資料１

地域の実情に応じた交通サービスの検討について

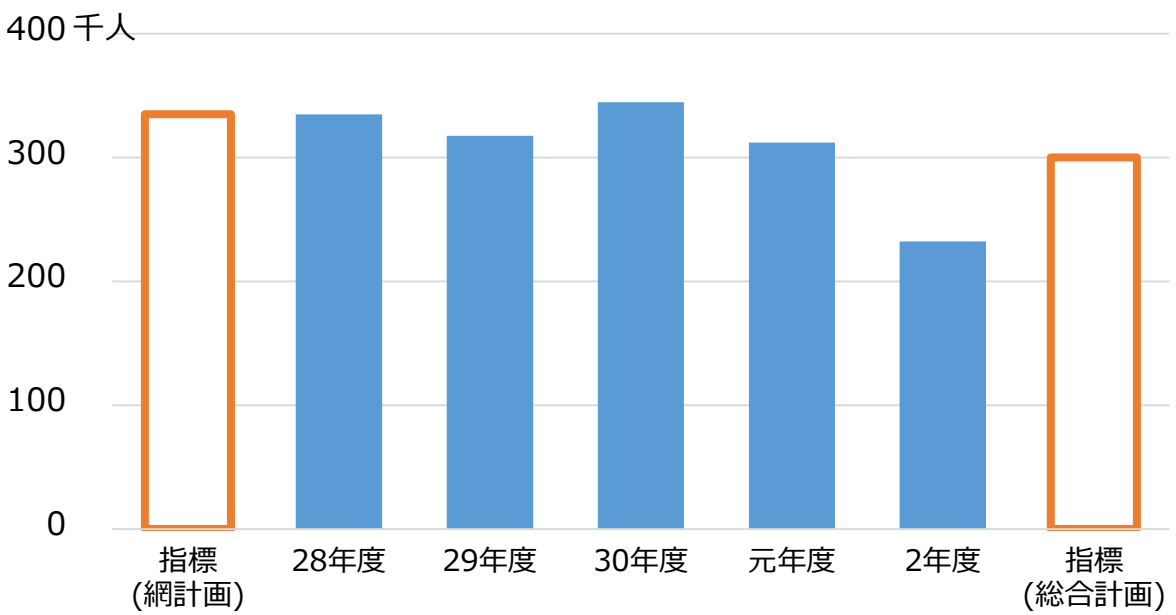
令和３年１１月１２日（金）

1　路線バス等の利用状況

防府市地域公共交通網形成計画（平成29年3月策定） 【評価指標】 　路線バス(市内完結系統、乗合タクシー等を含む)の利用者　335,000人
防府市総合計画（令和3年3月策定） 【ＫＰＩ（重要業績評価指標）】 　路線バス利用者数(市内完結系統)　300,000人以上

