

令和6年度 第3回山陽小野田市地域公共交通会議 議事録

令和7年1月8日（水）

2 協議事項

発言者	発言要旨
(1) 地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー系統）に係る事業評価について	
会 長	事務局から説明いただいた。厚狭地区と高泊地区にはデマンド型タクシーが運行していて、利用実績に基づき国庫補助を受けているので、この会議の場で承認をして、国に報告する必要がある。こちらについて御質問や御意見があればお願いしたい。
会 長	ちなみに来年度の計画については、今年の初夏あたりにこの地域公共交通会議で協議することとなる。国からのフィードバックを踏まえたもの、あるいは地元の状況等を鑑みて改善したものを報告することになるであろうが、こういった観点からも意見等があればお願いしたい。
委 員	運行回数の稼働率が低い点はしょうがないかもしれないが、姫様号の朝の8時便について、70%ほどでかなり高い水準である。これには何か理由はあるか。
事務局	姫様号については、ここ最近では利用が減ってきているものの、平成27年度運行開始はとても利用が多かった。この原因は幾つかあると思うが、他に交通手段がない、あるいは家族の送迎が難しい等の代替手段がないエリアだったということが挙げられると思う。
委 員	利用が高い原因を調べ、その原因が分かれば殿様号やとまり号にも生かすことができるのではと考えている。
会 長	事務局に確認。デマンド型タクシーは基本的にリピーターの方が多い状況か。運行されている第一交通さんの方で答えいただいても構わない。
委 員	確かにリピーター客が多い印象がある。それと同時に厚狭地区に関しては通勤でご利用いただいている方も結構いらっしゃる。一方で小野田地区に関しては買い物や通院で利用される印象。
会 長	デマンド型タクシーは中々通勤・通学利用に向いていない傾向にあるが、通勤利用が多いことは中々珍しいのでは。いつもご利用になられる方をどれくらい掴めるかという点が地域内交通をご利用いただく上でとても重要かと考える。 事務局も民生委員さん等に周知はしていると思うので、こういった点も地域にお伝えいただくといいのではないかなと思う。 一番直近で導入した高泊地区では当初苦戦していたようだが、ここ最近

	はある程度定着してきた印象がある。この要因は如何か。
事務局	確かに導入時は低い利用率であり懸念していたが、利用実態に即して朝の便を削り、他の便を追加したことが良かったのではと考えている。
会 長	高泊地区は数字だけ見ると、片道だけ利用されているように見受けられるが、帰りに利用されない理由等は何かあるか。
事務局	ご指摘のとおり、上りをご利用いただいた方が下りをご利用いただけない状況が発生しているかと思う。このあたり上手く機能していない原因が何であるか、事務局も思案しているところである。
会 長	便数的に足りないことはなさそうだが、今後利用を伸ばすためにはこの点について検討していくことは大事でないかと考えている。
委 員	帰宅の際に両手に買い物袋を抱えられているシチュエーションが多く、乗降場所まで行くのが大変になるので、帰りは通常のタクシーで帰られるのが多い印象。ご利用される方の声として、もう少し乗降地点を増やしてほしいとか、乗降地点間の移動を柔軟にしてほしいなどの声が寄せられている。しかしそこまで対応してしまうと通常のタクシーと変わらないので、どのあたりまで改善や対応してくかが問題かと思う。
会 長	帰りがタクシーということが定着し、ご利用の方が納得されているのであれば、それはそれで一つの形であるかと思うが、帰りが困難になっている状況があるのであればそこは対応する必要があるかと考える。 先ほどお話したように年度が変わると次の計画を準備する必要があるもので、今いろいろと出たご意見を参考にしながら事務局のほうで検討してほしい。

3 報告事項

発言者	発言要旨
	(1) J R 小野田線・鉄道・バス共通パスのモニター実験について (2) J R 美祢線の状況について
会 長	(1)、(2)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	美祢線の件について、J R さんは赤字であるからとか、輸送密度が低いからという理由で鉄道を廃止するという論調がまかり通っている気がしており、こういった考え方には疑問を持っているところ。 例えば美祢線が廃止となった場合には単に移動手段を失うというわけではなく地域社会の衰退に繋がる。単に採算面で考えるわけではなく、高齢者の医療機関へのアクセスがどうか、あるいは子供たちの教育機会がどうかといった点を考慮すべきと考える。

