

下関市総合交通戦略

平成30年3月

下関市

はじめに

本市は平成17年2月の合併により市域が広がったことにより、都市機能が集積する地域から豊かな自然環境を有する地域まで、地域特性や市街地形態が異なる地域を有しております。

公共交通については平成20年に「下関市バス交通整備計画」を策定し、公共交通不便地域の解消などに取り組んできたところであります。

しかしながら、人口減少などにより公共交通の利用者数は減少傾向にあり、交通事業者においては採算性や担い手不足などから、サービス水準を維持していくことが困難な状況となっておりますが、さらなる高齢化などを見据えると、公共交通の重要性はますます高まるものと想定されるため、本市にとって必要な移動手段である公共交通の維持・確保は非常に重要であると考えております。



こうした中、公共交通の維持・確保に関して交通事業者のみで取り組んでいくのではなく、行政や市民、その他関係者と相互に連携を図り、持続可能な交通体系を構築していく必要があるため、このたび「下関市総合交通戦略」を策定しました。

本計画の策定においては、下関市公共交通整備検討委員会を立ち上げ、アンケート調査、バス利用者ヒアリング、交通実態調査（パーソントリップ調査）、地元説明会、パブリックコメントの実施など様々な意見を踏まえて、本市の今後の公共交通のあり方や必要施策についてとりまとめました。

最後に、本計画の策定にあたりまして、ご尽力を賜りました下関市公共交通整備検討委員会の皆様をはじめ、アンケート調査やヒアリング調査、地元説明会など計画策定の過程においてご協力いただきました市民の皆様に心よりお礼申し上げます。

平成30年3月
下関市長 前田 晋太郎

目 次

第1章	下関市総合交通戦略について	1
(1)	背景と目的	1
(2)	構成	2
第2章	下関市のまちづくりの方針	3
(1)	下関市総合交通戦略の位置づけ	3
(2)	まちづくりの方向性	4
(3)	目指す将来都市構造	5
(4)	関門連携について	6
第3章	下関市の交通を取り巻く状況	7
第4章	下関市における移動に関する課題	14
(1)	公共交通の現状	14
(2)	下関市における移動の実態	21
(3)	市民が感じる移動に関する問題	31
(4)	本市における交通の課題	36
第5章	下関市総合交通戦略の方向性	37
(1)	交通体系の基本理念・基本方針、施策展開の方向性	37
(2)	下関市の将来交通体系	38
第6章	目指す将来像の実現に向けた施策の展開	39
(1)	施策展開の方向性を踏まえた必要施策	39
(2)	必要施策の展開	40
(3)	実施プログラム	81
第7章	下関市総合交通戦略における目標指標	83
(1)	目標指標の設定の考え方	83
(2)	目標指標の設定	84
第8章	下関市総合交通戦略の推進に向けて	88
(1)	推進体制	88
(2)	推進管理	89
用語集		90
下関市公共交通整備検討委員会名簿、下関市地域公共交通会議名簿		93

第1章 下関市総合交通戦略について

(1) 背景と目的

下関市は、関門海峡、周防灘、響灘と三方を海に開き、自然と文化に恵まれた海峡と歴史のまちです。また、県内唯一の中核市であり、産業振興はもとより、文化・スポーツ等、多くの分野にわたり地域を活性化する役割を担っております。

本市の交通に目を向けると、モータリゼーションの進展や市街地の拡大等により、自動車への依存が強い傾向にあります。このため、公共交通の利用者は減少傾向にあり、公共交通の維持が困難な状況となっています。

このような状況の中、本市の総人口は、1980年をピークに減少に転じており、少子高齢化は今後更に進行するものと見込まれています。そのため、このままでは、さらなる公共交通利用者の減少から、公共交通の維持・確保がますます困難となることが想定され、公共交通サービス・暮らしやすさの低下や地域の衰退といった負のスパイラルを招く恐れがあります。

こうした状況は、下関市のみならず全国の地方都市が抱える問題であり、国においては、平成25年12月に施行された交通政策基本法により、『交通に関する施策を多様な主体の連携のもと、総合的かつ計画的に実施すること』と定められています。また、今後の人口減少・少子高齢化を見据え、生活に必要な各種サービスを維持し、効率的に提供していくために、各種機能を一定のエリアに集約化（コンパクト化）し、各地域をネットワーク化することで各種都市機能に応じた圏域人口を確保する「コンパクト＋ネットワーク」を推進しています。

こうした背景のもと、まちづくりと連携を図りながら、持続可能な交通体系を定め、それを具現化していくため「下関市総合交通戦略」を策定します。

(2) 構成

下関市総合交通戦略では、10年後の本市が目指す将来像を実現するために必要な交通施策に関する実行計画をとりまとめています。

本計画の区域は、下関市全域とします。(計画期間:2018年4月~2028年3月)

第2章：下関市のまちづくりの方針

- 本計画の位置づけを示し、本市の上位計画に基づくまちづくりの方向性を整理しています。

第3章：下関市の交通を取り巻く状況

- 社会的背景を踏まえ、本市の交通を取り巻く状況を整理しています。

第4章：下関市における移動に関する課題

- 本市の交通移動実態を整理し、交通課題を整理しています。

第5章：下関市総合交通戦略の方向性

- 10年後の本市の交通のあり方として基本理念・基本方針、それらを実現するための施策展開の方向性を整理しています。また、施策展開の方向性を踏まえ、本市が目指す将来交通体系を示しています。

第6章：目指す将来像の実現に向けた施策の展開

- 10年後の将来像実現に向けた取り組みとスケジュール、実施主体を示しています。

第7章：総合交通戦略における目標指標

- 本交通戦略が目指す将来像の実現により達成される目標を、進捗管理にも活用できるように設定しています。

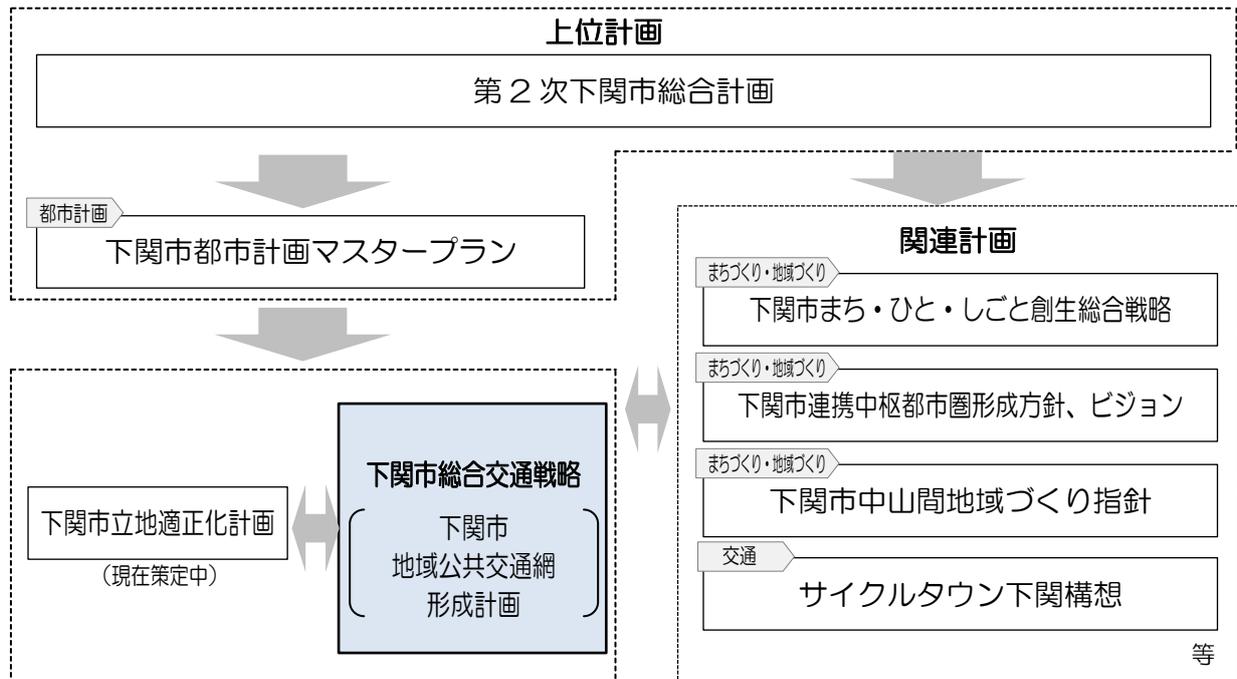
第8章：総合交通戦略の推進に向けて

- 本交通戦略の着実な推進のための推進体制と推進管理について示しています。

第2章 下関市のまちづくりの方針

(1) 下関市総合交通戦略の位置づけ

本市の行政施策の指針である『第2次下関市総合計画』、『下関市都市計画マスタープラン』をはじめ、まちづくり・地域づくりや交通等の分野に関する、各種関連計画があります。本交通戦略は、これらの上位・関連計画との連携を図り策定します。



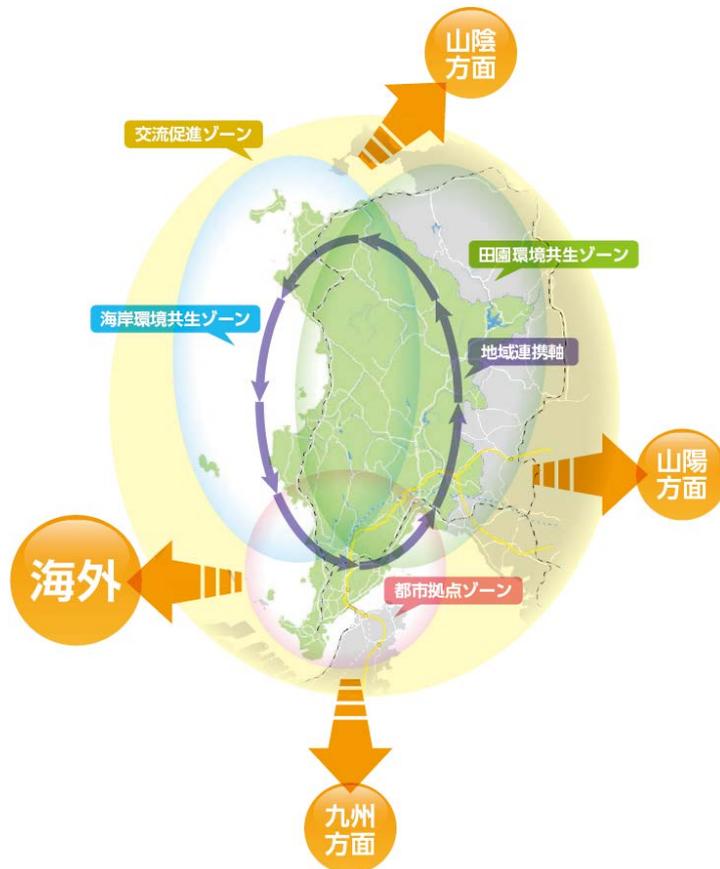
(2) まちづくりの方向性

本市のまちづくりの総合的な方向性を示す『第2次下関市総合計画』では、「まちの誇りと自然の恵みを未来へつなぐ輝き海峡都市・しものせき」を基本理念に、地域特性や課題を踏まえ、都市拠点ゾーン、環境共生ゾーン、交流促進ゾーンを形成し、これら各ゾーンにおける取り組みや地域間交流など様々な活動を支える地域連携軸として位置付け、まちづくりの方向を示しています。

基本理念：まちの誇りと自然の恵みを未来へつなぐ輝き海峡都市・しものせき

- 将来像：1. 魅力あふれる人・文化を育み、いきいきと交流するまち
2. 多彩な人が輝き、活力ある産業が振興するまち
3. みんながともに学び、ともに楽しむ、人を育てるまち
4. 美しく潤いのある自然やまちなみと人が共生するまち
5. 効率的で活動しやすい都市機能を備えるまち
6. 誰もが安全で安心して暮らせるまち
7. 人と人が支え合う誰もが健やかで笑顔があふれるまち
8. 人のつながりを大切にし、地域の力が活きるまち

【まちづくりの方向】



(3) 目指す将来都市構造

都市計画マスタープランでは、総合計画におけるまちづくりの方向を踏まえ、具体的な将来像である都市構造を以下のように示しています。

■下関市将来都市構造図



- 都市拠点：市の中心的役割を担う拠点
- 地域拠点：一定の都市機能を担う地域の核となる拠点
- 生活拠点：固有の拠点機能を有する拠点
- ⇄ 広域連携軸：山陰・山陽・九州方面とのアクセス性を重視した広域的なトリップを担う軸
- ⇄ 連携軸：周辺都市及び都市拠点と地域拠点等を結び広域交通の円滑な処理を担う軸

コンパクト+ネットワークの考えに基づいたまちづくり

今後の少子高齢化・人口減少を見据え、医療・福祉等の生活に必要な各種サービスを維持し、効率的に提供していくために、各種機能を一定のエリアに集約化（コンパクト化）していくことが求められます。集約化にあたっては、各地域を公共交通でネットワーク化することで各種都市機能に応じた圏域人口を確保する地域構造となる「コンパクト+ネットワーク」を形成していくことが重要です。

国のまちづくりの動向として推進されており、本市においてもこの考えに基づき、まちづくりを進めていきます。

(4) 関門連携について

関門海峡という共通の財産を持つ下関市と北九州市は古くから密接な関係をもちながら一体的な都市圏・経済圏を形成しており、平成19年には関門連携共同宣言（関門の5連携）が締結されました。近年では、関門“ノスタルジック”海峡の日本遺産の認定や両市共同イベントの開催等、連携・交流活動が活発に行われています。

また、通勤・通学においても下関市と北九州市の流動人口は多く、下関市のまちづくりを検討する上で、北九州市との連携は必要不可欠であるといえます。

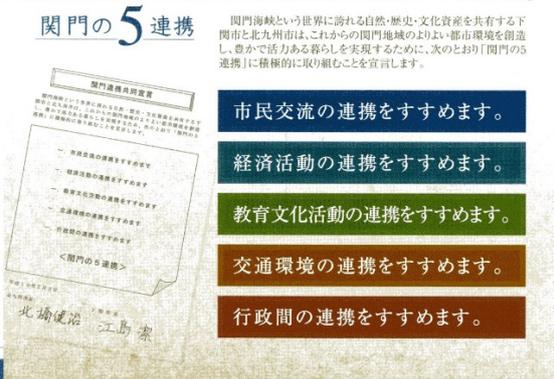
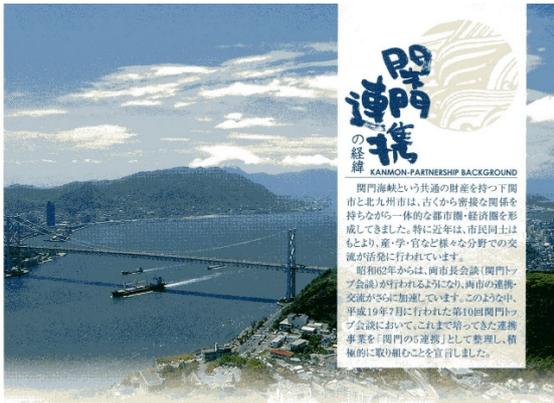
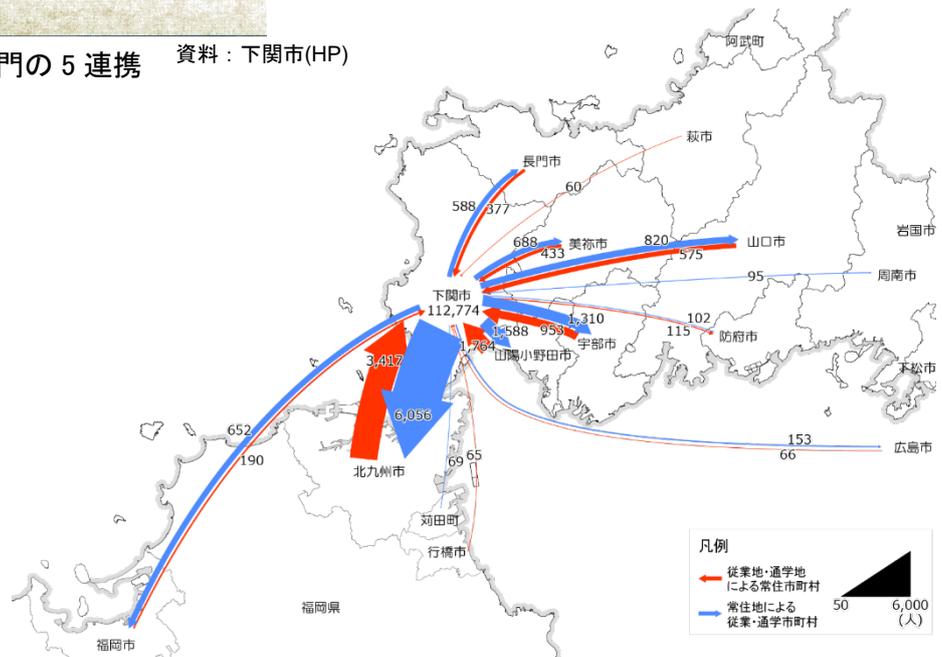


図 2.1 関門の5連携 資料：下関市(HP)



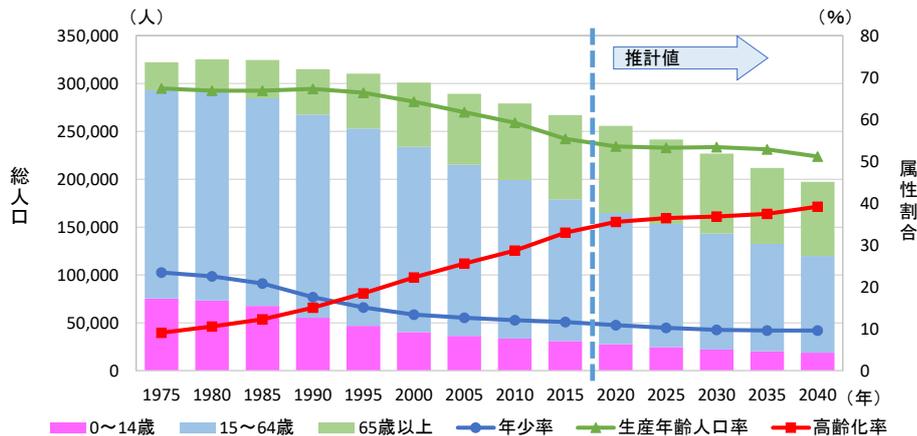
資料：H27 国勢調査
図 2.2 都市圏内外の流動(通勤・通学流動)

第3章 下関市の交通を取り巻く状況

ア. 人口減少と高齢化のさらなる進行

●人口推移

総人口は1980年をピークに減少傾向に転じており、将来では更に著しく減少していくものと予測されています。年少率、生産年齢人口率、高齢化率に関しては、1995年以降、高齢化率が年少率を上回っており、今後も上昇すると予測されています。

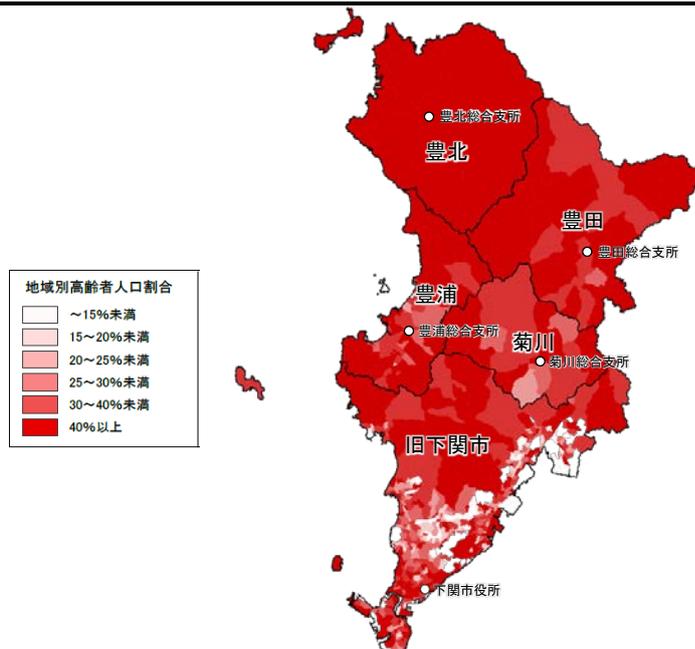


資料：2015年まで→下関市「統計しものせき(地区別)」、
2015年以降→推計値は国立社会保障・人口問題研究所
『日本の地域別将来推計人口』(平成25(2013)年3月推計)

図 3.1 下関市の人口推移

●高齢者人口割合

主に郊外地域で高齢化が進行しており、特に豊北地域においては全域にわたり高齢化率が40%以上となっています。



資料：H27 国勢調査

図 3.2 高齢者人口割合

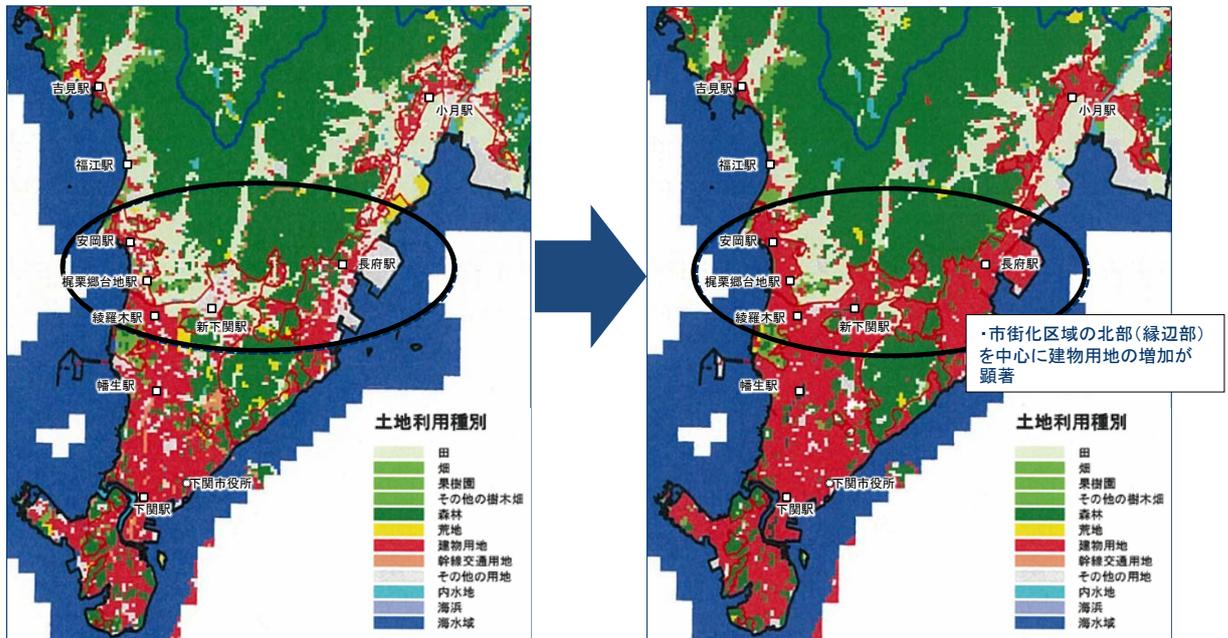
イ. 市街地の拡大と低密度化

●市街地が拡大

昭和 62 年から平成 21 年にかけて、市街化区域の北部である新下関駅や長府駅を中心に、森林や田畑から建物用地への転用が多く、市街地が拡大しています。

■S62 (1987 年)

■H21 (2009 年)



資料:H27 土地利用等調査分析業務

図 3.3 土地利用種別の変化

●市全体が低密度化

市全体として人口減少の傾向にあり、特に、郊外部を中心に今後も人口の低密度化が進行していくことが予測されています。

■2005 年 : 290,693 人

■2010 年 : 280,947 人

■2040 年 : 191,034 人

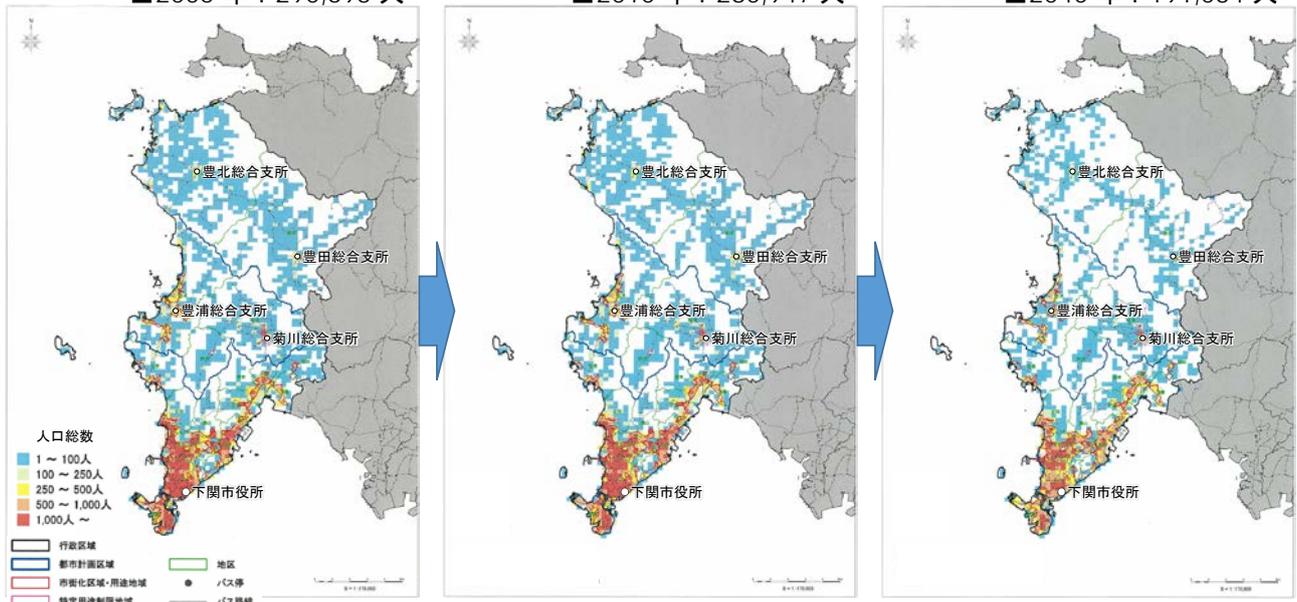


図 3.4 将来予測に基づく人口分布

資料:H27 土地利用等調査分析業務

●市街地中心部で多い空き家

市街化区域内で多数の空き家が分布しており、特に中心部で著しく多くなっています。

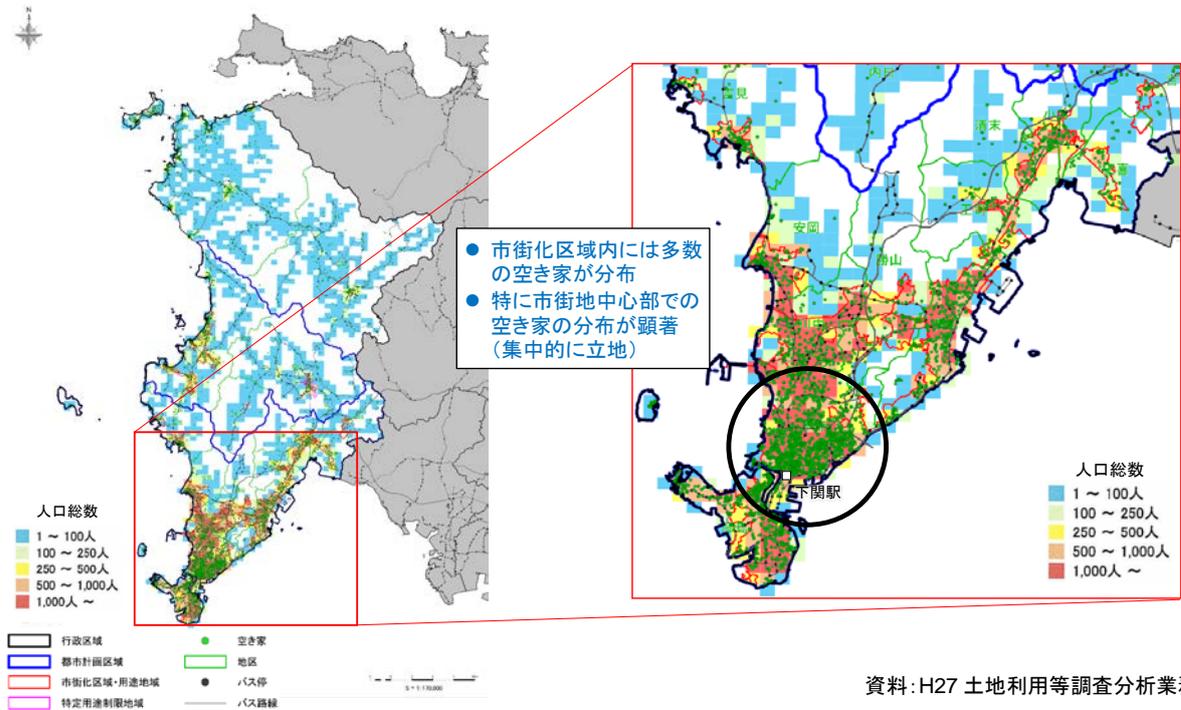


図 3.5 空き家の分布

ウ. 自動車依存傾向の進展

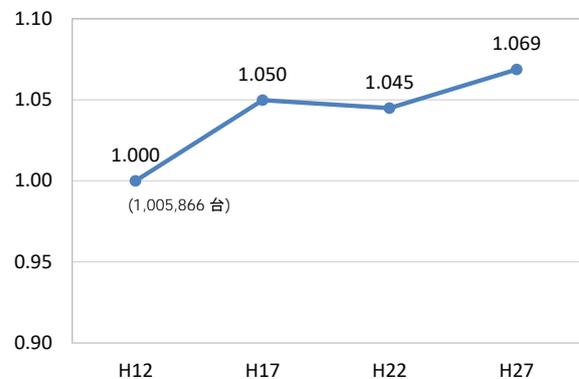
●自動車利用環境

運転免許保有者数は平成22年までは増加傾向にありますが、平成27年にはほぼ横ばいとなっています。一方で、自動車保有台数は、平成12年から平成27年にかけて増加傾向にあります。これらを勘案すると、今後も自動車の依存傾向は高くなる可能性があります。



