

【 議 事 1 】

下関市地域公共交通計画について

下関市地域公共交通計画（案）について

令和5年11月27日

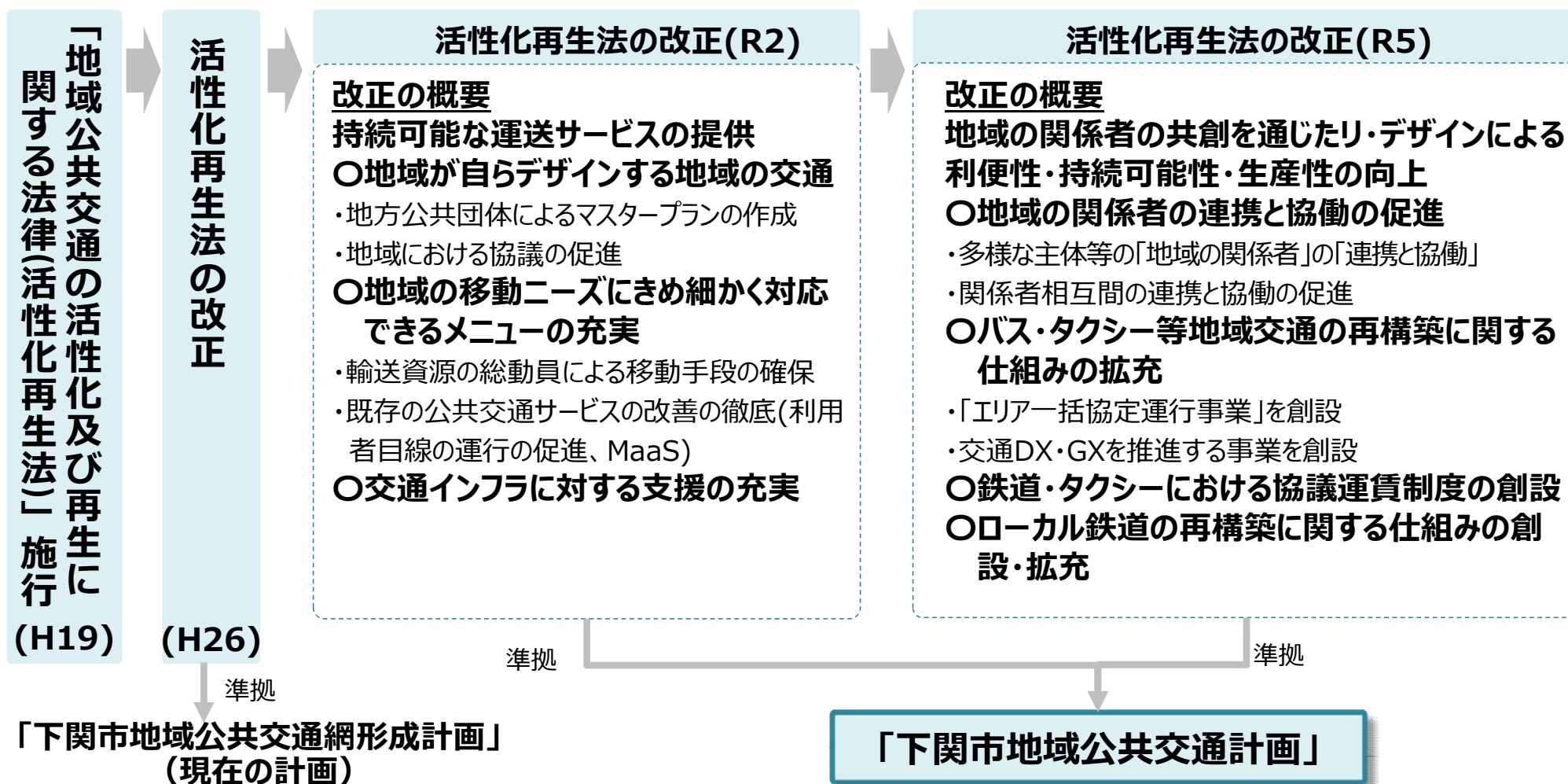
下関市都市整備部交通対策課

1. 地域公共交通計画の概要
2. 交通を取り巻く状況
3. 公共交通の現状
 - 3.1 公共交通の実態
 - 3.2 市民アンケート調査結果
 - 3.3 交通事業者・総合支所ヒアリング結果
4. 地域公共交通の課題と方向性
 - 4.1 市全体の課題と方向性

1. 地域公共交通計画の概要

(1) 背景と目的

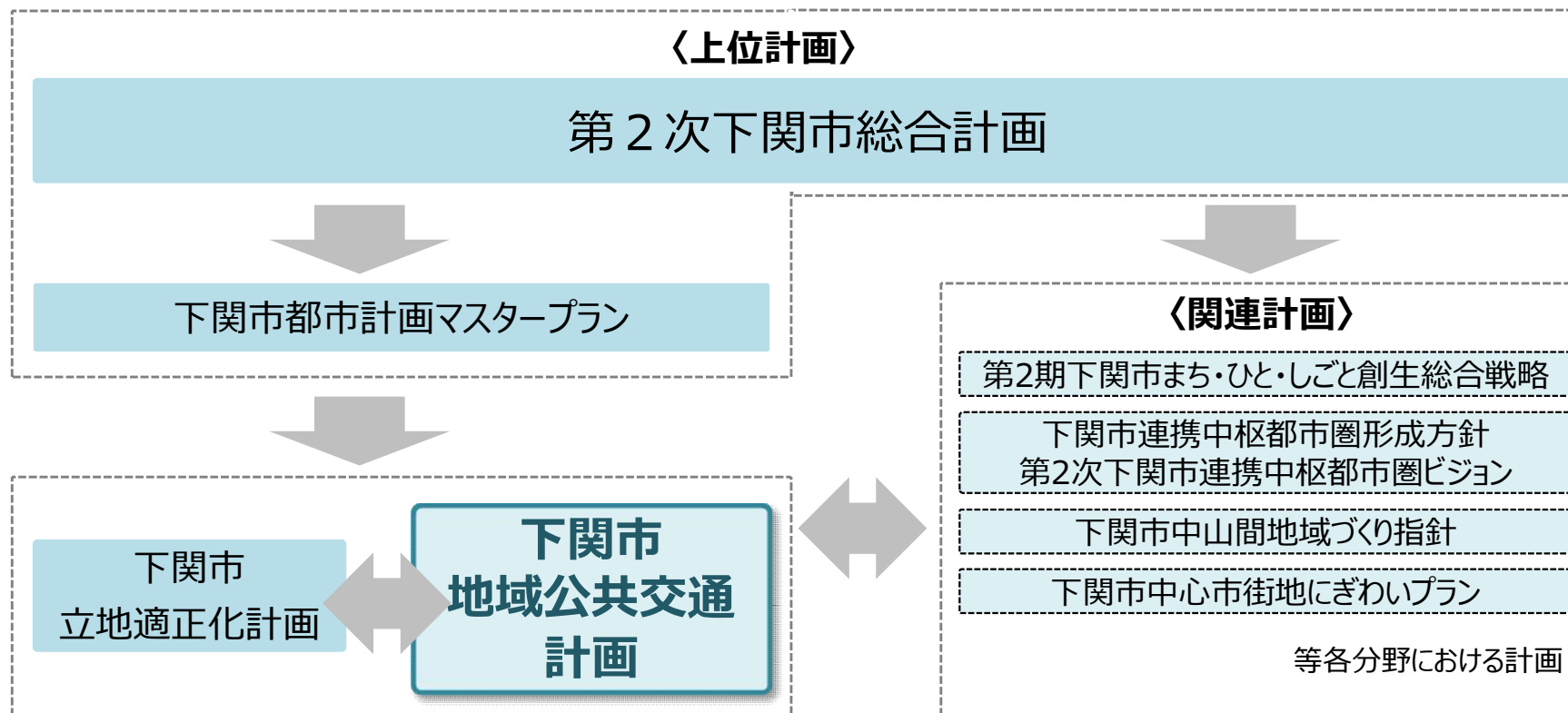
- ・令和2年の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正では、従来の「ネットワーク」に主眼を置いた考え方から、「持続可能な運送サービスの提供」が重要視されています。
- ・さらに、令和5年の法改正では、あらゆる交通モードにおける地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じて、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することが必要となっています。
- ・社会情勢の変化や公共交通を取巻く環境の変化、本市の特性を踏まえ、まちづくりに合った持続可能な公共交通を構築するために、現在の計画を見直し、新たに「下関市地域公共交通計画」を策定します。



1. 地域公共交通計画の概要

(2) 計画の位置づけ

・本計画は、本市の最上位計画である「第2次下関市総合計画」及び、都市計画の方針である「下関市都市計画マスタープラン」を踏まえるとともに、「下関市立地適正化計画」などの各分野における計画との整合・連携を図ります。



(3) 計画の対象地域

・本計画の区域は、下関市全域とします。

(4) 計画の期間

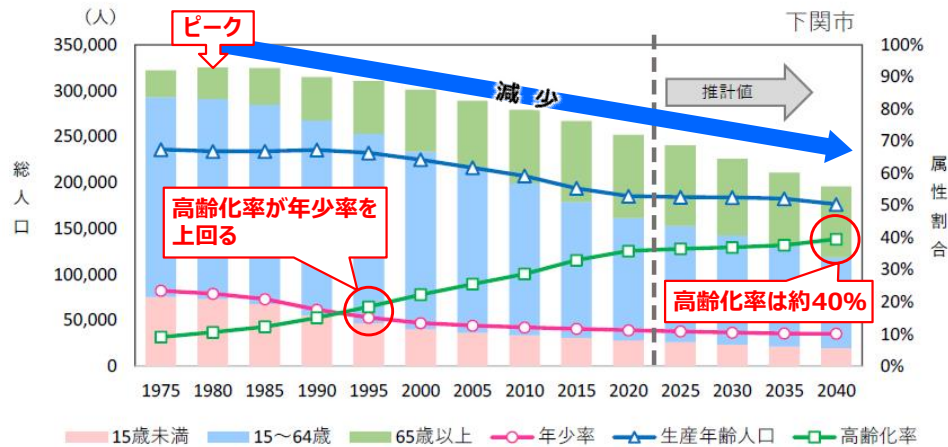
・本計画は地域旅客運送サービスの前提となる人口や施設立地の変化に応じた目標設定が重要であることから、下関市地域公共交通網形成計画の目標年（2028年）を延長し、計画期間を**2024年～2029年までの5年間、さらにその先の長期を見据えるもの**とします。なお、本計画の内容は、関連計画と連動しながら適宜見直しを行うものとします。

2. 交通を取り巻く現状

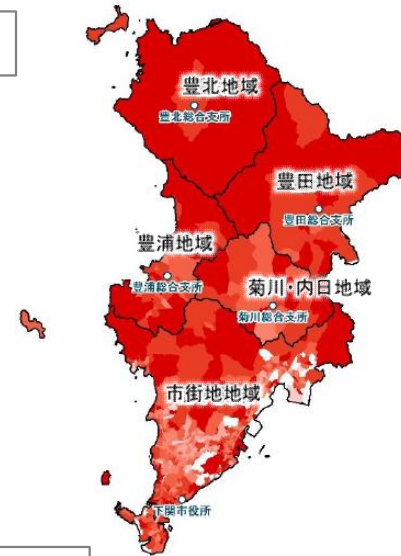
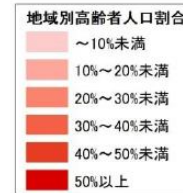
(1) 人口

- 本市の総人口は、1980年をピークに減少傾向に転じており、その後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。また1995年以降、高齢化率が年少率を上回っており、今後も高齢化が進行し、2040年には約40%にまで上昇することが予測されています。
- 市全体として人口減少の傾向にあり、これまでは4地域(菊川・内日地域、豊田地域、豊浦地域、豊北地域)をはじめとした郊外部を中心に人口の低密度化が進んでいましたが、今後は下関駅周辺の市街地についても、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。

人口推移



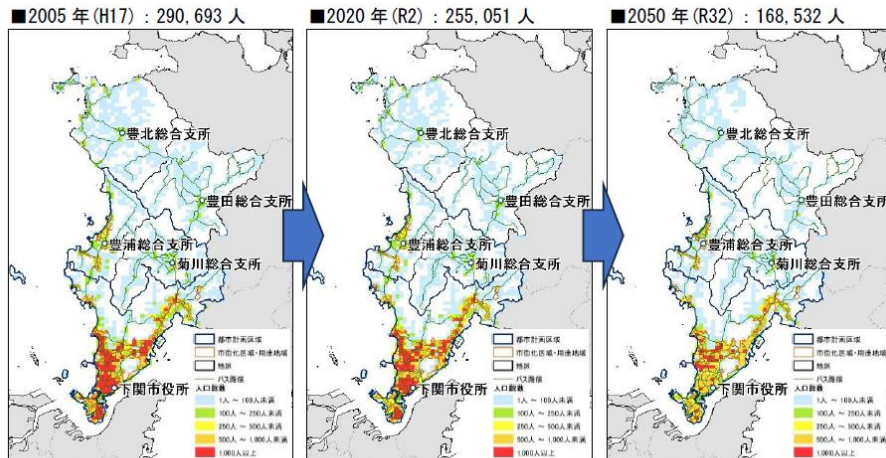
高齢者人口割合



資料: R2 国勢調査

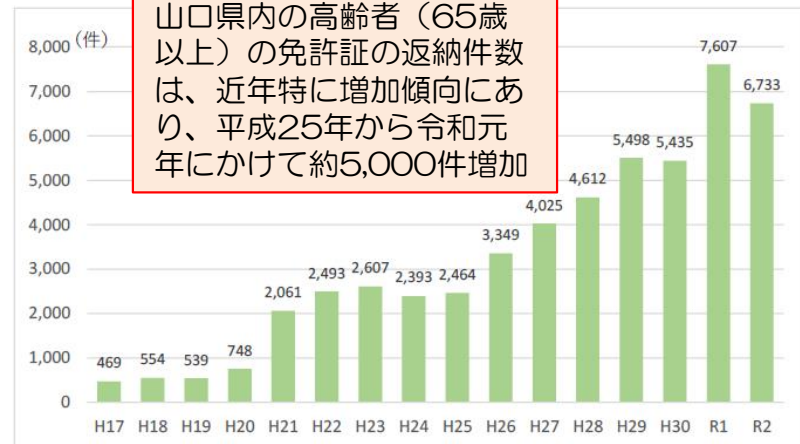
人口分布

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』(平成30(2018)年推計)



資料: H17, R2 国勢調査 500mメッシュ
500mメッシュ別将来推計人口(H30 国政局推計)

運転免許返納件数



資料: 警視庁 Web サイト/運転免許統計(H17~R2)

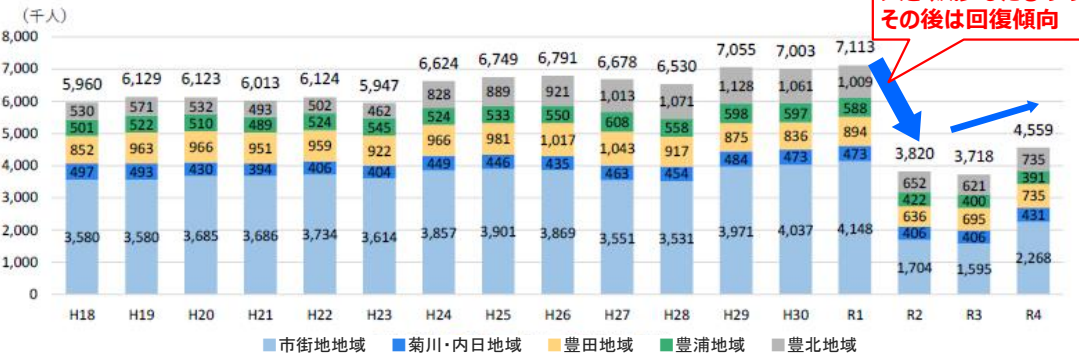
2. 交通を取り巻く現状

(2) 観光

- 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・カモンワークなどを中心に観光資源が立地しています。
- 本市の観光客数は、増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、令和2年以降は大きく減少し、その後は回復傾向となっています。

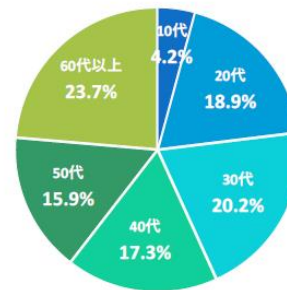


観光客数

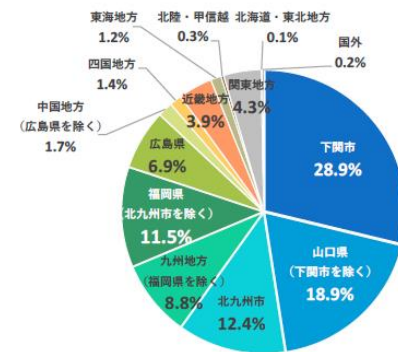


資料：下関市 HP「令和4年の下関市観光客数・宿泊客数について」

【年代】



【居住地】



資料：下関市 HP「令和4年の下関市観光客数・宿泊客数について」

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%を占める。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%。

3. 公共交通の現状

3.1 公共交通の実態 (1) 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。
- ・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。

下関市の公共交通網



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

3. 公共交通の現状

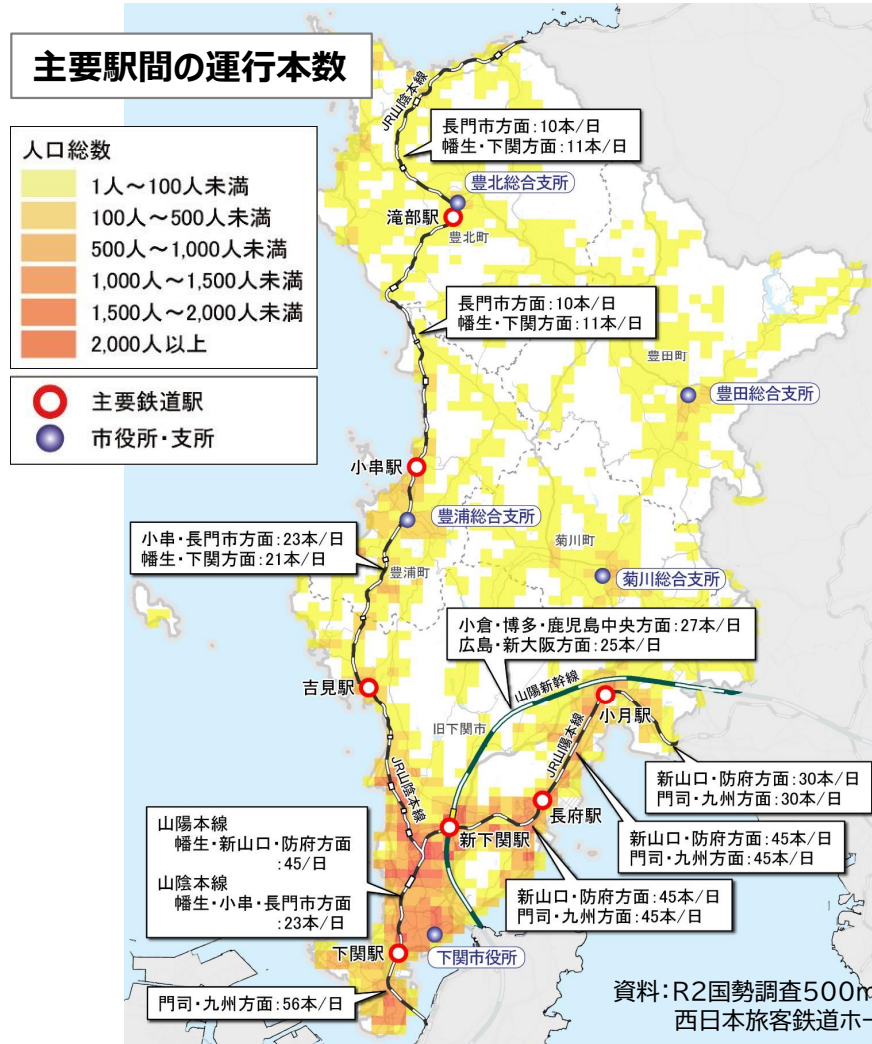
(2) 鉄道

【主要駅間の運行本数】

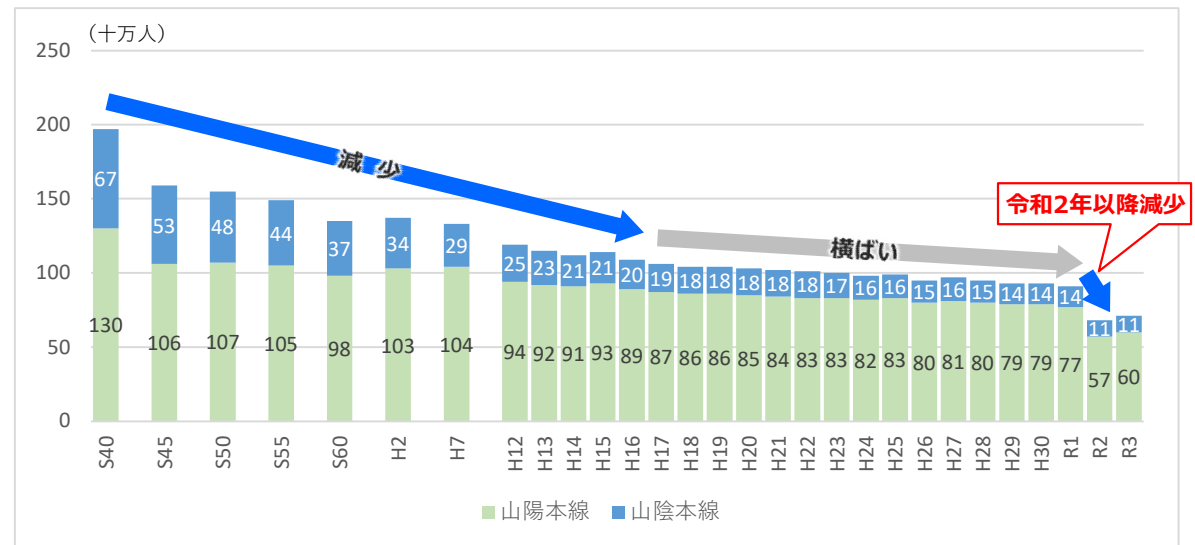
- ・市内を運行している山陽本線及び山陰本線の運行本数は、下関駅から離れるほど減少しています。
- ・特に、山陰本線は小串駅を境に運行本数が大きく減少している状況にあります。

