

令和4年度 第4回山陽小野田市地域公共交通会議 議事録

令和5年1月18日（水）

1 協議事項

発言者	発言要旨
◆山陽小野田市地域公共交通計画（素案）について	
会 長	ご質問やご意見をお願いしたい。
委 員	<p>①鉄道、バス、タクシー含めて、各公共交通の連携を密にしていきたい。素案では、今年春からJR山陽線でICOCAを導入するとあるが、キャッシュレス決済は、サンデンバス以外対応していない。この先他のバス事業者でも使えるようにしてほしい。</p> <p>②バスの利用しやすい環境が整備されていない。例えば、バス停での表示はサンデンバスと船鉄バスで二つに分かれている。統一して一つにまとめることはできないか。特に船鉄バスは表示が剥がれてしまっていることもある。また、できれば行先と経由地の表示を番号で示してほしい。</p> <p>③小野田駅前バス停の位置がわかりにくい。駅から南にいったところにバス停があるが、そこへ行くのに迷ってしまう。バス停を全て駅前広場に集約してほしい。また、自家用車駐車場は駐車可能な時間は30分以内と書いてあるが、ほぼ一日中自家用車が停車している。これは廃止すべき。</p> <p>④全体的にSDGSの考え方を取り入れてほしい。幹線バスと支線バスをシステムとして構築することで幹線を走るバスの運行時間を短縮し、CO2を減らせるなどの記載をすべき。そういう取組ができれば対外的にアピールできるのではないか。</p>
会 長	交通事業者間の連携とICカード、停留所、案内表示や乗り場、系統番号、SDGSの話があった。事務局どうか。
事 務 局	<p>①キャッシュレス決済については、サンデンバスの他、宇部市営バスも対応しているが、船鉄バスは未対応である。キャッシュレス決済は、地域公共交通計画の事業としても掲げているので、国の補助金制度の活用など、船木鉄道と引き続き検討していきたい。</p> <p>②停留所の環境改善、系統番号の表示について、地域公共交通計画の取組方針に「わかりやすく利用しやすいサービス」を掲げているので、市の判断だけでは難しいが、事業者と協議し、利用者にわかりやすくなるような対応は必要かと思う。</p> <p>③小野田駅のバス停については、これまでの会議でもご指摘いただいでい</p>

	<p>る。地域公共交通計画の事業としても掲げているので、事業者と調整していきたい。</p> <p>④SDGS について CO2 削減まで記載するのは難しいが、持続可能性の確保は地域公共交通計画の取組方針でもあるので、利便性の向上、路線の合理化を通じて、公共交通の維持に向けて事業者と協議していきたい。</p>
会 長	<p>事業者間の連携は非常に大事なテーマである。鉄道とバスもあるし、バス同士もある。市と事業者で連携して取り組んでほしい。</p> <p>系統番号については、サンデン交通、宇部市交通局は対応している。船木鉄道でも可能であればぜひ取り組んでいただきたい。</p>
委 員	<p>SDGS に関連して、幹線と支線の接続の話があった。国の補助が活用できるケースもあるので相談していただきたい。</p>
委 員	<p>①全体の流れはよくできていると思う。市民の利便性の向上はもちろんだが、究極的にはインフラの整備によって自治体競争の中で勝たないと衰退していく。大学でもどんどん私立が公立化している。学生や優秀な先生を確保するのも交通インフラは必要である。高校においてもその役割は大きい。厚狭高校が田部高校と統合になる。厚狭までどう通学するのか、きちんと整備していかないと田部の生徒も下関の学校に行ってしまう。</p> <p>②厚狭駅まで小野田線が乗り入れすれば、新幹線を使って学生や教員が通学できるなど、利用促進につながるのではないかと。</p> <p>③雀田駅にレンタサイクルを置いて鉄道利用を増やすことも考えられるのではないかと。地域が衰退しないために、魅力ある交通インフラをどうするかが一番大事である。</p> <p>④厚狭北部地域のデマンド型交通の見直しについて、市民全体にアンケートをとるのは合理的だがサンプル数が少ないこともある。出前講座も素案に掲げられているが、自治会長にも関わってもらえれば、その問題意識が変わってくる。高校の代表者である教頭先生や事務局長から意見集約をするのも一つの方策ではないかと。</p>
会 長	<p>高校、大学を生かしたまちづくりの観点からの交通の役割と、地元調整についてだったと思う。事務局いかがか。</p>
事 務 局	<p>①公共交通インフラの充実が、高校の魅力拡大にもつながるといったことだった。高校統合後、下関方面から厚狭駅まで J R 山陽線を利用するケースが多いと想定され、今回、計画策定を契機として、ねたろう号、いとね号の厚狭高校までの利便性向上に取り組むことが、厚狭高校の魅力向上につながるものと期待している。</p> <p>②厚狭駅への小野田線乗り入れについては、まずニーズ把握が大事ではないかと思う。</p>

