

防
府
市

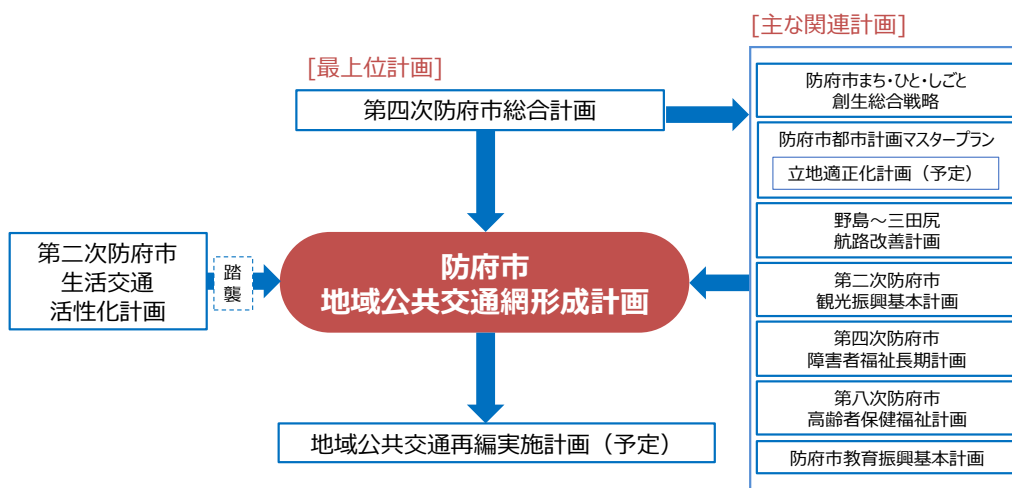
地域公共交通網形成計画
概要版

1. 地域公共交通網形成計画とは

地域公共交通網形成計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画であり、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。

本市では、市民、交通事業者、行政等が様々な視点から創意工夫を凝らし、便利で利用しやすく、将来にわたり持続可能な公共交通網の実現を図ることを目的として、「防府市地域公共交通網形成計画」を策定します。

