



# 下関市地域公共交通計画（素案） の概要（ポイント）

---

令和6年11月  
下関市



## はじめに

第1章 下関市地域公共交通計画について

第2章 下関市の現状と課題

第3章 計画の目標と基本方針

第4章 目標達成に向けた施策

第5章 計画の評価・推進





## 2. 計画区域

- ・下関市全域

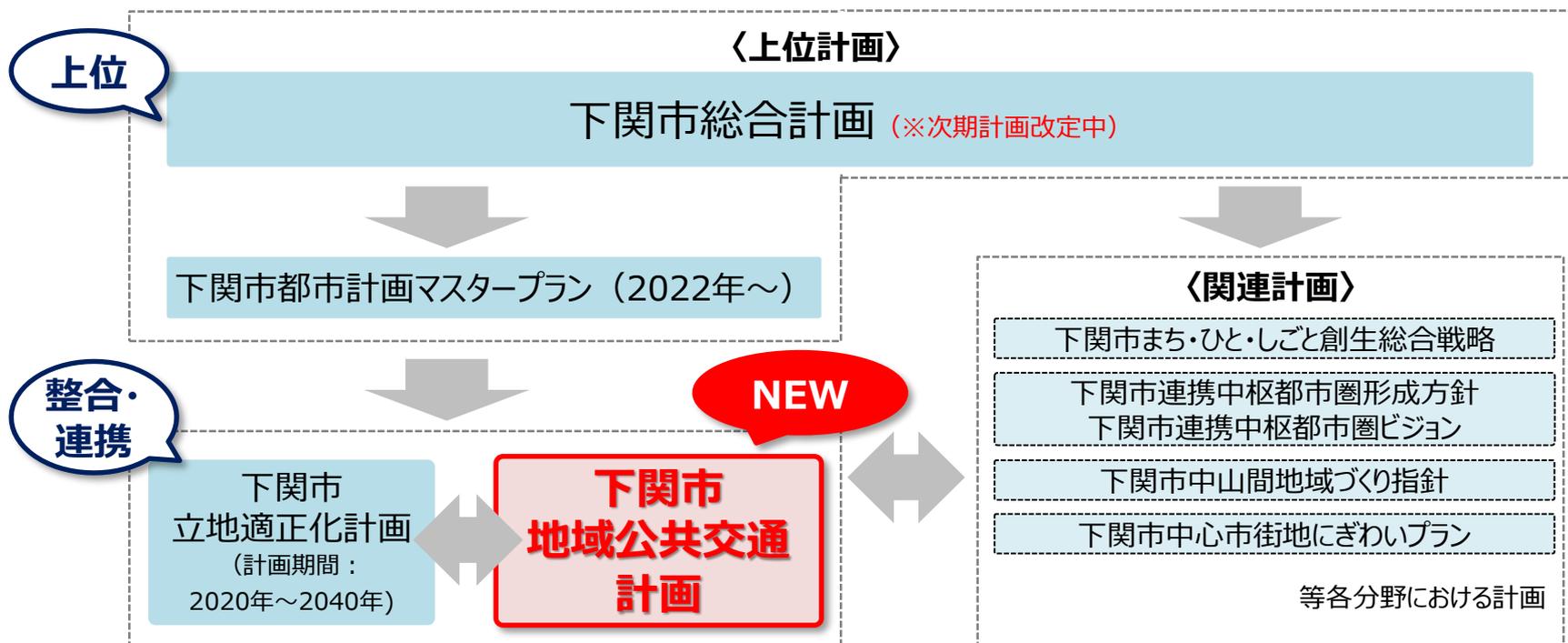
## 3. 計画期間

変更点

- ・ **R7 (2025) 年度～R11 (2029) 年度の5年間**

【参考】 現行「地域公共交通網形成計画」：H29 (2018) 年度～R8 (2027) 年度の10年間

## 4. 計画の位置づけ



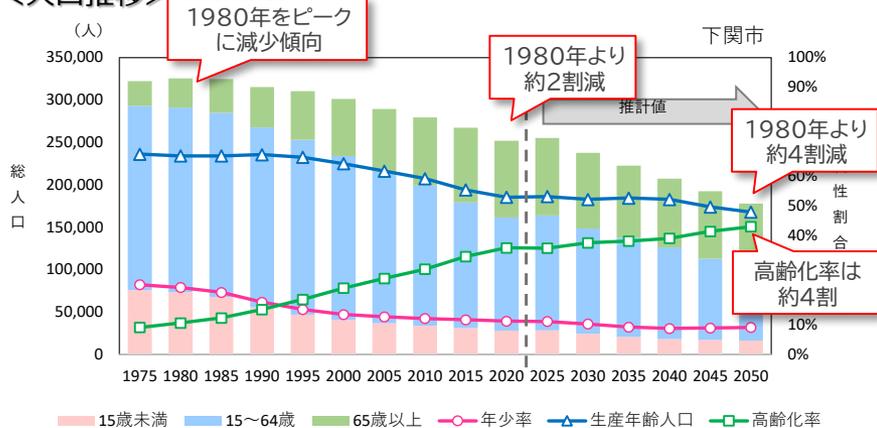
## 1. 社会経済情勢

P2-2

計画書(素案)

### ●人口減少と高齢化の進展（危機的な郊外部）

#### <人口推移>

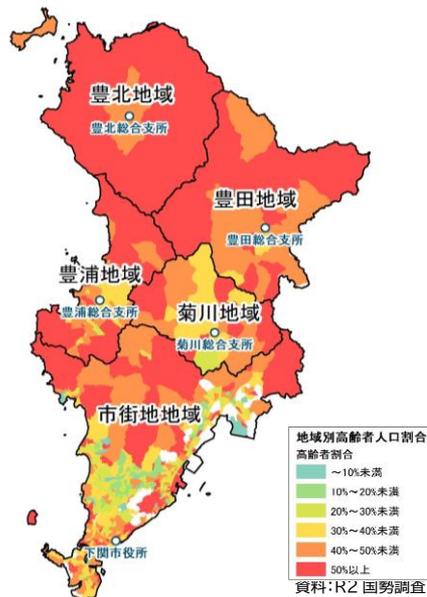


資料：2020年まで→下関市「統計しものせき（地区別）」、  
2025年以降→推計値は国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口』（令和5（2023）年推計）

