

審議会等会議録（概要版）

審議会等の名称	平成 29 年度第 5 回山口市公共交通委員会
開催日時	平成 30 年 2 月 15 日（木曜日）14：00～
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 19 名
欠席者	なし
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 （1）パブリック・コメントの実施結果について （2）計画最終案について
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）について （1）パブリック・コメントの実施結果について 承認</p> <p>【質疑】</p> <p>○A 委員（市民公募委員） バス停の待合環境について対応が必要だと思うが、広告付きのバス停とし、それで広告収入を得て、それを原資にバス停を整備する。このようなことを実施している自治体等あると思う。研究されてみてはどうか。</p> <p>また、コミュニティバスを 100 円にということが以前から話題になっているが、最近、周南市では、100 円の循環バスを一日乗り放題、徳山も非常に狭いエリアではあるが、中心市街地で実施している。それから下関市が 4 月 1 日から郊外のバスを一律 100 円にする。下関市の場合、中心市街地があって、その北部に合併した旧豊浦郡という広域な地域があるが、現在 100 円から 700 円で運行している箇所を、全部 100 円にするというかなり大胆な取り組みを実施すること。もともと下関市のデータで、旧 3 町で大体一日当たり 100 人も乗車数がないという状況である。それを運賃を大幅に下げることによって利用促進し、なんとか維持していくという大胆な決断をされたと感じている。山口市の場合でも、中心地域をゾーン制にするという課題とあわせて、例えば阿東その他周辺部では、生活問題が大きな問題になっているので、そういった点では、周南市、下関市とも状況がいずれも異なるが、こうした事例が非常に参考になるのではないかと思う。ぜひ研究していただきたい。</p> <p>○B 委員（市民公募委員） 資料 1、意見者 2 の 5 番目の意見について、公募委員を 3 名から大幅に増やして</p>

ほしいという意見があるが、学識経験者として地元の山口県立大学や山口大学に先生がおられると伺っているので、そうした方にぜひお願いしたい。現在、公募委員が3名であるが、それぞれの住んでいる地域が限られている。地域単位ではないが、山口市は市域が広く、いろいろな不便を感じている方がたくさんいるため、その地域性も含め、公募委員を5人くらいに増やしてもいいのではないかと思う。

それと、意見の中の9番目の路線バスの100円券の回数券について、例えば京都では、観光客も多いので、一日バス乗車券であれば、500円で何回でも乗れるということをしている。そうした一日乗車券や、高齢者向けに1箇月、3箇月、6箇月、1年というような期間のお得な安い乗車券を、各事業者の路線バス、コミュニティバスそれぞれで使えるものとしてつくってほしい。京都は車が要らない。車が無くても生活ができる。バス、地下鉄、私鉄、JR全ての交通がそろっている。山口市にそこまでは求めないが、せめて、バス、タクシー、JRは協力して、使いやすい、安い環境を構築してもらいたい。公共交通は、都市部の方が安い。地方にいけばいくほど公共交通は高い。バスも電車も高い。これでは、地方の方が平均所得が低いので、利用しないだろう。車のほうが便利だということになる。ぜひ事業者には、連携してもらい、ぜひそういう工夫をしていただきたい。

〇〇委員（市民公募委員）

生活弱者、過疎地域への配慮を計画に反映していただき感謝している。阿東地域では、現在30cmくらいの積雪がある。この雪の中を高齢者が買い物か何かの用事で電動カーを運転されているのを見かけた。見かけたところは、生活バスが通っていない地域で、グループタクシーの距離要件からも外れている地域である。以前から、生活バスに頼る方がだんだん多くなってきているので、生活バスの路線の見直しや、時間など利便性の向上などをお願いしてきたところである。地域検討会においても、これから様々な見直し検討をされるように伺っているので、過疎地域に優しい公共交通機関という方向にだんだん向いていけばいいかなと思っている。

それから基幹交通である路線バスも、以前から話が出ているが、途中で乗り換えができないようにしていただきたい。それと、鉄道と路線バスの運行時間のバランスを協議される場がないのかなと思っている。午後は、阿東地域から出る公共交通機関がほとんどない。午後からの会議でも10時くらいに出かけないと出席できない。こういうこともあるので、バスとJRの時刻を少し見直して、バランスをとっていただければ、利用しやすくなるのではないかと思う。

〇副委員長

パブリック・コメントについて、特段に私からの意見はないが、市の考え方として基本的にはこれでよいと思う。ただし、計画の中で、記述があっさりし過ぎているところもあり、もう少し具体性がある記述でもよいのではないかとということも若干あるが、基本的に、この市の考え方で出されていることでよいと思う。

