

令和6年度 下関市地域公共交通協議会（第2回）  
議事録（概要版）

令和6年6月27日（木）10：00～

下関商工業振興センター 第1研修室、第2研修室

1 開 会

2 あいさつ

3 委員紹介

4 議 事

（1）下関市地域公共交通網形成計画の一部改訂及び地域公共交通確保事業に係る  
計画（案）について

事務局（都市計画課）：

①「下関市地域公共交通網形成計画」の一部改訂についてご説明いたします。

路線バスや地域生活バスの運行につきましては国の補助事業を活用するために、地域公共交通計画に補助対象系統を位置づけ、地域公共交通計画と補助制度の連動化が必要であるため、現計画である下関市地域公共交通網形成計画の一部改訂に対応するものとなっております。

こちらについては、「追補編」として作成しており、次の②地域公共交通確保維持事業に係る計画について、関連する内容となっております。

この「追補編」につきましては、当委員会の承認を得なくても変更できる範囲内の内容となっておりますが、②地域公共交通計画別紙の審議にあたり、必要なものでありますので本議案の中に示させていただいております。

②地域公共交通確保維持事業に係る計画についてですが、国が定める「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」について、大臣認定を受けることが必要となっております。

昨年までは、フィーダー系統のみ当協議会で審議しておりましたが、「地域公共交通計画と補助制度の連動化」により、補助制度を活用するためには、令和7年度事業からは、幹線系統につきましても当協議会の承認を受けた計画が必要となっております。

このため、この計画を「地域公共計画（別紙）」（案）として、今回、当協議会で承認を求めるものです。

また、補助系統などが複数の市町村にまたがっている場合につきましては、関係市町と結果を共有する必要がございますので、関係市町へ情報を共有することについてもあわせて承認を求めるものとなっております。

なお、資料の右下の方にもお伝えしておりますけれども、一般的な年度の考え方は、「4月から3月」となっておりますが、当補助金の年度は「令和6年10月から令和7年9月」までの期間となりますので、ご注意ください。

本日、ご審議いただく計画書につきましては、「地域公共交通確保維持事業に係る計画」、「地域公共交通計画（別紙）」というものになります。

地域間幹線系統の「地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統及び運送予定者」（国庫補助金の対象となる系統）ということになりますが、こちらにつきましては、サンデン交通が6系統、ブルーライン交通が2系統となっております。

この系統につきましては、別綴じの「下関市地域公共交通網形成計画追補編」、1ページ目に補助系統の地域公共交通における位置づけ・役割を、3ページに補助系統の路線図を掲載しております。

続きまして、フィーダー系統の「地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統及び運送予定者」、国庫補助金の対象となる系統につきましては、下関市生活バス6系統となります。

この系統につきましては、別綴じの「地域公共交通網形成計画追補編」、1ページ目に補助系統の地域公共交通における位置づけ・役割を、5ページに補助系統の路線図を掲載しております。

続きまして、②地域公共交通計画の別紙につきましてご説明させていただきます。

地域公共交通計画認定申請書というものがあります。

右上に【幹線系統】と書かれている資料になります。

本件につきましては、国土交通大臣の認定にあたり、「地域間幹線系統」と「地域内フィーダー系統」を分けて認定申請をする必要がありますので、それぞれの計画を示させていただきます。

まずは、「地域間幹線系統」の計画の説明をさせていただきます。

この「地域間幹線系統」の主な要件につきましては、一般乗合旅客自動車運送事業者、下関市では、サンデン交通、ブルーライン交通が運行している複数市町村にまたがる経営赤字が見込まれるバス路線となっております。

なお、ここでの市町村は、平成13年3月31日時点での判定になりますので、例えば下関駅から豊田町西市といった路線につきましても該当いたします。

この1ページ目の【幹線系統】と書いてある「地域公共交通計画認定申請書」が国土交通大臣の申請の頭紙になります。

記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付することとされますが、こちらは先ほど手元にお配りしております「交通戦略」と先ほどご説明いたしました「追補編」が該当いたしますので、この必要部分を抜粋して、この申請書に添付する形になります。

資料を一枚めくっていただいて、右上、別紙【幹線系統】と書いてあるものが地域公共交通計画の別紙となります。

本計画案は、令和7年度から令和9年度の3年間となっておりますが、毎年度計画を提出するような形になっています。

以下、項目ごと記載内容の要件についてご説明いたします。

「1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性」についてですが、乗合バス系統におけるバス路線の目的及び必要性を、記載しております。

「2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果」については、事業の木方及び効果を記載しております。

「(1) 事業の目標」といたしましては、利用者数、公的負担は現状維持、収支については1%の改善ということで記載しております。

「(2) 事業の効果」といたしましては、幹線バス系統を維持することで、交通手段が確保されることなどを記載しております。

3ページ、「3. 「2」の目標を達成するために行う事業及びその実施主体」といたしましては、ICカードシステムの利用促進による情報提供及び周知の徹底などの各事業と、その実施主体を挙げております。

「4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行システムの概要及び運送予定者」につきましては、資料の6ページから8ページの「表1」の黄色で着色している部分になります。こちらが先ほどご説明しました事業者及び補助系統となります。

3ページに戻っていただき、「5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額」につきましては、9ページから16ページの「表2」の黄色で着色している部分になります。

