

下関市地域公共交通再編実施計画

令和 2 年 8 月
下関市

- 1. 計画策定の背景と目的..... 1
- 2. 下関市地域公共交通再編実施計画の位置づけ 1
- 3. 計画の対象区域 2
- 4. 計画対象期間..... 2
- 5. 下関市による支援の内容 2
- 6. 下関市の将来交通体系の方向性..... 3
- 7. 下関市が抱えるバス交通に関する課題・問題点と、その対応方針..... 4
- 8. 各地域における再編事業の方向性および内容 5
- 9. 下関市地域公共交通再編実施計画の進め方 6
 - 9. 1. 広域幹線の再編方針..... 7
 - 9.1.1. 再編のポイント 7
 - 9.1.2. 再編前後の路線網..... 8
 - 9.1.3. 路線別の再編内容..... 9
 - 9. 2. 下関地域の再編方針..... 13
 - 9.2.1. 再編のポイント 13
 - 9.2.2. 再編前後の路線網..... 14
 - 9.2.3. 路線別の再編内容..... 15
 - 9. 3. 菊川地域の再編方針..... 21
 - 9.3.1. 再編のポイント 21
 - 9.3.2. 再編前後の路線網..... 22
 - 9.3.3. 路線別の再編内容..... 23
 - 9. 4. 豊田地域の再編方針..... 26
 - 9.4.1. 再編のポイント 26
 - 9.4.2. 再編前後の路線網..... 27
 - 9.4.3. 路線別の再編内容..... 28
 - 9. 5. 豊浦地域の再編方針..... 30
 - 9.5.1. 再編のポイント 30
 - 9.5.2. 再編前後の路線網..... 31
 - 9.5.3. 路線別の再編内容..... 32
 - 9. 6. 豊北地域の再編方針..... 35
 - 9.6.1. 再編のポイント 35
 - 9.6.2. 再編前後の路線網..... 36
 - 9.6.3. 路線別の再編内容..... 37
- 10. 下関市地域公共交通網形成計画に関連して実施される施策について 39
- 11. 事業の効果 39
- 12. 今後について..... 39

1. 計画策定の背景と目的

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。

一方、本市の総人口は1980年をピークに減少に転じ、少子高齢化が今後さら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。

本市では、このような負のスパイラルからの脱却を図り、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」によるまちづくりを推進しており、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の「下関市総合交通戦略（下関市地域公共交通網形成計画）」を平成30年3月に策定しました。

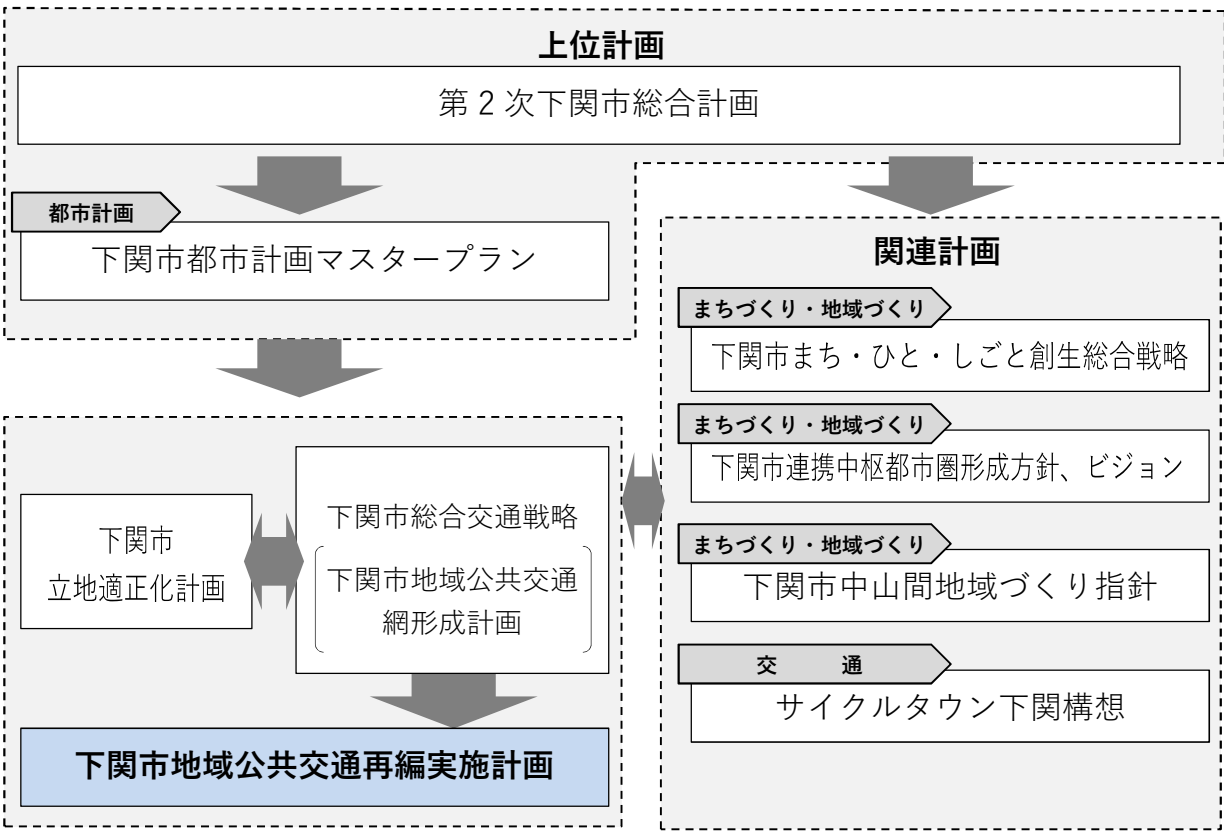
「下関市総合交通戦略（下関市地域公共交通網形成計画）」では、過度な自家用車への依存から脱却し、市民や来訪者が様々な目的の活動を行え、安全・安心して暮らせるまちを目指した交通体系づくりを目指し、鉄道・バスを軸とした公共交通ネットワークの構築だけでなく、公共交通の利用環境を向上するための乗換拠点の整備や、パーク＆ライドの推進、バスロケーションシステムやICカードの導入、待合環境の整備、モビリティ・マネジメントの実施等の総合的な施策についての実施計画を定めました。

「下関市地域公共交通再編実施計画」では、「下関市総合交通戦略（下関市地域公共交通網形成計画）」のうち、特に、路線バスおよび生活バスによる公共交通ネットワークについて、利便性の向上および運行効率性の向上による持続的な公共交通の確保のため、地域の移動ニーズや収益性等の、本市の抱えるバス交通に関する課題を解決するための具体的な再編方策を定めるものです。

2. 下関市地域公共交通再編実施計画の位置づけ

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。

本計画策定にあたり、これらの上位・関連計画との連携を図る必要があります。



3. 計画の対象区域

下関市全域を計画の対象区域とし、下関、菊川、豊田、豊浦、豊北の各地域に区分して再編の方針を定めます。

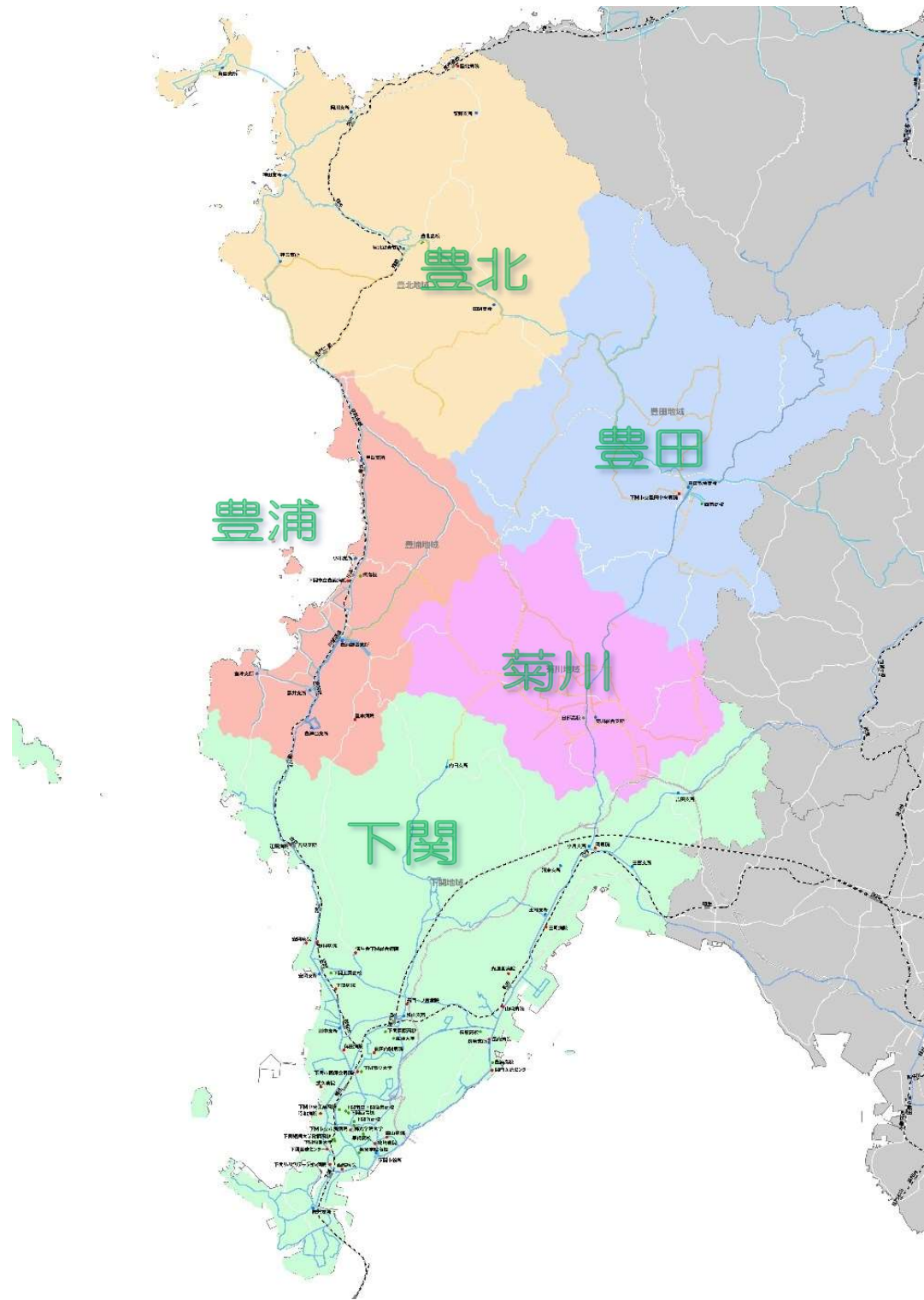


図 1 計画の対象区域

4. 計画対象期間

令和2年10月1日から、令和7年9月30日までの5年間を、計画の対象期間とします。

5. 下関市による支援の内容

再編事業に関して、下関市が行う支援内容をまとめます。

- 1) 路線バスなどの公共交通網を確保・維持していくため、国・県との役割分担のもと、交通事業者に対して行う運行経費の支援。
- 2) 再編事業にともない必要となる乗換拠点整備、及び小型バス導入等の支援。
- 3) 周辺自治体や各交通事業者間の調整についての支援。
- 4) 乗り継ぎや、通勤、通学、通院、買い物等の利便性向上等に関する市民、自治会などからの各交通事業者への要望、陳情等についての調整及び支援。
- 5) ICカード、デジタルサイネージ、ノンステップバス等の導入について、国・県・周辺自治体と協調して行う支援。
- 6) 公共交通の利用促進や運行情報などに関する、市民や利用者に向けたホームページ、SNS、市報等の市のメディアなどを通じた情報発信支援。
- 7) 生活バスの運行など、地域公共交通を確保するための支援。

6. 下関市の将来交通体系の方向性

「下関市総合交通戦略」に基づき、本市の将来体系の方向性を以下の通り設定します。

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」を結ぶ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」を結ぶ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。