#### <地域別人口減少及び高齢化率>

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%

特に豊田・豊北地域は人口が半減、半数が65歳以上

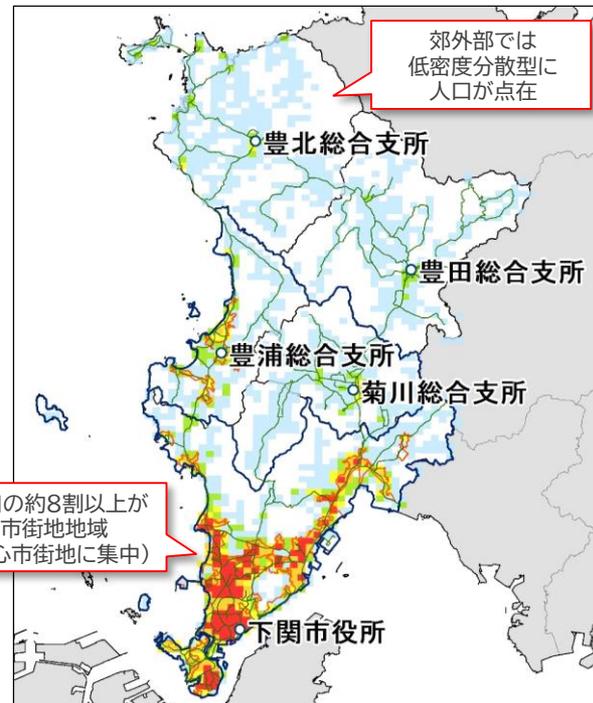


P2-4

計画書(素案)

### ●旧4町は低密度分散型の都市構造（中心市街地との格差）

#### <地域別人口分布>



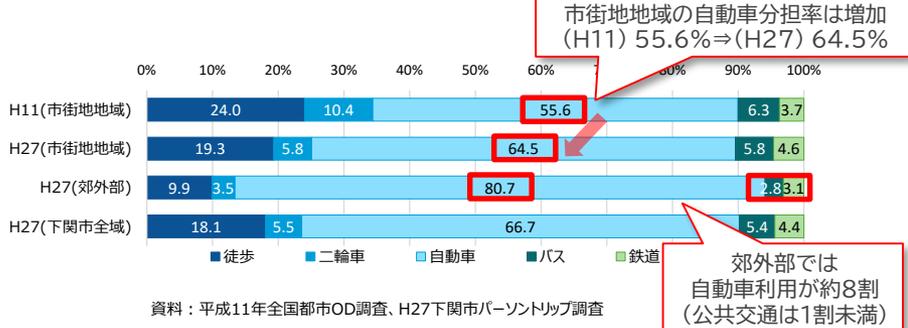
P2-10  
計画書(素案)

## 2. 公共交通の現状と課題

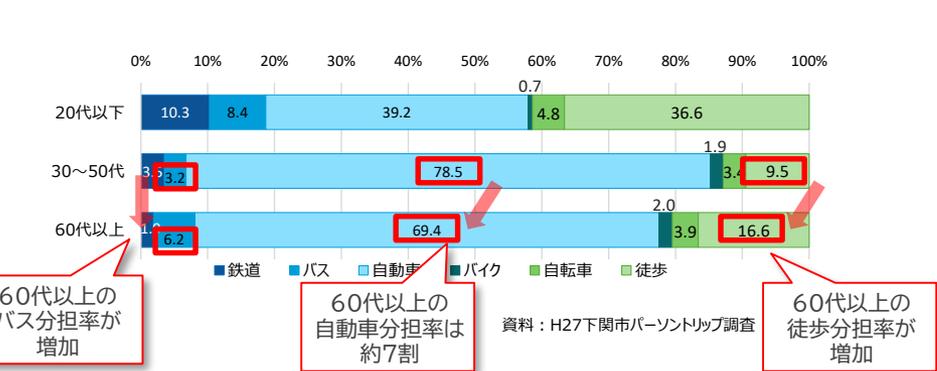
P2-7  
計画書(素案)

