

下関市公共交通整備検討委員会（第5回）

議 事 録

平成29年8月31日（木）13時30分～15時30分

下関市商工会議所 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）下関市総合交通戦略マスタープラン（案）について

- ・事務局が下関市総合交通戦略マスタープラン（案）について説明

会長 : 特に最後の38ページをご覧いただきたい。前回の委員会で「人口減少、あるいは少子高齢化を見据えた観点が必要である。単純に鉄道やバスの本数を増やしても利用者は増加するわけではないので、全体的に少し先を見据えた書きぶりも必要ではないか」という意見をいただき、マスタープランに「コンパクト+ネットワーク」という考え方を追記した。単純な利便性の向上というのも大事だが、少子高齢化を見据えた施策についても検討していく観点が求められている。

A委員 : 3ページの下関市総合交通戦略と下関市地域公共交通網形成計画の記載方法に関して、下関市総合交通戦略と下関市地域公共交通網形成計画が別物に見えるので、枠を1つにして、カッコ書きで「下関市総合交通戦略（網形成計画）」と入れるのはどうか。

事務局 : そのように訂正する。

会長 : このマスタープランは、前回の委員会でもご議論いただいた内容となっているため、マスタープラン（案）の策定作業は一旦ここで終わり、この形で、先ほどご指摘のあった点を修正してご承認ということをお願いできればと思う。

< 委員拍手 >

会長 : この後も必要な修正等が発生したら修正ということになるが、ここで一旦マスタープランは確定ということにさせていただく。
次に次第の(2)、必要施策(案)の説明だが、これについては資料、資料、資料を一連での説明をお願いしたい。

(2) 必要施策(案)の提案

(3) 必要施策(案)と具体的取組み内容

(4) 必要施策(案)に対する具体的な取組みの概要

・事務局が必要施策(案)「鉄道・路線バスを軸とした公共交通ネットワークの構築に対応した取組み」について説明

会長 : 今回の委員会では全国的な導入事例などから公共交通の取組みについて、幅広くご審議をしていただきたいと考えている。審議のポイントは、今回提案する必要施策をすべて実施するというのではなく、提案する必要施策に対して優先的に実施して欲しい施策や実施困難な施策、不必要な施策、また、新たに考えられる施策・観点等のご意見をいただきたい。

B委員 : 鉄道や路線バスで、中心市街地を中心としたネットワークのような話は書いてあるが、豊北は人口も減っており、高齢化も進んでいる中で、バス路線を利用すればバスの便も増やせるという話もあるが、郊外部のほうも少し協議していただきたい。

会長 : 今の方向性は全体の骨格部分になるため、どちらかというと中心市街地がメインになってくる。もちろん旧4町のほうでも幹線に当たる部分では適用できると思うが、今のご意見はこの後の2本目の柱のところに出てくるので、そちらでご意見をいただければと思う。

C委員 : 幹線バス路線の再編は、幹線バスから支線バスに乗り換えるということで、これにはIC化が必須である。バスを乗り換えることで運賃が倍になるということはどうかと思う。その辺は調整してやらないといけない。

循環バス導入は、これは市や商工会議所が主に実施しており、既存路線との棲み分けについて調査や研究が必要だと思う。

LRT・BRTは、確かにいいものであるが、まだ会社で話をしたことはない。もし実施することになれば、人の多い路線でやるようになるため、当社にとっても大きな影響を受けると思うため、この辺は慎重に検討をしてほしい。

