審議会等会議録（概要版）

審議会等の名称	令和4年度第1回山口市公共交通委員会
開催日時	令和4年5月30日（月曜日）14：00～15：30
開催場所	山口総合支所　第10、11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18名
欠席者	森栗委員、古谷委員
事務局	山口市都市整備部交通政策課
議題	1　令和3年度事業報告・評価について 2　令和3年度決算について 3　令和4年度事業内容について 4　報告事項
内容	次第に基づき以下のとおり進められた。 【議事】 1　令和3年度事業報告・評価について 2　令和3年度決算について 承　認 3　令和4年度事業内容について ①山口市総合時刻表・公共交通マップ ②山口市ノーマイカーデー ③パーク・サイクル・アンド・ライド ④運転士確保 ⑤公共交通教室 ⑥クルマと公共交通の上手な使い方を考えるプロジェクト（MM） ⑦山口市民公共交通週間 4　報告事項 （1）第二次山口市市民交通計画の進捗状況について （2）コミュニティタクシー運行促進事業について （3）グループタクシー利用促進事業の実施状況について （4）シェアサイクル実証事業について （5）新たなモビリティサービス調査・実証事業について 5　質疑応答

	【質疑】 ○A委員 　車と公共交通の上手な使い方を考えるプロジェクトについて少し補足をさせていただきたいと思う。 　私からは、市の予算部分ではなく、大学のほうで少し請け負わせていただいた所について説明する。 　このプロジェクトは、大学生のモニター事業で、参加者が少ないとお感じになるかもしれないが、このモニター参加者から公共交通を使って行ける場所とかの情報を収集し、それを集めたポータルサイトを作っている。 　新入生は車を持っていないので、そういった新入生にポータルサイトで情報提供することで公共交通を使った移動や外出を促進しようといった事を考えている。 　昨年度は、そのポータルサイトを見る前後で学生に調査した。 　そしたら、ポータルサイトを見た学生の4割が実際に新しい外出先に山口市内で訪れたという結果や、公共交通の利便性の認知が向上するといったような結果も得られた。 　今年度も引き続きモニターを通じて情報を収集するのと併せてポータルサイトを改善して、より幅広い学生の行動変容に繋げて行きたいと考えている。 　昨年度は、市にご尽力いただき、フリーパスを導入させていただいた。 　それまでは、バスカードを配っていたが、バスカードを5000円分配るよりも、1か月ただで乗れるほうが、実際に行き先を調べてみると、行動範囲も広がり、行動の頻度も2倍程度に増えたという結果が得られている。 　このような情報を整理して、ぜひ学生の外出促進につながる様な新しい切符の在り方とか、そういう事も今後提案していけたらと考えている。 ○事務局 　説明した事業においても、中々効果が出てない事業もございますし、できたら私たちも現場の感覚について、事業者の皆様からご意見をいただけると大変幸せである。 　タクシーについても、小郡の夜の配車が十分ではないとか、知らないといけないことがあったりしますので、現状を教えていただけると非常に助かるところである。 ○B委員 　4月に弊社のほうからローカル線に関する情報発信させていただいているが、改めてこの場を借りて、少し目的を共有させていただこうと思う。 　平素はJRをご利用いただき、また、こういう場でいろいろと議論に参加さ

