

令和 6 年度 下関市地域公共交通協議会（第 6 回）
議事録（概要版）

令和 7 年 1 月 30 日（木）13：30～
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：

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

事務局：

前回（第 4 回）は、令和 6 年 1 1 月 1 1 日に開催しており、素案ということで、まだ完成していない部分もありました。これらの部分も取りまとめ、原案を作成いたしました。

改めて、この協議会の中でご意見をいただき、作り上げていきたいと思っております。

下関市公共交通計画の原案の概要を章ごとに説明いたします。

「第 1 章下関市地域公共交通計画」についてです。背景と趣旨、計画区域、計画期間、計画の位置づけを定めております。

背景と趣旨ですが、地域社会にとって「移動」は、暮らしと産業を支え、地域づくりに欠かせないもので、特に公共交通は交通弱者にとって不可欠な社会インフラです。

一方で、公共交通利用者の減少、事業者の収益低下、利便性低下で更に利用者が減少するという悪循環に、運転手不足が拍車をかけ、全国の地方都市同様本市も、民間事業者が公共交通を担う構造を保てなくなっております。本市が「住む人、訪れる人に選ばれるまち」であるためには、都市の魅力が必要です。

そのためには、人口減少下でも都市機能・日常生活サービスを維持する必要がある、これは交通の課題解決にとどまらず、地域社会全体の価値を高めるものです。

これらを踏まえ、「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供給する」ことを目標に、地域にとって望ましい交通サービスについて示した地域公共交通計画の策定を進めております。また、本計画については、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」において、地方公共団体の作成が努力義務とされており、国の基本方針に基づき、本協議会で審議のうえ策定することとなっております。

6 ページでございます。

計画区域、計画期間、計画の位置づけです。

下関市総合計画の下位計画として、都市計画法に基づく立地適正化計画と連携し、令和7年から令和11年の5年間としております。

7 ページでございます。

第2章になります。下関市の現状と課題を取りまとめております。

社会経済情勢の変化、公共交通の現状と課題、下関市における課題を整理しております。

現在の社会情勢の変化ですが、本市も人口減少、高齢化の進展が進んでいる状況です。また、地域別の人口分布では、人口の約9割が市街地地域に集中しており、郊外部では人口密度が低く、拠点が点在する状況です。

8 ページでございます。

公共交通の現状と課題です。本市では、自動車利用への依存傾向が約7割と高いことや、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おります。公共交通利用者の減少が続いている状況です。

9 ページでございます。

公共交通のカバー率です。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す。

10 ページでございます。

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して、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。

路線バスの令和5年度の経営状況です。

サンデン交通、ブルーライン交通ともに、行政からの補助金で賄っている状況です。サンデン交通では、約 8 割が赤字路線で、非常に厳しい経営状況が続いている状況です。

11 ページでございます。

第 3 章になります。計画の目標と基本方針の検討です。

第 2 章の現状と課題を踏まえ、計画の目標と基本方針を定めております。

本市では、人口減少と高齢化の進展、人口の約 9 割が市街地地域に集中し、総合支所管内においては、人口密度が低く、拠点が点在している背景があります。

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います。

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」、「公共交通の利用率の向上」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」という目標に、3 つ基本方針を定め、地域にとって望ましい交通サービスの方向性を示しました。

12 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です。

①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、図に示しております、都市拠点、地域拠点、地域拠点（田園住宅型）、集落拠点といった拠点の形成と、拠点間の連携を促す連携軸の形成を目指しています。

このため、各拠点における公共交通のおおまかな方向性を明示しております。

13 ページでございます。

②下関市立地適正化計画との連携です。

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を明示しました。

１４ページでございます。

③持続可能な公共交通ネットワークの構築です。

これは、前回、検討中としていた内容です。都市計画で示すまちづくりに合わせて、公共交通ネットワークを「幹線」、「支線」、「生活交通」の３つに分類し、交通モードなどの方向性を明示しました。