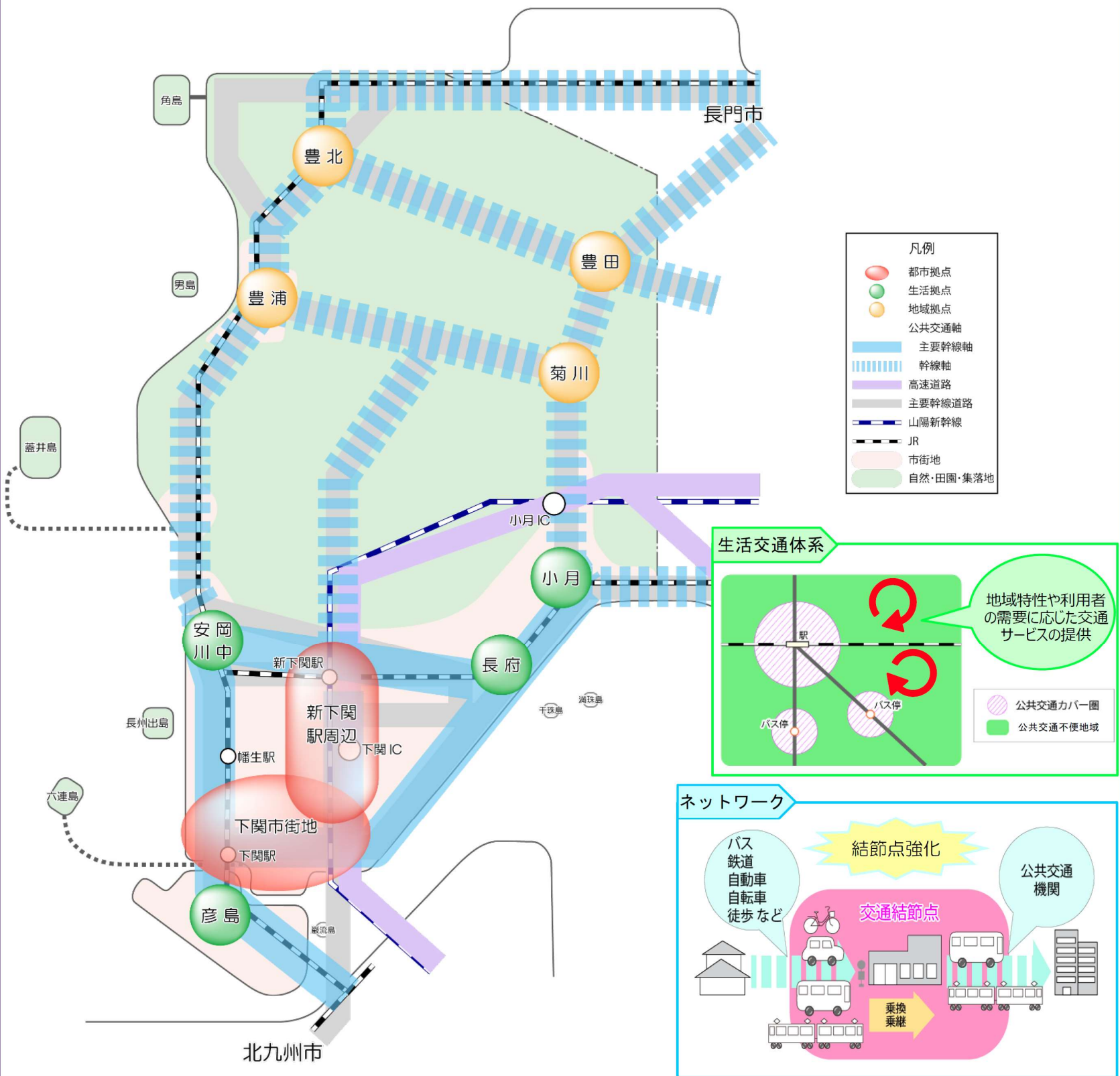
III. みんなが安全・安心かつ快適に外出できる交通環境の形成

- 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

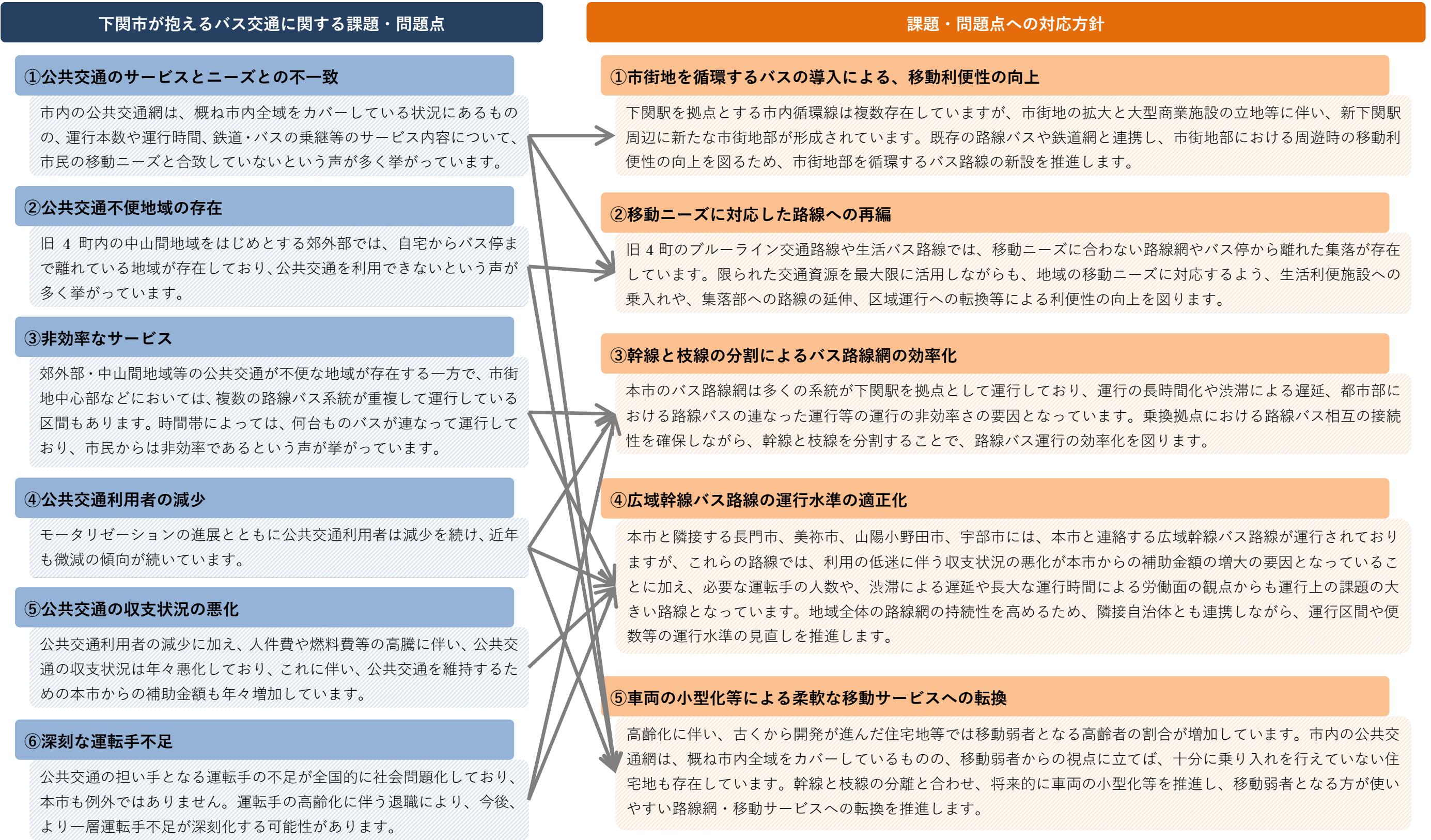
- 過度な自動車依存の状況から脱却するために、自動車以外の移動手段を選択する意識を醸成し、人にも環境にもやさしいまちを形成します。
- 移動に関するルールやマナーを守り、安全かつ安心して外出できる環境を形成します。

将来の交通体系



7. 下関市が抱えるバス交通に関する課題・問題点と、その対応方針

本市の抱えるバス交通に関する課題や問題点を受け、下関市地域公共交通再編実施計画では、5つの対応方針を設定します。



8. 各地域における再編事業の方向性および内容

下関市内の移動および公共交通ネットワークの現状を踏まえ、市内 5 地域単位での再編方針の設定を基本としますが、広域的な公共交通の運行状況を考慮し、市内広域および隣接市にまたがる路線は「広域幹線」として、5 地域とは区分して再編の方針を定めます。

路線・地域	路線および地域の現状・課題	路線および地域としての再編の方向性	該当する主な路線
広域幹線	- 下関市内を広域に通学する需要を中心として、鉄道のない幹線区間を広域に移動する需要が存在している。 - 国庫補助対象の地域間幹線系統として運行している路線もあるが、国庫補助で赤字部分をまかないきれず、沿線自治体の負担となっている路線も存在し、また、近年は沿線自治体の負担が増加傾向にある。 - 長大路線は所要時間が長く、路線形態を維持したままでは定時性確保や運行効率化が難しい状況にある。	➤ 運転手不足への対応や財政的な負担の軽減等の公共交通網全体のリソースの最適化に向け、利用実態を踏まえた路線の分割と枝線区間の運行水準の適正化を検討する。 ➤ 隣接市にまたがる路線については、路線のあり方や財政的な支援のあり方について周辺自治体と協議を行う。	宇部線、美祢線、仙崎線など
下関地域	- 市内の公共交通需要の大半を占める地域。 - 通勤、通学、買い物、通院、観光等の多様な移動目的で公共交通が利用されている。 - 下関駅を拠点とする路線を中心に、下関地域を網羅的に運行している。 - 高齢化の進行する住宅地では移動需要が高まっており、車両の小型化による乗り入れの必要性が生じてきている。 - 新下関駅周辺では、宅地開発や大型商業施設の立地、西部エリアにおける支所の移転が計画される等、移動需要の増加や変化が予想される。	➤ 運行経路の重複する系統や、利用が偏在している系統、利用の低迷する系統を整理し、路線の分かりやすさと運行効率性の向上を図る。 ➤ 利用の低迷する系統では、交通結節点を設定した上で幹線と枝線区間に分割し、枝線区間の車両規模、運行水準の適正化を図る。 ➤ 新下関駅周辺の開発動向や施設立地状況を考慮した新たな地域内循環路線を計画する。	サンデン交通一般路線
菊川地域	- 地域内の公共交通ネットワークは主に生活バスが担っている。 - 生活バスは、高齢者等の買い物や通院等の需要に加え、小学生の通学や放課後児童クラブへの移動に利用されている。 - 生活バスの乗入れの拡大や豊浦地域の生活利便施設への乗り継ぎ利便性の向上、貨物(農作物)の生活バス混載という地域ニーズがある。	➤ 放課後児童クラブの移転に合わせ、生活バス路線の変更を行う。 ➤ バス路線から離れた集落への運行を行うため、路線の延伸を行う。 ➤ 運行効率性と利便性の向上を図るため、長時間運行となっている路線の変更（運行系統の短縮）を行う。 ➤ デマンド運行を行う路線において貨客混載の検討を行う。	菊川地域生活バス
豊田地域	- 地域内の公共交通ネットワークは路線バスと生活バスが担っており、路線バスは主に高校生の通学で、生活バスは主に高齢者等の買い物や通院等で利用されている。 - 生活バスの利用は、自宅との往来が中心であり、交通弱者の移動を担っている。 1 便あたりの利用者が少数であり、路線によって利用状況に大きく差がある。	➤ 生活バスの利用ニーズに合わせ、区域内での発着自由度を維持しながら、区域の見直しを行う事で利便性の向上を図る。 ➤ 運行区域を統合・再編し、運行効率化を図る。	ブルーライン交通路線 豊田地域生活バス
豊浦地域	- 地域内の公共交通ネットワークは主に路線バスが担っている。 - 地域内の移動では、主に高齢者の買い物や通院需要が中心である。 - 病院や商業施設が地域内に点在するものの、バス路線は川棚温泉を拠点に南北に分かれた路線網となっており、移動ニーズに十分に対応できていない。 - 高齢化や人口減少により移動需要が小規模化しており、運行効率性が低下している。	➤ 川棚温泉駅周辺の商業施設や済生会豊浦病院を拠点とする地域内を縦断する系統の新設など再編を行う。 ➤ 運転手不足への対応や財政的な負担の軽減等の公共交通網全体のリソースの最適化に向け、利用状況を踏まえた運行水準の適正化を図る。	ブルーライン交通路線
豊北地域	- 地域内の公共交通ネットワークは路線バスと生活バスが担っており、路線バスは主に高校生の通学や高齢者等の買い物、通院に加え、角島への観光需要も存在する。 - 生活バスは主に高齢者等の買い物や通院等で利用されている。 - 阿川地区や栗野地区などに公共交通不便地域が存在している。	➤ 運転手不足への対応や財政的な負担の軽減等の公共交通網全体のリソースの最適化に向け、利用状況を踏まえた運行水準の適正化を図る。 ➤ 交通不便地域に対する利便性向上策を検討する。	ブルーライン交通路線 豊北地域生活バス

9. 下関市地域公共交通再編実施計画の進め方

下関市地域公共交通再編実施計画は、実施事業の優先性や現状の公共交通網に与える影響、事業実施の難易度、施設整備や車両購入の必要性、隣接自治体との合意形成等に応じて、段階に分けて事業の実施を計画します。また、実施にあたっては、地域の意見を十分に反映した上で、順次段階を経て再編を実施します。
(本計画には、急激な社会経済情勢の変化や雇用環境の悪化等の不測の事態への対応は含まれておりません。)

