

令和5年度 下関市地域公共交通協議会（第4回）
議事録（概要版）

令和5年11月27日（月）10:00～
下関市役所 本庁舎西棟5階 大会議場

1 開会

2 あいさつ

3 議事

（1）下関市地域公共交通計画について

事務局（交通対策課）：

下関市地域公共交通計画につきましては、第1回、第2回協議会でもご説明させていただきました通り、計画策定業務を発注し、6月21日付で福山コンサルタント山口営業所と契約締結しております。

「下関市における交通を取り巻く状況」や「公共交通の実態」を把握するため、各公共交通のデータ提供やヒアリングなど交通事業者様のご協力もいただき、また、10月には市民アンケートを実施しております。これを取りまとめたもの、そして、「地域公共交通の課題等」を整理しております。詳細について、受注者である福山コンサルタントより説明いたします。

事務局（福山コンサルタント）：

1. 地域公共交通計画の概要

公共交通の実態や市民アンケート調査を取りまとめた結果についてご報告いたします。

大きな社会情勢の変化に合わせて活性化再生法の改正が実施されております。ポイントとなるのは「リ・デザイン」の考え方で、地域公共交通の維持を、共創を通じてさらに拡大、継続していくという点です。下関市においても、このような視点を重視して、地域公共交通計画を見直していく必要があります。

計画の位置づけについてです。計画の策定にあたっては、上位計画や関連計画等と整合させた公共交通計画を作っていく必要があります。また、現在の計画での目標年次は2028年になっていますが、今回の見直しでは、計画期間を2024年～2029年までの5年間、さらにその先の長期を見据えながら計画を実施していきたいと考えています。

2. 交通を取り巻く現状

交通を取り巻く現状についてご説明いたします。

人口についてです。市全体として人口減少の傾向にあり、特に菊川・内日地域、

豊田地域、豊浦地域、豊北地域の4地域をはじめとした郊外部を中心に高齢化、人口の減少が進んでいます。また、山口県全体では運転免許返納件数は増加傾向にあります。

観光についてです。市内の観光地はコロナ禍で打撃を受けましたが、その後は回復傾向にあります。計画の策定にあたっては、観光との連携についても考えていく必要があります。

3. 公共交通の現状

3.1. 公共交通の実態

公共交通の現状についてです。下関市の公共交通網は、市街地中心部にある下関駅、新下関駅を中心とした交通ネットワークですが、市街地中心部から郊外部に向かってバス鉄道網が形成されています。

鉄道についてです。輸送人員が平成17年頃までは減少傾向でしたが、それ以降は横ばいとなっています。ただし、コロナの影響により令和2年以降は減少しています。なお、運行本数は、郊外部では減少している状況にあります。

路線バスについてです。下関市内においては、サンデン交通とブルーライン交通の2社により路線バスが運行されており、市街地地域内はサンデン交通により、それ以外の郊外部はブルーライン交通が担っています。市街地中心部は密ですが、郊外部は少しサービスレベルが低い状態になっています。利用者数は、平成12年までは減少傾向でしたが、それ以降は微減傾向となり、その後のコロナ禍を経て大きく減少している状況です。また、市街地中心部は1日200人以上の利用がありますが、郊外部はほぼ全ての区間で1日10人未満の利用状況です。

最終バスについては、下関駅を何時に出発するバスに乗れば、どこまで帰宅できるかと、その利用者数を図面として示しております。東駅、長府、彦島方面へは、遅い時間までバスが走っており、利用されている方も多くいらっしゃいます。

スクール便についてです。サンデン交通により、通学児童、生徒向けに朝の時間帯を中心にスクール便が運行されています。

バス事業者の収支状況についてです。サンデン交通、ブルーライン交通ともに、赤字の路線が多く存在しており、市の補助を受けながら運行している状況です。経営としては非常に厳しい状況です。なお、サンデン交通の半数以上は、補助金を貰っていない赤字の自主運行路線となっています。

