

令和6年度 第1回山陽小野田市地域公共交通会議 議事録

令和6年6月12日（水）

2 協議事項

発言者	発言要旨
(1) 地域間幹線系統確保維持計画（案）について	
会 長	今年度から制度改正により、異なる市町間を結ぶ路線である幹線の計画を各市で作る必要がでてきたという理解している。先ほど事務局から要点の説明いただいたが、御質問や御意見をお願いしたい。
委 員	下関市や宇部市との調整はどのように行っているのか。各市相互で確認を取りあって計画に載せるという理解でよいか。
事務局	当市に関係のある3つのバス事業者から提出いただいた系統を載せて計画を策定している。他市と特に調整等はしていないが、各バス事業者の方で調整をとり各市計画に反映しているものと承知している。
会 長	県の方である程度、バス事業者と情報共有はされているし、基本的には同じデータを使用して、各市計画を策定されていることと思う。
委 員	バス車両の取得・更新の件、利用者の立場としての意見であるが、現在サイズの大きい車両が多すぎると思う。SDGs の観点からも大きいバスよりも、ねたろう号やいとね号のような、乗客数や効率性を踏まえた上でコンパクトな車両を増やしてほしい。
会 長	今の需要の実態に合わせた車両を一度に全部更新することは費用的にも難しいので、バス事業者としては耐用年数を超えた車両から順々に更新をしている現状かと思う。 この地域においても乗車人員が多いときは多いので、大は小を兼ねるといった風に、大きな車両を持つことが、ある程度メリットにもなると考える。また、バス運行で一番かかるコストと言えば人件費となるので、車両小型化は費用の軽減につながりづらいこと等を踏まえ、バス取得の計画をしていることかと思う。
委 員	概ね会長のおっしゃった意見のとおりであるが1点補足すると、中型サイズのバスでも乗客が多い際は乗れないこともあるので、こういった方々をカバーできる大きさは必要と考えている。数年前は小型のバスを導入していたこともあったが、やはり輸送量の問題で使い勝手が良くなかったことを踏まえ、従来通りの少し大きめのサイズのバスを導入し、運行しているところ。
会 長	他に質疑がないようなので、承認とさせていただく。

(2) 山陽小野田市地域公共交通の一部改正について	
会 長	事務局から説明いただいた。私の方から一点確認で、補助系統は現時点で改正されるものではなく、10月以降に改正という理解でよいか。
事務局	こちらは10月のダイヤ改正を見据え、今回の補助系統追加の計画が出てきた次第である。具体的なダイヤの見直し等は次回8月頃開催の地域公共交通会議の議題とさせていただき予定しているので、今回はあくまで補助系統追加についてお諮りするものである。
会 長	他に質疑がないようなので、承認とさせていただく。
(3) 地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について	
会 長	事務局から説明いただいた。大きな変更等はないと理解している。御質問や御意見をお願いしたい。
委 員	今回の制度改正に伴い事業の目標については、利用者数・収支率・公的負担額の3つの指標設定が必要となっている。しかし現在利用者数のみの記載となっているので残り2つの指標の設定をお願いする。 また、交通計画の該当頁を記載する必要があるので、山陽小野田市で言えば78、79頁の旨の記載をお願いする。また、先ほどは申し上げなかったが、幹線の方も指標は必要となるので、運輸支局の輸送担当と調整・協議の上、設定をお願いする。
会 長	ただいまの件は事務局と運輸支局間で修正されるということによろしいか。
委 員	収支率、公的負担額については以前の事業評価の際にお示しいただいた分がありましたので、それを基に作成ということになる。こちらは事務的な修正ということによろしいか。
会 長	それでは指摘事項による修正点については事務局と運輸支局に一任し、適正な修正をいただくことを前提として承認とする。

3 報告事項

発言者	発言要旨
(1) JR厚狭駅におけるエレベーターの整備について (2) JR厚狭駅サイクルピットの設置について (3) JR小野田駅のバスロケーションシステムサイネージについて (4) ねたろう号の更新について (5) さんようおのだミニ面接会の開催について	
会 長	事務局から説明いただいた。御質問や御意見をお願いしたい。
委 員	①厚狭駅のエレベーターの件、在来線1番については美祢線が乗入かと思うが、美祢線は不通でバス代行となっている。美祢線が復旧されるのであれ

