



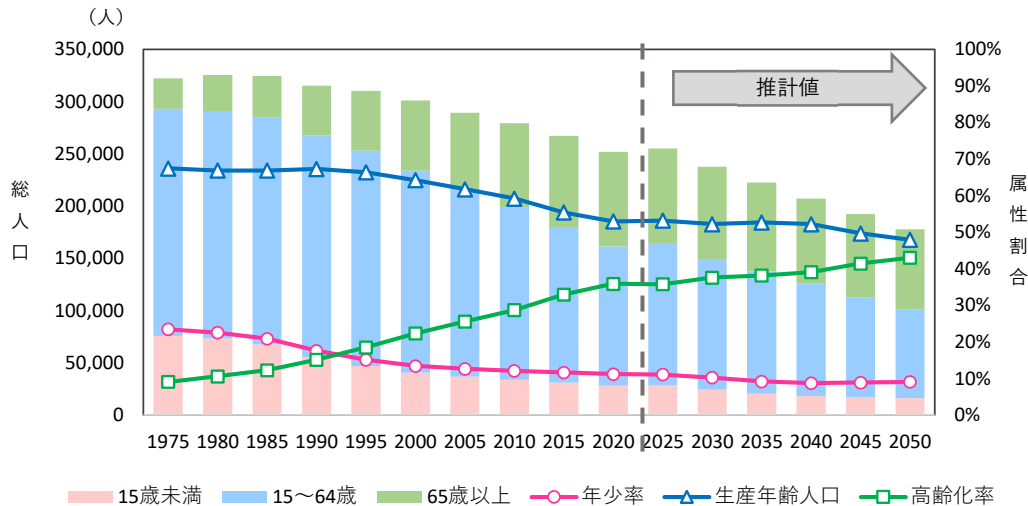
第2章

下関市の現状と課題

1. 社会経済情勢の変化

(1) 人口減少と高齢化の進展

本市の総人口は、昭和 55 年(1980 年)をピークに減少傾向に転じており、今後更なる減少が予測されています。また平成 7 年(1995 年)以降、高齢化率^{※1}が年少率^{※2}を上回っており、今後も高齢化が進行し、令和 22 年(2040 年)には、約 40%に達する見込みです。



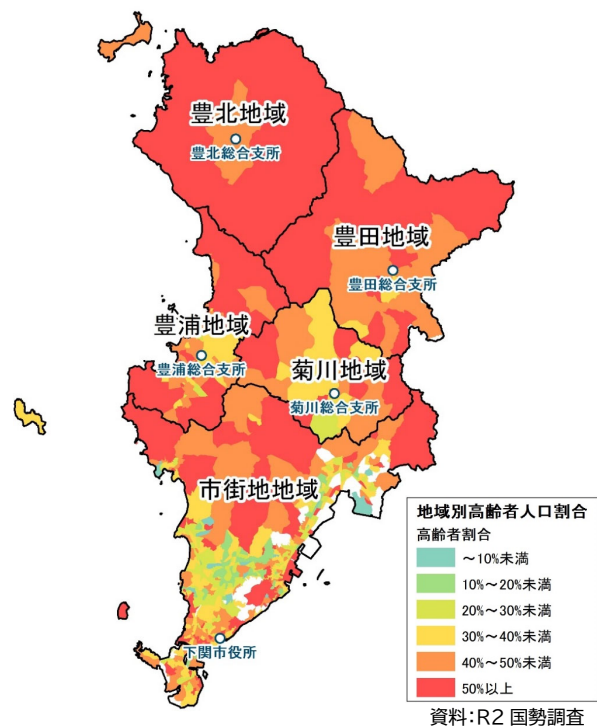
資料：2020 年まで→下関市「統計しものせき(地区別)」、
2025 年以降→推計値は国立社会保障・人口問題研究所
『日本の地域別将来推計人口』(令和 5(2023)年推計)

図 2.1 下関市の人口推移

特に総合支所管内の人口減少、少子高齢化の進展は著しく、豊田・豊北地域では、令和 2 年(2020 年)現在においても、2 人に 1 人が高齢者といった状況です。

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

人口減に伴う利用者総数減少への対応、移動困難な高齢者の移手段確保が更に必要となります。



資料：R2 国勢調査

図 2.2 下関市の人口推移

※¹ 高齢化率：総人口に対する 65 歳以上人口の割合

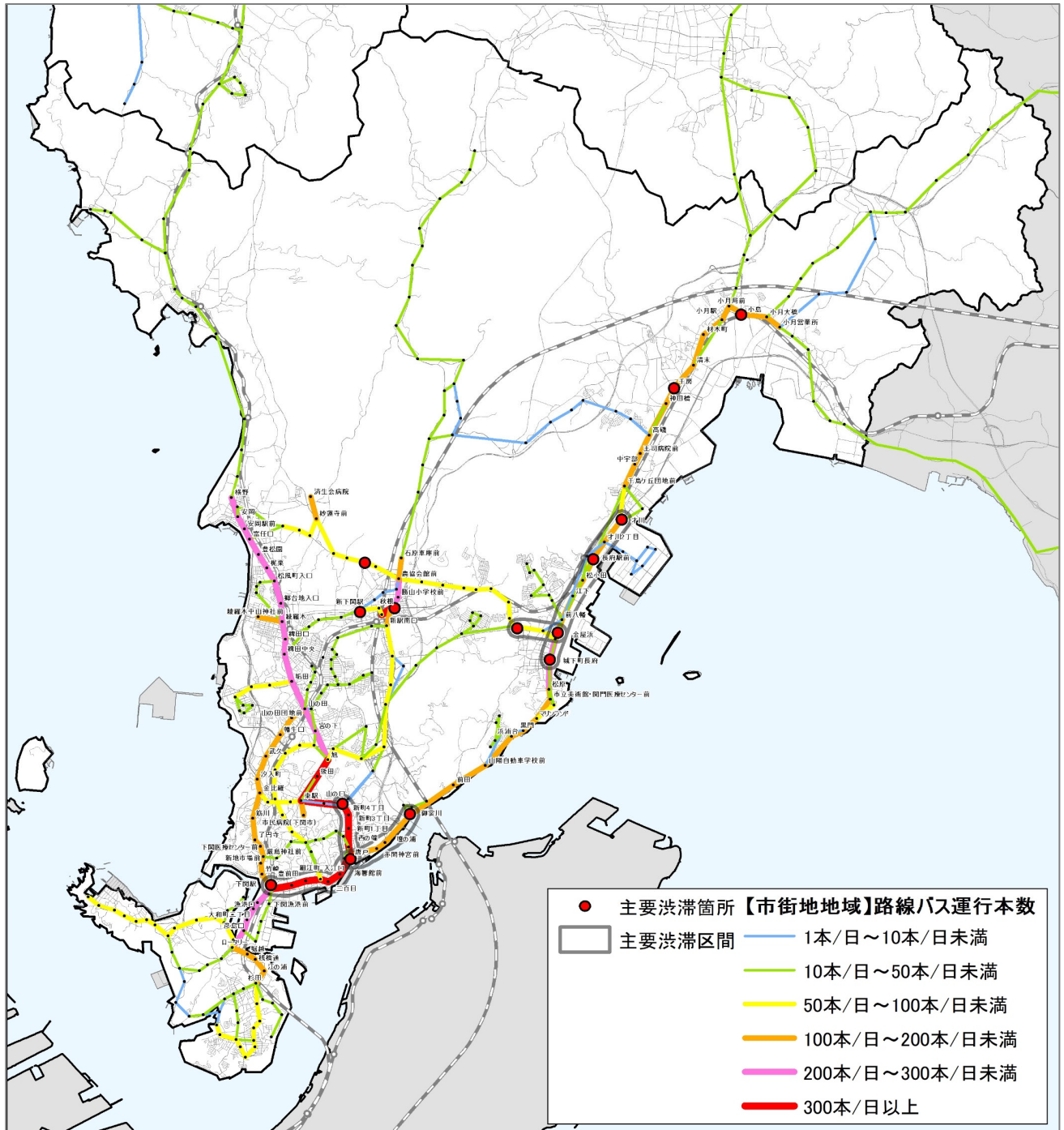
※² 年少率：総人口に対する 15 歳未満人口の割合

(2) まちづくりの動向

1) 拠点性の高い市街地地域

旧下関市である市街地地域には、下関駅及び新下関駅を広域的な交通結節点とし、周辺に行政・公共施設や病院、教育、商工業、娯楽施設等主要な施設が集積しており、高い都市機能を有しています。

一方で、中心市街地の主要なバス路線において、慢性的な渋滞が発生している箇所があり、バスの速達性、定時性を妨げる要因となっています。



資料：サンデン交通 GTFS データ(R6.3 時点)、ブルーライン交通 GTFS データ(R6.4 時点)

図 2.3 路線バス運行本数及び主要渋滞箇所

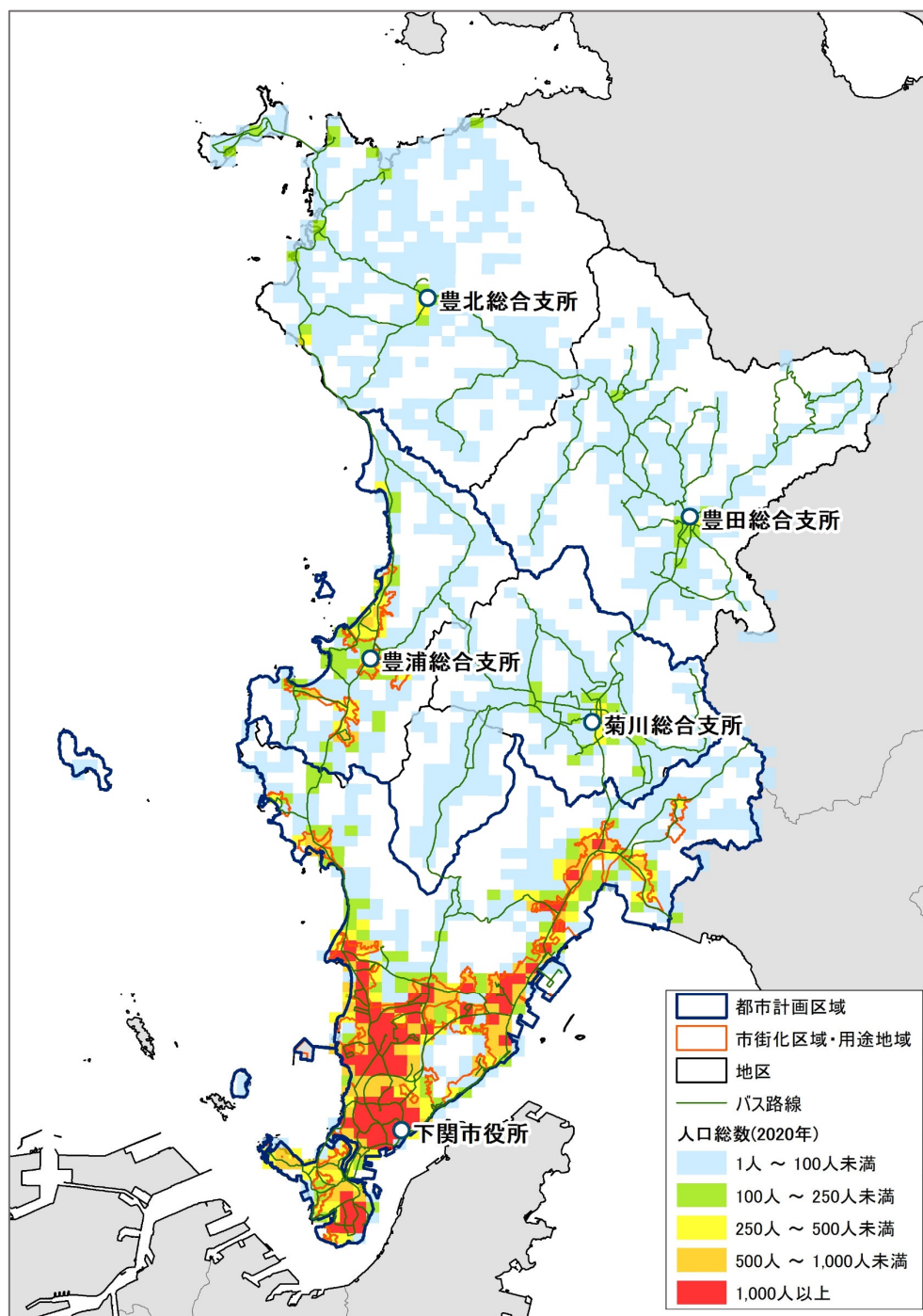


2) 人口分布と点在する拠点

本市の人口分布をみると、市街地地域が約86%を占めています。

一方で市街地地域の郊外部及び総合支所管内においては、人口密度が低く、拠点が点在しており、今後、この傾向はさらに進行していくことが予想されます。

このような状況下で公共交通を維持・確保するためには、市内の拠点周辺や利便性の高い公共交通沿線に居住を誘導する等、まちづくりと連動した公共交通体系の再構築と併せて、拡大する交通不便地域への対応が必要となります。



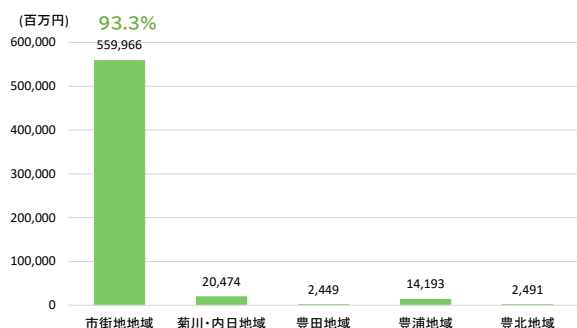
資料：R2 国勢調査 500m メッシュ

図 2.4 人口分布(令和2年(2020年))

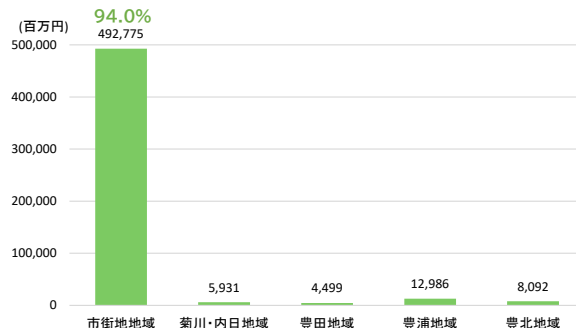


【参考】市街地地域における高い機能集積

地域別の製造品出荷額および商業販売額は、市街地地域がいずれも約 9 割以上となっています。都市拠点を有し、既存の都市基盤が整った市街地地域を中心とし、拠点同士や拠点と地域を道路や公共交通ネットワークでつなぐことで、地域の生活利便性を高めることが必要となります。



資料：下関市「統計しものせき(地区別)」(R2年6月時点)
 図 2.5 地域別製造品出荷額



資料：下関市「統計しものせき(地区別)」(H26)
 図 2.6 地域別商業販売額

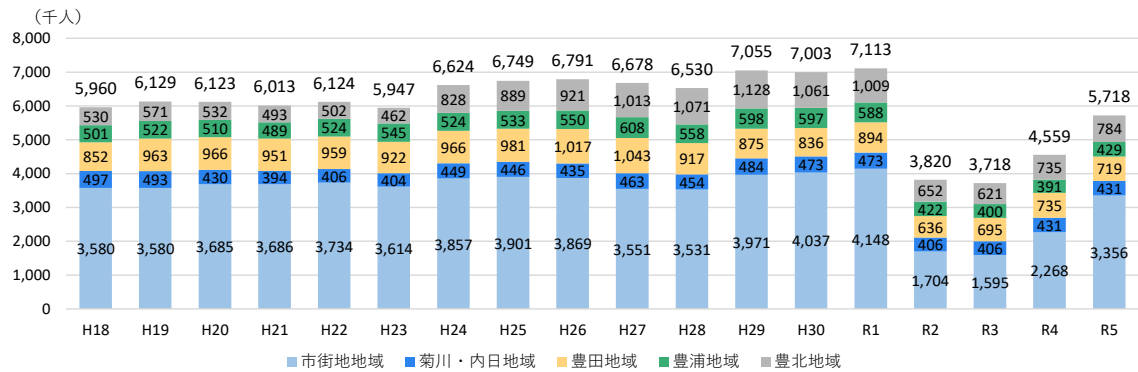
【参考】人口減少、少子化に伴う学校再編

少子化等に伴う学校の小規模化が進む中、将来にわたって義務教育の教育水準の維持・向上を図り、よりよい教育環境を実現することを目的とし、令和4年(2022年)11月に、「下関市立学校適正規模・適正配置基本計画(第3期計画期間:令和2年度~令和6年度)」を策定しています。

また、高等学校についても同様に、統合等の動きがみられており、児童・生徒の移動手段の維持・確保が必要となっています。

(3) 観光需要の動向

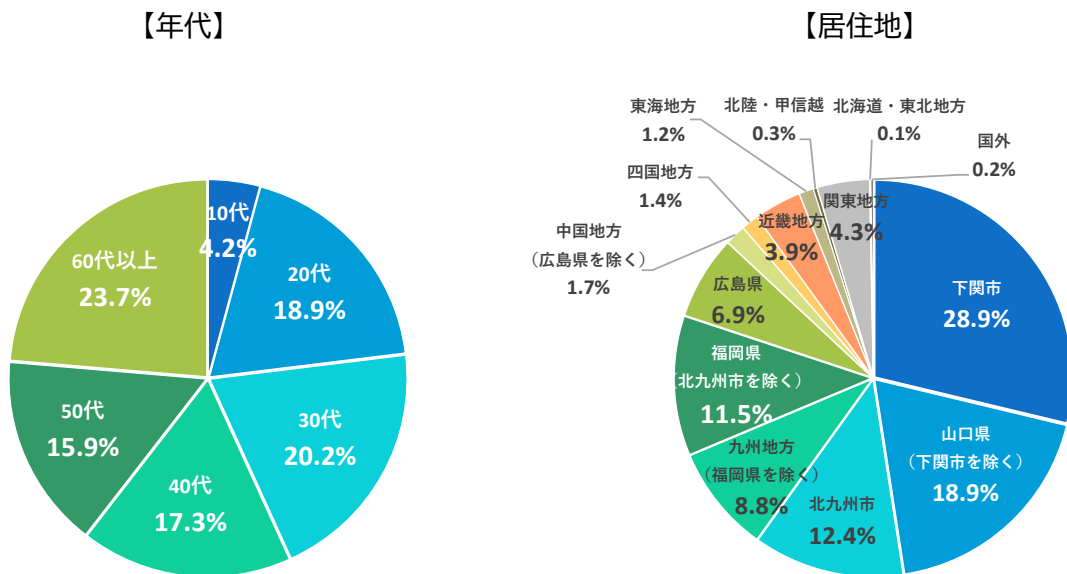
本市の観光客数は、新型コロナウイルス感染症による落ち込みから回復傾向にあり、今後も増加が見込まれます。



資料：下関市 HP「令和 5 年の下関市観光客数・宿泊客数について」

図 2.7 下関市内の観光客数の推移

本市を訪れる観光客は、60 代以上が最も多く、約 2 割を超えています。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 6 割となっています。



資料：観光動態調査記録

図 2.8 下関市を訪れる観光客の属性

観光需要に対応するため、観光部門と連携した公共交通利用促進が必要となります。



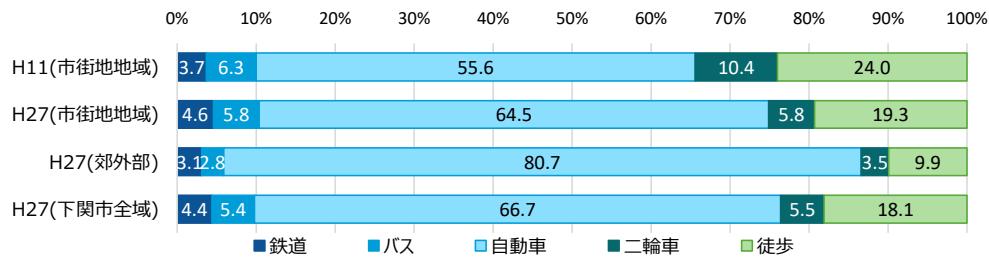
2.公共交通の現状と課題

(1) 自動車に過度に依存した暮らし(モータリゼーションの進展)

1) 自動車利用への依存傾向

平成 11 年と平成 27 年の交通手段分担率の変化をみると、鉄道の分担率は増加したものの、バスは減少しており、自動車利用への依存傾向が高まっています。

この傾向は、郊外部においてさらに顕著であり、約 8 割が自動車利用となっています。

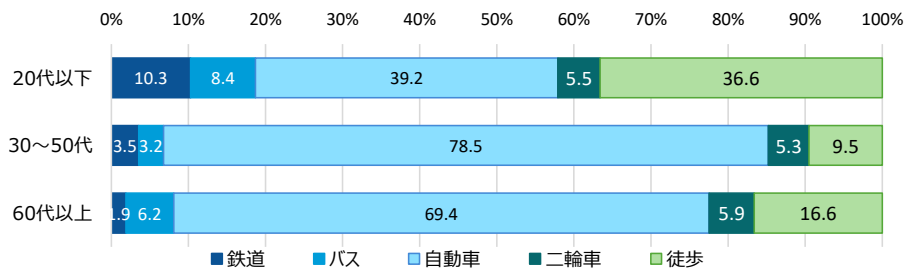


資料:平成 11 年全国都市 OD 調査、H27 下関市パーソントリップ調査

図 2.9 代表交通手段分担率の変化

年齢階層別にみても、自動車の分担率は、20代以下が約 4 割であるのに対し、30～50 代が約 8 割、60 代以上についても約 7 割が自動車利用となっています。