### ●自動車に過度に依存した暮らし

#### <代表交通手段分担率の変化>



#### <年齢階層別代表交通手段分担率>

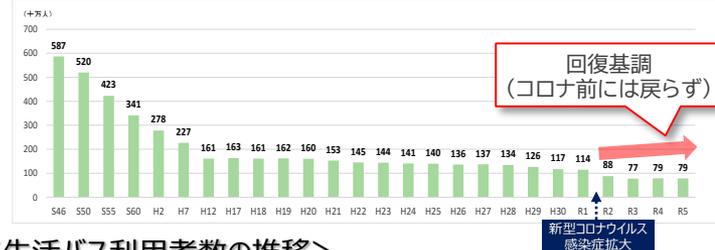


### ●公共交通利用者の減少

#### <鉄道輸送人員の推移>



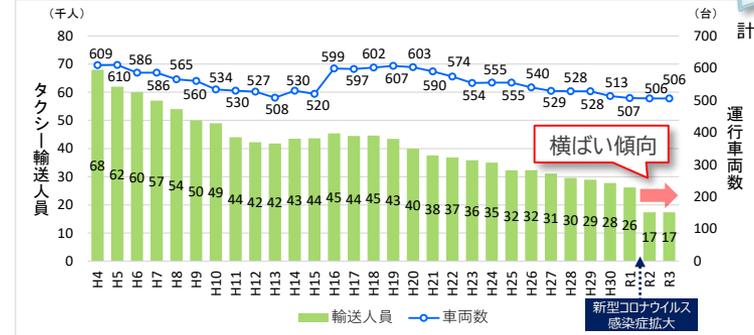
#### <路線バス輸送人員の推移>



#### <生活バス利用者数の推移>



#### <タクシー輸送人員と車両数の推移>



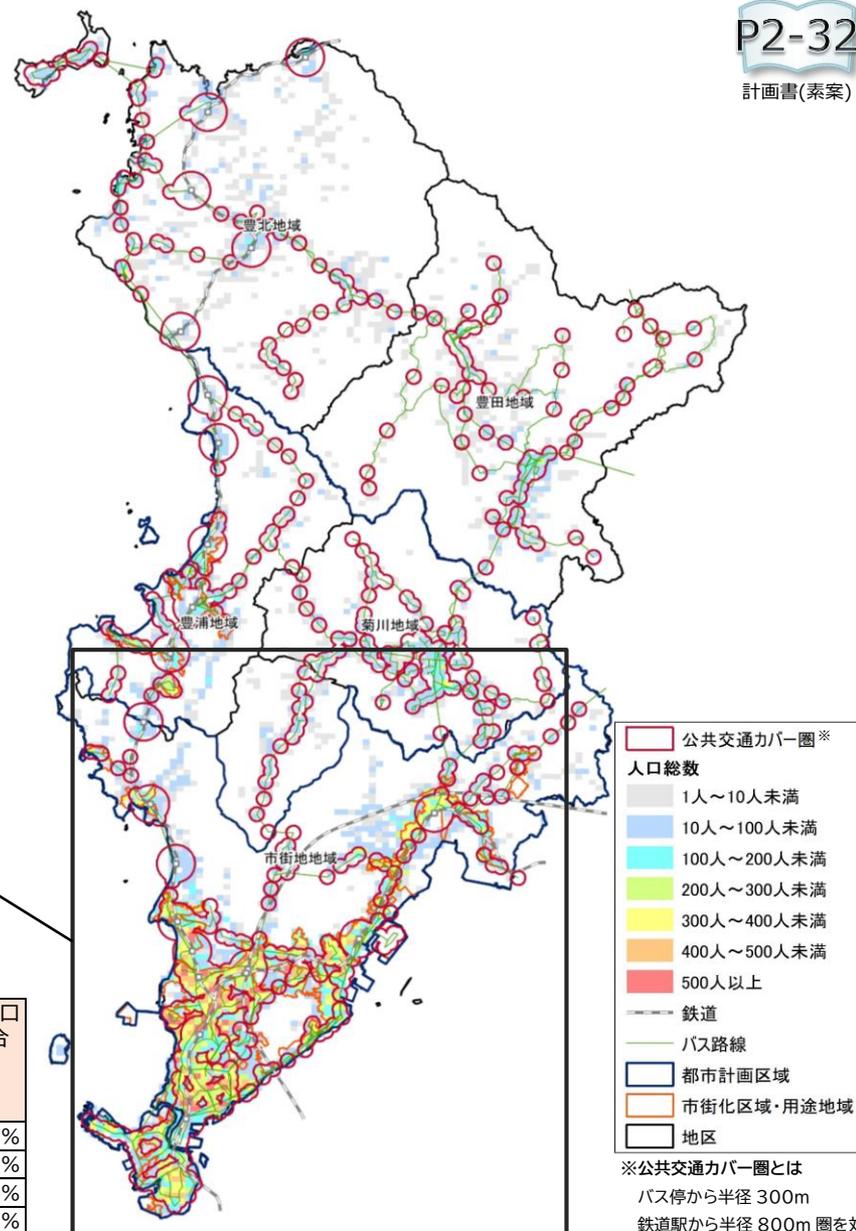
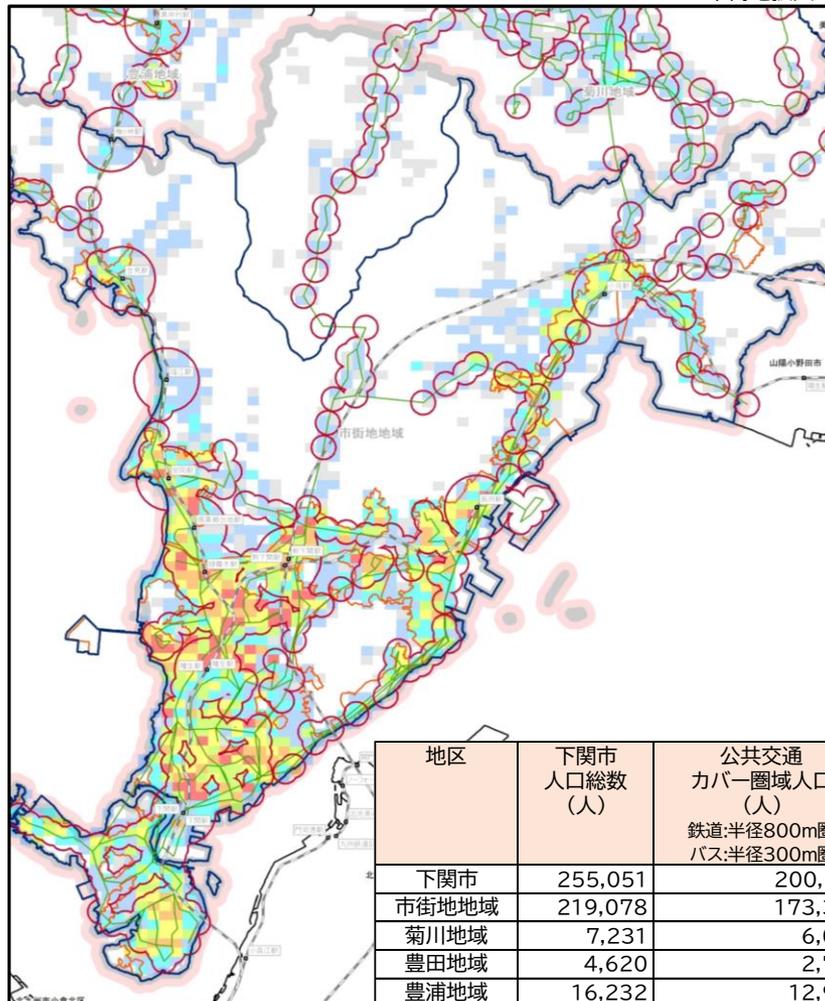
P2-27  
計画書(素案)

## 2. 公共交通の現状と課題

- 鉄道・バスによる人口カバー率は約8割
- 地域によりカバー率に格差あり

<地域別公共交通による人口カバー率>

<市街地拡大>



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GTFSSデータ(R6.3時点)、ブルーライン交通GTFSS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)

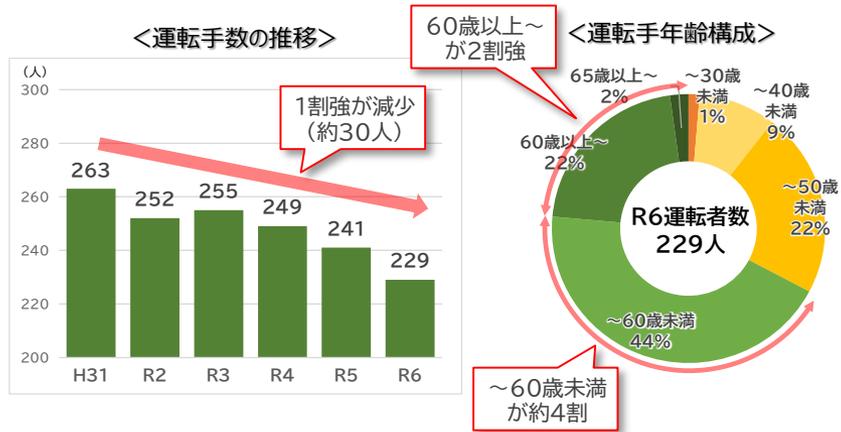
## 2. 公共交通の現状と課題

P2-25

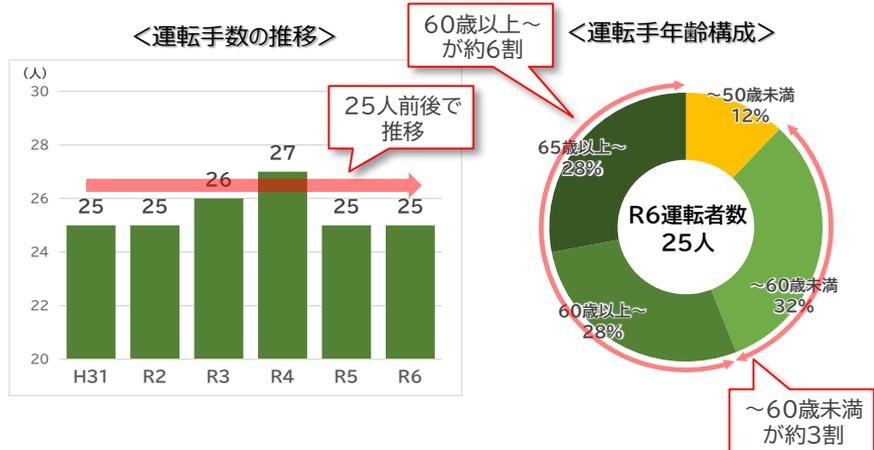
計画書(素案)

