

下関市地域公共交通計画

概要版

令和 7 年 6 月
(令和 8 年 8 月改定)
下関市

下関市地域公共交通計画 概要版

第1章 下関市地域公共交通計画について

第2章 下関市の現状と課題

第3章 計画の目標と基本方針

第4章 目標達成に向けた施策

第5章 計画の評価・推進

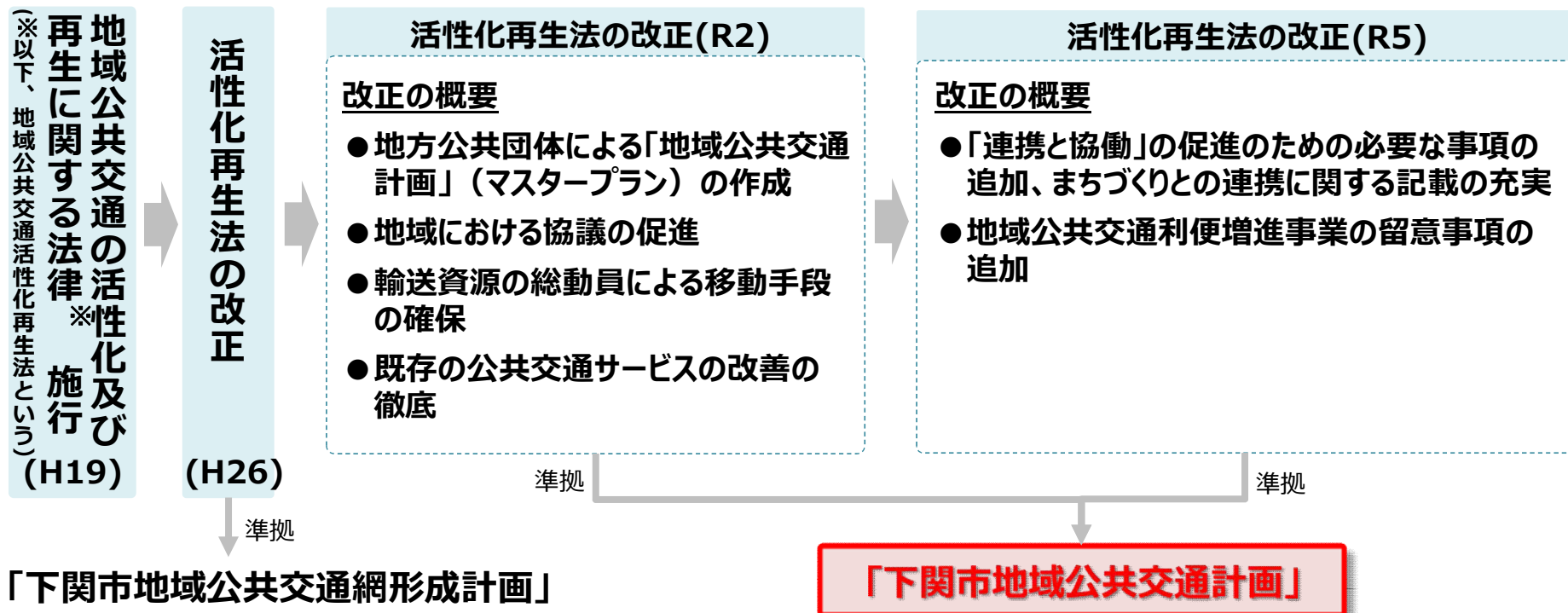
第1章 下関市地域公共交通計画について

P1-2・3

計画書

1. 背景と趣旨

- 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。
- 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陥っている。
- 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。
- 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。
- これらを踏まえ、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るもの。



第1章 下関市地域公共交通計画について

P1-4

計画書

2. 計画区域

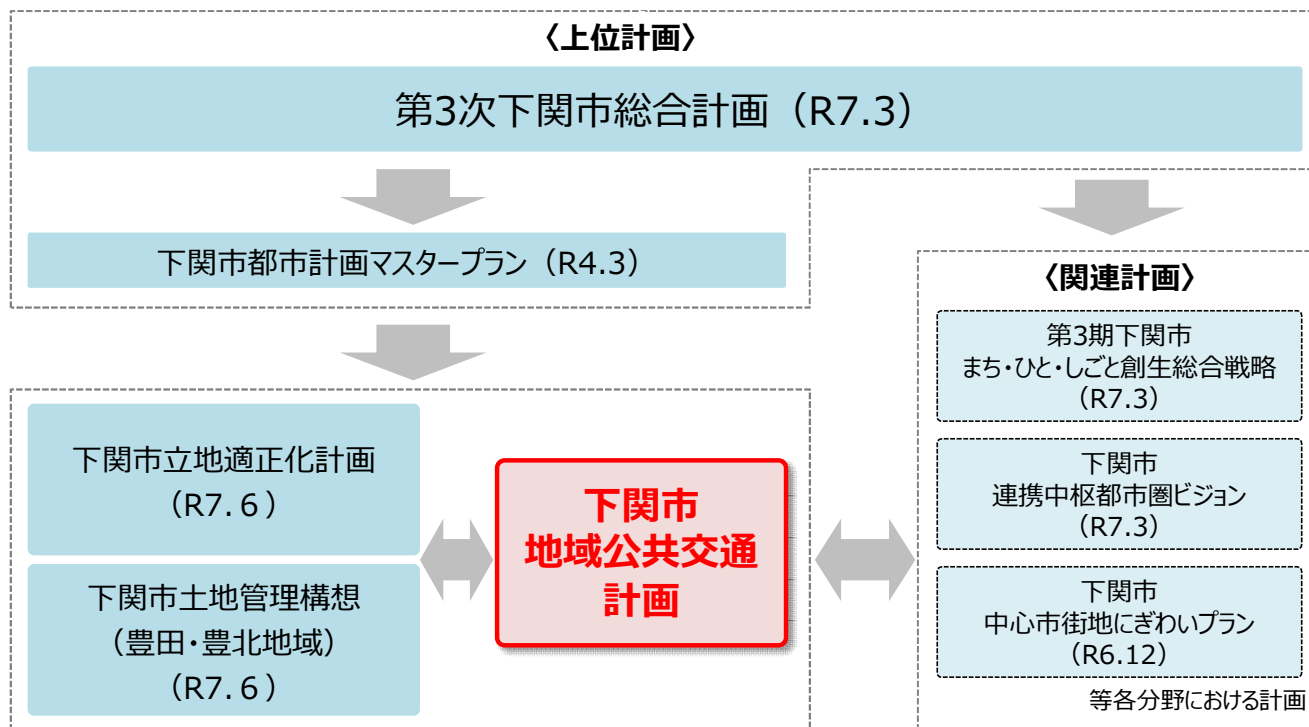
・下関市全域

3. 計画期間

・令和7（2025）年度～令和11（2029）年度の5年間

【参考】現行「地域公共交通網形成計画」：H29（2018）年度～R8（2027）年度の10年間

4. 計画の位置づけ

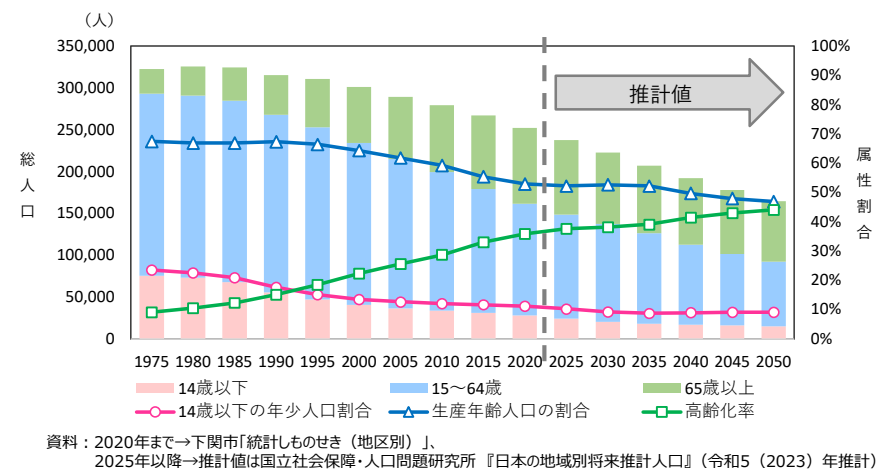


1. 社会経済情勢

●人口減少と高齢化の進展

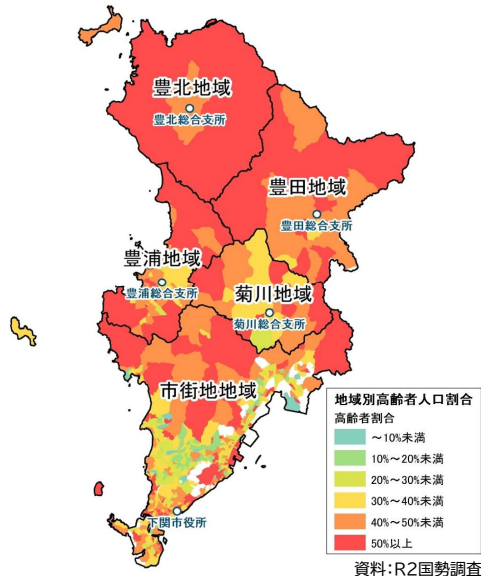
P2-2
計画書

＜人口推移＞



＜地域別人口減少及び高齢化率＞

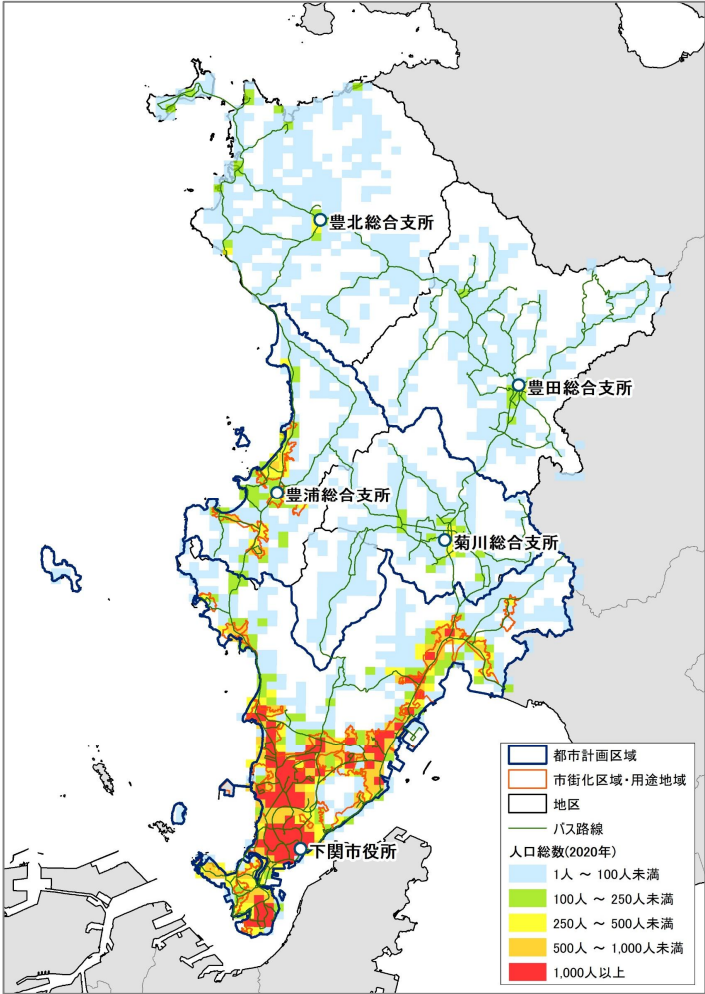
地 域	人口減少 (2020/1980)	高齢化率 (2020)
全体	78%	36%
市街地地域	80%	34%
菊川地域	90%	39%
豊浦地域	74%	44%
豊田地域	54%	50%
豊北地域	44%	55%



