

審議会等会議録（概要版）

審議会等の名称	令和元年度第 2 回山口市公共交通委員会
開催日時	令和 2 年 1 月 28 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 18 名
欠席者	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 令和元年度事業の進捗状況について 2 令和 2 年度事業計画及び予算（案）について 3 コミュニティタクシーの運行について 4 市の取組について
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 令和元年度事業の進捗状況について 承認 2 令和 2 年度事業計画及び予算（案）について 承認 3 コミュニティタクシーの運行について 4 市の取組について <p>【質疑】</p> <p>○A 委員（市民公募委員）</p> <p>三点ほど質問する。一点目は、ノーマイカーデーの実施率等が、これまでに比べて伸びているのかどうかというのが一つ伺いたい。二点目は、公共交通ふれあいフェスタをこれまでの中央公園から新山口駅開催とのことだが、会場はどこになるのかイメージがわからない。また、これまで、市中心部、ないし、山口市北部から近い場所であったものが新山口駅ということになれば、バス代なども、高くなる。実際には、かなりの方が車で来ることだが、新山口駅に停めれば駐車場代がかかる。いい面もあるかもしれないが、行き来の手段としてデメリットもあって、そのあたりはどうか。去年の様子は、確かに雨が降って大変だったが、バスで行ったときに、降りたところで、当日券がもらえる等のサービスがあった。バス代そのものが高くなるので、そのあたりをどのように検討されているのか。三点目は、具体的なステージのイメージ等をお話し頂きたい。</p> <p>○事務局</p>

ノーマイカーデーの実施率は、18%前後で、ほぼ横ばいの状況。引き続き、メールや広報活動等で呼びかけ、実施率向上に努めていきたい。また、参加頂いている事業者には、まずは参加することに重きを置いて、メールによる啓発等に努め、よく御協力も頂いている。

公共交通ふれあいフェスタの会場は、新山口駅北口の広場、FMのゼロスタジオ辺りがメインステージ、南北自由通路にブースを置き、南口観光バス乗り場まで。交通費等のコストについては、一概に負担が増えるとは思っていない。バスの半額券を有効活用していただきたい。また、駐車場が使えないことについて、周知を図っていきたい。

ノーマイカーデーについては、事業所により事情もあるので、参加して頂いているということが大事だとも思っている。毎回、周知をさせて頂いて協力も頂いている。

○B委員（市民公募委員）

四点ほどお願いしたい。一点目は、以前、地域交流センターにバス停をつけてほしいと申し上げたが、免許を返納された高齢者が集まるいろいろな催し物が地域交流センターで行われている。しかし、バス停がないと車利用の方しか来られないのが現状。二点目は、コミュニティバスの利用において、停留所まで歩けない。「歩けないときに停まって待ってくれる運転手もない」という話があがっている。三点目は、若い人の利用を推進することだが、ある若い人の話では、「利用代金を一律にすると利用しやすい」という話があった。四点目は、ノーマイカーデーのバス半額券の広報の件で、「メール等の呼びかけを行っている」とのことだが、「メール等」とは、何なのか。バスの半額手形については、要望すれば受け取ることができるが、そのことを知らない人が多いようだ。自分が使っているときには、その半額手形を使っている人はほとんどいない。周知徹底をお願いしたい。それから、私見になるが、市役所職員の意識が低いのでは。もっと、ノーマイカーデーのメリットを考えた取組をお願いしたい。

○事務局

「メール等」について、登録事業者へのメール配信と各職場や市役所庁内の放送による広報を実施。また、委員が言われるように、最初の周知が大切なので、「プレミアムフライデーはノーマイカーデー」という大きいチラシをスーパーや病院など、各事業者に配布している。そういった周知をもっと徹底させたい。

○B委員（市民公募委員）

コミュニティバスを利用したときに、「今日はノーマイカーデーです」といった話はまったくない。半額券を出しても、以前は押し問答になった経験がある。「今日はノーマイカーデーです。届け出をされた方は、半額になります」といったことを利用者に言って頂ければと思う。

○事務局

車内放送については、他の制約もあるので。各事業者の取組に関する御指摘に

については、提案の声として事業者に届けていきたい。

○C委員（交通事業者）

公共交通フェスタの件、新山口駅開催は、鉄道もあり、バスもあり、タクシーのプールもあり、拠点となる場所なので、個人的には賛成であるが、今回限りなのか、継続的に新山口駅でやるのか、お伺いしたい。

