

防府市地域公共交通網形成計画(案)

防 府 市

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 |
| 第2章 防府市におけるまちづくりの方向性 | 3 |
| 1. 最上位計画 | 3 |
| 2. 関連計画 | 4 |
| 3. 既存の公共交通計画 | 7 |
| 第3章 防府市を取り巻く環境 | 8 |
| 1. 位置・地勢 | 8 |
| 2. 人口・高齢化 | 9 |
| 3. 自動車を取り巻く環境 | 10 |
| 4. 通勤・通学流動と移動手段 | 11 |
| 5. 市民の移動実態 | 12 |
| 6. 主な移動目的地の状況 | 14 |
| 7. 観光動向 | 15 |
| 第4章 公共交通の状況 | 16 |
| 1. 公共交通網 | 16 |
| 2. 公共交通の人口カバー率 | 17 |
| 3. 鉄道 | 18 |
| 4. 高速バス | 18 |
| 5. 路線バス | 19 |
| 6. 乗合タクシー | 25 |
| 7. タクシー | 27 |
| 8. 離島航路 | 28 |
| 9. 移動支援 | 30 |
| 10. 市の財政負担 | 34 |
| 第5章 公共交通に関する各種調査結果 | 35 |
| 1. 各種アンケート調査の概要 | 35 |
| 2. 市民アンケート調査結果 | 36 |
| 3. 民生委員アンケート調査結果 | 41 |
| 4. 高校生アンケート調査結果 | 42 |
| 5. 事業所アンケート調査結果 | 45 |
| 6. 県立総合医療センターアンケート調査結果 | 46 |
| 7. 観光客アンケート調査結果 | 48 |
| 8. 交通事業者ヒアリング調査結果 | 51 |
| 9. 市街地循環ワゴン実証運行の結果 | 52 |

| | |
|--|-----------|
| 第6章 防府市における公共交通の課題 | 61 |
| 1. ネットワーク形成に関する課題 | 61 |
| 2. 利用環境に関する課題 | 63 |
| 3. 連携・協働に関する課題 | 63 |
| 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 | 64 |
| 1. 基本理念と基本方針 | 64 |
| 2. 目標と目標を達成するための事業 | 65 |
| 第8章 計画の達成状況の評価 | 80 |
| 1. 評価指標と目標値 | 80 |
| 2. 計画の達成状況の評価 | 82 |
| 用語解説 | 83 |

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おり、公共交通の利用者は依然として減少傾向にあります。

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ともない、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。

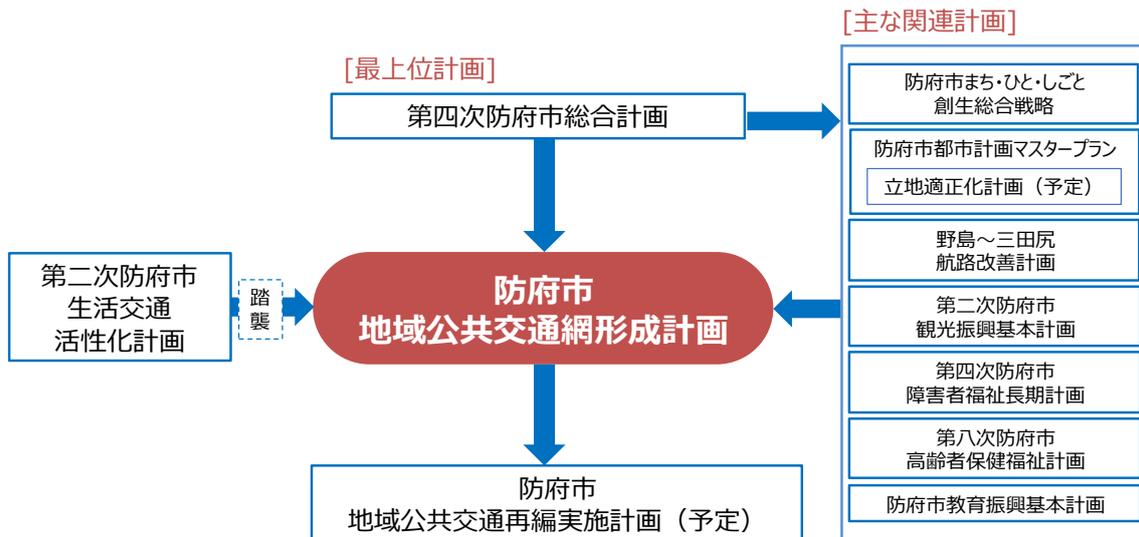
こうした中、交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や地方公共団体の果たすべき役割などを定める「交通政策基本法」が平成 25 年 12 月に施行され、それを受けて平成 26 年 11 月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」では、地方公共団体を中心となり、交通事業者や住民と連携し、持続可能な地域公共交通網の形成に取り組むことが明示されました。

また、本市においては、平成 27 年 10 月に「防府市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定し、人口減少社会に対応したコンパクトなまちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成を進めていくこととしています。

このような背景を踏まえ、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

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2章 防府市におけるまちづくりの方向性

1. 最上位計画

第四次防府市総合計画

計画期間:平成 23 年度から平成 32 年度まで

[基本構想（平成 23 年 3 月策定）]

○まちづくりの理念と将来都市像

まちづくりの理念

安全で安心して暮らせるまち
豊かな自然と共生するとともに、安全な環境が確保され、誰もが生涯にわたり笑顔に囲まれて、明るく健やかに安心して暮らせるまちを目指します。

多彩な魅力が輝くまち
先人が築いてきた歴史や文化を誇りとし、人やもの、情報など多様な交流を通して新しい価値を創造していきながら、多彩な魅力が輝き、未来に発展するまちを目指します。

いきいきと人がふれあい活力のあるまち
それぞれの意志を尊重し、意欲や創意工夫が活かされるとともに、みんなが役割を分担・補完しあって、いきいきと人がふれあい、活力のあるまちを目指します。

まちづくりの理念に掲げる目指すまちの姿
(イメージ)を将来都市像として
表します。

将来都市像

人・まち元気 誇り高き文化産業都市 防府

[基本計画（平成 23 年 3 月策定、平成 28 年 3 月改訂）]

○基本計画に示された公共交通に関する施策

- **生活交通システムの充実**
 - ・ 情報提供の充実や利用啓発イベントの実施など路線バス等の生活交通の利便性向上、利用促進を図る。
 - ・ 既存の路線バスを補完するコミュニティバスや乗合タクシーなど新たな交通サービスの導入を進める。
 - ・ JR 山陽本線の利便性を高めるため、関係機関と連携し、運行ダイヤの充実や駅のバリアフリー化などを促進する。
- **離島航路の確保**
 - ・ 三田尻～野島間を運航している野島海運の経営の安定化を図り、離島航路を安定的に維持する。

○目標指標

| 目標指標 | 実績（平成21年度） | 実績（平成26年度） | 目標（平成32年度） |
|-------------------------|------------|------------|------------|
| 路線バス（市内で完結する系統）利用者数（年間） | 42万人 | 30万6千人 | 33万人 |

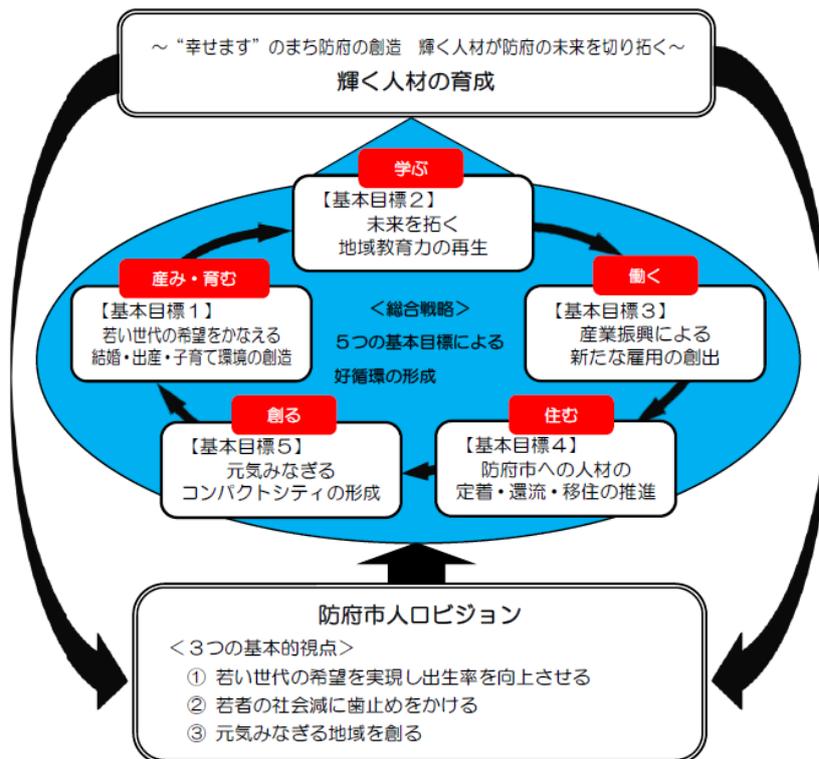
2. 関連計画

① 防府市まち・ひと・しごと創生総合戦略(平成 27 年 10 月策定、平成 28 年 12 月改訂)

計画期間:平成 27 年度から平成 31 年度まで

○基本的な考え方

- ・防府市人口ビジョンによる3つの基本的視点から5つの基本目標を設定し、「産み・育む」、「学ぶ」、「働く」、「住む」、「創る」の好循環を形成
- ・防府の未来を切り拓いていく人材を育み続け、“幸せます”のまち防府を創造



○公共交通に関する施策

【基本目標 5】元気みなぎるコンパクトシティの形成

● 都市核と地域を繋ぐ交通ネットワーク形成

バス路線の基点となっている防府駅周辺の中心部と各地域との有機的な交通ネットワークを形成するため、幹線となるバス路線の確保・活性化を図るとともに、幹線との接続や地域内の生活圏づくりに資する生活交通サービスの充実を進める。

○重要業績評価指標（KPI）

| 項目 | 現状値（平成26年度） | 目標値（平成31年度） |
|---------------------|-------------|-------------|
| 路線バス（市内で完結する系統）利用者数 | 30万6千人 | 33万人 |

② 防府市の都市計画に関する基本的な方針

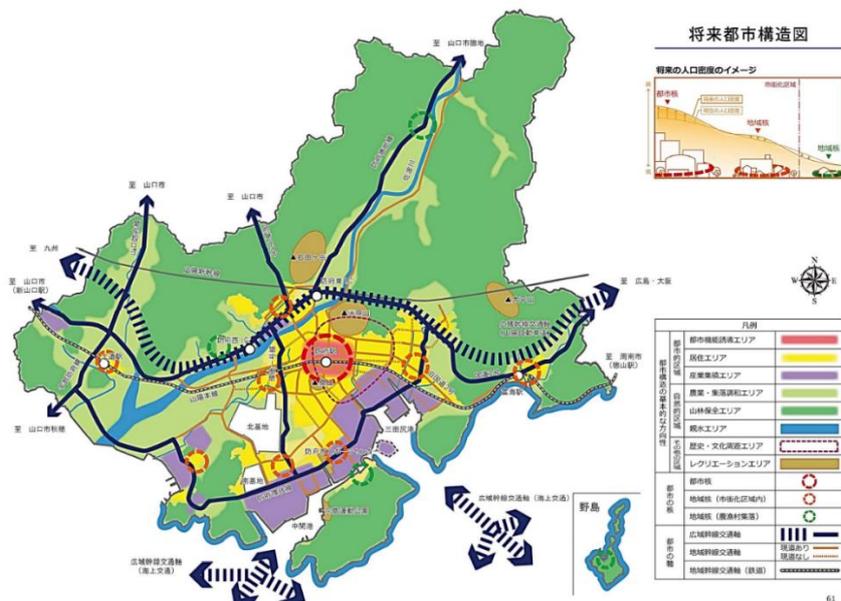
-防府市都市計画マスタープラン-(※平成 30 年 3 月改訂予定)

目標年次:平成 50 年

○これからのまちづくりの考え方

全国的な少子高齢化の進行や人口減少の波は本市にも押し寄せ、従来の拡大を前提としたまちづくりとは異なる都市の発展の形を模索していく必要がある。

○将来都市構造



<都市核>

都市核は、本市の中心及び県央部の主導的な役割を担う高次都市機能の集積地、市内各地域及び周辺都市との交通結節点として位置づける。

都市核においては、商業施設・業務施設・公共施設等の都市機能の集積及び空間をデザインすることにより、本市の顔となる魅力や利便性を高めるまちづくりを展開する。

<地域核>

地域核は、各地域に応じた生活利便性を有するまちづくりの展開に向けて、日常生活、交流、交通等の拠点として位置づける。

市街化区域内の地域核においては、生活に必要なサービスを担保し、公共交通で多極的なネットワーク化を図ることで、将来の都市構造を支える拠点形成を図るとともに、持続的な地域コミュニティに寄与するまちづくりを展開する。

農漁村集落の地域核においては、交流機能を中心に、地域に合った生活サービスや交通ネットワークの確保等により、コミュニティ維持に向けた拠点形成を図る。

○公共交通に関する基本的な考え方

過度な自動車交通への依存に伴う朝夕を中心とした交通渋滞の慢性化、環境問題、高齢者の増加、障害者への対応を踏まえ、鉄道やバス等の公共交通機関の役割を再認識し、利用の促進及び利便性の向上を図る整備を促す。

③ その他の主な関連計画

| 計画の名称 | 公共交通に関連する事項 |
|--|---|
| 野島～三田尻航路改善計画 (平成 29 年 2 月策定) | <ul style="list-style-type: none"> ・航路に関わる現状を踏まえるとともに、将来にわたる航路の持続的な運航・運営を目指して、今後の欠損増大等を回避し、航路事業者としての経営改善、安全な運航サービスの確保、地域振興と連携した利用促進等を図る。 |
| 第二次防府市 観光振興基本計画 (平成 28 年 3 月策定) 計画期間:平成 28 年度から 平成 32 年度まで | <ul style="list-style-type: none"> ・本市を訪れる全ての観光客や来訪者が快適に、安心・安全に過ごせる観光基盤の整備に取り組む。 |
| 第四次防府市 障害者福祉長期計画 (平成 28 年 3 月見直し) 計画期間:平成 23 年度から 平成 32 年度まで | <ul style="list-style-type: none"> ・障害のある人が地域で安心して生活できるよう、生活環境の整備を進める。 ・地域社会において、障害のある人が障害のない人と共に様々な活動を行うことができるよう支援する。 |
| 第八次防府市 高齢者保健福祉計画 (※平成 29 年度策定予定) 計画期間:平成 30 年度から 平成 32 年度まで | <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の外出を支援するため、助成要件に該当する者にバス・タクシーの助成券を発行する。 |
| 防府市教育振興基本計画 (平成 29 年 3 月見直し) 計画期間:平成 26 年度から 平成 32 年度まで | <ul style="list-style-type: none"> ・地理的制約のある児童生徒に対する就学支援に努める。 |

3. 既存の公共交通計画

本市では、生活交通を将来にわたって維持・確保するという視点から、平成26年度から平成32年度の7年間の生活交通の指針を示す「第二次防府市生活交通活性化計画」を策定しました。「防府市地域公共交通網形成計画」では、「第二次防府市生活交通活性化計画」を踏襲することとします。

第二次防府市生活交通活性化計画(平成26年3月策定)

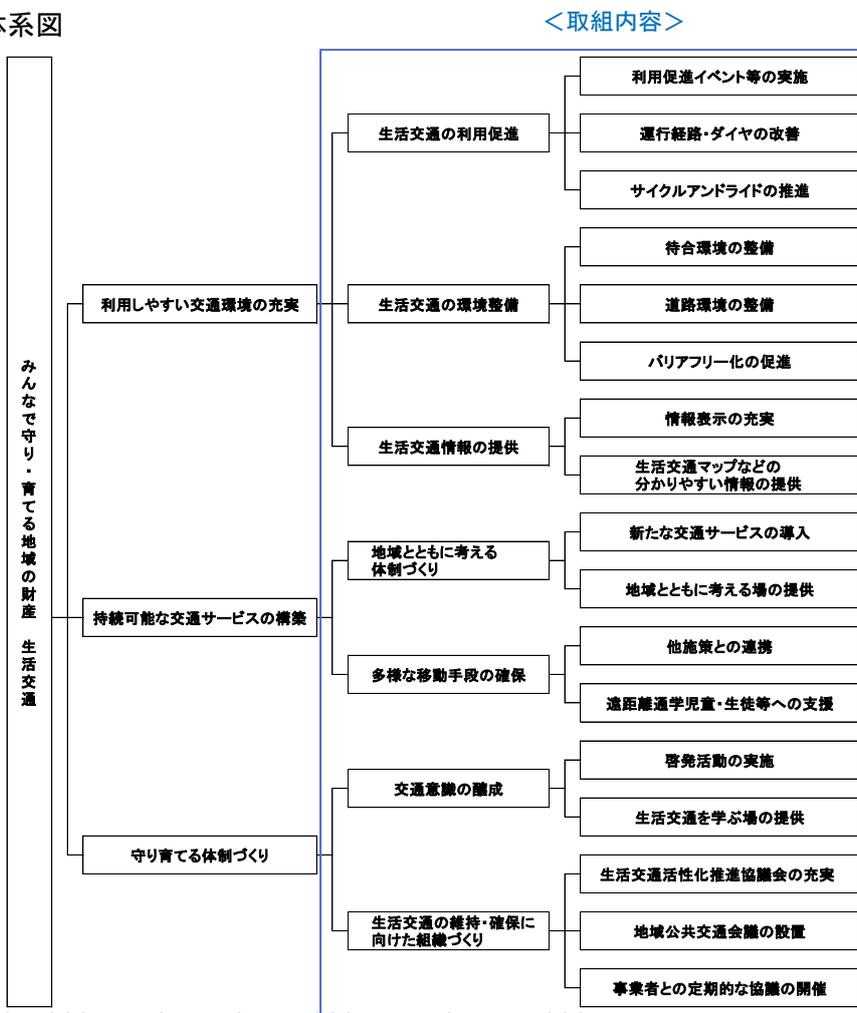
○基本理念

みんなで守り育てる 地域の財産 生活交通

○取組の基本方針

- ・ 利用しやすい交通環境の充実
- ・ 持続可能な交通サービスの構築
- ・ 守り育てる体制づくり

○計画の体系図



○目標指標

| 項目 | 現状値 | 目標値 |
|--|--------|--------|
| | 平成24年度 | 平成32年度 |
| 路線バス（市内で完結する路線）の利用者数 （新たな交通サービスの利用者を含む） | 32万8千人 | 33万人 |

第3章 防府市を取り巻く環境

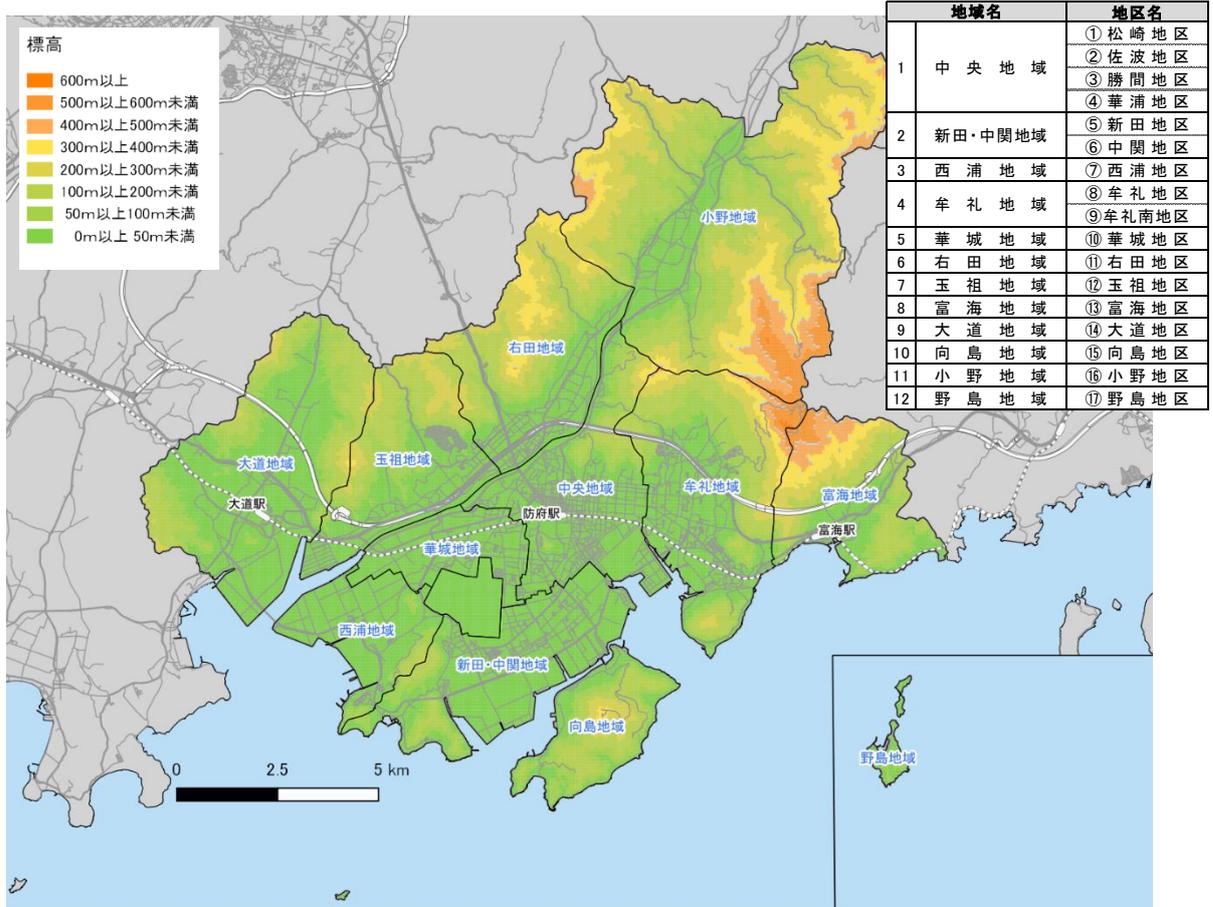
1. 位置・地勢

本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ます。

一級河川佐波川の下流に開けた県内最大の平野を有しており、中央部は高低差が少ない平坦な地形となっています。北部には中国山地が連なり、東部には市最高峰となる大平山がそびえています。



図表 1 本市の位置



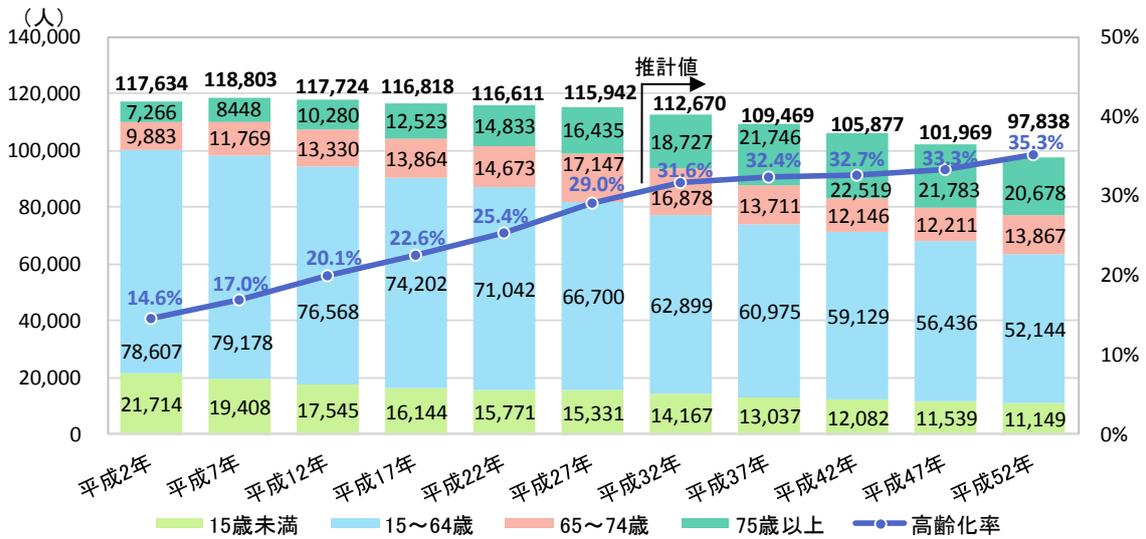
図表 2 地勢、地域区分

※本計画では、防府市都市計画マスタープランの地域別まちづくり構想との整合を図り、市域を 12 地域に区分しています。

2. 人口・高齢化

国勢調査によると、平成 27 年の本市の人口は約 11 万 6 千人で平成 7 年をピークに減少に転じている一方、高齢化率は上昇しています。国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、今後も人口減少と高齢化が進行すると予測されています。

