

令和6年度 第4回宇部市公共交通協議会 会議録

令和7年（2025年）1月7日（火） 14:00～15:35

場 所：宇部市役所本庁 3階 防災情報センター、3-3会議室

出席者：17名（欠席者5名）

榊原会長（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）

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）

能登委員（西日本旅客鉄道株式会社）

館委員（中国運輸局山口運輸支局）

上田委員（中国地方整備局山口河川国道事務所宇部国道維持出張所）

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）代理 藤野様

尾上委員（山口県観光スポーツ文化部交通政策課）

佐々木委員（一般社団法人宇部観光コンベンション協会）

太田委員（宇部市地球温暖化対策ネットワーク）

齋藤委員（宇部商工会議所）

石崎委員（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) 令和6年度地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）に関する事業評価

(2) 宇部市地域公共交通サービス水準調査・検討

3 その他

・バス・タクシー運転士体験会&就業説明フェア実施結果報告

・路線バス運賃100円デー実施結果報告

1 会長あいさつ

2 議事

(1) 令和6年度地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）に関する事業評価

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】

国からの補助に関する評価ということで、この結果は国に対して協議会として報告しなければならない。ただ報告するだけではなく、基本的には事業に対するフィードバックや改善点等を求められることとなる。具体的な目標を例年6月頃に設定することとなっているが、評価結果について気づき等あれば、この場でご意見をお伺いしたい。

まず、評価対象路線を運行している運行事業者の皆様へ、各事業の状況についてコメントをいただきたい。

【宇部市交通局】

宇部市交通局では区域型運行の二俣瀬路線、定時定路線型の東部市内循環線、小型ワゴン車で運行する市街地循環線の3路線を運行している。

二俣瀬線について、目標の収支率、利用率いずれも達成することができなかった。これは、主に地区の人口減少や高齢化等が影響していると考えられるが、今後はさらに利用者ニーズを把握していきたいと考えている。

東部市内循環線いわゆるめぐり一については、いずれも目標を達成することができた。ただ、朝の1便で大学病院に乗り入れる便で、駐車場に入る一般車の渋滞により、30分～1時間遅れが発生することもあり、大学病院以降を利用されるお客様からかなりの苦情、改善の要望をいただいている。これについて、今後見直しを考えているため、案ができれば協議会に諮らせていただきたいと考えている。

市街地循環線についてはワゴン車で運行しているが、ようやく定着しつつあると考えている。こちらも大学病院に乗り入れているため、運行で支障があるところについては見直しを検討していきたい。

【船木鉄道株】

運行している吉部・万倉線について説明する。

昨年度の実績と比較として、利用者数がR5は1,162人、R6は921人で前年度比80%程度、運行便数はR5が790便、R6が653便で前年度比82%程度、運行日数はR5が214日、R6が200日で前年度比93%程度となっており、運行日数の減少についてはそれほどでもなかったが、1日当たりの利用者、運行便数の減少が大きかったと分析している。また、昨年10月から3月までは、R5と同程度の利用者であったが、4月から9月までの利用者が減っており、前年度比で50%程度の月もあった。これは利用者の生活サイクルの変化が新年度からあったのではないかと、日常的に利用されていた方の利用がなくなったというのも一因かと分析している。やはり、高齢者の利用が多いため、歳を重ねると（身体的に）利用しづらくなっていくのではと考えている。

【宇部山電タクシー株】

西宇部線、厚南線、藤山線について運行している。数値としては前年と大きく変化はなく、大きく増加したといった状況にはない。

西宇部線、藤山線については昨年のR6年10月から停留所を増やしたり等策を講じているが、現状新しい停留所からの乗車はない状況で、今後に期待しているところではあるが、厳しい状況である。また、藤山線において、昨年6月に終着地であるアルク南浜店（スーパー）が1か月間改装により休業をしたことにより、その1か月間はほとんど利用者がなかったというのも影響が大きかったと感じている。

