



下関市地域公共交通網形成計画 概要版

平成30年3月
下関市

1. 下関市地域公共交通網形成計画について

(1) 背景と目的

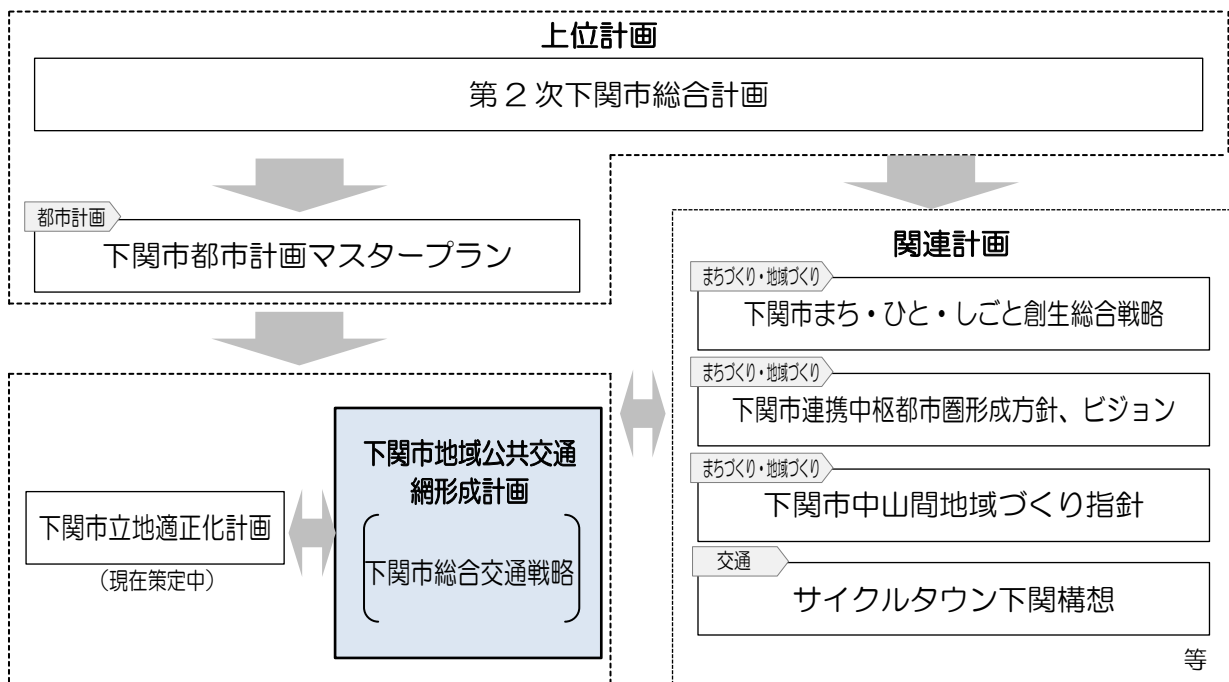
本市の交通は、モータリゼーションの進展や市街地の拡大等により、自動車への依存が強い傾向にあります。このため、公共交通の利用者は減少傾向にあり、公共交通の維持が困難な状況となっています。

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「下関市地域公共交通網形成計画」を策定します。

(2) 下関市地域公共交通網形成計画の位置づけ

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。本計画は、これらの上位・関連計画との連携を図り策定します。



