

## 令和7年度第2回 周南市地域公共交通会議議事録

1. 日時 令和7年11月13日(木) 10時00分～11時30分
2. 場所 周南市役所本庁4階庁議室
3. 出席委員：16名
4. 欠席委員：2名
5. 事務局：都市整備部 公共交通対策課  
株式会社バイタルリード
6. 報告事項  
(1) 自家用有償旅客運送に係る登録事項変更届について(報告1)
7. 協議事項  
(1) 周南市地域公共交通計画(令和8年3月改定)の骨子案について  
(資料1～4)
8. 一般財団法人トヨタ・モビリティ基金について(資料5)
9. その他

1 開会
------

- 事務局 それでは定刻となったため、令和7年度第2回周南市地域公共交通会議を開催します。  
なお、本日の会議につきまして、周南市地域公共交通会議規約第8条第2項の委員の過半数の出席があるため、成立していることをご報告します。よろしくお願いいたします。  
お手元に配布しております資料の確認をさせていただきます。  
(配布資料の確認)

## 2 会長挨拶

- 事務局 それでは、次第3の報告事項に入らせていただきます。規約第6条第1項の規定により、当会議の会長は、周南市都市整備部長の行富が務めさせていただくことになります。

それでは、行富会長よろしく願いいたします。

(会長挨拶)

- ◎会長 本日はお忙しい中、周南市地域公共交通会議にご出席いただきまして誠にありがとうございます。本日の議題でメインとなるのは地域公共交通計画です。令和3年3月に策定して5年を経過し、新たに策定することになっています。今日はその骨子について説明させていただきます。大事な骨組みとなる部分であるので、忌憚なくご意見を頂ければと考えています。

## 3 報告事項(1) 自家用有償旅客運送に係る登録事項変更届について

- ◎会長 議事に入ります。次第3の報告事項(1)自家用有償旅客運送に係る登録事項変更届について、事務局からお願いいたします。

- 事務局 (報告1について説明)

- ◎会長 ご質問等がございましたらお願いいたします。  
(質疑無し)

- ◎会長 質疑がございませんので、次の議事に進みます。

## 4 協議事項(1) 周南市地域公共交通計画(令和8年3月改定)の骨子案について

- ◎会長 次第4の協議事項(1)周南市地域公共交通計画(令和8年3月改定)の骨子案について、事務局から説明をお願いいたします。

- 事務局 (資料1~4について説明)

- ◎会長 ご意見がございましたらお願いいたします。

- 委員 計画書が30ページ程度とのことですが、市民の方にも見て頂く計画という理解で良いでしょうか。

●事務局 パブリックコメントも実施しますし、計画書は市民の方にも見て頂く想定です。

○委員 そのうえでお伺いしたいのですが、資料3の3ページにおいて、コロナ感染拡大前の数字というのが出ていますが、利用者数について戻る戻らないという話以前に、これがスタンダードになるのではないかと思います。事務局の認識を確認させてください。それから、次ページの担い手不足について、個人的には担い手不足で維持できなくなる可能性というのは非常に重要な問題と想着っていますし、防長交通様等にもお伺いしたいのですが、10年後ぐらいにどういった年齢分布になっているとか、そもそも維持ができるのか、といった市民の方への投げかけを考えておられるのか、お伺いします。

●事務局 1点目のご質問について、先ほどの説明にもありましたが、自家用車を利用する方が70～80%であり、この中には公共交通に転換しよう方がいらっしゃるのではないかと分析しています。月に1回、週に1回でも公共交通に転換すれば、延べ利用人数が10万人、100万人と増えていくと思しますので、まだ公共交通転換の可能性はあると思っています。また、バスやコミュニティ交通にかかっている公費負担について、公共交通への転換によって軽減を図っていく必要があると考えています。

2点目について、資料では載せていませんが、担い手不足について運転士の年齢構成や10年後の予測について分析対象としています。市民の方へも、公共交通情報誌「notta!」などで投げかけしていますが、市広報等も使いながら啓発していけたらと思っています。担い手不足の現状について、各事業者様からお話し頂ければと思います。

○委員 バスに限らず、担い手不足は様々な業種での話と思っています。周南地区以外でも山口、防府、萩など、県の東半分で営業していますが、全域的に不足しているのが現状です。運転士の募集・採用活動も従来やっていたなかった高校生を対象にしたり、二種免許を持っていない人を採用したりするなど、幅を広げていますが、人員増にはつながっていないのが現状です。運転士の高齢化が進んでいて50代、60代が増えてきています。これから5年後、10年後にはそれぞれ60代、70代になっているので、今まで以上に運転士が減っていく可能性

があると考えています。そうならないよう採用は進めていますが、5年先、10年先で今の数の運転士数を確保しているのは厳しいという認識です。費用の増加や物価上昇というところもありますが、賃金の増加もあり、決して高い賃金でない中で運転士には頑張ってもらっています。できる範囲の努力はしていきたいと考えています。

