

審議会等会議録(概要版)

審議会等の名称	令和5年度第2回山口市公共交通委員会
開催日時	令和5年8月31日(木曜日)14:00~16:00
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	田中委員長、鈴木副委員長 他18名
欠席者	鈴木春菜委員、大原委員、井上委員、村上委員
事務局	山口市都市整備部交通政策課
議題	1 第1回委員会の振り返り 2 公共交通に関する市民アンケート調査集計結果(速報版) 3 推進施策の検討
内容	次第に基づき以下のとおり進められた。 1 第1回委員会の振り返り 質疑応答 ○A 委員 「今後検討予定です」とありますが、いつ頃までにどうするという具体的な方針はどのようなのでしょうか。 ○事務局 一応今後ということで書かせていただいておりますけど、あくまでこの計画の見直しの中での検討でございますので、遅くとも今年度中を予定しております。そこで全てが解決するわけではないと思いますが、計画の今後の施策の方向性は明確に記載していきたいと思っております。 2 公共交通に関する市民アンケート調査集計結果(速報版) 質疑応答 ○B 委員 まず一つ、どのアンケートでも最後に御意見等御自由にという箇所がございますが、例えば、クイズ方式で、ルートがここからここまででどういう乗換えをしたらいいか、料金はいくらぐらい発生するかということで、答え合わせは

公共交通ふれあいフェスタで出しますというような参加型の形で行い、想像力をかき立てるような設問にする。それか、例えば自分がどこかに行ってみたいという場合、どういう乗り継ぎをして行けばよいかといった、1人モビリティ・マネジメントができるようなもの。アンケートを回答して終了というよりか、今後自分が様々なところに公共交通で行ってみようと思うことができれば、それが動機づけになって、実際にバス使ってみようとか、鉄道を使ってみよう、タクシーを使ってみようという動機につながり、その場合大体料金はいくらぐらいするのかとか、所要時間がどのぐらいなのかという意識が少しでも頭に残って、どこかに出かけてみようとか、公共交通を使ってみようという行動につながる可能性はあるのではないかなと思います。

それと無関心層にアプローチするという点で、「分からない」と回答した方は、利用していないとか、もう公共交通を利用する気がない方の可能性がとても高いですね。一方で、「地域、行政全体で公共交通を今後維持していかなければならない」と回答されたというのは、今は乗る気はないけれども、ないと困る、将来的に乗るかもしれない、とりあえず走っていてほしいという、実際、今は乗らないけどいずれ乗るっていう人、そういったことで必要だということをみんなが思っているという点があると思います。

皆さん御存じのように、データで山口市は世帯当たりのガソリンの消費量は、日本で断トツ多いんです。山口県も前のデータでは17位。その前は、山口県のガソリンの消費量は第1位だったんです。ですから、いかにこの山口県がガソリンをよく使っていて、その中でも山口市が異常な使い方をしている。公共交通が不便だからということで、そういったデータが出てくるのは、東京など公共交通が発達しているところと比べると、当然不便だから、マイカー利用があると思いますが、やはり環境問題や交通事故防止の観点からも、マイカー依存度を抑えて公共交通の利用促進を本気で進めていかないとはいけません。

次に、タクシーの利用者が6割ということで、大変反省しないといけないのと、残念だなと思っておりますが、バスもタクシーも、利用率は全国でワースト1位のデータが、以前この公共交通委員会の中でもいただいたことありまして、この中で30代の方がよくタクシーを利用されているというように出ていますけど、実際のところ、やはり利用者として多いのは圧倒的に高齢者の方々です。高齢者の方はアプリで手配するということは難しいので電話をかけて手配される。やはり大変必要性は感じてくださっていると思うので、今後高齢化がどんどん進んでいき、将来的に生活のための移動手段に不安を持つ方が多いですから、もっと行政や地域全体で公共交通の維持に関して、きちんとした考えを出していかないとはいけないのではないかなと思います。この資料の中でも今後検討とありますが、検討ばかりでなく、もう早急に何らかの案を出していただけると、ありがたいなと思います。

○事務局

参加型のアンケートという御意見ですけども、おっしゃるとおりだと思いながら聞かせていただきました。今回のアンケートについては、最後に御自由にお書きくださいという欄を設けて実施をさせていただいております。今回速報版ということで、ここに書かれた意見を皆様に御報告は出来ていないんですけど、我々にとっては耳が痛い御意見もたくさん書かれておりました。また次回以降、皆様にも御披露させていただければと考えております。

アンケートで見えてきた結果の中に公共交通に関して無関心の方が増えている、これからどのようにアプローチしていくかということが非常に大切だなと考えております。無関心層がかなり大きく、人口比率も高いゾーンだと思いますので、こういった方々がマイカーから公共交通へ転換していくということは少し難しいのかもしれませんが、月に1回とか2回とか、そういう形で御利用していただけるとかなり大きな数になってくるのではないかなと思っています。そういうアプローチにつきましては非常に重要な取り組みになってくるだろうと考えております。