資料：山口県警察

図 3.6 運転免許保有者数(H12年比)の推移



資料：山口県勢要覧

図 3.7 自動車保有台数(H12年比)の推移

●自動車交通量の変化

1日の各道路の交通量をみると、県道57号下関港線や県道39号栗野二見線は減少傾向にあり、その他の道路では横ばいの傾向にあります。

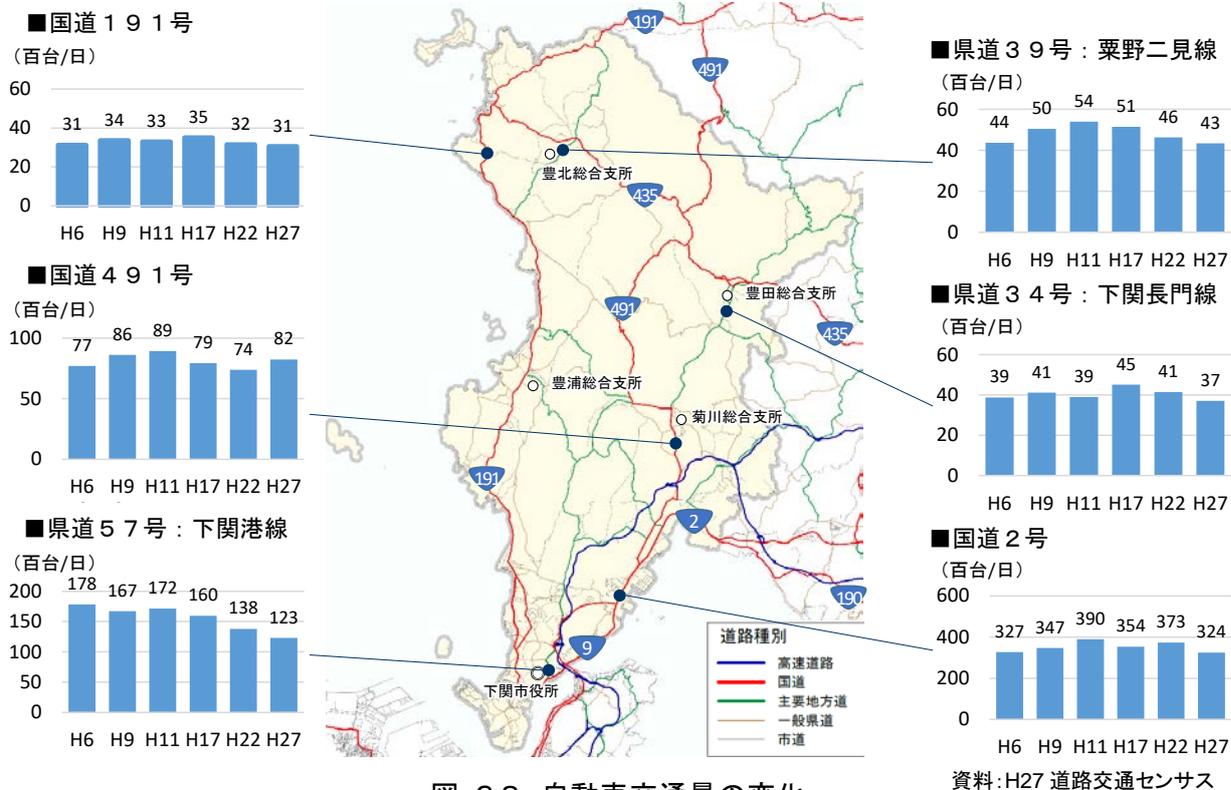


図 3.8 自動車交通量の変化

●増加傾向にある高齢者の自動車免許証の返納

山口県内の高齢者（65歳以上）の免許証の返納件数は、近年特に増加傾向にあり、平成25年から平成27年にかけて約1,500件増加しています。

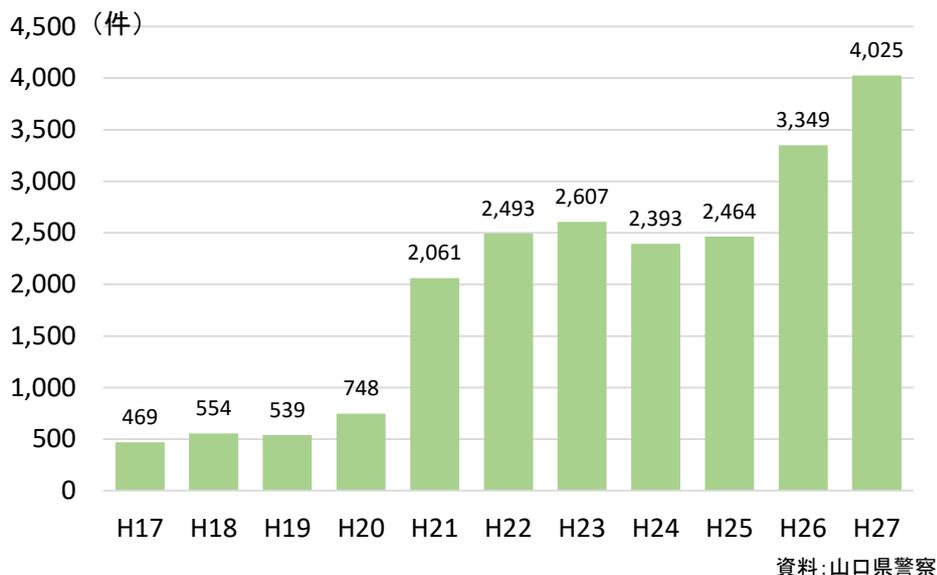


図 3.9 山口県内の高齢者免許証返納件数の推移

エ. 観光客受入態勢強化の必要性

● 下関市内の主要観光施設

本市は観光客数 1000 万人、宿泊客数 100 万人を目標に掲げ、様々な取り組みを実施しています。また、近年では、東アジアのクルーズ需要の高まりを背景に、下関への外国クルーズ客船の寄港が大幅に増加しています。

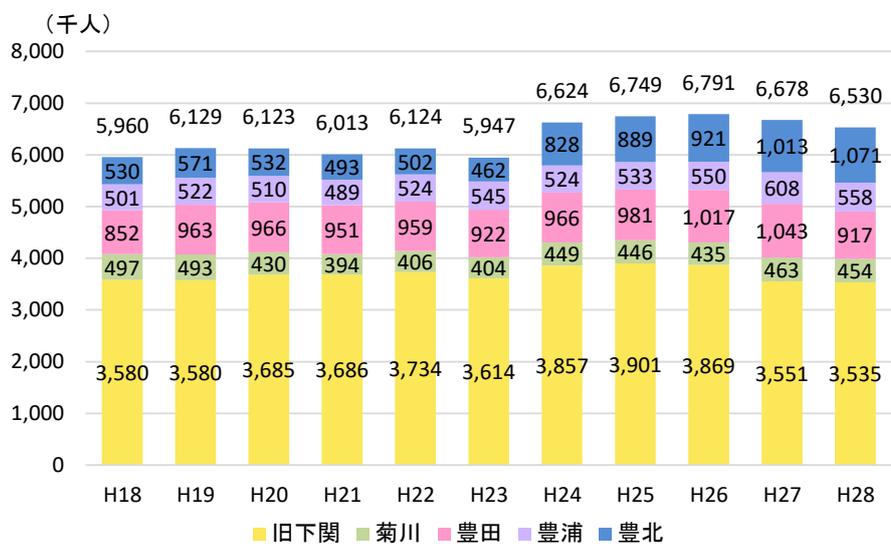
市内の観光資源については、市全域に点在しており、特に中心市街地では市立しものせき水族館海響館や唐戸市場・カモンワーフなどを中心に観光資源が立地しています。



図 3.10 市内観光施設

●観光客数の推移

旧4町(菊川地域、豊田地域、豊浦地域、豊北地域)において、平成24年以降観光客数が概ね増加傾向にあります。



資料：下関市 HP「平成28年の下関市観光客数・宿泊客数について」

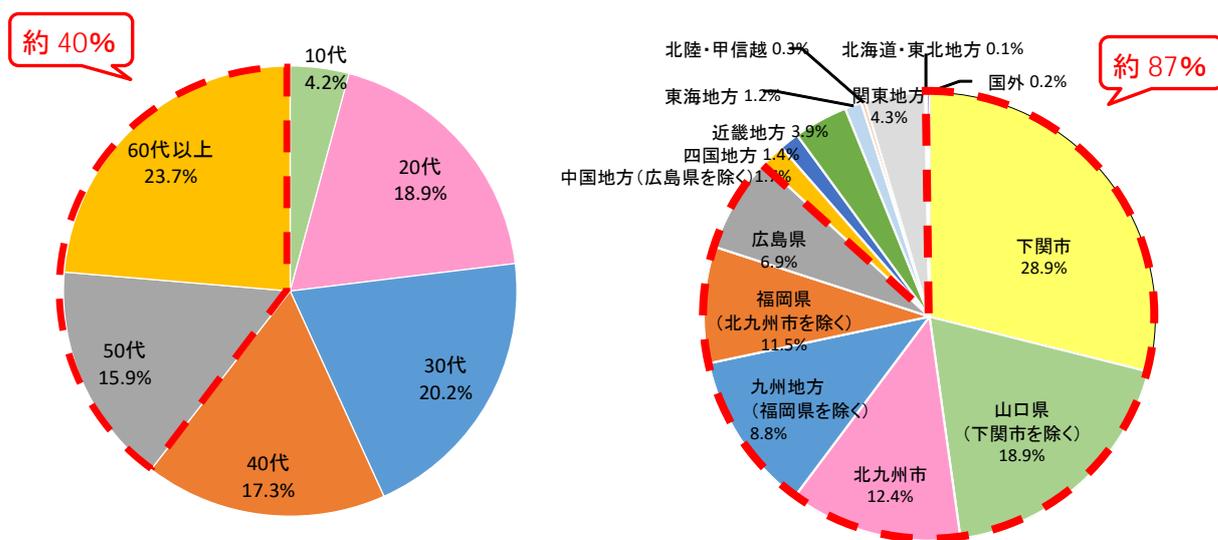
図 3.11 下関市内の観光客数の推移

●下関市を訪れる観光客の属性

本市を訪れる観光客は、60代以上が最も多く、50代を合わせると全体の約40%を占めています。また、日帰り圏内と考えられる中国・九州地方から来られる観光客が約87%となっています。

【年代】

【居住地】

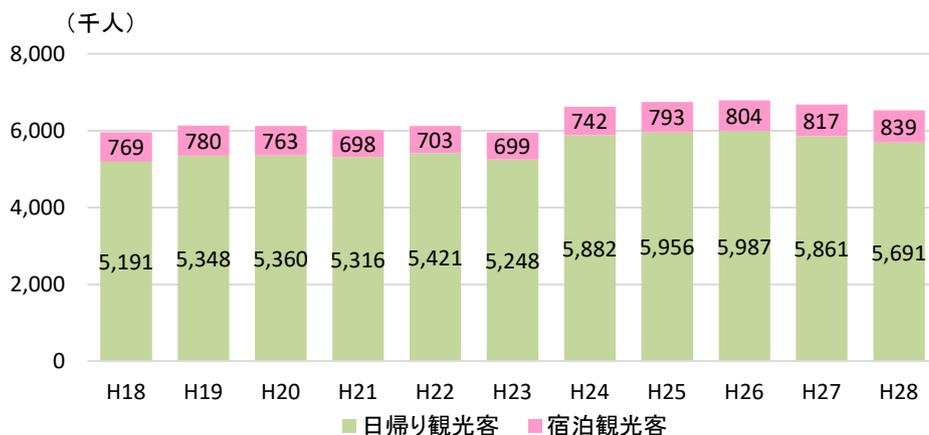


資料：下関市観光動態調査報告書(H29.9)

図 3.12 下関市を訪れる観光客の属性

●日帰り観光客・宿泊観光客の推移

宿泊観光客よりも日帰り観光客の方が非常に多くなっており、日帰り観光客数は減少傾向ですが、宿泊観光客数は増加傾向にあります。



資料: 下関市 HP「平成 28 年の下関市観光客数・宿泊客数について」

図 3.13 下関市内の日帰り観光客・宿泊観光客数の推移

●サイクル県やまぐち Project

山口県はどの都道府県よりも幅広いジャンルで総合的にサイクルスポーツ振興に取り組むことにより、交流人口の増加を目指しており、本市においても県と連携し、自転車を利用した観光推進を図っています。



図 3.14 サイクルエイドのロゴマーク



資料: 「サイクル県やまぐち Project」(HP)

図 3.15 山口県内のサイクルコース

第4章 下関市における移動に関する課題

(1) 公共交通の現状

ア. 下関市の公共交通網

●下関市の公共交通網

鉄道は瀬戸内海に沿った山陽本線と山陽新幹線、日本海側で本市の南北を結ぶ山陰本線があります。路線バスは市内の全域で運行しており、菊川地域・豊北地域・豊田地域では市が生活バスを運行しています。また、豊北地域では地域団体がコミュニティタクシーを運行しています。航路は門司港、六連島、蓋井島へ就航しており、韓国への国際航路も有しています。

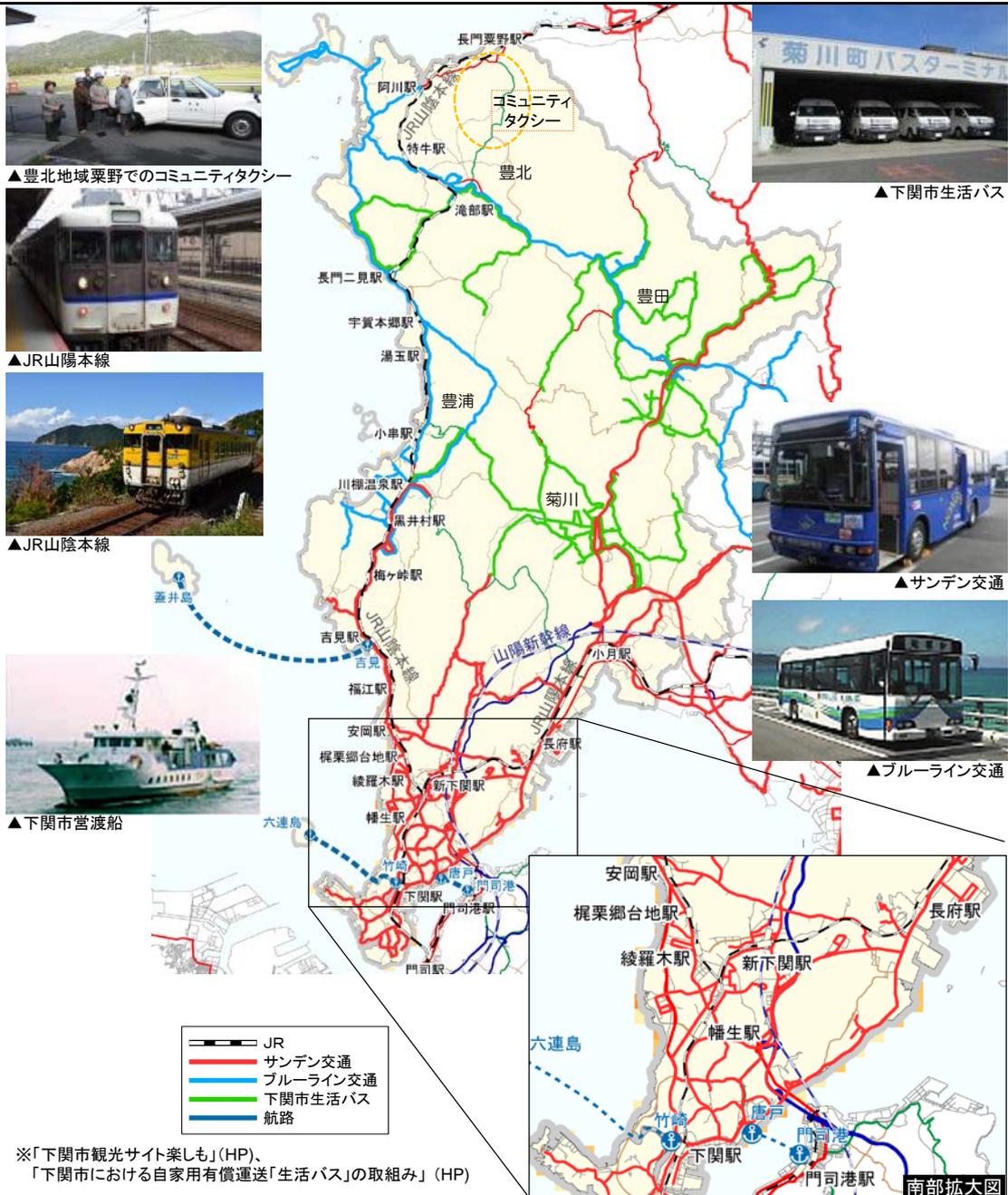


図 4.1 下関市の公共交通網

● 鉄道の運行本数

市内を運行している山陽本線及び山陰本線の運行本数は、下関駅から離れるほど減少しています。特に、山陰本線は小串駅を境に運行本数が大きく減少している状況にあります。

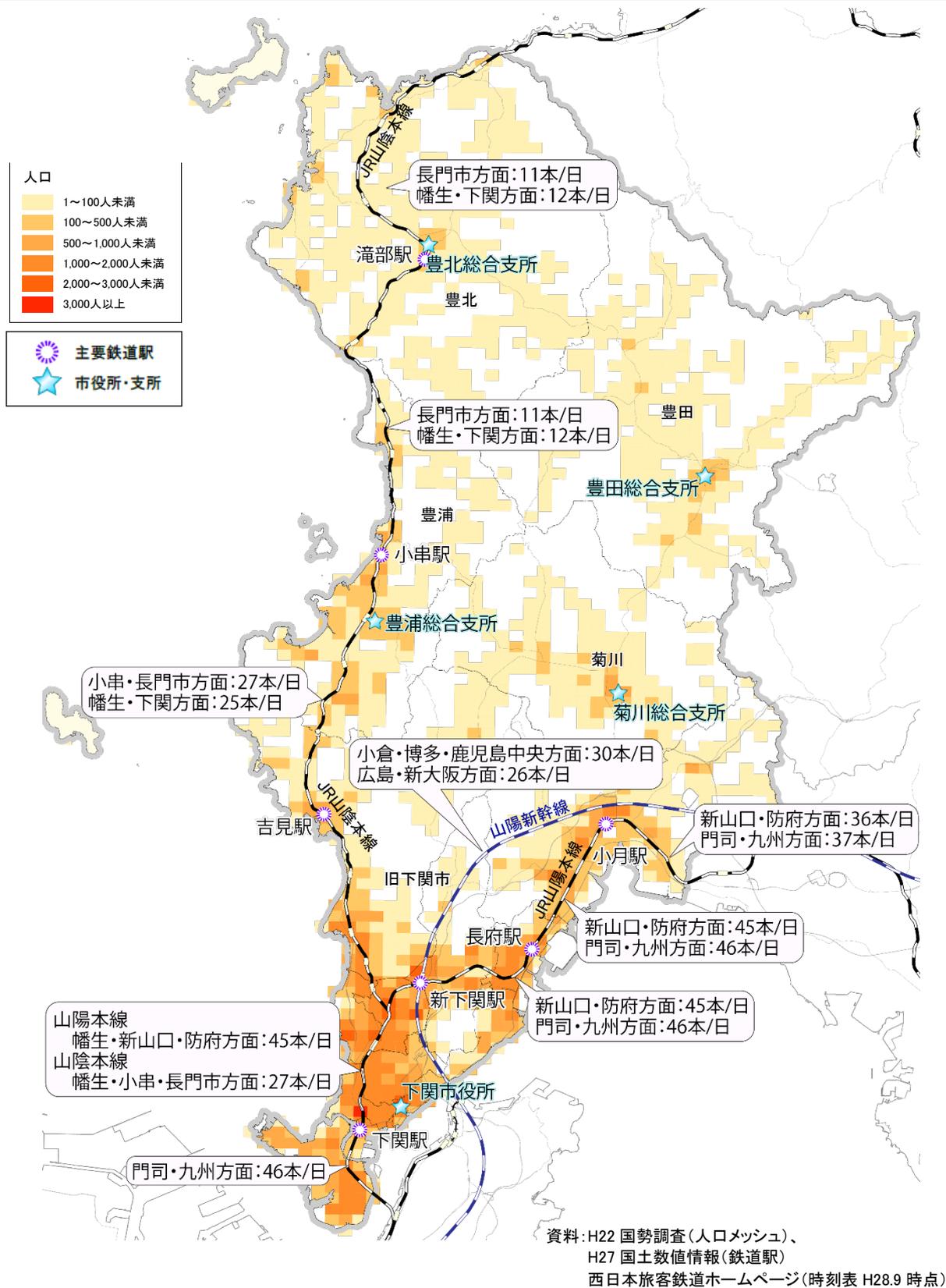


図 4.2 主要駅間の運行本数

●路線バスの運行本数

旧下関市では下関駅を中心に 1 日の運行本数が 900 本以上停車するバス停があるものの、旧4町の主要なバス停では 38 本～79 本という状況です。

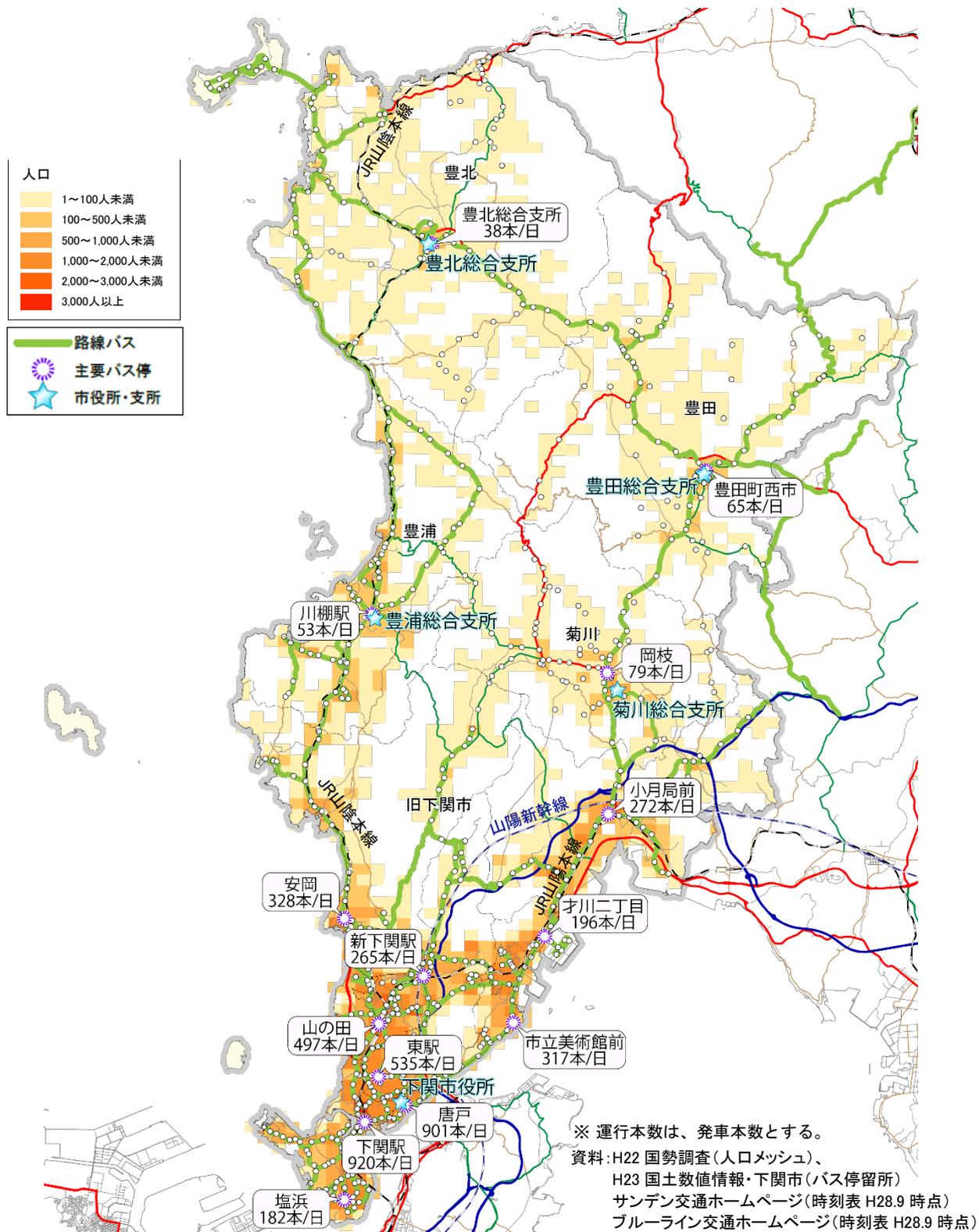


図 4.3 主要バス停の運行本数

●市生活バス、コミュニティタクシー、渡船の運行本数

市生活バスは、菊川地域と豊田地域、及び豊北地域で運行されています。
 特に、菊川地域では7路線運行されており、運行本数に関しても他の2地域より多くなっています。
 コミュニティタクシーは、豊北地域で1日4便運行されています。
 渡船は、唐戸と門司港を結ぶ便が最も多く、1日に44便運航されています。

