

下関市公共交通整備検討委員会（第8回）  
議 事 録

平成30年2月26日（月）13：30～  
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
- ・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）本日の審議事項について

- ・事務局が本日の審議事項について説明

会 長：本日は第1回から前回第7回まで審議した内容及びパブリックコメントの内容を踏まえ、事務局により「下関市総合交通戦略」の提示がある。前回、交通事業者を中心に少し厳しいご意見をいただき、事務局で計画の修正をしているため、変更点を中心にご確認ください、それぞれのお立場から積極的なご意見をいただきたい。

（2）パブリックコメントについての主な意見と、それに対する市の考え方について

- ・事務局がパブリックコメントについての主な意見と、それに対する市の考え方について説明

会 長：通常、市が実施するパブリックコメントに比べると、かなりたくさん  
の意見をいただいていると伺っている。市民の方々の公共交通に対する  
関心が非常に高いということがわかる。

A委員：10ページの意見12、生活バスが4月2日から100円になるとあるが、  
一般の路線バスが100円になるのではないかと問い合わせが結構  
来ている。普段バスに乗られない方は、生活バスと言っても路線バス  
と何が違うのか全然わかっていないのではないかと思います。その辺をよく  
周知していただきたい。4月2日において路線バス全てが100円だと

勘違いされる人がいるのではないかと考えている。

それから、12ページの、バスの経営安定の施策について、軽油の価格は変動が激しく、1リットル60円台のときもあれば、110円台のときもある。これが2年程の短期間に倍近く乱高下することがある。燃料費というのは人件費の次に大きな経費である。バス会社というのは、人件費がそのほとんどを占めており、何か大きな収入を得ようとするそれに伴って人件費も一緒についてくるというようなことがある。そのため、大きな収入アップは見込めない。収入は年々減少し、右肩下がりである。軽油単価が大きく変動すると大変経営にこたえる。仮に軽油が0円になったとしても補助金なしでは到底黒字にならないというような厳しい状況でもある。軽油価格が安定すればもっと経営安定に向けた違うやり方も可能ではと考えている。

それから、15ページの買い物難民について、山の田というのは市内でも主要なバス停のひとつであり、バスの便数もそれなりに多くあると思うのだが、意見のように思われているのは意外であった。

会 長：100円バスの件は、ぜひ市でしっかりとしたご対応をお願いできればと思う。

事務局：100円バスについては、市のほうも周知を行っていく。市報においても、市の生活バスは、旧4町で運行しているものであると周知していく。また、ホームページ等でもしっかりと周知していきたいと考えている。軽油価格の件は、次年度からの再編実施計画の検討の中で、経費的な部分も含めて考えていければと思う。

B委員：パブリックコメントで豊北町市民からの意見が大変出ているが、これは、豊北町の過疎化が非常に進んでおり、家からバスに乗るまでの距離が遠いということが裏づけられていると思う。そういった点も一つ考慮して検討していただけたらと思う。

### (3) 下関市総合交通戦略の承認について(本編)について

・事務局が下関市総合交通戦略の承認について(本編)について説明

C委員：資料4ページのところで、せっかく半径300m以上とか800m以上という表現になったので、「以上」よりも「以遠」、遠いほう表現として適しているのではないか。

事務局：そのように対応させていただく。

A委員：全体的なことで、路線廃止や路線再編、バス停の乗り継ぎ施設の改善もあるが、これらは一体のものだと思う。それぞれの施策の実施時期がずれると利用者から不満が出てくるのではないかとと思うので、この辺は一体で考えていくべきだと思われる。

本編の43ページ、埼玉県ときがわ町のバス乗り場の写真が出ているが、このように斜めにバスの車両が停車できるバス停のほうが、少ないスペースでピタッと着けられるため、今後そういった予定があるときにはこのようなバス停の整備を考えてもらいたい。また、ICカードの導入は、多額な費用がかかるため、補助金の支援が必要と考える。これからも色々と国や県、市と話をしてやっていきたい。

56 ページの新駅設置の検討ということで長い年月で検討するとある。バスの乗り入れ等もあるため、これはぜひ一緒に検討してほしい。

59 ページ「自転車走行空間の整備」についても、自転車道を設置の際にはぜひバスのほうとも事前に協議してもらいたいと思う。

会 長：まさにご指摘のとおり、複雑に絡み合っており、何か1つだけで成り立つ話ではなく、全体を見ながら進めていく必要があるだろうと思う。下関市総合交通戦略はこの形でご承認いただくということでよろしいか。よろしければ拍手をもってご承認願う。

(拍手)

