

令和6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6年11月11日（月）13：25～  
下関商工業振興センター 第2研修室

- 1 開 会
- 2 あいさつ
- 3 委員紹介
- 4 議 事

会長：

報告（1）下関市地域公共交通計画素案について、事務局より説明をお願いします。

事務局：

今回は「議案」ではなく「報告」とさせていただきます。  
今回、素案ということでまだ完成していない部分もございます。ペンディングの部分もございます。協議会の中でいろいろとご意見をいただいて一緒に作り上げていきたいというふうに事務局としては考えております。素案の概要の方で説明したいと思います。

地域公共交通計画の構成でございます。

地域公共交通計画は5章からなっております。

第1章で、目的、計画区域、計画期間を決め、第2章で、現状と課題の整理を行いまして、第3章で、地域のあるべき姿の中で地域公共交通が担うべき役割について、基本方針を定め、実現するために達成すべき目標を立てるような形になっております。

第4章で、目標を達成するために行う事業を決め、第5章で、目標が達成されたかどうかを評価する方法を決める流れになっております。

2ページでございます。

第1章下関市地域公共交通計画についてです。

この計画の目的は、現在、第3次を計画策定中の「下関市総合計画」や

「下関市立地適正化計画」に合わせまして、公共交通におきましても、まちづくりとの連携をさらに推進し、利便性の高い持続可能な公共交通体系を構築するため、現在ございます「地域公共交通網形成計画（平成29年～令和8年）」を見直しまして、新たな地域公共交通に関する各種取組を定め、促進していくことを目的としております。

関係する法令は、「平成19年活性化再生法」で、それから令和2年や令和5年の法改正により、様々な方向性が示されており、この度の計画の方に盛り込んでいっている状況でございます。

3ページでございます。

計画区間は下関市全域、計画期間は令和7年度から令和11年度の5年間ということになっています。

計画の位置づけとしましては、都市計画関連の計画と、連動させていくことを目的としています。都市計画自体の計画は20年ということでもかなり長いスパンですが、今回の計画は5年ということで若干の差異がございます。

立地適正化計画の考え方に公共交通計画を連動させていくということで考えていきたいと思っております。

4ページでございます。

下関市の現状と課題ということで、現在の社会経済情勢でございます。本市も人口減少（1980年をピークに約2割減）と高齢化の進展が進んでいる状況でございます。

特に、豊田、豊北地域では、その傾向が顕著に出ている状況でございます。今後も進展するという状況と思われれます。

また、地域別の人口分布でいいますと、人口の約8割以上が市街地地域に集中しておりまして、郊外部では低密度分散型の都市構造になっているという状況でございます。

5ページでございます。

公共交通の現状と課題でございます。

左側の方に交通手段の分担率を表しております。

自動車での移動が一番多く、平成11年になりますけれども、パーソントリップ調査時よりも、平成27年の方が64.5%と増えている状況でございます。

また、郊外部では、約8割の方が車での移動で、公共交通の利用は約1割未満と自動車に過度に依存した暮らしになっているのが現状でございます。

年齢別にみた場合でも、60代以上でも約7割が自動車での移動ということで、次いで、徒歩、バスなどに順になっております。

先ほども言いました、自動車に過度に依存した暮らしということで顕著に表しています。

右側の方で、公共交通の利用者の推移でございます。

鉄道、路線バスともに、年々減少傾向が続いておりましたが、コロナを機にさらに減少しまして、現在は、回復基調にあります。コロナ前までには戻っていない状況となっております。

また、菊川、豊田、豊北で走っている生活バスは、料金が100円となった平成30年は利用者数が増加しておりますが、その後は年々減少傾向ということでございます。

タクシーについても、減少傾向が続いておりましたが、コロナを機にさらに減少し、現在は横ばいの状況が続いております。

6ページでございます。

公共交通のカバー率というものでございます。

鉄道駅から800m圏内、バス停から300m圏内を図の方の赤丸で囲っておりますが、その中にいる人口を求めまして、それが公共交通のカバーをしているということでカバー率を算出しています。

