

審議会等会議録（概要版）

審議会等の名称	平成 29 年度第 4 回山口市公共交通委員会
開催日時	平成 29 年 12 月 19 日（火曜日）14：00～
開催場所	山口総合支所 3 階 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 15 名
欠席者	原委員、大原委員、京牟礼委員、古谷委員
事務局	山口市都市政策部交通政策課
議題	<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)（案）について</p> <p>2 平成 29 年度事業の進捗状況について</p> <p>（1）山口市総合時刻表について</p> <p>（2）クルマと公共交通の上手な使い方を考えるプロジェクトについて</p> <p>（3）山口市ノーマイカーデーについて</p> <p>（4）山口市民公共交通週間について</p> <p>（5）公共交通教室について</p> <p>（6）パーク・アンド・ライド、サイクル・アンド・ライド事業について</p> <p>（7）公共交通活性化促進事業について</p> <p>3 平成 30 年度事業計画及び予算（案）について</p> <p>4 阿東生活バス運行の一部見直しについて</p> <p>5 報告事項</p> <p>グループタクシー利用促進事業の実施状況について</p>
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)（案）について承認</p> <p>【質疑】</p> <p>○A 委員（市民公募委員）</p> <p>コミュニティバスについて、今後基幹交通ということであるが、これまでは「地域交通の改善策の一つとして、まちなか及び郊外の交通空白地帯の解消、縮小を目的とし、平成 13 年 10 月から実証運行を開始しました。」と記載してある。また、「コミュニティ交通部分を地域主体のコミュニティタクシーへと機能分担、連携を行い、メリハリのある交通体系を構築しました。現在、一定の需要があり利用が定着しているものの、コミュニティバスの本格運行要件である運行経費に対する運賃収入割合の目標 50%には至っておらず、現在も実証運行を継続しています。」と記載してある。目標 50%を達成するのが今後もかなり無理があるのではないかと考えている。この目標の根拠が分からない。これまでの計画で、50%に届</p>

かなければ実証運行を打ち切るということだったのか。もう方向性は出ているが、これまでの運行経費と運賃収入の推移が示されているが、当初 100 円で始まったものが、平成 16 年に 200 円に改定されて、利用者数は減り続けている。収支率は、平成 16 年度の 36.2%、平成 20 年度の 35.0%がピークで、後はもう平成 28 年度は 29.6%。この状態でいくと、収支率が 50%にいくことはもう無理なのではないかと思う。今後の方向としては、「基幹交通である「都市核地域拠点間幹線」、「都市拠点内交通」として、路線バスへ移行します」と記載してある。つまり、コミュニティバスが市の管轄から外れて、防長交通なり民間のバス運行会社に移行されるということだと思うが、「ルートについては、それぞれに応じたルートとなるよう、需要やニーズを踏まえた見直しを行います。」とある。利用者にとって、このことで使い勝手が良くなるのか、運賃が上がるのではないか、路線の見直しが行われてさらにコミュニティバスが縮小されていくのではないかという心配をする。今一つコミュニティバスの今後のあり方がはっきりしない。路線バスとして移行した後、さらに使いやすくなるバスになるのか。防長交通が主体になって接続を良くするとか、今の路線を維持するとか、その辺りの未来像が見えないがいかがか。

○事務局

運賃収入 50%の目標を決めたのは、かなり以前のことであるが、50%というと正直路線バスも維持していない数字。当初行政で考えたのが、せめて半分の収支がないと存続、今後の事業展開が難しい、つまり運行地域を広げていくのは難しいだろうという考えのもと、50%に設定したと聞き及んでいる。本来は 50%に満たなければ、実証運行なのでどこかの時点で見直すとか、終了するとか、けじめをつけなければいけなかったが、そこまで当時決めていなかったのであろうと思われる。そういう関係で現在もう 16 年目に入っているという状況である。実際このまま行政のほうで 50%の目標が達成できるかという、まず不可能である。一定の利用状況はあるが、収支率はピークが平成 16 年度で、徐々に減ってきている状況である。利用者ももちろん減ってきているが、運賃を上げたとしてもそういう状況である。ただし、今後の見直しについては、実際のところ、以前公共交通委員会でも御意見等いただいているが、一定の利用者がおられる。便によっては、路線バスよりも乗っているケースもある。そのため、やはり存続していかなければならないだろうという意見の中で、現在の計画も行政主体のバス運行はしないと方向性を示している。なかなか現計画期間中にその見通しまではたっていない。そういう状況を踏まえ、今回、交通体系も改めて見直し、基幹交通を分類した中で、コミュニティバスも基幹交通の位置づけにさせていただいている。ただし、現在利用状況調査等行っており、詳細をどう見直すかは今後検討していく。不便な形にしようとは行政も考えていないので、御理解いただきたい。運行するからには利便性のいいものをもっている。ただし基幹交通なので、コミュニティ交通のように地域内をぐるぐる回ることはない。その辺り、どういう形がいいかは地域住民とともに検討していきながら、防長交通とも協議していきたいと思っている。

