

産業建設常任委員会審査日程

日 時 令和元年9月2日（月）
午前10時～
場 所 第1委員会室

審査内容

- 1 所管事務調査 地域公共交通について
- 2 所管事務調査 山陽小野田市地方卸売市場について

令和元年度第1回
山陽小野田市地方卸売市場運営協議会次第

令和元年8月28日(水) 10:30～
山陽小野田市地方卸売市場会議室

1 市長あいさつ

2 委嘱状交付

出席者数 11名/12名

3 会長及び副会長の選任について

4 議題

(1) 現在の市場の状況について

(2) 今後の運営協議会について

5 その他

・提案書の提出について

山陽小野田市地方卸売市場運営協議会委員名簿

NO.	区分	所属	役職	氏名	備考
1	卸売業者	小野田中央青果株式会社	代表取締役	深井 篤	
2	仲卸業者	フレッシュ		高橋 真也	
3	売買参加者	小野田中央青果仲買人組合	組合長	高橋 泰男	
4	〃	青果市場買受人組合	組合長	河内 良満	
5	生産者	山陽地区法人・担い手連絡協議会	会長	田中 覺	
6	〃	(有)グリーンハウス	代表取締役	松村 正勝	
7	消費者	消費者の会	会長	内藤 美恵子	
8	学識経験			村上 俊治	・農業委員会会長 ・農事組合法人 和の郷 代表理事
9	〃	山口県農業協同組合宇部統括本部	営農経済部長	松永 芳明	会長
10	公募			岩本 信子	
11	〃			草田 和枝	
12	山陽小野田市	経済部	部長	河口 修司	副会長
	事務局	山陽小野田市地方卸売市場	場長	高橋 敏明	事務局長
	〃	経済農林水産課	主幹	坂根 良太郎	
	〃	〃 農林係	係長	平 健太郎	
	〃	〃	主任主事	稲葉 徹	

山陽小野田市地方卸売市場運営協議会

- 1 目的 市場の適正かつ円滑な運営を図るため、協議会は、次の事項について協議し、市長にその意見を提出する。
 - (1) 市場の管理及び運営に関すること。
 - (2) 市場における公正かつ効率的な売買取引の確保に関すること。
 - (3) この条例の改正に関すること。
 - (4) その他重要事項に関すること。

2 山陽小野田市地方卸売市場の概要

- (1) 開設 昭和 58 年 5 月 20 日
旧小野田市内にあった 2 つの卸売市場を統合する形で開設
- (2) 取扱高 別紙のとおり
- (3) 卸売業者
小野田中央青果株式会社
資本金 2,000 千万円 (50%市が出資)
- (4) 仲卸業者 フレッシュ
- (5) 売買参加者 84 人 (昭和 58 年 5 月)
40 人 (令和元年 8 月 27 日現在)

3 設置の経緯

本市場の平成 30 年度の取扱高は、前年度比 72.0%と大幅に減少しており、その理由のひとつとして、市場の信頼が低下したことが考えられる。

市場の信頼を回復するためには、市のみでなく、卸売業者、売買参加者等の市場関係者がそれぞれの立場で努力することが必要であり、その 3 者に出荷者等を含め当市場の抱える課題について協議をするため、このたび市場運営協議会を設置することとなった。

4 市場に関する指摘事項

- (1) 市場と出荷者及び売買参加者との信頼関係の構築
- (2) 取扱高の増加
- (3) 市場における取引の適正化
- (4) 市場条例の遵守

5 今後の情勢

令和2年6月より改正後の卸売市場法が施行される。主な改正点は、中央卸売市場における、

- 1 第三者販売の禁止規定の削除（卸売業者は、仲卸業者と開設者が許可した売買参加者以外には販売できない）。
- 2 直荷引きの禁止規定の削除（仲卸業者は、卸売業者以外からは買えない。）

