

審議会等会議録（概要版）

審議会等の名称	平成 30 年度第 2 回山口市公共交通委員会
開催日時	平成 31 年 1 月 25 日（金曜日）10:00～12:00
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	大原委員、梅谷委員
事務局	山口市都市整備部交通政策課
議題	<ol style="list-style-type: none"> 1 平成 30 年度事業の進捗状況について 2 平成 31 年度事業計画及び予算（案）について 3 諮問事項 <ol style="list-style-type: none"> (1) コミュニティタクシーの運行について (2) 宮野コミタクの変更について 4 報告事項
内容	<p>次第に基づき以下のとおり進められた。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 平成 30 年度事業の進捗状況について 承認 <p>【補足】</p> <p>○B 委員（学識経験者）</p> <p>啓発冊子と高校生への実態調査の実施の方法について、アドバイスをさせていただいた。この冊子は、すぐに意識も変わって行動も変わるというようなものではないが、調査の結果を拝見すると 14 ページ、自分の時間が増えるとか、安心・安全といった、普段自転車ばかり使っているとなかなか気付かないようなところの意識啓発が出来たのかなと思うので、今後意識の活性化が実際の行動につながるよう、特に公共交通が便利な高校のバス停の整備、例えば今日も山口高校の最寄のバス停の商工会館前を見ると、新山口駅方面は雨よけが無いという状況であった。また、バスロケーションシステムの情報板を設置するだけでもかなり利便性が変わると思うので、便利なところから高校生の利用を増やしていく取組ができればいいのではないかなと思う。</p> <p>○A 委員（学識経験者）</p> <p>湯田温泉は、タクシーが大変利用しやすいように路側帯が全部道路になっている。しかし、それほどタクシーも並ぶような時代ではない。バス停に案内板を設けることはとても大切なことである。しかし、現状では、バス停の案内を見ると、後ろを自転車がすり抜けていくのが精一杯というような状況である。湯田</p>

温泉は、一生懸命道路を通行止めにしてお祭りを行ったり、努力をされているわけであるから、もう少し歩道を歩きやすいように改善することも重要であろう。その中で、バス停部分については、安心してそのような案内を見られるようにすることが、重要だと思う。つまり、交通政策と道路政策とは一体として進めていくことが重要ではないかと思う。

市職員対象のエコ通勤セミナーについて、結構長年努力してきたのだが、なかなか意識は変わらないと感じる。施策は一生懸命いろいろ頑張っているのであるが、そもそも山口市をどんな街にしたいのかということをきちっと議論し、その中で進めていかないと、モビリティ・マネジメントなど個別の施策だけではそろそろ限界ではないか。限界、限界と言いながら、ずるずると人口減と運転士不足という状況が迫ってきている状況ではないか。根本的に考えなければならない問題があるのではないか。職員研修をいくら行っても、職員の意識はなかなか変わりにくいという状況から私は思っている。根本的に変えなければならない。例えば、京都市でいえば「歩く街京都」ということをきちんとうたった条例を決めて、その下で物事を進めていくという方法をとっている。個別の交通政策だけでは、もう限界ではないか。努力している間に、事態の方が先に進んで、どうしようもなくなってきているのではないか。後5年先は怖いなと思っている。

○副委員長

今年度初めて行った事業の補足をする。明日実施するバス・タクシーの運転体験会だが、そもそも全国、交通を取り巻く最大の問題と言っているものが、運転の担い手不足。ドライバーが非常に不足してきている。高齢化してきている。このままでは、今バスやタクシーを担っている人たちの大半が、言い過ぎかもしれないが、かなり顕在化しているのが、団塊の世代の人たちが、そのまま年齢を重ねてきてハンドルを握っている状況である。これが、数年するとみんな70代になってきて、プロであればある程、皆さん自分の事を良く分かっておられるので、「責任を持てるのはここまで」ということで、辞められている。そうなると次の補充が出来ないというのが現状である。すなわち、二種の免許を持っている人も減っている。それから、若い人の運転手という職業への成り手も、希望される方も非常に少なくなっていると。こういう現状がある。そういう状況の中で、まだ山口市はそこまでの現象は顕在化はしていないが、全国では既に人が乗らないからではなく、運転手が回らないからバス路線を止める、あるいは減便するといった動きがかなり目立ってきている。これは地方だから都会だからとか関係なく、東京の方でも大手の私鉄系のバス会社が昨春から大幅な減便を行った。いま群馬県あたりに行くと、高崎、前橋の市街地以外は土曜日、日曜日はバスが走っていない状況になっている。ある部分、人手不足というものは、もうこの業界だけの話ではない。仕方の無い部分もあるのかもしれないが、ただ人が回らなくて、必要な移動手段が確保できないとすれば、これはもう個々のバス事業者、タクシー事業

者の問題には留まらない、社会全体の問題と捉えるべきだと以前にもこの場で申し上げたかと思う。そういう意味合いの中で、特効薬というものはないが、少しでもバス・タクシーの運転手という職業に興味をもってもらい、あるいは関心を広めてもらって、成り手になってもらう人を育てるきっかけになるものはないかということで提案をさせていただき、ここでも議論した結果、ようやく明日実施することになったのがバス・タクシー運転体験会である。先ほども報告があったように20人募集したところ、35人の応募があり、締切よりも早く打ち切って、その人数でやるという形で、まず知ってもらう効果は非常にあったのではないかと思う。運輸支局には場所の提供を協力いただき、各バス事業者、タクシー事業者にも協力いただいで実施ができる。少し雪が心配であるが、恐らく積雪まではいかなさうとは思っている。この体験会によって実際どういう結果が出るかわからないが、一人でも、二人でも就業につながれば、大きな効果であるし、仮にそうでなくとも、これだけ関心を高めることができたということで次につながるのではないかと思っている。この問題は、交通事業者それぞれが考えるだけではなくて、地域全体でこういう問題に取り組んでいかなければならない。まずは知ってもらいたいと思っている。

