

令和7年度 第2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（木）

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（幹線系統）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。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	それでは私からお聞きするが、バスダイヤの減便の影響はどの程度あったか。
事務局	輸送人員に多少影響があったが、令和7年10月に増便し影響は縮小傾向となり、収支率等は改善している。
委員	収入は改善したが、行政負担額増は、幹線以外（支線）の減便により相対的に幹線側の補助比率が上昇した影響がある。
会長	幹線評価の資料内で減便について触れてもいいのではないかと思う。
事務局	記載の要否等については整理のうえ、運輸支局とも相談する。
会長	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。
(2) 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	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	それでは私からお聞きするが、姫様号の大幅未達の理由はどのようなものが考えられるか。
事務局	コロナ禍の外出抑制の長期化や高齢者の施設入所・逝去等の影響と推測。今後は利用者登録データの精査・分析を進める。
会長	稼働率の観点から便の効率化を検討すべきと考える。
事務局	とまり号の下り9時は稼働1.4%（年2回運行）、下り15時は4.1%（年6回運行）など極端に低い便があるので、地域と相談のうえ見直し検討する予定。
委員	免許返納者への直接的な案内・周知は行っているか。
事務局	現状は一般的な広報や民生委員、ケアマネに対しての周知が中心。免許返納層への働きかけの強化等を検討する。
会長	デマンドは導入当初は順調でも、利用者の世代交代が進まず、ピークアウトする自治体が多い。新規利用者獲得が鍵となる。
委員	デマンドを市全域へ拡大している長門市全域デマンドを参考にしたらどうか。バス停まで歩けない高齢者が多く、当初の「幹線から2km以上」など

	<p>の原則ではニーズに届かないのでは。</p> <p>また、厚狭地区のコミュニティバスの高校アクセス改善についてであるが、運賃 200 円/回（往復 400 円）は高校生には負担が重いと思う。定期券・回数券・学割などの導入を要望する。朝晩 1 本のみでは試験時や部活動などに対応困難。昼帯等の増便、終点を前輪・朝高校方面へ約 1km 延伸を検討してほしい。そして、少子化による高校再編が見込まれるため、地元高校の維持に資する公共交通支援を早期に実現してほしい。</p>
会 長	<p>参考情報としてお伝えするが、長門市は市の方針としてデマンドを全域展開している一方、バス撤退区間の代替としての側面や、運賃水準、住民が求めているもののバランス調整が課題ではないかと思う。NPO が運営するなどの事例もある。</p>
事務局	<p>本市のデマンド 3 系統は、いずれもバス路線廃止区間の代替として導入している。既存バスとの競合は回避が必要で、デマンド拡大は慎重に検討すべきと考えている。高校アクセスや運賃施策の要望は、今後の計画検討時に参考とする。</p>
会 長	<p>利用低調系統の時間帯見直し、周知強化、新規獲得策の検討を進め、次年度計画（目安：6 月頃の検討）に反映してもらえれば。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>

3 報告事項

発言者	発言要旨
	<p>(1) JR 厚狭駅におけるエレベーターの整備について</p> <p>(2) JR 小野田線の実証事業について</p> <p>(3) JR 美祢線の状況について</p> <p>(4) 船鉄バスのダイヤ改正について</p> <p>(5) 船鉄バスへのキャッシュレス決済機器の導入について</p>
会 長	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	ICOCA などの交通系 IC が使えないのはなぜか。将来も使えないのか。
委 員	現在導入準備中のキャッシュレス決済と交通系 IC のシステムが異なるため、技術的・制度的な制約がある。また、導入可否の見通しは現時点で確約できない。
会 長	<p>補足だが、交通系 IC の導入コストは相応に高く、地方事業者には負担が大きい。他地域の広島（広電）や熊本など、交通系 IC から別方式（EMV タッチ等）へ移行・多様化する動きもある。今回のキャッシュレスは相対的に導入しやすい費用感のため選択した事情があると理解しているところ。</p> <p>導入後は利用者目線で「どれが最もハードルの低い決済か」を見える化・案</p>

	内をするとよいのでは（クレカ、電子マネー、QR など）。
委員	クレジットカードは乗降情報が取得でき、IC カードやバスカードに近い運用感で利便性が高い。他方、電子マネー・QR は乗車情報が取れず、整理券併用や降車時の追加操作が必要でひと手間増えてしまう。クレジットカードは保有のハードルが人により高く、敷居の低さでは電子マネー・QR に利点もあると考えている。
会長	若年層ではクレジットカード保有が少なく反対が出た事例報道もあり、全国の同様事例を参考にしつつ最適な組み合わせを検討してほしい。
委員	宇部市のような高齢者 100 円乗車等の導入状況は県内でどの程度か。
会長	宇部市、山口市などで何らかの優待・支援施策を実施。市ごとに制度の差はあると思うが。
委員	下関市の「生き生きシルバーパス」：毎週火曜、対象高齢者が市発行物（はがき等）持参で 1 乗車 100 円、利用は多い。また、高齢者向けの自社フリーパス、市施策と別枠の事業者独自商品もある。
会長	優待は市の政策（税財源による）であり、導入は市民合意・市議会の判断によると思う。宇部市などでは一定の財政支出を伴い、賛否の議論があり、小中学生無料施策を開始しているので、他政策（部活動の地域移行等）との連動も視野に、導入可否は総合判断が必要。
会長	JR の増発・共通乗車の利用状況はどうか。
委員	1 本あたり最大 30 人、平均 10～20 人程度の利用がある。20 時 13 分発列車）前後で、宇部線からの接続や小野田線への同一ホーム短時間乗換が可能な時間帯があり、通過利用のシフトが一部発生している模様。総体的には増発効果も含め、利用は概ね堅調ではなかろうか。
委員	本山駅方面のバス路線が JR 指定駅で使えるようになったことは学生の活動に有益である。帰りにバスがあり、クラブ活動を続けやすいという声が多く、実証の継続を希望する。
会長	美祢線 BRT は山陽小野田市と隣接自治体の関わりの中で、厚狭地域のまちづくりと交通をどう連動させるかが重要。フィーダーと BRT、代替バス・既存道路活用など運行再編の整理が必要。既存道路を活用する BRT 案が主流のようだが、道路の弱点は厚狭～厚保間にあると認識している。今後、法定協議会等で議論が必要ではなかろうか。また、高校通学（アクセス確保）は計画上の重要要素である。
事務局	会議前半に出た意見に対してであるが厚狭明進高校乗り入れの開始時には高校の協力を得てアンケート調査を実施し、必要時間帯等を把握して導入したところ。現在も事業者（船木鉄道）から運行状況・利用者の声を把握中であり、BRT の検討状況も踏まえ、総合的により良い形に向けて検討し

	ていく。
委員	小野田駅にロッカーがなく、病院等に行く来訪者が荷物に困っている。小型でも良いので設置を望む。
委員	主要駅以外ではロッカー撤去・未設置のケースが多い。防犯面の課題に加え、管理運営を担う業者が確保できない状況があり、簡単に設置できない
会長	今あったロッカーなどの話は利用者目線の声として、こういった場で共有することに意義があると思う。

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。
事務局	高校乗り入れ便やデマンド運行状況の把握等について継続して検討していく。

閉会