	具体的に言うと教育機会という点は、市内には小野田高校、小野田工業高校、厚狭高校等があるが、そういった学校に美祢線沿線にお住まいの方が通学できなくなるといった恐れも考えられる。もう一つは、山陽新幹線がとまる厚狭駅の利用客も減少してしまうことも懸念される。 何が言いたいかという、単に赤字路線であるから廃線という考えでなく、しっかり色々な点にご留意いただきたい。BRT という構想も出ているようだが、一旦鉄道路線を剥がしてしまうと鉄道の復旧は難しくなり、事実上、鉄道路線の廃止ということになるかと思っている。 ある程度、上下分離みたいなものは一つの方法として考えられるので、地域社会を維持するためには自治体としての助成等も考え、何とか美祢線の存続に向けて努力いただきたいと思う。
会 長	今の御意見に対して、事務局から何かあるか。
事務局	先ほどご説明した検討部会については、鉄道での復旧や鉄道以外での復旧方法を整理し、どういった復旧方法が相応しいかを検討する場となっている。この部会で何かを決定するというわけではないし、市民の方々にアンケートも現在実施しているので、この結果も踏まえ、美祢線沿線のあるべき交通体系を検討していくものと考えている。
会 長	今の御意見に対して、J Rさんから何かあるか。
委 員	御意見として承る。弊社は鉄道が大量輸送機関であると考えており、沿線地域の人口が減っていく、あるいは自動車が普及していく中で、美祢線は大量輸送機関の特性を発揮していないということの投げかけを昨今させていただいているところ。地域交通が無くなることを是としているわけではなく、地域の方々にとって、どういう地域交通の在り方が、将来にわたり持続可能であるかを自治体の方々と色々な材料を出し合いながら対話をさせていただいているところであるので、ご理解賜ればと思っている。
会 長	先ほど事務局から報告のあった復旧検討部会については、私も第二回からオブザーバーとして参加している。ここからは私の意見ということで聞いていただければ幸いだが、J Rさんとしては赤字につき即廃止という表現はされていない。鉄道は本来、ある程度まとまった人数を輸送するための交通機関であり、美祢線に限るものではないが、鉄道というものが最適な交通手段なのかどうかという問題提起をされていると理解している。 私個人として大事だと思っているのが、J Rさんとして、地域の公共交通に責任を持って関わっていくという意思表示を何らかのタイミングでされたことは尊重したいと思うし、その点については大事に考えていかなければならないと思う。 先ほど委員からご指摘のあった高校生については、美祢線沿線から、宇

	部・小野田、下関方面、その逆の宇部・小野田、下関エリアから美祢へ通学される方もある程度いて、そちらの通学が厳しい状況であったのは確かだが、代行バスの増便や快速便新設等で改善を図ろうとしているところかと思う。今後あらゆるモードを検討していく際に、厚狭駅が結節として機能していないといけないところで、そのために何が必要かを考えることも大事であると思う。 また、様々な案を検討する際に、誰がどれだけ費用負担するか、地元に関していえば、どうしても税金の投入が必要等、いろいろなバランスの中で難しい検討課題になってくると思う。
委 員	座して死を待つということではなく、会長の発言でもあった厚狭駅を結節点ということは私も同意見。厚狭駅を結節点として、山陽小野田市としてどのようなグランドデザインを描くのか、それは美祢線の利用者を増やす方策にも繋がると思うが、こういった面から検討していく必要があるのではないか。
会 長	山陽小野田市と美祢線の関係性という、やはり厚狭駅をどうすべきかということは大事かと思う。厚狭駅から美祢方面、小野田方面、宇部方面、下関方面、あるいは新幹線等、美祢線がどのようなモードになるとしても大事であると思う。 山陽小野田市さんの中で、厚狭駅と小野田駅にどのような役割を持たせるのかということなんだろうと思う。例えば厚狭駅については理科大の新キャンパス開講に伴う南北間の移動を検討する際に、美祢線についても絡めることがあるのかなとも思う。 また、先ほど話のあった殿様号の運行エリアと美祢線が被っているということもあって、路線全体での視点もある中で、市としてエリアをどう考えているかという視点も必要なのではないかと思ったところ。
会 長	事務局に確認だが、小野田線実証事業の方で、先ほどのご説明だと 12 月までに延べ 50 回ほどご利用になられたということか。
事務局	1 1 月 2 5 日のスタートから 1 2 月 2 3 日までの間に計 5 0 回のご利用があったということである。
会 長	ちなみにどこからどこまで乗降したかというデータはあるのか。
事務局	小野田工業高校の目の前にある公園通から小野田駅までが全体の 8 割となっている。
会 長	この取組は全国的にも先進的なもので、四国や庄原などで幾つか事例があるものの、比較的事例の少ないものでもある。当事業を軌道に乗せるためには費用負担などいろいろなハードルもあるが、実現すれば良い取組だと思うので、前に進めていっていただきたい。

