

# 令和4年度 第5回山陽小野田市地域公共交通会議 議事録

令和5年3月27日(月)

## 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について	
委員	8ページの理科大生のフリーパスについて。これは船木鉄道が実施していると思うが、市の財政負担があるのか。
事務局	理科大の財源で実施しており、市の負担はない。
委員	以前からの課題だが、小野田駅にはエレベーターが設置されていない。厚狭駅はエレベーターがあるのに、さらにエスカレーターを設置し、自由通路もできる。
会長	厚狭駅の在来線側は、今までバリアフリー未対応だったところに、この度エレベーターが新設されると認識している。
委員	厚狭駅のバリアフリー化について回答する。新幹線口のエレベーターの改良は一昨年3月に終了しており、現在は在来線側を工事している。これは、跨線橋から各ホームに上り下りするエレベーターを設置するものである。エスカレーターは、今の整備内容には入っていない。
委員	今、工事で各ホームの半分しか通れなくなっているので、エスカレーターの設置工事だと思った。
事務局	それは、二段手摺を新設する工事である。
委員	小野田駅を利用しているが、跨線橋が古い。南北自由通路を作ってもらえれば天災時に南北の避難が簡単になるし、通学も楽になる。ただ、エレベーターは作れないだろうと思っている。
会長	一般的にはエスカレーターよりエレベーターの方がつけやすい。駅のバリアフリー化としては、大抵エレベーターになっている。
委員	宇部駅もきれいになった。
会長	宇部駅もエレベーターが設置されている。自由通路については大きな事業になるので、市が都市計画的に取り組むという意味決定がないと難しい。市民から要望を挙げていくのはあると思うが、現時点では市としてそのような決定に至っていない。
委員	19ページに在来線のエレベーター設置率について記載がある。厚狭駅と小野田駅の両方の駅にエレベーターをつけることとされているが、本当にできるのかという疑問がある。

	<p>目標として、公共交通の利用率をH27の30%から50%以上にすると、非常に意欲的な数字になっているが、具体的な策がないと厳しいと思う。思い付きだが、20ページの最初、SLやまぐち号のようなブランドがないか。例えば本山を走っていた古い車両クモハ42がある。これを何とか動かせるようにして小野田～雀田～本山を運行すれば、子どもたちにも1つの魅力になるのではないか。美祢線のケーブルカーを小野田線まで引っ張ってこられるといい。石灰を運んでいたレールを残しておけばよかった。突飛なアイデアでも、観光だけでなく魅力のあるものが出てくればいい。これは感想である。</p> <p>34ページ、バス路線補助金について。R2～4はコロナで利用者が減ったことはわかるが、行政から事業者へ補助する判断基準は何か。赤字だから出すのか。赤字の何パーセントなどのルールはあるのか。また、旧山陽町では、ねたろう号などが200円などで走っているが、小野田地域は一般の運賃の路線バスが走っている。補助の考え方についてわかりやすく教えてほしい。</p>
会 長	<p>事務局で回答できるところをお答えいただきたい。目標をどう達成するのかについて、具体的な施策も計画策定の過程で議論している。</p> <p>運賃については、私からすべては説明できないが、コミュニティバスについては、許認可を受けて距離に応じて運賃が決まるもの、この会議の場で運賃を決められる協議運賃がある。国の政策の動向として、運賃設定は会議で合意が得られれば、いろいろなことができることを目指している。ただし、補助となると話は別になる。例えば運賃が安く抑えることで赤字が増えれば、その分は自治体が負担しないと事業者も同意できないと思う。地域間の公平性についていろいろ議論になることもあるが、これもみなさんの合意が必要。補助に関して事務局から回答できるか。</p>
事 務 局	<p>赤字だから補助を出すのか、補助を出すに至るまでの判断や基準についての御質問であったと思う。まず大前提として、路線バス全般で利用状況が厳しく、事業者単独では維持ができない中で、自然にまかせると不採算路線がすべてなくなり、儲けが出る路線だけが残る状態になる。そうすると市民の交通の足を奪うことになるので、基本的には国や県の補助金を確保しながら、市からも補填して維持しているという状況である。基準としては、国は9/20の範囲内で補助、市としては国や県の補助、運賃収入を除いた額を、路線維持のために補助しているという考えに立っている。赤字分の一定割合しか出さないと、事業者としては維持が難しく撤退せざるを得なくなる。一方で、市が補助を出すから運行事業者の営業努力が不要というわけではない。これまでにキャッシュレス化、バリアフリー化など様々な努力</p>

