

「下関市総合交通戦略（案）」に対するパブリックコメントの実施結果

1. 実施期間

平成30年1月10日(水曜日)から平成30年2月9日(金曜日)まで

2. 意見応募状況

意見応募者 10人

意見件数 29件

意見提出の定めに違反して提出された意見は結果から除外しております。

3. 意見の要旨と市の考え方等

番号	項目	意見の要旨	市の考え方又は対応
1	11ページ 71ページ	<p>下関市内の主要観光施設 公共交通網が脆弱で、観光客は選択肢が限られ、ゆっくり楽しめない。</p> <p>1) 市内観光地を巡る(ガイド付き)循環バスがあると良いが。</p> <p>2) 下関駅から角島への直通高速バス便があっても良い。 (4月~10月)歴史、自然を資源は豊かだが、現状のままでは観光客は増えない。</p>	<p>下関市総合交通戦略の必要施策には「観光客の移動に特化した移動支援」を位置づけており、需要などを鑑みながら、今後検討してまいります。</p>
2	13ページ	<p>日帰り観光客・宿泊観光客の推移</p> <p>1) きめ細かい情報発信がされていない。 もっと具体的に売り込んでいく</p>	<p>観光客等の移動手段については本市においても重要であると認識しております。また、下関市総合交通戦略の必要施策には「総合案内情報の発信検討」や「インターネットにおける公共交通事業のPR」を位置づけており、観光客等に対する情報発信についても検討してまいります。</p>

番号	項目	意見の要旨	市の考え方又は対応
3	15ページ 29ページ 72ページ	<p>鉄道の運行本数及び鉄道の地域間流動（豊北地区に関連する流動は大幅に減少している）、パーク＆ライド（滝部駅に駐車場は整備されたが利用者は少ない）</p> <p>1）小串駅から先は、本数は大きく減少。これでは利用出来ない。今春、下関北高が開校する、豊浦病院も改築中、滝部駅まで増便して欲しい。豊浦町の湯玉地区や宇賀地区の人も便利が良くなる。</p> <p>2）山陰線はダイヤ改正の度に減便、滝部駅までの延伸を実現してほしい。</p> <p>3）運行本数が極端に少ない、JR便を利用したくても利用できない。</p> <p>4）下関駅発最終便は20時10分、飲食を伴う会合には出席できない。</p>	<p>人口減少等における鉄道利用者の減少から鉄道の増便は難しい状況ではありますが、本市では公共交通を活用したまちづくりを進め、公共交通の利用拡大を図るように取り組んでまいります。なお、個別の内容につきましては鉄道事業者と調整してまいります。</p>
4	16ページ	<p>路線バスの運行本数</p> <p>1）豊北地域の路線バス、生活バスは一度空白にしてから考え直すべき。</p> <p>路線バスの再編（観光客も利用し易い様に 2次交通が不便）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・滝部駅を拠点とする循環バス網の創設（駐車場もある） 	<p>下関市総合交通戦略の必要施策には「バス路線の再編」や「生活バス路線の再編」を位置づけており、豊北地域についても今後検討してまいります。</p>
5	19ページ	<p>市生活バス</p> <p>1）現路線は旧バス路線を継承したもの、利用者のニーズにあっていないから利用率が低い、利用者全員の意見を聞き抜本的に見直してはどうか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定時定路線から予約運行方式にしては。 ・フリー乗降を認める 高齢者はバス停まで歩いての移動が困難。 	<p>下関市総合交通戦略の必要施策には「生活バス路線の再編」や「バスのフリー乗降制度の導入検討」を位置づけており、利用者のニーズにあった運行経路や運行形態等について検討してまいります。</p>
6	41ページ 施策 -	<p>私達は川中地域に住んでいます。今後、高齢化が進む中P46に示された市民の暮らしを支える生活交通体系の構築が急務であると考えられる。地域のニーズを聞く為にも「まちづくり協議会」に進めようとしている交通体制についての意見(住民)を聞く、取組みをするべく、機会を作っていただけるように計画されたし</p>	<p>下関市総合交通戦略の策定にあたっては、市民へのアンケート調査、バス利用者へのヒアリング調査、交通実態調査（PT調査）、地元説明会などにより、ニーズの把握を実施しております。地域のニーズの把握については重要と認識しておりますので、意見の抽出方法については検討いたします。また、既に主体的に公共交通について取り組もうとしている団体には個別に相談を受けておりますので、その際は個別にご相談下さい。</p>

