

審議会等会議録（概要版）

審議会等の名称	平成 2 8 年度第 3 回山口市公共交通委員会
開催日時	平成 2 9 年 2 月 1 6 日（木曜日） 1 3 : 3 0 ~
開催場所	山口市消防本部 3 階講堂
公開・部分公開の区分	公開
出席者	伊藤 和貴委員（会長）他 1 7 名
欠席者	原委員、大原委員
事務局	山口市都市政策部交通政策課
議題	1 山口市市民交通計画の評価について 2 公共交通に関する市民アンケート調査結果について 3 地域検討会の開催について 4 その他
内容	次第に基づき以下のとおり進められた。 1 山口市市民交通計画の評価について 評価結果をもとに、第二次計画の課題設定に反映していく。 【質疑】 ○A 委員（公募委員） コミュニティバスに関して、最近の地域勉強会の実施状況はいかがか。 また、コミュニティバスの基幹交通の位置づけとなる区間というのは、要するに旧国道 9 号とか、そのあたりの区間を示しているのか。 ○B 委員（公募委員） コミュニティバスについて、6 ページの行政主体で公共交通とある。これは、コミュニティバスだと思うが、行政主体で運行するコミュニティバスについては、将来的には路線バスか、コミュニティタクシーに変わっていきたいということである。市民の中にコミュニティバスがかなり定着しているので、コミュニティバスを廃止するのではなく、防長交通やほかの事業所に民間委託するとかいかがか。 ○事務局 A 委員お尋ねの、地域ごとの大内、大歳、吉敷の地域勉強会、これについては、かなり開催をしている。その記述が抜けており、申し訳ない。大内地区については、平成 2 2 年度に、沿線利用者協議会という形で実施をしている。それから、大歳地区、吉敷地区については平成 2 5 年度に、同じく白石地区、湯田地区については平成 2 6 年度に実施した経緯がある。ただ、その中でも、具体的にコミュニティバスをどうするかという具体的な議論にはなっていない状況である。 B 委員のお尋ねについて、基本的に、今この計画の中で、基幹交通、要は都市核と都市核、あるいは都市核と地域核間を結ぶ交通については、バス事業者に行っていただく。それ以外のそれにつなぐ地域のフィーダー交通については地域主

体でという考え方に立っており、そういった振り分けができれば一番いいと思っている。ただ、コミュニティバス自体については、先ほど実績も減っていると言ったけども、いろいろな課題があるということは認識しているが、この路線を無くすということではない。今後どういうふうにしていけば、持続可能になるのかということは今から議論していきたい。

○A委員（公募委員）

基幹交通の位置づけとなる区間とは、どこのことを示しているのか。

○事務局

現計画の中では、都市核と地域核を結ぶものという意味での位置づけをしている。したがって、具体的にどこの道路という、そういった考えではないと思うが、そこが非常に大きな道路で、非常に大きな交通があってという、そういうイメージでつくってあると認識をしている。

○C委員（交通事業者）

地域間交通という例を詳しく説明をしていただければ理解いただけると思うが、まず、コミュニティタクシーの一番大切な面で、地域と行政と事業者、三者が協働作業ということで、みんなが同列の立場で汗をかいて今までやってきた。

この中で、コミュニティタクシーのルートを決めるときに、幹線交通に対する補完交通という考え方でやっているの、ルートをつくるときに、鉄道と、それから路線バス、これによって時間を合わせてパンタグラフを作成してやっている。フィーダー交通ということをして市から説明していただければ理解をいただけるのではないと思う。

コミュニティバスについて、資料1-1の7ページに収支率が出ているが、コミュニティバスは50%という目標が本来ある。これは一度も達成していない。50%というのは、平成17年に行政側から、提案があったもの。その50%に達成しない場合は、これを廃止するということがあったけども、そのままずっときている。

過去からのアンケート調査においても、コミュニティバスはかなり支持をされている。本来、タクシー事業者はコミュニティバス反対ということで立ち上がって、こういう委員会をつくっていただいたが、実際に今、コミュニティバスが基幹交通化しているというところは、評価はすべきだろうと思う。この収支率50%を相変わらず変えてない場合は、何らかの基準を変えていくころに来ているのではないと思う。

幹線交通に関して、今の路線バスと、それから鉄道、それに合わせるようにコミタクも嘉川とか、佐山のルートも行っているが、このダイヤを決める。宇部市営等もあわせて何らかのダイヤ編成をしていくように。国が交通網計画についても示しているが、他の事業者とあわせて、皆さんの利便性を図る形のダイヤ編成を今後、市として率先していただきたいと思う。