### ● 運転手不足・高齢化

#### ■ サンデン交通 (株)



#### ■ ブルーライン交通 (株)



P2-23

計画書(素案)

### ● バス事業者の厳しい経営状況

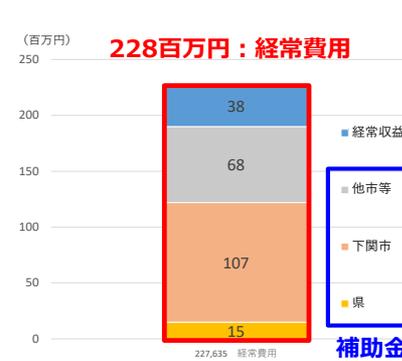
＜経常費用・補助金内訳 (令和5年度)＞

#### ■ サンデン交通 (株)



資料：下関市

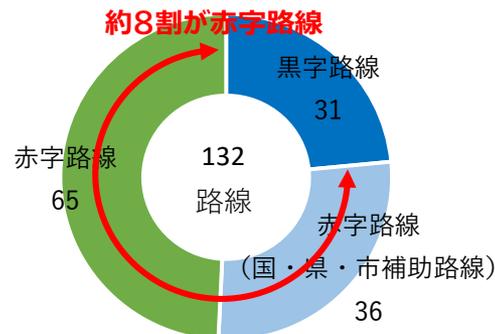
#### ■ ブルーライン交通 (株)



資料：下関市

＜路線別補助構成 (令和5年度)＞

#### ■ サンデン交通 (株)



資料：下関市

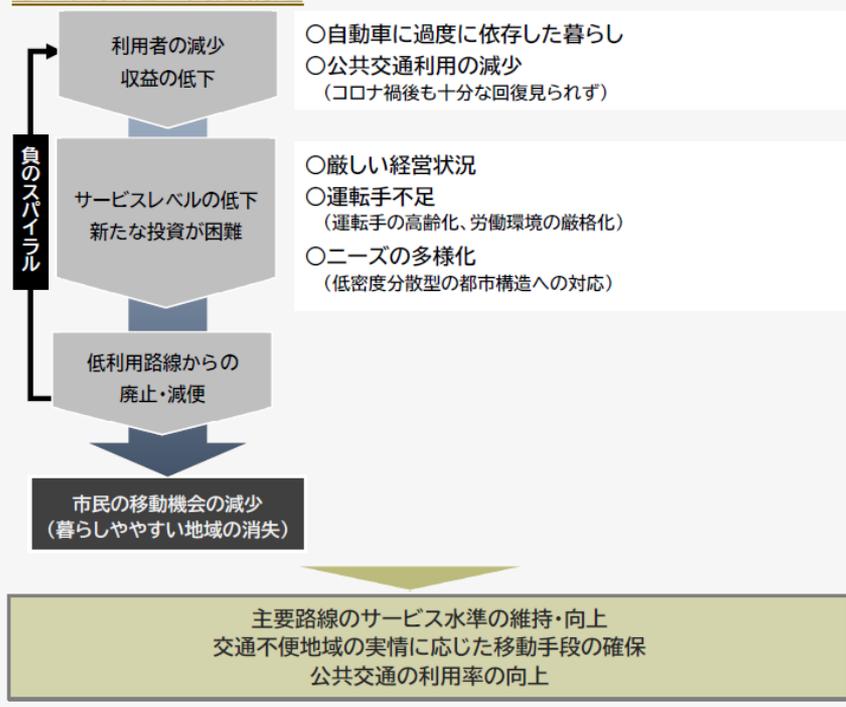
## 1. 計画の目標と基本方針の検討

・公共交通の負スパイラルを解消するため、「達成すべき目標」を定め、各課題に対する3つの基本方針を検討し、方向性を示していく。

### ○背景

- ▶ 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）
  - ・新型コロナウイルス感染症の拡大（新しい生活スタイル・行動変容による利用者減）
  - ・少子化による学校統合、人口減少に伴う市民病院の合併（コースの変化）
  - ・高齢化の進展による移動困難者の増加（交通弱者の増加）
- ▶ 低密度分散型の都市構造
  - ・従来の公共交通サービスの維持の困難、交通不便地域の拡大(カバー率、外出機会の確保)

### ○公共交通の問題構造



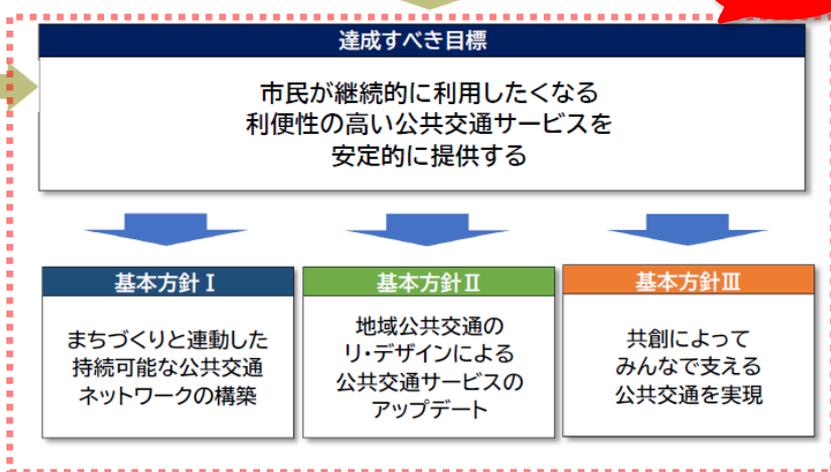
### ○地域公共交通活性化再生法（平成19年制定）

変更点

#### ■改正のポイント

- 【平成26年改正】
  - ・まちづくりとの連携(コンパクトプラスネットワーク)
  - ・面的な公共交通ネットワークの再構築
- 【令和2年改正】
  - ・輸送資源の総動員による移動手段の確保
  - ・効率的・利便性の高い地域公共交通の実現(MaaS、貨客混載、特例法による共同経営など)
- 【令和5年改正】
  - ・地域の関係者の連携と協働の促進(共創など)
  - ・バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充(エリア一括協定、交通DX・GXなど)