	ばエレベーターを新設することは分かるが、ＪＲは復旧の試算を未だしていない中、この１番にエレベーターをあえて作る意図は何か。 ②小野田駅がエレベーターを新設されないのは何故か。通勤・通学者やバスの乗継の全ての方が跨線橋を渡っている。また、何故１番線に電車の乗入をしないのか。高校生が毎日３００人ほど利用しているにも関わらずエレベーターをつけない理由を知りたい。 ③小野田駅に設置しているサイネージ下部に備えつけているバス乗場の周辺地図が駅を背にしたとき見ると現状、逆さまになっているので、利用者が分かり易いように是正してほしい。 ④ねたろう号といとね号はコミュニティバスであると思うが、車両は市のものなのか。それとも船木鉄道さんのものか。
事務局	① ３番線も山陽本線が使用しているので必要。そして１番線について、美祢線は確かに走っていないが、現地確認もしたところ、１番線のエレベーターから上がって、そこから各番線のエレベーターをご利用いただくことも想定されるので、１番、３番のエレベーターを設置していく予定です。 ② バリアフリー化は中々一度に進めていくことは難しいので、現在は厚狭駅の方を集中的に実施している。優先順位を考えた上で必要性について検討してまいりたいと思う。 ③ 後日改めて現場に行って確認し、改善が必要であれば調整し、結果についてはご報告等させていただく。 ④ コミュニティバス車両について、運行主体は市であり、船木鉄道さまに委託し運行いただいている。このたびの車両も市が更新している。
委員	それでは船木鉄道さんに対しての契約はコミュニティバスとそれ以外の路線バスと２通りの契約があるということか。
事務局	路線バスの事業主体及び運行は船木鉄道さんで、コミュニティバスは市が主体で、運行は船木鉄道さんという整理である。
委員	要するに旧山陽町側（コミュニティバス）と旧小野田市側（路線バス）と契約が違うという理解でよろしいか。
会長	旧山陽町がコミュニティバスを始められ、合併後に山陽小野田市が継続されているということである。コミュニティバスにも路線バスにもどちらにも公的な補助が入ってはいるが、位置づけとしては少し違うということである。
委員	厚狭駅の３番線乗場よりも小野田駅３、４番線の方が実際の利用者が多いかと思うので、バリアフリー化については小野田駅を優先すべきかと思うが。以前から言っているように北口に出入口を新設するべきと思うが、エレベーターに関しても利用者の状況を考えた判断はできないものか。

事務局	厚狭駅がバリアフリー化工事をしているのは、市のまちづくり（都市計画）の計画をＪＲに提出した上で工事を実施されている。他方、小野田駅については計画自体がＪＲに提出されていないため、先ほど申し上げたとおり、優先順位をつけてＪＲとともに工事を進めていくこととしている。
委員	厚狭駅は新幹線が通るから格付けが上になるということも分かるが、利用者の立場に立ってみて考えてもらいたい。
会長	小野田駅をバリアフリー化するとなると山陽小野田市としての事業となるか。
事務局	駅の整備は駅だけでなく利用者も含め、まちづくりの観点も重要となるので、このあたりの議論を深めた上で駅をどうしていくかということとなる。現時点では本件について話を進んでいない。
会長	委員のおっしゃるとおり、小野田駅は北側へのアクセスが悪いのは事実であるが、改善するとなると都市計画の位置づけとなる。個人的には山陽小野田市は立地適正化計画がないので、そのあたりの色々なことが関係してくるかと思う。今すぐできないのは重々承知しているが、小野田駅を都市計画、まちづくりの中できちんと位置付ける必要があることは投げかけとして受け止めていただければと思う。
委員	今いただいた意見で少し補足すると、山陽小野田市のまちづくりと事業の可能性の見極めなど、一定の目途がついた上でおそらく交通事業者に向けて協議等があるかと認識している。 こういった市民の方々のご意見が出る場に参加させていただいている立場からしても有難いことであり、現場である駅の方に事あるごとに伝え、ご利用者のご負担とならないように努めさせていただいている。この点はご理解いただければと思う。また、報告であつたとおり、関係者の皆様の数々の調整やバスロケーションシステム、バリアフリーなど一定の成果とみているので、是非ご利用いただき、この場に限らずご意見いただけましたら改善を図っていきたいと考えている。
委員	① コミュニティバスの利用客が伸び悩んでいる現状について報告があれば教えてほしい。また、コミュニティバスが現在高校まで乗り入れている路線もあるが、安定的な収入の確保策として、需要がどれぐらいか分からないが定期券の販売を考えてみたらどうか。 ② 山陰線については何とか存続に向かっているようだが、美祢線の復旧についてはＪＲも後ろ向きの反応を示している。これまでも災害にあつてから、日田彦山線、三江線等、地元からすればなし崩し的に廃線になった現実がある。山陽小野田市の中で地域公共交通として美祢線の役割は大切であると思うが、美祢方面に山陽小野田市の学生が通学していることもあり、も