(3) 目標年次と計画区域

下関市地域公共交通網形成計画では、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。

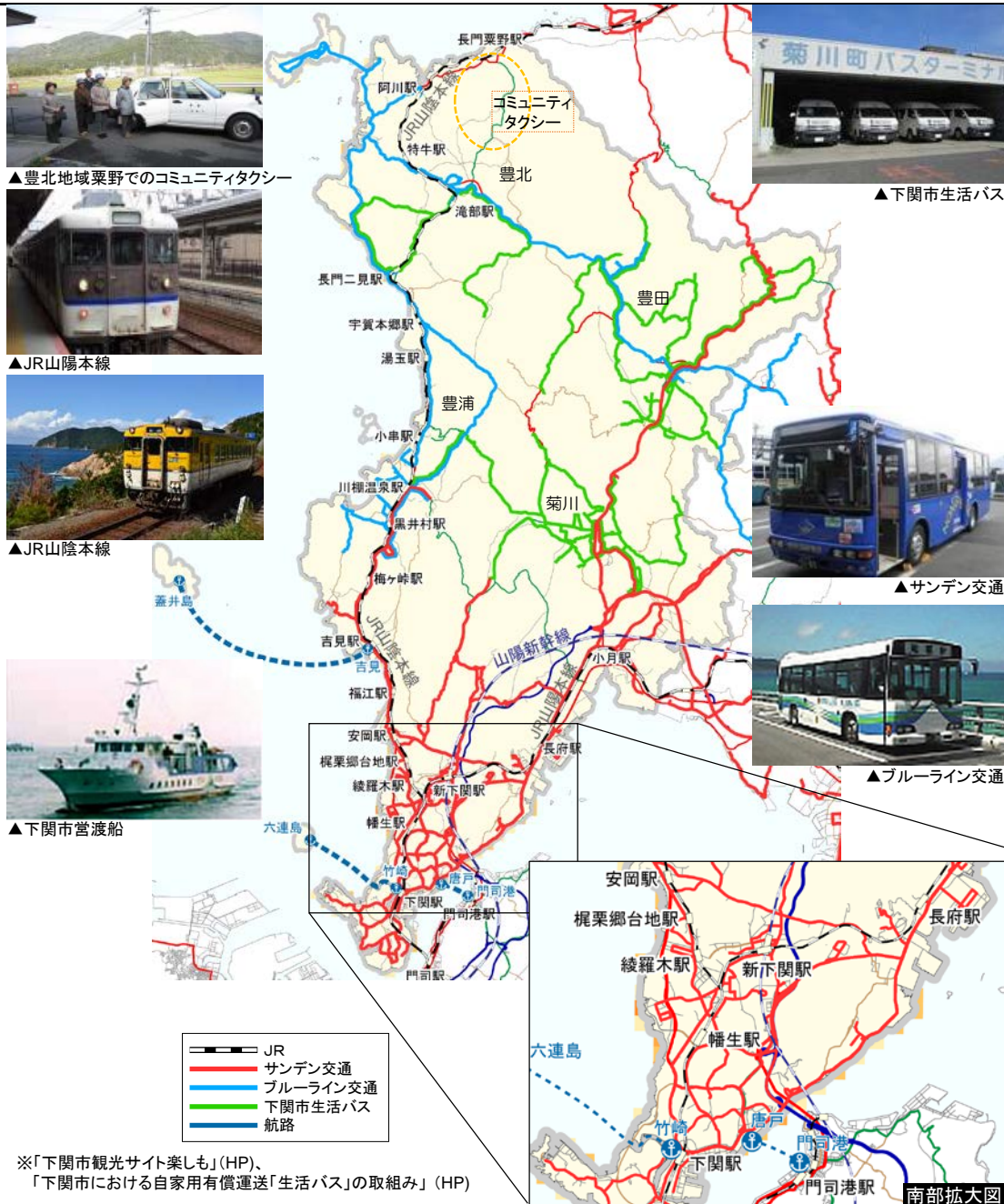
計画期間：2018年4月～2028年3月

2. 下関市における移動に関する課題

(1) 公共交通の現状

●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。

