

様式第1-1（日本産業規格A列4番）

防政策 号  
令和6年6月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 防府市地域公共交通活性化協議会  
住 所 山口県防府市寿町7番1号  
代表者氏名 会長 目山 直樹

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

令和6年6月27日

## (名称) 防府市地域公共交通活性化協議会

**1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性**

防府市は山口県のほぼ中央に位置し、東は周南市、北から西にかけては山口市と接している。人口分布と高齢化の状況をみると、防府駅を中心とした中央部に人口が集中し、周辺部は中央部に比べ人口が少なく、高齢化率が高くなっている。

本市の公共交通網は、鉄道、高速バス、路線バス、乗合タクシー、タクシー、離島航路で構成されており、そのうち路線バスについては、防長交通株式会社と中国ジェイアールバス株式会社により運行されている。しかし、自家用車の普及や新型コロナウイルス感染症の影響で公共交通の利用者は伸び悩んでおり、また昨今の物価高騰等、厳しい経営状況に直面するバス事業者において、事業の継続に向けた取り組みは喫緊の課題となっている。ただ、学生、高齢者や障害者などのマイカーを持たない、あるいは、利用することができない人々にとっては、社会生活をおくるにあたり、安全・安心・快適な交通手段の確保・維持は極めて重要である。

今回申請する6系統は、防府と近隣の山口市・周南市を連絡し、通勤や通学、買い物や通院など、先述した公共交通を必要とする人々の日常生活での広域移動に必要不可欠な路線となっているが、自治体や交通事業者の努力のみでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業を活用し、運行を維持することが必要である。

**2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果****(1) 事業の目標**

生活交通路線を維持していくため、関係市町と連携し、地域住民のニーズに沿ったダイヤ設定や利用実態に即した効率的なダイヤ編成をすることで、利便性の向上及び経常収支率の改善を図る。

**【指標 1-①】**

・公共交通の年間利用者数について、幹線補助系統では地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用し令和7年度計画期間中の利便向上を図ることで、計画の目標値（約 3,456 千人/年）を目指す。

**【指標 1-②】**

・収支改善率について、幹線補助系統では地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用し令和7年度計画期間中に令和5年度実績値から1%以上改善することで、計画の目標値（53.2%）を目指す。

**【指標 1-③】**

・路線バスの利用者 1 人あたりの行政負担額について、幹線補助系統では地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用し令和7年度計画期間中の利便向上を図ることで、計画の目標値（約 91 円/人）を目指す。

(防府市地域公共交通網形成計画 P 99 参照)

**(2) 事業の効果**

地域間幹線バス系統を維持することにより、地域で生活する移動制約者の生活に必要不可欠な交通手段が確保される。

また、広域的・幹線的な系統と地域的・支線的系統の有機的な連携により、効率的な地域交通網が形成され、市民の社会参加促進や地域活性化にもつながる。

定量的な事業目標を導入することにより、バス利用者の増加と効率的な運行を促進し、地域のサービス水準を維持・向上することが期待できる。

### 3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・ 交通系ＩＣカードやバスロケーションシステム、スマホ定期券による利便性向上策の実施（各バス事業者）
- ・ バス半額手形やこども５０円バス、デジタルチケット等の利用促進策の実施（各バス事業者）
- ・ 鉄道・路線バス等の公共交通ネットワークが一目で分かる公共交通マップの作成・配布（市、各バス事業者）
- ・ 防府市地域公共交通活性化委協議会等による利用者意見の把握・反映
- ・ 小学校や高齢者サークル、各種イベント会場におけるバスの乗り方教室の開催

### 4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

表1のとおり。（該当系統を色づけ）

### 5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

表2のとおり。（該当系統を色づけ）

### 6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

- ・ 利用者数・収支率等については、事業者からのヒアリングにより評価・測定を実施
- ・ 防府市地域公共交通活性化協議会で事業の進捗状況を評価・検討
- ・ そのほか、上位の計画の改訂や社会情勢の変化、交通分野における技術革新など特段の配慮が生じた場合は、防府市地域公共交通活性化協議会での協議を経て、必要に応じて計画の見直しを実施

（防府市地域公共交通網計画P82、100 参照）

### 7. 別表1の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要

#### 【地域間幹線系統のみ】

該当なし

### 8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

#### 【地域間幹線系統のみ】

該当なし

9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

【地域間幹線系統のみ】

※別添「生産性向上の取組検討シート」のとおり（該当箇所を色づけ）

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

【地域内フィーダー系統のみ】

該当なし

11. 車両の取得に係る目的・必要性

【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

（防長交通）

- ・ 乗合バスの平均使用年数は約20年と長期化しており、運行を維持する為にも、そうした老朽車両の代替を進めていく必要がある。
- ・ 老朽車両の代替が遅ると、使用可能車両の減少を理由とした路線廃止や減便といった事態が発生し、地域住民の日常生活等に大きな影響を及ぼす可能性もある。
- ・ 地域間幹線系統を含めた全体的なバス路線の維持またバリアフリー化を促進するためにも、老朽車両を代替することの必要性は極めて高いものと考えている。

（中国ジェイアールバス）

- ・ 中国ジェイアールバス（株）における一般乗合バス車両は、車齢20年を超える車両があり、使用年数が長期化し老朽化が懸念される。しかしながら、路線の廃止による減便から老朽車両を減車し、令和5年9月末時点では高床車が0両となる。
- ・ 山口県内でも、車両の老朽化はあるものの、高床車においては0両となる。老朽車両（ワンステップ）を新車（ノンステップ）に代替することは、利用者の利便性向上及び安全・快適な移動手段の確保並びに運行の確保のため、車両の代替は重要である。