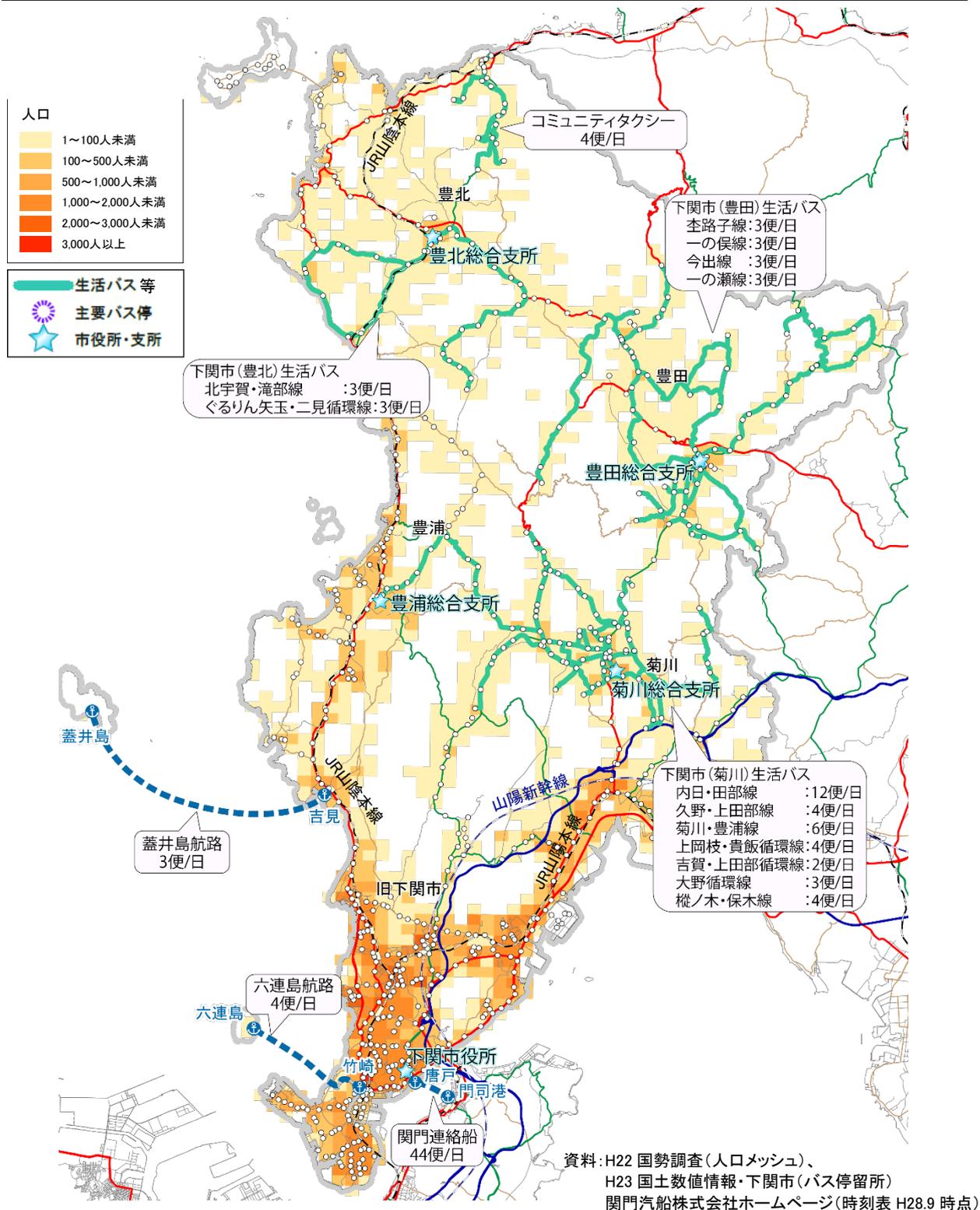


図 4.4 市生活バス等の運行本数

イ. 公共交通利用者の状況

●鉄道

鉄道利用者数は、昭和 40 年以降大幅に減少していますが、平成 17 年以降は山陽本線、山陰本線のいずれも横ばい傾向にあります。

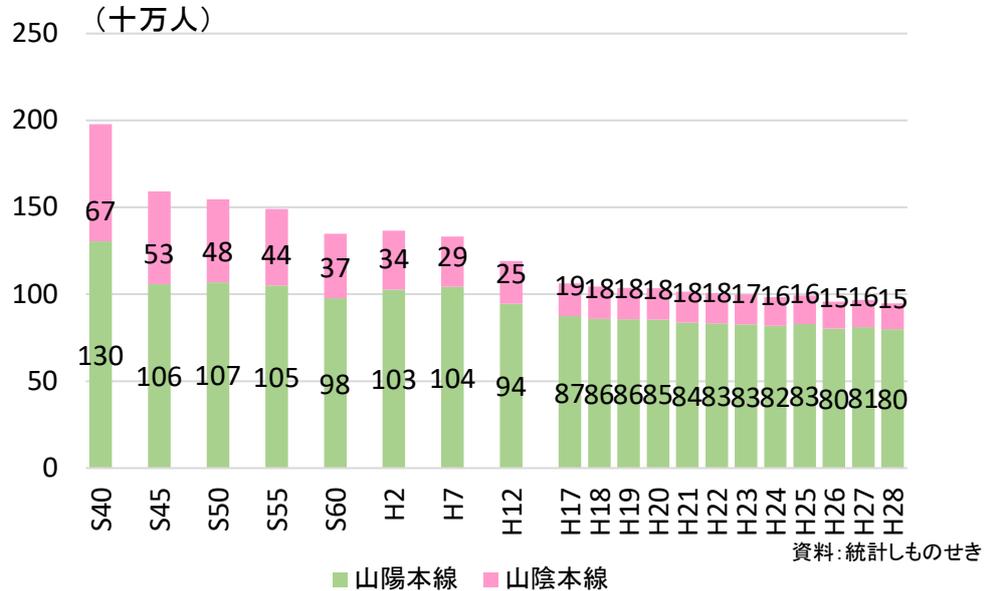


図 4.5 鉄道輸送人員の推移

●路線バス

路線バスの利用者数は、昭和 46 年から平成 12 年にかけて大幅に減少していますが、平成 12 年以降は微減傾向にあります。

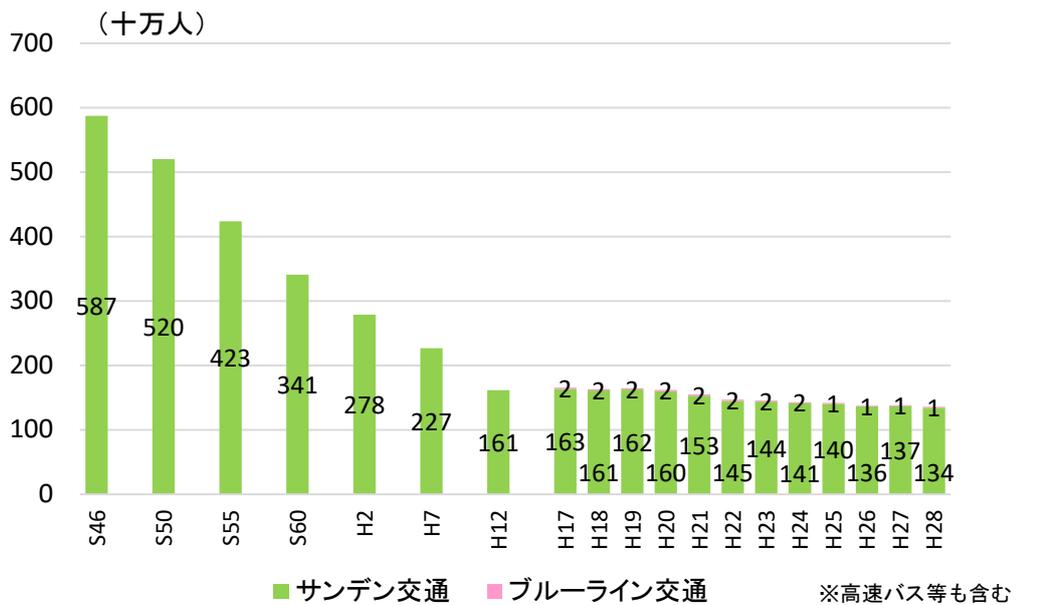


図 4.6 路線バス輸送人員の推移

●市生活バス

市生活バスの全体の利用者数は、平成21年以降減少傾向にあり、いずれの地域も減少しています。

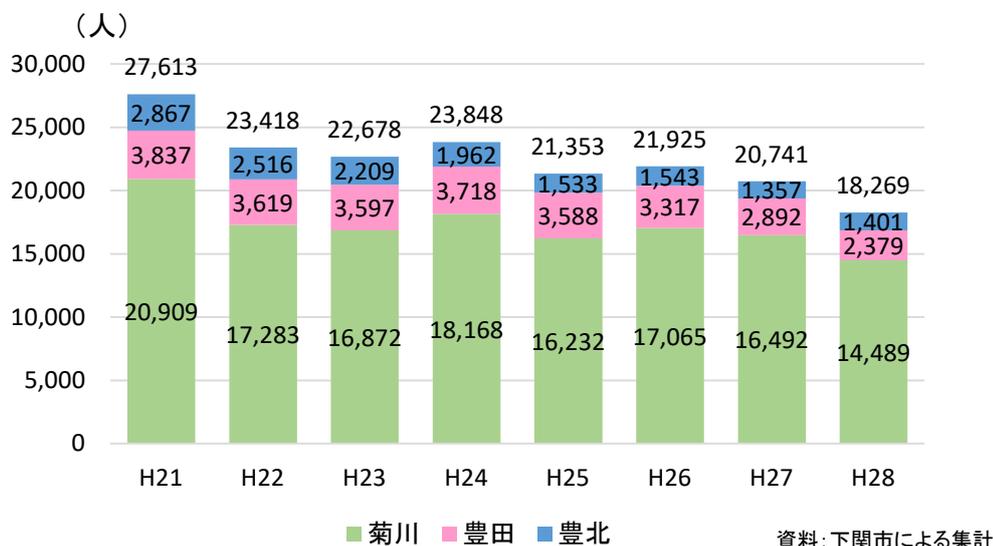


図 4.7 市生活バス利用者数の推移

●コミュニティタクシー

豊北地域で運行しているデマンド型のコミュニティタクシーの利用者数は減少傾向にあり、平成28年には運行を開始した平成21年の半分以上減少しています。

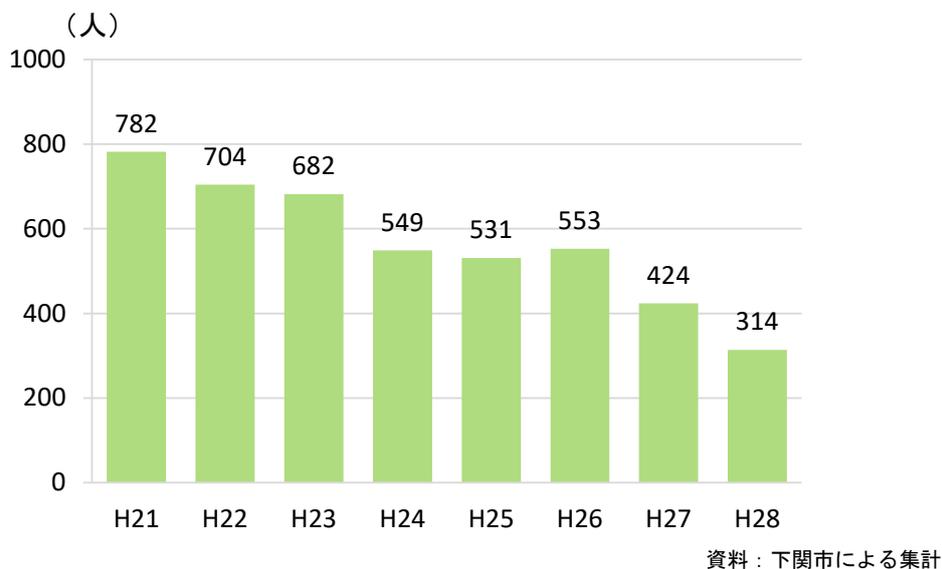
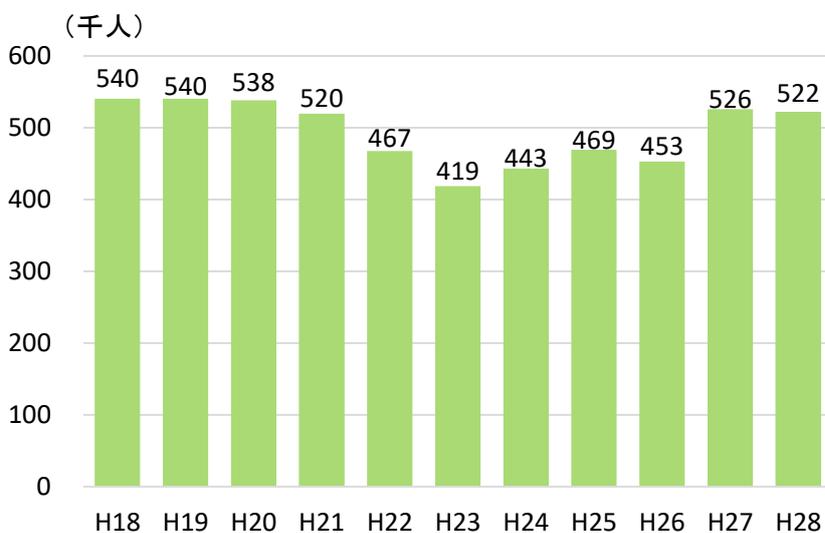


図 4.8 コミュニティタクシー利用者数の推移

●船舶

船舶の利用者数は、平成 18 年から平成 23 年にかけて減少傾向にありましたが、平成 23 年以降は増加傾向に転じています。

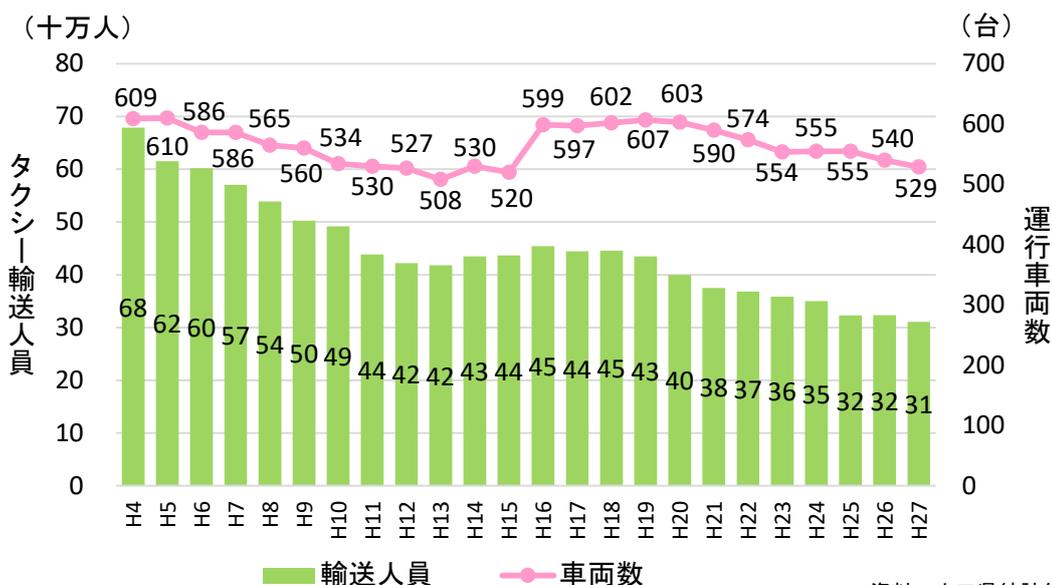


資料: 下関市による集計

図 4.9 船舶利用者数の推移

●タクシー

タクシーの利用者数は、平成 4 年から平成 13 年まで減少し、平成 13 年から平成 16 年にかけて増加しましたが、近年では再び減少傾向にあります。運行車両数についても、平成 4 年から平成 15 年まで減少し、平成 15 年から平成 16 年にかけて増加しましたが、近年では再び減少傾向にあります。



資料: 山口県統計年鑑

図 4.10 タクシー輸送人員と車両数の推移

(2) 下関市における移動の実態

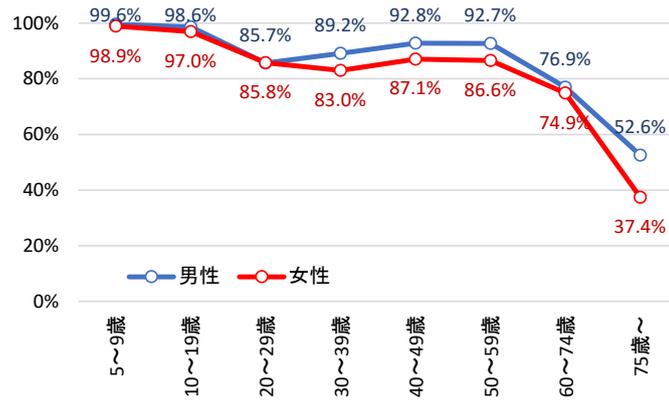
●外出状況

20代以上の免許非保有者の外出率*は免許保有者よりも低い傾向にあり、自動車を利用できない場合では、外出しにくい状態となっています。

また、一人当たりのトリップをみると、若年層では通学目的、女性や高齢層では私用目的、生産年齢層では通勤目的が多くなっています。

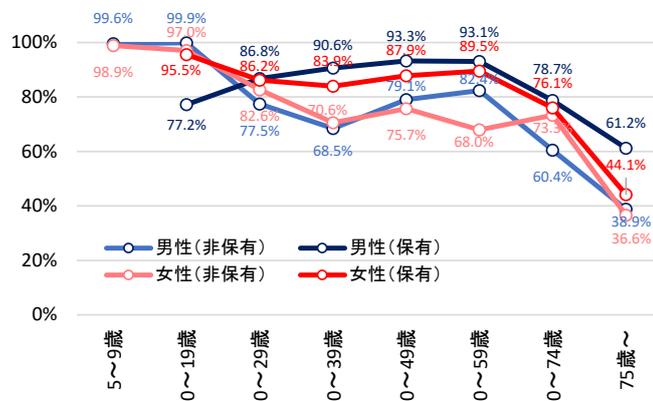
*外出率：全人口に対する外出した人の割合

*トリップ：人がある目的で、ある地点からある地点まで移動する動きの単位



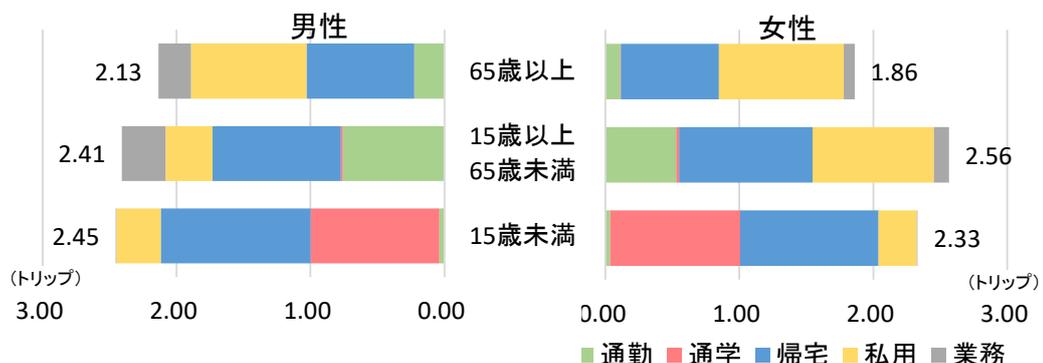
資料：パーソントリップ調査 (H27 総合交通戦略基礎調査業務)

図 4.11 性別年齢階層別外出率



資料：パーソントリップ調査 (H27 総合交通戦略基礎調査業務)

図 4.12 性別年齢階層別自動車免許保有状況別の外出率



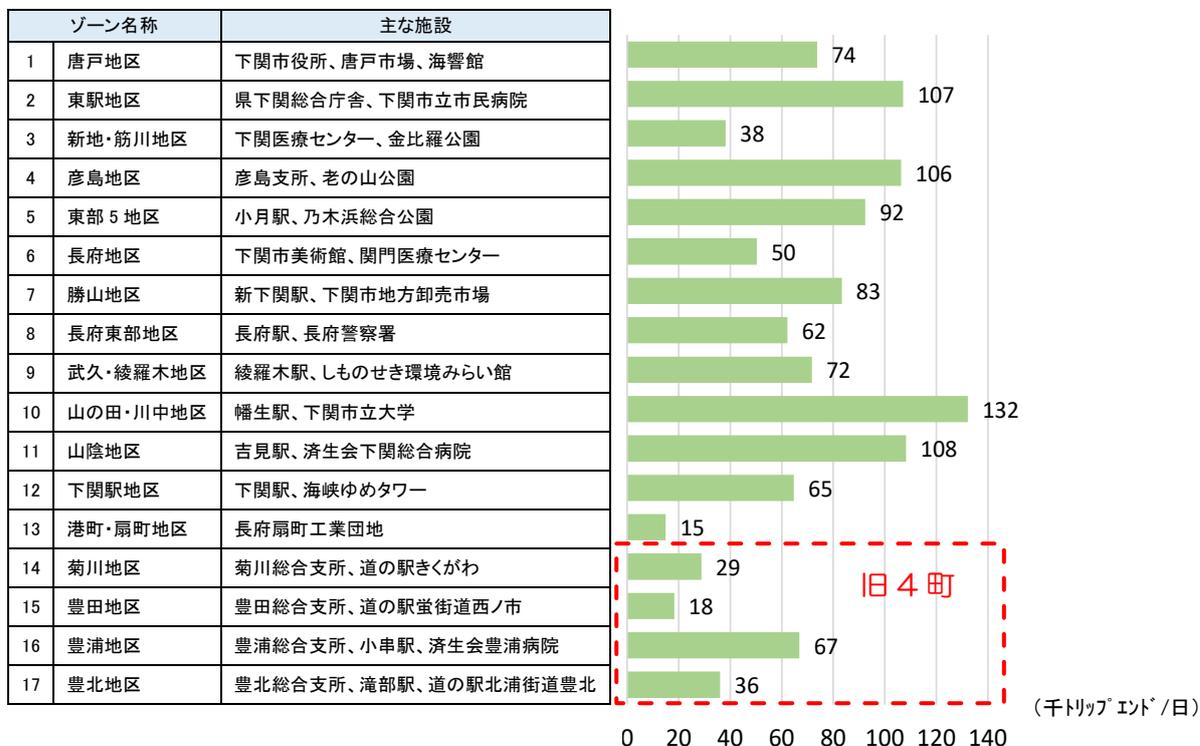
資料：パーソントリップ調査 (H27 総合交通戦略基礎調査業務)

図 4.13 性別年齢階層別1人当たりトリップ数

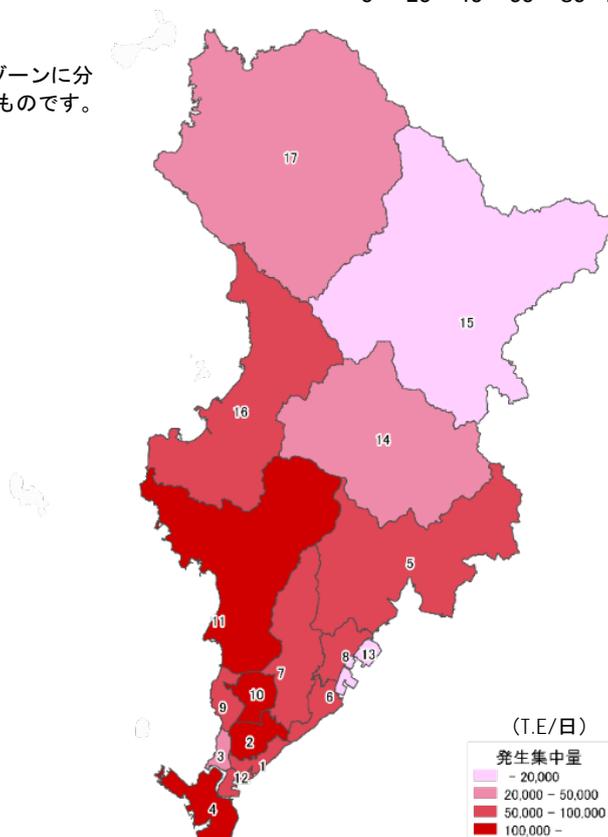
●発生集中度

発生集中度[※]は人口集積の高い山の田・川中地区等で多く、主に高齢化が著しく人口が少ない旧4町では少なくなっています。

※発生集中度：ある地域を出発する動き（発生量）とある地域に到着する動き（集中度）を加えたもので、単位はトリップエンド/日



※ 右図は、市域を17のゾーンに分けて人の動きを示したものです。



資料：パーソントリップ調査（H27 総合交通戦略基礎調査業務）

図 4.14 ゾーン別発生集中度

●地域間流動

地域間流動は、旧 4 町においては大きな流動が見られず、下関駅や幡生駅等のある中心部に関連する流動が多くなっています。

また、下関駅や新下関駅、幡生駅等、鉄道駅を有する地区に関する流動が比較的多くなっています。

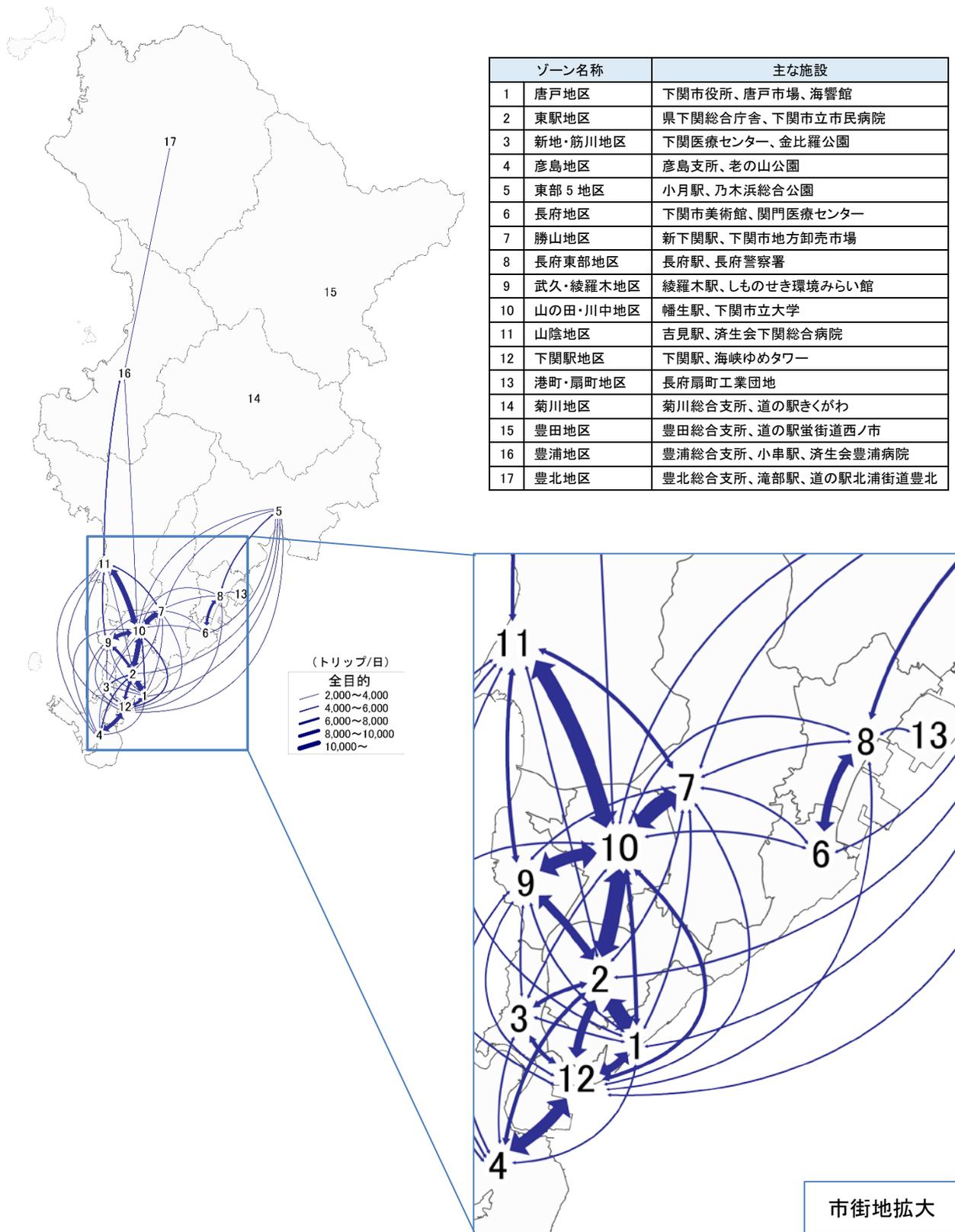
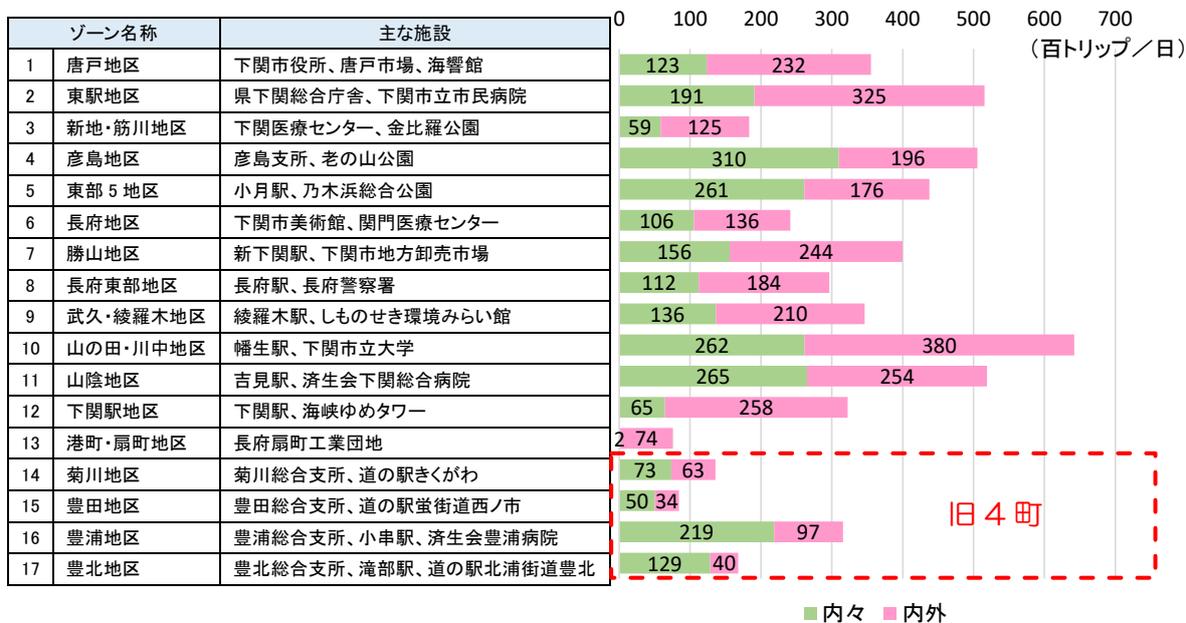


図 4.15 地域間流動 資料：パーソントリップ調査（H27 総合交通戦略基礎調査業務）

●地域内々流動

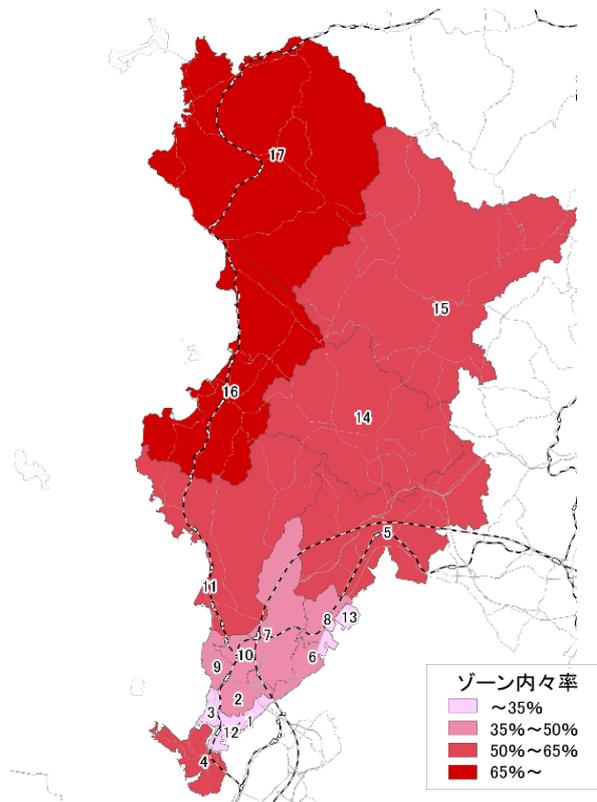
全てのトリップに占める、出発地と目的地が同一ゾーン内で完結するトリップの割合を示す「ゾーン内々率※」は、旧4町で高くなっているなど、地域によってトリップ状況の特徴が異なります。このことから、それぞれの地区にあった交通体系が必要であると考えられます。