生活バスについてです。市の生活バスは、菊川・内日地域、豊田地域、豊北地域の3地域で運行されています。生活バスの全体の利用者数は、平成21年以降減少傾向にあります。菊川・内日地区については、生活バスが地域全体を網羅しており、中心部で循環路線となっています。利用状況としては、中心部や川棚駅周辺で多く利用されている状況です。豊田地域、豊北地域では、路線バスと比較すると非常に少ない利用者数になっていますが、一定数の利用者が見られる状況です。

タクシーについてです。タクシー事業者16社、個人タクシー事業者32者が運行をおこなっています。市街地中心部には、多くのタクシー事業者が立地していますが、郊外部をフォローしにくい状況にあります。利用者数は減少傾向ですが、車両

数は一定数を維持しています。

公共交通のカバー圏域についてです。現在は市内の居住人口の約8割をカバーしていますが、豊田地域では60%となっており、分散して集落があるような箇所については、フォローが必要となっています。

3.2. 市民アンケート調査結果

市民アンケートの調査結果についてです。5,000世帯を対象に市民アンケートを実施し、2,535票を回収しております。郊外部の4地域である菊川・内日地域、豊田地域、豊浦地域、豊北地域からも200以上の回答が得られております。年齢別では、高齢者が多く回答している傾向にあります。

運転免許についてです。約2割が運転免許を保有しておらず、13%は自由に使える自動車がないと回答、また、6割以上がいずれ免許返納を考えていると回答しています。自動車が運転できない場合の移動手段としては、鉄道、路線バス、生活バス、タクシーと回答されており、将来的な移動手段としての公共交通の役割が期待されていることが伺えます。

目的別の移動状況についてです。通勤、通学に関しては、市街地中心部への移動が多くなっており、その頻度は週4~5日が多く占めています。また、市街地地域の約6割の方が自分で運転をすると回答しています。郊外部の4地域では、頻度は変わらないですが、自動車の運転割合が8割を超えているという状況です。

買物に関しても、市街地中心部への移動が多くなっていますが、それぞれの地域内での移動も多くみられます。地域間での大きな流動としては、豊北から豊浦に移動される方が約3割いらっしゃいます。市街地地域での買物の頻度は、週2~3日が約7割を占めており、自分で運転される方が6~7割、路線バスが10%未満という状況です。郊外部の4地域では、頻度が週2~3日と回答された方が約5~6割と、市街地地域より減少しています。また、豊田地域、豊浦地域、豊北地域では、買物の頻度が月1~2日であると回答した方の割合が、約1~2割程度と他の地域と比較して高くなっています。移動手段としては、自動車を運転される方が約70~80%を占めています。

通院・介護については、市街地中心部への移動が多くなっていますが、病院が多く立地する豊浦地域への移動も多くなっていきます。市街地地域における通院・介護の頻度は、月1~2日の移動が70~80%程度を占めており、移動手段としては自動車を運転される方が約50~60%、次いで路線バスが10%程度となっています。通院の場合は路線バスの利用割合が少し増加する傾向です。郊外部の4地域では、通院・介護の頻度が月1~2日であると回答した方の割合が、85~90%程度を占めています。また、移動手段としては自動車を運転される方が約60~70%を占めており、次いで送迎が10%程度となっております。

公共交通の利用実態についてです。公共交通の利用方法に関する認知度は、約85%が「知っている」と回答している一方で、10%は「乗り方は分かるが、行き先や時刻表」を知らない、5%は「バス停・駅があるか分からない」「乗り方が分からない」と回答しています。公共交通の利用頻度では、「日常的に利用している」が8.5%、「と

きどき利用している」が17%となっており、「ほとんど利用しない」「利用しない・利用したいと思わない」が75%を占めています。特に郊外部の4地域では、「利用しない・利用したいと思わない」の割合が高くなっています。

