

令和5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5年6月30日（金）10：00～

下関市役所 本庁舎西棟5階 大会議場

1 開 会

2 あいさつ

3 議 事

（1）自家用有償旅客運送 登録の更新について

① 下関市生活バス（交通空白輸送）

事務局（交通対策課）：

下関市が行う自家用有償旅客運送事業のうち、下関市生活バスについては、平成20年度に山口運輸支局へ自家用有償旅客運送の登録の申請を行ったもので、それから3年毎に、交通会議の承認を受け更新登録を行います。現在の登録有効期限は、令和5年9月までとなります。

この度更新を行うにあたり、今後も継続する菊川、豊田、豊北地域における路線の内容についてご審議いただくものです。

まずは、各地域の図面をご覧ください。赤い矢印を記載していますが、これが「路線」として登録され、生活バスの走行が可能な道路となります。

菊川地域と豊田地域の図面をご覧くださいますと、それぞれ、一部、面的に着色された範囲があるかと思えます。菊川地域では、樅ノ木・保木線、豊田地域では、杣路子線・一の俣線、今出線・一の瀬線で、これらの路線は、現在、利用者の予約により路線運行を行っていますが、区域運行として面的な登録を行います。

区域運行の登録については、地区の名前での登録となります。その他の路線については、起点・終点を定めての路線運行としての登録となり、各地域の図面に記されています路線の起終点および区域の一覧は、別表の通りとなります。

次に、「運行管理の体制等を記載した書類」についてです。これは、菊川、豊田、豊北地域それぞれの、運行管理・整備管理の体制として、運行管理の責任者、整備管理の責任者の就任予定者を記載し、運行管理・整備管理に係る指揮命令系統や、事故発生時の対応に係る事故処理連絡体制、及び苦情処理体制を示した書類であり、これを基に運用してまいります。

② 下関市外出支援サービス（市町村福祉輸送）

事務局（長寿支援課）：

外出支援サービスについても生活バスと同様に、当協議会の承認を受け更新登録を行っているところです。

下関市外出支援サービスは、寝たきり又は歩行が著しく困難な高齢者又は重度障害者が通院等を行う場合に、移送車両によりその送迎を行い、もって、これらの者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ろうとするものであります。

事業の実施主体は下関市であり、運行管理等につきまして下関市社会福祉協議会に委託し、実施しています。

第3条が対象者要件を定めたものです。次の4要件をすべて満たす方を対象としています。

- (1) 65歳以上の者又は身体障害者
- (2) 各総合支所の所管する区域に住所を有する者
- (3) 身体の障害等の理由により、公共交通機関の利用が著しく困難である者
- (4) 日常的に車いす又はストレッチャーを使用している者又はこれに準ずる身体状況である者

令和5年4月に総合支所に確認をした名簿登録者数は、高齢を理由とする方16名、障害を理由とする方5名です。

また、利用の目的についても制限をさせていただいており、要綱の第4条で定めています。病気治療、福祉施設への通所等と限定しています。

続きまして、別表第12条、第13条関係です。利用者にご負担いただく対価を定めています。

まず、実費弁償部分ですが、基本料、車両の待機料及び燃料費の負担をお願いしています。基本料及び待機料は30分につき200円、燃料費は、10kmにつき100円です。これらの費用につきましては、道路運送法施行規則第51条の15で対価の基準が定められていることに基づいていること、また、国土交通省から対価の取扱いに係る目安として、当該地域又は隣接市町村等における一般乗用旅客自動車運送事業に係る運賃の2分の1以下とするよう示され、本市の対価の額はこれで決定しています。

中国運輸局長公示による現行の下関市の営業区域の公定幅運賃表を載せています。いずれの距離の場合にあっても、タクシー上限運賃の2分の1の範囲内となっていることがご確認できるもので、条件を守っています。

各総合支所に運行体制について、資料に基づいて今回の審査の更新申請を行いたいと考えています。

前回の登録を受けた令和2年10月以降、今日まで交通事故、重大事故について、併せて発生はしてないことを報告します。

本市としては、身体障害者や要介護者など単独ではタクシー等の公共交通機関を利用することが困難なものに対する輸送サービスが十分に確保されていない総合支所管内の地域において、引き続き当該サービスを維持させていくことが必要と考えています。

会長：

ご質問やご意見のある方は挙手をお願いします。

委員A：

タクシー料金が8月1日から変更になるのはご存知ですか。

事務局（長寿支援課）：

はい。資料は今年の4月時点で作成したものです。

会長：

議事（1）について、ご承認ということによろしいでしょうか。
拍手をもってご承認をお願いいたします。

<委員拍手>

（2）地域内フィーダー系統確保維持計画について

事務局（交通対策課）：

下関市生活バス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系統については、当会議で、地域内フィーダー系統確保維持計画を策定し、国土交通大臣の認定を受けることで、国の補助金交付を受ける事が可能となるものです。