最後に、タクシーを使われない方が6割いらっしゃるということで委員さんから御説明がありましたけど、我々もタクシーをもっと使っていただきたい、公共交通の一つとして利用を伸ばしていきたいというところで、市の施策としては今、グループタクシー制度や、お出かけサポートタクシー制度、福祉タクシー制度など、様々な展開をさせていただいているところですが、もう少し今よりも使いやすい形にできないか、現在内部でも検討を進めているところでございまして、皆様にも御協議させていただきながら、検討を進めてまいりたいと考えております。

○C 委員

ICカードを使っていない人がこんなにいるという結果に、驚きでした。鉄道会社やバス会社は大変だけど、国もいろんな施策をしようと考え、市だけで決められることではないのだけど、バス・鉄道で現金を運賃箱に入れたというのは最近なく、ずっとICカードなので。ICカードどころか、クレジットカードでダイレクトに決済するという議論がある中において、様々な施策はあるけれど、市だけでは何ともならない中で、ぜひ国の方も、鉄道・バス会社の方もこれは異常だよっていうことを御認識した上で、今後の計画をつくっていただきたいと思います。

○委員長

今の御意見につきましては、環境整備のこともあり、そういったものも進めておりますが、これからはそれをいかに利用してもらうかというところにつな

ってくると思います。

○D 委員代理

先ほど C 委員から御意見いただきましたけれど、ICカードの普及率が非常に低いということで、弊社のほうでも山陽本線には4月に、山口県内全ての駅でICカードが利用できるようにさせていただきました。ところが、山口線になりますと、まだ湯田温泉駅、あるいは山口駅のみの導入となっております。宇部線についてもまだ導入がなされていないという状況でございます。正直なところローカル線は、まだまだICカード整備途上でございます。今後も御利用状況などを鑑みながら、順次整備をしていきたいというところではございますが、今のところまだ、宇部線・山口線、ほかの駅に展開できる予定立っていないところでございます。また引き続き、検討はさせていただきたいと思います。

アンケートについてなんですが、今回新たに鉄道に関する質問を入れていただきまして大変ありがとうございます。鉄道を使われない理由などを踏まえまして、鉄道の利便性、鉄道を含めた公共交通の利便性向上のために、鉄道事業者として何ができるかということを今後検討していきたいとは思いますが、広い山口市の中で鉄道が走っている部分、特にその駅も都会ほど緻密にあるわけではございませんので、鉄道を十分御利用しやすい場所に住んでいらっしゃる方というののもかなり限定的であると考えております。アンケートの中でも、「駅まで遠い」という御意見をいただいている割合がかなりありますけれど、御自宅から駅まで遠いということは、鉄道が幾ら便利になっても、なかなかその方にお使いいただくのは正直難しいと考えております。問題は、駅まで近いところにお住まいなのに、鉄道を使っていないという方にいかに鉄道を使っていただくかというところだと思いますので、今後詳細な集計をされる際に、そうした鉄道駅とお住まいになっている地域の関係なども、意識して集計していただけると、有意義な分析結果が得られるのではないかと思います。

○事務局

住所までは今回アンケートで確認をしておりますが、お住まいの地域は出来ますので、少し大きなくくりにはなるのですが、確認をして、皆様にフィードバックできればと考えております。

○A 委員

アンケートにつきまして、市の交通政策課では、大体何%ぐらいが回収の目標でやっておられるのでしょうか。

○事務局

こういったアンケート調査を実施すると、平均的な回収率が30%から35%ぐらいだと他のアンケートを見て思っております。今大体集まっているのですが、33%という数字が出たということは、いい回収率とは思いませんが、それなりの数字なのかなと理解しております。

○副委員長

回収率については、とりあえずの33%という数字は一般的なアンケートからするといい数字になって回収率はいいと思います。今回のアンケートで結構いい聞き方をしている部分で、なかなか一般の市民の方が、その結果に触れることがない、あるいは認識することがないようなものについて、特出しをしてでも、お知らせするようなことが出来ないかということです。例えば、運転に対して不安を感じている22ページの部分、自動車が運転出来なくなった場合の移動手段への不安感、これが、前回と比較するかはともかく、今回の回答だけ見ると、「とても不安がある」だけで半分の方がいらっしゃる。こういう結果を市民の方が知ることがないので、一般的なアンケートの内容についてはまとめて出せばいい話ですけど、結構インパクトがありそうなことは、特出ししてお知らせするような方法を考えてもいいのではないかなと。そのことによって、実際車は普通にみんな使っているけども、不安を感じながら使ってるんだということであったり、あるいはこういうことであるならばやはり公共交通ってきちんと、みんなで確保していかなくちゃいけないだろうというような意識づけだとか、そういうことにつながると思いますので、考慮していただければと思います。

○委員長

今後の取組の中でも、そういった周知を図っていくようなことをしていきたいと思います。そしてこのアンケート結果も含めて、また今からの議題の中で項目がありますけども、6項目になるのか、もっと充実していく施策をつくっていくのかというところにつながってくる。そのもとになるのがこのアンケートだと御理解をしていただきたいと思います。