それから、パーク・アンド・ライドの事業について、今年のパーク・アンド・ライドの実施は少し変わった形での実施となっている。これは、パーク・アンド・ライドというと、どちらかというと市街地の辺縁部に駐車場を確保して、都心部へ出るためにバスを使ってもらうという形のパーク・アンド・ライドが、通常の形であるが、今回は地方型のパーク・アンド・ライドといったほうがいいかもしれない。私はこうした形を以前から想定をしていたのだが、交通政策課と話をしている中で、田舎型のパーク・アンド・ライドを考えられるのではないかという話が出たので、我が意を得たりということで、進めさせていただいた。もともと、十数年前に、前の市民交通計画をつくる時に各地で地域検討会を行った。その時、徳地でいろいろ話をしていると、徳地の方の何人かが、「自分の免許は徳地限定免許だ。」とおっしゃっていた。これはどういうことかとうい、ずっと車は運転できるけれども、だんだん年をとってくると、よく分かっている地元の徳地であれば運転できるが、さすがに山口まで行くのは嫌だなとか、高速に乗るのは嫌だなとかそういうことがいろいろ出てきた。ならば、今いろいろな調査を行っても分かるように、2年前に市民意識調査を行ったときの状況でも分かるように、今は車を運転できる。しかし、将来はいずれ車を運転できなくなるから公共交通が必要であるというような回答が、一番多い時期なのである。そうであるならば、まず、今だんだん不安になってくる、今だったらなんとか地元でなら運転できるというのであれば、そこは車でアクセスしていただいて、街へ出るにはバスに乗ってもらう。このような習慣をある程度、つけてもらうことはできないだろうか。そのためにはある程度便利なバスが使えるところまで車で来ていただいて、そこに車を止められれば、そういったことが可能ではないかということで、場所を考

えていたところ、もともと目をつけていた場所であったが、防長交通から場所の提供は可能だということで、まずは、防長交通の堀駐在で、徳地の皆さんに軽トラで気軽にお越しいただいて、そこからバスで防府まで出ていただくと。こういうような流れをつくれないうかということで実施したものである。これは、当然これまでの生活習慣があるので、そうすぐ転換するとは思っていないが、ただもう少し長い目で見て、ぜひこれを定着させていければと思う。これは堀に限らず、比較的利便性の高いバスが走っていて、バス停の近くに場所があることがあれば、ぜひもう少し展開していきたいという思いがあり、第一弾として実施したものと思っていただければ有り難い。

また、コラムは、既に6回の連載が終了したので、後で機会があればまとめて御覧いただければと思う。意識を既にお持ちの市民の方には、もしかすれば物足りなかったかも知れない。ただ、広く市民の方に公共交通の現状を知ってもらった上で、考えてほしいことを伝えたいつもりなので、時間が有れば目を通していただければ幸いである。

〇〇委員（交通事業者）

まず、4ページのノーマーカーデーについて、以前からお願いしているが、経済効果等の調査もしていただきたい。もともとコミュニティ交通のコンセプトの中には、経済効果や低炭素化、あるいは交通事故防止などが含まれていた。こういうことまで調査をする。そんなに難しいものではないと思う。例えば、交通事故であれば警察に聞けるし、当日の飲食店が儲かったとか、タクシーの利用者が増えたとか、バスの利用者が増えたとか、それぞれについて調査方法があると思うので、そうした具体的なものを出していただければ、その相乗効果によりますます皆さんの意識が変わってくるのではないかなと思う。

それから、5ページの通学実態調査について、13、4年前に私も委員として関わっていたが、当時の野田学園と中村女子高校、鴻城高校は断ったと思うが、当時、バスの券を出して、バスと電車乗り換え等をいろいろしていこうということがあったと思う。その時も、結果はあまり良くはなかった。今回も資料中に、あまり意識の変化がないということがあったが、実際こうした取組はすごく必要なことだと思う。恐らく結果的には失敗だということの中で、私たちの高校時代も、私も山陽本線で、小郡駅で山口線に乗り換えて、山口駅で降りて、自転車で学校まで通っていたわけです。ただ公共交通といいながら、通学のための単なる手段で、公共交通を楽しもうとか、それ以外にどこか乗っていこうとかいうわけではない。通学という目的でただ乗っているだけである。その子供たちに対して意識をどういうふうに変えていくかということになる。すると、ここの結果の中でも、今後あまり利用したくないとか、利用したくないとか半分くらいだが、今回恐らくこういったアンケートを単なる学問だ、授業の一環だと捉えている子供たちがいる。中には大人受けする回答しておこうとかということもあるだろう。他方、公共交

通に特別な思いを持ってくれている子供たちもいると思う。そういう子供たちも含めて全て、学生のうちから公共交通というものがどういうものかということをも早くから勉強して、勉強というか知ってほしいと思う。それにより、公共交通を使ってどこかに出かけていこうというふうになれば。例えば、同じ山口線でも学校に行く日と休みの日では同じ乗り物なのに意識は全然違うわけなので、そういったことを、もっとモビリティ・マネジメント等というふうにあまり難しく考えるのではなく、ぜひ意識をつけていていただきたいと思う。