60 代以上が高い自動車依存にある一方、バス利用については 30～50 代より分担率が高くなっており、公共交通への転換可能性が考えられます。



資料:H27 下関市パーソントリップ調査

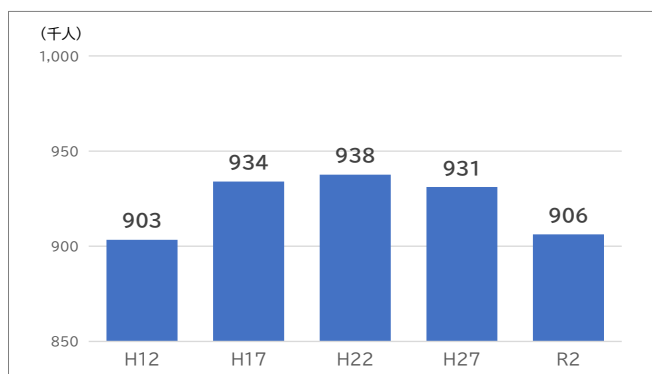
図 2.10 年齢階層別代表交通手段分担率

公共交通への転換可能性が高い高齢者に対する公共交通の利用促進を図り、まちづくりの動向に合わせて、自動車に依存しなくても移動できる環境づくりが必要となります。



2) 高齢化に伴う免許返納者の増加

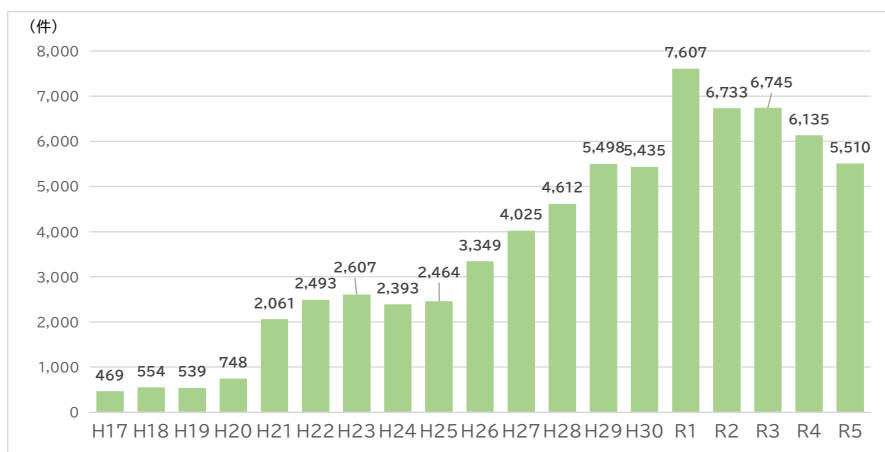
山口県内の運転免許保有者数は平成22年までは増加傾向にありますが、それ以降は減少傾向となっています。



資料:警察庁 Web 運転免許統計-補足資料 1

図 2.11 運転免許保有者数(H12 年比)の推移

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 年から令和元年にかけて約 5,000 件増加しています。



資料:警視庁 Web サイト/運転免許統計(H17~R5)

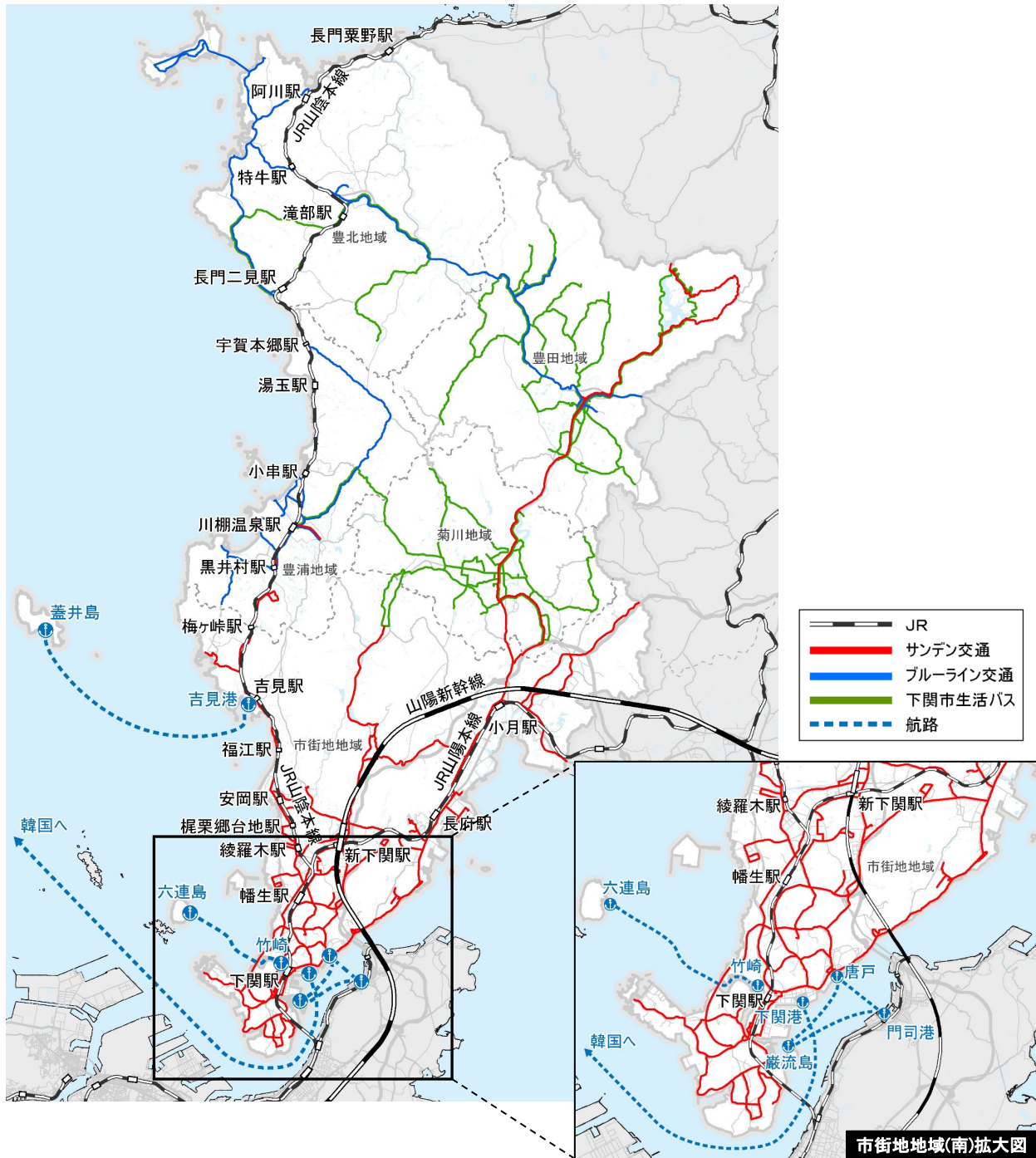
図 2.12 山口県内の高齢者免許証返納件数の推移

高齢化が進行しても、安全な移動を確保するため、公共交通の利便性向上と利用促進が必要となります。

(2) 公共交通利用の減少

1) 下関市の公共交通網

鉄道は瀬戸内海に沿った JR 山陽本線と JR 山陽新幹線、日本海側で本市の南北を結ぶ JR 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・豊田地域・豊北地域では市が生活バスを運行しています。航路は門司港、六連島、蓋井島、巖流島へ就航しており、韓国への国際航路も有しています。

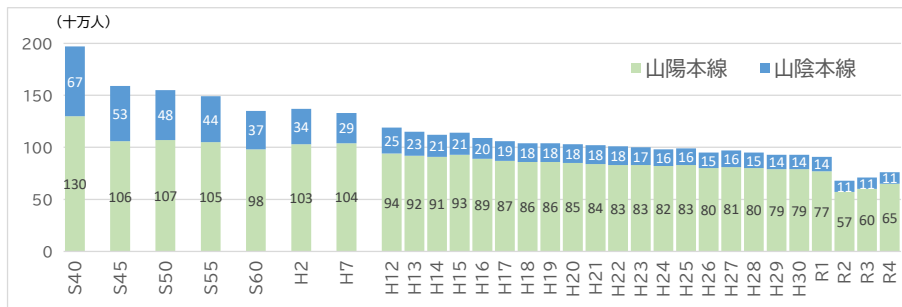


資料：R4 鉄道データ(国土数値情報)、下関市都市計画基礎調査結果(令和4年度)、
下関市生活バス HP、下関港 HP、関門汽船株式会社 HP

図 2.13 下関市の公共交通網

2) 鉄道利用者数

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 JR 山陽本線、JR 山陰本線のいずれも横ばい傾向にあります。

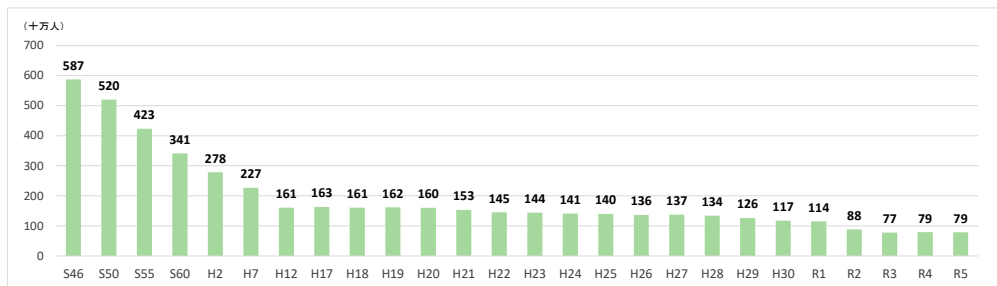


資料:統計しものせき 鉄道乗車人員 駅別 令和 4 年

図 2.14 鉄道輸送人員の推移

3) 路線バス利用者数

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、平成 12 年以降は微減傾向が続いています。

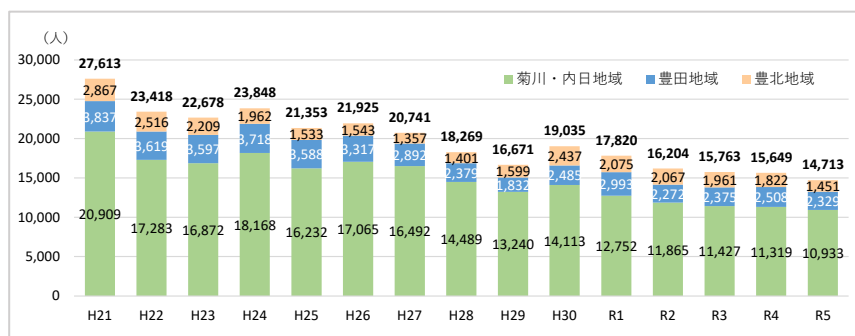


資料:下関市による集計(サンデン交通のみ)

図 2.15 路線バス輸送人員の推移

4) 生活バス利用者数

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。



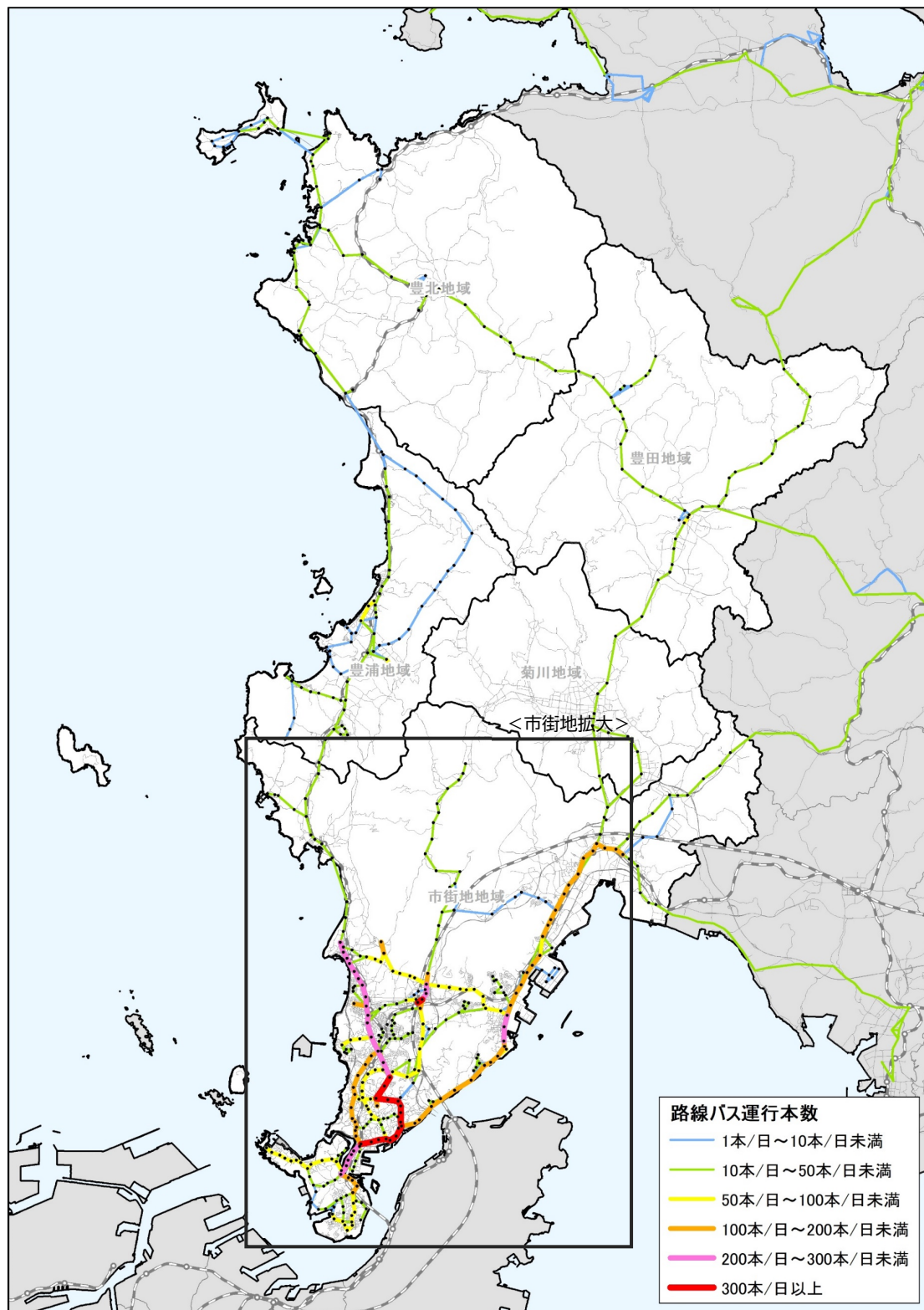
資料:下関市地域公共交通協議会資料

図 2.16 生活バス利用者数の推移

5) 路線バス運行本数

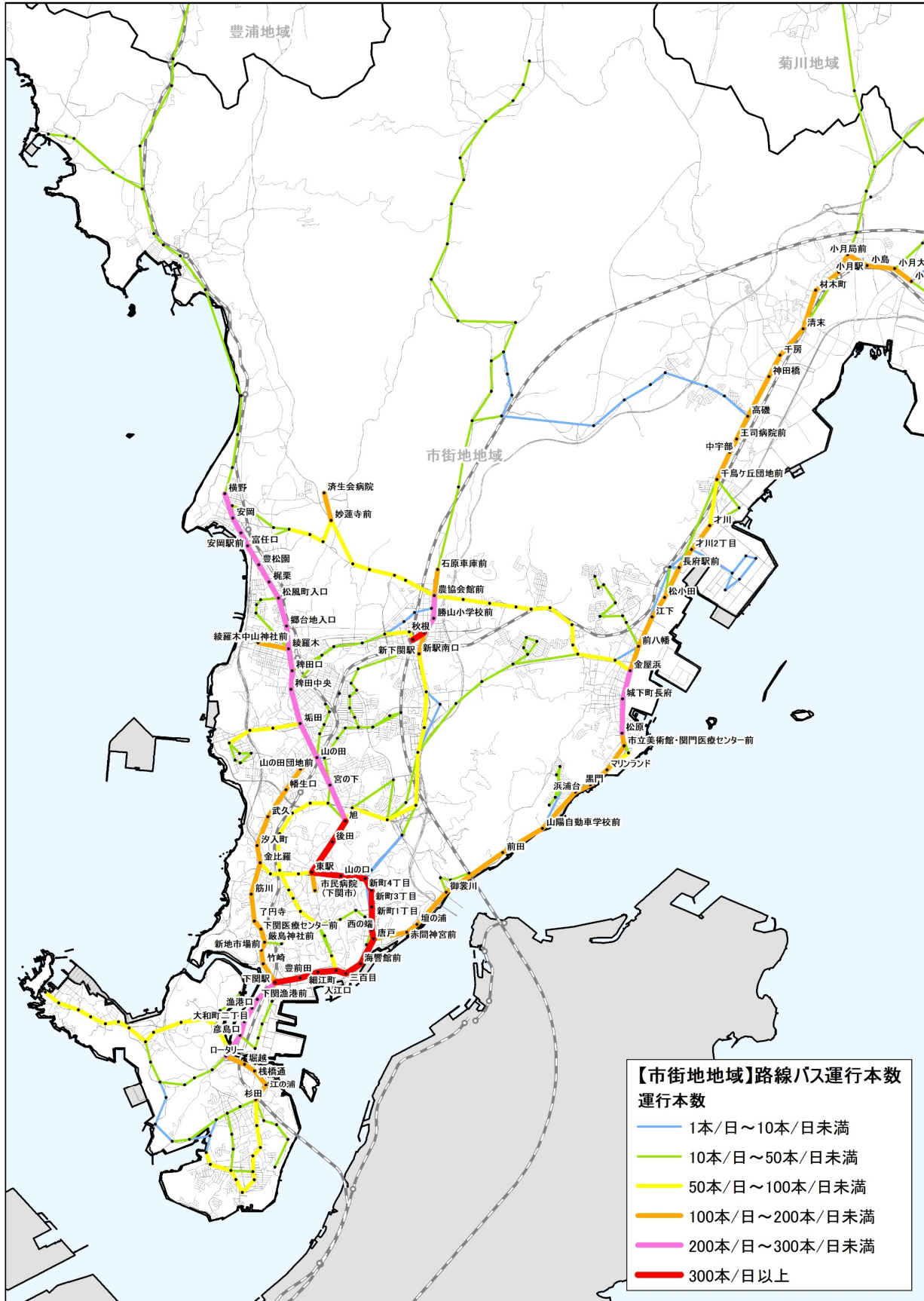
下関駅から唐戸・東駅ルートが1日 300 本以上の運行があり最も多く、山陽方面、山陰方面、彦島方面にそれぞれ1日 100 本以上の運行があります。

また、市域をまたいで隣接市を結ぶ路線バスも1日 10 本以上運行されています。利用ニーズやまちづくりと連動した路線の維持・確保が必要となります。



資料:サンデン交通 GTFS データ(R6.3 時点)、ブルーライン交通 GTFS データ(R6.4 時点)

図 2.17 路線バス運行本数(平日)

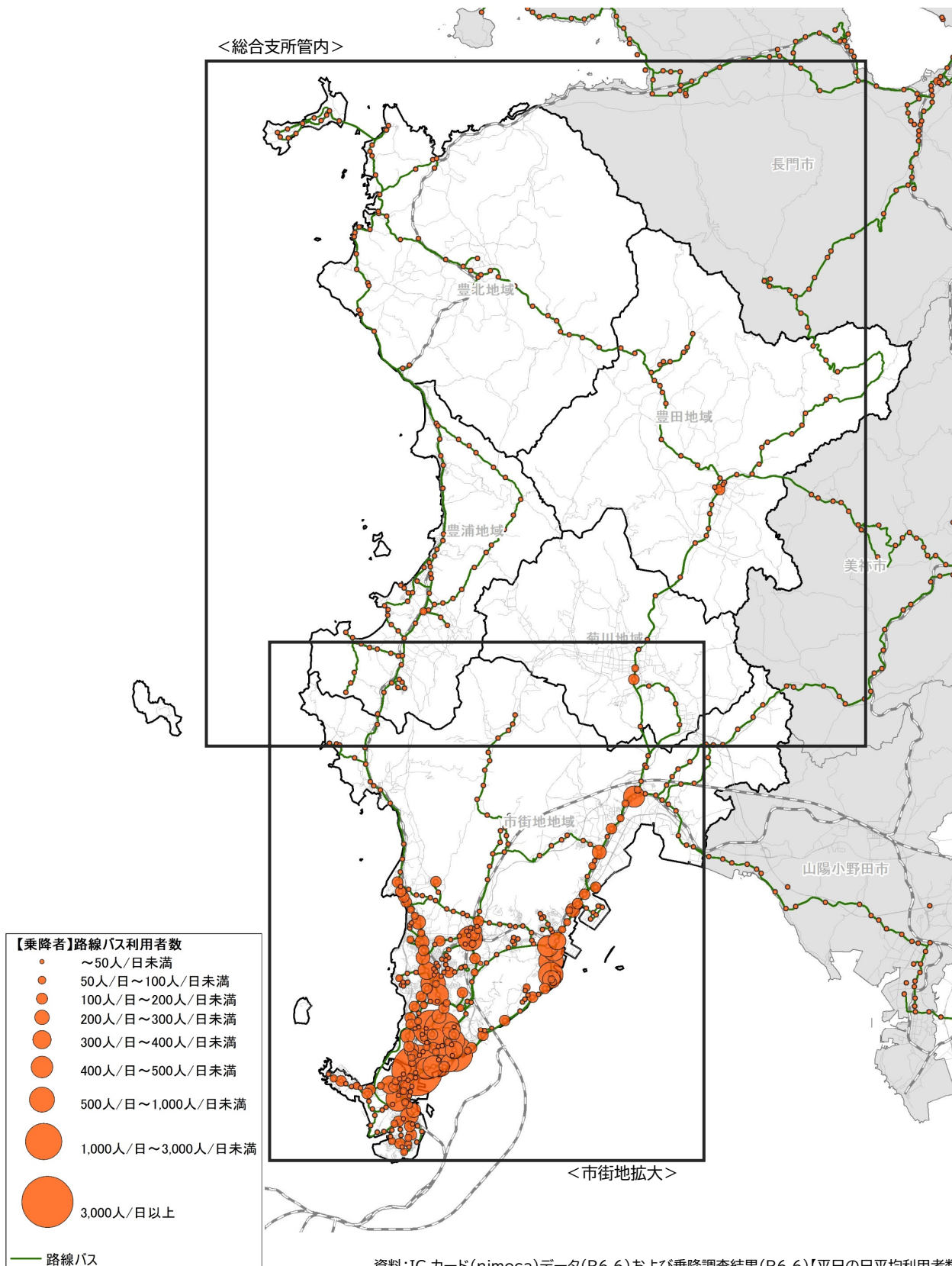


資料：サンデン交通 GTFS データ(R6.3 時点)、ブルーライン交通 GTFS データ(R6.4 時点)

