

第5章 事業・評価方法

1 事業の体系

《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
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
		②交通結節点の機能の維持・強化
	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
		④実情に応じた多様な輸送資源*の活用
基本方針 2 分かりやすく使いたくなる公共交通	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
		⑥公共交通に関する情報発信の充実
		⑦公共交通サービスのデジタル化の推進
	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
⑨公共交通の日常利用の促進		
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
		⑪沿線事業主体や地域住民等との連携強化

【全体的な指標】

1. 公共交通の年間利用者数
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
3. 路線バスの収支率
4. 公共交通の維持に係る行政負担額

持続可能な開発目標 (SDGs)*	関連する課題※							評価指標
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	
	○	○					○	5. 幹線バスの運行便数
		○					○	6. 交通結節点*としての機能の整備件数
			○				○	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
			○				○	8. 交通空白地*の居住人口の割合
				○			○	9. 待合環境の整備件数 10. ICカード*利用率（路線バス）
				○			○	
				○	○		○	
					○	○	○	11. 乗り方教室・出前講座の開催回数 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
	○				○	○	○	
	○				○		○	13. 関係者と協働により実施した事業件数
							○	14. バス運転士の充足率*

※関連する課題については「2 下松市の公共交通の課題」（P45、46）を参照

2 事業の内容、実施主体等

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

事業① 幹線の維持・強化



概要

周南広域都市圏及び広域の移動に寄与する幹線については利用者が多く、公共交通として重要な役割を担うことから、周辺自治体や交通事業者と連携を図りながら、維持・強化に努めます。また、下松市立地適正化計画（策定中）と随時連携を図ります。

事業例

○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

周南広域都市圏の移動を担う幹線は、利用者が多く、周辺自治体との移動等に欠かすことのできない交通ネットワークとして位置付けられます。一定のサービス水準を保つため、補助等を活用しながら維持・強化に努めます。

▼市道中央線を運行する路線バス



○幹線の運行便数維持とダイヤ調整

鉄道と路線バス徳山駅～岩国駅線、路線バス徳山駅～柳井駅線と下松タウンセンター～室積線は、異なる交通事業者が平行して運行しています。そのため、鉄道と路線バスは別々の輸送資源*ではなく、1つの輸送資源と捉え、鉄道の運行ダイヤを軸として、路線バスのダイヤ調整を行い、鉄道と路線バス両方の運行便のない空白の時間帯の縮小と運行便数の維持を目指します。

○幹線を担う交通事業者と行政の情報交換

公共交通を維持・強化するためには、公共交通を取り巻く現状や問題点を共有し、行政と交通事業者が共通認識を持ち続ける必要があります。そのため、鉄道や路線バスの交通事業者と行政が集まる定期的な場を設けることを検討します。

▼幹線を担う鉄道と路線バス



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～

事業② 交通結節点の機能の維持・強化



概要

公共交通による移動において、移動の連続性を確保することは重要であることから、下松駅等の交通結節点*については、他系統の路線バスや異なる公共交通との乗継の利便性向上を図るため、施設の維持と機能強化に努めます。

事業例

〇市の玄関口にふさわしい下松駅の機能の維持・強化

下松駅では令和4（2022）年5月にみどりの窓口が廃止されましたが、下松駅は本市の最も重要な交通結節点として位置付けられているため、今後も引き続き機能の維持と強化を推進します。

▼無人駅の機能向上に資する各種事例

〇無人駅における利用者利便の向上	〇地域等との連携
<p>乗務員による乗降介助の実施</p> <p>乗降介助訓練 (JR東日本) 乗務員による乗降介助 (熊本電鉄) 車載用スロープ及び乗降介助 (伊予鉄道)</p>	<p>・ 駅業務の外部委託、外部パートナーとの共創</p> <p>駅構内における駅前口乗車券販売業務の委託 (JR東日本) 自治体による切符販売と福祉の連携 (JR西国)</p>
<p>声掛け・見守りの環境整備</p> <p>・ 声かけ・サポート運動</p>	<p>〇駅等を活用した体験会の実施</p> <p>・ 障害者当事者参加による体験会・訓練会 ・ 障害者当事者を講師とする講習会 ・ バリアフリー教室</p> <p>障害者当事者・自治体との連携 (中津電鉄) オンラインや対面による手話教室 (交通公社鉄道)</p>

