

審議会等会議録（概要版）

審議会等の名称	令和元年度第 1 回山口市公共交通委員会
開催日時	令和元年 5 月 21 日（火曜日）13：30～15:30
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	伊藤委員長、鈴木副委員長 他 17 名
欠席者	鈴木委員、末富委員
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 年度事業報告・評価について 2 平成 30 年度決算について 3 令和元年度事業計画（案）について 4 第二次山口市市民交通計画の成果指標について
内容	<p>次第に基づき以下のとおり進められた。</p> <p>議事</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 平成 30 年度事業報告・評価について 2 平成 30 年度決算について <p>承認</p> <ol style="list-style-type: none"> 3 令和元年度事業計画（案）について <p>承認</p> <p>【質疑】</p> <p>○A 委員（交通事業者）</p> <p>二点ほど。一点目は、地域で高齢者を集めた交通安全に関する講習会、勉強会というのを開催する場合に、モビリティ・マネジメントについて市にお願いしたらやってもらえるか。毎年 100 名ほど集めて嘉川地区でやっているが、秋頃の予定で講師を検討中なので、モビリティ・マネジメントとして、皆さんこういう所に行きたいのであれば、なるべくマイカーは使わないでこういう公共交通の使い方がありますよ、という事でお話をして頂きたい。一方でマイカーを使う方に対して、一点目を絡めての話だが、22 ページの市内ノーマイカーデーの実施が、一般公表不可の事業所もあるとはいえ、平成 25 年、26 年にかけて事業者が減り、26 年から 28 年にかけて参加人数も減っている。2 ページでパーク・アンド・ライド駐車場に関して周知が出来たと満足されているが、周知して満足するのではなく、実施することが大切だと思っているので、一点目をお願いした勉強会等の時に公共交通を使ってなるべくならマイカー社会からの脱却と、そして一方でマイカー</p>

を使われている方には、こういうふうな形が出来ますよ、という話をして頂ければありがたい。そういったことをお願いする窓口はあるか。

○事務局

高齢者対象のモビリティ・マネジメントや公共交通教室などについて、交通政策課にご相談頂ければ対応可能。2ヶ月前を目安にご相談頂ければ。

○B委員（市民公募委員）

疑問が数点。まず、ノーマイカーデーの実績が年々落ちていることについて。手元に山口市総合時刻表があるが、これにはノーマイカーデーに関する記載は何もない。ノーマイカーデーのチラシを作成しているとのことだが、チラシではすぐになくしてしまうので時刻表に記載すべきでは。また、24 ページに毎月のノーマイカーデー直前に呼びかけを実施すると書いてあるが、誰がどのように呼びかけるのか。また、責任者は誰か。もう一点、26 ページにパーク・アンド・ライドの事について書いてあるが、停留所から遠い人はどのようにして停留所まで行けば良いのか。自転車に乗れない方もいる。タクシーに停留所まで乗せて行ってもらえるような事ができたらよいと前にもお話をした事がある。しかしそれについて、何の回答も対策もない。私が存じ上げている高齢者の方も乗せてもらえる人がおらず出掛けられない。バスに乗れない。それからバスの停留所が近くにない。公民館にあればそこに参加出来るのに、乗せてきてもらえると。私は高齢福祉課でいきいき 100 歳体操の指導員をしているが、その際にも「行きたいけど、行けない」というお言葉を頂戴して福祉課の担当に話しているが、「乗せてきてもらえ」と言われる。でも乗せてきて下さる方がいないという人が多い。いくら 100 歳体操といった活動を一生懸命推進しようとしている部署があつて、それに対して行きたいという気持ちはあるけども、行けないという方がおられると。それに対してなんらかの対処法を考えて頂きたい。それから運転士確保について。運転体験会でワークシェアの事について話をさせていただけたらどうか。私の耳に入ってくるのは、とにかく運転手さんは長時間労働であると。女性は子供を育てながら長時間は働けない。高齢者の体力促進のための運動を個人的にもしているんですけど、そういう方をいくら働ける状態にしても、雇用するところがないと活用できない。そのためにはどうしたらいいかという事をもう少し具体的に考えて運転士確保して頂きたい。

○事務局

まずノーマイカーデーの実績について、毎年参加して頂ける事業所の従業員数によって参加人数も変わるので一概には言えないが、参加事業所が減っているのは事実。引き続き参加して頂けるよう周知を進めていきたい。時刻表についてノーマイカーデーの記載が無いという事だが、表紙裏にノーマイカーデーについての広告を載せている。しかしこれだけでは内容が分かりづらいので、次回作成時は詳細も載せる。二点目、バス停まで自転車に乗れない方についてどうすれば、という件については、65 歳以上で自宅がバス停や駅等から一定以上離れている方