会 長：それでは、昨年、市から諮問を受けた内容について、委員会としてはこの形で答申をさせていただくこととする。

(4) 下関市総合交通戦略の承認について(資料編)について

・事務局が下関市総合交通戦略の承認について(資料編)について説明

A委員：資料編7ページの2番目に、自宅から最寄り駅までの交通手段の中でバスが入っていない点に違和感がある。資料編19ページの2番目に整理されている端末交通手段の項目では、鉄道端末にバスの利用データが出てきている。その点が矛盾しているのではないかなと思う。

資料編33ページの、目標指標2の設定の考え方のところで、「バス運行本数が増加するというサービスの向上」とあるが、労働力不足というのがあり、今後将来にわたって同じ本数を維持できるかというのは非常に疑問である。

事務局：資料編の7ページのデータは、再度確認させていただく。

資料編33ページの目標指標2の中に、前回の説明段階の「バス運行本数が増加すると」という表記について、現在の計画に合わせるよう修正したい。

D委員：資料編の34ページの目標指標4について、算出方法の上の数字は11.7%で、その下は12.9%になっているが、それをういた下の2つの数字を一番最後の13.6%に掛けているところでは小数点2位まで使っている

ため、上のほうも 11.7 を 11.65、その下の 12.9 も 12.92 に合わされたらどうか。

事務局：そのように対応する。

( 5 ) 検討委員会終了後の今後の流れについて

・事務局が検討委員会終了後の今後の流れについて説明

会 長：この資料 にある通り、委員会を代表して私と藤井副会長で市長へ答申をする。その際に本編の前に答申文というものをつける。これを市長にお渡しするが、答申文の文案については私に一任いただくということによろしいか。これも拍手でご承認いただければと思う。

( 拍手 )

会 長：それでは、答申文は私のほうで検討させていただく。

これで委員会の全ての審議が終了となる。前回の委員会の際に少しだけお知らせしていたが、今回は委員の皆様全員から一言ずついただきたい。これまでの内容やご意見、あるいは叱咤激励等、手短に一言ずついただければと思う。

B 委員：この検討委員会に出て一番大きな目標であった、豊北高校が下関北高校になることによる、ダイヤとの関係について、明るい情報も得たようである。この会に出てきて非常に勉強になったと思う。

E 委員：豊浦地区でまちづくり協議会というのがあり、その中の生活部会でバス停が遠い等様々な意見がある。この委員会で、バス停のフリー乗降という施策を聞いたので、その情報をまちづくり協議会へ伝えたところ、フリー乗降ができれば少しでも楽になるかなという話も出てきている。そういった情報を少しでも得られたことが、この会議に出て、役立ったと思っている。

F 委員：菊川地区は過疎化がだんだん進んでいる。中山間地で、お年寄りだけの地域であるために、苦労している人がかなりおり、その中で、やはり生活バスが唯一の交通手段となっている。今後、路線変更等色々な事が出てくると思うが、よく考えて進めていただきたい。

また、サンデン、JR をお願いしたいが、ダイヤが遅れたときの接続を考えていただきたいと思う。住民の方々、特に学生から、列車が遅れてバスが行ってしまったということをかなり聞く。駅までの送迎も、だんだん若い人でなく、お年寄りが車を運転して行っているというのが実態である。必ずしも運転が続けられるわけではなくなってくるため、しっかりお願いしたいと思う。

A委員：この計画はバスが結構な部分を占めており、非常に大事なものだと思っている。路線の再編やハブ化、ICカード化、非常に大きな動きをしていかないといけない。費用もかかるため、その辺りも色々と相談の上、助けていただければと思う。

持続可能な公共交通ということで、将来に向けて継続させていけるような案を考えなければと思っている。

G委員：下関市総合交通戦略の承認も済んでいるところではあるが、今後もコンパクト化というのが叫ばれる中で、まずは旧市内に偏ることのないように、旧4町にも4万人近い人が住んでいるため、旧4町が孤立することがないように、ここでお願い申し上げる。

H委員：私も皆さんのご意見を伺って大変勉強になった。タクシーは交通産業の中でも末端のサービスを担うと思っているが、先ほどからの意見でもあったように、高齢化が進んでいるが、主要地点から自宅に帰るまでの足というのは非常に少ない。その点ではタクシーが戸口から戸口という利点を持っているため、これからもそういった方々の役に立つようなことを考えていきたいと思う。また、市からもっと助成できるようなことがあればぜひともお願いしたい。

I委員：人口の減少や少子高齢化、環境が一般的に言っている以上に急激に変化をしてきているというのを最近特に感じている。その中でこういった議論ができ、かつ色々な意見を賜ったことで、公共交通機関としての使命というのは本当に大事だなと痛感した。