地域内フィーダー系統確保維持計画を含む生活交通確保維持改善計画の期間は、令和6年度から令和8年度の3年間です。

計画書の項目ごとに記載内容の要点についてご説明いたします。

項目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、本計画に位置づけている豊田・菊川地域の生活バス路線の目的及び必要性を記載しています。

項目2「事業の定量的な目標・効果」については、計画期間である令和6年度から令和8年度における目標及び効果を記載しています。

事業の目標値としては、利用者数を定めています。まず補助対象の6系統の内、デマンド運行の5系統については、近年の実績利用者数から平均値を出し、目標利用者数としました。定時定路線運行1系統については、国への補助金申請基準が、往復1便当たりの平均利用者数が2人以上であることと定められていることから、そのことを踏まえた目標値としています。

事業の効果としては、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が行われることを記載しています。

項目3. 2「目標を達成するために行う事業及びその実施主体」については、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や、コロナ対策の実施、広報等を挙げています。

項目4「事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者」については、添付資料の表1に詳細を記載しています。豊田、菊川地域における補助対象6系統の運行系統名、及び計画運行日数、回数等を記載しています。計画運行回数については、表1の次のページにあります、別紙「計画運行回数根拠資料」のとおり、(1)から(5)のデマンド路線については過去3年間の実績を基にした推計値、(6)(7)の路線定期運行は計画運行日数に運行回数を乗じた最大運行回数としています。

また、表1の添付資料として、次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、チラシ、時刻表を添付しています。

項目5「事業に要する費用の負担者」、項目6「補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称」については、生活バスを運行しております下関市を記載しています。

項目7から11につきましても、該当ありません。

項目12「事業を行う地域の概要」については、添付資料の表5に詳細を記載しております。また、交通不便地域の図面を添付しています。

項目13から19につきましても該当ありません。

項目20「協議会の開催状況と主な議論」については、当会議のこれまでの開催状況等を記載しています。

項目21「利用者等の意見の反映状況」については、各地域における利用者等の意見の反映状況です。バス路線の再編実施計画の作成においては、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います。

項目 22「協議会メンバーの構成員」については、当会議のメンバー構成を記載しています。

本市といたしましては、今後とも生活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います。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

会長：

ご質問やご意見のある方は挙手をお願いします。

委員 B：

人口の高齢化が進む中で、「生活交通確保維持改善計画」の「地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性」の中に、利用者数は、減少傾向にあって、運行を取り巻く環境は非常に厳しいという様な文言がありますが、これから先の目標や、これからの下関市をどう維持していくのか、この計画に示されていないのは心配です。この計画では物足りない印象を受けますが、その点はどうか。

事務局（交通対策課）：

この計画は、地域内フィーダー系統確保維持計画として、国の補助金を貰うために策定する計画です。人口減少等も大きな問題については、今年度に策定する地域公共交通計画で検討していきたいと考えています。

委員 A：

計画は3カ年としているが、3年前の計画と変わっているところがありますか。現状や見直しをしている点がありますか。利用者から意見が出ていると思います。毎年、同じような内容の計画を立てるといえるのでしょうか。

事務局（交通対策課）：

利用者からのニーズに対する路線の変更見直しについては、毎年行っています。令和4年度、令和5年度についても、各総合支所管内で利用者のニーズに合わせた運行を行っています。令和6年度につきましては、利用者ニーズに合わせて、変更を行っています。

また、今から下半期に、利用者のニーズに合わせて、見直しが必要な場合は図っていききたいというところです。

会長：

議事（2）について、ご承認ということによろしいでしょうか。
拍手をもってご承認をお願いいたします。

<委員拍手>

4 報 告

（1）令和4年度自家用有償旅客運送の運行実績について

① 下関市生活バス

事務局（菊川総合支所地域政策課）：

菊川地区の生活バス利用者は、令和4年度は11,319人となっており、令和3年度の11,427人と比べ、利用者数は約1%の減少となっています。令和4年10月1日に、かねてより利用者の方からの要望があった、道の駅きくがわ停留所の新設を行い、併せて運行効率を図るための路線の統合等、一部経路の変更・ダイヤの改正を行っています。

なお、全体の利用者数としては先ほどご説明しましたように微減しているという状況ですが、ダイヤ改正後の下半期10月～3月のみを比較しますと、令和3年度の5,617人から令和4年度は5,779人と、約3%の増加となっています。また、1便あたりの利用者、利用率についても、令和3年度の1.38人から令和4年度は1.55人と、増加しています。しかしながら、ダイヤ改正後に、放課後児童クラブに通う際の児童のバスの待ち時間が長いことや、各学年の下校時刻に対応した運行にしてほしいなどのご意見もお聞きしています。