	○委員長 事務局、今の収支率50%の考え方を変更する時期ではないかとか、そのあたりについては、今いただいた意見は意見として、次期計画を策定する中で、まずそれを議論の俎上にのせるという方向でよろしいか。 ○事務局 今の実証運行という位置づけのままで、収支率50%を達成したら本格運行へというような形の要望が出てきていると、そういう状況である。平成13年に、コミュニティバスを運行開始したが、平成19年にこの計画をつくったときに、コミュニティバスそのものの見直しということは記載しているので、まずそこをどう考えるかというところだと思う。それによつては、コミュニティバスの収支それ以前に、コミュニティバスの考え方をどうするかという、そこを整理するのが先と思っている。 ○D委員（公募委員） 3ページの路線バスの開設や、6ページの基幹交通の位置づけとなる区間の路線バスの運行などについて、山口市の中心部と、周辺地域の性格が違う。高齢者等がいる周辺地域、農山村地域にて、基幹路線の充実を図るということが検討されると書いてあるが、検討状況はどうかと思っているので、次の計画の中では、この辺りも強調してほしい、力を入れてほしい。 様々な広報やイベント等をされているが、まず基幹路線の確保とか、それから使いやすい交通網の整備、鉄道やバス路線、タクシーなど様々あるが、その辺を組み合わせ、生活者の利便性を向上させるような方向で持っていっていただけたらと思う。 それと、5ページのところで、スクールバスなどの相互利用ということも検討されているところだが、地域勉強会等をもっと活発にやっていただいて、この辺りの資料を有効に活用される方向が出るといいと思っている。 ○委員長 今の意見は、まさにフィーダー交通の基本の部分に対する認識だと思うが、これについていかがか。 ○事務局 特に今、過疎地域、中山間地域というのは、非常に、本当に知恵を絞っていかないと、なかなか解決策が見えない状況であり、基本的には、先ほどC委員がおっしゃられた、コミュニティ交通、フィーダーについては、事業者と行政と市民と汗を一緒にかくという方向にしている。 しかし一方で、過疎地域においては、事業者がいないというような状況があり、そういうところについては、具体的に言うと、例えば自家用有償ということで、阿東生活バスを走らせている。 それは、合併後、合併が平成21年なので、それから見直しについては、利用状況に応じた見直しはしているが、具体的に皆様の声を伺いながら、一緒にどう
--	--

	したらいいかというところの具体的なところまでなかなかいっていない。また後で改めて説明するが、3月に地域検討会を開催するので、本当に、そうした中山間地域においても、どういった交通体系が必要なのか、また、主体的に取り組むにはどうしたらいいのかということと一緒に考えていきたい。 ○A委員（公募委員） 先ほどのコミュニティバスの収支率、平成14年に50%となっているという話で、どういうところで決めたものか、また教えてほしい。それと、現状は、この資料を見ると、コミュニティバスについての収支率はあるが、その他市内で走っているバスについても、収支率なんかは実際のどの程度なのか、資料があれば、また教えていただきたい。 あと、ある程度、成長できる部分と基幹の部分というのも議論があるから、その辺りを含めて、収支率50%ということ、次にどう考えるか必要であると思っている。 ○委員長 資料等については、また後々検討に応じて出していけると思うので、よろしく願います。 ○B委員（公募委員） いろいろなこと考えないといけないが、C委員が言われていたが、コミュニティバスとタクシーが競合するということで、収入率が50%を超えないと廃止も検討するという話だが、市民の立場からすると、タクシー業界の方々もコミュニティバスもJRバスも公共交通全ての事業がそれぞれお互い足を引っ張ることなく、継続できる形が一番いいと思う。 公共交通、JRバス、山口線、それぞれ地域の足を確保することが厳しいのも分かる。でも、お互いを潰し合うのではなく、お互い協力して、連携して、生き延びていく。どこの会社も潰れない、どこの会社も潰さないというところに残ってほしい。市民としては、タクシー会社も残ってほしい、コミュニティバスも防長バスも、JRバスも、JR山口線も全て残ってほしいという思いである。 そのためには、市民が市民運動などのつもりで、公共交通を利用しよう、タクシーを利用しようという形にしないと残っていかない。だから、理想、机上の空論ばかり言っても仕方がないので、この実施計画の評価をしたが、今現状としては、バスの本数が少ないので、高齢者をバス停のところで目にとると、雨の日も雪の日も寒い中待っている。15分も、遅れたら30分ぐらい待たないといけない。そういう状況で、高齢者が利用されているが、屋根や椅子がない中で我慢強く待たれている。多分車の利用できないお年寄りの方だと思う。そういう交通弱者に対する配慮が必要だと思う。 バス停に関しては、例えば湯田温泉のバス停がホテルの駐車場整備のために待合室や座る場所が非常に狭くなって、歩道と待合所がつながってしまった。ホテルが駐車場を広げるために、待合室、休憩するスペースが無くなってしまった状
--	--