一方で、市のほうでコンパクトなまちづくりというのが前提となっている以上は、その辺もしっかりと進めていかなければ、せっかく作った検討内容が交通事業者である我々だけではうまくいかないのではないか、というようなことにならないように、皆さんと一緒にぜひ取り組んで行きたいと思う。増便やダイヤの見直し、ICカードの導入など非常にハードルの高い要望もたくさんいただいているのも十分把握している。今後、社内で要望についての情報共有も是非していきたいと思っている。

いずれにしても、我々は安全を大前提として安心して利用できるような公共交通をこれからもずっと目指していくべきであり、併せて地域の皆さんと一緒にこの下関市が元気になるような、活性化できるような、交流人口が増えるような色々な施策の展開を、現在も下関市の皆とやらせてもらっているが、今後も進めていきたいと思う。

先ほどの話でもあった、ダイヤが乱れているときの情報共有や、そういったお話も個別にいただいているため、ホームページでの情報提供や、最近では乗務員全員がタブレット端末を持ち、リアルな情報提供

ができるように色々な取り組みも行っており、1日数万件という利用者の声についても、すべて翌日には共有するような仕組みも作っている。そういった中で、皆さんに愛される公共交通を継続していきたい。

J委員：先ほどの話にもあったが、生活バスの100円化について、路線バスを含めた全てのバスが100円になるのではないかとお年寄りの中で混乱が起きているという声は、私どもも耳にしている。ぜひそういうところの周知について、先ほど市報やホームページというお話があったが、高齢者や障害者の方というのはなかなかそういう情報にたどり着くことができないため、あらゆる手段を使って周知していただきたい。特に介護事業者や地域包括支援センターなどは、顔の見える関係で高齢者と接することが多いため、そういった関係機関ともしっかり情報を共有していただき、みんながバスや鉄道など公共交通にしっかりアクセスできるような仕組みを作っていただけたらと思う。

K委員：この交通戦略に掲げられた目標に向けての施策は、引き続き一道路管理者として検討し、関係機関の方々と協議させてもらいながら前向きに実施していくように努力したい。

L委員：下関市も他の市と同様に、中心部においても周辺部においても公共交通の置かれている非常に厳しい状況をよく理解させてもらった。道路管理者の立場としての参加だったが、新規路線、あるいは計画といったことへの参考になった。今後の計画に反映させてもらいたいと思う。

M委員：4月以降、この計画の実現に向けてしっかり責任を果たしていこうと思っている。

C委員：戦略の中に視点として交通のICカードの話が入っているが、技術はどんどん進んでおり、例えばインバウンド対策で、ウィーチャットや、スマートフォンの決済等を皆さんに導入していただくのが急務という形になってきている。計画がとりまとめられたところではあるが、施策をどんどん進化させ、できるだけ多くの方にとって利用しやすい交通体系に発展してもらえればと願っている。

N委員：旧4町は大変厳しい状況である。今後ともできるだけ手厚いご指導、打ち合わせのほうをお願いしたい。

O委員：総合交通戦略については、主に公共交通について方向性を示していただいたのかなと思っている。私どもは、市道とか駅前広場とか、そういった公共交通に関連する施設を整備していくため、この方針、施策に沿って、財源が非常に厳しい時期ではありますが、少しでも事業につながるような形で検討ができればと思う。

P委員：下関市内に離島航路が2つある。その運営を担う交通事業者の1つとしてしっかり市民の生活を支えてまいりたいと頑張っている。

もう1つは、下関市の貴重なウォーターフロントの一部となっている下関港の中の話として、ウォーターフロントの活性化をいかに進めていくかということをも1つの大きなテーマとして今我々は取り組んでいる。当然今回議論された総合交通戦略と連携して考えるべきところであり、特にまちの賑わいの創出等、そうしたところが関係してきているため、施策にうまくつなげていきたいと思っている。

Q委員：この高齢化社会の中で、免許を持っておられる高齢者の方の自主返納を促しており、年間で下関市内でも大体1000名程度自主返納していただいている。そういった方々がこれから公共機関しか頼るすべがないということで、旧4町の免許証を返納された方々のケアを、バス会社なり鉄道、そして市が助けの手を差し延べていただければと思う。