NEW



## 2. 基本方針の考え方

### I. まちづくりと連動した持続可能な公共交通ネットワークの構築

#### ① 下関市における将来都市構造（コンパクトプラスネットワークのまちづくり）との連携

NEW

・4つ（都市拠点、地域拠点、集落拠点、拠点間）の取組の方向性を明示。

<将来都市構造図>



#### ■都市拠点

⇒デジタル技術の活用(アプリ等)  
新たな移動手段の検討(ライドシェア等)  
駅を中心としたまちづくり

#### ■地域拠点

⇒路線バス・生活バス・タクシーの維持  
新たな移動手段の検討(グループタクシー等)  
他分野との連携・協働

#### ■集落拠点

⇒あらゆる輸送資源の総動員  
路線バス・生活バス・タクシーの維持  
新たな移動手段の検討(グループタクシー等)  
他分野との連携・協働

#### ■拠点間

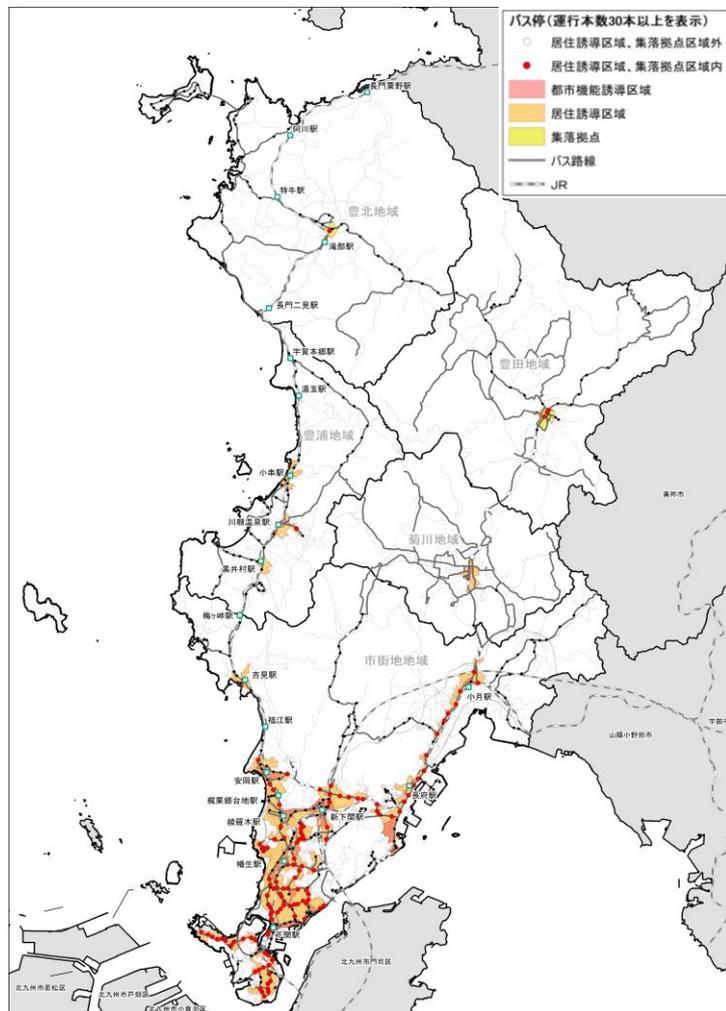
⇒広域的な連携軸を維持  
交通結節点における機能強化

## 2. 基本方針の考え方

### I. まちづくりと連動した持続可能な公共交通ネットワークの構築

#### ② 下関市立地適正化計画との連携

<都市機能誘導区域、居住誘導区域及び集落拠点の設定状況>



■ 地域公共交通網形成計画策定(平成30年3月)

■ 立地適正化計画策定(令和2年1月)

「立地適正化計画」では、長期的な視点で公共交通沿線に居住を誘導するための居住誘導区域を設定

居住誘導区域

⇒鉄道駅の利用圏(半径800m)及びバス停の利用圏(半径300m)、運行本数がおおむね30本/日以上(片道)のバス路線沿線に設定



居住誘導区域内における公共交通の利便性を高めることを目的に...



・立地適正化計画の考え方を「地域公共交通計画」の方にも反映



## 2. 基本方針の考え方

### I. まちづくりと連動した持続可能な公共交通ネットワークの構築

#### ③ 特別維持路線の設定

**NEW**

・立地適正化計画と連携し、本市において特に重要な公共交通網を「特別維持路線」(検討中)と位置づけ、持続可能な機能の確保に取り組む路線。

#### 特別維持路線

本市においてコンパクトプラスネットワークのまちづくりを支える重要な公共交通ネットワークと位置づけ、持続可能な確保・維持に努める路線とします。

#### 幹線

都市拠点と各拠点間を連絡する公共交通による骨格軸として位置づけ、高次都市機能を市域全体で享受できるようにネットワークを形成する路線。

#### 支線

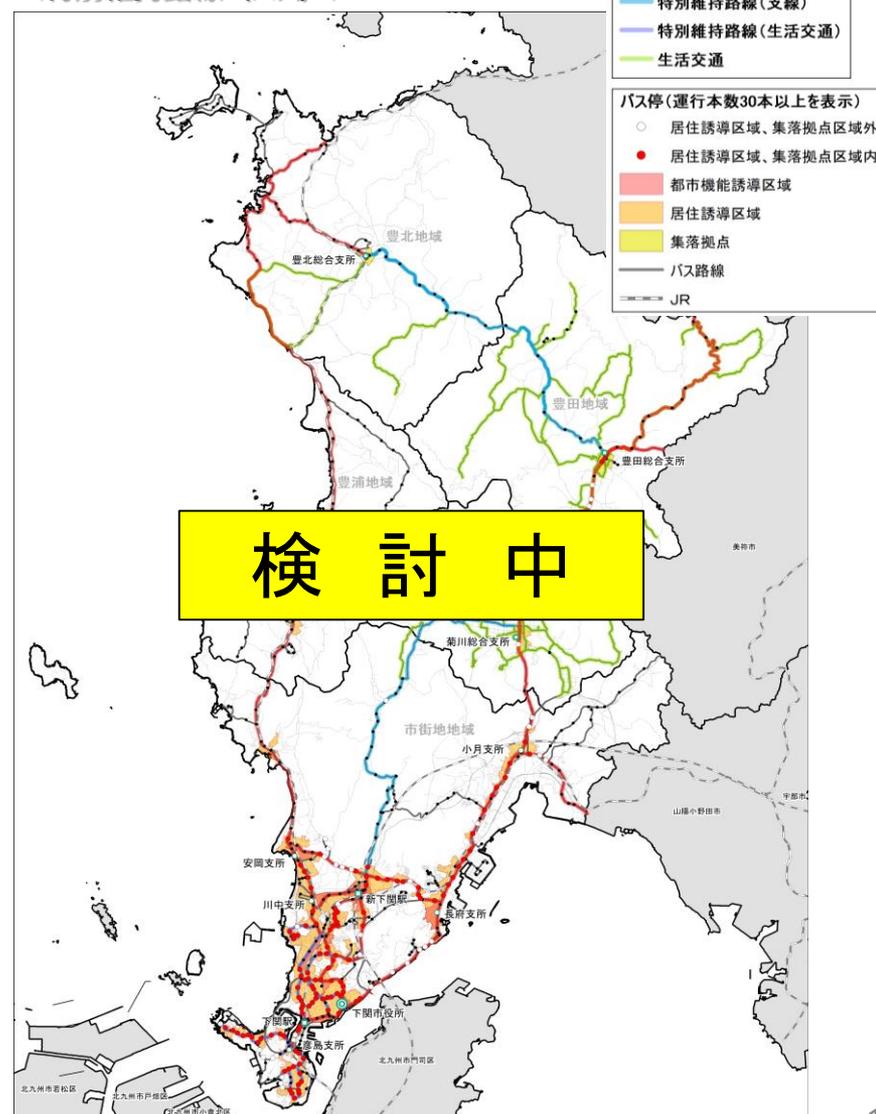
各拠点間を連絡する公共交通による連携軸として位置づけ、地域拠点間のネットワークを形成する路線。

