

第4章 計画の基本理念・基本方針と目標

1 基本理念・基本方針

基本理念

下松市総合計画に掲げられている将来都市像「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」や下松市における公共交通の役割等を踏まえ、本計画の基本理念を次の通り定めます。

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

上位計画で示された将来像や基本理念を踏まえ、下松市の公共交通の課題解決に向けた本計画の基本方針（公共交通のあるべき姿）を以下の通り設定します。

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

目的地となる施設の新設統廃合、新しい住宅地の開発、過疎化など、まちは常に変わり続けています。また、子供の成長、体調の変化、高齢化、そしてコロナ禍を経た新しい生活様式などに伴い、生活に必要な移動ニーズも変化していきます。こうした変化に寄り添い、柔軟に対応できる、これからのまちづくりと暮らしを支える公共交通を構築します。

基本方針2

分かりやすく使いたくなる公共交通

必要な情報を必要なときに得られること、移動手段として公共交通が選択肢に挙がることを目指し、積極的な情報提供と利用意識の醸成、デジタル化・バリアフリー化を含む利便性向上によって、選ばれる公共交通を目指します。

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

運転士不足等の供給サイドの環境変化に対応するとともに、交通事業者だけでなく、その他業種の民間事業者、行政、住民も含めた“オール下松”が、あらゆる知恵を出し合い、力を合わせて公共交通を支え続けます。

2 下松市が目指す公共交通の姿

(1) 公共交通網の将来イメージ

まちづくりと連携した面的な公共交通網を形成するにあたり、目指すべき将来イメージと各交通手段の役割分担は次に示す通りです。



図 2 9 公共交通網の将来イメージ

(2) 公共交通の位置づけ

位置付け		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～柳井線 ・ 徳山～岩国線		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
	都市間幹線	路線バス ・ 下松～光線 ・ 下松～徳山、徳山に係る系統	同じ周南都市圏を形成する周南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）を行う
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路線	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 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
		コミュニティ交通 ・ 米泉号 ▲乗合タクシー ▲目的限定バスの混乗化（スクールバス等）		
その他		タクシー	個別の移動を担う	交通弱者対策としての助成制度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 ・ 米川あったか便 ▲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

▲は計画策定時点で下松市内にないもの

(3) 地域公共交通確保維持事業の必要性と補助系統に係る事業及び実施主体の概要

下松市における地域公共交通確保維持事業にかかるバス路線は以下のとおりです。

広域幹線

< 2007・2008系統：広域幹線 >

周南市、下松市、光市、田布施町、平生町、柳井市を結び、市域を跨いだ通勤通学、買物、通院等の日常生活行動を担います。経路上では徳山駅、下松駅、光駅、柳井駅に接続しており、各駅から路線バスと結節し、広域移動の重要な役割を担っています。一方で、途中で利用者の少ない区間があり、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

系統名	運行系統名			事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
	起点	経由地	終点				
1003	徳山駅前	快) 新岩国駅	岩国駅前	4条乗合	路線定期運行	防長交通	単県
2007	柳井駅前	快) 光駅	徳山駅前	4条乗合	路線定期運行	防長交通	国庫補助
2008	徳山駅前	快) 光駅・周東病院	柳井駅前	4条乗合	路線定期運行	防長交通	国庫補助

都市間幹線

< 23135・23136・23137系統：都市間幹線 >

徳山駅からバイパスを経由して下松市内を通り、再び周南市域の熊毛を結ぶ路線であり、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動を担います。経路上には周南記念病院や高校、大規模な団地も複数あり、生活の足として欠かせない路線です。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

系統名	運行系統名			事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
	起点	経由地	終点				
13507	徳山駅前	バイパス・自由ヶ丘団地入口	兼清	4条乗合	路線定期運行	防長交通	単県
21126	下松駅前	青葉台団地・久保団地	ゆめプラザ熊毛	4条乗合	路線定期運行	防長交通	単県
22133	徳山駅前	中央線	下松駅北口	4条乗合	路線定期運行	防長交通	
22439	徳山駅前	徳高前・周南団地	下松駅北口	4条乗合	路線定期運行	防長交通	
22440	徳山駅前	高尾団地・久米温泉口	下松駅北口	4条乗合	路線定期運行	防長交通	
22442	徳山駅前	高尾団地・久米温泉口	下松高校入口	4条乗合	路線定期運行	防長交通	
23135	徳山駅前	バイパス・久保団地・夢ヶ丘	ゆめプラザ熊毛	4条乗合	路線定期運行	防長交通	国庫補助
23136	徳山駅前	バイパス・記念病院・久保団地・夢ヶ丘	ゆめプラザ熊毛	4条乗合	路線定期運行	防長交通	国庫補助

系統名	運行系統名			事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
	起点	経由地	終点				
23137	徳山駅前	バイパス・華陵高・記念病院・久保団地・夢ヶ丘	ゆめプラザ熊毛	4 条乗合	路線定期運行	防長交通	国庫補助
23138	徳山駅前	末武	花岡	4 条乗合	路線定期運行	防長交通	
23494	徳山駅前	末武	東陽小前	4 条乗合	路線定期運行	防長交通	
23495	久保団地四丁目	末武	徳山駅前	4 条乗合	路線定期運行	防長交通	
27151	徳山駅前	徳高前・バイパス	花岡	4 条乗合	路線定期運行	防長交通	
27534	下松駅前	櫛ヶ浜・緑ヶ丘	高専正門	4 条乗合	路線定期運行	防長交通	
31556	戸田駅前	バイパス・徳山駅・末武大通	下松駅北口	4 条乗合	路線定期運行	防長交通	
D52	下松タウンセンター前		室積公園口	4 条乗合	路線定期運行	中国 J R バス	単県
D54	下松駅		室積公園口	4 条乗合	路線定期運行	中国 J R バス	
D65	室積公園口	千坊台	下松駅	4 条乗合	路線定期運行	中国 J R バス	

支線

<米泉号：支線>

米川地区から花岡地区を結ぶ唯一の路線であり、主に買物、通院を担うが、通勤や通学に使われることもあります。周南記念病院、サンリブなどの主要施設があるほか、周防花岡駅において J R 岩徳線に乗り継いで広域移動に繋がるなど、米川地区の住民の生活に欠かせない重要な路線があります。一方で、自治体の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

系統名	運行系統名			事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
	起点	経由地	終点				
19121	下松駅前	藤光・記念病院・花岡・宮の前	東陽小前	4 条乗合	路線定期運行	防長交通	市単独
19122	久保団地四丁目	宮の前・花岡駅・記念病院・藤光	下松駅前	4 条乗合	路線定期運行	防長交通	市単独
20122	下松駅前	本浦	深浦	4 条乗合	路線定期運行	防長交通	市単独
20123	周南記念病院	下松駅前・本浦	深浦	4 条乗合	路線定期運行	防長交通	市単独
20124	花岡	下松駅前・本浦	深浦	4 条乗合	路線定期運行	防長交通	市単独
21128	下松駅前	青葉台団地・久保団地（周回）	山田	4 条乗合	路線定期運行	防長交通	市単独
21129	山田	久保団地（周回）・青葉台団地	下松駅前	4 条乗合	路線定期運行	防長交通	市単独

