

令和7年度 第1回山陽小野田市地域公共交通会議 議事録

令和7年6月23日（月）

2 協議事項

発言者	発言要旨
	<p>(1) 地域間幹線系統確保維持計画（案）について</p> <p>(2) 山陽小野田市地域公共交通計画の一部改正について</p>
会 長	事務局から説明いただいた。こちらは一言で申すと、国の補助を受けるために必要な計画、資料となる。地域間幹線系統について、山陽小野田市の場合は美祢市や下関市を結ぶような路線が対象となり、補助を得られる可能性があるため、この会議における協議事項として、皆様の承認が必要なものとなる。こちらについて御質問や御意見があればお願いしたい。
委 員	会議資料の11ページのおのだサンパークにおける乗継・待合環境の充実とあるが、現在宇部市営バスは小野田営業所バス停止まりとなっている。こちらをサンパークまで伸ばすことで、施策との整合性が取れると思うが、こういった検討はされているか。
事務局	宇部市交通局のサンパーク乗入について、ご要望があることは承知しているが、関係者の合意が図られていない状況につき、現段階では実現に至っていない。
委 員	要望自体は相当前からあったかと思うが、この実現についてはまだ時間がかかるということか。
事務局	申し上げたとおりであるが、複数の交通事業者が関係する話であり、それぞれの合意がしっかりと図られなければ前に進めないというルールが存在しているため、現在は実現に至っていない状況である。
会 長	今しがた、ご質問があった件について、個人的に実現できれば良いと思うが、関係者間の合意形成が必要だということは承知している。他にご意見がなければこの件については承認とさせていただきます。
	(3) 地域内フィーダー系統確保維持計画（案）について
会 長	先ほどの地域間幹線系統と同様に国の補助を受けるために必要な計画、資料となる。今回は支線で、市内の比較的には小規模の路線、具体で言えば山陽小野田市の場合は厚狭北部と高泊地域の路線について補助を受けたいという計画で例年申請しているものとなる。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	<p>補足すると、こちらの実績については秋で締めて年末年始頃に報告、そして次の計画を6月頃に作成する、といったサイクルになる。</p> <p>高泊地区について、令和5年度実績と比べると令和6年度実績では利用が少し増えている。一方で、厚狭北部については平成30年度実績と比べると令和6年度実績では大幅に利用が減っている。令和4、5年度実績と比べるとどうなっているか。</p>
事務局	令和4、5年と比べると令和6年は若干利用者数が減少している状況。
会 長	<p>現状ではコロナ以降、厚狭北部については回復の兆しがない状況であると認識している。この場では承認することになるだろうが、デマンドタイプの交通は開始から時間が経つと利用が伸び悩むのは他地域でも見られるため、現状の原因分析をしっかりとっていくことが必要。</p> <p>他にご意見がなければこの件については承認とさせていただきます。</p>
(4) サビエル高校通学便の新設について	
会 長	朝夕の通学時間帯の乗入となる。こちらについて御質問や御意見があればお願いしたい。
委 員	資料に記載されているルートは弊社が想定している分と異なるため、修正等をお願いしたい。
会 長	事務局の方で資料の修正をお願いする。
委 員	本件について、当方も現地に行って安全確認をしたところ。バス路線だけに限った話ではないが、夏の県民交通安全運動期間中につき、当該区間で安全を呼び掛ける運動をする中で、通学状況等を確認しようと思っている。参考までにお知らせする。
会 長	確認だが、こちらは小野田駅まで電車で来られた人を高校までバスに乗ってもらうという想定でよろしいか。そうであれば電車との乗り継ぎは大丈夫か。
事務局	船木鉄道との協議の中でJRの乗り継ぎも踏まえ、始業時間に余裕を持たせた形でダイヤ案の編成をしている。
委 員	先ほど船木鉄道が示されたルートにした場合、江の内停留所と千崎東停留所は停車するのか。
委 員	江の内と千崎東について、停車できるようになっているので問題ない。
委 員	バス停を新設されるということか。
委 員	既存のルートが存在していて、サビエル高校に乗入する形なので、バス停・ルートともに既設しているものを利用する。
会 長	<p>今回の新設部分は2ページの赤い箇所のみという整理である。</p> <p>私の方から意見で、9月頃に周知できるものかと思うが、新設する以上、</p>

