

審議会等会議録（概要版）

審議会等の名称	平成 29 年度第 2 回山口市公共交通委員会
開催日時	平成 29 年 8 月 1 日（火曜日）13：30～
開催場所	山口総合支所第 2 委員会室
公開・部分公開の区分	公開
出席者	伊藤 和貴委員（会長）他 17 名
欠席者	川尻委員、古谷委員
事務局	山口市都市政策部交通政策課
議題	1 第二次山口市市民交通計画（山口市地域公共交通網形成計画）について
内容	<p>次第に基づき以下のとおり進められた。</p> <p>1 第二次山口市市民交通計画（山口市地域公共交通網形成計画）について承認</p> <p>【質疑】</p> <p>計画の基本方針について</p> <p>○A 委員（中国運輸局山口運輸支局）</p> <p>目標の 1 について、具体的なところは次回だということだが、成果指標が目標設定とリンクしなければならないと思っている。アンケートをするのか、どういう風な形での成果指標を求めていくのか。具体的にどのようなものさしを使うのか。そういったものをさらに深掘りしていく必要があるのではないかと思う。</p> <p>同じく目標の 2 についても、成果指標に「公共交通の利便性に満足している市民の割合」となっているが、これもアンケートの手法によってはかなりかわってくる。数値目標の設定を念頭におきつつ、ぜひ次回深掘りをするよう御留意をいただきたい。</p> <p>○事務局</p> <p>成果指標については、上位計画との整合性及び定めた目標が達成できるかということとリンクできるように設定したい。また、成果指標の取得の方法について、現在、山口市ではものさしアンケートをしており、こうした意識調査を行っている。指標については、そうしたところから拾っていきたい。これまでの協議の中で、前計画の検証、分析をした際に、事業の進捗管理や事業の有効性を測る指標が少なかったという意見もあり、今回、ここには 4 つの基本目標に対する成果指標を設定しているが、各事業の進捗を管理する上でも、出来る限り数値で具体的に成果が分かるような定量的な目標値を設定していきたい。</p>

○委員長

事務局の回答したものさしアンケートは、市民意識調査であり、総合計画の進捗状況を把握するために毎年アンケート調査を実施しており、それを基本のデータベースとしている。

○B委員（市民公募委員）

基本理念と基本目標については、公共交通委員会の議論が内容がかなり反映されていると思う。計画策定にあたっての論点など第二次山口市市民交通計画に向かったの基本的な方針は抽象的なところもあるが、ある程度納得できる内容だと思う。

ところで、現在の公共交通委員会のメンバーが全て男性である。地元の公共交通を利用されている方が参加されていない。これは問題があって、『山口市の公共交通を利用している人々の声』という資料を配布しているので、紹介する。実際に公共交通を利用されている60～70歳代の女性の意見を伺った。

70歳代の小郡の女性からは、「国道9号を通る小郡から県庁前行きのバスがいつの間にか無くなって、本当に困っている。県庁、市役所、県立美術館、県立図書館に行けない。以前は、県庁前で乗り換えができ防府にも良く行ったが、行かなくなった。井筒屋にも行かなくなった。」という声があった。同じ女性からは、小郡から県庁前までの中国ジェイアールバスと防長バスの分担の話があった。また、60歳代の吉敷在住の女性からは、「中国ジェイアールバスや防長バスと細かく話し合っって路線割りや地域割り、接続について再検討してほしい。コミュニティバスくらいの小回りが利くバスがいろいろなルートを走ってほしい。」という意見、60歳代の大内在住の女性からは、「コミュニティバスについての関心は高い。バスが通ると思わず何人ぐらい乗っているか見る。住宅が増えているところや道路事情の変化に合わせ、路線の変更を検討してほしい。」という意見、60歳代の吉敷在住の女性からは、「コミュニティバスが1時間で一回りという考え方は良いと思うし、時刻表を覚えやすいので良いと思うが、30分で一周のルートも考えてほしい。小回りが利くと、利用者も増えると思う。」という意見、70歳代の大殿在住の女性からは、「福祉優待バス乗車証はありがたい。100円では申し訳ない気がするので、いつも「ありがとうございます。」と思わず言う。」という意見、60歳代の吉敷在住の女性からは、「乗合タクシーはうれしいが、実際に使おうとすると電話で連絡を取り合わねばならないので利用しにくい。」という意見、70歳代の大殿在住の女性からは、「中国ジェイアールバスや防長バスは補助金が出ているようなので、補助金を最大限乗客のために活かす努力をしてほしい。例えば、小さいバスにして、ガソリン代を減らす。運転手不足を考える上でもバスは小さいほうが良い。女性運転手さんも採用しやすい。」という意見も出ている。他にも、新型バスが走っているのが大変注目されていて、非常に良いので、ああいうバスをいっぱい走らせてほしいという声もある。ここの公共交通委員会に出ていない一般の市民の、特

