



下関市地域公共交通計画（原案） の概要（ポイント）

令和7年1月
下関市



はじめに

- 前回の協議会における主なご意見と対応

- 下関市地域公共交通計画（原案）の概要
 - 第1章 下関市地域公共交通計画について
 - 第2章 下関市の現状と課題
 - 第3章 計画の目標と基本方針
 - 第4章 目標達成に向けた施策
 - 第5章 計画の評価・推進

■ 前回の協議会における主なご意見と対応(1/2)



No	ご意見（修正等及びその理由等）	対応	章	該当ページ
1	「路線の維持」であればバス事業者との兼ね合いになるが、「拠点と拠点との移動手段を維持」するのであれば、バス事業以外の交通手段もあり得るという発想になるのではないか。	路線を3種類に分類し、交通モードなどの方向性を明記しています。	3	14
2	拠点間移動が少ないところも見受けられる。需要に応じた供給を検討する判断も必要ではないか。	路線を3種類に分類し、交通モードなどの方向性を明記しています。	3	14
3	JRとバスの共存が必要ではないか。ともに利用者が減少しているなか、共存に向けて複数の手法で結ぶなど、持続できる取組を考えていただきたい。	路線を3種類に分類し、交通モードなどの方向性を明記しています。 JRと路線バスが並行する豊浦～豊北間は、JR山陰本線とこれを補完するバス路線とで路線の維持・確保ができるようにしています。	3	14～17
4	目標である「公共交通サービスを安定的に供給」していくことは難しいと感じている。路線バスだけでなく、全モードで支えていただきたい。 (2024年問題、運転手の高齢化等の影響)	既存の公共交通に加え、新たな交通サービスや技術の導入などに取り組むための方向性を明記しています。	3	4, 21～23
5	20～21時台のバスの最終便が減ることにより、その時間に帰宅してしまう方がおり、夜のまちの活性化にも影響しているのではないか。タクシーにとっても影響がある。その様な視点でも計画を検討してほしい。	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・時間帯についての方向性を明記しています。	3	23

■ 前回の協議会における主なご意見と対応(2/2)



No	ご意見（修正等及びその理由等）	対応	章	該当ページ
6	タクシー車両の購入をしようとしても納車が1年くらいかかるため、中古車購入で対応しているが、中古車価格も高騰しており、補助金を出してもらわないと事業が成り立たない。	タクシーの利用環境改善のための施策として、ユニバーサルデザイン車両の普及していくことを明記しています。	4	11
7	実施プログラムにおいて、「バス停の待合環境改善」も道路管理者として取り組んでいますので、実施主体として追加していただきたい。	実施プログラムにおける実施主体に「道路管理者」を記載しています。	4	29
8	「オンデマンド路線数の目標値を5路線（生活バス）」とあるが維持はもちろん、増えていかないと路線バスだけではやっていけないのではないか。	現状路線の維持を目標としており、目標値設定の考え方を記載しています。	5	2～3
9	公的資金の投入額は、今後は増やしていくべきではないか。（効率化が図られないところも想定されるため）	人口減少の中でも現状の維持を目標とし、目標値設定の考え方を記載しています。	5	2～3
10	運輸局への運賃申請やダイヤ申請などの手続は、社内的な決定プロセスや、労働組合との協議・調整が必要であため、どこまで事前に協議会に報告できるかは課題と考えている。	協議会における情報の共有が目的の一つです。路線バスを例に挙げておりますが、すべての交通事業者を対象としております。 諸課題に対して、協議会を最大限活用し、多様な主体が連携・協議を図られるようにするため、ご理解・ご協力をお願いします。	5	8
11	今の社会情勢では、10年先は見通せませんが、5年間の中でも、フレキシブルに見直しできる体制を作ってほしい。	本計画の施策を推進するため、PDCAサイクルによる事業の進捗管理を明記しております。	5	9

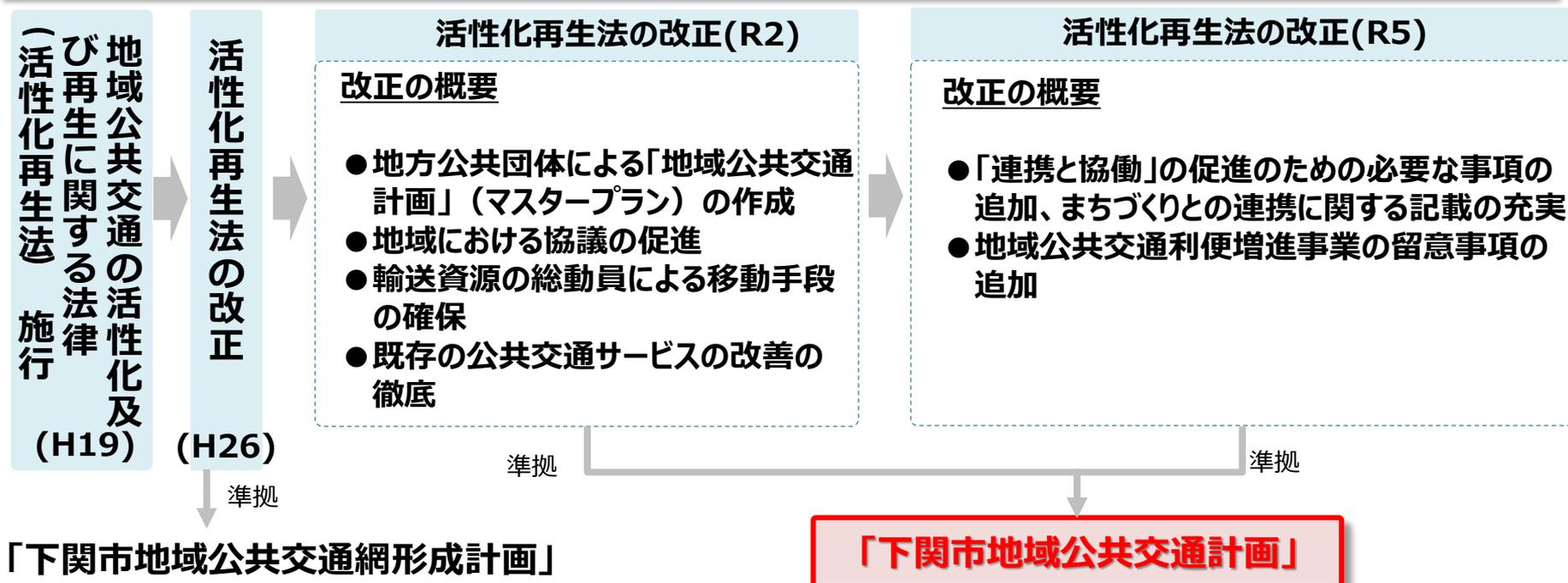


■下関市地域公共交通計画(原案)の概要



1. 背景と趣旨

- 地域社会にとって「移動」は、暮らしと産業を支え、地域づくりに欠かせないもので、特に公共交通は交通弱者にとって不可欠な社会インフラ。
- 一方で、公共交通利用者の減少、事業者の収益低下、利便性低下で更に利用者が減少するという悪循環に陥っている。
- 本市が「住む人、訪れる人に選ばれるまち」であるためには、都市の魅力が必要。
- 人口減少下でも都市機能・日常生活サービスを維持する必要がある。
- これらを踏まえ、地域にとって望ましい交通サービスについて示した、地域公共交通計画の策定を進めるもの。