図 2.18 路線バス運行本数(平日) (市街地拡大)

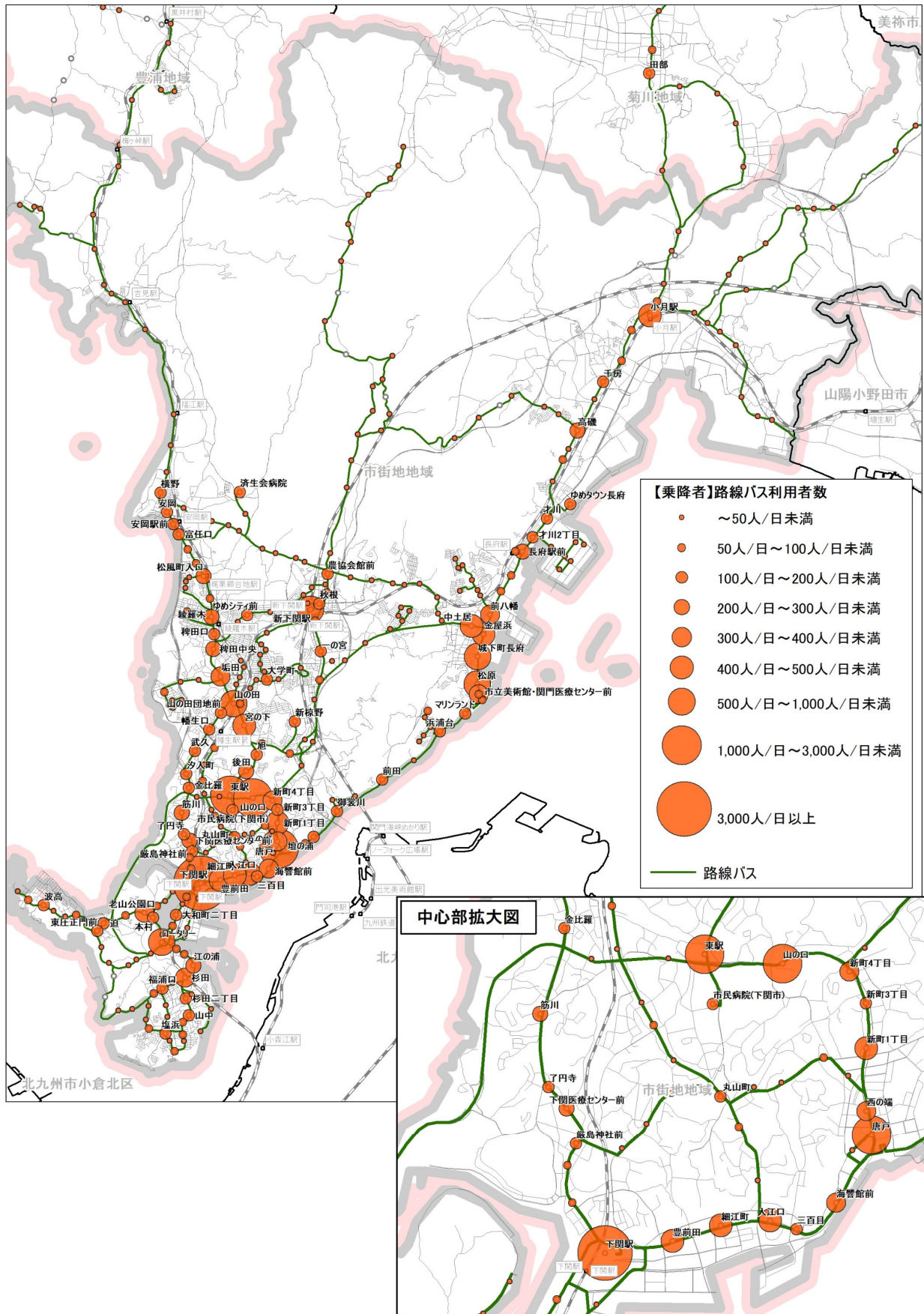
6) バス停別利用者数

市街地地域においては、バス利用者数が多く、特に交通結節点となる下関駅や新下関駅、小月駅、東駅等を中心とした利用がみられます。



資料:ICカード(nimoca)データ(R6.6)および乗降調査結果(R6.6)【平日の日平均利用者数】

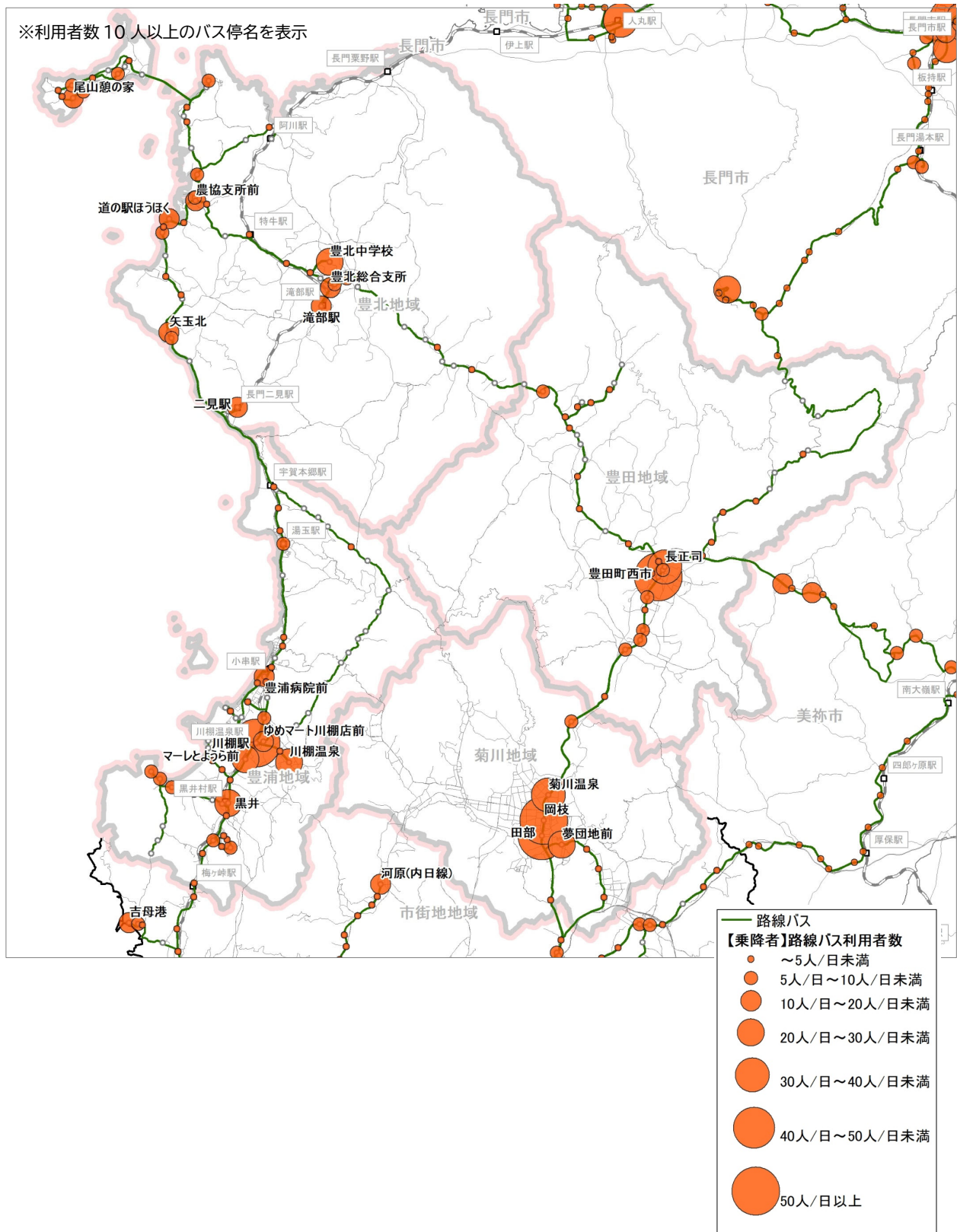
図 2.19 バス停別利用者数(平日)



資料:IC カード(nimoca)データ(R.6.6)および乗降調査結果(R.6.6)【平日の日平均利用者数】

図 2.20 バス停別利用者数(平日) (市街地拡大)

総合支所管内においても、各地域の拠点においてバス利用がみられます。



資料:IC カード(nimoca)データ(R6.6)および乗降調査結果(R6.6)【平日の日平均利用者数】

図 2.21 バス停別利用者数(平日) (総合支所管内)

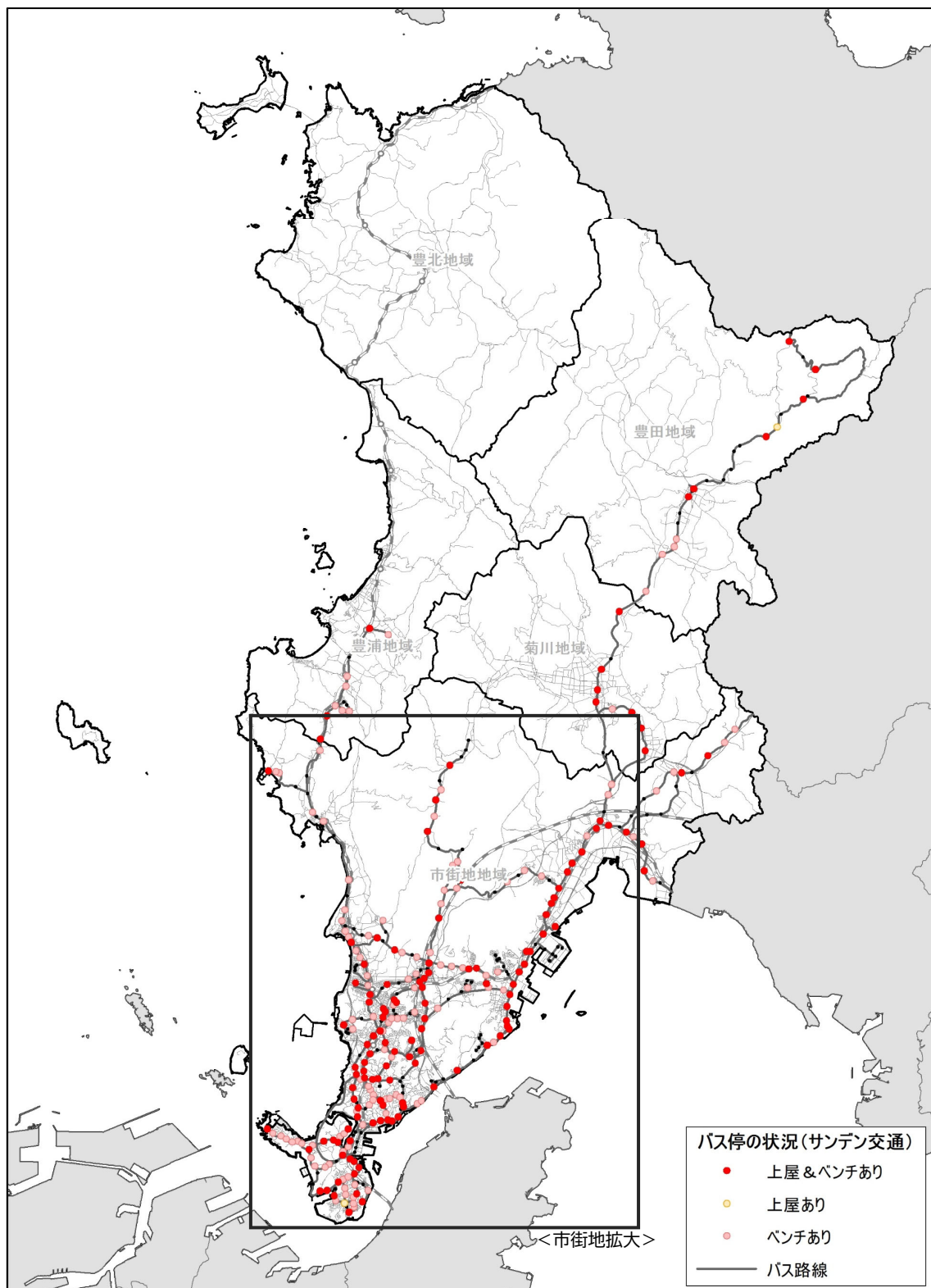


7) 利用環境

① 上屋・ベンチ等

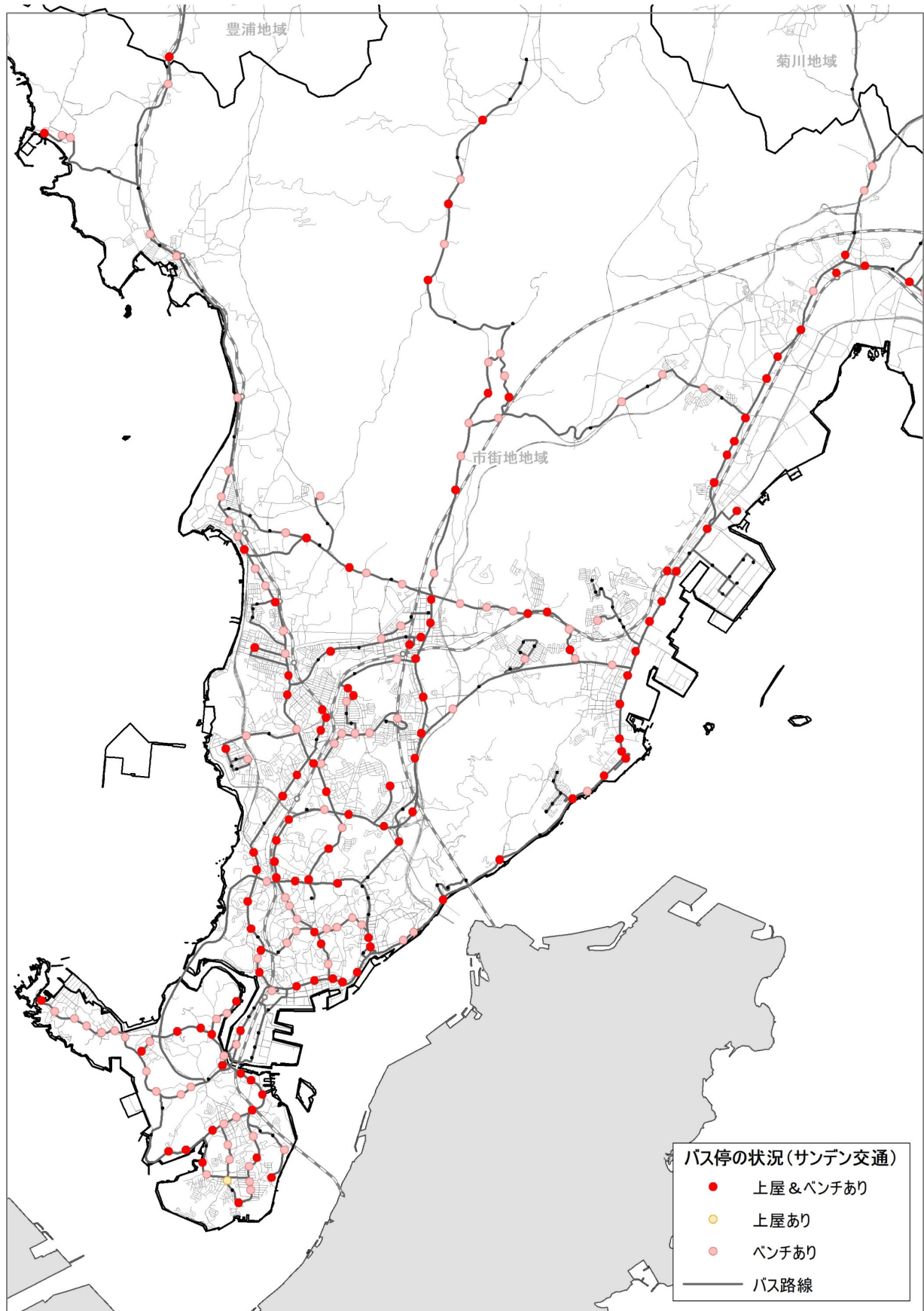
主要路線においては、バス停にベンチが比較的設置されており、中心市街地においては、上屋付きのバス停もみられます。

全バス停に対する整備率は、上屋付きのバス停は約 26%、ベンチありのバス停が約 85%となっています。



資料：サンデン交通資料より

図 2.22 上屋・ベンチの設置状況(サンデン交通)



資料:サンデン交通資料より

図 2.23 上屋・ベンチの設置状況(サンデン交通) (市街地拡大)

② バスロケーションシステム等

■路線バス目的地検索

サンデン交通において、「もくいく」(路線バス目的地検索)を導入しており、パソコン・スマートフォンのアプリにおいて、バスの時刻表やどこで乗り換えたらいかがを簡単に調べることができます。



資料:サンデン交通 HP より

図 2.24 「もくいく」アプリの導入

各バス停には、『QR コード』が描かれたステッカー・時刻表を設置しており、携帯電話等のバーコードリーダー(読み取り機能)を使えば、利用バス停にこれから到着するバスの行き先や通過予定時刻が表示されます。



資料:サンデン交通 HP より

図 2.25 「もくいく」バスロケーションシステムの導入

■デジタルサイネージ

下関駅、東駅、山の田、城下町長府、小月駅のバス停で、『デジタルサイネージ』を設置しています。この画面上には「バスの系統番号・行き先」「発車予定時刻」「のりば」「主な経由地」が表示されます。



資料:サンデン交通 HP より

図 2.26 デジタルサイネージの設置

③ IC カード

サンデン交通では、バス車内での運賃支払いに「nimoca」をはじめ「Suica」「PASMO」「ICOCA」「SUGOCA」等各種全国相互利用対応の交通系 IC カードが使えます。

また、バス車内や IC カード取扱窓口でのチャージにも対応しています。

令和 6 年時点の IC カードの普及率は約 77%となっており、取得データは今後の路線の検討等に活用されます。また、交通系 IC カードではないキャッシュレス決済も普及が進んでおり、利便性向上のため、将来的な導入も検討されています。



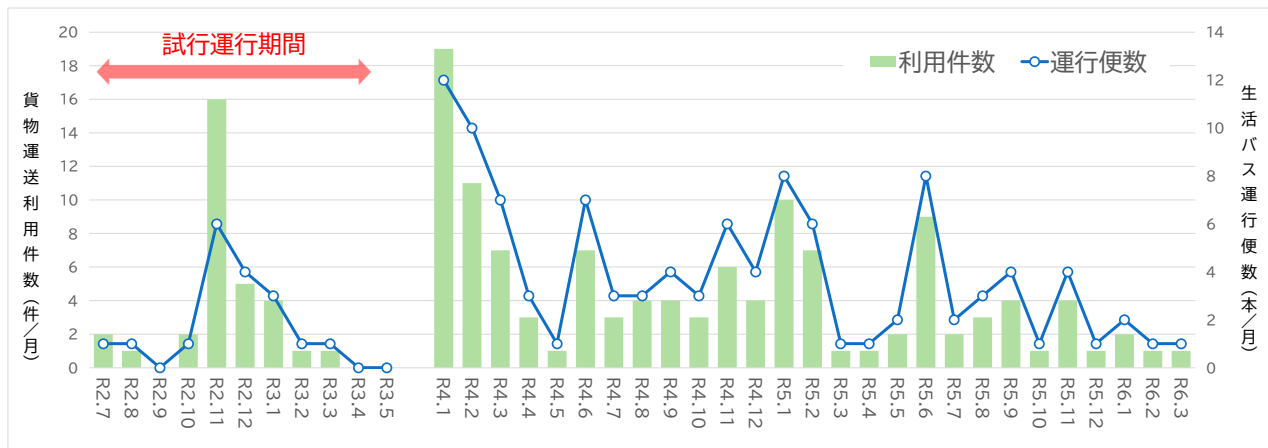
資料:サンデン交通 HP より

図 2.27 IC カードの対応状況 (サンデン交通)

今後も路線バスの利便性向上に向け、これら既存サービスの周知・拡大と、必要に応じた新たなサービス導入の検討が必要となります。

【参考】貨客混載輸送の実施

菊川地域の生活バスのうち、予約制である「縦ノ木・保木線」で貨客混載事業が実施されています。令和2年7月～令和3年5月の試行運行を経て、令和4年1月より本格運行をしています。多い月では1ヶ月で10件以上、8本以上の便で貨客混載が利用されています。



資料:R2.7～R3.5/令和3年度 下関市地域公共交通会議(第2回)
R4.4～R6.3/下関市提供資料

図 2.28 少量貨物有償運送(貨客混載)利用実績の推移

【参考】各種料金サービスの実施

下関市や交通事業者では、公共交通の利用促進を図ることを目的に、利用者の負担軽減となる各種料金サービスを実施しています。

図 2.29 どこでもおでかけクーポン券
(下関市のバス・タクシーで使える
クーポン券 100円×10枚を配布)

図 2.30 子ども50円バス
(サンデン交通では、夏休み期間中、
小学生1乗車50円)