○D委員（学識経験者）

私も少し思うところがあり、これから後10年、今私たちが想像できること以上のことが、きっと起こってくると考える。すると、具体的に記載することも難しいところがあり、むしろ、臨機応変に対応しておけるようにしておくほうが重要ではないかと思う。この計画が出来るにあたり、一つだけ思っておきたいことがある。第一次の計画を策定したときに、このように乗務員を確保することが難しくなり、私たちの計画が上手くいかなくなる部分が生じてくるということは、当初恥ずかしながら私も想像できていなかった。そうだとすれば、この計画がこれから後何年か続く中で、今想像できないことがきっと起きてくるであろう。人口構成を見れば分かる。おそらく、公共交通だけのレベルの話ではなくなるような厳しい状況が出てくる。その中においても、誇りあるそれぞれの地域で、それをどうやって守っていくのかという難しい課題が、雪が大変な地域から南部地域まである広域な市域の中で起きてくるであろう。それにどう対処するのか。交通だけの課題ではないかもしれない。そういうことも視野に入れて考えていかねばならない。臨機応変に対応していくということを想定しておくということである。そして、そういう想定をしたときに何が重要か。本庁で、物事を決めて、本庁で何かを進めようということは、マンパワー的にも、想像力においても無理である。これだけ大きな、広域の自治体となり、人口も少なくなってきた、お金も限られてくるという状況の中で、もっとそれぞれの地域性や、地域交流センターが、自治機能を持っていただき、自らが予算権も含めて、地域交流センターが主体的にこういう交通計画を自分たちで進めていくということをしていかないと、きっと立ち行かなくなる。本庁から離れた地域には何もしてくれないということでは、どうにもならない状況に10年後にはなってくるかもしれないという可能性はあると思う。生活バスを維持するといっても、生活バスはどこまで維持できるか分からない。むしろ、今想定しなければならないことは、人口も少なくなり、とても厳しい状況を考えると、地域交流センターの役割がとても重要ではないかということを指摘する。

○B委員（市民公募委員）

矢原駅のことについて、JR西日本の山口線の駅ではあるが、周辺の空き地を買う必要までは無いが、市で借りられて、送迎用の車が乗り入れできるようになれば、周辺の平川地域や吉敷地域の市民は非常に有難い。ぜひ交渉していただきたい。送迎の際には、矢原駅であれば近いのだが、新山口駅まで迎えに行かなければならない。矢原駅に送迎用の空間があれば、もっと利用されるように思う。山口は、不動産がとても安いし、自然環境もとても良い。歴史的建造物も多い。東京、大阪などに比べずっと空気が良い。それで、一番のネックは公共交通である。電車、バスが無い。たまにしか通っていない。車が無いと生活できない。運転免許を返納したら暮らせない。このようなことだと山口から県外へ出て故郷に愛着のある方がリターンで戻ってきてくれないと思う。Iターンも含めても同様であ

る。公共交通を充実し、県庁所在地としての山口市の魅力をぜひ高めていただきたい。そこがネックである。ぜひお願いしたい。

(2) 計画最終案について

承認

【質疑】

○A委員（市民公募委員）

76 ページから 77 ページについて、77 ページにノーマイカーの推進とあり、公共交通週間に触れているが、配布資料の公共交通ふれあいフェスタについて、昨年よりもさらに充実した企画となっている。しかし、このフェスタの記載がない。やはり、毎年ある大きな行事なので、ノーマイカーの推進でもあるが、むしろ啓蒙の類となるので、76 ページのほうに単独で記載したほうが良いと思う。それと、65 ページの中ほど、過度なマイカーへの依存からの脱却の最初の一行目で、このままでもよいが、「マイカーに比べると不便さを感じる公共交通」は響きが悪いので、「不便さを感じる」、あるいは「不便さの感じられる」というほうが良いように思う。

○副委員長

私も同様に思っていたところがある。ノーマイカーの推進の施策として、公共交通週間を行うことは、それでもよいが、例えば、公共交通ふれあいフェスタであったり、また、分かりやすい公共交通情報の提供の施策に時刻表の記載もあるが、公共交通をより知ってもらい、意識してもらおうというような取組が、一つ独立の施策としてあるのではないかという気がする。したがって、感覚的には、「①公共交通を育て支える意識の啓発」、「②ノーマイカーの推進」で、「マイカーに頼り過ぎない交通まちづくりの推進」が構成されているが、ここに、もう一つ、公共交通をアピールし、理解してもらおうというような施策があってもよいと思う。その施策として、公共交通ふれあいフェスタであったり、あるいは様々な媒体を活用して、公共交通で実際に取り組んだことを知ってもらおう努力をするという事業が入ってくるのではないかと少し思っている。もし、工夫できるところがあれば考えていただきたい。

○C委員（市民公募委員）

55 ページについて、バス代は山口市が、1,297 円で一番下である。その上とかなり離れている。タクシー代、ガソリン代のデータも載っている。しかし、93 ページの目標値の設定では、「月に 1 回以上公共交通機関を利用する市民の割合」の目標値を平成 39 年度 30%ということで、示されている。この目標値では、この 55 ページの表はどのくらい解消するのか。予測できるのか。ずっとこういう状況では困ると思うが。

