

令和7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7年6月26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)について、事務局より説明をお願いします。

事務局（都市計画課）：

議案(1) 下関市地域公共交通計画の一部改訂及び地域公共交通確保維持事業に係る計画について、説明いたします。

①「下関市地域公共交通計画の一部改訂について」ですが、

路線バスや市生活バスの運行については、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等を位置付け、「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「下関市地域公共交通計画」の一部改訂により対応するものです。

これについては、「追補編」として作成しており、次の②の「地域公共交通確保維持事業に係る計画」に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、当協議会の承認を得なくても変更できる範囲内の内容のもの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

国の定める「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」に基づく国庫補助金の申請には、当協議会で承認された計画について、大臣認定を受ける事が必要になっております。

この計画を「地域公共交通計画（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ありますので、関係市町へ情報を共有することについても、合わせて承認を求めるものです。

一般的な年度の考え方につきましては「4月から3月」ですが、当補助金の年度は「10月から9月」となります。

当計画で示している「令和8年度」とは、「令和7年10月から令和8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）につきましては、サンデン交通6系統、ブルーライン交通1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計画 追補編」（地域公共交通計画「本体」）に補助系統の地域公共交通における位置付け・役割を1ページに、補助系統路線図を3ページに記載しておりますので、確認いただければと思います。

【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」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「下関市地域公共交通計画 追補編」の方に、補助系統の地域公共交通における位置付け・役割を1ページに、補助系統路線図を5ページに記載しておりますので、ご確認をお願いいたします。

「②地域公共交通計画「別紙」」につきましては、ご説明させていただきます。

「下関市地域公共交通計画 追補編」の次に綴じております資料（右上に【幹線系統】と記載している「地域公共交通計画認定申請書」）をご覧ください。

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。

「地域間幹線系統」の計画の説明をさせていただきます。

「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」及び「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常赤字が見込まれるバス路線となります。なお、ここでの市町村とは、平成13年3月31日時点での判定となりますので、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。

1ページの、右上に【幹線系統】と書いてある「地域公共交通計画認定申請書」が、国土交通大臣あての申請の頭紙になります。

下の方に「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」と記載がありますが、お手元に配布しております「交通計画」と、先ほどご説明しました「追補編」がこれに該当しますので、必要部分を抜粋して、この申請書に添付する形となります。

2 ページ、右上に「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。

本計画の期間は、令和7年度から令和11年度の5年間となっておりますが、毎年度計画を提出するようになっております。

項目ごとに記載内容の要点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、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、事業の目標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、バス・鉄道の利用者数、公的負担は現状維持、経常収支については1%の改善と記載しております。こちらにつきましては、認定申請の際の資料といたしまして、「交通計画」の該当ページを抜粋して添付いたします。

「(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、バス情報フォーマットによる情報提供およ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・維持する運行系統の概要及び運送予定者」については、7 ページから9 ページの「表1」につきまして、黄色で着色している部分が該当することになります。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っております。サンデン交通の6系統と、ブルーライン交通の1系統が着色しております。

3 ページにお戻りいただき、「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、10 ページから21 ページの「表2」の黄色で着色している部分が該当となります。先ほどのサンデン交通6系統と、ブルーライン交通1系統も該当しておりますので、着色しております。

3 ページにお戻りいただき、「6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法」については、利用者数や収支等についての測定方法等を記載しています。

「7」については、該当はございません。

「8. 別表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、添付資料の「表4」の着色部分になります。

22ページの「表4」の黄色で着色している部分になります。旧豊浦町、旧豊田町となっております。

3ページにお戻りいただき、「9. 生産性向上の取組に係る取組内容、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、23、24ページの「別添1-1」「別添1-2」の黄色で着色している部分となります。

4ページにお戻りいただき、「10」については、該当はありません。

「11. 車両の取得に係る目的・必要性」につきましては、ノンステップバス導入の必要性等を記載しています。

「12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果」につきましては、(1)に事業の目標、(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、25ページから27ページの「表6」及び28ページから36ページの「表7」に示しております。