12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果

【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

（1）事業の目標

（防長交通株式会社）

- ・ 老朽車両の代替としては、超低床ノンステップバスを予定しており、令和6年9月末時点における低床車両比率は72%（129両）の見込みであるが、これを令和7年9月末までに75%以上（134両）とする。

（中国ジェイアールバス株式会社）

- ・ 老朽取替時には、ノンステップ車両を導入する。
- ・ 山口県内において、一般路線バスの低床車両比率（ワンステップ含む）は、令和5年9月末時点で、100%（29両）である。
- ・ また、中国ジェイアールバス（株）全体の一般路線バス低床車比率（ワンステップ含む）についても、令和5年9月末時点で、100%である。

（2）事業の効果

新たに車両を取得することにより、地域間幹線バス系統の維持や、地域で生活する高齢者をはじめとする移動制約者の日常生活に必要不可欠な移動手段の確保の一助となる。さらには、市民の社会参加促進や地域活性化にもつながる。

定量的な事業の目標を導入することにより、収支改善に結びつけることが期待できる。

**13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**

表6、表7を添付。（該当箇所を色づけ）

**14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）**

**【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**

該当なし

**15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性**

**【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**

該当なし

**16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果**

**【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**

(1) 事業の目標

該当なし

(2) 事業の効果

該当なし

**17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】**

該当なし

**18. 協議会の開催状況と主な議論**

- ・令和6年2月 防府市地域公共交通活性化協議会（書面決議）
   
防府市地域公共交通網形成計画の改訂について合意（国庫補助連動化に対応）
- ・令和6年6月 防府市地域公共交通活性化協議会
   
地域公共交通計画認定申請書の内容について合意
   
※ 山口市・周南市へ協議結果の事後共有（合意済）

**19. 利用者等の意見の反映状況**

地域公共交通活性化協議会のメンバーとして市民代表、老人クラブ等幅広い利用者に参与いただき、広く意見を募っている。計画に基づき運行することにより、利用者の利便を確保するとともに、生産性向上の取組結果を検証し、今後の改善につなげていくことにより、交通弱者の方々の移動手段として必要なバス系統の確保・維持を図っていくこととする。

**【本計画に関する担当者・連絡先】**

(住 所) 山口県防府市寿町7番1号

(所 属) 防府市総合政策部政策推進課

(氏 名) 主任主事 藤田 卓

(電 話) 0825-25-2299

(e-mail) seisaku@city.hofu.yamaguchi.jp

**注意：** 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

防  
府  
市

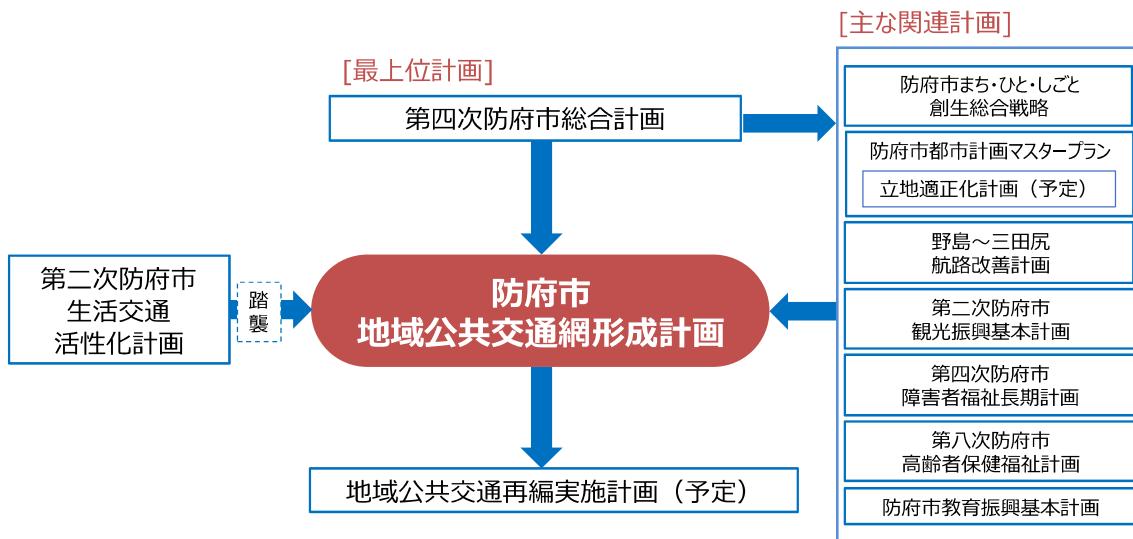
# 地域公共交通網形成計画



平成30年(2018年)3月 防府市  
令和 6年(2024年)3月 改訂

## 2. 計画の位置づけ

防府市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、市の最上位計画である「第四次防府市総合計画（平成 23 年 3 月策定）」に即し、「第二次防府市生活交通活性化計画（平成 26 年 3 月策定）」を踏襲するとともに、関連計画との整合を図るものとします。



