

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。

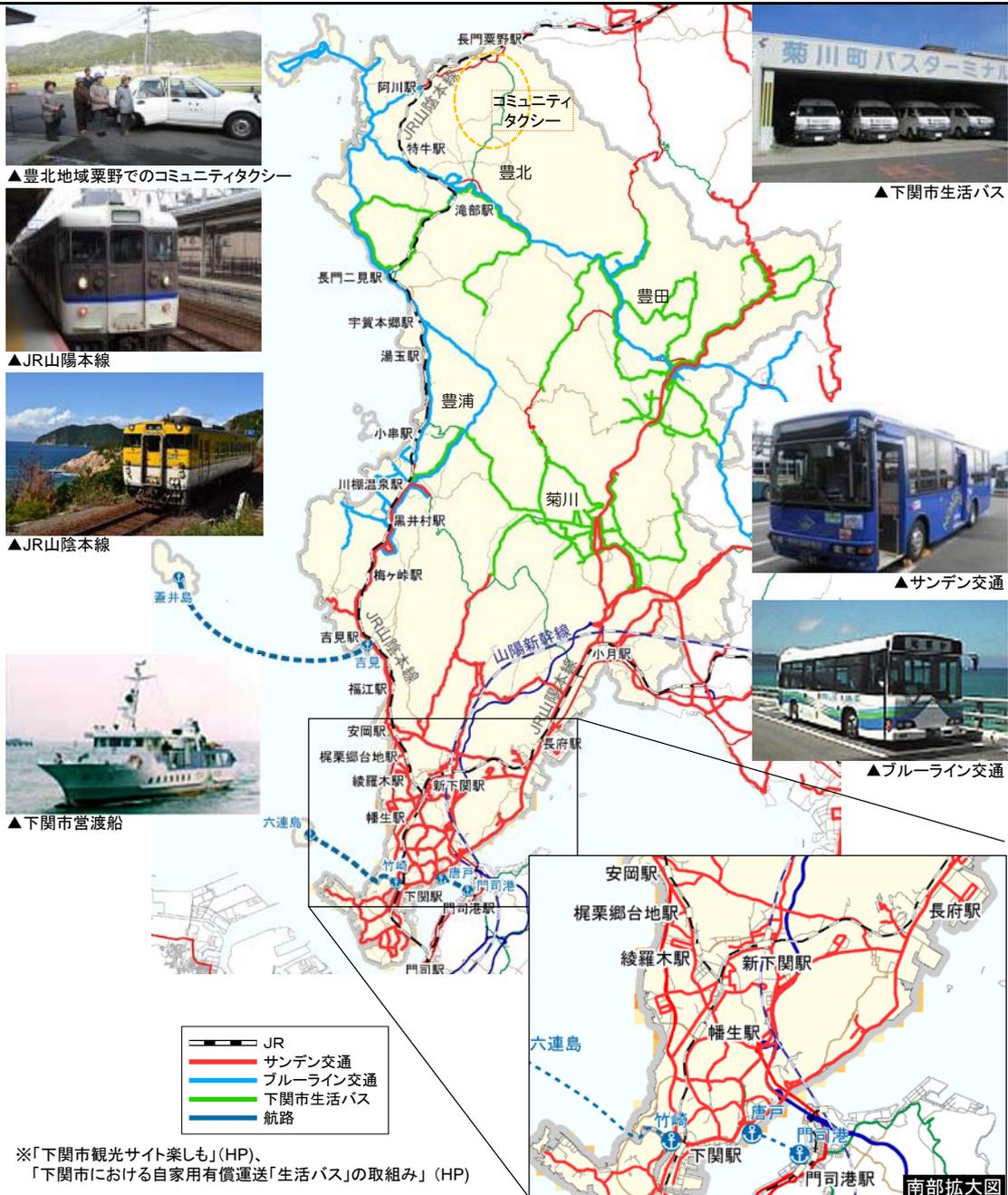


図 4.1 下関市の公共交通網

● 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。

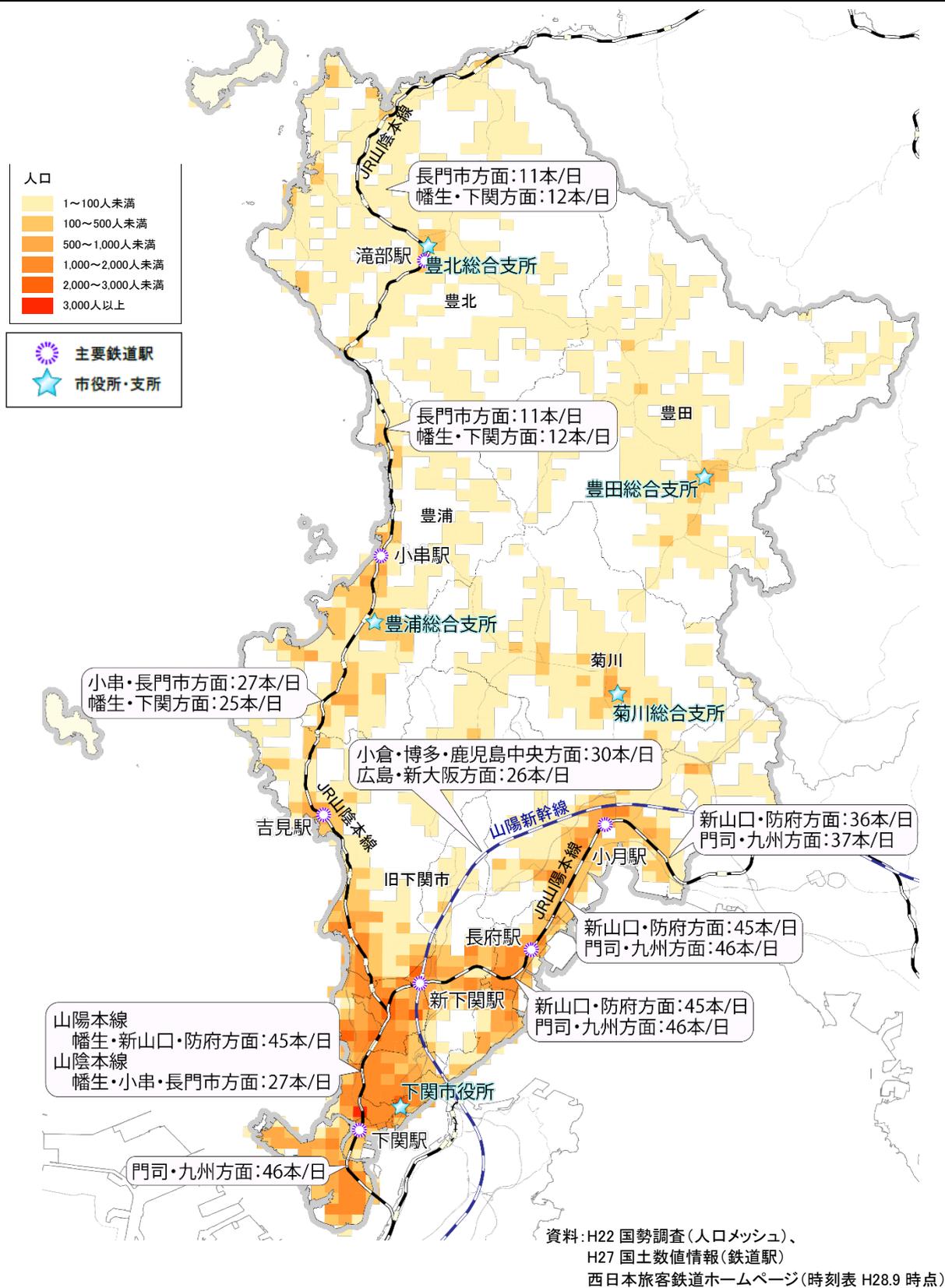


図 4.2 主要駅間の運行本数

●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。

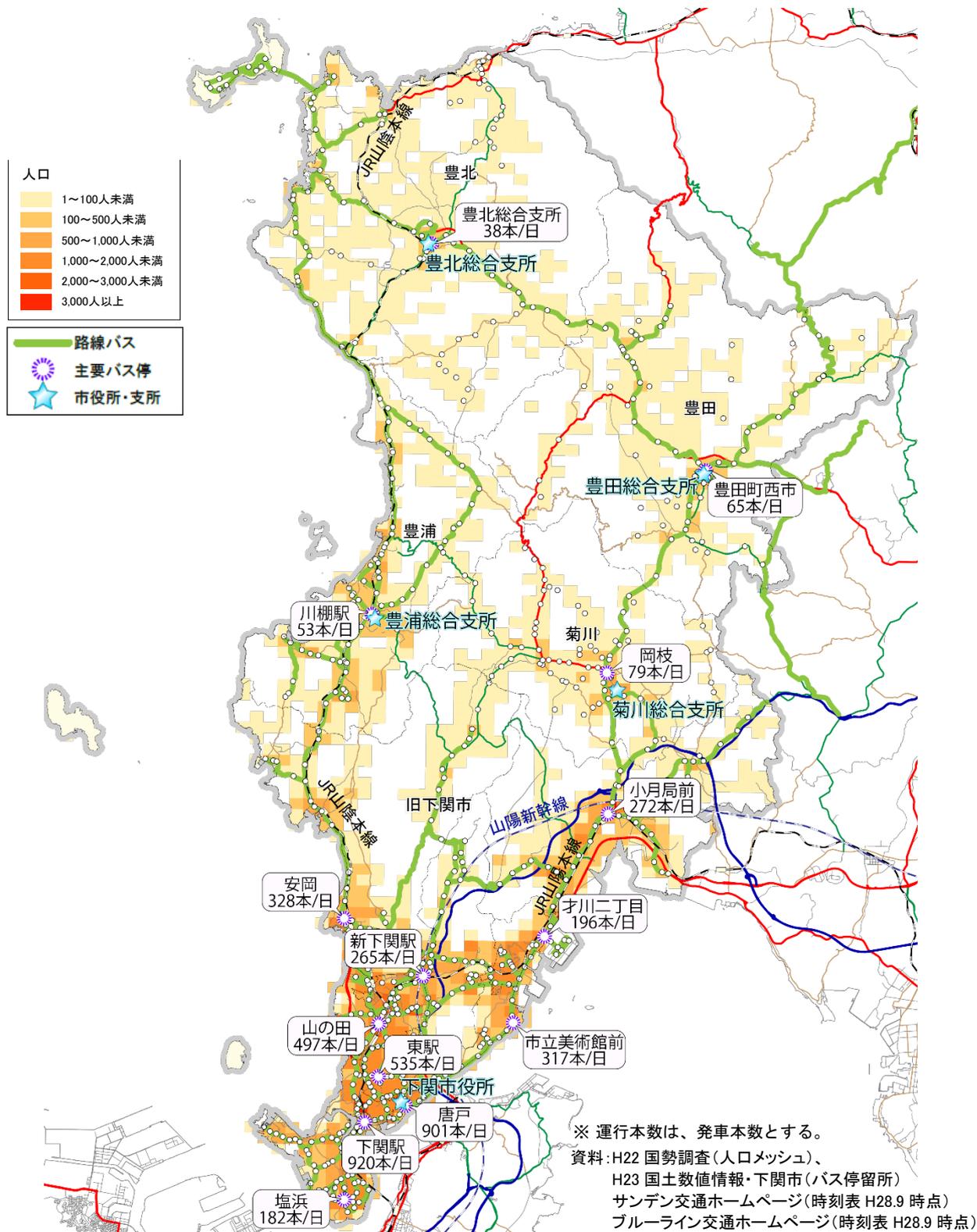


