

## 審議会等会議録（概要版）

|            |  |
|------------|--|
| 審議会等の名称    | 平成 30 年度第 1 回山口市公共交通委員会  |
| 開催日時       | 平成 30 年 5 月 30 日（水曜日）9：30～12:00  |
| 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 委員長 他 18 名   |
| 欠席者        | 原委員、大原委員   |
| 事務局        | 山口市都市整備部交通政策課  |
| 議題         | <ol style="list-style-type: none"> <li>1 平成 29 年度事業報告・評価について</li> <li>2 平成 29 年度決算について</li> <li>3 第二次山口市市民交通計画の施策展開について</li> <li>4 平成 30 年度事業計画（案）について</li> </ol>  |
| 内容         | <p>次第に基づき以下のとおり進められた。</p> <p>報告事項（議事と前後するが、報告事項(1)を最初に報告した）<br/> (1) 明治維新 150 年記念 山口観光周遊バスについて</p> <p>【質疑】</p> <p>○K 委員（市民公募委員）<br/> きらら博記念公園でいろいろ催し物があるが、バスで行こうとしてもバス停から遠いと聞いているが。</p> <p>○市観光交流課及び事務局<br/> ゆめ花博期間中、県が新山口駅と阿知須駅、宇部空港から常盤公園経由の無料のシャトルバスを走らせる。</p> <p>○G 委員（市民公募委員）<br/> ルートマップで 1 日 10 便と記載があり、実証運行（案）は 8 便と記載されている。今後 10 便に増やす予定か。1 日乗車で 500 円。これは観光客向けであるが、場合によっては市民が利用することもあり、市民には割高感がある。例えば 200 円運賃を組み合わせることができるのか。</p> <p>○市観光交流課<br/> 10 便は記載誤りで 8 便が正しい。運賃 500 円については、基本的に一般の路線バスとの競争を避けており、500 円としている。一般の方は路線バスを利用し、まずは 500 円での実証実験をして、今後どのように対策をするか検討していきたい。今回は観光客を対象とした事業として考えている。</p> <p>○B 委員（学識経験者）<br/> 公共交通で来た観光客が対象だと思うが、どこから来るのかが考えられていない。JR で山口駅まで来てどうやってこの枠（路線）に入るのか分からない。山</p> |

口駅から西京橋まではセットで乗車券を販売する、あるいは空港から西京橋までは高速バスで来ると思うが、新山口駅から湯田温泉も合わせて 800 円で販売するなど、観光客がこれに触れる所で、ここまでどのようにアクセスするか考えて販売するのが良い。

○市観光交流課

観光客は山口駅や湯田温泉、新山口駅からアクセスすると考えられる。湯田温泉での宿泊や車利用で例えば菜香亭に車を停めた後に動く人も考えている。既存の路線バスとの関係もあるが、JRとの接続は今度の課題と認識している。

○E 委員（交通事業者）

市は路線バスとの競合を避けるため運賃を 500 円と設定しているが、それを理解されずに乗られた方がいきなり 500 円と言われた場合、乗務員とトラブルになる可能性がある。500 円と決めるのではなく、運賃については、今後協議させてもらいたい。

○市観光交流課

継続協議させていただきたい。

1 平成 29 年度事業報告・評価について

2 平成 29 年度決算について

承認

【質疑】

○F 委員（交通事業者）

ノーマイカーデーについて、以前この委員会で発言したが、第 3 金曜日より給料日後の月末金曜日が 1 番お金を使えると思う。以前、渡辺市長は金曜日には市の職員も飲んで帰るように職員に伝えたと話をしていた。第 4 金曜日には行政側もしっかり取り組んでももらえればと思う。

先ほど、きららの無料のシャトルバスが出たが、官が民業を圧迫するようなことではいけないということをよく考えていただき、ノーマイカーデーの日にしっかり民業を儲けさせていただくように考えていただければ、しっかり私たちも納税したいと思う。

公共交通教室は大変すばらしい取り組みと思う。私は地元の交通安全協会長、山口市の交通安全対策協議会の嘉川地域の会長をやっている。嘉川地域において何年にもわたり年に 2 地区ずつ、小郡の交通学習館へ連れて行っている。高齢者の中には自信を持つ方もいたが、圧倒的に自信を無くす方が多く、皆免許返納を真剣に考えられていた。実際に数値が出るのであの施設を使うのは良いと思う。

