

## 令和3年度宇部市公共交通協議会 第5回会議 会議録

日時：令和3年（2021年）11月16日（火） 9:00～10:30

場所：宇部市役所本庁 3階 総合戦略局会議室、Web

出席者：15名（欠席者5名）

榊原会長（国立大学法人山口大学大学院）  
鈴木委員（国立大学法人山口大学大学院）  
大谷委員（宇部市交通局）  
綿部委員（船木鉄道株式会社）  
高村委員（サンデン交通株式会社）  
中村委員（西日本旅客鉄道株式会社）  
蔦委員（中国運輸局山口運輸支局）  
保村委員（山口県宇部土木建築事務所）  
伊藤委員（山口県観光スポーツ文化部交通政策課）  
吉原委員（一般社団法人宇部観光コンベンション協会）  
木原委員（宇部市地球温暖化対策ネットワーク）  
山根委員（宇部市交通局バスモニター）  
萩原委員（山口大学大学院創成科学研究科）  
三戸委員（宇部市自治会連合会）  
村上委員（宇部市総合戦略局）

事務局：3名

交通政策推進グループ 羽根グループリーダー、成瀬チーフ、金子

- 次第：1 宇部市公共交通協議会補欠委員の委嘱  
2 会長あいさつ  
3 議事  
（1）宇部市地域公共交通計画の策定について  
（2）くすのき号に使用する車両に係る移動円滑化基準の適用除外について  
4 その他

## 1 宇部市公共交通協議会委員の委嘱

三戸委員を自治会推薦の委員として委嘱した。

## 2 会長あいさつ

## 3 議事

### (1) 宇部市地域公共交通計画の策定について

事務局から、資料について説明を行った。意見等については、以下のとおり。

#### 【会長】

「評価指標⑦公共交通への公的資金投入額」について、資料に公共交通に関する年間財政支出の推移が出ており、令和2年度に関しては、生活バス路線確保維持事業、端的に言うと赤字に対する補てんの部分だと思うが、そこがかなり大きくなっていて、コロナの影響だと思う。一方で、高齢者バス優待乗車事業については、支出額が例年に比べて少なくなっているようであるが、高齢の方の高齢優待の利用自体が少なくなってしまったので減ったということでのよいのか。

#### 【事務局】

細かい数字は確認していないが、対象者の減少が理由である。

#### 【会長】

これは大事なことであり、赤字については、一方が減ると一方が増える構造を持っていると思う。高齢優待の利用が減り、支出が減るということは、高齢者の方の乗車が減っているということなので、結果的にバスとしての赤字は増えるので、シーソー的な関係を持っていると思う。財政支出の目標額を設定するときに、そこは注意しなければいけないと思っている。

#### 【委員】

高齢優待の助成金は6月のOD調査をもとに年度精算をしているが、市バスの補助にはね返るのは次年度になってしまうため、高齢者が減ってしまうと、単年度でかなり厳しい状況になってしまうというのが現状である。昨年度に比べて、コロナの影響による出控えで、買い物や通院を控えられたと思うし、いつ戻ってくるかは分からない。

#### 【会長】

令和2年度の数字は、昨年6月の数字が反映されていると思えばよろしいか。

#### 【委員】

その通りである。

#### 【会長】

もちろん財政支出を抑制するのは大事だと思う。高齢優待が減っているというのは、財政支出が減っているという意味では良いかもしれないが、これはつまり、高齢者のご利用が減

っているということなので、そこは気を付けなければならないと思う。

**【委員】**

併せて、資料の確認をしたい。まず、高齢者の運転免許返納の推移があるが、交通局でも毎年返納者に対して、回数券をお渡ししているのので、実態はわかる。資料は、住民基本台帳の人口に照らし合わせてあるが、実際この中で、免許を持っている方がどのぐらいいるかというのを把握しているのであろうか。資料では、把握ができないかなと思う。65歳以上の方が全員免許を持っていることはないと思うので、そのうちの何割の方が持っておられて、返納者としては何割というのがわかると、具体的な数字が出てくると思う。もう1点が、第3章の基本的方針の「公共交通の役割」の表の中で、すでになくなっている路線もある。例えば、主要幹線の中の「桃山線」は、廃線となっている。