	多く利用してもらいたいところ。アンケートで利用したいと言っている、蓋を開けると実際は利用しないということはよくあることなので、多く利用いただくにはどうしたらよいか考えていただきたい。また、バスが乗入することになれば、現在電車で小野田駅まで来て、その後自転車で通学している方もいると聞くので、こういった生徒さんに具体的なメリットを伝える等、使ってもらうための工夫を考えてもらえればと思う。
事務局	サビエル高校も周知に力を入れたいとおっしゃっている。本日の会議が承認されれば親御さんに向けてもしっかり周知していくと聞いている。
委員	先ほど、2ページの説明だとイオン小野田に進入するため、その箇所も赤線となり新設することとなるのではないかと。
委員	この資料だと見づらい点があるが、特設新設等の部分はないかと。
会長	一つはイオン小野田内駐車場をどのように通るかということ、もう一つは高校を出た後にどう通るかということだと思うが、ルートの中で実態と資料が若干異なっている点も含め、運輸支局さんとしてこの場では手続き上どうしたらよいか、意見等あるか。
委員	路線の新設については、従前のご相談のとおり申請いただければよいが、細かい内容についてはここで諮らずとも、別途詰めさせていただくことで対応したい。
会長	事務局と船木鉄道間で正確に新設ルートとしてどこをとるのか等、確認し、運輸支局への説明をお願いする。
事務局	ホームページに本会議の議事録を公表するタイミングと合わせて、ご意見いただいた箇所等を修正し、資料も公表することで了承いただきたい。
会長	資料の修正はあるが、他にご意見がなければ路線の新設については承認とさせていただきます。
(5) いとね号の延伸について	
(6) 山陽小野田市地域公共交通会議設置要綱の改正について	
会長	(5)については、施設へバスの乗入、(6)については運賃の法制度のことで、この場では議論できず、別の場が必要で要綱を改正するということがあった。こちらについて御質問や御意見があればお願いしたい。
委員	先ほどのサビエル高校の乗入と同様、現地で安全確認した。昨今、駐車場の事故も多いので、安全面には注意してほしい。
会長	こちらはこういった利用を想定されているか。
事務局	補足説明をすると、東糸根停留所からみちしおまで、1キロほど歩いて向かっておられる利用者がいると聞いている。温泉や食事などの利用が想定されるが、ご利用の方にもっと便利にバス乗って来てほしいというみちしおの要望があった。加えてバスの停留所等の整備やバス乗車客には割引券

	を配布する等の利用促進も実施いただくということであったので、今回協議案件として挙げさせていただいた。
会 長	サビエル高校と同様だが、厚狭方面の方によくご利用いただけるよう、しっかり周知していただければと思う。 もう一点、資料3ページだとバスルートが右側通行のように表現されているので修正をお願いしたい。
事務局	承知した。
委 員	老人センター停留所に行かないダイヤが出来ると思うが、老人センターに寄ってからみちしおに行くという考え方はできないのか。
事務局	老人センターに進入する場合は右折し、さらにみちしおに進入となると運転士の負担が大きいとのことだったので、協議の上、老人センターには寄らないこととした。
会 長	老人センターから乗降する利用者はどの程度いるのか。
委 員	過去の乗降調査等を確認したところ、あまりご利用者はいらっしゃらないという結果が出ている。市の方でも老人センター利用はあまりないという回答だった。さらに言えば東糸根停留所から老人センターまで近いため、歩いて向かうことができるのではないかとということも含めて、今のダイヤ案となった。
会 長	状況等は理解した。仮にみちしおまで多くの方がご利用いただけるようになった場合、将来的に老人センター止まりのバス路線の再編等も検討していけばよいのではないかと思うので、利用実績をしっかりと確認していただきたい。 他にご意見がなければこの件については承認とさせていただく。

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美祢線の状況について (3) JR小野田線鉄道・バス共通乗車実証事業モニター実験の結果について (4) JR小野田駅のバス停再配置について (5) サンデン交通の一般路線バス（乗合バス）の上限運賃改定申請について
会 長	(1)～(4)については事務局から、(5)についてはサンデン交通よりご説明いただいた。御質問や御意見をお願いしたい。
委 員	JR小野田線鉄道・バス共通乗車実証事業モニター実験のアンケートにおいて、希望負担額が毎回50円でバスに乗れるという回答が8割とあるが、こちらは本制度が有料になった場合にいくらだといいかという問いか。