詳細の見直しについてはこれからなので、考え方だけこの計画の中で示している。

○B委員（交通事業者）

収支率 50%の目標設定については、当時の総務部長が委員会の中で発言されたことが最初である。発言内容としては、ヨーロッパのある都市が地形も人口も山口市に似ており、そこで運行しているものが、50%の目標を立てているので、山口市も 50%の目標にするということであった。タクシー協会として質問した内容に対する回答である。その後、ヨーロッパと日本を比べてどうするのかという話にもなった。その委員会後にも、行政から少し無理な目標かもしれないという発言をされた。ただし、50%という数値に設定しないと、いつまでも税金を使って運行することはできないと言われた。

収支率 50%は確かに難しいし、コミュニティタクシーの収支率 30%、25%も税金投入しているのはいかがかということもあるが、税金投入することによって、コミュニティ交通の本来のコンセプトである一人が安くお出かけすることで、消費にまわり経済効果もあることや、独居老人の孤独死防止にもつながるし、外出支援により健康増進にもつながり医療費の削減にもつながる。一人一台のマイカーで出て行くものが、相乗りにより低炭素化にもなるなど、様々なことに効果があるので、税金投入する効果がある。公式の場ではないが、市長が道路を一つ造れば 5 千万円も 1 億円もかかるが公共交通は数百万であり、これによって生きている人達に本当に喜んでいただけるのであれば、公共交通にお金を使っても全く問題ないと言われた。50%や 30%の数値が本当にいいのかということとは分からないが、ある程度の数値目標は設定し、その効果まで考えることが本来必要ではないかと思う。

○C委員（市民公募委員）

コミュニティバスの収支率については示されているが、路線バスの収支率のデータは示されているか。参考までにどの程度か知りたい。

○事務局

計画では示していない。補助の出し方もまとめて補助しているので、個別の収支率は持ち合わせていない。ただ、コミュニティバスの乗車率はルートによっては、比較的良いと以前の委員会でも意見があった。

○C委員（市民公募委員）

コミュニティバスについては、かねてから懸念されていたように実証運行が終了して廃止されてしまうのではないかと市民の不安があったが、全体としては基幹交通の中に位置づけて、従来の良さも活かしながらやっていくという方向が出ていると思う。したがって、今収支率の議論をする必要はあまりないと思うが、参考のためにその他の路線バスと比較して実際にどうなのかということを知りたかった。また、機会があれば紹介してほしい。

それと、コミュニティ交通運営ガイドラインの作成という施策があるが、コミ

コミュニティ交通の対象実態としてはどの辺りまでか。コミュニティバスの運営の方法も含めて念頭にあるのか。

○事務局

コミュニティ交通としてはコミュニティタクシーとグループタクシーを想定している。コミュニティ交通については、行政と地域において協議しながら運行としているが、地域主体の運営に対してガイドラインを作成することとしている。主にはコミュニティタクシーだが、場合によってはバス車両での運行の可能性もあるかもしれない。現状では、11人以下のタクシー車両での運行であり、コミュニティタクシーは7地域で運行しているが、各地域に広げていくとなると、導入の仕方について分かりやすい手引きがあればいいということでガイドラインを作成しようと思っている。

○C委員（市民公募委員）

そこに大型バスが入ってくる可能性もあるのか。

○事務局

利用者の状況にもよると思うが、本当にそれだけの利用があれば幹線交通との切り分けもしっかりしなければならない。地域主体で地域内をぐるぐると回るようなコミュニティ交通の中では、このガイドラインで対応していきたい。大型バスとなると基幹交通との切り分けもしっかりしないといけませんが、道路事情も含めて地域の方としっかり話をしていきたい。

○C委員（市民公募委員）

市民と事業者と行政の連携という考えで、よく話し合いを進めて円滑な運行をするという考えでいいと思う。その点でいうと、コミュニティバスについても日常的に市民と事業者と市との定期的な協議の機会や枠組みもあった方がいいのではないかと思う。

○事務局

コミュニティバスについては、行政が運行されるバスという誤解も生じている。本来、名前のとおりコミュニティ、地域の皆様と周辺の企業、運行事業者も含めコミュニティ形成を含め運行していくということが本来である。御指摘のとおり、しっかり地域ともコミュニティバスは協議して見直し等もしてきている。ここ最近は見直しもしていないので、協議会等も開催していないが、しっかりとその辺りはしていかなければならないと思っている。