- 事務局 : 循環バスの導入については、既存路線をどうしていくかというのは確かに重要だと考えている。
LRT・BRT は、ここでは先進的な事例として挙げたが、導入に向けてはさまざまな観点での検討が必要だと思っている。
- 会長 : もしこれらを実施するとなれば、既存のものに対する影響や、効率的な実施に関する検討が必要になってくると思う。
実施するに当たって前提となるものは、実施段階になれば調整されていくものと考えている。
- D委員 : 下関市は広く、市内の交通の充実というのが必要であるが、郊外から下関市内に向かっていくお客さんばかりではない。郊外でも病院や買い物に行くお客様がほとんどの中で、ゾーンバスシステムは面白いと思う。ただし、これが集中することにより郊外のほうが手薄になることが懸念される。郊外のほうもお年寄りたくさん住んでおり、病院や買い物に行くお客様はまだまだ居るため、その辺も考慮した対策を考えていけたらと思う。
- 事務局 : 郊外のほうが手薄にならないような形で次の柱のほうを検討していくようにと考えているところだ。
- A委員 : 網形成計画は、基本方針、目標、具体的な数値目標があり、その数値目標を達成するために事業をするというような流れになっている。この表で言うと方向性と矢印の必要施策の間に何か具体的な数値目標が入ると思うが、この数値目標はいつ決められるのか。例えば満足度の5%アップとか、公共交通の利用者が前年比で1%とか、そのような定量的な目標を定めなければいけない。
- 事務局 : 今回は必要施策についてご提案させていただき、6回目以降に決定する。その後、7回目で数値目標の審議をいただきたいと考えている。
- A委員 : 今回具体的な施策の説明をして、数値目標を定めたらまた新たな施策が出てくるかもしれないということか。数値目標を達成するために実施する施策もあると思うが、その辺はどうか。
- 事務局 : 今回ご意見をいただき、第6回に必要施策を絞り込んだ中で数値目標を立てていく。つまり、必要施策は、目標を達成するための施策とセットで考えていく。
- 会長 : 次回の委員会で数値目標が出てきて、そこで必要施策を固めつつ、数値目標を受けてさらに別の施策についても次回議論するということだ。
- A委員 : 別の質問だが、「A - 1 - 1 幹線路線バスの再編」に関して、幹線と

支線で構成されているとあるが、下関市全体の幹線ではない支線等の再編も考えられているのか。幹線以外再編もこれに含まれることなのか。

事務局 : 幹線路線も考えた中で支線も同時に考えていくような形になると考えている。

A委員 : このところは網形成計画に書くところで重要なところだ。再編実施計画を考えている場合、網形成計画で再編実施計画ができるかどうかというのを見ておくことが必要になってくるため、下関市全体のバス路線を再編すると考えられているのなら、幹線に限ったような書き方は問題であると思う。幹線を挙げるのであれば、幹線以外の路線に関しても考慮してもらう必要がある。

後に出てくる施策で、「生活バスの再編」が出てくるが、生活バスは再編の対象ではなく、これをもって支線のこと書いているということにはならないため、4条の乗り合いバス等その他の部分の再編も入れてもらいたい。

・事務局が必要施策(案)「市民の暮らしを支える生活交通体系の構築」について説明

会長 : この部分では、この委員会でも地元説明会でも多くのご意見をいただいております。自宅から鉄道駅やバス停までの距離が遠い、公共交通が利用したくてもできないといった「生活交通の確保」や「移動制約者への対応」という課題に対する施策ということになっている。旧4町に限らず、旧市内でも鉄道やバスが困難な地域もあり、これから高齢化がさらに進んでいくことを考えれば、この部分の対応というのが必要になってくるとかと思う。

市では現在、ブルーライン交通に対する補助や、生活バスの運行を行っているが、利用者数は減少が続いているということになっており、持続可能な公共交通になっていない。したがって、公共交通はあたり前にあるという意識を変えていくということも必要である。一方で、ニーズの把握も同時に考えていくべき必要がある。こういった取組みに対して、利用者の観点からということで、住民の方の積極的な利用や公共交通の存続について考えていくということが重要である。

B委員 : 今ご説明のあったような施策ができれば、旧4町もうまくいけるのではないかと思います。いずれにしても、予算が伴う。導入すればそれなりの人件費もかかり、いろいろな面で予算というものがついてく

と思う。その辺がきちんとできれば、施策の実施をお願いしたいと思う。

E 委員 : 実際市街地を離ればどうしてもバスが欲しいというのはまちづくりの中でも話が出てきているが、実際にバスが走っても、本当に乗っている人はいない。しかし、年寄りにとってはそういう足が必要、路線バスが必要という話もある。

F 委員 : 豊田町では面積が大きく、各地域が分散しており、少子高齢化が進んでいる。今生活バスは運行しているが、定期的に回るため、いつでも乗れるというような状態ではない。この間、島根県のほうを走っていたら、ちょうど川本町でフリー乗降バスというのが目の前を走っていた。どこでも乗れるバスで、公共のバスではないかと思う。そういったことも将来的に考えていかなければいけないと思う。民間のサンデンさんやブルーラインさんに運行をお願いすればお金もかかるし、行政でやれば安くなるのかも分からないが、そういったことも考えていかないといけない。今生活バスは定期的な運行だけであるため、いつでも乗れるようなバスがいつでも周遊しているということも頭の中に入れて計画を立てたら良いのではないか。人口減少に伴い、あと3年後には人口が5000人というような状態であるため、今まちづくりもやっているが、そういった問題がたくさんあり、どうしようかというような状態である。