公共交通を利用する理由で、便利に感じる点では、「自動車・バイク等を持っていない」「自宅からバス停・駅が近い」「目的地に行きやすい」が約4割、「歩くのがつらい」「利用したい時間に運行している」「飲酒の機会がある時に利用」が約2割となっています。公共交通を利用しない理由では、「自動車よりも時間がかかる」「荷物を運ぶのが大変」が約4割、「自宅から出かける時に希望の時間に運行していない」が約3割、「運賃が高い」「複数の目的地に立ち寄るの不便」「自宅に帰る時に希望の時間に運行していない」「自宅からバス停・駅まで遠い」が約2割となっています。

公共交通に求める輸送サービスでは、「行きに利用したい時間に乗れる」「乗り換えせずに目的地に行ける」が約6割、「帰りに利用したい時間に乗れる」が約5割、「時間通りに運行する」「目的地に早く到着できる」が約3割となっています。公共交通に求める利用環境では、「運賃が適切」「自宅からバス停・駅が近い」が約5割、「乗り換えがしやすい」が約3割、「どのバスや鉄道に乗ればよいか分かりやすい」「車内の快適さ（清潔、座れるなど）」「待合所にベンチ・屋根がある」「買い物などの荷物の運搬ができる」「バス停・駅に駐車場または送迎用駐車場がある」が約2割となっています。必ずしも速達性だけが求められているわけではないという点に着目すべきと考えられます。

公共交通の役割として期待することでは、「自動車がなくても買い物できる」が約7割、「自動車がなくても通院できる」が約6割、「自動車がなくても通勤できる」が約4割、「自動車がなくても趣味・娯楽で外出できる」「子どもたちが通学できる」が約3割となっています。

公共交通サービス維持に向けた公的負担のあり方では、「公共交通サービスの効率化を図りながら、公的負担も効率化すべき」が約4割であり、豊浦地域でやや高い傾向になっています。次いで、「誰もが利用しやすい公共交通サービスの充実を図るためには、公的負担の増加は仕方ない」が約4割となっており、豊田地域、豊北地域でやや高い傾向になっています。

3.3. 交通事業者・総合支所ヒアリング結果

ヒアリング調査結果についてです。

サンデン交通へのヒアリング調査では、「現在の路線網は下関駅および新下関駅へ集中している形であり、駅に近づくほど多くの路線が重複して運行している」

「コロナ禍のバス利用者の減少によって、当初想定の10年先の利用者減少局面になっている」「運転手の高齢化、2024年問題への対応のためには便数を減らさざるを得ない状況である」「インバウンドに向けて、シンプルな情報発信、デジタル化の推進が有効」「市のまちづくり施策、福祉施策との連携が必要」等のご意見をいただいています。

ブルーライン交通へのヒアリング調査では、「補助金による補填が不可欠な状態である」「コロナ禍で利用者は2割程度減少」「バス車両の老朽化が進んでいるが、入れ替えは困難な状態である」「豊北エリア、豊浦エリアでは、路線バスと重複する形でNPO法人による病院への無料送迎が運行されている」等のご意見をいただいています。

タクシー協会へのヒアリング調査では、「人材確保は最も重要な課題」「乗務員を深夜帯に常駐させるコストに見合う利用がない」「免許返納者への1割引は事業者負担で導入している」「下関市とタクシーによる観光ツアーを企画したが、利用者からは好評」等のご意見をいただいています。

各総合支社へのヒアリング調査では、主に生活バスに関するご意見を頂いております。菊川総合支所からは「生活バスは毎年見直しを実施している」「全路線が市街地を周回するルートを設定」等、豊田総合支所からは「生活バスの利用方法が複雑なため、乗りたいのに乗れないという意見もある」等、豊浦総合支所からは「NPO法人が高齢者の移動手段として、福祉交通を無償運行している」「ブルーライン交通や福祉交通の利用状況、福祉交通の特徴を踏まえて、効率的、持続的な生活交通を検討していく必要がある」等、豊北総合支所からは「廃止されたバス路線の代替路線として生活バスを運行」「ブルーライン交通の路線と重複するところにはバス停を設置していない」等の、主に生活バスの現状に関する情報を頂いております。