資料：国土交通省「駅の無人化に伴う安全・円滑な駅利用に関するガイドライン」を一部改編して掲載

〇下松駅改札口付近への案内サイン等の設置

下松駅は南と北に出入口がありますが、現在は下松駅改札口を出た際に、施設やバスのりば、タクシーのりば等がどちらの出口方面にあるのかを駅舎内の案内板だけで判断することが難しい状況となっています。改札口を出て正面など、利用者の目につきやすい箇所に案内サインの設置を検討します。

併せて、南口と北口にあるそれぞれのバスの運行情報が把握できるよう、バスロケーションシステム*等が含まれるデジタルサイネージ*の設置を検討します。

▼現在の下松駅改札口付近



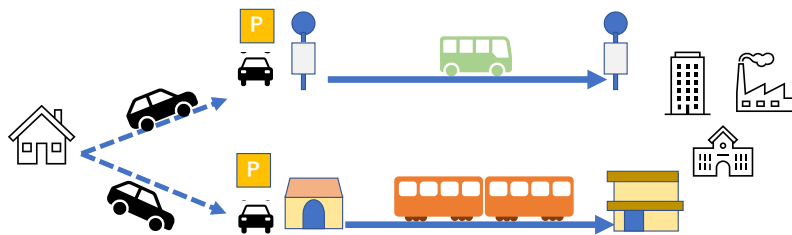
▼案内サインの例



○主要駅等におけるパークアンドライド*の空間整備

交通ネットワークを担う交通結節点*の機能向上のために、主要駅等における自家用車と公共交通の乗継のための駐車場の整備は欠かすことができません。鉄道及び路線バスの利用を促進するため、主要駅等におけるパークアンドライドの空間整備を検討します。

▼パークアンドライドのイメージ



○主要駅等における駐輪場の維持

自転車の利用者が円滑に公共交通に乗り継ぐことができるように主要駅等における駐輪場を適切に維持・管理します。

▼下松駅南口の駐輪場



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

事業③ 支線の維持と見直し



概要 地域住民のニーズに合った運行内容への改善（ダイヤ調整など）、市街地の周遊性を高めるためのシンボルライン*を中心とした循環線の検討を行うことなどにより、居住地と地域の拠点を結ぶ支線の維持と見直しを行います。また、下松市立地適正化計画（策定中）と随時連携を図ります。

事業例 ○幹線への乗継を配慮した市内完結路線のダイヤ調整

広域を移動する際は、支線と、鉄道などの広域幹線をスムーズに接続することが必要です。支線である市内完結路線については、鉄道や広域を担うバス路線と乗継しやすい運行ダイヤになるよう調整します。