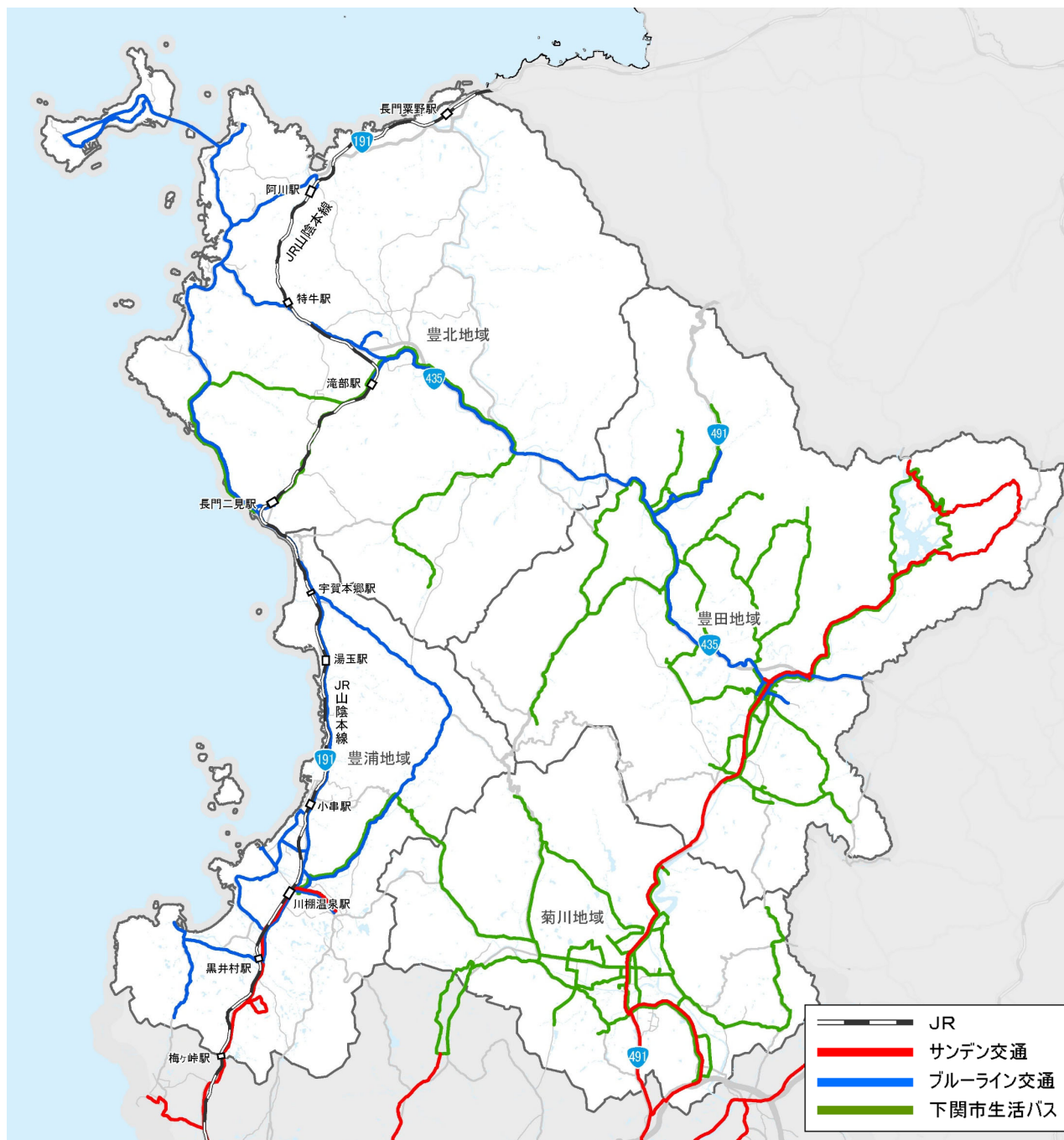


(3) 多様な公共交通サービス事業者の存在

1) 路線バスと生活バスによる運行サービス

生活バスは、菊川地域、豊田地域、豊北地域の 3 地域で運行されています。なお、豊浦地域は、菊川地域の生活バスが川棚温泉駅まで連絡しています。

路線バスと重複する一部区間においては、生活バスのバス停や乗降場所を調整しながら運行を行っています。



資料：R4 鉄道データ(国土数値情報)、
下関市都市計画基礎調査結果(令和4年度)、下関市生活バス HP、
下関港 HP、関門汽船株式会社 HP

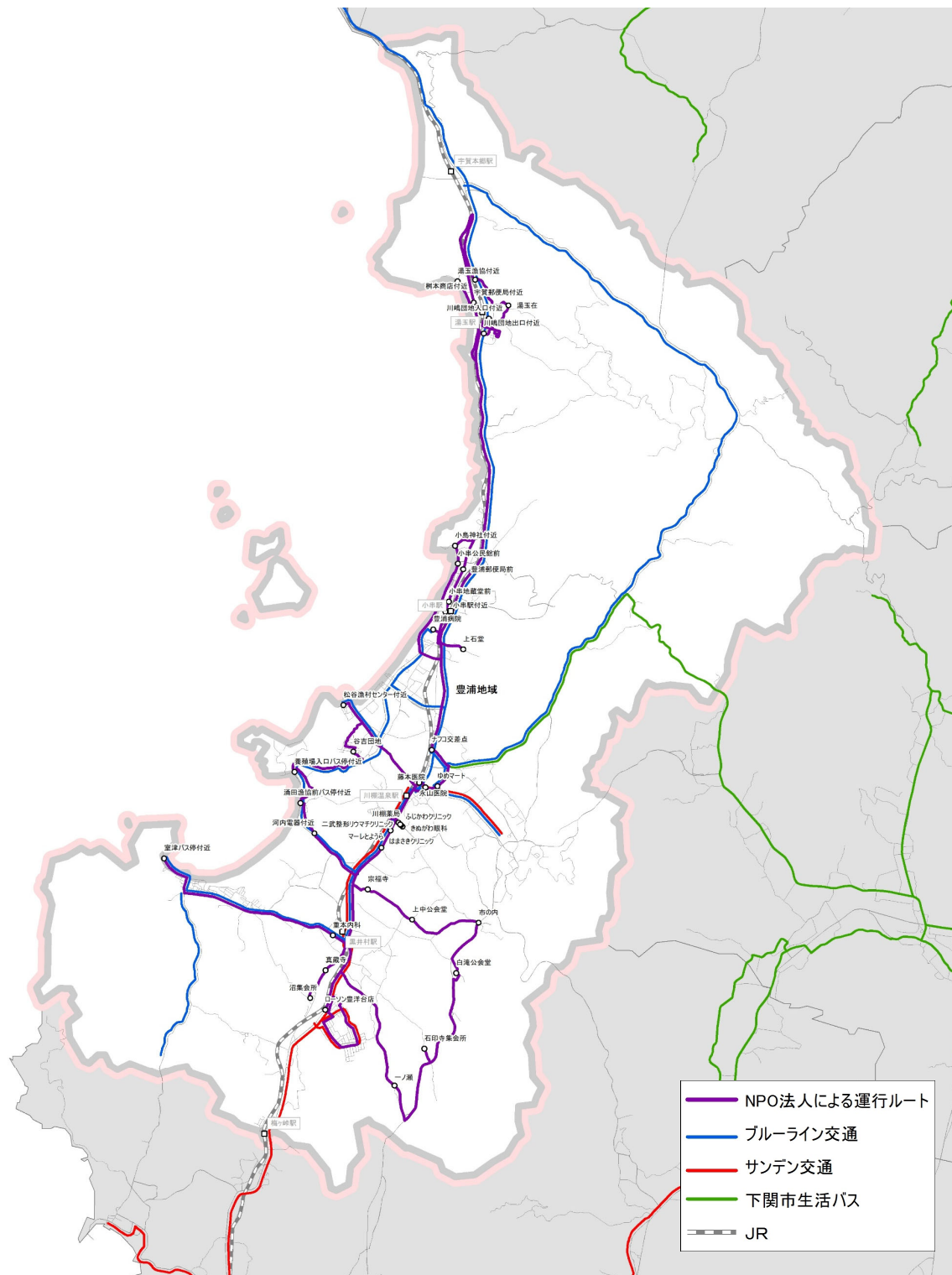
図 2.31 生活バスの運行ルート



2) NPO 法人による運行サービス

豊浦地域においては、NPO 法人による医療機関、商業施設への無料送迎車の運行サービスが6系統提供されています。

路線バスが運行している区間の一部においては、NPO 法人による運行サービスが系統別に曜日・時間帯を調整しながら運行を行っています。



資料:NPO 法人高齢者にやさしい町づくりネットワーク・豊浦

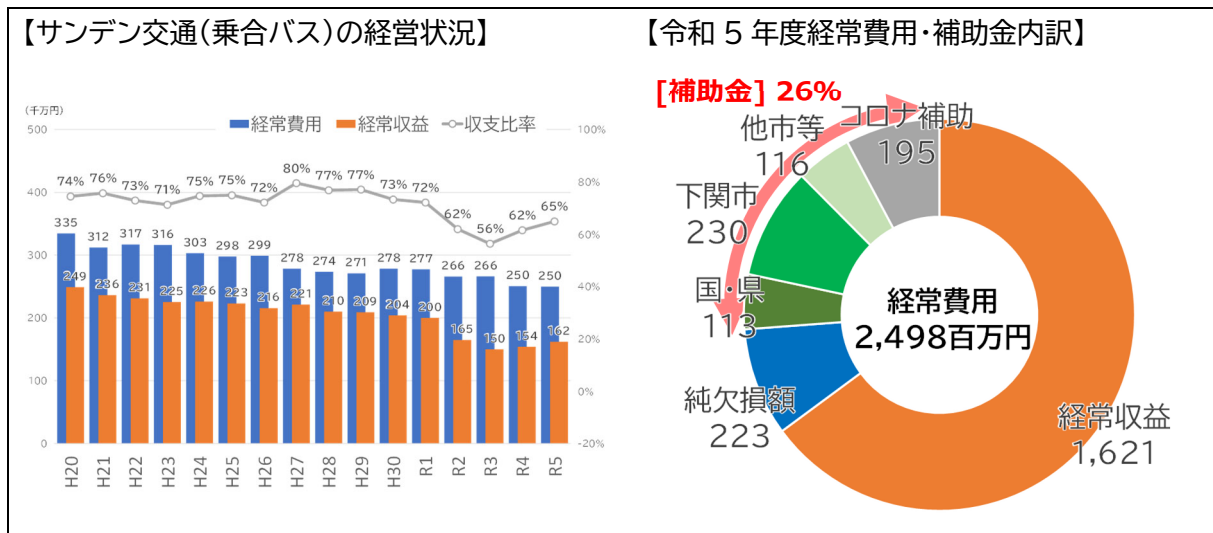
図 2.32 NPO 法人による運行ルート(豊浦地域)

(4) 厳しい経営状況

1) 収支状況

国・県・市等が運行費補助金を毎年支出している状況にある中、サンデン交通の乗合バス事業については経常収益が減少傾向であり、非常に厳しい経営状況となっています。

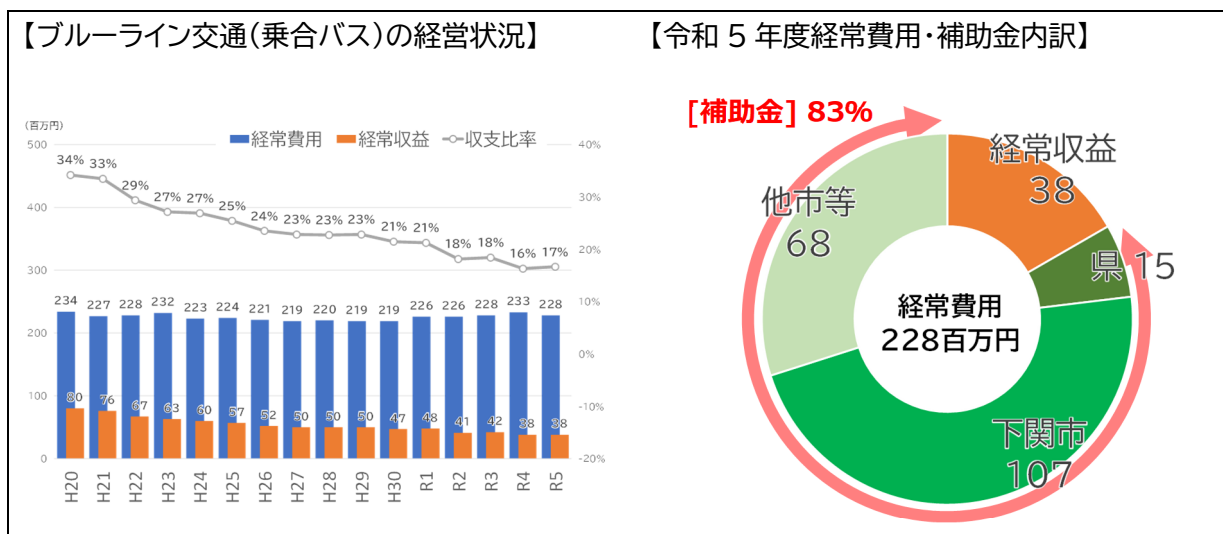
経常収益は経常費用の約 56～80%で推移しており、純欠損が生じている中、全体の約 26%が補助金となっています。



資料:下関市

図 2.33 サンデン交通に関する収支状況

ブルーライン交通についても同様に、経常収益は経常費用の約 16～34%で推移しており、全体の約 83%が補助金となっています。

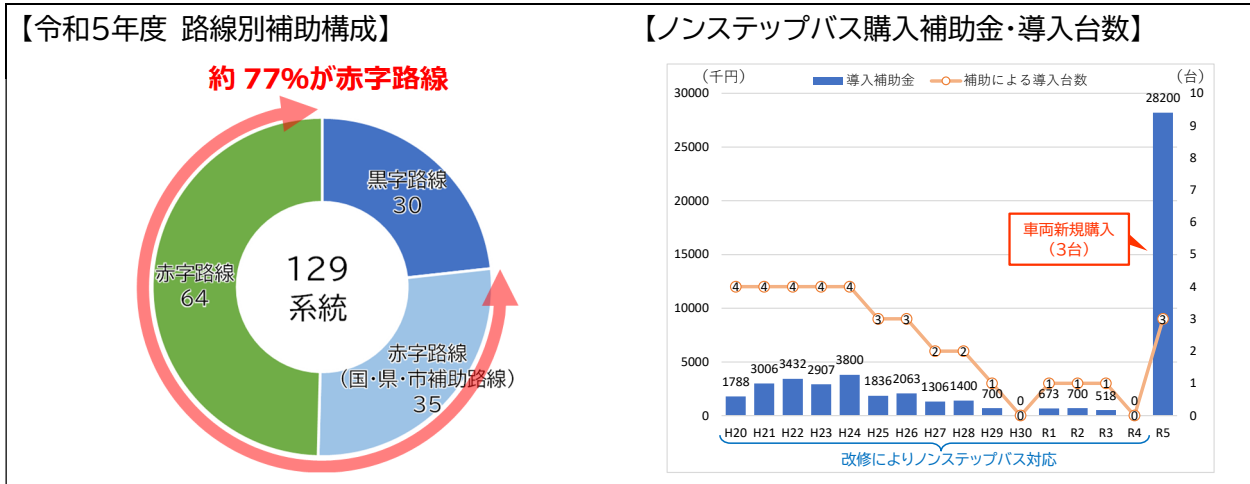


資料:下関市

図 2.34 ブルーライン交通に関する収支状況

サンデン交通における路線別補助構成をみると、約 77%が赤字路線となっており、その内、半数以上は補助金を受けていない赤字の自主運行路線となっています。

車両更新で、ノンステップバス購入にも支援を行っていますが、近年は経費削減の観点から、導入台数を減少させており、それに伴い補助額も減少傾向となっています。



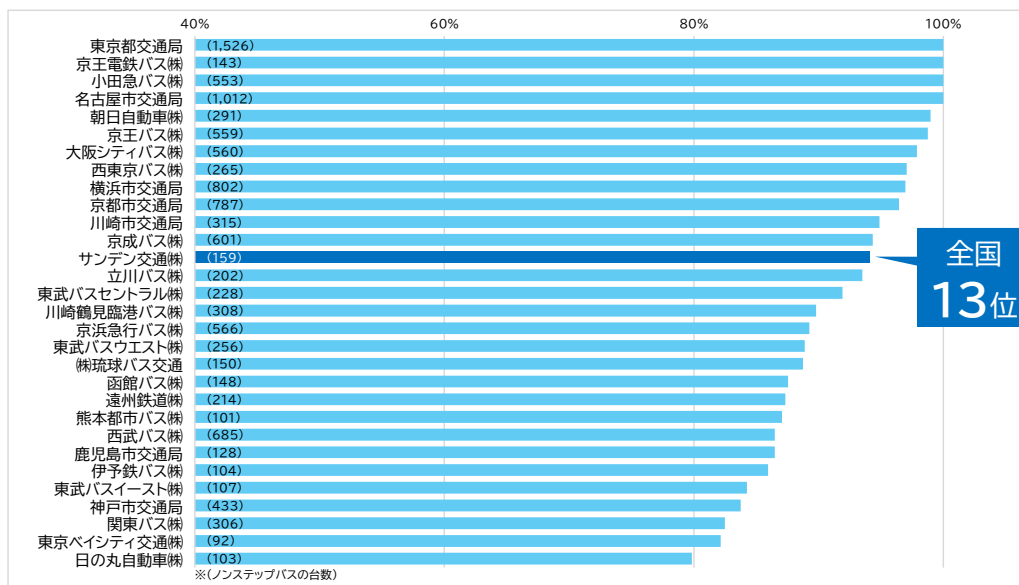
資料:下関市

図 2.35 サンデン交通に関する補助金状況

なお、ブルーライン交通については、39 系統あり、赤字により廃止となった系統のうち必要な系統を県市等の補助により運行しています。

【参考】 ノンステップバス導入率

サンデン交通では、補助によりノンステップバスの導入を進めるとともに、車両更新時においても積極的にノンステップバスの導入を推進し、令和3年度に「ノンステップバスの導入率が高い乗り合いバス事業者」として全国 13 位として公表されています。



資料:国土交通省記者発表資料(R4.1.11)

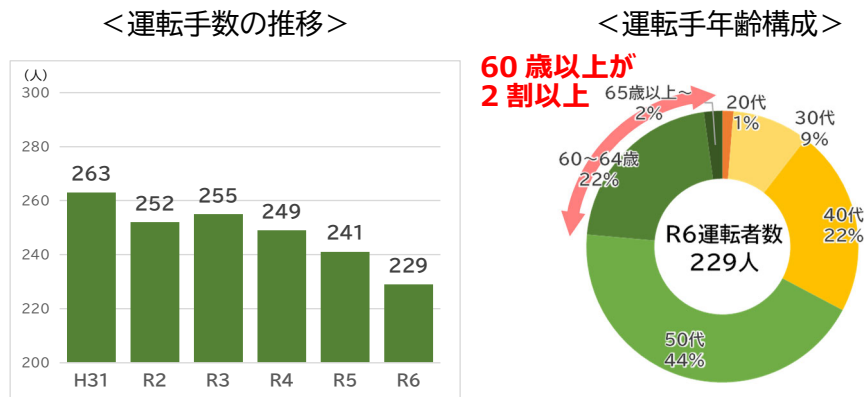
図 2.36 ノンステップバスの導入率



2) 運転手不足

サンデン交通の運転手数は、平成 31 年より減少傾向であり、令和 6 年までに 34 人が減少しています。

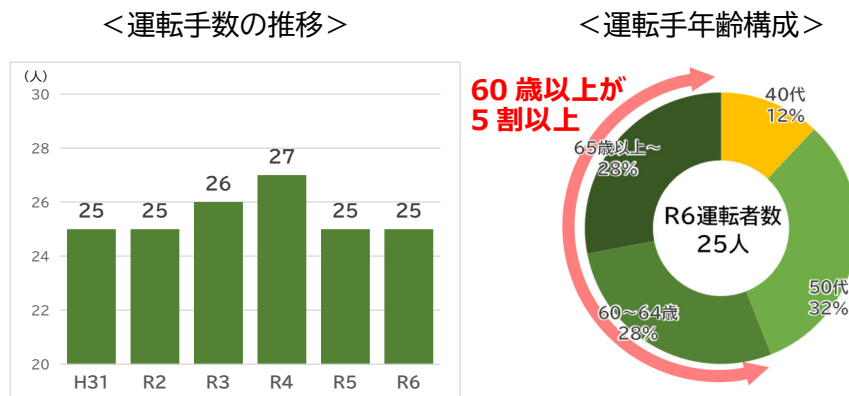
また、令和 6 年の運転手の年齢構成は60歳以上が2割を超えており、高齢化が進んでいます。



資料:サンデン交通

図 2.37 サンデン交通における運転手数及び運転手年齢構成

ブルーライン交通の運転手数は、平成 31 年より 25 人前後で推移しており、運転手数の大幅な増減は見られません。一方で、令和 6 年の運転手の年齢構成は過半数が60歳以上となっており、高齢化が進んでいます。