2. 計画の位置づけ



3. 計画の区域

本計画は、防府市全域を対象とします。

4. 計画の期間

本計画の計画期間は、平成 30 年度から平成 35 年度までの 6 年間とします。

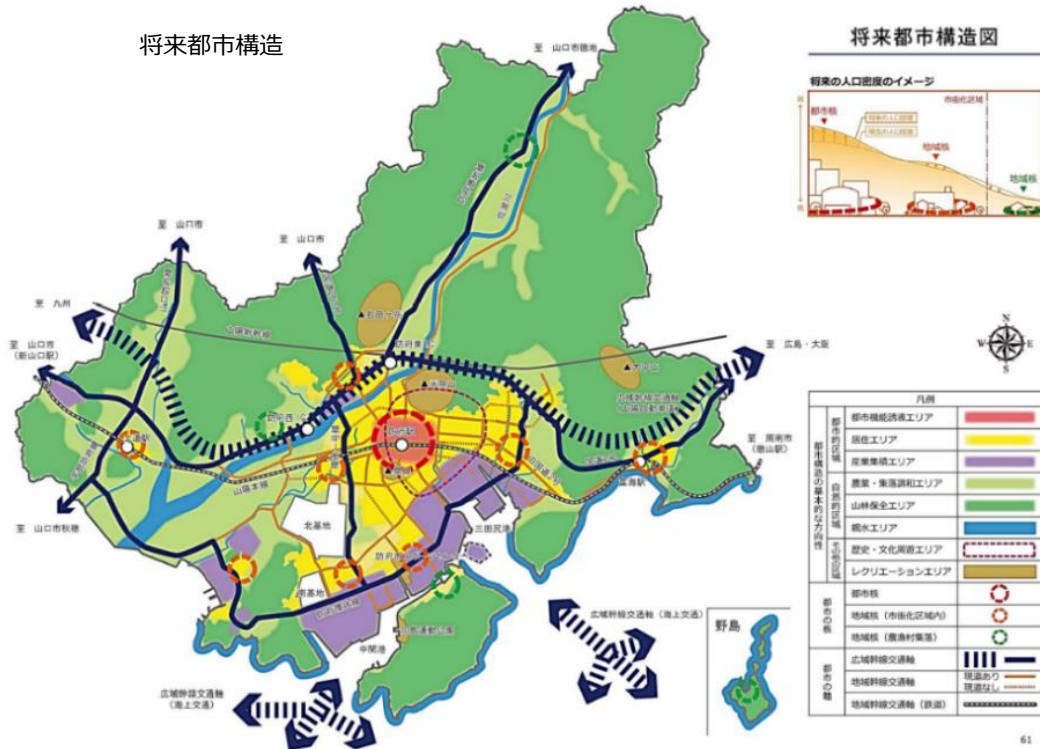
5. 公共交通の現状と課題

ネットワーク形成に関する課題

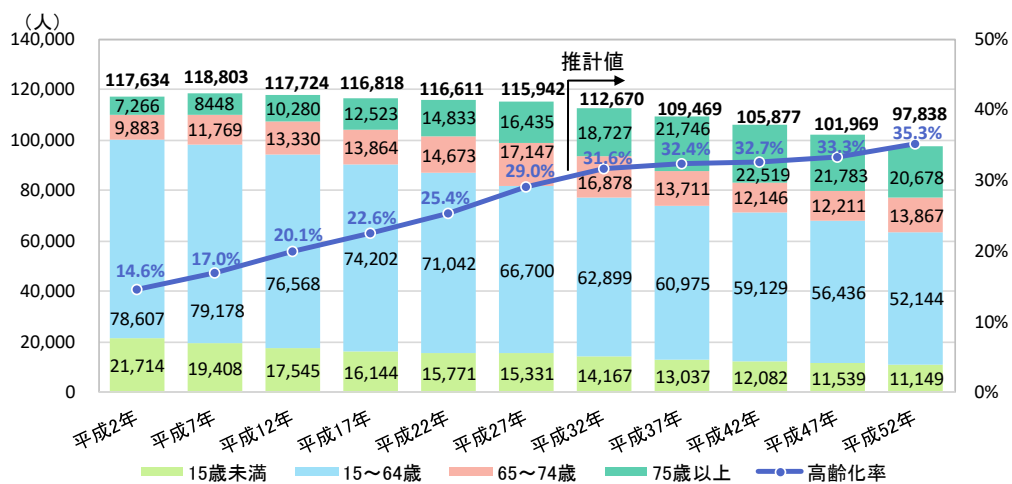
● 持続可能な公共交通ネットワークの形成

・人口減少・高齢化など、本市を取り巻く環境が変化している中で、持続可能な都市構造の形成が求められています。

▼「防府市の都市計画に関する基本的な方針－防府市都市計画マスタープラン－」（※平成30年改訂予定）



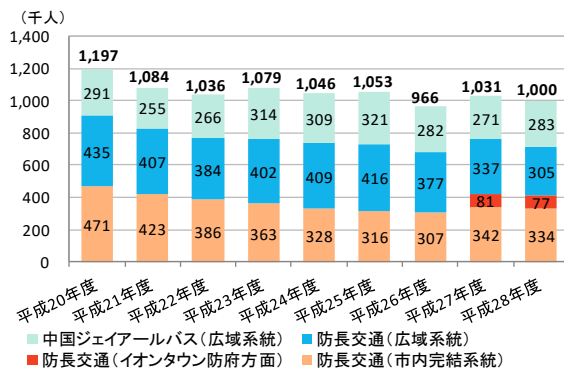
▼人口推移と将来人口推計



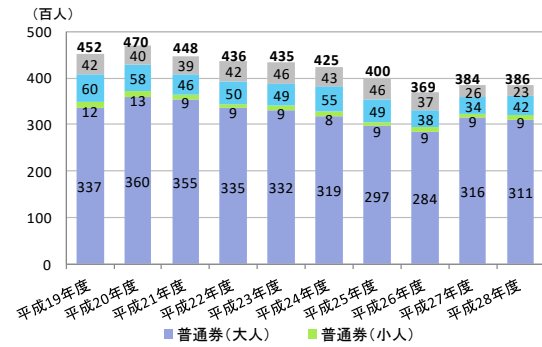
課題① 都市核と地域核を有機的に結ぶなど、コンパクトなまちづくりに資する公共交通ネットワークを形成する必要があります。

・モータリゼーションの進展等によって公共交通の利用者が減少しており、公共交通サービスを維持するための市の財政負担が年々増加しています。

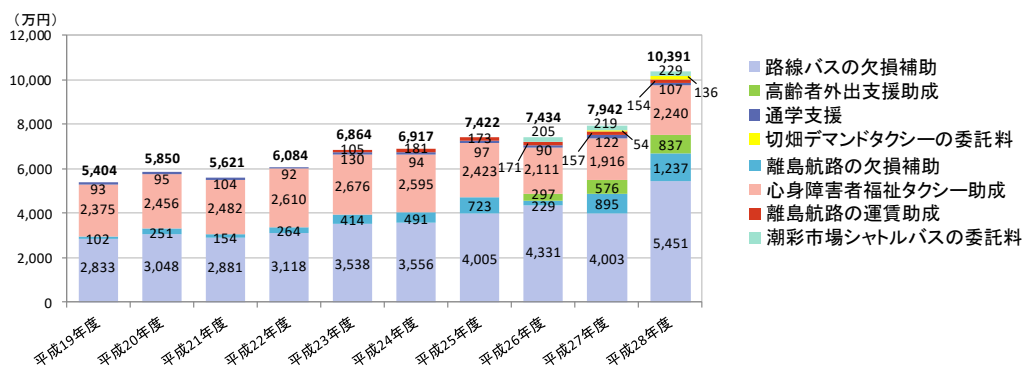
▼路線バスの乗車人員



▼野島～三田尻航路の利用者数



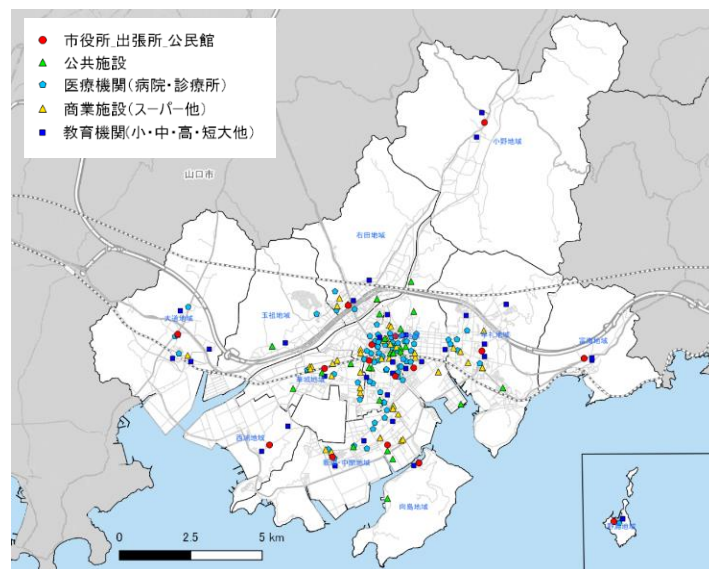
▼市の財政負担



課題② 路線の効率化や利用促進等により財政負担の増加抑制に努め、持続可能な公共交通ネットワークとしていく必要があります。

・市中央部に医療機関・商業施設等の主な移動目的地が集中しており、各地域からの利用がみられますが、市中央部における主な移動目的地を効率よく結ぶネットワークがない状況です。