に利用している女性などの声をどうやって反映していくのか、市民委員も女性とか利用者を入れるべきだと思っている。こういう声を頭に入れながら議論してほしい。

○委員長

意見については、具体的な施策展開を考える際に反映させてまいりたいと考えている。

○C委員（市民公募委員）

10年間の計画ということであるが、成果指標については、10年間でこれで行くということなのか。例えば、計画の途中、実行計画など3年ごとに見直しをするという考えはないのか。

○事務局

計画の評価、検証、見直し等についてはいわゆるPDCAサイクルというのがあるが、そういった見直しを随時図る必要があると考えている。そのことについても、今後議論していくが、10年というのはやはり長いので、基本5年でいったん大きな見直しをする。ただし、その前も随時必要があれば、公共交通委員会の意見を反映しながら、方向修正していくことを考えている。

○D委員（市民公募委員）

関係が良く分からないが、地域公共交通会議をはじめ他の協議や市議会の本会議や委員会、これらの中でも議論がこれまでされている。これらの関連したところでの意見、議論をこの計画に反映させていくなり、先方と協議するなりというところはいかがか。

また、総合計画との関係が出てくるが、総合計画の中で交通の問題を現時点でどういうふう位置づけているのか資料なり説明がほしい。基本は何事をするにしても予算が大事。公共交通関係の予算、それが全体としてどう使われていて、議論を進める過程の中で、例えばもっと予算を大きくする必要があるとかいう議論が当然出てくると思うが、予算も含めて議論していくことが必要ではないか。

さらに、基本目標とか数値目標を整理して書かれているが、結局のところ、どういう公共交通がほしいかということが示されていない。山口市は、人口の密集した都市に比べると明らかに公共交通に対する依存度は非常に低い。そういう状況の中で、どのくらいのところを目指すのか。バスを利用されない理由としては、便数が少ない、時間があわない、また料金の問題を含めて様々である。書いてあること自体は結構だが、ぱっと見た時に、結局どうしていくのかイメージがなかなか出てきにくいという印象がある。数値目標それ自体は大事だが、もっと分かりやすい目標の設定をたてることが必要ではないか。

○事務局

議会については、公共交通関係は、最近毎回質問が出ている。その都度、執行部から答弁させていただいているが、その事についてはもちろん計画に反映させていく。議員からも必要なものはしっかり維持するようにと応援のお言葉をいただいている。庁内については、市長をトップとする検討組織も用意しており、公共交通委員会で協議いただいた内容についてもフィードバックしている。また、関係所属においても、今後施策の検討段階に入る時に、意見をいただきながら計画の策定を進めていく。