市全体では、約8割のカバー率にはなっておりますが、豊田や豊北地域では約6割から7割のカバー率で地域により、格差が生じているような状況でございます。

7ページでございます。

今度は路線バスの運転手の状況です。

サンデン交通におきましては、毎年運転手が減少しております。高齢化の方も進んでいます。ブルーライン交通におきましても、高齢運転手の割合が高くなっている状況です。

右側でございます。

路線バスの運行に係る費用の内訳でございます。

サンデン交通におきましては、令和5年度の経常費用約25億円のうち、約3割弱（6.54億円）が国・県・市からの補助金で賄っている状況でございます。

ブルーライン交通におきましては、廃止代替路線の運営として、経常費用約2億3千万円のうち、約8割強が同じく補助金で賄っている状況でございます。

また路線別で見ますと、全132路線のうち、31路線が黒字で、残り8割は赤字路線で非常に厳しい経営状況が続いている状況となっております。

8ページでございます。

計画の目標と基本方針の検討でございます。

第2章の現状と課題を整理していったものでございます。

本市では、人口減少や高齢化の進展、郊外部では低密度分散型の都市構造になっている背景がございます。

公共交通の問題構造として、自動車に過度に依存した暮らしや、公共交通利用者の減少が続き、収益低下につながっております。

これに、運転手不足などが重なり、サービスレベルの低下や、新たな投資が困難になるなどして、路線の廃止や減便が行われ、そのことがさらに利用者の減少につながるという負のスパイラルが起こっている状況です。

この公共交通の問題構造への課題としては、「主要路線のサービス水準の維持・向上」、「交通不便地域の実情に応じた移動手段の確保」、「公共交通の利用率向上」などがあげられます。

これらの課題を達成するための目標としまして、本市では「市民が継続的に利用したくなる利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供する」という目標を掲げました。

また、目標を達成していくための基本方針としまして、3つの方針を定めております。

9ページでございます。

まず、基本方針の考え方ということで、基本方針Ⅰのまちづくりと連動した持続可能な公共交通ネットワークの構築ということで、方針を掲げております。

①の下関市における将来都市構造（コンパクトプラスネットワークのまちづくり）との連携でございます。

上位計画になります「下関市都市計画マスタープラン」では、将来都市構造として、図に示す拠点の形成（都市拠点、地域拠点、地域拠点（田園住宅型）、集落拠点）と各拠点間の連携を促す連携軸の形成を目指している状況です。

コンパクトプラスネットワークのまちづくりの考え方に基づきまして、各拠点における集積を高めること、各拠点間の連携軸を形成するための公共交通ネットワークを再編すること、交通結節点を強化すること、を図っていく必要があることから、公共交通の方は、4つの取組の方向性を明示することとしました。

「都市拠点」では、現在比較的高い公共交通サービスが提供されている一方で、市内の慢性的な渋滞や、公共交通ネットワークのわかりにくさ、運転手不足などにより、移動サービスの質や量が低下している状況もございます。

このため、デジタル技術の活用、新たな移動手段の検討、駅を中心としたまちづくりと一体となった都市機能の強化を推進していくことをうたっております。

「地域拠点」ですが、複数の交通事業者によりサービスが提供されておりますが、利用者の減少などから、公共交通の持続可能性が課題となっております。

このため、路線バス・生活バス・タクシーの維持、新たな移動手段の検討、他分野との連携・協働による移動手段の確保をしていきたいと思っております。

「集落拠点」ですが、人口減少による需要の減少を背景として、タクシーを含む地域公共交通サービスの低下が続き、公共交通事業者だけでは移動手段を十分に提供することが困難となっております。

このため、地域のあらゆる輸送資源の総動員による移動手段の確保であったり、路線バス・生活バス・タクシーの維持、新たな移動手段の検討、他分野との連携・協働による移動手段の確保をしていきたいと考えております。

「拠点間」は、既存の鉄道、路線バスを活用し、広域的な連携軸を維持し、交通結節点における機能強化を図ることとしたいと思っております。

10ページでございます。

「基本方針Ⅰのまちづくりと連動した持続可能な公共交通ネットワークの構築」の②の下関市立地適正化計画との連携でございます。

令和2年1月に定めております「下関市立地適正化計画」では、長期的な視点で公共交通沿線に居住を誘導するための居住誘導区域を設定しています。

この「居住誘導区域」とは、人口減少の中にあっても、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるように居住を誘導する区域のことでございます。