免許返納者に対するお試し券の配布については、若干名ご利用をいただいている。また、昨年10月の国政選挙の期日前投票が3日間ゆめタウンで行われ、運賃を無料とする取組みを行ったが、この際にも数名の利用をいただいたという実績が上がっている。

【宇部第一交通株】

原線、桃山線、東岐波線を運行している。

原線について、原地区は非常に積極的であり、コミュニティのミーティングを年2回ほど開催したり、何度もアンケート実施し、そのアンケート結果をもとに地域住民の方がいかに利便性が良いように運行するかというのを、地域と事業者とでともに考えながら行っているという状況。期日前投票については宇部市選挙管理委員会とタイアップして運賃無料とする取組みを行い、ゆめタウンまでのルートで若干名の利用があった。一番積極的で熱心であるので収支率が一番高いという結果となっている。また、ジャンボタクシーを導入しており、追加のジャンボタクシーについても検討している状況である。

桃山線について、地区でアンケートを実施し、結果についてはまだフィードバックされていないが、今後アンケートを継続的に実施していき、結果を反映していく予定である。

東岐波線について、住民のニーズにより若干の路線変更を行った。それにより、少しずつ住民の利用が増えていくのではと考えている。

【会長】

先ほど、事務局から資料について説明があり、また事業者からの報告があったが、宇部市で地域内交通が運行されてから長いものでは10年以上になるが、先程の事業者からの報告にもあったが、これまで利用されていた方が利用されなくなったりというように、時間が経過すると当初に比べると実績が苦しくなってくるといったことになりがちで、少しそういった状況にあるのではと感じている。その中で、事業者と地域の方で工夫をしていただいて、その効果が出ているところやまだ出ていないところがある状況かと思う。

ご質問、ご意見等あればお伺いしたい。

特にないようであれば私の方からお伺いしたい。宇部市交通局さんが運行されている東部市内循環線（めぐり一な）について、これまでなかなか苦慮されてきたと認識しているが、今回は目標を達成しているという状況になっている。この要因についてはどのようにお考えか。

【宇部市交通局】

東部市内循環瀬（めぐりーな）について、ある程度路線の定着化が図られてきたのではと感じている。路線中には商業施設や病院があるが、定時定路線で1時間に1本程度、継続して運行していることで、買い物と通院の利用者がある程度定着したのではと考えている。ただ、まだまだ収支率が60%未満であるので、100%は無理でも、更なる周知を行い、収支率の向上に努めたい。

【会長】

大学病院に乗り入れる便について、恒常的に遅れが発生している状況となっている。対応を検討されるということで、それも大事だが、大学病院側としてもロータリーに乗り入れていただきたいのだと思うが、そこがうまくいっていないのも事実であり、大学病院側とも対応について協議が必要なのではないだろうか。

宇部第一交通さんの運行されている路線について、三者三様（目標・評価達成状況：原線A、桃山線B、東岐波線C）となっている要因について、どのように分析されているか。

【宇部第一交通(株)】

一番最初に紹介させていただいた原線については、コミュニティが非常に熱心である。各自治会長がそれぞれ住民の意見をよく吸収し、事業者に要望として出している。住民のニーズをいかにくみ取っていくかといったところで収支率は変わってくると思うので、東岐波線についてはアンケートの実施といったところから提案させていただけたらと考えている。

【会長】

地位内交通は規模が小さいので、感度がすごく高い。よくなる時はすごくよくなるし、悪くなる時は一気に悪くなるといった印象がある。原線については好循環となっており、他の地区も色々と工夫はされていると思うが、そのあたりがうまくつながっていくとよいか。

事務局にお伺いしたいが、各地域色々と工夫されていると理解しているが、先程も言ったように、規模が小さいだけに感度によって実績のブレが大きいものだと思っている。単年度で一喜一憂するものではないと思うが、ある程度の期間（数年間）厳しい状況が続くような路線では、例えば別の手段を考えるといった検討も必要かと思うが、そのあたりどのようにお考えか。