【鉄道輸送人員の推移】

- ・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。
- ・なお、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、令和2年以降は減少しています。



鉄道輸送人員の推移



市街地地域内は鉄道の運行本数は充実しているのに対し、山陰側の豊浦地域、豊北地域では運行本数は大きく減少する。
 なお、菊川・内日地域、豊田地域には鉄道が運行されていないことから、他の公共交通手段に頼らざるを得ない状況。

3. 公共交通の現状

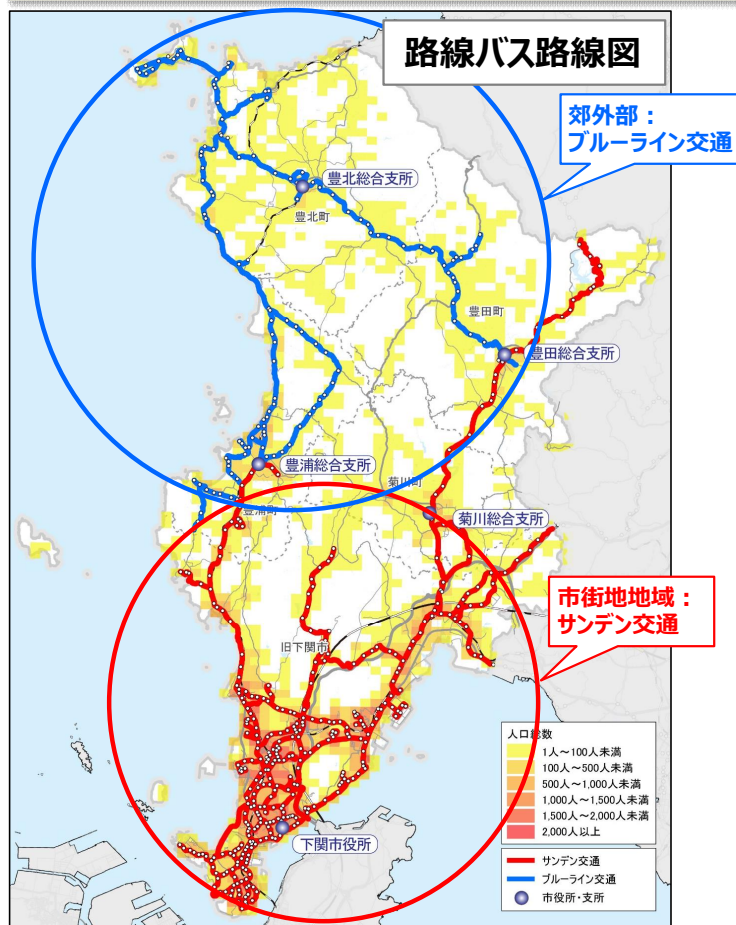
(3) 路線バス

【路線バス路線図】

・市内においては、サンデン交通とブルーライン交通の2社により路線バスが運行されており、市街地地域内はサンデン交通により、それ以外の郊外部はブルーライン交通が担っています。

【路線バス運行本数】

・下関駅を中心に1日の運行本数が300本以上運行されている区間があるものの、郊外部に行くほど本数は減少し、4地域(菊川・内日地域、豊田地域、豊浦地域、豊北地域)の多くでは1日100本未満という状況です。



資料：R2国勢調査(人口メッシュ)、下関市都市計画基礎調査結果(令和4年度)



資料：サンデン交通GTFISデータ(R5.6時点)、ブルーライン交通GTFISデータ(R5.6時点)



市街地地域内の下関駅～長府間は、利用者も多く10～15分間隔で運行している。郊外部は運行本数は少なく、特に豊北地域は1日50本/日未満の区間のみ。

市街地地域内はサンデン交通、郊外部は主にブルーライン交通が担っている。

3. 公共交通の現状

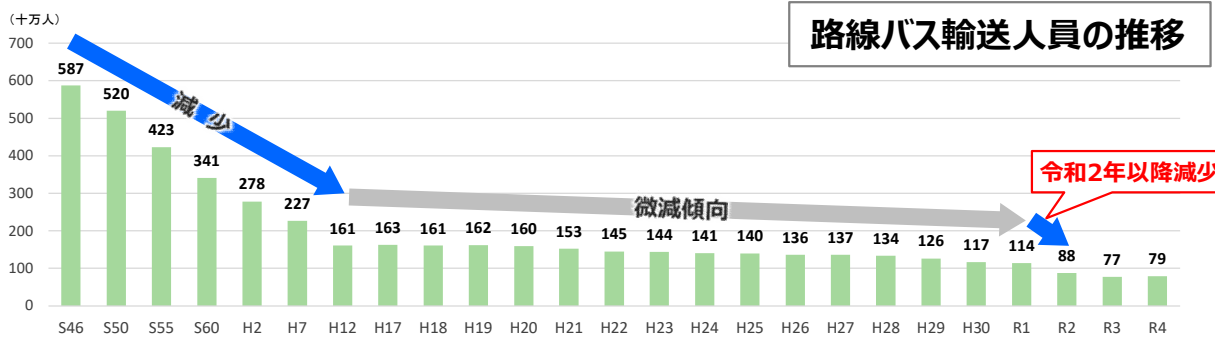
(3) 路線バス

【利用者数】

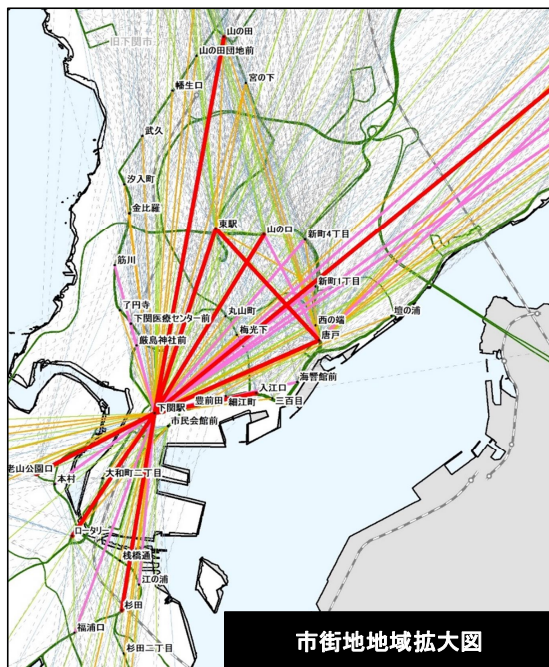
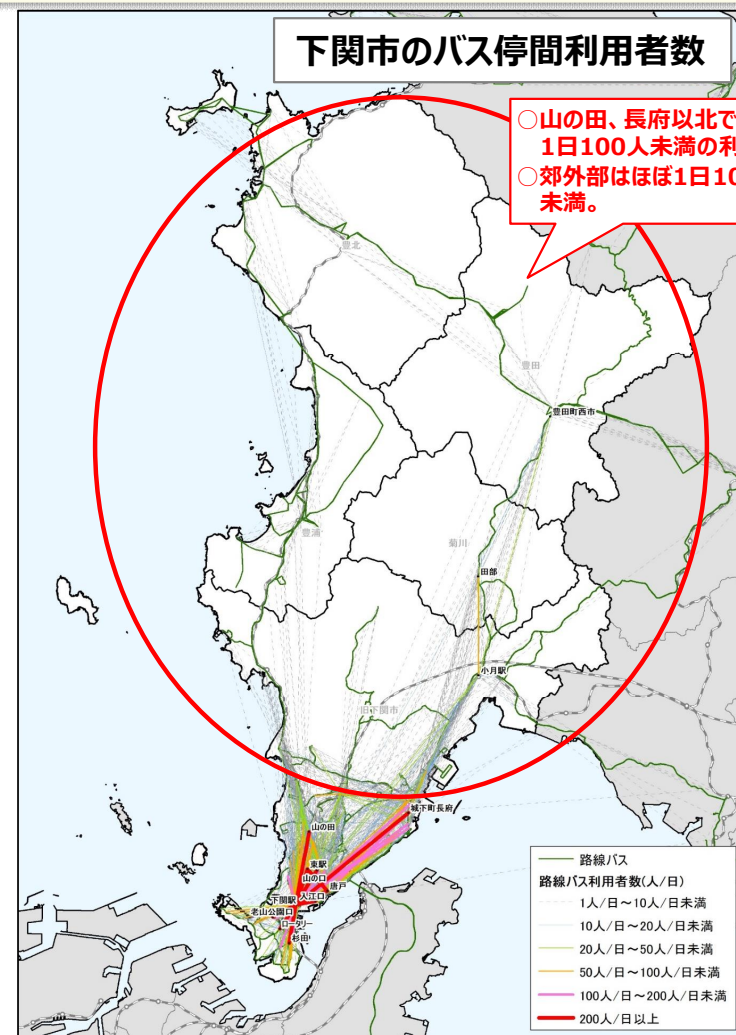
- ・路線バスの利用者数は、昭和46年から平成12年にかけて大幅に減少し、平成12年以降は微減傾向が続いています。
- ・なお、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、令和2年以降は減少しています。

【バス停間別利用者数】

- ・下関市中心部の利用者は多いですが、山の田、長府以北では1日100人未満の利用状況です。
- ・また4地域(菊川・内日地域、豊田地域、豊浦地域、豊北地域)をはじめとした郊外部においては1日10人以上の区間はほとんど存在しません。



資料:下関市による集計



市街地地域内は下関駅~唐戸~東駅を中心に1日200人以上が利用があるが、郊外部はほぼ全ての区間で1日10人未満の利用状況

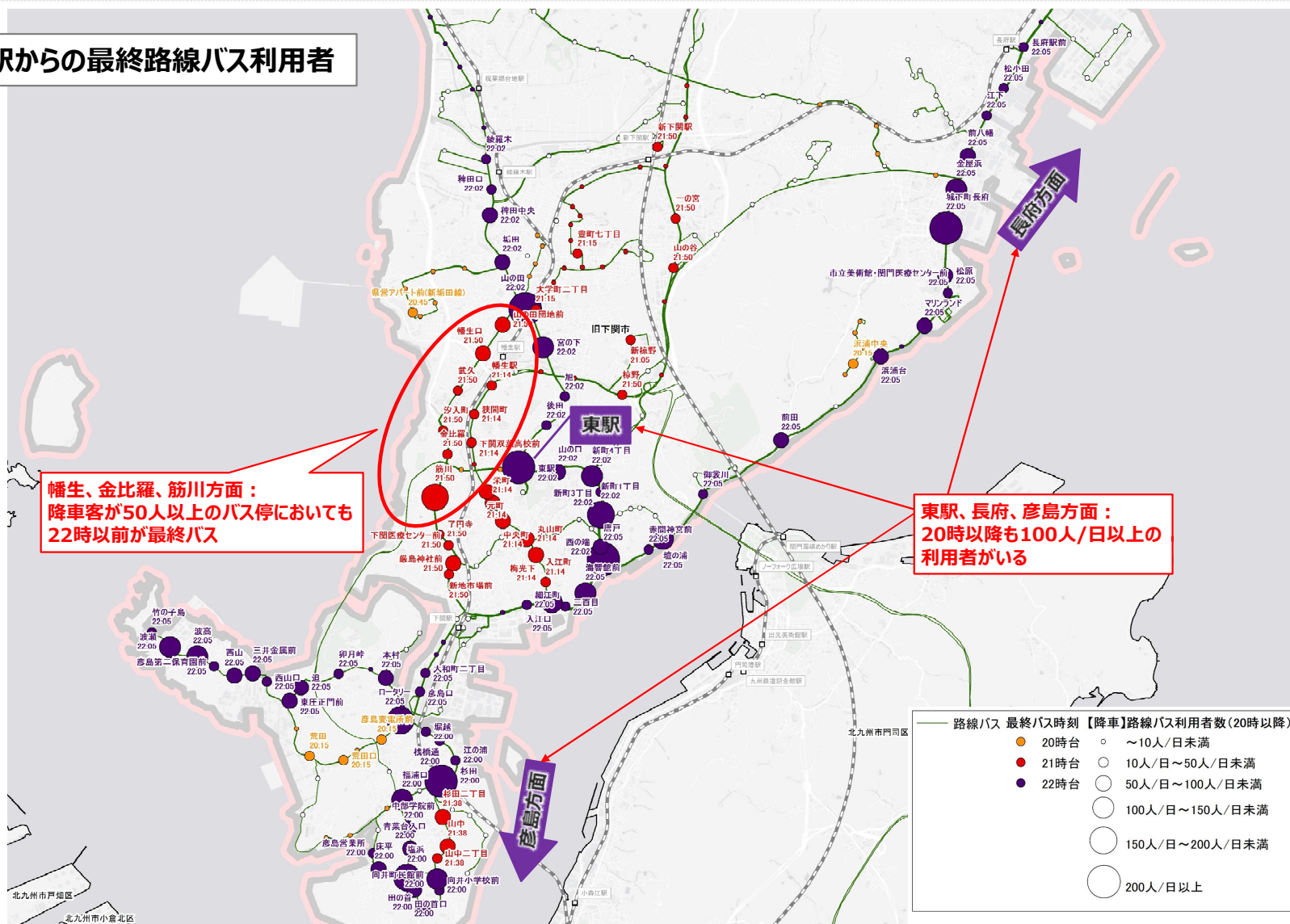
3. 公共交通の現状

(3) 路線バス

【最終バス】

- ・下関駅を基準とした最終バスは、東駅、長府、彦島方面へは22時台まで運行されており、100人/日（20時以降）の利用者がいます。
- ・一方で、幡生、金比羅、筋川方面は、1日の降車客数が50人以上いるバス停においても、22時以前が最終バスとなっています。

下関駅からの最終路線バス利用者



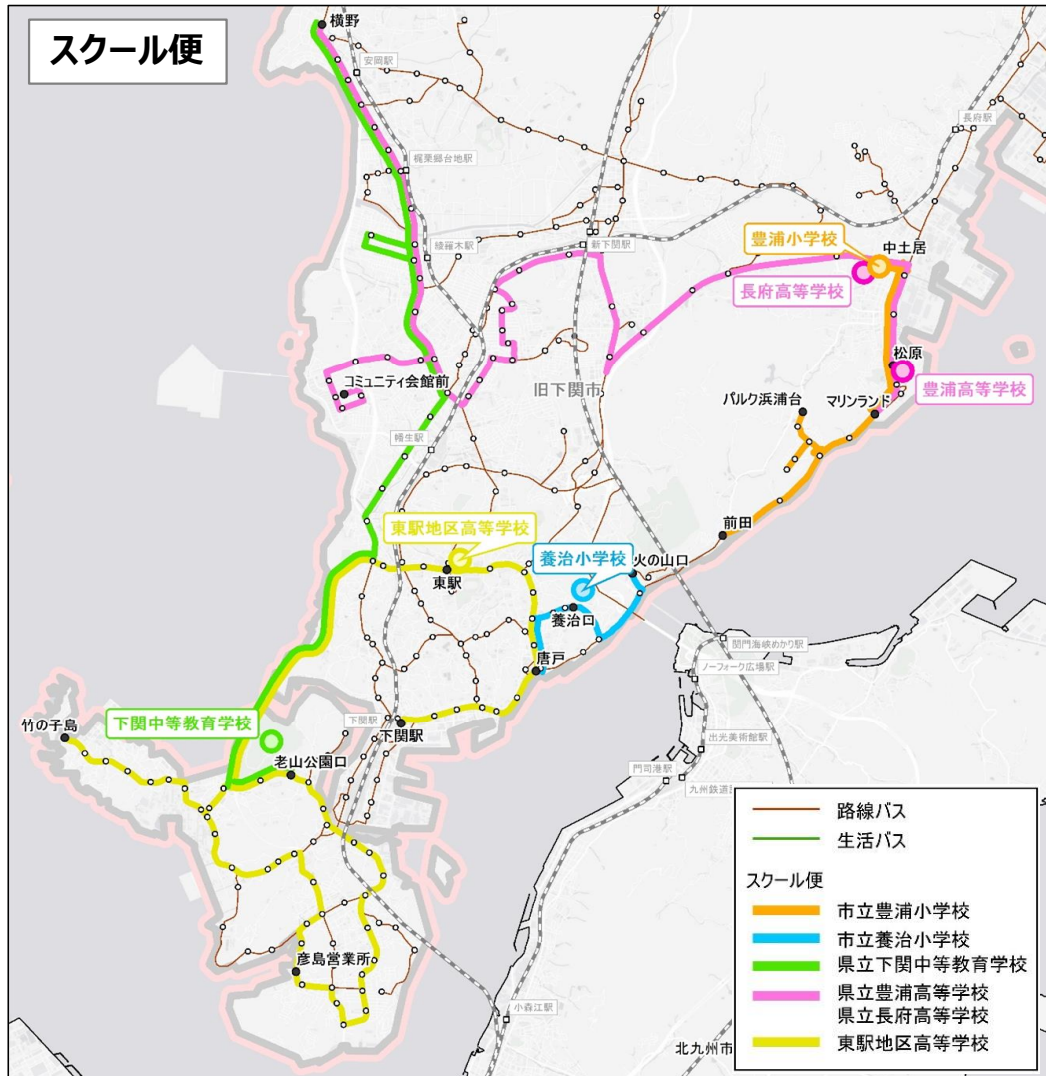
資料：サンデン交通GTFSデータ(R5.6時点)
ICカード(nimoca)データおよび乗降調査結果(R5.6)【平日の日平均利用者数】

3. 公共交通の現状

(3) 路線バス

【スクール便】

・通学児童・生徒向けに、サンデン交通により「スクール便」が運行されています。



学校名	最寄りバス停	登校 or 下校	系統番号	起点	終点
市立豊浦小学校	中土居	登校	-	パルク浜浦台	7:17 中土居
		登校	-	前田	7:27 中土居
市立養治小学校	養治口	登校	1	火の山口	7:43 唐戸
		登校	-	老の山公園口	7:10 老の山公園口
県立下関中等教育学校	老の山公園口	登校	-	横野	7:17 老の山公園口
		登校	-	横野	7:24 マリンランド
県立豊浦高等学校	松原	登校	-	横野	7:24 マリンランド
		登校	-	コミュニティ会館前	7:23 マリンランド
県立長府高等学校	中土居	登校	1	竹の子島	7:42 東駅
		登校	2	彦島営業所	7:37 東駅
		登校	3	彦島営業所	7:38 東駅
県立田部高等学校	田部	登校	7	小月営業所	7:47 小月駅
		登校	4	小月駅	7:53 菊川温泉
		登校	4		8:16 8:33
		下校	4	菊川温泉	15:51 小月駅
		下校	7	小月駅	16:08 小月営業所
		登校	1	竹の子島	7:42 東駅
		登校	2	彦島営業所	7:37 東駅

