【 議 案 3 】

下関市地域公共交通計画（案）について

下関市地域公共交通計画（案）の概要（ポイント）

令和７年５月
下関市

はじめに

１．下関市地域公共交通（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

２．地元意見交換会の開催状況及び主なご意見

３．パブリックコメントの概要及び主なご意見

４．原案からの主な変更点

１．下関市地域公共交通（案）の概要

第１章　下関市地域公共交通計画について

１．背景と趣旨

P1-2・3
計画書

○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。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律※施行（H19）
（※以下、地域公共交通活性化再生法という）

活性化再生法の改正（H26）

活性化再生法の改正(R2)

改正の概要

- 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

活性化再生法の改正(R5)

改正の概要

- 「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

準拠

「下関市地域公共交通網形成計画」

準拠　準拠

「下関市地域公共交通計画」

2．計画区域

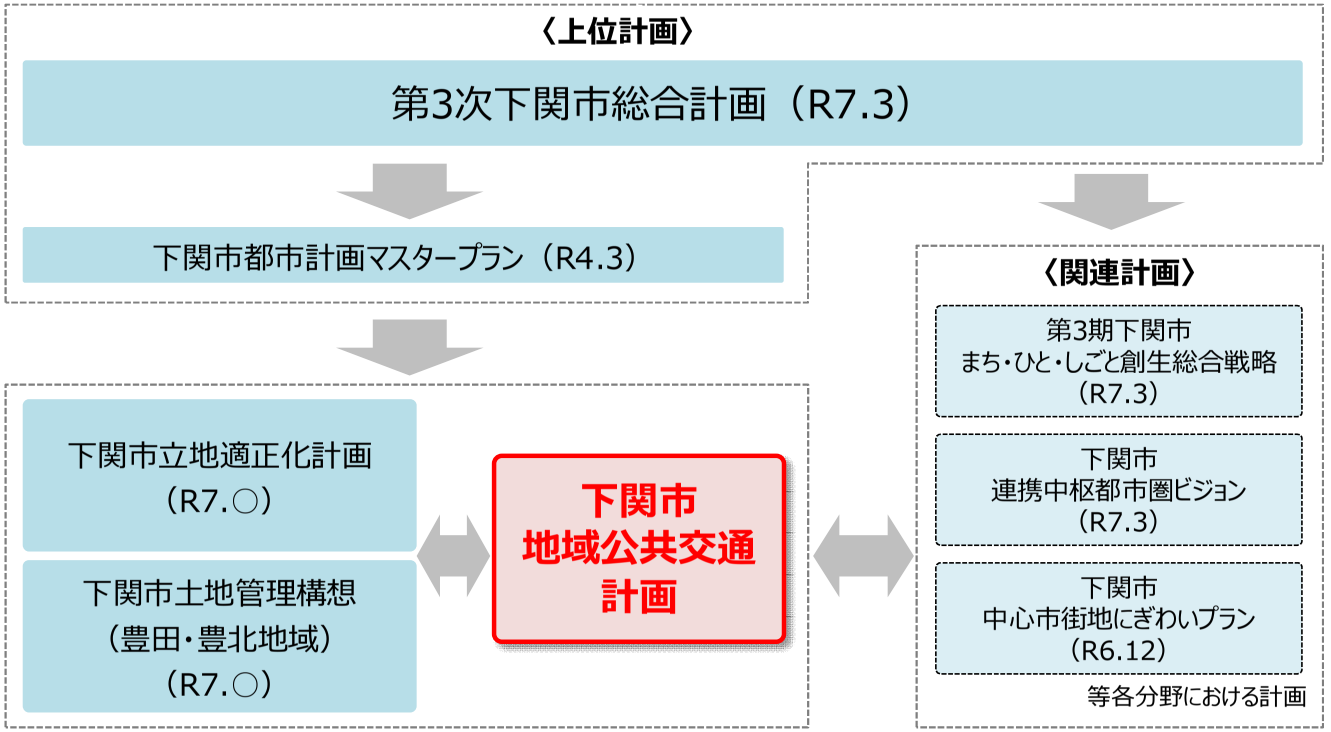
P1-4
計画書

・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

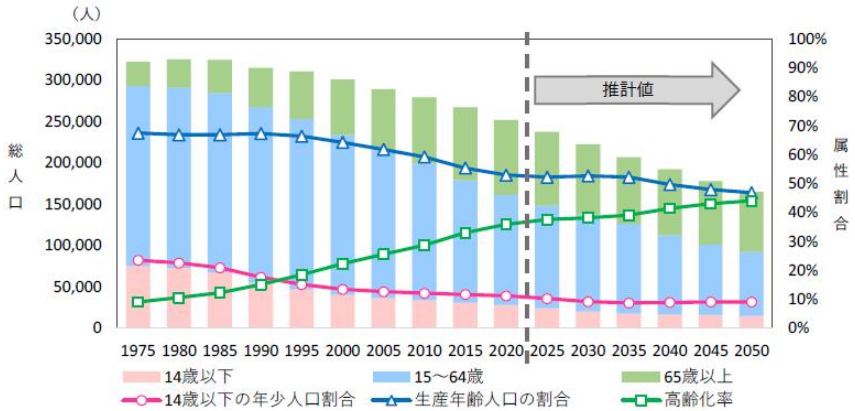


1．社会経済情勢

P2-2 計画書

●人口減少と高齢化の進展

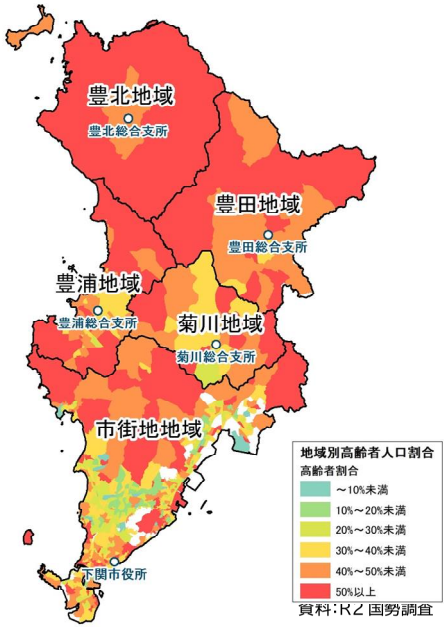
＜人口推移＞



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%

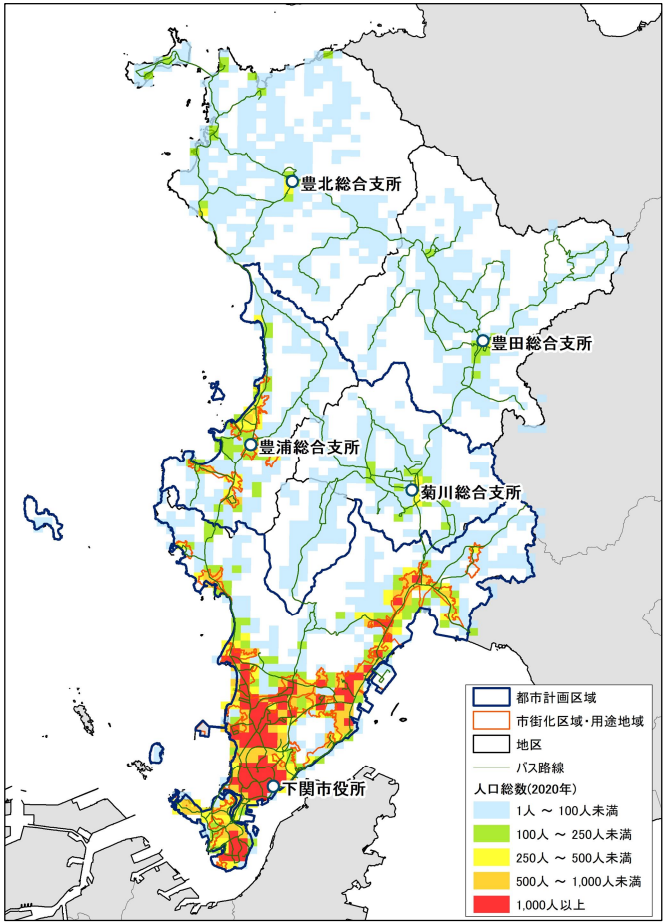


