

防府市地域公共交通計画

(パブリックコメント案)

令和7年（2025年）11月

目 次

第1章 はじめに	1
1. 計画策定の目的	1
2. 計画の位置づけ	2
3. 計画の区域	2
4. 計画の期間	2
5. SDGs における位置づけ	2
第2章 防府市を取り巻く環境	3
1. 人口・高齢化	3
2. 自動車を取り巻く環境	3
第3章 公共交通の状況	4
1. 公共交通ネットワーク	4
2. 公共交通不便地域等	5
3. 各交通モードの状況	6
4. バス・タクシー運転士の不足状況	12
5. 市の財政負担	13
6. 防府市地域公共交通網形成計画の達成状況	14
第4章 防府市における公共交通の課題	19
第5章 基本理念と基本方針及び計画に位置づける事業	21
1. 基本理念と基本方針	21
2. 地域公共交通網の将来像と公共交通の役割	22
3. 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 ...	24
4. 計画に位置づける事業	26
第6章 計画の達成状況の評価	37
1. 評価指標と目標値	37
2. 計画の達成状況の評価	38
用語解説	39

第1章 はじめに

1. 計画策定の目的

本市では、平成 21 年に「防府市生活交通活性化計画」を、平成 26 年に「第二次防府市生活交通活性化計画」を、平成 30 年に「防府市地域公共交通網形成計画」（以下、「前計画」という。）を策定し、市民、交通事業者、行政が連携して、路線バスをはじめとする生活交通の活性化に関する様々な取組を進めてきました。

しかしながら、人口減少や少子高齢化、自家用車に依存した生活スタイルの定着など、公共交通を取り巻く環境は一段と厳しさを増しています。さらに、新型コロナウイルス感染症の影響により公共交通の利用者が激減したことに加え、運転士不足、世界情勢を背景とした燃料費の高騰などから、公共交通を引き続き維持・確保することが厳しい状況となっています。

その一方で、高齢者をはじめとする、自らの移動手段を持たない人にとって、公共交通は日常生活を支える大切な交通手段であり、今後さらなる高齢化の進行に伴い、ますますその必要性は高まっていくものと考えられます。

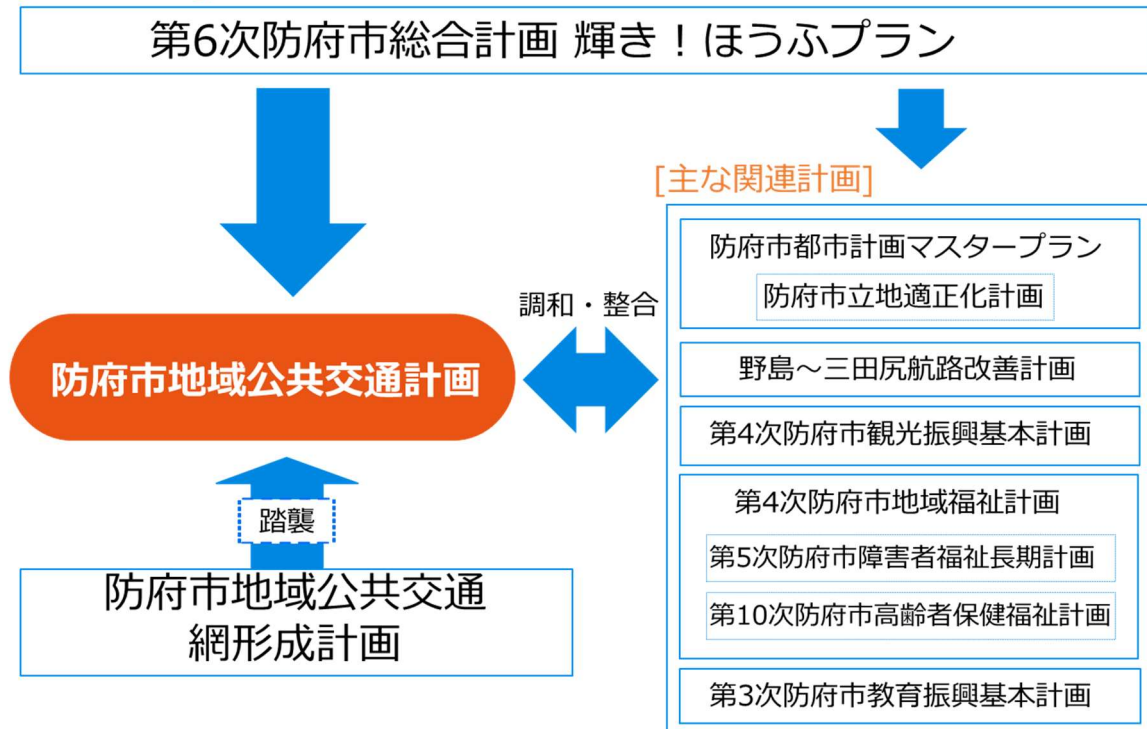
こうした中、令和 2 年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、「活性化再生法」という。）等の一部を改正する法律が施行され、公共交通機関に加え、福祉輸送、スクールバス等地域の輸送資源を総動員し、地域にとって望ましい公共交通ネットワークの構築を図るため、「地域公共交通計画」の策定が地方公共団体の努力義務とされました。

このような背景を踏まえ、活性化再生法等の公共交通関連法の改正、本市を取り巻く社会状況の変化や前計画の評価・検証を踏まえ、公共交通が果たすべき役割を明確にするとともに、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計画」を策定します。

2. 計画の位置づけ

防府市地域公共交通計画は、「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6次防府市総合計画 輝き！ほうふプラン」に即し、「防府市地域公共交通網形成計画」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。

[最上位計画]



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、令和8年度から令和12年度までの5年間とします。

本市を取り巻く社会の状況が大きく変わるなど、必要に応じて適宜見直しを図ります。

5. SDGs における位置づけ

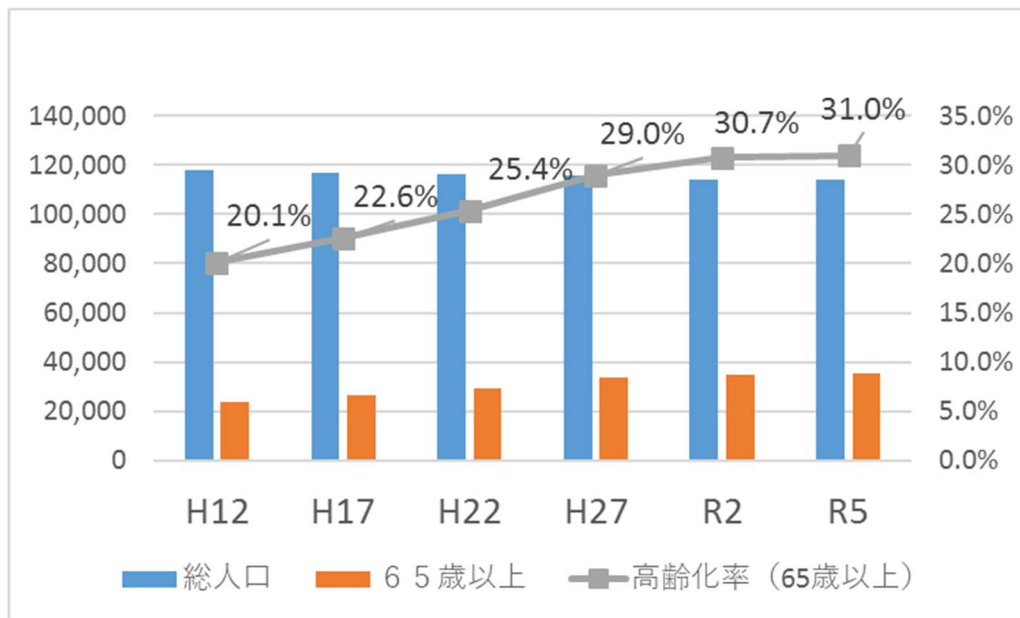
本計画は、SDGs(持続可能な開発目標： Sustainable Development Goals)の目標3「すべての人に健康と福祉を」、目標8「働きがいも経済成長も」、目標9「産業と技術革新の基盤を作ろう」、目標11「住み続けられるまちづくりを」、目標17「パートナーシップで目標を達成しよう」の目標に位置付けられ、この5つの目標達成に向けて取組を進めていきます。