P2-4
計画書

●市街地地域の郊外部及び総合支所管内においては、人口密度が低く、拠点が点在

＜地域別人口分布＞



第2章 下関市の現状と課題

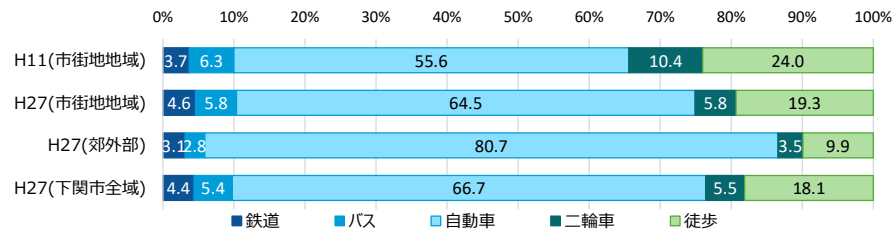
2. 公共交通の現状と課題

●自動車利用への依存傾向

P2-7

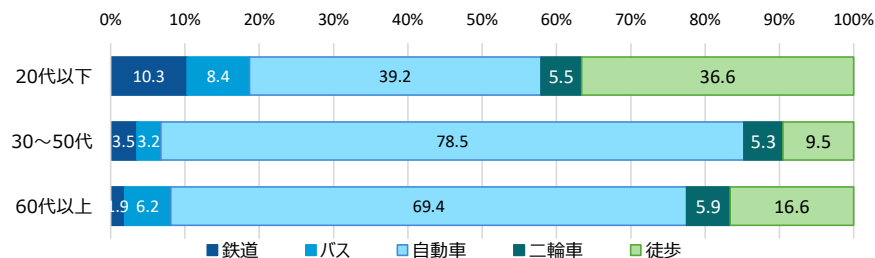
計画書

＜代表交通手段分担率の変化＞



資料：平成11年全国都市OD調査、H27下関市パーソナル調査

＜年齢階層別代表交通手段分担率＞



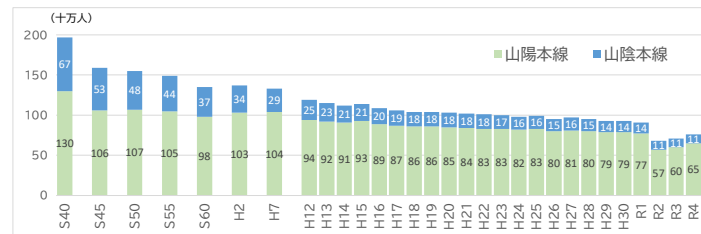
資料：H27下関市パーソナル調査

●公共交通利用者の減少

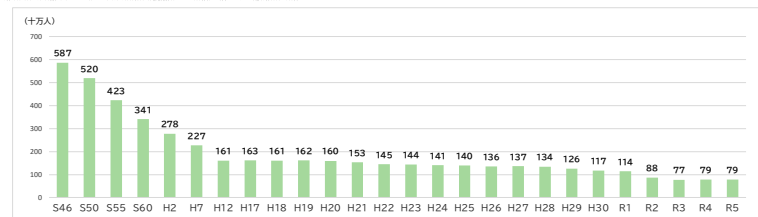
P2-10

計画書

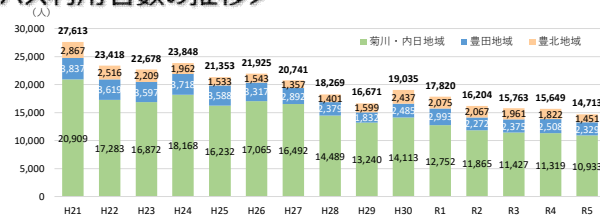
＜鉄道輸送人員の推移＞



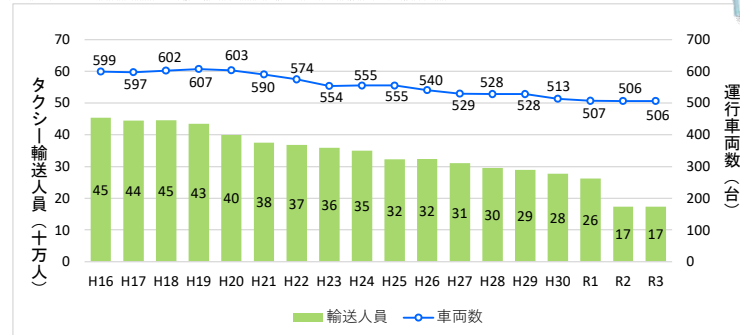
＜路線バス輸送人員の推移＞



＜生活バス利用者数の推移＞



＜タクシー輸送人員と運行車両数の推移＞



P2-27

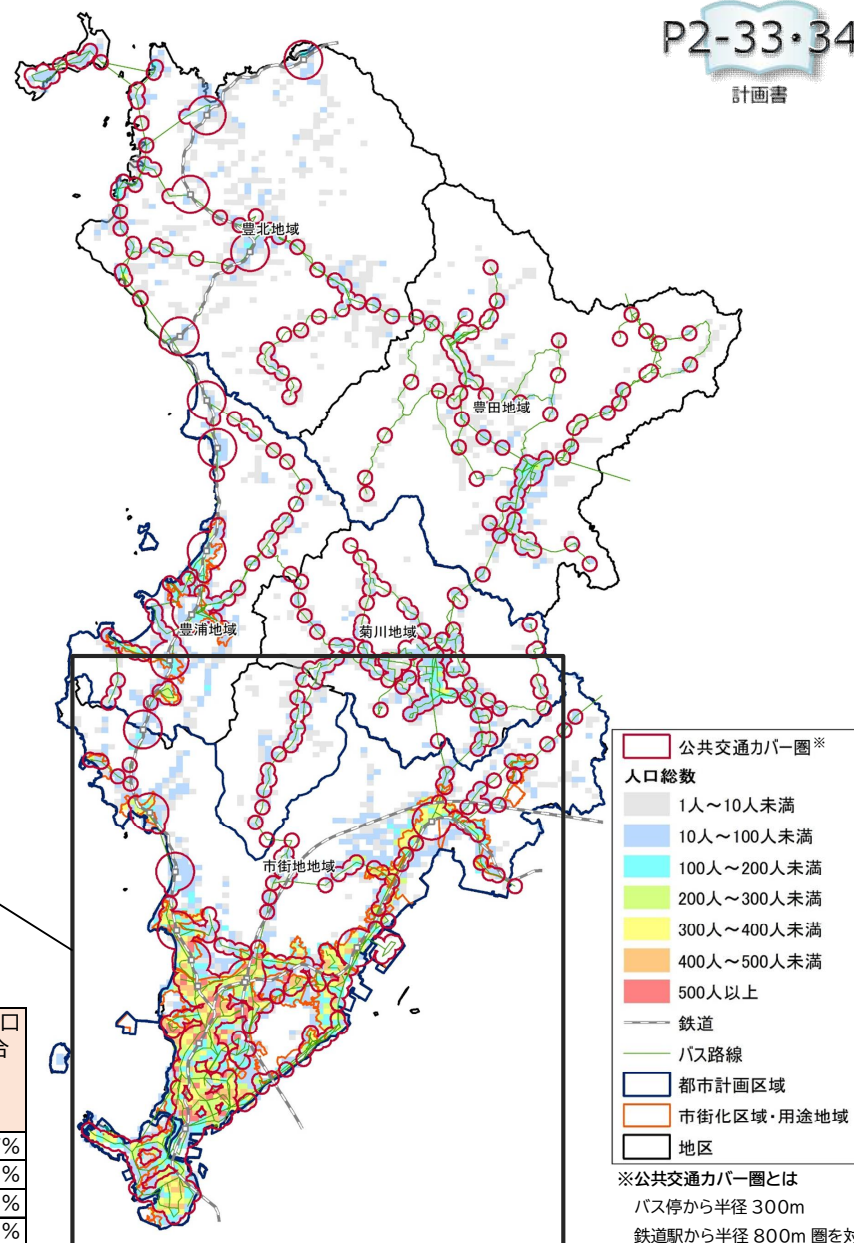
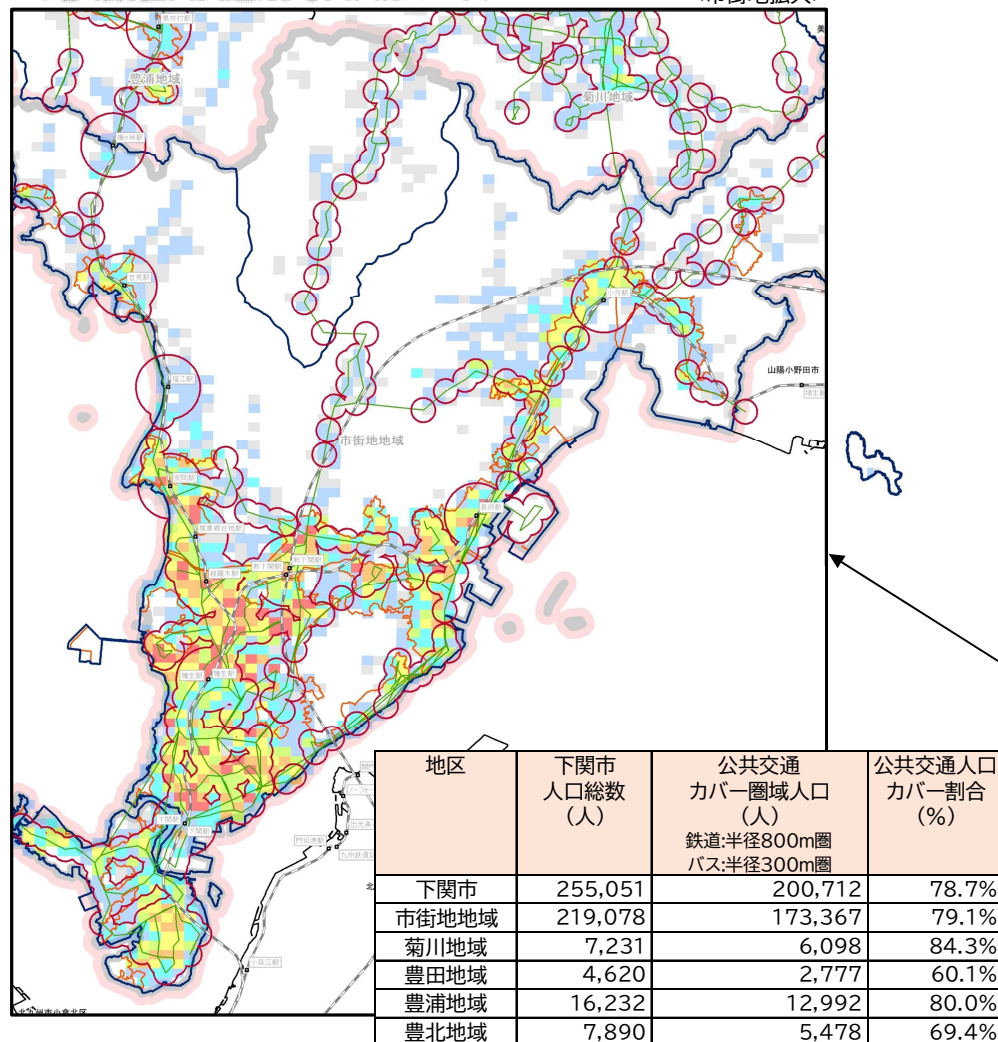
計画書