アンケートについてはひとまず終わらして、次の推進施策の検討についてです。事務局からお願いします。

項目1 「公共交通を育て支える意識の啓発」について」

質疑応答

○B 委員

モビリティ・マネジメントの実施について、子育て世帯や市内事業者経済団体などということですが、当然様々なところにアプローチするというのは大変必要なことだと思うのですが、市内事業者、経済団体というのは、無関心層のトップです。やはり経営者、小さな会社の社長であろうが大きな会社の社長であろうが、マイカーを使う。公共交通を利用するとしても、せいぜいタクシーなんですよ。バスにみんなと一緒に乗るといのはプライドが許さないということが、現実問題であって、コミュニティタクシーでも、ほとんど利用されることがないです。ですから、ここに対するアプローチというのは、二つありまして、一つは、その人たちが本当に何とか自分たちも乗って、公共交通を育てて守っていかないとけないという意識に持っていくように、たまにちょっと乗ってみてくださいよということにもっていく方法。もう一つは、その会社社員たちに利用してもらうように、経営者、トップから強いアプローチをするという形をとっていくやり方をしていただきたいと思います。

子育て世帯については、小さな子供を抱えて、お母さんがバスに乗って、小銭に手間取るってということで後ろの人から文句を言われて、もう二度と乗りたくないっていうのは全国で昔からよく意見が出て、こういうときにICカード等で現金で支払いせずに済むような形をつくっていくということが大変重要です。あとコロナ禍で新しい生活様式が出来て、子供を連れて大勢の中で乗りたくないというのが現実ですよ。コロナも大分落ちついてきていますが、やっぱり不安に思っ、なるべく、バスは乗りたくない、タクシーでも。今日も弊社であったのがコロナの可能性があるので、病院までタクシー使っていていいですかって言われて、どうぞうちはオゾン発生機の機械を持っていますから、万が一コロナでも大丈夫ですよって言ったら、結果陰性だったということでしたが熱があるからということで、また帰りも使っていた。帰ってきてすぐその車をオゾンで殺菌しました。乗務員に伝えたのは、感染に気をつけなさいということともう一つは、次のお客さんたちにそんな話をするものではないよっていうこと。たまにおられるんですね、タクシーって次から次に乗られてますが、病気の人乗せてないかっていうことを聞かれることがあって。正直な運転士は、とにかく困るなと思うことがあるんですよ。ですから、そういうこともよく考えながらアプローチをしていただく。また、どこに公共交通を使うきっかけをつくるかっていうこと、やはり子供のうちからだと思うので、昔からあるバスの乗り方教室等ももっと充実したものを作っているっていただきたいと思うのです。タクシー業者からしても、バスの利用者が増えるとタクシーの利用者も必ず増えますので、バスをすごく応援している団体でもあるんです。ですから、実際に乗りそうな方、ちょっと背中を押したら本当に乗ってくれそうな方々へのアプローチを強くやっていただきたいなと思っております。

○事務局

事業所、経済団体、その従業員さんが無関心層のトップじゃないのかということがありましたけど、私どもこういった方々が主にマイカーで通勤をされてたり、仕事の移動をされてるんだらうなと感じておりまして、こういう方々に対するアプローチとしてモビリティ・マネジメントというものを実施していけないかなと考えております。具体的には地元の経済団体、事業所とは、意見交換をさせていただいているのですが、そうした御協力を得ながら、モビリティ・マネジメント、ノーマイカーデーの取組を進めていけると、人数的にはかなり大きなボリュームゾーンに当たる方々ですので、月に1回でも2回でも公共交通機関を利用していただけようになれば、結果としてかなりの利用増につながっていくということで、進めていきたいと思っています。

子供の力が大切というようなお話もありましたけど、我々も、全く同じ意見でございまして、市内のバス事業者、支局の皆様のお力をお借りするような形で、バスの乗り方教室も積極的に公共交通委員会の中で展開させていただいておりますので、引き続き今後も続けていきたいなと考えております。

○B 委員

塾や学校の送り迎え、この委員会でも何度か言ったことがありますし、副委員長、C 委員もよく御存じなんですけど、コミュニティタクシーを始めるに当たって、旧山口で13ブロックに分けて回ったときに秋穂地区で、とにかく他地区と違って子供たちの通学や塾の送り迎えに何か公共交通をつくってほしいという意見がPTA関係からも出た地域です。実際本当にそういった方々に塾の送り迎えとか、それから通学等にもっと公共交通をアプローチしていくのと、それからスイミングスクールなんかで、山口市内のスイミングスクールもあるんですけど、車両を持つことと、運転士を抱えることで、すごく経費負担がかかると言われていたんです。そういうところにアプローチをする、うまくバスのダイヤとか考えてやっていただければ、利用者が増えていくのではないかなと思います。

○事務局

B 委員さん言われたように習い事や通学、そういった送迎につきましては結構マイカーを使っておられる方を目にする機会も多いんですけど、そういった方々に公共交通ということで、バスやタクシーを使っていただくという方向で、解決手段の一つなのかなと考えております。とりわけタクシーにつきましては、いろいろ小回りもきく移動サービスでございまして、将来的なところを見ながら事前確定運賃のもとで実施する相乗りサービスですとか、乗り合いサービス、そういったものに向けて展開していけると、当然公共交通の利用者も増えますし、タクシーの新規需要の掘り起こしにもつながっていく

のではないかなと考えております。

○委員長

意識啓発につきましては公共交通に乗ってもらうための1番重要なところだと思いますので、計画についてもこの部分については具体的な方策、取組、そういったものを書いていくような形になってくるとと思います。具体的なものがまたお示しできるのではないかなと思っております。