を対象としてタクシー券を交付するグループタクシー制度がある。身体的にそこまで行けない方は福祉制度のおでかけタクシー制度や福祉タクシー制度もある。そのほか、簡単ではないがバス停の位置についても検討するというような総合的な形で移動の支援を支えているというのが現状。これについては将来的に今のままでいいのかという課題は当然ある。これからAIやIoTといった技術が出てくればもっと違う事も出来るようになるかもしれないのでそういったことも研究していく。ノーマイカーデーの周知については、公共交通委員会の事業としてやっているため、公共交通委員会委員長が最終的には責任者にはなるが、参加登録されている事業者には、事務局から毎月メールで周知している。それから、ワークシェアの話について、他にも色々要望があるが、運転体験会の中の限られた時間で全てやる事は難しい。ただ、運転体験会の中で参加者をグループ分けして、交通事業者それぞれテーブルをまわって頂いた。その中で働き方については出来るだけ皆さんが興味を持っている事に沿ってお答え出来るような仕組みを取らせて頂いた。交通事業者独自の運転体験会もあるので、住み分けを上手く考える必要がある。この公共交通委員会の運転体験会は導入部分で、まず取っ掛かりになる様な部分。それからいかに次につなげられるかという事を考えていかないと、時間的な制約があって全て盛り込む事も難しく、それぞれ意識が違う参加者に色々な事を盛り込むのもなかなか難しいので、仕組みは今後も考えていきたい。

○C委員（交通事業者）

タクシー乗務員の事について、長時間労働という事を言われていたが、前の運転体験会に参加された方についてはその辺りのお話もしたが、希望する勤務時間に合わせた短時間労働、女性は2勤で終わるとか、そういった勤務体系もやっており、全てが長時間労働というのは間違い。そのあたりは理解して頂きたい。

○D委員（交通事業者）

他社がどうかはわからないが、防長交通でも私が元々いた大阪のバス事業者でも、ワークシェアについての議論はずっとあり、やりたいとは思っている。しかし、例えば、ご年配の方は朝早くであれば良いが晩は目が見えないということで、早朝から昼過ぎ頃までの勤務とすると、若い人は夜ばかり勤務することになる。要するに、どこかに仕事のしわ寄せが来る。そこそこ子供さんの小さい女性がドライバーになって来られる事もあるが、送り迎えをお家の方等にして頂けるような条件が整っていないと、「私この時間は具合が悪いです」と言われてしまうと、それ以降のバスは誰が運転するかなど、その辺はやろうとは思っているのですが、なかなか難しい。そういう短時間勤務の方が何十人も集まるというのでなければ現状、バスの場合定時運行というのもあり、他のドライバーに影響が出てなかなか難しい。卵が先か鶏が先かの議論になってしまうが、募集しても人数が集まらないとなかなか難しいという、そういったジレンマは、B委員が感じておられるような事を我々も感じているという事をお伝えしたい。ワークシェアといっても、例えばスーパーのレジ係の方が、急にこどもが熱がでたので休ませてくださいと言わ

ればレジを1つ閉めるとかできると思うが、バスの場合は決まった時間に運行しないといけないので、急に子どもが熱でたと言われても、こちらが辛いし、女性ドライバーも言い辛いと。ご家族のバックアップがあるようなご家庭の方、もしくは子どもさんが中学生、高校生になられたご家庭の方でないとなれば女性ドライバーというのはなかなか難しいというのが私共の経験上の話となる。回答にはなっていないが、我々の悩みとしては一緒だと思っていただきたい。

○E委員（市民公募委員）

ICカードの導入についての進捗状況を聞かせてほしいというのが一点。また、交通に関する条例を制定するという話が出て一年経ったがどうなっているかが一点。それから、総合時刻表について分冊等も作りもう少し充実させてほしいというのが一点。もう一つ、提案だが、30ページに来訪者が目的地に行く際に分かりやすい情報提供を、というお話がある。例えばバス停に立って、きたバスがどういう形で進んで行くのか、図面が無いので市内に住んでいる者でも分かりにくいし、よそから来られた方なんかはよほど有名な土地以外はまるで分からない。バス停に地図を含めた路線図を設置できないか、それをバスの中に同じように表示ができないか、その辺りをもう少し具体的に改善できないか、という提案。

○F委員（市民公募委員）

前にもお話ししたが、徳地の人は堀から徳山までは防長交通さんのバスで出て、徳山発の広島行の高速バスに乗る。そういう情報も総合時刻表に網羅していただきたい。

○事務局

交通系ICカードの導入にあたっては、県を中心に各バス事業者が勉強会をしている。時期についてはまだはっきりと言えないが、県の補助金の見直し等も検討されながら進んでいる。次に公共交通推進条例(仮称)の制定については、1委員からも部局をまたいで市全体で考えていく時期にきているのではないかとのお話しもあったため、部局横断的にできるよう体制を整えながらやっていきたいと考えている。それから時刻表の分冊や充実について、現在、年2回、2万2千部ずつ発行している。特に4月は鉄道のダイヤ改正があって、それに合わせたバスのダイヤ改正があって、それらをチェックして集約して、とかなりの労力がかかっている。なかなか分冊等増やすのは難しいが、よりわかりやすいものとなるようこれからも検討を重ねる。わかりやすい情報提供の提案について、過去、地図とリンクした路線図を検討したが、山口市の広さでの作成は難しく断念したとの話を聞いている。今後、再度検討していきたい。また、この度、防長交通がバスロケーションシステムに対応したことで、宇部市交通局、中国ジェイアールバスと市内すべてのバス事業者で導入されたが、スマートフォンで見ると、最寄のバス停などが地図で出てきたりもする。こういったことも周知していきたい。徳山駅からの高速バスの情報の掲載についても検討したが、紙面の都合上、今回は断念した。次回検討したい。