具体的なアウトプットが分かりにくいという点について、全国的にも担い手不足ということであるが、山口市においても、公共交通の維持、確保ということできずとやってきている。なかなか増やすということは難しいが、必要な路線については、維持、確保していく。先程委員からの発言にもあったように、若干利用率の悪いところは、減便とか無くなる路線も実際にはある。ただし、本当に必要な路線については、市民の皆様も含め意見いただきながら、存続させていくということを考えている。その辺りをどう表現していくのかは課題と思っている。その他、公共交通の依存度が低いという話もあったが、先般の公共交通委員会でも、学識経験者の方から、市民の意識を変えていくのは非常に難しいと。これまで10年間やってきた中で、私たちも一番難しいところだと思っている。今後、同じ施策ばかりしてもつまらないと思っているので、新たな事業展開について、交通事業者の協力も得ながら、実際に何をしていくかは、今後の施策で検討していきたいと思う。すでに、バス事業者においては、バスロケーションシステム（時刻表通りにバスが来ないケースも多々あるので、スマートフォンなどでバスがいつ来るのか分かるようなシステム）の導入、それから、交通系ICカードの導入についても、バス事業者の方で検討をされているところである。そうした利用者の利便性についても、個々具体的なことが進みつつあるので、しっかり示しながら、利便性を上げていきたいと考えている。それに基づいて、市民の意識をどう変えていくかということ、交通事業者を含め、公共交通委員会の中でも議論させていただきたい。

○E委員（学識経験者）

市民の意見は、私もそう思う。今の二つの市民委員の意見は、きわめて重要な指摘で、恐らく今ここにいない市民の皆さんもそう感じているのだと思う。この4つの基本目標自体は間違っていないと思う。ただ、魂がみえない。これは構造上の問題で、目標の1が重要で、実は目標の1は、クルマに頼り過ぎない交通まちづくりをやるぞということ。これが第一。例えば山口市の車の分担率が90としてこれを50にするぞ、市役所は先端切って、エコ通勤90%するぞ。市民もついて来い。と書かなければならない。できなかつたらその時考える。まず第一に「クルマに頼り過ぎない交通まちづくり」を打ち出さなければならな

い。それを必死にやらなければ、このまちは本当にどうしようもなくなるということ。その中で、ここにある目標 1 の生活交通の確保であるとか、利用しやすい公共交通環境の整備ということがきつとある。そしてアウトプットは何かというと、全庁一丸となって、都市計画も、道路計画も一丸となって、豊かな交流とまちづくりに寄与する公共交通網、コンパクトシティ、行けるとこまでいくぞ。福祉のことや、他のことも含めて、クロスセクター・ベネフィット、交通をきちんとすれば、福祉の予算も少しは減るんだから、それらを含めて、予算の使い方を、利益をちゃんと計算して、交通のためのお金ではなくて、実は交通をきちんとすることで、保険等のお金は減っていくわけだから、それもちょうと計算して予算の使い方を明示しますよ。こんな風にしますよというのがクロスセクター・ベネフィットの話。だからそれはきちんと計算しなければならない。計算の方法は、国土交通省がちゃんと示していると思う。クロスセクター効果と今言っている。いずれにしても予算の使い方を見直すことになってくる。そういうことも含めてそこが出口。この 4 点は間違っていないし、正しいと思うけども、なぜ市民の方にそれが通じなかったかということ、行くぞという魂が見えない。魂を見えるようにするには、目標 3 このことが一番ではないかと。書く大変だけど書かなければならない。そうすると市民の方にも分かってもらえるのではないかと。

○D 委員（市民公募委員）

魂をという発言、誠にそのとおりだと思う。公共交通依存度を全く逆転してしまうという。クルマでなく、バス等に乗るというまちにしていくぞという。ダメだったらその時考えるというのは、それはあれなんですけど。ただ、そういう意気込みでやるというのは非常に大事だが、ただ現実的には逆転させるのは、例えば下関のようなバス路線を山口でできるかということ、それは結局まちづくりそのものが全く異なるので、それは難しいと客観的には思わざるを得ない。でも、だったらどうするかという時に、今度出していきたいと思うが、ピンポイントでバスの利用を増やす施策を、例えば公共交通フェスタをやったが、バスを利用して来た人も限られている。公共交通のフェスタでさえそういう状況であるということなので、例えば、商店街に行くと駐車券をくれるが、バスで来て商店街で買い物しても得になることを。バスで来た人に商店街が、何か 100 円のサービス券を提供してもらえるような。それは行政が頼み込まないと実現できないかもしれないが。湯田の飲み屋にバスで来た人に割引をすとか。ノー残業デー、ノーマイカーデーとリンクさせるとかいう話もあったが、そういうものを徹底的にすとか、こうすればバスに乗る可能性があるというような施策をもっとピンポイントにどんどんやっていって、そこから少しその先の希望みたいなものが出てくるかなという気はしている。