人口分布と高齢化の状況を見ると、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ます。

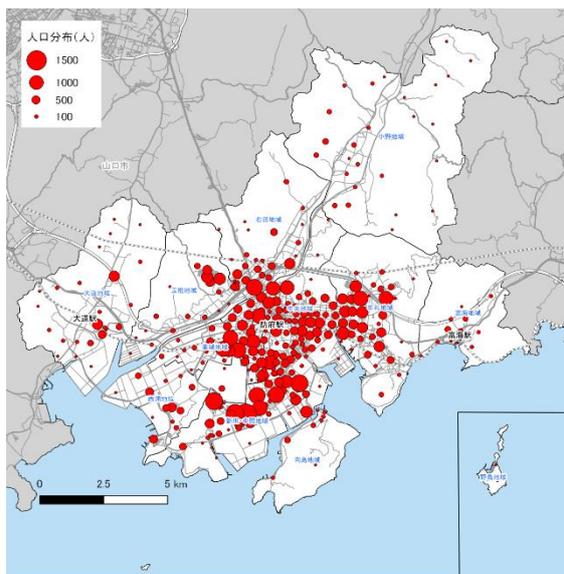


※平成 27 年までは年齢不詳人口を含むため、合計値が合わない場合がある。

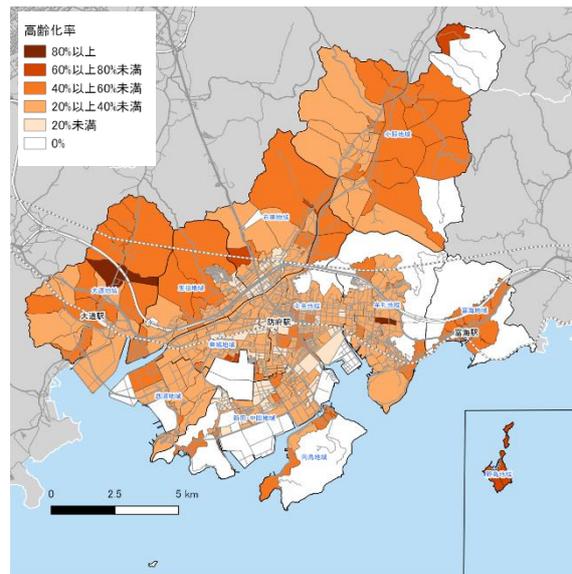
※平成 32 年からは端数調整のため、合計値が合わない場合がある。

資料：国勢調査（平成 2 年～27 年）、国立社会保障・人口問題研究所（平成 32 年～52 年）

図表 3 人口推移と将来人口推計



図表 4 小地域（町丁・字）別の人口分布



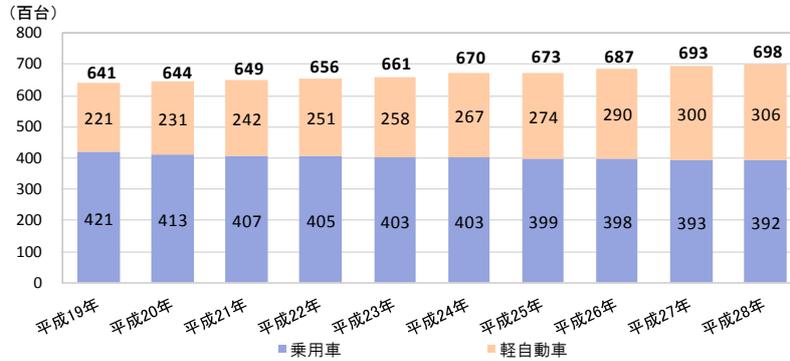
図表 5 小地域（町丁・字）別の高齢化率

資料：平成 27 年国勢調査

3. 自動車を取り巻く環境

本市における自動車保有台数は増加傾向にあります。

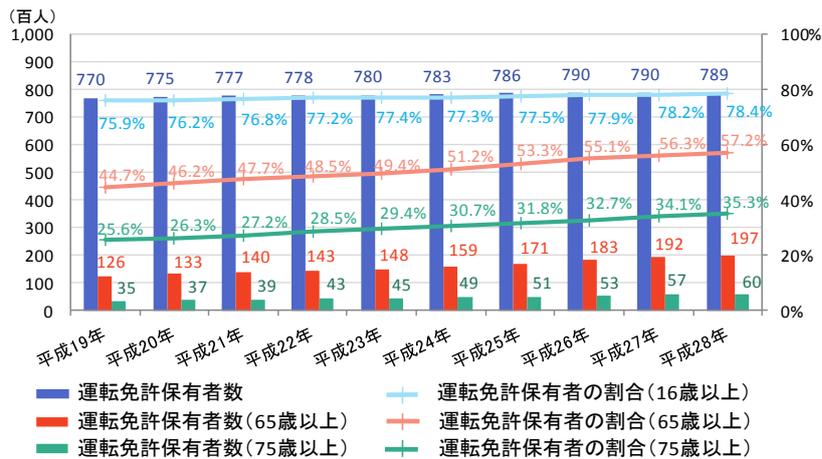
また、運転免許が取得可能な16歳以上の運転免許保有割合の推移をみると、ほぼ横ばいの状況ですが、高齢者の運転免許保有割合は上昇しています。一方、高齢化の進行により運転免許返納者数は増加傾向にあります。



※端数調整のため、合計値が合わない場合がある。

資料：山口県統計年鑑(各年3月末時点)

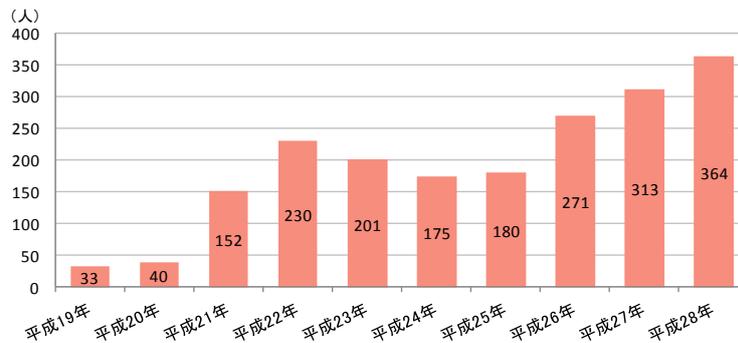
図表 6 自動車保有台数



※端数調整のため、合計値が合わない場合がある。

資料：山口県警察本部、防府市住民基本台帳(各年12月末時点)

図表 7 運転免許保有者数と保有割合



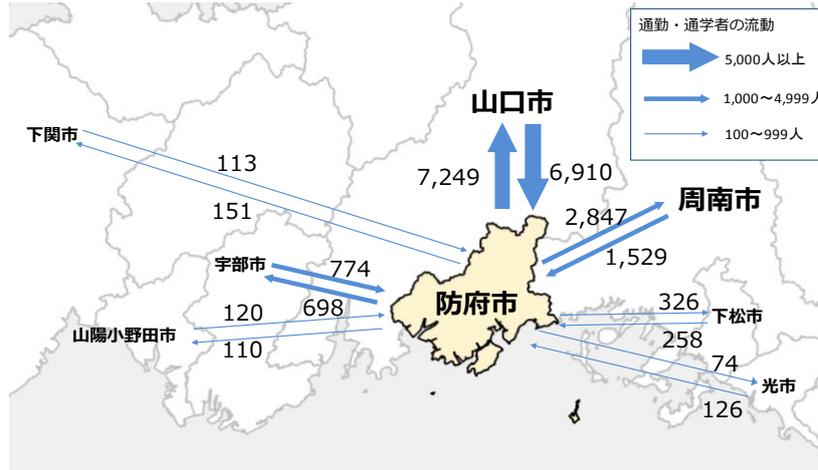
資料：山口県警察本部(各年12月末時点)

図表 8 運転免許返納者数

4. 通勤・通学流動と移動手段

国勢調査によると、平成 27 年の本市から山口市への通勤・通学者は 7,249 人で、山口市から本市への通勤・通学者は 6,910 人となっており、周辺他市と比較すると本市とのつながりがきわめて強いことが分かります。

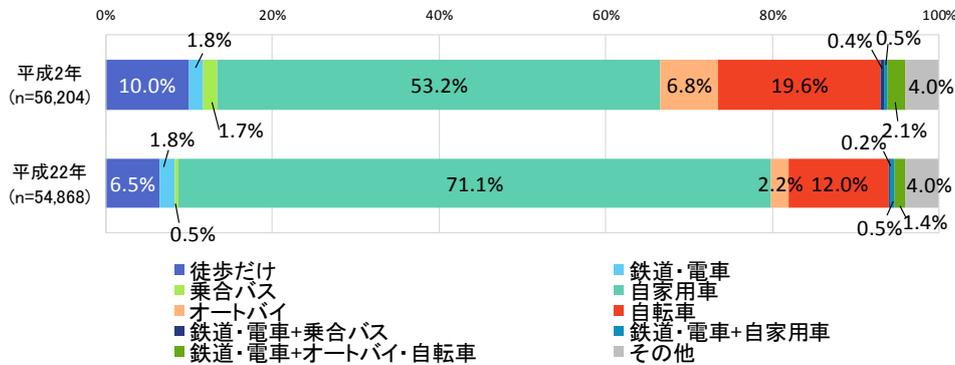
また、本市の通勤・通学において公共交通を利用する人の割合は 4.3%で、全国平均や山口県平均と比較すると非常に低い状況です。一方、自家用車を利用する人の割合は 71.1%で、平成 2 年国勢調査時と比較すると 17.9%増加しています。



※流入・流出どちらか一方が 100 人を超える市を掲載

資料：平成 27 年国勢調査

図表 9 通勤・通学流動



※自宅就業者及び交通手段不詳者を除く

資料：平成 2 年、平成 22 年国勢調査

図表 10 本市に常住する通勤・通学者の交通手段

| | 鉄道・電車 | 乗合バス | ハイヤー・タクシー | 鉄道・電車+乗合バス | 鉄道・電車+勤め先・学校のバス | 鉄道・電車+自家用車 | 鉄道・電車+オートバイ | 鉄道・電車+自転車 | 計 |
|-----|-------|------|-----------|------------|-----------------|------------|-------------|-----------|-------|
| 防府市 | 1.7% | 0.5% | 0.1% | 0.2% | 0.0% | 0.4% | 0.1% | 1.3% | 4.3% |
| 山口県 | 2.9% | 2.1% | 0.1% | 0.6% | 0.0% | 0.6% | 0.1% | 1.3% | 7.6% |
| 全国 | 16.1% | 2.5% | 0.1% | 3.8% | 0.3% | 0.9% | 0.3% | 3.1% | 27.1% |

※「ハイヤー・タクシー」、「鉄道・電車+勤め先・学校のバス」は図表 10 では「その他」に分類

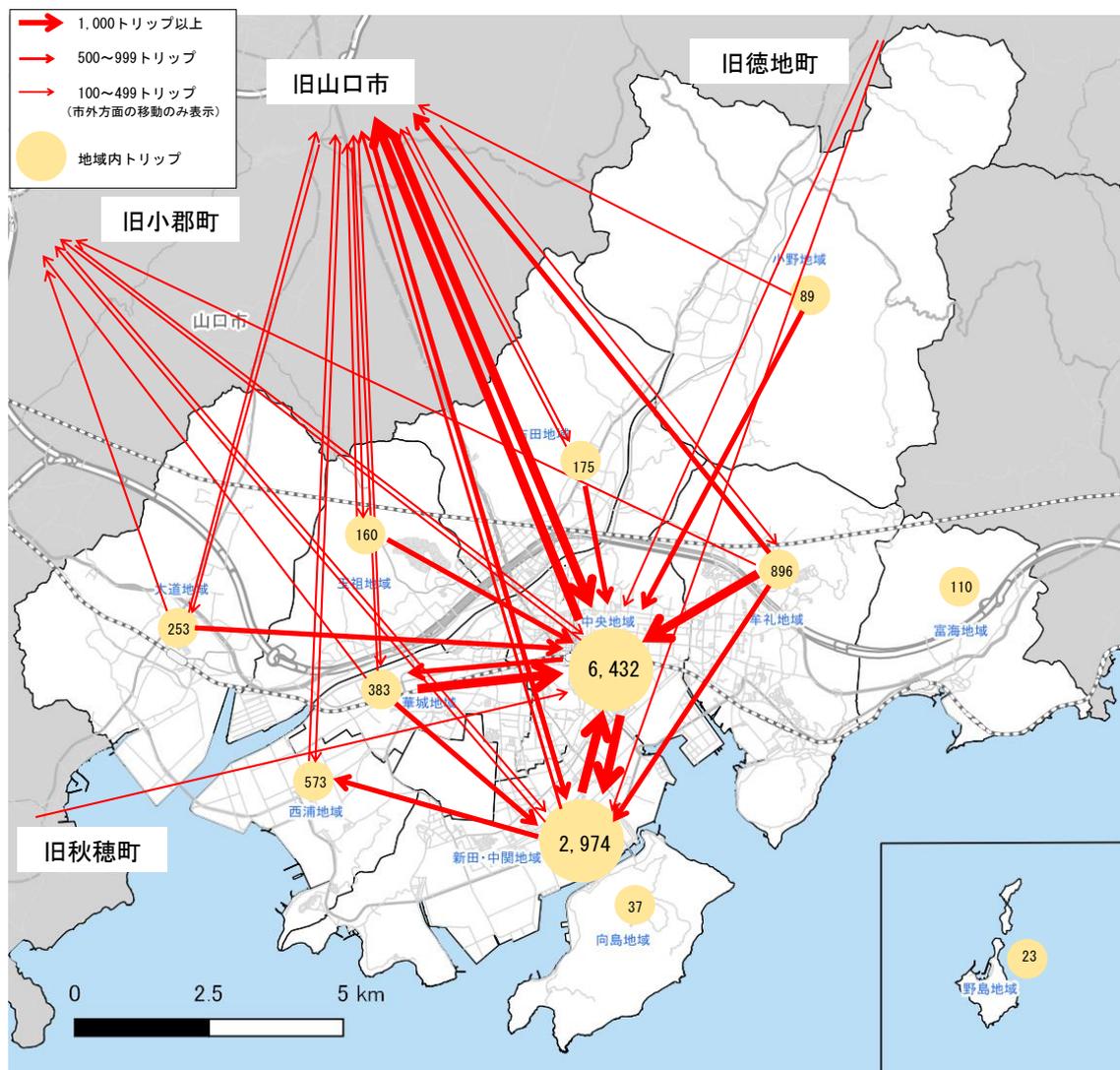
資料：平成 22 年国勢調査

図表 11 通勤・通学における公共交通の利用割合

5. 市民の移動実態

山口・防府都市圏パーソントリップ調査（平成 15 年度）によると、通勤目的のトリップでは市内の各地域から中央地域へのトリップ数が多く、新田・中関地域から西浦地域、牟礼地域及び華城地域から新田・中関地域間も 500 トリップ以上あります。また、富海地域、向島地域、野島地域を除く各地域から旧山口市へ 100 トリップ以上あります。

私用目的では、市内の各地域及び旧山口市から中央地域へのトリップ、地域内のトリップが多く、中央地域を除く市内の地域間では 500 トリップ未満となっています。



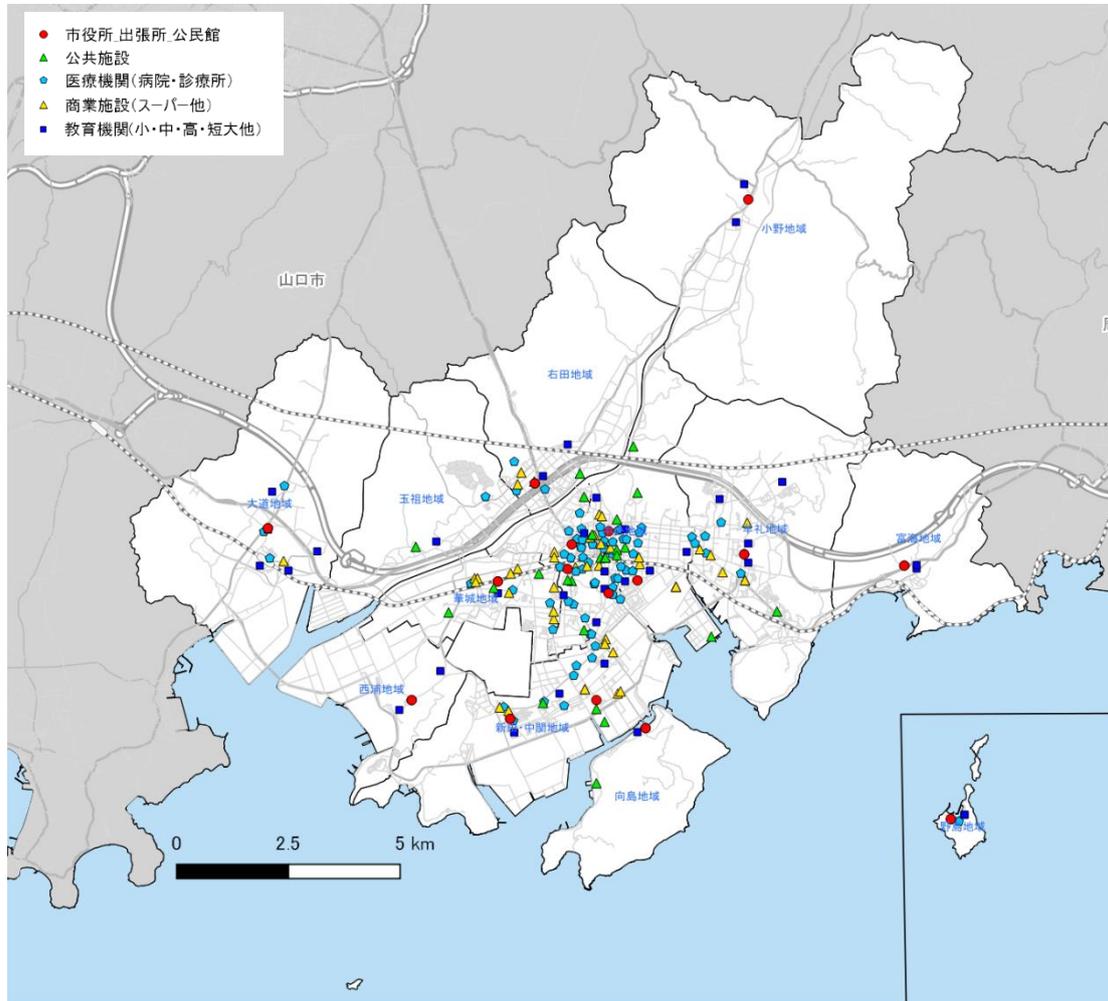
※市内の移動は 500 トリップ以上、市外への移動は 100 トリップ以上を掲載

資料：山口・防府都市圏パーソントリップ調査（平成 15 年度）

図表 12 通勤目的（全手段）のトリップ数

6. 主な移動目的地の状況

市中央部に主な移動目的地となる公共施設、医療機関、商業施設、教育機関が集中しています。



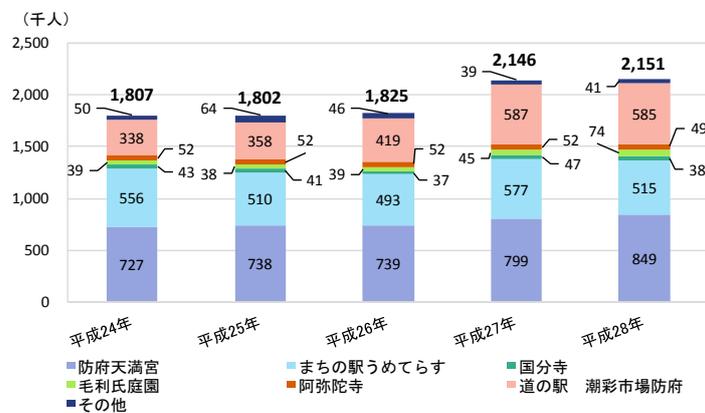
図表 14 主な移動目的地の状況

7. 観光動向

市内には、歴史・文化的資源や観光施設等が点在しており、近年こうした地域資源を活かした観光振興により、全体として観光客数は増加傾向にあります。中でも防府天満宮とまちなかの駅うめてらす、道の駅潮彩市場防府を訪れる観光客が大半を占めています。そのほか、周防国分寺や毛利氏庭園、阿弥陀寺などにも多数の観光客が訪れています。



図表 15 観光資源分布状況



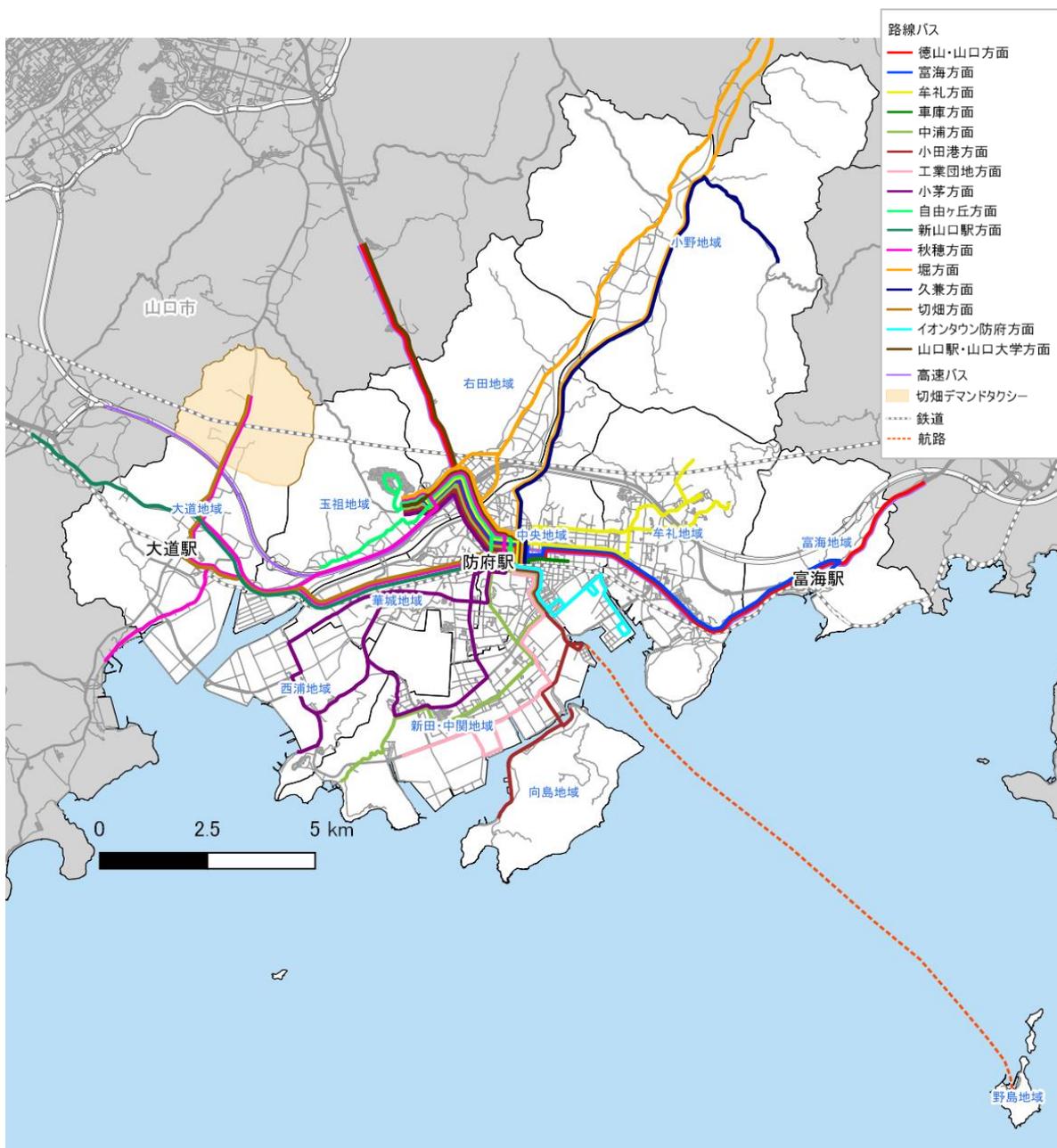
※端数調整のため、合計値が合わない場合がある。

資料：防府市おもてなし観光課「山口県観光客動態調査」基礎資料
図表 16 施設別観光客数

第4章 公共交通の状況

1. 公共交通網

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います。

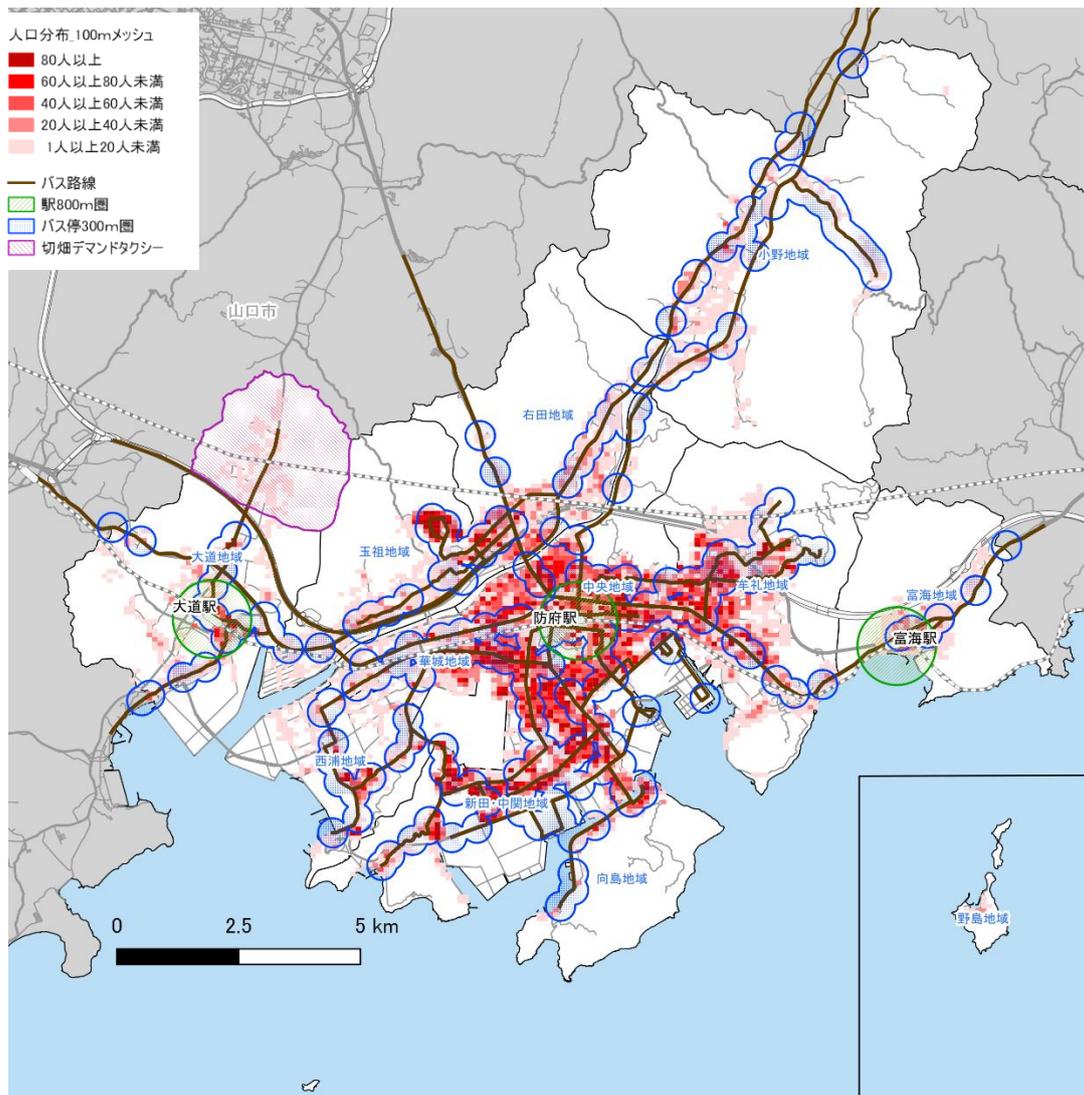


※タクシーは記載を省略
※平成 29 年 10 月時点

図表 17 本市における公共交通網

2. 公共交通の人口カバー率

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以内、バス停から 300m以内のエリアを公共交通圏内とすると、公共交通圏内には約 8 万 4 千人が居住しており、公共交通の人口カバー率は 71.7%です。一方、公共交通圏外の人口は約 3 万 3 千人となり、公共交通圏外の人口比率は 28.3%となります。