〇〇委員（交通事業者）

三点伺う。総合時刻表について、ネット検索のような形にはできないか。サイクル・アンド・ライド駐輪場について、利用率はどの程度か。また、ノーマイカーデーにグループタクシー券を配布するなどして、タクシーの相乗りを進めることはできないか。事業所単位であらかじめグループを作ってもらい、そこに券を配布するイメージ。

〇事務局

時刻表のネット検索については、他のネットサービスも多々ある中で、独自のシステムを構築するのは難しいと感じている。サイクル・アンド・ライド駐輪場については、先日、19カ所を、設置させていただいている店舗の開店前などに実際にまわってみた。場所によっては全くとまっていない駐輪場もあったが、平均すると2~5台程度の利用があり、一定の効果はあると認識している。公共交通週間では現在、バス事業者のご厚意でバス半額券の協力をいただいている。グループタクシー券の配布という話だが、逆にタクシーもそういった協力をいただいたり、何か一緒に協力してやっていけたらと思っている。そうやってタクシーの利用を促進することもできたらと思う。

〇副委員長

総論的な意見。昨年度、私からの提案をきっかけに運転体験会を行ったが、アンケート結果等からも運転士というものに関心をもってもらえるなど効果があり、マスコミ報道もされ、そういう意味では1つのステップになったと思われる。今後同じ形でどこまで続けるか。個人的な考え方としては、あと1回くらいは同じ形、きっかけ作りというような形での実施を考えてもいいのかなと思っているが、その先は少し実行に繋げていけるような仕組み、あるいは、事業者独自の運転体験会とのリンクであったり、そういった事を合わせて、なるべく効果が繋がるような仕組みを作っていく必要があると思っている。それから、少し長い目で見ると必要があるのは、パーク・アンド・ライドのように、その行動のパターンというのが習慣付くのは時間もかかる場所もあるので、周知を図る、アピールをすると同時に上手な使い方として広めていく事が必要かなと。特に去年、提案してやらせていただいた、「置くバス駐車場」については、恐らく、高齢者の運転という事の中で今現在できる、いきなり免許返納で車を運転出来なくなったら、何処にも行けないというの、ある種事実ではありますし、かといって、いつまでも長距離、街まで出るとか、全てを車で行動するというのがいつまでできるかというようなあたりの折衷案として考えると、比較的慣れていて安全に行ける短距離の所を車で移動してもらって、バスなり、鉄道に乗り換えてもらうというような手法というのは、折衷案としてはかなり良いものではないかと思っておりますので、こういったものはできる場所があるのであれば、もっと拡大してもいい事ではないかと思っておりますし、色々実態を見ながら出来る事からやっていく、というようなつもりで拡大していけばいい事ではないかと思う。それと、情報提供は大事なこ

とであり、どんな情報が利用者、これから利用しようとしている人、あるいは、外国人のように他所から来て山口市で移動しようと思った人にとって必要なのか精査をしながら確実に進めていくべき事業だと思う。

4 第二次山口市市民交通計画の成果指標について 承認

【質疑】

○I 委員（学識経験者）

これは、山口市市民交通計画の成果指標が人口密度という事か。論理的に説明してほしい。

○事務局

市民交通計画と立地適正化計画によって持続可能な交通まちづくりと住みやすい都市の形成とを目指すというその両方の目的の中で、ある程度基幹ネットワークが利用しやすいようなところに都市の居住を誘導して行きましょう。というところで立地適正化計画ではこういったエリアを設定して、このエリアの人口密度を高めていこうとなっている。一方で交通としても、人口密度が高まるにつれて、基幹ネットワークの利用者が増えると、ますますネットワークの利便性が高まる、というような形にするためには、ある程度の人口密度が必要だということ、それぞれの計画の目標を合わせたという形にしている。

○F 委員（市民公募委員）

特定の地域で重点的に人口密度を高めるために交通政策をどうするか、というのはおかしい。山口市全域で考えたら、一部の人口密集地域もあるが、周辺には21の地域拠点がある。そのそれぞれの拠点にどの様に定住してもらうかを考えた上での公共交通施策ではなく、ごく一部に人口集中させて交通をどうするか考えるのはおかしい。

○委員長

立地適正化計画の設定数値の考え方は、人口集中エリアに更に人口を集中させるべきだ、という論法ではなく、基本的には今の成り行きの人口推移があり、若干伸びる所もあれば、減っている所もあると、それはそれで認めて行こうと、その成り行きで設定しよう、という方法なので、あえて特段ここに集積させようという意図は、そんなに強いものは持っていません。

○F 委員（市民公募委員）

あえて一部の交通を良くして、そこに人口集中させようという訳ではないと。

○委員長

便利な所には自然に集積するだろうと、そのために必要な交通計画をちゃんと作っていくという考え方。21の地域のバランス感というのは1つの大きな政策のテーマであり、その一部がここに記載されているので読みづらい形になってしま

