

【 報 告 3 】 資 料 ⑤

下関市地域公共交通再編実施計画の策定について

「下関市地域公共交通再編実施計画（案）」に対するパブリックコメント実施結果

1. 実施期間：令和2年2月19日(水曜日)から令和2年3月19日(木曜日)まで

2. 意見応募状況：意見応募者 18人 意見件数 15件
 ※意見提出の定めに違反して提出された意見は結果から除外しております。

3. 意見の要旨と市の考え方等

番号	項目	意見の要旨	市の考え方又は対応
1	P4 7. 下関市が抱えるバス交通に関する課題・問題点と、その対応方針	「車両の小型化等による柔軟な移動サービスへの転換」について案に記載のとおり、ぜひ早期の実現に期待したい。	車両の小型化等による柔軟な移動サービスへの転換につきましては、関係する交通事業者と実現に向けた協議調整を行ってまいります。
2	P13 9.2. 下関地域の再編方針 9.2.1. 再編のポイント	ＩＣカードは都会のようにバスの乗り換えがスムーズにできるシステムにしてほしい。	本市の主要なバス交通事業者であるサンデン交通株式会社としては、ＪＲグループや全国の多くのバス会社で、相互利用が可能な10(テン)カードと呼ばれる交通系ＩＣカードに対応したシステムを導入予定です。
3		「交通系ＩＣカードの導入を検討」とあるが、スマートフォン決済等の電子機器での決済も含めて検討すべきと考える。	導入するシステムはスマートフォン決済のモバイルＳｕｉｃａでの支払いが可能とのこと。

番号	項目	意見の要旨	市の考え方又は対応
4	P6 9. 下関市地域公共交通再編実施計画の進め方 P13 9.2. 下関地域の再編方針 9.2.1. 再編のポイント P14 9.2.2. 再編前後の路線網 P20 9.2.3. 路線別の再編内容 (7)新椋野・新熊野方面	新椋野～川中豊町・熊野～新下関をつなぐ路線の新設を要望。Step. 4（2024）より早期の実現を希望。 急な坂道部分が多く、日没後の街灯が少ない部分もあり、子供やお年寄りにとってこの区間の徒歩移動は辛く危険なため、通勤、通学、通院、買い物利用のために必要。 また、新椋野から市外へ通うために JR を利用する学生が多くなっているが、新下関駅へのバスが無く、自家用車での送迎が負担である。	新椋野地域から新下関駅をつなぐ路線の新設等につきましては、バス事業者の運転手不足等から、他路線の廃止や変更が必要であるとともに、路線の設定やバス停の設置など慎重な検討が必要であるため、Step.4 での実施として計画に記載しておりますが、市、バス事業者とも路線の必要性などにつきましては、双方認識していますので、早期実現に向けて引き続き、協議検討してまいります。
5	(7)新椋野・新熊野方面	新椋野～東駅方面、幡生駅方面の路線充実を要望。	新椋野～東駅方面、幡生駅方面のバス路線の充実につきましては、バス事業者の運転手不足等から、他路線の廃止や変更が伴いますので、既存のバス路線の利用状況や必要性・需要を勘案し、バス事業者と調整してまいります。
6		川中豊町内はコミュニティバスではだめなのか。	一般的には、コミュニティバスは路線バスが運行していない地域で運行されるものです。川中豊町等の路線バスが運行している地域につきましては、小型バスの導入等について、今後の課題として、路線バス事業者と協議、検討してまいります。
7		新椋野サンキュードラッグ前にバスの停留所を想定しているであろう路側帯があるが全く活用されていない。 交通量の多い路線に対して公共交通機関が整備されていない事に不満あり。	新設されたバイパスなど、交通量の多い道路でもバス路線がない道路もあります。 沿道に住宅などがあり、利用者が多く見込まれる地域につきましては、バス事業者と路線の設定が可能か、協議してまいります。