【事務局】

地域内交通については、やはり、会長からあったように、単年度で一喜一憂できるような性質のものではないとも思っているが、ここ最近の利用者数について、地域によっては減少傾向にあるところもある。今地域で運営を行っていただいているコミュニティタクシーの形を変えていくべきところもあるのではないかと考えている。この先、ライドシェア等の形態も考えられるかと思うが、どういった形が地域にとってふさわしいかといったところを見定めていきたいと考えている。

【会長】

ある程度根気は必要と思っている。あまり、安易に今年だめだから辞めるといったものでもないと思うが、数年に渡り低調なのは、もしかすると今のやり方は地域のニ

ーズとあってないかもしれないため、次の議題（サービス水準調査・検討）にもかかわると思うが、次の公共交通計画策定が視野に入っている中で、選択肢の研究を行っていくとよいか。

この件は国の補助事業ということで、山口運輸支局の方からご意見等あればお伺いしたい。

【山口運輸支局】

1年間運行していただいた中で、なかなか期待通りの実績が上がらないといった路線もあると思うが、会長からもあったように運行形態等実態に即していないのではないかとこのところについては、別の形態を検討する等により、補助金の交付も有利になってくることもあると思うので、お願いしたい。

【会長】

他にご意見等ないようであれば、こちらは協議会としての評価の提出が求められており、このことについて評価結果に対する強いご異論等はなかったと思われるので、承認とさせていただきます。よろしいか。

（異議なし）

承認とさせていただきます。

(2) 宇部市地域公共交通サービス水準調査・検討

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】

この事業は宇部市独自の取組であり、何かに合わせなければいけないといったものではない。こういったことでも結構なのでご意見をいただきたい。

【委員】

1月31日に宇部市西部地区、北部地区の自治会の会合がある。この内容はその際に話してもよい内容か。

【事務局】

現段階では確認中のデータ等もあるため、現状では資料として外部に出すというのは難しいと思う。今、説明をした中で、主要幹線・幹線・支線に絞ってサービス水準というものを検討している中で、幹線・支線のサービスがなくなって主要幹線だけとなると、今利用されている方はどうしたらよいのかといったことになろうかと思うので、そういったところも併せて最終的には考えていかなければならないと考えている。

今後、市民の皆さんにお示しできる状態になれば、当然お示しさせていただきます。

【会長】

とはいえ、この公開の場でお示しされている資料であるので、これを見られてご意見等が外部からあるかもしれないが、大事なところは、今説明のあった最低限のサービス水準であるとか理想的なサービス水準を実際に行っていくということではなく、色々な可能性を考える中であえて示されたデータであり、これらのデータをもとに、議論を進めていくということかと理解している。

これらのデータから、宇部市としてどういう方向性を出していくのかといったところが大事なところ。いろいろな可能性をまずは考えているというデータとなる。

【委員】

今懸念しているのは、運転士の労働条件で、運転士不足に加え、2024年問題により、運転士の拘束可能な時間が16時間から15時間に短縮され、さらに勤務間インターバルについても8時間から9時間に延長された。これらにより、これまでより運転士の必要人数が増加することとなるが、これらの要素が考慮されているかどうかという所をお伺いしたい。

【会長】

現状のデータは、あくまで今の実績をもとに、実車走行キロに比例した運転士数が必要との算出方法となっており、実際に運行をしようとした場合には、この算定以上の運転士が必要となると思われるが、事務局いかがか。

【事務局】

試算に用いているのが、現状のサービス水準で1日当たり約7,300Kmの走行に対して56人の運転士が従事しており、一人当たりに換算すると、約130Kmとなり、これを各サービス水準に割り戻したものとなっている。よって、今お話しされたインターバルの延長等を詳細に考慮しているわけではない。実際に必要な運転士数については、本当の実数を出そうとするのであれば、実際にダイヤを組んでみなければわからない。