第2章 防府市を取り巻く環境

1. 人口・高齢化

本市では、65歳以上の人口が増加傾向にあり、総人口の約3割を占めています。

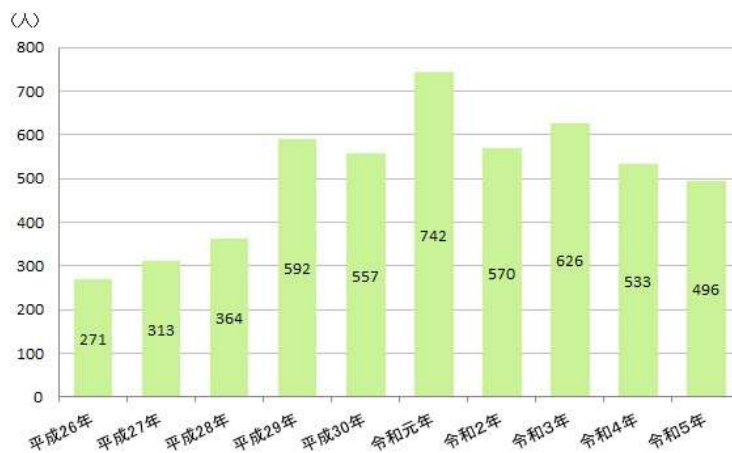


資料: 第10次防府市高齢者保健福祉計画

図表 1 総人口に占める65歳以上の状況

2. 自動車を取り巻く環境

本市における毎年の運転免許返納者数は、約500人で推移しています。



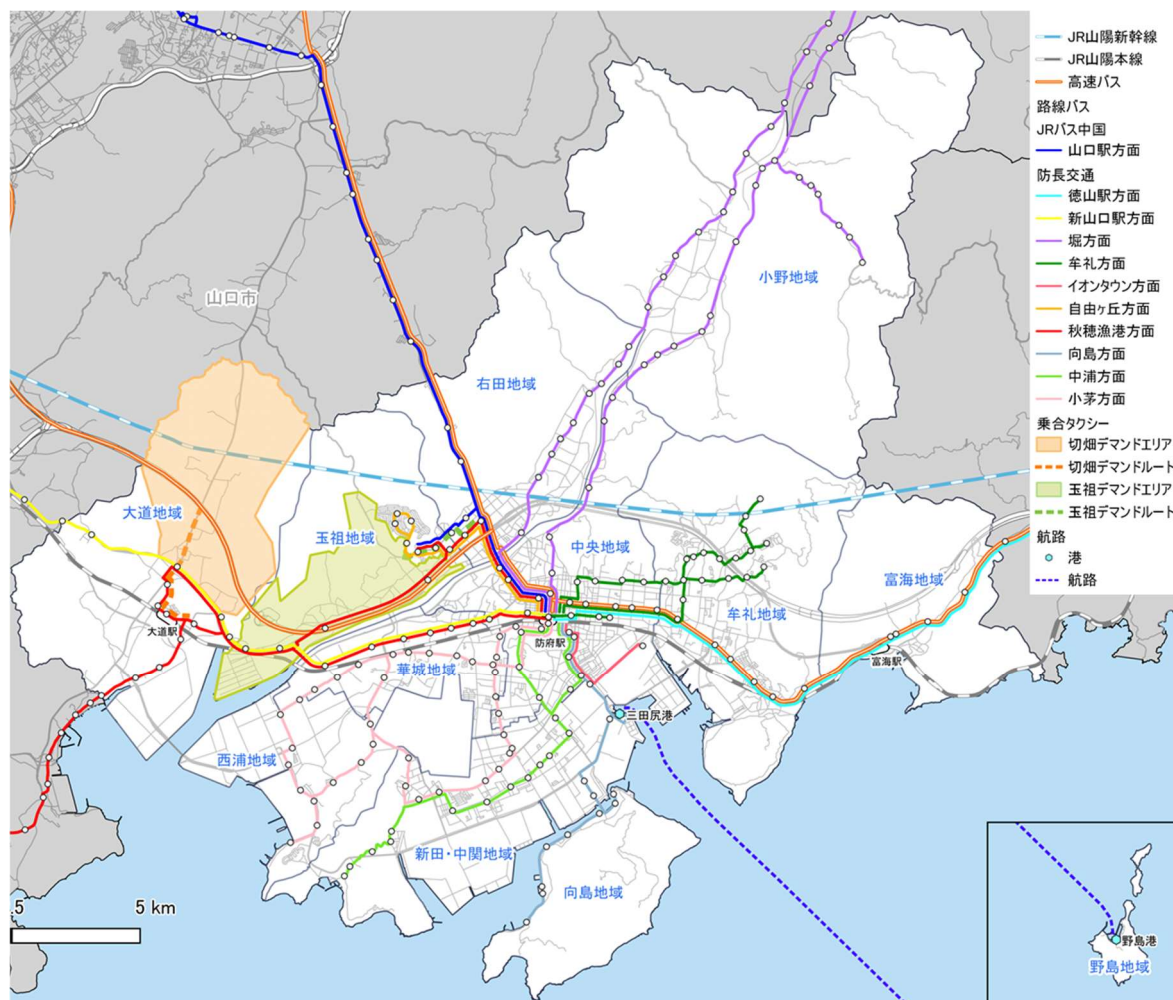
資料: 山口県警察本部
(各年12月末時点)

図表 2 運転免許返納者数

第3章 公共交通の状況

1. 公共交通ネットワーク

本市の公共交通ネットワークは、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います。



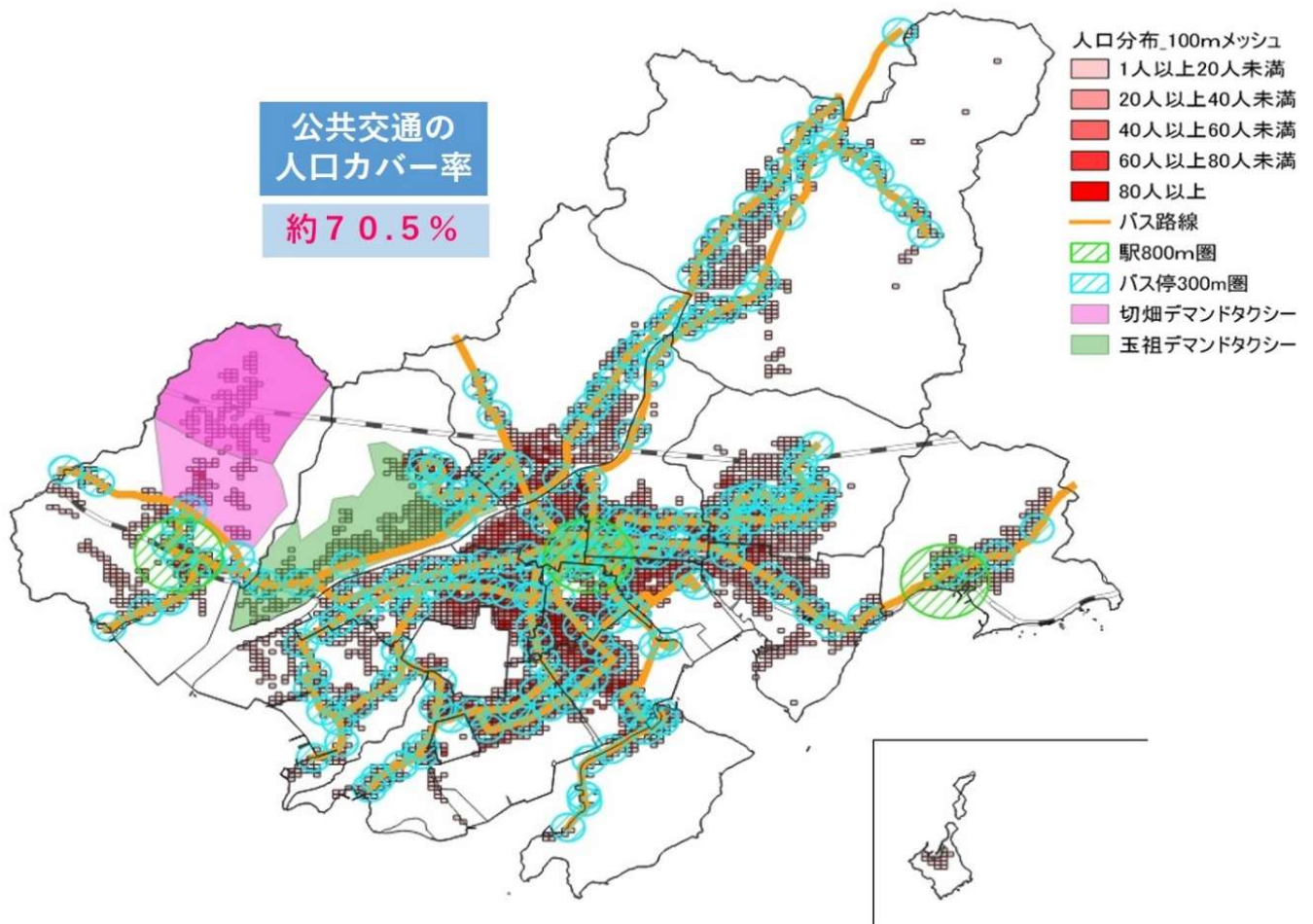
※タクシーは市内全域を運行
※令和7年4月時点

図表 3 本市における公共交通網

2. 公共交通不便地域等

公共交通（タクシーと離島航路を除く）を利用する目安として、鉄道駅から800mの範囲外、バス停から300mの範囲外かつデマンドタクシー運行区域外のエリアを公共交通不便地域とします。公共交通の人口カバー率は約70.5%です。

また、本市では、公共交通不便地域でありタクシーが30分以内に配車されない地域を交通空白地とします。なお、現状、市内一円でタクシーが30分以内に配車される状況であるため、交通空白地の該当地域はありません。



