です。

<委員>

だから、今の例えばバスを大事にするんでしたらよ、今の69本のバス路線を維持しようと思ったら、いかにそれがそこに結節するかと。

<副委員長>

そうです。きちっと時間なり。時間の結節化をきちっとし。移動の結節化をきちっとし。料金その円滑化をきちっとするということなんです。だから大内から行って、例えばできれば、統一料金でね、そのままこう行けるとかね、それからバスがホームに着いちゃうとかね、何ともあんなコミュニティバス、あんな発車はないよとかってね。もうそんな話ですよ。

<委員>

そうですね。

<副委員長>

時間の調節は。

<委員>

時間がないですから。

#### <委員長>

いずれにしても、この後の議題4でコミュニティ交通の話が出てきます。で、この基幹交通の話、これが具体的に動くようになってきますと、ここで大切になってくるのは、今委員さんが御指摘になった結節の問題なんですね。結節ができないと基幹交通も生きないしコミュニティ交通も生きてこない。で、ちょっとここまでのこの委員会の議論の中で、結節の仕方あるいは結節点というものをどういうふうを考えていくかっていう、余り具体的な議論はしてませんので、ちょっと次回あたりにでもこの結節点の考え方を少し皆さんに議論していただくかなとちょっと思ってます。それによってこの後のコミュニティタクシー事業などについてもうまく機能するかしんないかの別れ道の一つになると思いますので、少しこの辺は改めて議論をしたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

特に、ほかに都市核間の交通活性化プロジェクトにつきまして、御意見なければ次へ進めたいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、議事の4、コミュニティ交通の整備につきまして、まず、そのコミュニティタクシー実証運行について事務局から説明をお願いします。

#### <事務局>

議事4につきまして御説明いたします。

資料6の6の「コミュニティタクシー実証運行基準（案）」をごらんください。

コミュニティ交通の有効な方策として考えられる「コミュニティタクシー」の実証運行を本年度実施したいと考えております。これまで地域勉強会やタクシー事業者との意見交換会を開催するなど、導入に向けての準備を進めてきたところでございます。

コミュニティバスとの違いは、車両が4人から9人乗りまでのタクシー車両を使用することにございます。事業主体は地域組織といたしまして地域主導により進めてまいりたいと考えております。

試験運行の期間は1年間といたしまして、地域には運行計画の策定や地域としての協力方法、そしてさらには、実際の運行に至るまで主体的な取り組みをお願いしたいと考えております。

そして、行政の役割といたしましては、計画策定のお手伝いでありまして、地域の取り組みを踏まえた運行経費の一定割合を助成したいと考えておりまして、地域貢献をしていただけます。タクシー事業者と3者が連携と役割分担をいたしまして事業を推進してまいります。

スケジュールといたしましては、平成20年2月の運行開始に向けて準備をしてまいりたいと考えております。

2枚目にございます5月15日号市報原稿案をごらんください。市報等を通じまして、5カ所程度をコミュニティタクシー実証運行のモデル地域として募集したいと考えております。お手元に配付させていただいております資料には、募集数を3カ所程度と示しておりますが、合併による地域の広がりをご考慮いたしまして5カ所程度で実施したいと考えております。

続きまして、資料6の7「山口市公共交通会議設置要綱（案）」をごらんください。コミュニティタクシーの導入に当たっては第三者機関として、住民の代表やバス・タクシーなどの交通事業者、関係機関などで構成いたします「山口市公共交通会議」を設置いたしまして、ほかの公共交通機関との競合でありまして、地域の協力体制、行政支援の妥当性など、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議していただきまして、合意を得た後にこの会議で運行してまいりたいと考えております。

コミュニティタクシーの実証運行の説明は以上でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

#### <委員長>

はい。ありがとうございました。

それでは、ちょっと御意見をいただく前に、前回、ちょっと私から、乗り合いタクシーであるとか、あるいはデマンド型の乗り合いタクシーとか、そういったものがコミュニティタクシーという話の中でもいろいろ出てきているわけですが、それがどんなものかというあたりの御紹介を少ししましょうということで申し上げておりましたので、少しその辺の話をさせていただきたいと思います。

そろそろ4時になるんですけども、私の説明をちょっと10分程度いただきまして、それから質疑応答、御質問、御意見をいただいて、4時15分ないし20分までの間くらいをめぐりに委員会を閉じるような形にさせていただきたいと思いますので、ちょっと延長しますが、申し訳ありませんがよろしくお願いたします。

私から資料を二つきょうお渡ししておりますが、こちらは最近「運輸と経済」という雑誌に書いた論文ですので、これを参考に後で読んでいただければと思います。

これは、地域交通の考え方、全体的な考え方についてちょっと書いたものですので、これについての説明はきょうはいたしません。もし何か御質問等あれば次回にでもいただければと思います。

乗り合いタクシーデマンド交通についてというふうに表題をしてあるほうをちょっとごらんいただきながら、簡単に説明します。

これも説明しようと思えば幾らでも説明できる内容あるんで、きりがありませんから簡単に説明をさせていただきます。

乗り合いタクシーというジャンルが最近になって、確立してきたのは最近だと思っていただいていると思うんですが、本来タクシーっていうのはいわゆる個人対、1対1の契約が基本なわけですね。で、乗り合いという範疇の考え方はなかったんですけども、生活交通等あるいは福祉交通などを確保するに当たって、従来の乗り合い型の交通手段では対応できないケースが増えてきたことから乗り合いタクシーという制度が出てきたわけです。

その辺の流れはここにも書いてありますように一番最初に、大都市での例えば深夜の乗り合い、終バスが終わった後の乗り合いタクシーであるとか、それから空港へ連絡するような形の乗り合いタクシーのこととはちょっと、生活交通ちょっと違いますので除いておきます。いわゆる生活交通としての乗り合いタクシーが一番最初に許可になって始めたのは、ここにある86年のこと、約20年前のことです。ここにあるように和歌山県の川辺町というところが一番最初にセダン型のタクシーを使って乗り合いタクシーをやったんですけども、いずれにしてもこれは乗り合いバスが廃止になって、代替手段としてもバスでは無理だと、というほど小規模な需要であったために、ただ足が必要、交通手段は必要だということでとられた手段として出てきました。これが本当に例外中の例外ということだったんですけども、88年から各運輸局レベルでこの辺がその判断をされるようになって、で90年代にかなりふえていきます。ほとんどは動機としてはバス路線が廃止になった後の代替手段です。

ただ、もともとバス路線がなかった島であるとか、あるいは過疎地域などで自治体が主体となって乗り合いタクシーを運行するケースなどが少しずつ出てきたのと、それから通院目的で、ある程度目的を限定した形で乗り合いタクシーを運行するというようなケースも90年代に出ています。

後で説明しますが、2000年代に入ってから、これをさらにデマンド型という形でやるケースが出てきて現在に至っているということなんです。

じゃあ、そのデマンド型の交通サービスっていうのはどういうものかという、基本的にその乗り合い型の交通手段っていうのは、いわゆる時間とルートを決めて、乗降場所も基本的には決めて運行するものなんですけれども、これを少し緩和というかフレキシブルにしまして、利用者が乗りたい、あるいは降りたいというそういう、デマンドっていうのはいわゆる要求という、訳せば要求ということ。これに応じて本来のルート以外の場所へ迂回をしていくとか、あるいは本来ここまでのものを延長するとか、それからもう少しフリーに、フリーハンドにルートとか

新たに設定して運行するというような形のもがデマンド型の交通機関という形でできたわけです。

じゃあデマンド型は何でデマンド型なんだという話で、メリットとしてはここに簡単に書いてありますけど、よりそのドア・ツー・ドアに近い、あるいは本当にドア・ツー・ドアのきめ細かなサービスが可能になるという面があります。

それから、どうしても従来のサービスっていうのはいわゆる線的な輸送だったわけですけども、これをある程度面的に広げることができる、というようなものがある。

それから、デマンドがないときは運行をしないという意味で、考え方として効率化もできるかもしれないし合理的であるというふうな考え方もありました。

ただし、当然その新たなものをやるについてはメリットだけではなくてはデメリットもあるわけで、一つはデマンドをするというのは予約をしてもらったり、あるいは呼び出しということがある。これをどうしても利用者に強いることになるわけですね。この辺はやはり面倒であるとかやり方がわからないとかいろんな問題がやはり出てくるわけです。

それから、これをかなりシステマティックにやろうとすると、かなり、もともと規模がそんなに大きくないから定時定路線のものが行かない、そういうところに対してのサービスなのに非常に重いシステムをいらわなければならないケースが出てくる。そういうその恐れがある。

で、あともう一つは、実際にはコストダウンするような気がするけども、実際にはやっぱり乗務員が張りついていたり、車両が張りついていたりして余りコストダウンにはならない。せいぜい燃料費ぐらいのコストダウンにしかなってないケースが多くて、逆にその運用が煩雑になったりする恐れがある、というようなデメリット。

そういう中で2ページ目行っていただいて、どんなパターンがあるかというのはちょっとわかりにくいかもしれませんが、①と書いてあるのは基本ルートのほかには迂回ルートを設定しておいて、迂回ルートは乗る人あるいは降りる人がいたときだけ回るというやり方。

それから、②というのは、あるところまでは定時定路線で行って、そこから先、例えば谷筋が分かれていくような場合、これは乗る人あるいは降りる人がいたときだけ、そのいるところにだけ入っていくというやり方。

それから、③っていうのは、路線そのものが全体デマンドの形で、乗る人降りる人がいなかったら行かない、走らないという形。

それから、④にしてあるのは、これはある一定のエリアの中に乗降地点だけ設定をしておいて、で、乗りたい、降りたいというそのデマンドがあつたら、それでそこだけを結んで適宜ルートを設定していくという、比較的フレキシブルな、これは北欧なんかには幾つか事例のあるやり方なんですけど、そういうようなタイプ。大体この四つぐらいのパターンがあります。

呼び出しの仕方としては電話で呼び出すやり方、予約をするやり方とバス停に呼び出し用のボタンがあつて、ボタンを押して、その情報を得たバスがそちらへ回っていくというやり方。それから、病院だとか市役所だとか、そういう施設の中にその呼び出しのボタンがあつて、呼び出しがあつたときにはその施設へ入っていくというようなやり方。

それから、最近ではインターネットなりあるいは携帯電話等の端末を使って予約をするようなやり方が出てきました。

デマンドバスっていうのはどういう形で出てきたかというのと、実は歴史は結構古くて1970年代からスタートしてるわけですね。当初は電話を使う、あるいはコールポストというようにバス停の呼び出しボタンを押すようなやり方で、かなり普通にバスとの間、無線なり、あるいはコールポストとの間は電話回線を使ったり、かなり昔ながらのやり方を併用しながらやってたわけですけども、そういうやり方で、実はそれほど例えばお客さんが増えるとかそういう効果がなかったこともあつて、1回80年代90年代余り動きがなくなるんですが、2000年にデマンドの、先ほど言ったメリットの部分のかなりクローズアップをされて実験事業として幾つか出てきます。そのうちの四国の中村市、中村まちバスなんていうのは先ほど申し上げた④に当

たる。一定の、市街地の一定のエリアをかなりフレキシブルに回るようなデマンドが出てきました。で、こういうものであるとか、あるいは朝・夕は定時定路線で走るけれども、日中はデマンドにするようなやり方の実験であるとかいろんな形が出てきました。

で、そのほか、ただ一方では、従来のその電話で予約をし無線で指示をするといったような従来型のやり方も考えられる、というような中で、2002年にデマンド型の乗り合いタクシーということで福島県の小高町でNTTのGPSを使ったシステムを使ってデマンドを集約し、地域を最適なルートでコンピューターではじき出して指示を出すというような形のシステムを使ったものが出てきて、これがマスコミでかなりクローズアップをされました。その結果この方式が実は各地でかなり波及をしまして、NTTも大分売り込んだんですけど、特に福島県とか隣の茨城県、それからこちら近いところでは、今三原市に合併されましたけど、三原市に近い大和町あたりがこの方式でデマンド型の乗り合いタクシー。

ところが、これが後でちょっと申し上げますけども、若干問題もあったんで、もっとコストが低いタイプでやりたいというようなことで2004年に岩手県の雫石町であるとか幾つかの地域で、もっとローテクのやり方でデマンドをやろうやという形が出てきてる、いう中で今のデマンドの方式が幾つか、幾つかというかある程度の数の事例が出てきてるわけです。

そういった事例を少し見ていただこうと思うんですが、この後、事例の1、2、3、4、5、6と6つ事例をつけております。一つ一つ説明している時間はありませんので、大きく申し上げますと、ここに紹介した6つはそれなりに住民の利用がある、1日当たりになると大体40人から60人ぐらいの利用があって、運行開始のときに何らかの形で住民がアクションを起こしてるケースをまとめたものです。

この事例1の「おだかe-まちタクシー」というのが先ほど言ったNTTのシステムを使ったものです。これは商工会が主体になって町内の会社が運行してるんですけども、始めるに当たってはかなり住民の指定ルートだとかやり方だとかを議論をしたんですけども、運行開始してからは商工会が主体になっていて、特に住民の役割っていうのはここでは出てきておりません。で、行政が一定額の負担をして補てんをするような形をとってますけれども、非常に大きな課題は、これはシステムにかかるコストが大きくなって、いうことで、この問題をいかに解決するかというのが大きな問題で、まだこの小高の場合はここに向けてつくったシステムだったのでまだいいんですけども、ここをまねして同じシステムを入れたほかの地域のデマンド型の乗り合いタクシーというのは、かなりこのシステムの重さにひいひい言ってるっていうのが現実です。

で、この事例の2というのがそういうシステムを使わずに、従来のタクシー会社が持つてる電話予約の仕組みをそのまま活用してデマンドをやったのが事例の2で、これは事業主体としてはNPOが主体となって、それに町が支援をするというふうな形なんですけども、この場合は非常にローコストでそのデマンドを実現してる、いうことです。

ただ、このあとその事例3、4、5、6を見ていただくと、すべて実はデマンドではないんですね。結果的によく乗っていただいているものは、どちらかというともデマンドよりも定時定路線型のほうが多い。これはどういうことかという、やはり利用者のほとんどが高齢者ということで、かなり予約に対する抵抗というのがある、その予約をするということに対する、面倒であるとかあるいはよくわからない。さっき言ったような、そういうようなことがあるのと、それから、これもよく聞くんですけども、予約をするということは自分ところへ来てもらいすね。私一人だったら申し訳ないというような意識もかなり強い。特に女性のお年寄りの方、そういう認識非常に強い。いわゆる主体になってるお客さんの層がそういう意識が非常に強いということもあって、予約が割と好まれない面がある。そういう意味でデマンドよりも定時定路線のほうが使いやすというふうな感想を持たれる住民の方が多いのは事実です。

そういう中で、残りの4つの事例は全部定時定路線ですけども、やり方いろいろありまして、中には例えば石巻市の「いない号」であるとか、あるいは新潟市の「カナリア号」というあたりは、それから仙台の場合もそうですね、全世帯が一定額を負担して収入の一部に充てるという



ような形、あるいは収入の一部というよりは基金としてそれは積み立てていくというようなスタイルをとっているところもあります。

この辺、合意を得るのも結構大変なことではあるんですけども、事例の5のところは新潟のケースで書いてありますように、何度も話し合いを繰り返した結果として、10年先、自分たちの地域が困らないようにという、その先行投資としてみんなで負担しましょうということで合意を得た。全世帯が一定額を負担するというふうなスタイルをとったところもあります。

ただ、ここで一つ、その事例の最後のところに書いてありますように、実は、このバス事業者の理解がなかなかこれはとれなくて、バスの終点の、本来は営業所のところから出したかったんですけども、バス停の近くに乗り合いタクシーを着けさせて、もらえなくてうまく連絡がとれないというケースがあります。

ですから、こういったところのお互いの合意形成みたいなものも。これは、そのだめだって言ってるこの会社がバス路線廃止したからつくったんですけどね、ちょっとそういうようなところもありますので、そういった意味での合意形成っていうのもこれから課題になってくるのかなあという感じがしますね。

それから、事例6のところの最後見ていただくと、この地域ではこの有限会社ひろせタクシーっていう会社が1社しかないっていうこともあるんですけど、乗り合いタクシーをこの地域で運行するようになってから、派生効果で通常のタクシーの利用がふえてるという結果が出ています。これはやはり普段、毎日この定時定路線でそのタクシー会社の乗り合いタクシーが走ってるわけですね。それを住民がみんな目にしてるわけです。そうするとやはりその名前っていうのはやっぱりインプットされるんだろうと思うんですね。そうすると、じゃあひろせタクシー呼ぼうよというような形に多分なるんだっただろうと思います。現実には一般タクシーの利用が5割増しぐらいになってるというふうに広瀬タクシーで言ってますので、そんな効果も出てるんだろうと思います。

幾らでも言いたいこと、説明したいことがたくさんあるんですけど、あんまりたくさん言う時間がなくなります。

もし、あと何かこの資料の中で御質問等あればまたお答えすることにして、ちょっと簡単に、こういったケースが全国でいろんなものがあるということをお紹介させていただきました。

ということで、このコミュニティ交通の整備、実証運行の基準、あるいは市報の原稿、それから公共交通会議の設置要綱、それから私がかちょっと御紹介させていただいた、この辺について御質問、御意見等ありましたらお願いしたいと思います。はい。

#### <委員>

料金の授受についてなんですけども、300円とか200円とかいろいろありますけども、これは現金で受け渡したほうがいいのか、それとも回数券のような形。これなぜかっていうと、地域を主体に、この山口市でもコミュニティタクシーは地域を主体にっていう形をしますね。地域を主体にっていうことだと当然地域でぜひそういうの持ってもらうということですから、地域の皆さんが協力して欲しいと。

ですから、最初に回数券を買っていただくっていうことで回数券によって支払いという形のものがあるのか、それとも、もうただ乗られる方のみという形で、その地域で立ち上げるとは言いながらごく一部の人たちの足の確保、足の確保っていうちゃあいけなかったですね。皆さんの交通の確保っていうことで現金のほうがいいのかっていうことをちょっと教えていただきたいと思っています。

#### <委員長>

きょう事例で出させていただいたものの中で、例えば雫石の「あねっこバス」、これバスっていう名前つけてるんですけど、ここの場合は回数券を買ってもらう方式です。それから、やぐち

のおもいやりタクシーあたりは現金で対応してありますが、恐らく今委員さんのおっしゃったように、回数券を買っていただくような方式にすることによって、住民の方の参加意識が高まるっていう面は多分あるだろうと思います。

ですから、そういう方向っていうのは考えたほうがいいのではないかなと。まあもちろん現金はだめよという話になるとよそから来た人が乗られなくなったりしますね。

<委員>

確実にっていうわけじゃないんですけども、そういうことによって、地域の人たちにある程度利用促進するためということもありますけども、広く皆さんに知ってもらうっていう意味もいろんなことがあってですね、協力しようという気持ちにさせるため先に回数券の販売という。

以前、この会議ですかね、地域券とか何かの、もう地域券とかいう全部、各家庭から1万ずつ出してもらおうとかいう話も何かあったじゃないですか。あれはちょっと極端な例なんですけども、そういうふう回数券を先に買っていただくっていうことによって、なんかいいのか、どっちがいいのかよくわからんのですがね。

<委員長>

絶対どっちがいいとは言い切れないですけど、私は実際にやっている事例なんかを見ても回数券を買ってもらう、住民に買ってもらうという方式はかなり効果があるだろうとは思っています。

<副委員長>

そのほうがよかろう。そんな雰囲気です。

<委員長>

ええ、そうですね。

<副委員長>

小郡もそんな雰囲気でしたね。

<委員長>

そうですか。

<副委員長>

だからもう、協力してくれえって言ったら、みんな反対じゃなくて、「あっ、しましよ」っていう感じ。だから、車持ってるおうちもよって言ったら、「はい、はい」って皆言いましたので、山口の人はもう全部意識が変わってたみたいです。だから買いますよ。回数券。で、その回数券を買って、その協力員だから、自分とこ使わないんだったら人に上げてもいいしね、車を一旦置いて使われてもいいしね、いろんな手がありますからね。みんな回数券の最初の段階は判断ですよ。

<委員長>

そうですね。それと、例えば年間の協力券みたいな、少し高目ですけど、年間の協力券みたいなものを設定してるところもあります。例えば1万円なら1万円の協力券を購入すると、それで例えば6カ月なら6カ月、それでフリーパスであって、その乗り合いタクシー乗れるとか、そのような方法とってるようなケースもありますし、協力してもらうやり方、多分メニューはいろいろあるだろうと思います。

<副委員長>

せっかくだからビジネスチャンスなんですから、バス停なんかも、そりゃあ役所がつくってもいいけど、全部嘉川タクシーが「このバス停はわたくしがつくりました。もしバスがないときには嘉川タクシーを御用命ください」全部のバス停に書いてしまえばですね、来ますよね。

<委員>

防長さんにもぜひお金出してもらって。

<副委員長>

だから自分で。

<委員長>

バス停については、やぐちの思いやりタクシー、広島ですね。これはバス停を、バス停の設置費用を捻出するという意味もあるんですけども、沿線の病院やなんかに広告を出してもらって、今言われたように医院の広告がそのバス停に入っているというふうな形で協力してもらってるんですね。

<副委員長>

スーパーは利が薄いからなかなかやってくれないんです。中入ってこられるんですね。ただ、回数券のところを印刷するっていうのはスーパーは好きです。そりゃあそうですよね、自分のとこのスーパー、こんなんがやりよる。ここをこうやとかこうやとか書くわけですから。

<委員>

それ例えば、回数券がコミュニティタクシーにも使える、スーパーでも使えるっていうふうな事例っていうのもあるんですか。

<委員長>

そこまではちょっとなかなか、ちょっと整合させるのが難しいんですが、地域通貨みたいな形にしてみると、例えば茨城県の旧土浦市でいわゆる地域通貨っていうのがあるんですね、市街地に。それがその地域通貨がその乗り合いタクシー、乗り合いタクシーとバスと両方でやってるんですけど、きららちゃんパスという、そのバスでは使えますよというのはある。

<副委員長>

なかなかこれ定着しないね。山口市の先ほど、ねえ、あそこの駐車場のね、駐車券もらって、それがコミュニティバス乗れるっていう話を、私がバスの中でいかに幾ら地元の方に説明しても理解してくれない。「そんなばかなことはない」って言われてですね、終点で運転手さんが説明しとんです。「おかしい」って言われて、そんなこと言われたってですね。なかなか理解されてません。わからないの、わからないの。既存のやり方がやっぱ一番わかりやすい。

<委員長>

だから、もう商店が、例えば幾ら以上買った人に帰りの。

<副委員長>

券をあげますよ。これが一番。

<委員長>

券をあげますよ、いうふうなのは結構最近広まっています。

<副委員長>

回数券ね、100円券をつくったら200円券、200円で乗っても100円券つけとって、ちょうど子供が、子供回数券で使える。子供の回数券って結構違いますよ。だから、この割引きなんかも子供回数券をつくるのが重要なんです。それから100円券にしとくとスーパーなんか、200円は補助できんですけど100円やったら渡してもええ。これはあり得ます。

<委員長>

ほかにはいかがですか。はい。

<副委員長>

米原の「まいちゃん号」、定時定路線なんですけど、ここはめちゃめちゃ安い。デマンドがあったときだけ運行する。デマンドがなかったら運行しない。定時定路線の要望がなかったら運行しないって。

<委員長>

③のパターン。

<副委員長>

③のパターンですかね。で、これは実は全国で一番安いんです。金額はまた事務局にそっと教えますけども、びっくりするぐらい安いんです。理由は、米原駅に停まっているタクシー事業者が、並んでるぐらいだったら動かしてあげましょうって話です。で、もしいっぱいみんな走り回って動かさなかったときにはごめんねっていう特約はある。だから、動かさないこともある。それを前提にして、忙しくないときを中心に走らせるから、平日の昼間、要するに昼間しか走ってないから、ラッシュ時に走ってないからですね、したがって安いんですが、なぜそんなことができたかという、それはタクシー事業者全部反対します。

この前なぜできたかという秘密がわかりました。地域に貢献する活動主体というふうに思っているのが実はタクシー事業者の社長さんなんです。近江鉄道です。つまり地域がちゃんとしなかったら近江鉄道の会社自体が成り立たない。だから近江鉄道グループは近江鉄道として地域に貢献するという考え方です。だから米原は、びっくりするぐらい安いお金でこの、恐らく③型っていかね、のデマンドのタクシーができています。ただし、ここの最大の問題は、定時定路線でない、もう一つ予約しないといけないからね、おばあちゃんたち乗ってくれない。

そこでどうしたかという、公民館で講師を募集しまして、おばあちゃんたちを無理やり講師にしまして、講師100人なのに受講生が滋賀県立大学の学生で30人ぐらいしかいない。受講生は何かいろんな講師の話を受けてばかり。で、みんな講師になって、仕方がないからって行ったら結構楽しくって、それから使うようになったというのが今の状況です。

先生の話みたいにね、やっぱり予約制は障害が高いです。

<委員長>

結局、それで効率化もできるような気はするんですけど、さっき言ったように決して効率的に動けるわけではないってということもあって、やはりかなりデマンドにする、本当にデマンドにする意味があるのかどうかっていうことは議論としてますね。

で、一番古くデマンドにして効果があるのは、先ほどの私の2枚目の図の中で、②です。つまり、あるところまでは一本道なんだけど、そこから先細かな谷がちょこちょこつと分かれて、で全部に定時定路線で行くわけにはいかない、そういうようなときにそのつけ根のところまでを定

時定路線にしておいて、ここはデマンドにして、本当に乗っていく人がいるときだけ、その谷だけに入っていく。恐らくデマンドが一番デマンドとしての効果を上げられるのはこのタイプです。迂回運行なんかの場合はあんまり効果はないと思います。