観光客も、山口駅へ来ても、どうやって県庁なり中心街なりに行くのか着いた瞬間に分からない。一の坂にも交流広場という良いものができている。新山口駅

も整備してきている。湯田温泉のバス停も綺麗になった。そういう所が部分的にはあるが、そうでないところは、とにかく時刻表も剥がれたり、ベンチも無いとか、そういうことが当たり前になっている。そういう所はもっとお金をかけて表示も分かりやすくして、これを使えばどこにいけるということが誰でもわかるようにして、できればいろいろなサービスもリンクさせていくとか、そういう風にやって、ピンポイントでも利用者を増やす。使えばまた使いますから。もうちょっといろいろやっていかないといけないかなと思っている。

○委員長

意見について、施策展開のところで大いに反映させながら議論を深めていければと思っている。

○副委員長

恐らくこれは、書き方が平面的だから見えてきにくいのかなと感じた。学識経験者が言われたように、基本目標がもう少し意思表示であるべきなのかなという気はする。もう一つは、目標3の「クルマに頼り過ぎない交通まちづくりの推進」は、第一にもってくるべきことなのかもしれない。いずれにせよ、計画の策定にあたっての視点であったり、論点というのはこれから何を議論していかなければならないかということなので、こういう書き方でいいが、目標としてはもう少し意思表示の側面があってもよいと思う。指標は、具体的にどういう風に設定するかはこれからもいろいろ議論していく必要があると思うが、基本的にはこういった指標のつくり方で間違っていないだろうと思う。というのは、特にヨーロッパの都市なんかは何をもって施策の評価をするかということと、特にこの満足度である。特に公共交通のような市民生活に関わっているものを何をもって成功したと捉えるかというのは、多くの都市で、満足度の高まりをもって、一定の満足度を達成することによって成功とみなすというケースが非常に多い。ただし、満足度というのは非常に抽象的な話なので、どうやってそれをきちんと見ていくかということでは工夫が必要である。でも、その満足度が高まるということが、結果的にはやはりやってきたことが、評価をされ、次につながっていくということだということは、世界的にも共通した考え方なんだろうと思う。

もう一つお伝えしたいのは、約10年前に現在の市民交通計画を策定するにあたって、様々な議論をしてきた。それを経て策定した計画の理念は、私はそれなりのレベルのもので、また、実際の山口市にあったものをつくってきたと思っている。ただ、この10年間に取り巻く状況が明らかに変わってきた部分というのがある。それから、この先10年を見据えた時に、これはやはり欠かせない課題となってくるだろうなということがいくつかある。その辺りを分かりやすくして、だからこの理念なんだという展開が見えた方がよいと思っている部分がある。では、何が変わったか。今後、間違いなく変化をしていくかということと大きく3つなんだ

