

令和3年度宇部市公共交通協議会 第4回会議 会議録

日時：令和3年（2021年）10月8日（金） 9:00～11:00

場所：宇部市役所 2階 第2会議室、Web

出席者：15名（欠席者4名）

榑原会長（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）
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）
薦委員（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）
伊藤委員（山口県観光スポーツ文化部交通政策課）
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）
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 会長あいさつ

2 議事

宇部市地域公共交通計画の策定について

3 その他

1 会長あいさつ

2 議事

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。

【委員】

「基本的な方針 1」では、「移手段の確保と地域の価値向上」という方針でありながら、目標が全て「確保」になってしまっていることに違和感がある。宇部市都市計画マスタープランや宇部市立地適正化計画でも、公共交通の沿線に居住を誘導していくということを掲げていて、その中で公共交通サービスを充実させていくことを目指している。一方で、このたびの公共交通計画の中では、公共交通の「充実」がほとんど見られなくて、現状維持が目標になってしまっているように感じた。「地域の価値向上」というところを、もう少し目標の中に盛り込めないものだろうか。「公共交通利便性の向上」という内容は、今までの、宇部市地域公共交通網形成計画（以下、「網形成計画」）では、目標に入っていたと思うが、意図的になくなっているように思った。運転士の確保など、色々と厳しい状況は、把握しているつもりだが、その中でも、「利便性の向上」のことを、目標の中で記載できないのかと感じた。

【事務局】

施策を作る中でご指摘の観点が不足していたため、内容を修正しようと思う。

【会長】

網形成計画の策定から目標指標の管理などをしていく中で、色々と施策を実施してきたが、利用者数が思うように増えないという状況があったと理解している。それを踏まえて手堅い内容になったのであろう。ただ、個々に内容を見ると、利便性の向上となる施策が無いわけではない。その部分がきちんと見えるような記載が必要ではないかというのは、ご指摘の通りだと思う。再設定も含めた検討を、事務局でしていただきたいと思う。

【委員】

バスの利用時に、時刻表の貼り間違いがあつて、乗り過ごしたことがあつた。時刻表は、確実に、正しい場所、正しい向きに貼っていただきたい。それと、ドアがない小さいバスに乗ったが、一緒に乗った人が、停まる時間が短い、また、ドアがない割に運転が荒かったと感じたようである。お年寄りや、小さな子どもが乗る場合に、危ないという気がした。これらの点は、改善して欲しいと思う。

【会長】

バスの掲示を正確にして欲しいという話と、グリーンスローモビリティ（以下、「グリスロ」）の話で、グリスロことに関しては、接遇などの点で改善する余地はあると思う。それと、グリスロ自体は、低速であるため、ドアが無いなどの開放的な形が許されている。路線

バスのように、ドアがあるものは、もっと高速で走れる。法律的には、そのような整理になっている。

【委員】

ゆっくり走るなら、もう少しゆっくり走った方が良いのではないかと思います。

【委員】

10月1日のダイヤ改正で、時刻表の貼り間違いが数か所あり、大変ご迷惑をおかけした。グリスロについては、時速は20キロ未満ではあるが、曲がる際の遠心力があるため、怖い思いをされたということであれば、よく運転士に指導をさせていただく。

それと、「施策②通勤・通学に配慮した運行」の部分について、昨日、バスモニターの会議があり、モニターの方から出た乗り換えについての意見で、乗車している他社のバスが新山口駅に到着したが、乗り換える間もなく交通局の宇部方面のバスが出てしまったということがあったようである。こうした、他社・他市が関係する部分についての協議はどのように進められるかという質問がまず1点目。

それともう1点は、施策名に「検討」という言葉が入っているところがある。施策に「検討」ということは、相応しくないと思う。これが2点目の質問であるが、いかがか。

【事務局】

他市との協議について、情報交換はしているが、今のようなダイヤの改正などの事例を解消するための、きめ細かな議論はしていない。宇部市内での交通事業者間の乗り継ぎがスムーズにいくように、宇部市内での複数の公共交通の時刻などは意識して合わせていきたい。なお、新山口駅の事例については、山口市が調整する事案だと思うが、情報交換は引き続き実施していきたい。

