

令和6年度 第2回山陽小野田市地域公共交通会議 議事録

令和6年8月27日（火）

2 協議事項

発言者	発言要旨
(1) コミュニティバスの運行計画の変更について	
会 長	事務局から説明いただいた。私の方から議題の設定について、事務局に確認したい。バスの減便について、協議事項と報告事項の別建てとして設定しているが、これはコミュニティバスについて、他路線よりも市としての関与が強いという意味合い等で分けているのか。理由をお聞かせ願いたい。
事務局	会長のご指摘のとおり、コミュニティバスについては、市が運行主体であり、実際の運行は船木鉄道さんをお願いしているところ。今回は経路変更もあり、運輸支局への手続きも発生することから、協議事項とさせていただいた。
会 長	承知した。ほかに御質問や御意見があればお願いしたい。
委 員	利用実績等を踏まえて減便したと伺ったが、利用実績とは具体的にどのようなものか。最終便を無くすことで本当に困る方がいるかどうかの調査をしたのか。例えば厚狭高校の最終便を無くすことで困る学生がいるように思う。また、厚狭駅の乗換の都合も併せて確認したか。
事務局	まず利用実績については、直近の運行データを船木鉄道さんに提示していただいた。今回減便とさせていただく箇所はご利用が少ない、多くても1日あたり2～3名程度のところである。 また、船木鉄道さんの運転士が減ったことに加え、大半が60～70代の高齢の方が多くを占めている。体力の問題もあり、なるべく早く勤務を終えて十分に休息をとり、翌日の安全運行に備えたいという船木鉄道さんの事情も勘案させていただき、最終便を無くすという案をお示ししている。 そして、厚狭高校については校長先生にも当案をご確認いただき、この度の変更内容について、厚狭高校乗入便の導入以来、ご利用が少なかったことも踏まえ、事前にご説明をしたところである。
委 員	高畑循環線について、主に利用されている区間がイオン小野田から小野田駅もしくは市民病院である。他方で江汐公園方面については、ほぼ利用がないところ。こうした状況からイオン小野田から小野田駅方面は厚狭駅～宇部中央という路線の近い時間帯で補完、代替ができていると考え、最終便の廃止をお示しした。

委 員	ねたろう号、いとね号については、1～2名の運転士で運行する形態であり、現在は過密ぎみな労務状況となっているので、利用の少ない便や最終便を削り、休憩時間を確保できるようにしたい。
会 長	そもそも利用が少ない便があるということもあるが、2024年の法改正により、翌朝勤務の制約に対する対策でもあるということで理解している。 特にその他、意見等なければ本件については承認とする。

3 報告事項

発言者	発言要旨
	(1) 船鉄バスのダイヤ改正について (2) J R 小野田線の鉄道とバスの共通乗車実証事業について (3) J R 美祢線の状況について (4) 令和6年度バス・タクシー運転士体験会&就業説明フェアの開催について (5) 子ども市民教育推進事業「鉄道教室」、「バス教室」の開催について
会 長	(1) については運行事業者から、(2)～(5)については事務局からご説明いただいた。御質問や御意見をお願いしたい。
委 員	船木鉄道さんの本山岬と船木方面の路線は幹線補助の路線ではないということではよろしいか。
委 員	本山岬と船木方面の路線については幹線補助の系統としている。
委 員	補助金の変更手続きの必要が出てくるが、その点は大丈夫か。
委 員	本件については山陽小野田市、宇部市両方の6月の会議で協議した。こちらを踏まえて時刻変更等の報告としているので、特に手続き上は問題ない認識でいる。
委 員	承知した。事務所に戻ってから改めて本件について確認する。
会 長	減便自体が仕方がないにせよ、通学時において、ピンポイントで困るようなところがないか等を市の方でチェックしているか。
事務局	船木鉄道さんに出していただいた利用実績をしっかりと確認している。また、ダイヤ改正した10月以降も、何か不具合の声があがれば、その都度対応、協議をさせていただきたいと思っている。
会 長	特にこの地域の場合だと鉄道で通学している方が多いので、始業時間が大丈夫かという点は最低限気を付けなければいけないところかと思う。
委 員	以前に理科大の学生が小野田駅から始業時間にあわせて大量に乗車し、積み残しが発生したという話があったかと思うが、今回の船木～本山岬方面のダイヤ改正は大丈夫なのか。特に朝の8時便について、影響が大きい