系統名	運行系統名			事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
	起点	経由地	終点				
21134	下松駅前	青葉台団地・久保団地（周回）	切山上	4条乗合	路線定期運行	防長交通	市単独
21135	切山上	久保団地（周回）・青葉台団地	下松駅前	4条乗合	路線定期運行	防長交通	市単独
21137	下松駅前	藤光・記念病院・花岡駅・久保団地（周回）	切山上	4条乗合	路線定期運行	防長交通	市単独
21138	切山上	久保団地（周回）・花岡駅・記念病院・藤光	下松駅前	4条乗合	路線定期運行	防長交通	市単独
21139	下松駅前	藤光・記念病院・華陵高・久保団地（周回）	切山上	4条乗合	路線定期運行	防長交通	市単独
22131	下松駅北口	旗岡（循環）	下松駅北口	4条乗合	路線定期運行	防長交通	
22132	花岡	下松駅北口・旗岡	下松駅北口	4条乗合	路線定期運行	防長交通	
22134	周南記念病院	下松駅北口・旗岡	下松駅北口	4条乗合	路線定期運行	防長交通	
米泉号 米川～ 花岡線	米川地区	米川郵便局	サンリブ下松	市町村運営有償運送	区域運行	下松市	フィーダー補助

（４） 各種交通機関の役割分担の方向性

各種交通機関の特性を踏まえ、次のように役割を整理します。

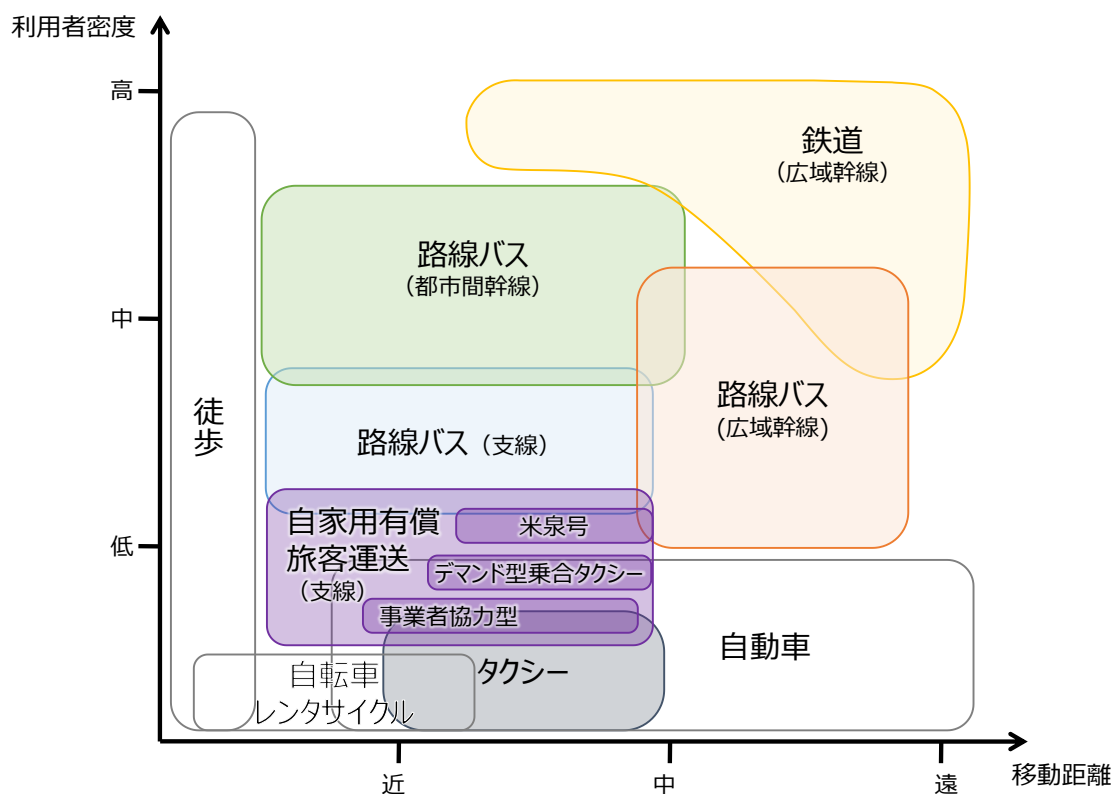


図３０ 各移動手段の特性と下松市における役割分担イメージ

《持続可能な開発目標との関係》

国際社会共通の目標として持続可能な開発目標（SDGs）が提唱され、経済成長、気候変動等の世界的な課題に対し、17のゴールが示されています。本計画においても、目標のために実施する事業がSDGs達成に貢献できるよう推進することとします。



3 計画の目標

計画の基本理念・基本方針を踏まえ、本計画の期間中に達成すべき目標を次の通り設定します。

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

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

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

目標 2－2 公共交通の利用意識の醸成と利用促進

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

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
	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	②交通結節点の機能の維持・強化
		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
		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
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	⑨公共交通の日常利用の促進
		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

								【全体の評価指標】 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. 公共交通の維持にかかる行政負担額
								評価指標
持続可能な開発目標	(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ＪＲ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回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

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、現在策定中の下松市立地適正化計画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づけられます。一定のサービス水準を保つため、補助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

J R岩徳線と路線バス徳山駅～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、合わせて1つの輸送資源と捉え、鉄道のダイヤを軸として、路線バスを含めてダイヤ調整を行い、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、日々目まぐるしく変化する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機関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づけられているため、今後も引き続き機能の維持と強化を推進します。

〇無人駅における利用者利便の向上

乗務員による乗降介助の実施



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)

〇地域等との連携

・駅業務の外部委託、外部パートナーとの共創



郵便局における
駅窓口乗車券類販売業務の委託
(JR東日本)



自治体による切符販売と
賑わい施設の併設
(JR四国)

〇駅等を活用した体験会の実施

- ・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



視覚障害者・盲導犬セミナー
(小田急電鉄)



オンラインや対面による手話教室
(交通エコモ財団)

声掛け・見守りの環境整備

- ・声かけ・サポート運動

▲無人駅の機能向上に資する各種事例（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）

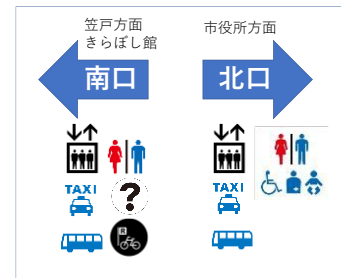
〇下松駅改札口付近への案内サイン等の設置

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瞬時に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部分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。