それから、ドライバー不足について、明日の実施については大変感謝している。しかし、これは単なるイベントとなってしまう可能性がすごく大きい。全国でこういった取組をするのは山口市だけだとか、運転手不足をみんなが、行政も考えている、こういう良いものを作ってあげたんだというふうに。それだけではいけないと思う。やはり、結果につながらないと意味が無い。結果につながるために、随分考えてはいただいているが、例えば、この体験会によってドライバーになれば特典があるとか、そうしたことまで考えていくべきではないだろうかと思う。そして、反対の交通事業者も随分いると思うが、半官半民のような形をやっていかないと、恐らく市民の足、県民の足、国民の足は確保できないと思う。交通政策基本法ができるときも、交通権、きちん国民一人ひとりが移動する権利を、ということで、移動権の確保ということが議論されたが、三つの柱の中の一番大きな柱の移動権の確保というものが、法律が出る前に無くなってしまった。この理由を国にいろいろ伺うと、それだけの税金は投入できないということであった。しかし、実際いろいろな憲法の中でうたわれている権利もそこまで国民も求めるわけではないし、移動権の確保というのは本来必要なものであって、これを法律の中でうたわれなかったら、せめて山口市は、そういったことまで考えていこうというふうにすべきだと思う。そうすると私たち事業者だけの問題ではなくて、ドライバー不足というのは結局何かというときに、全く移動ができない。今も、山口市は、先程副委員長も言われたように、かなり深刻な状況である。先日、新聞に空港乗合タクシーの終了が掲載されていたが、記事の中で利用者が減っているということが書いてあった。有り難い記事であるが、実際タクシー利用者の減少は、1980年代から2000年にかけて50%くらい減った時と事情が違い、今は、私たち事業者が運転手不足によってお客様を断っているということがすごく多い。したがって、利用したい方はいっぱいおられるのに、私たちがそれに対応できない状態となっており、結局利用者が減っているということである。夜間はほとんどこのタクシー会社も動いていない。だから、本来、私も運転手不足だからという理由を大きく出すべきところを、格好をつけて働き方改革ということで、昨年午前7時から夜10時までで営業は終わらせていただいている。運転手がいれば10時以降も営業したいのであるが。実際2時くらいまで事務所にいると、10時以降に留守番電話にすごく電話がかかってくる。しかしそれを全てお断りしている状態である。恐らく飲酒をされた方や、救急車を呼ぶまでもないが、深

夜に病院に行きたいという方など、かなり困っておられると思う。実際にそうした声を耳にする。今、タクシー会社全社がもう夜間営業はしないようにしようかという話まで実際にできてきている。そうなると、本当に皆さん困ってくると思う。せっかく第三金曜日から第四金曜日にノーマイカーデーを変えていただき、給料日後に、しっかり飲んで、帰ってもらおうということにしたのに、飲んで帰ろうにも帰る交通手段が無いということになってしまう。そうしたことを考えれば、やはり、真剣に取り組んでいただきたいなと思うので、ぜひ、体験会を単なるイベントとして捉え、誰かの手柄とするような考えではなく、実際の市民一人ひとりの気持ちになって、取り組んでいただきたい。

○事務局

ノーマイカーデーについては、きちんとした経済効果は現在把握できていない。今回新しくイオンシネマ防府と、映画チケットとの連携を行っているが、実際その利用があるかというとなかなか無い状況でもある。経済的な効果にまで結びついてはいないなということを実感している。これらについては、方法も含めて今後見直していきたいと思う。

次に、通学実態調査については、先ほどB委員からもお話があったが、通学手段として利用しなくてはいけない生徒は既に利用していて、利用していない生徒は自転車や徒歩で十分だからという結果であった。ただし、今後の意向については、半数以上が、意向ということではあるが、また利用してみたいということであった。その公共交通を使ってみたいという生徒については、例えば、楽だからとか、楽しそうだからとか、そういう回答もあった。また、今回、啓発の冊子を配布したが、公共交通を利用することで「自分の時間が増えるから」ということに興味を持つ生徒もいた。したがって、高校生等に訴えかけていくために、生徒にとってどのようなメリットがあるかということも一つの啓発の材料にしていきたいと思っている。

○D委員（市民公募委員）

二点ほど伺いたい。高校生の通学実態調査について、これは、やはり高校生が通学をしやすいような公共交通体系をどうつくるのかということを経済的な目的として実施されていると思うが、調査の対象が山口市内の高校に通学する生徒ということになっている。このことは県教育委員会と高等学校と協議した結果であるということだが、山口市は、様々な地域が大合併をしているので、やはりそれぞれの地域で、教育圏が異なるわけである。例えば阿知須であれば宇部との関係がある。あるいは秋穂、二島については防府との関係がある。徳地については、防府と周南市と昔から関係がある。そういうことを考慮すると、やはり高校生に便利に公共交通を利用してもらうためには、それらを含めた生徒の実態調査をし、その結果に基づいて公共交通体系をどうするかということを検討してもらわなけ

ればならないと思う。なぜ、教育委員会と高校と協議をした結果、こういうことになったのか理解できない。もし今後、実態調査をされるのであれば、そういうことを含めて、市内の本当の教育実態と教育圏域の実態を含めた調査が必要ではないかと思っている。

もう一点は意見であるが、総合時刻表は非常に良いものが出来ている。これは私も利用しているが、高速バスとして広島、山口間が掲載されているが、広島への高速バスは、山口から出発するバスだけではない。徳山からはさらに沢山出ている。そこで、ここに徳山、広島間も掲載していただければ、特に徳地地域は徳山に出て利用される方がいるので、便利なのではないかと思う。

○事務局

まず、アンケートについて、現在、山口市内に通う生徒で市外から来ている生徒が18%で、20%足らずいる。逆を言えば、山口市内に住んで、市外の高校に通っている生徒もそれに近い数字、そこまでではないがいるであろうということで、やはりアンケートを実施するにあたり、山口市周辺、宇部市、防府市、萩市、津和野町、益田市、この辺りまで通っている生徒もいるということもあり、調査を行ってみたかったが、今回については、なかなか高校も様々なアンケート依頼があるという事情もあり、勉学に支障が無い範囲ということで、今回はこういう形にさせていただいた。アンケート方法については、今後もどういった方法ができるかを含め、検討させていただきたい。御指摘ごもっともだと思っている。

二点目については、今後また検討したい。

○E委員（市民公募委員）

以前の委員会で提案したと思う。運転手の確保について、若いお母さん方がターゲットだと言われたと思うが、皆さんの話を伺うと、長時間労働では働けない。運転手は長時間労働だと伺っている。以前、ワークシェアを考えて欲しいとお願いしたと思う。私は、働ける元気な高齢者を育成するのが仕事である。そういう高齢者も、長時間労働は問題があっても、短時間労働であればやってみたく、健康に自信があれば、どんどん仕事があればやってみたくはいると思う。ワークシェアをどの程度取り入れていただけなのか。

それから、もう一つ、今日はノーマイカーデーである。皆さんの中で、バスを利用された方はおられるか？私が今日乗ってきたバスの運転手は、半額券を出しても、知らなかった。だから、増やしたいのであれば、そこから徹底すべきではないか。市役所職員もどんどん利用する。市役所職員が利用することで得られるメリットは、職員なら考えられるでしょう。足元から実行すべきではないか。