## 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。

## 第7章 基本理念と基本方針、目標と目標を達成するための事業

### 1. 基本理念と基本方針

本市におけるまちづくりの方向性や公共交通の課題を踏まえ、本計画において本市の公共交通ネットワーク形成に関する基本理念と基本方針を以下のとおり定めます。

#### (1) 基本理念

##### 暮らしと交流を支える 持続可能な公共交通

市民・交通事業者・行政をはじめとする関係する主体の適切な役割分担のもと、市民の日常生活や観光客などの来訪者の移動を支える持続可能な公共交通の実現を目指します。

#### (2) 基本方針

##### 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

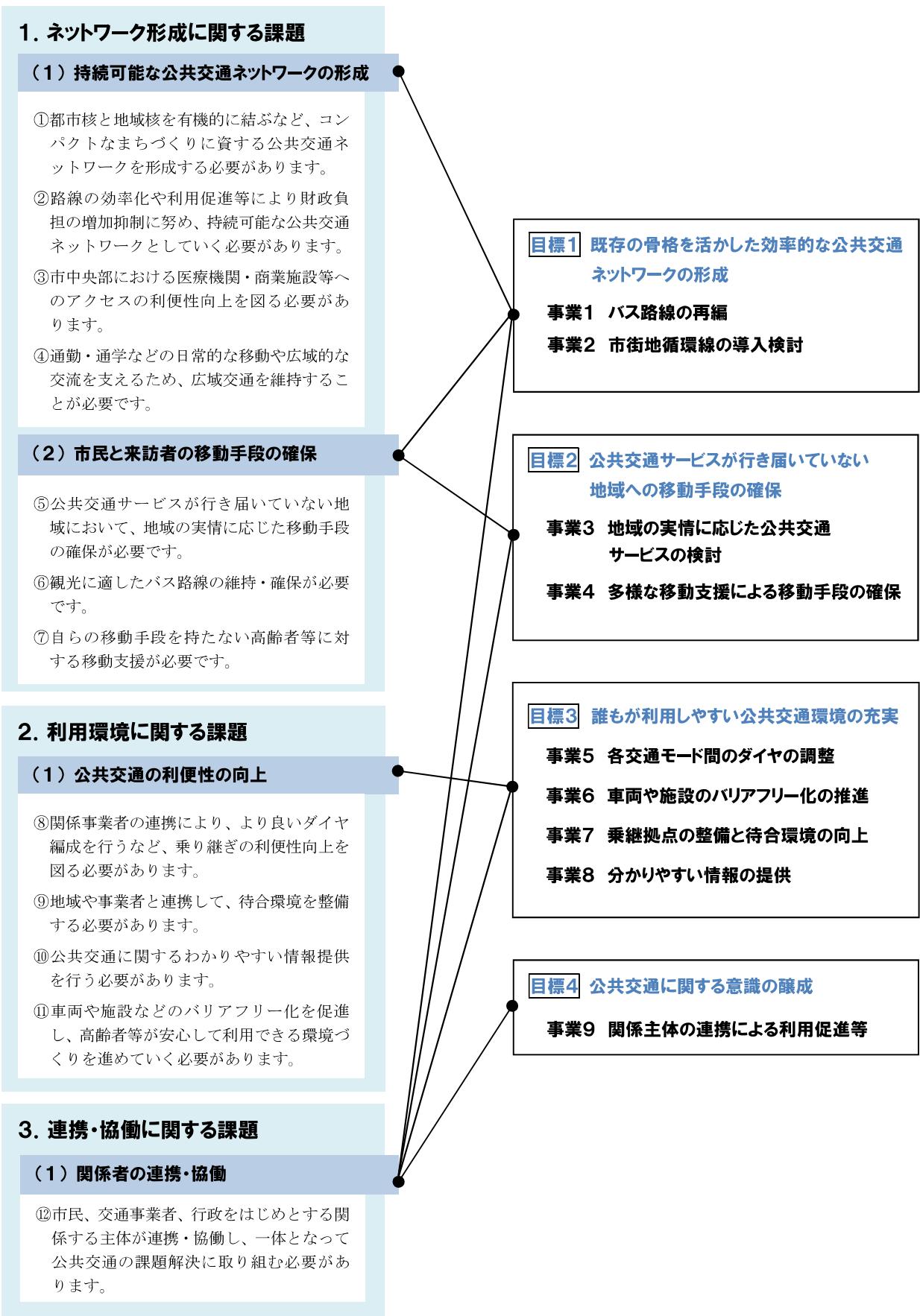
関係する主体が、公共交通の必要性や問題意識を共有し、連携・協働によ り公共交通の維持・確保に向けた取組を推進します。

## 2. 目標と目標を達成するための事業

### (1) 目標と事業体系

計画の基本方針を実現するため、本計画期間中に達成すべき目標と事業を以下のとおりとします。

<b>目標1</b> 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
<b>目標2</b> 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
<b>目標3</b> 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
<b>目標4</b> 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