	態で、人通りも多いので、待合室があればいいと思う。 タクシーに関して、新山口駅で新幹線を利用されるとき、年末年始とか、お盆とか、帰省する人をみんな車で送迎される。宇部空港も同じ。宇部空港も新山口駅も全部車で送迎、タクシーの利用者はほとんどいない。本当に少ない。 だから、経験として言うと、通常、新山口駅から湯田まで帰るのに3,000円取られる。タクシー料金を3,000円取られる。それはちょっと高いので、特別割引で、新山口駅から湯田温泉方面、山口県庁とか、特別料金で半分ぐらいにすれば、まだ利用が2、3人乗り合いで行けるのではと思う。 東京の方では、近距離は410円という低価格で利用できる。タクシーの料金体系の工夫が本当に問題ではないかと思っている。山口駅にはたくさんのタクシーがあっても、利用者はほとんど数少ない。宇部空港も、駐車場の利用料を有料化すると、どこから来るのでも、新山口駅と宇部空港を結ぶバスを利用していただけ。宇部空港から山口方面にバスを走らせるということがあると思う。 結局、公共交通のバス、山口線、タクシーを市民の皆さんでどうやって利用するのか。意識的に利用しない限りはそれもできないので、私も車好きであるが、市民は、必ず最低一ヶ月に一、二回は公共交通利用しようとか、そういうキャンペーンだとか、運動を起こさないと、市民運動ぐらいの動きをやらないと存続できるのであろうか。タクシーも安くないので、タクシーの料金を利用しやすい形に変えていく。もっと本気でやらないと、本気で厳しいと思っている。 ○委員長 B委員が言われた方向に向かって、具体的にどんなアクションをするのかといったことが、この交通市民計画の実施計画にまとめられていて、今それぞれの個別に評価をやっているという段階だというふうに理解をしていただきたい。 ○A委員（公募委員） 運転免許証保有者のうちの高齢ドライバーによる交通事故が増加傾向となっており、社会的な関心も高まっていることから、運転免許証自主返納のさらなる促進策が必要であるが、計画においてぜひこの促進策をさらに具体的に記載してほしい。 ○委員長 そのほか、この実施計画の評価について、意見、質疑等ないか。 《なし》 2 公共交通に関する市民アンケート調査結果について アンケート結果をもとに分析を行い、第二次計画の課題設定に反映していく。 【質疑】 ○D委員（公募委員） 公共交通の満足度について、利用の有無や、交通の便の良し悪しで、結果が異なると思うが、いかがか。
--	---

	○事務局 利用頻度別に利用している人、していない人の満足度の違いについては、27ページ、28ページに掲載している。これによると、利用されている方は、満足度が高かったり、または利用されていて、実態がわかっているから満足度が高いというふうになっている。 一方で、年に数回しか乗らない人とか、全く利用していない人は満足度が低いという結果になっている。また、31ページには、利用しない理由を記載しており、例えば好きな時間に出かけられないとか、運行本数が少ないというので満足度が低い、だからバスに乗らないとなるのか、バスに乗らないから、そのバスの利便性が良く分からず、満足度が低い結果に出ているのかは、もう少し分析しないと分からない。 ○D委員（公募委員） 地域別での分析はいかがか。 ○事務局 地域別は10ページと11ページに記載している。 ○D委員（公募委員） その利用頻度別の分析はしていないか。 ○事務局 それはしていない。 ○D委員（公募委員） 利用していない人に満足度聞いてもどうかなと思う。 ○事務局 確かに。満足度について、利用されない方を除いて、かつ地域別にとこのような記載にしてみる。 ○E委員（交通事業者） この集計の分け方として、バス停から半径500メートル以内、基準を500メートルとするか、400メートルとするかはあるが、要はバス停から距離が遠い方とその範囲以内の方、それぞれのデータの集計は可能か。全般的に。 ○事務局 クロス集計すれば可能かと。 ○E委員（交通事業者） 多分その辺りが一番利用するのか、しないのかの分かれ目である。というのは、利用する気があるのに利用できないというのは、距離が遠過ぎて使えないという位置づけになってくると思われる。 ○事務局 了解。 ○F委員（運輸支局） 先ほど、分析の方法があったが、例えば利用されている方の家族に伺うという
--	---

のもあっていいかと。

○事務局

アンケートの設問の中にはそういった項目が無かったので、今後、3月の地域検討会でも、開催の御案内をしている中で、実際に利用者の声を聞いてみようという方が多くおられる。そういった方からそのような声を伺いたいと思う。

○B委員（公募委員）

路線バスを利用するにあたって、不満に感じるところを見ていくと、バスを利用しない理由がはっきりわかる。運行本数が少ない、利用したい時間帯のバスが運行していない、運賃が高めである、家からバス停まで遠い、時刻どおりにバスが来ない、行きたい場所に運行しない等々が書いてある。これは、市民の正直な感想だと思う。

一番問題なのは、まだ70代、80代で車を運転される世帯も結構いる。自動車が運転できる限りは自動車依存症みたいになっているから。私もそう。70歳以上の方は自動車に乗らないようにして、できるだけ路線バス、タクシー、JR山口線を使うという方向に誘導していかない限りは、自動車に対する依存、日本全体がそうだが、地方は特に、山口県は特にそうだが、自動車が無いとどこにも行けないというふうにしているので、結局バスを使わない、山口線を使わない、タクシーを使わないということになる。何とか、市内で車を利用しにくくする方法を。

市内の車の数を制限するとか、ペナルティーをつける、事業所とか、公務員とか、とにかく路線バス、JR山口線、タクシーを使うほうが便利となるような方向に持っていくぐらいのことをしないと、車が不便だからという感覚に。もっと公共交通を使うことで、本数も増える、新しい車両も購入される、バス停も充実していく。今の悪循環を好循環に変えていく何かをしていかないといけないと思う。

中高生は、ほとんど自転車通学している。中学生、高校生についても、学校から遠い、何キロ以上離れている子に関しては、格安で路線、防長バスやJRバスを利用できるようにしたらいかか。私も中高6年間、自転車通学だったが、ガラガラの車両を走らせるよりは、中高生に乗ってもらって、遠くから来ている通学生徒に利用してもらって、定期券もすごく安くして利用してもらおう。