○F委員（交通事業者）

明日の運転体験会等きっかけづくりになればいい。受け入れる側の雇用環境も

確かに変えていかなければ続かないと思う。入社しても続くかとなると、タクシーの場合、昭和の頃から雇用環境がほとんど変わっていない。現在、長時間労働は、非常にネックとなっている。改善するため、当社でも短時間労働を取り入れ、パターンを組んでいる。タクシーは無駄が多い。つまり、16時間の労働のうち、実働は6~7時間くらいしかなく、待機時間がほとんどである。稼働時間帯に波がある。そのためどうしても長時間労働になってくるのだと思う。これから、勤務をいかに効率良くできるか検討していきたい。

○副委員長

今の件に関し、C委員からも御指摘があったが、今回のイベントについては、何とかイベントから実際の就業につながればよいとは思っているが、まずはきっかけとして、次につなげたいということもある。

さらに今後考えていかなければならないのは、もちろん委員から御指摘のあったワークシェアであったり、短時間で働きやすいシフトを組み合わせるような形での勤務であったりとなるが、都市部では、常に一定の需要があるので、比較的实施しやすい面がある。なかなか地方型の場合では、どうしても一定の時間帯に需要が集中し、需要が少ない時間帯があり、また、夕方需要が集中するという波がある。なかなか難しい面があるが、工夫の方法はまだあると思う。研究していきたい。事業者の方と一緒に考えていきたい。

もう一点、先程、群馬県では週末は市街地以外にバスが走っていないということを申した。こうした動きが実は少し増えてきている。なぜかというと、土日は一般的に平日の6割くらいに需要が減るので、ドライバー不足の中、土日を運休にして、その分、ドライバーに休んでいただくようにされている。現状の人員の中で回すためには、そうせざるを得ないという状況があり、このようなケースが増えてきている。福島県などもそういう傾向が強くなっている。

また、バス会社に伺うと、募集に応募してくる方からも、「土日休めないんですか。」というようなことをいわれる方が結構多いとのこと。そのような世間の状況を考えてみると、土日の運行について少し研究してみる必要が有るのではないかと思っている。つまり、土曜と日曜では需要が異なるかもしれないが、平日と休日の需要の違いを山口市でも実際の人の動きが平日と土日でどのように違うのかというようなことを調査して把握する必要があるのではないかと思っている。それに基づき、平日と土日のサービス提供のボリュームや提供の方法、それぞれ需要に応じて、土日の不要なところがあれば、効率的にできれば、ある程度、業務にゆとりができる、サービス部分にもゆとりができるということがあるかと思う。そういう点で、やはり平日と土日の人の流れ、ニーズ等の把握が調査できればよいと思う。

○G委員（交通事業者）

先程、E委員から指摘のあった半額券を知らない件については、当社かもしれないので、再度周知をする。当然乗務員等にはこういった制度があることは事前に周知もしているが、実際にそういう体験をされたということで、再度きちんと伝わるようにしたい。また、プレミアムフライデーの取組を、乗客にもお知らせするため、車内掲示の方法も検討してみたい。

乗務員不足については、バス事業においても非常に不足している状況である。当社も同様である。副委員長は都市部でと言われたが、当社でも、いよいよ乗務員が足りない中で、バス路線の見直しを検討している。検討に際しては、検討地域において本当にバスがいいのか、それとも別の交通手段に見直したほうがいいのかという視点で検討している。より家の間口に近い交通手段に転換するほうが適切な地域などについては、バスは一旦役割を終えたということで、違う交通手段に切り替えていくということも考えている。このような中での減便も既に始まっている。実際に、このままでは、乗務員不足に耐えられない。先程、タクシーも夜間はなかなか稼働できないということであったが、バスも同様の状況である。副委員長も発言されたが、実際に平日の利用者の方のバスの使い方と土日での使い方は異なる。時間帯についても、週末であれば、早い時間帯に乗られる方がいなかったり、早朝は乗られないなど傾向がある。休日、家族の方の勤務がなく、家族一緒に買い物に行くという傾向もある中で、休日はバス利用自体が少なくなる場合もある。実際にバス事業として見極めが必要と言うこともあり、バス運転士の働き方、休日のあり方に関する質問も実際にある。「土日も休日も休みではないのですね。」と。当社では、現在、正規乗務員は三勤一休。三日働いて一日休むというサイクルの繰り返しで、嘱託職員については、四日働いて一日休みと言うサイクルとなっている。たまたま休暇日が、土日になることはあるかもしれないが、必ず土日が休みというわけではない。365日切れ間なく稼働している中で、こういう勤務となっている。土日が休めないのかと尋ねる方に対しては、バスの仕事は大変だけど、バスの運転士は、地域に貢献する、地域を支える仕事であって、充実感の大きい仕事だということを伝えている。苦しいことを言っているが、少しでも働く方を募集していこうということで取り組んでいる。また、当社では、普通免許の方が応募された場合は、バスの運転に必要となる大型二種免許の取得まで面倒もみている。そのように門戸を少しずつ広げながら、また、少し話を聞きたいという方への機会も提供しながら、バスの乗務員確保に努めていきたい。

先程、指摘があった短時間労働、例えば、バスの勤務の中でも、女性が働きやすい昼間の時間帯を切り出すことも当然出来る部分ではあるので、そうした短時間での働き方や、常勤ではなく、短時間労働という形での二日に一回の勤務などもあったりする。そうした勤務に希望がある方に対して説明ができれば、こういう形でも働けると少しでも理解していただけないかと思っている。今回の体験会でもこういった働き方もできるとしっかりアピールしたい。

○委員長

運転手対策については、いくら議論しても時間が足りないくらいの問題だと思う。最初に副委員長が言われたように、個々の事業者の問題ではなく、社会全体の問題としてどのようにとらえるべきかということだと思う。

全国の自治体の状況を見ると、これまでは利用者助成が主な展開だったと思うが、だんだん事業者助成という動きも出てきているところも散見している。そのあたりを踏まえて当委員会でも議論を深めていければと思う。