単位：人

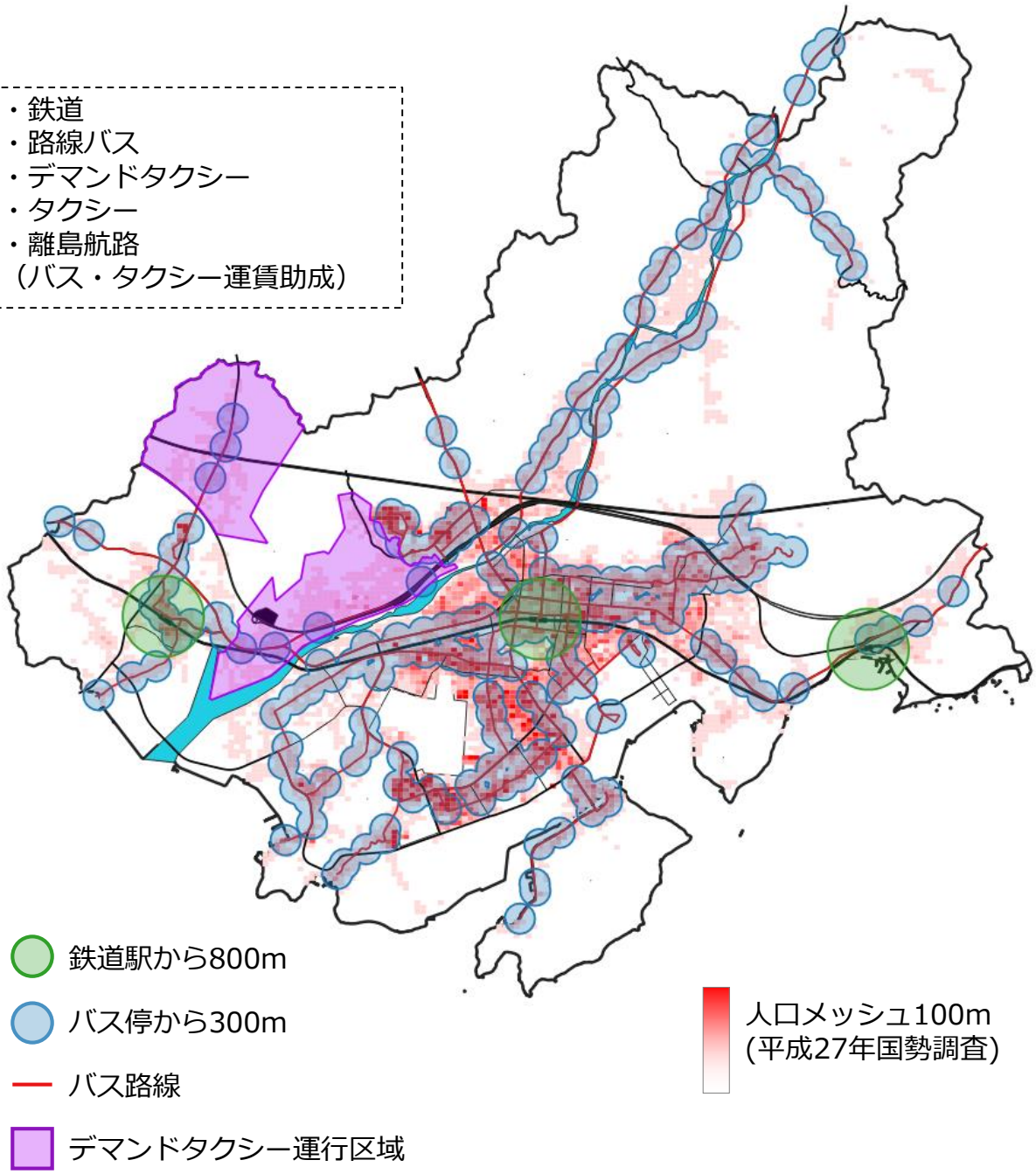
	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度
路線バス	923,001	972,869	981,361	1,013,075	808,809
広域系統	588,553	655,954	637,653	701,915	577,884
市内完結系統	334,448	316,915	343,708	311,160	230,925
デマンドタクシー	442	644	861	1,025	1,205
計	923,443	973,513	982,222	1,014,100	810,014
市内完結系統 ＋ デマンドタクシー	334,890	317,559	344,569	312,185	232,130



