

下松市地域公共交通計画 (案)

令和5年1月

目次

序章	はじめに	1
1	計画策定の趣旨	1
2	計画の区域	1
3	計画の対象期間	1
第1章	公共交通を取り巻く現状	2
1	地域の概況	2
2	公共交通の現状	11
第2章	本計画の位置付けとまちづくりの方向性	31
1	本計画の位置付け	31
2	既存計画に示されたまちづくりの方向性	32
3	現計画の振り返り	38
第3章	公共交通の役割と本計画で取り組むべき課題	44
1	下松市において公共交通に求められる役割	44
2	下松市の公共交通の課題	45
第4章	計画の基本理念・基本方針と目標	47
1	基本理念・基本方針	47
2	下松市が目指す公共交通の姿	48
3	計画の目標	54
第5章	事業・評価方法	55
1	事業の体系	55
2	事業の内容、実施主体等	57
3	事業のスケジュール	79
4	目標達成状況の評価方法	80
5	事業の進捗管理と計画の継続的な改善	86
	用語解説	87

序章 はじめに

1 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、人口減少やマイカー依存から公共交通の利用者は減少傾向にありましたが、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・オンライン化が進む一方で、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、交通事業者の経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、すべ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、下松市は平成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」を策定します。

2 計画の区域

計画の区域は下松市全域とします。

3 計画の対象期間

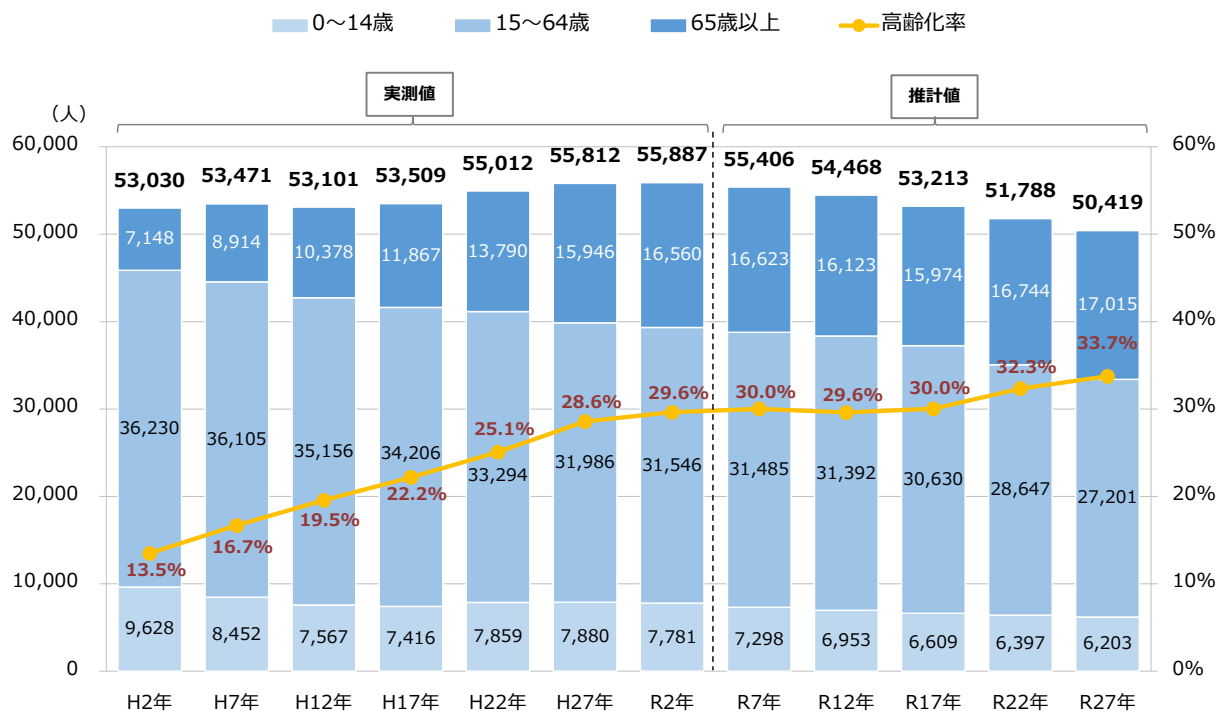
計画の対象期間は、令和5（2023）年度から令和9（2027）年度までの5年間とします。

（２）人口構成・分布

令和２（２０２０）年国勢調査の人口は約５万５千人となっています。近年の推移を見ると、県内ほぼ全ての市町で人口が減少中、下松市の人口は現状維持の傾向にあります。

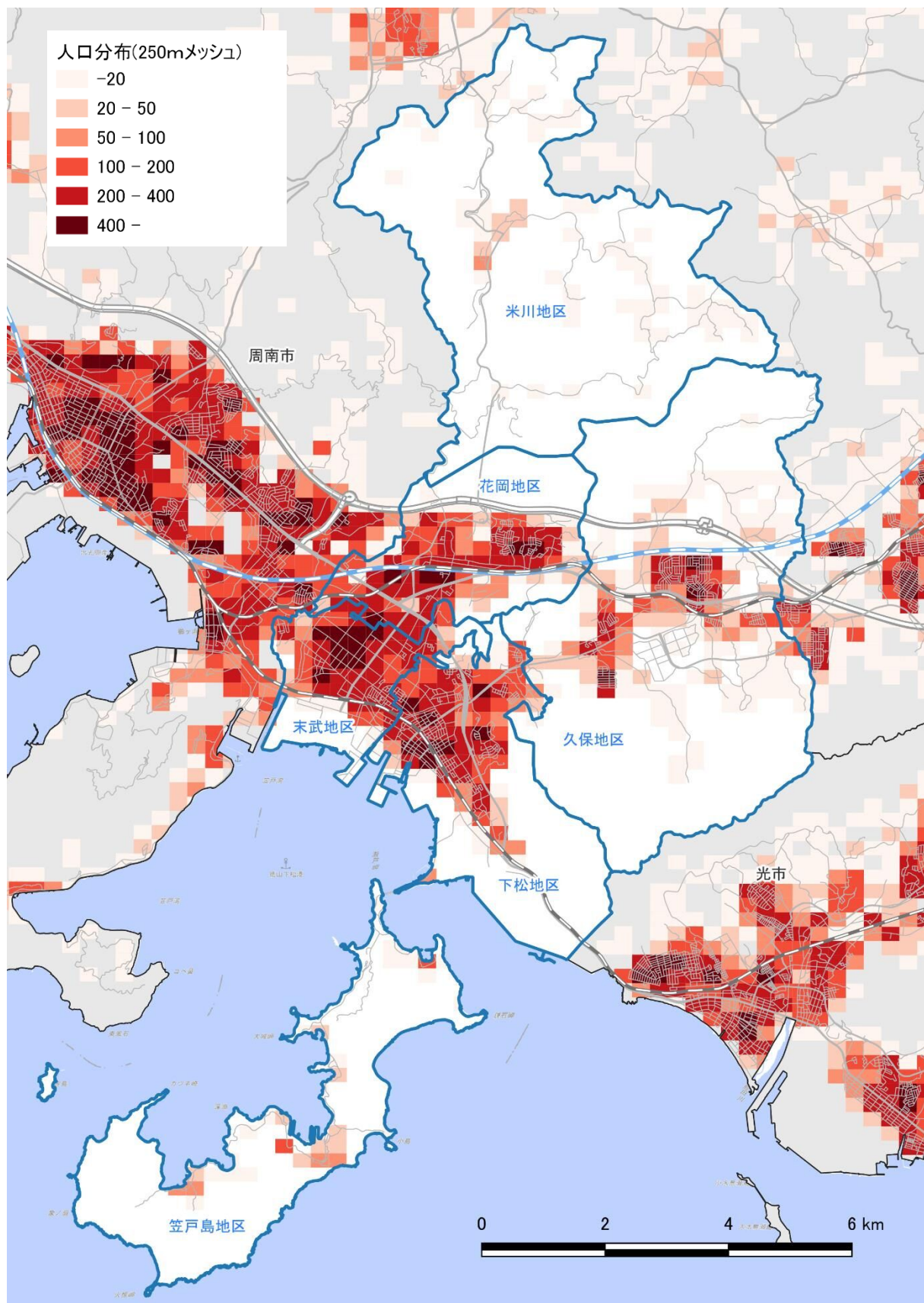
今後、年少人口と生産年齢人口は減少し、老年人口は現状維持が予想されることから、人口減少と高齢化がゆるやかに進む見込みです。

人口分布状況を見ると、西部の下松地区・花岡地区・末武地区の３地区に人口が集中しており、久保地区や米川地区では人口が分散しています。また、国道２号や県道下松田布施線の沿線を中心に、丘陵地に開発された団地が複数存在しています。



資料：国勢調査（平成２（１９９０）～令和２（２０２０）年）、
 国立社会保障・人口問題研究所による将来推計人口（令和７（２０２５）～２７（２０４５）年）
 人口の総数に年齢不詳の者を含む
 平成２７（２０１５）年以降は国勢調査に関する不詳補完結果（遡及集計）の数値を掲載

図２ 人口・高齢化の推移と将来推計

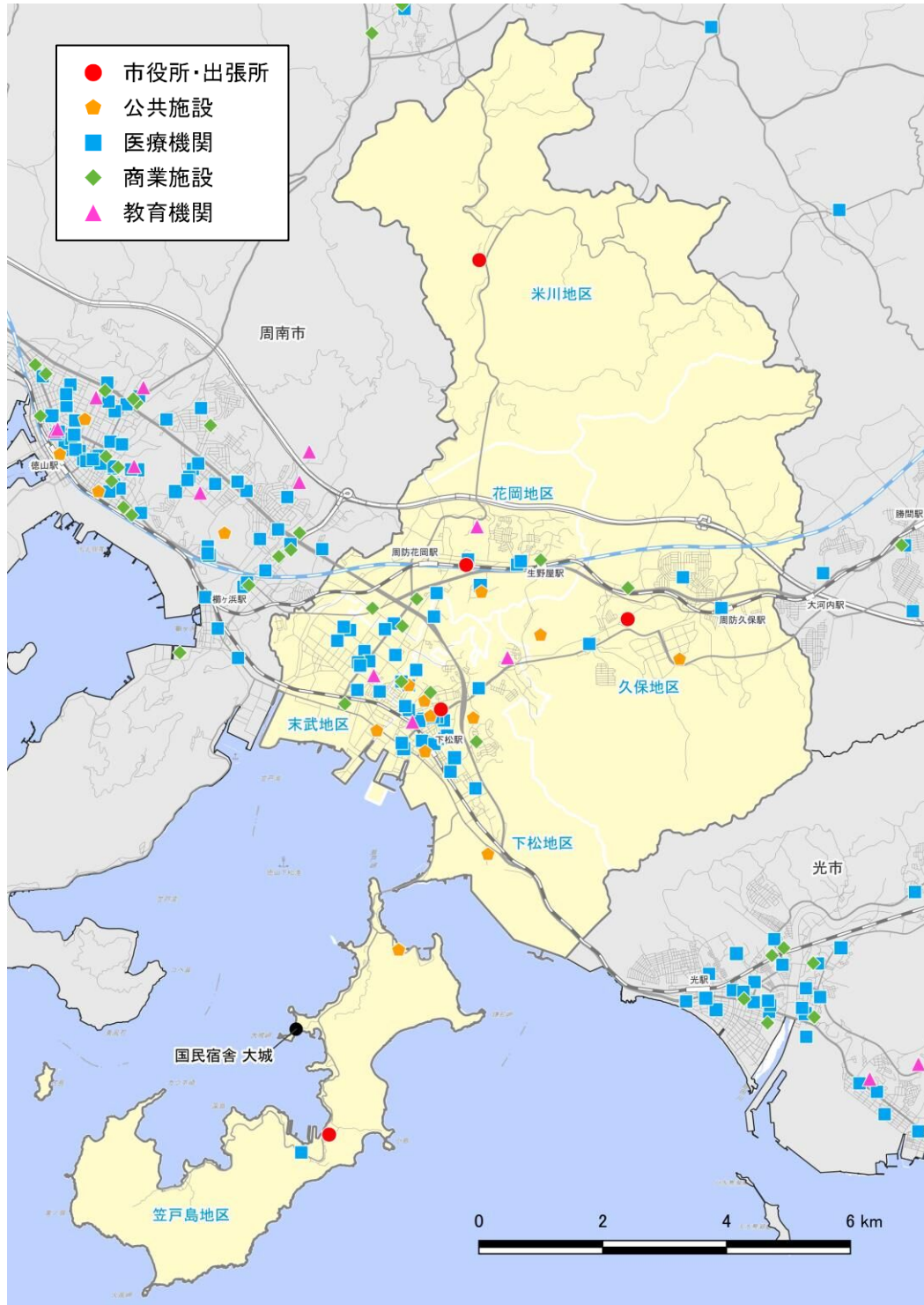


資料：令和2（2020）年国勢調査

図3 人口分布

(3) 目的地となる施設の立地

下松地区や末武地区、花岡地区を中心に、商業施設や病院等が立地しています。一方で米川地区や笠戸島地区には大規模な集客施設がありません。



市役所・出張所: 下松市のみ表示／公共施設: スポーツ施設・図書館・会館等／医療機関: 病院及び歯科を除く診療所
／商業施設: 複合施設・ショッピングセンター・スーパー／教育機関: 大学・高等専門学校・専門学校・高校

図4 主要施設分布

(4) 観光

笠戸島地区では、平成28（2016）年に観光拠点となる国民宿舎大城がリニューアルオープンし、令和2（2020）年には栽培漁業センターが日本最大規模のタッチングプールを備え「ひらめきパーク笠戸島」としてリニューアルしました。米川地区には、米泉湖や滝ノロ河川公園、大將軍山など四季の自然を楽しめるスポットが点在しています。花岡地区では、花岡八幡宮近辺を中心に歴史的な文化財が多く残っており、通年で観光客が訪れています。

令和3（2021）年7月から観光協会案内所、令和4（2022）年4月から「ひらめきパーク笠戸島」で、レンタサイクルサービスが開始され、笠戸島や市内の観光に利用されています。



