



下松市 地域公共交通計画

2023▶2027

概要版

令和5（2023）年3月

 山口県 下松市

はじめに

計画策定の趣旨

近年、デジタル化、キャッシュレス化、MaaS、AIデマンド型運行、自動運転など、公共交通に関連する新たな仕組みや技術の実装が進み、運行の効率化、新たな需要喚起、利便性の向上などに大きな期待が寄せられています。

一方で、人口減少や自家用車への依存から公共交通の利用者は減少傾向にあり、新型コロナウイルスの蔓延は人々の生活に大きな変化をもたらし、外出自粛や在宅ワーク・オンライン化が進んだ結果、公共交通の利用者は激減しました。世界は日常を取り戻しつつありますが、公共交通の利用者はコロナ禍前の7～8割程度までしか回復しておらず、今後も完全には元には戻らないと予想されています。このような利用者激減による減収に加え、運転士不足、燃料費の高騰などから、交通事業者の運営努力だけでは公共交通を維持することが難しくなっています。

交通安全の観点から高齢者の自動車運転免許の自主返納が注目を集める中、自動車運転免許の返納後の生活への不安から返納を躊躇することも少なくありません。公共交通は、高齢者はもちろん、全ての世代の市民が自立した生活を営む上で欠かせない移動手段として、暮らしを支える社会基盤の一つとして維持、充実を図る必要があります。

平成25（2013）年に「交通政策基本法」、平成26（2014）年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が施行され、本市は平成29（2017）年に「下松市地域公共交通網形成計画」を策定しました。令和2（2020）年には「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等一部を改正する法律」が施行され、まちづくりと連携した地域公共交通のネットワーク形成、地域における輸送資源の総動員による持続可能な旅客運送サービスの提供を確保すること等が求められています。

以上のような背景を踏まえ、将来にわたり持続可能な公共交通体系を目指す公共交通政策のマスタープランとして、関係者と連携し具体的な施策を推進するための「下松市地域公共交通計画」（以下、「本計画」という。）を策定します。

計画の区域

本計画の区域は下松市全域とします。

計画の対象期間

本計画の対象期間は、令和5（2023）年度から令和9（2027）年度までの5年間とします。

公共交通の役割と計画で取り組むべき課題

下松市において公共交通に求められる役割

● 日常的な移動手段として市民の生活を支えること

高齢者や子どもをはじめとする自家用車を自由に利用できない人はもちろん、全ての人が自立した日常生活を送るために必要不可欠な社会基盤として、市民の生活を支えることが求められます。

● まちの賑わいを創出すること

市民の外出機会を増やし、市街地や各地区の拠点に人を集めることで、まちに賑わいを創出することが求められます。

● コンパクトなまちづくりに寄与すること

便利で快適な「まち」とみどり豊かな「さと」が互いを補完し合いながら、市全体として持続可能な発展を遂げるため、都市機能を各拠点にコンパクトに集積させ、拠点と拠点あるいは拠点と居住地を結ぶ手段として機能することが求められます。

● 市内外の交流を活性化すること

市民や来訪者の移動利便性や回遊性を高め、交流を活性化させることが求められます。

下松市の公共交通の課題

(1) 鉄道のより一層の利用促進

- ・ 幹線である鉄道（特にＪＲ岩徳線）は、沿線人口の減少、少子高齢化、道路整備や道路を中心としたまちづくりの進展、頻発する自然災害、コロナ禍等により、非常に厳しい経営環境に置かれています。
- ・ ＪＲ岩徳線の令和３（２０２１）年度の輸送密度は１，０６４人／日であり、大量輸送という観点で鉄道の特性が十分に発揮できていない状況にあります。
- ・ これまでＪＲ岩徳線利用促進委員会（岩国市、下松市、周南市、山口県、西日本旅客鉄道株式会社で組織）を中心に様々な利用促進活動が進められてきましたが、沿線関係者が連携し、より一層の利用促進に取り組む必要があります。