が、一つは、やはり少子高齢化が確実に進んでいくということ。これは、10年前にもある程度見えて来ていたことかもしれないが、この10年くらいの間に、さらに2050年くらいまでの変化の状況であったり、あるいは具体的に高齢化率が確実に上がってきている状況などから、より深刻さが高まってきていると思う。そして、これは何を意味するかというと、自家用車だけを前提とした交通体系は限界だということ。今後、間違いなく数年の内に、団塊の世代が70代になっていくと考えた時には、車を運転できる人自体が間違いなく減っていくわけである。そういう中でどうするかを考えなければいけない。だから、目標3の「クルマに頼り過ぎない交通まちづくりの推進」なんだというような展開が必要かなと思う。二つ目は、10年前はほとんど見えてなかったこと。それは担い手の不足と担い手の高齢化である。バスの運転手の話、タクシーの運転手の話が、話題になるが、全てにおいて担い手の不足、高齢化というのは関連をしてくる話である。では、バスやタクシーが担い手として担いきれなくなった時に、地域におろすかということ、地域も担い手不足、あるいは高齢者しかいなかったりする。そういう中で物事を考えていかなければならない時代になるということは、一つは限られた資源をいかに効果的に有効に活用するかという視点と、もう一つは、過去のように新しいものをどんどんつくっていくという時代では既に無くて、いかに知恵を出していくかという時代が変わってきているのだという辺り、そういう変化を今後に向けて見ていかななくてはいけないだろうなと思う。三つ目は、山口市では前回の計画の時から住民主体ということですずっとやってきた。私は、その住民主体、そして協働していくという基礎はかなり出来てきているんだろうなと思う。実際に各地域に行くと、それこそ先程女性がここに居ないという話の中で、実はある地域では女性の方達が一生懸命議論をしたりする場が実際にあった。ただ、どうしても地域差があったり、あるいはみんながそれぞれ自分の問題になってきていないという状況はある。そういう中で考えた時には、この住民主体というものをやはり今後ますます重点的に考えていくためには、一つは地域の本音の移動のニーズ、住民のニーズ、そういったものがいかに見えやすいしくみをつくっていくかということと、それからもう一つは、いかに住民が自分たちで自主的に動きやすいようなしくみであったり、あるいはそういうチャンスをつくっていくかというようなことだろうと思う。そういったことがあれば、今まである程度基礎ができてきた住民主体という動きは、多分山口市では相当広がっていけるものではないかと思う。その辺りを、基本方針の中にもある程度そういったことを織り込んでいきつつ、具体的には施策の中でも入れていけないかなと思う。

○F 委員（交通事業者）

基本目標4について、間違っていないが、私たちも含めて公共交通を活性化することによって利用者が増えていくという考え方は、間違っていないが、足りないのではないかなと思う。というのは、よく「今はいらないけど、いずれは

必要だから公共交通が走っているほうが良い。」という意見があるが、そういう方たちは乗らないだろうと思いつつ、期待している部分もある。やはり、外出目的が無ければ人は移動しないので、今後、山口市の公共交通の考え方で、網羅することは基本ではないという考え方があるが、これを読む限りかなり交通弱者救済、交通空白地域の解消に向けて網羅する形で出来てくると思う。また、国の考え方として、タクシー業者人手不足で大変だけれども、もう少しの辛抱だという話をされる。全てが無人化で、バスもタクシーも全て無人の車が網羅するように走る時代があと少しで来るというのが、国の目標として上の方は話をされているという情報がある。そういうときに必要になるかなと思うが、以前の山口市にもあったけれども、思い込みによって、つくってれば人は乗るだろうという考え方ではなく、やはり外出目的、この中にもまちづくりということがいくつも入っているので当然考えておられるのだろうが、もう少し具体的に、どうすれば人が外出していくだろうかということまで盛り込んだ形を今後考えていただければと思う。

○委員長

まさに基本理念に添えられたメッセージにその想いがそのまま出ているようなので、それはしっかり計画の中心におかれていると思いますので、それを踏まえ議論の展開を進めていきたい。

組み立ての変更をすとか、分かりやすい気持ちの出た表現に改めるとかそういった作業を次回までに行うということではいかがか。

○事務局

本日の意見を踏まえ、ほぼ基本理念や基本目標の考え方はよろしいということだが、魂が無い等の御意見につきましては、市民にも分かりやすいような表現でより肉付けさせていただきたいと思う。この点については、次回にまたお願いしたい。