図 4.3 主要バス停の運行本数

●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。

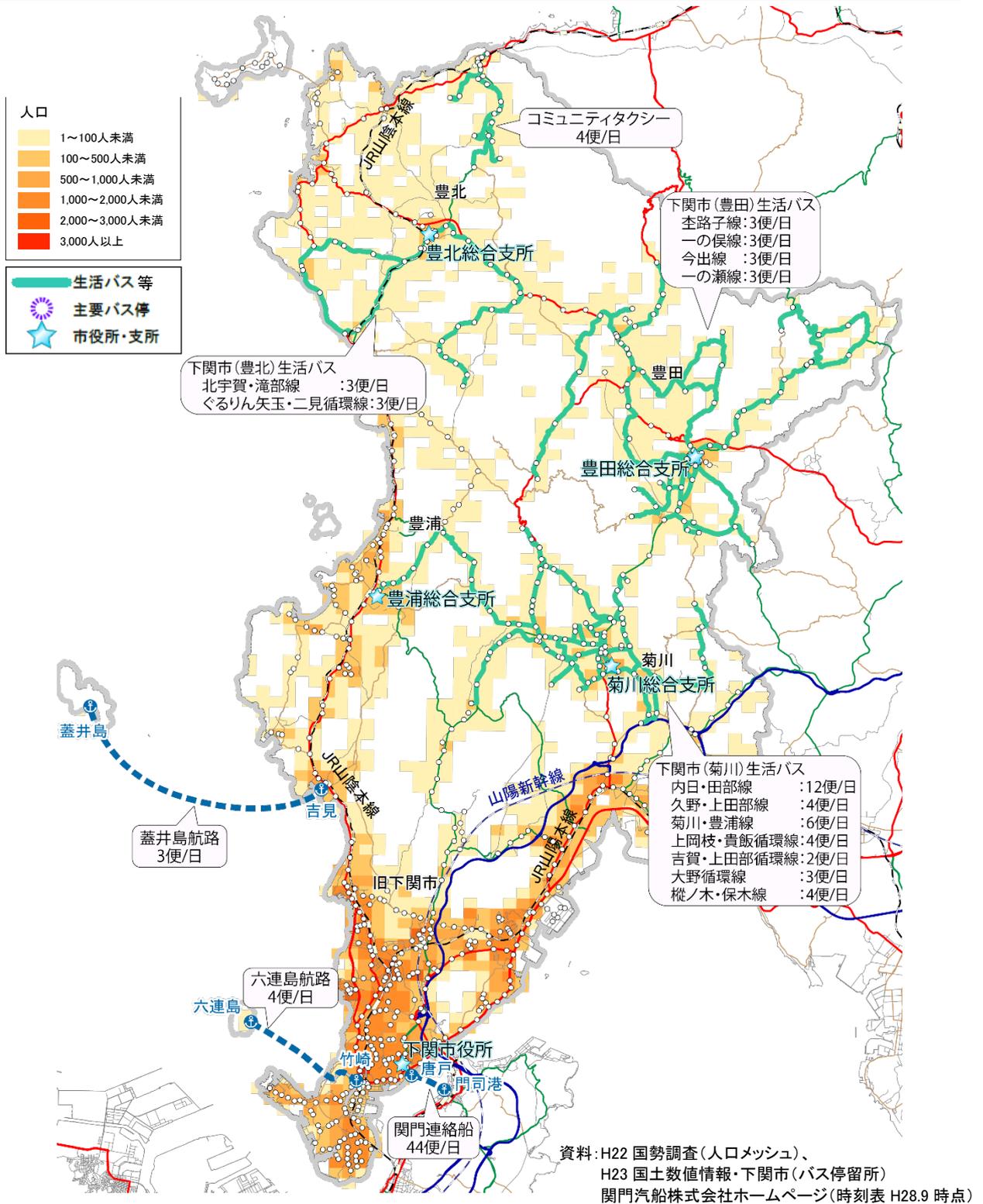


図 4.4 市生活バス等の運行本数

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。

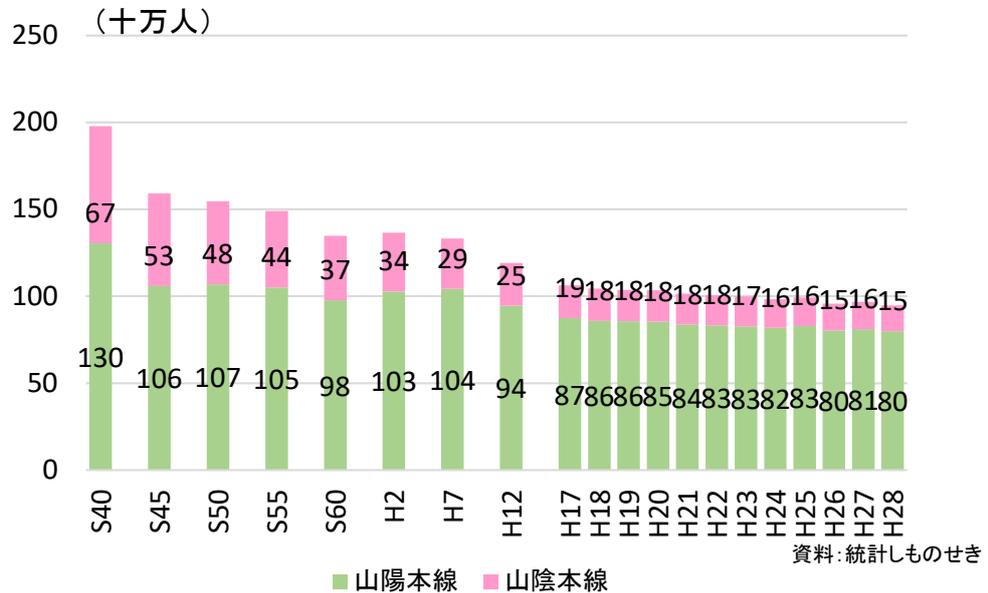


図 4.5 鉄道輸送人員の推移

●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。