現在、菊川地域については4台のバスで7路線を運行していることもあり、他の利用者も多く存在することから、利用者の方からの全てのご要望にはお応えができない状況ではありますが、利用者の方からのお声をお聞きし、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いたします。

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、利用者の確保に努めていきます。

事務局（豊田総合支所地域政策課）：

豊田地域の利用者数については、柵路子線 1,231 人、一の俣線 373 人、今出線 326 人、一の瀬線 578 人で、全体の延べ利用者数は 2,508 人でした。対前年度比 5.7%増加となっています。利用者数の増加の要因は、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が多いことから、まだこのバスをご存じない方を対象に内容を幅広く周知する広報活動が必要と感じています。今後の取り組みとしては、自治会集会において代表者への利用促進の依頼、周知、関係自治会への啓発チラシの回覧を行う等、新規利用者の獲得や、利便性向上に向けたニーズの確認など引き続き進めたいと考えています。

事務局（豊北総合支所地域政策課）：

豊北地域の利用者数についてですが、北宇賀・滝部線が 541 人、ぐるりん矢玉・二見循環線が 1,281 人、合計で 1,822 人でした。令和 3 年度の利用者数 1,961 人に対し、139 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、そして、新規利用者の獲得につながっていないのが一番の要因と想定されます。

利用促進の取り組みとしては、3 月の J R ダイヤの改正に合わせ、J R ・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。また、併せて、生活バス利用者の利便性向上を図る時刻改正も北宇賀・滝部線で実施し、チラシとしても生活バス運行路線の沿線自治会等へ回覧し周知しています。

現在、生活バスの時刻改正のみでは、利用者増につながらない現状も見えてきていますので、生活バスが本当に地域にあった移動手段であるかの検討も行いながら、地域の現状に対して、より地域にあった、利便性の高い交通サービスの提供するため、他市の施策なども参考にしながら、現在、検討しています。

② 下関市外出支援サービス

事務局（長寿支援課）：

外出支援サービスの実績としましては、利用者数、延べ輸送人員は、令和 3 年度に比べて、令和 4 年度は利用者数が減少しています。

減少した主な理由は、新規の利用者よりも、施設入所・病院への入院・死亡によるサービス利用回数の減少の方が上回っていることによるものです。利用者一人一人につきましては、引き続きやはり必要なサービスと考えていますので、変動があると報告をしているところではありますが、外出支援サービスについては、継続して実施していきたいと考えています。

会長：

ご質問やご意見のある方は挙手をお願いします。

<意見なし>

(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

事務局（交通対策課）：

主に進捗のあった施策の取組について説明します。

「鉄道・路線バスを軸とした公共交通ネットワークの構築」「施策Ⅰの①路線バス再編」についてですが、豊北地域においては、ブルーライン交通の路線では、令和5年3月18日から道の駅、北浦街道豊北への乗り入れる運行を開始しています。

「市民の暮らしを支える生活交通体系の構築」について、スクールバス、六連島や蓋井島への市営渡船、外出支援サービス等につきましては、令和4年度に引き続き、継続して実施しています。

「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、「施策3①の公共交通利用環境の改善」の7番目の鉄道駅施設の改良促進ですが、JR西日本では山陽本線のICOCAエリアの拡大を進めており、2023年4月1日より徳山～下関間に導入しています。

「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、「施策Ⅳ③意識啓発イベントの実施」にある2番目の「公共交通に関するイベントやキャンペーンの実施」として、JR西日本はTWILIGHT EXPRESS 瑞風が5周年を迎えるにあたってのセレモニーを実施しており、3番目の「モビリティ・マネジメントの実施」として、JR西日本では、小学校の社会見学を実施し、サンデン交通やブルーライン交通では、路線バス乗り方教室を実施しています。

続きまして、目標指標の評価について説明します。

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について報告いたします。

まず、目標指標4「人口に対するバス利用率」につきましては、2022年度実績は、約9.3%となりました。目標設定時の利用率13.6%から大きく減少する結果となっており、これは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8.9%でしたので、少しの回復がみられます。

目標指標 5 「人口に対する鉄道利用率」につきましては、2022 年度実績は約 7.8%となり、目標設定時の利用率 9.7%から減少となりました。これも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。昨年度の実績は 7.4%ですので、バスと同じく少しの回復がみられます。

目標指標 6 「公共交通カバー率」につきましては、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います。2022 年度実績は、目標設定時と同じく 76.8%で推移しています。

目標指標 7 「路線バス観光きっぷの販売枚数」につきましては、2022 年度は 7,300 枚であり、目標指標 8 「観光客数」につきましては、2022 年実績は約 456 万人となり、前年比は、目標指標 7 では約 105%増、及び目標指数 8 では、約 123%の増がみられます。