「検討」の文言が不適切であることは、ご指摘のとおりである。ただし、現時点で、全ての施策を実施すると断定することはできないことはご容赦いただきたい。言い回しなどの部分を再考したい。

【事務局】

グリスロは、本市から交通局に運行を委託しているものであり、本市としても、交通局と協力しながら、対応に留意していきたい。

【会長】

施策の「検討」という部分に関しては、ご指摘のとおり、計画策定時には、もう少し、はっきりと明言できるような形にしていかなければならないと思う。

【委員】

「施策③公共交通に係る情報提供の充実」の部分で、「Google Mapsなどの経路検索サービスに…」の一文の記載がある。宇部市においては、路線バスは、データの整備が完了している。一方で、本計画の地域内交通の記載は、「検討」に留まっている。山口県では、このGTFSデータの整備は、県全体で取り組んでいきたいと考えており、この部分は、「検討」ではない表現で、是非お願いしたい。

【委員】

新山口駅の事例と同様の経験がある。新幹線で大阪から新山口駅まで帰ってきた時に、宇部市へ行く最終バスに乗りたかったが、私が急いで走っても、ぎりぎり間に合わなかった。また、別の日に、大阪から新山口駅まで帰ってきた時のことであるが、少し身体の不自由な方と一緒にあったため、スロープやエレベーターを使いながら、新山口駅から宇部方面に行くバスに間に合わせたいと急いだが、間に合わず、最終のバスに乗れなかった経緯がある。新山口駅から宇部市へ行く最終バスへの乗り継ぎについては、JRやバス事業者との間で協議していただけると、利用者はとてもありがたい。

それと、「施策②通勤・通学に配慮した運行」の部分で、お伝えしたいことがある。それは、Webサイトでバス停の名称、何時に出発か、帰りは何時かなどを検索する方法を子どもに対して説明することが難しいということである。今どきの子どもはスマホを持っている。私は宇部市交通局の「うべバスナビ」をよく利用するので、利用の仕方を子どもに対して教えようと思うが、このシステムの使い勝手が悪い。例えば、バス停の名称が一文字でも違うと検索できない。そのため、結局、紙の時刻表で停留所の名称をあらかじめ確認してから検索しないといけないという手間がある。そして、時刻を検索した後に、今度は次のバスの時刻を調べようとすると、またリセットがかかり、出発、到着の停留所が消去されるので、最初から入力して検索する必要がある。可能であれば、これらの問題を解決するようなことや、スマホで利用するには文字が小さい気がするので、そのあたりは、利用者目線に立って、改善を図って欲しい。このうべバスナビのことや、Google Mapsでも検索ができることなどを周知するための勉強会などを学生に対してしていただけると良いと思う。また、学生に限らず、障害者施設など、路線バスを使う人が多くいる場所で、システムの使い方を教えていただけると良いと思う。

【会長】

新山口駅の事例は、どの利用者を中心に考えて、時刻を合わせるのかという問題があると思う。しかしながら、最終便への乗り継ぎについては、広域の新幹線なども含め、工夫して欲しいと思う。それと、公共交通情報のシステムでの検索の話が出たが、交通局では、高校生に対して紙の時刻表で各学校版を作って配布しているという話を聞いているが、インターネットでの情報提供は、現状、どのようにしているのか。

【委員】

高校生には、仮入学の際に、申込書や検索システムの情報提供をしている。学生に対して、システムの研修をしているわけではなく、出前講座を含めて考えていこうと思う。自分自身、このシステムは、使いにくいと思うこともある。改良は難しいと思うが、相談はしてみようと思う。特急バスについては、のぞみからの乗り継ぎを対象としていて、新幹線が着いて15分後にバスが出るという設定にしている。最終の新幹線を対象にすると、別の便が接続しなくなるなどの問題があるが、引き続き考えていきたいと思う。

【会長】

主要幹線の維持は、宇部市立地適正化計画と連動した形で設定しているので、簡単に主要幹線の方針を変更することはできないし、設定した以上、一定期間、これを維持していくという考え方は大事だと思うが、少し議論の必要性が生じてきた。それは、「等間隔運行」についてである。現在、等間隔運行となっている路線と、等間隔に近いが正確な等間隔運行になっていない路線があり、今後どのようにしていくかということである。やはり、1時間に2〜3便ある状況というのは、まず守っていきたいと思う。それと、複数の交通事業者がいて、等間隔運行になってない路線をこれからどうしていくかというところは、大事なテーマだと思っている。