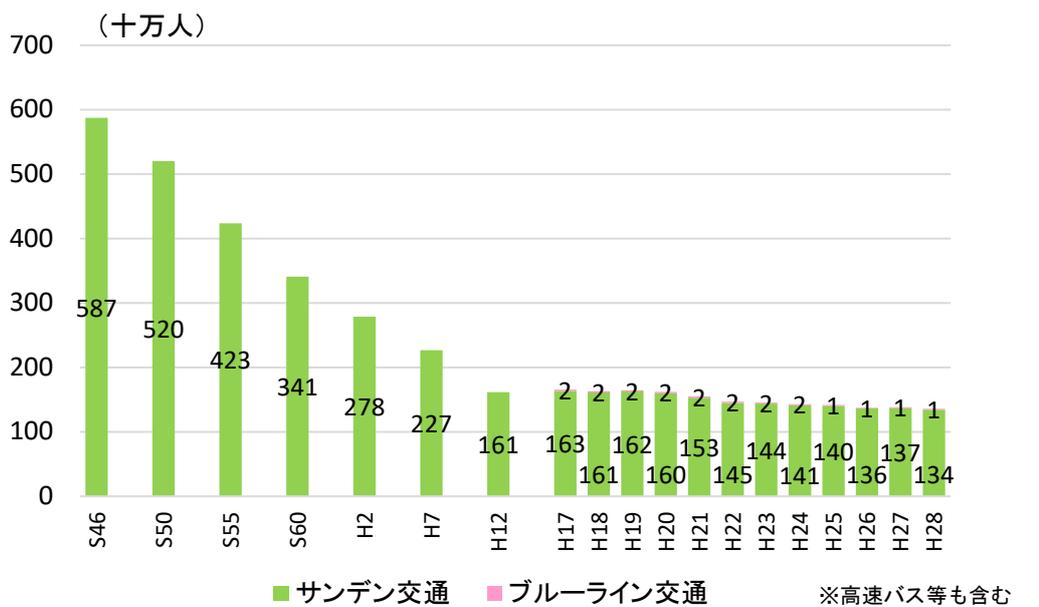


図 4.6 路線バス輸送人員の推移

●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。

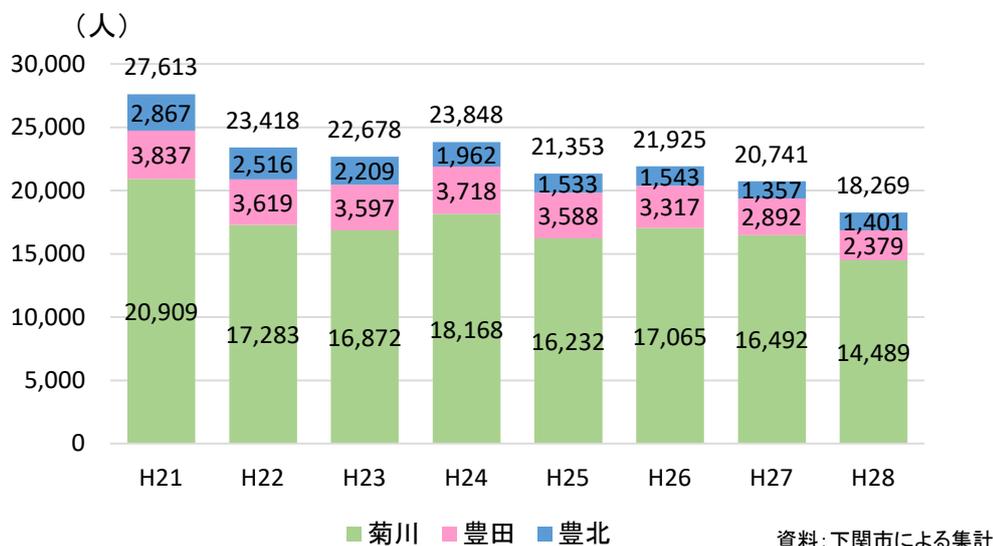


図 4.7 市生活バス利用者数の推移

●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。

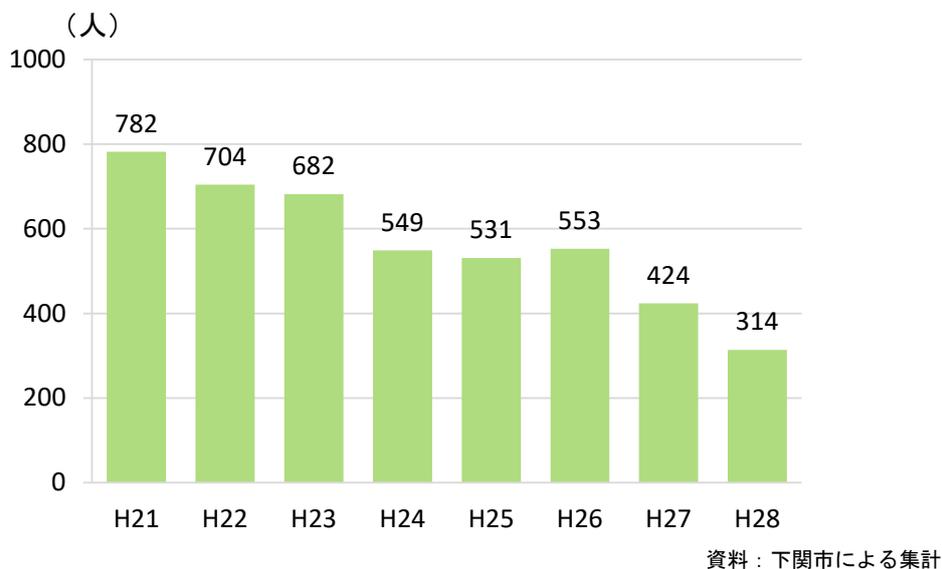
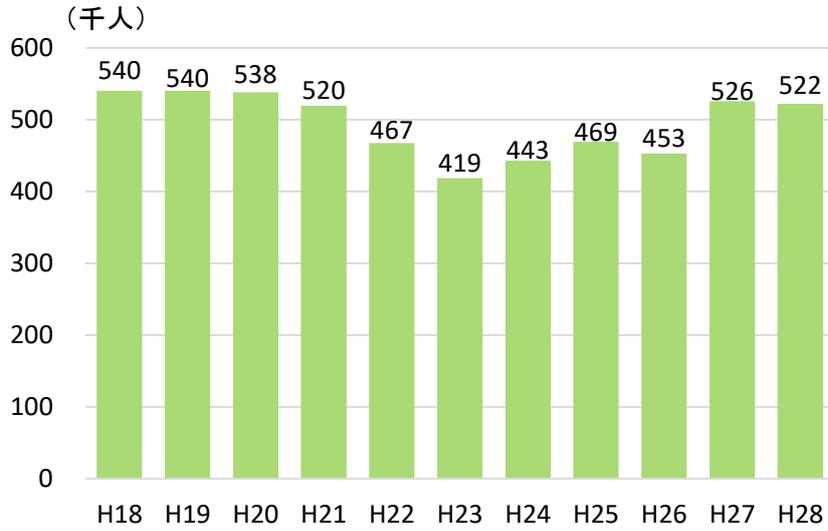


