

審議会等会議録(概要版)

審議会等の名称	第5回山口市総合計画策定協議会
開催日時	令和4年9月1日(木曜日)15:00~17:10
開催場所	防長苑 2階 孔雀
公開・部分公開の区分	公開
出席者	進士正人委員、藤井智佳子委員、橘康彦委員、佐藤真澄委員、桑原智恵委員、小山文彦委員、白石レイ委員、鈴木春菜委員、坂本京子委員、于佳男委員、永久弘之委員、戸田岸巖委員、重村奈津枝委員、小野哲委員、安光忠彦委員、田中貴光委員、郡さやか委員
欠席者	今村主税委員、粉川妙委員、手嶋郁夫委員
事務局	山口市総合政策部企画経営課
次第	<p>1 開会</p> <p>2 会長挨拶</p> <p>3 議事</p> <p>(1) 第4回山口市総合計画策定協議会以降の状況</p> <p>(2) まちづくりの状況(広域県央中核都市づくり、安全安心・都市分野)</p> <p>(3) 今後の予定</p> <p>(4) 坂本 京子 委員からの話題提供</p> <p>(5) 白石 レイ 委員からの話題提供</p> <p>(6) 鈴木 春菜 委員からの話題提供</p> <p>(7) 意見交換</p> <p>4 今後の日程</p> <p>5 閉会</p>
内容	<p>次第に基づき、以下のとおり進められた。</p> <p><u>1 開会</u></p> <p>【事務局】</p> <p>(資料の確認、欠席委員についてのお知らせを行った。)</p> <p><u>2 会長挨拶</u></p> <p>【会長】</p> <p>よろしくお願いたします。山口大学の進士です。前回、急遽、欠席いたしまして、ピンチヒッターに今村先生をお願いをして、皆さんに大変ご迷惑をおかけしました。</p> <p><u>3 議事</u></p> <p>【会長】</p> <p>それでは、次第に従いまして、3番目の議事に入らせていただきます。</p> <p>議事(1)から(3)について、事務局から説明をお願いいたします。</p>

(1)第4回山口市総合計画策定協議会以降の状況 ～ (3)今後の予定

【事務局】

(資料1「第5回山口市総合計画策定協議会 説明資料」について説明を行う。)

【会長】

ありがとうございました。今の事務局からの説明について、一度私が1時間かかって聞いたものを、本日は20分しかないところで、まとめて説明いただきましたが、早口で分かりにくい説明もあったのではないかと思いますので、委員の皆様の中で、ここは聞きたいというところを、まずお伺いしたいと思いますがいかがでしょうか。気になったところや、追加で説明が欲しいというところはありますでしょうか。

実は、大きなテーマが2つあって、「広域県央中核都市づくり」と、その後、「安全安心・都市分野」という話をまとめて説明をいただいたので、若干分かりにくいところもあったかと思います。もう少し聞きたいというところがあればお伺いしますが、いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。なかなか知らない話もあって、こんなことを市は計画されているのか、新駅をつくらうとしているというのもあったりして、いかがでしょうか。A委員、よろしいでしょうか。

【A委員】

はい。今回すごくふくらんだなと思って、少しドキドキしています。

【会長】

いろいろと見てみると、苦勞されている点、結構大きなお金を投資されている点など、例えば、湯田温泉や県庁、新山口駅など、若干距離があるところをどのようにつなぐべきなのか、そういうところを苦勞されていると読み取れるのですが、ここで、聞いておきたい点はございませんでしょうか。

はい、では、ありがとうございました。

(4)坂本 京子 委員からの話題提供

【会長】

それでは、議事の4番目の坂本委員からの話題提供をお願いしたいと思います。

【坂本委員】

皆様こんにちは。日本防災士会山口県支部で女性部長をしております坂本と申します。皆さんの資料にないものもあるのですが、私は、10年前まで東京で民間の気象会社に勤めておりました、テレビやラジオで気象解説をしていた時代があります。今は、山口大学の研究室に勤めながら、先生ではなくて、勤めながら個人的に、県内の気象予報士で会議をつくって、会長を務めたり、あとは防災士会の事務局や女性部長

などを務めたり、地域で自主防災組織をつくって活動したりということをしております。こちらにいらっしゃる皆さんのように、山口市全体をいろいろ考えられているような、大きなところというよりも、ピラミッドで言うと、一番底辺の住民に近いところで、細々とあちこちで活動しています。

本題に入る前に、私は、気象予報士として、台風11号がものすごく気になっています。皆さん、大丈夫ですか。これは、最新の予想なのですけれども、日本海に入ってくるのです。今日いらっしゃる皆さんも記憶にあると思うのですが、これが一番山口県で危険なコースなのです。予報円がとても広いので、予報円の西側を通れば朝鮮半島の方へ行きますし、ただ、この予想通り中央を通ると、台風がコンパクトで猛烈です。コンパクトだからこそ、ずれると全然影響がありません。ただ、この中心を通る、もしくは西側を通ると、甚大な災害が起こる台風になります。しかも、日本列島に秋雨前線が停滞しているので、この台風が来る前から、あちこちで雨が降って、今も、甲信地方や北陸・東北地方では、警報が出たり、土砂災害警戒情報が出たりという状態になっております。これが現在の雲画像です。本当にくつきり目が出ていて、これは秋雨前線の雲なのですけれども、気象の世界では、台風+前線=大雨の法則というのがあるのです。なので、山口県にとって最悪のパターンで最悪のコースを通ってくる台風です。今日お越しの皆さんの団体で、重要なポストや、社長さんをされておられると思いますので、ぜひ警戒をしていただきたいと思いました。というのが、これが、山口市で過去に甚大な災害をもたらしたときの台風の進路図です。これが、1991年、1999年、2004年、2005年と、大体構図が同じなのです。今回、こうしたコースを取る、九州の西、海の上を長い間通って、たくさん水蒸気を含んだ状態で、日本海に入ってくるというパターンですね。1番左上の図は、1991年のリンゴ台風です。台風19号でしたかね。右上が、山陽小野田で竜巻被害があって、宇部空港が水に浸かったときですね。左下が、出来たばかりの山口情報芸術センターの屋根が吹っ飛んだ時がありましたよね。あのときです。右側が岩国の錦川が氾濫しました。このように、山口県で危ないコースは大体決まっていますのですけれども、今回はそのコースを取るというところですので、もしかしたら、何も起こらないかもしれないのですけれども、今のところ余り良い状況ではないというのをお伝えしたいと思いました。

さて、私自身は、住民の方と一緒に様々な防災活動をしていることが多いです。コロナ禍でも、ここ2年3年は、全然中止していません。昨年の活動を紹介させていただくと、私は、大殿地域に住んでいまして、大殿地域で防災の学校というのを開催しました。もちろん、参加人数はかなり制限しましたがけれども、子供たちと親御さんの皆さんと一緒に、いろんな防災の研修をしたり、私の住んでいる町内で自主防災組織をつくって7年なのですけど、コロナ禍を含めて、1回も、この訓練というのを止めてないです。去年も防災カフェというのを開催しまして、実際に薪で炊き出しをやっていました。あと、山口市ではないのですが、私の勤めている大学の研究室の学生を誘って、萩市のむつみで、むつみの支所の方と一緒に、防災キャンプをむつみ小学校の子供たちと一緒に開催しました。あとは、アレルギーの方が災害時に避難所に行けない、食べ物がないと

ということで、みんなで考えようということで、大殿のふるさと伝承センターで開催したのですけれども、こうしたアレルギーっ子のための炊き出し訓練を2回ほど、支援者と当事者と、そして行政の方と三者で集まって、実際にどんなメニューだったら良いのか、どのように改善したらアレルギーの方が安心して食事を手に取ることができるのかということも考えました。それをまとめたものが皆さんの机の上にお配りしている「やさしい避難所」というものです。今年は、車中泊訓練を実施する予定です。アレルギーの方と発達障害のお子さんを抱えている親御さんが、避難所に行きたいのだけれども、部屋の中に入れない、せめて、避難所の駐車場で車中泊が出来たら安心なのだけどもということに配慮するために、車中泊訓練をやる予定としております。何が言いたいかというと、コロナ禍であろうがなかろうが、災害はやってくるということですね。今回の台風11号も、コロナで大変だから日本に行くのをやめようなんて、そんな配慮はありません。防災というのは、市町を越えたりとか、県を越えたりするとコロナのリスクもあると思うので、だからこそ、地域の中で小さく集まることで、防災の歩みを止めないというのが大切だと思って活動しております。