今後の見直しにおいても、現在の運行状況や事業者の状況も踏まえてどのような形にしていくべきかを地域とも協議していきたいと思っている。

○C委員（市民公募委員）

ただし、コミュニティバスそのものは全国的に言えば行政が主体となって運行されている。共通にあるのは均一運賃と小型のバス、そして行政がかなり主体となって赤字覚悟で運行している。そういうものが一般にはコミュニティバスという認識である。その中には、均一運賃制と決まった運行範囲で行政が財政支出を

しながら運行している。例えば、萩市のように観光客向けのものも含めて運行している。一般の路線バスとはかなり異なったタイプだと思う。そうした特徴も引き継ぎながら、出来るだけ良い方向に充実していければという意見である。

○D委員（市民公募委員）

「豊かな暮らしと交流のまちづくりに寄与する公共交通網の構築」の施策で、コミュニティバスの交通体系に沿った見直しというものはあるが、生活バスについては記載があるか。阿東地域や徳地地域は、生活バスに頼っている。委員会の中でも、これからのことを考えれば、生活弱者の移動手段の確保として生活バスの見直しをしていただいて、路線とか便数を便利に利用しやすいような形になるよう要望してきた。その辺りが10年の計画の中に入らないのか。

○事務局

72 ページの図では、生活バスの記載はないが、生活バスを過疎地域支線と位置づけ、当該地域は担い手の確保が今後難しくなっている地域であること、地域も広く中山間地域で交通手段の確保に苦労されていることから、行政がしっかり確保するということを示している。この過疎地域支線が、阿東生活バスと徳地生活バスを指している。位置づけとしては、過疎地域の地域拠点と生活拠点を結び、生活基盤を支える交通手段としている。また、88 ページの地図の中にも、過疎地域支線については、地域にふさわしい路線となるように地域と行政がともに協議し、整えると記載している。

したがって、地域拠点と、嘉年、地福、篠生、生雲といった生活拠点を結ぶ路線については、現在も行政が運行しているが、御指摘のように、地域の皆様の声をしっかりと聞いて柔軟な対応をしていきたいと考えている。

○D委員（市民公募委員）

よく分かった。資料にはところどころ記載があったが、施策として入れていただきたい。コミュニティバスの見直しはあるが、生活バスの記載がない。いろいろな箇所でも触れられてはいるが、まとめて記載していただかないとバランスが取れていないと感じる。

○事務局

87 ページの「①公共交通体系に沿った路線網の構築(バス路線の再編)」の中に、生活バスも含めて記載したつもりではある。生活バスを個別に大きく変更しようというわけではなく、今までどおり地域とともにしっかり検討していこうという姿勢であり、コミュニティバスのように項目を出すには至っていなかった。その施策の中で88 ページに図示したところである。

○委員長

73 ページにも、阿東生活バス、徳地生活バスの位置づけがかなりストレートに示されていると思う。

○D委員（市民公募委員）

検討の上であれば止むを得ないが、これから中山間地域の生活弱者に思いやり

のある公共交通ということになれば、コミュニティバスについて記載があるのであれば、一緒に生活バスも記載してほしい。事務局にまかせるが、不満ではある。

○委員長

過疎地域支線は行政が確保すると明確に意思表示されていることを考えると、必要なかもしれない。事務局で検討をいただきたい。

○A委員（市民公募委員）

73 ページで、コミュニティバスの位置づけがどこになるのかよく分からない。

○事務局

89 ページ記載のとおり、基幹交通の「都市核地域拠点間幹線」と「都市拠点内交通」に位置づけている。大内ルートは、大内、小鯖地域と山口の中心地を結んでいるので「都市核地域拠点間幹線」として、88 ページで都市拠点として示している範囲を吉敷まで循環している吉敷・湯田ルートを「都市拠点内交通」として示している。90 ページにも図で示している。

○B委員（交通事業者）

コミュニティバスは実証運行中であるので、資料の位置づけとしては、そのままが良いと思う。

○A委員（市民公募委員）

コミュニティバスは、基幹交通の「都市核地域拠点間幹線」と「都市拠点内交通」に位置づけられることは理解した。これは、格上げになるのか。実証運行から格上げになると事務局から聞いていたが、格上げになるのか。格上げというよりも便利になるという印象だが。

○事務局

格上げの定義がよく分からないが、コミュニティ交通という実証運行の中では、どこかでけじめをつけなくてはいけない。そこをしっかりと基幹交通として位置づけ、運行していくということで、路線をしっかりと確保していくということになる。表現の仕方はあるが、基幹交通としてしっかりと確保していくということである。