資料：KZ 国勢調査

P2-4 計画書

●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＞

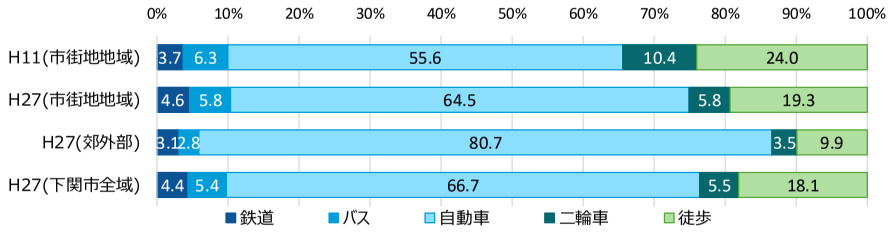


2．公共交通の現状と課題

●自動車利用への依存傾向

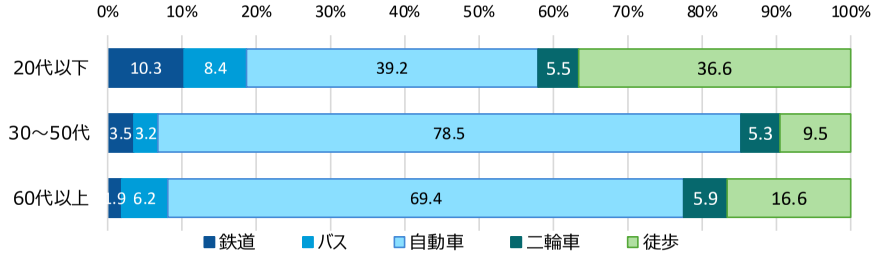
P2-7 計画書

<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下関市パーソントリップ調査

<年齢階層別代表交通手段分担率>

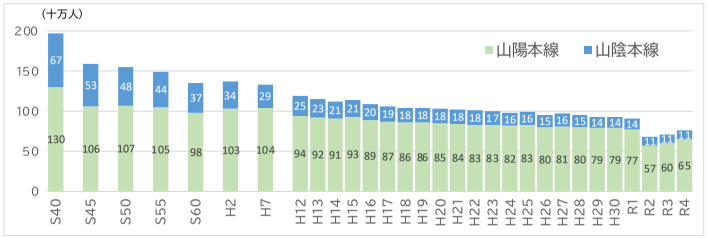


資料：H27下関市パーソントリップ調査

●公共交通利用者の減少

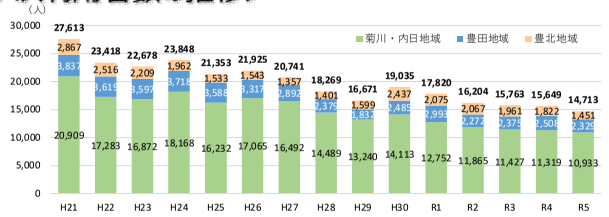
P2-10 計画書

<鉄道輸送人員の推移>



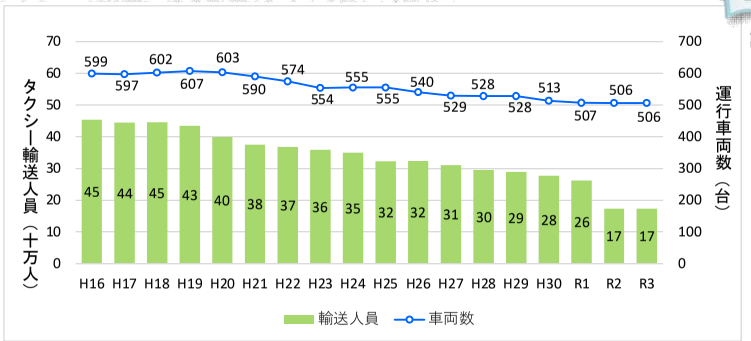
<路線バス輸送人員の推移>

<生活バス利用者数の推移>



<タクシー輸送人員と運行車両数の推移>

P2-27 計画書

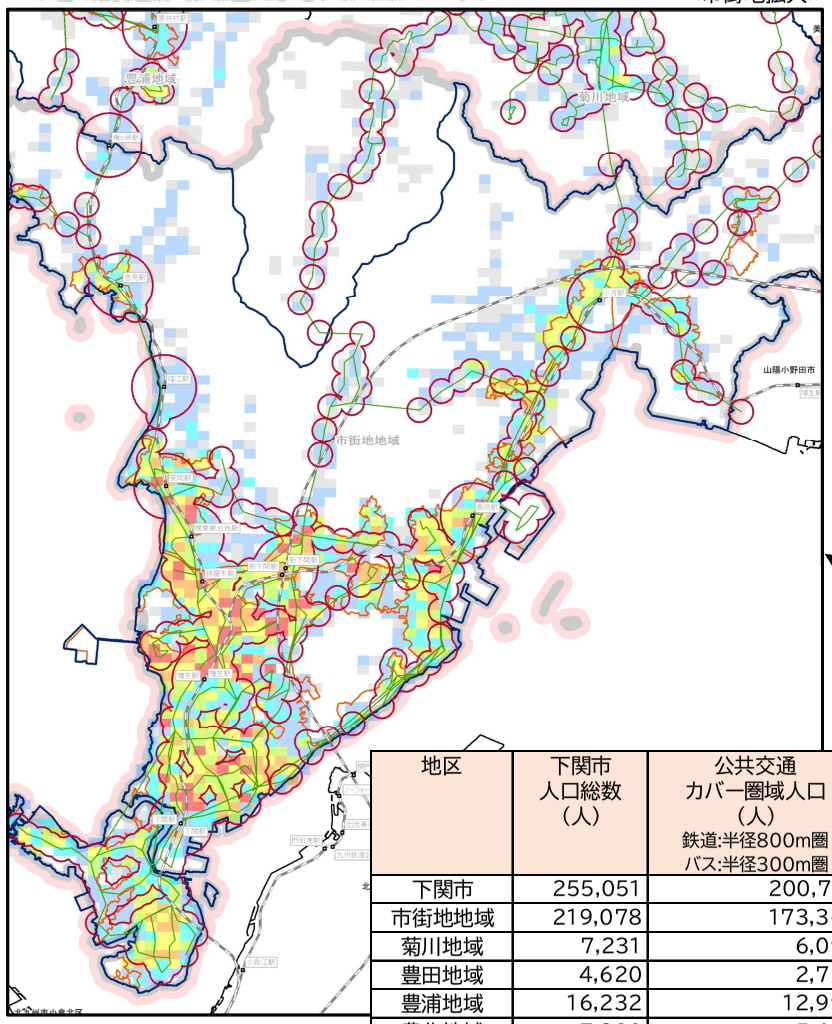


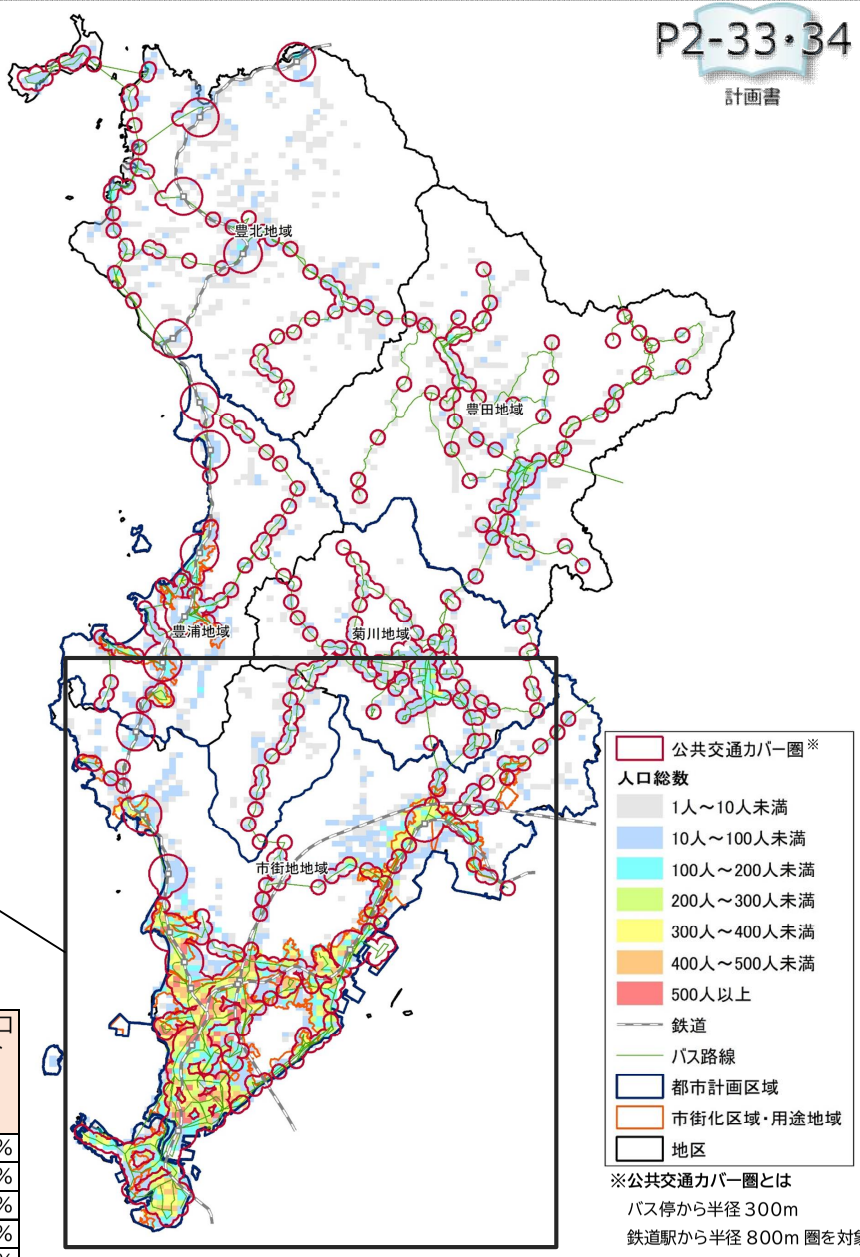
2．公共交通の現状と課題

P2-33・34
計画書

- 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＞





※公共交通カバー圏とは
バス停から半径 300m
鉄道駅から半径 800m 圏を対象

地区	下関市 人口総数 （人）	公共交通 カバー圏域人口 （人） 鉄道:半径800m圏 バス:半径300m圏	公共交通人口 カバー割合 （%）
下関市	255,051	200,712	78.7%
市街地地域	219,078	173,367	79.1%
菊川地域	7,231	6,098	84.3%
豊田地域	4,620	2,777	60.1%
豊浦地域	16,232	12,992	80.0%
豊北地域	7,890	5,478	69.4%