資料：令和2年国勢調査（100m人口メッシュ）

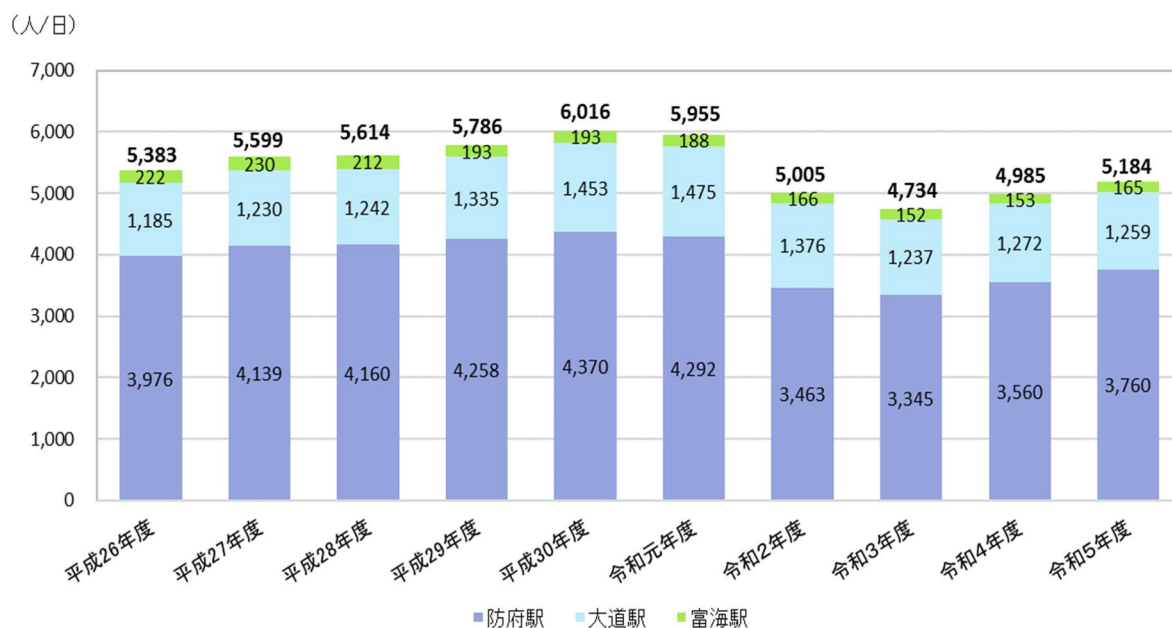
図表 4 公共交通（タクシーと離島航路を除く）の人口カバー状況

3. 各交通モードの状況

(1) 鉄道

本市では、J R山陽本線が市の中心を東西に横断しており、防府駅、大道駅、富海駅の3駅があります。上り・下りともに1時間に1～3本運行されており、令和5年4月から3駅すべてで交通系ICカード「ICOCA」が利用可能になりました。

駅別の1日平均乗車人員の推移をみると、令和元年度までほぼ横ばいで推移していましたが、令和2年度、3年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少しています。そこからは回復傾向にありますが、コロナ以前の水準までは戻っていません。



資料：山口県統計年鑑

図表 5 駅別の1日平均乗車人員

(2) 路線バス

① 運行状況

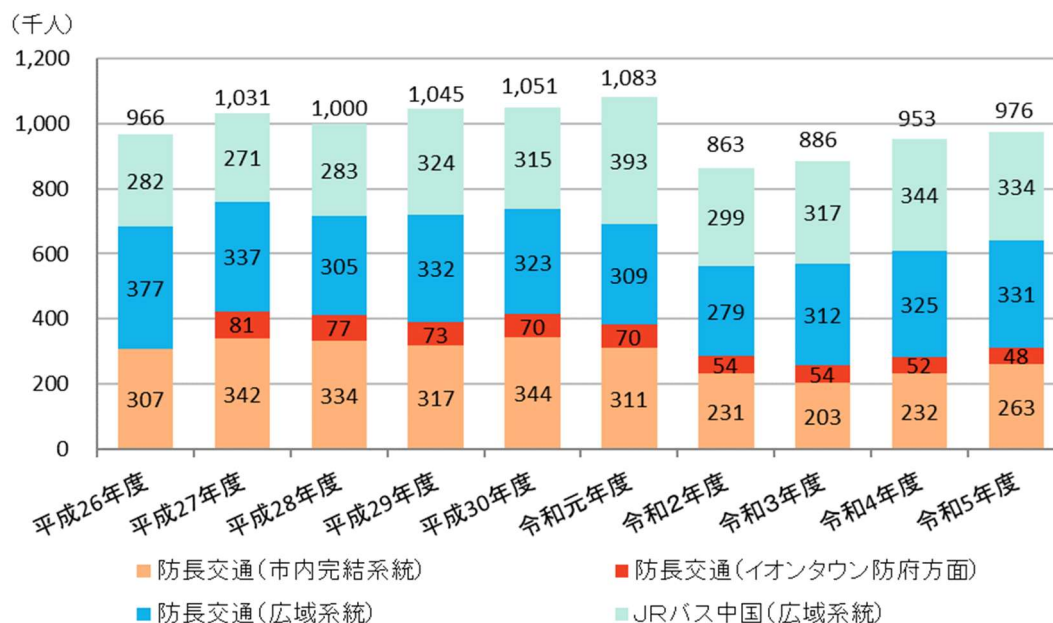
市内の路線バスは、防長交通株式会社と J Rバス中国株式会社により 35 系統の路線バスが運行されています（令和 7 年 4 月時点）。このうち、本市と山口市または周南市を結ぶ広域系統が 18 系統、市内完結系統は 17 系統あります。市内完結系統は、そのすべてが防府駅を起終点とするか、または経由しています。

※迂回系統は、本系統に含めて集計しています。



② 乗車人員

路線バスの乗車人員は令和元年度まで約 100 万人程度で、平成 29 年度以降は乗車人員が緩やかに増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和 2 年度は大幅に減少しました。そこからは回復傾向にありますが、コロナ以前の水準までは戻っていません。



※端数調整のため、合計値が合わない場合がある。

※イオンタウン防府方面は平成 27 年度からデータに反映

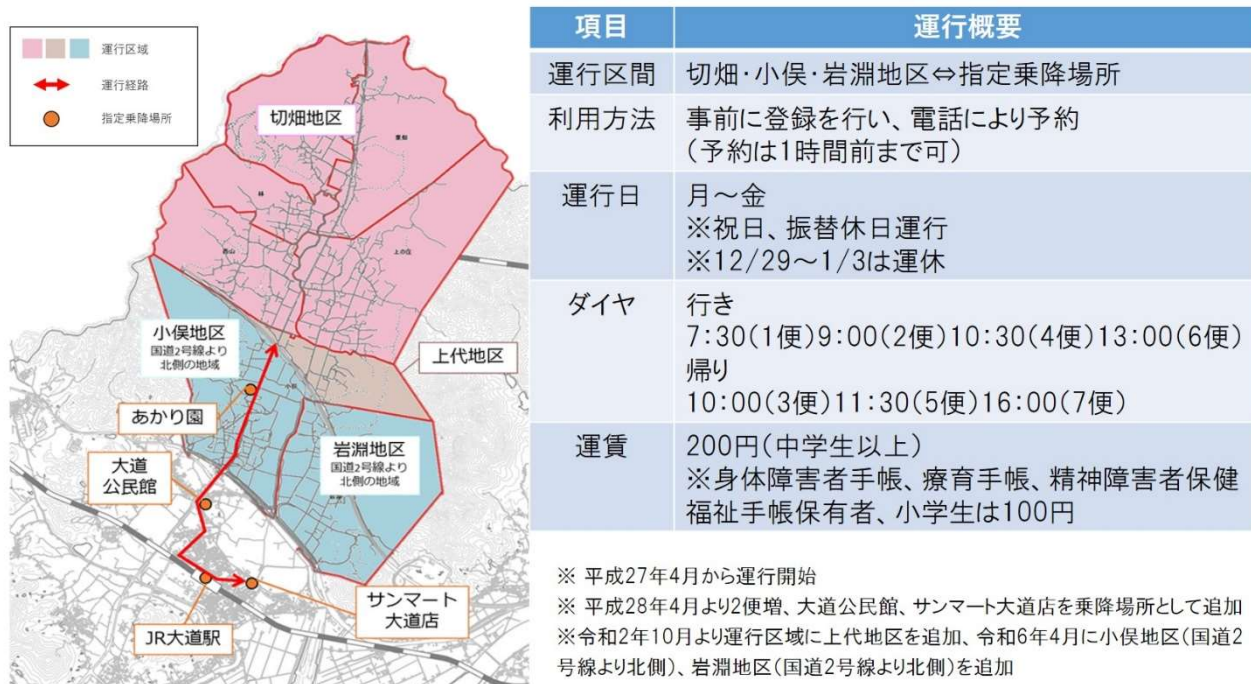
図表 6 事業者別乗車人員

(3) 乗合タクシー

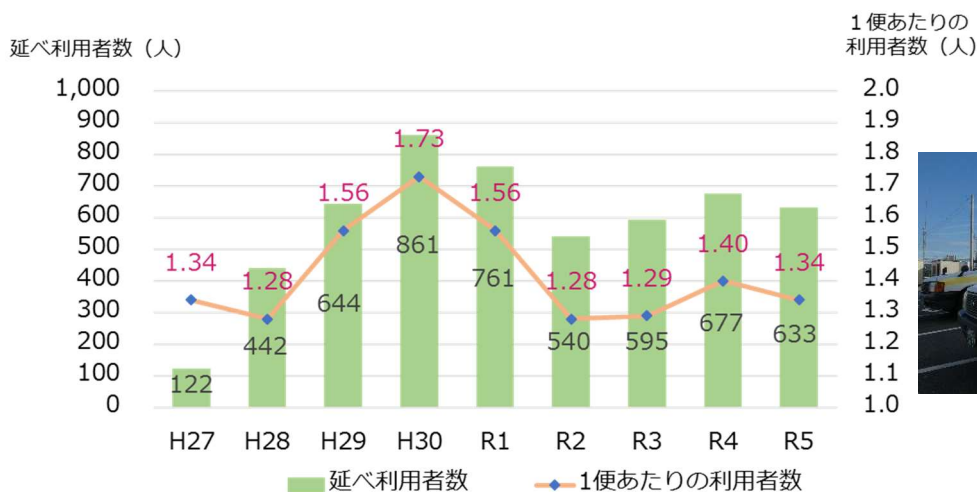
① 切畑デマンドタクシー

平成27年4月から、既存の路線バスの補完を目的として、切畑地区と大道駅等の目的地を結ぶ乗合タクシーを運行しています。令和2年10月からは、切畑地区に加えて上代地区、さらに令和6年4月からは国道2号より北側の小俣地区、岩淵地区を利用地域に拡大しました。