市内完結系統　：起点から終点まで、市内で完結するバス路線
広域系統　　：運行が市町村境をまたぐバス路線

2　防府市における移動手段・旅客輸送サービス

・鉄道
・路線バス
・デマンドタクシー
・タクシー
・離島航路
（バス・タクシー運賃助成）

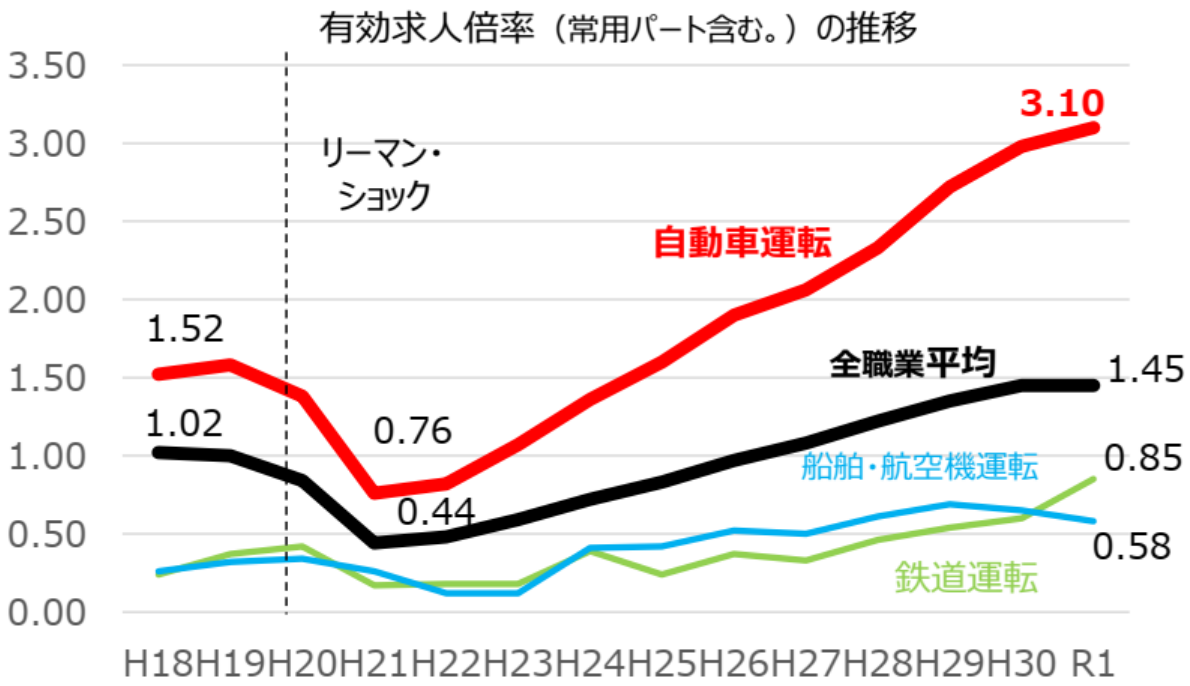


バス停から300m　高齢者の歩行速度約60～70m/分程度
5分間歩いた場合の移動距離　→　約300～350m

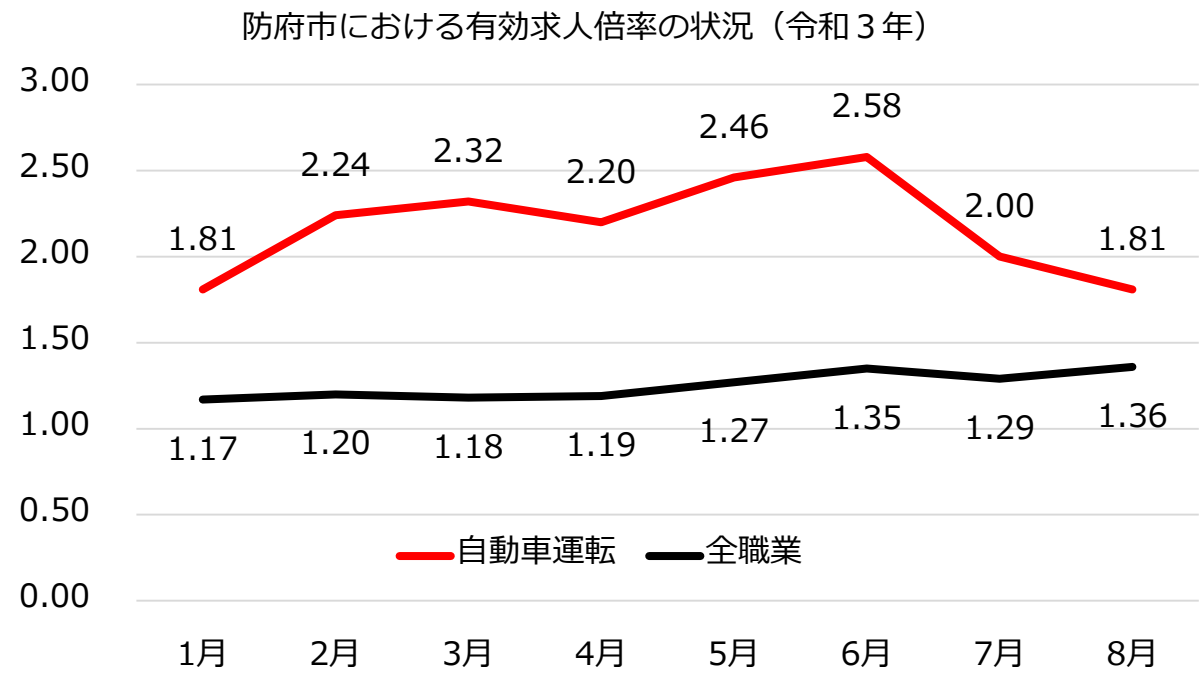
公共交通のほか、自家用有償旅客運送（福祉有償運送）、NPO法人や地域住民による無償輸送の取組あり。

