第3章

計画の目標と基本方針

1.地域公共交通の達成すべき目標

人口減少・少子高齢化がますます進行することを見据え、本市が抱える様々な課題に対応していくためには、自動車に依存しなくても、市民や来訪者が様々な目的の活動を行え、安全・安心して暮らせるまちを目指した交通体系の構築が必要です。

将来にわたって持続的な都市の発展・成長や暮らしやすい生活を維持していくためには、現在の『公共交通の負のスパイラル』を断ち切り、公共交通が中心となり、まちづくりと一体となった、コンパクトでネットワーク化されたまちづくりを進める必要があります。

本計画では、人口減少・少子高齢化が進行する中で、市民がそれぞれのライフスタイルを満喫し、豊かな暮らしを実現できるまちづくりをすすめ、その中で、誰もがストレスなく移動できる交通環境の実現を目指します。

達成すべき目標
市民が継続的に利用したくなる 利便性の高い公共交通サービスを 安定的に提供する

2.基本方針

目標達成に向けては、本市のまちづくりとの連動を図るとともに、持続可能な移動を確保するため、多様な主体による課題解決を図ります。

また、地域の実情に応じ、新たな技術を積極的に取り入れ、利便性を高めるとともに、地域の足を守っていくという市民意識の醸成を促します。

基本方針Ⅰ	基本方針Ⅱ	基本方針Ⅲ
まちづくりと連動した 持続可能な公共交通 ネットワークの構築	**地域公共交通の リ・デザインによる 公共交通サービスの アップデート**	**共創によって みんなで支える 公共交通の実現**

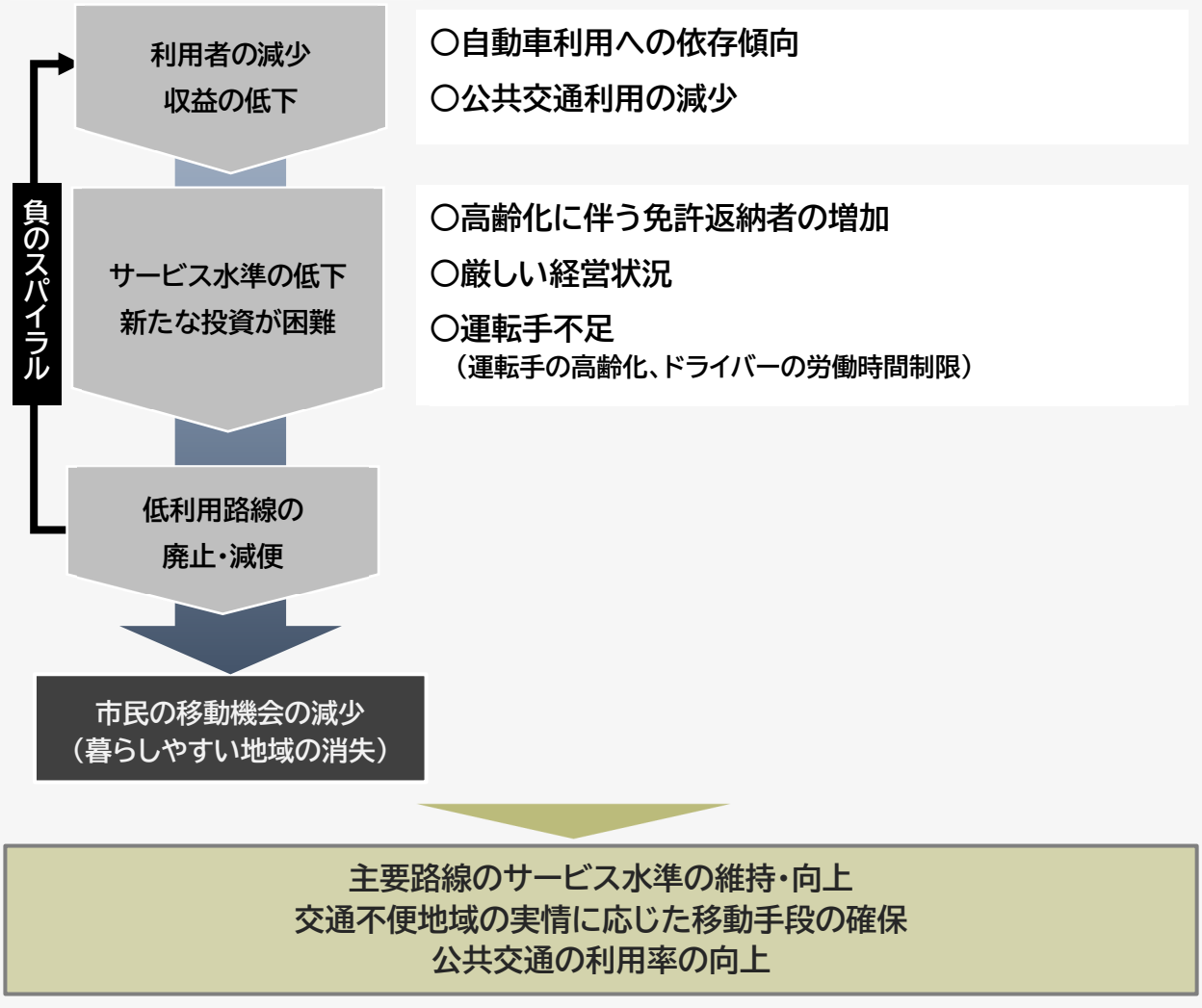
3.計画の目標と基本方針の検討

本市における公共交通をとりまく現状と課題を整理すると、公共交通利用者の減少、収支の低下がサービス水準の低下を招き、新たな『公共交通の負のスパイラル』に陥っている状況であり、これらを解消するため「達成すべき目標」を定め、それぞれの課題に対する３つの「基本方針」を検討しました。

○背景

- **人口減少と高齢化の進展**
  - ・著しい人口減少（利用者総数の減少）
  - ・高齢化の進展（移動困難者の増加）
- **まちづくりの動向**
  - ・人口の約９割が市街地地域に集中、総合支所管内においては人口密度が低く、拠点が点在（従来の公共交通サービスの維持困難）

○公共交通の問題構造



○地域公共交通活性化再生法（平成 19 年制定）

■改正のポイント

【平成 26 年改正】
- **まちづくりとの連携**（コンパクトプラスネットワーク）
- 面的な公共交通ネットワークの再構築

【令和 2 年改正】
- 地方公共団体による「地域公共交通計画」（マスタープラン）の作成
- 地域における協議の促進
- **輸送資源の総動員**による移動手段の確保
- 既存の公共交通サービスの改善の徹底

【令和 5 年改正】
- **「連携と協働」の促進**のための必要な事項の追加、**まちづくりとの連携**に関する記載の充実
- 地域公共交通利便増進事業の留意事項の追加

達成すべき目標

市民が継続的に利用したくなる
利便性の高い公共交通サービスを
安定的に提供する

基本方針Ⅰ	基本方針Ⅱ	基本方針Ⅲ
まちづくりと連動した 持続可能な公共交通 ネットワークの構築	地域公共交通の リ・デザインによる 公共交通サービスの アップデート	共創によって みんなで支える 公共交通の実現

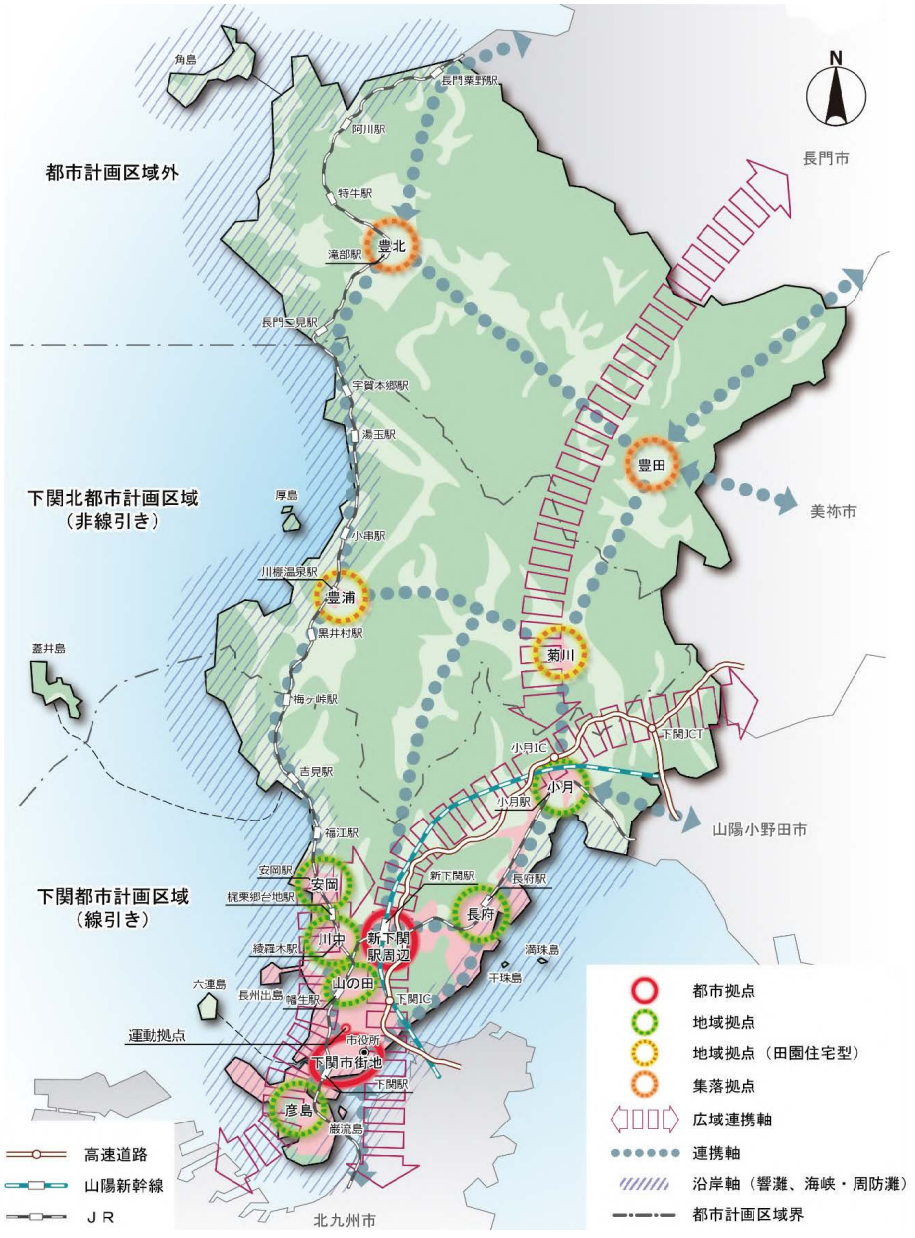
4.基本方針の考え方

1 まちづくりと連動した持続可能な公共交通ネットワークの構築

① 下関市における将来都市構造（コンパクトプラスネットワークのまちづくり）との連動

「下関市都市計画マスタープラン」では、将来都市構造として、以下の拠点形成（都市拠点、地域拠点、地域拠点（田園住宅型）、集落拠点）と各拠点を結び都市機能サービスを補完する連携軸の形成を目指しています。

コンパクトプラスネットワークのまちづくりの考え方に基づき、各拠点における集積を高めるとともに、各拠点間の連携軸を形成するための公共交通ネットワークの再構築と、交通結節点の強化を図ります。



資料：「下関市都市計画マスタープラン」（R4.3 下関市）

図 3.1 将来都市構造図

本市における公共交通の現状や地域が抱える社会課題等を勘案し、以下の ４ つに分けて取組の方向性を整理します。

■都市拠点

一定規模の人口集積を有し、観光客を含む市内外からの来訪者を背景に、複数の公共交通事業者によって、公共交通サービスが提供されています。一方で、慢性的な渋滞が発生している箇所があり、バスの速達性、定時性を妨げているほか、公共交通ネットワークの分かりにくさ、運転手不足等を背景とした減便等により、移動サービスの質・量が低下している場面も見受けられます。

こうした状況を踏まえ、当該地域では、アプリ等デジタル技術の活用やライドシェア等新たな移動手段の柔軟な検討を進め、様々な利用者ニーズに対応し、より利便性・快適性に優れたサービス提供を目指します。

■地域拠点

複数の公共交通事業者によりサービスが提供されているものの、人口減少や自動車への依存傾向の高さ、運転手不足等を背景とした減便等により、公共交通事業の持続可能性が課題となっています。また、他分野でも利用者の移動支援を個々に提供しているものの、人手不足等を背景に、同様な課題を抱えています。

こうした状況を踏まえ、当該地域では、地域公共交通を見直し、徹底活用することで、地域拠点の集積を高める地域公共交通を維持・確保していく必要があります。

これらの取組を推進するため、既存の路線バス・生活バス・タクシー等を維持するとともに、新たな移動手段の柔軟な検討や、交通分野と他分野との連携・協働を推進します。

■集落拠点

人口減少や自動車への依存傾向の高さを背景として、地域公共交通サービスの低下が続き、公共交通事業者だけでは移動手段を十分に提供することが困難となっています。

こうした状況を踏まえ、当該地域では、地域のあらゆる輸送資源を総動員することで、持続可能な地域交通を確保していく必要があります。

これらの取組を推進するため、既存の路線バス・生活バス・タクシーを維持するとともに、新たな移動手段の柔軟な検討や、交通分野と他分野との連携・協働を推進します。

■拠点間

今後の更なる人口減少、少子高齢化が進む中、安心して暮らせる地域を守り、次世代につないでいくためには、各拠点（都市拠点、地域拠点、集落拠点）間の連携が必要となります。

このため、既存の鉄道、路線バス等を活用し、各拠点間の連携軸を維持するとともに、交通結節点における機能強化を目指します。

また、路線によって、沿線の人口分布や都市機能、地形や旅客流動等の状況が様々であるため、地域間連携により地域創生を図るとともに、輸送安定性や災害リスクの低減等の観点も踏まえ、地域の実情に応じ長期的な視点に立った意識や課題、効果や役割分担等に関する検討を進めます。