番号	項目	意見の要旨	市の考え方又は対応
7	54ページ	<p>大都市圏においては、ICカードの自動読み取り機が各種公共交通機関に設置され、利用者にとって利便性の向上に大きな役割を果たしており、さらに平成25年3月には全国10種類の交通系ICカードの相互利用サービスが開始され、カード利用者は年々増加傾向にあります。しかしながら、山口県内においてはJR西日本のICOCAが岩国駅・南岩国駅、JR九州のSUGOCAが下関駅でしか利用できず、下関市民また山口県民にとって非常に不便な状況にあります。下関市総合交通戦略に記載のとおり、交通系ICカードが導入されれば、その期待される効果は甚だ大きく、また下関市だけでなく県内に来訪される国内外の観光客の増加を図るためにも設置は必要不可欠だと考えます。つきましては、下関駅をはじめ、少なくとも山口県内主要駅に自動読み取り機が設置されるよう、県所管課、JR西日本、JR九州、さらにはサンデン交通をはじめとした県内バス事業者と早急に協議していただくことを期待します。</p>	<p>下関市総合交通戦略の必要施策には「交通系ICカードの導入検討」を位置づけており、導入に向けて関係者と調整を行ってまいります。</p>
8	55ページ 56ページ	<p>鉄道やバスの増便など利便性の向上は公共交通利用を促すためには必要不可欠である。鉄道やバスの運営会社と協議して是非実現していただくようお願いしたい。</p>	<p>人口減少等における公共交通利用者の減少から鉄道やバスの増便は難しい状況ではありますが、本市では公共交通を活用したコンパクトなまちづくりを進め、公共交通の利用拡大を図ることで、持続可能な交通体系の構築を目指しています。</p>
9	56ページ	<p>鉄道の新駅設置 ・特に住宅地、高校や大学の近く（たとえば、下関 - 幡生間、幡生 - 新下関間） ・下関北高駅を太陽館の背後地に建設（1ホーム）して欲しい</p>	<p>下関市総合交通戦略の必要施策には「新駅設置の検討」を位置づけており、既に複数の地域からご要望がございしますが、新駅（請願駅）整備につきましては、鉄道事業者である西日本旅客鉄道株式会社との合意形成を図る上で、地元負担が必要となるため、各地域の諸状況に照らした必要性や合理性の検証、鉄道事業者との将来需要や構造基準等に関する協議が整うことが条件となり、長期的な検討課題であると認識しております。</p>
10	57ページ	<p>貨客混載のバスの運行に加えて貨客混載の列車の運行も検討する。</p>	<p>下関市総合交通戦略の必要施策には「貨客混載のバス運行の導入検討」を位置づけておりますが、列車へ混載させる需要について社会状況の変化を注視しながら、交通事業者と調整を行ってまいります。</p>

番号	項目	意見の要旨	市の考え方又は対応
11	63ページ	観光地だけではなく、各鉄道駅やバスターミナルなどにもレンタサイクルシステムを導入し、特に公共交通利用者は実質的には無料、もしくは極めて低料金で日常的にレンタサイクルを利用できるようにする。	下関市総合交通戦略の必要施策には「レンタサイクルの利便性向上」を位置づけており、ご意見につきましては参考とさせていただきます。
12	67ページ	生活バスの運賃を一律100円にします。 1) 反対、料金を下げたら利用者が増えるとは思わない。利用し易い方法を見出すことが先決。	下関市総合交通戦略の必要施策には「生活バス1コイン化」を位置づけており、平成30年4月2日より実施する予定としております。利用者の推移については今後の状況を注視してまいりたいと考えております。また、必要施策には「生活バス路線の再編」を位置づけており、運行経路や運行形態など利用しやすい方法について検討してまいります。
13	70ページ	山陰線を活用した利用促進 1) 下関駅と滝部駅を結ぶ直通観光列車を運行してはどうか。5月から10月の土日に運行(滝部駅からは循環バスで観光地へ)	下関市総合交通戦略の必要施策には「山陰本線を活用した利用促進」を位置づけており、現在、JR西日本の観光列車「のほなし」が土日祝で山陰本線を運行しておりますので、JR西日本と今後も連携して山陰本線の利用促進を図ってまいります。
14	78ページ	総合案内情報の発信を検討 1) 運行情報がスマホなどで容易に入手出来るようにして欲しい。	下関市総合交通戦略の必要施策には「バスロケーションシステムの導入検討」を位置づけており、サンデン交通(株)においてはバスロケーションシステムを今年度に導入する予定としております。また、必要施策には「総合案内情報の発信検討」を位置づけており、運行情報等の情報発信に取り組んでまいります。
15	80ページ	市民アンケートの実施 1) 生活バス(豊北地区) 利用者全員に対し聞き取りによるアンケート調査を実施して欲しい。	下関市総合交通戦略の必要施策には「生活バス路線の再編」を位置づけており、ニーズの把握については重要であると認識しておりますので、必要に応じて実施したいと考えております。
16		室津～黒井村駅間の列車との接続が悪く、バスの出た後、列車が到着することがある。	鉄道とバスの接続について、ご意見のありました地域には複数の鉄道駅がある点、バスの運行本数が鉄道の運行本数より少ない点、鉄道には上りと下りのダイヤがある点から全ての鉄道とバスの接続を合せることは困難な状況にありますが、可能な限り接続の改善に取り組んでまいります。

