

# 公共交通の役割と課題について

第 3 回防府市地域公共交通活性化協議会

令和5年 5 月 9 日

# 協議会の内容

## 第1回（8月5日）

（令和4年度第1回）

- ・ 防府市地域公共交通活性化協議会設置要綱の一部改正
- ・ 地域公共交通計画（案）の策定について
- ・ アンケート調査の企画・実施
- ・ ヒアリング調査の企画・実施
- ・ 策定スケジュール

## 第2回（12月20日）

（令和4年度第2回）

- ・ 関連計画等の整理
- ・ 防府市の概況及び公共交通の現状整理

## 第3回（5月9日）

（令和5年度第1回）

- ・ 公共交通の利用状況の整理・分析
- ・ アンケート調査結果報告
- ・ ヒアリング調査結果報告
- ・ 公共交通の役割と課題

## 第4回（令和5年10月予定）

（令和5年度第2回）

- ・ 網形成計画の評価
- ・ 地域公共交通計画（案）  
基本的な方針、目標  
目標達成のための施策  
目標の達成状況の評価

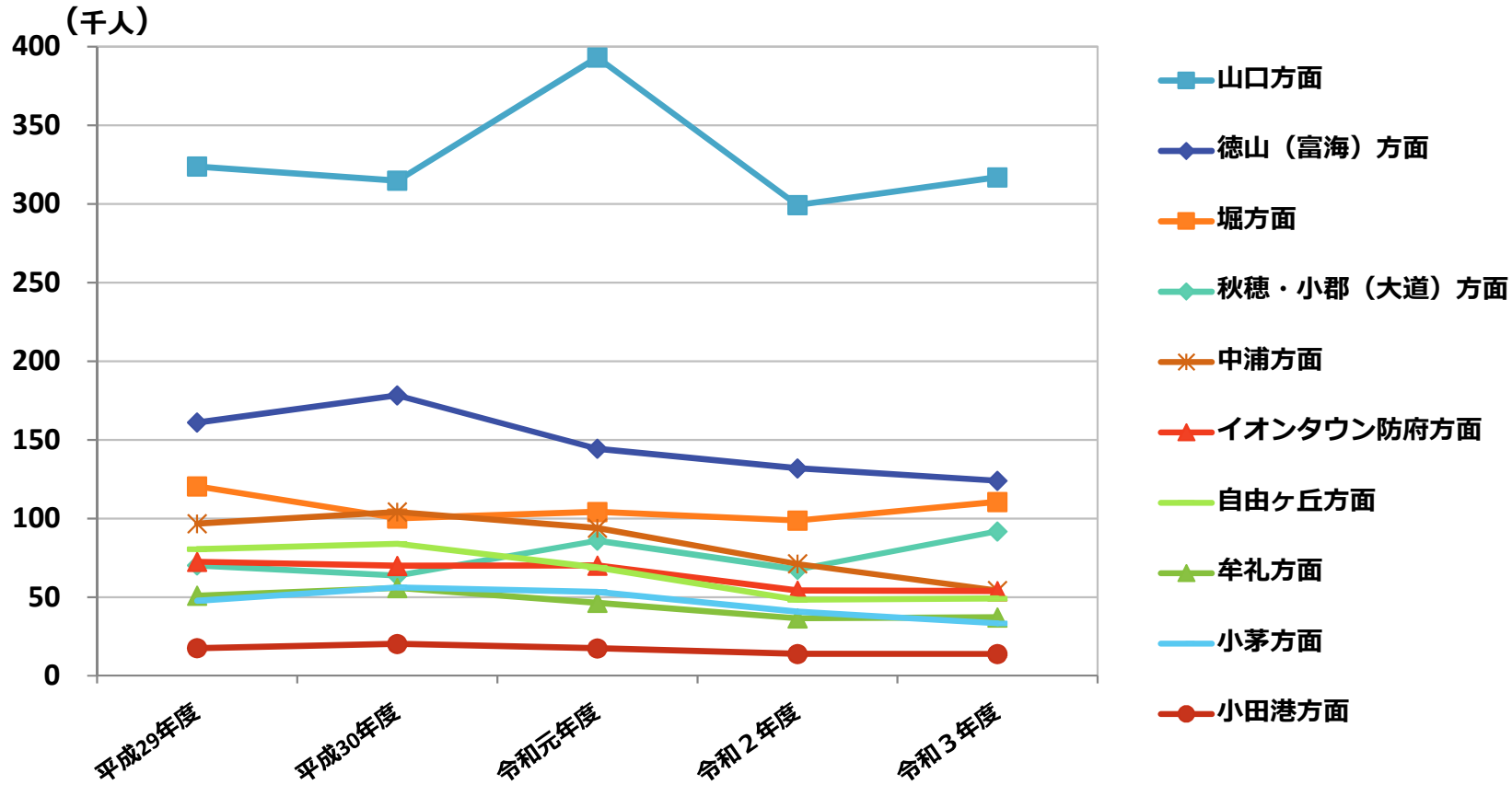
## 第5回（2月予定）

（令和5年度第3回）

- ・ パブリックコメントの結果報告
- ・ 地域公共交通計画の確認、策定

## 路線バス

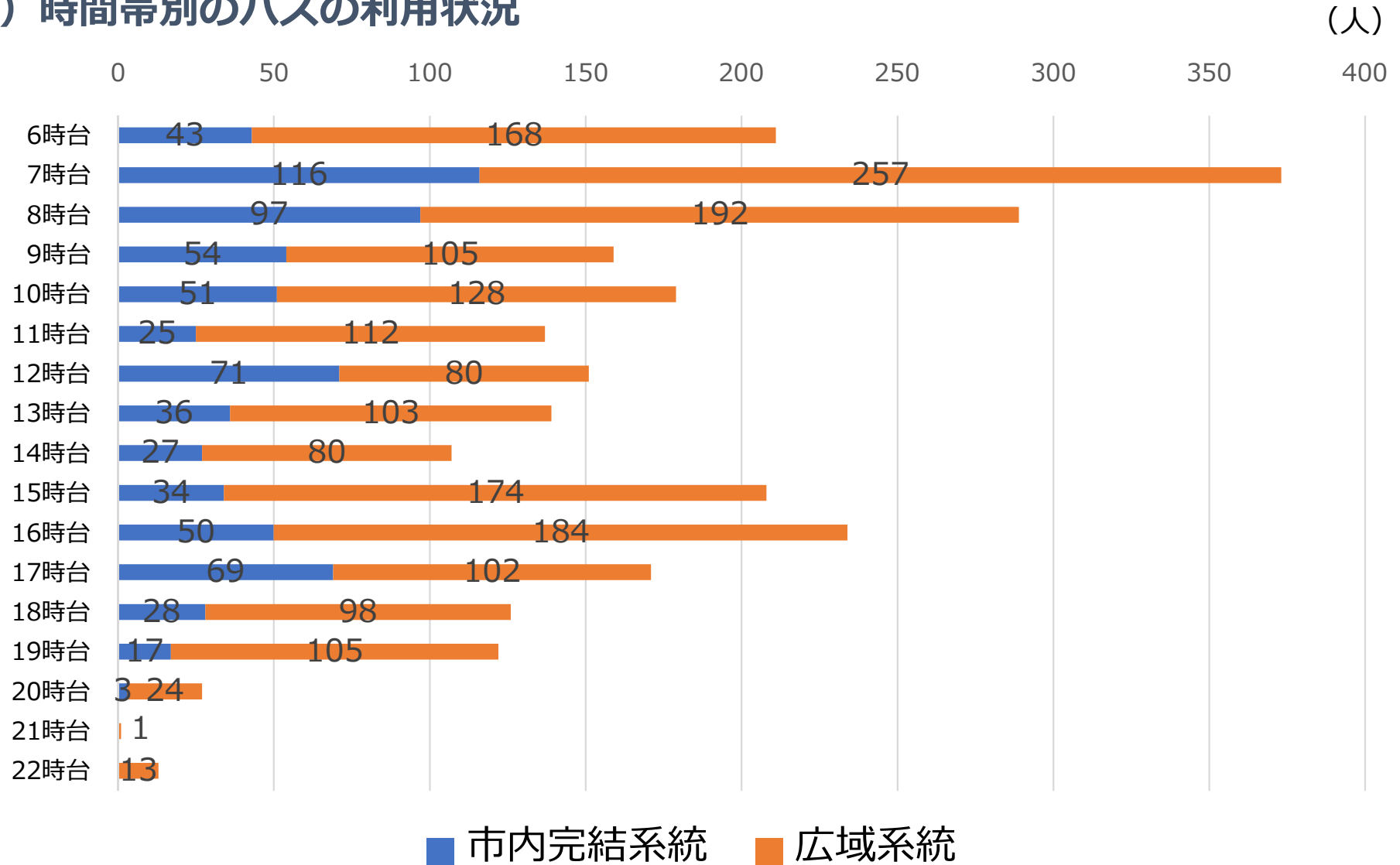
### (1) 主な系統別、バスの利用状況



	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度		平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
山口方面	323,850	314,830	393,226	299,340	316,982	イオンタウン防府方面	72,510	69,957	70,094	54,197	53,838
徳山(富海)方面	161,095	178,269	144,393	131,971	124,060	自由ヶ丘方面	80,506	83,894	68,748	48,301	49,171
堀方面	120,383	100,053	104,205	98,647	110,567	牟礼方面	50,878	55,787	46,437	36,502	37,143
秋穂・小郡(大道)方面	70,196	63,638	85,943	67,469	91,876	小茅方面	47,693	56,166	53,377	40,677	33,375
中浦方面	96,751	104,160	93,894	71,157	54,065	小田港方面	17,552	20,297	17,417	13,952	13,888