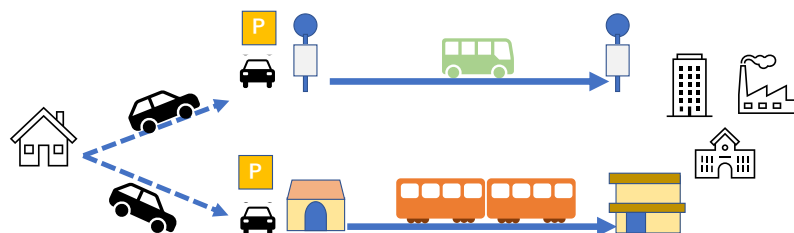
▲現在の下松駅改札口



▲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

○下松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ぎ、快適に利用することができるように下松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

居住地と地域の拠点を結ぶ支線は、日常生活を支え、地域のコミュニティの活性化や広域アクセスへの接続を確保する上で、維持する必要があります。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、利用しやすい路線を目指し、見直しを行います。また、幹線と同様に、現在策定中の下松市立地適正化計画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ダイヤになるよう調整します。



▲下松駅前のバスのりば

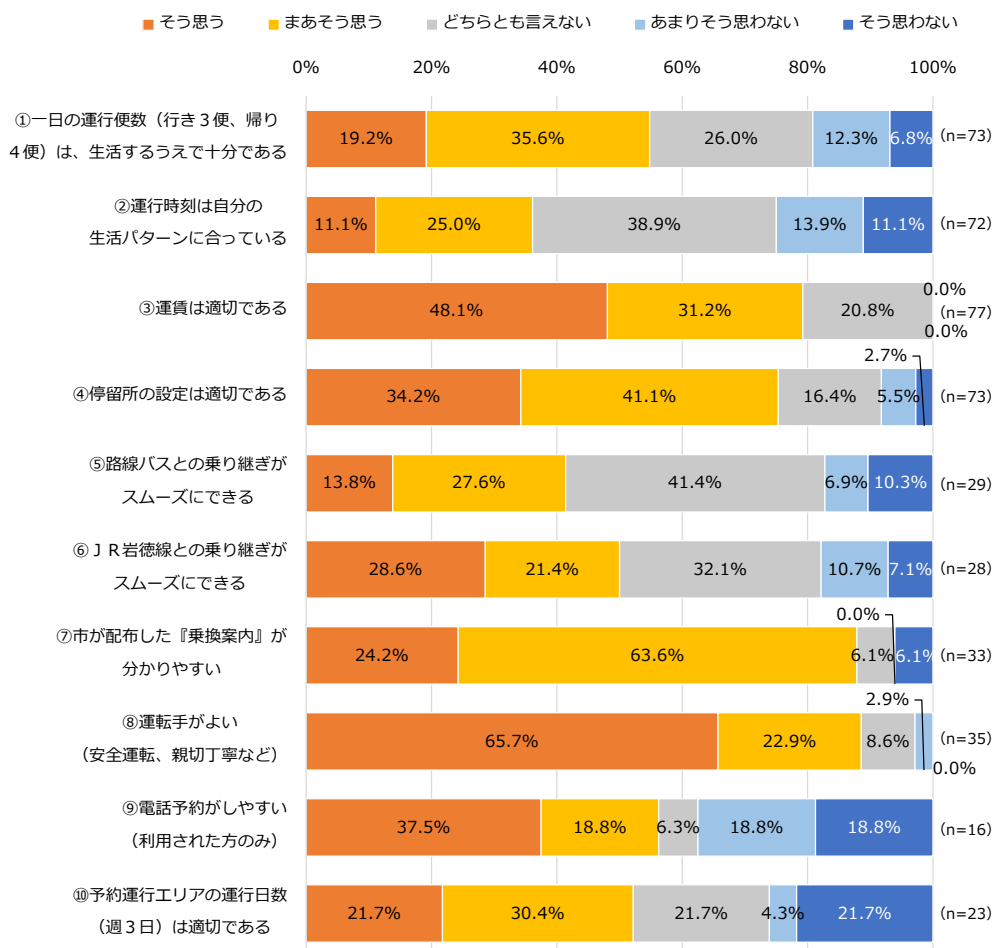
○コミュニティバス（米泉号）の維持と改善ニーズを踏まえた見直し

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、国庫補助金である地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内リーダー系統確保維持費国庫補助金）を受けながら、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。



▲下松市コミュニティバス米泉号

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、ニーズに合わせた見直しを行います。



▲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

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、市内全地域で共通の課題となっている交通弱者対策に際しては、市内の既存公共交通手段の他、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、供給サイドの状況等を踏まえ、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》

・運行事業者への委託

市が既存の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。

【定時定路線型】

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。小回りのき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

運行管理や車両の整備管理について、バス事業者・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・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

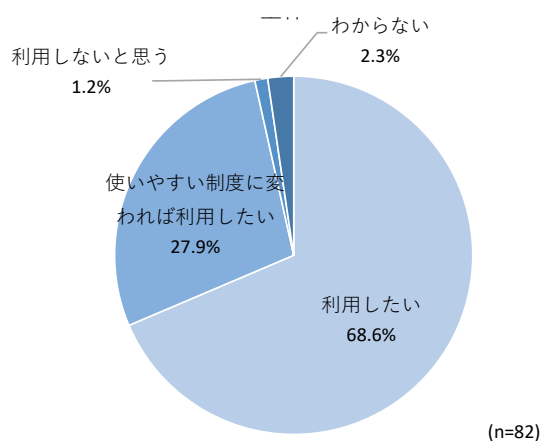
一部の小中学校では、スクールバスが運行されています。本来は通学目的の児童生徒のみが利用できますが、一般の利用者も乗車できるようにすること（一般混乗化）で、交通資源の活用が期待できます。



▲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

公共交通の利用には、安全・安心な待合環境や車両が必要となります。現在、待合環境の向上のためにしている事業やバス車両等のバリアフリー化を継続し、引き続き待合環境の整備に努めます。

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、引き続き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検討します。

また、市内の鉄道駅の待合環境の整備、トイレの維持・管理は、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で、風雨や暑さ寒さをしのぎ、快適に待てる環境が期待できます。



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。

▲「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 資料：熊本県熊本市HP

○運行事業者によるバリアフリー車両への転換・導入

路線バス車両のバリアフリー化は、令和3（2021）年度末時点で、防長交通株式会社は94.8%（55／58台）、中国ジェイアールバス株式会社は71.4%（5／7台）と高い水準となっています。