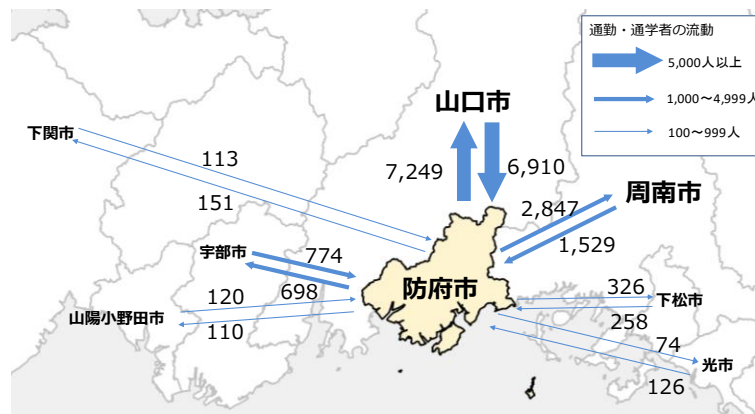
▼主な移動目的地の状況



課題③ 市中央部における医療機関・商業施設等へのアクセスの利便性向上を図る必要があります。

・本市と山口市との間の移動をはじめとして、通勤・通学等で多くの人が市域をまたいで移動しています。

▼通勤・通学流動

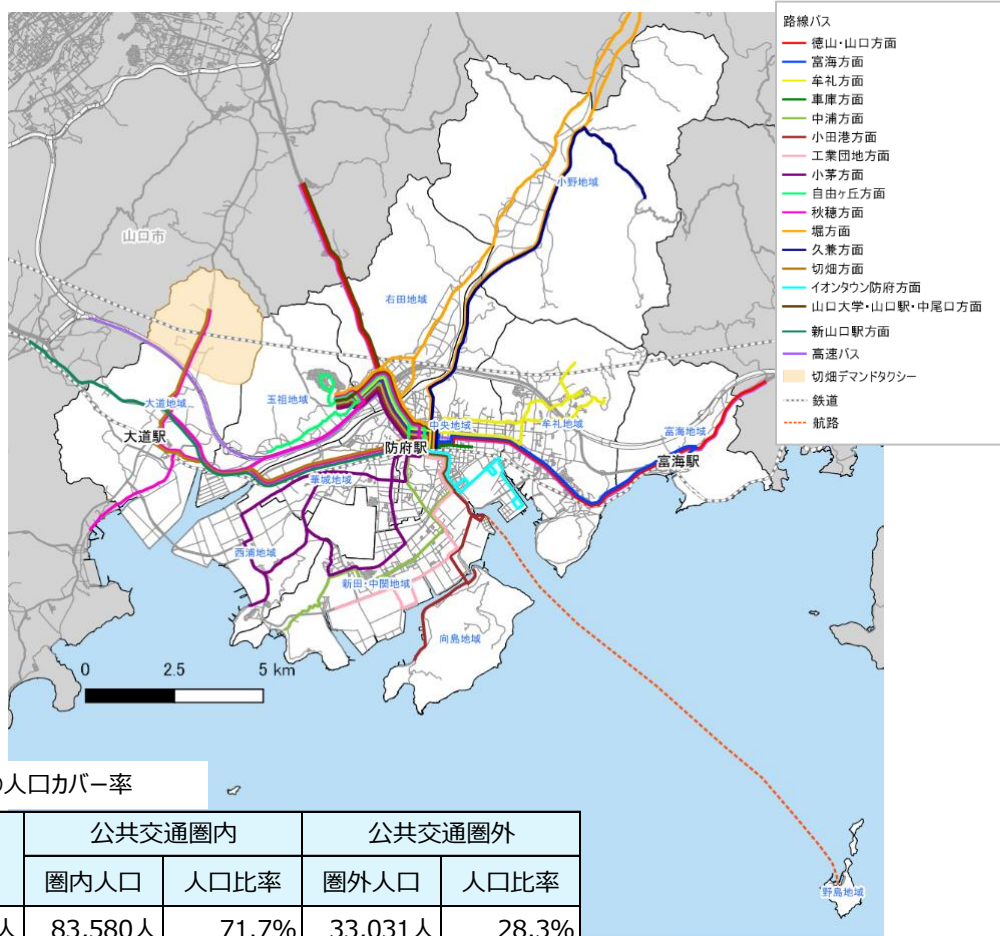


課題④ 通勤・通学などの日常的な移動や広域的な交流を支えるため、広域交通を維持することが必要です。

● 市民と来訪者の移動手段の確保

・本市の公共交通のネットワークは、防府駅を起点に様々な交通モードで構成されており、路線バス、鉄道、乗合タクシーでの人口カバー率は71.7%となっています。

▼公共交通網



▼公共交通の人口カバー率

総人口	公共交通圏内		公共交通圏外	
	圏内人口	人口比率	圏外人口	人口比率
116,611人	83,580人	71.7%	33,031人	28.3%

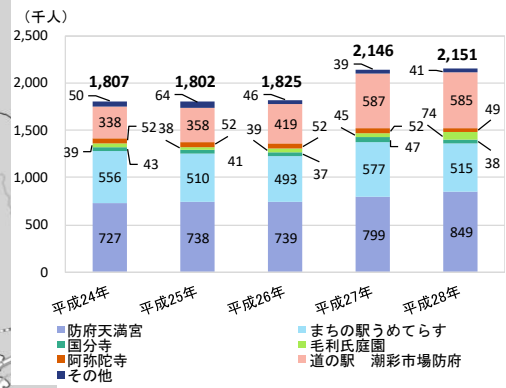
課題⑤ 公共交通サービスが行き届いていない地域において、地域の実情に応じた移動手段の確保が必要です。