ったのかと思う。ご理解頂ければと思います。

報告事項

(1)バスロケーションシステムについて

【質疑】

○委員長

バスロケーションシステムについて、導入して既に1年が経過している宇部市交通局から順に、中国ジェイアールバス、防長交通と、導入後の状況等補足があれば。

○G委員（交通事業者）

当局では、「うべバスナビ」というバスロケーションシステムが昨年5月1日から稼働している。利用実績は1日平均で400件弱のアクセスがある。宇部市営バスの1日のおおよその利用者数が7,000人弱なので、10%に達していない状況。学生を中心に若年層からはバスの接近が分かって便利だという声も頂いている。引き続きチラシ、ホームページ、SNS等でこういったシステムがある事を沢山の方にご周知して、ご利用頂ければと思う。

○H委員（交通事業者）

弊社では今年の2月20日からバスロケーションシステムを導入しており、バスイットというシステムで皆様に周知をしている。防長交通さんと同じシステムになっており、同じ停留所であれば両社の情報を一緒に見られるという形になっている。利用状況について、具体的なログ、数値等は今手元にないが、若い方を中心にご利用されている、という話は聞いている。ご利用者様からの意見というのは悪い事はよく聞くが、良い事はなかなか教えて頂けないという所もあって、やはりそういうご意見がないという事は、ご好評を得ているのかなと思う。

○D委員（交通事業者）

携帯電話と同様に電波の届きづらい場所だとバス接近表示が反映されないという事もある。3月末から試用していたが、不具合などがあり、5月24日にやっとオープンできる事になった。バス停に貼ってある丸い水色のシールのQRコードを読み込むと、すぐにその停留所の時刻表が表示される。さらに携帯の種類にもよるが、NFCタグが埋め込んであるので、NFC機能のある端末であれば、何の操作もなく、見ることができる。バスイットの画面右上に日本語と書いてあるが、英語、韓国語も選択できるようになっている。それから、新山口駅であれば何番乗り場であるか、湯田温泉であれば、新山口行きと、こちらの宮野行きと、道路を挟んでバス停があるので、反対側のバス停も見れる事できるようになっている。是非これでバスをご利用頂けたらと思っている。

- (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
- (4) 市中心部における路線の整理に関する調査・研究について
- (5) 第二次山口市市民交通計画の進捗状況について

【質疑】

○B委員（市民公募委員）

グループタクシーとコミュニティタクシーの種類があるが、市民の立場からすると、グループタクシーとコミュニティタクシーの違いをよく分かっていない人が非常に多いと思う。私自身も利用したいと思った時に、どの部分が利用出来るのかということを知りたいと思うので周知してほしい。コミュニティタクシーは停留所があるか。グループタクシーはドアトゥドアなのか。そういった、きちっとした仕分けもして頂きたい。それとグループタクシーは65歳以上が対象とありますが、65歳以下の人で車に乗らない人はタクシーを利用する事は出来ないのか。年齢要件や距離要件の決め方も知りたい。高齢者に限らず不便な地域に住む方で利用したいという方がおられた場合に、利用する方法というの、あればと思う。

○事務局

まずコミュニティタクシーについてですが、タクシー車両を使ったバスのようなイメージで考えてもらえれば。地域主体で運営しており、停留所もあり、基本的には定時定路線で記載のとおり7地域を走っている。グループタクシーについては、記載の要件を満たす方についてグループタクシー券を交付し、一般のタクシーを利用する際に補助をする制度。本委員会が始まった時から「市民交通計画」というものを作り、どうやったら市民の移動手段の確保がそれぞれに負担が偏る事なく出来るのかという事で、市民、事業者、行政が協働して移動手段を確保して行こうというところで、基幹交通である路線バスを中心として、コミュニティ交通については、コミュニティタクシー、コミュニティタクシーの運行が難しい地域はグループタクシーという区分けの中でやってきた。大前提として、今までの議論の中で、基幹交通については交通事業者が中心になって行い、コミュニティ交通については地域の方が中心になって行う。そしてそれぞれを行政が支援するという形の中で取り組んできた。地域にとってどんな移動手段が必要なのか、という所については、それはコミュニティタクシーが良いのか、グループタクシーがいいのか、そういった所も含めて、地域の人と一緒にこれまでも、これからもやっていく、という事で今回新たにこういったコミュニティ交通導入の手引きというものを作り、一緒に議論を深めていきたいと思っている。