である。

以上2点については、各中央卸売市場において、その取扱を判断することとなるが、地方卸売市場である山陽小野田市地方卸売市場においても、その取扱を判断する必要がある。

また、国から当市場の経営戦略の策定を求められている。

資 料

山陽小野田市バス路線再編計画（概要版）

○山陽小野田市バス路線再編計画（概要版）

■バス路線の再編を検討するにあたっての前提条件

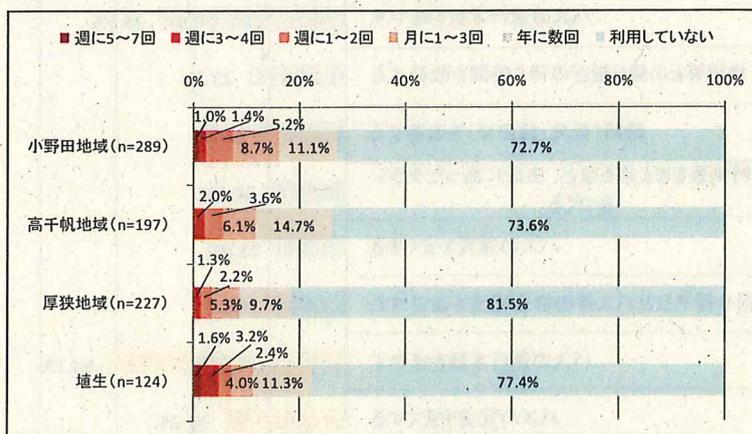
【バスに対するニーズ】

平成28年3月の「山陽小野田市地域公共交通網形成計画」策定時に、以下のとおりバスの利用に関するアンケート調査を実施しています。

項目	内容
調査対象	山陽小野田市に居住する2,000世帯を無作為抽出(調査票2枚)
調査期間	平成27年12月
調査方法	郵送配布、郵送回収
回収結果	回収：1,013枚 回収率：25.3%