資料や画面では、着色している部分がそういった区域となっております。

この区域では、鉄道駅の利用圏（半径800m）及びバス停の利用圏（半径300m）、かつ運行本数が概ね日あたり片道30本以上の鉄道およびバス路線に設定しております。

このため、居住誘導区域内における公共交通の利便性を高めるため、立地適正化計画の考え方を「地域公共交通計画」の方にも反映し、連動させていくこととしております。

③の特別維持路線の設定でございます。

立地適正化計画と連携しまして、本市において特に重要な公共交通網を「特別維持路線」という形で位置づけ、持続可能な機能の確保に取り組む路線として検討していきたいと考えております。

特別維持路線とする路線には、都市拠点と各拠点を連絡する公共交通の骨格軸となるような路線（いわゆる幹線）であったり、各拠点間を連絡する公共交通の連携軸となるような路線（いわゆる支線）であったり、居住誘導区域内の交通利便性を維持するための路線（いわゆる生活交通）といったものを位置付けたいと思っております。

今後、定義づけや、ほかの路線との差別化などを明確化し、しっかりと路線を維持確保できるようにしていきたいと考えております。

どの路線を「特別維持路線」とするべきなのか、今後またしっかり決めていきたいと考えております。

12ページでございます。

次に、基本方針Ⅱの考え方でございます。

「基本方針Ⅱの地域公共交通のリ・デザインによる公共交通サービスのアップデート」でございます。①の地域公共交通のアップデートでございます。

既存の公共交通体系をアップデートしまして、地域の実情に合わせた公共交通の見直しに取り組んでいきたいというふうに考えております。

たとえば、今まで路線バスが走っていたところを、コミュニティバスや乗り合いタクシーなどに見直すなどの検討を行っていきたいというものでございます。

右側でございますが、②の新技术・新制度・デジタル技術の活用でございます。地域交通のリ・デザインの推進に向け、ライドシェアの積極的な活用であったり、あるいは自動運転やAI化といった新技术・デジタル技術の活用なども検討していきたいと考えております。

13ページでございます。

基本方針Ⅲでございます。

「基本方針Ⅲの共創によってみんなで支える公共交通の実現」

①の多様な主体との連携・協働でございます。

持続可能な公共交通を実現するため、多様な主体との連携・協働の取組を進めます。

このためには、交通部局と例えば教育、福祉などの関連部局との連携推進や、その他、介護サービス事業所等の送迎車両やスクールバスなど他分野の輸送資源との連携を検討していきたいと思っております。

右側のほうですが、

②の利用促進と市民意識の醸成でございます。

鉄道駅や最寄りのバス停までのアクセス性の向上を図り、公共交通への転換であったり、利用機会の増加を促します。

また、JR山陰本線利用促進協議会など公共交通利用を図るイベントの実施を行っていきます。

さらに、低公害車の導入など環境負荷を低減する取り組みを推進していきたいと考えております。

14ページでございます。

新たに、3. 地域別の方向性ということで、旧市と旧四町では、なかなか状況が異なるということで、市街地地域と、菊川・豊浦・豊田・豊北地域の各地域に分けて、方向性を示すことにしました。

1) の市街地地域でございます。

2つの都市拠点がある「下関市街地」、「新下関駅周辺」と、「彦島」「長府」など6つの地域拠点を有している地域が「市街地地域」です。

都市拠点では、下関駅、新下関駅が広域交通結節点として、山陽新幹線、山陽・山陰本線及び路線バスを幹線軸として位置づけ、市域全体の骨格を形成するものとしします。

また、拠点内は、現在の幹線・支線を維持するものとしております。

2) の菊川・豊浦・豊田・豊北地域です。

ここでは菊川地域ですが、示しております。

菊川の総合支所周辺には、バスターミナルが新設されまして、都市機能も強化されています。

幹線軸である路線バスと生活バスが連携し、地域の移動を支えている状況でございます。

南北を縦貫する路線バスを基軸とし、隣接の市街地地域や豊北地域をつなぐ幹線軸を形成します。

また、豊浦地域や都市拠点への連携軸については、現在の生活バス等により維持したいと思っております。

地域内においては、菊川の総合支所周辺を日常生活拠点とし、現在の路線バス、生活バスとの連携や、地域のあらゆる輸送資源を総動員することにより、各地域の拠点等へのアクセス維持・確保を図ることと思っております。