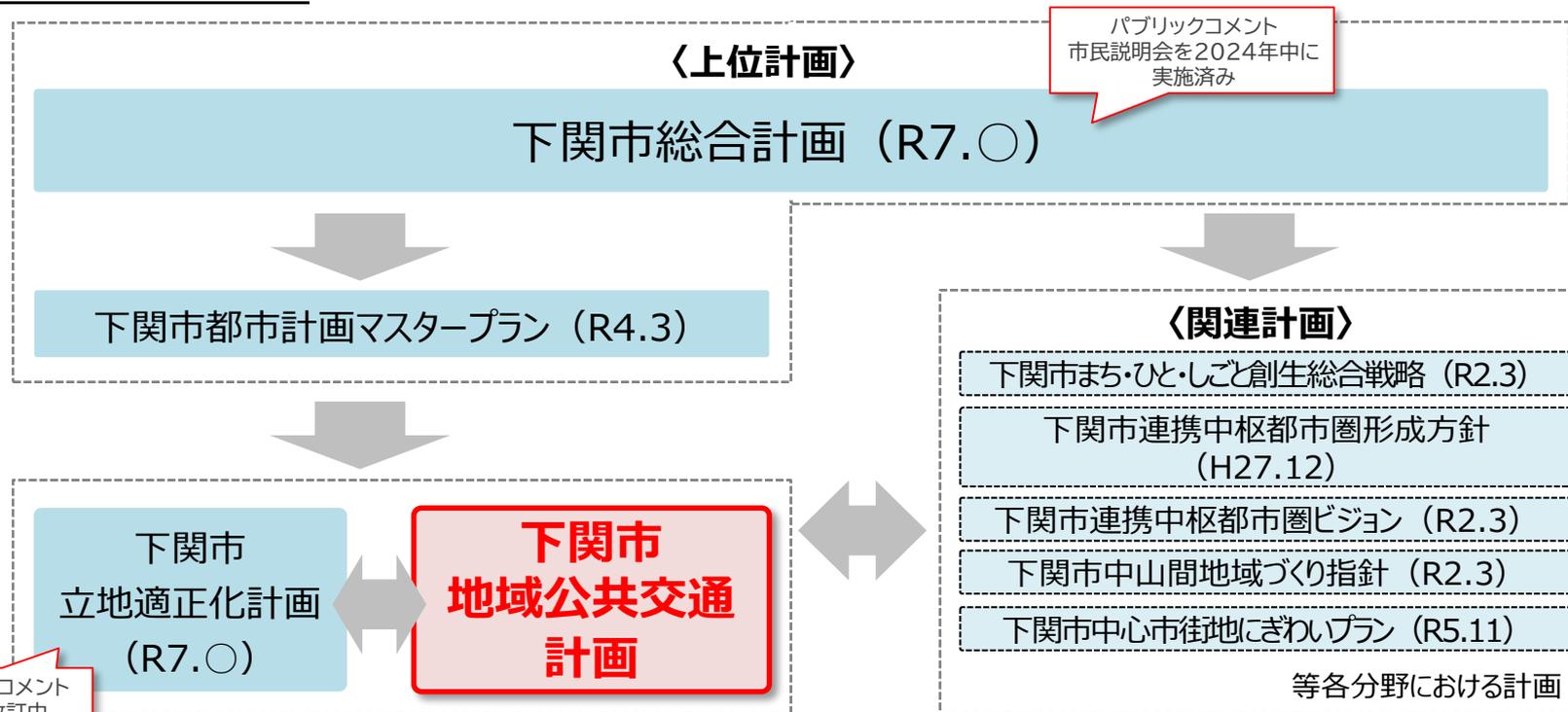
2. 計画区域

- ・下関市全域

3. 計画期間

- ・令和7（2025）年度～令和11（2029）年度の5年間
【参考】現行「地域公共交通網形成計画」：H29（2018）年度～R8（2027）年度の10年間

4. 計画の位置づけ

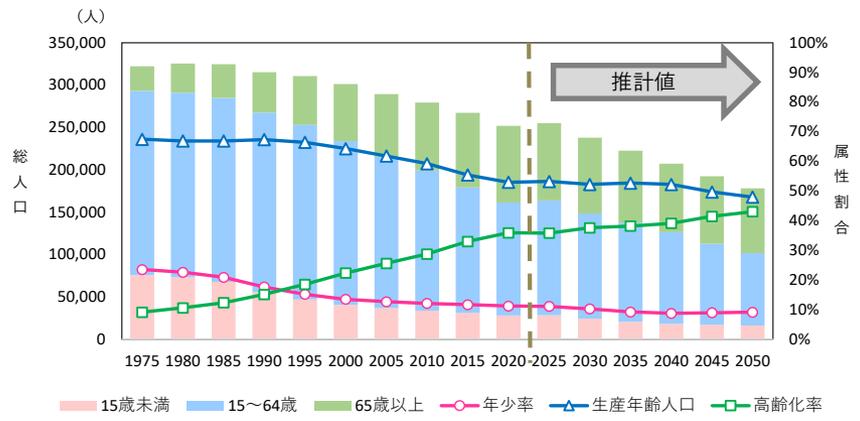


1. 社会経済情勢

P2-2
計画書(原案)

●人口減少と高齢化の進展

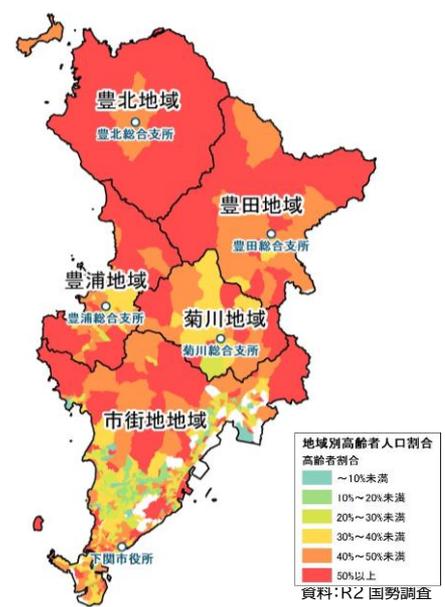
<人口推移>



資料：2020年まで→下関市「統計しものせき(地区別)」
2025年以降→推計値は国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口』(令和5(2023)年推計)

<地域別人口減少及び高齢化率>

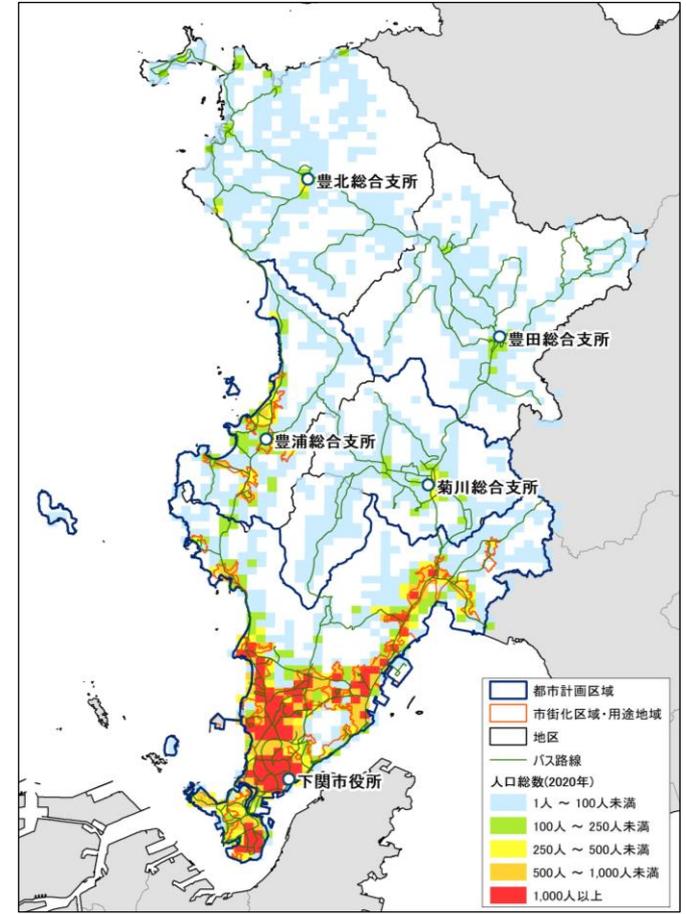
地域	人口減少 (2020/1980)	高齢化率 (2020)
全体	78%	36%
市街地地域	80%	34%
菊川地域	90%	39%
豊浦地域	74%	44%
豊田地域	54%	50%
豊北地域	44%	55%



P2-4
計画書(原案)