○A委員（交通事業者）

B委員がおっしゃられているのは交通空白地域の方々に片方はグループタクシーがある、片方はコミュニティタクシーがあるけど、どうしてそういった差が出

ているのか、素朴な疑問からであり、委員として知識が豊富なので、そこから先の違いを先程質問されたと思う。ですから、コミュニティタクシーというのは、山口市においては、ドアトゥドアは出来ないという事。停留所というものもあるが、フリー乗降区間というのがあり、その間は自由に乗り降りができる。グループタクシーに関しては、なぜ年齢等によって区分けがあるのかという事だが、平成14年に私が当時の市長宛に交通振興券を配布してほしいと要望書を提出して、色々皆さんが考えてくださって、こういう形が出来上がった。ただ当初からタクシー事業者としてはバス停等からの距離は500メートルという事では言っていた。理由としては、銀行等でよくやっている高齢者の視界の体験ということで見えづらい眼鏡をかけたり、荷物を持ちたりしてみたとき、だいたい500メートルくらいが限界じゃないか、というのが私共の意見。もう1つは、バス停の理想間隔は200メートルから250メートルだと言っている学者さんがおられる。という事は次のバス停が250メートル先だと歩けないよと。ですから500メートルもそうなると危ないんじゃないかなと。ただし、皆さんが移動権の確保をもって行政が税金をどんどん注ぎ込んでいたらお金が足りなくなる、という事も考えて、私達タクシー業者としては、本当は市民に何千枚と配ってほしいと思っているが、そこは税金との兼ね合いを考えて、今の所こういう距離が妥当とは思っておりませんが、こういう事が起きているということ。最初は1.5キロ以上の方に300円の配布をしていたが、利用者の意見等も聞きながら、市が譲歩してきたというのが今の形。

○委員長

直近だと平成28年10月に75歳以上700メートルに条件が緩和されている。要望に応じてハードルを下げて行く作業はしているという所でご理解頂けたら。

○B委員（市民公募委員）

ハードルを下げて頂くのはありがたいが、75歳以上で700メートル歩ける人がどのくらいおられるかなど、そういった算定はされた事はあるだろうか。

○I委員（学識経験者）

ちゃんと議論している。75歳以上で700メートルはどうなんだ、じゃあ仮に300メートルにして、本当に全体の予算が足りるのか、という問題がある。なので、それまで決めたルールを自治体に合わせて、色々意見を聞きながら、少しずつ変えながら、今、この地点に来たという事。ですから、これは結局助け合いの折り合いを今探している訳で、色々な方の意見を聞いていく中で、更に変わる事もあり得ると思う。そういった中で今の所こういう形になっていると、ご理解を頂けたら。

○B委員（市民公募委員）

実際利用したい人がおられて、その方が75歳以上、70歳かもしれませんが、700メートル歩けるかどうかという検証は特にないということか。

○I委員（学識経験者）

先程言いましたように基本的には高齢者の移動の距離というのは実験されてい

て、大体 500 メートルという言い方が普通で、基本はその通り。じゃあ 500 メートルで実際にやった時に予算がどれくらいになるのかとか色んな事を考えなくてはならない。そうすると一気にそういう話になるかどうかは分からないし、いずれにしても、現場で色んな声が上がってくるので、その声を集めて、その中で今言われた様な事や意見が一杯出てくるのであるならばそこで変えたらいい。

○B委員（市民公募委員）

私の知っている方は人工関節が入っていて、とても歩けるような状態ではないと。今までは、ご主人が乗せて自家用車で移動していたけども、ご主人が高齢になって、免許を返納したら動くことが出来ないと。そういう不安を仰っていた。私としては閉じこもりになって欲しくないの、認知症の兼ね合いもあり、出て頂きたいが、そういう方が利用するとしたら、ドアトゥドアでないと難しい。そういう方の場合はどのようにしたら対象になるのかということでご相談したいと思、お話ししている。

○事務局

福祉制度として、障がいを持った方が対象の福祉タクシー制度、それから、介護保険の関係のおでかけタクシーという制度がある。そういった福祉制度もある中で、じゃあグループタクシーはどうするのか、という中で色々ご議論頂きまして、決まった距離となっている。

○B委員（市民公募委員）

65 歳以上ということだが、年齢制限は撤廃できないか。

○事務局

これは、どこまで税金を投入するかという議論になってくる。この税金というのは、もちろん、市民の皆様が最終的には納めて頂いているものなので、そこでどこまで皆で支えていくのかという理解を得られるものでないといけない。もちろんこれは予算ということで議会の議決も頂いている訳だが、その中で今の年齢的な制約というのがあるという事でご理解頂ければ。

○委員長

都市の課題として切実度の順位がどうなのかという議論もいるのだと思う。その中で税金の再配分として、今、公共交通にどれくらいが適当なのかということ。

○事務局

バスに 100 円で乗れる優待乗車証についても、換算してみると市民 1 人当たり 2,000 円ほど負担を頂いているという制度。市民の皆様が 2,000 円を納めて、70 歳以上の方については皆で支えて行こうという、簡単に言えばそういう制度になっていますので、そこをどこまで負担して支えていくのか社会的な議論が必要。

○副委員長

今まで、グループタクシーの制度を導入してきた事によってかなりの人の移動をカバーしてきた事は事実。おそらく他の自治体に比べたら、そういったカバー率で言ったら、かなりの部分をカバー出来ていると思う。もちろん狭間はあると

