

令和6年度 第2回宇部市公共交通協議会 会議録

日 時：令和6年（2024年）6月21日（金） 14：30～16：05

場 所：宇部市役所本庁 3階 防災情報センター

出席者：16名（欠席者6名）

榑原会長（国立大学法人山口大学大学院）

三戸副会長（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）

芳野委員（宇部山電タクシー株式会社）

秋野委員（宇部第一交通株式会社）

木村委員（西日本旅客鉄道株式会社）代理 能登様

館委員（中国運輸局山口運輸支局）

渡壁委員（山口県宇部土木建築事務所）

胡委員（山口県宇部警察署）

尾上委員（山口県観光スポーツ文化部交通政策課）代理 磯部様

佐々木委員（一般社団法人宇部観光コンベンション協会）

齋藤委員（宇部商工会議所）

佐藤委員（社会福祉法人宇部市社会福祉協議会）

磯中委員（宇部市都市政策部）

事務局：4名

交通政策課 新原課長、和田副課長、松本係長、坂倉係員

次 第：1 会長あいさつ

2 議事

(1) 宇部市地域公共交通計画の目標に対する達成度の評価と課題

(2) 令和6年10月1日からの運行計画の変更について（船木鉄道株）

(3) コミュニティタクシー（西宇部地区、藤山地区、東岐波地区）運行内容の変更

(4) くすのき号運行内容の変更について

(5) 地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助、地域内フィーダー系統補助）に係る計画認定申請

(6) 長門市山口宇部空港直通便運行計画

(7) 令和5年度収支決算及び監査報告

3 その他

## 1 会長あいさつ

## 2 議事

### (1) 宇部市地域公共交通計画の目標に対する達成度の評価と課題

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】

通学に公共交通を利用されている宇部高専の生徒が減ったという説明があったが、宇部高専の生徒で遠方から通う生徒が減ったということか。

#### 【事務局】

減少の原因について深く追求できていない状況だが、令和5年度に一旦減少しており、令和6年度については再び増加している状況にある。報告の時期等のずれによって数に増減が出るなどの原因も考えられ、極端に減少しているということではないと考えている。

#### 【会長】

コロナ禍で公共交通の利用者数等が落ち込んで、令和4年度、令和5年度とある程度戻ってきているが、おそらくそろそろ頭打ちと思われる。現状、宇部市交通局の1日の利用者数が5,137人となっているが、今後この数字を増やしていこうとすると、かなり大変だと思われる。目標値はもともと令和元年の実績に人口減少等を加味して設定されているが、現時点だと達成は難しい状況。

こういった進捗管理は大切であるので、引き続きしっかりと管理していくようお願いする。

### (2) 令和6年10月1日からの運行計画の変更について（船木鉄道株）

事務局及び船木鉄道から、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】

船木鉄道としては、令和6年10月1日よりこのような運行計画を考えているということだが、この場で法的な定めによる通知等といったものではなく、早めの情報提供ということで、議題として挙げていただいたという解釈でよいか。

#### 【船木鉄道】

そのように考えている。一点、お示したダイヤで令和6年10月1日からの運行を考えているが、今後、時刻等の軽微な調整を行う可能性があるので、ご了承願います。

#### 【会長】

あくまで、現状の案ということであって、確定ではないということ。こういった変更を検討されているので、先行して協議会で報告していただいたという内容である。

船木鉄道の路線バスの変更ということで、宇部市及び山陽小野田市に影響があるが、宇部市のエリアに限っていうと、大きな変更は、一つは際波台－宇部駅間について、かなり便数が減ることが挙げられる。もう一つは、船木から宇部市役所に向かう便で、7時20分発の便が減便される。時刻については複数変更となり、終便が少し早まる

といったダイヤも散見される。宇部市域でいうと、船木から小野田方面の便も若干減便があるというような内容になっている。特に宇部市西部、楠方面の利用者にとって影響の出る内容となっている。

際波台から宇部中心部に向かう便、特に10時台、11時台等が減便となっているが、これはある程度船木鉄道の方で利用実態等を見ながら、対象の便の利用者が少ないことなどから減便とされているのか。

【船木鉄道】

そのとおりです。

【会長】

船木から宇部中心部に向かう便で、7時20分船木発の便が減便となっており、7時50分船木発で宇部中心部に8時30分頃着という便が予定されているが、通学する高校生への影響は検討されているか。

【船木鉄道】

現在のダイヤで7時20分船木発の便の高校生の利用は一定数あると確認している。ただ、くすのき号との接続を考え、7時50分船木発の便を設定している。一便前の6時50分船木発の便があるが、宇部駅から各方面への電車が7時30分頃に発車するため、変更するとすれば、この便を10分程度遅くすることは可能かと考えており、今後利用状況等を見極めながら調整する可能性がある。