2. 公共交通の現状と課題

- 鉄道・バスによる人口カバー率は約8割
- 地域によりカバー率に格差あり

<地域別公共交通による人口カバー率>

<市街地拡大>



資料：R2国勢調査250m人口メッシュ、R4鉄道データ(国土数値情報)、
サンデン交通GTFSデータ(R6.3時点)、ブルーライン交通GTFSデータ(R6.4時点)、
下関市生活バスHP下関市都市計画基礎調査結果(令和4年度)

第2章 下関市の現状と課題

2. 公共交通の現状と課題

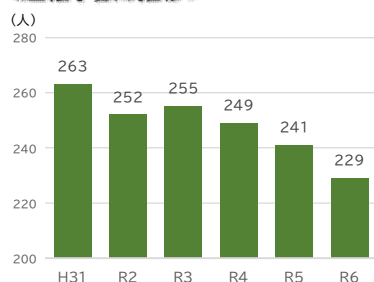
● 運転手不足・高齢化

P2-25・27

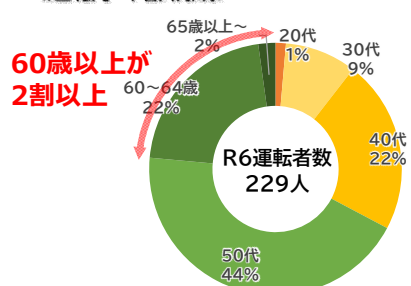
計画書

■ サンデン交通（株）

＜運転手数の推移＞



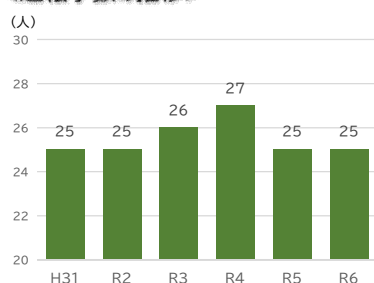
＜運転手年齢構成＞



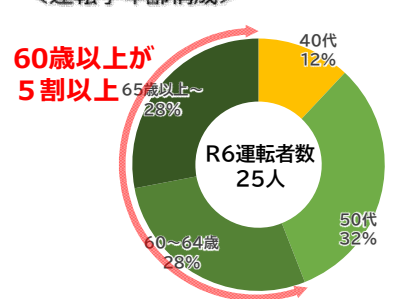
資料：サンデン交通

■ ブルーライン交通（株）

＜運転手数の推移＞

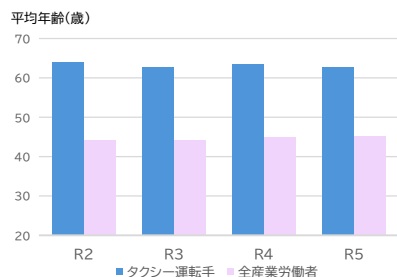


＜運転手年齢構成＞



資料：ブルーライン交通

■ 山口県におけるタクシー運転手・全産業労働者の平均年齢



資料：一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会HP

● バス事業者の厳しい経営状況

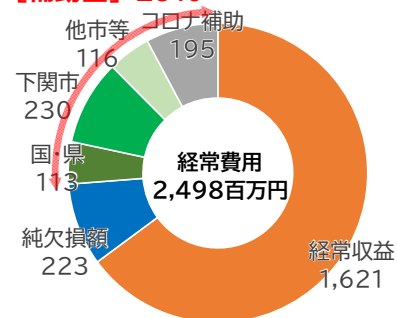
P2-23・24

計画書

＜経常費用・補助金内訳（令和5年度）＞

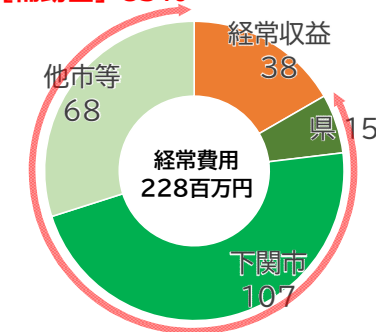
■ サンデン交通（株）

【補助金】26%



■ ブルーライン交通（株）

【補助金】83%

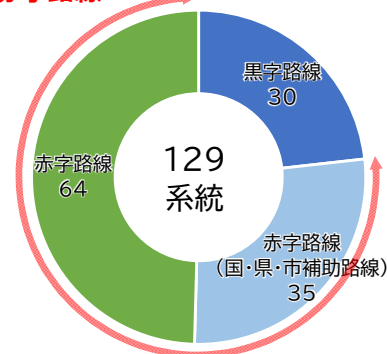


資料：下関市

＜路線別補助構成（令和5年度）＞

■ サンデン交通（株）

約77%が赤字路線



資料：下関市

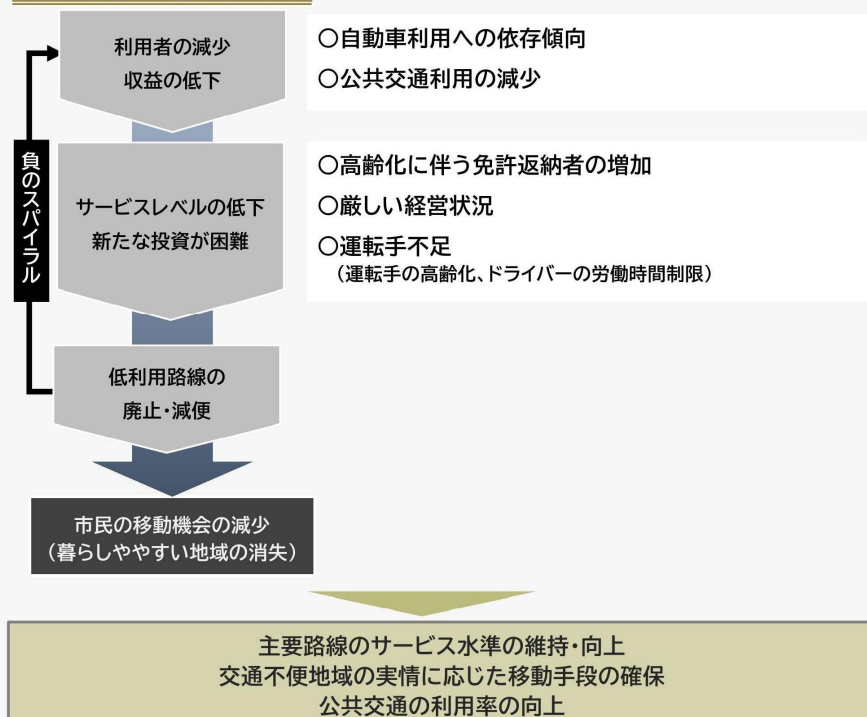
1. 計画の目標と基本方針の検討

- ・公共交通の負のスパイラルを解消するため、「達成すべき目標」を定め、各課題に対する3つの基本方針を検討し、方向性を示していく。

○背景

- 人口減少と高齢化の進展
 - ・著しい人口減少(利用者総数の減少)
 - ・高齢化の進展(移動困難者の増加)
- まちづくりの動向
 - ・人口の約9割が市街地地域に集中、総合支所管内においては人口密度が低く、拠点が点在(従来の公共交通サービスの維持困難)

○公共交通の問題構造



○地域公共交通活性化再生法（平成19年制定）

■改正のポイント

【平成26年改正】

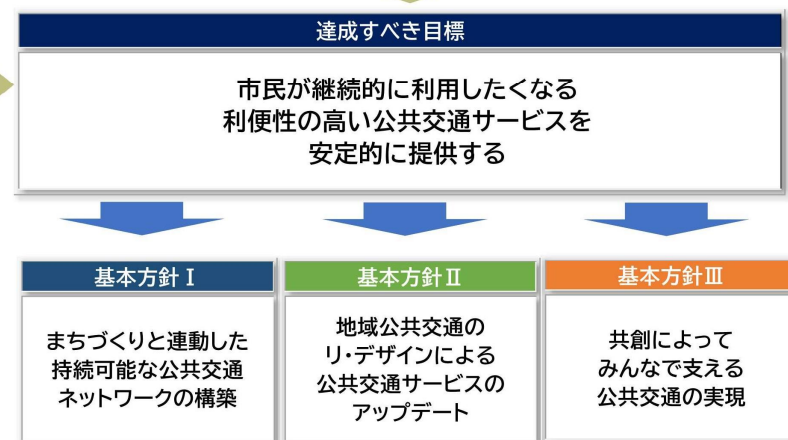
- ・まちづくりとの連携(コンパクトプラスネットワーク)
- ・面的な公共交通ネットワークの再構築