※表記されている路線以外については、この度の再編実施計画では、路線の変更等の予定はありません。

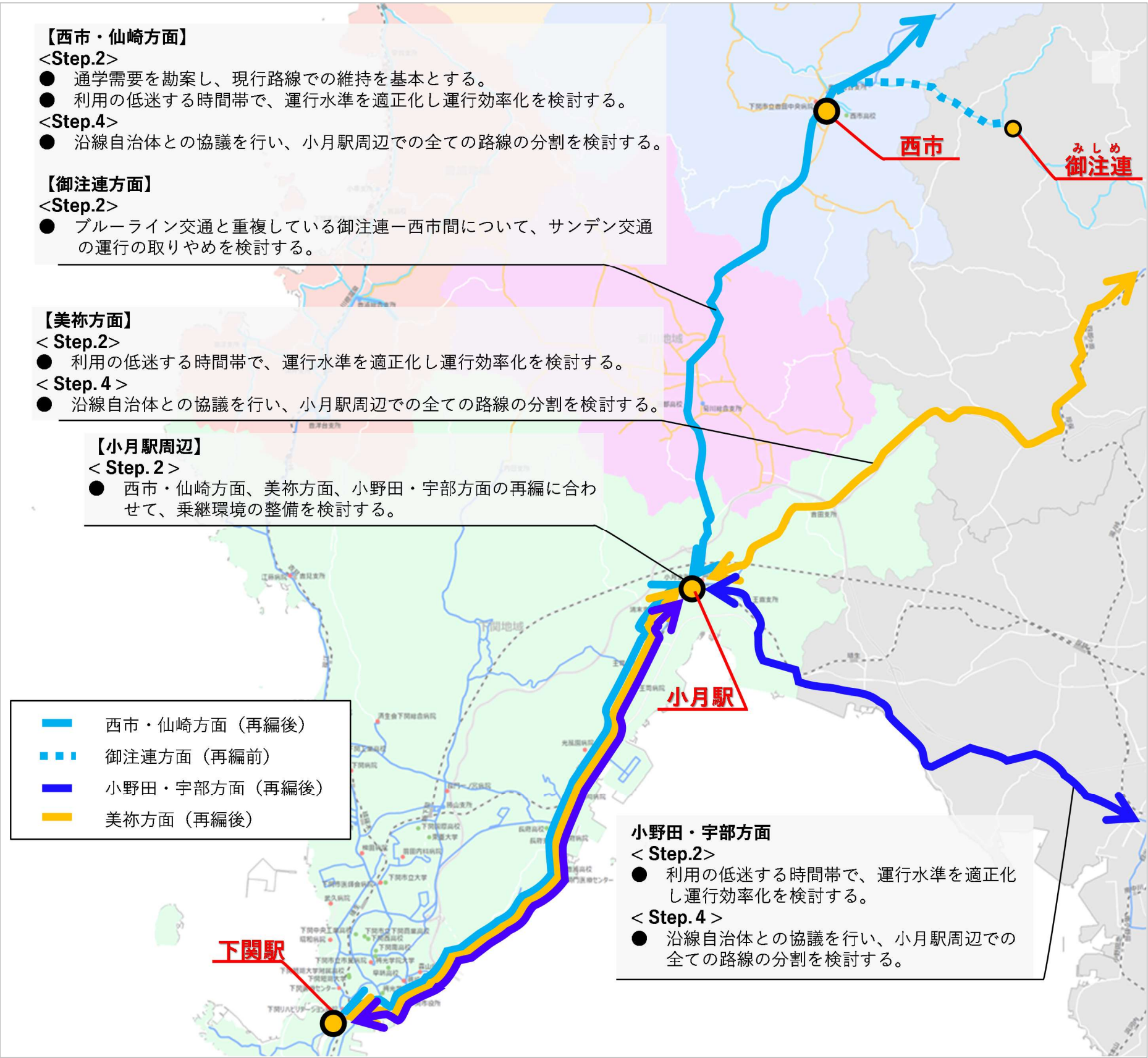
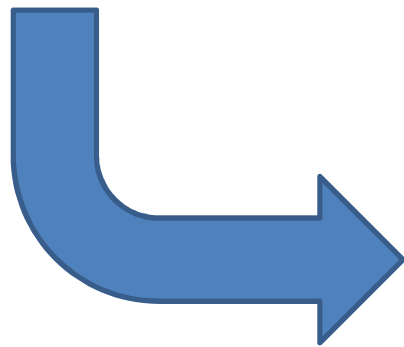
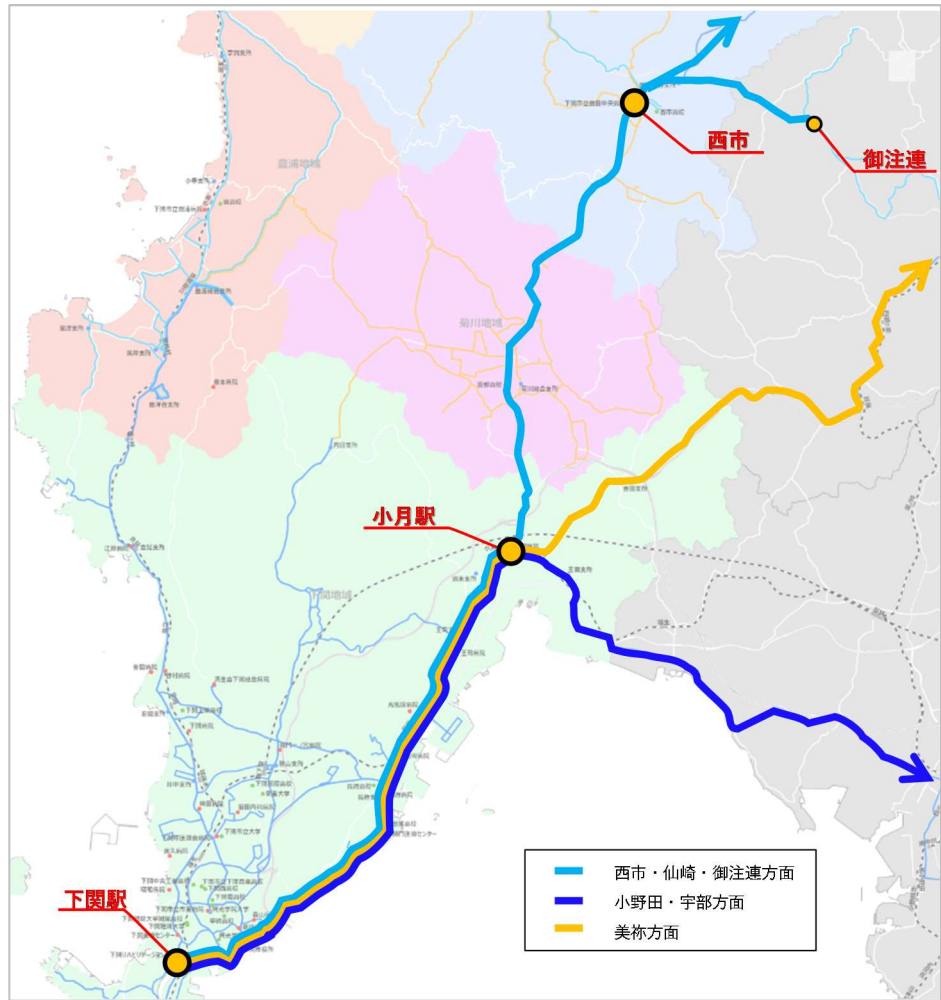
種類	実施項目		対象地域・路線	予定年度					
				R1(2019)	R2(2020)	R3(2021)	R4(2022)	R5(2023)	R6(2024)
サンデン交通	【Step.1】 利用実態に応じた 運行効率化		* 市内各路線		〔随時〕 検 討 ・ 準 備 ・ 実 施				
	【Step.2】 再編の実施		* 新下関西部循環線 * 内日・員光方面 * 四王司方面 * 勝谷団地方面 * 広域幹線の運行効率化		準備期間		実 施		
	【Step.3】 小型化による 枝線路線再編の検討等		* 新下関・住吉神社方面 * 新下関～ 内日・員光（王司観音団地等）方面 * 新棕野・新熊野方面の検討 （Step.3～Step.4 段階的に実施）		検 討		準備期間	実 施	
	【Step.4】 再編の検討		* 小月～吉田、湯谷方面 * 北浦方面 * 新総合体育館整備に関連した 下関駅～丸山町・東駅方面の検討 * 彦島方面 * 全ての広域幹線の分割を検討			検 討	準備期間	実 施	
	IC カード整備		* 乗継割引制度、フリー定期券の検討		準備期間		実 施		
ブルーライン交通	【Step.1】 再編の実施		* 豊浦地域 * 豊北地域の一部路線		準備期間		実 施		
	【Step.2】 利用実態に応じた 再編の検討		* 豊北地域における生活バス等と併せた 再編の検討 * 豊田地域等		検 討	準備期間	実 施		
生活バス	【Step.1】 再編の実施	菊川地域	* 内日・田部線 * 菊川・豊浦線 * 上岡枝・貴飯循環線 * 大野循環線 * 吉賀・上田部循環線 * 樅ノ木・保木線	準備期間		実 施			
	【Step.2】 再編の検討	豊田地域	* 空路子線 * 一の俣線 * 今出線 * 一の瀬線		検 討	準備期間	実 施		
		豊北地域	* ぐるりん矢玉・二見循環線 * 北宇賀・滝部線		検 討	準備期間	実 施		

9. 1. 広域幹線の再編方針

9.1.1. 再編のポイント



9.1.2. 再編前後の路線網



9.1.3. 路線別の再編内容

(1) 西市・仙崎・御注連方面

<Step. 2>

運行の目的	下関駅から、小月を経由し、豊田町西市を経て仙崎(大泊)までをつないでいる。 通学時間帯の朝は、上り・下り方面共に通学利用が多く、全体としては下関駅―西市間での利用が多い。 通学需要を勘案し、現行路線での維持を基本に、現行ダイヤの便別利用状況から利用の低迷する時間帯で、運行水準を適正化し、運行効率化を検討する。
運行事業者	サンデン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	大型バス
運行日	毎日運行

系統	運行区間		系統キロ	運行回数	
				再編前	再編後
仙崎系統① (準急)	起点	下関駅	76.7	7.0 往復	状況に応じて沿線自治体、交通事業者と協議により設定する。
	主な経由地	小月駅、俵山、長門市駅			
	終点	大泊			
仙崎系統② (準急)	起点	下関駅	往：54.1 復：53.5	1.0 往復	状況に応じて沿線自治体、交通事業者と協議により設定する。
	主な経由地	小月駅			
	終点	俵山温泉			
仙崎系統③ (準急)	起点	小月駅	58.5	1.0 往復	状況に応じて沿線自治体、交通事業者と協議により設定する。
	主な経由地	田部バイパス、俵山、長門市駅			
	終点	大泊			
西市系統①	起点	下関駅	35.1	1.5 往復	状況に応じて交通事業者と協議により設定する。
	主な経由地	小月駅、田部バイパス			
	終点	豊田町西市			
西市系統②	起点	下関駅	37.4	8.0 往復	状況に応じて交通事業者と協議により設定する。
	主な経由地	小月駅、下大野			
	終点	豊田町西市			
西市系統③	起点	下関駅	39.1	0.5 往復	状況に応じて交通事業者と協議により設定する。
	主な経由地	ゆめタウン長府、小月駅、下大野			
	終点	豊田町西市			

系統	運行区間		系統キロ	運行回数	
				再編前	再編後
西市系統④	起点	小月駅	19.2	4.5 往復	状況に応じて交通事業者と協議により設定する。
	主な経由地	下大野			
	終点	豊田町西市			
西市系統⑤	起点	小月駅	16.9	2.0 往復	状況に応じて交通事業者と協議により設定する。
	主な経由地	田部バイパス			
	終点	豊田町西市			
西市系統⑥	起点	小月駅	往：7.6 復：7.5	2.0 往復	状況に応じて交通事業者と協議により設定する。
	主な経由地	田部バイパス			
	終点	菊川温泉			

<Step. 2>

運行の目的	ブルーライン交通と重複している御注連―西市間について、沿線自治体と協議を行い、サンデン交通の運行の取りやめを検討する。
運行事業者	サンデン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	大型バス

系統	運行区間		系統キロ	運行回数	
				再編前	再編後
西市系統⑦	起点	下関駅	45.5	0.5 往復	状況に応じて沿線自治体、交通事業者と協議により設定する。
	主な経由地	ゆめタウン長府、小月駅、下大野、豊田町西市			
	終点	御注連			
西市系統⑧	起点	小月駅	25.6	2.0 往復	状況に応じて沿線自治体、交通事業者と協議により設定する。
	主な経由地	下大野、豊田町西市			
	終点	御注連			

<Step.4>

運行の目的	沿線自治体との協議を行い、小月駅周辺での全ての路線の分割を検討する
運行事業者	サンデン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	大型バス

(2) 小野田・宇部方面

<Step.2>

運行の目的	下関駅から、小月駅を経由し小野田駅を経て、宇部中央までをつないでいる。 全体の利用状況としては、下関駅－小月駅間での利用が多く見られ、小月駅を 跨いだ利用者は少数である。 現行ダイヤの便別利用状況から利用の低迷する時間帯で、運行水準を適正化 し、運行効率化を検討する。
運行事業者	サンデン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	大型バス
運行日	毎日運行

系統	運行区間		系統キロ	運行回数	
				再編前	再編後
国道線①	起点	下関駅	往：49.4 復：49.7	7.5 往復	状況に応じて沿線自治体、 交通事業者と協議により 設定する。
	主な経由地	小月駅、小野田駅			
	終点	宇部中央			
国道線②	起点	下関駅	50.5	0.5 往復	状況に応じて沿線自治体、 交通事業者と協議により 設定する。
	主な経由地	小月駅、小野田駅、 山陽小野田市民病院			
	終点	宇部中央			
国道線③	起点	下関駅	36.5	3.0 往復	状況に応じて沿線自治体、 交通事業者と協議により 設定する。
	主な経由地	小月駅			
	終点	小野田駅			
国道線④	起点	小月駅	往：31.2 復：31.5	2.0 往復	状況に応じて沿線自治体、 交通事業者と協議により 設定する。
	主な経由地	小野田駅			
	終点	宇部中央			
国道線⑤	起点	小月駅	32.0	0.5 往復	状況に応じて沿線自治体、 交通事業者と協議により 設定する。
	主な経由地	小野田駅、 山陽小野田市民病院			
	終点	宇部中央			

<Step. 4>

運行の目的	沿線自治体との協議を行い、小月駅周辺での全ての路線の分割を検討する
運行事業者	サンデン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	大型バス

(3) 美祢方面

<Step. 2>

運行の目的	下関駅から、小月駅を経由し美祢方面までをつないでいる。全体の利用状況としては、下関駅一小月駅間での利用が多く見られ、小月駅を跨いだ利用は少数である。 現行ダイヤの便別利用状況から利用の低迷する時間帯で、運行水準を適正化し、運行効率化を検討する。
運行事業者	サンデン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	大型バス
運行日	毎日運行

系統	運行区間		系統キロ	運行回数	
				再編前	再編後
美祢系統①	起点	下関駅	43.2	3.5 往復	状況に応じて沿線自治体、交通事業者と協議により設定する。
	主な経由地	小月駅			
	終点	美祢駅			
美祢系統② (準急)	起点	下関駅	43.2	1.0 往復	状況に応じて沿線自治体、交通事業者と協議により設定する。
	主な経由地	小月駅			
	終点	美祢駅			
美祢系統③	起点	下関駅	44.9	3.5 往復	状況に応じて沿線自治体、交通事業者と協議により設定する。
	主な経由地	ゆめタウン長府、小月駅			
	終点	美祢駅			
湯谷系統①	起点	下関駅	26.6	1.0 往復	状況に応じて交通事業者と協議により設定する。
	主な経由地	小月駅、肥田			
	終点	湯谷			
湯谷系統②	起点	下関駅	27.5	0.5 往復	状況に応じて交通事業者と協議により設定する。
	主な経由地	小月駅、畑			
	終点	湯谷			
湯谷系統③	起点	小月駅	8.4	2.0 往復	状況に応じて交通事業者と協議により設定する。
	主な経由地	肥田			
	終点	湯谷			

系統	運行区間		系統キロ	運行回数	
				再編前	再編後
ニュージーランド村 系統①	起点	小月駅	10.0	2.0 往復	状況に応じて沿線自治体、交通事業者と協議により設定する。
	主な経由地	肥田			
	終点	ニュージーランド村			
ニュージーランド村 系統②	起点	小月駅	10.9	1.0 往復	状況に応じて沿線自治体、交通事業者と協議により設定する。
	主な経由地	畑			
	終点	ニュージーランド村			
東行庵 系統	起点	小月駅	10.9	2.0 循環	状況に応じて交通事業者と協議により設定する。
	主な経由地	畑、肥田			
	終点	小月駅			