▼下松駅南口のバスのりば



○米泉号の維持と改善ニーズを踏まえた見直し

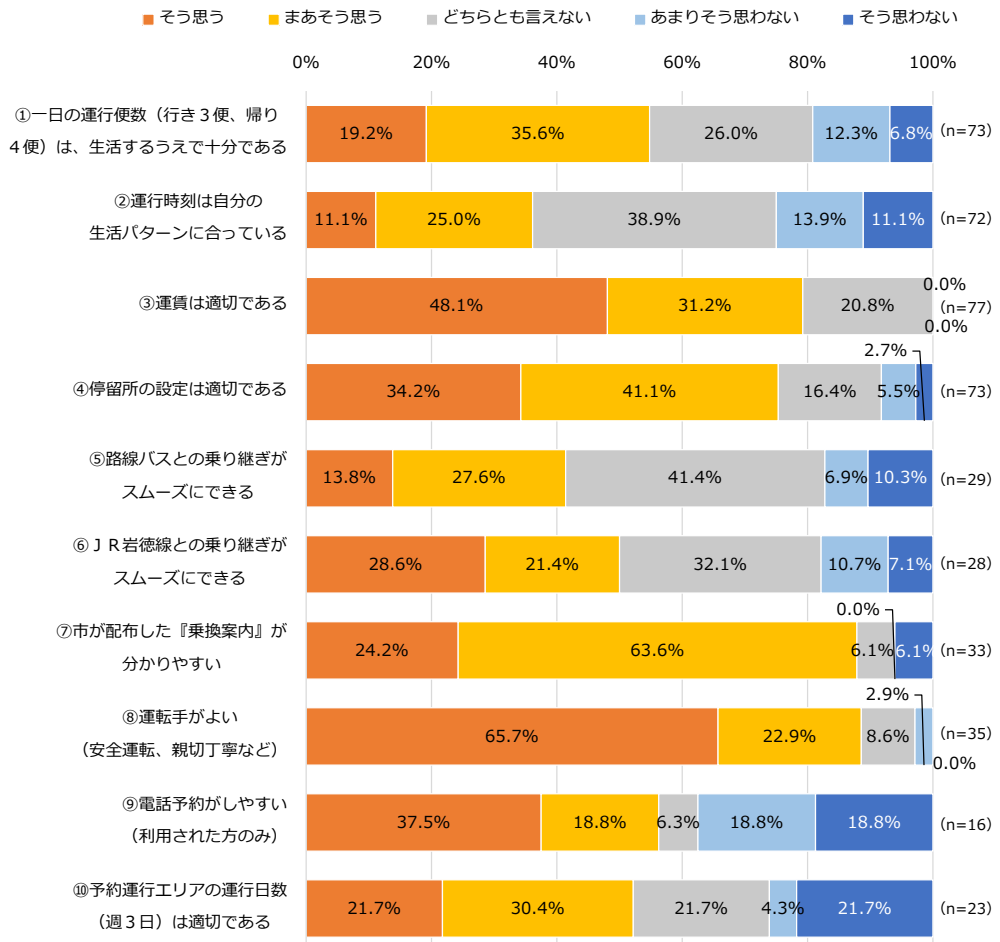
米泉号は、米川地区を運行する唯一の路線であり、地区住民の重要な移動手段であることから、引き続き利用促進を行い、地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）*を活用しながら、新たに車両の一部を広告スペースとすることなどにより、収入を確保することで維持に努めます。

また、地区住民を対象としたアンケート調査を定期的実施することにより、利用状況を詳細に把握し、ニーズを踏まえた見直しを行います。

▼米泉号



▼米川地区住民を対象とした米泉号についてのアンケート



資料：米川地区住民アンケート令和4（2022）年7月

実施主体 下松市、交通事業者、住民

実施時期 令和5（2023）年度～

事業④ 実情に応じた多様な輸送資源の活用



概要

支線の見直しや、交通空白地*の解消、市内全域で共通の課題となっている交通弱者*対策においては、市内の既存公共交通手段のほか、様々な輸送資源*を選択肢とし、活用を図ります。

事業例

○交通空白地等の移動手段の確保

市内には、公共交通の利用が困難な交通空白地や、既存の公共交通サービスと地域の需要が一致しなくなりつつある地区が存在します。既存の交通手段の利用実態や住民ニーズ、地理的要件、交通事業者の状況等を踏まえ、実情に応じた多様な輸送資源の活用を選択肢として検討し、交通空白地等の解消を目指します。