4. 地域公共交通の課題と方向性

これらの現状とアンケート、ヒアリング調査結果を踏まえた、市全体の課題と方向性についてです。

人口減少による過疎化、高齢化が著しく、学校の統廃合等などの影響によって日常生活における足の確保が深刻化してきている状況です。さらに、コロナ禍による利用者数の減少や2024年問題への対応などから、これまでどおりの公共交通の維持が困難な状況です。交通事業者によるサービス提供が困難な地域では、市の生活バスやNPO法人等による移動サービスが補完している現状がありますが、交通事業者との共存など将来的な持続性に課題を抱えている状況です。市民の移動手段は自家用車が中心となっており、バス路線は中心部では渋滞の影響を受け、郊外は赤字路線を多く抱えている状況です。しかしながら、市民の2割は運転免許を保有しておらず、6割以上は、いずれは免許返納を検討しており、自動車が運転できない場合の移動手段として公共交通の必要性が期待されている状況です。ただし、現状では公共交通の利用頻度は低く、バス等の乗り方がわからない、行き先や時刻表を知らないなど公共交通への認知度不足も見られます。今後について、公共交通サービスの効率化を図りながら、公的負担も効率化すべきと、公的負担の増加は仕方ないという意見が多くを占めている状況です。

これらの状況を踏まえた計画策定に向けての方向性としては4点をあげています。1番目が「まちづくりの考え方に基づきニーズに応じた利便性の高い公共交通ネットワークの再編」すること、2番目が「多様な連携主体による地域の実情に応じた持

続可能な公共交通体系の構築」すること、3番目が「誰もがわかりやすく、将来にわたって安全安心して利用できる交通環境の形成」すること、4番目が「地域の足を確保する公共交通の維持・利用促進に関する市民意識の醸成」することです。

会長：

ご質問やご意見のある方は挙手をお願いします。

委員 A：

公共交通について、「公」は儲からなくても市民の足を守る責務がありますが、下関市の輸送サービスは、事業性を確保しなければならない「民」が担っている状況です。「民」は必ず採算性が求められるため、「公」と「民」は交わりにくいものであると思われませんが、下関市でどうやって公共交通を守っているかを考えていくにあたって、下関市が市営バスをやっていく気持ちが無いとうまくいかないと思います。「公」と「民」が交わることは難しいと思うので、検討していただきたいです。

また、旧4町では、学校の統廃合が進んでいますが、若い人の関心は子供の教育です。学校の統廃合により、高校が無い地域が発生し、そのような地域から人口が流出していくこととなります。統廃合後の、通学路線をどうやって確保するか考えていく必要があります。今後は大ナタを振ってやっていかなければ、下関市の公共交通はよくなるのではないかと思います。

事務局（交通対策課）：

市営バスの検討についてですが、公共交通空白地域をカバーするための生活バスは、すでに市が運行している状況です。市が生活バス以外の路線バスを運行していく必要があるかは、今後、検討課題の一つとしていきたいと思っています。

旧4町におけるスクールバスについては、地域の実情に応じて、市が生活バスを運行しています。スクールバスの運行については、教育関係の部局とも連携していきながら、役割分担などの今後の在り方について計画に盛り込んでいきたいと考えています。

委員 A：

公共交通がまちづくりに役立つという面が弱いのではないのでしょうか。

事務局（交通対策課）：

まちづくりに則した公共交通とのご意見についてですが、資料3ページに示すように下関市都市計画マスタープランや下関市立地適正化計画と整合した計画として進めていく予定です。特に、現行計画の策定時には立地適正化計画は策定されておらず、住みやすいまちを目指して、必要な公共交通ネットワークを維持していくことで、公共交通の見直しをしていきたいと考えております。

会長：

NPO 法人が運行する無償輸送サービスについて、担当である福祉関係で補助金を出しているのではないのでしょうか。交通対策課ではどの程度把握しているのか教えてください。