●市街地地域の郊外部及び総合支所管内においては、人口密度が低く、拠点が点在

<地域別人口分布>



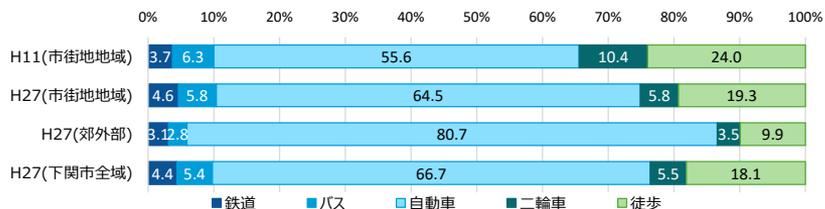
2. 公共交通の現状と課題

● 自動車利用への依存傾向

P2-7

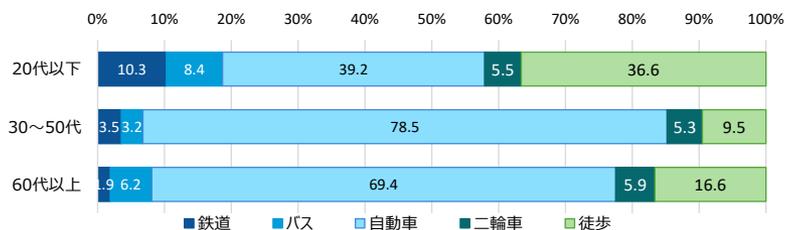
計画書(原案)

<代表交通手段分担率の変化>



資料：平成11年全国都市OD調査、H27下関市パーソナル調査

<年齢階層別代表交通手段分担率>

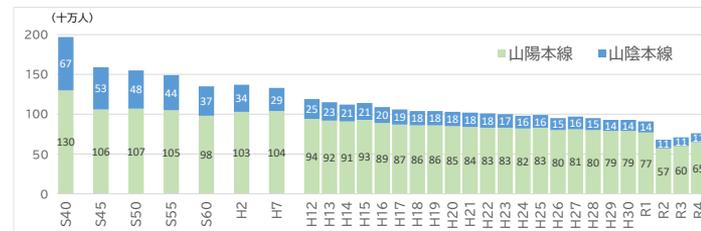


● 公共交通利用者の減少

P2-10

計画書(原案)

<鉄道輸送人員の推移>



<路線バス輸送人員の推移>



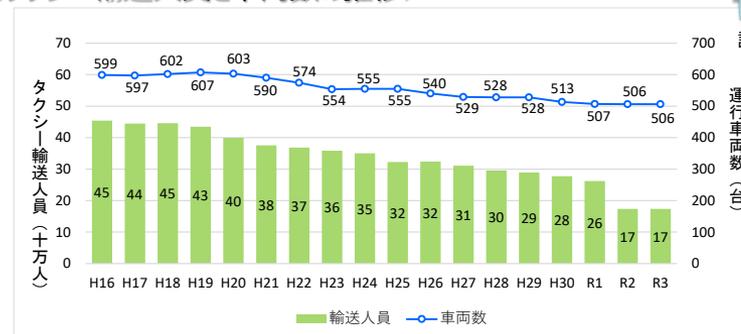
<生活バス利用者数の推移>



<タクシー輸送人員と車両数の推移>

P2-27

計画書(原案)

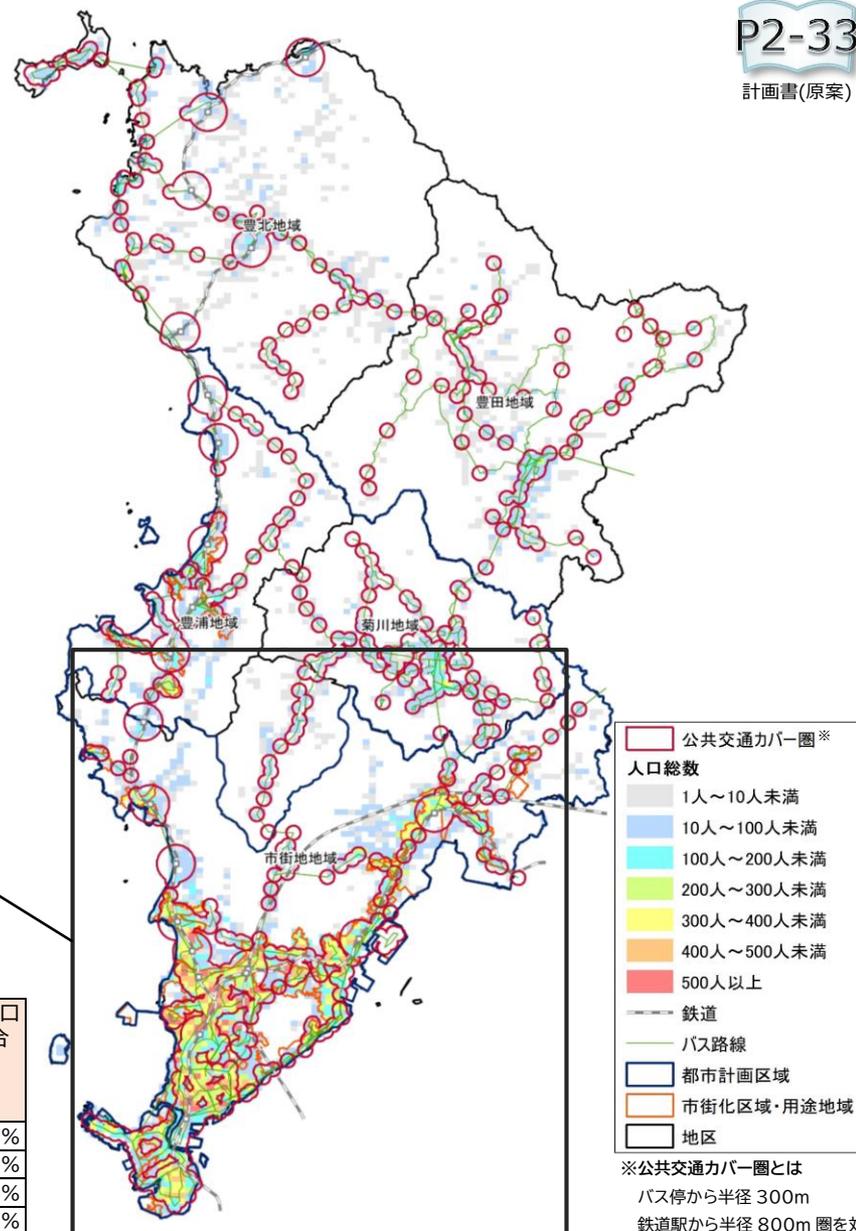
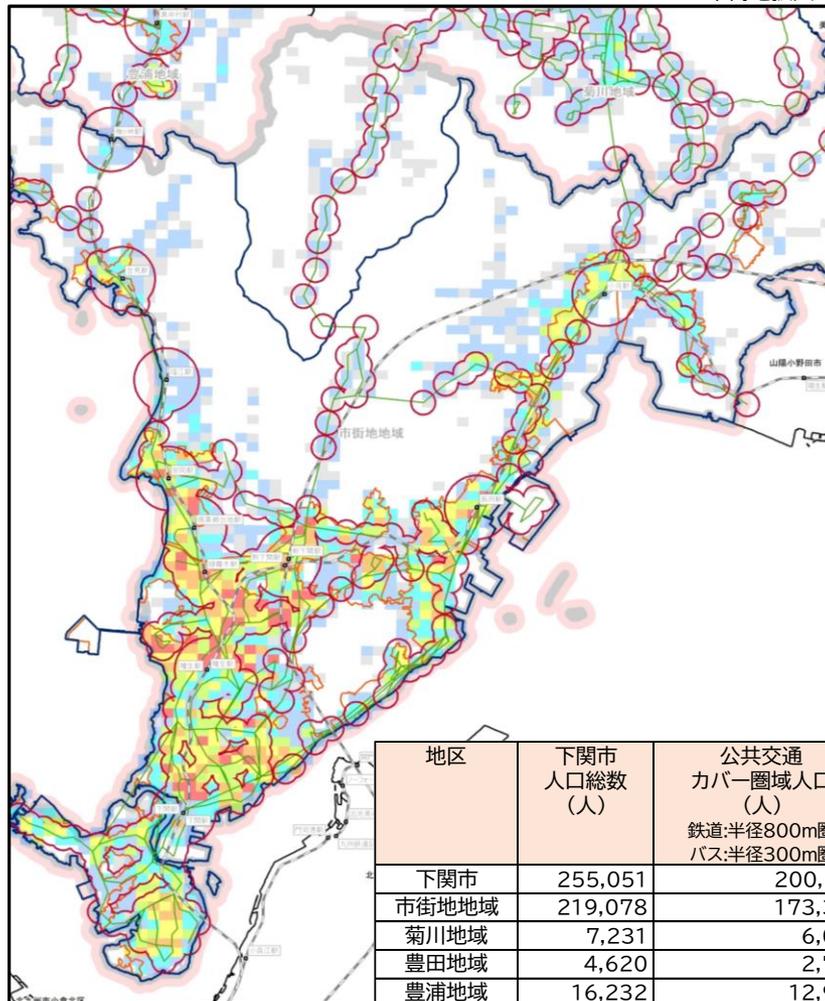