9ページから14ページまでがサンデン交通の状況、15ページ16ページはブルーライン交通となっております。

3ページ戻りまして「6. 「2」の目標・効果の評価手法及び測定方法」につきましては、利用者数や収支などについての測定方法を記載しております。

「7」につきましては、該当はございません

「8. 別紙1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧」につきましては、

17ページ「表4」の黄色で着色している部分になります。旧豊浦町、旧豊田町が該当となっております。

「9. 生産性向上の取組みに係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項」につきましては、18ページ、19ページの「別添1-1」、「別添1-2」の黄色で着色している部分が該当となっております。

こちらと同じように、サンデン交通6系統、ブルーライン交通2系統が該当という状況であります。

一番下の「10」につきましては、該当はございません。

「11. 車両の取得に係る目的・必要性」につきましては、ノンステップバスの導入の必要性などを記載しております。

「12. 車両の取得に係る定量的な目的・効果」につきましては、(1)に事業の目的、(2)に事業の効果を記載しております。

「13. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額」につきましては、資料20ページから22ページの「表6」、及び、23ページから31ページの「表7」に示しております。

「14」から「17」につきましては、該当はございません。

5ページ、「18. 協議会の開催状況と主な議論」につきましては、昨年の当協議会の発足から、これまでの開催状況等を記載しております。

「19. 利用者等の意見の反映状況」につきましては、利用者等の意見の反映状況を記載しております。運行の見直し、効率化に取り組んでおりますが、利用者からの系統及び便数の維持を求める要望は強く、利用者が減少する中での運行の維持及び継続が大きな課題となっております。

32ページから34ページにつきましては連動化に係る最低限の記載項目があるかのチェックリストとなっております。

こちらはすべて該当する部分を、チェックリストを示させていただいております。続きまして、「フィーダー系統」の計画を説明させていただきます。

「地域内フィーダー系統」の主な補助要件につきましては、幹線バス系統への接続または交通不便地域を運行する経常赤字であるバス路線となっており、「下関市生活バス」の路線が該当いたします。なお、下関市生活バスとは、菊川、豊田、豊北地域において地域が主体となって運行している、いわゆるコミュニティバスとなっております。

下関市につきましては、運行ダイヤが定められた定時定路線型の8系統と、予約制デマンド型の5系統、合わせて13系統運行しております。

この13系統の内、豊田地域を運行する4系統と、菊川地域を運行する2系統について先ほど説明した要件に該当いたします。

35ページ、こちらの【フィーダー系統】と書いてある「地域公共交通計画認定申請書」につきましては、国土交通大臣あての申請の頭紙になります。

先ほど幹線系統でご説明させていただきましたが、下の方に「記載すべき事項をすべて記した地域公共交通計画を添付すること」とありますが、こちらもお手元にお配りしている「交通戦略」と、先ほど説明いたしました「追補編」が該当しますので、必要部分を抜粋して、この申請書に添付する形になります。

36ページ、右上に別紙【フィーダー系統】と書いてあるものが地域公共交通計画の「別紙」となっておりますが、以下、記載内容についてご説明いたします。

「1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性」については、豊田、菊川地域の生活バス路線の目的及び必要性を記載しております。

「2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果」につきましては、必要な目標及び効果の方となっております。

「(1) 事業の目標」といたしましては、利用者数、公的負担は現状維持、収支については1%の改善ということにしております。

37ページ、「(2) 事業の効果」といたしましては、生活バスを維持することで日常生活に必要な移動手段の確保されることなどを記載しております。

「3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体」といたしましては平成30年4月に開始した1乗車100円とするワンコイン化の継続などの各事業等の実施主体といたしまして、下関市を挙げております。

「4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者」につきましては、42ページの「表1」に詳細を記載しております。

この表1の資料といたしまして、43ページ以降に「運行回数の根拠資料」、「フィーダー補助系統の概要一覧」、「運行系統図」、「時刻表」、「交通不便地域指定地区図」を添付しております。

37ページ「5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額」につきましては、補助対象経費から国庫補助金額を引いた額を委託料として下関市が負担することということが記載しております。

38ページ、「6. 「2」の目標・効果の評価手法及び測定方法」につきましては、利用者数や収支についての測定方法を記載しております。

「7」から「9」につきましては、該当ございません。

「10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要」につきましては、54ページの「表5」に、対象地区、人口、根拠法令等を記載しております。また、5

5 ページに、「人口集中地区以外の地域及び交通不便地域の図面」を添付しております。

38 ページ、「11」から39 ページの「17」までにつきましては該当ございません。

「18. 協議会の開催状況と主な議論」につきましては、当協議会の前身の「地域公共交通会議」以前の開催状況から、これまでの開催状況等を記載しております。41 ページまでまたがって記載しております。

「19. 利用者等の意見の反映状況」につきましては、利用者の意見の反映状況を記載しております。

これまで実施したアンケート調査を踏まえてバス路線の再編等の検討を行っており、引き続きいろいろと意見を踏まえながら、運行計画について検討していきたいと考えております。

56 ページから58 ページは、連動化に係る最低限の記載項目があるかどうかのチェックリストとなっております。

以上が、地域公共交通確保維持事業に係る計画の内容でございます。

なお、今後の申請手続きにおいて、方向性に影響ない軽微な変更があった際は、会長に相談の上、事務局にて対応させていただければと思います。

また冒頭にご説明いたしましたように、補助系統が複数市町村にまたがっている場合につきましては、関係市町へ結果を事後共有することについて当協議会で合意を得る必要がありますので、関係市町へ結果の事後共有につきましてもご承認いただければと思います。