ですから、その辺の地域性をよく見て判断しないと、今回もそのコミュニティタクシーで、いろんな情報が今ありますから、あちこちでデマンドタクシーが走ってるっていう情報があると、デマンドっていう話が出てくる可能性がありますけど、デマンドが本当にその地域に合ってるのかどうかっていうのをやはりきちっと検討する必要があるかと思います。

<副委員長>

先生、徳地の谷がこうなっているところはいいんですね。

<委員長>

谷があんまり深いとですね、これもちょっと難しいんですね。

<副委員長>

事務局が聞きたかったと思ったので。だそうです。研究しましょうね。

<事務局>

ありがとうございます。

<副委員長>

じゃあどのぐらいだったらいいんですか。

<委員長>

いや、ある程度このつけ根までの折り返しの余裕時間で戻ってこられるぐらいのところが一番ええ。

<副委員長>

何分ぐらい。

<委員長>

それはそのダイヤの組み立てにもよりますが、ここでつまりデマンドがなかったときに、ここにいて1時間も待機できるかということ。

<副委員長>

それはないですね。

<委員長>

それはないですね。だから、その辺の。

<副委員長>

10分ぐらい。

<委員長>

やっぱり、そうですね、片道10分ぐらいまでだったら何とか行けるのかもしれませんが、ただ、そうするとじゃあ複数デマンドがあったときどうするかっていう問題もありますよね。

<副委員長>

ああ、そうねえ。

<委員長>

だから、片道、今おっしゃったように片道5分ぐらいのところが一番適してるのかもかもしれません。

<副委員長>

そうですね。

<委員長>

そのぐらい行ったところにちょっとした集落があって、普段いつも利用するわけじゃあないけれども、利用したい人がいるときにはそこから入っていくというようなぐらいのところが一番適してるだろうと思いますね。

<副委員長>

たまたまバッティングしたときにはちょっと遅れると。

<委員長>

ちょっと、申し訳ないけど、こっちの谷も往復してくるからちょっと待ってくださいと言える程度のね。

<副委員長>

それやったら、全てちょっと遅れることは想定してやりますからね。

例えば、車いすに乗っていただくのにやっぱちょっと時間かかりますよね。それもやっぱり想定して余裕を持ってダイヤを組みますから、そういう誤差の中に入るような形です。

<委員長>

そうですね。

<委員>

デマンドはですね、今このセンターってありますけども、結局その人件費とかいろんな事務所の家賃とかすべていろんなもんが関わってくるわけですよ。ですから、デマンドは基本的に反対です。

<副委員長>

そんなこと言わんでください。タクシー電話かけてるじゃないですか、手をあげるのをやめたらよろしい、そうでしょう。タクシーだって電話かけてるんだから。

<委員>

それを、例えば1社ならいいんですけど。

<副委員長>

共同化すりゃあいいじゃないですか。

<委員>

共同化するっていうことはどこかに事務所を、そしてその人件費がかかるわけです。

<副委員長>

だって個人でも受けてるじゃないですか。

<委員長>

だから、その辺をうまく、今までのコストの中で工夫したのが雫石のケースなんで、そういう方法がとれる場合もある。

<副委員長>

そういうことは先導的にやりましょうというふうに国土交通省は言うかもしれませんね。

<委員>

それについて気がつかないかもしれない。

<副委員長>

まあ、事業者はそこをちょっと躊躇してるから、後押しをするのはまた考えてください。

<委員>

それよりは定時定路線のほうがということですよ。

<副委員長>

とりあえずはね。

<委員長>

それはまあ具体的にその応募がありましたら、またその中で考えていかなければならないところですので、で、その前段階の今の段階ではほかに御質問、御意見ありますか。はい。どうぞ。

<委員>

質問と確認になんですけど、6の6でコミュニティタクシー実証運行基準っていうのがありますが、事業主体が地域組織っていうふうに書いてあるんですけど、いろんな組織を表現するときに、地縁団体とかいろんな組織とか表現に対して、地縁組織ってこれ何じゃろうかかって、でこの自治会等ですから、そこまでこれ地域組織って書いたら、いわゆるNPO系は入ってこないと思うんで、NPO系ではなくて自治会とかそういうものを対象にするとかいうのが一つと、試験運行を1年間やってるんですけど、これ準備期間も含めての1年間なのか、運行をスタートした1年間なのか。その2点、ちょっと確認。

<委員長>

では、事務局その2点。

<事務局>

実証運行につきましては、自治会もしくは複数の自治会単位を考えてます。将来的にはNPOとかもあるかもしれません。

それから、実証運行の期間ですけども、実際実証運行に運行するまで、約半年からもう少しかかると思います。実証運行期間が1年っていうのは実際に運行してからの1年間です。

<副委員長>

最初の質問に関してはちょっと明確に書いたほうがいいですね。つまり地域組織っていう中にNPOが入るか、入らないとかね、その点もありますので、だから何でもオーケーです。地域組織、かっこ、自治会、町内会、NPOなど。つまり全部あるよと。そうしとかんと、中途半端にするとみんなが、これ入るかな入らないかな考えますから。何でもオーケーよっていうふうにしておいたほうがよいと思います。実際には自治会でしょうけども。

<委員長>

多分すぐに対応できるとすると自治会組織だろうと思いますけど、可能性としては含んでおいたほうがよいと。はい。どうぞ。

<委員>

今の関係なんですけども、誰がどこまでリスクを負うのかっていうのは、明確にしておかないと、ちょっと手が挙げにくいと思うので、これを素直に読むと、行政は運行管理経費の一定割合を助成するのだったら、そうするともう地域組織と業者によりあとは負担するというふうにも読み取れるのですが。赤字になった部分のこと。

<委員長>

実証実験はそんなことない。

<委員>

自分の考えでいくと、赤字になったときは行政で面倒見るから、そのかわり最初の審査が厳しいっていう認識やったですけどね。いわゆる地域みずから主体となってということでしたから、回数券はもう事前に多分これだけの予約が入っているとかいうふうな感じになって、これを素直に読むと赤字は、実証実験で赤字が出た場合はどこが持つとか書いてないですから。

<副委員長>

どこですか。資料の、6-6。

<委員>

どこのって。

<副委員長>

地域は赤字を持つってどこも書いてないですよ。

<委員>

だからどこどこちゅうのは書いてないですよ。

<副委員長>

書いてないですよ。

<事務局>

事業者としては、交通事業者は地域との委託契約を行って基本的に業者に赤字を押しつけることはないと思うんですけども、その契約の中で事業者の方に契約で、経費削減とはお願いしておりますけど、実際にその赤字になった場合について、どうするかということについては全額です



ね、当初から行政が赤字全額補填するということは明記してませんし、その計画つくる中で状況によって。

<委員>

そっから本格運行の意味ですね、実証運行中っていうのは、結局採算がベースに合わないとかあんまり必要なかったっていうことで実証運行後にやめるかどうかっちゃうことですね。

だから、最初は、極端に言うたら赤字が出て当たり前なんですけども、もう一つ交通事業者が赤字を負担、持つっていうことは絶対に考えられませんから。

<副委員長>

だから、実証実験だから行政が全部お金を出してくれるって。ここに書いてある。行政の役割としては運行管理費の一定割合を出す訳です。一定割合っていうのは、やりたいとかぜひ走らせたいとかっていう努力の中で、それなりに妥当な、努力した中で赤字が出ていけば、それはそれなりに補助して実証実験それなりに評価するという。赤字をおまえたちに出せなんて話はない。

やっぱ運行基準の中に行政がお金を出しますっていうことを最初からやっちゃうと、なあんだじゃあ実験だけやっちゃおうか、全部市が出してくれるのかっていうことで安易に手を挙げられたら困るっていうことだと思います。

<委員長>

結局、今までは、結局もう行政が丸抱えで出してる形態がほとんどだったんです。そこにはもう行き詰まりが来てるっていうことは今までの議論の中でもかなりはっきりしてることですから、そういったことは明らかにするべきで、丸抱えはしませんよということは、そういうふうに読んでもらっていい話だと。

もし、その表現が誤解を招いたりするようであればちょっと改正する必要がありますけれども、とりあえずは、はい。

<委員>

いいんです。そこんところはきちんと説明されのであれば事務局の考えがあろうから、相手にこっちの真意がちゃんと伝わればいいと思ってますから。それで、だから手があがらないというのは困るので。

<委員>

ちょっといいですか。

<委員長>

はい。

<委員>

自治会に対してこれの説明会、だから単位自治会が多分、単体でやるのか3つの町内が自治会が一緒になってやるというのがいろんなケースがあると思うんじゃけど、これをどういうふうに説明されたんですか。

<事務局>

5月15日の市報とともに。

<委員>

市報とともに。

<事務局>

各自治会には、各地区の総会があるときに住民に提出する資料に。

<委員>

その辺がちょっとわからんのと、もう一つ。これ、自治会やろうって言ったときにタクシー業者やらんって言ったらどうなる。受けてくれるタクシー業者がいなければだめなんでしょう。

<副委員長>

住民の意向を尊重し、市役所はきちっとそれなりに事業者の説明して、御理解をいただけるように協力、調整するということですね。それでも協力しないというならば。

<委員>

だから、今もう5月からですね、例えば説明するでしょう。で、どっかの地区が本気になってもう、本気になって、そらもうぜひやろうということになってときに、市内のタクシー業者がだれも手を挙げてくれなかったって。

<副委員長>

行政としては努力をしておりますので、それぞれのところできっと御協力をいただけたと思いますが、御協力をいけなかった場合は、山口市の場合は、住民にこれだけの願いがあってここまでするやろうとしている中で、事業者にはひとつも協力いただけませんでしたっていうことをきちっと市民に御説明し、申し訳ございませんでしたねえと、うちの市はそんなタクシー業者しかおりませんでした、とは言わずに、ちゃんと市民に全部情報公開をするしかないじゃないですか。情報公開をきちっとしておけば。

<委員>

もし、そういう仮定、起きた場合ですよ。じゃったら、例えばNPOを立ち上げてやろうかっていうような自治体があるかもしれない。

<副委員長>

それは難しい。素人にはできません。

<委員>

恐らくタクシー業者が断るような地域は、NPOが立ち上げてもとてもじゃないけど採算とれないくらい難しいと思うんで現実不可能だと思います。

で、私たちタクシー業界も実はもう随分前から、考え考えですね、実は山口地区タクシー協会としては、受けられないということです。そこで、一応コミュニティタクシーを考える事業者の会というものを立ち上げています。そこで、この指とまれって、多少損はするかもしれないと、既存のタクシーに対しての影響は相当あるだろうっていうことも踏まえても、私たちもお世話になってる地域の方々の手助けに少しでもなれば、まあ損をしてまではやらないですけども。多少、いろんなことを考えながら、多少じゃなくてとても考えながらですね、ぜひとまってもらえませんかっていうこと指出したところが12社集まっております。

今、もう自社の利益も随分追求する会社も数名ありますからなかなかまとまりはつかないんですけども、とりあえずもうどの地域で声が上がっても必ず対応しようということで進めておりますので、その点は山口市であれば御協力はさせていただきます。

ただし、その中に当然私たちももともとタクシー会社ですから、普通のタクシーのことも考えながらですから1日に何往復もしてもらっちゃあ困るとか、その時間帯と、それから料金の、先ほど委員さんに御指摘があったようなこともやはり考えておりますので、その辺も詰めて詰めて、地域の方、それから行政の方、一生懸命詰めていきます。ただはつきりさせておきたいのは、どの地域で声が上がっても必ず協力はさせていただきます。

ですから、地区のタクシー協会としては実は受けられないということです。どの地域でもってということになると難しいということがありますので、本当、もう損してもええからやろうやっと言うて声かけたら、この間から12社集まってくれましたんで、その12社はやるようにしております。以上です。

<委員長>

はい。ありがとうございます。そういうご心配はないということですね。

<委員>

タクシー業者に損はさせないような仕組みを。

<委員>

そうですね。

<委員長>

地域としても工夫をすると、知恵を出し合うことね、ということですね。

<副委員長>

情報公開をきちっとすれば、市民が見ていけば事業者も妥当な動きをされますし、行政もきちっとした動きをしなければなりません。情報公開をしておれば必ずうまくいきます。山口のタクシー事業者は、ばかではございません。必ずちゃんとやってもらいたい。

<委員>

すっごくきついですけど。

<委員>

私も実際にここ書いていることを皆さんに説明をある程度する義務があるんで、そこんところを。

<委員>

恐らく半月前ぐらいまでに、個別にタクシー事業者に対して聞かれた方がもしおられたしたら、それは協力ができるかって答えた会社も何社かあったかと思うんですよね。でもこの半月ほどの間に、けんかしながらけんかしながらですけど、調整をしておりますので、一応やるということだけは決定しましたので、その辺はご報告しておきます。

<委員長>

それじゃあちょっと時間をかなりオーバーしてしまいましたので、ほかに特になければこの辺で閉めたいと思います。よろしいですか。はい。

そうしましたら、本日皆さんからのいただいたご意見をもとにしまして、次回の委員会では最終報告に向けた中間報告書の内容をさらに具体化したり、あるいは先ほどから議論が上がっている項目についてさらに議論を深めていくといったようなものを持ちながら提言にまとめていくための検討を十分にしていきたいと思います。そういうことでよろしく願いいたします。

もし、事務局に資料等で用意していただきたいものとかありましたら、個別に事務局へお申し出いただければと思います。

それでは、大変不手際で大幅に伸びましたけれども、本日はこれを持ちまして委員会を終了させていただきたいと思います。どうも御協力ありがとうございました。

<事務局>

どうも長時間御議論、御熱心に御議論いただきましてありがとうございました。ただいまの御議論の内容を踏まえて、次回5月22日の14時から予定しております、当委員会におきまして、報告書の素案を御提示申し上げまして、最終的な報告書の作成に御協議いただきたいというふうに思います。

本日はどうも大変ありがとうございました。お疲れさまでした。

#### ●会議資料

資料6-1 交通まちづくり委員会開催スケジュール

資料6-2 中間報告書に対する市民意見一覧

資料6-3 山口市まちづくり構想（中間案）抜粋

資料6-4 山口市中心市街地活性化基本計画（案）抜粋

資料6-5 都市核間交通活性化プロジェクト（案）

資料6-6 コミュニティタクシー実証運行基準（案）

資料6-7 山口市公共交通会議設置要綱（案）

## 第7回交通まちづくり委員会会議録

- 開催日時：平成19年5月22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、森栗茂一委員、秦日出海委員、橋本雅寛委員、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（14人）
- 欠席者：岡村孝委員（1人）
- 事務局出席者：重見総合政策部長、吉村総合政策部理事、岩倉交通政策課長、原主幹、時安主任主事、小林主事（6人）

### ●議題

- 1 山口市交通まちづくり委員会報告書（案）について（資料7-2）

### ●協議結果概要

- 議題1 山口市交通まちづくり委員会報告書（案）について

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7回山口市交通まちづくり委員会を開催させていただきます。

本日は、大変お忙しい中御出席いただきまして、まことにありがとうございます。

それでは、本日の委員会ですが、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、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臨席をいただいております。また、ジェイアール西日本山口鉄道部長の岡村委員さんにつきましても、御欠席でございます。

会議の資料は、開催通知とともにお送りした資料7の1と7の2がございます。本日配付させていただきました資料といたしまして、最終報告書の修正箇所一覧がございます。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たいと思います。よろしいでしょうか、御確認をお願いいたします。

本日は、次回で取りまとめをしていただきます報告書に向けて議論を深めていただければと存じますので、よろしく願いいたします。

それでは、ただいまから第7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、よろしく願いいたします。

#### <委員長>

皆さん、こんにちは。お忙しい中、またそろそろお暑くなってきた中、お集まりいただきまし

てどうもありがとうございます。いよいよあと残すところ2回になってまいりましたので、きょうと次回、十分に議論していただきたいと思ひまして、ちょっと僭越ながらお手紙を入れさせていただきます。ぜひよろしくお願ひいたします。

それでは、次第によりまして会議を進めてまいります。

本日は、報告事項を先に事務局よりいただきまして、それから交通まちづくり委員会の最終的な報告書に向けて議論を深めてまいりたいと思ひます。一応2時間をめどにやらせていただきまして、遅くとも4時半なりそのころには終わりにするような形で進めていきたいと思ひますので、御協力方よろしくお願ひいたします。

まず、議事1の報告事項ですけれども、こちらにつきまして事務局のほうから御説明をお願ひいたします。

#### <事務局>

それでは、資料7-1をご覧ください。5月15日号の市報で掲載いたしました、コミュニティタクシー実証運行のモデル地域募集記事の写しでございます。前回の「交通まちづくり委員会」でご説明いたしましたモデル地域の募集申し込みを、6月1日から受け付け開始をいたします。市報のほか、新聞等で報道されました。市民の皆様の関心が高いようで、市内各所より、検討してみたいとの連絡をいただいております、職員が説明にお伺いしているところです。

また、前回のまちづくり委員会で確認事項がございましたので、ご報告させていただきます。

まず、山口市における公共交通の体験学習プログラムがあるかどうかという確認事項についてでございますが、教育委員会に確認しましたところ、こういった学習プログラムは、各学校毎に検討をしております、実施しているとのことでございます。ある学校では、社会見学学習の際、貸し切りバスを利用せず、目的の施設まで路線バスやJRなどの公共交通を利用して、児童がグループごとに向かうといったメニューを導入しております。「公共交通を育てるためには、小さな頃から公共交通に親しむことが重要である」との、まちづくり委員会委員さんのご意見をふまえて、今後、防長交通さんやJRさん等と連携して、児童・生徒が、公共交通を身近に感じられるよう体験乗車などのプログラムを市内の小中学校に、導入していただけるよう働きかけて参ります。

次に、ノーマイカーウィークにつきまして、NTT山口支店さんが先進的な取り組みをしているとご意見をいただきましたので、確認させていただきました。

NTT山口支店さんについては、支店の統合で、業務が山口支店に集中していることから、遠方から、新幹線や在来線で新山口駅まで来て、新山口駅から路線バスに乗り換えて通勤している職員の方が多くいらっしゃるとのことで、ノーマイカー運動としての積極的な取組はされていないとのことでしたので、ご報告させていただきます。

議事1の報告事項につきましては、以上でございます。

#### <委員長>

ありがとうございます。それでは、今の報告、大きく3点ございまして、1つはコミュニティタクシーの実証運行のモデル地域募集の件、それから山口市の公共交通の体験学習プログラムの件、それからNTT山口支店さんの実際には取り組みはなかったという話ですけど、その件についての3点ですけれども、今の報告事項につきまして御意見とか御感想とかあればお願ひした

いんですが、委員さんのほうから、これは今の体験学習に関連した話ですよ。そして、お配りくださったわけですよ。

<委員>

はい、そうです。

<委員長>

そしたら、ちょっとせつかくですから御説明を。

<委員>

今、事務局から御報告ありましたが、他の自治体ですよ、はっきり言いまして山口市が一番遅れているかなということではある。周南市、私どもの地元なんです、周南市は各小学校がもうメニューとしてやっておられまして、体験乗車、社会見学の中にも当然のごとく働く職場の見学というような意味合いでバスの車庫、ごみの焼却場等、そういったのをルートに入れておられます。加えまして、動物園等に行くときには、路線バスに一人ずつが乗って運賃を払って移動するというような仕組みでやっておられます。これはもう周南市だけじゃありません、下松市、ほかの市も含めてやっておられます。

バス会社としても、できるだけそういう需要には対応したいと思っておりますので、事前に連絡いただければ臨時便も含めて対応させていただいております。防府市も柳井市も含めて、そういうことはやっておられます。

今、お手元にお配りしておりますのは、そういった生徒さんというか、子どもさんたち、または大人の方も含めてなんです、実際にバスに乗ったことのない方が多いものですから、そういうチラシを作成いたしまして、利用されるときにお配りをして、使い方をわかっただくということで、小学生低学年用の版と大人版、大人の方も知らない方が結構多いと。ですから、A4の縦のほうの方が大人の方が見ていただく、A4の横の分は振り仮名も打ってありますが、1年生、2年生ぐらいの方がそれを見ていただくということで、当社は用意しております。これは防府の営業所で実際に小学生にお配りしておるものです。残念ながらバスというのは車種が非常に多くて、一つの車種ではございません。また、例えばうちとJRバスさんの場合は若干違いますものから、一つのマニュアルで乗れるかということ、ちょっと難しい部分はあるんですが、おおむね基本はこの例でございます。要望があれば、こういう資料をおつくりして、教育委員会も含めて、それぞれの利用促進になるような方法で働きかけていきたいというふうには思っております。

<委員長>

ありがとうございました。

では、今の委員さんからの御紹介も含めて、何か御意見とか御感想があればお願いしたいと思います。どうぞ。

<委員>

今のコミュニティタクシーの実証運行の資料の件、実はきのう自治会連合会の理事会がありまして、その中で全く行けない自治会長さんですか、行けないから、これを市民の皆さんからお尋

ねが、ここに募集の概要で対象が自治会連合会とか自治会とか、その中に書いてありますので、こういう場合には少し、半年前ぐらいには、計画の概要を説明してもらってしっかり認識を持ってないと、実際に対応できないという強い意見がありました。私も自治会の代表してこの会に出てますけども、なかなか周知徹底を図るような、今度総会がありますけど、年に総会と年末に臨時会がありまして、その2回しか、今の山口市の場合はもとは16地区でしたけど、徳地、小郡、阿知須、秋穂が入りましたので全部で20地区ですけど、その主だった20地区の地区の町内会長さんにも伝達ができないんですね。自治会を活用した市の制度あたりもどんどん変わってまして、それに対して単位自治会長さんは3分の2は毎年代わるわけですよ。そういう実態は山口市にはあるということ踏まえて、どういうふうにか、こういう制度をお知らせするかということ市報でほんんと載せたからいいよということでは前に進まない。だから、実証運行のある程度のめどをつけておるところだけは、それはわかるかもわかりませんが、全般的には全くわからないという強い意見がありまして、こういうのを取り組む場合には自治会長さんを集めて説明会を必ずしておかんとだめだなということを改めて実感したんですけどね。

ですから、5月15日号で締め切りは6月末としてありますが、こういう対応はちょっとなかなかできないということをちょっとよう認識してほしいと思います。

#### <委員長>

特に、周知や何かの方法について、事務局のほうはいかがですか。

#### <事務局>

そうですね、今御指摘ございましたとおり、事前の周知が十分でなかったということは反省しております。4月の当初に、各総合支所にそういった総会があるときには出向いて御説明するということは話して、小郡地域等につきましては、総会の場で御説明させていただきましたけども、山口地域におきましてはちょっとそういったことができませんで、十分な周知はできなかったことが、反省点です。

#### <委員>

せっかくいい制度だなと思っていたのに、結局、第一歩でそういうことでは、実証運行だからいいと言われればいいのかもわかりませんが、ちょっと私としては残念だなと思います。

#### <副委員長>

なかなか一気にはいかないですよ。やってないかという、全部で市域14カ所も回って検討会をやって、そして地域で意見が出てきたところには勉強会をやっているわけで、これはなかなかよくやっていると私は思います。だけど、それでもなかなかそれは聞いてなかったという話でいろんな意見が出てくる。何度も何度もやらなくてはしかたないと、こういうことではないかと思えます。

#### <委員>

その辺を自治会長さんは全く認識がずれておるわけですね。



<副委員長>

だから、逆に言えば、じゃあもっと検討会に出てきて議論をしてほしいなと思います。

<委員>

その辺のところは自治会長あたりの認識が非常に幅が広いんですね。

<副委員長>

ばらつきがありますね。

<委員>

認識を持っていらっしゃる方と持っていらっしゃらない方では、差がありますのでね。

<副委員長>

それで、気がついたところから応募していくわけですから、気がつかんところは後から一生懸命勉強すればいいんです。

<委員>

全体の意見として、そういう意見があったと。

<委員長>

では、これはもう今回のことに関しては結果論ですので、今後の周知方法として、市からこういった新たな仕組みなり、施策についての周知を図るときの方法としては、今後検討していただくということをお願いをしておきたいと思います。

ほかに、どうぞ。

<委員>

今言われたように、非常に新しい自治会長さんとか区長さんというのは、4月からスタートするわけですね。新しい区長さん、自治会長さんというのは、いうなら全然自治会に触ったことがない人がなるのがあるんですね。だから、地域によっては順番制になっているところがあるんですね。そうすると、出てきたときに突然こういう方針がなされたときに、戸惑う傾向があります。ですから、年度の変わり目にこれが出たというところに、もう少しPRがあつてよかつたなという気がしますしね。

<委員長>

わかりました。その辺につきましても、市も4月にかわって、多分かなりばたばたしながらやったところだろうと思いますので、その辺はちょっと今後の課題にさせていただいて、今回については今後一生懸命PRを図っていただきたいというふうなことにさせていただきたいと思います。

<副委員長>

防長バスの話ではなかったんですか。せっかく委員さんがこの説明していただいて、これもあ

るということをぜひ教育委員会にも回して、ほかの町に比べたらかなりだめよと言われたというふうを持ち帰ってください。こんなのを活用しないといけないということで、何かやっている学校もあるしやってない学校もあるから、じゃあやってますよと、そんな話と違うと思います。全市的にきちっとしないといけないというふうに言われたというふうに伝えていただけたらと思います。せっかくこんないい資料をいただいているのだから。

<副委員長>

こういうふうにあるんやったら、停留所に張るといいかもわからん。

<委員>

難しいですね、張るのは簡単なんですけど、結局、字が小さいので見えないわけです。それと、取って帰ってんですよ、張っておると。ですから、申し訳ないんですけど、それはちょっとやっておりません。