図 4.8 コミュニティタクシー利用者数の推移

●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。

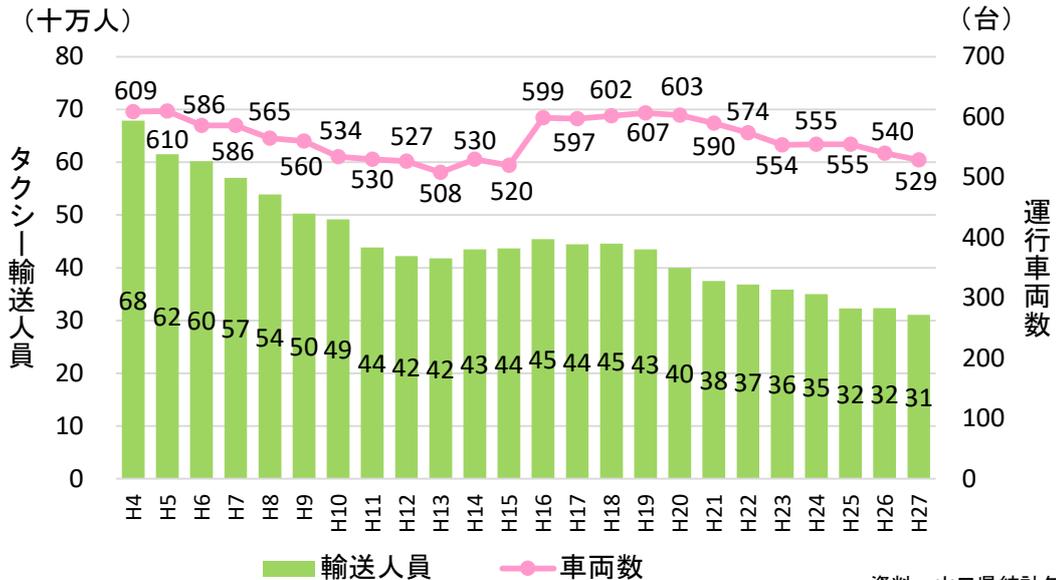


資料: 下関市による集計

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

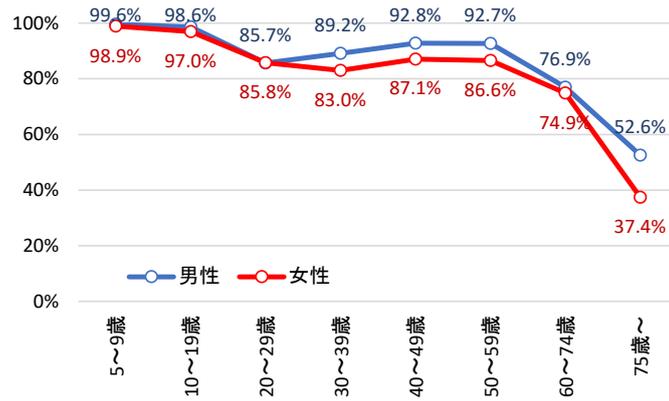
●外出状況

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。

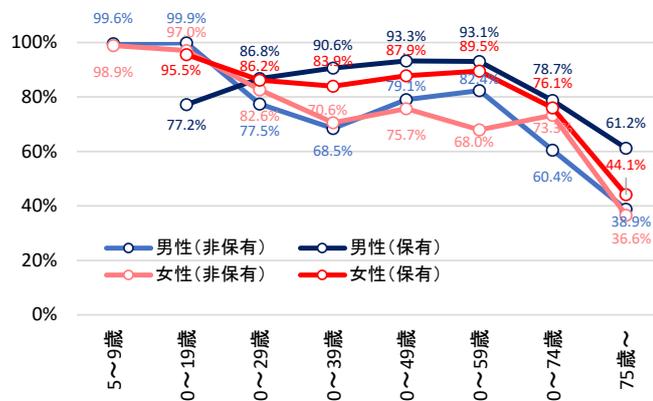
*外出率：全人口に対する外出した人の割合

*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



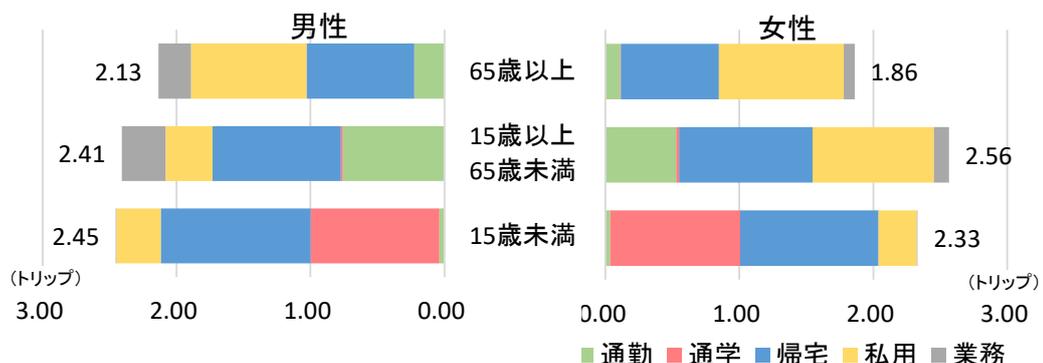
資料：パーソントリップ調査 (H27 総合交通戦略基礎調査業務)

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



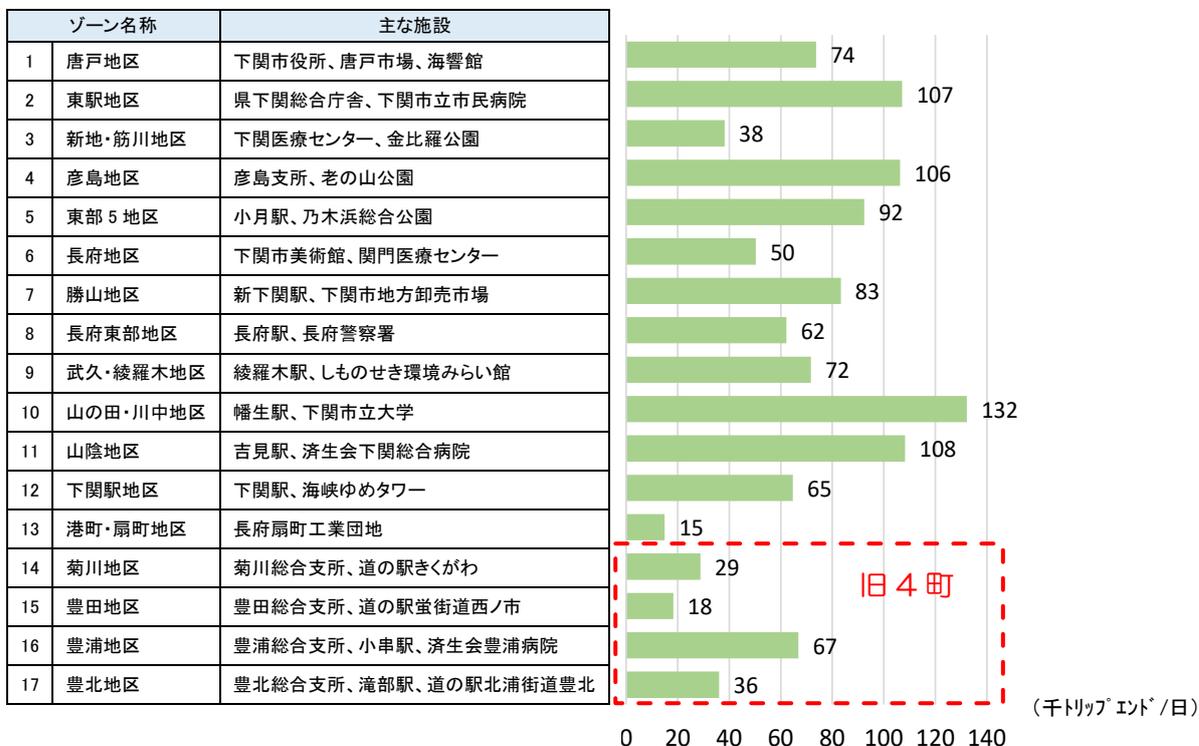
資料：パーソントリップ調査 (H27 総合交通戦略基礎調査業務)

図 4.13 性別年齢階層別1人当たりトリップ数

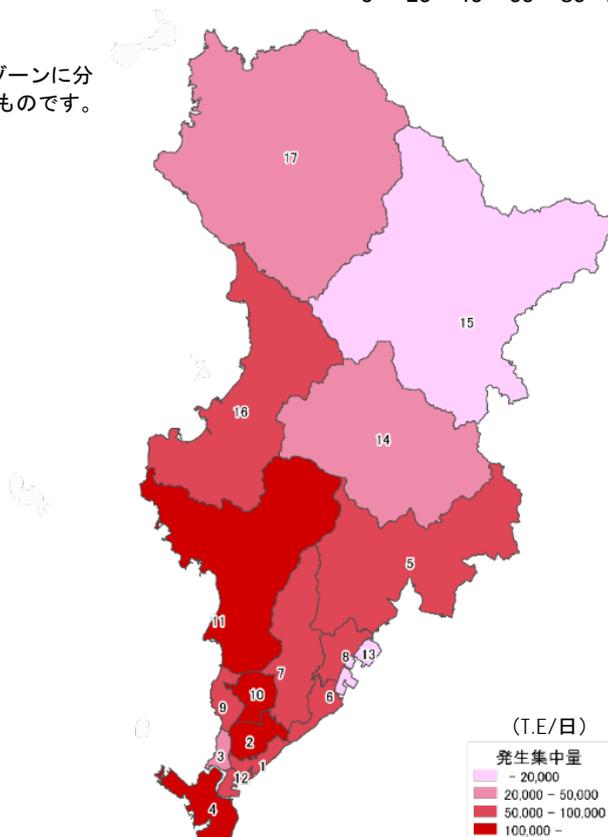
●発生集中量

発生集中量※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。

※発生集中量：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（集中量）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 ゾーン別発生集中量