今後とも、バス運行について、国の支援をいただき維持していきたいと考えておりますので、ご審議のほど、よろしく申し上げます。

会長：

それではご質問、ご意見等ございましたら挙手にてお願いできればと思います。

委員 A：

旧豊浦郡は、菊川町には田部高校があり、豊田町には西市高校があり、豊浦町には響高校があり、それから豊北町には北高校があり、その地域の子供たちは、その学校に行くことによってそういう教育機会があったんですけども、西市高校が閉校になったりして、美祢や豊北の方に行ったりしております。田部高校が来年でなくなるんです。厚狭高校と一緒にあって「厚狭西高校」になるんです。そうすると、菊川町には地元の高校が無くなるんです。西市高校が無くなって、西市から高校が無くなる。それから、田部高校は小月の方から来てたんですけど、

そういう子供たちが無くなる。豊浦の響高校が無くなったんですが、あそこは山陰線があるので下関まで1本で出れるので、影響は無いでしょうけど、下関北高校がまた定員割れをおこしていて、近い将来無くなるんじゃないかと言われております。そうすると旧豊浦郡の子供たち、その生活者たち、高齢者は、免許がなければ生活できないので、ある程度みんな運転しているんです。それからすると、旧豊浦郡の人達は教育格差が起こる、公共交通をある程度がんばって、公共交通の不便地域を解消する、そういうふうなものをしっかりやってもらえないと、旧豊浦郡はこのままでいきますと学校にも行けないという状況にもなると思うんですよ。

だからそういうところを、教育格差の問題とか、住みにくさの問題もあるんですけども、公共交通の不便地域解消に取り組んでもらうことで、何とか解消していけたら、そういう風に思うわけです。確かに、それなりの法律に基づいて事務局の方もしっかりやっただいてるんですけど、現実には、それ以上のスピードで進んでいるので現場、現地はどうなっているか押さえた上でないと、旧豊浦郡の公共交通からきちんとしていないと学生も通学できなくなってくるので、そういったところからお考えいただいたらと思います。

事務局（都市計画課）：

今、言われた意見につきまして、事務局の方としては十分認識しているところでございます。後ほど、ご説明いたします新たな下関市地域公共交通計画を策定していく予定にしております。その中では、旧市内と4町は状況が違うので、実態を踏まえて対応が必要というところ。あと、やはり皆様のご意見をしっかりと聞きしながら、交通計画を考えていかないといけないというふうに思っておりますので、そういったところを今年度やって、その中で可能な限り交通体系の構築を考えていきたいと思っております。

委員B：

地元の人の声の補足をしたいと思います。

豊田町の中とか8時以降は全然機能していないということで、市内がどうかタクシーを出してくださいという要望がありますが、これは正直言って、実質できない。そうすると、菊川も、豊田町も夜の仕事している飲み屋さんとか食事処で、いつもタクシーが捕まらないので、お客様がいなくなったというご意見があるんですけど、今の計画を見たら、路線バス、生活バスは時間帯も大体同じで、全部時間把握できてないですが、5時6時ごろには終わってしまう。そうすると、後の生活はどうなるか、タクシーに頼るということで、どう

にかしてくれないかというお話になります。これは、ある議員さんからの要望です。だけど、これは本当にこの下関市内から、豊田町より向こうはリスクがある、一番近いのが小月にあるタクシー会社さんということでやっているけど、なかなか業務員不足ということでどうにもできない、廃業が結構増えてきている。そういう面もちょっと考えて、市役所の方で考えていただきたいと思います。さらに、生活が、あくまで昼間だけの時間帯になっているということです。夜は8時とか9時とかには来れなくなる、そういうことで、そこで商売している人が地元で商売できない。川棚は観光地だから、タクシーが捕まらなかったら観光することができないという要望も聞いております。そういうところをよく考えて計画を立てていただきたいと思います。

事務局（都市計画課）：

時間帯が繰り上げられているということで、いろいろご意見いただいているのは承知しているところでございます。タクシーの需要も高まっている状況であります。運転手の不足で、4町までタクシーが行って、お客様をひらってというものは大変だというふうには聞いてます。対策といたしまして、例えば、他市で、タクシーアプリを入れて、タクシーを呼んだりという例もございます。あと、国の制度も、今、非常に緩和されておりましてライドシェアとか、そういったような制度も出てきております。市といたしましては、今後、いろいろな手段を通して、夜の時間帯においても、タクシーが確保できるような計画も考えていきたいと思っております。一方では、それにあたって業者としっかり話をしていければと思っております。

委員B：

菊川町、豊田町でアプリを操作して、例えば、豊田町に40、50分かけて行かないといけない。そういうリスクがあるので、そのアプリは入れないと思います。現実にあることを考えていただきたい。アプリは正直、下関は対象じゃないかなと思います。

委員C：

子供のため、学生移動を支える公共交通というところであれば、公共交通、路線バスで支えるという手が1つ、もう1つは教育支援の観点からスクールバスで支えるとか、そういう方法があるんじゃないかと。公共交通として支えるべきものと、それ以外の支援策を視野に入れて考えるところでございます。

委員 A :