#### 生活交通

(居住誘導区域内)

居住誘導区域内の交通利便性を維持するため、サービスレベルの維持・強化を図る路線。

<特別維持路線(バス)>



## 2. 基本方針の考え方

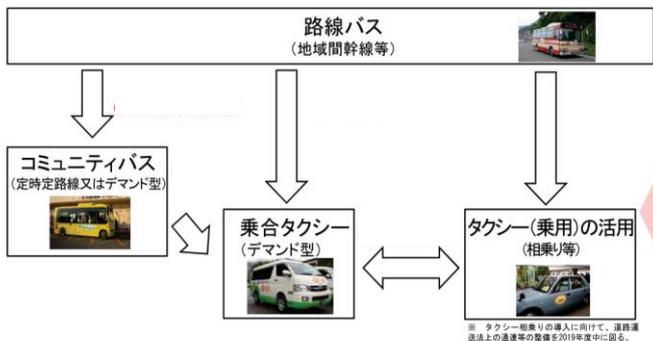
### II. 地域公共交通のリ・デザインによる公共交通サービスのアップデート

#### ① 既存の地域公共交通のアップデート

**NEW**

P3-22  
計画書(素案)

・地域の実情に合わせた交通手段の見直し



※基本方針Ⅲ 参照

**需要規模に応じた効率的・効果的な運行**

**定時定路線**  
路線を定めて運行するものであって、かつ、路線毎にダイヤが定められている運行の形態。  
⇒目的地への一定の輸送ニーズ(通学・通院等)を束ねること効率的にサービスを提供できる。

**デマンド型**  
路線・ダイヤを定めず、旅客毎の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態。  
⇒利用者の輸送ニーズに応じて、運行ルートや乗降場所を柔軟に設定できる。

資料:「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き [実践編]」(R5.10)

自家用有償旅客運送 (市町村自ら又はNPO等による運行)

スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービス等の積極的活用

**NEW**

#### ② 新技術・新制度・デジタル技術の活用

P3-23  
計画書(素案)

- ・ライドシェアの積極的な活用
- ・新技術・デジタル技術の活用 (自動運転、AI化) 等

＜自家用有償旅客運送の積極的な活用のイメージ＞

公共ライドシェア (自家用有償旅客運送)	日本版ライドシェア
市町村やNPO法人が自家用車で提供する有償の旅客運送 交通空白地で運送するものと福祉のために運送するものの2つがある	タクシー事業者の管理下で自家用車・一般ドライバーを活用したライドシェア タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定して不足分を供給
<p>&lt;交通空白地&gt;</p> <p>&lt;福祉&gt;</p>	<p>タクシー事業者</p> <p>ライドシェア</p>
資料:国土交通省「交通空白」解消本部 X を参考に作成	

＜新技術・デジタル技術の活用 (交通DX) のイメージ＞

**自動運転**

**MaaS**

**AIオンデマンド交通**

## 2. 基本方針の考え方

### Ⅲ. 共創によってみんなで支える公共交通の実現

#### ① 多様な主体との連携・協働

**NEW** **P3-25**  
計画書(素案)

- ・交通部局と関連部局(教育、福祉等)との連携推進
- ・介護サービス事業所等の送迎車両やスクールバスなど他分野の輸送資源と連携

#### ② 利用促進と市民意識の醸成

**P3-26**  
計画書(素案)

- ・鉄道駅や最寄りバス停までのアクセス性の向上 (P&R、K&Rなど)
- ・JR利用促進協議会など公共交通利用を図るイベントや情報提供等の実施
- ・低公害車の導入など環境負荷を低減する取組推進

#### 官民の共創

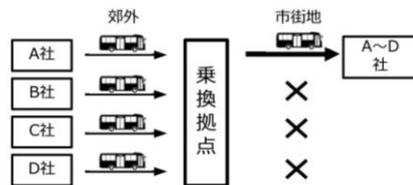
一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

交通手段が重複 ▶ ネットワークの統合 ▶ エリア一括協定運行



#### 交通事業者間の共創

複数の交通事業者が共同経営を行うことにより、垣根を越えたサービスを展開



#### ■ サイクル&ライド、キス&ライドの推進



#### ■ 公共交通に関するイベントやキャンペーンの実施

【イベント】  
地域交通を活用した観光イベント開催

【支援対象例】

- イベント列車改造経費
- イベント列車運行費
- プロモーション費用等

#### ■ 環境配慮型車両・設備等の導入



#### 他分野を含めた共創

地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現

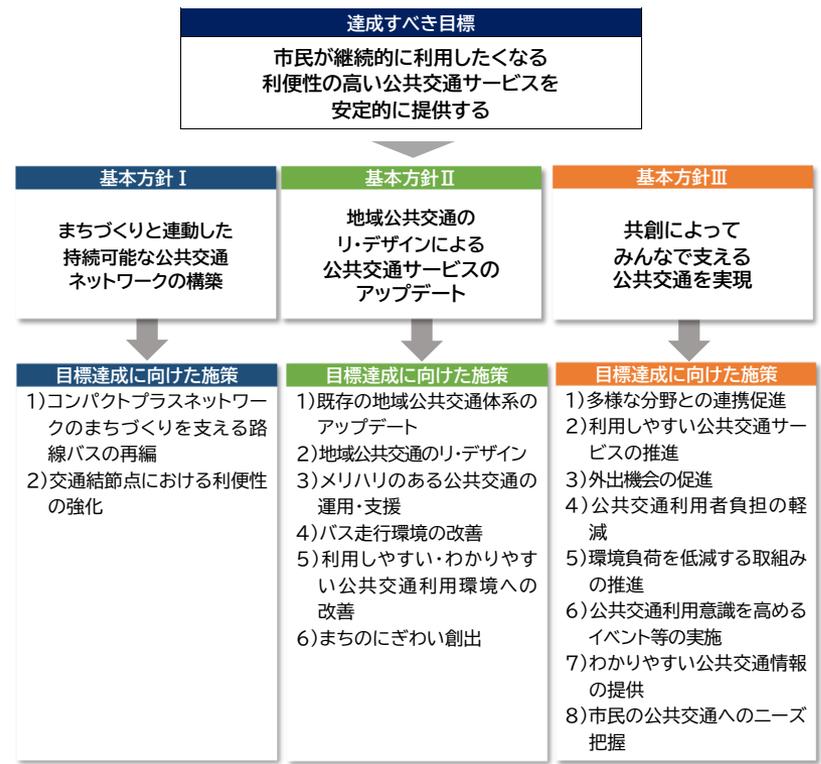




# 第4章 目標達成に向けた施策

## 1. 目標達成に向けた施策 NEW P4-2

・3つの基本方針に基づき、具体的な施策に取り組む。



## 2. 実施プログラム P4-28

施策の方向性	施策群	取組施策	実施期間		実施主体(素案)
			R7~R11		
[1] まちづくりと連動した持続可能な公共交通ネットワークを構築	1)コンパクトプラスネットワークのまちづくりを支える路線バスの再編				
	①	地域間幹線系統の維持	検討・実施	交通事業者 下関市	<span style="color: red; font-weight: bold;">NEW</span>
	②	地域拠点と最寄り駅までのアクセス確保	検討・実施	交通事業者 下関市	<span style="color: red; font-weight: bold;">NEW</span>
	③	中心市街地における循環バス導入の検討	検討・実施	交通事業者 下関市	<span style="color: red; font-weight: bold;">NEW</span>
	④	駅を中心としたまちづくりによる公共交通の再編	検討	交通事業者 下関市	<span style="color: red; font-weight: bold;">NEW</span>
	2)交通結節点における利便性の強化				
	①	乗り継ぎ環境の向上(結節点機能の強化)	検討・実施	交通事業者 下関市	
	②	交通結節点におけるバリアフリー化	検討・実施	交通事業者 下関市	