○A委員（学識経験者）

運転手の問題について、今、過疎地にまで運転手が派遣できないというのが現状だと思う。なので、自動運転の実験、政府からいろいろ指示があると思うが、ぜひとも山口では、過疎地で運転手や地域の人が不安にならないような方法で実装できるような自動運転の実験を、生活バス等に関して実施していただくと運転手の確保が比較的助かるのではないかと。意味のある自動運転を視野に入れていただければと思う。

○H委員（市民公募委員）

ノーマイカーデーについて、以前にも言ったが、実施事業所・団体 33 事業所とあるが、県庁や山口大学は実施しているのか。実施していないのであれば、対応状況を教えていただきたい。

それと、高校生の通学実態調査は結構だが、今後、大学生に関して調査を実施する予定はあるか。

また、第二次市民交通計画に掲載していた事業で、かなり目新しい企画としてバスロケーションシステムと交通系 IC カードの導入があった。IC カードについては、まだと思うが、バスロケーションシステムは今年度から実施するということであり、進捗はいかがか。

さらに、コミュニティバスについて、基幹交通化するということになっており、実際に利用者の声も聞きながら路線について見直すということとなっていたが、現在具体的に何か検討状況あるのか。

なお、先程から長時間労働の問題がずっと議論されていたが、長時間労働に関して、代表的な例では、看護師や医師等の長時間労働問題が国の問題としてもいろいろ議論されている。その辺でいうと交通関係、とりわけタクシーの運転手不足等は、単に事業者の問題ではなくて、大きな社会問題ではあるということであろう。一方で、働き方改革ということで、例えば医師についても大きな枠組みの中で、実際の必要性和医師本人の健康のバランスがとれるかということが検討され始めている。そのあたり、ドライバーについて、本当に実態の把握や、これからの検討の方向性等について分かることがあれば教えていただきたい。

○事務局

ノーマイカーデーに関し、県庁については、数年前までは登録いただき、回答もされていたが、現在は、組織が点在し、かつ大きな組織ということで、今年度の登録されていない。ただし、自主的にノーマイカーデーの協力はするとの回答を得ている。大学生等については、なかなか実態が掴めないところもあるので、大学生の実態調査等の施策とも連携しながら周知していきたい。

バスロケーションシステムについては、予定通り平成30年度末までに各社導入予定となっている。既に宇部市交通局は導入済みであり、中国JRバス、防長交通も今年度中に整備される予定である。利用いただけるよう周知の方法を考えていきたい。交通系ICカードについては、もう少し時間がかかる見込である。

コミュニティバスについては、方向性の変更はしていないが、具体的にどういうふうに進めていくかとまでには至っていない。来年度もう少し具体的な調査等を検討していきたいとは思っている。まだ、コミュニティバスの見直しをいつまでに実施するのかまで示しできる段階ではない。

大学生の調査については、アンケート調査等、市内に大学もたくさんあるので、大学生の利用意向を把握するために実施してみたい。ただし、今回高校生対象に実施したように、学校を通じてアンケートをとるのは難しい。

どういう形がいいのかは、検討させていただきたい。山口大学からも委員として参加しておられるので、相談しながら良い形でできないかと思っている。

ドライバーの実態の把握については、行政でどこまで詳細な実態を把握しているかという点、なかなか把握できていないところもある。しかし、ドライバー確保は、公共交通委員会の事業として今年度も実施するが、委員会は、事業者もおられる場であるので、委員会で御意見をいただければと思っている。バスとタクシーでも全く状況が違うと思うし、様々伺う中で、事業者によっても事情が違う。委員会の場も活用しながら、実態を把握していきたい。

2 平成31年度事業計画及び予算（案）について

承認

【質疑】

○1 委員（山口運輸支局）

マイカーに頼り過ぎない街づくりの推進ということで、山口市は以前から公共交通の乗り方教室を開催され、県下でもトップクラスの実績である。ある程度、以前から実施されているので、次の段階として検討していただきたいことがある。それは、公共交通の乗り方教室の開催を啓発から需要の喚起をする方向への眼差しをもう少し強める必要があると思う。例えば、バスの乗り方教室について、小学生だけではなく、父兄を含めた形で実施ができないか。あるいは、運転免許を返納された高齢の方々に対して同様の事業が実施できないか。公共交通事業者も

大変厳しい状況なので、少しでも需要につながるような視点も検討いただければと思っている。大変先進的な取組をされているので、次のステップをお考え頂くことができればお願いしたい。

○事務局

今現在の取組としては、小学生と地域の高齢者を一緒に対象にしたものがないかとか、今後利用者となる高齢者の方を中心に、例えば老人クラブ等にも参加を募っている。公共交通教室の対象者や取組の内容等について、引き続き、運輸支局をはじめ関係者と一緒になって検討していきたい。

○E委員（市民公募委員）

今、需要喚起と言われたが、利用したい人はたくさんいる。特にコミュニティバスは、朝倉まわりについて、行きたい場所に路線変更して欲しいという意見が、以前からある。高齢福祉施策においては、高齢者の身体機能や認知機能の低下を防ぐために、閉じこもりを防ぎたいという。公共交通が利用できないために、閉じこもりが増える。これを何とかして解消して欲しい。そのための方法を考えていただきたい。様々な催しは地域の交流センターで行われているが、交流センターに停留所が無い。一停留所分増えれば、地域交流センターに行けるという方は多い。車が運転できないからいけない。事故の危険が有るからと乗せてもらえない。そういう状況になっている。

また、大学生についても、利用したい方はいる。料金を検討して欲しい。利用者を増やすためには、現在の高齢者以外は200円を考えないといけない。200円のままという方向なのか、利用が増えれば安くすることも考えているのか。市はどちらを考えているのか。

また、防長交通は宮野車庫以北の宮野地域のバスが少ないという話も伺う。

次に、おでかけサポート券という移動支援事業もあると伺うが、周知はいかなものか。介護保険の対象ではないが、出かけられない、移動手段がなくて出られない人もいる。こうした方への支援を検討できないか。バスと、タクシー両方に使えるようなことも検討していただきたい。