3　運転士の状況

自動車運転にかかる有効求人倍率は、全職業の平均と比べ高い水準で推移しており、運転士不足の状況が続いている。



（出典）厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省総合政策局作成

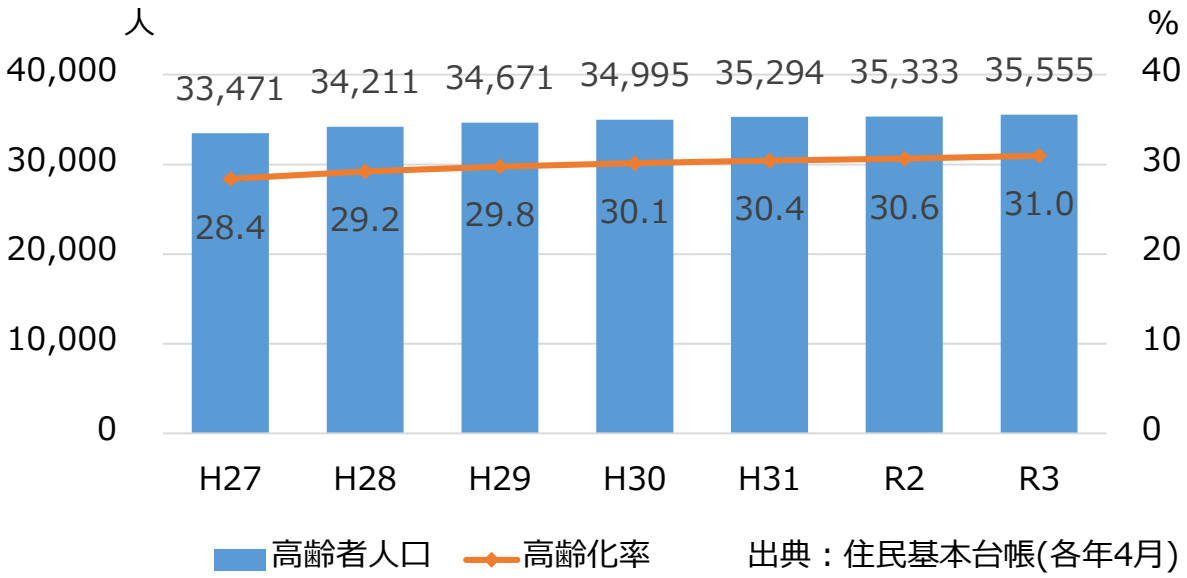


（出典）ハローワーク防府「求人・求職バランスシート」

4　高齢化・運転免許返納の状況

高齢者人口が増加、高齢化率が上昇している。
運転免許の返納は、比較的高い年代が増加している。

高齢化の状況



出典：住民基本台帳(各年4月)

運転免許の申請取消（免許返納）の状況

単位：人

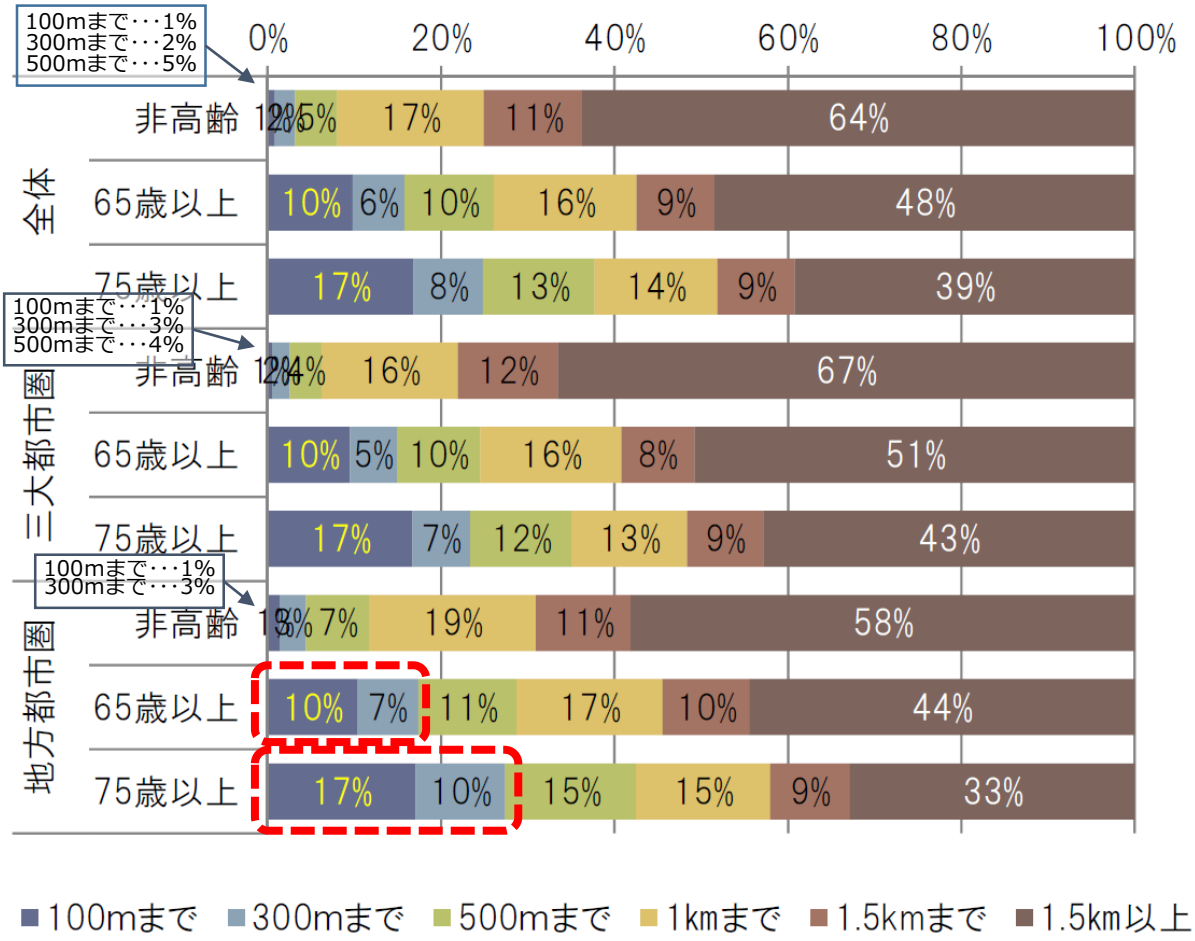
年齢区分	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80～84歳	85歳以上
H27	441	1,174	735	972	703
H28	531	1,214	837	1,130	900
H29	494	952	1,312	1,497	1,243
H30	275	769	1,393	1,706	1,292
R1	541	1,545	1,709	2,193	1,619
R2	488	1,560	1,433	1,835	1,417