<委員長>

何かバス停の時点で乗り方なりあるいは行き先なりの判別であるとか、そういうことができるような工夫はこれから必要だと思うんですよね。そうじゃないと結局、知っている人しか乗らないということになってしまう。だから、そういう意味では、これそのものを張ることは無理だとしても、ちょっといろいろと知恵を出していただければと思います。

<高木委員>

今の関連ですけど、バス停の時刻表がありますね、あれがもう日に焼けて消えたところがある、見えるところがある、あれじゃあちょっとやっぱりこれはきちっと来るかいのと思うところがありますので、今後こういうのも必要だと思いますけど。現場がこういうような状況は巡回してもらって、消えておるところはちゃんとしてもらうのが一番いいじゃないかと思いますけどね。

<委員長>

ありがとうございます。ぜひよろしくお願いします。これは私も山口市内で具体的に気がついたことはありませんけど、ほかの地域ではよくそういうのを見かけると、該当する事業者には私も言っているんですけども、見えないバス停の表示というのは結構ありますので、ぜひフォローアップをお願いしたいと思います。

ほかに報告事項に関連して何かございますか。はい。

<委員>

パスカードですかバスカードですかいね、これは実際にもう使っていらっしゃるんですか。

<副委員長>

委員さんは使って乗ってます。ぜひ委員もいつまでも車に乗らずに乗ってください。

<委員長>

今の質問は、バスに乗ったことがないというのがすぐわかりますね。

<委員>

いや、コミュニティバスは入れますからね。防長バスはどうかと思って。

<委員長>

コミュニティバスは逆に使えなかったですね。そういう制度です。一般のバスは、全部県内一つのバスカードで使っています。ぜひ乗って使ってください。

<委員>

よろしいですか、ちょっとバスのことで。

<委員長>

はい。

<委員>

私はバスによく乗るんですけど、経路がよくわからないで乗った場合、何か違うところに行ってしまうということがあるんですね。私、県庁の前で乗ることもあるんですが、あそこのバスセンター経由新山口駅というバスに乗ると、野田神社のほうに行くんですね。日赤のほうに回って、ずっと行くバスなんですね。私の感覚では、バスセンター前というと、直接中電のところを下りて行って、バスセンターの前を通過して新山口に行くのかなというように思うんですね。また料金が違うんですね。細かいことを言うようなんですが、多分経路によってバス停が違うのかなと思うんですが、よくわからないんですね。直接行く路線はないんでしょうか。ちょっと細かいことでごめんなさい。要するに経路がわからないで乗った場合に、料金も時間も無駄というか、申し訳ないんですが、言い方が。何かちょっと違うかなと。もうちょっとわかりやすい乗り方ができないのかなと、常日頃から感じております。

<委員>

恐らく乗る場所と降りる場所が同じであれば、運賃は基本的には同じはずなんです、経路が違ってても。

<委員>

違ってますよ。経路が違って同じところに行くのに。だから、これをきちんとしてもらわないと、時間の無駄もありますしちょっと慌てているときには、野田神社のほうからずっと日赤のほうをまわり、バスセンター前を通ると、時間がかかり困ることがあります。まわらずに直接バスセンター前に行く路線があると思うのですが。何かはっきりしていただかないと、と思うんですが。

<委員>

系統としたら、北のほうというか、上のほうから来て真っ直ぐ抜けるやつとか戻るやつとか、

ちょっと複雑な系統になってますので、わかりにくいというのはおっしゃるとおりだと思います。工夫はしておるつもりなんですけど、昔からの系統の名前を使っておりますので、一遍に変えられてないというか、それが実態なんです。だから、西京橋経由というのが、地元の人にはわかるんかもしれませんが、わかりにくいといえればわかりにくい。日赤経由というのにしても、県庁を起点にするがために迂回するようなルートになるんです。逆に、白石経由ってやっているんです。短絡なルートもあるもんですから、そういったところでちょっと矛盾があるのかなとは思いますが、ちょっとそれは工夫を。

<委員>

そうですね。だから、湯田から乗っても逆があるんですよ。県庁行きって書いてあるんですけど、野田神社のほうをずっと回って県庁に行く、そういう路線があるんです。経路がわかりにくく、例えばわかりやすい地図があったりすると、よくわかるんですが。

<委員>

わかりました。

<委員長>

ありがとうございます。非常に大切な指摘をいただきました。前に私も言ってますように、インフォメーションというのは非常に大切なことで、これがわからないために乗らない人たくさんいるんですから、やはりインフォメーションの工夫、これからいろいろと知恵を出していただきたいと思います。私もいろんな地域でインフォメーションに関してはやってますけども、大変なのはよくわかります。非常に複雑なものをいかに、複雑にならざるを得ない部分もあるんで、それをいかにわかりやすくするかというのは非常に大変なことなんですけど、やはりそこに工夫をしていかないと新たな利用者の開拓にはならない。

<副委員長>

人が乗らなかつたら防長バスはつぶれますよ。よく乗る人の声は重く受けとめなければいけないですね。よく乗る人が最低限ちゃんと乗ってもらえるようにしなければならぬので、これは事業者は重く受けとめなければいけないし、そういうものを重く受けとめてきちっと運行する事業者を交通まちづくりの中では大切に、それを宝にして交通まちづくり、そういう意味では今の委員さんの指摘はとても大きいことだと思います。

<委員長>

では、よろしくお願いします。

<委員>

関連なんですけど、今ワンマンカーでしょう、だから乗ったときに「どこに行くんですか」って聞いても、お客さんの言いよることがわからぬんですね。だから、しょうがないからまあ乗る。乗ったら、いつの間にか山大的ほうに行っておるといいうぐらいのこともある、どいういうことかなど。

<委員長>

路線そのものをわかりやすくするというのももちろんそうですね。余りに複雑なのはやっぱり整理していく必要もあるでしょうし、それとどうしてもニーズに合わせていく中で、複数の系統をつくらなければならないということがあるとしたら、それはいかにわかりやすくインフォメーションをするかということですから、この両面でわかりやすさというのはやっぱり追求していく必要がある。ここら辺は今の防長交通さんの市内の路線というのが旧市営バスを引き継いでいるところもありますので、今後やはりこういったことも含めて検討する必要があるだろうと思います。

<委員>

入り口にマイクがあって、それで運転手と話せるようになっているんですけど、お客さんがそれを使われる人がほとんどいないんですね。だから、入り口で「これはどこに行きますか」と聞いたら、つながっているから答えてくれてるんですけど、それを使うお客さんがいない。

<委員長>

多分あれは御存じの方は非常に少ないだろうと思います。だからといって、じゃあ外にあのマイクのところに大きくそういうふうを書くあれがあるかどうかということ、それもちょっとね。とにかくそういったインフォメーションの工夫というのはたゆまず進めていただきたいと思ひますし、積極的にお願いしたいと思ひます。

ほかにいかがですか、報告事項に関連した分で。

では、よろしければ、とりあえずもし後で何かあったらまた出していただいて結構です。

議事の2のほうに移りたいと思ひます。議事の2、検討事項として山口市交通まちづくり委員会報告書（案）につきまして議論を進めてまいりたいと思ひます。

では、それについて事務局から説明をお願いします。

<事務局>

議事2につきまして御説明いたします。資料7-2の「山口市交通まちづくり委員会報告書（案）」をご覧ください。これは、委員会で取りまとめをしていただきました「中間報告書」に対しましてのパブリックコメントや前回の委員会でのご意見をふまえて、委員長・副委員長と協議して作成したものでございます。

「中間報告書」からの主な変更点を説明させていただきます。

まず、構成につきましては、1枚表紙をめぐっていただきまして、目次をご覧ください。報告書の全体的な提言の流れをふまえて、5章と6章の順番を入れ替え、5章に「取組方針」6章に「施策の展開」としております。

また、「施策の展開」においては、公共交通体系を確立するためには、交通結節点機能の強化が大変重要であるとのご意見や中心市街地活性化についてご協議頂いた内容から、（1）といたしまして、「交通結節点機能の強化」を、また、（5）として、「にぎわいを創出する交通まちづくり」の項目を追加しております。

次に、報告書の内容につきまして、「中間報告書」からの主な加筆・修正部分については、網

掛けをしております。その中で、山口市全体の交通政策の推進体制につきまして、追加いたしましたので、説明させていただきます。21ページをご覧ください。

5章「取組方針」の中に、「みんなの総意に基づいた公共交通の推進」の項目を付け加えております。

この21ページ下のイメージ図をご覧になりながらお聞きいただければと存じます。

下の二つの組織、コミュニティ交通の運行について協議する「(仮称)山口市公共交通会議」、交通事業者による運行が難しく、NPOなどによる自家用車を使った有償運送を行う場合に協議いたします「(仮称)山口市福祉有償運送等運営協議会」は、昨年10月の道路運送法の改正により、地域のニーズに応じた公共交通の普及を促進するという観点から、協議組織の設置や役割の明確化が図られたことによるものでございます。いずれも、住民代表、交通事業者、関係団体、行政などで構成し、運賃や運行ルートなどを協議し、合意を得た上で運行してまいりたいと考えております。

さらに、上の「(仮称)山口市公共交通委員会」は、山口らしい交通まちづくりを進めるために組織する委員会でございます。この委員会で、先ほどの公共交通会議や有償運送等運営協議会で合意を得る事案などを含め、山口市全体の交通政策の方向性にあつたものであるかどうかなどを協議する、いわゆる「山口市交通政策のかじ取り役」となる協議組織でございます。

この3つの組織の連携により、交通政策の推進をしてまいりたいと考えております。

また、27ページや35ページで、山口中心市街地を走る「街なか循環交通」について、新たに記述しております。これは、委員会で協議していただきました交通体系の考え方とパブリックコメントに基づいたものでございます。

現在コミュニティバスを実証運行しております大内、吉敷・湯田ルートにつきましては、基幹交通ルートを走行している部分があり、これを、交通体系の考え方に基づきまして、路線バスに接続するフィーダー交通とし、街なかにつきましては、新たな交通を提案しております。

現在、定期観光バスと観光乗合タクシーが街なかを循環して観光地を結んでおります。街なかを走行しているコミュニティバスとともにこれを整理統合し、観光客をはじめとする山口来訪者や市民の皆様が回遊できる交通をつくろうというものでございます。

そのほかにも、委員の皆様や市民の皆様からご提案いただきました意見に基づきまして、加筆・修正をしておりますので、ご協議をよろしく願いいたします。

<委員長>

ありがとうございました。

それでは、山口交通まちづくり委員会の最終的な報告書につきまして議論してまいりたいと思います。

本日の委員会資料を送付したときに、ちょっと私からお手紙入れさせていただきましたけれども、皆さんがそれぞれお考えになっている、こうしたら山口市の公共交通はもっといいものになるということであるとか、こんなことをぜひ考えてみたい、やってみたい、あるいはこんな点に気を配ってほしいというような御意見もぜひ、余り報告書の流れに直接かかわらなくても結構ですので、出していただきたいと思います。

報告書の案に関する事で御意見いただくときに、結構ページ数ありますので申し訳ないですが、何ページのここについてということをおっしゃってから御意見をお願いできればと思います。

そのほうが皆さんわかりやすいと思いますので、お願いしたいと思います。それでは、御意見を、特にどこの部分についてということをもしくは申し上げませんので、御意見おありの方、お願いしたいと思います。どうぞ。

<委員>

まず、報告書の見た目、視覚、ビジュアル的な問題を1点ほど聞きたいと思いますが、一つは3ページに過度な自動車依存による社会問題の構図というのがあります。このこと自体はいいんですけど、もう一つこれが悪循環になっておるのが、スタンプで押したような感じで悪循環と、あるいはワードでオートシェープで星とかありますけど、この中に悪循環ということを入れてもらったら、自動車依存の過度の社会問題がもっとわかりやすいんじゃないかなと思います。前回もこの図があったんですけど、前は前のページのグラフと一緒にだったので余り目立たなかったんですけど、これだけ何かぼっと字が多くて見づらいんじゃないかと、これは視覚的な問題ですけど、そういうのを入れていただいたらと思います。

それともう一点ですけれども、これも視覚的な問題ですが、16ページにノーマイカー通勤実施状況の推移というグラフがあります。これ中間報告書のときには、左側の縦軸のところは0から50%が、今回20%から30%になっています。でも、実施率が非常に低いということを使うのであれば、もう軸は0から100にして下の方に低迷しているような、そういう図にしたほうが低迷状況がよくわかるんじゃないかなと思います。視覚的な問題、とりあえず以上です。

<委員長>

ありがとうございました。後でいろいろまとめてお伺いしたりする部分もあると思いますが、その都度もし事務局のほうでお答えしたり、あるいは事務局としての御意見があったらお願いしたいと思います。今の件はどうか。

<事務局>

持てる力を駆使してやりたいと思います。0から100%につきましては、御意見のとおり、そちらのほうが適当だと思いますので、そういう形にいたします。

<委員長>

ほかに。どうぞ。

<委員>

21ページ、先ほど事務局のほうから御説明いただいたみんなの創意に基づいた公共交通の推進というところで、そこで下のイメージ図で山口市の公共交通委員会、その後公共交通会議、運営協議会ということで書いてありまして、先ほど事務局のほうからも若干聞きましたが、昨年の平成18年の10月の道路運送法の改正で、山口公共交通会議とか運営協議会というのでできていたんですけど、そういう点について若干御説明したいと思います。

法の改正趣旨としては、先ほど言われたようにいろんなニーズが多様化している中で、道路運送法自体ちょっと動脈硬化的になっているということで、いろんな市民ニーズに応じた、そういったものに対応できるような仕組みをしてかけなければいけないということで、ちょっとそれを

実行しないといけないということで法の改正をしたところです。

さらには、視点としては、いろんなニーズにこういった多様な運送形態、運送サービスをこういうのを促進して、旅客の利便を向上させるといったことを方針に道路運送法を改正したというふうに考えております。

その中で、一つは大きくは乗合旅客の運送にかかる規定の適正化ということで、ニーズに応じた規定のあり方を変えたということでございます。その中で、地域で考えられて、地域ニーズに応じたいろんな運行形態、そういったものを地域の合意があった場合、いろんな道路運送法上の規定を弾力化していこうと、運賃であれば認可であったものを事前届出で、地域の合意ができているから、それからいろんな申請についても弾力化していくとか、行政側の処理を通常よりも早く処理しましょうというようなことで考えられまして、その場がここで言う仮称山口公共交通会議ということでございます。そこで合意ができたところについては、合意したよというものもつけて、事業者さんが申請していただければ弾力的に動きますというようなものでございます。

もう一つ、公共交通会議の中では、過疎地域とか都市部でも交通空白地帯、その地域において、市町村のバス、町営バスと白ナンバーバスが従来有償運送ということで走っておりますけども、そういったことについても合意ができたものについては、登録制ということで有償運送ができるということになってございます。というのが公共交通会議でありまして、もう一つの運営協議会というのは、これは運行主体がNPO等ですから、ほかにも公益法人とか社会福祉法人とか、そういったところでもいいわけですがけれども、過疎地でほかの公共交通の需要供給量が需要に対して極めて少ない、とか、そういったところでやはり足が必要だということと、もう一つは福祉型のいろんな移動制約された方が足の確保しないといけないということについて、該当の自治体が主催するこういった協議会の中で、合意が得られた場合、自家用有償運送の登録をしようということでございます。この場合、合意がないと、そういった利用等による運送自体、これは登録ができないというふうに法上なっています。こういったようなものを今回の道路運送法の改正の中で、こういう仕組みをつくったということで、いろんな地域、いろんなニーズに対応していこうということで、今回の改正をしたということでございます。

<委員長>

ありがとうございました。

逆に、今の委員さんの御説明に対しての御質問等ございますか。どうぞ。

<副委員長>

委員さんの今の御説明、それから事務局の説明によれば、道路運送法79条に基づくものであるわけで、この仮称でございますが、山口市公共交通会議となっておりますが、法律の表現と合わせたほうが妥当かと思えます。そういう意味で、山口市地域公共交通会議にするほうがベターかなというふうに私は考えますが、委員さんはお立場上強く言えなかったかもしれませんが。

<委員>

実は、やはりそれぞれの地域によっていろんなネーミングもあろうかと思えます。

<副委員長>



わかりました。

<委員>

そういったことで余り強くはこうなさいというふうには、法の趣旨からいってもちょっとおかしいかなと思って。

<委員長>

いわゆる法の上で地域公共交通会議という呼称を使っているというところからすると、紛らわしさを避けるためにも、法の呼称に合わせたほうがいいんじゃないかと私も思っておるんですけども、皆さんどうですかね。もし特に異論がなければ、山口市公共交通会議となっているこの仮称、これを山口市地域公共交通会議というふうにしていただいたほうが紛らわしくなくていいと思いますが。

<副委員長>

いいですね、そのほうがいいと思います。よくわかるでしょうし。

<委員長>

では、そういうことで修正を。山口市……

<委員>

特に、山口市の場合は南部といわゆる山口市地域とかなり条件違いますよね。山間部と3つあると思うんですよね。だから、地域入ったほうが、そういう地域でやれるかなというほうがよいです。

<委員長>

では、山口市地域公共交通会議と名称を修正しておいてください。  
ほかには、どうぞ。

<委員>

6ページ、突然トリップという言い方が出てきたんですが、何の単位なのかよくわからないんですが、説明いただけますでしょうか。

<事務局>

済みません、補足説明を入れておりませんので申し訳ありません。トリップといいますのは、交通の量、車が1台通行したら1と。

<委員>

1台入ると1トリップなんです。

<事務局>

そうです。そういうことです。

<委員>

そういう意味なんですね。3万4,000というのは、その区間を3万4,000台が通ったと、そういう意味なんですね。

<事務局>

そうです。山口・小郡間ですと1日に3万3,800の移動があったと、交通としての移動があったと、車とかバスとか。

<委員>

全部含めて。

<事務局>

はい。人じゃなくて、そういう輸送量の単位ということですね。

<副委員長>

では、道路の場合は車、バイクとか駅だったら人もですか。トリップというからわからない。数、量。回数というのはどういうことです。専門家はちゃんと説明してください。

<委員長>

結局、そういう移動量なんですけども、カウントに関しては結局、車なら車の1台、バイクならバイクの1台、そこを通過したそういう単位でするようにしていますね。

<副委員長>

通過数。カウント。

<委員>

今の関連なんですけど、だったら報告書ではトリップという説明がやっぱりどこかで要るんじゃないでしょうかね。それから、このトリップを算出した出典というのは何ですかね。

<事務局>

それは山口市・防府で旧山口市1市4町ですね、山口・防府全体の交通体系の調査をしまして、そのときの資料から出たものです。平成15年です。

<委員長>

それは出典を記載してください。

<事務局>

はい。

<委員>

今、山口市の旧1市4町で考えますと、やっぱり防府市もちょっと考えていかなきゃいけない場合があるんですね。そういう意味で、この6ページの図というのは防府市入れてあるから非常にいいなというふうに私は思ったところです。

<委員長>

ありがとうございました。大変いい感想でした。

なかなかこの山口市の交通まちづくり委員会としての報告書の中に防府との関係というのがなかなか入れにくい面もあるんだろうと思いますが、防府との流れがこれだけあって、やはり防府との交通の流れというのは考えなくちゃいけないよという感想はきちんと議事録に残しますので。

ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

<委員>

今の資料の古さという面で、先ほど委員長さんには資料を渡したんですけども、10ページのタクシーというところの資料なんですけども、まず合併後の山口市の営業収入という面で数字をちょっとお話ししたいと思うんです。16年度の営業収入がきちりした数字を言うと、19億3,797万1,050円です。17年度が19億1,007万9,450円に落ちております。18年度、18億8,740万8,890円です。そこまできちりした数字は必要ないかもしれませんが、16年度は約19億4,000万、17年度が19億1,000万、18年度が18億9,000万弱ということです。

それから、ここに車両数とかが出ておりますが、18年度のまず事業者数は山口市が17社のままです、17事業者です。車両数は19年の3月31日現在なんですけども、301両です。この資料からは8台減っております。それから、輸送人員に関しては、205万2,000人ですね。ですから、もう少しインパクトのある数字にまた実際の現在の状態を示していただければ、18年度の資料を載せていただければと思います。

<委員長>

そうすると、18年度、この文章では平成17年度は207万4,000人と微増しているという文章になっているんですが、18年度は減少しているということになりますね。

<委員>

落ちています。

<委員長>

3年間の中でまだこの傾向ははっきりとは言えないかもしれませんが、そういう意味では減少傾向も出ているということは。

<委員>

そうですね。だから、我々の業界としては、売り上げの落ちるのは困るんですけども、認識していただきたいのは落ちているということですね、実は知っていただきたいと思います。

<委員長>

いずれにしても、これ18年度の数字が出てますので、18年度の数字を使って微増という表現はとりあえず、とるほうがよろしいですね。

<事務局>

はい。

<委員>

それと、コミュニティバス等に関するわけじゃないんですけど、まず旧山口市の3ルートと阿知須の1ルートと徳地の8ルートに関する経費、それからそこでの人口、利用者等、あと1人当たり実際どれぐらいの経費がかかっているかという数字も今までにもいろいろ出していただいておりますけれども、もう少し指し示していただければ、例えば旧山口市でいうと、人口、それから経費が6,500万出てますが、8,200万ぐらいかかっております。そうすると、1人当たりが幾らぐらいになるとかということ。それから、そういった数字に合わせて、できれば市民アンケートを18年にコミュニティバスのことを知っているのは、ちょっと数字がはっきりしませんけど70%弱だったと思うんです。コミュニティバスに乗ったことがあるという方が18.7%だったんですね。そういったことも載せていただければ、先ほどのコミュニティタクシーの実証運行のモデル地域を募集とかいう面で、なぜそれだけ伝わっていないかということにもつながっていくんじゃないかなと少し感じましたので、できればそういった皆さんの認識度、それから実際のかかる経費等を詳しく数字を載せていただければというふうに思います。

以上です。

<委員長>

はい、ありがとうございました。

<事務局>

よろしいですか。

<委員長>

はい。

<事務局>

タクシーのところで言われた営業収入、多分公開されてないかと思うんですが、それは載せてもよろしいんですか。

<委員>

よろしいです。

<事務局>

それと、コミュニティバスの先ほど言われた経費、利用者、それから一人当たり幾らということについては、表として差し込むということで挿入したいと思いますけど、よろしいですかね。

ただ、徳地の生活バスについて利用者をすべて把握しておりませんので、そこにつきましてはちょっとそこが空欄になりますけど、御理解いただきたいと思います。

<委員>

なぜそれを言うかということ、例えば旧山口市でいう3ルートで人口で11万9,427人で、実際の経費は8,000幾らかかっていますけど、もともと予算として6,500万だったんですね。そうすると、1人当たりの経費が544円になるんですよ。徳地は8ルートで人口7,320人に対して経費が4,600万の予算になると、1人当たり6,284円もかけているということなんです。これ単純に、このあたりの地域のことがわからない人であれば、徳地にえらく金をかけているねということになりますけども、そういった交通空白地帯とか交通弱者救済ということを考えたら、当然これくらいかけてもいいんですよということを資料としても言っていればというふうに考えるわけです。それがコミュニティタクシーとか湯田交通につながっていくのではないかなというふうに考えます。

以上です。

<委員長>

その判断の仕方については、数字からすべてが判断できるわけではないんですけども、だから単純に地域ごとの比較だけにとられてしまうと、またちょっと困る点もありますので、その辺は逆にですからそういったコメントではなく、実際の数字を表組みなら表組みで出していただくような形でよかろうかと思います。

<事務局>

1人当たりの経費というのは、利用者1人当たりということですか。

<委員>

人口1人当たりに対するという計算です。利用者まで出していただければもっときちんとした数字が出るんでしょうけど、人口の割合というのがなぜそのルートに走らせているかということを考えてほしいなと思うんですよ。

<副委員長>

利用者1人当たりで計算しますね。数字は、こういうオープンに出すものに、基本的には情報公開ですが、数字だけがひとり歩きをすることが大変恐ろしい部分があると思います。便益というのは、決して数字だけでははかれる部分ありませんので、数字だけがひとり歩きする部分がとても恐ろしいので、コミュニティバスに関する課題を明確にする意味で資料として、その公費の負担の割合等について明記することは妥当とは考えます。ただ、地域事情が違うさまざまなそれぞれのものについて、すべてを人口当たりとか乗客当たりのコストとかということを全部そ

れだけを書き上げてしまうということは、それだけでの判断になりますのでまずいかなというふうに思います。この後者の部分については、じっくりと議論をして、地域づくりの観点に立って議論をして進めていくべきことかなというふうに考えますので、それはフィーダーとそれから幹線という、全体の交通の位置づけの中で議論されることではないかと。そういう意味で、数字がひとり歩きしそうなものは、私個人は載せないほうがいいんだろうなというふうに思います。

<委員長>

数字そのものは問題はないと思いますけれども、一つ怖いのは、ロケーションの違うところで同じように比較したものになってしまうと、その比較した数字だけが見えてしまう場合がある。それはある意味、出された資料の中で必要な人が自分で計算して出すような数字にしておくほうがよろしいかというふうには私も思います。

<委員>

副委員長が言われるとおりで、数字だけを見ればかえって恐ろしいとは思うんです。それで、コメントが欲しいというのは、なぜかという、例えばコミュニティタクシーも5ルートをまず実証運行やりましょうと、最初から5地域っていう挙げ方をするというのは問題って考える人も多いわけですよ。やはり交通弱者とか交通空白地帯とかということを考えたら、この地域には当然均等に税金を投入するんじゃないんですよということを指し示してほしい。ですから、徳地のほうに8ルートあっても、それは仕方ないんじゃないか。山口市の3ルートは実は少ないんじゃないかとかというふうな考え方をぜひ皆さんにもしていただきたいなど。それがコミュニティバスだけをふやしていくというんじゃなくて、コミュニティタクシーとかほかの交通とかいろいろなものにつなげていこうということのヒントづけということで載せていただければというふうに考えて発言しました。