※ゾーン内々率：全トリップに占める同一ゾーン内で完結するトリップの割合



資料：パーソントリップ調査（H27 総合交通戦略基礎調査業務）

図 4.16 ゾーン別トリップ状況



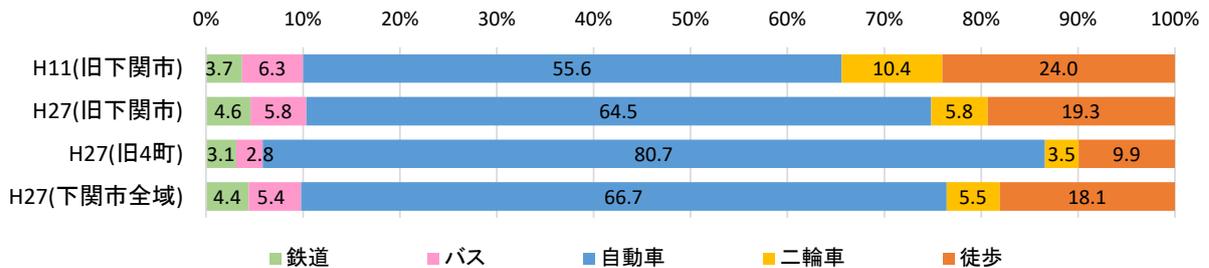
資料：パーソントリップ調査（H27 総合交通戦略基礎調査業務）

図 4.17 ゾーン内々率

●代表交通手段*

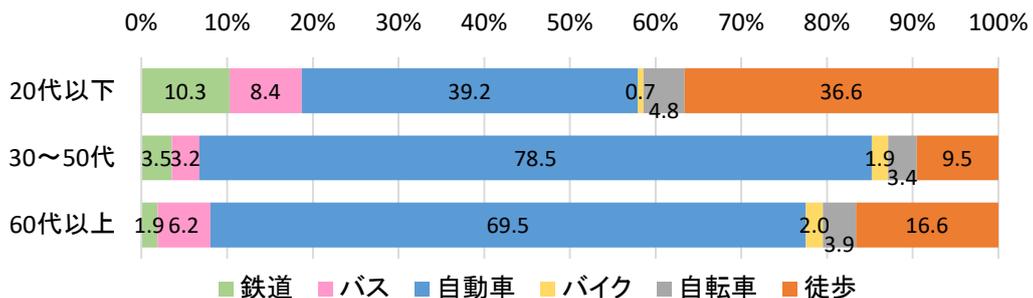
平成 11 年から平成 27 年にかけて、旧下関市の自動車の分担率は増加、鉄道は微増したものの、その他の交通手段は減少しています。年齢階層別にみても、いずれの年齢層も、自動車の分担率は高く、高い自動車依存の状況にあります。また、目的別でみると、通学以外の目的において、自動車分担率が 7 割前後と高くなっています。

※代表交通手段：1 つの移動の中でいくつかの交通手段を用いている場合におけるその中の主な交通手段



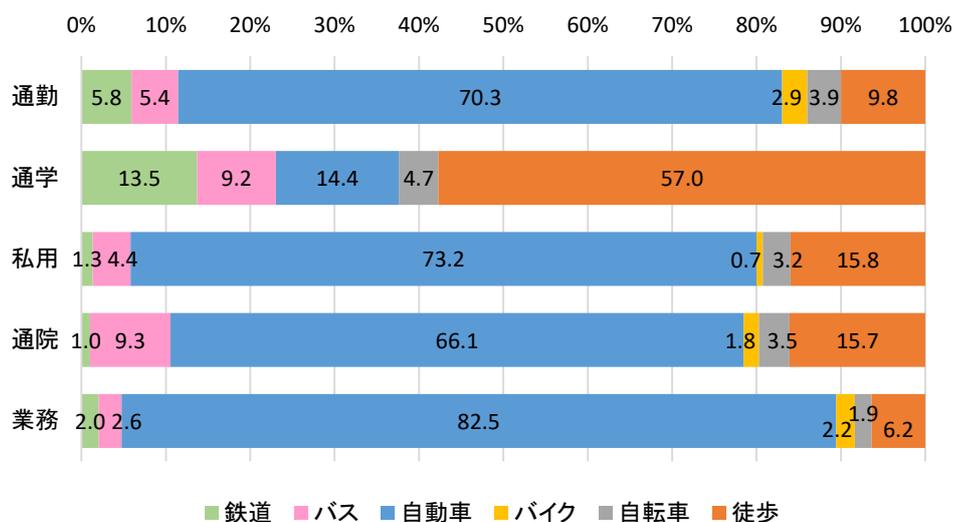
資料：平成 11 年全国都市 OD、パーソントリップ調査（H27 総合交通戦略基礎調査業務）

図 4.18 代表交通手段分担率の変化



資料：パーソントリップ調査（H27 総合交通戦略基礎調査業務）

図4.19 年齢階層別代表交通手段分担率

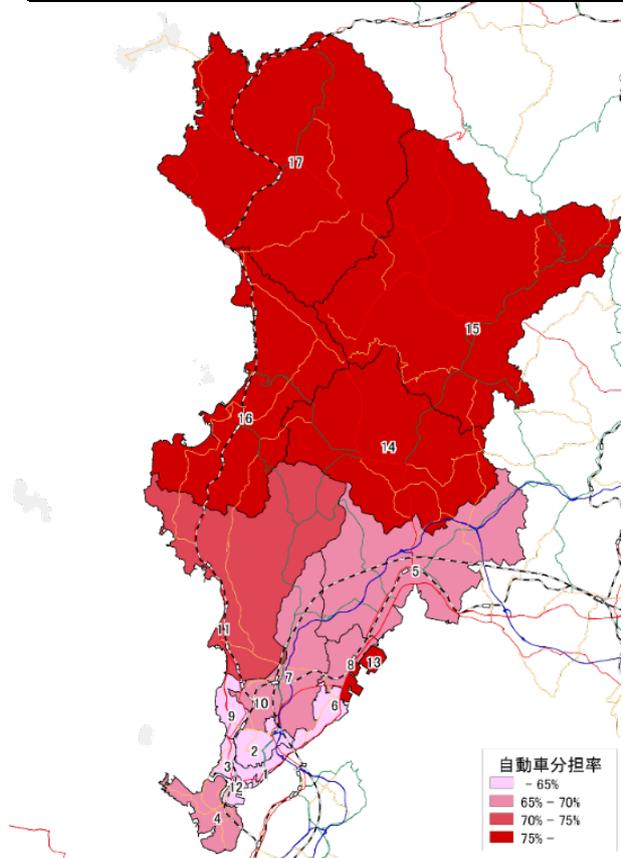


資料：パーソントリップ調査（H27 総合交通戦略基礎調査業務）

図 4.20 目的別代表交通手段分担率

●ゾーン別代表交通手段

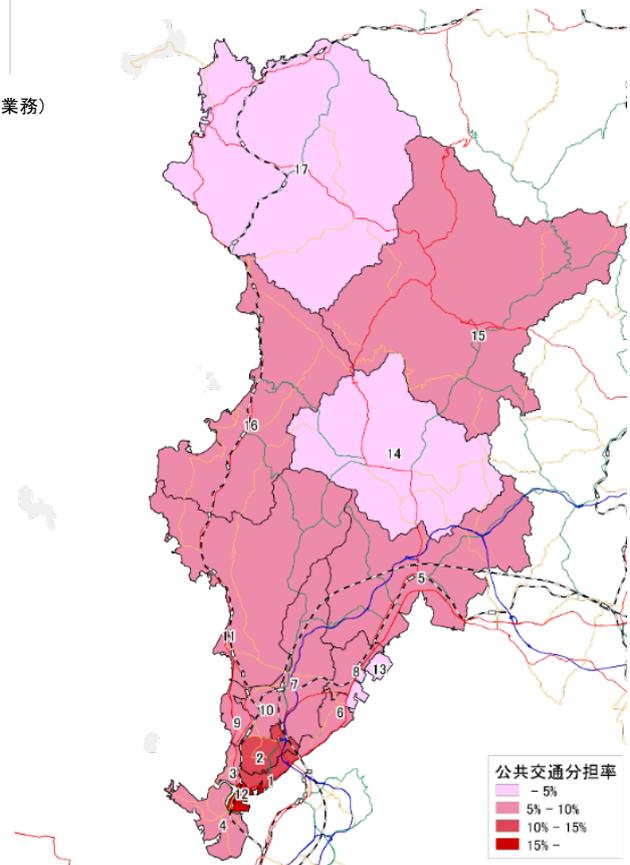
自動車の分担率は、多くの地区が65%以上となっており、特に旧4町が高い傾向にあります。公共交通の分担率は、鉄道沿線地区では比較的高くなっているものの、総じて低くなっています。



資料：パーソントリップ調査（H27 総合交通戦略基礎調査業務）

図4.21 ゾーン別交通手段分担率(自動車)

ゾーン名称	主な施設
1 唐戸地区	下関市役所、唐戸市場、海響館
2 東駅地区	県下関総合庁舎、下関市立市民病院
3 新地・筋川地区	下関医療センター、金比羅公園
4 彦島地区	彦島支所、老の山公園
5 東部5地区	小月駅、乃木浜総合公園
6 長府地区	下関市美術館、関門医療センター
7 勝山地区	新下関駅、下関市地方卸売市場
8 長府東部地区	長府駅、長府警察署
9 武久・綾羅木地区	綾羅木駅、しものせき環境みらい館
10 山の田・川中地区	幡生駅、下関市立大学
11 山陰地区	吉見駅、済生会下関総合病院
12 下関駅地区	下関駅、海峡ゆめタワー
13 港町・扇町地区	長府扇町工業団地
14 菊川地区	菊川総合支所、道の駅さくがわ
15 豊田地区	豊田総合支所、道の駅蛸街道西ノ市
16 豊浦地区	豊浦総合支所、小串駅、済生会豊浦病院
17 豊北地区	豊北総合支所、滝部駅、道の駅北浦街道豊北



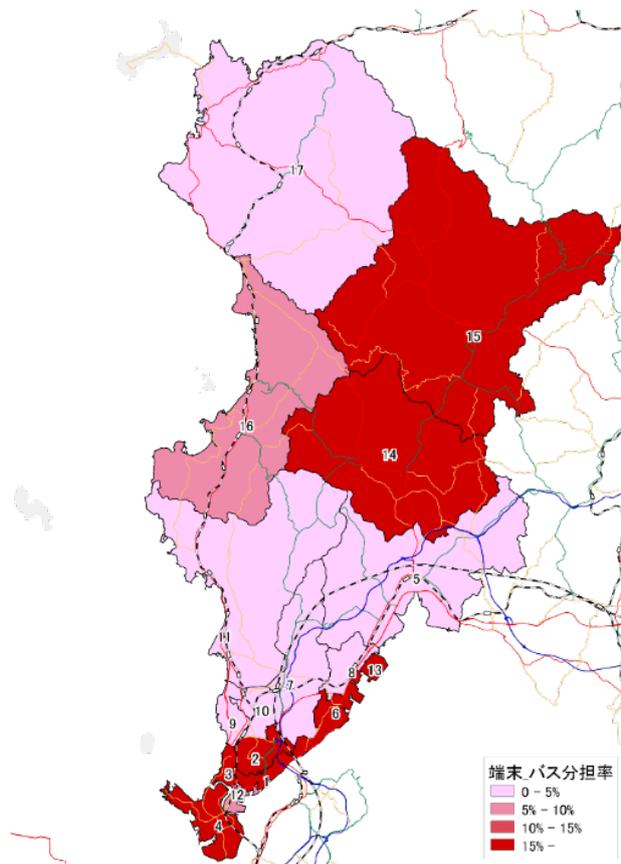
資料：パーソントリップ調査（H27 総合交通戦略基礎調査業務）

図4.22 ゾーン別交通手段分担率(公共交通)

● 鉄道端末交通手段

鉄道の端末交通手段*について、バス分担率は市の南部と鉄道駅がない豊田地域、菊川地域で高くなっており、徒歩・自転車の分担率は山陰地区を中心に高くなっています。

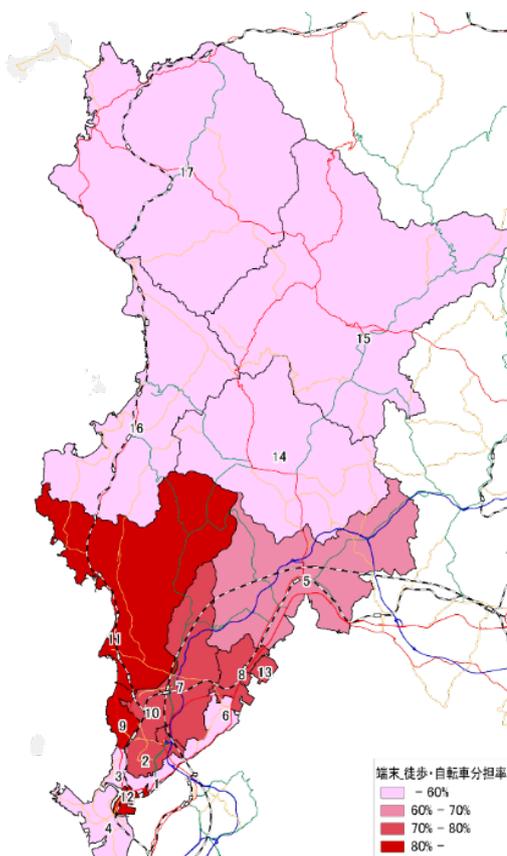
*鉄道端末交通手段：出発地から鉄道駅（または、鉄道駅から目的地）までに利用した主な交通手段



資料：パーソントリップ調査（H27 総合交通戦略基礎調査業務）

図4.23 ゾーン別鉄道端末交通手段分担率(バス)

ゾーン名称	主な施設
1 唐戸地区	下関市役所、唐戸市場、海響館
2 東駅地区	県下関総合庁舎、下関市立市民病院
3 新地・筋川地区	下関医療センター、金比羅公園
4 彦島地区	彦島支所、老の山公園
5 東部5地区	小月駅、乃木浜総合公園
6 長府地区	下関市美術館、関門医療センター
7 勝山地区	新下関駅、下関市地方卸売市場
8 長府東部地区	長府駅、長府警察署
9 武久・綾羅木地区	綾羅木駅、しものせき環境みらい館
10 山の田・川中地区	幡生駅、下関市立大学
11 山陰地区	吉見駅、済生会下関総合病院
12 下関駅地区	下関駅、海峡ゆめタワー
13 港町・扇町地区	長府扇町工業団地
14 菊川地区	菊川総合支所、道の駅さくがわ
15 豊田地区	豊田総合支所、道の駅峯街道西ノ市
16 豊浦地区	豊浦総合支所、小串駅、済生会豊浦病院
17 豊北地区	豊北総合支所、滝部駅、道の駅北浦街道豊北



資料：パーソントリップ調査（H27 総合交通戦略基礎調査業務）

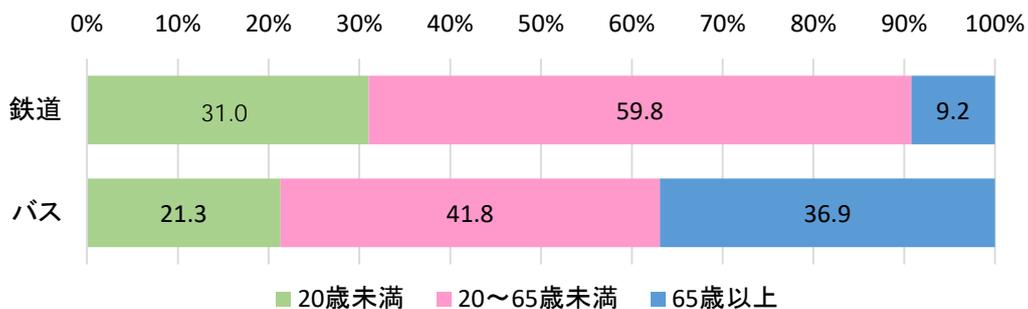
図4.24 ゾーン別鉄道端末交通手段分担率(徒歩・自転車)

●公共交通のトリップ特性

公共交通利用者の年齢構成をみると、鉄道はバスと比較して 65 歳未満の利用が多く、バスは 65 歳以上の利用が多くなっています。

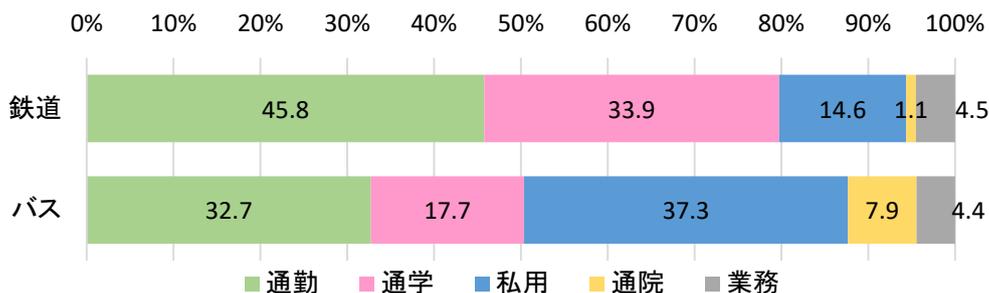
また、目的構成をみると、鉄道は通勤・通学による利用が多い一方で、バスは私用や通院をはじめ、多目的で利用されています。

利用時間は、通学や通勤ラッシュ時間である 7 時台での利用が最も多く、その後、帰宅ラッシュ時間である 17 時台前後で再び多くなっています。



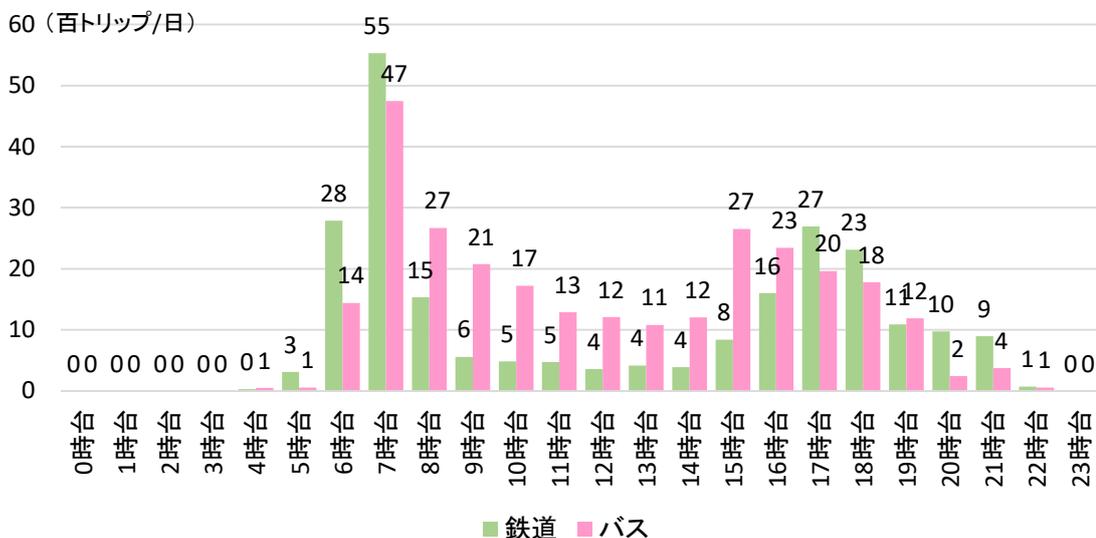
資料：パーソントリップ調査（H27 総合交通戦略基礎調査業務）

図 4.25 鉄道・バス利用者の年齢構成



資料：パーソントリップ調査（H27 総合交通戦略基礎調査業務）

図 4.26 鉄道・バス利用者の目的構成割合

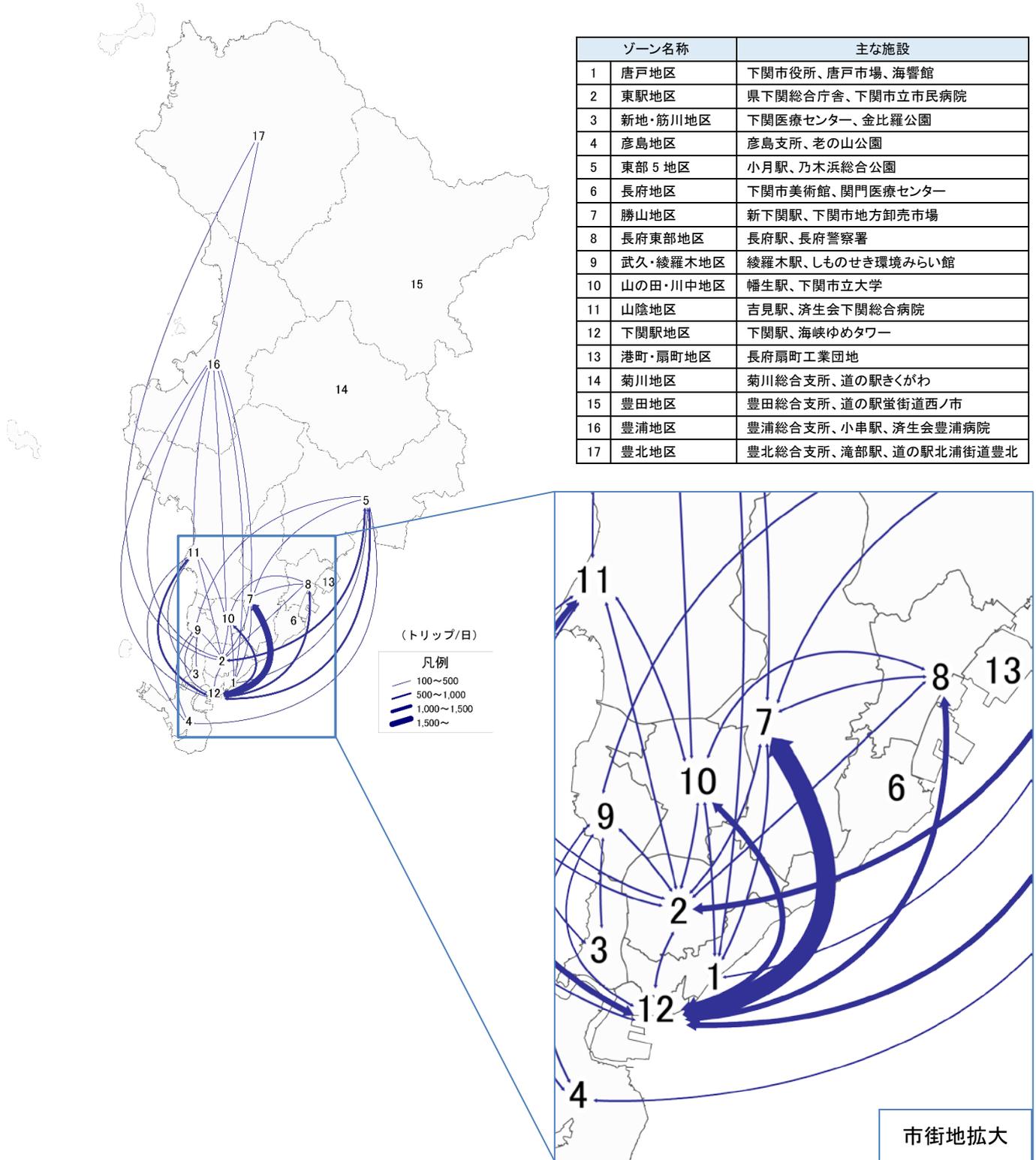


資料：パーソントリップ調査（H27 総合交通戦略基礎調査業務）

図 4.27 鉄道・バスの時間帯別トリップ数

● 鉄道の地域間流動

鉄道は、下関駅が位置する下関駅地区に関連するトリップが多く、特に、新下関駅が位置する勝山地区、山陰本線沿線にあたる山陰地区、山陽本線沿線にあたる東部5地区と長府東部地区が多くなっています。また、旧4町に関しては、山陰本線沿線の豊浦地区では下関駅地区や新下関地区等との流動がみられますが、豊北地区に関連する流動はほとんど見られません。

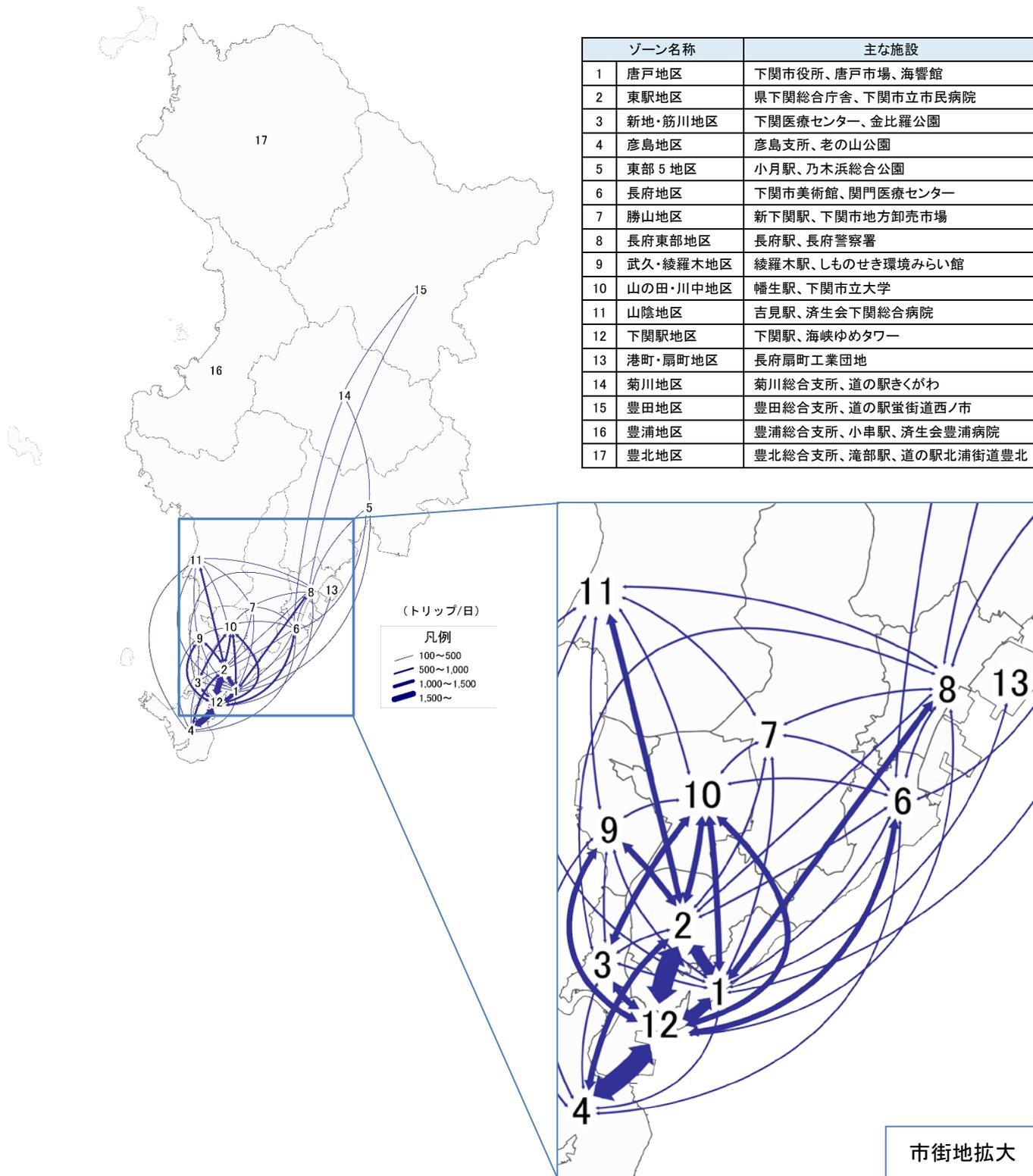


資料：パーソントリップ調査（H27 総合交通戦略基礎調査業務）

図 4.28 鉄道の地域間流動

●路線バスの地域間流動

バスは下関駅を含む下関駅地区、市役所や市民病院等を含む唐戸地区、東駅地区、臨海部に位置する彦島地区に関連する流動が多くなっており、旧 4 町でのバスを利用した地域間の移動はほとんど見られません。



資料：パーソントリップ調査（H27 総合交通戦略基礎調査業務）

図 4.29 路線バスの地域間流動

(3) 市民が感じる移動に関する問題

ここでは、公共交通整備検討委員会、地元説明会、公共交通に関するアンケート調査結果から得られた本市における公共交通の問題点を示します。

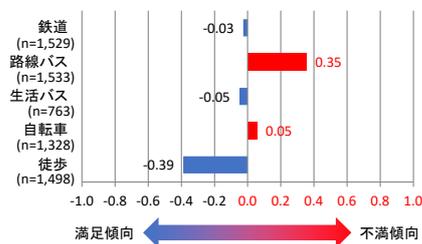
「公共交通に関する満足度は総じて低い、一方で、利用者と非利用者で認識に偏りが存在」

市民アンケートでは路線バスに対する満足度は総じて低い状況となっており、利用が低迷している一因と考えられます。

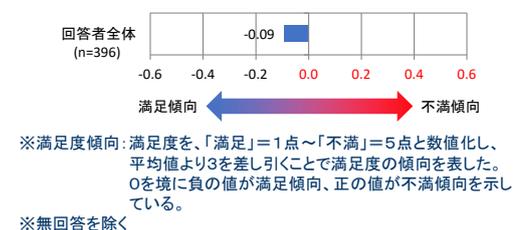
また、一方で、バス利用者へのヒアリングではやや満足傾向にあることから、利用状況により公共交通に対する認識にギャップがある状況となっています。

●公共交通満足度

〈市民アンケート〉



〈バス利用者ヒアリング〉



資料: 市民アンケート調査、バス利用者ヒアリング調査 (H26 総合交通戦略基礎調査業務)