3. 公共交通の現状

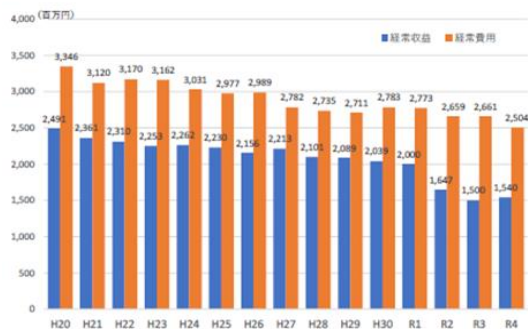
(3) 路線バス

【収支状況】

- ・運行費補助金を毎年支出している状況にある中、市内で路線バス事業を行うサンデン交通およびブルーライン交通の乗合バス事業については経常収益が減少傾向となっています。また、サンデン交通の経常収益は経常費用の約6～7割程度、ブルーライン交通の経常収益は経常費用の約1～2割程度で推移しており、非常に厳しい経営状況です。
- ・純欠損が生じている中、サンデン交通では全体の約3割弱、ブルーライン交通では全体の約8割強を補助金により賄っています。
- ・サンデン交通の路線別補助構成をみると、約9割が赤字路線となっており、その内、半数以上は補助金をもらっていない赤字の自主運行路線となっています。

収支状況

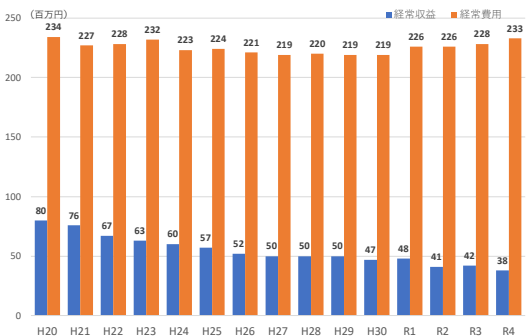
【サンデン交通（乗合バス）の経営状況】



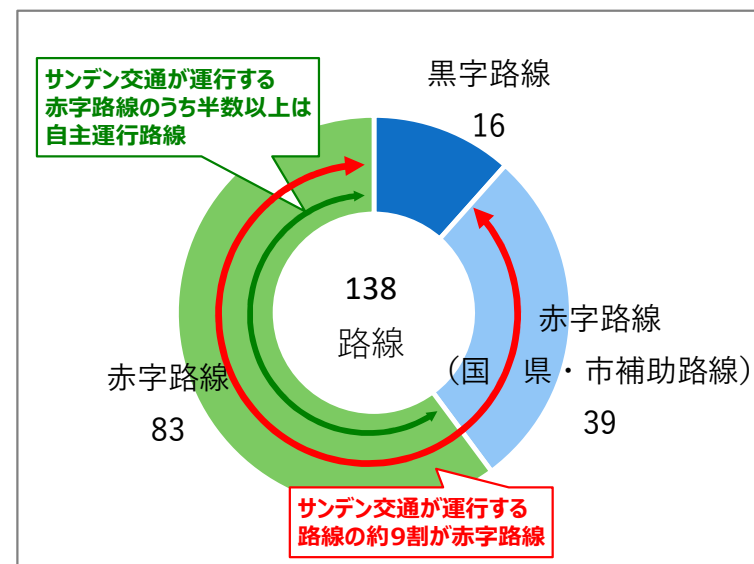
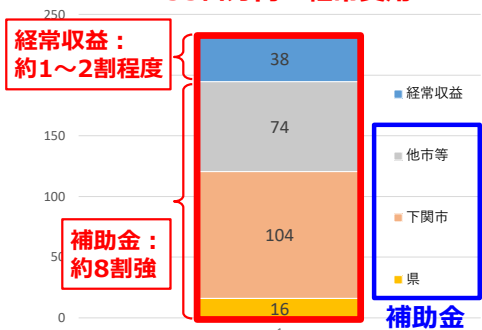
【令和4年度経常費用・補助金内訳】



【ブルーライン交通（乗合バス）の経営状況】



【令和4年度経常費用・補助金内訳】



資料：下関市

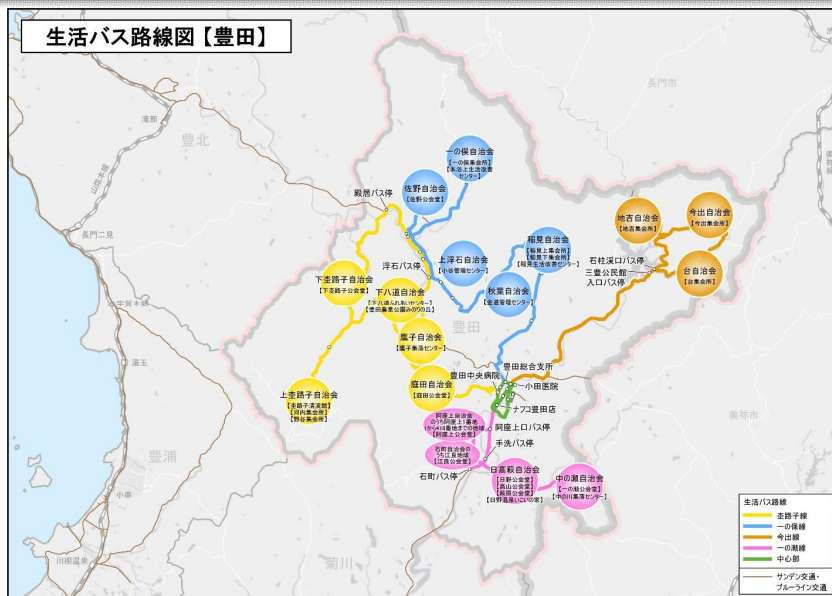
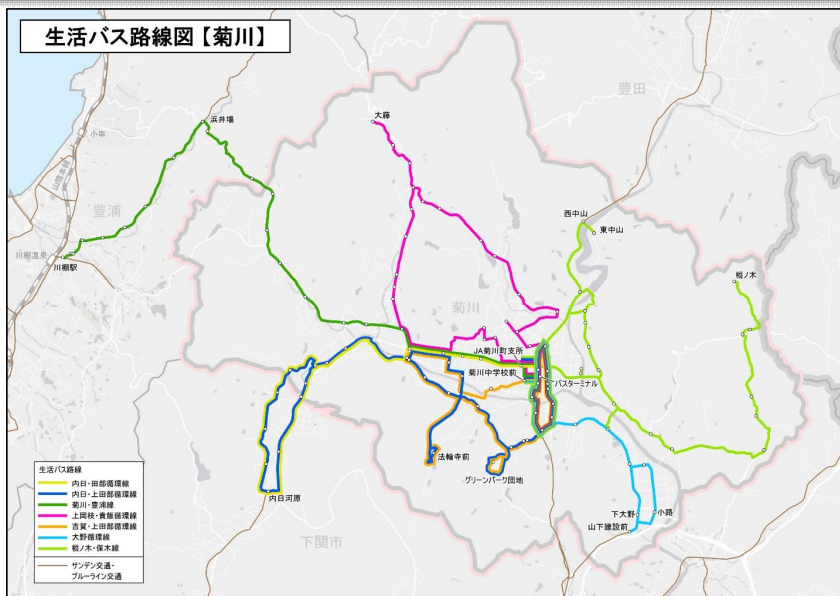
資料：下関市

3. 公共交通の現状

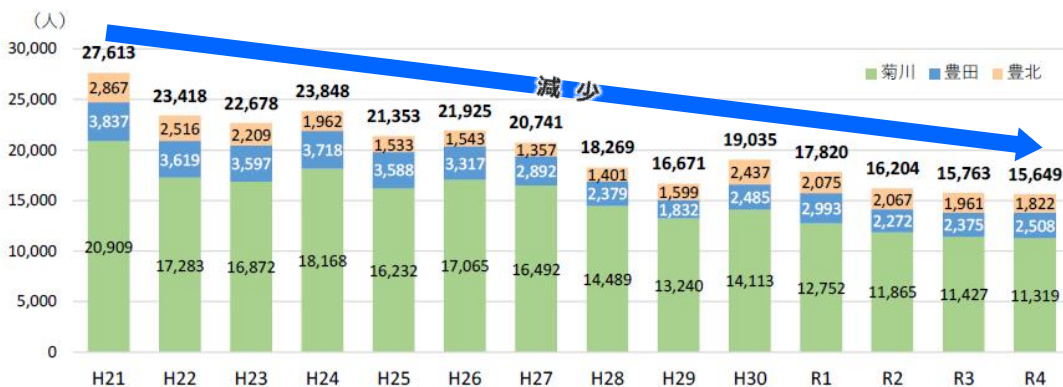
(4) 生活バス

【運行状況】

- 生活バスは、菊川・内日地域、豊田地域、豊北地域の3地域で運行されています。
- 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。



生活バス利用者数



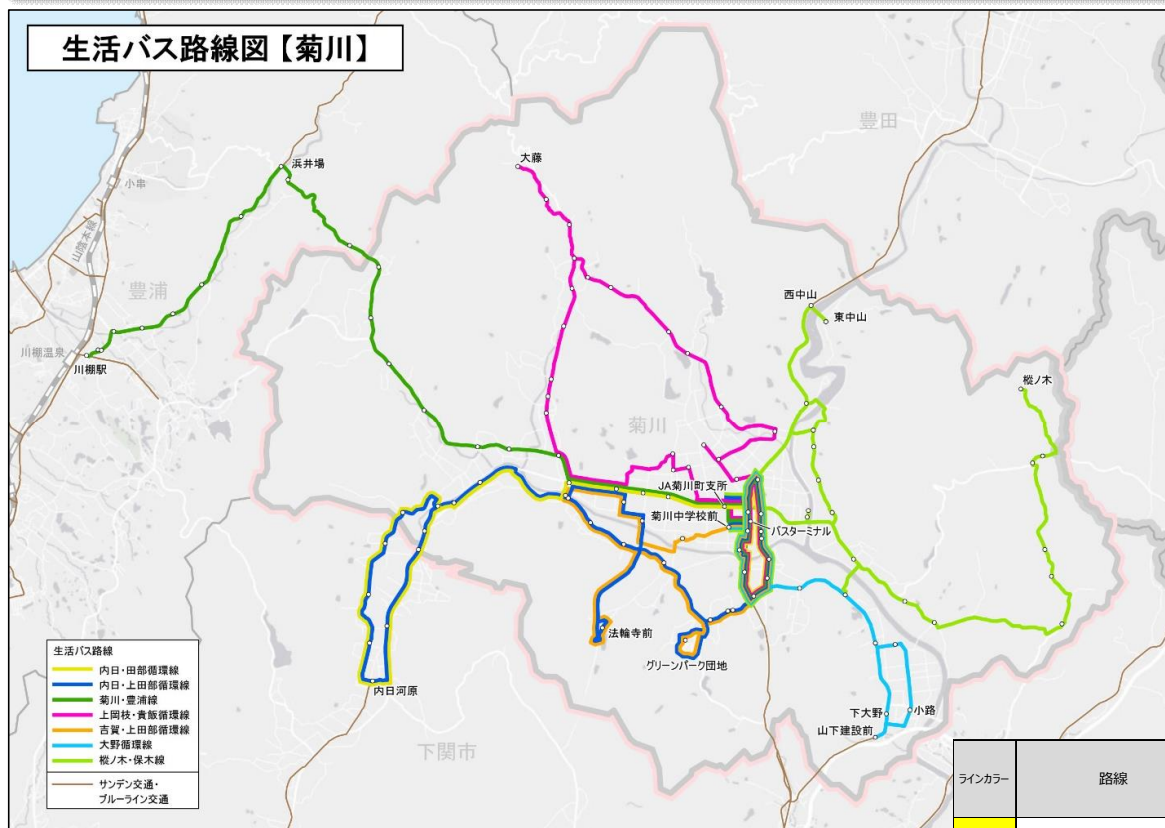
資料：下関市地域公共交通協議会資料

3. 公共交通の現状

(4) 生活バス 1) 菊川・内日地域

【運行状況】

- ・菊川総合支所近くにあるバスターミナルを起点に、7路線が運行されています。なお、1路線（縦ノ木・保木線）は予約制となっています。
- ・運行本数は、1日1～4本の運行です。



市街地に生活利便施設が集積しているため、全路線が市街地を周回するルートとして設定。
 6路線は定時定路線型、1路線はデマンド型での運行である。
 縦ノ木・保木線（区域運行）で貨客混載を行っている。

生活バス運行本数（R5.7時点）

ラインカラー	路線	本数 (往復または 両廻り合計)	方向	出発時刻				備考	
				1便	2便	3便	4便		
黄色	内日・田部循環線	2本/日	左回り	7:15	-	-	-	バスターミナル バスターミナル	※第1便は土曜日運休
			右回り	-	9:00	-	-		
青	内日・上田部循環線	3本/日	左回り	10:46	-	17:22	-	バスターミナル バスターミナル	※第3便は土曜日運休
			右回り	-	13:18	-	-		
緑	菊川・豊浦線	8本/日	川棚行き	7:12	10:19	12:30	14:20	バスターミナル 川棚駅	
			バスターミナル行き	8:10	11:15	13:18	15:09		
ピンク	上岡枝・貴飯循環線	4本/日	北回り	7:40	14:18	-	-	バスターミナル バスターミナル	
			南回り	10:39	16:10	-	-		
オレンジ	吉賀・上田部循環線	2本/日	右回り	6:42	-	-	-	バスターミナル バスターミナル	※第1便は土曜日運休
			左回り	-	9:03	-	-		
水色	大野循環線	2本/日	-	8:55	15:33	-	-	バスターミナル	*第2便は、土曜日、1/1～1/7、3/27～4/7、7/21～8/23、12/25～12/31の期間は運休
薄緑	縦ノ木・保木線	4本/日	-	7:30	9:30	12:30	16:00	縦ノ木	※予約制 ※第4便は土曜日運休

3. 公共交通の現状

(4) 生活バス 1) 菊川・内日地域

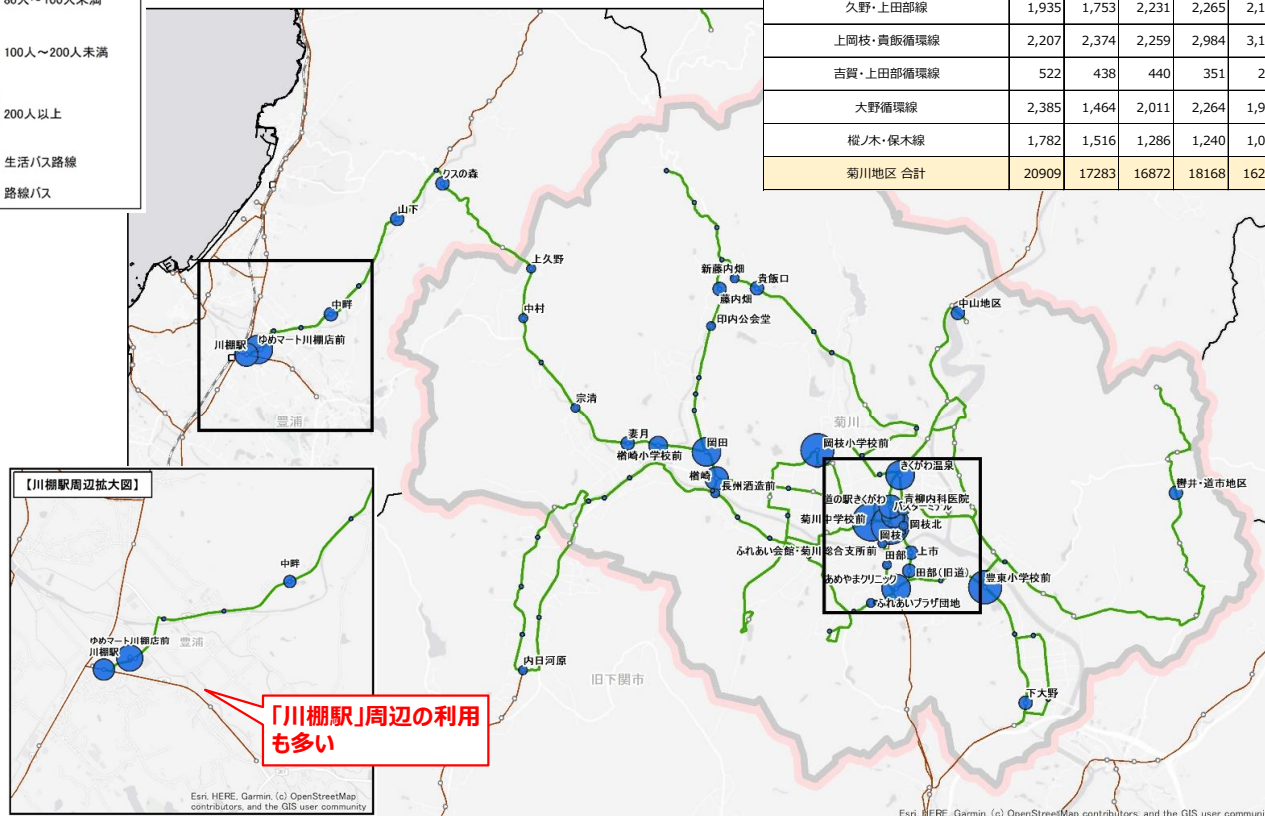
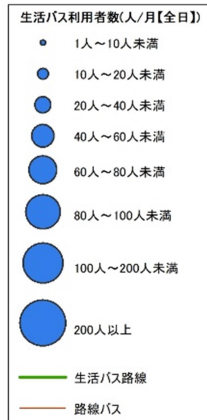
【利用者数】

- 生活バス利用者数は、平成24年度以降は減少傾向にあります。
- 運行されている7路線のうち、バスターミナルと川棚温泉駅（川棚駅バス停）を結ぶ「菊川・豊浦線」の利用者数が最も多く、全利用者数の約4割を占めています。
- バス停別の利用者数では、中心部の利用者が多いほか、「菊川・豊浦線」の終点となる川棚駅周辺のバス停での利用者も多いことが確認できます。

生活バス利用者数の推移

年間利用者数(4~3月)	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	備考
内日・田部線	7,931	5,739	5,071	5,301	4,141	4,334	3,876	3,695	3,046	2,893	2,456	1,580	-	-	R2.9月まで「内日・田部線」 R2.10月から「内日・田部循環線」
内日・田部循環線	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,450	829	
内日・上田部循環線	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	354	R4.10月から運行開始 (利用者数は半年のみ)
菊川・豊浦線	4,147	3,999	3,574	3,763	3,600	3,464	3,012	2,787	3,230	4,364	4,196	3,583	3,396	4,001	R4.10月から久野線を統合
久野線	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	695	279	R2.9月まで「久野・上田部線」 R2.10月からR4.9月まで「久野線」 R4.10月から「菊川・豊浦線」に統合
久野・上田部線	1,935	1,753	2,231	2,265	2,117	1,855	1,931	1,492	1,011	1,243	1,198	1,109	-	-	
上岡枝・貴飯循環線	2,207	2,374	2,259	2,984	3,160	2,919	2,933	2,699	2,475	2,447	2,281	2,291	2,463	3,037	
吉賀・上田部循環線	522	438	440	351	288	321	288	263	398	268	352	562	747	536	
大野循環線	2,385	1,464	2,011	2,264	1,915	2,159	2,101	1,443	1,216	1,269	1,097	986	1,070	979	
樺ノ木・保木線	1,782	1,516	1,286	1,240	1,011	2,013	2,351	2,110	1,864	1,629	1,172	1,754	1,606	1,304	
菊川地区 合計	20909	17283	16872	18168	16232	17065	16492	14,489	13,240	14,113	12,752	11,865	11,427	11,319	