○副委員長

普段使っていない人、それから無関心な人、この人たちにどうアピールするかっていうことも一つあるので、公共交通の情報とかあるいは、公共交通の、ある意味楽しさとかおもしろさみたいなものに触れる機会を増やすことが必要かなと思っていて、それは今までにも例えばフェスタなど、やってることはあるんですけども、例えばウェブ上でも構わないと思うので、日常的に公共交通にまつわる色々な情報などを、小出しで、出していけるような場が、交通政策課でできれば、そういうところを使ってちょっとしたこと、例えば、バス事業者さんがこういうことをやりましたみたいなことだったり、あるいは、鉄道でこんなことが今回ありましたみたいなもの、細かな情報を集約して出していけるような場があるといいのではないかなという気がするんです。さきほどのB委員からの提案、クイズみたいな形でやって、その回答をフェスタで行うということ、私は非常に面白いなと思ったんですけど、例えばそういうのも、ウェブの場で出題して、フェスタの時に来ていただきそこで回答を発表、それから正解の方に何か差し上げるとか、そんなこともできると思うので、そういう場が必要かなという感じがしています。先ほど申し上げた、アンケート結果の知っていただきたいような結果についても、そういうところを利用できるのかなという気もします。今までやってきた、例えばノーマイカーデーも、それなりに一つ一つ効果はあるんですけど、どうしても続けてやっていくうちにマンネリになりがちなので、少しずつ目先も変えながらやっていく必要もあると思います。そういう場をつくれなかなとも思いましたので、御提案させていただきたいと思います。

○事務局

情報発信、そういった公共交通の便利さとかをきちんと伝えていくことは、大変大切なことだと思いますので、今もフェイスブックなどでやっているものはあるんですけど、今後さらに、他のSNSですとか、市のウェブサイトですとか、当然市報での特集記事も我々年に何回かやっておりますので、そうした中で御提案のありましたウェブ上での情報発信の場について色々掲載する情報が必要ですので、バス事業者さん、鉄道事業者さん、あとはタクシー事

業者さんの御協力を得ながら、その辺り検討していけばいいなと考えております。

○副委員長

当然、いろんな情報を鉄道会社、バス会社、タクシー会社が出していると思うのです。ただ、やはり一般の人がどれぐらい見るかという、そうそういるものではないので、やはり広くいろんな人が見る場にそういう情報が出ているということが非常に重要だと考えます。昨年から周南市が公共交通情報誌「notta!(ノッタ)」という名前の情報誌を出していて、それが一つ関心持ってもらいきっかけづくりにはなっていると思うのですが、取りあえず紙媒体でやったんですけれども、紙媒体でやるのももちろん効果はあると思いますが、そうじゃなくても比較的手軽にできるウェブの中のものであれば、もっと伝わりがあるかなという気もしますので、ちょっと工夫をしていただければと思います。

○A 委員

公共交通に乗って面白いなということを、一般の市民の方とかあちこち全国からの観光客の方とか、春先から秋までSLが走りますし、せっかく観光交流課とかいうのもありますし、山口県、明治維新とか、高杉晋作とか伊藤博文、似ていおうが似ていまいが、のぼり旗をやって、市の職員と一緒に小郡から乗って津和野に行つてあげる、観光で面白いなということを言っているのです。バスに乗っても、毎週は無理かもしれないですけども、そういう、維新の志士に変装したような、そういうおもしろさ、乗ったらそういう人もいますよっていう感じで、観光と公共交通の便利さ、おもしろさを一緒に考えてみる時期になっているんじゃないかと思います。

それから、市民の方も無関心の方が多いとは思いますが、市議会議員も無関心で、12月の議会だよりで委員会をつくったらどうかというようなことが掲載されているんです。公共交通委員会が山口市にはあるのに。交通のことを議会で質問する事があるとは思いますが、まずこの交通委員会を傍聴して、まず聞いてからにしてほしいと思っています。

○事務局

観光と公共交通、我々のほうで担っております日常の公共交通の利用という部分、違うようで密接な関係性があると思いますので、日常利用と特に、インバウンドの来日も増えていくと思いますので、そういった方々、観光でいらっしゃった方を地域のコミュニティバスとかも使っていただくとか、JR山口線を走る列車がラッピングを施して観光のPRをしていくとか。そういった部分でよく連携して進めていきたいなと思います。

○委員長

コミュニティバスも大殿ルートで、観光のボランティアさんが一緒に乗って案内してくれるというような取組をやっています。また今から、さらに何か出来ないかっていうのは観光のほうでも、いろいろ話をしながらやっていきたいと考えております。次の項目、事務局から御説明をお願いします。

項目2「利用しやすいタクシー制度の調査研究」

質疑応答

○C 委員

大体こういう場合に、過疎地の自動運転をどういうふうにするのかは、各地で、北海道でもそれから能登半島でも、意外と自動運転を過疎地で活用というのを、実験があちこちで行われております。したがって、調査研究の中に、自動運転も含めていただくことを御検討いただけたらなと思っております。