② 下関市立地適正化計画及び下関市土地管理構想（豊田・豊北地域）との連携

「下関市立地適正化計画」では、長期的な視点で公共交通沿線に居住を誘導するための居住誘導区域を設定しています。土地利用密度を高めるため、居住誘導区域内における公共交通の利便性確保に努めます。

下関市立地適正化計画における基本的な考え方

４．２　将来都市構造

（１）基本的な考え方

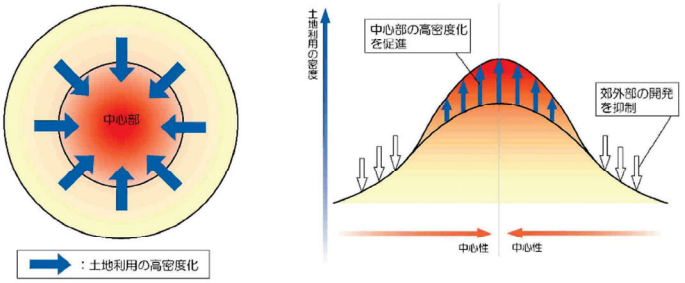
都市づくりの基本理念、基本目標の実現に向けて、都市全体として、都市拠点・地域拠点・地域拠点（田園住宅型）ごとに、拠点の性格に応じて都市機能、生活関連機能の配置・集積を行うとともに、それらの拠点間において、効果的に機能分担・連携を図りながら、土地利用密度、生活活動密度を高める集約型都市づくりを推進します。

都市拠点では、広域的に必要な高次都市機能について、相互に連携しつつ、都市機能の集積を図ります。また、地域拠点では、商業・業務等の生活利便性を高める機能の配置及び居住機能を確保し、他の拠点と連携した拠点形成を図ります。また、地域拠点（田園住宅型）では、身近な生活のよりどころとなる商業・業務等の生活関連機能の配置を行います。

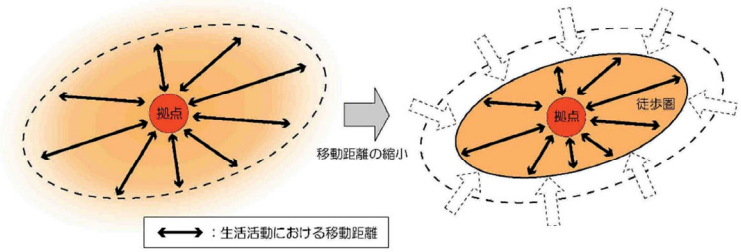
居住誘導の視点からは、各拠点周辺や交通利便性の高い幹線道路沿道へも居住機能の誘導を図るなど、日常生活を営む上で、便利で快適に生活できる地域への居住誘導を図り、人口密度を高める集約型都市づくりを推進します。

上記で示す各種機能を集積した拠点について、これらの拠点間を結ぶ公共交通の利便性の維持・向上を図ることにより、日常生活圏内において不足する機能等を相互に補完・連携しながら、都市全体として活力ある地域集約型都市の形成を目指します。また、地域集約型都市の形成を推進するにあたっては、これまで整備してきた都市基盤や公有財産等の既存ストックの有効活用を図り、拠点周辺等における土地利用密度を高めることに留意します。

■土地利用の密度を高める都市づくりのイメージ



■生活活動の密度を高める都市づくりのイメージ



資料：山口県都市計画基本方針改訂版(平成 27 年 10 月)

立地適正化計画では、以下のとおり区域を設定しています。

区域の位置づけ

●居住誘導区域

居住誘導区域とは、人口減少の中にあっても、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるように居住を誘導する区域のことです。

●都市機能誘導区域

都市機能誘導区域とは、商業、医療・福祉施設等の日常生活を送る上で必要となる都市機能を都市の中心拠点等に誘導・集約することにより、これら各種サービスの効率的な提供を図る区域のことです。

「下関市土地管理構想（豊田・豊北地域）」では、都市計画区域外である豊田・豊北地域を対象として、集落拠点をはじめ、地域づくりに深く関係する農地、漁港及び周辺の集落、森林などの土地管理のあり方を含めた、まちづくりの方向性を示しています。

下関市土地管理構想（豊田・豊北地域）における基本的な考え方

第２章　土地管理に関する基本構想

1. 土地管理に関する基本的な考え方

農地や森林・豊かな自然と人々の暮らしが共生する、持続的な地域づくり

2. 土地管理の目標

〇持続的な資源利用の確立

・ 農林水産業の施策・取組と連携し、地域の農地や森林を適切に管理しながら、農林水産物や多様な地域資源を持続的に活用できる状況を確立する。

〇生態系と自然環境の保全・災害に強い地域環境の構築

・ 適切な管理を行うことにより森林の持つ公益的機能の保全を図る。
・ 自然災害の被害を最小限にするため、河川、海岸、道路などの防災機能の強化や自然災害時の輸送路などの確保を図ることで、災害に強いまちづくりを進める。
・ 集落における防災機能の強化を図り、安心して暮らせるまちづくりを進める。

〇地域経済の発展・集落コミュニティの維持

・ 農林水産業や観光産業、生活関連産業を基盤とした地域産業を育成し、地域の雇用を生み出すことで、地域経済の発展を図る。
・ 空き家、空き店舗については、適切な管理に向けた取組や利活用を進める。
・ 集落拠点周辺ではまちの機能、日常生活サービスの提供を維持する。

土地管理構想（豊田・豊北地域）では、以下のとおり区域を設定しています。

区域の位置づけ

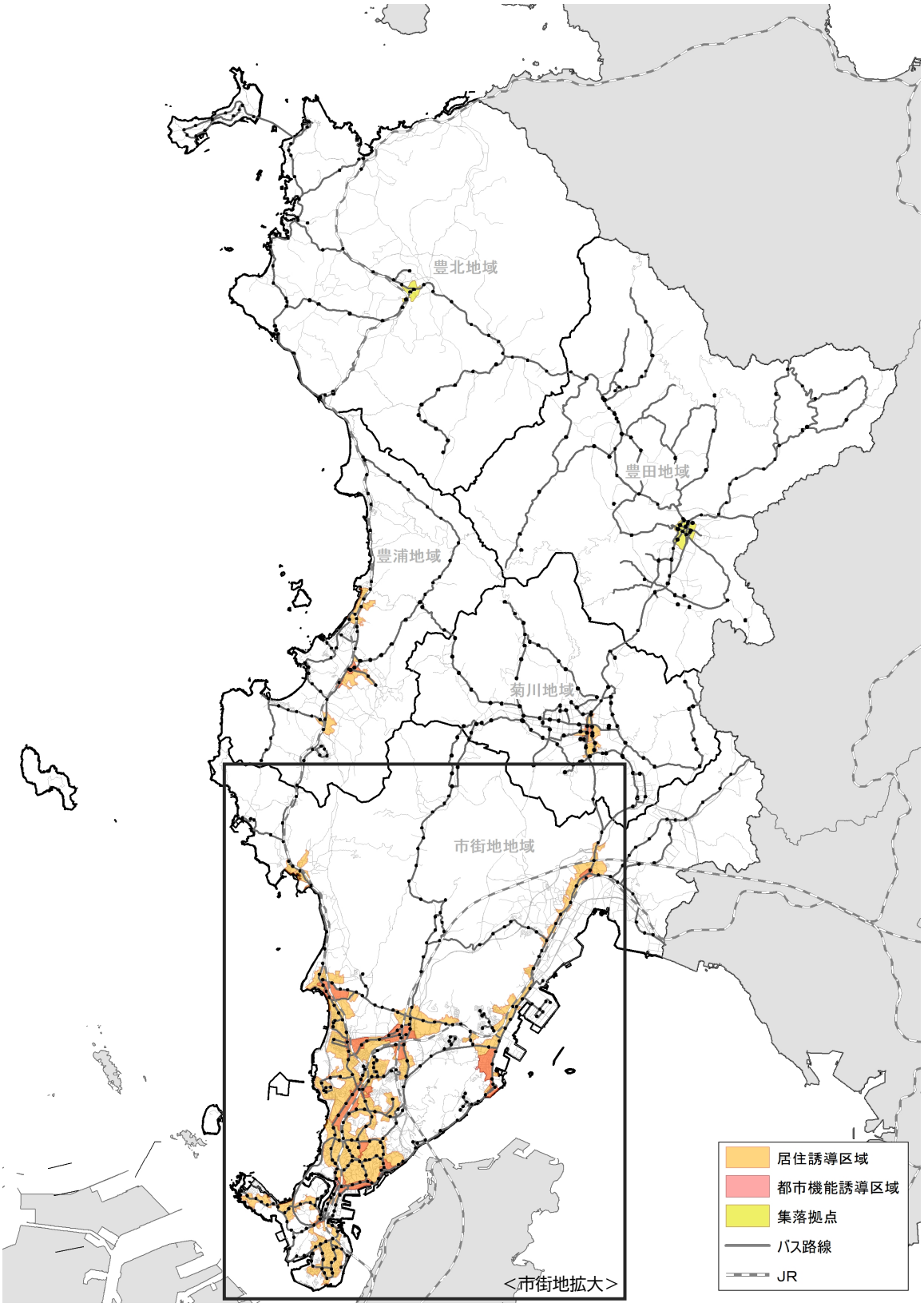
●集落拠点

集落拠点とは、身近な地域における日常生活サービス維持のための拠点として位置付けられ、集落ごとに小さな拠点の形成を図る区域のことです。

「下関市立地適正化計画」及び「下関市土地管理構想（豊田・豊北地域）」（以下、「立地適正化計画等」という。）において設定されている「居住誘導区域」、「都市機能誘導区域」及び「集落拠点」（以下、「居住誘導区域等」という。）の位置を次頁に示します。

■ 居住誘導区域等の設定

＜市域全体＞

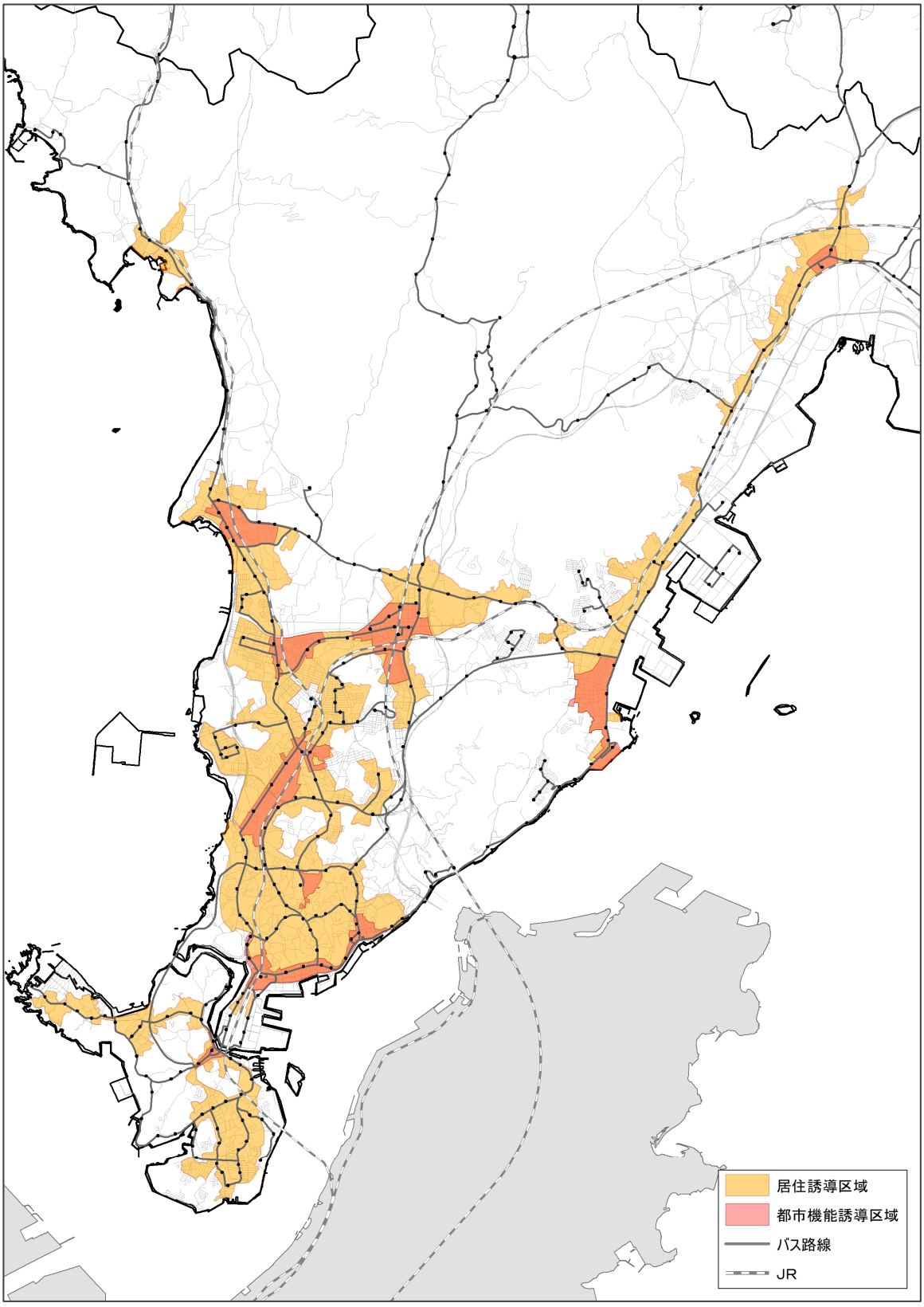


資料：R4 鉄道データ（国土数値情報）、サンデン交通 GTFS データ（R6.3 時点）、
ブルーライン交通 GTFS データ（R6.4 時点）、下関市生活バス HP、
下関市都市計画基礎調査結果（令和4年度）、下関市