○事務局

個別事項よりも大きな考えの中の回答になると思うが、基本的に本市の交通体系については、高齢化していく中、出来る限りドア・トゥ・ドアにしていきたいという思いはある。しかし、なかなか居住地域もマイカー社会の流れの中で広がっている中で、行きたい場所も昔のように、皆同じ方向ではなく、特定の移動手段だけでそれをまかなうのは難しい状況である。そのため、現在取り組んでいる方法は、路線バス、コミュニティバス、コミュニティタクシー、それでも補えない場所はグループタクシーというように、手段、制度を上手に活用しながら、交

通体系の組み立てをしている。高齢化社会の中で、地域交流センターで事業を行ってもなかなか人が集まらない。確かに地域交流センターに人が集うにはどうすればいいか、今後はやはり考えていかなければならない。なかなか、これまで実施してきたものだけでは対処できない地域も出てきている。そのような地域では、交通空白地に限られるものではあるが、自家用有償運送等いろいろな方法も考えなければならなくなっていると思っている。しかし、コミュニティバスということになると、どうしても、地域をまたいで運行しているということもあり、特定の地域内の地域の方が利用するニーズに答えることができない路線となっている。現在一時間に一本のダイヤで、例えば同じバス停であれば、15時15分、16時15分と毎回同じ時間にバスが来るようになっている。そういう中でコミュニティバスだけでニーズに対応するのは難しいところもある。地域の意向を踏まえながら、個別にどういう手法が地域では考えられるのか、グループタクシーも踏まえて考えていきたい。

もう一点、運賃について、コミュニティバスは200円となっている。当面これを見直すということはない。しかし、コミュニティバスのあり方を見直していく中では、当然全体の交通体系の中で考えていく必要があるので、このあたりも考えていきたい。やはり、運賃も安ければ利用されるということは理解できるし、できるだけそれに越したことはないが、なかなか運転手が不足したりしている状況の中で、どうしても応分の負担は必要である。利用の対価はそれなりに負担していただかないと、全て行政負担ということではできないし、事業者の負担で行うこともできない。持続的なものになるかを考えないといけない中で、一定の負担はしていただく。ただし、どうしても支援が必要な方については、例えば、福祉タクシー制度や福祉優待バス乗車証制度等、福祉施策や教育施策で支援はさせていただいている。その他の方についても検討していかなければならないが、それを公費で賄うかどうかは市民の共通認識、ある程度皆さんに理解をいただけるという線引きも必要と思う。今後の課題として、時代の流れや市民の皆さんの意向も伺いながら考える必要があると思う。

○A委員(学識経験者)

市民の積極的な提案についてなかなか個別に答えにくいこともあるが、今の提案は意味があることだと思う。例えば、コミュニティバスの朝倉まわりについて、本当に皆さんのニーズがある。そうであれば、その地域の支所が中心となり、沿線の方々の意見を集め、交通政策課も人数が限られているので、支所が中心になって市民を集め、どんな形が可能なのか考えていただくということは重要なことではないかと指摘したい。総合的な検討も必要だが、まずは、支所中心に市民の声を聞いて検討するのは重要なことではないかと提案する。

また、先程100円バスの話があった。それでは採算が合わないのは当然である。全体を見るべきである。高齢者は一乗車100円で利用しているが、学生が乗って

いない。湯田温泉駅から山口大学までバスはたくさん走っているけども、ほとんど利用していない。学生は歩いたり、自転車で行っている。しかし、100円ならば学生も乗るのではないかと私も思う。学生が駅からタクシーで大学まで行くことはほぼ無いと思う。そう考えると、いろいろなしがりみがあるが、時代は変わっている。学生がもっと利用しやすいようにするために、100円にする。100円にせずとも、例えば、大阪市の市役所と淀屋橋間は、前市長のときに200円が180円となり、交通系ICカードを利用すれば、162円になった。200円なら乗らないと言っていたケチな私でも162円ならば乗る。それを考えると、先程の意見も踏まえ、見える形の努力をすることも視野に入れても良いのではないかと思います。

〇〇委員（交通事業者）

もちろん安ければいいだろう。私も何か利用するときや物を買うときは安いほうが良い。ただ、受益者負担を考えてみると、最近の山口市の状況は判らないが、旧山口市では、手数料のあり方について、例えば墓地のように特定の人しか利用しない場合は100%、道路のように不特定多数の利用する施設は0%、公民館は個人的に利用する場合は手数料がかかるが、PTAなど公的な団体であれば無料というように設定されていた。そのように、バス事業者自身が、バス代を努力して50円にするのであれば、何も文句はない。しかし、行政が、私たちが納めた血税を使って、私たち自らを追い込むような、官が民を圧迫するような形をとる。こういうことで、以前コミュニティバスにタクシー事業者がどれほど反対していたかを忘れられたわけではないはずである。コミュニティバスは、当初、不確かだが、一人あたり600円のコストがかかっているはずである。当時、山口市税を納めていない小郡の方にも100円で乗せていた。私たちの血税である。私たちはタクシー事業者であると同時に、納税者でもある。私たちタクシー事業者が一生懸命働いて、何故、タクシー事業者が圧迫されるのかということで、闘ってきた。

安いに越したことは無い。ただし、私たちの税金を使って実施するのであれば、大反対である。コミュニティバスに100円で乗せるようにするのであれば、タクシー事業者にも個別の動きもあるが、一丸となって闘う。お金が無いなら乗らなければいいとは言わない。例えば、収入が無い方とか、身体障がい者の方等については、手厚く支援すればいいと思う。しかし、学生は、アルバイトもしている、親からの仕送りもある。学生を100円で乗せる必要性は全く無いと思う。