○事務局

タクシーの場合、DXを通じた利便性の向上ということで、将来的には自動運転というものも取り組んでいくべき一つかと思っております。

これからお話しする項目の中で、運転士不足に対応する推進施策、こちら34ページに書いておりますけども、自動運転技術の導入という記載をさせていただいております。タクシーのDXを通じた利便性の向上にも、この自動運転の技術というのは十分活用できると思いますので、複数項目を載せるよう整理をしていきたいなと思います。

○委員長

再掲という方法もありますのでいろいろできることについては、載せていくというような形をとりたいと思っています。

○B 委員

こちらの資料に書いてあるとおりで、効率的な動き方っていうことを考えていただけると、タクシー会社としてもありがたい。配車アプリは、大変便利なものですけども、数年前に、画面上にどの車が今どの位置にいるとか実車なのか空車なのかとか、費用は300万ぐらいかかるんですけども、それをつけたことによって効率的に動くことができるようになって、無駄な動きや、無駄な燃料代は省くことが随分できるようになりました。数字には出てはないの

ですが、売上げ向上にも当然つながっているだろうと思います。この配車アプリ等があれば、効率的な動きが出来て、今後もAIを使って、いろいろ進んでいくと、素晴らしい世の中になるんだろうと思います。だけれども、タクシー会社が一生懸命そういった設備をつけても、配車アプリが使えないお客様のほうが圧倒的に多いです。まずスマホが使えないといけない、スマホを持っている高齢者の方々が今後増えていって、そして配車アプリを利用する。だから、こういった提案をしていただけるのはすごくありがたいのですが、何よりも、利用者の方に利用していただくために、どういうふうに進めていただくことができるかってことは大変重要だと思います。

先ほどアンケートの中で30代の方が1番タクシーを使ってという結果が出ていましたけど、今の方々が高齢者になったときには、十分対応ができるだろうと思います。ただ、そこまでタクシー会社がもつかなってという不安があります。今、国でもライドシェアとかいろいろ話が出ています。一応、国交省のほうでは道路運送法で駄目だということで、対応してくださっているんですが、2014年から15年にウーバーというのが初めて出来て、すぐにパリとか各国でタクシー会社、タクシー運転士がデモを起こして、大変なこともありました。実際ライドシェアとか、今後広がっていくと、恐らく闇バイトとか、クレジットカードの番号を不正に取得するとか、利用された方の事件が起きたということも、世界各国であります。闇バイト、詐欺なんかも、こうした犯罪につなげていくということが、ライドシェアとか進んでいくと、どんどん増えていくと思います。

タクシーの運転士になるためには2種免許が必要です。2種免許は、30万ぐらいかけて1か月程度かかります。そのあとに、今度は、登録者証を取得するためにタクシー会社に入って10日以上研修を受け、朝から晩まで講習を受けてお金を払い登録者証を得る。その後、今度は適性診断や健康診断を受けて初めてタクシーに乗れるようになります。2種免許を持たずにタクシー会社に入ったら、タクシーに乗るまでに三か月はかかります。その間タクシー会社はお金も払わないといけない。また、2種免許を持っている方でも、1か月以上はタクシーに乗務できるまでにかかります。

こういった点、ライドシェアとかが進んでくると、昔、代行会社が始まったときみたいに、タクシー会社の意味がなくなってきます。タクシーの運転士になろうという方がますます減ってくる。私たちタクシー会社も、わざわざお金をかけて会社を持っておかなくても、ウーバーとかでやっていける。この配車アプリとか、DXとか、AIとかですね、いろんなことで進めていかなければいけないと思いますけども、何よりも利用者に対してどういうふうによく周知させていくかということをもっと力を入れていただきたいなと思います。

○事務局

私どもも、共同配車アプリというものを導入する場合に、御指摘のとおり市民の皆様にはしっかり活用してもらうということがまず大事だろうと考えております。そのために広報はしっかり進めていく必要があるとも考えております。特に、高齢者の皆様に対しましてはその利用方法ですとか、周知など、特に念を入れてやっていかなきゃいけないなど。その中で使い方教室のようなものを開催するとか、そういったことも大切になってくると思います。

また、当面の間は、電話での対応もできるということも必要ではないかなと思っておりますので、そのことも含めて検討していきたいと考えております。

ライドシェアについても言及がありましたけども、今現計画の中で特にライドシェアについて記載をしたり位置づけたりするという考えはないんですけども、こうした議論の背景につきましては、やはり運転士不足に起因するタクシー会社の状況でしたり、夜間配車の問題があるのかなと考えております。現在、2種免許を持ったドライバーさんが車両管理をしっかりされて車両に乗って運転サービスを展開されているということで、まさに安全で安心なサービスというものが、タクシー業界皆様で御提供していただいていると思っています。そのためにしっかり、このたび御提案させていただいておりますタクシー配信アプリとかそういうツールを使いながら、新たなサービスの展開や新規需要の掘り起こしを進めまして、タクシー事業者の皆様とともに公共交通としてのタクシーをしっかり守っていきたいと考えております。

○E 委員

先ほど言われていたアプリとかは、最近使うことが多いが、使い方が分からない人も多いですし、持っていない人も結構おられます。だから、簡単にタクシーにつながるような端末を市からレンタルとか、できれば無料がいいんですけど、貸出しするような端末が出来たら、もっと利用が進むのではないかなと思います。携帯を持っても機械が苦手な人は若い人と違ってすぐには使い方が分からないので、タクシーを簡単に呼べるような端末を考えてもらうとありがたいのではないかなと思います。

