

令和 8 年度 下関市地域公共交通協議会（第 1 回）
議事録（概要版）

令和 8 年 6 月 29 日（火）10：00～

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「令和 7 年度下関市地域公共交通協議会事業報告及び決算報告について」によりご説明させていただきます。

1 ページをご覧ください。

令和 7 年度の事業報告及び決算報告についてご説明いたします。

令和 7 年度は、対面での審議を 5 回、文書での審議を 3 回、合計 8 回、協議会を開催いたしました。

主な内容としましては、

- ・ 第 1 回会議にて、下関市地域公共交通計画の策定に向けた審議
- ・ 第 3 回会議にて、豊田地域における貨客混載実証事業を行うための審議及び、下関市生活バスにおける少量貨物有償運送更新許可申請に向けた審議
- ・ 同じく第 3 回会議にて、内日線・員光線を市で実証運行を行うための自家用有償旅客運送の変更登録申請に向けた審議
- ・ 第 7 回会議にて、バス部会の設置に向けた地域公共交通協議会規約改正の審議がございました。

続きまして、決算報告をいたします。

3 ページをご覧ください。

令和 7 年度歳入は、フィーダー系統に係る補助金、前年度繰越金及び預金利息による収入であり、歳入合計は、34,910,894 円になります。

歳出につきましては、会議費として委員報酬及び旅費、事務費として手数料、消耗品等の支払いとなっております。

事業費につきましては、地域公共交通計画策定業務の支払いとして 14,500,200 円の支出がございました。

歳出合計は、14,693,284 円になります。

歳入合計から歳出合計を控除した残額 20,217,610 円が令和 8 年度へ繰越となっております。

一番下に補足説明を記載しておりますが、利便増進実施計画策定業務は令和 7 年度末に業務完了しておりますが、支払いは令和 8 年度の予定のため、繰越額が生じております。

決算に係る資料等につきましては、監事にご確認いただき、会計監査を終えております。

以上で事業報告及び決算報告についてご説明を終わります。

会長：

ご質問やご意見のある方は挙手にてお願いします

<意見なし>

議案（1）につきまして、ご承認ということでよろしいでしょうか。

<委員拍手>

議案（1）につきましては、承認ということにさせていただきます。

議案（2）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 2「令和 8 年度下関市地域公共交通協議会事業計画（案）及び予算（案）について」によりご説明させていただきます。

1 ページをご覧ください。

令和 8 年度事業計画（案）及び予算（案）についてご説明いたします。

令和 8 年度は、協議会の開催を 3 回の予定としておりますが、交通における様々な施策の実施を検討する中で、予定より多くの回数の会議を開催させていただくこともあるかと思いますので、ご了承のほどよろしくお願いいたします。

主な内容としましては、

- ・第 1 回会議、本日開催の会議のことですが、利便増進実施計画の策定に向けた審議や公共交通確保維持事業に係る計画の審議
- ・第 2 回会議にて、菊川地域や豊田地域における市生活バスの少量貨物有償運送登録更新許可申請や自家用有償旅客運送登録変更申請に向けた審議
- ・第 3 回会議にて、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価についてという内容でございます。

続きまして、予算（案）について、ご説明いたします。

2 ページをご覧ください。

歳入につきましては、利便増進計画策定事業に係る補助金及び令和 7 年度からの繰越金となっており、歳入合計は 25,542,610 円になります。

歳出につきましては、会議費、事務費、事業費となっております。

事業費につきましては、フィーダー系統補助金や利便増進計画事業に係る受け入れ補助金について、事業主への納入を予定しております。

歳出合計は 25,542,610 円になります。

以上で事業計画及び予算（案）についてご説明を終わります。

会長：

ご質問やご意見のある方は挙手をお願いします。

<意見なし>

議案（2）につきまして、ご承認ということよろしいでしょうか。

<委員拍手>

議案（2）につきましても承認とさせていただきます。

議案（3）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 3「下関市地域公共交通利便増進実施計画（案）について」によりご説明させていただきます。

1 ページをお開きください。

本協議会においてご審議いただき、令和 7 年 6 月に「下関市地域公共交通計画」を策定しておりますが、この度は、利便増進実施計画に記載する「利便増進事業」について明示する必要があるため、一部改定を行わせていただきます。

3 ページをお開きください。

今回、「利便増進事業」として、豊田地域における地域内移動の利便性向上のため、これまでの 4 区域から豊田町全域を 1 つの区域として運行を行うことを予定しております。

そのため、生活バス路線の再編・維持に関する項目を「利便増進事業」としてページ右上に明示し、ページ中段において、運行体系（区域・時間）の見直しを追記しております。

4 ページをお開きください。

実施プログラムにおきましても、「利便増進事業」がどの施策かを明示するために、下段の緑色部分、生活バス路線の再編・維持のところに星印で示しております。

5、6 ページは交通計画の変更箇所を新旧対照表で示しております。

7 ページ以降が、今回新たに策定予定の利便増進実施計画（案）となります。

10、11 ページをお開きください。

計画の概要をお示ししております。

1. 策定の目的としましては、地域公共交通計画に定めた基本方針と施策に基づき、具体的な利便増進事業を定め、実施していくためです。

2. 実施区域は、下関市全域としており、

3. 実施予定期間は、令和 8 年度から令和 11 年度までの 4 年間としております。終期については、地域公共交通計画とあわせた期間としております。

12 ページをお開きください。

計画の位置づけを示しております。赤い部分が今回策定の利便増進実施計画となります。地域公共交通計画と連動した計画の位置づけとなっております。

14～17 ページは、地域公共交通計画にて定めております「目標」や「基本方針」、「各公共交通ネットワークの分類」を記載しております。公共交通計画本体と同じ内容が明示されております。

