

## 審議会等会議録（概要版）

審議会等の名称	平成 29 年度第 3 回山口市公共交通委員会
開催日時	平成 29 年 10 月 31 日（火曜日）10：30～
開催場所	山口総合支所会議室棟 A 会議室
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	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 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）素案について
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）素案について承認</p> <p>【質疑】</p> <p>○A 委員（交通事業者）</p> <p>大変素晴らしい資料を作ってください、もしこれが実施できれば素晴らしい本当に住みたくなる山口市になるだろうと思う。この中で、確かに「公共交通を育て」と記載はあるが、既存交通の活用という言葉が全く出ていない。しかし、既存交通というものが、やはり必要であって、新たにどんどんつくるということを交通事業者はこの資料を見ると少し不安になってくる。</p> <p>それから 22 ページ、山口宇部空港連絡バスの記載がある。基本的には、当初から山口宇部空港連絡バスに私は大賛成である。当初は、記憶違いかもしれないが、目標 1 便に対し 7 人くらいが理想だが、4、5 人以上いればいいということだった。この目標数値の記載が無い。コミュニティタクシーの収支率は 25%又は 30%、それから未だに実証実験 2 年間の約束だったものが、まだ続けているコミュニティバスの収支率 50%も記載されているが、山口宇部空港連絡バスもある程度目標数値を載せて、それに対する対策を入れるべきではないか。</p> <p>それから、希望としては、充実した公共交通を確立するというスタンスで進めると、これからどんどんつくっていくという考え方に思えるが、そうすると、現在コミュニティタクシーに対して 30%の目標を厳しくして、縮小させているということは、これはアンケートの結果も、バス等も本数が不足しているから利用しにくいということがある。したがって、コミュニティタクシーの目標値を、この辺りできちんと見直して、あまり縮小傾向にならないようにしていただきたい。</p> <p>それからモビリティマネジメント等の時に、地域の人にただ説明するだけではなく、地域ごとに、1 日、数日間または 1 箇月間など決めて、実際に乗っていただ</p>

くというように実施をすれば、皆さんが実際にもっと直に公共交通に触れる機会ができるのではないかと思います。

あと、マイカーからの脱却について、タクシー事業者には、免許返納をしようかという相談がある。やはり、マイカーから次の公共交通へ乗り換えるとなるとタクシーがドア・トゥ・ドアで一番近いもの。ところが、値段が高いということである。では、バスはというと、安いけれども不便であるということなので、こちら先ほどのモビリティマネジメント等の中に、免許返納を考えている人または免許返納された方も、実際に様々な公共交通に乗っていただくという形をとっていった方がいいのではないかと思います。素晴らしい資料が、机上の空論にならない形でやっていただきたいと思う。

また、何より、コミュニティタクシー等ですごく感じることもあるが、以前利用されていた方が最近乗らなくなった一番の理由は、亡くなられたということである。その他にとっても多くある声が、公民館行事が少し充実していないということがある。結局、まちづくりとかいろいろのことを謳ってあるが、ネットワークという部分が、やはり不足しているのではないかと思います。もっと皆さんが外出する目的をつくるということ、単に走らせておけば誰かが乗るという考え方は捨て、出たくなる、出なければ仕方ないというようなことまで考えると、まちづくりと一緒に考えたり、ネットワークということが必要になってくると思う。その辺りをもっと具体的なことを考えていただきたいと思う。

○委員長

しっかり反映させていきたいと思う。

○B委員（市民公募委員）

前回指摘したことも取り入れていただき、大変有り難い。全体の形式について、一点目は、前回の計画と、大分雰囲気が違うが、最終的にはどういった形になるのか。それから、先程進め方について説明があったが、やはり例えば委員会で議論する時間がかかり無理があると思う。したがって、委員会と委員会の間に例えば文書、メール等で委員との意見交換も必要ではないかと思う。それから全体的には、先般市長選挙があり、小郡、新山口周辺の整備ということも議論された。計画にもあるように、公共交通は全体として重要度が大変高いけれども、満足度は低いという記載がある。全体として山口市の大きな課題として必要に応じて予算を拡充させながら、進めていくことが必要と感じている。

