

## 令和3年度宇部市公共交通協議会 第3回会議 会議録

日時：令和3年（2021年）8月23日（月） 15:30～17:00

場所：宇部市役所 3階 総合戦略局会議室、Web

出席者：18名（欠席者2名）

榊原会長（国立大学法人山口大学大学院）

木下副会長（宇部市自治会連合会）

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）

蔦委員（中国運輸局山口運輸支局）

中尾委員（山口河川国道事務所宇部国道維持出張所）

保村委員（山口県宇部土木建築事務所）

栗栖委員（山口県宇部警察署）

辻岡委員（宇部交通労働組合）

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）

森山委員（公共交通利用者）

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）

庄賀代理委員（宇部市総合戦略局、村上委員代理）

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 会長あいさつ

2 議事

地域公共交通に係る現状・問題点と課題について

3 その他

## 1 会長あいさつ

## 2 議事

地域公共交通に係る現状・問題点と課題について

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】

本会議は地域公共交通計画策定にあたっての現状における理解、現状における問題点・課題の整理が主なテーマとなっている。この場で皆さんの問題意識を共有し、次回以降はそれに対する方策の検討に移る。資料に事務局が整理した課題が記載されており、その右側に事務局として事業のたたき台が提示されている。事業の部分はこの場で議論の余地があると考えている。今回は策定における議論の初期段階なので、皆さんから事業者の立場、利用者の立場など様々な視点からの意見を頂きたい。

### 【委員】

課題の整理もあるが、事業者としてコロナの影響を受け、利用状況が戻っていない中で計画を策定するのは難しいと考えている。一昨年の2月から約1年半が経ち、今年の7、8月の乗合事業の収入は対前年比で70%となっているなか、計画を策定するのが難しくなると思う。コロナ禍で利用者を増加させなければならない中、来年3月にICカードを導入する予定で、多少データが取れると考えている。全利用者がICカードへ転換するわけではないが、ICカードの利用者についてはどのバス停からどのバス停で利用したかなど利用実態をさらに把握しやすくなるため、一步踏み込んだ計画を立てることができると思う。現段階で計画を固めるのは難しく、現状実施している事業を遂行していくことになると思う。

### 【会長】

1つ目は先が不確実な中で計画の前提をどこに置けばいいかという問題提起、2つ目は導入されるICカードの活用について発言頂いた。2つ目については、宇部市の交通政策の立案にあたりICカードのデータを活用させて頂けると認識しており、今回の計画の1つのポイントになると考えている。

### 【委員】

資料の「利用者数の推移」で船木鉄道のデータを提出できていなかったため、この場で状況を説明させて頂く。宇部市関連路線の利用者数は平成29年が597人、平成30年が642人、令和元年が628人、令和2年が516人となっている。令和2年が新型コロナウイルス感染症の影響を受けている年である。この数値は系統全体の利用者数であり、例えば西部主要幹線の厚狭駅～宇部中央線は山陽小野田市での利用者も含む。コロナ禍で利用者数は20%減少している。宇部市が発行している高齢者や障害者のバスの優待乗車証の利用状況をみると、新型コロナウイルス感染症の蔓延前後で利用者数の大きな変化はなく、一

般の利用者が外出を控えていたことが要因だと考えている。高齢者や障害者など利用頻度が高い利用者も大事にする計画を立てる必要がある。事業案の「通勤・通学に配慮した運行」について、ダイヤを組む際に弊社が運行する厚狭方面から宇部新川駅へ行く路線と、宇部市交通局が運行する宇部中央から宇部高校へ行く便の乗り継ぎダイヤが合っていない箇所があることに気づいた。バス事業者間の乗継ぎダイヤ改善ができればさらに利便性が向上すると思う。これに関しては、通勤・通学時間帯は遅延が発生するため、余裕を持った接続をするには宇部市交通局と協力体制が必要になる。