公共交通を利用すると、子供たちも社会性が身につく。だから、一人で自転車で登校したり、車だと社会性というのはつかない。コミュニティ形成能力もつく。バスの中にはいろいろな人がいるので。そういう中でいろんなお年寄りや若者や、中学生、高校生、いろいろと揉まれながら、そういう中で暮らすのもいいのではないか。

まちの子は結構バスを使っている。山口の場合はもう自転車オンリーになっている。自転車もいいが、公共交通に格安で乗ってもらい、利用してもらい。たくさんの方がバスに乗っている状態をつくっていくためにも、中高生を利用主体に

	するようなバスになればいいと思う。 ○委員長 15歳から19歳の学生を分析するときにも、そういう視点があれば、また新しい勉強になるかもしれない。 ○G委員（学識経験者） 絶望的な数字なので、みんなで確認したほうがいいと思う。 この資料2の33ページ、自動車が運転できなくなった場合、移動手段への不安はあるかという問いに対して、やや不満、とてもあるという人が大体43%ぐらいいる。この人たちは不安と言っておきながら、35ページ、その時に路線バス等を利用すると思うかということを聞くと、大体20%弱ぐらいしか利用しないと答えている。 これを類推すると、43%の不安があって、いざという時は利用しない人が、20%を切る。ざっと考えると、山口市に住んでいると、必ず10%弱の人が人生に絶望するということになる。こういう、これはバス停に近い遠いの問題ももちろんあるが、10%近い人たちが絶望するという。これは、過疎地の場合は、また別の意味でいろんなことがあると思う。こういうことを踏まえた上できちっとしたことを考えねばならない。 そもそも第一次の計画のとき、車に頼り過ぎないということになったのではないかと。その根幹のところは実は解消できなかった。全国各地で、先ほど公募委員から配られる資料の中に、「京都では」というのがあった。 京都では、四条通り片側2車線あったのを、いろんな意見があったのを、市長のリーダーシップで1車線にし、にぎわいのある町にして、そして車で観光に来ないで、ということで、河原町通りから、この前バスに乗った時も外国人が山のようにいて、清水坂でたくさん降りた。京都市バスは黒字だそう。鉄道各社もそれなりに儲かっている。JR、私鉄と市バス一緒になってそれなりにやっている。何故それができたか。これは、京都は、ちゃんと歩くまちというものを前提としてやるということを市長が選挙公約にして、それを市民が、いろんな議論があったけど、一応支持して、その上で、歩くまち京都という条例をつくってやったのが結果。それでもいろんな議論がある。 山口で車をやめますよというスローガンを持って市長選挙に立つと、なかなか難しいものがあると思う。全国どこでもそうだが、車の交通量が、余裕ができたところでは、道路空間の再配分というのをやるのが警察庁の方向。 具体的に言えば、金沢市はかなり道幅が狭いところだが、ここの旧9号線よりもっと狭い。路側を上手に使って、ちゃんと自転車道をやっている。実験をやった。それは、市民がそういうことを支持しているから。東金沢駅から浅野川のほとりまで、よくこんなところに自転車道をつくっているなどとなっている。きちっとした方向をつくってやれば、実はできる。 自転車の問題で言えば、国は自転車を活用する法をつくっている。要は公的整
--	---

備がみんなできているけれども、地域の人たちがやる気があるのかなのかということが問われている。

第一次の計画では、啓発も含めて、非常に交通政策課は頑張ったと思う。こんないろんなことをいっぱい、まとめるだけでも大変である。だけど、それだけでは駄目で、恐らくこの絶望をどうするのかというものを視野に入れて、実際に日常に落としてどうするのかということを考えなければならない。個別にはものすごく難しいこと。

ただ、道路の問題でいえば、実はバイパスもあるわけだから、本当は通勤時間帯において、市民会館のあるところは、バスとタクシー以外と、自転車以外は乗ったらいけないとするのは当たり前のこと。なかなかそれは合意をどうとるのかということはものすごく難しい話だけど、そろそろそういうことを考えなければならない時代になっているのではないか。全国の県庁で、通勤のために渋滞するなんて馬鹿なことをやっている県庁は幾つあるのか。恥を知れということ。

空港でいえば、無料にしたいのは、それは観光からすればそうだろう。だけど、東京に買い物に行って、山口のお金をどんどん東京で使うのには無料の駐車場はあるけれども、外から来る人が来たら、何のことか分からない。連絡が何もない。お客さんを迎える気なんか何もない。そこにＪＲの草江駅があるのに、全く分からない。こんなことで、山口の経済が成り立つわけがない。

それをもう一度、実質に向けて考え直さなくてはならないというのが、先程の総括であり、この結果ではないか。真剣に考えなければ。

話を道路に戻すが、ここは、どこまでできるか分からないが、警察も免許返納のことはよく分かっているので、警察と、それから道路の担当者と、それから広報担当と一緒に、都市計画も一緒に、どうするかということをきちんと考えなければならないし、空港の駐車無料だって、観光としては、それは空港を使ってほしいから、それは無料にしたい。だけど、そんなことで山口の観光は本当にいいのかどうかは、県庁の中でも観光政策はそれでいいのかどうか、考えることがあるのではないか。

ＪＲは、新幹線を使ってほしいから、草江駅で、すぐ近くの空港へ行ってほしくない。そんなせこいことＪＲは考えないはず。草江駅使ってもらって空港行くのもあり。だったら、草江駅ではなくて、あれは山口空港口駅だ、きっと。いろんなことが可能ではないか。