●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。

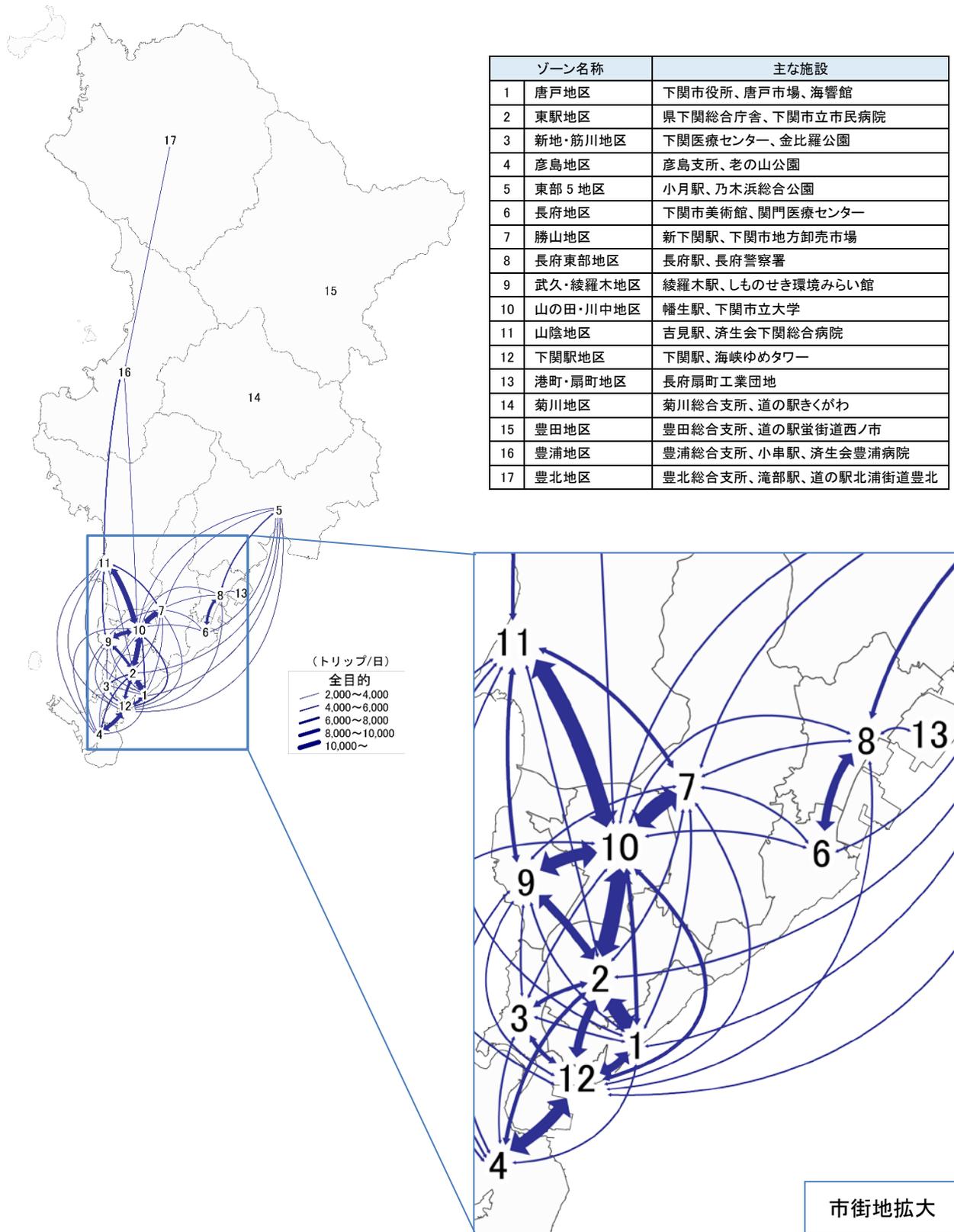


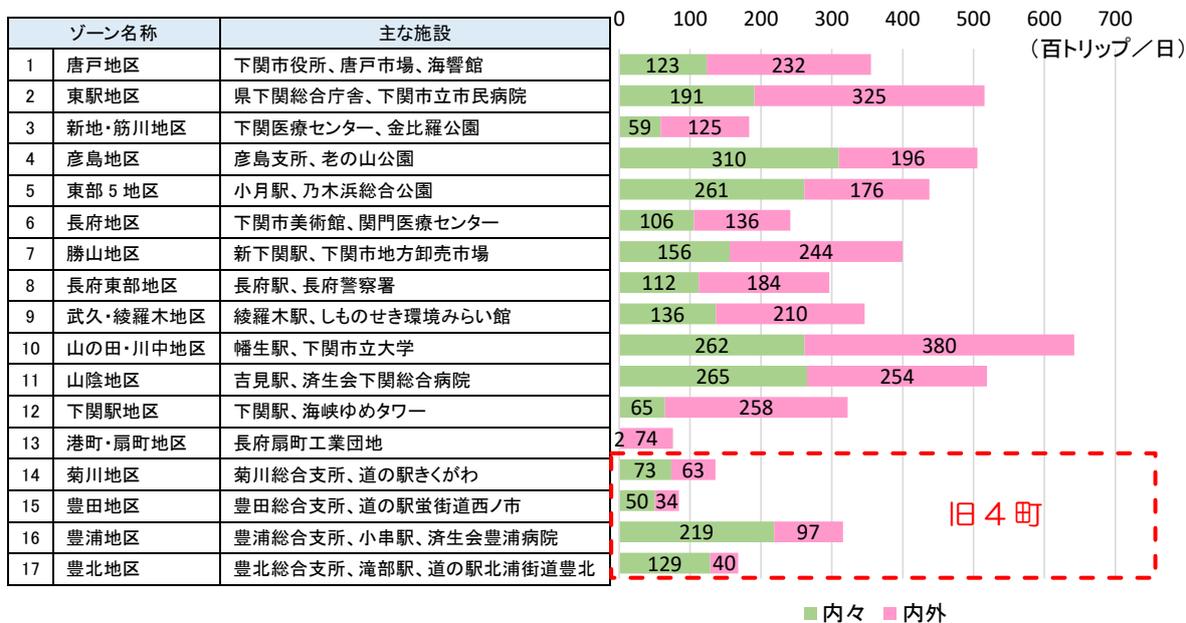
図 4.15 地域間流動

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

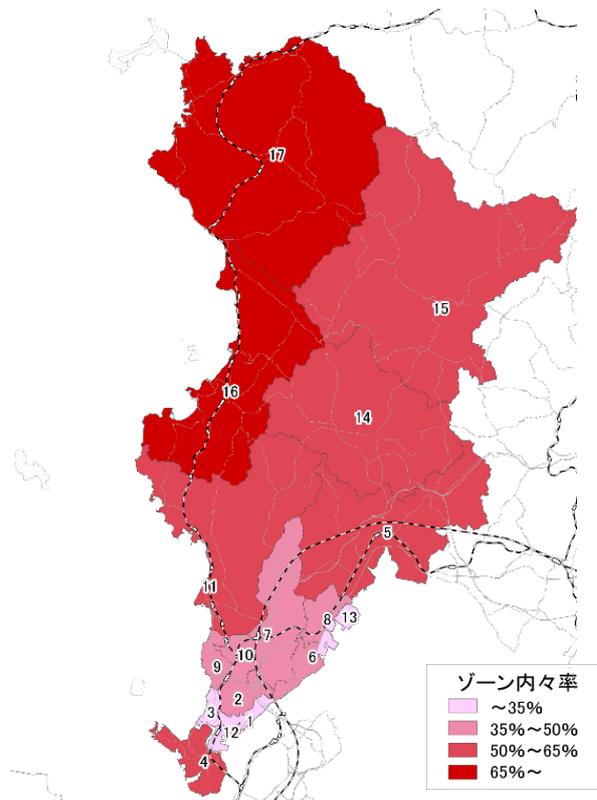
全てのトリップに占める、出発地と目的地が同一ゾーン内で完結するトリップの割合を示す「ゾーン内々率※」は、旧4町で高くなっているなど、地域によってトリップ状況の特徴が異なります。このことから、それぞれの地区にあった交通体系が必要であると考えられます。