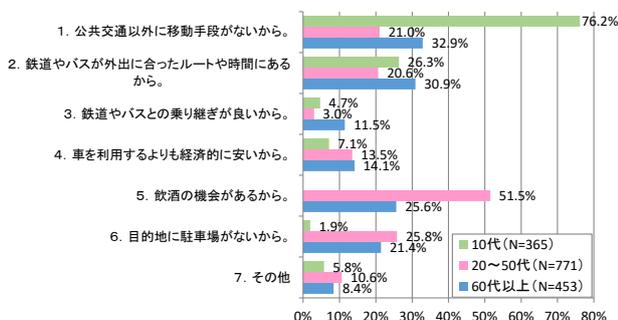
図 4.30 公共交通に関する満足度の調査結果

「利用属性・利用機会は限定的」

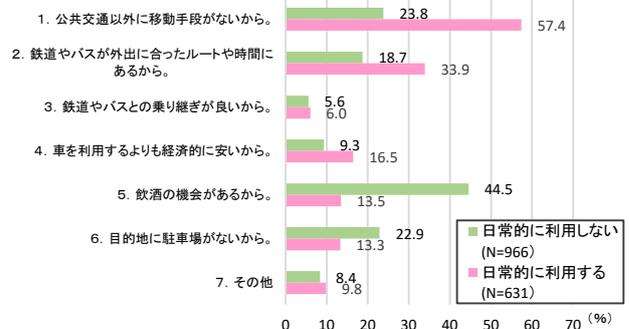
市民アンケートによると、公共交通を利用する理由としては、10代の「公共交通以外に移動手段がないから」が著しく多く、公共交通を日常的に利用する人では「公共交通以外に移動手段がないから」、公共交通を日常的に利用しない人では「飲酒の機会があるから」が最も多くなっており、利用属性及び利用機会が限定されている状況となっています。

●公共交通利用理由

〈年代別〉



〈利用状況別〉



資料: 市民アンケート調査 (H26 総合交通戦略基礎調査業務)

図 4.31 公共交通利用理由の調査結果

「公共交通のサービスがニーズと合致していない」

市内の公共交通網は、概ね、市内全域をカバーしている状況にあるものの、運行本数や運行時間、鉄道・バスの乗継等のサービス内容について、市民のニーズと合致していないという声が多く挙がっています。

<市民の声・実感>

- ・ 山陰本線の小串駅より先が非常に不便である
- ・ 駅までのアクセス、駅から目的地への二次アクセスが大きな課題である
- ・ 生活バスは走っているが、ほとんど機能していない
- ・ 「運賃が高い」「便数が少ない」「時間どおりに来ない」が特に大きな課題である
- ・ 釣り客等に配慮して渡船のダイヤの見直しを行ったが、島民の利用者にとって必ずしもベストな運行時間でなかった

「公共交通が利用できる状況にない」

旧 4 町内の中山間地域をはじめとする郊外部では、自宅からバス停まで離れている地域が存在しており、公共交通を利用できないという声が多く挙がっています。

<市民の声・実感>

- ・ 家からバス停まで2、3 kmあるため、非常に困っている
- ・ バス停まで歩いて20分～30分かかる人が多くいる
- ・ 中山間の非常に奥まったところに家があり、路線バスに乗るまで徒歩で20分かかる
- ・ 小串以降の宇賀地区等においては、公共交通機関がない

「物理的な障害により公共交通が不便」

高齢者や障害者にとっては、鉄道駅やバス車両などがバリアフリー化されていないことから、段差等の物理的な障害により、公共交通が確保されていても、利用できる状態になっていないという声が多く挙がっています。

<市民の声・実感>

- ・ 高齢者や障害者が公共交通で移動する際、低床バスでない場合、困った状態になるときもある
- ・ 高齢者の鉄道利用については駅の跨線橋がハードルとなっている

「車に頼らざるを得ない」、「高齢者をはじめとした交通事故の多発」

公共交通が利用しにくいことが一因となり、下関市内では過度な自動車依存となっていますが、高齢者にとってもその状況は同様であり、車に頼らざるを得ない、免許返納ができる環境ではない、という声が挙がっています。
また、高齢者ドライバーの増加に伴い、高齢者に係る交通事故が多発しているという声が挙がっています。

<市民の声・実感>

- ・ 高齢者による車の事故が増えている
- ・ 免許返納の相談を受けるが、バス路線が近くにないということで、返納を渋られる人が多くいる

「外出機会の喪失」、「高齢者等、移動制約者にとって住みにくい環境」

車を利用できない高齢者にとっては、外出するための交通手段がないことから、結果的に外出機会が失われ、住みにくい環境になっているという状況に至っています。

<市民の声・実感>

- ・ 中山間地域では、高齢化率が50%を超えた。特に女性においては高齢化率が60%となっており、買い物難民や医療難民が非常に多く、独居の方はどうしようもない状況である
- ・ 独居の方は家に誰もいない状況で、買い物も一人で行けない
- ・ 地域によっては既に高齢化率が70%を超えているところもあり、お年寄りが医療や買い物に困っている

「教育機会の喪失」

旧 4 町等の公共交通が不便な地域に居住する高校生をはじめとした、自動車を運転できない学生にとっては、自宅から高校等の教育施設までの公共交通が不便なために、進学先の選択が制限される等、教育機会にも支障が生じている状況となっています。

<市民の声・実感>

- ・ 菊川地域などでの生活バスでは、小月駅まで行くことができないため、市中心部等の高校に通いにくい。交通面の問題でなかなか下関に出て行けない
- ・ 菊川から小月、川棚で JR に接続するバスが廃止された。それ故に、通学が不便な状況にある
- ・ 豊北高校のある滝部までは山陰本線の列車が1時間に1本程度。高校が統合されると学生数も増えるため、運行本数が少ないと非常に困る

「地域の衰退」

公共交通が不便な地域において、高齢者や学生をはじめとした、自動車を運転できない人にとっては、外出機会に制約があることから、生活しづらい地域となっています。結果として、その地を居住地とする市民が、より生活しやすい地域へ転出するなど、人口減少に拍車がかかり、地域の衰退に繋がっている状況となっています。

<市民の声・実感>

- ・ 豊田町においても過疎化が進んでおり、子供が減少している。10年後には村が無くなるのではないかという状況である
- ・ 昔は路線バスが多く乗り入れていたが、乗客が少ないため、路線が減少している

非効率なサービス

郊外部・中山間地域等の公共交通が不便な地域が存在する一方で、市街地中心部などにおいては、複数の路線バス系統が重複して運行している区間もあります。時間帯によっては、何台ものバスが重なって運行しており、市民からは非効率であるという声が挙がっています。

<市民の声・実感>

- ・ 市街地中心部に住んでいるが、バスが何台も続けて運行しており非効率と感じる

道路交通渋滞

自動車依存が高いことから、自動車交通量が多く、結果的に幹線道路において、慢性的な交通渋滞が発生しています。また、路線バスが交通渋滞に巻き込まれ、バスの定時性・速達性が確保できずに、バスサービスが低下している状況となっています。

<市民の声・実感>

- ・ 渋滞に関して国道9号と国道2号が交わる印内交差点が非常にネックとなっている
- ・ バスの定時性が確保できないのは交通渋滞が大きな要因である

徒歩・自転車に関する低い安全性

市内では下関駅周辺などに自転車道が整備されていますが、自転車道に関する認識不足により、自転車利用に対する安全意識が低い、という声が挙がっています。

<市民の声・実感>

- ・ 歩行者が自転車道を利用している
- ・ 夜間になると歩行者が自転車道を渡るので非常に危ない
- ・ 今の自転車道については、車を運転する側からすれば非常に危険である

●本市における交通問題の整理

「人口減少」や「少子・高齢化の進行」などの社会状況の変化がある中、市全体の交通システムに関する問題としては、「公共交通の維持が困難」・「地域の衰退」が挙げられ、それが「公共交通サービスの悪化」に繋がっており、現状としては、「公共交通サービス・暮らしやすさ低下の負のスパイラル」に陥っています。



図 4.32 本市における交通問題の整理

(4) 本市における交通の課題

本市の交通を取り巻く状況から、交通の課題として以下のことが考えられます。

【本市を取り巻く状況（交通問題）】

サービス内容に関する問題

- サービスとニーズの不一致
- 公共交通が利用できない状況
- 物理的な障害により公共交通が不便
- 非効率なサービス
- 総じて低い満足度
- ⇒利用者と非利用者で認識に偏り

生活交通・地域のあり方に関する問題

- 外出機会の喪失
- 教育機会の喪失
- 高齢者等、移動制約者にとって住みにくい環境
- 地域の衰退

公共交通の維持に関する問題

- 公共交通利用者の減少
- 収支状況の悪化
- 補助金の先細り
- 公共交通の維持困難

市全体としての問題

- 利用属性・利用機会は限定的
- 過度な自動車依存
- 車に頼らざるを得ない環境
- 道路交通渋滞/交通事故の多発
- 徒歩・自転車に関する安全性

上記以外で上位関連計画等から抽出される問題

- 都市機能の空洞化
- 地域の活力低下、担い手の不足
- 集落機能や日常生活支援機能の低下
- 地域間の連携が弱体化
- 旧4町への2次交通が不便
- 多い通過型観光や日帰り型観光
- 二酸化炭素排出量の増加

【本市における交通の課題】

◆ 公共交通の利便性向上
公共交通に関する満足度調査より、公共交通に関する満足度は総じて低く、特に、非利用者において低い状況にある。これが、公共交通利用者数の減少の一因と考えられることから、満足度向上に資するサービス内容の改善を施すことにより、利便性の向上を図ることが必要である。

◆ 生活交通の確保
旧4町をはじめ、市内には公共交通の利用が困難な地域が点在している。そのような地域の居住者にとっては、生活するために必要な移動手段が自動車のみとなっており、自動車を自由に利用できない市民にとっては、生活に支障が生じている状況にある。そこで、生活・暮らしを可能とするための最低限の移動環境を創出し、生活交通の確保を図ることが必要である。

◆ 移動制約者への対応
高齢者や学生など、自動車を自由に利用できない移動制約者にとっては、買い物、通学、通院等の日常生活の範囲が、交通手段のサービス状況に限定されている。特に、高校生においては、学区制度により選択できる学校が多いのに対して、交通手段がないことにより、実際に通学できる学校が限定されており、教育機会の喪失につながっている。また、高齢者や障害者等にとっては、公共交通を利用する際に物理的な障害が存在するために、利用しづらい状況にあり、外出率の低下、地域活力の低下にもつながっている。そこで、高齢者や学生など、自動車を自由に利用できない移動制約者に対して、移動機会を喪失しないように対応を図ることが必要である。

◆ 人口減少等の進行を見据えた対応
下関市の人口動態をみると、全国的な傾向よりも人口減少や少子高齢化が進行している状況にあり、特に、旧4町をはじめとする中山間地域においては、その傾向が著しいものとなっており、地域として衰退し始めている状況にある。また、公共交通の担い手不足も懸念されている。このような地域においては、大量輸送をベースとする公共交通の確保は困難である一方で、生活を営む上での交通は必要である。そのため、将来の状況を見据え、まちづくりと一体となった交通体系の構築が必要である。

◆ 公共交通の利用促進
公共交通の満足度調査より、公共交通の利用者と非利用者により満足度の傾向が大きく異なっていた。これは、「満足度が低いことを要因に利用していない」と考えられるが、一方で、「公共交通のサービスは低い」という先入観によるものとも考えられる。また、公共交通利用者数は、減少の一途をたどっており、公共交通の維持が困難な状況に陥っている。そのため、公共交通の維持に向けて、過度な自動車依存の状況から、公共交通への利用転換を促進することが必要である。

◆ 公共交通の効率化
現在の公共交通網をみると、市街地においては複数の系統が重複している区間が多く、過剰なサービス状況となっている。また、路線バス網は鉄道網を補完する形でネットワークが構築されているため、市街地と中山間地を結ぶ運行距離の長い系統も多く存在している。さらに、公共交通の利用者数は減少傾向にあり、人口減少下では、その傾向が加速化していくものと想定される。そのため、公共交通のサービス改善を図るために、需要に応じた、運行の効率化を図ることが必要である。

◆ 安全・安心な移動環境の確保
自動車に過度に依存する交通構造であることに加え、歩道未整備箇所が存在や、歩道における自転車の通行など、安全性を問題視している市民が多い。また、自動車に依存する高齢者も多く、高齢ドライバーによる交通事故も増加する傾向にあり、安全性は低下していくものと想定される。そこで、誰もが安全かつ安心に移動できる環境を確保することが必要である。

◆ 観光振興の推進
人口減少下にある下関市において地域活性化を図るためには、市民のみならず、市外からの来訪者による消費活動を増加させることが必要である。その主たるものとして、観光客の増加を図ることが必要であり、観光客に公共交通を利用してもらえる環境にしなければならない。そのため、観光客にとって利用しやすい公共交通網の形成や整備を図ることが必要である。

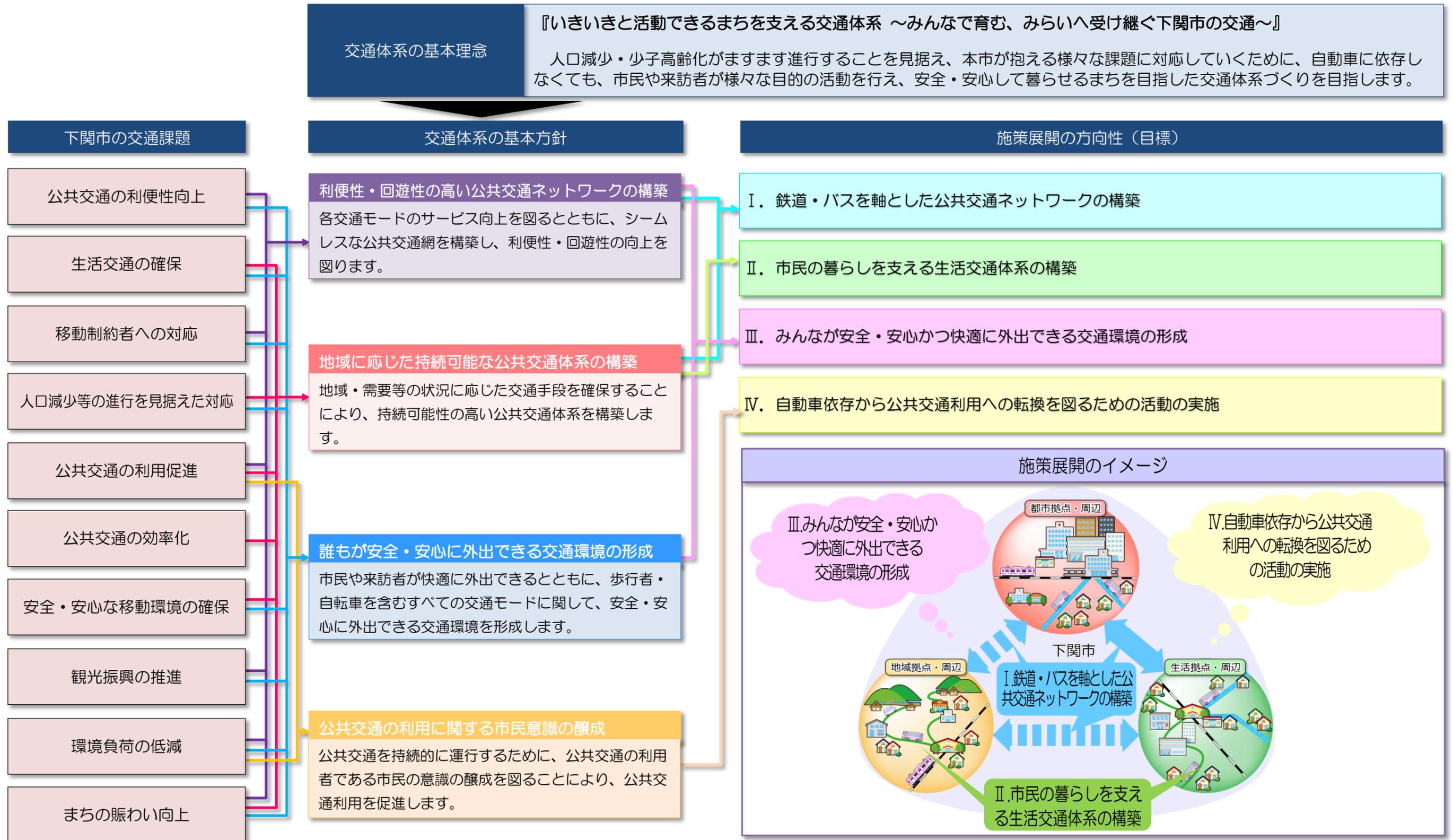
◆ 環境負荷の低減
下関市内のライフスタイルは、自動車に過度に依存した外出状況となっている。これにより、幹線道路においては、慢性的な交通渋滞が発生しており、結果として、自動車からのCO₂やSPM等の排出量が多くなっている状況となっている。地球環境・周辺環境改善の側面からも、より環境負荷の小さい公共交通利用の促進を図ることが必要である。

◆ まちの賑わい向上
人口減少・高齢化が進行している下関市において、地域の活性化を図るためには、中心市街地の活性化を図り、その活力を市街地全域に伝播させることが必要である。また、市としての魅力を高めるためには、市の顔となる中心市街地の魅力を高めることが効果的である。そのため、中心市街地に誰もが気軽にアクセスでき、かつ、中心市街地内を快適に回遊できる、利便性の高い公共交通網を形成し、まちの賑わい向上を図ることが必要である。

第5章 下関市総合交通戦略の方向性

(1) 交通体系の基本理念・基本方針、施策展開の方向性

本市の交通体系の基本理念とそれらを実現するための基本方針、施策展開の方向性（目標）を以下のように設定します。



(2) 下関市の将来交通体系

施策展開の方向性を踏まえ、目指す将来の交通体系を以下のように設定します。

施策展開の方向性（目標）

I. 鉄道・バスを軸とした公共交通ネットワークの構築

- 「コンパクト+ネットワーク」の考え方にに基づき、市内の公共交通網の見直しや結節点強化を図ることで、下関駅、新下関駅や市内の地域拠点・生活拠点間を連絡し、市内各地域間を移動できる持続可能な公共交通軸を形成します。
- 「市の中心的役割を担う都市拠点」と「固有の拠点機能を有する生活拠点」を結び公共交通軸を主要幹線軸とし、より利便性の高いサービスを提供します。
- 「一定の都市機能を担う地域の核となる地域拠点」を結び公共交通軸を幹線軸とし、移動手段確保のためのサービスを維持します。

II. 市民の暮らしを支える生活交通体系の構築

- 通勤や通学、通院、買い物といった日常的な活動が行えるよう、公共交通軸を補完する交通環境を形成します。
- 持続可能な生活交通体系を構築するために、地域特性や利用者の需要に応じた交通サービスを提供します。

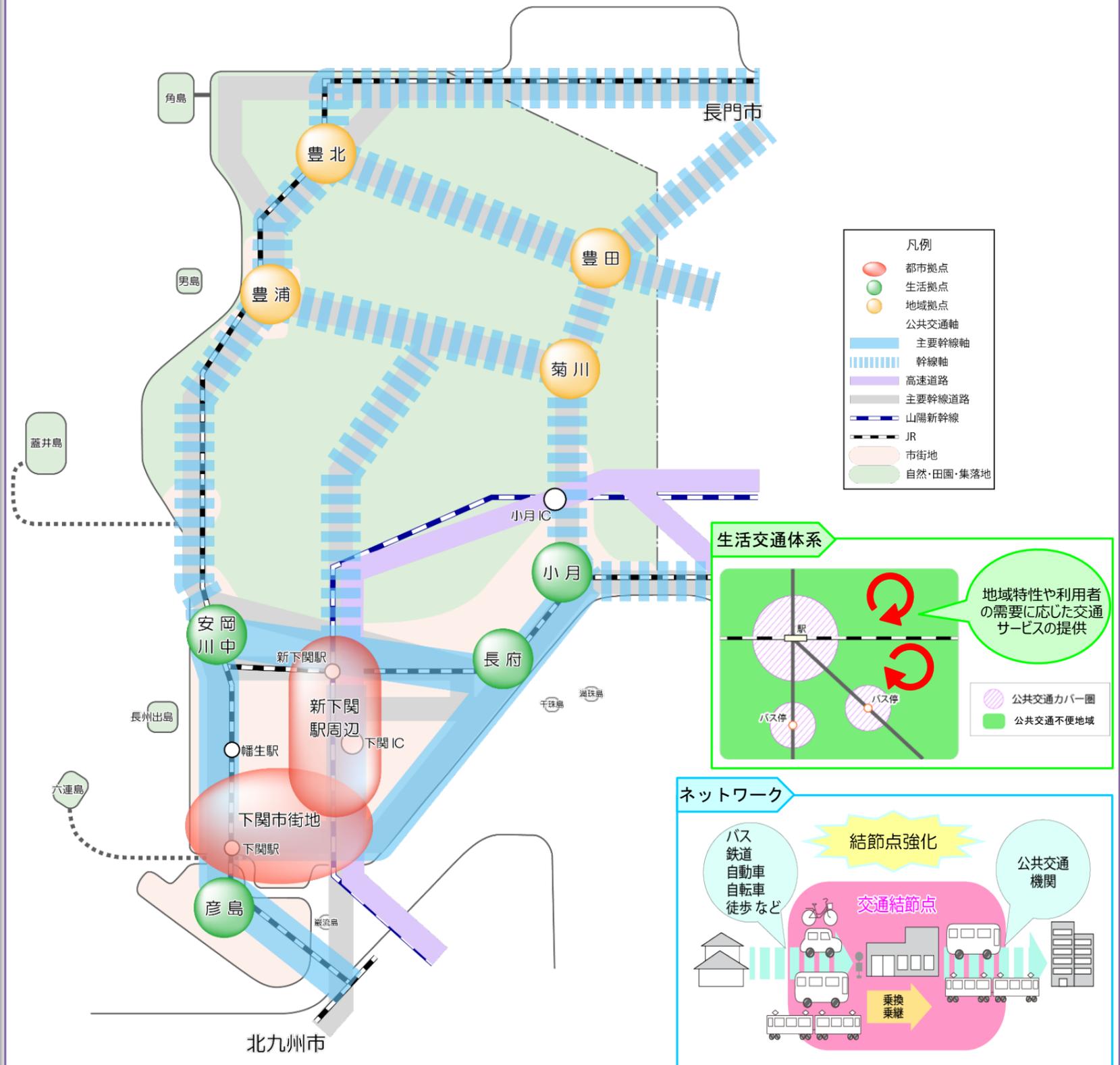
III. みんなが安全・安心かつ快適に外出できる交通環境の形成

- 鉄道やバス、自転車等さまざまな交通手段で安心して移動できる交通環境を形成します。
- 市内の公共交通についてICTの活用や利用者負担の軽減等により、利便性の高い交通サービスを提供します。
- 観光客など市外からの来訪者にも積極的に公共交通を利用してもらえるような取り組みを実施します。

IV. 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

- 過度な自動車依存の状況から脱却するために、自動車以外の移動手段を選択する意識を醸成し、人にも環境にもやさしいまちを形成します。
- 移動に関するルールやマナーを守り、安全かつ安心して外出できる環境を形成します。

将来の交通体系



第6章 目指す将来像の実現に向けた施策の展開

(1) 施策展開の方向性を踏まえた必要施策

目指す将来像に向けて設定した施策展開の方向性を踏まえ、本市では以下の必要施策に取り組みます。



(2) 必要施策の展開

取り組むべき必要施策について、その具体的内容と取り組む主体、スケジュールを次頁以降に示します。

なお、計画期間や実施主体については、以下のように定義します。

◆目標年次◆

- 本計画では10年後（2028年）を目標年次とします。

◆計画における短期・中期・長期◆

- 取り組みの実施期間を短期・中期・長期に分けて、実施スケジュールを示します。
- 短期は2018年から2020年の3年間、中期は2021年から2023年の3年間、長期は2024年から2028年の概ね4年間とします。

◆実施主体◆

- 施策に具体的に取り組む主体は、以下のように定義します。

国：道路管理者を除く国土交通省を指します。
山口県：道路管理者を除く山口県を指します。
下関市：道路管理者を除く下関市を指します。
道路管理者：国・県・市の道路を管理する部署を指します。
交通管理者：山口県警を指します。
交通事業者：鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、航路運行事業者を指します。
地域住民：地域に住む住民を指します。
地域団体：地域で活動している団体を指します。
民間事業者：民間の事業者を指します。

I. 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-① 路線バス再編

☆ 「コンパクト+ネットワーク」の考え方にに基づき、下関駅、新下関駅や市内の地域拠点や生活拠点間を連絡し、市内各地域間を移動できるよう、市内の公共交通網を見直します。

取組1 バス路線の再編

■取組内容

- 幹線と支線により構成されるゾーンバスシステムの導入や駅や生活拠点等を中心としたバス路線に再編します。

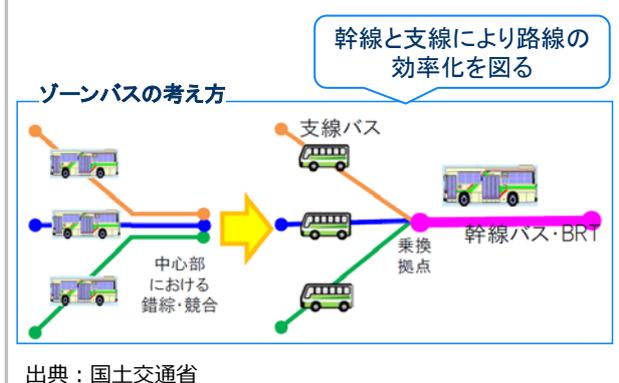
■期待される効果

- 団子運行の状態が解消されることにより、バス路線網の効率化が図られ、経費削減や収益増加等が期待できます。
- 効率化を図ることで新規路線の設定や運行本数の増便が期待できます。
- 長大路線を短くすることにより、バスの遅延が抑えられ、定時性の向上が期待できます。

■実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			交通事業者 下関市
検討：→	実施：→	継続：→	

▼ゾーンバスシステムのイメージ



取組 2 循環バス導入の検討

取組内容

- 人口が集中している地域を中心に、駅や市庁舎など生活施設を循環するバスを導入します。

期待される効果

- 駅や商業施設等の拠点を横断的に結ぶことにより、拠点アクセスや拠点間移動などに関する利便性・回遊性の向上が期待できます。
- バス交通の利便性が向上することにより住みやすい環境となるとともに、中心市街地の求心力が高まり、まちの賑わい向上が期待できます。



実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			交通事業者 下関市
検討：→	実施：→	継続：→	

施策 I-② 交通結節点の強化

- ☆ 「コンパクト+ネットワーク」の考え方にに基づき、下関駅、新下関駅や市内の地域拠点や生活拠点間を連絡し、市内各地域間を移動できるよう、交通結節点の強化を図ります。

取組 1 乗換拠点の整備検討

■取組内容

- 市内各地域における拠点を中心に、鉄道や幹線バスと自動車や自転車、支線バス等の多様な交通手段の乗り継ぎをしやすいするために、駅前広場整備や快適な待合環境の整備等の交通結節機能強化を検討します。

■期待される効果

- バス路線の再編のために必要な施設であり、効率的なバスの運行が可能となります。
- 主要幹線軸と幹線軸の相互連携の強化が図られます。
- 乗換拠点へのアクセス性を向上させることにより、公共交通の利用促進が図られます。

▼乗換拠点のイメージ



出典：埼玉県ときがわ町

■実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			交通事業者 下関市
検討：→	実施：→	継続：→	