《多様な輸送資源の例》

・交通事業者への委託

市が既存の路線バス事業者やタクシー事業者へ運行委託する形式です。運行内容によって、以下のような方式があります。

【路線定期運行*型】

路線バスのように、決められた経路を運行しバス停で乗降します。予約が不要なため利用方法がシンプルで、運賃を比較的安く設定できます。

▼光市営バス（光市）



【デマンド型*（予約型）】

予約した人の自宅等と、目的地（各施設、乗継拠点等）の間を、他の予約者も乗せながら運行します。事前の予約が必要で、到着時刻等が読みにくい等のデメリットもありますが、自宅付近や目的地で乗降することができます。小回りが利くタクシー車両が使われることも多くあります。

▼デマンド型乗合タクシー*
「シータク」（岡山県玉野市）



・事業者協力型自家用有償旅客運送*

運行管理や車両の整備管理について、バス事業者やタクシー事業者が協力する制度です。車両は自治体が用意し、地域住民がドライバーを務め、輸送の安全確保にはノウハウのあるバス事業者やタクシー事業者の協力を得ることができます。

▼ノッカルあさひまち（富山県朝日町）



・スクールバスの混乗化

一部の小中学校では、スクールバスが運行されています。本来は通学目的の児童生徒のみが利用できますが、一般の利用者も乗車できるようにすること（一般混乗化）で、輸送資源*の活用が期待できます。

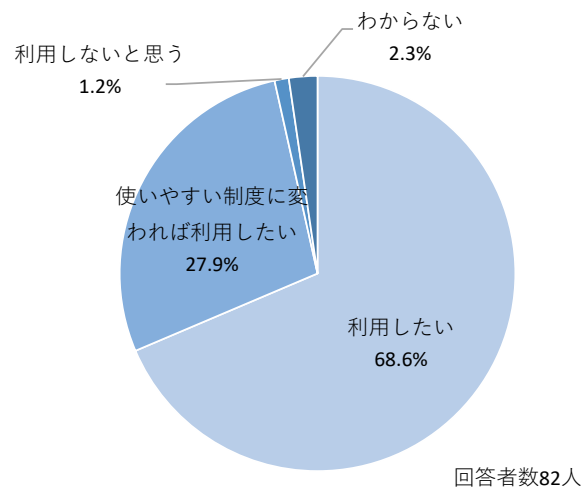
▼スクールバス（下松市）



○高齢者を対象としたタクシー助成の導入

市内全域において70歳以上の高齢者を対象とした「高齢者バス利用助成事業」が実施されていますが、バスを利用しにくい地域や時間帯を補完し、ドア to ドア*の移動が可能なタクシーが利用しやすいようタクシー助成制度の導入を検討します。

▼タクシー助成を利用したい人の割合



資料：令和3（2021）年度下松市におけるタクシー助成実証事業 利用者アンケート

実施主体 下松市、交通事業者、住民

実施時期 令和6（2024）年度～

目標 2 - 1 公共交通を利用しやすい環境の整備

事業⑤ 待合環境の整備や車両等のバリアフリー化



概要 誰もが利用しやすい公共交通とするため、鉄道駅やバス停の待合環境の整備を進めるとともに、路線バス車両等のバリアフリー化を推進します。

事業例 ○駅舎・バス停の待合環境の整備

利便性の向上を図るため、利用者数が多いバス停など、優先順位が高い場所から屋根等の設置を引き続き検討します。

また、市内の鉄道駅等の待合環境の整備、公衆トイレの維持・管理については、引き続き行います。

▼屋根等のあるバス停（下松タウンセンター前バス停）



○既存施設との連携によるバス停の待合環境の向上

バス停の近隣の公共施設や民間施設と連携し、施設の一部を待合施設として開放することを検討します。既存施設を活用することにより、利用者が快適に待つことができる環境整備を、低コストで、早期に進めることができます。

▼「バス待ち処」のステッカーを掲示しているコンビニのイメージ



バス停に隣接したスーパーやコンビニなどの協力を得て、イートインスペースなどを活用した待合所やトイレの提供、時刻表の掲示や配布を行っています。

資料：熊本県熊本市HP