

下関市公共交通整備検討委員会（第4回）

議 事 録

平成29年7月3日（月）13時30分～15時20分

下関商工会議所 3階研修室1、2

1 開会

- ・配布資料の確認
- ・今年度委員の紹介

2 会長挨拶

- ・会長挨拶
- ・出席人数と会議成立の報告
- ・議事進行の説明

3 議事

（1）本委員会の流れ

- ・事務局がこれまでの委員会の振り返りと今後の流れについて説明
- ・質疑応答なし

会長 : 昨年度は、資料 のマスタープランの内容について検討をしていただいた。このマスタープランがある程度固まってくると、次にこのマスタープランを実現するためのどういう施策が必要になってくるのかということについて審議を行っていただく。それをとりまとめていく作業が今後の第6回までの作業ということになる。
本日はまず、昨年度の内容を踏まえて作成したマスタープランの部分である資料 についてご審議をいただきたい。
資料 と は、これから必要施策を審議していくために必要となってくる検討資料となっているため、こちらも幅広い意見をいただければと思う。

（2）下関市総合交通戦略マスタープラン（案）の提示

- ・事務局がマスタープラン(案)について説明

会長 : 前回までの資料が中心となっているため、今回は計画書として全体を見てご意見をいただければと思う。今回からご参加いただいている委員の皆様については、昨年度までどのような議論が進められてきたのかということがわかる資料になっているかと思うので、純粹

に資料を見ていただき、ここがわかりづらい、おかしいということがあればご意見をいただきたい。

A委員 : 文言の話で、10ページの第4章の「下関市の移動に関する課題」とあるが、これは市民の移動というように直したほうが一般市民にはわかりやすいのではないか。下関市の移動ということになると違った意味に捉えられるのではないかと思う。中身を見るのは市民ということなので、難しい表現よりも簡単に表現したほうが良いと思う。

会長 : 市民のみならず、市外からやって来られる方にも公共交通を利用していただきたいということも含まれている。「下関市における移動の課題」という言葉に修正するのはどうか。事務局で少し検討していただければと思う。

事務局 : 「下関市における移動に関する課題」という形にさせていただきたいと思う。

会長 : 4章のタイトルと4章のアとイも同様に修正していただきたい。今回の大きなポイントというのは最後の第5章のところであるため、後ろから2枚目のところをご覧いただければと思う。これまでも委員会で議論してきた内容の整理ということになるが、33ページの一番左に交通課題、それから交通体系の基本方針というのが示されており、ここからどう施策を展開していくかという4つの施策展開の方向性というのが示されている。この部分を固めていくと、次回以降、具体的にどういう施策が必要となってくるのかということをご審議いただくことになる。この4つの方向性を具体的に示したのが最後の34ページである。4点の方向性が示されているが、最初の
が市内全体のネットワークをどのように構築していくのかというものを示したものになっている。右側の地図のところの青い線で「主要幹線軸」それから「幹線軸」という市内の移動におけるネットワークを示した形になっており、この青い線が特に市内の移動において非常に重要となってくる線である。したがってこの部分は鉄道あるいは路線バスによって運営していくという部分になる。
一方で、
の生活交通体系は、先ほどの
の部分だけではカバーしきれない交通需要というものにどう対応していくかという部分になる。ネットワークとして設定した軸だけでは十分に交通需要をカバーできないため、ここをカバーするような施策が必要となってくる。現在でも市で生活バスというような施策が実行されている。それがこの部分に当てはまるが、それで十分ではないということであれば、この部分にまた施策が必要となってくる。

この と を実現していくために の交通環境の形成、 の市民の意識のような話がある。 から まで一体的に進めていくことによって市内の交通を形成していきたいというような内容となっている。この後ろの2枚の部分が次回以降の議論に非常に重要になってくるという部分であるため、ここを特に重点的にご審議いただければと思う。