資料：平成 22 年国勢調査(100m 人口メッシュ)

図表 18 公共交通（タクシーと離島航路を除く）の人口カバー状況

| 総人口 | 公共交通圏 | | 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% |

図表 19 公共交通圏、公共交通圏外の人口及び人口比率

3. 鉄道

本市では、J R山陽本線が上り・下りともに1時間に1～2本運行されています。防府駅、大道駅、富海駅の3駅があり、防府駅以外は無人駅です。

駅別の1日平均乗車人員の推移をみると、防府駅・大道駅ではほぼ横ばいの状況で、富海駅では微減しています。

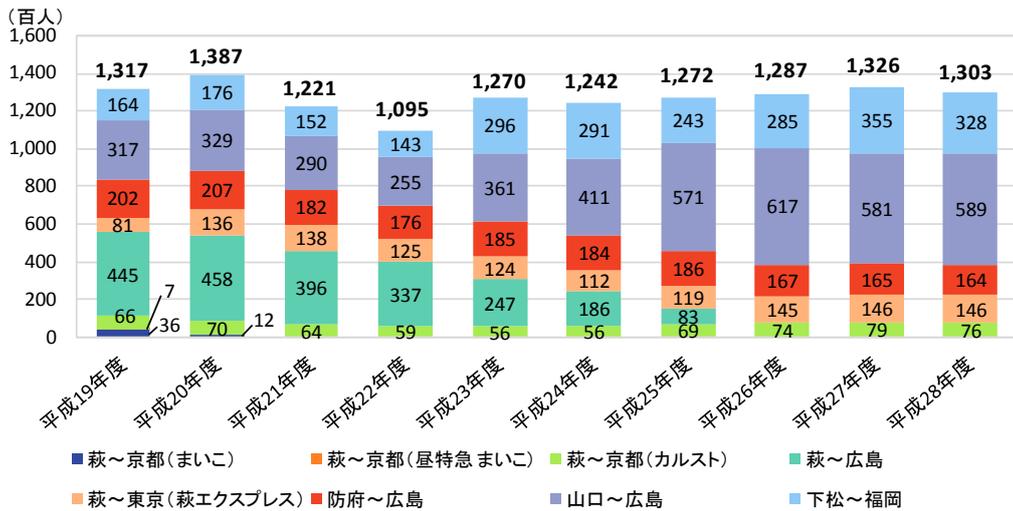


資料：西日本旅客鉄道(株)広島支社・日本貨物鉄道(株)関西支社広島支店・山口県統計年鑑

図表 20 駅別の1日平均乗車人員

4. 高速バス

本市に関連する高速バスは、福岡県・広島県・関西・関東方面に連絡しており、現在は5系統が運行しています。近年の乗車人員は10年前と変わらない水準となっています。



※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：防長交通(株)

図表 21 高速バスの乗車人員

5. 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中国ジェイアールバス株式会社により 57 系統の路線バスが運行されています（平成 29 年 10 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 24 系統あります。市内完結系統は 33 系統あり、そのほとんどが防府駅を起終点または経由しています。

また、これらのうち 19 系統が山口県立総合医療センターを経由しており、各地域から医療センターへの直行便も運行されています。



※平成 29 年 10 月時点

※防長交通(株)、中国ジェイアールバス(株)の時刻表を基に作成

図表 22 路線バスの運行便数

| 方面 | No | 事業者 | 系統キロ | 起点 | 経由地 | 終点 | 便数(平日) ※片道0.5便 | |
|------------|---------|-----|------|-----------|-------------|-------------------|-------------------|------|
| 広域系統 | 徳山・山口方面 | 1 | 防長 | 49.7 | 湯田温泉 | (快) 防府駅 | 徳山駅前 | 1.5 |
| | | 2 | 防長 | 27.1 | 防府駅前 | | 徳山駅前 | 4.0 |
| | | 3 | 防長 | 49.9 | 徳山駅前 | (快) ソレーネ・防府駅 | 湯田温泉 | 1.5 |
| | | 4 | 防長 | 27.3 | 徳山駅前 | ソレーネ | 防府駅前 | 4.0 |
| | 山口大学方面 | 5 | 中国JR | 25.2 | 防府駅 | ゆめタウン山口・県庁・湯田温泉通 | 山口大学 | 10.5 |
| | | 6 | 中国JR | 24.8 | 防府駅 | 県庁前・湯田温泉通 | 山口大学 | 1.5 |
| | | 7 | 中国JR | 24.8 | 防府駅 | 特) 県庁前・湯田温泉通 | 山口大学 | 0.5 |
| | | 8 | 中国JR | 28.4 | 防府駅 | 医療センター・ゆめタウン山口・県庁 | 山口大学 | 6.5 |
| | | 9 | 中国JR | 23.1 | 防府駅 | ゆめタウン山口・湯田温泉通 | 山口大学 | 2.0 |
| | | 10 | 中国JR | 22.7 | 防府駅 | 市民会館・湯田温泉通 | 山口大学 | 0.5 |
| | 山口駅方面 | 11 | 中国JR | 18.1 | 防府駅 | ゆめタウン山口・昭和町 | 山口駅 | 6.0 |
| | | 12 | 中国JR | 17.7 | 防府駅 | 昭和町 | 山口駅 | 1.0 |
| | | 13 | 中国JR | 21.0 | 防府駅 | 荒高・県庁 | 山口駅 | 0.5 |
| | 中尾口方面 | 14 | 中国JR | 27.8 | 防府駅 | ゆめタウン山口・県庁・湯田温泉通 | 中尾口 | 3.0 |
| | | 15 | 中国JR | 31.0 | 防府駅 | 医療センター・ゆめタウン・県庁 | 中尾口 | 1.0 |
| | 新山口駅方面 | 16 | 防長 | 19.0 | 防府駅前 | | 新山口駅 | 1.0 |
| | | 17 | 防長 | 20.7 | 防府駅前 | 新山口駅 | 小郡第一病院前 | 4.0 |
| | 秋穂方面 | 18 | 防長 | 17.3 | 秋穂漁港入口 | 中道浜 | 切畑 | 1.0 |
| | | 19 | 防長 | 19.0 | 防府駅前 | 西高・秋穂総合支所 | 秋穂漁港入口 | 7.0 |
| | | 20 | 防長 | 20.6 | 防府駅前 | 医療センター・バイパス | 秋穂漁港入口 | 3.0 |
| | 堀方面 | 21 | 防長 | 20.9 | 堀 | 中山 | 防府駅前 | 9.5 |
| | | 22 | 防長 | 24.1 | 堀 | 中山・医療センター | 防府駅前 | 1.0 |
| | | 23 | 防長 | 21.8 | 防府駅前 | 中山・堀 | 佐波高校正門 | 1.0 |
| | | 24 | 防長 | 18.8 | 堀 | 和字 | 防府駅前 | 6.5 |
| 市内完結系統 | 富海方面 | 25 | 防長 | 8.7 | 円通寺 | | 防府駅前 | 0.5 |
| | | 26 | 防長 | 13.4 | 総合医療センター前 | 防府駅前 | 円通寺 | 0.5 |
| | 牟礼方面 | 27 | 防長 | 13.5 | 富海農協前 | 防府駅前 | 総合医療センター前 | 0.5 |
| | | 28 | 防長 | 6.6 | 防府駅前 | | 大平山山麓駐車場 | 5.0 |
| | | 29 | 防長 | 10.8 | 総合医療センター前 | 防府駅前 | 大平山山麓駐車場 | 1.0 |
| | | 30 | 防長 | 5.3 | 防府駅前 | | 上木部 | 2.0 |
| | | 31 | 防長 | 9.5 | 総合医療センター前 | 防府駅前 | 上木部 | 0.5 |
| | | 32 | 防長 | 7.6 | 防府駅前 | 新長尾団地 | 阿弥陀寺 | 8.0 |
| | 車庫方面 | 33 | 防長 | 11.8 | 総合医療センター前 | 防府駅前・新長尾団地 | 阿弥陀寺 | 1.0 |
| | | 34 | 防長 | 1.7 | 防府駅前 | | 車庫前 | 1.0 |
| | 久兼方面 | 35 | 防長 | 13.7 | 防府駅前 | 上真尾 | 久兼 | 3.5 |
| | | 36 | 防長 | 10.1 | 防府駅南口 | 堀口 | 中浦 | 10.5 |
| | 中浦方面 | 37 | 防長 | 10.1 | 防府駅南口 | 市役所前 | 中浦 | 2.5 |
| | | 38 | 防長 | 14.5 | 総合医療センター前 | 防府駅南口・市役所前 | 中浦 | 1.0 |
| | | 39 | 防長 | 14.5 | 中浦 | 市役所前・防府駅前 | 総合医療センター前 | 1.0 |
| | 小田港方面 | 40 | 防長 | 8.9 | 防府駅南口 | | 小田港 | 2.0 |
| | | 41 | 防長 | 9.7 | 防府駅南口 | 三田尻港 | 小田港 | 2.0 |
| | | 42 | 防長 | 14.1 | 総合医療センター前 | 防府駅南口・三田尻港 | 小田港 | 1.0 |
| | | 43 | 防長 | 13.4 | 小田港 | 防府駅前 | 総合医療センター前 | 0.5 |
| | 工業団地方面 | 44 | 防長 | 9.4 | 工業団地東海カーボン前 | 鶴浜 | 防府駅南口 | 1.0 |
| | | 45 | 防長 | 9.7 | 防府駅南口 | 石ヶ口・植松・開作 | 小茅 | 4.0 |
| | 小茅方面 | 46 | 防長 | 10.3 | 防府駅南口 | 寿町・晒石・華西中 | 小茅 | 5.0 |
| | | 47 | 防長 | 8.8 | 防府駅南口 | 石ヶ口 | 小茅 | 1.0 |
| | | 48 | 防長 | 13.2 | 総合医療センター前 | 防府駅南口・石ヶ口 | 小茅 | 0.5 |
| | | 49 | 防長 | 13.2 | 小茅 | 石ヶ口・防府駅前 | 総合医療センター前 | 1.0 |
| 自由ヶ丘方面 | | 50 | 防長 | 4.2 | 防府駅前 | 右田 | 総合医療センター前 | 4.5 |
| | 51 | 防長 | 7.8 | 防府駅前 | 医療センター | 落合 | 3.5 | |
| | 52 | 防長 | 11.0 | 防府駅前 | 自由ヶ丘(循環) | 防府駅前 | 11.0 | |
| | 53 | 防長 | 5.7 | 自由ヶ丘一丁目 | | 防府駅前 | 1.5 | |
| 切畑方面 | 54 | 防長 | 12.3 | 切畑 | 大道駅 | 防府駅前 | 0.5 | |
| イオンタウン防府方面 | 55 | 防長 | 3.3 | 防府駅南口 | | イオンタウン防府西 | 2.5 | |
| | 56 | 防長 | 3.8 | イオンタウン防府西 | | 防府駅南口 | 2.0 | |
| | 57 | 防長 | 6.0 | 防府駅南口 | イオンタウン防府 | 潮彩市場 | 5.0 | |

※平成 29 年 10 月時点

※佐波高校正門行きは登校日のみ運行、潮彩市場行きは潮彩市場の休館日(原則水曜日)はイオンタウン防府西まで運行

※色のついた系統は、平成 28 年度時点で国や県、市から補助金を受けて運行

図表 23 路線バスの運行状況

(2) 収支状況

平成 28 年度は、市内を運行する 50 系統のうち、42 系統で欠損（経常収支比率が 100% 未満）が生じています。

新山口駅方面、秋穂方面、車庫方面、久兼方面、切畑方面で平均経常収支比率が 40% を下回っています。

| 方面 | 経常収支比率 | | | | | | |
|----------------|---------|----------------|----------------|----------------|-----------------|--------|--------|
| | 20%未満 | 20%以上 40%未満 | 40%以上 60%未満 | 60%以上 80%未満 | 80%以上 100%未満 | 100%以上 | 平均 |
| 広域 系統 | 徳山・山口方面 | | | 2 | | | 48.9% |
| | 山口大学方面 | | | 1 | 3 | | 63.0% |
| | 山口駅方面 | | | 1 | 1 | | 74.2% |
| | 中尾口方面 | | | | 1 | | 63.9% |
| | 新山口駅方面 | | 2 | | | | 26.5% |
| | 秋穂方面 | | 2 | 1 | | | 37.3% |
| | 堀方面 | | | 1 | 2 | | 58.8% |
| 市内 完結 系統 | 富海方面 | | | 1 | | 2 | 98.8% |
| | 牟礼方面 | | 1 | 2 | 1 | 2 | 52.4% |
| | 車庫方面 | 1 | | | | | 2.5% |
| | 久兼方面 | | 1 | | | | 38.4% |
| | 中浦方面 | | | | 2 | 1 | 77.7% |
| | 小田港方面 | 1 | | 1 | 1 | 1 | 43.4% |
| | 工業団地方面 | | | 1 | | | 48.8% |
| | 小茅方面 | | | 1 | 3 | | 64.0% |
| | 自由ヶ丘方面 | | | | 2 | 1 | 86.9% |
| 切畑方面 | 1 | | | | | 17.2% | |
| 系統数の計 | 3 | 6 | 12 | 16 | 5 | 8 | 50 |
| 構成比 | 6.0% | 12.0% | 24.0% | 32.0% | 10.0% | 16.0% | 100.0% |

※平成 28 年度（平成 27 年 10 月～平成 28 年 9 月）実績

※平成 29 年 10 月時点で運行の 57 系統のうち、イオンタウン方面の 3 系統と平成 29 年度に新設された 4 系統を除く 50 系統が対象

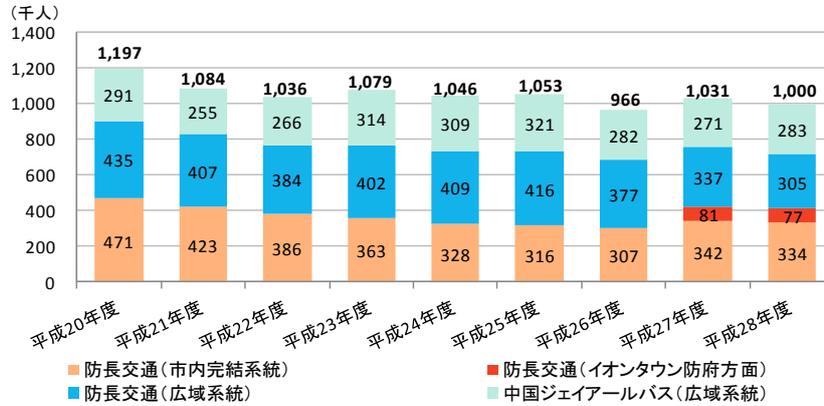
※経常収支比率は、系統の経常収益を系統の経常費用で除したもの

資料：防長交通(株)、中国ジェイアールバス(株)

図表 24 方面別の経常収支比率と系統数、平均経常収支比率

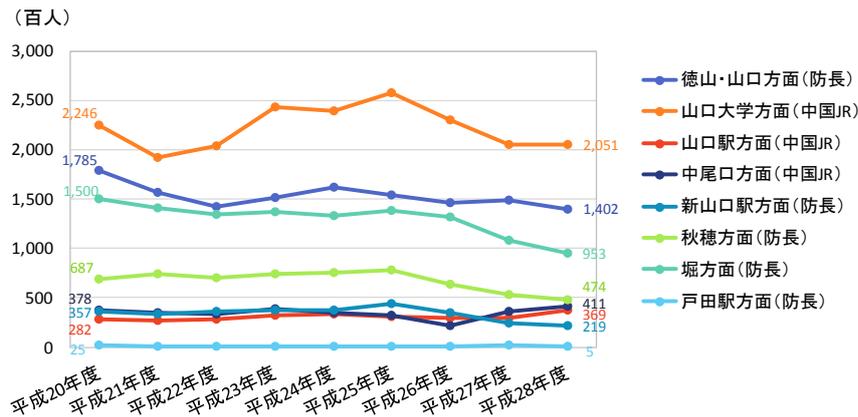
(3) 乗車人員

平成 28 年度の路線バス乗車人員は約 100 万人で、平成 20 年度と比較すると約 16.5%減少しています。広域系統、市内完結系統ともに全体として減少傾向にあります。



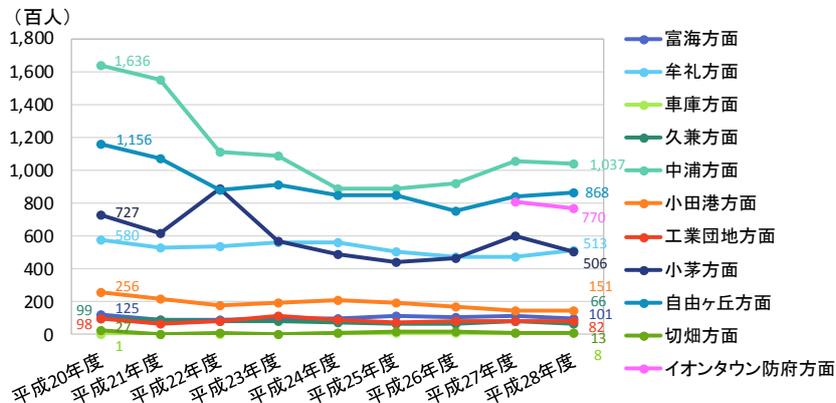
※端数調整のため、合計値が合わない場合がある。
 ※イオンタウン防府方面は平成 27 年度からデータに反映

図表 25 事業者別乗車人員



※戸田駅方面(防府駅前～戸田駅前)は平成 29 年度から廃止

図表 26 広域系統の乗車人員



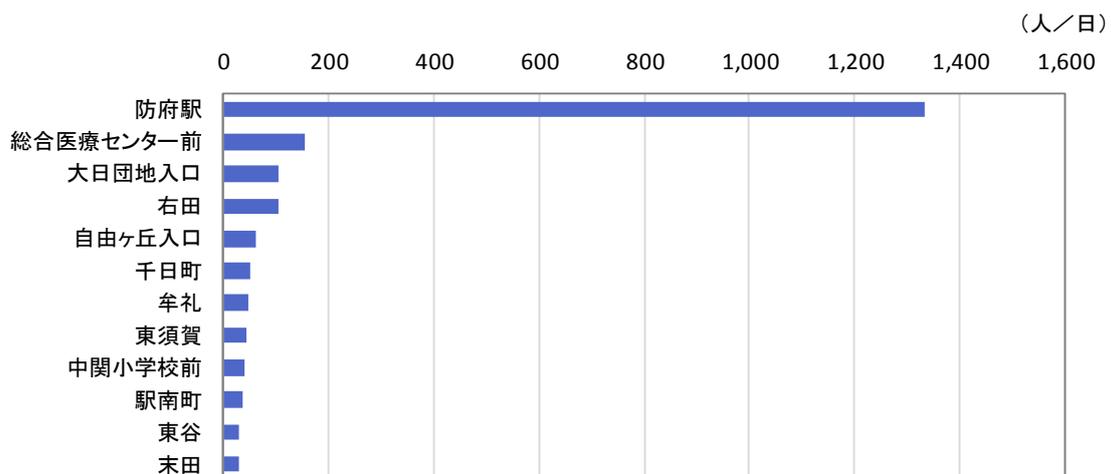
図表 27 市内完結系統の乗車人員

資料:防長交通(株)、中国ジェイアールバス(株)(図表 25～27)

(4) 利用の多いバス停

市内において、最も利用の多いバス停はバスターミナルのある「防府駅」で、次いで「総合医療センター前」となっています。

バス停間の移動状況をみると、「防府駅」は市内各地域との移動だけでなく、堀方面の移動も多くみられます。「総合医療センター前」は、市内各地域からの直通便がありますが、「防府駅」以外のバス停との移動は少ない状況です。



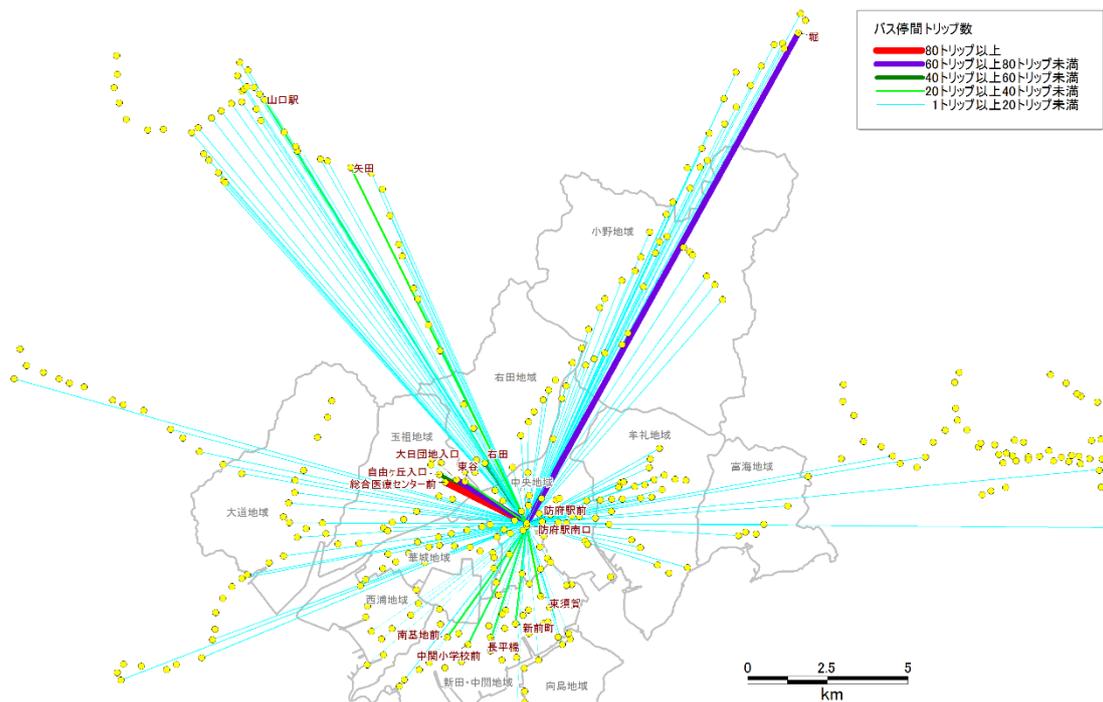
※イオンタウン防府方面の乗降データは含まない。

※1日の乗降者数が30人以上のバス停のみを掲載

※「防府駅」バス停は防長交通㈱と中国ジェイアールバス㈱が防府駅のバスターミナルで発着する全てのバス停を指す。

資料:平成28年度乗降調査(防長交通㈱、中国ジェイアールバス㈱)

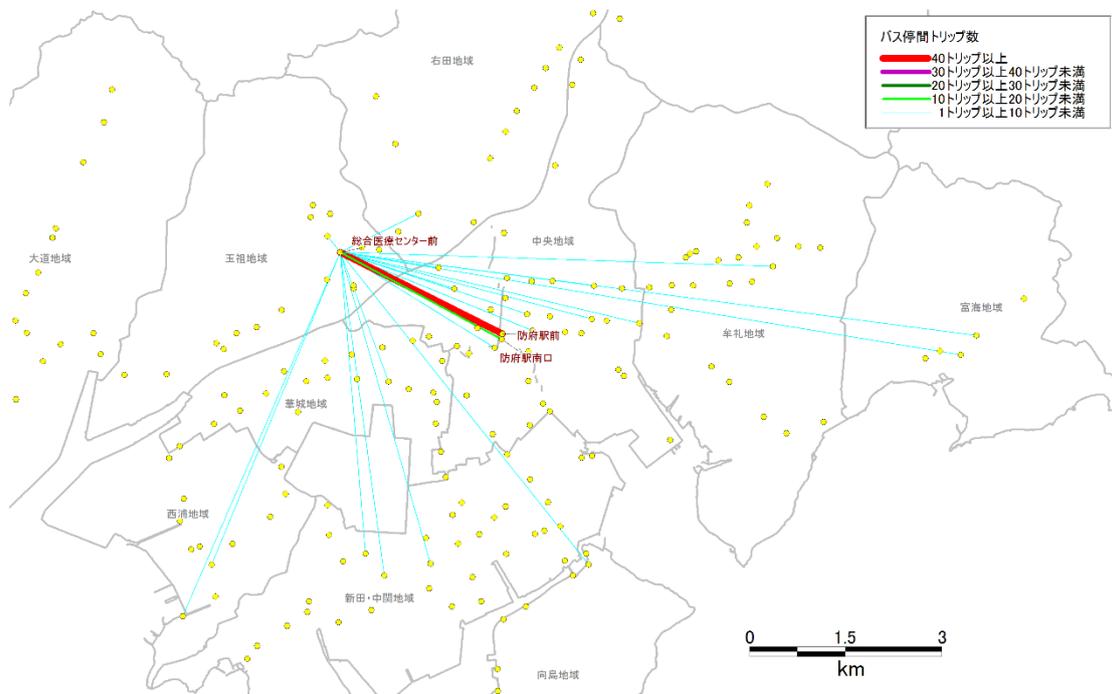
図表 28 1日のバス停別乗降者数



※イオンタウン防府方面の乗降データは含まない。

資料:平成 28 年度乗降調査(防長交通(株)、中国ジェイアールバス(株))