2. 公共交通の現状と課題

- 鉄道・バスによる人口カバー率は約8割
- 地域によりカバー率に格差あり

<地域別公共交通による人口カバー率>

<市街地拡大>



資料：R2国勢調査250m人口メッシュ、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)

2. 公共交通の現状と課題

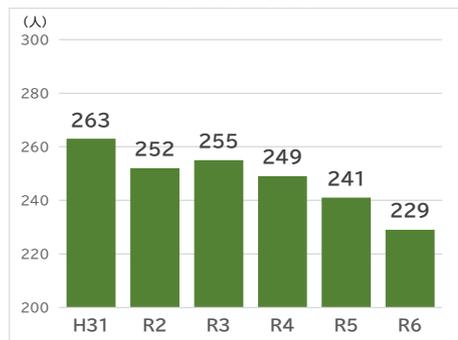
● 運転手不足・高齢化

P2-25

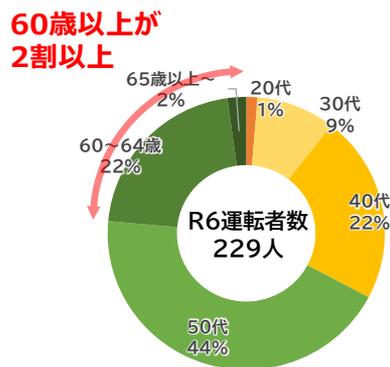
計画書(原案)

■ サンデン交通 (株)

＜運転手数の推移＞

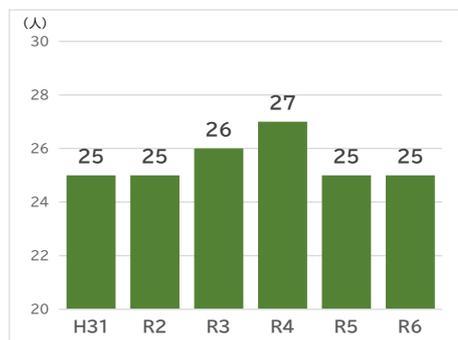


＜運転手年齢構成＞

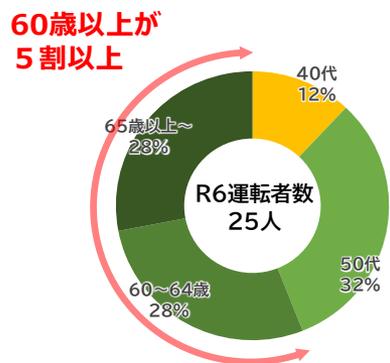


■ ブルーライン交通 (株)

＜運転手数の推移＞



＜運転手年齢構成＞



● バス事業者の厳しい経営状況

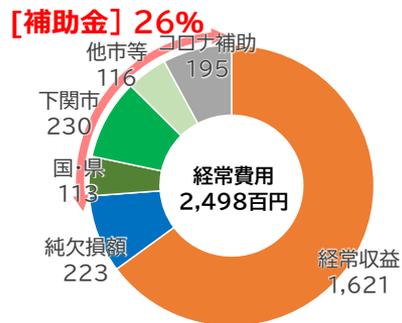
P2-23・24

計画書(原案)

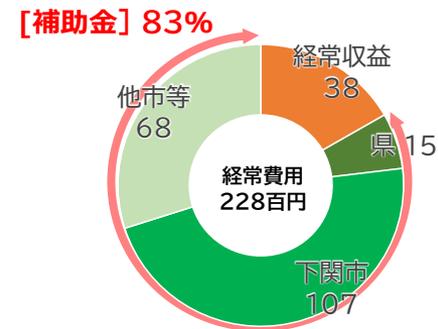
＜経常費用・補助金内訳 (令和5年度)＞

■ サンデン交通 (株)

■ ブルーライン交通 (株)



資料：下関市

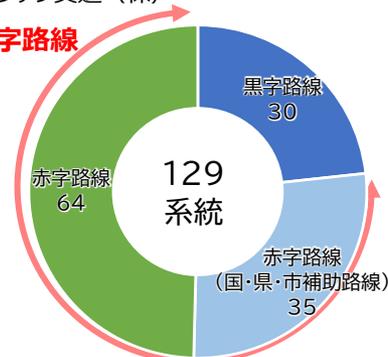


資料：下関市

＜路線別補助構成 (令和5年度)＞

■ サンデン交通 (株)

約77%が赤字路線



資料：下関市

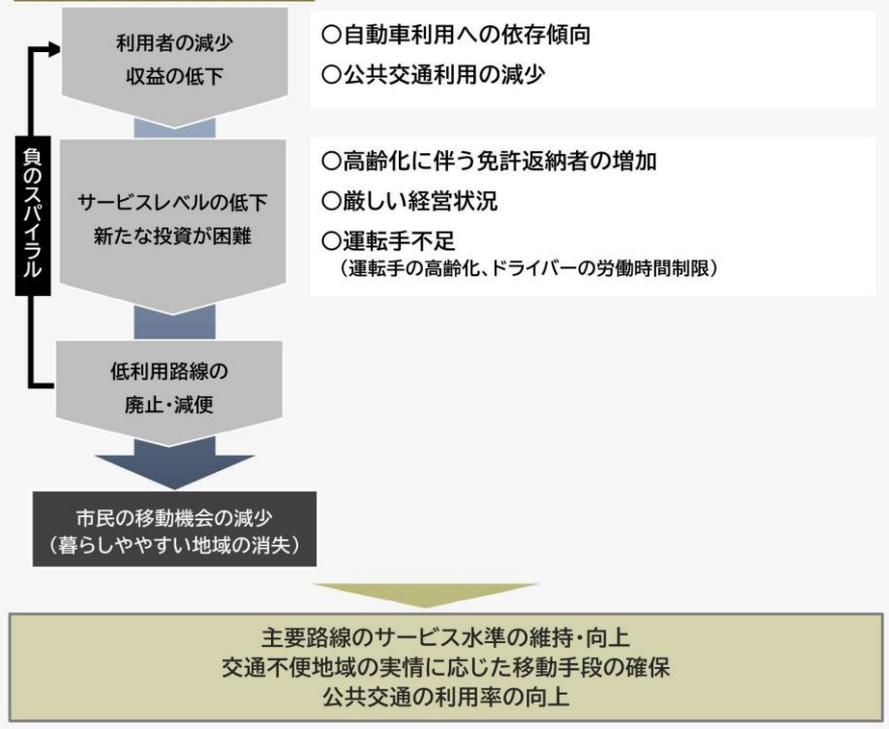
1. 計画の目標と基本方針の検討

・公共交通の負のスパイラルを解消するため、「達成すべき目標」を定め、各課題に対する3つの基本方針を検討し、方向性を示していく。

○背景

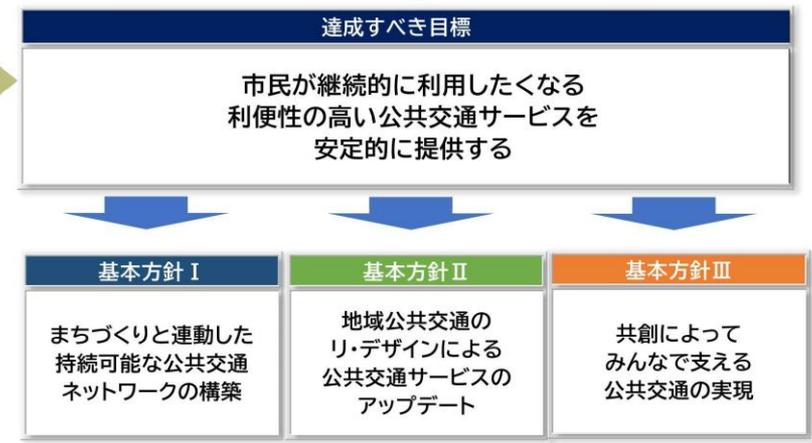
- 人口減少と高齢化の進展
 - ・著しい人口減少(利用者総数の減少)
 - ・高齢化の進展(移動困難者の増加)
- まちづくりの動向
 - ・人口の約9割が市街地地域に集中、総合支所管内においては人口密度が低く、拠点が点在(従来の公共交通サービスの維持困難)