車両の更新や購入にあわせ、今後も引き続きバリアフリー車両を順次導入します。



▲ノンステップバス車両

○バリアフリー化車両についての周知の強化

下松市内を運行する路線バス車両の多くが、既にバリアフリー車両（ノンステップ又はワンステップ）となっています。バリアフリー車両では乗降が楽にできること、車椅子やベビーカーでも利用ができることなどを積極的に周知します。



▲防府市の小学校で開催された「バスの乗り方教室」 資料：防府市HP

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～

事業⑥ 公共交通に関する情報発信の充実



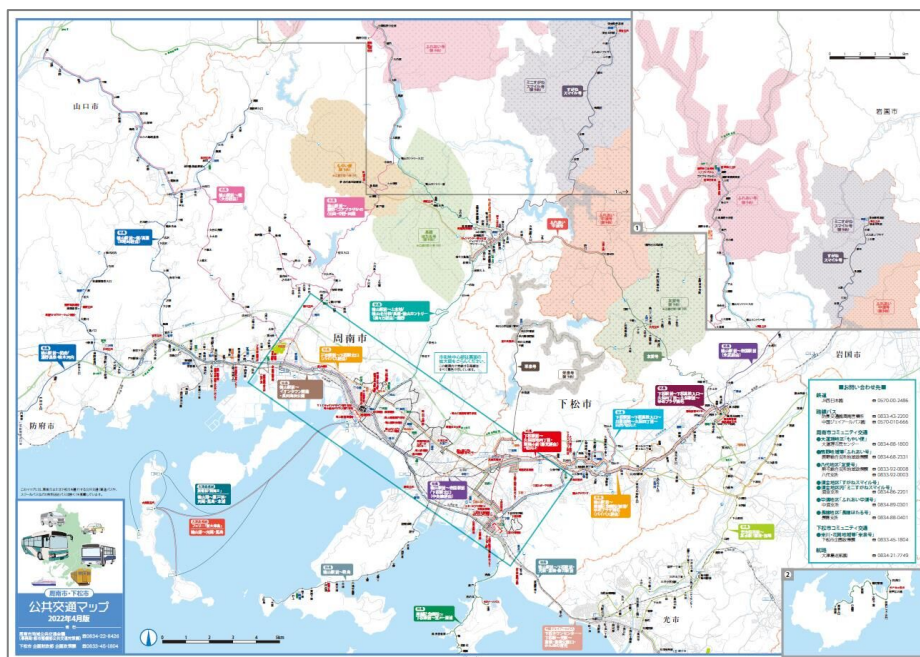
概要

公共交通を利用しやすい環境を整備するため、分かりやすい情報発信を行う必要があります。バス停表示等の改善や、様々な媒体を使用することによって、情報の発信の充実を図ります。

事業例

○公共交通マップの継続的な更新・改善

現在、周南市と協力して公共交通マップを作成しています。今後も引き続き周南市と連携し、毎年度更新を行います。更新した公共交通マップは市HPで公開することで周知を図り、有効活用を行います。



▲周南市・下松市公共交通マップ（表面）

○バスロケーションシステム等のサイネージの設置

バスロケーションシステムを活用することにより、バスがいつ来るか明確になり、利用者の心理的負担を軽減するとともに待ち時間を短縮することができます。バス停の利用状況や近隣施設の状況を踏まえ、適切な設置場所を抽出し、サイネージの設置を検討します。



▲ゆめタウン下松に設置されているサイネージ

○下松駅改札口付近への案内サイン等の設置【再掲】

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瞬時に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部分に案内サインの設置を検討します。

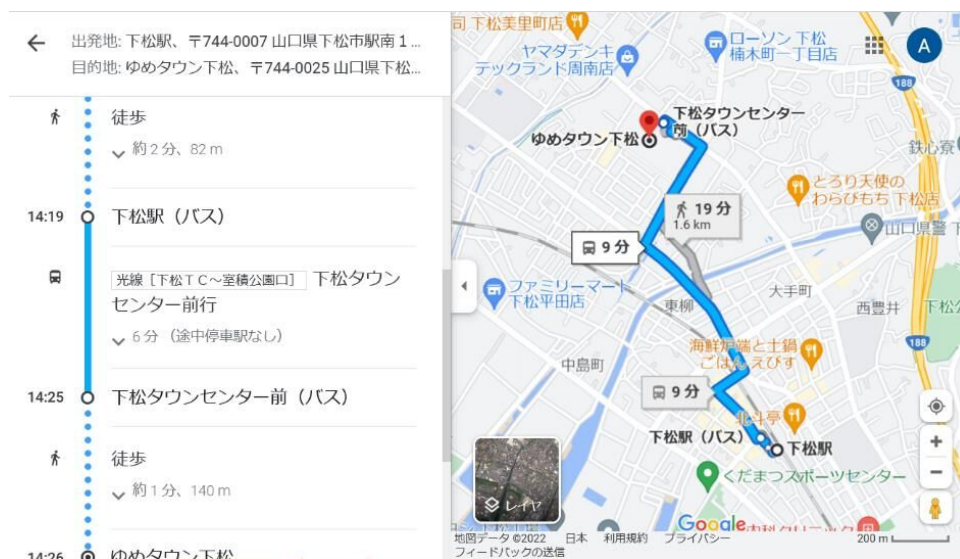
併せて、南口と北口にあるそれぞれのバスの運行情報が把握できるよう、バスロケーションシステム等が含まれるデジタルサイネージの設置を検討します。



▲現在の下松駅改札口

○G T F Sデータの整備

現在、米泉号及び下松市内を運行する防長交通株式会社の路線についてはG T F Sデータが作成されていないため、G o o g l eマップなどの地図アプリで経路等を検索することができません。公共交通の経路検索等の際の利便性の向上のために、米泉号及び防長交通株式会社のG T F Sデータ整備の検討を行います。



▲中国ジェイアールバス株式会社のG T F S

実施主体	下松市、交通事業者
実施時期	令和5（2023）年度～

事業⑦ 公共交通サービスのデジタル化の推進



概要

公共交通の利用者の利便性向上と、公共交通の供給者の生産性向上による持続可能な体制の構築のために、将来的な導入を見据え、昨今、実装が進んでいる公共交通サービスのデジタル化について研究します。

事業例

○キャッシュレス化の支援と有効活用

引き続き交通系ＩＣカード「ＩＣＯＣＡ」等のキャッシュレス化を支援します。また、市内では既にＪＲ山陽線及び路線バスで交通系ＩＣカード「ＩＣＯＣＡ」が導入されているため、鉄道とバスの乗継やバスとバスの乗継の際に、カード１つで支払いが可能です。そのため、乗継の利便性が向上し、利用促進にも繋がるのが想定されるため、更なるキャッシュレス化の有効活用の方法を研究します。