<Step. 4>

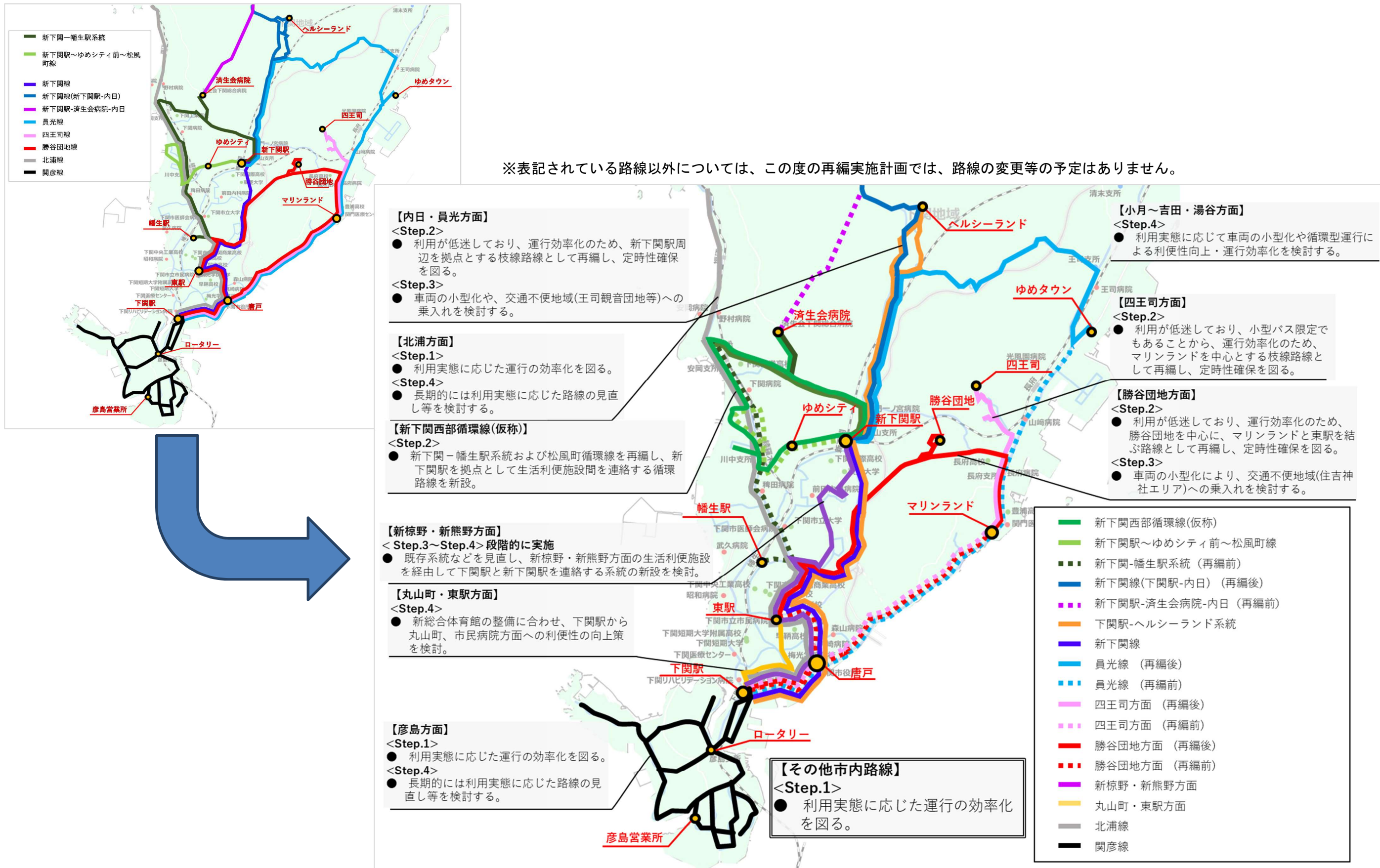
運行の目的	沿線自治体との協議を行い、小月駅周辺での全ての路線の分割を検討する
運行事業者	サンデン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	大型バス

9.2. 下関地域の再編方針

9.2.1. 再編のポイント



9.2.2. 再編前後の路線網



9.2.3. 路線別の再編内容

(1) 新下関西部循環線

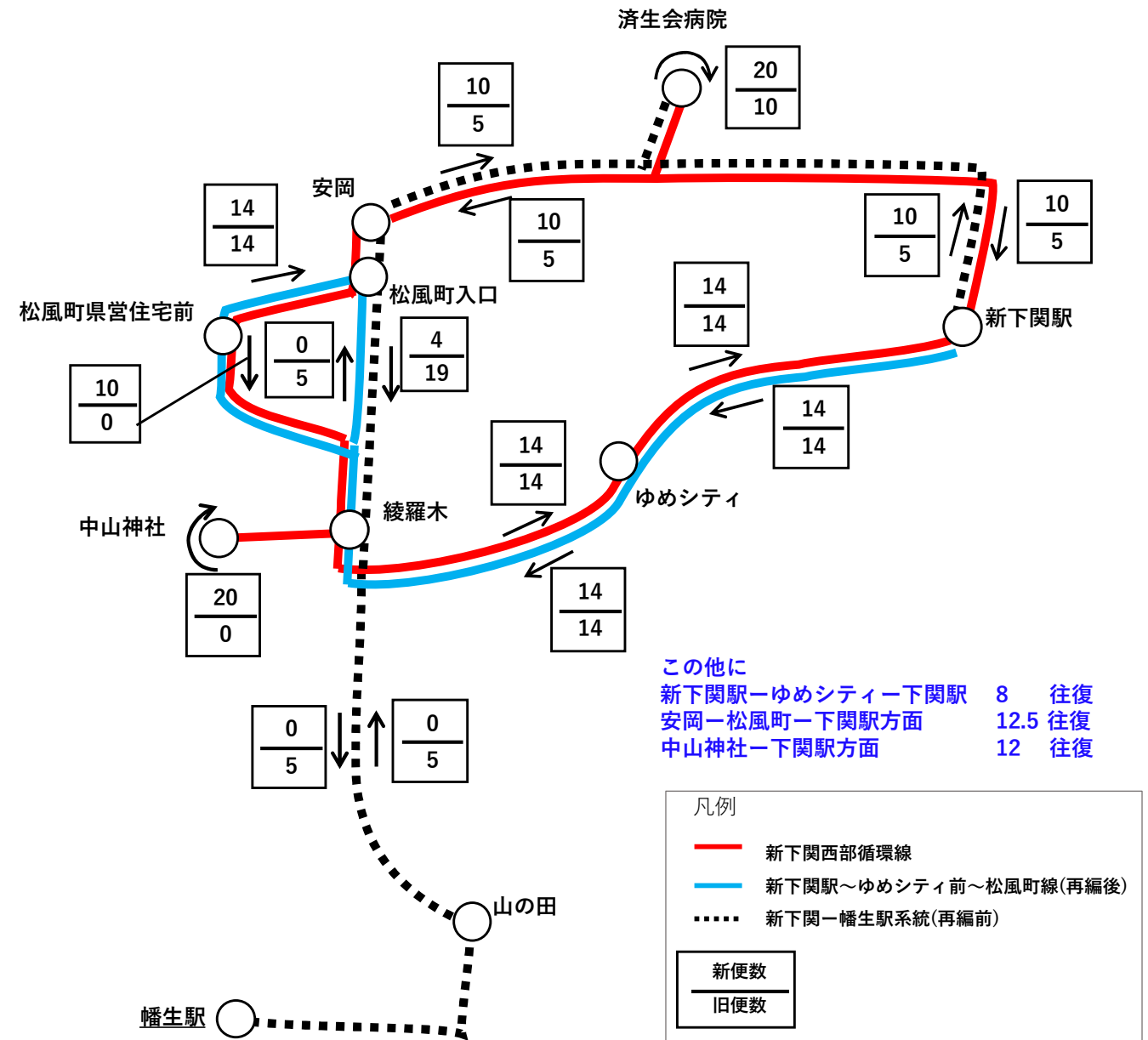
<Step. 2>

運行の目的	新下関－幡生駅系統および新下関駅～ゆめシティ～松風町線を、新下関駅を拠点とした、駅西部エリアを周遊する循環型路線として再編する。ゆめシティ、済生会病院をはじめとする駅西部エリアの生活利便施設間を連絡することで、安岡、綾羅木、新下関駅間の移動ニーズに対応し、利便性向上と運行効率化を図る。また、安岡支所の移転先への乗り入れを検討する。
運行事業者	サンデン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	大型バス
運行日	毎日運行

系統	運行区間		系統キロ	運行回数	
				再編前	再編後
新下関西部循環線 (右回り)	起点	新下関駅	16.0		10.0 循環 程度
	主な経由地	済生会病院、安岡、 中山神社、ゆめシティ			
	終点	新下関駅			
新下関西部循環線 (左回り)	起点	新下関駅	16.0		10.0 循環 程度
	主な経由地	済生会病院、安岡、中 山神社、ゆめシティ			
	終点	新下関駅			
新下関駅～ ゆめシティ前 ～松風町線	起点	新下関駅	8.5	14 往復	4.0 往復 程度
	主な経由地	綾羅木、ゆめシティ			
	終点	松風町入口			
新下関一 幡生駅	起点	新下関駅	14.9	5.0 往復	
	主な経由地				
	終点	幡生駅			

<Step. 2> 運行回数

各区分における運行回数は以下のとおりとなる予定です。



(2) 内日・員光方面

<Step. 2>

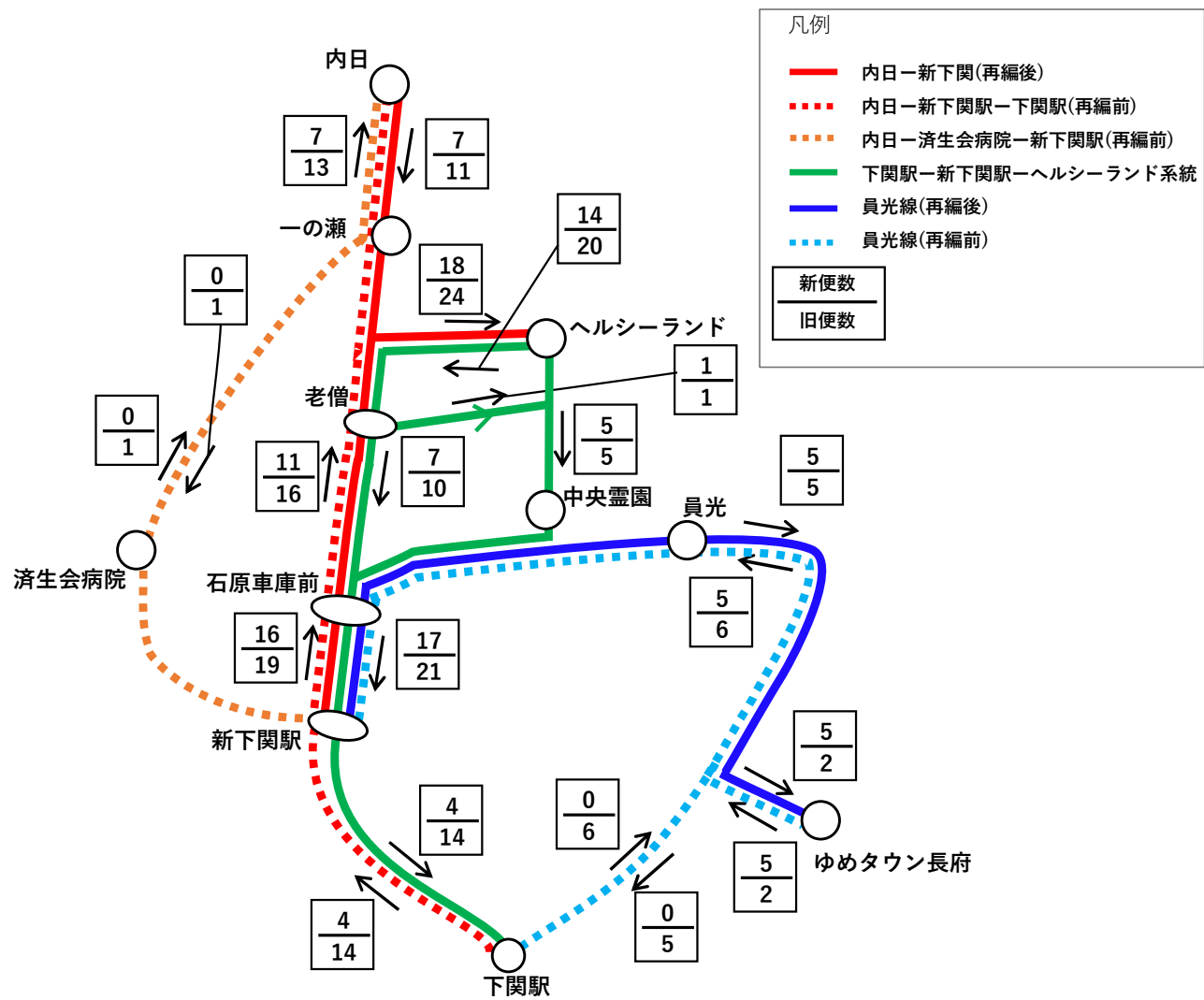
運行の目的	利用が低迷する新下関駅～内日間、員光線(新下関駅―員光―国道方面)の運行効率化のため、新下関駅を拠点とする枝線路線として再編を検討。現状の利用状況から、路線・系統ダイヤを見直し、定時性の確保を図ることで、持続可能な路線への転換を図る。また、新下関駅での循環線への接続を図る。
運行事業者	サンデン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	大型バス
運行日	毎日運行

系統	運行区間		系統キロ	運行回数	
				再編前	再編後
新系統①	起点	新下関駅	13.4		7.0 往復程度
	主な経由地	老僧、ヘルシーランド			
	終点	内日			
新系統②	起点	新下関駅	13.4		5.0 往復程度
	主な経由地	員光			
	終点	ゆめタウン長府			
新系統③	起点	老僧	6.5		0.5 往復程度
	主な経由地	中央霊園			
	終点	新下関駅			
新系統④	起点	下関駅	行：24.4 帰：24.7		4.0 循環程度
	主な経由地	新下関駅、老僧 ヘルシーランド、 中央霊園			
	終点	下関駅			