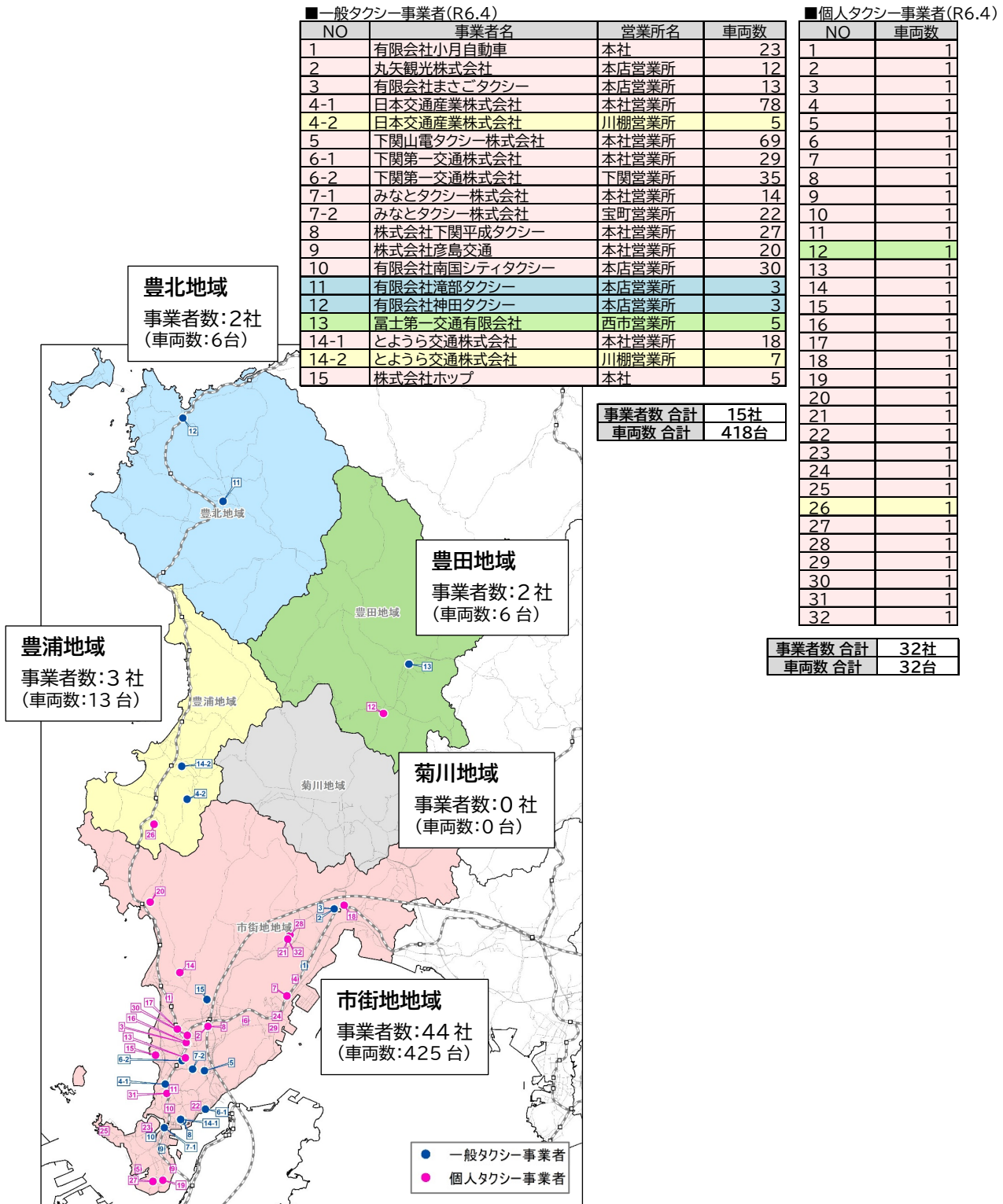
資料:ブルーライン交通

図 2.38 ブルーライン交通における運転手数及び運転手年齢構成

3) タクシー事業者

市内には、一般タクシー事業者が 15 社、個人タクシー事業者が 32 社運行をおこなっています。

その多くは市街地地域に立地しており、総合支所管内においては、タクシー事業者が少ない状況となっています。

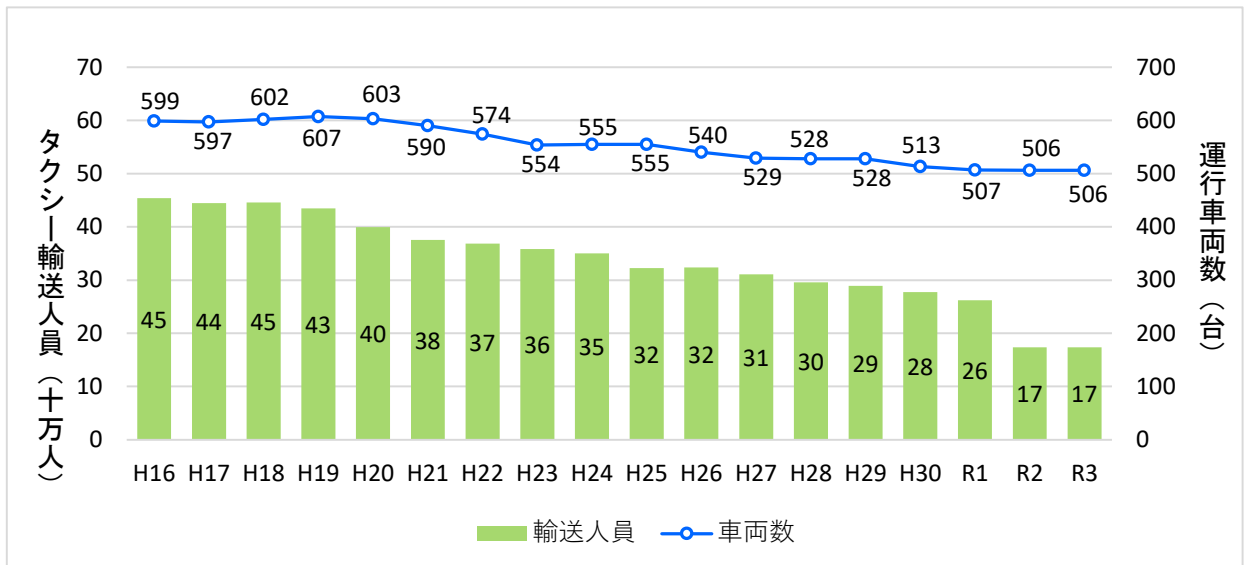


※営業所の所在地は登録地にて記載
資料:下関市による集計(R6.4.1時点)

図 2.39 タクシー事業者

4) タクシー利用者数

タクシーの利用者数は、平成16年から減少傾向にあります。
 運行車両数に関しても、同様に平成16年から減少傾向にあります。



資料:統計しものせき(C 経済基盤)タクシー・ハイヤーの状況(R3時点)

図 2.40 タクシー輸送人員と車両数の推移

【参考】子育てタクシー普及支援事業 ～しもまちBABYタクシー(愛称:ベビタク)～

出産時や妊婦健診等の際に、専門研修を受けた認定タクシードライバーが自宅等から病院まで、安全・安心・スピーディーな移動を実現するタクシーアプリです。



図 2.41 しもまちBABYタクシーアプリ

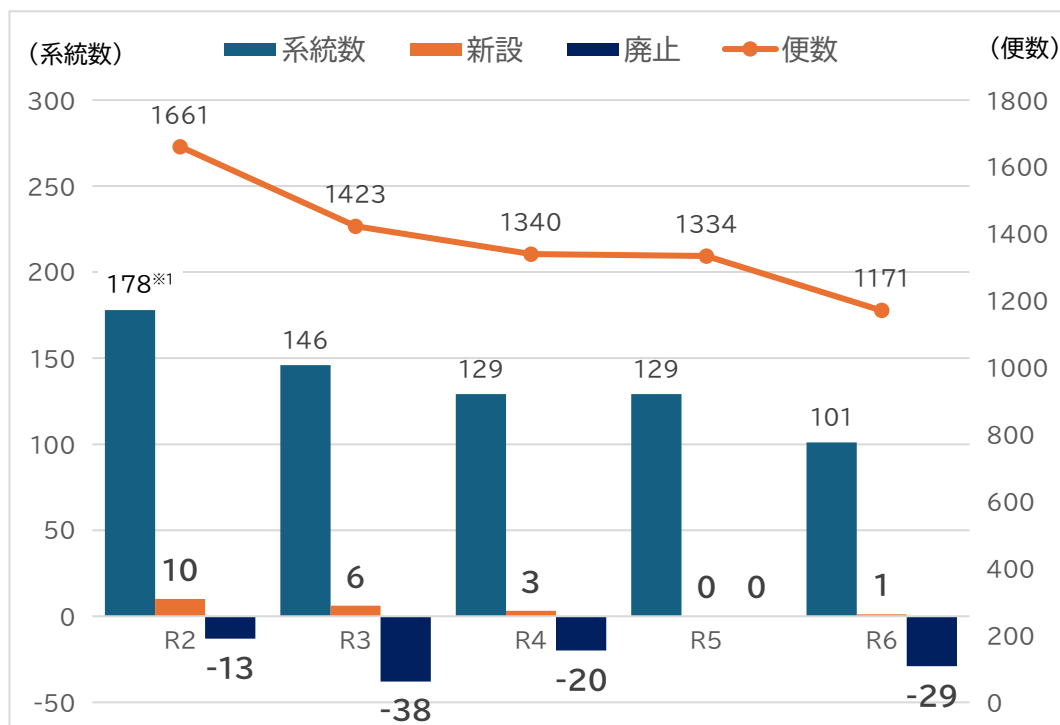


(5) 路線バスの廃止・減便

1) 路線バスの廃止

厳しい経営状況と利用実態を踏まえ、サンデン交通では路線の新設・廃止を行っています。

直近 5 ヶ年で見ると、新設が 20 系統、廃止が 100 系統となっており、全体として 80 系統、490 便の減少となっています。



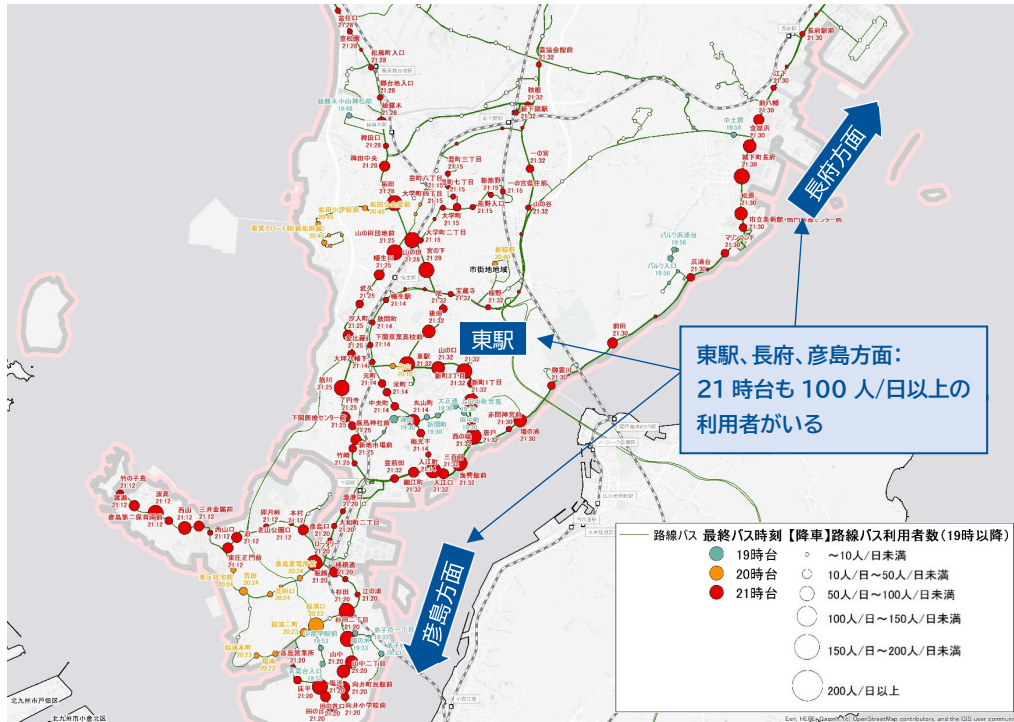
※1 R元年の系統数は、181系統
資料：サンデン交通(株)

図 2.4.2 路線の新設・廃止状況(サンデン交通)

2) 路線バスの減便（最終バスの時刻繰り上げ）

令和6年4月から運用された「ドライバーの労働時間制限」に伴い、同年3月のダイヤ改正より、一部系統の廃止と、下関駅から各方面への最終バスの時刻が繰り上がりました。

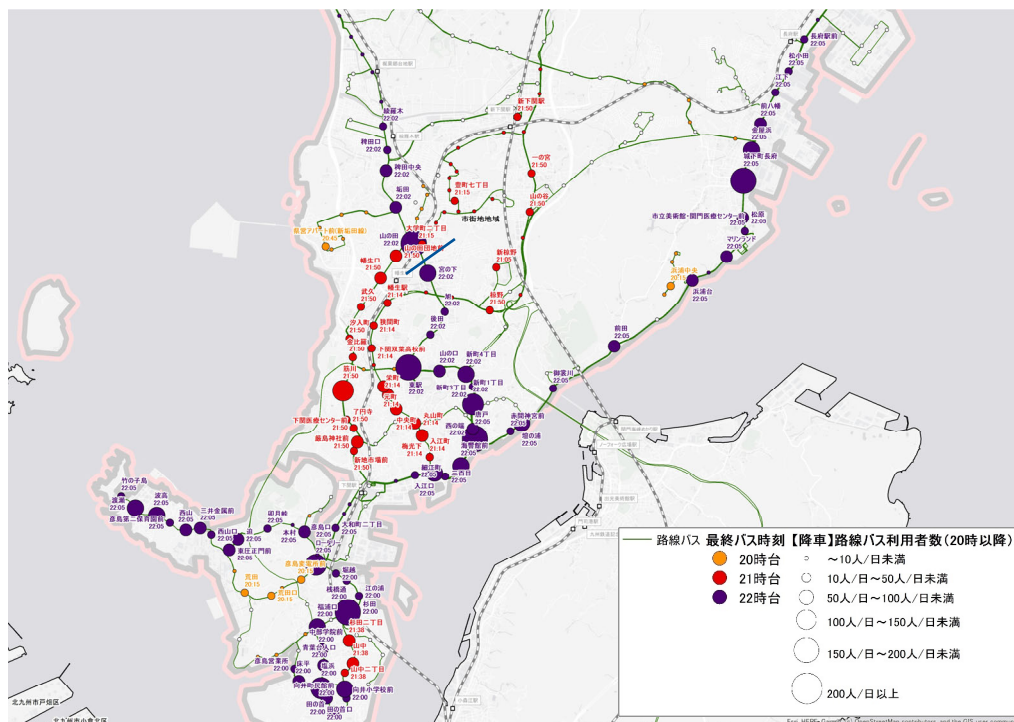
下関駅を基点とした最終バスは、ダイヤ改正前の22時台から改正後は21時台までの運行となりました。現在でも、東駅、長府、彦島方面へは100人/日以上(21時台)の利用者がみられます。



資料：サンデン交通 GTFS データ(R6.3 時点)、IC カード(nimoca)データ(R6.6)

図 2.43 下関駅を基点とした最終バスの運行状況と降車客数(R6 年度)

【参考(R5 年度)】



資料：サンデン交通 GTFS データ(R5.6 時点)、IC カード(nimoca)データ(R5.6)

図 2.44 下関駅を基点とした最終バスの運行状況と降車客数(R5.6)



(6) サービスレベルと利用需要分析

市内の全バス停を対象に、「バス停ごとの運行本数(本/日)『サービスレベル』と「バス停ごとの利用者数(人/日)『利用需要』」を区分し、分類した結果、市街地地域においては利用者が多く、かつ運行本数も多いバス停が多くみられますが、郊外部においては、利用者が少なく、かつ運行本数も少ないバス停が多く確認されます。

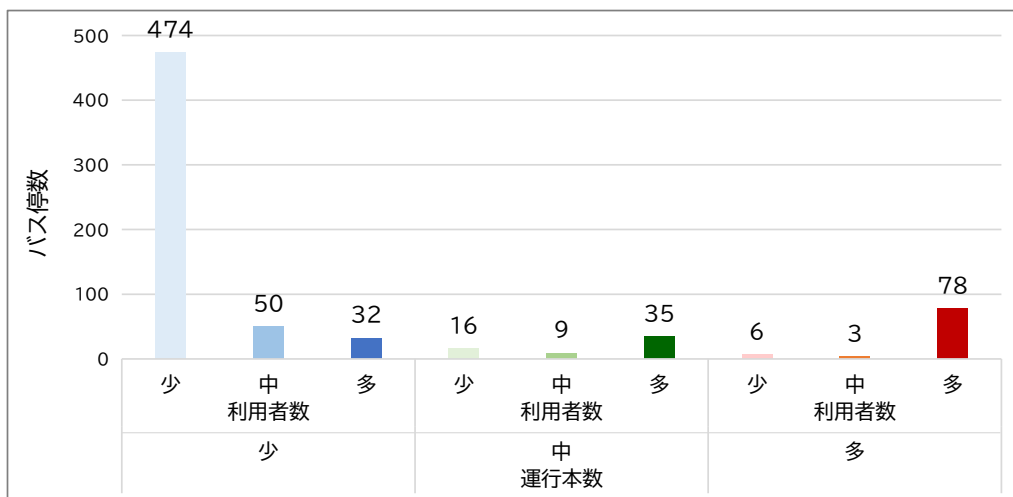


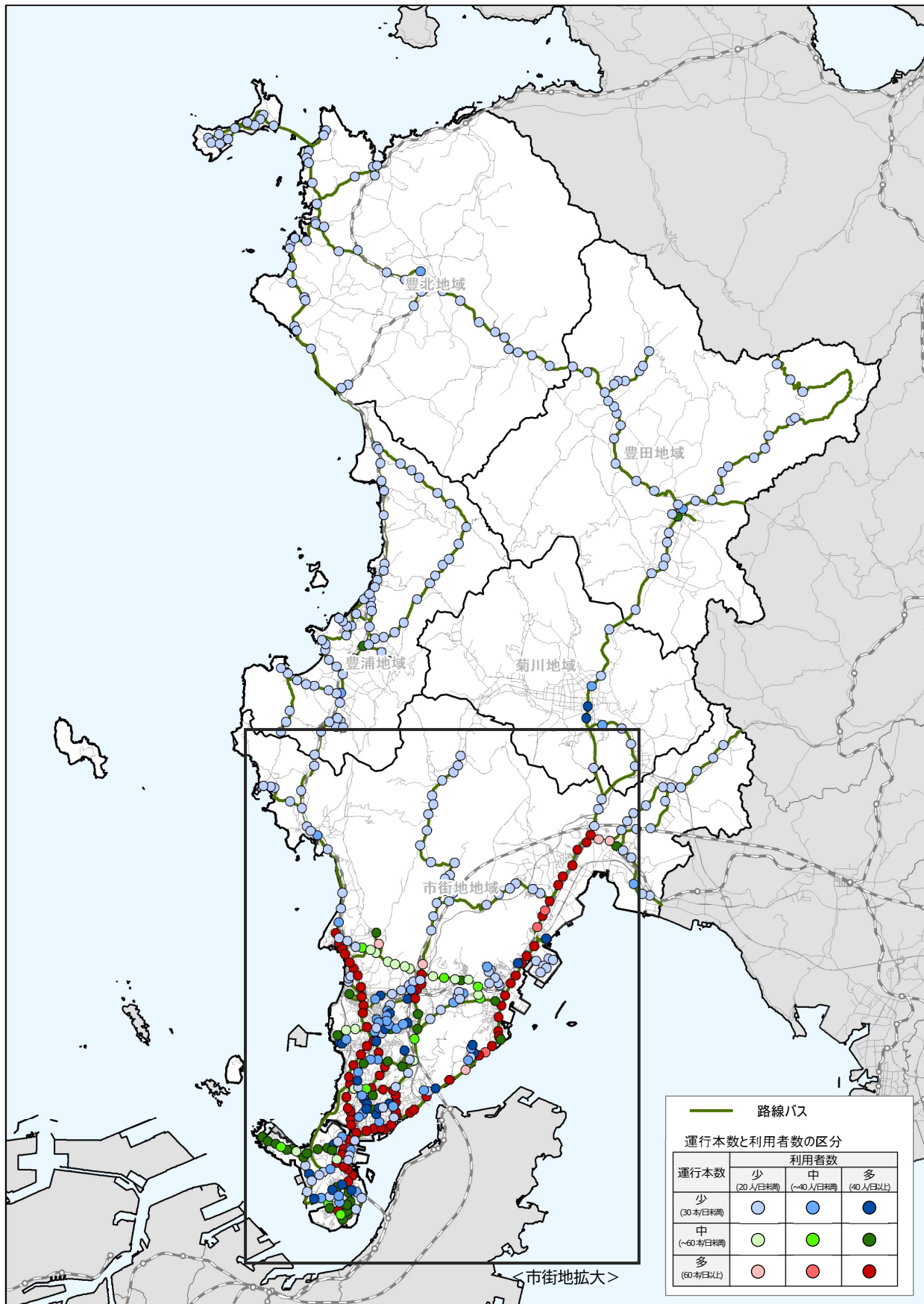
図 2.45 運行本数と利用者数の区分

表 2.1 サービスレベルの区分分け

区分	運行本数の指標	備考
少	1日片道 30 本未満	6~22 時に 1 時間に 1 本程度(=15 本/日)未満を想定
中	1日 30 本以上 60 本未満	6~22 時に 1 時間に 2 本程度(=30 本/日)未満を想定
多	1日 60 本以上	6~22 時に 1 時間に 2 本程度(=30 本/日)以上を想定