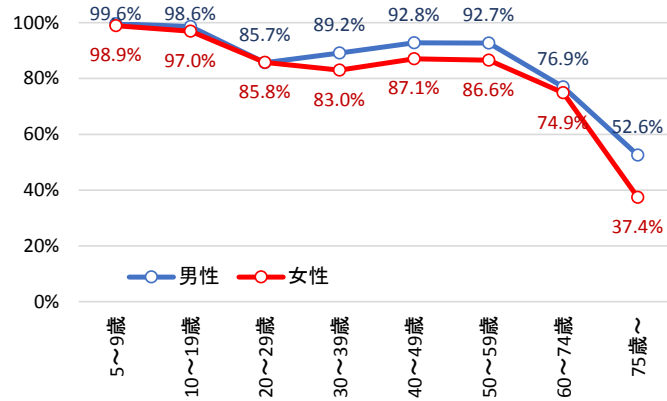


(2) 下関市における移動の実態

●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。

※外出率：全人口に対する外出した人の割合



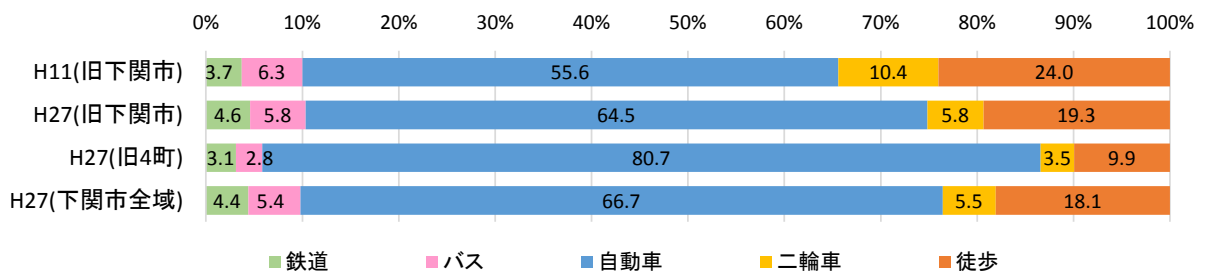
資料：パーソントリップ調査（H27 総合交通戦略基礎調査業務）