まず、幹線ですが、「下関市都市計画マスタープラン」における、都市拠点同士を結ぶ主要路線、都市拠点と地域拠点を結ぶ主要路線、都市拠点と集落拠点を結ぶ主要路線、また、「下関市立地適正化計画」における、都市機能誘導区域及び居住誘導区域の区域内を運行し、運行本数が片道 概ね１日３０本以上の路線と定義づけしました。

幹線の方向性としては、鉄道や路線バスを交通モードの基本とし、路線の維持・確保や、サービス水準の維持・向上、利便性の向上、結節機能を強化することを明示しました。

支線ですが、「下関市都市計画マスタープラン」における、

- ・都市拠点同士を結ぶ幹線以外の路線
- ・都市拠点と地域拠点を結ぶ幹線以外の路線
- ・都市拠点と集落拠点を結ぶ幹線以外の路線
- ・地域拠点同士を結ぶ路線
- ・集落拠点同士を結ぶ路線
- ・隣接他市とを結ぶ路線
- ・病院や商業施設等、特定の都市機能施設へアクセスすることを目的とした路線

と定義しました。

支線の方向性としては、路線バスや生活バス等を交通モードの基本とし、幹線を補完するほか、必要なサービス水準を検討し、路線の維持・確保を行うことを明示しました。

生活交通ですが、幹線及び支線に属さない路線と定義しております。

生活交通の方向性としては、路線バス、生活バス、タクシー等を交通モードの基本とし、日常生活機能の維持・確保や、交通不便地域における移動を確保することを明示しました。

１５ページでございます。

左の図は、先ほどの「幹線」「支線」「生活交通」に分類した際の、本市の公共交通ネットワークのイメージ図になります。

赤色の実線が幹線、青色の破線が支線、緑色の破線が生活交通を示しております。

右の図は、各路線を具体的に色分けした図になります。

16ページでございます。

「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」、①の地域公共交通のアップデートです。

既存の公共交通体系をアップデートし、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考えております。

②の新技术・新制度・デジタル技術の活用です。

地域交通のリ・デザインの推進に向け、ライドシェアの導入や、自動運転やAIオンデマンド交通などの新たな交通サービスの導入を推進する方針を明示しました。

17ページでございます。

③交通モードの方向性です。

各地域の従来の公共交通体系をアップデートし、最大限活用するとともに、地域課題に応じた新たな交通サービスの導入を検討していきたいと考えております。

表に示すように、各交通モードの方向性を明示しています。

既存の公共交通の空白地域や時間帯をタクシーがカバーしている現状を鑑み、タクシーを公共交通として計画に位置づけ、サービスの維持を支援する方針を明示しました。

18ページでございます。

「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・協働です。

持続可能な公共交通を実現するため、NPO法人等による運行サービスや、教育、福祉分野などと連携し総合的に移動手段を確保していく方針を明示しました。

②市民意識の醸成でございます。

鉄道駅や最寄り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・利用機会の増加を促します。JR山陰本線利用促進協議会など、公共交通の利用を図るイベントの実施を行っていきます。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ます。