資料：下松市観光協会

図5 観光スポット

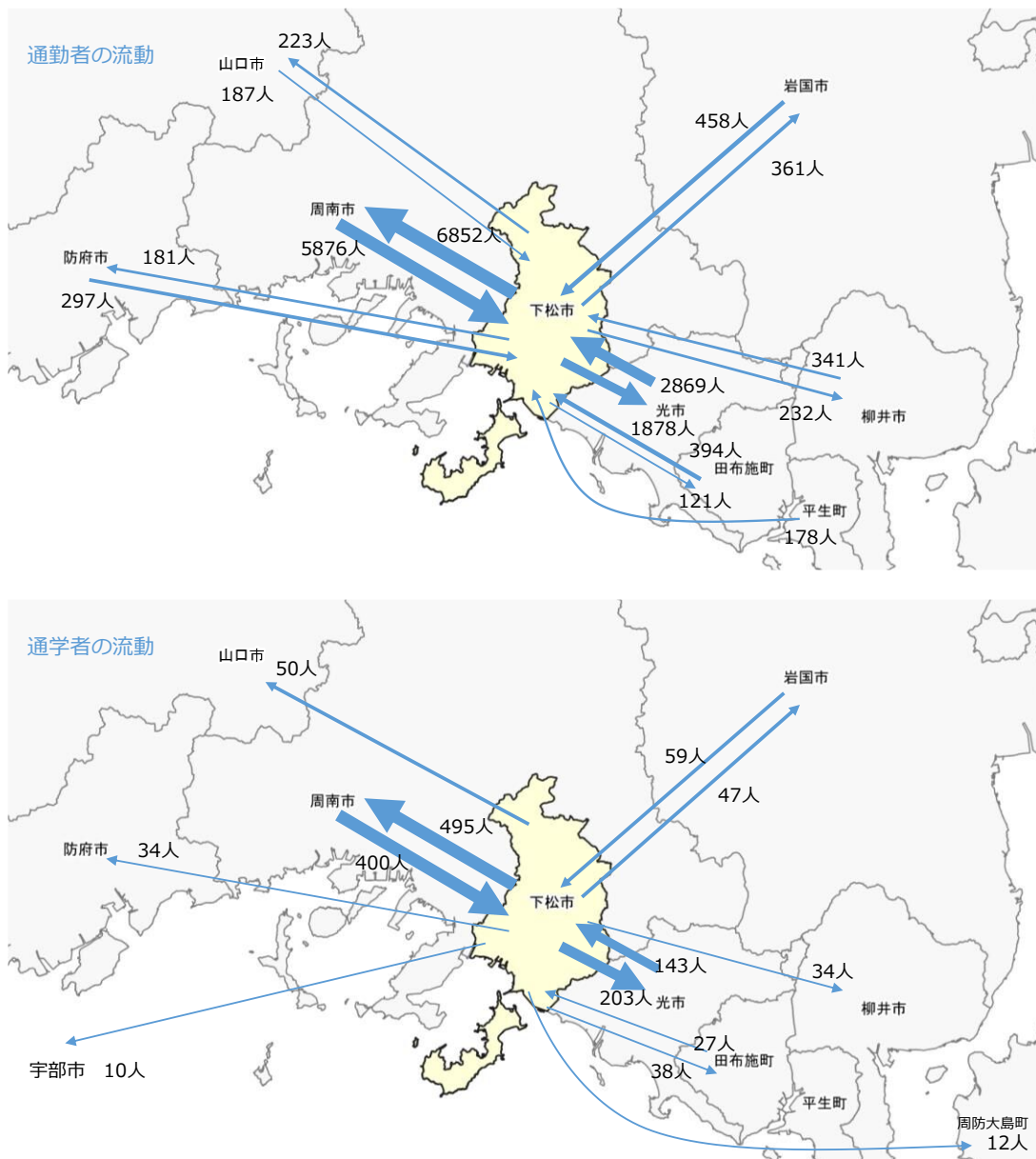
(5) 地域における移動の状況

隣接する周南市、光市とともに周南広域都市圏を形成しており、市民の生活に強い結びつきがあります。

①通勤・通学

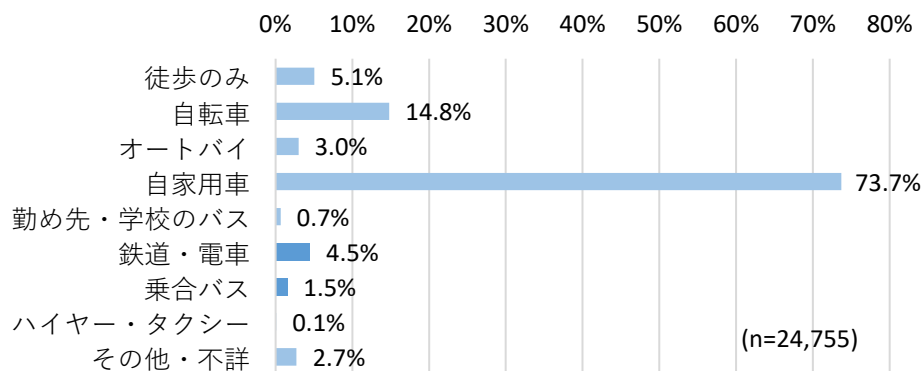
下松市常在者が通勤・通学に利用する移動手段は、自家用車が73.7%と最も多く、次いで自転車が14.8%です。公共交通である鉄道・電車は4.5%、乗合バスは1.5%です。

下松市内の高校に通う生徒は、自転車が主要な通学手段となっており、次いで鉄道を利用しています。下松市から他市の高校等へ通学する生徒は、鉄道や自転車のほか、路線バス、スクールバス、保護者の送迎を利用しています。



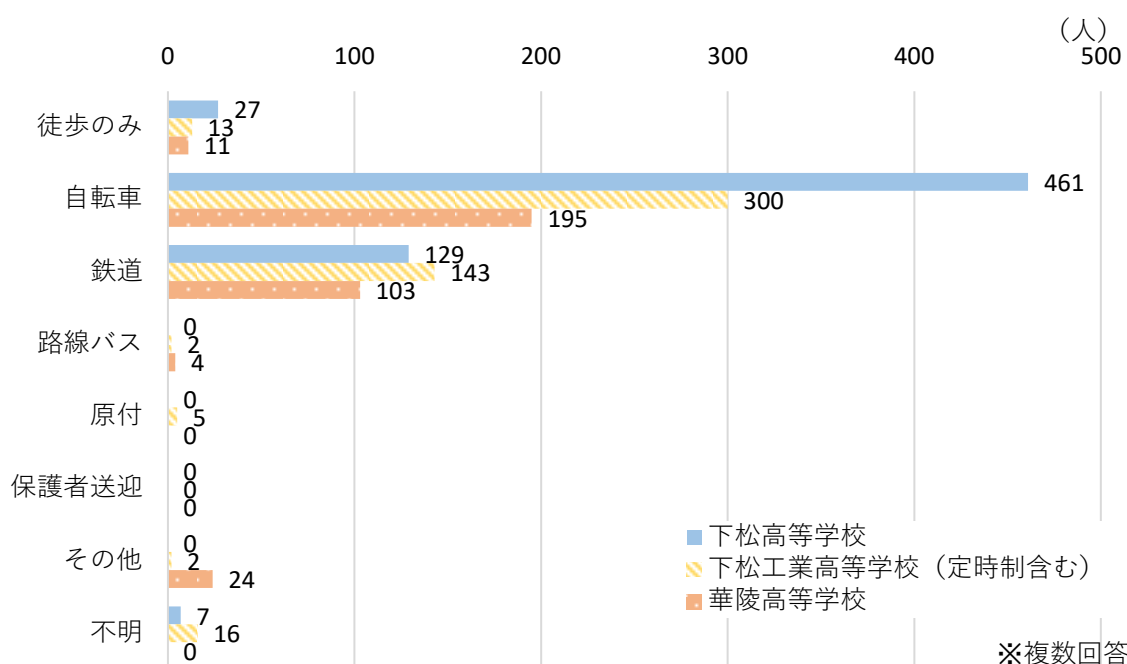
資料:令和2(2020)年国勢調査(通勤は100人以上、通学は10人以上の流動がある自治体のみ表示)

図6 通勤・通学による人口流出入状況



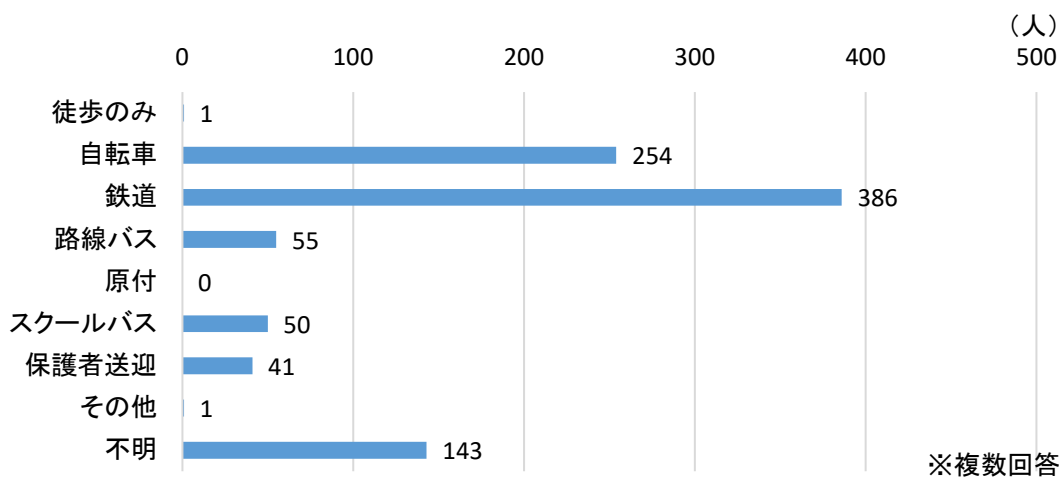
令和2(2020)年国勢調査

図7 下松市に常在する通勤者・通学者の移動手段



高校等事務局アンケート調査(令和4(2022)年)

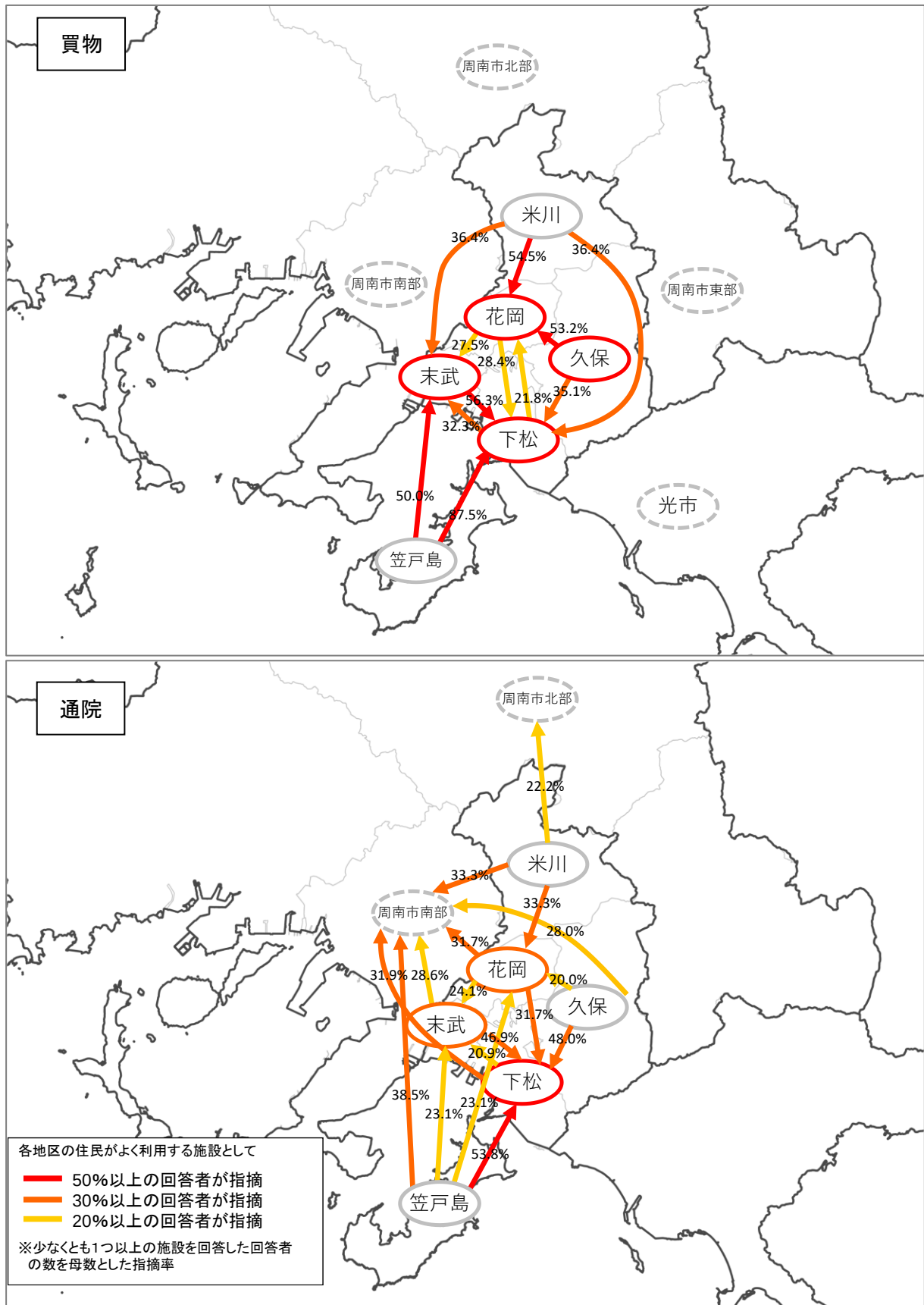
図8 市内高校に通学する生徒の移動手段



高校等事務局アンケート調査(令和4(2022)年)

図9 下松市から周南市及び光市の高校・高等専門学校9校に通学する生徒の移動手段

②買物・通院

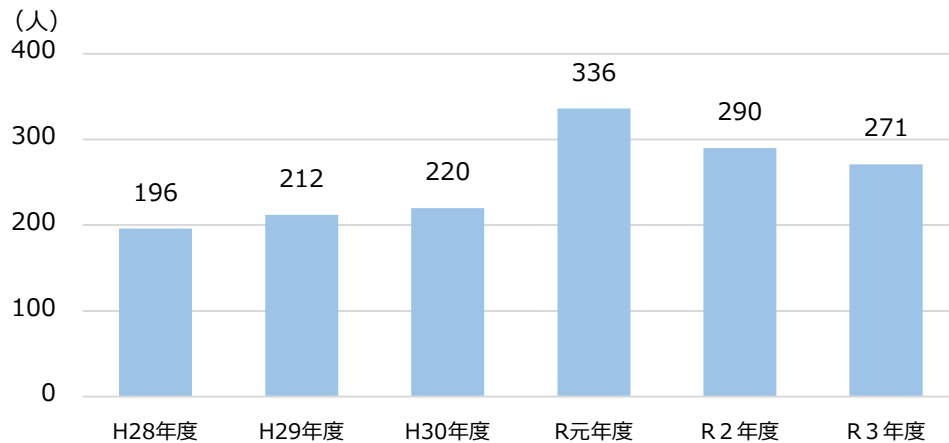


資料：下松市の公共交通に関する市民アンケート調査（令和4（2022）年度実施）

図10 市民の移動ニーズ（買物・通院の流動図）

(6) 自動車運転免許返納

近年は年間200～300人程度が自動車運転免許を自主返納しています。下松市では、自動車運転免許を自主返納した高齢者に対し、記念品を配付しています。



資料：下松警察署

図11 下松警察署管内の自動車運転免許返納者数の推移

自動車運転免許返納者への公共交通利用支援

●高齢者運転免許自主返納記念品配付事業（下松市）

下松市では、自動車運転免許を自主返納した高齢者の方に記念品（下記5種から1つ、1回限り）を配付しています。

- ・ 山口県共通バスカード（2千円程度）
- ・ 米泉号回数券（2千円程度）
- ・ 国民宿舎大城利用券（2千円程度）
- ・ 防災用品（2千円程度）
- ・ 交通系ICカード「ICOCA」（2千円程度）

<利用実績>

令和2（2020）年度 213人（共通バスカード94人、米泉号回数券5人、他114人）
令和3（2021）年度 231人（共通バスカード87人、米泉号回数券3人、他141人）