▲性別年齢階層別外出率

●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。

※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）

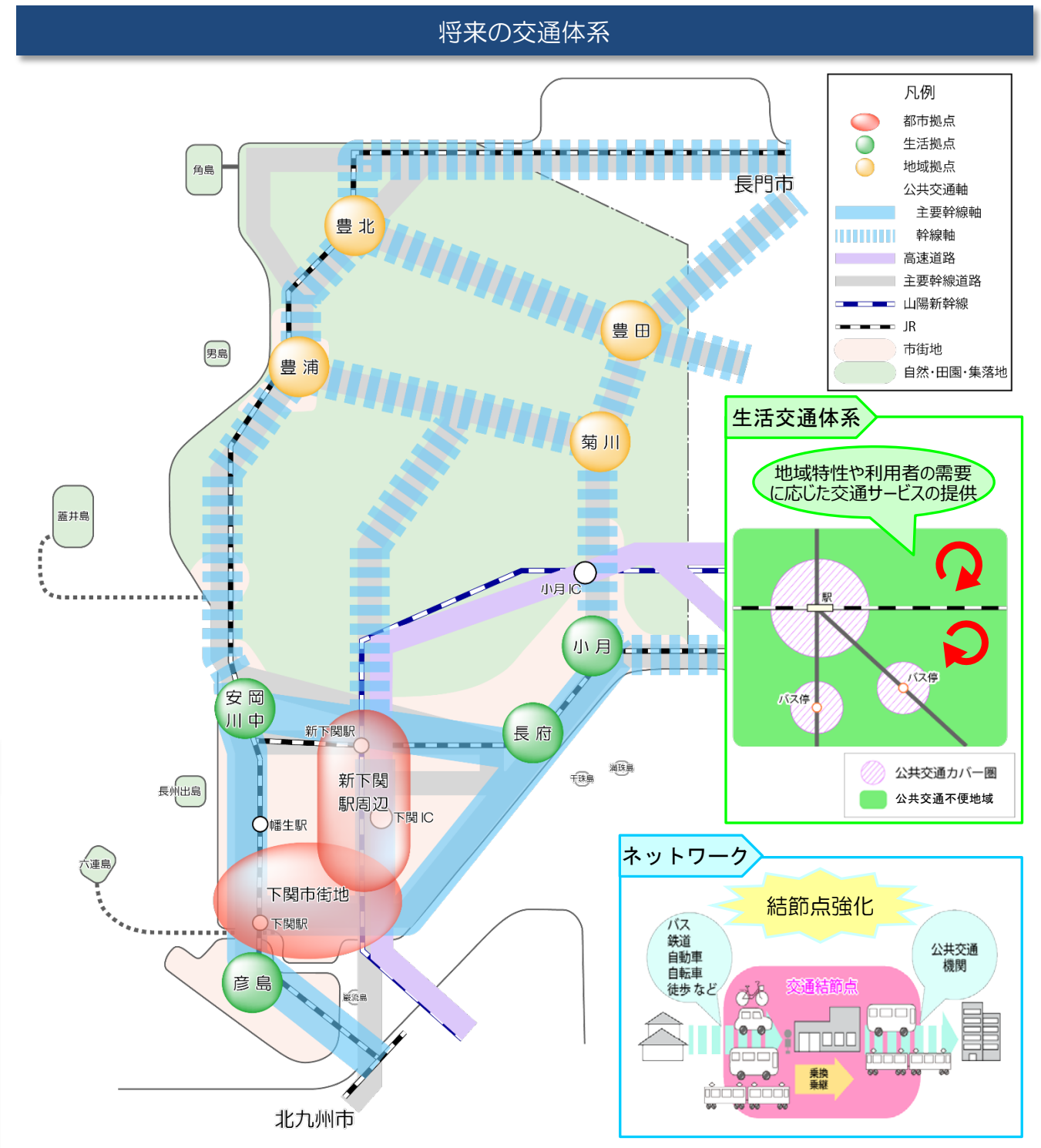
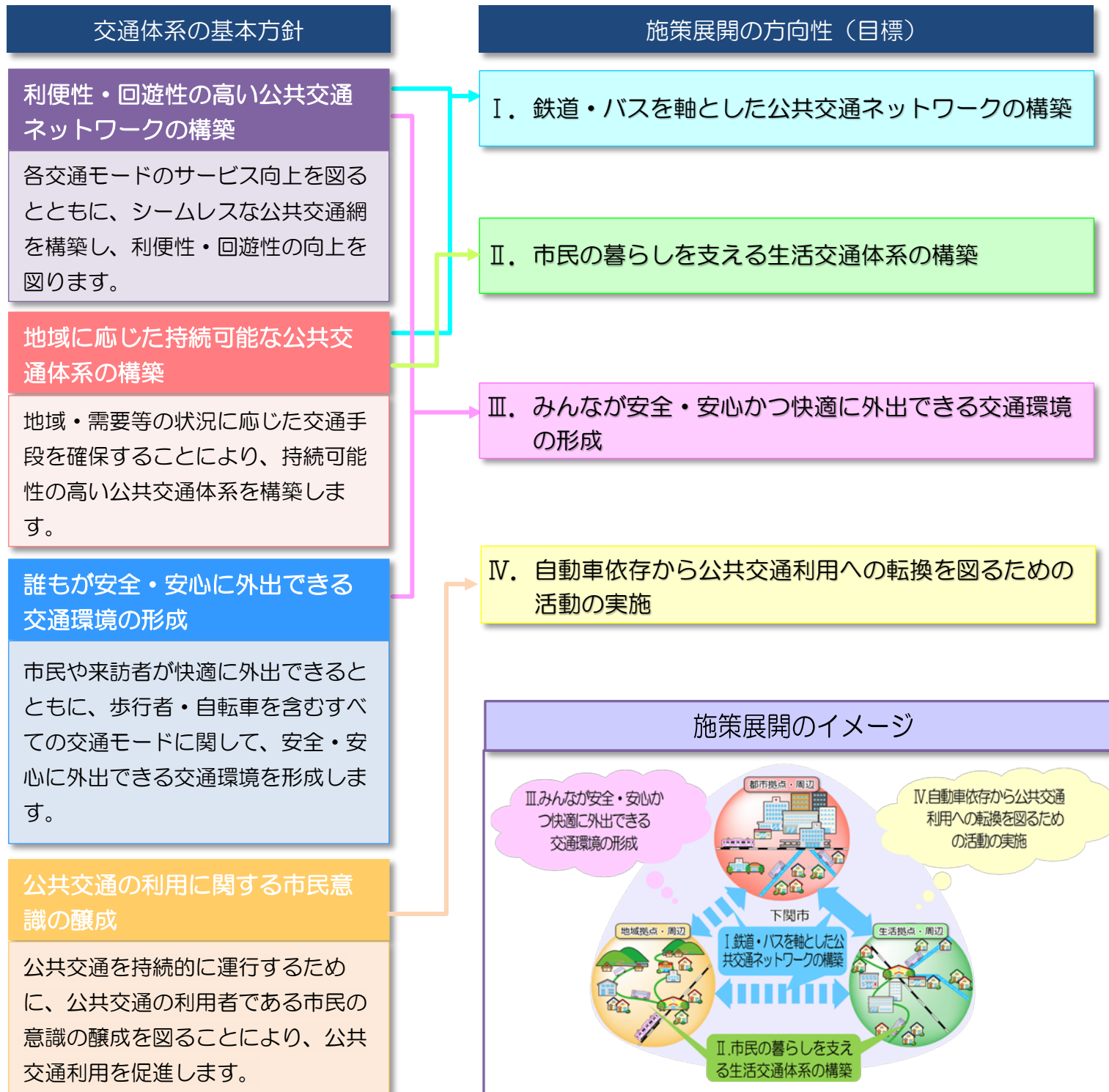
▲代表交通手段分担率の変化