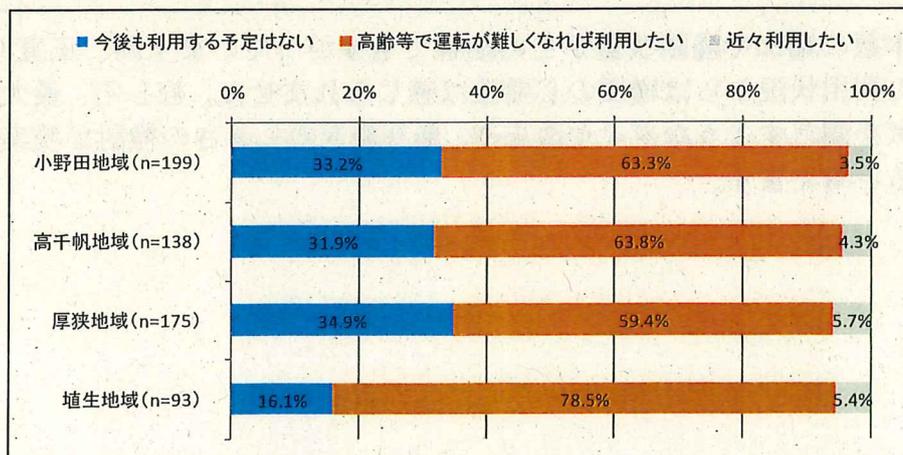
<バスの利用頻度>

- ・市内全地域において、7～8割の回答者がバスを利用していない



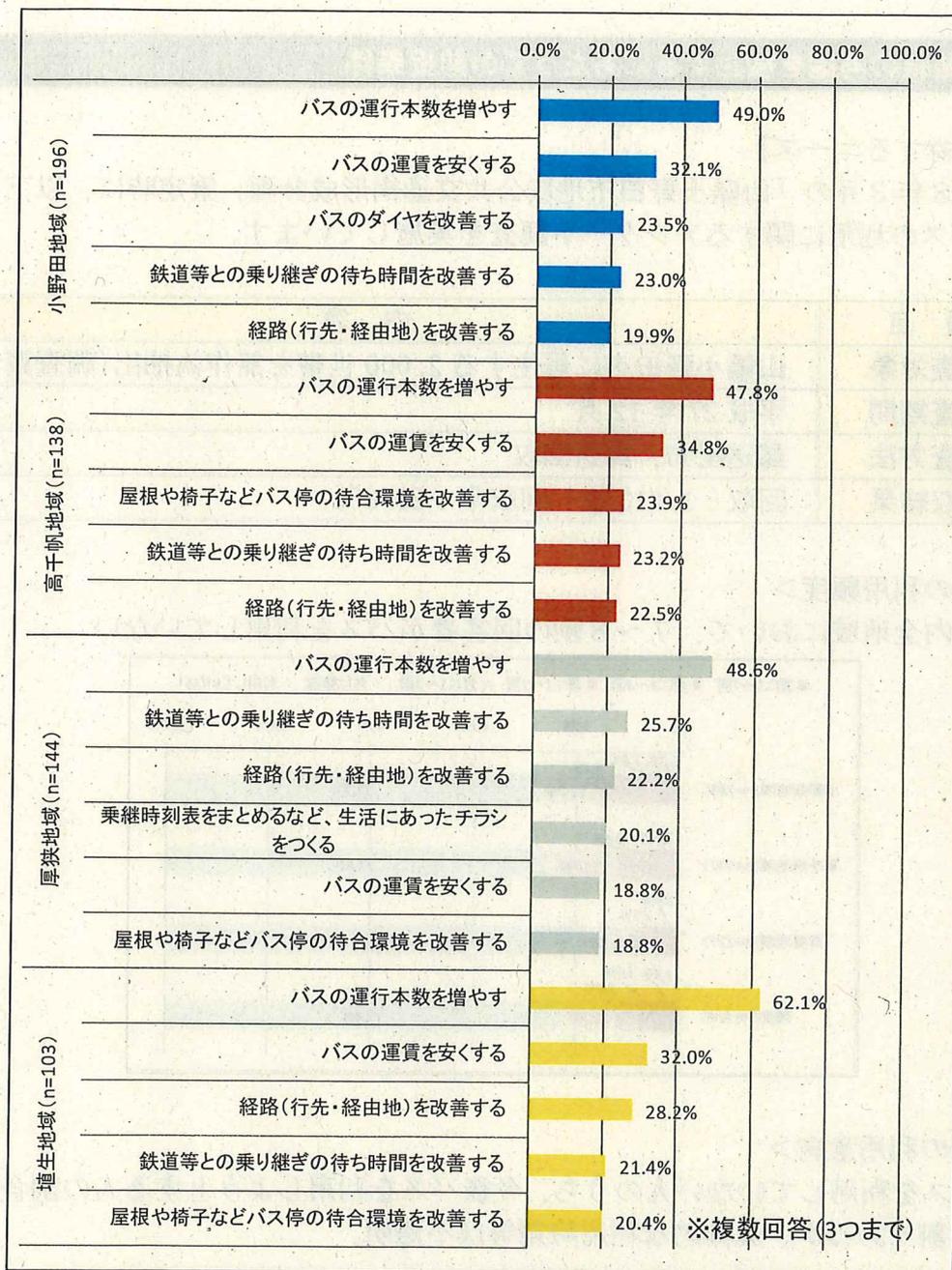
<バスの利用意向>

- ・バスを利用していない人のうち、今後バスを利用しようとする人の割合は6～7割であるが、具体的な利用時期等は不透明。



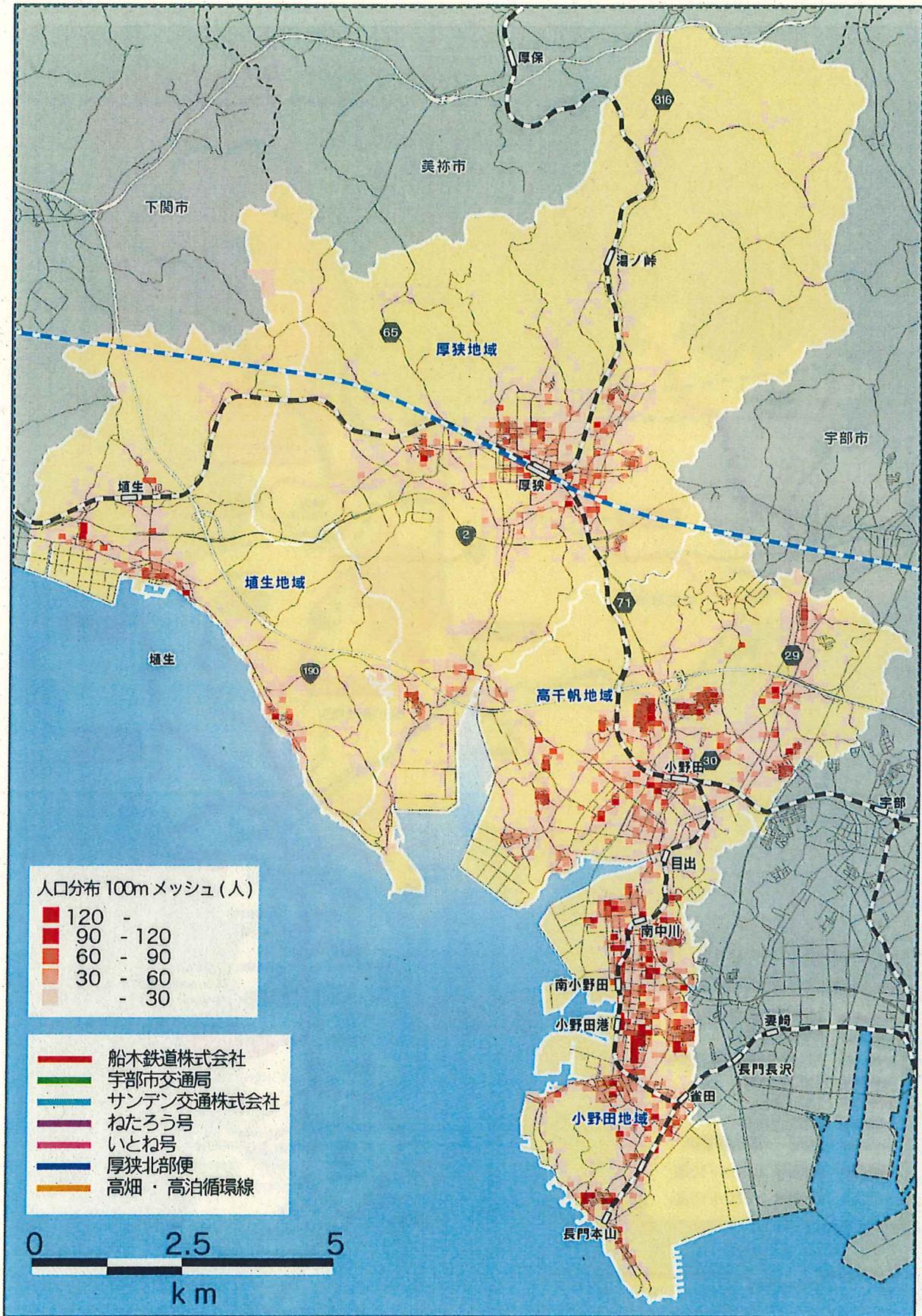
＜バスの既存サービスの改善点＞

- ・全地域において「バスの運行本数を増やす」と回答した割合が最も高い。



※運行本数の増加や経路改善がどの地域でも挙がっていますが、正直なところ、現在の利用状況からは増便の必要性は感じられません。むしろ、最大公約数のニーズを満たすようなダイヤ改正や、乗り継ぎのし易さの検討が現実的な対応になると考えます。

【山陽小野田市の人口集積】



【山陽小野田市の公共交通と人口集積】



■バス路線の再編計画策定

【持続可能なバス路線】

平成26年に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」においては、地方公共団体が主体的に公共交通事業者やその他関係者等を協議しつつ、持続可能な地域公共交通の活性化に取り組むよう努めることとされています。

では、バス路線にとっての「持続可能」とは？

バスを運行する事業者、バスに乗る利用者、補助金の支出等を通じてバス運行を支援する行政。この3者がそれぞれバランスを取りながら、最大公約数を持って交通手段が運営されていくことと考えました。

一例として・・・

- ・利用者の要望だけにとらわれ、やみくもに便数やバス系統を増加。
→経費増により補助金が増額。
→限りある予算の中、行政が青天井に補助金を支出することは不可能。
→バス事業者が撤退。
⇒結果、路線の持続が不可能に。

【策定の目的】

平成28年3月に策定した「山陽小野田市地域公共交通網形成計画」（以下、「網計画」という。）では、路線バスの再編を、計画内容の実現のために行う事業の一つとして位置づけています。網計画の中では、本市におけるバス路線の現状や課題を背景として、大まかな方向性としての再編イメージを打ち出しています。（別紙）このたびの再編計画においては、網計画に掲げたバス路線の再編の方向性を、どのような形で現実のバス路線に具体化していくのかについて明確にすることを目的としました。