○事務局

そこまでは分析をしていないが、目標値については、中核市の平均になるべく近づけていく数値を掲げている。この表の山口市のバス代 1,297 円については、正直山口市特有の事情もある。つまり、福祉優待バス乗車証では 100 円でもあり、これだけ下がっている。しかし、実態的にその制度の影響による数字は具体的にはなかなか示せないと思っている。ただし、これが最下位のままではあってはいけないと思っているので、先程の目標値の「月に 1 回以上公共交通機関を利用する市民の割合」をなるべく上げていきたい。現状のこの数値は 19.7%となっているが、全国的な状況であるが、中核市レベル、さらに大都市圏であると高くなったりする。特に山口市には、中山間地域や、中心部といろいろな地域があり、これらを考慮するとこのくらいの数字というのは確かにあるのかなとも思うが、今後引き上げていく。そして、具体的に、バス代、タクシー代、あるいはガソリン代がどうなるかということまでお示しは出来ないが、月 1 回皆さんが公共交通に乗れるような状況になって、解消できればと思っている。この表で何位になるかということや、どの数字となるかというところまでは分析していない。

○C委員（市民公募委員）

そうした回答を予測はしていたが、中位程度にまではもっていききたいとか、そういう目標はなく、30%と示されたのか。

○事務局

あくまで参考にした数値が、中核市であるので、大都市なども全て含んでおり、数値の出し方は非常に難しいが、中核市レベルに引き上げると、何位となるかということもあるが、表を見て頂くと、大都市でも低いところも実際にある。したがって、一概にこの数字をどこまで上げたらよいのかということもなかなか難しい。個人的には、同じような地形であったり、人口規模であったりそういうところに比較的近づけていきたいという思いがある。最下位にならないくらいには努力していきたいと思っている。

○B委員（市民公募委員）

C委員と関連して、目標値の設定について、現在、「公共交通の利便性に満足している市民の割合」が約 50%となっているが、実感としてこんなはずは無いと思っている。アンケートの結果だとは思うが、「日常生活を支える持続可能な生活交通の確保」の成果指標で、「移動手段が確保されていると思う市民の割合」の現状値は、89.4%となっている。これは圧倒的に恐らく自家用車だと思う。自家用車で親子、夫婦、親族、あるいは誰かに頼っている。高齢者は結局誰かが乗せているのだろうと思う。車を運転できない高齢者は、バスに乗らず、タクシーにしか乗らないだろう。あるいは、親族の車を利用されている。例えば、高齢の一人暮らしの方で子供は、市外に住んでいる場合など、近所に親族がいる場合はまだ連れて行ってもらえるが、山口県内の家庭はばらばらの状態で、高齢者の一人暮らし、高齢者だけの二人暮らしも多い。こういう状況の中で、「移動手段が確保されてい

ると思う」の現状値が89.4%とあるが、非常に抽象的である。客観的な事実として「公共交通機関を利用されていますか」という尋ね方のほうが、実際どれだけ公共交通機関を利用されているのかというところ分かる。近所、親族に頼りながら移動手段が確保されているというのが実態ではないかと思う。

それから、先程議論のあったバス代、タクシー代、ガソリン代について、やはり山口市はすごく異常だと思う。バス代最下位、ガソリン代全国1位の県庁所在地とはいったい何かと思う。しかし、やはり目標を立てて頑張らなければ、順位が上がらないと思う。バス代もせめて10位程度あげて、名古屋市も車社会ではあるが、せめて名古屋市、40位くらいに上げるなど。何か数値目標があった方が、頑張ると思う。バス代の数値目標も、ガソリン代をどれだけ下げるとかという数値目標もある程度数値で示していただき、それに向けて具体的に何をすればどれだけバス代を上げることができるか、ガソリン代を下げることができるか、数値目標が無いと、恐らく抽象的な掛け声で終わると思う。具体的にガソリン代を下げるには車の利用を控えてもらうしかないわけであり、バス代を使ってもらうためには、路線バス、コミュニティバスを積極的に使ってもらうしかないわけで、バスにどれだけ乗る人を増やすかという手立てを、行政としても事業者と協力しながら、手を打たない限りは増えないので、その工夫をどうするか。恐らく、バスにもっと乗ってもらうための工夫をしない限りは増えないと思う。運転免許証を返納しても、車しかないとなると、親族の車に頼るしかないし、ガソリン代も減らない。バスの運賃も目標を決めて、具体的に後何%とか、何円下げるとか、バス代を何円上げるとか、そういう数値目標を示すことが絶対に大事だと思う。