G 委員 : 菊川町は生活バスがかなり充実しているが、菊川町の中でも過疎地ができている。その中で、過疎地では、定期便ではなしに予約制で運行している。それも前日までで、料金もかなり高いということで、年配の方はかなり困っている。住民の方から、済生会病院や大きな病院まで運行経路を広げていただけないでしょうかという要望も出てきている。これについては、予算の問題等いろいろあるが、極力住民のためによろしくお願いしたい。

会長 : 実際のところ、需要と供給が間に合っていないような路線もあり、見直しが必要になってくると思う。

D 委員 : 菊川の生活バスの運行をしている中で、現在、1路線のデマンドを含めて全7路線ある。市役所のほうからは収支率の10%以上を目指してくださいということで話もいただいている中で、7路線中2路線が10%を超えている。もうひと頑張りすれば3路線で10%を超えるのではなかろうかという中で、今、運転手11名、事務員、運行管理者含めて17名で支えている。その従業員の多くは菊川町在住であるため、ご近所、友達、また乗客の皆さんにとにかく生活

バスにまずは乗ってくださいというような、声かけ運動をやっている最中である。これをとりあえず続けていこうと思っている。

H委員 : お年寄りが必要とするときに生活バスが走っていないというご意見から、防府市では、まちくるワゴンの運行が開始された。これは市の補助があり、年間予算300万ぐらいで走らせるという記事が山口新聞に載っていた。JRやバスは基本路線で、十分役割を果たしていると思うが、それ以後の住民の皆さんの足がない。そのため、タクシーがそういうところを補完するが、これを補完するときに少しでも市からの助成金や補助金があれば利用者の皆さんが安く乗れると思う。今タクシーは下関の場合は基本料金630円だが、1人が630円で乗るということになると少し高い。これが例えば2、3人で同じ目的地に行くと、料金が1人200円ぐらいで済む。そういうところで何か補完できることがあればぜひご検討いただきたい。

会長 : 今ご指摘いただいた点というのは地域公共交通の導入という中でコミュニティ交通の導入などを検討していくということになっているため、この部分でタクシー協会さんにもご協力いただくという部分があると思う。

・事務局が必要施策(案)「 みんなが安全・安心かつ快適に外出できる交通環境の形成 」について説明

杉浦会長 : ここでは、公共交通の利用促進策というのが主な内容になっており、どのような施策が有効かという観点で意見をいただければと思う。

C委員 : 8ページの「バスの待合環境整備」は、常日ごろからご要望をいただいている。費用がすごくかかるため、運賃で1人200円とか300円いただいている中で、こういったものを設置するとなると100万円単位のお金が必要となる。当社だけでやるというのは非常に大変である。現に古くなって改修をしないとイケないバス停もあり、そちらのほうでもお金がかかるような状況であるため、ぜひこれは必要施策として考えてほしい。

下関駅前も立派なバスターミナルができていますが、いろんなご意見がある。ベンチはあるが、雨に濡れることや、日が当たるとすごく熱いこと等といった要望が多い。その辺もこの機会に何かいいものにできればと思っている。

22ページの「観光周遊バス」は、大都市では大体普通にある。下関市も観光都市と言うからには、既存のバスとの棲み分けは必要で

あるが、こういったものは是非、あるべきだと思う。

会長 : 鉄道に関する施策で、主に自転車の話があるが、こういうのが可能かどうか、そもそもそういう需要があるのか。

I 委員 : サイクルトレインの導入検討に関して、営業規則というのがある。この中で電車の中に自転車を持ち込むことができるという内容があるが、手回り品という制度があり、制限がある。無料で持ち込めるが、サイクリングやスポーツサイクルで使用する自転車は解体して専用の袋に収納したもの、または折り畳み式自転車においては折り畳んで専用の袋に収納したもの、これを無料の手回り品として車内に持ち込むことができるということになっている。これは、社内の秩序の維持というのがあると思う。