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）

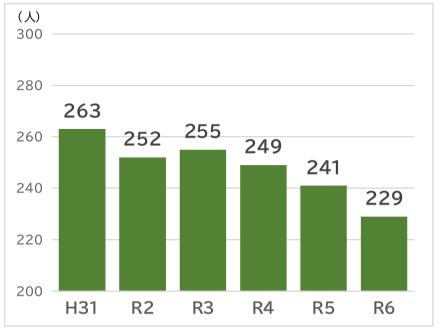
2．公共交通の現状と課題

●運転手不足・高齢化

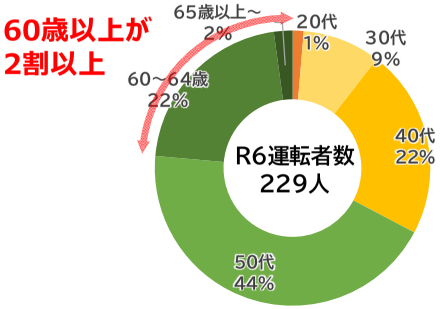
P2-25・27 計画書

■サンデン交通（株）

<運転手数の推移>

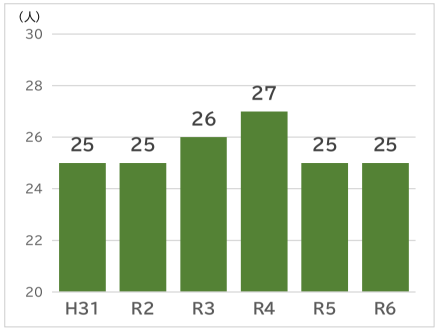


<運転手年齢構成>

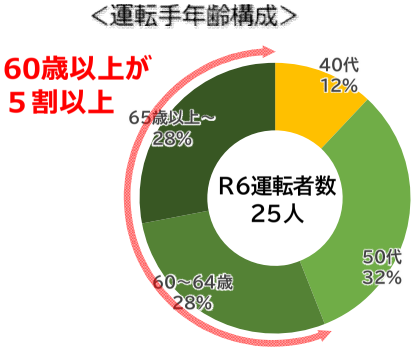


■ブルーライン交通（株）

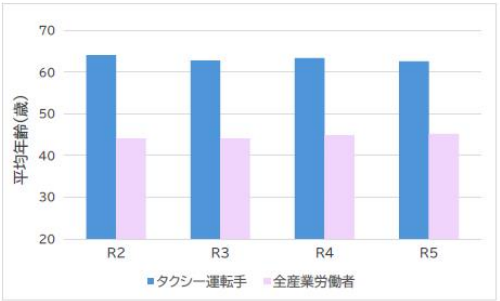
<運転手数の推移>



<運転手年齢構成>



■山口県におけるタクシー運転手・全産業労働者の平均年齢



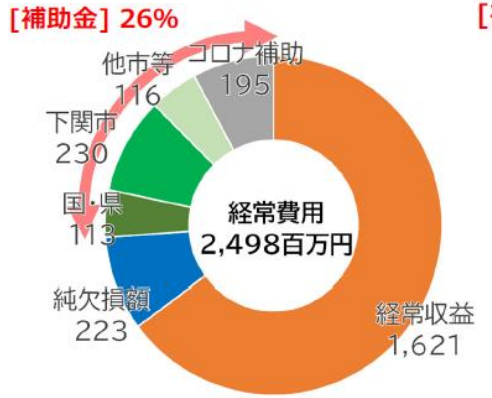
資料：一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会HP

●バス事業者の厳しい経営状況

P2-23・24 計画書

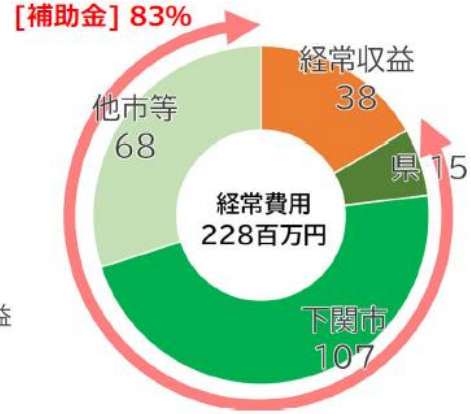
<経常費用・補助金内訳（令和５年度）>

■サンデン交通（株）



資料：下関市

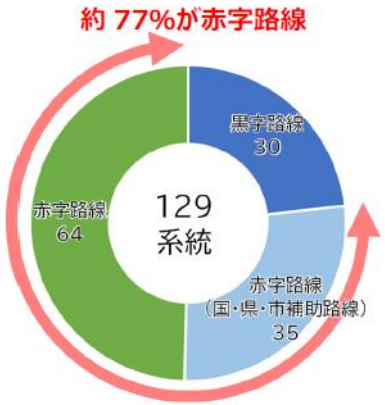
■ブルーライン交通（株）



資料：下関市

<路線別補助構成（令和５年度）>

■サンデン交通（株）



資料：下関市

1．計画の目標と基本方針の検討

P3-3･4
計画書

・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

負のスパイラル

- 利用者の減少 収益の低下
  - ○自動車利用への依存傾向
  - ○公共交通利用の減少
- サービスレベルの低下 新たな投資が困難
  - ○高齢化に伴う免許返納者の増加
  - ○厳しい経営状況
  - ○運転手不足（運転手の高齢化、ドライバーの労働時間制限）
- 低利用路線の廃止・減便