○副委員長

収支率 50%を決めたときには関わってなくて、コミュニティバスの見直しの時から関わっている。50%は、私自身はヨーロッパの事例よりも、50%に設定することによって行政が半分責任を持つ、利用者と地域の人達がそれを支える責任を持つという折半の考え方で、いわゆる理想的な割合だろうと思っている。ただし、現実的には大都市圏の郊外あたりでも厳しい数字なので、本格運行に移行するとすれば、例えば 40%を目標値にするとかというようなことを関わった他の地域では行っている。山口市の場合は 50%を目標値としながら、ずっと実証運行を続けてきてしまったので、その辺りの不安定さを引きずってしまった面がある。それから、コミュニティバスを実証運行で運行している間に、利用者がそれなりに定着しているという面がある。これは例えば大内ルートでは通学の生徒が毎日乗車し

ている便が結構あったり、吉敷・湯田ルートでも小学生が乗っていたりということで、かなり日常的な生活の中でも使われているし、それなりの一定の需要があって、実際の利用のされ方自体がかなり通常の路線バスに近い状況になっているという面がある。一方でコミュニティ交通として位置づけているコミュニティタクシーのように一まとまりの生活圈の中の交通機関と比較すると、今の山口市のコミュニティバスは複数の地域をつないで都心までつなぐという形で、一つの地域の中では責任も持ちきれないし、対応もしきれないくらいの規模の性格をもっているものになってきている。そういう意味では、コミュニティ交通と位置づけるには利用のされ方も規模も大きくなりすぎてきている。一方で、実証運行だから当初の50%という目標値にも届いていないから止めるかということ、かなり定着した利用があって、止めるということにはならないだろう。何が一番近い形態かということ、路線バスと同格の位置づけをすることによって路線バスとしての役割を果たしてもらうことが一番実質的な現状の利用形態にも近いし、恐らくそのことによって不安定な実証運行よりも、路線バスと同じ扱いの中で、いずれにせよ、市はコミュニティバスにしても路線バスにしても補助金等の支援をして関わっているから、路線バスと同じ形で関わることのほうが中途半端な状態からは整理ができるだろうという理解をしている。当初、16年前にコミュニティバスとして運行してきた当時と比べて、性格も中身も少し違ってきており、どちらかといえば路線バスの性格に近くなっている現実もあることから、路線バスとしての整理することが的確であると思っている。したがって、都市核地域拠点間幹線としての大内ルート、都市拠点内交通としての吉敷・湯田ルートと考えていいのではないかと思っている。格の上下は基本的にはない。路線バスとしての実際の利用状況に応じた、増強は難しいかもしれないが、きちんとニーズに合わせた形で確保していくということは基幹交通のあり方として必要だと思うので、そういう方向で行くべきだと思う。

それと、生活バスについては、私も施策の中に入れていいと思う。施策に書かれていることは従来の手法と若干変更する、あるいは新たにきちんと位置づけることも述べられているので、④として過疎地域の支線については、こういう考え方でいくとまとめておいていいのではないかと思う。

○A委員（市民公募委員）

市民、利用者の立場からするとコミュニティバスという名前が無くなってもどうでもいい。とにかく公共交通としての運行が維持されていれば問題ない。いずれコミュニティバスを廃止して、コミュニティタクシーにしていこうという方向も恐らくあると思う。しかし、コミュニティタクシー7地域の乗車率、収支率が示されているが、コミュニティタクシー自体の収支率もかなり低い。30%以下のところもある。タクシー会社がコミュニティタクシーをたくさん運行すればそれでもいい。今のコミュニティバスが狭い道路をぎりぎりで走っているのを見ると、もっと小さいタイプの車両でいいと感じている。コミュニティタクシーがもっと縦

横に走っていただければ、タクシー会社が運賃を安く設定して、200円、300円ならジャンボタクシーやコミュニティタクシーでも市民の方が利用されるのではないかと思う。その辺りも、市と防長交通とタクシー協会で話し合っただき、調整してほしい。とにかく市民は便利になればいい。公共交通という形が維持されて、安い料金で移動できる、病院に行ける、買い物に行ける、銀行に行ける。そういう体制を市内で維持していただきたい。別にコミュニティバスとかコミュニティタクシーとか、形や言葉はどうでもいい。より便利な公共交通体系を維持してほしい。タクシー会社もコミュニティタクシーをもっともっと充実させて低料金で提供していただければ皆さんに使っていただけるのではないかと思う。

〇〇委員（市民公募委員）

これから推進する施策としてバスロケーションシステムの導入や交通系ICカードの導入など新しい施策も入っている。可能であれば全部やっていけばいいと思うし、それによって路線の改良にもつながると思う。他にもバリアフリー車両の導入であるとかいろいろ示されている。それからバス停の改善であるとか、交通結節点の整備であるとか。全体としては良いポイントを出していると思う。問題は、それが実際にできるかどうか。やはりそれなりの経費、予算がかかる。山口市全体として公共交通の充実という点で、今回計画で打ち出されたことを山口市全体で進めていくためにしっかりと予算も立てて、交通事業者とも提携をして決めたことをどんどん進めていくことが大事であると思う。そのように裏づけのある計画というものにぜひしていきたい。