取組 2 乗換拠点や駅へのアクセス道路の整備

■取組内容

- 乗換拠点や駅へのアクセス道路が十分でない場所において、道路の拡幅整備などを検討します。

■期待される効果

- 乗換拠点や駅へのアクセスにおいて、安全・安心な移動環境が確保され、公共交通の利用促進が図られます。

■実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			道路管理者
検討：→	実施：→	継続：→	

施策 I-③ 公共交通の維持

- ◇ 「一定の都市機能を担う地域の核となる地域拠点」を結ぶ公共交通軸を幹線とし、移動手段確保のためのサービスを維持します。

取組 1 路線バスの運行補助

■取組内容

- 交通事業者が運行している路線を維持していくために、国・県・市が運行費を支援します。

■期待される効果

- 生活に必要なバス路線が維持され、自動車を運転できない高齢者等の移動制約者の移動手段が確保されます。

■実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			国 山口県 下関市

検討：→ 実施：→ 継続：→

施策 I-④ バス走行環境の改善

- ◇ 「市の中心的役割を担う都市拠点」と「固有の拠点機能を有する生活拠点」を結ぶ公共交通軸を主要幹線とし、より利便性の高いサービスを提供します。

取組 1 バス専用/優先レーンの遵守

■取組内容

- 現在運用しているバス専用/優先レーンを遵守します。

■期待される効果

- バスの定時性・速達性が向上し、公共交通の利用促進が図られます。

■実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			道路管理者 交通管理者

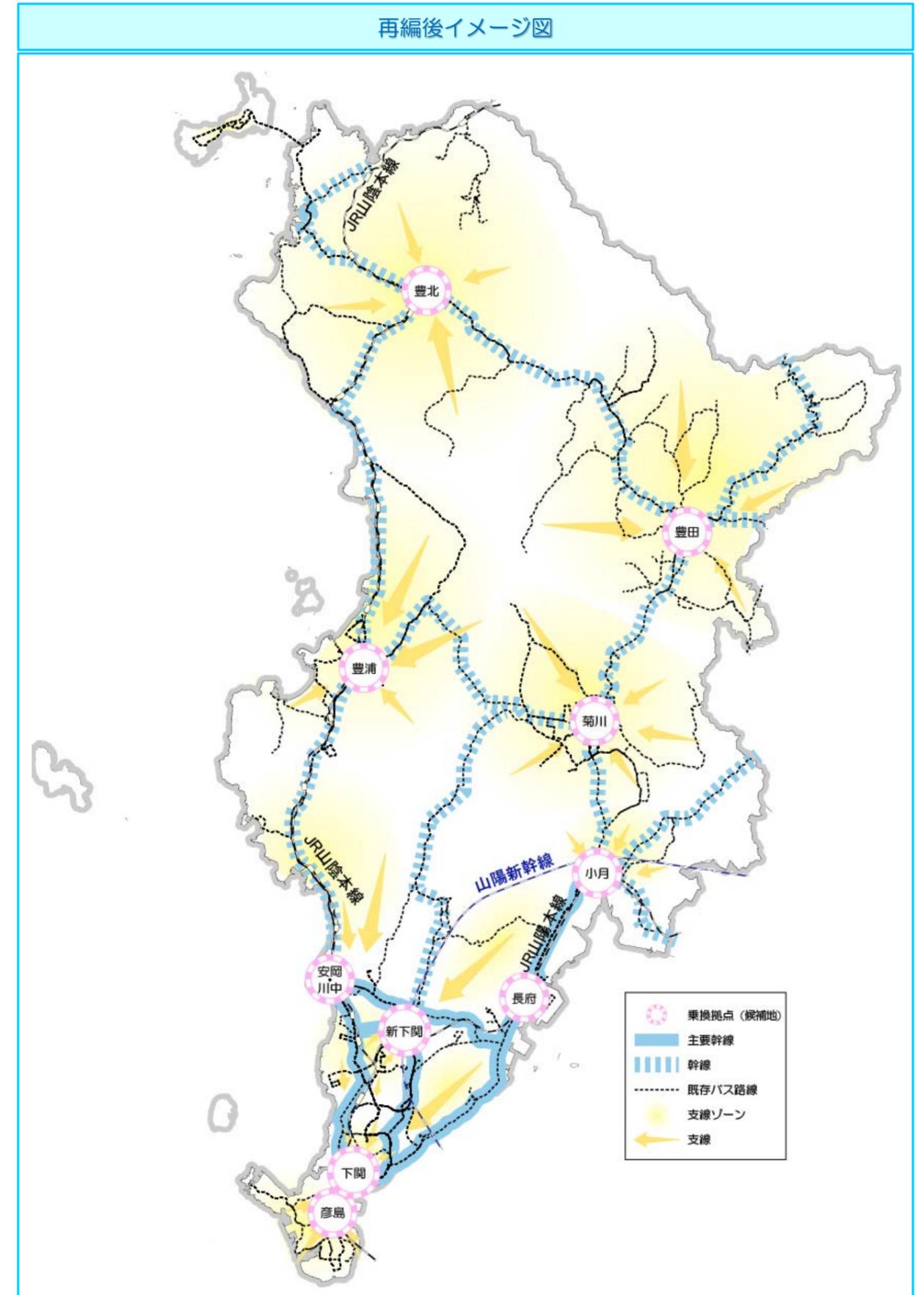
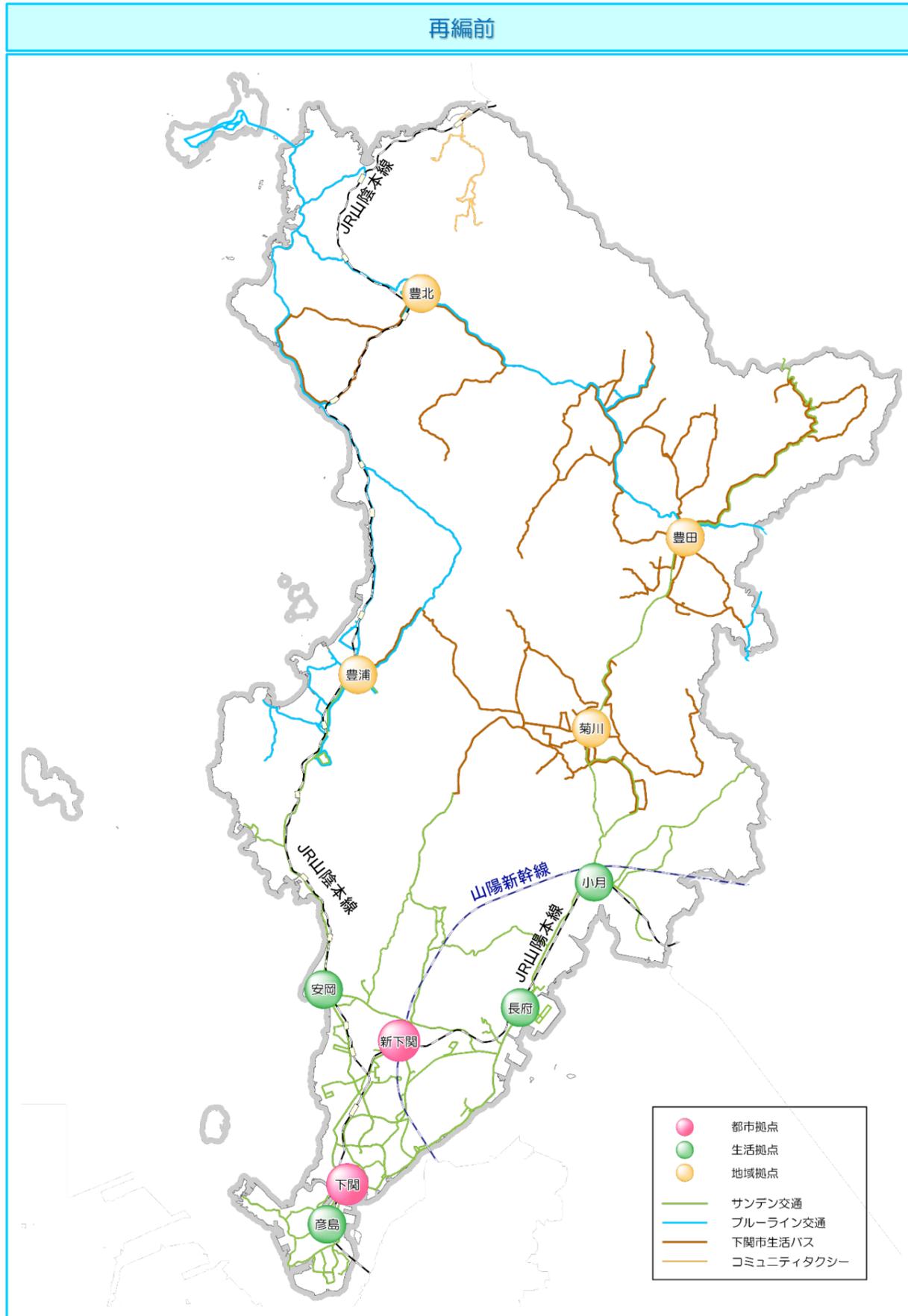
検討：→ 実施：→ 継続：→

▼バス専用/優先レーン導入区間



出典：下関市

路線バス再編前後のイメージは以下のようになります。



Ⅱ. 市民の暮らしを支える生活交通体系の構築

施策Ⅱ-① 利用者の需要に応じた地域公共交通の導入

- ◇ 通勤や通学、通院、買い物といった日常的な活動が行えるよう、公共交通軸を補完する地域公共交通を導入します。
- ◇ 持続可能な生活交通体系を構築するために、地域特性や利用者の需要に応じた交通サービスを提供します。
- ◇ 地域公共交通を検討するうえで重要な指標となる公共交通不便地域は以下のよう
に定義します。

本市における公共交通不便地域は、バス停から半径 300m 以遠、
鉄道駅から半径 800m 以遠の地域とする。

取組 1 生活バスの運行

■取組内容

- 合併前の地域で運行されていた「生活福祉バス」をベースに、菊川、豊北、豊田地域において運行している市町村運営有償運送のバスを運行します。
- 現在では、豊北地域で定時定路線、豊田地域で予約制、菊川地域で両方の運行形態にて運行しています。

■期待される効果

- 車を持っていない、または、自由に利用できない、高齢者や学生などの移動制約者に対して、生活の足が確保されます。

■実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			下関市

検討： 実施： 継続：

▼下関市生活バス



出典：下関市

取組 2 コミュニティタクシーの支援（栗野地区等）

取組内容

- 地域の組織である協議会等が中心となり、地域の需要及び状況に即して運行している乗合タクシーに対して支援します。

期待される効果

- 車を持っていない、または、自由に利用できない、高齢者や学生などの移動制約者に対して、生活の足が確保されます。

実施期間と実施主体

▼コミュニティタクシー（栗野地区）



出典：下関市

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			下関市

検討： 実施： 継続：

取組 3 スクールバスの運行

取組内容

- 公共交通を利用できない遠距離通学児童・生徒のために、スクールバスを運行します。

期待される効果

- 児童の通学手段が確保されます。
- 自動車を使った送迎を行う必要がなくなり、親の負担が軽減されるとともに自動車利用が抑制されます。

実施期間と実施主体

▼スクールバス



出典：下関市

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			下関市

検討： 実施： 継続：

取組 4 市町村運営有償運送(外出支援サービス)の実施

■取組内容

- 菊川、豊田、豊浦、豊北の区域に住所を有する、寝たきり又は歩行が著しく困難な高齢者又は身体障害者が通院等を行う場合に、移送車両によりドア・ツー・ドアの個別輸送を行います。

■期待される効果

- 寝たきり又は歩行が著しく困難な高齢者又は身体障害者の移動手段が確保されます。

■実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			下関市
検討： 実施： 継続：			

取組 5 離島航路の運行

■取組内容

- 「竹崎」-「六連島」間、「吉見」-「蓋井島」間をそれぞれ結ぶ市営渡船を運航します。

■期待される効果

- 離島居住者の移動手段が確保されます。

■実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			下関市
検討： 実施： 継続：			

▼下関市営渡船



出典：下関市

取組 6 生活バス路線の再編

■取組内容

- 収支率 10%の運行基準を満たしていない生活バスについて、地域のニーズを踏まえ、運行経路や運行形態、運行本数、車両の大きさ等の見直しを行い、生活バス路線を再編します。

■期待される効果

- 需要に応じたサービス水準の見直しを行うことで効率化が図られ、経費削減や収益増加等が期待できます。
- 利用ニーズにあった運行サービスとすることで、公共交通の利用を促進します。

■実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			下関市
検討： 実施： 継続：			

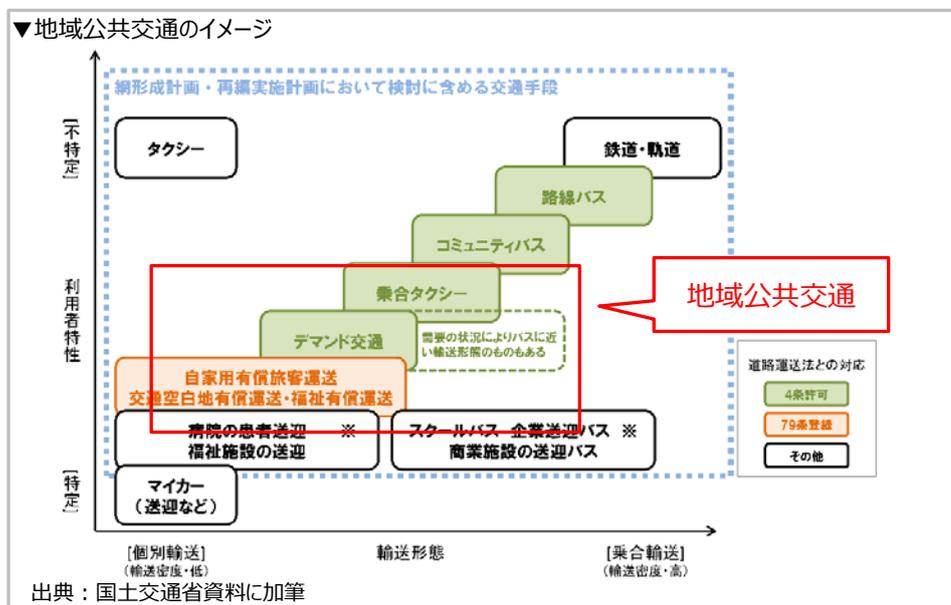
取組 7 地域公共交通の導入

■取組内容

- 公共交通不便地域のアクセス改善や生活交通の確保のために、コミュニティ交通の導入やバス停新設など新たな支援策による移動支援について検討します。

■期待される効果

- 公共交通不便地域内の自動車に依存しない移動手段が確保されます。
- 駅やバス停までのアクセスが出来ない人の公共交通の利用促進が図られます。



■実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			地域住民 地域団体 下関市
検討： 実施： 継続：			

取組 8 地域公共交通の導入基準の作成・運用

■取組内容

- 鉄道・幹線バス路線網がカバーできない公共交通不便地域において、需要に応じた公共交通を確保するために、住民発意により行う、考え方やルール等を取りまとめた地域公共交通導入基準を作成し、運用します。
- 運用にあたっては、住民、交通事業者、市の3者が適切な役割で連携していきます。

■期待される効果

- 住民発意で地域の実情を考慮した地域公共交通を検討することで、住民のニーズに合ったサービスの導入が期待できます。
- ルールを定めることで、地域公共交通の導入に関する役割分担が明確となり、住民が取り組みやすくなります。
- 住民と交通事業者と行政が連携して運用を図る仕組みを作ることで、持続可能な運行が可能になります。

▼コミュニティバス導入基準の例

コミュニティバスは「地域」「行政」「事業者」の協働で実現できます。

市では市内の交通不便地区※1)における移動制約者※2)の生活交通の確保を図るため、コミュニティバスの導入検討を行っています。

コミュニティバスは民間事業者により運行されるバス路線網を補完し、公共交通を必要とする場合が多い高齢者等移動制約者の生活交通を確保するために運行を行うものです。

また、コミュニティバスは本来必要とされ、利用される地域に運行しないと、「空気を運ぶバス」になり、運行を継続することができなくなってしまいます。そのため、「みんなでバスを利用するので、バスを運行したい」と考える地域に対して、導入及び運行を支援する仕組みを作りました。

この仕組みに基づき、「地域」「行政」「事業者」の3者がそれぞれの役割を担い、協働による運行を実現することで、地域のニーズに合わせた利用しやすいコミュニティバスを運行することができま。

※1) 交通不便地区
「自動車は比較」又は「距離遠くが定めていない」等が条件となる。用途地域の指定がなされていない地域において、線距離が1,000m以上離れ、かつ、バス停留所から300m以上離れた地域。

※2) 移動制約者
高齢者や障害者を転用できない方など、公共交通以外に移動手段がない方のこと。なお、コミュニティバスは、バス停まで歩いて行ける人を対象とし、福祉目的の戸口搬送ドアトゥードアサービスは、必要とする人は対象に含まれません。

導入の条件

コミュニティバスは、市内に点在する交通不便地区において、高齢者など移動制約者の日頃の移動手段を確保するためのものです。対象となる地域において、次の導入要件を満たした場合に運行を行うもので、地域の課題をよく知る地域の事業者が中心となって、地域の責務にあつたバスの検討を行います。

コミュニティバス導入条件① **地域住民による地域組織の形成**

＜地域住民とは？＞
導入対象となる交通不便地区に居住する住民およびその地域内で営業する企業・商店等の関係者も含まれます。

コミュニティバス導入条件② **「運行経路の考え方に」に整合した経路の設定**

＜運行経路の考え方＞
交通不便地区と密接な都府県又はバス・ターミナル（ターミナルに準じる施設）を結ぶ。
※運行経路の選定に商業施設、病院、公共施設等がある場合は迂回を検討。

コミュニティバス導入条件③ **「運行基準」に整合し、実証運行期間中に「運行継続条件」を満たす見込みのある運行計画の策定**

＜運行基準（サービス内容）＞
運行時間：毎朝1本（午前7時～午後6時）
※定 賃：近隣の路線バスと同等（運行サービスも同等とする）
※バス停：原則として200m間隔
※乗降位置：福祉バス・土利用状況・住民意向等を考慮し決定
※運行形態：福祉路線
※乗降位置：バス停にのみならず、決められた運行経路を走る路線
※車 両：バリアフリー化されたバス

＜運行継続条件＞
1日乗車人数が10人以上であること
かつ「乗車収入が乗降回数等を除いた経路別乗車額の60%以上であること」

コミュニティバス導入条件④ **「運行経路の考え方に」に整合した経路の設定**

＜運行経路の考え方＞
交通不便地区と密接な都府県又はバス・ターミナル（ターミナルに準じる施設）を結ぶ。
※運行経路の選定に商業施設、病院、公共施設等がある場合は迂回を検討。

コミュニティバス導入条件⑤ **「運行基準」に整合し、実証運行期間中に「運行継続条件」を満たす見込みのある運行計画の策定**

＜運行基準（サービス内容）＞
運行時間：毎朝1本（午前7時～午後6時）
※定 賃：近隣の路線バスと同等（運行サービスも同等とする）
※バス停：原則として200m間隔
※乗降位置：福祉バス・土利用状況・住民意向等を考慮し決定
※運行形態：福祉路線
※乗降位置：バス停にのみならず、決められた運行経路を走る路線
※車 両：バリアフリー化されたバス

＜運行継続条件＞
1日乗車人数が10人以上であること
かつ「乗車収入が乗降回数等を除いた経路別乗車額の60%以上であること」

導入検討の流れ

- 1 導入検討の開始
●地域組織の形成
●交通不便地区の確認
●地域住民の意向（関係人、代表者は交通不便地区自治会員、または自治会の職員）
- 2 計画概要検討
●「運行経路の考え方」の策定（運行可能なルート）
●交通不便地区における地域住民の意向調査（意向調査と併せて交通不便地区の自治会の意向）
●市に「コミュニティバス導入検討申請書」を提出
- 3 概要調査の実施
①概要調査と対象住民の意向調査（アンケート調査の実施）
②概要調査の実施（事業者から意見集めの請求を受ける）
③運行経路の選定（意向調査の結果）
- 4 計画詳細検討
①地域公共交通協議の構築（運行標準・スケジュール検討）
②運行計画の作成
③地域公共交通導入運行計画の策定
④交通不便地区に関する申請書
⑤地域公共交通導入計画（運行計画内容及び実証運行実施）の概要決定
- 5 実証運行開始準備
①運行事業者の選定（入札）
②交通事業者の選定（事業者）
③乗車許可申請
④実証運行開始の同意
⑤交通事業者の選定
⑥実証運行の準備
- 6 実証運行開始
●利用促進活動の実施
●運行計画の進捗
●利用促進活動への協力
●運行経路の確保
●運行計画の進捗
●運行経路の確保

本格運行開始

出典：相模原市

■実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			下関市
検討： 実施： 継続：			

Ⅲ. 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

施策Ⅲ-① 公共交通利用環境の改善

☆ 市内の公共交通について ICT の活用など利用環境を改善し、利便性の高い交通サービスを提供します。

取組1 ノンステップバスの導入促進

■ 取組内容

- 高齢者や妊産婦、障害者等への快適な利用に資するノンステップバスの導入を促進します。

■ 期待される効果

- 高齢者や妊産婦、障害者の方が利用しやすい環境となることで、バスの利用促進が図られます。

■ 実施期間と実施主体

▼ノンステップバス



出典：サンデン交通株式会社

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			交通事業者
→			

検討： →

実施： →

継続： →

取組 2 バスロケーションシステムの導入検討

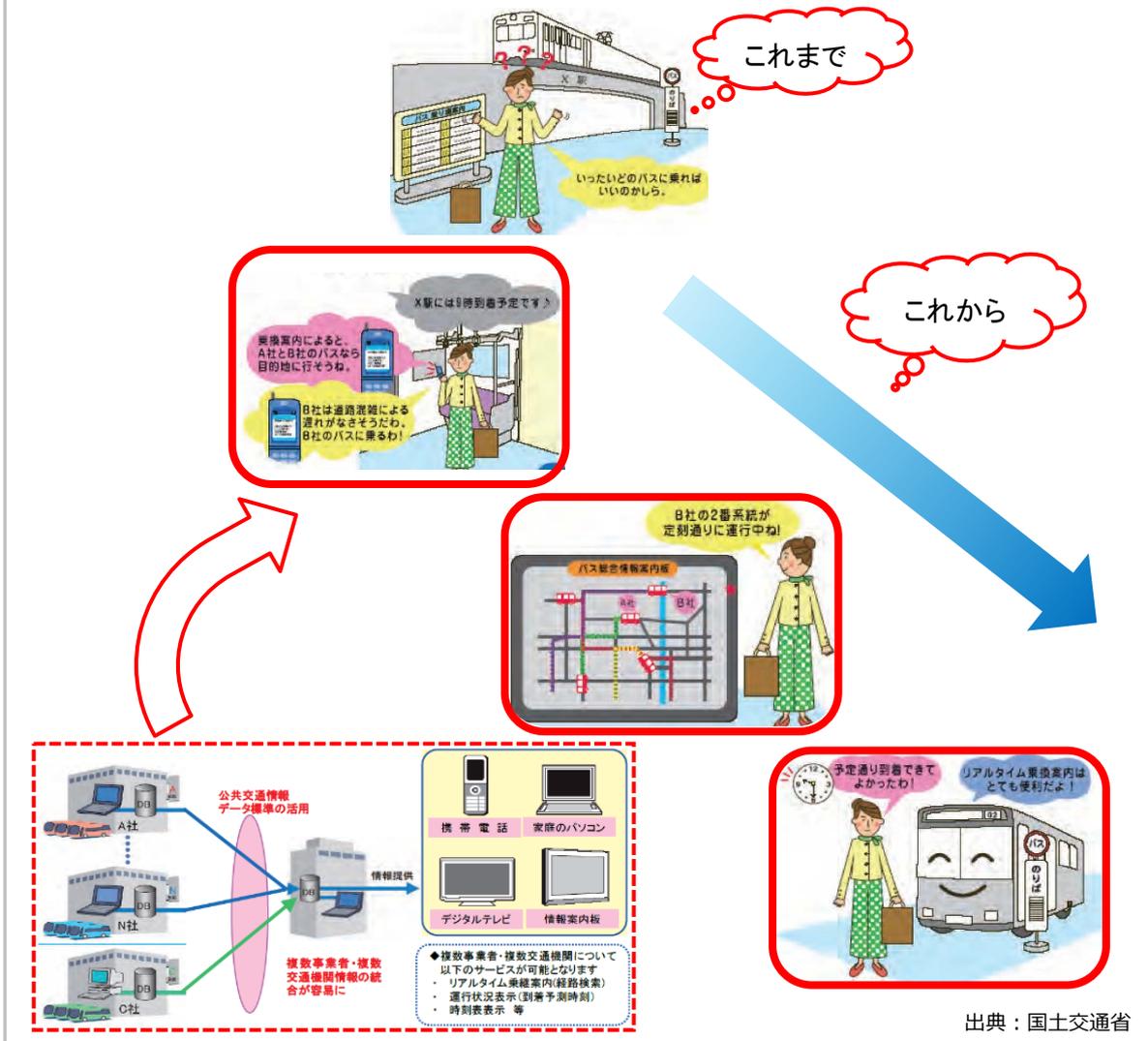
取組内容

- GPS 等を用いて、バスの位置情報を収集し、バス停の表示板、携帯電話、パソコンに路線バスのリアルタイムの運行情報を提供します。

期待される効果

- 自分の乗りたいバスが今どこを運行しており、あと何分程でバス停に到着するか等の情報がリアルタイムで分かることで、バス利用者が計画的に行動できるようになります。
- 待ち時間の把握による利便性の向上により、バスの利用促進が図られます。

▼バスロケーションシステム導入事例



実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期 (～3年)	中期 (3～6年)	長期 (6～10年)	
			交通事業者
検討：→	実施：→	継続：→	

取組 3 バス停の待合環境整備

■取組内容

- バス利用者の多いバス停を中心に、上屋やベンチの設置等の待合環境を整備します。

■期待される効果

- 上屋の設置により、天候に左右されことなくバスを快適に利用することができます。
- ベンチの設置等により、待合環境の快適性が向上し、公共交通の利用促進が図られます。

■実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			地域団体 民間事業者 交通事業者 下関市

▼快適なバス待ち環境の例（横浜市事例）



取組 4 バスのフリー乗降制度の導入検討

■取組内容

- 路線バス運行区間内の安全な乗降・停車が確保できる場所・区間に対して、停留所以外でのバス乗降を可能とする制度（フリー乗降制度）の導入を検討します。

■期待される効果

- バス停まで移動せずにバスが利用できるため、バスの利用促進が図られます。
- バス停を整備しないで済むため、運営コストを下げるすることができます。

▼バスフリー乗降の導入例

地域住民の要望で
団地内フリー乗降等を実施

団地内でフリー乗降を実施することで、
よりドア to ドアの移動の実現に近づく

地域住民とバス事業者の話し合い

バスのイベント等で乗車促進運動
を実施

パートナーシップ
協定

出典：日立電鉄交通サービス株式会社資料、国土交通省

■実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			交通事業者 下関市

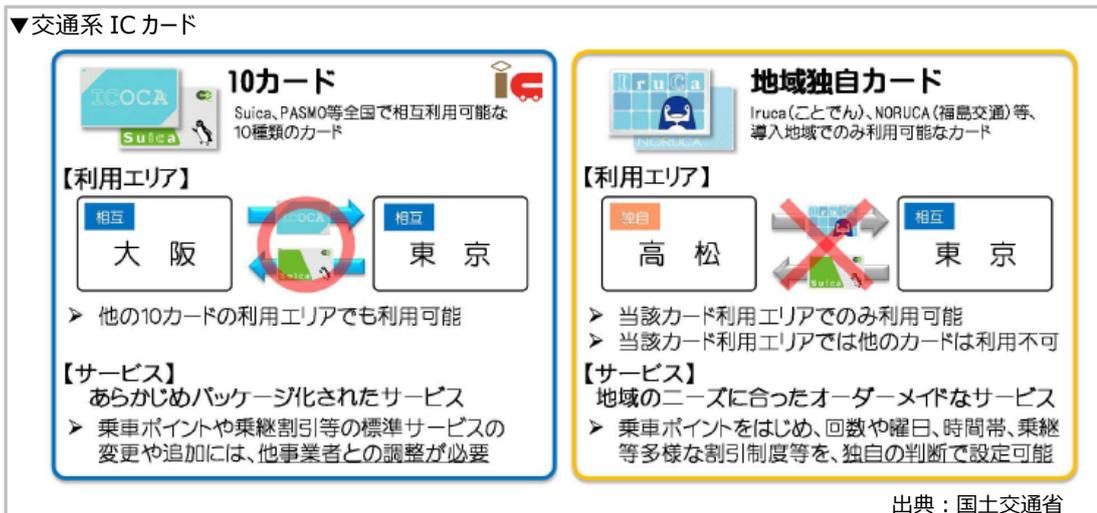
取組5 交通系 IC カードの導入検討

取組内容

- 公共交通の運賃の支払いが共通で利用可能な交通系 IC カードの導入に向けて検討します。

期待される効果

- 鉄道やバスも1枚のカードで対応が可能となります。(カードの種類による)
- 乗継ぎ、回数券、高齢者割引や1円単位での運賃、ポイントサービス等多様なサービスが提供可能になり、利用者の利便性が向上します。
- ある程度の金額がカードに入金されていれば、目的地までの運賃がわからなくても安心して乗車できます。
- 走行中の車内での両替等が必要ないため、乗降時間の短縮による定時性の確保が期待でき、バスの安全な運行が図られます。
- 正確かつ確実な運賃の収受ができるとともに、運賃の収受や確認作業がなくなることによる運転手の負担が軽減されます。
- 誰がどこで乗降したかという利用実態が定量的に把握できるため、実態に合ったバス路線の見直しが可能となります。
- 商店街、観光地等と連携、コンビニなど、交通以外でも利用可能となり、利用者の利便性が向上します。(カードの種類による)



実施期間と実施主体



取組6 路線バスサービスの向上

■取組内容

- 利用しやすい運行ダイヤや路線新設などバスのサービス向上を促進します。

■期待される効果

- バスの利便性が向上することで、バスの利用促進が図られます。

■実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			交通事業者
検討： 実施： 継続：			

取組7 鉄道駅施設の改良促進

■取組内容

- 高齢者や障害者の利用障壁となっている鉄道駅の施設について、エレベーターの設置や段差の解消などバリアフリー化を促進します。

■期待される効果

- 駅のバリアフリー化により高齢者や障害者等の利用障壁が解消され、鉄道の利用促進が図られます。

▼駅舎のバリアフリー化・エレベーターの設置



出典：国土交通省、下関市

■実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			交通事業者 国 山口県 下関市
検討： 実施： 継続：			

取組 8 新駅設置の検討

■取組内容

- 駅間距離が長く、かつ、人口集積が高い区間に対して、新駅の設置を検討します。

■期待される効果

- 新駅設置に伴い駅圏域が拡大し、鉄道の利用促進が図られます。
- 交通不便地域の解消が期待できます。

■実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			交通事業者 下関市

検討： 実施： 継続：

取組 9 鉄道サービスの向上

■取組内容

- 利用しやすい運行ダイヤや運行本数など鉄道のサービス向上を促進します。

■期待される効果

- 運行時間や本数の見直しなど鉄道サービスの向上により、鉄道の利用促進が図られます。

■実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			交通事業者

検討： 実施： 継続：

取組 10 タクシーサービスの向上

■取組内容

- 高齢者や障害者、子育て世代、観光客などが利用しやすいタクシーのサービス向上を促進します。

■期待される効果

- タクシーサービスの向上により、タクシーの利用促進が図られます。
- 鉄道、路線バスがカバーできないサービス圏域をカバーするタクシーサービスの維持が図られます。

■実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			交通事業者

検討： 実施： 継続：

取組 11 他分野と交通系ICカードの連携

取組内容

- 交通系ICカードで提携する店舗で買物することでポイントを貯め、公共交通運賃に還元する、自動販売機での利用も可能にする等の他分野とICカードの連携を可能とするシステムの導入を検討します。

