令和８年度　第１回ＪＲ小野田線活性化委員会　議事録

令和８年７月１０日（金）

３　議題

発言者	発言要旨
榊原委員長	本日は、皆さんご多忙の中、ＪＲ小野田線活性化委員会にご出席いただきまして、ありがとうございます。 関係機関の皆様におかれましては、小野田線の利用促進に関してご協力いただきまして、ありがとうございます。 この委員会では、これまでにＪＲ小野田線の活性化ということで、鉄道とバスの共通乗車の事業、それから最終便の増発といったことを進めているところです。 今年度も、これらの施策について継続していくというような計画をお示しいただければと思います。 本日の議題ですが、令和７年度、昨年度の事業報告、決算報告を行うとともに、令和８年度、今年度の事業内容、それから実証実験のこれまでの状況についてご議論いただければと思います。よろしくお願いします。
◆令和７年度事業報告、収支決算、監査報告について（議案第１号）	
事務局	議案第１号といたしまして、令和７年度の事業報告になります。内容につきましては、４ページの方には昨年度の委員会の開催内容を記載しております。次に事業内容として、委員長からお話がありましたが、昨年度実施いたしました鉄道とバスの共通乗車、それから小野田線の最終便の事業になります。実績報告につきましては、５ページ以降で、ＪＲさんからいただいた資料をもとに資料をご用意しております。 内容の概要説明は、ＪＲさんにお願いいたします。
西嶋委員	５ページの方が宇部新川から小野田、６ページの方が折り返しで小野田駅から宇部新川に帰ってくる便となっております。 １日平均で言いますと、５ページ目の方が約１４人くらいです。６ページの方が平均で言うと約９人で、やや少ない利用かと思っております。 特徴的として、金曜日などに飲み会があってご利用されるケース、特に学生が多いかなと思います。一番多い時で４５人弱くらいのご利用があります。 前回の３月の活性化委員会際にもご説明申し上げましたが、やはり５０人以上乗っていくと鉄道としてはよい数字になってくるので、若干まだ足りていない状況かなと思います。 今年度いっぱいは、この便を継続して実施したいと思っておりますけれども、このご利用状況であれば、次年度以降はなかなか難しいかなと、今の

	ところでは思っております。 　続きまして、共通乗車の方ですが、ＪＲの定期データで見たときに、定期券所有者数の３分の１くらいの人がご利用されていて、１日平均でいうと７人程度がバスをご利用いただいています。 　令和８年３月末までは、昨年の１０月から実施しまして、約１，０００名くらいの方がご利用いただいているという状況です。 　これもデータで見ると、土休日よりも平日の利用、やはり学校の帰り、行きはＪＲで行くけれども、帰りにＪＲの電車がないのでバスに転用されるでありますとか、例えば学校のテスト期間などで、特に学生のご利用が多いのかなと思います。 　今のダイヤで見ますと、鉄道で言うと２時間に１本くらいのペースですが、船鉄さんのバスで言うと１時間に２本から４本くらいご利用の機会があるので、転換される方も多いのかなと思っております。 　現在の実証期間は、山陽小野田市エリア内で実証としてやっておりますけれども、今後もぜひ、３月の際に申し上げましたとおり、宇部市さんにご協力いただいて、雀田から宇部新川方面に拡大して、小野田線全体としてご利用があるのかを見ていきたいと思っておりますので、また別途ご説明させていただき、ご協力いただければと思っております。 　ちなみに、ここにはデータで載せておりませんけれども、令和８年４月から６月末時点で２，５００人くらいがご利用いただいております。 　様々な課題等もあるようなので、そこは見直していく必要があるかなとも考えています。船鉄さんの運転手さんの負担もあるように聞いておりますので、そのあたりも見直していけたらと考えております。私からは以上です。
吉森監事	監査報告でございます。６月１８日に令和７年度収支決算、会計帳簿及び証拠書類を監査いたしました結果、いずれも適正かつ正確であることを確認いたしましたので、ご報告申し上げます。
榊原委員長	事務局、ＪＲさんより説明いただいた。御質問や御意見があればお願いしたい。
渡辺委員	先ほどの小野田線の夜間の導入の件で、１日、宇部新川から小野田の方が１４人、小野田から宇部新川が９人乗られている件、これは、もともと利用されていなかった方々が増えたという解釈なのか、それともそれまでは違う交通手段だったものがこちらに転換したのか。その１日当たりの平均の小野田線の利用者数の推移がもし分かれば、これによって増えたのか、変わっていないのか、時間帯が移行しただけなのか、そのあたりが分かるものがありますか。
西嶋委員	先ほどお示しした数字は、あくまでも最終便の数字です。今までは最終便