それから、「施策⑤市街地循環線の再構築」に関して、市街地循環線は、都市計画との連動の中で、中心市街地内の移動手段の確保ということで作られているが、利用状況としては交通局の路線の中でも、悪い方だと理解している。色々と工夫はしているが、なかなか思うように利用者が増えていない現状がある。この点に関しては、交通施策だけでは難しいところがあって、中心市街地に関して色々と施策を検討していると思うが、旧井筒屋宇部店の件なども含め連動していかなければならないと思う。

それから、国道190号線について、ウォークアブルなまちづくりを進めていこうとしているが、そういった施策とも連動していただきたい。

さらに言うと、先ほど話があったグリスロとの関係も考えていかなければならない。これらは、難しい課題だと思っているが、できればこの計画の中で、もう少し具体的な姿が示せるような形にしていかなければならないと考えている。

【委員】

「施策③公共交通に係る情報提供の充実」について、確かに「うべバスナビ」は使いにくい部分はあるが、一方、Google Mapsの方は、使いやすいと思うので、高校生など、路線バスを使われる方には、3分から5分程度の解説動画を作り、その動画を何らかのチラシに載せてQRコードで動画を見に行ってもらうような仕組みを作れば良いのではないかと。「うべバスナビ」が使いにくいということであれば、使いやすいGoogle Mapsを周知していけば良いのではないかと。

【委員】

「施策⑦ICカードの導入・利用促進と情報の活用」の部分について、船木鉄道の状況はどうか。

【事務局】

船木鉄道には、何度か話はしているが、補助金があるにせよ、大きな費用がかかるのとことで導入を考えるには至っていないと聞いている。

【会長】

ICカードに関しては、私としては、この資料に記載されている、利用実態に関するデータの活用が重要だと考えている。この利用実態に関するデータを、市と交通事業者が連携して活用するため、もちろん各事業者の企業秘密に関する事項もあるとは思いますが、可能な部分

は共有すると良いのではないかと思う。公営交通事業の審議会の中でも申し上げているが、交通局は公営交通というところを活かし、市との情報共有を積極的に行って欲しい。

【委員】

2点、意見と質問を述べる。まず、ICカードの導入について、山口県は、まだ鉄道でICOCAが使えない状況なので、他の地域よりも利用促進が大切だと思っている。「ICカードの利用促進を支援します」という記載があるが、ICカードがないと、データはそもそも入手できないような状況になる。ICカードのデータの活用などは、何かアイデアがあるのなら、もう少し具体的な記載にした方が良い。そもそも鉄道系ICカードが普及している場所でのICカードの活用よりも、さらにハードルが高いと思うので、情報収集をして、具体的な施策を検討した方が良いのではないかと思う。

それから「MaaSの導入検討」だが、MaaSはツールであって、様々な分野の関係者との連携をより便利にするための道具だと思うので、情報連携をして、その地域間の交通について検討する等交通手段の連携がまず先である。したがって、バスだけでない地域公共交通のネットワークを検討するというような項目がないのにMaaSのことを書いても、あまり意味がないと感じるし、効果的ではないのではないか。今ある仕組みに乗っかるだけなら、結局ICカードの導入と同じような形で決済手段が増えるだけになってしまうのではないかと感じたが、いかがか。

【事務局】

ICカードについては、記載を検討する。MaaSについては、今後の具体的な話は無いが、ご指摘の点は理解できるので、協議する。

【委員】

鉄道のICカードの意見が出たので、現状を少し共有させていただく。山口県内のJRの状況は、山陽本線の、和木、岩国、南岩国駅しかICカードが導入されていない。2022年の春には、南岩国駅から徳山駅までの山陽本線については、導入するという事で発表している。詳細な時期は、現状ははっきりはしていないが、2022年の春に、徳山駅を含めて東側は、ICカードが導入される。現状、徳山駅までの各駅を見れば、もうすでに機械が設置されている状況であり、近いうちにICカードを使っていただくことは可能ということになると思う。ただ、山口県内のその他の駅、線区については、課題が多々あり、現時点で朗報はないが、時期が来たら情報共有をさせていただこうと思う。決して導入をしないというわけではないが、経営の状況も含めて現在検討しているので、ご理解、ご協力をよろしくお願ひしたいと思う。