「菊川・豊浦線」の利用者が最も多く、全利用者数の約4割



3. 公共交通の現状

(4) 生活バス 2) 豊田地域

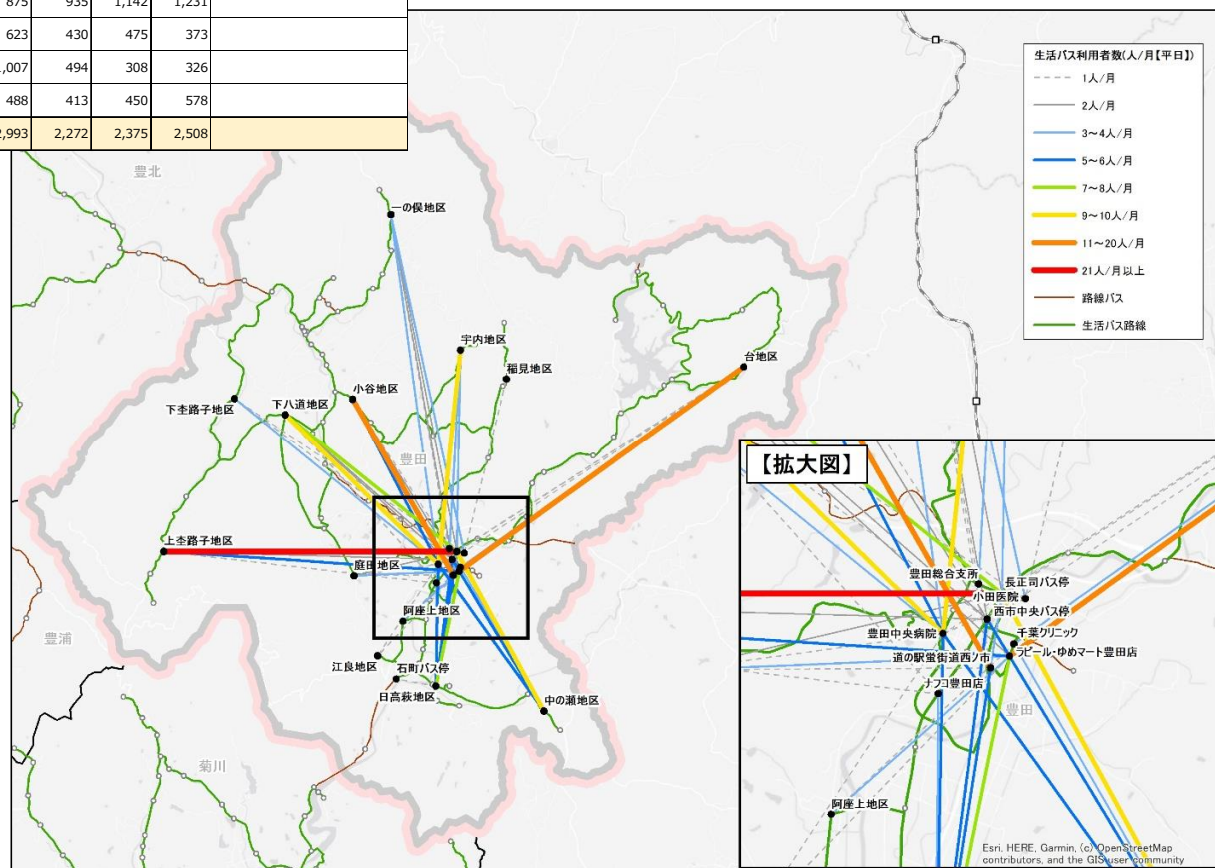
【利用者数】

- 生活バス利用者数は、平成21年度以降は減少傾向でしたが、令和2年度以降は微増傾向にあります。
- 運行されている4路線のうち、中心部と西側エリアを結ぶ「杓路子線」の利用者数が最も多く、全利用者数の約5割を占めています。
- バス停間別の利用者数では、中心部と上杓路子地区を結ぶ区間で21人/月以上の利用者がいますが、それ以外の区間については20人以下/月の利用状況です。

生活バス利用者数の推移

単位：人

年間利用者数（4～3月）	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	備考
杓路子線	784	845	854	1,106	1,299	1,133	887	581	504	805	875	935	1,142	1,231	
一の俣線	1,216	1,188	1,296	1,332	1,032	874	732	624	424	587	623	430	475	373	
今出線	1,209	1,128	1,038	990	877	936	915	728	516	680	1,007	494	308	326	
一の瀬線	628	458	409	290	380	374	358	446	388	413	488	413	450	578	
豊田地区 合計	3837	3619	3597	3718	3588	3317	2892	2,379	1,832	2,485	2,993	2,272	2,375	2,508	



資料：下関市による集計【R5.6の平日】

3. 公共交通の現状

(4) 生活バス 3) 豊北地域

【運行状況】

- ・豊北地域では、豊北総合支所または滝部駅を起点に、2路線が運行されています。
- ・運行本数は、1日3～6本の運行です。



北宇賀・滝部線はブルーライン交通の路線と重複するところにはバス停を設置していない。
生活バスとブルーライン交通の乗継はほとんどないようである。

生活バス運行本数 (R5.7時点)

ラインカラー	路線	便数 (往復合計)	方向	出発時刻			出発時刻の 基準バス停	備考
				1便	2便	3便		
オレンジ	ぐるりん矢玉・二見循環線	3本/日	右回り	7:45	10:15	-	豊北総合支所	
			左回り	-	-	14:00	豊北総合支所	
緑	北宇賀・滝部線	6本/日	滝部駅→菅の本	9:05	11:47	15:00	滝部駅	
			菅の本→滝部駅	9:34	12:15	15:28	菅の本	

3. 公共交通の現状

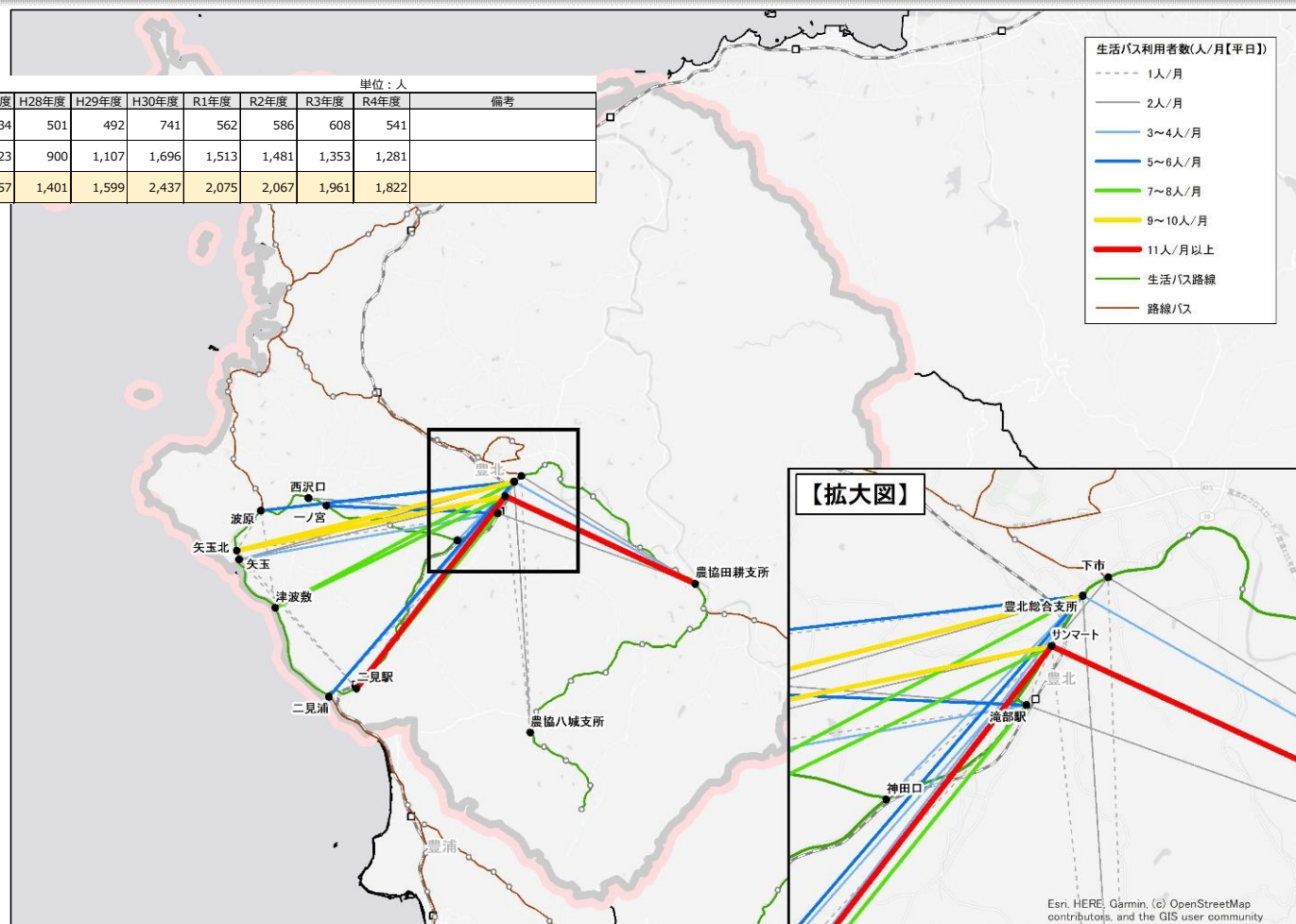
(4) 生活バス 3) 豊北地域

【利用者数】

- 生活バス利用者数は、平成21年度以降は減少傾向でしたが、平成30年度以降は約2千人/年前後で推移しています。
- 豊北総合支所と二見駅を結ぶ「ぐるりん矢玉・二見循環線」の利用者数が最も多く、全利用者数の約7割を占めています。
- バス停間別の利用者数では、サンマートと二見駅または農協田耕支所を結ぶ区間で11人/月以上の利用者がいますが、それ以外の区間については10人以下/月の利用状況です。

生活バス利用者数の推移

年間利用者数(4~3月)	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	備考
北宇賀・滝部線	1,445	1,196	1,000	896	708	617	534	501	492	741	562	586	608	541	
ぐるりん矢玉・二見循環線	1,422	1,320	1,209	1,066	825	926	823	900	1,107	1,696	1,513	1,481	1,353	1,281	
豊北地区 合計	2867	2516	2209	1962	1533	1543	1357	1,401	1,599	2,437	2,075	2,067	1,961	1,822	



資料: 下関市による集計【R5.6の平日】

3. 公共交通の現状

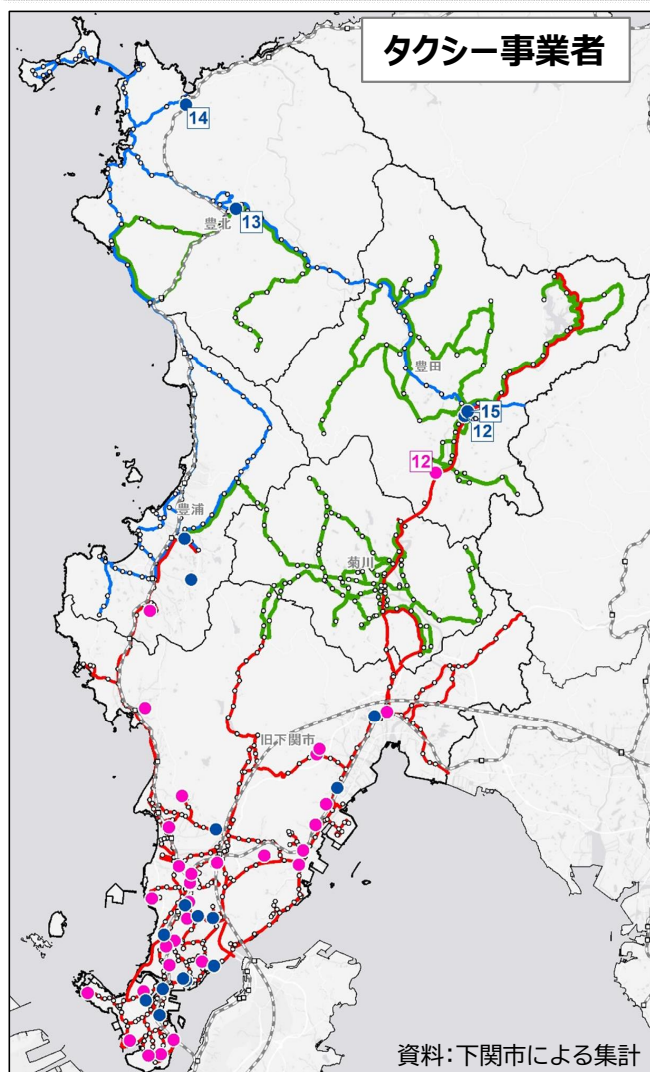
(5) タクシー

【事業者数】

- ・市内には、一般タクシー事業者が16社、個人タクシー事業者が32者運行をおこなっています。
- ・その多くは、市街地地域内に立地しています。

【利用者数】

- ・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、以降では再び減少傾向にあります。
- ・運行車両数に関しても、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、以降では再び減少傾向にあります。



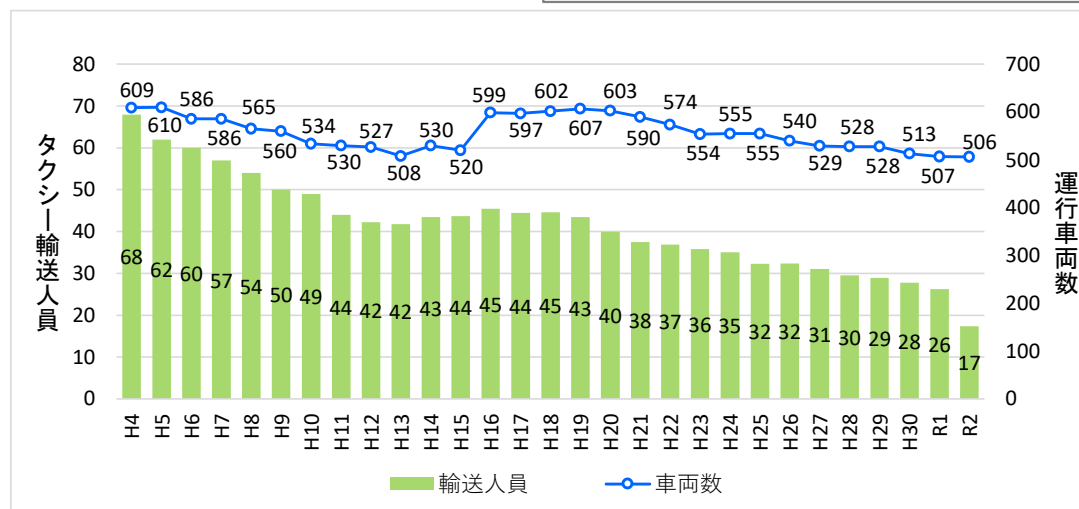
■一般タクシー事業者			
NO	事業者名	営業所名	車両数
1	有限会社小月自動車	本社	23
2	丸矢観光株式会社	本店営業所	12
3	有限会社まさごタクシー	本店営業所	13
4.1	日本交通産業株式会社	本社営業所	78
4.2	日本交通産業株式会社	川棚営業所	5
5	下関山電タクシー株式会社	本社営業所	69
6.1	下関第一交通株式会社	本社営業所	29
6.2	下関第一交通株式会社	下関営業所	35
7.1	みなとタクシー株式会社	本社営業所	14
7.2	みなとタクシー株式会社	宝町営業所	22
9	株式会社下関平成タクシー	本社営業所	27
10	株式会社彦島交通	本社営業所	20
11	有限会社南国シティタクシー	本店営業所	30
12	豊田タクシー有限公司	本店営業所	5
13	有限会社津部タクシー	本店営業所	3
14	有限会社神田タクシー	本店営業所	3
15	富士第一交通有限公司	西市営業所	5
16.1	とよら交通株式会社	本社営業所	18
16.2	とよら交通株式会社	川棚営業所	7
17	株式会社ホップ	本社	5

■個人タクシー事業者

NO	車両数
1	1
2	1
3	1
4	1
5	1
6	1
7	1
8	1
9	1
10	1
11	1
12	1
13	1
14	1
15	1
16	1
17	1
18	1
19	1
20	1
21	1
22	1
23	1
24	1
25	1
26	1
27	1
28	1
29	1
30	1
31	1
32	1

タクシー事業者の大半が市街地地域内に立地しており、郊外部にはそれぞれ2~3事業者のみが立地している状況である。

タクシー輸送人員と車両数の推移



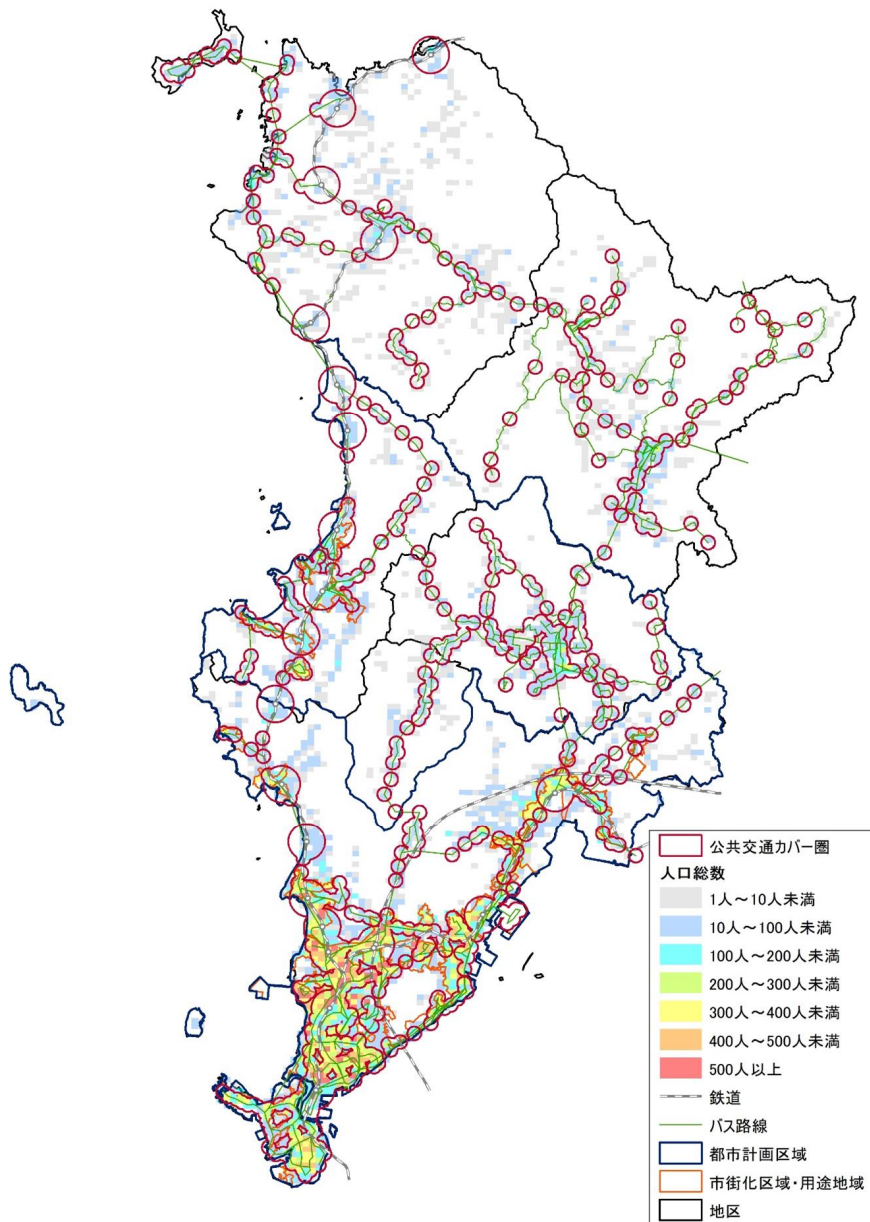
資料: 統計しものせき(C経済基盤)タクシー・ハイヤーの状況(令和3年時点)

3. 公共交通の現状

(6) 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・内日地域では84%と高い一方で、豊田地域では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	203,563	79.8%
市街地地域	219,078	176,325	80.5%
菊川・内日地域	7,231	6,071	84.0%
豊田地域	4,620	2,792	60.4%
豊浦地域	16,232	12,932	79.7%
豊北地域	7,890	5,443	69.0%



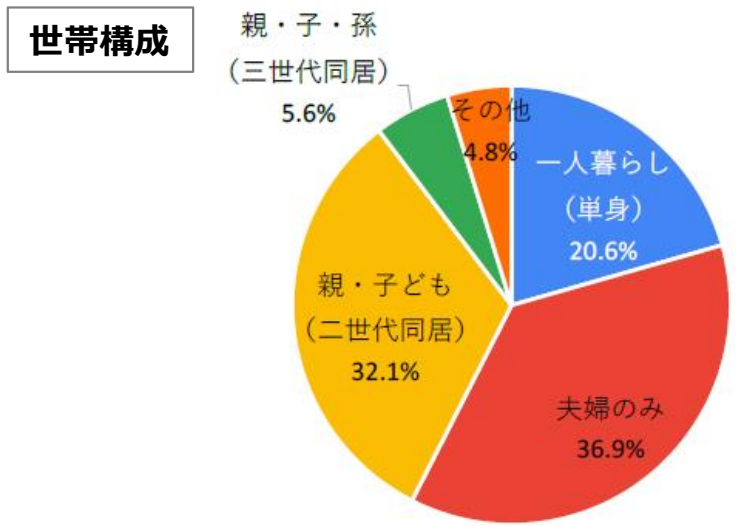
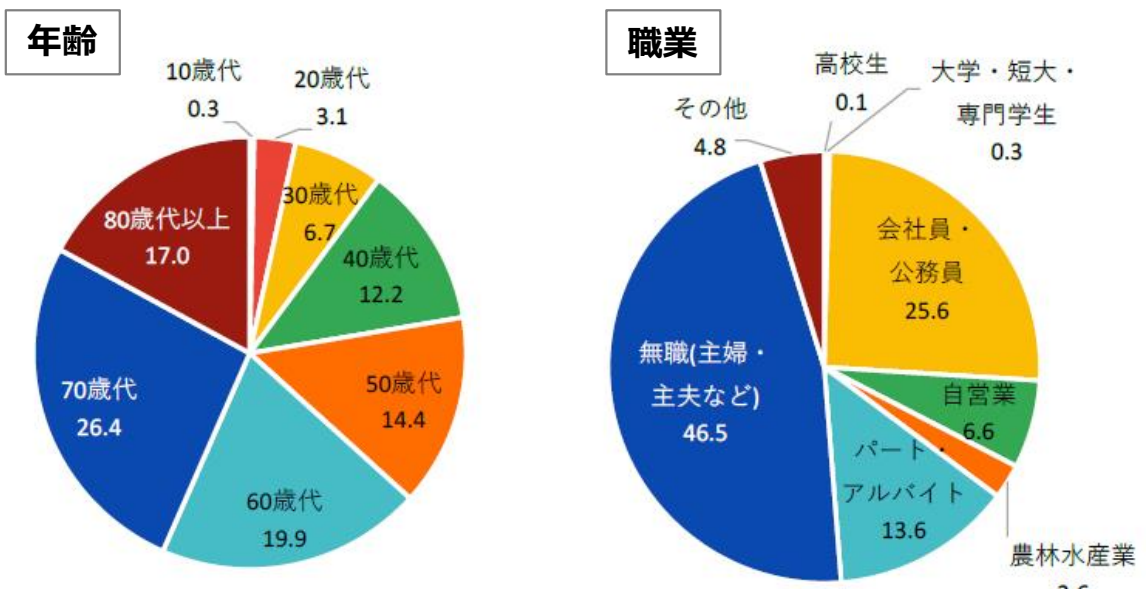
バス停から半径 300m
鉄道駅から半径 800m 圏を対象