境港は米子空港が、駅から空港までかなり遠い。でも、ちゃんとそこは行けるように駅をつくって活用しているではないか。できることはいっぱいある。ついてこないのは、市民の意識なのか、市民の意識をもうちょっと前に進めて一緒にやっていく覚悟なのか、第二次というのはとても厳しいけれども、そういう課題をみんなと一緒に、もう一歩進めなければならないことではないかなと思っている。

○副委員長

これまでの市民交通計画に基づいて、今まで山口市がやってきたことというのは、これは少なくともほかの市町村に比べたら相当なことをやり、しかも、相当なことを考えて進めてきている。

恐らく一般的な市町村であれば、先の資料の1に関していうと、この実施内容というところは、できませんでしたというのは半分以上ぐらいを占める。結果的に出来なかったということだが。そういうのが半分以上ぐらい占めてしまう。計画に上げたけれども、結局前へ進まなかったというのが非常に多いのが現実。その中でいうと、かなりのことを実際にやってきている。

ただ、ここまでの10年間の間に、取り巻く状況は大きく変わった。一つは、もちろんよく言われる少子高齢化の進行ということもある。もう一つは、当時、余り議論にまだなっていなかったことだけれども、担い手の不足と高齢化という問題が、この10年ぐらいの間に物すごくのしかかってきている。これは、バス事業者やタクシー事業者のドライバー不足であったり、そういう意味での不足ということもあるけれども、地域での担い手の不足、あるいは地域での高齢化ということも非常に大きくのしかかるようになってきた。

ということが、これから先、そういうことをある程度前提として、それからもう一つは、これも全国的に言われているが、確実に人口は減る、全体的に人口は減るということは、基礎になるよう事業が減っていくということ。そういうことを前提に物を考えざるを得ない状況の中にある。

一方で、今、車に頼った生活を実際にやっている。この10年間、そのところに関してはほとんど変わってないだろう。ただ、聞き方の問題もあるんだろうと思うが、例えば7ページの自動車運転免許の保有状況の中で、その下半分の図の中で、免許があり、運転に支障がないという項目が1つあるので、そうすると、みんな現在のことで考えるから、免許はあるが、運転に不安があるというのは、このくらいの比率になるかもしれない。

ただ、これを、今運転している人、今運転している特に高齢者の方が、将来の運転に不安があるかどうかという意味での聞き方をしたら、恐らく33ページにある問い12の答えに近い数字、恐らく7割ぐらいの人が何らかの不安を抱えているという答えが出るのではないかと。これは、ほかでいろいろそういう調査をした私の経験からだが。そう考えてみると、やはりマイカーに、車に頼り切った移動というのは、どこかに必ずほころびがくる。

それから、これは聞かなければならないが、例えば買い物のための移動手段とか、通勤のための移動手段という中で、それぞれグラフがあるが、この自動車という中に、送迎をしてもらっている人はあるか。

○事務局

これについては、表には分けて記載している。

	○副委員長 そうか。グラフのほうには出ていないと。 ○事務局 グラフのほうは、全部分けると、非常に見づらいグラフになってくるので、あわせている。 ○副委員長 実は、送迎で非常に大きな課題がある。というのは、送迎は、本当にちゃんといつでも、いつまでも続けられるものなのかという問いかけをすると、必ずしもそうではないから。それから、非常に気を使ったりという、いろんな意味でのストレスも大きいものなので、自動車を使っているという中においても、非常に危うい仕組みだと思う。その送迎の人たちが、どうなるのか。 実際、多分、徳地だとか、阿東へ行ったら、多分高齢者が高齢者を送迎していると思う。そういうような状況の中で、こういった送迎で動いている人たちの将来も考えていかなくちゃいけない。 ということになると、これまでの計画の評価を通じて、相当抜本的に何をやっていかなくちゃいけないかということを出ししていけないといけないのではないかなと思っている。 そのときに、多くは基幹交通というものは、取り組みとしてきちんとネットワークをつくるということは、これは間違いなく重要なことだと。さっきコミュニティバスの話が出たが、今のコミュニティバス、現状、かなりの定着を見せているのと、それから収支率も三十数%にいつている。利用人数を見ると、恐らく路線バスの乗車率とそれほど変わらない。しかも、複数の地域を結んでいるということになると、ほぼ基幹交通の要素を今の、あるいは吉敷、湯田ルートの場合は市街地地区の比率が高いということもあって、基幹交通の要素をかなり持っている。だから、そういう意味で、基幹交通としての扱いを今後考えていく必要があるのかなと思っている。 ただし、単純に赤字を補填するという考え方、これは路線バスについてもそうだが、単純に路線ごとに、ここが赤字だからこれを補助するというような考え方を今後もしていくと、1つは、際限がなくなる可能性もあるし、どんどん膨らんでいく可能性もある。 そうでなく、むしろ、この基幹交通のネットワークをきちんと、市として、こういうネットワークをつくっていくんだということを言った上で、それを全体包括的な考え方で必要ところに補助金を出していくという考え方に切り替えていかないと、個別の路線ごとに議論することは今後できないだろうと思う。そういうことを考えつつ、基幹交通をきちんとした骨格をつくっていくということが一つと。 それから、この都心部、まちなかと、それから非常に人口も薄い、それから現状、交通手段も薄い過疎地域に関しては、かなり抜本的な考え方を導入してい
--	--