・市内には観光資源が点在していますが、特に防府天満宮、道の駅潮彩市場防府、まちの駅うめてらす、国分寺、毛利氏庭園、阿弥陀寺への観光客が多い状況です。

▼観光資源分布状況



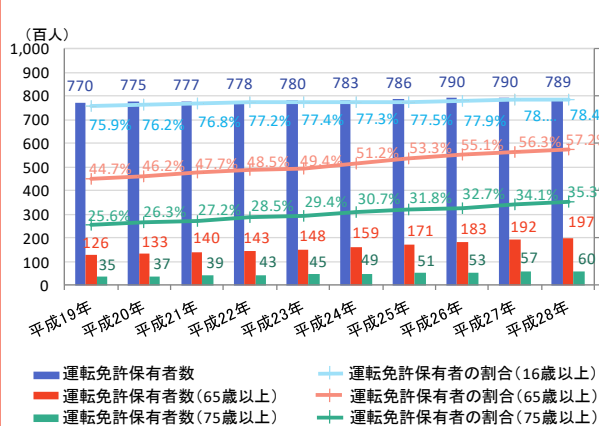
▼施設別観光客数



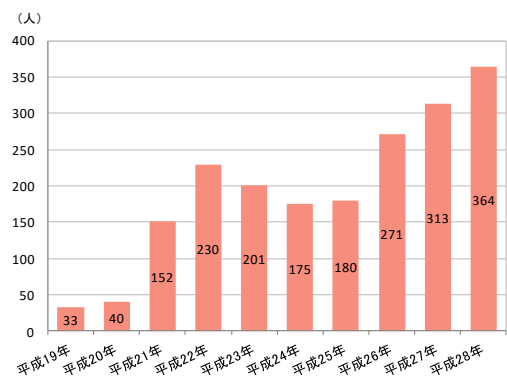
課題⑥ 観光に適したバス路線の維持・確保が必要です。

・高齢者の運転免許保有割合が増える一方、免許返納者は増加しています。

▼運転免許保有者と保有割合



▼運転免許返納者数



課題⑦ 自らの移動手段を持たない高齢者等に対する移動支援が必要です。

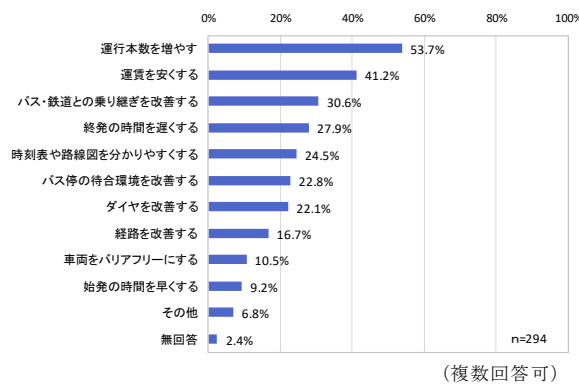
利用環境に関する課題

● 公共交通の利便性の向上

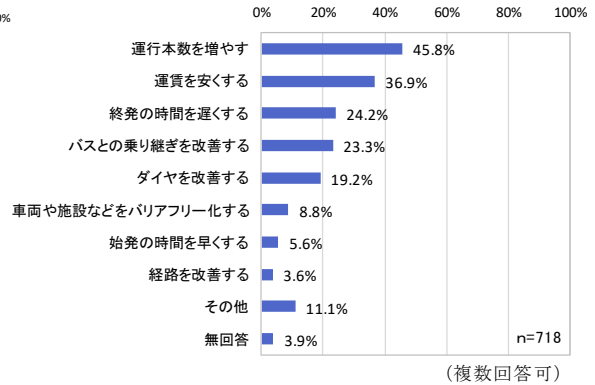
- ・路線バス同士または路線バスと他の交通モードの乗り継ぎ改善が求められています。
- ・バス停の待合環境の整備が求められています。
- ・路線や時刻表などの分かりやすさが求められています。
- ・高齢化が進行する中、車両や施設などのバリアフリー化が求められています。

市民アンケート調査結果

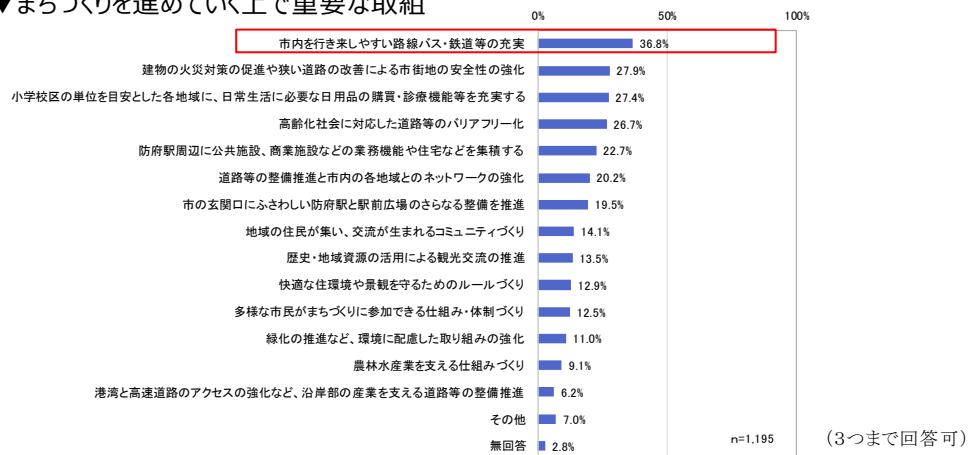
▼路線バスに対する改善ニーズ（利用者）



▼鉄道に対する改善ニーズ（利用者）



▼まちづくりを進めていく上で重要な取組



- 課題⑧ 関係事業者の連携により、より良いダイヤ編成を行うなど、乗り継ぎの利便性向上を図る必要があります。
- 課題⑨ 地域や事業者と連携して、待合環境を整備する必要があります。
- 課題⑩ 公共交通に関する分かりやすい情報提供を行う必要があります。
- 課題⑪ 車両や施設などのバリアフリー化を促進し、高齢者等が安心して利用できる環境づくりを進めていく必要があります。

連携・協働に関する課題

● 関係者の連携・協働

- 課題⑫ 市民、交通事業者、行政をはじめとする関係する主体が連携・協働し、一体となって公共交通の課題解決に取り組む必要があります。

6. 基本理念・基本方針

暮らしと交流を支える 持続可能な公共交通

基本方針1 まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの形成

誰もが安心して地域で暮らしつづけられるよう、防府市都市計画マスタープランに位置づけられる「都市核」と「地域核」を結び、持続可能な都市構造を支える公共交通ネットワークの形成を図ります。