○D委員（学識経験者）

きちんと数値目標を定めるという考え方も理解できる。しかし、その数値さえ示せばいいのかということもそうでもない。したがって、93ページにあるような目標でしておくのは、それもアリだと思う。この数値がどうなるかや、計画がどうかということ、それはそれでいいが、私は、私たちがつくった計画の予期しないことが起きるということを申している。その事のほうが街の持続性を潰すことになると言っている。車に頼り過ぎないという、極めて定性的な表現であるが、極めて重要なことを言っている。それをどのように市民の中に広げていくのかということは、難しい課題であるが、今後長期にわたってそれに向け努力していこうということであるが、実は今、私たちが思っている以上のすごい事がこの後起きると申している。持続性が担保できないということである。そのためにどうするのかということ、実際に今この計画をつくった時点で、この運用を考えていかなければならないのではないかと申している。生活バスを守るということは重要なことであり、それを計画に記載することも素晴らしいことだと思う。そうであれば、予期しないことが起きる可能性が比較的高い地域において、今の間にその生活バスを守るということを本当に地域の人達が自分たちの課題として考え、そして後にも話すが、地域交流センターを中心として、しっかりとそれを活用して

何とか持続できる地域づくりをしていくのだということを具体的に進めていかなければならない。これは阿東だけではなく、他の地域においても同じような課題が出てくるのではないかなと考えている。そうした時に、ここにおられる交通事業者と連携して、進めていかなければならないかもしれない。個別の数字はそれはそれで重要かもしれないが、それについては、この記載の数字でということかなと理解しているが、ここに書いてある以外のことが今後出てきて、その覚悟をもって進めなければならないだろうと申している。

○E 委員（交通事業者）

基礎データについて、17 ページであるが、乗車人員の推移ということで、平成4年度から数値が挙がっているが、JR 西日本が発足したのが昭和62年であり、この年を基準としており、できれば昭和62年からのデータで見て頂くと、発足してどのような状況にあるかというのがよく見えてくると思う。

○C 委員（市民公募委員）

先程に加えて、公共交通フェスタのチラシにもバス代、ガソリン代等の消費ランキングデータが活用されている。これは、この数字に意味があり、見てほしいということで、掲載されていると思うが、やはり全国平均とか、中くらいの目標にというように、10年後の目標をやはり示していただきたい。

○事務局

この表については、まずガソリン消費量が山口市は毎年1位であるという話が、いろいろなところで話題に出ており、確認すると、バス代とタクシー代もこういう状況だったということで、この表を掲載した。確かに衝撃的で、様々な所でこれを見てほしい、知ってほしい、現状を知っていただきたいということで、今回このようなチラシにも活用している。いかに山口市がマイカー依存がひどいかということを端的に分かっていただける表ではあるかとは思いますが、先程から議論されているように目標となると、例えばバス代については、運賃の見直しという話もある。100円にしたらどうかという話もある。既に山口市は福祉優待バス乗車証で、70歳以上は100円であり、それらの影響もある数字でもあり、今後運賃をどう見直すかによっても、バス代というものが変わってくるのではないかと感じている。ガソリンについても、今後エコの推進ということもあり、環境サイドからこの表はいかがかという意見も内部ではあったりもする。インパクトもあり、山口市は、こういう状況であり、端的にマイカーに頼り過ぎてはいないかということを知って頂く良い材料になるとは思っているが、そうした事情があるので、ここまでは上げたいというようなものを計画の目標にすることについては、少し精度が足りないという気がしている。ただし、様々な場面で、これらを活用し、マイカーに頼り過ぎないようにということを訴えていきたいと思っている。そういう活用の仕方をさせていただきたい。

○F 委員（交通事業者）

この表について、総務省の正確な統計情報ではあるが、個人的には、バス代を

正規の金額で支払われている方は、いろいろな割引があるので少ないと思っている。また、バス代にコミュニティタクシーの金額が入っておれば、さらに金額が下がると思う。そして、タクシーについても、山口市は他地域よりもはるかに割引券が出ている。また、それを踏まえての数字であるということのほかに、タクシー事業者として述べると、この出典は家計調査で、2名以上の世帯とある。2名以上の世帯は、マイカーでの外出割合が多い。そして、一人暮らしの方がタクシーを利用されることが多い。したがって、タクシー事業者からすれば、順位はもっと上げてほしいとは思いますが、タクシー事業者として、山口市の順位が低いという感覚はもっていない。なぜなら、それは数字のマジックかもしれないが、二人以上の世帯は、マイカーで外出されるが、一人暮らしの方は、独居老人も多く、一人世帯では圧倒的にタクシーを利用されているからである。もし、そうしたことを考慮した調査をすれば、山口市のタクシー代の消費も相当上がる可能性もあると思うので、この数字にとらわれる必要性は個人的にはないと思う。それで、目標としては、確かにマイカー社会からの脱却という言葉だけで、十分ではないかと思う。また、いつも言っているが、既存交通の育成と活用ということで、タクシーどんどん使ってくださいということを書いていただければありがたいと思う。数字にこだわる必要はないのではないかということが、意見である。