3. 下関市地域公共交通網形成計画の方向性

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。

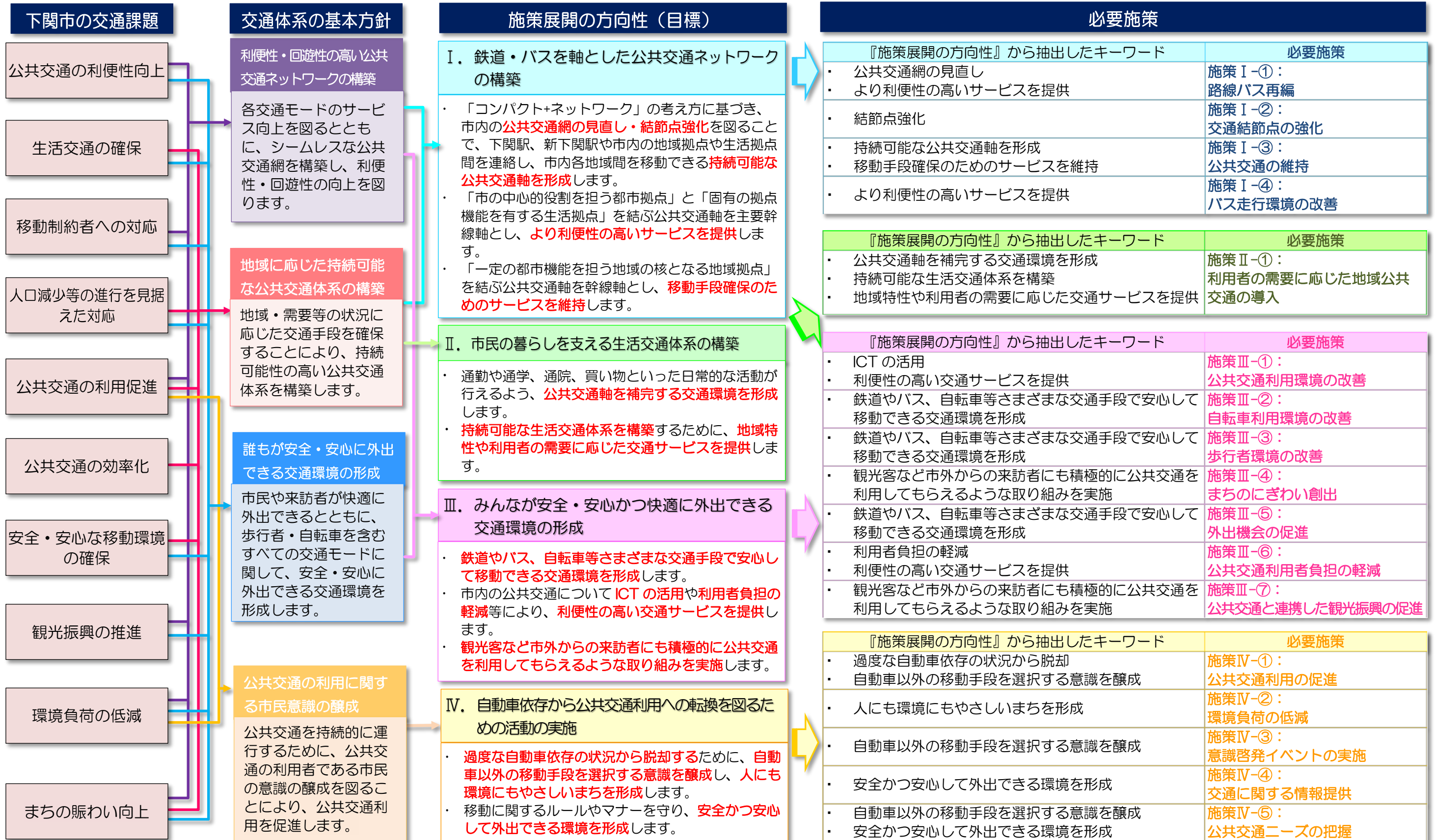
交通体系の基本理念	<p>『いきいきと活動できるまちを支える交通体系 ～みんなで育む、みらいへ受け継ぐ下関市の交通～』</p> <p>人口減少・少子高齢化がますます進行することを見据え、本市が抱える様々な課題に対応していくために、自動車に依存しなくても、市民や来訪者が様々な目的の活動を行え、安全・安心して暮らせるまちを目指した交通体系づくりを目指します。</p>
-----------	--



4. 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

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

◆実施プログラム◆

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)	
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

取組 バス路線の再編

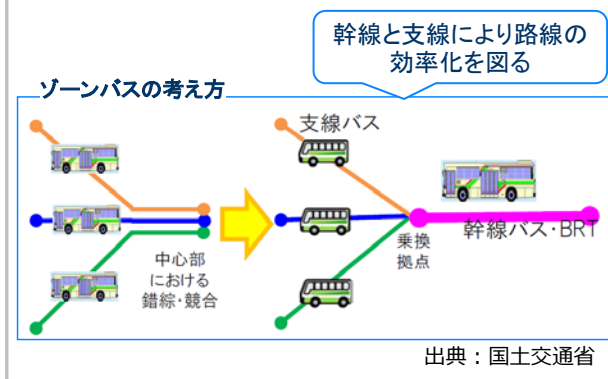
■取組内容

- 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。

▼ゾーンバスシステムのイメージ



取組 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ように、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