運行開始後、平成28年度に運行便数の増便や乗降場所の追加を行ったことで、利用者が大幅に増加しました。また、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が減少しましたが、令和3年度以降、利用状況は回復傾向にあります。



図表 7 切畑デマンドタクシーの運行エリアと運行概要

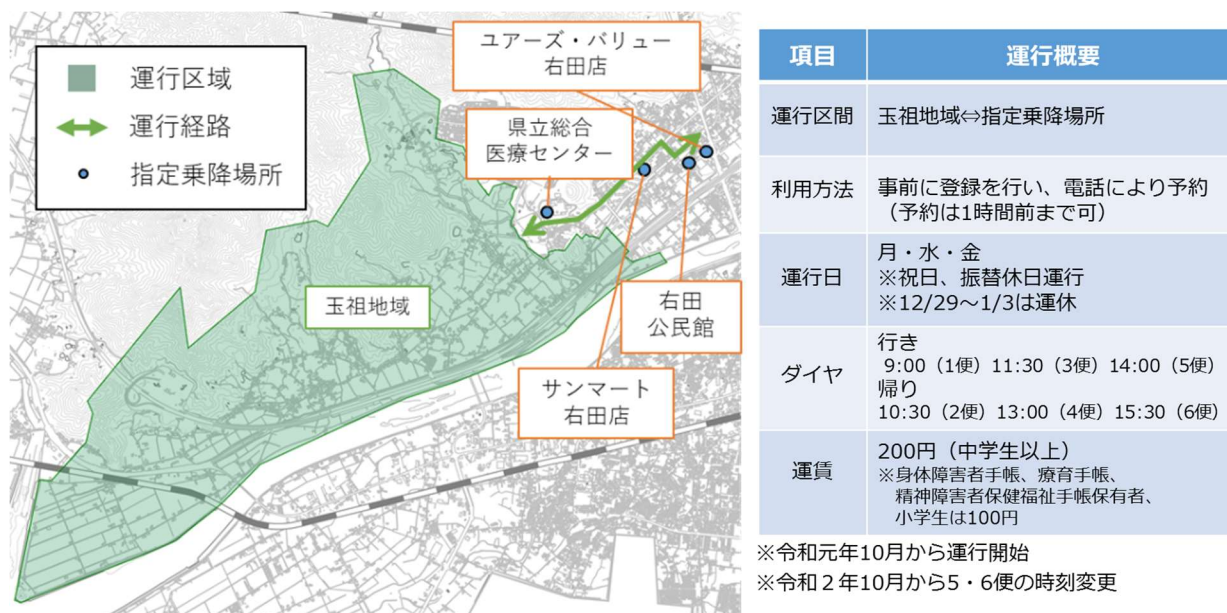


図表 8 切畑デマンドタクシーの利用者数の推移

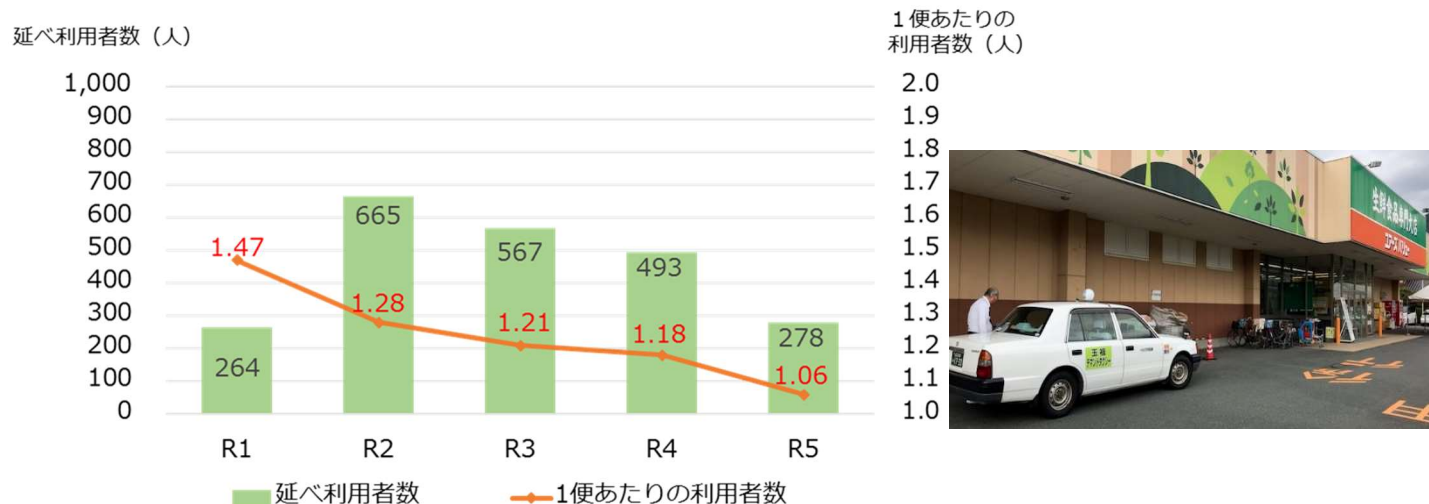
② 玉祖デマンドタクシー

玉祖地域のバス路線の廃止に伴い、その補完を目的として、令和元年10月から玉祖地域と右田公民館等の目的地を結ぶ乗合タクシーを運行しています。

近年は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、年間延べ利用者数、1便あたりの利用者数ともに減少しています。



図表 9 玉祖デマンドタクシーの運行エリアと運行概要



図表 10 玉祖デマンドタクシーの利用者数の推移

(4) タクシー

市内に営業所を構えるタクシー事業者は5社あり、野島地域を除き市内全域でタクシーの利用が可能となっています（令和7年11月時点）。

また、本市は準特定地域の指定を受けており、タクシー車両数は緩やかに減少しています。輸送人員も緩やかな減少傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度は大幅に減少しました。そこからは回復傾向にありますが、コロナ以前の水準までは戻っていません。



資料：中国運輸局「運輸要覧」

図表 11 タクシー輸送人員と車両数

(5) 離島航路

① 運航状況

野島港と三田尻港を結ぶ野島～三田尻航路は、旅客船「レインボーあかね」(レインボーあかねが定期点検等の際は、予備船「レインボーのしま」)、で1日4往復運航されています。



図表 12 航路と運航概要



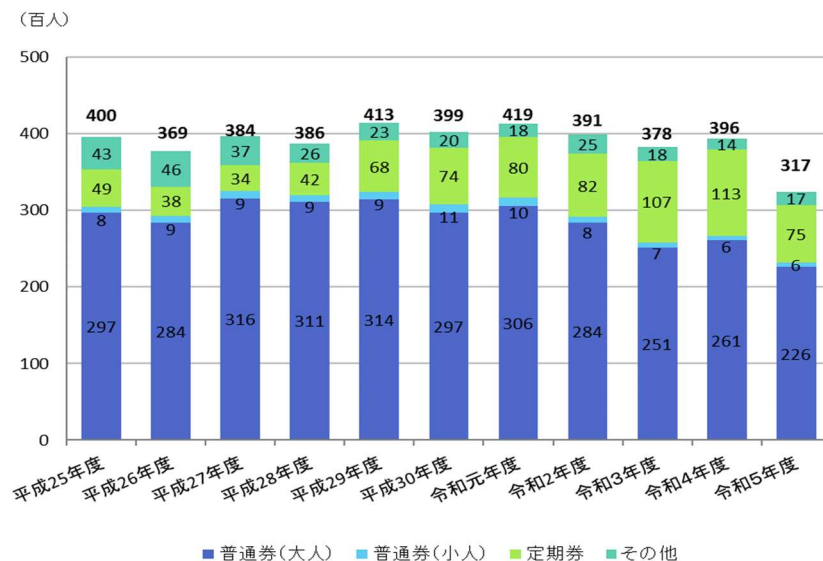
レインボーあかね



レインボーのしま

② 利用状況

利用者は年間 4 万人前後で推移しています。島民の日常生活に必要不可欠であるため、一定の需要は維持されていますが、近年は釣り客等の島民以外による利用の減少がみられます。



※各値は、前年 10 月～9 月の実績

※端数調整のため、合計値が合わない場合がある。

資料：防府市地域振興課

図表 13 券種別利用者数

(6) その他の交通

さまざまな実施主体により、通学を支援するための交通や、主に交通弱者の移動を確保するための交通サービスが提供されています。

種別	路線等	事業者等
スクールバス	小野小学校	防府市教育委員会
	高川学園中学校・高等学校	高川学園中学校・高等学校
互助による輸送	向島地域～ トライアル防府店等	幸せます健康くらぶ
	高齢者宅～医療機関、スーパー等	お手伝い屋さんしみず
	あいおい苑～鈴屋～小野公民館	小野デイステーション運営会
	西浦公民館～アルク中関店	西浦おでかけ会
	富海・牟礼地域～ 医療モール（牟礼）等	NPO法人高齢者にやさしい町づくりネットワーク
	自由ヶ丘～市内各所	自由ヶ丘自治会
	小野地域～市内各病院	ふれ愛交通小野協議会