○事務局

今、スマホをお持ちの方でそういったものが使いこなせない、特に高齢の方でそういう方がいらっしゃるかなと思いますけれども、そういった方についてはこのアプリを導入した場合につきましては、しっかり広報していく、その上で、使い方教室とか、市の職員が窓口とか、簡単な説明をしてさしあげるとか、そうした形で普及を進めていきたいと思っております。スマホをそもそもお持ちじゃないというような方々に対しましては、基本的にこのアプリじゃないと配車が出来ないというものにはならないと思いますので、従来と同じ

ように電話での配車というのにも対応できるような形になるのかなと思っています。

○B 委員

よくスーパーとかでタクシー会社直通の電話とかがあって、その考え方をもってすると、私どもタクシー会社は、呼んでいただく道具をお貸ししたり配ったりすると、大変ありがたいと思うんです。ただ、皆さんの血税を使って、特定業種だけを優遇することをしていただいていいのかなと思うんです。ですから、タクシーを呼ぶものっていうのは大変必要ですけども、各自で購入していただかないといけないんじゃないかなって思います。そのソフトとかを行政が一生懸命進めていって、周知をするという形をとっていただくということが必要ではと思います。

○委員長

高齢者の方にもしっかり使っていただけるように、事務局が言いましたように、子どもにはバスの乗り方教室、高齢者にはスマホの使い方教室みたいなところでしっかり頑張っていければと考えております。

○A 委員

バスとかタクシーの運転士のなり手が不足していることですけども、いずれ自動運転が導入されるので将来性がないからとかあるのかなと思いますけども、せっかく運輸支局さんもおられるので、技術的に自動運転はいつ頃になったら普及していくかとかいうのと、山口警察署の交通課もおられますので、自動運転というのは、運転の法律のどういうものの扱いになるのか、今後どういう見通しなのでしょうか。教えていただければと思います。

○F 委員

自動運転ですが、レベル1からレベル5という、5段階の枠組みがあります。機械がやりながらも、人が横にいるものが1番レベルの低い、レベル1。2、3ぐらいまでのところが、いわゆる人が介添えをするようなものです。レベル4は間接的に別の部屋で、誰かが監視をするような人手が幾らかかかるけれども、運転の横での介添えまではしないというもの。レベル5はもう完璧に自動というような段階でやっているのですが、今現在、普及して、実際にやっているのは日本国内でいくとレベル3ぐらいまでのところで、レベル4、これは日本各地で試行的されているところはあると聞いています。国の政策では、25年ぐらいまでにレベル4を目指すというような大まかな目標は立てているかと思っています。

もう1点、人手不足、運転士不足のお話です。タクシー運転士、バスの運転

士の話、それから、私どもではもう1つトラックの運転手というの也有ります。それと2024年問題、来年4月からは、自動車運転士、バス、タクシー、トラックの運転士の時間外勤務の上限の時間を決めたり、朝から晩まで何時間勤務させますかっていう拘束時間というものを、従来の時間よりも短くするというものが来年の4月から施行されることになっておりまして、従来からバス、タクシー、トラックとも、有効求人倍率は非常に高い数字になっており、なり手がなかなかいらっしゃらないと。それに加えて先ほどの2024年問題ということで、今まで、例えば10人でやっていたところを12人いるといった、単純計算でそうした話になりますけども、ますます人手不足になっていきます。これは高齢化で、日本全体、働き手としては減少傾向にある中で、労働時間の問題、それと待遇の面、こうした部分を総合的にみて、なり手が難しいというところで政策を変えて、先般タクシーでは、運賃の改定ということで。それによっていわゆる運転士の待遇を、そこに値上がりした部分を反映していただきたいということで私どももお願いをしており、そうした形で待遇の改善を図りながら、人手不足をなるべく改善をしていただきたい。そうした政策をさせていただいているところでございます。

○G 委員

先ほどの免許の話で、車種に応じた免許ですね。普通免許、中型免許、大型免許になります。自動運転だからといって、その免許がいらないってことはないですね。現状、レベル3でも、全く自動運転ではないので。車種に応じた運転免許は当然必要になってきますので、現時点では、免許が要るということで御理解いただきたいと思います。

項目3 「コミュニティ交通の運行」

質疑応答

○副委員長

長年、山口市は、地域主体のコミュニティ交通というのを育ててきたわけです。これ自体は、非常に全国的に見ても優れたやり方だと思っていますが、始めてからもう10年以上になり、その間に取り巻く環境も随分変わりましたし、コロナ禍のような、特殊事情もあって利用形態が変わってくるといったような状況も挟みました。そういうことからすると、基本的な地域主体・市民主体のコミュニティ交通を育てるという方針は当然そのまま継続するとしても、その支援の仕方であるとか、評価をするときの基準であるとか、そういったものは、状況に応じて少しずつ見直していく必要もあるのかなという気はしております。状況をしっかりと見据えた上で、地域が持続的に取り組め