幾つか質問があるが、まず、1ページの序論で「利用者の減少に歯止めがかからない状況」ということが記載されている。これについて、例えば17ページの鉄道の乗車人員の推移をみると、全体としては減少傾向だが、逆に近年やや回復している。数値を見る限りでは。それから市内の路線バスについても下がった後、若干上がっている。このような数字もあるし、例えば、グループタクシーでは、制度改善を行った結果、増えている。こういうこともあり、長期的にみれば確かに大きく減っているが、下げ止まりのところもあるという認識についてお持ちかど

うか。

また、83 ページのところで、数値目標を、例えば JR を 5%増、バスを 10%増という数値目標を口頭で言われたが、これらの説明の記載があるのか分からない。それから、72 ページの 1 の①「公共交通を育て支える意識の啓発」に、条例を制定しますという記載があるが、条例のイメージはどんなものなのか。

○事務局

計画については、最終的には冊子にして、図や写真を掲載し、分かりやすくしたいと思っている。

○B 委員（市民公募委員）

どのようなイメージか。

○事務局

どこまで挿絵等掲載できるかによるが、基本的にはこの素案がベースになる。後は挿絵等が入るイメージを考えていただければと思う。

○委員長

市民の皆さんが読みやすいデザインにするということによろしいか。

○事務局

はい。

○委員長

委員会の議論の仕方について、今日も 12 時までという時間的制約があるので、例えば、メールや文書等で委員の意見聴取をすることについてはいかがか。

○事務局

本日議論が足りなければ、メールまたはファックス等で御意見いただければと思うので、よろしくお願ひしたい。最終的には、先程も申し上げたが、今後のスケジュールも詰まっております、委員長、副委員長のほうで最終的にその意見について御議論いただき、案を仕上げていきたいとは思っているのですが、よろしくお願ひしたい。

○委員長

では、そのような形の意見聴取を行うということで了解した。そして、序論で利用者の減少に歯止めがかからないという認識が書いてあるにも関わらず、資料中では、若干下げ止まっている部分もあるのではないかと。その辺りの認識はいかがかということである。これは大きなトレンドとしての認識であると理解いただきたい。それと最後に 72 ページの条例制定のイメージは何かあるのかという御指摘については、いかがか。

○事務局

こちらについては、これからしっかりと議論していかなければならない。他の自治体においては、公共交通の利用促進条例であったり、また、国の交通政策基本法に基づいて、国の役割、それから県、市、市民等の役割を明示したような条例等様々ある。利用促進条例に近いものになるのではないかなと思っているが、

まだ中身ははっきりと決めていない。これからの議論となると思う。利用がさらに伸びるような形に、しっかりと市民にも乗っていただきたいという思いを込めた理想的な条例になると思っている。

○委員長

では、公共交通委員会で議論していくということによろしいか。

○事務局

はい。

○C委員（市民公募委員）

山口市では、山口市をこれからも住みたくなるようなまちづくり、協働のまちづくりというようなことを進めておられるが、これまでこの資料にもあるように、地域検討会の御意見が整理されている。これについて、この計画で踏み込んだ検討されたものであるか。生活弱者や高齢者、これから高齢化社会を迎える方向、それから山口市の都市間交通だけではなくて、中山間地域のこれからの交通について、公共交通委員会の中でも御議論いただいたが、その辺りが、私の認識違いかもしれないが、読み取れないので、その辺りについて御意見を伺いたい。車座トークでも、市長を囲む中の話でも、計画づくりを含めて検討いただきたいという話もした。それから、この委員会の中でこれから周辺地域の公共交通については、やはり他にも徳地などを配慮しない計画は火を消すような計画になるということも御意見いただいた。その辺りがどうもこの案の中で見えない。そういうところがあるので、今までの計画とこれからの10年の計画の中で、やはり地域ごとの特性を組み込んだ計画づくりをしてもらいたいところである。

○委員長

地域検討会、あるいは市長の車座トーク等で出た地域の意見への対応についてどのように考えてきたのかという質問だと思う。特に中山間地域への対策はどのように議論され、どのように対応されたかということについて、いかがか。