**【事務局】**

自動車の運転免許返納者数のところは、保有率を掲載することで検討する。路線については、担当者が把握できていなかったため、もう一度見直して、現状の路線について掲載する。

**【委員】**

計画の目標についてである。活性化再生法が、昨年11月に改正され、地域公共交通計画の中に定量的な目標というものを定めるようになっている。例えば、地域旅客運送サービスに係る収支とか、国や地方公共団体の支出の額という必要な項目、さらに、地域公共団体が必要と認める事項等についてであるが、確かに目標が定められていると思うので、こういった目標を経年的に追っていくことで、その推移を見ていただきたいと思っている。もう1点であるが、質問である。「目標を達成するための施策」として、前回の資料の中に施策として「グリーンスローモビリティ（グリスロ）」や「妊産婦の方への助成」というものがあつたと思うが、今回は施策から落とすということなのか。

**【事務局】**

グリスロについては、まちなかで運行しているが、利用者が伸びず、1便で0.5人の利用である。今後、グリスロの車体の特性等を、どう生かせるのかということを検討しており、目的や場所がまだ定まらない状況である。引き続き中心市街地で運行するということが、絶対というわけでもなく、条件を色々とつばらって検討しているので、書き方がぶれるため、今回、施策からは落とさせていただいた。妊産婦については、再度検討の段階になったため、一旦保留というところで落とさせていただいた。

**【会長】**

今の質問の関係で、グリスロのアンケートを実施させていただいたため、後程、その他のところでご報告させていただきたいと思う。妊産婦の話は、再検討ということであり、やむを得ないとは思いますが、個人的には結構良い施策であると思ったため、できるのであれば、実施していただきたいと思う。

**【委員】**

評価指標のところ、目標と施策に対して評価が合っていない箇所があると感じた。例えば、

「公共交通事業の健全化」の施策は「不採算バス路線の収益性の改善」と「適正な人員確保」であるが、それに対して、収支の評価指標だけになってしまっている。また、評価指標「公共交通への公的資金の投入額」については、少なければ少ないほど良いのか。個人的には、むしろインフラや設備投資は多くなった方が良いと思うので、このような目標を設定してしまうと、思考が止まってしまうのではないかと危惧している。書き方を工夫していただきたいと思うし、運転士さんへの対応などは評価指標には無いというだけで、評価はしていくということであれば良いと思う。どうしても数字に表れない成果があると思うので、どう進捗をフォローしていくのかを検討していただきたい。

**【事務局】**

公的資金の投入額については、どのような設定の仕方にすれば良いか、国にも確認しながら検討したい。運転士の件など、施策に挙がっているが目標数値がないものがいくつかあるが、取組の状況が、説明していけるような方法を考えたいと思う。

**【会長】**

趣旨的には定量化しづらい項目であると思う。数字にはしづらいが、重要な項目もある。そのような施策はモニタリングしなくて良いのかという趣旨の指摘だと思う。難しい点もあるのは承知するが、どういった形でフォローできるかというのは、事務局でもご検討いただきたいと思う。また、財政支出の部分であるが、宇部市の5億9000万円程度の年間の公共交通に対する財政支出をどう見るかというところであろう。宇部市は、公共交通の財政支出を1人当たりで見ると、多い方だとは思いますが、それにより、高齢優待などが実現している。県内でも高齢優待のようなものがない自治体の会議に行くと、実施して欲しいという意見も出るので、なかなか価値が見えにくいとは思いますが、重要な施策だとは思いますが、先ほど言ったように、例えば高齢優待をやめると、一見予算は減るが、その代わり赤字補てんが増えることもあり得るわけで、財政支出はよくよく考えて、目標設定をしていかないといけないと思う。もちろん、野放図に予算を使うことはできないので、抑制というか、マネジメントは要ると思う。

**【委員】**

類似の市町村での予算規模に対する公共交通の資金投入額とかを照らし合わせていただいて、多すぎるでも少なすぎるでもないということを示していただいた方が、目標値に対する説得力が高まるのかなという気がしました。