それにしても、山口市は、本当に東西に長くて、北は島根県、南は瀬戸内海まであります。災害のデパートと言うのでしょうか。あらゆる災害の可能性が、活断層も走っておりますので、考えられるところだと思います。これが、気象衛星ひまわりから見た2年前の台風10号です。観測史上最も強い勢力で上陸、または接近の恐れがあるということで、早くから警戒が呼びかけられました。今回の台風11号もそうですけど、こんなに日本に接近している状態で、台風の目がくつきりはっきりしている、そんな台風は近年多くなりました。ここまで発達した状態でやってくるというのは、昔はそんなことなかったですね。海面水温が高いことが原因のひとつです。これが今年の7月の海面水温、これは日本列島ですけれども、台風は、海面水温が27度以上で勢力を保っているのですけれども、この27度のラインが山口県の日本海側までありますね。これは昨日です。8月31日だと、27度ラインがここまでで、30度。これは、平年と比べて1度から2度高いのです。海水が1度から2度高いってものすごいことですね。だからもうあまり衰えることなく、日本海に入ってくると思います。予想では950hPaで、山口県に今のところ、6日ぐらいですかね。5日の夜から6日の朝にかけて最接近する予報となっています。

また、台風だけでなく、災害は毎年起きていまして、去年は、静岡県熱海市の土石流災害。多くの雨が降りまして、26名の方が亡くなって、未だに1の方が見つかっておらず、捜索が続いています。そして振り返ると、そのまた1年前、2020年は、熊本県人吉市の災害ですね、車の底がこうなっているって初めて見ました。また、1年遡って2019年は、様々な災害があったのですが、千葉県に台風が来て、ゴルフ場のネットが倒れて、民家を襲ったり、関東から長野、東南北部の水害、新幹線の倉庫が水に浸かって、新幹線がたくさん使えなくなったというような災害もありました。そして、2018年は、平成最後の年です。最後の年に、平成最悪の災害が起こりました。2018年7月豪雨ですね。合計250人以上の方がお亡くなりになっています。近年、250人も死者が出る災害は、語り継がなくてはいけない大災害です。岡山県倉敷市は水害です。広島は土石流ですね、土砂災害が起こりました。このときは、山口県でも東部を中心に大雨になりまして、島田川が氾濫して、このように、いつも

の光市の風景が、当時はこうなりました。(写真を比較しながら)のどかな田園風景や湖に、この黄色いガードレールがこの黄色いガードレールで、このお宅が、このお宅になります。山口でも、土石流によって3人の方がこの2018年7月豪雨で、お亡くなりになっています。様々な災害があるのですけど、気象庁が2018年豪雨のときには、これは地球温暖化が原因だということを記者会見されました。今まであまり温暖化について明言されることは少なかったのですけれども、とうとう面と言うことになったのかと驚きました。また、そのあとの災害では、大学の先生が海水温が高くなることで大量の水蒸気が日本列島に運ばれてくるのが洪水の原因だったということをおっしゃって、温暖化は止められませんので、これから私たちは、こういう気象状況の中で生きていかななくてはいけないのだなあとと思いました。

山口県も、振り返ると、2013年の山口島根豪雨、山口市の阿東から萩市の須佐・田万川にかけて災害がありました。来年で10年です。そして、もっと振り返ると、近隣ですと、防府の土石流災害、これは、老人福祉施設ですけれども、このときも防府が甚大な被害を受けましたが、山口も結構雨が降りまして、フジグランが水に浸かったり、平川地域では、ボートで救助された方も多かったです。防府は、岩盤が真土、防府の方って真砂山っておっしゃいますが、噴火花崗岩で出来ていて、土砂災害がたくさん起こったのですけれども、山口はどちらかというと、川の被害、水の被害が多かったなと思います。フジグランの向こうに朝田浄水場がありますけれども、2009年には水に浸かりまして、山口市内全域が断水になったってような災害があります。もっと遡ると、1999年の宇部空港ですね。何百台という車が水に浸かりました。山口県内も、そんなに災害は無いと言われるのですけれども、こうやって振り返ると、大体4・5年おきに1回、大きな災害に見舞われております。そう考えると、最近の1番大きな災害は、島田川が氾濫して、3人の方が土石流に巻き込まれてお亡くなりになった2018年7月豪雨。ちょうど今年がそれから4年ですね。絶対に4・5年に1回来るといわけではないのですけれども、そう考えると、やはり、いま1度、私たちが気を引締めて、防災に取り組まないといけないと思います。

もう少しお話しすると、山口都市核の部分ですね。大内地域と湯田地域と平川地域、この紫の…すみません、資料に出来ないものも多く申し訳ありません。この紫のラインが、2009年と2013年で内水氾濫した地域ですね。この3地域は、水に浸かっております。これはハザードマップで見ると、とても危険なエリアに入っています。山口都市核では結構、水害が危険というか、山口市は榎野川が流れて、そこに向かって、仁保川、一の坂川、吉敷川が入って、問田川、九田川などが榎野川に入ってくという地形になっています。その中でも、大内地域をクローズアップしてみます。ハザードマップだと、大内地域もかなり危険です。このあたりはわかりますかね、仁保川が榎野川にぶつかるところで、鰐石橋があるあたりですが、ここが最大浸水が5mから10mというエリアが一部出てきています。と言いますのも、これは地形図ですけれども、大内地域は、この場所はわかりますかね。262号線が通っていて、こちらが小鯖の方ですが、要は榎野川、鰐石の方、山口市内のほうに向かって、標高が低くなっているのですね。だから、やはり水に浸かると大変です。でも、この低いこのエリアの開発が進んでいます。これは、1899年で、何もありませんよ。これが仁保川で、これが問田川です。この間というのは、田んぼだらけだったのですけれども、そのうち大内地域に農業試験

場が出来て、そして、小学校が出来て、そして今度は、この262号線が出来ていくわけですね。そして、農業試験場がここに移転するわけです。そして、そのことによって、1964年の地図を見ると、262号線が通って、姫山団地ですとか、小京都とか、たくさん開発が進んで、そして、2005年には、このピンク色は住宅地ですけれども、こんなに開発が進んで、田んぼしかなかったこのエリアに、たくさんの住宅開発が進んだというようなことがあります。大内地域の方は、こういう防災活動をして、住民の皆さんで啓発をして、災害に備えていらっしゃいます。すごく大切なことだなと思います。

そして、これからの気象というのは、IPCCという偉い先生方が、地球規模で言うと、まだ雨が2倍増えるらしいですね。そして災害のリスクが増える。そして、雨の降らない日が増える。変な話ですけれども、昔はよく異常気象と言っていましたけど、今は違いますね。極端現象と言うのです。メリハリがすごいです。降る時はものすごく降って、降らない時はカラカラ。結局、年間の降水量は、山口市は、年間1,900ミリぐらいなのですけれども、年間の雨量はさほど変わらない。もちろん温暖化で増えはしますが。要は、すごくメリハリの効いた天気になっていく、そして、気温も上がって、真夏日や熱帯夜が増えて、熱中症で亡くなる人が増えるという、こういう時代を、私たちはこれから生きていかなければならないということですね。天気の仕事をしていると、最近、空って怖いねとか、いろいろ言われるのですけれども、もちろん、近年のこういった極端な気象現象もあるので、先ほど言いましたように、生活スタイル、まちの構造を変えたりとか、高齢化や過疎化が進んで、コミュニティが希薄になったり、あと、脆弱な地質、自分が住んでいる足元がどんな地質で出来ていて、どんな危険があるのかということあまり考えずに、どんどん利便性だけを求めて、開発をしていたことによって、予想をはるかに超えた気象現象というのが現在の私たちの生活に襲いかかっているのかなというように思っています。