〇委員長

長い歴史の中で議論を積み重ねて今の形がある。より良い制度になるように前向きな協議をしていきたい。

〇B委員（学識経験者）

二点意見を述べたい。モビリティ・マネジメントについて、ここ数年、手伝っ

ていると思うことがある。モビリティ・マネジメントは、大きく二種類あると思う。一つは、きちんとサービスと需要とが合っているところで、あと意識が足りないというところ。ここは、意識啓発をすると割合すぐに需要につながる。しかし、そもそもサービスと需要とが合っていないところや、料金の支払い方なり、待合環境の整備なり、ダイヤの工夫なり、少しサービスを改善する必要があるところでは、すぐに意識が変わって、需要につながるということが少ないと思う。そのため、粘り強くやるという継続性やサービス改善を意識する必要があると思っているが、山口市は、モビリティ・マネジメントをいろいろなところで実施していて継続していないところがある。今年度の通学実態調査も実施して終わりではなく、ぜひ、高校別に分析するとか、どの高校でどうというサービスの改善の方法があるのかということ把握した上で、需要につながりそうなサービスの改善を来年度少し考えるなどのように継続して考えていただきたいと思う。

もう一点は、交通街づくりの推進とうたいながら、あまり街づくりとの関連施策が無いということが気になっている。前回も発言したが、市庁舎の建替が具体的な時期は忘れたが、平成 32 年度から始まり、平成 36 年度に供用開始というスケジュールで検討されている。検討当初、来庁者は自動車で来るから、公共交通については考えなくても良いという雰囲気は庁内にもあったように感じている。議事録を御覧いただければわかる。ぜひ、市役所全体で交通街づくりが必要なんだということ認識していかなければ、そもそも今あるものを頑張って利用しようというだけでは、恐らく限界があると思う。市の役割は、交通街づくりと一緒に進めていくことだと思うので、そこを少し検討して頂きたい。例えば、バスロケーションシステムが今年度導入されるのであれば、それをプラットフォームとして、市街地の商店街等と連携した施策に結び付けるなども可能だと思う。ぜひ、都市部局等とも連携していただいた施策を検討いただければと思う。

○事務局

事務局の中でも、そういったノーマイカーデーの取組も含めて、体制作りがいかなことと検討させていただいている。この辺りも検討していきたい。それと、モビリティ・マネジメントについては、実は先程から話があったように、大学での実施を来年行おうと思っていた。しかし、今指摘を受けて、やはり地に足についてこともやっていかなければならないと思っているので、先生ともまた相談させていただいて、少しずつ何か効果が出るような形にしていきたいと思う。また、スケジュールも含めて、考えさせていただきたい。

3 諮問事項

- (1) コミュニティタクシーの運行について
承認

○G委員（交通事業者）

運行地域について、これまでの地域をまたぐ運行は原則行わないということであったが、他の交通と競合しない限りは地域をまたいだ運行が出来るとされているが、地域という範囲も分かりにくい部分がある。ある意味無制限に運行しようと思えばできるとも取れる。

この辺りも、今日初めて伺い、考えてみると、もう少ししっかりと考えないと、競合しないという意味の取り方にもよるが、少し難しい部分も出てくると思うので、もう少し詰めたほうがいいと思う。

○事務局

これまでコミュニティ交通と言うことで、特に制度は設けていないが、運用の中で、地域内での運行という取り決めがあったが、地域をまたいでも運行したいということで、今後もその手順は変わらず、地域の事業主体から市の担当者に話が上がってきた後に、事業者、運行する事業者と調整をして、そこでまとまらなければ無理と言うことになる。そこで運行する事業者抜きで進めることはない。今までどおりきちんと事前調整をはかり、その後地域公共交通会議で協議を整えた上での運行となる。手順としては変わらないけれども、地域内だけではなく例えば河川をまたいで、地区をまたいで、平川や大歳であれば、川をまたいだ向こうにフジグランがあるが、フジグランまでは運行できないのかと大歳地域でも住民の方からのお話もあった。そういったバリアを少しとっていく意味合いで記載しているが、手順は今までと変更は無い。

○C委員（交通事業者）

ぜひ運輸支局長の意見を伺いたい。以前、佐山地域では、運行当初この事で随分揉めた。そのため、依然不信感を持っておられる方もいる。当初、阿知須地域までいきたいということであった。その時、市の方から法的に可能であるという意味で答えられたことを、地域でも運行可能であると認識されて、そのわだかまりで随分と揉めた。その際、いろいろ伺う中で運輸局は絶対に認めないということを知っていた。理由としては、タクシーを含めて既存交通を破壊してしまう可能性があるからだ。もし、特別に認めてしまうと他の地域でも認めないといけなくなるので、運輸局としては既存交通を守るために今後もこういうことは絶対に認めないと伺っていた。私としては有り難い面と、困る面どちらもあるけれど、運輸局としては、どういうスタンスなのかぜひ伺いたい。

○I委員（山口運輸支局）

難しい質問である。私はこの諮問については、基本的なスキームは変わっていないという前提の中で、この資料をいただいていると思っている。事務局からもあったように、それぞれのステークホルダーを無視して物事は進まないだろうと

思っているし、今までのいわゆる法律規則は随分変わってきているけども、その法律の中でやっていくということは、当然その中で認可ができるものであればするが、今までのスキームを変えるつもりは無い。

○B委員(学識経験者)

収支率と地域負担について、自助努力を促進する方法に変えるということで、これは市民交通計画の理念にも沿っていて、良い改善だと思う。ぜひ、説明のときに、もちろん収支率を気にしなくなるのではなく、ぜひこれは利用促進を積極的にしていただきたいから変更するのだということを説明いただきたい。それと、一年間乗車率がどれだけ変化しただけではなく、どのような利用促進が地域で行われたかをぜひ調べていただいて、もし良い取組があれば、他地域にフィードバックする等、利用促進の努力が地域全体で良い循環を生むような体制を検討して頂きたい。ぜひ委員会でも報告していただきたい。

○E委員(市民公募委員)

再確認したい。コミュニティタクシーを利用する際に停車するところまで行けないという利用者の声を以前伝えたと思う。また、停車するところへ行けても座って待てない。雨が降ったら雨が降っている中でどうやって待てばよいのかという声を伺い、お伝えした。改善できているか。