思いますし、こういう場合はどうなんだ、というのがああると思う。これは実際の所、そういう誰がどの様に負担していくかという問題であったり、あるいはどこまでだったら、譲歩したり、我慢出来るのか、といった問題も入ってくる。そういう中で今後の高齢化の推移だとかを見ながら考えて行くべき物だろうと思う。1つだけ申し上げておきたいのは、先程仰っていたドアトゥドアでなければ移動出来ないという人のカバーは公共交通だけで考える事ではなく、福祉など別の視点からの考え方をに入れて、そちらの方から制度を適用していかないとカバーできない。そこは公共交通を考える時には、頭に置いて頂きたい事。

○I 委員（学識経験者）

とても大切な議論をしていると思う。こういう議論を何度も市民の方とやっていくというのが、大切だと思っている。その事の妥当性は様々な見方があるので、随時考えていけばいいと思いますが、実は問題はそこにあるのではなくて、最大の問題は私達がハンドルを手放せないという状況である。安心してハンドルを手放せるような状況であればバスも維持できるし、何の問題も無い。皆がハンドルにしがみ付かないと生きていけないという状況をどうやったら、安心してハンドルを手放せるか、ものすごく難しい事。いつでも手放せそうな市の職員でさえ、通勤にハンドルを手放すというのはとても難しい。皆が少しずつハンドルを手放せばもう少し安心できるまちが出来る。でも、それは一人ひとりにとってはとても難しい。そこをどうやっていくのか。地域においても、「今はいいよ」と先延ばしにしてしまうことが多い。そうしたらコミュニティタクシーも成り立たない。グループタクシーも利用できるが、自分一人で行きたい等いろいろ思うんですよ。中々そこが難しく、実は私達の今、作っている制度の矛盾や問題点、それももちろん議論の中で進めていかないといけないのですが、最大の問題は私達がハンドルを手放しにくいこの現状の中で、それをどうやって一つひとつ、説得して変えていって、安心してハンドルを手放す事ができるような、市民をどれだけ増やすかというのが大きな課題で、警察の方では免許返納とありますが、そう簡単にはいかないので、そこは警察とも連携をして、免許更新の時にこういう制度がある事をご存知ないので、どう伝えて行くのかというのは大きな課題だと思っている。

○J 委員（山口県山口警察署）

今、お話があったように免許の自主返納というのは、個人の方の自主性になり、強制的に免許を取り上げるという訳ではない。今までのお話にあるように、「どうしても免許証を返納したいけど、地域性の問題で車が必要です」という方は結構いらっしゃる。以前、警視庁が主体で、アンケートが実施した事があるのですが、その中でやはり返納をためらう方は結構おられた。今説明させて頂いたような理由でためらっているのは仕方が無い現状だと思う。警察として何かできないかということで山口県警では免許の運転卒業証制度ということで返納後の支援として、ご理解を頂ける支援事業所、特に交通機関やお店の関係の方に協力をお願い

して、提示したら若干の割引がある、という事で返納後の支援という形で活動をしているが、警察だけの取り組みでは難しい所もあり、今回このような場で協議していくことが今後の大切な所だと思っている。山口県内の運転免許保有の人口というのは年々減ってきているが、その中で65歳以上の高齢ドライバーの方の免許の保有者というのは年々増えている。つまり全体の免許保有者は減っているのに、高齢ドライバーの免許人口は増えているという逆のグラフになっている。今、高齢ドライバーの方の交通事故の多発というのは非常に懸念されており、ニュースでも運転操作の誤りによる事故が大々的に放送されている。そういった中、高齢ドライバーの方の免許返納というのは取り沙汰されるが、これは法律によりあくまでも本人の自主性にかかってくる。病気をされたり、そういった場合はまた別だが、あくまでも自主返納というのは、本人の自主性という事。県警察でも制度の紹介など窓口業務を担当する者がいるので、周知を図りたいと考えている。

○A委員（交通事業者）

資料の9ページの中でも、高齢者のひきこもり等、個別の対応というのは中々難しい所もあるが、やはり困られている方がおられます。平成30年に運転免許証の保持者が全国で約8,231万人。75歳以上のドライバーが564万人、自主返納者が約29万人。75歳以上の方の割合は約5%。色々な保険会社等の調べによって少し違いもあるが、全ドライバーで運転に自信がある方の割合は75%だが、75歳以上の方は79.4%。私も耳が悪くて補聴器を付けていますが、車から降りたら「目や耳が遠くなった、歩き方がふらふらする」と言いながら、ハンドルを握った途端に自信満々になる高齢者の方がすごくおられる。実際うちも78歳のドライバーがおり、私よりも元気が良く、年齢だけでは言えないが、最近の高齢者の事故がすごく多くあります、先週の事故も凄く悲しかったですよねと言った途端に、皆さんの頭の中では、池袋や神戸などが浮かぶと思う。でも実際、先程の運転免許証保持者が、ドライバーが毎日運転している時間から計算したら事故なんて一握り。もちろん、車をぶつけたとか、ちょっとしたスピード違反を犯したとか、面白い事に警察の中で交通課だけは、被害者がいない状態で加害者を作って逮捕が出来るという所なんです。これはすごく重要な事。これをしておかないと悲しい交通事故に繋がるという事で、大きい事故は他人事ではなく、交通事故をいつ起こすか分からないということ。そういうふうに最近、悲しい事故が続いていて、都会の方のニュース等でやっているが、これ交通空白地域の話では無いんですよ。そんな中で車が無いと生きていけない、危険でも運転するしかない、というふうな声がすごく多いというのは皆さんもご存知だとは思いますが、それに関しても行政の方でマイカーがなくても生活に支障をきたさない施策を次々と打ち出して、民間の私達も、免許返納者等に1割引をするとか、優遇をして拡大をしている。山口市においては、コミュニティバスやコミュニティタクシーなど、様々な公共交通割引券などを出して、なるべく皆さんが移動しやすい様にやっておられる。特に今年は先進的だというふうに感じておりますけども、そうした取組が既存の公共