公共交通の不便地域は、なぜそういう公共交通が増えなかったかは、それは民間業者からすると全然採算が合わないから。本当に採算が悪いものに、本当に公共だからということで取り組んでもらえるのだろうかという心配はある、そこはしっかりお願いします。問題は、田部高校があればいいが、田部高校がなくなれば西市からも小月からも厚狭高校に行ってしまう。そしたら次の子供たちはもう下関に出て行くか、あるいは、厚狭まで行くしかない。そしたら、そこまで行く足を確保してやらないといけなくなってしまう。

委員 C :

学校が無くなってしまったところの地域の子供たちがこれからどうするか。採算が取れない地域が、今ある生活バスとか、なにか手を打っていくというのがまず1つと、主要幹線は、市が補助金を入れて、事業者さんに持っていただくというような対応になる。アプリが有効になるとすれば、観光客が流れ込んでいる市内中心。例えば、山口市でやられてるように、事業者が協力されて、もしそれが実現すれば、少しその台数とか運転者にも、もしかしたら多少ほかの地域に回せる余裕が出てくるんじゃないかと、そういうイメージ。アプリはあくまでも中心市街地でやるんですけど、それが結果的にこの4町の方に配置されるタクシーとかにいい影響を与えるんじゃないかというところ。あとは、タクシーは家から家まで行ってもらえるサービスですから高いということだと思うんですけど、既存のタクシー事業者さんを強く支援していくような手法と、もしくはタクシーの代わりに何か用意する、今後の進め方として考えていただきたい。

委員 D :

高校の関係でいいますと、この4月から、豊田町西市から路線を再編してやっています。学生フリー定期券がありまして、美祢青嶺高校、美祢市にある成進高校の生徒が数名、住所地を見てもみますと殿敷、田部、稲見、豊田町現状そういった方がいます。

会長 :

今ご提供いただいたようなお話は、これから計画策定していく中で、より大事になってくるかと思しますので、また交通事業者さんもしっかりと補完していただければと、よろしく願いいたします。

特にないようでしたら、議案1の方ですが、ご承認いただくということによろしいでしょうか。

<委員拍手により承認>

会長：

続きまして、報告（1）令和5年度自家用有償旅客運送の運行実績について、ご説明をお願いいたします。

事務局（都市計画課）：

報告（1）令和5年度自家用有償旅客運送の運行実績について、説明いたします。

本市では、公共交通の不便地域での住民の移動手段確保のため、道路運送法の登録を受けた「自家用有償旅客運送」として、下関市生活バスと、下関市外出支援サービスの2つを運行しております。

1枚目が、下関市生活バスの資料になります。過去7年間の下関市生活バスの利用者数と人口推移を表した資料となっており、生活バスを運行する菊川・豊田・豊北地域の人口を折れ線グラフ、利用者数を棒グラフでお示ししております。

2枚目が下関市外出支援サービスの資料になります。過去9年間の外出支援サービスの利用者数と推移を表した資料となっております。

それでは、下関市生活バスの地区別の状況につきましては、各総合支所地域政策課より、下関市外出支援サービスにつきましては、長寿支援課よりご説明いたします。

事務局（豊田総合支所）：

令和5年度の豊田地域の実績についてご説明いたします。

豊田地域の生活バスは、壱路子線、一の俣線、今出線、一の瀬線の4路線で運行を行っております。この4路線、全てデマンド方式、予約での運行を行っており、運行回数は各路線1日3便となっております。利用者数については、壱路子線1,023人、一の俣線456人、今出線284人、一の瀬線566人、全体の延べ利用者数は2,329人でした。前年度の利用者数2,508人に対し、179人の減となりました。この利用者数減少は、生活バスを利用される多くの方が高齢者であることから、利用頻度の高い利用者が身体的理由等により乗降車が困難になられたことや、入院や施設入所などが主な要因と考えております。豊田地域は、主に病院受診・買い物目的で利用される高齢者が多いことから、まだこのバスをご存じない

方に対し幅広く周知するため、自治会を通じた利用促進の依頼や、関係自治会へチラシの回覧を行う等の啓発活動を実施し、利用者の確保に努めていきたいと思っております。また、新規利用者の獲得や利便性向上に向けたニーズの確認など、地域の現状に即した利便性の高い交通サービスの提供するための検討を引き続き行っていきたいと考えております。

事務局（豊北総合支所）：

豊北地域の生活バスの運行状況等を説明させていただきます。

豊北地域の生活バスは2路線あり、JR「滝部駅」を起点として田耕・北宇賀方面を往復する「北宇賀・滝部線」と、「豊北総合支所」を起点として、矢玉・二見地区の海岸線を巡回する「ぐるりん矢玉・二見循環線」があります。この2路線の運行を14人乗り車両1台により、定時定路線として、各路線1日3便交互に運行しております。運行は、委託契約による運行で、豊北のタクシー会社が請け負い、月曜日から土曜日の週6日、運行しております。運休日は、日曜、祝日、年末年始の12月29日から1月3日となっております。