事務局	ご指摘のとおり、本制度が有料になった場合にいくらだご利用できるかという問いである。その中で50円という意見が一番多かったということである。
会長	利便性が上がる、さらには公共交通全体の利用を増やしたいということだと思うが、今後利用してもらうためにはどういう道筋を想定しているか。
事務局	コロナ禍もあって、公共交通から離れてしまった方々に、少しでも利便性が高いものをご用意して、ご利用いただくきっかけとしたい。まずは学生にアプローチしていきながら、高校生だけでなく、大学生、市民の方々に広げていければ全体の公共交通利用者も増えていくのではないかと考えている。
会長	JRの定期を持っているとバスも乗れるということで、最終的に今までより定期を購入される方が増えるということにもっていければと思う。実証実験ということで、そこまで到達することは難しいかもしれないので、通学以外の方に広げるかどうかという議論も出てくる。そうするとJRと船木鉄道の決済システムなどの問題もあるかと思う。ある程度、最終目標を見据え、そこに向けて検討していくことが必要かと思う。
委員	美祢線について、概要版で専用道が4kmほどしかないのにも関わらず、BRTの方が速達性で「早い」としているのはなぜか。また、運賃について路線バスよりも「安い」と記載があるが、これは鉄道運賃に準ずるといふことか。
事務局	BRTについて補足説明すると、貞任第5踏切から厚保間のもともと線路があったものを撤去して専用道とし、そこをBRTバスが走るというのが復旧費55億円となり、一つのJRの提案として資料掲載されている。なお、この案であると厚保周辺にお住まいの方からすれば特に速達性が上がるという整理である。また、BRTというのは専用道敷設だけでなく、例えば信号機制御というものがあり、BRTのバスが近づくと信号が青になるといったように、一般的なバスと比べると速達性として「早い」という表記をしている。 運賃についても、BRTにした場合は鉄道とした場合と同程度の運賃という説明がJRから部会で為されているため、一般のバスよりも「安い」ということで報告書に記載している。
委員	鉄道、BRT、バスの所要時間を何らかの形で記載していただくとより理解がし易いのだが。今後BRTやバスに転換するとなると線路を撤去するという重大な判断を下すことになるので、そのための判断材料は記載すべきと思った。
事務局	先ほどは概要版資料で説明したが、より詳細な内容は分厚い冊子の本編

	<p>に記載している。具体的には13ページの表中記載のとおり。運賃なども14ページに記載されている。路線バスは長門市の俵山温泉から下関まで約54km、1,710円といったように参考データを記載しているのでご確認いただきたい。</p>
会 長	<p>この復旧検討部会には参加させていただいて、鉄道については復旧するか否かであるが、BRTの場合は様々なタイプが考えられ、今後の議論の争点となる。専用道区間をどのように設置するか等で所要時間も変わってくるし、費用も変わる可能性もあり、複数の可能性がある中でどのように議論していくかが難しいところ。その中でなるべく共通認識が出来ている部分を報告書に記載しているものとして理解している。</p> <p>この場は山陽小野田市の会議なので、山陽小野田市側の話を中心にすると、部会でも言及したが、モード云々に問わず山陽小野田や宇部にとってこの美祢線部分については重要なものと思っている。理由として山口県は山口市一極集中の構造ではなく、中小の同程度の都市が複数分布しているような地域構造の中で、山口市から伸びる放射状の交通だけでなく、美祢線のような他の方向に伸びる交通も必要と思っているためである。</p> <p>あとは利用状況を見ると、小野田方面の高校に美祢市方面から通学する方、逆に宇部市から美祢市方面の高校に通学する方がいらっしゃるの、地域全体を考えると必要であると思っている。</p>
会 長	<p>私からもう一点。小野田駅前のバス停再編については兼ねてより話があったと認識しているが、今回はサンデン交通と船木鉄道の調整の中で実現可能という結論に至ったということか。</p>
事務局	<p>会長の言うとおりで。今回はバス停そのものを移設する等の物理的なハードルがあるものではなく、あくまでも乗場変更である。</p>

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	<p>昨年の10月からRMOが発足し、それぞれの地域で意見等が組織で集約されることと思うが、困っていることの一つとして、高齢者や身障者に対する「支え合い」が挙げられる。中でも病院通いや買い物通いの際に車で送迎をすることも「支え合い」の一つであるが、地域で何とかしていくにあたり、懸念されるのが事故の責任はどうするのか、また地域ごとの車両や運営形態をどうするか等について悩ましいため、地域がこれからどうしていくかのほうがよいか、一定の見解を市に聞きたい。</p>