基本方針2 日常生活を支える移動手段の確保

公共交通サービスが行き届いていない地域において、地域の実情に応じた移動手段の確保に努めます。

基本方針3 便利で安心して利用できる環境の整備

公共交通を安心して快適に利用できるよう、利用者目線に立った分かりやすい情報提供を行うとともに、利用しやすい環境づくりに努めます。

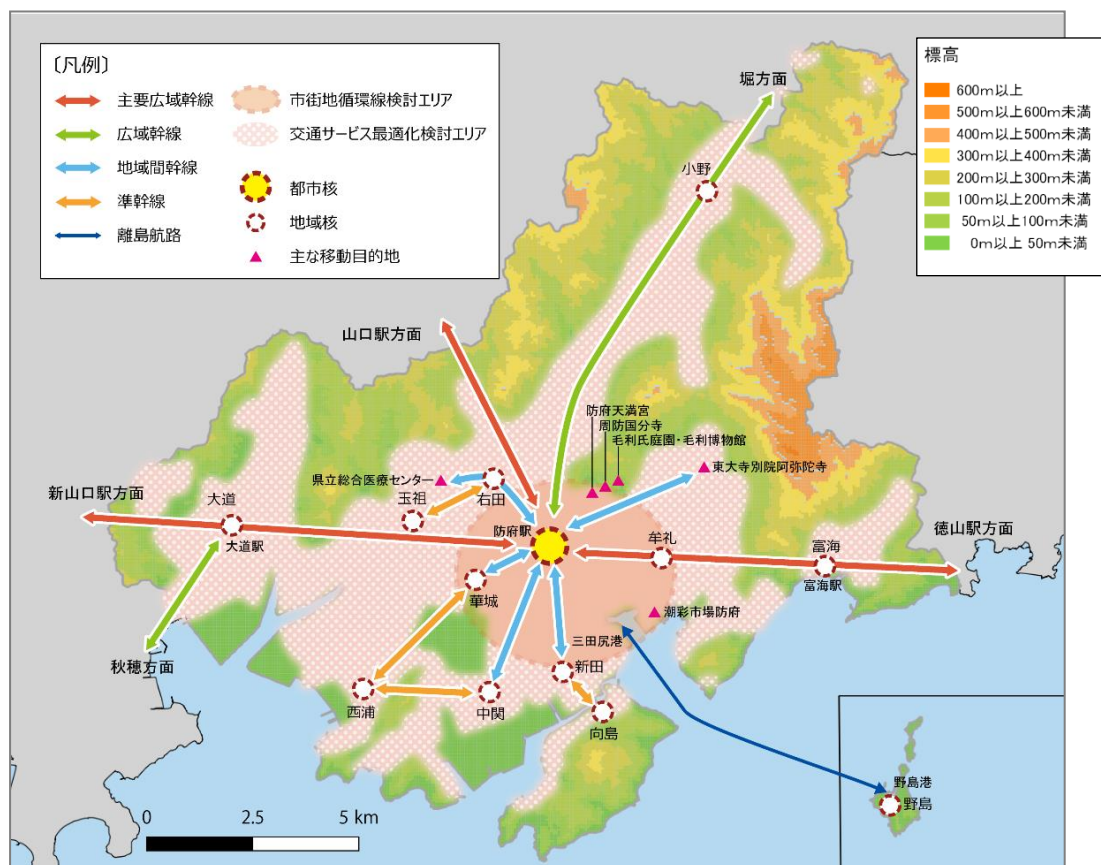
基本方針4 市民・交通事業者・行政等の連携・協働による公共交通の維持・確保

関係する主体が、公共交通の必要性や問題意識を共有し、連携・協働により公共交通の維持・確保に向けた取組を推進します。

7. 目標と事業体系

目標1 既存の骨格を活かした効率的な公共交通ネットワークの形成
事業1 バス路線の再編 事業2 市街地循環線の導入検討
目標2 公共交通サービスが行き届いていない地域への移動手段の確保
事業3 地域の実情に応じた公共交通サービスの検討 事業4 多様な移動支援による移動手段の確保
目標3 誰もが利用しやすい公共交通環境の充実
事業5 各交通モード間のダイヤの調整 事業6 車両や施設のバリアフリー化の推進 事業7 乗継拠点の整備と待合環境の向上 事業8 分かりやすい情報の提供
目標4 公共交通に関する意識の醸成
事業9 関係主体の連携による利用促進等

8. 公共交通ネットワークの方針図(本市が目指す公共交通網の姿)



※矢印はアクセスの方向性を示したものであり、実際の運行経路は路線の再編を検討する際に設定
 ※市街地循環線検討エリア、交通サービス最適化検討エリアは、図示した範囲の中で検討

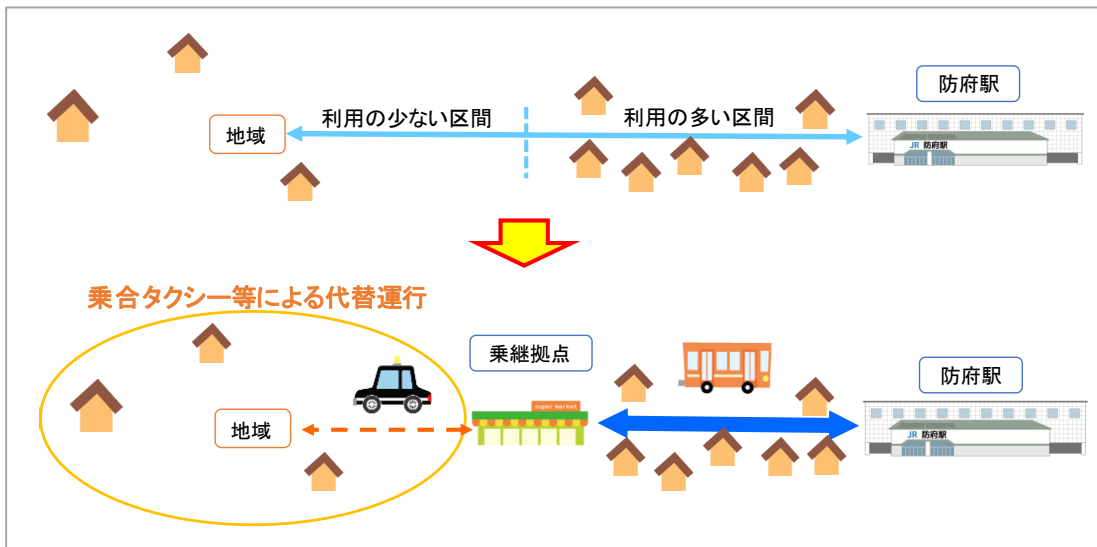
分類	位置づけ	対象交通モード
市民や来訪者の交流を支える移動手段		
主要広域幹線	市外の都市拠点と本市を結ぶ公共交通	・鉄道 ・高速バス ・路線バス
広域幹線	市外の生活拠点と本市を結ぶ公共交通	・路線バス
市内各地域の持続性を支える移動手段		
地域間幹線	都市核と地域核または主な移動目的地を結ぶ公共交通	・路線バス ・コミュニティバス
準幹線	地域核同士を結ぶ公共交通	・路線バス ・コミュニティバス ・乗合タクシー
離島航路	野島と本土を結ぶ公共交通	・離島航路
市街地の活性化に資する移動手段		
市街地循環線	市街地の周遊性を向上させる公共交通	・路線バス ・コミュニティバス ・乗合タクシー
交通サービス最適化検討エリア	バス路線の見直しや新たな交通モードの導入、運賃助成等、地域の実情に応じた移動手段の確保を検討するエリア	・路線バス ・コミュニティバス ・乗合タクシー ・タクシー