○委員長

ハートがしっかり反映した表現をお願いします。

○B委員（市民公募委員）

タクシー事業者の方からお話があったが、公共交通であるバス路線のバス停を考えて欲しいが、この暑さ、熱中症になりそうな暑さの中で、お年寄りが30分おきくらいしか来ないバスを待てるのだろうかというのが今現実である。熱中症で運ばれていくのではないかと。こういう気温の高い中で、はっきり言って待てない。私も待てないので仕方なく車の利用になる。広島や北九州といった都市部ではそんなに待たなくても利用できる。都市部と山口市では異なるので、そこは考

慮しないとイケない。全部を公共交通バスやタクシーに転換することは難しいと思う。こういう暑い時こそ、タクシーが自宅まで来て、病院、買い物、銀行へ。こういう暑い夏こそタクシーの出番だと思う。そこで夏料金で半額ぐらいに安くするとか。本当はお年寄りには自分の家まで来てくれるタクシーの方が便利。バス停まで行って、わざわざ暑い中を待つのは苦しいと思う。そういう点でも、タクシー業界とバス業界が連携をとってお互いギブ・アンド・テイクで行ってほしい。

○委員長

それぞれ立場が異なるが、お互いの連携、補完が一番大事だと思っている。

交通体系について

○A委員（中国運輸局山口運輸支局）

公共交通の再構築について、基幹交通については交通事業者、コミュニティ交通については地域主体だと、あるいは支線交通については云々と非常にカテゴライズされているが、副委員長がおっしゃられたように、非常に少子高齢化ということもあり、この表を見ても分かるように地域が主体といいつつも、グループタクシーは市で行っている、支線交通についても市で行っている部分もある。合併の時のそのままということもあったのかもしれないが、かなり不安定要素というか、そこに人材がいるとか資源が無いとかいうようなことも含めて、支線についてはこのようにする、コミュニティ交通についてはこのようにするというようなことは一律に決めてしまうのはかなり厳しいのかなという気もする。交通政策基本法の中では、やはり地方公共団体が中心となって働いていただきたいという思いがある。山口市では昔からされていて、国としても好事例だと思っている。山口市が後ろ向きだとは思っていないが、最後の文章のしっかり地域とともに検討する主語はやはり自治体だと思うし、そういった自治体の立ち位置というものを、もう少し書き込まれたほうが良いと思う。

○事務局

御指摘のとおり、最後の文章の主語は行政がともに検討しますというふうに考えている。これまでの市民交通計画は10年前に策定し、その計画の取組姿勢として皆が協働して創り育てるとしており、皆というのは行政、事業者、市民、それぞれがということにしている。市が主語の計画にもかかわらず、協働というところを前面に出して、前計画では、市民の移動手段は、行政が確保するといったこれまでの考え方を見直し、市民の移動手段はみんなで創り育てるといった姿勢で取り組んでいくとしていた。それで、これまでは基幹交通は交通事業者、コミュニティ交通は地域主体で、それを行政が支援するというふうにしてきた。そうした中で、先程、副委員長も言われたように、地域主体で地域の担い手が不足していく中でなかなかコミュニティ交通を地域でやっていくのは困難だという地域も

出てきている。また、基幹交通の事業者もそうした需要の少ないところになかなか参入できない状況もでてきている。そうした中で、市がもっと積極的になんとかカバーできないかという考えのもとで、支線交通、例えば過疎地域では阿東生活バスや徳地生活バスを市が運行しているが、そのように足りない部分を補完していこうという考えを新たに出している。また、公共交通体系の再構築については、基本的には運行主体の位置付けを記しているが、地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針にもあるように、地方自治体、市町村の役割としては、地域の実情に応じた地域にとって最適な公共交通のあり方について、自らが中心となって取組の実施に向けて、地域の関係者と連携しつつ主体的に取り組むこととするとされている。また、同じく基本方針の中で、関係者の役割として、国、地方公共団体、公共交通事業者、住民、公共交通の利用者その他関係者は相互に連携を図りながら、協力することが求められるとされているので、地方自治体、すなわち山口市が中心となって皆様と連携、協働を図りながらこの計画について策定していきたいと考えている。