【会長】

現状の高校生の利用状況等を把握していないが、船木方面から宇部中心部の高校に通う生徒への支障は、できる限り避けたいと考えており、減便自体は避けられないと思うが、例えば今あったような、前後の便で調整し、極力支障を少なくするような検討を、ダイヤの変更まで時間があると思うので、お願いしたい。

この協議会の立場として、減便しないでくれというのは難しいが、局所において懸念されるところがあれば、船木鉄道に意見をすることで対応できるかもしれないため、そういった部分でお気づき等あれば意見をいただきたい。もし、今日でなくても、事後にお気づき等あれば事務局にお知らせいただきたい。

この減便は、2024年問題の影響が大きいと思ってよいか。

【船木鉄道】

2024年問題というより、単純に乗務員が不足しているといった側面が大きい。2024年問題による拘束時間の短縮がなければもちろん少し楽になる部分はあるが、定年退職以外の退職者が増えており、今回このような決断となった。

【会長】

人手不足については、昨年の協議会でも、他の事業者を含め、議論したところであり、全国的にも問題となっているところである。この問題について、公的な取組みとして県央連携の事業や、宇部市交通局独自で、運転士確保の取組みを実施されているところ。一事業者の手で解決できないところだと思うので、市を含めた公的なサポートをお願いしたい。また、繰り返しになるが、減便自体をやめるように言うことはできないが、できる限り影響が少なくなるよう工夫することは可能だと思うので、お気づきの点等あれば事後にでもお知らせいただきたい。

こちらの議題については、報告ということで、他に意見等なければ、以上とさせていただきます。

- (3) コミュニティタクシー（西宇部地区、藤山地区、東岐波地区）運行内容の変更  
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】

西宇部、藤山、東岐波地区のコミュニティタクシーの運行内容の変更ということで、いずれについても、地域の協議会委員に協議していただき計画を作成し、西宇部については新たな停留所の設置、藤山については、始点に停留所を設置し延びる、東岐波については停留所の廃止と新設ということで、地元できめ細かく、改善の取組みをしていただいていると理解している。

なお、この変更について、事務局から説明があったが、事前に運賃協議部会を開催し、運賃については承認をいただいていることをご報告します。

意見等ないようであるので、各地区において利便性や効率性等を考えたうえでの判断であり、基本的にはそれを尊重して、承認としてよろしいか。

異議なし。

- (4) くすのき号運行内容の変更について

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】

先ほどの議題2と同じく、船木鉄道についての、くすのき号に関するダイヤの変更である。具体的な変更内容については、一部、瀬戸停留所まで行かずに吉部停留所までになるであるとか、瀬戸停留所発であった便が吉部停留所発になるであるとか、時間が変更になるといった内容である。

先ほどのダイヤ変更にあつたくすのき号との接続の関係で影響する便というのは、瀬戸停留所から船木停留所への便の2便目で、船木停留所に7時44分に到着する便を意識してのことか。

【船木鉄道】

その通りです。

【会長】

くすのき号について、通学での利用は無料となっていると思うが、現状くすのき号を通学で利用している高校生の数というのはどの程度いるか把握されているか。

【船木鉄道】

ひと月に延べ70名ほどが利用している。

【会長】

繰り返しになるが、楠地区から宇部方面に通学している生徒と、小野田方面に通学している生徒がいると思うが、通学の機会の確保というのは大事なところであるので、全体の効率化は避けられないと思うが、可能な限りご配慮いただきたい。

【委員】

くすのき号だけに限った話ではないが、船木地区は特殊なところで、厚狭にも宇部

にも小野田にもバス路線があり、全ての路線を確保しようとするとう減便が進んでしまう。個人的に、厚狭から宇部新川まで公共交通でどうやって行こうかと考えたときに、日や時間によって、異なったルートで行くことが最適であることがある。小野田に行く際も、一度厚狭まで行って、山陽本線に乗った方がいいということもあるかもしれない。今すぐということではないが、このエリアで、JR、せんてつバス、くすのき号等公共交通がいつでも使えるような運賃体系であるとか、乗車制度を通学向けに考えていくということも、便数を増やすことなく、利便性を高めていくという事業になるのではと思う。

#### 【会長】

本日午前中に、美祢市の協議会に参加し、その中でも議論されたが、昨今県立高校の再編等がある中で、地元の高校への通学の利便性の確保ということはとても大事であり、関係者が連携してできることは、今鈴木委員がおっしゃった内容を含めて色々あると思っている。楠方面でいうと位置的に山陽小野田市との関係は避けて通れない。事業者としても、船木鉄道がいて、宇部市交通局がいて、JRの利用も考えられる。様々なルート・手段がある中で、より効率的に利用していただける方法を考えていかなければならない。その中で、事業者間で色々事情があるのは承知しているが、通学定期等に関して、使い勝手を良くするというのも必要であると考えている。