○事務局

今回の様子を見て、今後について検討していく。

○B委員（市民公募委員）

さきほどの、地域交流センターのバス停の件と、お願いした件の回答を頂きたい。

○事務局

公共交通という性格上、すべての希望をかなえバス停を設置することは難しい。地域交流センターは地域の方が利用する施設なので、コミュニティ交通、コミュニティタクシー等の検討をお願いしたい。また、ラストマイル対策といった、バス停から目的地までどうしていくのかというのが、今後大切になってくるが、公共交通ですべてまかなうのは難しい。今後、マイカーや自転車、シニアカーといったバス停との結節点を考えていく必要や、どうしても身体的に難しい方は、福祉施策の中で個別の支援をしていくことを検討することが課題だが、公共交通ですべてを網羅することは困難。

2 令和2年度事業計画及び予算(案)について

承認

【質疑】

○D委員（交通事業者）

モビリティ・マネジメントは、以前 200 万円くらい準備してあったと思う。なるべくモビリティ・マネジメントを実施して、皆さんの要望を広く吸い上げるべきだが、交通事業者も交流センターに停まってもあまり利益が上がらないということで、バスダイヤに組み込まれていない地域もあると思うが、まず一つ、モビリティ・マネジメントは、現在の実施状況でどういうふうなことをしているのかということと、この予算で足りるのか、もっと広く要望を吸い上げ多くの希望を聞いて推進していくべきでは。それが未来のことを考えるということではないか。

○事務局

現状については、事業報告にあるとおり、高校生を対象に、バスカードを配布して乗る習慣をつけて頂こうという取組を行っている。予算については、昨年度の状況を見て計画したので、今の規模でいけば実行可能。モビリティ・マネジメントについては、委員と御相談しながら実施している。広くというよりも対象を絞って、対象者にあつた戦略を考えて、継続的に働きかけている。その手法によ

って、毎年、若干の違いがある。来年度も引き続き、学生に的を絞ったものを考えており、この予算であればできるものと見込んで計上している。

○D委員（交通事業者）

平成16、17、18年辺りのどこかで、山口運輸支局が高校生にバスと電車の乗り継ぎでやったことがある。そのときも結果が良くて、今回もあまりよくないようだが、こういうところに予算をつぎ込むよりも、対象をよく考えて、あるいは、前回の失敗を考えてしているのか心配。対象地域を絞って今回は小鯖、次回は宮野という話もずいぶん前にあったが、これも素晴らしいかもしれないが、嘉川での実施に至るまでに、時間がかかるかもしれないので、もう少し頻繁に行ってほしい。それが結局、広く公共交通の宣伝にもなる。行政も交通事業者もこれだけ本気でやっているよ、皆さんこういう乗り物があるんですよ。というようなことを、もっと言っていただきたい。先日、ある会議で話したことだが、高齢者が増え、公共交通を利用する人たちが増えたように思えるが、1970年～2000年にかけて、マイカー率が400%を超えて伸びた人たちが、高齢者になってマイカー依存で免許取得率も高い状態なので、公共交通の対象者は実はそんなに増えていないと思われ、そういう人たちに意識付けをすることが、モビリティ・マネジメントの素晴らしいところなので、こちらに力をいれて頂きたい。回答は必要なし。

○E委員（学識経験者）

モビリティ・マネジメントの補足。今回の予算案を拝見して、FM山口の広告料が結構な額になっているが、これをきちんと行えば有力なモビリティ・マネジメントになると思われるので、一方的な宣伝に終わるのではなく、例えば、自動運転がどうか、聴衆が公共交通に興味を持ちたくなるテーマでとか、あるいは、ラジオを通じて、双方向にコミュニケーションをとるというような仕掛けとか、山口の総合時刻表を拝見すると後ろの方にコメントカードというのがあるが、こういうものがどうなっているのか、意見を出しても返ってくるのが分かっているか、出そうという気にならないので、一年間FM山口の情報を提供するというツールができるのであれば、「返していきます」というアクションができるだけでコミュニケーションとしては向上すると思われるので、上質なコミュニケーションをお考えいただいた構成としてほしい。