19ページから20ページでございます。

第4章になります。

目標を達成するために行う各施策を基本方針ごとに定めています。

基本方針ⅠからⅢに基づき、それぞれ青色、緑色、オレンジ色で分類しています。

現計画から継続する施策や新規に検討・実施するものなど、34の施策を記載しております。

ここでは一部のみ説明させていただきます。

21ページでございます。

1つ目は、基本方針Ⅰ

1) コンパクトプラスネットワークのまちづくりを支える公共交通体系の再構築

①公共交通ネットワークの再構築です。

先ほど、市内における公共交通体系を「幹線」「支線」「生活交通」の3つに分類しそれぞれの方向性を明示することを説明させていただきました。

その目的としては、現在ある路線は、維持・確保していくことを前提としています。

しかしながら、利用者の少ない路線、多い路線など様々な状況です。

人口減少が続く中で、これらの路線を全て同じ水準で維持・確保していくことは困難な状況です。

このため、路線の役割や位置づけを踏まえ、路線を分類し、市が方向性を示すことで、

- ・交通事業者による路線の再編を促進
- ・サービス水準の向上
- ・地域の実情に応じた様々な交通モードへの転換

などを行いながら、公共交通サービスを安定的に提供できるようにしていきたいと考えております。

24ページでございます。

4つ目は、基本方針Ⅲ

1) 共創によってみんなで支える公共交通の実現

①多様な関係者による共創（連携・協働）です。

官民の共創として、国から制度の枠組みが出ているものもありますので、本市での導入の可能性についても取組みたいと考えております。他分野を含めた共創として、教育・福祉などの他分野とも連携し、総合的に移動手段を確保できるよう取組んでまいります。

25ページでございます。

第5章になります。

計画の評価・推進です。

「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ております。

1の市民のバス利用率、鉄道利用率。2のコミュニティ交通。オンデマンド路線数は、市生活バスになります。3の公共交通の年間利用者数。

この3つについては前回説明をさせていただいておりますので、割愛させていただきます。

4の地域公共交通の収支差です。

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ことで、1%改善を目標としております。

5の公的資金投入額です。

市の財政負担額を市の人口で割った数値としております。

目標値の額が増えていますが、人口減少が続く中においても、現状を維持できる額にしたいということで目標値を設定しております。

また、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ております。

26ページでございます。

こちらは、前回の説明に内容を加えています。

道路運送法において、路線の休止や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ヶ月前までに、その旨を国土交通大臣に届け出ることとなっております。

ただし、地域公共交通協議会で協議が整っているものは、その30日前までに届け出ればよいことになっています。

このプロセス例は、国土交通省が作成しているマニュアルに基づき、作成したものです。

市としては、協議会での協議が不要な6ヶ月前の届け出についても、協議会へ情報提供をいただきたいと考えております。

今後、計画の推進にあたっては、本協議会を最大限に活用していきたいと考えており、そのためには、皆様からの情報提供や意見交換が必要となります。

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、協議会にも報告をお願いしたいと思います。

これにより、代替えの移動手段の検討なども進めることができると考えております。

以上で、原案の概要についての説明を終わります。

会長：

ご質問やご意見がございましたら、挙手にてお願いいたします。

委員 A：

概要で説明していただきました、14 ページですが、広域路線、他市にまたがる路線は支線というところだと思います。隣接他市とを結ぶ路線というのは支線ということになっております。その理由をお聞かせいただきたいことが一つです。

バスに関しましては、広域路線というのは、JR が主という考え方なのかなというところです。同じく原案の 3-16 にありますが、支線は長門市、美祢市間を結ぶ路線、と書いてありますが、バスの場合は、山陽小野田市に向かう路線もあります。ここの支線としての考え方の説明をお願いいたします。

事務局：

広域路線を支線にしている点ですが、本市といたしましても広域路線が今までいろいろな役割を果たしてきたかとは思います。広域路線は重要ですが、支線という位置づけの中で、引き続き維持を図りたい、そういった仕分けをさせていただいております。

広域幹線が JR だけかということですが、JR 自体が幹線ということで本市としては位置づけをしたいと考えております。なので、それに並行するバス路線等がございましたら、まずは JR を広域幹線として、それを補う路線として支線の路線バスがあるという形のネットワークの分類をさせていただいております。

山陽小野田市の広域路線ですがこれにつきましては、基本的には同じように青色の支線ということで維持していきたいと考えております。

委員 A：

広域路線は JR がメインという考え方でよろしいでしょうか。

事務局：

そうです。市としては幹線という定義をしております。

委員 A :

広域路線は支線という位置づけですね。

事務局 :

少し解説させていただくと、広域路線には国からの補助があります。国の方は当然、そういった広域路線が他市とを結ぶということで、重要視されております。

今回の計画は下関市としての計画でございます。ですから、国の重要視と同様に、下関市での計画としては、先ほど申しました、人口の多い拠点を結んで、ネットワークの構築を進めていきたいと考えています。市としてはそのような、ネットワークの重要性というところで、新旧下関市内に幹線を結ばせていただいております。決して広域路線が必要ではない、重要視していないという訳ではなくて、そちらの方は国の方できちんとした役割ということで重要視されているところもありますし、市の方としては役割の住み分けをしているということでご理解いただければと思います。