期待される効果

- 公共交通の運賃としてポイントが還元されることで、公共交通の利用促進が図られます。
- 店舗と連携することで、地域経済の活性化に寄与します。

導入事例



出典：琴平電鉄HPより作成

実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			地域団体 民間事業者 交通事業者

取組 12 貨客混載のバス運行の導入検討

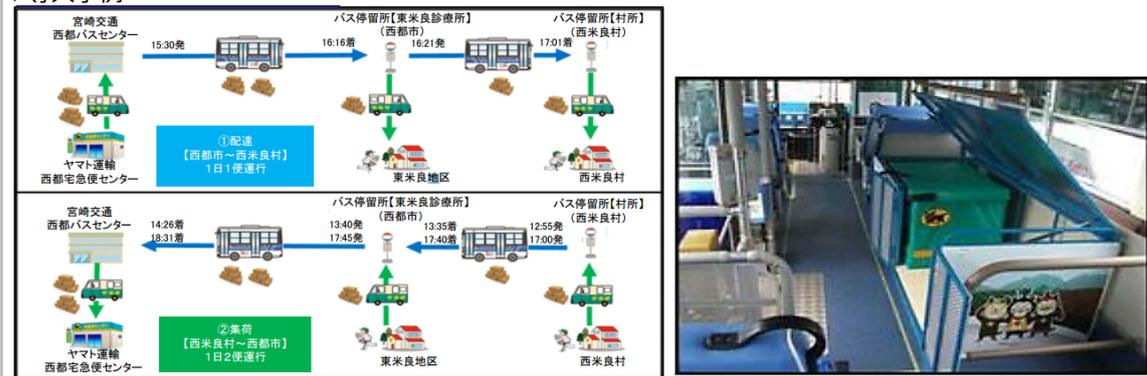
取組内容

- 旅客運送事業者と貨物運送事業者、地方自治体等が相互連携を図ることにより、バス車両への一定量の貨物積載を許容する貨客混載のバス運行の導入を検討します。

期待される効果

- バス車両の空きスペースを有効活用することでバス路線の新たな収入源となり、バス路線やタイヤの維持が期待できます。
- トラックで輸送していた貨物をバス輸送に代替することで、物流の効率化やバスの有効利用が図られます。

導入事例



出典：国土交通省

実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			民間事業者 交通事業者 下関市

施策Ⅲ-② 自転車利用環境の改善(サイクルタウン下関構想の更新)

◇ 様々な場面で自転車を利用しやすくするために、自転車利用環境の改善に取り組みます。

取組 1 駐輪場利用促進(駅前駐輪場の管理、
下関駅周辺の放置自転車の取締り)

■ 取組内容

- 市内の鉄道 14 駅にある全 21 箇所の自転車等の駐輪場の管理をするともに、放置禁止区域、放置抑制区域内に放置された自転車等を定期的に巡回し、放置車両を撤去します。

■ 期待される効果

- 駅へのアクセス性が向上することで、鉄道の利用促進が図られます。
- 路上の放置自転車が減少することで、通行機能を確保し、安全・安心に歩行できるようになります。

■ 実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期(～3年)	中期(3～6年)	長期(6～10年)	
—————▶			下関市
検討: ▶ 実施: ▶ 継続: ▶			

取組 2 サイクルシップによる利便性向上

■ 取組内容

- 自転車だけでは移動が困難な海峡を挟んだ対岸の目的地まで自転車とともに船舶で移動し、到着後の自転車での自由な観光を可能とする、サイクルシップによる利便性向上を図ります。

■ 期待される効果

- 関門間の回遊性向上が図られ、北九州市の観光客の下関への周遊拡大が期待できます。
- 関門連絡船の利用促進が図られます。
- インバウンドによる利用が期待できます。

▼ サイクルシップを実施している関門連絡船



■ 実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期(～3年)	中期(3～6年)	長期(6～10年)	
—————▶			交通事業者 下関市
検討: ▶ 実施: ▶ 継続: ▶			

取組 3 自転車走行空間の整備

取組内容

- 自転車と自動車を構造的に分離する自転車道や、自転車と自動車を視覚的に分離する自転車専用通行帯（自転車レーン）など、自転車の走行空間を整備します。

期待される効果

- 安全・安心な自転車走行空間が整備され、事故の防止が図られます。
- 自転車を利用しやすい環境ができることで、自転車の利用促進が図られます。
- 観光客にとっては、レンタサイクルを使った周遊観光がしやすくなり、市内観光客の増加や、観光地の活性化に寄与します。
- 自転車の利用が促進され、交通渋滞や環境負荷が低減されます。

▼自転車道の整備例



出典：下関市

実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			道路管理者
<p>検討： 実施： 継続： </p>			

取組 4 サイクリングロードマップの作成・配布

取組内容

- 自転車利用者に対して、観光情報や周辺地域の店舗情報等を紹介したマップを作成し、観光案内所や交通結節点等で配布します。

期待される効果

- 市内の回遊性が向上します。
- インバウンドによる利用が期待できます。

実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			下関市
<p>検討： 実施： 継続： </p>			

取組 5 駐輪場の新設・改築

■取組内容

- 駅周辺などの放置自転車を解消するために、駐輪場の新設や改築を実施します。

■期待される効果

- 公共交通へのアクセス性が向上することで、公共交通の利用促進が図られます。
- 路上の放置自転車が減少することで、通行機能を確保し、安全・安心に歩行できるようになります。

■実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			下関市

検討：→ 実施：→ 継続：→

施策Ⅲ-③ 歩行者環境の改善

◇ 歩行者が安全・安心して移動できる環境整備を進めます。

取組 1 歩道の整備、拡幅

■取組内容

- 歩行者の安全性向上に資する歩道を整備（拡幅を含む）します。

■期待される効果

- 通学路における歩道整備等により、駅やバス停へのアクセス性が高まり、安全・安心に公共交通が利用できるようになります。

■実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			道路管理者

検討：→ 実施：→ 継続：→

取組2 ゾーン30の導入

取組内容

- 歩行者や自転車利用者の多い、中心市街地や住宅地等において自動車の制限速度 30km/h を地区として指定するゾーン 30 を導入します。

期待される効果

- 鉄道駅やバス停を中心にゾーンの規制をかけることで、安全・安心に鉄道やバスが利用できるようになります。

▼ゾーン 30 の概要

ゾーン入口の対策
歩道、歩道の拡張により、ドライバーの視界、歩行者の視認性を向上させる

ゾーン内の対策
最高速度 30km/h の区域規制の実施、歩道の拡張、歩道の拡幅、歩道の拡張によりゾーン内の歩行者の視認性を向上させる、歩行者の視認性を向上させる

ゾーン周辺の対策
ゾーン周辺に歩行者の視認性を向上させるための対策を実施し、ゾーン内の歩行者の視認性を向上させる

中央線の抹消、車道幅員の減少

整備前 → 整備後

路面表示「ゾーン30」

イメージハンブ

ゾーン入口の明確化

物理的デバイスの設置

ハンブ

狭さく

出典:「ゾーン 30 の概要」警察庁交通局

実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			交通管理者

施策Ⅲ-④ まちのにぎわい創出

◇ まちの賑わい創出に向けて、まちなかへ外出を促す取り組みを実施します。

取組 1 レンタサイクルの利便性向上

■取組内容

- 現在取り組まれているレンタサイクル事業（1日400円、自転車の貸出施設や空き状況は、下関駅または新下関駅観光案内所で確認）に対して、新たなポート整備やサービス内容の改良などにより利便性向上を図ります。

■期待される効果

- サービス向上によるレンタサイクルの利用促進が図られます。
- レンタサイクルを利用した市民の健康増進及び観光の促進が図られます。

■実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			民間事業者 山口県 下関市

検討：→ 実施：→ 継続：→

▼下関レンタサイクル



出典：下関市

取組 2 駅周辺でのイベントの開催

■取組内容

- 駅前広場や駅周辺の空間を活用し、地域の祭り等のイベント開催を検討します。

■期待される効果

- 公共交通の利用を促すようなイベントを開催することで、公共交通の利用促進が図られます。
- 交通行動を見直すきっかけとなることで、自動車利用から公共交通利用への転換が期待できます。
- 駅周辺への来訪者が増加し、駅周辺の活性化に寄与します。

■実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			地域団体 民間事業者 交通事業者 下関市

検討：→ 実施：→ 継続：→

▼イベントの例



出典：下関市

取組3 商店街（商業施設）と公共交通のタイアップ

取組内容

- 公共交通を利用して商店街や商業施設に訪してもらいやすくするために、連携した企画の検討を行います。

期待される効果

- 交通事業者と商店街や商業施設の関係性が高まり、よりよいサービスを互いに提供できるようになります。
- 交通行動を見直すきっかけとなることで、自動車利用から公共交通利用への転換が期待できます。

▼公共交通と中心市街地のタイアップ例



出典：岡崎市

実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			地域団体 民間事業者 交通事業者 下関市

検討： → 実施： → 継続： →

施策Ⅲ-⑥ 外出機会の促進

◇ まちの賑わい創出に向けて、まちなかへ外出を促す取り組みを実施します。

取組 1 身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の提示による公共交通の割引

■取組内容

- 身体障害者手帳や療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の所持者に対する鉄道、バス、タクシーなどの割引制度を引き続き促進します。

■期待される効果

- 身体障害者手帳や療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の所持者の外出機会の創出や地域活動の活性化に寄与することが期待できます。

■実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			交通事業者

取組 2 障害者福祉タクシー

■取組内容

- 心身障害者に対するタクシー料金の一部を助成する制度を引き続き促進します。（原則として年間48回）

■期待される効果

- 心身障害者の外出機会の創出や地域活動の活性化に寄与することが期待できます。

■実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			下関市

取組3 いきいきシルバー100

取組内容

- 70歳以上の高齢者を対象として、期間限定で路線バス（サンデン交通株、ブルーライン交通株）、下関市生活バス、下関市渡船（六連島、蓋井島航路）を1乗車100円で利用できる制度を引き続き促進します。

期待される効果

- 公共交通の利用促進が図られます。
- 公共交通離れを抑制できます。
- 新たな外出機会の創出や地域活動の活性化に寄与することが期待できます。

実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			下関市

検討：

実施：

継続：

▼いきいきシルバー100の概要

「いきいきシルバー100」をご利用ください

「いきいきシルバー100」は下記の期間中、路線バスや市営渡船が1回の利用につき、**100円**で利用できる助成証です。

◆ 適用期間

- ・平成29年9月15日（金）～平成29年11月3日（金・祝）
- ・平成29年11月から平成30年3月までの下関市ノーマイカーデー（11月17日、12月15日、1月19日、2月16日、3月16日）

◆ 対象者

市内在住の70歳以上の方（**昭和23年4月1日以前に生まれた方**）

◆ 申請については、市報（7月号）をご覧ください。

※昨年度交付を受けた方は、今年度の申請は不要です。
8月末頃に「いきいきシルバー100」をお送りする予定です。

【申請受付期間 7月3日（月）～8月4日（金）】
締め切り後も随時申請を受け付けます。



（問い合わせ）下関市福祉部長寿支援課
電話：083-231-1340 FAX：083-231-1948

出典：下関市

取組 4 移動制約者に対する助成制度

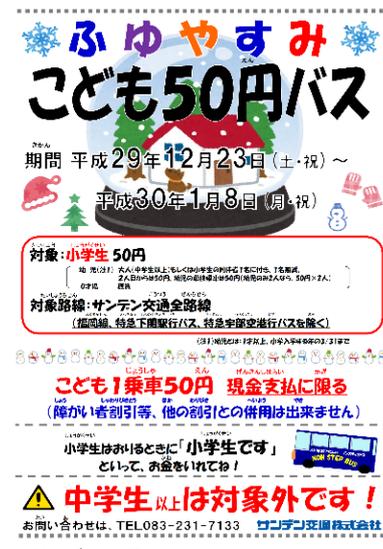
■取組内容

- 高齢者や学生に対する割引きっぷの設定や免許返納者への割引制度の設置を実施します。

■期待される効果

- 路線バスの利用促進が図られます。
- 公共交通離れを抑制できます。
- 新たな外出機会の創出や地域活動の活性化に寄与します。

▼子ども 50 円バスの概要



ふゆやすみ
子ども50円バス

期間 平成29年12月23日(土・祝)～
平成30年1月8日(月・祝)

対象: **小学生 50円**
(注) 小学生以上で小学生未満の子供は対象外です。1名乗車、2人乗りは50円。乗車回数無制限(50円乗車券は1人1枚のみ)。

対象路線: **サンデン交通全路線**
(福岡線、特急下飯原行バス、特急宇保空港行バスを除く)

子ども1乗車50円 現金支払に限る
(障がい者割引等、他の割引との併用は出来ません)

小学生はお礼のときに「小学生です」といって、お金をいれてね!

中学生以上は対象外です!

お問い合わせは、TEL.083-231-7133 **サンデン交通株式会社**

出典: サンデン交通株式会社

▼ロングライフバス・免許返納割引の概要



平成29年7月15日より
1ヶ月券が仲間入り! サンデンバス乗り放題(65歳以上)

ロングライフバス

《対象路線》サンデン交通バス全路線
(特急 下関～宇保空港線を除く) ※ブルーライン交通はご利用出来ません

new! <1ヶ月> <3ヶ月>
 65～69才 7,500円 65～69才 16,500円
 70才以上 6,800円 70才以上 14,400円

※ご利用はご本人様のみになります

ロングライフバスをお持ちの方は、下関～福岡線の高速バスを半額の770円でご利用になれます。(現金支払に限る) ※

1,000円引! 平成29年7月15日より (敬老・優待バスで有効)

免許返納割引

「運転経歴証明書」*の提示(返納日より1年未満)で、
ロングライフバス購入時 1,000円引!!

●1年以内であれば、何度でもサービス利用可能

返納日より1年未満

※「運転経歴証明書」とは(返納の場合)
 ①運転経歴証明書 ②返納後1年未満
 ※申請期間 運転経歴証明書提出後1週間以内
 ※申請先 下関市役所(市民生活課) 申請先住所 下関市役所(市民生活課) 申請先住所 下関市役所(市民生活課)

出典: サンデン交通株式会社

■実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期 (～3年)	中期 (3～6年)	長期 (6～10年)	
			交通事業者 下関市

検討: → 実施: → 継続: →

取組 5 生活バス1コイン化

■取組内容

- 生活バスの運賃を一律 100 円にします。

■期待される効果

- 生活バスの利用促進が図られます。
- 公共交通離れを抑制できます。
- 新たな外出機会の創出や地域活動の活性化に寄与することが期待できます。

■実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期 (～3年)	中期 (3～6年)	長期 (6～10年)	
			下関市

検討: → 実施: → 継続: →

施策Ⅲ-⑥ 公共交通利用者負担の軽減

◇ 公共交通を利用しやすいよう利用者の負担軽減を図ります。

取組 1 ひとり親家庭のJRの通勤定期乗車券割引制度

■ 取組内容

- 児童扶養手当の支給を受けている世帯に属する者に対して、JRの通勤定期券に限り3割引で購入できる制度を促進します。

■ 期待される効果

- 鉄道の利用促進が図られます。

■ 実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			交通事業者 下関市
検討：	実施：	継続：	

取組 2 離島住民の介護サービス利用者へ運賃助成

■ 取組内容

- 離島（六連島、蓋井島）に居住する要介護要支援の認定者に対する、介護サービス利用時における渡船運賃の助成制度を促進します。

■ 期待される効果

- 渡船の利用促進が図られます。
- 新たな外出機会の創出や地域活動の活性化に寄与します。

■ 実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			下関市
検討：	実施：	継続：	

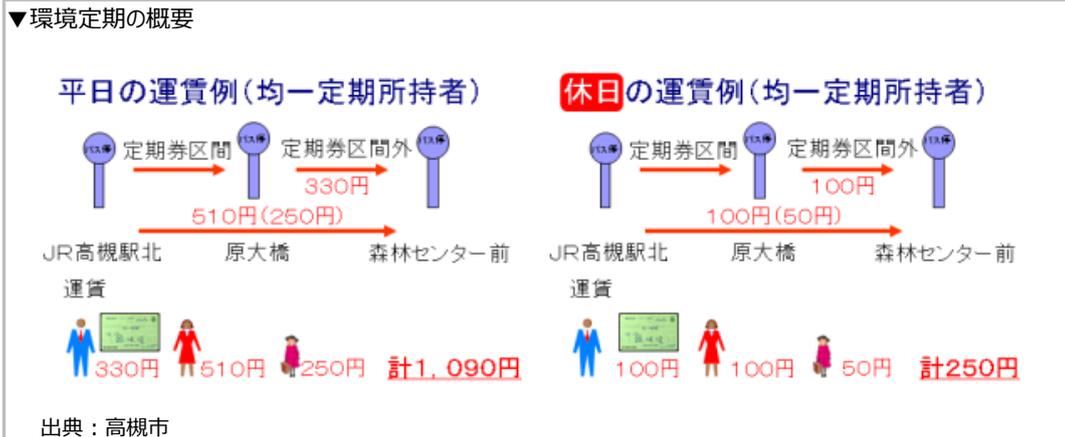
取組3 運賃体系の検討や割引サービス拡大検討

取組内容

- バスからバスへの乗り継ぎ時における運賃の割引、環境定期のような家族割運賃制度等の公共交通利用による料金負担を軽減する割引サービス導入を検討します。

期待される効果

- 乗継ぎ時の料金負担の低減が図られます。
- 1人あたりの公共交通の利用回数の増加が期待でき、公共交通の利用促進が図られます。
- 公共交通離れを抑制できます。
- 新たな外出機会の創出や地域活動の活性化に寄与します。



実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期 (～3年)	中期 (3～6年)	長期 (6～10年)	
			交通事業者 下関市
検討： →	実施： →	継続： →	

施策Ⅲ-⑦ 公共交通と連携した観光振興の促進

◇ 下関市へ来訪する観光客の増加に向けた取り組みを実施します。

取組 1 山陰本線を活用した利用促進

■ 取組内容

- 山陰本線の利用促進を目的とした観光列車等を活用したPR等を実施します。

■ 期待される効果

- 観光客の回遊を促し、観光施設等の利用者数の増加や収益の向上による地域経済の活性化に寄与します。
- 観光都市としてのイメージが向上します。

■ 実施期間と実施主体



実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			交通事業者 下関市

取組 2 割引切符や企画切符の周知・拡充

■ 取組内容

- 関門“ノスタルジック”海峡バスチケットのような、不定期でのイベントと組み合わせた割引乗車券の企画、発行を促進します。
- 休日お出かけ 1day パス、関門周遊パスポート、しものせき観光 1 日フリー乗車券、海峡散策きっぷを引き続き促進します。

■ 期待される効果

- 料金負担に対する不満を低減できます。
- 公共交通の利用促進が図られます。
- 公共交通離れを抑制できます。
- 新たな外出機会の創出や地域活動の活性化に寄与します。

■ 実施期間と実施主体

▼関門“ノスタルジック”海峡バスチケット

祝 山口県初の日本遺産 認定！ 平成29年7月15日販売開始

関門“ノスタルジック”海峡 バスチケット

● 下関駅前バスきっぷ売場
● 唐戸バスきっぷ売場
● 海峡メッセ下関1階 (インフォメーション)

大人 500 円・小児 250 円
(※障がい者割引は大人のみ)

サンデン交通株式会社 083-231-7133 下関駅前案内所 7時～21時(無休)

出典：サンデン交通株式会社

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			交通事業者 下関市

取組3 観光客に特化した移動支援

■取組内容

- 市内の主な観光地を循環するバスの導入を検討します。

■期待される効果

- 観光客の回遊性が向上し、観光施設等の利用者数の増加や収益の向上による地域経済の活性化に寄与します。
- 観光都市としてのイメージが向上します。
- 自動車利用の抑制による環境負荷が低減されます。

▼観光循環バスの導入例



出典：新潟市

■実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			交通事業者 下関市

検討： 実施： 継続：

IV. 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

施策IV-① 公共交通利用の促進

◇ 過度な自動車依存の状況から脱却するために、自動車以外の移動手段を選択できる環境を整備します。

取組1 パーク&ライド、キス&ライドの推進

■ 取組内容

- 郊外や中心部の交通結節点において、マイカーから鉄道・バスへの乗り継ぎを図るパーク&ライドや、送迎自動車から鉄道やバスへの乗り継ぎを図るキス&ライドを推進します。

■ 期待される効果

- 公共交通不便地域でも鉄道やバスが利用しやすくなります。
- 鉄道駅やバス停へのアクセス性が向上することで、公共交通の利用促進が図られます。

■ 実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			下関市

検討： 実施： 継続：

▼パーク&ライド

駅近くの駐車場に停めて鉄道やバスに乗り継ぎ



▼キス&ライド

家族等に駅まで自動車で送ってもらい鉄道やバスに乗り継ぎ



出典：下関市

取組 2 サイクル&レールライド、サイクル&バスライドの推進

取組内容

- 郊外や中心部の鉄道駅において、自転車から鉄道・バスへの乗り継ぎを図るサイクル&レールライドやサイクル&バスライドの促進により、鉄道やバス利用時の端末交通として、自転車の利用を推進します。

期待される効果

- 公共交通不便地域でも鉄道やバスが利用しやすくなります。
- 鉄道駅やバス停へのアクセス性が向上することで、公共交通の利用促進が図られます。

実施期間と実施主体

▼サイクル&レールライド

駅近くの駐輪場に停めて鉄道に乗り継ぎ



▼サイクル&バスライド

バス停近くの駐輪場に停めて鉄道に乗り継ぎ



出典：下関市

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			下関市

検討：

実施：

継続：

施策Ⅳ-② 環境負荷の低減

◇ 過度な自動車依存の状況から脱却し、環境負荷低減を図ります。

取組 1 ノーマイカーデーの実施

■取組内容

- 通勤手段を CO₂ 負担が大きい自動車から、負担の少ない公共交通機関（鉄道・バス）や自転車・徒歩などの地球にやさしい通勤手段へ切り替えていくための啓発活動を行います。毎月第 3 金曜日。

■期待される効果

- 公共交通の利用促進が図られます。
- 交通手段を見直すきっかけとなることで、自動車利用から公共交通利用への転換が期待できます。
- 自動車利用の削減により、環境負荷が軽減されます。

■実施期間と実施主体

▼ノーマイカーデー



出典：下関市

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			下関市
検討： 実施： 継続：			

取組 2 低公害車の導入促進

■取組内容

- 地球温暖化ガス排出の少ない、環境にやさしい車両を導入します。

■期待される効果

- 二酸化炭素排出量を抑えることで、環境負荷が軽減されます。
- 燃費が良くなることにより、バスの運行経費を抑えることができます。

■実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			交通事業者
検討： 実施： 継続：			

施策Ⅳ-③ 意識啓発イベントの実施

◇ 市民の意識改革を図る取り組みを実施します。

取組 1 交通安全教育等の実施

■ 取組内容

- 交通安全に関するイベント、キャンペーンを実施します。
- 歩行者や自動車利用者に対する安全性向上を目的に、自転車利用者のマナーアップを図ります。

■ 期待される効果

- 交通安全に関する意識が向上し、事故の防止が図られます。
- 自転車利用マナーが向上し、自転車による事故の防止が図られます。

■ 実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			地域団体 交通管理者 下関市

▼交通安全教育の様子



出典：下関市

取組 2 公共交通に関するイベントやキャンペーンの実施

■ 取組内容

- 市内で開催される祭りやマラソンといったイベントの際、公共交通を利用して参加した人に、催し物の割引券など特典の設定や、お絵かきバスの運行、駅・バス停の清掃活動を実施する等、公共交通に関するキャンペーンを実施します。

■ 期待される効果

- 公共交通に興味を持つきっかけを与えることで、自動車利用から公共交通利用への転換が期待できます。

■ 実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			地域団体 交通事業者 下関市

取組3 モビリティ・マネジメントの実施

取組内容

- 地域住民や小中学生、企業・官公庁などを対象に、自動車利用から公共交通利用に向けた行動変容を促す取り組みを行います。

期待される効果

- 公共交通に興味を持つきっかけを与えることで、自動車利用から公共交通利用への転換が期待できます。
- 公共交通に興味を持ってもらうことで、次世代の担い手(運転手等)の確保に寄与することが期待できます。

▼学校モビリティ・マネジメントの事例

授業の様子
(グループワーク)

子どもたちの提案

テーマは「富士市らしさ」、「誰もが乗りたくなる」バス

出典：「モビリティ・マネジメント」国土交通省

実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			地域住民 地域団体 民間事業者 交通事業者 下関市
検討：	実施：	継続：	

施策Ⅳ-④ 交通に関する情報提供

◇ 積極的に公共交通を利用してもらえるように、情報提供に取り組みます。

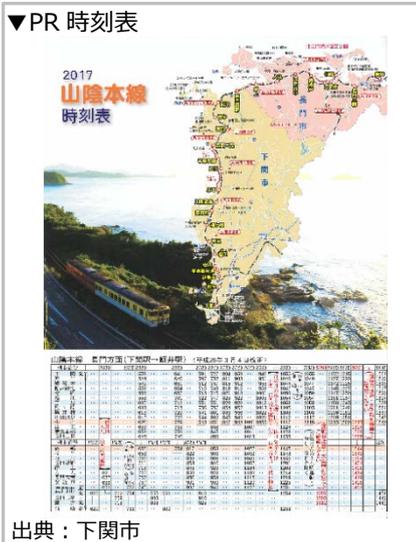
取組 1 PR 時刻表等の作成 (JR 山陰本線、関門シティ)

■ 取組内容

- 公共交通の利便性向上を図るため、時刻表等を作成します。

■ 期待される効果

- 運行時間等が容易に把握できることで、公共交通の利用促進が図られます。
- 公共交通に興味を持つきっかけを与えることで、自動車利用から公共交通利用への転換が期待できます。



■ 実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期 (～3年)	中期 (3～6年)	長期 (6～10年)	
			下関市
検討：	実施：	継続：	

取組 2 まちなび下関の発信

取組内容

- 主な駐車場の位置や空き状況、公共交通機関や市の観光情報サイトへのリンク等、下関市の街なかをより移動しやすくするための情報を発信します。

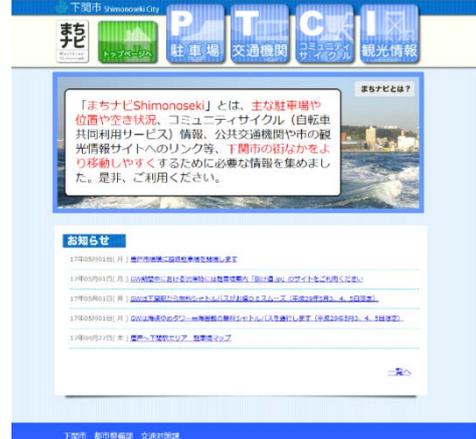
期待される効果

- インターネットを活用することで不特定多数の方に周知できます。
- 適切な情報を提供することにより、公共交通を利用する選択肢が増加します。

実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			下関市

▼まちなび下関



出典：下関市

取組 3 総合案内情報の発信検討

取組内容

- 公共交通に関する総合的な情報を案内するマップやパンフレットの作成、情報板やデジタルサイネージなどによる情報発信を検討します。

期待される効果

- 公共交通の運行情報等が容易に把握できることで、公共交通の利便性が向上します。
- リアルタイム運行情報が分かるため、公共交通での移動がスムーズにできるようになります。
- 適切な情報を提供することにより、「公共交通を利用する」という選択肢が増加します。

▼総合情報案内の例（新潟市事例）



新潟駅の情報板



新潟古町地下街の情報板



新潟青山イオンの情報板

実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			民間事業者 交通事業者 下関市

取組 4 インターネットにおける公共交通事業のPR

取組内容

- 市における公共交通に関する情報を一元的に発信するとともに、公共交通に興味を持ってもらえるよう内容を工夫します。

期待される効果

- インターネットを活用することで不特定多数の方に周知できます。
- 適切な情報を提供することにより、「公共交通を利用する」という選択肢が増加します。

実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			下関市
検討： 実施： 継続：			

▼公共交通ポータルサイトの例



出典：八戸市地域公共交通会議

取組 5 トータルナビ事業者との連携強化

取組内容

- トータルナビ事業者と連携して、路線バスや生活バスも含めた公共交通の乗り継ぎ案内情報の提供を検討します。

※トータルナビ事業者：鉄道やバスなどの時刻や乗り換え情報などのサービスを提供している事業者

期待される効果

- インターネットを活用することで不特定多数の方に周知ができます。
- 適切な情報を提供することにより、「公共交通を利用する」という選択肢が増加します。

実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			交通事業者 下関市
検討： 実施： 継続：			

施策Ⅳ-⑥ 公共交通ニーズの把握

◇ 市民の意識変化の状況把握に取り組みます。

取組 1 市民へのアンケートの実施

■ 取組内容

- 公共交通に関する意見・要望を調査する市民アンケート等を随時実施し、市民の交通に関する意向を把握します。

■ 期待される効果

- 市民の意識変化を把握し、その後の取り組みに生かすことができます。

■ 実施期間と実施主体

実施期間			実施主体
短期（～3年）	中期（3～6年）	長期（6～10年）	
			下関市

検討：→ 実施：→ 継続：→

(3) 実施プログラム

前述した各施策の実施プログラムを以下のとおり一覧として示します。

施策展開の方向性	施策	具体的な取組み	実施期間			実施主体	
			短期 (~3年)	中期 (3~6年)	長期 (6~10年)		
Ⅰ. 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-① 路線バス再編	1 バス路線の再編	→	→	→	交通事業者 下関市	
		2 循環バス導入の検討	→	→	→	交通事業者 下関市	
	施策Ⅰ-② 交通結節点の強化	1 乗換拠点の整備検討	→	→	→	交通事業者 下関市	
		2 乗換拠点や駅へのアクセス道路の整備	→	→	→	道路管理者	
	施策Ⅰ-③ 公共交通の維持	1 路線バスの運行補助	→	→	→	国 山口県 下関市	
	施策Ⅰ-④ バス走行環境の改善	1 バス専用/優先レーンの遵守	→	→	→	道路管理者 交通管理者	
		1 生活バスの運行	→	→	→	下関市	
	Ⅱ. 市民の暮らしを支える生活交通体系の構築	施策Ⅱ-① 利用者の需要に応じた地域公共交通の導入	2 コミュニタクシーの支援（粟野地区等）	→	→	→	下関市
			3 スクールバスの運行	→	→	→	下関市
			4 市町村運営有償運送（外出支援サービス）の実施	→	→	→	下関市
5 離島航路の運行			→	→	→	下関市	
6 生活バス路線の再編			→	→	→	下関市	
7 地域公共交通の導入			→	→	→	地域住民 地域団体 下関市	
8 地域公共交通の導入基準の作成・運用			→	→	→	下関市	
Ⅲ. 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			施策Ⅲ-① 公共交通利用環境の改善	1 ノンステップバスの導入促進	→	→	→
	2 バスロケーションシステムの導入検討	→		→	→	交通事業者	
	3 バス停の待合環境整備	→		→	→	地域団体 民間事業者 交通事業者 下関市	
	4 バスのフリー乗降制度の導入検討	→		→	→	交通事業者 下関市	
	5 交通系ICカードの導入検討	→		→	→	交通事業者	
	6 路線バスサービスの向上	→		→	→	交通事業者	
	7 鉄道駅施設の改良促進	→		→	→	交通事業者 国 山口県 下関市	
	8 新駅設置の検討	→		→	→	交通事業者 下関市	
	9 鉄道サービスの向上	→		→	→	交通事業者	
	10 タクシーサービスの向上	→		→	→	交通事業者	
	11 他分野と交通系ICカードの連携	→		→	→	地域団体 民間事業者 交通事業者	
	12 貨客混載のバス運行の導入検討	→		→	→	民間事業者 交通事業者 下関市	
	施策Ⅲ-② 自転車利用環境の改善（サイクルタウン下関構想の更新）	1 駐輪場利用促進（駅前駐輪場の管理、下関駅周辺の放置自転車の取締り）	→	→	→	下関市	
		2 サイクルシップによる利便性向上	→	→	→	交通事業者 下関市	
3 自転車走行空間の整備		→	→	→	道路管理者		
4 サイクリングロードマップの作成・配布		→	→	→	下関市		
5 駐輪場の新設・改築		→	→	→	下関市		