そして、何よりもD委員からも意見があったように、私たちにとっては、本当に運転手不足が深刻な問題となっている。秋穂地域のコミュニティタクシーが廃止となった時も、運輸局の方から、タクシー事業者の撤退によるとは想定していなかったと言われた。事業者としては、仕事の提供があれば、喜んで受けるだろうという認識も以前はあった。しかし、今はそういうことではない。また、今度山口ゆめ花博のような大きなイベントがあって、会場周辺や新山口にタクシーを回したいと思っても、それをすると通常の業務、利用者に対応できなくなる可能性もある。このように、新たな業務を打診されても、それに対応できない状況である。車両はあっても、それを動かす乗務員がいない。それくらい乗務員不足は深刻な問題である。以前は、タクシー事業者は潰れないと言われていたが、現在は、タクシー会社も十分に潰れる可能性がある。これは好景気型倒産という形で潰れていくと思う。本当に、もう10年先の問題ではない。今、タクシー乗務員のほとんどが67,8歳である。すると後、3年から5年で70歳を越えてしまう。昨年、県内で、75歳の乗務員が死亡事故を起こしたとニュースになっていた。75歳でタクシーに乗せていたのかと皆さんからすると思われるかもしれない。しかし、タクシー事業者からすれば、それは分かるけれども、それでも乗せるしかないという状況である。事故を起こす可能性があるかもしれないけど、万が一のことを考えるよりも通常業務を動かす必要があると思われる事業者もあるくらい、深刻な状況である。

もし、バスやタクシーの利用者を増やすことを促進していただければ、タクシー乗務員の確保の方向にも動いていただきたい。そうすれば、交通弱者の

救済、交通空白地の解消というより大切な問題のほうに、タクシー事業者も協力ができる。そこに対して具体的な事を、ぜひ目標に立てていただければ、タクシー代の支出が、掲載されている表で低いことについては、大したこととは思っていない。

○D委員（学識経験者）

確認だが、乗務員確保については、様々な事がきっと起きると思う。その事に対処するというか、そうした事をどのように考えていくのかということについて記載があると思うが、どこに言及されているか教えてほしい。それから、地域交流センターなど、それぞれの地域において、行政としてでなく、もっと阿東や徳地といった地域での検討が結構重要であり、どこで触れられているのかお示しいただきたい。

○事務局

運転手の関係について、85 ページ (2) ②に掲載している。就業へのきっかけづくりとして、運転体験会などを実施すると記載している。もう一点の地域交流センター等との関係については、地域交流センターのみならず、行政としては、福祉、道路関係部署等も含め、各地域の交流センター、総合支所とも必ず連携していく。市としては関連施策と全て連携して行っていく。具体的に地域交流センターの役割にまでは言及していない。ただし、83 ページの④等に記載しているが、地域の交通を考える「話し合い」の支援等、実際に地域交流センターごとに地域には地域づくり協議会という組織も設置している。そういう組織とも連携しながら、地域交流センターの職員も含め、地域での公共交通の課題について、しっかりと検討、話し合いをしていきたいと考えている。

○B委員（市民公募委員）

86 ページについて、運転免許自主返納者の公共交通利用支援という施策がある。認知症の75歳以上の免許の更新にあたっては認知症の講習が導入されてくると、テレビでもよく放送されているが、実際に1年間で事故を起こした70歳以上の方の半数は認知症の症状があったと、昨日テレビで見た。実際に過疎地域で農業されている方にとっては、軽トラックが必需品だと思うが、危険な運転をされている高齢者がおられるように見受けられる。本当は車に乗りたくないけど乗らざるを得ない。車が無いと移動手段が無くなる高齢者が結構いると感じている。運転免許を返納すれば公共交通、タクシー等が半額になるような補助制度を実施すれば、進んで免許返納をしようという方向になる可能性がある。警察としては事故を減らしたいであろうし、事業者としては利用していただきたいであろう。高齢化がかなり進んでいく中で、これからますます免許自主返納の動きが増えると思われる。いずれ運転ができなくなったときに免許を返納すれば、これだけの特典があるということがあれば、進んで返納しようという気持ちになるのではないかと。市中心部では何とか暮らせるが、周辺部は正直厳しいかもしれないが、免許返納に対する優遇制度を、ぜひ警察や行政、事業者が協議をして、半額になる