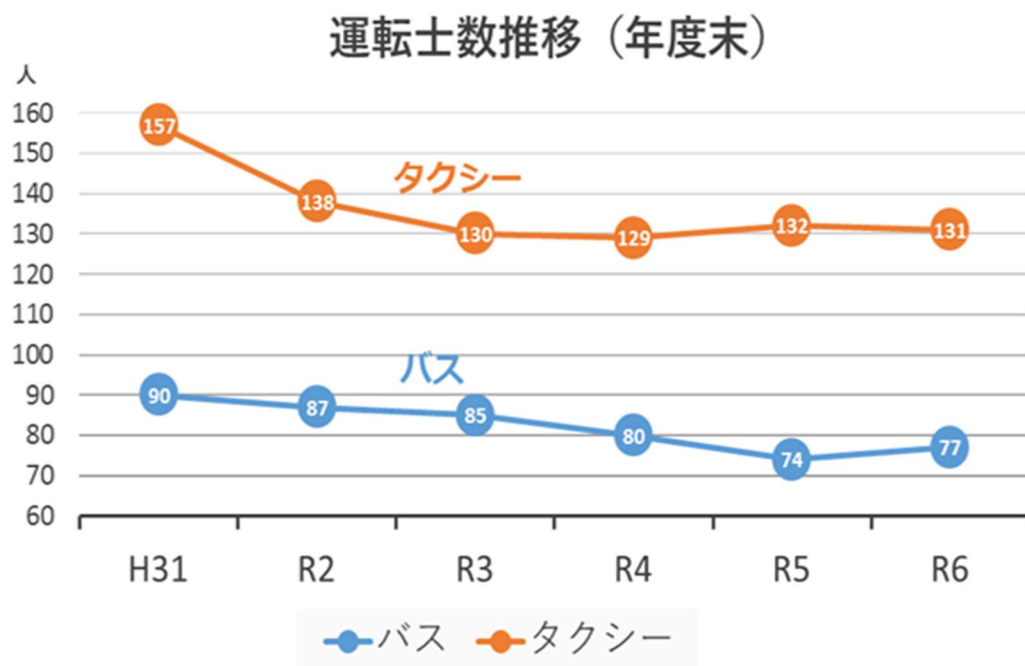
※令和 7 年 4 月時点

図表 14 その他の交通一覧

4. バス・タクシー運転士の不足状況

運転士の高齢化やコロナ禍における需要低下に伴う離職により、現在、本市の公共交通を維持するための運転士が不足しております。

また、コロナ禍で落ち込んだ需要が回復に向かっている状況の中、働き方関連法や改善基準告知の改正に伴い、令和6年4月から運転士の時間外労働時間や拘束時間等が厳格に設定されたことから、今後、運転士不足がさらに進行する可能性があります。



各事業者への調査による把握

図表 15 運転士数の推移

	バス運転士			タクシー運転士		
	現在	不足数	不足率	現在	不足数	不足率
防府市	77人	8人	9.4%	131人	20人	13.2%

※令和7年3月現在

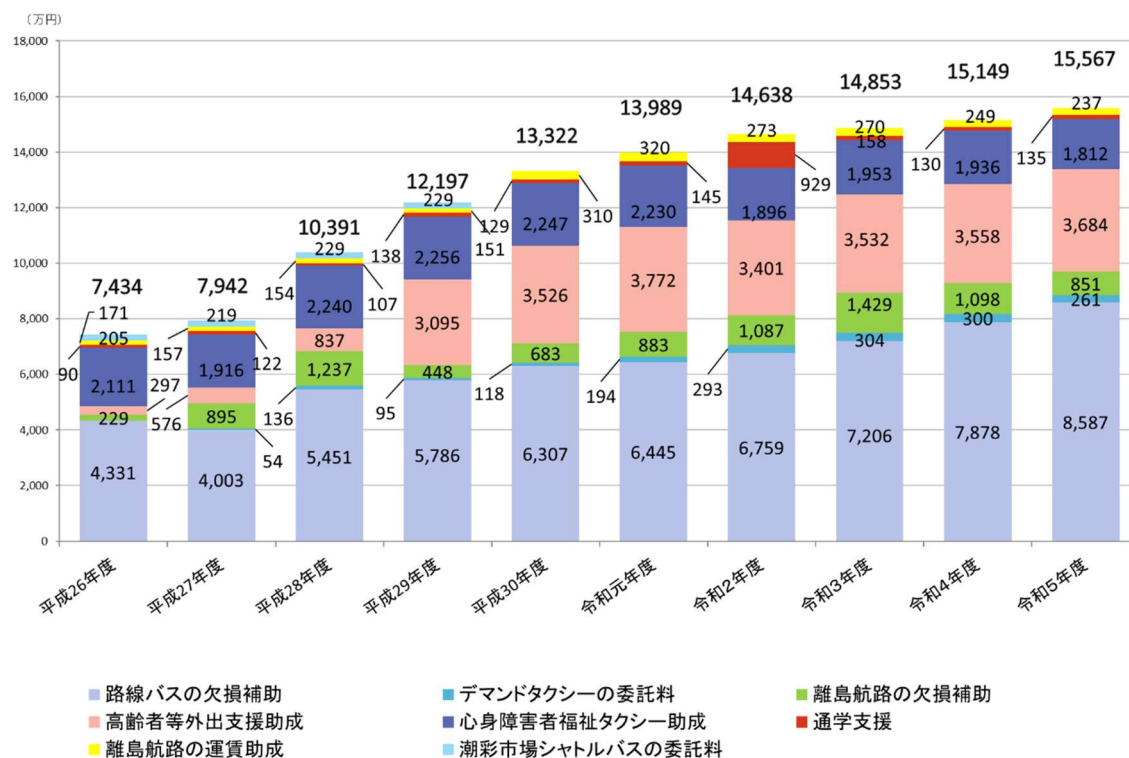
各事業者への調査による把握

図表 16 バス・タクシー運転士不足一覧表

5. 市の財政負担

公共交通サービスの維持や移動支援に関わる市の財政負担は、令和 5 年度で約 1 億 6 千万円となっています。

中でも、路線バスの欠損補助の割合は高く、補助額も年々増加しています。また、平成 29 年度以降は高齢者等外出支援助成の割合も高く、その支出額は令和 5 年度で約 3,700 万円となっています。



※端数調整のため、合計値が合わない場合がある。

※通学支援は、スクールバスの運行費用と野島・三田尻定期航路通学定期運賃助成、野島小・中学校の児童・生徒通学費助成、富海小・中学校・向島小学校の児童・生徒通学費助成の計

図表 17 市の財政負担

6. 防府市地域公共交通網形成計画の達成状況

(1) 前計画の概要

本市では、市民・交通事業者・行政をはじめとした、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、平成 29 年度に「防府市地域公共交通網形成計画」を策定しました。

計画の区域	防府市全域
計画の期間	平成 30 年度～平成 37 年度（令和 7 年度）
基本理念	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。 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。 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。 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。
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 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 3. 誰もが利用しやすい公共交通環境の充実 4. 公共交通に関する意識の醸成

(2) 前計画の事業及び実施状況

前計画に記載された事業は概ね計画どおりに実施できています。

施策	実施内容
バス路線の再編	● 玉祖地域において、玉祖デマンドタクシーを導入しました ● 小茅線（西浦・華城地域）について、利用実態等を踏まえ、ダイヤ等を見直しました
市街地循環線の導入検討	● 実証運行を踏まえた検討を行いました。新型コロナウイルス感染症の影響や担い手不足により、導入を見送りました
地域の実情に応じた公共交通サービスの検討	【西部】 ● 住民アンケートを実施しました ● アンケート結果と住民の聞き取り調査の結果を踏まえ、切畑デマンドタクシーの運行区域を拡大しました 【北部】 ● 新たな交通モードや関係法令を整理し、情報提供等に協力し、地域住民と協議を重ねました 【東部】 ● 住民アンケートを実施しました ● 富海・牟礼地域を運行するとのみ福祉号について、取組状況を注視しつつ、運行主体であるNPO法人へ地域のニーズ情報の提供等に協力しました
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、移動手段の確保に努めました ● 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した ● 市北部地域において、バス運賃低廉化実験を実施しました ● タクシーの夜間運行の体制を整備しました
各交通モード間のダイヤの調整	● 鉄道や離島航路との接続に合わせた路線バスのダイヤ調整を行いました
車両や施設のバリアフリー化の推進	● 高齢者や障害者などの乗降の円滑化を図るため、ノンステップバスを導入しました
乗継拠点の整備と待合環境の向上	● バス停付近の美化活動の方法について、地域住民や行政機関と協議の場を設け、地域住民への情報提供に協力しました ● 富海駅舎の改修に合わせ、情報発信・交流施設や駐輪場を整備しました
分かりやすい情報の提供	● 各事業者（防長交通株式会社、JRバス中国株式会社）がバスロケーションシステムを導入しました ● 防府駅構内に乗り場案内図を掲示しました
関係主体の連携による利用促進等	● 出前講座や乗り方教室を実施しました ● ノーマイカー運動を実施しました ● 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

(3) 目標の達成状況

全ての目標において、新型コロナウイルス感染症や運転士不足などの影響により目標達成には厳しい状況にあります。

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)	令和5年度または 令和6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	311,443 人／年 (令和6年度)
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	約3,509 千人／年 (令和5年度)
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	50.0 % (令和6年度)
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	約95 円 (令和6年度)

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)	令和2年度 国勢調査
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 %	69.7%

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)	令和 4 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 %	37.4 %

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)	令和 4 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 %	路線バス：16.9 %
	鉄道：63.5 %	鉄道：68 %	鉄道：44.7 %

(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 を目標とします。
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 用者数の維持を目標とします。
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 持を目標とします。
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 持を目標とします。
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%増加することを目標とします。
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。
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 加することを目標とします。

第4章 防府市における公共交通の課題

まちづくりの方向性、本市を取り巻く環境、公共交通の状況、公共交通に関する各種調査結果から現状を分析し、本市における公共交通の課題を整理しました。

(1) 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」の問題が挙げられています。また、働き方関連法や改善基準告知の改正に伴い、令和6年4月から運転士の時間外労働時間や拘束時間等が厳格に設定されることから、現在の運転士の数のままでは既存の公共交通の維持に支障をきたす恐れがあります。

