

下関市公共交通整備検討委員会（第2回）

議事録

日時：平成28年12月19日（月）13時30分～15時40分

場所：下関市役所本庁舎新館 5階大会議室

1 開会

- ・配布資料の確認
- ・欠席者及び代理の紹介

2 会長挨拶

- ・会長挨拶
- ・出席人数と委員会成立の報告
- ・議事進行の説明

3 議事

（1）総合交通戦略策定までの流れ

- ・事務局が総合交通戦略策定までの流れについて説明

（2）アンケート調査の結果概要と分析

- ・事務局がアンケート調査の結果概要と分析（P4～P19）について説明

副会長：自分で車を運転するため、アンケートを読んだが、ピンと来ないところがある。ただ、4町にときどき行くが、バス停まで歩いていくのに20分～30分かかる人が多くいる。資料には平均でバス停まで10分、駅まで15分と書いてあるが、このアンケートはもう少し人数を多く取って調べるべきではないかと感じている。そうでないと、山の谷の平の奥の方に住んでいる方の不便は解消できないと思う。

A 委員：田耕というところは中山間の非常に奥まったところにあり、家から路線バスに乗るまで徒歩で20分はかかる。そういった地域で、生活バスは走っており、なくてはならないが、非常に機能していないため、各自治会までバスが入れば買い物難民、医療難民も少しは解決できるのではと思うので、この委員会にてぜひその点を取り上げて審議してほしい。

B 委員：自治会連合会とは別の組織としてまちづくり協議会がある。そこで

検討している1つとして、買い物が困難であるという課題がある。また、山陰線において小串までは列車があるが、小串以降の宇賀地区等においては、公共交通機関がなく、不便だという声をよく聞く。この点に関して、まちづくり協議会でも検討しているところである。この委員会で具体的な結果を出せるように、総論ではなく、具体的に現状をピックアップし、その改善策を検討する方が良いと思う。

C 委員 : 菊川の学生は、かつては学区外で下関に入学することが困難であったが、最近学区制が無くなり、菊川、豊田からでも旧下関市の高校に入学しやすくなった。かつては菊川の学生が下関の高校に通学する際、小月や川棚からJRを利用しており、それに接続するバスが全部あった。しかし、小月や川棚でJRに接続するバスがなくなった。それ故に、通学が不便な状況にある。小月駅まで親が送迎するしかなく、公共交通が住民の役に立っているとは思えない。生活バスにより川棚には何便か接続する便があるが、小月には接続するバスがなく、通学に役立つような時間帯の便は一切ない。菊川の生活バス、豊北のブルーラインなどと言って地域にとらわれていると、全然役に立たないという気がしている。菊川、豊浦、豊田、あるいは小月等、もう少し広域圏で生活の足をどのように確保していくかを考えなければならないと思う。今後、広域圏における公共交通のあり方を検討し、実際に住んでいる方の役に立つ足を確保してほしい。

D 委員 : 意見は記録にとどめて改善できるところは改善するようにしているが、大きく3点、運賃が高い、便数が少ない、時間どおりに来ない、が大きな課題である。

運賃が高い点に関して、平成26年に消費税分値上げをした。その前は、平成24年に一律20円の値上げをした。その間が短かったため、運賃について高いという感じを受けられたというのは否めない。それ以前は平成9年で、路線が維持できなくなるために運賃の値上げをした。この運賃については、各種割引券で何回でも乗れる券を出したり、高齢者や学生用のフリー定期を出したりと、少しでも不満が薄くなるようにサービスを提供している。また、下関は観光客が多いため、観光向けのサービスの向上も検討していきたいと考えている。

便数が少ない点に関して、便数を確保するためには人と車が要ることになるが、全国的に運転手不足であり、車も非常に高額であるため、補助金を活用し、少しずつ新車を購入しているが、中古車に頼らないといけない状況にある。ただ、中古車は近年非常に少なくな