	し路線がなくなると、高校生がバス等で不便になるということで、逆に言えば山陽小野田市の高校に通わないという可能性も十分ある。美祢線の存続について効果的な動きを是非やっていただきたい。また、美祢線がなくなっても仕方ないという後ろ向きな施策はしないでいただきたい。何がなんでも存続にむけて、是非お願いしたい。
事務局	① コミュニティバスの定期の販売については現在のご利用者の意見を聞きながら、ニーズを把握し、可能性については研究してまいりたい。 ②美祢線について資料を用意していないが、この場を借りてご報告する。これまで美祢線の復旧後の利用促進に向けて、美祢市、長門市、山陽小野田市の沿線3市と山口県、JR西日本を構成員とするワーキンググループを設置し、新たな利用促進策について議論を重ねてきた。こうした中、先月、5月29日にはJR美祢線利用促進協議会の総会が開催され、ワーキンググループによる検討結果が報告され、多様な利用促進策を全て実施した場合、輸送密度が少なくとも685人、最大で1,292人まで増加するとの試算が示された。この報告に対して、JR西日本からは鉄道の特性である大量輸送を生かせる目安として、2,000人ということをおっしゃっておられますので、この基準に達していないというご指摘をされた上で、美祢線においてJR単独では復旧や持続可能な運行が困難として、前提を置かず美祢線の持続可能性及び利便性向上に関して議論を行う新たな部会の設置を求める提案を総会の中で出されたところ。協議会総会ではその場で判断することは困難ということで各委員が一旦持ち帰り、7月を目途に臨時総会を開催し、改めて部会の設置について審議をするということになった。動きとしては以上となる。
会長	美祢線については私も関わっているので補足や自身の意見を述べる。ワーキンググループについて途中から参加し、私の意見としては報告書も公開されているとおりであるが、この場合は山陽小野田市の会議なので、ここで申したいのは美祢の方が山陽小野田市や宇部に美祢線を使って、あるいは逆方向で美祢の学校に一定数通学するデータは示されている。 美祢線の利用者数自体が少ないということで鉄道としてどうかという問題は考える必要があるかもしれないがこの地域として考えるべきと思っているのが、例えばこの南北方向の交通がなくなると、山口県全体として、山口市から放射方向の交通ばかりとなってしまう、宇部・山陽小野田の都市圏において、この地域に住んでいる者としても危機感を抱いている。やはりこの地域の観光や病院施設など今後も成り立っていくには、一極集中的なものでなく、ある程度分散されたネットワークの方がよいかと個人的には考えている。

会 長	その他、各委員から御意見、御質問等あるか。
委 員	特になし

4 その他

発言者	発言要旨
会 長	その他、各委員から御意見、御質問等あるか。
委 員	特になし
会 長	その他、意見等はないか。ないようであればこれで閉会としたい。

閉会