

審議会等会議録（概要版）

審議会等の名称	令和3年度第2回山口市公共交通委員会
開催日時	令和4年1月25日（火曜日）10:00～11:30
開催場所	山口総合支所A会議室
公開・部分公開の区分	公開
出席者	田中委員長、鈴木副委員長 他16名
欠席者	森栗委員、鈴木春菜委員、松島委員、河内委員、古谷委員
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3年度事業の進捗状況について 2 令和4年度事業計画及び予算（案）について 3 公共交通委員会設置要綱の改正について 4 諮問事項 <ol style="list-style-type: none"> (1) コミュニティタクシー実証運行について 5 報告事項 <ol style="list-style-type: none"> (1) 新たなモビリティサービス調査・実証事業について (2) シェアサイクル実証事業について
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3年度事業の進捗状況について 2 令和4年度事業計画及び予算（案）について 3 公共交通委員会設置要綱の改正について 4 諮問事項 <ol style="list-style-type: none"> (1) コミュニティタクシー実証運行について 5 報告事項 <ol style="list-style-type: none"> (1) 新たなモビリティサービス調査・実証事業について (2) シェアサイクル実証事業について <p>1 令和3年度事業の進捗状況について</p> <p style="text-align: center;">承認</p> <p>【質疑】</p> <p>○A委員</p> <p>山口市の取組についてはかなり進んでいると理解しているが、これをいかにすれば多くの人が利用してもらえるのか。そういう中で、「クルマと公共交通の上手</p>

な使い方を考えるプロジェクト」にありますように、大学のモニター登録が8名とのことであるが、具体的にモニター登録という中で、バス、あるいはシェアサイクルの広報だとか、周知をどのようにされたのか。

○事務局

山口大学の鈴木春菜委員に監修をお願いしており、大学の先生でもございますので、学生さんとのつながりもありますが、そうしたネットワークですとか、学校内の事務局を通じて、学生さんたちにはメール等で周知はしている。

○A委員

その反応に対して、事務局としてはどのように考えるのか。

○事務局

利用者が確かにこの人数でどうなのかというところだと思う。この公共交通委員会の中でも、今までいろいろな広報を検討してきた。例えば市報に載せてとか、マスコミを使ってなど。一昨年度、FM山口を使って1年間を通して番組を持ったこともあります。ただ、なかなかそういうマスメディアというものを使って、多くの方に広報はするのですけれども、それが「じゃあ、公共交通を使おう！」という行動に結び付くかということ、なかなか難しいところがある。

ということで、大学生をターゲットに絞ったものであったり、あるいは先ほどからあるような学校対象の乗り方教室であったり、人数は限られても、公共交通を実際に使ってもらい、生活に取り入れるかを考えてもらえるような機会を提供するほうが、効果という面では大きいと考えている。

大学のほうも鈴木春菜委員とも協議しながら、大学生に乗ってもらうにはこういうかたちが良いだろうというかたちで取り組んでいる。人数自体が集まらないということもあるが、この8人が確実に少しでも公共交通に乗ってもらえればいいと思っています。そういう意味では人数も大事ですけど、人数だけではないと事務局としては考えている。

2 令和2年度事業計画及び予算(案)について

承認

【質疑】

○B委員

「山口市駐車場整備連絡協議会」では10数年ぶりに整備計画を見直されるといふうに聞いている。駐車場の整備は、公共交通のあり方と決して無関係ではないため、取組を進められるにあたって、両者間の整合を取りながら進めていただきたい。

○事務局

御指摘いただいた点は、担当レベルでもそういう協議の場を設けている。相乗効果もあるようなかたちで、駐車場の配置についても考えていきたい。

○委員長

「駐車場整備計画」を作るところと同じ所管になるため、きちんと整合性をとってやっていきたいと思う。

3 公共交通委員会設置要綱の改正について

承認

4 諮問事項

(1) コミュニティタクシー実証運行について

【質疑】

○副委員長

御承知のようにコロナ禍で、非常に人の動きが鈍い時期に重なってしまっている。全国的に同じ課題を抱えているところがたくさんあり、私が全国で関わっている自治体でも、この時期に判断を見送らざるを得なくなったところがいくつかある。その判断のしかたは2つあり、ひとつはその信頼性のあるデータが取れない状況のため、一旦実証実験をやめ、状況が改善してから再度行うというやり方がある。もうひとつは実証実験を、判断する時期をもう少し判断できる時期に延ばすことで、実証運行を延長するというやり方がある。

私が関わっているところで両方のやり方とも実績があり、どちらが正しいということではないが、中止をしたところは、中止期間中にもっといい方法はないかいろいろ考える時間と、その間の市の補助出しは無くなるため、経費的には下がる。一方、実証運行を続けながらとなると、市の補助出しにはなるが、地域の移動手段が確保されながら、判断を先へ持っていけるというもの。どちらが良いというものではないが、実際に実施した事例を比べると、地域のモチベーションというものが明らかに続けていくほうが高い。

今回の1年で最終的な判断をせず、吉敷の人とも話をしながら、どうしたらもっと利用しやすいものになるか、経路や運行日、時間帯のことなど、いろいろ考えながら続けていくという方向性がベターなのかなと思う。

○C委員

「道路運送法」の改正により、タクシー事業者がコミュニティタクシーを運行することが出来るようになり、山口市はニーズに沿ったものだけでなく、「シーズ」という“種”をまくことで、こちらからも提案というかたちで、公共交通を新た

に作っていったいきさつがある。

このコミュニティタクシーというのは、目標数値に合わせて縮小、タクシー事業者の意向でやめてしまったこともあるが、あまりにも目標数値に囚われすぎて、縮小したり、地域の協議会の方々もやる気を無くしてしまったりする。また、タクシー事業者からすると、コミュニティタクシーを運行し、お金をいただけるのでだが、通常のタクシーの売上は落ちてきている。コミュニティタクシーのほうのお金はいただけるけれども、事業全体を考えると実際は赤字ということで、運行している。

コロナが少し落ち着いた時期は皆さん乗っていると思う。地域負担が30%ということだが、公共交通の中でコミュニティ交通は全国的に10%程度。税金投入して移動させることで、低炭素化、経済の活性化、また、独居老人等の外出による健康増進などの効果がある。実証運行を継続するのではなく、本格運行に移行して良いのではないかとも思う。その上で継続運行できるように、ルート変更、ダイヤの変更等をやっていけば良いと思うので、ここで本格運行にすべきではないかなと思う。

○事務局

本格運行に移行すべきということですが、今回の要綱改正の趣旨は、選択肢を広げるということである。地域も、週5回、1日12便で運行しているが、本格運行と実証運行の一番大きな違いは、実証運行は100%運行経費を市が出すというところがあり、本格運行になったら3割程度の地域負担となる。ただ、実際には、福祉優待乗車証の運賃補填分があるので、実際の地域負担は10～15%、少ないところは10%もない地域もある。本格運行になると、吉敷地域はかなりの負担額になってしまう可能性があるため、制度改正をして、どちらでも対応できるようなかたちにさせていただき、地域と協議していきたいと考えている。

○委員長

意見を取りまとめると、コロナ禍において、本実証期間中にどのようにして信頼性の高いデータをとれるようにしていくのか。地域の取組について市が選択肢を増やしていくこととし、その中で、地域の方と一緒に考えていきたいということでもよろしいか。

(異議なし)

5 報告事項

- (1) 新たなモビリティサービス調査・実証事業について
- (2) シェアサイクル実証事業について

会議資料	令和3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