## 路線バス

### (2) 時間帯別のバスの利用状況



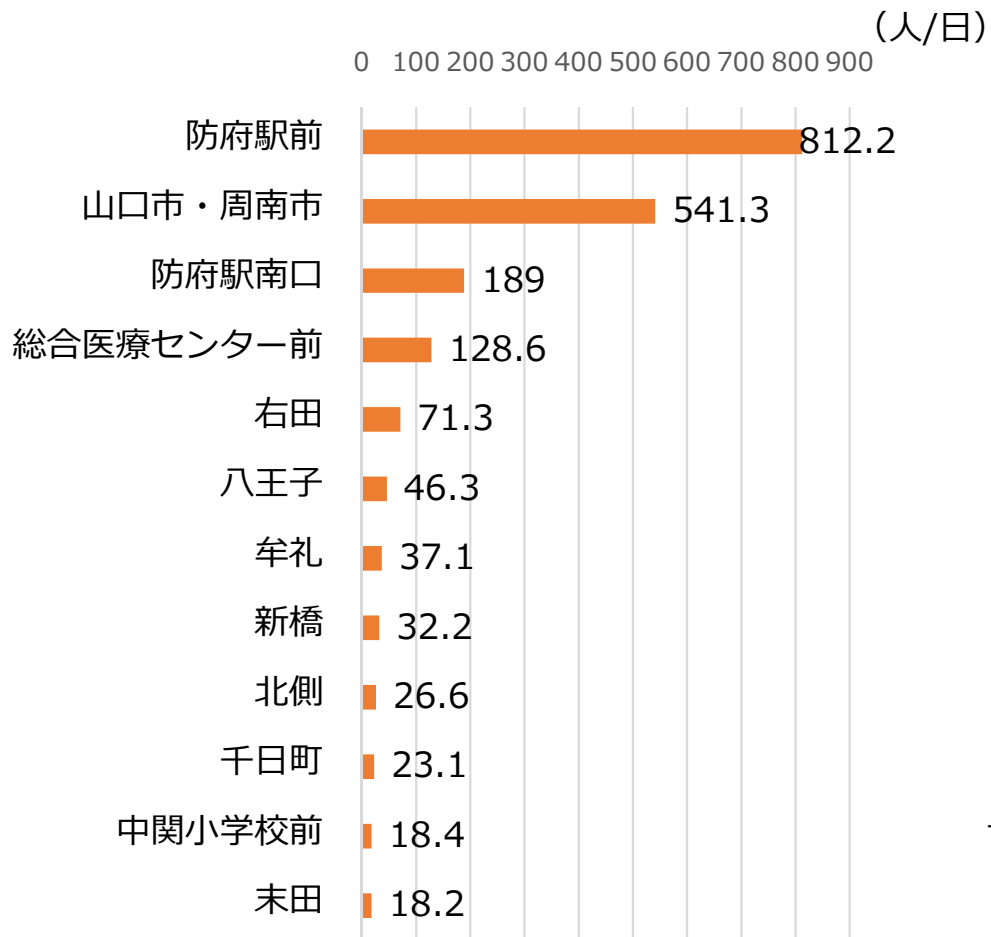
※広域系統とは、本市と山口市または周南市を結ぶバス路線のこと

資料：令和4年乗降調査（防長交通(株)、中国ジェイアールバス(株)）

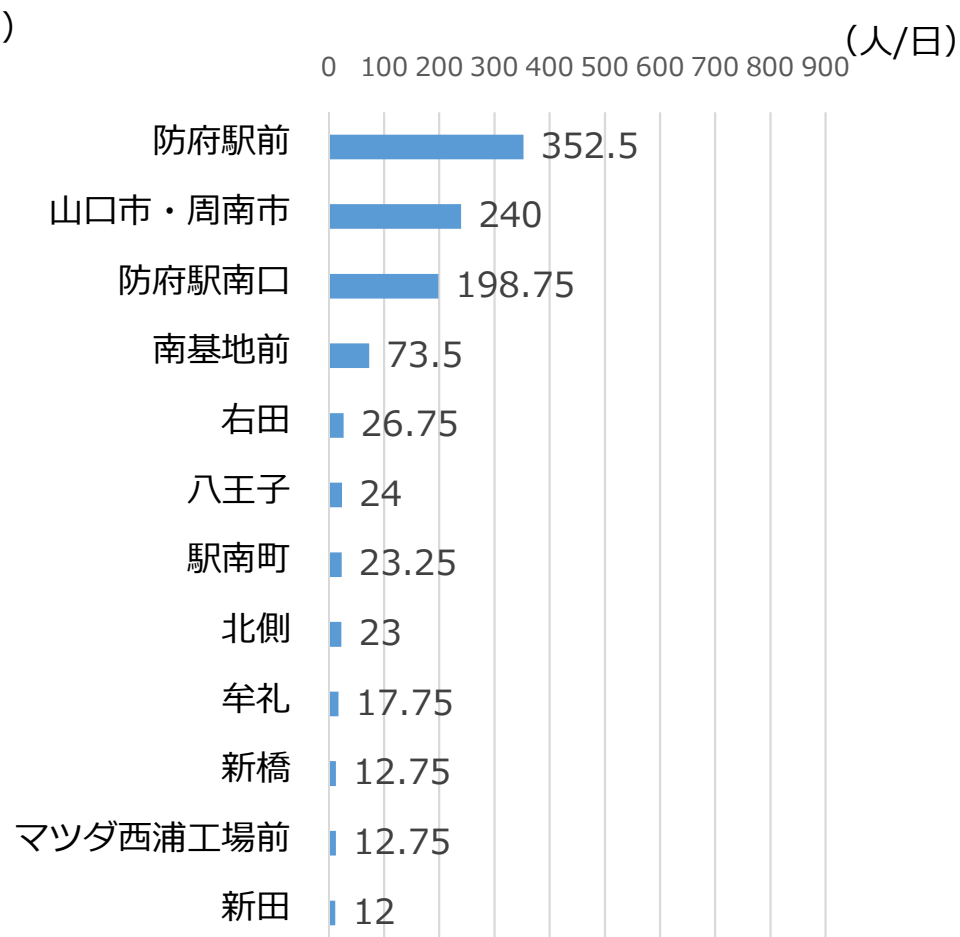
## 路線バス

### (3) 1日のバス停別乗降者数

#### 平日



#### 土日祝



※1日の乗降者数の上位のバス停のみを掲載

資料：令和3年乗降調査（防長交通(株)、中国ジェイアールバス(株)）

## 制度の概要

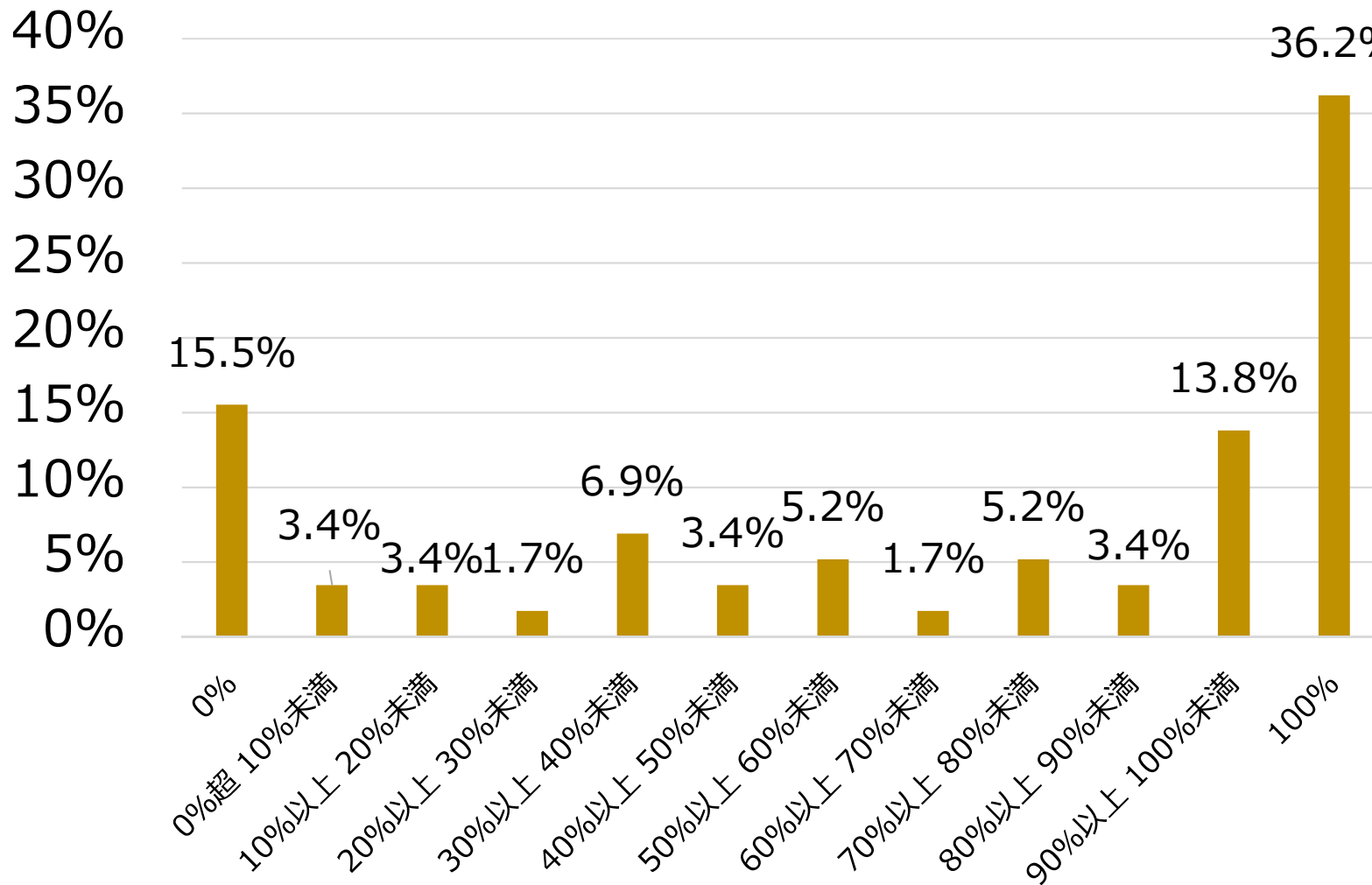
項目	概要
対象者	①70歳以上で運転免許証を持っていない人 ②65歳以上で運転免許証を自主返納した人 ③心身障害者福祉タクシー利用券（福祉タクシー助成）の交付対象者
助成内容	(1)、(2)のいずれかを選択 (1)路線バス・タクシーどちらにも利用できる助成券 ・路線バス・・・1枚につき運賃200円引き ・タクシー・・・1枚につき運賃2割引き（1000円以下の場合には200円引き） ・年間最大48枚交付 (2)路線バスのみ利用できる助成券 ・1枚につき運賃100円引き ・年間最大96枚交付
利用状況	(1)、(2)合計で128,488枚（令和3年度）
申請者数	6,452人（令和3年度）

# 高齢者等バス・タクシー運賃助成制度

## 令和3年度助成券利用率（利用枚数÷交付枚数）

### バス助成券

申請者数=58人  
交付枚数=5,408枚  
利用枚数=3,574枚

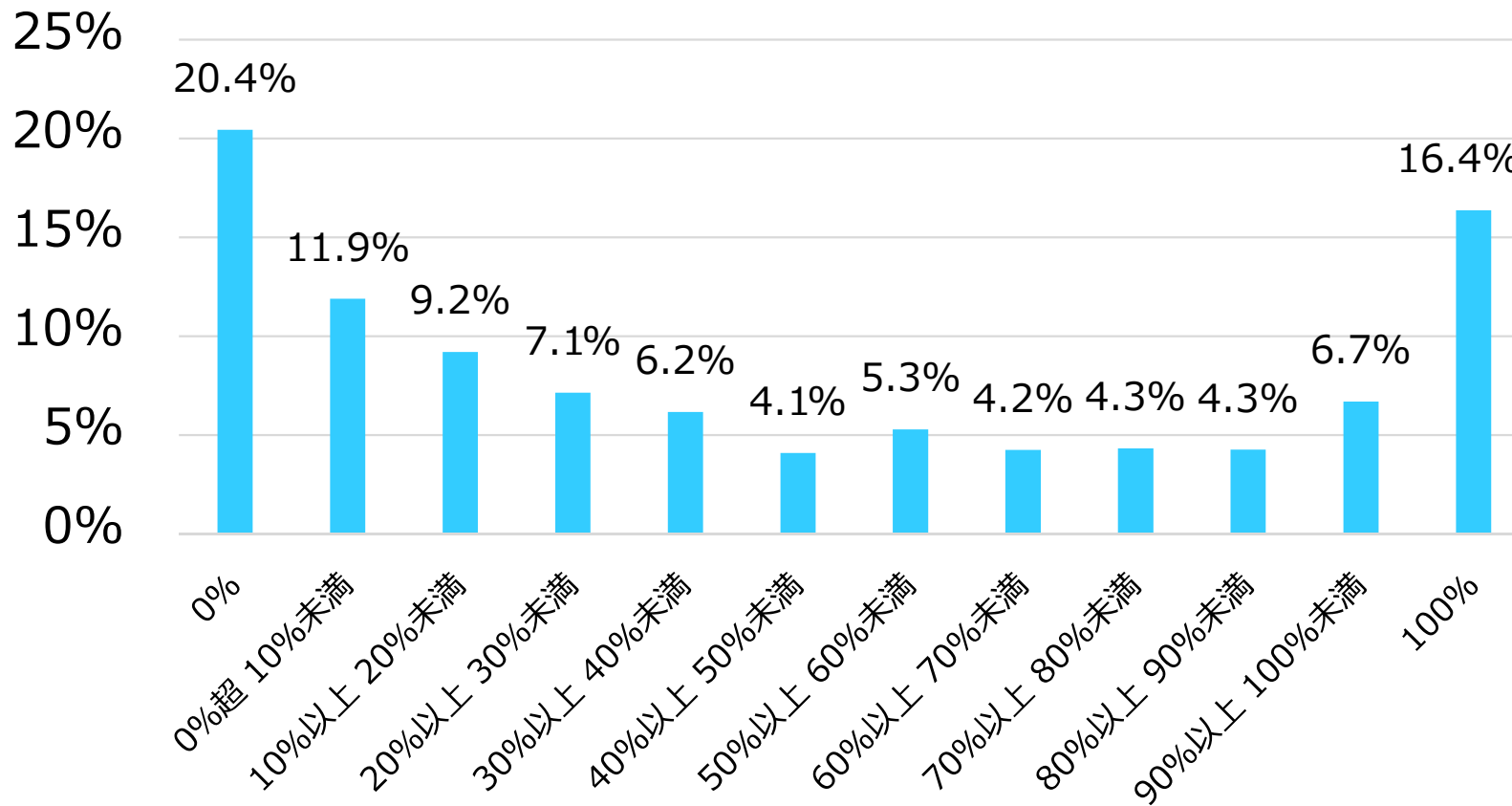


# 高齢者等バス・タクシー運賃助成制度

## 令和3年度助成券利用率（利用枚数÷交付枚数）

### バス・タクシー共通助成券

申請者数=6,394人  
交付枚数=282,656枚  
利用枚数=124,914枚





# アンケート調査結果

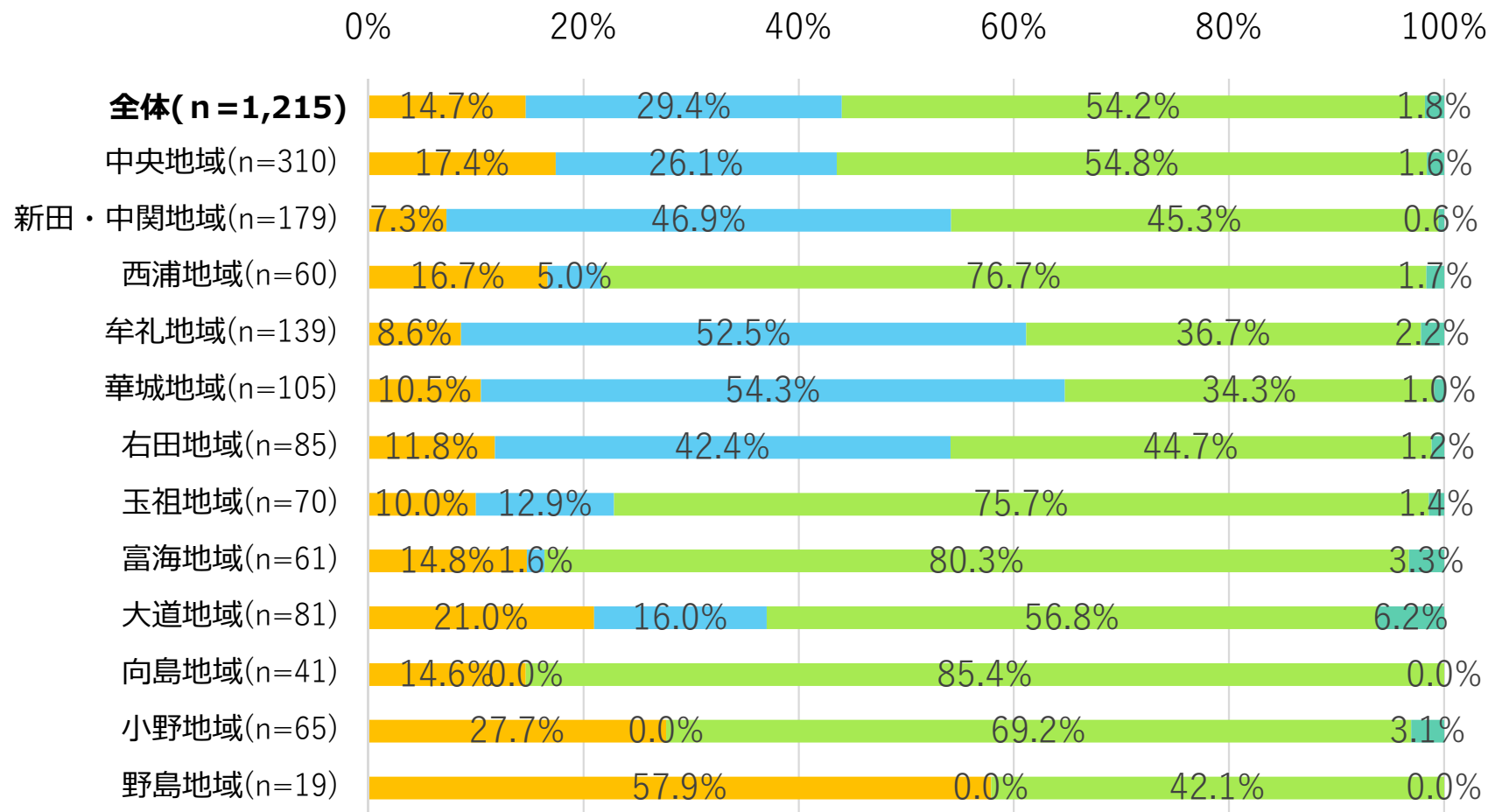
## 調査の概要

種別	目的	対象	調査時期	回答数 (回答率)
市民	①日常生活における移動実態や移動手段、公共交通の利用実態や改善ニーズの把握 ②公共交通の利用に関する新型コロナウイルス感染症の影響	満18歳以上の市民から無作為に抽出し2,000人	R4.10	724人 (36.2%)
民生委員	①市民アンケートでは把握できない移動制約者等の実態の把握 ②新型コロナウイルスの感染拡大による行動変容の把握	市内の民生委員249人によるバス等を利用する必要がある人を対象とする調査	R4.10~11	189人 (75.9%)
高校生	通学手段、公共交通サービス改善による利用の可能性の把握	市内高校の2年生 1,060人 ・防府高校 ・防府西高校 ・防府商工高校 ・誠英高校 ・高川学園高校	R4.11~12	597人 (56.3%)