委員 A :

この計画を作成することによって、当社がいろいろ縛られることがないか、将来的に運転手不足などで、人数確保ができるのか深刻であり、不安です。

当社が路線の廃止・減便・系統の再編などをやっていかざるを得ない中でこの計画があるがために、出来なくなるということは困るのですが、そういうことはありますか。

事務局 :

皆さんと一緒に計画をつくり上げていきたいと思っております。

公共交通をより良くしていこうということで、今回定める計画でございます。

現時点で事業者さんを縛るものではなく、公共交通を安定的に提供していくために、必要な内容を記載させていただいております。

委員 A :

原案の P 4 - 1 0、生活バス路線の再編維持について、豊北・豊田・菊川地域のことは記載していますが、旧下関市内もいずれこのようなことが必要になるとありますが、いかがでしょうか。

事務局：

まず、生活バスの路線の再編ということで、こちらの方につきましては現状、地区で導入されている生活バスの、利便性の向上等を目指して再編していくということで記載している内容です。

旧市内においては、生活バスありきではなく、もしバス路線等が廃止された場合におきましては、いろいろな交通モード等を検討しながら、一番良い交通モードの方を選択していきたいと思っております。生活バスありきでは考えていませんのでそちらには記載はしておりません。

委員 A：

原案の P 4－9 で、ノンステップバスの導入促進について記載されています。当社は昨年 100 周年を迎えまして、来月の初め、100%ノンステップバスになりますので、ご紹介させていただきます。

原案の P 5－8、概要版の 26 ページですが、バス路線の見直しのプロジェクトの例に運輸局に関する手続きが書いてありますが、これらすべてを協議会にかけるのは現実的ではないと思います。ダイヤを変更したり運賃を上げたりするのは、運転手不足や労働組合との関係もあり、ギリギリまで協議している現状であります。

かなり前もって報告していくのは難しいと思います。影響が大きいところはできるだけ報告していきたいと考えていますが、全て報告するというのは難しいと考えております。

事務局：

先ほどの説明の中でもございましたように、路線の休止や廃止等に関わる事業計画を変更する場合は、約 6 ヶ月前まで国土交通大臣に届出るようにはなっているかと思えます。そのようなケースの場合は、協議会を経ずとも届出が可能になりますので、社内の方でいろいろな作業をされるとは思いますが、この公共交通協議会で情報の共有を図った方がよい内容は、報告をしていただけるようにご協力をお願いしたいと思っております。

委員 A：

原案の P 4－6 ですが、幡生駅のことについてお伺いします。これは要望になりますが、幡生駅に新しい病院が出来るとありますが、立地はどこなのか、どの方面から患者が来ているのか、バス停の形状はどのようになるのかが非常に重要です。当社と早めに協議をしてほしいです。

事務局：

病院を幡生駅周辺に移転する関係で、バスの再編は当然必要になると思います。それに伴い、路線の系統再編や廃止はやっていかなければならないと思いますし、早い段階で計画と共に、協議をさせていただきたいと思っております。関係する部署もございますので、そういうところも含めて改めて話をしていければと思っております。

委員 A：

概要版の 16 ページに、①の<地域の実情に合わせた交通手段の見直しイメージ>という箇所、路線バスの下にコミュニティバスや乗合タクシー、タクシーの活用とありますが、これについては、当社ではまかないきれないところが今後出てくると思います。そのような時に、このように考えていただけると非常に助かります。

市民の足を支えるという意味では当社だけでは踏ん張り切れなるところも出てくるかと思しますので、この考えは、賛成であります。

委員 B：

協議会に諮るプロセスについてですが、ご説明の通り、協議会に諮るまですり合わせが必要なこと、直前まで時間がかかって報告が出来ないということは必ずあると思います。そのような場合に、例えば、社会的に大きな影響を与えるようなことが協議会に報告が無いまま実行されたとして、それを事後的にでも数ヶ月後に協議会があったときに、そのような実行をした考え方等を共有していただくことは可能でしょうか。