図 3.2 居住誘導区域等の設定

■ 居住誘導区域等の設定（市街地拡大）

＜市街地拡大＞



資料：R4 鉄道データ（国土数値情報）、サンデン交通 GTFS データ（R6.3 時点）、
ブルーライン交通 GTFS データ（R6.4 時点）、下関市生活バス HP、
下関市都市計画基礎調査結果（令和4年度）、下関市

図 3.3 居住誘導区域等の設定（市街地拡大）

また、立地適正化計画等では、各区域のエリアについて、以下の基準に基づき設定してします。

設定基準

●居住誘導区域

居住誘導区域は、鉄道駅の利用圏（半径 800m）及び運行本数がおおむね片道 30 本/日以上のバス路線上のバス停の利用圏（半径 300m）に設定しており、将来にわたって一定のサービス基準で公共交通を維持すべき区域となっています。

●都市機能誘導区域

都市機能誘導区域は、拠点の核（※）となる施設からの徒歩圏（半径800m圏内）を基本的な範囲とし、公共交通の利便性、用途地域、都市機能の集積状況等を勘案した区域となっています。

（※）拠点の核

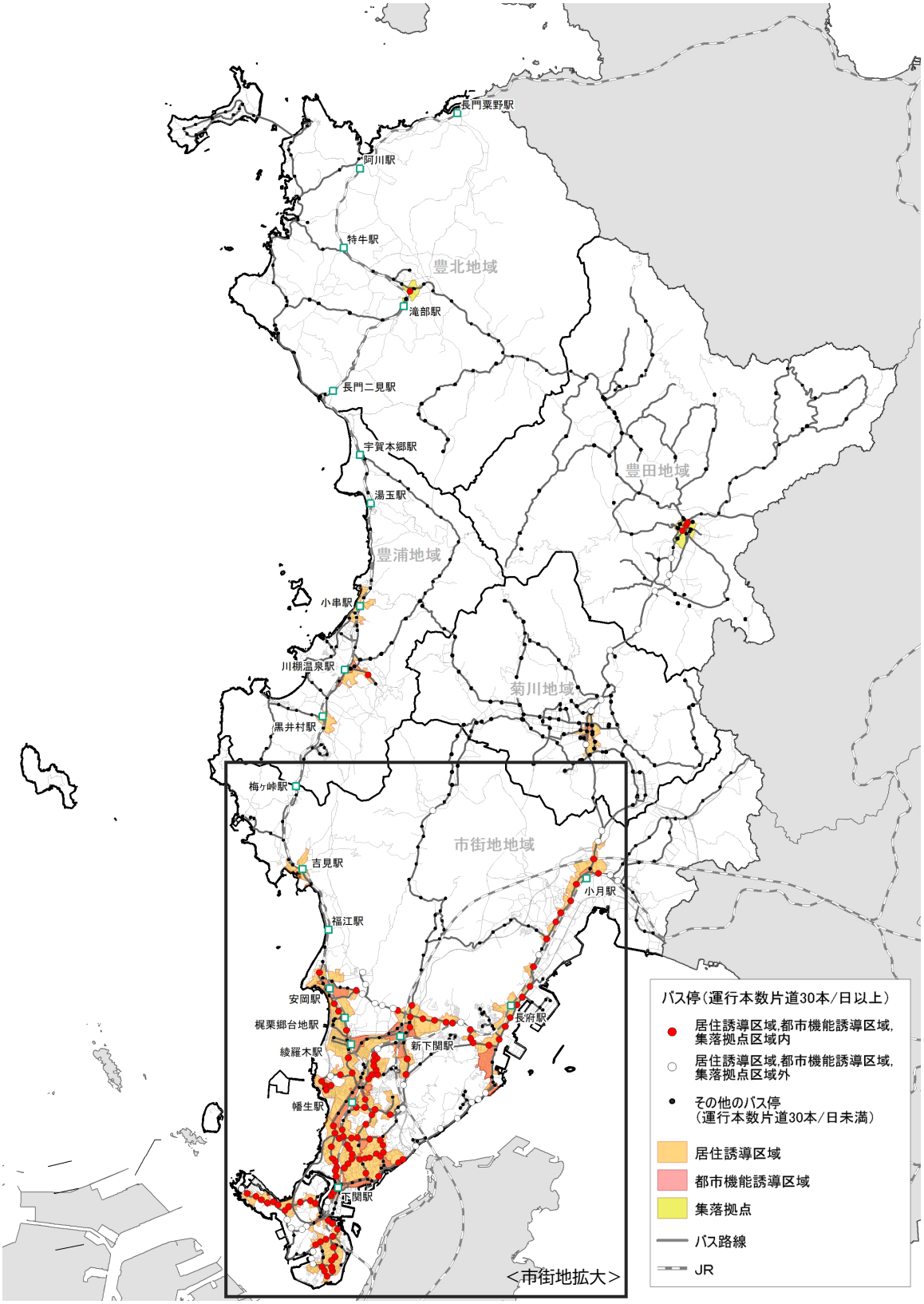
都市拠点			地域拠点						地域拠点（田園住宅型）	
中心市街地（下関駅～唐戸）	新下関駅周辺	運動拠点（下関運動公園）	山の田	彦島	長府	小月	川中	安岡	豊浦	菊川
下関駅	新下関駅	下関運動公園	幡生駅	彦島支所	長府支所	小月駅	綾羅木駅	安岡駅	川棚温泉駅	菊川総合支所

●集落拠点

区域設定の基本的な方針は、豊田・豊北地域の支所周辺エリアで、日常生活サービス施設が立地しやすく、公共交通や自家用車でアクセスしやすいエリア（主要幹線道路、幹線道路の沿道300m、バス停留所から 300m圏）や、すでに日常生活サービス施設が連担して立地するエリアとしています。

■ 居住誘導区域等における鉄道駅及びバスの運行状況

＜市域全体＞

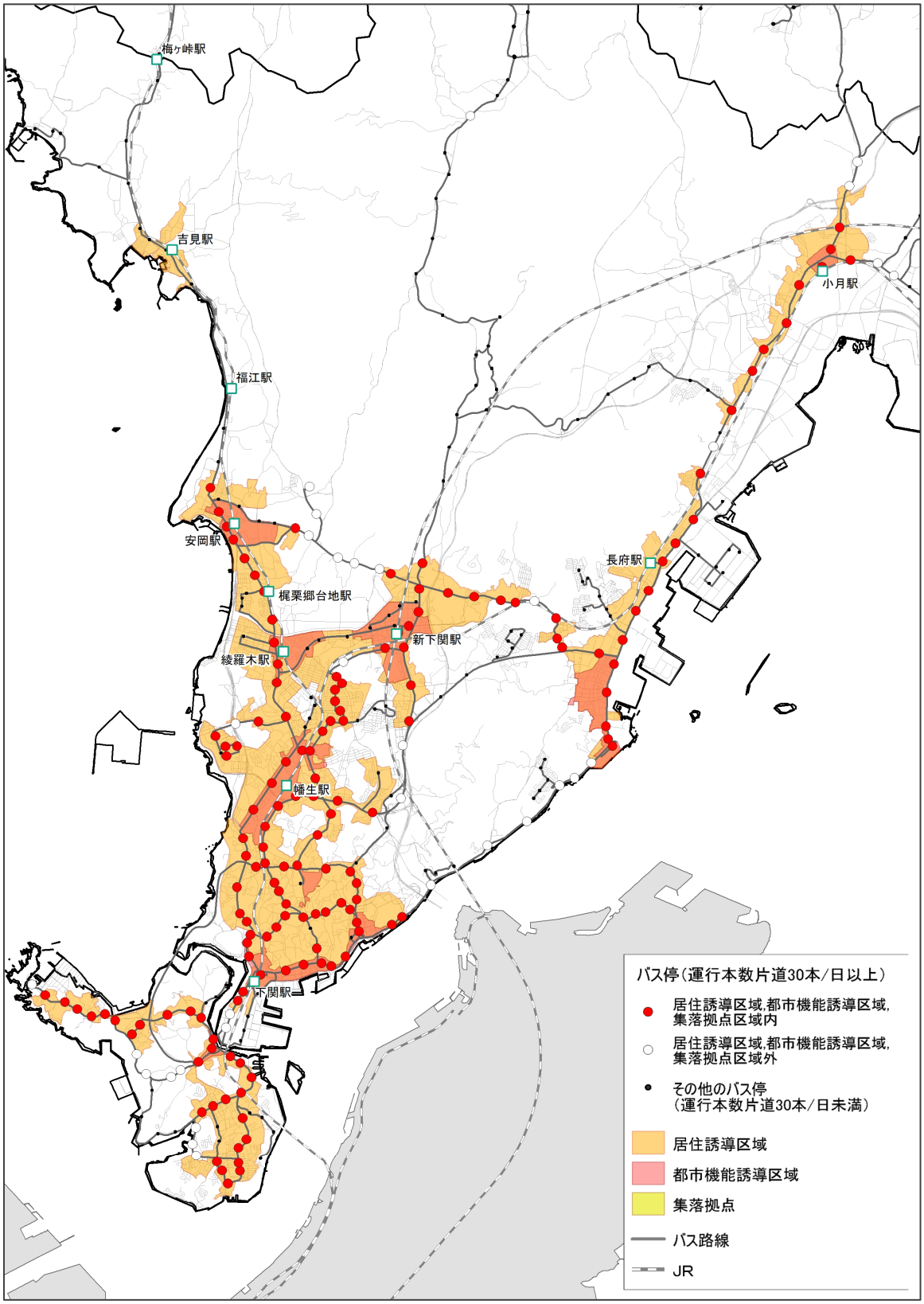


資料：R4 鉄道データ（国土数値情報）、サンデン交通 GTFS データ（R6.3 時点）、ブルーライン交通 GTFS データ（R6.4 時点）、下関市生活バス HP、下関市都市計画基礎調査結果（令和4年度）、下関市

図 3.4 居住誘導区域等における鉄道駅及びバスの運行状況

■ 居住誘導区域等における鉄道駅及びバスの運行状況

＜市街地拡大＞



資料：R4 鉄道データ（国土数値情報）、サンデン交通 GTFS データ（R6.3 時点）、
ブルーライン交通 GTFS データ（R6.4 時点）、下関市生活バス HP、
下関市都市計画基礎調査結果（令和4年度）、下関市

図 3.5 居住誘導区域等における鉄道駅及びバスの運行状況（市街地拡大）

③ 持続可能な公共交通ネットワークの構築

本市「都市計画マスタープラン」や「立地適正化計画等」と連携し、コンパクトプラスネットワークのまちづくりを推進するため、表 3-1 のとおり、公共交通ネットワークを分類し、その位置づけや方向性を明示します。

また、分類した路線については、それぞれの役割に応じて、路線の再編を進めながら、サービス水準の向上や地域の実情に応じた様々な交通モードにより、維持・確保を図っていきます。

表 3.1 公共交通ネットワークの分類

分類	区間（※1）	方向性
幹線	●JR 山陽本線、JR 山陰本線 ●下関市都市計画マスタープランにおける ・都市拠点同士を結ぶ主要路線 ・都市拠点と地域拠点を結ぶ主要路線 ・都市拠点と集落拠点を結ぶ主要路線 ●下関市立地適正化計画における都市機能誘導区域及び居住誘導区域の区域内を運行し、運行本数が片道概ね 30 本／日以上の路線	交通モード：鉄道、路線バス ・路線の維持・確保 ・サービス水準の維持・向上 ・利便性の向上 ・結節機能強化
支線	●下関市都市計画マスタープランにおける ・都市拠点同士を結ぶ幹線以外の路線 ・都市拠点と地域拠点を結ぶ幹線以外の路線 ・都市拠点と集落拠点を結ぶ幹線以外の路線 ・地域拠点同士を結ぶ路線 ・集落拠点同士を結ぶ路線 ●本市拠点と隣接他市を結ぶ路線 ●特定の都市機能施設（※2）へアクセスすることを目的とした路線	交通モード：路線バス、生活バス等 ・幹線を補完 ・必要なサービス水準を検討し、路線の維持・確保
生活交通	●上記の幹線及び支線に属さない路線	交通モード：路線バス、生活バス、タクシー等 ・日常生活機能の維持・確保 ・交通不便地域における移動を確保