こうした自然現象というのは、もう人間の力では食い止められないと思います。先ほども言いましたように、温暖化は進む一方です。ただ、甚大化する自然現象による災害の被害というのは、私たちの日頃の努力で減らしていくことができる、それが防災なのだと思います。防災といっても、ソフトとハードと両輪でやっていかなくてはいけないなと思っています。行政の皆さんには、河川の改修ですとか、例えば、今回の資料の中にもありましたコンパクトシティのことですとか、避難所の充実ですとか、そうしたことと、一方で私たち住民はソフトの面で、まず逃げるといこと、避難するということをもっと考える。この両輪で災害から暮らしを守っていくということですね。これからの気象災害というのは、いつでもどこでも、想像を超える強さで起こる。これが令和の気象災害だと思います。特に、この夏は、災害がほとんど夜ですよ。山口では、全部夜に大雨になっていますね。そして季節を問わず、昼も夜も、これまで起きたところはもとより、起きたことがないところでも、これからは起きる。起きるときには、想像を超えた規模、ハザードマップを超えた規模で起こる。これが、令和の気象災害だと思います。

災害は、非日常でして、なかなか訓練に身が入らないということもあると思います。災害は、明日起こるかもしれないけど、一生起こらないかもしれないので、そういうのが、防災をやっている時には、ジレンマなのですけれども、災害は稀かもしれませんが、防災というの

は、日常の中で、取り組んでいかなくてはいけないと思うのですね。そういう意味では、私は、防災活動というのは、まちづくり、仲間づくりにしていかなくてはいけないと思っています。

前回、「福祉でまちづくり」というお話を聞かせていただいたのですけれども、それと一緒に、「防災でまちづくり」というようになっていけば良いと思っています。防災を考えるということは、多様性を考えたり、例えば、災害の伝承をしていったり、子供たちの教育ですとか、農業とか林業とか水産業とか、あと観光ですね。観光客の方をどのように救うのかとか、健康でなければ逃げられませんから、防災というのは、一人一人の健康も大切だし、いろんな切り口があります。行政はどうしても縦割りになっていますけれども、それを防災で、串で横軸に刺して、防災でまちづくりというのが出来たらいいなと思っています。

以上で終わります。ありがとうございました。

【会長】

ありがとうございました。台風の予想進路ですが、若干、朝鮮半島の方に寄りましたね。折角ですから、何か御質問ありますでしょうか。

私は、元々、土木系ですので、いろいろな委員会でこうした話を聞くのですが、高潮対策とかは、災害が起こると、その後、堤防をつくったりするのですが、時間がかかるのですね。完成までやはり30年くらいかかるのが問題で、30年の間どうするのかという議論が出ます。その時に、やはりハードに頼るのではなくて、今日のお話のように、ソフトとハードを上手く組み合わせてやっていくというのは重要だなと思いました。

【坂本委員】

中長期的に見るものと、今すぐできるものを同時にやっていくということですね。

【会長】

岡山県真備町にも行かせてもらっているのですが、過去、何度も洪水被害を受けていて、洪水被害が起こると、そこにしっかりと碑を建ててきたというのがありますが、いつの間にかそういう情報は消えてしまっていて、人がたくさん住んでしまっているというのが現状なので、我々としてもしっかりと伝承することも重要なことと思っています。

他に何かよろしいですか。

【B委員】

防災を通したまちづくりが、人とのつながりや福祉などの面でもまちづくりになるというのは、すごく良い話だったなと思いました。

ただ、先ほど温暖化は止められないというお話だったのですが、私は、温暖化、気候変動は、今だったら止められると思っています。それこそIPCCで気候変動は、人の活動が原因であると断定されたと思っています、その気候変動を止めるためのパリ協定、1.5度目標、脱炭素だと思うので、そういう気候変動を止めるという面からのまちづくりが、防災にもつな

がって、それが、まちづくりにもつながっていくのかなと思いました。

【坂本委員】

ありがとうございます。2100年に向けて、今、対策をしたとしても、多分、もう今の温度を維持することは出来ないと言われています。その幅が、5.7度上がるのか、2度、3度で済むのかというところで、そうした温暖化を抑制する取組というのは、すごく必要だと思います。

ただ、今やって、もう大丈夫かという、やはり中長期的なもの、先ほどのハードと一緒にですね。ただ、おっしゃる通りに、温暖化を防ぐという取組は、必要なことだと思っています。

【会長】

ほかに何かよろしいでしょうか。

【C委員】

坂本さんが山口市の防災訓練、水曜日、11時にあるものは、どのように思われていますか？

【坂本委員】

私は、防災士会として、市の防災訓練に参加したことはないですね。市の防災訓練は、その地域の中で取り組んでいらっしゃる認識しているのですけれども。

【C委員】

私は、やはり、音楽をするので、大変気になっていることの一つに、防災訓練があります。たまたまですけれども、水曜日の午前中に地域交流センターを利用することが毎週あるので、どうしても、11時の訓練の様子を聞くというか。どのように、市民の皆さんが、その時間を過ごしていらっしゃるのか、何のためにどうやって、防災訓練をやっているかというのを、私には分からないのですが、確かに、長年地域交流センターでやっているものなので、最初は、その時間になりましたら、一応、訓練ですので、やっているサークル活動は止めて、お聞きくださいということだったと思います。今は、何ということもなく、マンネリ化しているのです。

そのことの一つに、申し訳ないのですけれども、ちょっと真似してもいいですか。「こちらは、山口市役所です」とおっしゃるのですね。山口市がスマートではないような部分を表している一つで。広い範囲の方々に、例えば、田畑に出ていらっしゃる方とかにも伝わるようにゆっくりおっしゃっているのかもしれないのですが、別にこのことについて演出家を迎えようと言っているわけではないのですけれども、ただ、もうちょっと、皆が訓練をしようという積極的な気持ちになれるような取組というもの、仕掛けということは出来ないのかと常々感じています。毎回それを聞いている私としても、どうしていいか分からないのですけれども。何か、そういったところについては、改善されるような見込みや、何か御意見が出ていたりするのでしょうか。市役所の方は、水曜日の11時の時点ではどのようにお過ごしでしょうか。ま

ず、それを私は聞きたいです。

【事務局】

1番近いところで言うと、8月10日の水曜日に、11時から行われたJ-アラートの訓練のことだろうと思っています。そもそも聞こえないエリアに住んでいらっしゃる方もいらっしゃるという逆の課題もあったりして、やはり、一つの手段で全部を解決するのは難しいだろうと。Jアラート、メール、ファックス、テレビ、ラジオ、ありとあらゆるものを組み合わせながらということも思っています。音声的に邪魔になったりするところは、またいろいろ御相談させていただきながら、場合によっては、少し御協力いただきながらという面もありますけども、伝達手段はしっかり考えていきたいと思っております。

【C委員】

例えば、その方の声にあわせて、学校での取組だとか、地域での取組だとかっていうことがあるのであれば、それは有効なことだと思うのですが、ずっと同じようなかたちで来ていて。例えば、坂本さんが、その訓練の「こちらは山口市役所です」というのを素敵におっしゃったら、何かしらの変化のある、みんなが「おお」と思うような取組を。今は、シニアでも、携帯が地震になるとものすごくブーブー言うので、すごく恐怖感を持っているということもあると思うのですが、それを恐怖と感じさせずに、こういうときはこうすれば良いのだなというように、すぐ行動に結びつくような訓練というものが必要じゃないかなと思っていて。そういった仕組みや取組というのを、こういう場で、皆さんの工夫で、提案出来ないのかなと思ったりしています。いかがでしょうか。

【事務局】

無関心層をどのように引き込むかという課題に通じるものだろうと思います。事務局でも考えたいと思います。また、坂本さんのお知恵もいただきながら、考えていきたいと思えます。ありがとうございます。