〇委員長

山口市では、現在第二次山口市総合計画の策定作業を並行して進めている。この計画はその部門計画となる位置づけになるので、当然それぞれが連動していく。すなわち予算化もしっかりしていくという前提で組み立てている。

〇E委員（学識経験者）

お願いだが、55ページの表をみていただきたい。すごい街であるということが改めて分かる表である。みんなでため息をつこう。誰が悪かったのか、何が悪かったのか分からないが、現実はこのようになっているのであるから、言っても仕方がない。この現実の中でどうするかということは今議論している。ぜひともお願いしたいのは、こういうことをすると交通政策課が勝手にしていることとして、他の部署はたいてい知らん顔をする。忙しいからと。こういう状況ではないかと思う。しかし、こういうことになっているからろくなことがない。そうではなく、実は交通、人の移動というのは、全て教育にしても、福祉、介護にしても、都市計画にしても、市民協働にしても、観光にしても、商業にしても、みんな関係のあることではないかと思う。だから今まで軽んじてこられたことがあるかもしれない。交通所管課も、ある時には都市政策部門にいたり、生活部門にいたりばらばらではないか。だから、全ての総合的なことに関わってくる交通の計画というものが、これからますます重要になってくる。そうした時に二次計画がある

と思う。ぜひとも、市役所内の他部局、教育、福祉、介護、都市計画、市民協働、観光、産業もこの計画とどう連携できるのかということをやっと考えて、真面目に向き合っていて、そしてここに書き込んで、その上で今後も連携していくということになれば、やはり成果が出てこないと思う。市役所の予算も限られているし、人員も限られている。交通政策課だけが勝手にしたことだとなってしまうと、結局物事は動かない。市役所の中の連携が出来るように、書き込みをどうするかは難しいが、ぜひそこは書き込んでいただいて担保してほしいと思っている。

○事務局

68 ページに示しているが、委員御指摘のとおり、しっかりと各政策との連携はしていくつもりである。都市政策、環境、経済、観光政策それぞれの部門の所属とも協議してきている。その中で各所属長にも意見をいただきながら、どういう連携ができるかということは今後しっかりと行っていくつもりであり、この計画も施策も含め確認の上、意見もいただいている。その中で実効性があるものに、しっかりと実施していこうと思っている。進行管理については、それらも含めて各所属とも連携をとりながら行っていきたいと思う。

○E委員（学識経験者）

しっかりと進めていってください。本当に市役所の中の連携が進まなかったら、市民と連携する、事業者と連携すると言っても始まらない。たいいてい物事は市役所の中の連携がとれていないから、前へ進まないというのが、他の自治体のたいいていの場合である。これは後から議論しても駄目なので、この計画の中に文言として連携をきちんと書き込んでいただきたいと思う。

○委員長

政策というのは基本的に縦割りが多いが、その内少ない横串の政策の一つが交通政策だと思っている。その意識でしっかりと進めていきたい。

○副委員長

55 ページの表について、もう少しこれをもっと知ってもらう、あるいはアピールをする必要があると思う。バス代、タクシー代はほぼ最下位で、それで競っている前橋市の方は、ガソリン代はちょっとランクが下がる。ガソリン代で競っている富山市の方は、バス代、タクシー代では少しランクが上がる。バス代、タクシー代が一番低くて、ガソリン代、ガソリン消費量が一番高いというところに山口市があるというのは、一体何故なんだろうということなので、こういう実態であることをもう少しアピールする必要がある。甲府市や鳥取市は、人口規模でいうと山口市くらい、19 万人台くらいの都市である。その辺りを見てみると、バス代、タクシー代は下から 3 分の 2 くらいのところにあって、ガソリン代は真ん中からもう少し上くらいのところ、だいたい上から 3 分の 2 くらいに位置している。甲府市や、鳥取市など同じくらいの人口規模の都市、せいぜいこの辺りを

目指すくらいのことは言ってもいいのではないかという気はする。ぜひ、この表はもう少し活用してアピールをし、目標を定めるような形で活用してもらいたいと思う。計画の中で、この段階でどこを目指すとまで書かなくてもいいが、ただ、そのくらいのつもりでこの表を活用して目標をたててみればいいかなと思う。