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GTFISデータ(R5.6時点)、ブルーライン交通GTFISデータ(R5.6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)

3. 公共交通の現状

3.2 市民アンケート調査結果 (1) 回答者の属性 1) 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（2023年10月）し、2,535票を回収しました。



居住地

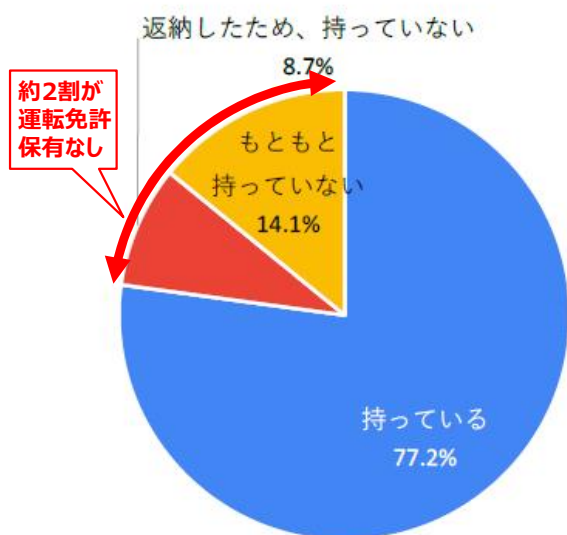
		n	%	グラフ
全体		2508	100.0	0% 10% 20% 30% 40% 50% 60%
1 市街地中心地域	1 本庁	495	19.7	19.7
	2 彦島	210	8.4	8.4
	3 長府	245	9.8	9.8
	4 勝山	181	7.2	7.2
	5 川中	211	8.4	8.4
	計	1342	53.5	53.5
2 市街地東部地域	6 王司	80	3.2	3.2
	7 清末	61	2.4	2.4
	8 小月	70	2.8	2.8
	9 王喜	33	1.3	1.3
	10 吉田	23	0.9	0.9
	計	267	10.6	10.6
3 市街地西部地域	11 安岡	130	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

3. 公共交通の現状

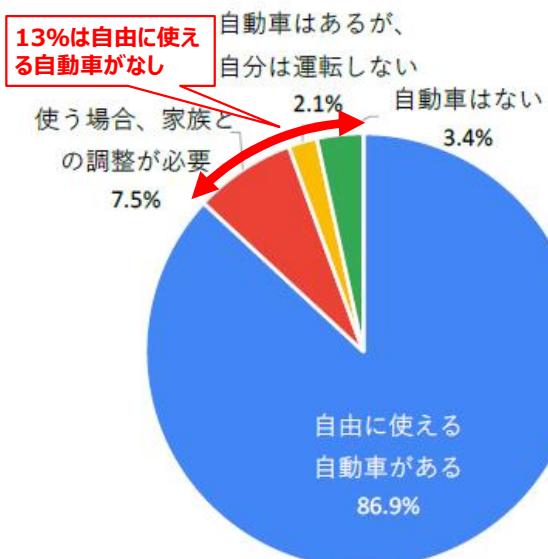
3.2 市民アンケート調査結果 (1) 調査概要 2) 運転免許返納意向

- ・約2割が運転免許を保有しておらず、13%は自由に使える自動車がないと回答、また、6割以上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5割以上、鉄道・タクシー・自動車(送迎)・徒歩が約1割、菊川・内日地域では生活バスが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。

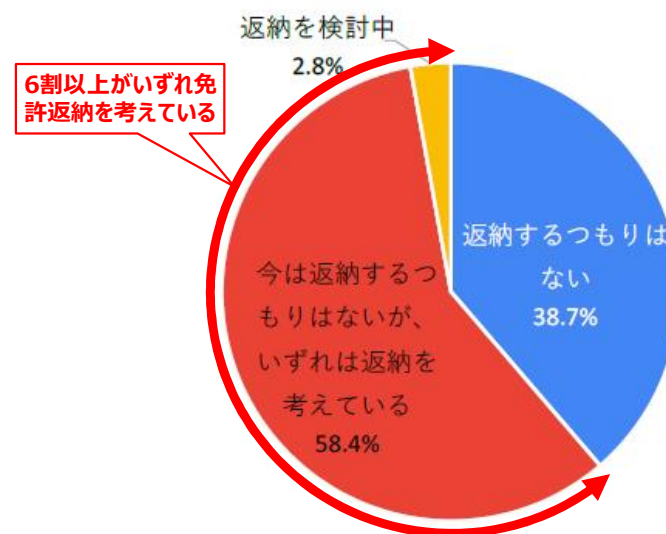
運転免許保有率



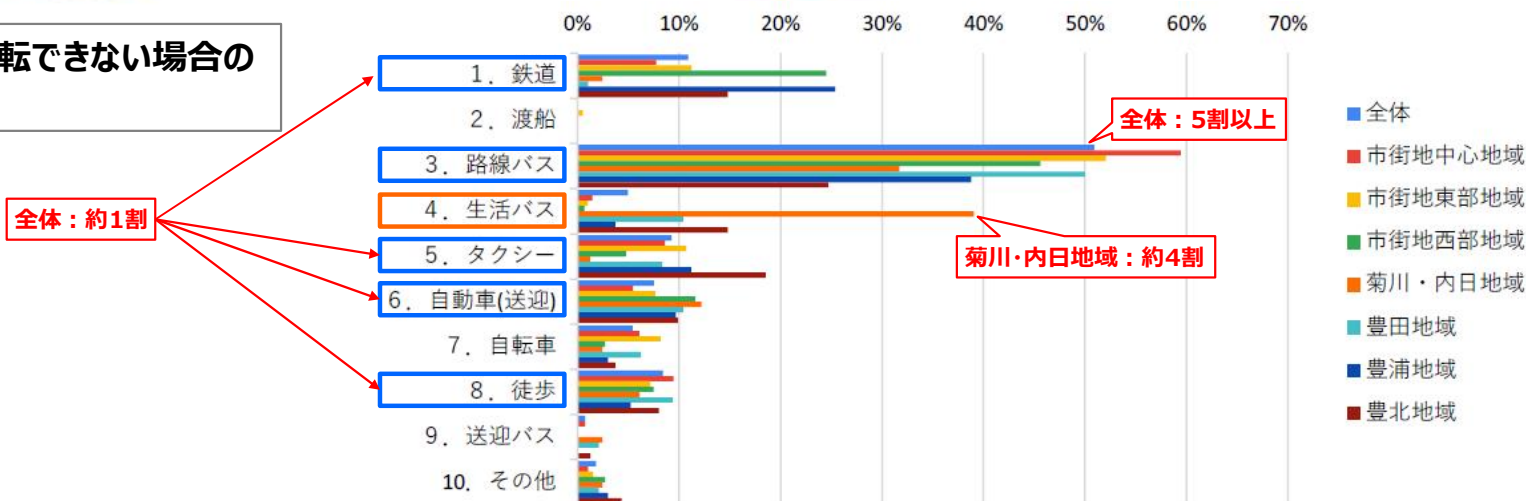
自由に使える自動車の有無



運転免許返納意向



自動車が運転できない場合の移動手段

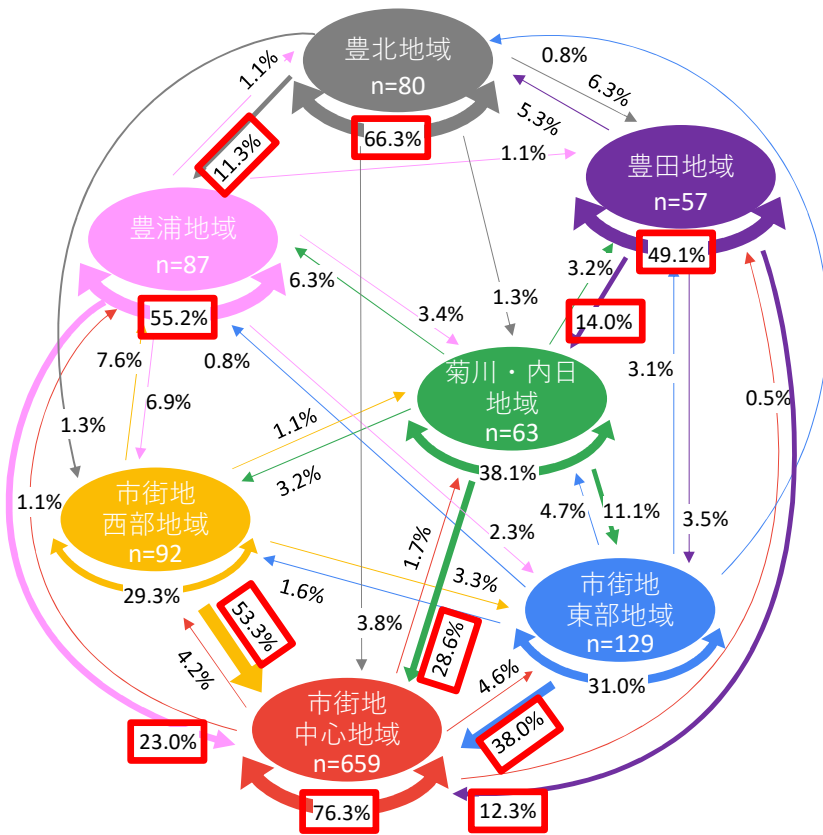


3. 公共交通の現状

3.2 市民アンケート調査結果 (2) 移動の状況 1) 通勤・通学 ①地域間移動

- ・市街地地域市では、「市街地中心地域」内々が最も多く76.3%となっており、「市街地中心地域」に「市街地西部地域」から53.3%、「市街地東部地域」から38.0%、「菊川・内日地域」から28.6%、「豊浦地域」から23.0%、「豊田地域」から12.3%となっています。
- ・4地域(菊川・内日地域、豊田地域、豊浦地域、豊北地域)では、「豊北地域」内々で66.3%、「豊浦地域」内々で55.2%、「豊田地域」内々で49.1%となっている。また、「豊田地域⇒菊川・内日地域」で14.0%、「豊北地域⇒豊浦地域」で11.3%となっています。
- ・下関市外の山口県内へは、市境に位置する「市街地東部地域」で18.6%、「豊田地域」で15.8%となっています。

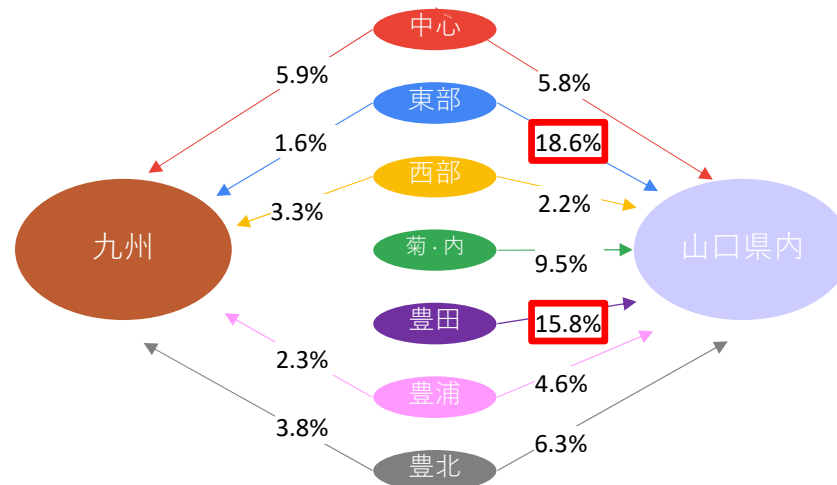
トリップ図



回答者数

回答者数(n)	(n)	着地									
		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

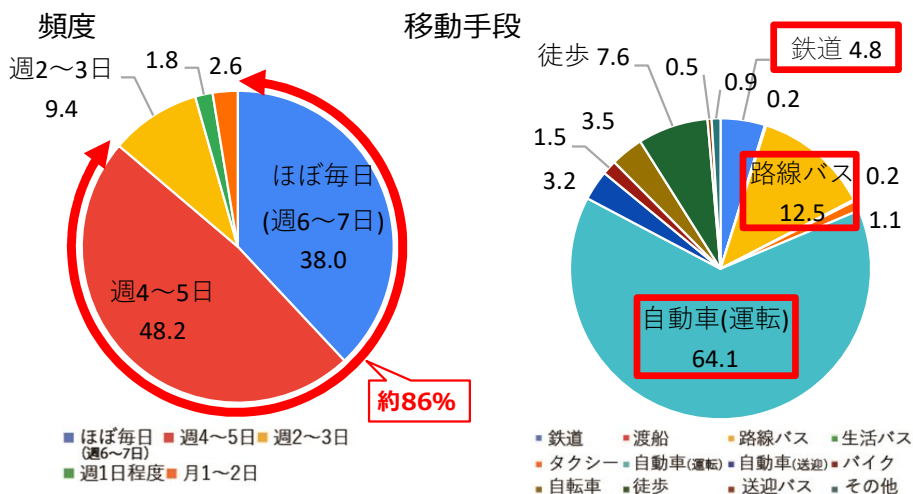
3. 公共交通の現状

3.2 市民アンケート調査結果 (2) 移動の状況 1) 通勤・通学 ②頻度・移動手段

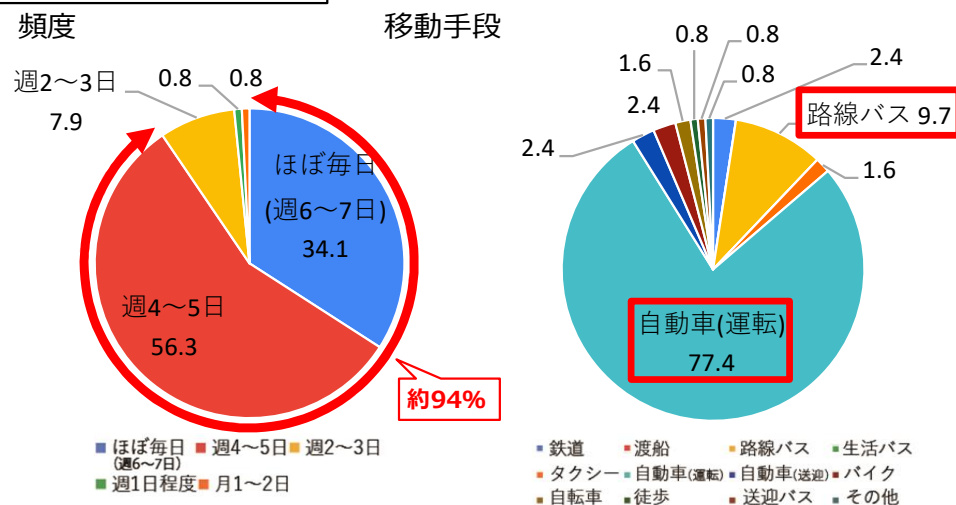
【市街地地域】

- ・頻度：週4～5日、ほぼ毎日（週6～7日）の移動が約9割を占めています。
- ・移動手段：自動車（運転）が約65～80%を占めており、次いで路線バスが9～12%程度、「市街地中心地域・西部地域」で鉄道が5～7%程度となっています。