【令和2年改正】

- ・地方公共団体による「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成
- ・地域における協議の促進
- ・輸送資源の総動員による移動手段の確保
- ・既存の公共交通サービスの改善の徹底

【令和5年改正】

- ・「連携と協働」の促進のための必要な事項の追加、まちづくりとの連携に関する記載の充実
- ・地域公共交通利便増進事業の留意事項の追加



2. 基本方針の考え方

I. 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

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

- ・3つ（都市拠点、地域拠点、集落拠点）の拠点と拠点間の取組の方向性を明示。

＜将来都市構造図＞



資料：「下関市都市計画マスタープラン」(R4.3 下関市)

■ 都市拠点

- ⇒デジタル技術の活用（アプリ等）
- 新たな移動手段の検討（ライドシェア等）

■ 地域拠点

- ⇒路線バス・生活バス・タクシーの維持
- 新たな移動手段の検討
- 他分野との連携・協働

■ 集落拠点

- ⇒路線バス・生活バス・タクシーの維持
- あらゆる輸送資源の総動員
- 新たな移動手段の検討
- 他分野との連携・協働

■ 拠点間

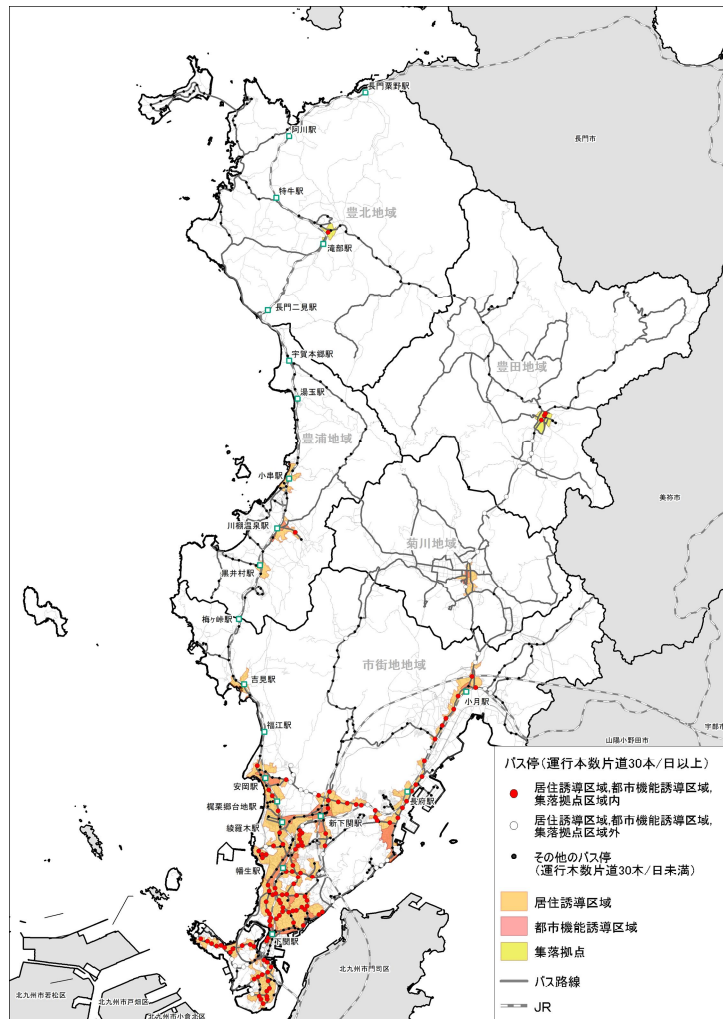
- ⇒各拠点間の連携軸を維持
- 交通結節点における機能強化

2. 基本方針の考え方

I. 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

② 下関市立地適正化計画及び下関市土地管理構想（豊田・豊北地域）との連携

＜居住誘導区域、都市機能誘導区域及び集落拠点の設定状況＞



● 居住誘導区域

鉄道駅の利用圏（半径800m）及び運行本数がおおむね片道30本/日以上バス路線上のバス停の利用圏（半径300m）に設定

● 都市機能誘導区域

拠点の核となる施設からの徒歩圏（半径800m圏内）を基本的な範囲とし、公共交通の利便性、用途地域、都市機能の集積状況等を勘案した区域

● 集落拠点

豊田・豊北地域の支所周辺エリアで、日常生活サービス施設が立地しやすく、公共交通や自家用車でアクセスしやすいエリア（主要幹線道路、幹線道路の沿道300m、バス停留所から300m圏）や、すでに日常生活サービス施設が連担して立地するエリア



居住誘導区域等における公共交通の利便性を高めることを目的に…

・立地適正化計画等の考え方を「地域公共交通計画」に反映

2. 基本方針の考え方

I. 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

③ 持続可能な公共交通ネットワークの構築

- ・公共交通ネットワークを分類し、その位置づけや方向性を明示。
- ・分類した路線については、それぞれの役割に応じて路線の再編、サービス水準の向上や地域の実情に応じた様々な交通モードにより維持・確保。

<公共交通ネットワークの分類>

分類	区間（※1）	方向性
幹線	● JR 山陽本線、JR 山陰本線 ● 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 ● 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30本／日以上路線	交通モード：鉄道、路線バス ・路線の維持・確保 ・サービス水準の維持・向上 ・利便性の向上 ・結節機能強化
支線	● 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 ● 本市拠点と隣接他市を結ぶ路線 ● 特定の都市機能施設（※2）へアクセスすることを目的とした路線	交通モード：路線バス、生活バス等 ・幹線を補完 ・必要なサービス水準を検討し、路線の維持・確保
生活交通	● 上記の幹線及び支線に属さない路線	交通モード：路線バス、生活バス、タクシー等 ・日常生活機能の維持・確保 ・交通不便地域における移動を確保