○事務局

地域検討会については、10ブロックに分け市民の意見を伺ったが、細かい御意見もあるが、やはりこの御意見をいただきながら、地域の交通をどうしていけばよいのかを考えて、交通体系等、それから施策等を組み上げている。ただ、全てを反映することはなかなか難しいので、本当は100パーセント反映できればいいが、そこまでには至っていないが、反映をさせている。特に中山間地域の公共交通については、68ページにも記載しているが、交通体系において支線交通として新たな位置付けの中で過疎地域支線というような位置付けをしている。文中においては、担い手の確保の困難な過疎地域の地域拠点と生活拠点を結ぶものについては、地域にふさわしい路線となるよう地域と行政がしっかりと、話し合った上で、路線等の検討をしていくということで、特に阿東生活バス、徳地生活バスについては、今でも随時総合支所等を経由しながら市民と御協議させていただいている。そういう形でしっかりと需要や、市民のニーズにあったものに見直しを随

時進めていく。今後も引き続き行っていきたいと考えている。

○D委員（市民公募委員）

この資料を1日、2日ざっと読んだが、非常に内容が広いし、細かい。しかし、今日の議論は12時で終わってしまい、時間が無い。これでは十分話し合えないと思って来ている。多分、この内容を本当に十分議論するとなるとかなり時間がかかると思う。私自身十分これを消化できていない。皆さんの意見が本当に反映される公共交通の計画をつくってほしいと思う。市民の意見がかなり反映されていると思うが、公共交通優先レーンや優先信号の充実と推進施策の中に入っている。市長選挙の中でも公共交通を推進してほしいとか、したいとかいう方もおられた。かなり公共交通の問題に関して、山口市の課題として挙がってきていると思う。私は自転車レーンやバスレーンをやはりつくって行く方向が、公共交通、バスを守るためには必要だと思う。次の委員会はいつになるか。

○事務局

次は、パブリックコメントの最中ではあるが、12月の委員会を日程はまだ調整中であるが、中下旬くらいに実施したいと思っている。その時にまたあわせて御意見はいただきたいと思っている。

○D委員（市民公募委員）

個人的には、ぜひバスレーンとか自動車レーンとかサイクル県山口とかもあるので、そういう位置付けをもっと、マイカーを充実しすぎない交通体系をお願いしたい。個人的には、小倉によく行く機会がある。ジェイアールバスに要望だが、山口と博多、山口、宇部、博多に路線があるが、私は小倉に行くことが多い。そして山口県の人が結構北九州に働いている。小倉の需要が、もしあるのであれば、ぜひ博多に行く途中で小倉で乗り降り出来る様にバス停をつくっていただきたい。新幹線では高いし、高速バスで行けるのであれば、小倉の人にも山口に来てほしい。北九州は結構近い。1時間で車で行ける。ぜひ外からも取り込む。広島、北九州、福岡の人に山口に来てもらうためにも、高速バスを増やす。充実していれば観光客の人も、車でない形で来られるのではないかと思います。ぜひジェイアールバスにはお願いしたい。ぜひ小倉に止まってほしいと個人的には思う。

○委員長

ある意味広い意味での公共交通まちづくりといった視点からの御意見だと思う。

○副委員長

一つ気になっていることが、先程A委員からも話があった既存のものをどう活用するかという表現が無かったので、どこに入れるか考えたときに、63ページに「公共交通の利便性を向上することが必要です」という文言があるが、その前のところに、その課題等が述べられている部分もあるので、ここに、資源を有効活用しつつ、公共交通の利便性を向上するといったような表現を記載することによって、既存の今ある資源を十分に活用して実施することの大切さがあると思うし、

また、そうでないと今後なかなか新しいものを付け加えていくというのは、いわゆる原資がない。人も、お金の面もそうかもしれないが、特に人の面で原資がない状況がこれからももっと厳しくなるので、資源の有効活用ということをやほりこの辺りできちんと言っておいたほうがいいのではないかと思う。