【再編にあたっての考え方】

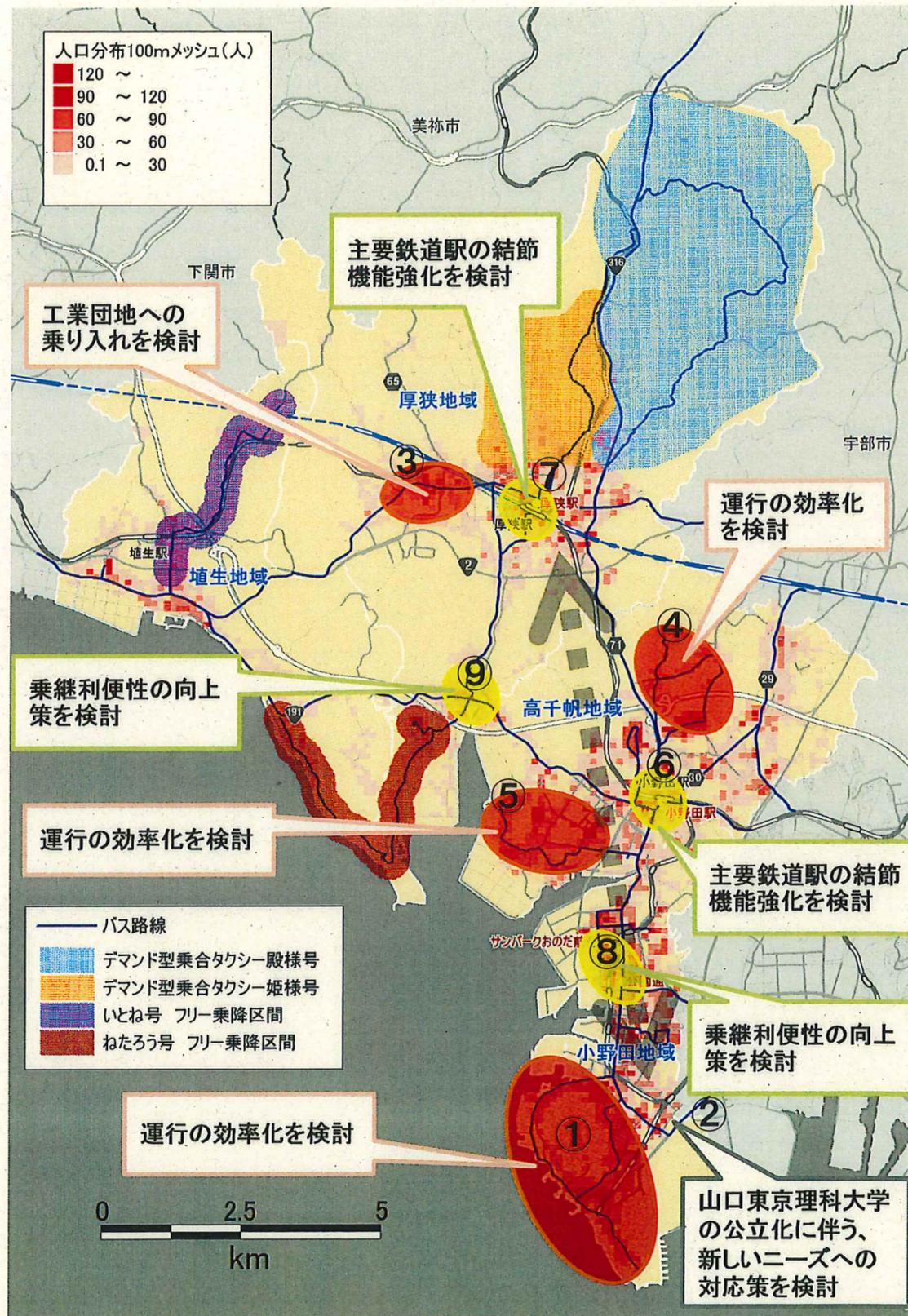
本市のバス路線は、道路幅や道路の耐久性といった構造上の理由がある場合を除き、人口集積に沿った経路で設定されており、運行すべきエリアを概ねカバーする形となっています。従って、現在の経路を大きく変更する必要性は少ないと考えますが、路線維持のため多額の補助金を支出している現状を鑑みるに、まずは運行の効率化を図ることで路線の維持に繋げていくことが必要です。