なお、交通空白地は、グループタクシーなどの新たな移動手段の導入を検討していきたいと思っております。

以上ですが、基本方針でございます。

15ページからでございます。

「1. 目標達成に向けた施策」でございます。

目標を達成するために行う各施策を基本方針ごとにまとめたものでございます。

基本方針ⅠからⅢをそれぞれ青、緑、オレンジ色で分類をしております。

現計画から継続している施策であったり、新規に検討・実施するものなど、51の施策を記載しているところでございます。

また、各施策の具体につきましては、素案の方に詳細を書いておりますので、そちらのほうで確認していただきまして、ここでは一部のみの説明とさせていただきます。

17ページでございます。

「2. 実施プログラム」の④ということで、駅を中心としたまちづくりによる公共交通の再編でございます。

鉄道駅など、まちづくりの中心となる交通施設へのアクセス向上について検討を行っていきます。

また、駅などを中心としたバス路線の見直しや、人のにぎわいを支える利用しやすい公共交通環境を検討していきます。

現在、幡生ヤード跡地への市立病院の統合・移転の計画が進められておりますので、アクセス向上についての検討や、まちづくりと連携した公共交通サービスの維持を進めていきたいと考えております。

18ページでございます。

「②タクシーの利用環境改善」です。

ユニバーサルデザイン車両の普及、デジタル技術の活用、タクシー利用環境の再編でございます。

国の補助制度などを踏まえつつ、本市においても事業者の意見も伺いながら、必要性を検討し、実施していきたいと考えております。

特にタクシーはドア to ドアが行える移動手段の一つとして、今後も交通不便地域などにおいて、タクシーを利用した新たな移動手段の確保などを検討し、実施していきたいと考えております。

19ページでございます。

「③運転手など担い手不足への対応」でございます。

本市では今年度より、従業員が2種免許を取得する際に係る費用について、一部を補助する制度を設けることとしております。

引き続き、制度の拡充などにより、支援していきたいと思っております。

その下の①のバス専用・優先レーンの順守でございます。

こちらは、路線バスの定時性・速達性を向上させる施策でございます。

唐戸市場周辺では、連休や土日などに国道9号及び県道にて渋滞が発生し、路線バスの運行に影響が出ている状況です。

国道9号においては、壇ノ浦や赤間神宮前のバス停にて、道路管理者の方でバス停付近の停車車両を抑制するための路面標示を行っていただいております。

県道におきましては、市からもご要望はさせていただいておりますが、引き続き路面標示等、ご検討いただきたいと考えております。

20ページでございます。

「①山陰本線を活用した利用促進の継続」でございます。

現在、JR 西日本、山口県、島根県、沿線の 4 市 1 町からなる JR 利用促進協議会の方を設立しております。JR 山陰本線の日常・観光利用の促進や沿線地域の活性化につながる事業を企画し、実施しているところです。

引き続き、協議会の活動のほか、利用促進につながる施策について、取り組んでいきたいと思っております。

21 ページからは、計画の評価・推進でございます。

「1. 評価指標と目標値の設定」でございます。

計画の目標達成に向けた進捗状況を把握するため、5つの評価指標を設定し、それぞれ目標値を設定しました。

1の市民のバス利用率、鉄道利用率でございます。この値は、バス、鉄道の利用者数を人口で割った数値でございます。人口減少が続く中においても利用者数を維持できるようにしたいということで目標を定めております。

2のコミュニティ交通オンデマンド路線数は、市生活バスのことです。

現状、デマンド運行している路線は5路線ありますが、今後も最低限維持していきたいということで、地元の意向を踏まえながらこちらのほうはやっていきたいと思っております。

3の公共交通の年間利用者数でございます。令和5年度の利用者数を維持できるようにしたいということで、バス、鉄道のみ利用者数ですが、こちらを維持したいということになっております。

4の地域公共交通の収支差でございます。（サンデン、ブルーライン、市生活バスのみ）。市の財政負担などを考慮した収支差が今以上に大きくならないようにするというので現状維持ということにしています。

5の公的資金投入額です。本市の財政負担額（サンデン、ブルーライン、市生活バスのみ）。こちらについては、3億6千6百万円と負担しておりますが、この額を減らさないようにしていきたいと思っております。

右側でございます。

2)では、地域別の進捗状況についても確認するため、定期的に収集できるデータの活用を基本としたモニタリング指標を設定することにします。

モニタリング指標は記載のとおりです。

22 ページになります。

今後、計画の推進にあたっては、本協議会を最大限活用できるようにしていきたい。

そのためには、皆様からの情報提供や情報交換が必要になります。

例えば、路線バスでは、路線の廃止やダイヤの大幅な改正が行われるときなど、市民生活に与える影響が大きい内容については、協議会の方にも報告してもらい、共有をしていきたい。