●運転卒業証制度のタクシー支援（市内各タクシー事業者）（花岡タクシーを除く）

運転免許の自主返納者に交付される「運転卒業者サポート手帳」又は「運転経歴証明書」を提示すると、タクシーを運賃1割引で利用できます。



2 公共交通の現状

(1) 鉄道

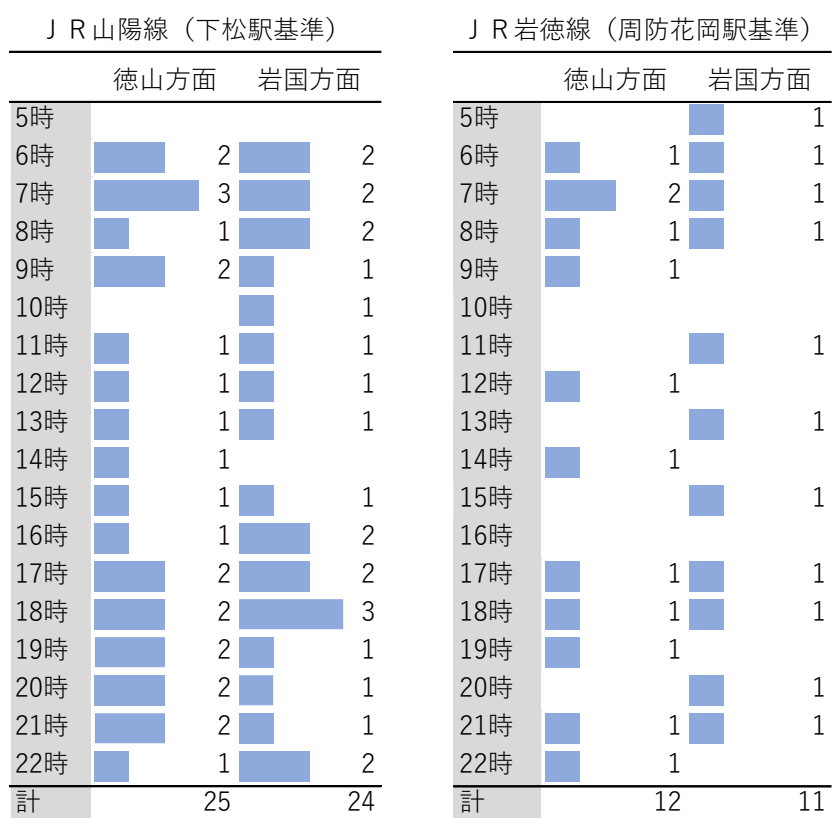
市内をＪＲ山陽線、岩徳線及び山陽新幹線が通っています（ＪＲ山陽新幹線は市内に駅はありません）。ＪＲ山陽線は上りと下りを合わせて平日４９便、ＪＲ岩徳線は２３便運行しています。日中には１時間に１本もない時間帯があります。

利用者の推移を見ると、令和元（２０１９）年度まではＪＲ山陽線（下松駅）がほぼ横ばい、ＪＲ岩徳線（周防久保駅、生野屋駅、周防花岡駅）は減少傾向にありましたが、コロナ禍の影響がある令和２（２０２０）年度以降は、特に下松駅が大きく減少しました。ＪＲ岩徳線の輸送密度は、令和元（２０１９）年が１，２４６人、令和２（２０２０）年が１，０９０人、令和３（２０２１）年が１，０６４人となっています。

令和４（２０２２）年３月から、南岩国駅から徳山駅間で交通系ＩＣカード「ＩＣＯＣＡ」のサービスが開始され、徳山以东のＪＲ山陽線で交通系ＩＣカード「ＩＣＯＣＡ」が利用できるようになりました。下松駅は平成３０（２０１８）年にエレベーターが設置されましたが、ＪＲ岩徳線の３駅はいずれもバリアフリー化されておらず、付帯施設等の整備も十分とは言えない状況です。また、下松駅は令和４（２０２２）年５月にみどりの窓口の営業が終了しました。

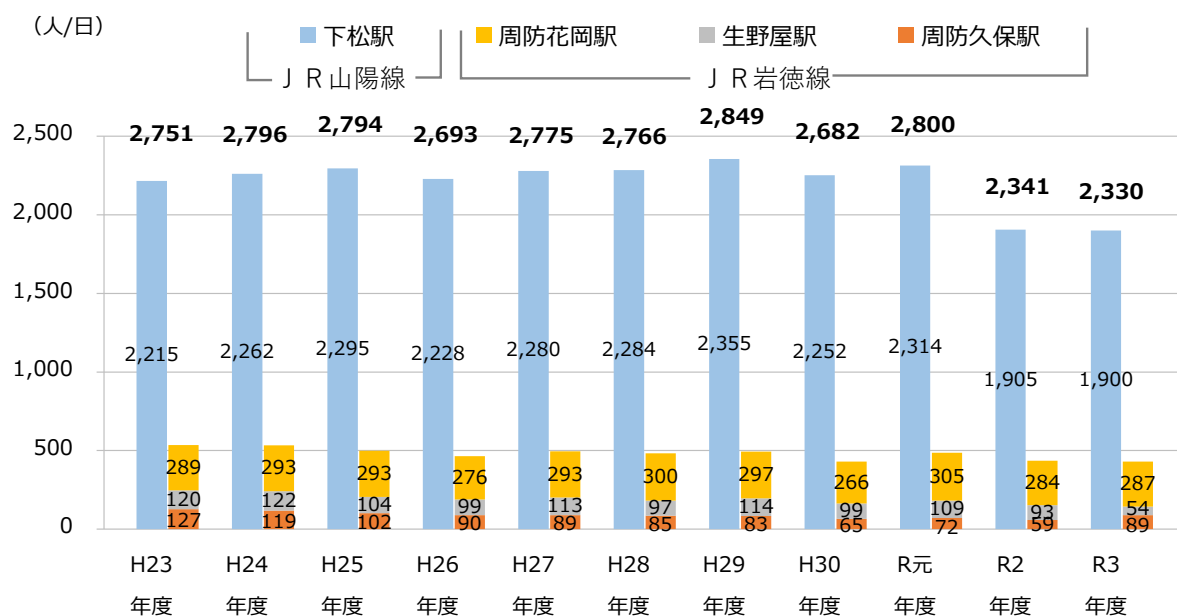


図１２ 鉄道の現状



資料：西日本旅客鉄道株式会社時刻表（令和4（2022）年10月時点の平日）

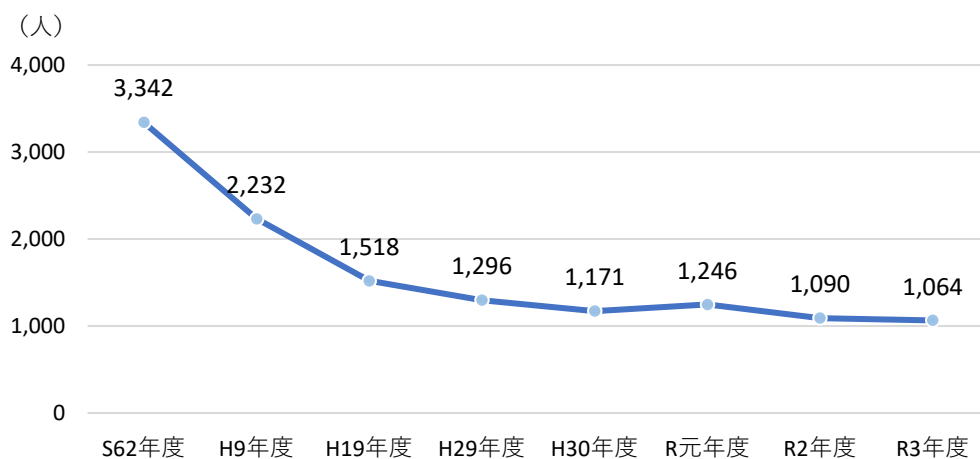
図1-3 平日の時間帯別鉄道運行便数



資料：山口県統計年鑑、西日本旅客鉄道株式会社

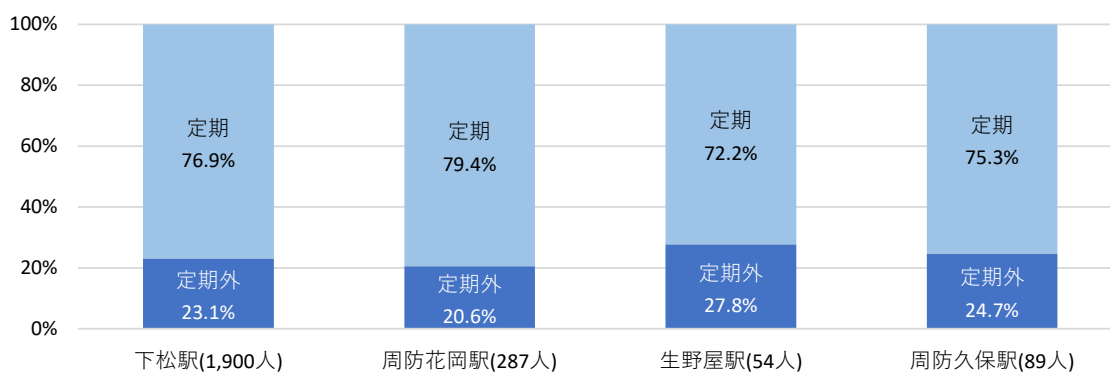
図1-4 駅別の1日あたり乗車人員

- ・平成30（2018）年7月豪雨災害により、J R 山陽線（下松駅～柳井駅間）・J R 岩徳線（周防高森駅～櫛ヶ浜駅間）が約2ヶ月間運休
- ・令和2（2020）年度からコロナ禍の影響



資料：西日本旅客鉄道株式会社／輸送密度(平均通過人員)は利用者の1日1kmあたりの人数を表し、以下の計算により算出
 【各路線の年度内の旅客輸送人キロ】÷【当該路線の年度内営業キロ】÷【年度内営業日数】

図15 JR岩徳線の輸送密度(平均通過人員)の推移



資料：西日本旅客鉄道株式会社／令和3(2021)年度の一日あたりの乗車人員に占める定期利用者／定期外利用者

図16 駅別の定期／定期外の割合(令和3(2021)年度)

表1 市内の駅施設の現状

路線	駅名	1日 乗車人員 ※R3(2021) 年度	きっぷの販売			昇降 設備	身障者用 トイレ	駐輪場 台数
			改札係員	みどりの窓口	券売機			
JR 山陽線	下松駅	1,900人	有人	無	みどりの 券売機※	有 跨線橋有	南：有 北：有	南：280 北：856
JR 岩徳線	周防花岡駅	287人	無人	無	有	無 跨線橋無	有	275
	生野屋駅	54人	無人	無	有	無 跨線橋無	トイレ 無	150
	周防久保駅	89人	無人	無	有	無 跨線橋有	有	90

※みどりの券売機…予約したきっぷの受け取り、指定席・自由席などの購入、定期券の購入(通学証明書の確認が必要な通学定期を除く)・IC定期券への発行替え、トクトクきっぷなどの購入ができる券売機
 資料：下松市調べ

下松駅のバリアフリー化・待合環境改善の取組

●昇降機（エレベーター）の設置

下松駅は、ホームの上階に駅舎を持つ橋上駅です。かつてはエレベーターやエスカレーターがなく、階段で乗降する必要がありましたが、平成30（2018）年に、南口及び北口にそれぞれエレベーター1基が設置され、駅南北自由通路のバリアフリー化が実現しました。

●バリアフリースイールの設置

平成30（2018）年、北口の階段横に車椅子でも利用できるバリアフリー型の公衆トイレが設置されました。



▲下松駅南口エレベーター



▲下松駅北口エレベーターとバリアフリースイール

J R 岩徳線利用促進委員会の取組

J R 岩徳線利用促進委員会は平成29（2017）年に、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され、J R 岩徳線の利用促進のための事業を行っています。

●企画列車の運行

「観光列車ノスタルジーで行く 第28回周東食肉フェアの旅」（平成29（2017）年度）
「J R 岩徳線復旧特別企画 ○○のはなし～J R 岩徳線地酒列車の旅～」(平成30（2018）年度)
「○○のはなし J R 岩徳線 スイーツ列車と大城温泉の旅」（令和元（2019）年度）
「J R 岩徳線声優トークイベント萌え列車の旅」（令和4（2022）年度）
徳山駅前周辺で開催されるサブカルチャーイベント「萌えサミット」とコラボ。

●SNS（公式Twitter）の運用開始（令和3（2021）年度～）

J R 岩徳線利用促進のために実施するイベントのお知らせや、沿線地域の情報の発信を行っています。

● J R岩徳線駅カードの配布

(平成29(2017)年度～
令和元(2019)年度)



● J R岩徳線沿線こども絵画展

(令和4(2022)年度)

玖珂駅、周防高森駅、高水駅、周防花岡駅において、「岩徳線がこうだったらいいな」をテーマにこどもたちが描いた絵画を展示する。



● 重ね押しスタンプラリー

(令和2(2020)年度)

岩国駅、玖珂駅、周防高森駅、徳山駅の改札内に設置された各スタンプを、専用のスタンプ台紙(応募はがき)に重ねて押し、1枚の絵を完成させる。



● デジタルスタンプラリー

(令和4(2022)年度)

スマートフォンで、J R岩徳線各駅に設置するデジタルスタンプラリーのスポット(Q Rコード)を読み込むことにより、スタンプを収集する。



(2) 路線バス・コミュニティバス

下松駅や周南記念病院を主な拠点として、路線バス（防長交通株式会社、中国ジェイアールバス株式会社）が市内及び隣接する周南市や光市を結んでいます。近年は不採算路線を中心にバス路線が再編され、米川地区は令和元（2019）年10月に路線バスが撤退、代わりに市町村有償旅客運送によるコミュニティバス「米泉号」が運行を開始しました。

利用者は年々減少していましたが、令和元（2019）年度～令和2（2020）年度はコロナ禍による影響でさらに急激に減少し、バス事業者の欠損額も大幅に増えています。

下松市に係る路線バスの利用実態を見ると、徳山駅を中心とする周南市内での乗降や、周南市と下松市を跨ぐ乗降が多く、下松市内での乗降は少ない傾向があります。下松市内でのバス停に係る乗降は、下松駅～ゆめタウン下松東、下松駅～笠戸ドッグ正門前、旗岡五丁目～ゆめタウン下松東、徳山駅～末武東が多くなっています。

また、路線バスの運行を担う運転士が近年全国的に不足していますが、下松市においても人員が不足している状況です。運転士の高齢化も進んでいることから、さらに運転士不足が深刻化し、路線の維持が困難となることが懸念されています。