	め、積み残しの問題が悪化しなければよいと思うが。
委 員	理科大に乗り入れる便について、便数は維持している。決して理科大を軽んじているわけでないが、他の便の兼ね合いもあり、これ以上、理科大行きの朝の便を増やすのは現実的に難しいところ。
委 員	バス会社に雇用されている立場から意見させていただくと、10月の減便に伴い、様々な方が不便になるのは承知している。 今回の減便に伴い、市の補助金がどれくらい減額するか等を会社から組合の方に全く話を聞かされていない。 先ほどご紹介のあったとおり、運転士体験会等はされているが、弊社のブースには全く人が来ない。何故かという、他社の方が初任給で2万円ほど高く、給与が良い方に人が流れるのはやむなしである。なので、補助金を雇用の方に充ててもらえれば、退職者が大量に出ないのではと思う。 市民の足だという気持ちで我々も運転しているので、会社や市も補助金の使い方をもっと考えてほしい。 特に運転免許を持たない高齢者や学生のような交通弱者のために、本日のような会議があると思っているので、あまり人が乗車しないだとか、経営状況が悪いという理由だけでダイヤを減便するということではなく、もっと違う考え方があっていいのではと思う。
会 長	委員のやり取りの中で二つの話があったかと思うので整理する。 一つは理科大の件、改正後も始業前の朝2便は確保されているが、それで大丈夫かという話だったかと思う。こちらについては改正後のダイヤの周知をしっかりと行う必要があると考える。また、先ほど報告事項の中で小野田線の鉄道とバスの共通乗車実証事業についての話があり、仮にバスで積み残しが発生する場合に鉄道の活用等を考えることは、この区間においては必要であるので、しっかり検討していただければと思う。 二つ目は、社内のことなので難しい問題だと思うが、例えば市の方で待遇改善に対しての補助で関わる等、今の時点で何か事務局からお答えできることはあるか。
事務局	バスの補助金の件は、主に赤字路線に対しての補填という形で、バス事業者に交付をしているところ。ご指摘のあった運転士さんの待遇面を良くするための取組や補助金は現時点はない。運転士体験会や就業説明会などの取組を継続して実施してきたが、厳しい状況であることから、市として何か出来る支援策を検討してまいりたい。
会 長	市としても財政的な制限がある中で、どこまで支援できるかということが挙げられる。また、今回のダイヤ改正では、近い時間帯の重複する便をバス事業者の方で調整したことと思うが、市の計画の方で出来る点もあると