市としても説明責任があります。「なぜこの路線が減ったのか」など、市民から問い合わせがあった場合、回答しなければいけません。公共交通協議会の中でも理解が深まると、社会に対しての説明責任が果たせると思います。事後でもよいので、説明していただけると非常にありがたいです。

委員 A：

影響のある大きなことは、他のことよりは早めに考えて決断すると思います。そのようなことは予め報告出来ますが、その影響で他にも変えなければならないということが派生して起きてしまうことがあるので、それを先に報告するのは難しいと思います。そのようなところで報告が間に合わないようなことも出てくると思います。

ただ、説明を求められればさせていただきたいと思います。

委員 B :

もう一点、幹線・支線・生活交通を示したネットワーク図が、事業者さんを縛ることにならないか懸念されているとのことでした。市としても、利用者が多くこれから更に利便性を向上させていくべき路線や、多少利用者が少なくても、この路線はまちづくりとしては保っていかなければならない路線があります。限られた資源の中で役割分担をしていくことを考えると、全てを民間事業でやって頂くことは出来ないのです、ある程度、分類が必要で、現状、この図面が今すぐ事業者さんを縛るものではないのですが、市としての分類、それからスタンスというのは、はっきりさせる必要があると思ひまして、それにつながるものとして、まず示させていただいたものです。

事業者さんの赤字路線の補助等に取り組んでまいりましたが、市の基本スタンスを持ちながら、今後、調整をさせていただきたいと考えております。

委員 A :

バスだけで、今ある路線を維持しなさいというのは、将来的に難しいところですので、先ほど申し上げたように、他の交通モードも考えていただければと思います。市として、足を確保していかないといけないと思います。バスだけではなかなか維持が難しくなってくると思います。

委員 C :

幹線・支線の考え方についてですが、国との考え方が違うという話をしていたところですが、現在、国の補助制度と地域公共交通計画との連動化というところで、計画の中に国の補助系統の考え方に基づく記載をすることで、国の補助を受けることができるという整理をしています。それは、別紙にされるという話を前回お聞きしておりますが、市の幹線の考え方と混乱しないように整理をしていただくよう、お願いいたします。

バス路線等の見直しプロセス図でございますが、参考マニュアルが古かったと思います。運賃・料金案の作成につきましては、協議会本体ではなく、運賃に関するワーキング等を立ち上げて協議するように、独占禁止法の関係で昨年度から変更になっております。

委員 A :

それは協議運賃についてのことでしょうか。一般路線については、ワーキング等は必要ないということによろしいでしょうか。

委員 C :

はい。

事務局 :

最新のマニュアルについては確認させていただいて、反映させていただきたいと思います。

補助事業における連動化につきましては、認識しております。どちらに載せていくかというのはございますが、きちんと説明のつくような形で整理していきたいと思っております。

会長 :

それでは、特にございませんようでしたら、議案（１）につきまして、原案という形で、今後、対外的にも説明していくということになりますので、この協議会でご承認いただければと思います。

それでは、原案として協議会で承認ということにさせていただきます。

では、本日の会議は、以上となります。いただいたご意見等につきましては、事務局のほうでご検討をお願いいたします。

事務局 :

今後のスケジュールについて、説明させていただきます。

ご承認いただいた原案につきましては、今後は外に出ていくような状況になります。

来月、議会がございますので、こちらの方に原案の報告をしていきたいと思っております。今後、地元との意見交換やパブリックコメントの実施を予定しております。市民の皆様方からも、ご意見を頂きたいと考えております。

その後、頂いたご意見を踏まえて、最終案の取りまとめを行い、改めてこの協議会を実施し、計画案の承認を得たいと考えております。

引き続き、本計画の作成に際しまして、ご理解とご協力をお願いしたいと思っております。

5 閉 会