【会長】

御質問よろしいですか。今日は坂本さんの時間が限られているということで。坂本さん、ありがとうございました。

概ね1時間経過をいたしましたので、ここで、休憩を挟ませていただきたいと思います。

(5)白石 レイ 委員からの話題提供

【会長】

時間となりましたので、白石委員、よろしくお願いいたします。

【白石委員】

山口大学の白石と申します。私は、専攻が建築の中でも住宅になります。先ほど坂本委員より、「防災でまちづくり」というようなお話があったかと思いますが、私の方からは、「住宅づくりでまちづくり」といったようなことを、山口市に限ったことというよりは、世界的な国際的な視点から話題提供させていただければと思います。よろしくお願ひします。

本日は、主に3点についてお話しできればと思っております。最初に、世界のトレンドということで、国際的には、公共が社会住宅に介入するべきかという議論が行われておりますので、そういうまちづくり、都市と社会住宅の議論について御紹介できればと思います。2点目は、日本で言うと社会住宅、公共が関わっていく住宅というのは、イコール公営住宅になるわけですが、そういう公営住宅をどこに配置していくべきか、そういったことをコンパクトシティの観点から立地について話題提供させていただければと思っております。3点目は、そういったことを踏まえて、世界にはどんな事例があるのだろうかということで、まちづくりということで、参加やコミュニティをつくっていくような住宅計画、それが連帯していくことでまち全体が良くなっていくような、そういった先進事例について、お話ししたいと思います。

まず、世界のトレンドについてですが、なぜ、住宅を議論するべきかという点があります。一つは、国連で言われていることですが、都市土地利用の7割以上が住宅であるということがあります。ですので、都市問題とは住宅問題である、住宅を考えることが都市を良くしていくことにつながるというような提言があります。この歴史的な国際的な、住宅に関する方針の経緯を御紹介しますと、80年代は、世界はイネーブリング戦略ということに向かっていました。イネーブリング戦略というのは、政府は住宅の供給者ではなくて、手段の提供者、イネーブラーであると。つまり、住宅を直接供給するのではなくて、制度を準備したり、そういったことで間接的に介入していくという方針が立てられました。それは、民間や居住者自身が、自分でしっかり住宅をつくっていくということだったので、2015年に入りまして、完全に失敗だったと結論づけられています。今は、政府は、やはり積極的に住宅問題に介入すべきということで、議論が行われています。

しかも、昔は、こういった住宅問題というのは、途上国を念頭に行われることが多くて、住宅不足、スラムといった問題が世界的に大きかったわけですが、近年は気候変動の問題が出てきます。あるいは今のウクライナの問題のように、戦争・紛争による難民がたくさんいる。そういった住宅問題というのは、途上国、先進国にかかわらず、考えていくべきだということが、喫緊の問題だと言われています。

ここで、少し日本の状況かどうかということクローズアップしてみたいと思っておりますけれども、社会住宅という概念が世界ではあります。社会住宅というのは、何らかの公的支援のある住宅供給ということで、例えば日本であるような公営住宅、あるいは非営利・限定営利住宅が含まれます。ここにヨーロッパの地図を示していますが、ヨーロッパの場合は、こういった公営住宅、非営利・限定営利とグラデーションがあって、社

会住宅が2割から3割あることも多いです。一方、日本は、公営住宅のみとなっておりまして、完全にパブリックかプライベートかの2極、2択で、公営住宅は、たったの3%というような状況になっています。しかも、今、政府は、これをさらに減らす方針でして、実際に今、減らされているような状況にあります。ですので、非常に、日本の社会住宅政策は乏しいという状況にある中で、さらに状況が厳しくなっていく。一方、日本の特異性というのは、やはり、特に地方において、少子高齢化・人口減少が激しく、その中で、そういう方針をとらざるを得ない、まちを持続的にするためには、そういったことが必要だといった面もございます。

そこで、公営住宅を取り上げて、どうやって適切に減らしていくべきかという議論があります。先ほど事務局の説明にもありましたように、コンパクトシティという目標に従って、立地適正化計画という計画がとられておりまして、あるエリアを設定して、そこに居住を誘導していこうという政策が図られているわけですが、その右側、山口市も含めた山口県内の公営住宅の分布、その誘導区域の状況を見てみると、この右下に山口県全体と書いてありますけれども、緑の部分が、居住誘導区域外にある公営住宅団地の数になっております。ですので、全体で見ると、約半数が誘導区域外にある。山口市においても、45%、ほぼ半数が誘導区域外にある。つまり、今、市が図っている、政府が図っている立地適正化というコンパクトシティ政策と、公共が供給している公営住宅の立地がなかなか擦り合わない。その整合性をどう取っていくかという課題があります。いろいろ難しい点ではありますが、民間の住宅を誘導区域に誘導していく、それと同時に、この公営住宅をしっかりと可能な限り、集約化して、誘導区域に入れていく必要があると思います。同時に、やはり、世界のトレンドを見ても日本の社会住宅供給は非常に厳しい状態ですので、この誘導区域外の社会的な住宅供給をいかに充実させていくかということが、重要なのではないかなと思います。

3点目に移らせていただきますけれども、ここからはちょっと事例紹介になります。参加とコミュニティに着目して、事例を紹介したいと思います。

まず一つは、世界から、①ということで、先進国代表でスイス、そのあと途上国代表でフィリピン、時間があれば日本から、地方と首都圏等を御紹介したいと思います。まず、世界からスイスということですが、スイスは、非営利・限定営利住宅というのが、例えばチューリッヒ市の場合は、市の住宅ストックの2割以上を占めます。今は、市がそれを強力にバックアップをして、3割にしようという計画を立てていますが、この組合所有住宅というのは日本にはない住宅形式で、ちょっと理解するのが難しいかもしれませんが、簡単に言うと、市とNPOが共同して、個人で所有する住宅ではなくて、みんなで所有する住宅をつくっていきましょうという住宅づくりです。日本との比較の中で見ていくと、左の図が、区分所有(日本)の場合で、マンション、英語で言うとコンドミニアムですが、この場合は、土地と、廊下や、屋根などの共用部があったときに、301号室にAさんが住んでいたら、301号室は100%Aさんのものです。一方、スイスの組合所有住宅においては、Aさんは301号室の占有権を持っているけれども、301号室を所有しているわけではなくて、AさんBさんCさん、みんなで個人の

専有部分を含めて、全てを共同で所有するというような方式です。そうすると何が良いのかということですが、例えば、コミュニティ・共有スペースが生まれにくかったり、皆さん個人のスペースがやはり1番重要ということになります。あるいは、権利が完全に細分化されてしまって、今、起こっている問題としては、団地の建替えのときに、合意を取るのが非常に難しく、団地がスラム化するというようなことがあります。

一方、こうして組合所有にしていくと、共有スペースを増やせる。そうすると、例えば、よくやられるのは、1階全てをランドリールームにして、そうすることで、各個人のスペースや、いろんな設備を節約することが出来て、市場価格より1割2割安い価格で住宅を提供できるとか、あるいは、そういう共有スペースが多いことで、コミュニティが生まれるような状況にあります。

ほかに良いこととして、こういうNPOの住宅供給を市がバックアップする場合には、単なる住宅機能を提供するだけではなく、市が必要だと思っている、いろんな都市機能と複合させるということで、多様な建物とまちができていくというようなことがあります。最後にマネジメントしやすいというのがありますが、組合所有というのは、組合員がみんなで投票して意思を決定することになりますが、入退出者のコントロール、この人は本当にその住宅に入っているかとか、誰に売るか、そういったことをみんなで合意を取ってコントロールすることが出来ます。

もう一つ、ユニットスワッピングというのがありますけれども、ライフステージによって、必要な住宅規模というのは異なってくると思います。そうしたときに、あなたの家は、もうお子さんが大学生になりました、出て行きました、じゃあもう3LDK必要ないですよ、一方、こちらのお宅は、子供が高校生になって、3LDKが必要です、となったときに、出ていくのではなく、同じ住宅地の中で、ユニットをスワッピングする、変えましょうということが行われたりします。こういった事例が、特にスイス、特にチューリッヒ市では多く行われていて、土地提供や金利優遇、税制優遇、補助金とか、いろんなサポートを市がしています。所有の形式というのは形にあらわれにくいのですが、複合機能と住宅機能というところで少し事例を御紹介したいのですが、この写真は、実はトラムの車庫と住宅が一緒になっている事例で、この右側のところに、右下から左上にしたがってトラムの線がありますが、そこから右側にトラムが入っていく車庫があります。この左部分は、オフィスと商業スペースになっています。この右側の写真を見ていただいて、中に入ると、保育園等が整備されています。ですので、トラムの車庫と、商業スペースとオフィスと保育園の複合施設ということになっています。