18、19 ページをお開きください。

地域公共交通計画で定めております目標達成に向けた施策の一覧を掲載しております。今回、利便増進事業に該当するものを星印で示しております。18 ページの緑色の一番上、生活バス路線の再編・維持のところに星印を付けさせていただいております。

21 ページ以降に、具体的な利便増進事業を示しております。

これまで豊田地域の生活バスは、1 日 3 便、時刻表に沿った時間での予約制で、特定の地域で決まった 4 区域（空路子線、一の俣線、今出線、一の瀬線）で運行していました。

令和 7 年 10 月から、4 区域の統合を行い、1 つの区域として運行を行う実証運行を開始しました。運行回数は 1 日 3 便の時刻表に沿った時間での予約制から、営業時間内であればいつでも乗降車ができるよう変更し、実証開始前に比べ利用者数は大幅に増加しています。

あわせて、A I オンデマンドや貨客混載サービスの実証運行を行っています。

利便増進事業の内容としましては、令和 8 年 10 月より豊田地域における地域内移動の利便性向上のため、4 区域の統合を行い交通空白地のないよう豊田地域全域を 1 つの区域として運行を行う、生活バス運行体系の見直しを本格導入いたします。

生活バスによる移動の利便性を向上させることにより、公共交通の利用促進や外出機会の増加を図り、まちのにぎわいの創出や健康増進を目指します。

22 ページでは、運行のねらいや運行事業者などを表形式でお示しするとともに、下の表では、新旧で運行区域・運行日・運行回数がどのように変わるかをお示ししております。

23 ページでは、事業実施前後での、運行区域の変化をお示ししております。

事業実施前は、4 色、各色毎に運行を行っており、例えば青色の区域から赤色の区域へ移動する際は、一度乗り換えが必要でした。

事業実施後は、全体で 1 つの区域となりますので、乗り換えることなく、地域内をスムーズに移動することが出来るようになります。

24 ページをお開きください。

実施スケジュールは、令和 8 年 10 月から本格運行開始とし、本計画期間の終わりまで継続を予定しております。

25、26 ページをお開きください。

下関市による支援の内容をお示ししております。

市として、「地域公共交通ネットワークの維持・確保に向けた支援」や「運転手等担い手不足への対応・支援」「公共交通の利用促進の支援」「市民の公共交通へのニーズ把握」を行ってまいります。

28 ページをお開きください。

こちらでは、利便増進事業として必要な事業費や 26 ページ記載の市としての支援に必要な事業費等について示しております。

30 ページをお開きください。

事業の効果として、令和 7 年度に実証を行った半年間の平均利用者数を参考に、実施後の利用者数を算出しております。

利便性向上に伴い、利用者の大幅な増加が見込まれるため、月当たり 800 人、年間 9,600 人の利用者を見込んでおります。

また、利用者の増加による収支率の改善も見込まれることから、市民のバス利用率や地域公共交通の収支差改善への効果が期待されます。

32 ページをお開きください。

今後の検討課題として、地域公共交通協議会や、バス部会を活用しつつ、様々な路線の見直しや市民ニーズを把握し、本計画についても、引き続き見直しを検討してまいりたいと考えております。

最後に、今後、本計画を運輸局へ申請し、事業を着実に実施してまいりたいと考えております。また、細かい部分での文言や表現の言い回し等の修正につきましては、事務局へ一任頂ければと思います。

会長：

ご質問やご意見のある方は挙手をお願いします。

特に、地域公共交通利便増進実施計画（案）につきましては、道路管理者、港湾管理者、公安委員会の皆様にご意見をお伺いしたいと思っております。

委員 A：

新しい案では 8 時 15 分から 16 時 15 分まで上記時間内であれば、制限なく予約に応じた運行されるということですが、このあたりの調整では、複数の予約がこの時間帯に全然違う地域へ入った場合、どのような調整をされるのか、どのように対応されるのでしょうか。

事務局（都市計画課）：

豊田の生活バスですが、3 台運行しております。時間帯によって、その 3 台が各地域を回るような運行状況になっております。

こちらが、A I オンデマンドのシステムを導入しておりますので、運行している途中であっても予約が入れば近くを走っているバスが運行できるようになっています。

時間帯に応じて近くを運行しているバスを呼べるという状況になっております。3 台で運行していますが、休憩時間などの調整は事業者で対応し、調整していただいております。

委員 A：

ある程度は時間に融通が利き、直前というのは具体的には、10 分前でも利用が可能になるということでしょうか。

事務局（都市計画課）：

利用可能な状態でございます。

委員 A：

ありがとうございます。

会長：

豊田の実証運行というのは、現時点では実施されていて、10 月から本格運行を予定しているという理解でよろしいでしょうか。

事務局（都市計画課）：

令和 7 年 10 月から令和 8 年 9 月いっぱいまで実証運行で、令和 8 年 10 月 1 日から本格運行ということになります。

本格運行につきましては、先程お伝えした時間の制限と区域の制限の本格運行というところで、A I オンデマンドの部分と貨客混載の部分は、引き続き実証運行を行っていくというところです。