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喫緊の課題となっています。

(2) 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。

(3) 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、その後回復傾向にありますが、コロナ以前の水準には戻っていません。

(4) 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。

(5) 交通弱者の増加

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。

(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) 公共交通に関する情報発信の強化

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、分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。

第5章 基本理念と基本方針及び計画に位置づける事業

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

地域・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 運転士不足対策

深刻化する運転士不足の解消に向け、事業者と連携した新規雇用につながるような取組を実施することで、既存の公共交通の維持・確保に努めます。

【目標】運転士不足解消に向けた新規雇用者の確保

基本方針2 利用しやすい公共交通ネットワークの整備

社会情勢の変化や利用ニーズを踏まえた利便性の向上や効率化を図りながら、持続可能な誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの整備を図ります。

【目標】利用者ニーズを踏まえた積極的な利用促進

基本方針3 待合環境の向上

誰もが利用しやすい公共交通となるよう、利用者の利便性や満足度の向上を図ります。

【目標】誰もが利用しやすい待合環境の整備

基本方針4 交通弱者に対する交通手段の確保

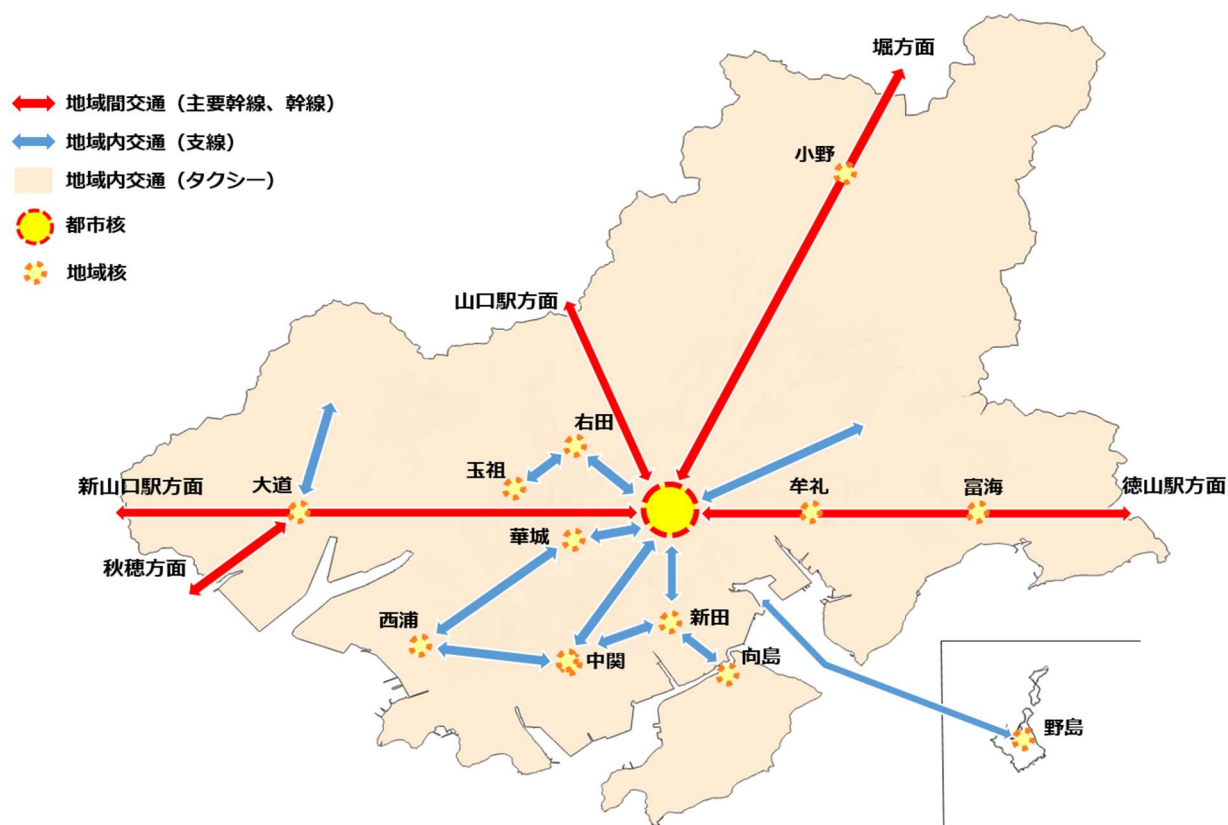
事業者や地域等と連携し、どこにいても移動できる交通サービス体制の確保を図ります。

【目標】事業者や地域等と連携した交通サービス体制の確保

2. 地域公共交通網の将来像と公共交通の役割

(1) 地域公共交通ネットワークのイメージ

運転士の確保をはじめとした供給体制の充実に取り組み、社会情勢や利用状況、地域住民のニーズを踏まえた、利便性の向上や路線再編に取り組むことで、持続可能な地域公共交通ネットワークの確保・維持を目指していきます。



図表 18 公共交通ネットワークのイメージ

（２） 各交通モードの役割

各交通モードの役割を整理しています。

分類	種別	交通モード	役割
地域間交通	主要幹線	・ 鉄道 ・ 路線バス（広域系統）	市外の都市拠点と本市を結ぶ公共交通
	幹線	・ 路線バス（広域系統）	市外の生活拠点と本市を結ぶ公共交通
地域内交通	支線	・ 路線バス（市内完結系統）	都市核と地域または主な移動目的地を結ぶ公共交通
		・ 離島航路	野島と本土を結ぶ公共交通
		・ 乗合タクシー	地域核同士を結ぶバス路線を補完する公共交通
	その他	・ 一般タクシー	個人のニーズに応じてドア・トゥー・ドアで面的な輸送を担う公共交通
その他		・ スクールバス ・ 福祉有償運送 ・ 互助による輸送	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

図表 19 各交通モードの役割

3. 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

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・車両原価償却費等補助）を活用し、運行を確保・維持する必要があります。本市におけるバス路線等は以下に示すとおりです。

（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、買い物や通院など、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	系統番号	起点	経由地	終点	事業区分	運行形態	実施主体	補助事業の活用	経常収支比率 令和6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	61.0%
2	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	48.7%
3	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	J Rバス中国(株)	幹線補助	61.5%
4	D98	防府駅	県庁、湯田温泉通	山口大学	4条乗合	路線定期	J Rバス中国(株)	幹線補助	92.2%
5	D135	防府駅	総合医療センター・ゆめタウン山口・湯田温泉通	山口大学	4条乗合	路線定期	J Rバス中国(株)	幹線補助	55.2%
6	D76	防府駅	ゆめタウン山口・湯田温泉通	山口大学	4条乗合	路線定期	J Rバス中国(株)	幹線補助	48.3%
7	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	J Rバス中国(株)	幹線補助	31.9%
8	D74	山口駅	昭和町・ゆめタウン山口	防府駅	4条乗合	路線定期	J Rバス中国(株)	幹線補助	33.9%
9	D75	山口駅	昭和町	防府駅	4条乗合	路線定期	J Rバス中国(株)	幹線補助	30.1%
10	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	J Rバス中国(株)	幹線補助	54.4%
11	D131	防府駅	総合医療センター・ゆめタウン・県庁・湯田温泉通	中尾口	4条乗合	路線定期	J Rバス中国(株)	幹線補助	35.4%
12	D99	防府駅	県庁・湯田温泉通	中尾口	4条乗合	路線定期	J Rバス中国(株)	幹線補助	78.9%
13	45232	防府駅前		新山口駅	4条乗合	路線定期	防長交通(株)	単県	8.8%
14	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	27.0%
15	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	27.7%
16	46563	防府駅前	総合医療センター・防府バイパス	秋穂漁港入口	4条乗合	路線定期	防長交通(株)	単県	54.8%
17	46564	防府駅前	総合医療センター・防府バイパス（迂回）	秋穂漁港入口	4条乗合	路線定期	防長交通(株)	単県	54.8%
18	46341	堀	中山	防府駅前	4条乗合	路線定期	防長交通(株)	幹線補助	47.1%
19	46344	堀	中山（迂回）	防府駅前	4条乗合	路線定期	防長交通(株)	幹線補助	47.1%
20	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	33.8%

(2) 市内完結系統

路線バスについては、すべての路線が交通結節点となる防府駅を経由または起終点としており、利用者の大半を占める高齢者の買い物や通院など、日常生活での移動のために必要不可欠な路線となっています。

また、デマンドタクシーもバス路線を補完する目的で運行しており、運行地域の住民の生活の足として必要不可欠となっています。

No	系統番号	起点	経由地	終点	事業区分	運行形態	実施主体	補助事業の活用	経常収支比率 令和6年度
1	43220	防府駅前		上木部	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		42.5%
2	43221	防府駅前	新長尾団地	阿弥陀寺	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		51.9%
3	43222	防府駅前	新長尾団地（迂回）	阿弥陀寺	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		51.9%
4	44230	防府駅前		車庫前	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		1.6%
5	46340	防府駅前	上真尾	久兼	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		27.0%
6	44223	防府駅南口	堀口	中浦	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		76.2%
7	44224	防府駅南口	防府市役所前	中浦	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		79.8%
8	44227	防府駅南口		小田港	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		22.7%
9	44228	防府駅南口	三田尻港	小田港	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		28.1%
10	44562	総合医療センター前	防府駅南口・三田尻港	小田港	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		35.8%
11	44563	小田港	防府駅前	総合医療センター前	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		76.8%
12	44570	小茅	石ヶ口・防府駅前	総合医療センター前	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		94.5%
13	46449	防府駅南口	石ヶ口・植松・開作	小茅	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		59.6%
14	46450	防府駅南口	寿町・晒石・華西中	小茅	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		42.0%
15	46448	防府駅南口	石ヶ口	小茅	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		41.6%
16	44511	防府駅前	自由ヶ丘（循環）	防府駅前	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		75.3%
17	44513	防府駅前	自由ヶ丘（循環・迂回）	防府駅前	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		75.2%
18	委託運行	防府駅南口		イオンタウン防府西	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		—
19	委託運行	イオンタウン防府西		防府駅南口	4条乗合	路線定期	防長交通㈱		—
20		切畑地区・上代地区・ 小俣地区（国道2号線より北側の地域）・ 岩淵地区（国道2号線より北側の地域）		大道駅周辺	4条乗合	区域	防府市＊		—
21		玉祖地域の一部地区		右田公民館周辺	4条乗合	区域	防府市＊		—