9. 事業内容

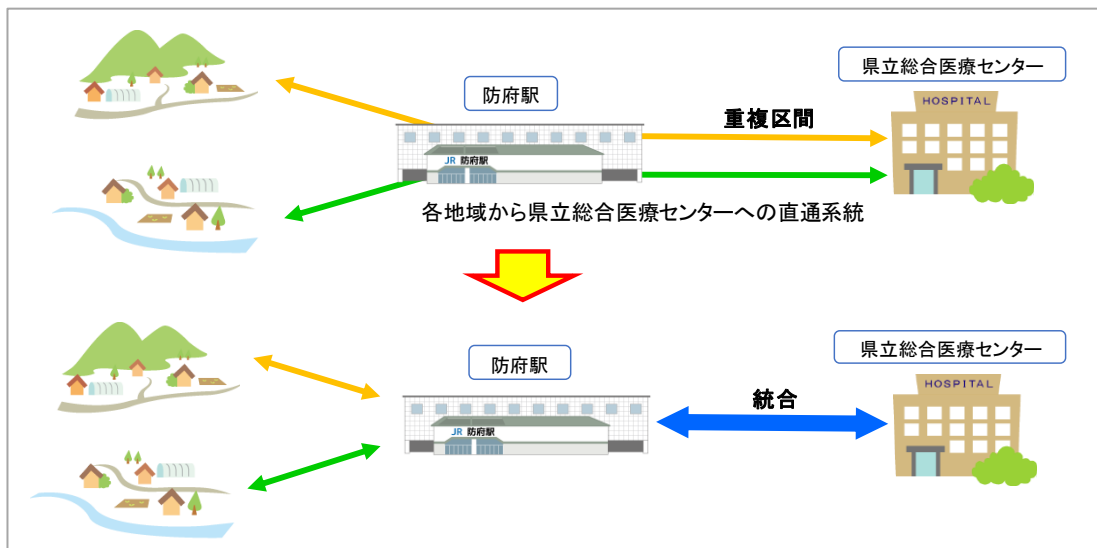
事業1 バス路線の再編

- 利用の少ない区間において、収支状況や人口分布の状況などを総合的に勘案し、地域住民と協議の上、路線のフィーダー化を検討します。
- 各地域から県立総合医療センターへの直通系統について、重複区間の解消による効率化を検討します。
- 乗継割引の導入や乗継ダイヤの調整、乗継拠点の整備等をあわせて検討し、利用者の乗り継ぎによる負担の軽減を図ります。