○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



2. 基本方針の考え方

I. 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）との連携

- ・3つ（都市拠点、地域拠点、集落拠点）の拠点と拠点間の取組の方向性を明示。

〈将来都市構造図〉



資料：「下関市都市計画マスタープラン」(R4.3 下関市)

■ 都市拠点

- ⇒ デジタル技術の活用(アプリ等)
- ⇒ 新たな移動手段の検討(ライドシェア等)

■ 地域拠点

- ⇒ 路線バス・生活バス・タクシーの維持
- ⇒ 新たな移動手段の検討
- ⇒ 他分野との連携・協働

■ 集落拠点

- ⇒ 路線バス・生活バス・タクシーの維持
- ⇒ あらゆる輸送資源の総動員
- ⇒ 新たな移動手段の検討
- ⇒ 他分野との連携・協働

■ 拠点間

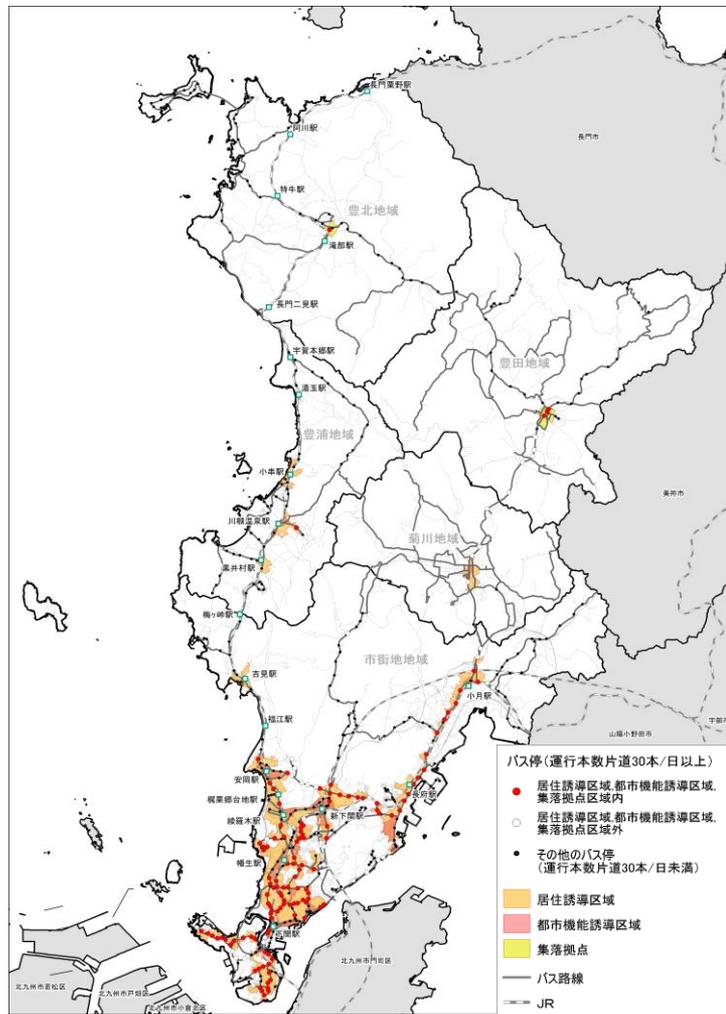
- ⇒ 各拠点間の連携軸を維持
- ⇒ 交通結節点における機能強化

2. 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

② 下関市立地適正化計画との連携

<居住誘導区域、都市機能誘導区域及び集落拠点の設定状況>



■ 地域公共交通網形成計画策定(平成30年3月)

■ 立地適正化計画策定(令和2年1月)

「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

居住誘導区域

⇒鉄道駅の利用圏(半径800m)及びバス停の利用圏(半径300m)、運行本数がおおむね30本/日以上(片道)のバス路線沿線に設定



居住誘導区域内における公共交通の利便性を高めることを目的に...



・立地適正化計画の考え方を「地域公共交通計画」の方にも反映

2. 基本方針の考え方

I. 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

変更点

③ 持続可能な公共交通ネットワークの構築

- ・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。
- ・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、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。

<公共交通ネットワークの分類>

分類	区間 (※1)	方向性
幹線	<ul style="list-style-type: none"> ● 下関市都市計画マスタープランにおける <ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ● 下関市都市計画マスタープランにおける <ul style="list-style-type: none"> ・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 ● 隣接他市とを結ぶ路線 ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。