○F 委員（交通事業者）

前回も御紹介したが、現在、1 乗車 300 円の回数券販売を行うということで、10 月 1 日から実施が始まっている。12 月 21 日にポスティングで全戸配布という形でチラシを入れる。それで周知を徹底していきたいと思っている。ポスターも出来上がり、各所で周知していきたい。同じ市内で、例えば 1,000 円を越える区間でも 300 円となる。先程からの議論の中で、公共交通を良くしていこうとあるが、そのためにはやはりどれだけ乗ってもらえるのかというものがある。初めての、いろいろな事が出来るし、路線も増えるということにもつながってくると思う。せっかく実証実験を 1 年間という形でさせてもらっているのだから、ぜひこの乗りやすい状況をつくっている期間に盛り上げていければと思っている。皆様のお知恵、お力添えをいただきながら進めていきたい。

○B 委員（交通事業者）

前橋市の話が出て、以前大学の先生の視察を受けた。その先生は、前橋市でコミュニティタクシーをつくるということを勉強されていた。前橋市は、電動のコミュニティバスなどいろいろ努力をされている。先方から視察に来られるが、こちらからも他地域の状況を聞いて、以前は山口市が先進的であったが、だんだんそうでも無くなってきたので、他地域の情報もこの委員会でも教えていただけたらと思う。

○G 委員（中国運輸局山口運輸支局）

93 ページについて、お願いであるが、中間目標と目標値がある。これが今上位計画との調整ということで整えられており、予算を確保する上位計画も策定中とのことであるが、地域公共交通網形成計画を策定される場合には、具体的な数値目標を定めなければならないとなっているので、しっかり、上位計画と調整の上、いい数値目標をつくっていただきたい。

○委員長

上位計画との調整という箇所、具体的に数値が入るのはいつごろか。

○事務局

現在、まちづくりアンケート調査を実施している。これから恐らく集計作業に入ると思うが、その集計作業が終わってから、総合計画とのすり合わせをしていくので、次回の会議には数字が入るような形でお示ししたい。

○E 委員（学識経験者）

先程の 300 円の回数券は、まだまだ改善の余地はあるが、利用が無ければ止められる。経営に関わる事業であり踏み込んだ事業である。多くの市民にそういう意識はないと思うので、その意識を変えていくことはとても重要なことだと思う。

つまり、一事業者の経営の話ではなく、市域の公共的なことに関わる重要なビジネスチャレンジだと思う。そういう意味で、個別企業の宣伝ではなく、山口市の公共交通を考える上でも、重要な試みだと考えるので、委員の了解が得られれば、市の広報でこうした試みを紹介し、秋穂荘から日赤前まで 300 円で行けるとか、新山口駅から湯田温泉まで 300 円で行けるので、そうしたことを含めて、何らかの広報を、けして営業行為ではなく、交通政策としても重要なことではないかと思うので、告知をすることで事業者との連携できたらいいなと思う。

○委員長

交通政策の一環として社会実験の取り組みが始まっているという告知であれば可能かと思う。検討する。

計画については、基本的には今までの案で、いただいた意見をもとに作業を進めてまいりたい。

2 平成29年度事業の進捗状況について

承認

3 平成30年度事業計画及び予算（案）について

承認

【質疑】

○副委員長

「日常生活を支える持続可能な生活交通の確保」の公共交通運転体験会の実施は、恐らく私が言い出したからこのようになったのではないかと思う。皆さんもかなり御承知のことだと思うが、バスもタクシーも、JR はそうではないかもしれないが鉄道も、乗務員不足が非常に深刻になっている。こういう状況の中で、今後のことも考えると、人の問題で事業が継続できなかつたり、あるいは生活交通、足の確保が出来なかつたりというような状況になりかねないという状況がこれから先を見るとある。そうだとすれば、これはもう一事業者の問題というよりも、社会の全体の問題と言っていいのではないかと思う。そうであるならば、乗務員になりたいという人を集めてくること、あるいはそういう気持ちになるきっかけづくりは、地域全体で考えていったいい話ではないか。これまでも交通事業者単位では、西鉄や宮城交通などバス事業者単位で運転体験会のようなものを実施している。特に事業者主導で実施する場合には女性向けの体験会とすることが多いが、市が行うと女性に限定するのは難しいのかもしれない。実際に運転体験会のようなものを各地で実施し始めていて、それなりの効果を上げているところがある。行政でも運転体験会まで行っているところはないが、バス運転手になりませんかという形で説明会を行ったりするケースは八戸市などいくつか出始めている。そういうきっかけづくりという意味で運転体験会をできないだろうかという

ことを数ヶ月前に私から事務局の方へ申し上げた経緯があつて、出来ることなら運輸支局にも場所の提供もいただくなど御協力をいただきたい。ぜひこれを実現に結び付けてバス、タクシーの乗務員になりたいという人を増やしていくような取り組みにつなげていければと考えている。