○委員長

事務局に検討していただきたい。

○E 委員（学識経験者）

もう一度 54 ページの運転免許保有者数の推移等のグラフを皆で味わったほうがいいと思う。また、そういう書き方をしなければならない。改めてグラフを見た時に、恐らくだいたい 5 年から 10 年後の山口市はこの件に関してすごくお金が増えてきて大変なことになるということを、まず一つ指摘したい。この 54 ページの下のグラフを見ると、この 10 年間でどの年齢階層の運転免許保有者数が増えたかということ、70 歳代である。それから 60 歳から 69 歳が何故増えているかということ、高齢化しているから当たり前といえば当たり前だが、この年齢階層は、55 ページのグラフをみると、75 歳から 79 歳ぐらいからもう運転を止めたいといっていることが見て取れる。これは、内閣府の資料でもそのようなものが出ている。たいてい最近では免許返納があるから、73 歳、74 歳ぐらいからやめてもいいといっている。すなわち、平成 28 年から後 3 年か 4 年くらいで、どんどん移動できなくなる人が山のように出てくるということ。そして、厚労省の健康日本 21 によれば、3 年間出歩きできなくなれば、認知症になる確率や寝たきりになる確率はとても高くなるといわれている。この数値は、担当部署に命ぜればすぐに出てくる数値である。半分くらいではなかったか。その部分のコスト負担は国にも生じてくるが、山口市の負担も生じる。介護の負担、医療費の負担。それがどのくらいの金額になるかといえば、この時点で計算できる。厚労省が出している。担当者が調べたらすぐ分かるはず。54 ページと 55 ページのグラフを見れば、だいたい 5 年後から 6 年後、7 年後、8 年後、9 年後ぐらいの時に、山口市はこの件に関してものすごい財政負担をすることになる。この計算は今できる。なので、担当部署にその計算をさせて、この計画に書けばいい。警告をしたほうがいいと思う。本当に大変なことになる。

次に、先程から指摘がある既存のものが、人がいなくともたないという話。国のほうもいろいろ考えていて、例えば自動運転の実験をあちこちでやっている。これは地域の合意がないとなかなか実験することが難しい。ところが山口市が素晴らしいのは、地域の人たちが自分たちの移動をどうするのかということを考えている。そうした市民がたくさんいるということがものすごい財産である。すなわち、能登半島の珠洲岬で実験をしても、そこが自動運転は怖いというような地域だったら無理である。いくら実験はできても。ところが山口市では地域の人たちが、自分たちはコミュニティタクシーを頑張ってやっているけれども、それがもたなくなったら自動で運行することも有り得ると合意できる可能性があるとい

うことである。つまり、地域合意に基づくところの自動運転の可能性ということが検討課題である。自動運転は技術の問題があるが、技術は出来ている。後は、金の問題と地域の合意の問題である。したがって、自動運転のことを計画のどこかに書いておかねばならないと思う。それから、きっとタクシー事業者は嫌がると思うが、ライドシェアのことも書かないといけない。これはアメリカと日本とは違うので、方法はいっぱいあるけれども、例えばタクシーを活用したライドシェアなど。タクシーの経営の仕方が、一人が一人を乗せるということがそもそも成り立たないのは分かっている話である。タクシー事業者が経営のあり方を大きく変えるということをしていないから、このようなことになっている。全国、ライドシェアを強引にやってしまうと京丹後市みたいに大混乱になってしまう。そうではなく、既存タクシーを活用して変えていくような業者を育てていく、そのような観点でのライドシェアというものも、考えなければいけないだろう。それから、人の移動をどうするかというのが重要な観点であり、公共交通とは関係ないという観点で書くべきではないというようなことを考えた。

また、評価手法に関して、これはこれから考えていくことが多いと思うが、過日副委員長が御指摘になられたように、公共交通の維持に関して支出しているお金がどんどん増えてきているが、これは、市民一人が一日に一回乗ったら解消するという御指摘があったと思う。この考え方を生かした事業というものが重要ではないか。今の話は分かりやすい話である。そもそも現状をみると、皆、大体無責任である。市民は、重要度は認めているけれども自分は利用しない。反して補助が増えていることに対して不満がある。ではどうするか。自分たちが乗らなければならないではないか。もっと関心を持たなければならないではないか。無関心である。バスは乗ったこともないのに、補助はよくないとか、大切だとか。そんな話は駄目で、ちゃんと乗ってもらわなければならない。そのためにはどうしたらいいか。そういう指標を設定しなければならないと思う。指標を設定することはもっと真剣に、具体的に、市民を動かすような指標でなければ、寝言みたいな指標を設定しても駄目である。市民を動かすという指標を設定しなければ。