免許返納を進めるにあたりなかなか進まないのは当然である。公共交通環境が整っていないといけなないので行政としてももしっかり取り組んでほしい。運

転免許証は身分証明にもなる。せっかく取ったものを返すのは馬鹿らしいと考える人も多い。免許返納された方には証明となるものが2種類ある。案外ご存じないのでそのあたりの周知も必要。4人に1人の高齢ドライバーがいて65パーセント以上が交通事故に関係しているということをしっかり周知し、行政としても頑張ってもらいたい。

○K委員（市民公募委員）

私は自転車を利用している。6ページのバス停近くの駐輪場整備の話だが、私が見聞を言うことができるのか。どのように広報し整備する予定か。

○事務局

基本的には、スーパーやレストランなどのお店のバス停に近い既存の駐輪場の使用をお願いして、そこに看板を設置している。広報は異動のシーズン等に地域情報誌を使っている。ここに駐輪場があることだけを周知するのではなく、こう使えば便利ですよということもPRしていきたい。

○K委員（市民公募委員）

今設置されている駐輪場は使いづらい。バス停が近くといってもバス停までかなり遠い。私はバス停近くの施設の駐輪場を利用させてもらうことがある。そういうところも使えるとバスを利用しやすい。

○事務局

利用者の声を聞いて、実際にご提案をいただくことが効果的だと思う。教えていただければ助かる。交通政策課に直接言ってもらえればよい。

○A委員（学識経験者）

自転車を近いところに置きたいが、バス停に自転車を置かれると事業者は困る。このような問題を解決するために、できるだけバス停近くの駐輪場の設置を1次計画で一生懸命やってきた。その結果、効果が見える部分もあるが見えない部分もある。今出た市民意見が、市民の感覚として正しいのではないと思う。

ではどうするのかと言えば、例えば鳥取県倉吉市では、旧鉄道が廃止になった後、その幹線バス停の横に駐輪場を作って、それをバス停とは呼ばずに駅と言っている。バス停に駐輪場を作る。これは投資が必要なこと。このような駐輪場を1つ2つ見える形で作らなければ、出来る限りでやっているのは、なかなか市民には見えてこないのではないか。これは、交通政策課だけで出来る話ではなく、庁内で2次計画に合わせて検討し、今年度ということではないが、今後きちんと投資をして、市民に見える形にしないと、今出たような市民意見には応えられないと思う。

○委員長

直ぐに対応という話ではないので、都市整備部で立地適正化計画を作っているなかで、総合的にクロスさせる必要があると思っている。来年度予算に向けて議論を進めてみてはどうか。

○事務局

立地適正化計画を同じ部の中で作っているのので、協議をしながら、まずは施設や道路整備のタイミングなども見て何かうまく連携出来るのではないかと考えている。今後の勉強課題としたい。

○副委員長

サイクル&ライドの進め方は、栃木県宇都宮市の事例を参考にしてみれば良い。事業者も市もそれぞれが出来ることをやる。例えば、事業者が持っている折返し場があれば設置主体は事業者がやる。そこに例えば市が設置費用を出すなどの若干の協力をする。また、バス停の脇に市有地があれば市が主体的にやる。民地がうまく使えるのであれば市が交渉するなど、それぞれ役割分担をしながらやる。ただし誰がやろうが宇都宮市の事業は同じ条件なので、自転車からバスに乗り換えるというサイクル&ライドの統一した看板を全てのところに付けている。そのやり方で宇都宮市はサイクル&ライド駐輪場を増やしているのを参考にしてもらいたい。

全体を通して言えることは、非常に大切なことは市民の方に知ってもらうということ。市民の方だけでなく、使う可能性がある人に知ってもらう方法を、いかにきちんと取れるかということが非常に大切。先ほど、ふれあいフェスタで公共交通利用者が伸びなかったという話が出たが、ふれあいフェスタで初めてバスや鉄道で来た人に特典があることを謳った年は、かなり大きくPRされたので、当日、情報芸術センターに着くバスは超満員で、5分くらい乗降に時間がかかり遅れるくらいの利用があった。やはり、始めたその時だけでなく、続けていくにあたって1つ1つのことを継続してアピールして知ってもらうことが必要だと思う。普段クルマを使っている人は基本的にバスや鉄道などの公共交通に関心がない。視野に入っていないから発想にない。発想にないところにいかに訴えかけるかということで、それなりの知ってもらうための努力は常にやっていかないといけないことだろうと思う。今後の改善ということであれば、継続的にきちんと知ってもらうための手立てを講じる必要がある。