ないと、多分この先10年も余り変わらない結果が出そうな気がしている。

そういう意味で、まちなかに関しては、さっきG委員が言われた、まさにそのとおりだと思う。今までは、遠慮していたわけじゃないけれども、なかなか実現は難しいことだからと思って、はっきり言ってこなかったことを、もう少しはっきり、こういうふうな仕組みにすべきだというようなことを、それに向けての努力をできるようなことを書き込んでいく必要があるんじゃないかなと思う。

同じように、過疎地域については、単純に例えば自家用有償というようなことを言ったら、自家用有償というのは、担い手がこれからは高齢化する。そういう、それこそ絶望的な処理能力考えたら、その輸送というものの仕組みを、はっきり言って今の規制の中でできないようなことも含めて、私も実は考えていることがあるにはあるが、今まだちょっといろいろ事情があってまだ言えないが、今までの発想を転換したような仕組みというのを打ち出していく必要があるから出てくると思う。そういう意味でのメリハリをきちんと今後はつけていく必要があると思っている。

○G委員（学識経験者）

状況はとっても厳しい。ただ、市民も気楽に車に乗っているから、これをどうするか。交通政策課、一生懸命やって、大変ではないか、どうするのかと思われるかもしれないが、このアンケートの関心率を見ていただきたい。もうびっくりする。44.4%。反論がある人がこんなに回答してくれたということはということかという、恐らく市民は気楽に車に乗っている。何となくこのままでは嫌だなというのは、恐らく多くの方が何となく思っているのではないかなと思う。

我々、こういう仕事をやっている人間からすると、この10年、本当に大丈夫かということをとっても心配している。その中で、一緒になって、というのは、先ほど言った空港のところをどうするかとか、過疎地のところをどうするかとか、それから道路のことをどうするかとか、いっぱい考えていかなければならないことがあるのが、いろいろな部局や、事業者と一緒に、これから解決をする。できることがいっぱいあると。

この後、地域検討会の話があるが、きっと以前とは違う形で市民の積極的な意見を伺って、そしてそれを実のあるものにできる可能性があるのではないかな。私は、この44.4%に信頼を持ちたいと思う。

○B委員（公募委員）

今、お二人のお話、とても意味のあることだと、非常に今思っている。かなり刺激的な言い方をされているが、もう危機的なんだ。山口市の公共交通、山口県内も既にそうだが、山口県も山口市の公共交通も将来的に生き延びれるかどうかの瀬戸際だなというふうなことを考えている。そのためにも、県民や市民も本気になってやらないと、無くなる。JR山口線も廃止になり、防長交通、JRバスもなくなると、防長バスも採算が合わない。コミュニティバスは廃止。最後には何も無くなる。では困るわけで。この市民交通計画についての資料3の一番最後

に、将来、公共交通が必要になったときに乗ろうでは、そのとき既に現状の公共交通は維持されていないかもしれないということをしっかり伝え、現状の中で主体的になるべき事業を考えてもらうように促す。まさにこれだと思う。

乗りたいときには公共交通はありません。みんな自己責任です。全部車で行ってください。無くなりましたでは、将来、10年後、20年後、車が運転できなくなったときにどうするのか。野となれ山となれという発想だと、無くなる可能性がある。料金どんどん上げていくということも現実的でないので、もうそれだけでなく、地方のバス高いわけで、また、都会に行くともめちゃくちゃ安い、JRも地下鉄も、ほかのも。バスなんか京都市内は一律230円ということにして、どこまで乗っても230円。地方ほどお金がかかる。タクシーも高くて乗れない方たちが多い。結局駄目になっていくということになる。すると、市民と事業者の方たちも行政も全てが協力しない限りは解決できないと思うので、ぜひ何とかほしい。市民としても協力できることはしていきたいと思う。

○委員長

アンケート結果については、もう学識経験者のお二人からかなりエッジのきいた御意見をいただいた。もう大体、こういうことで頑張りなさいという示唆をいただいたところだが、ほかに無ければ、このアンケート結果をもとに分析をこれからしっかり行い、計画の課題設定に反映していきたいと思うが、いかがか。

《異議なし》

3 地域検討会の開催について
提案のとおり実施する。

【質疑】

○A委員（公募委員）

参考までに伺いたい。前回、過去こういう形でやったときには、大体どのくらい各地域集まるのか。

○事務局

おおむね30名前後ぐらい。少ないところは8名ぐらいのところもあった。多くの意見を聞きたいということで、今広く募集を募っているところである。

○A委員（公募委員）

それで、対象は、招待する人と、あとは住民で、各地域1回ということで、人によっては、この日は都合が悪いけども、どこかで行きたいという、そういう方もいると思う。そのあたりのことは、案内のときに、なるべくその地域でというのが一番だが、何かがあればほかへの参加もできるというようなことになるか。

○事務局

話す内容等は、その地域の特性に合ったものになってしまうが、どこへ参加してもいいようにはしている。

○G委員（学識経験者）

今回、前と少しだけ違うのは、市民の方が進行する。市民が市民を説得するという形になる。そういう意味で、公共交通委員もそれに参加するということもできるか。アドバイスはしなくても、見ていただけでもいい。そういうことが可能か、できたらそうしてほしい、もちろん。そのことの質問が1つ。