**【会長】**

利用者数は1日当たりの利用者数ということでよいか。

**【委員】**

宇部市交通局とサンデン交通が算出している値に単位を合わせて1日当たりである。

**【会長】**

コロナ禍でもあまり変化していない生活に必要な移動については重要で、これからも維持していく必要がある。資料の事業案で「乗り継ぎ利便の向上」という項目もある。これまでも事業者・関係者間の協調はテーマになっていて、改めて議論が必要である。

**【委員】**

他の委員からもあった通り、コロナの影響を受け、全く回復していない。令和元年と令和2年の収支を比較すると全社で6億円、約30%程度減少している。それを踏まえ令和3年10月1日より宇部空港線を廃止することになった。弊社としての路線再編はこれだけでなく、下関市内で約200本の路線再編を予定している。今後、弊社の従業員の定年退職も進み、従業員不足にならないような対応が必要になる。

**【会長】**

現状、交通事業者の経営状況が非常に厳しいことは承知している。そういった状況をご報告頂き有難い。宇部市の地域公共交通計画を策定する立場からすると、各事業者の様々な考えを早めに表明して頂き、宇部市として移動手段確保のために何がベストか考える必要がある。その中で、必要であれば他の自治体と協力する必要がある。交通事業者にも引き続き協力して頂きたい。

**【委員】**

現状を踏まえた課題認識ということで、交通事業者からお話しを頂いたように、利用者は減少し、タクシー事業者が実際に廃業になったことも聞いている。地域の公共交通を支える事業者の体力が落ちてきていると理解している。そのうえで大雨や災害があると、公共交通ネットワークが一部途切れるとさらに公共交通が利用しづらくなると考えている。宇部市

の都市計画の中でも「多極ネットワーク型コンパクトシティ」が位置付けられており、公共交通の利便性と信頼性を確保していく必要があると認識している。これが必要無ければ、今ある公共交通を活用することで十分だと思うが、個人的にはある程度のサービス水準が必要だと考えているため、コストシェアリングして市・県からさらなる支援が必要だと思っている。これを実現するためには「公共交通がどうして必要か」住民や関係者間で合意をとることが必要である。最近、各地で共同経営について議論されているが、路線バスだけでなく、地方では新幹線を含む鉄道、路線バス、高速バス、タクシーなども含めた公共交通全体を地域全体が経営するような概念が重要だと考えている。山陽本線が止まっているときも新幹線や代替バスで振り替え輸送ができる、この経路であれば宇部市交通局のバスに乗ったほうが近い、定期券が他モードで利用できるなど連携をしていかないと地域としての公共交通の利便性を確保することは難しいと最近感じている。

#### 【会長】

事業者からの意見なども踏まえて、現状・課題の認識を示して頂いた。単に運転手不足ではなく、公共交通を運行する事業者の存続も含めて担い手不足が問題になっている。その中で移動手段を維持していくためには関係主体が協力しなければならない。その中で国では共同経営の仕組みを整備した。個人的にもバス事業者同士だけでなく、鉄道やタクシー事業者との連携も必要であり、これからますます関係者が協力する体制が求められるため、その1つの契機になれば良いと思う。

#### 【委員】

地域公共交通計画策定に向けて、注意点などを説明させて頂く。地域公共交通計画と路線バスの運行費補助の連動化について、幹線補助やフィーダー補助の計画の内容を地域公共交通計画の中に盛り込む必要がある。理由としては、本当に必要な路線へ効率的・効果的な支援を実施するため、会議の中で議論して、計画を策定して頂くことになっている。資料にあるように、「適正な利用者負担」、「公共交通事業者の事業の健全化」などが課題として挙げられており、持続可能な公共交通とするための計画を作って頂きたい。

#### 【会長】

所轄の国土交通省の立場から計画策定の注意点などについてお話し頂いた。

#### 【委員】

先ほど説明があった問題点・課題に対して直接どうこうできる立場ではないが、宇部国道維持出張所は国道2号と国道190号の維持・管理を行っている。これらは地域公共交通の基盤となる主要道路であるため、安全・安心な道路を提供し、管理の水準を保ちたいと考えている。課題というよりは弊社の対応方針を発言させて頂いた。その他にも、宇部市から国道190号の常盤通のウォークアブル化に関する提案を頂いており、まちづくりを含め出張所の方で対応できることがあれば協力したい。