4ページにお戻りいただき、「14」から5ページの「17」までにつきましては、該当はありません。

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

6ページ、「19. 利用者等の意見の反映状況」については、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。

37ページから39ページは、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。

「フィーダー系統」の計画の説明を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。

下関市生活バスとは、菊川、豊田、豊北地域において、市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。

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系統を運行しております。

この13系統の内、豊田地域で運行する4系統と菊川地域で運行する2系統について、先ほどご説明いたしました要件に該当いたします。

40ページ、右上に【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」をご覧ください。こちらが、国土交通大臣あての申請の頭紙になります。

下に「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」と記載がありますが、お手元に配布しております「交通計画」と、先ほどご説明しました「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。

41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」となります。

以下、項目ごとに記載内容の要点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」については、事業の目標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%の改善としております。

42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と、実施主体と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」については、48ページの「表1」に詳細を記載しております。

表1の資料といたしまして、49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。

42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しております。

「6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法」については、利用者数や収支等についての測定方法を記載しています。

43ページ、「7」から「9」については、該当はありません。

「10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要」については、60ページの「表5」に詳細を記載しております。対象地区、人口、根拠法令等を記

載しております。また、61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。

43ページ、「11」から、44ページの「17」までについては、該当はありません。

「18. 協議会の開催状況と主な議論」については、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。

47ページ、「19. 利用者等の意見の反映状況」については、利用者等の意見の反映状況を記載しております。これまでに実施したアンケート調査や地元要望等の意見を踏まえてバス路線の再編等の検討を行っており、今後も引き続き、利用者等の意見を伺いながら、運行計画等について検討していきたいと考えております。

62ページから64ページは、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です。

以上、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。

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

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、バスの運行について、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。

会長：

ただいまの説明につきまして、ご意見、ご質問等ありましたら、挙手にてお願いいたします。

特段ございませんでしょうか、無ければご承認ということでよろしいでしょうか、よろしければ拍手をもってご承認ください。

それでは、ご承認いただいたということにさせていただきます。

報告1につきまし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6年度自家用有償旅客運送の運行実績について、ご説明いたします。

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グラフ資料となっており、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。

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（菊川総合支所）：

菊川地区の運行実績等についてご説明いたします。

「生活バス利用者と人口の推移」をご覧ください。

菊川地域については、現在7路線で運行しております。

菊川地区の生活バス利用者は、令和6年度は10,507人となっており、令和5年度の10,933人と比べ、利用者数は426人の減少で、割合にすると約3.9%の減少となっております。

利用者数が減少した要因といたしましては、生活バスを利用してきくがわ温泉華陽にお越しになっていた方々が、令和6年10月のレジオネラ属菌検出による温泉の一時営業停止と令和7年1月から今日に至るまでの送湯管の使用停止による温泉営業停止によるものが理由であると考えられます。

住民生活に不可欠な生活バス路線の運行維持のため、引き続き利用者の方からの声をお聞きし、各路線の乗車状況等も含め総合的に判断したうえで、利便性の高い運行を検討してまいります。また、自治会を通じてのチラシ配布等による啓発活動等を実施し、利用促進を図ってまいります。

事務局（豊田総合支所）：

令和6年度の豊田地域の運行実績についてご説明いたします。

豊田地域の生活バスは、杣路子線、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。そしてこの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、杣路子線 1,062 人、一の俣線 874 人、今出線 194 人、一の瀬線 463 人、全体の延べ利用者数は 2,593 人でした。前年度の利用者数 2,329 人に対し、264 人の増となりました。

この利用者数の増加の要因は、新たに利用を始めた方もいらっしゃいますが、多くは 1 人当たりの利用回数の増加によるものと考えられます。

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の方が多いことから、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、引き続き利用者の確保に努めてまいります。また、今年度予定しております AI オンデマンド及び貨客混載事業の実証実験につきましては、自治会、施設、イベント等での住民説明、チラシや SNS による広報活動を徹底して行いたいと考えております。一人でも多くの方にご利用いただき、幅広いご意見をいただくことにより、豊田地域のニーズに合わせた生活バスの利便性向上に繋げてまいり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。着座にて、説明いたします。