※1：幹線・支線の区間については、表中に示すいずれかに該当する路線とする。
※2：特定の都市機能施設とは、病院、商業施設等をいう。

本市における路線の分類イメージは図 3.6 のとおりです。

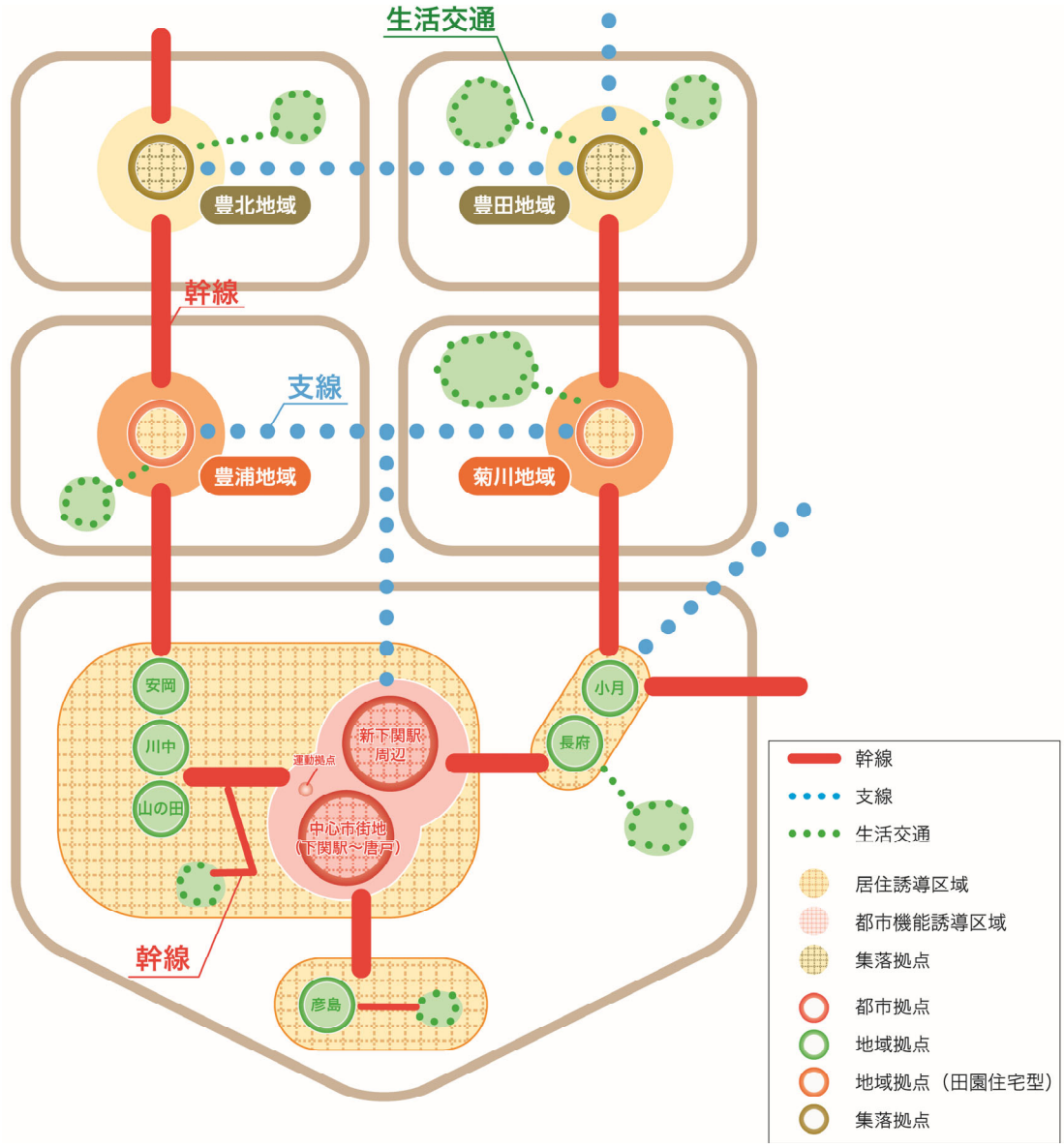


図 3.6　公共交通ネットワークの分類イメージ

公共交通ネットワークの分類

３つの都市拠点である「中心市街地（下関駅～唐戸）」、「新下関駅周辺」及び「運動拠点」における高い都市機能を市域全体の各拠点から享受でき、かつ、各地域における多様な機能を相互に共有できる骨格となる地域間ネットワークを構築します。

●幹線

市街地地域～豊浦・豊北地域における JR 山陰本線、市街地地域～小月地域における JR 山陽本線を幹線として位置づけるとともに、市街地地域～豊浦地域間、市街地地域～菊川・豊田地域間における主要なバス路線についても幹線として位置づけます。
また、居住誘導区域及び都市機能誘導区域内の利便性を高める路線についても幹線として位置づけます。

●支線

菊川～豊浦地域間、豊田～豊北地域間および市街地地域～菊川・豊浦地域間や、隣接する長門市、美祢市、山陽小野田市間を結ぶ路線を支線として位置づけ、その需要量に応じ、路線バスや生活バス等による連携を図ります。

その他、幹線を補完する路線についても、支線として位置づけます。

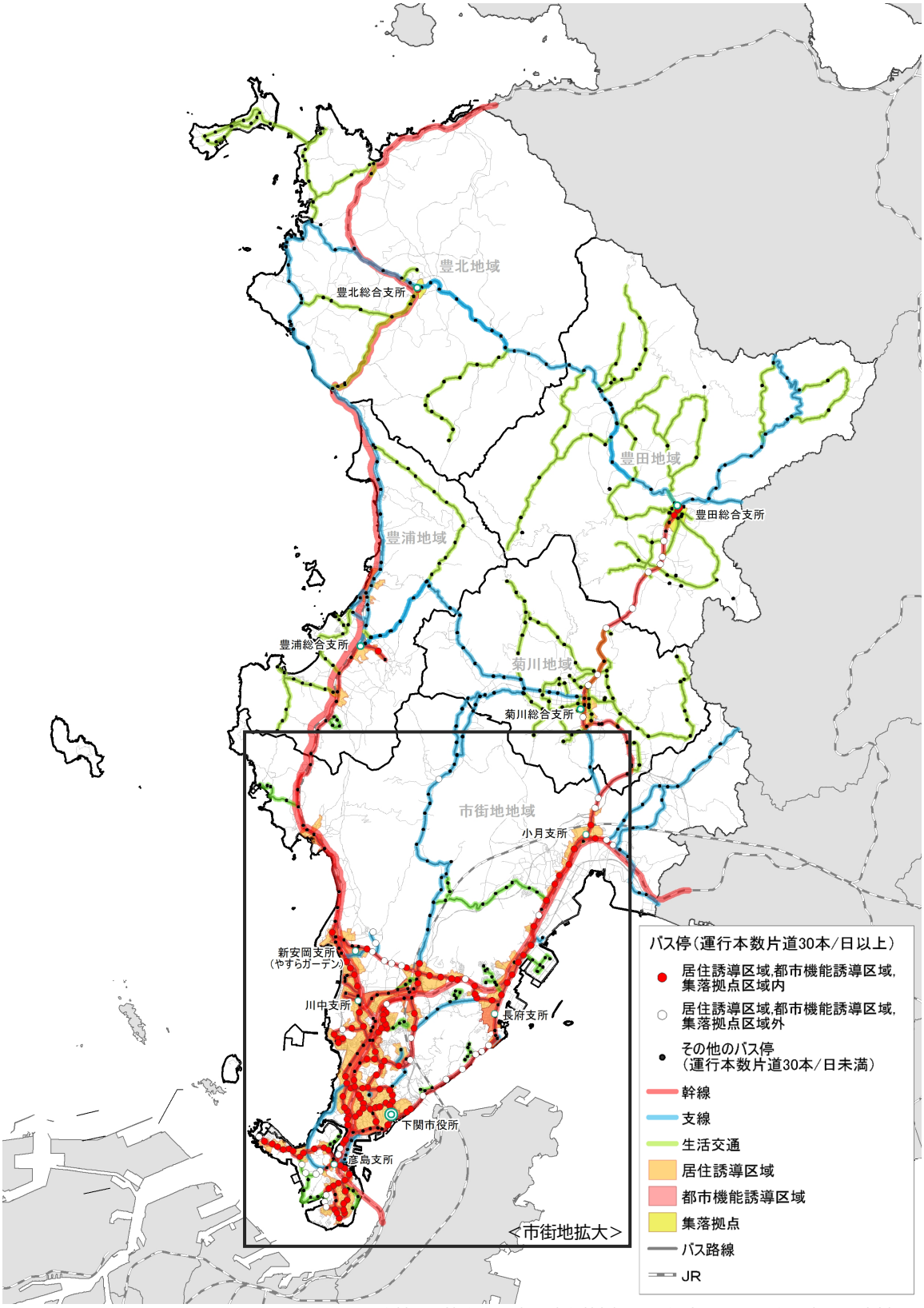
●生活交通

各地域内においては、拠点となる施設（支所周辺等）までのアクセスを維持・確保し、地域内における集積性を高めるとともに、日常生活機能の維持や交通不便地域における移動を確保できる地域内ネットワークを構築します。

地域内ネットワークの検討に当たっては、地域の実情に合わせた交通手段の見直しにより、利便性・効率性・持続性の高い公共交通ネットワークを構築します。

■ 公共交通ネットワーク図

＜市域全体＞

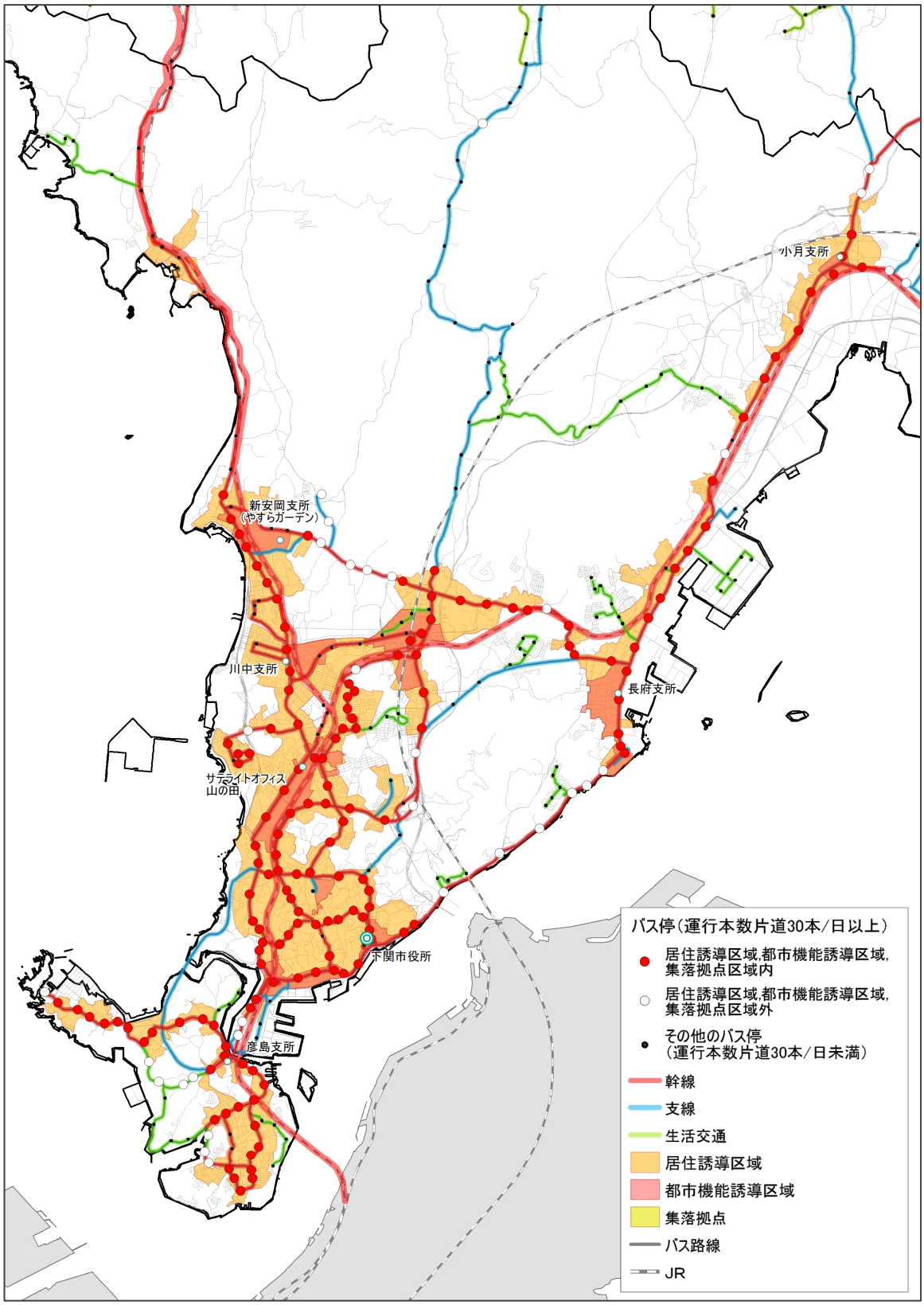


資料：R4 鉄道データ（国土数値情報）、サンデン交通 GTFS データ（R6.3 時点）、
ブルーライン交通 GTFS データ（R6.4 時点）、下関市生活バス HP、
下関市都市計画基礎調査結果（令和4年度）、下関市

図 3.7 公共交通ネットワーク図

■ 公共交通ネットワーク図

＜市街地拡大＞



資料：R4 鉄道データ(国土数値情報)、サンデン交通 GTFS データ(R6.3 時点)、
ブルーライン交通 GTFS データ(R6.4 時点)、下関市生活バス HP、
下関市都市計画基礎調査結果(令和4年度)、下関市