単体の事業者ではなかなか十分なサービスができなくなっているものを、各事業者や自治体等で補完できるような施策を考えていただけるとよい。

宇部市交通局で行っていただいているが、高校別の時刻表を作成してウェブサイトで公開していただいているが、とても良い取組みだと感じている。楠方面の学生がどういう風に利用すれはうまく通学できるのかということのを、可能であればどこかで情報提供できるとよいと思う。

#### 【委員】

変更案について、便数は変わっていないが、時刻が大幅に変更となっている。これは要望があって変更したということか。

#### 【船木鉄道】

要望があったということではない。今現在のダイヤについて、時間に統一性がなく、わかりにくかったり、便数が往路・復路で一定ではなかったりするため、まず、往路・復路の便数を同数にして、時間の間隔を一定にし、わかりやすくするといった変更となる。

また、利用者については、9時台までは固定の利用者がいるが、それ以降は流動的となっているため、朝夕の便は極力変更せずに、それ以外の便についてわかりやすくしたいという意図で変更のダイヤを設定している。

#### 【委員】

変更することによって効率的な運行になったという認識でよいか。

#### 【船木鉄道】

終便を早めたりすることによって労働条件の改善を図るとともに、宇部市内から楠地区に戻られた利用者が、この時間までなら早めても乗り継ぎに支障がないだろうという判断。

【会長】

ある程度の効率化は避けられないと思うが、先ほど鈴木議員からの意見を含めて、行政である事務局でも、今年度はサービス水準の設定の検討をされているということなので、その中で事業者間や自治体の連携等も考えていただきたい。

こちらの議題については、報告ということで、他に意見等なければ、以上とさせていただきます。

(5) 地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助、地域内フィーダー系統補助）に係る計画認定申請

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】

国の補助を得るための計画であり、公共交通のネットワークの維持ということで、幹線系統については木の幹の部分、フィーダー系統については木の枝の部分といったイメージ。これまでも、フィーダー系統の補助についてはこの協議会で諮ってきたが、今年度より、法の改正により幹線系統についても市の協議会で計画を諮ることとなったものである。

事務局からも説明があったが、この計画の期間は10月から9月までとなっており、この9月で令和6年の計画が終了し、その実績の報告を、年末年始辺りに開催予定のこの協議会で行うこととなる。

【委員】

収支率の目標は20%ということによいか。

【事務局】

フィーダー系統における各地区のコミュニティタクシーの収支率の目標は、宇部市公共交通計画で20%とされている。

【委員】

幹線系統についての補助の基準はどうなるか。

【事務局】

先ほどのコミュニティタクシーの収支率目標20%というのは、あくまで宇部市が設定したものであり、国の補助を受けるための条件というのは別にある。例えば、フィーダー系統でいうと、デマンド方式では、計画された運行回数に対する稼働率の基準や、コミュニティタクシーでは、1便当たりの乗車人数といった、それぞれの基準を満たしていれば、国の補助を受けることができるというもの。

幹線系統の補助要件については、1日当たりの計画運行回数が3回以上で、輸送量が15～150人と見込まれるものと定められている。

【委員】

幹線系統の基準については、1日当たり15～150人の輸送量が見込まれるものとなっており、最終的に1回あたりの輸送量が5人以上の実績が求められる。

フィーダー系統については、運行比率が予定している回数の30%以上運行していないと補助対象外となる。路線定期運行については、1便について輸送量が2人以上であることという条件を課している。

また、幹線系統については、収支を改善していただくことを前提としており、あまり連続して収支が改善できていないと、改善の指導が入ることとなる。

【会長】

国としては、赤字路線をなんでも補助するというのではなく、ある程度の自助努力を要していただくであるとか、赤字ではあるが公共交通として一定程度機能しているものに対して補助していくために数値基準を設けていると認識している。

【委員】

収支率が50%以下の幹線系統が非常に気になる。補助率は1/2であるので、補助以外の赤字分について、その他貸切事業等で補填されていると推察されるが、フィーダー系統であれば、各市の内部の話であるので、各市で補助していくという考え方でいいが、幹線系統については市を跨った話になるので、事業者負担を強いるのではなく、もう少し広域で議論する場が必要ではないだろうか。幹線系統で計画がないというのは問題ではないかと思われ、それが県の枠割なのか、地域で連携していく話なのかと思うが、幹線系統の自治体間で協力して幹線ネットワークを考えていくことが必要と思うが、現状で山陽小野田市等とやり取りしていることがあればお教えいただきたい。