系統	運行区間		系統キロ	運行回数	
				再編前	再編後
旧系統①	起点	内日	10.9	1.0 往復	
	主な経由地				
	終点	石原車庫前			
旧系統②	起点	内日	往：24.7 復：22.2	10.0 往復	
	主な経由地	ヘルシーランド			
	終点	下関駅方面			
旧系統③	起点	老僧	18.7	0.5 往復	
	主な経由地	新下関駅			
	終点	下関駅			
旧系統④	起点	下関駅	行：24.4 帰：24.7	4.0 循環	
	主な経由地	ヘルシーランド			
	終点	下関駅			
旧系統⑤	起点	内日	15.2	1.0 往復	
	主な経由地	済生会病院			
旧系統⑥	起点	新下関駅	A：25.4 B：27.0	5.5 往復	
	主な経由地	員光、ゆめタウン長府			
	終点	下関駅			

<Step. 2>運行回数

各区間における運行回数は以下のとおりとなる予定です。



<Step. 3>

運行の目的	車両の小型化により、交通不便地域(王司観音団地等)への乗入れを検討する。
運行事業者	サンデン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	小型バス等

(3) 四王司方面

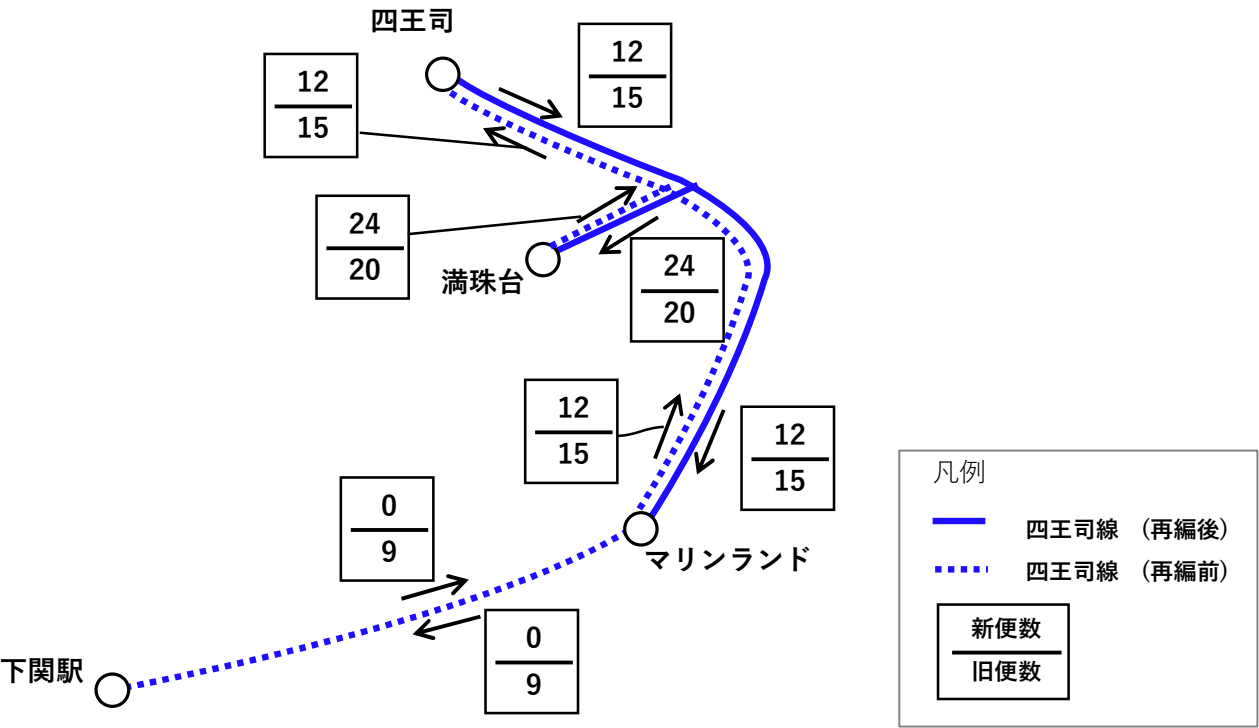
<Step. 2>

運行の目的	利用が低迷する四王司線の運行効率化のため、四王司とマリンランドをつなぐ城下町長府中心の枝線路線として再編する。現状の利用状況から、系統・ダイヤを見直し、定時性確保を図る。
運行事業者	サンデン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	小型バス
運行日	毎日運行

系統	運行区間		系統キロ	運行回数	
				再編前	再編後
新系統	起点	四王司	5.3		12.0 往復 程度
	主な経由地				
	終点	マリンランド			
旧系統①	起点	四王司	4.3	6.0 往復	
	主な経由地		5.3		
	終点	マリンランド			
旧系統②	起点	四王司	12.1	9.0 往復	
	主な経由地		13.1		
	終点	下関駅			

<Step. 2>運行回数

各区間における運行回数は以下のとおりとなる予定です。



(4) 勝谷団地線

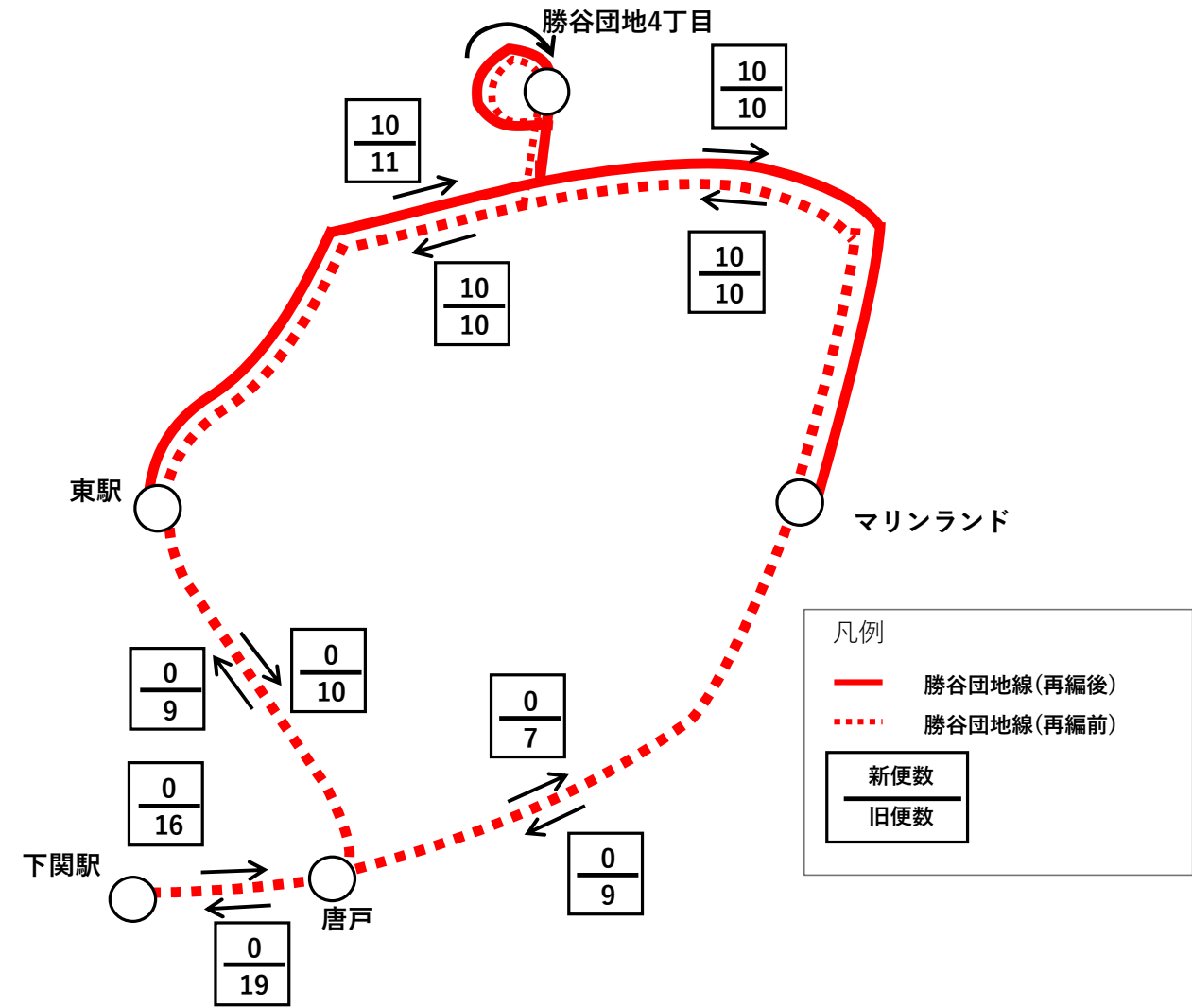
<Step. 2>

運行の目的	利用が低迷する勝谷団地線の運行効率化のため、勝谷団地を中心として、マリ ンランドと東駅を往復する路線として再編する。現状の利用状況から、系統・ ダイヤを見直し、定時性確保を図る。
運行事業者	サンデン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	大型バス
運行日	毎日運行

系統	運行区間		系統キロ	運行回数	
				再編前	再編後
新系統	起点	マリ ンランド	12.8	0.5 往復	10.0 往復 程度
	主な経由地	勝谷団地			
	終点	東駅			
旧系統①	起点	下関駅	25.0	15 循環	
	主な経由地	勝谷団地、東駅			
	終点	下関駅			
旧系統②	起点	マリ ンランド	17.2	1.5 往復	
	主な経由地	勝谷団地、東駅			
	終点	下関駅			
旧系統③	起点	勝谷団地	12.1	0.5 往復	
	主な経由地	東駅			
	終点	下関駅			
旧系統④	起点	東駅	20.6	0.5 往復	
	主な経由地	勝谷団地、マリ ンラ ンド			
	終点	下関駅			

<Step. 2>運行回数

各区间における運行回数は以下のとおりとなる予定です。



<Step. 3>

運行の目的	車両の小型化により、交通不便地域(住吉神社エリア)への乗入れを検討する。
運行事業者	サンデン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	小型バス等

(5) 北浦方面

<Step. 1>

運行の目的	利用実態に応じて順次運行の効率化を図る。
運行事業者	サンデン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	大型バス
運行日	毎日運行

<Step. 4>

運行の目的	長期的には利用実態に応じた路線の見直し等による利便性向上・運行効率化を検討する。
運行事業者	サンデン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	大型バス
運行日	毎日運行

(6) 彦島方面

<Step. 1>

運行の目的	利用実態に応じて順次運行の効率化を図る。
運行事業者	サンデン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	大型バス
運行日	毎日運行

<Step. 4>

運行の目的	長期的には利用実態に応じた路線の見直し等による利便性向上・運行効率化を検討する。
運行事業者	サンデン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	大型バス
運行日	毎日運行

(7) 新椋野・新熊野方面

<Step.3～Step. 4> 段階的に実施

運行の目的	既存系統などを見直し、新椋野・新熊野の生活利便施設を経由して、下関駅と新下関駅を連絡する系統の新設を検討する。
運行事業者	サンデン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	大型バス
運行日	毎日運行

(8) 丸山町・東駅方面

<Step. 4>

運行の目的	新総合体育館の整備に合わせ、下関駅から丸山町、市民病院方面への利便性の向上策を検討する。
運行事業者	サンデン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	大型バス
運行日	毎日運行

(9) 小月～吉田・湯谷方面

<Step. 4>

運行の目的	利用実態に応じて車両の小型化や循環型運行による利便性向上・運行効率化を検討する。
運行事業者	サンデン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	小型バス等
運行日	毎日運行

(10) その他市内路線

<Step. 1>

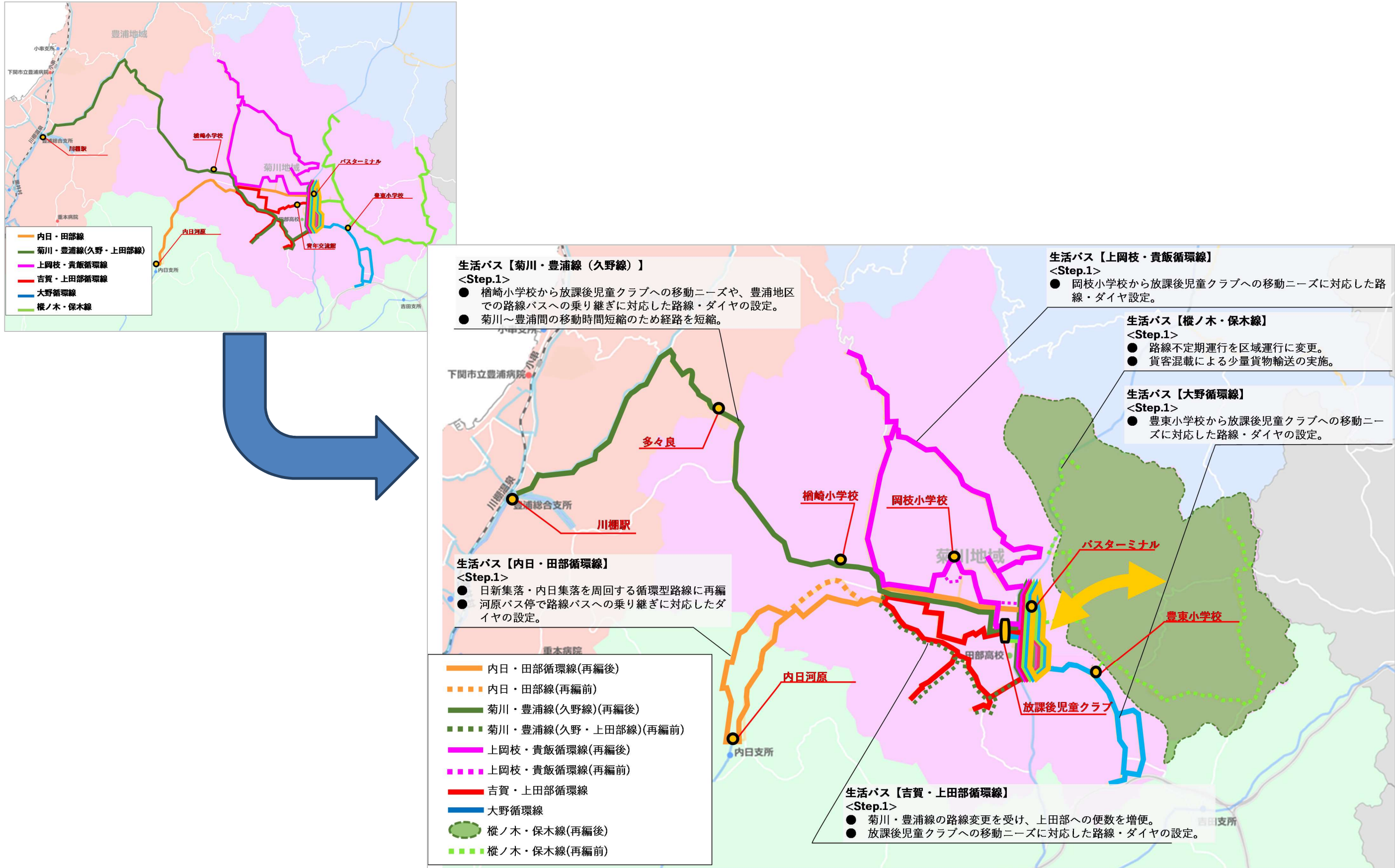
運行の目的	利用実態に応じて順次運行の効率化を図る。
運行事業者	サンデン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	大型バス
運行日	毎日運行