2. 基本方針の考え方

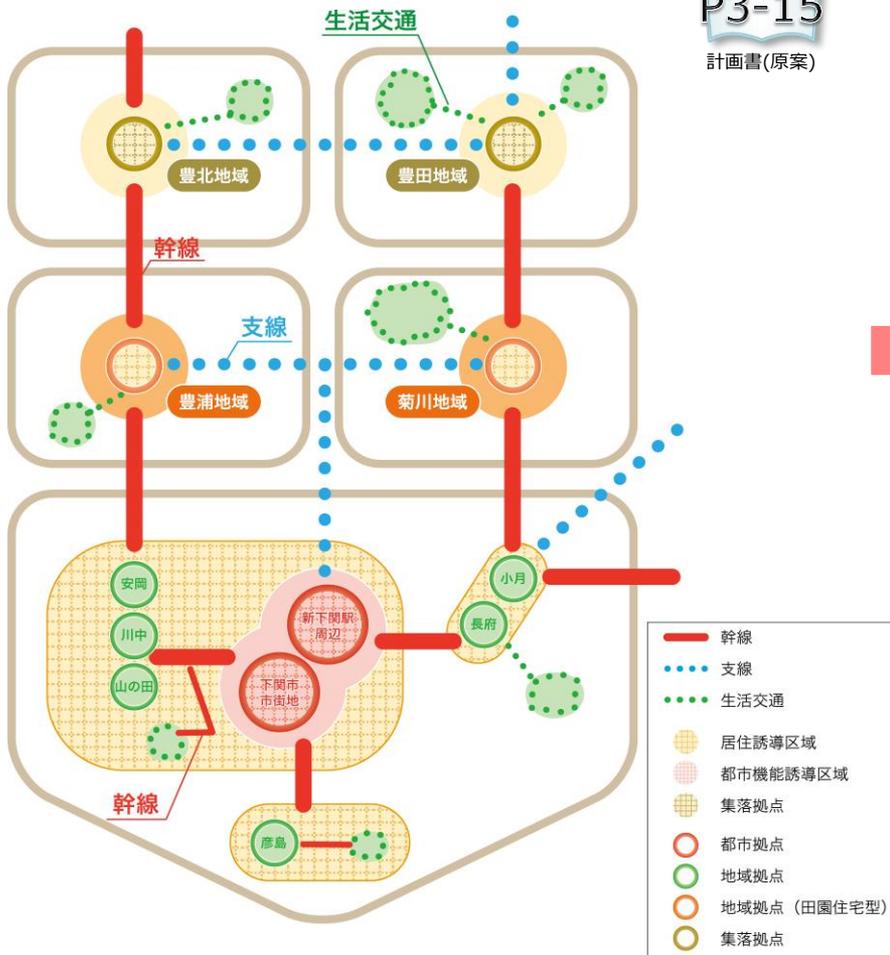
I. まちづくりと連動した持続可能な公共交通ネットワークの構築

③ 持続可能な公共交通ネットワークの構築

<公共交通ネットワークの分類イメージ>

P3-15

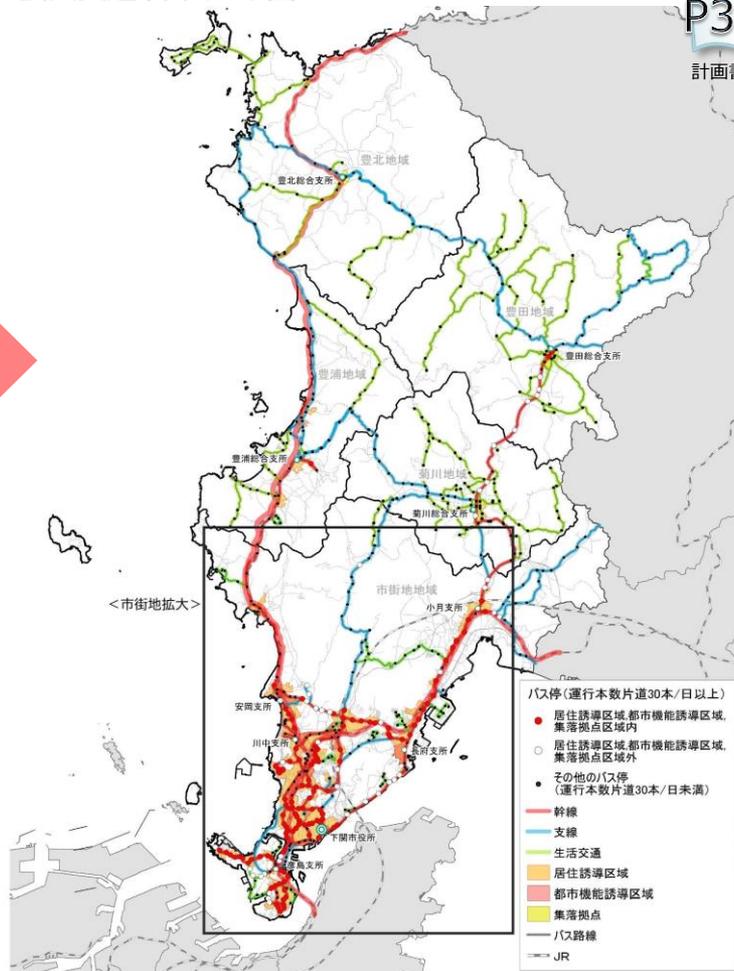
計画書(原案)



<公共交通ネットワーク図>

P3-17

計画書(原案)



変更点

2. 基本方針の考え方

II. 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

変更点

① 既存の地域公共交通のアップデート

P3-21
計画書(原案)

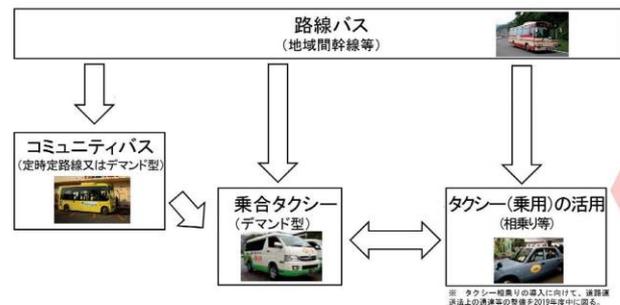
・地域の実情に合わせた交通手段の見直し

② 新技術・新制度・デジタル技術の活用

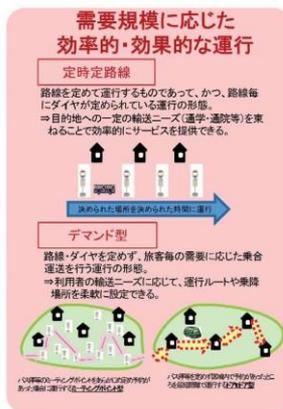
P3-22
計画書(原案)

・ライドシェアの導入を推進
・新技術・デジタル技術の活用（自動運転、AI化）等

<地域の実情に合わせた交通手段の見直しイメージ>



※基本方針Ⅲ 参照



※上記に併せて、①運行経路・ダイヤ等の見直し、②利用促進等を実施

バス・タクシーによるサービスの提供が困難な場合



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)

<ライドシェアのしくみ>



<新技術・デジタル技術の活用>

MaaS



自動運転



資料:「地域公共交通の「リ・デザイン」」国土交通省

2. 基本方針の考え方

II. 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

変更点

P3-23

計画書(原案)

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

交通モード	方向性
【鉄道】	<ul style="list-style-type: none"> ・市域全体を幹線として位置付け ・将来的にも維持 ・鉄道駅の拠点性強化を推進(バリアフリー化等)
【路線バス】	<ul style="list-style-type: none"> ・路線を維持・確保 ・既存路線網の再編を促進 ・自動運転など新たな技術や移動手段の導入を検討
【生活バス】	<ul style="list-style-type: none"> ・地域ニーズに応じた運行体系への再編 ・AIによる配車・運行、他交通モードへの転換などを柔軟に検討 ・地域内の移動サービスを維持
【タクシー】	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーを公共交通として位置付け ・デジタル等の活用により、その利便性を高める ・新たな交通サービス導入も検討 (グループタクシー、乗り合いタクシー等)
【その他】	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の輸送資源を総動員し、移動手段の確保 ・新たな交通サービス・技術の導入 (MaaS(マース)、自動運転等)

2. 基本方針の考え方

Ⅲ. 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

P3-24
計画書(原案)

- ・官民の共創（エリア一括協定運行等）
- ・他分野を含めた共創（医療・福祉等垣根を超えた連携事業）

官民の共創

一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

交通手段が重複 ▶ ネットワークの統合 ▶ エリア一括協定運行



他分野を含めた共創

地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現



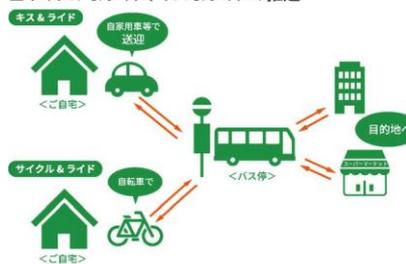
変更点

② 市民意識の醸成

P3-25
計画書(原案)

- ・鉄道駅や最寄りバス停までのアクセス性の向上（サイクルアンドライド、キスアンドライドの推進等）
- ・JR利用促進協議会など公共交通利用を図るイベントや情報提供等の実施
- ・低公害車の導入など環境負荷を低減する取組推進

■ サイクル&ライド、キス&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



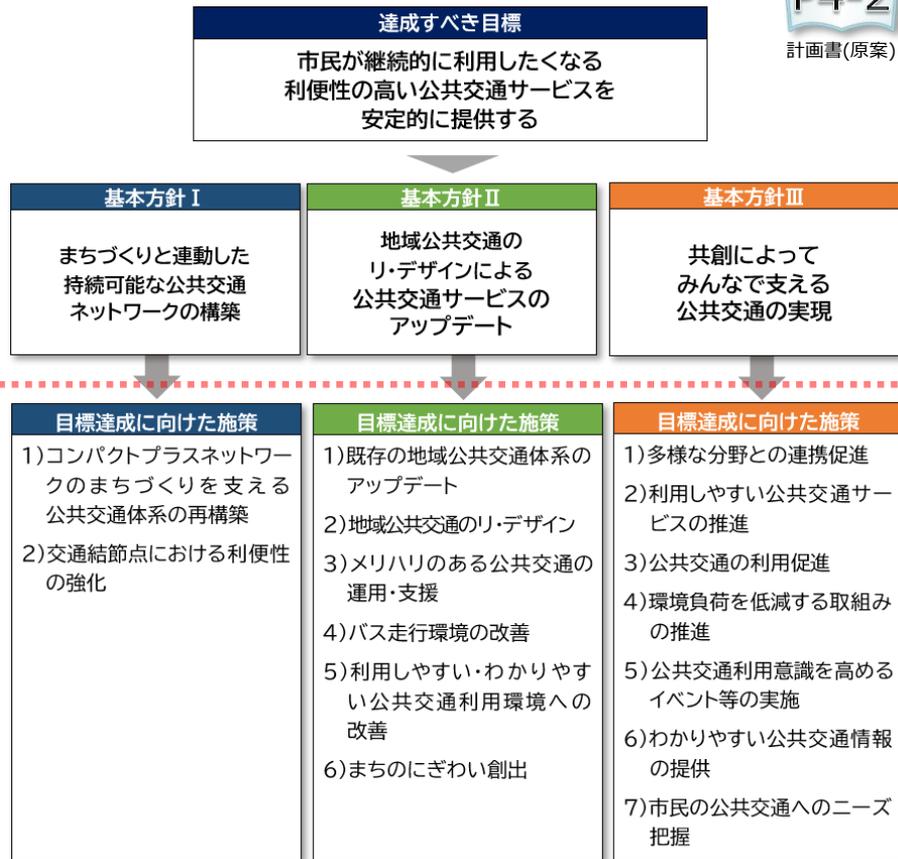
■ 環境配慮型車両・設備等の導入



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)

