

下関市公共交通整備検討委員会（第1回）

議事録

日時：平成28年11月14日（月）13時30分～15時15分

場所：下関市役所本庁舎新館 5階大会議室

1 開会

2 委嘱状交付

- ・委員に委嘱状を交付

3 議事

(1) 委員長選出等

- ・委員の互選により会長を選出
- ・会長が副会長を指名
- ・選定委員会の会議の公開・非公開について

事務局：本委員会での議論については市民の皆様幅広く周知を行うため、資料と議事録を市のホームページにて公表し、委員会の開催については報道や傍聴についても基本的に公開する。規則第7条の規定に基づき、委員会の運営について、必要な事項は本委員会に諮って定める。

委員会の傍聴については資料のとおり傍聴要領案を事務局にて作成しているため、概要の説明をする。

- ・資料（下関市公共交通整備検討委員会傍聴要領（案））説明

（委員一同了承）

- ・会長が会議の議事録署名委員を指名
- ・副市長より諮問
- ・委員全員が代理を含め出席のため、会議が成立していることを報告

(2) 委員会設置の目的について

- ・事務局が委員会設置の目的について説明
- ・質疑応答なし

(3) 社会状況の変化について

- ・事務局が社会状況の変化について説明

副会長：新下関駅周辺の勝山ではこの10年間で人口が増加したが、現在、昭和40年代に家を建てたところは既に買い物難民が出てきている。バスを走らせるなどの検討が町内でされているが、行政に振り向いてもらえない。163世帯のうち独居老人は72世帯ある地区もあり、非常に苦しいという内容のアンケートも抽出されている。そのようなことが新下関の周辺でも既に起こっているということを認識していただきたい。

A 委員：豊北町田耕は、高齢化率が50%を超えた。特に女性においては高齢化率が60%となっており、買い物難民や医療難民が非常に多く、独居の方はどうしようもないという状況である。

豊北町ではスクールバスと生活バスが運行されているが、運営が厳しい。利用客がそれほど十分ではないという問題がある。今の生活バスは路線でしか走っておらず、豊北町田耕では家からバスに乗りに行くまで2、3kmもあるというような状況のため、非常に困っている。独居の方は家に誰もいない、買い物も一人で行けないというような状況であり、公共交通の検討委員会の中で買い物難民や医療難民に対するアドバイス等をお願いしたい。

B 委員：豊浦町では、昨年11月から住民自治によるまちづくりで、いろいろな部会を設け、高齢者対策等を検討している。山陰線の小串駅より先が非常に不便だということを聞いている。その対策等、交通関係の見直しとまちづくりとの関係を、この委員会とどう関連づけていくか考えたい。

C 委員：豊田町においても過疎化が進んでおり、子供が減少している。殿居小学校と豊田中小学校は合併し、現在の学生数は40人ぐらいであるが、昭和20年には豊田中小学校は750人いた。柵路子や荒木地域では子どもがゼロであり、10年後には村が無くなるのではないかと状況が続いている。

現在豊田町では、まちづくりでいろいろと取り組んでおり、高齢者と子どもたちの見守り活動では、西市小学校校区について4月に対面式を行い、活動している。豊田中については、豊田中フェスタという催しで、対面式を行った。豊田小でも近々行う予定である。

交通問題として、昔から路線バスが乗り入れていたが、乗客が少ないため、路線が減少している。豊田町時代から福祉バスを巡回させていたが、行政としてもなかなか手に負えないのが本音である。旧郡部についてはそのようなことを認識して計画を立てていただきたい。

D 委員：菊川は他の地区に比べるとまだよいではないかと思われるかもしれないが、菊川の中でも地域によっては非常に厳しい状況にある。地域によ

っては既に高齢化率が70%を超えているところもあり、そういうところはお年寄りが医療や買い物に困っている。生活バスを使って菊川の中心地に行こうとすると片道500円かかる。菊川の山間部では農業だけやってきて、生活費も国民年金で賄っているという人が多いため、今の国民年金の状況で医者通いに交通費だけで1000円使うというのは大変なことである。そのような地区は医療難民、買い物難民を解消するため、自分たちで自前の小さな車を持つという話もあったが、誰を運転手にするか等いろいろな問題があり、今のところはストップしている。しかし、事態はどんどん厳しくなっている。