事務局（交通対策課）：

NPO 法人により通院、買物の利用のために運行していることを確認しています。行政は補助金を出しておらず、NPO 法人が地域の薬局やクリニックの利用者のために無償運行しているものです。

会長：

行政が手を出しにくい部分ではあると思いますが、地域に必要な輸送サービスとして検討していただきたいと思います。

委員 B：

NPO 法人による輸送サービスは、料金を収受していないという理解でよいでしょうか。

事務局（交通対策課）：

その通りです。

委員 C：

今後の計画策定にあたっては、公共交通事業者の担い手確保についても検討して計画に盛り込んでいただきたいと思っています。

会長：

議事（1）について、素案として方向性についてはご承認ということによろしいでしょうか。

拍手をもってご承認をお願いいたします。

<委員拍手>

（2）一般乗合旅客自動車運動事業者における路線廃止について

事務局（交通対策課）：

路線廃止を実施しようとする一般乗合旅客自動車運動事業者はサンデン交通です。

道路運送法第 15 条の 2 により、路線廃止に係る事業計画の変更をしようとするときは、その 6 か月前までに、その旨を国土交通大臣に届け出なければなりません。

ん。また、旅客の利便を阻害しないと認められる場合にあつては、その30日前までに届け出なければなりません。そのため、本協議会にてご承認いただければ、「旅客の利便を阻害しないと認められる場合」として手続きを行うこととなります。

路線廃止の詳細については、サンデン交通よりご説明させていただきます。

サンデン交通：

全国的な運転手不足は弊社も例外ではありません。運転手は10年間で65人、22%減少しています。定年退職等により、今後は毎年10名の退職者が見込まれます。また、今年度は2名しか採用できていません。運転手の平均年齢は51才となっており、約6割が50歳以上です。

今後は10年で運転手は3割減の見込みです。運輸業界の2024年問題により、勤務間インターバルが最低8時間から最低9時間になります。これに対応するためには、始発を遅くする、終便を早くする必要があります。2年前にもコロナ禍の影響で大幅に減便しており、これ以上の減便は回避したいところですが、運転手不足や2024年問題を踏まえ、減便をせざるを得ない状況にあります。

来年の3月にダイヤ改正の実施を予定していますが、朝の彦島方面から、彦島大橋を通過して、東駅に行く3便を2便に減らして対応したいと考えております。現在は、彦島の東側から2便、西側から1便が彦島大橋を通過して、東駅に向かっていますが、東側の2便を1便にして対応したいと考えています。

廃止する路線は、朝に片方向のみを運行しており、朝に廃止区間から乗られる方は、帰られる際は周辺のバス停を利用されています。廃止されるバス停の利用者数は、平均して3人程度です。周辺に代替する便があるため、通学できなくなるという状況にはなりません。

現状のダイヤでは既に限界が来ており、全体のバス路線が維持できない状況となっていることから、ご理解をお願い申しあげたい。

会長：

事業継続のために一部廃止はやむを得ない状況と理解いたします。高校等への情報の周知はしっかりやっていただきたいと思います。

会長：

議事(2)について、ご承認ということによろしいでしょうか。

拍手をもってご承認をお願いいたします。

<委員拍手>

4 報告

(1) 令和5年度下関市地域公共交通計画策定業務の契約の一部変更について

事務局（交通対策課）：

契約の一部変更の内容についてご説明いたします。

市民アンケートの実施にあたり、市民全体に対して2,500世帯に配布することを想定していましたが、受注者との協議により、都市計画マスタープランに即した地域設定でアンケート調査を実施することにより、地域特性をより正確に把握できると判断したため、5,000世帯に配布することとしました。

会長：

ご質問やご意見のある方は挙手をお願いします。

<意見なし>

会長：

以上を持ちまして、第4回下関市地域公共交通協議会を終了いたします。

5 閉会

事務局（交通対策課）：

次回の協議会については、来年1月末を予定しております。