▼路線のフィーダー化のイメージ



▼県立総合医療センター直通系統の見直しイメージ

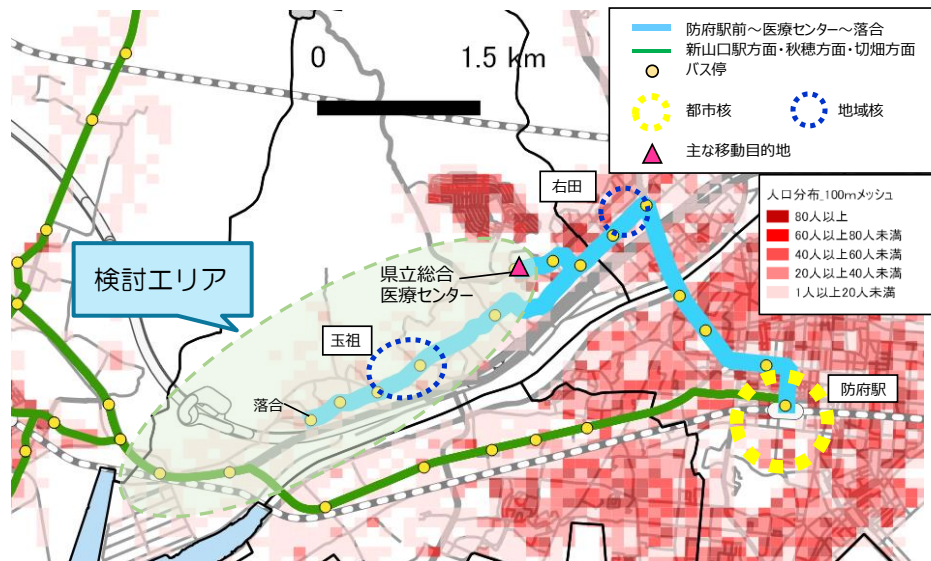


想定地域

落合線（玉祖地域）における検討方針

- 地域住民との協議により、地域特性や利用実態に応じた運行形態の見直しを検討します。

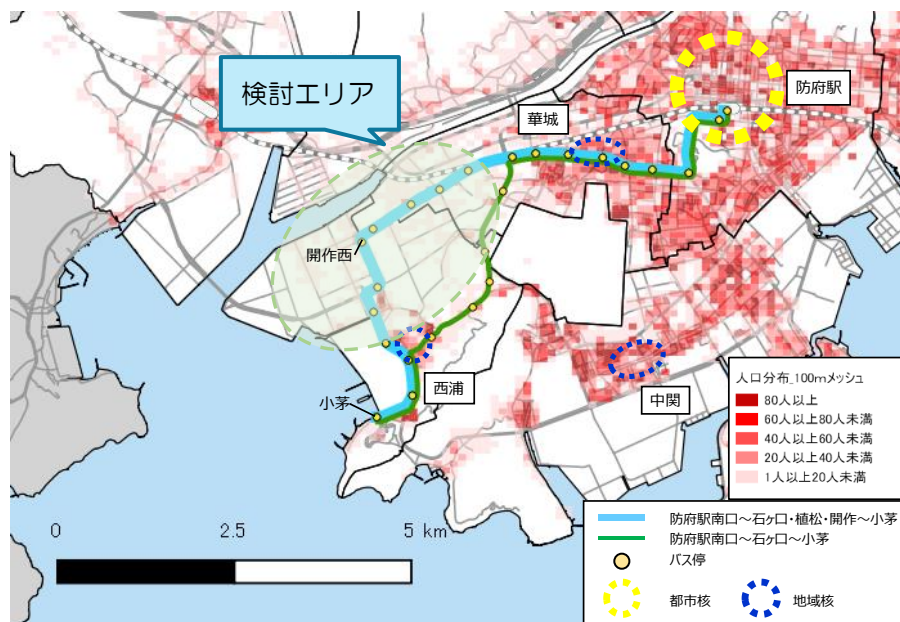
▼落合線（玉祖地域）における再編検討エリア



開作經由小茅線（西浦・華城地域）における検討方針

- 地域住民との協議により、地域特性や利用実態に応じた運行形態の見直しを検討します。

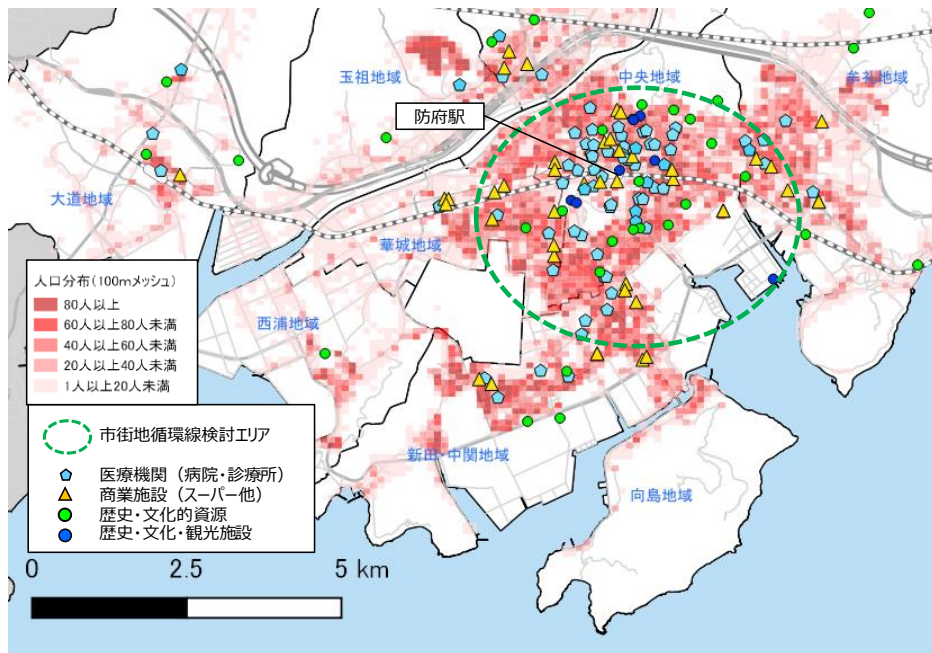
▼開作經由小茅線（西浦・華城地域）における再編検討エリア



事業2 市街地循環線の導入検討

- 市街地循環ワゴン実証運行の結果等を踏まえ、防府駅南側エリアを含めた市街地循環線の導入を検討します。

▼市街地循環線の導入検討エリア



【参考】市街地循環ワゴン実証運行について

項目	運行概要
名称	まちくるワゴン
運行期間	H29.10.2(月)~11.30(木) (土・日・祝日を除く) の41日間
便数	東回り：8便 西回り：8便
所要時間	東回り：27分 西回り：37分
運行車両	旅客定員9人のワゴン車両
運賃	大人200円、小人100円、1日乗車券500円 ※幼児・乳児は無料。障害者は半額。
利用状況	延べ利用者数：607人(東回り279人、西回り328人)

▼まちくるワゴンルート図



▼まちくるワゴン



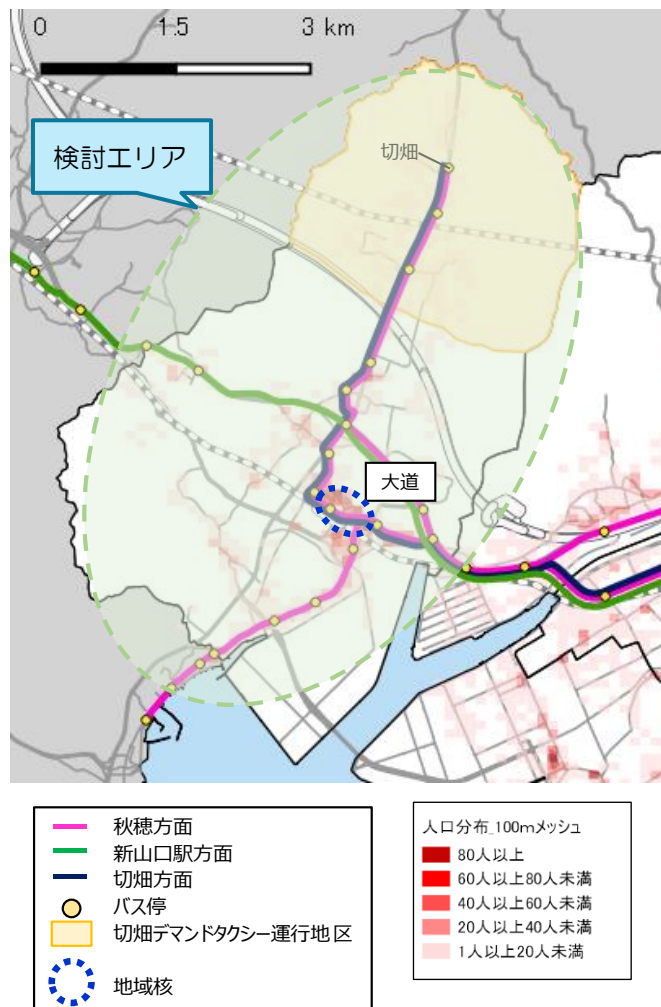
事業3 地域の実情に応じた公共交通サービスの検討

- バス路線の見直しやバス停の新設・移設など、既存の公共交通サービスの活用によって、移動手段を確保します。
- 既存の公共交通サービスの見直しだけでは移動手段の確保が困難な場合、乗合タクシー等の新たな交通モードの導入を検討します。