<委員長>

わかりました。

<委員>

それからもう一つ、これについてはちょっと教えていただきたいんですけども、ページでいうと28ページ、生活バス、それから次にも29ページにも出ておりますけども、スクールバスに対して混乗運行という大人のどなたでも乗せてもいいというのはどうなんですかね。私もちょっと答えがよくわからないんです。単純に考えれば、子どもたちが乗っているものに対して大人が乗っていくと、安全面でということを思います。でも一方で、日ごろの公共交通機関もそういうふうな形は幾らでもあるわけなんですよね。そうすると、スクールバスというのが混乗運行していいものなのか悪いものなのかということ。それから、今度はタクシー業界としての考え方とすると、スクールバス等を余りにも充実させていただければ、我々タクシー業界に対するまた需要が出てくるということもあります。その安全性の確保とかということも含めて、スクールバスというのは地域等もよくちょっとわからないもんですから、それを教えていただきたいなと思います。

<委員長>

ちょっと私からコメントをさせていただきたいと思います。

スクールバスの混乗というのは、方法としては80年代ぐらいから全国で普及をし始めた方式なんですね。それはなぜかという、結局、過疎地域で非常に一般的な需用も少ない、スクールバスは学校統廃合の関係でスクールバスは約束事として走っているという中で、スクールバスも児童の減少等々があって必ずしも満杯で走っているわけではない中で、それを効率的に利用者を乗せようという中で出てきた方式で、一応今は文部科学省か、当時文部大臣の許可を得て、その混乗をするというふうな形で、それなりに各地でも行われてる方法ではあるんです。ただ、実際にちょっと課題としてあるのは、スクールの通学の需要と一般の需要というのは必ずしも一緒にならない場合があるという問題と、それから、通学、スクールバスとしての動きというのが、必ずしも毎日同じではない場合がある。例えば、帰りの時間なんかは変動する場合がある。朝はそれほどでもないですけど、帰りの場合は割と変動したり、あるいは学年によって違うというようなケースがあったりすると、なかなかそれに一般のニーズを合せるのが難しいという問題と、それから、今委員さんおっしゃったような問題がごく最近になってかなり出てきた問題です。どのだれともわからない人が通学のバスの乗ってくるのは困るという、そういう声というのは、ここ数年のさまざまな各地での問題が出てきた問題で、これもやはり考えていかななくちゃいけないことなんだろうと。

確かに合理的にいわゆる異種の交通手段を統合してできるところについては、今までにもそれなりに効果を上げてきた方法ではあるんですけども、今申し上げたような大きく2つの問題がでてきて、かえって統合することをしないほうがむしろいい場合も出てきますので、その辺がやっぱりケース・バイ・ケースなんです。それから、当然実際に通学で子どもさんをスクールバスで通学をさせている地域の皆さんがどう考えるかというあたりにもかかわってきますので、ここで言うスクールバスの混乗運行などという、これは運行形態の例として書いているわけですけども、その辺は実際に該当する地域の実態を見てみないと、本当にこれができるのかどうかというのはわかりません。

ですから、方法論としては今までにも、もう20年以上続いてきた方法で、それなりの効果を上げている地域もあって、効率化をする上で少ない需要をいわば何種類も交通手段が並存していくことによる不利益というのも今まで随分あったので、それを解消する方法としては考えられる方法だということです。

<委員>

わかりました。じゃあ、その地域で考えていただくと。こういうものがありますよということ。

<委員長>

その地域でほかにいい方法が……。スクールバスの走っているところについては、こういう方法もメニューとしては一つありますよということにはなるだろうと。今ある、いわば今ある資源を活用するという意味もあってですね。

<委員>

わかりました。すみません、ありがとうございました。

<委員長>

ほかには。

<委員>

いいですか。

<委員長>

はい、どうぞ。

<委員>

県の交通運輸対策室です。34ページからなんですけども、これはにぎわいを創出する交通まちづくり、その計画に沿って中心市街地活性化基本計画、これと連携して都市の活性化を図るとい、これきっちり続けられたこと、非常にいいと思っております。

実は1月末に市の中心市街地の活性化基本計画の策定に当たって、私どものほうの紹介があつて、この計画が策定されるということから、整合性を図って、公共交通の利便性としてもしっかり取り組んで議論をしていただきたいという意見を出してきたところでして、最終報告でこうしてきっちり書き上げられたことを非常に評価したいと思っております。あとはこの中心市街地の活性化基本計画の担当者の方ときちんと連携をしてからこの事業を取り組んでいただきたいと思ひます。

中心市街地の活性化基本計画は、国が進めてきたものでありまして、いずれ各省庁からハード、ソフトの事業、施策も打ち出されるだろうと思ひますから、その辺はよく勉強して、またうちのほうにも県のこの基本計画の委員会もござひますから、いわゆる土木サイド、そして商工サイドのソフトの分とか、ひいては健康福祉の障害施策の関係だとかいろいろ入っておりますから、私ども県ともまたよく連携して、私どももできるかぎり力を注げていけたらと思ひますので、よろしくお願ひします。

<委員長>

ありがとうございました。

<委員>

それで、そういう視点から、5ページなんですけれども、環境の変化ということで、これは直接この計画の施策とか方向性とは、関係ないのですけれども、地域経済の低迷ということで、小売業の売上高あたりからなんですけども、小売業のほうは非常にネガティブな書き方になっているということですね。これから商店街ともタイアップしてやっていくということもありますし、山口っていうのは非常に商店街、今魅力ある商店街づくりにも取り組んでおりますから、もう少しここポジティブに書かれてもいいのかなと思ひます。

例えば、中心商店街厳しい環境の中で、山口市においても特性を生かした魅力ある既存の商店街づくりが必要であるとか、そして、次に今度は観光と交通の連携施策とか、そういったことも



ありますから、一つ前向きに考えていいのではないかなと思いました。

タイトルも地域経済の低迷という、私やったらこういう書き方しないなど。例えば、特色のある地域経済の活性化の取り組みとか、ちょっと前向きに書かれてもいいのかなと思いました。

以上です。

<委員長>

はい、ありがとうございました。事務局いかがですか。

<事務局>

いつもマイナス志向で考えてしまいまして。プラス志向で考えます。書き方も変えますので、その方向で。

<委員長>

そうですね。次はおっしゃるとおりだと思います。じゃあ、その点についてはポジティブにお願いしたいと思います。

ほかに。

<委員>

すみません。

<委員長>

はい、どうぞ。

<委員>

質問ですけども、29ページですけども、以前説明があったんかもしれませんが、頭飛んでいるので。過疎地有償運送と福祉有償運送という、要するに合理化、バスは走らせられない、タクシーは最寄りのところまで迎えに行くのも、ちょっと遠いから、結局自家用車でボランティアとかにやってもらうということなんだろうというのはわかるんですけども、結局、この場合、福祉というのは確かに対象者が限定されていると思うんですけども、どういう対象ということなんですか。

<委員長>

その辺は、どうでしょう。委員さんからちょっと。

<委員>

福祉有償、これは要するに病院まで、そういった装置のある車でお運びするというので、今まで従来NPOさんがやってきたということで、ここで今想定しているのは、そのそういったNPOの会員さん、運送する人っていうのは、その会員に限るということで、ドア・ツー・ドアの輸送サービスをするというようなことを、一定の条件のもとで、かつ、地域の運営協議会の中で合意が得られたものについて、運送をしても良いということになっております。

ですから、一般的なタクシー等でその地域において運送サービスができないとか、そういったことを前提で、どうしても有償運送が必要であるという地域のみが可能となるものです。

<委員長>

はい、ありがとうございました。ほかにありませんか。委員、どうぞ。

<委員>

21 ページでNPOというのが書いてあるんですが、その説明を書いておいてもらえれば良いと思いますのでお願いできればと思います。

もう一つ、書いてあるかどうかちょっと分からないのですが、NPO等によるボランティア輸送であると書いてあるのですが、このボランティアという意味は何なのか分からないのですけど。ひょっとして報酬をもらわない輸送ということって勘違いしますから、なんでこれをあえてボランティアという言葉を使ってあるのかを確認したいです。

<委員>

そうですね。そういった意味では、これは実態的には、実費程度の、通常の営利というほど対価はもらわないという。実費程度ぐらいの想定したものですので、ボランティア輸送という表現にしたときにちょっと誤解が出てくると思います。

<委員>

NPOが組織として、安価である程度やると思うのですが、ボランティアって個人を指しますから、個人にじゃあ報酬もらったとか、職員が運送した場合だめだとかあるので、あえてここでボランティアという言葉を使ってあるのはちょっとわかりづらいと思います。

<副委員長>

何か国の法律論がありましたね、ボランティア輸送。規定があるんです。それが、解釈が人によってばらばらなんです。一応、統一見解は、何か必要経費等とかいう話で、よくもめてます、あっちこっちで。それで、NPOは商売やっているとところもあるという話もありますね。会員だとかいいながら、いろいろ問題があります。これは深い意味はなく、おそらく国土交通省が使っている言葉をそのまま持ってきたのだと思います。こういう表現が使っているね、どっかにね。（「そうです」と呼ぶ者あり）確かにいろいろあります。よく見ます、これ。福祉有償輸送を定義しているところで過疎地輸送の定義しているところにこない書いてある。（発言する者あり）

<委員>

勘違いしてただであるとか思う人もいるのではないかと。

<副委員長>

ああ、そうか。わかった。じゃあ、こう変えます。きっと委員さん心配しているのは、法律用語はそうだけでも、山口においてこう書きちゃうと誤解が生じる恐れがあるから、ボランティアについてあまりちゃんとした理解をされてないか、だから、NPO等による輸送である過疎地、

福祉有償運送ぐらいにしといたらいいんじゃないかと、こういうことですね。

<委員>

そうですね。

<委員長>

そのほうがいいでしょうね。このボランティアという文字、誤解を招く恐れがあるということで、これは削ってください。これは別に法律を説明しているわけじゃありませんから。

<委員長>

はい、ほかに。

そしたら、副委員長のほうからちょっと話をさせていただきますか。

<副委員長>

委員長からしっかり見て来いと言われたので、10カ所見つけてきました。

まず、15ページ、上から1、2、3、4、5、上のほうですね。一番上のほうです。地域内の交通は、地域固有の課題やニーズを十分踏まえるとともに、これからのと書いてますが、これを具体的にしたほうがいいので、少子高齢社会における暮らし方に視点を当て、それに合わせた交通を整えるということにしてはどうかというふうに思ってます。だれか御異議があったら、また問題点があったらまた教えていただければと。私はそう思いました。

それでは、全部10カ所言わせていただきます。（「はい」と呼ぶ者あり）

17ページ、下のところ、都市政策との連携ですが、ある程度の需要がまとまって存在することはありますが、地域交通を考えるときの便益を考えると、需要とそれから採算ばかりで議論することはちょっと避けねばならないと思います。

そういう意味で、実は同じことなんですが、ある程度の人口密度がなくては地域公共交通の新設や持続は困難である。これは車が広まっていますと人口密度が薄くなってくるんですね。そうすると大変なんです。交通だけじゃなくって、下水道整備とか、ごみとか、皆大変なんです。大体適正規模、最低は1人当たりがどの自治体でも大体そういうのに基礎的なものに使うのが1,500円ぐらいです。そう考えると、人口密度ヘクタール当たり40人です。山口はどうなっている。真剣に見たほうがいいと思います。きっと下がっているところはいっぱいあると思います。ものすごいそれはコストかかるんです。DID、人口周密地域ですね、市街地地域ですね。それは、基本は人口密度がヘクタール当たり40人です。これベースです。これを下回るような都市構造はあかんです。そのぐらいじゃないと地域公共交通も成り立たない。市街地のあり方と公共交通は一体だということが言いたいわけですから、そういうふうにしたほうがいいと私は思います。

続きまして、21ページの地域公共交通会議は、変えていただくよう先ほどお話をしました。

23ページの下のところ、下から3行目と5行目、山口線の問題です。私、山口に来たときに、山口駅がどうしてこんなにバスが来ないのって不便だと思って、これは私が発言したことだと思えます。防長交通さんにはいらぬ御心配をかけまして深くおわびします。何度か来て気がつきましたのは、山口線は山口線と、バスはバスという生活体系になっておりますので、この表現は

ちょっと現実から離れておるのではないかと思います。正しくは、恐らく山口線とバスとの結節機能を高める。要するに、山口駅と限らんでもいいと思います。そういう結節とか接続とか連携とか、そういう山口線とバス、タクシー等との結節を高めるということではないかなと思います。山口線の利便向上はもちろんですけれども、ということではないかなと思います。

ということで、山口駅に特定した私の発言は撤回させていただきたいと思います。

続きまして、24ページの上のところでございます。24ページの上のところ、真ん中のところかな。駅や都市核、地域核間交通ネットワーク、この中の一番下に駅やバス停に駐車場、駐輪場を設置する。パーク・アンド・ライドと書いてありますが、駐輪場は一般的にはサイクル・アンド・ライドと言われております。

したがって、パーク・アンド・ライドとサイクル・アンド・ライドを併記してもらったほうがいいのか。それとも、そこは書く必要はないんですかね。

<委員長>

そのほうがわかりやすいと思います。

<副委員長>

委員長は専門家ですから気になって仕方がありません。

24ページのその次、下のところですが、地域核・生活拠点間交通ネットワークの構築のところですが、秋穂、阿知須、それから堀、島地ですが、この堀の字が違うのではないかと。課長は烈火のごとく怒るのではないかと私は思っています。

それから、20——ちょっと戻りますが、3ページの下のところでございます。そうね。下のところ。路線バス、タクシー。ヨーロッパ等ではこういう場合に自転車をどうするかというのは今日ものすごく議論されています。路線バス、タクシー、自転車（優先）レーン、これどうなるかわかりません。そしたら、自転車危ないじゃないかって警察の考え方もあります。そして、今、進んでいるのはどちらかというと自転車を歩道に走らせていいのかという議論あります。というのは、そこがはっきりしませんので、路線バス、タクシー・自転車（優先）レーン。優先にするかもわからないし、それ専用のレーンになるかもわからない。ちょっとこれ余り限定的に書かないほうがいいのかもしれませんが、何か自転車をどっかに入れたほうがいいのかな。もっといって、路線バス、タクシー、自転車等を優先するようなレーンの設置。これだとかなりぼやけた表現になりますね。もしくは時間帯、これは優先ゾーンではなくて、時間帯専用ゾーンをつくってもええやないか、4車線あったらという話でございます。あえてどこの企業の前とは申しませんが、そういうことです。優先なかなか守らないですね。専用にしたほうがいい。そういう話もある。そんなことを思いました。

それから、同じように24ページのパーク・アンド・ライドのところにもサイクル・アンド・ライドを併記する。これは、さっき言いましたね。

それから、後ろのほうでございますが、32ページの真ん中、福祉優待バス乗車証制度の見直しについてですが、これは認知症ドライバーの問題が今全国的に問題になっております。

したがって、この制度の検討の中に、運転免許返納宣言者に限るなど、高齢ドライバー対応も視野に入れた対策ですね、発行というんですか、そういったことが必要になる。これ前事例が富山市でございます。それから、土佐清水市にもございます。全国的にこの傾向がどんどんと

広がっております。そのパスはICカード云々等おきまして、身分証明書でございますので、ですから、運転免許書と同じ形になっているんです。発行するのに。ですから、そこまでせんでも、要はそういう運転免許返納宣言者、これ返納したかどうかわからないんですね。だから、確認せん、本人が宣言したらそれでオーケーなんです。高齢ドライバーの対応も視野に入れた発行をすると書いて、そこに土佐清水市のとか富山市の高齢者の運転免許返納による環境エコパスっていうのか、そういうのがあります。それを写真でつけばいい。わかる話だと思います。そんなこともぜひ入れていただけたらと思っております。

もう少し続けさせていただきます。34ページでございます。新山口駅ターミナルパーク整備基本構想に関してですが、単なる駐車場の駅にしてほしくないという意味で、駐車場が山のようにある新幹線駅は三流駅です。どこでもそうです。ちゃんとのぞみのとまる駅はきちんとしたまちをつくってほしい。

そういう意味で、駅前とまち並みとの一体感、にぎわいに配慮する。交通まちづくりは、交通を通して人々の交流やまちのにぎわいをつくっていくという意味ですから、そういう意味でいうと、ぜひこのところにも駅前とまち並みとの一体感。駅だけ立派にして、前に駐車場がいっぱいある、そんなばかな話をしたらだめなんで、駅前とまち並みとの一体感、そこに公共交通も入っていく、にぎわいに配慮しつつ、ターミナルパークのことを書くのであれば、そのことを入れていただきたいなと思っております。

最後、35ページでございます。35ページのところですが、山口都市核を循環する街なか循環交通の整備の中で、まちなか周辺部への駐車場、駐輪場、待合所などの整備を行い、パーク・アンド・ライドもしくはサイクル・アンド・ライドなどの推進。ぜひバス停等に関しまして、駐輪場も重要ですが、待ち合いできる場所も重要ということで、これもぜひ書き加えていただけたらと思っております。

最後でございます。これはないんですが、まちなかをにぎわいをつくるためには、そういう循環バス等が人々の生活ルートと交流しながら進む。つまり、いわゆるこれはトランジットゾーンでございます。金沢では商店街の中をバスが通っております。そこまでいかなくとも、そういうトランジットゾーンや、それから、まちなかのそういうバスにつきましては、ちょい乗りができる、ちょっと疲れたらちょっと乗れる、そういう形のまちなかちょい乗り交通という、これはそんな言葉はないんじゃないかと、土木計画学会の論文ではよく使われております。トランジットゾーンやまちなかちょい乗り交通の利便向上、料金や乗り継ぎの機会、乗り継ぎ移動、乗り継ぎ待合、そういう意味での利便向上です。そういったことも、このまちなかを安全、快適に移動できる交通環境の整備という中に入れていただきたいなというふうに考えております。これは中心市街地活性化と絡めて、ぜひとも入れていただけたらと思うところでございます。

以上でございます。

<委員長>

ありがとうございました。たくさん出てきましたけども、まず、事務局のほうから何かコメントあったら。

<副委員長>

多すぎて対応できんかな。

<事務局>

特にございません。

<委員長>

そうですか。（発言する者あり）

<事務局>

すみません、そう意味ではなくて。

<委員長>

じゃあ、今の御意見、御提案に関して何かございますか。はい、どうぞ。

<委員>

さっき自転車の件で指摘、問題を受けてきましたけれども、この委員会でも自転車をどうするかという問題が考えなきゃいけないという意見出ましたけども、基本的にここでは公共交通をどうするかという話ですから、この公共交通を乗るための自転車ということで、こういうふうと考えていったほうが、争点が伸びなくていいと思います。

しかし、先ほど副委員長が言われたように、自転車というのはいろんな意味で問題を抱えていますし、また、車に頼らないまちづくりの中では必要であろうし、本でも自転車でまちづくりというような本も出ておりますから、ここでいろいろ自転車についての議論というのがなかったのかなと。自転車の問題については別途検討する必要があるかなと。そういう視点も必要であろうかなと思います。このまちづくりというだけじゃなくて、自転車の乗り方、モラルとか、そうした問題も含めて、本当いろいろな問題が出てくると思います。そういう意味で、ぼくはそういう拾いきれない非常に幅が広い問題があるかな。そういった検討もお願いしたいと思います。そういうものを。

<委員長>

ありがとうございます。はい、どうぞ。

<事務局>

運転免許返納者に対する提案がございましたけれども、土佐清水の事例を見せていただきましたけれども、ちょっと気になるのが、返納者に対する優遇は、確かに今免許を持っている方との差をつけるのだらうと思うんですけども、既にお年寄りでもともと免許を持っておられない方についてはどうするのが・・・。

<副委員長>

持っていない人は当然オーケーです。それは当然ですよ。持っていない人、もしくは持っている人が返納を宣言していくという意味です。ごめんなさい。言葉が足りませんでしたので。それはそうですよ。

<委員>

先日、高齢者の交通安全対策というような会議がちょっと別にありましたけども、山口市の場合も、高齢者の交通事故起こすとか、かかわるといのがどんだんふえてきて、今60%ぐらい。全交通事故の件数の60%になるそうです。だから、山口も人ごとじゃないです。警察のほうに資料があります。（発言する者あり）

<事務局>

警察の方も相談に来られました。

<副委員長>

交通安全白書にも平成17年から書き込まれるようになりました。

<委員>

認知症という診断が出て、まだ免許を持ち続ける人が、6割、8割から、そういうデータがあったと思います。

<副委員長>

交通安全白書では9割です。

<委員長>

全然そういうことから、やはり公共交通の重要性ということが一つ言えるわけですから、その辺を考慮した形で、その見直しについてもそうですし、公共交通の充実という話にもなってくるわけです。だから、その辺の書き込みを全体的にしていく必要があるんだろうと。

それから、自転車については、確かに自転車そのものについての議論ってなかなかちょっとしきれなかった面もありますし、また、しようと思うと、これ大変な話でもあります。

そういう意味では、委員さん言われるように、その点についての検討の必要性ということについて触れておくというところかなというふうに思います。

私、個人的に今まで自転車に関することに関わってきた中で言うと、日本というのは、例えばオランダだとかドイツだとか、自転車をいわゆる交通手段としてかなりきちっと使っている国に比べると、使う方の意識も非常に低い、モラルも非常に低いという中で、余りその、今自転車を優先するような仕組みをつくるのが本当に正しいかどうかというのをちょっと議論しなきゃならない部分があると思っております、余り自転車を今の段階でこう余りクローズアップするのもどうかという面もありますので、議論が必要というふうな形でまとめさせていただけると一番いいのかなというふうには思ってます。これは私のちょっと個人的な意見です。

<副委員長>

この自転車の問題があるので、なぜ気になっていたのかということ、中心市街地活性化の問題を見ていくときに、結構自転車でみんな来ているんですね。自転車の場合、一番重要なことは、どう走らすかよりも、どうとめるかのほうが重要なんです。

そういう意味で、先ほどからサイクル・アンド・ライドの話を入れてくれということをお願いしました。

そういう意味では、にぎわいのあるまちなかを考えるときに、交通計画の中に自転車としてどうするかという問題は、それは別途協議したい。ただ、パーク・アンド・ライドという問題が出てくるんだったら、それと同様にサイクル・アンド・ライドもちゃんと書いておけという意味でございます。

<委員長>

サイクル・アンド・ライドは書いても良いと思います。

<副委員長>

自転車道路とかレーンになってくると、かなりちょっと確かに御指摘のように難しい部分があると思います。

ですから、先ほど私申し上げましたが、ちょっと自転車レーンみたいな話は、ここでは余り言わずに、自転車については別途考えていただいて確かにいいのかもしれないと思っております。

<委員長>

一応、ちょっとここでの議論の限界もありますので、自転車については、扱いとしては委員さんが言われたような扱いにさせていただければと思いますけども、そんな感じでよろしいでしょうか。（「サイクル・アンド・ライド」と呼ぶ者あり）サイクル・アンド・ライドについては、それは入れるべきだろうと思います。

<副委員長>

わかりました。

<委員>

自転車について書いてあるものもあるから、33ページの中にも記入すべき部分もあると思います。自転車走行路の整備とか。

<副委員長>

そうそう、そうです。

<委員長>

この辺、全部カットするという意味ではないんですよ。ただ、自転車についての議論を深める必要があるということはちょっと触れておく必要があると思います。

<委員>

あるいは最後に自転車のことばかり出てますけど、二輪車ですね。二輪車の話はこれ全然出てきてないんですけど、一応高速道路なんかもETCで二輪車を扱いますよね。それと、このまちなかで二輪車の取り扱いをどうやっていったらいいのかなと。



<委員>

自動二輪車ですか。

<委員長>

二輪車。バイクですね。

<委員>

バイクですね。

<副委員長>

警察的に言うと、自動車と同じ扱いでやります。それで終わりですけど。

<委員>

それで終わり……。

<副委員長>

はい。そこにバイクをどうするというのは。

<委員長>

課題は出てくると思いますけどね。それこそ置き場所、置き方の問題ですとか。自転車に関連してちょっとつけ加えて、今後の議論のという話の中で、そのぐらいのことかなというふうには思いますけれども。はい、どうぞ。

<委員>

今、副委員長がおっしゃった山口駅の、23ページですね。山口駅へのバス乗り入れをふやすというのが現実にあっていないという話があって、34ページのa)の一番下ですけども、山口都市核における交通結節点機能の整備で、山口駅前広場の整備でバリアフリー化、その下にバス交通を中心とした交通結節点の整備とありますよね。

だから、これは山口駅ではなくて、新たなる結節点ということですか。

<副委員長>

そういうことだろうなと思っています。

<委員>

ですよ。

<委員長>

これ山口駅には限らないという意味ですよ。

<副委員長>

そうです。

何らかの結節が必要だと。

<委員>

新たなる。

<副委員長>

そうですね。

<委員長>

ほか、今の副委員長の御提案に関して何かありますか。はい、どうぞ。

<委員>

一番最後に言おうと思ったことが、それは後から言います。

とりあえず32ページのところで、福祉タクシー制度の拡充の一番最後に公共交通不便地域の高齢者や妊婦を対象に福祉タクシー制度の拡充を図るっていうのは、大変すばらしいことなんですけども、少子化対策の視点からもういうのであれば、妊婦さんだけじゃなくて、小さなお子さんを連れてくるお母さんとかも結構大変なんですよね。ですから、そこまで書いてもらう必要はないんで、妊婦をじゃなくて、妊婦などっていうところで、含みを、ほかにもまだ福祉ということではいろいろな対象者がいると思うんですよね。

<委員長>

妊婦や子ども連れの親子って書いてませんか。

<委員>

子ども連れっていう、そこを入れてもらってもいいんですけど、それ以外にもいろいろなものと福祉対象者っていうかもしれないんで、「を」というよりは「など」っていうふうにとちょっと含みを持たせていただきたいということです。