番号	項目	意見の要旨	市の考え方又は対応
8	P21 9.3. 菊川地域の再編方針 9.3.1. 再編のポイント P22 9.3.2. 再編前後の路線網 P23 9.3.3. 路線別の再編内容	内日～菊川線の内日地区内におけるバス停について、利便性の向上のために、県道にあるバス停の増設をお願いしたい。	内日・田部循環線の県道へのバス停増設につきましては、再編実施後の利用状況を勘案するとともに、地元要望、利用ニーズ等に応じて、交通管理者・道路管理者などの関係機関と協議調整しながら、検討してまいります。
9	(2)内日・田部循環線	内日・田部循環線について、これまでの思いが少し実現し嬉しく思っているが、地区には高齢者が多いため、出来るところからもう少し前進してほしい。 (問題点) 住居の多くが山際に沿って建っており、県道にあるバス停までの距離が遠く、地区内の市道の幅員も狭い。 (改善が図れる点) 幅員が十分な場所までの路線の延伸。	内日・田部循環線の路線の延伸等につきましては、再編実施後の利用状況を勘案するとともに、運行区域、運行方法なども含め、地元要望、利用ニーズ等に応じて、交通管理者・道路管理者などの関係機関と協議調整しながら、検討してまいります。
10	P26 9.4. 豊田地域の再編方針 9.4.1. 再編のポイント	「余剰車両が発生した場合、その活用を検討する」について 西市から一の俣線、杣路子線を経由して9時頃までに済生会豊浦病院に到着する生活バスを運行してほしい。帰路はJRや生活バスを利用した経路が選択できるので、特に朝の便をお願いしたい。 西市の市内を循環する生活バス（たとえば、総合支所→サンマート→丸和→道の駅→中央病院→図書館→総合支所など）を毎時20分～30分間隔での運行をお願いしたい。	余剰車両の活用につきましては、現在、市生活バスを運行している豊田・菊川・豊北地域全体の運行の見直しと併せて検討を進めてまいりたいと考えており、路線バスの運行状況や、市生活バスの利用状況、ニーズなどを勘案しながら、今後の検討の参考とさせていただきます。

番号	項目	意見の要旨	市の考え方又は対応
11	P26 9. 4. 豊田地域の再編方針	豊田→岡枝→檜崎→川棚→済生会豊浦病院行きの路線を新設してほしい。 滝部廻りよりも距離が1 6 k m程度近くなり、時間も短縮される。	豊田→岡枝→檜崎→川棚→済生会豊浦病院行きの路線バスの新設につきましては、路線バスや市生活バスの運行や利用状況、ニーズなどを勘案して検討する必要があります。 豊田町から済生会豊浦病院間につきましては、現在、サンデン交通のバスで豊田から岡枝に向かい、岡枝で菊川地域の市生活バス（菊川・豊浦線）に乗り継ぎ、川棚駅でブルーライン交通のバスに乗り継ぐことで行くことができます。今後、乗継時間の短縮につきましても交通事業者と協議してまいりたいと考えております。
12	その他	各地区の現状に合わせた実施計画で良く出来ていると思うが、豊北、豊田、菊川、豊浦地区の支線でフリー乗降を取り入れるべきと思っている。 特に大河内循環線の小野地区、大河内地区で実施してほしい。フリー乗降にすれば便が1 便減っても利用度は上がると思うので、ぜひ検討してほしい。	フリー乗降につきましては、現在、市生活バスの一部の地区で導入の検討を進めております。 今後、市生活バスや路線バスの他の地区につきましては、地域の要望に応じて、安全性などを運行事業者、道路管理者、交通管理者と協議のうえ、可能であれば検討を行ってまいります。
13	その他	路線バスを整備する事で自家用車使用抑制、渋滞緩和及びCO₂削減に期待できる。	路線バスは、CO₂削減につながる有効な移動手段のひとつであると考えておりますので、皆様に利用して頂けるようなバス路線の再編に取り組んでまいります。

番号	項目	意見の要旨	市の考え方又は対応
14	その他	大型バス運転免許保持運転手不足であれば、車両は大型バスでなくてもよく、小型バスはどうか。 大型バスなら、車イスごと乗降可能なものなどノンステップバスを希望。	路線バスについては、ピーク時の輸送に対応するとともに、他路線との汎用性が高い大型バスでの運行が中心となっております。路線バスへの小型バス導入につきましては、路線バス事業者と協議、検討してまいります。 ノンステップバスについては、サンデン交通(株)では、約68%(令和2年3月末時点)の導入率となっており、今後とも、市としても導入を推進してまいります。
15	その他	下関市が市営バスを専有していない理由。	本市では、民営交通事業者により路線バスの運行を行っており、市営バス事業を行っておりません。 民間交通事業者が運行を行っていない地域については、本市が市生活バスを運行しております。