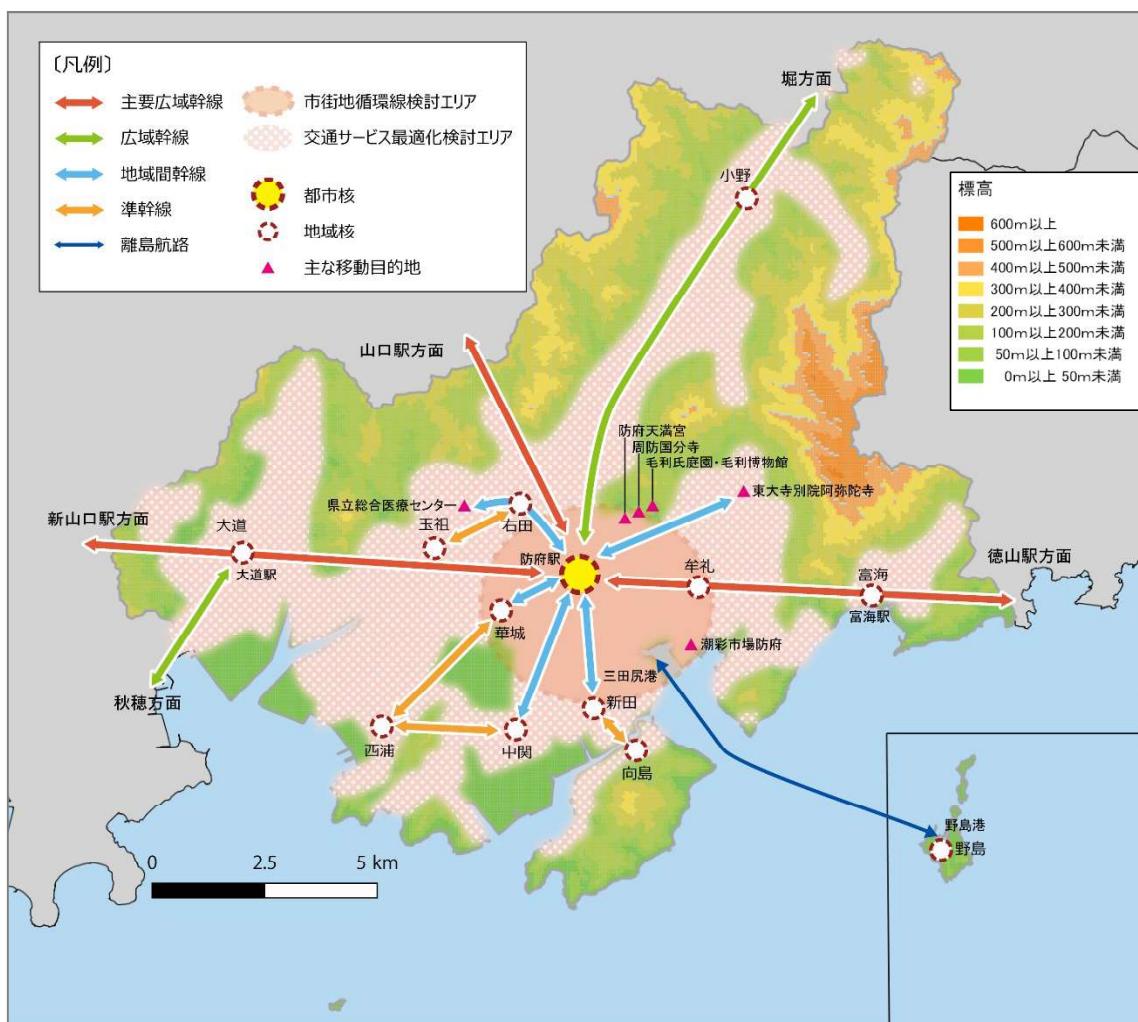


図表 95 公共交通の課題と目標の体系図

## (2) 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）

市外の都市拠点（鉄道駅を中心に広域的な公共交通の結節点を有するエリア）と本市を結ぶ公共交通を主要広域幹線、市外の生活拠点と本市を結ぶ公共交通を広域幹線と位置づけます。

また、都市核と地域核または主な移動目的地を結ぶ公共交通を地域間幹線、地域核同士を結ぶ公共交通を準幹線、野島と本土を結ぶ公共交通を離島航路と位置づけ、市街地循環線等と組み合わせ、効率的で利便性の高いネットワークの形成を目指します。



※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

図表 96 公共交通ネットワークの方針図

### (3) 各公共交通の位置づけ

各公共交通は、分類ごとに以下のとおり位置づけます。

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
	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

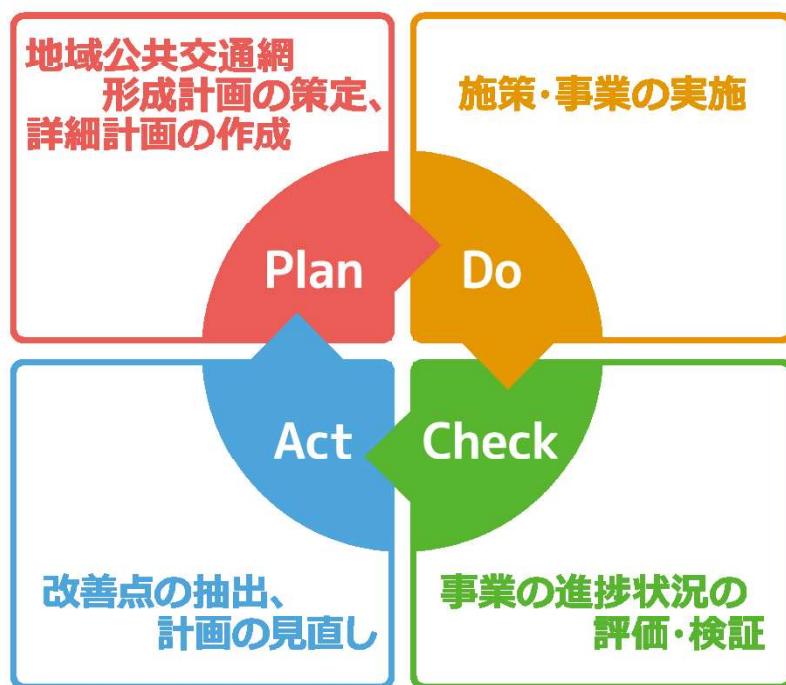
図表97 各公共交通の位置づけ

## 2. 計画の達成状況の評価

計画に掲げた目標の実現を図るため、防府市地域公共交通活性化協議会で事業の進捗状況を評価・検証します。

また、上位計画の改訂や社会情勢の変化、交通分野における技術革新など特段の配慮が生じた場合、必要に応じて計画の見直しを行います。

計画の推進にあたっては、P D C A サイクル（P l a n（地域公共交通網形成計画の策定、詳細計画の作成）、D o（施策・事業の実施）、C h e c k（事業の進捗状況の評価・検証）、A c t（改善点の抽出、計画の見直し））による継続的な改善を図ります。