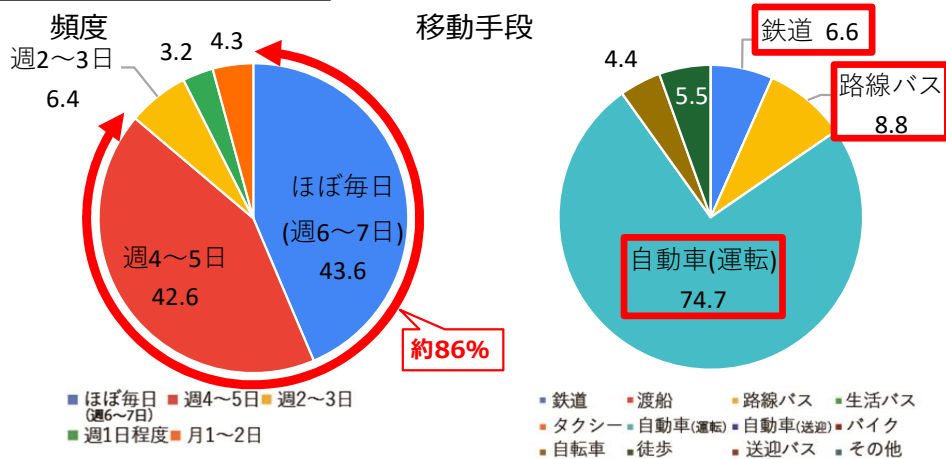
市街地中心地域



市街地東部地域



市街地西部地域



3. 公共交通の現状

3.2 市民アンケート調査結果 (2) 移動の状況 1) 通勤・通学 ②頻度・移動手段

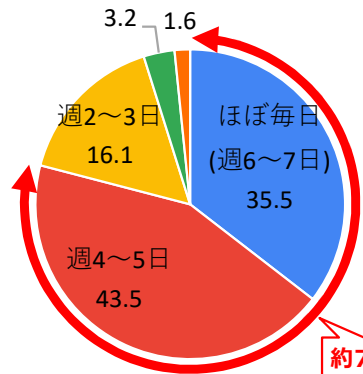
【4地域(菊川・内日地域、豊田地域、豊浦地域、豊北地域)】

・頻度：週4～5日、ほぼ毎日（週6～7日）の移動が約75～85%を占めています。

・移動手段：自動車（運転）が約70～80%を占めており、「豊田地域」では路線バスが12%程度、「豊浦地域」では鉄道が5%となっています。

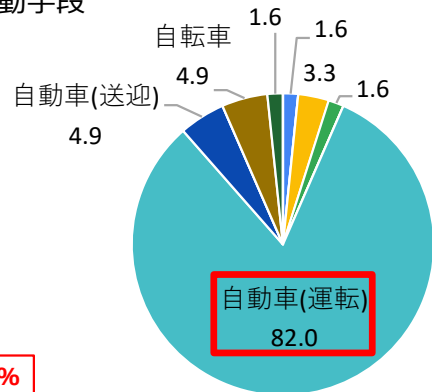
菊川・内日地域

頻度



約79%

移動手段

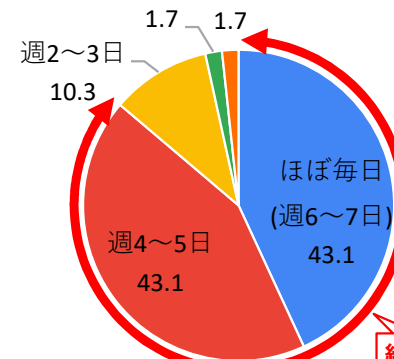


■ ほぼ毎日(週6~7日) ■ 週4~5日 ■ 週2~3日 ■ 週1日程度 ■ 月1~2日

■ 鉄道 ■ 渡船 ■ 路線バス ■ 生活バス ■ タクシー ■ 自動車(運転) ■ 自動車(送迎) ■ バイク ■ 自転車 ■ 徒歩 ■ 送迎バス ■ その他

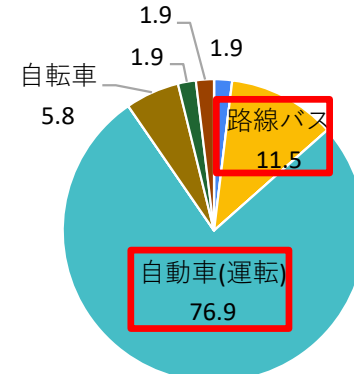
豊田地域

頻度



約86%

移動手段

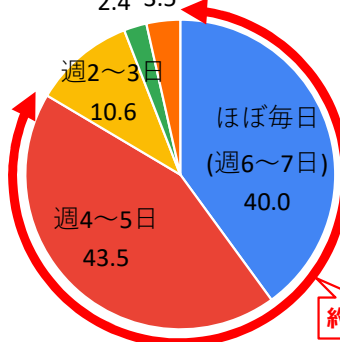


■ ほぼ毎日(週6~7日) ■ 週4~5日 ■ 週2~3日 ■ 週1日程度 ■ 月1~2日

■ 鉄道 ■ 渡船 ■ 路線バス ■ 生活バス ■ タクシー ■ 自動車(運転) ■ 自動車(送迎) ■ バイク ■ 自転車 ■ 徒歩 ■ 送迎バス ■ その他

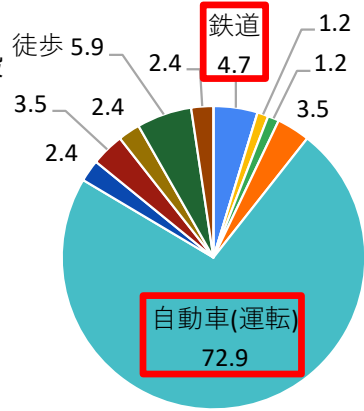
豊浦地域

頻度



約84%

移動手段

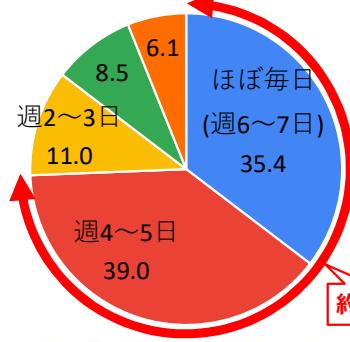


■ ほぼ毎日(週6~7日) ■ 週4~5日 ■ 週2~3日 ■ 週1日程度 ■ 月1~2日

■ 鉄道 ■ 渡船 ■ 路線バス ■ 生活バス ■ タクシー ■ 自動車(運転) ■ 自動車(送迎) ■ バイク ■ 自転車 ■ 徒歩 ■ 送迎バス ■ その他

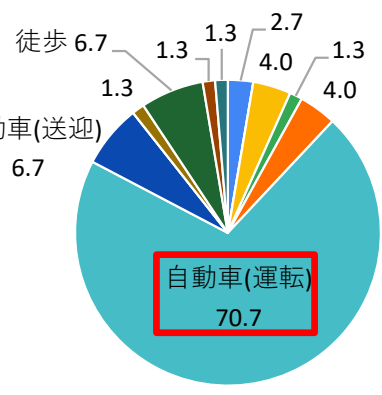
豊北地域

頻度



約74%

移動手段



■ ほぼ毎日(週6~7日) ■ 週4~5日 ■ 週2~3日 ■ 週1日程度 ■ 月1~2日

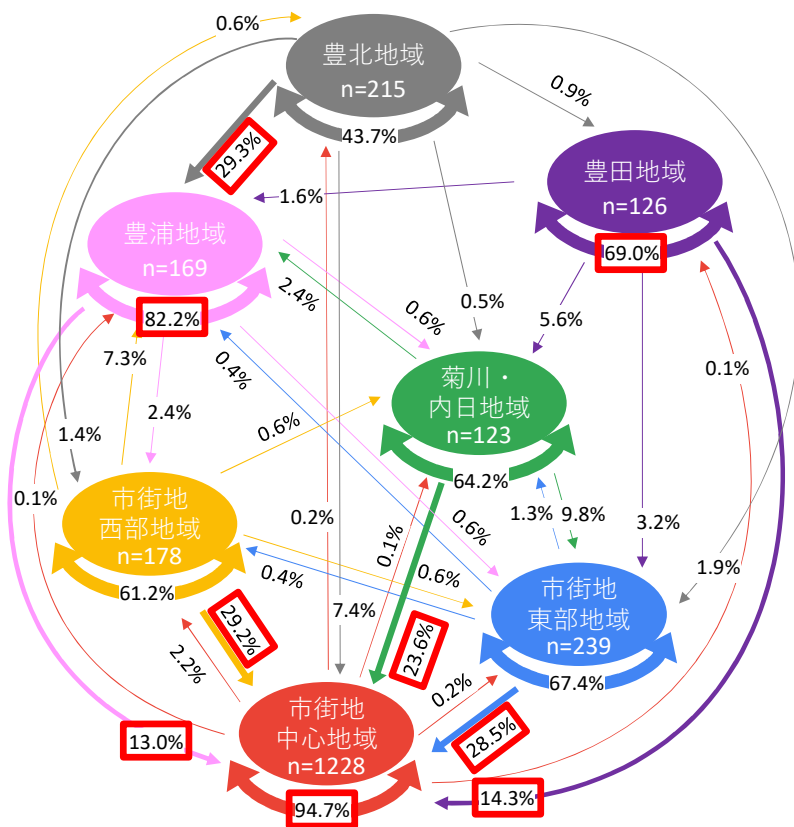
■ 鉄道 ■ 渡船 ■ 路線バス ■ 生活バス ■ タクシー ■ 自動車(運転) ■ 自動車(送迎) ■ バイク ■ 自転車 ■ 徒歩 ■ 送迎バス ■ その他

3. 公共交通の現状

3.2 市民アンケート調査結果 (2) 移動の状況 2) 買い物 ①地域間移動

- ・市街地地域では、「市街地中心地域」内々が最も多く94.7%となっており、「市街地中心地域」に「市街地西部地域」から29.2%、「市街地東部地域」から28.5%、「菊川・内日地域」から23.6%、「豊田地域」から14.3%、「豊浦地域」から13.0%となっています。
- ・4地域(菊川・内日地域、豊田地域、豊浦地域、豊北地域)では居住地域内での買い物の割合が高く、「豊浦地域」内々で82.2%、「豊田地域」内々で69.0%となっています。また、「豊北地域⇒豊浦地域」で29.3%となっています。
- ・下関市外の山口県内へは、市境に位置する「豊北地域」で14.9%となっています。

トリップ図



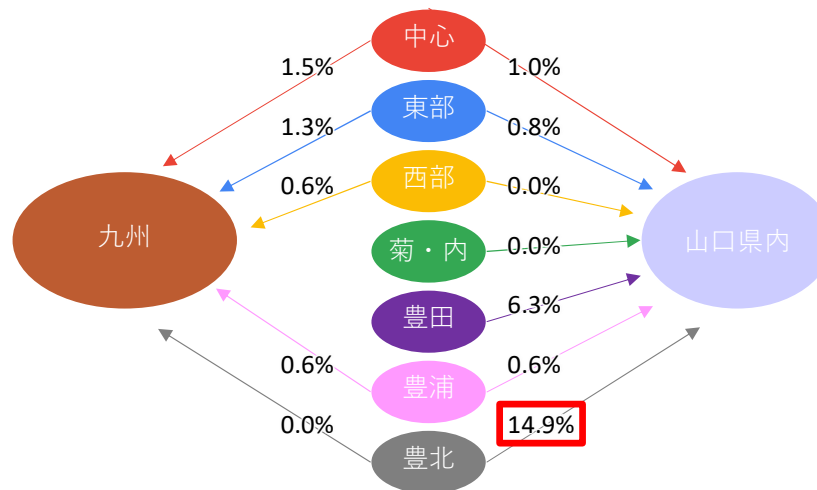
※0%はラインを除外

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	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



3. 公共交通の現状

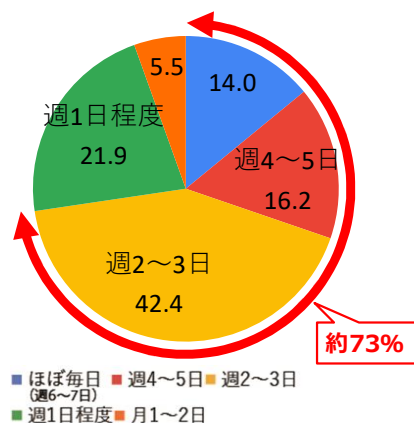
3.2 市民アンケート調査結果 (2) 移動の状況 2) 買い物 ②頻度・移動手段

【市街地地域】

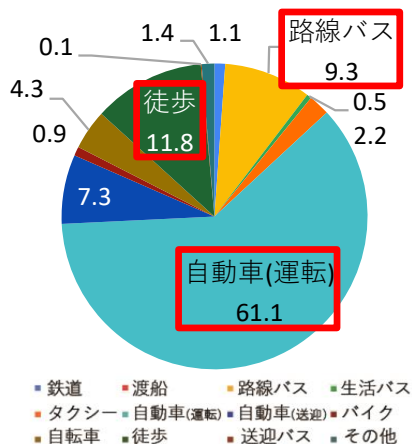
- ・頻度：週2～3日以上の割合が70～75%程度を占めています。
- ・移動手段：自動車（運転）が約60～70%を占めており、次いで路線バス6～9%程度、「市街地中心地域・西部地域」では徒歩9～12%程度となっています。

市街地中心地域

頻度

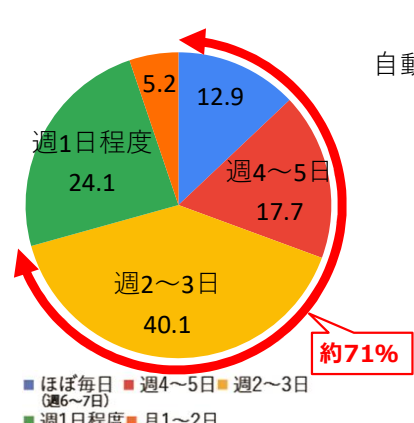


移動手段

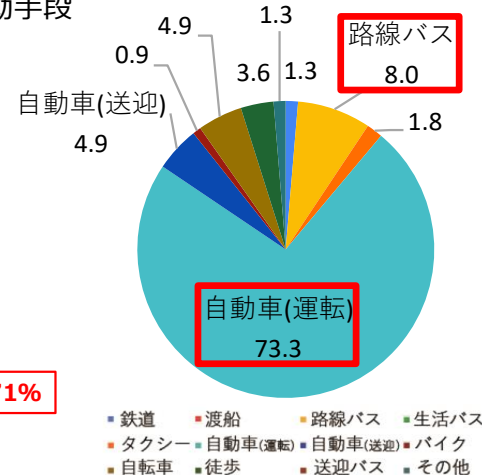


市街地東部地域

頻度

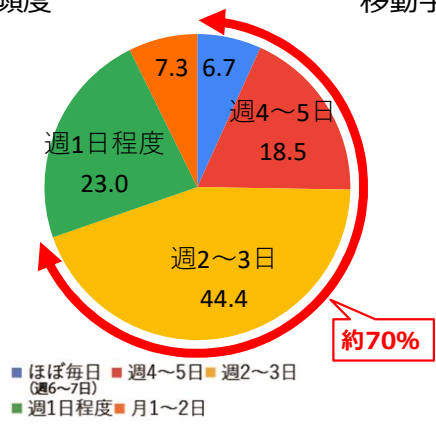


移動手段

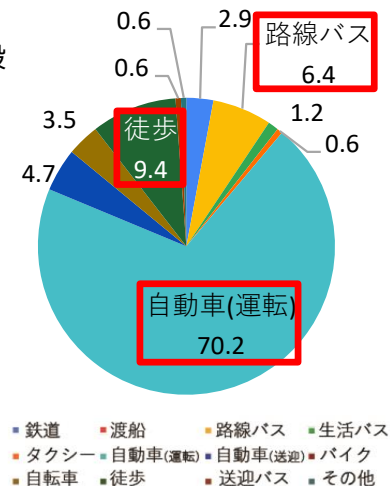


市街地西部地域

頻度



移動手段



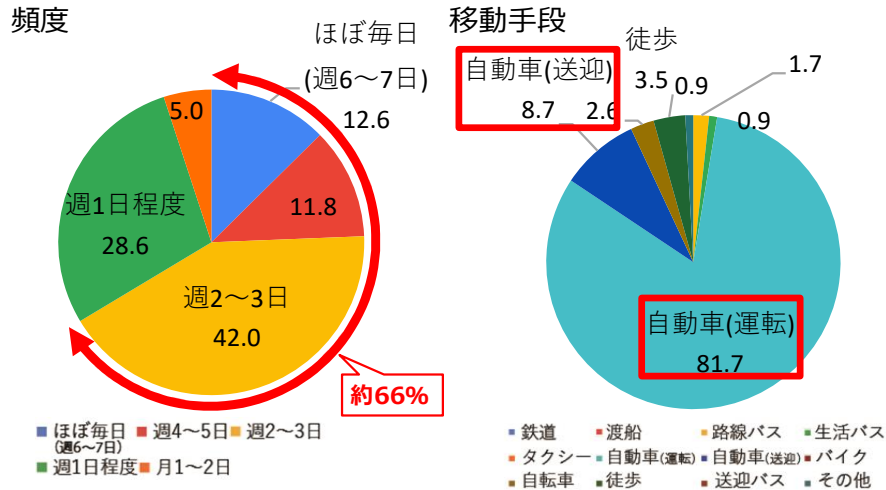
3. 公共交通の現状

3.2 市民アンケート調査結果 (2) 移動の状況 2) 買い物 ②頻度・移動手段

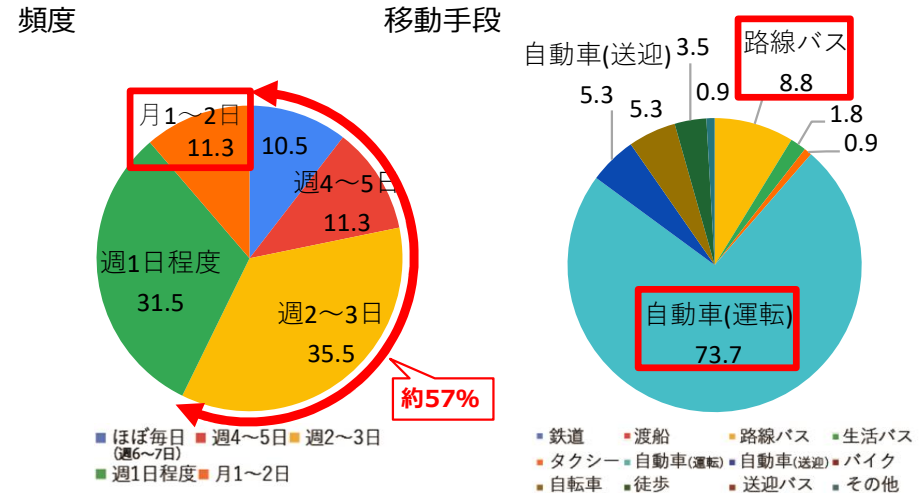
【4地域(菊川・内日地域、豊田地域、豊浦地域、豊北地域)】

- ・頻度：週2～3日以上の割合が50～70%程度を占めています。豊田地域、豊浦地域、豊北地域では、月1～2日の割合が10～17%程度と他の地域と比較して高くなっています。
- ・移動手段：自動車（運転）が約70～80%を占めており、豊浦地域・豊田地域では路線バス8～9%程度、豊浦地域・菊川・内日地域では自動車（送迎）が9%程度を占めています。

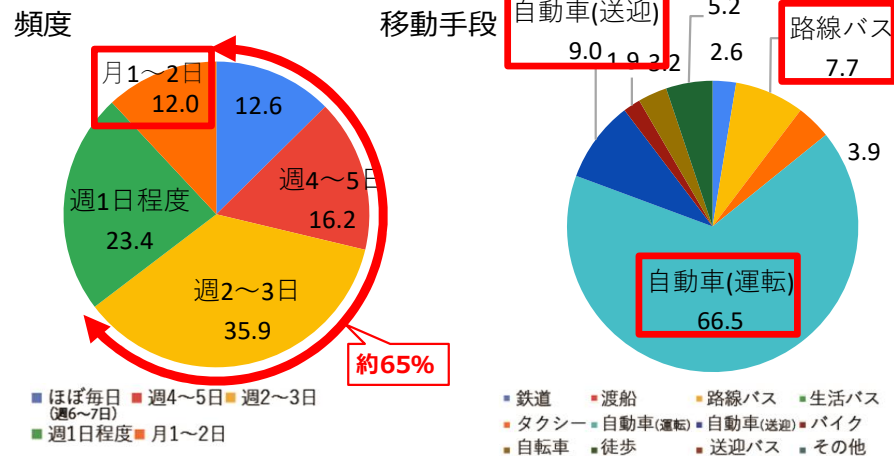
菊川・内日地域



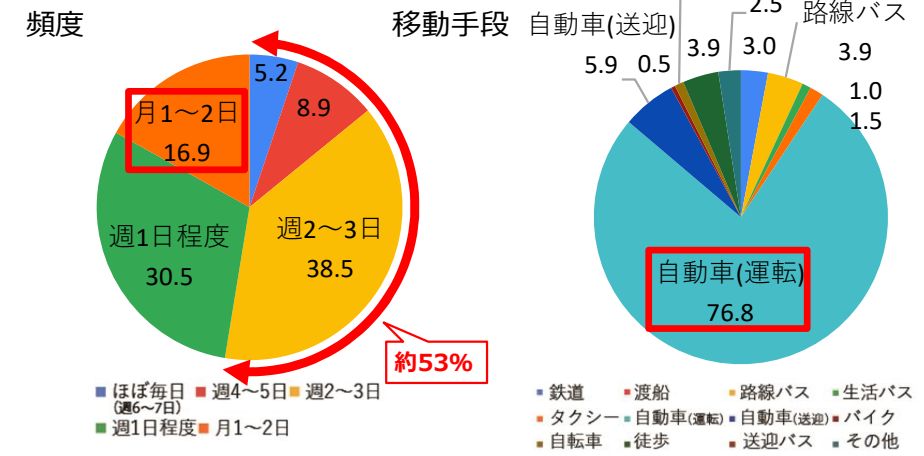
豊田地域



豊浦地域



豊北地域

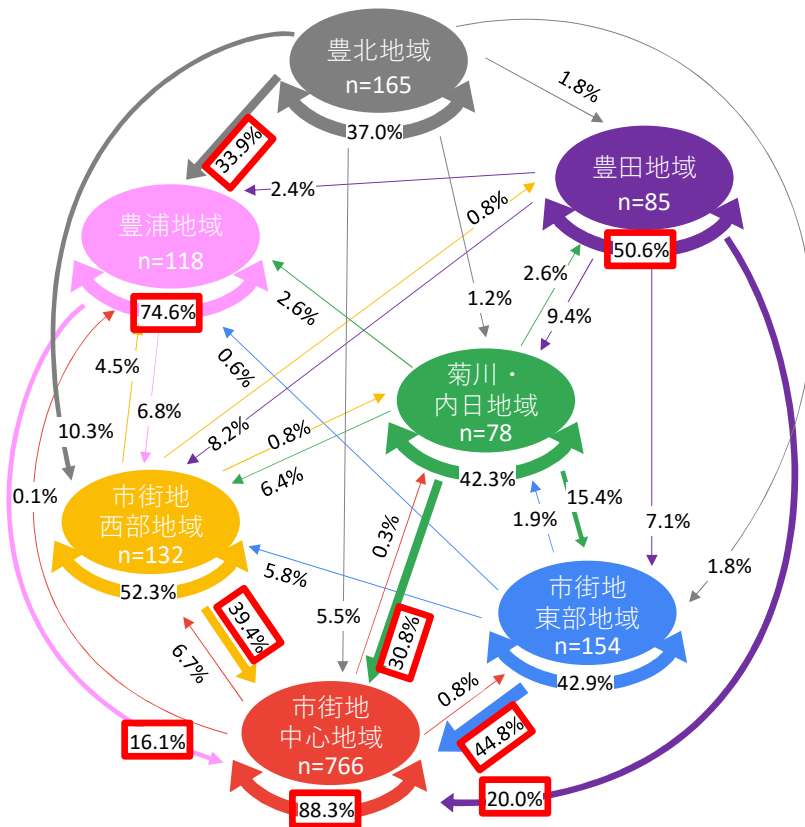


3. 公共交通の現状

3.2 市民アンケート調査結果 (2) 移動の状況 3) 通院・介護 ①地域間移動

- 市街地地域では、「市街地中心地域」内々が最も多く88.3%となっており、「市街地中心地域」に「市街地東部地区」から44.8%、「市街地西部地域」から39.4%「菊川・内日地域」から30.8%、「豊田地域」から20.0%、「豊浦地域」から16.1%となっています。
- 4地域(菊川・内日地域、豊田地域、豊浦地域、豊北地域)では、「豊浦地域」内々が74.6%、「豊田地域」内々が50.6%となっており、「豊北地域⇒豊浦地域」で33.9%となっています。