○委員長

御指摘の件を踏まえ、しっかり進めていきたい。

この度の案の中で、支線交通など地域の抱える課題をどう救えばいいかということを含め、特に副委員長の言われた住民が参加しやすいシステムをどう用意するのか、あるいは地域が参加しやすいシステムをどう準備できるのかというところが大きな課題という指摘があったが、その辺りが表にも表れていると思うが、いかがか。

○E委員（学識経験者）

きっと第一次の計画をつくる時は、コミュニティの交通をなんとかしなくてはならないということで、住民協働で頑張ってきたことが大きなことだったと思う。幹線については事業者頑張ってね、市も頑張るからということだったと思う。ここはきっと位置づけるということではなく、鉄道は鉄道事業者にお願いするということではなく、鉄道事業者ももちろん頑張ってもらうのだけど、市としても出来ることを頑張っていくし、地域の住民もやれることをしなければならないのかもしれない。国の方はやれないこともやれるように協力してもらわなければならないのかもしれない。一緒になってやっていくんだと、こういう話だと思う。実は今日飛行機でやって来て、草江駅から来た。すると駅のトイレの掃除を地元の人がされていた。そして宇部新川の駅長が来て、ゴミを集めている。聴けば、認知症の人がそこへ用を足してしまうとのこと。そこで、地元の人が掃除をした。しかし、また用を足してしまう。そしてまた掃除をする。そうこうするうちに、用を足されなくなった。そしてトイレはとても綺麗になって、草江駅は一週間に一度地元の人が掃除をして、それをJRが手伝っている。恐らくこれからの支え合

いの仕方は、山口市と JR のトイレの所在の押し付け合いではなく、一緒になってやっていく、そして地元も役割を果たしていく、それをきちっと方針として明確にしていくということではないかなと、今日の一事例で思った。そういう書き方になっていけばいいのかなと思う。

○D 委員（市民公募委員）

第二次山口市市民交通計画がカッコ書きで山口市地域公共交通網形成計画となっている。他にもこういう表現がでてくるが、その計画の位置付けがイコールであるのか何か違いがあるのか、そこをもう少しはっきりさせておいた方がよい。それから、論点の中で、前計画に言及があり、これまでは何々としてきましたとあるが、この表現的には、次は変えるというニュアンスがある。明確に違うようになるのかははっきりしないので、表現をもう少しすっきりした方がよい。

○事務局

地域公共交通網形成計画については、計画策定の背景にも記載したいと思うが、法律ができ、市町村は交通事業者その他関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ、主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう取り組まなければならないというふうになっている。基本的には、国から市町村に地域公共交通網形成計画を策定しなさいと求められていたのが、これまで市町村全体を面的に見ていないこともあったので、少子高齢化の進展や担い手不足が進む中でどうやって移動手段の確保を図るかを市町村がきちんと中心になって取り組みなさいと。それについては、先程申したように様々な交通事業者や市民の方やその他の方と連携、協働して計画をつくるよう求められていた。また、もう一つの背景として、国では、コンパクトシティ・プラス・ネットワークということが言われており、そのコンパクトシティの形成を目指すのが立地適正化計画、ネットワークの形成を目指すのが地域公共交通網形成計画といわれている。そうした法律に基づいた地域公共交通網形成計画の策定の努力義務もあるが、他方、市民と交通事業者と協働で移動手段の確保を進めるということについては、山口市は 10 年前から先んじて取り組んできていた。その計画が 29 年度で終わってしまうというところで、その山口市市民交通計画の見直しと合わせて、法律に基づいた地域公共交通網形成計画、詳しくは割愛するが、地域公共交通網形成計画として盛り込むべき事項も含めて一本にまとめた計画である。

○C 委員（市民公募委員）

質問だが、車座トークにおいて、山口市総合計画は地域編をつくるということであったが、この計画にも地域編というものがあるのかどうか。それと、先程 10 年の計画の中で、5 年程度か評価とあわせて見直すということであったが、この計