9.3. 菊川地域の再編方針

9.3.1. 再編のポイント



9.3.2. 再編前後の路線網



9.3.3. 路線別の再編内容

(1) 菊川・豊浦線（久野線）

<Step. 1>

運行の目的	菊川地域中心部から吉賀、久野、川棚を連絡する定時定路線の生活バスである。檜崎小学校から放課後児童クラブへの移動ニーズや、豊浦地区での路線バスへの乗り継ぎに対応した路線・ダイヤの設定とともに、菊川～豊浦地区間の移動時間短縮のための経路を短縮し、移動利便性の向上を図る。
運行事業者	下関市
事業の種類	自家用有償
運行の形態	路線定期運行
車両	小型車両
運行日	平日、土曜日

系統	運行区間		系統キロ	運行回数	
				再編前	再編後
系統① (菊川・豊浦線)	起点	バスターミナル	20.4	3.0 往復	4.0 往復
	主な経由地	吉賀、久野、川棚			
	終点	川棚駅			
旧系統② (久野・上田部線)	起点	バスターミナル	18.2	2.0 往復	
	主な経由地	上田部、七見、吉賀、久野			
	終点	多々良			
新系統② (久野線)	起点	バスターミナル	13.7		1.5 往復 (土曜日運休)
	主な経由地	吉賀、久野			
	終点	多々良			

(2) 内日・田部循環線

<Step. 1>

運行の目的	菊川地域中心部から吉賀、檜崎、日新、内日を連絡する定時定路線の生活バスである。利用し易さのため、日新集落・内日集落を周回する循環型路線に再編するとともに、河原バス停での路線バスへの乗継需要に対応したダイヤの検討を行い、利便性向上を図る。
運行事業者	下関市
事業の種類	自家用有償
運行の形態	路線定期運行
車両	小型車両
運行日	平日、土曜日

系統	運行区間		系統キロ	運行回数	
				再編前	再編後
右回り	起点	バスターミナル	23.8		2.0 循環
	主な経由地	吉賀、檜崎、日新、内日河原			
	終点	バスターミナル			
左回り	起点	バスターミナル	23.8		3.0 循環
	主な経由地	吉賀、檜崎、日新、内日河原			
	終点	バスターミナル			
旧系統	起点	バスターミナル	23.0 (往復)	6.0 往復 (土曜：5.0 往復)	
	主な経由地	吉賀、檜崎、日新			
	終点	内日河原			

(3) 上岡枝・貴飯循環線

<Step. 1>

運行の目的	菊川地域中心部から上岡枝、貴飯、吉賀を経由する定時定路線・循環型の生活バスである。 岡枝小学校から放課後児童クラブへの移動ニーズに対応した路線・ダイヤを設定し、移動利便性の向上を図る。
運行事業者	下関市
事業の種類	自家用有償
運行の形態	路線定期運行
車両	小型車両
運行日	平日、土曜日

系統	運行区間		系統キロ	運行回数	
				再編前	再編後
北回り	起点	バスターミナル	27.3	2.0 循環	2.0 循環
	主な経由地	上岡枝、貴飯、吉賀			
	終点	バスターミナル			
南回り	起点	バスターミナル	27.3	2.0 循環	2.0 循環
	主な経由地	上岡枝、貴飯、吉賀			
	終点	バスターミナル			

(4) 吉賀・上田部循環線

<Step. 1>

運行の目的	菊川地域中心部から上田部、七見、吉賀を経由する定時定路線・循環型の生活バスである。 菊川・豊浦線の路線変更による上田部・七見地域の減便に対応して、増便による上田部・七見地域の便数を維持し、放課後児童クラブへの移動ニーズに対応した路線・ダイヤの設定を行い移動利便性の向上を図る。
運行事業者	下関市
事業の種類	自家用有償
運行の形態	路線定期運行
車両	小型車両
運行日	平日、土曜日

系統	運行区間		系統キロ	運行回数	
				再編前	再編後
右回り	起点	バスターミナル	20.3	1.0 循環	3.0 循環
	主な経由地	上田部、七見、吉賀			
	終点	バスターミナル			
左回り	起点	バスターミナル	20.3	1.0 循環	2.0 循環
	主な経由地	上田部、七見、吉賀			
	終点	バスターミナル			

(5) 大野循環線

<Step. 1>

運行の目的	菊川地域中心部から上大野、下大野を経由する定時定路線・循環型の生活バスである。 豊東小学校から放課後児童クラブへの移動ニーズに対応した路線・ダイヤの設定を行い、移動利便性の向上を図る。 なお、当該循環線については、サンデン交通の路線と一部重複しているため、運行回数の効率化を図る。
運行事業者	下関市
事業の種類	自家用有償
運行の形態	路線定期運行
車両	小型車両
運行日	平日、土曜日

系統	運行区間		系統キロ	運行回数	
				再編前	再編後
大野循環線	起点	バスターミナル	20.0	3.0 循環	2.0 循環
	主な経由地	上大野、下大野			
	終点	バスターミナル			

(6) 縦ノ木・保木線

<Step. 1>

運行の目的	菊川地域中心部から中山、上保木、下保木、轡井、縦ノ木・道市地区を経由する予約運行の生活バスである。 路線不定期運行を区域運行に変更し、発着の自由度を高めるとともに、貨客混載による少量貨物輸送の実施を検討し、利用利便性の向上を図る。
運行事業者	下関市
事業の種類	自家用有償
運行の形態	区域運行（予約制）
車両	小型車両
運行日	平日、土曜日

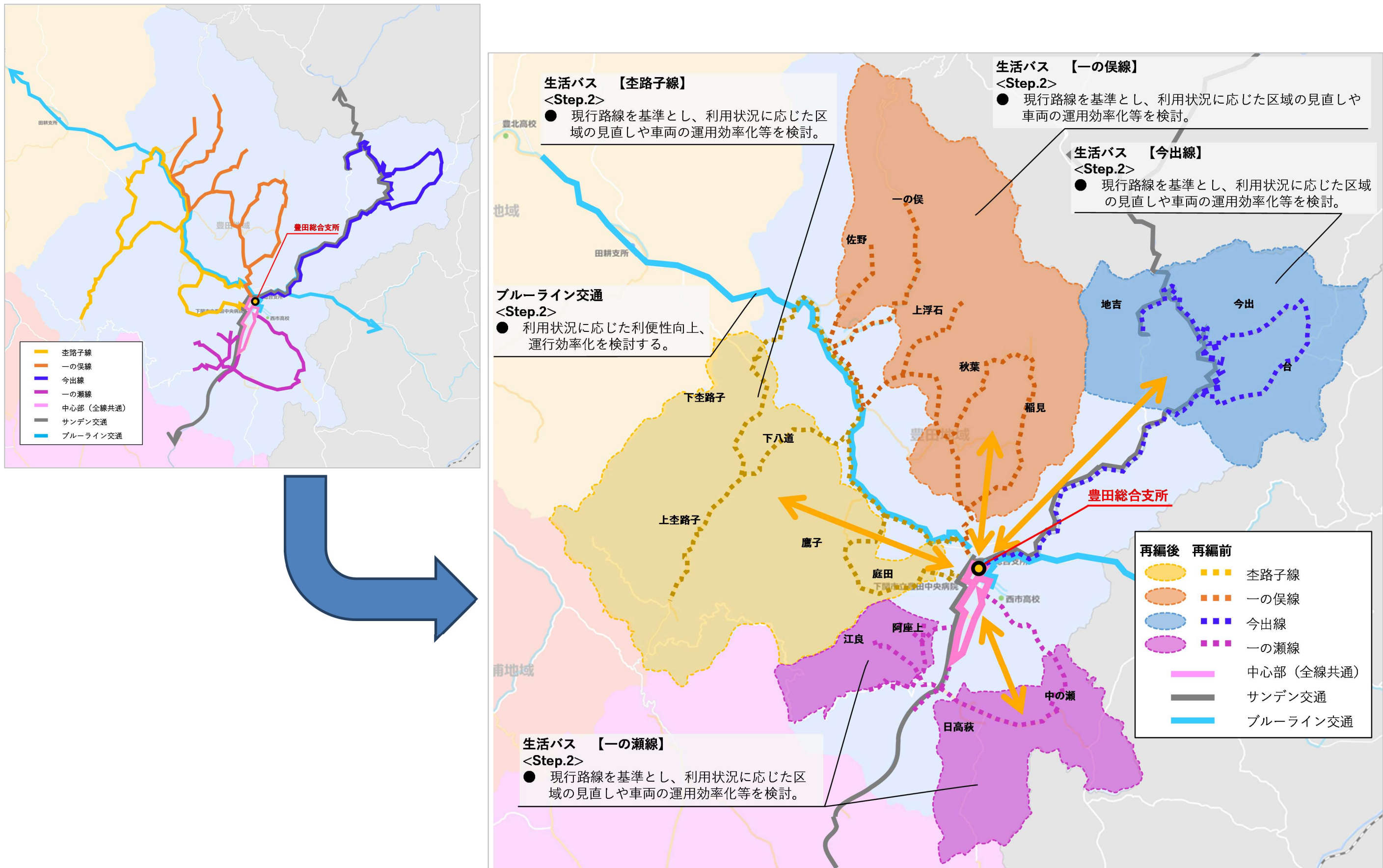
系統	運行区域	系統キロ	運行回数	
			再編前	再編後
縦ノ木 ・保木線	起点：バスターミナル 終点：縦ノ木 経由地：中山地区、上保木地区、 下保木地区、轡井地区、 縦ノ木・道市地区		4.0 往復	4.0 往復

9. 4. 豊田地域の再編方針

9.4.1. 再編のポイント



9.4.2. 再編前後の路線網



9.4.3. 路線別の再編内容

(1) 杣路子線

<Step. 2>

運行の目的	杣路子線は、豊田地域西部の上杣路子、下杣路子、下八道、鷹子、庭田自治会エリアと豊田地域中心部を連絡する路線不定期運行を行っている生活バスである。集落の高齢化等の実態を考慮し、運行区域の見直しを行うとともに、運行時間帯を見直し、居住者の利便性の向上を図る。
運行事業者	下関市
事業の種類	自家用有償
運行の形態	区域運行（予約制）
車両	小型車両
運行日	利用率に基づき検討

系統	運行区域	系統キロ	運行回数	
			再編前	再編後
杣路子線	【出発地】上杣路子、下杣路子、下八道、鷹子、庭田自治会 【目的地】豊田地域中心部		3 往復（予約制）	3 往復（予約制） 運行時間帯については検討する。

(2) 一の俣線

<Step. 2>

運行の目的	一の俣線は、豊田地域北西部の一の俣、佐野、上浮石、秋葉、稲見自治会エリアと豊田地域中心部を連絡する路線不定期運行を行っている生活バスである。集落の高齢化等の実態を考慮し、運行区域の見直しを行うとともに、運行時間帯を見直し、居住者の利便性の向上を図る。
運行事業者	下関市
事業の種類	自家用有償
運行の形態	区域運行（予約制）
車両	小型車両
運行日	利用率に基づき検討

系統	運行区間	系統キロ	運行回数	
			再編前	再編後
一の俣線	【出発地】一の俣、佐野、上浮石、秋葉、稲見自治会 【目的地】豊田地域中心部		3 往復（予約制）	3 往復（予約制） 運行時間帯については検討する。

(3) 今出線

<Step. 2>

運行の目的	今出線は、豊田地域北東部の今出、台、地吉自治会エリアと豊田地域中心部を連絡する路線不定期運行を行っている生活バスである。集落の高齢化等の実態を考慮し、運行区域の見直しを行うとともに、運行時間帯を見直し、居住者の利便性の向上を図る。
運行事業者	下関市
事業の種類	自家用有償
運行の形態	区域運行（予約制）
車両	小型車両
運行日	利用率に基づき検討

系統	運行区間	系統キロ	運行回数	
			再編前	再編後
今出線	【出発地】今出、台、地吉自治会 【目的地】豊田地域中心部		3 往復（予約制）	3 往復（予約制） 運行時間帯については検討する。

(4) 一の瀬線

<Step. 2>

運行の目的	一の瀬線は、豊田地域南部の中の瀬、日高萩自治会、阿座上自治会の一部、石町自治会のうち豊田町大字江良地域のエリアと豊田地域中心部を連絡する路線不定期運行を行っている生活バスである。集落の高齢化等の実態を考慮し、運行区域の見直しを行うとともに、運行時間帯を見直し、居住者の利便性の向上を図る。
運行事業者	下関市
事業の種類	自家用有償
運行の形態	区域運行（予約制）
車両	小型車両
運行日	利用率に基づき検討

系統	運行区間	系統キロ	運行回数	
			再編前	再編後
一の瀬線	【出発地】中の瀬、日高萩自治会、阿座上自治会のうち豊田町大字阿座上1番地1から418番地までの地域、石町自治会のうち豊田町大字江良地域 【目的地】豊田地域中心部		3 往復（予約制）	3 往復（予約制） 運行時間帯については検討する。