▲交通系ＩＣカード「ＩＣＯＣＡ」の活用事例

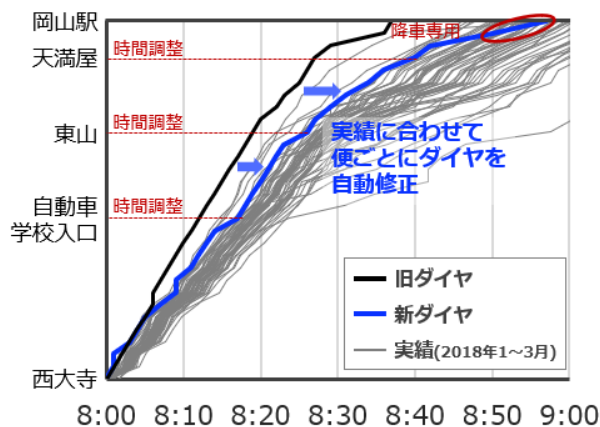
○データを活用した運行改善の試行

バスロケーションシステムで蓄積される運行データを基に、例えば遅延が常態化している箇所・時間帯を抽出し、より実態に合ったダイヤに修正することで遅れの縮小が期待できます。

また、交通系ＩＣカード「ＩＣＯＣＡ」によって得られる乗降等を活用し、バス路線の改善等に反映することが期待できます。

新旧ダイヤとバスロケ運行実績

(両備バス 平日8:00西大寺発 岡山駅行)



▲バスロケーションシステムの運行実績によるダイヤ調整の例 (資料：両備グループ)

OMaaS等の先進事例の研究

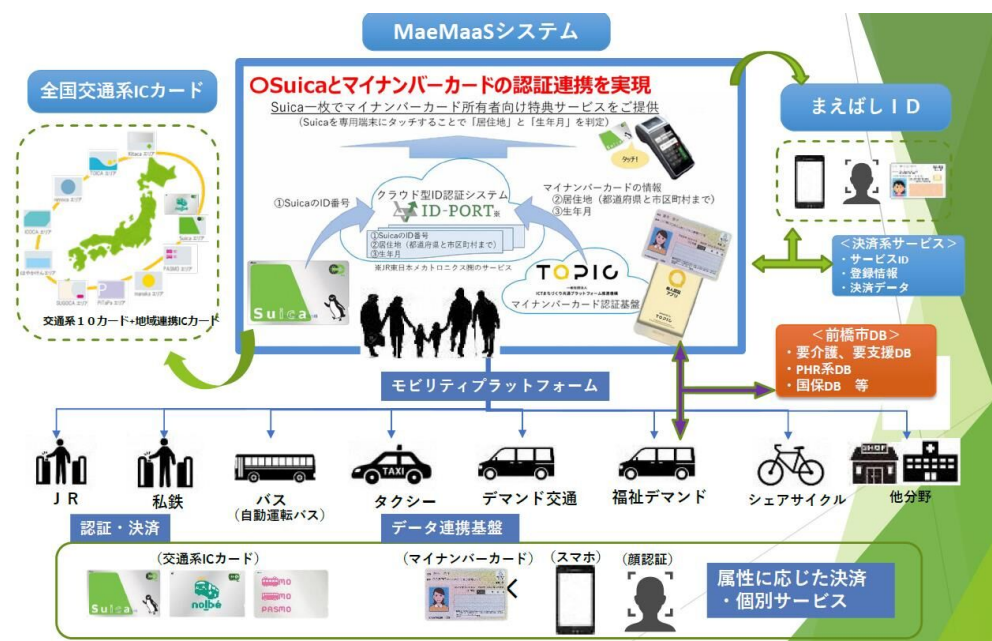
国内でも導入が進められている様々なMaaSについて、事例研究を行います。宿泊施設や観光施設、アクティビティ、レンタサイクル等と連携した観光系MaaS、病院やレストランの予約やイベント等と連携した住民の日常生活系MaaSなどが考えられます。



▲MaaSのイメージ 資料：国土交通省

〇バス助成券等のデジタル化の研究

バス助成券等のデジタル化を見据え、研究を行います。利用者のスマートフォンで助成券の申請・発行・利用が可能になれば、利用者の利便性向上に繋がるほか、助成券の印刷費、郵送費のほか、市や交通事業者における資料の整理・精算の人的費の削減が期待されます。さらに、マイナンバーカードとの連携が実現すればより一層の利便性向上が見込まれます。



資料：令和4（2022）年2月24日
デジタル田園都市国家構想実現会議「前橋市の取組＜デジタル基盤整備＞」



▲前橋版MaaS（Suicaとマイナンバーカードの紐づけ）

資料：令和2（2020）年11月10日
「Suica一枚でマイナンバーカード所有者向けの特典を受けられます」
東日本旅客鉄道(株)・JR東日本メカトロニクス(株)・(一社)ICTまちづくり共通プラットフォーム推進機構

実施主体 下松市、交通事業者

実施時期 令和7（2025）年度～

目標 2-2 公共交通の利用意識の醸成と利用促進

事業⑧ モビリティ・マネジメントの推進



概要

公共交通について学ぶとともに、実際に体験する機会を設けることで、公共交通への興味・関心を高めます。ターゲットを絞り、それぞれに適したモビリティ・マネジメントや情報提供を実施します。

事業例

○乗り方教室、出前講座の開催

小学生や中学生、親子、高齢者などターゲットごとにイベントの開催を検討します。

内容としては、路線バスや鉄道の乗り方教室、スマートフォンでのバスロケーションシステムの使い方講座などが想定されます。

また、下松市内を運行する路線バス車両の多くが、既にバリアフリー車両（ノンステップ又はワンステップ）となっていることから、バリアフリー車両における車椅子やベビーカーでの利用方法等も積極的に周知します。



▲「バスの乗り方教室」

資料：防府市HP



▲「JR久留里線乗り方教室」

資料：千葉県君津市HP



▲「スマホなんでも相談会」 資料：くだまつ社協だより

○ターゲットを絞った公共交通マップの配布

公共交通マップの配布の効果を高めるため、より公共交通の利用が見込まれる市民を対象に交通マップの配布を行います。

具体的には、市役所に転入手続に訪れた転入者を対象に、公共交通マップを配布します。交通の習慣が固定されていない転入段階において公共交通に関する情報提供を行うことで、公共交通利用の習慣づけの高い効果が期待されます。

また、市内に住む70歳以上を対象とする「高齢者バス利用助成事業」や下記の「免許証返納者への記念品配布事業」の申請者に対して、公共交通マップも併せて配付します。

○自動車運転免許返納者への記念品配布事業

自動車運転免許の返納者は自ら自動車を運転することができないため、公共交通を利用する必要性が高まります。自動車運転免許返納者に対し、引き続き交通系ICカード「ICOCA」等の公共交通に係る記念品を配付します。