○K委員（市民公募委員）

1つの要望だが、自転車でバスに乗って、その後また長い距離を歩くとなると足の悪い人にとって無理がある。バスに自転車を乗せられればよいと思う。

○副委員長

実際に全国でやっているところがある。方法として2つあり、1つはバスの車内に自転車を乗せ込むやり方であり、群馬県や滋賀県の一部などで実際に行われている。車椅子の固定スペースに自転車を置くやり方。もう1つは投資を要するが、バスのフロント部分に自転車を2台固定できるキャリアを付けて、自分でそこに自転車を固定する。これは映画の中のアメリカのバスでよく見られるように、フロントに自転車を付けて目的地まで行くやり方であり、日本国内でも外につける方式は神奈川県、滋賀県、茨城県など何箇所かでやっている。そのような仕組み

を作って周知するには手間がかかる。すぐに来月からやるということはなかなかできないがやり方としてはある。

### 3 第二次山口市市民交通計画の施策展開について

承認

#### 【質疑】

○H委員（市民公募委員）

私は、1月まで第二次総合計画の策定委員をやっていた。21ページの4に利用しやすいバス路線網の確立、公共交通体系に沿った路線網の構築という項目がある。総合計画の中にも謳っているが、一つは定住人口の減少をどう食い止めるか。もう一つは交流人口の増加に対してどう対応するかということがある。

定住人口の減少に対してどうするかについては、総合計画では小郡都市核と山口都市核と21ある各地域拠点はどう連絡するかについて非常に重要な問題になっている。このあたりを、この交通計画の中で交通ネットワークを十分構築していかないと総合計画が成り立っていかない。地域拠点と生活拠点については、コミュニティ交通で十分対応できると思うが、地域拠点と都市拠点を結ぶ公共交通については、十分考えて構築していかないといけない。交流人口については、先ほど話にあったゆめ花博の計画にもあるが、交流人口もどんどん増えているので、これに対する体系も作っていかないといけない。

もう一点大事なことは、山口市は広域合併した。今の公共交通体系は合併前の交通ネットワークシステムである。だから、山口市内は今のようなかもしれないが、周辺に行くと、全然、経済圏や移動圏、教育圏が違い、そのような中で交通体系ができており、それをそのまま引き継いでいる。これを充実させていくのか、あるいは山口に周辺も含め集中するような交通体系を作っていくのかということは大事なことだろうと思う。私は、今の経済圏や移動圏、教育圏などの生活に基づいた圏域を崩すことはできないと思う。そうするとそれに基づいた交通体系、すなわち合併前の交通体系をどう確保していくのが大事なことだと思っている。たとえば、徳地では山口との交流はほとんどなく、山口への公共交通は朝昼晩の3便しかなく、防府、周南には何便もある。これは合併前に出来た生活圏に基づいた公共交通であり崩すことは出来ないと思う。そういうものを含めた交通体系をこれから展開していかないと、少子高齢化が進む中で定住人口の減少に繋がっていくものと考えている。今の定住人口、交流人口、経済圏、移動圏、教育圏を考えた展開をしていってほしい。

そしてもう一つは、公共交通は民間の会社に依存しているわけだから、利用者が少なければ減少していくは当然。そこをどう行政が補填していくかが大事な問題だろう。そうしないとこれから公共交通の充実は出来ないと思う。そのあたり

を十分に考えた展開をしてもらいたい。

○委員長

合併後、総合計画の策定と同時に、この市民交通計画の策定も並行して十分連携をとりながら進めてきた。今委員が言われた視点はどれも重要であり、ある程度それを織り込みながらやってきており、防府市との接続なども議論しながら進めてきた。今後もしっかりとやっていきたい。

○G委員（市民公募委員）

20 ページの条例について、いくつかの制定事例があり、利用促進条例などどちらかと言えば精神論みたいなものもある。どういう中身にしていくか、多少なりとも実効性があるものにしていけるのかなど、全国に進んだものもあるのでよく研究してもらいたい。このことは委員会の議論の対象となっていないのか。

21 ページのバスロケーションシステムについては、これまでの委員会で話が出てきたが、今回の計画の施策展開の中のもう一つ大きなテーマで、IC カードの導入があり、計画上は 3 年後以降のプランになっている。どういう形で進めていくのか具体的にイメージを出していただきたい。

22 ページのコミュニティバスについては、具体的には吉敷・湯田ルートに沿線の見直しだけが提案されている。実際に計画ではこれから 2 年間かけてどういう形にしていくかということだと思うが、これまでの委員会の中でもかなり意見が出ており、一つの大きな問題は料金の問題があると思う。また、これまでは基幹交通との競合をさけるような路線が配置されていた。今後、基幹交通の中に入れていくこととなると、むしろ既存の基幹交通とどう組み合わせ、より便利のいいものにしていくかという視点が必要になってくると思う。くどいようだが、料金 200 円を 100 円に、先ほど周遊バスの 500 円乗り放題や 300 円でどこでも行ける、一方でひと乗り 200 円、300m や 500m 行っても 200 円など、ある意味で非常に不合理な部分があると思うので、このあたりも前向きに進めていただきたい。