# 市民アンケート調査

## (1) 買物の主な移動先

地域内移動（約50%）→新田・中関、牟礼、華城

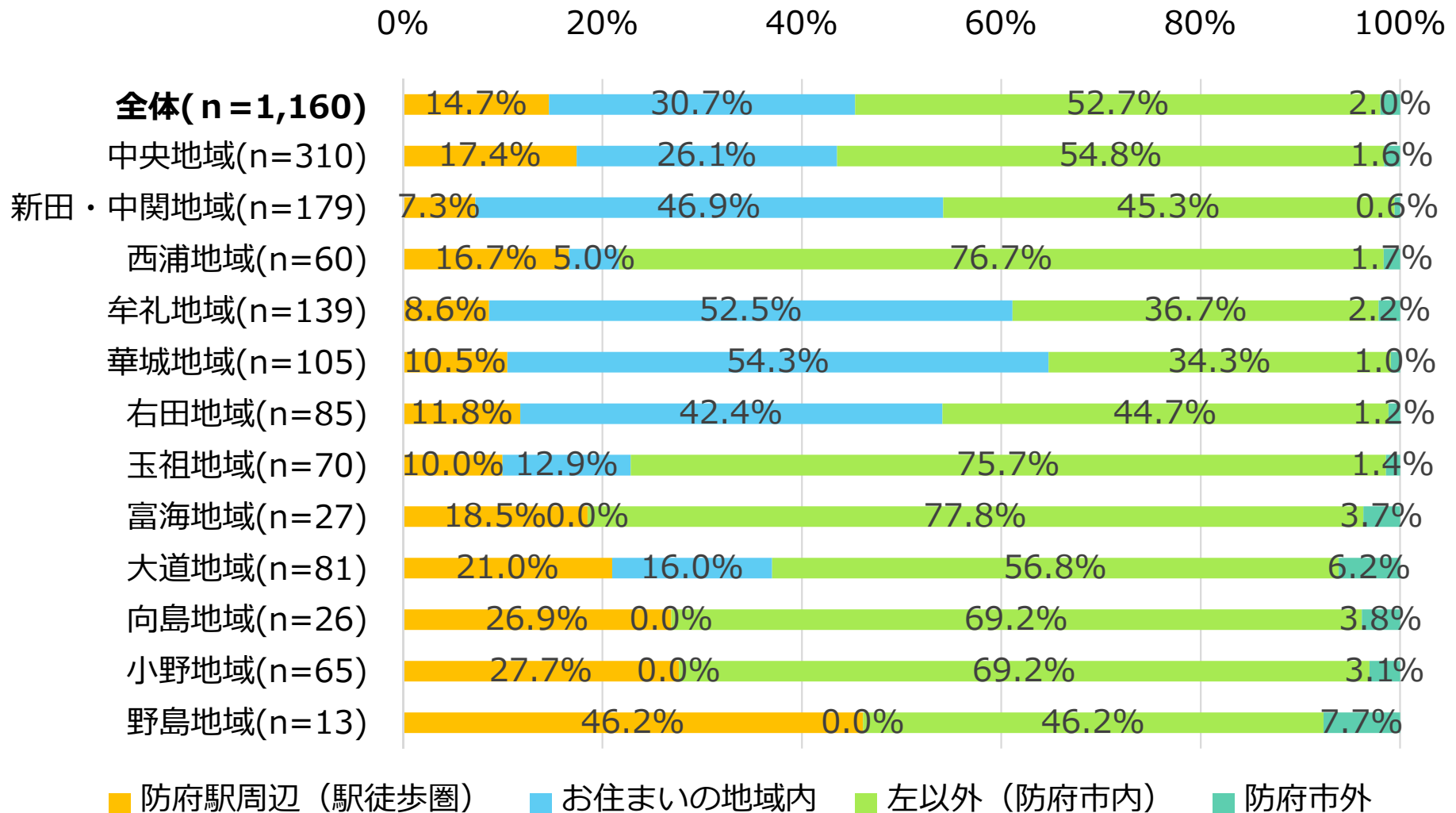


■ 防府駅周辺（駅徒歩圏） ■ お住まいの地域内 ■ 左以外（防府市内） ■ 防府市外

※複数回答可

## (2) 通院の主な移動先

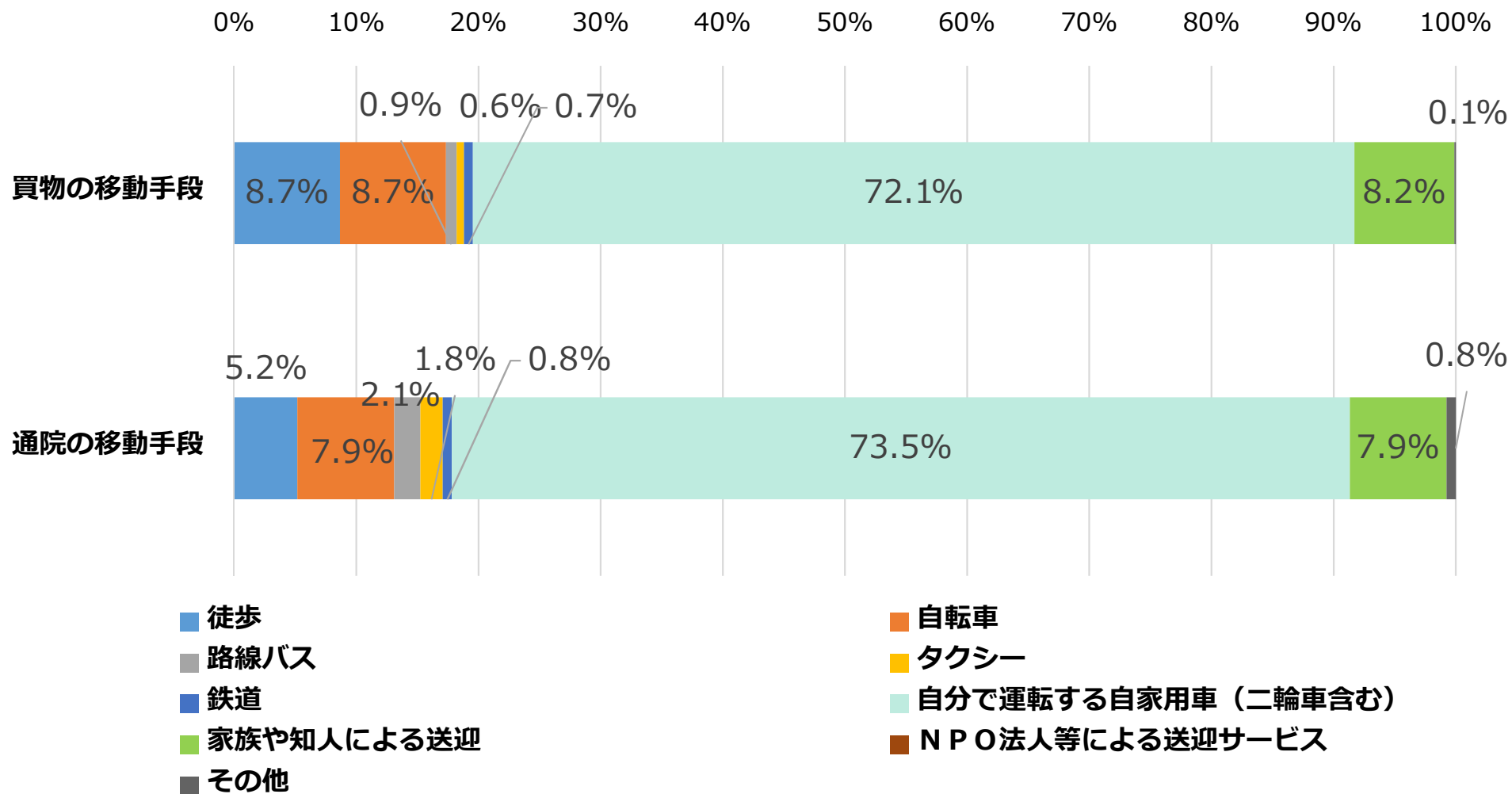
地域内移動の割合が高い地域  
→新田・中関、牟礼、華城、右田



※複数回答可

## (3) 買物・通院の主な移動手段 全年齢（満18歳以上）

主な移動手段→自家用車70%超

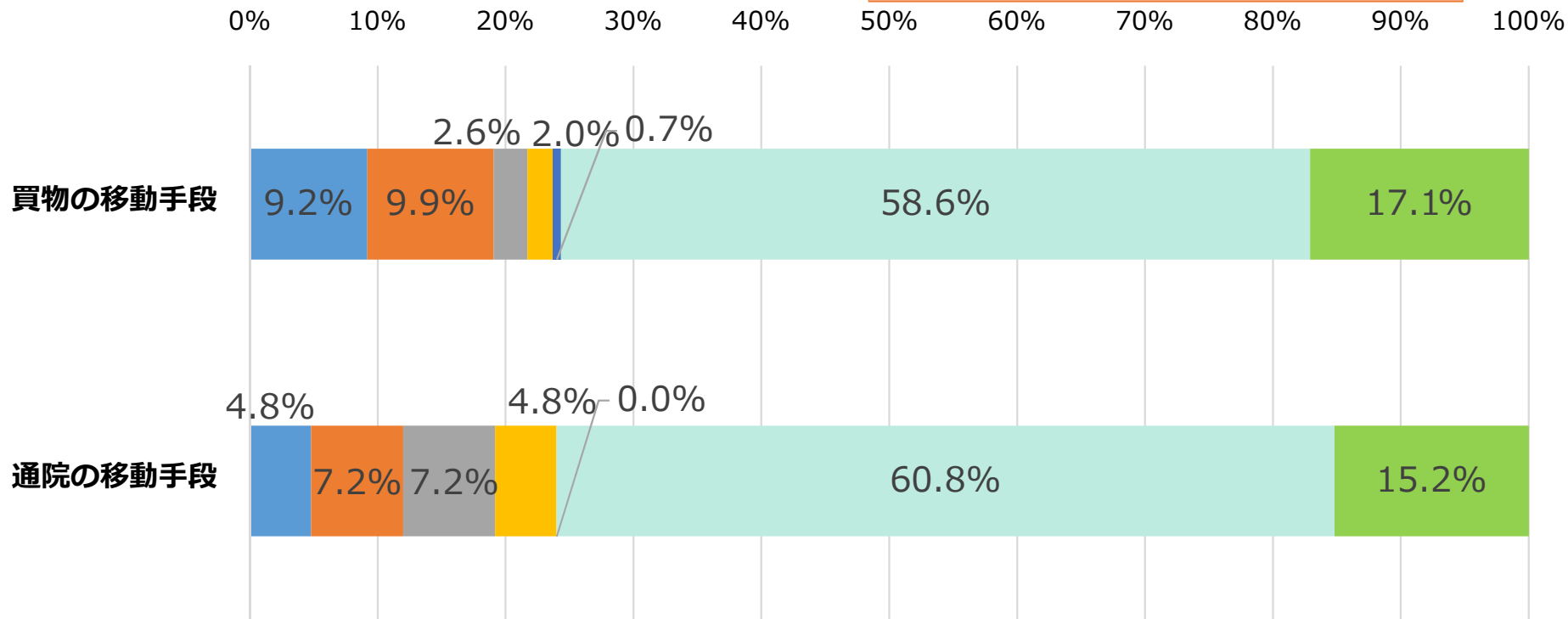


※複数回答可

## (3) 買物・通院の主な移動手段

65歳以上

主な移動手段→自家用者約60%  
路線バス→買物約3%、通院約7%



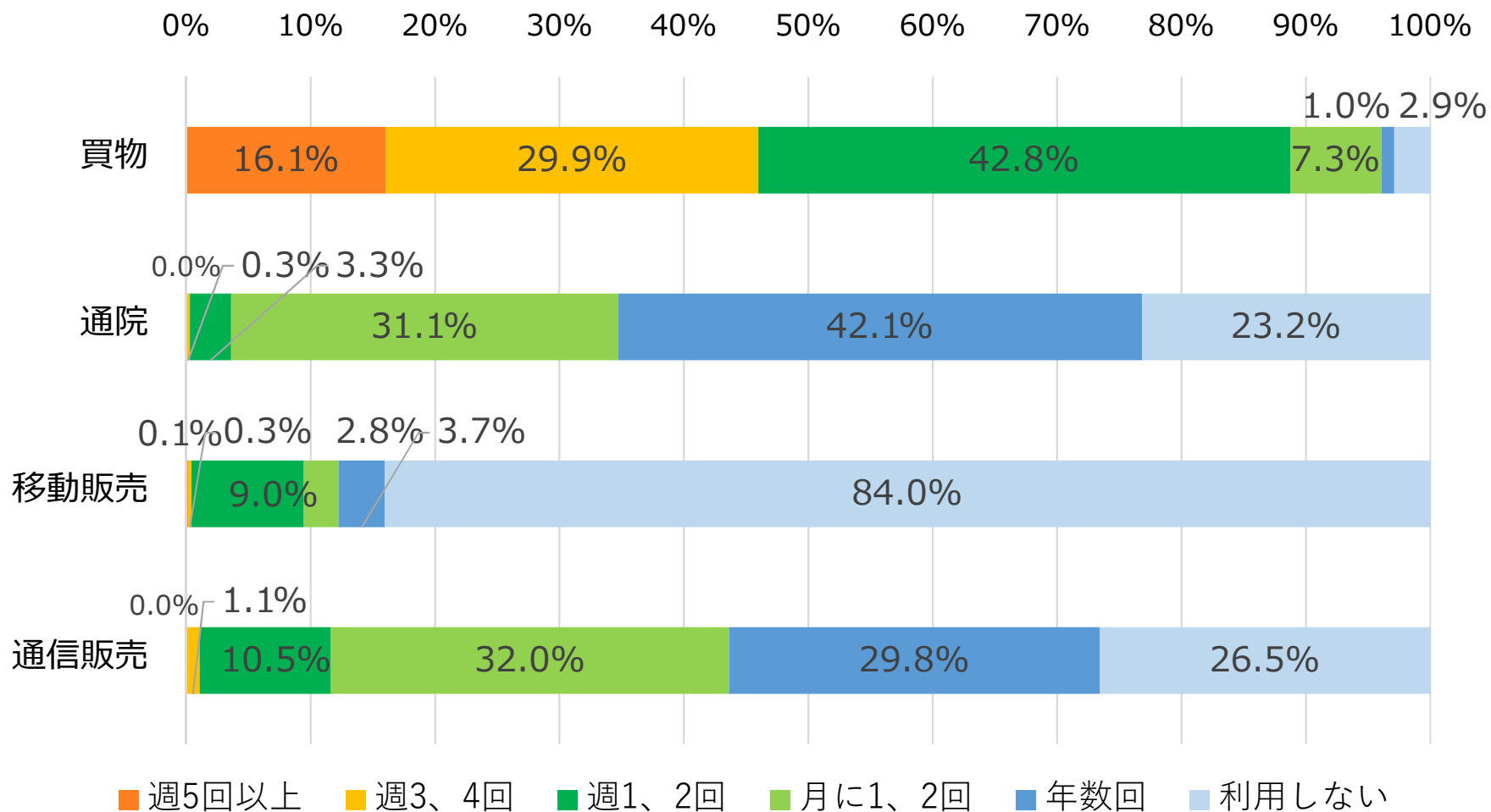
- 徒歩
- 自転車
- 路線バス
- タクシー
- 鉄道
- 自分で運転する自家用車 (二輪車含む)
- 家族や知人による送迎
- NPO法人等による送迎サービス
- その他