ところで、宇部線は厳しい状況である。跨線橋などいろいろな課題がある。宇部市は宇部線に大変熱心だが、山口市は宇部市営バスについてはものすごく好意的なのに、宇部線に対してはあまり好意的ではない。これは実はよくないと思う。先日、草江駅に行くと、すごいことがあった。駅のトイレを地元の人と宇部の駅長が掃除していた。びっくりして、どういうことが尋ねると、宇部線に関心を持ってもらおうと思って、子ども達の絵を提示したとのこと。すると、人々がやって来る。それは良かったが、駅に用を足してしまう認知症の方がおられたとのこと。これからこういう状況は増える。それで、地域の人たちが自分たちで掃除を始めたとのこと。すると、いろいろな人が参加して、電車乗ってない人も含めて皆がどんどんやってきて掃除を始めた。そしてゴミが出たら宇部新川の駅長がき

て、ゴミを片付けていく。それをずっと継続して、子ども達が絵を書き続けているとのことである。つまり、このように人々がバスや鉄道に関心を持ってもらうこと、一年に一度は乗るということを絶対にやらなければならないというような条例をつくったほうがいいと思う。とにかく、そのような市民の参加がある指標でなければ、意味を持たないのではないか。まずは市民の参加を取り入れるような指標にしてほしい。それから、今、新しい社会の中で求められているような自動運転やライドシェアのことも、それなりにきんと書き込まなければならないということ。それから、実はこの高齢化の山口市の運転免許の問題は非常に財政負担に5年か8年後になるということ。これも担当部署の人は絶対分かる話であるので、それは書き込まなければならないということ。

○委員長

免許返納者の増大に伴う外出機会の損失、認知症リスクの増大と扶助費がどれだけ圧迫しているかということは、また事務局は調べておいていただきたい。それから自動運転やライドシェアの対応が必要なのではないかと御指摘について、タクシー業界の方は何か御意見ないか。

○A委員（交通事業者）

78 ページに運転手の確保と記載がある。本当に有り難いので具体的にもっと記載してほしいと思う。とにかく運転手不足ということで、顧客のニーズに沿うことができない現状がある。地域検討会においても、ニーズでなくシーズということで、こちらから種をまくということも必要だと話した。いろいろ案があって、また素晴らしい計画案があって、学識経験者等からの話を聞いて、それらをいろいろ広めていきたいと思いつつも、運転手がいらないから実際にできないという状態が現状である。したがって、そうなってくると、やはり生身の人間ではなくて機械に頼るしかないとも感じる。確かに国のほうでは、運転手不足に対応するために、これからは外国人をまずは雇用し、その後に自動運転ということを考えているということを知っている。しかし、やはり外国人ということは、田舎の方は難しいというのが正直な感想である。すると、先程のライドシェアとか自動運転、これらに頼らざるを得ないということになる。しかし、実際は高齢者が8割以上の利用者なので、少しあそこに寄って、次はここに寄ってということに、機械で対応できるか、自動運転で果たしてできるかということが、通常のタクシーではすごく不安である。ところが、コミュニティタクシーのように定時定路線、確かに自由乗降の所があるが、それを何らかの方法で、例えば手を挙げて、ぴたりと止まるような形であれば、当然可能になる。そういうところに、まずはコミュニティタクシーやコミュニティバスというところに自動運転をどんどん取り入れていただきたいというのが本音である。

○F委員（交通事業者）

ライドシェアに関して、確かに今からそういう形が出てくるかもしれない。しかし現状では、交通に関しては安心安全というのが第一条件としてあるので、そ



の辺りが確保できるか懸念される。特にタクシー業界に関しては、敵対するような形になる可能性もある現状ではあるかと思う。特にコミュニティタクシーのような地域限定に限ってというような条件があれば、そのようなものも含めてそれは止むを得ないのと思っている。その辺りは特に運輸局の方からの意見を聞いてみたいと思う。

○G委員（中国運輸局山口運輸支局）

ライドシェアについて、もちろん、安心安全というのは絶対条件だと思っている。また、現状ではそうしたことが難しいところもあるかと思っている。先程、E委員が言われたのは、恐らくタクシーを利用してということであると思うが、少し意味が異なるが、一般論から言って、一般の方がライドシェアをやってしまうということは現状かなりハードルがあると思っている。