＊デマンドタクシーとして、市が交通事業者に運行を委託

※令和7年度4月時点

※経常収支比率 令和6年度：令和6年度（令和5年10月～令和6年9月）の 経常収益／経常費用

※幹線補助：地域公共交通確保維持事業（幹線補助）

4. 計画に位置づける事業

(1) 事業の体系

計画に位置づける事業の体系は次に示すとおりです。

【基本理念】暮らしと交流を支える 持続可能な公共交通

課 題	基 本 方 針	事 業	実施主体			
			市	事業者	地域	その他
①公共交通の担い手の確保	基本方針1 運転士不足対策	1.公共交通の担い手確保の推進	○	○		○
②持続可能な公共交通ネットワークの形成		2.バス路線の維持	○	○		○
③利用者減少への対応		3.バス路線の再編	○	○		○
④財政負担の適正化	基本方針2 利用しやすい公共交通ネットワークの整備	4.デジタル技術を活用した利用促進	○	○		
⑤交通弱者の増加		5.誰もが利用しやすい公共交通の利用促進	○	○	○	
⑥公共交通の利便性向上		6.誰もが利用しやすい利用環境の整備	○	○		
⑦関係者の連携・協働	基本方針3 待合環境の向上	7.分かりやすい情報提供	○	○		
⑧環境にやさしい公共交通		8.公共交通不便地域等での移動手段の確保	○	○	○	
⑨公共交通に関する情報発信の強化	基本方針4 交通弱者に対する交通手段の確保	9.交通弱者への支援	○	○		
⑩利用環境の整備						

図表 20 事業体系図

(2) 事業の内容

1. 運転士不足対策	
(1) 公共交通の担い手確保の推進	
基本的な考え方	運転士不足により、既存の公共交通の維持に支障をきたす恐れがあることから、交通事業者等と連携して運転士不足の解消に取り組めます。
概要	拡充 事業者による求人活動が促進されるよう、運転士の新規雇用時における新たな支援を実施します。 新規 円滑なタクシー配車が可能となる配車アプリの導入等、デジタル技術を活用した取組を促進します。 ○ 運転士の魅力発信や就業説明会の開催など、国や県、近隣自治体等と連携したPR活動に取り組めます。  運転士体験会等ポスター  配車アプリ イメージ  運転士体験会の様子  就職説明会の様子
実施主体	防府市、交通事業者、国、県、関係市
実施期間	令和8年度から令和12年度まで

1. 運転士不足対策

(2) バス路線の維持

基本的な考え方	市外の都市拠点と本市を結ぶ主要幹線、市外の生活拠点と本市を結ぶ幹線、都市と地域または主な移動目的地を結ぶ支線を維持します。
概要	○ 国の地域公共交通確保維持事業を活用し、都市間を結ぶ主要幹線の維持を図ります。 ○ 都市核と地域核を結ぶ地域内支線の維持を図ります。 ○ 交通事業者と連携し、各交通モード間の乗り継ぎや移動ニーズに合ったダイヤ調整を行います。 ○ 切畑地域及び玉祖地域について、利用者の意見等を踏まえながらデマンドタクシーを運行します。
実施主体	防府市、交通事業者、関係市
実施期間	令和8年度から令和12年度まで

1. 運転士不足対策

(3) バス路線の再編

基本的な考え方	道路や公共施設の整備など、まちづくりと連携した路線再編や効率化を検討します。
概要	新規 幹線道路等（広域防災広場アクセス道路等）の整備や、県立総合医療センターの移転に伴う再編を検討します。 新規 公共施設等の賑わい創出の取組等と連携した再編を検討します。 ○ バスの利用状況に応じて、利便性向上・効率化に向けた再編を検討します。
実施主体	防府市、交通事業者、関係市
実施期間	令和8年度から令和12年度まで

2. 利用しやすい公共交通ネットワークの整備

(1) バス路線の維持 【再掲】

基本的な考え方	市外の都市拠点と本市を結ぶ主要幹線、市外の生活拠点と本市を結ぶ幹線、都市と地域または主な移動目的地を結ぶ支線を維持します。
概要	○ 国の地域公共交通確保維持事業を活用し、都市間を結ぶ主要幹線の維持を図ります。 ○ 都市核と地域核を結ぶ地域内支線の維持を図ります。 ○ 交通事業者と連携し、各交通モード間の乗り継ぎや移動ニーズに合ったダイヤ調整を行います。 ○ 切畑地域及び玉祖地域について、利用者の意見等を踏まえながらデマンドタクシーを運行します。
実施主体	防府市、交通事業者、関係市
実施期間	令和8年度から令和12年度まで

2. 利用しやすい公共交通ネットワークの整備

(2) バス路線の再編 【再掲】

基本的な考え方	道路や公共施設の整備など、まちづくりと連携した路線再編や効率化を検討します。
概要	新規 幹線道路等（広域防災広場アクセス道路等）の整備や、県立総合医療センターの移転に伴う再編を検討します。 新規 公共施設等の賑わい創出の取組等と連携した再編を検討します。 ○ バスの利用状況に応じて利便性向上・効率化に向けた再編を検討します。
実施主体	防府市、交通事業者、関係市
実施期間	令和8年度から令和12年度まで

2. 利用しやすい公共交通ネットワークの整備

(3) デジタル技術を活用した利用促進

基本的な考え方 急速に進展するデジタル技術の変化を踏まえ、キャッシュレス決済や、リアルタイムな運行情報の提供等、デジタル技術を活用し、利便性向上・効率化に取り組みます。

概要

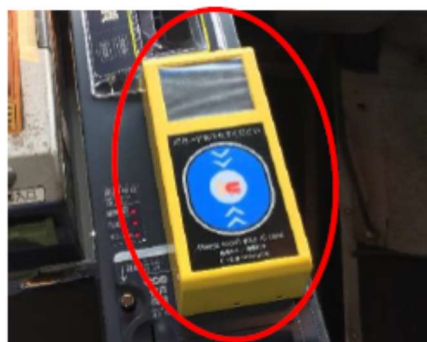
- 新規** リアルタイムなバスの運行情報を確認しやすいよう交通事業者と連携し、デジタルサイネージの設置を推進します。
- 新規** 円滑なタクシー配車が可能となる配車アプリの導入等、デジタル技術を活用した取組を促進します。
- 交通系 I C カードの普及・拡大を図ります。
- バスの到着時刻などを確認できるバスロケーションシステムの活用を促進します。



デジタルサイネージ イメージ



配車アプリ イメージ



交通系 I C カードリーダー



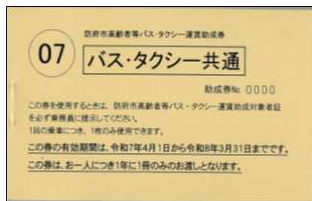
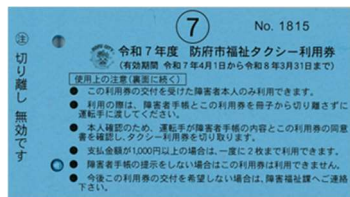
バスロケーションシステム(防長交通㈱)

実施主体 防府市、交通事業者

実施期間 令和 8 年度から令和 12 年度まで

2. 利用しやすい公共交通ネットワークの整備

(4) 誰もが利用しやすい公共交通の利用促進

基本的な考え方	自動車を運転できない高齢者・障害者及び児童・生徒等の移動手段を確保するため、それぞれに応じた支援を行うとともに、公共交通の新たな利用を促します。
概要	拡充 高齢者や障害者に対するバス・タクシー運賃助成をはじめとする高齢者等の移動支援について、プロジェクトチームを立ち上げ、検討します。 拡充 遠距離通学となる児童・生徒への通学支援を行うとともに、新たに生徒の地域クラブ活動の移動支援のためにマイクロバスを運行します。 拡充 野島住民の航路運賃の助成を行うとともに、新たに取り組む野島活性化プロジェクト等を通じて離島航路の利用促進を図ります。 新規 地域の実情に応じて、自治会等地域が主体となって取り組む交通サービスに対し支援します。 新規 “平坦なまち防府”の特性を活かし、自転車とバスや鉄道を組み合わせた移動の促進する（仮称）防府版サイクル・アンド・ライドを展開します。 ○ 夜間時の公共交通の体制を確保するため、必要に応じ、タクシーの運行を支援します。 ○ 路線バスの安全な乗り方やマナー学習を通じ、路線バスへの理解と愛着を深めてもらい路線バスによる移動を習慣化してもらうことを目的に、バスの乗り方教室を実施します。 ○ 市内で開催される各種イベント等に啓発ブースを出展します。 ○ 公共交通機関の利用により、二酸化炭素削減に取り組むきっかけづくりをするとともに、CO₂削減ほうふ市民運動と連携した啓発を実施します。  高年齢者等バス・タクシー運賃助成券  福祉助成券  サイクル・アンド・ライド  乗り方教室の実施  啓発ブース出展
実施主体	防府市、交通事業者、地域団体等
実施期間	令和8年度から令和12年度まで