**【会長】**

その辺りもご検討ください。

**【委員】**

2点ほど質問、確認をさせていただこうと思う。まず1点目は、施策「決済手段の多様化」のICカードについてである。今、施策の概要の中には、ICカードに関することは、事業者、もしくは、利用される方への利用促進も含めて実施していこうという記載がされていると思うが、今後、バス、もしくは鉄道のICカードの普及、もしくは利用促進をますます図

る上には、一般の方への利用促進ということも大事な観点ではないかと思う。具体的な取組については、弊社も色々な自治体との協力の中で取り組んでいるところもあり、宇部市交通局様も、バスに導入されるということで、一般の方への公共交通利用の促進というような形も含めて記載していただきたい。もう一つは、目標「円滑な乗降の確保」に記載されている内容についてである。現在もバスと鉄道の利便性確保のため、接続は、可能な限り確保されていると思っている。その中で、弊社のダイヤ改正ということになれば、バス事業者様の方で時刻を合わせていただくという形が、これまでの仕組みにはなっていると思う。令和元年度、もしくは2年度の現状値があり、指標は「接続改善」と記載がされているが、「改善」というのは、15分よりも短くするということになると思うので、目安として15分ということで設定するならば、「接続確保」と記載をして、現状の把握と、改善率を確認していくことでどうであろうか。

#### 【事務局】

ICカードの一般市民の方への利用促進については、施策「公共交通の利用促進」の「路線バスの利用促進」に「ICカードによる決済の利用を促進します」と入れているが、イメージはどのような感じであろうか。

#### 【委員】

複数の「目標に対する施策」に、表側をそろえて記載することはできると思う。

#### 【事務局】

どう記載するかについては、また確認させていただく。もう一つのご質問の接続についてであるが、まず、令和元年度と2年度に現状値を記載しているが、JR宇部線と山陽本線の接続は15分以内、路線バスとJRについては、乗り換えがあるため、8分から20分という時間を決め、それに対して1分、2分オーバーしているバスが結構あるため、この数値となっている。そこを調整すれば数値を上げていけると考える。確保がされていないわけではなくて、「15分程度」という目標を定めたために対象外となった路線がいくつかあるということである。そこを皆様にご協力いただきながら調整していきたいという目標である。

#### 【委員】

私が思ったのは、言葉の書き方についてであり、15分という物差しが今回示されているので、接続の「改善」よりも「確保」という言葉にして、確保できている率の推移を確認していくという形で良いのではないかなと思っている。それともう1点、接続の確保は大事であるが、全てが接続を確保することでご利用が増えるとは思っておらず、一つの物差しとすれば、JR宇部駅のご利用者数の推移という設定もあると思う。

#### 【会長】

後段の「接続」の評価指標であるが、これは宇部駅での接続の改善であり、接続に関して、バスと鉄道両方記載されていることは大事であると思っている。現状、山陽本線に来て、宇部線に乗り換えることもあるが、実は同じような時間帯に、交通局あるいは船木鉄道のバスもあるという状況があると思うので、もう少し情報をうまく出していく必要がある。やはり、

宇部駅から市内への移動が、より便利に感じられるようにという取組は大事であると思うので、本質的なダイヤの改善もあるとは思いますが、情報の出し方なども工夫するべきであると思う。

**【委員】**

前回、私や会長から、MaaS について、生活を対象にした取り組みが必要なのではないかという意見がでたかと思う。私も、もう少し各主体の連携が必要なのではないかという発言をしたと思うが、今回いただいた案を拝見しても、鉄道とバスの連携というのがあまり見られないと思える。利用促進で協力するということと、観光で MaaS を取り入れるということを書いていると思うが、可能であれば、今後すぐには実行できなく、検討段階でも構わないので、地域内の共通の定期券、例えば J R が使えない時にバスも使えるような定期券や、周遊できる乗車券等を検討できないか。J R の代わりにバスを使うという発想ではなくて、J R が遅れている時や、J R がいない時間帯にバスを使うという発想ができるように、地域内で交通を束ねていかなければならない。電車かバスどちらかという状況でもないと思うので、連携を検討するというのもぜひ記載してもらいたい。「検討」は極力書かないほうが良いという発言も前回あったが、包括的な体制を「検討していく」ことは今後どうしても必要だと思うので、何かご記載いただけないかなと考えているがいかがか。