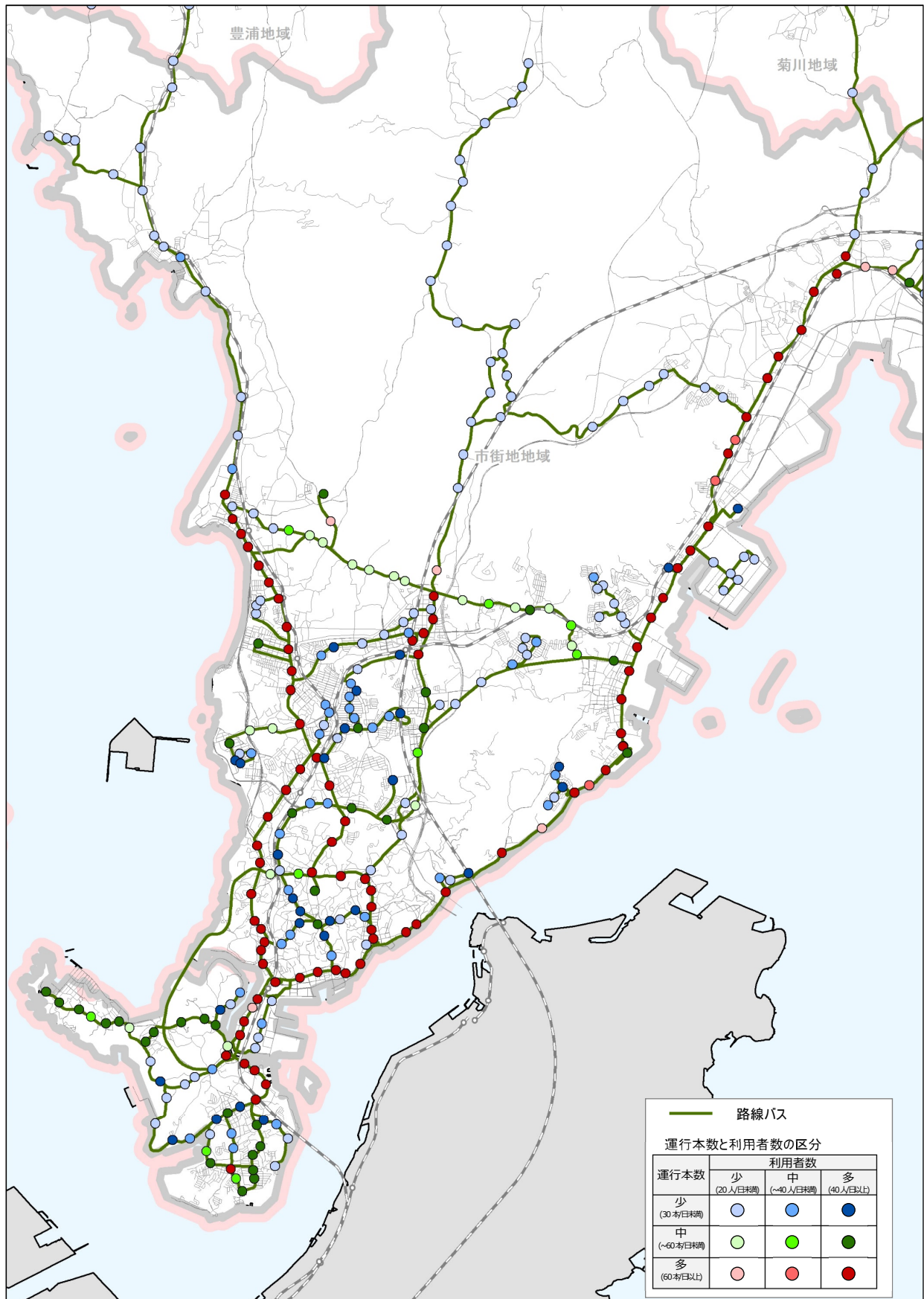
表 2.2 利用者数の区分分け

区分	利用者数の指標	備考
少	1日 20 人未満	1 時間に 1 本程度の運行の場合は 1 本あたり 1 人未満
中	1日 20 人以上 40 人未満	1 時間に 1 本程度の運行の場合は 1 本あたり 2~3 人
多	1日 40 人以上	1 時間に 1 本程度の運行の場合は 1 本あたり 2~3 人以上



資料:サンデン交通 GTFS データ(R6.3 時点)、ブルーライン交通 GTFS データ(R6.4 時点)
IC カード(nimoca)データおよび乗降調査結果(R6.6)【平日の日平均利用者数】

図 2.46 運行本数と利用者数の区分



資料:サンデン交通 GTFS データ(R6.3 時点)、ブルーライン交通 GTFS データ(R6.4 時点)
IC カード(nimoca)データおよび乗降調査結果(R6.6)【平日の日平均利用者数】

図 2.47 運行本数と利用者数の区分(市街地拡大)

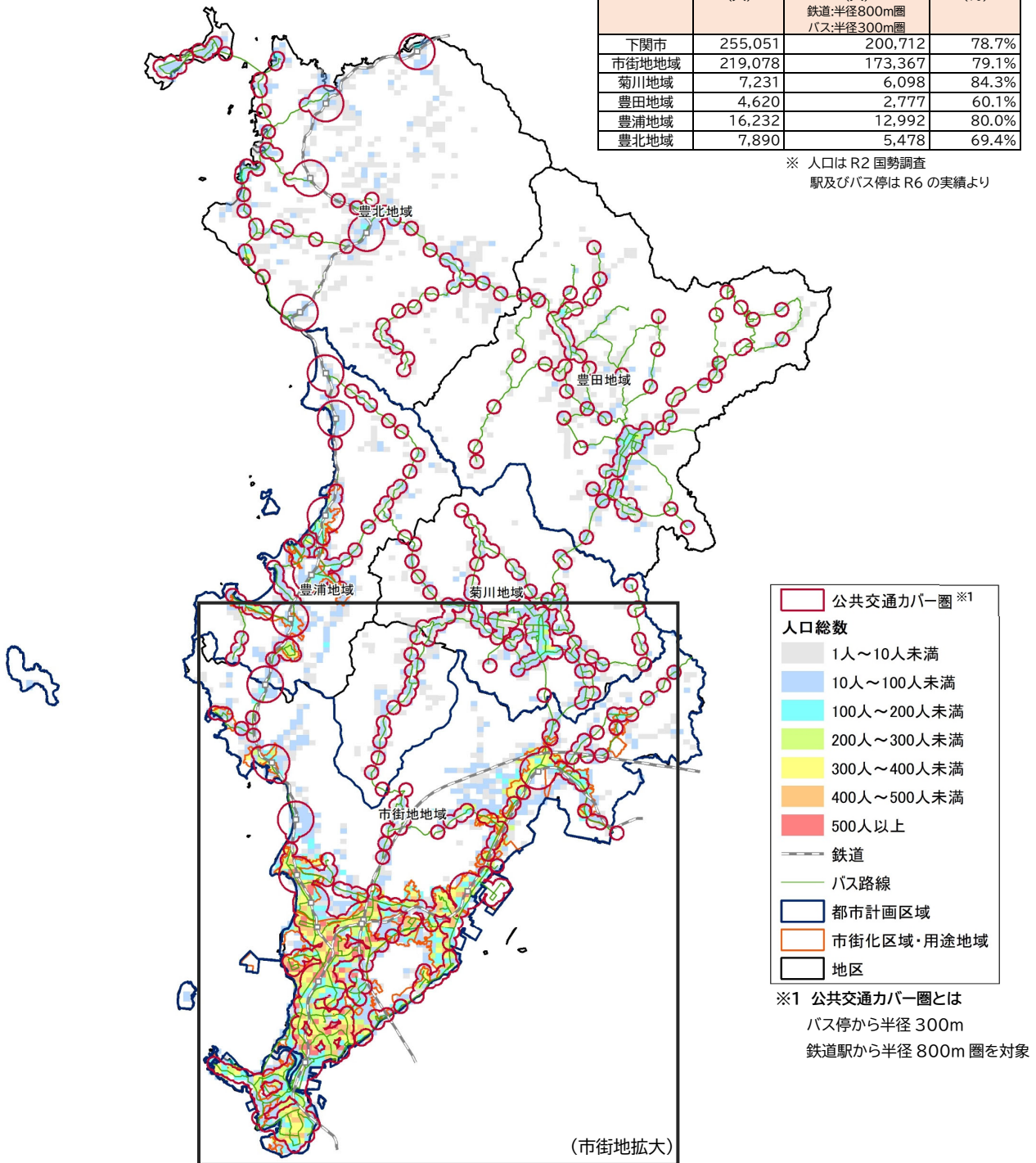
(7) 交通不便地域の移動手段の確保

1) 公共交通カバー圏域人口

鉄道、バス等により、市内の居住人口の約 8 割がカバーされています。なおそのカバー率は、菊川地域では約 84%と高い一方で、豊田地域では約 60%と地域によって格差が生じている状況です。

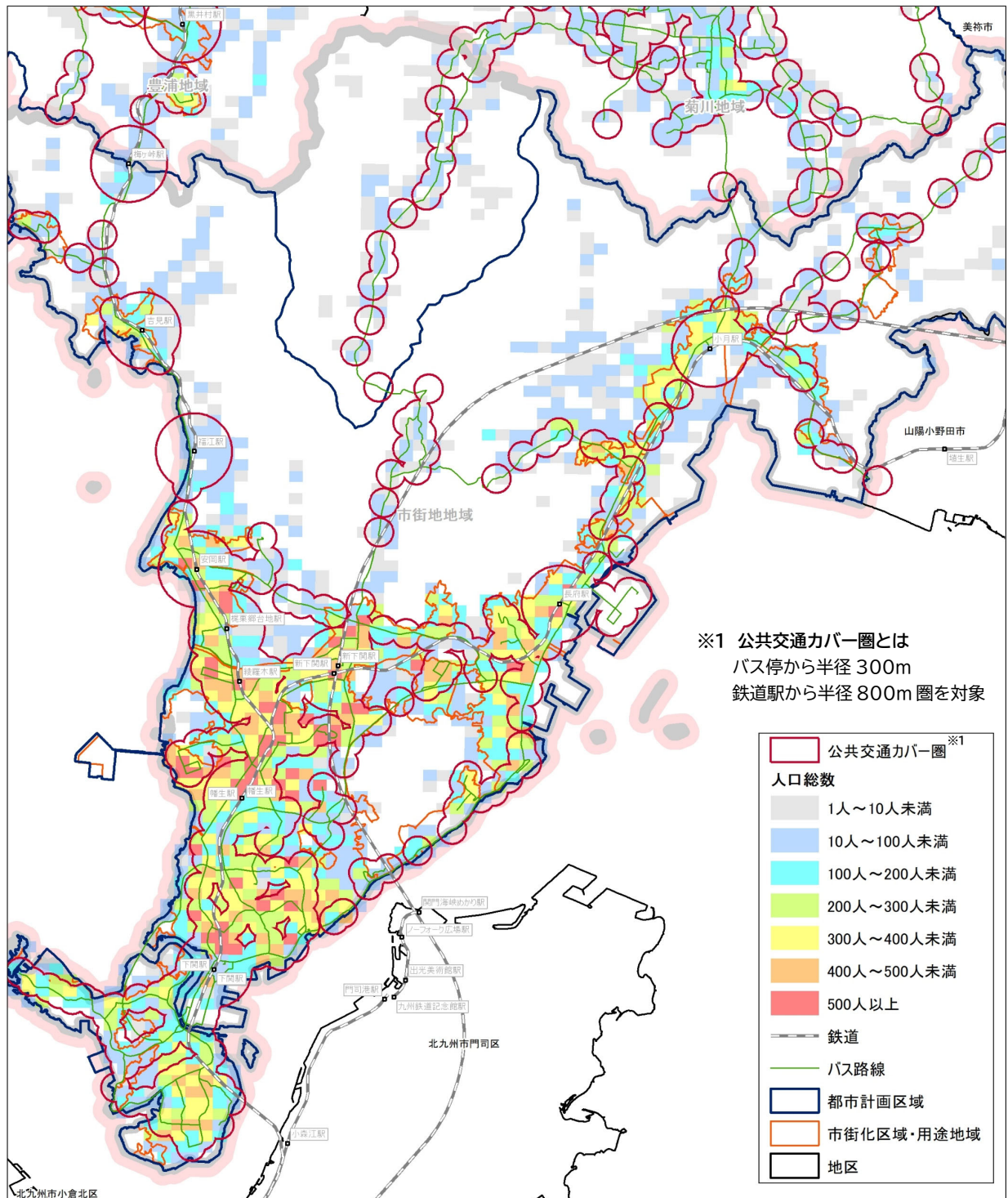
地区	下関市人口総数(人)	公共交通カバー圏域人口(人) 鉄道:半径800m圏 バス:半径300m圏	公共交通人口カバー割合(%)
下関市	255,051	200,712	78.7%
市街地地域	219,078	173,367	79.1%
菊川地域	7,231	6,098	84.3%
豊田地域	4,620	2,777	60.1%
豊浦地域	16,232	12,992	80.0%
豊北地域	7,890	5,478	69.4%

※ 人口はR2 国勢調査
駅及びバス停はR6の実績より



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

図 2.48 下関市の公共交通利用圏域



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

図 2.49 下関市の公共交通利用圏域(市街地拡大)



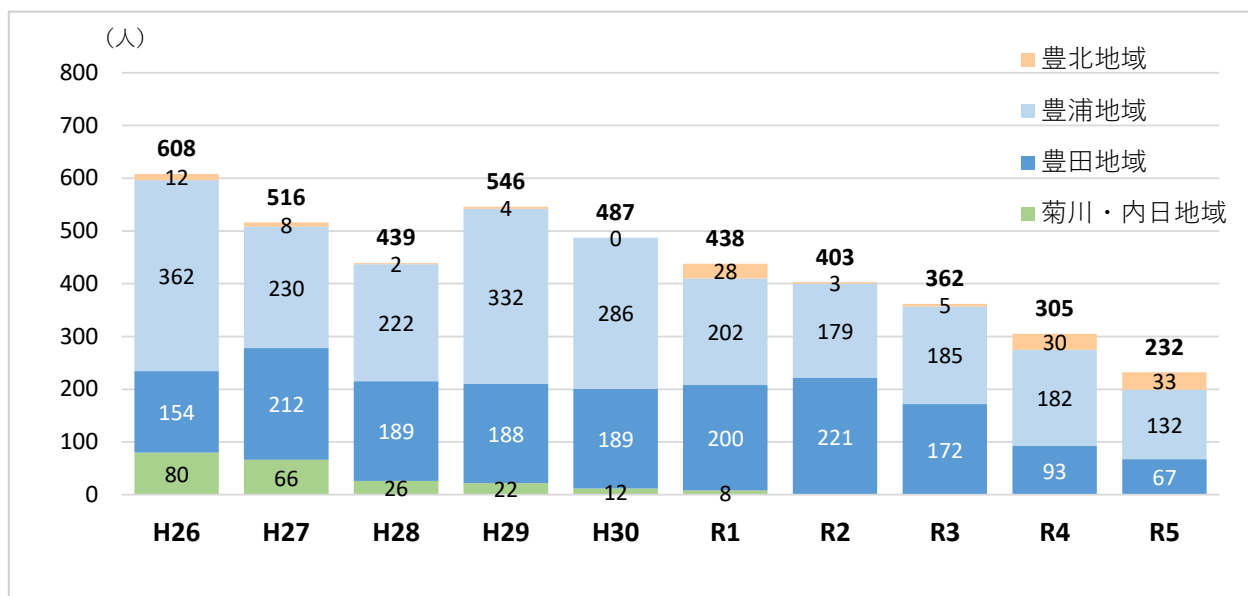
2) 外出支援サービス

本市では、専用の移送車両により、居宅から在宅福祉サービス提供場所、医療機関等への移送を支援していますが、外出支援サービスの利用者の総数は減少傾向にあります。

表 2.3 外出支援サービスの概要

対象者	外出において車いす、ストレッチャー等が必要な方で、公共交通手段の利用が困難な方、総合支所管内に居住の方
利用者負担	基本額 200 円/30 分、車両待機料 200 円/30 分、燃料費 100 円/10km
利用制限	週 1 回

資料：下関市 HP



資料：下関市地域公共交通協議会資料

図 2.50 市町村福祉輸送(下関市外出支援サービス)利用者数の推移



(8) 市民ニーズへの対応(市民アンケート調査結果)

1) 回答者の属性(年齢・職業・居住地)

下関市に居住する 5,000 世帯(無作為抽出)及びその同居する家族を対象に、郵送回収方式(WEB 回答可)にて、市民の移動状況、公共交通の利用実態、今後の公共交通に関するアンケート調査を実施(令和 5 年(2023 年)10 月)し、2,535 票を回収しました。

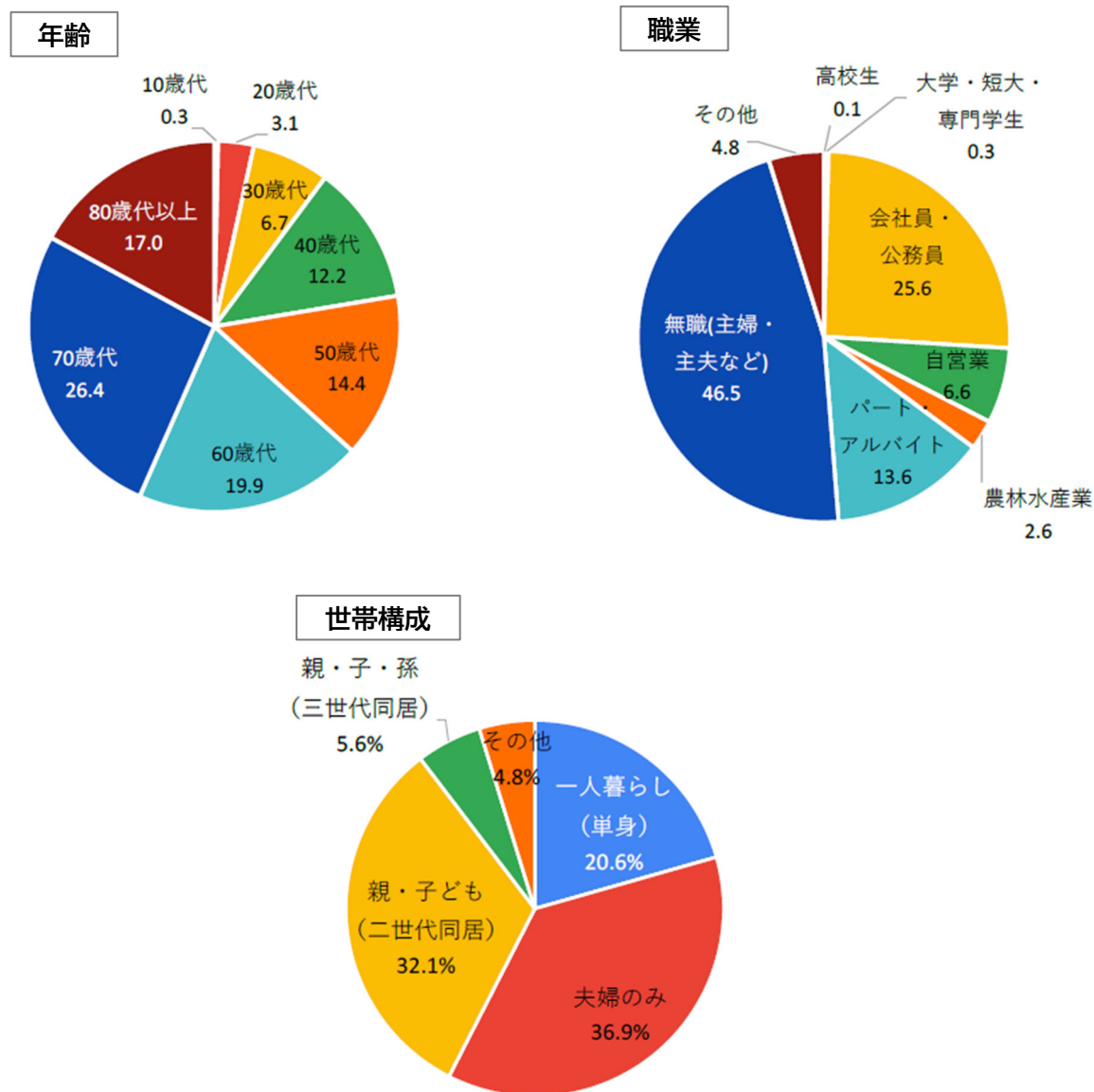


図 2.51 回答者の属性



表 2.4 回答者の居住地

		n	%	グラフ	
全体		2508	100.0	0% 10% 20% 30% 40% 50% 60%	
1	市街地中心地域	1 本庁	495	19.7	19.7
		2 彦島	210	8.4	8.4
		3 長府	245	9.8	9.8
		4 勝山	181	7.2	7.2
		5 川中	211	8.4	8.4
		計	1342	53.5	53.5
2	市街地東部地域	6 王司	80	3.2	3.2
		7 清末	61	2.4	2.4
		8 小月	70	2.8	2.8
		9 王喜	33	1.3	1.3
		10 吉田	23	0.9	0.9
		計	267	10.6	10.6
3	市街地西部地域	11 安岡	130	5.2	5.2
		12 吉見	62	2.5	2.5
		計	192	7.7	7.7
4	菊川・内日地域	13 内日	18	0.7	0.7
		14 菊川	117	4.7	4.7
		計	135	5.4	5.4
5	豊田地域	15 豊田	135	5.4	5.4
6	豊浦地域	16 豊浦	196	7.8	7.8
7	豊北地域	17 豊北	241	9.6	9.6

2) 運転免許返納意向

約 2 割が運転免許を保有しておらず、約 1 割は自由に使える自動車がないと回答、また、約 6 割がいずれ免許返納を考えていると回答しています。

自動車が運転できない場合の移動手段としては、全体としては路線バスが約 5 割、鉄道が約 1 割、タクシー、自動車(送迎)がそれぞれ約 1 割となっています。

菊川・内日地域では生活バスが約4割となっており、将来的な移動手段としての公共交通の役割が期待されていることが伺えます。

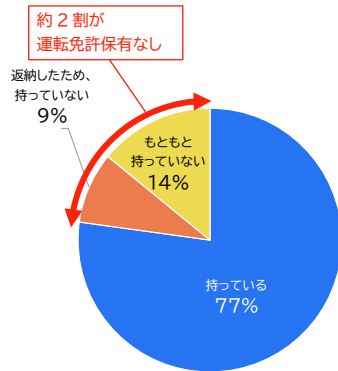


図 2.52 運転免許保有率

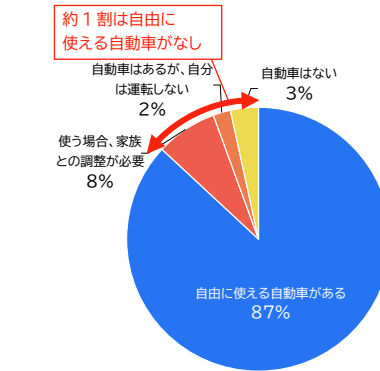


図 2.53 自由に使える自動車の有無

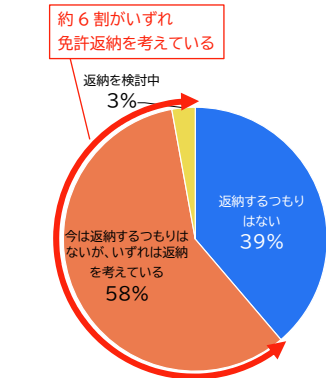


図 2.54 運転免許返納意向

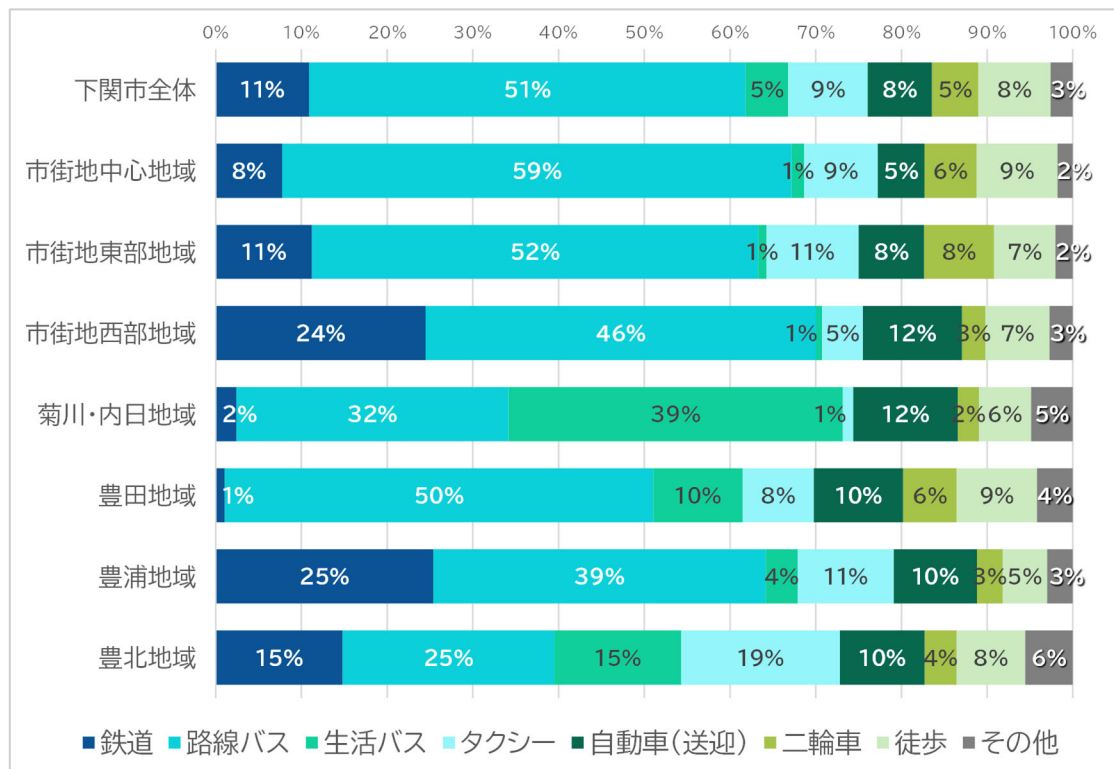


図 2.55 自動車が運転できない場合の移動手段

3) 移動の状況(通勤・通学)