次に、令和5年度の生活バスの利用者数についてですが、令和5年度の実績は北宇賀・滝部線が349人、ぐるりん矢玉・二見循環線が1,102人、合計で1,451人でした。令和4年度の利用者数1,822人に対し、371人の減となりました。利用者減少の要因は、既存利用者が高齢化により利用が難しくなったこと。そして、新規利用者の獲得につながっていないのが一番の要因と想定されます。今まで、豊北町の中でも人口が密集する場所をフォローした生活バス路線は、生活バスの利用料金が平成30年4月に100円になったことで、路線周辺の利用者は獲得でき、一時的に利用者の増加につながっていました。しかしながら、人口の減少により、人口が密集する場所自体が減り、これ以上に見込める需要が少なくなっていることが想定されます。利用促進の取り組みとしましては、3月のJRダイヤの改正に合わせ、JR・路線バス・生活バスのダイヤを1冊にまとめた時刻表を作成し、駅やスーパー、公共施設等に設置しています。また、ブルーライン交通様と協議を行い、令和5年3月末から、路線バスの「道の駅豊北」への乗り入れを開始いたしました。しかしながら、利用者の減少が続いておりますので、生活バスが本当に地域に現状やニーズに合った移動手段であるかの検討も行いながら、より地域にあった利便性の高い交通サービスの提供を、他市町の施策なども参考にしながら、検討してまいります。

事務局（長寿支援課）：

本市では、各総合支所の区域に住所を有する高齢者の方や身体障害者の方を対象として、外出支援サービス事業を実施しています。本事業は、社会福祉協議会に業務委託して実施しています。本事業は、移動に制約のある方に対する輸送サービスが十分に確保されていないとされた総合支所の地域において、公共の福祉を確保する観点から、寝たきり又は歩行が著しく困難な高齢者若しくは重度身体障害者等が通院等を行う場合に福祉車両による送迎を行い、これらの方の社会参加の促進や快適な生活の確保、健康及び福祉の増進を図ることを目的に実施しております。福祉車両は、令和5年度まで普通自動車2台、軽自動車2台の計4台で、いずれも車いす車両でございます。事業を利用いただくに当たっては、あらかじめの登録が必要となり、利用者には、①高齢者又は身体障害者であること、②総合支所の区域にお住まいであること、③身体の障害等により公共交通機関の利用が著しく困難であること、④日常的に車いす又はストレッチャーを使用していることの4要件に該当することを求めています。また、利用者の方にご負担いただく対価については、基本額として30分につき200円、車両の待機料が30分につき200円、燃料費が10kmにつき100円です。その他予約取消料や駐車料金、有料道路通行料等の実費について、利用者の方にご負担いただいております。次に、外出支援サービスの実績としまして、利用者数（延べ輸送人員）の推移をお示しいたします。棒グラフの長さで読み取っていただけますとおり、平成29年度をピークに減少傾向であり、令和5年度も前年度と比較し、利用者数が減少しています。減少した主な理由は、新規の登録者は一定数いるものの、従来登録いただいていた方が施設入所・病院への入院・死亡等により、サービス利用回数全体として減少しているものと考えられます。ただし、行政が推進する介護保険制度において、「地域包括ケアシステムを実現する」という目標があり、その一環として、高齢者が重度な要介護状態となっても住み慣れた地域で、できる限り暮らし続けられることを目指していること、そして、今後さらに高齢化率が上昇していくという状況を鑑み、本市としましては、この外出支援サービスの維持が必要と考えております。

会長：

ご意見ご質問ございますでしょうか。

委員E：

利用される方の決定は市の方でしているというところです。4つの条件というところで、利用者の幅がすごく狭いという状況があります。

もう少しこの外出支援サービスの条件を緩和して、利用できるようなになれば、自宅から目的地まで、移送していただけるというような事業もできるんじゃないかなっていうのを思っているところです。

地域の中でそういう仕組みができれば、一番いいんでしょうけど、なかなか有償サービスとかになると、条件も大変なところもあるようですので、市の方がそういうところではあるような仕組みを考えていただいて支援をしていただくとか、考えていただければいいなと思っています。

事務局（長寿支援課）：

条件がずっとこのように設定させていただいて、移動が困難な方に対するサービスで対応しているというところ、そうではない元気な方で条件を緩和は、福祉という側面から限界があると思います。やはり、公共交通の部分と一緒に検討しながらっていうのが必要ではないかなと思ひ、どのような方法が非常に不便を感じていらっしゃる方に対するサービスが適切なのかを検討していきたいと思っております。

会長：

福祉サービスと交通サービスの境目のところで、どうするかという、一番難しいところだと思うんですけども、またちょっと調整していただければと思います。

委員A：

1つは地域医療構想の考え方の中で、これから高齢者がすごく増え医療費がまかなえないという、入院から地域へ考え方があります。手術が終わったらすぐ病院から出し、あとは地域に回すので地域が面倒を見る、その中心に地域包括支援センターがあり、これからどんどん地域が高齢化していく中で、やはり高齢者は地域へ回されることとなります。住む人たちはどういうふうにするかという話になってきますが、グラフとか見ると、福祉サービスがどんどん増えているかのように思われますが、逆に減ってきている。大きな流れは、地域医療構想に基づいて動いていくと思うので、考えていただけたらと思います。

会長：

いずれも少し利用が減少しているというところがございますが、人口が減っているからやむを得ないというところもあるんですけども、これまで以上に、需

要発掘といえますか利用促進、そういったところを事務局の方で、ご検討いただければと思います。

報告（１）につきましては、報告済みとさせていただきます。続いて、報告（２）下関市総合交通戦略（下関市地域公共交通網形成計画）の進捗管理について、説明をお願いします。

事務局（都市計画課）：

報告（２）下関市総合交通戦略（下関市地域公共交通網形成計画）の進捗管理について、ご説明いたします。

資料③、「下関市総合交通戦略（下関市地域公共交通網形成計画）施策進捗管理シート」をご覧ください。

下関市総合交通戦略にて掲げております施策の具体的な取組は、全部で60あります。各取組の詳細につきましては、別冊「下関市総合交通戦略」の41ページからご確認下さい。