	<p>次に、今回のサビエル高校乗入、また厚狭高校乗入についてはとても良いことだと思っているが、ダイヤについては朝夕一本ずつしかない。高校生を見ていると結構昼間に通学しているケースも見受けられる。また、厚狭高校の近くに透析を行う病院や眼科もあるので、終点の加藤から約1km程度延伸するだけでも需要を喚起できるのではと考えるため、なぜ厚狭高校便について全便乗入ができないのかと思っている。</p> <p>また、前回提案したものだが、高校生が乗りやすいように回数券や定期等を検討する余地はないのか。</p> <p>最後になるが、デマンド交通について、私の周辺で使い方が分からないと言われる方が多いように感じる。利用方法をまとめたパンフレットを市報の添付物とする等、改めて周知を徹底すべきと思う。</p>
会 長	<p>今出たご意見の中で私の方から話せることもあるが、まずは事務局から一通り説明いただけるか。</p>
事務局	<p>一つ目は地域運営組織がスタートし、地域の助け合いの中で移動手段の確保が何かできないかというご趣旨の質問だと受け止めている。他地域では公共ライドシェアや日本版ライドシェアといったものを制度化していると聞いている。残念ながら本市では具体的にまだ検討が進んでいないため、具体例を申すことができないが、何らかで地域の皆様の実情に合った公共交通手段を提供できないかという点を引き続き検討してまいらる。</p> <p>二つ目のバスの乗入の件、サビエル高校については今から開始ということになるのでまずは実証という観点を持ちながらスタートし、運行してからご意見を聞きつつ、柔軟に厚狭高校も含め対応させていただきたいと考えている。</p> <p>三つ目のデマンド交通について、以前も自治会便の班回覧などで定期的に周知してきたところであるが、引き続きデマンドに限らず公共交通全般において情報発信していきたいと考えている。</p>
会 長	<p>一つ目について、宇部市が今年度に北部で公共ライドシェアの実証を、また、下関市でも何か、住民の方が自分の車を出すということも考えていると聞いている。市町によるが、地区社協が関わっているケースが多いように感じる。車をどうするのか、ドライバーをどうするのか、運行主体をどうするのか等、色々な形態があるかと思うが、どのあたりを目指すのか、どのようなタイプが合うのかを確認していきながら決めていくのがいいと思う。運輸支局さんからライドシェアについて、何か意見等あるか。</p>
委 員	<p>先ほどあったように、ライドシェアは地域住民の方が運転手として担っていただく場合や、地区社協さんが運行を担う場合や、運行主体を自治体が担い、運転士はプロに任せて運行委託する場合もある。様々な手法があるの</p>

	で、今後協議していただければと思う。
委員	今話があったように山陽小野田市にはライドシェアがいいかと思っているが、市の実態としてもともとあった団体を一本化したために、地区社協もなくなり、子ども会、婦人会などもなくなり、所謂取りまとめ機関が地域から少なくなり、特に車の問題は交通事故も関係してくるので、出来るだけ早めにそれぞれの地区に任せて勝手にやりなさいというより、市が一定の方針を出していただきたいと考えている。
会長	各市のこういった会議に出させていただいているが、地域組織の在り方は各市それぞれかなり異なっている印象。それぞれ財政面であったり、歴史的な背景があったりするので、山陽小野田市のベストのやり方が私自身分からないが、例えば柳井市であれば地区社協が全面に立ってやっていたりするが、行政が全面に出てきてやっている場合もある。 問題意識を持っている住民の方と行政と話していく中で、一番やりやすいやり方を模索して具体化するかが課題かと思っている。
委員	会長がおっしゃられたことは理解した。地域バラバラではなく、一体的な指針というものが需要だと考えているということで問題提起させていただいた。もう一点、先ほど厚狭高校のバス便について回答をいただいたが、全便1km延伸することに何の問題があるのかをお聞きしたい。延伸したことで燃料代が多少かかることはあるかもしれないが乗入できない理由が分からない。
会長	基本的には経費と運転士や車両の運用の問題の中で可能かどうかを判断するものかと思うが。
事務局	会長のおっしゃったとおりだが、厚狭高校の乗入については基本的には生徒さんが利用するという目的で新設したので、昼間の便についてはテスト時以外については通常は生徒さんも利用しない想定ですので、今の形態をとっている。
会長	昨年、この会議でもあったように運転士不足による減便もあり、距離を長くすると結局どなたかの労働時間も長くなり、その分人手不足となる部分もあるかと思う。 厚狭駅の北側の交通については、先ほどの話であった美祢線も関係していくのではないかと思っている。

閉会