R委員：いろいろな施策が聞かれ、大変勉強になった。

先日、小串警察署で警察協議会というのがあり、これは警察署の運営について協議会委員というのがあらかじめ選定されており、色々な意見を聞く機会である。その中の一人で、角島にお住まいの方がおり、その方から大変参考になる意見を聞いた。買い物や病院に行く事なかなか難しい独居の高齢者の方に、若者が、どこまで行くんだけども乗りませんかといって声をかける。そういった声かけで、独居の高齢者とコミュニケーションを取りながら足になっているという話だった。非常に住民間のつながりを感じられるいい取り組みだと思われる一方で、これは逆に言えば、使える公共交通機関が整っていないことが浮き彫りになっていると思う。角島は現在大変観光客が多く、活性化しているように見えるが、高齢者の方が置き去りにされているところがあるように思う。こういった公共交通の大きな会議での大きな計画の策定は、大変嬉しいことだと思うが、その中で置き去りにされている特に独居の高齢者、この方たちはコミュニケーションを取るのが非常に難しく、こちらから声をかけていかなければ満足のあるような住民サービスはできない。やはり行政側から手を差し延べていかなければ力になることはできない。特に豊北町は高齢化が大変進んでおり、65歳以上の方は50%、2人に1人以上が65歳以上となっている。運転免許証の自主返納といった取り組みを進めることで、移動手段がなくなり、独居の高齢者が孤立してしまうようなことにならないように、しっかり取り組んでいくため、今後も協力していきたいと思う。

D委員：他の地域と比較しても、パブリックコメントの住民意見の多さに非常に驚いており、2、3件とか、ところによっては意見無しというものもあるが、今回は大変多くの意見が出ており、市民の意識の高さを感じている。この計画には取り組みがたくさんあり、できるだけ協力し、目

標を達成するようにしていきたいと思う。

S委員：今回で下関市の計画が一応策定という流れができたということだが、施策についてはこちらでも支援をしていかなければならない部分というのが多々あり、できるだけ協力したいと思う。

今後、地域公共交通会議の場でフォローアップが行われるということだが、せっかくこういった中で計画の策定に参加された方々もいるため、オブザーバーという形でも構わないので、今の委員の参加ができるような形を考えていただければと思う。

T委員：私はまちづくりの観点から少し意見をお話しさせていただきたい。ちょうど今、下関市の都市計画課のほうで立地適正化計画策定が進められている。しっかりとまちづくりという観点で立地適正化計画を作り、集約化ということを図った上で、公共交通網形成計画も一緒に進めていくべきものだと思っているため、しっかりと連携していただきながらそれぞれの計画を進めていただきたい。

副会長：私はこの一年間出席して感じたのは、まずいろいろな課題を皆さんで共有していくことが大事だと思った。その点では非常にいい検討委員会の審議ができたのではないかと思う。

一番の条件として移動が便利というのが1つの大きな役割の眼目としてあるのだろうと思うが、少子高齢化の中で公共交通はとにかく利用者が減るという現実がある。その一方で、先ほど言われたように、高齢者の免許証自主返納運動もあり、その場合、公共交通の役割が非常に重くなっている。利用者が減る一方で役割が重くなっているという非常に相反するようなことがあると思うが、それでもなおかつ公共交通の大事さというか、必要性は誰が何と言っても厳然とあるわけであり、今後もこの検討委員会が終わってすべて終わるということではなく、これからまた新しいまちづくりの一步が公共交通網の整備から始まるのだなと受け止めている。今後も色々な機会があることに皆さんも含めて公共交通に関心を持っていただくようなことをやっていきたい。

会長：お陰さまでどうにか合格点をいただけるような計画が作れたのではないかと思っている。ただ、先ほどのご指摘の通り、こういった計画というのは作って終わりではなく、これをどう実行していくかということが問われるものであると考えている。

地域公共交通会議のメンバーの方には、引き続きこの計画の進捗管理を行っていただくことになる。またそれ以外の方々にもそれぞれの立場からこの計画がどう進んでいくのかチェックしていただくとともに、ご意見をいただきたいと考えている。



事務局：この会議で思ったのは、本当に公共交通というのは、地域、または利用される世代、健康状態によっても課題はさまざまであり、どの課題も大変重要だなということだった。公共交通は、利用者目線や、交通事業者目線、労働者、社会福祉、道路整備、道路管理、警察規制、産業、行政等、本当に多くの主体が連携をしていかないと、誰かが一人だけやろうと言っても、ほかと一緒にやらないとうまくいかないものだ実感した。

今後、この計画を下関市としても一生懸命進めていくが、進めていくためには皆さん全員のご協力が必要である。何とぞご協力をいただきたい。

下関市総合交通戦略については、下関市公共交通整備委員会で本日も承認をいただいたので、本日の検討内容を踏まえ、下関市総合交通戦略及び下関市地域公共交通網形成計画の策定を行っていきたい。

また、計画策定後にはこの計画に位置づけている各必要施策を着実に実行し、持続可能な交通体系を構築していきたい。

なお、本計画の進捗管理は、先ほど会長より紹介があったが、下関市地域公共交通会議において実施していく。

以上