るような方法をこれからまた検討していく必要があるだろうなと思っています。もう一つ、新たなコミュニティ交通の検討も、人口も減っていく中で、従来型のコミュニティ交通に取り組むことが難しい地域なども出てきていますので、そういう点からすると、考えざるを得ない面があるかと思えますけれども、私は基本的な考え方としては、プロができることはプロにやってもらう必要があると思っていますので、例えば、バスやタクシーが、今までの形態の中から、工夫をすることで、もしできることがあれば、その方法をとるべきだと思います。それから、自家用有償だとかボランティア輸送にできること、できるノウハウと、バス・タクシーができるノウハウは明らかに違います。ですから、無理があることをやってしまうと続かないので。もし、自家用有償だとかボランティア輸送というのを選択せざるを得ない場合にあれば、その手法にとって無理のない方法をきちんと見極めて、採用していく必要があろうかと思っています。

地元の交通事業者へ運行管理や車両整備管理を委託するなど、事業者協力型自家用有償旅客運送という言葉がありますが、私が関わっている京都府の舞鶴市でこういった実験をやりました。タクシー事業者が、運行管理と、自家用有償で運転する人の教育などを担当して、タクシーが十分にローカルで担い切れない部分があるので、そこについては、自家用有償でやってもらうと、そういったような仕組みをつくったケースもあります。上手に、プロの事業者がきちんとバックアップができるような仕組みの研究にしていなければと思います。

項目4 「運転士の確保」

質疑応答

〇C 委員

先ほどから議論がありました自動運転は、この②運転士の確保のところ、計画として扱うということでございます。先ほど、事業者や運輸支局、警察から御指摘がございましたので、国全体でどんな方向になっているのかを確認したいと思います。

まず、自動運転に関しましては、日本では、実用段階に入り、レベル4で、これは添乗員がいるというものです。危険があったらすぐに添乗員によって車両をとめるというものです。これは、現在では、特定区間におけるラストワンマイルみたいな、急坂でバス停まで連れていくというような感じですね。そういうのを、郊外団地で道路の余力のあるところにおいて、免許法の弾力化において、徐々に実験からもう少し先に進む形、長期的な実験、そんな形で進めようということが今起こっております。それよりも、実は意外なことに、過

疎地のほうがやりやすいつてことが分かってきました。なぜなら他に車が来ないため、能登半島の先端とか、北海道士別だったか、タクシー会社もないところで、結構長い実験みたいな形でやっています。という意味から考えると、山口市でも特に、自家用有償で事業者協力型というのもすばらしいやり方ですし、それもそのほうがいいのかもかもしれませんけれども、時代の中で、そういった自動運転の長期的な、より実情に近い形での実験もそろそろ視野に入れとかなないといけないのではないかとということを、真剣に、考えておいたほうがいいのかと思っています。

項目5 「鉄道の利用促進」

質疑応答

○C 委員

阿東徳佐地域での高齢者を対象に特定料金支援という事業は、とても重要な事業だと思います。過疎地の人たちに、移動を確保するという意味で、車だけではなく、こういう支援は重要なことかなと。しかし、高齢者だけでなく子供が少ないからこそ、阿東徳佐の人たちの子育て世帯や、学生、そういう人たちを、もっともっと優遇することは重要ではないかと考えます。親が全部遠いところまで送っていくのではなく、そういう意味では、この特急料金の支援というのは、山口線を維持するためにも、また、阿東・徳地地域の人たちのことも考えると、子育て世帯も含めてさらに推進してほしいなということが一つです。

もう一つは、これは大きな観点ですが、交通政策、高齢者支援という側面もあって、高齢者福祉パス、100円で乗れますね。かなりたくさんの予算が使われていて、高齢者ばかり見るのでは駄目でしょう。そろそろ、子育て世帯や子どもたちのことも考えたような支援が必要。結果として、利用者を増やして、交通事業者の息が切れないように支援していくということが重要だと思います。2次計画では、ぜひ、高齢者や子どもたち、子育て世帯という言い方にしていただけたらありがたい。国の方向も高齢者だけではないということが、全体的な意見です。

○事務局

今年度始めました特急料金の支援事業につきましては、実証で試験的にやっているということもございまして、地域についても阿東・徳地地域に限定させていただき、年齢も65歳以上ということにさせていただいております。

今年、4月の終わりから始めた事業ですけれども、実証事業を進める中でいろいろデータとか、利用状況を見まして、高齢者・子育て世代というような中

で展開できるかどうかは、検討してまいりたいと考えております。そうした観点というのが交通政策全体にとっても大切じゃないかという御意見で、我々もそうだと思いますので、こういうお金に直結するような事業、観点だけではなくて、いろんな施策を考える上で、高齢者・子育て世代というのを大切な視点として考えていきたいと思っています。

○D 委員代理

今お話しいただいたように、山口線が特に宮野以北では、御利用がかなり少なくなっている状況でございまして、弊社のほうからも収支状況ですとか御利用状況を公表させていただきましたとおり、ローカル線ということもございまして今後、地域の皆様とさらに議論をさせていただきたいとしている路線の一つでもございまして。そうした中で、いろいろと支援策を御協力いただいているところ、非常にありがたいと思っているところでございます。