	思っている。計画に沿ってダイヤのスリム化を図ったり、実質のサービス水準をそこまで落とさずに、運転士が少なくなった中でも運行できる状態にする等、市の方でもネットワークについての在り方について検討することができるのではないかと思っている 以前より市の南部の方やサンパークで乗換拠点を作る等といったことが検討されていて、様々な事情により実現できていないものもあるが、その辺りも今後は検討を続けていく必要があると考えている。 また、ひばりが丘等の便数がかなり減っている路線について、どういった対応策が考えられるかの議論も併せて必要になると考えている。 その他、御質問や御意見があればお願いしたい。
会 長	J R小野田線の鉄道とバスの共通乗車実証事業について、以前だと鉄道の本数は少ないけれど、バスはそれなりに走っているという状況から、バスもだんだんと苦しくなる中で、改めて鉄道も活用して、両方の問題解決ができるように考えていく必要があると思う。 また、美祢線のほうで考えている実証事業と、先ほどの厚狭高校行きのバスと一緒に考え、問題解決ができないか等を、美祢線全体的話というよりも山陽小野田市に限った点で検討してみるのもよいかもしれない。
委 員	先ほど話の合ったバス運転士不足の問題に加え、大型免許取得者が少ない問題もある。解決するためには確かに補助金の創設も考えられるが、財源に限度もあるため、バスの運賃改定を進めるべきと考えている。 また、現在の地域公共交通の環境は何でも減らす方向に動いているが、利用している人をいかに増やすかが課題であると考えている。課題解決のためには利便性をいかに向上させるかの努力が必要である。 J Rについて、以前もお話したことがあるが、山陰線ではサイクルトレインであるとか、駅を増やすなどの構想があると記憶している。高校生や病院など行く人たちが鉄道に自転車をのせて、通学・通院をすることが出来ればもっと利用者が伸びる可能性があるのではないか。小野田線でいえば、国道から離れた理科大周辺の地域において、自転車を鉄道にのせることができれば効果的ではないか。 小野田線、美祢線、山陽本線の結節点の利便性を高めるため、例えば小野田線を厚狭駅まで延長し、厚狭駅を終点とすることができないか。現在、小野田線は3番線に乗り入れているが、線路の配線上においては技術的に可能ではなかろうか。 次に会長の話されていた、厚狭高校のコミュニティバスや鉄道の関係で、鴨庄浄水場あたりが位置的に厚狭高校の最寄りとなるので、そこに新駅を設置するというのも一つの方法でないかと考える。

	コミュニティバスにおいて、前回は提案したが、定期券や回数券を導入することを検討してはいかがだろうか。 最後にデマンド交通の利用が伸びていないということで、もっとPRをしていく必要があるのではないかと。中々時間もないかと思うが、地域の色々な会合等で出前講座を実施して、市民の声を聴いてほしいと思う。
会 長	ただいま幾つか意見をいただいたので、私なりにポイントを絞ってお話をする。 最初に言われたバスの運賃改定は率直に必要だと思う。インフレが進む中、人件費や他コストも含め、ここで決めるべきことではないかもしれないが、そろそろ検討していかないといけないと思っている。例えば、船木鉄道さんは距離制の運賃体系をとられているが、均一性、先ほどおっしゃられた定期や地域内でのサブスクリプションでの定額乗り放題等の制度や方法はいろいろあるので、検討を進める時期にきていると感じている。 鉄道関係では、新駅設置は大きなコストがかかる問題であり、まちづくりの話が大きく関わってくると考えていて、駅をまちづくりの中でどう位置付けるかによって、議論が進むのではないかと考えている。 また、下関市さんのサイクルトレインについては、小野田線でもし実施する場合は山口県、山陽小野田市、宇部市、JRの協議がまず必要になると思う。今は鉄道とバスの共通乗車制度の検討をメインとしているところだが、いずれにせよ公共交通の全体の利用者を増やすことを考えていくべきかと思う。 デマンドの関係は利用実態を詳細に承知していないが、事務局のほうで出前講座等の対応いただくことは良いことだと思っている。全体をとおして事務局から補足はあるか。
事務局	委員と会長から最後にご意見いただいたデマンドの周知の強化については、利用人数が伸びない中、これまでは自治会長さんを通じての回覧板等で周知をしていたところだが、今月上旬に山陽地区の民生委員さんが集まる定例会でデマンドの周知を図ったところである。今後、ケアマネージャー等の地域に寄り添った方々に対しての周知を強化していければと思っている。
委 員	本会議は公共交通会議に、法定協議会という要素が入っているかどうかをお聞きしたい。
事務局	本会議は法定協議会である。
委 員	それでは、その認識で意見をさせていただく。山陽小野田市福祉計画において、高齢者になっても住み続けられる町を目指しているわけだが、自治会長をやっている立場から意見すると大変難しいという意見をよく聞く。