かつては菊川でも少し奥まったところに路線バスが走っており、小月駅まで通学バスを使い、小月駅から鉄道で下関の高校に通うということができたが、今の生活バスになってからそのようなルートがなくなった。かつては旧郡部から下関の高校に入るのは難しかったが、今は1学区になって入学しやすくなっている。しかし、交通面でなかなか下関に行けないという問題もある。

いろいろな公共交通の問題改善に関して、マクロにやるのも良いが、郡部については、菊川でも便利な岡枝、田部の地区もあれば、山間部の非常に厳しいところもあるため、そのようなミクロの部分もよく考えてほしい。

歳を取って、農業一本で生活し、国民年金で苦しい老人が多いため、低運賃で、使いやすい交通方法を考えなければ、ただ検討して、採算重視の高い運賃、低い運行頻度では、今後の下関の公共交通体系を考える会議としては寂しいと思う。

(4) 公共交通の現況について

・事務局が公共交通の現状について説明

A 委員：豊北高校と響高校が統合するが、校舎は現在の豊北高校の場所から変わらない。山陰線は小串駅までは上下方向とも利用者がいるが、小串駅から長門市寄りの豊北高校のある滝部までは山陰線の列車が1時間に1本走っているかどうかという状況である。学生数も統合されると増えるため、運行本数が少ないと非常に困ることになると考えられる。この委員会を通じて小串駅から先の便数を増やしていただきたい。

会長：難しい面もあると思うが、公共交通の充実という点は今後の議論でも審議していただきたい。

E 委員：先ほどバスの事業者7割が赤字とあったが、弊社の事業についても同様である。しかし、バスというのは絶対になくなっては困るものである

ため、このような場で考えていくことは非常に大切だと思う。未来のまちのあるべき姿と交通体系を一緒に考えていかないといけない。当社もそのお役に立ちたいと思っている。

最近道路がずいぶん整備されてきているが、公共交通の予算も非常に大事と思う。資料では車の台数が増えているということだったが、今後の人口減少の中で車も減るのではないかと考えると、道路整備というのはどこまで必要なのかと思う。立派な道路を作ることで、車の利用促進というものもあると思うが、公共交通の充実とは反対の面があると思う。

高齢者による車の事故が増えているということで、最近も非常に大変な事故が起きている。これも車なくして生活できないという面があり、公共交通がどのように関わっていくかというのは大事だと思う。国民年金を頼って生活している住民にとって、公共交通を少しでも安く利用したい気持ちは分かる。

F 委員：弊社も大変厳しい経営状況で、補助金なしでは運営できない。しかし、補助金頼りになるのもよくないので、高齢者割引定期券を平成26年10月1日から発売している。経費はかけないということで、手づくりで、お客様のところには社員が配達をしているという現状である。定期券は、1カ月、3カ月、6カ月と3種類あり、一番よく売れるのは3カ月券で、料金は9800円。平成26年10月からこの取り組みを始め、現在会員が約130人、枚数は500枚発売をしている。毎年バス収入が減る中で、多少ともブレーキ役になっており、順調に推移をしているのではないかと思う。

夏休みや冬休み等の長期休み期間中、バス料金が小学生と幼児は1人50円、大人同伴者は1名半額というサービスで、平成27年7月から取り組んでいる。バス離れのある中で、路線バスに馴染んでいただくという試みをしており、収入は直接結びついてはいないが、大人、子ども含めて1000人を超えるような実績が出ている。バス会社としても自助努力で、この2点に力を入れて取り組んでいる。道路の自動車の交通量が増えている中で、191号線においては、沿線の角島や油谷町の元乃隅稲成で平日を問わず観光客が多い中で、豊北町の阿川から長門市の油谷町の間はバス路線がない。この辺りから乗車人口を増やすことができるのではなからうかと思っている。

G 委員：タクシーに関して、台数と利用者が少ないというのは事実である。タクシーとしてはデマンド交通等で過疎地の手助けができればとは思いますが、運輸局の認可事業であり、運輸局の認可をもらわないとデマンド交通の運行ができない。また、タクシーの乗務員は歩合給のため、運賃を

安くすると、逆に歩合給に響いて乗務員の生活ができなくなるというのが実態である。

観光交流部から女子旅ということで料金の提案があり、利用者が少しでも下関に来てよかったと思えるようなことができたらと思い、現在、県のタクシー協会を通じて、運賃を安くできる方法等を考えている。