それと、私からの意見として、この案をこれからまとめて、いろいろな手続きを経られて、熟度を高められていくと期待しているのでぜひお願いしたい。私どもも、別紙1からの資料を出していただいて大変ありがたいと思っている。そこで、やはりその交通体系、今の既存のものを使っていくということもあった。副委員長も言われた。しかし、やはりその中で今の既存の現状のものの課題というものは何かという振り返りは必要であろう。ゆえに別紙1が出来たと思っている。その中で伸ばしていくところ、あるいは修正をしていくところ、そうしたものを示していく。これは可能な限りというまとめになるのであろうが、例えば、このターミナルについてはどうしても少し使い勝手が悪いというようなことがあれば、記載して、修正を加えていく、あるいは、伸ばしていくというようなことが、この計画書の中に極力具体的に盛り込まれるということになればと思っている。また、観光のことが64ページに記載されているが、観光政策、山口市は非常に観光都市もあるので、その観光需要と地域の住民の需要がどういうマッチングをするか、また、ループ交通が地域の方にも愛されているということがたくさん出てくると思う。今回の別紙の中で、観光の需要が少し触れられているが、そこは、具体的なことがもう少し出せるのであればと思っている。

○B委員（市民公募委員）

74ページの④利用しやすい運賃の設定のゾーン制運賃について説明いただきたい。ゾーン制運賃は具体的なイメージがあるか。例えばコミュニティバスは一律200円でゾーン制運賃の一つには当たるかなと思っているが。要するにゾーン制にした場合には、適正な運賃設定ということが問題になってくると思うので、その辺りを含めて、現時点でどの程度のイメージをお持ちなのか。

○事務局

ゾーン制運賃について、まだ事業者と協議しているわけではない。ただし、防長バスが市内300円券というのを出されている。10月から実証実験をされている。実際に、どこで区切るか、ゾーンというのは例えば山口から湯田温泉をゾーンとしてここは100円ですよ、次の距離では幾らですよと、そうしたゾーンを設定す

るかかどうかであるが、そこまで出来るかどうかは、今はっきりと分からない。これについて具体的な施策を考えているわけではないが、先程の 300 円券等もあるが、事業者とともに協議研究していきたいと思う。具体的なものがあるわけではない。イメージとしては、どこまでの区間だったらいったん 100 円で区切り、次の距離いったら 200 円にと、そういったものである。それが本当にできるかどうか具体的なことはこれから研究をする。とりあえず今 300 円券を実証実験されており、成果、効果も踏まえ、検討していきたいと思う。

○H委員（交通事業者）

10月1日から実証実験、1年間という形の中で、1枚300円の10枚つづり3,000円の回数券を「山口防長のトクきっぷ」として発売した。一乗車につき山口市内どこから乗って、どこで降りても、たとえ1,000円を越える区間であっても300円という形で利用できる。この事業により少しでも利用者の方が乗りやすくなればと思っている。近距離で300円を越えない方は今までどおりの支払で、300円を越える方、特に高額の方については、300円止めという形の切符となる。1年間の実証実験、途中で区切りを見ながら、今後も継続できるのか検討していかないといけないと思っている。現状まだ何人が利用したかまでは分からないが、現時点でだいたい一日平均で10冊売れている。もう約1箇月になるので、300冊近く売れていることになる。

○E委員（学識経験者）

バスのファンをつくれる。

○C委員（市民公募委員）

乗継する場合は、また300円必要になるのか。

○H委員（交通事業者）

そのようになる。

○C委員（市民公募委員）

私のところは途中で乗継しないとイケない。その場合600円いる。

○H委員（交通事業者）

金額がそれぞれ300円越えるのであれば、300円を2枚使わないとイケない。一区間は例えば170円で、もう一区間は700円であれば、300円券を700円の区間に使って、現金で後170円払っていただければと思う。

○C委員（市民公募委員）

同じ山口市民であって、市内であって、地域によってそういう差が出る。

○H委員（交通事業者）

乗継の場合は生じてしまう。ただし、それはどの地域であっても乗継すれば、そういうことになる。一本で行けないところに行く場合には。

○C委員（市民公募委員）

基幹路線になってはいる。何年も前からそこで乗継しないと目的地へ行かれない。そういうことは先程も発言したように市民の、地域づくり協議会をあげてと

か、市民を挙げて声を出している。この計画づくりにあって市民に優しい地域づくりということを謳っている。その辺りもぜひ、今回のアンケート調査、それからいろいろなところの意見を踏んだ計画づくりにしてほしい。ぜひよろしく願いしたい。