○C委員（市民公募委員）

予算について、計画の推進施策の例えば「1マイカーに頼り過ぎない交通まちづくりの推進」とあつて、こちらの予算の実施事業もそれぞれ大体対応した形になっている。全体が800万円くらいで大きな予算ではないが、計画の施策でこの予算に含まれている部分と、もっと経費のかかりそうなものでこちらに入っていないものがある。公共交通委員会としての予算の守備範囲をどう切り分けているのか。先程予算の話もしたが、計画の推進にあたり必要な経費をどういう形の予算で要求していくのか関係が良く分からない。

○事務局

公共交通委員会設置要綱では、事業計画に基づく事業の実施も入っていて、計画の中には行政が直接行うものもあるが、関係者の皆様と協議しながら出来る事業もある。特にフェスタなどは該当するが、市単独で実施するよりも委員会の皆様と協議し、実施する事業も多くある。こういうものについては、委員会実施事業としている。市からの補助金などは、あくまで市の予算として計上させていただいている。例えば、これからバスロケーションシステムとか交通系ICカードを導入する場合に補助するようなことになると、市の予算の方で対応していく。皆様で議論しながら実施できるものについては、以前から委員会で御協議いただきながら実施している。

○C委員（市民公募委員）

予算で、公共交通案内板の作成というのがある。こういうものはむしろ委員会ではなくて市のような気もするし、また、6万5千円という予算で足りるのかという気もする。

○事務局

実際に、駅に公共交通委員会の方で看板を過去にも設置しているケースもある。今後もその辺りの整備をしていきたいということで計上している。

○E委員（学識経験者）

乗務員体験会は大変重要なことと思っている。事業者の乗務員の確保は、単なる事業者の商売上の問題ではなく、地域にとってとても重要な課題であるという指摘と認識している。これにはバスだけではなく、タクシーの乗務員も考慮されているという。それは全国初めての取り組みではないか。これは誇るべきことだと思う。ぜひ運輸支局も一緒になって頑張っていたきたい。

それから、300円の回数券はとても重要な、事業者としては必死の賭けみたいなところもある。

一方、警察の方では、免許返納を進めるときに、それでは免許返納者の移動は

どうするのかという課題を抱えており、警察もつらいところである。ぜひ、免許更新センターに 300 円の回数券もあるということ、パンフレット、ポスター等を設置してもらうよう検討いただけないか。

○H委員（山口県警察）

所管が異なるので、持ち帰って確認する。

○A委員（市民公募委員）

運転手の確保は大事だと思う。大型二種免許取得には、お金もかかる。若い人に二種免許や大型二種免許を取得する際に補助金を全額補助するぐらいの施策があってもいいのではないか。

また、これから自動運転の時代になると思うが、東京オリンピックに向けて、実証実験も始まっていると聞き及んでいる。無人バスを走らせる見通しは分からないが、走らせるためにはかなりのシステムと費用がかかると思うので、見通し分かる方がおられれば教えていただきたい。レンタサイクルも流行してきているので、駅周辺に駐車場が作れないのであれば、せめてレンタサイクルをおくとか、大型のバス停の周辺に置くと、サイクル・アンド・ライドができるのではないか。パーク・アンド・ライドも大歳駅や矢原駅周辺にあればいいと思う。民間主導でもいいので、有料でもいいので、誘致する。レノファの試合などで、大歳駅、矢原駅は応援客が多い。設置すれば、利用者はいると思う。

○副委員長

自動運転について、技術そのものはオリンピックまでかなりのところまで行くであろうという目処があるといわれている。ただし、技術の到達度と普及するかというのは全く別の問題で、普及するためにはまだまだ整理すべき問題がたくさんある。それから混在する時期がかなりあるということを考えると、まだまだ誰もが自動運転の恩恵にあずかれたり、さらにその上無人運転ということになると、まだまだ随分先であるということが共通認識である。自動運転の開発の権威のような存在の東大の教授と話をする、あまり過大な期待はしないでほしいと必ず言われる。それは結局技術の到達と普及とは明らかに異なっているからであり、普及するには相当な時間がかかるということである。今の人手不足の課題解決には、自動運転や無人運転は間に合わない。だから今、人を育てるということは、間違いなく必要なことである。そういう意味でも運転者を育てていくことは考えていかなければいけないことである。二種免許の取得については、バス事業者等でも支援制度を会社で持っているところかなりある。むしろ、ほとんどの会社が今そういう制度を持っていて、例えば普通免許保持者に二種免許を取るまでの費用負担を会社でして、その代わり一定の期間は会社で勤務してもらわなければならないが、そういう仕組みはもっている。そういう制度と併せながら、二種免許取得者を育てていくことが必要である。黙っていれば間違いなく二種免許取得者は減っていく。今すでに大型二種免許の保有者の平均年齢は 60 歳近くになって