1. 目標達成に向けた施策

・3つの基本方針に基づき、具体的な施策に取り組む。



P4-2
計画書(原案)

2. 実施プログラム

施策の方向性	施策群	取組施策	実施期間 R7~R11	実施主体 計画書(原案)	
[1]	1)コンパクトプラスネットワークのまちづくりを支える公共交通体系の再構築				
	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を構築	① 公共交通ネットワークの再構築		検討・実施	交通事業者 下関市
		② 地域拠点と最寄り駅までのアクセス確保		検討・実施	交通事業者 下関市
		③ 中心市街地における循環バス導入の検討		検討・実施	交通事業者 下関市
		④ 駅を中心としたまちづくりによる公共交通の再編		検討	交通事業者 下関市
	2)交通結節点における利便性の強化				
		① 乗り継ぎ環境の向上(結節点機能の強化)		検討・実施	交通事業者 下関市
		② 鉄道駅におけるバリアフリー化		検討	交通事業者 下関市

施策の方向性	施策群	取組施策	実施期間 R7~R11	実施主体	
[2]	1)既存の地域公共交通体系のアップデート				
	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 生活バス路線の再編・維持		継続	下関市
		② タクシーの利用環境改善		検討・実施	交通事業者
		③ 外出支援サービス等の継続		継続	下関市
		④ 離島航路の運航		継続	下関市
	2)地域公共交通のリ・デザイン				
		① 新たな地域コミュニティ交通の導入検討		検討	地域団体 民間事業者 交通事業者 下関市
		② 新技術・デジタル技術の活用		検討・実施	交通事業者 下関市
	3)メリハリのある公共交通の運用・支援				
		① 需要に応じた車両の選択(小型化)		検討	交通事業者 下関市
		② 運転手など担い手不足への対応		継続	交通事業者

2. 実施プログラム

施策の方向性	施策群	取組施策	実施期間 R7~R11	実施主体
[2] 地域公共交通のり・デザインによる公共交通サービスのアップデート	4)バス走行環境の改善			
		① バス専用・優先レーンの順守	継続	道路管理者
	5)利用しやすい・わかりやすい公共交通利用環境への改善			
		① ノンステップバスの導入促進	継続	交通事業者
		② バス運行状況の見える化の推進	継続	交通事業者
		③ バス停の待合環境整備拡大	継続	地域団体 民間事業者 交通事業者 道路管理者 下関市
		④ わかりやすい運賃体系の構築	検討	交通事業者
		⑤ バスのフリー乗降制度の導入検討	検討	交通事業者 下関市
		⑥ バスのキャッシュレス決済導入による利便性向上と運営の効率化	検討・実施	地域団体 民間事業者 交通事業者
		⑦ 貨客混載のバス運行の導入検討	継続	民間事業者 交通事業者 下関市
6)まちのにぎわい創出				
	① サイクルトレインによる利便性向上の継続	検討	交通事業者 下関市	

施策の方向性	施策群	取組施策	実施期間 R7~R11	実施主体
[3] 共創によってみんなで支える公共交通の実現	1)多様な分野との連携促進			
		① 多様な関係者による共創(連携・協働)	検討	地域団体 民間事業者 交通事業者 下関市
		② JR山陰本線を活用した利用促進の継続	継続	交通事業者 下関市
		③ 割引切符や企画切符の継続	継続	交通事業者 下関市
		④ 観光客に特化した移動支援の継続	継続	交通事業者 下関市
	2)利用しやすい公共交通サービスの推進			
		① 公共交通への転換の推進	継続	下関市
	3)公共交通の利用促進			
		① 公共交通利用促進策の実施	継続	交通事業者 下関市
	4)環境負荷を低減する取組みの推進			
		① 環境配慮型車両・設備等の導入	検討・実施	交通事業者
	5)公共交通利用意識を高めるイベント等の実施			
		① 交通安全教育等の実施	継続	地域団体 交通管理者 下関市
		② モビリティ・マネジメントの実施	継続	地域住民 地域団体 民間事業者 交通事業者 下関市
	6)わかりやすい公共交通情報の提供			
		① 情報提供による利便性の向上	継続	交通事業者 下関市
	7)市民の公共交通へのニーズ把握			
	① 市民へのアンケート等の実施	検討・実施	下関市	

2. 実施プログラム

①公共交通ネットワークの再構築

- ・立地適正化計画と連携し、「コンパクトプラスネットワークのまちづくり」を進めます。
- ・市内における公共交通体系を「幹線」「支線」「生活交通」に分類し、それぞれの役割に応じた交通モードとサービス水準を検討します。
- ・幹線については、その維持・確保を行い、結節機能の強化など利便性の向上に努めます。
- ・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の路線の補助や再編・見直しを行います。

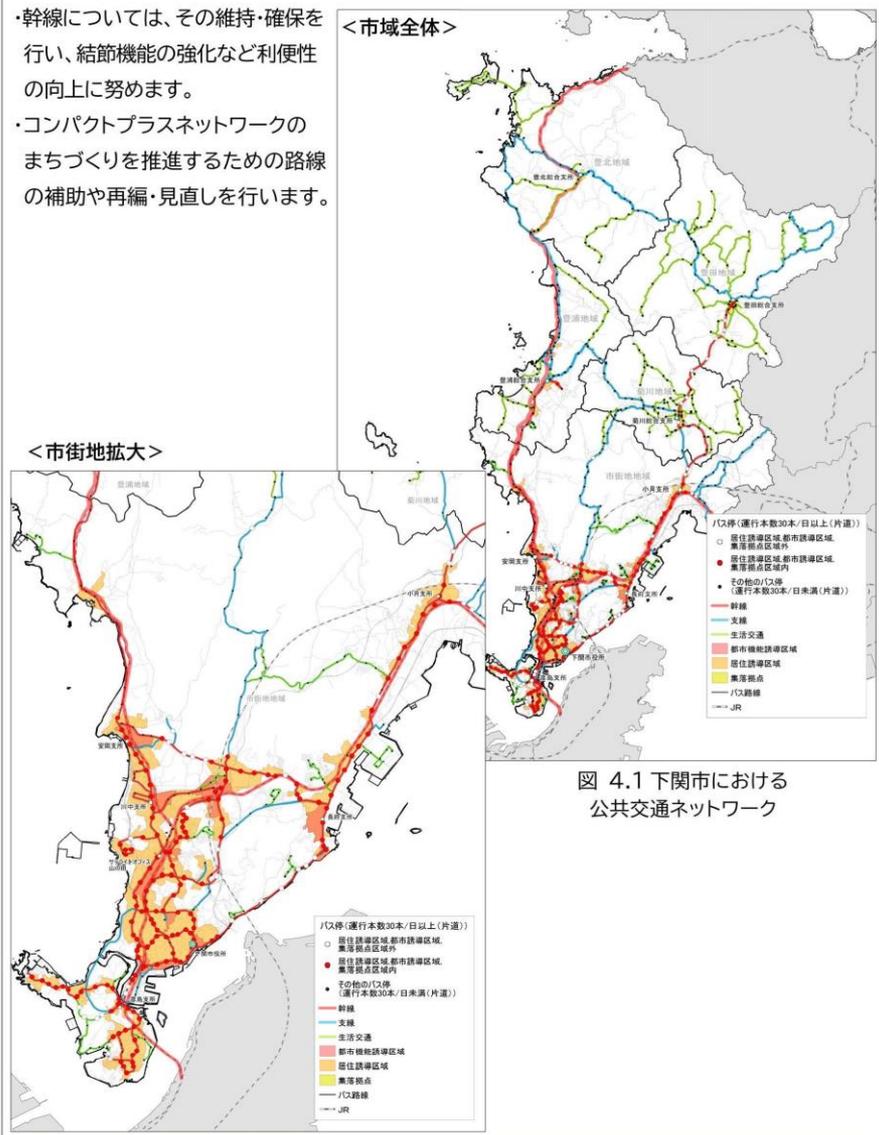


図 4.1 下関市における公共交通ネットワーク

2. 実施プログラム

② タクシーの利用環境改善

■ユニバーサルデザイン車両の普及

・鉄道やバスと同様に、市民や観光客の移動を支える公共交通として位置づけられるタクシーについて、これからの高齢化社会を見据え、誰もが利用しやすいユニバーサルデザイン車両の普及に取り組みます。