3. 待合環境の向上

(1) 誰もが利用しやすい利用環境の整備

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環境構築に取り組みます。

概要 **新規** 利用者数等を踏まえた整備効果の高い箇所や、公共施設等の建設や改修に合わせたバス停の待合環境整備を推進します。
新規 バス停に隣接する公共施設や商業施設等と連携したバスまちスポット（バス待合所）の開設を推進します。
○ 高齢者や障害者等が円滑に利用できる待合施設のバリアフリー化を推進します。



バス停上屋 イメージ



バスまちスポットポスター



バスまちスポット（向島公民館）

実施主体 防府市、交通事業者

実施期間 令和8年度から令和12年度まで

3. 待合環境の向上

(2) 分かりやすい情報提供

基本的な考え方 公共交通の利用促進に繋がるような、利用者に分かりやすい情報提供を行います。

- 概要
- 新規** バス停上屋やバスまちスポット等を掲載したマップを作成し、利用しやすい待合環境の情報発信を行います。
 - 新規** リアルタイムなバスの運行情報を確認しやすいよう交通事業者と連携し、デジタルサイネージの設置を推進します。**再掲**
 - 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活用を促進します。**再掲**
 - 防府駅に路線バスの行き先や乗り場等の案内表示やチラシを設置します。



デジタルサイネージ バスロケーションシステム 防府駅構内の案内イメージ (防長交通㈱)



のり場案内チラシ (防府駅構内案内)

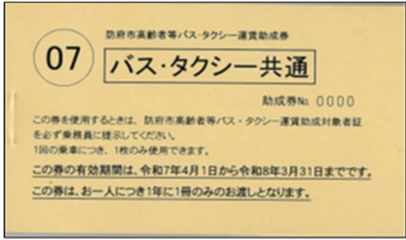
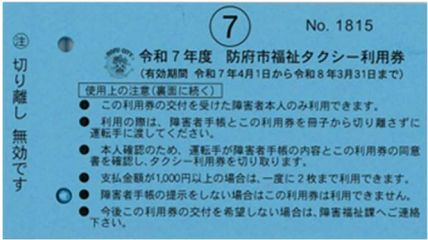
実施主体 防府市、交通事業者

実施期間 令和8年度から令和12年度まで

4. 交通弱者に対する交通手段の確保	
(1) 公共交通不便地域等での移動手段の確保	
基本的な考え方	交通に不便を感じている地域に対して、地域の実情に応じた移動手段の確保に対し支援や、新たな交通モードを検討します。
概要	新規 地域の実情に応じて、自治会等地域が主体となって取り組む交通サービスに対し支援します。再掲 ○ 公共交通における運転士不足や既存の公共交通の状況等を踏まえつつ、公共交通が特に不便な地域に対する新たな交通モードの導入を検討します。   自由ヶ丘自治会の取組 ふれ愛交通小野協議会(小野地域)の取組
実施主体	防府市、交通事業者、地域団体等
実施期間	令和8年度から令和12年度まで

4. 交通弱者に対する交通手段の確保

(2) 交通弱者への支援

基本的な考え方	自動車を運転できない高齢者・障害者及び児童・生徒等の交通弱者の移動手段の確保に対し支援します。
概要	【拡充】 高齢者や障害者に対するバス・タクシー運賃助成をはじめとする高齢者等の移動支援について、プロジェクトチームを立ち上げ、検討します。【再掲】 【拡充】 遠距離通学となる児童・生徒への通学支援を行うとともに、新たに生徒の地域クラブ活動の移動支援のためにマイクロバスを運行します。【再掲】 【拡充】 野島住民の航路運賃の助成を行うとともに、新たに取り組む野島活性化プロジェクト等を通じて離島航路の利用促進を図ります。【再掲】 ○ 高齢者や障害者等が円滑に乗り降りできるよう、車両の更新や購入に合わせたバリアフリー車両の導入を推進します。  高年齢者等バス・タクシー運賃助成券  福祉タクシー利用券  離島航路 旅客船 (レインボーあかね)  ノンステップバス
実施主体	防府市、交通事業者
実施期間	令和8年度から令和12年度まで

(3) 事業実施のスケジュール

事業	スケジュール（年度）				
	R 8	R 9	R 1 0	R 1 1	R 1 2
1. 運転士不足対策					
公共交通の 担い手確保の推進					
バス路線の維持					
バス路線の再編					
2. 利用しやすい公共交通ネットワークの整備					
バス路線の維持（再掲）					
バス路線の再編（再掲）					
デジタル技術を活用した 利用促進					
誰もが利用しやすい 公共交通の利用促進					
3. 待合環境の向上					
誰もが利用しやすい利用 環境の整備					
分かりやすい情報提供					
4. 交通弱者に対する交通手段の確保					
公共交通不便地域等での 移動手段の確保					
交通弱者への支援					

第6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評価指標及び目標値を以下のとおり設定します。

総合評価指標		
評価指標	現状値	目標値 (令和12年度)
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3,509千人／年 (令和5年度)	現状維持
路線バスの年間利用者数 (デマンドタクシー含む)	約1,032千人／年 (令和6年度)	現状維持
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)	50.0% (令和6年度)	現状維持
路線バスの利用者 1 人あたりの行政負担額 (自主運行路線除く、デマンドタクシー含む)	約95円 (令和6年度)	現状維持

個別評価指標		
基本方針1 運転士不足対策 【目標】運転士不足解消に向けた新規雇用者の確保		
評価指標	現状値	目標値 (令和12年度)
路線バス・タクシー運転士の充足率	路線バス：90.6 % タクシー：86.8 % (令和6年度)	100%

基本方針2 利用しやすい公共交通ネットワークの整備 【目標】利用者ニーズを踏まえた積極的な利用促進		
評価指標	現状値	目標値 (令和12年度)
利用促進に係る取組数	11項目 (令和6年度)	現状以上

基本方針3 待合環境の向上 【目標】誰もが利用しやすい待合環境の整備		
評価指標	現状値	目標値 (令和12年度)
公共交通（路線バス・鉄道）の利便性に対する満足度	37.4% (令和4年度)	70%

基本方針4 交通弱者に対する交通手段の確保 【目標】事業者や地域等と連携した交通サービス体制の確保		
評価指標	現状値	目標値 (令和12年度)
高齢者の公共交通（路線バス、デマンドタクシー、タクシー）の利便性に対する満足度	48.3% (令和6年度)	70%

(参考) 評価指標の算定方法及び目標値設定の考え方

総合評価指標		
評価指標	指標の算定方法	目標値設定の考え方
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標とします。
路線バスの年間利用者数（デマンドタクシー含む）	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	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標とします。
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標とします。
路線バスの利用者1人あたりの行政負担額（自主運行路線除く、デマンドタクシー含む）	路線バスに対する市の補助金及びデマンドタクシー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標とします。
個別評価指標		
評価指標	指標の算定方法	目標値設定の考え方
路線バス・タクシー運転士の充足率	交通事業者への聞き取り 評価時期：毎年度	働き方改革関連法の労働規制による不足分を事業者と連携して解消を目指し、運転士の充足率100%を目標とします。
利用促進に係る取組数	取組の実績 評価時期：毎年度	利用促進の取組は継続的に行うことが重要であり、現状以上の実績を目標とします。
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 評価時期：令和11～12年度	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70%以上となることを目標とします。
高齢者の公共交通（路線バス、デマンドタクシー、タクシー）の利便性に対する満足度	高齢者アンケート調査の実施 評価時期：令和11～12年度	どこにいても移動できる交通サービス体制の確保により、公共交通（路線バス、デマンドタクシー、タクシー）の利便性に対する満足度の割合が、高齢者の70%以上となることを目標とします。

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の評価・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、PDCAサイクル（Plan（立案）、Do（実施）、Check（評価）、Act（改善））による継続的な改善を図ります。

用語解説

用 語	解 説
ア行 アプリ	アプリケーションの略で、利用者の作業の目的に応じて使用するソフトウェア
カ行 公共交通	不特定多数が利用できる交通機関のこと
交通系 I C カード	交通事業者等が発行している I C（集積回路）を内蔵しているカード チャージ（入金）することで繰り返し利用できる
交通弱者	移動に際し、不便や困難を抱える者をいう
交通政策基本法	政府が推進する交通に関する施策についての基本理念、基本的な施策、国及び地方公共団体の責務等について定めた法律（平成 25 年法律第 92 号）
交通モード	交通手段のこと
サ行 準特定地域	「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」により、タクシー事業が供給過剰となるおそれがあると国土交通省に認められた地域
生活交通	買い物、通勤、通学、通院など、市民の日常生活のために利用される公共交通
タ行 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	「交通政策基本法」の基本理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通計画の作成等について定めた法律（平成 19 年法律第 59 号）
デマンドタクシー	路線定期の運行ではなく、需要（デマンド）に応じて経路や運行時間を変えて運行するタクシー

ナ行	乗合タクシー	バスによる運行が困難な場合等に、乗車定員 11 人未満の自動車、いわゆるタクシー車両を用いてバスのように乗合旅客輸送を行うもので、定時定路線やそれ以外（デマンド型等）といった様々な運行形態がみられる
	ノンステップバス	床面が超低床構造で乗降ステップがなく、高齢者や子どもにも乗り降りが容易なバス
ハ行	バスロケーションシステム	G P S 等を用いてバスの位置情報を収集し、バスの接近や到着予測時間をバス停留所などに情報提供するシステム
マ行	モビリティ・マネジメント	一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策
ヤ行	輸送資源	公共交通のみならず、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送等、移動や輸送に係る手段全般のこと

防府市地域公共交通計画

発 行 日：令和7年（2025年）11月

編集発行：防府市総合政策部政策推進課

〒747-8501 防府市寿町7番1号