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	協議事項の中で事務局から説明があった、今後の利用を増やすためのアンケートについては大変良い取組だと思うが、アンケートの内容をまず知りたい。加えてどのような結果であるかも併せて知りたい。
事務局	御意見のあったものはデマンド型交通のアンケートだと思うが、年に何回か定期的実施するアンケートであるので、まとまった時点で、次の会議でのお伝えか、もしくは委員の皆様へ送付する形で報告できればと思う。
委 員	もう一点意見よろしいか。現在、山陽小野田市は地域運営組織というものがあって、この役割の中には「外出支援」ということがある。この外出支援には殿様号、姫様号、とまり号も該当するかと思う。 市は地域運営組織にどのような指導をしていくのか、またこの地域公共交通会議のフィーダー系統の、地域の部分について、各校区についてどのようにお知らせしていくのかをお尋ねしたい。 また、山口市においては早くからこのようなことを取り組まれている地域もあり、令和3年から「コミュニティ交通導入の手引き」というものを作成されており、各校区に指導されているのではと思う。ですので当市もこのような取組を実施してほしいと思う。
事務局	昨年の秋に、当市で地域運営組織が立ち上がったところであるが、委員がおっしゃったとおり、各地域において外出困難な方に対する支援や計画作成をしているところがあると聞いているが、当市としてもまだ設立したばかりということもあるので、それぞれの地域でこういった交通の課題があるか、ニーズがあるか等を含めて、市の中で研究を深めてまいりたい。
会 長	今出た意見は重要な意見だと思う。山口市や宇部市は地域の方々が、柳井市は地区社協が関わられていたかと思うが、地域組織が運営に携わるタイプと行政の方である程度責任を取るタイプと両方あるかと思っている。 宇部市では地元で運営協議会を作られて、停留所の位置や運行形態を変えたいなどの意見が出ている模様。また、職員が地域の中に入っていく、計画策定を支援したりしているとは聞いている。しかしこういった取組が長期間にわたると、利用が減ったり、効果に結びつかない等の問題が発生した際に地元でご苦労されているケースも聞く。地元が関与することはいいこ

	とであるが、高齢化する中、各地区間で温度差も出ているようなので、山陽小野田市にとって良いやり方を模索できればと思う。
委 員	私が普段バスを利用する中で、杖を使う小柄な８０代以上の方が周りの乗客に助けられながら何とか乗降しているのを見た。バスの仕様もだんだんよくなってきているようだが、少しでも段差がないようにできないものか。 もう一点、市内の道で横断歩道の舗装が剥げているところをよく見かける。こちらはどうにかならないものか。
会 長	二点目については道路管理者さまから何かあればお願いしたい。
委 員	確かにおっしゃられるとおり、経年劣化で剥がれてしまうところもあるかと思う。県下で優先順位をつけながら随時補修をかけていくものであるので、ご了承いただければと思う。
会 長	一点目について、ノンステップという面で言えばかなり普及しているものだと理解している。 停留所に近づけて、車体を傾けて段差をなるべくなくす手法もあるかと思うが、完全に段差をなくすのは中々難しい点もある。
委 員	例えば踏み台などを用意して段差をなくすことなどできないか。
委 員	おっしゃられる乗降口の対応についてはノンステップバスなのか、車内に段差があるタイプかどうかにもよるが、ノンステップバスだとしても乗降口は車高を最大限低くしても２５センチが限界であり、これ以上段差をなくすことはバスの仕様上難しい。 先ほどおっしゃられた足踏み台等は観光バスの運転士が設置されるものをイメージしているが、路線バスにおいて、都度足踏み台等の設置することは定時運行の面から対応は難しいかと思う。
委 員	とはいえ、乗降が難しい乗客の方がいる現状もあまり良いことではないかと思い、そのような方がいらっしゃることも知っておいてほしいと思い、意見した。
会 長	委員のおっしゃられる状況は十分に想像がつくところである。昔の状況と比べると改善されてきているが、やはりタイヤがついた車であるので、これ以上の技術的な対応はバスやタクシーにおいては無理かと思う。この点においては申し訳ないところであるが、これらの前提を踏まえた議論にならざるを得ないかと思う。
委 員	対応が難しいことについて、理解はしているが、それでも手をつきながら苦勞して乗降している方を見ていると、いつかは私もそのような状況になるかもしれないと思ったときに、どうなるのだろうか心配している。
会 長	そこに関しては、個人的な意見を申し上げると、例えばバスではなく他の

	手段でその方の移動をしたいということに込えられる、基本的には介助ということが必要になるだろうが、これは福祉の領域に入ってくると考える。もちろん自力で皆さんが移動できるということは大事だと思うが、その中でどこまで出来るか、その先の福祉的な対応になると、もう一段違うステージでの議論になるかと思う。
委 員	私はよく船鉄バスを利用して、今日は運転士さんがきていらっしゃるが、運転士さんから見て乗降困難な方がどのくらい目につくのかなと思うが如何か。
会 長	運転士さんは乗客も含め、周辺の歩行者の安全に対して責任を持たれていて、その点はしっかりと見てらっしゃるかと思う。先ほど発言もあったが、運転士さんは全てにおいて責任を持つ立場であり、まずは安全に走行する、車内で転んだりする等がないようにも注意する中で、他については出来ることと出来ないことがやはり出てくるので、繰り返しになるが、公共交通という領域の中で出来ること、公共交通では出来ないけれど何らかの形で出来ることはあるかもしれないと思う。 こういった話は交通事業者さんの耳にも入っているはずで、運転士さんの接遇で何とか出来る部分があれば対応いただけるとは思うが、運転士さんもお一人なのであらゆる困難には対応できない。出来ることと出来ないことがあるのだと理解している。
事務局	最後に事務局から連絡事項が一点ある。事前に送付した資料に記載のコミュニティバス「いとね号」の更新についてご報告する予定であったが、バスの納車は出来たものの、機器の不具合が発生しているため、運行開始日が未定となっている。この点はまた改めてご報告したいと思っているのでご了承ください。

閉会