	船木鉄道さんには市内の南部地区において、とても良いルートを考えていただき、これ以上に良いルートはないと私も実感しているところ。しかし、本山校区から赤十字病院に直接行くことができるルートはなく、タクシーを利用するしかない。タクシーもちろん良いが、毎回のこととなると費用もかかる。公共交通で、病院などの様々な箇所に寄ってもらうことができないかという地域の高齢者の声がある。 幹線はやはりバスが重要であると考えていて、支線について、どういう交通体系があるかを考えるべきだと思うし、自治体毎で考え方は様々であると思う。県の方も今いらっしゃるが、様々な手法をご存知のことと思うし、私自身も玉野市などの他市もいろんな取組を実施していると聞いている。 そこで私の提案としては、具体的な手法を検討するワーキンググループのようなものを作って、事務局の方でリードしていただきたい。また、事務局からこのような事業をコンサル会社に委託をし、提案を受けていただきたい。本会議もとても大事ではあるが、具体的な案を検討していく場があればと思う。
会 長	鉄道やバスは同じ時間・方向に動くことができ、またタクシーは少人数で色々な方向に動くことができ、この中間にデマンド交通がある。 考えなければいけないのが、バスやデマンドを両方運行させることはできないため、どちらかを取捨選択する必要がある。 事務局に確認したいが、ただいま地域公共通計画は何年間の設定か。
事務局	計画は令和5年度から令和9年度までの5年間で、現在2年目である。
会 長	この計画は法定の計画で現在、中間ぐらいということで、事務局が今後検討されるかもしれないが、宇部市が地域公共交通計画3年目で貴市と同じような状況の中、公共交通のサービス水準の検討を、国とは関係なく独自事業としてコンサルタントを活用して進めている。私としては次期計画に反映できればいいのではと意見しているところ。 計画の進行中に色々な変更の意見が出てくるのはあってもよいことだと思うが、法定の計画と整合をとる必要がある。他市でも似たような事例があったかと思うので参考までにお伝えする。 委員さんの意見で事務局から補足等はあるか。
事務局	最初におっしゃられた本山地区から日赤病院へ直接行けるバスがないというお話は市の方でも伺っている。こちらについては、どれだけのニーズがあるかを具体的に船木鉄道さんに確認し、やはりまとまったニーズがないと中々難しいという話を聞いたところである。
委 員	そのルートをバスで走らせるということ考えは外してもよいのではないか。デマンドは予約が必要である点が不便という声もあるところから、不便

	性を無くす例がないかを調べて、山陽小野田市に合うものを検討していただきたいというのが私の意見の趣旨である。こういったことを調べるのに、事務局だけでは大変だと思うので、コンサルなどを利用することも検討してはいかがだろうか。
会 長	現在、山陽小野田市の計画がおっしゃられたような体系にはなっていないが、ネットワークをどうやって構築するかという議論は必要であると感じている。例えば、全体像を示した中でどのような手段があるかを検討するとよいと思う。 具体的な解決策として、デマンドについては、既に導入していて、担い手の問題などもあり、長所・短所は把握されている中で、色々なハードルがあるかと認識している。 こういった中でせっかくいただいたご意見を踏まえ、できることがあるかを検討してみるといいかと思う。
委 員	船木鉄道を利用する者としての意見で、手押し車を引き、荷物が多い状態でも乗車しやすいバスがあればと思う。バスが小さくなるのは仕方がないが、車内が通常の仕様でなく広いものが良いのではと思っている。 また、船木鉄道のバスに乗車する際にバスカードを使用しているが、宇部市営バスだと、山陽本線などでも使えるＩＣカードが利用できるので、船木鉄道さんにも導入することはできないか。
委 員	バスの仕様については弊社が独自に作るものではなく、製造会社がつけたものを購入している立場なので、車内の構造について意見をするのは難しいところである。
会 長	バスを通常の路線バスより小さめにして、かつノンステップの仕様にする等で色々な制約を受けて設計されたものかと思う。しかし、委員のおっしゃられた問題意識を私自身持っていなかったので、ご意見としてこの場で共有が図られればと思っている。 ＩＣカードの件は他社と同様に一体的に導入できればもちろん良いが、船木鉄道さんはまだ現時点導入しないという理解でよろしいか。
委 員	そのとおりである。
会 長	あらゆる方が乗車されるという側面や、経済的な問題もある中で事業者さんが車両を導入されている点については、ご理解いただければと思う。
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