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 8 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。

令和 6 年度の生活バスの利用者数についてですが、北宇賀・滝部線が 335 人、ぐるりん矢玉・二見循環線が 1,048 人、合計で 1,383 人となっております。

令和 5 年度の利用者数 1,451 人に対し、68 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。新規利用者の獲得につなげ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ております、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、一時的に利用者増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て、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。

令和5年3月末から、道の駅豊北へも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、検討してまいりたいと思います。

事務局（長寿支援課）：

外出支援サービスの概要について、ご説明いたします。

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6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。

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年度以降は減少傾向となっております。令和6年度は令和5年度と比較して、数値として増加していますが、水準としては横ばいです。

令和6年度が令和5年度と比べて増加した主な理由としては、サービス利用にあたっての新規登録が全体として増えたことに加え、利用者の輸送回数が多かったことが挙げられます。

行政が推進する介護保険制度においては、「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、移動に制約のある方に対する外出支援サービスの提供・維持が必要と考えております。

会長：

それでは、ご質問やご意見のある方は挙手をお願いします。

特に無いでしょうか、それでは、報告（1）につきましては、報告済みということにさせていただきます。

報告（2）について、ご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、ご説明させていただきます。

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項目ございます。

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ページから記載しておりますので、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。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7年度の実施予定として、内日線・員光線がサンデン交通において、廃止されるため、10月以降も継続して移動手段が確保できるよう、市において検討・実施していきたいと考えております。

緑色部分の「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。

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。

生活バスの運行について、令和7年度においては「豊田地域において、AIオンデマンド機能の導入や貨客混載運行の実証を予定」しております。

2ページ目ピンク色部の「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6年度にノンステップバス導入率が100%となっております。

続いて、3ページ目の2列目「10 タクシーサービスの向上」について、ベビタクアプリによる配車や、どこでもおでかけクーポン券による利用促進、その他様々なニーズへの対応が行われており、令和7年度においても引き続きサービス向上への取り組みを実施していく予定となっております。

4ページ目の下から3列目に記載しております「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年度より実施期間が毎週火曜日となっており、令和7年度も引き続き実施していきます。

5ページ目4列目でございます「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、JR西日本や沿線自治体で、利用促進活動を実施しております。

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。

「目標指標、進捗管理シート」についてご説明させていただきます。

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ページからご確認下さい。

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。

目標指標4「人口に対するバス利用率」につきましては、2024年度実績は、約9.2%となりました。目標設定時の利用率13.6%から減少しており、コロナ禍収束後においても、バス利用率はコロナ禍以前と同等には回復していない状況です。

目標指標5「人口に対する鉄道利用率」につきましては、2024年度実績は約9.0%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が、昨年度の実績は8.5%ですので、回復傾向がみられております。

目標指標6「公共交通カバー率」についてでございます。

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。

2024年度実績は78.7%となっております。

目標指標7「路線バス観光きっぷの販売枚数」は、約9,800枚であり、

目標指標8「観光客数」は、約586万人となっております。

目標指標9「人身事故発生件数」につきましては、2024年は453件となっております。

目標値である1,200件以下を達成しております。

目標指標10「バスの定期券販売枚数」につきましては、目標設定時の4万8,000枚の維持を目標としておりますが、2024年度は約3万7,400枚となっております。

目標指標11「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います。

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。

公共交通においては、観光客数などの回復傾向が若干みられているという状況です。

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。

会長：

それでは、報告(2)について、ご意見、ご質問等ございましたら、お願いいたします。

数値目標の方に厳しい数字があがっているという状況ではありますが、コロナ禍で達成が困難だった時期もありましたが、そろそろ、コロナ禍を言い訳にするのも難しい時期になってきていますので、検討している計画を含めていろいろと考えていかないといけないというところではないでしょうか。