図表 110 PDCAサイクルの実施内容

【網形成計画：68-1 ページ（68 ページの後ろに追加）】

**（3－1）地域公共交通確保維持事業の必要性と補助系統に係る事業及び実施主体の概要**

令和5年10月1日時点の本市におけるバス路線等は、以下に示すとおりです。

自治体や交通事業者の努力のみでは路線の維持が難しく、国の地域公共交通確保維持事業（幹線補助・車両減価償却費等補助）を活用し、運行を確保・維持する必要があります。

**① 広域系統**

いずれの路線についても、防府駅や大道駅と山口市・周南市を連絡し、通勤や通学、寺院や買い物など、日常生活での広域移動のために必要不可欠となっています。

No.	起点	経由地	終点	事業区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用	収支率（令和4年度）※1
3014	防府駅前	新南陽駅	徳山駅前	4条乗合	路線定期	防長交通(株)	幹線補助※2	46.5%
3018	徳山駅前	新南陽駅・ソレーネ	防府駅前	4条乗合	路線定期	防長交通(株)	幹線補助※2	47.1%
D109	防府駅	ゆめタウン山口・県庁・湯田温泉通	山口大学	4条乗合	路線定期	中国ジェイアールバス(株)	幹線補助※2	61.4%
D98	防府駅	県庁前・湯田温泉通	山口大学	4条乗合	路線定期	中国ジェイアールバス(株)	幹線補助※2	80.6%
D135	防府駅	医療センター・ゆめタウン山口・県庁・湯田温泉通	山口大学	4条乗合	路線定期	中国ジェイアールバス(株)	幹線補助※2	63.7%
D76	防府駅	ゆめタウン山口・山口市民館前・湯田温泉通	山口大学	4条乗合	路線定期	中国ジェイアールバス(株)	幹線補助※2	51.9%
D101	防府駅	山口市民会館・湯田温泉通	山口大学	4条乗合	路線定期	中国ジェイアールバス(株)	幹線補助※2	50.1%
D74	防府駅	ゆめタウン山口・昭和町	山口駅	4条乗合	路線定期	中国ジェイアールバス(株)	幹線補助※2	38.8%
D75	防府駅	昭和町	山口駅	4条乗合	路線定期	中国ジェイアールバス(株)	幹線補助※2	9.9%
D77	防府駅	ゆめタウン山口・県庁・湯田温泉通	中尾口	4条乗合	路線定期	中国ジェイアールバス(株)	幹線補助※2	60.9%
D131	防府駅	医療センター・ゆめタウン山口・県庁・湯田温泉通	中尾口	4条乗合	路線定期	中国ジェイアールバス(株)	幹線補助※2	49.1%
D99	防府駅	県庁・湯田温泉通	中尾口	4条乗合	路線定期	中国ジェイアールバス(株)	幹線補助※2	82.6%
45232	防府駅前		新山口駅	4条乗合	路線定期	防長交通(株)	単県	7.1%
45233	防府駅前	新山口駅	小郡第一病院前	4条乗合	路線定期	防長交通(株)	単県	31.1%
46235	秋穂漁港入口	中道浜	切畠	4条乗合	路線定期	防長交通(株)		14.5%
46535	防府駅前	西高・秋穂総合支所	秋穂漁港入口	4条乗合	路線定期	防長交通(株)	単県	34.8%
46563 46564	防府駅前	医療センター・バイパス	秋穂漁港入口	4条乗合	路線定期	防長交通(株)	単県	45.0%
46341 46344	堀	中山	防府駅前	4条乗合	路線定期	防長交通(株)	幹線補助※2	66.4%
46343	防府駅前	中山・堀	佐波分校正門	4条乗合	路線定期	防長交通(株)	幹線補助※2	156.2%
46380	堀	和字	防府駅前	4条乗合	路線定期	防長交通(株)	幹線補助※2	70.6%

#### (4) 事業内容

##### 事業1 バス路線の再編

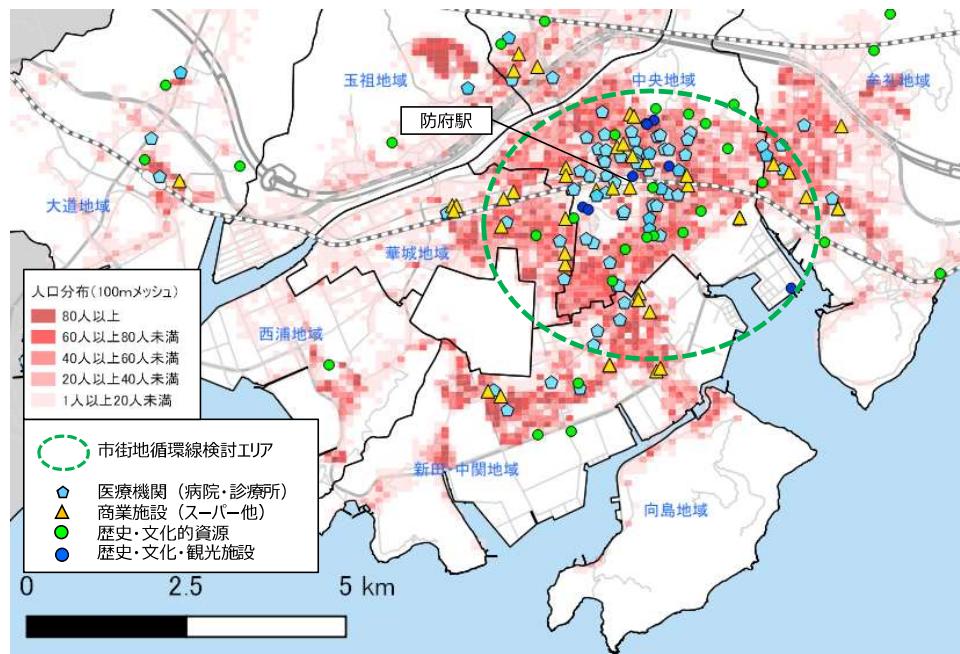
基本的な考え方	路線ごとの利用状況や収支状況等を踏まえ、一部路線のフィーダー化や運行形態・路線の見直し等により運行の効率化を図ります。
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用の少ない区間において、収支状況や人口分布の状況などを総合的に勘案し、地域住民と協議の上、路線のフィーダー化を検討します。</li> <li>各地域から県立総合医療センターへの直通系統について、重複区間の解消による効率化を検討します。</li> <li>乗継割引の導入や乗継ダイヤの調整、乗継拠点の整備等をあわせて検討し、利用者の乗り継ぎによる負担の軽減を図ります。</li> </ul> <p>図表 98 路線のフィーダー化のイメージ</p> <p>図表 99 県立総合医療センター直通系統の見直しイメージ</p>