それから、先ほどから運転免許証の返納者に対するっていうのは、本当に大変すばらしいことと思うんですけども、それであれば、例えばノーマイカーウイークとか、そういう方に対しての、これは私たち事業者が考えるべき問題ではあるんですけども、そういうノーマイカーウイークには公共交通機関も少し割り引いてあげるとか、そういったことも進めていく必要もあるんじゃないかなというふうに思います。

それをもし文章化、例えば15ページとかにノーマイカーウイークについては何らかのシステムを導入していく必要があるという文章も入ってますから、こういったもので何らかのお得な面も入れてあげるということも考えるということ大事なんじゃないかと思います。

一番最後に言いたかったというのは、17ページに大変いい文章がありまして、市民ニーズに合った公共交通というところで、思い込みは最大の障害で・・・で、本音のニーズ調査が不可欠であるということが書いてあります。15ページにも地域固有の課題やニーズを十分に踏まえる

とともにというところがありますが、これはこの中の文章に載せていただきたいということじゃなくて、もし行政のほうでそういう方法をきちんと考えられているのであれば、やはりコミュニティバスのように行政の勝手な判断で市民や事業者等の意識や利便性に随分な格差が生じているわけですから、ニーズを十分に踏まえるというのはどういう方法を考えられているのかなど。先ほどもこの市報の面でも、やはりいろんな地域との住民、行政と住民とのいろんな意識の差が出てくるんで、もう少し本当にニーズを踏まえるのであれば、思い込みが先行しないようにということであれば、どういった方法で皆さんのニーズを酌み取ることを考えられているのかなっていうのを最後に言いたいなと思っていました。この委員会というよりも。

以上です。

<委員長>

はい、わかりました。ありがとうございます。

今までこの委員会と平行してやってきた、例えば地域検討会であるとかそういう今までなかった住民と行政、あるいはそこへ今後は実際具体的な話になってきたら、当然事業者が入ることもありましようし、少なくとも多くの立場の人が一緒になって意見を交換するということってのは過去はやってきてなかったんですよね。その取り組みを進めてきているというのは一つの答えだろうとは思いますが。今最後に言われたのとね。ちょっと市のほうからの説明というか、わかりませんが、私がこの交通まちづくり委員会のまとめる立場で言うとかそういうことが言えるかと思うんですけども。やはりそこまでニーズをつかんでいくというのは、まず第一歩だと思うんです。生の意見交換をするということ。それを分析して、そして、次の段階へ進めていく。やったことがすべてではなくて、次の段階へ進めていきます。もう一度繰り返していく。繰り返していくというのは、同じことを繰り返すという意味じゃなくて、次の段階へ進めて、またさらに対応をしていく。このことがやはり必要で、それは、今、山口市はやろうとしてきて、やりつつある段階だろうと思うんです。

<副委員長>

練習です、これ。だから、せっかく14回も地域検討会をするというのはすごいですよね。だけど、やっぱり市民のほうで、なんやこんなもんは何も知らせてっていう声もやっぱりあるわけです。何度もあります。だから、それは練習。市民もだんだん賢くなってきて、それは自分たちでやろう、市役所がやるんじゃないよ、おれが変えるっていうふうにはですね、そうなる人も出てきます。だんだんです。それは一気にはいかない。ちょっとニーズを確かめるのは、恐らく市役所がやるんじゃないで、市役所も考えるけども、市民も、自分たちも参加して考えていく。現場で一緒に考える。それをちょっとずつやっていくということでしかニーズの確かなところの把握はできないですね。それちょっと書けないですね。

<委員>

この中には要らないですけども。

<委員長>

それについては、25ページのところに、この仕組みの中でどういう形で進めていってるかと

ということが触れられていますので（「そうですね」と呼ぶ者あり）ここが一つの答えかなと思います。

<副委員長>

そうですね。

一番良いのは、先導的な地域の人が、ちょっとこれからやろうという人たちを教えにいったらいいね。そういうのが一番いいんですけどね。

<委員長>

その辺になると、これからの話になりますので。

<副委員長>

そうですね。

<委員長>

コミュニティタクシーの実証実験に中から出てくるんじゃないかということです。

そしたら、ちょっと長く続きましたので、ここで10分ほど休憩を入れたいと思います。後ろの時計で55分に再開をしたいと思いますので、しばらく休憩をいたします。

(休憩)

<委員長>

時間になりましたので再開をいたします。

今までいろいろ意見を出していただいているんですが、個別な意見もまた出していただくとして、今回、今まで余りきちんと議論を——きちんとを議論してないっていうのは変ですけど、話題としては出てても、余り突っ込んだ議論をしていなくて、それで、今回ちょっと突然のように出てきたものとして幾つかあります。それについてちょっと御意見を伺っておきたいんですが、一つは結節点を、いわゆる幹線基幹的な交通とコミュニティ交通、あるいは都市核の中での幹線と幹線、こういったものの結節点をどうするかという話。これが場所としては23ページにその辺の話が出てきているんですね。

それから、もう一つは、いわゆる山口のまちなか、この辺をまちづくりの話も今回改めて入れたんですけども、それに関連して、いわゆるまちなかを快適に移動するための一つのツールとしてのまちなか循環交通というようなことを35ページのところに改めて入れております。

ちょっとこの2点については、そのテーマを区切ってちょっと御意見を伺いたいというふうに思います。

まずは、その結節点、23ページのほうに書いてありますその結節点のことについて、もし皆さん御意見があればいただきたいと思うんですけども、いかがですか。

<委員>

よろしいですか。

<委員長>

はい、どうぞ。

<委員>

ちょっと鉄道とバスというのはまったく別の乗り物ですから乗り換えが必要なんですけども、JR北海道がやっているように、線路も道路も走るといふ車両もありますけれども、これはまだ現段階としては、また、その大きさから考えても、そんなにこの山口に導入するのは難しいなと思います。

しかしながら、特に鉄道ですね。とにかく旧小郡、今の新山口、ここで止まり、乗りかえを強制させられる。これがやっぱり山口は遠いというイメージに結びついている。実際、乗りかえということだけで遠さを感じますね。実際に接続も悪い。一番ひどい例が山口線で、新山口に着く、そのそばから乗りかえる電車が出ていく。それはさすがにまずいということで、どうもJR西日本は、もうちょっと出発を早めようかというようなことをやっている。抜本的な解決になってない。ここであるのは、やっぱり鉄道に関しては、ちょっと乗りかえなしで行けるということを目指す必要があると思うんです。

つまり、3つ通ってますけども、例えば、その山口線と宇部線の接続。そういうのはやっぱり積極的にこう進めていく必要があるかと思えます。その場合には当然インフラの整備なんかも伴いますけれども。とにかく、人ってのは乗りかえがあるということで非常に嫌がる。ここでとにかく乗りかえしないでということをもまず考えたい。乗りかえ案内のことも書いてありますが、まずは乗りかえなし、直通でっていうのを先に入れてもう少し考えてほしいなというふうに私は思います。

<委員長>

わかりました。

<委員>

タクシー業者として言わせてもらおうと、乗りかえなしを充実させてもらうのは反対です。それは、やはり今この中でもフィーダー交通っていう川の流れのように、いろんな公共交通機関をつなげてということで、乗りかえが便利になるようにということでこれまでずっと話をしていると思います。4年ぐらい前の前回のときもやはりそれで。確かに乗りかえなしでずっと行くというのは、利用者からすればいいこととは思いますが、

そうすると、今のJR、バス、タクシー、船舶、飛行機等の公共交通機関というのは守られない交通になってしまうんですね。それから、今の今回のこの話も最初から全部覆してしまうような気もするんですね。意見としては、それは確かに利用者からすれば委員さんが言われるのが正しいとは思いますが、乗りかえを便利にして、そして、どういうふうな形でみんなをコミュニティーの場に持っていかかかっていることを考えるほうが現実的でもあるし、それはちょっと難しい問題じゃないかなというふうに思います。

<委員>

どっちみち乗りかえが生じますから、例えば、鉄道とバスだと、どうしても駅で乗りかえなきゃいけない。そのときに、いかにその乗りかえをよくするか。例えば、ヨーロッパなんか鉄道の駅のすぐ横にバスが着いている。階段を上がりおりせんでも、すぐ真ん前こうバスに乗れると。その方法あるわけです。そういうことが日本ではなされてないかと。そういった改善点はあろうかと思います。

だから、同じ鉄道でも、目的地に行くのに途中で乗りかえがあることはやっぱり、特に今はマイカーが普及している時代ではマイナスになるであろうということです。

だから、委員のおっしゃるとおり、乗りかえのところをどうするかと。これをいかによくするかが一番重要なところで、それを考えるのが一番現実的で、また着実にしなければならないことだと思います。直通化、シームレス、これも図ることも必要であろうと。

#### <委員長>

シームレス化ということの一つ念頭に置く必要があって、これは必ずしも全部が直通するという意味だけじゃないんです。直通であるかのようにスムーズにつながることは、これはシームレスな交通。これが今恐らく一番求められていることだと思うんです。直通をさせるというのは、ある程度需要がまとまるのであれば直通であるのが望ましい。でも、現実にはそれは非常に今のそれぞれの地域交通の状況の中では難しい。だからこそ、この中でも幹線支線というふうな位置づけをしてきたんですね。幹線ひいてはフィーダー交通という位置づけをしてきたわけで。

だから、この流れそのものは、そこをいかにスムーズにつながるかということがシームレスの一番大切なこと。委員がおっしゃるように、例えば鉄道と鉄道という、それはもちろん直通になれば、それにこしたことはない。その中でも、鉄道は鉄道の中でのシームレスをいかにきちんとやっていくか。これはダイヤの接続の問題でもあるし、例えば新山口の駅での乗り換えの手間の問題やら何かでもあると思うんですけれども。トータルでまとめて言うとしたら、私はこのシームレス、いかにシームレスにしていくかということを中心に考慮するという表現をするかなと。

#### <委員>

それでいいと思います。この最初の発言は、特に新山口駅を念頭に置いた発言でして、余りほかの駅のことは余り考えてないと。確かにシームレスという言葉というのは、確かに乗り換えなしで行けるとというのが第一義的なことで、そうでなければ、例えば乗り換え駅として、接続時間がそんなに待たんでも乗れる、さらには列車が駅に着いたら反対側に列車が待っていると、階段を渡らんでもいいと、そういうこともシームレスですね。

#### <副委員長>

せっかく委員さんが言ってくれたので、ただ、これは新幹線が山口に来んなという話になっちゃうと、変えちゃうと、責任が伴いますので、金出すかという話になってきますので、今はできません、技術的にはね。そういうことは書かないほうがいい。むしろ、できる範囲の中でシームレスを実現していくという話です。

せっかく今いいアイデアも出たので、23ページのところに交通結節点機能の強化ということで、シームレスにいろいろ上げておると思います。この中の「移動の円滑化を図るため、バリア

フリー化と乗り換え移動距離の短縮を図る」と書いてありますが、これを、より委員の御意見を踏まえ、例えばホームにバスやタクシーが入るようなことも含めて考えるというのをわざわざここに書き入れれば、なかなか画期的な話で、山口駅の入構料を取っとるんやったらホームまで入れんかいと、あんなにほんまにホームぎょうさん要るのかみたいな話もありますから、ここに書いてしまうという手はあるかなあと思うんですが。

<委員>

ちょっといいですか、今の関連なんですが。この問題は過去に何度も出てるんですけどね、実質的には山口線はディーゼルなんです。で、宇部線が電化されているわけです。だから、電化をしない限りは、接続というのは不可能ですね。それで、問題は、今、宇部線の乗降口と山口線の乗降口には階段があるんですね。それがいかに接近できるかすれば、ちょっとかなり改善されてくると思いますけどね。だから、その辺を中心にしなごら、あっちこっち結節点というか、乗り継ぎを向上させたらと思います。

<副委員長>

その部分は、34ページの新山口駅ターミナル構想の中のバリアフリー化、在来線との、在来線同士でしょうかね、乗り換え利便性の強化、こんな話の中に入ってくることだと思います。それは、だから、それに書き込めます。

それよりも、それよりもというか、既存の今考えられていないようなことも含めて、盛り込んでいくということが重要で、それには委員さんがさっき言われた話の中で、ご意思を組むならば、ホームにバスやタクシーが直接入るということもあり。もうここに書き込んじゃう。移動の円滑化、一番楽ですよ。コミュニティバスの乗り場がないやないか、どうやこうやという話は関係ない、入っちゃったら、しまいという話もあります。どうしてやるかという、細かい話がいっぱいありますので、とりあえずこういうこともありということが議論に出たならば、書いておいたほうがいい。

<委員長>

そういう提案はひとつやっておく必要があります。ということは、それがベースになると、1番線に列車がいもしないのに、向こうのホームに到着、発着をするというようなことが少しずつ改善される可能性がある。

<副委員長>

そうですね。あれは嫌がらせなのかと言いたいですよね。

<委員長>

いや、別に、きょうJRさんが来てないから言いよるわけじゃないですけど。現実的に今そういうのが山口駅ではあるんですね。ですから、それが……、いや、今の駅の山口駅の構造であれば、1番線に列車が来さえすれば、かなりシームレスに近いことはできるわけです。ほとんど、ちょっと駅前広場のところに段差はありますが、それでも改札を抜ければ、そのまんま出てこられるというところになってきてます。だから、そういうふうなことも実現してもらうためには、

こういうふうな提案が出てますよということを残しておく必要はありますので、ここに具体的にそういうふうな書き方をするかどうかはちょっと検討させてもらうとして、今の意見はきちんと記録に残させていただくというふうにしたいと思います。

#### <委員>

今の関係でちょっと。この前、車いすの障がい者が列車に乗るというんで、3人ぐらいで行くちゅうのがあって、介護が足らんちゅうんで、頼まれてついていったんですね。で、JRに乗って、山口駅から津和野まで行ったんですけど、JRさんには親切にやってもらったわけですけども、要するに3人行って、介護が4人おったんです。1人が女性で、男性が3人です。事前に連絡してなかったけども、新聞に載ったもんだから、駅から電話がかかってきて、それで通常は2人しか駅員さんがおられんですけど、多分小郡からだろうと思うけど、4人ぐらいおられて、やったんですね。連絡せんやったというのが、何年前にやったときには、どうも線路を渡れたらしいんですね、車いすで。要するに、一番奥じゃなくて、中のほうですから、線路が渡れたらしいんですけども、国交省の通達で、危険だから、そこを部外者に使わせてはいけないということで使えないということで、おみこし担いで階段を渡ったんですよ。僕らも、介護のものも、来られた方も含めてね。それは親切にしてもらったんですけども。

現実、どういうことになってるかということ、3台あって、6人で交代交代で抱えて、反対側のホームに行って、それで津和野に行ったんですけども、JRの方が4人、津和野までついてくるんですよ、列車に乗って。列車に乗って、ついてきて、で、また、これもまた津和野も同じようなことで、階段を渡らないといけない。階段、おみこし担いで渡ると。で、町を散策して、帰りは何時ごろ帰られますかと当然聞きますよね、聞かれて、じゃ何時ごろ帰るからというので、一旦帰られた方がまたこちらが列車に乗る時間を見計らって4人いらっしやると。それでまた、おみこし担いで渡って。帰りはね、湯田駅でおいたんです。湯田駅はそうでもないの、比較的簡単。そういうことで、結局やってみて、要するに田舎のほうがバリアフリーなんですね。ホームが1個しかない、1個しかないところ、要するに上りの階段など、こういうふうにならねえと、何ていうんですかね、スロープをつくってしまえば、ちっちゃいところは行けるんですけども、立派な駅ほどバリアフリーじゃないと。あと列車に乗るときは、僕も知らなかったから感心したんですけど、列車の中に何か備えつけてあって、こういうふうにかタンと渡すんですね、板みたいなものを渡して、さーっと乗せられるようになっているから、できるんですね。やってみて、対応はすごい親切じゃったんですけど、おみこし担いで行くのも、何回かやりよったら、いつかは落ちるかなと、恐いかなと。

ただ、まあ経費の問題もあるから、とてもじゃないけど、エレベーターとかなると、利用者が相当多くないと恐らくできないけど、恐らく、でも多分決まりごとがあるから、そういうふう事前にわかってれば、JRさんのほうは人を出してやらざるを、そういうふうに決まっているんだろうと思うんですよ。やってみて、やっぱりどうしたらええというのは、どこかそういうふうなやり方、いいやり方があるところはないかなとか。

#### <委員長>

そういう意味では、やはりバリアフリー化がどこまでね、どういう形で、ハードがどこまでできるかというのが非常に難しい問題ですけども。例えば、それこそ去年まで対応されてたよう



な方法が本当にだめなのかどうか、その辺のことも含めて考えてみる必要があると思うんですね。

<副委員長>

これは二つ話があるんですね。一つは、結節点におけるバリアフリーなのか、ユニバーサルデザイン、ここはユニバーサルデザインだと思いますが、あり方が一つ。

もう一つは、バスの場合は車両におけるユニバーサルデザインのものがあると思います。そういったものをきちっと書き込む場所がこの中に特になかったかもしれませんね。どこに入れていいのか、わからない。交通体系の考え方のところに入れるのか、施策の展開のところに入れるのかは別として、国のほうでは、ユニバーサルデザイン政策大綱があるわけで、それに基づいて、きちっとした鉄道、バス、結節点をも含めた交通まちづくりにおけるユニバーサルデザインの推進ということをきちっとどこかに入れておかなあかんやろう。具体的に、コミバスどうするかばかり頭にあって、ユニバーサルデザインの話が結構抜けてたように思えます。

御承知のように、ユニバーサルデザインと申しますのは、男女差による差をなくすとか、言語による差をなくすとか、身体障害の有無による差をなくすとか、年齢による差をなくすと、そういうユニバーサルデザインの交通をつくらねばならないというのは、国が言ってることです。それに基づいて、きちっと市もやる方向で打ち出しておいて、国の言わんとしていることをとってきたらいいと思うんですが、いずれにしても、こういう交通まちづくりの指針をつくるときに、どこかに、具体的には鉄道やバスや結節点を含めてユニバーサルデザインをやるんだということを書いとかないかんだらうと。

<委員長>

33ページのね、安全・安心に歩いて気軽に乗れる環境の整備という中に、バリアフリー化を進めるというのが、前回の話でね、取り入れましたね。ですから、こここのところの書き方を少し、もう少し進化させた形で書き込むようにしたらどうでしょうかね。

<副委員長>

そうですね。ちょっとここ……、そうですね、ちょっとあるんですけど、整理せなあかんですね。バスの車両、それから結節点の整備、それはユニバーサルデザインやと。で、ユニバーサルデザインって言っちゃうと、今度は多言語表記も入ってきますね。それから、子どもも使いやすいようにせなあきませんね。それから、男女差、トイレのあり方も変えなあきませんね。こういう話になってくるんですね。もちろん障害の有無に関する問題もきちっとすると。こういう話になってくる。

<委員長>

少し33ページの書き方のところで検討させていただきましょう。

<副委員長>

そうですね。

<委員長>

ほかに結節点については何かございますか。

ちょっと一つ私から言わせていただきたいと思います。この結節点について、23ページのところの黒ぼつ五つあって、快適な待合空間を確保するというところに、括弧で商業施設・商店、医療機関、公共施設等の活用や一体的な整備というふうに括弧がついているんですが、この括弧は、どちらかという、一つ前の駅前広場、バス交通広場を整備するというところにつけていただいたほうがいいのではないかなど。公共施設等の活用というような形で書いてあるんですが、少し具体的な話をすると、例えば既に道の駅みたいなものができているところであれば、それを活用できれば、余りお金が、新たなお金をかけずにできる部分もありますから、儀礼の一つかもしれませんが、道の駅っていうのもちょっと入れておいていただけるといいなというふうに思っています。その辺は事務局側、いかがですか。

ほかに結節点について何かございますか。バス事業者さんサイドから何か結節点についてのお考えとかございますか。

<委員>

私ども、実際にバスを運行しておる立場から言わせていただきますと、現に、もう路線が当然ありまして、実際に住民の方が利用しておられる中で、新たに結節点と、新たに結節点がお金をかけずに簡単にできれば、それにこしたことはないんですが、現実ない。道路上というか、バス停で乗り継ぎをさせていただいたりとか、そういうのがほとんどなんですね。ただ、徳地、旧徳地町あたりは、堀というところに当社の営業所がありまして、そこが徳地の中心でありまして、そこが結節点と。これはもう住民の方から言わせていただくと、もう防長の車庫が乗り継ぎ場所だという認識でおられると。要は、そういうものが秋穂にもあり、阿知須にもあり、新山口は小郡駅前ですが、そういったものを各地に本当はつくるというか、生み出すというか、そういう発想で考えていただきたいと。私どものほうの力で、自分の施設でできるのが一番いいですけども、当然もうそこまでの力はありませんので、今後、例えば秋穂なんかでも、秋穂の総合支所あたりはがらんとして何にもない状態です。実際にそういうところに本当は結節点の機能を持たすというようなものが施策によってできますので、そうしていただければ、事業者のほうは路線をそこへ集中させてね、そこで乗り継ぎをすると。そうすると、秋穂から阿知須、秋穂から防府も含めて、いろんな線ができますので、やはり一体化していかないと、しかも具体的にこうするということをつくられないと、なかなかそっちのほうに行けないというふうになろうと思います。ですから、ほかの地区も含めて、いろんな現実的な候補地をつくっていかればいいというふうに思います。

<委員長>

ありがとうございました。

<委員>

ジェイアールバスでございます。当社の路線というのが山口駅を起点としまして、防府と秋吉と萩ということで、山口市の場合は路線というか、防長さんともそうなんですけど、路線の特徴が全く違う形態になっていますので、結節点については、より慎重に議論していくほうがいいのかなと思います。必要であれば、小さい結節点みたいところを展開させていくとか、そういった

工夫が必要ではないかと思えます。

<委員長>

ありがとうございました。ほかには結節点について何かございませんか。

<副委員長>

この際、聞いておきたいんですけど、防府と山口駅の間を走っている幹線がありますね。あれ大体、山口市にとっては重要なもので、パーソントリップでも多かったですよ。そのバス停に地域のフィーダーをつけると、そこに防長さんと御社のバス停があるときに、そのあたりの待合をつくりたいというような話はどのようなふうに思われますか。

<委員>

ぜひそういった方向で進められてほしいです。広島のように核が、バスセンターという大きな核があって、そこへ乗り入れるという状態じゃ、まずうちはありませんので、小さい箇所を展開してほしいです。

<副委員長>

ああ、なるほど。そうすると、フィーダーがいろんな動きをすることに関しても、いろいろ考慮いただけるわけですね。

<委員>

そうですね。

<委員長>

ついでに、じゃ、私もちょっと聞いておきたいんですが、委員さん、例えば堀のように防長さんの施設を結節点として活用する場合に、フィーダー交通として、例えばコミュニティタクシーであるとか、あるいは、場合によったら自家用車有償運送かもしれません、のような範囲のものかもしれません、そういったものを結節点のために乗り入れさせていただけますか。

<委員>

これはもう実際にはもともと廃止路線代替バスというものが旧徳地町からありまして、それはあくまでもうちの堀の営業所が起点で、代替バスをそこから出している。で、合併前に、旧徳地の交通体系を考えるということで、徳地町の場合は旧五カ村といって、五つの村が合併されましたので、五カ所の地域に結節点を、拠点をつくるというメニューがありました。島地と、串と、八坂、柚野、それと堀なんですけれども。各結節点を一応絵がもう書いてあります。ただ、それが予算のこともありまして、実際にできておりますのは、一番奥の柚野に活性化センター、で串にも活性化センターができております。そこは実際にそこがフィーダー交通の結節点になっておりまして、それと堀をさらに結んで、堀が地域の核の結節点、できております。そういったものを島地にも欲しいし、八坂にも欲しいしということなんですよね。それが今後、出張所というか、駐在というか、そういったものが役所で整備される中でね、そこにバスも乗り入れて、で

きたらコンビニエンスストアもそばにあってね、要は明るくて、待つのに支障がない場所ということだね、そういうものをつくっていけば、一番いいかなという気がしますね。

<副委員長>

コンビニの誘致はね、割に本当はやりやすいんですよ。コンビニは大体300軒で一つできるというふうに本当言われているんです。本当かどうかはわかりませんが、ですから、やっぱり地域にコンビニがあるというのは結構重要で、過疎地の場合は特に重要かもしれないですね。

<委員長>

はい、ありがとうございました。

ほかに特になければ、次に、街なか循環交通についての話がちょっと、今までの議論からすると、ちょっと唐突かもしれませんが、35ページのところに出てきてます。これもまちづくりとにぎわいを創出する交通まちづくりという一つ前の、一つ前というか、34ページのところから始まっている、この一環としての考え方であるということと、それからコミュニティバス、現行走っているコミュニティバスであるとか、あるいは定期観光バスといったようなもののトータルでの市内の部分での見直しというようなことも含んでの、含みを持っての話なんですけれども、この辺についての御意見があったら、ちょっといただきたいと思うんですが。

委員さん、市内の定期観光バスというのは現状どういうふうな状況なんですか。

<委員>

たくさん利用されているとはちょっと私も認識はしておりませんし、現実そんなにたくさん乗っておられないんですが、これもある意味、山口市からの委託というか、山口市としての観光方面の活性化ということがありまして、旧交通局を引き継いだ時点から同じ格好で市内を巡っております。ですから、大きく変えたことはないです。何カ所か観光スポットを変えたことはありますけれども、旧態依然としたやり方をしています。