○委員 細かい数字等は持ち合わせていませんが、国鉄時代の採用の運転士が60代を迎えて大量退職の時期に来ていて、どんどん退職して減っている状況です。新卒採用につきましても、少子化の影響を受けて目標数に達していない状況と聞いています。担い手が不足しているのは今後も続いていくという認識です。

○委員 運転士も不足していますが、職員も不足していて配車係も少ない状態です。乗務員もかなり高齢化していて、5年先は予測できても、10年先は分からない状況です。年齢構成は、65歳以上の嘱託雇用の職員が半数以上です。これは当社の状況で、各社の状況は分かりませんが、同じような状況ではないかと思います。乗務員の雇用を増やす施策を取ってもらうのが喫緊の課題と思います。就職フェア等をやっていますが、人材確保の施策を打っていかなければいけないですし、二種免許の取得条件も緩和されていますが、取得者は少ない状況です。周南地区はタクシーの準特定地域に指定されており、台数を増やすことができないので減らすこともできていませんでしたが、経営が厳しい状況になってきていて、今年に入って当社だけでも10台減車していて、タクシー車両の方が運転士より多い状況です。まだまだ減らしたいところですが、これ以上減らすと苦しい状況になってきてしまいます。乗務員の増加をしていかないといけません。運賃は10%程度の値上げを申請していて、年明けに値上げを予定しています。デジタル化については、周南地区はまだ遅れていますが、補助金の関係で年度末までには新しい配車システムを導入できます。端末に地図が出てきますので、新人の方でもベテランドライバーと同じように運転できると期待しています。各地区で共同配車や配車アプリの導入が進んでいますが、事業者間の連携が難しいという課題があります。

◎会長 各社とも運転士のみならず職員も不足している状況を再認識しました。その他のご質問等ございませんでしょうか。

○委員 アンケートの結果に関して知る機会があればと思います。この会議に参加して初めて知ることもありますので、一般市民の方が知る機会があればいいと思うのですが、難しい部分もあるのだらうと思っています。それから、公共交通の利用促進のために待合室の整備という項目がありますが、各停留所の待合機能がどうなっているのかのチェック機能はあるのでしょうか。鹿野地区の場合、ずっと待合室の状況が変わっておらず、90代の方が利用するのに改善されればと思うところがあります。徳山駅からバスに乗って鹿野の停留所で降りる人のための待合室がもっと充実していればいいなと思います。先日も国交省の人が鹿野に待合室が無いことに驚いていました。そういうチェック機能があるといいと思います。

◎会長 今後5年間の施策をどうしていくか考えていく上でまとめていくことになると思いますが、待合室の環境整備というのはできる範囲の中でやっていくべきだと思います。そのあたりを含めながら取組を進めていけたらと思いますが、事務局はどうお考えでしょうか。

●事務局 もう一度よろしいでしょうか。

◎会長 施策の中で待合室の環境整備というところがあつたので、鹿野だけでなく全体の待合室の環境をチェックするということや整備をしていくということをこの施策の中で進めていくということについてどうお考えでしょうか。

●事務局 主要な交通結節点の環境整備は市としても進めていますし、必要と考えています。個別のバス停については、そこはすべてをチェックできる状況ではありません。民間と連携してできるのであれば、やっていきたいと思います。市の方ですべてというのは難しい部分もあります。

アンケートの結果の周知について、大事なことだと思っています。結果自体は公表していくつもりですが、より分かりやすくお伝えする方法として、例えば広報を使うなども検討していきたいと思っています。

◎会長 他にご意見なければ採決に行きたいと思います。  
(質疑なし)

骨子案について承認いただける方は挙手をお願いします。  
(挙手多数)

◎会 長 多数の承認を頂きましたので、本件については承認といたします。

5 一般財団法人トヨタ・モビリティ基金について
-------------------------

◎会 長 続いて次第5の一般財団法人トヨタ・モビリティ基金について、説明をお願いします。

●トヨタ基金 (資料5について説明)

●事務局 少し補足させていただきます。この取り組み自体は、本市の商工振興課を中心に、環境政策課等の関係各課が連携して行っている取り組みになります。視点としては公共交通分野に限らず、もう少し広い視点で取り組んでまいりたいと考えています。

◎会 長 先ほど説明があったように、今後の5年間の施策の中でも、地域の取り組みの1つとして、多様な主体と連携した公共交通の利用促進と位置づけて、特に沿岸部における渋滞解消としての連携が考えられないかというところで、取り組みが求められているところです。移動の状況について、肌感覚的には感じられるだろうかと思いますが、改めて数字で見せられますと、多くの方が市内完結なんだというのは理解いただけたのかなと思います。

◎会 長 このデータはトヨタ車に限ったデータになるのでしょうか。

●トヨタ基金 今回分析したのはトヨタ自動車のプローブデータを使用しています。トラックについては別の会社のタコグラフ搭載車のプローブデータを購入して分析を進めています。プローブデータは自動車メーカー各社で存在しており、いろんなところでデータがネットワークを通じて取得されています。国土交通省でもETC2.0を使って取得活用していると思います。データが多々ある状況で、上手に活用して施策につなげていっている状況です。