くらいインパクトのある政策を出していただくと、もっと免許返納が進むのではないかと考える。

○副委員長

85 ページの運転手の確保について議論があったが、冒頭、私が記載内容が少しあっさりし過ぎていると申したのは、この運転手確保のところであれば、「公共交通の運転に関心を持ち、就業へのきっかけづくりとするため、公共交通車両の運転体験会などを実施します。」とあり、このタイトルのところに「市民の日常生活に必要不可欠な移動手段として、公共交通機関を将来にわたり維持・確保します。」とあり、そこに関連した施策になるのだが、因果関係が直接的でないので、少し分かりにくい。つまり、運転手確保ということはこの計画の中に掲げるということは、現実問題として、バスもタクシーも運転手不足が深刻、厳しくなっている。ドライバー不足だけではなく、ドライバーが高齢化しているわけであるが、こうした状況が非常に厳しくなっていて、このままでいくと公共交通の維持が難しいということである。同時に先程F委員からも発言があったように、何かやりたいことがあっても、それを事業者が受けられないということが現実として出てくるのが可能性が高い。むしろ、ならざるを得ない状況に全国的にも今きている。そのようなことが現実になるということは、これはもう一バス事業、タクシー事業の問題ではなく、地域社会全体の問題として、この問題を取り組んでいかなければ、解決できないし、本当に必要な施策ができない。だからこそ、運転手の確保ということに市も私たちも一緒に取り組んでいくべきであり、だからこのような施策を実施するという関連付けが少し見えにくい。基礎的な事は少し前のページの課題の整理の箇所に文章として出てはいる。65 ページの課題の整理の箇所に「公共交通機関の運転手不足が深刻な問題となっており」ということが記載されたりしてはいるが、少し遠い場所に記載されているので、この辺りについて、そうした関連性が理解できるような記載にしないと唐突感が出たり、なぜこの施策を実施するのかということになってしまいかねないように感じられる可能性もある。少しその辺りの記載について工夫していただくと有難い。

それから、もう一点、先程から話題になっている55ページの表について、やはりこの表は非常に分かりやすく、インパクトのある表であるのは事実である。これをそのまま計画の目標値として何らかの形で数値化する必要は私は無いと思っているが、ただ、この表がこうやってここに示された意味をきちんと後につなげるためには、やはり今後の施策の中でこの表は使っていかなければならないと思う。そういう意味では、例えば、前回も申したが、山梨県の甲府市がほぼ人口規模が同じである。都市圏人口とかまで比較するといろいろとあるが、それはそれとして、19万人台の似たような人口である。そこで仮に甲府市のランキングを目標値にすると非常に分かりやすい。何故かというと、バス代、タクシー代を2,000円アップすると、ほぼ甲府市の数字とほぼ同じになる。それからガソリン代、ガソリン消費量について、ガソリン代で3万円マイナスにすると甲府市の数字と同

じくらいになる。そういうある程度似たような規模で。環境も実は甲府市は JR 線が 2 本走っていて、だいたい 60 台くらいのバスで市内の交通を担っているということであると、そんなにかけ離れた状況ではない中でいうと、そういうような所を一つの目標として今後の目標値を設定していくというのはありなのではないかと、個人的には感じている。参考までにという程度で聞いていただければと思う。

○G 委員（交通事業者）

運転手の確保について、現実、全国的にも同様であるが、実は当社としても運転手が不足しているのが現状である。先日、萩市公共交通委員会が開催され、当社の運行している萩市弥富地区の一部路線の廃止を申し出た。欠損補助をいただいている路線なので、実質的にバス会社の負担は無いが、それでも廃止させていただきと申し出た。この路線については、実際の利用者が非常に少なく、月に数名しか乗っていない状況であった。本当にその地域の方々からすると無くなっては困る、必要なものであるということは十分承知しているが、現在の乗務員不足の中で運行を続けることは正直不可能であった。バスよりも小さなタクシーであるとか、コミュニティ交通的なバスであるとか、実際その地域では既に地域でワゴン車を使用したバスのような運用をされており、それが日中を走っているということである。そうしたこともあり、バスとしては役目が終わって、そうした移動手段にバトンを渡したいということもあって、その中で、廃止させてほしいと、お願いをしてきたところである。正直、そういう状況にまでバス事業者も行き着いており、もう路線もある程度整理をせざるを得ないという状況に正直なところきている。したがって、先程からあるように、様々な事業をしてみないかと提案していただいたとしても、それを実施するためには、どこかを整理して、その事業に必要な運転手の数を稼いでこないといけないということを片方で考えながらでないとやれない。それは本当にそれぞれの地域の方のためになるのかとも思っている。本当にどの路線を廃止し、どの路線を残していくのかを考えていけない時代に来たと実は思っている。各市町とも協議する中で、これまでの状況以上にバスの乗務員が急激に増えていくということは正直考えにくいと申し出ている。そうした中で将来に向けて、今はバスが走っていても、利用者数であるとか、地域のお住まいの状況であるとか、そういった諸々を考え合わせて、ある程度はバスとは違う移動手段に転換をしていくということが一つ必要であろうし、逆に利用者が多い、ある程度の利用があるところでは、今の利用本数よりも増やして、もっと利用しやすい環境を作っていくということも必要ではないかと考えている。そのようなことも協議させていただいている。非常に厳しい状況である。バス事業者とすれば、当社では、普通免許の方にも内定を出し、大型二種の取得費用を負担している。5 年間働くという条件はあるが。そういうことも行っている。既にそういう形で入社された方も徐々に増えてきているが、こうした取組もしながら、なんとか運転手を確保しよう、なんとか地域の交通を守っていかうと考えながらやってきている。また、いろいろな地域で運賃がさらに安くなれ