代替えの移動手段の検討などもスムーズにやっていけないのではないかと思います。

後は、路線の要望なども情報の共有をしていきたいと思います。

以上で、素案の概要についての説明を終わります。

会長：

委員の皆様からのご質問やご意見のある方は挙手をお願いします。

委員A：

現在、2024年問題ということで、休息時間を1時間延ばし、1日で労働できる時間が1時間短くなったということで、減便や終便の繰り上げなどご不便をおかけしているところではございます。当社の運転手ですが、50歳以上が3分の2となっており、67、8%が50歳以上であります。これが、10年後にはどうなるか、逆ピラミッド状態でこれからどんどん減っていくといった状況であります。

令和4年からみてみますと、10人運転手が入ってきて、32人が辞めていく様な傾向であります。様々な交通モードで支えていかないと路線バスだけでは（公共交通は）成り立たないと考えています。

バスの方も、運転手の数に対して色々と考えていかないといけない。

影響を受けるところが出てくると思うので、それに代わる手段を考えなければならぬ。

目標である『公共交通サービスを安定的に供給』していくことは難しいと感じています。ということで、路線バスだけでなく、全モードで支えていただきたいと思います。

21ページに、目標値等が書いています。2番目の「オンデマンド路線数の目標値を5路線（生活バス）」との説明がありましたが、これを維持することはもちろんですが、本来であれば、増えていかないと路線バスだけではやっていけないのではないかと思います。また、公的資金の導入額も、「減らさないように」というご説明でしたが、効率化が図られればよいのですが、そうはいかないところも当然あると思いますので、今後は増やしていくべきではないでしょうか。

22ページの「推進体制」につきまして、路線等の見直しにおいては、フローにありますように、運輸局への運賃申請や、ダイヤ申請などの手続きがあります。

これらの申請に間に合わせるために、ぎりぎりの体制で行っています。社内的な決定プロセスや、労働組合との協議・調整が必要であり、どこまで事前に協議会に報告できるかは課題と考えています。

事務局：

現状を踏まえまして、色々と意見交換をさせていただきながら進めていきたいと思っています。

方向性を定めた中で協力していきたいと思っておりますので、その際はよろしくお願いいたします。

会長：

バス事業者だけでできる部分には限りがあると思いますので、様々な交通モードの事業者と協議・連携していくことが、これからは重要だと考えます。各事業者さんとの協議を進めていただければと思います。

今1番困っているのが、車を注文しようとしても納車までに1年くらいかかります。

ユニバーサルタクシーの導入についても、今年の夏前に注文して、来年の3月に納車予定です。約10ヶ月～1年ほどの時間がかかり、結果的に、中古車を購入して対応しているのが現状です。中古車購入にも中古車価格が高騰しているため、補助金を出してもらわないと、という状態。

公共交通全体に対し、利用者の方からのご意見やご要望などは来ているのでしょうか。

事務局：

例えば、バスの最終便の繰り上げにより、市民から不便さを感じるとの声は届いています。

委員B：

夜間の市内のバスの本数が、かなり減った印象があります。20～21時台のバスの最終便が減ることにより、その時間に帰ってしまう方がおり、夜のまちの活性化にも影響しているのではないかと思います。タクシーにとっても影響があります。そういった視点でも計画を検討してほしいと思います。

事務局：

バスの最終便の繰り上げにより、移動手段が確保できず、色々な不具合が出てきていることについては承知しています。新たな移動手段が当てはまるのかどうかも含めて、本計画の中で検討していきたいと考えています。

委員C：

事業者の方の、厳しい状況をお聞きしますと、公共交通全体を適正化できるようにする必要があり、本計画の中にも、盛り込んでいかなければいけないと思っています。中長期にはなりますが、市のまちづくりとの連動については、しっかりと進めたいと思っています。一つを言えば、路線沿線に居住を誘導していく、駅を中心にまちづくりを進めていくなどです。例えば、幡生駅周辺に、新病院の構想などありますが、多くの方が駅中心のまちづくりを進め、これによって公共交通の利用促進を図っていくことは、市の責務としてやっていくべきと考えています。利用者がいないと、民間事業としても持続は厳しいと思いますので、利用促進を中長期でのまちづくりで取り組むことが重要であると考えています。