図表 29 「防府駅」で乗降する人のバス停間移動状況



※イオンタウン防府方面の乗降データは含まない。

資料:平成 28 年度乗降調査(防長交通(株)、中国ジェイアールバス(株))

図表 30 「総合医療センター前」で乗降する人のバス停間移動状況

6. 乗合タクシー

(1) 運行状況

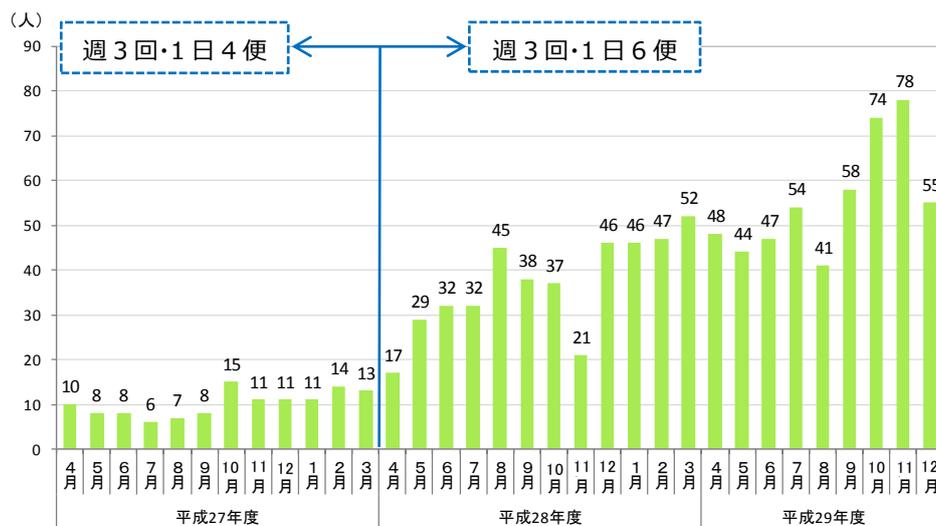
平成 27 年 4 月から、既存の路線バスの補完を目的として、切畑地区と大道駅等の目的地を結ぶ乗合タクシーを運行しています。



図表 31 運行エリアと運行概要

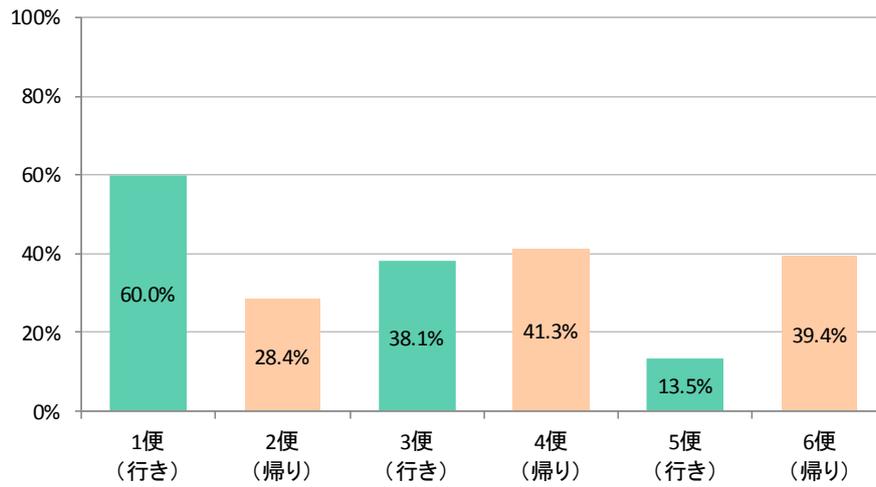
(2) 利用状況

平成 28 年度に 1 日 4 便から 6 便に増便するとともに、サンマート大道店及び大道公民館を乗降場所として追加したこと等により、利用者が大幅に増加しています。行き 1 便の稼働率 (利用日数/利用可能日数) が 60.0% と最も多く、その他の便は 10~40% 程度の稼働率にとどまっています。また、1 便あたりの平均乗車人員は、2 人未満で、1 人で乗車するケースが多い状況です。



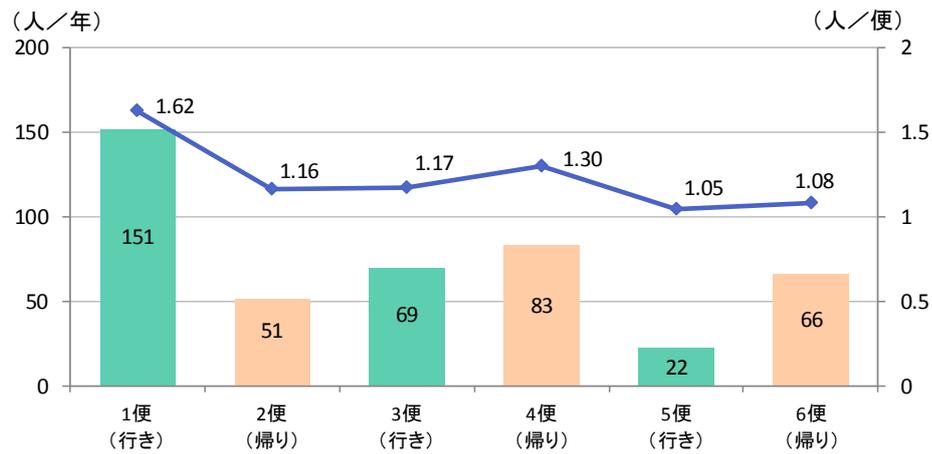
資料：防府市総合政策課

図表 32 利用者数の推移



※平成 28 年度実績

図表 33 便別稼働率（利用日数／利用可能日数）



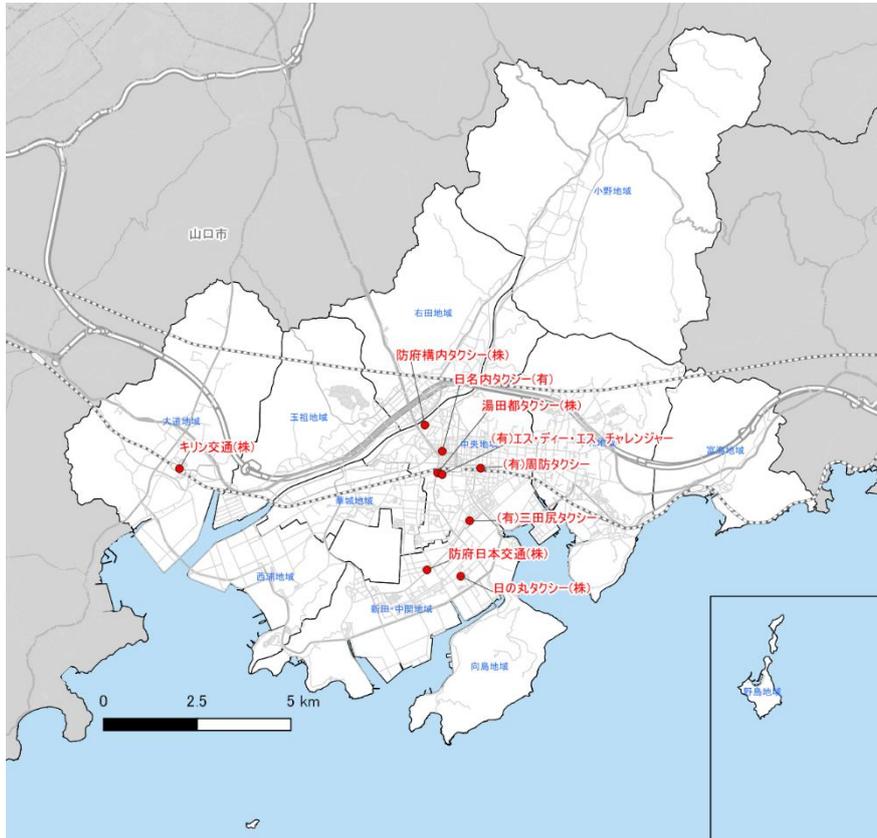
※平成 28 年度実績

図表 34 便別の利用者数、平均乗車人員

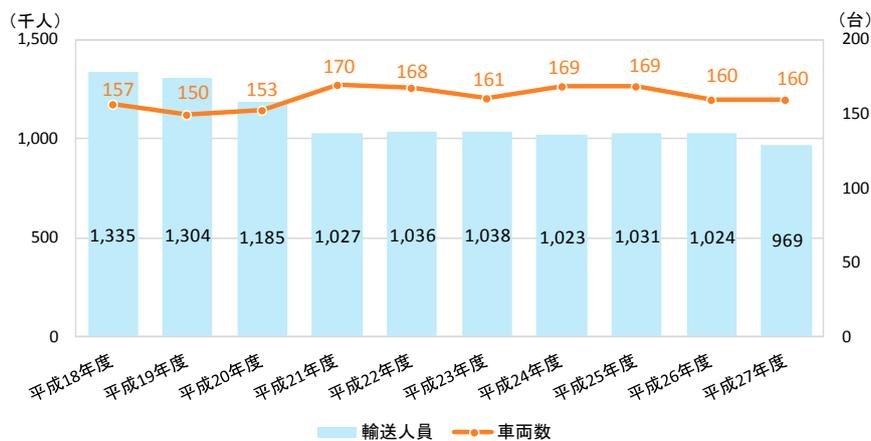
7. タクシー

市内に営業所を構えるタクシー事業者は 9 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。

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 160 台前後で推移しています。輸送人員については過去 10 年間で約 27.4%減少しています。



図表 35 タクシー事業者の主たる営業所



資料：中国運輸局「運輸要覧」

図表 36 タクシー輸送人員と車両数

8. 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」で1日4往復運航されています。

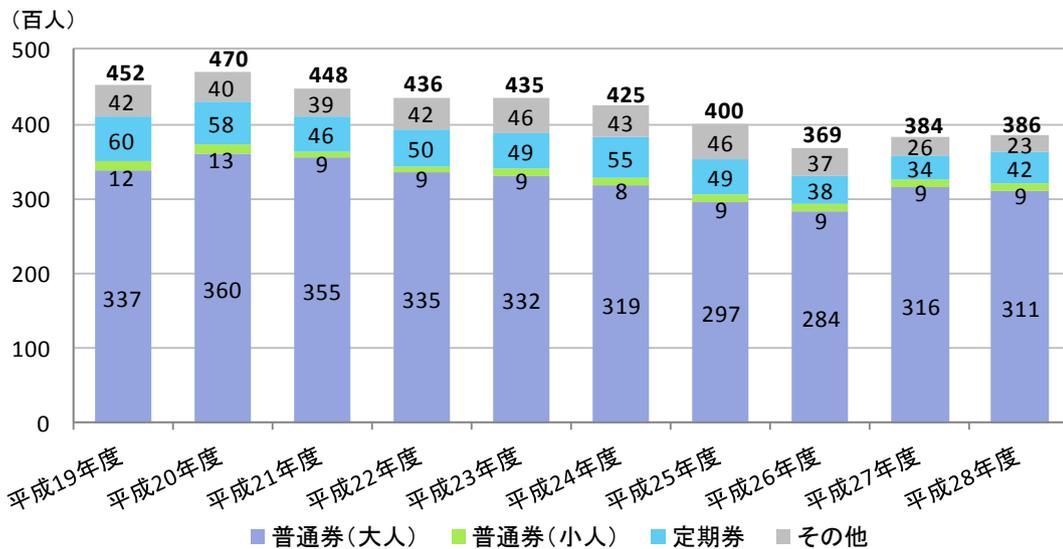


図表 37 航路と運航概要

レインボーあかね

(2) 利用状況

利用者は年間4万人台で推移していましたが、平成26年度以降は3万人台となっています。



※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：防府市市民活動推進課

図表 38 券種別利用者数

(3) 路線バスとの乗継状況

野島～三田尻航路は、三田尻港で路線バスと接続しており、15分以内に乗り継ぎができるのは8便中5便となっています。野島～三田尻航路改善計画の策定に当たり実施した島民アンケートの結果によると、「船が遅延した場合、路線バスに乗り継げない」といった自由意見がみられます。

なお、野島港、三田尻港には、いずれも待合施設が整備されています。

| | 野島港→三田尻港 | | | 三田尻港→野島港 | | |
|----|----------|----------------|------|----------------|-------|------|
| | 航路 | 路線バス (防府駅行) | 乗継時間 | 路線バス (防府駅発) | 航路 | 乗継時間 |
| | 三田尻港着 | 三田尻港前発 | | 三田尻港前着 | 三田尻港発 | |
| 1便 | 7:00 | 7:05 | 0:05 | — | 8:30 | — |
| 2便 | 10:00 | 10:08 | 0:08 | 12:18 | 12:30 | 0:12 |
| 3便 | 14:00 | 14:53 | 0:53 | 14:18 | 14:30 | 0:12 |
| 4便 | 17:00 | — | — | 17:33 | 17:45 | 0:12 |

※平成29年4月1日時点

図表 39 航路と路線バスの乗継状況



野島港の待合施設



三田尻港の待合施設

9. 移動支援

(1) 通学支援

① スクールバス

小野小学校に通学する久兼・真尾地区の児童を対象に、スクールバスを運行しています。



| 項目 | 運行概要 | | |
|-----|--|------------|------------------------------|
| 対象者 | ・久兼地区の全児童 ・真尾地区の1～3年生 ※真尾地区の4～6年生については、 12～2月のみ対象 | | |
| 便 | 行き | 月～金 | 2便 ・久兼コース 1便 ・真尾コース 1便 |
| | 帰り | 月・火 木・金 | 2便 ・低学年 1便 ・高学年 1便 |
| | | 水 | 2便 ・全学年 |

※土、日、祝日においても学校行事にあわせて運行する場合があります。

資料:防府市教育委員会

図表 40 スクールバスの運行経路と運行概要 (平成 29 年度)

② 運賃助成

市内の児童・生徒を対象に各種通学費を助成しています。

| 項目 | 野島・三田尻定期航路通学定期運賃助成 |
|------|----------------------|
| 対象者 | 高等学校等に在学する野島出身の生徒 |
| 助成内容 | 野島～三田尻航路通学定期の運賃を全額助成 |

| 項目 | 野島小・中学校の児童・生徒通学費助成 |
|------|---------------------------|
| 対象者 | 野島小・中学校に通学区域外から通学する児童・生徒 |
| 助成内容 | 通学にかかる野島～三田尻航路の運賃を 1/2 助成 |

| 項目 | 富海小・中学校の児童・生徒通学費助成 |
|------|--------------------------|
| 対象者 | 富海小・中学校に通学区域外から通学する児童・生徒 |
| 助成内容 | 通学にかかる運賃を 1/2 助成 |

| 項目 | 向島小学校の児童通学費助成 |
|------|---------------------|
| 対象者 | 向島小学校に通学区域外から通学する児童 |
| 助成内容 | 通学にかかる運賃を 1/2 助成 |

図表 41 運賃助成の概要

(2) 離島航路旅客運賃助成事業

野島の島民を対象に野島～三田尻航路の旅客運賃の一部を助成しています。

| 項目 | 離島航路旅客運賃助成事業 |
|------|--|
| 対象世帯 | 野島地区に住所を有する世帯 |
| 助成内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 1回の利用ごと片道の旅客運賃相当額を助成 ・ 対象世帯の世帯構成員一人あたり年間 24 枚交付 |
| 利用状況 | ・ 2,058 枚 (平成 28 年度) |
| 申請世帯 | ・ 68 世帯 (平成 28 年度) |

図表 42 事業の概要

(3) 心身障害者福祉タクシー助成事業

心身障害者の日常生活の利便性と社会活動の範囲を拡大し、福祉の向上を図ることを目的に、タクシー料金の一部を助成しています。

| 項目 | 心身障害者福祉タクシー助成事業 |
|------|---|
| 対象者 | <p>市内に住所を有する心身障害者及び市内の入所施設（障害者支援施設など）に入所している心身障害者で、以下に該当する者</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 身体障害者 身体障害者手帳 1～3 級の所持者 (2) 知的障害者 療育手帳 A の所持者 (3) 精神障害者 精神障害者保健福祉手帳 1 級の所持者 <p>※高齢者等外出支援助成事業と当制度のいずれか一方のみの助成を選択</p> |
| 助成内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 1枚につき 500 円の助成 ・ 原則として年間 50 枚（1冊）を限度に交付（人工透析通院者についてはこの限りでない） |
| 利用状況 | ・ 44,812 枚 (平成 28 年度) |
| 申請者数 | ・ 2,006 人 (平成 28 年度) |

図表 43 事業の概要

(4) 高齢者等外出支援助成事業

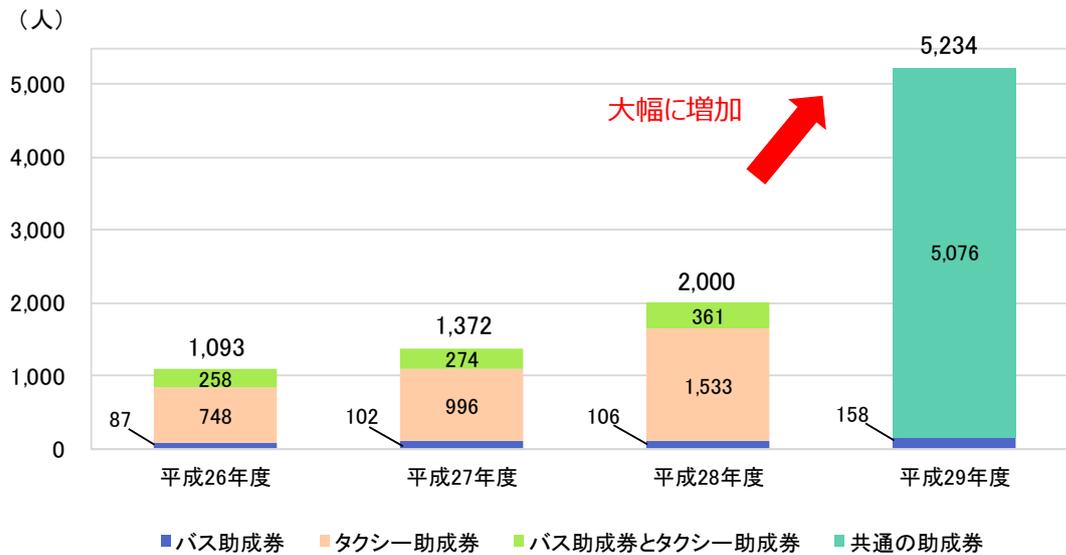
高齢者等の外出を促すことを目的として、路線バス及びタクシーの運賃の一部を助成しています。平成 29 年 4 月から対象者・助成額を見直し、これによって申請者及び助成額が大幅に増加しています。

| 項目 | 高齢者外出支援制度（平成 28 年度） |
|------|---|
| 対象者 | 以下、①から⑤の要件の全てに該当する者 ①75 歳以上の人 ②市民税非課税の人 ③自動車を運転していない人 ④心身障害者福祉タクシー利用券の交付対象者でない人 ⑤介護老人福祉施設、介護老人保健施設、介護療養型医療施設、病院等に入所・入院していない人 |
| 助成内容 | 以下、(1) から (3) のいずれかを選択 (1) バスのみ：年間最大 72 枚交付 (2) タクシーのみ：年間最大 24 枚交付 (3) バスとタクシー：年間最大バス 36 枚、タクシー 12 枚交付 ※バス：1 乗車につき、1 枚 100 円の助成 ※タクシー：1 乗車につき、1 枚 300 円の助成 |

対象者・助成額の拡大

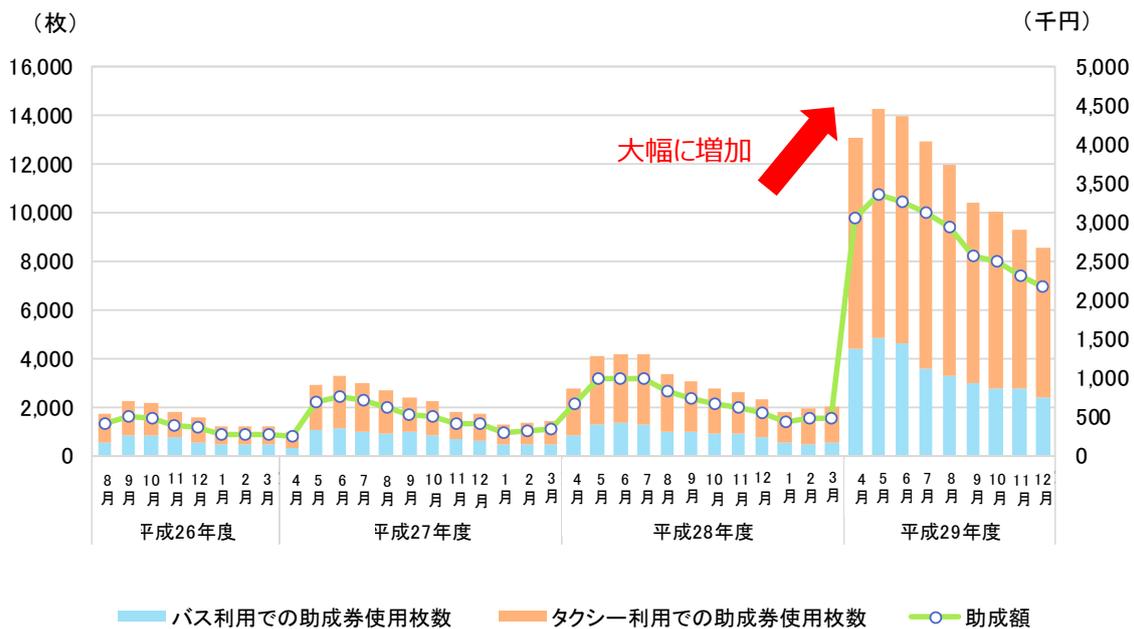
| 項目 | 高齢者等外出支援助成事業（平成 29 年度） |
|------|--|
| 対象者 | 以下、①から③の要件のいずれかに該当する者 ①70 歳以上で運転免許証を持っていない人 ②65 歳以上で運転免許証を自主返納した人 ③心身障害者福祉タクシー利用券（福祉タクシー助成）の交付対象者 ※福祉タクシー助成と当制度のいずれか一方のみの助成を選択 |
| 助成内容 | 以下、(1)、(2) のいずれかを選択 (1) バス・タクシーどちらにも利用できる助成券 ・バス：1 枚につき運賃 200 円引き ・タクシー：1 枚につき運賃 2 割引き（1,000 円以下の場合は 200 円引き） ・年間最大 48 枚交付 (2) バスのみに利用できる助成券 ・1 枚につき運賃 100 円引き ・年間最大 96 枚交付 |

図表 44 事業の概要



※平成 29 年度は 12 月末時点の実績値

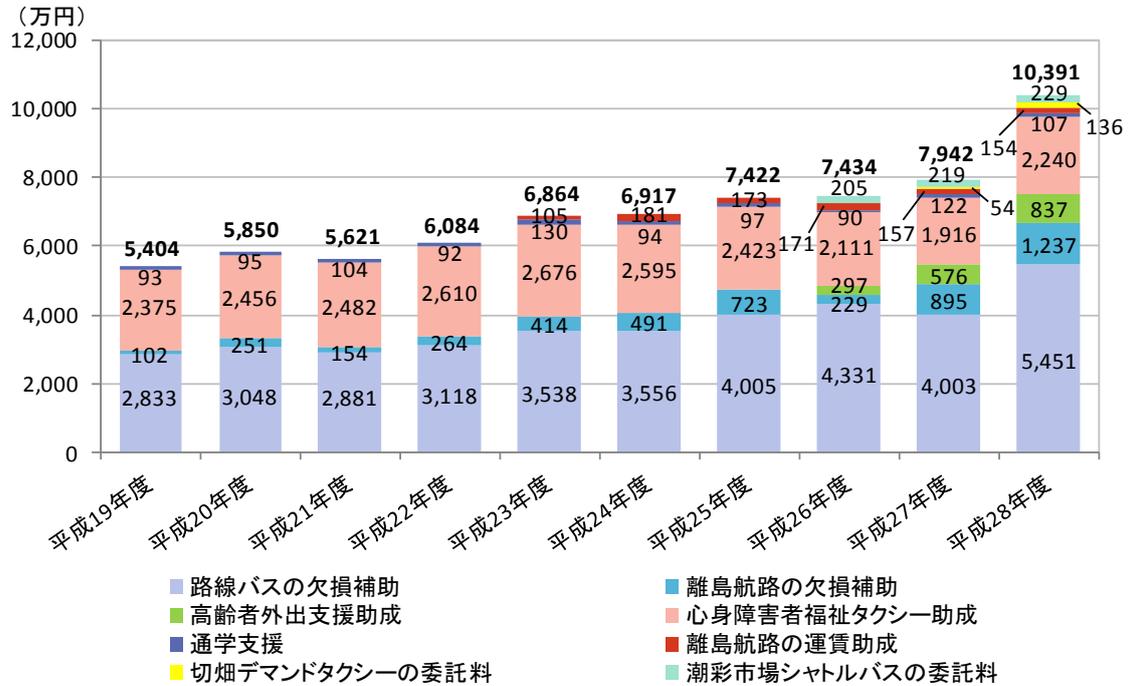
図表 45 申請者数の推移



図表 46 助成券の使用枚数と助成額の推移

10.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、平成28年度で約1億4百万円となっています。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。