○委員長

条例制定については、20 ページに記載のとおり次回のこの委員会でしっかり方向性を示し十分議論していくことと思う。他に事務局から何かありますか。

○事務局

IC カードについては、県が音頭を取り関係事業者を集めて勉強会をしている状況。バスロケーションシステム以上に多額の投資が必要であり、そうしたものも踏まえてどうしていくか考えていると聞いている。

コミュニティバスについては、基幹交通として路線を維持していこうという思いで、どういう形でこのルートが最適なものになるのかを考えながら基幹交通として位置づけている。それを事業者主体の路線バスに移行するにあたっては、十分に公共交通委員会の中でも意見をいただきながらしっかりと議論を重ねて慎重に検討していきたい。

○K委員（市民公募委員）

コミュニティタクシーについて、私が聞くところによると、バス停が遠いのでタクシーを利用したいが、コミュニティタクシーの停留所まで歩いていけないので、コミュニティタクシーを利用できないという声がある。それに対してどこで意見を言えば聞いてもらえるのか。

○F委員（交通事業者）

宇部市のコミュニティタクシーの考え方を述べると、安価なものは不便であるという考え方がある。タクシーは高いからドアトゥドアが出来る。行政が負担をしているもの、たとえばバスなどとなぜ値段の差があるかということ利用者としても理解してもらいたい。私は、宇部市でドアトゥドアの区域運行で乗り合いをやっているが、1時間のうちに予約をされた方を何時に迎えに行くか分からないという乗り物である。利用者から「何時にバスや電車に乗りたいから来てくれ」と言われたら、宇部市からは、「これは安い乗り物だからそこまでの利便性の確保はできないと言ってください」と言われている。山口市のコミュニティタクシーが全てドアトゥドアになるとタクシー会社が潰れてしまう。やはりなぜ安いかということを考えてもらいたい。

一方で、山口市ではコミュニティタクシーの停留所や JR、バス停から 700 メートル以上離れた方にタクシーの割引券を配布し、全ての方に支援が出来るようにしている。公共交通には、網羅することは平等ではないという考え方がある。公共交通が多い所や人の多い所ばかりに走らせるのではなく、田舎の一軒家などの方が、まちなかやコミュニティの場に出て行けるように税金投入し走らせる。全てが自分の希望どおりにはいかないもので、希望どおりにするためには高いタクシーをご利用いただくことになる。

○K委員（市民公募委員）

コミュニティタクシーはどこからどこまでの距離に乗る場合に使うのか。

○事務局

コミュニティタクシーは地域の中で運行しており、現在市内 7 地域で運行している。地域によって事情が異なる。交通計画の考え方で、たとえば小郡と山口、山口と徳地を結ぶ路線は基幹交通としてバス事業者が担い、小郡の中や佐山の中などの地域のコミュニティの中は地域の運行主体がコミュニティタクシーを運行する仕組みを作っている。なぜ、そうしているのかと言えば、バス事業者が運行する地域を跨ぐような基幹交通は、なかなか小さな要望や 1 人の声で全体のルートの見直すことが難しい。地域の一人ひとりの声を聞いて、きめ細かな交通体系を作れるということで地域主体のコミュニティタクシーが出来た。運行経費の問題もあり、困っている方の近くまで伸ばすと運行が難しくなるという場合もあるが、地域の中で利用者の声を聞きながら、地域にとって一番ふさわしい交通体系ということでコミュニティタクシーを考えられているので、コミュニティタクシー運行主体に相談をされるとまた変わってくると思う。

#### 4 平成30年度事業計画（案）について

承認

##### 【質疑】

##### ○F委員（交通事業者）

39 ページの車両運転体験会はとても期待している。女性ドライバーに力を入れるとも聞いている。募集方法等が決まっていれば具体的に教えていただきたい。

もう1点、ノーマイカーデーについていろいろな参加事業所が出ており、たくさんあるようだが、実際なかなか進まないだろうと思う。もし本気で考えているのであればマイカーやお抱え運転手で通勤している社長たちにやってみよう、もしかしたら増えるのではないかと。社長自ら公共交通を使って会社に通ってみたらどうかということ、副市長や行政から山口商工会議所に言ってもらおう。社長がやるとなれば社員もどうしてもやらないといけなくなる。本委員会のL委員は山口商工会議所の運輸交通部会の会長なので、そこを通じてやれば広く周知されるのではないかと思う。