図 3.8 公共交通ネットワーク図（市街地拡大）

■ 公共交通ネットワーク図

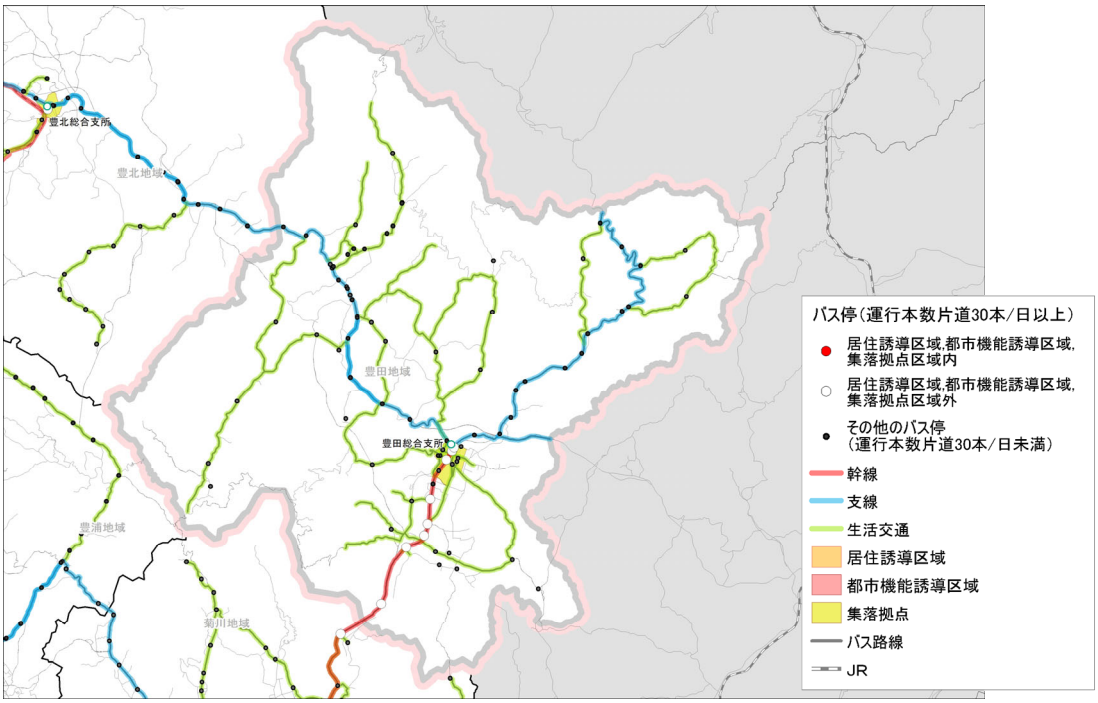


図　3.9 公共交通ネットワーク図（豊田地域拡大）

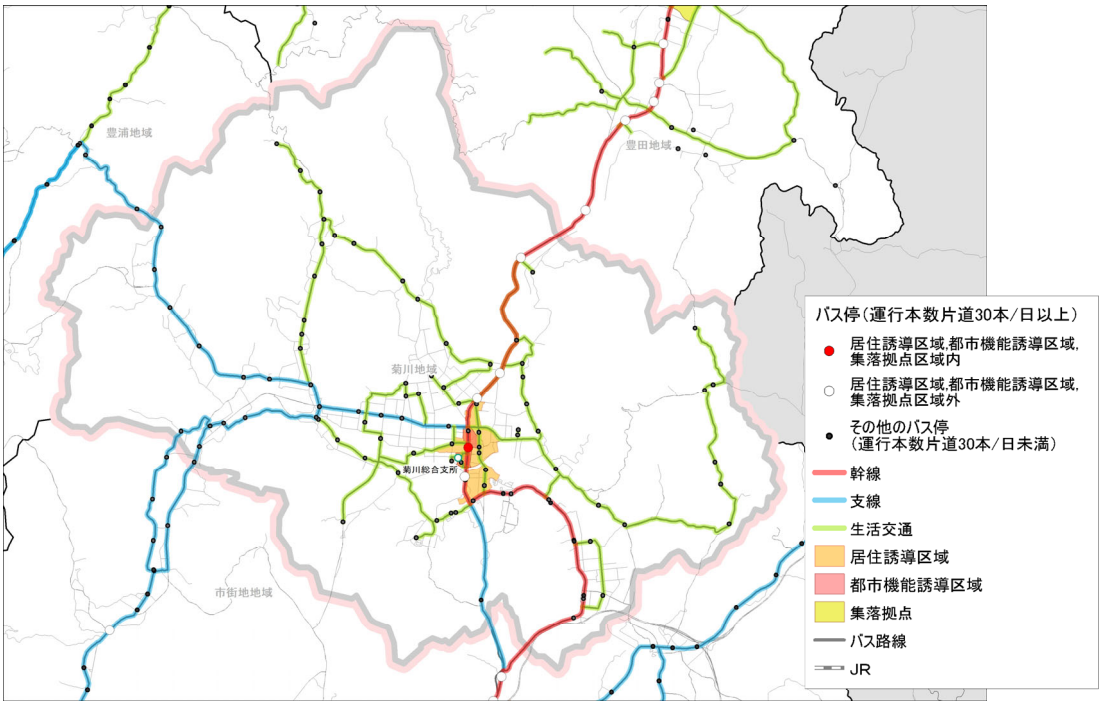


図　3.10 公共交通ネットワーク図（菊川地域拡大）

■ 公共交通ネットワーク図

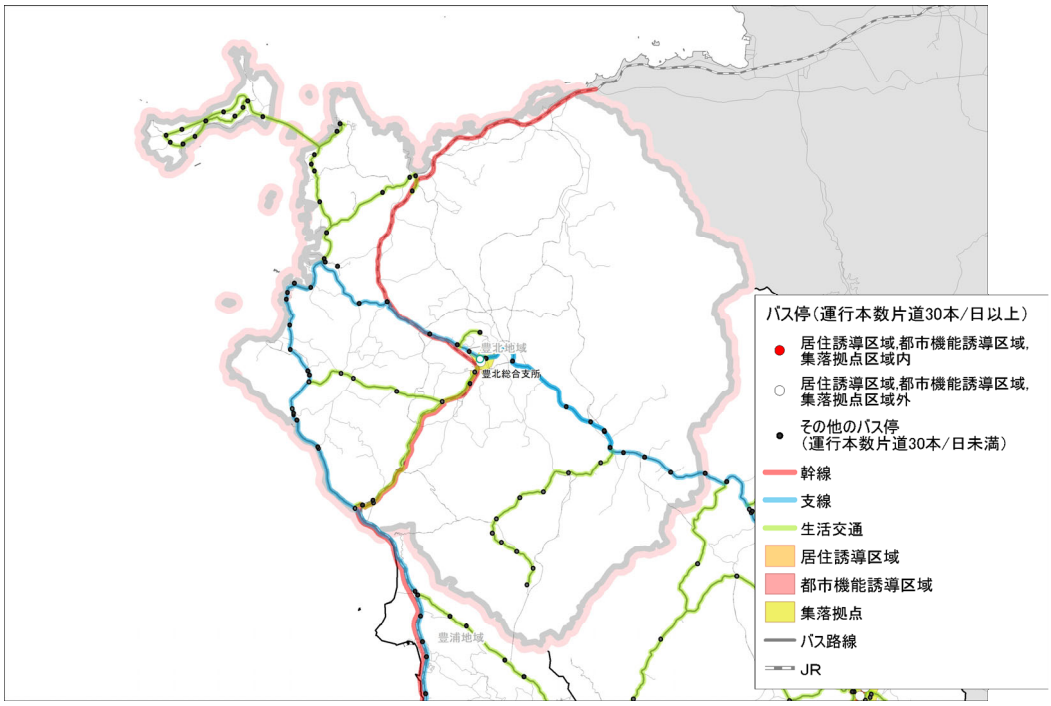


図　3.11 公共交通ネットワーク図（豊北地域拡大）

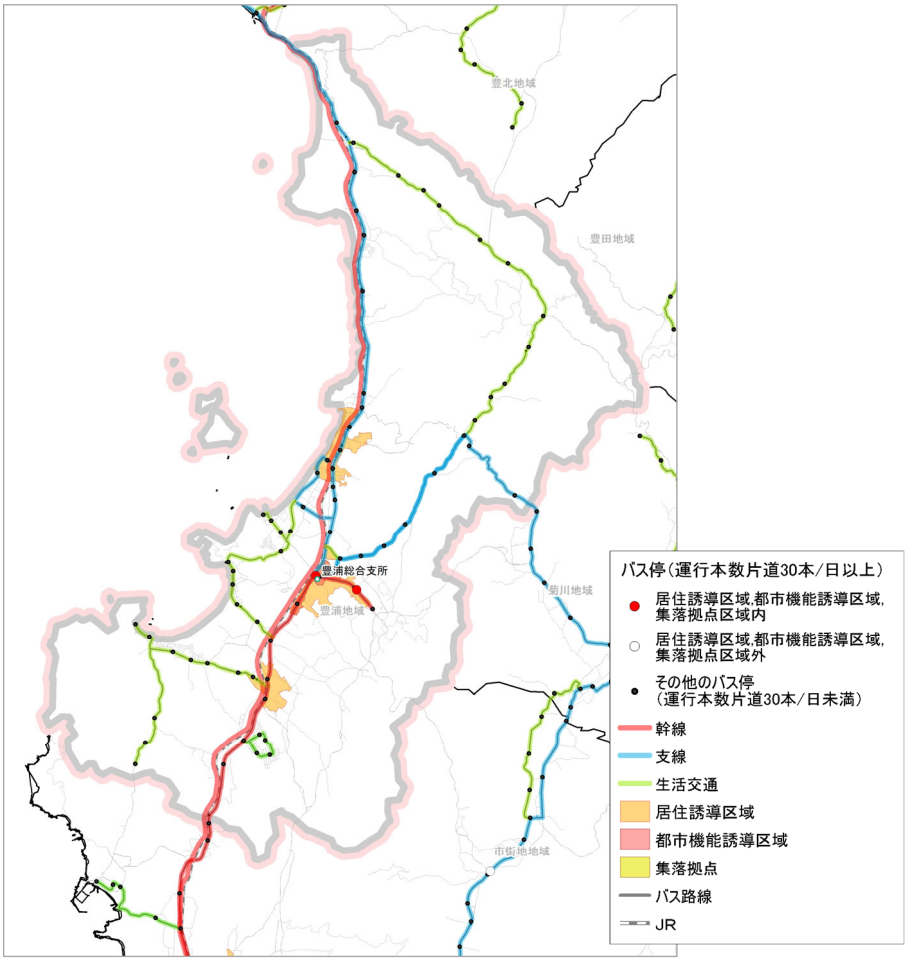


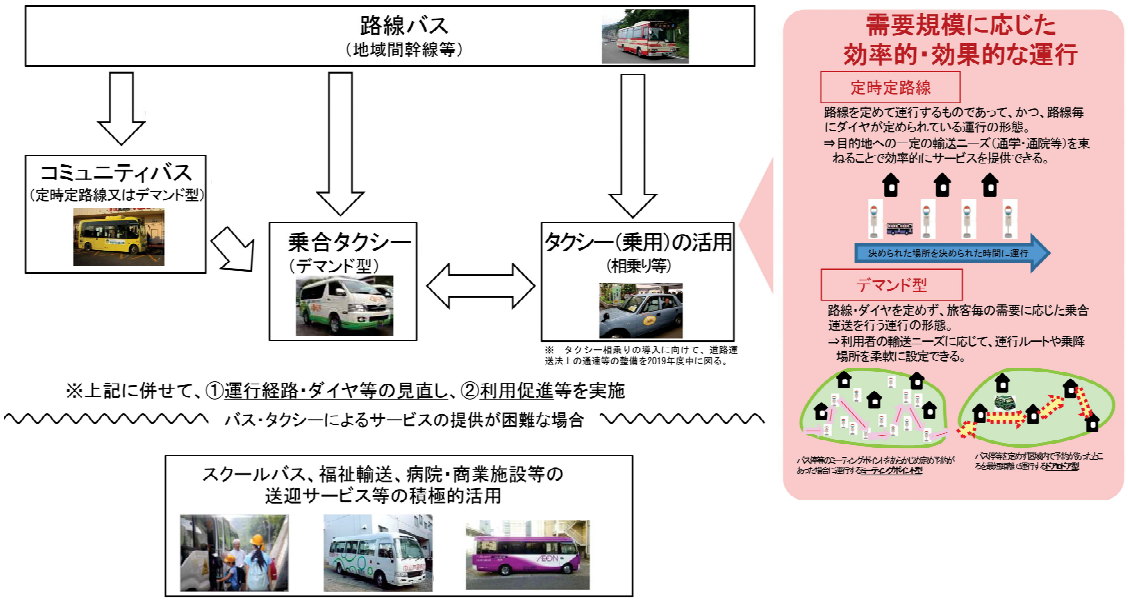
図　3.12 公共交通ネットワーク図（豊浦地域拡大）

2 地域公共交通のリ・デザインによる公共交通サービスのアップデート

① 既存の地域公共交通のアップデート

本市の公共交通を将来的にも維持するためには、従来の公共交通体系をアップデートし、最大限活用を図るとともに、多様な関係者の連携・協働を通じ、地域の移動手段を維持・確保し、より利便性・生産性・持続可能性の高い姿への再構築(リ・デザイン)に向けて取り組んでいく必要があります。

そのため、各路線の位置づけ・役割や利用者ニーズに応じて、鉄道・バス・タクシーといった既存の公共交通に加え、スクールバス・福祉輸送等の地域の輸送資源を総動員して、移動手段の確保、利便性の向上を目指します。



資料：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き［理念編］」(R5.10)

図 3.13 既存公共交通のアップデートのイメージ

② 新技術・新制度・デジタル技術の活用

地域交通のリ・デザインに向け、ライドシェアの導入を推進します。

公共ライドシェア （自家用有償旅客運送）	日本版ライドシェア
市町村やNPO法人が自家用車で提供する 有償の旅客運送 交通空白地で運送するものと 福祉のために運送するものの２つがある	タクシー事業者の管理下で自家用車・一般 ドライバーを活用したライドシェア タクシーが不足する地域・時期・時間帯を 特定して不足分を供給

資料：国土交通省「交通空白」解消本部Ｘを参考に作成

図 3.14 ライドシェアのしくみ

また、MaaS（マース）、自動運転、タクシーのキャッシュレス化や配車アプリの導入、AI オンデマンド交通の運行等の新技術・デジタル活用により、新たな交通サービス導入や利便性の向上と効率化を図ります。

さらには、観光分野と連携し、観光客等市外からの来訪者にも積極的に公共交通を利用してもらえるような取組についても推進します。

○MaaS（マース）

○自動運転

○キャッシュレス化

出典：「Impress Watch」2020年7月29日付記事

現金無しで運賃を収受
→お釣りの収受等の負担軽減

○タクシーの配車アプリの導入

スマートフォンによるタクシーの予約
→実車率・供給力の向上

○AI オンデマンド交通

AIを活用した効率的なルーティング
→利用者予約に対してリアルタイムに最適な配車の実現

資料：「地域公共交通の「リ・デザイン」」国土交通省
「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き［実践編］」（R5.10）