○ノーマイカーデーの推進

単にノーマイカーデーを周知するだけでなく、公共交通の運行情報や、公共交通を利用することで得られるメリットなど、積極的に情報提供を行い、車やバイクから公共交通への転換を促します。

▲ノーマイカーデーの取組（埼玉県飯能市）

実施主体	下松市、交通事業者
実施時期	令和5（2023）年度～

事業⑨ 公共交通の日常利用の促進



概要

公共交通の利用者数の維持・増加のため、一時的な利用者だけでなく、通勤、通学、日々の買い物など、日常的な公共交通利用者の増加につながる新たな取組を推進します。

事業例

○ＪＲ岩徳線利用促進委員会による取組の実施

ＪＲ岩徳線利用促進委員会の構成員として、周南市と岩国市と共に、従来のイベント的な利用促進策だけではなく、ＪＲ岩徳線の日常利用を促進していくような新たな取組の実施により、利便性の向上や利用促進に努めます。



▲ＪＲ岩徳線

○米泉号の新規利用者の開拓のための利用促進のイベントの実施

地域のイベント、体操教室などの既存イベントに米泉号の車両を展示するなど、住民に親んでもらえる機会を創出します。また、新たな活用場面として、小学校の学習や行事等での利用や通勤・通学での利用を想定し、周知に努めます。



▲くだまつ商工まつり２０２２への出展

○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

公共交通の使用頻度が低い市民の割合が高いですが、公共交通を利用する機会やきっかけがないことも理由の１つと考えられます。防長交通株式会社や中国ジェイアールバス株式会社では、夏休み等の長期休み期間中に小学生が１乗車５０円で利用できる「こども５０円バス」の取組を継続的に実施しています。こどもだけでなく、保護者にも波及効果が見込めることから、引き続き実施します。



▲「こども５０円バス」

資料：山口県バス協会

○通学定期券の購入・利用促進策の研究

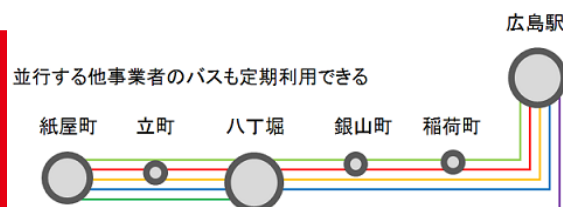
中高生等の通学やその他の移動における公共交通利用を促すため、通学定期券を購入する際の負担を軽減したり、通学定期券所有者へのインセンティブを付与したりするなど、通学定期券の購入・利用を促す取組を研究します。

- ▶バス又はＪＲの通学定期券の購入者限定で、
1カ月500円でバスが乗り放題になる
「ちょこっとパス」資料：備北交通



○複数事業者による共通定期券等の研究

ＪＲ岩徳線と路線バスの徳山駅～岩国駅間や、路線バスの下松駅～室積方面は、異なる交通事業者が平行して運行しています。これらの運行区間について、いずれの交通事業者の便でも利用可能な共通定期券・共通回数券の導入等を研究します。



- ▲「広島共通定期券」資料：広島交通株式会社・広島電鉄株式会社

実施主体	下松市、交通事業者
実施時期	令和5（2023）年度～

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

事業⑩ 公共交通の担い手の確保



概要

公共交通の安全な運行を担う運転士等の確保のため、採用にかかるイベントを実施します。また、安全で質の高いサービスが継続的に提供されるように、運行の担い手となる運転士等の職場環境や待遇の改善を図ります。

事業例

○交通事業者と連携した求人活動の実施

より一層の集客や多様なイベントを開催するために、本市だけでなく、周辺自治体と各交通事業者と共同での就職イベントの実施等を検討します。また、イベントの開催について、市の広報ツール（広報誌、HP、SNS、メールサービス等）を利用し周知を行います。

▲山口市公共交通委員会

▲愛媛県

○運転士等の職場環境や待遇の改善

昨今の高齢化や人口減少下において、労働市場全体で人手不足が生じる中、運転士等の公共交通の担い手も減少傾向にあります。こうした状況を踏まえ、安全で質の高いサービスが継続的に提供できるよう、引き続き運転士等の職場環境等の改善に努めます。

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～

事業⑪ 沿線事業主体や地域住民等との連携強化



概要

新型コロナウイルス感染症の影響による需要の減少に加え、燃料費高騰による厳しい経営環境により赤字額が拡大し、交通事業者の経営努力や、行政の支援（補助金）だけでは公共交通を維持・確保していくことが難しくなっています。沿線事業主体や、地域住民等と連携・協働して公共交通の維持に努めます。

事業例

○公共交通の運行時間に合わせたイベント等の開催

公共交通のアクセス状況やダイヤを考慮し、可能な範囲でイベントや教室などの開催時間を調整するよう、市やその他施設・機関、観光関係者等に呼びかけます。

乗降場所	1便	2便	3便
北エリア 月・水・金 運行		7:40	13:06
中央・東エリア 火・木・土 運行		8:49	13:30
① 米川小学校前(宮沢)	6:53	8:49	13:30
② 米川駐在所前	6:53	8:49	13:30
③ 米川郵便局前	6:54	8:50	13:31
④ 米川公民館	6:55	8:51	13:32
⑤ 中瀬	6:57	8:53	13:34
⑥ 米川湖	7:00	8:56	13:37



▲米泉号のダイヤに合わせて開催時刻を設定したサンサン体操

○地域住民との協働の推進

地域コミュニティの維持・活性化のためには地域の移動手段の確保が必要です。しかし、交通事業者や行政により全ての地域の移動手段を確保することは困難であり、地域住民の共助が重要となります。地域が主体となった移動手段の確保や利用促進の取組の検討を行います。



▲赤郷コミュニティバス「あかまるごう」(美祢市)

資料：美祢市

デマンド型コミュニティバス「あかまるごう」は、赤郷コミュニティバス運行協議会が運行しています。高齢者への生活支援という地域課題を解決するために、買物や通院の支援だけではなく、健康、見守りなどを総合的に解決する移動手段の役割を担っています。

○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

公共交通を利用して商業施設等へ来場した客に対し、ポイントカードへのポイント付与、商品・サービスの値引きなどを検討します。公共交通の利用を促すと同時に、商業施設等においては公共交通利用者に対する集客力向上、渋滞の緩和や駐車場不足の解消などが期待できます。

▶「のんバス」の乗車証明を提示して受けられる商業施設での特典

資料：広島県東広島市

乗車証明書

のんバスの乗車証明書があれば、協力店舗の特典が受けられるPON!