	せていただき感謝する。皆さんご存じかと思うが、4月11日にローカル線に関する課題認識と情報開示についてという事で、輸送密度2000人以下の線区について、お示ししたところである。 　山口市では、山口線の宮野から津和野、そして、津和野から益田が対象となっている。 　今回お示しさせていただいた一つの目的は、利用が少ないというのは数字の通りだが、利用の数字を見て移動の特性とか、移動ニーズを踏まえたうえで、地域の皆様と共にまちづくりに合わせた持続可能な地域交通の体系を模索し、実現していく必要があると弊社のほうで考えている。 　模索や実現する上で、地域の皆様と課題を共有した中で、具体的に議論を進めるにあたっても、線区によって収支率だとかそういう経営状況に関する情報も必要ではないかということで、一つの選定条件を付ける中で、収支率や営業係数なども併せて、開示したところである。 　今後様々な場所でこの課題の共有を図ることからまずは始めていきたいと考えている。 　皆様方におかれても、引き続きいろんな面での連携をお願いする場面もあろうかと思うが、どうかこれからもよろしくお願いする。 　マスコミなどでは、かなり出口論を前提とした論調になっている所があるが、今のところ出口論を議論しているわけでなく、まずは入口のところからしっかり地域の皆様と課題を共有した中で、移動性やニーズなど、考えていただくことも必要かと思う。 ○C委員 　まず、17ページの運転士募集のパンフレットについてである。 　バスもタクシーも乗務員不足であるが、コロナによって仕事のほうがなくて、雇用調整助成金もあることから、実際は運転士不足ではあるが、車を走らせたら燃料代が高いことなどの色々な問題で棚上げしている状態。 　もう少し落ち着いてきたら、数年前の様な運転士不足で随分問題が起きてくると思う。 　また、タクシー難民というのが相当出ており、先日もタクシー会社で夜10時以降と12時以降はどこが動かしているという話をしたところ、12時以降全社で2名しか動いてない日もある様である。 　だからと言って、有るか無いか分からない様な仕事の事で、ずっと車を置いていると、乗務員が売上をあげなくても時間給を払わなくてはいけないし、燃料も常にずっとかけてる状態であるなど、いろんなことを考えるとやはり困る人がいるだろうなと思いながらも、運転士を帰らせてしまうということが続いている。 　これも中々解決策がないが、通常時も随時運転士募集というのをPRし

	て、パンフレットをすぐ捨ててしまうのではなく、興味のある方に向けて一年中置いておく様なパンフレットにしてもらえれば、時々バスやタクシーのほうに応募してみようかなという風になると思う。 　もしも中止になった時でも、パンフレットが無駄にならなくて良いので、何かそこに随時募集しているので各社のほうに直接と言う事を入れてもらえると大変ありがたい。 　また、コミュニティタクシーやコミュニティバスについて、当てはまらないものもあると思うが、パーセンテージで出していただくとよいのではないか。 　あと、一般公募の方々は、何か目的があって出席していると思う。 　例えば、何時のバスを増やしてほしいというような一点を特に考えて出席しているような方もおられるかもしれない。 　せっかくなので第1回目の時に、一般公募の方々に特にどういう事を目的に参加したのかをお聞きしたいと思う。 ○事務局 　運転手確保については、バス事業者の方とも協議させていただいており、非常に深刻な問題だと認識している。 　パンフレットも明るい内容にはなっているが、もう少し各会社の資格面の支援とか福利厚生面などの情報を、この1枚では表現できないかもしれないが、随時募集していますといったことを、山口しごとセンターや、定住担当と山口へ帰ってきて、運転士をしたいといった方などにもアプローチできるのではないかなど協議しているので、工夫した形でパンフレットなどを作っていきたいと思う。 　コミュニティバス等の状況についても、パーセント的にどれぐらい減ったのかなどは、次回詳しく説明させていただきたいと思う。 　直近で言えば、コロナの影響で吉敷ルートも大内ルートも20パーセントから25パーセント落ちており、山口市の一番人口の多い16年、17年の頃に比べると半分くらいに減っているというところもある。 　そのあたりをどういうふうに再編していくのかというのも今後の計画の見直しの中でしっかり議論していきたいし、資源の配分なども踏まえて考えていきたいと思っている。 ○D委員 　私が応募したのは高齢者というのが一番大きい。免許の返納や自分も60の半ばになって、後何年かなっていうところも思うし、自分自身両足が不自由なので絶対車がこういう風な社会では必要。 　毎月1回くらいは、自分でバスに乗ってみようと思い、バスに乗って町中に出ることがある。