想定地域 市西部における検討方針

- 地域住民との協議により、現在運行している切畑デマンドタクシーなどの新たな交通モードの導入等について検討します。

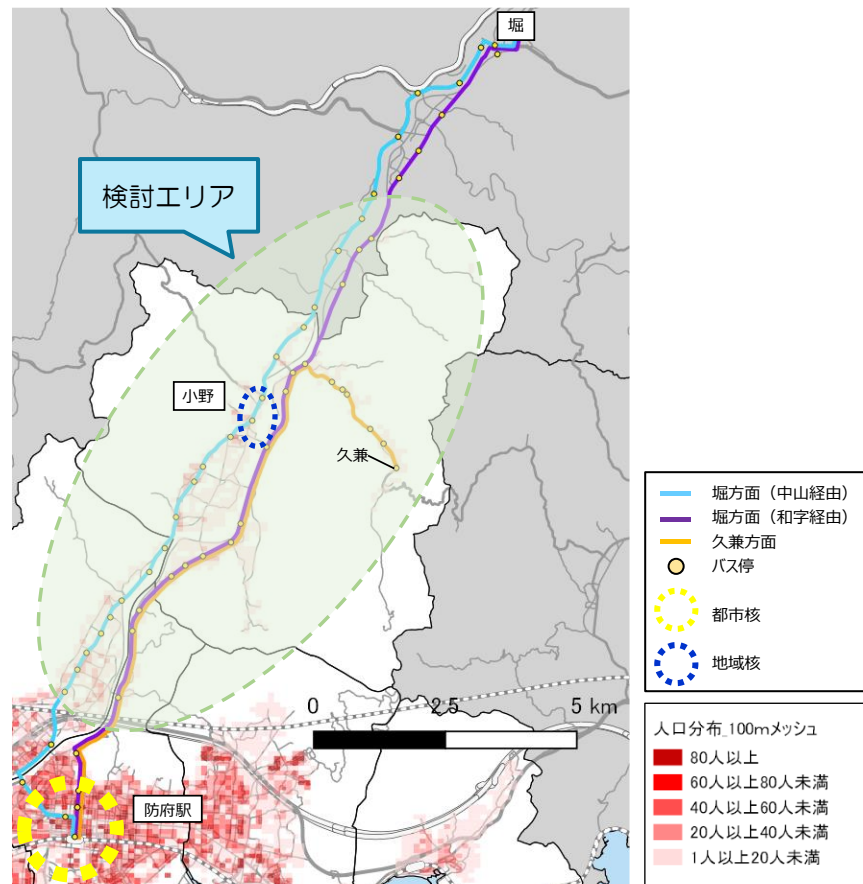
▼市西部における検討エリア



市北部における検討方針

- 地域住民や関係市との協議により、バス路線の見直しや新たな交通モードの導入等について検討します。

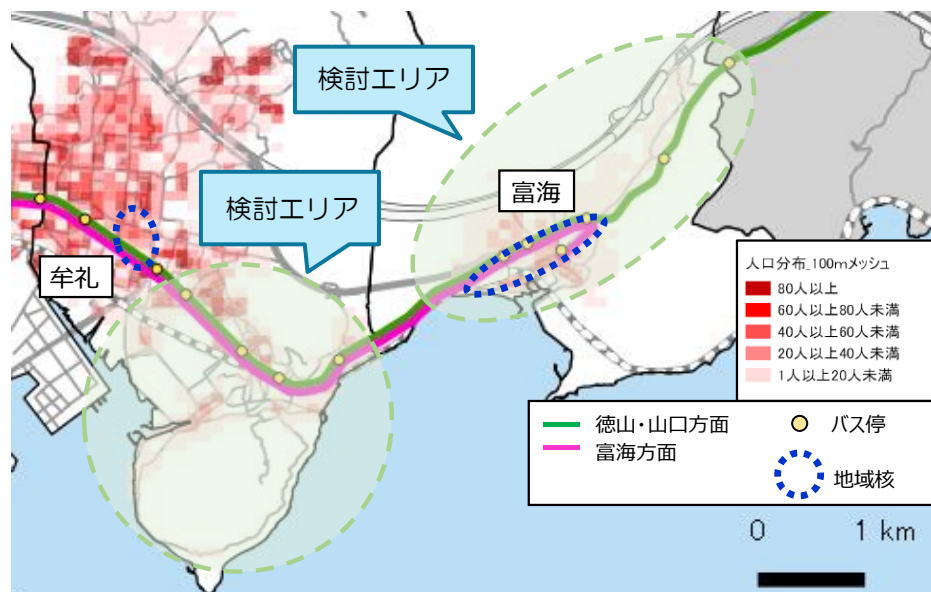
▼市北部における検討エリア



市東部における検討方針

- 地域住民との協議により、新たな交通モードの導入等について検討します。

▼市東部における検討エリア



事業4 多様な移動支援による移動手段の確保

- 高齢者や障害者等への運賃助成など福祉施策との連携により、移動手段を確保します。
- 野島住民の航路運賃の助成や遠距離通学となる児童・生徒への通学支援を行います。
- 高齢者等を対象にした路線バスの運賃低廉化について研究します。

事業5 各交通モード間のダイヤの調整

- 鉄道と路線バス、離島航路と路線バス、路線バス同士の乗継ダイヤを調整し、利用者の乗り継ぎによる負担を軽減します。
- 通勤・通学、買物、通院などの移動ニーズにあったダイヤの設定を検討します。

事業6 車両や施設のバリアフリー化の推進

- ノンステップバスの導入や乗継拠点となる施設等のバリアフリー化を推進します。

事業7 乗継拠点の整備と待合環境の向上

- バス路線の再編に伴い乗り継ぎの必要が生じる場合は、地域核を考慮した乗継拠点の設定を基本としますが、地域の実情にあわせて、商業施設や医療機関、公共施設などを活用し、待合環境の整備を検討します。
- 地域住民・交通事業者との協働によるバス停の上屋やベンチなどの整備・管理などの仕組みづくりを検討します。

事業8 分かりやすい情報の提供

- 公共交通の再編にあわせて、分かりやすい公共交通マップを作成します。
- スマートフォンなどでバスの到着時刻などを確認できるバスロケーションシステムの導入を検討します。
- 防府駅において、路線バスの行き先や乗り場などを分かりやすく案内します。
- アプリを活用した情報発信等について調査・研究します。

事業9 関係主体の連携による利用促進等

- 対象を絞った効果的なモビリティ・マネジメントの実施について検討します。
- 商工団体や観光施設等と連携した利用促進策を検討します。
- バス事業者と連携し、バス運転者確保に向けた取組を検討します。

▼モビリティ・マネジメントの例

対象	モビリティ・マネジメントの例
高齢者	<ul style="list-style-type: none">● 公共交通教室の開催● お試し乗車券の配布● 運転免許返納の推進
学生	<ul style="list-style-type: none">● 公共交通教室の開催● 学校行事での公共交通利用● 通学時の利用促進
転入者	<ul style="list-style-type: none">● 転入手続き時における公共交通マップ・時刻表の配布、運賃割引制度などの情報提供
企業	<ul style="list-style-type: none">● ノーマイカーデーの推進
地域	<ul style="list-style-type: none">● 路線バスの活性化が必要な地域における利用促進

10.事業の実施主体・スケジュール

事業	実施主体			スケジュール（年度）					
	防府市	交通事業者	市民	H30	H31	H32	H33	H34	H35
1 バス路線の再編	●	●			→				
2 市街地循環線の導入検討	●	●		→					
3 地域の実情に応じた公共交通サービスの検討	●	●		→					
4 多様な移動支援による移動手段の確保	●	●		→					
5 各交通モード間のダイヤの調整	●	●		→					
6 車両や施設のバリアフリー化の推進	●	●		→					
7 乗継拠点の整備と待合環境の向上	●	●	●		→				
8 分かりやすい情報の提供	●	●		→					
9 関係主体の連携による利用促進等	●	●	●	→					

11.計画の達成状況の評価

目標1 既存の骨格を活かした効率的な公共交通ネットワークの形成		
評価指標	現状値	目標値（平成35年度）
指標1 路線バス（市内完結系統、乗合タクシー等を含む）の利用者数	334,890 人／年 （平成28年度）	335,000 人／年
目標2 公共交通サービスが行き届いていない地域への移動手段の確保		
評価指標	現状値	目標値（平成35年度）
指標2 公共交通（タクシーと離島航路を除く）の人口カバー率	71.7 % （平成22年国勢調査）	75 %
目標3 誰もが利用しやすい公共交通環境の充実		
評価指標	現状値（平成28年度）	目標値（平成35年度）
指標3 公共交通（路線バス・鉄道）の利便性に対する満足度	37.8 %	50 %
目標4 公共交通に関する意識の醸成		
評価指標	現状値（平成28年度）	目標値（平成35年度）
指標4 公共交通（路線バス・鉄道）を利用する人の割合	路線バス：25.9 %	路線バス：31 %
	鉄道：63.5 %	鉄道：68 %