○事務局

コミュニティタクシー制度は、基本的に地域で、組織をつくって運営されている。当然先程話があったように、どこの地域へ行くのかということと今の路線との整合性はもちろんあるが、基本的にどういうダイヤで、どういう本数で、どういう経路を運行するかは地域で話をされて運行されている。先程の待合環境をどうするかについても基本的に地域で考えられている。また、待合環境の整備については、予算の範囲で基本的に100%補助金で市から出している。まさに地域で考えていただけたらというのがこの制度の良いところでもある。

○副委員長

今回の制度の変更の一つの肝は、今まで収支率と乗車率の達成ということで、各地域が努力されていたが、どうしても収支率の達成が非常に厳しい中で、収支率の達成にかなり苦労されているとのことであった。本来、地域のために、地域の人たちが動くという中で、まず努力しなければならないのは、この地域の人たちの役立つようなものをつくり、それに自分たちが積極的に関わっていくこと。まず、その利用促進について、努力をしていただいて、その結果としてその収支がついてくるという形の考え方が重要だろうということで、乗車率の向上に努めていただく、市民が努力していただくものは乗車率のところを中心に考えていく

という必要があるだろうというようなところに肝がある。同時に、細かいところで、地域負担分の上乗せ補助を廃止して、超過分の利用促進加算等の制度にしたのも、結局その地域が努力したことそのものが、やはり地域に跳ね返ってこないといけない。あるいは、その協賛金等を留保できるようにするのもそういうこと。地域が努力したものが地域に直接的に跳ね返ってくるべきだろうという考え方を取り入れたと思っていただければよいと思う。

指摘されたように、地域をまたぐという際に、その地域という概念が恐らく市民の皆さんの中で共通認識としてどういう認識なのか、理解いただけるのかという辺りと、どういうものをもって競合と考えるかという共通認識が持てれば、今までどおりスムーズにコミュニティタクシーの運営が進められるかと思うので、その辺りアナウンスや共通認識ができるよう努力はしていただきたい。

○A委員（学識経験者）

待合環境については、重要な指摘である。これは事務局が説明したように地域で考えることであるが、コミュニティタクシーの運営組織の会議がある。その際に、待合環境をみんなできちんと整備しよう。座る場所が必要である、雨の時は難しい問題だけれども、それも含めてきちんと考えてみようといったことを議論に上げたいと思う。椅子の設置等、警察にも断らないといけないとか、そういう議論をしたいと思う。

(2)宮野コミタクの変更について

承認

4 報告事項

・空港連絡バスの運行終了について

○J委員（交通事業者）

空港連絡バスの終了とあるが、宇部市交通局も宇部空港から新山口駅までは運行している。安心していただきたい。

○C委員（交通事業者）

基本的に、山口市から空港までの移動手段がないといけないと思う。空港連絡バスを始めるときに委員会の議事録に残っていると思うが、当時一便あたり7人くらいの利用が必要ということであった。しかし、7人も乗らなくても、絶対必要なものだからいいのではないかと発言したと思う。一番大事なことは、空港の駐車場の有料化をすべきだと。まずこれをしないで、運行したら結局破綻すると発言した。私だけではなく誰もが全員その時思っていた。もう一つは、停留所の位置が離れていて乗るわけがないという話も、当時交通政策課には何度も伝えた。

したがって、やはり、またこういうことを再開して欲しいと思うし、何かされるときは、準備をきちんとしないとイケない。昔、ムーバスをまねて全国の行政がこぞってコミュニティバスを始めたようによく考えもせず、準備もせずにやるとこういうことになる。まず空港の駐車場を有料化するという。これも今回運行が終了したからではなく、今後、空港は有料駐車場にすべきだとぜひ山口市として言っていたきたい。

○A委員（学識経験者）

私は今日JR草江駅経由で東京に飛行機で行く。草江駅をぜひ、「山口宇部空港近いよ駅」にさせていただけたらいいかなと思う。とても良い駅で、草江の地域の方々もあの駅をきちんと守っている。宇部線の利用促進で沿線の方々が、駅に小学生の絵を掲示した。その後それが続かなくなったときには、トイレの掃除を市民の方が一生懸命されている。宇部の人は偉い。清掃を宇部新川駅の駅長がゴミを全部集めて一緒になって作業をされている。山口市の方も学ぶべきことが結構あるのではないかなと思う。かなり持ち上げたが、ぜひ何かの機会に鉄道の駅があれ程近いのでJRも意識していただきたい。私はJRに乗って東京に行く。

○H委員（市民公募委員）

先程、空港の駐車場の有料化ということがあった。発言としては、あると思うが、例えばこの委員会として要望するかどうかについては慎重になっていただかなければならないと思う。それから、コミュニティバスについて200円を100円ということではどうにもならないという意見、立場上分かるが、一方では、そういう100円にして欲しいという声もあるので、それについてもやはりある意味冷静に考えないとイケない。例えばA委員からも意見があったと思うが、ICカードを導入すると、今は200円から100円ということではなく、それこそ200円から180円等小刻みな運賃体系もできるわけである。そういうことも含めて現実的にみないといけない。運賃を下げれば、利用者が増え、利益もアップするという発想で言っている部分もあるので、もう少しそのあたりは冷静に検討するという。今日の議論ではこれで終わりだと思うが、ぜひお願いしたい。

・その他報告事項

○事務局

第1回の委員会で説明した件の進捗等について説明する。まず、公共交通利用促進条例については、先程委員からも他市の条例の紹介等あったが、今回条例の方向性を示すというところまで至らなかった。意見を頂きながら引き続き検討していきたい。

次に、コミュニティバスの車両の更新をする際、車両に対応するために、湯田ルートの石州街道のルートについて見直し改善を進めていきたいとしていたが、

	<p>通行に支障が無い大きさの車両の導入が可能であることが判明したので、今年度ルートの見直しは行っていない。</p> <p>また、本委員会の事業については、これまで市ウェブサイトや市報、または必要に応じて地域広報誌等で広く市民に対して広報を行っていたが、新たに山口市公共交通委員会のフェイスブックを開設した。これまで情報が届かなかった層や、情報を求める層に対して口コミの情報の発信等が行えるようにしていきたいと考えている。</p>
	平成 30 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	都市整備部 交通政策課 TEL 083-934-2729