施策の方向性	施策群	取組施策	実施期間		実施主体
			R7~R11		
[2] 地域公共交通のリ・デザインによる公共交通サービスのアップデート	1)既存の地域公共交通体系のアップデート				
	①	生活バス路線の再編・維持	継続	下関市	
	②	タクシーの利用環境改善	検討・実施	交通事業者	<span style="color: red; font-weight: bold;">NEW</span>
	③	スクールバスの運行	継続	下関市	
	④	外出支援サービス等の継続	継続	下関市	
	⑤	離島航路の運航	継続	下関市	
	2)地域公共交通のリ・デザイン				
	①	自家用有償旅客運送の積極的な活用	検討・実施	地域団体 民間事業者 交通事業者 下関市	<span style="color: red; font-weight: bold;">NEW</span>
	②	新たな地域コミュニティ交通の導入検討	検討・実施	地域団体 民間事業者 交通事業者 下関市	<span style="color: red; font-weight: bold;">NEW</span>
	③	地域の輸送資源の活用推進	検討	地域団体 民間事業者 交通事業者 下関市	<span style="color: red; font-weight: bold;">NEW</span>
	④	新技術・デジタル技術の活用	検討・実施	交通事業者 下関市	<span style="color: red; font-weight: bold;">NEW</span>
	3)メリハリのある公共交通の運用・支援				
	①	路線バスの運行補助	継続	国 山口県 下関市	
	②	需要に応じた車両の選択(小型化)	検討	交通事業者 下関市	<span style="color: red; font-weight: bold;">NEW</span>
	③	運転手など担い手不足への対応	継続	交通事業者	

## 2. 実施プログラム

施策の方向性	施策群	取組施策	実施期間	実施主体
			R7~R11	
[2] 地域公共交通の リ・デザイン による 公共交通 サービスの アップデート	4)バス走行環境の改善			
	①	バス専用・優先レーンの順守	検討・実施	道路管理者
	5)利用しやすい・わかりやすい公共交通利用環境への改善			
	①	ノンステップバスの導入促進	継続	交通事業者
	②	バスロケーションシステムの継続・周知拡大	継続	交通事業者
	③	バス停の待合環境整備拡大	継続	地域団体 民間事業者 交通事業者 下関市
	④	わかりやすい運賃体系の構築	検討	交通事業者
	⑤	バスのフリー乗降制度の導入検討	検討	交通事業者 下関市
	⑥	キャッシュレス決済導入による利便性向上と運営の効率化	検討・実施	地域団体 民間事業者 交通事業者
	⑦	公共交通サービスの向上	継続	交通事業者
	⑧	貨客混載のバス運行の導入検討	継続	民間事業者 交通事業者 下関市
	6)まちのにぎわい創出			
	①	サイクルシップによる利便性向上の継続	継続	交通事業者 下関市
	②	レンタサイクルの利便性向上	継続	民間事業者 山口県 下関市
	③	商店街(商業施設)と公共交通のタイアップ	検討・実施	地域団体 民間事業者 交通事業者 下関市

施策の方向性	施策群	取組施策	実施期間	実施主体
			R7~R11	
[3] 共創によって みんなで支え る公共交通 を実現	1)多様な分野との連携促進			
	①	山陰本線を活用した利用促進	継続	交通事業者 下関市
	②	割引切符や企画切符の周知・拡充	継続	交通事業者 下関市
	③	観光客に特化した移動支援の継続・拡大	検討・実施	交通事業者 下関市
	2)利用しやすい公共交通サービスの推進			
	①	公共交通への転換の推進	継続	下関市
	3)外出機会の促進			
	①	身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の提示による公共交通の割引	継続	交通事業者
	②	障害者福祉タクシーの継続	継続	下関市
	③	いきいきシルバー100の継続	継続	下関市
	④	バス利用促進事業	継続	交通事業者 下関市
	⑤	生活バス1コイン化の継続	継続	下関市
	4)公共交通利用者負担の軽減			
	①	ひとり親家庭のJRの通勤定期乗車券割引制度	継続	交通事業者 下関市
	②	離島住民の介護サービス利用者へ運賃助成	継続	下関市
	5)環境負荷を低減する取組みの推進			
	①	環境配慮型車両・設備等の導入	検討	交通事業者
	6)公共交通利用意識を高めるイベント等の実施			
	①	交通安全教育等の実施	継続	地域団体 交通管理者 下関市
	②	モビリティ・マネジメントの実施	継続	地域住民 地域団体 民間事業者 交通事業者 下関市
	7)わかりやすい公共交通情報の提供			
	①	PR 時刻表等の作成 (JR 山陰本線、関門シティ)	継続	下関市
	②	総合案内情報の発信	継続	下関市
	③	インターネットにおける公共交通事業のPRの充実	継続	下関市
	④	トータルナビ事業者との連携強化	継続	交通事業者 下関市
	8)市民の公共交通へのニーズ把握			
	①	市民へのアンケート等の実施	継続	下関市

## 2. 実施プログラム

**NEW**

P4-6  
計画書(素案)

### ④ 駅を中心としたまちづくりによる公共交通の再編

- ・鉄道駅やバスセンターなど、まちづくりの中心となる交通施設へのアクセス向上について検討します。駅などを中心としたバス路線の見直しや、人のにぎわいを支える利用しやすい公共交通環境を検討します。

▼幡生駅を中心とした公共交通の再編

- ・新市立病院の検討がすすめられている幡生ヤード跡地を中心に、新たな乗換拠点となる幡生駅へのアクセス向上について検討を行います。
- ・新病院や幡生駅へのアクセスを可能とする系統の見直しを検討するとともに、従来の市民病院等に関連する系統の見直しを行い、まちづくりと連携した公共交通サービスの維持をすすめます。



資料: 下関市「新下関市立病院に関する基本構想」(R6年6月)

図 4.2 新下関市立病院建設候補地

## 2. 実施プログラム

**NEW**

P4-11  
計画書(素案)