施策展開の方向性	施策	具体的な取組み	実施期間			実施主体	
			短期 (～3年)	中期 (3～6年)	長期 (6～10年)		
Ⅲ. 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	施策Ⅲ-③ 歩行者環境の改善	1 歩道の整備、拡幅	→	→	→	道路管理者	
		2 ゾーン30の導入	→	→	→	交通管理者	
	施策Ⅲ-④ まちのにぎわい創出	1 レンタサイクルの利便性向上	→	→	→	民間事業者 山口県 下関市	
		2 駅周辺でのイベントの開催	→	→	→	地域団体 民間事業者 交通事業者 下関市	
		3 商店街（商業施設）と公共交通のタイアップ	→	→	→	地域団体 民間事業者 交通事業者 下関市	
	施策Ⅲ-⑤ 外出機会の促進	1 身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の提示による公共交通の割引	→	→	→	交通事業者	
		2 障害者福祉タクシー	→	→	→	下関市	
		3 いきいきシルバー100	→	→	→	下関市	
		4 移動制約者に対する助成制度	→	→	→	交通事業者 下関市	
		5 生活バスコイン化	→	→	→	下関市	
	施策Ⅲ-⑥ 公共交通利用者負担の軽減	1 ひとり親家庭のJRの通勤定期乗車券割引制度	→	→	→	交通事業者 下関市	
		2 離島住民の介護サービス利用者へ運賃助成	→	→	→	下関市	
		3 運賃体系の検討や割引サービス拡大検討	→	→	→	交通事業者 下関市	
	施策Ⅲ-⑦ 公共交通と連携した観光振興の促進	1 山陰本線を活用した利用促進	→	→	→	交通事業者 下関市	
		2 割引切符や企画切符の周知・拡充	→	→	→	交通事業者 下関市	
		3 観光客に特化した移動支援	→	→	→	交通事業者 下関市	
	Ⅳ. 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	施策Ⅳ-① 公共交通利用の促進	1 パーク&ライド、キス&ライドの推進	→	→	→	下関市
			2 サイクル&レールライド、サイクル&バスライドの推進	→	→	→	下関市
		施策Ⅳ-② 環境負荷の低減	1 ノーマイカーデーの実施	→	→	→	下関市
			2 低公害車の導入促進	→	→	→	交通事業者
施策Ⅳ-③ 意識啓発イベントの実施		1 交通安全教育等の実施	→	→	→	地域団体 交通管理者 下関市	
		2 公共交通に関するイベントやキャンペーンの実施	→	→	→	地域団体 交通事業者 下関市	
		3 モビリティ・マネジメントの実施	→	→	→	地域住民 地域団体 民間事業者 交通事業者 下関市	
施策Ⅳ-④ 交通に関する情報提供		1 PR時刻表等の作成（JR山陰本線、関門シティ）	→	→	→	下関市	
		2 まちなび下関の発信	→	→	→	下関市	
		3 総合案内情報の発信検討	→	→	→	民間事業者 交通事業者 下関市	
		4 インターネットにおける公共交通事業のPR	→	→	→	下関市	
		5 トータルナビ事業者との連携強化	→	→	→	交通事業者 下関市	
施策Ⅳ-⑤ 公共交通ニーズの把握		1 市民へのアンケートの実施	→	→	→	下関市	

第7章 下関市総合交通戦略における目標指標

(1) 目標指標の設定の考え方

本市では今後も人口減少が進行することで、公共交通の利用者や担い手は減少していくことが想定されます。一方で、高齢者による交通事故は増加しており、これに伴い運転免許証の返納が進み、公共交通の重要性は高まっています。このような中、交通事業者、行政、市民などが相互に連携を図りながら公共交通のサービス水準を維持していくことが重要です。そのため本市では、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とともに交通事業者だけでなく行政や市民が連携・協力していくことにより、公共交通の利用者を維持し、持続可能な交通体系の構築を目指しています。

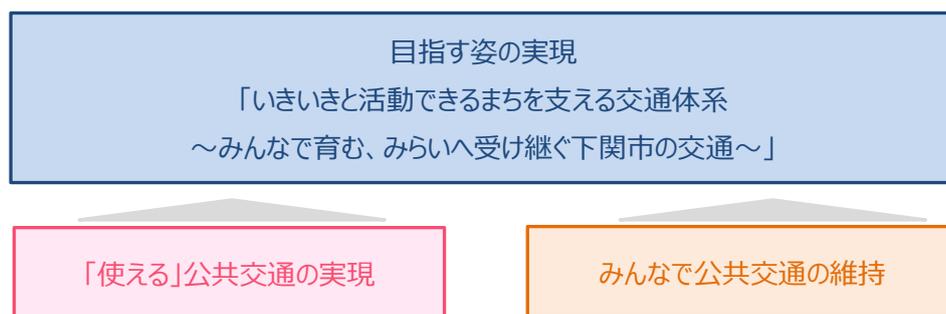
本交通戦略により、どのような交通の姿となるのかを具体的に示した目標指標を設定し、その達成に向けて取り組みを実施していきます。目標指標は以下に示す考え方に基づき設定します。

◆考え方1：交通体系の基本理念に基づく目標指標◆

本交通戦略により目指す姿は、「いきいきと活動できるまちを支える交通体系～みんなで育む、みらいへ受け継ぐ下関市の交通～」を基本理念に、自動車に依存しなくても、市民や来訪者が様々な目的の活動を行え、安全・安心して暮らせるまちを目指した交通体系です。

この目指す姿の実現には、「使える」公共交通の実現と、みんなで公共交通の維持に取り組む必要があります。

そこで、目指す姿の実現、『「使える」公共交通の実現』、『みんなで公共交通の維持』のそれぞれに関して評価する目標指標を設定します。



◆考え方2：市民にもわかりやすく、把握しやすい目標指標◆

目標指標は、関係者みんなで共有するベンチマークとなることから、誰もが理解できる分かりやすいものであることが重要です。

また、本交通戦略の進捗管理を行う指標としての役割もあることから、施策による効果を定量的に計測が可能であり、かつ、事業の進捗に合わせて適宜検証することができるものであることが重要です。

そこで、市民にもわかりやすく、定期的に公表されている統計データのようなデータ入手の容易性や継続性を踏まえて目標指標を設定します。

(2) 目標指標の設定

目標設定の考え方にに基づき、目標指標を以下のように設定します。

【目標指標の順番】〔評価する際の確認年次〕※目標年次
目標指標の項目 現状値→目標値

◆目指す姿の実現◆

【目標指標 1】〔10年後〕※2028年まで
代表交通手段における公共交通分担率 9.8%→10.7%（増加）

【設定の考え方】

自動車に依存しなくても、市民や来訪者が様々な目的の活動を行うことができ、安全・安心して暮らせるまちを目指した交通体系では、公共交通が重要な役割を担うこととなるため、代表交通手段における公共交通分担率を目標指標として設定します。

人口が減少する中、公共交通利用者の減少を食い止めることが必要であるため、現状並みの公共交通利用者を維持した場合の公共交通分担率を目標値とします。

【目標指標 2】〔10年後〕※2028年まで
代表交通手段における自動車分担率 66.7%→65.8%（減少）

【設定の考え方】

自動車に依存しない交通体系を目指すことから、自動車分担率を目標指標として設定します。

人口が減少する中、自動車から公共交通への転換を図ることで公共交通利用者数の現状維持を目指すことから、自動車分担率は減少することを目標値とします。

【目標指標 3】〔10年後〕※2028年まで
自動車を運転できない人の外出率 77.7%→81.9%（増加）

【設定の考え方】

自動車に依存せず、誰もが安全・安心に移動できる交通環境が実現されれば、自動車を運転できない人も、自由に外出できるようになることから、外出率を目標指標として設定します。

そこで、1人で自由に外出できる人を対象に、自動車を運転できる人も運転できない人も同じように外出できるようになることを目指し、現状の自動車を運転できない人の外出率と運転できる人の外出率の中間値を目標値として設定します。

◇「使える」公共交通の実現◇

【目標指標 4】〔毎年〕※2028 年まで
人口に対するバス利用率 13.6%→15.1%（増加）

【設定の考え方】

バスの利便性が向上することにより、バス利用が促進されることから、路線バス利用率を目標指標とします。

人口減少が進行すると同時に、路線バス利用者数も減少していくことが予想されますが、利便性の高いネットワーク構築により、バス利用率の増加を目標値とします。

【目標指標 5】〔毎年〕※2028 年まで
人口に対する鉄道利用率 9.7%→10.8%（増加）

【設定の考え方】

鉄道サービスの向上や結節点強化、アクセス性の向上等により鉄道の利便性が向上し、鉄道利用が促進されることから、鉄道利用率を目標指標とします。

人口減少が進行すると同時に、鉄道利用者数も減少していくことが予想されますが、利便性の高いネットワークの構築により、鉄道利用率の増加を目標値とします。

【目標指標 6】〔毎年〕※2028 年まで
公共交通カバー率 76.8%→84.8%（増加）

【設定の考え方】

公共交通軸とこれを補完する生活バスなどの地域公共交通の導入を目指し、誰もが公共交通を利用できる環境を目指すことから、公共交通カバー率を目標指標とします。

これまで公共交通サービスのなかった地域に対してニーズに応じた地域公共交通を導入することから、人口カバー率の増加を目標値とします。

【目標指標 7】〔毎年〕※2022 年まで
路線バス観光きっぷの販売枚数 38,000 枚/年→58,000 枚/年（増加）

【設定の考え方】

観光客など市外からの来訪者にも積極的に公共交通を利用してもらえる取り組みを実施することから、路線バス観光きっぷの販売枚数を目標指標とします。

利便性の高い公共交通サービスの提供により、観光客が路線バスでも観光しやすくなるため、路線バス観光きっぷの販売枚数の増加を目標値とします。

【目標指標 8】〔毎年〕※2022 年まで
観光客数 653 万人/年→1,000 万人/年（増加）

【設定の考え方】

観光客など市外からの来訪者にも積極的に公共交通を利用してもらえる取り組みを実施することから、観光客数を目標指標とします。

利便性の高い公共交通サービスの提供により、観光客が来訪しやすくなるため、観光客数の増加を目標値とします。

【目標指標 9】〔毎年〕※2020 年まで
人身事故発生件数 1,395 件/年→1,200 件/年 以下（減少）

【設定の考え方】

鉄道やバス、自転車等様々な交通手段で安心して移動できる交通環境が形成され、自動車利用が減少するとともに、安全な環境が整備されることから、人身事故発生件数を目標指標とします。

自動車から公共交通等への転換が図られ、自動車交通量が全体として減少することが予想されるため、人身事故発生件数の減少を目標値とします。

◆みんなで公共交通の維持◆

【目標指標 10】〔毎年〕※2028 年まで
バスの定期券販売枚数 48,000 枚/年→48,000 枚/年（現状維持）

【設定の考え方】

バス路線網の見直しやサービスの向上などにより「使える」公共交通の実現を図るとともに、これを維持するために定期的に利用していくことが求められることから、バスの定期券販売枚数を目標指標に設定します。

人口減少が進行すると同時に、バス利用者数も減少していくことが予想されますが、自動車からバスへの転換が図られることで、バス利用者の増加が期待できることから、バスの定期券販売枚数は現状維持を目標値とします。

【目標指標 11】〔毎年〕※2028 年まで
市民アンケートによる満足度 3.212→3.569（増加）

【設定の考え方】

自動車依存からの脱却を図る際、市民の意識への働きかけを行うことから、毎年実施している市民実感調査に基づき、「公共交通の整備」に関する満足度を目標指標とします。

施策の実施により、目指す『交通体系の基本方針』の実現が進めば、市民の公共交通に対する満足度は向上することから、市民実感調査による満足度の向上を目標値とします。

なお、設定した目標指標・目標値は、4つの施策展開の方向性（目標）と以下のような関係となり、施策全体の評価については、これらを複合的に確認していきます。

表 7.1 目標指標・目標値と4つの施策展開の方向性（目標）の関係

	目標指標	I. 鉄道・バスを軸とした公共交通ネットワークの構築	II. 市民の暮らしを支える生活交通体系の構築	III. 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	IV. 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
目指す姿の実現	代表交通手段における公共交通分担率（%）	●	●	●	●
	代表交通手段における自動車分担率（%）	●	●	●	●
	自動車を運転できない人の外出率（%）	●	●	●	●
「使える」公共交通の実現	人口に対するバス利用率（%）	●	●	●	●
	人口に対する鉄道利用率（%）	●		●	●
	公共交通カバー率（%）	●	●		
	路線バス観光きっぷの販売枚数（枚/年）			●	●
	観光客数（人/年）			●	●
	人身事故発生件数（件/年）			●	●
みんなで公共交通の維持	バスの定期券販売枚数（枚/年）	●	●	●	●
	市民アンケートによる満足度	●	●	●	●

第8章 下関市総合交通戦略の推進に向けて

(1) 推進体制

市民・交通事業者・関係機関・下関市が、各々連携を図りながら、本交通戦略に基づき、目指す将来像の実現に向けて施策を推進していきます。

また、関係者が連携を図りながら着実に取り組みを進めていくだけでなく、目指す将来像に向かって着実に進んでいるのか、施策の実施状況やその効果を確認し、必要に応じて施策や戦略そのものを見直し、目指す将来像に近づいていくことが求められます。

そこで、本交通戦略の推進を図る体制として、本市の公共交通の協議会である「下関市地域公共交通会議」において本交通戦略の進捗等を管理するものとします。

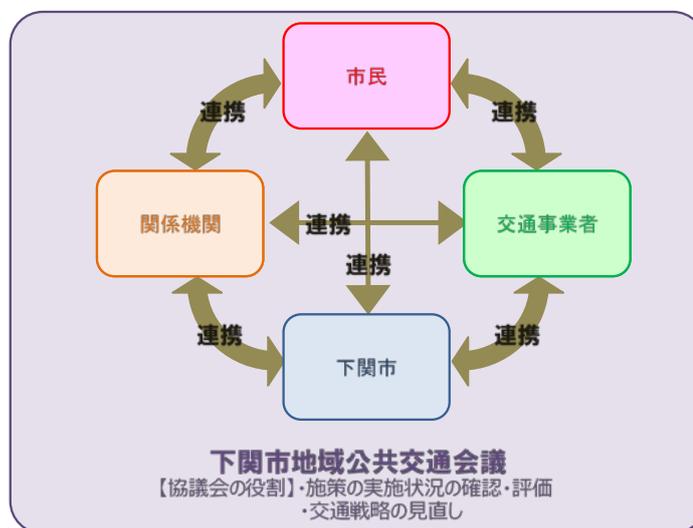


図 8.1 推進体制

表 8.1 下関市公共交通整備検討委員会と下関市地域公共交通会議の概要

	下関市公共交通整備検討委員会	下関市地域公共交通会議
設置年月	平成 19 年 5 月	平成 19 年 5 月
開催状況	計画策定の都度開催	例年（2～3 回／年）開催
設置目的	公共交通整備計画の策定に必要な事項の調査審議する組織	地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項及び生活交通の確保維持改善に係る事項を協議する組織
主な内容	下関市総合交通戦略や下関市地域公共交通網形成計画などの計画策定に関する事項	地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の確保及び利便の増進、生活バス等の生活交通の確保や維持に関する事項

(2) 推進管理

目指す将来像の実現に向けて、取り組みが着実に実行され効果を上げているか、社会情勢等の変化に伴い見直しが必要ではないか等の本交通戦略の推進管理を行うことが必要です。

推進体制である「下関市地域公共交通会議」では、短期・中期・長期として設定した概ねの目標年次ごとに、実施した施策全体について評価を行い、必要に応じて本交通戦略を見直すPDCAを実施し、目指す将来像の実現を図ります。この見直しについて、新たな必要施策の追加などの変更については「下関市地域公共交通会議」で協議を行うこととし、基本方針などの大幅な見直しを行う場合は「下関市地域公共交通会議」での意見等を踏まえ、「下関市公共交通整備検討委員会」を開催するものとします。

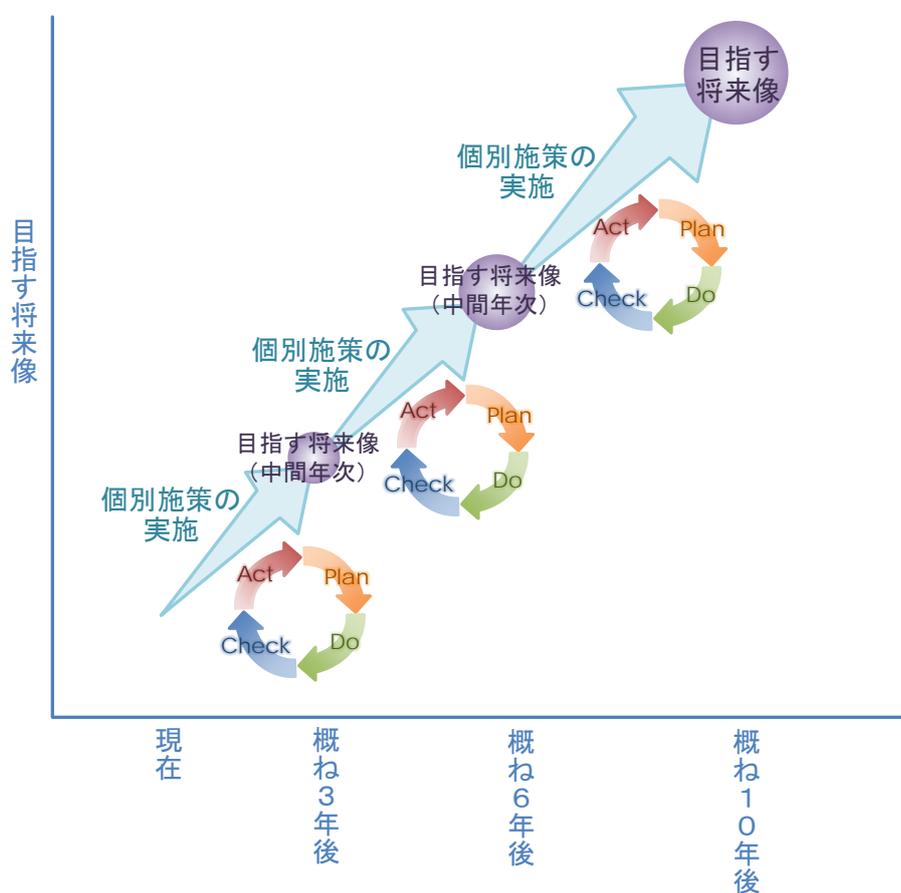


図 8.2 推進管理のイメージ

用語集

あ行

アクセス・イグレス 端末交通手段の乗り継ぎにおいて、出発地側から幹線交通手段に乗るまでの移動をアクセスといい、幹線交通手段を降りた後に目的地に着くまでの移動をイグレスという。

インバウンド 外国人が訪れてくる旅行のことをいう。
日本へのインバウンドを訪日外国人旅行または訪日旅行という。

か行

外出率 全人口に対する外出した人の割合のことをいう。

公共交通カバー率 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（本市では、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のことをいう。

公共交通不便地域 鉄道やバス等の公共交通サービスを受けることが困難な地域のことをいう。本市においては、バス停から半径 300m 以遠、鉄道駅から半径 800m 以遠の地域と定義している。

交通系 IC カード カードに IC チップ（集積回路）を埋め込み、データの記録や簡単な計算などができるようにしたカードのことを IC カードという。このカードを、電車やバスに乗るための乗車券として使っているものを総称して交通系 IC カードという。

コミュニティタクシー 地域の需要及び状況に即して運行している乗合タクシーのことをいう。

コンパクト+ネットワーク 病院や商業施設等の各種都市機能を一定のエリアに集約化（コンパクト化）し、各地域を公共交通でネットワーク化することをいう。

さ行

市街化区域 既に市街地を形成している区域及び概ね十年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のことをいう。

市生活バス 合併前の地域で運行されていた「生活福祉バス」をベースに、菊川、豊北、豊田地域において、市が運行しているバス。

市町村運営有償運送 市町村内の過疎地域等の交通空白地帯において、市町村自らが当該市町村内の住民の運送を行うものをいう。（交通空白輸送）
また、当該市町村の住民のうち、身体障害者、要介護者等であって、市町村に会員登録を行った者に対して、市町村自らが原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送を行うものも指す。（市町村福祉輸送）

収支率	経常費用（＝営業費用＋営業外費用）が経常収益（＝営業収益＋営業外収益）によって、どの程度賄われているかを示す指標のことをいう。
需要予測 （四段階推計法）	交通需要を、発生・集中交通量（どこで発生・集中するか）→分布交通量（どこへ行くのか）→交通手段分担（何の交通機関を使うか）→配分交通量（どの路線を使うか）の四段階に分けて予測することをいう。この手法では、主として人口、経済規模等の社会経済フレーム及び各交通手段の費用、所要時間等のサービスレベルによって対象交通手段の需要が決まる。
生成交通量	ある地域に居住する人が行う全てのトリップ数のことをいう。
ゾーン	パーソントリップ調査で把握した調査項目を、集計・分析するための地域の単位のことをいう。
ゾーン内々率	あるゾーンの全トリップに占める同一ゾーン内で完結するトリップの割合のことをいう。

た行

代表交通手段	1つの移動の中でいくつかの交通手段を用いている場合、その移動の中で利用した主な交通手段のことをいう。
鉄道端末交通手段	出発地から鉄道駅（または、鉄道駅から目的地）までに利用した、主な交通手段のことをいう。
デマンド型	正式には DRT（Demand Responsive Transport：需要応答型交通システム）と呼ばれ、路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通手段をいう。事前予約により運行するという特徴があり、運行方式や運行ダイヤ、さらには発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行方式が存在する。
トータルナビ事業者	出発地から目的地まで、電車・飛行機・バス・自動車・徒歩など、様々な交通手段から最適なルートを案内する、ドア・ツー・ドアのルート検索サービス（トータルナビ）を提供する事業者のことをいう。
トリップ	人がある目的をもって、ある地点からある地点まで移動することをいう。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合も1つのトリップと数える。

な行

二次アクセス	空港や鉄道の駅、港などの交通拠点から目的地までの交通のことをいう。バスや乗り合いタクシー、レンタサイクルなどが使われる。
年少率	全人口に対する15歳未満の人口の割合をいう。
ノンステップバス	床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や子どもにも乗り降りが容易なバスのことをいう。

は行

パーソントリップ調査 交通の主体である「人（パーソン）の動き（トリップ）」に着目し、交通目的や利用交通手段、移動の起終点の場所など、一日の全ての動きについて把握することを通じて都市交通の実態を捉える調査をいう。

バスロケーションシステム バスの位置情報を GPS 車載器でリアルタイムに把握することにより、バスの現在位置・運行状況・遅れ状況等の情報提供を行うシステムのことをいう。

分担率 全体のトリップに対するある交通手段を利用したトリップの割合のことをいう。

ま行

モビリティ・マネジメント 一人一人のモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のことをいう。

ら行

レンタサイクル 旅行者や地域住民に自転車を貸し出すサービスのことをいう。地方自治体や民間事業者が運営しており、特に鉄道駅の近くにレンタサイクルのサービスがあることが多く、鉄道利用者の端末交通手段としての役割を果たしている。

路線バス 本市においては、サンデン交通(株)、ブルーライン交通(株)が主に定期運行しているバス

英数行

CO₂ 二酸化炭素のことをいう。

GPS Global Positioning System の略であり、地球上の現在位置を調べるための衛星測位システムのことをいう。

ICT Information and Communication Technology の略であり、情報技術に通信コミュニケーションの重要性を加味した言葉のことをいう。

PDCA 事業活動における生産管理や品質管理などの管理業務を円滑に進める手法のひとつのことをいう。

PDCA 次の4段階の頭文字をつなげたもので、これを繰り返す、サイクルを向上させることによって継続的に業務を改善しようとする考え方である。

Plan（計画）：従来の実績や将来の予測などをもとに業務計画の作成

Do（実施，実行）：計画に沿って業務を遂行

Check（点検，評価）：業務の遂行が計画に沿っているかどうかの確認，評価

Act（処置，改善）：計画に沿って遂行されていない部分の処置，改善

SPM Suspended Particulate Matter：浮遊粒子状物質のことをいう。大気中に浮遊する粒子状物質のうち、粒径が 10 μ m以下の粒子の総称で、環境基準が設定されている。

下関市公共交通整備検討委員会名簿、下関市地域公共交通会議名簿

ア. 下関市公共交通整備検討委員会名簿

◎：会長、○：副会長

	委 員	役職	氏名
1	下関市連合自治会	会長	○藤井 勲 (山尾 末明)
2	サンデン交通株式会社	自動車部長	辻野 透
3	ブルーライン交通株式会社	取締役社長	上野 茂之
4	一般社団法人 山口県タクシー協会	理事	西 政次
5	西日本旅客鉄道株式会社 広島支社下関地域鉄道部	部長	河田 哲也
6	交通労連中国地方総支部 山口県支部	執行委員長	清水 英治
7	社会福祉法人 下関市社会福祉協議会	在宅福祉課長	山本 美佐枝
8	国土交通省中国地方整備局 山口河川国道事務所	交通対策課長	大下 孝志 (丹後 浩一)
9	山口県下関土木建築事務所	所長	黒元 直人
10	下関警察署	交通官兼交通総務課長	別府 利宏 (谷村 真治)
11	下関商工会議所	振興部長	宇原 泰司
12	下関市商工会	事務局長	満畑 宏昭
13	公立大学法人 下関市立大学	准教授	◎杉浦 勝章
14	下関市 建設部	部長	江崎 暢宏 (岡田 伸昭)
15	下関市 港湾局	局長	工藤 健一 (川崎 俊正) (阪田 高則)
	その他の専門委員	役職	氏名
1	下関市連合自治会 (豊北地区地元代表)	副会長	岩本 憲慈
2	下関市連合自治会 (豊浦地区地元代表)	副会長	飯田 俊幸 (新田 順彦)
3	下関市連合自治会 (豊田地区地元代表)	運営委員	伊藤 修二
4	下関市連合自治会 (菊川地区地元代表)	運営委員	森本 修司 (内山 峯生)
5	長府警察署	交通課長	中島 哲也 (國安 崇)
6	小串警察署	地域交通課長	奥 彩麻里 (中島 哲也)
7	国土交通省中国運輸局 山口運輸支局	首席運輸企画専門官	宗像 恵太郎
8	山口県観光スポーツ文化部交通政策課	課長	京牟礼 英二 (浜口 和彦)
9	山口県土木建築部 都市計画課	課長	阿部 雅昭

※敬称略

※ () 内は前任者を示す

イ. 下関市地域公共交通会議名簿

	所属団体名	役職	氏名
1	下関市連合自治会	会長	藤井 勲
2	サンデン交通株式会社	自動車部長	辻野 透
3	ブルーライン交通株式会社	取締役社長	上野 茂之
4	一般社団法人 山口県タクシー協会	理事	大下 静夫
5	西日本旅客鉄道株式会社 広島支社下関地域鉄道部	部長	河田 哲也
6	全国交通運輸労働組合総連合 中国地方総支部山口県支部	執行委員長	清水 英治
7	国土交通省中国運輸局 山口運輸支局	首席運輸企画専門官	高山 正浩
8	下関警察署	交通官兼交通総務課長	別府 利宏
9	山口県下関土木建築事務所	所長	黒元 直人
10	社会福祉法人下関市社会福祉協議会	在宅福祉課長	山本 美佐枝
11	公立大学法人 下関市立大学	准教授	杉浦 勝章
12	下関市 港湾局	局長	工藤 健一
13	下関市 都市整備部	部長	石井 陽

※敬称略

平成 30 年 3 月末時点