今回の計画のポイントとして、『特別維持路線』を提案しています。現在、事業者へ国・県・市が補助金を出して対象路線を支援していますが、補助の対象となる路線が、まちづくりとして確保していくべき路線と合致している必要があります。ただし、現状では必ずしも合致していない部分もあります。

例えば、近隣市町と接続する広域路線があり、国や県から補助を受けているのですが、実際の利用者はかなり少ない現状で、運転手不足が深刻な中、市として、この様な路線をどこまで重視していくのかという点は、議論の対象としてもよろしいのではないかと考えております。その他、市が独自に支援している路線もあるのですが、これらの路線は、過去に設定したこともあり、少し実態と乖離している路線もある様に思います。補助対象の路線を見直しながら、下関市として、重要な路線を計画の中で明確にしていきたいと考えています。また、それらの路線をどのようにサポートしていくかについては、本計画の策定ののち、別途に具体の施策をくみ上げる必要がありますが、下関市としては、この路線は重要であると本計画の中では示していきたいと考えています。

また本日、『特別維持路線』を検討中としてお示ししているのは、事業者の方との協議がより必要ではないかという考えからです。この『特別維持路線』について、お考えやとらえ方などがあれば、お聞かせいただけますでしょうか。

会長：

『特別維持路線』についての、ご意見などお答えいただけることができますか。

委員A：

先ほどもお話ししました通り、今後も運転手不足等が想定される中、どのように対応していくかが大きな問題となります。『特別維持路線』によって、何かが縛られることがあるならば、バス事業として成り立たなくなるのではないかと懸念しています。『特別維持路線』を設定することによって、何ができて何ができないのかをはっきりさせて、計画を進めていかないといけないと思います。

5年の計画の中で、全く変わらないとなると、1年先もわからない状況なので、そういったのは困るなと思います。

広域路線については、市の考え方もありますし、利用者数に対し補助の割合が低い路線もあります。収益の低い路線については、民間事業者としての判断も必要になってきます。よく意見をすり合わせて検討する必要があると思います。

立地適正化計画について、どのように誘導していくのかはあると思いますが、時間もかかるものと思っています。考え方としては、この様になるとは思いますが、少しでも実効性のある方法に変更する必要があると考えています。

会長：

『路線の維持』であればバス事業者との兼ね合いになりますが、『拠点と拠点との移動手段を維持』するのであればバス事業以外の交通手段もあり得るという発想になるのではないのでしょうか。

委員C：

会長が言われたとおり、バス事業者の方は色々な系統のつなぎ方があると思いますが、それを縛ろうとするものでなく、ある拠点と拠点ををつなぐことを、下関市としては重要視するというを示し、今後は、その間をつなぐための設備投資等へ支援をするといった意思を示すものです。その間をどの様につなぐかを事業者の方の裁量でお願いすることが、行政と民間事業者との役割分担としてあるべき姿かなと思います。また、交通モードとしても、路線バスだけではないということもご指摘のとおりだと思います。

委員D：

ブルーライン交通の路線について、例示されている『特別維持路線』の図では、豊浦地域の室津、松谷、涌田が、豊北地域では角島、島戸が通常のバス路線となっています。これらの路線が、今後どうなるのかは不安があります。

事務局：

検討中ではありますが、『特別維持路線』として明示していない路線についても、地域全体で考えていきたいと考えています。

会長：

市街地地域と旧4町とでは、事情が異なる部分がありますので、事業者と調整しながら、検討を進めていただきたいと思います。

委員E：

一般市民の目線として、JRとバスの共存が必要ではないでしょうか。山陰本線と山陽本線、路線バスともに利用者が減少しています。共存に向けて複数の手法で結ぶなど、持続できる取組みを考えていただきたいと思います。

また、素案のほうで拠点間の移動を見ますと、拠点間移動が少ないところも見受けられます。需要に応じた供給を検討する判断も必要ではないでしょうか。

例えば、バス路線は長距離ではなく、小月駅などを乗り換え拠点にして、繋いでいくことも検討してほしいと思います。また、他市とのつなぎについても、長距離で下関駅からつなぐ必要はありませんので、一番近い駅などから、つなぎを考えていただきたいと思います。