市民の移動機会の減少（暮らしやすい地域の消失）

主要路線のサービス水準の維持・向上
交通不便地域の実情に応じた移動手段の確保
公共交通の利用率の向上

○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

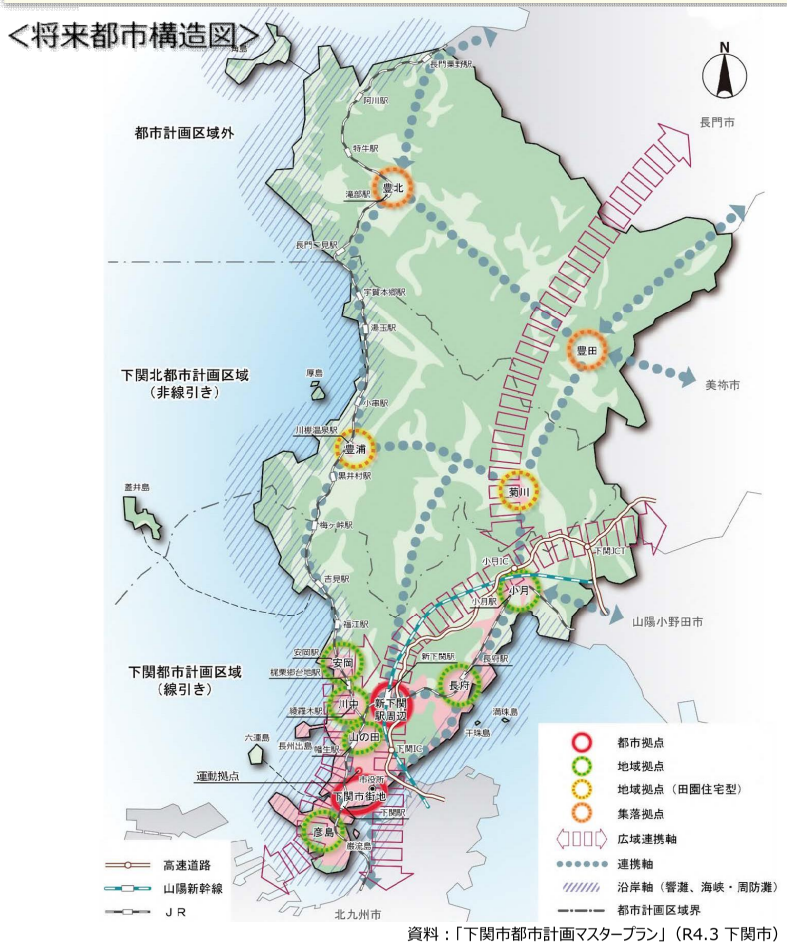
2．基本方針の考え方

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

P3-5・6 計画書

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。



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

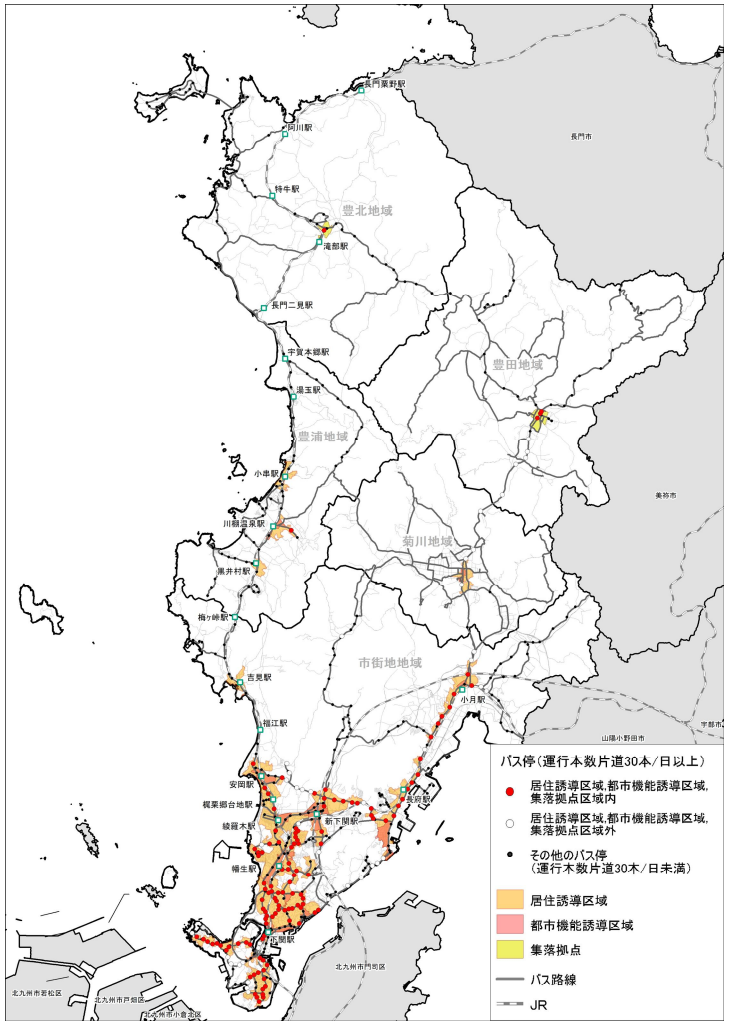
2．基本方針の考え方

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

P3-12・13
計画書

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

＜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＞



●居住誘導区域
　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

●都市機能誘導区域
　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

●集落拠点
　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

居住誘導区域等における公共交通の利便性を高めることを目的に…

・立地適正化計画等の考え方を「地域公共交通計画」に反映

2．基本方針の考え方

P3-15
計画書

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	●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。

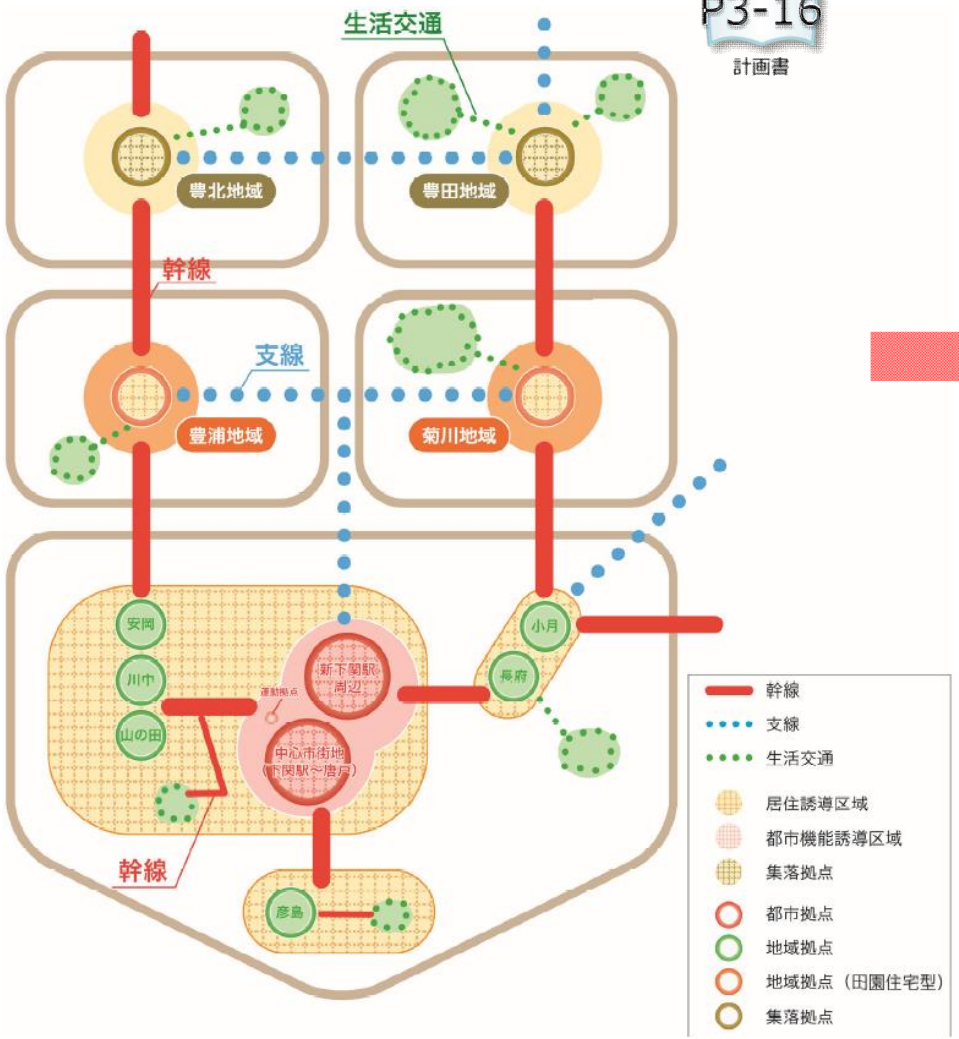
2．基本方針の考え方

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

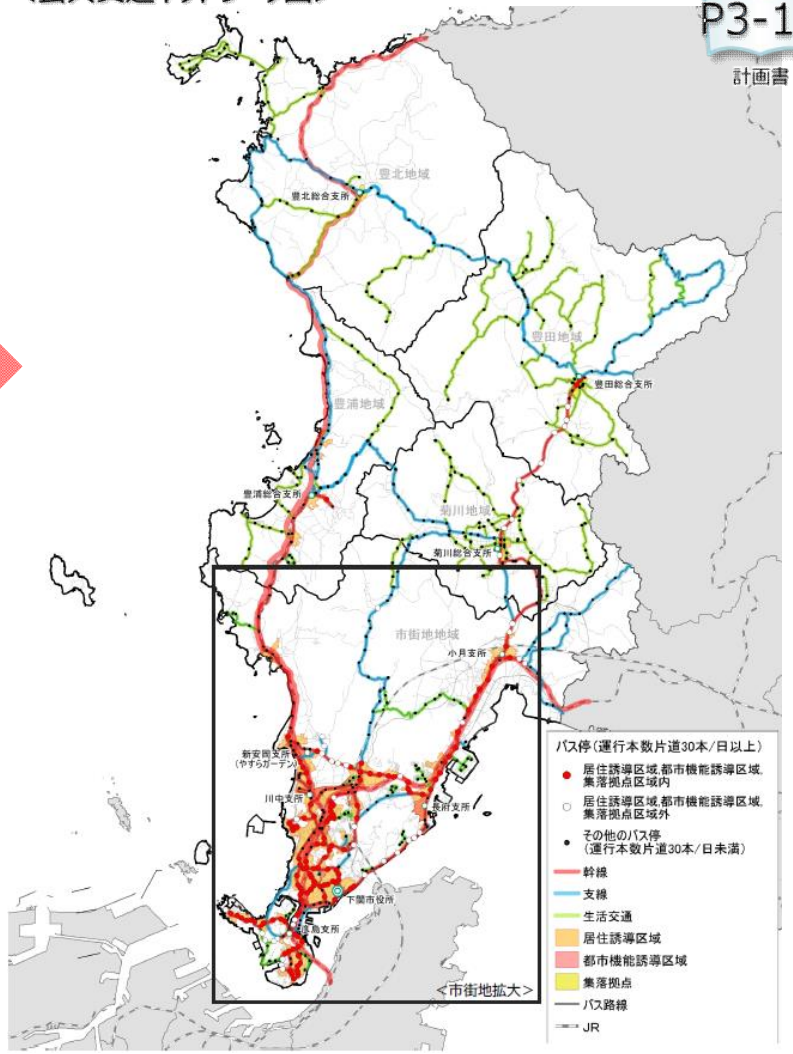
<公共交通ネットワークの分類イメージ>

P3-16
計画書



<公共交通ネットワーク図>

P3-18
計画書



2．基本方針の考え方

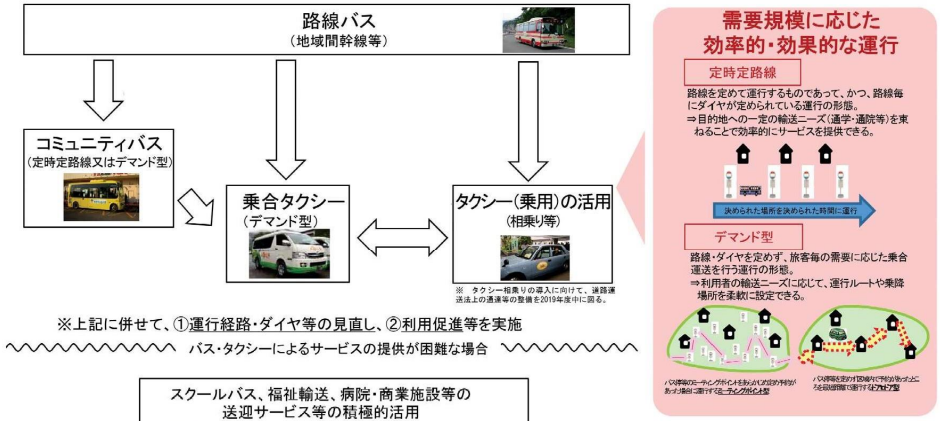
Ⅱ．地域公共交通のリ・デザインによる公共交通サービスのアップデート

① 既存の地域公共交通のアップデート

P3-22 計画書

・地域の実情に合わせた交通手段の見直し

<地域の実情に合わせた交通手段の見直しイメージ>



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）

② 新技術・新制度・デジタル技術の活用

P3-23 計画書

・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

<ライドシェアのしくみ>

資料：国土交通省「交通空白」解消本部Ｘを参考に作成

<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

P3-24
計画書

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】	・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】	・路線を維持・確保 ・既存路線網の再編を促進 ・自動運転等新たな技術や移動手段の導入を検討
【生活バス】	・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等を柔軟に検討 ・地域内の移動サービスを維持
【タクシー】	・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】	・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