次の写真は、奥に煙が見えると思いますが、近くにあるごみ処理施設から、送熱して、そこで暖房をとったり、あるいは、その左側に緑の建物がありますけれども、これは1階がカフェで、2階から上がホテルになっています。これは市が受入れた難民の人たちが働くホテルになっています。こうした事例が、全体の2割ぐらい供給されているという状況になります。

もう一つ、世界の中から紹介したいのは、フィリピンのケースです。フィリピンは、参加型の防災集団移転ということをしています。これは、前の大統領のアキノさんが始め

た政策です。書いていないのですが重要な点が3つあって、ひとつは防災、ハザード地域から移転するという事。2つ目は、コミュニティごと、つまり、ご近所グループみんなで移転しようということ。3つ目は、ご近所グループで移転するのですが、政府が、このような計画で、あなたたちここに住んでくださいねということではなくて、自分たちで計画をつくって、政府に提出して、これで良いですよ、ハザード掛かってないですね、良い計画ですね、見通しありますね、ということで、予算をおろすというようなシステムです。そうすると、従来、トップダウンで、非常に画一的な、住宅地が供給されていたのですが、右下のように、本当に多様な住宅地が供給されて、これもスイスの事例と同じで、単なる良い事例がありますよというわけではなくて、2.5万世帯ということで大体5万から7万人が、こうやって防災の集団移転を行っているというような、非常に世界的、先進的な事例となっています。

こうしたことは、日本でもやろうということで、国交省が動いています。今、仮設住宅に入るとき、あるいは、公営住宅に入るとき、皆さんばらばらに入って、隣の人、近所の人が知り合いではないから、行った先で引きこもりになってしまうというようなことが起こるわけですが、それでも、コミュニティごと、ご近所ごとに、維持をすることは非常に重要で、今まで日本で行われた、そうした集団の移転というのは、非常に大きな災害が起こった後に行われたものしかありません。例えば東日本だったり、熊本だったり。そういう時に何が問題になるかということ、やはり、緊急事態ということで、ご近所さん同士で話し合うような余裕がありません。今、国は、そうしたことを避けるために、発災後の防災集団移転ではなくて、発災前、ハザードにかかるような場所、あるいはハザードにかかっている場所から、コミュニティごとにご近所で引っ越しする場合は支援しますよということを行っています。ただし、それを実際にやっている地域というのはほとんどなくて、私の知る限り1か所、島根県江津市の事例があります。ここでは、この地図の右下の中山間地域、慢性的に数年に1回は浸かるという地域から、みんなで、候補が3つくらいあって移転しましょう。移転先に考えられるのはもちろん居住誘導区域内で、しかも集約化して減らしている公営住宅の跡地に移転しようというプロジェクトで、まだ実行されてないですけども、そういった事例がございます。

最後に、日本の事例をもう一つ御紹介しますが、これは、こういうのはもう少し支援があってもいいのではということで、完全に100%民間ですけども、良い事例ですよということで、御紹介したいと思います。一つ目は、コーポラティブ住宅といって、普通、住宅というのは、でき上がって、モデルルームがあって商品として買うわけですけども、このコーポラティブ住宅は、そもそも、土地だけの状態のときに、居住者候補の方が集まって、みんなで建設組合を結成して、一緒に設計をしたり、協議をしたりして、つくっていく、その過程でコミュニティがつくられていく、まちづくりが行われていくような住宅方式になります。数として決してたくさんあるわけではないですけども、行われています。コーポラティブ住宅というのは、ほとんどが、分譲というか区分所有でマンション形式なんですけども、中には、ほかの取組で、賃貸だけでもコミュニティをつくっていくような、住宅づくりというのがあります。この屋上菜園付住宅で、皆でイベントを

ゆったりワークショップをやったり、あるいは賃貸だけれども、コレクティブ住宅といって、高齢者が家事を全てするのが大変だといったときに、皆で家事を分担しようとか、ごはん食べましょうと。それをコモンミールと言うのですが、そういった住まい方というのも、海外だけではなくて、日本でも実際にやられていることもあります。

最後のスライド、3点目、「日本での課題は？」と書いてありますけれども、こうしたコミュニティを作る住宅に、何らかの小さなサポートが良いと思いますけれども、公的なサポートとか、あるいはまちのサポートがあつていいのではないかなと思っています。特に地方では、事業化が難しいとありますけれども、コミュニティをつくる住宅は、賃貸だろうが分譲だろうが、手間も掛かって面倒くさいわけですね。それが、結局、良いコミュニティになって、もう1つ作りたいとなっても、やはり、事業性としては非常に厳しいところがあつて、それをどうやって回収しているかというところ、今やっている事業者は、都心部の大きな事業者が手を付けないような難しい土地を安価に仕入れて、その分、コミュニティづくりにお金を使う、時間を使うということをやっていると思います。ですので、土地の価格が高くない地方では、そこまで事業性が出ないということで、やはりサポートがないとなかなか難しいというような現状があります。

最後に、「どんな計画が良い？」と書いておりますけれども、国際的にはミックスド インカム ハウジングという概念があります。それは、インカムだけではなくて、ミックスドであるということがキーポイントであるわけです。低所得者、あるいは困っている人、高齢者でもいいですけれども、ある一定の層の人を一定のエリアに集めるということは、やはりそこに、そういう人たちをイメージ化してしまう。しかも、そのまちの中で、そこがすすんでしまうというようなことがあつて、国際的には、色々混ぜて行きましょうと。所得階層だったり、取得方式も、先ほどのマンション、組合所有、賃貸だったり色々ありますけれども、そうした住宅地づくりが目指されています。

こんなところで、アイデアは、皆さんから、きっといろいろあるだろうなと思っていて、コミュニティをつくるような住宅地づくりというのが、まちづくりの中では、非常にキーワードになるのではないかなと思って、今回これを話題提供させていただきます。ありがとうございました。

【会長】

白石先生ありがとうございます。何か御質問ございますか。

【B 委員】

質問ですが、最初の方のスライドで、社会住宅の割合が日本は3%で、更に減らしていく方針と書かれていますが、白石先生は、減らすことに対してどのようにお考えなのですか。

【白石委員】

世界でも日本でも格差が拡大していると言われる中で、それぞれの脆弱性みたいな

のが非常に多様で、高齢や障がいなど色々あると思うのですけれども、減らしていいのかというのが私の正直な考えです。ただ、それと同時に、地方都市等でそのストックを維持していく余力がないというのも、人口減少の中で確実にあるわけであって、100%公共でやるとかではなくて、うまく民間を使いながら、ちょっとでも小さな支援をしてあげる、そこで、裾野を広げていくということが、日本を離れて大きな視点で見ると、非常に重要ではないかと思っています。

【会長】

他によろしいでしょうか。

【D 委員】

最後におっしゃられたように、事業化がすごく難しいなど。お金が絡むとどのようにしているのかなと思います。コンセプトは非常によく分かるのですが。民間から組合というよりは、市営住宅のような公共的なところからこうしたところを増やしていく、そうしたところもあるのかなと感じました。

それと、スイスの例もあるのですが、もっと比率の高いスウェーデンやオランダでどうされているのか、社会的な背景があるのか、ニーズがあるのかというところについて、なかなか日本では難しいのかと。アメリカと似ていて、アメリカは日本のまだ半分くらい。