ってきており、高騰している。そのような課題がある中で、今後も検討していきたいと考えている。

時間どおりに来ない点に関して、非常に迷惑をかけていると思っている。現在、バスがバス停を通過した時間が分かるものがあるため、ダイヤを検討している。また、どこでよく遅れるか等は運転手の意見も聞くようにしている。さらにバスロケーションシステムの導入についても検討している。

山陰は北バイパスが完成し、渋滞が非常に改善されたと思っているが、9号線と2号線が交わる印内交差点が非常にネックになっている。今年の春から渋滞に巻き込まれないような便を1便であるが出す対策はしているが、この辺は早急に改善していかないといけないと思う。しかし、道路の万年渋滞のような問題もあり、当社だけでは改善は困難である。

E 委員 : 先ほどの説明の中で、生活バスにおいて菊川が一番不満傾向にあるという話を聞き、大変恐縮している。現在、菊川総合支所と相談しながら、日々運転している乗務員とも意見交換をし、利便性を高め、少しでも多くの方に乗ってもらうための検討を進めている。近い将来、利便性向上ができるものと思っているため、少し時間をもらいたい。

F 委員 : 山陰線の小串まではある程度本数があるが、その先は本数が減少するという点については、基本的に利用してもらう方に合わせて列車を設定している。3年か4年前ぐらいに、山陰線の運転本数見直しということで削減した経緯がある。削減した時間帯の列車を利用していた方々には大変ご迷惑をかけたと思っている。しかし、ある程度は利用がないと収支も合わない。新幹線、大阪地区の収入を山陰線等に充てているというのが現状である。そのため、利用に見合った列車体系というのはやむを得ないと思っている。3、4年前に夕方の列車を削減した際に、豊北高校から、クラブ活動の生徒が帰れないという意見があった。そのため、列車が必要な日を事前に高校から教えてもらい、臨時列車として列車を運転した経緯があり、現在も継続している。今後また学生数が増え、列車を利用されることになれば、再び定期便化に戻る可能性もあるのではないかと思う。鉄道路線は、安全第一、大量輸送、正確に目的地まで着くことが最大の使命だが、山陰線については大量輸送が薄れてきている状況にある。また、駅までが遠いということがあるので、鉄道、バス、マイカー、それぞれの特性を考え、駅までのアクセスを検討すべき

であり、そうすれば山陰地方も今から発展するのではないかと思う。

G 委員 : 道路に関して、路面環境の維持管理等を行っているが、自転車に関して特に何かあったということはないが、特に都市部では路面の段差やでこぼこというのは確かにあると思う。

H 委員 : 歩行者が自転車道を利用するといった内容の意見は受ける。安全面を確実に達成したいため、そのような人を見かければ当然注意をするし、そういう形で自転車道の利用状況については見ている。

・事務局がアンケート調査の結果概要と分析（P20~P31）について説明

会長 : 22ページのバス利用者ヒアリングの、公共交通を利用理由について、「ほかに移動手段がないから」という回答が全体で72%ある。これはバスを利用しているから高くなるのは当然かもしれないが、バス利用者にとってバスがなくなるということは交通手段がなくなり、移動手段がなくなるといふことにもなりかねず、バスの重要性を表した結果になっていると思う。一方で不満点も多くあり、どう解決していくかが課題になってくると思う。

I 委員 : 長府地区に通勤しているが、特にバスについて長府地区はとても恵まれている。本数で言うと、朝、7時前後は概ね5分おきぐらいにバスは通っている。一方、豊田、菊川の方になると大幅に変わる。少し離れた地域での格差があまりにも大きい。

また、高齢ドライバーの運転免許の自主返納についてよく相談される。長府地区の住民はそれほど抵抗がないという傾向があるが、豊田、菊川地区の住民は免許を返納するとバスが近くにないと生活できないということで、免許を返納するのに渋られる方が多い。