交通の破壊に繋がって、私達を潰すような事になってもらっては困ります。これは大前提なんです、次から次に悲しいあれだけの事故が起きるという事は、ハンドルを放す勇気を持ってもらわないと、そのための環境も整えないといけないと思う。そうすると、交通事故を防ぐため、買い物や医療難民を拡大させないなど、高齢者だけではなくて、社会全体を考えて行かなければならない。それを踏まえ、佐山のコミュニティタクシーは自治会が受けて凄く熱心にされている。先日5月1日も当初は祝日なので運休だったが、どうしても運行してほしいという事でうちも喜んでやったところ追加運行も出るくらい利用者がおられた。事務局長さんが地域の声を聞いて歩いておられて、その声も反映させ、この先佐山地域内だけを運行していても利用者が減りゆくのみなので阿知須地域や嘉川地域への運行も考えられており、先日、なんとか嘉川タクシーさんの方でもルートや時刻等考えてほしいという事でうちの担当の常務が佐山の地域の方々とも話しながら約3ヶ月かけて作りました。それを佐山の自治会にお持ちしたら、大賛成を頂きましたが、なぜか否決になりました。これは、もちろんうちの会社が経営しておりますから、タクシーの客が減るという事も考えても、コミュニティタクシーの方でという事で計算したらプラスにはならないのですが、仕方ないかなと、良いかな、と思います。他のタクシー会社はうちの辺りには走っていませんので迷惑はかけません。競合するとすれば宇部市営だと思えます。こういうふうには却下されたとの事を直接、市の方から聞いていないが、事務局長さんがすごく悲しんで電話をかけてこられて、30分くらい、泣いているのかというくらい話をされた。なぜ、こんなに地域が要望して、数字も出している、私達はすごく努力しているし頑張っているのに、市は否決するのか。これも嘉川タクシーさんとしても考えてくださいましたよね、という事でこれをプラスにできる自信を持って提案したものをなぜ否決されたのかとても不思議だ。実は、なぜこういうふうに言っているかという、今、嘉川のコミュニティタクシーを推進協議会が運営しているが、もうすぐ、佐山と同じように、嘉川の自治連合会が受ける事になった。これはなぜかと言うと、嘉川の一部地域、4つの地域から始まったのだが、嘉川全体に増やして行くべきだという話の中で自治体連合会の中で話して、自治連合会が受けようと、その中で拡大して行きたいと。そして、佐山のコミュニティタクシーを丸喜まで延伸して、今度は嘉川のコミュニティタクシーに乗っていけば範囲が広がるという事を佐山のコミュニティタクシーを嘉川のコミュニティタクシーまで繋げて行くという事を考えて、一生懸命、両方を川西地区でやっていくと、色んな方々が、たくさんの方々が考えていたのに一挙に残念な気持ちになった。川西地区は山口市の交通政策課に対して怒っているのではなくてがっかりしている。免許返納させるためには、交通環境が整わないと、ますます交通事故を起こすかもしれない。私達の地域は特に高齢ドライバーが多い地域なのでヒヤッとすることはいつもある。私も交通安全協会の会長として何度も前でお話をしたりもするが、「だろー運転はしてはいけない、かも知れない運転をなさい」と話していると、

理解されない事がよくある。そんな方々が、私は大丈夫だからと言ってハンドル握って帰られる。「コミュニティタクシー使ったら良かったですね」、とお話するが、「いいけど、時間が合わないの」という声もあった。もちろん、コミュニティタクシーで交通を網羅する事は私達、交通事業者にとってマイナス面も大きいのですが、地域が声を拾い集めて要望されているものを、ただ否決と言われて、納得できるものではない。これに対して交通政策課はどのように考えられておられるのかぜひお答え頂きたい。あと、マイカー大体 200 万くらいの車を持つのとタクシー1日 4,500 円乗るのを 6 年間で比べたら、タクシー代の方がはるかに安く済む。今マイカーで 200 万ってなかなかなく 500 万くらいするので、それで考えたらタクシーを使ったり、バスを使ったりしたほうが健康にも良いから公共交通を使うべきだと思う。これに対して交通政策課としてはどのようにお考えか。交通事故まで全て考えた上でお答え頂きたい。