○F委員（市民公募委員）

昨年の事業で高校生を対象にしたモニター制度で、アンケートをとっているという話があった。時刻表の一番裏に学生のフリーパスというのがある。欄が上下分かれていて、上は新山口から旧山口市内のルートがあり、例えば、1か月5,200円ですよと、下は、それ以外のところで1か月20,900円。新山口から南の方、阿知須、秋穂、二島とか、あるいは、徳地になりましたら通学圏が全然違うわけだけれども、そういうところを含めた調査が必要ではないか。

○G委員（交通事業者）

学生フリーパス全線というのがある。片道の運賃が高い長距離を乗られる学生、

若しくは、バスとバスを乗り継いで運賃を2回支払う学生を救済したいという形で全線バスがある。山口の中では、動かれる範囲が、全線バスというような大上段に、20,900円の額を払うまでもないような学生も、学生フリーパスに、山口市内は、というようなイメージでとらえて頂きたい。それをモビリティまでにどう結び付けていくかについては、市の御担当のところと御相談させて頂き、対応していきたい。

○事務局

昨年度、学校に協力を頂いて学生に対するアンケート調査を実施。その中で、料金体系のことも入れている。どのくらいお金がかかっているかを把握したが、料金的な問題よりも違う問題が多かった。料金が低い学生を調べてみると、どうしても地域をまたいで通学している学生が多かった。そのことから、単市で取り組むことが難しいと分かった。このあたりのことについては、広域的な取組が必要であろうということで県の方にも情報を提供している。広い観点で考えていく必要がある。

○委員長

そうすると、7市町の連携都市圏域での発想等、そういうところに議論を移していく必要があるかもしれない。

○F委員(市民公募委員)

山口市は広いところなのでいろいろな地域があるわけだから、そのあたりを十分踏まえてやらないと、地域によっては家庭に負担をかけている。市民としては、同じ条件で通学をしたい。

○H委員(学識経験者)

先ほど、委員の方からメリットをもっとちゃんと伝えるべきだという指摘。日頃車に乗られている方に、公共交通を利用することのメリットを伝えることは、とても難しい。今回の予算で1,831千円という高額でFM山口にという話だが、金額の面でも、これは絶対活用しないといけないことかなと思う。毎週木曜日の1年間やるそうだが、構成をしっかりとすることが大切なので、これを学識者の方を中心に、皆が「ああそうかな」と、思えるような呼びかけができたらと思う。

○副委員長

最初に紹介があったように、マイカーのハンドルを握っている方が聴く時間帯なので、特に、今、公共交通を使っていない人に公共交通をアピールするには非常に良い機会だと思う。52回の構成や流れを考えてやっていく必要があるので、作戦会議を練らなくてはと思っている。全体の流れを考えながら、取り組んでいく必要がある。いろいろと関係者の協力を得ながらやっていきたい。

【諮問事項】

3 コミュニティタクシーの運行について

【意見】

○副委員長

コミュニティタクシーを運行している地域では、人口密度の問題であったり、あるいは人口自体が減っている、高齢化が進んでいるという中で、しかも小規模な輸送力の下で運行している。一人ひとりの動向によって、大きく変化をするという特性がある。いつも利用している方が亡くなったり、入院したり、卒業したりという、一人の事情が乗車率や収入に大きな影響を与える。そういう中で、制度について工夫をしてきたが、昨年度までの制度は、3年間の中で目標を達成するのが条件だったが、今回は協賛金を留保できる引き換えとして、単年度で見るような制度になった。これまでは、一人の動向で実績が落ちることが仮にあったとしても、それに対応した工夫をしたり、やり方を変えたりと、いろいろなことをやっていくことができるので優れた仕組みと想っていたが、今回は単年度で判断するような仕組みになってしまった。地域にとっては厳しい部分と想っている。これらのことから、制度の見直しが必要になってくるかもしれない。今年度、新たな制度でやってみて、課題が出てきた中で今後の制度のあり方をもう一度議論するというを前提に、今年度について上乗せ補助をするということに関してはよいと思う。結果的にマイナスが出れば、どういう形であれ補助が出てしまうじゃないか、ということになると、あまり良いことではないので、制度設計をもう一度見直すことを前提にしておいて頂けたらと思う。