#### 【会長】

公共交通に関しては、まちづくりとの連携が求められている。宇部市の場合は国道190号の常盤通りが、市街地を貫通しており、街路空間の利用はこの場だけでなく宇部市側で検討することがあると思う。資料で「中心市街地の利便性向上」の中に「グリーンスローモビリティの活用」という項目があるように、現状もグリーンスローモビリティは運行しているが、他の車両とスピードなども違うため、どう活かすか難しいため、国道に限らず道路管理者と議論が必要になることがあると思う。

#### 【委員】

お盆の大雨で県道山口宇部線が通行止めになり、このような災害があった場合になるべく早く復旧し、道路を利用される皆様に支障がでないようにしたい。この度お盆の真っ最中で工事関係業者に動いてもらうことに苦勞した。国土交通省は国道2号、190号で大きな道路を担当されている。市内はほとんどが市道で、県道は北部地域にある。資料で「北部地域の効率化」が挙げられており、北部の道路網の多くは県道となっており、各交通事業者が利用される際に支障が無いように適正な道路管理を実施したい。道路の問題は道路管理者がひとつひとつチェックできているわけではないため、各交通事業者からバスベ이의バリアフリーが不十分であるとか、路肩整理をして欲しいなど意見や要望があればご協力し、この計画に資する形で道路管理を進めたい。

#### 【会長】

宇部市内の主要な道路のうち県道も多くの割合を占めているため、バスベいの整備などハード的な街路整備の関係も議論になる可能性があり、予算を伴うため難しいかもしれないが、計画策定の中で議論していきたいと考えている。

#### 【委員】

資料の問題点に記載してあるが、高齢者の交通事故防止のため、運転免許の自主返納を強く推進している。問題点にある通り、運転免許証を返した方がいいが公共交通が使えないという状況にならないように、公共交通の活性化ができるように事業案を検討したい。警察署の届け出上、65歳以上を高齢者としている。宇部警察署管内の交通事故は高齢者の割合が高いため、1つでも交通事故を減らすため、運転免許証の自主返納及び公共交通の活性化に努めたい。

#### 【会長】

運転免許証の返納と公共交通の整備は連動する必要があると言われていたが、伴っていないこともあることをご指摘頂いた。その他には、グリーンスローモビリティを運行するにあたり、交通規制等で警察と関係が出てくる。また、前計画で位置付けられていたPTPSの整備の検討が入っていたが、すぐに実施するというわけではないが、道路管理者と警察との協議が必要になると思うため、課題としては挙げて頂きたい。

#### 【委員】

この先の人口減少と超高齢化時代において、高齢者の利用が一番多いため、高齢者に優しい利用環境を作って頂きたい。新しくバスロケーションシステムや IC カードが導入されるが、高齢者は若い者のように簡単に覚えることができない。私はバスの運転手であるが、高齢者はどのバスに乗ればいいのかわかっていない。宇部のフジグランは各地区からバスがくるため、1日に100回位「このバスはどこに行きますか」と聞かれることがある。行き先の案内版や音声案内が悪いのかわからないが、高齢者に対してわかりやすい利用環境を考えて頂きたい。時刻表のサイズを大きくして見やすくなったが、見て調べるとなると私でも戸惑う時刻表になっているため、再度利用者目線に立って見直して頂きたい。

#### 【会長】

MaaS など情報化は進めていかないといけないが、紙媒体を残すことも重要だと考えている。コスト面もあるが、時刻表など紙媒体でも残すことの重要性をご指摘頂いた。また、バス利用についての表示の分かりにくさなどの改善の必要性についてご指摘頂いた。