【会長】

ICカードの普及促進の話で、多くの利用者がいる路線バスの高齢者優待は、ICカードに移行されるのか。

【委員】

ICカードは、デポジット（保証金）として500円かかるため、宇部市の70歳以上の高齢

者に全て配布するというのは難しいということで市の担当課と協議をした。要望があれば、任意で切り換えができるよう、準備を進めている。

【会長】

今の利用実態を踏まえ、データを活用するということを考えた時に、高齢者優待の割合が非常に高いので、そこを IC カードで対応できるかできないかで、おそらく、IC カードの利用の状況としては全く変わると思う。IC カードの利用促進という意味で言うと、現在利用の多い紙媒体のカードを、追加的な費用負担は発生すると思うが、IC カードで活用できるかということが大事なのではないかと思う。

それと、可能であれば、IC カードの導入を契機に、頻繁に使用する方への新たな優待の仕組み等の施策を行うことも重要だと思うので、そのようなことにも対応できるようになるという意味でも、IC カードの普及の促進は大事だと思う。

それから、MaaS について、資料に書かれている「ぶらやま」という、県が進めている事業については、基本的に観光の話だと思う。

観光の施策としてこの「ぶらやま」が提案されていると思っていて、山口県で協議会を作り、色々な事業者を含めた協議の枠組みができてきている。バス事業者や JR もいるので、県央としての枠組みであると思うし、そこに宇部市が入るかどうかということが、今問題になっているのかなと思っている。

やはり MaaS とは、プラットフォームなので、ある程度規模を大きくしていかないと機能が発揮されないのも事実だと思うので、今この段階で、県央で観光ベースで実施しているところに参画していくというのは、宇部市の選択肢の一つであると思っている。ただ、山口県内の MaaS で、少し足りていないと思う点は、日常利用の方だと思う。県の MaaS は、観光主体になっており、もう少し日常利用にも、光を当てて欲しいと思っている。そこはご指摘のとおりで、日常利用のための色々な事業者間連携の枠組みなども考えていかなければならないと思っている。

【委員】

「施策⑨地域内交通の導入・運営」に関して、路線バスが運行していない交通空白地域等において導入すると挙げているが、宇部市内では、コミュニティタクシーやデマンドバスが複数の地域で運行している状況の中で、まだまだ必要なエリアがあるということなのか、事務局にお聞きしたい。

【事務局】

本市では、昨年度市長が代わり、この春に、各地域で市政懇談会を実施した。その中で、地域内交通に関するご意見を複数の地域でいただいている。まずは、導入の可否についての議論を各地域でしていくという段階である。

【会長】

今後、地域の中で導入・運営をしていくという機運が高まったとすれば、拡大することもあるが、現時点では地域との協議の状況次第ということか。

【事務局】

その通りである。

【委員】

「施策⑥路線バスの待合環境の維持管理」について、交通局の状況をお伝えする。今の交通局のバス停の上屋は、昭和 50 年代に作られたものがほとんどである。近年の台風で、2 棟ほど倒れてしまった状況であり、点検などをして、補修ができるものについては補修をしている。ただ、建替えについては、1 年に 1 箇所程度しかできないので、今後の維持管理は、すごく難しい状況になると思う。それと、道路の歩道幅が無くて建てられないという状況もある。道路管理者である自治体に協力してもらえないかお願いしたいと思っている。

【会長】

事務局にお伺いしたいが、今のご発言のことで、少し⑥の項目の部分に、「道路管理者との協力」などということを追加できると良いという気がする。道路管理者も実施主体に入っているので、書かれていると言えば書かれているが、大事な問題提起だったと感じたし、記述の改善があると良いと思ったが、いかがか。