【質疑】

○C委員（交通事業者）

2月にタクシー料金が改訂され、小型・中型と分かれていたところが、普通車に統一される。資料の小型車という表記は、今後、普通車と訂正して頂きたい。

○I委員（自治会連合会）

コミュニティタクシーを運行している団体ですが、地域によって実情は一律ではない。それぞれの地域で努力はしているが、補助金の在り方については、検討をして頂きたい。

○J委員（山口市社会福祉協議会）

山口市は1,000 km²という広い範囲になって、小郡と山口の都市核があり、そこに若い人たちが集まってくる。そうすると、取り残された地域核のお年寄りにとって、コミュニティタクシーをはじめ、いろいろな公共交通機関の必要性が増えてくる。合併は何のためにしたかという、スケールメリットが働くということ、予算も800億円以上になったわけだから、多少お金をつぎ込んでも将来を見据えた形で考えて頂きたい。ただし、何も努力しなくてももらえるのかという、そのところは指導なり、サポートなりをしていかないといけないが、考え方を少し変えながら、都市核と地域核を結ぶ、若い人が都市核へ移動していく、残された者にとっては子供たちを頼ることはできないという前提があることを踏まえながら予算を組み、つぎ込んで頂けたらと思う。

○B委員（市民公募委員）

利用者の希望を聞いたが、バス停まで遠くて歩いていけないので、乗り合いタクシーみたいなものがないでしょうか、という話があった。コミュニティタクシーの利用の仕方というのも、徹底して教えて頂きたい。また、バス停まで歩けない方に対応するようなタクシーの利用はできないものだろうか。

○事務局

山口市の制度としては、バス停や駅から一定の距離がある方、具体的、基本的には1 km以上、75歳以上は、700m以上の距離がある人については、グループタクシー制度がある。簡単に言うと、離れている距離によって、300円、500円、700円のタクシー券をお配りして、バス停までの移動を支援している制度がある。バス停から離れている人については、この制度をご利用頂いている。また、距離が短い人でも歩くことが困難な方には、福祉制度としてタクシー券を配布する制度がある。コミュニティタクシー制度についても、どういうふうにしたら使いやすいか、地域でも運営しやすいか等、協議や検討をさせて頂いている。

○D委員（交通事業者）

今のコミュニティタクシーは、定時定路線型といって、バスと同じでルート上を走るもの。宇部市のような区域運行であれば、ドアトゥドアで、AからBのバス停に行くというのではなく、Aさんの家からCさんの家にとんで、またAさんの家に戻ることが可能。区域内でどう動いてもよいという、このようなことを今後山口市も検討していかれると思う。それともう一つ。一部の遠距離の方でコミタクを毎日利用されている方がいる。もし、コミタクがなくなれば、その方は移動手段がなくなる。そこまで行かなければ、運行経費はずいぶん安くなる。そのため、採算ベースに乗せることができる。しかし、このような一部の交通弱者を助けるためにはどうしたらよいかをよく考えて頂きたい。数字にとらわれれば、街中をどんどん走ればよいだけ。「公共交通は網羅することが平等ではない」という言葉があるが、そのあたりをよく考えて、現場に市の職員も出て行って見て頂ければ分かると思う。嘉川のコミタクも佐山のコミタクも、お年寄りが降りるときに「ありがとうございます」と、手を合わされるので神様にでもなったような気持ちになる。「これがありますから、私どもも生活ができます」と、言われる。手を合わせる方ほど田舎の一軒家の方である。税金投入で、経済効果や医療費削減にもなると言われるが、委員が言われるように税金投入は必要なことであり、人の命を守るということをよく考えて頂ければと思う。また、区域交通をやりすぎると交通事業者はつぶれてしまうので、既存交通の活用と育成をよく考えて議論して頂きたい。

○委員長

コミュニティタクシーの支援にかかりましては、条件等によって継続困難なところもあるという実態を踏まえ、各地域の条件面を考慮した支援となるように制度の見直しを検討することを第一の目的としながら、今年度についても地域の努