会長：

他にはございませんでしょうか。

<意見なし>

議案（3）につきまして、ご承認ということでよろしいでしょうか。

<委員拍手>

議案（3）につきまして、ご承認いただいたものといたします。

議案（4）について説明をお願いします。

事務局（都市計画課）：

議案4「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」によりご説明させていただきます。

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、大臣認定を受ける必要があります。

このため、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。

補助系統が複数の市町村にまたがっている場合は、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。

「年度」の考え方につきまして、一般的には「4月から3月」を1年度としますが、当補助金の年度は「10月から9月まで」となります。

当計画で示している「令和9年度」とは、「令和8年10月から令和9年9月」までの期間となりますのでご留意ください。

計画の方の説明をさせていただきます。

1ページからが「下関市地域公共交通計画 追補編」になります。

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、「地域公共交通計画認定申請」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、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。

「追補編」の具体的な内容については、後ほど「地域公共交通計画認定申請」の内容の説明に合わせて説明させていただきます。

「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」）についてご説明させていただきます。

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」の2つに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、「地域間幹線系統」からご説明させていただきます。

9ページの、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。

こちらが、国土交通大臣あての申請の頭紙になります。

下部に「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「下関市地域公共交通計画」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）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系統となります。

「地域間幹線系統」の国庫補助を受ける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（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。

ここでの市町村とは、平成13年3月31日時点での、合併前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、複数市町村にまたがる路線に該当いたします。

これらにつきましては、「下関市地域公共交通計画 追補編」に位置づけており、資料2ページに、「補助系統の地域公共交通における位置付け・役割」として記載しております。

資料3ページから6ページに、補助系統路線図を記載しております。

資料11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するようかたちになります。

12 ページ、「(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。

「3.2. 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カードシステムや、キャッシュレス決済の利用促進、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、19 ページから 24 ページに渡りまして記載しておりますが「表 1」に、サンデン交通とブルーライン交通について、それぞれの補助系統を示しております。

19 ページ以降がサンデン交通の維持系統、22 ページ以降がブルーライン交通の維持系統になります。

12 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「表 2」に示しており、25 ページから 33 ページがサンデン交通のそれぞれの負担額、35 ページから 43 ページがブルーライン交通のそれぞれの負担額が記載しています。

再び 12 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。

13 ページの「7」については、該当はありません。

「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、資料の 45 ページ「表 4」の着色部分で、旧豊浦町、旧豊田町が該当するようかたちになっております。

13 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、46、47 ページの「別添 1-1」「別添 1-2」の黄色で着色している部分になります。46 ページの中段のサンデン交通の 6 系統と下段のブルーライン交通の 1 系統、47 ページも同じく、それぞれの系統に着色しております。

13 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、14 ページの(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、サンデン交通を対象としており、48 ページからの「表 6」及び 51 ページからの「表 7」に示しております。

14 ページにお戻りいただき、

「14」から「17」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、令和 5 年の当協議会発足から、これまでの開催状況等を、16 ページまで記載しております。

16 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。

続きまして「フィーダー系統」の計画の説明をさせていただきます。

資料 61 ページの、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。

下部に「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、先ほどご説明しました「幹線系統」と同様に、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。

なお、【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 3 系統、ブルーライン交通 1 系統となります。

「地域内フィーダー系統」の国庫補助を受ける主な要件につきましては、先に説明させていただきました、国庫補助を受ける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」の路線と、ブルーライン交通の 1 系統が該当いたします。

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です。

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 2 系統、合わせて 10 系統を運行しております。

この 10 系統の内、豊田地域全域で運行する 1 系統と、菊川地域で運行する 2 系統、それとは別に、ブルーライン交通が運行する 1 系統が、先ほどご説明いたしました国庫補助要件に該当いたします。

これらにつきましては、「下関市地域公共交通計画 追補編」に位置づけており、資料 2 ページに、「補助系統の地域公共交通における位置付け・役割」として、資料 3 ページから 6 ページに、補助系統路線図を記載しております。

63 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。

先程の幹線系統と同じになりますがご説明させていただきます。「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、生活バス路線の目的及び必要性を記載しております。

64 ページ、「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、生活バスとブルーライン交通の目標及び効果を記載しております。

「(1) 事業の目標」としては、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。

「(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。

65 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、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とブルーライン交通を挙げております。

「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、73 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、75 ページ以降に「運行系統図」、「フィーダー補助系統の概要一覧」、「運行回数の根拠資料」、「チラシ、時刻表」、「交通不便地域指定地区図」を添付しております。

66 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、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等を記載しています。

「7」～「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、95 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、97 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。

再び 66 ページにお戻りいただき、

「11」から、67 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 71 ページまで記載しております。

「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。

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。

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：

ご質問やご意見のある方は挙手にてお願いします。

委員 B：

議案（3）のところで、豊田町全域を 1 つの区域として運行を行うと説明がありましたが、今ご説明いただいた議案（4）の中で、6 ページや 75 ページなど、豊田町の区域以外の菊川の区域も黄色が入っていますが、もともと菊川で実施されていたのか、今回追加されたということでしょうか。