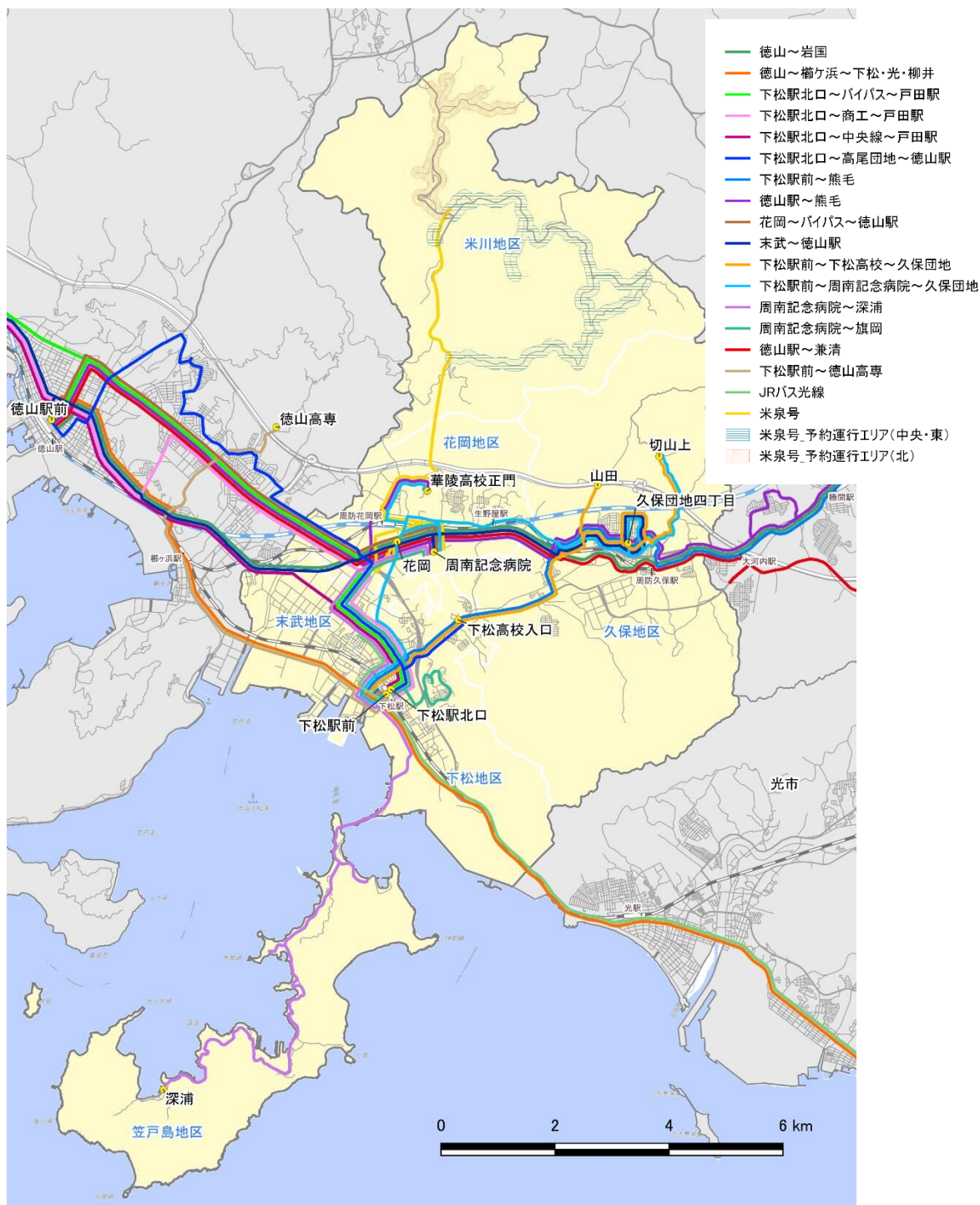
▲防長交通株式会社



▲中国ジェイアールバス株式会社

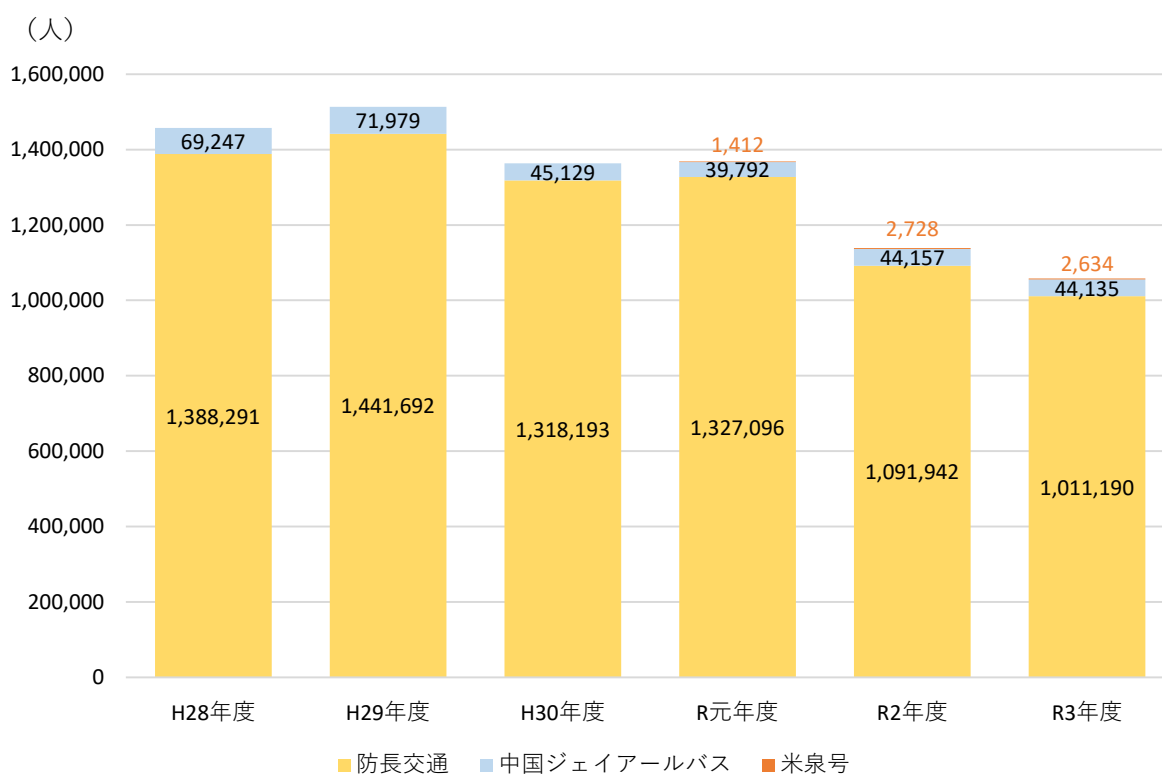


▲下松市コミュニティバス米泉号



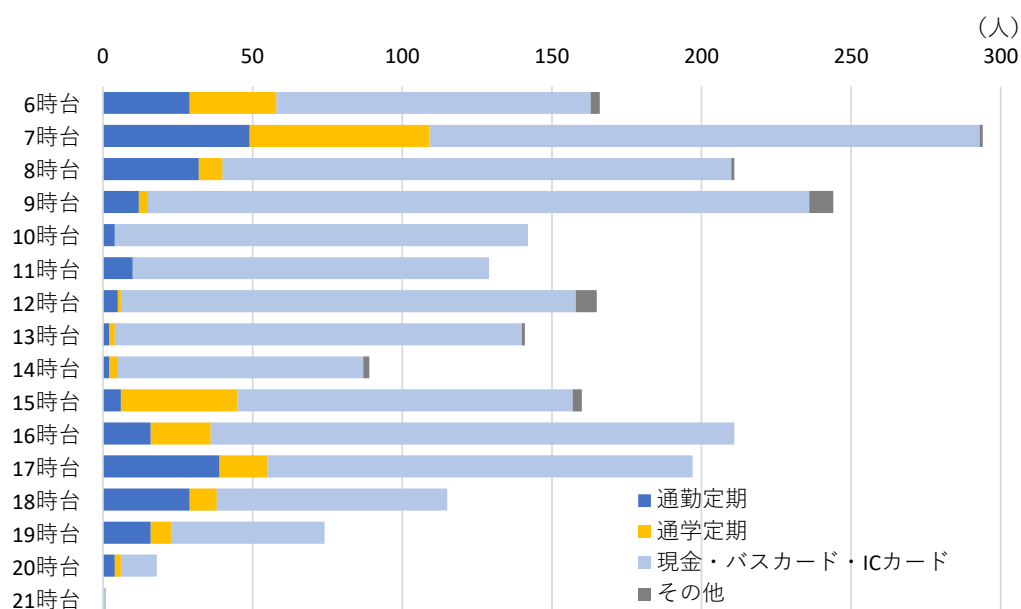
資料:防長交通株式会社・中国ジェイアールバス株式会社・下松市(令和4(2022)年10月時点)

図17 路線バス・コミュニティバスの現状



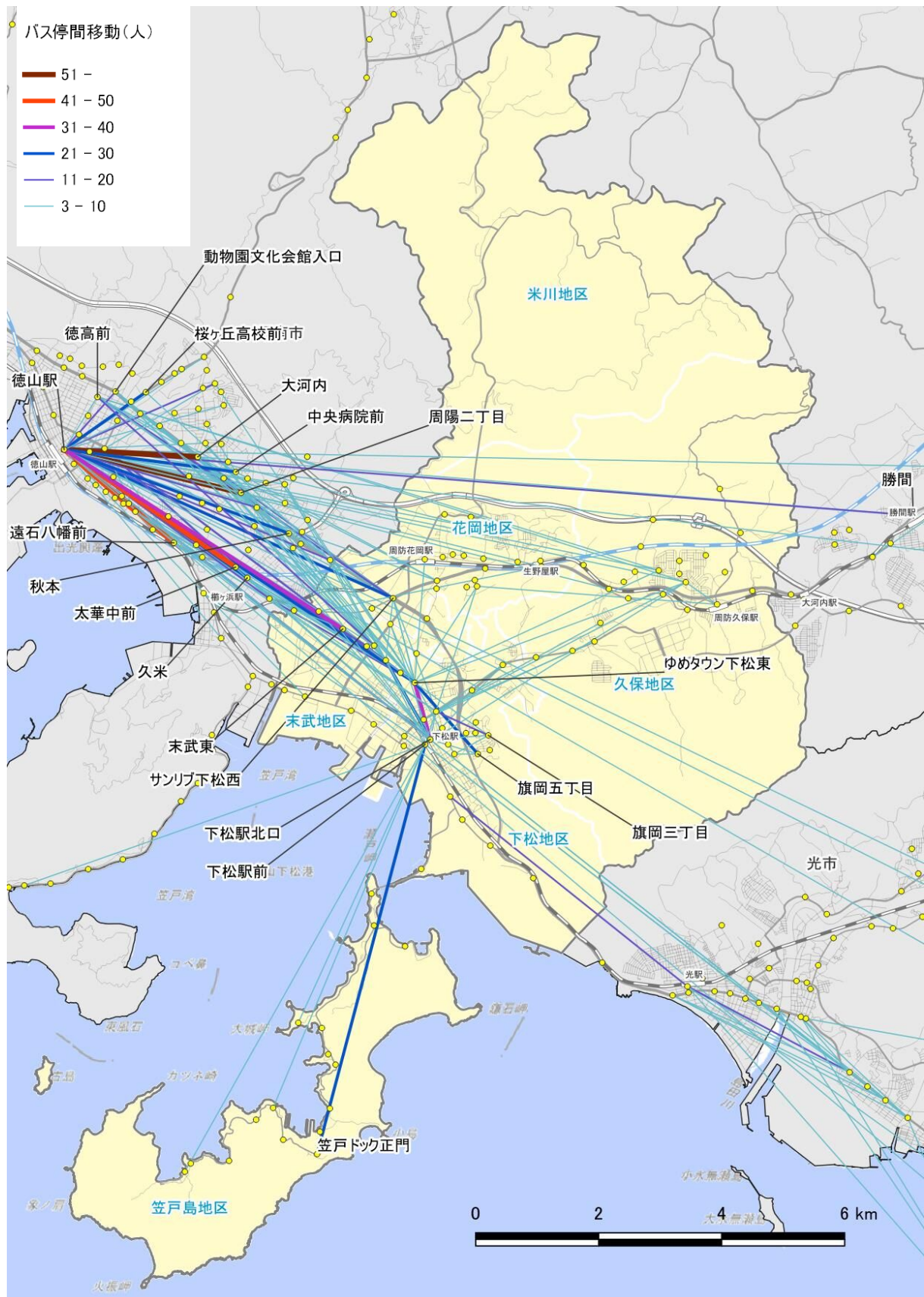
資料：防長交通株式会社、中国ジェイアールバス株式会社、下松市
米泉号は令和元（2019）年10月から運行開始

図18 下松市に係る系統の輸送人員の推移



資料：防長交通、中国ジェイアールバス株式会社 令和3（2021）年度乗降調査結果
時刻は各便の始発停留所発車時刻

図19 平日の時間帯別利用者数



資料：令和3（2021）年度利用実態調査（防長交通株式会社、中国ジェイアールバス株式会社）
利用者が1～2人の区間は表示しない。防長交通株式会社は区界停留所による分類
図20 路線バスの平日1日の乗降（下松市に係る系統のみ）

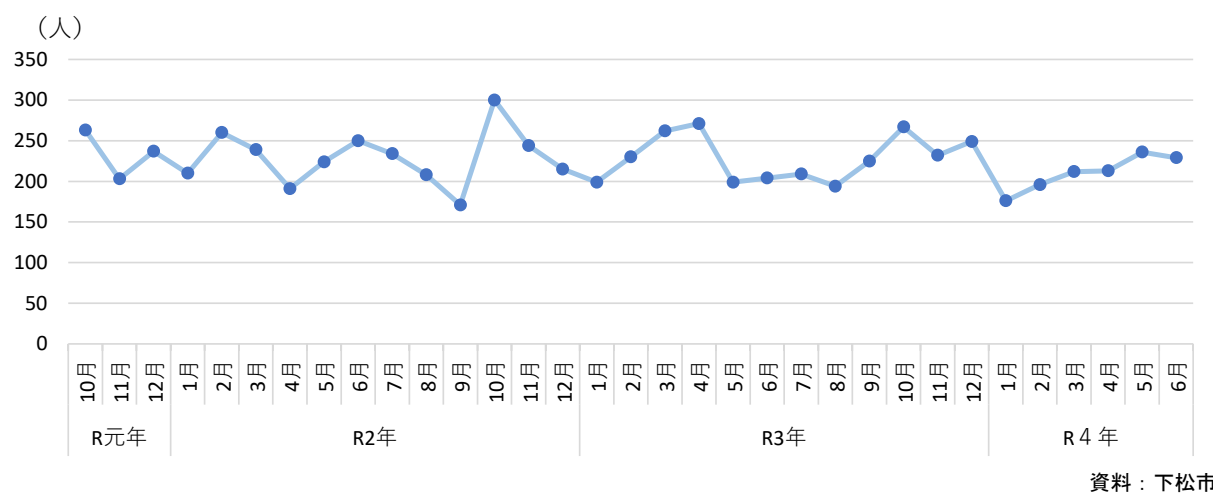


図2 1 米泉号の月別利用者数の推移

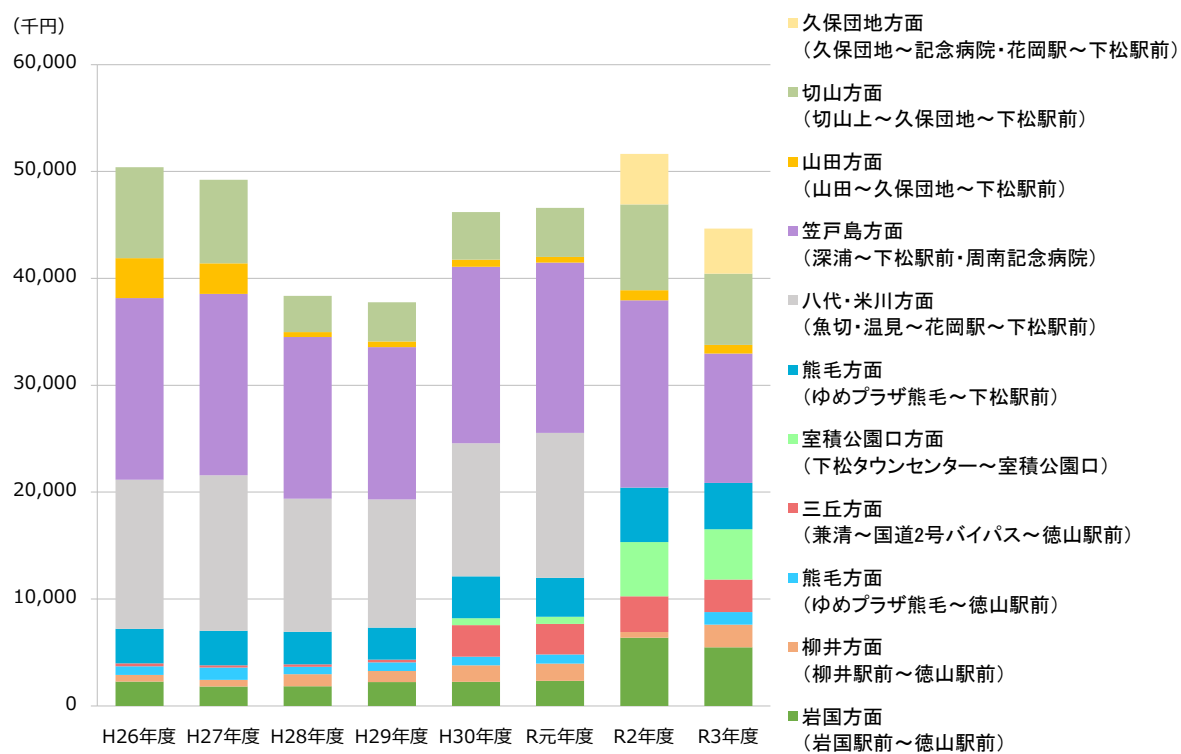
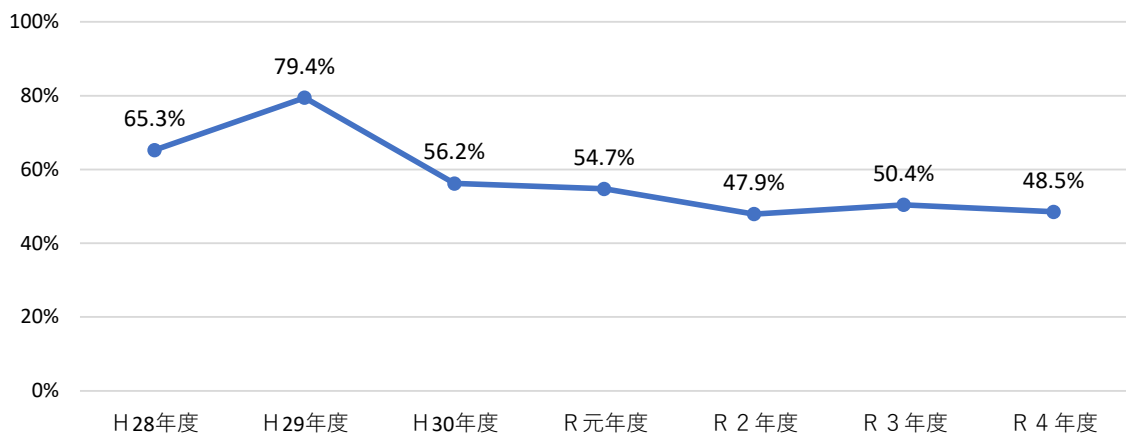