想定地域	<p><b>落合線（玉祖地域）における検討方針</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>図表 100 落合線（玉祖地域）における再編検討エリア</p> <p><b>開作経由小茅線（西浦・華城地域）における検討方針</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p>図表 101 開作経由小茅線（西浦・華城地域）における再編検討エリア</p>
実施主体	防府市、交通事業者
実施期間	令和元年度から令和 7 年度

## 事業2 市街地循環線の導入検討

**基本的な考え方** 市中央部に立地する医療機関、商業施設、観光施設等へのアクセスの利便性を高めるため、市街地循環線の導入を検討します。

**概要** 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。



図表 102 市街地循環線の導入検討エリア

**実施主体** 防府市、交通事業者

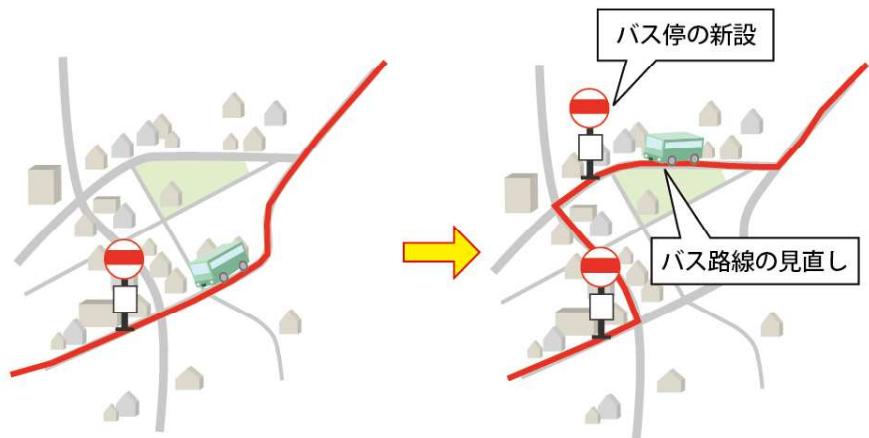
**実施期間** 平成 30 年度から令和 7 年度

新型コロナウイルス感染症の影響による交通需要の減少や運転士不足の影響から、現時点では導入には至っていません

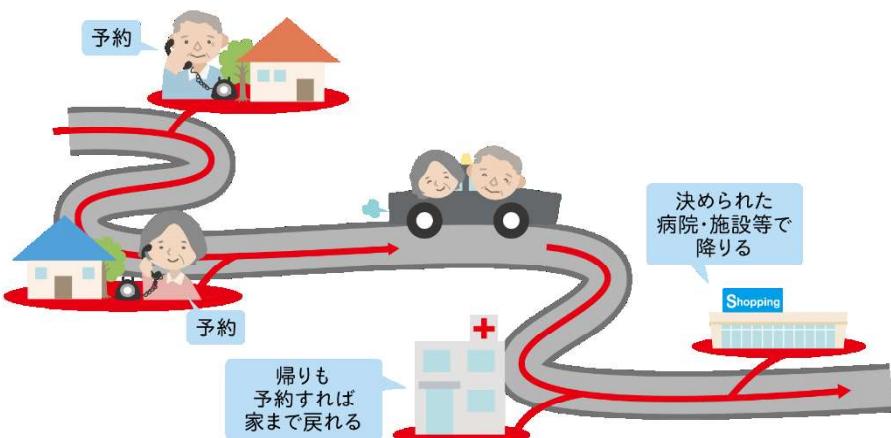
**事業3 地域の実情に応じた公共交通サービスの検討**

基本的な考え方 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を検討します。

- 概要
- 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。



図表 103 バス路線の見直しイメージ



図表 104 乗合タクシー（デマンド型）のイメージ

玉祖（自由ヶ丘）地域において、地域が運行主体となった  
地域交通の実証運行が実施されました

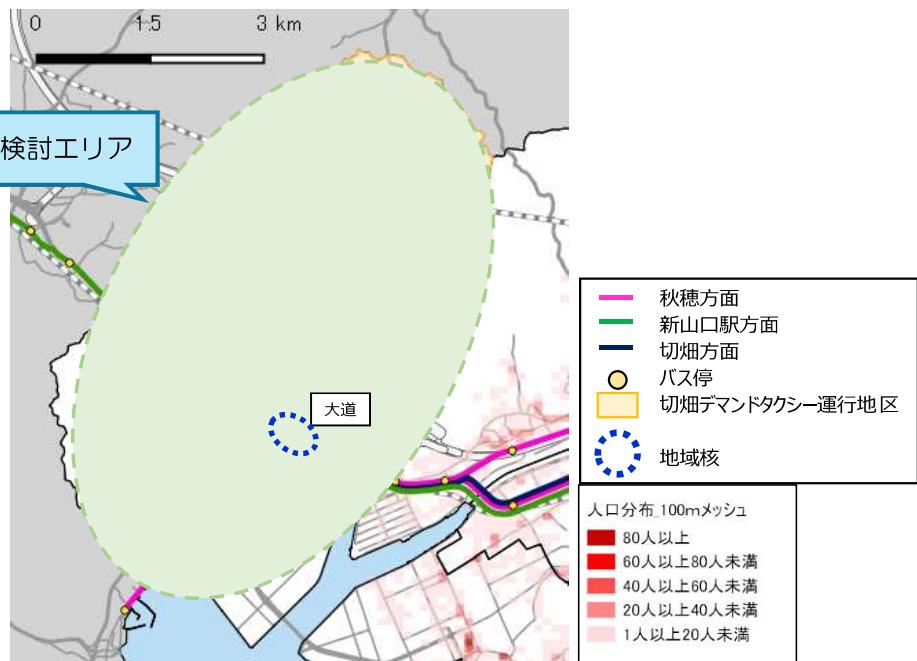
**【網形成計画 : 73 ページ】**

住民アンケート等の結果を踏まえ、切畠デマンドタクシーの運行区域を拡大しました

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畠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。

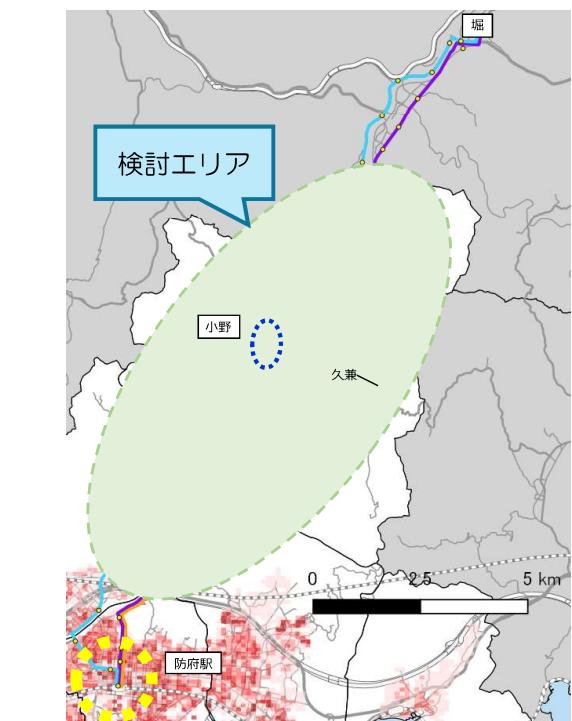


図表 105 市西部における検討エリア

**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。

小野地域において、地域が運行主体となった地域交通の実施に向けて取り組まれています



図表 106 市北部における検討エリア

## 【網形成計画：74 ページ】

富海・牟礼地域において、N P O 法人が運行主体となった  
地域交通が運行されています

市東部における検討方針	
<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	