### ② タクシーの利用環境改善

#### ■ユニバーサルデザイン車両の普及

・鉄道やバスと同様に、市民や観光客の移動を支える公共交通として位置づけられるタクシーについて、これからの高齢化社会を見据え、誰もが利用しやすいユニバーサルデザイン車両の普及に取り組みます。



#### ■デジタル技術の活用

・ICカード等での運賃の支払いや、予約・決済アプリへの参画など、ICT技術の活用により、タクシーの利用環境の改善に取り組みます。

#### ■タクシーの利用環境の再編

・利用者の減少、運転手の高齢化などにより、地域内のタクシー事業者が減少(または撤退)し、旧4町においてはタクシーが思ったように利用できない状況にあります。

・そこで、地域・時期・時間帯における交通空白の改善を目指すため、デジタルを活用したサービスの提供支援やグルータクシーの導入など新たなサービスの検討を行います。





## 2. 実施プログラム

NEW

P4-17

計画書(素案)

### ③ 運転手など担い手不足への対応

・運転手の高齢化などによる人手不足に対し、新たな担い手を確保する取り組みとして、免許取得の助成を行っており、これらの取組を実施・継続します。

#### [topics] バス・タクシー運転士確保対策連携協議会の開催(山口県)

・山口県では、深刻化するバス・タクシーの運転士不足に対応するため、「バス・タクシー運転士確保対策連携協議会」を設置し、関係団体との連携のもと、運転士不足に係る意見交換や運転士確保に資する取組を実施することで、地域交通の維持・確保を図ることとしています。



### ① バス専用・優先レーンの順守

・路線バスの定時性・速達性の向上を図るため、バスレーンのカラー化等により、バス優先レーン及び専用レーンを設けることを検討します。



図 4.9 現在のバス専用レーンの状況



## 2. 実施プログラム

NEW

P4-23

計画書(素案)

### ① 山陰本線を活用した利用促進の継続

・山陰本線の利用促進を目的とした観光列車等を活用したPR等について継続して取り組みます。

#### [topics] JR 山陰本線(下関-益田間)利用促進協議会を開催

・当協議会は JR 山陰本線の日常・観光利用の促進や沿線地域の活性化につながる事業を推進することを目的に、下関市、長門市、萩市、阿武町、益田市(島根県)、山口県、島根県及び JR 西日本で構成しています。

- ①沿線地域に住む方のマイルール意識の醸成と日常利用の促進
- ②山陰本線の魅力や沿線地域の観光資源等の情報発信
- ③観光客の鉄道利用の促進

の3点に基づき、沿線住民と観光客の利用促進や利便性向上を実現できるよう、様々な事業に取り組んでいます。



## 1. 評価指標と目標値の設定

### 1) 評価指標・目標値の設定

・計画の目標達成に向けた進捗状況を把握するため、5つの評価指標とそれぞれについて目標値を設定

	評価指標	基準値(R5)	目標値(R11)
1	市民のバス利用率	9.4%	10.2%
	市民の鉄道利用率	8.5%	9.2%
2	コミュニティ交通オンデマンド路線数	5路線	5路線
3	公共交通の利用者数(年間)	24,245千人	現状維持
4	地域公共交通の収支差	△1,126百万円	現状維持
5	公的資金投入額(市の財政負担額)	366百万円	現状維持

### 2) モニタリング指標

・地域別の進捗状況についても確認するため、定期的に収集できるデータの活用を基本としたモニタリング指標を設定

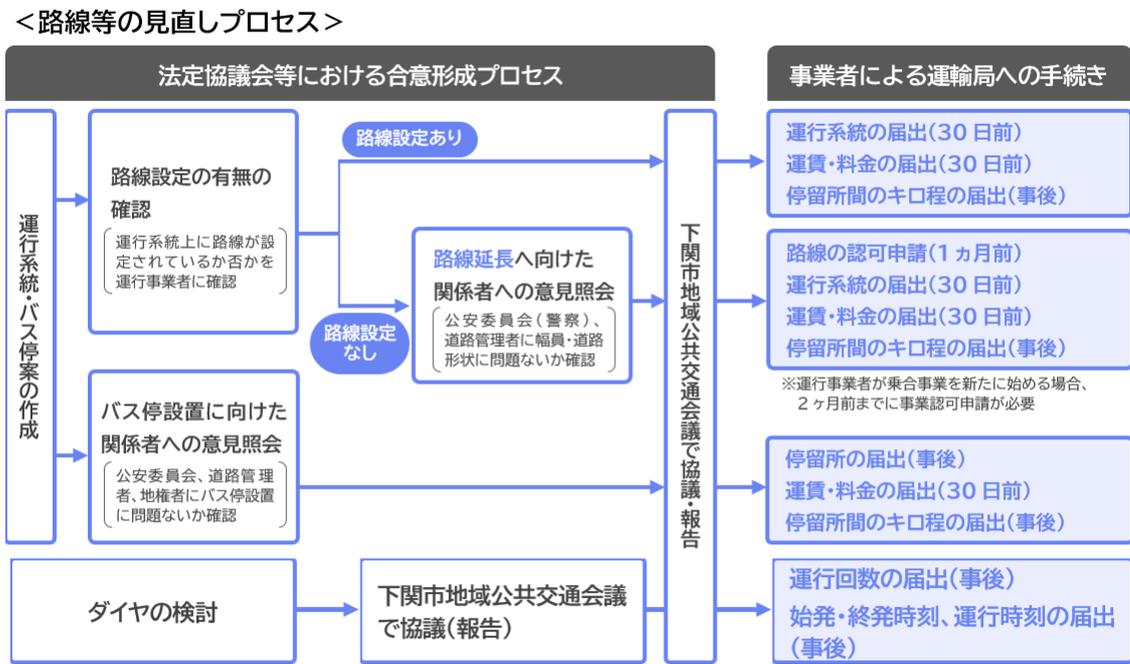
基本方針	モニタリング指標	備考
[1] まちづくりと連動した持続可能な公共交通ネットワークの構築	① 地域公共交通のカバー率	地域別
	① 公共交通の利用率(★)	地域別
[2] 地域公共交通のリ・デザインによる公共交通サービスのアップデート	② 公共交通の利用者数(★)	地域別
	③ 地域公共交通の収支差(★)	地域別
	④ キャッシュレス決済の導入件数・導入率	地域別
	⑤ 観光客数(入込観光客数、宿泊者数等)	地域別
[3] 共創によってみんなで支える公共交通を実現	① 公的資金投入額(★)	地域別
	② 利用者・住民等の地域公共交通に対する満足度	地域別

★評価指標と重複する指標(ただしモニタリングにおいては、地域別に算出)

## 2. 推進体制

・計画の推進にあたっては、法定協議会を最大限活用し、多様な主体が連携・協議を図り、機動的・横断的な実行体制を構築

### 【参考】 法定協議会を活用した計画の推進イメージ



※運行回数変更届出について、地方運輸局長が指定する範囲外については30日前の事前届出。  
※「事後」とあるものは、認可申請や事前届出と同時に提出することも可能。

資料:「地域公共交通会議等運営マニュアル」(国土交通省中部運輸局)に基づき下関市作成