#### 【委員】

地球温暖化の観点から公共交通を利用して排ガス削減についてクイズを通して周知している。資料で自動車保有率は右肩上がりの状況で、宇部市は土地があるため、自家用車を使って目的地までドア・トゥ・ドアで移動できる状況で、皆様にバスに乗ってくださいということは、一般市民からの目線でも言いづらい。とはいえ、70歳になったときにバスが無いのは非常に困る。また別件ではあるが、大雨で電車が止まったとき、自家用車が利用できずバスに乗って帰宅を試みたが、スマホで検索してもなかなかどれに乗ったらいいか、何時に出発するのか検索できず、四苦八苦した。探し出すと30分に1本基幹路線が運行してありがたいが、鉄道が止まってもバスに乗っている人は非常に少なく4人程度だった。コロナの状況で警戒態勢であり、外出を控えられている状況といえども利用者は少ないと思った。さらに、バスの運転手が減少しているということを協議会で知り、バス事業の状況の悪さを実感している。私は宇部線を利用しており、宇部線では利用者が少ない昼便は減便され、利用率を確保されているが、利用率はこれからも伸び悩むと思う。利便性の向上という意味では逆行するが、バスも利用者数が多い時間帯のサービスは維持しつつ、日中の利用者が少ない時間帯の便数を減らし、1時間1便程度維持し、それに合わせた運行計画を作っていくことが良いのではないかと思った。事業者が生き残れるレベルで減便し、利用者が必要に対応することも必要であると感じた。

#### 【会長】

前段の1つの情報提供について、宇部市交通局は Google Maps で検索できるようになっている。これからの部分もあるため、MaaS などについても議論が必要である。後段の話も重要で、ある程度の運行頻度は維持したいが、時間帯などでのメリハリも重要だと考えている。

**【委員】**

利用する側としての意見であるが、お盆の時にバスを1時間待ちしている高齢者がおられた。お盆のダイヤ変更は張り出されていたが、通常の黄色いテープで貼り付けられていて、特別なダイヤ変更であれば別の色のテープで貼るなど工夫して頂ければ良いと思った。小さい子供連れの母親や妊婦が使いにくいということだったので、子供連れや妊婦さんが利用しやすいような大きな入口のバスがあれば良いと思った。トキスマがなくなり、バスの利用がしにくくなったという意見も良く聞く。厚南方面からトキスマで降車し、宇部興産中央病院などへ移動していたため、トキスマのような拠点があればバスや電車が使いやすいと思った。

**【会長】**

バスの乗り継ぎ時間にトキスマで過ごせなくなったため利用しにくくなったということであろうか。最終目的地は別の場所で、市街地で乗り継ぎする中で小さいお子さんなどを連れていく場合に待つ時間をつぶせなくなるということで良いか。

**【委員】**

その通りである。それ以外にも、高齢者の方がバスで病院に行く合間にトキスマを利用していた。

**【会長】**

トキスマがバスの待合スペースのような機能を持っていたということで、非常に大事なご指摘だと考えている。交通結節点を意図的に設定しているが、トキスマは市街地活性化で整備していたが、市内の中でも特にバスの利便性が高いため、そこが交通結節点として機能していたということは、大事なご指摘だと思う。

**【委員】**

何故バスに乗らないかというところを考えた。車保有者以外がどうやって移動しているのか。移動しないと生活できないし、学校にも行けないし、会社にも行けないし、病院にも行けない。みんながどう移動しているか把握していただきたい。地域のコミュニティタクシーの利用を検討しているとよく聞く。利用者は大きな移動をせず、自地域内、コミュニティ内の移動で終えていると考えている。東部市内循環線めぐり一なを利用するが、経路・所要時間が長く、帰りは待ち時間も長いと感じる。コロナ禍において遠くへの移動はできないし、行かないという方向性に変化すると考えている。バスは、長大な路線は所要時間が長く、時間通りに来ないことも多くあることが、利用しない要因の1つになると思うため、生活様式が変化し自地域内でコンパクトな生活をしている。各地域のことは地域に聞くのが一番だと思っている。議員の方、ふれあいセンターの方、地域の保健師、民生委員、高齢者施設の方などへのヒアリングを実施していただき、実のある路線を検討して頂きたい。課題を見の中で、お金があれば良いというわけでは無いと思う。適正な利用者負担が課題に挙がってい