図 3.15 新技術・デジタル技術の活用例

③ 交通モードの方向性

各地域に存在する従来の公共交通体系をアップデートし、最大限活用するとともに、地域課題等に応じた新たな交通サービス導入を検討します。

表 3.2　交通モードの方向性

交通モード	方向性
【鉄道】	市域全体を幹線として位置付け、将来的にも維持します。 特に、都市拠点における主要駅や各地域拠点の最寄り駅については、幹線と支線・生活交通との交通結節機能の充実や、徒歩・自転車でのアクセス向上、バリアフリー化等についても取組を進め、鉄道駅の拠点性強化を推進します。
【路線バス】	都市拠点と地域拠点間を連絡する路線や、居住誘導区域内を高頻度で運行し、利便性を高める路線を維持・確保していきます。 既存路線網の再編を促進するとともに、存続が困難となった路線については、サービス水準の見直しや他の交通モードへの転換、自動運転等新たな技術や移動手段の導入を検討していきます。
【生活バス】	各地域における利用実態を把握しながら、地域ニーズに応じた運行体系への再編や AI による配車・運行、他交通モードへの転換等を柔軟に検討し、地域内の移動サービスを維持していきます。
【タクシー】	タクシーを公共交通として位置付け、市街地地域では、デジタル等の活用により、その利便性を高めるとともに、公共交通の空白地域・時間帯をカバーするため、グループタクシーや乗り合いタクシー等新たな交通サービス導入も検討し、地域ニーズに応じた、きめ細やかな公共交通サービスとして維持できるよう支援していきます。 また、観光等他分野との連携を進めるとともに、キャッシュレス決済システムの導入等による利便性向上を推進します。
【その他】	既存の交通モードで公共交通サービスの提供が困難な地域・時間帯については、地域コミュニティ交通サービスの導入、福祉サービス等地域の輸送資源を総動員し、移動手段の確保を目指します。 また、MaaS（マース）や自動運転、ライドシェア等、新たな交通サービス・技術の導入、デジタル活用を推進し、地域公共交通の利便性向上と効率化に取り組みます。

3 共創によってみんなで支える公共交通の実現

① 多様な主体との連携・協働

持続可能な公共交通を実現するため、多様な主体との連携・協働の取組を進める必要があります。

そのため、あらゆる関係者の意識を改革するための環境の醸成、連携・協働の取組を実装し、地域交通のリ・デザインを進めます。

〇官民の共創（エリアー括協定運行等）

〇他分野を含めた共創（医療・福祉等垣根を超えた連携事業）

資料：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き［実践編］」（R5.10）

図 3.16　連携・協働のイメージ

【参考】 豊浦・豊北地区（NPO 法人による運行サービス）

豊浦・豊北地域において、NPO 法人による医療機関、商業施設への無料送迎車の運行サービスが 10 系統提供されています。

資料：NPO 法人高齢者にやさしい町づくりネットワーク・豊浦

図 3.17　NPO 法人による運行サービス

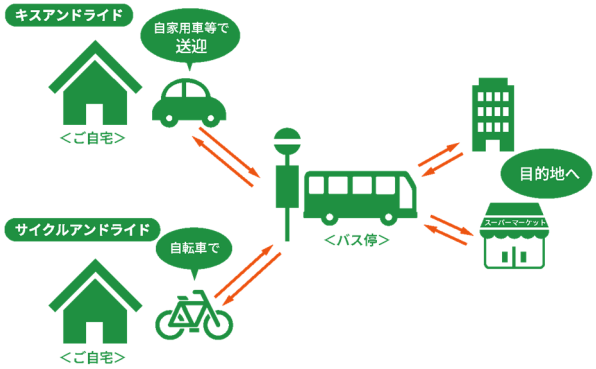
② 市民意識の醸成

過度な自動車依存の状況から脱却するために、サイクルアンドライドやキスアンドライド等の自動車以外の移動手段を選択する意識を醸成し、鉄道駅や最寄りバス停までのアクセス性の向上や、人にも環境にもやさしいまちの形成を目指します。

公共交通利用に対する市民意識の醸成を図るイベントや情報提供等を行い、公共交通への転換・利用機会の増加を促します。

また、環境配慮型車両・設備等の導入により、環境負荷を低減する取組を推進することで、持続可能な公共交通の実現を目指します。

■サイクルアンドライド、キスアンドライドの推進



■公共交通に関するイベントやキャンペーンの実施

しものせき海響グルメフェス
チャリティバザー開催の様子
（写真は 2023 年）

記念パネル展示
（山口宇部空港）

資料：サンデン交通

■環境配慮型車両・設備等の導入

資料：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き［実践編］」（R5.10）

図 3.18 市民意識の醸成に関する取組例

5.地域別の方向性

本市は、1 市 4 町の合併によって現在の市域が形成されており、それぞれの地形、文化、産業、都市機能等を有し、歴史的なまちが成り立っています。

地域別に、公共交通の現状や地域が抱える社会課題等を勘案し、それぞれの地域で必要な施策の方向性を位置づけることで、市民が将来にわたって持続的に利用できる公共交通体系の維持・確保を進めます。

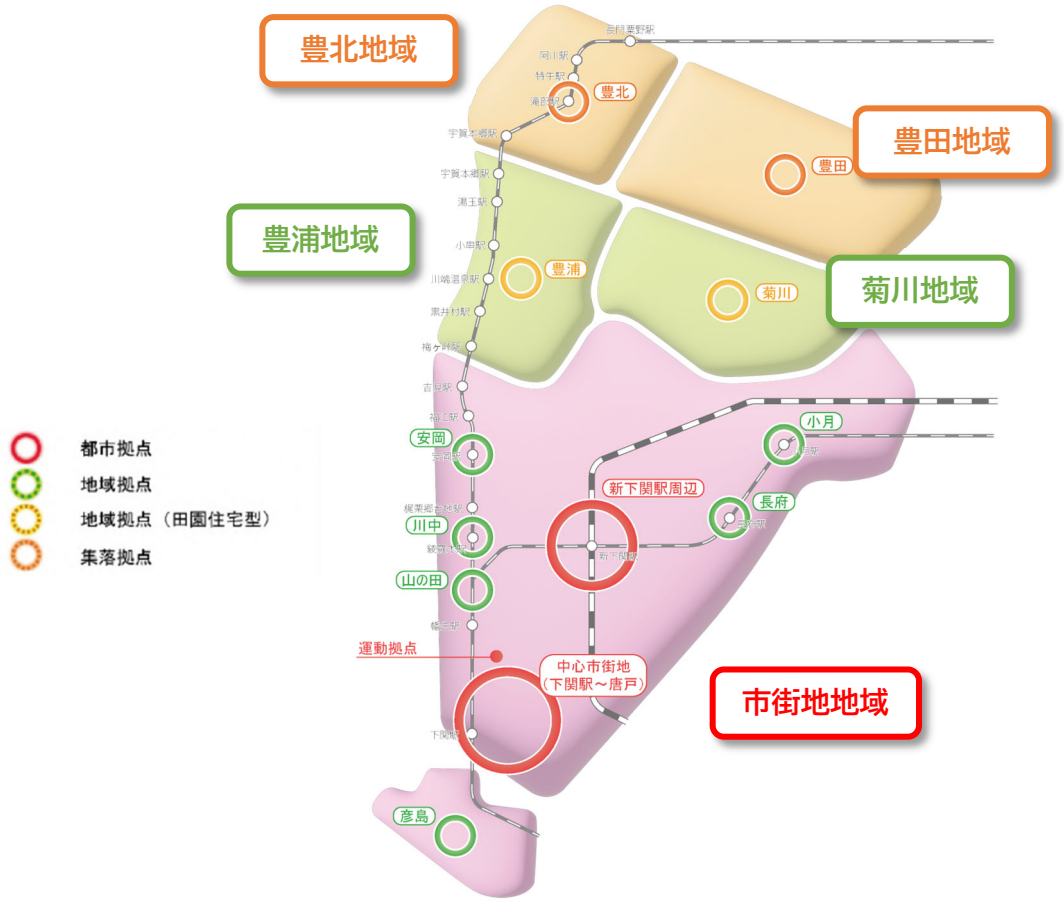


図 3.19 地域別の拠点配置状況

1）市街地地域

【現状】

３つの都市拠点である「中心市街地（下関駅～唐戸）」、「新下関駅周辺」及び「運動拠点」と、６つの地域拠点である「彦島」、「長府」、「小月」、「川中」、「安岡」及び「山の田」を有しています。

（都市拠点）

JR 下関駅、JR 新下関駅及び下関 IC 等の広域交通拠点に加え、周辺に行政・公共施設や病院、スポーツ・レクリエーション、教育、商工業、娯楽施設等、主要な施設が集積しており、高い都市機能を有しています。

路線バスは、その多くが JR 下関駅を起終点とし、運行しているものの、複数の路線が乗り入れることによる分かりにくさ、運転手不足等を背景とした廃止・減便、最終バスの時刻繰り上げ等により、移動サービスの質・量が低下している場面も見受けられます。また、慢性的な渋滞が発生している箇所があり、バスの速達性・定時性を妨げる要因となっています。

地域内のタクシー事業者は 44 社あり、比較的利便性は高いものの、予約システムや決済方法については、各社異なるサービス提供を行っています。

（地域拠点）

各支所または鉄道駅周辺を中心に地域拠点を形成しています。主に JR 山陽本線、JR 山陰本線、及び路線バスにより、地域拠点と都市拠点を連絡し、その高次都市機能を享受・支援しています。

一方で「彦島」「長府」については、支所と最寄り鉄道駅が離れており、その間の路線バスによる連携が重要となっています。JR 小月駅についても、隣接する菊川総合支所の最寄り駅として、その間の連携が重要となっています。

また、JR 幡生駅周辺は、新下関市立病院の建設候補地となっています。

【施策の方向性】

（都市拠点）

JR 下関駅、JR 新下関駅を広域の交通結節点とし、JR 山陽新幹線、JR 山陽本線、JR 山陰本線により、他都市及び都市拠点と地域拠点とを結ぶ連携軸を形成します。交通結節点においては、バリアフリー化等、利便性向上を図るとともに、乗り継ぎしやすいダイヤ設定や乗り継ぎ割引による負担軽減等を推進します。

拠点内においては、現在のサービス水準を維持するとともに、慢性的な渋滞箇所への対策等、地域特有の課題に取り組みます。

都市拠点の高次都市機能の集積・強化を図るため、駅を中心に都市機能誘導区域内における周遊性を高め、まちづくりと一体となった都市の魅力を高める施策を推進します。

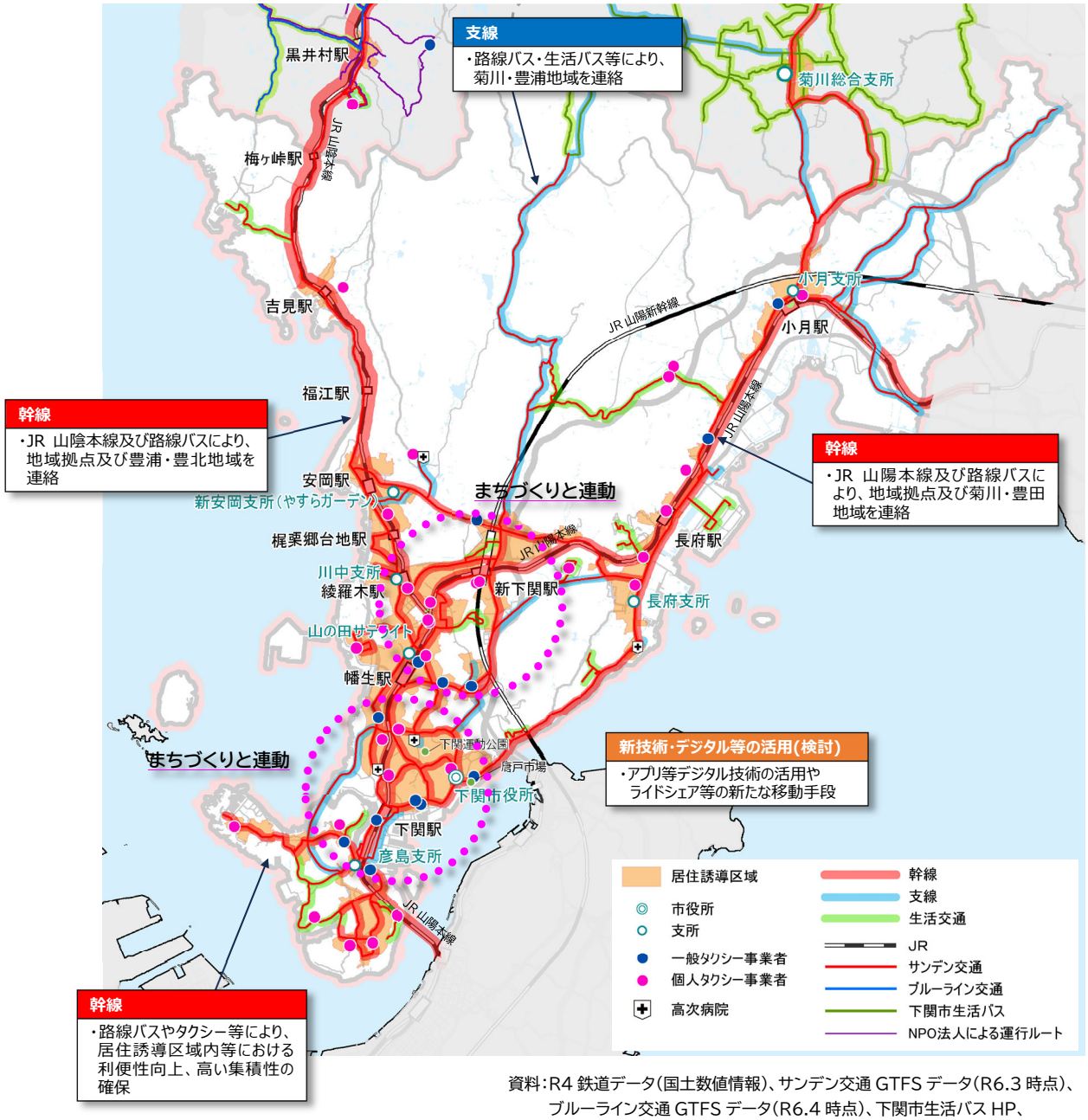
利便性の高い公共交通サービスを提供するため、アプリ等デジタル技術の活用やライドシェア等、新たな移動手段の柔軟な検討を進め、観光客を含む様々な利用者ニーズへの対応を目指します。