ば、高齢者の方が移動しやすくなるのではないかと、のる得きっぷの方の取組も行っている。様々な手法を加えながら、少しでも今まで乗っていなかった人にも乗っていただけるようにという取組をしていかないといけないと思っている。バス会社としても、丸々皆さんにおんぶに抱っこというわけではなく、事業者としても一生懸命できるところはやっていこうと考えている。そうした中、岡山では両備バスが、バス路線の約50%に及ぶようなところを辞めたいというような事案も発生したということも少し伺っている。この事案については、非常に安く、それこそワンコインで街中の一番需要が多いところを走らせようという新たな事業者が参入するということがあるが、そういうことをされたら、街中での収入で郊外までのバス路線を維持できていたところに、競合する事業者が参入してしまつては、既存のバス事業者はやっていけないということであろうと思う。最終的には、バスも利用しやすい形で利用者の方が増えていくということと、それから将来にわたってそれぞれのバス路線を残していける形ということもあわせて協議していただきたいと思う。なかなか、将来にわたってということが、難しいものになっていくのではないかと思う。

○B委員（市民公募委員）

先程からの発言のようにタクシー事業者、バス事業者としての大変さを、本音で言ってもらえると、すごく理解できる。その辺りをやはり正直に市民に言われると、大変さが実感できる。どうすれば、市民、利用者も、協力していけるのだろうかと思う。利用促進策について、答えがなかなか無いのではあるが。事業者の運転手の確保が、非常に難しい。こうして欲しいといわれても、対応できる体制が取れない。このような事情について、事業者から言われると納得がいく。普段私たちは交通事業者の経営には携わっておらず、外部から、抽象的にしか見えていないので、事業内容や経営状況については、全く分からない。他の交通事業者からも、現状の大変さや、今後の見通し、各事業者間の連携等について聞かせていただければ有難い。

○E委員（交通事業者）

弊社の経営状況については、新幹線と近畿圏の収入で他の線区を補っている状況にある。この地域も全て非常に厳しい状況である。昭和62年に弊社は発足したが、ローカル線等は大体3割近くにまで利用が落ちてきている。非常に利用が少ない状況に現在なっている。新幹線が基盤となって弊社を支えており、また皆様の交通、このローカル線を支えているという状況にある。出来る限りローカル線を盛り上げていきたいと思っているので、ぜひ利用していただきたい。

○H委員（交通事業者）

弊社も他社と同様乗務員不足というのはかなり深刻な状況になってきている。乗務員の採用について、募集をかけてもなかなか集まらないという状況があるので入社が決まってから免許を取得して採用するという方策もとっている。弊社は山口県だけではなく、高速バスも含めて中国4県で事業を行っているが、収入の多

くはやはり乗合事業である。山口県と広島県では一般路線があるが、岡山県、島根県は全て高速路線となっている。広島県、山口県にも一部高速路線があるという状況である。現在、高速バスについても、なかなか収入が伸びているという状況でもなく、かなり厳しい状況が続いている。一昨年では、東広島の方でやはり乗務員がいないということで減便も行っている。新しい事業をやるとしても、乗務員がいないから断っている状況もある。実際、免許を持っている事務職員がバスに乗っているという状況もある。そのような状況であり、乗務員不足はかなり深刻な状況にもきている。その中で、本計画で乗務員不足の問題を取り上げていただけるということは非常に有難いことであるとも思っている。そして、バスの利用者については、ずっと減少傾向にはあったが、若干今底を打ちつつあるのではないかなという状況ではある。だからといってまだ安心できる状況ではないが、引き続き山口市を始め、行政の方と連携をとりながら路線バス事業等を行っていきたいと思っている。

○I 委員（交通事業者）

弊社は、山口市内では新山口駅までの運行であるが、弊社も運転士の不足は年明け時点で、実際に必要な人数に対して 8 名足りていない状況である。他社と同様に募集をしても、なかなか応募が無いといった状況の中、毎年、定年退職者が必ずいるので、人が減る中で、入社する人がいない状況であり、じりじりと必要な人数がどんどん足りなくなってきた。宇部市の策定した地域公共交通網形成計画に基づき、昨年、一昨年と 2 年にわたって大きな路線再編をし、その中で減便も多数かけ、実際に必要な運転手の数を減らしてきたところで、2 年で約 10 人分くらい程の削減をしたが、それでもなおかつまだ 8 名足りない状況である。その 8 名分は運転手が休日を返上して出勤し、仕事をしている状況である。ただし、希望的に思っているのは、この 2 年の中で大きな減便をしながら、何とか乗合収入については、対前年の 2%、3% くらいの比率、いわゆる人口減少ぐらいの減少幅で何とか維持できている状況である。したがって、宇部市とともに、利用促進をしている内容が、多少なり効果があって、下げ止まりの中で出ている状況かなと希望的に思っているところである。山口市についても新山口駅までの路線、山口宇部空港からと宇部新川駅からの路線については、弊社の主要幹線として運行しているので、今後ともその便数についてはしっかり維持していきながら、かつ、コミュニティタクシー等のダイヤの乗り継ぎ等して、ぜひ基幹的な交通の手段としてこれからも大事に守っていきたいと思っている。