※複数回答可

## (4) 買物（店舗）・通院・移動販売・通信販売の利用頻度 全年齢（満18歳以上）

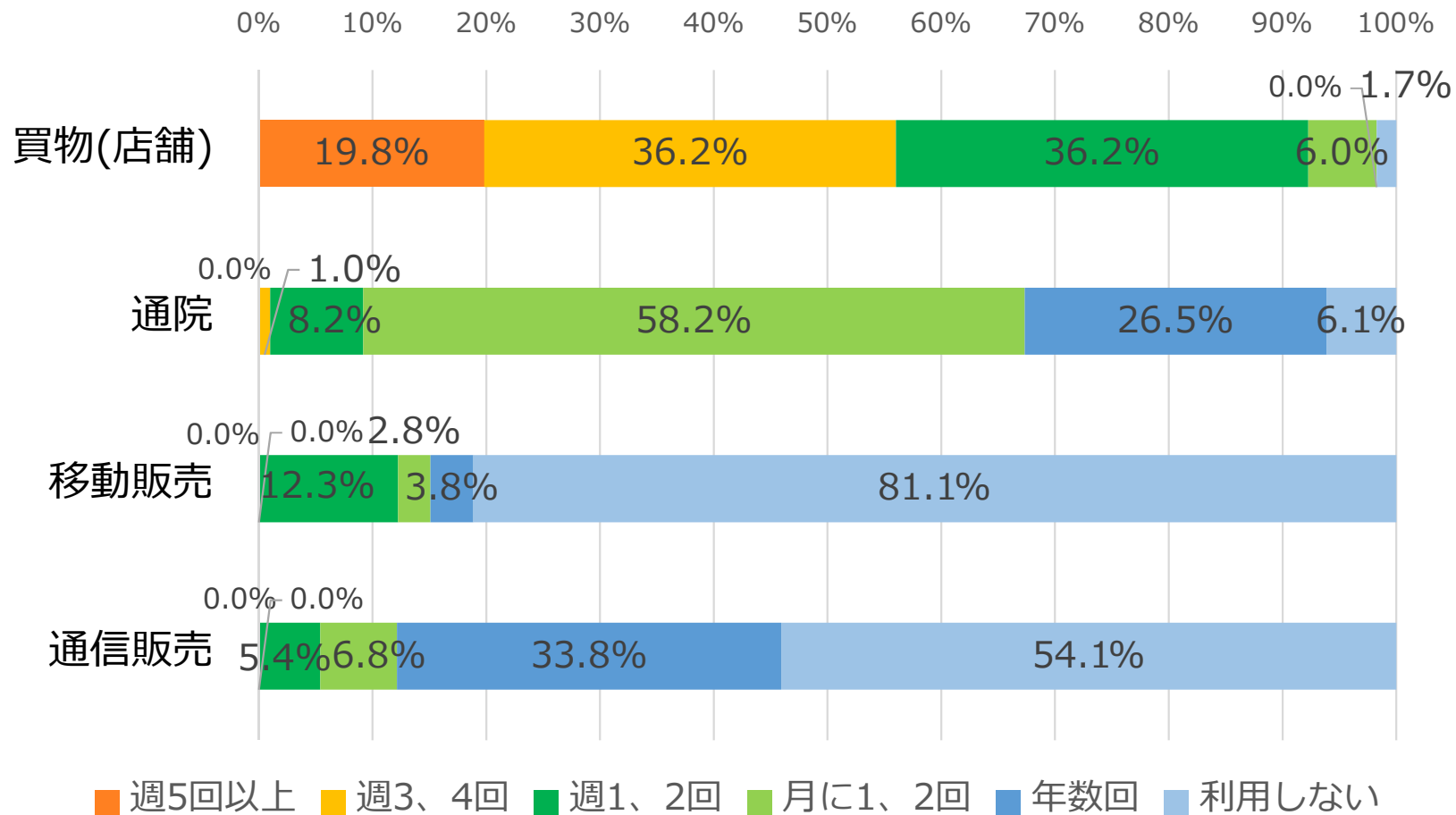
### 主な利用頻度

- ・買物→週1、2回
- ・移動販売→利用しない
- ・通院→年数回
- ・通信販売→月に1、2回



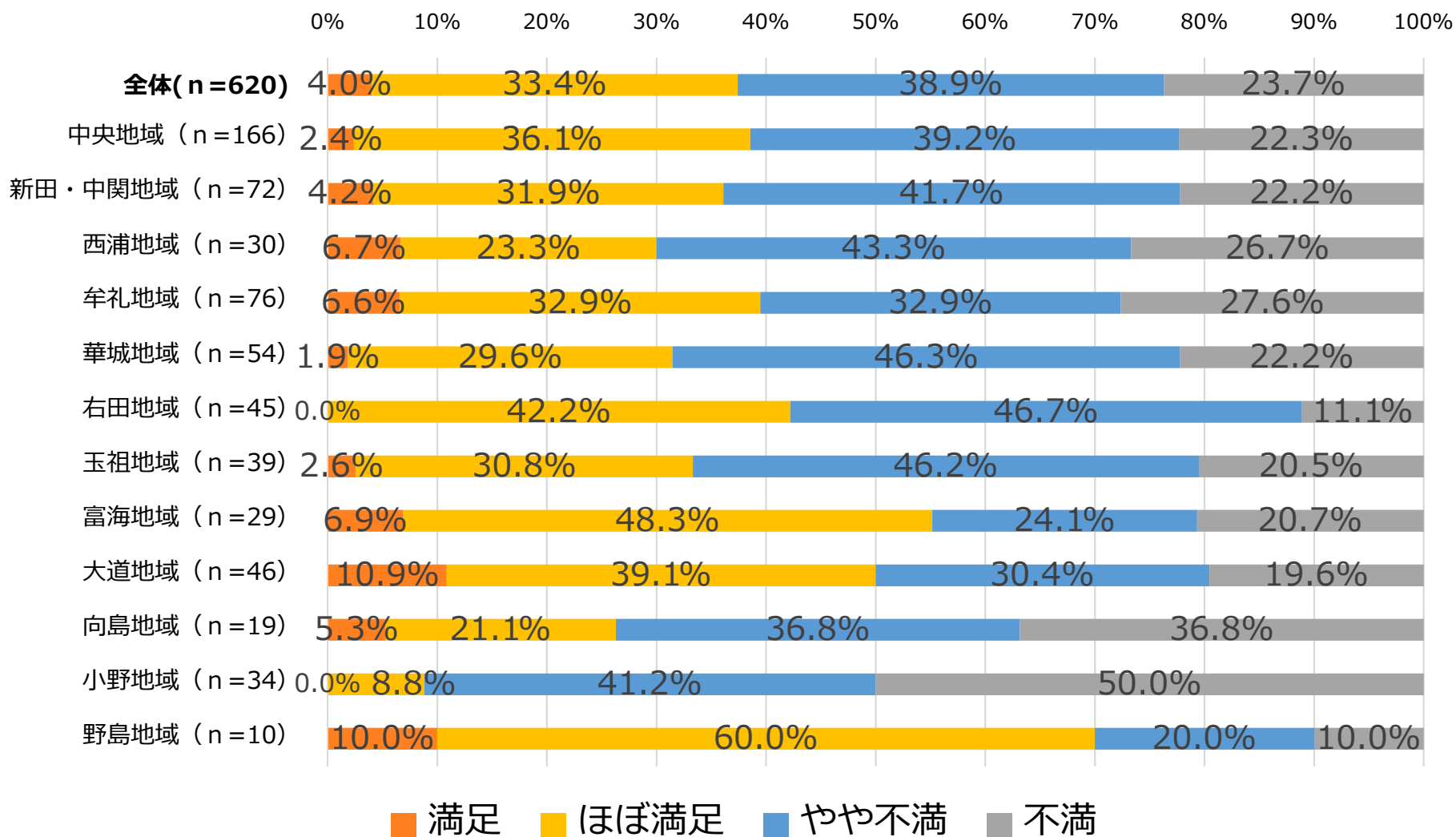
## (4) 買物（店舗）・通院・移動販売・通信販売の利用頻度 65歳以上

全年齢との利用頻度の比較  
 ・買物、通院→高い  
 ・移動販売→若干高い  
 ・通信販売→低い



## (5) 公共交通（バス・タクシー・鉄道）の利便性に対する満足度

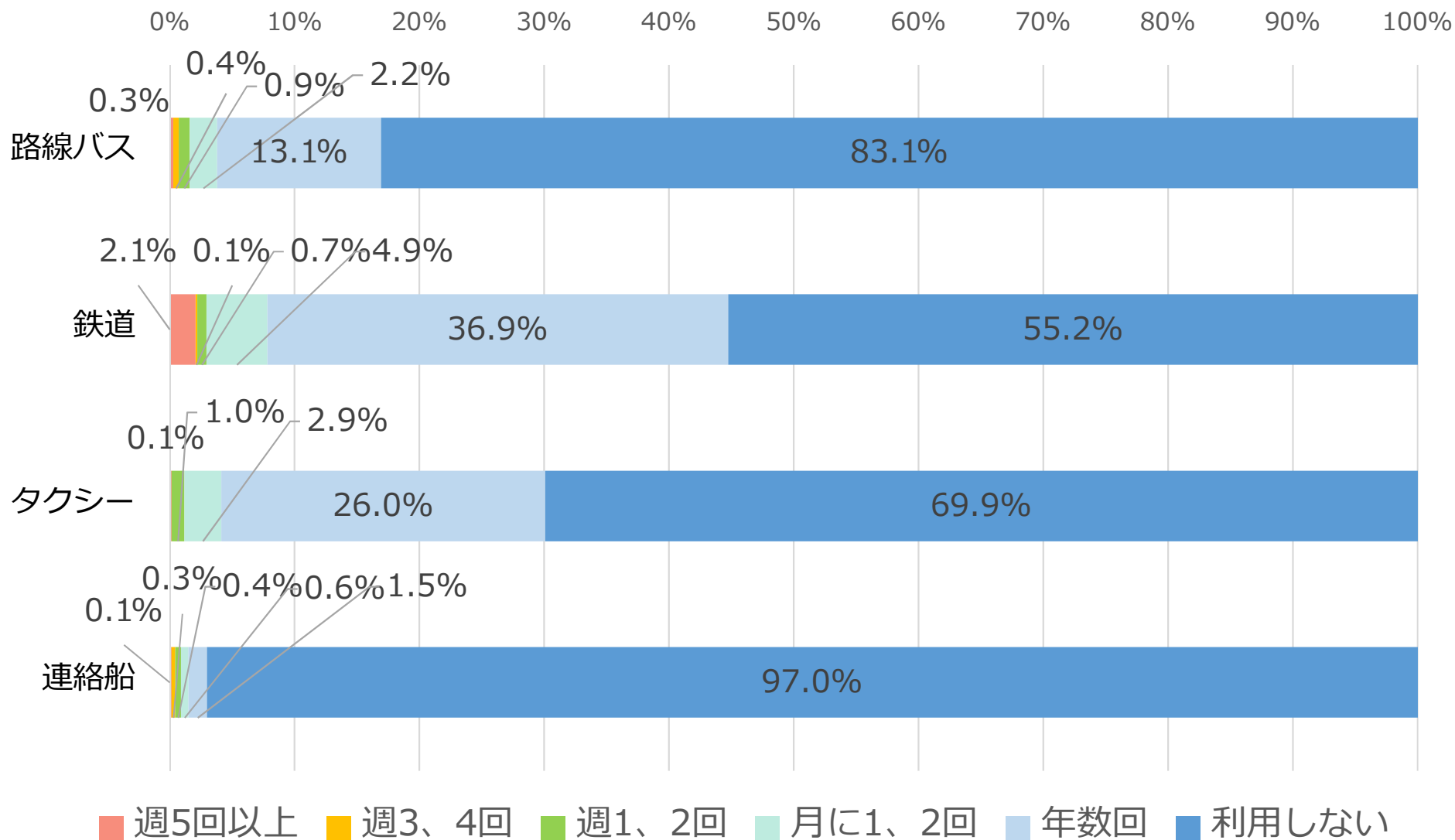
全体の満足度は37.4%（H28、37.8%）  
 不満度の高い地域→西浦、華城、玉祖、向島、小野





## (6) 公共交通の利用頻度

路線バス→利用している 16.9% (H28、25.9%)  
 鉄道 →利用している 44.7% (H28、63.5%)

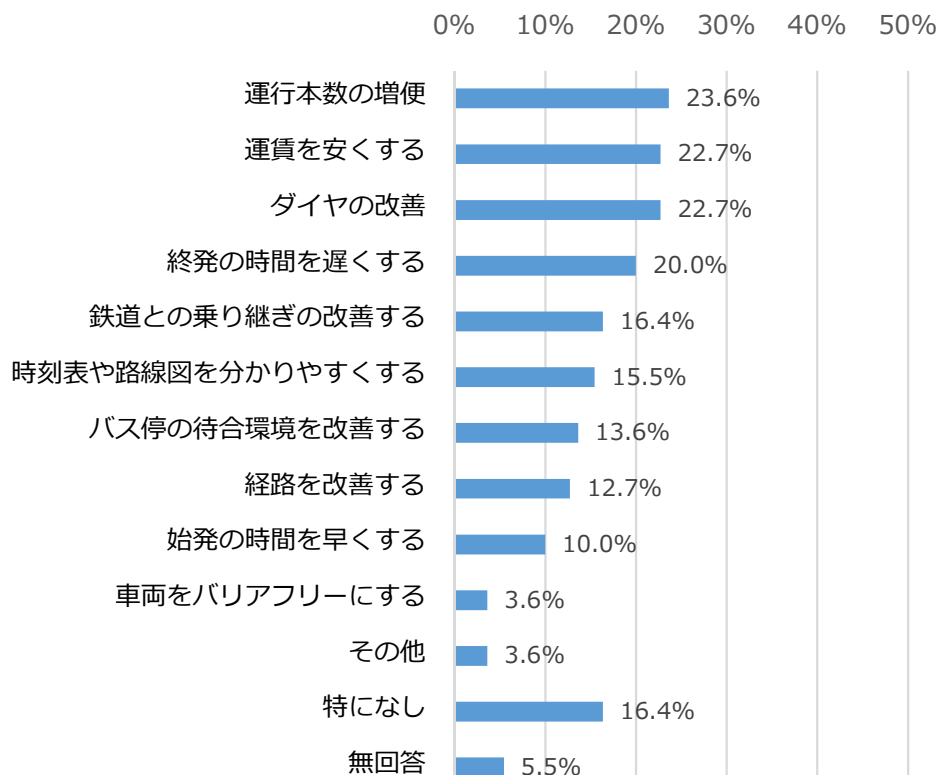


## (7) 公共交通に対する改善ニーズ

### ① 路線バス

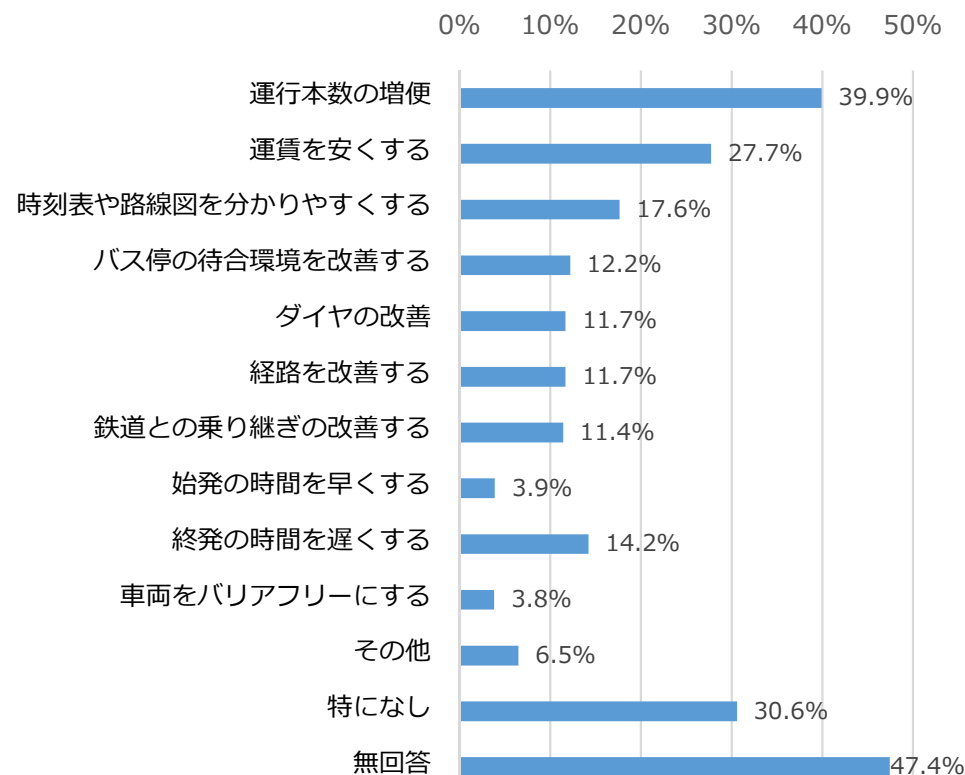
利用者・非利用者ともに高いニーズは、  
運行本数の増便・運賃を安くする

#### 〔利用者〕



(n=110)

#### 〔非利用者〕



(n=386)