※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・中学校の児童・生徒通学費助成の計

図表 47 市の財政負担

第5章 公共交通に関する各種調査結果

1. 各種アンケート調査の概要

| アンケート種別 | 目的 | 対象者 | 調査時期 調査日 | 回答数 (回答率) |
|------------|--|--|-------------|-------------------|
| 市民※ | 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 | 満18歳以上の市民から無作為に抽出した3,000人 | H28.11~12 | 1,195人 (39.8%) |
| 民生委員 | 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 | 市内の民生委員220人 | H29.6 | 191人 (86.8%) |
| 高校生 | 通学手段、マイカー送迎等の実態、公共交通サービス改善による利用の可能性の把握 | 防府高校、防府西高校、防府商工高校、誠英高校、高川学園高校の2年生及びその保護者1,094組 | H29.5~6 | 895組 (81.8%) |
| 事業所 | 従業員の就業状況や通勤における移動実態の把握、公共交通を利用した通勤の可能性等の把握 | 市内の沿岸部に位置する、22の大規模事業所 | H29.6 | 18事業所 (81.8%) |
| 県立総合医療センター | 主な移動目的地となる県立総合医療センターへの移動実態の把握 | 県立総合医療センターの来院者（ヒアリング形式で実施） | H29.6.14(水) | 286人 |
| 観光客 | 観光客の公共交通利用実態と改善ニーズの把握 | 防府駅を訪れた観光客 | H29.9.23(土) | 42人 |

※都市計画マスタープラン更新にかかる市民アンケート調査結果から分析

図表 48 各種アンケート調査の概要

2. 市民アンケート調査結果

(1) まちづくりの方向性

まちづくりを進めていく上で重要な取組として、「市内を行き来しやすい路線バス・鉄道等の充実」の割合が最も多くなっています。



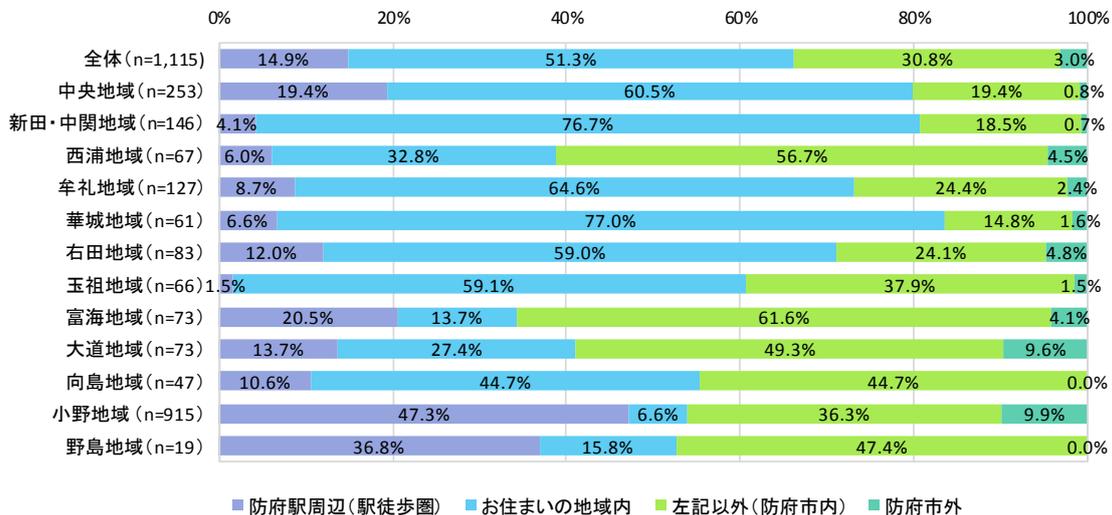
(3つまで回答可)

図表 49 まちづくりを進めていく上で重要な取組

(2) 買物・通院の主な移動先

① 食料品・日用品店舗（スーパー等）

スーパー等への移動は、西浦地域、富海地域、大道地域、小野地域、野島地域を除く地域で、「お住まいの地域内」の割合が40%以上となっています。

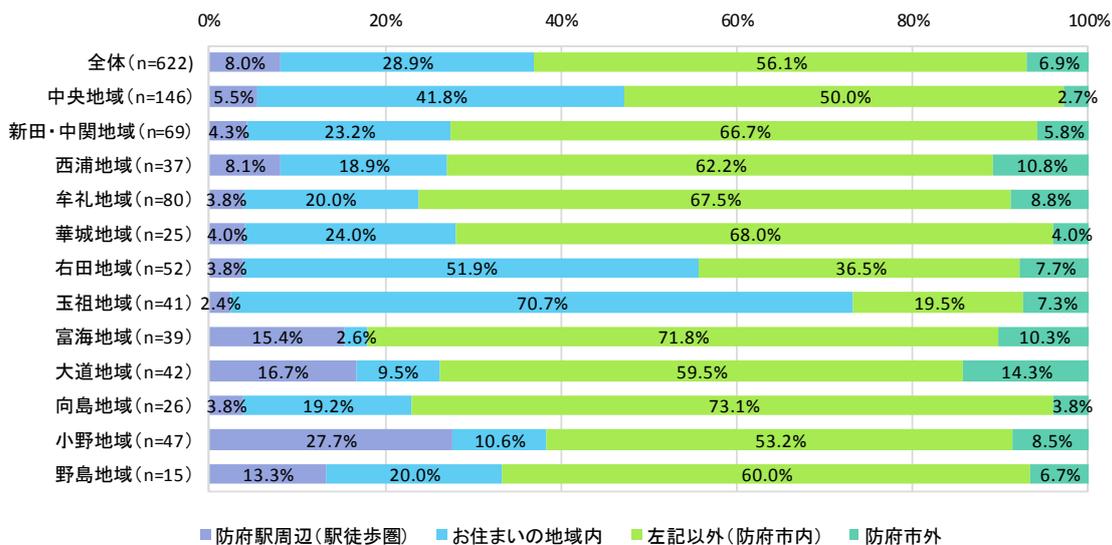


※「全体」は居住地無回答者を含むため、nの合計値が合わない。

図表 50 地域別の移動状況（スーパー等）

② 総合病院

総合病院への移動は、中央地域、右田地域、玉祖地域の40%以上が「お住まいの地域内」で、富海地域、大道地域、小野地域、野島地域の10%以上が「防府駅周辺（駅徒歩圏）」となっています。

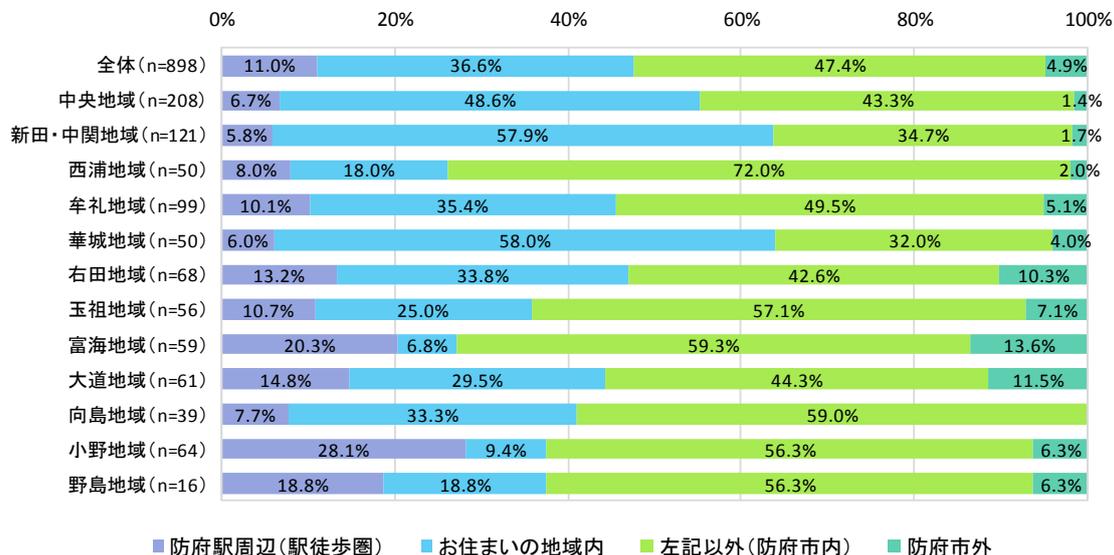


※「全体」は居住地無回答者を含むため、nの合計値が合わない。

図表 51 地域別の移動状況（総合病院）

③ 医院・診療所

医院・診療所への移動は、中央地域、新田・中関地域、華城地域を除く地域で「お住まいの地域内」の割合が40%未満となっています。

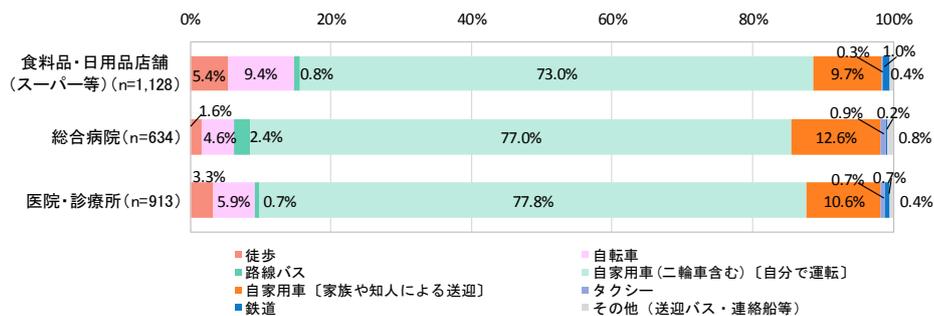


※「全体」は居住地無回答者を含むため、nの合計値が合わない。

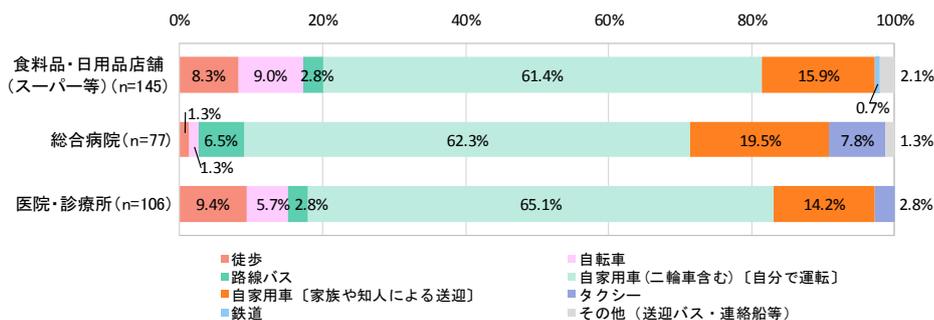
図表 52 地域別の移動状況（医院・診療所）

(3) 買物・通院の主な移動手段

買物・通院の主な移動手段は自家用車の割合が多く、70%を超えています。65歳以上でも自家用車の割合は60%を超えており、路線バスの割合は10%未満となっています。



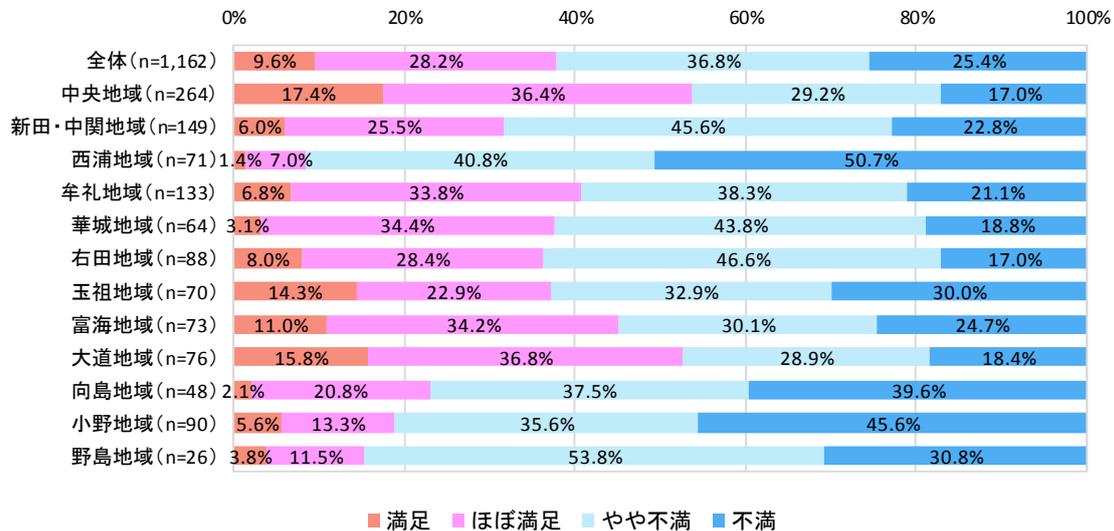
図表 53 買物・通院の主な移動手段（全年齢）



図表 54 買物・通院の主な移動手段（65歳以上）

(4) 公共交通の利便性に対する満足度

中央地域と大道地域以外では、「やや不満」、「不満」の割合は50%を超えており、中でも西浦地域や小野地域、野島地域の満足度が低くなっています。



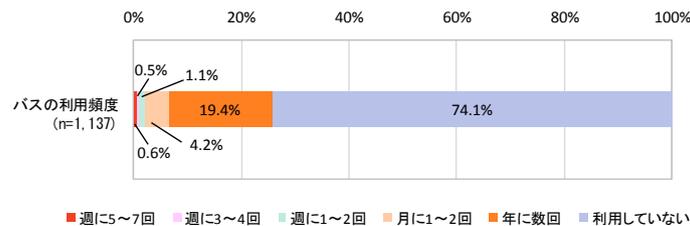
※「全体」は居住地無回答者を含むため、nの合計値が合わない。

図表 55 地域別の公共交通（バス・鉄道）の利便性に対する満足度

(5) 公共交通の利用頻度

① 路線バス

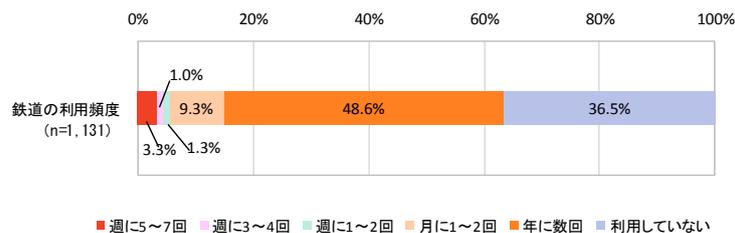
路線バスの利用頻度は、「利用していない」の割合が74.1%で最も多く、次いで「年に数回」が19.4%となっており、定期的に利用している人の割合は低くなっています。



図表 56 路線バス利用頻度

② 鉄道

鉄道の利用頻度は、「年に数回」の割合が48.6%で最も多く、次いで「利用していない」が36.5%となっています。

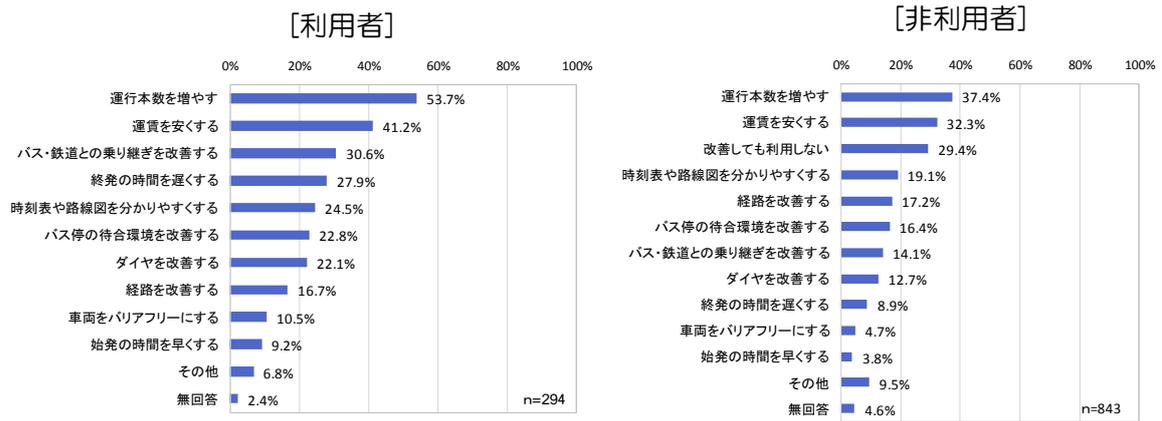


図表 57 鉄道の利用頻度

(6) 公共交通に対する改善ニーズ

③ 路線バス

路線バスに対する利用者からの改善ニーズは、「運行本数を増やす」の割合が53.7%で最も多く、次いで「運賃を安くする」が41.2%、「バス・鉄道との乗り継ぎを改善する」が30.6%となっています。非利用者からの改善ニーズは、「運行本数を増やす」の割合が37.4%で最も多く、次いで「運賃を安くする」が32.3%、「改善しても利用しない」が29.4%となっています。

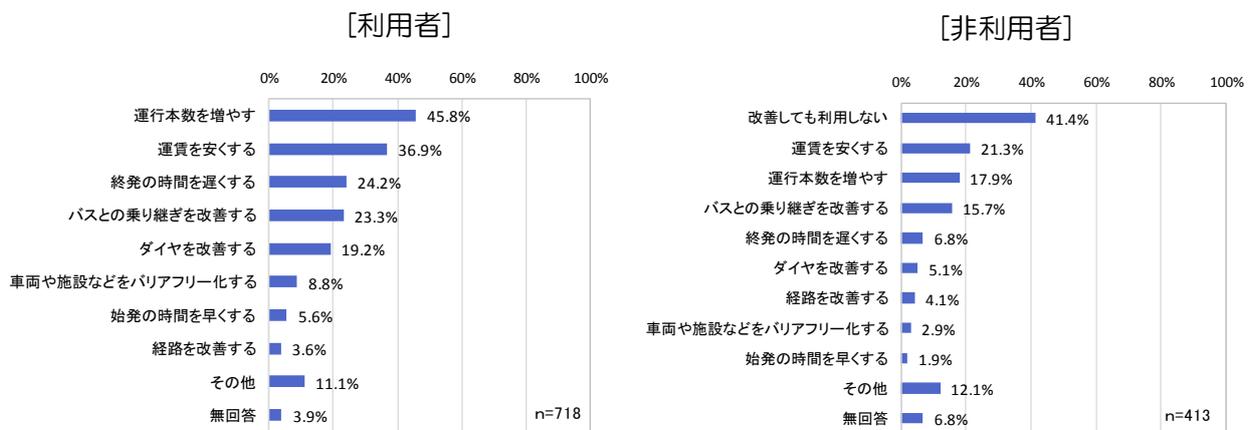


(複数回答可)

図表 58 路線バスに対する改善ニーズ

④ 鉄道

鉄道に対する利用者からの改善ニーズは、「運行本数を増やす」の割合が45.8%で最も多く、次いで「運賃を安くする」が36.9%、「終発の時間を遅くする」が24.2%となっています。非利用者からの改善ニーズは、「改善しても利用しない」の割合が41.4%で最も多く、次いで「運賃を安くする」が21.3%、「運行本数を増やす」が17.9%となっています。



(複数回答可)

図表 59 鉄道に対する改善ニーズ

3. 民生委員アンケート調査結果

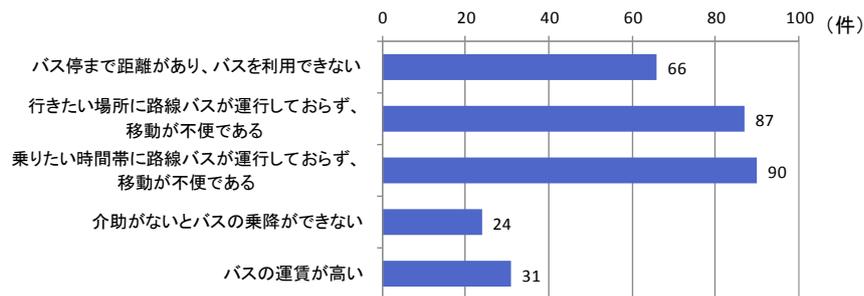
(1) バス等を利用する必要がある人の状況

民生委員が把握するバス等を利用する必要がある人（自分ひとりで移動ができるが、免許証を持たないなど車での移動が困難なため、路線バスやタクシーなどの公共交通機関を利用する必要がある人）は、市全域で約 1,500 人おり、今までに民生委員が受けた移動に関する相談件数は約 200 件です。

相談内容は「乗りたい時間帯に路線バスが運行しておらず、移動が不便である」が最も多く、自由意見ではデマンド交通などの新たな公共交通導入に関する意見が多くあがっています。

| | 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 | 不明 | 総計 |
|----------------|------|---------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|----|-------|
| バス等を必要とする人数(人) | 494 | 298 | 73 | 184 | 69 | 117 | 46 | 75 | 29 | 36 | 67 | 4 | 1,492 |
| 移動に関する相談件数(件) | 37 | 39 | 23 | 30 | 12 | 9 | 14 | 6 | 8 | 7 | 8 | 2 | 195 |

図表 60 地域別のバス等を利用する必要がある人の状況



図表 61 移動に関する相談内容

| | | 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 | 不明 | 総計 |
|---------|--------------------|------|---------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|----|----|
| 路線バス | バス停の位置・増設 | 3 | 6 | 0 | 4 | 3 | 1 | 3 | 1 | 3 | 3 | 2 | 0 | 29 |
| | 便数・ダイヤ | 2 | 2 | 2 | 2 | 4 | 1 | 2 | 0 | 3 | 2 | 1 | 0 | 21 |
| | ルート | 6 | 9 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 21 |
| | 乗継 | 0 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| | 新たな公共交通導入(デマンド交通等) | 12 | 3 | 5 | 3 | 4 | 3 | 2 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 40 |
| | 車両 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 4 |
| | 運賃 | 2 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| その他 | 3 | 1 | 0 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 0 | 1 | 1 | 0 | 15 | |
| タクシー | 利用の有無・使いやすさ | 14 | 2 | 0 | 3 | 7 | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 30 |
| | 運賃 | 9 | 3 | 0 | 2 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 20 |
| 鉄道 | 駅の設備 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 駅までの移動手段 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 高齢者支援制度 | 手続き | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| | 制度 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | その他 | 4 | 2 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 |
| 自家用車 | 自家用車 | 9 | 1 | 0 | 2 | 3 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 18 |
| 調査 | 本調査に対する意見 | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | 0 | 9 |
| その他 | その他(分類できないもの) | 6 | 4 | 2 | 1 | 5 | 4 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 24 |

図表 62 自由意見

4. 高校生アンケート調査結果

(1) 通学手段

通学時、自転車を利用する人の割合は、防府高校、防府商工高校、誠英高校では 70%前後となっており、鉄道を利用する人の割合は、防府高校、防府西高校、高川学園高校では 40～60%程度となっています。路線バスを利用して通学する人の割合は、各校とも 5%未満となっています。

また、各校とも自家用車（送迎）で通学する人の割合が 10～20%程度あります。

| | 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 |
|----------|-------|-------|--------|-------|--------|
| 徒歩 | 15.3% | 25.3% | 6.8% | 26.0% | 22.8% |
| | 15.3% | 26.8% | 7.6% | 30.1% | 23.6% |
| 自転車 | 72.1% | 57.3% | 76.7% | 67.8% | 39.8% |
| | 72.5% | 57.0% | 75.0% | 67.1% | 39.8% |
| 鉄道 | 40.1% | 54.7% | 22.0% | 19.2% | 46.3% |
| | 40.5% | 57.7% | 21.6% | 19.2% | 47.2% |
| 路線バス | 1.4% | 2.0% | 4.2% | 2.1% | 2.4% |
| | 1.4% | 1.3% | 4.2% | 3.4% | 4.1% |
| スクールバス | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 4.1% |
| | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 4.1% |
| 自家用車 | 9.9% | 18.7% | 8.9% | 19.9% | 23.6% |
| | 9.0% | 18.1% | 11.0% | 17.1% | 22.0% |
| その他 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% |
| 回答者数(登校) | 222 | 150 | 236 | 146 | 123 |
| 回答者数(下校) | 222 | 149 | 236 | 146 | 123 |

※上段が登校時、下段が下校時を示す

(複数回答可)