これら60の取組は、大きく4つの「施策展開の方向性」に分けられており、資料では、水色、緑、ピンク、黄色の四色で示されております。

この4つの方向性ごとに、主な施策の取組についてご説明させていただきます。

まず、水色部の「鉄道・路線バスを軸とした公共交通ネットワークの構築」についてです。1ページ目「施策1 - ①路線バス再編」の「1 路線バス再編」についてです。令和5年度の実施内容として、サンデン交通において、令和6年3月に再編が実施されております。

また、ブルーライン交通において、令和5年3月から道の駅「北浦街道豊北」への運行を開始し、令和6年度も継続して実施を予定しております。

続いて、緑色部の「市民の暮らしを支える生活交通体系の構築」についてです。こちらは、市の生活バスや、コミュニティ交通、スクールバスの運行に関する施策となります。

2ページ目一番上にございます「6 生活バス路線の再編」についてですが、令和6年度の実施内容としまして、菊川においてバスターミナルの移転を令和6年4月に行っております。

菊川総合支所の近隣に移転したことにより、市と運行事業者との連携が今まで以上に取りやすくなっております。

次に、ピンク色部の「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」についてです。公共交通利用環境の改善や、自転車利用環境の改善、外出機会の促進などに関する施策となります。

「1 ノンステップバスの導入促進」についてです。サンデン交通において令和5年度に10台の導入が行われ、導入率は96.2%となっております。また、ブルーライン交通においても令和5年度に2台の導入が行われており、今後も引き続き導入を予定しております。

続いて、「3 バス停の待合環境整備」について、市としても要望活動を行った結果、これまで歩道がなく危険であった下畔のバス停改良が行われました。

「7 鉄道駅施設の改良促進」について、令和5年4月より山陽本線のICOCAエリアが拡大されております。また、令和5年度に小串駅においてJR代行バスの乗り換えでの待ち時間対策のため、小串駅前仮設待合所を設置しました。

続きまして、3ページ目上から2番目にございます「10 タクシーサービスの向上」としまして、令和5年度にしもまちBABYタクシーアプリによる配車や、令和6年度にはどこでもおでかけクーポン券による利用を行っております。

「1 ノンステップバスの導入促進」についてです。サンデン交通において令和5年度に10台の導入が行われ、導入率は96.2%となっております。また、ブルーライン交通においても令和5年度に2台の導入が行われており、今後も引き続き導入を予定しております。

続いて、「3 バス停の待合環境整備」について、市としても要望活動を行った結果、これまで歩道がなく危険であった下畔のバス停改良が行われました。

「7 鉄道駅施設の改良促進」について、令和5年4月より山陽本線のICOCAエリアが拡大されております。また、令和5年度に小串駅においてJR代行バスの乗り換えでの待ち時間対策のため、小串駅前仮設待合所を設置しました。

続きまして、3ページ目上から2番目にございます「10 タクシーサービスの向上」としまして、令和5年度にしもまちBABYタクシーアプリによる配車や、令和6年度にはどこでもおでかけクーポン券による利用を行っております。

4ページ目の上から2番目にございます「駅周辺でのイベントの開催」としまして、エキマチ広場周辺にぎわい創出イベント企画運営を行っております。

また、ページ中ほどにございます「いきいきシルバー100」につきましては、公共交通機関を100円で利用できる制度でございますが、令和6年度より実施期間を変更し、毎週火曜日に実施することとなっております。

5ページ目1番上にございます「山陰本線を活用した利用促進」につきまして、令和5年8月にJR山陰本線利用促進協議会を設立し、今年度も引き続き、利用促進活動を実施してまいります。

最後に、黄色部分の「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」についてです。

こちらは、環境負荷の低減や意識啓発イベントの実施、交通に関する情報提供に関する施策となります。

6 ページ目 2 番目にございます「まちナビ下関の発信」として令和 6 年度にホームページの改良を予定しております。

続きまして、目標指標の評価について説明させていただきます。

資料③の一番最後にございます、「目標指標、進捗管理シート」をご覧ください。

目標指標全 11 項目は、大きく 3 つに分かれており、1 つ目「目指す姿の実現」、2 つ目「使える公共交通の実現」、3 つ目「みんなで公共交通の維持」となっております。

各目標指標の詳細につきましては、別冊「下関市総合交通戦略」の 83 ページからご確認ください。

目標指標 1 から 3 につきましては、評価の確認年次は 10 年後の 2028 年となっているため、今回は、目標指標 4 から 11 について報告させていただきます。

まず、目標指標 4 「人口に対するバス利用率」につきましては、

2023 年度実績は、約 9.4% となりました。目標設定時の利用率 13.6% から減少する結果となっており、こちらはコロナ禍の影響により利用者が減少しているものと考えられますが、昨年度の実績は 9.3% でしたので、少しの回復がみられます。