番号	項目	意見の要旨	市の考え方又は対応
17		バス事業者等の交通事業者の経営安定について、配慮した施策（交通事業者の自助努力は当然として）も取り上げることが検討する必要がある。	下関市総合交通戦略の必要施策には「バス路線の再編」や「路線バスの運行補助」などを位置づけており、効率的なバス路線網の構築や路線の維持などに取り組むことにより、持続可能な交通体系の構築を目指してまいります。
18		自動運転技術が確立すれば、バス運行や高齢者運転等に新たな取り組みが検討されることとなるのでは。	自動運転化については、多くの市民が自動運転の技術を利用できるまでには時間を要するため、社会状況の変化を確認しながら、計画の見直しのタイミングで検討していきたいと考えております。
19		人口減少地域かつ高齢者の多い地区については、まず人口集約化の方策が優先されるのでは。（交通事業者の経営圧迫は必須）	現在、策定を進めております立地適正化計画と連携を図りながら、相互に進めていく必要があると考えております。
20		少々、施策が総花的な感があり、重点化の必要がある。	公共交通の課題は多岐に渡っており、下関市総合交通戦略の必要施策については多様な施策を位置づけております。必要施策の実施期間は短期・中期・長期に分けており、短期のものから重点的に取り組んでまいります。
21		2016年7月15日付前市長中尾友昭様に提出しました陳情書の通り、山の田交差点の横断歩道の設置についての進捗状況と問題点についてよろしく願います。	下関市総合交通戦略は公共交通を軸とした交通を中心にとりまとめた計画ではありますが、ご意見のありました内容については、交通管理者である山口県警と道路管理者である山口県で検討を行っているとのことです。本市といたしましても要望実現のため、働きかけを行ってまいります。
22		2017年8月29日に交差点の近くのスーパーレッドキャベツが閉店し、現在は「生協」の買い物サポートカーを利用して食糧品の調達をしているが、将来スーパーの誘致が不可能であれば、買い物難民の為に福祉バス等を検討願いたい。過去に「下関副都心」と呼ばれた山の田地区の現状であります。	下関市総合交通戦略の必要施策には「バス路線の再編」や「循環バスの導入検討」などを位置づけており、ご意見のありました地域においては、バスを利用しやすい環境とすることで、通勤、通学、買い物、通院などの日常生活に必要な移動手段の確保に取り組んでまいります。

番号	項目	意見の要旨	市の考え方又は対応
23		<p>「下関市の総合交通戦略」を地域創成の観点から提言。山口県は地勢上、西日本と九州の中心的地域であり、その中で下関市は中心地点である。その下関市を全国の、広くはアジアの流通基地に変容させる。長府・小月の山陽地区を拠点として、交通インフラを整備する。究極の車輛専用高速道路を関門トンネル・関門橋に通ずるものとして、二号線のバイパスを通す、これで車輛の運行をスムーズなものとする。（山口のトンネル道路となる）この道路は将来の第二関門橋についても有効なものとなる。境界の都市、下関市はこのバイパスで甦える。山陽地域に流通拠点が生ずれば、後背地に産業団地を開発し、二次産業を誘致、育成するに、土地のスペースは充分である。更に進めば、小月の航空基地の民営化等も考えられる。国家的なプロジェクトであるが、構想を進める手段はいくつも考えられる。（細部は省略する）検討課題。</p>	<p>下関市総合交通戦略は公共交通を軸とした交通を中心にとりまとめた計画であります。本市と他市町を結ぶ広域交通のネットワーク軸として広域連携軸を位置づけ円滑な都市間移動と広域交流の機能強化を図り、拠点間を相互に結び、都市機能を強化・補完しながら軸線に沿って都市機能を配置誘導するため、市内交通ネットワークの構築を図ることを目的に、下関北九州道路や下関西道路などの必要性につきまして、引き続き国や県、関係機関に要望してまいります。</p>
24		<p>公共交通や自転車を利用して通勤する市の職員の通勤手当を自家用車利用者よりも優遇する。 自家用車の依存度を下げるため、障害者など特別な事情がある人及びその介護者を除き、市役所をはじめ市が管理する施設の駐車場の利用を原則有料にする。自家用車で通勤する職員からも駐車場料金を徴収する。そこで得られた財源はより環境に対する負荷の少ない、自転車や公共交通利用を促進するための施策を実施するために使う。</p>	<p>下関市総合交通戦略の必要施策には「モビリティマネジメントの実施」を位置づけており、市役所においても他市の事例等を参考に公共交通の利用促進を図る取り組みについて、今後検討してまいります。</p>
25		<p>地域住民の生活に必要な不可欠のものを除いて、原則として自動車道の新設は行わず、その代わりにサイクリングロードを観光地だけでなく、市内各地に設置する。</p>	<p>今後も必要な道路整備については行ってまいります。下関市総合交通戦略の必要施策には「自転車走行空間の整備」を位置づけており、自転車走行空間の向上を図ってまいります。</p>
26		<p>（豊北）道の駅近くにバス停を設置して欲しい 交通弱者が利用出来る。</p>	<p>下関市総合交通戦略の必要施策には「地域公共交通の導入」を位置づけており、交通が不便な地域におけるバス停の新設についても検討する予定としております。ご意見のありました内容については、以前より関係者と協議をしておりますが、今後も利用状況などを鑑みて検討してまいります。</p>