高齢化社会で、お年寄りが買い物に行くのにも大変な苦勞をしているため、少しでも協力したいと思い、何か新しいものを考えているが、タクシーの場合はバス路線と競合する箇所は走れない。そのような法律の壁に対しても、柔軟に考えていただきたい。

H 委員：鉄道の利用者数は減少傾向で、特に短距離については、相当落ちている。

駅から駅に対して多くの方を大量に安全に安定して、かつ環境にも良いという鉄道の特性が生かせるような鉄道になっていけば良いと思うが、少子高齢化というところで、駅までのアクセス、駅から目的地への二次アクセスが大きな課題になっている。

駅というのはまちを盛り上げていくには非常に大事な存在だと思う。最近では、世界で一番人が訪れる無人駅にしようという取り組みを、地元の方と共に、将来に向けての鉄道のファンづくりのために行った。鉄道の特性を活かして、多くの観光客を案内し、地域そのものが盛り上がっていくことが大事だという思いを持っている。

将来的に経営が厳しいというのは十分認識しているが、様々な手を打ちながら、鉄道そのものが盛り上がり、かつ地元も盛り上がることで、結果的に鉄道の利用が回復傾向になると思っている。

I 委員：今バスを運行している浜浦団地と勝谷団地は、昔、積み残しまでして運行していたが、今はそのようなことがない。

お年寄りが一番困るのが、バスカードの利用の仕方がわからないことである。乗る際にバスカードを差すのを忘れて、降りる際に差すと、始発から運賃を取ることになるというトラブルが多い。過払い証明は出すが、駅前のところに行かなければお金はもらえない。ICカードを導入し、利用しやすくしてみてもどうか。

(5) 公共交通に関する国の動向について

・事務局が公共交通に関する国の動向について説明

J 委員：平成29年6月に総合交通戦略のマスタープランを作ることだが、網形成計画は別建てではなくて、この中に含まれるのか。網形成計画というのは、国の支援があり、調査事業で補助が受けられる。それで計画

策定をし、要件が整っていれば提出してもらえればよいが、そのあたりはどのようにお考えか。総合戦略と重複すると補助は受けられないため、住み分けはどのようにしているか。

事務局：公共交通網形成計画についても、共通する部分が総合戦略とあるため、並行して作ろうと考えている。策定を進める中で、一部掲載する内容が違う部分が出てきた場合は、書き換えるなどの対応を行い、内容を検討しながら2つのものを同時に作成していきたいと考えている。

(6) 下関市総合交通戦略の必要性について

・事務局が下関市総合交通戦略の必要性について説明

K 委員：下関市の都市計画マスタープラン、コンパクト+ネットワークという話があったが、どこを核にして、どのようにつなぐかということ、議論を理解するためにも示していただきたい。

会長：総合計画、あるいはマスタープラン等との関連を議論すべきではないかということだが、事務局はどのように考えているか。

事務局：市の総合計画において、公共交通については現状維持・確保していくという大きな目標を掲げている。それを達成できるような形で総合交通戦略を作り上げていきたいと考えている。

会長：もう一步踏み込み、まちづくりや都市構造までも議論するのかということだと思うが。

事務局：マスタープランができているものは当然お示しする。また、この委員会と同時に、国の予算で実施しようとしている立地適正化計画も今年度から検討を始めているため、まちづくりに関する検討の進捗が進めば、この委員会の場で情報共有させていただくことになると思う。

(7) 今後の委員会の進め方について

・事務局が公共交通に関する国の動向について説明

J 委員：市の公共交通検討委員会で策定したものを地域公共交通会議ということでお話しされたが、網形成計画を作成した場合、事業評価等はどちらでされるか。

事務局：地域公共交通会議でしていきたいと考えている。

B 委員：現在、各地域でまちづくり協議会を立ち上げてやっている。まちづくりを積極的にやろうという市の方針があるが、交通関係の様々な見直しは、今後、下関市地域公共交通会議や本委員会で検討されるのか、或いはまちづくりとの関係を考慮しながら検討されるのかを説明していただきたい。非常に大きな問題のため、短時間ではよく検討できず、咀嚼

もできない。今から勉強しなければならないとは思いますが、実際に各地区でやっているまちづくりとの関係はどのようにお考えか。或いは今からどのように連携していこうというお考えか。

事務局：本総合交通戦略においては公共交通機関を中心とした形のあり方等の検討となるが、まちづくり、まちのあり方等との連携、関連も必要であり、今後は、立地適正化計画等との整合を図りながら進めていきたいと考えている。

- ・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