図2 2 路線ごとの欠損額の推移



資料：防長交通株式会社、中国ジェイアールバス株式会社

※このグラフの「年度」は前年10月から当年9月の期間を示す

図23 下松にかかる路線バスの収支率

表2 路線バス運行事業者の運転士不足の状況

- ・必要な仕業数に対し運転士が不足しており、人繰りに苦慮している。
- ・運転士の高齢化が顕著であり、10年後にどうなるのか不安がある。
- ・人員を募集しているが、なかなか適した人材が来ない。
- ・担い手確保のために人件費を上げていくことも考えていく必要がある。
- ・自動運転車はまだ改善点が多く、実装には時間がかかるだろうと思われる。

資料：運行事業者ヒアリング調査（令和4（2022）年8月時点）

笠戸島地区における運賃負担軽減実験

●実験概要

実験期間：平成30（2018）年11月1日～
12月20日

対象：以下の条件をすべて満たす方

- ①笠戸島島内（深浦バス停～瀬戸バス停）
で乗車又は降車する方
- ②現金で支払う方
- ③運賃が260円以上の方

実験方法：公民館等で無償配布する「減額チケット」を入手し、必要事項を記入して
降車時に運転士に提出すると、支払い運賃が片道上限250円に軽減されます。

参考：深浦～周南記念病院まで950円

●実験結果

- ・実験期間中に減額チケット1,444枚が使用されました。
- ・島内から、アルク下松店、ゆめタウン、下松駅、病院等への利用が多く確認されました。

運賃負担軽減実験 減額チケット

ご利用期間 平成30年11/1(木)～12/20(木)

ご利用の前に正規運賃を記入してください(障害者割引、小児は割引後の運賃)

該当する項目に✓を入れる
 円 ☐ 障害者割引 ☐ 小児

問 下松市企画財政課 ☎(0833)45-1804

▲運賃負担軽減実験の減額チケット

バスにおけるデジタル化

●バスロケーションシステム

バスの現在位置をリアルタイムに把握できるバスロケーションシステムは、防長交通株式会社が「BUS i t」、中国ジェイアールバス株式会社が「くるけん」を採用しています。利用者はスマートフォンやデジタルサイネージで、バス接近情報（あと何分でバスが来るか）等を得ることができます。バス事業者にとっても、利用者からの問い合わせに素早く正確に対応でき、また蓄積される運行データをダイヤ改正に生かせるなどのメリットがあります。



▲BUS i tのサイネージ

●GTFS

GTFSとは、バス事業者と経路検索サイト等の情報利用者との情報受渡しのための共通フォーマットのことで、バス停、経路、運賃情報等を含む静的データ「GTFS-JP」と、運行状況等の動的データ「GTFSリアルタイム」があります。GTFS-JPを作成・公開することで、Googleマップでの検索結果に表示されるなど、利用者はルート、時刻、運賃などの情報を簡単に得ることができます。中国ジェイアールバス株式会社は対応済、防長交通株式会社と米泉号は未対応です。

●交通系ICカード

山口県内では山口県共通バスカードが長らく利用されてきましたが、交通系ICカードへの転換が進んできており、本市ではJR山陽線、防長交通株式会社及び中国ジェイアールバス株式会社が交通系ICカード「ICOCA」を導入しています。乗車・降車の際に交通系ICカードを機械にタッチするだけで運賃支払いができ、繰り返しチャージ（入金）して使用できます。交通系ICカードに対応した定期券を導入している事業者もあります。



▲交通系ICカード
「ICOCA」

●スマートフォンを使った定期券

防長交通株式会社では、スマートフォンのアプリを使ったフリー定期券各種・高速バス広島線を販売しています。利用者は定期券の販売窓口に行かなくても自身のスマートフォンから購入できます。利用するときは、乗務員にスマートフォンの画面を見せるだけで容易です。

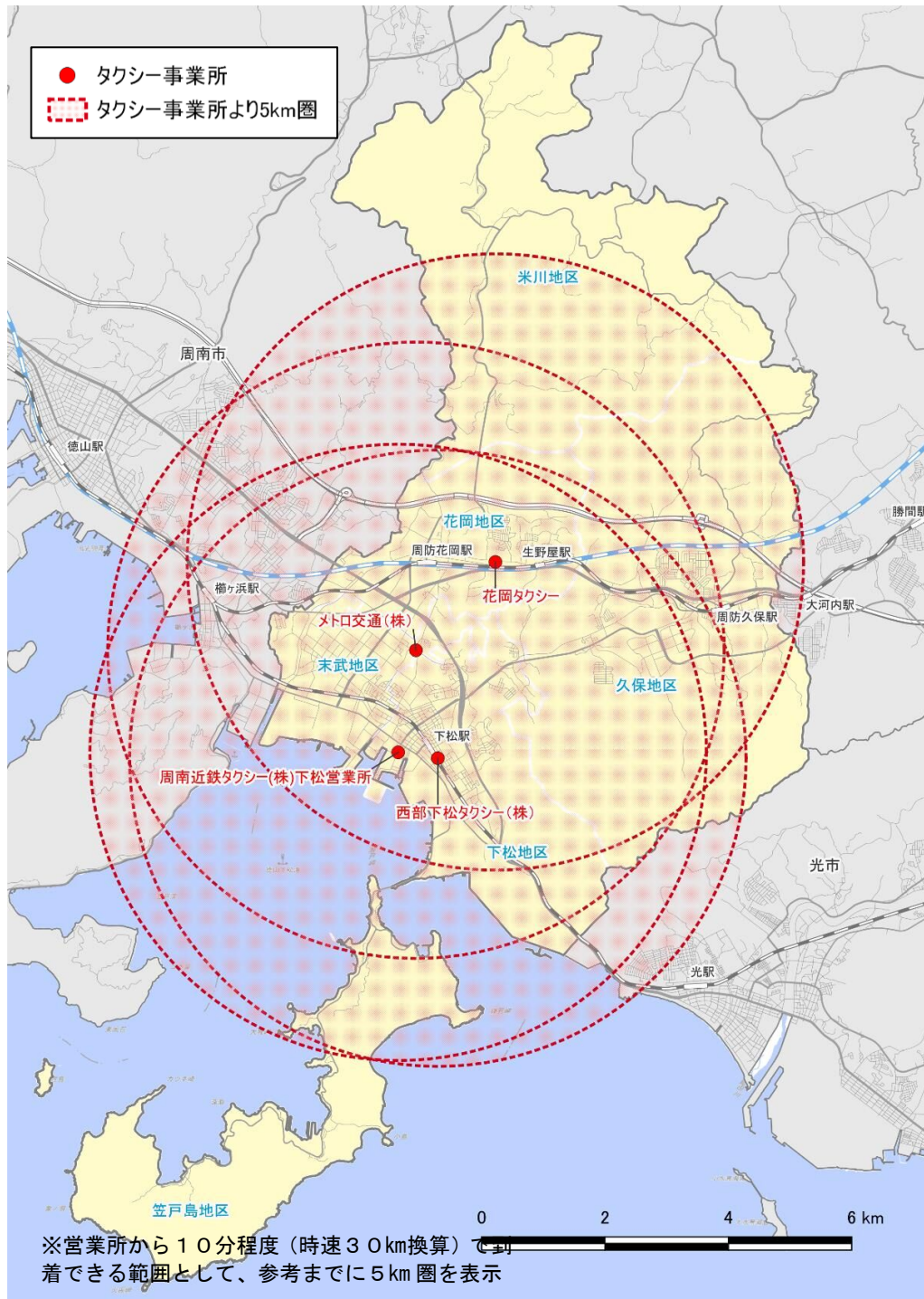


▲スマートフォンを使った定期券

(3) タクシー

市内ではタクシー営業所が4箇所ありますが、いずれも市街地やその周辺に立地しており、米川地区や笠戸島地区の一部ではタクシーが利用しにくい状況にあります。

一方、タクシー業界でも人材不足が深刻化しており、朝や深夜の時間帯にすぐに配車ができない状況も発生しています。



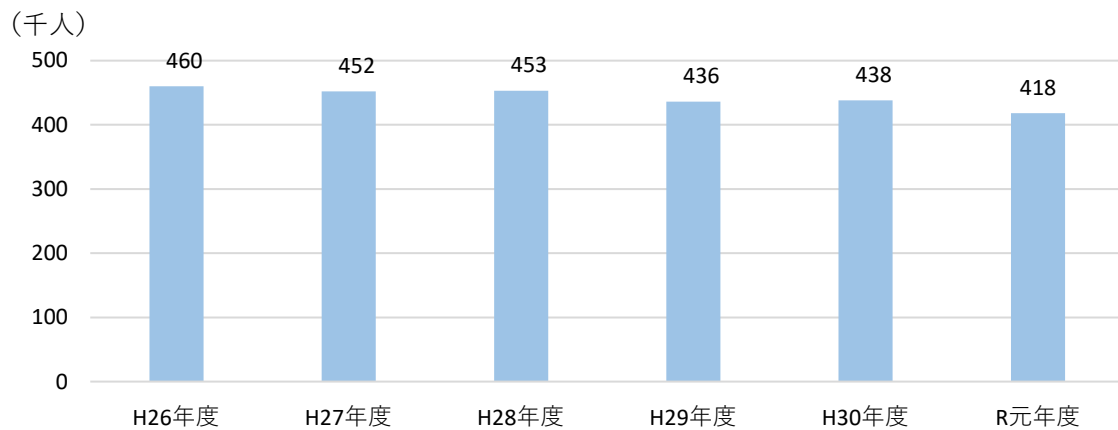
資料：山口県タクシー協会

図2.4 タクシー営業所の分布

表3 タクシー保有台数

事業者名	セダン型タクシー 保有台数	ジャンボタクシー 保有台数
周南近鉄タクシー株式会社下松営業所	22台	—
西部下松タクシー株式会社	15台	1台
メトロ交通株式会社	23台	—
花岡タクシー	1台	—

資料：各タクシー事業者



資料：山口県統計年鑑、個人タクシー(1人1車制)を除く

図25 下松市のタクシーの年間輸送人員の推移

表4 タクシー運行事業者の運転士不足の状況

- ・車両はあるが、運転士が不足している状況。
- ・運転士の高齢化が著しい。
- ・運転士不足で利用者の予約に対応できず、断ることがある。
- ・様々な方法で求人を行っているがなかなか応募が来ない。コロナ禍で感染リスクが高いことや仕事減少による収入減が原因で離職する人もいる。

資料：運行事業者ヒアリング調査(令和4(2022)年8月時点)

タクシーを活用した移動手段確保・移動支援

●タクシー運賃助成実証事業

<実験概要>

比較的需要の少ない時間帯に限定してタクシーによる移動手段の確保を行い、交通空白地(郊外の団地や市街地の交通不便地域)対応とタクシーの生産性向上の両立を目的とした実証事業が、山口県の事業として実施されました。

実験期間：令和3(2021)年8月1日～11月30日の4カ月間

対象：生野屋、生野屋西、潮音町に住民票のある満75歳以上の方の内、申請した方

助 成 額：①午前１１時から午後１時３０分までは１乗車当たり３００円を助成

②午後１時３０分から午後４時までは１乗車当たり５００円を助成

<実験結果>

- ・１９８名が申請し、内８６名が１回以上利用しました。
- ・期間中に９８７回の利用があり、内半分以上は５００円助成の時間帯の利用で、助成券による利用時間のシフトが生じました。
- ・片道運賃１，５００円以内の比較的近距離の移動が多数を占めました。
- ・外出回数の増加や、食事・お茶、レジャーといった余暇的な外出が増え、タクシーの利用が増えました。

●下松市福祉タクシー券の交付

対 象：次の手帳のいずれかをお持ちの方

- ・身体障害者手帳 総合等級３級以上
- ・腎臓機能障害により医療機関において透析治療を受けている通院者
- ・療育手帳Ａ
- ・精神障害者保健福祉手帳１級

補 助 額：タクシー初乗り料金分を割引（初乗り料金はタクシー種別により異なります）

- ・年間４８枚（１月当たり４枚）の割引券を交付（腎臓機能障害により医療機関において週１回以上透析治療を受けている通院者は、通院頻度に応じて最大１９２枚まで追加交付）
- ・利用目的の限定は無し

利用者数：令和元（２０１９）年度９１０人、令和２（２０２０）年度９３７人、令和３（２０２１）年度９５０人

●下松市災害避難時タクシー利用助成

高齢者や障害者など、災害時に避難所への移動が困難な方々の円滑な避難を支援するため、移動に係る費用の一部を助成する制度を、令和３（２０２１）年６月から運用開始しました。

対 象 者：次のいずれかに該当する方

- ① 下松市の避難行動要支援者避難支援制度登録者
- ② ①の登録者に準じる方
- ③ ①・②の避難を直接支援する方

助成対象：市が指定避難所を開設した日から閉鎖するまでの間に利用したタクシー料金（避難先は、家族、親戚や友人宅でも対象となります）

助 成 額：１回のタクシー利用について、一般タクシーは上限１，０００円まで、介護タクシーは上限２，０００円まで

(4) その他の移送サービス

特定の目的に限定した送迎手段として、米川地区や笠戸島地区ではスクールバスが運行されています。また、米川地区では、社会福祉協議会への委託事業として、地区のボランティアドライバーが運転する「米川あったか便」が運行されています。福祉施策としては、路線バスの運賃の一部を助成する「高齢者バス利用助成事業」が実施されており、令和4（2022）年度からは対象者の条件が緩和されました。

表5 スクールバスの運行概要

路線	車両	対象者 ※令和4（2022）年 4月時点	備考
米川地区 ～末武中	ジャンボタクシー、小型 タクシー ※交通事業者所有車両	末武中 9人	
米川地区 ～花岡小	小型バス1台（26人乗） ※市所有車両	花岡小 11人	
笠戸島地区 ～下松小・下松中	小型バス2台 （26人乗、33人乗） ※市所有車両	下松小 8人 下松中 4人	路線バスと一部経路重複

資料：下松市

表6 米川あったか便の運行概要

対象者	・米川地区に居住する65歳以上で運転免許や車を保有しない人（事前登録が必要） ・令和3（2021）年度はコロナ禍による休止が多かったが、利用者がのべ65名、 運転者・補助者がのべ40名参加
運行概要	・毎月第1～第4水曜日の午後に運行（登録者を4班に分け、班ごとに月1回利用可） ・最初の利用者宅を13時に出発し、他の利用者宅を回り目的地へ向かい用事をすませ、17時までに米川地区に帰着 ・各便には運転士1人と介助者1人が乗車
行先	当日の利用者でその日の行先を決定（スーパー等）
料金等	無償（利用者の負担なし）
運営主体	下松市社会福祉協議会（市からの委託事業。運転士・介助者は米川地域づくり連絡協議会のボランティア）
運行車両	8人乗ワンボックス車両1台（下松市社会福祉協議会所有車両） 要望によりドライブレコーダー、バックモニター、ステップを装備。

