

## 第2回山口市公共交通委員会（8月31日）における意見（抜粋）

### マイカーに頼り過ぎない意識づくり

○モビリティマネジメントの実施について、対象となっている市内事業者、経済団体が無関心層のトップであるため、2通りのアプローチが必要である。

1. 公共交通を育てて守っていかないといけないという意識を持っていくように、啓発を行う方法。

2. 各事業者の社員が利用するように、経営者から強いアプローチをとっていく方法。

→1-(1)-①公共交通を育て支える意識の啓発の表記の中に反映しました。（P. 83）

○子どものうちから公共交通を使うきっかけをつくる必要がある。昔からあるバスの乗り方教室等もっと充実したものを作っていただきたい。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。

→1-(1)-①公共交通を育て支える意識の啓発の表記の中に反映しました。（P. 83）

○公共交通の情報や公共交通の楽しさ・おもしろみに触れることができる機会を増やす必要があるのではないか。広くいろんな人が見る場にそういう情報が出ていることが重要と思われる。例えば、周南市が情報誌を出しており、一つの関心を持ってもらうきっかけづくりとなっている。

→1-(1)-①公共交通を育て支える意識の啓発の表記の中に記載しています。

（P. 83）

○ノーマイカーデーも1つの効果ではあるが、続けていくうちにマンネリになりがちになるため、少しずつ目先も変えながらやっていく必要があるのではないか。

→1-(1)-②ノーマイカーの推進の表記の中に反映しました。（P. 84）

### 利用者の視点に立ったサービスの向上

○実際に、子ども達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でており、そういう方々にアプローチをしていくべきではないか。

→2-(1)-⑤利用しやすいタクシー制度の調査研究の表記の中に反映しました。

（P. 87）

○今は配車アプリが使えないお客様(スマホが使いこなせない等高齢者)の方が圧倒的に多い。このような利用者も含めて、どのように行政がアプローチしていき、広く周知していくかが非常に重要である。

→2-(1)-⑤利用しやすいタクシー制度の調査研究の表記の中に反映しました。

（P. 87）

### コミュニティ交通の運行

○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ことは継続するとしても、支援の仕方や評価をするときの基準は、状況に応じて見直していく必要がある。さらに、その状況を見据えた上で、地域が持続的に取り組める方法をこれから検討していく必要がある。

→3-(1)-①コミュニティ交通の運行の表記の中に反映しました。(P. 89)

○自家用有償やボランティア輸送にできることやノウハウとバス・タクシー事業者ができるノウハウは明らかに異なるので、仮に自家用有償旅客運送やボランティア輸送をするとしても、継続できるような無理のない方法を見極めていく必要がある。

→3-(1)-①コミュニティ交通の運行の表記の中に反映しました。(P. 89)

○事業者協力型自家用有償旅客運送について、タクシー事業者が、運行管理と運転士の教育を担当し、タクシーが担えないローカルの部分を自家用有償で補うという仕組みのケースがある。このように、プロの事業者がバックアップできるような仕組みになるような研究をすべきだ。

→3-(1)-①コミュニティ交通の運行の表記の中に反映しました。(P. 89)

○秋穂地域は、高齢者だけでなく、地域全体として子ども達の問題も真剣に考えている地域である。2次計画の中で、交通政策課と一緒に、新しい移動の在り方を考えていただけたらいいのではないかな。

→3-(1)-④地域の交通を考える「話し合い」の支援の表記の中に反映しました。

(P. 90)

### 運転士の確保

○自動運転について、過疎地のほうがやりやすいということが分かってきている。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て、第2次計画の中で、考えておくべきだ。

→3-(2)-②運転士の確保の表記の中に反映しました。(P. 92)

### 鉄道の利用促進について

○現状の中で、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、過疎地の人たちにとって移動を確保するという意味で、大変重要だと考える。また、高齢者だけ

でなく、子育て世帯も含めて推進し、支援を行い、結果として、利用者を増やすことで交通事業者の息が切れないように支援をしていくことが重要である。2次計画では、ぜひ高齢者や子育て世帯という言い方にしていきたい。

→3-(2)-③鉄道利用の促進の表記の中に反映しました。(P. 93)

○特急おきの支援というのは、日常利用につながるものとして非常によい取組であると感じており、特に通勤や通学、通院あるいは買い物といった日常的な利用を増やすことが鉄道の利用を増やすには有効である。

乗車券を共通にする、あるいは、情報を共通化するような共同経営を進めていき、それぞれの公共交通機関を上手に連携させていく仕組みに発展すべきだ。

→3-(2)-③鉄道利用の促進の表記の中に反映しました。(P. 93)

### その他

○普通のバスに毎週乗るのは難しいかもしれないが、観光と公共交通を組み合わせ、公共交通の便利さ、おもしろさを一緒に考えてみるのはどうか。例えば、維新の志士や何かに変装して乗車して観光客を出迎えるなど。

→4-(2)-①来訪者が利用しやすい交通環境の整備に記載しています。(P. 97)