※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



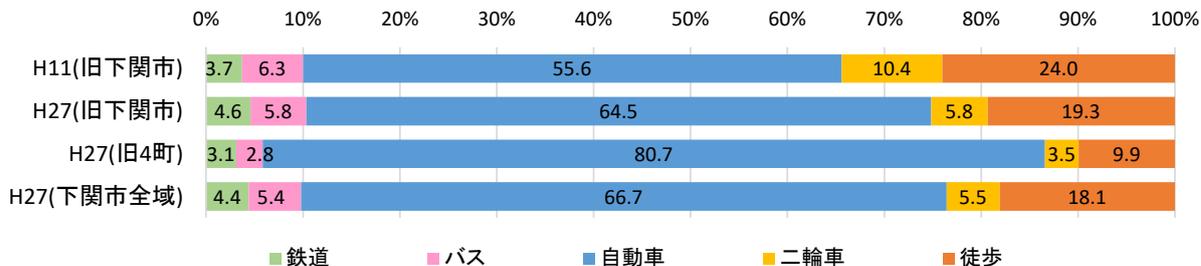
資料：パーソントリップ調査（H27 総合交通戦略基礎調査業務）

図 4.17 ゾーン内々率

●代表交通手段*

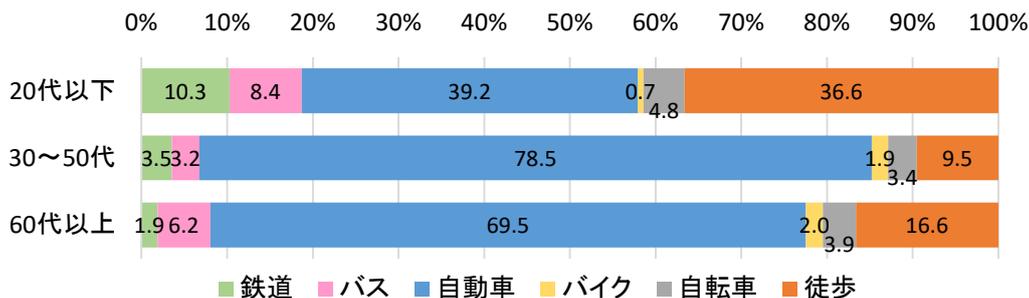
平成 11 年から平成 27 年にかけて、旧下関市の自動車の分担率は増加、鉄道は微増したものの、その他の交通手段は減少しています。年齢階層別にみても、いずれの年齢層も、自動車の分担率は高く、高い自動車依存の状況にあります。また、目的別でみると、通学以外の目的において、自動車分担率が 7 割前後と高くなっています。

※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



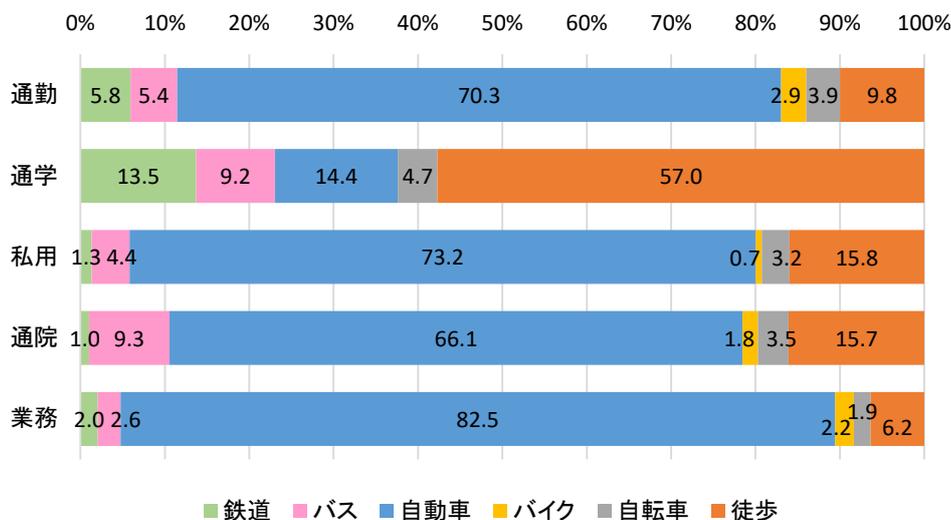
資料：平成 11 年全国都市 OD、パーソントリップ調査（H27 総合交通戦略基礎調査業務）

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

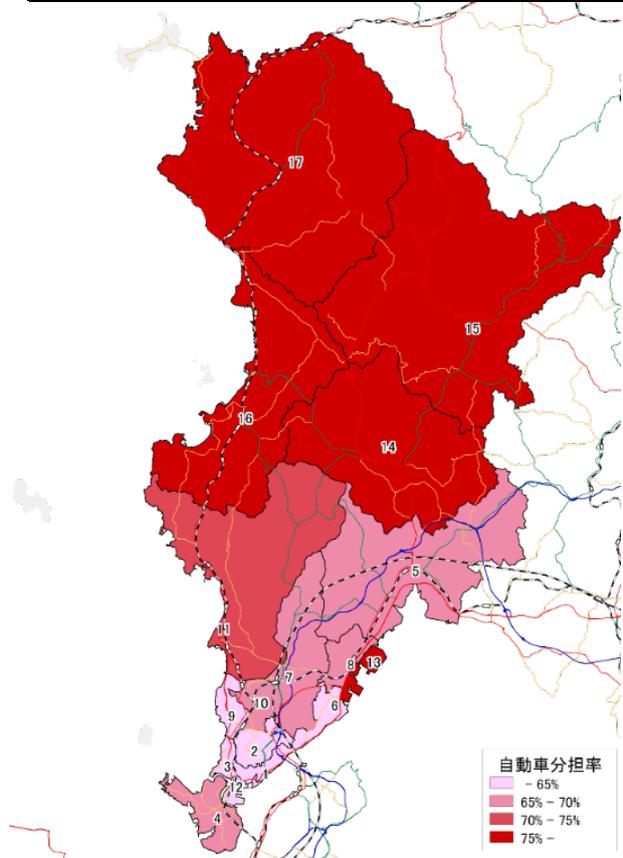


資料：パーソントリップ調査（H27 総合交通戦略基礎調査業務）

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

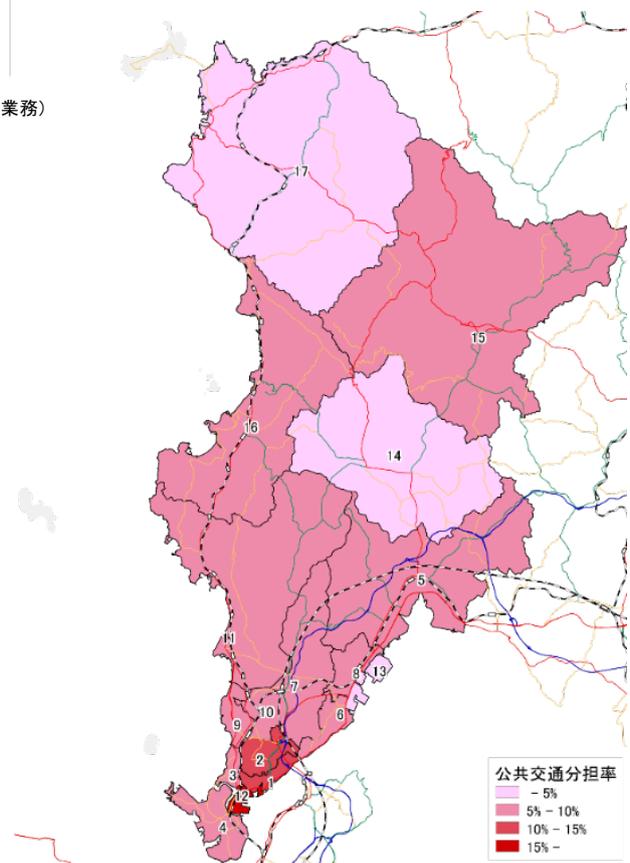
自動車の分担率は、多くの地区が65%以上となっており、特に旧4町が高い傾向にあります。公共交通の分担率は、鉄道沿線地区では比較的高くなっているものの、総じて低くなっています。