「乗車証明書」について

協力店舗で特典を利用するためには、のんバスで「乗車証明書」を受け取り、利用したい特典の店舗に、「乗車証明書」をお持ちいただく必要があります。
「乗車証明書」は、のんバスの車内に設置している整理券発行機から発行されます。なお、乗車証明書の発行は1回の乗車につき、お一人1枚までとなります。

各店舗における乗車証明書の取扱い方法について	
中国産業	当日の乗車証明書を各店舗へお持ちいただくと特典サービスをご利用いただけます(各店舗当日1回限り)。
フジグラン 東広島	当日の乗車証明書を食品館1階サービスカウンターにお持ちいただくと ①館内協賛店舗で当日のみ使用できるクーポン券を贈呈。 ②エフカをお持ちの方には、当日フジグランでのお買い上げ1,000円以上(税込)のレシートで200ポイントサービスを贈呈。
ゆめタウン 東広島	当日の乗車証明書を1階サービスカウンターにお持ちいただくと ①館内協賛店舗で当日のみ使用できるクーポン券を贈呈。 ②ゆめカードをお持ちの方には、当日ゆめタウンでのお買い上げ1,000円以上のレシートで値引額立額200円分を贈呈。
その他	当日の乗車証明書を各店舗・施設へお持ちいただくと特典サービスをご利用いただけます(各店舗・各施設当日1回限り)。

○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

各施設の最寄り駅・バス停・路線・時刻表などの公共交通に関するアクセス情報を、HP、SNS、チラシ等に掲載するよう呼びかけます。また、情報発信がしやすいよう、雛形を作成し、HP等での周知を検討します。

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～

3 事業のスケジュール

基本方針	目標	事業	スケジュール（年度）				
			R5	R6	R7	R8	R9
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					

4 目標達成状況の評価方法

計画の達成状況进行评估するための指標及び目標値を次のように設定します。

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(2021)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(2019)年度)	18.0%
	3. 路線バスの収支率	48.5% (令和4(2022)年度)	現状維持
	4. 公共交通の維持にかかる行政負担額	64,521 千円 (令和2(2020)年度)	現状維持
目標 1-1	5. 幹線バスの運行便数	186 便 (令和4(2022)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(2022)年度)	3 件
目標 1-2	7. 支線(市内完結路線)でJRへの乗継を考慮した便の割合	79.5% (令和4(2022)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(2022)年度)	18.0%
目標 2-1	9. 待合環境の整備件数	0 件 (令和4(2022)年度)	5 件
	10. ICカード利用率(路線バス)	2.3% (令和3(2021)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(2022)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(2022)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(2022)年度)	2 件
	14. バス運転士の充足率	86.9% (令和4(2022)年度)	100%

<全体的な評価指標>

評価指標	基準値	目標値
1. 公共交通の年間利用者数	1,908,454 人 (令和3(2021)年度)	2,050,000 人

算出方法

- ・下記の合計値とします。
 - －JR山陽線及び岩徳線の市内駅の年間乗車人員
 - －下松市に関連する路線バスの年間利用者数
 - －コミュニティバス等の年間利用者数
- ・各運行事業者からの情報提供を受け、市がとりまとめます。

評価サイクル

- ・毎年度（令和4(2022)年度～令和8(2026)年度）

評価指標	基準値	目標値
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(2019)年度)	18.0%

算出方法

- ・市が実施する「まちづくり市民アンケート」により把握します。

評価サイクル

- ・5年毎（令和6(2024)年度）

評価指標	基準値	目標値
3. 路線バスの収支率	48.5% (令和4(2022)年度)	現状維持

算出方法

- ・下松市内に係る系統を対象に、各運行事業者から経常収益及び経常費用の情報提供を受け、合算値から収支率を算出します。

評価サイクル

- ・毎年度（令和5(2023)年度～令和9(2027)年度）※年度は前年10月～当年9月

評価指標	基準値	目標値
4. 公共交通の維持にかかる行政負担額	64,521 千円 (令和2(2020)年度)	現状維持

算出方法

- ・下記2つの金額の合計値とします。
 - －路線バスに対する市の補助金
 - －コミュニティバス等の運行経費から運賃収入やその他の収入を引いた金額

評価サイクル

- ・毎年度（令和4(2022)年度～令和8(2026)年度）

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

評価指標	基準値	目標値
5. 幹線バスの運行便数	186 便 (令和4 (2022) 年度)	現状維持

算出方法

- ・ 幹線である防長交通株式会社、中国ジェイアールバス株式会社の路線バスすべてを対象とします。
- ・ 各年10月1日時点の運行情報を用いて、平日1日あたりの運行便数を算出します。

評価サイクル

- ・ 毎年度（令和5（2023）年度～令和9（2027）年度）

評価指標	基準値	目標値
6. 交通結節点としての機能の整備件数	0 件 (令和4 (2022) 年度)	3 件

算出方法

- ・ 市内の交通結節点におけるサイネージの設置、パークアンドライド駐車場の整備、サイクルアンドライド駐輪場の整備等を対象とし、のべ件数を市が把握します。

評価サイクル

- ・ 毎年度（令和5（2023）年度～令和9（2027）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

評価指標	基準値	目標値
7. 支線（市内完結路線）でＪＲへの乗継を考慮した便の割合	79.5% (令和4（2022）年度)	現状維持

算出方法

- ・鉄道駅は、市内にある鉄道駅とします。
- ・バスから鉄道への乗継、鉄道からバスへの乗継を想定し、鉄道とバスの発着の間が5分～15分以内の便を「乗継を考慮した便」とします。
- ・複数の鉄道駅を発着又は経由する便は、いずれか1つの駅で上記の基準を満たせば、「乗継を考慮した便」とします。
- ・いずれも各年10月1日時点の運行情報を用います。

評価サイクル

- ・毎年度（令和5（2023）年度～令和9（2027）年度）

評価指標	基準値	目標値
8. 交通空白地の居住人口の割合	25.1% (令和4（2022）年度)	18.0%

算出方法

- ・交通空白地は、次のいずれにも該当するエリアとします。
 - －鉄道駅から半径800m圏外
 - －バス停（乗合タクシーの乗り場等含む）、フリー乗降区間から半径300m圏外
 - －デマンド運行の運行範囲外
- ・いずれも各年10月1日時点の運行情報を用います。
- ・人口は、国勢調査のメッシュ統計を用います。令和4（2022）年度～令和8（2026）年度分までは、令和2（2020）年国勢調査結果を、令和9（2027）年度は令和7（2025）年国勢調査結果を使用します。
- ・人口メッシュと交通空白地の重複割合を人口メッシュの人口に乗じて、交通空白地の居住人口とします。

評価サイクル

- ・毎年度（令和5（2023）年度～令和9（2027）年度）

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

評価指標	基準値	目標値
9. 待合環境の整備件数	0 件 (令和4 (2022) 年度)	5 件

算出方法

- ・ 交通結節点以外のバス停等に対し、交通事業者等による屋根等の設置、バス待合協力施設の新規登録、サイネージの設置等の実施件数をカウントします。
- ・ 毎年度末時点におけるのべ件数を市が把握します。