○E 委員（学識経験者）

よろしいか。ゾーン運賃を展開するための実験として、事業者が一步踏み込んで 300 円の券を始めた、こういう理解である。だから、最終的にはゾーン運賃にすれば、乗り換えの問題なども、解決する話である。したがって、そういう意味でこの度事業者にとっては命に関わる問題だけれども、そこを一步踏み込んで 300 円で実験している、こういうように御理解いただいたほうがいいのではないかな。

○D 委員（市民公募委員）

今、防長交通からお得なきっぷの紹介があったが、初めて聞いた。まだ宣伝が足りてないのではないかな。テレビで CM を流すなど、そこまでは必要あるか分からないが、市民にまだ浸透していないと思うので、ぜひもっと宣伝してもらいたい。また、萩には度々行くが、防長交通だと思うが、萩循環まあーるバスという、真っ赤な可愛いバスがある。いつも萩に行った時には、乗らないが、眺めている。これはどこまで乗っても 100 円で、東回りコースを松陰先生、西回りコースを晋作くんと名づけ、確か 6 時までしか動かないが、バスカードを使って 1 日乗車券 500 円で乗り放題である。2 日乗車券 700 円で 2 日乗り放題。このような非常にお得なバスカードを使って観光名所をまわれるようになっている。ぜひ、これを山口市内の、観光地は色々離れているが、ぜひ観光客を山口県内の観光とあわせて確保するためにも、山口循環まあーるバスのようなものをつくっていただけたら本当ありがたいと思う。この時刻表見ると 1 時間に 2 回とかあり、1 日 23, 4 便ある。山口にもこのようなものがあれば、観光客にも利用いただけるだろうし、市民も使える。山口にもこんなバスが欲しい。最近コミュニティバスが、新型車両になり、おしゃれなのが目立つが、あのようなバスで観光客も市民も利用できる循環バスのようなものをぜひ導入していただきたいと思う。観光客にも多分好評になると思う。山口市の目玉としては、SL 山口号だけではやはり物足りない。観光客に来ていただき、お金を落としてもらうためにも、なにか目玉がいるなと思う。理想にお金があるのであれば、路面電車とか。とてもではないけど恐らくお金が無いので。モノレールと言われる方もいるが、北九州のモノレールは失敗したと思っている。路面電車を北九州は廃止して、モノレールになったが結局失敗している。防長交通、ジェイアールバスいろいろ企業努力をさせていただいていると思うが、今後より一層、市民、県民のためにぜひ御尽力いただきたいと思っている。

○E 委員（学識経験者）

違う。尽力するのは市民のほうである。眺めてばかりでは駄目である。

	<p>○D委員（市民公募委員）</p> <p>少し発言させていただきたい。この前、友人と山口駅通りで2回、3回ほど飲んだのだが、コミュニティバスを利用した。友人は10分、15分くらい山口駅で待たせたが。飲んで、帰ろうと思ったら鉄道の最終に間に合うように、友人も帰り、私も途中駅で下車した。たまたまタクシーが止まっていたので、タクシーも利用した。このように、コミュニティバスとJR山口線とタクシーと全部使わせていただいた。飲み会の時には絶対必要なものである。都市部でも最終の電車、バスに乗れるまで飲むというのが普通である。山口も最終の電車やバスを確保していただきたいと思う。私たちが利用促進をしているつもりではいるが、一部にとどまっていると思う。</p> <p>○委員長</p> <p>今日いただいた意見は極力計画策定に反映させたいと思っている。そして、まだまだ御意見があると思うので、メールあるいは文書等で事務局に御意見いただき、極力反映させていきたいと考えている。</p> <p>○事務局</p> <p>パブリックコメントまでに今頂いた御意見を調整して、パブリックコメントということにさせていただきたいと思うが、まだ12月も会議もある。最終的には2月ということになるので、議論を深めてより良いものにしていきたいと思う。</p>
会議資料	平成29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