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



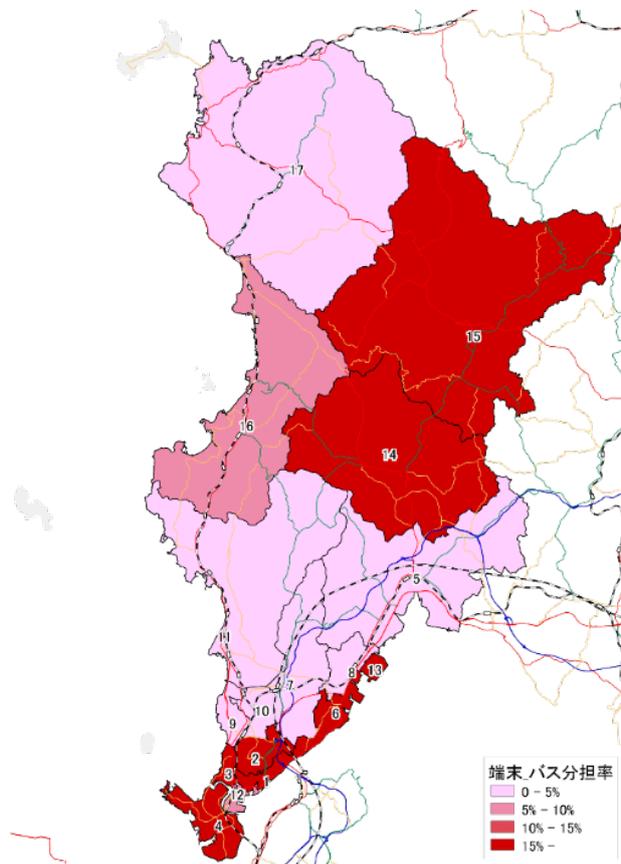
資料：パーソントリップ調査（H27 総合交通戦略基礎調査業務）

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。

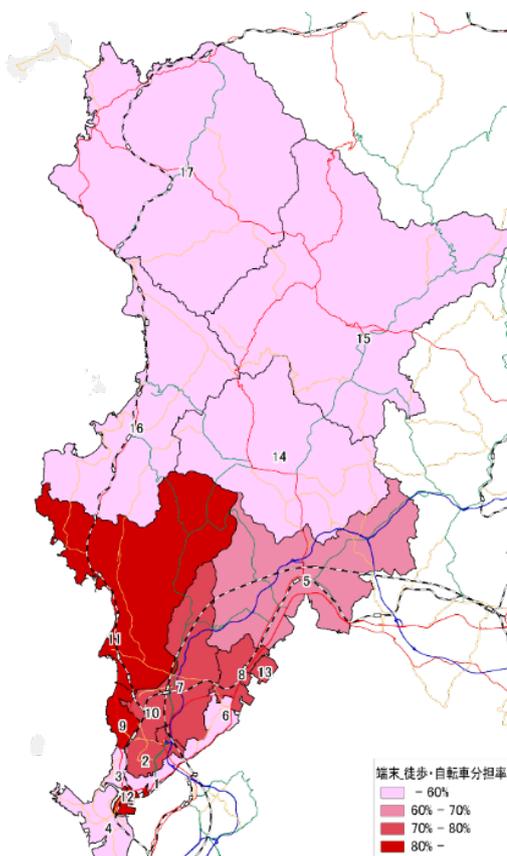
*鉄道端末交通手段：出発地から鉄道駅（または、鉄道駅から目的地）までに利用した主な交通手段



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）

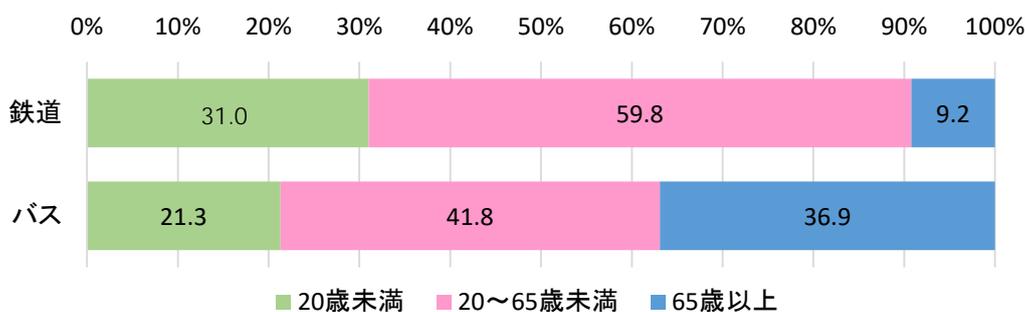
図4.24 ゾーン別鉄道端末交通手段分担率(徒歩・自転車)

●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。

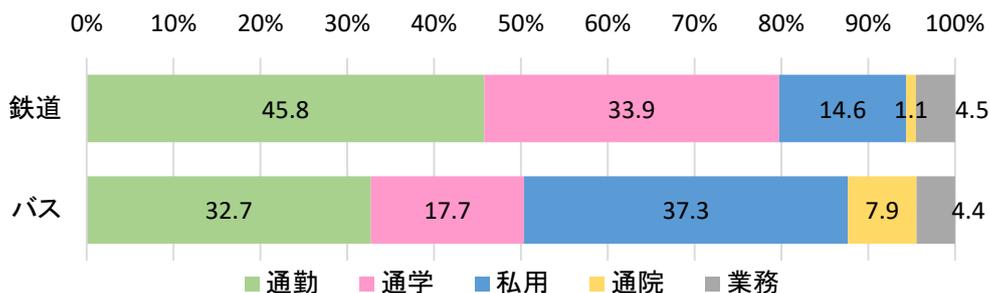
また、目的構成をみると、鉄道は通勤・通学による利用が多い一方で、バスは私用や通院をはじめ、多目的で利用されています。