##### ○委員長

ノーマイカーデーについては、L委員を通じて、会頭に直接話をしてみる。

##### ○事務局

運転体験会については、どういった方をターゲットにするかなど、現在副委員長と協議を進めており、ぜひ女性の方、若いお母さん等にも参加してもらえよう工夫し募集していきたいと考えている。

##### ○副委員長

ドライバー不足は今や全国的に深刻な状況。担い手がいないがために必要な支度ができないとなると、これはもう1タクシース事業者、バス事業者の問題ではなく、社会全体の問題だと思う。そういう意味で、人材を育てていくと言うことは、地域が皆で考えていかなければいけないことであり、直接の採用自体は事業者が行うにしても、そのきっかけづくりは、交通関係者が集まっているこの委員会の一つの事業として進めていく必要があると思い、昨年度の委員会で提案した。

実際には、宮城交通の運転体験会などのお手伝いする中で、参加してもらえばそれなりの効果があることが見えてきた。ぜひ多くの人に知ってもらい参加してもらいたい。特に女性の方に参加してもらえようなもので、そのためのPRもしたいと思っている。行政が主体なので、女性限定とすることは問題があり限定にしないが、なるべく女性に来ていただけるようPR方法を含め考える必要がある。

車両運転体験そのものも、バスの場合は、ほとんどの人が運転したことがないので、触れるだけでもそれなりの期待感があると思うが、タクシーは車そのものが普通車と同じで、それだけでは面白みがないので、どういうところをアピールして、どういったところを体験してもらおうと楽しいかについては、タクシース事業者に今後相談させてもらいたい。

○C委員（山口運輸支局）

モビリティ・マネジメントについて、歴史もあって山口市は先進的な取り組み。山口県の中でもトップレベルだと思う。運輸局としてもお礼を申し上げる。一方で、数字を見ると壁に当たっているという思いもある。もう一段右肩上がりをしていくには、今年度、効果検証が必要ではないかと思う。商工会議所の話が出たが、今後、科学的にこういうことが上手くいって、こういうことが上手くいかなかったということを含めながら、最終的にはやはり自主的か強制的かはあるが、通勤についてはマイカーの使用制限をかけていかなければいけない。そういう中でどれが効果的かという効果測定をすればいかがかという提案をしたい。

○D委員（交通事業者）

先ほど、副委員長からも公共交通を利用していくためのきっかけづくりをしていく、そこが大事という意見があった。そうした中で、山口県立大学の先生から声かけがあり、5月11、18、25日の3回にわたり、12、13名の学生がいるゼミに講師として参加した。県立大の学生は1,000名ほどいるが、市内の移動において公共交通が不便と言う頭が先にあり、実際にはどこに行くバスがあるかとかどういいう時間があるかについて調べてもいない。なかなかバスに触れ合う機会自体が少ないことから、利用しようというところにまだ至っていないのではないかと、まずは、楽しく利用することを考えてはどうかという意見が出た。山口市のいろいろなイベント等に路線バスを使って行くツアーについて20から30くらい案を出してもらったので、市と話をしていきながら、実現性のあるものを検討し、山口市内の観光事業にもつながり広がりもあると思うので、ぜひとも30年度の計画にはないが、できるものは取り組んでいただければと思う。

○A委員（学識経験者）

今年度の事業計画の中にも無いし、これまでもまったく無かったが、二次計画をこれから展開していく初年度にあたって、ぜひ意識をしないといけないことがあり、今まで避けてきた問題を申し上げる。

山口市内においても新たな道路がたくさん建設され、わが国においては様々な道路が建設されていく中で、道路容量の余裕が出た段階において、どのような道路活用をするのかが大きな課題となっている。道路ができたならその容量をどうやって再配分するのかということ。簡単に言うと、旧道において、自転車道を含めたどのような道路空間の再配分をするか、それができないなら時間的な再配分ということが必要。たとえば、通勤時間はこうするなど、このようなことが各地で試みられている。この問題は、山口市だけでは解決できない課題であるため、今後は県や国道事務所等もしっかり考えていただき、道路容量に余裕ができた中において、道路空間の再配分、さらには時間的な再配分（旧道を止める）を含めて、道路の使い方というものを考えないといけない。このことは、国の道路政策の大きな課題であるにも関わらず、山口市のこの委員会では1度も聞いたことが無い。このことは大変問題だと思っている。今年度はこの方向でよいと思うが、二次計