※1：幹線・支線の区間については、表中に示すいずれかに該当する路線とする。

※2：特定の都市機能施設とは、病院、商業施設等をいう。

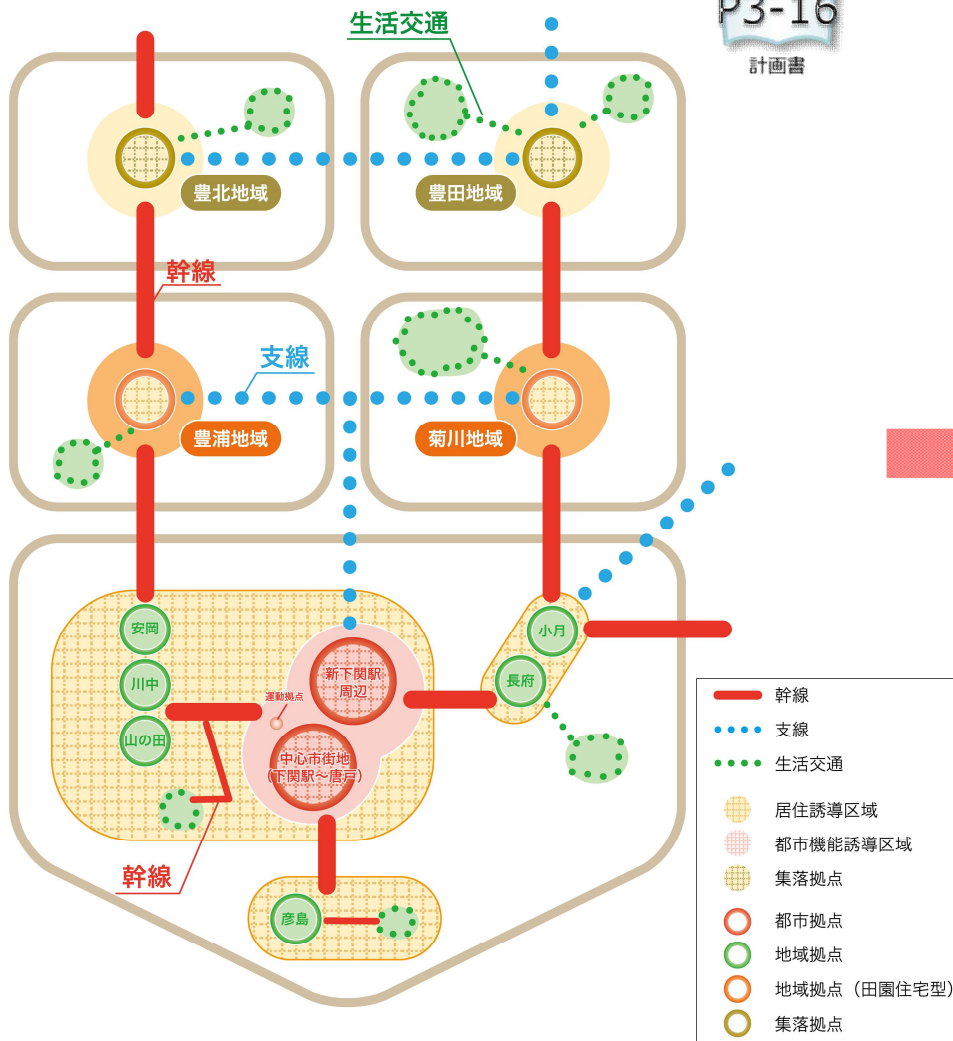
第3章 計画の目標と基本方針

2. 基本方針の考え方

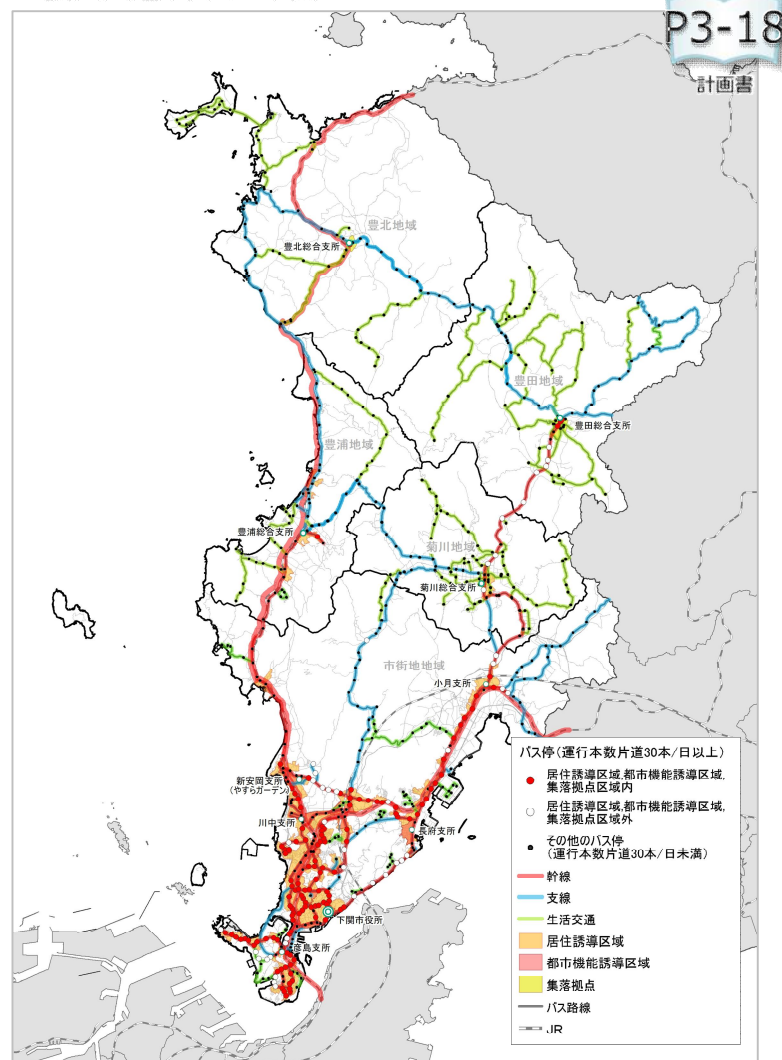
I. まちづくりと連動した持続可能な公共交通ネットワークの構築

③ 持続可能な公共交通ネットワークの構築

<公共交通ネットワークの分類イメージ>



<公共交通ネットワーク図>



第3章 計画の目標と基本方針

2. 基本方針の考え方

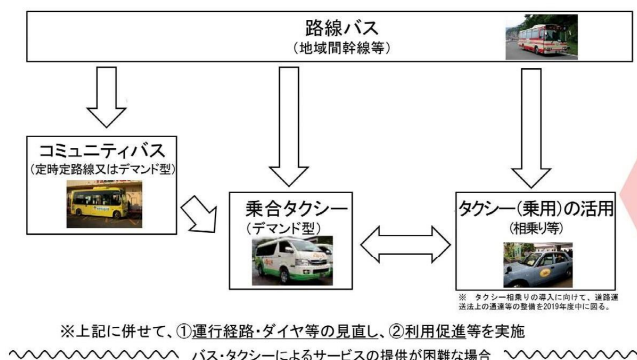
Ⅱ. 地域公共交通の「リ・デザイン」による公共交通サービスのアップデート

① 既存の地域公共交通のアップデート

P3-22
計画書

・地域の実情に合わせた交通手段の見直し

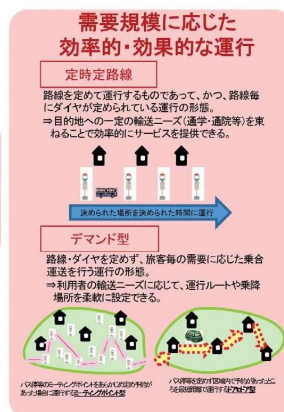
＜地域の実情に合わせた交通手段の見直しイメージ＞



スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の
送迎サービス等の積極的活用



資料:「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き [実践編]」(R5.10)



② 新技術・新制度・デジタル技術の活用

P3-23
計画書

・ライドシェアの導入を推進
・新技術・デジタル技術の活用（自動運転、AI化）等

＜ライドシェアのしくみ＞



＜新技術・デジタル技術の活用＞

MaaS



資料:「地域公共交通の「リ・デザイン」」国土交通省

自動運転



2. 基本方針の考え方

Ⅱ. 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

P3-24
計画書

③ 交通モードの方向性

・各地域に存在する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、地域課題等に応じた新たな交通サービス導入を検討

交通モード	方向性
【鉄道】	・市域全体を幹線として位置付け ・将来的にも維持 ・鉄道駅の拠点性強化を推進（バリアフリー化等）
【路線バス】	・路線を維持・確保 ・既存路線網の再編を促進 ・自動運転等新たな技術や移動手段の導入を検討
【生活バス】	・地域ニーズに応じた運行体系への再編 ・AIによる配車・運行、他交通モードへの転換等を柔軟に検討 ・地域内の移動サービスを維持
【タクシー】	・タクシーを公共交通として位置付け ・デジタル等の活用により、その利便性を高める ・新たな交通サービス導入も検討 （グループタクシー、乗り合いタクシー等）
【その他】	・地域の輸送資源を総動員し、移動手段の確保 ・新たな交通サービス・技術の導入 （MaaS（マース）、自動運転等）

第3章 計画の目標と基本方針

2. 基本方針の考え方

Ⅲ. 共創によってみんなで支える公共交通の実現

① 多様な主体との連携・協働

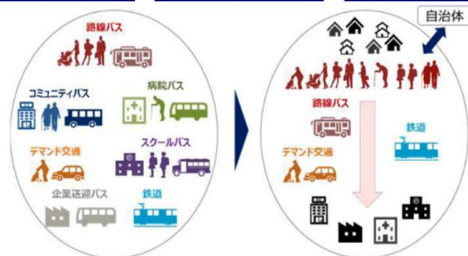
P3-25
計画書

- ・官民の共創（エリア一括協定運行等）
- ・他分野を含めた共創（医療・福祉等垣根を超えた連携事業）

官民の共創

一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

交通手段が重複 ▶ ネットワークの統合 ▶ エリア一括協定運行



他分野を含めた共創

地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現

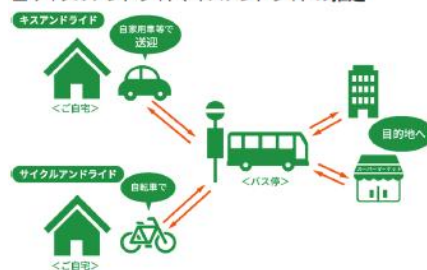


② 市民意識の醸成

P3-26
計画書

- ・鉄道駅や最寄りバス停までのアクセス性の向上（サイクルアンドライド、キスアンドライドの推進等）
- ・JR利用促進協議会など公共交通利用を図るイベントや情報提供等の実施
- ・低公害車の導入など環境負荷を低減する取組推進

■ サイクルアンドライド、キスアンドライドの推進



■ 公共交通に関するイベントやキャンペーンの実施



資料：サンデン交通株式会社

■ 環境配慮型車両・設備等の導入



資料：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き【実践編】」(R5.10)

3. 地域別の方向性

1) 市街地地域

(都市拠点)

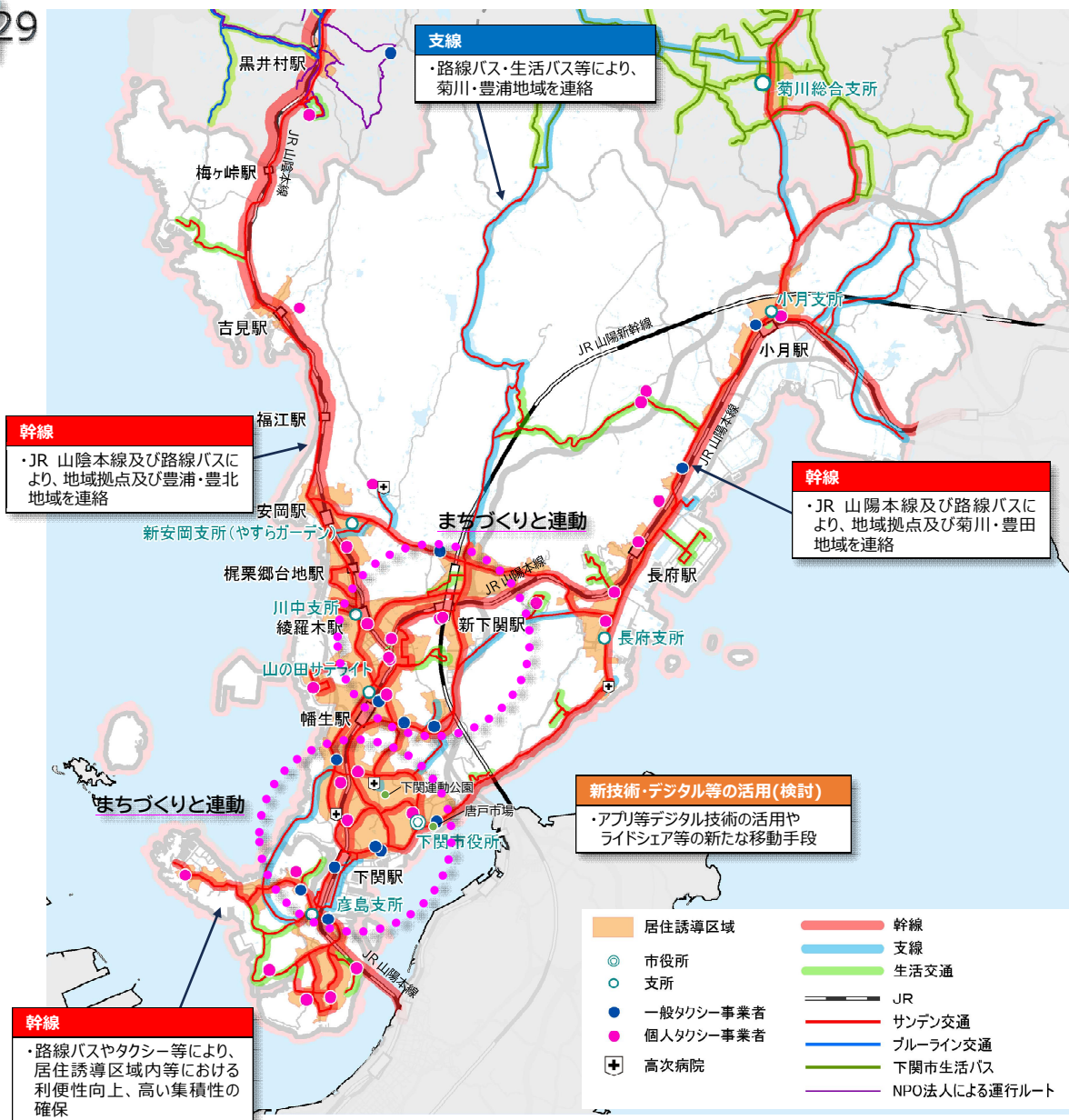
- 駅を中心に都市機能誘導区域内における周遊性を高め、まちづくりと一体となった施策を推進
- アプリ等デジタル技術の活用やライドシェア等、新たな移動手段の検討
- 観光客を含む様々な利用者ニーズへの対応