○事務局

今、佐山の事例をご指摘いただいた。今、山口市の交通政策をどういった形に作っていくかという中で都市核、地域核、そういったものは基本的に基幹交通や路線バス、鉄道、そういったものを使って、コミュニティ交通はそこに接続をする形。特定の人に負担がかからない形で作っていく、という中でコミュニティタクシーはコミュニティ交通になる。そういう中で今までコミュニティタクシー制度についても、地域間をまたいで運行するというのはできないという形にしていたが、そこは各コミタク運行主体の代表者の皆様の声なども頂きながら、この 4 月からコミュニティタクシー制度としての地域要件というのはなくした。そこは生活圈であったり、必ずしも 21 の地域の枠組みが今の生活を全て表している訳ではないだろうと。地域をまたいだ運行もしたという中で、恐らく佐山の方で今回色々な研究というか、議論頂いた所だと思うが、そういった中で、これまで買い物便といった形で、阿知須の方に行かれていた分を定期運行したいという話をいただいた。そのあたりも調整をさせて頂いたが、基幹交通、路線バスと並行している部分がかかなりある、という中で今回のケースについては、数が限られるお客さんを奪い合う事になってしまう可能性があるだろう、という中で調整の結果、難しいという話になった。基本的には今回、要件の見直しはしたが、基幹交通があつてのコミュニティ交通だろうと、思っている。例えば阿知須の人が小郡に行くのを、コミュニティ交通で、地域で、それを助けるというのはできない。そこで、お互いが上手く連携し合えるような仕組みというのでも考えて行かなくてはならない、といった所もあるので、今回は調整をさせて頂いた。今日は午前中に代表者会議もありまして、事務局長さんともお話をさせて頂いて、どういった形ならできるのかと、色々研究をしていきたいと思います、お話しをさせて頂いた。今回のご提案については、あまりにも既存の公共交通と重なる部分が多いというところもある中でこのような調整の結果になった。

○A 委員（交通事業者）

元々、宇部市営は、4往復という事で最初は約束されていたが、その後、万が一増便する場合には、その地域内にある嘉川タクシーにちゃんと意見を聞いてという事で、実際は一度も意見を聞かれていない。小野から出てくるバスに関しては宇部市交通政策課が毎回うちの方に来てお伺いをたてられている。「うちも宇部市の仕事をしている間は反対しない」と言ったが、「宇部市の仕事を辞めましたので、反対に回りますよ」と冗談半分で宇部市に伝えてはいるが、税金投入して走らせるものに関しては今後反対する。うちは努力で民間業者としてやっているのに、税金を投入して走らせるものに関しては、昔のコミュニティバスのように、うちは反対する。

○F委員（市民公募委員）

そういった個別の案件は委員会でやるものではない。

○I委員（学識経験者）

要は、基幹交通が成り立つように、また、地域の人々の努力でコミュニティ交通が成り立つように、それは色々な立場がありますので、行ったり来たり、話し合いをして行く中で解決をしていくものであってなかなか一気に進まない事もあるかと思う。そこは乗り換えで実際どれくらいの数があるのか、数字で示して、しっかり考えていくと、少しずつ作っていくと、一番重要な事はそこではなくて、マイカーのハンドルを手放して基幹交通に乗ってくれる人が増えれば良い。それから基幹交通の方ももっと、足の悪い方もおられますから、投資の問題もあるが、そういった声があるならば、低い乗りやすいバスにする必要があると。ひよっとしたらコミュニティタクシーだったら乗り換えの時に運転手さんが介助してくれるかもしれない。だけどバスの運転手さんはしてくれないと、介助したは良いけど遅れたらどうするのか、という問題もあるかもしれない。そういった事を含めてお互い話し合いながら少しずつ実態に合うような形にしていくのかなと。今回は1つの事例に関して、1つの事例は他の事でも展開する事なので、議論すべき事だと思っているが、ここで一気に結論は出ないが、こういう議論をそれぞれ今後続けていくという事でいいのではないかな。

○副委員長

合意ができないという事は、どこかにシワ寄せが行くという事。それを性急にどちらかの言い分を通すというのは良い事ではない。その事業なのか他の地域なのか分からないが、どこかにシワ寄せが行くからこそ、なかなか合意ができない話なのだろう。なので、ここは性急にならずに、どういう方法だったら可能なのかという知恵出しをしていくしかないと思っている。その中で今日の午前中のコミュニティタクシーの代表者会議の中でもご提案をさせていただいたが、阿知須と佐山の地域同士で勉強会をやって、両方の地域の人達のためになるような移動の手段というのはどのようなものがあるのか、どのようなものが考えられるかという議論をしてみようじゃないかと、ご提案をして、両方の地域の代表者さんもそういう事でやりましょうという事になったので、そういった中でまずは知恵出

	<p>しをしていく事が必要。これは他の地域に関しても言える事だと思う。こういう話というのはゴリ押しをするものではないので、お互いに理解し合えるような知恵出しをしていく事が必要だと思う。</p> <p>○委員長</p> <p>報告事項についてはよろしいか。引き続き協議する論点が今日出されたので、またしっかり事務局も整理をしてほしい。</p>
会議資料	令和元年度（第1回）山口市公共交通委員会議事次第 他
問い合わせ先	<p>都市整備部 交通政策課</p> <p>TEL 083-934-2729</p>