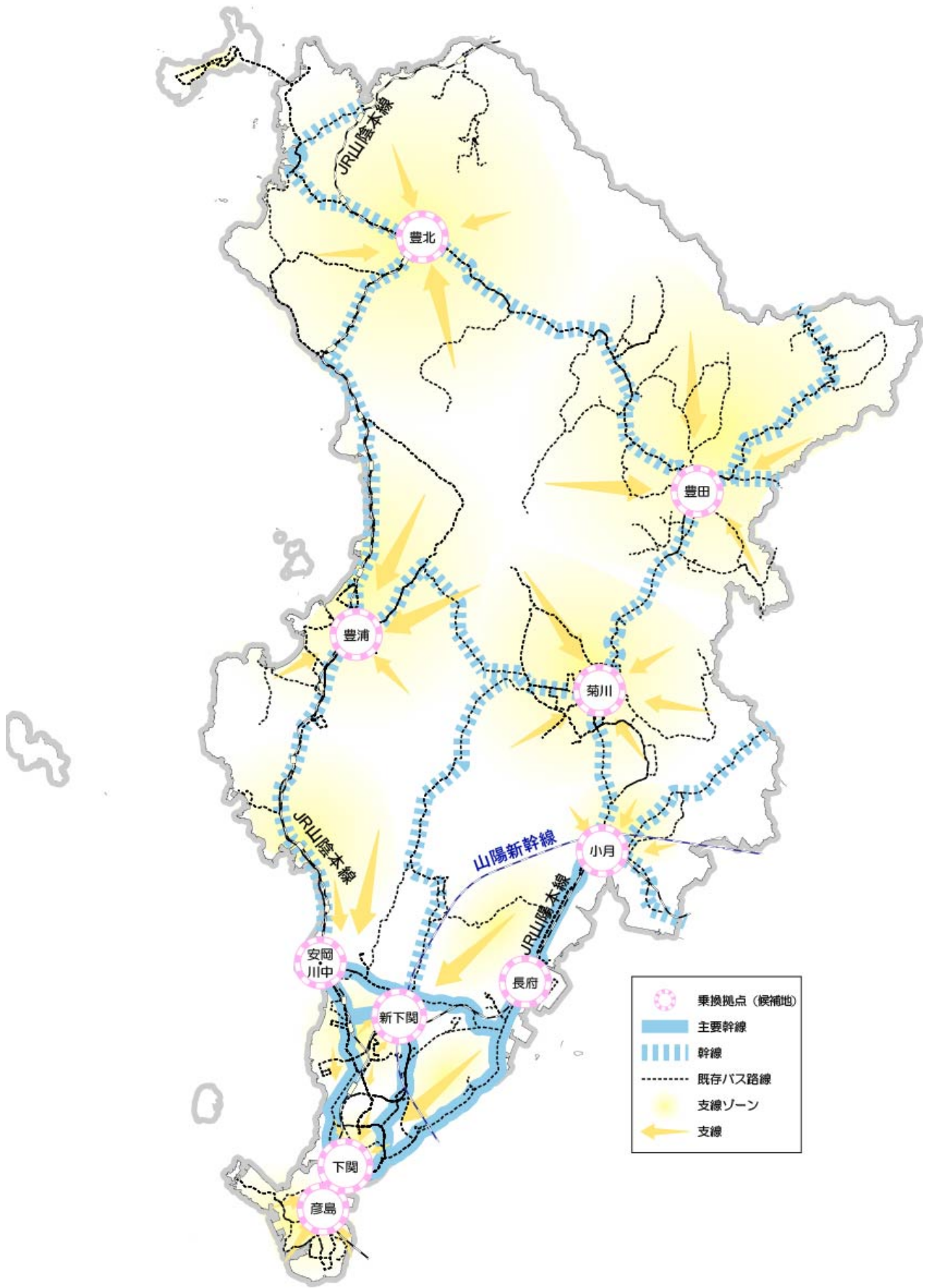
- バス路線の再編のために必要な施設であり、効率的なバスの運行が可能となります。
- 主要幹線軸と幹線軸の相互連携の強化が図られます。
- 乗換拠点へのアクセス性を向上させることにより、公共交通の利用促進が図られます。

▼乗換拠点のイメージ



出典：埼玉県ときがわ町

再編後イメージ図



Ⅱ. 市民の暮らしを支える生活交通体系の構築

◆実施プログラム◆

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)	
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	1 生活バスの運行				下関市
		2 コミュニティタクシーの支援（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

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 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。

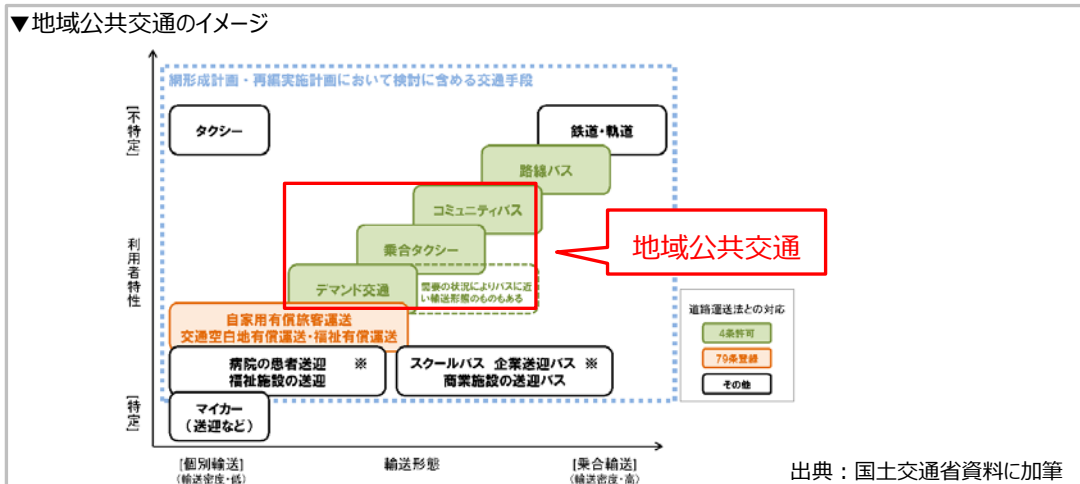
取組 地域公共交通の導入

■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。



取組 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度合いが高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に必要とされ、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、「みんなが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ず。