（地域拠点）

各地域拠点については、最寄り駅から JR 山陽本線・JR 山陰本線及びバス路線を用いて都市拠点へアクセスし、その都市機能を支えます。地域拠点と最寄り駅が離れている「彦島」「長府」および菊川総合支所の最寄り駅である JR 小月駅については、拠点と最寄り駅とのアクセス維持・強化に努めます。

各地域の拠点までのアクセスを強化するため、路線バス等の既存の公共交通の再編を進めるとともに、最寄り駅までのサイクルアンドライドやキスアンドライドを推進し、各地域拠点の集積性を高めます。

また、新下関市立病院の建設候補地となっている JR 幡生駅周辺については、バリアフリー化と合わせ、公共交通ネットワークの再編を検討します。



資料：R4 鉄道データ（国土数値情報）、サンデン交通 GTFS データ（R6.3 時点）、ブルーライン交通 GTFS データ（R6.4 時点）、下関市生活バス HP、下関市都市計画基礎調査結果（令和4年度）、下関市

図 3.20 市街地地域における公共交通体系の方針図

2）菊川地域

【現状】

菊川の総合支所周辺は、道の駅や商業施設、病院・銀行等、日常生活におけるサービス機能が集積し、地域拠点（田園住宅型）が形成されています。また、バスターミナルが新設され、路線バスや生活バスの交通結節点としても機能しています。

路線バスは地域内を南北方向に運行し、鉄道駅のない当該地域と最寄り駅である JR 小月駅とを連絡する重要な路線となっています。一方で、少子化に伴う田部高校の再編統合により、菊川の総合支所周辺と JR 小月駅間の利用者減少が見込まれています。

地域内の移動に関しては、生活バスが、バスターミナルを拠点に定時定路線 6 路線、デマンド方式 1 路線があり、各 2～4 便/日が運行しています。デマンド方式は、登録すれば自宅前で乗降できるため、定時定路線に比べ利便性は高いものの、事前予約をする必要があります。また、令和４年１月より「楮ノ木・保木線」で貨客混載事業が実施され、生活バスの新たなサービスが提供されています。

一方で、地域内にタクシー事業者が存在しないため、地域外からタクシーを配車する必要があり、地域の移動ニーズにきめ細やかな対応が困難な状況となっています。

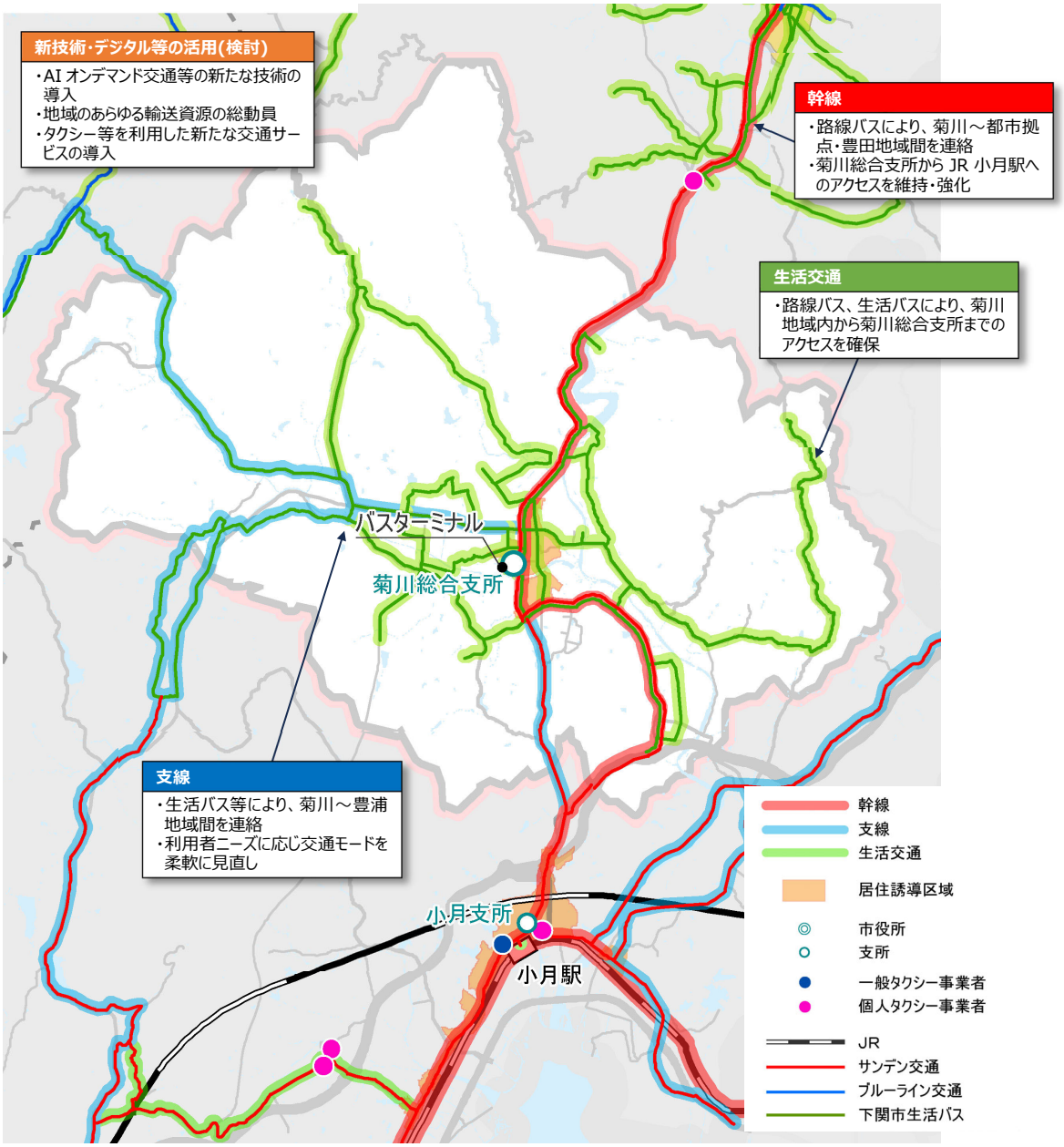
【施策の方向性】

南北を縦貫するバス路線を基軸として、市街地地域の最寄り駅である JR 小月駅へのアクセスや菊川～豊田地域間については、現在の路線バスを連携軸とし、維持・確保を行います。

菊川～豊浦地域間については、現在の生活バス等により連携を図ります。ただし、利用者ニーズに応じて、交通モードや運行体系を柔軟に見直し、ネットワークとしての維持・確保に努めます。

また、地域内においては、菊川の総合支所周辺を地域内の拠点とし、現在の路線バス、生活バスによって移動手段を確保します。生活バスについては、利用者ニーズ等に応じて、デマンド方式への転換や AI オンデマンド交通の導入等、新技術・デジタル技術の活用についても検討します。

また、医療や福祉・観光等多様な主体と連携し、地域のあらゆる輸送資源の総動員や、交通の空白地域・時間帯を中心に、タクシー等を利用した新たな交通サービスの導入についても検討します。



資料：R4 鉄道データ(国土数値情報)、サンデン交通 GTFS データ(R6.3 時点)、
ブルーライン交通 GTFS データ(R6.4 時点)、下関市生活バス HP、
下関市都市計画基礎調査結果(令和4年度)、下関市

図 3.21 菊川地域における公共交通体系の方針図

3）豊浦地域

【現状】

豊浦の総合支所周辺は、商業施設、医院・銀行等、日常生活におけるサービス機能が集積し、地域拠点（田園住宅型）が形成されています。また、JR 川棚温泉駅があり、都市拠点からの交通結節点や、観光の玄関口としても機能しています。一方で、少子化に伴う山口県立響高校の再編統合もあり、JR小串駅以北は利用者数が減少傾向にあります。

JR山陰本線が南北の連携軸となっており、地域内には6つの駅があります。また、鉄道に並行して、路線バスも運行しています。

地域内の移動に関しては、廃止路線代替バス（路線バス）が運行しているほか、NPO 法人による医療機関、商業施設を目的地とする無料送迎車の運行サービスが 6 系統提供されています。

また、JR川棚温泉駅までは、菊川地域からの生活バスも乗り入れています。

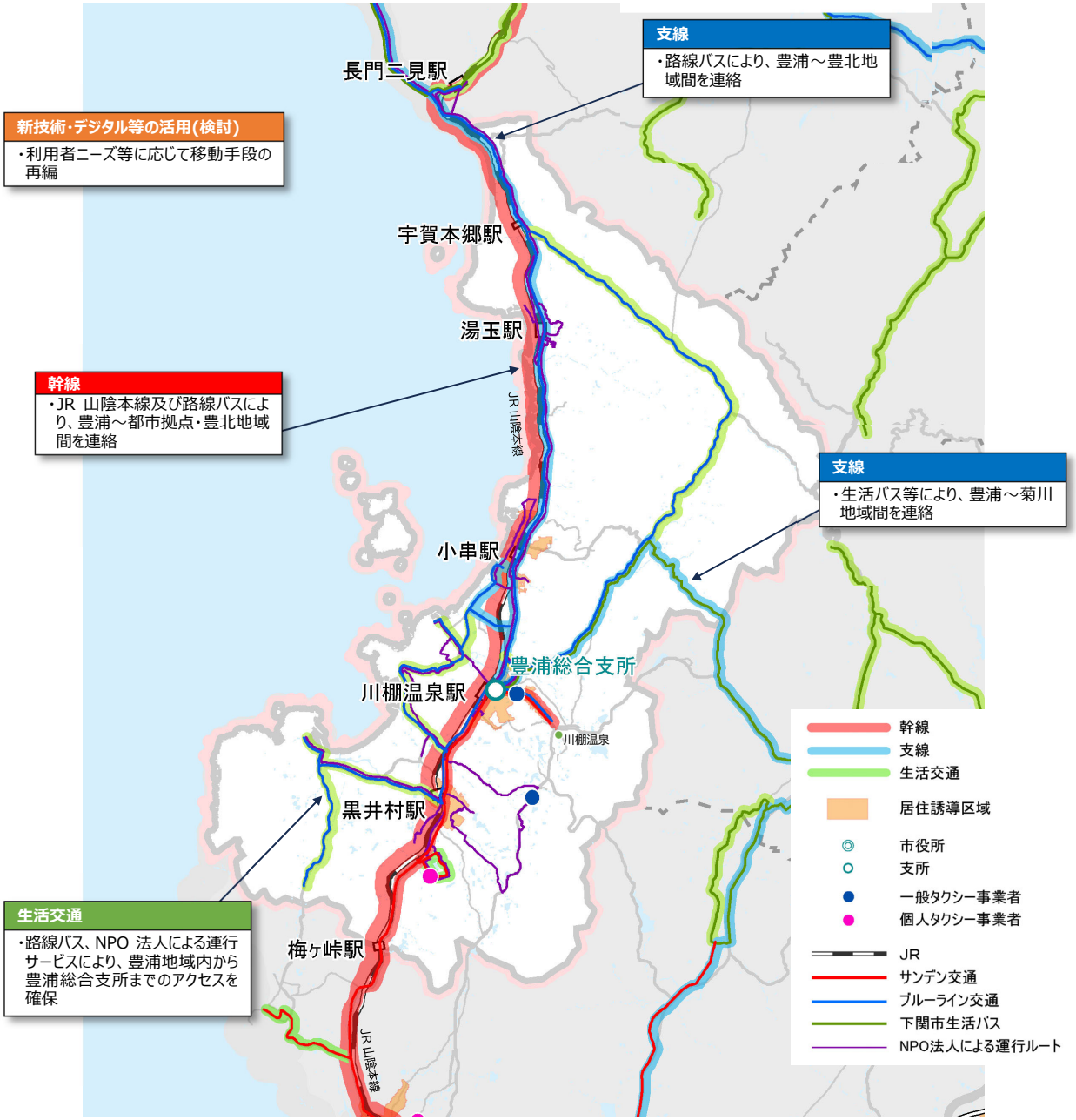
地域内のタクシー事業者は3社あるものの、公共交通の空白地域・時間帯においては、地域の移動ニーズにきめ細やかな対応が困難な状況となっています。

【施策の方向性】

南北を縦貫するJR山陰本線を基軸として、豊浦～都市拠点・豊北地域間を連携し、サービス水準の維持・向上を図ります。JR川棚温泉駅については、鉄道や路線バスとの交通結節点として、サイクルアンドライドやキスアンドライドを推進するとともに、観光の玄関口としても、その機能の維持・向上を目指します。また、JR小串駅以北も含め、JR山陰本線の利用促進に取り組みます。

豊浦～菊川地域間については、現在の生活バス等により連携を図ります。ただし、利用者ニーズに応じて、交通モードや運行体系を柔軟に見直し、ネットワークとしての維持・確保に努めます。また、地域内においては、豊浦の総合支所周辺を地域内の拠点とし、現在の鉄道、路線バス、タクシー、NPO 法人による運行サービスといった地域の移動手段を活用することで、移動手段を確保します。

さらに、利用者ニーズ等に応じて、これらの移動手段の再編を進めます。



資料：R4 鉄道データ（国土数値情報）、サンデン交通 GTFS データ（R6.3 時点）、
ブルーライン交通 GTFS データ（R6.4 時点）、下関市生活バス HP、
下関市都市計画基礎調査結果（令和4年度）、下関市、
NPO 法人高齢者にやさしい町づくりネットワーク・豊浦