力を前提としながら、条件により継続が困難な場所においては支援を行い、次年度以降も継続して取り組むことができるようにすべきという意見としてよろしいでしょうか。

承認

【報告事項】

4 市の取組について

- (1) モネ・テクノロジーズ株式会社との連携について
- (2) 株式会社 REA 及び山口第一株式会社との連携協力について

【質疑】 (1) (2) を合わせて

○委員長

さらに、この協定に基づいて、具体的にこういう事業をしようというイメージはあるのか。

○事務局

特に、AI や IoT の新たな技術を活用した企業の方々と広くいろいろな形で提携できないかということで、是非、一緒に勉強しませんかという話のあったところと連携をさせて頂いている。今、MaaS という言葉がキーワードとして全国的に注目されており、カタカナでいうと、「モビリティアズアサービス」ということで、これからの人口減少において、移動を支えるだけではその地域の生活が成り立たない、というようなところとか、運転士不足と言われている中で、バスだけ、タクシーだけというのではなくて、有効的な移動手段をそれぞれ有機的に結び付けて、プラットフォーム、基盤を作っていこうというもの。一般的にはいろいろな移動手段を組み合わせると一元的に提供できる仕組み、というのを国が目指している。そうした中で、いろいろな企業が、「わが社にはこういう強みがある」ということで御提案頂いているうちの二つ。モネ・テクノロジーズ株式会社については、ソフトバンク株式会社とトヨタ自動車設立した会社、将来的な自動運転をめざす企業体で、当面、いろいろなサービスを組み合わせると 400 社を超える企業連合のようなものを作って、いろいろなサービスとの連携をしている。中山間地域等で過疎地域の移動を支えていくだけでは、その地域での生活が成り立たないというところで、例えば、医療と組み合わせたり、移動販売をしたりという事業を展開している。山口市と具体的に何をやるかということについては、まだこれからのこと。今後、協議をしていきたい。

もう一つは株式会社 REA 及び山口第一株式会社。山口第一株式会社については、山口第一交通グループ、下関に本店のある企業。グループ傘下に、山口市内ではいさむや第一交通が入っている会社。株式会社 REA は、その同じグループで主に旅行業やアプリの開発等をする会社。この 2 社が連携して、昨年 4 月に、市内

において 200 円で乗車できるデマンドタクシーというのを実施している。こちらの企業の強みはタクシー事業者が母体なので、タクシー事業の高度化した事業展開ができないかというところで考えていて、ドアツードアでいろいろなところを自由に回れるという仕組みにしてしまうと、例えば、200 円で家まで来てくれるというのは、乗り合いでないと効率も悪いし、正規に定められたタクシー運賃がある中で、安いタクシーにしかならない。地域のコミュニティの交通を支える乗り合いの移動手段として何か活用できないか。本市には、コミュニティタクシー制度があるので、こういったところでうまく連携ができないか考えているところ。

○H 委員（学識経験者）

今の説明から、報告 1 と報告 2 では、目指すところがかかなり違う。それらを導入しながらいろいろな展開をしようという積極的な試み。行政だけではなくて、民間と連携してというのは、試みとして大変素晴らしいと思う。山口市は、実は、コミタクの事業が、行われていることが素晴らしいだけではなくて、人々が連携して地域づくりをしているところに価値がある。これをしているところは、そんなにはない。自動運転の導入については、地域で反対が出て必ずとん挫する。実験をしたけれどもそのあと展開しないというのをよく聞く。車が運転しにくい、宅配の車が動きにくいなどいろいろな声が出てくる。そういう意味から考えると、山口市の場合は、モデル的に地域で移動を自分たちで考えていこうという組織が複数あるわけだから、これらの地域において、こういう事業者と連携して、自動運転を含めて真剣に検討しなくてはいけない。

もう一つは、この議論をしていると、どこまでが公共交通でどこから高齢福祉なのか、分からなくなるが、サービスを受ける側からしたら、そんなことはどちらでもよいこと。「私」が移動できればよいこと。そう考えると、高齢福祉課なのか障がい福祉課なのか分からないけれども、それと交通政策課が連携して対応していかないと、報告 1 と報告 2 の事業者を導入して一緒にやっっていこうとしたときにうまくいかない可能性がある。山口市の有利性は、地元住民がモデル的に自分たちで作ろうとしているところ。注意しないといけないところは、行政の方で縦割りにせず一体的に、一緒になって、事業者とともに進めて、バス停に行くことができないような人の声をしっかり聴いて、交通政策であろうが、福祉政策であろうがどちらでもよいから、市民が安心できるように一緒になって考えていく、その中で、どこかでまとめて、連携して行政の方で支えてほしい。