※1 交通不便地区
「市街化区域」又は「区域区分が定められていない都市計画区域のうち、当地域の駅定がある区域」において、鉄道路線から1,000m以上離れた、かつ、バス停留所から500m以上離れた地区。

※2 移動制約者
高齢者や自転車を使用できない方など、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、バス停まで自力でいける人を対象とし、無社目的の戸口輸送（ドアトゥードア）のサービスを提供する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。

対象となる地区において、次の導入条件を満たした場合に運行を行うもので、地域の問題をよく知る地域の皆様を中心として、地域の実情に合っ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区内で営業する企業・商店等の関係者をいいます。

〈地域組織とは？〉
事業を円滑に推進するために地域住民で組織された団体。地域の自治会との連携がとれ、地域住民の代表として活動できる団体であり、組織の代表者が選任されていることが条件となります。

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

〈運行経路の考え方〉
●交通不便地区と最寄りの駅（駅）またはターミナル（ターミナル）に準じる施設を結ぶ。
●運行経路の近隣に商業施設、病院、公共施設等がある場合は迂回を検討。
●既存バス路線との競合は避ける。
●定時性確保のため、全長10km、片道45分以内とする。（運行の効率性や経費を考えると25分以内が望ましい）

コミュニティバス導入条件③ **「運行基準」に整合し、実施運行期間中に「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 期：毎週1回（午前8時台～午後5時台）
●運 賃：近隣の路線バスと同額（乗車券も併用可能）
●バス停距離：原則として200m間隔
●経路・区間：協議決定、土曜利用状況・住民意向等を考慮し決定
●運行 形：定時定路線
●通常の路線バスのように決められた運行経路を決められた時間に運行する路線
●中 間：リアフリー化されたバス

〈運行継続条件〉
1日運行に地域住民が10人以上であること
かつ「運転収入が車両取得費を除いた経費の50%以上であること」

●地域組織が形成されているか
●交通不便地区に該当する世帯割合の割合はあるか
●アンケート調査が実施されたか
●地域公共交通導入の意向が明らかか
●地域公共交通導入の意向が明らかか
●地域公共交通導入の意向が明らかか
●地域公共交通導入の意向が明らかか

導入検討の流れ

- 1 導入検討の開始**
 - 交通不便地区の確定
 - 地域組織の形成

※地域の皆様には、自接を数字で書かれた項目を行っていただきます。
- 2 計画概要検討**
 - 希望経路作成
 - 希望運行ルート（運行経路の考え方）、運行可能なルートの確定
 - 交通不便地区における地域住民の意向把握（希望経路）上にある交通不便地区の全自治会の合意
 - 市にコミュニティバス導入検討申請書）を提出
- 3 需要調査の実施**
 - ①需要調査と沿線住民の意向把握（アンケート調査の実施）
 - ②経路・区間の確定（事業者から参考見解の提示を受ける）
 - ③運行経路・区間に関する意向の把握
- 4 計画詳細検討**
 - ①地域公共交通会議に諮問（運行経路・スケジュール説明）
 - ②運行計画の策定
 - ③地域公共交通会議で運行計画を再検討
 - ④バス停距離に対する合意形成
 - ⑤地域公共交通会議での合意（運行計画内容及び実施経路）と市の意思決定
- 5 実施運行開始準備**
 - ①運行事業者の選定（入札）
 - ②交通便の確保（乗車券）
 - ③乗車券の申請
 - ④実施運行開始の告知
 - ⑤バスの設置
 - ⑥バスの乗降
- 6 実施運行開始**
 - ①利用促進活動の実施
 - ②運行に対する協力
 - ③利用実情調査への協力
 - ④運行経路の見直し
 - ⑤運行内容の見直し
 - ⑥運行経路の見直し

本格運行開始

出典：相模原市

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

◆実施プログラム◆

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)	
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				交通事業者
	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1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