事務局（都市計画課）：

75 ページで説明させていただきます。

下関のバス路線の方を抜き出しており、旧 4 町地域のものになっております。

こちらの生活バスにつきましては、今までも運行の方はしております。

今回、菊川地域の生活バスの 2 路線と豊田地域の 1 系統のこちらの方につきましては、国庫補助対象となる路線というところになっておりますので、明記し

た上での計画となっております。ですので、生活バス自体は運行はしておりますが、先程申し上げたように、旧市町村は諸条件がありますので、それに適応したもののみを国庫補助金の対象として申請をするという内容になりますので、こちらの 75 ページの内容につきましては今までと同じような運行が継続されるということになります。

委員 B :

菊川地区は、すでに運行されているということでしょうか。

事務局（都市計画課） :

はい、今までも運行はしております。

委員 B :

はい、ありがとうございます。

会長 :

ご意見、ご質問はございますでしょうか。

<意見なし>

議案（4）につきまして、ご承認ということでよろしいでしょうか。

<委員拍手>

議案（4）につきましても承認ということにさせていただきます。

報告（1）の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 7 年度自家用有償旅客運送の運行実績について」によりご説明させていただきます。

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。

表紙をめくっていただき、まず 1 ページが、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 ページが「下関市生活バスの路線概要」

3 ページが「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、各総合支所の地域政策課より、下関市外出支援サービスについては、長寿支援課より詳細をご説明させていただきたいと思います。

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。

1 ページ、「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 7 年度は 9,971 人となっており、令和 6 年度の 10,507 人と比べ、利用者数は 536 人の減少で、割合にすると約 5.1%の減少となっております。

利用者数が減少した要因としましては、令和 7 年 1 月から菊川温泉華陽が営業停止していることが考えられます。

今後につきましても、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 7 年度における豊田地域の運行実績について説明いたします。

豊田地域の生活バスは、昨年 10 月から、A I オンデマンドおよび貨客混載事業の実証運行を実施しております。

実証運行開始前の 9 月までは、杵路子線、一の俣線、今出線、一の瀬線の 4 路線で運行しており、運行回数は各路線 1 日 3 便、全てデマンド方式（予約制）で運行しておりました。この期間（6 か月間）の延べ利用者数は、杵路子線 517 人、一の俣線 352 人、今出線 112 人、一の瀬線 230 人で全体では 1,211 人となりました。前年度同時期（1,375 人）と比較すると、164 人の減少となっております。

一方、実証運行開始後の 10 月からは、豊田町内全域を運行区域とし、固定ダイヤではなく、時間設定や便数を限定しない形で、運行時間帯の中で利用者の予約に応じたオンデマンド運行を行っております。その結果、6 か月間の利用者数は 4,793 人となり、前年度同時期と比較して約 4 倍のご利用をいただいております。

実証運行にあたっては、制度周知のため、町内各戸へのチラシ配布に加え、自治会やイベント等での地域住民への説明、学校・医療機関等での個別説明を実施いたしました。

利用状況としては、病院受診や買い物目的で利用される高齢者が多い一方で、コミュニティ活動の場への移動や、学生など若年層の移動にもご利用いただい

ており、利用目的の広がりがみられています。また、町内の中心部在住の方の利用も多いことから、移動に困難を抱える方が多いことを改めて確認いたしました。外出機会の増加により、外出の楽しみや生活の充実がみられ、利用者の交流機会の創出にもつながっております。

今後も、啓発活動の充実によるサービス未認知層への周知強化を図り、新規利用者の獲得やニーズの把握等に取り組み、生活バスの利用促進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。

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7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293人、ぐるりん矢玉・二見循環線が926人、合計で1,219人でした。

令和6年度の利用者数1,383人に対し、164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が一番の要因と想定されます。

ぐるりん矢玉・二見循環線については、令和8年1月から3月までの国道191号の通行止めにより、一部区間で運行できなかったことが大きく影響したものと想定されます。

利用促進の取り組みとしましては、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。

今年の4月からは、下関北高校に通う学生が生活バスを利用して通学するなど、新たな利用者も出てきています。

これからも、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）：

外出支援サービスの概要について、ご説明いたします。資料をご覧ください。

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、下関市社会福祉協議会に業務委託により実施しており、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、普通自動車 1 台、軽自動車 3 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 10 km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が必要になる場合は、利用者の方にご負担いただいております。

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 年度以降は長く減少傾向となっておりますが、令和 7 年度は令和 6 年度と比較して、増加しています。

令和 7 年度が令和 6 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登録者数 29 人から 30 人に 1 人増加で、概ね横ばいですが、医療機関への通院のための 1 人あたりの利用回数が増えたことが挙げられます。

高齢者福祉におきましては、「地域包括ケアシステム」の実現をめざして日々活動しています。地域包括ケアシステムとは、高齢者が、介護が必要な状態になっても、可能な限り住み慣れた地域で自立した生活が続けられるよう、医療や介護、生活支援などを包括的に提供していく体制のことを指します。

高齢者の方々は移動ができないことで、買い物や通院をどうしたらよいのかといった生活支援への不安。外へ出る機会がなくなってしまうのではないかと、

社会参加への不安。さらに外出しなくなること、心身の機能が低下してしまうのではないかと介護予防への不安など、複数の不安を同時に抱えています。

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。委員の皆さまにおかれましては、今後とも本事業へのご理解・ご協力をお願いいたします。