事務局：

例えば、山陰本線とバス路線（国道191号）の競合などもあります。このような区間については、途中までをバス、その先を鉄道が担うなどの役割分担もあり得ます。

また、長距離のバス路線についても、小月駅などでのハブ化などは、事務局としても、検討していきたいと考えています。

いずれも、事業者の方と、協議しながら調整していきたいと思えます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。

会長：

複数の事業者との調整は大変だと思いますが、今後は行っていかなければいけないことだと思いますので、よろしくお願いいたします。

委員B：

タクシーも人手不足から、20時以降は予約電話に出ない営業所が増えていきます。

他社では20時以降は電話が繋がらないため、突発的なことが起きた場合は、移動できない状況となっています。

タクシーも、路線バスと同様な状況になってきていると感じます。

その時に、突発的な状況で、バスもJRもダメなとき、タクシーしかないというその時に、行けるか行けないかという状況、その時が公共交通の役割だと思い、なるべく人手を増やしたくて、先ほど申しましたように、体験型をすれば、比較的、新規入社が入るのではないかと思います。

事務局：

事業者の方と協議する中で、旧4町のタクシーの状況や、市内から行きたくてもいけない、特に夜間などは厳しいというお話を聞いています。例えば旧4町にタクシーを待機させて対応するなど、新たな取組みについてタクシー事業者と調整して、できることから取り組んでいきたいと思っています。

会長：

前回の網形成計画の計画期間10年を、今回5年に変更した理由はありますか。

事務局：

地域活性化法の中で「計画期間は概ね5年」と考え方が示されているので、5年間として設定しております。

委員C：

よりフレキシブルに、という考え方だと思っています。10年間同じ計画で進めるのではなく、今の急激な社会環境の変化に、柔軟に対応していくためにも、5年間とし、フレキシブルに対応していくことを想定しています。

会長：

今の社会情勢では、10年先は見通せませんが、5年間の中でも、フレキシブルに見直しできる体制を作ってほしいと思います。

委員C：

国の方針についてお聞かせください。現在、広域のバス路線に対して、国から支援をいただいておりますが、その方針は今後も変わらないのでしょうか。市としては、より市内で重要な路線に注力したいと考えているため、その支援を重視してほしいという思いもあります。

また、現在、全国的に進められているライドシェアについて、下関市への導入可能性などイメージ・アドバイスがあればご教示いただけませんか。

委員F：

広域路線への補助の考え方について、今のところ変更はありません。市町村合併前の、市町村をまたぐ広域路線を、補助することを基本としており、それに接続する路線を、フィーダー路線として対象としています。

また、ライドシェアは、夜間などタクシーが少ない時間帯を対象として、中国5県で実証を行っています。日本版ライドシェアとして、タクシー会社が、運行管理をして人を雇って、白ナンバーで運行するものです。一方で公共ライドシェアは、いわゆる自家用有償旅客運送のことで、下関市が今まで行っているものと、制度としては同じです。今までは、バスやコミュニティバスがない地域において、地域単位や、特定の時間帯などを対象に、NPOなどの支援団体が入る場合も考えられます。その様な支援団体も、県内で増えているのでご相談いただきたい。

委員B：

日本版ライドシェアの導入が、全国で進んでいます。下関市でも今後、導入されていくのではないかと思います。アプリを活用しながら、実施していく形式、もしくは現在のタクシーと電話形式を活用して、距離から事前に運賃を定める方式で、現状のタクシー事業と、併用していく形式になると思います。事業者は乗務員に対し、最適な金額で、時間的拘束をして、賃金を払うという形になると思います。安全性や犯罪問題を考慮すると、タクシー会社が責任を取るような形で動くことが望ましいと考えます。

委員 G :

新たな移動手段の検討で「グループタクシー」と記載がありますが、どのようなものでしょうか。

事務局 :

山口市で、運行実績がありまして、タクシーの相乗りを推奨していく仕組みです。事前にグループ単位で市のほうに登録して、グループの中の複数人でなら、途中で乗せて目的地まで行くことができる制度です。

移動が困難な地域が、タクシー事業者を有効に活用できる移動手段として、利用されている制度です。

委員 F :

グループタクシーについては、町内会単位で契約する方法もあります。山口市の場合は、少ないタクシーを効率的に使おうという取り組みでして、一人では割引チケットを1枚しか使えませんが、複数人で利用した場合は、複数人の割引チケットを使用できるようにして、相乗りを促していくものです。