【白石委員】

そうですね。やはり小さな政府を目指すような、日本、カナダ、アメリカというのは少ないですね。反対に、元の社会主義国であったり、東欧が多いというのがあります。それは、組合所有であったり、非営利みたいな部分だと多いというのがあります。ただ、一方、スウェーデンとかノルウェーとか北欧に関しては、福祉をしっかりとすることで、公営住宅をしっかりと供給する、非営利・限定営利住宅もしっかり供給するということがあります。イギリスやフランスに関しては、公営住宅もしっかり2割ぐらい供給するような方針をとっています。ですので、国の主義主張といいますか、スイスの中でも、ほかの都市は少ないけれどもチューリッヒは多いとか、その思想的な部分も非常に大きく関わっている部分があるのですけれども。その主義主張にかかわらず、こういったことは、ある程度、良いまちということを考えたときに、あるいは良い住宅地を量的に供給していきこうとしたときに、日本の状況で、100%公共でやるということは難しいので、やはり1か所、2か所ではなくて、まち全体で良質な住宅地を供給していくことを考えたときには、非営利や限定営利などの民間の力も借りながらやっていくしかないのかなと考えています。

【会長】

他によろしいですか。やはり人口減少というのが非常に大きくて、どこまで市営住宅

で、人口減少しているところに必要なかといったときに、例えば、スケルトンは市営住宅で、中のリノベーションは民間を入れるとか、工夫があると良いのかなと思って聞いていました。ありがとうございました。

最後、鈴木委員、準備をお願いします。

(6)鈴木 春菜 委員からの話題提供

【鈴木委員】

山口大学の鈴木です。お時間いただき、ありがとうございます。

今日、交通に関する話題提供ということで、私は専門が交通計画でして、道路計画から幅広く、いろいろ取り扱ってはいるのですが、今日は、特に満足度の低い公共交通の話題を中心に話させていただこうと思います。

表紙を見ていただくと、全然交通と関係ないと思われるかもしれませんが、週末に松江に出張に行ってきました、「特急おき」で3時間半かけて行って来たのですが、その山口線から見た徳佐の風景があまりにきれいでしたので、写真を撮ったものです。道路ですと、どうしても沿道に施設とか交通施設とか建物が張り付きますので、なかなかこういう風景を味わうということが難しいのですが、鉄道だとこういうようなことも味わえて、非常に重要な資源・資産だなと考えるところでございます。

それでは、まず、1ページ目、御覧いただきまして、近年の交通の課題ということで、主に都市の旅客交通に限って、どんなことが問題になっているのかということをお話させていただきたいと思います。

まず、最初に、自動車依存が過ぎるということで、過度な自動車依存で弊害などがたくさん起こっているという問題がございまして。このテーマで、恐らく、1時間でも2時間でも話していただけるのですが、簡単に申し上げますと、都会だとそうでもないですが、地方だと免許返納がすごく難しく、免許を返納すると、都会よりもはるかに幸福感が下がってしまうとか、買物難民も生じやすくなってしまいますし、環境への負荷もございまして。病院でも退院できるような状況になっても、帰ってから移動が難しいというような状況で、なかなか退院しづらくて医療機関にも負担が増えているというようなお話を伺っていますし、渋滞や若者の移動格差、それから、健康面では、親が車に乗ることで子どもの歩行量がかなり減るというようなことになって、それが子どもにも影響していく。景観の悪化にもつながっているというような指摘がございまして。

もちろん、自動車はすごく重要で、自動車がないと生活できませんし、私も毎日通勤で使っておりますので、とても重要なのですが、使い過ぎるといろいろな問題があるので、自動車依存の程度を少しずつ軽くしていく必要があるということを考えています。そのために、先ほど、白石先生もお話されていたように、都市計画への連携とか、あるいは、公共交通の維持・確保、利便性の向上といったようなことが取り組まれております。もちろんそのほか、公共交通以外に、効果的な道路整備、既に道路整備が終了していても、歩行者や自転車の環境があまりにも悪いような道路の改善、ミッシングリンクの解消、ストロー効果対策。最近では、ウォークアブルストリートというような取組も行わ

れております。それから、最近、交通手段がものすごく多様化しておりまして、皆様もテレビ等で御覧になったことがあるかもしれませんが、電動スクーターとか、グリーンスローモビリティ、そういったいろいろな交通手段が登場し、どう活用していくかということが課題となっています。

それから、インフラの老朽化ということは避けては通れない課題でして、道路、橋梁のほかに信号も更新できないくらい増え過ぎて大変だという話も伺ってまして、そうした対応も必要だと考えています。

私が、このような状況で一番強く申し上げたいことは、先ほど二つ目にお話した都市計画と連携した交通インフラが必要だということで、これまでの総合計画や公共交通網形成計画を見ると、基本的に公共交通を「維持・確保」というような記述がされているのですが、本当に「維持」で足りるのかということ、是非、考えていただくとありがたいなと思います。例えば、こちらにお示しております富山市や宇都宮市では、都市計画と連携、都市計画に対応する公共交通、LRTといわれるような新型路面電車を整備するというのも取り組まれております。パリ市では、自動車の排気ガスや渋滞で、すごく息苦しくてかなわないので、呼吸できるパリを目指したいというようなスローガンのもと、歩いて15分で生活できる都市を目指したいということで、都市計画のために、公共交通に加えまして、この写真に示しておりますシェアサイクルもすごい密度で公共が主体になって整備するというのも取り組まれております。もちろん、こういうような大々的な整備ではなく、上下分離で、公共主体で少し公共交通に投資をするとか、そういったようなことも増えていますし、小規模なものと、路面電車の石畳の改修だけ、市が支援するというような仕方もあろうかと思えます。あるいは滋賀県では現在、公共交通税を導入するというようなことも検討されておまして、これは全国的な流れであると思っています。

その背景になっているのが、公共交通の取り巻く環境が変化をしているということが挙げられます。まず一つは、交通事業者の経営状況の悪化があります。先ほど事務局からお示しいただいた資料では、路線バスが15%ぐらいしか減っていないので、あまり減っていないなと思った方もいらっしゃるかもしれませんが、もともと交通事業者は、路線バスで全く儲けておりません。空港バス、高速バス、あるいは貸切バス、そうした事業での儲けを路線バスの赤字に穴埋めしていたということですので、空港バスや観光バスがコロナ禍で一時期10%、20%減ってしましまして、かなり経営状況が悪化しているということです。つまり、今まで公共交通は、事業者の独立採算というような状況でやってこられたのですが、こういうような前提状況が変化をしているということがあります。

それからもう一つの変化としまして、全国的な流れとして、交通のマネジメント主体が変化をしているという点が挙げられます。2013年に交通政策基本法が成立しまして、国や地方公共団体、交通関連事業者、施設管理者、住民、その他関係者が連携して協働しつつ、交通に関する施策の推進を行わなければならないということが明示されるようになりました。この住民との協働ということについては、山口市はかなり先進的な自治

体であると私は認識しております。ただし、地域公共交通のプロデューサーとして、市に、国や都道府県とか、交通関連事業者と、もっと連携していただいて、この地域の公共交通のプロデューサーになっていただく必要があるのではないかなと思っています。白石先生も住宅に公共のコミットが少ないとおっしゃっていましたが、交通も全く同じでして、世界的に見て、日本における公共交通への投資の割合は、かなり低いと言うことができますと思います。

その結果どうなったかという、道路網が劇的に便利になって、自動車での移動時間がかかり短縮したこの100年の間に、山口線の移動速度は全く変わっていないということです。これはちょっと見にくいのですが、この青い、水色のところが、山口線の評定速度なのですが、これは、時刻表を調べました。山陰線の鳥取や島根の区間は、県がお金を出して高速化しました。トンネルを作ったりとか、路盤を補強したり、高速で走行できるような環境に投資をしたということが影響していて、評定速度が上がっています。でも、山口線・宇部線は、ほとんど変わっていないということで、これは、災害後の復旧もはるかに道路の方が早いということにもつながっておりますので、このような状況で、「維持」だけで公共交通の利用が増やせるかということをぜひ考えていただけると良いかなと思います。

ただし、すぐにインフラを整備するということが難しいということで、長期的には、是非そういう方向性も御検討いただきたいと思います。短期的に中期的にどんなことができるのかということ、少しアイデアを御紹介したいと思います。整備だけではないということですね。