	家から出て、本宮野から市内に向けて乗ると、道のすぐ横のバス停になるが、町中から戻ってくると、新鮮市場の野球場のほうでバスを降りて、地下道を歩いて戻ってくることになる。 この地下道が大変。近くの高齢者の人がここに歩道を設けてもらいたいという事を、何年か前に車座トークで言った事があるが、未だにあそこに歩道ができないという事がある。また、市内でも、そこの市民館から中電のほうに行く場合、地下道となる。地下道を無くすことはできなが、僕としては横断歩道を増やしてもらいたい。 タクシーの利用も含め、全般的に交通の事に対して興味があるし、何年かすると町中に住みたいなというのもある。町中に住んで家とか全部建てれるような財力があるかというと全くないから、自分の家を売るか売らないかというのもあるし、できれば市で町中に集合住宅なんか造ってもらうと自分がもっと高齢になった時の生活が便利になるといったことを言いたいので、この委員に応募した。 ○E委員 私は、3月までタクシー会社でコミュニティ運転士をしてた。もうやめたが、運転士確保については、一から職員を育てるのではなく、2種を持っている退職者を雇う。 うまく言えないが、今行政からこのコミュニティ事業は、離されて民間に委託されているが、その部分を財団法人みたいな感じで、独立はしているが、運営は行政やスポンサーさんに出してもらったりすることにより、1つの会社みたいな感じにしてはどうか。 退職後の運転士を雇えば、賃金的にも安くあがるのではないか。 これによりタクシー会社さんのほうにも負担がかからなくなりますし、運転士をコミュニティ交通用に用意することになると、時間割とかの負担もある。 そうなった場合独立させることも考えるべきなんじゃないかなといったような意見を言いたくて応募した。 ○F委員 まず、私がこの公募に対して作文を書いたのは、ボランティアの集会で私名指しで、秋穂はどうなるの、どうしたらいいの、という意見がたくさん出た。 ご存じのように秋穂は過疎地に指定され、数も減っており、昔に比べたら半分になっている。 これから秋穂地域も高齢化率がもちろん進む中で、とにかくバスの乗り継ぎの問題がある。 今は、十分に運転して不自由していないが、これから2・3年後に、みなさんがおっしゃるように医療機関に行こうにも足がないといったことになる。

	こないだもお年寄りの方に聞いたら、第一病院に秋穂からタクシーで往復して行かれる。そういう事もたくさんある。宇部のほうに行きたいけどどうしたらいいかと私のところにこられたり、ボランティアの集会で話にもなる。 私のところだけかなと思ったら、どこの集会に行っても最終的にそういう話になって、結論が出ないままにずっと今まで来ていた。 昔、コミュニティタクシーが通っていた時はある。 簡単に考えて、秋穂の日地は、細長く、海の方のずっと奥がある。奥のほうに行ってみてほしい。足が不自由な方もいらっしゃる。 その後すぐに、コミュニティタクシーがなくなった。乗り手が少ないからという話だったが、今後2・3年のちに私たちはどうなっているのかと思って不安になる。 皆さんからいろいろな意見を言われるので、私も最後の御奉公で何かしてみたいと思い、慣れない作文を50年ぶりに書いた。 とにかくそれぞれの地域にあった、きめ細やかな取組が必要と思う。だから地元に来ていただいてこの状況を見ていただいて、いろいろ考えていただけたらと思う。 ○委員長 御案内にありますように、山口市もいろいろな地域があり、それぞれで人口減少や高齢化がすごく進んでいるところもたくさんある。 その為には足の確保が一番大切になってくるんじゃないかと思っている。そういった対応をするためにも皆さんの力を合わせて、いろいろなご意見を出しながら取組についてしっかり検討していきたいと思う。 ○G委員 目に見えない障害があったり、身体的障害があったり公共交通機関が怖い子供たち、子育て世帯で子供がバスで泣いたらどうしよう、電車で泣いたらどうしようそういう思いから公共交通機関は使いづらい人たちを普段目の前にしているので、マイノリティな人たちの意見として私の意見を聞いていただけたらと思う。 徳地に住んでいるので、中山間地域で本当に足がない。 中山間地域でノーマイカーデーしろと言われても、じゃあどうすれば良いのという状態という所に住んでいるので、そうした面からも意見をさせていただけたらと思う。 27ページだが、コミュニティタクシーの利用者の割合が書いてあるが、それぞれの地域で高齢者が何％で何人住んでいて、利用率がこれだけあってってというところまで細分化したデータがあればもっと利用促進につながるデータとして活用できるのではないかと思った。