○委員 難しい説明もありましたが、2027年に実装を始めて、2028年に効果検証とありますが、朝夕の混雑がそんな簡単に改善するものでしょうか。

●トヨタ基金 簡単に改善するとはこの場では言いづらい状況ですが、渋滞対策には、大きく2つあります。1つは需要の調整として、時間を分散したり、乗り物を変えたり、ルートを変えたりすれば渋滞の緩和に寄与すると言われていています。もう1つはハードの道路整備になりますが、道路整備は簡単にはできません。そのため、まずは1つ目の需要の調整をきっちりやるべきという議論になっています。先ほど示したような情報をみながら、だれがいつどこに移動したいのかのデータを取ることで、行動を変えていただくイメージだと思います。急激にゼロにするといったことは難しいと思いますが、施策を打って需要を調整していければと思います。なお、渋滞は交通量が増えるにつれて徐々に積み重なっていくのではなく、ある値を上回ったときに急に発生し、ある値を下回れば急激に減っていくと聞いています。そうした渋滞解消の目標値も考慮して施策を考えていきたいと思っています。

○委員 朝夕のラッシュは結構ひどいです。時間をずらせば、というお話もありましたが、そう簡単にずらせないのではないですか。

●トヨタ基金 コンビナート企業とも意見交換していますが、出勤時間をずらしたりするなどの取組もされていると聞いています。ですが、単に出勤時間をずらただけでは結果があまり出ていないとも聞いています。その話を受けて、経路なども注目していますが、右折が溜まると渋滞が増えるというデータも見ていますので、右折だけでなく左折を意識したルート案内を行うなど、渋滞緩和を目指して検討を進めていければと思います。

○委員 大手企業だけでなく、中小企業も多くの方がいます。そういう企業や運転士にどう連絡していくのか、ぜひ腕の見せ所だと思いますので、期待しています。  
それからもう1点。トヨタ・モビリティ基金とトヨタ自動車との関係はどうなっているのでしょうか。

●トヨタ基金 この基金が10年ほど前に設立されたときに、一定の株式を保有する形で、その株式の運用益や配当金を原資として各プロジェクトを進めています。特に直接的にトヨタ自動車から金銭的支援があるわけではありません。

○委員 全国で何件ぐらいこうした取組を進めているのでしょうか。

●トヨタ基金 カーボンニュートラルの取組は全国3都市で進めています。それ以外でも移動支援や交通安全の取組をしていますが、移動支援だけでも10都市以上で実施していますし、交通安全も20～30か所ほど支援させて頂いています。

◎会長 渋滞においてもデータ分析は非常に大事です。その分析も気を付けながらやっていかなければ対策が進まないと思います。ハード整備においては国や県にも道路拡幅等をして頂いています。特に三田川交差点などは解消につながっているのではないかと思います。

## 6 その他

◎会長 その他について、説明をお願いいたします。

●事務局 (交通費のお支払について説明)

●事務局 2点目は自動運転の実証についてご案内をさせていただきます。昨年度に続きまして、今年度も自動運転EVバスの実証運行を行います。チラシの裏面にルートをご案内しておりますけれども、ルートは昨年度と同じ徳山駅から徳山動物園までの片道約1.7kmの往復で、今年度もオペレーターが乗車するレベル2での走行となります。昨年度との違いですけれども、車両とルート上の信号とを連携させまして、信号の情報を車両に送ることで、自動で交差点を渡りやすくするといったことや、将来無人となることを想定いたしまして、車内にモニターを設置し、乗客の対応を行うAIガイドを搭載したりしております。このあたりが昨年度との違いとなります。また、実証期間中にはイルミネーションが点灯することから、今年度は19時台まで運行いたしますので、車内からイルミネーションもお楽しみいただけるのではないかなど期待をしているところです。11月20日から12月19日まで毎日運行する予定です。委員の皆様にもぜひご

乗車いただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

●事務局 3点目は、新しい公共交通情報誌「notta!」をお配りしています。今回7号として、公共交通でわざわざ行きたいカフェ特集として、周南公立大学の学生さんにもご協力いただきまして、少し市街地、縁辺部にあるカフェをご紹介します。公共交通での行き方もご案内して、ぜひたまにはバス、電車を使ってそういったカフェに行っていただきたいというご案内をしております。それから最後のページですけれども、次号8号に向けて公共交通フォトコンテストを実施しております。現在実施中でございますので、市内を運行する公共交通が含まれる写真で、2025年1月以降に周南市内で撮影されたものを募集しておりますので、ぜひ皆様にもご応募いただきたいと思っております。

●事務局 4点目、次回の会議の開催予定についてですが、来月12月か年明けの1月を予定しています。こちらにつきましても後日ご案内させていただきます。

◎会長 他にございませんか。他に伝達事項が無ければ、以上で全行程を終了いたします。委員の皆さまのご協力ありがとうございました。それでは、事務局にお返しします。

7 閉会
------

●事務局 以上で会議を終了します。本日はありがとうございました。