	図表 107 市東部における検討エリア
実施主体	防府市、交通事業者
実施期間	平成 30 年度から令和 7 年度

## 事業4 多様な移動支援による移動手段の確保

基本的な考え方	自動車を運転できない高齢者や児童・生徒等の移動手段を確保するため、それぞれに応じた移動支援を行います。
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
実施主体	防府市、交通事業者
実施期間	平成 30 年度から令和 7 年度
	<ul style="list-style-type: none"> <li>運賃助成事業を実施し、移動手段の確保に努めました</li> <li>小野地域において、バス運賃低廉化実験を実施しました</li> <li>タクシーの深夜帯の運行体制を検証するため、実証運行事業を実施しました</li> </ul>

【網形成計画：75 ページ】

事業5 各交通モード間のダイヤの調整	
基本的な考え方	関係事業者の連携により、各交通モード間の乗り継ぎや移動ニーズにあったダイヤの調整を行います。
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>
実施主体	防府市、交通事業者
実施期間	平成30年度から令和7年度

事業6 車両や施設のバリアフリー化の推進	
基本的な考え方	高齢者や障害者など誰もが利用しやすい公共交通を目指し、バス車両や鉄道駅のバリアフリー化を推進します。
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>  <p>ノンステップバス（防長交通(株)）</p>
実施主体	防府市、交通事業者
実施期間	平成30年度から令和7年度

【網形成計画：76 ページ】

**事業7 乗継拠点の整備と待合環境の向上**

基本的な考え方 公共交通機関相互のネットワークをつなぐ拠点において、拠点の特性に応じた整備を進めるとともに、待合環境の向上を図ります。

- 概要
- 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。
  - 利用者のニーズや利用実態等を踏まえ、交通事業者と連携したバス停等の待合環境の向上に取り組みます。



商業施設内のバス停設置の例  
(廿日市市)



図表 108 地域住民との協働によるベンチ設置のイメージ



バス停の待合環境の整備例

実施主体 防府市、交通事業者、市民

実施期間 令和元年度から令和7年度

- 乗り継ぎ拠点である防府駅において、トイレ環境の整備を行いました
- 富海駅舎の改修に合わせ、情報発信・交流施設を整備しました

【網形成計画：77 ページ】

事業8 分かりやすい情報の提供	
基本的な考え方	市民だけでなく来訪者にも、分かりやすい情報提供を行います。
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>アプリを活用した情報発信等について調査・研究します。</li> </ul>  <p>▲バス停に設置された QR コード</p> <p>バスロケーションシステムの例（広島市）</p>
実施主体	防府市、交通事業者
実施期間	平成 30 年度から令和 7 年度