ただ、これはまた結節点の話に戻るんですが、やはりまちの中心部、結節点がないと、ここに一つ大きな問題があるんです。要は、コミュニティバスであり、ジェイアールバスさんであり、うちであり、1カ所で乗り換えられる場所というのが実際ないんです。県庁前にバス停はあるんですが、夜は人っ子一人おらんような場所です。実際に人が集まるような場所に結節点、そこに行けば、高速バスも乗れるし、コミュニティバスも乗れるし、定期観光にも乗れるという場所をやっぱりつくらないと、やっぱり創造していかないと、なかなか難しい話になってくるんです。（「そうですね」と呼ぶ者あり）現状のままでは絶対に結節できないんです、現実には。

<副委員長>

街なか循環バスの話も、結節点あつての話だと思います。きっとあると思いますよ。委員が示されたら。（笑声）

<委員長>

街なかの話ですから、ちょっと委員さんのほうから。

<委員>

今、副委員長が言われたように、街なか循環バスをやろうとしても、やっぱり結節点の問題が絶対あって、やっぱり住んでの方と、外からいらっしゃる観光の方という両方の視点があるのかもしれないですけども、山口のまちの中の場合は、両方が共有することができるのかなと、街なか循環バスだと。その共有をきちんと考えていかないと、片方は、先ほどあった観光バスというようなニーズが少ないと、片や、実際に住んで生活していらっしゃる方の足としては使えないということでは意味がないわけで、その両方が共有化できるような形でできれば一番いいのかなと。

<副委員長>

山口市の場合は、ちょっと私も回って見たんですけど、共有化しやすい、まちの構造ががね。例えば具体的に言うと、観光客はどこ行きたいかという、ザビエルのところですね、香山公園ですね、あとは一の坂のあたりですね、大殿地区ですね、そんなもんですよ。あと、雪舟……

<委員>

庭とか、離れたところもありますけどね。

<副委員長>

それはデマンドしてもいいですね。呼ばれたら行ったらいいですね。

<委員>

そりゃまあ今言われたように、それを考えると、それをやろうにも、先ほど委員がおっしゃった、結節点というのはバスの集積された機能ですよ。それがないと、実際にはほかのフィーダー交通なんかも含めて考えてみると、山口都市核としての核と考えたときに、ざっくりばらんに話させてもらえば、小郡の場合は、小郡核の場合は新山口駅、もう圧倒的な結節点があるわけですよ。山口の場合は、山口駅なのか、それともバスなのか。それが実質的に無理なら、両方がある程度、これをまた結ぶことを考えながら、これも街なか循環になるのかなと。

<副委員長>

これ山口都市核の結節点、中心、バスターミナルですよ、それはどこかにありましたか。

<委員長>

特に、どこをどういうふうにするということは書いてないです。

<副委員長>

これだけ話ができたら……

<委員長>

山口の都市核における結節点の整備というのは、結節点の場所の発見と整理というのは、ひとつ重要なポイントになるかもしれませんね。

<副委員長>

そうですね。この24ページあたりでしょうかね、都市核・地域核間というんだけど、確かに今、大原さんが言われたように、核が見えないわけですから。で、ぼくは、よそから来た人間は山口駅だろうと思って、先に発言してしまいましたからね。だから、その核をつくる。

<委員長>

山口の都市核に交通結節点を確保するというのを一つ入れておく必要があるかもしれない。

<委員>

広い場所が欲しいですね。ただ、都会のような形でパーク・アンド・ライドって、自家用でとりあえずそこまで行ってとめて、そこから公共交通機関に乗って目的地に行くという人が多い地域ならいいんですけど、このあたりはもうできればバス停まで自分……、バス停が自分の近くにあって、そこから目的地まで行くということだけです。その乗り換え地点が中心部にあればいいというわけじゃないですね。その乗り換えの結節点にスーパーとか、そういう病院とか銀行とか、かたまっているところであれば、役に立つとは思いますが。だから、その場所、広い場所が欲しいのと、それからそこに、じゃ駐車場が要るかという問題でいうと、もちろんあったほうがいいんですけども、都会と比べればパーク・アンド・ライドはそれだけ必要ではないんじゃないかと思うんですね。

<委員長>

むしろパーク・アンド・ライドを考えるとしたら、例えばバイパス沿いか何かのところに、それこそ街なか循環のバスをそのバイパス沿いにどこかに確保して、そこを一つのマイカーと市内交通の結節点にして、車をそこにとめてもらうような方法のほうがむしろ現実的なのかなと。

<委員>

だから、そこにとにかく買い物とか、病院とか、銀行とかっていう目的を、その公共交通機関を使って来ない人たちのことも考えてのものでないと、この山口市ではちょっと難しいんじゃないかなと。お金をかけてやるほどのものではないんじゃないかなと思うんですよ。それだったら、先ほど委員さんが言われたように、小さなものを展開させるだけで十分じゃないかという、単なる待合所だけっていう考え方でいいと思うんですね。やっぱりそれを大きな結節点を設けるといってあれば、小郡は、先ほど大原さんが言われたように、いい場所がありますけど、山口で考えると、やはり中心商店街あたりにそういうものがないといけませんし、ただ、今度そうすると、土地がないということ。

<副委員長>

あるか、ないかも含めて。

<委員長>

そこを研究する必要があるということをおっしゃっていただく必要があつて、それがないと、確かに山口の都市核の部分で、例えば基幹交通と基幹交通の結節をどうするかという問題、さまざま

まな問題も解決できなくなりますよね。

<副委員長>

いや、難しくない。だから、それは現行のバス路線を大きく変更しないような可能性の中で、山口都市核の交通結節点、核になるようなものをちゃんと調べて、探し出して、つくる。

<委員>

もとはあったわけですけどね。山口にも、中電の前でしたかね、大昔はあったわけです。

<副委員長>

そんな大きなのをつくれへんでしょ。

<委員>

20数年前、まだ僕たちが高校生ぐらいのときには、今、中電があるんですが、その反対側にバスターミナルがあって、地下に何か……（「地下はない、地下はない」と呼ぶ者あり）地下はなかったですかね。（「上だけ」と呼ぶ者あり）（「コープがあったところ」と呼ぶ者あり）コープのところですかね。（「今、YABの横ですよ、今の労金のところ」と呼ぶ者あり）（発言する者あり）

<副委員長>

割にまともなものがあったんですね。

<委員>

今もバス停があります、あそこにビルがあって、地下に飲食街とかあって、簡単な、そこに縦に道路沿いに、今と一緒にですね、バスが3台ぐらい並べるぐらいですよ。

<副委員長>

ああ、その程度ですか。

<委員>

その程度です。

<副委員長>

そんなんではあきませんわ。もっとちゃんとしたやつですよ。

<委員長>

いずれにしても、ちょっと山口都市核でこの交通結節点を整備するということは、ひとつ課題として1行でも上げておきたいと思うんですけども、その辺はよろしいでしょうかね。

<委員>

34ページ、a、bと分かれてまして、aの2つ目の点がついているところにですね……

<副委員長>

ちゃんと書いてありますね。バス交通を中心とした交通結節点の整備。

<委員長>

そうですね、これは今言ってた話ですから、じゃ、ここに書いてあるなら、これでいいですね。ほかに街なか循環交通について何か御意見はございませんか。——とりあえず、こういった書き方の中で今後検討の材料にするということでもよろしいですか。——じゃ、とりあえずこんな形でいきたいと思います。

それで、もうそろそろ4時半になりましたので、きょうの最後に、もし何か、先ほど申しましたように、何かお考えになっていることとか言いたいこと、ありましたら、ぜひ言っていただきたいと思うんですが、いかがですか。こんな案もあるよとか、そういう話も含めて。はい、どうぞ。

<委員>

ちょっと二つほど感じたことなんですが、前、副委員長がJRの山口線のこと、私がちょっと不正乗車というか、人がいないがために、それからワンマンであるために、不正乗車が何か目につくというか、多分そうだなって感じる事が非常に多くて、そのように申し上げたら、そりゃ、ちゃんと検札をしたらいんじゃないですかとおっしゃいました。その後、検札が始まったんですね、実際にね。ああ、効果てきめんというか、きちんとした対応になりました。だから、やっぱり言わないといけないのかなというのは一つ感じました。

それから、バスに乗ると、やっぱりマナーというか、お礼を言わなかったり、お互いそうなんですけど、利用するほうも利用されるほうも黙っている。とっても感じが悪いですね。で、特に一方的になったときに、「ありがとうございます」って降りても、何にも言われないと、何か、何なのかなというふうにやっぱり思います。そういう意味では、人を育てるといって、これは利用者のほうもそうなんですけど、やっぱり小さいときからいろんなものに乗せてみて、やっぱり感謝する心というか、気持ちというか、そういうものをちゃんと醸成していかないと、事業者もやれないなと思います。やっぱり消費者もいけないよねって、乗るほうもいけないよねと思いつつ、やっぱり事業者もあいさつしてほしいねっというのはいくつ感じることです。お互いが利用するわけですから、やっぱりあいさつぐらいは、きちんと返す、していきたいなというのを、二つちょっと感じました。

<委員長>

ありがとうございます。大切な提言がございましたので、これは事業者さんだけが考えるべき話じゃないので、そういう全体の雰囲気を含めて、記録に残しておきたいなと。

ほかに。はい、どうぞ。

<委員>

どうこういう話ではないんですけども、山口線と道路が交差しているところがあるんですね、



小郡の場合。だから、新山口駅で鉄道車両が車庫に向かって行ってもですね、SLを走らせてもですね、あそこにSLが時々、踏切まで来ちゃってね、とめてしまう。そうすると、あそこは渋滞がはっきり起こるんですね。バスも走らんにか、車も走らんということが起こるんです。あそここのところの道路がオーバーすることになればね、渋滞も解消されるし、流れが変わってくるかもしれません。これは財源が伴いますから、まあ前からの課題なんでしょうけど、あそこがどうかならんのかなという気がしますけど。

<委員長>

道路のいわゆる改良ということですね。ちなみに、最初の踏切のところの話ですか、駅を、新山口駅を出てですね。（「はい」と呼ぶ者あり）最初の信号になっている部分ですね。

<委員>

だから、ふれあい通りに入っていったら、交差点があるでしょう。あその交差点を踏切が遮断すると、はっきり車がとまる。だから、第一総合病院のほうの出入り口までみんなぎーっととまりますから。あそこが何とか解消できればしていただくと、一帯の渋滞も解消できるんじゃないかなと思います。

今度、これ、市でもしてもらいます。

<委員長>

道路のほうを改良しようとする、なかなかお金の問題等々、それからいろいろ計画の問題等が絡んできますよね。はい、わかりました。

ほかには。はい、どうぞ。

<委員>

今、駐車違反の問題が随分あるんですけれども、タクシーのほうもだんだん飲み屋街から締め出しを食らったりしてるんですよ。小郡なんかでも大正町っていう、大正通りという飲み屋街があるんですが、そのあたりにタクシーがなかなか駐車ができなくなったり、今、湯田なんかも湯田まちづくり委員会の中でいろいろ検討されたりして、ただタクシーの乗り場っていうのがもう少なくなってきているわけなんですよね。確かに救急車が通ったり何だりするとき、駐車違反の車があると、困ると思うんですけど、タクシーっていうのは運転手が常に乗っているわけです。それから、飲み屋街とかっていうのは、やはり事件なんかも起きやすい場所ですから、タクシーがいるというのも、安全面で目を光らせるという意味で、十分な役割を果たすものではあるんですよ。そういった意味で、一般車両の駐車とはタクシーが待機するというのは違うものですから、利便性のことも踏まえた上で、また安全確保という、タクシーは今ごろ110番、119番というステッカーを貼らないといけなくなった。そういった、すぐに携帯電話とか無線で何かの事件のときにはすぐに通報等もするシステムになっておりますので、ぜひタクシーをもっと少しいろんな場所に待機しやすいようにしてほしいなというふうに思います。

<副委員長>

それはどこに書いてありますか。

<委員長>

これ今話してるのは、必ずしもこの中に書かなくてもいいんですね。

<委員>

書いていただければ、すごくありがたいです。

<副委員長>

法律の問題があるからね。

<委員>

今まで実はそういったことで警察の方とも話はしてきたんですけども、警察の方もだめよとは——これちょっと録音切ってもらったほうがいいですね——だめよとは言わない、見て見ぬふりをしてくださっているところがあるんですけどね。それはそういった目という面で言うと、すごい、例えば行方不明者とか何かっていうときにはすぐにファックスが流れてきますから、そういった面でもタクシーというのはありがたいということは、見て見ぬふりはある程度してくださっているんですけども、もうタクシーの待機のレーンをぼーんと幾つか設けられたら、それ以外にはもう絶対とめられないということがありますし、お客様を呼びに行くんでも、それもう駐車違反とかって言われたら困りますし、ですから、もう少しタクシーについてはですね、タクシー専用レーンとか優先レーンも欲しいんですけど、それ以外にタクシーがちょっと待機できる場所をもう少し広くとっていただければというふうに思います。

<委員長>

はい、ありがとうございます。

先ほどおっしゃったね、タクシーの110番、119番、あれね、もっとアピールしたほうがいいと思いますよ。皆さん、そういうタクシーの役割を知らないから。それから、バス事業者さんも最近、子ども110番とか、結構対応されてるんですけど、それもほとんど知られてないんです。だから、それはね、アピールされたほうがいいと思いますよ。

<副委員長>

事業者は地域に対する貢献をそれなりにし、そのしたことをきちっと説明する責任があります。それをやっていく中で、初めて警察も、警察が一番怖いのは市民から「何だ」と言われるのが一番怖いですから、貢献してるから、だから、それはタクシーが街なかきちっととまっていることが大切なんだという合意ができると思います。そういう話になれば、警察も納得がいく話ではないかと思います。そういったことは、21ページにあります、地域公共交通会議の話の中になるのか、それとも公共交通委員会なのか、わかりませんが、ある段階で警察にも入っていただくことにかんがわなければならない。そうしますと、そういったことも議論になるわけで、現在の社会ニーズに適用した、貢献できるようなことをしていただいて、事実やっているわけですから、今このコミュニティタクシーなんかの貢献もしていただくわけですが、そういったことを業界としてもきちっとアピールをね、そういう場所ですていただいて、そうすると、警察も「まあまあそ

うやろうな」ということになってきますよね。（発言する者あり）

<委員長>

ほかにいかがですか。はい、どうぞ。

<委員>

一つ報告書にも関係するところですけど、報告書の15ページにあるノーマイカーウイークの関係のことですけど、この委員会でもたびたび市役所、県庁、あるいは公務員のマイカー通勤はもうやめさせろっていうような意見が出ておりますけれども、そういう意見が出たので、それが少し反映された内容にはなっているかなとは思いますが、ちょっとトーンが弱いんですね。どこか、よその方というような気もするところなんですけれども。それはともかくとして、今後、率先して公務員が通勤を公共交通にシフトした場合には、もうノーマイカーウイークとか、あるいはノーマイカーマンスとか、そういうのは要らなくなって、もう1年じゅうノーマイカーになるんじゃないかということで、15ページに書いてあるこれ、ノーマイカーウイークの現状はこうなんだけれども、国、県、市の職員が率先して公共交通を利用するようになれば、将来的にはこんなものは要らなくなりますよという方向づけぐらいはできるんじゃないかなと思うんですけど、どうでしょうかね。

<副委員長>

そう書いとるとちゃう。直接的に効果のあるシステムを導入する必要があると書いてあります。

<委員>

だから、これは、あれでしょう、先ほど委員長が言われた、例えばそのときに公共交通の割引をやるとか、駐車料金取ると、駐車料金取ってやるとかいう、そういうような感じでしょうけれども、総合的に見れば、もうこんなノーマイカーウイークなんて要らないと。

<副委員長>

そう書いてありますよね。ノーマイカーウイークについては、実施率が25%前後、こんなもんあかんと書いてあります。だから、直接的に、抜本的・直接的に、そんなの書く必要ないですから、とりあえずそういう効果のあるシステムを導入する必要があると書いてあります。（発言する者あり）えっ、禁止する？（笑声）いやいや、それはまあ……

<委員>

そのぐらい、でも、してもええんじゃないですか。

<委員長>

それぐらいもっと強い、内容的に踏み込んでもいいかなとは思いますが、

<委員>

ノーマイカーの啓発活動を何かやったとしても、もう利用転換が図られないということは、もう今までのこの実施状況の推移からわかるように、もう意味がないんです。

<事務局>

よりそういった直接的な効果があるものをですね、ちょっとしばらく検討してみたいと思います。

<委員>

ノーマイカーで言いたいことがあるんですけど、ノーマイカーはうまくいくはずがないんですよ。日本が一応資本主義でやっているから、資本主義のシステムにのっとってないんだから、これはうまくいくわけがないので、要するに、特に市役所とか県庁の人だったら、通勤手当もらってしているわけだから、マイカー通勤の方はマイカーで、いわばガソリン代、ちょっと足りないと思いますけど、それをもらっているのが、それがマイカーで来ないで、自腹切って公共交通で来ると、損なわけですから。損で、しかもなおかつ不便ということ、これはもう個人の例に頼ってやるしかないということになりますから、公共交通を使ったほうが得だ、あるいは便利だということにならないと、それはしないわけです。基本的に、そうすると、さっき出たように、この中にあります、駐車場のコストの引き上げとかになってくるんです。僕も労働組合とかやりますから。そうすると、非常に抵抗があるところで、その中で例えばそこで上がった分は、職員の健康管理とかの分のお金に充てるとかね、そういう形にするとかしないといけない。

それから、もう一つ、もし仮にそれを徹底したやっただけの場合、どういうことが起きるか。原さんとは少し話をしたと思うんですけど、徹底してやると、ガソリン代で支払う通勤手当よりも、公共交通で支払う手当が、僕なんか年間50万円通勤手当もらっておりますので、防府まで一時ずっと、全部使いますけどね。そういうふうになりますから、財政的には、支出は相当ふえるから、そうすると、ガソリン手当よりも赤字になるんですね、実際。だけど、赤字になるんだけど、僕から言わせると、でも公共交通は維持しないとイケないわけですから、赤字の公共交通になっても、あれでも維持しないとイケないものは、赤字の穴埋めしてるわけですから、連結決算を見てくださいというお話を以前したことがあると思うんですけど、話的には、そこまで書く必要はないと思うんですけど、そういうことになるよということですよ。

<委員>

だから、マイカー通勤をやめさせるということのメリットは、ここに四つあると思うんですよ。一つは、公共交通が活性化すること。それから、もう一つは、駐車場を整備するところを、駐車場が要らなくなることによって、そこで何か新しい事業をやれば、人が、収入もふえると。その事業がうまくいくかどうか別ですけどね。それから、環境に優しくなるということですね。それと、もう一つは、マイカーだと、運動不足になる。ということは、長い目で見れば早死にするんじゃないかと。それはどうでも……、やっぱり健康の面で、将来的な、何と申しますかね、保険の支払いですね、そういった面でのメリットもあるという、この四つのメリットがある。こういったことも何かこう、出してもいいんじゃないかなと思っております。

<事務局>

ぜひ県とタイアップしてやっていきたいと思います。（発言する者あり）

<副委員長>

これは結構あれですね、原さんのところはいろんな圧力がかかってくる可能性はありますね。大変ですね。どんどん圧力がかかります。みんな車で来てるんですからね、うち、どないしてくれるんだという話が山のように来ますね。だけど、これをやんなきゃならないんだよっていうことですよ。何かそういう意味では、何か、やんなきゃなんないんだよっていうところの書き方が、やらねばならんという書き方がちょっと弱いかもしれませんね、そういう意味ではね、ちょっとね。

<委員長>

もうちょっと、じゃ、その辺の書き方をちょっと工夫をすることに。今言われた、そのマイカーから公共交通へシフトすることのメリットというのは、ほかのところでもいろいろと出てますので、それはそれでいいかなと思いますけど。この15ページのところの書き方については、ちょっと書きぶりについて検討させていただくことにしましょう。

<副委員長>

何で今せなあかんのか、それがもう一つね。やらんと大変なことになるんだという、何かそういう背水の陣みたいな書き方がちょっと足りないですね。抜本的というだけでは、ちょっとここが弱いな。

<委員長>

ほかにありますか。——なかったら、ちょっと私から一つだけちょっと提案をさせてもらおうかなと思ってます。

これは具体的に、これはだから、この中に今回書き込もうと思っているわけじゃないんですけども、一つの方法論としてちょっと提案があります。それは、ちょっと24ページの図を見ながらあれしていただきたいんですけども。それぞれの都市核、地域核を結ぶ基幹交通を整備するという、この方向性を今回出しているわけですね。その基幹交通のあり方の一つとして、じゃ、実際の需要や何かと照らし合わせたときにどんなことが考えられるかという、いろいろあるんですけども、山口と徳地の間のね、この基幹交通。これは今のところ、ずっと北側の峠をずっと回っていく路線バスが3往復走ってる、これだけが今の山口と徳地を直接結んでいるものなんですけれども、これをですね、今後、山口・徳地という幹線を基幹交通として育てていくに当たって、ちょっと目先の変わったことをやってみたらどうかと思ってまして。

というのは、徳地は、山口市のそれぞれの地域核、都市核の中で、一番高速道路が近いところを走っている格好なんですよ。徳地インターが、徳地の場合、堀地区からすぐのところにあるわけですけどね。それで、その徳地と山口インターの間を高速道路を通した基幹バスを走らせて、山口と徳地を結んでみたらどうかと思ってまして、これは何が目玉かという、基幹交通として育てていくときに、ちょっと今の、今走っている3往復のバスのあのルートというのは、基幹ルートにはちょっとなり得ないので、やっぱり生活交通を守るルートだろうと。そうすると、基幹交通としてやっていくのが、いわゆる国道経由しかないんですね。ところが、あの国道は、ど

つちみち途中にはコンビニしかなくて、人も余り住んでない場所を通過せざるを得ない。ということであるならば、いっそのこと高速道路を通すことによって、まず一つは、そんなに物すごいスピードアップにはならないんですけども、多少スピードアップが図られることと、高速道路を通した基幹交通をつくることの地域にとってのインパクト。というのは、皆さんも御存知のように、徳地というところは、どちらかというと、防府に向いている。先ほどのパーソントリップだって、防府との間の流れが非常に多いわけですね。で、それを山口にもある程度向いてもらう一つのポイントは、何らかのそこにインパクトが必要という意味で、高速道路を通る基幹交通を市内でつくるというね、そのインパクトをひとつ与えてみたらどうかと思ってるんです。

それで、山口インターにおりるということは、今まで徳地方面からは、北東部からアクセスをしてたんですね。これを南側からアクセスすることによって、例えばゆめタウンであるとか、いわゆる南側の商業施設に徳地のほうからアクセスすることができる。そのことによって、ある程度、新たな買い物行動であるとか、そういうのが生まれる可能性もある。わかりませんがね。実際にやってみないと、わからないんですけども。それで、最終的には日赤なりにアクセスさせるようなルートでつくれば、それなりの効果が上がるのではないかと。

これを実験的でもいいから、ちょっとやってみたいなという思いが私あります。これはここに書くよりも、むしろ議事録にこういう提案が出たということを残しといてもらうことが目的なので、とりあえず言いっぱなしにしますけど、そんなことをちょっと私、考えてまして、もし皆さん、御感想があれば聞かせていただきたいなと思います。とりあえず、どうですか。

<副委員長>

徳地から山口駅まで何分かかるんですか。

<委員長>

ちょっとね、正確には計ってないんですけども。

<副委員長>

つまり地道よりどのぐらい速いんですか。

<委員長>

地道に比べて、地道に比べてね、10分か15分速くなると思います。

<副委員長>

15分も速くなるの。

<委員長>

15分までいかないかもしれません。

<副委員長>

何が心配かということ、ゆめタウンが栄えて、また米屋町が……、どっちみち徳地からは来てないから、構へんと言われるかもしれんのやけど、ますますゆめタウンが栄えるなみたいな気持ち

がちょっとあってですね、それがちょっと心配ですね。

<委員長>

いや、今言われた、どっちみち来てないというあたりなんですけどね。

<副委員長>

どっちみち来てないからね、そうやね。

<委員>

すみません、徳地と山口の間を下が走ってるということは、仁保を通ってますよね、仁保。  
(「はいはい」と呼ぶ者あり) 仁保のお客さんが乗ることが今までありましたよね。

<委員長>

ですから、今の3往復をなくそうという話じゃないんですよ。

<委員>

ああ、3往復をなくさないように……

<委員長>

これはやっぱり生活交通として機能してますから、これをなくそうという話じゃないんです。

<副委員長>

このバスは、もし考えたら、あれですよ、ジェイアールバスと重なるんとちゃいますか。

<委員長>

その辺は事業者さんがどういうふう調整されるかはちょっととりあえず置いているんです。

<副委員長>

僕が事業者やったら、絶対反対しますけどね。

<委員>

そりゃ、人の流れを変えて……。交通業者もちょっと難しいところがありますけど、今までの徳地の人たちが買い物に行きよっちゃった人たちの流れを変えたら、商店とか、そういうところの反対も出てくるんじゃないかなと。おもしろいこととは思うんですけどね。

<副委員長>

徳地の商業が全部だめになっちゃうかもしれんね。

<委員長>

そこまでの影響を本当に持つかどうか、わかりませんがね。

<副委員長>

それ、もしやったら、値段は何ぼぐらいになるんですか。

<委員>

防府に行きよっちゃた人が全部ゆめタウンに流れるんなら、山口市に金が落ちて、非常にいいと思うんですけど。

<副委員長>

ですから、バス代がですね。時間とバス代ですよ。

<委員長>

その辺はある程度、戦略的な設定になるんだろうなとは思いますが、やるとしたらね。あえて委員さんの御意見はちょっと聞かないでおこうかなと思ってるんですけど。（発言する者あり）いや、結局だから、これがね、いや、本当にもうかるバスだったら、そりゃ防長さんとジェイアールさんあたりから、うちがやりたいという話になるだろうけど。私もそんなにもうかる路線だとは思ってないです。