■デジタル技術の活用

・ICカード等でのキャッシュレス決済システムの導入や、地域共通の予約アプリ導入支援など、ICT技術の活用により、タクシーの利用環境の改善に取り組みます。

■タクシーの利用環境の再編

・利用者の減少、運転手の高齢化などにより、地域内のタクシー事業者が減少(または撤退)し、総合支所管内においてはタクシーが思ったように利用できない状況にあります。
・そこで、地域・時間帯における交通空白の改善を目指すため、各地域でのタクシー車両の常駐、ライドシェア、タクシー等を活用した新たな移動サービスの検討を行います。



図 4.5 タクシー事業者数



2. 実施プログラム

② 運転手など担い手不足への対応

・運転手の高齢化などによる人手不足に対し、新たな担い手を確保する取り組みとして、第二種運転免許取得に係る費用の助成や、就労後の支援などに取り組みます。

[topics] バス・タクシー運転士確保対策連携協議会の開催(山口県)

・山口県では、深刻化するバス・タクシーの運転士不足に対応するため、「バス・タクシー運転士確保対策連携協議会」を設置し、関係団体との連携のもと、運転士不足に係る意見交換や運転士確保に資する取組を実施することで、地域交通の維持・確保を図ることとしています。



図 4.9 バス・タクシー運転士確保対策連携協議会

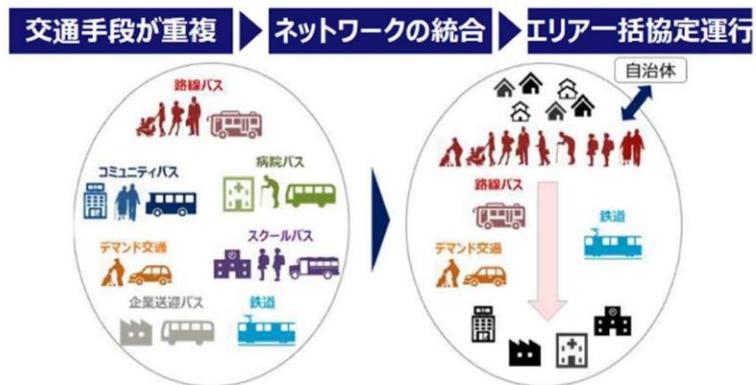
2. 実施プログラム

① 多様な関係者による共創(連携・協働)

・官民間、交通事業者間、交通・他分野間における地域の関係者の連携・協働＝「共創」により、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通の再構築(リ・デザイン)を検討します。

官民の共創

一定のエリアにおいて、地域サービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行



他分野を含めた共創

地域交通と、様々な他分野との垣根を越えた事業連携を実現



1. 評価指標と目標値の設定

1) 評価指標・目標値の設定

・計画の目標達成に向けた進捗状況を把握するため、5つの評価指標とそれぞれについて目標値を設定

	評価指標	基準値(R5)	目標値(R11)
1	市民のバス利用率	9.4%	10.2%
	市民の鉄道利用率	8.5%	9.2%
2	コミュニティ交通オンデマンド路線数	5 路線	5 路線
3	地域公共交通の利用者数(年間)	24,245 千人	現状維持
4	地域公共交通の収支差	△1,126 百万円	1%改善
5	公的資金投入額 (市民1人当たりの市の財政負担額)	1,490 円	1,620 円

2) モニタリング指標

・評価指標とあわせ、定期的に収集できるデータの活用を基本としたモニタリング指標を設定

基本方針	モニタリング指標
[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 地域公共交通のカバー率
[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 公共交通の利用率(★)
	② 公共交通の利用者数(★)
	③ 地域公共交通の収支差(★)
	④ キャッシュレス決済の導入件数・導入率
	⑤ 観光客数(入込観光客数、宿泊者数等)
[3] 共創によってみんなで支える公共交通を実現	① 公的資金投入額(★)
	② 利用者・住民等の地域公共交通に対する満足度

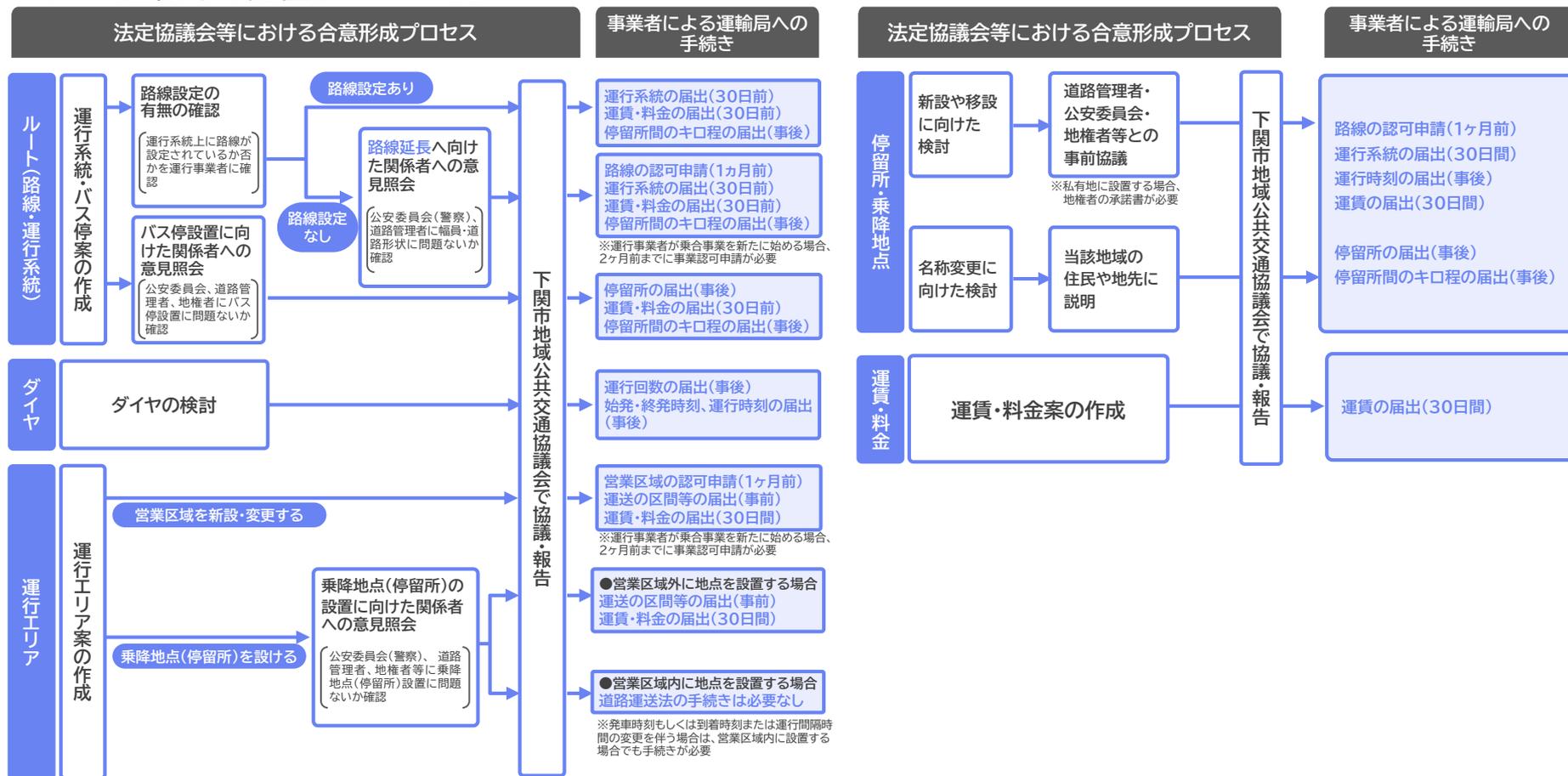
★評価指標と重複する指標

2. 推進体制

変更点

・計画の推進にあたっては、法定協議会を最大限活用し、多様な主体が連携・協議を図り、機動的・横断的な実行体制を構築

＜バス路線等の見直しプロセス例＞



資料:「地域公共交通会議等運営マニュアル」(国土交通省中部運輸局)に基づき下関市作成