画の中で道路の再配分と活用、時間の再配分を含めて議論をしていただきたい。

○H委員（市民公募委員）

この30年度の事業計画10項目を見て、私は非常に残念に思っている。先ほど話しにあった利用しやすいバス路線網の確立、公共交通体系に沿った路線網の構築についての検討が、全然30年度の事業計画に載っていない。このことについては、この交通委員会で十分に議論してもらいたい。

○副委員長

A委員の道路の話に関連したことを申し上げる。道路は使い方の問題であり、道路の資源そのものに仮に変わりなかったとしても、使い方でいかに便利に上手に使えるかということについては、いろいろな方法がある。道路管理者や警察がともに考えていく必要があるが、交通規制一つで上手に流したり、バスがスムーズに走れるような方法がとれたり、いろいろなやり方をその地域にあわせて、いろいろな都市で工夫されている。そうした事例を私は集積しているので、各地の事例を見ながら、山口でもこれからバスなどの公共交通を使ってもらい活用していく中において、いかに便利にスムーズに公共交通を使ってもらえる施策を取っていかないといけない。一般車を排除するという考え方ということではなく、少し遠慮してもらい、ちょっと負荷をかけることでよいと思う。これは交通規制一つで出来ることだと思うので警察の方も一緒に検討いただきたいと思う。このようなことを検討するのであれば、たとえば公共交通週間最終日の市内一斉ノーマイカーデーは社会実験として、公共交通をスムーズに走らせるような施策を1日取り入れてやってみるといようなことも必要ではないかと思う。そうすることにより、こういうことが可能だということが分かり、1日のことなのでどれだけの効果があるか分からないが、いろいろな手を打つことによって、公共交通がスムーズに走ることを体感してもらおう。今年、間に合うかは分からないが、公共交通週間中のノーマイカーデーについては、そういった実験的な要素を取り入れてみても良いかなと思っている。

○B委員（学識経験者）

交通幹線の話もそうだが、都市整備の話もぜひこれから考えて欲しいと思っている。まさに本庁舎の建て替えの話が迫っており、私も交通関係のアドバイザーを拝命しているが、この現在の路線網全体のなかで建て替えを考えるのか、それともこの付近の路線網をより便利にすることを想定して建て替えるのかでは全然違ってくると思う。よって、職員対象のモビリティ・マネジメントとする際には、この交通を、エコ通勤を便利にするためには、どうこの路線網やバスの施設を、公共交通を使うには歩くための施設も必要なので、これらをどう整備していくのかについてのアイデアを皆で議論することも検討してほしい。

○A委員（学識経験者）

これは重要な問題。市役所の建て替えの問題は、今後この町をどうするかということに関わってくる問題である。例えば、那覇市の横にある豊見城市では、市

庁舎の建て替えにあたり駐車場を有料にした。立体道路にして公共交通の中心をそこに持ってきた。公共交通は一気にいかないで、自転車や徒歩で来られるようにするため、豊見城市役所は玄関を入ったところにシャワールームを設けて、自転車を置けるようにした。そして職員用のものも別途作った。つまり、市役所を建て替えるということは、どんな市にするかを決定することになる。そういう意味で、B先生が言われたように、もし公共交通をいかしていきたいと山口市が考えるのであれば、それに合わせたような市役所の作り方をしなければならないし、それに対しての市民の意見も聞ききながら進めていかないといけないのではないか。それくらいの覚悟で市役所の建て替えを視野に入れたような交通計画を考えていくことになるのではないかと思う。

○委員長

そのあたりは、担当部局が道路整備から公共交通全てを握っているので、議論しながら進めていく。今庁舎の整備に関して議論する中で、公共交通のターミナル機能をどうするかということが実際に出ている。バスのターミナルはどこをイメージすればよいか、その辺りも皆と議論できれば良いと思っている。

○K委員（市民公募委員）

車両運転体験会について、バスを運転するには普通自動車免許でよいのか。また、年齢を書いていないが、高齢者になっても男女ともに元気な方もいるのでその方もどうか。若いお母さん方をターゲットにしたいと言ったが、若いお母さんは子どもが小さいので長時間が無理である。バスの運転手は長時間労働と聞いているので、そういう意味でワークシェアリングということを考えているか。

○副委員長

この体験会は完全に閉鎖した場所での開催を考えており、運輸支局での開催を検討している。一般の道路ではなく、閉鎖された空間でやるので、普通免許を持っていないと自動車の運転自体ができないので、普通免許を持っている人に大型も含め運転そのものを体験してもらうことを想定している。普通免許を持っていればよい。年齢については制約を設けるものではないけれども、本音を言うと、これから運転手になって欲しいなという人に来ていただきたいので、若い人に来てもらった方が有難い。年齢的な制約はない。今後、将来的な課題としては、当然今のバスやタクシーの勤務はそれなりにキツイものだろうと思うので、若いお母さんが子育てをしながら働けるような勤務の形になるよう、それぞれの業界としても検討しなければいけない状況になって来ている。車両運転体験会とは別の問題として今後の検討課題になると思う。