【事務局】

国の補助金を受けて、さらに足りない部分については、現状は関係する市町が運行の距離に応じて赤字額を負担している。

【委員】

自治体で負担しているのであればなおさら、今後どのように幹線系統の交通ネットワークを維持していくのかということを計画する場が必要なのではないかと考える。

【会長】

市町を結ぶ路線については、その両側の市町でそれぞれ協議会に諮り、国に申請を行うこととなっている。論理としては、それぞれの市町でその路線が必要だと考えているということだと思うが、さらに広域での調整の必要性についておっしゃっているのかと思う。現状、県ではプランを持っていないので、それぞれの市町で協議等行っていかなければならないかと思う。ただ、ご指摘のとおり、市として大事な路線もあるが、県レベルで重要な路線というものもあると思うので、広域なビジョンというのでも必要ではないかというところは同感である。

この件について、宇部市にとって必要な国からの支援であり、必要な計画ということで、承認としてよろしいか。

異議なし。

#### (6) 長門市山口宇部空港直通便運行計画

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】

宇部空港から長門市を結ぶ便ということで、長門市の観光振興のための実証事業となる。宇部市については空港があるため、この協議会にて諮られている。

長門市におかれては、新山口駅と長門市を結ぶ同様の便も運行しており、そちらの

方が、実績として利用者が多いと聞いている。

この空港直通便については、今後美祢線も含めた話として発展する可能性もあるが、現時点では、長門市の観光振興に関する計画ということで、特に意見等ないようなので、承認とさせていただきますよろしいか。

異議なし。

#### (7) 令和5年度収支決算及び監査報告

事務局から、資料について説明を行い、監査委員である船木鉄道(株) 綿部委員より監査結果報告が行われた。意見等特になし。承認

### 3 その他

事務局から、令和6年度主な事業について、また、次回協議会について案内。その他意見等については、以下のとおり。

#### 【事務局】

次回協議会より、ペーパーレスの観点から、基本的には紙での資料配布を控えさせていただきたいと考えている。資料については、事前に配布するとともに、当日はプロジェクターで投影しながら説明させていただく。紙での資料配布を希望される委員については、事前にお伝えいただければご用意する。

#### 【委員】

今年実施の事業の中で、サービス水準設定事業について、なかなか目新しい取組みかと思うが、取り組まれることにした背景や目的等をお聞かせいただきたい。

#### 【事務局】

地域公共交通計画の作成や路線バスの維持に取り組んできた中で、行政がどこまで負担を負うべきかといったことや、利用者にとってはどの程度が理想的なサービス水準なのか、日常生活を行うには最低限どの程度のサービスが必要なのか、また今のサービス水準、この3段階の水準を提示し、現状や将来的にどのサービス水準を目指していくべきであるのかといったことを明らかにしていくことを目的に、事業を実施することとしている。

#### 【会長】

今年度の重要な事業となる。地域公共交通計画を作成してちょうど中間の年度となり、先ほどの船木鉄道さんのお話にもあった、人手不足といった問題、課題が生じている中で、そういった問題・課題に受け身で対応するだけでなく、ある程度市として主体的に対応するために、何が必要かということ調査する事業だと理解している。今後の協議会でも議論されるという認識でよいか。

#### 【事務局】

今後、協議会の中で、サービス水準の事業について進捗等報告しながら、皆さんのご意見をいただきたいと考えているので、どうぞよろしくお願いいたします。

#### 【委員】

ご報告として、山口大学都市社会実務工学研究室に、宇部市公共交通協議会から2022年に支援いただき、「バスすごろく」という事業を実施し、また、昨年、同研究



室で山口県内を対象にした「鉄道すごろく」という事業を実施するなど、これまでの3年間の取組みについて、この度、EST普及推進委員会というところから賞をいただいた。「第14回EST交通環境大賞」というもので、この賞の大賞は環境大臣賞と国土交通大臣賞となり、この度受賞したのは奨励賞で、山口大学同研究室と宇部市公共交通協議会、山口市の連名で受賞させていただいたのでご報告させていただきます。

**【会長】**

こういった形で、大学の方でもいろんな形で協力できることをさせていただいている。宇部の公共交通については、事業者や自治会をはじめとした地域コミュニティなど、様々な方の協力で成り立っていると思う。全国的に公共交通の情勢は厳しく、今後さらに厳しくなっていくことが予想されるが、このような枠組みの中で公共交通について取り組んでいくことは大事であるので、引き続き各方面のご協力をよろしくお願ひします。

その他の事業で、路線バス運賃100円デーについて、去年は運賃無料で実施し、今年は100円ということで、利用者が落ち込むかと思っていたが、すでに5月5日の新川市まつりに合わせて実施された実績によると、かなり利用されており、お祭りなど目的があればバスを利用していただけると感じている。今年度はあと二回実施されるということで、利用者増に向けうまく活かしてほしい。

次回協議会からのペーパーレスの件については、PCやタブレットなど持参できる方は持参してといったお考えか。

**【事務局】**

プロジェクターで資料を投影するが、持参していただける方はぜひお願いしたい。

以上