J 委員 : 豊浦町と豊北町に関して、豊浦町は川棚を中心としてある程度路線バスの便はある。JRについては、小串止まりが多く、夜間は小串で列車を駐留して翌日発車するというような状態が続いており、豊北町の方は不便だと思う。それに加え、最近では高齢者の交通事故が問題になっている。ある程度、認知的な機能が低下した方については免許証の自主返納をお願いしており、昨年と比べて今年は様々な社会的な反響があり、自主返納する方が多い傾向にある。返納する際に公共機関の割引制度がついてくるが、便数が少ないため、大変不便を感じていると思う。できれば山間部のほうに目を向けて、ある程度のリスクを背負っても、公共交通機関の方に頑張ってもらいたい。

K 委員 : この春からついた路線番号について、観光客が下関駅を降りてから

路線バスを利用するのに、路線番号はすごく良いシステムになっていると思う。しかし、バスが何台も続けて来るということがあるので、上手くローテーションができないかと感じている。また、バスロケーションシステムがあると、すごく便利だと思う。

L 委員 : 昔は駅のホームに行く際に高架橋がなかったが、昭和50年代に入っただくらいから高架橋ができた。豊北地域の列車を利用する方は60歳以上の方が大変多いし、高齢者のドライバーの事故が色々となっている。そのことを踏まえると、高架橋は建設されて40～50年経つので、そろそろ耐用年数が来ると思う。それを機に高架橋を全部撤去し、昔のように平面で行けるようにしてもらいたい。昔は6、7両で列車が走行していたが、今は1両の路面電車が走っているようなものである。列車はゆっくり走行しており、大変安全面に気をつけてもらっている。高架橋をなくすことで、高齢者の利用も更に増え、高齢者のドライバーの交通事故も減るのではないかと思う。

M 委員 : 高齢者や障害者にとって公共交通で移動するとき、低床バスが大変ありがたいとの声がある。しかし、低床バスでない時に、運転手によっては協力していただける方もいるが、中には困った状態になる時もあるということである。バリアフリー化の声が高く出ているのは、60代以上であっても特に後期高齢者の方、ヘルパー等の支援が必要なレベルにある方、あるいは障害者の方であるため、そういった方々が利用しているという発想が要ると思う。

駅の高架橋の話が出たが、ヘルパーが外出支援で病院などに行く際に、あの駅は高架橋を渡っていかないといけないのでこのルートは使えない等の問題はいつも出てきている。

また、バリアフリーとは直接関係ないが、公共交通で外出される場合、ヘルパーの運賃は、介護者から支払をしてもらうようになっており、これもバス等で出かける際には出かけることを阻害する要因になると思う。

F 委員 : 高架橋は跨線橋というふうに言っているが、今は利用する方の安全ということで、跨線橋をなくして線路を渡るというのは厳しく指導されているため難しい。長門栗野の駅については、跨線橋もずいぶん古く、穴があいて、安全なのかという疑問もあると思う。来年の春以降、行き違い設備の見直しを考えている。4月以降になると思うが、行き違い設備をなくし、1本の線路にするということを考えているため、跨線橋は今後撤去される予定である。エレベーターやエ

スカレーターの設置が一番理想的ではあるが、利用者が少ないため、そういった方向で撤去して見直していくことがすぐにできる対策として考えている。

D 委員 : 当社では路線バスが220台程度あり、ノンステップバスはその内約94台ある。4割強ぐらいはノンステップ化されており、毎年10台程度入れているため、徐々に解消されていくと思う。

・事務局がアンケート調査の結果概要と分析(P32~P38)について説明

E 委員 : 運行本数については、簡単に増やすことはできない。運行時間については、原則、JRのダイヤ改正に合わせてバスの運行時間を毎年調整し、なるべくその時間にリンクできるような方法でダイヤ改正をしているが、もう少し市役所も含めて検討していかなければならない。

バス料金は安い方がいいのは分かっている。高齢者割引定期券を一昨年の10月からやっており、1カ月券、3カ月券、半年券とあり、3カ月券は9,800円で乗り放題とかなり安く乗れるような仕組みになっている。宣伝をしながら、購入した方に手配りでやっている。こちらの宣伝不足もあると思うが、地域別に見ると、豊田、豊浦において購入者が少ない状況であるため、今後も宣伝し、乗客数を増やすような努力もしていく予定である。

