

## 第 14 回山陽小野田市地域公共交通会議

### 議事録

平成 29 年 3 月 22 日（水）

#### 4. 協議事項

##### (1) 公共交通網の再編について

発言者	発言要旨
	公共交通網の再編について 事務局より説明
会長	平均乗車密度 2.6 人とあるが、数値の基準、目安となるものがあるのか。
事務局	本市において、基準は定めていないが、他市においては、3 人をひとつの基準とし、3 人以下になると路線の見直しなどを検討されている状況がある。
委員	平均乗車密度がわかりやすいものかどうかはわからないが、いつ見ても 2.6 人乗っているというイメージである。10 人のときもあれば 0 人のときもあるが、その平均が 2.6 人ということ。
会長	確かな基準ではないが 3 人がひとつの目安として捉えておいていただきたい。
委員	収益率 52.1% とは、現在の利用者である約 63,000 人のおよそ倍の人数が乗れば収益率が 100% になるということか。
事務局	乗る距離も様々であり、何人乗ればよいというものではない。
委員	先ほど平均乗車密度は 3 人がひとつの目安という話があったが、収益率 100% が目安ではないのか。経営感覚からいえば、収益率 100% 以上ではないと経営が成り立たない。そのあたりの考え方はどうなのか。単純計算で 12 万 6,000 人乗れば収益率が 100%、そのためには平均乗車密度が何人になるか。先ほどの話だとおそらく 3 人だとは思いますが、そのあたりの考え方はどうなのか。100% になるための差額が補助として出ているのか明らかにする必要がある。
会長	平均乗車密度は、目安が 3 人と示したが、利潤だけ追求するならば多いほうがよい。しかし、公共交通は赤字でもニーズがあればバスを走らせなければならない。そのひとつの目安をどこに持って

	<p>いくかということである。</p> <p>収益率とはその路線が黒字か赤字かということか。</p> <p>その分岐点は何%か。</p>
事務局	<p>市町にもよるが、ひとつの基準が50%である。30%を割ると廃止路線とする市町もある。</p>
会長	<p>公共交通としては収益率50%を割っても必要があれば走らせる必要があるが、単純に赤字か黒字かで考えるならば50%が基準になるということか。</p>
委員	<p>黒字か赤字かでいうならば100%が分岐点。ただ、宇部市を参考に申し上げると、公共交通のあり方の方針を市が定めているが、そこでは経常収支50%以上は基本存続。30%を割ったら見直し、ずっと下回るようならば減便等大幅な見直しを行うという一定の基準がある。基本的には100%未達ならば赤字。ただ、赤字なら廃止ということでは公共性を損なうため、あまりにも乗る人が少なければ公共で存続させる必要性があるのか考えなければならぬ。一定の収益率、平均乗車密度等はそういった妥当性があるかどうか、補助していくべきかどうかのひとつの指標となる。宇部市では50%を下回ると少ないという見方をしているため、参考に申し上げる。</p>
会長	<p>本市では定めがないため、検討していく必要がある。</p>
委員	<p>デマンド交通についてだが、埴生側から厚狭駅周辺にかけても実施して欲しい。路線バスでは収益が取れない場所においては、デマンド交通について全市的に検討していただきたい。</p> <p>また、サンパークや労災病院、市民病院、市役所に行く方は多くいるので、循環的に、主な中心部を回るような循環路線を検討してほしい。</p> <p>次に、新幹線と理科大についてだが、高齢者や過疎地域の買い物や病院に行くための交通手段を守ることも最低限大事だが、厚狭駅にJRも含めてどう接続していくのか、理科大への交通アクセスについてもしっかり考えていただきたい。</p>
事務局	<p>事務局だけでは難しいので、ぜひ皆さんの意見をいただきながら市の公共交通を考えていきたい。それぞれの地域に問題・課題があるが、それらを踏まえて市全体の公共交通としてこの協議会で協議していきたい。</p>
委員	<p>循環バスについては、乗換えの問題が出てくるが、定期券や乗換え券のような乗り換えに対応した運賃設定やシステムを、事業者を</p>

	越えて市全体で一元化することを考えていただきたい。
会長	乗換えをすることで運賃がかさんでしまうと利用しにくくなるので、最終的に利用者にとっての利便性の向上に繋がるという点で運賃のことも検討していきたい。
委員	38ページの【路線の概要】において梶汐湯以降のバス停も入れるよう修正をお願いする。
事務局	修正する。

(2) 厚狭北部便の利用状況について

会長	厚狭北部便の土日運行について、休止を視野に検討ということだが、いつから休止するのか。
事務局	今年の10月以降を考えている。
会長	「厚狭北部便の土日運行を当面の間休止にする」という提案についてご意見等はいかがか。
委員	厚狭北部便について、朝の1、2便以外の廃止は、デマンド交通で対応することによるものだと思うが、第3便が残った理由は何か。その際どのような判断をされてのものか。
事務局	第3便は、スクールバスのような使われ方をしている。厚狭の山間部から小学校までの通学と、他にも通勤に使われている状況があり、残すこととした。
委員	土曜日に通勤の利用が1名あるようだが、平日だけでなく土曜日にも利用されているということなのか。
会長	これはデマンドでの対応は無理なのか。
事務局	デマンドは月水金の運行なので対応は難しい。
委員	この利用者の通勤手段が確保できるのであれば、土日の運行休止はやむを得ないのではないか。
事務局	土日の利用者は、毎週利用されているのか。
委員	月1回程度である。
事務局	以前、北部便を減便（1日9便から3便に減便）する際に、通勤利用者に話を伺ったが、その方は1便早い便にかえていただくことで対応できた。ただ、利用者によって事情が違うので、今回の方はどうなのか、まずはお話をさせていただきたい。
会長	基本的には土日の運行休止という方向で、事務局に一任させていただくという事でよいか。
	(異議なし)