○E 委員（学識経験者）

報告 1 の中山間地域では、非常に良いモビリティサービスが創出される可能性があり、すごく良い取組だと思う。ただ、その一方で不安があり、ラストワンマイルだけが充実しすぎても、肝心の公共交通の情報化が遅れたままだとあまり効果がないと思う。山口市の総合時刻表のバスロケも最近充実させてもらったが、事業者ごとにバスロケが変わったら、同じ路線で複数の事業者があったら全部調べなおさないといけないとか、すごく不便だなと思っていまして、グーグルで調

べても時刻表がまだ出ない会社もあるとかいろいろ問題があると思うので、そもそもバスの結合の情報化と、それから山口の人は希望するときに調べない、調べることにごく抵抗があると思うので、そこをクリアするような、親しみやすい情報化をすることを検討して頂きたい。MaaSの一番良いところは、料金をネット上で決済できる場所なので、是非、ICカード、バーコード等、キャッシュレスを進めるような取組を御検討いただきたい。

○副委員長

報告1、報告2のような形で、新たな仕組みであったり、技術であったり、そういうものの活用の可能性であるとか、実験等を行っていくことは非常に良いことだと思う。三つ釘をさすと、一つ目は、山口市の地域に合わせた施策としてやっていくためには、山口市主導で話をしていくことを忘れないこと。これは、これまでの連携の実証実験等の状況を見てみると、途中でなんとなく技術の方が頭になってしまって、メーカーなり業者の言いなりに話が進んでしまって、結局、どこで実験をやっても、同じような実験になってしまって、地域に合ったとはとても言えないケースが出てきてしまっている、ということが、これまでの中で実際にあるので、あくまで山口市的に合わせたものは山口市で主導権を握るつもりでやって頂きたいということ。

二つ目は、それぞれの技術にしる、仕組みにしる、適切にできることとできないことが明らかにあるので、そこを見極めて適切なところに適切な導入を考えて頂きたい。例えば、第一交通の「ノル」にしても、実際に行った結果等をうかがったが、たまたまこのくらいの範囲のところであれば事業としての可能性がある、だけど、これを超えたらとても事業としては成り立たないし、単独ではできないので何らかの補填をしてほしいという話をしていたので、見極めをきちんと。つまり、適していないところに導入しても、結局はどこかに負担がかかることになるので、そういうところを議論して頂きたい。

三つ目は、導入することが前提ではないようにして頂きたい。実際には、今、いろいろな仕組みが出ているし技術も出ている。実際にやってみたところ、昔ながらのマニュアルでやった方が効率的だったというケースが、特に、中山間地域ではあり得る話である。本当に、この技術を導入することが、適切かつプラスになるのか、あるいは、今までよりも前進するのか、というあたりの議論をちゃんとして頂きたい。

(3) 第二次山口市市民交通計画推進支援業務委託について

【質疑】

○委員長

委員さんにお知らせするタイミングはいつ頃になるのか。

○事務局

内容の報告としては、次回、第1回公共交通委員会、5月頃の予定。

○委員長

これについては、今、進行形なので、結果を待つということをお願いしたい。

(4)シェアサイクルの取組について

【質疑】

○D委員（交通事業者）

この取組については、素晴らしいと思う。以前、商工会議所の方で、こういう議論をしたとき、電動自転車の部分を盗まれる可能性があるから、気を付けないといけないという話があった。放置自転車の問題について、4月に放置自転車が増えると思うが、整理をして回収後、その放置自転車をシェアサイクルに活用できないものか。