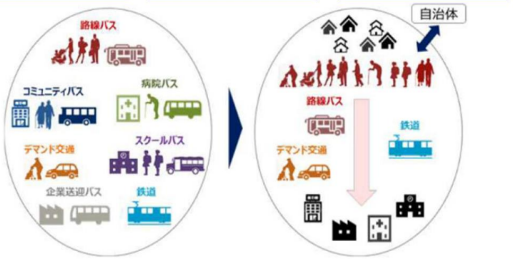
P3-25 計画書

・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

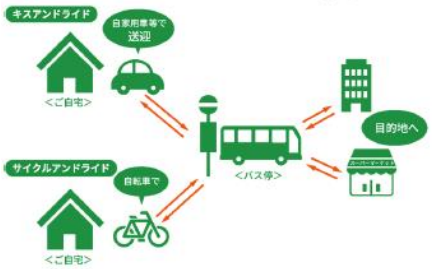
医療×交通　介護×交通　エネルギー×交通　教育×交通

②　市民意識の醸成

P3-26 計画書

・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

資料：サンデン交通株式会社

■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)

3．地域別の方向性

1）市街地地域

（都市拠点）

●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施策を推進

●アプリ等デジタル技術の活用やライドシェア等、新たな移動手段の検討

●観光客を含む様々な利用者ニーズへの対応

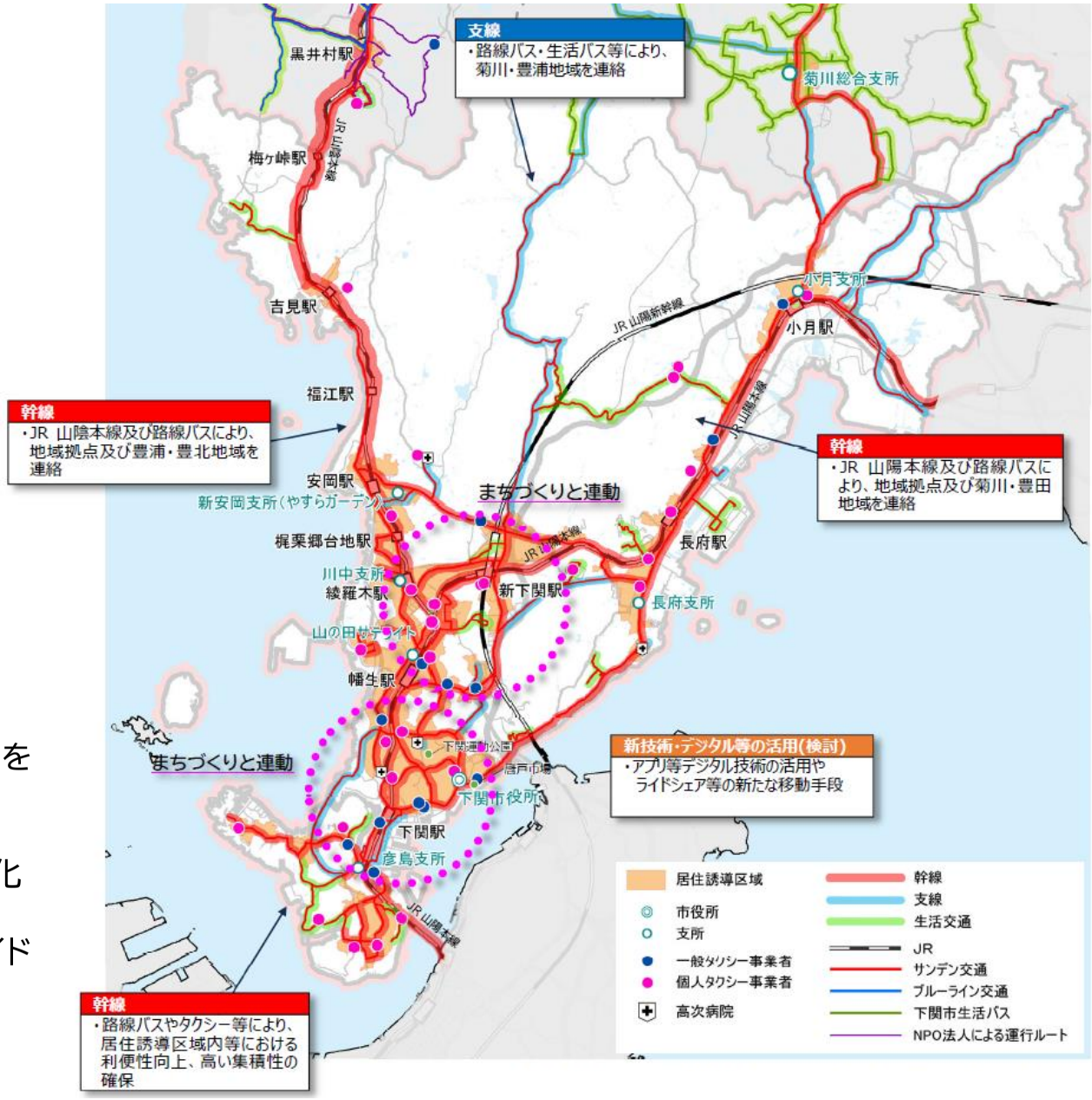
（地域拠点）

●都市拠点へアクセスし、都市機能を支える

●各地域の拠点までのアクセスを強化

●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

●各地域拠点までの集積性を高める



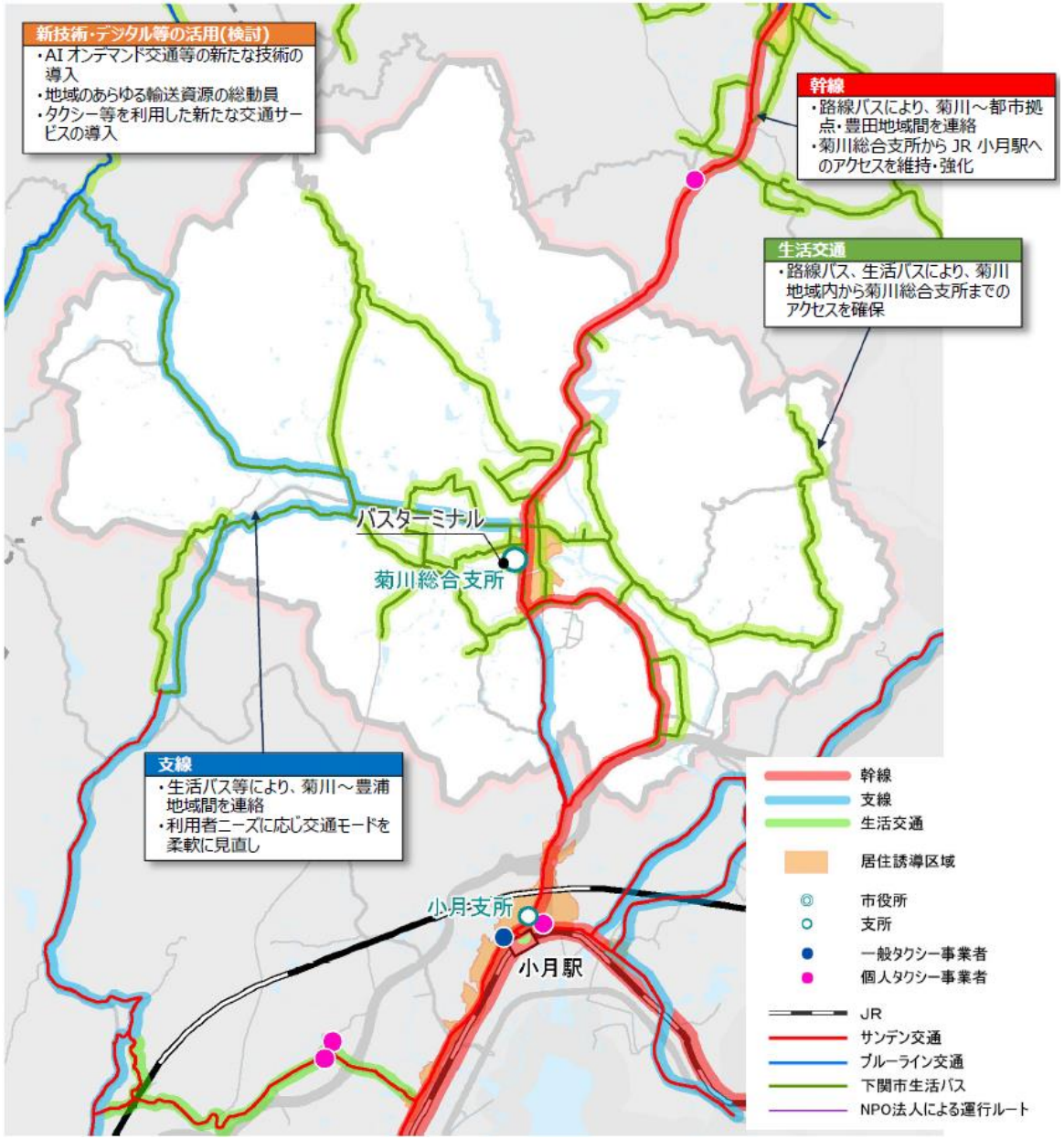
3. 地域別の方向性

2）菊川地域

●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て維持・確保

●生活バスは、利用者ニーズ等に応じ、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を検討

●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、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を検討