目標指標 5 「人口に対する鉄道利用率」につきましては、

2023 年度実績は約 8.5% となり、目標設定時の利用率 9.7% から減少となりました。

こちらにもバス利用率と同じくコロナ禍の影響により利用者が減少しているものと考えられます。

昨年度の実績は 7.8% ですので、回復傾向がみられます。

目標指標 6 「公共交通カバー率」につきましては、

鉄道やバス等の公共交通サービスを受けることができる地域として、

当該計画では、バス停から半径 300m、鉄道駅から半径 800m 圏内の地域における人口が、市内の総人口に占める割合を示しております。

2023 年度実績は 76.1% となり、目標設定時の 76.8% からやや減少しております。

目標指標 7 「路線バス観光きっぷの販売枚数」につきましては、2023 年度は約

10,600 枚であり、目標指標 8 「観光客数」につきましては、2023 年実績は約

572 万人となっております。前年比は、目標指標 7 では約 145% 増え、目標指数 8 では、約 125% の増加がみられます。

目標指標 9 「人身事故発生件数」につきましては、2023 年は 4 5 1 件となりました。2020 年までに 1, 2 0 0 件以下とする目標をすでに達成しております。目標指標 1 0 「バスの定期券販売枚数」につきましては、目標設定時の 4 万 8, 0 0 0 枚の維持を目標としておりますが、2023 年度は約 3 万 8, 2 0 0 枚となっております。

目標指標 1 1 「市民アンケートによる満足度」につきましては、設定当初は、「市民実感調査」の「公共交通の整備」に関する満足度を目標指標としております。しかし、この市民実感調査の調査項目が変わったことにより、目標指標に対して数値による結果をお示しできませんが、今後も引き続き、さらなる公共交通ニーズの把握に努め、関連施策の進捗を図り、満足度の向上を目指していきたいと考えております。

新型コロナウイルス感染症による影響はみられるも、公共交通の利用率や、観光客数など回復傾向がみられます。

目標達成に向け未だ厳しい状況に置かれておりますが、今後の状況に注視してまいりたいと考えております。

以上で、下関市総合交通戦略の進捗管理についてご報告とさせていただきます。

会長：

ご質問、ご意見ありましたらお願いいたします。

委員 C：

少し補足をさせていただきます。数年前に総合交通戦略を作って、目標を示したわけですけれども、結果としては、バスの利用率が下がっており、カバー率も下がっている状況にあります。

この 1 0 年 2 0 年のスパンとしては、下関市の公共交通利用が減少傾向にあった中で、コロナがありガクンと落ち、コロナ禍が終わったのに戻りきってないという現状があります。それがきっかけに、事業者の収益の低下になり、減便につながりサービスが低下し、またさらに公共交通離れに繋がると、そこでまた収益低下してしまうという、悪循環が進んでいるのかなととらえています。

市からは主要路線に対しては、年間 2 億 3, 0 0 0 万円の支出をして事業者の支援を補助しているものなんですけれども、コロナ時はさらに追加交付されているところなんです、2024 年問題というのがあって、就業時間が変わり運転手不足が生じている。

これは収益とは別の問題として浮上して、実際問題バスを運行できるかできないかという問題が別に生じる。事業者の方から補足があれば、ご事情含め、お話し頂ければと思うのですが、この3月に路線が大幅に減便して、一部路線が廃止されたということもあり、市民の皆様、市議会からも厳しく追求を受けております。

それについて、市の見解をお話ししますと、2024年問題があつて、いたし方ない部分があるので、路線の中でも、例えばすごく末端の方の路線で、本当に実は乗客数がほとんど乗ってませんという路線が減らされたりとかしているのは、事業の収益を見た上で、そういう戦略があるかないかということで、まだ理解が得られるところですが、比較的需要があるパターン、主要な路線の最終便が繰り上がって、それに対する批判であつたり、厳しいことをかなりいただいています。利用がほとんどない路線の効率化ってのは、厳しいけれど進めていかなければいけないと思うんですけど、そうは言っても中長期の理想としては、主要な路線で残すべき公共交通の線、幹線の部分は、サービスをしっかり確保し、向上していき、そういう路線の沿線に皆さん中長期的には居住を誘導して行って、ダウンサイジングしコンパクトに街をとらえていく、そういう構想を市としては目指しております。主要路線の減便等について、もしお話しできることがあれば、事業者さんの方から、ご事情とかとか、お話を伺うことが出来ればと思います。

委員F：

現状としまして、やはり昨今、燃料費や2024年の問題があり、労働環境改善のため、どうすればいいかということで、どうした結果、今現状のような状況になっております。主要路線だけでもという話もありますが、なかなかという状況が、現状であります。

今後どうなるかというのはなかなか、はっきり申し上げるのは、難しいと思います。

委員D：

このコロナ禍っていうのはすごいことだったと、今振り返って思います。大体半年ごとにダイヤの削減を行って、5年かけて、3割の収入が減って、コロナで戻ったのが大体2割。

現在バスの運用としてお客さんは、2割程度過密状態で乗ってもらっているといった状況となります。

働き方改革、それから運転手不足ということで、動きはもう逆にできないんですけど、スクール便の減便とか、そういったところも手を付けてやっています。

終便のメリハリという問題ですけども、コロナ前は22時半ぐらいだったのが、22時になり、21時半へ。お客様からは、残業ができないじゃないか。そういった声もありますけど、働き方改革、逆に皆さんの働き方も在宅勤務とか、そういった需要に変えていかざるをえないかなって思っています。

需要が少ないところは、やめていっても仕方ない、そういった計画も、今後は、どうしてもやっていかなきゃいけないということはあるので、また、その辺の計画も、ご提案させていただくことになると思います。