番号	項目	意見の要旨	市の考え方又は対応
27		<p>現状は、便利が悪くて旧市内と完全に分離されている。通勤、通院や買い物も車が無ければ到底不可能、交通弱者にとっては死活問題、この町には住続けられない。移住者も増えない。旧市内とは動脈（JR便の延伸）で結び、滝部駅から循環バスで各地へ行く公共交通は、行政の責任において取り組むべき最重要課題である。観光客は増えてい、観光客を含む路線バスなど抜本的改革が必要。豊北地区の様な中山間地域では、民間事業者任せではなく、公設・民営方式を検討すべき時期に来ていると思います。ヨーロッパでは「公設民営」という手法が一般的となっています、マイカー社会になって、全てを民間任せでは公共交通が立ちゆかなくなることを見越しています。フランスでは、国民が移動する権利を法律で明文化しており、自治体は公共交通を整備する責務を負っています。</p>	<p>下関市総合交通戦略の必要施策には「路線バスの運行補助」などを位置づけており、交通事業者への支援も引き続き、取り組んでまいります。また、豊北地域については、市が生活バスを運行しておりますが、市が保有している車両を地元タクシー会社に運行を委託する形をとっております。</p>
28		<p>現在の路線を利用するには、距離にして約1.5km、時間にして30分～40分かかる。交通弱者の老人は通院、買物に不便をしている。特に西側市道は片側1車線の2車線道路で自由に乗降出来るフリー乗降が可能と思われ、乗客増につながる。現在の終点、内日河原ではなく、内日支所、その先内日にここに市場まで延長すれば選挙の投票、支所での活動等便利になる。終点を内日にここに市場にすればドライバーのトイレ休憩も可能となる。</p>	<p>下関市総合交通戦略の必要施策には「生活バス路線の再編」や「バスのフリー乗降制度の導入検討」を位置づけており、ご意見も参考とさせていただきます。また、本計画ではバス停から半径300m以上、鉄道駅から半径800m以上の地域を交通不便地域と定義しており、今後、交通不便地域の解消に向けて取り組みを検討してまいります。</p>
29		<p>地域福祉バスの運行について、地区実態と今後を鑑みて地区要請に沿った有効路線での運行 イ) 現在運行の福祉バス路線（県34号）から、市道植田線～市道善朱庵線の住戸近隣ルートに「変更」 ロ) 内日地区中心部の公的及び準公的機関への交通利便性の確保。 内日地区「憩いの家」まで「現行路線の延長」 ハ) 地区から近隣の医療機関への通院手段の支援。 今後、増々高齢化が進み、交通事故防止の観点からも公的機関の脆弱な地区への効率的、且つ有効的な交通支援を検討お願いします。</p>	<p>下関市総合交通戦略の必要施策には「生活バス路線の再編」や「バスのフリー乗降制度の導入検討」を位置づけており、ご意見も参考とさせていただきます。また、本計画ではバス停から半径300m以上、鉄道駅から半径800m以上の地域を交通不便地域と定義しており、今後、交通不便地域の解消に向けて取り組みを検討してまいります。</p>