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。



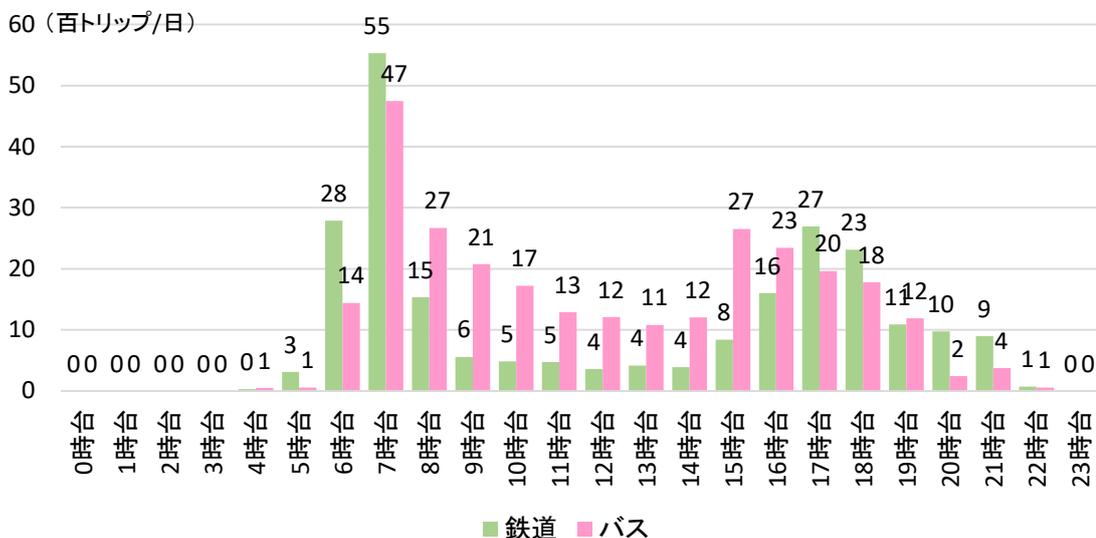
資料：パーソントリップ調査（H27 総合交通戦略基礎調査業務）

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

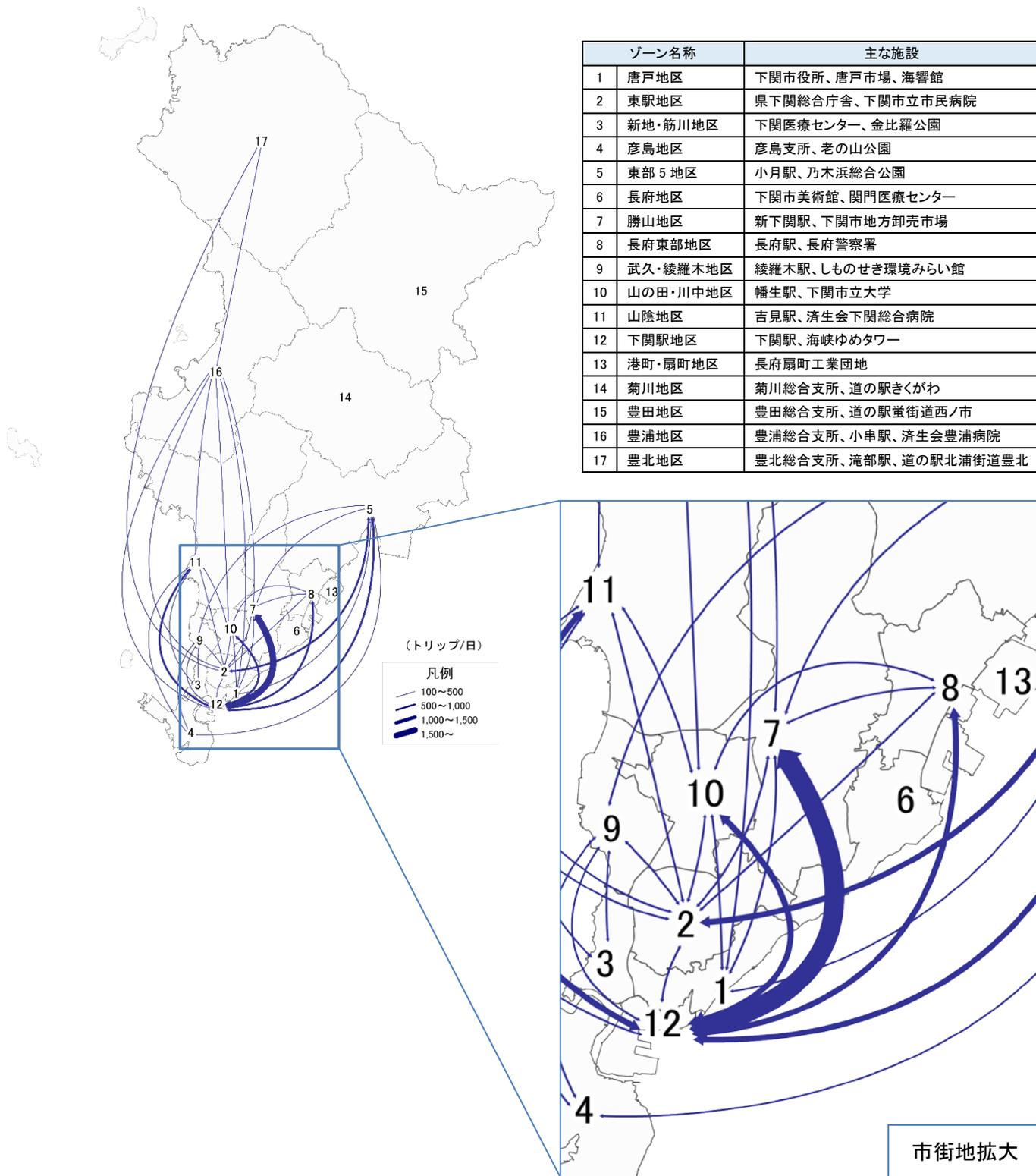


資料：パーソントリップ調査（H27 総合交通戦略基礎調査業務）

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。

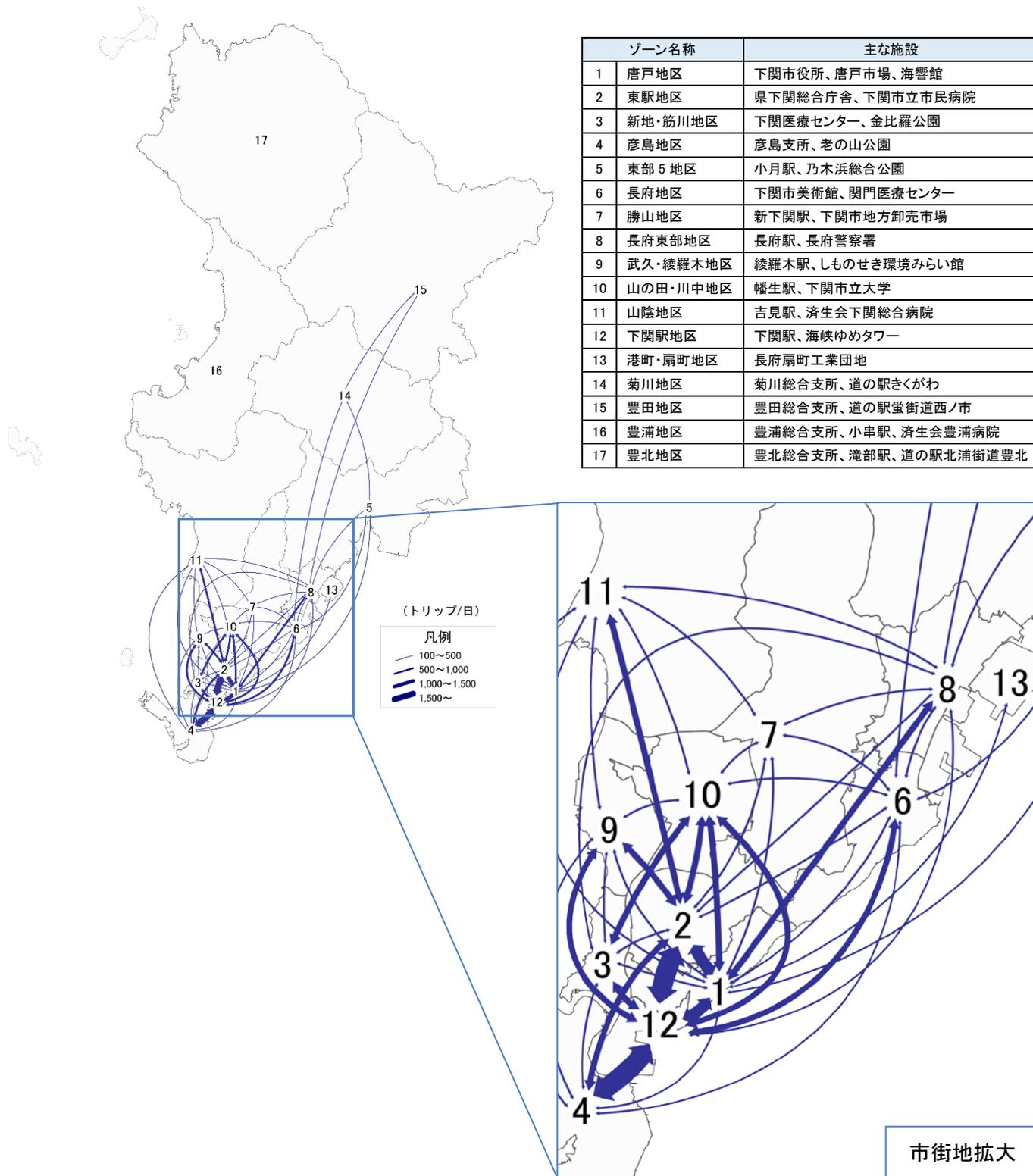


資料：パーソントリップ調査（H27 総合交通戦略基礎調査業務）

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。

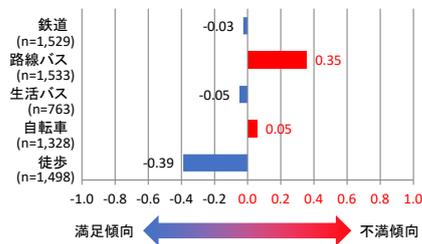
「公共交通に関する満足度は総じて低い、一方で、利用者と非利用者で認識に偏りが存在」

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。

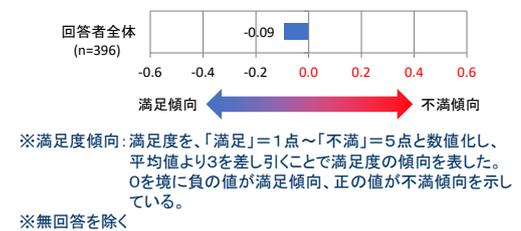
また、一方で、バス利用者へのヒアリングではやや満足傾向にあることから、利用状況により公共交通に対する認識にギャップがある状況となっています。

●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）

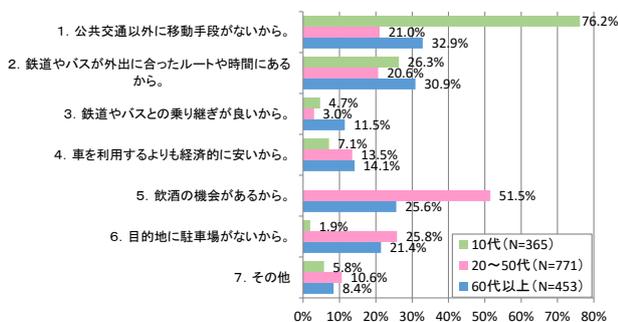
図 4.30 公共交通に関する満足度の調査結果

「利用属性・利用機会は限定的」

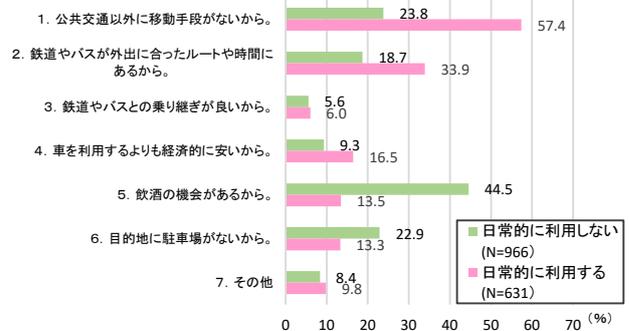
市民アンケートによると、公共交通を利用する理由としては、10代の「公共交通以外に移動手段がないから」が著しく多く、公共交通を日常的に利用する人では「公共交通以外に移動手段がないから」、公共交通を日常的に利用しない人では「飲酒の機会があるから」が最も多くなっており、利用属性及び利用機会が限定されている状況となっています。

●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。