	<p>③雀田駅のレンタサイクルについて、以前、雀田駅の駐輪場を整備し、多くの学生にご利用いただいている。学生は自転車保有率が高いので、まずは、駐輪場の効果を見極めたいと考えている。</p> <p>④厚狭北部地域のデマンド型交通の運行区域には、自治会が 40 近くあるため、どこまできめ細かに対応できるかわからないが、利用者の意見をしっかり聞いて、見直しを検討していきたい。</p>
会 長	<p>山陽線沿線の高校は、その他の高校よりも交通利便性のアドバンテージがあるので、駅から高校の間を改善することは重要である。</p> <p>シェアサイクルは、山口市で実施されており、市の支出もあるが、主に商工会議所が運営していたと思う。かつて宇部市でも実証実験が行われたことがあり、山口大学工学部にも設置されていた。山口東京理科大でも実施できる余地があるが、大学にシェアサイクルを設置すると、公共交通ではなく自転車を利用する可能性があり、諸刃の刃となる可能性もある。</p>
委 員	<p>① J R の沿線高校は立地的には有利だが、小野田高校の通学者は小野田駅から大きく回って通学するようになる。200 人以上が鉄道を利用しているので、通学時間だけでも小野田駅北側から出場できないか。</p> <p>② P 50 では、市民の半分以上は、現状の市の負担について妥当だと思っている。一方で、空のバスが多いという意見を聴く。空で走るよりは、運賃が安くても乗せた方がお金が入る。高齢者に対して一乗車 200 円でもいいので安く利用できる制度を作ってほしい。免許返納者が毎年 300 人以上いて今後もっと増えると思う。免許返納者への返礼に、バス利用の優遇措置を適用することを考えてほしい。知人で免許を返納して自転車を使っている人がいて苦勞されている。70 歳以上など線引きをして優遇できれば良いと思う。</p>
会 長	<p>前回の会議でもご意見をいただき、市の回答としては直ちには難しいという回答であった。</p> <p>①似たような事例では宇部市の東新川駅がある。宇部中央高校の最寄り駅だが、10 年前に北側の出入口を新たに設置し、高校生にとって便利になった。駅の北側が市の公園で JR の土地と接していたこと、さらに道路に接していなかったのもハードルが低かった要因だと思う。しかし、小野田駅の場合は、線路を越えないといけなないのでハードルは高いかと思う。</p> <p>②高齢者優待の件は、基本的には市の判断となる。柳井市の事例では、おでかけサポート制度で、高齢者に公共交通で使えるチケットを交付している。バス以外にも航路などにも使えるが、年間 3,000 万円程度かかっているということだった。市が補填しないといけないので、それなりの財政支</p>