（出典）警察庁「運転免許統計」(申請取消件数・山口県)

5　高齢者の歩行での移動の状況

地方都市圏では、無理なく休まずに歩ける距離が300mまで人の割合は、
65歳以上で約17%、75歳以上で約27%となっている。

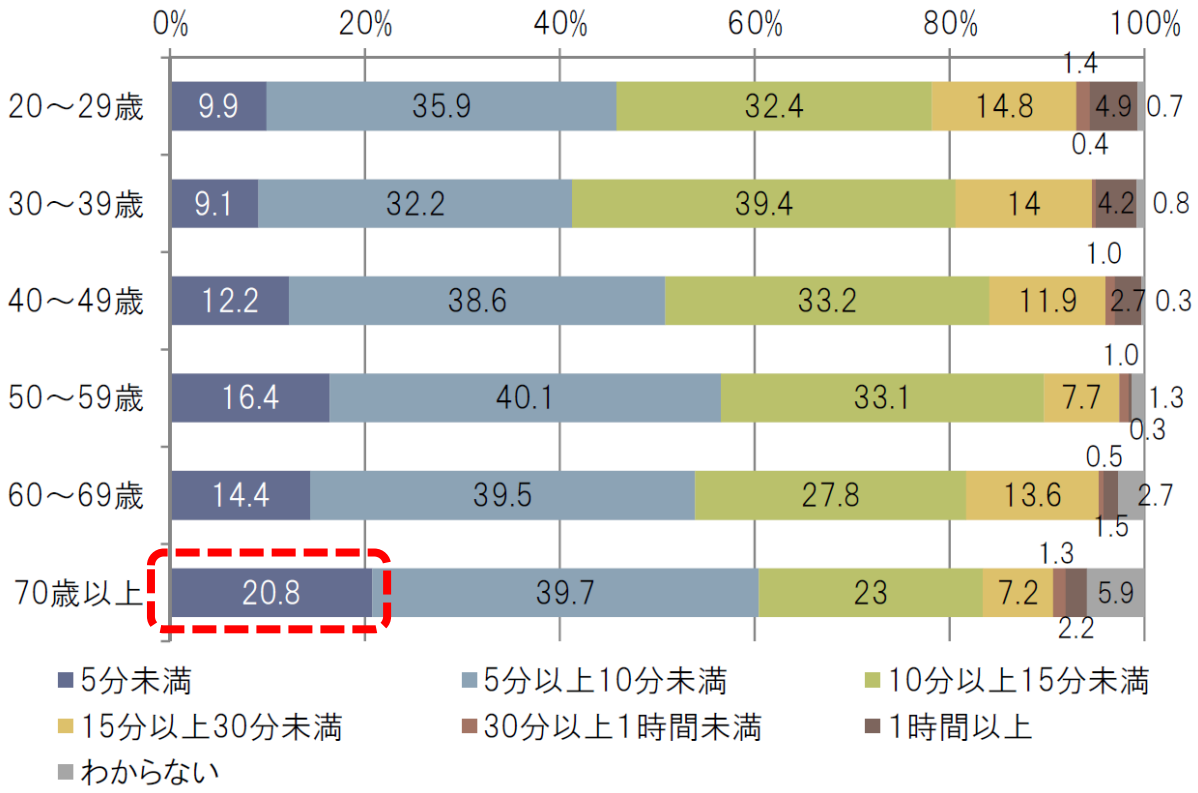
高齢非高齢別にみた無理なく休まずに歩ける距離



（出典）国土交通省「全国都市交通特性調査」(平成27年)

70歳以上で。自宅から駅やバス停までの許容距離として5分未満の数値をあげる人の割合は、約20%となっている。

年齢階層別にみた自宅から駅やバス停までの許容距離



（出典）内閣府「世論調査報告書」(平成28年)