ただし、平成30年4月に薬学部を設置し、今後における学生数の増加が明らかな山口東京理科大学や、集客力の高い商業施設であるおのだサンパークなどについては、より効果的な利用に繋がるような再編の検討が必要であると考えます。

< 3つの基本方針 >

- 現行路線を維持しつつ、効率的な運行体系を実現
- 大学や商業施設など、一定量のバス需要が見込める路線に対し充実した運行を実現
- 市が計画主体となるコミュニティバス路線に関しては、利用状況に応じて施策の転換を検討

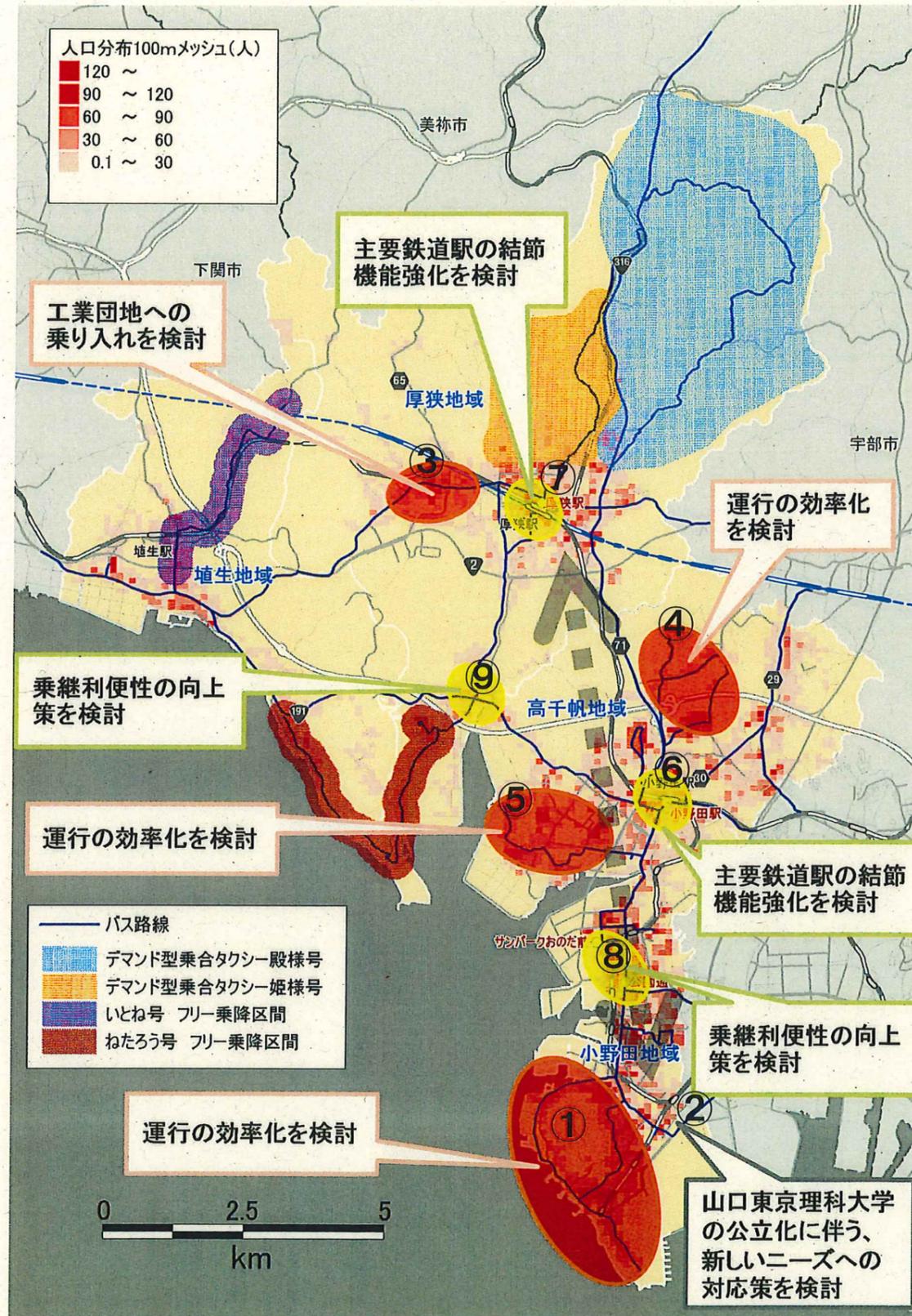
○山陽小野田市地域公共交通網形成計画における「路線の再編イメージ」



<再編計画における具体化の内容>

路線・方面・場所等	網計画で示された再編のイメージ	これまでの検討状況及び今後の方針	実施時期
番号① 【小野田地区南部】 刈屋・本山岬方面 船木鉄道路線	運行の効率化を検討	【検討状況】 ・乗降者数に対して運行本数が過剰な区間の整理が必要 ・刈屋、本山岬と2か所ある拠点を集約し、経路を簡素化 →交通事業者、施設管理者と調整 【今後の方針】 ・路線バスの拠点をさらに交流館に集約することにより効率的な運行を実現	R2年 10月～
番号② 【小野田地区南部】 理科大方面 船木鉄道路線	山口東京理科大学の公立化に伴う新しいニーズへの対応策を検討	【検討状況】 ・学生数の増加に対応した便数及びダイヤ設定が必要 ・スクールバスとの兼ね合いを含め、学生ニーズに合致した運行が必要 【今後の方針】 ・理科大学への路線バス乗入の実現 ・スクールバスの廃止による公共交通利用への転換を実現 ・学生ニーズを踏まえた経路設定	【乗入開始】 R1年 10月～ 【スクールバス廃止】 R2年 4月～
番号③ 【埴生～厚狭方面】 いとね号 (コミュニティ路線)	山野井工業団地への乗り入れを検討	【検討状況】 ・いとね号の運行経路付近にある山野井工業団地への通勤需要を精査 →企業への聞き取り調査 【今後の方針】 ・工業団地における路線バス需要はないため乗り入れは見送り	継続してバス需要の把握に努め、必要に応じて乗入を検討