トリップ図

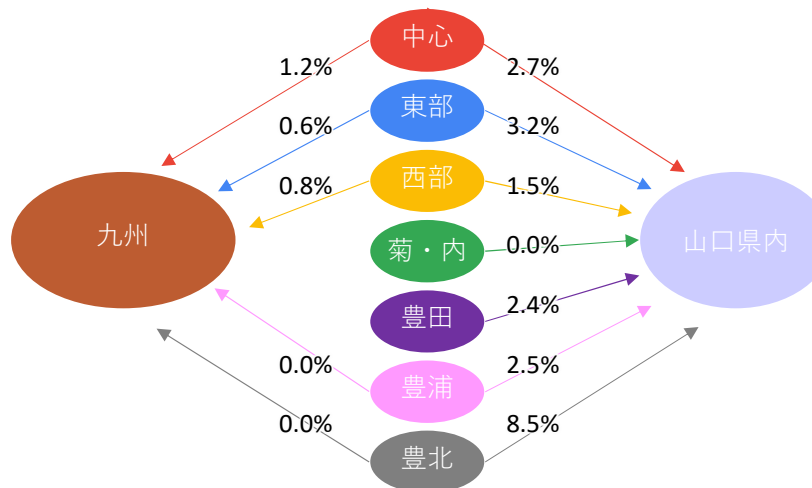


回答者数

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	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

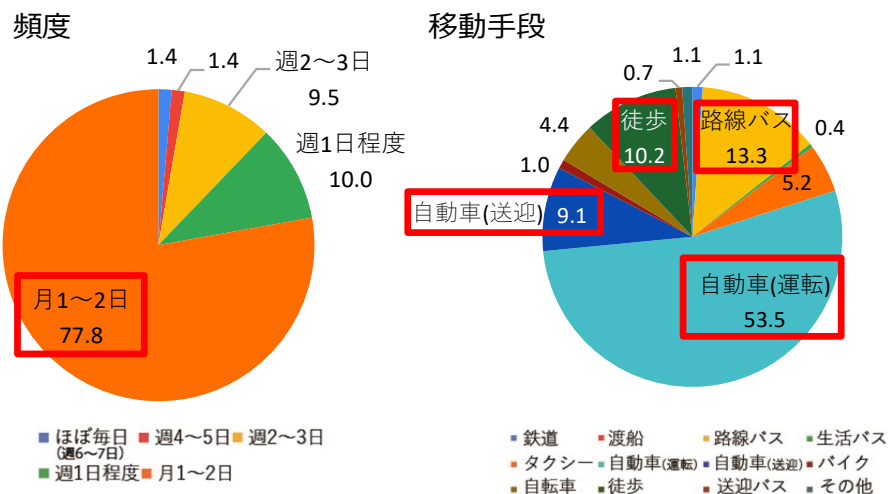
3. 公共交通の現状

3.2 市民アンケート調査結果 (2) 移動の状況 3) 通院・介護 ②頻度・移動手段

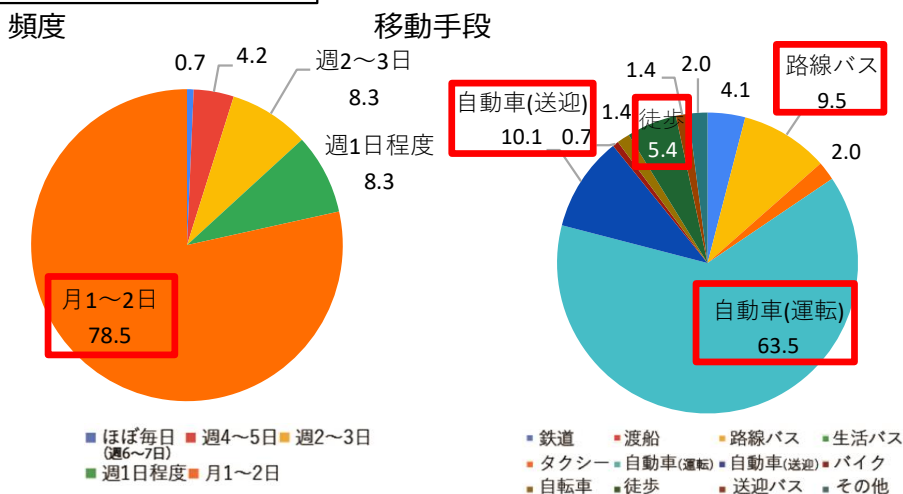
【市街地地域】

- ・頻度：月1～2日の移動が70～80%程度を占めています。
- ・移動手段：自動車（運転）が約50～60%を占めており、次いで路線バス10～14%程度、自動車（送迎）9～10%程度、徒歩が5～10%程度となっています。

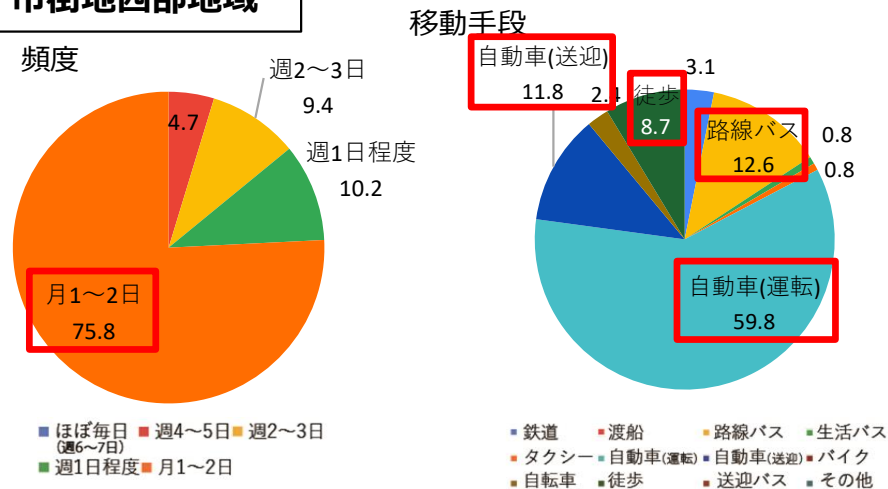
市街地中心地域



市街地東部地域



市街地西部地域



3. 公共交通の現状

3.2 市民アンケート調査結果 (2) 移動の状況 3) 通院・介護 ②頻度・移動手段

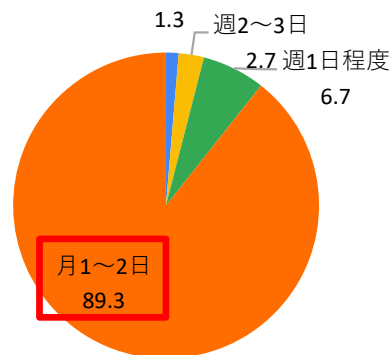
【4地域(菊川・内日地域、豊田地域、豊浦地域、豊北地域)】

・頻度：月1～2日の移動が85～90%程度を占めています。

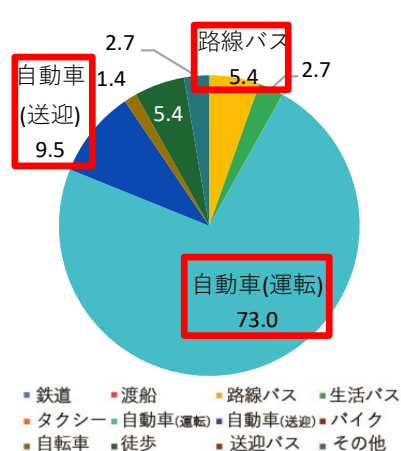
・移動手段：自動車（運転）が約60～70%を占めており、次いで自動車（送迎）9～10%程度、路線バス5～9%程度となっています。

菊川・内日地域

頻度

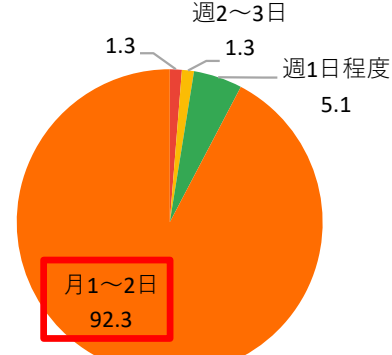


移動手段

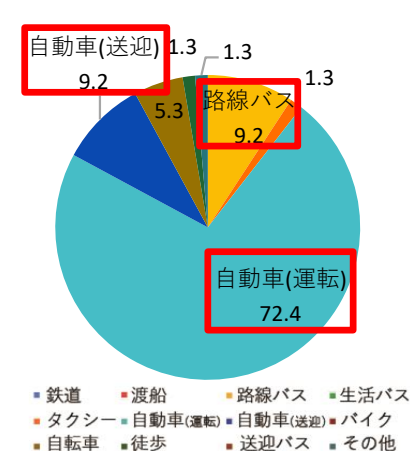


豊田地域

頻度

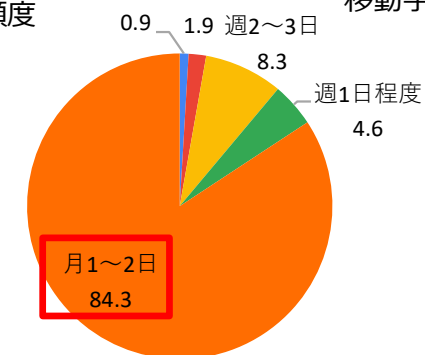


移動手段

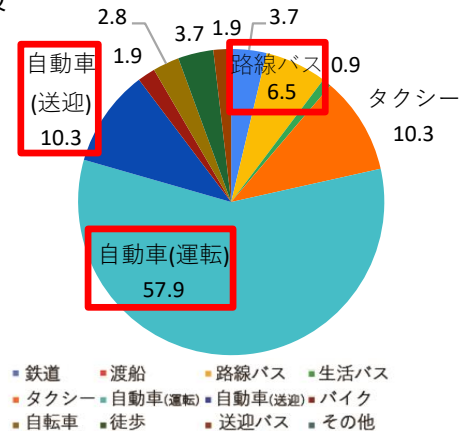


豊浦地域

頻度

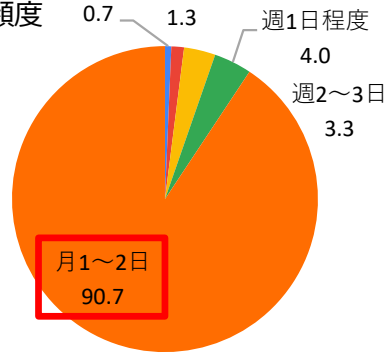


移動手段

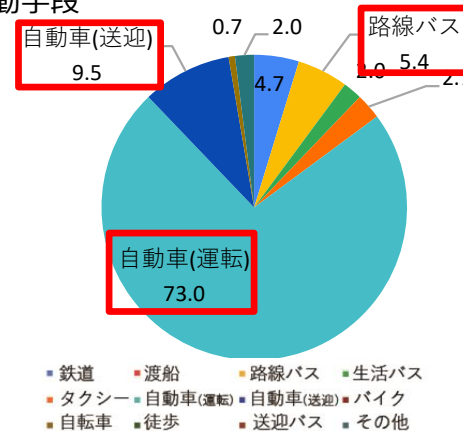


豊北地域

頻度



移動手段

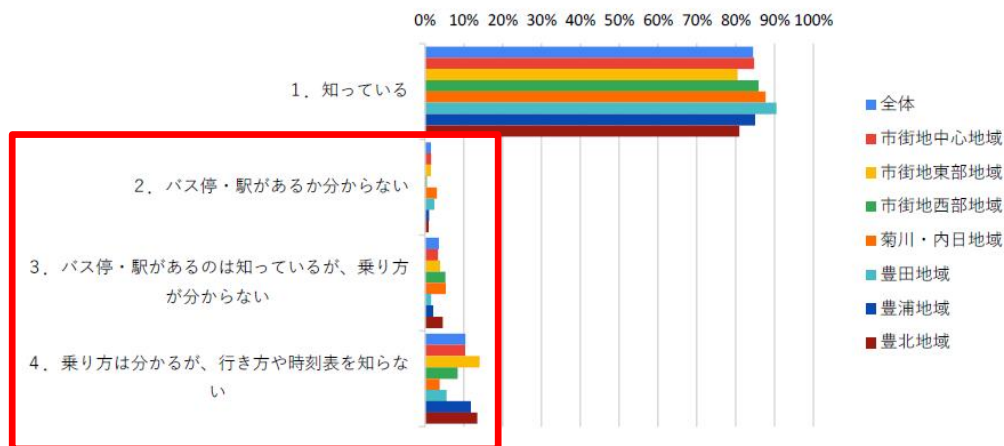


3. 公共交通の現状

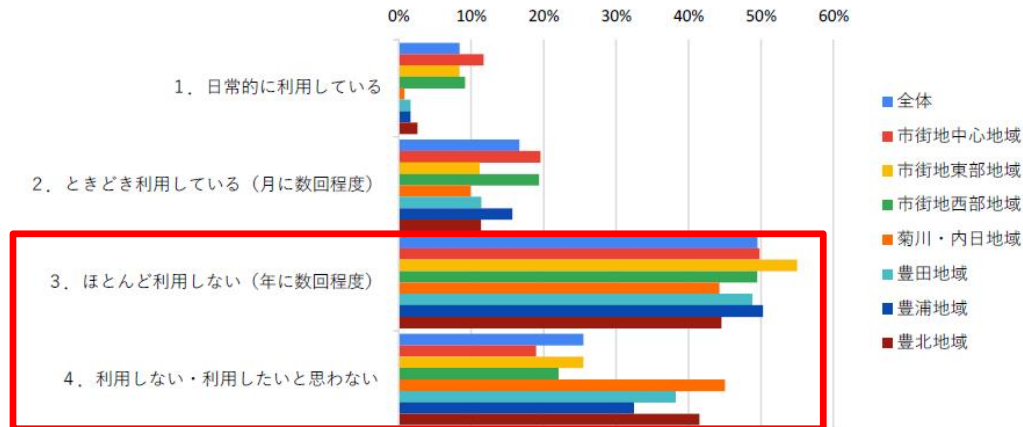
3.2 市民アンケート調査結果 (3) 公共交通の利用実態 1) 認知度・利用頻度

- 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、10%は「乗り方は分かるが、行き先や時刻表」を知らない、5%は「バス停・駅があるか分からない」「乗り方が分からない」と回答しています。
- 公共交通の利用頻度では、「日常的に利用している」が8.54%、「ときどき利用している」が16.8%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75%を占めています。特に4地域(菊川・内日地域、豊田地域、豊浦地域、豊北地域)では、「利用しない・利用したいと思わない」の割合が高くなっています。

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



構成比 (%)	(n)	1. 知っている	2. バス停・駅があるか分からない	3. バス停・駅があるのは知っているが、乗り方が分からない	4. 乗り方は分かるが、行き方や時刻表を知らない
全体	2418	84.5	1.5	3.6	10.4
市街地中心地域	1315	84.7	1.6	3.3	10.3
市街地東部地域	256	80.5	1.6	3.9	14.1
市街地西部地域	190	85.8	0.5	5.3	8.4
菊川・内日地域	130	87.7	3.1	5.4	3.8
豊田地域	126	90.5	2.4	1.6	5.6
豊浦地域	186	84.9	1.1	2.2	11.8
豊北地域	215	80.9	0.9	4.7	13.5

は全体より10ポイント、
 は全体より5ポイント以上高いセル
 は全体より10ポイント、
 は全体より5ポイント以上低いセル

構成比 (%)	(n)	1. 日常的に利用している	2. ときどき利用している (月に数回程度)	3. ほとんど利用しない (年に数回程度)	4. 利用しない・利用したいと思わない
全体	2393	8.4	16.6	49.5	25.5
市街地中心地域	1288	11.7	19.6	49.8	18.9
市街地東部地域	251	8.4	11.2	55.0	25.5
市街地西部地域	186	9.1	19.4	49.5	22.0
菊川・内日地域	131	0.8	9.9	44.3	45.0
豊田地域	123	1.6	11.4	48.8	38.2
豊浦地域	185	1.6	15.7	50.3	32.4
豊北地域	229	2.6	11.4	44.5	41.5

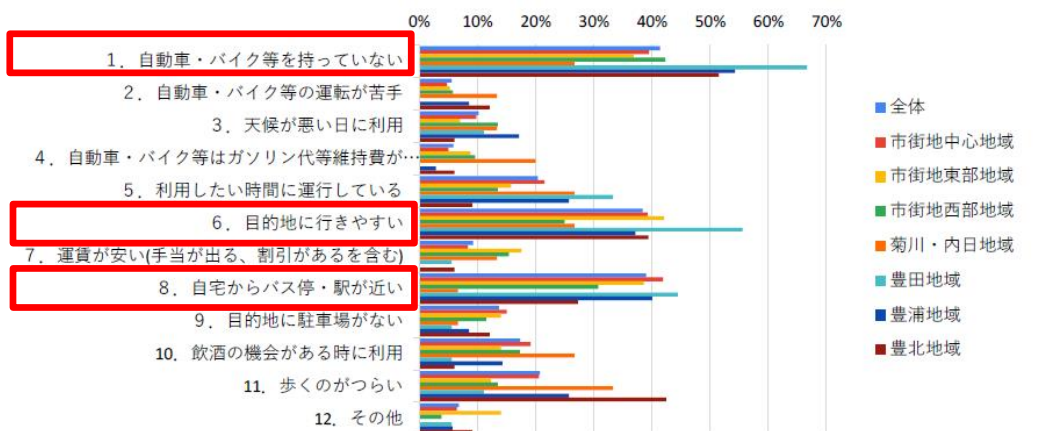
は全体より10ポイント、
 は全体より5ポイント以上高いセル
 は全体より10ポイント、
 は全体より5ポイント以上低いセル

3. 公共交通の現状

3.2 市民アンケート調査結果 (3) 公共交通の利用実態 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。
- 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。

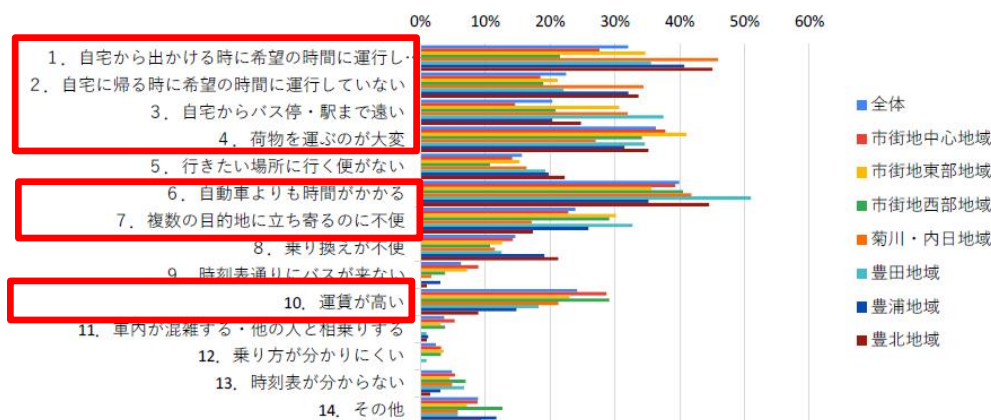
公共交通を利用する理由（便利に感じる点）



構成比 (%)	(n)	1. 自動車・バイク等を持っていない	2. 自動車・バイク等の運転が苦手	3. 天候が悪い日に利用	4. 自動車・バイク等はガソリン代等維持費がかかる	5. 利用したい時間に運行している	6. 目的地に行きやすい	7. 運賃が安い(手当が出る、割引があるを含む)	8. 自宅からバス停・駅が近い	9. 目的地に駐車場がない	10. 飲酒の機会がある時に利用	11. 歩くのがつらい	12. その他
全体	628	41.4	5.6	10.2	5.9	20.4	38.4	9.2	39.0	13.7	17.4	20.7	6.8
市街地中心地域	418	39.5	4.8	9.8	5.0	21.5	39.2	8.4	41.9	15.1	19.1	20.6	6.5
市街地東部地域	57	36.8	5.3	7.0	8.8	15.8	42.1	17.5	38.6	14.0	14.0	12.3	14.0
市街地西部地域	52	42.3	5.8	13.5	9.6	13.5	25.0	15.4	30.8	11.5	17.3	13.5	3.8
菊川・内日地域	15	26.7	13.3	13.3	20.0	26.7	26.7	13.3	6.7	6.7	26.7	33.3	0.0
豊田地域	18	66.7	0.0	11.1	0.0	33.3	55.6	5.6	44.4	5.6	5.6	11.1	5.6
豊浦地域	35	54.3	8.6	17.1	2.9	25.7	37.1	0.0	40.0	8.6	14.3	25.7	5.7
豊北地域	33	51.5	12.1	6.1	6.1	9.1	39.4	6.1	27.3	12.1	6.1	42.4	9.1