現在のタクシーでは、法律的に複数人が同じところに行くために同乗する「相乗り」はできますが、バスのように、一人一人の料金設定をタクシー事業者が行う「乗合」はできません。

委員 B :

タクシーの、アプリ配車については、どのように考えていますか。

事務局 :

アプリについては、全国的なものから、各社さんが導入しているアプリまで、いろいろな種類があります。タクシー協会とも、協議しながら調整していきたいと思います。

委員 C :

タクシーアプリは、運転手不足に対して、効率的な配車が可能となるものと認識しています。1つの事業者だけでは、効果が限定的になるため、できるだけ複数の事業者に導入してもらおうほうがよいと思っています。アプリには色々な種類がありますが、市としてはアプリを限定せず、導入への補助支援をしていきたいと考えています。

委員B：

アプリを統一することは、事業者間の調整が必要なため、難しいかもしれません。複数のアプリを、各事業者の判断で導入するのが望ましいのではないのでしょうか。

アプリは、お客様の携帯からボタン一つで、近くの車両を呼べるという便利さがあります。下関市の場合、「待機型」ではないため、近くの車両を探せるシステムは稼働率があがります。特に観光客などにとっては、利便性が向上しますが、電話予約をする、地元の方が利用しにくくなる、といったデメリットもあります。例えば、昼間など時間によって、アプリ配車の台数を制限するなどの工夫で、対応できる場合もあるのではないかと思います。

委員H：

16ページの、実施プログラムにおいて、道路管理者として記載があるものが「バス専用・優先レーンの順守」のみとなっていますが、「バス停の待合環境改善」も道路管理者として取り組んでいますので、実施主体として追加していただければと思います。

事務局：

反映させていただきます。

委員H：

12ページにも「自動運転」に関する記載がありますが、具体的に検討しているものがあれば、ご教示いただけませんか。

事務局：

現在、山口県内では、周南市が実証運転を行っていると聞いています。他地域における情報収集を行い、参考としながら、本市への導入を検討していきたいと思っています。

委員H：

令和7年度から「実施プログラム」を実行していくことになると思います。地域別の考え方も示されていますが、具体化するための検討は、実施主体が全体で動かすのでしょうか、地域別に実施主体を検討し、個別に動かしていくのでしょうか。

事務局：

「実施プログラム」は全体で示していますが、できるところから早期に対応していきたいと考えています。

検討段階ではありますが、豊北町でグループタクシーの導入をすすめているところです。地区については、交通不便地域である粟野地区を想定しています。

地区については、具体的には記載はないですが、交通不便地域の移動手段を確保するための、新しい移動手段として、グループタクシーの導入の実証ができないか検討しているところです。

委員H：

全項目実証していくのかというよりは、各ブロックごとに、できるところだけをやっていく、ということでしょうか。

事務局：

「実施プログラム」は、かなり数があり、検討中であつたりと曖昧なスケジュール設定になっていますが、施策として更新していき、効果を出せるようにしていくことが1つ。

新たな取り組みについては、「検討・実施」となっているので、できるだけ早く実施できるようにしていきたい。

会長：

報告(1)につきましては、以上といたします。

4 その他(1) 今後のスケジュールについて、事務局より説明をお願いします。

事務局：

今後のスケジュールについてです。

「地域公共交通計画」の今後のスケジュールについて、ご連絡いたします。

本日、委員の皆様いただきましたご意見等を参考に、引き続き計画の見直しや精査等を行ってまいります。

また、検討中の部分についても、詳細を定め、改めて協議会において、素案をお示しできればと考えております。

この時期は、令和7年の1月下旬から2月上旬を予定しております。

その後、パブリックコメントなどの実施を行い、市民の方々から幅広い意見を集約したのち、最終案の取りまとめを行い、協議会の承認を得たいと考えております。

引き続き、本計画の作製に際し、ご理解とご協力をお願いいたします。素案について、お気づきの点等がございましたら、11月末までに、お手元に配布しております「意見書」にて事務局あてにいただけると幸いです。

委員C：

現在、市の第三次総合計画の見直しも進めており、公共交通に関するご意見もたくさんいただいています。同計画策定にあたり、アンケート調査も実施しておりますし、本協議会においても、いろいろな分野から意見交換させていただいております。

本日、協議していない部分でも、いろいろな分野から、引き続きご意見をいただきたいと思っております。

会長：

本日の会議については、以上です。

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

5 閉 会