るが、それを求める前に生活に即した路線を検討して頂きたい。委員の発言に共感している。もともと車を保有していない障害者や高齢者の生活は変わっておらず、バスや電車を利用している。採算面もあるが、市役所の最寄り駅の琴芝駅付近のバスの便数が減り、電車を利用する方については困っている。多世代ふれあいセンターなどから市役所へ行くにも便が無いので、そのあたりの声を拾って頂きたい。高齢者や障害者はコロナ禍での外出は控えておらず、生活できなくなるため、公共交通を使う。障害者もバスに乗って通勤している。乗るまでのことや車内の密の状況は心配するが、自分たちは移動手段を持っていないため、バスに乗る。利用者も努力すると思うので、駐輪場の設置などを行って自転車と公共交通の併用などができるように検討してほしい。簡単にできることもあると思うため、多様性がある考え方を語れば良いなと思っている。お盆に新山口駅へ車いすの方と行ったが、グランドホテル側に行くときは、地下道を通らないといけない。ここは歩くのも大変で、下りは急カーブでスピードが出て、上りは勾配が高いため本人だけでは登れない。JRで新山口駅まで移動したとしても、グランドホテル側へ移動するだけでもタクシーを使わないといけないため、自分が行きたいところへ行けない。このような現状の多くを議論していければ良いと思った。

#### 【会長】

琴芝駅からの移動や市街地内の移動などの短い移動が抜けているのではないかというご指摘を頂いた。今回の地域公共交通計画に位置付けられる事業案の中でも中心市街地の公共交通の利便性向上が挙げられている。前回の計画で市街地循環線の導入が事業として位置付けられ、その後グリーンスローモビリティも導入されたが、宇部市はそれらを活かしきれていない。利用状況も厳しく、利便性の向上につながったと実感も持ちづらい状況である。短い距離の移動ニーズはあるが、実際の運行とは合っていないと考えており、今回の計画の重要なテーマだと考えている。先ほどあったように、コロナ禍でも日常ニーズについては変化があまりないという指摘は宇部市以外でも言われている。委員の発言も同じく、基本的なニーズが存在していると思う。

#### 【委員】

数回話題に挙がっていた、運転手の人材不足や高齢化が個人的には改善が重要になると考えている。運転手不足の改善をしないと、主要幹線の等間隔運行の維持ができなくなったり、路線廃止による利用者の減少を招くと考えられるため、バス事業自体が継続的に実施できない環境になると考えている。今後の協議会では運転手不足改善のための具体的な案も必要だと考えている。

#### 【会長】

運転手の状況で全体の運行計画が決まるところもある。宇部市営旅客自動車運送事業に係る答申書の中でも、運転手の確保について、待遇の在り方の議論をしていて、宇部市に考えて頂きたい部分である。山口市の網形成計画では、運転手確保の取組を挙げられていた。

もちろん宇部市単体の取組でできる部分と、できない部分はあると思う。山口県や運輸支局の取組と協調していく必要があると思うため、具体的な案を考えることは重要だと考えている。

#### 【副会長】

個人的には宇部駅から宇部新川駅止まりが多いと考えている。宇部駅方面も宇部西高校側ではなく、国道側も通って頂きたい。高齢者の多くが運転免許証を返納している。直接フジグラン、ゆめタウンへ行きたいという要望があるため、新川駅での乗継ぎをやめれば利用者は増加すると思う。最近道路側に木が茂っていて放置されており、バスが通るのに邪魔となるため、整備して頂きたい。

#### 【会長】

直通の利便性は過去の経緯として、バス路線の再編の中で、宇部新川駅の発着の系統を増やし、フジグランや八王子までの系統を切り離し、効率化を図った経緯がある。当時、運転手不足であったなかで、運転手の必要数を抑えつつ、サービスを維持するために再編した。フジグラン行の系統の利用率が良いのは承知している。難しい問題提起であるが、先ほどお話しに挙げた、中心部の待合環境の改善と組み合わせれば解決できれば良いと考えている。

#### 【委員】

地域公共交通計画を作成するに当たっては、JRについて改めてきちんと位置づけることが必要だと考えている。課題で「鉄道の利用促進」とあるが、コロナで大きく影響を受けている状況下においては、バス、地域内交通、タクシーも含めて鉄道をどうしていくかを考える時期にきているのではないかと考えている。