**【会長】**

鉄道と、主にバスであるが、他の公共交通との連携ということである。鉄道の役割というのを、今回きちんと位置付けたいということ、自分の中でも問題意識としては持っている。いろいろ調整が難しい要素もあることは、重々承知しているが、委員のご提案については、なかなか確度をもって書きにくい、必要なことであるので、ある程度方向性も書いた方がいいのではないかとご意見だと思うが、事務局はいかがか。

**【事務局】**

委員のおっしゃることは、すごく良いことだと思う。せっかくこの協議会には、鉄道事業者とバス事業者がおられるので、何かあればお願いしたい。今すぐ答えが出るものではないため、また協議をさせていただきたい。

**【委員】**

委員が言われたようなことについて、事務局から私の方には、少し相談をしていただいている。8月に豪雨災害が発生して、その際、いろいろバス事業者様にご協力、ご支援いただき、災害発生時については、鉄道とバスの連携も、少しはできたのかなと思っているが、まだまだ、いろいろな面で、調整の必要や課題がある。通常時の鉄道とバスの連携というところについては、現在は、鉄道とバスは、それぞれが運営しているが、課題の整理もさせていただいた中で、将来的に考えれば、やはり地域公共交通というところで、委員が言われるような方向性で進めていくということも、必要ではないかなという認識を持っているので、また事務局ともご相談はさせていただこうかと思っている。

**【委員】**

以前から、連携はとても必要と思っている。鉄道が発展しなければ、バスも逆に発展しないと思うので、お客さんが選ぶという方向であれば、利用も上がってくると思うので、そういった連携は、今後検討していく材料であると思う。交通局はICOCAというICカードを導入する。もし、JRさんも、西日本であればICOCAが広がってくるのではないかと思うので、そうなれば、共通利用というのもできるのではないかと思うため、ぜひ検討していきたいと思っている。バスの定期券でJR、JRの定期券でバスが乗れるというものを、例えば、少し価格を上乘せすることによってできる方法があれば、それも検討したいと思うので、事務局と一緒に考えていこうと思う。それと、先ほどの「乗り継ぎ」の関係であるが、網計画の「高頻度・等間隔」については、以前は、山陽本線の宇部駅でバスが集中するというような状況だったが、それを20分の等間隔にしようとして、乗り継ぎがちょっと難しくなった面がある。ただ、ラッシュ時には、今も、複数の運行主体のバスが集中しているため、先日も乗務員から、同じ時間帯に3台、4台が集中して停車できないから、時間をずらしてくれという要望もあった。今の網計画における「高頻度・等間隔」をどう考えるかというのも今後の課題になるのではないかなと思うので、それについても検討していただきたいと思う。

#### 【会長】

鉄道とバスの関係について、委員の皆様からいろいろご発言いただいた。それぞれの組織の立場は当然あるため、難しい部分があるのは重々承知している。とは言いながら、大きな総論として、連携の必要性というところまでは、おそらく皆さん一致できていると思う。各論の部分ではいろいろあるかと思うが、その方向性は追求していかなければいけないと思うので、各委員、非常にご苦労されているかと思うが、可能なところで、ご協力いただければと思う。等間隔運行について、接続駅での接続を良くしていく話と、ダイヤとして市内でバスを使っている方にとってのわかりやすさとしての等間隔という話が、時に、少し両立しづらいところがあるということであろうと思うが、そのあたりについて、新しい計画の施策「利便性の高い主要幹線の維持」などに若干記載しており、等間隔運行については、少し見直しが必要なのかもしれないという気がしている。ただ、一方で「等間隔運行」という一つのブランディングでもあると思うので、あまり安易に等間隔を崩したくないという気持ちもある。難しいところであるが、問題提起としてその点は大事だと思うので、今後のダイヤの中で考えていかないといけないのかもしれないという気はしている。

#### 【委員】

目標値の設定というところで、定量化したり、目標値を設定することができないところもあろうかと思うが、「公共交通が及ぼす多様な分野への効果」の目標設定については、評価指標としては、「観光地等への最寄りのバス停における路線バスの1日の乗降者数」を目標に挙げておられるという中で、施策にもある「公共交通の利用促進」というのも、かなり重要なテーマだと思うので、利用促進の中には目標に掲げることが可能なものもあるため、目標値を設定することを考えていただきたいと思う。