	また、ノーマイカーデーだが、全体的に公共交通機関をみんなに使ってほしいと思った時に、どこがターゲットなのか、独身サラリーマンなのか、お父さんなのか、お母さんなのか、大学生なのか、お爺ちゃんお婆ちゃんなのか、それぞれの年代で目的施策も変わってくると思う。 そういったところももう少し年代別世帯別でいろんな施策をしていただければ助かるのではないか、利用促進につながるのではないかと思った。 もう一つ先ほどもあったが、様々な公共交通機関のサービスを皆さんが一生懸命考えて提案して実現しているが、困っている人たちがいる、じゃあ何があれば困らないで済むのか、今あるサービスと困っている人たちをつなぐコーディネーター的な存在、免許を返納しますっていう人が出たら、あなたの地域はいついつこの時間にこういったバスがここを通っていますのでこれを利用すると病院には行きやすいですよとか、お買い物のときはこれが便利ですよというような個々人にあったスケジュールなんかをコーディネートして紹介してくれるようなサービスあればもう少し返納率が上がるというか、高齢者さんたちの外出に公共交通機関が使われるのではないかと思った。 あとは私の個人的な体験になるが、息子が小学生の時に公共交通機関を利用して通学していた。バス会社の方にはとっても親切にしていただいて助かったが、小学校 1 年生で、おはようございますと言ってバスに乗っても、挨拶が帰ってくるのは運転手さんだけ。 また、雨の日に小学校1年生は、大人の傘で顔から頭から全部びちゃびちゃになる。雨の日や雪の日は普通の日よりも公共交通機関の利用が増えるので、子供が乗れないし、乗ったとしても立っておかないといけない、そういった時席を譲ってくれるのは誰かといったら、「同じ小学校のお兄ちゃんお姉ちゃん、大人の人は譲ってくれないよ」と子供が言っていたのを悲しい思いで聞いた。 子供が公共交通機関であるバスを怖い嫌いとなってしまうとなかなか大人になってからの利用促進にもつながらないと思うので、子供たちも楽しめるバス、安心できるバスというのを常にじゃなく、ターゲットを絞って、何時から何時のバスは子育て世帯が楽しく乗れる、何時から何時はサラリーマンの人たちが便利に乗れる、そういったいろんな案があればいいかなと思った。 ○事務局 非常に参考になるご意見に感謝する。地域のコミュニティタクシーも、地域によって人口の規模であったり、また地形なんかも全く違ってそれぞれ地域の方に努力をしていただいており、今後どういう方たちが利用しているのかというところもわかりやすい形を示していきたいと思っている。 また、山口のコミュニティタクシーは、シニアの方で、基本100円で乗れるので、高齢者の方には喜んで乗っていただける形をとっていきたいというふ

	うに思っている。 　またノーマイカーデーも、誰をターゲットにするのかや、小郡では事業所が集積しているのに、小郡の事業者があまり参加しないという面もある。 　そういったところにもお声掛けしながら数を増やしていきたい。 　また、免許の返納などをサポートをする人は、地域づくりなのか福祉サイドなのかなど連携して丁寧に議論していかないといけないと思っている。 　ルールも先ほど説明していたように、小学生そして一般の方にもバスの乗り方教室などをしているし、私たちのほうにもこの4月に新しい学校に入学されてバスで通うのに座るところがない、もうちょっと車両を増やしてほしいとか、そういう声もいただいたりしている。 　そういった声は各事業者さんのほうにしっかりお届けしているところ。 　新しいライフスタイルというか、公共交通を使うということはこういうことといった、新しい社会の提示をこういう公共交通委員会の事業で積極的に発信できればと思っている。 ○C委員 　改正道路交通法で5月13日から高齢者75歳以上の運転免許証の更新制度が変わり、免許返納が自主的なのか強制的なのかっていうことが出てくると思うが、そういったことでやっぱり今G委員さんがおっしゃられたようなコーディネートについては、A委員さんというモビリティマネジメントのプロがおられますから、今のコロナもある中で、モビリティマネジメントをどういう風にされてるのかぜひ教えていただきたい。 ○A委員 　我々も今ウィズコロナの外出促進をどうするかっていうのを模索しているところで、実は総合時刻表のところにバス、鉄道、タクシーはほとんど感染リスクがありませんと言うメッセージがあるが、初期は、感染症がある中でも安全に外出できるんだという情報提供をしていく取組を実施していた。 　外出しても大丈夫という様な安心感を作るよう心がけてやっていたところ。 　車からどう公共交通に戻すかというのはあるが、それよりもどう外に出すかという所を必死に検討しているところ。 　一番外出を控えるようになったのは学生だというようなデータもありまして、戻りも学生がすごく弱い。すごく減って、その後戻ったけど、それでもまだ前ほど戻っていない。学生とか高校生は、地域に触れて感受性を高める一番重要な時期なので、そういったところにアプローチして外出を増やしていきたいと私自身は思って取り組んでいる。