いろいろな自治体様の例を見ましても、こうした赤字ローカル線に対して利用促進を図ろうとしている、いろいろ取組をいただいておりますけれども、一過性のキャンペーンにとどまることなく、山口市で取り組んでいただいているような特急料金の支援というのは、日常利用につながるものとして非常にありがたい取組であると感じております。特に通勤、通学、通院と、あるいは買物といった日常的な御利用を増やすほうが、鉄道の御利用を増やすには有効かと考えておりますので、今後もそうした取組をぜひとも継続していただければありがたいと考えております。特に、山口線の場合は基幹的なバス路線が新山口から山口を通してさらに北のほうまで平行しておりますので、鉄道とバスとが連携して、新しい取組として、上げていただいておりますけれども、共同経営等も書かれておりますが、例えば1枚の切符あるいは定期券をお持ちであれば、バスにも、列車にも、便利なほうに乗っていただけると、実際に徳島県ではそんな取組をされていると聞きます。

そうしたことが、将来的には、山口線の沿線でもできるように、皆様と勉強していきたいと考えておりますので、よろしくお願いしたいと思っています。

○副委員長

関連した話です。共同経営という言葉が書いてあると何か大げさな話に聞こえるかと思いますが、今おっしゃったように、例えば乗車券を共通で使えるようにするとか、情報を共通化する、そういう意味合いです。徳島県、高知県にも広がりました。それから、北海道でも都市間バスと鉄道でそうしたことが進められるようになりましたけど、共同経営という言葉からイメージされるような、大げさな話とは違います。それぞれの交通機関を上手に連携させて使うということです。ですから、前回の会議でも紹介しましたが、今年

4月の総合時刻表では、山口線と防長交通の時刻表を1ページ、同じページに入れたものをつけさせていただきました。これは私がぜひやってくれと言ったんですけど、ほかのところで紹介しても、非常に興味を持ってもらえます。

そうしたことから始まり、共通乗車券で乗れるような仕組みなどに発展していけば、この時刻表を見ていただいても分かるように、JRの普通列車、特急列車、防長交通のバス、合わせると阿東と山口の間ってそんなに不便ではないんです。そういうことが分かれば次の利用につながるし、そこに、特急料金の支援制度があれば、この時間には特急があるっていうことになりますので、そういう状況を広げていきたいと思いますので、ぜひ進めていただければと思います。

項目6「コミュニティバスの交通体系に沿った見直し」

質疑応答

○委員長

これについては、実証運行を長い間やっておりますので、しっかりとやっていかなければならないと市としても考えております。

この6項目は、こうした方向でしっかりと進めていきたいと思います。ほかの項目は、今日お配りした質問なり御意見を書いていただける紙もごございますので、出していただければ、皆さんの御意見についても反映していきたいと考えております。

その他、本日の議題以外に御意見があればお願いします。

○H 委員

1年半、地元でやってまいりましたが、なかなか、思うように前に進んでいないという実情です。昨年市長さん宛てにも要望書を出させていただき、前向きな御返事をいただいて喜んでおりましたが、これを秋穂におろすと、今、若い方が委員会の委員をやってらっしゃいます。なかなか、高齢者の意見が聞いていただけないのです。私たちは、普段から高齢者との付き合いがほとんどです。しかし、私たちだけの問題であって、なかなか若い皆さんに知っていただくということが出来ないんですよ。例えば、バスの時刻表の改定ですかね、これを一つでもやっていただきたい。改正があったときには、阿知須行きのバスが1便ほどよくなったようですけど、帰りはまたバスがない。いろいろ今日も話を聞きましたが、やはり、秋穂独自の問題が今までもあって、進んでないのかなと思います。あるトップの方が言われたんですけど、公共交通バスが通っているからということでした。まだ恵まれない地域があるということですよ。だから、秋穂はそれで止まっているのかなと思います。

そんな感じです。基本的にはコミュニティバスも駄目、バスの時刻表も無理となったら、何を続けてやったらいいのかなってということで、少しずつでも、進めていけたらなと思っております。

○委員長

各地域の実情は私どももいろいろお話も聞いておりますし、交通政策課のほうも状況については押さえておりますので。そういった中で先ほどの地域主体のコミュニティタクシーでありますとか、こういった形でやれるかっていうこともしっかりと計画に位置づけて、また地域のほうにも、職員が入って行って、お話し合いもさせていただこうと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

○C 委員

せっかく秋穂の方が言われたので、昔からこの計画に関わっている人間として、秋穂はとっても大切なところだし、自分たちの地域づくりを熱心に進められて、コミュニティタクシーも熱心に進められていました。先ほども話が出ましたが、高齢者だけの問題ではなく、地域全体として、子どもたちの問題も真剣に考えていただいている地域だと思います。ぜひ、秋穂地区でさらに皆さんで御検討いただいて、2次計画の中で、交通政策課とも一緒になって、新しい移動の在り方を一緒に考えていけたらいいのではないかと思います。

○委員長

最後に4、その他、事務局からお願いします。

【説明】

○委員長

本日、これまで、皆さんからいただきました御意見なり御提言につきましては、次の計画の見直しのたたき台の中で、若干形が見えてくるのかなと思っております。次回皆さんに御協議をいただきたいと思いますので、よろしくお願ひをいたします。

これで本日の委員会終わりたいと思ひます。

○事務局

皆様長時間にわたり御審議いただきまして、誠にありがとうございました。以上をもちまして公共交通委員会を終了いたします。本日はありがとうございました。

会議資料	令和5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