	<p>はしていただいている。今後とも、そうした営業努力はお願いしながら、やむを得ない部分について補助金を支出していきたい。</p>
委員	<p>お願いになるが、デマンドからの乗換についてである。時間や停留所の場所の問題もあるが、事業者間の乗換も含めて通算した運賃制度ができるというと思う。</p> <p>もう1つはJRについて。先日小野田駅から厚狭駅行の電車に乗った。厚狭駅の3番線に到着、向かいに美祢線が待っていた。こだまにもちょうどよく接続していて、小野田から博多まで1時間かからず、これは便利だと思った。一方で、小野田駅の1番線を利用できない。小野田駅利用者は必ず階段を上る必要がある。なぜ1番線を廃止したのか以前からの疑問。なんとかしてほしい。これは意見としてとらえていただきたい。</p>
会長	<p>乗継割引については、制度上できないわけではないが、実行するためには関係事業者の合意、行政の財政負担の見極めも必要。こういう制度を実施している自治体もあるが、現時点では山陽小野田市ではできていない。一見、小さく見えることでも合意が必要。今後こういったご意見が強くなればこの場で議論と議決を得て実現もできると理解している。</p>
委員	<p>17ページにサイネージ、ICカード関係の記載がある。後ほど情報提供等するが、JR山陽線のICカード化、小野田駅のバスロケーションシステムのサイネージについては、4月1日からの実施になるが、計画に記載していただくのはどうか。</p>
事務局	<p>もし記載するのであれば、66～67ページに追記をするのが良いと思う。</p>
会長	<p>小野田駅の乗換の話もあった。確かに小野田駅は結節点として重要な場所で、より使いやすくするのは重要。小野田駅舎内にサイネージが設置されると聞いているが、待合空間も含めて重要なので、ここをどうするかという問題はまちづくりの中で大事なこと。市でいろいろ考えていただけると良い。運賃施策について、人口減少下で財政健全化と利用促進のバランスをどうとるか。この場でこれ以上踏み込みづらいところがあるので、市の中で、まず公共交通にお金を使うのかご議論いただくべきと思う。福祉系の方が大事という考え方もある。議会で議論していただけると良い。</p> <p>事務局からの提示のあった案について、計画として承認してよろしいか。</p> <p>(拍手)</p> <p>承認とさせていただきます。委員の御意見を踏まえた文言などの修正はあるが、事務局に一任したい。</p>
<p>◆山陽小野田市地域公共交通計画の具体化について</p> <p>◆コミュニティバス「ねたろう号」、「いとね号」厚狭高校通学便 運行ルートの検討について</p>	

会 長	<p>質問等あるか。</p> <p>(質疑なし)</p> <p>厚狭高校に乗り入れるのは良いアイデア。魅力を高め、地元の公立高校を残したいという気持ち、他方ではＪＲ山陽線の利用促進を図りたいという気持ちがあり、全体の利益に資する案である。まだ警察との協議など課題があるので、引き続き進めていただきたい。</p>
◆令和４年度山陽小野田市地域公共交通会議補正予算（案）について	
会 長	<p>国から補助金の交付を受けたので、その分を市に返還するとのことである。</p> <p>質問や御意見をお願いしたい。</p> <p>(質疑なし)</p> <p>ないようなので了承いただいたとする。</p>

## 2 報告事項

発言者	発言要旨
◆宇部市交通局のダイヤ改正について	
◆デマンド型交通「とまり号」の乗降地点の追加について	
会 長	<p>質問やご意見をお願いしたい。</p> <p>(質疑なし)</p> <p>宇部市交通局のダイヤ改正については、宇部市でも説明を聞いているが、日曜日の利用がかなり少ない状況である。運転手不足の中、どの部分を残すのか検討した結果、宇部市内の日曜日はかなりの減便となっている。交通局に限らず、他社でも同じような状況かと思う。</p>

## 3 その他

発言者	発言要旨
◆ＪＲ美祢線全線開通１００周年記念 ラッピング車両の運行について	
◆ＪＲ山陽線各駅へのＩＣＯＣＡ導入について	
◆ＪＲ小野田駅へのバスロケーションシステムサイネージの設置について	
◆バス・タクシー運転者の改善基準公示の改正について	
会 長	<p>質問等あるか。</p>
委 員	<p>資料９に小野田駅前の現在の位置図がある。計画の具体化策５に関連するが、のりば④は、以前まるきがあったところ。時々バスが時間調整もしている。横断歩道の直前のため、地域交流センター側から道路の向こう側に渡る時に怖い。バスの運転手も、誰が渡ってくるか分からなくて怖いのではないか。のりば④はなるべく駅側へ移設するようにしてほしい。</p>
会 長	<p>小野田駅前については長年の懸案で、これまでも案が出たが、うまく進んで</p>

	<p>いない。市の方で来年度以降検討されるということだが、車や人全体の動線もあるので、駅前広場の使い方の議論の中で御検討いただきたい。事務局でも、このような意見があったことを御留意いただきたい。</p> <p>小野田線は、危機的な状況にあるローカル線区として、J Rから情報提示がされている路線である。宇部市も危機感を持っていろいろ対応されている。美祢線は沿線3市で連携していただきたい。</p> <p>I C O C AはJ R山陽線全体がカバーされて、サンデン交通のn i m o c a、宇部市交通局のI C O C Aと、キャッシュレス化が進んでいる。キャッシュレス化には投資も必要になるが、計画にも記載されているので引き続き検討いただきたい。</p> <p>バスロケーションシステムのサイネージをJ R駅構内に設置され、さらに船木鉄道とJ Rの情報が一緒に表示することができるということで、これは非常に大事なことだと思う。可能であれば、今後サービス内容の連携にも踏み込んでいただければと思う。各社の利害もあるので大変だと思うが、こういう積み重ねは重要かと思う。</p> <p>山口運輸支局から説明のあった運転者の改善基準公示について。サービスを向上する議論をしているが、担い手があることである。非常に厳しい制約の中で議論が必要となる。お金を出せばできるというものではないということをお理解いただきたい。</p> <p>今回計画を策定したが、小野田駅のことも含めこれからやるべきことがある。この会議自体、法的には大きな力があるが、その力を発揮できるのにはみなさんの同意が必要である。そのために関係者が一堂に会し、議論し、同意することが前に進むことにつながる。それぞれ立場や利害もあり難しいことも多いが、市の公共交通をよりよくするために御尽力いただきたい。</p>
事務局	<p>どさけん号を11月から運行しているが、3月末でいよいよラストランとなる。当日は、どさけんさんが乗車することになっているので、機会があれば乗っていただきたい。</p>

#### 4 閉会