【事務局】

ご指摘の点は承知した。わかりやすいように追記する。

【会長】

ここで、私の方から 2 点だけお伝えする。まず、「施策⑨地域内交通の導入・運営」について、地域内交通に関して、「地域組織の担い手不足の改善等運営体制の活性化」が記載されているが、ここに書いてあることは非常に大事なことだと思う。やはり、コミュニティタクシーの運営組織は、かなり頑張っていると思うし、地域主導であるべきだと思うが、それを行政がサポートしていくということも書いていることは大事なことだと思う。

それと、その話に関係して、「施策⑩の北部地域の公共交通の再構築」について、具体的な方向性は、現時点では示せていないが、その中で、「利便性向上等を地域と一体となって考えることができる仕組みづくり」という記載がある。現状は、北部地域では、このような枠組みがないと認識しているので、北部でもそういったものを作っていくということは、すごく大事なことだと思っているので、この記載は必要だと思う。

【委員】

「施策⑫観光地等の公共交通による移動の促進」について、「JR 新山口駅や宇部駅、宇部新川駅等での観光案内情報を充実させます。」とあるが、現時点どのようなイメージを持っているか、ご教示いただきたい。

【事務局】

具体的には、今のところないので、今後、ご調整をさせていただきたい。

【委員】

パンフレットを置くことや、場合によっては、協議事項になるが、看板の設置など、これまで駅近くにはそのような情報の発信のための設置をしている。そういったことを想定さ

れているのであれば、当社との事前の調整が必要ではないかなと思う。

【委員】

今議論いただいた観光の部分と、グリスロの部分にも共通することで、駅などの交通結節点にて情報を提供することは、すごく大事だと思うが、そもそも、そこに行く前に、公共交通を選択しなければ、その情報に触れることができないということになるし、グリスロも、何か新しい手段を導入したら、すぐ使ってもらえるかという、そうではないと思う。今までの目的地に対して、利便性の高い新しい交通手段ができるのであれば、使ってもらえると思うが、グリスロは、新しい目的地とか新しい生活の仕方とか、そういった今までと異なる目的地、生活の仕方に対する新たな移動手段だと思う。

観光情報についても、今まで、自動車を使っていた人が、すぐに公共交通を使うかと言うと、そうではないと思うので、交通手段そのものの目的だけの情報だけではなくて、その交通手段を使ってどんな観光をするのか、どんな生活をするのかという情報を提供することを意識していただく必要があるかなと思う。工夫が必要だと私自身は感じている。

【会長】

公共交通を使って旅をする動機付けに関しては、宇部市の方でやった方が良いこともあるが、もう少し広いエリアの取り組みとなると思うので、県が今色々と実施されることを含めて、連携が必要だと感じた。

それからグリスロに関しては、既存の鉄道、バス、タクシーと比べて、かなり個性のある乗り物なので、どういうふうに位置付けていくかが難しいと感じている。グリスロの利用者に対するアンケート調査を、現在実施しているが、今どのように使われているのかとか、バスと違う、どのような使い方が宇部の街の中で有り得るのかとか、その辺りは私としても考えていきたいと思う。できれば、今年度中に方向性が出せると良いと思っているが、新たな交通モードを入れさえすれば良いというものではないということはお指摘のとおりで、これをどう位置付けていくかは、考えていかなければならないと感じている。

【委員】

ご指摘のとおり、グリスロを単に導入しただけでは、人は乗らないという状況は痛いほどわかっている。現状、1 便当たり 0.5 人という乗車実績であり、これから寒くなる時期で、さらに利用が減ってくると考えている。グリスロは、1 回の充電で、約 30km しか走行できない。それと、ルートの見直しについて、例えば、交通量の多いところでは走れない、大きい道路で走れない、右折はできるだけ避けるなど、非常に制約の多い乗り物である。山口大学にご協力をいただくアンケート調査で、ルートの見直しなどに反映させていこうとは思っているが、現状の、先ほど、述べた制約の問題も含めて、必要性の有無についても検討せざるを得ないということが正直なところである。

【会長】

私もすごく悩ましいとは思っているし、行政の中で、そういう意見が出てくるのも、十分理解できる。ただ、グリスロに関しては、地域によっては、割と上手く活用して、結構使わ