A 委員 : 豊北町においては、30年以來の懸案になっておりますが、小串までは便数も、便利もいいわけだが、それから先の豊北町滝部については便数も少なく、利用客も少ない。しかし、豊北高校と響高校が統合することになり、人数もかなり増えると考えられる。豊北町では、通学の利便性が非常に大きな課題である。統合する生徒が安心して登校できるような体制を作ってもらいたい。

G 委員 : 問題点、課題の中で全体的に公共交通利用を促進すると書いていたが、日常的に公共交通を使っている方は全体の何%なのか。

事務局 : 全体で約10%が日常的に公共交通を利用している。

副会長 : 運行している路線バスを見ると2、3人も乗っていないようなバスがあるため、バスを10人乗りか15人乗りぐらいの小さなバスにして、運行する方が利用価値あるのではないかと思う。

D 委員 : 小さいバスにすると、朝と夕方のラッシュ時は使えない。そうなると、今あるバス、プラス予備的に小さなバスを持たないといけないという無駄が出てくる。今のバスを更新していただだけでも大変であるため、余裕を抱えられない。また、バスを運転するには人が1

人要るため、軽油代は安くなるかもしれないが、小さくしたから経費が浮くというわけではない。

(3) パーソントリップ調査の結果概要と分析

・事務局がパーソントリップ調査の結果概要と分析(P40~P50)について説明

会長 : 43ページの移動交通手段というデータに関して、下関市の場合、自動車が64.5%で、比率がかなり高い。バスと鉄道は合わせて1割ぐらいしか使われていない。全国、地方都市と比べると、下関はバスの利用は高い方であるが、自動車への依存が非常に高くなっているというところは少し認識しておく必要がある。

44ページの線は人が移動したことを表しており、線の太さが移動の数を表していることから、市内の移動に対する需要というのはそれなりに存在しているが、公共交通を利用していないため、この移動に対する需要をいかに公共交通にシフトさせていくことができるかというのが本市の課題になってくるのではないかと思う。

・事務局がパーソントリップ調査の結果概要と分析(P51~P59)について説明

会長 : この調査が市内の交通需要をすべて表しているというわけではないが、一定程度現状に対する需要を把握することができる。それをもとに将来の公共交通を考える上では重要な意味があると考えている。58ページの自動車の移動が市内の移動に対する需要を表しているものになると思う。鉄道、バスは当然路線がないとそこに移動できないため、自由に移動できる自動車の流動が需要を表していると考えられる。旧4町の方面からも色々な場所に動きが出ている状況であるので、市内の軸となる交通、この部分を考える際にはこの図というのが重要になってくると考えられる。

・事務局がパーソントリップ調査の結果概要と分析(P60~P65)について説明

C 委員 : 65ページ、下から2番目に関して、地域によってトリップ状況や交通手段の特徴が異なるため、それぞれの地域に合った交通体系の構築が必要ということを書いてあるが、私はまさにこれが一番のポイントだと思っている。旧郡部と言っても地域において問題は全然違い、菊川のみでも、中心部の田部や岡枝とそれ以外のところでは

全然問題が違う。そういうことからすると、これが今後ポイントではないかと思うが、本当に地元には効果があり、利便性を上げる答申案にするためには、マクロではなく、地域の色々な問題点などミクロな問題を積み上げるような格好で答申案を出してほしい。また、それに関連して、地元への説明会をどういう形で考えているのか。地域によって本当に困っているのは山間部の方の人たちであるため、本当に困っている方の意見を聞いたものでないと、ただ説明会をするのではあまり意味がないと思う。今後の進め方についてそういうところを考えてほしい。