3．地域別の方向性

3）豊浦地域

●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

●JR川棚温泉駅は、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の推進
観光の玄関口としての機能の維持・向上

●JR小串駅以北も含め、JR山陰本線の利用促進

●地域内は、豊浦の総合支所周辺を拠点とし、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を活用し移動手段を確保
利用者ニーズ等に応じ、これらの移動手段の再編

3．地域別の方向性

4）豊田地域

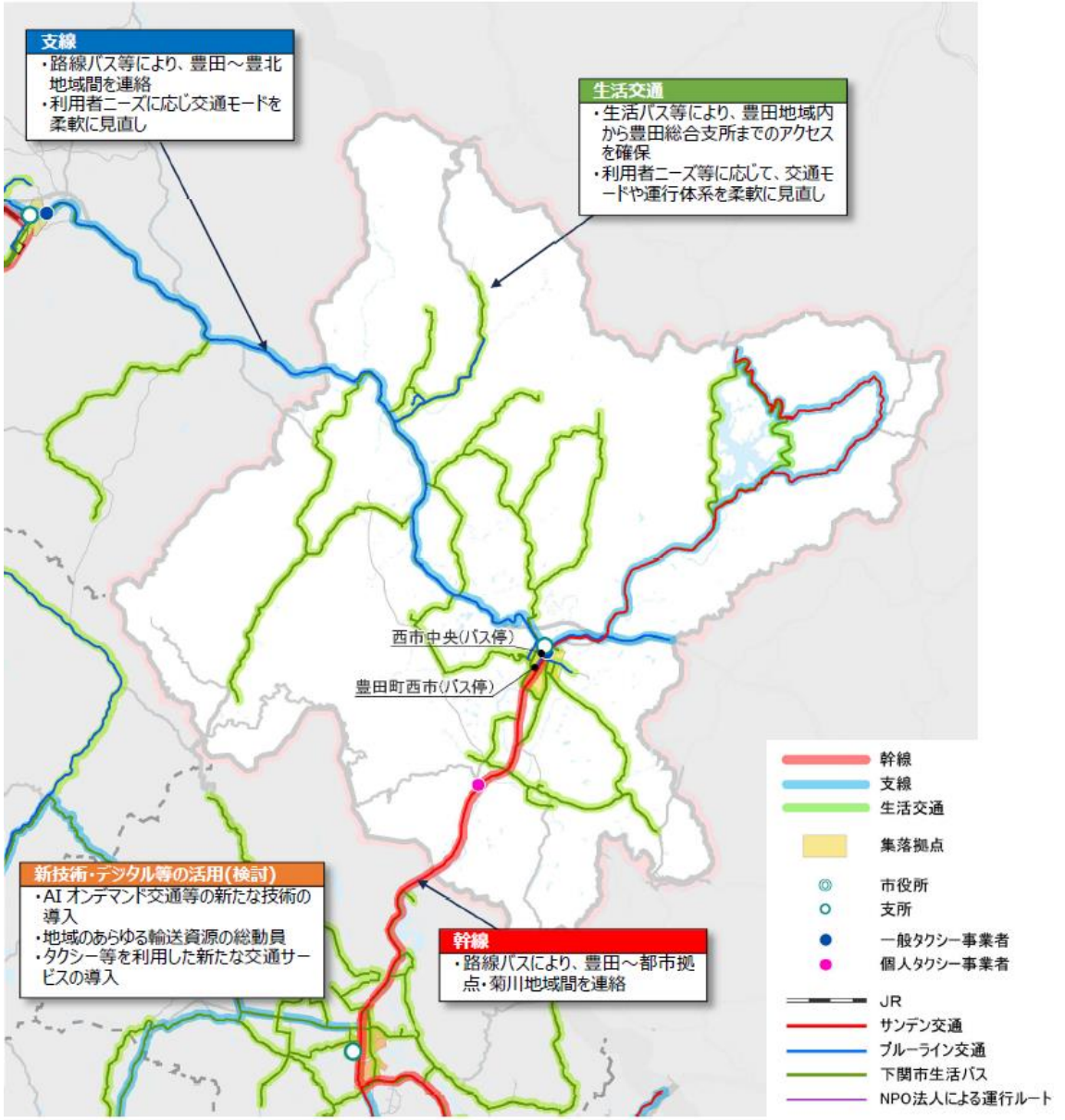
●南北を縦貫するバス路線を基軸
　豊田～都市拠点・菊川地域間は、現在の路線バスを連携軸とし、維持・確保

●豊田～豊北地域間は、現在の路線バス等により連携
利用者ニーズに応じて、交通モード等の見直し、ネットワークの維持・確保

●地域内は、豊田の総合支所周辺を拠点とし、現在の路線バス、生活バス、タクシーによる移動手段を確保

●生活バスについて、利用者ニーズ等に応じて、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を検討

●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、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を検討



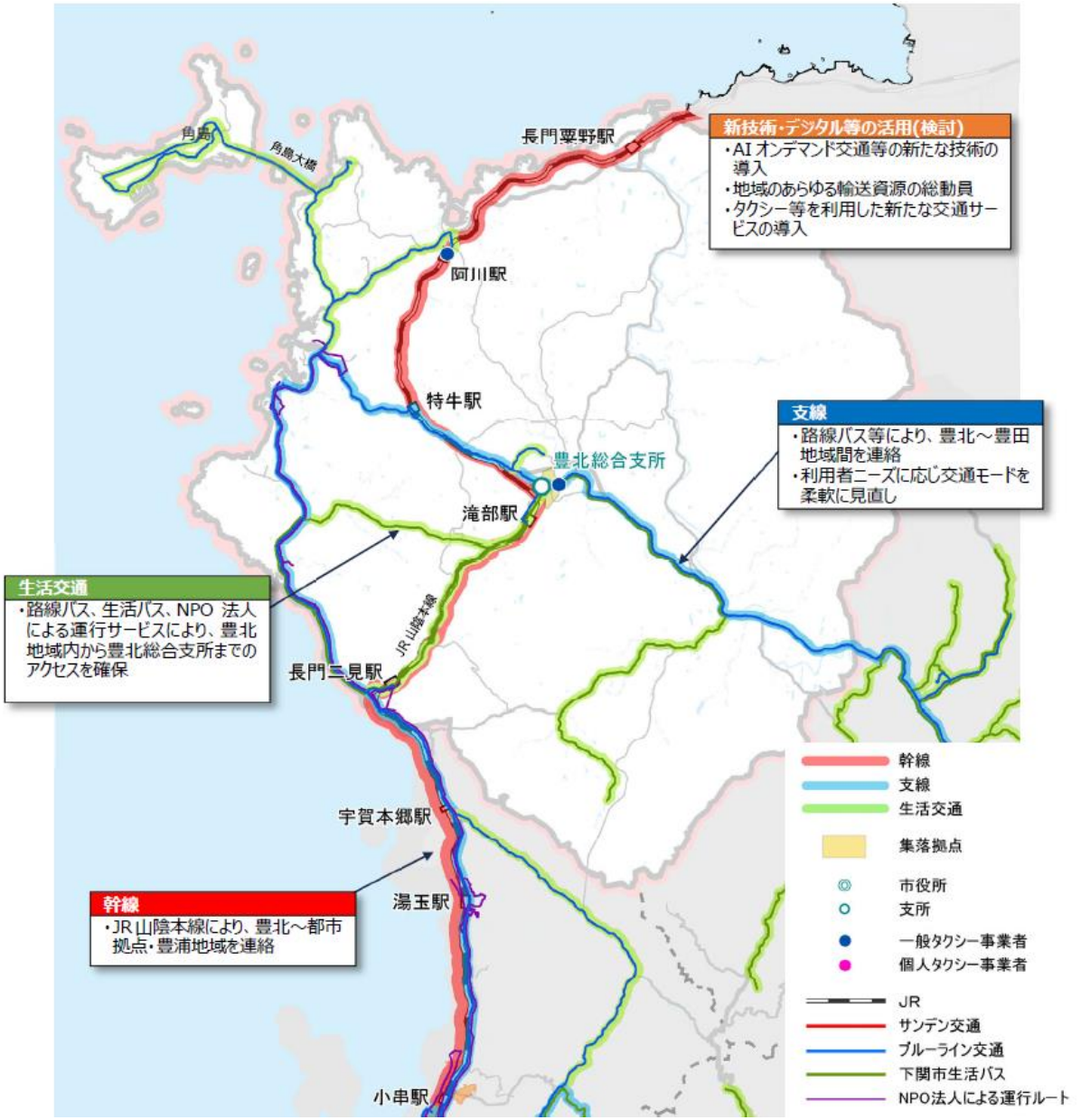
3．地域別の方向性

5）豊北地域

●地域内は、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を活用し移動手段を確保

●生活バスについて、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検討

●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を検討



第4章　目標達成に向けた施策

1．目標達成に向けた施策

P4-2
計画書(原案)