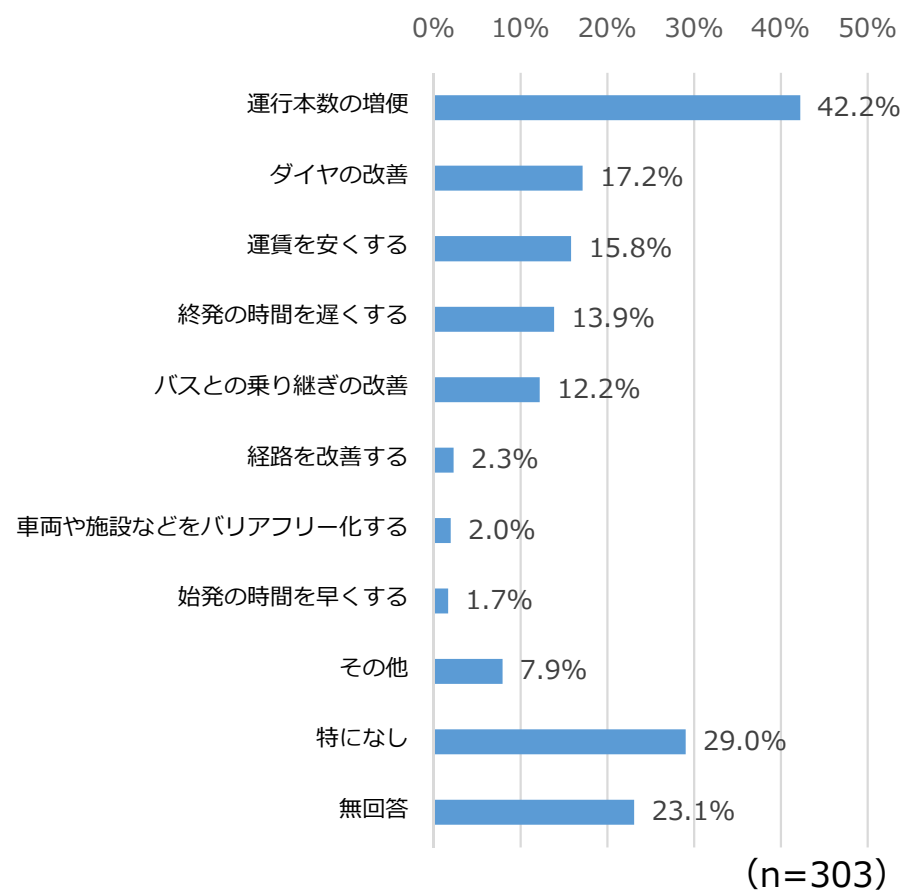
※複数回答可

## (7) 公共交通に対する改善ニーズ

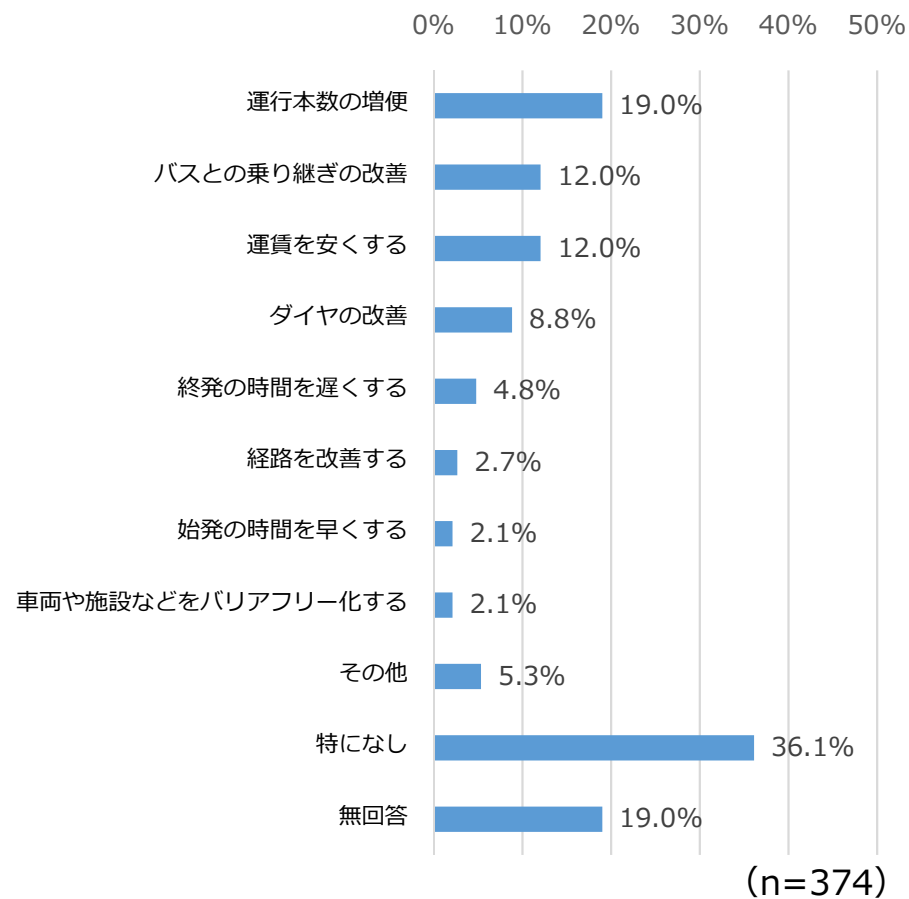
### ② 鉄道

利用者のニーズは、運行本数の増便が42.2%

#### 〔利用者〕



#### 〔非利用者〕

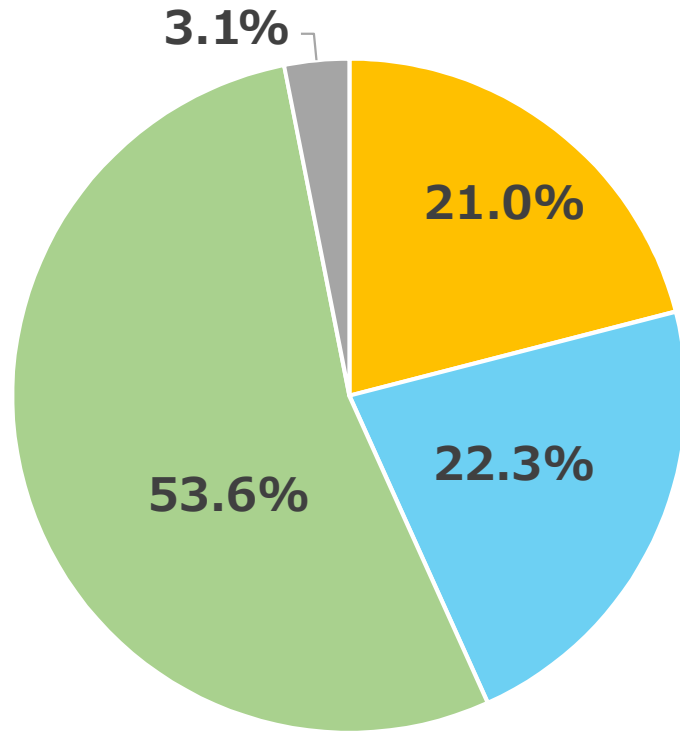


※複数回答可

## (8) 非利用者の改善後の利用意向

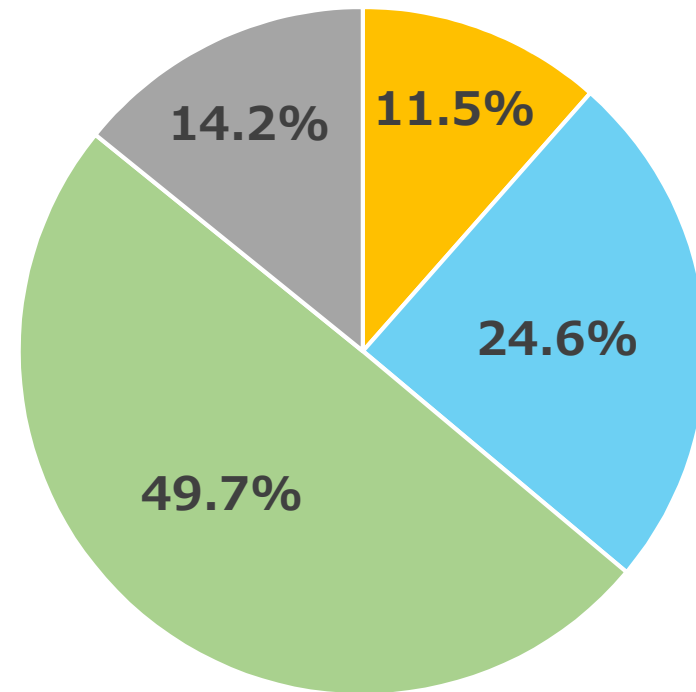
① 路線バス

② 鉄道



■ 利用する ■ 利用しない ■ わからない ■ 無回答

(n=386)

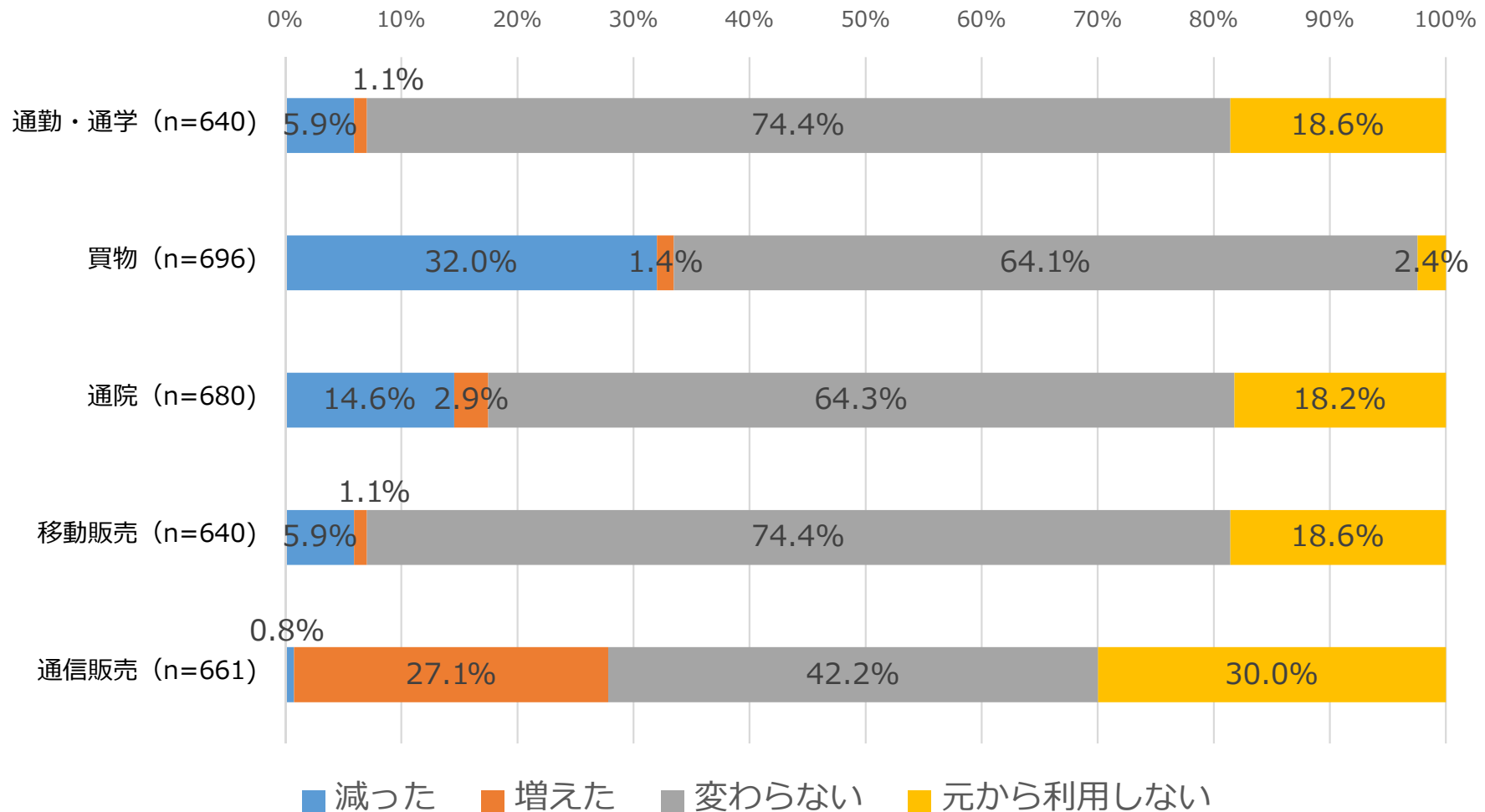


■ 利用する ■ 利用しない ■ わからない ■ 無回答

(n=374)

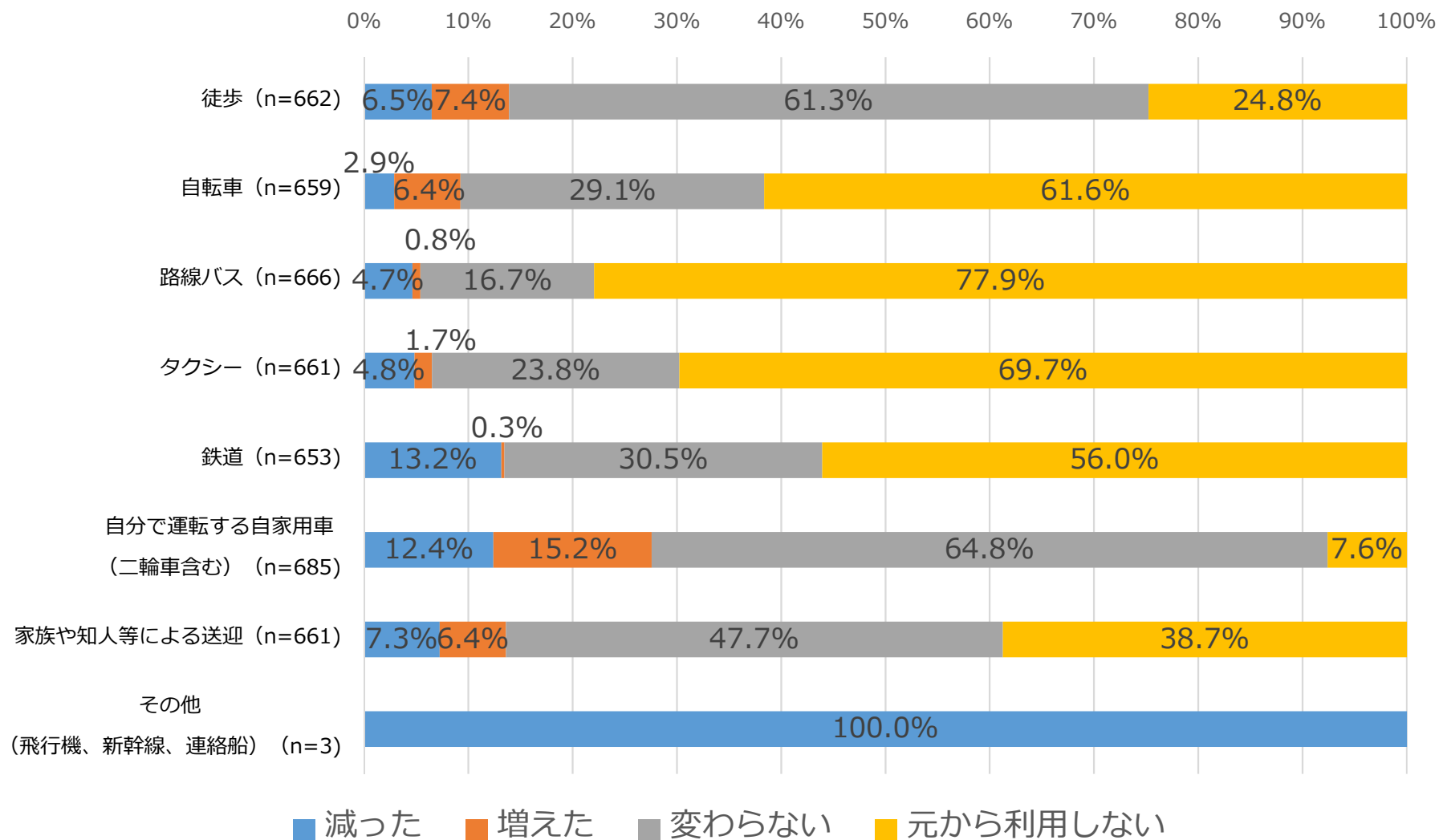
## (9) 現在とコロナ禍前の外出・利用頻度の変化

買物、通院→減少  
通信販売→増加



## (10) 現在とコロナ禍前の移動手段の変化

自転車→増加  
路線バス、タクシー、鉄道→減少



## (11) 公共交通に対する意見

公共交通全般	便数・ダイヤ	4	鉄道	便数・ダイヤ	7	連絡船	便数・ダイヤ	4
	ルート	1		乗継	1		利便性	2
	乗継	1		運休時の対処	1		接客	3
	新たな交通の導入	7		運賃	1		運賃	3
	利用環境	3		I Cカード	3		情報提供	2
	I Cカード	2		駅	4		利用環境	2
	運賃	2		駅の新設	3		釣り客の声	3
	情報の提供	1		情報提供	1		その他	32
	その他	10		利用環境	1		高齢者支援制度	5
				その他	2		調査	2
バス	バス停の位置・増設	1	タクシー	運行体制 (利用したい時間にいない)	87	その他	移動販売	1
	便数・ダイヤ	46		運行体制	6		免許返納	3
	ルート	17		キャッシュレス	1		道路	8
	乗継	3		新技術	9		まちづくり	2
	新たな交通の導入	13		バリアフリー	1		駐車場	1
	車両	5		運賃	24		分類出来ない	23
	運賃	28		運賃割引	11			
	アプリ	1		デマンドタクシー	2			
	I Cカード	1		運転マナー	11			
	自動運転	1		接客	13			
	情報提供	9		情報提供	4			
	運賃助成	3		福祉タクシー	1			
	利用環境	8		その他	25			
	その他	8						