それから、お願いが2つ。この資料はとても良くできているが、これ全部説明するのもいいが、現場の方は、自分たちのところはどうしようか、役割や行動をどうしたらいいのだろう、こう考える。何をしたらいいのだろうと。

そうすると、基幹交通がどうかよりも、どんなメニューがあるのか。きちんと示してくれという気持ちだと。資料としてはこのままでいいのかもしれないし、分からないが。説明の仕方としては、できたら地元の方が主体的に考えていきやすいような、どんな役割をしたらいいのかということが、どんな行動をしたらいいのかというのが分かりやすいような、地域の方のやろうと思っている気持ちの立場に立って、メリハリをつけて説明をいただくといいのかなと思う。やろうと思っているのに、全部を説明するなら、ちゃんとやってくれよと、こういう風になるのかもしれないので、説明の仕方をお願いしたいことが、お願いの1点。

お願いの2点、検討会は地域交流センターというところでやるが、前回は行って、啞然とすることが何度もあった。私、地域交流センターは、単なる貸し会場だとは思ってなかった。そこにはセンター長もいるので、地域の中のみんなの議論をする、恐らく行政の中核の場所だと思う。ところが、こんな重要な、交通の重要な会合なのに、場所開けておきました、それで終わり、というところが、前回何度もあった。

10年たって、まさか地域交流センターがそのような貸し会場的な意識で運営されているとしたら、これは山口市は、地域交流センターとはどういうところかという風に思われますので、きっと積極的に地域交流センターが地域の方に呼び掛け、交通政策課はわずかな人数しかいないんで、できない。それは、地域交流センターが責任を持って、この地域の対応を運営する、地域交流センターが運営するのであって、交通政策課は行くぐらいの考え方が正しい考え方だと思う。一気にそうできるか分からないが、ぜひ地域交流センターに責任感と積極的な広報をお願いしたいのと、これ委員長向きですけど、2つお願いを。質問1つとお願い2つ。

○事務局

質問から、まず委員にも、その現場の方々の声と市民の主体性というのを感じていただきたいと思います、ぜひいずれの会場でも結構なので、参加いただければと思う。

それと、あと2つ、資料のつくり方については、承知した。以前から、学識経験者とコーディネーターとやはり主体性を引き出すことについて協議したが、地域に説明に回った際には、地域の方は、数年前に地域検討会をしたということが

あり、その時に話した内容は今どうなっているかという話からまず始まる。前に話したことが、今はもっとこんなふうに状況になっているという地域の課題とか、ニーズとかを出していただかないといけない。それを出すのと、その主体的に自分たちがどうやろうとしているというところの間が、今この資料には抜けているように思うので、そこを考えたいと思っている。

それと、もう一点の地域交流センターについて、去る2月14日に地域交流センターの所長会議というのがあり、そちらでまず報告及び参加の依頼を行った。特に交通が非常に今関心が高いということで、一度にはできないかもしれないが、まちづくりに交通は非常に重要な位置を占めているということで、協働推進課などにそういう話はしているし、特に徳地とか、阿東とか、そういう中山間地域については、定住促進課なども絡んでくるので、そういった部署ともしっかり連携をとろうという話はしているところである。

それと、地域検討会については、今各地域に説明に回っている中で、各地域交流センターの所長にもぜひ来ていただきたい、まずは見ていただきたいということを依頼している。

〇〇委員（交通事業者）

細かいことだが、まず市民計画で、中まできちんと見ない人が多いと思うので、インパクトの面で、公共交通を創ろう、守ろうとあるが、これだと新たなものをつくるというイメージになる。あくまでも山口市は公共交通、基幹交通の育成と活用ということをうたってきた。その文字が全く無いので、ぜひ基幹交通の育成と活用ということが分かるような資料づくりをしていただきたい。

それから、市民公共交通フェスタについては、公共交通を使って来てくださいということを言っているので、せめて1本、2本ぐらいはバスの時間等を記載していただきたい。

それから、資料3の地域検討会について、嘉川では、自治連合会のほうでコミュニティタクシーの回数券16万円分買ってもらって、役員会等に使うようにという形を今している。こういった会議等があるときには、コミュニティタクシーを使っていただくようにお願いして、自治連合会長挙げてやっていただいているので、検討会の開催曜日をみると月、水、金が多いので、コミュニティタクシーの運行が割と行われている日である。コミュニティタクシーを利用して来てくださいとか、もちろんコミュニティタクシー走っていない地域の方々も多いので、バスとか、電車の時間も少し入れていただければ、入れるだけで、公共交通を使ってこないといけないなというふうな資料づくりになるのではないかと。

それと、行政が一生懸命やっているのは分かるが、ほとんど交通弱者に対しての話をしていないというのがいつもある。この検討会のときも、交通弱者はほとんど来ない状態だろう。だから、交通弱者の方の意見も吸えるような形で、事前にそれらを集めるような形づくりも考えていただきたい。