報告（２）につきましても承認ということによろしいでしょうか。

報告（２）につきましては、報告済みとさせていただきます。

報告（３）につきましては、ご説明をお願いいたします。

事務局（都市計画課）：

報告（３）下関市地域公共交通利便増進実施計画策定業務について、ご説明させていただきます。

先月開催いたしました第１回下関市地域公共交通協議会において、利便増進実施計画策定業務の発注についてご承認いただき、その後、事務局として手続きを進めてまいりましたので、状況をご報告させていただきます。

業務の内容としましては、記載の資料のとおりで先月からの変更点としましては、業務期間が令和８年６月３０日までとしておりましたが、年度内完了を行うため、令和８年３月３１日までとして、発注を予定しております。

正式な契約業者が決まりましたら、当協議会にてご報告させていただきたいと思っておりますので、よろしくをお願いいたします。

会長：

それでは、ご質問などございますでしょうか。

公共交通計画を策定いただいた業者さんとは、別に候補選びなどされるということでしょうか。

それとも、随意契約でそのまま継続ということでしょうか。

事務局（都市計画課）：

ただ今、契約に向けて事務手続きを行っているところです。

「地域公共交通計画」と「利便増進実施計画」とは密接な関係がありますので、方向性としては、当初の交通計画を作成した業者をお願いできないかというところで、考えています。

会長：

報告（３）につきましては、報告済みとさせていただきます。

報告（４）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（４）公共交通に関する報告事項について、ご説明させていただきます。

１．交通空白対策実証事業（ＡＩオンデマンド・貨客混載実証）についてです。

総合支所管内で運行しております「生活バス」について、豊田地域における生活バスへＡＩオンデマンド機能を導入し、配車ルートや配車時間などに柔軟に対応できるようにしていきたいと考えております。

車両の空きスペースや空き時間を活用して、貨客混載事業を行い、利便性向上を図っていききたいと考えております。

実証期間は令和７年１０月から開始し、運賃はこれまでと変わらず１００円、貨客混載による配送料は、１個につき１００円を予定しております。

参考として、資料１として運行エリアの資料を配布しておりますので、ご覧ください。

オレンジ色の罫線で囲っているところが、豊田町の区域となっており、それぞれ着色しているところが、生活バスの区域運行を行っているところです。

２．交通空白対策実証事業（廃止バス路線代替交通モード実証）についてです。

バス路線の廃止が予定されています、内日・員光線について、引き続き地域住民の移動手段の確保を目的に、代替の交通モードを検討してまいります。

資料２として、対象となる路線図を配布しておりますので、ご確認ください。

バス路線が廃止される路線、計１９．３キロが廃止される路線となっております。

こちらにつきましては、令和７年１０月から、生活バスやタクシー等による実証運行を実施していきたいと考えております。

この２件につきましては、有償で運行する場合には本協議会にて承認を得たうえで、運輸局の届出が必要となります。詳細の内容につきましては、８月ごろに本協議会にて、ご審議いただくようになるかと思っておりますので、それまでに交通事業者や地域住民等を支えながらこの実証運行について協議してまいりたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

会長：

報告（４）についてご意見、ご質問ございましたらお願いします。

委員Ａ：

ＡＩオンデマンドのことですが、豊田町で行うということは何か理由があるのでしょうか。

事務局（都市計画課）：

A I オンデマンド機能に関しまして、豊田町においては生活バスが全域でデマ
ンド交通が行われている状況です。

他の定時定路線の地域にデマンド交通を導入するよりも、地域の住民の皆様が
デマンド交通に慣れているという豊田地域の方が実証に向いているのではとい
う点で、豊田地域を考えています。

会長：

A I オンデマンドとはどういう形なのか、もう少し具体的に教えていただけれ
ばと思います。

事務局（都市計画課）：

今までのデマンド方式は、電話のみでの対応となっております。

A I オンデマンド機能を導入することによって、アプリなどでの予約が可能と
なります。

事務所に人がいないときでも予約が可能ということが1点と、予約の場所に応
じて、例えば3件予約が入った場合、その3件に対して、A I が効率的に運行で
きるように配車の時間やルートを適切に判断できるシステムになっております。

会長：

周知をして利用が増えたらと思います。

報告（4）につきましても報告済みとさせていただきます。

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