(地域拠点)

- 都市拠点へアクセスし、都市機能を支える
- 各地域の拠点までのアクセスを強化
- 最寄り駅までのサイクルアンドライドやキスアンドライドを推進
- 各地域拠点までの集積性を高める

P3-28・29

計画書



資料: R4鉄道データ(国土数値情報)、サンデン交通GTFSデータ(R6.3時点)、ブルーライン交通GTFSデータ(R6.4時点)、下関市生活バスHP、下関市都市計画基礎調査結果(令和4年度)、下関市

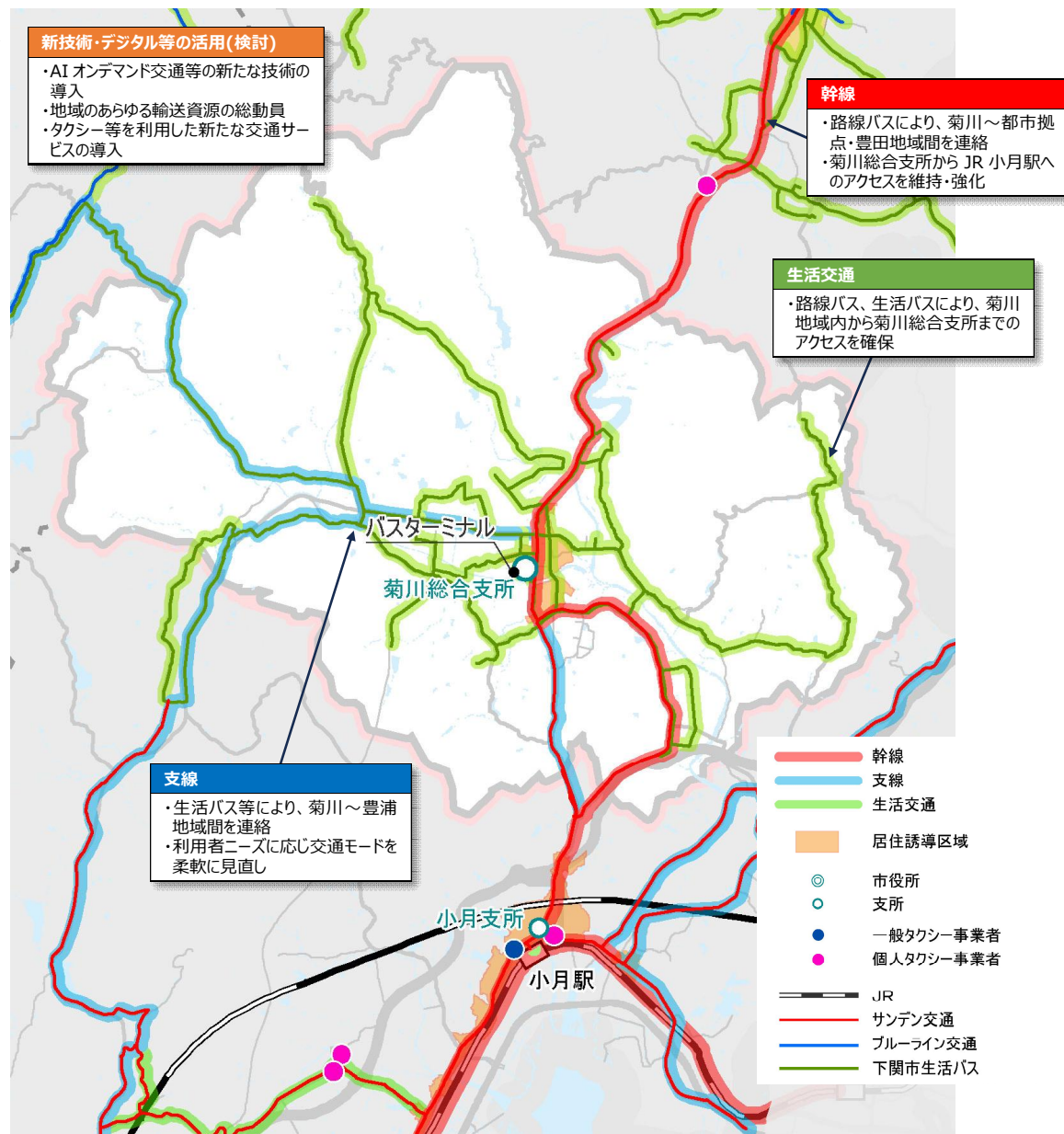
3. 地域別の方向性

P3-30・31

計画書

2) 菊川地域

- JR小月駅へのアクセスや菊川～豊田地域間については、現在の路線バスを連携軸として維持・確保
- 生活バスは、利用者ニーズ等に応じ、AIオンデマンド交通の導入等、新技術・デジタル技術の活用を検討
- 医療や福祉・観光等多様な主体と連携し、地域のあらゆる輸送資源の総動員、交通の空白地域・時間帯を中心に、タクシー等を利用した新たな交通サービスの導入を検討



資料: R4鉄道データ(国土数値情報)、サンデン交通GTFSデータ(R6.3時点)、ブルーライン交通GTFSデータ(R6.4時点)、下関市生活バスHP、下関市都市計画基礎調査結果(令和4年度)、下関市



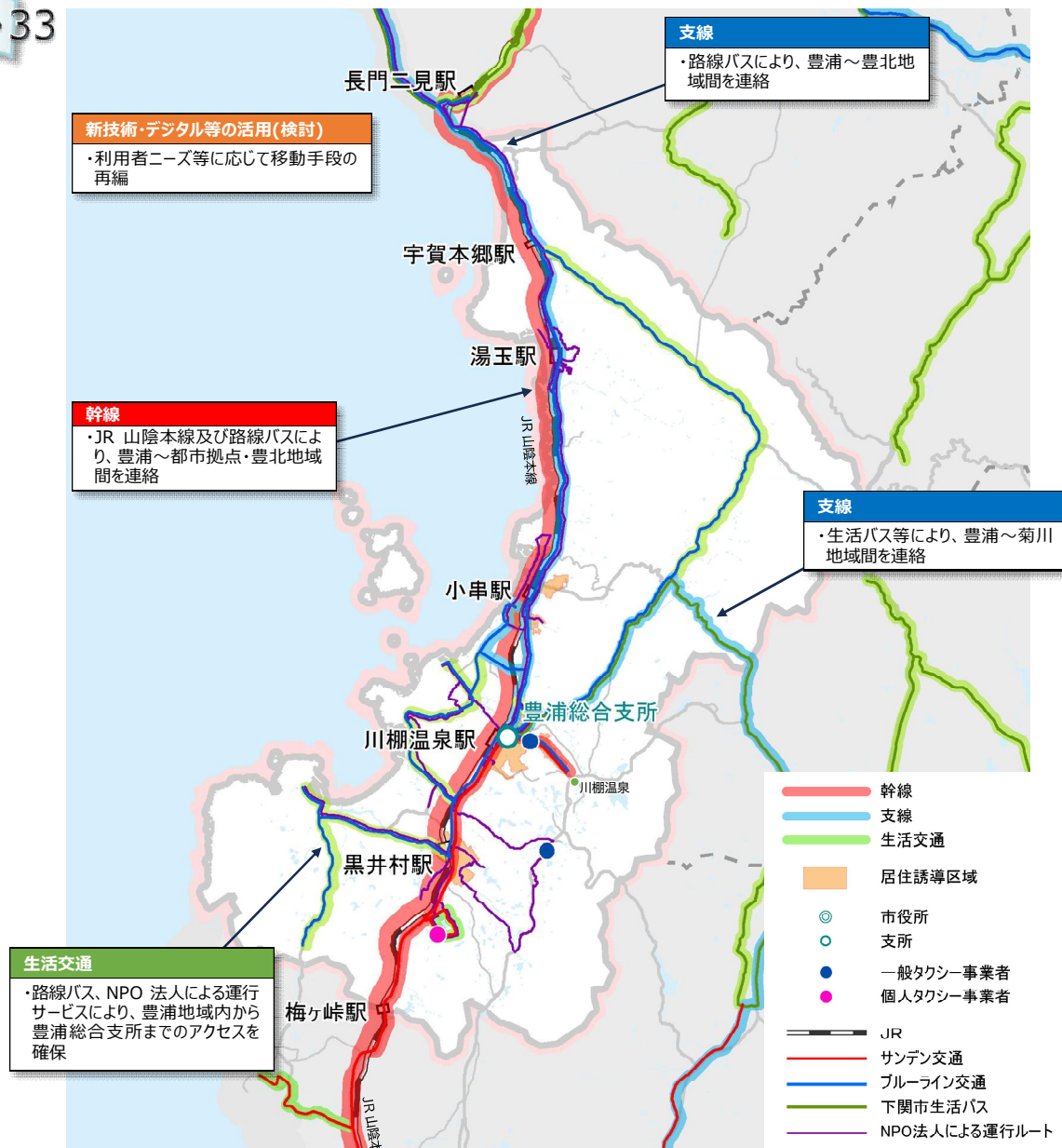
3. 地域別の方向性

3) 豊浦地域

P3-32・33

計画書

- 南北を縦貫するJR山陰本線を基軸として、豊浦～都市拠点・豊北地域間を連携し、サービス水準の維持・向上
- JR川棚温泉駅は、鉄道や路線バスとの交通結節点として、サイクルアンドライドやキスアンドライドの推進
観光の玄関口としての機能の維持・向上
- JR小串駅以北も含め、JR山陰本線の利用促進
- 地域内は、豊浦の総合支所周辺を拠点とし、現在の鉄道、路線バス、タクシー、NPO法人による運行サービスを活用し移動手段を確保
利用者ニーズ等に応じ、これらの移動手段の再編



資料：R4鉄道データ(国土数値情報)、サンデン交通GTFSデータ(R6.3時点)、ブルーライン交通GTFSデータ(R6.4時点)、下関市生活バスHP、下関市都市計画基礎調査結果(令和4年度)、下関市、NPO法人高齢者にやさしい町づくりネットワーク・豊浦