<副委員長>

高速バス仕様にせなあかんから、お金もかかりますよね。

<委員長>

車は別に、観光バスの中古でも何でも構わないんですけどね。シートベルトがついている車であれば……。

<副委員長>

シートベルト、せんとあかんですね。大きいやつですね。

<委員長>

いや、別に大きくなくてもいいんですけど、中型観光バスの中古でも何でもいいんですけど、車はね。もし、委員さん、何か御意見があれば。

<委員>

いや、極力その話題には触れたくないんですけど。（笑声）ここは市の委員会ですから、やっぱり市の意向というのが一番大事。私のほうは、はっきり言いまして、市にとらわれて商売しておりません。要は山口県内、縦横無尽に走っております。ジェイアールさんも一緒だと思います。山口市だけと商売するわけじゃありませんので、当然防府市であり、萩市であり、宇部市であり、いろんなところと同じように話をします。その中でいくと、広域にまたがる路線については、当然こういう委員会の中で話が余り出ないんです。ところが、私どもは仕事をする上では、広域にまたがる路線のほうが、どっちかというところ、大事というか、長い距離を走りますので、当然それ



だけたくさん運賃も払われるし、そういうお客さんもおられます。その話と今の徳地が若干ちょっとリンクする部分があるんですね。

長距離になって、採算がとれる、とれんちゅう話になると、まずとれないんです、ローカルな線になるとですね。広島とか福岡を結ぶ、ジェイアールバスさんのほうも福岡行きをここから出しておられたりしております。うちのほうも広島行きを出してます。ある意味、市場の原理にのっとりね、そういうものが成り立つ線であれば、私も前向きに話をしますし、もう多分走らせてます。きょうの話が出て、我々が黙つとるとするのは、まあちょっとどうかなっていう、そういう線だと思いますし。現実の話としては、なかなか厳しい。形としてはインパクトがあると思うんですが、難しいかなというのが率直な意見です。

#### <委員長>

ありがとうございました。

これは最初に言いましたように、記録に残しておいてほしいだけの話ですので、これで議論して結論を出そうとは思ってませんので、とりあえずちょっと私が思ってたものをちょっと出させていただいたということです。

ほかに何かございますか。——特にないようでしたら、きょう、いろいろと出していただいて、ようやくこの後、最終報告書のほうへ結びつけるような形に持っていったような気がいたします。本日皆さんからいただいた御意見をもとにしまして、次回の委員会では最終検討いたしまして、市長に報告書を提出すると、こういう段取りにしたいと思うんですけれども、なるべくであれば、少し早目に皆さんに最終報告書の本当の最終報告書案にした形でお送りして、御意見をいただいて、さらに委員長、副委員長でそれを踏まえて修正した分を提出して、なるべく最終回、最終回の委員会の場においては、そんな大きな修正が出ないような形で進めていきたいなというふうには思っておりますので、そんな段取りを考えているということをお聞きいただきたいというふうに思います。

では、そういうことで、本日はこれもちまして終了したいと思います。

じゃ、事務局にお返しをいたします。

#### <事務局>

長時間にわたりまして御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。

次回の委員会につきましては、今、委員長さんが申されましたが、きょう御審議いただきまして、御修正をいただきました、あるいは御意見をいただきましたところの修正をいたしまして、7月24日火曜日午前11時から開会をすることと予定をいたしております。当日は午前中に最終的な報告書について最後の取りまとめをしていただきまして、午後に市長に報告書を提出する予定といたしております。市長に報告書を提出する時間につきましては、午後2時ごろを予定しております。皆様方のほうで時間が許されれば、御同席をいただきますよう改めてお願いをいたします。

本日はどうも大変長時間お疲れさまでした。ありがとうございました。

#### ●会議資料

- 資料7-1 コミュニティタクシー実証運行のモデル地域募集記事（市報5/15号）
- 資料7-2 山口市交通まちづくり委員会報告書（案）

## 第8回交通まちづくり委員会会議録

●開催日時：平成19年7月24日（火曜日） 11：00 ～ 12：20

●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、宗像恵太郎委員（秦日出海委員代理）、山崎直和委員（橋本雅寛委員代理）、坂本壽雄委員（岡村孝委員代理）、木村聖委員、佐々木亮輔委員、後藤聖治委員、清水春治委員、高木和文委員、平田共次委員、松永和生委員、吉富崇子委員（14人）

●欠席者：、平野雅彦委員（1人）

●事務局出席者：重見総合政策部長、吉村総合政策部理事、岩倉交通政策課長、原主幹、時安主任主事、横沼主事（6人）

### ●議題

- 1 山口市交通まちづくり委員会報告書（案）について（資料7-2）

### ●協議結果概要

議題1 山口市交通まちづくり委員会報告書（案）について  
字句の修正、レイアウト等の修正が2，3箇所行われた。

### ●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8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。

本日は大変お忙しい中、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、平野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。佐々木委員さんにおかれましては、若干遅れるという報告をいただいております。

また、7月の人事異動に伴いまして委員さんの交替がございましたので御紹介させていただきます。

中国JRバス運輸部輸送課長、木村委員さんでございます。恐れ入りますが自己紹介をよろしくをお願いします。

#### <木村委員>

前任の松本にかわりましてこの度、委員にさせていただきました、木村と申します。どうぞよろしくお願いたします。

#### <事務局>

会議の資料は開催通知とともにお送りした山口市交通まちづくり委員会報告書（案）がございます。お手元に御不備がございましたら、事務局までお申し出いただきたいと思います。よろしいですか。

本日の委員会は、報告書の最終的なとりまとめをしていただきまして、市長に提出をしていただくこととしています。どうぞよろしくお願いたします。

それではただいまから第8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

ろしく申し上げます。

#### <議事1>

##### <委員長>

それではみなさん、改めましてこんにちは。梅雨が明けて非常に暑くなった中で御出席いただきまして、大変ありがとうございます。

それではこれから第8回、最終回になりますが会議を進めたいと思います。

本日の議題は山口市交通まちづくり委員会報告書について、一点でございます。最初、報告書(案)につきまして、御意見をいただきます。それから委員会終了後、午後2時をめぐりに市長に報告書を提出することになっております。

本日いただいた御意見の報告書への反映につきましては、その都度文面等確認させていただいて、併行してその修正作業を事務局にさせていただくと、そういう方法で行います。御協力をお願いしたいと思います。

そんな方法で進めて、また、その後製本するという関係で、報告書の最終のとりまとめができるまで会議、とします。御案内では、11時から2時までと会議の時間、しておりましたが、これまでもかなりの時間、報告書の中身についてはみなさんとやりとりもしていますし、前回の議論については今回反映されている、と。その後につきましてもやりとりがあったと思いますので、多分、みっちりその時間までかかることはないと思いますのでこの辺は柔軟に対応していきたいと思いますので、よろしくお願いいいたします。

それではまず、山口市交通まちづくり委員会報告書(案)につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

##### <事務局>

はい。議事1の山口市交通まちづくり委員会報告書(案)につきまして、御説明させていただきます。

資料の山口市交通まちづくり委員会報告書(案)を御覧ください。

前回の委員会で最終報告書(案)につきまして、議論をしていただきまして、委員の皆様から多くの御意見を頂戴いたしたところでございます。

その後意見をもとに修正、加筆したものを今月はじめに委員の皆様へ送付させていただきました。再度、報告書に対しての御意見を委員の皆様からいただきまして、報告書(案)を作成しております。

再度いただきました御意見に対する修正部分につきましては、配布させていただいております資料の部分に網掛けをさせていただいております。御協議の程よろしくお願いいいたします。

議事1の説明は以上でございます。どうぞよろしくお願いいいたします。

##### <委員長>

それでは、最終報告書につきまして、議論、検討してまいりたいと思います。今も御説明がありましたように、前回からの修正部分につきましては、網掛けをしてあるということです。見ていただくとその場所については分かると思います。多分、事前に送らせていただいておりますので、御覧になっていると思います。もし、他にお気づきの点、御意見等ございましたらお願いしたいと思います。

##### <委員>

ちょっといいですか。5ページの、前のときも言ったんですけどね、カットのスペースが空いていますのでなんとかならないかなと思います。

##### <委員長>

このカットですか。もう少し大きくとか、そういうことですか。

<委員>

そうです。

<委員長>

どうですか。もう少しバランスをよくということだと思います。他には。

<委員>

よろしいですか。

<委員長>

はい、どうぞ。

<委員>

44ページなんですけども、各委員会との連携が図式で表してあるんですけども、右下の山口市運営協議会という部分なんですけども、なんの運営協議会か、主語がないからですね、有償運送の4文字入れていただいて、運営協議会というふうにしていただきたいんですけど。

<委員長>

そうですね。通常はそういう名前になっているかと思うんですけど。

<副委員長>

これは、福祉有償の協議会にする場合と過疎地有償にする場合があるんですね。法律でね。山口市の場合には両方の可能性があるから、そこも組み込んで、敢えて福祉とか過疎地とか書かずに有償運営協議会ということにするわけですよ。（発言するものあり）神戸市の場合はそれを分けております。つまり福祉有償運送協議会が前提にしてあるんですけど、過疎地は基本的にはありません。ただ事情によって、なかなか普通のバスを走らすのが難しい場合、過疎地を街の中で特段に指定して過疎地有償ということを神戸市内でやるという、とんでもないことを考えています。それは裏技です。そんな裏技を使わなくても山口の場合は過疎地有償も当然出てくるんだろうし、福祉有償も出てきますので、それらを組み込んだ意味での有償運送の協議会というふうに理解してよいと思います。

<委員長>

では、そのところは修正をお願いします。

<委員>

非常に細かいことなんですけれども、20ページの網掛けの部分でアートふる山口という、山口の方ならよく御存知なはずなんですけど、アートふるの「ふる」は平仮名です。私、関わらしてもらっていて、こだわりがあるもので。

<委員長>

正確にしましょう。細かいこととはいえないので、それは、修正をお願いします。全部が平仮名ですか。

<委員>

「ふる」だけです。

<事務局>

よろしいですか。

<委員長>

はい。

<事務局>

先ほどの44ページですね、下のほうの山口市有償運送運営協議会に関連して、その上のほうの3行目のところにあります、福祉有償運送等運営協議会とかっこ書きであるところですけども、変わってまして「有償運送運営協議会」というふうにしたいと思います。

<委員長>

それについては、下のほうにあわせたようにかぎかっこの中を修正したいと思います。

<委員>

よろしいですか。

<委員長>

はい、どうぞ。

<委員>

文章としては別に間違っているわけではないんですけども、6ページなんですけれども、最後のところで、「二酸化炭素排出量、全国の中で第2位」というふうにあります。こういうように書かれると第1位はどこだというのが気になってきますので、分かればどこどこに次いで第2位で多くなっているというように書いてもらおうと好奇心をくすぐるのではないかなと思います。

<委員長>

なるほど。わたしは知らないんですが、第1位はどこですか。

<委員>

分かればいいです。例えば、東京都ということであれば、東京都と比べて山口市が2位ってことであれば山口市は非常に多いというようにも考えられますよね。

<副委員長>

わたしがネタの元ですので、昨年度の総務省の統計に出ておりますが、第1位は水戸市です。第2位は栄えある山口市です。要は公共交通がどうしようもない状態のところ、車でみんな走りあっているまちということです。中心市街地が最も衰退しているまちの単価があがっています。第2位でございます。

<委員>

ちなみに第3位はどこですか。

<副委員長>

知りません。総務省の統計を見てください。

<委員長>

じゃあどうしましょう、水戸市に次いで、と入れますか。

<委員>

あってもなくても、文章としてはよいので。

<副委員長>

ちょっと。

<委員長>

はい。

<副委員長>

今日、わたし資料を忘れてしまったので。事前に送られてきた資料を見せていただいた中で、冷静に見たときに重要な点が抜けていることに気が付きました。それは、全ての計画は見直し条項つまり、チェックの項目を入れてこないと意味がありません。見直し条項に関しまして事務局にお願ひし、3年毎とそれから毎年のことですが、そこらのことを入れていただいております。

さらに、今回の報告書は主に幹線とフィーダー、そうした公共交通のあり方を住民協働で創るという話に主眼がおかれておりますが、交通まちづくりは本来は人の歩く道やまた自転車、なども含めた総合的な計画であるべきなのかなと思います。そういう意味でそのことについては、この計画の中には直接検討することはできなかったけれどもそういう課題があるんだ、ということを読み込ませていただいております。

さらには、この報告書の中に平仮名の「まちなか」、これは中心市街地地区のことですね、今の中活になっている地域のことですが、平仮名で「まちなか」という表現を使っております。一方でこのまちなか、報告書の中では漢字の商店街の「街」という字「街中」と書いてあるものもあり、これはちょっとイレギュラーの使い方ですので。まちという言葉で街という言葉を使っている場合もあります。それから、まちという表現だけを使っていることがあります。そこらのゆれがございます。発言をした人間の趣味もあってですね、それを素直に入れていただいておりますので、ちょっとやっぱりここらを統一したほうがいいなということで、そこらの言葉定義と整理をお願ひをしております。これは報告書の信頼にも関わる問題でもありますので、字句の修正をお願いします。

以上の見直し条項の問題、それから自転車道等の道の問題、それからまちなか、まち、街のこれらの使い方の問題につきまして事務局にお願ひをしております。このことにつきまして、委員の皆様にご覧いただき修正をお願ひして、その上で事務局はこういうふうにしたんだ、ということをお願ひをさせていただきますので、事務局もすみませんがよろしくお願ひします。

<委員長>

どこでどういうふう反映してるかっていうあたりの説明、事務局からございますか。

<事務局>

当初、まちづくりとかそういった総称的なまちづくりとかそういったものを平仮名で使って、中心市街地、要するにそういったものについてのまちなかというときには街という言葉を使ったんですが、あとは、事務局として、そっちのほうがいいんじゃないかなということで使いましたが、混同があるということで、副委員長さんから指摘されたんでまちにつきましては全て平

仮名で統一させていただきました。

ちょっと一部ですね、まだ変わっていないところがありますので、例えば41ページとか変わっていない部分もありますので、その辺は平仮名で全部やらさせていただきますので。

<委員長>

最初の見直しのことについては、43ページの網掛けの部分、これがそれに該当するものだと思います。

言葉使いについてはそういうことで修正をしていただくということによろしいですか。

<委員>

41ページのこの下の説明のトランジットモールのところの街のにぎわいのという、まちは街ですか。

<委員長>

これは統一するというでいいんじゃないかと思います。

<委員>

その上にも街なかとありますが。

<事務局>

中心市街地もしくは市街地という言葉以外は全て平仮名で統一いたしたいと思います。

<委員長>

他には。

今回一番最初の私の「報告にあたって」というものも初めて今回皆さんのお目にかけているわけでこんなこと書くなということがあれば、御指摘いただければなと思います。中間報告のときにある程度のことは書いてしまっているの、半分くらいは流用しましたけど。

<委員>

ちょっと気になりますから。

<委員長>

はい。どうぞ。

<委員>

別にこれ報告書の中身とか、全体的に異論はないんですけど、情勢的にですね、今、先月の19日から新山口駅のターミナルの建設の委員会ができております。新しい部署ができていますかと思えます。それを先生は知っておられるのですか。

<事務局>

委員会のことですか。

<委員長>

委員会のことはわたしはまだちょっと聞いてないんですけど。

<委員>



新山口駅ですね、わたしも一人、委員になりましたけれども、全く新しい新山口駅をどういうふうにするかという委員会が新しく発足しましたので、これは大きな交通関係の将来に影響を与える委員会ですので、これとの整合性がどうなんかなあと思いました。この報告書を作る段階で新しくできましたんで、いまさらこれを気にする必要はないかもわからんけど。

その中に今からいろんな意見が出てくると思います。ですから、宇部線と山口線を直結するとか、電化とか、今の結局26ページなんかにありますけれども、いわゆるバリアフリー化の中で、駅そのものが新しく近代的な駅に内容をどうするのかという意味でのトータルなものだと思います。

これは視点として、山口県央部全体に関わる大きな問題だという認識を持って、計画していく側にはあるということが大きな決定が第1回でありましたけれども。

#### <委員長>

今回の中で特に今おしゃった26、27ページあたりのところで、一つは小郡というところが都市核として非常に交通の拠点として重要であるということと、結節点を強化するということはこの報告書の中でうたっていますので、新山口がどうこうという書き方はしていないんですけども、そのことがこの委員会の考え方として新山口のほうに位置づけというものをある程度していると思うんですね。そういう意味では今後の新山口駅のほうの議論がどういうふうになるか、これからのことですから分かりませんが、新山口を重要な拠点として位置づけるということについてはこの委員会の中でもはっきりうたっていますので、その辺は整合がとれる話だろうと思います。

#### <委員>

整合性があると思いますけれども、そういう段階が一つ進みましたので。

#### <副委員長>

この問題は、交通まちづくりの報告の中に組み込まれ、もれなく組み込まれているわけですがそれはそれでいいわけですが、新山口駅の問題は市の委員会でどうこうなる話でもないし、商工会議所も色々考えておられるだろうし、国も色々考えておりますので、それら全体の中で連携をとって進めていく問題ではないかなと思います。御承知のように国では公共交通活性化プログラムということで、山口、新山口間のことを議論していきますのでその中でも議論は進んでくるものと思われまます。また、商工会議所でもあり方を検討されるものと思われまます。そもそもこの問題はまちの、どんなまちにするのかということにかかった問題でございますので、大変重要な課題でございますので、多方面での議論をきちんとしていく、そしてお金の問題がございますので、簡単に言うとJRの駅は単なる営業施設ですから、そんなところに国や県や市のお金を入れられないというのは基本でございます。その中でJRも大変厳しい中で、どうやって、よりユニバーサルデザインに基づいた、また県央域のきちんとした位置づけになるようなことをしていくのかというのは、みんながいろんなところで議論していく中で決まっていくものなのかなと思っています。ただ、先日、中国運輸局や霞ヶ関で話をしたときに今般の国会で通りました活性化法に基づく連携案として何かないかということ国でも模索しております。また、駅整備に関しましては、道路財源の活用ということで、旧建設省と旧運輸省の連携整備でございますが、総合交通戦略策定というのを全国的に進めております。その中の中国地方の玉としてしたいというのが、中国運輸局の一部、一部やない、全体かな、一部、声が出ております。そういう国の意向、公共交通の問題には山口市を徹底的によくしたいと国もきつとお考えでございますのでそういったものとも連携をしながら進めていくことになるのかなと思っています。

#### <委員長>

ある意味、ここで交通結節点としての機能強化と山口ー小郡間、山口市にとって大切な都市核間交通ですよということをうたっているというのは、これからの議論の中でむしろ生きてくる話かなと思いますので、改めて述べなくても、多分これでしっかりした議論の元になると思います。

<副委員長>

これが親なんですよ。

<委員長>

先に言ってるんですから、大切だということを。

<委員>

今の新山口駅の整備が、いわゆる交通問題だけではないからですね。山口県中部の全体の市にかかってくることです。小さい考え方でなしに大きく捉えながら、いかに住民の方が使いやすいといいますか、交通として動きやすい駅になればと思っています。

<委員長>

逆にそういうふうに議論を進めていただければと。

<委員>

まあ、そうですね。

<委員長>

そうすると、今回ここで我々が言っていることが生きてくる。

<委員>

ええ。まあ生かしていかないといけないですね。

<副委員長>

せっかくですから、JRさんどうですか。

<委員長>

委員さん、どうですか。

<委員>

一レールの、鉄道は営業施設、確かにそうでありますけれども、あらゆるところの民間リスクもありますけれどもそれが活性化につながればと思います。

<委員長>

余談になりますけれども、岡山駅なんですけど、新しくなったんですけども、連絡通路をかねた通路のところに出てみたら、ちょうどJRの改札を出たところに、JRの構内なんですけど、駅前の周辺案内図と同時にバスの乗り場と岡山駅前から出ているバスの系統というのが全部出ている案内板がついてるんですね。ですから、改札を出たところにそういうふうなインフォメーションをすることも西日本旅客鉄道さんの中でも可能かなと思ひまして、例えば新山口駅なり、山口駅なりをこれから考えていく中でもね、やはりそういう働きかけもする必要はあるなとちょっと思いましたんで、余談ですけども。

#### <副委員長>

なかなか難しいので、駅広の使い方がね。ここまでJRの土地で、ここから先が公共とかね。そうするとJRの土地のところで公共的な宣伝をするのが都合悪いとかね。大都市だと将来そこに駅ビル建ててもうけようと思ったらそんなの嫌だという話も出てくるんですよ。微妙なんですよ。JRさんも本当にもうけた判断も厳しいんですよ。今までは国鉄だったから税金がかからなかった。今税金かかるとるから、やっぱり利益をあげるのはなかなか厳しいんですよ。新山口駅の場合はどうかは分かりませんよ。ですからそこは、それではいかんということで、国が鉄道事業者と自治体と住民と色々な意見を入れてもう少し便利な駅にしなければならない、と。ターミナルごとに協議会を作ってやるという方法が理想だなと、ということで、これ私事ですが、三ノ宮駅の円滑化の協議会、推進協議会を今進めております。これも国のお金で特活プログラムで2年間始めまして、最終的に今神戸市かなお金出しているの、円滑化の推進協議会やります。これも、最終的にはNPOにやらせてですね、コミュニティセンターなんかもやると。またコミュニティセンターもどこに作るのかということになると、JRの敷地内でいけるのかどうか、結構これ難しい。どうしても行政の持っている土地のところですね、再開発かなんかやっただけですね、都市再生かなんかの開発やっっているところにコミュニティセンター作るって話にどうしてもなってくる。一番美しいのは、JRさんの土地の中のできるようなもの一部分を無償で提供していただいてそれを行政も協力してみんなで作り上げるというのが美しいんだけど、なかなかそうはならない、というのが大都市の場合。新山口の場合はどうなるかは分かりませんが、そんなに床の取り合いにはならないと思うので、でもきれいな話でよそから来た人たちや市民の人たちが気持ちよく使えるように、情報提示がとても重要と思いますね。

#### <委員長>

他にいかがでしょうか。

もう既にかなり議論を尽くしている部分があるんで。尽くしてはいないんですけどかなり議論既に今迄やってきたんで、そうそう真新しいものは出てはこないのかもしれないですけど。

そしたら、最終の委員会でもありますし、お一人ずつですね、御意見なり御感想なりなんでも結構なんで、ちょっと話をさせていただこうかなと思ってるんですけども、委員さんから。

#### <委員>

私がこれに関わらせていただいて思ったことなんですが、将来的に車道と歩道と自転車道という区別の仕方があると、自転車の人がもっと増えるんじゃないかと。山口のように、わたしのところからいろんな主要なところに行くのには、ちょうど30分くらいで歩けるんですね、往復ちょうど一時間で。そういう意味では、歩くということも可能ですよね。そういう意味で歩道をきちっとすると歩く人も増えるんじゃないかなと思います。また自転車道もきちっと整備できると自転車の人が多分増えるんじゃないかなと思いました。そういう意味での公共交通のあり方ということになると道路整備からの話になってきますのでなかなか難しいかな、やっぱり最初が肝心かなという感じはいたします。

それから、地域の事業、いろんな事業があるんですが、新しく取り組むときは、やはり長い時間で考えてどういうふうになるのかなって辺りもこれからいろんなことは検討していく中ではやはり必要なかな。その場しのぎではなくて、将来的な展望を持っていろんなことを計画していかないと、もう物理的に無理なものがあるんだなというのがとてもよく分かりました。そういう意味でこれからは生活していく中で、やはり長い目で見てきちっとした物の捉え方ができる人が増えていくということに期待をしたいなと思いました。そういう意味では、交通ということに関わらせていただいていろんな学びができたということがとってもよかったと思います。

それから、私事ですが、送られてくる文書を訂正するのに当たりまして、なんと下手なしゃべり方をしているんだろうと思って非常に落ち込みました。そういう意味で物をしゃべるとい

しゃべり方というか、意思を伝える、伝え方というのやはり訓練されていかないとやはり相手には伝わっていかないと、コミュニケーション力が足りないなということがよく分かりました。本当に御迷惑かけたと思います。ありがとうございました。

<委員長>

話し言葉をそのまま文章にすると絶対落ち込むんです。委員さんだけじゃないです。わたしも送られてくる議事録を見ると、こんなに重複して同じことしゃべっているのかなと思いますから、みんなそうだと思いますよ。

<委員>

分かりました。

<委員>

今回の委員会に参加して特に印象に残っていることは地域検討会。特に徳地の奥の方まで行ったということが一番印象に残っております。それもですね、普段だと車でさっさと行けるところなんですけども、5時に検討会が始まるということで山口駅のところを13時に出て、堀で一時間待って、それから支所の前でまた一時間待つというような、そしてその、堀から乗ったバスも一日3便くらいしかないのに乗ったというのは、本当にそういうところで検討会のようなことがなければまず行くことがないということからして、本当にいい経験だったと思います。

その後の検討委員会の後に開かれたこの委員会の感想のときにも述べましたけれども、山口駅のところから堀に向かうバスに乗るときも途中で乗客がわたし一人になりました。次の日、防府から堀に向かうバスも途中で乗客がわたし一人になりました。また、これは別なんですけれども一週間くらい前に自分の家の近くのバス停から新山口駅まで向かっていたらやっぱりそれも途中から一人になったということで、今、本当に車に乗れない高齢者の方たちがいなくなったらかなり公共交通というのは、運行が厳しくなるのではないかなといつも痛感しています。

とは言っても免許を手放す、あるいは免許でなくてもマイカーを手放すとじゃあそれに代替するものがあるかという、マイカーにどっぷり浸かった生活では無理だなと思うんですけども、しかし、オールオアナッシングではなくて、今日はマイカーですけど、今日は歩いてきたとか、あるいは公共交通利用するとかもう少し選択肢ができれば少しでもマイカー利用を減らせるんじゃないかなというようにも思います。