	○委員長 具体的な提言等もあり、随分対応できるところあると思う。事務局、そのほうよろしく願います。 ○事務局 了解。 ○H委員（自治関係者） 一地区、仁保地域に限って提案したい。実は十何年前に路線バスが廃止された地域がある。それをどうするかというのを一番に出たのが、学校の生徒をどう運ぶかということ。そして、集落の戸別に、一番高いところは年に4,000円、安いのが500円ぐらいということで、仁保地域全戸で拠出していただいて、それをコミュニティに全部充ててきたというのを今日までもやっている。 ところが、最近、生活弱者が出てきたので、その一部をコミュニティに入れて、そしてその地域間のところは全部、タダと言ったらおかしいが、乗っていただくと。コミュニティは全部いただいているので、乗ろうと乗るまいとそういったものに充てるというのが、年間500万円から600万円をそれぞれの地域から拠出をいただいている。 そういうことで、今度は地域のほうで協議が始まるが、仁保がトップになっている。恐らくその中で、老人クラブとか、いろいろなことが、もう少しスクールバスを広げながらコミュニティに持っていくことができないかとかいうようなことがひょっとしたら出るかもしれない。全然調整してないので。 もう少し市が、今までは車両は面倒見てもらっているが、運営費がどうにかならないかとか、増便をしたりして、便利にならないかということがひょっとしたら出るかもしれない。その辺をひとつ事務局はお含みおきを。 ○事務局 了解した。今回は、会場と日程の関係で、10会場ということにさせていただいている。仁保地域は、仁保、小鯖、大内と3地域をまとめて、対象地域広く申し訳ないが、時間の制約があることから、そういった個別の話題が出たときについては、一旦預かって、仁保、小鯖、大内それぞれ地域特性が違うので、それで、例えば大内だと関心がコミュニティバスになる。小鯖地域になるとコミュニティタクシーの件やコミュニティバスを延伸してほしいという内容も出てくる。それぞれ地域特性があり、もっと細かく地域に入っていく必要があると思っている。そうした具体的な話を地域でしたいというものがあれば、それにつながるように、取り組みたい。 ○委員長 ということは、要望があれば、個別の地域ごとに学習会とか、勉強会をやると。 ○事務局 はい。
--	--

○副委員長

大変だが、それが大切なことなので、次へつなげていくような形にやはり思っていたきたい。大変なところは、我々もカバーはできるだけするので。それで、先程の説明中、13ページ、我々がしゃべると長くなるので、一応、皆さんに考えていただきたいことを資料として用意するつもりである。それを配付し、見てもらいながら、要点をしゃべるようにしたい。時間の配分もあるのでその方向で検討いただきたい。

それと、先ほど、高齢者が高齢者を送迎しているという話をした。これは実は、10年前の地域検討会のときに、徳地の参加者と終了後に雑談をしていた時に、その当時、65歳くらいといわれた方が、当時は自分が今、普段から70代の方とか、80代の方を病気になったら送迎していると話され、後10年たったら、自分の面倒は一体誰が見てくれるのかなと言われた。そのことが、本当に私の心に残っていて、この話をあちこちで、全国でしている。あの方が今どうしているのか10年もたち気になっている。

そんなことがあって、なおさら、送迎ということ、実際何となく何とかなっているが、そういう危うい仕組みのものであるということを申した。そういった、ある程度本音の部分になるべく聞き出せるような地域検討会になればと思っている。

○A委員（公募委員）

議事録が、前回議事録、確か初回は委員の氏名とかあったように思う。今回は氏名がないので、それはそれでいいと思うが、職名だけは、公募委員であるとか、行政機関であるとか、事業者であるとか、それぐらいのものはあったほうがよい。

○事務局

了解した。それぞれの委員の名前は伏せるが、例えば公募委員とか、そういった形で表記したい。

○B委員（公募委員）

最後、紹介したい、要望がある。新聞記事だが、維新公園に行くレノファのサポーターが多いということ。

試合のある日に、矢原駅、大歳駅からサポーターが歩いて行く。送迎バス、ここでタクシーの業界が、レノファと連携をして大歳と矢原の送迎バス等ができないだろうか。また、矢原駅は車の横付けができない。車で送って、そこで降ろすときに、相当離れた場所でしか降ろせないのも、市とJR西日本で、JR西日本は駅舎だけだと思うので、周辺の整備は市となろうか、過去多分交渉されていると思うが、矢原駅の横に空き地がある。市が借りて、車が矢原駅に横付けできるようにしてほしい。湯田温泉駅までは行かないにしても、駅の前まで車をつけられて送迎ができるようにぜひしてほしい。そうすれば、もっとレノファ山口、維新公園、スポーツ行事に関しても利便性が高まってくるといった感じ、JR西日本と市の方に要望したい。

	○委員長 他に御意見がなければ、地域検討会を提案のとおり実施したいと思うが、よろしいか。 《異議なし》 4 その他 ○事務局 公共交通週間のチラシを配布している。公共交通フェスタは、今年がもう9回目となった。昨年の8回目は雨で中止となったが、これまで2月に実施し、非常に天候が悪くて、来訪者がとても少なかったという回もあったと伺っているので、この度は3月11日からと、若干暖かいときに変更をした。 3月11日から17日を市民公共交通週間とし、初日の11日に中央公園で交通フェスタを行う。最終日の17日の金曜日は、市内一斉ノーマイカーデーということになっている。フェスタのほうにも一斉ノーマイカーデーにもぜひ参加いただきたい。周知もよろしくお願いします。
会議資料	平成28年度（第3回）山口市公共交通委員会議事次第 他
問い合わせ先	都市政策部 交通政策課 TEL 083-934-2729