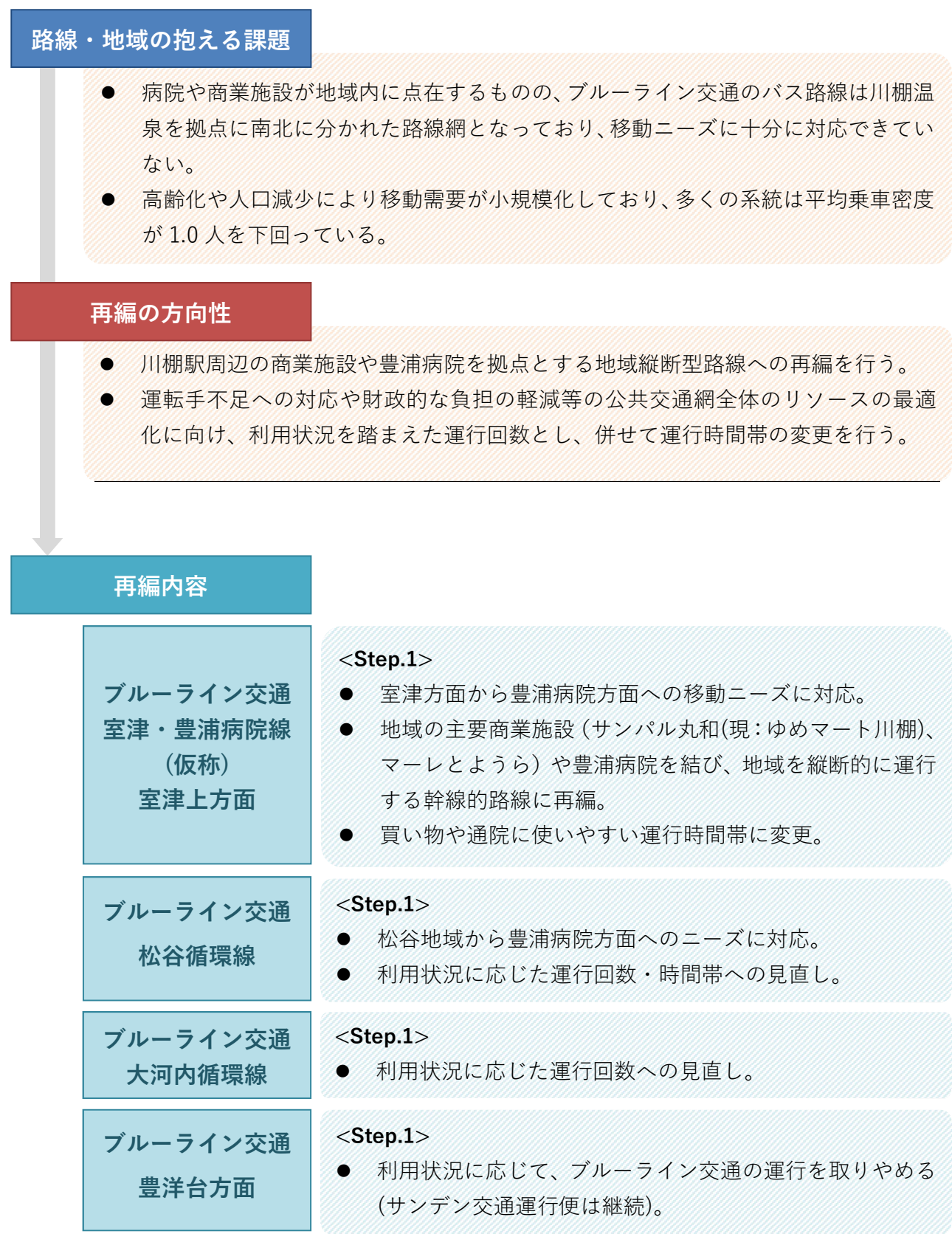
(5) ブルーライン交通 豊田方面

<Step. 2>

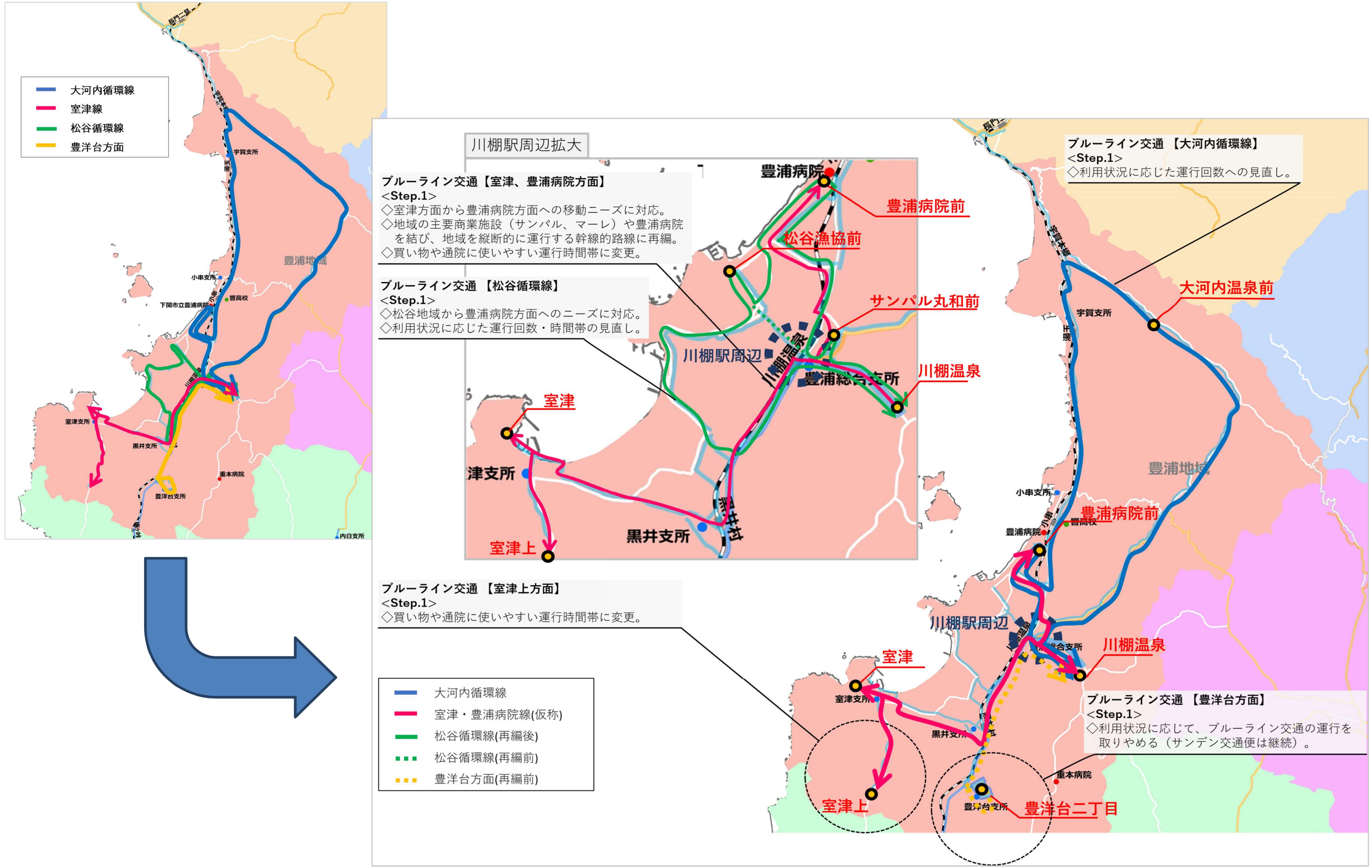
運行の目的	利用実態に応じて順次運行の効率化を図る。
運行事業者	ブルーライン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	中型車両
運行日	毎日運行

9. 5. 豊浦地域の再編方針

9.5.1. 再編のポイント



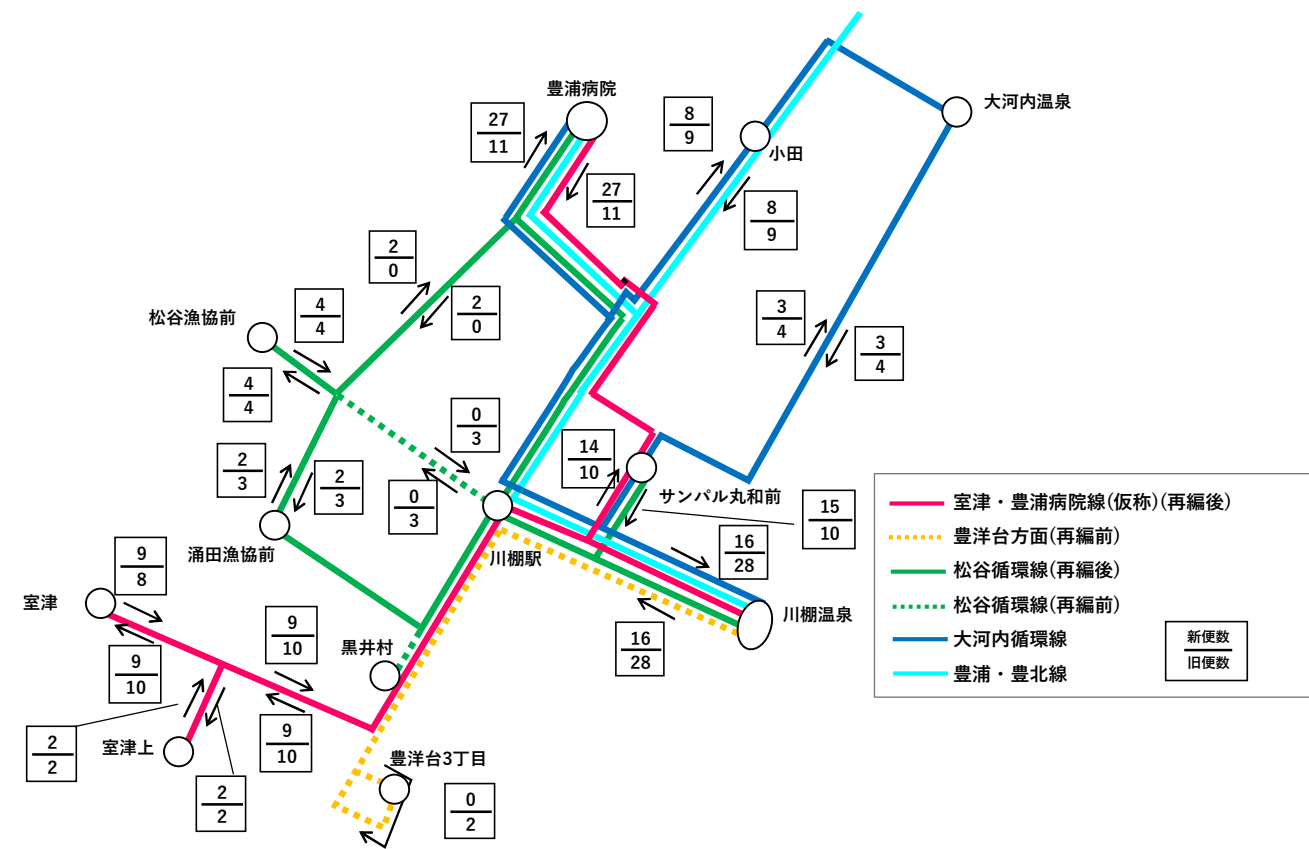
9.5.2. 再編前後の路線網



9.5.3. 路線別の再編内容

<Step.1>運行回数

豊浦地域におけるブルーライン交通の再編前後の各区間の運行回数は以下のとおりとなる予定です。



(1) 室津・豊浦病院線(仮称)

<Step.1>

運行の目的	現行の室津線は、川棚温泉～室津方面を結んでいるブルーライン交通の路線である。地域の主要商業施設である「マーレとようら」を通っているが、豊浦病院へ向かう場合は乗継が必要であるため、川棚駅～サンパル丸和～豊浦病院間を延伸することで、利便性を向上させ、地域を縦断的に結ぶ幹線の路線として運行する。 なお、現在、室津線の内、2往復/日が室津上まで運行されているが、汐入橋～室津上間の利用は非常に少ない状況であるため、運行時間帯を見直し、通院や買い物に利用しやすくする。
運行事業者	ブルーライン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	中型バス
運行日	毎日運行

系統	運行区間		系統キロ	運行回数	
				再編前	再編後
室津～サンパル～豊浦病院	起点	室津	約 9.6		5.5 往復
	主な経由地	川棚駅、サンパル丸和			
	終点	豊浦病院			
室津～川棚駅～豊浦病院	起点	室津	約 9.6		0.5 往復
	主な経由地	川棚駅			
	終点	豊浦病院			
室津上～室津～サンパル～豊浦病院	起点	室津上	約 12.5		2 往復
	主な経由地	室津、川棚駅、サンパル丸和			
	終点	豊浦病院			
室津～川棚駅～川棚温泉	起点	室津	7.2	6.5 往復	1 往復
	主な経由地	川棚駅			
	終点	川棚温泉			
室津上～川棚駅～川棚温泉	起点	室津上	12.4	2 往復	
	主な経由地	川棚駅			
	終点	川棚温泉			
室津～黒井村駅	起点	室津	3.2	1.5 往復	
	主な経由地	汐入橋			
	終点	黒井村駅			

(2) 松谷循環線

<Step.1>

運行の目的	現行の松谷循環線は、涌田地区、松谷地区を通り、「サンパル丸和」、川棚温泉まで運行しているが、豊浦病院へ向かう場合は乗継が必要であるため、松谷地域～豊浦病院間を新たに運行することで利便性を向上させる。なお、運行時間帯を見直し、通院や買い物に利用しやすくすると共に、利用の少ない時間帯においては運行回数の見直しを行う。
運行事業者	ブルーライン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	中型バス
運行日	毎日運行

系統	運行区間		系統キロ	運行回数	
				再編前	再編後
右回り	起点	川棚温泉	約 15.8		2 循環
	主な経由地	松谷漁協前、豊浦病院			
	終点	川棚温泉			
左回り	起点	川棚温泉	約 15.8		2 循環
	主な経由地	豊浦病院、松谷漁協前			
	終点	川棚温泉			