○K委員（市民公募委員）

車両運転体験会後の就職については、バスの運転手の就職を増やしたいということであれば大型免許が要る。免許は自分で取るのか。就労場所がないと、元気な高齢者は目的がなくなる。バスの運転手として今後採用を考えていただけるのかということを知りたい。

○副委員長

採用自体は各バス、タクシー事業者が行っていくことで、いかに多くの方に運転手になってもらえるか心砕いているところなので、条件なども含めて今後検討されることだと思う。免許の取得について、確かに大型バスには大型 2 種免許が必要であるが、これについても、ほとんどのバス事業者でいわゆる養成とって、免許をとる部分について、事業者がある一定の負担をする方法をとっているの、自分で免許を全て用意しなければならないということはないので、そのあたりの情報も流していければと思う。

○A 委員（学識経験者）

ワークシェアの話について、高齢者に加えて、お母さんに子育てが一段落したら働いてもらうのも重要なこと。女性ドライバーの必要性、また地域の中で子育てタクシーであるとか、コミュニティタクシーの運転手も含めて、子育てが一段落したお母さん方の活用、活動というものも重要になってくると思う。これは 2 種免許なので、大型 2 種を取るよりは楽なので、タクシー協会も行政と一緒に連携し、子育て支援やコミュニティタクシーを含めて、女性のワークシェアとしての運転手確保について、今後の課題として展開するのではないかとと思う。

○H 委員（市民公募委員）

30 年度の事業計画で 2 点伺いたい。34 ページの通学実態調査。これは非常に公共交通ネットワークを考える上で必要なことではないかと思う。これは、山口市内の高校だけを対象とするのか。広域合併しているの、たとえば周南市、防府市、宇部市などの高校に通っている人もたくさんいる。そういう人にアンケートしないと、真のネットワークの問題点は分からないと思う。パーク・サイクル&ライド事業については、今 18 箇所のサイクル&ライド駐輪場が出来ているはほとんどが便利な旧市内。自転車に乗って公共交通を利用してもらいたいのであれば、もっと不便な場所に作らないと、この事業の目的達成にならないと思う。今年の事業実施方針を見ても、非常に抽象的に書いている。もう 30 年度の計画は始まっており、本当に予算を設定してやろうとしているのか。駐輪場を作るとなれば金もかかる。ただここに書いているだけではないのか。

○事務局

通学実態調査は、計画を作る際の徳地の地域検討会で、非常に通学定期代が高いという声があった。徳地は市域を跨いで通学している人が多く、宇部方面にスクールバスで通学している学生もいる。そのようなことを含めて、実際に今どのような形態で利用されているのか、どういう交通手段で学校に行っているのか、調査したいと考えている。

2 点目のパーク・サイクル&ライドについて、抽象的に書かざるを得なかったのは、この事業が承認されて以降、相手方があることなので、相手方と調整をして進めることとしていることから。中山間地域でパーク・サイクル&ライドが重要という意見については、地域検討会などにおいても、軽トラで地域内は運転でき

るがとても防府や山口まで出ることができないという話を聞いている。集落から外に出るときは公共交通機関を利用してもらい、集落内は軽自動車や軽トラで運転してもらえよう、徳地等でパーク＆ライド駐車場ができないか検討している。

○G委員（市民公募委員）

時刻表が分かりづらいということが事業報告であった。この時刻表はかなり立派だが使いにくいという声が元からあると思う。たとえばこれを分冊して、主要な路線とその他の路線というような形でもっとコンパクトを作ってみることができないか。この時刻表の最後に防長ののり得きっぷと学生フリーパスというのがあるが、学生フリーパスもかなり割安な感じに見える。ここに記載の路線図は比較的用户の多い路線だと思うが、そういうところにスポットを当てたタイムテーブルと全体が分かるようなものという形で、2本立てか2本3本に分冊した形で時刻表ができないかというのが1つの提案。

それと関連して、先ほどD委員から学生にバスに対する知識がないという話があった。たとえばフリーパス自体を知らない人もいると思う。高校生の意識調査の話もあるが、たとえば大学生はバスをどう思っているのか、知識があるのか、利用するのかなど、その辺を山口大学や県立大学など、大学生を含めた若い人にバスの利用促進できるのか、そのような観点で時刻表やチラシを作ることなどもやってみてはどうかという気がする。