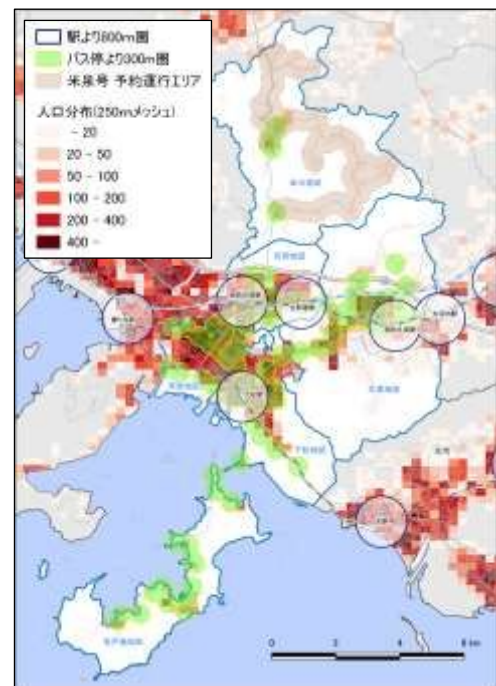
(2) まちづくりと連携した幹線路線バスの維持強化

- ・沿線人口の減少、少子高齢化、コロナ禍等により路線バスの利用者が減少する中、集客施設や人口が集中するシンボルラインを中心にコンパクトなまちづくりを進めるため、下松市立地適正化計画（策定中）と連携し、幹線路線バスの維持強化を図る必要があります。
- ・駅から離れた施設との接続（南北方向）やともに都市圏を形成する周南市や光市との接続（東西方向）を踏まえ、移動ニーズに対応した持続可能な幹線路線バス網を構築する必要があります。
- ・情報提供の工夫による利便性向上も含め、既存資源を有効活用しながら幹線路線バスの維持強化を図る必要があります。



(3) 地区の実情に応じた支線の見直しと高齢者等の交通弱者対策

- ・既存の路線網の大半が路線バスによって構成されていますが、人口分布や道路環境等が異なる市内の各地区においては、地区の実情に応じて多様な選択肢の中から、持続可能で利便性の高い公共交通サービスを提供する必要があります。
- ・自家用車を自由に利用できない交通弱者の中には、自宅が鉄道駅やバス停から遠く、日常生活における移動が困難な人が存在しています。
- ・市街地から離れた地区などでは、少量で分散的な需要が発生し、路線バスなどの公共交通サービスでは非効率となることも想定されるため、福祉施策との連携、棲み分けを行いながら、個別の移動手段確保を含めた検討を行う必要があります。



(4) 気軽に安心して使える利用環境の実現

- ・下松市民だけでなく、観光客やビジネス客などの来訪者も多く利用する下松駅において、改札口を出た後の案内が不足しています。
- ・路線バスは、バス停等における案内や車両の行先表示、時刻表等の情報提供が分かりにくく気軽に使うことができない状況となっています。
- ・周南市及び本市で公共交通マップを作成しており、市HPでも公開していますが、令和元（2019）年度以降、配布を行っていないため、市HPを見ることができない市民に対しては十分に知られていない状況となっています。



- ・バスロケーションシステムを導入していますが、本市ではゆめタウン下松以外でデジタルサイネージの設置がされておらず、十分に活用されていません。
- ・一部の路線バスはG T F S - J Pが未整備であるため、Google マップの検索結果に表示されないことにより、利用者が経路の検索をする際に不便な状況となっています。
- ・利用が多いにも関わらず屋根等がないバス停など待合環境が不十分な場所があります。