・3つの基本方針に基づき、具体的な施策に取り組む。

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
目標達成に向けた施策	**目標達成に向けた施策**	**目標達成に向けた施策**
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 2)交通結節点における利便性の強化	1)既存の地域公共交通体系のアップデート 2)地域公共交通のリ・デザイン 3)メリハリのある公共交通の運用・支援 4)バス走行環境の改善 5)利用しやすい・わかりやすい公共交通の利用環境 6)まちのにぎわい創出	1)多様な分野との連携促進 2)利用しやすい公共交通サービスの推進 3)公共交通の利用促進 4)環境負荷を低減する取組の推進 5)市民の公共交通へのニーズ把握

2．実施プログラム

P4-28
計画書

施策の方向性	施策群	取組施策	実施期間 R7~R11	実施主体
[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)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			
		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 中心市街地等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] 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体系のアップデート			
		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 運転手等担い手不足への対応	継続	交通事業者

2．実施プログラム

P4-29・30
計画書

施策の方向性	施策群	取組施策	実施期間 R7~R11	実施主体
[2] 地域公共交通のリ・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の利用環境			
		① ノンステップバスの導入促進	継続	交通事業者
		② 情報提供による利便性の向上	継続	交通事業者 下関市
		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 観光しやすい移動手段の確保	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	検討・実施	交通事業者 下関市
		② 交通安全教育等の実施	継続	地域団体 交通管理者 下関市
		③ 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
	4)環境負荷を低減する取組の推進			
		① 環境配慮型車両・設備等の導入	検討・実施	交通事業者
	5)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

1．評価指標と目標値の設定

1）評価指標・目標値の設定

P5-2 計画書

・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 市民の鉄道利用率	9.4% 8.5%	10.2% 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

P5-4 計画書

・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

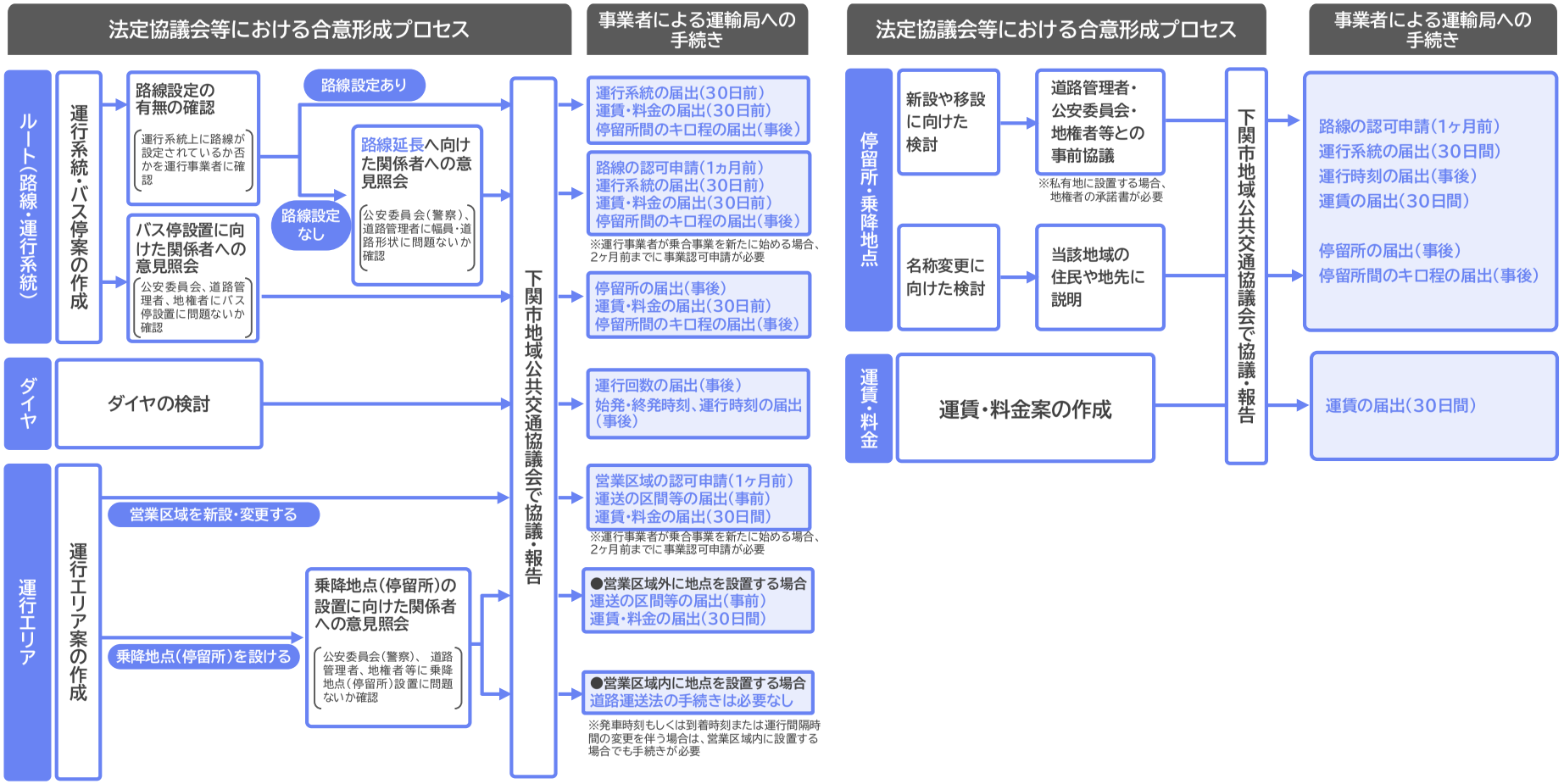
★評価指標と重複する指標

2．推進体制

P5-8
計画書

・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

２．地元意見交換会の開催状況及び主なご意見

地元意見交換会の開催状況及び主なご意見

■地元意見交換会（開催状況）

⇒11地区自治連合会を対象に10箇所で開催。参加者総数109名

2025（令和7）年	地区	会場	参加者
4月7日（月）	東部・中央部	ｶﾗﾄﾋﾟｱ5階会議室E	10名
4月8日（火）	豊田	豊田総合支所　第3会議室	7名
4月9日（水）	菊川	菊川総合支所　会議室2・3	42名
4月15日（火）	北部	北部公民館第2研修室	5名
4月18日（金）	山陽	市役所本庁舎西棟5階大会議室	5名
4月22日（火）	彦島	彦島公民館　5階研修室	6名
	豊浦	豊浦総合支所	5名
4月23日（水）	山陰	勝山公民館　第1研修室	9名
4月24日（木）	豊北	豊北総合支所　2階会議室	15名
5月7日（水）	西部	西部公民館　第2研修室	8名

地元意見交換会の開催状況及び主なご意見

■地元意見交換会(主なご意見)

地区	主なご意見
東部・中央部	・まちづくりと連動した計画策定の重要性について理解した。 ・計画に基づく具体施策(自動運転等)を実施する際は、交通事業者任せでなく、市が積極的に主導して欲しい。 ・公共交通の運賃を安くし、高齢者の外出を支援して欲しい。
豊田	・タクシーが、夜20時ごろまでしか利用できないため、飲食店へ出かけられない。 ・生活バスは、前日までの予約がいるため、簡単に利用できるようにして欲しい。
菊川	・県立高校の再編や中学校と小学校の統合が進められており、通学が困難となっている。教育の問題についても考えてほしい。
北部	・R6.3月に武久にJRを跨いだ橋が開通した。橋を利用した路線の見直しはできないか。 ・山陰線が40分に1本しかないので、利便性を良くしてほしい。 ・JR幡生駅は、急な階段しかなく高齢者が利用しづらい。新市立病院との関係もあることから、急いで改善していただきたい。
山陽	・地域に高齢者が多いため、今後、車で移動できない人が毎年増えてくる。地域の移動手段の方向性を考えて欲しい。 ・地域で買い物をしたりできる循環ルートが出来れば良いと思う。
彦島	・道路が狭いので、大きなバスが狭い道に入ってきて困る。小型を新たに増やすのでなく、車両のサイズを検討してほしい。 ・移動する際に、乗り換えが必要な状況がある。料金も上がるし、便も少ないため、循環方式等、検討してほしい。
豊浦	・団地内をサンデン交通が運行しているが、朝夕しか便がないため、高齢者の中には買い物難民が出始めている。 ・地域外の方からは駅前のバス停が分かりにくいとのこと。JR川棚温泉駅の構内にバス停を移動できないか。
山陰	・路線の廃止について、乗車人数が少なく、赤字等の実情は分かるが、利用者に一言の相談も無く事後報告であった。 ・人口減少、高齢化、人件費高騰といったなか、運転手も高齢化し乗客が減っていくのは分かっている。住民として何かできることはないのか。 ・施策について、検討とあわせ、トライ&エラーでやって、やりながら修正し広げていってほしい。
豊北	・夕方18時以降になると、タクシーを呼んでもこない。 ・粟野地区に住んでいるが、現在、路線バスも生活バスも通っていない。 ・JRについて、滝部駅、阿川駅は高架橋になっているが、老朽化が進んでいる。利用者も高齢化が進み、高架橋を渡ることが難しくなってきている。
西部	・山間部の住民が駅やバス通りまで出るのは大変なので、公共交通は現状維持ではなく、なんらかの策を練ってほしい。 ・下関市全体を考えると、バスを小型化にするとか、循環バスくらいはないと困る。