まず一つ目は、交通手段間の連携です。公共交通を便利にしようとする、同士討ちがあって、新しくバスをやろうとすると鉄道が反対したり、鉄道を便利にしようとする、タクシーが反対したりとか、そういうのがありまして、そういう状況がよくない。そもそも公共交通間で奪い合うのではなくて、まとめて便利な公共交通網を形成しないといけないだろうと思っています。この写真は、私が2017年ぐらいまで作っていた新山口駅と宇部新川駅をつなぐ公共交通の時刻表です。実は、JRが2路線あって、高速を使うバスもあって、今から新山口に行くのにどれが1番早いのだろうというときに、すべての時刻表を見るのは、あまりに大変なので、一覧にした時刻表をつくりました。でも今は、グーグルマップで検索できるので、今は作ってないのですが。このように、よく見ていただくと、1時間に1本や2本でも、3つ束ねると4本や5本になったりします。ですので、こういう交通を「束ねる」というような姿勢が必要になろうかと思っています。これまでは、独占禁止法上、連携するということが難しかったのですが、最近、特例が認められてきて、バス事業者間や鉄道・バス事業者間の共同経営といった事例が増加しています。その事例の紹介として、例えば広島北部では、バスとJRを相互利用できるチケット、あるいはJRの定期券を持った高校生がプラス500円すると、同じ区間のバスが乗り放題になるというような取組ですとか、あるいは徳島南部では、JRの切符で同じ区間の高速バスにも乗れるというもので、JRを逃してしまったけど、あと30分後に高速バスが来るとなったら、そっちに乗ればいいのかとなると、すごく便利ですよ。それから、徳島

南部では、鉄道の案内板にバスも表示されるということで、例えば、新山口駅で新幹線を降りて、宇部線の案内板を見たら、1時間後か…となるとところが、バスだったら30分後です、という表示もされるというような連携がなされています。この取組の後、この区間のバスの利用者は約4倍増えたという話を伺っています。このような連携は、事業者同士の連携ではありますが、どうしても運賃をどう配分するか、ルールをどうつくるかといった話がありますので、行政が主体的に議論の場をつくっていくということが必要になると考えております。

それからもう一つ、手段を連携させるというようなお話で、最近重要になっているのはサブスクリプションやMaaSといったような取組です。MaaSというのは、公共交通機関や私的輸送機関を統合させて、ひとつのサービスにするという概念ですが、山口県でも「ぶらやま」という取組がなされておりますが、私は、「ぶらやま」は、この右側の図、MaaSの統合レベルで言うと、1.5ぐらいだと思っています。まだ山口市内の手段の全てが決済できるわけでもなく、特定のパッケージしか決済出来ませんので、もうちょっと上げてもらえばいいかなと思っています。サービスの統合レベルが上がると、どのようになるかという、最も先進的に進んでいるのが、ヘルシンキのWhimというサービスです。これを見ると、例えば、月に59.7ユーロ払うと、公共交通とシェアサイクルと、タクシーの10ユーロのチケットを4回分が月にもらえるというサービスで、さらに499ユーロを月に払うと、なんと、カーシェアとタクシーと公共交通と電動バイクが使い放題になるというサービスで、移動が全部パッケージ化しているというサービスです。そうすると、タクシーも市内で使えるのだったら、全然車いらなかと。車を維持するお金よりも月499ユーロの方が安いかなとなるのではないかなということなのです。

あるいは、最近では、インフレ対策で、サブスクリプションをすごく安く提供するような国が増えておまして、ドイツは、昨日までですが、月額9ユーロで、国内の公共交通機関に無制限で乗車できるというようなチケットを販売されておりますし、オーストリアでは、年間1,096ユーロで、13万円くらいで、高速列車以外の全ての公共交通機関を全国で乗り放題できるようなチケット、これは気候変動に対応するチケットといったようなものを販売しています。あるいは、富山市では、市内の鉄道、路面電車、バスが乗り放題になる高齢者向けのパスがあるのですが、それに市が支援して、年間6万円、夫婦で買うと1人4万円、市内の公共交通が使い放題になるというような取組をされています。これくらいの値段であれば、引退した後は、車を1台減らして、1台くらいにしておこうかということにもつながるかもしれないですし、そうすると、実際に免許返納した後、どう生活をするかということで、公共交通を使った生活のトレーニングにもなりますので、非常に良い取組だと思っています。

それ以外に、中山間地で、定額タクシー乗り放題という取組を日本でも取り組まれていて、公共交通は、都度払いするとお金を使っている感じがしてもったいないという感じになり、敬遠されがちなのですが、サブスクリプションすることによって、公共交通の利用が促進できるというようなことが言われています。

あるいは、地方都市では、公共交通を束ねるときに重要なのが、乗換えですね。どう

しても束ねると乗換えが発生しますので、そのときの結節点を良くすることが重要になってきます。特に、待ち時間が長くなりますので、快適に待つということが重要になると思います。これは、富山市の写真ですが、新幹線の改札からLRTのホームまで、段差もなくスムーズに乗れるというのが、すばらしい結節点かなと思います。それから柱のところにベンチがありますが、待合室ではなくて、公共空間の中で、自由に待つという行動が一体化しているというのが良いのではないかと思います。

翻って、山口のバス結節点を見てみますと、山口県の西部のバス結節点を全て調査してみましたが、それによると、山口市は、照明や情報提供とかバリアフリーにおいて、結節点の整備水準が低いというようなところが挙げられまして、県内他市の状況と比べましても、特に湯田の結節点に指定されているバス停の水準がかなり低いと思われると思います。結節点を良くすると待つことが苦にならなくなるということで、公共交通の利用促進にもつながると思っています。

それからですね、最近コロナ禍をきっかけに、世界中で加速しているのが自転車道の整備でして、パリやミラノでもかなり大規模な自転車道の整備計画が進んでいます。既存の道路を改修される際には、こういう自転車走行空間を別々でつくるのではなく、ネットワークでつくるということにも御配慮いただければいいのではないかなと思っています。

それから、公共交通の利用促進というと、「公共交通を使いましょう」みたいなことだけで終わりがちなのですが、公共交通やシェアサイクルを使った生活が、何か古いつて思われると、なかなか行動が変容しませんので、新しい生活、未来の山口の生活は公共交通と共にあるというようなメッセージを発信していただくということも必要ではないかと思っています。

それから、最後に、自動車の依存度が高いまちでは、実は、お出かけ情報も自動車利用が前提になっていまして、学生がお出かけしようとして冊子等を見た時に、車がないと行けないということになると、外出しないということにもなります。ですので、公共交通とか、車を持たない人、あるいは車の移動に制約がある人でも、自由に、いろいろ行きたくなるような目的地についての情報提供も必要ではないかと思っています。研究室でこういうポータルサイトをつくり、公共交通を使って行ける山口市のお勧めのスポットというサイトで、山口市との連携の事業で実施したのですが、実は今まで鉄道が便利と思っていた学生が、鉄道は便利だと思うようになったという効果もありまして、別にサービス水準がそんなに変わらなくても、それを使っているような行動ができると分かるだけで、便利と思ってくれるようになるということもありますので、こうしたことにも、ぜひ取り組んでいただければと思います。

すみません。ちょっと時間が無くなってきたので、中山間地での交通については、説明を省きたいのですが、都市部とは違った特徴がありますので、中山間地もそれぞれケアしながら、交通体系をぜひ考えていただきたいなと思います。

最後飛ばしてしまって申し訳ないです。交通のところでは、防災、住宅でも、コミュニケーションを豊かにする必要があるというお話だったと思うのですが、交通もそのとお

りで、いろんな関係主体とコミュニケーションを増えるような交通をつくっていくことに、今回の計画改定がつながるといいなと思っています。これで終わらせていただきます。御清聴ありがとうございました。

【会長】

いかがでしょうか。御質問、御意見等ございますでしょうか。

【D 委員】

ありがとうございました。コンパクトシティを目指す中で、すごく良い御提案だったと思います。最後、お話しされなかった中山間地域について、私も前の部署ですごく問題になっていて、取り残された一人暮らしの方、過疎地域にいらっしゃる方の移動手段、いわゆる買い物難民と言われるような方々をどうしていくかということについて、是非、次は突っ込んでお話しいただければと思います。