番号④ 【高畑方面】 高畑・高泊循環線 (コミュニティ路線)	運行の効率化を検討	【検討状況】 ・高畑台で5～7人/日の利用。古い団地であるため潜在的なバス需要を見込む。 ・江汐公園への誘客や企業誘致が進む企業団地における通勤需要への考慮が必要 【今後の方針】 ・江汐公園への乗り入れを実現 ・需要に応じて小野田・楠企業団地への延伸を検討	【乗入開始】 R1年 10月～

○山陽小野田市地域公共交通網形成計画における「路線の再編イメージ」



<再編計画における具体化の内容>

路線・方面・場所等	網計画で示された再編のイメージ	これまでの検討状況及び今後の方針	実施時期
番号⑤ 【高泊方面】 高畑・高泊循環線 (コミュニティ路線)	運行の効率化を検討	【検討状況】 ・道路幅が狭く、バス車両では将来的な運行経路の延伸が困難 ・乗降者数は高泊方面全域で 10 人/日程度であり、バス以外の交通手段の検討が必要 【今後の方針】 ・デマンド型交通など小型の車両を活用した面的な対応への転換について、利用者や地元自治会等との意見交換を踏まえて検討	【意見交換】 R1 年度後半～
番号⑥ 【交通結節点】 J R 小野田駅	主要鉄道駅の結節機能強化を検討	【検討状況】 ・事業者ごとに別々の場所にバス停が設置されており乗場が分かりにくい状況 ・時間帯によっては J R とバスの接続時間がかい離 【今後の方針】 ・ J R とバスの乗継ダイヤの調整及び将来的なバス停の統合	【事業者との調整】 R1 年度 (J R 西日本及び船木鉄道)
番号⑦ 【交通結節点】 J R 厚狭駅	主要鉄道駅の結節機能強化を検討	【検討状況】 ・バス同士または J R とバスの接続時間がかい離 【今後の方針】 ・各交通手段における乗継ダイヤの調整	J R や路線バスのダイヤ変更に合わせて、随時コミュニティバスの時間を調整
番号⑧ 【交通結節点】 サンパーク・公園通 周辺	乗継利便性の向上策を検討	【検討状況】 ・サンパークにバスの待機所を設けることによる結節点機能の向上 【今後の方針】 ・将来的にサンパークを拠点としたバス系統の新設について検討	【事業者との調整】 R1 年度 R2 年度
番号⑨ 【乗継拠点】 渡場バス停周辺	乗継利便性の向上策を検討 (ねたろう号→サンデン交通)	【検討状況】 ・ねたろう号の運行経路から小野田方面への移動利便性の向上を図ることが必要 【今後の方針】 ・渡場バス停における、ねたろう号とサンデン交通の路線バスとの乗継環境を改善	ダイヤ改正に合わせて随時実施