6　地域の移動手段の確保

・路線バスの維持
・デマンドタクシーで補完
・運賃助成による移動支援

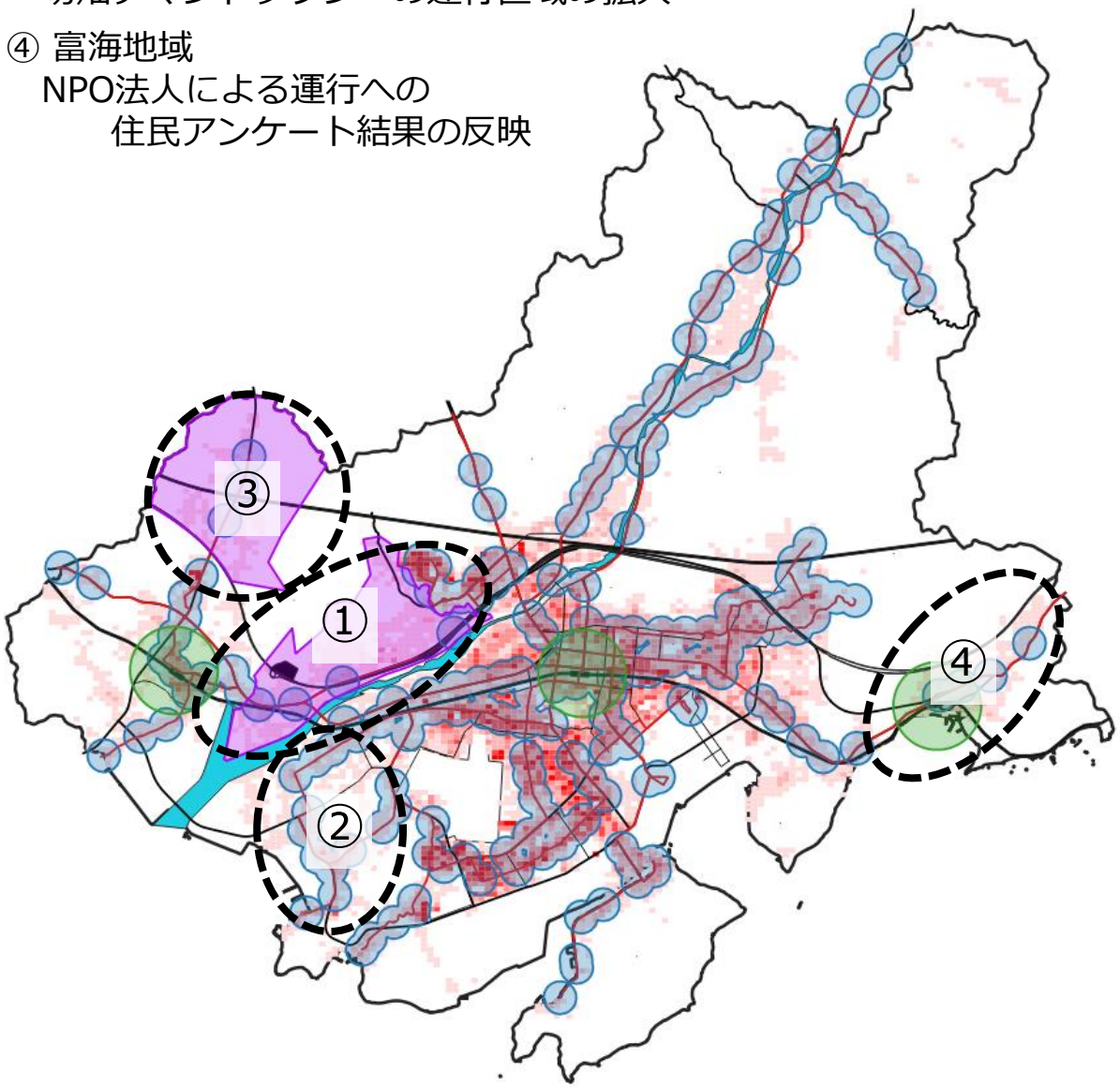
これまでの取組

① 玉祖地域
　玉祖デマンドタクシーの運行

② 西浦・華城地域
　地域住民と企業利用者に適した路線バスダイヤへの変更

③ 大道地域
　切畑デマンドタクシーの運行区域の拡大

④ 富海地域
　NPO法人による運行への
　　住民アンケート結果の反映



運転士不足、高齢化の進行

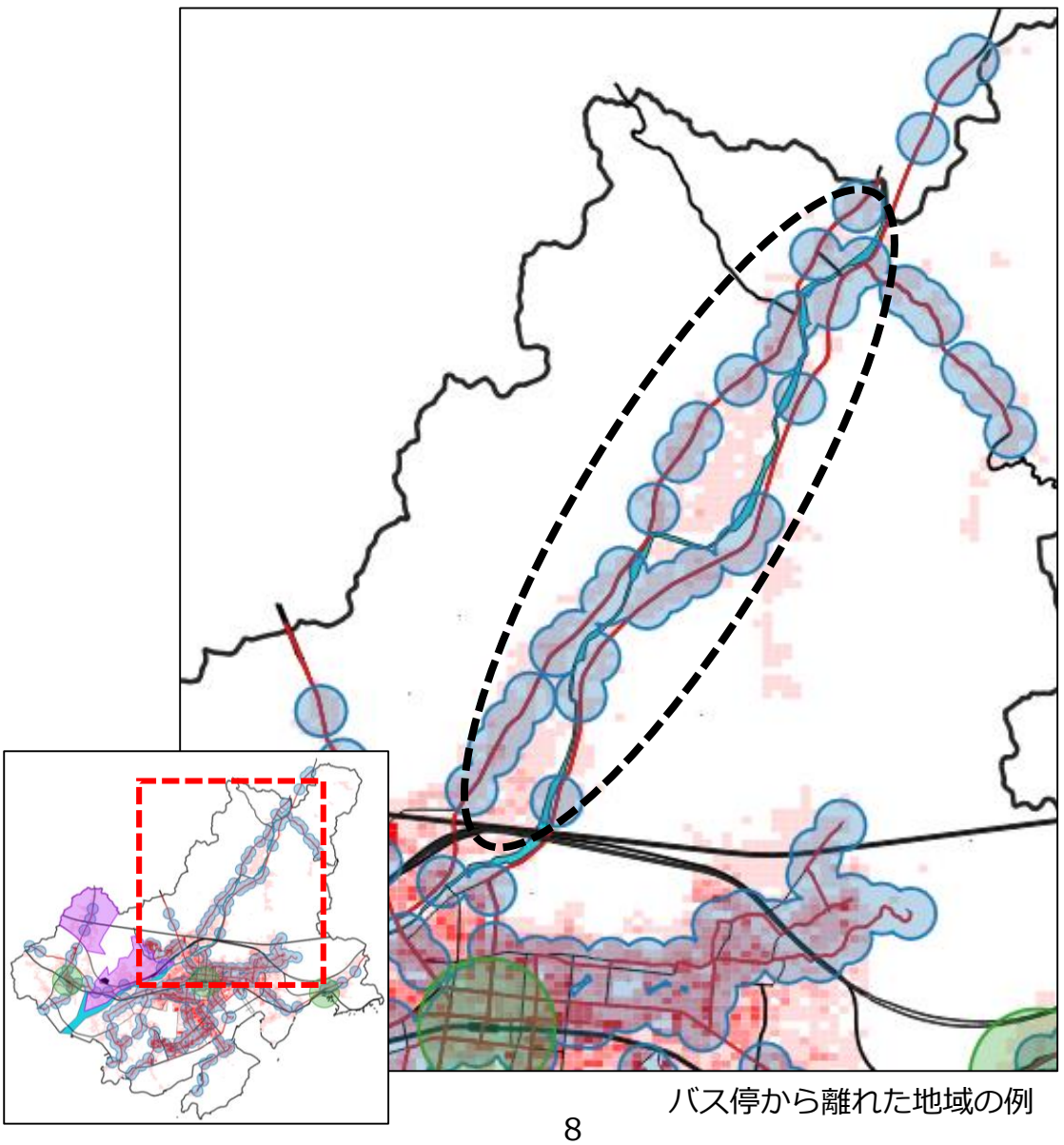
↓

・路線バスの減便、休廃止
・デマンドタクシーの拡大が困難
・運転を卒業する年齢の上昇（バス停までの移動が困難）

↓

バス停までの移動が難しい人の移動手段の確保
（高齢者の徒歩可能距離を考慮した検討）

・基幹としての路線バスの維持（利用促進含む）
・公共交通を補完する交通サービスの検討
→ 地域の主体的な移動手段の取組の促進（地域から提案）
・運賃助成による移動支援（自力の乗車が難しい人）



バス停から離れた地域の例

○第５次防府市総合計画「輝き！ほうふプラン」
(令和３年３月策定)

『明るく豊かで健やかな防府』の実現

輝き!ほうふプラン

第5次防府市総合計画 2021»2025

3 健やかな暮らしを支える福祉のまちづくり

[2] 住み慣れた地域で暮らし続けるための環境整備

2 地域の移動手段としての交通サービスを守ります。

利用者の減少や運転士不足など、厳しい経営状況に置かれている路線バスなどの公共交通を守る一方、いわゆる交通弱者対策も含めた、地域における交通サービスについて、総合的に検討します。

- バス路線の再編など、交通事業者と連携し、公共交通サービスの確保を図ります。
- 高齢者などの交通弱者対策も含めた、地域の実情に応じた交通サービスの検討を行います。
- 離島航路（野島～三田尻）の維持・確保に努めます。

鉄道

路線バス

タクシー

離島航路

スケジュール

項　目	R3	R4	R5	R6	R7	R8
バス路線の再編	詳細調査･交通事業者との調整など･再編（路線ごとに順次実施）					
地域の実情に応じた交通サービスの検討	調査･検討（公共交通サービスの検討と併せて実施）					