は全体より10ポイント、
 は全体より5ポイント以上高いセル
 は全体より10ポイント、
 は全体より5ポイント以上低いセル

公共交通を利用しない理由（不便・不満を感じる点）



構成比 (%)	(n)	1. 自宅から出かける時に希望の時間に運行していない	2. 自宅に帰る時に希望の時間に運行していない	3. 自宅からバス停・駅まで遠い	4. 荷物を運ぶのが大変	5. 行きたい場所に行く便がない	6. 自動車よりも時間がかかる	7. 複数の目的地に立ち寄るの不便	8. 乗り換えが不便	9. 時刻表通りにバスが来ない	10. 運賃が高い	11. 車内が混雑する・他の人と相乗りする	12. 乗り方が分かりにくい	13. 時刻表が分からない	14. その他
全体	2092	32.1	22.5	20.4	36.3	15.6	39.9	23.9	14.6	6.3	24.2	3.7	2.4	4.9	8.9
市街地中心地域	1122	27.6	18.5	14.6	37.8	14.2	39.3	22.8	14.3	8.9	28.7	5.3	3.2	5.3	8.8
市街地東部地域	222	34.7	21.2	30.6	41.0	15.3	35.6	30.2	12.6	7.2	23.0	3.2	3.6	4.5	7.2
市街地西部地域	158	21.5	19.0	20.9	34.2	10.8	40.5	29.1	10.8	3.8	29.1	3.8	3.2	7.0	12.7
菊川・内日地域	122	45.9	34.4	32.0	27.0	16.4	41.8	17.2	11.5	1.6	21.3	0.0	0.0	4.9	5.7
豊田地域	104	35.6	22.1	37.5	34.6	19.2	51.0	32.7	12.5	0.0	18.3	1.0	1.0	6.7	5.8
豊浦地域	162	40.7	32.1	20.4	31.5	19.8	35.2	25.9	19.1	3.1	14.8	1.2	0.0	3.1	11.7
豊北地域	202	45.0	33.7	24.8	35.1	22.3	44.6	17.3	21.3	1.0	8.9	1.0	0.0	1.5	9.4

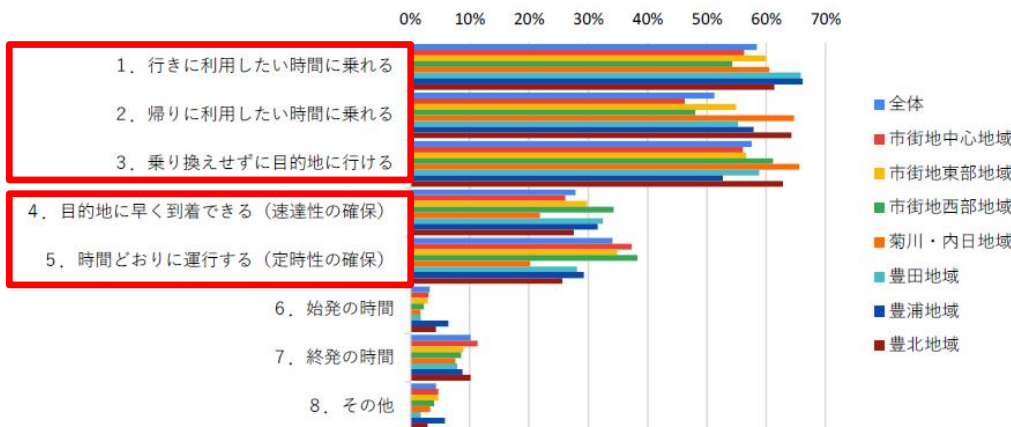
は全体より10ポイント、
 は全体より5ポイント以上高いセル
 は全体より10ポイント、
 は全体より5ポイント以上低いセル

3. 公共交通の現状

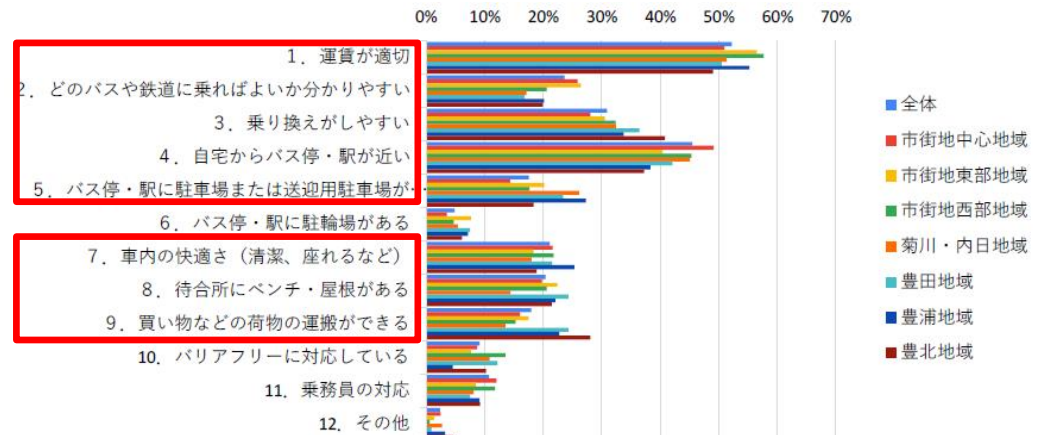
3.2 市民アンケート調査結果 (4) 今後の公共交通について 1) 求める要素

- 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。
- 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、座れるなど）」「待合所にベンチ・屋根がある」「買い物など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。

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）



構成比 (%)	(n)	1. 行きに利用したい時間に乗れる	2. 帰りに利用したい時間に乗れる	3. 乗り換えせずに目的地に行ける	4. 目的地に早く到着できる (速達性の確保)	5. 時間どおりに運行する (定時性の確保)	6. 始発の時間	7. 終発の時間	8. その他
全体	2508	58.4	51.3	57.5	27.8	34.0	3.2	10.2	4.3
市街地中心地域	1342	56.2	46.2	56.1	26.1	37.3	3.0	11.3	4.7
市街地東部地域	267	60.0	54.9	56.6	29.8	34.9	3.0	8.9	4.7
市街地西部地域	192	54.3	48.0	61.1	34.3	38.3	2.3	8.6	4.0
菊川・内日地域	135	60.5	64.7	65.5	21.8	20.2	1.7	7.6	3.4
豊田地域	114	65.8	55.3	58.8	32.5	28.1	1.8	7.9	1.8
豊浦地域	171	66.1	57.9	52.6	31.6	29.2	6.4	8.8	5.8
豊北地域	241	61.4	64.3	62.8	27.5	25.6	4.3	10.1	2.9

は全体より10ポイント、 は全体より5ポイント以上高いセル
 は全体より10ポイント、 は全体より5ポイント以上低いセル

構成比 (%)	(n)	1. 運賃が適切	2. どのバスや鉄道に乗ればよいか分かりやすい	3. 乗り換えがしやすい	4. 自宅からバス停・駅が近い	5. バス停・駅に駐車場または送迎用駐車場がある	6. バス停・駅に送迎用駐車場がある	7. 清潔、車内座れる適さ	8. 待合所にベンチ・屋根がある	9. 買い物などの荷物の運搬ができる	10. バリアフリーに対応している	11. 乗務員の対応	12. その他
全体	2154	52.2	14.7	19.8	29.7	10.1	3.3	14.3	12.9	11.7	6.2	7.0	1.4
市街地中心地域	1193	51.0	25.9	28.1	49.1	14.3	3.5	21.6	19.8	16.0	8.7	12.0	2.4
市街地東部地域	223	56.5	26.5	30.5	40.4	20.2	7.6	18.4	22.4	17.5	7.6	8.5	1.3
市街地西部地域	170	57.6	20.6	32.4	45.3	17.6	4.7	21.8	20.6	15.3	13.5	11.8	0.6
菊川・内日地域	111	51.4	17.1	32.4	45.0	26.1	5.4	18.0	14.4	13.5	10.8	8.1	2.7
豊田地域	107	50.5	16.8	36.4	42.1	23.4	7.5	21.5	24.3	24.3	12.1	7.5	0.9
豊浦地域	154	55.2	20.1	33.8	38.3	27.3	7.1	25.3	22.1	22.7	4.5	9.1	3.2
豊北地域	196	49.0	19.9	40.8	37.2	18.4	6.1	18.9	21.4	28.1	10.2	9.2	4.6

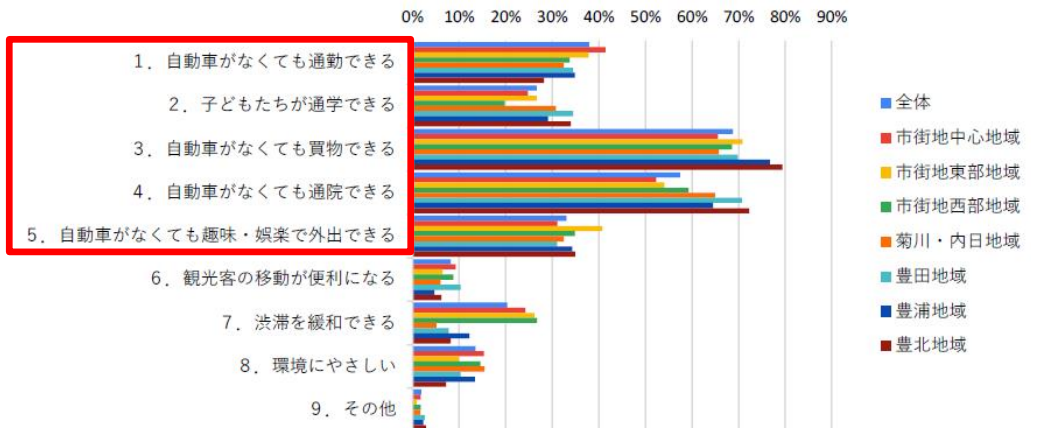
は全体より10ポイント、 は全体より5ポイント以上高いセル
 は全体より10ポイント、 は全体より5ポイント以上低いセル

3. 公共交通の現状

3.2 市民アンケート調査結果 (4) 今後の公共交通について 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、「自動車がなくとも買い物できる」が約7割、「自動車がなくとも通院できる」が約6割、「自動車がなくとも通勤できる」が約4割、「自動車がなくとも趣味・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。
- 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割であり、豊浦地域でやや高い傾向になっています。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、豊田地域、豊北地域でやや高い傾向になっています。

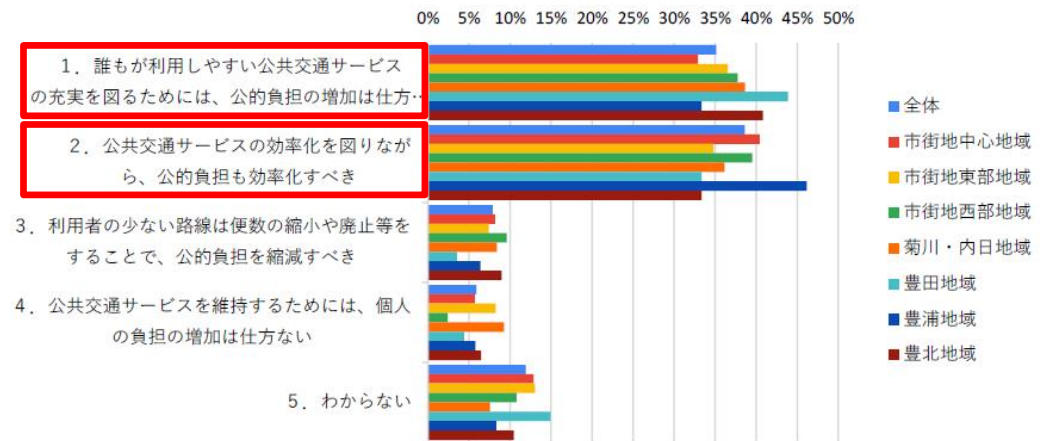
公共交通の役割として期待すること



構成比 (%)	(n)	1. 自動車がなくとも通勤できる	2. 子どもたちが通学できる	3. 自動車がなくとも買い物できる	4. 自動車がなくとも通院できる	5. 自動車がなくとも趣味・娯楽で外出できる	6. 観光客の移動が便利になる	7. 渋滞を緩和できる	8. 環境にやさしい	9. その他
全体	2233	37.9	26.6	68.7	57.5	33.0	8.2	20.3	13.5	1.8
市街地中心地域	1214	41.4	24.8	65.6	52.3	31.1	9.2	24.2	15.3	1.7
市街地東部地域	233	37.8	26.6	70.8	54.1	40.8	6.4	26.2	9.9	0.9
市街地西部地域	172	33.7	19.8	68.6	59.3	34.9	8.7	26.7	14.5	1.7
菊川・内日地域	117	32.5	30.8	65.8	65.0	32.5	6.0	5.1	15.4	1.7
豊田地域	116	34.5	34.5	69.8	70.7	31.0	10.3	7.8	10.3	2.6
豊浦地域	172	34.9	29.1	76.7	64.5	34.3	4.7	12.2	13.4	2.3
豊北地域	209	28.2	34.0	79.4	72.2	34.9	6.2	8.1	7.2	2.9

は全体より10ポイント、
 は全体より5ポイント以上高いセル
 は全体より10ポイント、
 は全体より5ポイント以上低いセル

公共交通サービス維持に向けた公的負担のあり方



構成比 (%)	(n)	1. 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	2. 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	3. 利用者の少ない路線は便数の縮小や廃止等を行うことで、公的負担を縮減すべき	4. 公共交通サービスを維持するためには、個人の負担の増加は仕方ない	5. わからない
全体	2178	35.1	38.6	7.9	5.9	11.9
市街地中心地域	1176	32.9	40.4	8.2	5.7	12.8
市街地東部地域	230	36.5	34.8	7.4	8.3	13.0
市街地西部地域	167	37.7	39.5	9.6	2.4	10.8
菊川・内日地域	119	38.7	36.1	8.4	9.2	7.6
豊田地域	114	43.9	33.3	3.5	4.4	14.9
豊浦地域	156	33.3	46.2	6.4	5.8	8.3
豊北地域	201	40.8	33.3	9.0	6.5	10.4

は全体より10ポイント、
 は全体より5ポイント以上高いセル
 は全体より10ポイント、
 は全体より5ポイント以上低いセル

3. 公共交通の現状

3.3 交通事業者・総合支所ヒアリング調査結果 (1) 交通事業者

事業者	ヒアリング内容
バス事業者 (サンデン交通)	<ul style="list-style-type: none">・現在の路線網は<u>下関駅および新下関駅へ集中している</u>形であり、駅に近づくほど多くの路線が重複して運行している。(下関駅～長府間は、利用者も多く10～15分間隔での運行)・他市に跨る長大路線は、補助金を受けながら維持している。・人口減少に加え、コロナ禍のバス利用者の減少によって、当初想定の<u>10年先の利用者減少局面</u>に。・バス路線の維持は、利用促進策だけでは追いつかないため、効率化に向けた再編を繰り返していく。・しかしながら、<u>運転手の高齢化、2024年問題への対応のためには便数を減らさざるを得ない状況</u>。・子どもを対象としたバス利用促進策によって、将来の利用に繋げたい。・高校生のスクール便を運行しているが、運行補助は受けていない。・<u>インバウンドに向けて、シンプルな情報発信、デジタル化の推進が有効</u>。・安岡、山の田、旭、東駅、秋根、印内、才川での渋滞が慢性化(30分以上の遅れが発生)・<u>市のまちづくり施策、福祉施策との連携が必要</u>。
バス事業者 (ブルーライン交通)	<ul style="list-style-type: none">・豊浦地域・豊北地域・豊田地域の幹線軸を運行している。コロナ禍で利用者は2割程度減少。・<u>補助金による補填が不可欠な状態</u>であり、補助金が減額となった場合は、路線の廃止や減便を検討しなければならない。・中型車両(定員:40人)を使用しているが、時間帯によっては座席に座れない状況も発生している。保有する車両は中古バスがほとんどで、<u>老朽化が進んでいるが、入れ替えは困難な状態</u>である。・生活バスとの乗り換え利用については想定してない。・豊北エリア、豊浦エリアでは、<u>路線バスと重複する形でNPO法人による病院への無料送迎が運行</u>されている。通院者に限らず、買物等でも利用できる。
タクシー協会	<ul style="list-style-type: none">・全国的な課題としてタクシー業界は従業員の確保に苦慮しており、2024年問題が拍車をかけており、<u>人材確保は最も重要な課題</u>。・乗務員を深夜帯に常駐させるコストに見合う利用がないため、乗務員の配置には支援策が必要。・<u>免許返納者への1割引</u>は協会の全社(事業者負担)が導入している。・<u>下関市とタクシーによる観光ツアー</u>を企画(角島までの弾丸ツアーでタクシーを3時間貸切し、1万円程度の費用を市が半額補助)したが、利用者からは好評。

3. 公共交通の現状

3.3 交通事業者・総合支所ヒアリング調査結果 (2) 総合支所

事業者	ヒアリング内容
菊川総合支所	<ul style="list-style-type: none"> ・生活バスをR4.10に大幅再編。市街地に生活利便施設が集積しているため、利用ニーズを踏まえて、<u>全路線が市街地を周回するルート</u>を設定。 ・利用者は年々減少傾向も、再編以降は1便ごとの利用者数は増加。 ・利用者の多くは高齢者や子ども等の交通弱者で、<u>利用者の1/4は放課後クラブの児童</u>(学校敷地内に児童クラブがないため)となっている。 ・R6.1にバスターミナルを整備予定(総合支所の裏)であり、待合機能を設ける。 ・縦ノ木・保木線(区域運行)で貨客混載を行っている。 ・<u>児童クラブ移転に伴う利用状況を踏まえた見直しや高校統廃合後のバス路線の維持</u>が課題であり、生活バスの小月延伸の要望もあるが、バス事業者との役割分担が必要。
豊田総合支所	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>デマンド式の区域運行</u>で、居住地側の停留所(集会所等)と自宅近く(住所単位でバス停を登録)の移動、停留所又は自宅近くと中心部への移動、中心部内の移動に使える。現在は特定の人が多く利用。<u>利用方法(運行方法)が複雑なため、乗りたいのに乗れないという意見</u>もある。 ・生活バスがなくなると地域から撤退の可能性がある事業者もいる(タクシー交通存続に影響)。<u>タクシー運賃に対する費用助成</u>なども選択肢の1つとして考えられる。 ・小学校2校のうち1校が廃校に。今出線はスクールバスを兼ねているため、<u>再編が課題</u>となるかも。
豊浦総合支所	<ul style="list-style-type: none"> ・主に豊北からは豊浦へ、病院や買い物目的でバスが利用されている。ただし、豊北の生活バスとブルーライン交通の路線バスの接続は配慮されていない。 ・<u>NPO法人が高齢者の移動手段として、福祉交通を無償運行</u>している。現在の運行は月曜から金曜で、運行範囲を拡大している。豊北から豊浦までの移動もカバーしている。利用者は年々増えている。運行本数は限られているが、高齢者の生活スタイルにあった時間帯や運行方法(自宅近くで乗降できる)であることと、無償であることが好評。しかしながら、撤退リスクも存在する。 ・ブルーライン交通や福祉交通の利用状況、福祉交通の特徴(運行時間や運行方法)を踏まえて、<u>効率的、持続的な生活交通を検討していく必要がある</u>。
豊北総合支所	<ul style="list-style-type: none"> ・ぐるりん矢玉・二見循環線は廃止されたバス路線の代替路線として設定。 ・北宇賀・滝部線はブルーライン交通の路線と重複するところにはバス停を設置していない。 ・町内での生活として買い物や通院で利用されている。豊浦病院に通うためにJRに乗り継いでいる人もいるため、<u>JRとの乗継を重視した時刻表を設定</u>。 ・<u>タクシーの乗り合い利用など、交通空白地域への対応</u>についても今後検討していきたい。

4. 地域公共交通の課題と方向性

4.1 市全体の課題と方向性

- 人口減少による過疎化、高齢化が著しく、学校の統廃合等などの影響によって日常生活における足の確保が深刻化。
- さらに、コロナ禍による利用者数の減少や2024年問題への対応などから、これまでどおりの公共交通の維持が困難な状況。
- 交通事業者によるサービス提供が困難な地域では、市の生活バスやNPO法人等による移動サービスが補完している現状であるが、交通事業者との共存など将来的な持続性に課題を抱えている。
- 市民の移動手段は自家用車が中心であり、バス路線は中心部では渋滞の影響を受け、郊外は赤字路線を多く抱えている。
- しかしながら、市民の2割は運転免許を保有しておらず、6割以上はいずれは免許返納を検討しており、自動車^が運転できない場合の移動手段として公共交通の必要性が期待されている。ただし、現状では公共交通の利用頻度は低く、バス等の乗り方がわからない、行き先や時刻表を知らないなど公共交通への認知度不足も見られる。
- 今後について、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と、公的負担の増加は仕方ないという意見が多くを占めている。

- 1 まちづくりの考え方に基づきニーズに応じた**利便性の高い公共交通ネットワークの再編**
- 2 多様な連携主体による地域の実情に応じた**持続可能な公共交通体系の構築**
- 3 誰もがわかりやすく、将来にわたって**安全安心して利用できる交通環境の形成**
- 4 地域の足を確保する**公共交通の維持・利用促進に関する市民意識の醸成**