そういう点でいうと、コラムの市報連載についても、委員が執筆するのもよいが、いろいろな人達の声が反映するように編集していくということもぜひ意識的にやってもらえればよいと思う。

○事務局

G委員からいただいた意見を踏まえて一步でも前に進めたいと思う。時刻表については、B委員から高校ごとの時刻表を作っている事例も紹介いただいていることから、この時刻表を2つに分けることがよいのか、それとも高校ごとや用途ごと、あるいはイベントがある時のイベントに来るための時刻表など、いろいろな形で考えていきたい。また一方で、この時刻表自体を見ることになれてもらうことも、今後やっていくことが必要と考えているので、いただいたご意見を踏まえてまたやっていこうと思う。

○委員長

委員の皆様からは、モビリティ・マネジメントの効果測定や道路空間・時間の再配分の検討、庁舎に関連した既存交通ネットワークの見直しなどの議論があったが、これは、今後委員会で議論していくことでよろしいでしょうか。

<異議なし>

○事務局

この委員会で議論しながらしっかりと進めていくこととします。

○委員長

事務局からあったように、これらについては、今後引き続き継続して議論して

いくこととします。

#### 報告事項

(2) グループタクシー利用促進事業の実施状況について

(3) コミュニティタクシー運行促進事業について

#### 【質疑】

○K委員（市民公募委員）

福祉タクシー券は障がい者対象とある。私がかつて足を怪我していた時、障がい者になっていない状況であった。そのような場合は利用できないのか。それと、コミュニティタクシーについては、タクシーやバスの停留所まで行けない場合に利用できるタクシーがあればよいと思う。高齢者の引きこもりを避けるために、どんどん家から出したいということが高齢福祉課の目的であるが、使いたいのにならぬということがある。

○委員長

先ほどF委員からそれぞれの制度の限界があるという説明があったと思う。

○F委員（交通事業者）

タクシーが高いと言われていると思う。60歳で該当しないが怪我をしている状況であれば、もし交通事故であれば交通事故の保険、各自が入っている保険があればその保険でタクシー代が出る場合があるが、保険に入っていないときは自腹で支払うしかない。同じことで、コミュニティタクシーの停留所まで行けないと言うが手段としてはタクシーがある。たとえば、ご自宅から市役所までタクシーで全部行くと相当高いので、JRやバスなどの幹線交通を使えば、タクシー代はそこまでしかからない。そこからは安価な乗り物があるから、トータルで考えるとタクシーをずっと利用することを考えれば安くなるということで理解しないといけない。交通政策基本法から移動権の確保が除かれたのは、国民一人ひとりが移動できる権利を持つべきだといっても、それだけの税金投入ができないということ。潤沢にお金があるわけではないので、やはりそこは我慢しなければいけないことだと思う。

○A委員（学識経験者）

私たちがちょっとできていないことは、タクシーに乗って近くのバス停や駅まで行くと、公共交通が使えるとういことを市民にどう伝えるかということ。そこが重要。山口市のいろいろな施策も市民にきちんと伝わっていないところもあるので、使い方として病院まで全部タクシーでいくことはないですよ、最寄りのバス停からバスが20分ごとに出ていますというようなことを、市民にどう伝えていくかが課題。山口市は、ツールはそれなりに備わっているが、それをどう使っていくかを市民に伝えることが今年度の課題であり、これからの課題でもある。

|        |  |
|--------|--|
|        | <p>昨日、コミュニティタクシーの代表者の勉強会があったが、その中でコミュニティタクシーとグループタクシーの間、グループタクシーと普通のタクシーとの間のようなものがないかという意見があり、制度的についても今後更に検討していく必要がある。</p> <p>○C委員（山口運輸支局）</p> <p>第二次の計画と並行して網計画も立てているので、できるだけ具体的にPDCAをまわし、これとリンクしながらやっていただきたいと思う。今年はある意味観光は集大成の年であるので、交通はその一躍を担っていただきたい。既存の交通体系の整理についてはしっかりお願いする。</p> <p>○事務局</p> <p>意見があったサイクル&amp;ライドについては、よく考えて取組みを強める形で実施していきたいと思っている。</p> <p>※その他</p> <p>○D委員（交通事業者）</p> <p>防長交通実施の「山口防長のる得きっぷ」の1年間の実施期間延長及びのる得きっぷLight版の発売の検討についての紹介</p> <p>○副委員長</p> <p>副委員長執筆の著書の紹介</p> |
| 会議資料   | 平成30年度（第1回）山口市公共交通委員会議事次第 他  |
| 問い合わせ先 | 都市整備部 交通政策課<br>TEL 083-934-2729  |