図表 63 高校別の登下校時の通学手段

(2) 路線バスのサービス改善後の利用意向と改善ニーズ

路線バスのサービス改善ニーズをみると、各校とも「運行本数を増やす」の割合が最も多く、次いで「運賃を安くする」が多くなっています。

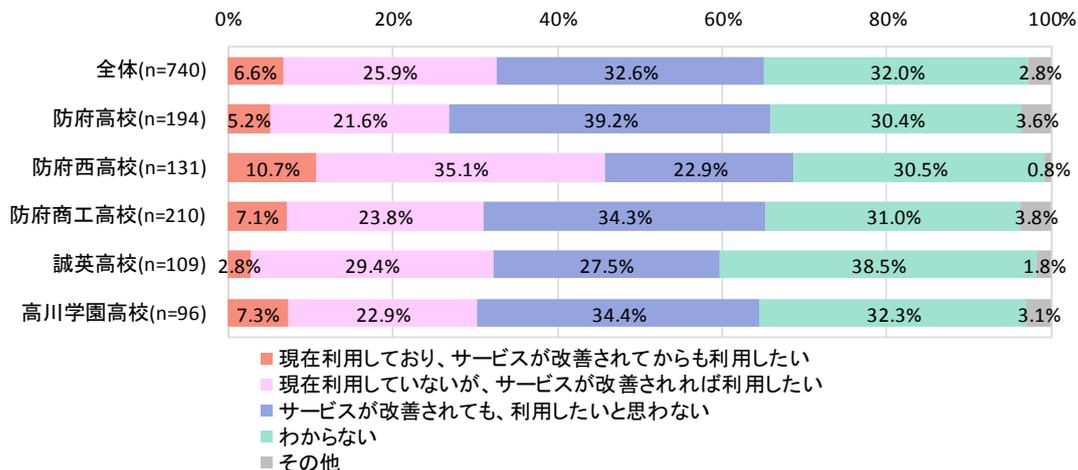
路線バスのサービス改善後の利用意向をみると、各校とも「現在利用しており、サービスが改善されてからも利用したい」及び「現在利用していないが、サービスが改善されれば利用したい」の割合が30～50%程度あります。

| 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 | 75.0% | 75.0% | 73.4% | 82.4% | 69.0% | 74.9% |
| ダイヤ(運行時間)を改善する | 26.9% | 40.0% | 17.2% | 11.8% | 17.2% | 24.3% |
| 運賃を安くする | 63.5% | 48.3% | 59.4% | 73.5% | 51.7% | 58.6% |
| 片道定期券を発行する | 0.0% | 8.3% | 3.1% | 5.9% | 6.9% | 4.6% |
| 経路(行先・経由地)を改善する | 3.8% | 10.0% | 3.1% | 17.6% | 10.3% | 7.9% |
| 目的地までの所要時間を短くする | 7.7% | 0.0% | 0.0% | 2.9% | 3.4% | 2.5% |
| 始発の時間を早くする | 0.0% | 3.3% | 3.1% | 5.9% | 6.9% | 3.3% |
| 終発の時間を遅くする | 7.7% | 11.7% | 9.4% | 5.9% | 17.2% | 10.0% |
| 時刻表や路線図をわかりやすくする | 7.7% | 11.7% | 20.3% | 23.5% | 24.1% | 16.3% |
| 鉄道等との乗り継ぎを便利にする | 7.7% | 13.3% | 6.3% | 5.9% | 20.7% | 10.0% |
| バス停周辺に駐輪場を整備する | 15.4% | 6.7% | 10.9% | 8.8% | 6.9% | 10.0% |
| 屋根や椅子などバス停の待合環境を改善する | 11.5% | 11.7% | 7.8% | 20.6% | 6.9% | 11.3% |
| バスロケーションシステムを導入する | 13.5% | 11.7% | 12.5% | 11.8% | 0.0% | 10.9% |
| その他 | 3.8% | 0.0% | 1.6% | 0.0% | 0.0% | 1.3% |
| 回答者数 | 52 | 60 | 64 | 34 | 29 | 239 |

※サービス利用改善後の利用意向で「利用したい(している)」と回答した人のみ抽出

(複数回答可)

図表 64 高校別の路線バスのサービス改善ニーズ

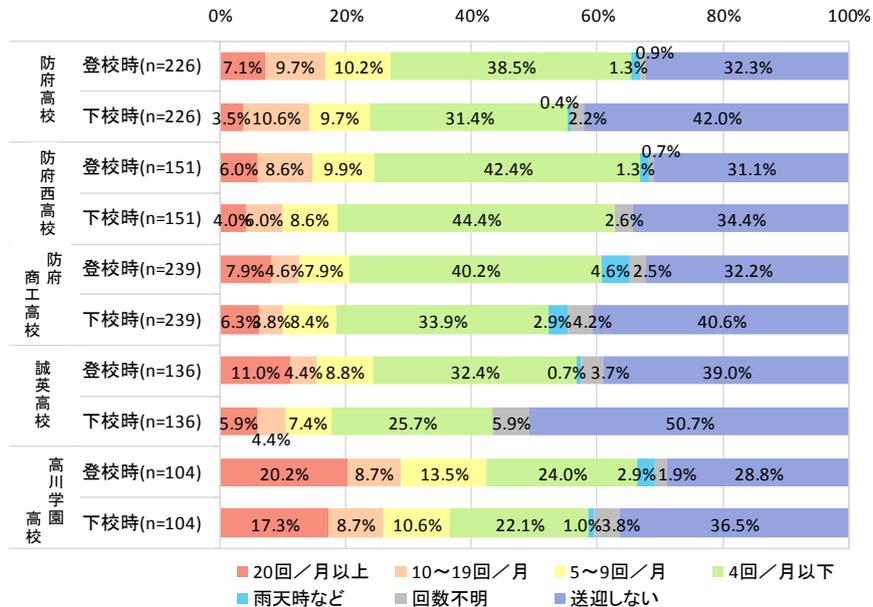


図表 65 高校別の路線バスのサービス改善後の利用意向

(3) 保護者による送迎状況

保護者による自家用車等での送迎頻度は、各校とも「送迎しない」、「4回／月以下」の割合が多くなっていますが、月に5回以上送迎する人も一定数見られます。

送迎理由では、各校とも「雨や雪などの悪天候」の割合が最も多く、次いで「お子様の病気やけがなど体調不良」となっています。



図表 66 高校別の自家用車等での送迎頻度

| | 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 |
|------------------------------|-------|-------|--------|-------|--------|
| 雨や雪などの悪天候 | 86.0% | 80.5% | 87.2% | 84.3% | 68.0% |
| お子様の病気やけがなど体調不良 | 31.2% | 41.5% | 32.3% | 28.9% | 26.7% |
| 登校時刻にあった路線バスの運行がない | 10.8% | 8.5% | 6.1% | 6.0% | 13.3% |
| 下校時刻にあった路線バスの運行がない | 9.6% | 9.3% | 9.8% | 4.8% | 16.0% |
| 登校時刻にあった鉄道の運行がない | 3.8% | 10.2% | 1.2% | 2.4% | 8.0% |
| 下校時刻にあった鉄道の運行がない | 0.6% | 12.7% | 3.0% | 1.2% | 9.3% |
| バス停や駅が自宅から遠い | 8.9% | 13.6% | 9.8% | 10.8% | 16.0% |
| 公共交通機関の乗り継ぎが不便 | 3.8% | 6.8% | 3.0% | 6.0% | 14.7% |
| 公共交通機関を利用した通学は可能だが、自家用車等の方が楽 | 3.8% | 1.7% | 7.9% | 7.2% | 6.7% |
| 公共交通機関の定時運行が不安定 | 0.6% | 0.8% | 0.6% | 1.2% | 1.3% |
| 送迎の方が交通費が少なくて済む | 7.6% | 4.2% | 10.4% | 9.6% | 9.3% |
| 防犯上心配 | 22.3% | 15.3% | 9.1% | 7.2% | 6.7% |
| 通勤先の方面と一緒に | 10.8% | 10.2% | 11.6% | 10.8% | 6.7% |
| その他 | 8.3% | 8.5% | 6.1% | 6.0% | 12.0% |
| 回答者数 | 157 | 118 | 164 | 83 | 75 |

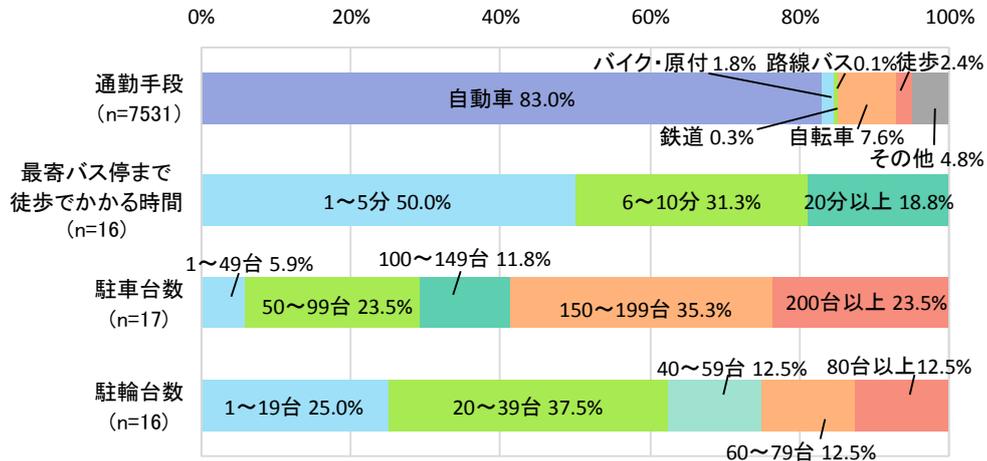
(複数回答可)

図表 67 高校別の自家用車等での送迎理由

5. 事業所アンケート調査結果

(1) 通勤実態と事業所設備の状況

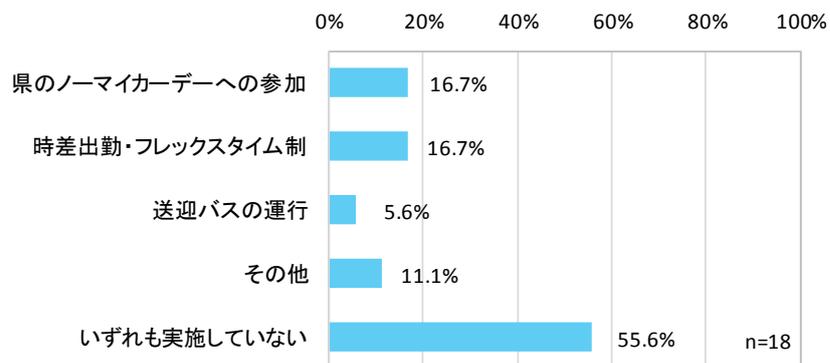
通勤手段をみると、「自動車」の割合が83.0%と最も多く、一方、「鉄道」は0.3%、「路線バス」は0.1%となっています。



図表 68 通勤実態と事業所設備の状況

(2) エコ通勤に関する取組

エコ通勤に関する取組の実施状況をみると、「いずれも実施していない」の割合が最も多くなっています。



図表 69 エコ通勤に関する取組

6. 県立総合医療センターアンケート調査結果

(1) 県立総合医療センターへの移動手段

県立総合医療センターへの移動手段は、各地域とも「自分で運転」の割合が多くなっています。「路線バス」の割合は、中央地域、新田・中関地域、西浦地域、富海地域で20%以上となっており、山口市や周南市で10%程度となっています。

| | 徒歩 | 自転車 | 路線バス | 自分で運転 | 送迎 | タクシー | 鉄道 | 回答者数 |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|
| 全体 | 2.5% | 3.2% | 14.5% | 58.9% | 25.5% | 5.3% | 0.7% | 282 |
| 中央地域 | 3.7% | 5.6% | 22.2% | 44.4% | 38.9% | 9.3% | 0.0% | 54 |
| 新田・中関地域 | 0.0% | 0.0% | 24.0% | 52.0% | 24.0% | 8.0% | 0.0% | 25 |
| 西浦地域 | 0.0% | 0.0% | 40.0% | 60.0% | 0.0% | 40.0% | 0.0% | 5 |
| 牟礼地域 | 0.0% | 0.0% | 15.0% | 70.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% | 20 |
| 華城地域 | 0.0% | 0.0% | 11.8% | 82.4% | 0.0% | 5.9% | 0.0% | 17 |
| 右田地域 | 6.7% | 13.3% | 6.7% | 46.7% | 40.0% | 0.0% | 0.0% | 15 |
| 玉祖地域 | 25.0% | 18.8% | 6.3% | 50.0% | 18.8% | 12.5% | 0.0% | 16 |
| 富海地域 | 0.0% | 0.0% | 20.0% | 60.0% | 20.0% | 0.0% | 0.0% | 5 |
| 大道地域 | 0.0% | 0.0% | 13.3% | 80.0% | 6.7% | 0.0% | 6.7% | 15 |
| 向島地域 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 50.0% | 50.0% | 0.0% | 0.0% | 2 |
| 小野地域 | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 66.7% | 33.3% | 0.0% | 0.0% | 6 |
| 山口市 | 0.0% | 0.0% | 11.1% | 77.8% | 13.3% | 2.2% | 0.0% | 45 |
| 周南市 | 0.0% | 0.0% | 15.4% | 53.8% | 30.8% | 0.0% | 0.0% | 13 |
| その他 | 0.0% | 2.3% | 9.1% | 47.7% | 38.6% | 4.5% | 2.3% | 44 |

(複数回答可)

図表 70 地域別の県立総合医療センターへの移動手段

(2) 路線バスのサービス改善後の利用意向と改善ニーズ

路線バスのサービス改善ニーズをみると、全体で「運行本数を増やす」の割合が最も多くなっています。

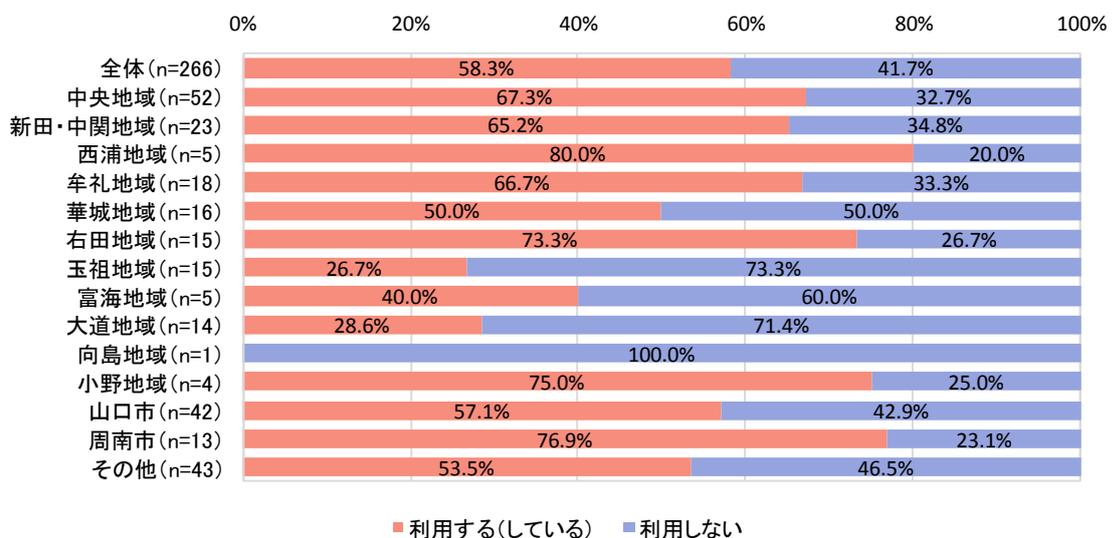
また、路線バスのサービス改善後の利用意向をみると、「利用する（している）」の割合が58.3%となっています。

| | 運行本数を増やす | ダイヤ(時刻)を改善する | 車両をバリアフリーにする | バス・鉄道との乗継を改善する | 始発の時間を早くする | 終発の時間を遅くする | 経路(行先・経由地)を改善する | 運賃を安くする | 時刻表や路線図を分かりやすくする | バス停の待合環境を改善する | バスロケーションシステムを導入する | その他 | 回答者数 |
|---------|----------|--------------|--------------|----------------|------------|------------|-----------------|---------|------------------|---------------|-------------------|-------|------|
| 全体 | 69.8% | 22.2% | 15.1% | 18.3% | 3.2% | 6.3% | 18.3% | 35.7% | 17.5% | 12.7% | 3.2% | 6.3% | 126 |
| 中央地域 | 85.2% | 29.6% | 25.9% | 11.1% | 0.0% | 0.0% | 7.4% | 29.6% | 22.2% | 18.5% | 0.0% | 7.4% | 27 |
| 新田・中間地域 | 78.6% | 21.4% | 21.4% | 28.6% | 0.0% | 21.4% | 21.4% | 50.0% | 14.3% | 21.4% | 0.0% | 7.1% | 14 |
| 西浦地域 | 25.0% | 25.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 75.0% | 0.0% | 25.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 4 |
| 牟礼地域 | 72.7% | 18.2% | 18.2% | 27.3% | 0.0% | 18.2% | 27.3% | 36.4% | 0.0% | 9.1% | 0.0% | 9.1% | 11 |
| 華城地域 | 57.1% | 28.6% | 28.6% | 14.3% | 0.0% | 0.0% | 14.3% | 0.0% | 14.3% | 0.0% | 14.3% | 14.3% | 7 |
| 右田地域 | 42.9% | 14.3% | 14.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 28.6% | 71.4% | 14.3% | 14.3% | 0.0% | 14.3% | 7 |
| 玉祖地域 | 100.0% | 33.3% | 33.3% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 33.3% | 66.7% | 33.3% | 0.0% | 0.0% | 33.3% | 3 |
| 富海地域 | 100.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 2 |
| 大道地域 | 50.0% | 0.0% | 50.0% | 50.0% | 0.0% | 0.0% | 100.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 2 |
| 小野地域 | 66.7% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 33.3% | 3 |
| 山口市 | 50.0% | 30.0% | 0.0% | 20.0% | 15.0% | 15.0% | 25.0% | 35.0% | 25.0% | 15.0% | 10.0% | 0.0% | 20 |
| 周南市 | 85.7% | 14.3% | 0.0% | 42.9% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 42.9% | 42.9% | 0.0% | 0.0% | 0.0% | 7 |
| その他 | 73.7% | 15.8% | 10.5% | 21.1% | 5.3% | 0.0% | 5.3% | 47.4% | 10.5% | 15.8% | 5.3% | 0.0% | 19 |

※サービス改善後の利用意向で「利用する（している）」と回答した人のみ抽出

(複数回答可)

図表 71 地域別の路線バスの改善ニーズ



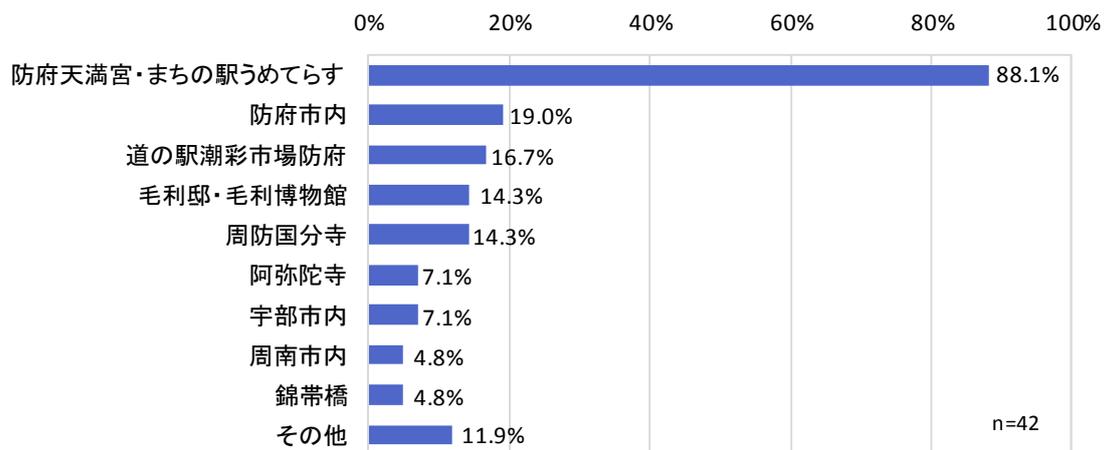
図表 72 地域別の路線バスのサービス改善後の利用意向

7. 観光客アンケート調査結果

(1) 今回の観光で訪れた（訪れる予定の）観光地と移動手段

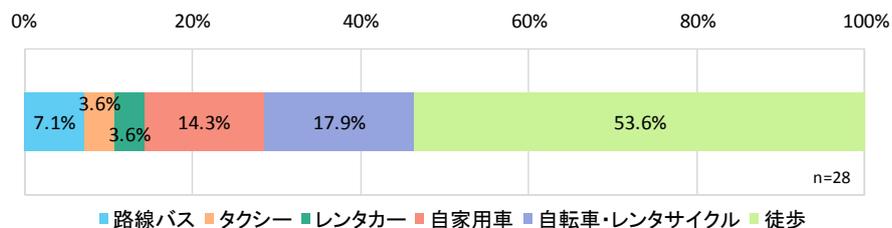
今回の観光で訪れた（訪れる予定の）観光地をみると、「防府天満宮・まちの駅うめてらす」の割合が88.1%と最も多くなっています。

防府駅から防府天満宮・まちの駅うめてらすへの移動手段をみると、「徒歩」の割合が最も多く、「路線バス」の割合は7.1%となっています。



(複数回答可)

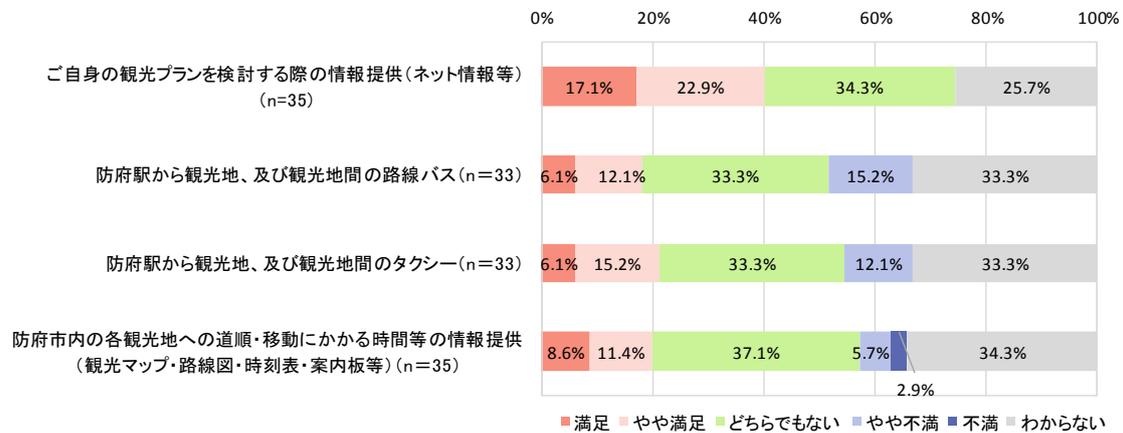
図表 73 今回の観光で訪れた（訪れる予定の）観光地



図表 74 防府駅から防府天満宮・まちの駅うめてらすへの移動手段

(2) 観光における移動の満足度

観光プランを検討する際の情報提供については、「満足」、「やや満足」の割合が40.0%ですが、防府駅から観光地及び観光地間の路線バスについては、「やや不満」の割合が15.2%となっています。



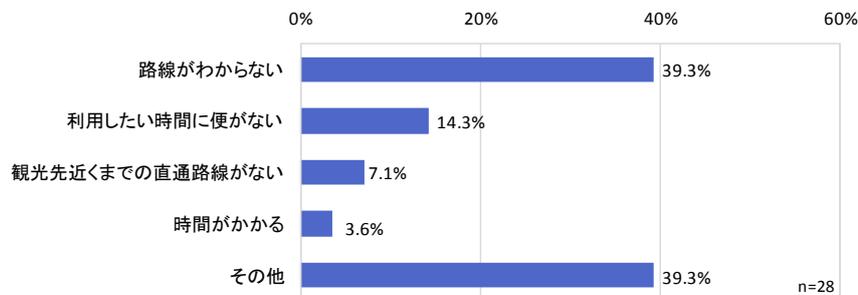
図表 75 観光における移動の満足度

(3) 本市に滞在中の路線バスの利用状況

本市に滞在中の路線バスの利用状況を見ると、「利用しない」の割合が73.7%となっており、利用しない理由をみると、「路線がわからない」の割合が39.3%となっています。



図表 76 本市に滞在中の路線バスの利用状況

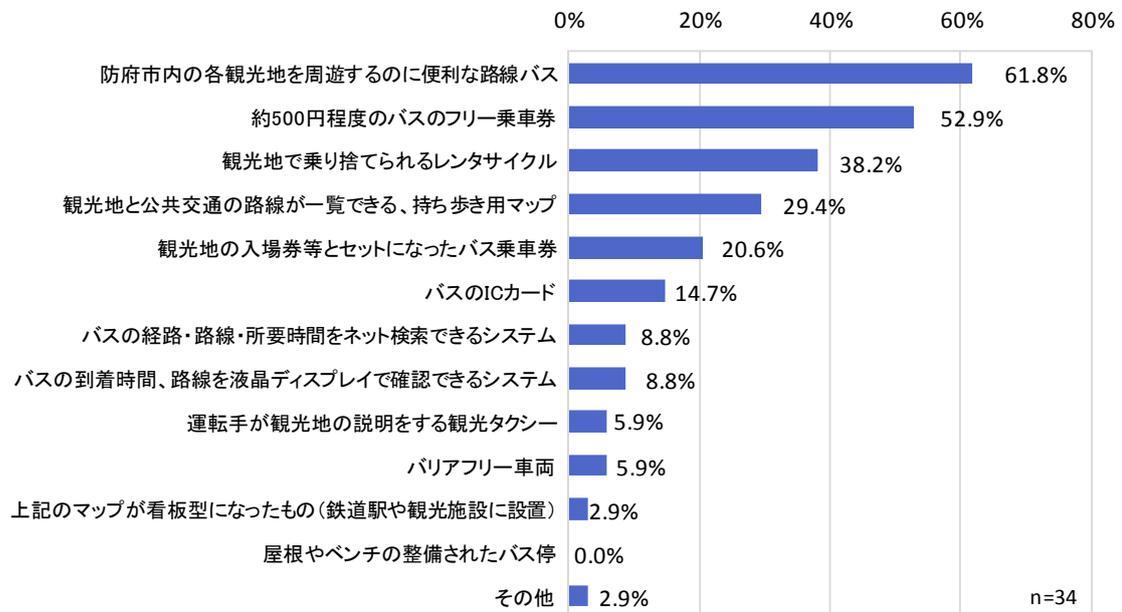


(複数回答可)