私も広島県でサイクルトレインを担当したことがある。結論から言うと定期列車には現状自分の持って来る自転車をそのまま持ち込むことはできない。広島県から実は相談があり、広島駅から尾道に行って、尾道からしまなみ海道をサイクリングして、また帰ってきて列車で広島まで戻ってくるというようなサイクルトレインができないかという相談があった。今は大きなくりの営業規則の中ではできないが、これをやろうと思えば1つ方法がある。それは、1つの列車を広島県で買い取っていただく方法だ。いわゆる団体制の考え方であるが、それを実際に実施した。実施する上では、どうしてもお客様の安全という部分で配慮しなければいけないが、例えば広島駅から乗るときに、通常の改札は一般のお客様が利用されているため、そこの改札は通ることが出来ず、駅に入る別のルートを作らなければいけない。例えば階段の障害物があれば、階段にスロープを設置した。屋根の瓦みたいなものを1枚1枚ずれ落ちないように設置し、そこに自転車を乗せて、自転車を押す人はその階段を降りていくというスロープに改良した。

また、例えば車内に持ち込んだときに、仮に列車が踏切で小型トラックに衝突したとなると、自転車と同車両に乗っているお客様が危険であるということから、自転車専用車両と人専用車両に分離した。そのときは4両使っていたため、2両ずつに分けた。しかし、今度は自転車の種類に関して、1台100万以上のスポーツサイクルからママチャリまで幅広く、100万以上の自転車を利用しているお客様から、ママチャリと一緒に管理してもらっては困るという要望があり、運行開始から2回目以降はご本人に自転車を管理してもらうこととなった。ただし、今言ったように途中、踏切事故があった

場合、お客様に怪我を負わせることになるので、紐を買い、自転車のハンドルを列車の握り棒に括りつけ、お客様は座席に座っていただくというような形にした。これも1両に20台ぐらいが限度だったが、お客様に怪我をさせない、ゆったり乗れるというようなところまで測り、1両に15台乗せられるサイクルトレインの運行を検討し、中国運輸局に説明に行った。

確かそのときは4両編成の60人定員だったが、満員になればいいが、どうしても満員にならなかったときの費用負担をどうするかという問題が出てきた。そのときは県に車両を買い取っていただいているため、実際に利用された方の負担もあるが、足りない分は県から補助をしてもらった。

怪我人が発生するかもしれないということもあり、保険が必要となる。細かな話だが、料金を収受するのにどうしても鉄道の世界では精算できないようなシステムになっている。そのため、弊社のグループ会社である日本旅行に対応していただいた。その後、例えば呉線も走ったが、通常の改札を通れないため、ルート確保等には非常に気を遣った。ということで、できないことはなく、団体専用の列車としてやることはできた。

今サイクル県やまぐちということで、県のほうが以前、山口線とか長門のほうの山陰線でやられていたと思うが、やり方は今回と同じだった。

・事務局が必要施策(案)「自動車依存から公共交通利用への転換を図るための活動の実施」について説明

会長 : ここは主に自動車から公共交通にどうやって転換していくのかという内容になっています。前回の委員会でも、精神論的なものでは公共交通への転換は難しい、というお話もあったかと思うが、事例も含めてどういった取組みが考えられるかのご意見をお聞きしたい。

J委員 : 最近インバウンド観光客が、公共交通を利用される際にだいぶ迷われているところを散見する。こういう情報発信というところで、案内板や総合案内所的なものが必要なのではないだろうか。

もう1つ、下関駅に来たときに交通の10カードを導入ということだが、これだけで本当に大丈夫なのだろうか。電子決済は海外のほうが進んでいるため、インバウンド対応としては、それだけでは十分ではない気がする。

会長 : 例えば公共交通への転換というところで、企業と交通事業者がタイ

アップする可能性というのは考えられるものなのか。

J委員 : 例えば長府の方々に要望を聞いてみたが、それぞれの時間に合わせたダイヤを組んでくれないかというのがほとんどで、なかなかタイアップという話には至らなかった。

B委員 : 資料、4ページに公共交通と連携した観光振興の促進というところで、「山陰本線を活用した利用促進」がある。以前も申し上げましたが、豊北高校が今度統合して下関北高校として4月1日から開校するが、現在は山陰線の本数が少なく、時間的に学校が始まるまでに間に合わないという列車ダイヤになっている。小串まではその汽車で来れば豊北高校まで授業開始に間に合うということなので、統合に向けてのダイヤ改正や、列車の増便、延長を検討していただきたい。

(5) 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 : これから高齢化がますます進んでいくということで、公共交通不便地域に対して新たな支援策を検討していく必要があるということと、それをこの計画に位置づけるというところで施策展開を図っていくことになると思う。

(6) 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

4 閉会

以上