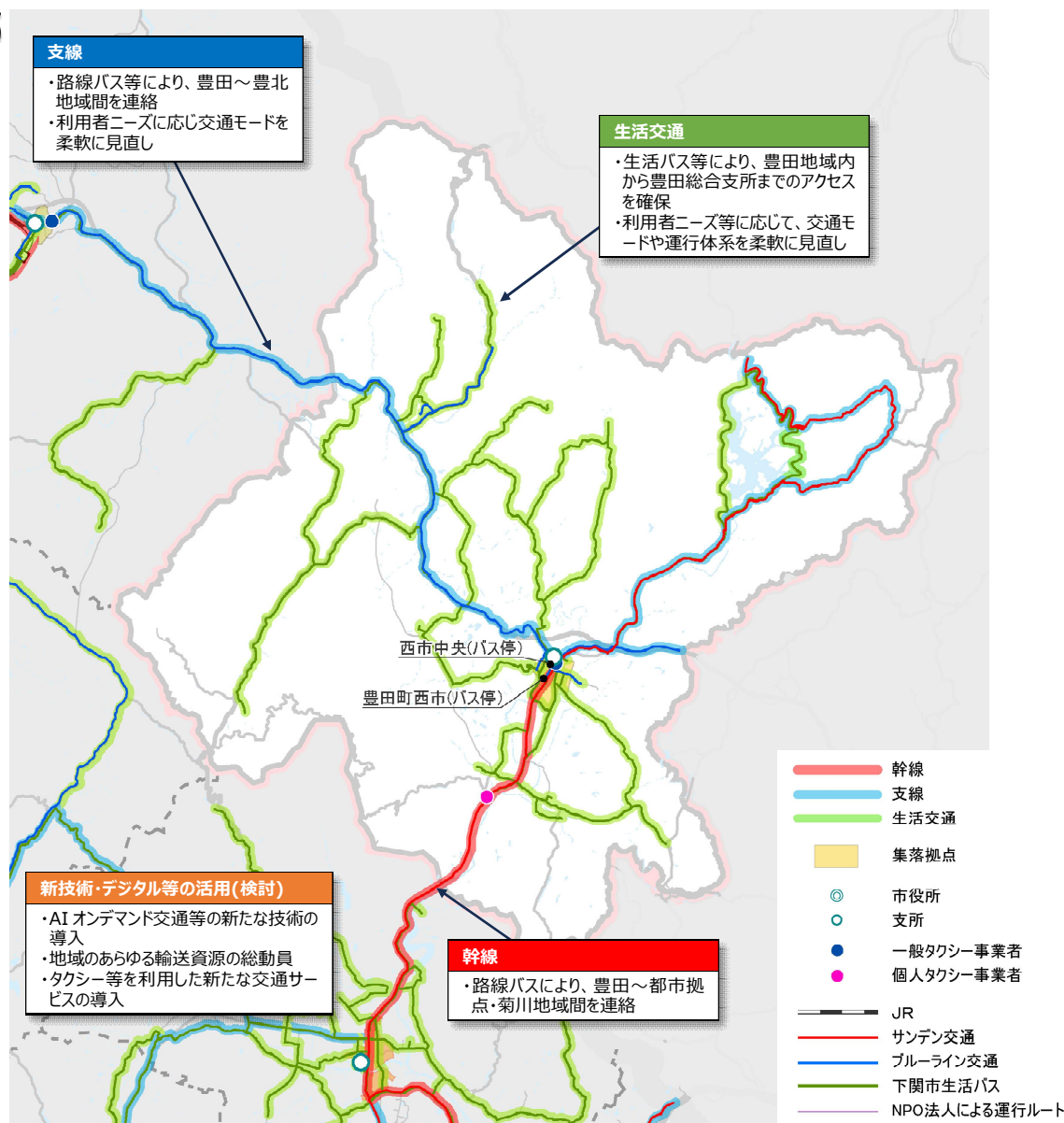
3. 地域別の方向性

4) 豊田地域

P3-34・35

計画書

- 南北を縦貫するバス路線を基軸
豊田～都市拠点・菊川地域間は、現在の路線バスを連携軸とし、維持・確保
- 豊田～豊北地域間は、現在の路線バス等により連携
利用者ニーズに応じて、交通モード等の見直し、ネットワークの維持・確保
- 地域内は、豊田の総合支所周辺を拠点とし、現在の路線バス、生活バス、タクシーによる移動手段を確保
- 生活バスについて、利用者ニーズ等に応じて、AIオンデマンド交通の導入等、新技術・デジタル技術の活用を検討
- 医療や福祉・観光等多様な主体と連携し、地域のあらゆる輸送資源の総動員、交通の空白地域・時間帯を中心に、タクシー等を利用した新たな交通サービスの導入を検討





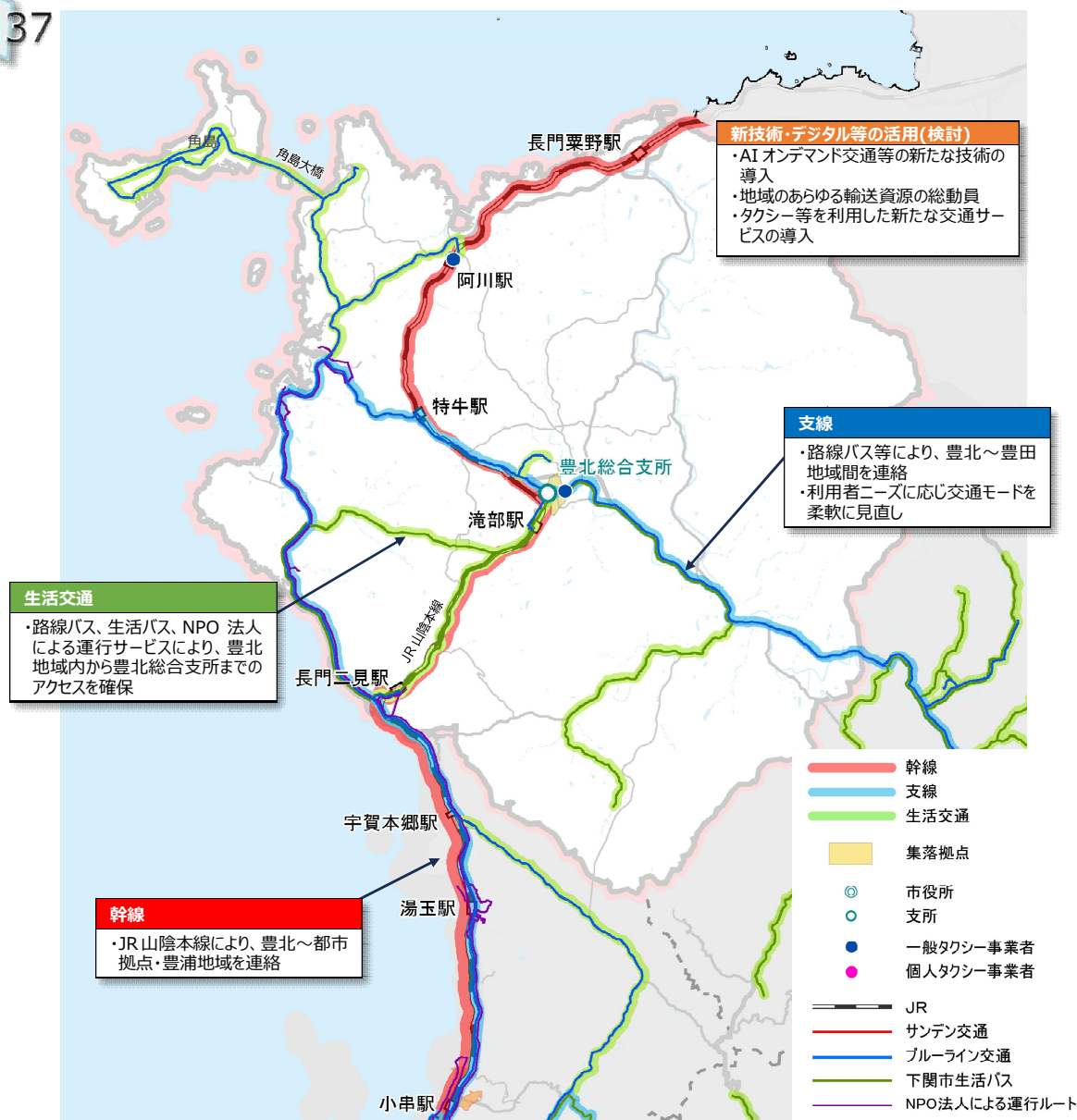
3. 地域別の方向性

5) 豊北地域

P3-36・37

計画書

- 地域内は、豊北の総合支所周辺を地域内の拠点とし、現在の鉄道、路線バス、生活バス、タクシー、NPO法人による運行サービスを活用し移動手段を確保
- 生活バスについて、AIオンデマンド交通の導入等、新技術・デジタル技術の活用について検討
- 医療や福祉・観光等、多様な主体と連携し、地域のあらゆる輸送資源の総動員や、交通の空白地域・時間帯を中心に、タクシー等を利用した新たな交通サービスの導入を検討