いる。そういう状況なので育てていくのは非常に重要課題になってくると思う。

○E 委員（学識経験者）

私たちの大学では、自動運転のコンソーシアムをつくった。その最大課題は通信である。3D マップで全部チェックしていくが、今だいたい早いので1秒である。1秒では子供が飛び出すので、絶対無理である。これを0.03秒までどうするかということが、通信の大きな課題で、いま群馬大学と一緒に進めようとしている。結論から言うと、ユニバーサルな自動運転はできない。できてもものすごくお金がかかる。ただし、日本総研のコスモスという仕組みがあり、地域の中で合意ができれば、その中だけで3D マップを作っておいて、地域限定で動くものを入れ込んでいくという形での自動運転を群馬大学と日本総研と NTT ドコモが実験をしている。例えば、ニュータウンなどで、片側二車線はほとんど使っていないから一車線でいいところを専用レーンにして、準軌道的に動かし、道路上にもガードレールをおいて飛び出さないようにして、そこに誘導、センサーをつけてやるというようなものである。そういう形であれば、できるのではないかという時期が、だいたい3年から4年後である。こうしたことを、日本総研と群馬大学が行おうとしている。この中で最大の課題は、通信技術であり、1秒では駄目だというのが私の考え方である。そこで、違う通信技術、今までのやり取りのある通信ではなく、違う通信技術をして、簡単に言うとやりっぱなし通信で、切れてもすぐ分かるという通信であれば可能なのではないかと思う。その技術を研究しているのが大阪大学となっている。そういうことを今進めていこうとしているところである。したがって、全く出来ないわけではない。では、小郡でそれが出来るかということ、片側二車線の広く、誰も使っておらず、自動運転に使ってよいというようにはなかなかならないと思う。もし、そういうところが山口市内にあればそこで実験することも可能である。それから UR の大きな団地で、ここはもうなかなか大変であり、自動運転もありだという話であれば、実験も可能である。それから前橋市は、JR の前橋駅と上毛電鉄の中央前橋駅の間にシャトルバスを運行しているが、自動運転を導入しようとしている。ただし、この場合の自動運転レベルは、確か3で、人が運転席に乗り、危険な時は、人が判断するという仕組みである。これも意味があり、人は運転しなくてもよく、危険なときに止める。例えば、大分のタクシー会社では、女性のドライバーに二種を取得させているが、運転は控えたいという方も中にはいる。自動運転では、乗っているだけ、見ているだけで、何かあった時には止めるという役割に乗務員がなることも可能である。それから大型二種の場合でも、運転技術の上手下手で、油脂のコストがぜんぜん違うし、ブレーキパッドの減りが全く違ってくる。しかし、自動運転であれば、パッドの減りが少ない。特に坂の多いところでは、また油脂も節約できる。それで経営コストを2割くらいアップすることができるということで、関係しているバス会社を取り組もうとしている。したがって、乗務員を乗せた自動運転が全く無意味なことではないということである。以上が、だいたい今の日本の状況である。

	<p>それからヨーロッパは、自動運転は、現在少しおいておこうかという状況である。アメリカで、自動運転に係る事故があり、センサー側の方が原因か車側の方が原因かという大きな訴訟になっている。そこで、今ヨーロッパは、電気自動車の方に一気に研究が動いている。以上が大体の状況だと思う。</p> <p>4 阿東生活バス運行の一部見直しについて 承認</p> <p>【質疑】</p> <p>○D委員（市民公募委員）</p> <p>阿東生活バスについて、地域の意見を聞いて見直しをしてほしい。中山間地域では、マイカーで移動せざるを得ない状況であり、そうするとガソリンを使わざるを得ない。だから、いま公共交通機関などを見直していただきたい。地域の公共交通の見直しがされないと、ますますこの問題が大きくなるのではないかと思う。中心市街はそうでもないかもしれないが、周辺地域は置いていかれてしまうと、ますますガソリン代の問題が改善されない。それで、ここで見直しとして出たことについて、ここだけではなく全体で、地域で声を聞いていただいて、こういう見直しを10年計画の中でさらに進めていただくよう、お願いする。</p> <p>○事務局</p> <p>阿東生活バスについて、現在阿東総合支所総務課とよく連携し、地元の意見については総務課でいろいろと伺い、基本的には阿東総合支所総務課が積極的に動いている。やはり地域の職員がより実情を分かるので、いろいろと自治会等や地域づくり協議会との調整をしている。また御意見があれば、阿東総合支所総務課や、こちらにいただきながら、そのように調整していきたいと思うのでよろしくお願いする。</p> <p>5 報告事項</p> <p>グループタクシー利用促進事業の実施状況について</p> <p>○事務局</p> <p>資料に沿って説明。</p>
会議資料	平成 29 年度（第 4 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