委員G：

終便の繰り上げなんですけど、これは2024年問題がありまして、勤務間インターバルの関係で労使で協議しまして、運転手不足があります。これを今まで通りすると、朝の便、通勤時間帯のバスを減便せざるをえない状況でございます。

朝の便を減便して始発を遅らせるか、夜の方を早くするか、労使で協議して、朝、通勤・通学にバスを確保するという観点から、夜の方をやむなく繰り上げをさせていただきました。

これがまた、運転手不足が解消できれば、伸ばして22時とかそういう時間帯に、走らせることが可能になるかと思えますけど、現状ではなかなか厳しいような環境でございますので、ご理解いただきたいと思えます。よろしく願います。

委員B：

私もいろんな意見を聞いておりますから、1つ例を言いますと、小倉の方から帰ってこられた、山陽線で帰ってこられたでも、最終だからバスがない。そういう中で、やはり2024年問題、本当に残業はできない。

以前は、一応残業という枠があったんですけど、今はそういうことできない。タクシーというのは24時間365日仕事です。それをどうやってローテーションチェック回していくかを考える。

最低3台から4台は残すようにして、勤務時間を考えている状況になるわけです。昔みたいに7時から16時までとか、それを10人、20人とすることは出来ないのです、とにかく何かあったときに、例えば自分の息子さんがちょっと怪我したから、病院へ連れていきたいけど交通便がないといった、そういうお客様も

いましたので、それを守れるタクシー会社として頑張っていきたいと思います。  
そういう面はちょっとカバーしていきたいと思います。

会長：

なかなか厳しい状況というのはよく存じ上げてるつもりですがけれども、鉄道含めて、バスタクシー、いろんな交通手段で、どういう組み合わせが正しいのか、都市構造の問題かなと思いますので、事務局の方でしっかりと交通事業者さんの状況をご理解いただいて、こういう有効な施策ができるのかというのがこの協議会で、引き続き検討していただければと思っております。

報告の（３）ですけれども、下関市地域公共交通計画策定業務の進捗状況等についてご説明お願いいたします。

事務局（都市計画課）：

報告（３）下関市地域公共交通計画策定業務の進捗状況等について、ご説明いたします。

「下関市地域公共交通計画策定業務」につきましては、当協議会においてご審議・ご承認のうえ、令和５年６月２１日に「福山コンサルタント」と契約を締結しております。

その後、令和５年８月２８日に、アンケート配布枚数の変更等に係る第１回の変更契約を行い、丁寧に市民や利用者のご意見を聞き課題を抽出するとともに公共交通の現状について理解を深めてもらうための地元説明会の時間を設けるなど、「下関市地域公共交通計画」の策定に時間を要することとなったため、第２回の変更契約を令和６年３月１１日に行い、業務期間を令和７年３月２８日までに延伸しております。

現在までの進捗状況については、令和５年５月に協議会にて「下関市地域公共交通計画策定業務」の発注について審議・承認のうえ、６月に契約を締結した後、７～９月の間に、バス、タクシーなどの交通事業者や、生活バスを運行している各総合支所地域政策課等の関係機関へのヒアリング調査を実施しております。

１０月に市民アンケートを実施、１１月に協議会にて、市民アンケートの結果等を反映させた「下関市地域公共交通計画」の素案の方向性等についてご審議・ご承認をいただいております。

令和6年2月に協議会にて、業務期間延伸等にかかる「下関市地域公共交通計画策定業務」の契約一部変更について、文書でのご審議・ご承認を経て変更契約を締結しております。

そして、6月に現計画「下関市地域公共交通網形成計画」の一部改定作業、「追補編」を作成しましたので、本日の協議会の議案（1）においてお示しさせていただきます。

今後の予定といたしましては、情報収集等、一部作業についてはすでに進めておりますが、8月までに、新計画「下関市地域公共交通計画」策定に係る事業内容・施策の検討について、交通事業者・各関係機関と協議等を行い、意見・意向等を確認いたします。

その後、8月下旬頃までに「下関市地域公共交通計画」の素案を完成し、9月の協議会にて「下関市地域公共交通計画」素案についてご審議いただきます。協議会でのご審議・ご承認後、12月頃までに市民や利用者のご意見を聞き課題を抽出するとともに、公共交通の現状について理解を深めてもらうための地元説明会を予定しております。地元説明会については、7箇所ほど旧4町+旧市内3箇所を予定しており、自治会長等の地域代表者等を対象に実施を考えております。

地元説明会でご意見等を聞き、ご意見等も参考とさせていただいたうえで、「下関市地域公共交通計画」案を作成し、令和7年1月に協議会にて本計画案の見直しについてご審議いただきます。

その後、2月にパブリックコメントを実施し、幅広い意見を集約した後、3月28日までに「下関市地域公共交通計画」案を完成させる予定としております。

会長：

今まさに計画の素案を作成されているというところです。いろんなご意見いただきましたけれども、次回の協議会でこの素案を検討するんですけれども、今皆様におかれまして、いろんなご意見の方にお伝えいただきましたら、素案の方にも反映させることができる部分もあるかと思っておりますので、ぜひ事務局の方も積極的に情報共有あるいは補正をお願いできればと思います。

報告（3）につきましても済みということにさせていただきます。以上で用意していた議事は終了となりますので、本日の会議につきましても以上とさせていただきます。

いただいたご意見等につきましては、事務局の方で検討の程、よろしく願いいたします。

以上を持ちまして、第2回下関市地域公共交通協議会を終了いたします。

## 5 閉 会