## (1) 免許返納の相談件数

	中央地域	新田中関地域	西浦地域	牟礼地域	華城地域	右田地域	玉祖地域	富海地域	大道地域	向島地域	小野地域	野島地域	総計
免許返納したいが、移動手段がないために出来ないという相談件数（件）	10	66	13	26	9	4	5	9	4	12	6	0	164

## (2) バス等を利用する必要がある人の状況

### ① バス等を必要とする人数、移動に関する相談件数

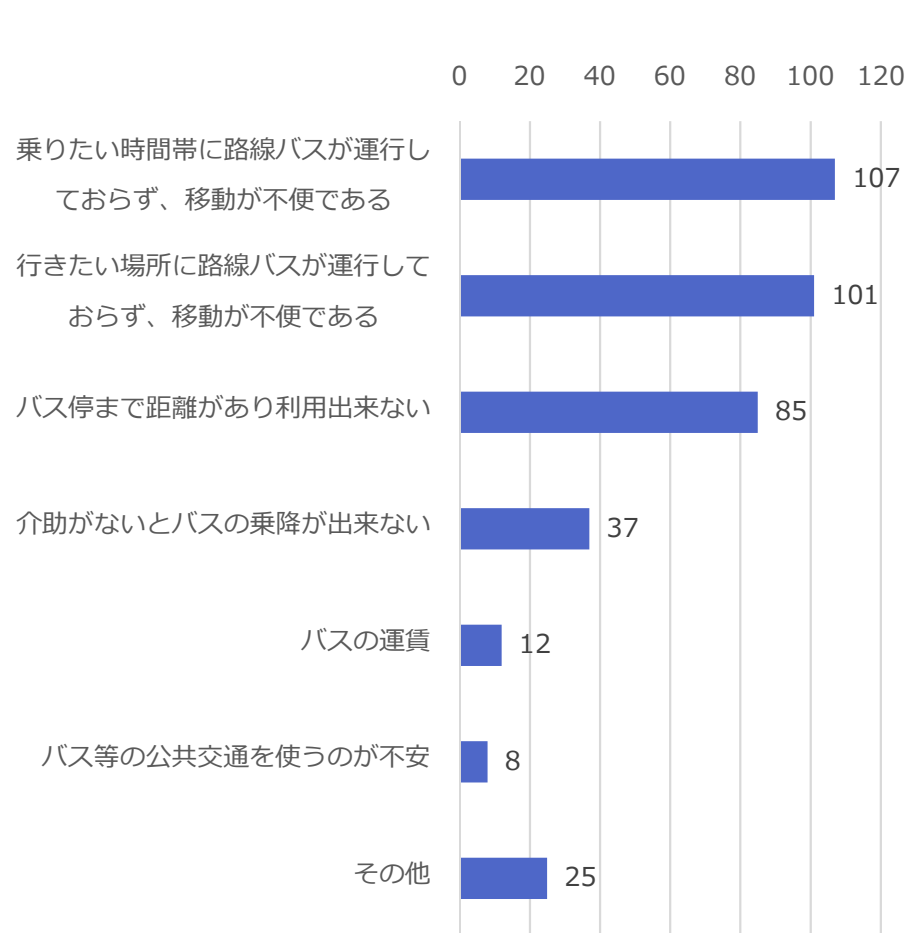
	中央地域	新田中関地域	西浦地域	牟礼地域	華城地域	右田地域	玉祖地域	富海地域	大道地域	向島地域	小野地域	野島地域	総計
バス等を必要とする人数（人）	286	172	28	138	71	156	52	81	42	23	38	58	1,145
移動に関する相談件数（件）	16	46	10	13	10	7	8	13	9	8	7	0	147



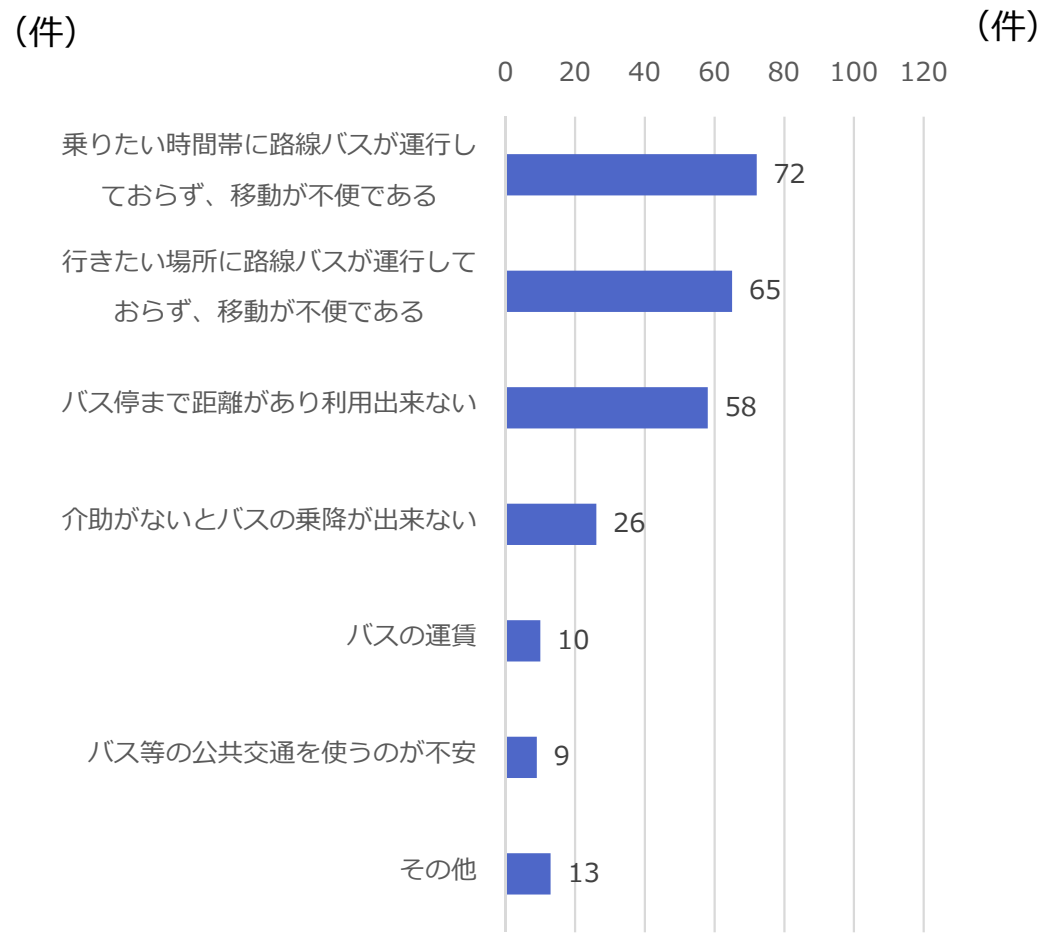
## ②移動に関する相談内容

相談内容の順位に変化はないが、件数は増加

### 現在



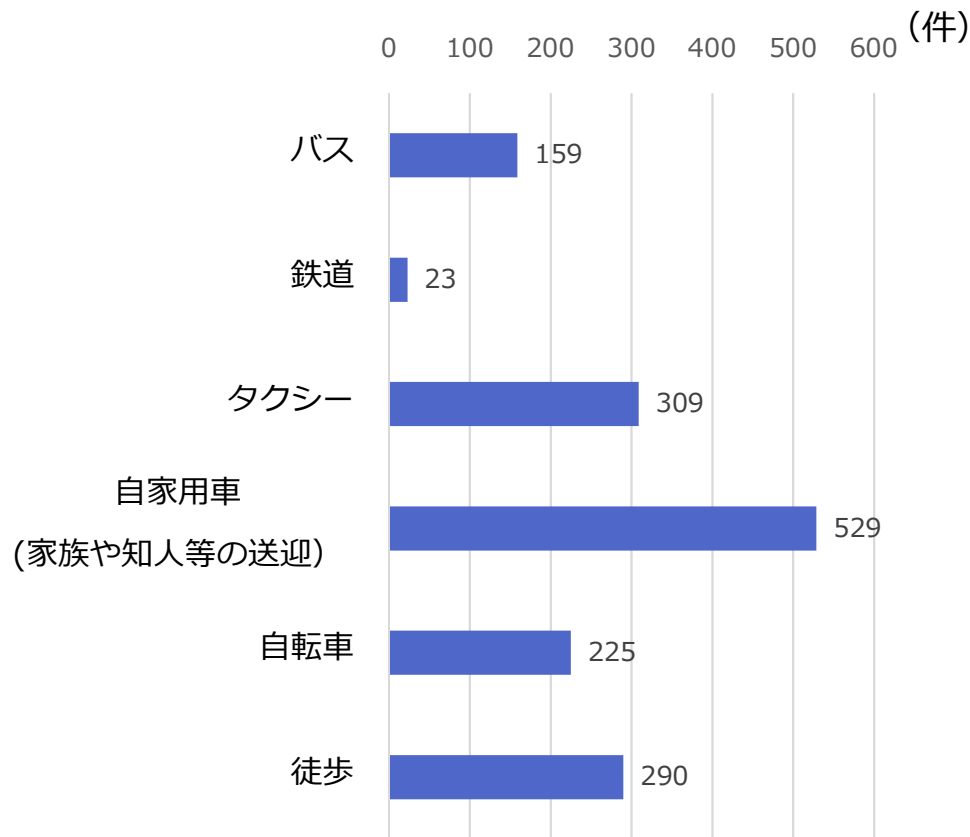
### コロナ禍前



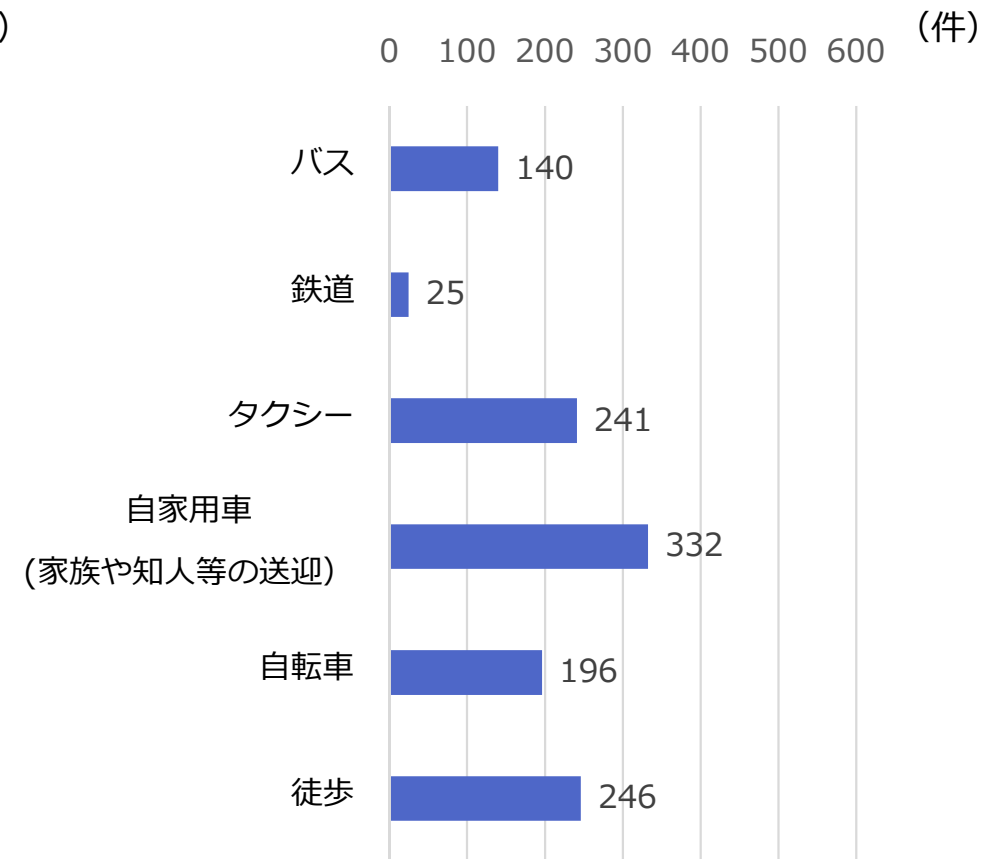
## ③ 移動手段

利用者は増加しているが、移動手段の順位に変化はない

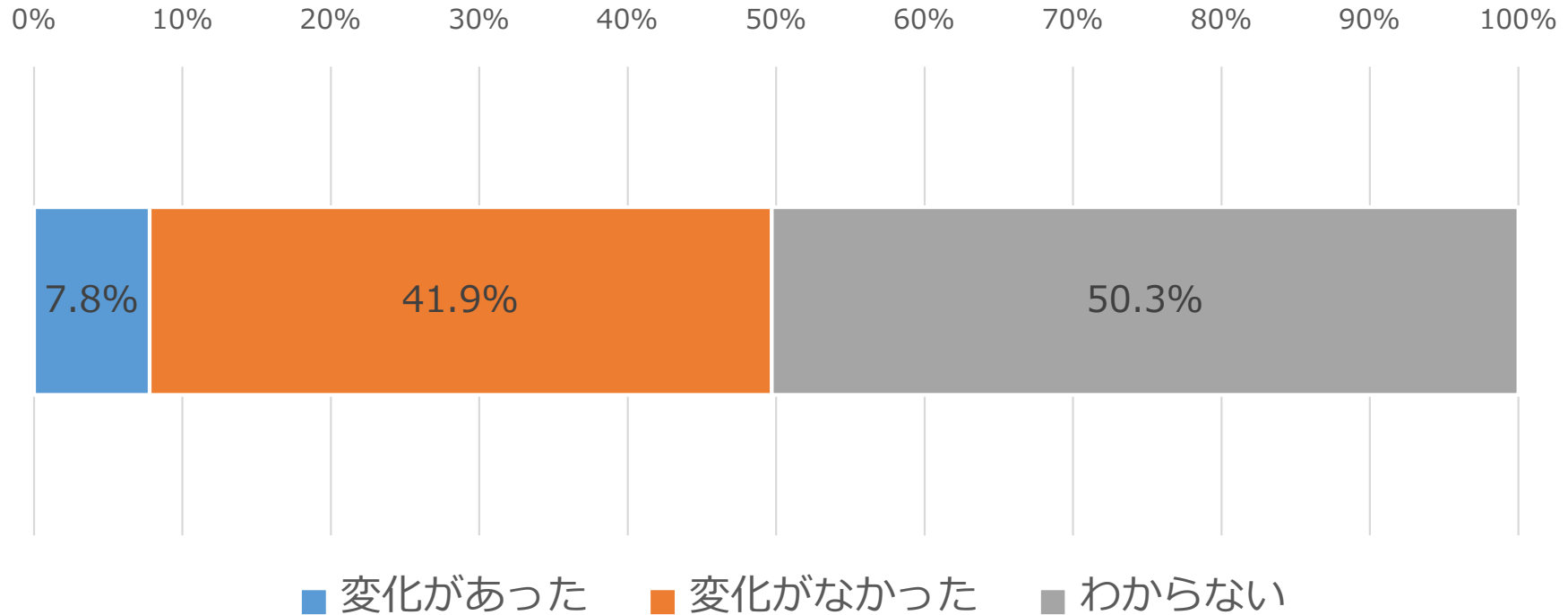
### 現在



### コロナ禍前



## ④ コロナ禍前と現在の移動手段の変化



(n=167)