B委員 : 施策展開の方向性に関して、この方向性が今度の施策を展開する上での目標となり、目標を達成するための事業を今後立てられると思う。そうであれば、この順番は と を入れ替えた方が良いと思う。最初に幹線交通、地域内交通の順番で検討をし、その次に交通環境の検討をして最後にモビリティマネジメントのような市民意識の向上を図るという流れで事業を立てると思うため、 と を入れ替えた方が良いのではないか。

また、 の真ん中のポツで、市内の公共交通に「ICT技術の活用」と書いてあるが、ICTはテクノロジーが技術で、技術がダブると思うので、「ICTの活用」とされてはどうか。

会長 : 後者は確かにその通りだと思う。前者に関しては、この順番にされているというのは何か理由があるのか。事務局のほうでご回答いただければと思う。

事務局 : ご指摘のとおり、 と を入れ替えるような形にしたいと思う。

A委員 : 今のところの の最後の部分に「過度な自動車依存の状況から脱却するため」と書いてあるが、自動車を使わなくするためという意味に取れる。そうすると、今後の対応としては、自動車を使わなくなった場合の移動の時間やお金の問題が出てくる。そこまでこれには書いていないが、今後の課題になってくると思うので、その辺は次回の委員会でよく検討してもらった方が良いと思う。

会長 : 自家用車から公共交通に転換していくとなると、費用は自動車代を考えると大きな問題はないかもしれないが、時間は間違いなく調整が必要になる。交通の利便性を下げずに、いかに公共交通に転換してもらうかについては、何かしらの施策の検討が必要になってくるかと思う。

C委員 : 8ページの自動車利用環境の「今後も自動車利用者は増加すると考えられます」というコメントは、この通りで正しいのか。というのは、免許の保有者数は微少傾向にある。次のページで高齢者の返納件数が増えているような状況であり、今から少子高齢化で人口が減少していく中、自動車の依存率は変わらない、或いは増えるかとは思いますが、利用者が増加すると言い切って良いのか。

- 会長 : 分母のほうは確かに減っていくが、分子が果たして増えるのかというところだと思う。事務局はどのようにお考えか。
- 事務局 : 依存率が高く推移する等、そのような内容で文章の下記ぶりを検討したいと思う。
- 会長 : 見出しに合わせて自動車の依存が進んでいく、依存度が高まっていくというような表現がよいかと思う。
- D委員 : 33ページの第5章で施策展開の方向性に関して、交通課題の「利便性向上」を鉄道とバスを軸とした公共交通ネットワークを作るだけで解決し、利用者数が増えるかということ、増えないと思う。自動車の利便性に勝てるものは恐らくない。少子高齢化により、結果的に鉄道の利用者数というのは減少する。少子高齢化が進んでいく中で、もう少し公共交通機関のあり方も勉強し、今のうちに対策しておく必要があると思う。そのため、施策展開の方向性の中に、少子高齢化に対応した取り組みを進めつつ、様々な取り組みをしていくという文脈にしないと、ただ鉄道やバスの本数を増やしたら良いという印象を受けてしまう。また、モビリティマネジメントの働きかけといった精神論では自動車から公共交通へといってもなかなか変わらない。少子高齢化が進行しても、人が動きやすいようなネットワークを作るというような、全体的に少し先を見据えた書きぶりで施策のストーリーを作っていた方がいいのではないかなと思う。
- 副会長 : 高齢化が進んで一番困っている買い物難民の方々に対して、公共交通対策でどのように考えていくかより細かいことまで配慮していかなければ、高齢化についていけないのではないかなと思う。
- 会長 : この計画では人口減少対策までは触れられないと思うが、33ページの基本理念のところ「人口減少と少子高齢化がこれから進んでいくことを見据えて」という表現があるため、この基本理念の考え方を施策展開の方向性のところにも反映させていくという対応になるかなと思う。34ページのところにも人口減少、あるいは少子高齢化という単語を入れる書きぶりにしてはどうか。
- D委員 : 少子高齢化の対策を議論するのではなく、少子高齢になっていくので、交通体系をどうするのかという議論をしていかなければいけないと思う。買い物に行きたい時、例えば新下関から次の交通（二次交通）がないと新下関から移動できない。いくら格好の良いネットワークを作っても、利用者のニーズに合っていないと使われない。少子高齢化の対策を打つということを議論しているのではなく、そのようなところを睨んだ交通体系をどうしていくかというのがストー