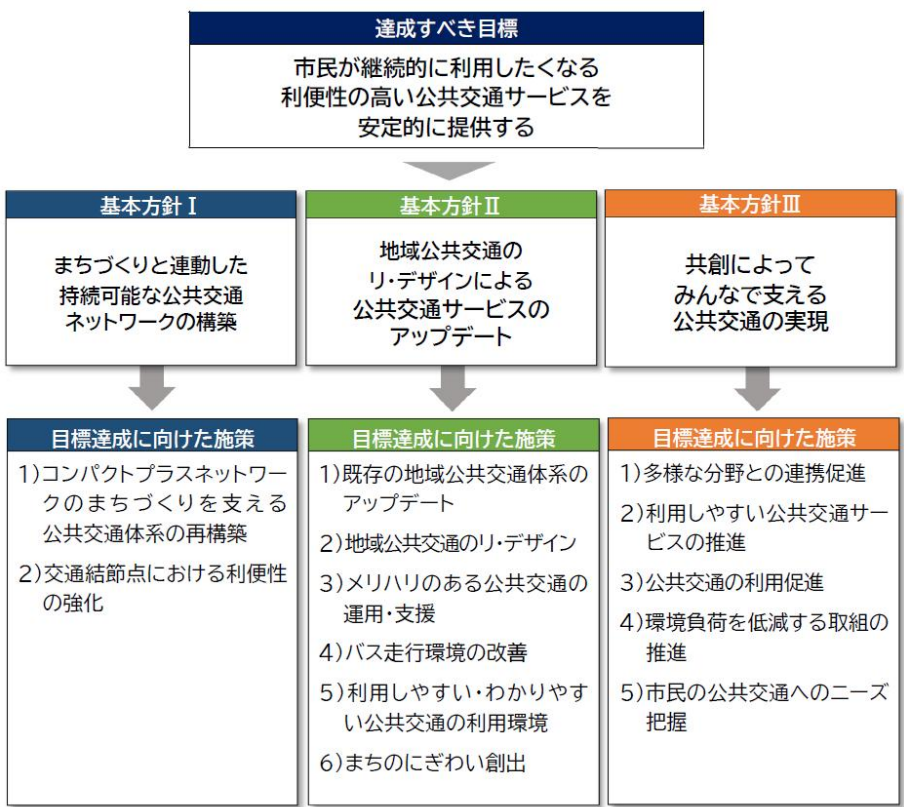


第4章 目標達成に向けた施策

1. 目標達成に向けた施策

P4-2
計画書(原案)

・3つの基本方針に基づき、具体的な施策に取り組む。



2. 実施プログラム

P4-28
計画書

表中☆印は、利便増進事業を示します

施策の 方向性	施策 群	取組施策	実施期間		実施主体
			R7～R11		
[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	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	検討・実施		交通事業者 下関市
		② 地域拠点と最寄り駅までのアクセス確保	検討・実施		交通事業者 下関市
		③ 中心市街地等における循環バス導入の検討	検討・実施		交通事業者 下関市
		④ 駅を中心としたまちづくりによる公共交通の再編	検討		交通事業者 下関市
	2)交通結節点における利便性の強化				
		① 乗り継ぎ環境の向上(結節点機能の強化)	検討・実施		交通事業者 下関市
	② 鉄道駅におけるバリアフリー化	検討		交通事業者 下関市	

施策の 方向性	施策 群	取組施策	実施期間		実施主体
			R7～R11		
[2] 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)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	継続		下関市
		② タクシーの利用環境改善	検討・実施		交通事業者
		③ 外出支援サービス等の継続	継続		下関市
		④ 離島航路の運航	継続		下関市
	2)地域公共交通のリ・デザイン				
		① 新たな地域コミュニティ交通の導入検討	検討		地域団体 民間事業者 交通事業者 下関市
		② 新技術・デジタル技術の活用	検討・実施		交通事業者 下関市
	3)メリハリのある公共交通の運用・支援				
		① 需要に応じた車両の選択(小型化)	検討		交通事業者 下関市
		② 運転手等担い手不足への対応	継続		交通事業者

第4章 目標達成に向けた施策

2. 実施プログラム

施策の 方向性	施策 群	取組施策	実施期間	実施主体
			R7～R11	
【2】 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	4)バス走行環境の改善			
	①	バス専用・優先レーンの順守	継続	道路管理者
	5)利用しやすい・わかりやすい公共交通の利用環境			
	①	ノンステップバスの導入促進	継続	交通事業者
	②	情報提供による利便性の向上	継続	交通事業者 下関市
	③	バス停の待合環境整備拡大	継続	地域団体 民間事業者 交通事業者 道路管理者 下関市
	④	わかりやすい運賃体系の構築	検討	交通事業者
	⑤	バスのフリー乗降制度の導入検討	検討	交通事業者 下関市
	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	検討・実施	地域団体 民間事業者 交通事業者
	⑦	貨客混載のバス運行の導入検討	継続	民間事業者 交通事業者 下関市
	6)まちのにぎわい創出			
	①	サイクルトレインによる利便性向上の継続	検討	交通事業者 下関市

施策の 方向性	施策 群	取組施策	実施期間	実施主体
			R7～R11	
【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			
	① 多様な関係者による共創(連携・協働)	検討	地域団体 民間事業者 交通事業者 下関市	
	② JR 山陰本線を活用した利用促進の継続	継続	交通事業者 下関市	
	③ 割引切符や企画切符の継続	継続	交通事業者 下関市	
	④ 観光しやすい移動手段の確保	継続	交通事業者 下関市	
	2)利用しやすい公共交通サービスの推進			
	① 公共交通への転換の推進	継続	下関市	
	3)公共交通の利用促進			
	① 公共交通利用促進策の実施	検討・実施	交通事業者 下関市	
	② 交通安全教育等の実施	継続	地域団体 交通管理者 下関市	
	③ モビリティ・マネジメントの実施	継続	地域住民 地域団体 民間事業者 交通事業者 下関市	
	4)環境負荷を低減する取組の推進			
	① 環境配慮型車両・設備等の導入	検討・実施	交通事業者	
	5)市民の公共交通へのニーズ把握			
	① 市民へのアンケート等の実施	検討・実施	下関市	

1. 評価指標と目標値の設定

1) 評価指標・目標値の設定



・計画の目標達成に向けた進捗状況を把握するため、5つの評価指標とそれぞれについて目標値を設定

	評価指標	基準値(R5)	目標値(R11)
1	市民のバス利用率	9.4%	10.2%
	市民の鉄道利用率	8.5%	9.2%
2	コミュニティ交通オンデマンド路線数	5 路線	5 路線
3	地域公共交通の利用者数(年間)	24,245 千人	現状維持
4	地域公共交通の収支差	△1,126 百万円	1%改善
5	公的資金投入額 (市民 1 人当たりの市の財政負担額)	1,490 円	1,620 円

2) モニタリング指標



・評価指標とあわせ、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

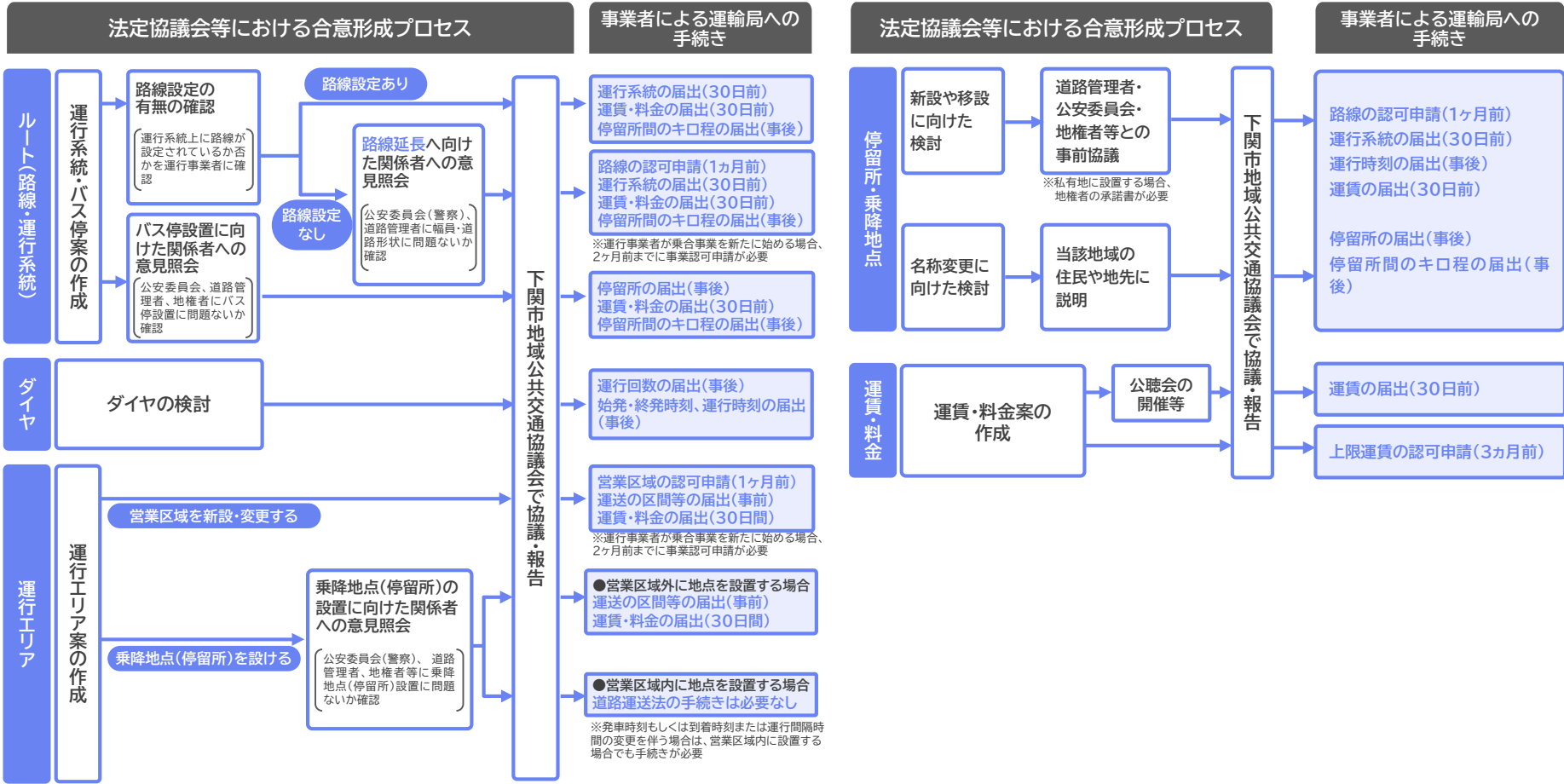
基本方針	モニタリング指標
[1] まちづくりと連動した持続可能な公共交通ネットワークの構築	① 地域公共交通のカバー率
	① 公共交通の利用率(★)
[2] 地域公共交通の リ・デザインによる公共交通サービスのアップデート	② 公共交通の利用者数(★)
	③ 地域公共交通の収支差(★)
	④ キャッシュレス決済の導入件数・導入率
	⑤ 観光客数(入込観光客数、宿泊者数等)
[3] 共創によってみんなで支える公共交通を実現	① 公的資金投入額(★)
	② 利用者・住民等の地域公共交通に対する満足度

★評価指標と重複する指標

2. 推進体制

・計画の推進にあたっては、法定協議会を最大限活用し、多様な主体が連携・協議を図り、機動的・横断的な実行体制を構築

＜バス路線等の見直しプロセス例＞



資料:「地域公共交通会議等運営マニュアル」(国土交通省中部運輸局)に基づき下関市作成