○J 委員（交通事業者）

先程、F 委員がタクシー業界の話として発言された内容と重複するところもあるかもしれないが、労働者不足が大きな問題となっている。こうした話し合いの場をもっていただいて本当に有難い。しかしながら、最終的には各社の努力、業界の努力が第一だと思っている。特に雇用状況が良くなってくると、タクシー乗務員は、これまでの例でいくと減ってくるものである。雇用環境が良くなってく

ると、皆そちらのほうに行ってしまう。タクシーにも、たまに若い人が入ってくるが、続かない。理由としては、やはり労働環境というか、一日の拘束時間が16時間で2日間、休暇としては月に10日間くらいの休暇があるが、普段勤務中には仕事終わって飲みに行くということはできず、二日間は本当仕事しかないというような状況、労働環境である。そうしたことが、若い方にとっては、厳しいというか、あわないような所があるのかなとは思っている。そうしたことを考えると、労働条件や労働環境の改善を業界としては考えていかないのではないかなということも思っている。それから、行政からの支援としては、こういう話し合いをしていただけるのも有難いが、しいてあげれば、普通免許、一種運転免許の方が二種運転免許を取得する費用として、二十数万円かかるが、その辺りが一種の抵抗にもなっているのかもしれない。事業者によっては、その費用を会社のほうで全てみるが、5年間は協力するという条件で免許を取得させる取組をされているところもあるが、行政でその免許の取得費用について、いくらか助成してもらおうというようなことがあれば、二種運転免許を取得してみようという人は増えてくるのではないかなとも思っている。

○D委員（学識経験者）

こういう話はとても重要である。このようなみんなで実施していこうという計画が出来たときに、利用者も含めてしっかり議論していくことはとても重要なことである。したがって、連携して公共をみんなで支えていこうというときは、安全は当然であるが、法令をきちんと遵守する。これはとても重要なことである。やはり公共をみんなで支えていこうということであるので、会社の方で困ったことが起きれば、行政も困る。そこはきちんとしていただき、みんなで支えていくということが重要である。一方で行政も、事業者のことだから関係ないということにしない。よく決まりだけつくって後は関わらないということがよくある。また、交通というのは狭間であり、他部署にあまり相手にされない。少ない人数で頑張っていると思うし、各地域へ出て行かなければならないこともいっぱいあると思う。ぜひ様々な形でサポートしていただき、この計画が実効性のあるものになるためにも、今日が出発だと思って、出来たことが完成ではないので、今日が出発ということである。ぜひその辺りよろしくお願したい。

○副委員長

今、交通事業者から厳しい状況等お話いただき、少なくともこの範囲では共有できたかと思っている。そこで、先程B委員から意見があったように、やはり市民の皆さんにも理解してもらう必要があるだろうと思う。市民に理解してもらうということを、今後、計画を進める中で、意識しながら進めていく必要があるかと思う。そうしないと、やはり危機感というものを共有していないと、なかなか本気にならないものである。この辺りをやはりきちんと知ってもらう努力をしていく必要があると思う。それと多少関係する話であるが、94ページに、目標の達成度の評価についての記載がある。毎年度きちんと評価をし、次年度以降

	<p>の改善につなげ、計画を推進するという。この毎年きちんと評価をし、課題を再度洗い直して事業を進めていくということについて、少し重要視していく。放っておけばどんどん状況は悪くなる恐れもあるので、そういうことも踏まえておく。5年後に全体の検証を行う。これはこれでよいが、しかしながら、やはり毎年の検証をきちんとやり、次につなげていくということを少し強調できればいいと思う。それから少し気になることがあって、100ページから101ページの用語解説のところであるが、少し解説の表現が、これで果たして分かってもらえるのであろうかというところと、若干、事実と違うわけではないが、少し表現がどうかと思うところがある。一例として、最後のゾーン制の運賃の説明については、「いくつかのゾーンに分類し」までは問題ないが、それから先の表現が一般的に理解できるのだろうかというところもあるので、少し表現の工夫が必要かなと思う。それから、インバウンドの言葉の解説として、「訪日外国人の旅行」とあるが、「訪日外国人」だけでいいはずである。そういう箇所など、一般的な用語解説としても少しどうかと思うところも幾つかあったので、後ほど伝えたいと思う。</p> <p>○事務局</p> <p>本日いただいた意見については、修正を行い、委員長、副委員長、一任ということによろしいか。</p> <p><異議無し></p>
<p>会議資料</p>	<p>平成 29 年度（第 5 回）山口市公共交通委員会議事次第 他</p>
<p>問い合わせ先</p>	<p>都市政策部 交通政策課 TEL 083-934-2729</p>