目標指標 9 「人身事故発生件数」につきましては、2022 年は 459 件となりました。2020 年までに 1,200 件以下とする目標はすでに達成しています。

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、2022 年度は 3 万 8,900 枚と減少しています。

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。

しかし、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示すできないことになっていますが、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ます。

新型コロナウイルス感染症による影響はみられるも、公共交通の利用者、まだ観光客など少しずつ回復していることもみられます。目標達成に向けて未だ厳しい状況に置かれていますが、今後の状況に注視してまいりたいと考えています。

会長：

ご質問やご意見のある方は挙手をお願いします。

委員 B：

色んな事業者が入って、色々と公共交通を運行しています。ニュースで、タクシー料金があがると言っていますし、それからバス関係は 2024 年問題で運転手の方が足りないため、これからの運行に支障をきたすと言う話もあります。これからいろんな問題がどんどん増えてくると思います。

例えば、旧郡部については、エリア一括運行とし、1つの業者に絞って、運行効率を上げるなど、色んなやり方を検討してはどうでしょうか。色々と難しいから進まないのかも知れませんが、難しい問題が出てくるんじゃないかと思えます。

事務局（交通対策課）：

今年度、地域公共交通計画の見直しの中で、あらゆる交通手段をもって、色んな対象の方々の足となり、市民の足となるべく、検討を進めていきたいと考えています。

この度の計画の見直しの中でもしっかり審議をして、進めていきたいと考えています。

委員 A：

「生活バス」という名称がありますが、皆さんが気軽に利用されることを考えると、「お出かけバス」など軽いイメージの名称の方が、皆さんが利用しやすいのではないですか。

事務局（交通対策課）：

市の生活バスの名前の由来について、確認いたします。

(3) あるかぼーと地区におけるグリーンスローモビリティの運行（実証実験）について

事務局（港湾局経営課）：

本事業の目的は、下関駅周辺から唐戸地区までの回遊性向上の検討をするものです。観光客の方はもちろん、一般の方々にも多く利用していただくため、グルメフェスの開催にあわせ、10月9日から10月22日までの14日間、実証実験を行うことにしました。運賃については、無料です。

グリーンスローモビリティとは、時速20km未満で走行する電気自動車になります。環境にやさしく、景色を楽しみながら移動する交通機関となります。運行ルートは下関駅周辺から海響館前までの片道2.1kmで、所要時間15分程度、運行時間帯を朝の10時～18時を想定しています。現在、警察と安全対策について協議中ですので、詳細なルート・バス停位置等につきましては、今、お示しする所と変わる可能性があります。また7月下旬に委託業者の方が決定いたします

ので、その後に、駅前の県道の利用について下関土木建築事務所様の方に相談に伺いたいと考えています。

なお、実証実験ではアンケートを行い、より多くの方の意見を聞き、今後の参考とさせていただきたいと考えています。

ご協力のほど、よろしく願いいたします。

会長：

ご質問やご意見のある方は挙手をお願いします。

委員B：

あるかぼーと地区におけるグリーンスローモビリティの運行、実証実験について、以前のイギリスの2階立てバスとは考え方が違うのでしょうか。

事務局（港湾局経営課）：

それとは違います。港湾局としては、唐戸周辺については観光客の方が集まり、下関駅周辺では、一般市民の方が買い物に来るという二極化するなかで、その間の回遊性を増やしてお互いに利用できて、利用客の方を増やしたいと考えています。

ロンドンバスが以前走っておりましたが、これからの取り組みとして、環境にやさしいグリーンスローモビリティというものを導入して、皆さんに環境について考えていただく機会をつくっていただくという目的も兼ねて、試乗して、景色を楽しみながら、そういうことも学んで貰いたいという意図で行います。

委員B：

国の補助金で行うのですか。

事務局（港湾局経営課）：

国の補助金を活用して行う予定です。

（4）令和5年度下関市地域公共交通計画策定業務の契約締結について

事務局（交通対策課）：

6月20日に条件付き一般競争入札にて入札を行ったところ、3社の応札がありました。その結果、株式会社福山コンサルタント山口営業所が落札しましたの

で、6月21日に税込み932万8,000円で契約いたしました。契約期間は、6月21日から令和6年3月19日までとなります。

今後は、この度決まりました、委託業者の福山コンサルタントが、各交通事業者様に、事業者が抱える問題点や課題などのヒアリングを行ったり、利用者データなどの情報提供をお願いすることもあるかと思しますので、ご協力いただきますよう、よろしくお願いいたします。

また、本業務の進捗に伴いまして、9月から11月頃に、委託業者も同席したうえ、下関市の交通の現状と課題や交通計画の基本方針などについて、説明いたします。

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>

会長：

以上を持ちまして、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