	がなかったため、予測ですが最終便増発前はバスがありました。バス便があって、バス便がお客さん不足でなくなり、それに代わるものとして列車で対応してみようということで、この事業を始めていると思います。 ですので、今言われるように、もともと使っていなかった人が使っているのかもしれませんし、バスをご利用いただいていた人が転換しているのかもしれません。そこは両方あるかと思います。 もう１点、実はこの宇部新川から出る１５分前に、宇部線で宇部新川から宇部駅に行く便があります。小野田線がその１５分後にでますが、１５分、宇部新川に長く滞在できて、山陽本線の下りが宇部駅で３０分接続を待ちますが、小野田駅だったら５分待ちです。 通過で行かれて、例えば厚狭方面に行かれる人も中にはいらっしゃいます。そういった使い方をする人も中にはいるようです。 ですので、バスとか他のバスとかタクシーとか、他の交通機関から移っている可能性もあるし、今までよりちょっと早い便から何回も乗っていた人がこちらに移っている可能性もあるし宇部新川での滞在が成立したという可能性もあるし、いろんな可能性はあると思います。
西嶋委員	手作業でのカウントやカメラ映像の解析で全てを把握することは難しい。概算的に把握するためには現状課題が幾つかある。
◆令和８年度活動方針、事業計画及び収支予算について（議案第２号）	
榊原委員長	令和７年度の第２回の委員会で、実は今年度の事業計画の予算は承認していますので、今、基本的には既に承認された話なので、この場で話し合っておきたい内容等があれば、よろしくお願いします。 では私の方から。先日より関係各位のご協力をいただき、令和８年度になってからの共通乗車のデータをいただきました。具体的には４～５月のデータをいただき、先ほど西島委員からお話があったように、昨年度より利用が増えている状況ですが、そちらのデータを我々の方で分析し始めたところです。今時点で言えることとして、乗降のバス停として一番多かったのは理科大、次が小野田駅、その次が公園通りでした。おそらく理科大生の方がかなり使っておられると思います。公園通りと小野田駅は、おそらく高校生の方も一定数いらっしゃるかと思います。 やはり理科大生がかなり増えてきて、今年度になってから多分、理科大の方にとって、かなり重みが増していると思います。 まだあまりいろいろ言えない段階ですが、理科大着と理科大発を比べると、理科大発の方がだいぶ多く、かなり差があるので、そこから推定するに、おそらく学校に行くときは電車を使って、帰りはバスで帰っている人が一定数いるだろうと思います。 本来この事業というのは、バスだけとか電車だけじゃなくて、公共交通全

	体として、相互補完しながら、公共交通全体の利用を増やしたいということだと思っています。 　あとは時間帯を見たときに、理科大生の授業の開始・終了の時刻で動いている感じがあります。ただ、理科大生も多分１限が９時からだと思いますので、８時４０分前ぐらいに船鉄さんのバスが来て、それから小野田線の雀田に来る電車もそのぐらいの時間帯の便があったと思います。また、お昼過ぎの１３時の授業に間に合う感じの便など、帰りの際もやはり高校生に比べて大学生は動き方が多様なので、バスのダイヤが合うのかなと思っています。 　なので、できればそこからもう少し利用のパターンみたいなものが見えると、今後の利用にもつなぎやすいかと思っています、 　また、宇部市エリアの拡大については宇部市交通局さんがＩＣを導入されているので、そのあたりの技術的な課題も整理する必要があるかと思います。あとは、これは個人的な意見ですが、ある程度、宇部市エリアで共通乗車をやっていく際に、宇部市からすると、宇部市の西側、小野田線西側の交通手段の中で位置づけるか、それから隣接都市である山陽小野田市との都市間交通の中で、地域公共交通計画にどう位置づけるかというところになるかなと思うので、その辺りの議論を宇部市側ではしていくのかなということは思います。

４　その他

　意見等、特になし。

閉会