#### 【会長】

今のお話は、利用促進の内容が三つほどあるが、例えば、これらの項目についての目標値もあった方が良いのではないかというご意見であろうか。

【委員】

はい。

【会長】

事務局いかがか。

【事務局】

利用促進に対する目標値を何か入れるように進めていこうと思う。

【会長】

網計画においては、「バスの乗り方教室の参加者数」が目標に入っていた。例えばそういう考え方もあるかもしれない。利用促進活動をちゃんとやっていくための目標が必要かもしれない。

【委員】

駅への接続、バスとの接続の話であるが、駅は、大きく、人が行きたいと思う商業施設に遠い場合が多いので、JRなどを使って、例えば小野田のサンパークのある程度近くまではJRで行き、そこから先はバスに乗りたいと思うが接続がうまくいかない。フジグラン、ゆめタウン、サンパーク、山口大学、空港、図書館など、目的地の近くに駅があるところばかりではないので、駅から必要なのがバスになると思うが、私は、そこに「自転車」を挟んで欲しい。可能な範囲であれば、バスが来るのを待たずに、ちょっとした移動ができる手段の整備として、駐輪場やレンタルサイクルなどがあれば良いと思う。JRとバスだけではなくて、利用者が自力で移動もできる自転車なども少し視野に入れていただけると、移動が楽かなと思う。ただ、高齢者や小さい子供さんを連れる場合があるなど、活用できる年齢層に限られてくるとは思うので、その商業施設の利用者の年齢等を把握して、比較的若い人が行く目的地と、ある程度年配の方が行く目的地を分けて精査していただき、本当に行きたい場所と行きたいであろう時間を把握する。行きと帰りの鉄道の時刻はしっかりと確認をすることで、目的地までをバスで移動しようとする時に、1時間以上待たなければならない場合に、自転車等の代替があると、利用者としては楽かなと思う。

【会長】

例えば駅の駐輪場の整備などは、これまでも意見は出ているが、今回の計画案での駐輪場などの記述はあるか。

【事務局】

今のところ、入っていない。この計画の中に盛り込めるかどうかということ、会長などとも相談していきたい。

【会長】

確かに、残念ながら、鉄道、バスだけですべての移動需要をカバーできるわけではない。もちろんタクシーもあるが、自転車などの要素は大事だとは思っている。例えば、ウオーカブルな

まちづくりなどのキーワードも出ているので、今後さらに駐輪場の整備をするかどうかという問題もあるかもしれないが、そういった要素は少し必要という気がするため、どこかに記載した方が良いと思う。ご検討いただければと思う。次の議題に行く前に、私の方で1点確認したい。地域内交通に関して、担い手の問題などに注目していただいたことは非常に良かったと思っている。そういった中で、施策「地域内交通の活性化」の概要の箇条書きの三つ目「新たに導入する地域内交通には・・・」ということで、手段の優先順位的なことが書いてあるが、ここの書き方によると、まず、定時定路線のコミュニティタクシー（コミタク）みたいなものを考えて、次に、デマンドを考えると、最後に、自家用有償を考えると、優先順位・階層をつけているようであるが、優先順位を意識して、このような書き方をしているということによろしいのか。

**【事務局】**

その通りである。宇部市の地域内交通は、地元の地域住民の方と一緒に作ってきているものについては、すべてコミタクという実績があるというのもあり、まずはコミタクから検討して、それで足りないという判断ができれば、地域の方と話して、デマンド交通などの導入の可能性があるということで、優先順位をつけている。

**【会長】**

重要な点、いくつかご指摘があったと思う。この計画を前提として、具体的に今後進めていく上で、どういうことが問題になるかという話もあったと思う。いろいろ宿題はあったと思うが、ご検討いただきたい。次回、もう1回協議会があるということで良いか。

**【事務局】**

1月に予定をしている。

**【会長】**

1月の協議会において、ほぼ、計画の成案になるということだと思うので、今日のご意見を極力反映させた形で、次回、成案をまた出していただきたい。

(2) くすのき号に使用する車両に係る移動円滑化基準の適用除外について

事務局から、資料について説明を行った。意見等は特になく、承認となった。

### 3 その他

グリーンスロモビリティ利用実態調査の報告（会長）