7　地域が主体的に移動手段の確保に取り組む際のプロセス

①現状の把握（地域特性、交通特性）

・地域特性：人口・高齢化率、勾配、沿線の目的地など
・交通特性：既存の公共交通の利用状況、空白地域など

②移動ニーズの把握

・目的地、利用頻度、利用時間帯など
・利用者の属性・世代などでのニーズの違いの把握
　→アンケート、インタビューの実施など

③サービス水準の検討

・目的地のニーズに対応した運行ルートの検討
・利用頻度・時間帯に対応した運行回数の検討
　→既存の公共交通の利用も

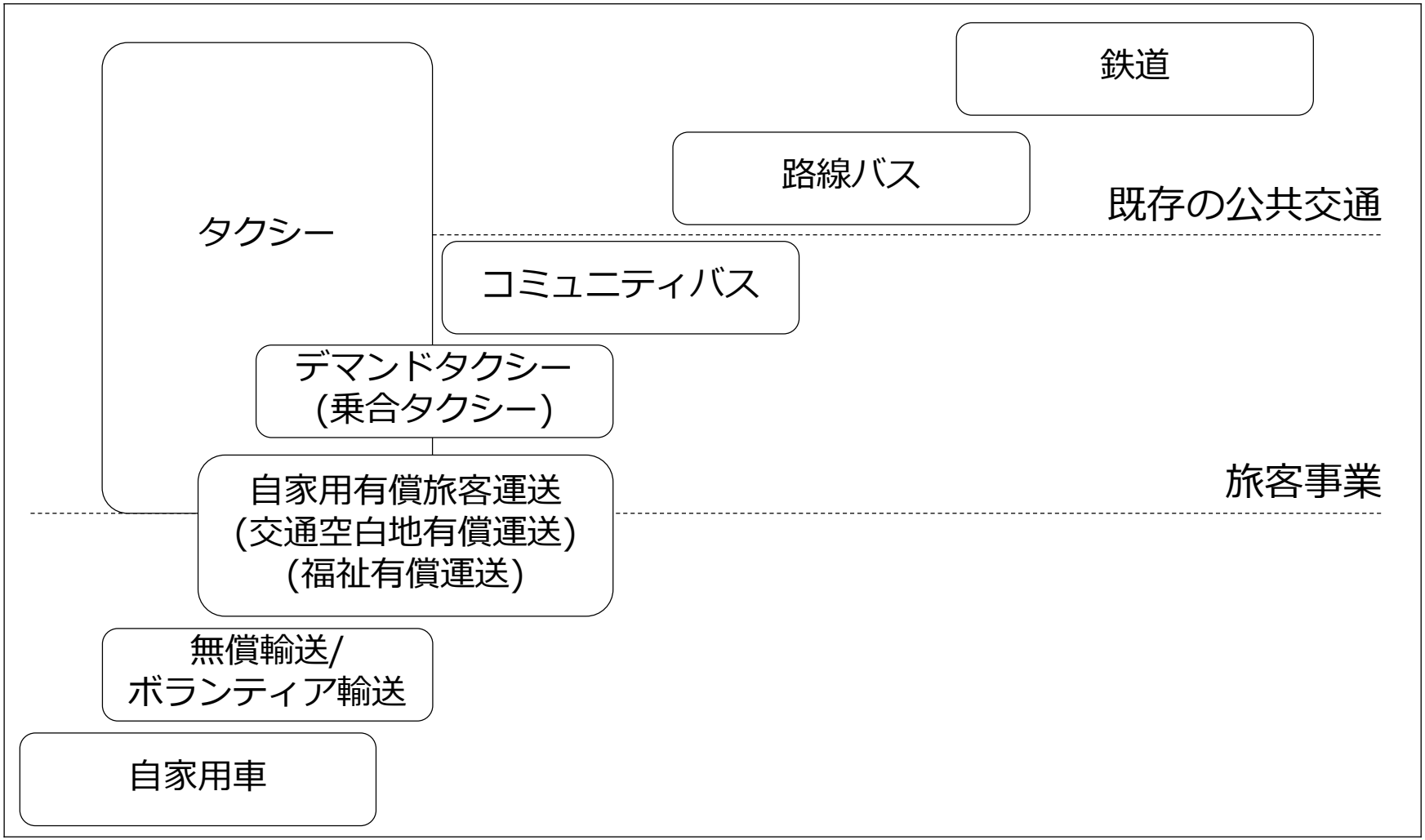
④運行形態の選択と収支の設定

・移動ニーズを満たすための運行形態の選択
・維持するために必要な収支（経費・運賃収入・補助など）

⑤運行開始（実験・実証運行）

・地域公共交通会議での協議
・関係機関との調整
・運行の許可・登録

（参考）移動手段・旅客輸送サービス



			運行主体	運転免許	運送対象	運送料	特色
通常の有償運送	路線バス		交通事業者	2種免許	不特定	有償 (原価＋利益)	○運賃が比較的安価 ○予約が不要 △運転士不足 △バス停までの移動
	デマンドタクシー (乗合タクシー)						○バス停までの移動が不要 △予約が必要 △運転士不足
	タクシー						○乗換が不要 △運賃が比較的高価
特例での有償運送	自家用有償旅客運送	交通空白地有償運送	市町村、ＮＰＯ、自治会等	1種免許でも可 (要認定講習)	不特定 (公共交通の不便地域)	有償 (営利と認められない範囲)	○旅客事業として成り立たない運送が可 △既存の公共交通との整合 △担い手の確保(継続性)
		福祉有償運送			限定 (要介護者などの移動困難者)		
無償	無償輸送 ボランティア輸送		ＮＰＯ、自治会等	1種免許でも可	不特定	無償 (燃料等実費可) (謝礼可)	○運賃が安価 △運送の安全性の担保 △担い手の確保(継続性)

コミュニティバス・・・交通空白地域、不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、運行するもの