資料：下松市

表7 老人福祉会館「玉鶴」送迎バス概要

対象者	・ 老人福祉会館「玉鶴」利用者		
	利用実績		
		令和元（2019） 年度	令和3（2021） 年度
	久保	219人	63人
	笠戸島	204人	82人
	花岡	200人	19人
	計	623人	164人
	・ 憩いの場として、サークル・教室、イベント等を実施している。 ・ 以前は入浴施設があったが老朽化により閉鎖、利用者減少の一因となっている。 ・ コロナ禍による行事の中止や利用自粛、休館なども大きく影響している。 ・ かつては米川地区も運行していたが、利用者が少ないため廃止した。		
運行概要	毎週水曜日に花岡久保方面、第2・4木曜日に笠戸島方面に運行		
料金等	無償（利用者の負担なし）		
運営主体	下松市社会福祉協議会		
運行車両	24人乗マイクロバス1台（下松市社会福祉協議会所有車両） 社会福祉協議会の職員が運転。		

資料：下松市

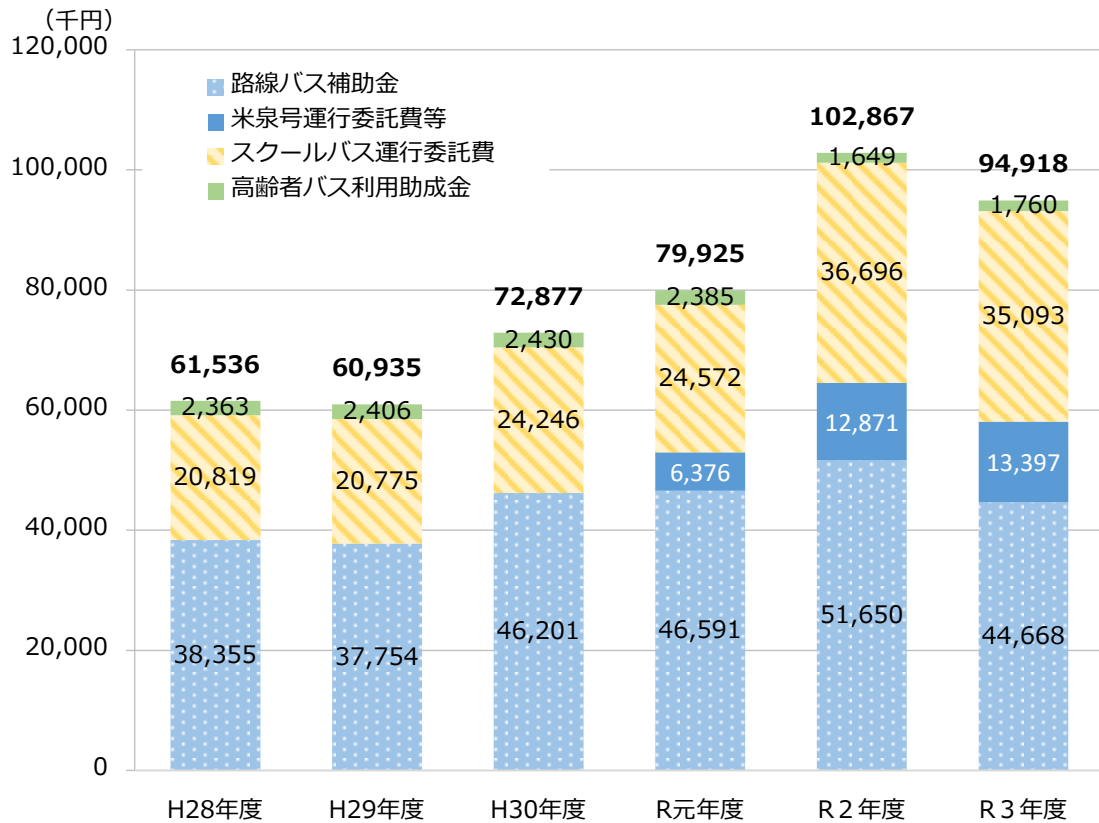
表8 高齢者バス利用助成事業の概要

対象者	次の要件に全て該当する満70歳以上の高齢者（要申請） ・ 下松市に住民登録があること ・ 自力でバスの乗降が可能であること ・ 介護保険法の要介護1～5の認定を受けていないこと ・ 下松市障害者福祉タクシー券の交付を受けていないこと																																				
事業概要	・ 路線バス（防長交通株式会社、中国ジェイアールバス株式会社） 一乗車あたり100円の割引 ※高速バスは除く ・ 割引対象となるのは、下松市内で乗車又は降車した場合のみ ・ チケットは年間最大100枚（申請月に応じて交付枚数が異なる）																																				
経緯等	平成23（2011）年6月 制定 平成24（2012）年4月 要綱一部改正 市民税非課税世帯→市民税非課税の者 令和3（2021）年4月 要綱一部改正 課税条件撤廃 令和4（2022）年4月 要綱一部改正 対象年齢の拡充 75歳以上→70歳以上 交通手段の有無撤廃																																				
交付人数と助成金額の推移	交付人数 (人) 助成金額 (万円) <table><thead><tr><th>年度</th><th>交付人数 (人)</th><th>助成金額 (万円)</th></tr></thead><tbody><tr><td>H23年度</td><td>235</td><td>76万</td></tr><tr><td>H24年度</td><td>431</td><td>185万</td></tr><tr><td>H25年度</td><td>497</td><td>216万</td></tr><tr><td>H26年度</td><td>524</td><td>223万</td></tr><tr><td>H27年度</td><td>531</td><td>224万</td></tr><tr><td>H28年度</td><td>544</td><td>236万</td></tr><tr><td>H29年度</td><td>579</td><td>241万</td></tr><tr><td>H30年度</td><td>585</td><td>243万</td></tr><tr><td>R1年度</td><td>575</td><td>238万</td></tr><tr><td>R2年度</td><td>503</td><td>165万</td></tr><tr><td>R3年度</td><td>533</td><td>176万</td></tr></tbody></table>	年度	交付人数 (人)	助成金額 (万円)	H23年度	235	76万	H24年度	431	185万	H25年度	497	216万	H26年度	524	223万	H27年度	531	224万	H28年度	544	236万	H29年度	579	241万	H30年度	585	243万	R1年度	575	238万	R2年度	503	165万	R3年度	533	176万
年度	交付人数 (人)	助成金額 (万円)																																			
H23年度	235	76万																																			
H24年度	431	185万																																			
H25年度	497	216万																																			
H26年度	524	223万																																			
H27年度	531	224万																																			
H28年度	544	236万																																			
H29年度	579	241万																																			
H30年度	585	243万																																			
R1年度	575	238万																																			
R2年度	503	165万																																			
R3年度	533	176万																																			

資料：下松市

（５）市民の移動手段確保のための下松市の財政支出

市民の移動手段確保のための市の財政支出は年々増加傾向にあり、令和２（２０２０）年度は１億円を超過しました。

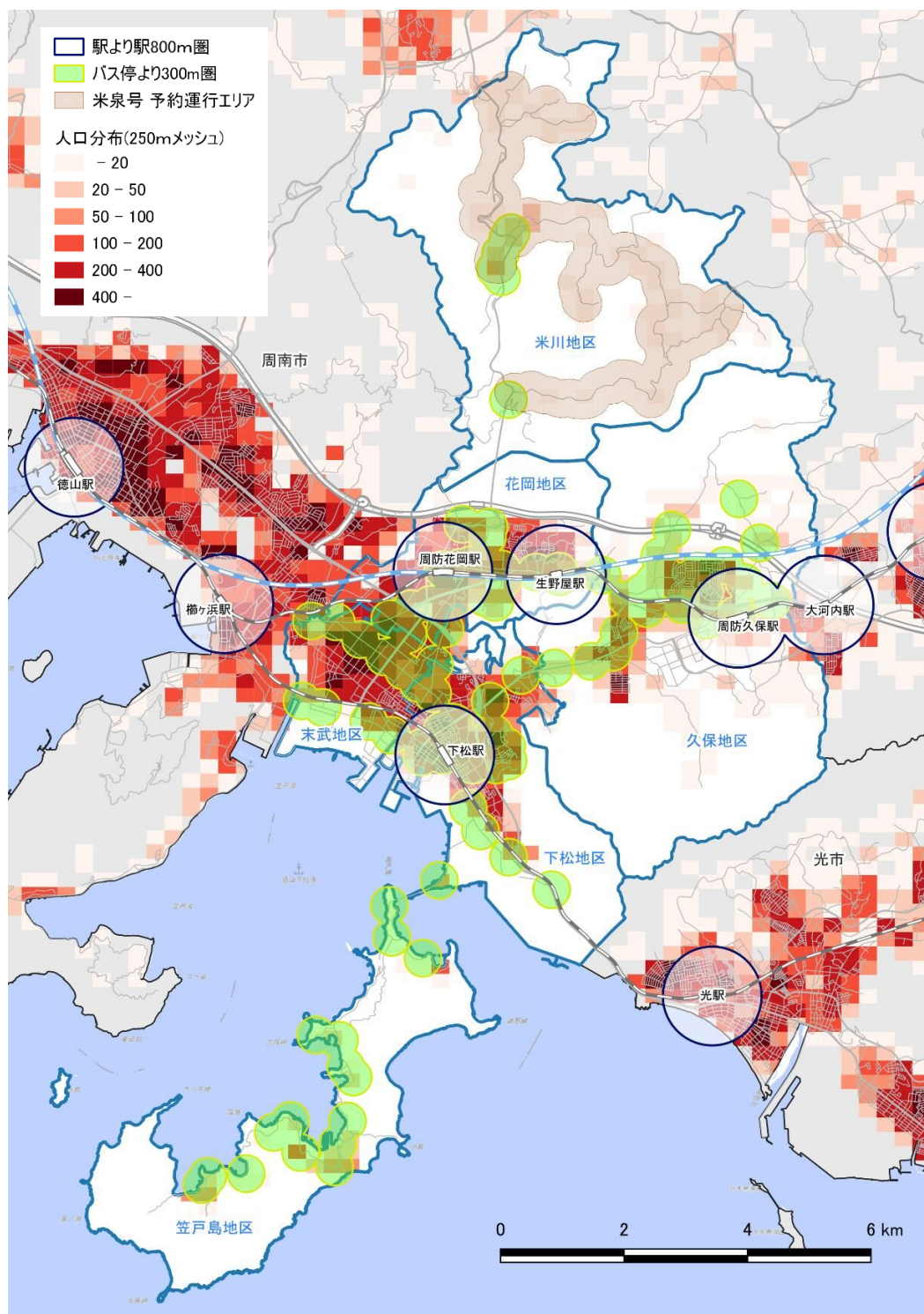


資料：下松市
 米泉号は令和元（２０１９）年１０月から運行開始
 米泉号は、運行委託費、ガソリン代、修繕費、油脂、保険料を含む額
 グラフ上のラベルは、千円未満を四捨五入して表示しているため、合計金額の表示と合わないことがある

図２６ 市民の移動手段確保のための財政支出額の推移

（６）公共交通によるカバー状況

久保地区や米川地区の周辺部で、鉄道駅やバス停から離れた場所に人口分布が見られます。また、比較的人口密度の高い末武地区においても、公共交通へのアクセスが難しい場所が見受けられます。



資料：令和2（2020）年国勢調査（人口メッシュ）、公共交通は令和4（2022）年10月時点、バス停より300m圏は下松市のバス停のみを表示

図27 鉄道駅やバス停による人口のカバー状況

第2章 本計画の位置付けとまちづくりの方向性

1 本計画の位置付け

本計画は、「下松市総合計画」を上位計画とし、公共交通政策に関するマスタープラン及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画として、関連計画等と調和を図りつつ策定しています。