	○D委員 　一般的なことだが、町中は渋滞するというのがある。 　普通の晴れの日のある時間帯と雨が降っている日が渋滞する。 　雨が降っているからゆっくり行こうと思って渋滞するのか、それとも普通の日は自転車とか歩きの人もいるかもしれない。 　雨が降ったから車で行こうかなとか、バスで行っていたけれどもバスがきても満員だから乗れないから車で行こうかなとか、どういう風なことで雨の日は町中が集中して渋滞するのかなっていうのがいまだによく分からない。 　これを交通委員の方とか市の方がどういう風に分析されているのかなと思っている。 ○事務局 　雨の日のこの路線がどういう状況なのかというのはバス事業者の方も大体の感覚はお分かりになられていると思うので、その辺は吸い上げて、道路が狭いからなのか、人が増えて乗降に時間がかかるからなのかなど、想像することはできるんですけれども、事務局ではそのレベルしか持っていない。 　そのあたりもしっかり計画の見直しの中で整理していきたいと思う。 ○委員長 　スマホなどを利用したビッグデータの活用が次第にできてくると思う。 　そういった中で移動のデータをとり、利用できるようになるのではないかと考えている。ただ今すぐというのは難しいような状況である。 ○副委員長 　今までのご意見など伺いながら、これまで山口市で取り組んできたこと、交通政策で取組んできたことを振り返ってみると、他の地域では中々取組まれてこられなかったことを結構やってきた部分はあるのだろうと思っている。 　大きく2つ特徴があると思っていて、一つは、それなりに多面的にいろんな対象者に向けての施策を行ってきている。 　主体になるのは高齢者ではあったが、公共交通を使える人については時刻表もその一つだが、なるべく多くの情報を提供して公共交通を知ってもらう努力は今までもしてきたかなと思っている。 　一つ一つそれぞれ不十分な部分はまだあるなとは感じているが、そういったことをやってきた。公共交通から遠い人たちの中で地域ニーズがそれなりにまとまる様な地域についてはコミュニティタクシーという形で地域に関わっていただきながら進めてきた。 　それだけのニーズがまとまらない場合や、個別に離れた居住地域が存在するような地域については、一般のタクシーを活用していただく方法として

	グループタクシーということをやってきた。 　農業など色々な事情の中で、マイカーを手放すわけにはいかないけれども段々長距離運転するのはきつく、家族も長距離をお父さんが運転するのは心配だなというような人をなんとか救えないかと思って、置くとバス駐車場いわゆる地方型のパークアンドライドやってきた。 　こういったことは高齢者向けの施策としておそらく他の自治体と比べてかなりいろんなことをやってきたんだろうなと思う。 　それから高齢者だけではなくて、若い人だったり、あるいは山口に来る来訪者に向けては、モビリティマネジメントの施策であったり、シェアサイクルなど、かなり多様なターゲットに向けて、多面的な取組を今までしてきた。 　もう一つは、関係者がそれぞれ役割分担をしながら公共交通を育てていく、維持していくという考え方をずっと持ってやってきたことも一つの特徴だろうと思う。 　事業者だけが頑張ればいいという話ではなくて、行政はどんな役割を果たすのか、地域の人たちはどんな役割を果たしていくのか、このへんはこれまで常に議論しながらどこかに過大な負担が掛るような仕組みじゃなくて、みんなが役割を果たしながら持続性のある公共交通にしていこうとでこれまで取り組んできた。 　そうした方向性そのものについては、山口市の交通政策というのは自分が20年近くか関わってきたから言うわけじゃないが、それなりに正しい方向性で進んできたのではないかと思っている。 　ただ、ここへきてコロナの影響は非常に大きいものがあって、おそらく全国的に見ても利用者数あるいは収益で言うと、ここ1・2年のところは3割あるいは3割強くらい減少し、ようやく落ち着いてきた中で戻ってきたとはいってもおそらく戻りきらないだろうという観測で私もそう思っている。 　今後そういった絶対数、移動のニーズそのものが全体に縮小する恐れがあるそういう中で物事を考えなければいけないということと、社会環境が大変変化をしている。 　当然高齢化も進んでくれば地域の状況というのも変わってくるし、そういった取り巻く状況、刻々と変わる状況を反映して議論していかないと、これまでやってきたことはそれなりに方向性として正しかったと私は思っているが、仮にそうだとして、ここで刻々と変わる環境をきちんと把握しながら次につなげていかないと道を誤ることになる恐れがあると思う。 　今後の施策として今変わりつつある環境をきちんと把握をし、それに併せてこれまでやってきたことの検証をし、次のやり方につなげて行くというような議論をしていく必要があるだろうと思う。 　それぞれの役割分担の考え方にしてもおそらくこれまでのままではなくて、少しずつ役割分担の内容も変わってくるだろうと思う。