	出は必要になる。
委 員	下関市も高齢者は一乗車 100 円の制度があったのではないか。
会 長	割引した差額をバス会社に負担させることはできないので、差額は市が出さないといけない。それは覚悟しないといけない。
委 員	<p>今、協議している事項について、この会議では決定権がないので検討できないのではないか。これは議員を通じて実現させるべき課題だと思う。</p> <p>J R 山陽線は、昼間ワンマン運転になる。美祢線もそうなっている。ワンマンで高齢者は乗れるか。乗り方がわからない、ドアの開け方がわからないということもある。一般の方に分かりやすい広報をしてほしい。高齢者にはわからないことが多い。</p>
会 長	<p>この場合は法定協議会なので、法的に重みがある。しかし、参加者はそれぞれ所属する組織を代表している方であり、決定できることには限界がある。この会議には、事業者や警察なども参加しているので意見を出していただくのは構わないし、それが実現されるといいが、制度を作るかどうかは、最終的に市で決定されることであるのでご理解いただきたい。</p> <p>J R について、運転だけでなく駅も省人化、機械化されている。この中で利便性確保をどうするか。広報が必要なことはご指摘の通りで、やっていただくべきと思う。</p>
委 員	<p>ワンマン列車について、山陽線は 4 両以下のワンマン運転になるとすでに 12 月に発表しており、3 月 18 日から山陽線は運転手のみとなる。</p> <p>美祢線は後乗り・前降りでの車内での収受となっているが、山陽線は今と利用方法は変わらず、全車両の扉が空くのでどこからでも乗降でき、駅で運賃をお支払いいただく。ワンマン化により利用方法が分かりにくくなるということはない。ご理解、ご協力をお願いしたい。</p>
委 員	高齢者優待について情報提供する。令和 2 年 4 月から船鉄シルバーパス 70 という定期券を販売している。山陽小野田市に高齢者向けの補助がないことから作成したものである。免許返納者であれば料金が割引かれるので、利用していただければと思う。
会 長	今の船木鉄道の取組を市で広報するのもいいのではないか。
事 務 局	P 72 の普及啓発の取組でも触れているが、事業者が実施している利便性向上の取組について、市の方でもしっかり P R していきたい。
委 員	<p>P 44 の図面について、凡例をつけていただきたい。</p> <p>地域公共交通計画全般について、法定上必要な項目は記載されていると思うので、このまま進めてほしい。</p>
副 会 長	山口東京理科大学のフリーパス導入の経緯と利用の現状、今後の活用について説明する。

	<p>ももとはスクールバスを駅から運行しており、その費用をフリーパスに充てている。市の路線維持に貢献できること、学生を街中に出して活性化に役立たせたいという思いからである。</p> <p>令和2年4月からの導入でコロナ禍真っ只中でのスタートとなり、期待したような利用率にはならなかった。現状は大分回復しているが、通学の利用が主体で、街の活性化にはなかなか寄与できていないのかと思う。学生と話をしてみると、多くはサンパークでアルバイトをしているが、良い時間帯の便がないため、バスは余り利用していないとのことだった。サンパークと大学の間には循環線があれば利用促進になるのではないか。ほとんどは自転車利用だが、自転車だと30～40分かかってしまうので、現状で授業の空き時間にサンパークに行くことはできていない。</p> <p>まずはフリーパスが公共交通利用に最大限寄与するよう、学生のニーズに沿ったサービス改善を図れば、地域住民にとっても利便性の高い路線が実現できると思う。</p>
事務局	<p>フリーパスをフルに活用するご提案だったかと思う。確かに大学とサンパークの結びつきは強く、今後はL A B Vプロジェクトの実現により、公園通地域と理科大のアクセスはさらに重要になると思う。</p> <p>地域公共交通計画の素案では、サンパークの拠点性の強化や大学との連携強化も掲げているので、御意見について具体化できるよう事業者と連携して取り組んでいきたい。</p>
会長	<p>公共交通と大学がうまく連携し、授業の終わったタイミングに合わせたダイヤ設定など、当事者間で協議して改善する余地はあるかと思う。</p> <p>理科大については近くに雀田駅もあるので、併せてJ R小野田線の活用も考えていただくと良いかと思う。</p> <p>本日も多数ご意見をいただき感謝する。</p> <p>事務局からは、2月からパブリックコメントを実施したい考えと聞いている。今日のご意見を踏まえ、計画に反映できる内容もあれば、逆に今すぐには難しい内容もある。パブリックコメントに付す素案の修正について会長に一任いただきたいと思いますがいかがか。</p>
各委員	(承認)
会長	ありがとうございます。パブリックコメント前に、事務局から最終案を各委員に送付する。本日の議題はすべて終了した。

2 その他

発言者	発言要旨
会長	その他、何か説明、意見はあるか。

事務局	<p>J R小野田線「車窓」フォトコレクションについて紹介する。現在、J R小野田線の利用促進に本市として力を入れて取り組んでおり、2月10日まで実施している。せっかくの機会なので、委員ご自身や所属する組織の中でご参加いただけるとありがたい。</p>
委員	<p>国で地活法改正が議論されている。今度、当会議で改正内容について説明していただくと円滑な対応ができるのではないかと思います。是非検討していただきたい。</p>
会長	<p>国の動きについて情報提供をしてほしいということかと思う。</p> <p>来年度は法改正を受けた対応について考える必要がある。特に鉄道は他市に跨ることから、宇部市や美祢市との連携も必要だし、鉄道だけでなく他の事業者との協力も必要になってくる。鉄道とバスの共同経営も始まってきている。</p>