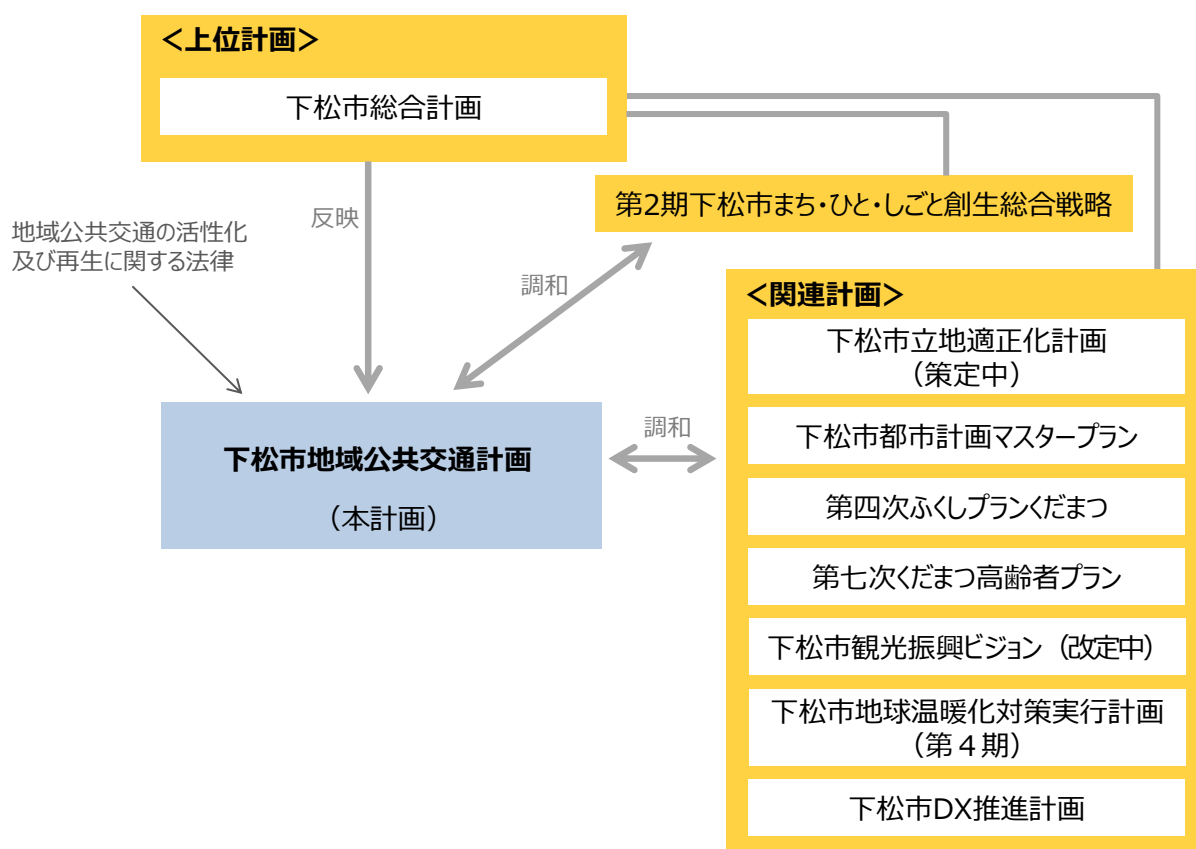


図28 上位・関連計画等と本計画の関係

2 既存計画に示されたまちづくりの方向性

(1) 下松市総合計画

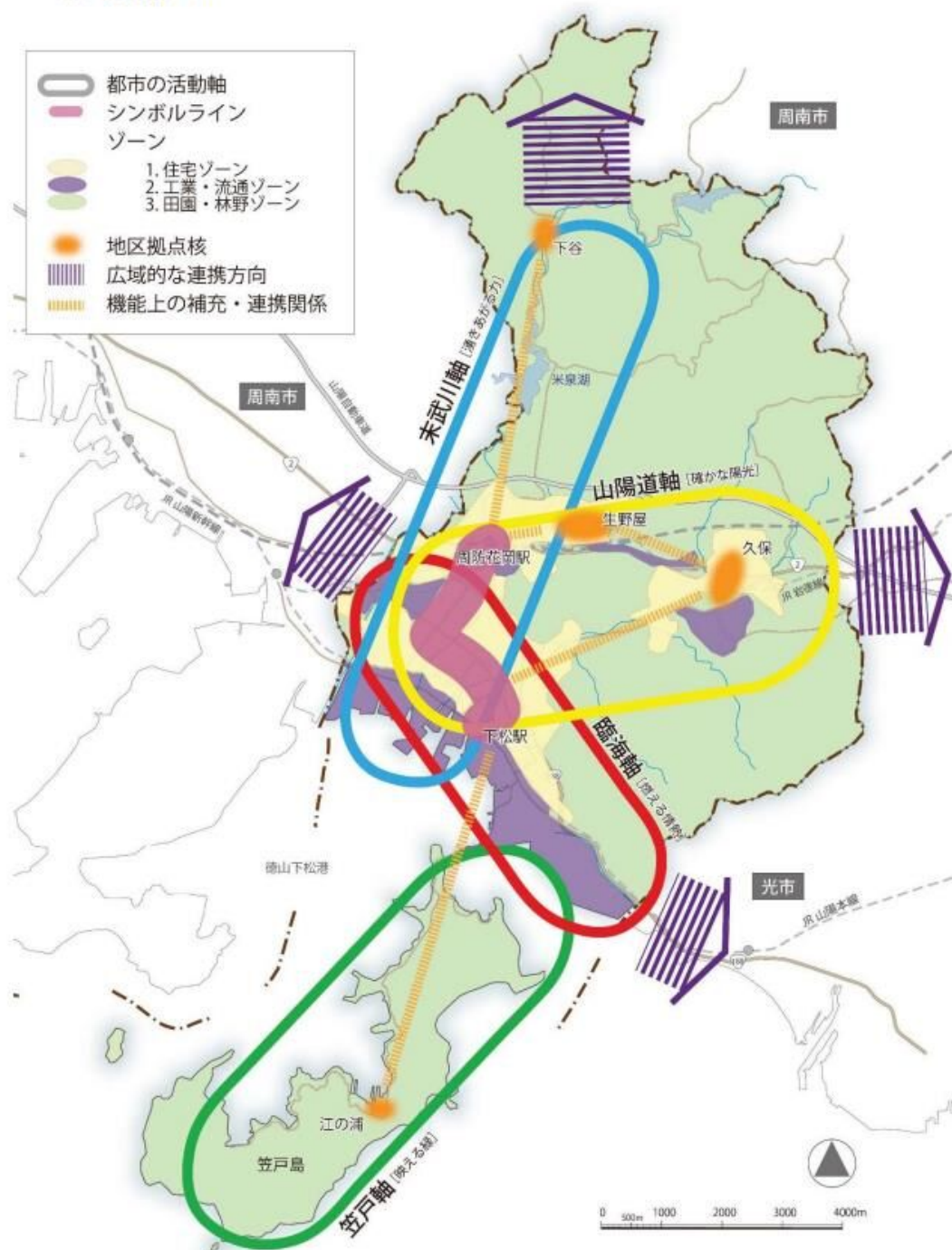
(構想期間：令和3（2021）年度～令和12（2030）年度）

○基本構想

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」

将来都市像の実現に向けた取組の推進テーマ「『くだまつ愛』で 未来へつなぐ 安全安心なまち」

将来都市構造図



○前期基本計画

3 都市建設 > 3 居住環境の整備 > 2 公共交通の確保と施設の充実

【基本方針】

高齢化の進展等により事業者の経営環境が悪化している鉄道やバス等の公共交通は、事業者や行政、市民が協働して、利便性の向上や維持に向けた取組を実施することにより、将来にわたり持続可能な公共交通となるよう、検討・協議を重ね、施策を実施していきます。

目標指標

指標名	現況値		目標値 令和7年度	説明
	年度等	数値		
駅の1日平均乗車人員	平成30年度	2,682人	2,840人	下松、周防花岡、生野屋、周防久保各駅の1日平均乗車人員の計
1便当たりのコミュニティバス利用者数	令和元年度	1.4人	1.5人	コミュニティバス1便当たりの平均乗車人数

【施策の展開】

(1) 公共交通ネットワークの維持・再編と利用促進

利用者の減少や高齢化の進展といった社会情勢に対応した公共交通体系づくりとその利用促進について、関係機関と協働して推進します。

(2) 利用者にやさしい公共交通の検討

高齢者や障害者を含むすべての市民が利用しやすい移動手段や移動支援策について、現行手段や支援制度の拡充・整理を行うとともに、新たな技術の活用を組み合わせる等の複合的な検討を行います。

(3) 鉄道利用・利便性の向上

JR山陽線、岩徳線及び山陽新幹線の利便性を確保するため、事業者、利用者、その他関係機関と協力し、鉄道の利用促進及びさらなる利便性向上に向けた要望等を行います。

(4) バス利用・利便性の向上

事業者や公共交通会議（下松市地域公共交通活性化協議会）における協議により、必要な路線の維持のほか、運行ダイヤと接続の改善等の利便性向上等を促進します。また、市民の意見も踏まえて、「米泉号」の活性化と、地域の実情に沿った新たな公共交通システムの導入等を検討します。

(5) 駅・駅周辺での利便性向上と環境整備

市の玄関口及び公共交通結節点である駅及び駅周辺におけるにぎわいや交流を促進し、拠点機能の向上に努めます。また、駅や公共施設での駐車場・駐輪場の確保や維持管理とともに、民間による整備促進等を進め、利便性等の向上に努めます。

(2) 第2期下松市まち・ひと・しごと創生総合戦略

(令和2(2020)年～令和6(2024)年)

将来都市像～目指すべき下松市の姿：

『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』

基本目標3 生涯にわたり健康で安全・安心に暮らしを続け

誰もが住みよさを実感できる「まち」を創生する

3-1 充実した都市基盤の整備

②時代、地域に対応した公共交通の充実

下松市地域公共交通網形成計画に基づき、公共交通の利用促進を図ります。また、過疎化が進む地域において、生活交通の確保を図るため、利用者のニーズや地域性等を踏まえた交通体系のあり方について検討します。

●重要業績評価指標 (KPI)

指標	現況値	目標値
「公共交通の充実施策」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% (令和6年度)
1便当たりのコミュニティバス利用者数	- (平成30年度)	1.5人 (令和6年度)

※まちづくり市民アンケート

具体的な事業
・地域公共交通網形成計画の推進 ・コミュニティバス運行事業 ・交通系ICカードの普及支援 等

(3) 下松市立地適正化計画

令和5(2023)年度末策定に向け、策定中。

(4) 下松市都市計画マスタープラン(令和3(2021)年3月改定)

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』確かな明日へー

(3) 公共交通の整備方針

高齢者の増加といった社会構造変化や環境負荷の低減等の要請の中で、鉄道、バス等の公共交通は、その有効活用により自動車への依存を抑制し、自動車交通と共存しつつ効率的な交通体系が構築できるよう、整備・確保を進める。

「住みよさ向上に寄与する公共交通」、「使いやすく選ばれる公共交通」、「環境変化に対応できる持続可能な公共交通」を基本方針として、次のような分類と役割の認識のもとで、利便性やサービスの向上、交通網・システムの形成を図る。

各公共交通機関の分類と役割

分類	役割	公共交通
広域幹線	周南都市圏外の各方面との交流・連携を強化する。	・鉄道（ＪＲ山陽線、岩徳線） ・路線バス（岩国方面、光・柳井方面、山口・下関方面）
都市間・地域間幹線	周南都市圏内の各拠点と市内の拠点の間、あるいは市内の拠点間の連携を強化する。	・鉄道（ＪＲ山陽線、岩徳線） ・路線バス（徳山方面、熊毛方面、久保方面）
支線	地域の特性に応じて地域の拠点と居住エリア等を結ぶ。	・路線バス（広域幹線、都市間・地域間幹線、市街地循環線以外の路線） ・乗合タクシー等
市街地循環線	シンボルライン周辺の市街地内の周遊を促進する。	・路線バス市街地循環線
その他	上記のサービスで対応できない個別の移動ニーズに対応する。	・タクシー等

○鉄道・バスの利用利便性の向上促進

・幹線サービスの強化

鉄道・路線バスによる都市間幹線について、市内外の拠点間連携の強化につながるよう、特に通勤・通学の利便性向上に配慮し、運行ダイヤの改善や運行回数の確保・増加、快適性の向上等を促進する。

・幹線と支線の乗継ぎ利便性の向上

鉄道と路線バス、路線バス同士等、幹線と支線の円滑な乗継ぎができるよう、ダイヤの調整を図り、利用者の負担や利用抵抗の軽減を図る。

・効率的なバス路線網の再構築

路線バスの各系統について、利用促進を図りつつ、利用状況や収支状況の評価も踏まえ、都市構造形成に効果的で効率的なバス路線網への再構築を進める。

○安心して利用しやすい交通サービスの形成

・車両や施設のバリアフリー化

事業者と協力しながら、車両のほか、トイレや待合環境も含めたバリアフリー化を計画的に進める。

・サービス情報提供の充実

公共交通全体をカバーするマップや時刻表を作成する等、サービス内容に関する情報を様々な媒体を活用して提供するとともに、GISを用いたバスロケーションシステムの導入検討等により、利便性向上、利用喚起につなげる。

・公共交通利用の意識啓発

高齢者や児童・生徒、転入者等にターゲットを絞ったモビリティマネジメントを推進し、公共交通の利用意識の啓発を進める。特に、高齢者の運転免許証返納促進と併せた利用へのインセンティブとして、ＩＣカード導入も含めた利用に際する不安や運賃負担の軽減等に努める。

○新しい効率的な公共交通システムの創出

・シンボルラインを中心とした市街地循環バス交通システムの形成

シンボルライン上の主要施設を中心に、市街地を循環するわかりやすい新規バス路線の導入を図り、コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造形成につなげる。

・需要に応じた支線サービスの形成と充実

米川地域の「米泉号」の検証に基づく改善も含め、幹線でカバーしきれない地区のそれぞれの状況に応じて、利便性が確保でき経済的な方法を検討し、現在公共交通の運行がない地区も含めて、適切な乗合輸送サービスの導入、福祉施策等とも連携したタクシー活用等による移動手段の確保等を進める。

・効率的な新交通システムの形成

スクールバス等、路線バスと競合・重複するサービスを統合する等の経済的な交通システムへの見直しを、関係機関との協力関係のもとに進める。また、地区住民主体による移動手段確保の取組を行政がサポートする制度の構築も図る。

○公共交通の運行を支援する都市施設整備

・駅やバス停の利用環境整備

利用者のニーズや利用実態等を踏まえ、駅やバス停等での快適な待合環境の整備を進める。また、沿線施設の事業主体や地区住民との連携のもとで、移動の目的地となる商業施設等での待合等利用環境の向上を図る。

・パークアンドライド、サイクルアンドライドの環境整備

主要な駅やバス停等において、駐車場や駐輪場の整備を検討し、パークアンドライド、サイクルアンドライドによる自動車、自転車と公共交通との共存・連携の促進を図る。

(5) その他の計画

計画の名称等	公共交通に関する施策・事業
第四次ふくしプラン くだまつ	日常的な生活の基盤である移動手段の確保については、公共交通だけではさまざまなニーズに対応することが困難です。高齢者バス利用助成事業やタクシー利用料一部助成などを行っていますが、利用者のニーズを見極めながら、移送サービスの拡充を図る必要があります。
第七次くだまつ高齢者プラン	高齢者バス利用助成事業 高齢者の運転免許証返納の意識が高まっています。一方で、路線バス便の減少に伴い不安を抱えている人もいます。買い物に行けない、病院に行けないなど、高齢者の移動支援が求められており、対象者を拡充するため、令和3（2021）年度に課税条件を撤廃します。高齢者にとってバスの利用は有効な移動手段の一つであるため、事業の周知に努めるとともに、バス利用のニーズを見極め、必要に応じ事業を見直します。
下松市DX推進計画	公共交通に関する直接の記載はありませんが、公共交通の利用助成券のデジタル化、情報提供などの連携が考えられます。 基本方針1 安全安心で利便性を実感できる市民サービスの実現 （1）行政手続のオンライン化 （2）マイナンバーカードの普及促進 （3）行政データの活用、共有 （5）情報発信の充実 基本方針2 行政のスマート化の実現 （4）事務の効率化
下松市観光振興ビジョン（改訂中）	基本戦略1 魅力ある観光地づくり 現在ある観光地自体の磨き上げや新たなスポットの整備を検討します。また、イベント・フェアなどの集客コンテンツの実施や観光スポット同士をつなげて線とするための取組、さらに、下松らしいお土産品や食の充実など、観光客が訪れて帰るまで楽しめる一連の流れを確立します。特に、市内の観光に関わる事業者や施設が相互に好影響を及ぼし、観光サービス全体の底上げを図ります。 ・新たな観光案内拠点整備 下松駅、周防花岡駅
下松市地球温暖化対策実行計画 （第4期）	6 職員の環境保全意識に関する取組 （2）環境に配慮した通勤手段 ・通勤距離が片道2km以内の職員は原則マイカー通勤をしない。 ・ノーマイカーデーを実施する。 ・公共交通機関を使用する。

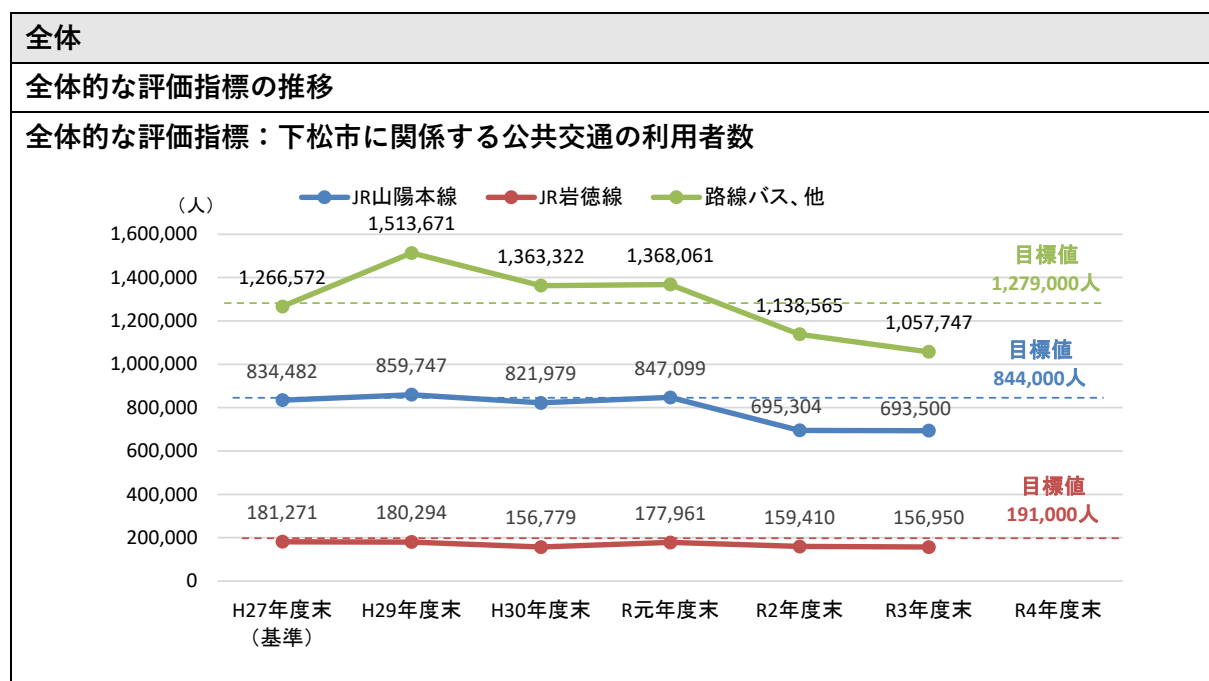
3 現計画の振り返り

平成29（2017）年に策定された「下松市地域公共交通網形成計画」では、基本理念を「住みよいまちを支え続ける みんなの公共交通」とし、以下の基本方針をもとに様々な事業を実施しました。