事務局：地元説明会については、市民の生活に影響がある公共交通に関する計画の策定という形となるため、地元の意見の反映は重要であると認識している。来年の1月から2月にかけて、豊田、菊川、川棚、滝部、勝山の5カ所で地元の説明会を開催する予定としており、交通戦略の策定について、どういうものを策定していくのかを説明し、実情に応じた課題を教えてもらいながら、計画にどう反映させていくかを今後も議論していく予定としている。ただ、今回の計画については、総合戦略という形であり、個別の計画ではなく、まず、市の公共交通のあり方や方向性を示していく計画を作成する。その次の段階として、例えばバスの再編計画といった具体的な計画に取り組んでいく形となる。

(4) 公共交通に関する支出の状況等

・事務局が公共交通に関する支出の状況等（P66~P77）について説明

N 委員：渡船は非常に厳しい運航を強いられている状況で、この赤字を解消すべく色々な施策を講じてきているが、六連島航路については10月1日から利用者の増加ということで、運航時間の変更で朝早い便に変更をした。釣り客にとって非常にいい時間帯ということで、始発を竹崎に変更し、また朝早く出航という時間を設けた。ところが、島民の利用者にとっては必ずしもそれはベストな運航時間ではないというところで一部意見が出ている。従って、この運航時間については改めて検討する必要があると考えているが、なかなか利用者を増やそうとすると、島民の方々にとってベストな運航時間ではなく、島民の利用者を増やそうと思うと、その運航時間帯を変更しなければいけないというようなジレンマに陥っている状況で、なかなか我々が変更したいという運航時間帯を理解してもらうことが難しい。今後さらに島民の方々の意見や、利用者の意見も聞きながら折り合

いをつくような運航時間帯を決めていかなければならないと考えている。

D 委員 : 自転車道の話が出たが、下関駅のターミナルの前に自転車が飛び出してきて、非常に危ないため、当社の経費でカーブミラーをつけた経緯がある。それと、夜間になると酔った歩行者が自転車道を渡るので非常に危ない。

O 委員 : バスが定時性を確保できていない大きな原因としては道路の渋滞に起因していると思う。特に長府方面の改善要望が強く、改善が必要であると感じた。今後、印内については今年度から新たに事業化するが、建物などがあるため、時間がかかるといったことは了承してもらいたい。東側では、小月バイパスの事業として、来春には4車線化が完成する。そういった面では少しずつ改善されていくと考えている。

最後に自転車道の関係で、下関駅の東口において、駅への自転車のアクセス改良という観点などから自転車道を整備した。その中でも路面を青にして注意喚起を図れるようにはしているつもりだが、今後、改善できるところは改善していきたいと思う。

P 委員 : 今の自転車道については、車を運転する側からすれば非常に危険である。駅前の大きな道路に自転車道を作るというのはどういうことになったのか、全く合点がいかないという状況である。改善できる部分であれば改善していただきたい。

タクシーに関して、過去、交通対策課に乗り合いタクシーかデマンドタクシーの全国的なひな形を冊子にしたものを何回か持参しており、何か早く実現させたいという気もある。過去に一度、個人的に動いたことがあるが、自治会の会長や住民の方の賛同が得られないとこの問題がうまくいかないという状況があるため、今後は自治会の方と直接お話しして頑張りたい。

(5) 今後の委員会の進め方

・事務局が今後の委員会の進め方(P79)について説明

Q 委員 : 流れとしては、網形成計画を作るに当たっての課題の抽出から上位計画に合わせた目標等を設定し、実施するための事業を決めると思うが、次回は公共交通の方向性を協議するというところで良いか。

事務局 : 次回は資料3の2ページの前段で説明したが、本日の委員会での課題に関して事務局で整理する。また、来年1月下旬から2月上旬に地元説明会を開催し、市民の方からの意見をまた課題として整理す

る。さらに、既に本市の中で総合計画等、上位関連計画の課題があるため、以上の3つの課題を整理したものを次回3月の委員会で提示し、その中から見えてくる本市の将来の方向性の整理までを第3回で予定している。

- ・事務局が第2回委員会、議事録の公表予定等の今後の流れを説明

4 閉会

以上