○委員長

そのあたり、横の連携で、懐を広げていく作業がいるかもしれない。検討していく。

○H委員（学識経験者）

よその地域から来た人間にとってみて、山口市はめっちゃめっちゃ歩きにくくて、自転車の乗りにくい、車がとっても走りやすい街だ。異常だ。あらゆるところに、横断歩道がない、ひたすら地下に入れようとする、横に行かないようにバーで止めている、自転車は歩道に行くのか道路に行くのか、道路上車道上を行こうとすると恐ろしくて自転車が進めない、自家用車にとってはとってもいい街だが、人間と自転車にとっては、とってもひどい街、高校生は、ものすごく苦しんでいる、親たちは郊外に家を持ってそれでいいのだろうけれど、高校生たちは、雨の中でも必死になって自転車をこいでいるのを、朝、バスの中から見た。こんな街に未来があるのか。そんな状況の中で、シェアサイクルをするというのは大変すばらしい試みだけれども、できることの範囲の中でももう少し人間的な、もう少し自転車のことを考えたような何かができないか。神戸市内では、横断陸橋を作っていたが、維持ができなくなり、子供たちの安全のために、横断陸橋のあるところでも横断歩道を整備し、信号の音量に関しても、車を流すことを考えるよりもより安全にかつ歩行者が歩きやすいようにするにはどうしたらよいかを考えるのが今の常識ではないか。このくらいの人口でこんなに渋滞があって、あらゆるところで横断歩道を作らないで人を排除し、自転車が行きにくいような形にし、親たちが郊外に住んで、子供を自転車で雨の中を走らせている。信じられないと思っている。シェアサイクルの取組については、来訪者にもそれを開放したり、シェアサイクルを使うというのは、重要な政策で進めていくべきだが、そもそも道路はどうあるべきかということを考え直すときがきているのでは。現状は、とんでもなくひどいということだけは知っておいて頂きたい。

○都市整備部長（山口市）

ご意見につきましては、常日頃から市民の方、あるいは議会からも質問等出ており、答えてきている。少子高齢化社会において徒歩や自転車利用者、そういった方々への環境整備というのが非常に大事になってくる。公共交通も大事だが、そういった意味で、新規に道路を作るときは、自転車の専用レーンとまでいかないまでも、専用帯を設置するといったことを考えていきたい。また、既存の道路においても、交通量等を調査しながら自転車専用帯設置が可能かどうか、いろいろ研究したいと思う。道路の構造が、昔は車中心のものであるが、現在は、人にやさしい道づくりを目指すべきと考えているので、その点をご理解を頂きたい。

○委員長

シェアサイクルの実証事業に取り組みながら、道路の課題が浮き彫りにできる、そういった視点からの取組ができるといいのではと思っている。

○B委員（市民公募委員）

日頃、自転車に乗って山口市内を移動している。バスに乗るところまで自転車で行って、バスを降りた後、移動に困ることがある。バスを降りた後、目的地まで1時間歩かなくてはいけないことも。自転車をバスに載せて、自転車を持って降りて用を足して、という利用ができないかと思っている。難しいと思うが検討して頂きたい。

○副委員長

今の自転車をバスに載せるという事例は、全国に6か所ほどある。車いすと同じように固定をして、そのままバスを走らせるというケース、事例はある。可能性として、ないわけではない。実際、どのくらいの需要があるのか、利用があるのか、どういうところに投入したらよいか、といったことを検討する必要がある。もう一つ。シェアサイクルの将来的な話だが、台湾の高尾のシェアサイクルを見てきたが、シェアサイクルをしている事業者は、公共交通事業者だった。地下鉄に乗ったICカードで駅前のシェアサイクルの決済ができる、返却も同じ、バスも同じ仕組みができています。公共交通としての位置づけとして、安全に確実に利用できなければいけない、ということで、例えば、自転車の過不足の情報を把握していて適切な配分ができています、自転車が途中で故障したり壊れたりしないように定期点検や整備の仕組みも自分のところでその事業者が工場を持っている。つまり、バスやタクシーと同じような事業のあり方でシェアサイクルの事業が公共交通事業として行われている。そういうことを今後、目指していくべきなことでは、そういうことによって人の移動がいろいろな手段を組み合わせで円滑にできることにつながっていくのではと思うので、将来的には、シェアサイクル事業を、誰がするかということもこれからのことだが、公共交通としての位置づけができるような形がいいのではないかと思います。

○委員長

さまざまな視点から取り組んでいきたい。その他、事務局何か。

	<p>○事務局</p> <p>その他として、新山口駅北地区に令和3年4月供用開始を目指している産業交流拠点施設につきましては、2,000人を収容できる多目的ホールを備えた施設で、コンベンションやイベントなどで県外から来られる方も多数いらっしゃる。本市としては、そういった方々を、是非とも湯田温泉や大内文化地域を始めとした山口都市核にも波及していきたいと考えており、来年度県と連携をとって取り組んでまいりたいと考えている。どのような取組かは県と協議を進めていきますが、交通事業者様や委員の皆様にも御相談させていただきたい。</p>
<p>会議資料</p>	<p>令和元年度（第2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>都市整備部 交通政策課 TEL 083-934-2729</p>