それと教育にかかる問題でいつか言ってやろうというふうに思ってるんですけども、よく車危ないと交通安全のことを言うんですね、子どもたちに、気をつけなさいよと、というようなことを言ってますけれども、そういうことを言っている反面、PTA総会なんかのときには、学校のグラウンドがですね駐車場になってるんですね、子どもの遊び場を奪っていると。言っていることとやっていることが矛盾してるんじゃないかなということをどっかで言いたいと思ってたんですけど、今日はちょっとこの場で言わせていただきたいと。

この委員会に出て色々勉強させていただいたことは感謝しております。どうもありがとうございました。

<委員>

わたしがこういうのに出てきたのは初めてで、多分また出てくるということは恐らくないだろうと思うんですけども大変本当に勉強になりました。

わたしは特に車の免許を持っていませんので、免許持ってないというか持ってるんですね、最初に路上検定というのが最後という、全くほんとのペーパードライバーということで、やっぱり交通に関して非常に関心がありましたので、出てきました。

委員会が一番印象に残っているのは、やっぱり、運営のほうに残ってますね。とにかく完全

公開であると。今日も置いてありますけども傍聴のひとにも委員と同じように資料がある。あれだけ作るの大変だろうなと。特に地図なんかで赤鉛筆で線が引っぱってあるのを見たりするとあれを大量にこれ引くのはものすごい大変な作業だったろうなと御苦労が偲ばれると市の職員の方のね、そういうふうには思っています。今回のコミュニティタクシーの実証運行のほうも日数が短かったのでもうどうかと非常に心配したんですけども見ると11の地域から応募があつて5箇所申請されたということです、非常にありがたいことだと思ってるんですけども、実際今度そうなるので実際に今度は運営に携わった方々が関心を持たれるようになりますから、今後のこの委員会はこれで終わるんですけども、次のときにはそういうことに関わられた方々がやっぱり関心を持っていただいてこれ開かれた場なのでこちらに来るというある程度の方が来られるというかんじで、輪が広がっていけば今後非常に明るくなるのでないかなと。そういう意味でいうと今のような開かれた運営の仕方というのは今後も続けていただくとありがたい、わたし、そのように思っております。

#### <委員>

さっき、委員さんも言われたようにわたしも歩道ですね、今街路樹なんかがあつて結局通りにくいという部分はあると思うんですね。ですから、当時昔から建設省の基準があつて歩道の広さが道路を作るときに基準がありますよね。そういう関係で広いところがあつたり狭いところがあつたり、間に街路樹があつたり電柱があつたりして。ですからこれは財源が伴うわけですから今すぐどうこうっていうことにはいかなと思うんですが、歩行者含めて歩きやすい環境づくりをお願いしたいと思います。

もう一つはわたしもこの委員会入りまして、バスとか鉄道とか何回か乗って見たんですけどね、バスの場合停留所があつて待避所で待避できる場所があればいいんですけど、待避できないところがあることによって後ろの車が全部つかえているんですね。ですから停留所の付近については、用地が確保できれば待避できるような環境を作っていただいたほうが一番いいんじゃないかと思ひます。

それからこの前から何回かバスに乗るんですけども、委員会でも言わせていただきましたけれども、時間表がこの前からきれいになっていました。できればもう少し字が大きかったらいいなと思うのでよろしく願いをしたいと思います。なかなかやっぱり財源がついてまいりますので、こうだと言ってもなかなか難しいと思ひますけれども今後道路を作る上ではですね、今道路幹線道路なんか、県庁バイパス行っても右折レーンがありますけども左折レーンがない。とにかく車の渋滞がないような環境を作る必要ではないかと思ひます。

それともう一つは、走られて皆さんお分かりと思ひますけども道路工事が多いんですね。あれは統一して、年間計画を立ててやらないと渋滞が特にラッシュ時にあつるとそういうことが起こるのでそういう意味ではバスを使いなさいという誘導ができるのではないかと思ひます。

大変お世話になりました。

#### <委員>

わたしは皆さん方と意味合いが違つて、自治会組織の代表的な役割を果たしていきました。今までは、小さい視野でいろんな意見を言ってきたかと思ひます。この交通まちづくりで市内10箇所ほど交通委員会で回つてみて、交通を通じてその地域の違いがすごく格差と言つたら問題があるかもしれないが違いが分かつて、今の活動に対して非常に役立ったなと思ひます。また、こういう委員会でいい方向のものができてくるのを今からこれをどのように実際の自治会、各自治会にどのように戻して、一生懸命皆さんに検討していただいたものが、実行段階でどうしたらいいのかというのが今非常に悩みと申ひますか、そういう段階がわたしのつまり重要な段階かなと。ですから山口市連合自治会の各会長さんの意識をまず変えていただかないとまちはよくなりませんということですから、ハード面だけじゃなしにソフト面が特に重要じゃないかと思ひま

す。色んな今から先10年になりますと各地域で今以上にこのコミュニティ交通が重要な役割をする時期がそこに来ているような気がしますから、これをいかに運営をしていくかによって、その地域の福祉が円滑に行えるか行えないかのものがそこにかかっているかなと思いますし、交通弱者をきちっとしてあげることがいわゆる高齢化も少子化もかかっているなど改めて認識をいたしたところです。

#### <委員>

わたしもこういう会議は初めてなんですけども、一つまず勉強になりましたのは、商工会議所の運輸交通部会長をやらせていただいているのですが、やっぱり事業主っていうか、運輸交通事業主でなくていわゆるその商業関係とか、商工業の関係の場合の各企業がこういう公共交通を進めていく上で一つの地域の担い手にならなくてはいけないという、社会に対する責任といいますか、そういう責任がこれからもっと発生してきて一概に公共交通とかこういう交通面に対しては、運輸交通に対して求めるばかりではなくてどういう形で関わっていったら、貢献ができるかということも一緒にこれからは考えていかななくちゃいけないのかな、という。近江商人の言葉で三方よしという言葉があるんですけども、皆さんもよく御存知かと思うんですけども、売り手よし、買い手よし、あと世間よしってのがあるんですけども、やっぱりそういうの社会的に公共交通の担い手として商工業者も関わっていくことの、今回一つ具体的に報告書の中にもあるんですけども、それ一つ非常に勉強になりました。

それと、わたしの個人の事業から言いますと、カーディーラーですから、マイカー社会から完全に脱却していただくと非常に困るんですけども、できるだけ話もありましたように、自転車道という話もあったんですけども、それから先ほど他の方からも意見出たんですけどもいわゆる車道も含めて全体の交通体系と合わせて交通道路、交通網を考えていかないと具体的には渋滞の問題とか、逆にマイカーが必要な場面、利便性、これ必ずあるんですよ、そういう方々がどういふふうに使えやすくて、住み分けをある程度考えていく必要があるんじゃないかなと今回感じました。

今回、公共交通、コミュニティ交通、フィーダー交通等々が中心になって話されてきたわけですけども、今後見直しをされていく中とか検討される中でそういうことまで含めて検討されていただければと思います。

最後になるんですけども、訂正で今回加わっていましたが、とにかくこういう話で今回もそうなんですけども、今現状がある状況を踏まえて話していくんですけども、わたしも子どもが小学生、中学生いますけども、その子どもたちが山口に帰ってきてとかそういうときに車の免許をとって車を買うんでしょうけれども、一年後とか三年後見直すっていう話が、非常にそれ賛成でして、今非常に社会が変わるのが早いんです、スピードが。我々企業でもそうなんです、実際に社会環境も変わるの早いんで、やっぱり一年後とか三年後で見直すっていうことを必ずやっていただきたい。朝令暮改じゃないですけども、悪かったことはやっぱり早めに見直して、変な話、傷口が広がるっていうか、違う方向に走っていくのをどんどん離れていくのを、もう違ったものは早めに修正していただいてより正しいものに修正いただくタイミングを数多く作っていただけたらと思っています。以上です。

#### <委員>

今、第一回の委員会がいつだったかなと資料見て、昨年5月の23日だったんですけども、それまでとにかくこの前の交通まちづくり委員会というのが4年くらい前にあったときもずっと闘う姿勢のみで出ていました。

委員長さんがそのとき副委員長さんでこの4年で変わられたのは、白髪が増えたことやまたちょっと太られたなどそれは別として、常に交戦とまたタクシー会社の自衛ということだけで取り組んできたものですね、この5月23日の第1回目はそのつもりで最初に発言したと思います。

自己紹介のときに、それが回を重ねるごとに、わたしたち業者も変わらなければいけないなど考えるようになってきました。というのも、こちらの委員会の皆さんのお話を聞いたり、また何よりも行政に対する不信感は未だに少し拭えていないところもあるんですけども、随分行政側も変わられたなというのを思いました。というのは、市民の声ということを本当に水戸黄門の印籠みたいに出されたのがですね、実際の地域検討会とか、そのほかにも、それまでは単なる利用者だけのアンケートで自分たちに都合のいい数字だけを出されていた行政がですね、自分たちに都合の悪い部分も全て公開するという、それから実際にこの中にも出ていましたけれども、市民の本当の声を聞き取るという体制が徐々に整いつつあるのではないかなど。そうするとわたしたちもこのコミュニティタクシーも元々実は大反対です。既存のタクシー事業に対してプラスになることは考えられないということです。コミュニティバス廃止これのみを訴えてきたっていう姿勢が未だに実は変わってはいないんですけども、しかしこのコミュニティタクシー等のいろんなコミュニティ事業にも参画していくというのは、わたしたちも本当に変わってわたしたちも一緒に何かをやっていかないといけないなど。それからこの委員会ですごく感じたことは、わたしたちは単なる交通網を充実させればいいというふうな考え方だったんですけども、やはり人が移動するためには目的を持つということ、何らかの目的を作っておくということも大切だということ、これをこの委員会で学んだと思います。またこの委員会の中で特に印象があったのが足という言葉を使うのはいけない、今頃すごく気をつけてですね、委員さんから言われて、これからなんて言ったらいいんだろうかと思いつつよくいろんなところで話をするんですけども、足という、確かにそうだなと。それともう一つ、トリップというのを今度からどっかで使おうと思うんですけど全く使う場がないんですけども、トリップという単語を覚えていたんでいろんなところで使おうかなと思ってるんですけども。

この委員会の中で実際にわたし自身も随分姿勢を変えていったつもりですし、またこれからもっともっとわたしたちも変わっていかないといけない。利用者と事業者と行政と三者が一様ぞんでもと言ったら前の都市整備部長さんが三者一様どこでいきましょうというふうに言うていただきました。本当にそういったことでみんなの利益を考えながら利益というものの単なるわたしたちのような営利目的ではなく、社会としての社会貢献、また社会全体がよくなるということで考えていかなければと。

先ほど先輩がよい言葉を出されて私も何かいい美しい単語ないかなと考えてもろくなことが浮かばないですけども、わたしたちの商売用語でよく他人の靴をはくということがあります。相手の靴、色も違う、サイズも違う、趣味も違うけどそれに合わすということが商売の一番大切な基本だということをよく言いますが、確かにわたしたちも行政の立場にもなってみないといけない、利用者の立場にもなってみないといけない、ということ初めてわたし自身が気付いたような委員会でした。また、次回これと同じような委員会があるんであればもっと徳地から阿知須までの広域のひとたちも参加していただいて、もしそのときに委員長さんがおられるのなら少しはダイエットされたらなというふうには思いながらこれから頑張っていこうと思います。ありがとうございました。

#### <委員>

わたしも前からずっと参加させていただきまして、私の出席しておる立場は皆様方と、まあJRバスさん、JR西日本さん、は似てはおりますけれども、わたしどもが一番直接的に皆様方の足というか、いうことバスを運行させていただいておりますので、なかなか発言もちょっとしにくい部分もありまして、あまり我田引水的な発言をするのもどうかなというのもありまして極力意見を聞くほうで参加させていただいたつもりです。その中で皆様方から貴重な意見をお聞かせいただいたり御指摘をいただいたり日頃の事業改善というか、お蔭を持ちましてバスの時刻表も一枚ものから冊子のものに変えたりそれなりにはちょっとずつ努力はいたしてきたつもりであります。

ただこの委員会がいいとか悪いとかということではありませんが、私の場合は山口県内各自治体のこういう委員会に出席をさせていただいております。その中でそれぞれの自治体の温度差、ものの考え方の違い、これまあはっきりあります。ですからこの山口市でみなさんがたが高い目標に向かってお話をされることを例えばよその自治体でお話しても全く受け入れてもらえないところもございます。要はものの考え方、危機感というか、生活交通として足が例えばバスしかない、列車しかない、極端に言う船しかないというところではあまり理想的なことを言うことよりより現実的なお話をしていかないと、やはり住民の方はついてこられません。ですから、そういう危機感というか山口市の場合はある意味まだ恵まれておられます。そうでない山間部しかないようなところに行きますとあまり悠長な話をしておっても参加されておる方からは逆に痛烈に怒られるということもございます。そういう意味でいきましたら、私どもは地区と地区を結ぶ広域にまたがる路線をかなり持っておりますので、そこら辺の仲介役として今後も路線を維持していくというつもりでおります。

皆様方からの御意見を本当に参考にさせていただいて、今からも先ほど出ました新山口駅の開発とか防府も含めましていろんな地区との交流をどうしていくかということを考えていきたいと思っております。色々大変お世話になりありがとうございました。

#### <委員>

わたし、最後だけ出ましたのであんまりこまかいことを言えませんが最近路線バスの維持についてテレビ等でも色々特集を組んでやられることもありますけども、確かに路線バスの維持についてはかなり苦しんでおられる自治体さんおられます。それをこうして市民、行政、それから事業者、それが一つになってこういった交通体系を中心としたまちづくりをつくるということは非常に素晴らしいことだと思います。他県でもさっき言われましたように、こういった委員会がでございます。私も何回か出させていただきましても、言われるように確かに温度差はありますが、それなりに一生懸命、交通体系を残そうと努力されております。これが報告書だけでなく本来実行されるべきことなので、これが現実にはできるかどうか、後にかかってくるのだと思います。これをこの報告書を参考にさせていただきまして、私ども中国4県、路線バスは島根県もなくなって、岡山県もなくなりましたけども、他の路線もございまして参考させていただきたいと思っております。ありがとうございました。

#### <委員>

私も今日部長に代わって出席したんですが、初めてこの場に出席させていただきました。冒頭お話がございましたように、山口と小郡の幹線というのは必要な主要交通です。私この7月に20年ぶりに広島からこちらにまいりました。最初に感じましたのは、山口県は道路が素晴らしいなというふうな印象を持ちました。一方鉄道を見ますと県庁所在地で山口線という重要な路線でそこそこの使命を持っておると感じておるんですけども、他の線と比べますと機能のほうで非電化区間があったり列車とかホームとかいろいろあります。やっぱり実際には新山口、山口間、山口まで見ると行き違いのできる駅が大歳1こしかない、ということがありましてこれが最大のネックであります。先ほど宇部線と山口線の接続の話がありましたが、私も考えるところはございます。以前そういう仕事もしておりましたので、それを検討していた時期もございましたが、実際につなぐということになりますと、膨大なお金をかければできないということはありませんが、ただそれぞれCTC区間という機能がありまして全部システムが組んでありまして、まともにそれを直結ということとなりますと、皆さん想像できないようなお金がかかるのではないかと思います。つまるところそういうことも確かにいいと思うんです。結節点ですか、乗り換えなしでというのが、鉄道に限らず、バス、タクシーなどと組み合わせたり、パークアンドライドもそうですし、キスアンドライドもそうですけどもまあ縦横無尽にすぐ乗換えができるというだけではなく、同意があまりできないものに多額にお金をかけて直結にこだわるよりも例えば山口線



なら山口線、宇部線なら宇部線のそれぞれ線の特徴というものがあると思いますので、そこに合わせて利便性をあげていくことが大切かなと思います。お客様も増えればいろんな交通事業者にとりましてもいいことだと思いますし、鉄道もいろんな展開というのがありますし、地道にやっ  
ていくしかないかなと思います。私どもの会社だけでできることとできないこともありますので、将来いろんな力をお借りしながら努力したいと思います。

山口線、御存知のようにSLやまぐち号、蒸気機関車が走っております、全国でも有数の線であります。ただSLやまぐち号は観光素材を生かしてそこに限った列車でありまして、お客様をお運びする列車ではございますけども交通まちづくりという観点からは少し違っていると思います。身近な乗り物を本当に便利にすることが課題だと思います。色々お世話いただきながら勉強させていただきました、今後ともよろしくお願ひします。

#### <委員>

代理でまいりましたけれども今こうして、山口市ではどんどん大変素晴らしい取り組みが展開されますけれども、県といたしましてもこういった取り組みが全県的に進むようにと考えてお  
りまして、全ての地域で、事業者さんとか、住民の方と一緒に使って使いやすい生活交通をよく考  
えてよりよい仕組みを作っていただきたいなと思っております、昨年に、生活交通活性化  
に関する指針というものを県で作りました各市、事業主体、事務所にお示ししてございまして、今  
まさにあちこち走りまわっておる最中で、なかなかまだってところですけども、県内全ての  
市町でそうした取り組みが進むように頑張っていけるように思っております。こうした素晴ら  
しい報告書ができあがりまして、この報告書に書かれてある理念、考え方、こういったことが今  
後山口市のいろんな意味でのまちづくりに生かされていかれることだと思いますけども期待を  
しております。これから、山口市でコミュニティ交通を作りあげていく取り組みが動いていくと思  
いますけども、そういった作り上げていく取り組みがいろんな市民活動とか、いろんなことにつ  
ながってすごく盛り上がっていったら本当にいいなと思います。先ほど委員さんもおっしゃいま  
したけれども、事業者さんも変わったし行政も変わってくれると言われましたけれども、そして  
行政も変われば市民も変わるしどんどんどんどん変わっていくという、相乗効果で素晴らしいま  
ちづくりを考えていけたらなと思います。県もできるかぎりのことはやりますし、できないこと  
もたくさんあるかもしれませんが強い協力もいただきながら進めていけたらと思います。ど  
うぞよろしくお願ひいたします。

#### <委員>

わたしも今回は委員が研修のため最後の委員会に初めて参加させていただきました。今回の山  
口市の交通まちづくりは地域で何回も勉強会を開催されておられ、行政がありきたりの机上で考  
えるのではなくて地元に行って考える、現地を見るという大変素晴らしい活動をされたと思いま  
す。そういった現地で見るといのはある意味全国で先駆けられたモデルケースになるんじゃないか  
と思います。山口市さんは職員自らがこういった委員会を開催されておられて、コンサルを  
利用されてないんですけれども、そういったお金はないけれども自ら汗をかいておられるとい  
うところはわたしも行政マンとして大変見習わなくてはいけないと切に感じております。

また、山口市さんは住民と協働で交通まちづくりをされたことも全国に宣伝していきたいと思  
いますし、この交通まちづくり委員会、中国運輸局の平成19年度の公共交通総合活性化プロ  
グラムで山口運輸支局が開きます山口市内幹線交通活性化検討委員会につなげております。第1回  
目の活性化プログラムの検討委員会を8月9日にここで開きます。今後も山口市の公共交通を  
活性化して交通を通して山口市のまちづくりに寄与していきたいと思っておりますので引き続  
き皆様方の御協力をよろしくお願ひします。

#### <委員長>

では、副委員長さん。

<副委員長>

交通まちづくり委員会って他にありますか。他のまちで。

<委員長>

名前だけではなくはないですけどね。

<副委員長>

本気でやったのは恐らく日本でここが最初だと思います。これは地域交通計画ではなくて、交通まちづくりだからすごい。だから大きな視点で長い目でものを見ようとすることができたんです。この一年間、なんか夢のように過ぎ去ってしまってどうして山口にこんなにしょっちゅう来てるのかと不思議な感じがしますが、なんか夢みたいです。3年か5年か通ったような気がしますが、一年ちょっと、なわけです。前から尊敬申し上げている委員長さん、現場でものを考えられるという方でその委員長さんと一緒に仕事ができ皆さんと一緒にもの考えることができとても幸福でした。特に熱心に傍聴いただきました本当にずーっと出席してくれた議員さんや車椅子に乗って大変だけどずーっと来てくれた方やいろんな方々、そういう方々にとっても感謝します。役人が変われば市民が変わる。現場に行くと議論すれば市民が変わる。市民が変われば議員が変わる。議員が一人でも変わればまちが変わると思います。議員の役割とは単なるチェック機能ではなくって政策立案です。それが現場に出るところから、一緒に創ることができるのではないかと思います。出席いただいた議員さんも数えるほどしかありませんが、ずーっと出てきてくれた何人かの議員さん、とっても尊敬申し上げますし、頑張ってください。市民が変われば事業者が変わります。事業者はそれでおまんまを食べてますから、委員さんが言ったようにそう簡単には変わらない部分もあると思います。だけど、商売はやっぱり時代が変わっていかなかったら、その商売自体が成り立たなくなる。自分たちは今までこれでやったからこれでやっていける、そんな訳はありません。やっぱり市民ニーズや状況に合わせて商売も変わっていかねば生き残っていけないのと違うか、というのが今の時代ではないかなと思います。事業者が変われば、まちが変わります。山口の将来にとっても期待をしておりますし、山口モデルはまず入口に立つことができましたが、全国が見ておりますのでさらにブラッシュアップするようにしたいと思いますので、山口市の皆さん、頑張ってください。

<委員長>

ありがとうございました。

最後にわたしもちょっとまとめたことというか、というより皆さんにお礼を言いたいと思います。

わたしも今まで過去色々な自治体のお手伝いをしたり、あるいは事業者のアドバイザーみたいなことをやってきたりいろんなことをしてきました。

特に自治体のこういった交通関係の委員会ですとかそれから、コミュニティバスを走らせたり修正したりする委員会を随分やってきましたけれども、これだけ皆さんに積極的にしかも前向きな発言をたくさんしていただいた委員会、わたしも初めてです。そういう意味では、非常にわたしにとってもありがたい委員会でした。わたしもそれこそなんか月に2回くらいの割合で山口市に足を運んでるんじゃないかと思うくらい、結構来ました。現地にも行かせていただいて、本当に山口市のそれぞれの地域をよくしたいなという、わたしができることは本当に交通という分野にある程度限ったことしかできませんけども、それでも山口市の交通、少しでもいい方向に持って行きたいなというつもりで色々見て話をしてきました。今回この委員会がとってきた手法なり、あるいは報告書に盛り込まれたことというのは、実は今先生からも話がありましたけど、全国的

に見てもかなりわたしは画期的なことだろうと思います。正直わたしの考えなり、副委員長さんの考えをかなり反映させていただいた部分もあります。けれども、なかなかこういうその報告書の中では書き表せない、普通だったらあんまり書き表せないようなことはっきり今回うたっております。そういう意味では、今後公共交通、あるいは公共交通とまちづくり、こういったものを考えていく上ではこの報告書っていうのは多分、全国の指針になるだけの内容を持っていると思います。それだけの議論を皆さんにさせていただいたこと、大変感謝しております。

それで、前書きのところにも最後に書きましたけれども、これは報告書を出して終わりという話ではありません。これからが山口市の交通まちづくりのスタートですから、このスタート地点をきるための報告書です。ですから今後も色んなかたちで皆さんにも関わっていただきながら、わたしも協力できることはさせていただきたいと思ひますし、これからをスタートというつもりで次につなげていきたいというふうに思ひますので、これからもよろしくという意味で今回の委員会の議論は終わりにしたいと思ひます。どうも大変ありがとうございました。

特に製本等については。

<事務局>

そうですね、今からとりかかりまして多分1時過ぎにはできると思ひます。

<委員長>

最終的な報告書を今事務局でしていただいておりますので、最終的な部分について最後にわたしと副委員長で確認をさせていただくということで市長に2時過ぎに報告書を提出するという段取りにさせていただきたいと思ひます。それでよろしいですか。

それでは、長期間、一年以上に渡る、大体こういう委員会というのは、2年度にまたがる委員会というのは大体はせいぜい5回くらいなもんなんです、他の地域では。

8回に渡る会合を開いて熱心に御議論いただきまして、本当に大変ありがとうございました。大変お疲れ様でした。それではこれで事務局にお返ししたいと思ひます。

<事務局>

部長の重見でございます。昨年の5月から8回、今までその間、お話にもありましたように地域の生の声を聞くという、しっかり各所で地域検討会というのも出席いただきながら熱心に議論いただきまして、大変感謝しております。2時から委員長さん、副委員長さんから市長に提出していただきたいと思ひますけれども、委員の皆様も時間が許しましたら同席をお願いしたいと思っております。

先ほどありましたように、提出していただきますこの報告書、これからがスタート、ということでございますが、来月には山口市市民交通計画といたしまして策定いたしまして、山口市に相応しい交通体系の整備を市民の皆さんと一緒に取り組んでまいりたいと考えております。

山口市も平成17年10月に合併しまして、いろんな部門の計画が今できつつあります。昨日も市長から理念だけじゃだめよ、実行だよという指示を受けております。

報告書を提出するという委員会の役割は終わったわけでございますけれども、実行という面では先ほどの色々ありましたように、コミュニティタクシー、あるいはパークアンドライド、それから都市核間の交通活性化のプロジェクトなど、いろんな事業が今、動き出そうとしています。また、山口市地域公共交通会議、それから山口市全体の交通政策の推進にかかる山口市公共交通委員会、こういったものも今から立ち上がるという予定にいたしております。

委員の皆様には今後とも引き続きまして山口市の交通行政についていろんな忌憚のない御意見を伺いたい、また御意見を賜りますようお願い申し上げますけれども、御挨拶といたしたいと思ひます。どうもありがとうございました。

●会議資料

資料 8-1 山口市交通まちづくり委員会報告書（案）