図表 77 路線バスを利用しない理由

(4) 観光における公共交通の設備・サービスのニーズ

観光における公共交通の設備・サービスのニーズをみると、「防府市内の各観光地を周遊するのに便利なバス」の割合が61.8%と最も多く、次いで「約500円程度のバスのフリー乗車券」が52.9%となっています。



(複数回答可)

図表 78 観光における公共交通の設備・サービスのニーズ

8. 交通事業者ヒアリング調査結果

(1) ヒアリング調査の概要

公共交通の実態を把握するため、交通事業者を対象にヒアリング調査を実施しました。

| ヒアリング調査対象 |
|----------------------------------|
| ■ 鉄道 : 西日本旅客鉄道株式会社 (防府駅) |
| ■ 路線バス : 防長交通株式会社、中国ジェイアールバス株式会社 |
| ■ タクシー : 日の丸タクシー株式会社、湯田都タクシー株式会社 |

(2) ヒアリング調査結果

| ヒアリング調査結果 |
|---|
| ■ 西日本旅客鉄道株式会社 (防府駅) |
| ○バスとの乗り継ぎについて |
| ・ 新幹線との乗り継ぎが優先されるため、防府駅のダイヤだけをバスに合わせて変えることは難しい。 |
| ■ 防長交通株式会社、中国ジェイアールバス株式会社 |
| ○路線バスの運転手不足について |
| ・ 運転手の高齢化や運転手不足の状況が続いていることから、今後5年以内に減便を行う可能性がある。 |
| ・ 既に運転手不足が一因となって減便を実施している。 |
| ○利用促進について |
| ・ 高齢者等外出支援助成制度について知らない人が多い。 |
| ・ 小学生向けのバスの乗り方教室は、常時申し込みを受け付けているが、防府市ではほとんど申し込みがない。 |
| ○利用者の意見・要望について |
| ・ 鉄道と路線バスの乗り継ぎが悪い。 |
| ・ 防府市から山口市に行く場合の運賃が高い。 |
| ■ 日の丸タクシー株式会社、湯田都タクシー株式会社 |
| ○輸送人員について |
| ・ 輸送人員が減少傾向にあるが、特に夜間での減少が著しい。 |

図表 79 ヒアリング調査の対象と結果

9. 市街地循環ワゴン実証運行の結果

(1) 概要

鉄道や路線バスを補完する新たな公共交通の可能性を探ることを目的に、平成 29 年 10 月 2 日から 11 月 30 日までの 2 か月間、市街地の医療機関や商業施設などを循環する路線を設定し、ワゴン型車両での実証運行調査を行いました。

| 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) |
| ダイヤ (防府駅前 発車時間) | 東回り：8:50、9:30、10:10、11:20、12:00、13:50、14:30、15:10 (8 便) 西回り：8:55、9:40、10:25、11:30、12:15、14:00、14:45、15:30 (8 便) |
| 所要時間 | 東回り：27 分 (5.39km)、西回り：37 分 (7.82km) |
| 運行車両 | 旅客定員 9 人のワゴン車両 |
| 運行事業者 | 東回り：日の丸タクシー株式会社、西回り：湯田都タクシー株式会社 |
| 運賃 | 大人 200 円、小人 100 円、1 日乗車券 500 円 ※防府駅前停留所止めとなる第 3 便、第 5 便、第 8 便以外は、防府駅前停留所をまたぐ利用も可とし、1 乗車 (200 円) として扱う。 ※幼児は、保護者同伴につき 1 人まで無料。乳児は無料。身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている者は半額。 |

図表 80 市街地循環ワゴンの概要

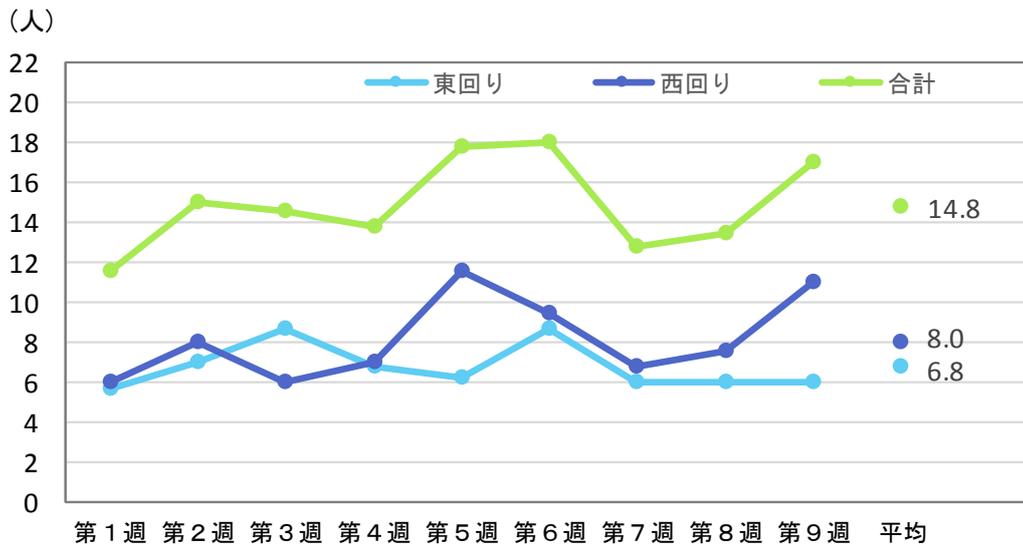


まちくるワゴン

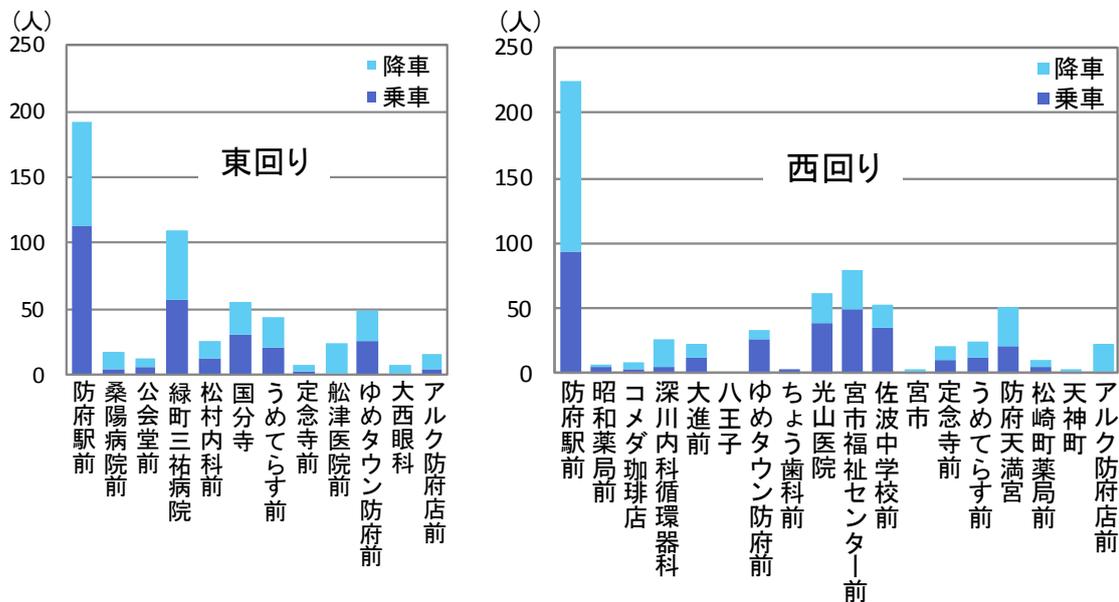
(2) 利用状況

実証運行期間中の延べ利用者数は607人（東回り279人、西回り328人）で、1日平均利用者数は14.8人（東回り6.8人、西回り8.0人）となっています。

停留所別の利用状況をみると、東回り、西回りとも「防府駅前」の利用が最も多く、次いで、東回りは「緑町三祐病院」「国分寺」、西回りは「宮市福祉センター前」「光山医院」となっています。



図表 82 週別の1日平均利用者数



図表 83 停留所別乗降者数

(3) 乗降調査

③ 調査概要

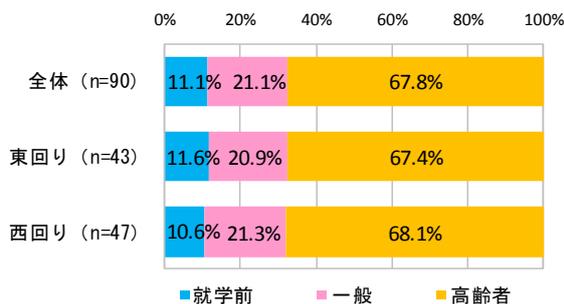
| | |
|------|--|
| 調査時期 | H29.11.6(月)～11.10(金) |
| 調査方法 | 調査員が乗車し、乗降停留所及び利用者層（高齢者は概ね70歳以上）を視認、その他の項目は聞き取りで調査 |

④ 調査結果

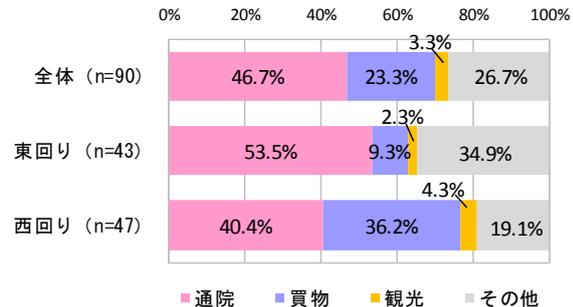
調査期間中の延べ利用者数は、90人（東回り43人、西回り47人）で、そのうち高齢者の割合が67.8%となっています。

利用当日の主な外出目的をみると、通院の割合が46.7%と最も多くなっています。他の公共交通との乗り換え利用をみると、「鉄道との乗り換え利用」の割合が21.1%、「路線バスとの乗り換え利用」の割合が18.9%となっています。

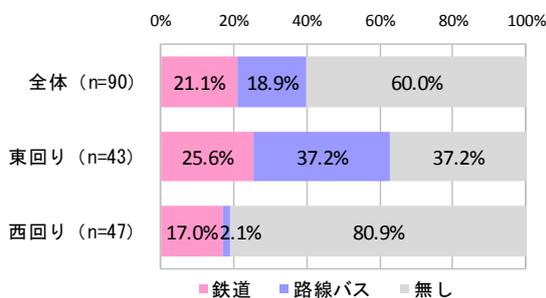
停留所間移動状況をみると、東回りは「防府駅前」から「うめてらす前」まで及び「緑町三祐病院」から「防府駅前」までの利用が多く、西回りは「宮市福祉センター前」から「防府駅前」までの利用が多くなっています。



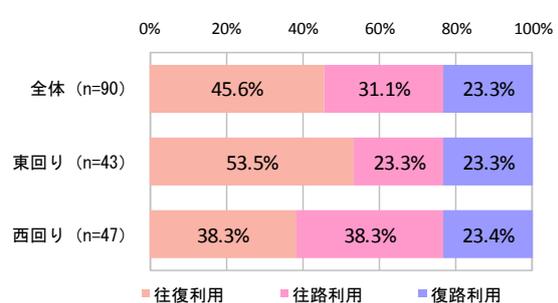
図表 84 利用者層



図表 85 利用当日の主な外出目的



図表 86 他の公共交通との乗り換え利用



図表 87 利用形態 (往路・復路)

〔東回り〕

| 降車 | 桑陽病院前 | 公会堂前 | 緑町三祐病院前 | 松村内科前 | 国分寺 | うめてらす前 | 定念寺前 | 松津医院前 | ゆめタウン防府前 | 大西眼科 | アルク防府店 | 防府駅前 | 計 |
|----------|-------|------|---------|-------|-----|--------|------|-------|----------|------|--------|------|----|
| 防府駅前 | 1 | 2 | 4 | 3 | 1 | 8 | | | | | | | 19 |
| 桑陽病院前 | | | | | | | | | | 1 | | | 1 |
| 公会堂前 | | | | | 2 | | | | | | | | 2 |
| 緑町三祐病院前 | | | | | | | | 3 | 1 | | | 8 | 12 |
| 松村内科前 | | | | | | | | | | 1 | | | 1 |
| 国分寺 | | 1 | | | | | 2 | 1 | | | | | 4 |
| うめてらす前 | | | | | | | | | | 1 | | | 1 |
| 定念寺前 | | | | | | | | | | | | | |
| 松津医院前 | | | | | | | | | | | | | |
| ゆめタウン防府前 | | | 1 | | | | | | | | | 2 | 3 |
| 大西眼科 | | | | | | | | | | | | | |
| アルク防府店 | | | | | | | | | | | | | |
| 計 | 1 | 3 | 5 | 3 | 3 | 8 | 2 | 3 | 2 | 3 | 10 | | 43 |

〔西回り〕

| 降車 | 昭和薬局前 | コメダ珈琲店 | 深川内科循環器科 | 大進前 | 八王子 | ゆめタウン防府前 | ちよう歯科前 | 光山医院 | 宮市福祉センター前 | 佐波中学校前 | 宮市 | 定念寺前 | うめてらす前 | 防府天満宮 | 松崎町薬局前 | 天神町 | アルク防府店 | 防府駅前 | 計 |
|-----------|-------|--------|----------|-----|-----|----------|--------|------|-----------|--------|----|------|--------|-------|--------|-----|--------|------|----|
| 防府駅前 | 1 | | | 2 | | 1 | | 5 | | | | | 1 | | | | | 1 | 11 |
| 昭和薬局前 | | | | | | | | 2 | | | | | | | | | | | 2 |
| コメダ珈琲店 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 深川内科循環器科 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 大進前 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 |
| 八王子 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ゆめタウン防府前 | | | | | | | | 1 | 1 | | | | | | | | | | 2 |
| ちよう歯科前 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 2 |
| 光山医院 | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 7 | 9 |
| 宮市福祉センター前 | | | | | | 1 | | | | | | 1 | | | | | 1 | 9 | 12 |
| 佐波中学校前 | | | | | | | | | | | | | | 2 | | | 1 | | 3 |
| 宮市 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 定念寺前 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 |
| うめてらす前 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 防府天満宮 | | | | | | | | | | 1 | | | | | | | | 1 | 2 |
| 松崎町薬局前 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 天神町 | | | | | | | | | | 1 | | | | | | | | | 1 |
| アルク防府店 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 |
| 計 | 2 | | 2 | 2 | 2 | 2 | 8 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | | | 4 | 22 | 47 |

図表 88 停留所間移動状況

(4) 利用者アンケート調査

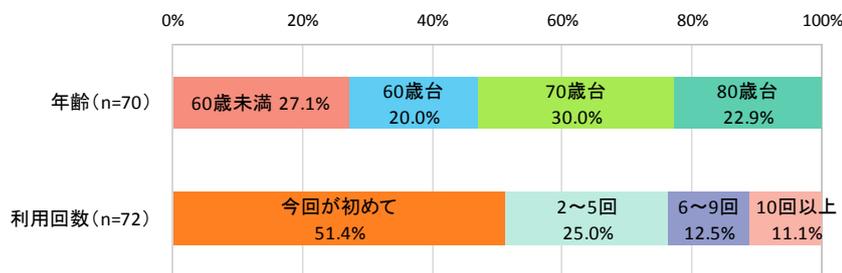
①調査概要

| | |
|------|----------------------|
| 調査時期 | H29.11.6(月)～11.30(木) |
| 調査方法 | 乗車時に調査票を配布、降車時に回収 |

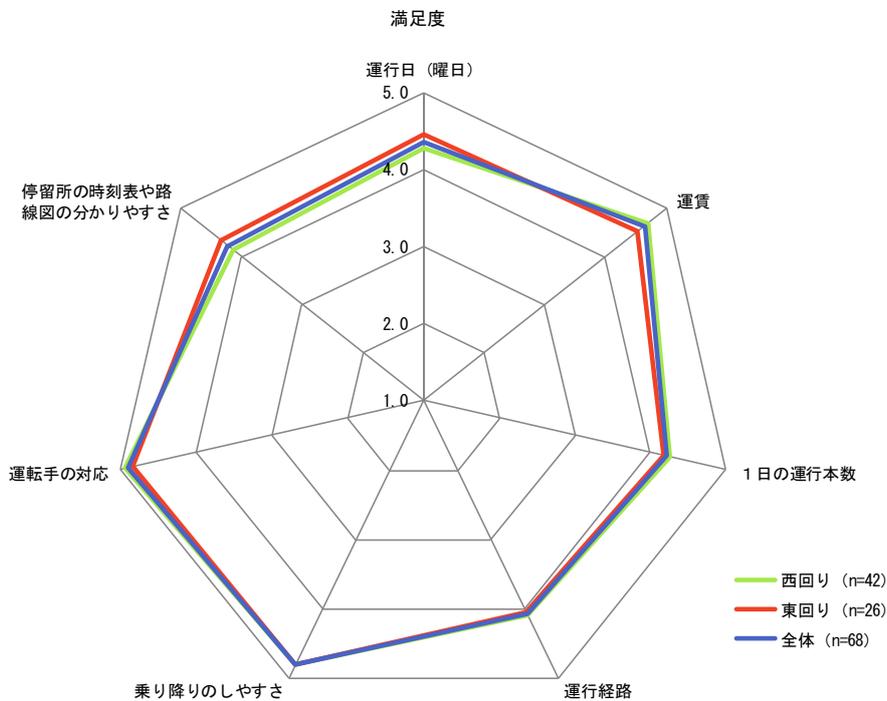
②調査結果

回答者の年齢をみると、70歳台の割合が30.0%となっており、利用回数は「今回が初めて」の割合が51.4%と最も多くなっています。

また、満足度をみると、いずれの項目も平均値が4を超えており、満足度は高くなっています。



図表 89 回答者属性



※「満足」を5、「やや満足」を4、「どちらでもない」を3、「やや不満」を2、「不満」を1とした加重平均値。1～5の範囲で、値が大きいくほど満足度が高く、3未満は不満傾向を示す。
注) 回答数 (n) は、設問①運行日 (曜日) についての回答数。

図表 90 利用者満足度

(5) 沿線世帯アンケート調査

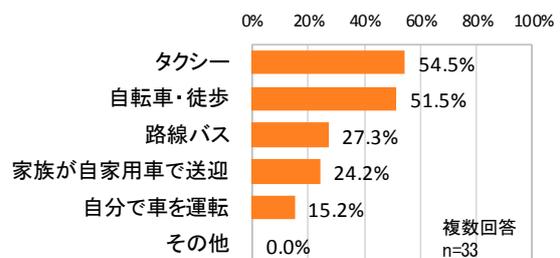
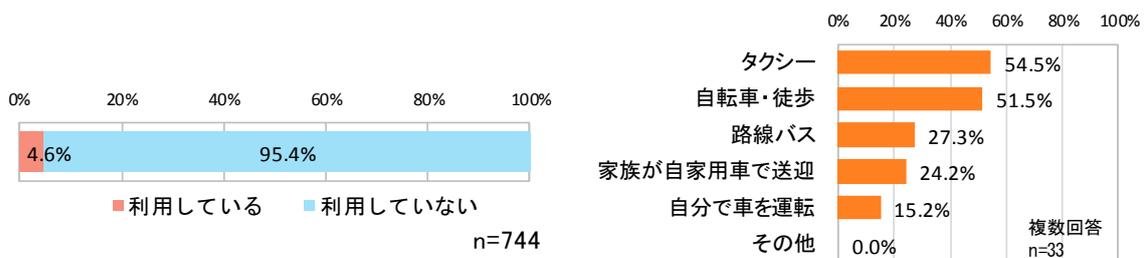
①調査概要

| | |
|-----------|-------------------------------|
| 調査対象 | 市街地循環ワゴン沿線から無作為に抽出した 2,000 世帯 |
| 調査時期 | H29.11 |
| 調査方法 | 郵送配布、郵送回収 |
| 回答数 (回答率) | 744 世帯 (37.2%) |

②調査結果

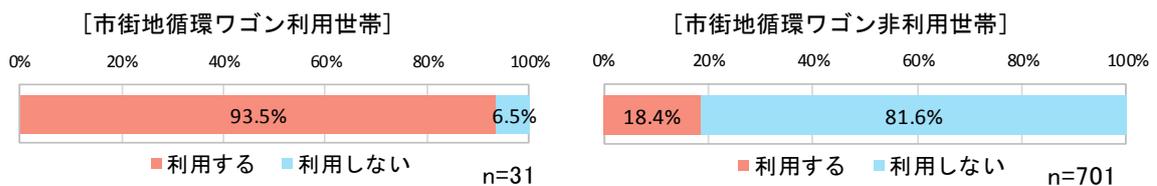
市街地循環ワゴンを利用した人のいる世帯の割合は 4.6%で、市街地循環ワゴンを利用した外出先へのこれまでの移動手段は「タクシー」の割合が 54.5%と最も多く、次いで「自転車・徒歩」が 51.5%となっています。

本格運行時の利用意向は、実証運行の利用世帯は 93.5%、非利用世帯は 18.4%が利用意向を持っています。利用意向のない非利用世帯の利用しない理由は、「自分で車を運転する」の割合が 71.1%と最も多くなっています。

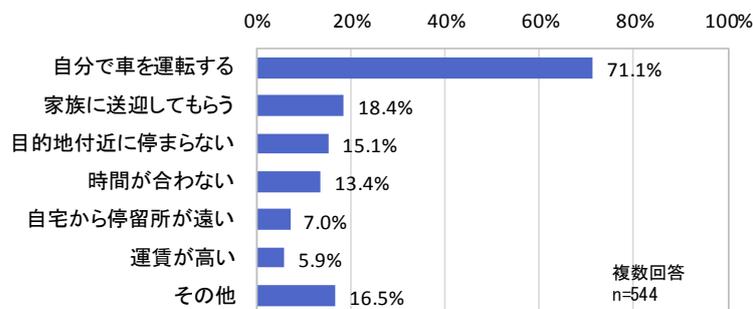


図表 91 市街地循環ワゴンの利用状況

図表 92 市街地循環ワゴンを利用した外出先へのこれまでの移動手段



図表 93 市街地循環ワゴン本格運行時の利用意向



図表 94 市街地循環ワゴンを利用しない理由

(6) 実証運行での運行上の問題点・今後の課題

市街地循環ワゴンの実証運行結果を踏まえ、運行上の問題点や今後の課題を整理しました。

①運行ルート

市街地における高齢者の通院及び買い物での利用を想定し、医療機関や商業施設などを巡るルートを設定し、できるだけ施設の出入口付近に停留所を設置したため、幅の狭い道路を通行する箇所があり、対向車両や停車車両などにより通行に困難が生じることがありました。安全性及び定時性を考慮した運行ルートを検討する必要があります。

②停留所

停留所は、需要が多く利便性の高い場所に設置することが求められますが、利用者の自宅付近などの利用しやすい場所も考慮し、設置場所を検討する必要があります。また、既存の路線バスからの乗り継ぎ利用や、市街地循環ワゴン同士の乗り継ぎ利用も考慮し、設置場所を検討する必要があります。

起終点である防府駅前停留所は、ルルサス防府の南側の市道に設置しましたが、防府駅改札口・既存のバス停から離れた場所であったため、鉄道や既存の路線バスとの乗り継ぎ利用の際、停留所まで移動する必要が生じました。また、停留所の場所がわかりにくいという声もありました。防府駅においては、駅構内のバス停又はその付近への停留所の設置を検討する必要があります。

医療機関や商業施設の出入口付近に設置した停留所は、当該施設の利用者にとっては利便性が高かったものの、当該施設の利用者以外は停留所を利用しにくいという状況も想定されます。また、送迎のため、施設の出入口付近に停車する車両もあり、定時性の確保の観点からも設置場所を検討する必要があります。

③運行ダイヤ

運行ダイヤは、医療機関の診療時間に合わせて設定しました。

地域からの利用を促進するため、鉄道や既存の路線バスからの乗り継ぎ利用にも配慮したダイヤを設定する必要があります。

また、循環路線の場合、起終点をまたぐ利用が想定されることから、利用者の利便性を考慮し、起終点での調整時間の短縮を検討する必要があります。

④運行日

高齢者の通院及び買い物での利用を想定し、平日のみの運行を設定しましたが、観光目的での利用もありました。観光目的での利用を考慮し、土曜日、日曜日及び祝日の運行を検討する必要があります。なお、土曜日、日曜日及び祝日の運行を検討する

場合は、医療機関の休診日なども考慮し、運行日の需要に即した運行ルートを検討する必要があります。

⑤運賃

運賃は、市街地循環ワゴン沿線の路線バスの運賃を参考に 1 乗車 200 円に設定し、また、往復利用や乗り継ぎ利用を想定し、1 日に何回でも乗り降りすることができる 1 日乗車券を 500 円で販売しました。

利用者アンケートでは、運賃について満足との声が多くありましたが、沿線住民アンケートでは、運賃は 100 円程度がよいとする声もありました。運行にかかる財政負担も考慮し、運賃の低廉化を検討する必要があります。

また、1 日乗車券の販売枚数は 12 枚で、大半の利用者が乗車の都度運賃を支払っていました。定期的な利用を促す観点から、定期券や回数券等の販売を検討する必要があります。なお、1 日乗車券の販売場所は車内のみでしたが、定期券等の販売にあたっては、商業施設をはじめ利用者が購入しやすい販売場所を検討する必要があります。

⑥運行車両

運行車両は、実証運行期間が 2 か月間であり、幅の狭い道路を通行する箇所があったため、運行事業者の所有するワゴン型のタクシー車両で運行しました。

利用者アンケートでは、車両の乗り降りのしやすさについて満足との声が多くありました。

運行にあたっては、車体に「まちくるワゴン」と表記したマグネットステッカーを貼り付けましたが、沿線アンケートでは「運行車両がわかりにくい」「市街地循環ワゴンの実証運行を知らない」という声があり、認知度を上げるため、ラッピング施工など、市街地循環ワゴンと明確に認識できる方策を検討する必要があります。