基本方針1 住みよさ向上に寄与する公共交通

基本方針2 使いやすく選ばれる公共交通

基本方針3 環境変化に対応できる持続可能な公共交通



目標1－1 日常生活における移動の利便性を高める

事業の実施状況

①都市間・地区間幹線サービスの強化

—

②地区の実情に応じた支線サービスの見直し・新規導入（デマンド交通等）

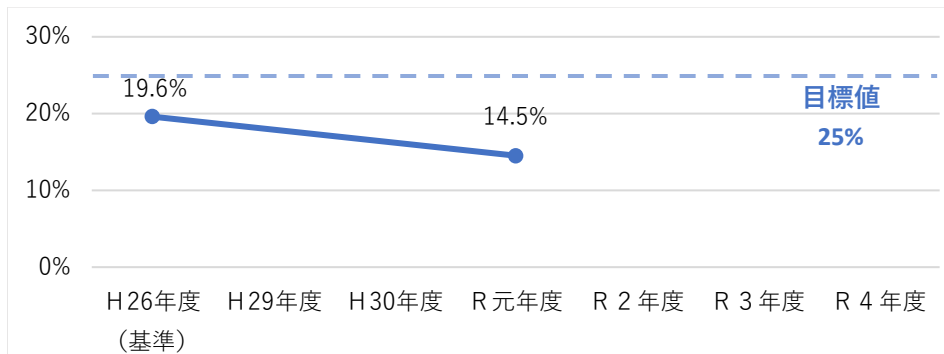
- ・平成30（2018）年度：米川地区における市町村有償運送の導入に向けて検討
- ・令和元（2019）年度：米川地区において市町村有償運送を導入
- ・令和2（2020）年度：米川地区コミュニティバス（米泉号）の運行見直し
- ・令和3（2021）年度：生野屋及び潮音町に住民票のある75歳以上の高齢者に対して、タクシー運賃助成実証事業を実施。

③市街地の主要施設を回る新規バス路線の導入

- ・平成30（2018）年度、令和元（2019）年度：市街地循環線の導入に向けて交通事業者と協議を行った。

評価指標の推移

評価指標：「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



目標1-2 乗継ぎ利便性や待合環境を向上させる

事業の実施状況

④幹線と支線の乗継ぎダイヤの調整

- ・平成30（2018）年度、令和元（2019）年度、令和2（2020）年度、令和3（2021）年度：JRダイヤに合わせてバスダイヤを設定

⑤主要な駅やバス停等の待合環境の整備

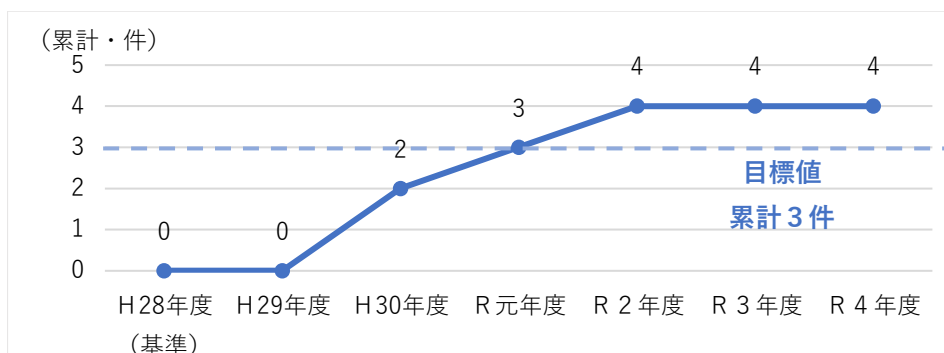
- ・平成30（2018）年度：周防花岡駅の待合室の内装の改修
- ・令和元（2019）年度：バス停留所の待合環境の整備を検討、米川小学校前（菅沢）バス停を整備
- ・令和2（2020）年度：米川地区コミュニティバス（米泉号）の乗降場所にコンクリートパネルを設置

⑥主要な駅やバス停等への駐輪場・パークアンドライド駐車場の整備

- ・令和元（2019）年度：下松駅の駐輪場を増設

評価指標の推移

評価指標：乗継ぎ施設や待合施設の環境改善に関する取組件数



目標２－１ みんなが安心して使える利用環境を提供する

事業の実施状況

⑦車両や施設等のバリアフリー化の推進

- ・平成２９（２０１７）年度：周防久保駅のトイレを改修
- ・平成３０（２０１８）年度：下松駅北トイレを改修、下松駅構内にエレベーターを設置、中国ジェイアールバス株式会でワンステップバス車両を１台導入
- ・令和元（２０１９）年度：下松駅（市道橋上通り）にエレベーターを設置、防長交通株式会社でバリアフリー車両を６台導入
- ・令和２（２０２０）年度：バリアフリー車両導入率
－防長交通株式会社：９３．１％（５４／５８台）、中国ジェイアールバス株式会社：４２．９％（３／７台）
- ・令和３（２０２１）年度：バリアフリー車両導入率
－防長交通株式会社：９４．８％（５５／５８台）、中国ジェイアールバス株式会社：７１．４％（５／７台）

⑧サービス内容に関する情報提供の充実

- ・平成３０（２０１８）年度：公共交通マップ（令和元（２０１９）年４月版）を作成
- ・令和元（２０１９）年度：公共交通マップ（令和元（２０１９）年４月版）を全戸配布
- ・令和元（２０１９）年度、令和２（２０２０）年度、令和３（２０２１）年度：公共交通マップのデータ更新、公開

⑨運賃負担の軽減策の検討

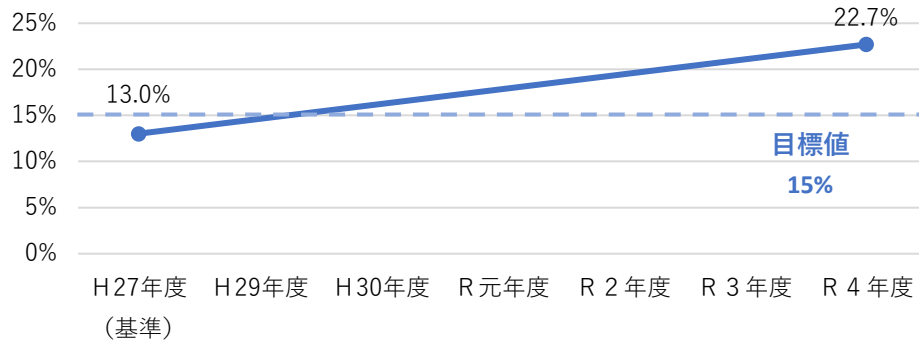
- ・平成３０（２０１８）年度：笠戸島地区における運賃負担軽減実験を実施
- ・令和３（２０２１）年度：タクシー運賃助成実証事業

⑩ＩＣＴを活用した利便性向上策の検討

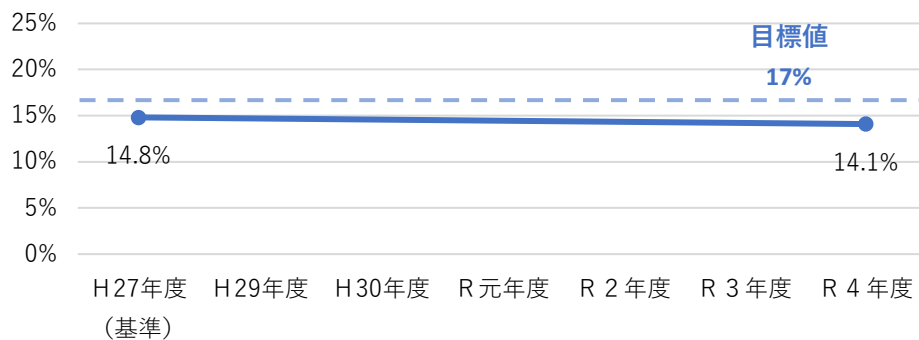
- ・平成３０（２０１８）年度：防長交通株式会社、中国ジェイアールバス株式会社がバスロケーションシステム「BUS i t」を導入、ゆめタウン下松にバスロケ表示機を導入
- ・令和２（２０２０）年度：防長交通株式会社の一部路線でスマートフォンのアプリを使った定期券「バスもり！」の運用開始
- ・令和３（２０２１）年度：西日本旅客鉄道株式会社が令和４（２０２２）年３月１２日から南岩国駅以西１４駅（徳山駅まで）に交通ＩＣカード「ＩＣＯＣＡ」を導入。中国ジェイアールバス株式会社が交通ＩＣカード「ＩＣＯＣＡ」を導入。中国ジェイアールバス株式会社がバスロケーションシステム「くるけん」に移行
- ・令和４（２０２２）年度：防長交通株式会社は「バスもり！」を終了し、スマートフォンのアプリを使った定期券「QUICK RIDE」の運用を開始。防長交通株式会社が交通ＩＣカード「ＩＣＯＣＡ」を導入。

評価指標の推移

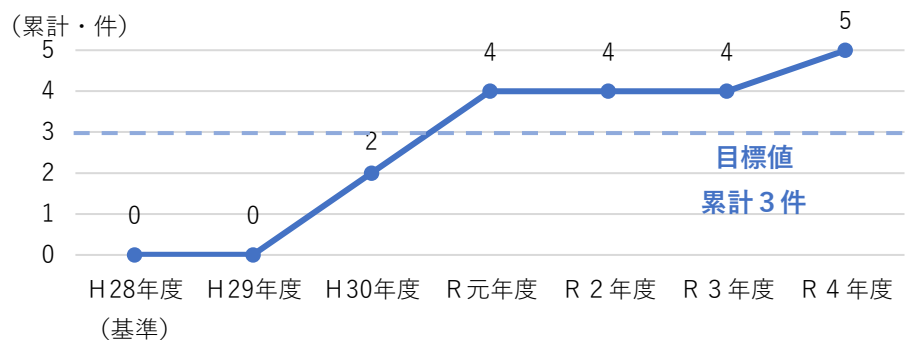
評価指標：①鉄道の利用について、「車両や施設の段差などバリアフリー対応」に満足・まあ満足と回答した市民の割合



評価指標：②路線バスの利用について、「車両や施設の段差などバリアフリー対応」に満足・まあ満足と回答した市民の割合



評価指標：③情報提供に関する取組の実施件数



目標 2 - 2 市民の公共交通に対する意識を変える

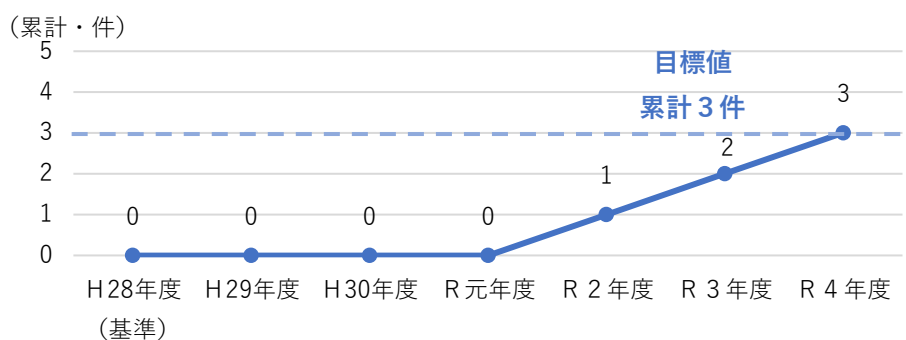
事業の実施状況

⑪モビリティ・マネジメントの推進

- ・令和 2（2020）年度：免許証返納者に対する記念品配付について、バスカードを導入。
- ・令和 3（2021）年度：生野屋及び潮音町に住民票のある 75 歳以上の高齢者に対して、タクシー運賃助成実証事業を行い、利用促進に努めた。
- ・令和 4（2022）年度：免許証返納者に対する記念品配付について、交通系 IC カード「I COCA」を追加。

評価指標の推移

評価指標：モビリティ・マネジメントに関する取組の実施件数



目標 3 - 1 利用実態に応じた効率的な路線網を構築する

事業の実施状況

⑫利用実態に応じた路線バス網の効率化

- ・平成 30（2018）年度：循環線導入と併せて検討
- ・令和元（2019）年度、令和 2（2020）年度：下松駅～久保団地方面系統の見直し

⑬目的限定移送サービス（スクールバス等）との統合検討

—

評価指標の推移

評価指標：路線バス・乗合タクシー等（市内完結系統）の補助金申請額を、利用する市民数（16 歳以上）で割った金額



目標３－２ 公共交通に関わる関係者間の連携を強化し協働を推進する

事業の実施状況

⑭沿線事業主体との協働によるサービス向上の推進

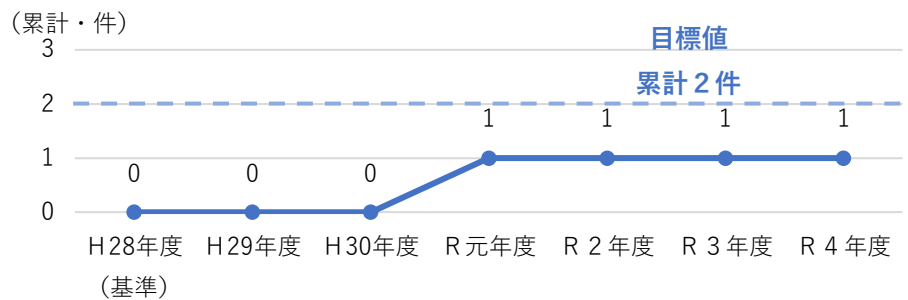
- ・平成３０（２０１８）年度：米川地区の実験時に、サンリブ下松と周南記念病院の協力を得て敷地内に停留所を設置
- ・令和元（２０１９）年度：米川地区の米泉号の導入時に、サンリブ下松と周南記念病院の協力を得て敷地内に停留所を設置

⑮地区住民主体による移動手段確保の推進

- ・令和元（２０１９）年度：笠戸島及び久保地区において協議体の中で地元との協議を実施
- ・令和２（２０２０）年度：久保地区におけるアンケート調査実施、笠戸地区における移動手段を検討
- ・令和３（２０２１）年度：笠戸・久保地区での移動手段の検討

評価指標の推移

評価指標：関係者（市民を含む）との協働・連携による取組の実施件数



第3章 公共交通の役割と本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下松市が目指す将来像等を踏まえると、下松市において公共交通に求められる役割は次のように整理できます。

下松市が目指す将来像等

【下松市総合計画】

将来都市像 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 「美・優・活」都 くだまつ 一星ふるまち 確かな明日へー

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

高齢者や子供をはじめとするマイカー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

下松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２（２０２０）年度の輸送密度は１，０９０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（沿線３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、策定中の立地適正化計画と連携し、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）や共に都市圏を形成する周南市等との接続（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

- ・既存の路線網は地区内の移動をほぼ路線バスが担っているものの、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。
- ・市内には鉄道駅やバス停から離れ、マイカーを自由に利用できない交通弱者には日常生活における移動で困難が生じる地区が存在しています。
- ・こうした地区は、少量で分散的な需要が発生し、乗合型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

- ・観光者やビジネス客などの来訪者も多く利用する、まちの玄関口である下松駅において、改札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、配布資料（時刻表、路線図）等の情報提供がわ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。
- ・公共交通マップを作っていますが、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、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の未整備のため、G o o g l eマップの検索結果に表示されません。
- ・利用が多いの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。
- ・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、まだ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、公共交通に触れる場を作る必要があります。

(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。