【会長】

本当に正確な数を出そうとすると、実際にダイヤを組んで、運転士のやりくりを考える必要がある。負担見込額についても、便数を増減させた場合に、今と同じ程度の利用者があると見込んで算出したものであり、便数を増やすと利用者が増えるであるとか、逆に減らすと利便性が下がって利用者が減るといった色々な要素が本来はある中で、試算をしているものであると理解している。

これらの数字をあえて出している意味は、運転士が不足しているであるとか、財政負担が大きいといった中で、本当に皆さんの求める公共交通を実現しようとする、これくらいの覚悟が必要となってくるということ。実際にはさらに大変であることが予想される。逆に、よりスリムな経営にしようした場合にも、甚大な影響が出てしまうという中で、宇部市として、持続可能でそれなりに皆さんが使えるようなレベルはどのあたりかという所をこれから決めていくものと理解している。

理想的なサービス水準のレベルを実現しようとする、現実問題としておそらく非常に困難で、自動運転を大々的に導入するとか、そういうところまでやっていかないとこのレベルは難しいと思われる。

論点として考えられるのは、バスだけで何もかも賄おうとするのではなく、鉄道にどの程度負担してもらおうとか、ライドシェアである程度カバーするとかそういったことも今後議論としてあるのではと考えている。

【委員】

鉄道の経験則から、運転士の必要数について運行距離に比例して概ね計算することができ、これがバスにも同様に適用できるかはわからないが、今の概算という出し方としては妥当ではないかと考えている。

また、便数を増やしたときに、それに比例して利用者が増えるかという、それは

おそらく増えないと考えている。利便性が高まると、今利用されている方が、より便利になるというだけで、増やした分だけ収支率は悪化するのではないかと考えている。この辺りは、より冷静に考えた方がよい。もちろん便数が多い方がいいし、夜遅くまで運行されていた方がいいし、究極的には24時間運行されていた方がいいということにもなるが、「あったらいいよね、使うかはわからないけど」というものなのか、「ないとほんとに困る。使わなければならないのだ。」というものなのかは慎重な判断をすべきと考える。

利用者の負担を考えたときに、運行には税金が使われているので、お金を払ってでも運行が必要と思われるのか、お金を払うのであれば別の行政サービスを希望するとなるのか、そのあたりの判断が必要で、すごく難しい話であると思う。

【会長】

今後、そのあたりの議論をしていかなければならず、受益と負担のバランス等の検討をしなければならないと思う。

最低限のサービス水準では、やはり基本的にはまずいだろうという状況であり、理想的なサービス水準では、これはこれで嬉しいが、ハードルは高そうで、やはりその間のどこかで宇部市としていだろうというレベルを決めていかなければならない。先程も言ったが、バスだけで全て解決する必要はなく、他のモードとの協力も必要だし、交通だけで解決するものでもなく、都市計画等との連動により、施設配置をよくするといった考えもあるし、そういう中で最終的に宇部市としてある程度最適なレベルというものを決めていかなければならない、その最初の議論だと思っている。次期計画の改定に向けて、そのあたりの議論ができるとよいと思っている。

3 その他

- ・バス・タクシー運転士体験会&就業説明フェア実施結果報告
事務局から、資料について報告を行った。
- ・路線バス運賃100円デー実施結果報告
事務局から、資料について報告を行った。
意見等については、以下のとおり。

【会長】

運転士体験会については、単市で行うのではなく、このようにある程度広域でやらないと難しいと思うので、意義深い取り組みであり、長く継続していただきたい。

100円デーについては、興味深いところとして「100円でなかった場合にどのような移動手段できたか」という質問に対して「自家用車」という回答が多くなっており、その分駐車場の負荷が軽減されているであるとか、そういった効果が出ているはずで、そういった面も含めてこの事業の効果となると考えている。

議題2について、色々な議論の土台として試算等を行っており、ここから宇部市のあるべき姿を決めていくというところで、意義深いご意見等を出していただいたと考えている。

以上