リーではないかと思う。

会長 : 今の意見を踏まえて、34ページの文言を少し修正していただければと思う。

E委員 : 32ページの交通課題の中に、「観光振興の推進」が突然出てくるような感じがする。これまでのデータ等分析を見ると、観光動態や観光客の交通利用状況というのはそれほど触れられていないと思うが、観光客が下関市内に来た時、どのように移動し、観光されているかというようなデータはあるのか。27年のパーソントリップ調査の中には市民だけではなくて、市外や県外からの動態も入っているということか。

事務局 : パソントリップ調査に関しましては、市内にお住いの方に無作為にアンケート用紙をお送りしてパソントリップ調査を実施しており、市外の観光客の動態はパソントリップ調査ではわからない。

会長 : 観光客のやってきた後の移動というのはなかなか統計としては存在しないような気がするが、アンケート調査等をやられたことはあるか。

事務局 : 先ほど観光振興の推進のことが突然出てきているという話をご指摘いただいたが、これは検討会の中で委員さんのご意見として、例えば角島に行くのになかなか公共交通だけで移動するのは困難等というご意見をいただき、こちらのほうの課題という形で整理させていただいた。ただ、ご指摘のとおり、観光客の方がどのように移動されているのかというのはデータがないため、これについては既存データを確認し、適したものがあればマスタープランに記載するよう検討していきたいと思う。

E委員 : 少なくとも人口減少、少子高齢化という中で、市外からの来訪者に公共交通を利用していただくというのは当然のことだと思う。課題の方向性についてはこれでよろしいかと思う。

(3) 既存施策の整理

・事務局が既存施策の整理について説明

会長 : こちらは今、市が行っている施策を、先ほどご議論いただいた施策展開の方向性にどのように振り分けることができるかという一覧を示したものである。市が現在行っている施策と施策展開の方向性が合っていないところがない、本委員会で審議した基本方針でしっかり対応できた形になっている、というのが確認できる。一方で、これで十分なのかというところがあるため、次回、第5回の検討委員会で新たに必要と考えられる施策を審議していただく際の資

料ということでご覧いただければと思う。

この資料をご覧いただき、ここに挙がっている施策について、足りない点、もっとこういうものが必要ではないかとか、あるいは既に挙がっている施策をしたほうがいいのではないかというような改善点について、ご検討していただければと思う。

これで十分というわけではないと思うが、ここに挙がっている施策が全く無駄というものでもないとも思う。より改善していく、あるいは不足している部分はこういったものなのかというところも次回までにお考えいただきたい。

(4) 公共交通不便地域について

・事務局が公共交通不便地域について説明

会長 : 1ページの真ん中の部分、そもそもなぜこんなことを議論するのかという部分に関して、主に次回以降、公共交通不便地域に対して新たな支援施策をどのように行っていくのかという検討の土台を作りたいということである。何でもかんでもやればもちろん便利にはなるが、一方で持続可能性と言う課題を考えた場合、どこまでできるのかということも検討していかなければいけない。支援を広げれば広げるほど薄い内容になるということも考えられる。一方で、前回までご意見をいただいたように既存の公共交通でカバーできていない部分というのが多々あるということもあるので、どのような範囲で交通不便地域を考えていくのかということも考えていかなければならない。

何をもちって公共交通不便地域と定義するのかに関して、2ページ目にあるように、国などでさまざまな定義がある。一般的には距離で定義されている。駅あるいはバス停からの距離で定義されているが、果たして距離だけで定義するのが実態に合っているのか。特に山間部であれば都市部の同じ500mでも全然違うということもあるかと思う。