会長：

ご意見ご質問などがございましたら、挙手にてお願いいたします。

委員C：

市町村福祉輸送について、分かる範囲で教えていただきたい。

10年前の平成29年に比べたら、全体的に減っているではないでしょうか。これをどのように分析というか、捉えているのでしょうか。

それと、豊田地域が多かったり、少なかったりする年がありますが、それについてどのように評価されているのでしょうか。

事務局（長寿支援課）：

1点目ですが、全体の減少傾向としましては、コロナ禍の時期を経過しており、令和元年から令和5年までの期間は一貫して減ってきております。

実際は、平成29年から令和5年につきましては、一貫して減少傾向であります。

それについては、高齢化・人口減少が総合支所管内の方で顕著に進んできております。

また、お聞きする中で多いのは、体が動かなくなる前に施設へ移るという方が多いようです。

下関市としましても、先程ご案内しました「地域包括ケアシステム」のなるべく住み慣れた地域で長く生活していただけるような体制を目指してまして、この部分を考えてこの事業を続けております。

施設に頼らざるを得ない部分の状況がありつつも、下関市としてもなるべく地域に残って生活できるようにというところで、この令和5年から7年にかけて増えてきているということは、住み慣れた地域に残っていただいている方が、そのエリアで暮らせるように、暮らしていきたいという方がご利用していただいているというところで、ご利用者が増えているということになっています。

2点目、豊田についてですが、利用者というのが先程ご案内した、全体で30人という中で、豊田は、令和7年度では登録者数が1人でした。例えば、令和6年度であれば、3人いたなど、もう少しいた時期もありました。

もう少し人数がいたときは、豊田の利用が多かったということがありましたが、今は少ないという状況であります。

委員 C :

ありがとうございます。

なかなか、多いからいい、少ないからいいと言いつらいものなので、お伺いいたしました。

会長 :

他にご意見ご質問ございませんでしょうか。

<意見なし>

報告(1)につきまして報告済ということにさせていただきます。

報告(2)のご説明をお願いいたします。

事務局(都市計画課) :

下関市地域公共交通計画の進捗管理について、ご報告いたします。

報告(2)「下関市地域公共交通計画の進捗管理について」と、別冊で配布しております「地域公共交通計画」をご用意ください。

別冊で配布しております「地域公共交通計画」の第5章5-2ページをご覧ください。

こちらで、評価指標および目標値を記載しております。

また、5-4ページにてモニタリング指標を記載しております。

これらの指標につきまして、報告(2)の方で現況をご報告いたします。

報告(2)をご用意ください。

1ページをご覧ください。

1. 市民のバス利用率につきまして、基準値としております令和5年度に比べ令和6年度は減少しておりますが、令和7年度はやや増加しております。

令和11年度の目標値である10.2%には届いておりませんので、利用率が増えるよう取り組みを進めていく必要があります。

また、鉄道の利用率につきましては、基準値としております令和5年度以降、増加傾向にあり、すでに令和11年度の目標値に到達しております。

2. コミュニティ交通オンデマンド路線数は、5路線を維持している状況になります。

3. 地域公共交通の年間利用者数は、やや減少傾向になります。

4. 地域公共交通の収支差は、バス事業に係る収支差の集計となっており、マイナスが拡大しており、

5. 市民1人あたりの公的資金投入額は増加傾向にあります。

4.5につきまして、物価高による経費の増加等が影響していると考えられます。

一方で、豊田地区の生活バスに見られますように、施策の実施により利用者数が増加している部分もありますので、効果的な施策を実施することより、利用率を上昇させ、収支差の改善を図っていくことが、今後必要と考えられます。

1 ページ、下側の表「モニタリング指標」をご覧ください。

地域公共交通のカバー率は令和 6 年度、7 年度と変更はございません。

キャッシュレス決済の導入率ですが、サンデン交通の IC カード利用率を掲載しており、上昇傾向にあります。

ブルーライン交通につきましては、令和 8 年 2 月よりクレジットカード等のタッチ決済が導入されているため、次年度以降の指標を計算する際、考慮させていただきます。

観光客数は、若干の増加となっております。

地域公共交通に対する満足度についてですが、こちらは市民実感調査によるものです。

市民が地域公共交通を利用しやすく満足いただけるよう、様々な施策に取り組んでまいりたいと考えております。

資料 2 ページをご覧ください。

こちらは「地域公共交通計画」第 4 章で定めております「目標達成に向けた施策」の令和 7 年度の取組み、令和 8 年度の予定についてまとめた資料になります。

主なものをご報告いたします。

青色の基本方針

[1] 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について

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

令和 7 年度 10 月から下関市で内日線・員光線の実証運行を行っており、地域に適した運行形態を模索すべく、令和 8 年度も引き続き実証運行を継続してまいります。

緑色の基本方針

[2] 地域公共交通のり・デザインによる公共交通サービスのアップデート

1) 既存の地域公共交通体系のアップデート

① 生活バス路線の再編・維持

令和 7 年 10 月から豊田地区生活バスの A I オンデマンド・貨客混載実証運行を実施しており、令和 8 年度も引き続き実証運行を継続してまいります。

② タクシーの利用環境改善

しもまち BABY タクシーアプリによる配車等、利用ニーズに対応したサービス向上を実施いただいております。

2) 地域公共交通のり・デザインについて

② 新技術・デジタル技術の活用

サンデン 1day パス 24 時間券として、スマートフォン等で購入できる、デジタルチケットの販売を開始しております。

3 ページをご覧ください。

5) 利用しやすい・わかりやすい公共交通の利用環境

⑥ バスのキャッシュレス決済導入による利便性向上と運営の効率化

ブルーライン交通では、令和 8 年 2 月よりクレジットカード、QR コード、電子マネーが利用可能となるキャッシュレス決済の導入を開始しております。

オレンジ色の基本方針

[3] 共創によってみんなで支える公共交通の実現

1) 多様な分野との連携促進

② JR 山陰本線を活用した利用促進の継続

昨年 9 月に全線復旧しました山陰本線の利用促進や、機運醸成に向けたシンポジウムの開催等、鉄道利用率向上に向けて様々な取り組みを実施しております。

令和 8 年度は、10 月から 12 月まで「やまぐちデスティネーションキャンペーン」として、県内の自治体と JR グループが一体となって観光を盛り上げる、大型観光キャンペーンが予定されております。