図 3.22 豊浦地域における公共交通体系の方針図

４）豊田地域

【現状】

豊田の総合支所周辺は、道の駅や商業施設、病院・銀行等、日常生活におけるサービス機能が集積し、集落拠点が形成されています。総合支所管内でも人口減少・高齢化率が特に著しい地域であり、公共交通人口カバー率についても約６割と、本市において最も低い地域となっています。

路線バスは地域内を南北方向に運行し、豊田～都市拠点・菊川地域間を連絡する重要な路線となっています。また、豊田～豊北地域間は、廃止路線代替バス（路線バス）が運行しています。

地域内の移動に関しては、デマンド方式による生活バスが４系統あり、各系統ともに３便/日ずつ運行しています。登録すれば自宅前で乗降できるものの、事前予約をする必要があります。

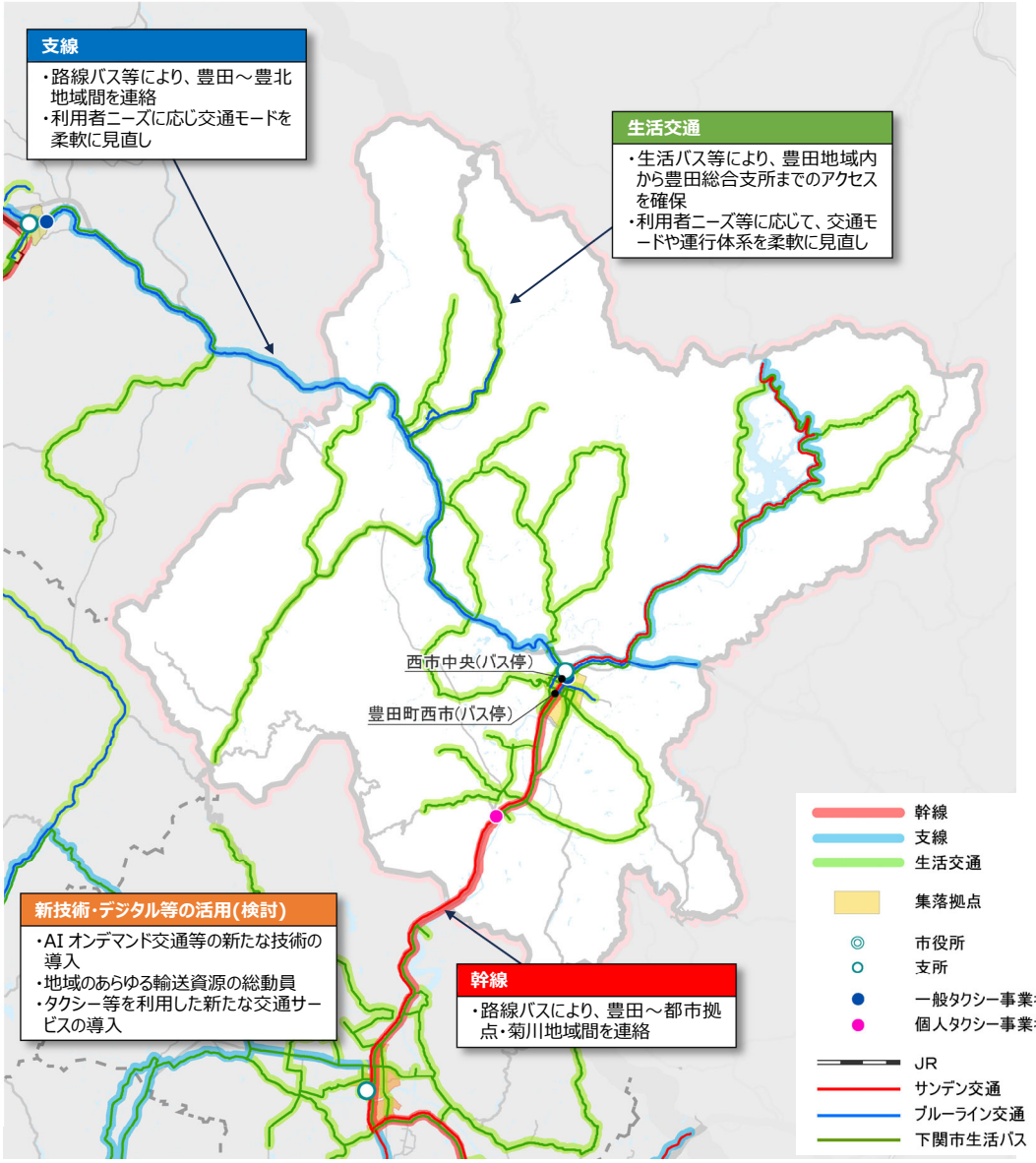
地域内のタクシー事業者は ２ 社あるものの、公共交通の空白地域・時間帯においては、地域の移動ニーズにきめ細やかな対応が困難な状況となっています。

【施策の方向性】

南北を縦貫するバス路線を基軸として、豊田～都市拠点・菊川地域間については、現在の路線バスを連携軸とし、維持・確保を行います。

豊田～豊北地域間については、現在の路線バス等により連携を図ります。ただし、利用者ニーズに応じて、交通モードや運行体系を柔軟に見直し、ネットワークとしての維持・確保に努めます。

また、地域内においては、豊田の総合支所周辺を地域内の拠点とし、現在の路線バス、生活バス、タクシーによって移動手段を確保します。生活バスについては、利用者ニーズ等に応じて、現在の交通モードや運行体系の見直し、AI オンデマンド交通の導入等、新技術・デジタル技術の活用についても検討します。また、医療や福祉・観光等、多様な主体と連携し、地域のあらゆる輸送資源の総動員や、交通の空白地域・時間帯を中心に、タクシー等を利用した新たな交通サービスの導入についても検討します。



資料：R4 鉄道データ(国土数値情報)、サンデン交通 GTFS データ(R6.3 時点)、
ブルーライン交通 GTFS データ(R6.4 時点)、下関市生活バス HP、
下関市都市計画基礎調査結果(令和4年度)、下関市

図 3.23 豊田地域における公共交通体系の方針図

5）豊北地域

【現状】

豊北の総合支所周辺は、商業施設、医院・銀行等、日常生活におけるサービス機能が集積し、集落拠点が形成されています。また、JR 滝部駅があり、都市拠点・豊浦地域からの交通結節点、角島等への観光の玄関口としても機能しています。なお、JR 滝部駅から角島までは、途中、道の駅を経由する路線バスが運行しており、多くの観光客が訪れています。

一方で、豊北地域は、人口減少・高齢化率が本市において最も著しい地域であり、公共交通人口カバー率についても約 7 割と、豊田地域に次いで低い地域となっています。

JR 山陰本線が南北の連携軸となっており、地域内には 5 つの駅があります。また、鉄道に並行して、路線バス・生活バスも運行しています。豊北～豊田地域間は、廃止路線代替バス（路線バス）が運行しています。

地域内の移動に関しては、定時定路線による生活バスが 2 系統あり、各系統ともに 3 便/日ずつ運行しているほか、NPO 法人による医療機関、商業施設への無料送迎車の運行サービスが4系統提供されています。

地域内のタクシー事業者は 2 社あるものの、公共交通の空白地域・時間帯においては、地域の移動ニーズにきめ細やかな対応が困難な状況となっています。

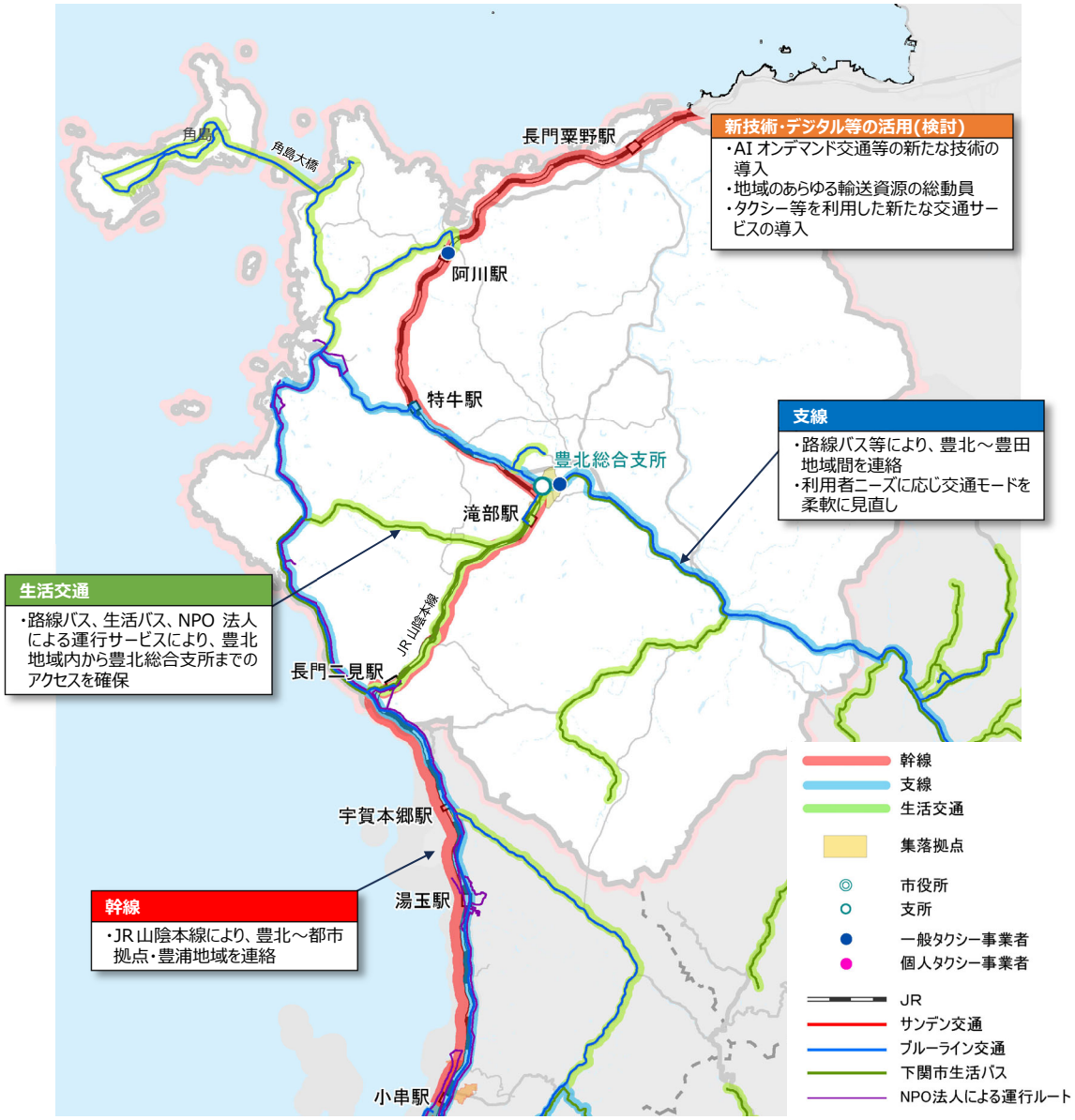
【施策の方向性】

南北を縦貫する JR 山陰本線を基軸として、豊北～都市拠点・豊浦地域間を連携し、そのサービス水準の維持・向上を図ります。JR 滝部駅については、鉄道や路線バス、生活バスとの交通結節点として、サイクルアンドライドやキスアンドライドを推進するとともに、観光の玄関口としても、その機能の維持・強化を図ります。また、JR 山陰本線の利用促進に取り組みます。

豊北～豊田地域間については、現在の路線バス等により連携を図ります。ただし、利用者ニーズに応じて、交通モードや運行体系を柔軟に見直し、ネットワークとしての維持・確保に努めます。

また、地域内においては、豊北の総合支所周辺を地域内の拠点とし、現在の鉄道、路線バス、生活バス、タクシー、NPO 法人による運行サービスといった地域の移動手段を活用することで、移動手段を確保します。

生活バスについては、利用者ニーズ等に応じて、デマンド方式への転換や AI オンデマンド交通の導入等、新技術・デジタル技術の活用についても検討します。また、医療や福祉・観光等、多様な主体と連携し、地域のあらゆる輸送資源の総動員や、交通の空白地域・時間帯を中心に、タクシー等を利用した新たな交通サービスの導入についても検討します。



資料：R4 鉄道データ（国土数値情報）、サンデン交通 GTFS データ（R6.3 時点）、
ブルーライン交通 GTFS データ（R6.4 時点）、下関市生活バス HP、
下関市都市計画基礎調査結果（令和4年度）、下関市

図 3.24 豊北地域における公共交通体系の方針図

6.役割分担

これらの方向性で施策を推進するうえで、事業者、市民・利用者、下関市の ３ 者が協働・連携する中で、下記のそれぞれの役割を果たすことが求められます。

①　事業者

公共交通の社会的役割を認識しつつ、利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供すること。

・利用者目線に立った質の高いサービスの提供
・事業の効率化・合理化
・わかりやすい運賃体系・利用しやすい環境の構築
・技術開発や利便性向上への取組
・法定協議会における合意形成と施策の推進　　等

②　市民・利用者

施策への協力・連携と積極的な公共交通利用により、主体性を持って公共交通を支えること。

・積極的に公共交通を利用する
・移動手段の確保（参画・共創）について主体的に取り組む　　等

③　下関市

利便性の高い公共交通サービスを安定的に提供するため、主導的に取組を推進するとともに、具体的な支援を実施すること。

・利用環境の向上及び運行業務の改善・効率化に係る施設整備、運営等に対する支援・連携の推進
・運転手確保に資する取組への支援
・フィーダー交通（生活交通等）の確保
・まちづくり等他分野や周辺市町との連携
・法定協議会の円滑な運営と、交通事業者等と連携したモニタリングの実施　　等