## (3) 自由意見

		中央 地域	新田 中関 地域	西浦 地域	牟礼 地域	華城 地域	右田 地域	玉祖 地域	富海 地域	大道 地域	向島 地域	小野 地域	野島 地域	計
路線バス	バス停の位置・増設	3	4	1	2		3	1		1		1		16
	便数・ダイヤ	5	4	1	5	1	1		1			1		19
	ルート	1	2	1	1	1	1		1		1			9
	乗継						1							1
	新たな交通の導入	7	6	3	5		1			2		3		27
	車両	2	1	1										4
	運賃	1	5	2	1		1	1						11
	アプリ					1								1
	その他	2	1	1						1		1		6
鉄道	駅の新設				1									1
タクシー	運賃		2		1					1				4
	デマンドタクシー					1		2		2				5
高齢者支援制度	制度	8	1	3	2	3	2			2		1		22
調査	本調査に対する意見		1							1		1		3
その他	地域主導の取組の支援	1			1	1				1				4
	家族や地域で助けあっている	5	1	1	3	1		2	2	2		3		20
	地域の状況	17	4	2	4	6		3	1	1	1	3		42
	互助による運送				2				3					5
	その他(分類できないもの)	7	4	2	2	2		1			1			19

## (1) 通学手段

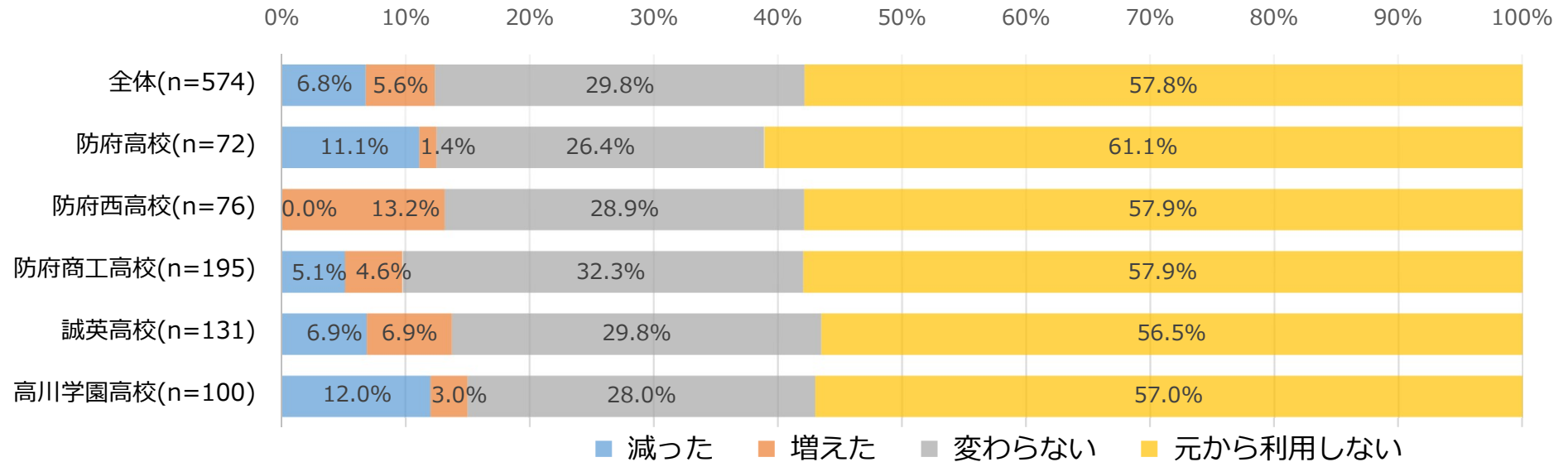
	防府高校	防府西高校	防府商工高校	誠英高校	高川学園高校	全体
徒歩	29.7%	21.1%	7.6%	16.3%	17.8%	16.0%
	31.9%	21.3%	7.9%	20.5%	20.2%	17.9%
自転車	62.2%	55.3%	74.1%	65.3%	45.5%	63.2%
	59.7%	53.3%	74.1%	64.4%	43.4%	62.0%
鉄道	47.3%	51.3%	19.8%	17.7%	50.5%	31.9%
	47.2%	52.0%	19.0%	17.8%	54.5%	32.5%
路線バス	4.1%	2.6%	4.6%	4.8%	3.0%	4.0%
	4.2%	2.7%	5.8%	4.8%	3.0%	4.5%
スクールバス	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	6.9%	1.2%
	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	7.1%	1.2%
自家用車	17.6%	22.4%	15.7%	29.3%	20.8%	21.0%
	16.7%	25.3%	16.4%	26.0%	20.2%	20.7%
その他	2.7%	0.0%	1.5%	2.0%	0.0%	1.3%
	4.2%	1.3%	2.1%	1.4%	0.0%	1.7%
回答者数 (登校)	121	116	243	199	146	825
回答者数 (下校)	118	117	237	197	147	816

※上段が登校時、下段が下校時を示す  
 ※複数回答可

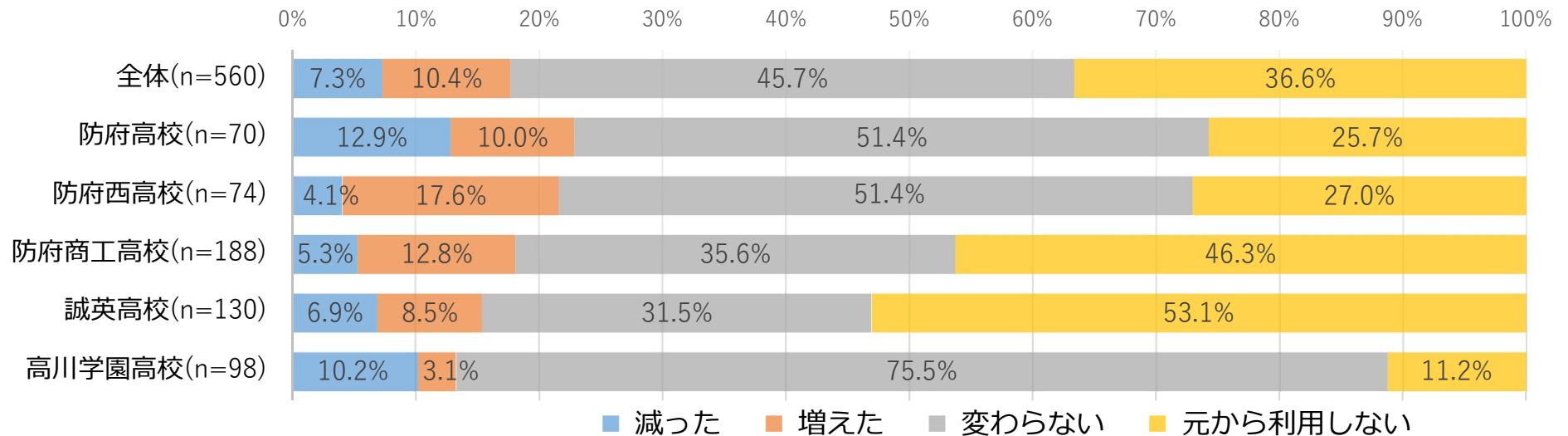
## (2) 普段の生活における現在とコロナ禍前の移動手段の変化

路線バスは、一部の学校で変化が見られる  
鉄道は、全体的に利用者が若干増加している

### 路線バス



### 鉄道



## (3) サービス改善ニーズ

全高校の高いニーズは、  
運行本数を増やす、運賃を安くする

### 路線バス

項目	防府高校	防府西高校	防府商工高校	誠英高校	高川学園高校	全体
運行本数を増やす	64.2%	79.5%	64.8%	73.0%	57.6%	67.5%
ダイヤ（運行時間）を改善する	26.9%	27.4%	19.0%	13.5%	37.6%	22.8%
運賃を安くする	38.8%	61.6%	53.6%	55.6%	49.4%	52.6%
片道定期券を発行する	3.0%	1.4%	4.5%	4.8%	4.7%	4.0%
経路（行先・経由地）を改善する	7.5%	5.5%	3.9%	6.3%	12.9%	6.6%
目的地までの所要時間を短くする	3.0%	8.2%	8.4%	4.0%	5.9%	6.2%
始発の時間を早くする	1.5%	1.4%	0.6%	2.4%	1.2%	1.3%
終発の時間を遅くする	4.5%	9.6%	6.7%	12.7%	1.2%	7.4%
時刻表や路線図をわかりやすくする	22.4%	16.4%	23.5%	20.6%	21.2%	21.3%
鉄道等との乗り継ぎを便利にする	20.9%	17.8%	7.8%	3.2%	21.2%	11.9%
バス停周辺に駐輪場を整備する	7.5%	4.1%	7.8%	13.5%	7.1%	8.5%
屋根や椅子などバス停の待合環境を改善する	10.4%	9.6%	13.4%	19.0%	12.9%	13.8%
その他	4.5%	0.0%	1.1%	0.0%	5.9%	1.9%
回答者数	67	73	179	126	85	530

※複数回答可

## (3) サービス改善ニーズ

全高校の高いニーズは、  
ダイヤ（運行時間）を改善する

### 鉄道

項目	防府高校	防府西高校	防府商工高校	誠英高校	高川学園高校	全体
始発の時間を早くする	14.3%	13.5%	10.0%	14.6%	12.0%	12.5%
終発の時間を遅くする	24.5%	9.6%	19.1%	28.0%	12.0%	18.9%
ダイヤ（運行時間）を改善する	73.5%	73.1%	64.5%	52.4%	74.7%	66.5%
駅の待合環境を改善する	28.6%	42.3%	39.1%	35.4%	31.3%	35.6%
バスとの乗り継ぎを便利にする	30.6%	17.3%	29.1%	34.1%	19.3%	26.6%
駐輪場を整備する	16.3%	5.8%	14.5%	18.3%	10.8%	13.6%
その他	4.1%	5.8%	5.5%	4.9%	9.6%	6.1%
回答者数	50	52	110	82	83	377

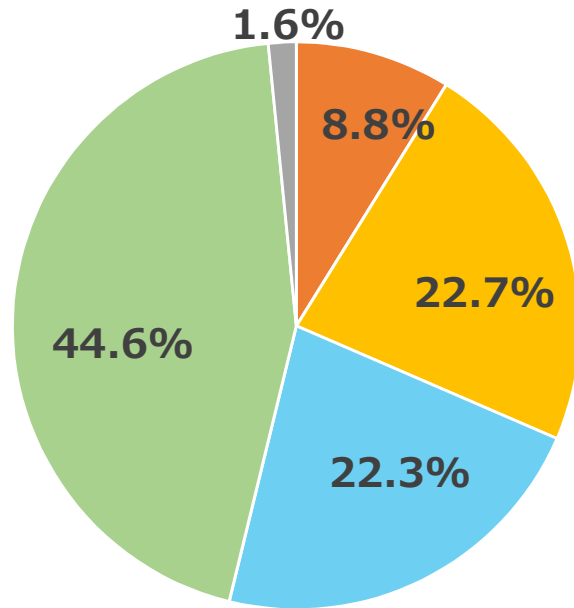
※複数回答可



## (4) 改善後の利用意向

路線バスは、現在利用している人が少ない為、利用ニーズが低い

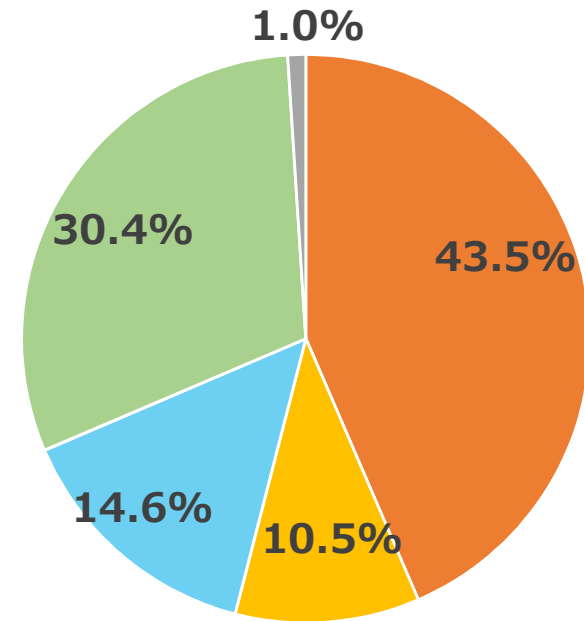
### 路線バス



(n = 565)

- 現在利用しており、サービスが改善されてからも利用したい
- 現在利用していないが、サービスが改善されれば利用したい
- サービスが改善されても、利用したいと思わない
- わからない
- その他