【会長】

折角の御意見ですので、ちょっと説明していただいてよろしいですか。

【鈴木委員】

ありがとうございます。おっしゃるとおりで、中山間地域の交通は、かなり難題で、我々もいろんな実験を繰り返して取り組んでいるところです。いくつかあるのですが、一つは、小型EVのシェアリングやリースです。各個人で買うことは難しいので、いろんな団体が所有してリースする。こういう小型EVは軽トラもありますので、それをリースするというのがあります。小型EVは何が良いのかということ、速度が出ないということで、30キロぐらいしか出ないので、死傷事故につながるラインが30キロですから、崖から転落するというような自損事故の可能性はありますけれども、人様に迷惑をかけることが少ないのではないかとというようなことで、小型EVというものが解決策の一つかなと思っています。

もう一つは、先ほども少し申し上げたのですが、定額の乗り合いタクシー。乗り放題にすることで月3,000円とか5,000円とかで、もちろん、山口から広島とかは無理ですが、近くの拠点までとかエリア限定で乗り放題にするというような取組で、市からの補助もほとんどなく、運行できるような取組が進んでいるということもありますし、あとは、もう一つ伺ったのが、自動車の免許を住民の皆さんで相談して地域の中だけにしておこう。70歳を超えたら、みんな地域の中でしか運転しないようにしようということ合意していただいて、取り決めをして車を使う。それに合わせて道の駅とかに生活機能を集約させて、そこまでの交通を、乗り合いタクシーとかで確保するというようなことで、今、試行錯誤しています。

小型EVもすごく便利かなと思うのですが、地形の問題とか、道路の問題、道路のアップダウンや幅の問題等で、不向きな中山間地もあると考えているので、そういうもの

をいろいろ見ながら、オーダーメイドで考えていく必要があるかなと思っています。是非、相談させていただけるとありがたいです。

【会長】

他にいかがでしょうか。

【A 委員】

鈴木先生の立場で、Uber X(ウーバー エックス)について、どう考えていらっしゃるのでしょうか。

【鈴木委員】

Uberの利便性の高さは、ほとんどが既存のタクシー事業者さんがアプリ開発等で達成されていると思います。一番、利用者が求めているのは、価格だと思うのですが、価格を安くしすぎて、運行に必要な検査を通らないとか、運転手の水準を確保できない点を考えると、過疎地以外でも福祉目的以外でも、白タクを日本で推奨するのは今のところ難しいかなと思っています。

【A 委員】

必要ないという感じでしょうか。私が山口に帰ってきて一番必要だと思いました。

料金については、Uber X はタクシーに比べて全然安くはないですし、レビューも付きますから、タクシーよりも快適なことが多かったりします。アメリカとか東南アジアだと普通にやられています。方向性としては、山口県にはまさに必要なサービスかなと思っています。山口に帰ってきたときに、アメリカの片田舎で過ごすときや東南アジアで過ごすときのような快適さが味わえないのは、残念だなというのは、よく思っています。新幹線駅から出ても、タクシーがないので。

【鈴木委員】

ありがとうございます。実は、タクシーの乗務員の乗務員の高齢化もすごく問題になっていまして、タクシー事業者の廃業も、県内でも耳にしています。タクシーがなくなるような地域では、そういったような事業も認められてはいるのですが、恐らく誰かが旗を振って、乗務員の指導とか、乗務員の教育とか、あるいは車両の品質確保っていうことを、誰かが実行すれば、それは新しい事業で自分の隙間時間に運転をする、そういうことを提供するというモデルを誰かがつくれば、そういうシステムであれば良いと思います。運転士と車両の品質を確保するということが叶えば良いかなと思います。

【会長】

仕組み自体は世界的にはあるので、ヨーロッパに行ったときに本当に便利でした。いわゆるUber用のターミナルと、タクシー用のターミナルとが2つあるという空港もあっ

たりするので。

【E 委員】

すみません。私は、フィリピンに行って調査をするのですが、フィリピンでは数年前に、Uberが追い出されまして、今、Grab(Grab)という会社が多いのですが、Grabの良いところは、乗り合いができる場所ですね。ウーバーの乗り合い可能バージョンということで、すごく急いでなければ、かなり安い価格でタクシー乗り合いができるようになっています。特に、女性1人や、学生とかだと、そういうちょっと何か心配だなあというときに、特に治安が悪いところだと、クラブだと安心ということがあります。シェアドゥーバーみたいなところは日本ではかなり難しいのかなと思ったりもしますが。

【鈴木委員】

先ほど説明した乗合いの定額タクシーは、まさにAIを活用して、電車やバスに間に合わせたい人は、ちゃんと連れていくけれど、価格が高めとなって、少くも時間が遅れても良い人は、いろいろ周って、他の人を乗せたりしながら、ちょっと価格が安くなるというようなタクシー事業をやられているところもあります。中山間地域等は、こうしたものが良いのかなと思ったりもします。確かに、先生方おっしゃるように、都市部でもそうしたようなシステムで、もう少しタクシーが便利に使えるようになると良いと思います。事例を調べてみたいと思います。

【会長】

ありがとうございます。どうぞ。

【F 委員】

鈴木先生の資料の中にもありましたが、自家用有償旅客運送。事業者協力型の自家用有償旅客運送については、資料で見たことあるのですが、制度とか事例とか、まったく存じ上げないので、教えていただければと存じます。

【鈴木委員】

はい、ありがとうございます。自家用有償旅客運送は、企業がされるときは、基本的に福祉の企業とか、過疎地の住民団体とかが、車両を所有して、本来、車に人を乗せてお金をもらうときは申請が必要なのですが、過疎地とかであれば、お金をもらって人を運んでも良いってような制度です。私が把握しているのは基本的に、過疎地と、病院とか、福祉施設が主です。ドライバーが無料だと、なかなか維持することが難しいので、そこにタクシーほどではないけれども、運送の対価を払うという制度になります。ですので、お金をもらわないのであれば、今でもたくさんありまして、病院やスーパーが、無料で人を運ぶというサービスがたくさんあると思うのですが、それはお金をもらうと大変になるからということだと思えます。燃料代までなら、実は、申請しなくてもも

らうことが出来ます。でも、燃料を超える部分については、営業の届出が必要なのですが、それをしなくてもお金をもらうという制度が、自家用有償旅客運送制度になります。また、御興味がありましたらお問い合わせいただければと思います。

【会長】

はい、ありがとうございます。本日も時間をオーバーしてしまいました。これで終わりたいと思います。

また是非、本日の説明に関する御意見をまとめていただきたいと思っております。特に、白石先生、鈴木先生に関しましては、宿題的に山口市の住宅政策、交通政策に対して、私はこう思うというところをいただけるとすごくありがたいので、よろしく願いいたします。

それでは、次第の4に進めさせていただきます。今後の日程につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

4 今後の日程

【事務局】

次回、第6回の策定協議会につきましては、10月6日木曜日、午後3時から、場所は本日と同じく防長苑で開催させていただきます。日程が近づいてまいりましたら、事務局からお知らせをさせていただきます。よろしくお願いいたします。

また、本日、時間の制約上、御発言できなかった御意見などにつきましては、お手元の資料7の意見書をご記入いただき、事務局まで御提出いただきますようお願いいたします。事務からは以上です。

【会長】

それでは、第5回山口市総合計画策定協議会を終了させていただきたいと思えます。大変長い間ありがとうございました。

それでは、事務局に進行をお返ししたいと思います。

5 閉会

【事務局】

皆様には、長時間にわたり、御協議をいただきまして、また、3人の委員の皆様からの話題提供につきまして、ありがとうございました。

それでは、以上で、第5回山口市総合計画策定協議会を終了させていただきます。皆様、大変お疲れ様でした。

<p>会議資料</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・資料1 第5回山口市総合計画策定協議会 説明資料 ・資料2 坂本 京子 委員提供資料 ※ ・資料3 白石 レイ 委員提供資料 ※ ・資料4 鈴木 春菜 委員提供資料 ※ ・資料5 委員名簿 ・資料6 配席図 ・資料7 意見書 <p>※資料2～資料4については、協議会委員のみへの配布とします。</p>
<p>問い合わせ先</p>	<p>総合政策部 企画経営課 TEL 083-934-2747</p>