4 ページをご覧ください。

3) 公共交通の利用促進

① 公共交通利用促進策の実施について

サンデン交通やブルーライン交通で夏、冬、春休みに小学生 50 円バスの実施、高齢者フリー定期券の免許返納割引を実施しております。

市の施策として、毎週火曜日、70 歳以上の高齢者を対象として、公共交通機関を 1 乗車 100 円で利用できる「いきいきシルバー100」を継続して実施しております。また、障害者福祉タクシーとして、対象者のタクシー料金の一部助成を実施しております。

これらの利用促進策を令和 8 年度も継続して実施していく予定としております。

会長：

ただ今の報告についてご意見ご質問などございますでしょうか。

委員Ｄ：

確認ですが、「下関市地域公共交通計画」の 5-2、5-3 ページで目標値の設定がありますが、この中で 2 番目のコミュニティ交通オンデマンド路線数が 5 路線と書いていますが、5-3 ページの方では、菊川地域の 1 路線と豊田地域の 4 路線、合わせて 5 路線と言っていると思いますが、この 10 月から豊田地域におきましては、豊田線としては 4 路線が 1 路線になってしまうと思いますが、評価指標、モニタリング指標の表でいきますと、5 路線のままなのか、2 路線に一旦減らすのか、見え方だけなのですが、確認させていただきたかったです。

事務局（都市計画課）：

公共交通オンデマンド路線図につきましては、下関市の総合計画と一体化しているものでして、目標値につきましてはそのまま 5 路線という形になっております。

今回、豊田の方が 4 路線から 1 路線に変わるというところで、路線数としては豊田が 1 路線と菊川が 1 路線の 2 路線になります。

あくまで豊田の路線数は、4 路線から 1 路線に変わりますが、利便性については向上しているという考え方ができますので、評価の中ではそのように説明させていただきたいと思っております。

委員Ｄ：

ありがとうございます。

会長：

注釈など入れるなどして、分かるようにしていただくようになると思います。他にご意見などございますでしょうか。

<意見なし>

報告（２）につきましても、報告済とさせていただきます。

報告（３）につきましては、山口県様より報告をお願いいたします。

山口県交通政策課：

山口県の取り組みとしまして、「山口県地域公共交通ビジョンの策定について」ご説明させていただきます。

資料は、報告（３）をご覧ください。資料 2 ページのビジョン策定趣旨になります。

人口減少や担い手不足が深刻化しており、地域公共交通を取り巻く環境がより一層厳しさを増しているという状況です。

このような中で、地域の足を守り、元気にしていくというために県としても力を入れて実施していき、まずは関係者一体となって、公共交通で目指すべき将来

像をとりまとめた「山口県地域公共交通ビジョン」を策定するということとなります。

ビジョンと言う名前が付いておりますが、法に基づく地域公共交通計画として位置づけて策定を予定しており、今後協議会など設置いたしまして策定などしていくこととなります。

続きまして、3 ページです。協議会についてです。

協議会につきましては、6 月 1 日に設置いたしました。

会議の方は、年 2 回ほど予定しておりまして、第 1 回目は 6 月 5 日に開催いたしました。詳細につきましては、ホームページをご参考いただければと思います。4 ページに委員の一覧表がございます。

委員につきましては、国や県をはじめとしまして、交通事業者や学識経験者などにご協力いただきまして公共交通の現状への課題、目指すべき素案について協議を重ねているところです。

下関市からは前田市長様には市長会会長という立場で当協議会の副会長としてご協力いただきまして、第 1 回目の協議会でもデジタル技術の活用であったり意見をちょうだいしたところです。

また、利用者からの目線についても取り入れるべく、2 名公募委員に就任いただいているところです。

続きまして、5 ページになります。

「山口県地域公共交通ビジョン」策定方針についてです。

より実効性が高いビジョンの策定をするためにも基礎調査が重要と考えております。そのため、ビジョンにつきましては 2 か年で策定予定としておりまして、今年度は基礎調査、骨子の検討をおこなうと、来年度につきましては具体的な内容整理し、ビジョンとして執りまとめる予定です。

期間は 5 年としておりまして、7 月下旬頃から各市町から意見交換や住民アンケート、事業者ヒアリングなど実施いたしまして、しっかりと計画案などを検討して進めてまいりたいと考えておりますので、ご協力をお願いいたします。

「地域間幹線の位置づけ」と書かせていただいておりますが、本日協議会の方で、議案（4）でいただきました広域幹線として区分されているもの、市町をまたがる地域間幹線につきまして、周辺市町村の計画によるものですが、県の計画を作るところでもあります。市町をまたがる地域間幹線につきましても計画の位置づけができればと考えておりますので、検討の方をしていきたいと思っております。