(5) 担い手不足の解消とデジタル化による生産性向上

- ・バス、タクシーを中心に、担い手不足により移動ニーズに対応できない状況が生じています。
- ・交通系 I C カードやバスロケーションシステムの導入により、利用や運行に関するデータが蓄積されていますが、その情報をサービス改善に活かしていない状況となっています。
- ・生産性向上を意識し、他のモードも含めたデジタル化の基盤づくりをより一層進めるとともに、情報基盤を活用したモード間連携や他サービスとの連携を推進する必要があります。



(6) 公共交通を利用するきっかけと習慣づくり

- ・市民が公共交通を利用する頻度が低く、鉄道や路線バスといった比較的身近な公共交通も全く利用しない人が半数以上に上っています。
- ・公共交通を利用しない人に対して、利用するきっかけを作るために公共交通に接する機会を設ける必要があります。



(7) 公共交通に関わる関係者間の連携強化による持続可能性確保

- ・コロナ禍を経て大きく需要が落ち込んだ今、交通事業者だけで公共交通サービスを維持するのは困難であり、持続可能で利便性の高いサービスを実現するためには、行政と交通事業者間の連携はもとより、商業施設や医療機関といった沿線事業主体など、様々な関係者間で同じ目的意識を共有し、連携を強化する必要があります。
- ・地域の公共交通サービスを維持していくためには、地域の公共交通を地域が支える仕組みが不可欠であり、地区の公共交通を守り、育てる意識を市民の間で醸成し、協働を推進する必要があります。

計画の基本理念・基本方針と目標、実施する事業

《基本理念》

未来へつなぐ 住みよいまちの みんなの公共交通

基本方針	目標	目標のために実施する事業・事業主体・実施時期
基本方針 1 これからのまちづくりと暮らしを支える公共交通	目標 1-1 交通ネットワークの基幹となる幹線と交通結節点の維持・強化	①幹線の維持・強化 実施主体：下松市、周辺自治体、交通事業者 実施時期：令和5（2023）年度～
		②交通結節点の機能の維持・強化 実施主体：下松市、交通事業者 実施時期：令和5（2023）年度～
	目標 1-2 市民のニーズを踏まえた支線の再構築と移動手段の確保	③支線の維持と見直し 実施主体：下松市、交通事業者、住民 実施時期：令和5（2023）年度～
		④実情に応じた多様な輸送資源の活用 実施主体：下松市、交通事業者、住民 実施時期：令和6（2024）年度～
基本方針 2 分かりやすく使いとなる公共交通	目標 2-1 公共交通を利用しやすい環境の整備	⑤待合環境の整備や車両等のバリアフリー化 実施主体：下松市、交通事業者、沿線事業者 実施時期：令和5（2023）年度～
		⑥公共交通に関する情報発信の充実 実施主体：下松市、交通事業者 実施時期：令和5（2023）年度～
		⑦公共交通サービスのデジタル化の推進 実施主体：下松市、交通事業者 実施時期：令和5（2023）年度～
	目標 2-2 公共交通の利用意識の醸成と利用促進	⑧モビリティ・マネジメントの推進 実施主体：下松市、交通事業者 実施時期：令和5（2023）年度～
		⑨公共交通の日常利用の促進 実施主体：下松市、交通事業者 実施時期：令和5（2023）年度～
基本方針 3 産・官・民のオール下松で支える持続可能な公共交通	目標 3 関係者との協働・連携による持続可能な公共交通の構築	⑩公共交通の担い手の確保 実施主体：下松市、交通事業者、周辺自治体 実施時期：令和5（2023）年度～
		⑪沿線事業主体や地域住民等との連携強化 実施主体：下松市、交通事業者、沿線事業者、住民 実施時期：令和5（2023）年度～