- 交通事業者がバスロケーションシステムを導入しました
- 防府駅構内に分かりやすい乗り場案内図を掲示しました

【網形成計画：78 ページ】

**事業9 関係主体の連携による利用促進等**

基本的な考え方	公共交通を維持するには、市民・交通事業者・行政をはじめとする関係する主体が問題意識を共有し、市民一人ひとりが公共交通を利用することが重要です。このため、公共交通に関する意識を醸成するとともに利用促進等に取り組みます。												
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>CO<sub>2</sub>削減ほうふ市民運動と連携した利用促進に取り組みます。</li> <li>交通事業者や関係機関と連携し、運転士確保に向けた支援やPR活動に取り組みます。</li> </ul>												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>対象</th><th>モビリティ・マネジメントの例</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>高齢者</td><td> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通教室の開催</li> <li>お試し乗車券の配布</li> <li>運転免許返納の推進</li> </ul> </td></tr> <tr> <td>学生</td><td> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通教室の開催</li> <li>学校行事での公共交通利用</li> <li>通学時の利用促進</li> </ul> </td></tr> <tr> <td>転入者</td><td> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> </td></tr> <tr> <td>企業</td><td> <ul style="list-style-type: none"> <li>ノーマイカーデーの推進</li> </ul> </td></tr> <tr> <td>地域</td><td> <ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスの活性化が必要な地域における利用促進</li> </ul> </td></tr> </tbody> </table>	対象	モビリティ・マネジメントの例	高齢者	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通教室の開催</li> <li>お試し乗車券の配布</li> <li>運転免許返納の推進</li> </ul>	学生	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通教室の開催</li> <li>学校行事での公共交通利用</li> <li>通学時の利用促進</li> </ul>	転入者	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	企業	<ul style="list-style-type: none"> <li>ノーマイカーデーの推進</li> </ul>	地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスの活性化が必要な地域における利用促進</li> </ul>
対象	モビリティ・マネジメントの例												
高齢者	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通教室の開催</li> <li>お試し乗車券の配布</li> <li>運転免許返納の推進</li> </ul>												
学生	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通教室の開催</li> <li>学校行事での公共交通利用</li> <li>通学時の利用促進</li> </ul>												
転入者	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>												
企業	<ul style="list-style-type: none"> <li>ノーマイカーデーの推進</li> </ul>												
地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスの活性化が必要な地域における利用促進</li> </ul>												
	図表 109 モビリティ・マネジメントの例												
実施主体	防府市、交通事業者、市民												
実施期間	平成30年度から令和7年度												

- 小学生や高齢者向けに乗り方教室を実施しました
- ノーマイカー期間を設定し、市民や事業者等に対し、公共交通をはじめとしたマイカーを利用しない移動について啓発しました
- 交通事業者が交通系ICカードを導入しました
- 交通系ICカードの支払いに対応する運賃割引施策を実施しました

## (5) 事業実施のスケジュール

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	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7
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	●	●	●								

## 第8章 計画の達成状況の評価

### 1. 評価指標と目標値

本計画の基本方針を実現するため、計画期間中に達成すべき目標の評価指標及び目標値を以下のとおり設定します。

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（令和7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
指標1-① 公共交通の年間利用者数（鉄道、路線バス、デマンドタクシー、タクシー、離島航路）	約3,456千人／年 (令和4年度)	現状維持
指標1-② 路線バス収支率（自主運行路線除く、デマンドタクシー含む）	53.2% (令和4年度)	現状維持
指標1-③ 路線バスの利用者1人あたりの行政負担額（デマンドタクシー含む）	約91円 (令和4年度)	現状維持

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（令和7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（令和7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（令和7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% 鉄道：63.5%	路線バス：31% 鉄道：68%

【網形成計画：81 ページ】

(参考) 評価指標の算定方法及び目標値設定の考え方

評価指標	指標の算定方法	目標値設定の考え方
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	交通事業者への聞き取りと利用実績による把握 評価時期：毎年度	今後利用者の減少が予測される中、公共交通ネットワークの再編や利用環境の向上、利用促進を図ることにより、現状程度の利用者を維持することを目指します。（p.22）
指標1-① 公共交通の年間利用者数（鉄道、路線バス、デマンドタクシー、タクシー、離島航路）	交通事業者による調査報告を基に市で取りまとめ 評価時期：毎年度	バス路線の再編や利用環境の向上、利用促進を図ることにより、現状の利用者数の維持を目指します。
指標1-② 路線バス収支率（自主運行路線除く、デマンドタクシー含む）	交通事業者による収支報告等を基に市で取りまとめ 評価時期：毎年度	バス路線の再編や効率化、利用促進を図ることにより、現状の収支率の維持を目指します。
指標1-③ 路線バスの利用者1人あたりの行政負担額（デマンドタクシー含む）	路線バスに対する市の補助金およびデマンドタクシーに対する委託料の実績から算出 評価時期：毎年度	バス路線の再編や効率化、利用促進を図ることにより、現状の負担額の維持を目指します。
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	国勢調査による把握 評価時期：令和7年度	バス路線の見直しや新たな交通モードの導入により、タクシーと離島航路を除く公共交通の人口カバー率が、約3%増加することを目指します。（p.17）
指標3 公共交通（路線バス・鉄道）の利便性に対する満足度	市民アンケート調査の実施による把握 評価時期：令和7年度	乗り継ぎの円滑化や利用環境の向上により、公共交通（路線バス・鉄道）の利便性に対する満足度の割合が、市民の半数以上となることを目標とします。（p.39）
指標4 公共交通（路線バス・鉄道）を利用する人の割合	市民アンケート調査の実施による把握 評価時期：令和7年度	利用環境の向上や利用促進により、路線バス、鉄道ともにそれぞれ年1回以上利用する人の割合が、約5%増加することを目指します。（p.39）