#### 【会長】

頂いた意見に同感である。JRは、本日の会議は欠席であるが、鉄道は1つのポイントだと考えている。宇部線は宇部市にとって必要な移動手段であるため、どう活かしていくか重要だと考えている。委員の発言に個人的な意見を付け加えると、JRとバスの乗継割引などの連携ができればよいと考えている。

#### 【委員】

バスを使用しているツアーを実施しておりますので、コロナ禍ではあるが、人数制限等して、安心・安全な公共交通を利用したツアーが実施出来るように思う。

#### 【会長】

コロナ禍で公共交通のニーズの中では観光分野が一番影響を受けている。その中で、山口県主導で様々な取組をされており、公共交通を使った観光促進が山口市～萩市や長門市ではじまった。その取り組みに宇部市がどう関わっていくかも重要だと考えている。

### 【委員】

公共交通計画を策定する中で、皆さんの意見を踏まえ、新しい取り組み内容を決めていく。資料において、現計画のふりかえりが記載されている。本来であれば目標の達成状況の評価・検証をするべきだが、現計画の目標値が公共交通の利用者数等を設定しており、コロナ禍において数値をもって是が非かを定めることは難しい。ポストコロナの計画を作るにあたり、新しい目標値を公共交通の利用者のうち高齢者・障害者の利用者数、運転免許返納数、運転手確保数など分かり易い目標を設定し、市民・行政・事業者が同じ目標に向かってより良い交通の姿を目指すことが重要だと思う。目標値については今後も良いアイデアを頂きたい。資料の現状で「地域内交通の属人化」とはどういうことか。

### 【事務局】

平成23年から西宇部地区ではコミュニティタクシーの事務局長などの役員が変わっていない状況であり、運営自体が同じ人に託されているため、属人化と表現した。

### 【会長】

現計画の策定以前より地域内交通の整備に取り組みされていて、多くのコミュニティタクシーが存在する。地域によっては立ち上げ当時のメンバーが今も担い手になっていることがあり、コミュニティタクシーの持続性を保つために、徐々に世代交代などが必要になる。また、地域内だけで難しくなれば行政からの後押しも必要であるという意味であろう。地域内交通は立ち上げるのも大変であるが、地域でコミュニティタクシーを維持していくのに労力を払われている状況である。広い意味での担い手の確保が問題になっているという意味であると認識している。評価基準については、前計画の目標値はもう少し改善の余地があったと反省するため、今回はより適正な目標値を設定したいと考えている。

### 【会長】

委員の皆さんからの意見を頂いて、意見に無い部分を数点補足する。1点目はバス路線の収益性の改善において、便数にメリハリをつける場合の一つの合理化の対象として、日曜日の利用状況が平日に比べ少ないため、日曜日の運行見直しがあると考えている。現時点で宇部市交通局は日曜日の利用状況は調査されておらず、利用状況を把握する必要がある。ICカードが導入される中で、宇部市交通局として戦略はあると思うが、それに合わせた割引を検討していただくと良いと考えている。その中で事業者間連携も見据えて検討して頂きたい。2点目はバスの乗り継ぎや乗継時の待合スペースについて話が挙がり、具体的な事業案で結節点の話がなく、ハード整備の予算を伴う話もあると思う。その中で駐輪場の設置なども検討できれば良いと考えている。最後に宇部市内の交通において、宇部市交通局の路線の割合が非常に多くなっており、交通局が持続できるようになるために、運賃の議論も必要だと考えている。具体的には、利用者にももう少し負担して頂けるような取組で、ここだけで決めることができる話ではない。個人的には宇部市交通局の事業を継続するために必要な議論だと考えている。

### 3 その他

(1) 下関線の変更について（修正）

事務局から、第2回協議会の資料「下関線の変更について」の修正箇所について報告を行った。

(2) 協議会開催予定について

事務局から、次回以降協議会開催は、10月上旬、11月上旬を予定していることを連絡した。