持続可能な開発目標	関連する課題	事業例
	(1)(2)(7)	○周南広域都市圏における周辺自治体との連携を踏まえた幹線の維持・強化 ○幹線の運行便数維持とダイヤ調整 ○幹線を担う交通事業者と行政の情報交換
	(2)(7)	○市の玄関口にふさわしい下松駅の機能の維持・強化 ○下松駅改札口付近への案内サイン等の設置 ○主要駅等におけるパークアンドライドの空間整備 ○主要駅等における駐輪場の維持
 	(3)(7)	○幹線への乗継を配慮した市内完結路線のダイヤ調整 ○米泉号の維持と改善ニーズを踏まえた見直し
	(3)(7)	○交通空白地等の移動手段の確保 ○高齢者を対象としたタクシー助成の導入
	(4)(7)	○駅舎・バス停の待合環境の整備 ○既存施設との連携によるバス停の待合環境の向上 ○交通事業者によるバリアフリー車両への転換・導入 ○バリアフリー車両の周知の強化
 	(4)(7)	○公共交通マップの継続的な更新・改善 ○バスロケーションシステム等のデジタルサイネージの設置 ○下松駅改札口付近への案内サイン等の設置【再掲】 ○G T F Sデータの整備
 	(4)(5)(7)	○キャッシュレス化の支援と有効活用 ○データを活用した運行改善の試行 ○M a a S等の先進事例の研究 ○バス助成券等のデジタル化の研究
  	(5)(6)(7)	○乗り方教室、出前講座の開催 ○ターゲットを絞った公共交通マップの配布 ○自動車運転免許返納者への記念品配付事業 ○ノーマイカーデーの推進
	(1)(5)(6)(7)	○J R 岩徳線利用促進委員会による取組の実施 ○米泉号の新規利用者の掘り起こしのための利用促進のイベントの実施 ○日常利用につながるきっかけとなるイベントの継続実施 ○通学定期券の購入・利用促進策の研究 ○複数の交通事業者による共通定期券等の研究
	(1)(5)(7)	○交通事業者と連携した求人活動の実施 ○運転士等の職場環境や待遇の改善
	(7)	○公共交通の運行時間に合わせたイベント等の開催 ○地域住民との協働の推進 ○沿線事業者との連携による公共交通利用者へのインセンティブ付与の実施 ○施設・イベント等主催者による公共交通に関する情報発信

下松市が目指す公共交通の姿

公共交通網の将来イメージ



各種交通機関の役割分担の方向性

種別		系統	役割	確保・維持策
幹線	広域幹線	鉄道 ・ J R 山陽線 ・ J R 岩徳線	周南広域都市圏外への 広域的な移動を担う	交通事業者やその他の事業者等と連携し、 積極的な利用促進を行う
		路線バス ・ 徳山～柳井		地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を 活用し持続可能な運行を目指す 車両購入費補助の活用を見込む
		・ 徳山～岩国		
	都市間幹線	路線バス ・ 下松～光 ・ 下松～徳山、徳山に 係る系統 2 2 1 3 3 ・ 2 2 4 3 9 ・ 2 2 4 4 0 ・ 2 3 1 3 5 ・ 2 3 1 3 6 ・ 2 3 1 3 7 系統	同じ周南広域都市圏を 形成する周南市と光市 の拠点と下松市の拠 点、あるいは市内の拠 点の間の連携を強化す る	交通事業者やその他の事業者等と連携し、 積極的な利用促進と支援（自主運行路線へ の補助）の検討を行う 地域公共交通確保維持事業*（幹線補助）を 活用し持続可能な運行を目指す 車両購入費補助の活用を見込む
支線		路線バス（市内完結路 線）	地区の特性に応じて地 区の拠点と居住エリア 等を結ぶ（循環線を含 む）	交通事業者やその他の事業者等と連携し、 積極的な利用促進と支援（自主運行路線へ の補助）を行う
		コミュニティ交通 ・ 米泉号 ・ かさど号 ▲乗合タクシー ▲目的限定バスの混乗 化（スクールバス等）		地域公共交通確保維持事業（フィーダー補 助）を活用し持続可能な運行を目指す
その他		タクシー	個別の移動を担う	事業として検討予定である交通弱者対策と しての助成制度等により需要を創出する
		スクールバス	目的別の移動を担う	効率性の観点から一般混乗化を検討する
		送迎バス ・ 玉鶴		
		レンタサイクル	主に観光を目的とした 比較的近距離の個別の 移動を担う	観光分野とも連携して、公共交通との接続 も考慮した利用促進を行う
		住民によるボランティ ア輸送 ・ くぼあいあい号 ▲事業者協力型自家用 有償旅客運送	福祉の観点も含め、公 共交通でカバーしきれ ない移動を担う	行政は安全で持続可能な運行を支援する