評価サイクル

- ・ 毎年度（令和5（2023）年度～令和9（2027）年度）

評価指標	基準値	目標値
10. ICカード利用率（路線バス）	2.3% (令和3 (2021) 年度)	60.0%

算出方法

- ・ 防長交通株式会社と中国ジェイアールバス株式会社の路線バスを対象とします。
- ・ 運行事業者が毎年実施する乗降調査結果の支払い区分によってICカード利用者の割合を把握します。ただし、ICカードの定期券は除きます。

評価サイクル

- ・ 毎年度（令和4（2022）年度～令和8（2026）年度）

目標 2-2

公共交通の利用意識の醸成・利用促進

評価指標	基準値	目標値
11. 乗り方教室・出前講座の開催回数	0 回 (令和4 (2022) 年度)	5 回

算出方法

- ・ 市又は交通事業者等が主催・協力等する行事のうち、公共交通の乗り方や情報の調べ方、安全など公共交通の利用促進に資する内容を座学・見学・実習等により学ぶことができるものを対象とします。
- ・ 市が事業者等への聞き取りを行い、のべ件数を把握します。

評価サイクル

- ・ 毎年度（令和5（2023）年度～令和9（2027）年度）

評価指標	基準値	目標値
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(2022)年度)	9.0%

算出方法

- ・市が実施する「下松市の公共交通に関する市民アンケート調査」により把握します。
- ・J R山陽線、J R岩徳線、路線バス、米泉号（コミュニティ交通）、タクシーのいずれか1つ以上で「週に1～2日」「週に3～4日」「週に5日以上」と回答した人の割合とします。

評価サイクル

- ・5年毎（令和9（2027）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

評価指標	基準値	目標値
13. 関係者と協働により実施した事業件数	0件 (令和4(2022)年度)	2件

算出方法

- ・異なる2者以上の団体等が協働して実施するもので、公共交通を活用したイベントや行事（ただしモビリティ・マネジメントは除く）の実施、移動手段の導入、公共交通の利用促進策の実施等を対象とします。
- ・市が事業者等への聞き取りを行い、のべ件数を把握します。

評価サイクル

- ・毎年度（令和5（2023）年度～令和9（2027）年度）

評価指標	基準値	目標値
14. バス運転士の充足率	86.9% (令和4(2022)年度)	100%

算出方法

- ・下松市内を運行する路線バス事業者の、毎年度末時点の路線バス運転士数を1日で必要な仕業数で除したもの（貸切バスや高速バスとの兼務者を含む、事務兼務者など通常は運転業務をしていない者は除く）とします。
- ・市が各事業者への聞き取りを行い、把握します。

評価サイクル

- ・毎年度（令和5（2023）年度～令和9（2027）年度）

5 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、適宜計画の内容を見直し、改善する必要があります。

計画の推進にあたっては、PDCAサイクル（P l a n（計画）、D o（実施）、C h e c k（評価・検証）、A c t（改善））を活用し、下松市地域公共交通活性化協議会等で定期的に評価・検証のうえ、必要な改善を図りつつ、計画を推進します。

〔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)
P l a n 次年度の計画							次年度の計画					
D o 事業実施												
C h e c k 評価指標の確認			●						●			●
			指標 1※、2※、3、5、7、8、10※、12（※前年度分）						指標 4、6、9、11、13、14			
A c t 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	R 5 年度 (2023) (1 年目)	R 6 年度 (2024) (2 年目)	R 7 年度 (2025) (3 年目)	R 8 年度 (2026) (4 年目)	R 9 年度 (2027) (5 年目)	R 10 年度 (2028) ～
P l a n 次期計画策定					計画策定	
D o 事業実施						新計画
C h e c k 評価指標の確認	●	●	●	●	●	
A c t 改善案の検討					新計画 へ反映	

図 30 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

用語解説

用語	掲載頁	解説
A I デマンド型運行 エーアイ	1	予約型の運行形態で行われる乗合輸送サービスのうち、予約された乗降場所や希望時刻などを基に、A I（人工知能）が最適な運行経路を設定するもの。
G T F S ジーティーエフエス	22、46、68	General Transit Feed Specification の略。交通事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受け渡しのための共通フォーマット。
H P ホームページ	65、66、67、 72、76、78	Home Page の略。インターネットで閲覧できるウェブサイト。
I C カード アイシー	10、11、22、 35、40、42、 46、56、69、 73、80、84	情報(データ)の記録や演算をするための I C (集積回路)を内蔵しているカード。交通系 I C カードは、繰り返しチャージ(入金)して利用でき、非接触で運賃の決済ができる。
K P I ケーピーアイ	34	Key Performance Indicator の略。組織等の目標の達成度を評価するための重要業績評価指標のこと。
M a a S マース	1、70、71	Mobility as a Service の略称。情報通信技術を活用して交通をクラウド化し、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。
持続可能な開発目標 (S D G s) エスディージーズ	53、56	Sustainable Development Goals の略。2030年(令和12年)までに持続可能でより良い世界を達成するために、17のゴールと169のターゲットで構成された国際目標のこと。
S N S エスエヌエス	14、76、78	Social Networking Service の略。人と人とのつながりを維持・促進する会員制のオンラインサービスのこと。
キャッシュレス化	1、69	現金を使用せず、クレジットカードや電子マネー、バーコードやQRコードを介したコード決済を利用した電子決済ができるようになること。
共助	77	地域や市民レベルの支え合い。
デマンド型交通 デマンド型運行	52、63、77、	予約型の運行形態の乗合輸送サービスのこと。
サイクルアンドライド	36、82	末端交通機関である自転車を鉄道駅やバス停留所などに設けた駐輪場に停め、そこから鉄道や路線バスなどの公共交通に乗り換えて目的地に行く方法。
仕業 しぎょう	21、85	乗務員または車両の始業から終業までの1日の仕事、運行予定。

ノンステップバス	66、72	利用者の乗降をより容易にするため、地上から車両の床面までの地上高が65cm以下の車両であって、ステップ（階段）を解消したバス。
パークアンドライド	36、39、60、82	末端交通機関である自動車等を郊外の拠点（鉄道駅やバス停留所など）に設けた駐車場に駐車し、そこから鉄道や路線バスなどの公共交通に乗り換えて目的地に行く方法。
バスロケーションシステム	22、35、40、46、59、67、68、69、72	GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステム。
モビリティ・マネジメント	35、42、55、72、79、85	渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、自家用車の利用に頼る状態から公共交通などを賢く使う方向へと自発的に転換することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策。
レンタサイクル	6、49、52、70	自転車を数時間程度の短い時間のみ有料で貸し出す仕組み。有人窓口で手続きを行う場合が多く、原則として借りた場所へ返却する。