３．パブリックコメントの概要及び主なご意見

■ パブリックコメントの概要及び主なご意見

■パブリックコメント（実施概要）

●実施期間
令和7年4月7日（月）～5月7日（水）

●実施場所
市役所本庁、各総合支所、本庁管内12支所、中央図書館、しものせき市民活動センター、
下関市民センター、市HP

■パブリックコメント（実施結果）

●意見の提出状況
意見書提出者：16名
意見数　　：44件

●主なご意見と市の考え方
・高齢化に伴う移動手段の確保に関する内容
・バスの路線や運賃、利便性向上に関する内容
・駅、鉄道の利便性向上に関する内容

⇒ご意見を踏まえ、計画の一部を修正するとともに、利便増進に関する内容については
今後策定を予定しております「下関市地域公共交通利便増進実施計画」において検討してまいります。

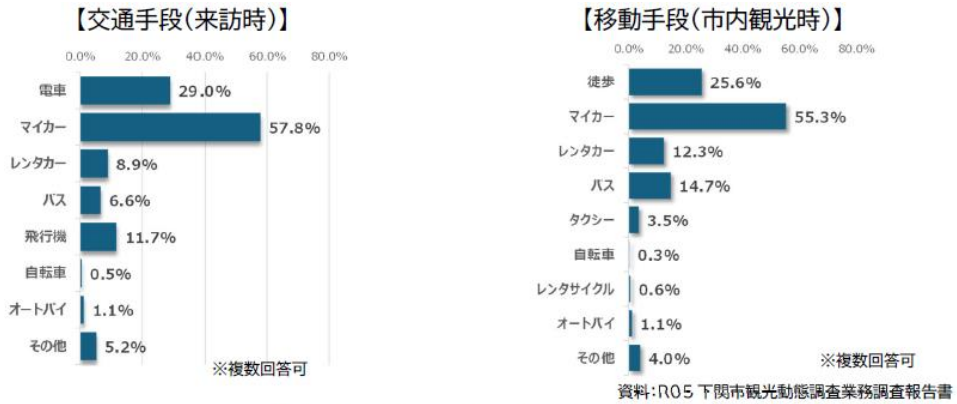
４．原案からの主な変更点

原案からの主な変更点

●観光客の現状及び課題、施策の整理

P2-6 計画書

■下関市までの来訪手段及び市内の移動手段の資料を追加



資料:R05 下関市観光動態調査業務調査報告書

図 2.9 下関市を訪れる観光客の属性

■公共交通の現状と課題、施策の追加

■公共交通の現状と課題

P2-49 計画書

○自動車利用の観光客への対応
→公共交通機関の利用促進等

■施策の追加

P4-23 計画書

施策 1) 多様な分野との連携促進

④ 観光しやすい移動手段の確保

・国内外の観光客が公共交通機関を利用して観光地を訪れることができるよう、移動しやすい2次交通の検討を行います。
・観光需要に応じた、観光列車や観光バスの運行を促します。

●タクシー運転手の平均年齢を記載

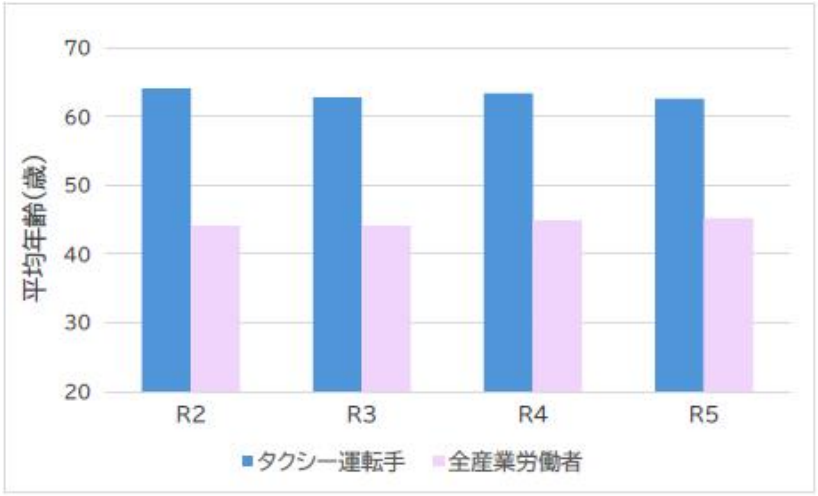
P2-27 計画書

パブリックコメントにて

■タクシー事業者の運転手の年齢についても資料を追加して下さい。

（参考）
サンデン交通、ブルーライン交通の運転手年齢構成資料は2-25ページに記載）

⇒山口県におけるタクシー運転手 ・全産業労働者の平均年齢資料を追加



資料：一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会HP

原案からの主な変更点

●下関市土地管理構想（豊田・豊北地域）　P3-9～12 計画書

■下関市土地管理構想（豊田・豊北地域）の記載を追加

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

○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。

○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。

○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。

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。

●幡生駅のバリアフリー化　P3-29・4-6 計画書

パブリックコメントにて

■「新市立病院の統合移転が計画されているJR幡生駅周辺」について言及されていますが、病院を利用する高齢者・障がい者のためのバリアフリー化が全く進んでいないように思います。幡生駅のバリアフリー化になぜ言及されないのでしょうか。

⇒地域別の方向性（市街地地域）及び 施策への追記

④ 駅を中心としたまちづくりによる公共交通の再編

・主要な鉄道駅等、まちづくりの中心となる交通施設へのアクセス向上について検討します。駅等を中心とするバス路線の見直しや、人のにぎわいを支える利用しやすい公共交通環境を検討します。

▼JR 幡生駅を中心とした公共交通の再編

・新下関市立病院の建設候補地となっている幡生操車場跡地を中心に、新たな乗換拠点となる JR 幡生駅周辺について、バリアフリー化を検討します。

・新下関市立病院や JR 幡生駅周辺へのアクセスを可能とする系統の見直しを検討するとともに、従来の市民病院等に関連する系統の見直しを行い、まちづくりと連携した公共交通サービスの再編を進めます。

資料：下関市「新下関市立病院に関する基本構想」(R6 年 6 月)より作成

図 4.2 新下関市立病院建設候補地

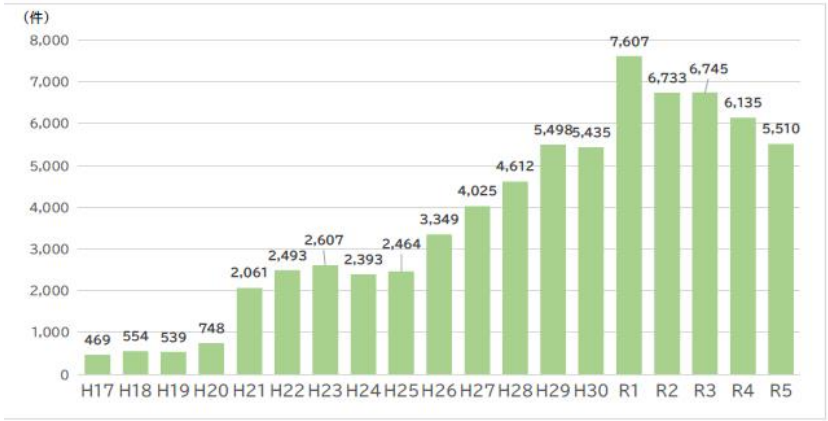
原案からの主な変更点

●免許返納者への施策の追加

P4-25 計画書

■現状と課題（2-49ページ）

○高齢化に伴う免許返納者の増加
→公共交通の利便性向上、利用促進



資料：警視庁 Web サイト／運転免許統計（H17～R5）

図 2.13 山口県内の高齢者免許証返納件数の推移

■施策の追加

■免許返納者への利用促進策の検討
・運転免許を返納した方を対象に、公共交通機関の利用促進を図る施策について検討します。

●用語解説の追加

巻末 計画書

パブリックコメントにて

■「共創」という単語が16ヶ所登場しますが、そもそも共創とは何なのでしょうか。

⇒用語解説の追加
わかりにくい単語について、巻末に解説を追加

用語解説

あ行

AI
人間が持つ、認識や推論などの能力をコンピューターでも可能にするための技術の総称。人工知能のこと。

AIオンデマンド交通
AI を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム。

NPO
Nonprofit Organization の略称。非営利での社会貢献活動や慈善活動を行う市民団体のこと。

エリア一括協定運行
自治体と交通事業者が協定を締結し、一定のエリアについて一括して運行する事業の方式。

温室効果ガス
地球の温暖化を引き起こす大気中の気体で、二酸化炭素（CO2）、メタン（CH4）、一酸化二窒素（N2O）、フロンガスなどが該当する。