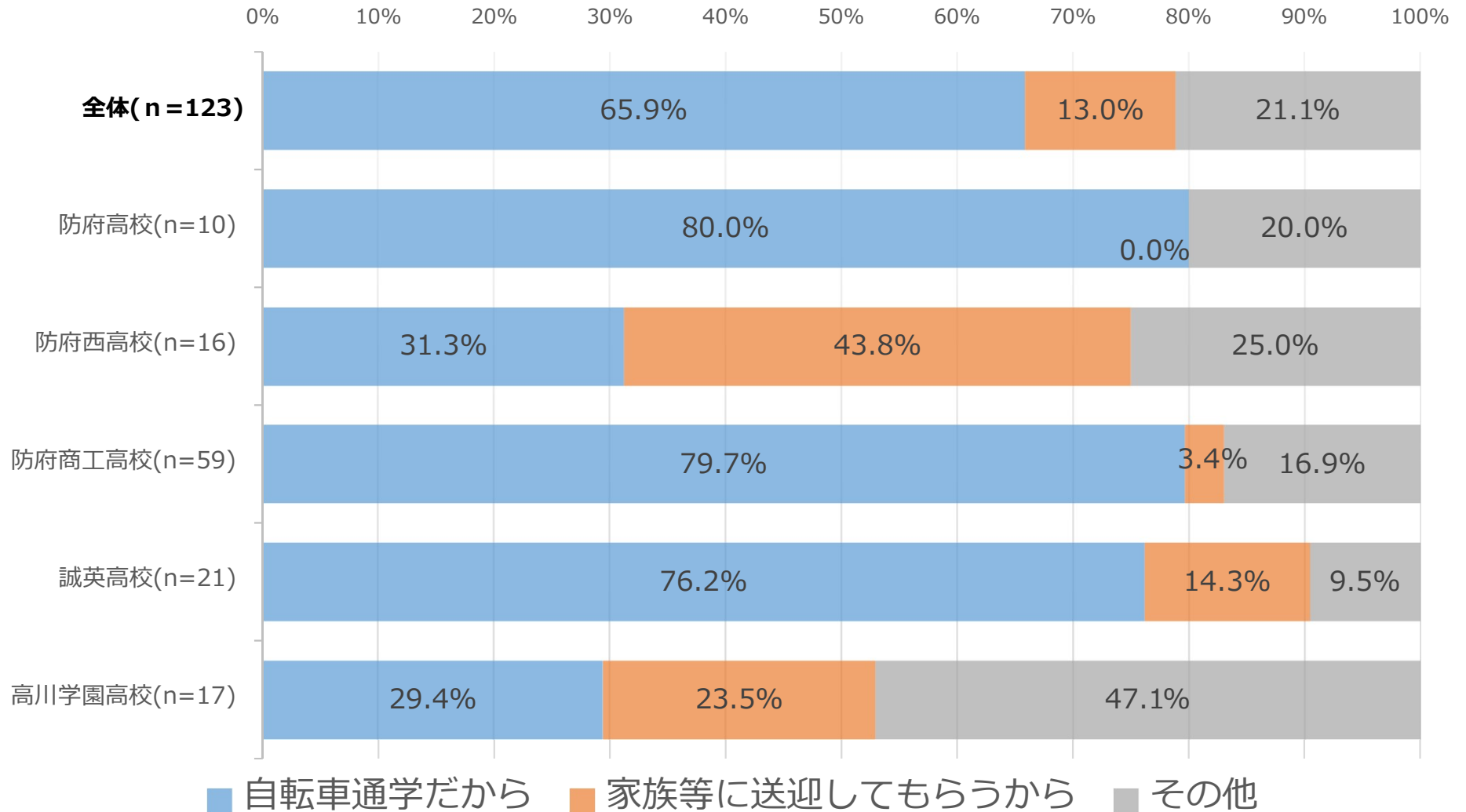
### 鉄道



(n = 487)

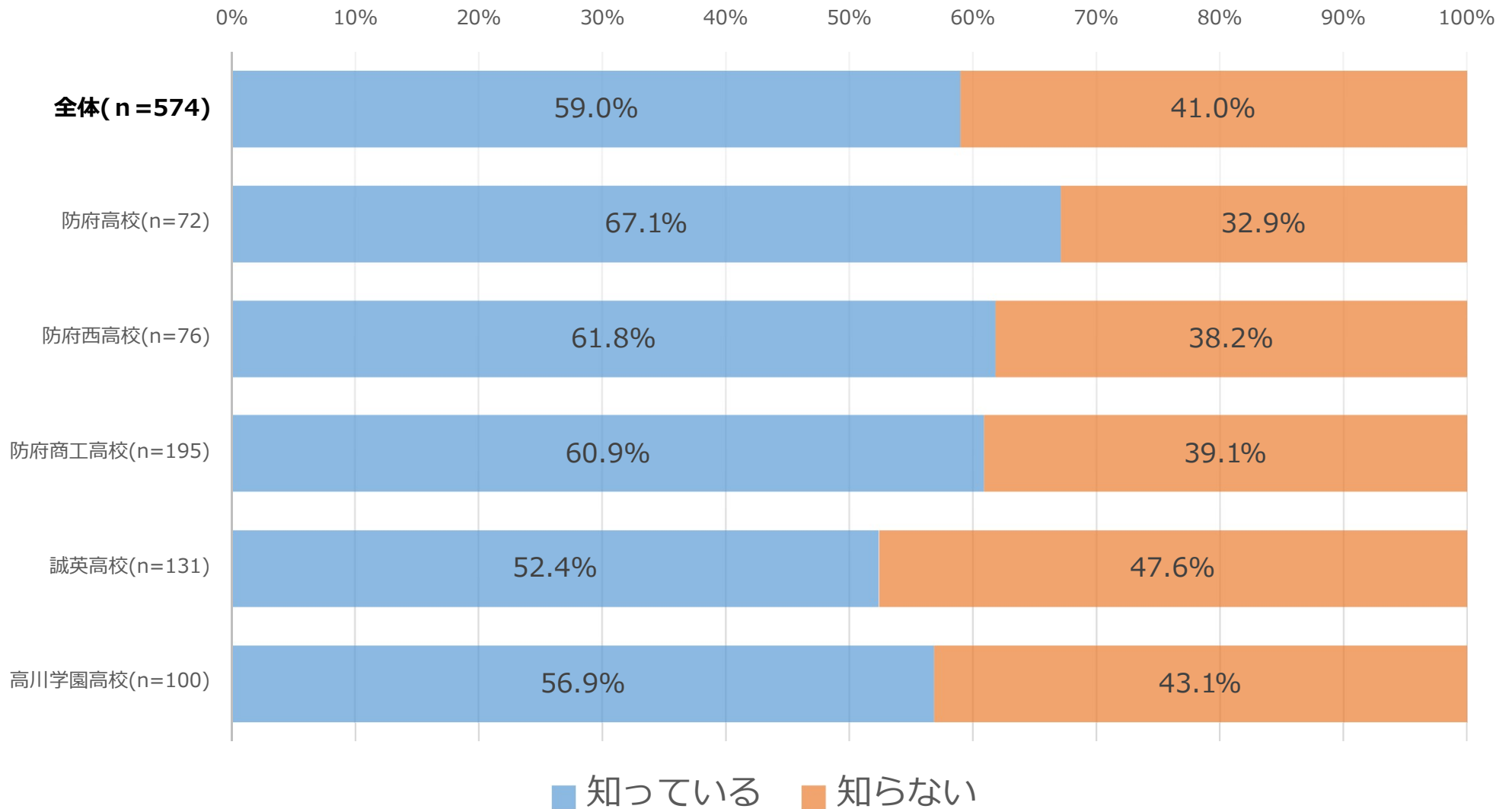
- 現在利用しており、サービスが改善されてからも利用したい
- 現在利用していないが、サービスが改善されれば利用したい
- サービスが改善されても、利用したいと思わない
- わからない
- その他

## (5) 改善されても利用したいと思わない理由 路線バス



## (6) 最寄りのバス停の認知度

バスを利用していない生徒が多い中、全体の約60%が認知している



# ヒアリング調査結果

## (1) 調査の概要

公共交通の実態を把握するため、公共交通事業者へヒアリングを行いました。

### 公共交通事業者

- ・ **路線バス** : 防長交通(株)、中国ジェイアールバス(株)
- ・ **鉄道** : J R 西日本
- ・ **タクシー** : 山口県タクシー協会 (日の丸タクシー(株)、湯田都タクシー(株))
- ・ **航路** : 野島海運

## (2) 調査結果

### 1. 路線バス

#### ① 利用者について

朝、夕方については、通勤・通学の利用が多い。

日中については、高齢者の利用が多い。コロナ禍前と比較すると通院利用は減少している。

#### ② 運転士不足について

運転士の高齢化や運転士不足の状況にあり、なんとか現状の運行本数を維持出来ている状況。

# ヒアリング調査結果

---

## 2. タクシー

### ①利用者について

平日の午前中は高齢者の買物及び通院の利用が多くを占める。  
午後は全般的に利用者は少ない。

### ②運転士不足について

運転士の平均年齢が65歳以上と高齢化している。  
タクシーの保有台数に対して、運転士は不足している。  
運転士は不足しており、デマンドタクシーの拡大は困難である。

## 3. 鉄道

### ①利用者について

通勤・通学の利用者が多い。  
時間帯については、7時～8時30分、15時30分～19時  
30分の利用が多い。

### ②人材不足について

路線のメンテナンスについては、従事する作業員の高齢化等により、  
人材の確保が難しくなっている。

# ヒアリング調査結果

---

## 4.野島海運

### ①利用者について

島の人口減少等から利用者が減少傾向にあり、経営状態に大きな影響を与えている。

島外からの通勤・通学の利用が重なる三田尻港発の1便（8時30分）、野島港発の4便（16時30分）の利用が多い。

### ②人材不足について

職員の平均年齢は56歳と高齢化している。

海運業界全般において船員不足の状態の中、船員の確保が喫緊の課題。

# 各公共交通サービスの役割と課題

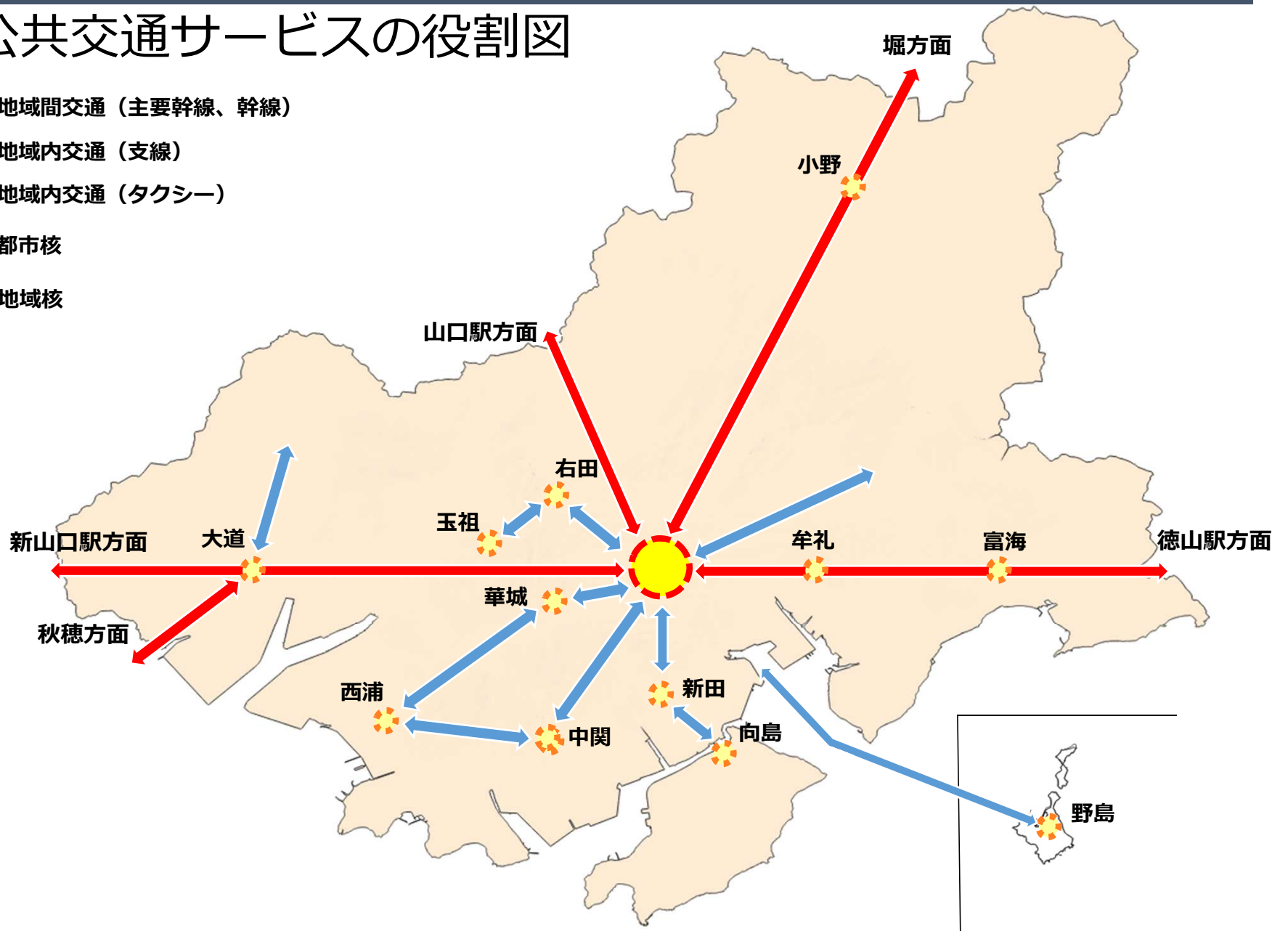
## 1.各公共交通サービスの役割

分類	種別	対象交通モード	役割
地域間交通	主要幹線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道</li> <li>・路線バス(広域系統)</li> </ul>	市外の都市拠点と本市を結ぶ公共交通
	幹線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス(広域系統)</li> </ul>	市外の生活拠点と本市を結ぶ公共交通
地域内交通	支線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス(市内完結系統)</li> </ul>	都市核と地域核または主な移動目的地を結ぶ公共交通
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・離島航路</li> </ul>	野島と本土を結ぶ公共交通
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗合タクシー</li> </ul>	地域核同士を結ぶバス路線を補完する公共交通
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般タクシー</li> </ul>	個人のニーズに応じドア・トゥー・ドアで面的な輸送を担う公共交通
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・スクールバス</li> <li>・福祉有償運送</li> <li>・互助による輸送</li> </ul>	上記公共交通ではカバーできない個別の移動ニーズに対応

# 各公共交通サービスの役割と課題

## 各公共交通サービスの役割図

- ↔ 地域間交通（主要幹線、幹線）
- ↔ 地域内交通（支線）
- 地域内交通（タクシー）
- 都市核
- 地域核





# 各公共交通サービスの役割と課題

---

## 2. 公共交通の課題

### ① 持続可能な公共交通ネットワークの形成

人口減少・高齢化等、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。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。

### ② 利用者減少への対応

新型コロナウイルス感染症の影響が大きく、公共交通の利用者数は大幅に減少しています。感染拡大以前の交通需要への回復も不透明な状況にあり、新しい生活様式や社会環境の変化への対応が必要です。

### ③ 財政負担の適正化

公共交通サービスを維持するために、市の財政負担が年々増加しています。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、将来にわたって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。

# 各公共交通サービスの役割と課題

---

## 2. 公共交通の課題

### ④公共交通の担い手の確保

市内公共交通を担う事業者（路線バス、鉄道、タクシー、航路）へのヒアリングでは、「運転士の高齢化」や「人材不足」への懸念が挙げられています。

公共交通サービスを将来にわたり、持続的に供給するために、公共交通の担い手の確保が課題となっています。

### ⑤交通弱者の移動手段の確保

高齢化の進行や運転免許証の自主返納者の増加に伴い、自動車を運転することが出来ない「交通弱者」の増加が見込まれる中で、安心して暮らせる移動手段の確保が求められています。

### ⑥公共交通の利便性向上

市民アンケートの「公共交通の利便性に対する満足度」は全体で37.4%と低い状況にあります。地域ごとの利便性に関する満足度は、様々な要因が関係していると考えられます。

# 各公共交通サービスの役割と課題

---

## 2. 公共交通の課題

### ⑦関係者の連携・協働

利用者数の減少や公共交通の担い手不足から公共交通の維持・拡大は困難な状況です。課題解決に向けて、地域、交通事業者、行政をはじめとする関係する主体が一体となって、連携・協働する必要があります。

### ⑧環境にやさしい公共交通

市民アンケートによると自動車を利用する人の割合が70%を超えており、自家用車への依存度が高いことがうかがえます。既存公共交通の確保・維持だけでなく、安全な環境を確保するためにも利用の転換が求められます。

### ⑨公共交通に関するわかりやすい情報提供

路線バスのサービス改善として、時刻表や路線図等について、わかりやすい情報提供が求められています。

### ⑩利用環境の整備

路線バスや鉄道のサービス改善として、利用環境の整備が求められています。

交通結節点や利用の多いバス停、駅等を中心に、利用しやすい環境を整備する必要があります。