① 地域間移動

市街地地域では、「市街地中心地域」内の移動が最も多く約 76%となっており、「市街地中心地域」に「市街地西部地域」から約 53%、「市街地東部地区」から約 38%、「菊川・内日地域」から約 29%、「豊浦地域」から約 23%、「豊田地域」から約 12%となっています。

総合支所管内では、「豊北地域」内の移動が約 66%、「豊浦地域」内の移動が約 55%、「豊田地域」内の移動が約 49%、「菊川・内日地域」内の移動が約 38%となっています。

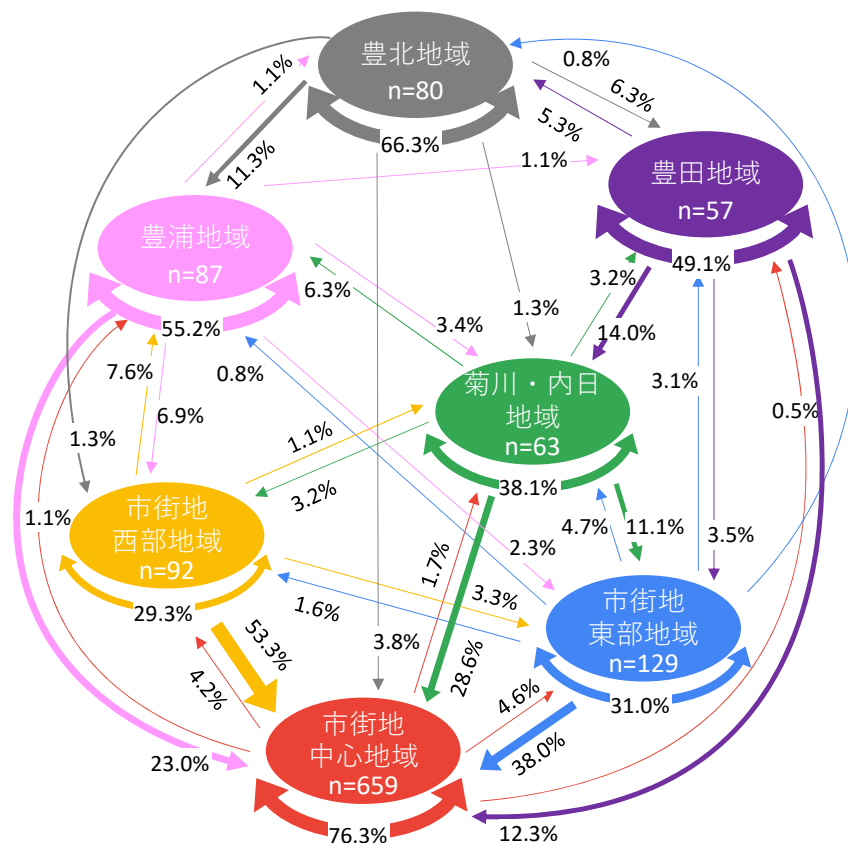
また、「豊田地域」から「菊川・内日地域」への移動が約 14%、「豊北地域」から「豊浦地域」への移動が約 11%となっています。

表 2.5 回答者数

着地

回答者数(n)	(n)	市街地 中心地域	市街地 東部地域	市街地 西部地域	菊川・ 内日地域	豊田地域	豊浦地域	豊北地域	山口県内	九州方面
全体	1167	649	84	66	54	43	76	58	88	49
市街地中心地域	659	503	30	28	11	3	7	0	38	39
市街地東部地域	129	49	40	2	6	4	1	1	24	2
市街地西部地域	92	49	3	27	1	0	7	0	2	3
菊川・内日地域	63	18	7	2	24	2	4	0	6	0
豊田地域	57	7	2	0	8	28	0	3	9	0
豊浦地域	87	20	2	6	3	1	48	1	4	2
豊北地域	80	3	0	1	1	5	9	53	5	3

発地



※0%はラインを除外

図 2.56 トリップ図

② 頻度・移動手段

【頻度】

市街地地域：ほぼ毎日(週6～7日)、週4～5日の移動が約86～90%を占めています。

総合支所管内：ほぼ毎日(週6～7日)、週4～5日の移動が約74～86%を占めています。

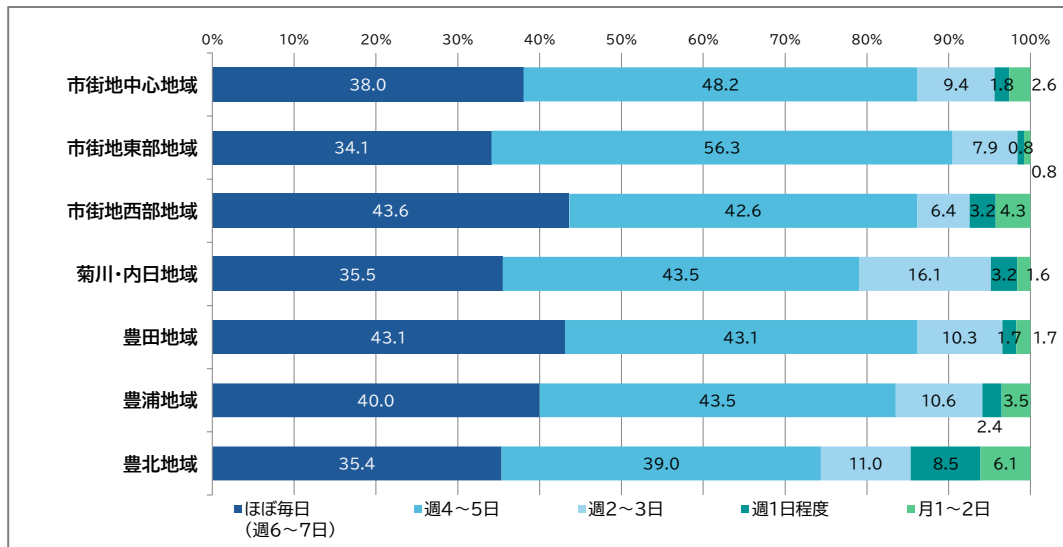


図 2.57 通勤・通学目的の外出頻度

【移動手段】

市街地地域：自動車(運転)が約64～77%を占めており、次いで路線バスが約9～13%、「市街地中心地域」及び「市街地西部地域」で鉄道が約5～7%となっています。

総合支所管内：自動車(運転)が約71～82%を占めており、「豊田地域」では路線バスが約12%、「豊浦地域」では鉄道が約5%となっています。

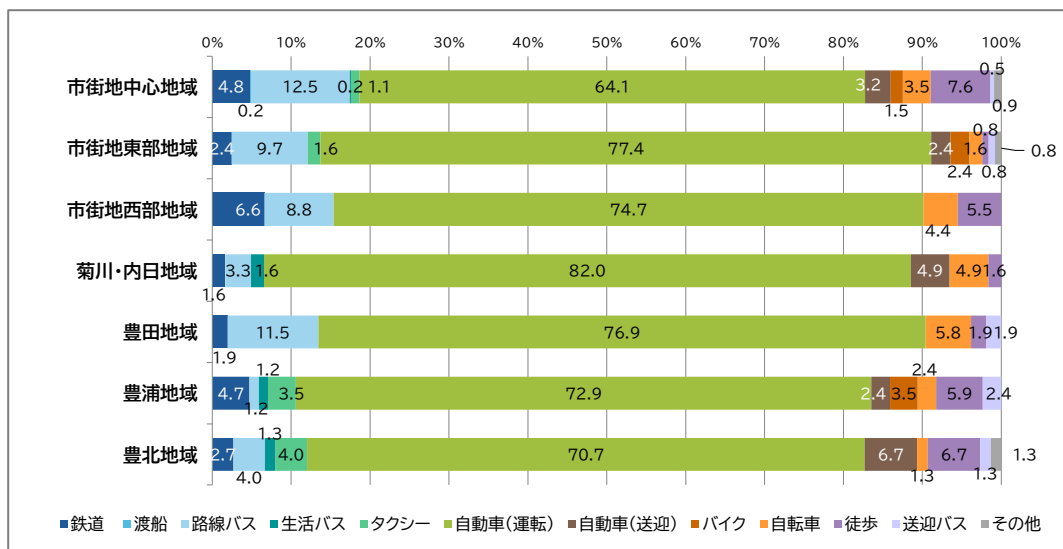


図 2.58 通勤・通学目的の主な移動手段

4) 移動の状況(買い物)

① 地域間移動

市街地地域では、「市街地中心地域」内の移動が最も多く約 95%となっており、「市街地中心地域」に「市街地西部地域」から約 29%、「市街地東部地域」から約 29%、「菊川・内日地域」から約 24%、「豊田地域」から約 14%、「豊浦地域」から約 13%となっています。

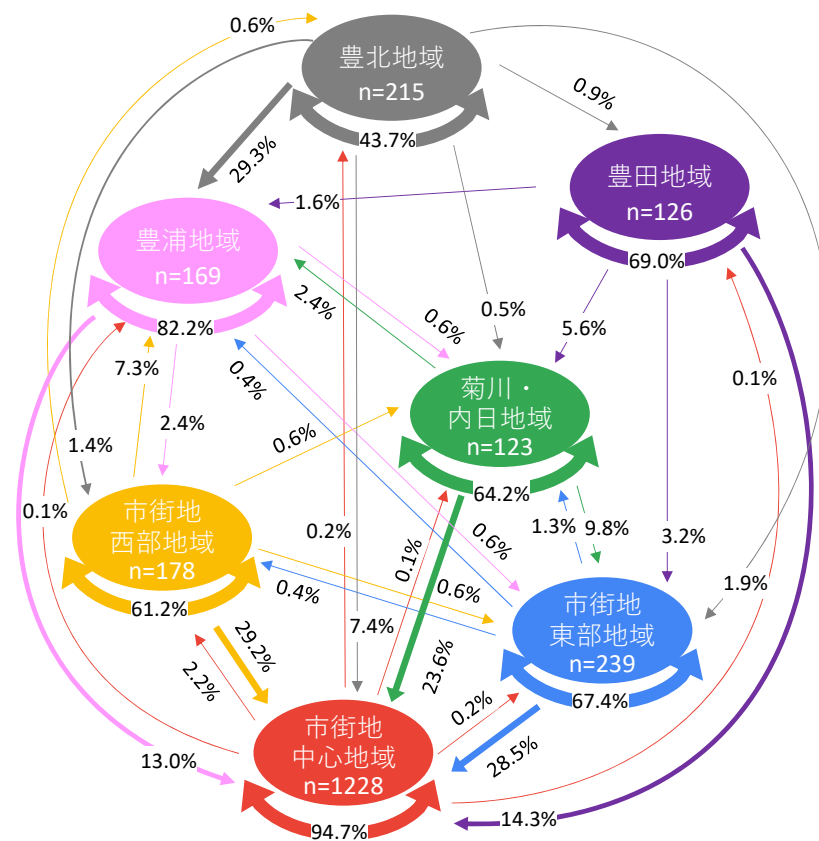
総合支所管内では、居住地域内での買い物の割合が高く、「豊浦地域」内の移動が約 82%、「豊田地域」内の移動が約 69%となっています。

また、「豊北地域」から「豊浦地域」への移動が約 29%となっています。

表 2.6 回答者数

着地

発地	回答者数(n)	(n)	市街地 中心地域	市街地 東部地域	市街地 西部地域	菊川・ 内日地域	豊田地域	豊浦地域	豊北地域	山口県内	九州方面
	全体	2278	1368	185	144	93	90	222	97	55	24
市街地中心地域	1228	1163	2	27	1	1	1	2	12	19	
市街地東部地域	239	68	161	1	3	0	1	0	2	3	
市街地西部地域	178	52	1	109	1	0	13	1	0	1	
菊川・内日地域	123	29	12	0	79	0	3	0	0	0	
豊田地域	126	18	4	0	7	87	2	0	8	0	
豊浦地域	169	22	1	4	1	0	139	0	1	1	
豊北地域	215	16	4	3	1	2	63	94	32	0	



※0%はラインを除外

図 2.59 トリップ図

② 頻度・移動手段

【頻度】

市街地地域:週 2～3 日以上の割合が約 70～73%程度を占めています。

総合支所管内:週 2～3 日以上の割合が約 53～66%程度を占めています。「豊浦地域」、「豊田地域」、「豊北地域」では、月 1～2 日の割合が約 11～17%と他の地域と比較して高くなっています。

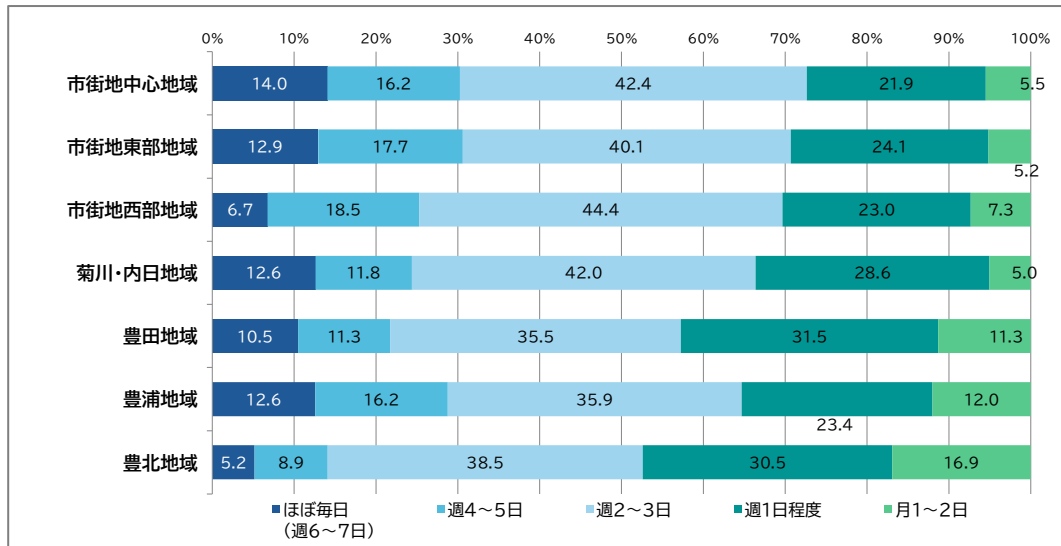


図 2.60 買い物目的の外出頻度

【移動手段】

市街地地域:自動車(運転)が約 61～73%を占めており、次いで路線バスが約 6～9%、「市街地中心地域・西部地域」では徒歩が約 9～12%となっています。

総合支所管内:自動車(運転)が約 67～82%を占めており、「豊浦地域」、「豊田地域」では路線バスが約 8～9%、「菊川・内日地域」、「豊浦地域」では自動車(送迎)が約 9%を占めています。

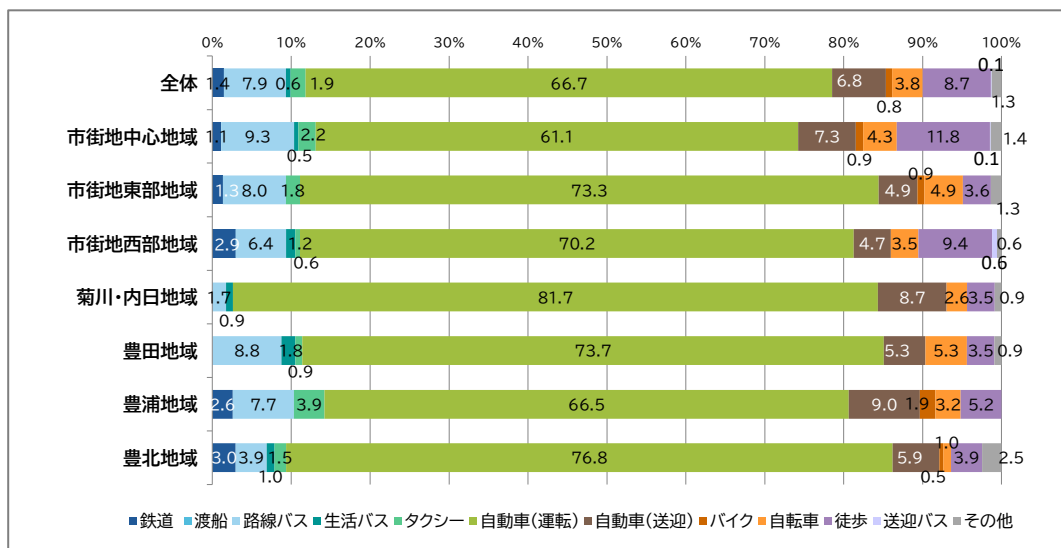


図 2.61 買い物目的の主な移動手段

5) 移動の状況(通院・介護)

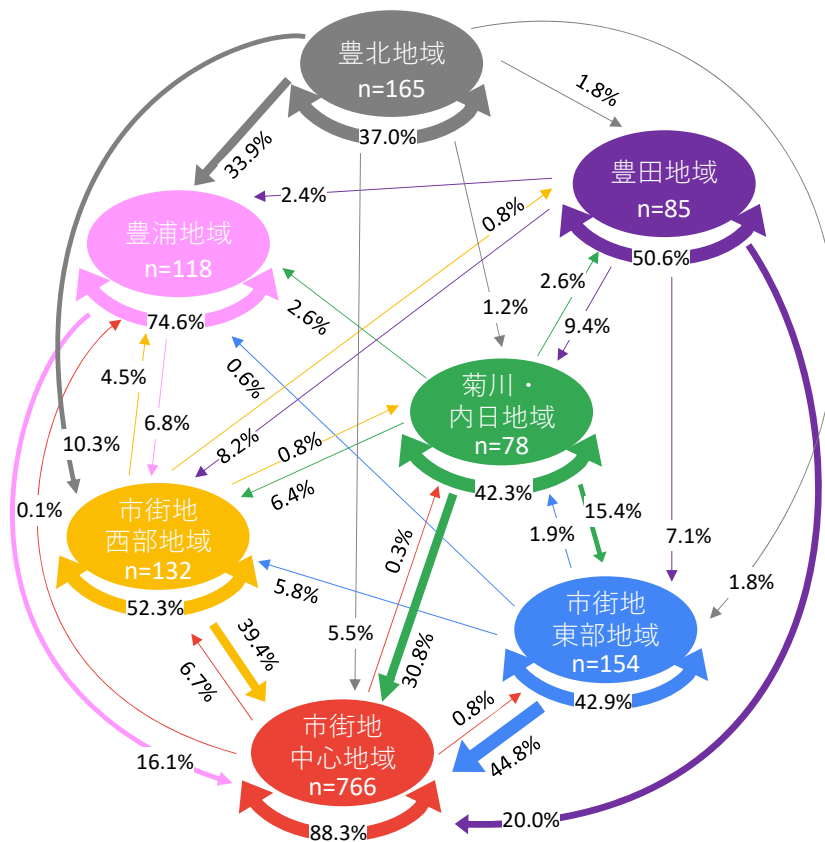
① 地域間移動

市街地地域では、「市街地中心地域」内の移動が最も多く約 88%となっており、「市街地中心地域」に「市街地東部地区」から約 45%、「市街地西部地区」から約 39%「菊川・内日地域」から約 31%、「豊田地域」から約 20%、「豊浦地域」から約 16%となっています。

総合支所管内では、「豊浦地域」内の移動が約 75%、「豊田地域」内の移動が約 51%となっており、「豊北地域」から「豊浦地域」への移動が約 34%となっています。

表 2.7 回答者数

発地	着地										
	回答者数(n)	(n)	市街地 中心地域	市街地 東部地域	市街地 西部地域	菊川・ 内日地域	豊田地域	豊浦地域	豊北地域	山口県内	九州方面
全体	1498	(n)	866	93	166	49	49	156	61	47	11
市街地中心地域	766		676	6	51	2	0	1	0	21	9
市街地東部地域	154		69	66	9	3	0	1	0	5	1
市街地西部地域	132		52	0	69	1	1	6	0	2	1
菊川・内日地域	78		24	12	5	33	2	2	0	0	0
豊田地域	85		17	6	7	8	43	2	0	2	0
豊浦地域	118		19	0	8	0	0	88	0	3	0
豊北地域	165		9	3	17	2	3	56	61	14	0