また、3ページの、年齢によっても距離の捉え方が大きく異なってくるということが考えられる。

このあたりを踏まえ、どのように交通不便地域を捉えていくのが望ましいのかという部分についてご意見をいただければと思う。

F委員 : マスタープランの29ページに書かれてあるが、豊北高校が来年度に響高校と再編統合することになっており、校名を下関北高校という形で発足する。この下関北高校は北浦地域の唯一の高校として豊北地域はもとより、これまで響高校に通学していた豊浦地域の生徒

や旧市内からの生徒の受け入れがされるようになる。現在の豊北高校の生徒が142名で、そのうち列車通学をされている方が80名、さらに響高校では生徒が現在185人で、列車通学が158人と実に85%以上の方が列車通学をされている。それが統合ということになると、恐らく300人ぐらいの生徒数になるのではないかという話しもある。

そういった中で、今JRを利用して豊北高校に通学している人が列車の便数が非常に少なく、例えば下関を朝6時41分の列車に乗り、滝部駅に7時54分に着く。それが唯一学校に間に合う列車で、父兄の方も生徒の方も6時41分の汽車に乗ろうとすれば恐らく5時前に起きて弁当を作ったりしなければいけない。

その次の列車が下関発を7時1分に出るが小串駅までしか行かない。列車はあるが、学校に間に合わない。これに関する利便性をぜひ検討委員会の中で議題として取り上げていただきたい。

会長 : 高校生というのは車に乗るわけにはいかないため、どうしても公共交通を利用するということになるかと思う。その移動需要への対応というのは当然交通の大きな課題ということで、教育機会のお話というのはマスタープランに入れさせていただいている。これから少子化が進んでいくと公立高校だけでなく、そういったところの統合というのは今後も進んでいくかと思う。個別の事案に関して対応していくというのは、もちろん事業者さんのご協力においてということもあるかと思うが、一般論としてそういった需要の変化に対応していくというのはこちらの委員会でも議論していくべきことだと考えている。

事務局 : 今ご指摘いただいたことは高校生にとって大変な問題だということとは十分認識をしている。一方、この下関総合交通戦略では、市の大きな方向性を決めていくものであり、個別具体の部分についてはこの検討の中ではそこまで踏み込んだ話はできないと思う。またJRさんへの要望についても、地元から声を上げていただいていることは毎年広島の方に行ってお願いをしており、JR様のほうからも合併に向けて検討していただいている旨の前向きな回答もいただいているところであるため、引き続き要望等は行っていきたいと考えている。

会長 : マスタープランは全体計画のことになるため、個別の案件というのは、むしろ急いで交通対策課さんの方で色々のご検討いただくということになるかと思う。

G委員 : 資料 の2ページのところで、国における公共交通不便地域の考え

方があるが、中国運輸局の記載事項に関して、出典は、中国管内の公共交通不便地域等における移動実態と最適な生活交通確保策の検討調査という平成25年3月にした運輸局の調査だと思う。こちらは、バス1000mを交通不便地域と定義して使うのではない。資料の前段において、バス停から500mまでと1000mまでを調査しており、1000mを超えると極端にバスの利用が少なくなるが、500m未満と1000m未満まではバスの利用がそれほど変わらなかったため、こちらでは1000m未満として書いてある。そのため、明確に500mとか1000m未満を交通不便地域として定義しているのではない。500m以下も一応調べているということは認識しておいていただきたい。

会長 : 中国運輸局さんのところは、下の九州運輸局さんと同様で、500から1000mという記載の方が正しいということで良いか。

G委員 : はっきり500mとは言っていないが、500m未満についても調査をしたということ。

会長 : 定義ではなく、そういう前提で調査を行ったということで理解した。移動が不便な地域というのはどうしても距離を前提で出さざるを得ない。距離以外でデータを出すというのはなかなか難しいかもしれないが、距離に加えて年齢や地形というものを考慮しつつ、議論していければと思う。

(5) 今後の委員会の進め方について

・事務局が今後の委員会の進め方について説明

F委員 : 9月4日は恐らく自治会メンバーは県の連合会に出席しなければならない。

事務局 : 調整させていただいて、皆様のご都合の良い日をご確認して決めさせていただきたいと思う。

会長 : 日程については改めて調整させていただく。

4 閉会

以上