部会についてです。6 ページになります。

このたび、「法第6条に基づく協議会」としましては、原則として、関係団体の代表者のみではなく、計画に関係する全ての公共交通事業者、自治体などを構成員とする必要があります。

しかしながら山口県の県全体を見てみたときに、全ての公共交通事業者だったり、自治体に参加したりということは難しいことなので、各市町の地域公共交通協議会などを、山口県地域公共交通協議会の部会として位置づけの方をさせていただいております。

具体的には、このような各市町の会議に出席させていただきまして、策定をはじめとした県の取組などに関するご説明などさせていただくことでご意見などをいただき、持ち帰り、県の協議会に反映させていただくとともに、連携を図ってまいりたいと考えております。

具体的に付け加えさせていただきますが、県のビジョン、市の計画などがございいますが、計画同士で上下関係ができるわけではございませんので、引き続きしっかりと連携を図ってまいりたいと考えております。

7、8 ページになります。

今ご説明させていただきました、ビジョンの策定と今年度の県の当初予算の概要を記載しております。

地域公共交通リ・デザイン推進事業としまして、県としても予算を確保し力を入れていく必要がございます。詳細や事業に関しましては、資料をご確認していただければと思います。

その中でご説明したいことが、モビリティデータの基盤の構築になります。中でも交通データの分析を進めていこうと考えておりますが、地域の実情に応じた公共交通を実現するためには、現状分析や具体的なデータに基づいた傾向が大事だと考えております。

しかしながら、交通データを収集・分析するにあたって、人的コスト、収集にあたってのコストがかかって、限られた予算・人員の中で実施することが難しく、したがって県の方で県内全域の交通データの収集を行いまして、可視化できるデータ基盤を構築するということとしております。

11、12 ページが、基盤の概要です。

具体的な利用データ・活用方法です。元データは IC カードデータ・GTFS などの交通データだけでなく、その他に人流データなどを取り込むことでデータをより広域的に把握でき、見やすいダッシュボードを作ることにより各市町の中でも課題などに活用することができるのではと考えております。

13 ページに移っていただき、スケジュールになります。

基盤の方ですが、2 か年かけて実施して進めていきたいと思います。今年度は、プロトタイプをリリースさせていただいて、来年度人流データを実装した上で本格運用していきたいと考えております。

こちら収集したデータについては、県のビジョンに反映して、各市町に活用させていただいて連携を取っていききたいと考えております。

最後、15 ページに移っていただき、今後のスケジュールになります。

6 月 5 日に第 1 回目の協議会を実施いたしまして、県の協議会に関する事業計画の予算の承認をいただき、現在ビジョンに係る契約について公募型プロポーザルを実施していくことになります。

7 月中旬頃に、委託業者が決定してくることになると思いますので、それ以降に各市町意見照会、住民アンケート、事業者ヒアリングなど順次実施していくなどしてデータ収集など始めていければと思います。

今年度内にビジョンの骨子を作成していきたいと考えております。

山口県からの報告は以上です。

会長：

報告について、ご意見ご質問はございますでしょうか。

<意見なし>

報告（3）について報告済といたします。

報告（4）につきまして、ＪＲ西日本様からご説明をお願いしてよろしいでしょうか。

ＪＲ西日本：

山陽本線、このたび新車両を導入いたしまして、ご紹介させていただきたいと思います。

昨年 10 月にニューリリースした資料をご覧いただきながら、ご説明させていただきます。

令和 8 年 6 月 27 日に「K i z a s h i（キザシ）」という新型車両を、山口県では 45 年ぶりに導入させていただきました。当日は、下関駅で出発式を行う予定でしたが、直前までの雨の影響で幡生駅～新下関駅間で倒木があり、開催を断念いたしました。前田市長、せきまるくんなども来ていただくようにしていたのですが、中止をさせていただきました。

台風や梅雨の影響で山陽線、山陰線の運転を見合わせていただきましたが、大きな被害などは無かったのですが、これからも安全・快適に利用ができればと思います。

今回導入する「K i z a s h i（キザシ）」ですが、まずは 24 両導入いたします。この「K i z a s h i（キザシ）」は、ドラスティックに物事が変わって

いく日々の暮らしや旅に良いことが起こってくる、また未来に向けた前向きなキザシとなる存在になるように「K i z a s h i」と命名させていただきました。227 系の近郊型電車として、安全性、快適性、利便性に優れ、さらに省エネ性能が高いのが特徴です。

通勤通学だけでなく、観光や帰省、日常の外出など、あらゆる場面でより安全安心で快適な移動を実現して参りたいと考えております。

今、山陽本線に 115 系という古い電車が走っておりますが、約 1/3 が新しい車両に変わるとは思いますが、全てが変わるわけではございません。ぜひ、山陽線をご利用の際は「K i z a s h i（キザシ）」をご利用いただければと思います。

会長：

続けて、ブルーライン交通様よりお願いいたします。

ブルーライン交通：

弊社では、運転手不足、高齢化に対応するため、各種運転手の体験会の参加、大型 2 種免許取得のための支援制度の実施などを行っておりますが、運転手不足を解消するまでには至っておりません。

ついては、現在平日運行ダイヤより、下関市では 28 便削減いたしました土日祝日ダイヤの運行を実施いたしまして、これにより運転手・運行管理者の負担を軽減を計り、地域公共交通としての路線バスの運行維持を目指して参ります。