## 5 報告事項

### (1) 厚狭北部地域デマンド型交通の利用状況について

会長	現段階で厚狭北部地域のデマンド交通の現状を踏まえてどういったことをやっていこうと考えているか。
事務局	デマンド交通の利用状況としては、利用者が固定化されている状態にある。また、対象地域にお住まいの方の中には、デマンド交通があることを知らない方もいるため、今後は、広報紙配付時における回覧などで周知を図り、利用増につなげていきたい。

### (2) 公共交通網形成計画の目標と現状値について

委員	資料4目標1-3「効率的な公共交通網を構築する」で、補助金額の現状値が減り、最終年度の目標値にかなり近づいているが、要因は何か。乗車率は減っているように読み取れるがいかがか。
事務局	主な要因は、ガソリン代等の経費が目標当初と比較して安くなったためであり、そのことが、補助金額が昨年大幅に下がった要因になっていると考えている。
委員	努力しても、ガソリンの値段となると世界情勢も絡んでくる。この目標は本当に適切な目標なのかという気がする。
会長	本来は市が努力すべき点がここに反映されるべきだろうとは思いますが、そういったことに関係なく外的な要因で目標値が達成されることも十分にありうる。
事務局	財政的支援もひとつの要素であるため、「市民一人当たりの財政支出額」という表現にさせていただいている。世界情勢によっても影響を受けるとのご指摘もあるが、市として、ひとつの指標として挙げている数値であり、引き続き取り組みたい。
会長	計画に挙げている指標については、この会議の中で協議を重ね、見直すべき点があるのであれば、変更があっても良いのではないか。
委員	目標は目標でよいが、それがどういう要因によって削減されたかが問題ではないのか。 要因は、乗客数の増減か、あるいは、市・事業者によるものか、今回のような外的要因によるものかなどの分析が必要である。分析をしていくのであれば目標値はそのままでよい。
会長	次回の会議で、事務局には内容を整理していただいて、目標に対する達成状況や、要因を示していただきたい。

委員	公共交通のバリアフリー化など、J Rに要望するばかりではなく、バスや小野田線を整備するなど、厚狭駅をもっと利用する仕組みづくりが必要である。
事務局	バリアフリー法が定められており、本市もH 3 2年度までを目標に、エレベーターの設置に取り組んでいる。J R、国、地元自治体が3分の1ずつ経費を負担することになるため、J Rとも協議し、計画に取り組んでいきたい。
会長	公共交通のバリアフリー化については、法律で義務化されているため、利用者数や高齢化率等、それに基づいて進めていかざるを得ないものだと思う。一方で、駅の利活用については、県を通じてJ Rにも要望している。要望事項については、本会議を通して委員の皆さんのご意見をいただくことも有効だと考える。
委員	バリアフリー法の件について、利用者数に何らかの制限があったように記憶しているが、小野田駅、厚狭駅の利用状況については、いかがか。
委員	1日の利用者3,000人以上の駅について、整備が必要である。両駅の利用者数については、厚狭駅は1日3,000人を上回り、小野田駅は1日3,000人を少し下回る程度だと思う。様々な基準があるが、3,000人を下回ったらバリアフリー整備をしないという法律ではないため、現に1日の利用者数が1,500人程度の駅であっても整備に取り組む自治体もある。まずは、国が定めた基準の駅を整備することが優先である。
会長	駅のバリアフリー化については、ここ何年か市長も含めて協議が続いている。どこまでやるのか、単にエレベーターを設置するだけでバリアフリーといえるのかといったことも含めて、今後も協議していければと思う。
委員	資料4について、先ほど会長が言われたように、計画策定時（H 2 6年度）の数値と現状値（H 2 8年度）を報告するものであって、目標数値については別途やるということによろしいか。
会長	現状値をどう捉えるか、さらに最終年度の目標に向けてどういったことをやらなければならないのかなど、協議会でやるべき事も含め、今後、検討していきたい。
会長	5年間の計画であり、5年間で状況もずいぶん変わると思うが、毎年評価する項目は決まっている。状況が変わり、目標を達成しなかったということもあるかもし

	れないが、そういったことも評価であり、協議会の中で整理されていけば良いのではないだろうか。
閉 会	

【\*参考】

※移動等円滑化の促進に関する基本方針（平成 23 年 3 月 31 日 国家公安委員会、総務省、国土交通省告示第 1 号）

【1日当たりの平均的な利用者数が 3,000 人以上の鉄軌道駅】

- 平成 32 年度までに原則として全てについて、段差の解消、視覚障害者の転落を防止するための設備の整備等の移動等円滑化を実施。
- この場合、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ、可能な限り整備を行う。

【1日当たりの平均的な利用者数が 3,000 人未満の鉄軌道駅】

- 地域の実情に鑑み、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえ、可能な限り実施。

[http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo\\_tk6\\_000018.html](http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk6_000018.html)

国土交通省ホームページより（2017.6.16）