れている事例がある。観光地や、あるいは観光地ではないような地方都市でも、割とうまく使えているところもある。

それと、委員にご確認をいただきたい部分で、効率化にあたるような項目がいくつか入っている。具体的には、「施策⑬不採算バス路線の収益性の改善」の「2 系統毎の要因分析」の中の文章、それと、「施策⑭運転士不足の改善策の検討」の「日曜日、早朝・深夜の適正な便数の検討を行います。」という箇所である。例えば、平日のサービス水準を維持するために、日曜日の減便ということは有り得ると思う。でも、このあたりのことは、一方で、サービスの低下に繋がるため、慎重に考えないといけない部分である。そういった内容も、この施策には入っていることをご承知いただければと思う。

【委員】

「施策⑭運転士不足の改善策の検討」ということで、かねてより、運転士不足の話題が続いている状況だが、交通事業者の現状をご教示いただきたい。

【委員】

交通局は、コロナ禍の影響で、改善したという状況にある。定数 72 に対して、2 人不足である。

【委員】

10 月 1 日からのダイヤ改正でかなりの減便を行っている。そのため、運転士不足は、多少落ち着いたが、現状でも足りていない。運転士の年齢構成は、50 代以上がとて多いで、今後、定年などによる退職が見込まれる。一方、新たな運転士の採用活動は続けているが、思うような結果が出ていない。いずれにしても、運転士は足りていない状況のため、今後も、状況の改善の取組は続けていく。

【会長】

コロナ禍以降、運転士の状況が改善している主たる理由は、貸切事業が減っているからであると理解している。全国的に、貸切が縮小しているのも、それによって運転手不足が、若干緩和傾向にあるというのは、昨年あたりから、言われていることである。ただ、逆に言うと、コロナ禍での状況ということなので、今後、コロナが収束していったら、観光とか貸切の需要がまた全国的に増えていくか、インバウンドの海外観光客がまた増えてくる状況になると、また数年前のような運転士不足になっても不思議ではないと思う。

あともう一つ、サンデン交通のように、おそらく交通局も似たような状況だと思うが、比較的高い年齢層の運転士が、現職に多くいるので、今後多くの退職者が出ることは避けられない中で、それに見合った補填ができるかという難しい状況であるかもしれない。その中で、運転士の待遇改善も行い、運転士を確保していかなければならない。一方で、必要なサービスを維持するために、時間帯によってはバスの便数を見直すという可能性も考えておかないといけない。

【委員】

「施策⑥路線バスの待合環境の維持管理」について、様々な行政の方がおられるので、本

当に検討していただきたいことをお伝えする。道幅が狭い、道路のカーブの途中に、バスの停留所の看板と時刻表が設置されているなど、危険なバス停があるということである。夜間に歩行者や自転車が通る時、見えづらく、私自身、そういった所は怖いので、以前交通局にお願いしたところ、バス停の両端に蛍光テープを貼って、夜間でも自転車がぶつかって怪我をしないようにしていただいている箇所はある。しかし、蛍光テープが貼ってあっても、自転車がぶつかり、停留所のポールが曲がっている箇所がある。先ほど、バス停の上屋の多くは、昭和 50 年代に設置され、老朽化が進んでいるという話があったが、それと併せて、バス停の設置当時とは道路状況が変わってきているという問題もあると思う。今一度、バス停の設置について、道幅に適しているのか、カーブにおいて本当にこの場所で良いのか、座ったすぐ目の前をバスが通るような場所にベンチが置かれていないか等を考えて欲しい。利用促進の施策は、すごく大事だとは思いますが、それ以上に、利用している人が危険で不安な思いでバスを待つ現状は、変えていくべきだと思う。高齢者は、バス停が怖いから使いたくないと思うこともあるので、まずは現状のバス停について、各行政の担当者と話をしてもらい、危険箇所の点検をして改善をして欲しい。安全に関わることなので、優先度のレベルを上げて協議をしていただきたいと思う。

【会長】

国土交通省で、昨年、危険バス停の調査をされた。どういった項目を調査しているかなどを、運輸支局に情報提供いただけるとありがたい。

【委員】

危険なバス停は、全国的に調査をさせていただいた。横断歩道、交差点の近辺にバス停があれば、そこを危険と定義するといった内容で実施しており、歩行者の道幅などの観点から安全かというところまではできてない部分があるかもしれない。

