

第3章 公共交通の役割と計画で取り組むべき課題

1 下松市において公共交通に求められる役割

上位計画や関連計画で示されている本市が目指す将来像等を踏まえ、本市において公共交通に求められる役割を次のように整理します。

本市が目指す将来像等

【下松市総合計画】 将来都市像（目指す都市の姿）

都市と自然のバランスのとれた
住みよさ日本一の星ふるまち

【下松市都市計画マスタープラン】 将来都市像（都市づくりのテーマ）

「美・優・活」都 くだまつ
—「星ふるまち」確かな明日へ—



本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。

2 下松市の公共交通の課題

本市の公共交通の現状や公共交通に求められる役割を踏まえ、課題を次のように設定します。

(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IC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。