系統	運行区間		系統キロ	運行回数	
				再編前	再編後
右回り	起点	川棚温泉	11.1	1 循環	
	主な経由地	松谷漁協前			
	終点	川棚温泉			
右回り	起点	川棚温泉	11.5	1 循環	
	主な経由地	サンパル丸和、松谷漁協前			
	終点	川棚温泉			
右回り	起点	黒井村駅	6.9	0.5 往復	
	主な経由地	涌田漁協前			
	終点	川棚温泉			
左回り	起点	川棚温泉	11.3	1 循環	
	主な経由地	涌田漁協前			
	終点	川棚温泉			
左回り	起点	川棚温泉	13.1	1 循環	
	主な経由地	松谷漁協前、サンパル丸和			
	終点	川棚温泉			
左回り	起点	川棚温泉	8.3	0.5 往復	
	主な経由地	松谷漁協前			
	終点	黒井村駅			

(3) 大河内循環線

<Step.1>

運行の目的	川棚温泉～豊浦病院～大河内温泉～横道～豊浦病院～川棚温泉を循環する路線である。豊浦病院に乗り入れているため、豊浦病院～川棚駅周辺間の利用は多いが、横道方面に利用は少ない状況である。 利用の少ない時間帯においては運行回数の見直しを行い、持続可能で効率的な運行を目指す。
運行事業者	ブルーライン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	中型バス
運行日	毎日運行

系統	運行区間		系統キロ	運行回数	
				再編前	再編後
大河内温泉 先回り (右回り)	起点	川棚温泉	37.1	4 循環	3 循環
	主な経由地	大河内温泉、横道			
	終点	川棚温泉			
横道先回り (左回り)	起点	川棚温泉	37.1	4 循環	3 循環
	主な経由地	横道、大河内温泉			
	終点	川棚温泉			

(4) 豊洋台方面

<Step.1>

運行の目的	サンデン交通の下関駅～川棚温泉方面と共に運行されている路線である。ブルーライン交通運行便に関しては利用が非常に少ない状況である。 サンデン交通による運行は継続し、ブルーライン交通による運行は取りやめる。
運行事業者	ブルーライン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	中型バス
運行日	毎日運行

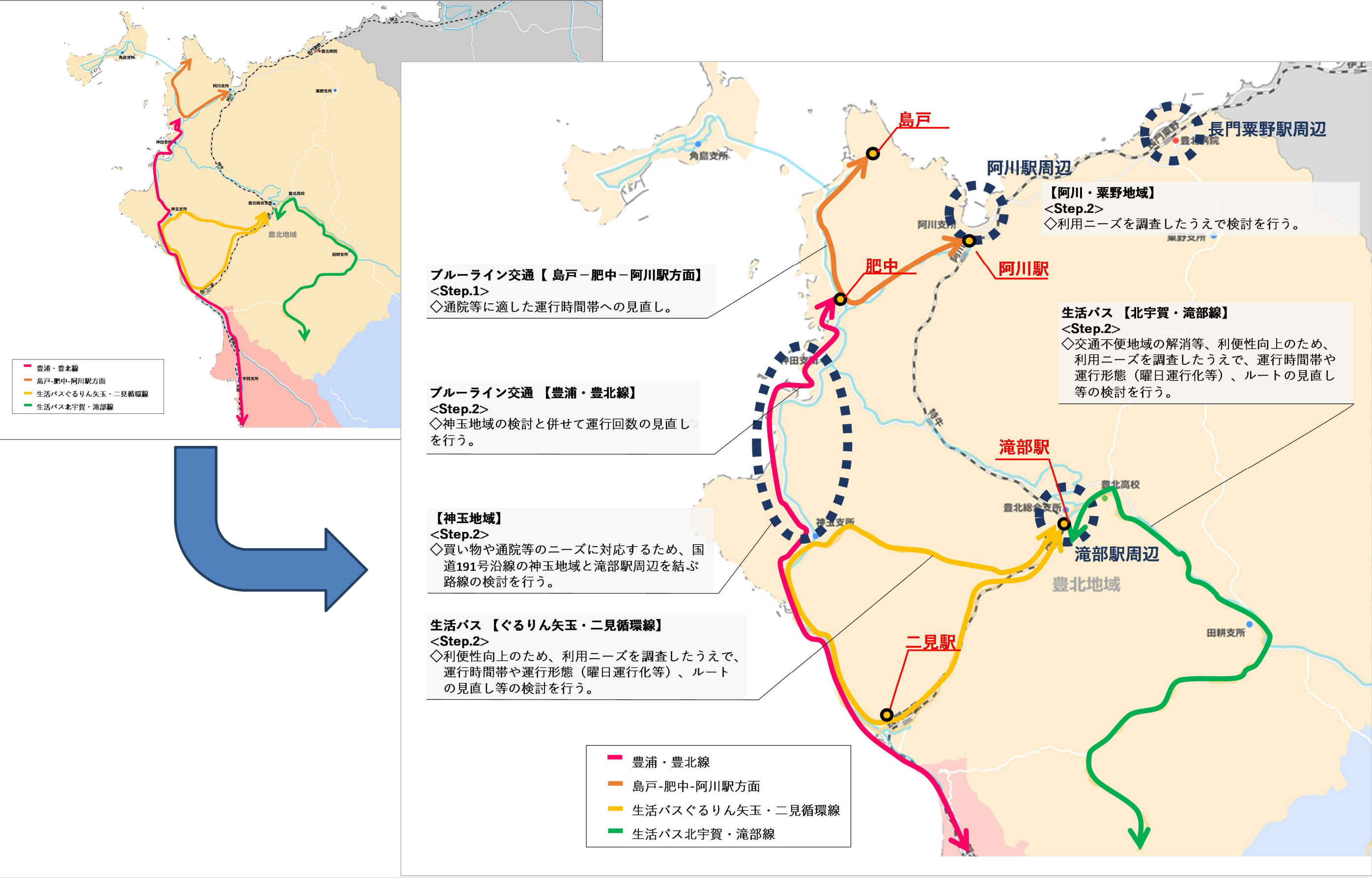
系統	運行区間		系統キロ	運行回数	
				再編前	再編後
川棚温泉→ 豊洋台	起点	川棚温泉	6.2	1 循環	
	主な経由地	豊洋台			
	終点	川棚温泉			
黒井村駅→ 豊洋台	起点	黒井村駅	2.0	1 循環	
	主な経由地	豊洋台			
	終点	川棚温泉			

9. 6. 豊北地域の再編方針

9.6.1. 再編のポイント



9.6.2. 再編前後の路線網



9.6.3. 路線別の再編内容

(1) 島戸-肥中-阿川駅方面

<Step. 1>

運行の目的	島戸方面から阿川地域への通院ニーズに対応したダイヤとなっていないため、運行時間帯を見直し、通院に利用しやすくする。				
運行事業者	ブルーライン交通株式会社				
事業の種類	一般乗合				
運行の形態	路線定期運行				
車両	中型バス				
運行日	毎日運行				

系統	運行区間		系統キロ	運行回数	
				再編前	再編後
島戸～阿川	起点	島戸	7.8	阿川駅行 3 便 島戸行 3 便	阿川駅行 2 便 島戸行 4 便
	主な経由地	肥中			
	終点	阿川			

(2) 神玉地域

<Step. 2>

運行の目的	国道 191 号沿線の神玉地域から滝部駅方面へ行く場合、ブルーライン交通により特牛港で乗継が必要である。 国道 191 号沿線の神玉地域から滝部駅方面への買い物・通院等のニーズに対し、ブルーライン交通、もしくは、生活バスによる対応など、今後交通事業者と協議の上、運行内容について検討を行う。	
運行事業者	ブルーライン交通株式会社	下関市
事業の種類	一般乗合	自家用有償
運行の形態	路線定期運行	路線定期運行
車両	中型バス	小型車両
運行日	毎日運行	平日、土曜

(3) 豊浦・豊北線

<Step. 2>

運行の目的	豊浦・豊北線の内、肥中～二見駅間の区間系統については、平均乗車密度 0.3 人程度と低く（H30.10 月～R1.9 月実績）、利用者が非常に少ない時間帯がある。 しかしながら、当該路線沿いに所在する神玉地域の住民の滝部方面への買い物・通院等のニーズがあることから、「(2) 神玉地域」の Step.2 の検討結果を基に、運行回数の見直しを行う。
運行事業者	ブルーライン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	中型バス
運行日	毎日運行

(4) 生活バスぐるりん矢玉・二見循環線

<Step. 2>

運行の目的	生活バスぐるりん矢玉・二見循環線は、豊北総合支所を起点に、矢玉、二見駅を循環する生活バスである。 今後利用実態・ニーズを調査し、買い物等の利便性を考慮したダイヤや運行の時間帯、運行形態（曜日運行化等）、運行ルートの見直しを検討する。
運行事業者	下関市
事業の種類	自家用有償
運行の形態	路線定期運行
車両	小型車両
運行日	平日、土曜日

系統	運行区間		系統キロ	運行回数	
				再編前	再編後
右回り	起点	豊北総合支所	18.1	2 循環	検 討
	主な経由地	二見駅、矢玉			
	終点	豊北総合支所			
左回り	起点	豊北総合支所	18.1	1 循環	検 討
	主な経由地	矢玉、二見駅			
	終点	豊北総合支所			

(5) 生活バス北宇賀・滝部線

<Step. 2>

運行の目的	生活バス北宇賀・滝部線は、滝部駅から下太田を経由し、笹の本を結ぶ生活バスである。 沿線において交通不便地域となっている集落の高齢化等の実態を考慮しながら、地域の利用実態やニーズを調査し、買い物等の利便性を考慮したダイヤや運行の時間帯、運行形態（曜日運行化等）、運行ルートの見直しを検討する。
運行事業者	下関市
事業の種類	自家用有償
運行の形態	路線定期運行、路線不定期運行
車両	小型車両
運行日	平日、土曜日

系統	運行区間		系統キロ	運行回数	
				再編前	再編後
北宇賀 ・滝部線	起点	滝部駅	14.9	3 往復	検 討
	主な経由地	田耕、下太田			
	終点	笹の本			

(6) 阿川・粟野地域他

<Step. 2>

運行の目的	これまで生活バス運行の無い地域については、移動実態・ニーズを調査したうえで、乗り入れ等の検討を行う。
運行事業者	検討
事業の種類	検討
運行の形態	検討
車両	小型車両
運行日	検討

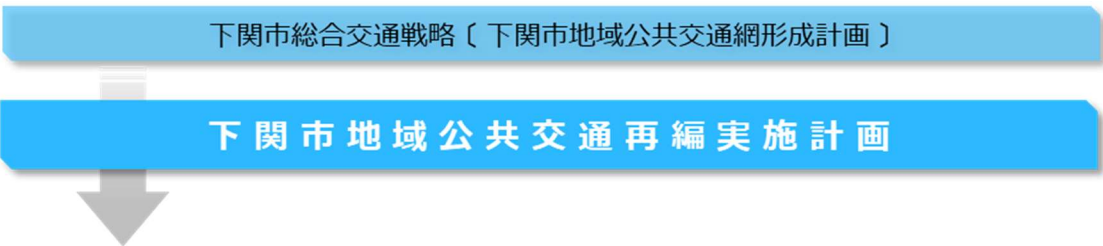
【参考】車両サイズについて

本計画で記載している車両について、車種等による違いはありますが、概ね以下の寸法・定員が目安となります。

タイプ	寸法		定員	イメージ
	全長	全幅		
大型バス	10m 以上	2.3～2.5 m	70 名程度	
中型バス	8～9m	2.3～2.5 m	50 名程度	
小型バス	7m	2.0～2.3 m	30 名程度	
小型車両	5m	1.7 m	10 名程度	

10. 下関市地域公共交通網形成計画に関連して実施される施策について

下関市総合交通戦略（下関市地域公共交通網形成計画）にて位置付けられた施策のうち、本計画の中で実施していくものは、以下の通りとなります。



◇ 網形成計画に記載のある再編事業 ◇

- 施策Ⅰ-① 路線バス再編 / 1. バス路線の再編
… サンデン交通 Step. 2～4 ・ ブルーライン交通 Step. 1～2
- 施策Ⅰ-① 路線バス再編 / 2. 循環バス導入の検討
… サンデン交通 Step. 2 ・ ブルーライン交通 Step. 1
- 施策Ⅰ-② 交通結節点の強化 / 1. 乗換拠点の整備検討
… 下関市による支援
- 施策Ⅰ-③ 公共交通の維持 / 1. 路線バスの運行補助
… 下関市による支援
- 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
… 下関市による支援
- 施策Ⅱ-① 利用者の需要に応じた地域公共交通の導入 / 6. 生活バス路線の再編
… 下関市生活バス Step. 1
- 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
… サンデン交通・下関市による支援
- 施策Ⅲ-① 公共交通利用環境の改善 / 5. 交通系ICカードの導入検討
… サンデン交通・下関市による支援
- 施策Ⅲ-① 公共交通利用環境の改善 / 6. 路線バスサービスの向上
… サンデン交通 Step. 1～4 ・ ブルーライン交通 Step. 1～2
- 施策Ⅲ-① 公共交通利用環境の改善 / 12. 貨客混載のバス運行の導入検討
… 下関市生活バス Step. 1
- 施策Ⅲ-⑥ 公共交通利用者負担の軽減 / 3. 運賃体系の検討や割引サービス拡大検討
… サンデン交通・ブルーライン交通
- 施策Ⅳ-④ 交通に関する情報提供 / 3. 総合案内情報の発信検討
… サンデン交通・下関市による支援
- 施策Ⅳ-④ 交通に関する情報提供 / 4. インターネットにおける公共交通事業のPR
… 下関市による支援

11. 事業の効果

事業の実施による効果を下記のとおりとし、下関市総合交通戦略（下関市地域公共交通網形成計画）に基づき、2028 年までの目標値を定めます。

- ◆人口に対するバス利用率の増加
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るが、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、バスの利用率は増加。
13.6% → 目標値 15.1%
- ◆バスの定期券販売枚数の現状維持
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るが、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を維持。
48,000 枚/年 → 目標値 48,000 枚/年
- ◆市民アンケートによる満足度の増加 3.212 ポイント → 目標値 3.569 ポイント
各施策の実施により、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は向上。
3.212 ポイント → 目標値 3.569 ポイント

12. 今後について

本計画に基づき、関係者と連携の上、各事業内容の詳細を検討し実施を図ります。
また、社会情勢の変化や各地域の状況等に注視し、PDCA（計画→実施→検証→改善）により、交通ニーズへ対応するための検討を継続し、下関市の目指す将来の交通体系実現に向けて努めます。