	その意味では事業者さんにおいても、できることとそれから限界を超えたところをそれぞれご自分たちでも把握していただいて、ご提案をいただけるようなことも必要かなと思う。 先ほどJRさんからも入口のところの議論ということで、今回の各線毎の発表の話があったが、JRさんとして鉄道事業としてどこまでが可能で、どこからが不可能なのかというあたりのそういった議論が今後必要になってくるんだろうなと思う。 何をどういう風にすれば何が可能なのか、そういった議論につなげていかなければいけないので、そういった状況を見据えて変化に対応していくことが今後今年度以降の大きなテーマになるんじゃないかなと思う。 これまでにも運転士不足による状況の中で運転士体験会なども企画してきたが、今後限られた資源の中で物事を考えざる負えないというのは明らかなことだと思う。 ある資源をいかに有効に活用するのか、そういう中で持続性だとか役割分担の在り方とか、こういったことを再整理していく中で施策を組んでいく必要もあるんじゃないかと思う。 報告事項の最後のほうに県との共同事業で行っている「ぶらやま」の話などもあった。これからおそらく色々新たなシステムだとかIT化だとか、いろんな話が出てくるだろうと思う。 これまでになかった手法を入れ込んでいくようなことも今後あり得ると思うが、今後の議論の中で忘れていただきたくないのは、そういった新しいものを導入することが目的ではないので、何を救うためにそれを導入するのかという議論をきちんとしながら進めるようにお願いをしておきたいと思う。 先ほどもお話があったが、今までのターゲットの中でちょっと抜けてるなと思ってるのが子育て世代の皆さんの移動をどう支えていくかということ。 その辺は今までの公共交通の仕組みの中でもしかしたら救い切れていなかった部分じゃないかなと思っているところがあって、この辺について、どういう仕組みならできるかという所の議論も今後していかなくてはいけないんじゃないかと思う。 ほかの地域でいろいろ実験的にやり始めていることもあるが、私のほうもそんな情報提供もさせていただきながら今後の議論をさせていただきたいと思う。 ○D委員 皆さんがバスとかタクシーに乗りましょうという風なことを一言いいたいと思う。やはり利益が出てないと公共交通なんかというのは増便したりするのは無理だと思う。 市報などで市民の皆さんに少しでも啓蒙啓発活動をやってもらいたいし、

	山口市には教育委員会の中に社会教育というのがあって、2か月に1回委員の人が集まって話をしているらしいが、こういう風なところから公共交通を維持するにはどうしたら良いのか、交通委員会だけでなく、社会教育が、もっと一生懸命に頑張って市民の皆様に啓蒙啓発活動をしていくことが第一歩じゃないかなと思っている。 ○委員長 　教育委員会と連携してしっかりやっていきたいと思う。ご理解とご協力をお願いする。 ○事務局 　今日いただいた意見を踏まえ、これからOD調査などを夏に行っていきたいと思っている。 　そして地域の声などもどんどん拾っていかないといけないと思っている。 　資源が無限にあるわけではなくて、広がるわけではないので、ある資源をどう活用してシェアしていくのかという所などこれから計画の見直しなど図っていくので、その方向性を調査を踏まえて皆さんに第2回目の中でお示しできたらと考えている。
会議資料	令和４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 TEL 083-934-2729