▲は計画策定時点で市内にないもの

目標達成状況の評価方法

評価指標		基準値	目標値
全体的な指標	1. 公共交通の年間利用者数	1,908,454 人 (令和3年度)	2,050,000 人
	2. 「鉄道・バスなど公共交通の充実」に関する施策に満足・まあ満足と回答した市民の割合	14.5% (令和元年度)	18.0%
	3. 路線バスの収支率	48.5% (令和4年度)	現状維持
	4. 公共交通の維持に係る行政負担額	64,521 千円 (令和2年度)	現状維持
目標 1-1	5. 幹線バスの運行便数	185 便 (令和4年度)	現状維持
	6. 交通結節点としての機能の整備件数	0 件 (令和4年度)	3 件
目標 1-2	7. 支線（市内完結路線）で鉄道への乗継を考慮した便の割合	79.5% (令和4年度)	現状維持
	8. 交通空白地の居住人口の割合	25.1% (令和4年度)	18.0%
目標 2-1	9. 待合環境の整備件数	0 件 (令和4年度)	5 件
	10. ICカード利用率（路線バス）	2.3% (令和3年度)	60.0%
目標 2-2	11. 乗り方教室・出前講座の開催回数	0 回 (令和4年度)	5 回
	12. 「日常生活における公共交通利用頻度」について週に1～2日以上と回答した市民の割合	7.1% (令和4年度)	9.0%
目標 3	13. 関係者と協働により実施した事業件数	0 件 (令和4年度)	2 件
	14. バス運転士の充足率	86.9% (令和4年度)	100%

事業の進捗管理と計画の継続的な改善

事業の進捗管理は、あらかじめ設定した評価指標により定期的に評価するとともに、社会経済情勢やニーズ等の変化に合わせて、適宜本計画の内容を見直し、改善する必要があります。

本計画の推進にあたっては、PDCAサイクル（Plan（計画）、Do（実施）、Check（評価・検証）、Action（改善））を活用し、下松市地域公共交通活性化協議会で定期的に評価・検証の上、必要な改善を図りつつ、本計画を推進します。

PDCAサイクルによる事業の進捗管理と計画の継続的な改善のイメージ

〔年度ごとの短期的なPDCAサイクル〕

月	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
下松市地域公共交通活性化協議会			(1)						(2)			(3)
Plan 次年度の計画							次年度の計画					
Do 事業実施												
Check 評価指標の確認			●						●			●
			指標1※、2、4※、5、7、8、12、14（※前年度分）						指標3、6、9、10、11、13			
Action 改善案の検討							改善案を次年度計画へ反映					

〔5年間の長期的なPDCAサイクル〕

年	R5年度 (2023) (1年目)	R6年度 (2024) (2年目)	R7年度 (2025) (3年目)	R8年度 (2026) (4年目)	R9年度 (2027) (5年目)	R10年度 (2028) ～
Plan 次期計画策定					計画策定	
Do 事業実施						新計画
Check 評価指標の確認	●	●	●	●	●	
Action 改善案の検討					新計画 へ反映	



下松市地域公共交通計画【概要版】

発行日 令和5（2023）年3月

発 行 山口県下松市

編 集 下松市企画財政部企画政策課

〒744-8585 山口県下松市大手町三丁目3番3号

TEL 0833-45-1804

<https://www.city.kudamatsu.lg.jp>