【会長】

バスを乗降する人が道路を横断して、事故に遭われたという事例を背景として、横断歩道がすぐ近くにある等の基準があると理解している。

【事務局】

私は実際、対象となる危険なバス停の現地調査に、同席させていただいたため、発言させていただく。この調査は、交差点から近いバス停を抽出して、それが調査の対象になっている。そのため、カーブで車側からとても見にくいとか、あるいは道幅がとても狭いという箇所は対象にはなっていない。該当する停留所の付近に停車すると、確実に交差点付近や横断歩道に近い位置になる場合においては、停車位置を少し前方や後方に移動するように対応する等、交通事業者と話し合いをしながら進めている。まだ、対応が完了していない部分は、今後、協議をしていこうという話になっている。危険なバス停の対象については、今後検討をする必要があると思った。

【会長】

実際、山陽小野田市で、バス停と横断歩道などとの関係でバス停を移設した事例があった

と思う。

確かに宇部市内で、かなり老朽化したバス停や、待合環境としては悪いと思われるバス停があるので、一朝一夕に改善はできないかもしれないが、危険なバス停の対象について検討していただけると良いと思う。

【委員】

「施策⑮乗継利便の向上」について、現在の網形成計画において、乗継拠点の設置ということで、北部の拠点の設置を記載していたが、現在に至るまで実現できてない。拠点として適する場所の関係者と交渉したが、協力していただくことが難しかったなどの事情がある。新しい計画には、今のところ記載していないが、引き続き検討していくために記載するべきなのか、それとも、バス路線を再編し、設置の必要性がなくなってきているという考え方になるのか、どのような位置付けとしたら良いであろうか。

【会長】

東部は宇部興産中央病院が拠点、西部は宇部駅が拠点になっている。そこは、網形成計画の中で整備をして、未実施なのが、北部（「南側」バス停）のあたりである。参宮通りを北上していったところに、拠点を作る予定ということだったのだが、その拠点が設置されていないままになっており、そこをどうするかということだが、私も考えがまとまってない。乗継拠点の前提として、ある程度の乗継があつての乗継拠点なので、川上地区辺りの交通を仮に見直ししていくのであれば、拠点が必要かもしれないが、現状、今は宇部新川駅への乗り入れになっているので、乗継拠点設置としての優先順位は高くはないと考える。考えがまとまっていないが、現時点ではそのように思う。

【委員】

新しい計画においても、この拠点の設置を残すようなイメージであろうか。

【会長】

北部地域との関係の中で、見直しを図る場合に、この場所に乗継拠点の設置が必要かどうかを検討し、その上で最終的に結論を出したら良いのではないか。

【委員】

承知した。

【会長】

全体を通じて「検討」という文言があり、文字通り、検討している事項が結構あったと思う。本日のご意見などを踏まえ、次の協議会では、できればもう少し確度の高い表現にして、具体的な姿がなるべく見えるような形にしていきたいと思う。事務局には、引き続きよろしく願います。

グリスロの件は、私としては市街地循環線とも関わってくると思っているので、かなり重い課題だと思っている。個人的にも考えていくが、事務局の方でも引き続き検討をお願いします。

3 その他

【事務局】

委員からのご意見は、協議会でないと言えないということはないので、何か気づきがあれば、随時、ご意見をいただければと思う。今後の予定は、11月上旬か中旬までには、次の協議会を開催する予定である。そこでは、素案という形で提示し、その協議を経て、必要な修正等をさせていただいたものが、世の中に意見を問う（パブリックコメント）という形になっていく。そのため、随時ご意見いただければと思う。

それと、次回の協議会では、計画とは別件の協議もお願いすることとなる。楠地域の生活バス「くすのき号」は、今年度中に、3台のうち2台の車両が更新予定になっている。12月からと2月から、それぞれ車両を更新する予定であり、2月からの方が、ワゴン車になる。そのため、次回の協議会で、「バリアフリー化の適用除外」という、車両を小型化するにあたっての手続きのため、協議会にてご協議いただく必要があるので、よろしくお願ひしたい。