画の実行計画というものはないのか。もう一つは、基幹交通の中に、都市核地域核幹線というのがあり、地域拠点という言葉になるのか。もう一つは、公共交通体系のイメージで、津和野―山口間は期間路線になっているが、10年の内に乗り換え無しに結ぶというイメージなのか。現時点では途中で切れているが。

○委員長

私からお答えできることについて。総合計画の策定にあたって、地域編をつくるということについて、総合計画は山口市全体を描くので、地域個別の課題が若干漏れてくる可能性がある。そこをしっかりと抑えるために、地域編をつくるということになっている。交通計画でも、総合計画に書き込める部分はそれでよいが、それに書き足りない部分については、地域編で補うことは可能だと思っている。もう1点、地域拠点の違和感ということだと思うが、これまで地域核と言っていたエリア、地域交流施設などの公共施設、あるいは郵便局そういうものがまとまっているエリアであるが、そのことをここでは新たに表現しているということで理解いただきたい。

○事務局

その他2点について、まず、実行計画については、施策の実施にあたっては、予算のからみもあるので、毎年の実施計画を作成して、それを委員会に示していきたい。そして評価していただきたい。次に、公共交通体系のイメージについて、このイメージ自体は阿東に言及しているものではないが、現在の阿東地域の幹線については、山口と萩を結ぶ幹線と萩と津和野を結ぶ幹線を乗り継いでいる状況となっている。そこに山口と津和野を結ぶ幹線をつくると競合してしまう。山口と津和野を結んで既存の路線を減らすとなるとなかなかそうもならない。イメージとして書いているが、鉄道もあるし、現状の三谷での乗り継ぎはなかなか変えるのは厳しいと感じる。

○C委員（市民公募委員）

このイメージでは10年後にはつながると思ってしまう。ぜひそうして欲しいが。

○副委員長

公共交通体系の表の主体の欄について、単に運営をしている主体を記載していると思うが、ここをもう少し丁寧に、例えば、運行主体の記載と別に、それに係る市の関わり、住民の関わりが分かるように記載すると先程いくつか出てきた意見をカバーすることになると思う。そうすると多分、都市核間幹線と都市拠点内交通の間で線が引けて別の表現になるかなという感じもする。

それから、支線交通やコミュニティ交通について、単に市と書いてあるところも、市はどういう関わり方をしているのかもっと分かりやすくなるので、この欄をも

	<p>っと工夫すれば良いと思う。</p> <p>○B委員（市民公募委員） 質問だが、先日、山口市地域公共交通会議というものが行われた。構成を見ると、この公共交通交通委員会の委員と10名が重なっている。この山口市地域公共交通会議とは何か。また、この委員会と何の関係も無いのか。連動しているのか説明して頂きたい。</p> <p>○事務局 山口市地域公共交通会議について、先般実施している。これについては、道路運送法に基づく会議体であり、コミュニティ交通や自家用有償運送の運行体系について議論いただいている。先般の会議では、具体的には、阿東生活バスという市町村有償運送の関係、地域主体のコミュニティ交通の関係、それから今回は同じく市町村有償運送の福祉有償運送について議論いただいている。こちらの公共交通委員会は、また違う法律に基づいている。こちらは公共交通に関する協議会である。位置付けとしては、この公共交通委員会は計画を策定するにあたっての意見や、交通政策を推進する上での意見を伺ったり、事業計画について一緒に議論いただくこととなっている。メンバーとしては重複している部分もある。立場が若干異なるところである。</p> <p>○B委員（市民公募委員） 市民は入らなくてよいのか。</p> <p>○事務局 地域公共交通会議については、地域で既に議論していただいたものを地域の方が提案して、交通事業者を交えて議論していただく形となっている。市で運行している阿東生活バスについても、地域の意見を事前に聞いた上で、それを踏まえたものを市が提案して、交通事業者間との調整をこの会議の場でしている。 地域公共交通会議は、実際の運行をするにあたっての意見を頂く場である。</p>
会議資料	平成29年度（第2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