※0%はラインを除外

図 2.62 トリップ図

② 頻度・移動手段

【頻度】

市街地地域:月1~2日の移動が約76~79%を占めています。

総合支所管内:月1~2日の移動が約84~92%程度を占めています。

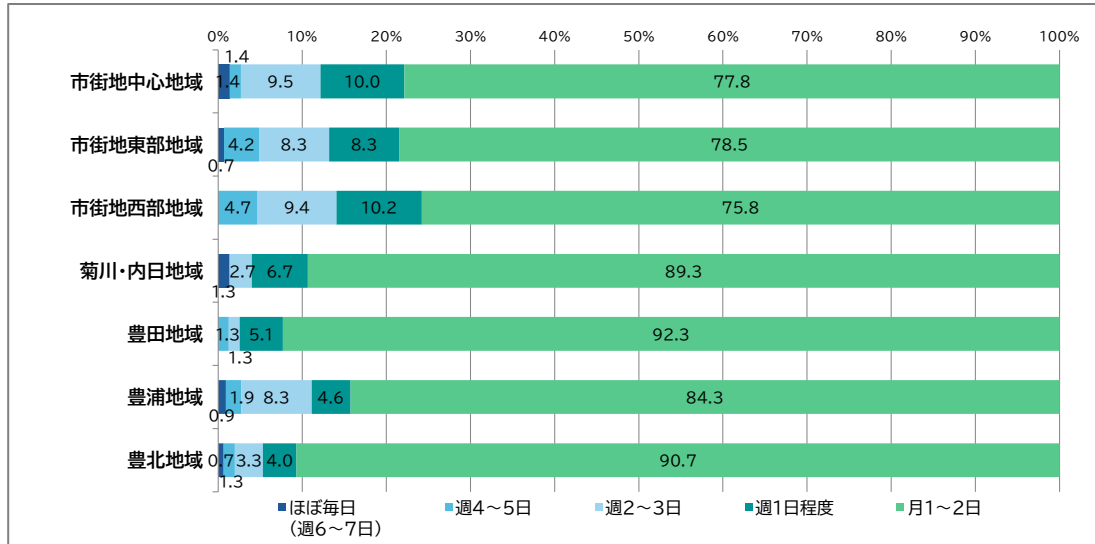


図 2.63 通院・介護目的の外出頻度

【移動手段】

市街地地域:自動車(運転)が約54~64%を占めており、次いで路線バスが約10~13%、自動車(送迎)が約9~12%、徒歩が約5~10%となっています。

総合支所管内:自動車(運転)が約58~73%を占めており、次いで自動車(送迎)が約9~10%、路線バスが約5~9%となっています。

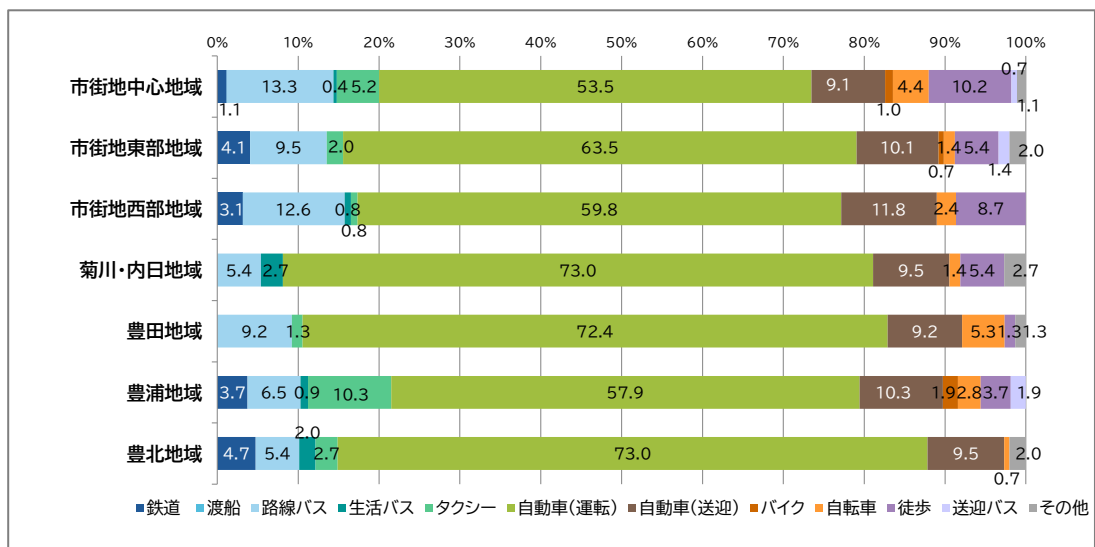


図 2.64 通院・介護目的の主な移動手段



6) 公共交通の利用実態

① 認知度・利用頻度

公共交通の利用方法に関する認知度は、約 85%が「知っている」と回答、一方で、「乗り方は分かるが、行き先や時刻表を知らない」、「乗り方が分からない」、「バス停・駅があるか分からない」が約 15%を占めています。

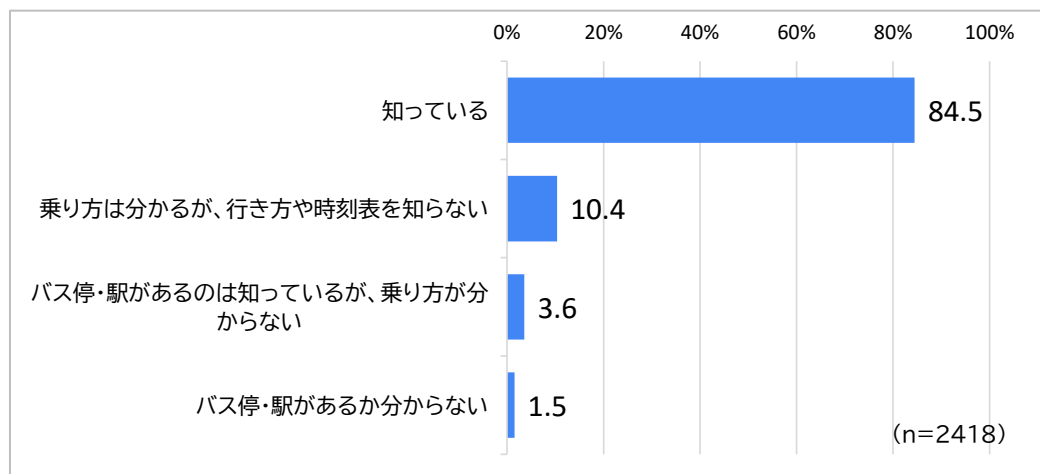


図 2.65 公共交通の利用方法に関する認知度

公共交通の利用頻度では、「日常的に利用している」、「ときどき利用している」が約 25%となっており、「ほとんど利用しない」、「利用しない・利用したいと思わない」が約 75%を占めています。

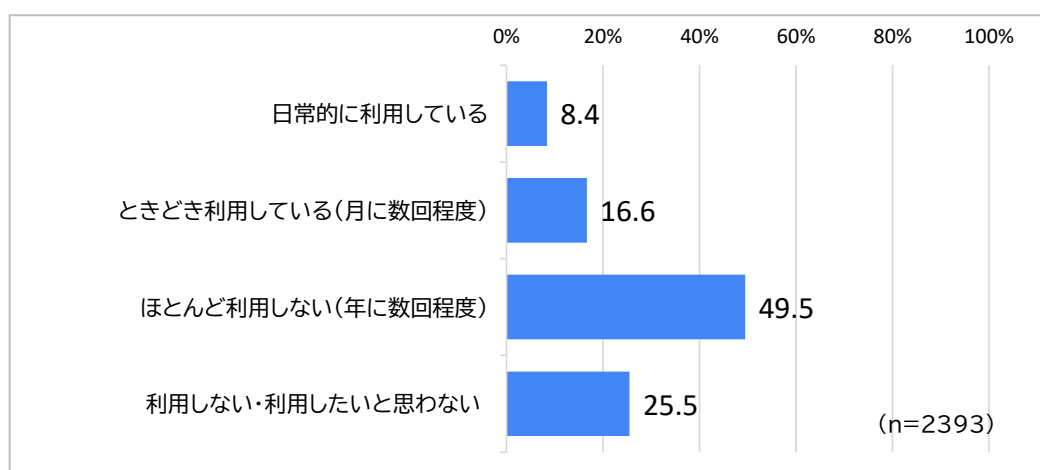


図 2.66 公共交通の利用頻度



② 便利・不満理由

公共交通を利用する理由(便利に感じる点)では、「自動車・バイク等を持っていない」、「自宅からバス停・駅が近い」、「目的地に行きやすい」が約4割、「歩くのがつらい」、「利用したい時間に運行している」、「飲酒の機会がある時に利用」が約2割となっています。

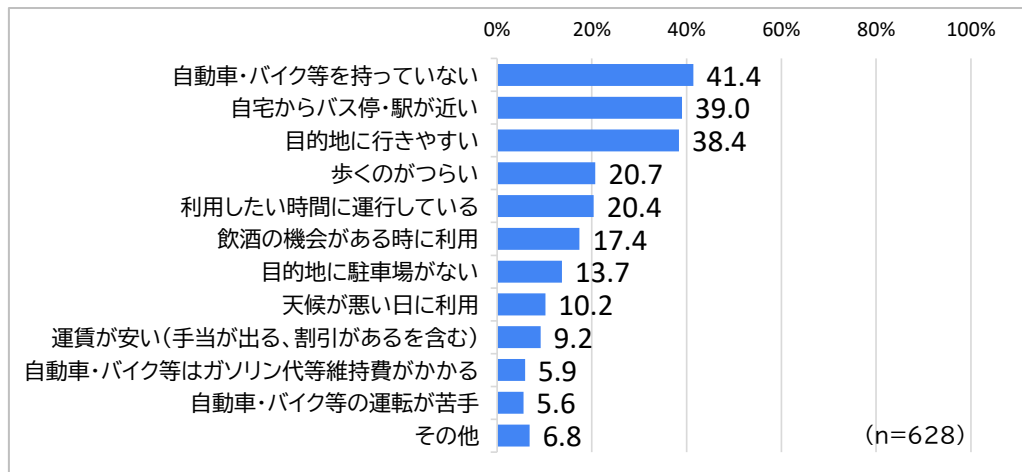


図 2.67 公共交通を利用する理由(便利に感じる点)

公共交通を利用しない理由(不便・不満を感じる点)では、「自動車よりも時間がかかる」、「荷物を運ぶのが大変」が約4割、「自宅から出かける時に希望の時間に運行していない」が約3割、「運賃が高い」、「複数の目的地に立ち寄るのが不便」、「自宅に帰る時に希望の時間に運行していない」、「自宅からバス停・駅まで遠い」が約2割となっています。

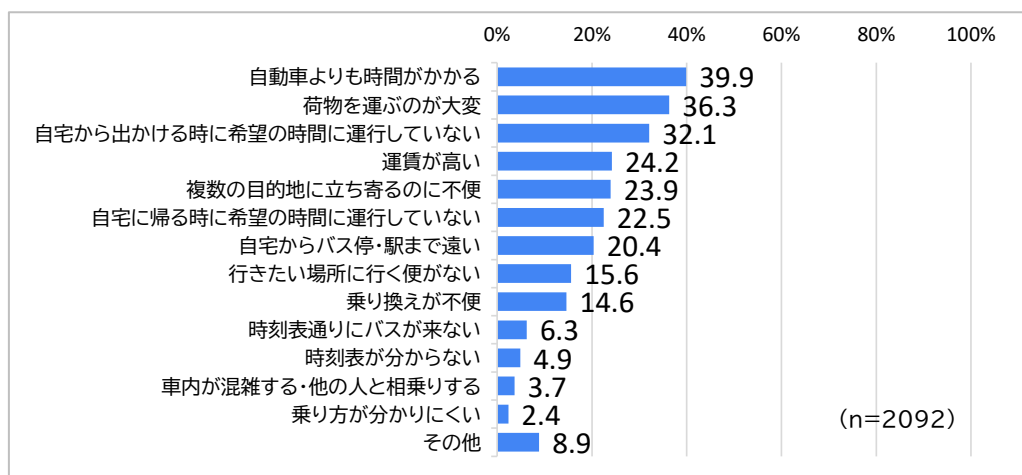


図 2.68 公共交通を利用しない理由(不便・不満を感じる点)



7) 今後の公共交通について

① 求める要素

公共交通に求める要素(輸送サービス)では、「行きに利用したい時間に乗れる」、「乗り換えせずに目的地に行ける」が約6割、「帰りに利用したい時間に乗れる」が約5割、「時間通りに運行する」、「目的地に早く到着できる」が約3割となっています。

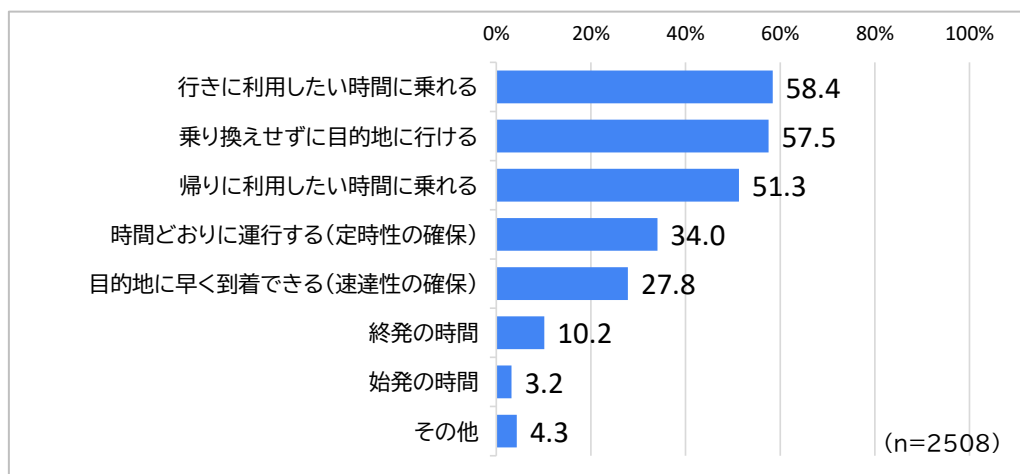


図 2.69 公共交通に求める要素(輸送サービス)

公共交通に求める要素(利用環境)では、「運賃が適切」、「自宅からバス停・駅が近い」が約5割、「乗り換えがしやすい」が約3割、「どのバスや鉄道に乗ればよいか分かりやすい」、「車内の快適さ(清潔、座れる等)」、「待合所にベンチ・屋根がある」、「買い物等の荷物の運搬ができる」、「バス停・駅に駐車場または送迎用駐車場がある」が約2割となっています。

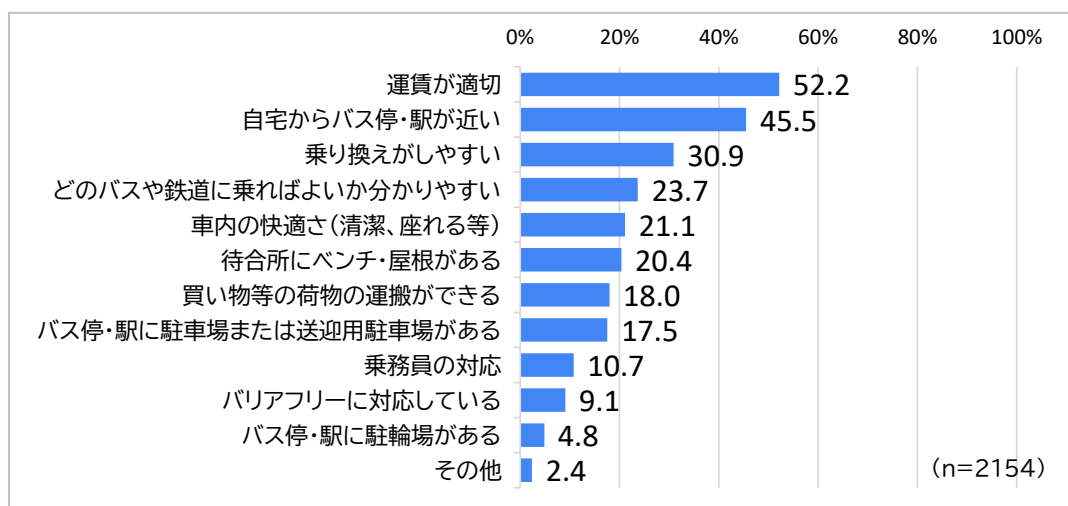


図 2.70 公共交通に求める要素(利用環境)



② 公共交通の役割

公共交通の役割として期待することでは、「自動車がなくても買い物できる」が約7割、「自動車がなくても通院できる」が約6割、「自動車がなくても通勤できる」が約4割、「自動車がなくても趣味・娯楽で外出できる」、「子どもたちが通学できる」が約3割となっています。

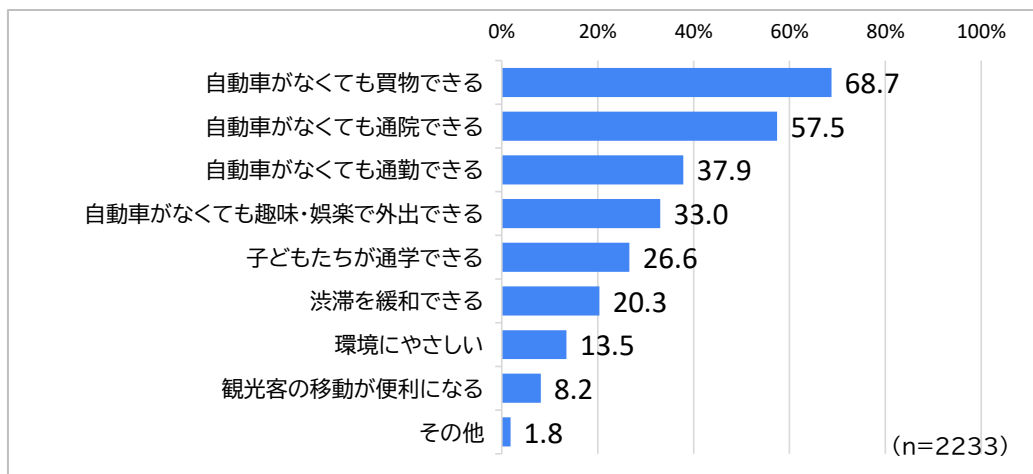


図 2.71 公共交通の役割として期待すること

公共交通サービス維持に向けた公的負担のあり方では、「公共交通サービスの効率化を図りながら、公的負担も効率化すべき」が約4割、次いで、「誰もが利用しやすい公共交通サービスの充実を図るためには、公的負担の増加は仕方ない」が約4割となっており、公共交通サービスの維持には、一定の公的負担が必要という意見が半数以上となっています。

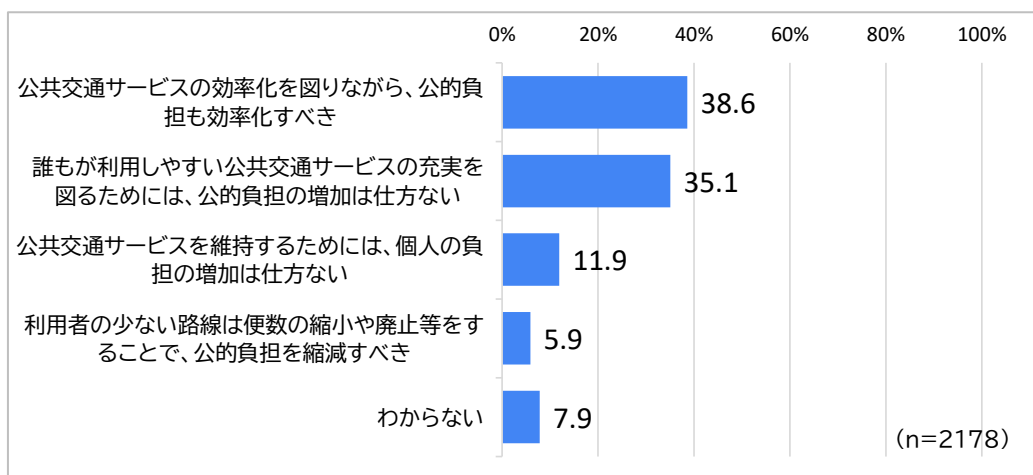


図 2.72 公共交通サービス維持に向けた公的負担のあり方



3.下関市における課題

下関の現状と課題より、下関市における課題は、以下のとおり整理されます。

社会情勢
○人口減少と高齢化の進展 ・著しい人口減少(利用者総数の減少) ・高齢化の進展(移動困難者の増加)
○まちづくりの動向 ・人口の約 9 割が市街地地域に集中、総合支所管内においては人口密度が低く、拠点が点在(従来の公共交通サービスの維持困難)
公共交通の現状と課題
○自動車利用への依存傾向(自動車分担率は約 7 割) →自動車に依存しなくても移動できる環境づくり
○高齢化に伴う免許返納者の増加 →公共交通の利便性向上、利用促進
○公共交通利用の減少 →利用者ニーズに応じた利便性向上や、まちづくりと連動した路線の維持・確保
○利用環境向上への取り組み →交通結節点(駅・バス停)における待ち環境の向上 →バスロケーションシステム等、既存サービスの周知・拡大、必要に応じ新たなサービスの導入
○多様な公共交通サービス事業者の存在 →鉄道及び路線バス、生活バス、タクシー、NPO 法人による運行サービス等、多様な主体との連携・協働の拡大
○厳しい経営状況 →バス路線の再編等による運行効率化 →地域の実情に応じた運行補助による路線の維持・確保
○運転手不足(運転手の高齢化、ドライバーの労働時間制限) →業務効率化、担い手の確保
○市民ニーズへの対応① 6 割以上が免許返納を検討 →自動車を利用できない人の将来的な移動確保
○市民ニーズへの対応② 公共交通への認知度不足 →公共交通の認知度向上