土日祝日期间は、土日祝日及び 12 月 29 日から 1 月 3 日、8 月 13 日から 8 月 16 日の部分でございます。実施年月日は、令和 8 年 10 月から実施いたします。

ご迷惑をお掛けいたしますが、ご理解のほどよろしくお願いいたします。

資料の最後、7、8 ページに運行系統の新旧表を付けております。見方といたしましては、右側に起点時刻を記載しております。

例えば、7 ページの一番上は 6:55 発、これに■が土日祝日運休ということで、この便については土日祝日は運休します、という意味です。

8 ページの一番下、88 と記載してる系統ですが、資料に間違いがあり、起点時刻を見ていただければ分かると思いますが、6:40、15:50、17:24、■18:00 ですが、18:00 が土日祝日は運休しますという意味です。それでいきますと、多くて 3 便あります。

1 便を 0.5 回を表現しますので、これは土日祝日は 1.0 回と表記してありますが、1.5 回に修正をお願いいたします。その下を黒も 0.5 回とありますが、2 便ありますので 1.0 回、合計は 2.5 回ということになりまして、平日は 3.5 回、土日祝日は 2.5 回。1.0 回を 1 往復の減便でさせていただきます、という訂正をお願いいたします。

一番下に-17.0とありますが、これも合計なので-16.0。横のキロ増減のところですが、505.6 扣が 463.6 扣になるということです。

会長：

報告について、ご意見ご質問はございますでしょうか。

委員 E：

年々豊北地域で廃止が増えているように見受けられますが、今の状況が続くと何年間かの内に、全便廃止という可能性が出てくるとは思います。改善策などありますか。

また、便数を増やすなどの計画はありますか。今の状況ですと、年々運転手が減って行って、運転手不足というかたちになっていきますので、例えば、企業説明会などされているとは思いますが、改善方法などあるのでしょうか。

ブルーライン交通：

乗り合いバスということで、2 種免許が必要ということもハードルになっていると思います。

最初の質問ですが、人手不足が解消して、事業もある程度見込めるというなら改善の余地はあると思います。

まずは実際の体験会などへ行き、ここ 2 年で実際 2 名の方が体験会から面談をして入社まで至っており、このまま努力はしていきたい。

直近では自社内の運転手に、知人を紹介していただき、その紹介者の運転手には紹介料を出しましょうということで 1 名入社しました。

大型 1 種の免許を持たれていた方には会社経費で、2 種免許を取得していただいて、ただ今乗務員教育中でございます。

また、運行管理者と運転手を兼務していただくということも進めておりまして、そういった点呼などの業務自体も自動点呼ロボットの導入も、今は 2 カ所の営業所で行っております。そういったことをやり続けて維持していけたらと思っております。

今回、本来なら全日の往復の日にちの削減などしないと効果が薄いとは思いますが、そうではなく土日祝日の削減ということでまず是对応させていただきたいと考えております。

委員 C：

運転手不足の関係で情報共有でございます。

県として退職自衛官の採用というのを進めているというのを聞いておりますので、退職自衛官の採用というのも、可能な範囲で考えていただければと思います。

委員 F :

土日がかなり減るというところですが、総合支所管内の交通については今年度は重点的に検討していきたいと思い、いろんな施策をこれから展開するにあたって協議させていただきたい。

この協議会で昨年バス部会を設けましたので、細かいことはまた調整させていただきたいと思います。

1 点ですが、前回内日線の時にありましたが、地元への周知をしっかりとお願いしたい。公共交通という立場で行政にも必ず返ってくるので調整などしっかりと協議していきたいと思います。

ブルーライン交通 :

周知方法につきましては、ホームページなどで掲載いたします。

あと、高齢者の定期券をお持ちの方はこちらで把握はしておりますので、DMなどで周知をしていこうかと思います。

会長 :

他にはございませんでしょうか。

<意見なし>

報告（4）につきまして、報告済ということにさせていただきます。

予定していた議題については、以上になります。

いただいたご意見等につきましては、事務局の方でしっかりと検討のほど、よろしく願いいたします。

その他に委員の方から、連絡事項などありましたらお願いします。

下関警察署 :

本日はありがとうございました。

改めまして、平素より警察活動にご協力を賜り、この場をお借りしてお礼を申し上げます。ありがとうございます。

来月の 7 月 11 日から 20 日までの期間、夏の交通安全県民運動が開催されます。

今の交通死亡事故の情勢ですが、令和 7 年中は令和 4 年と同じで、過去最小で推移していたのですが、令和 8 年に入りまして、特に最近は高速道路での交通死亡事故が増えておりまして、それ以外にもあまり頻繁ではないところで、はみ出し事故が増えています。

今現在、昨年度値と比べてプラス 7 人ということで、少し危機的状況かと感じられ、引き続き交通安全と、今回の協議にありました高齢者の方を中心とした交通の利便性というところでは、やはり運転免許の自主返納の促進というか、本来はある程度の年齢に達した場合に、自分の判断で運転免許の返納する方が多い中、

公共交通という場が無くなるという返納を躊躇するという方が出てきますので、行政や警察、地域の方と協力して、少しでも安全な交通情勢ができるようご協力いただきたいと思いますので、今後ともよろしくお願いいたします。

会長：

他に何かございますでしょうか。

<意見なし>

第1回下関市地域公共交通協議会を終了いたします。

5 閉 会