○現行のバス路線と再編後のバス路線



＜山陽小野田市公共交通網形成計画に示すバス路線再編の方針＞

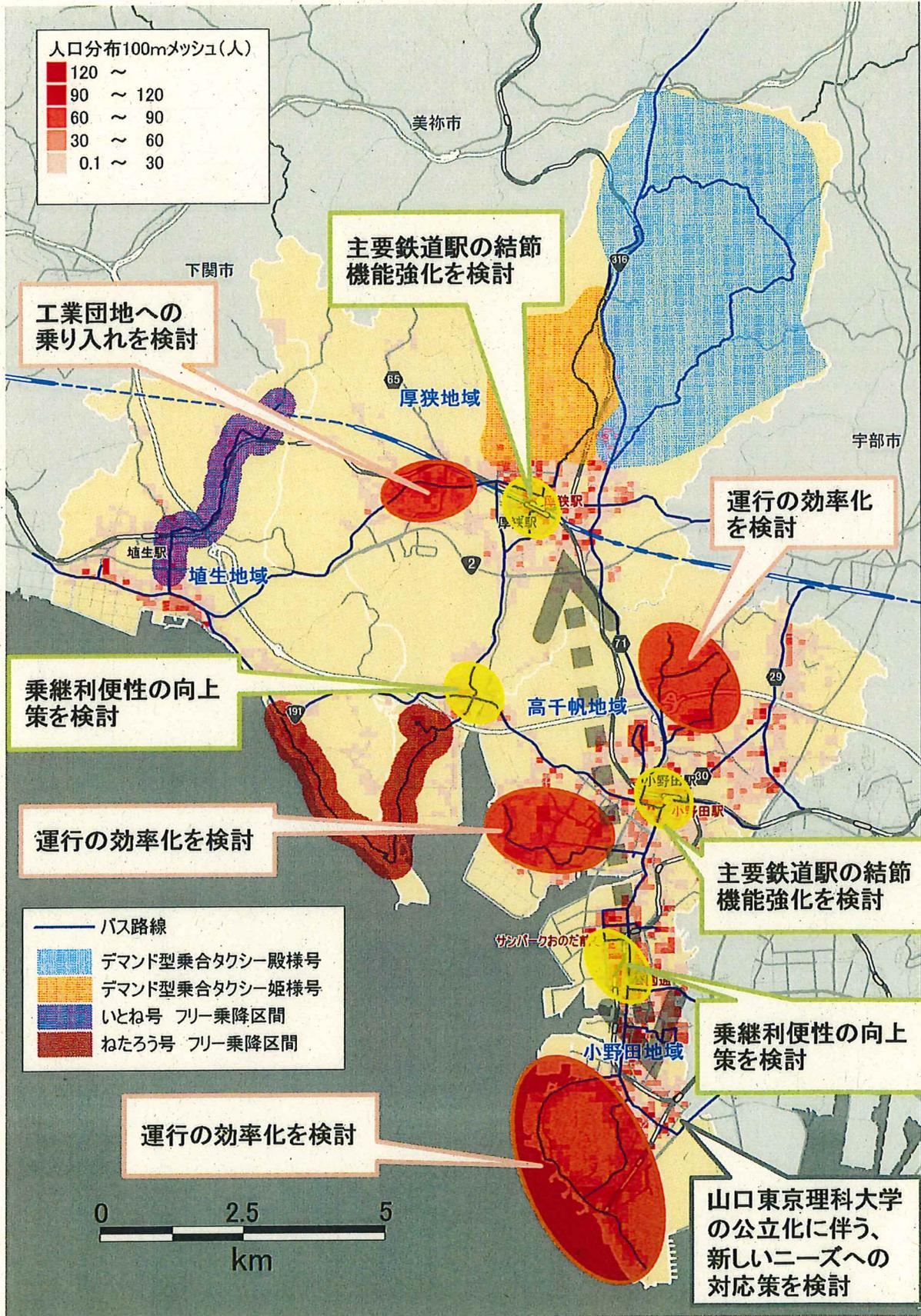


図 網計画における路線の再編イメージ