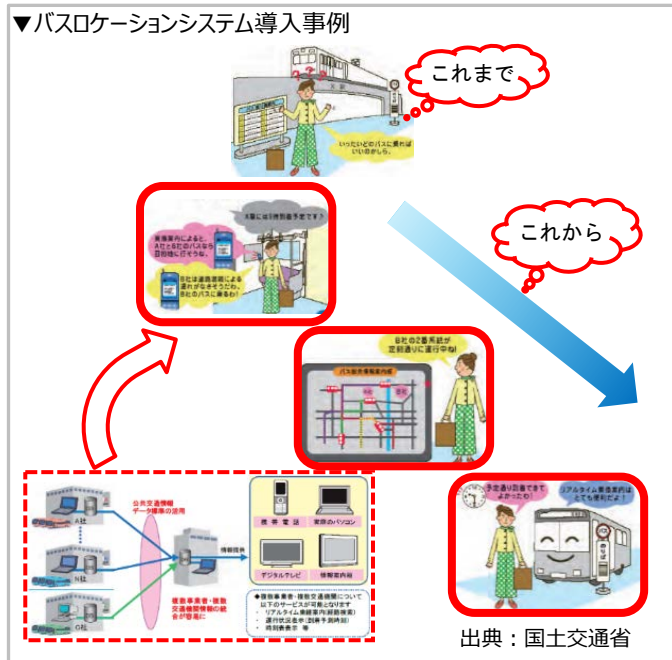
取組 バスロケーションシステムの導入検討

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。



取組 交通系 IC カードの導入検討

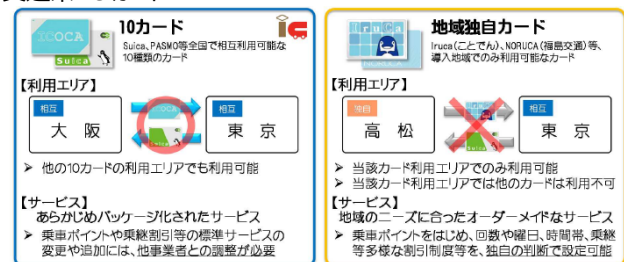
取組内容

- 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)

▼交通系 IC カード



取組 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。

取組 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

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

◆実施プログラム◆

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)	
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

取組 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



出典：「モビリティ・マネジメント」国土交通省

5. 下関市地域公共交通網形成計画における目標指標

(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。

本計画により、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。

(2) 目標指標の設定

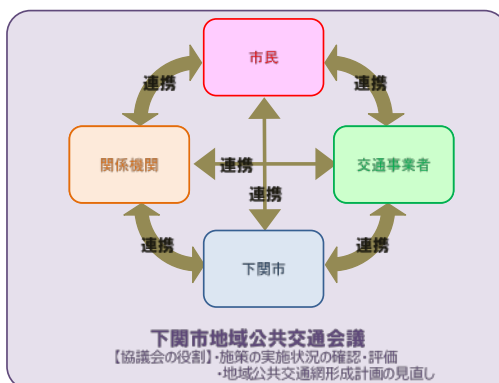
◆目指す姿の実現◆	【目標指標 1】〔10年後〕※2028年まで 代表交通手段における公共交通分担率	9.8%→10.7% (増加)
	【目標指標 2】〔10年後〕※2028年まで 代表交通手段における自動車分担率	66.7%→65.8% (減少)
	【目標指標 3】〔10年後〕※2028年まで 自動車を運転できない人の外出率	77.7%→81.9% (増加)
◆「使える」公共交通の実現◆	【目標指標 4】〔毎年〕※2028年まで 人口に対するバス利用率	13.6%→15.1% (増加)
	【目標指標 5】〔毎年〕※2028年まで 人口に対する鉄道利用率	9.7%→10.8% (増加)
	【目標指標 6】〔毎年〕※2028年まで 公共交通力バース率	76.8%→84.8% (増加)
	【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)
	【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)
	【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)
◆維持◆ 公共交通の ◆みんな で	【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)
	【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)

6. 下関市地域公共交通網形成計画の推進に向けて

(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、本計画に基づき、目指す将来像の実現に向けて施策を推進していきます。

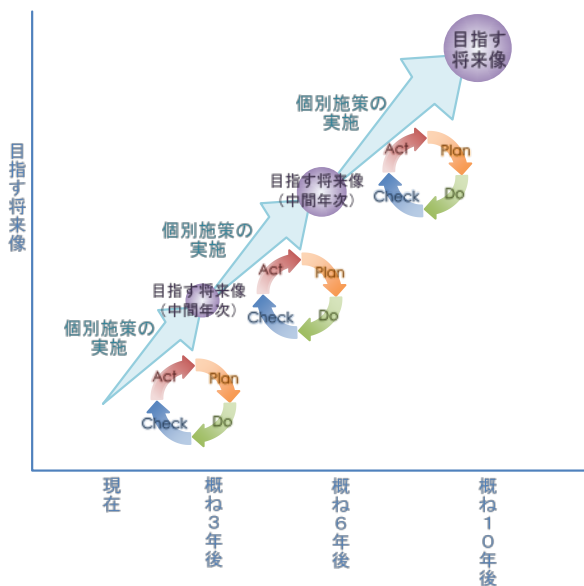
また、本計画の推進を図る体制として、本市の公共交通の協議会である「下関市地域公共交通会議」において本計画の進捗等を管理するものとします。



▲推進体制

(2) 推進管理

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、必要に応じて本計画を見直しする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。



▲推進管理のイメージ