⑦市街地循環ワゴンの方向性

実証運行における利用者は少なかったものの、利用者アンケートや沿線住民アンケートでは市街地循環ワゴンを評価する声、続行を望む声が多くありました。しかしながら、公共交通として持続的に運行するには、多くの人に実際に利用してもらう必要があります。

そのためには、潜在的な需要を把握し、市街地の周遊性を向上させる交通モードとしてのあり方を検討するとともに、沿線住民の利用はもとより、周辺地域からの利用も促進するため、周辺地域から市中心部へのアクセス向上を併せて図ることが重要です。

また、防府駅南側の運行を望む声もあることから、既存のバス路線との整合性を図った上で、防府駅南側も含めた市街地全体の運行について研究する必要があります。

第6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. ネットワーク形成に関する課題

(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。(p.4,5,9)

〔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。(p.10,22,28,34)

〔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。(p.14,37,38)

〔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。(p.11~13)

〔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。

(2) 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。(p.16,17)

〔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。(p.15,48)

〔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。(p.10)

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。

2. 利用環境に関する課題

(1) 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。(p.29,40,51)

〔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。

○バス停の待合環境の整備が求められています。(p.40,43,47)

〔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。

○路線や時刻表などの分かりやすさが求められています。(p.40,43,49)

〔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。

○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。(p.9,38,40)

〔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。

3. 連携・協働に関する課題

(1) 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。

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

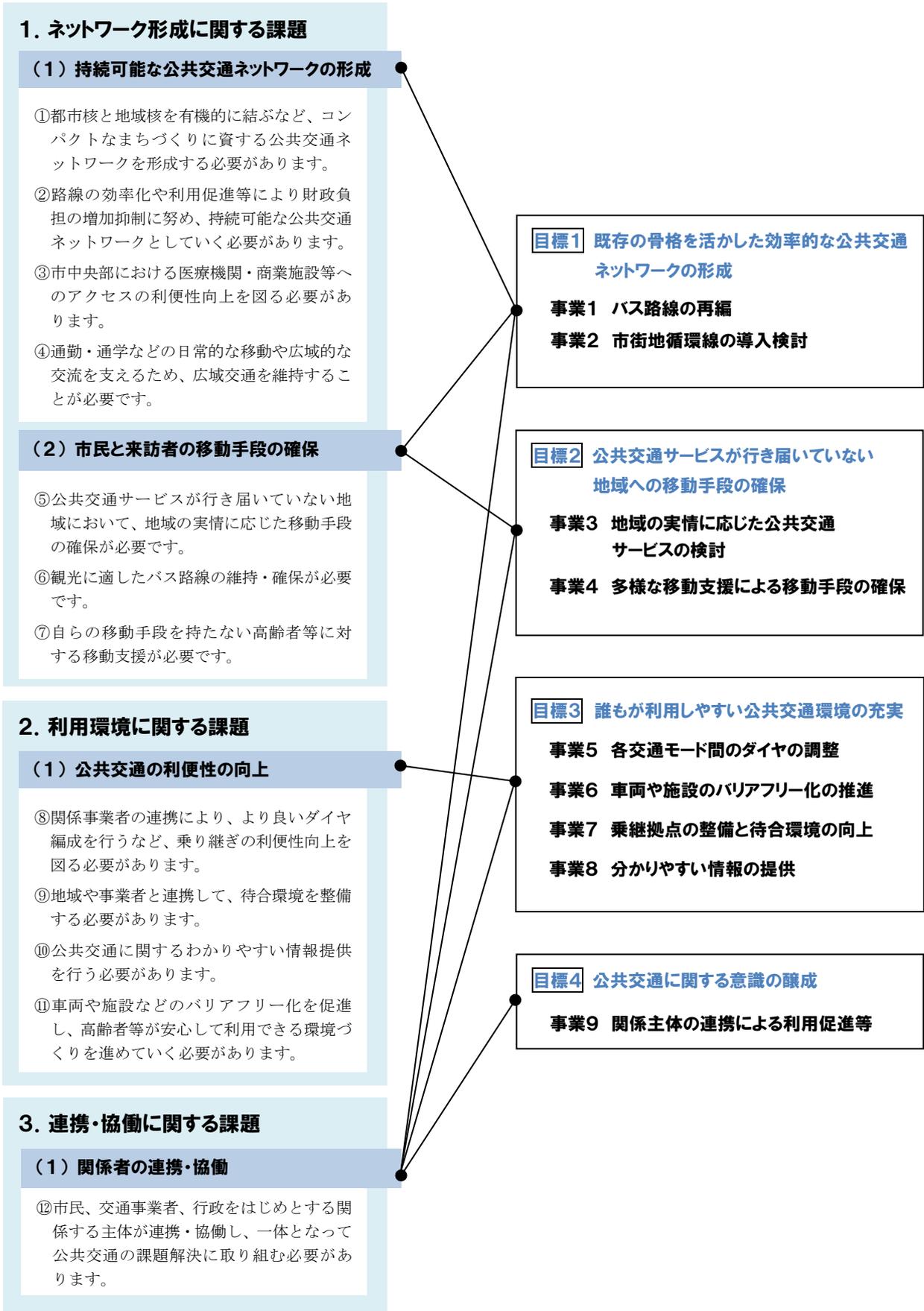
関係する主体が、公共交通の必要性や問題意識を共有し、連携・協働により公共交通の維持・確保に向けた取組を推進します。

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。

| |
|--|
| 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 |

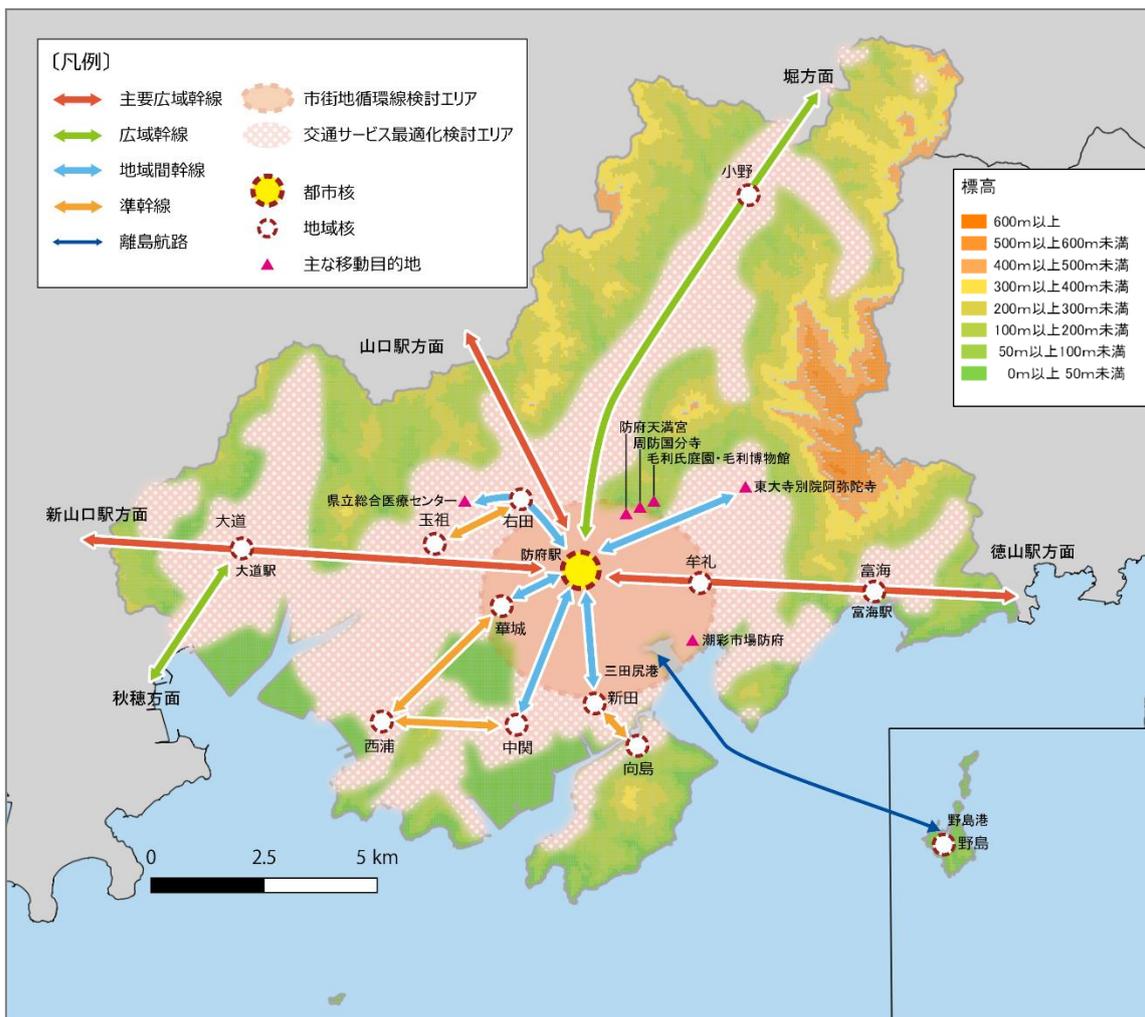


図表 95 公共交通の課題と目標の体系図

(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

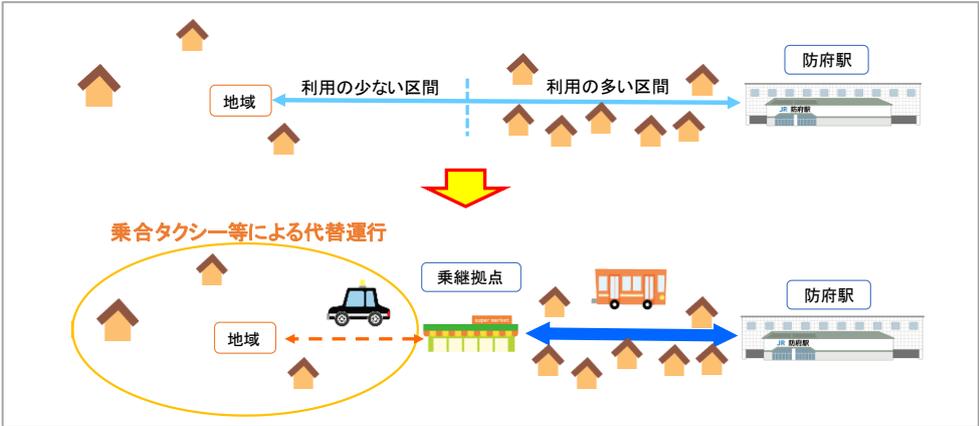
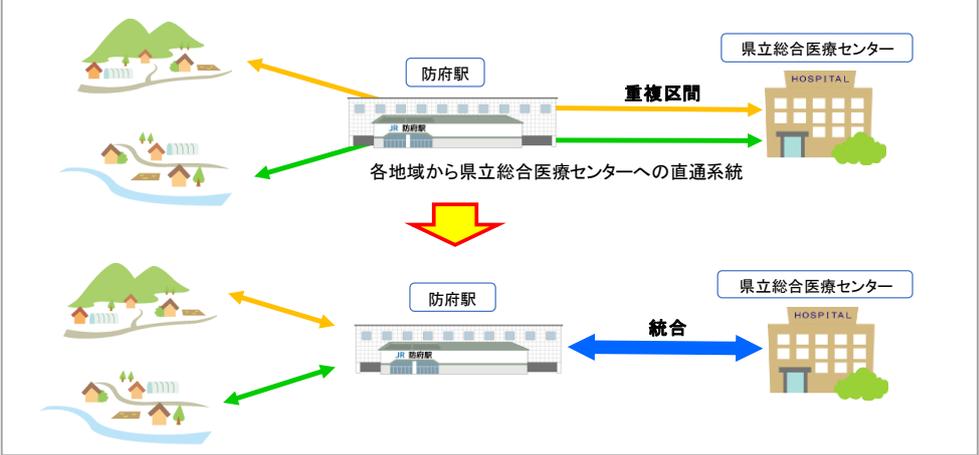
(3) 各公共交通の位置づけ

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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・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

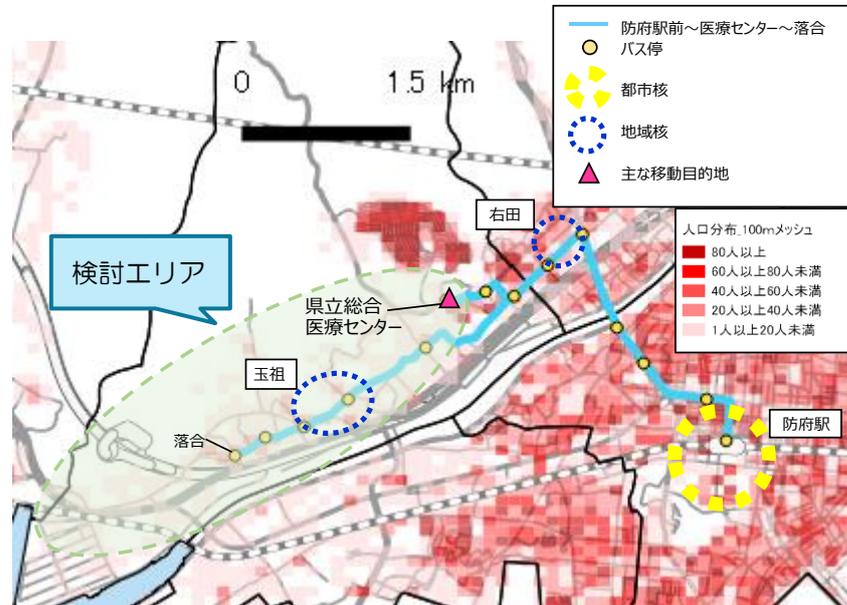
(4) 事業内容

| 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"> 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。 |
| |  |
| | 図表 98 路線のフィーダー化のイメージ |
| |  |
| | 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 |

想定地域

落合線（玉祖地域）における検討方針

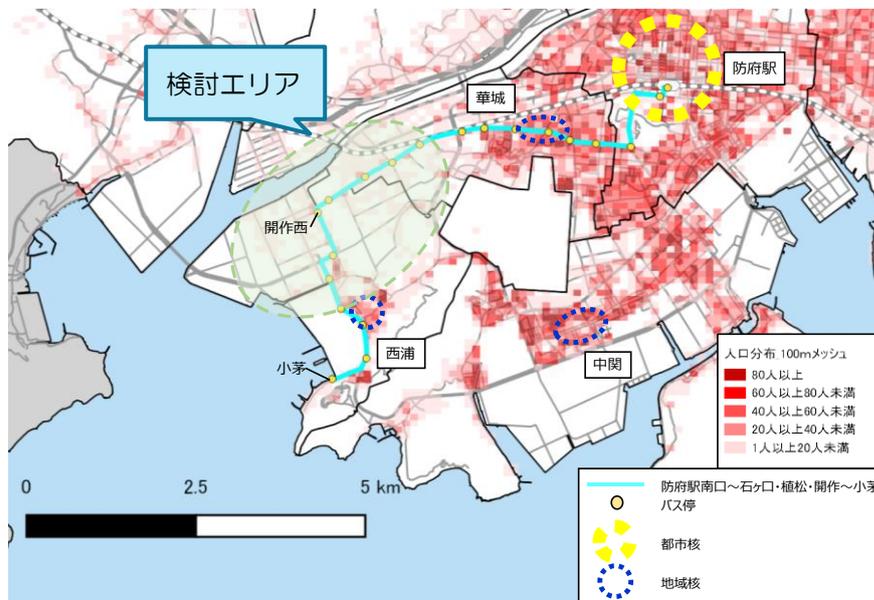
- 地域住民との協議により、地域特性や利用実態に応じた運行形態の見直しを検討します。



図表 100 落合線（玉祖地域）における再編検討エリア

開作経由小茅線（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。



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

実施主体

防府市、交通事業者

実施期間

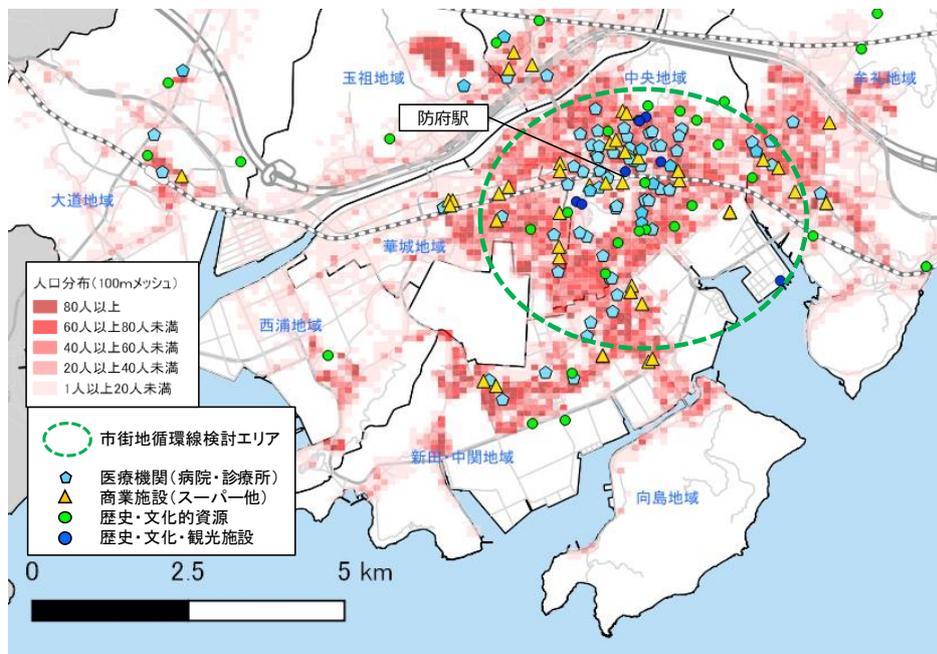
平成 31 年度から平成 35 年度

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

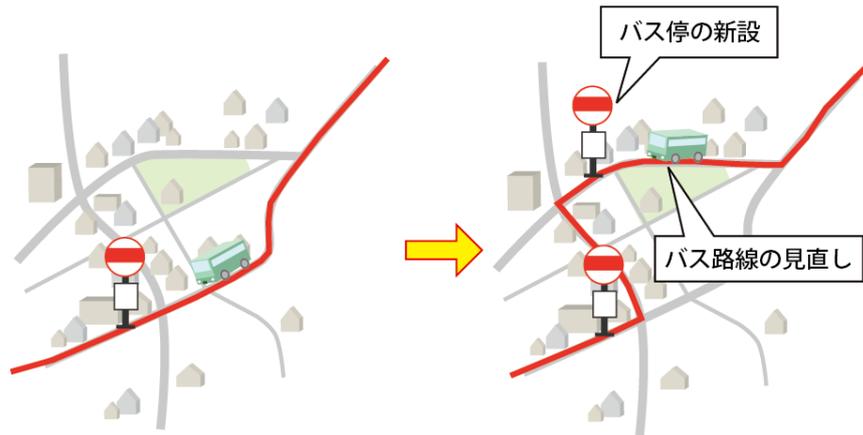
実施主体 防府市、交通事業者

実施期間 平成 30 年度から平成 35 年度

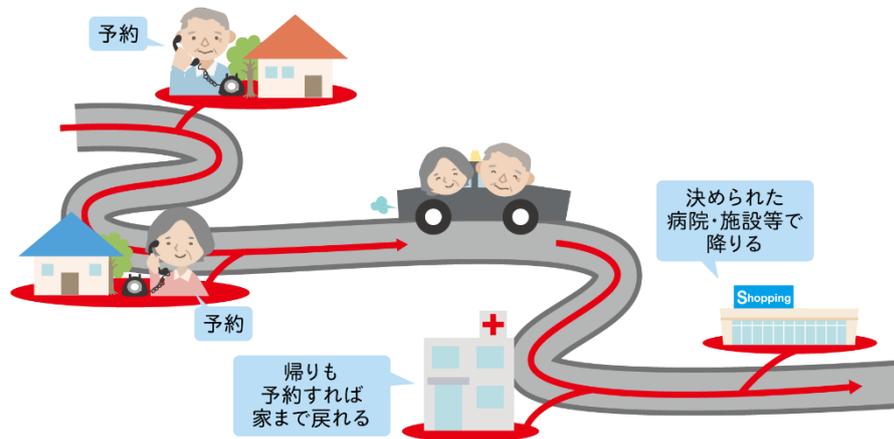
事業3 地域の実情に応じた公共交通サービスの検討

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

想定地域

市西部における検討方針

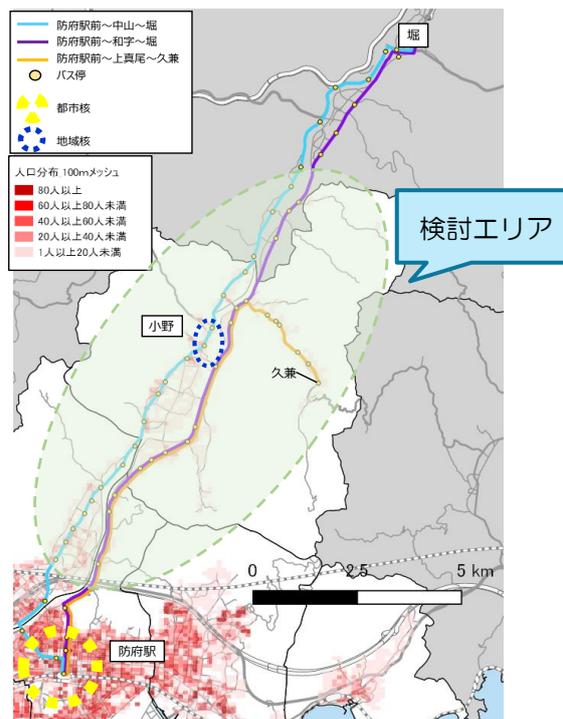
- 地域住民との協議により、現在運行している切畑デマンドタクシーなどの新たな交通モードの導入等について検討します。



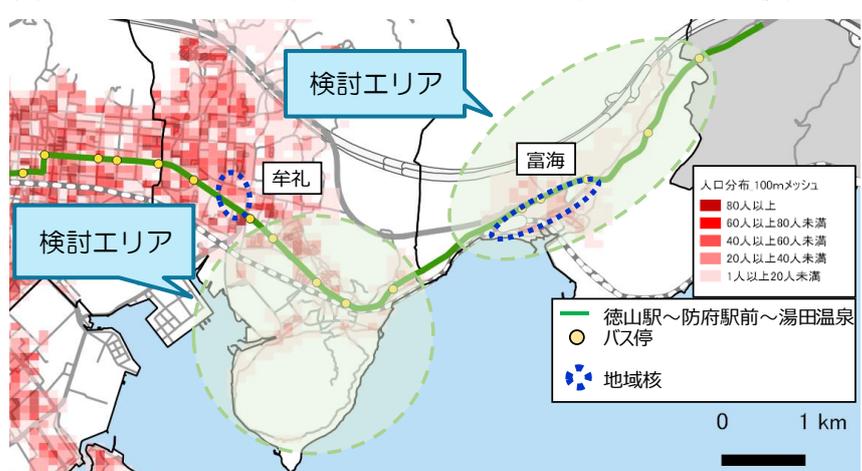
図表 105 市西部における検討エリア

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。



図表 106 市北部における検討エリア

| | |
|------|--|
| | <p>市東部における検討方針</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。  <p>図表 107 市東部における検討エリア</p> |
| 実施主体 | 防府市、交通事業者 |
| 実施期間 | 平成 30 年度から平成 35 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"> 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。 |
| 実施主体 | 防府市、交通事業者 |
| 実施期間 | 平成 30 年度から平成 35 年度 |

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"> 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。 |
| 実施主体 | 防府市、交通事業者 |
| 実施期間 | 平成 30 年度から平成 35 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"> 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。 |
| |  |
| | ノンステップバス（防長交通株） |
| 実施主体 | 防府市、交通事業者 |
| 実施期間 | 平成 30 年度から平成 35 年度 |

事業7 乗継拠点の整備と待合環境の向上

| | |
|---------------------|--|
| <p>基本的な 考え方</p> | <p>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。</p> |
| <p>概 要</p> | <ul style="list-style-type: none"> 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。 <div data-bbox="600 640 1091 967" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="600 981 1091 1012">商業施設内のバス停設置の例（廿日市市）</p> <div data-bbox="624 1048 1070 1379" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="488 1402 1209 1433">図表 108 地域住民との協働によるベンチ設置のイメージ</p> |
| <p>実施主体</p> | <p>防府市、交通事業者、市民</p> |
| <p>実施期間</p> | <p>平成 31 年度から平成 35 年度</p> |

事業8 分かりやすい情報の提供

| | |
|---------------------|---|
| <p>基本的な 考え方</p> | <p>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。</p> |
| <p>概 要</p> | <ul style="list-style-type: none"> 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。 <div data-bbox="646 640 1080 1075" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">▲バス停に設置された QR コード</p> <p style="text-align: center;">バスロケーションシステムの例（広島都市圏）</p> |
| <p>実施主体</p> | <p>防府市、交通事業者</p> |
| <p>実施期間</p> | <p>平成 30 年度から平成 35 年度</p> |

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**
- 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。

| 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 |

図表 109 モビリティ・マネジメントの例



観光施設とバス周遊券セット販売の例（会津バスホームページ）

実施主体 防府市、交通事業者、市民

実施期間 平成 30 年度から平成 35 年度

(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 | 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 | ● | ● | ● | → | | | | | |

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（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 % |

(参考) 評価指標の算定方法及び目標値設定の考え方

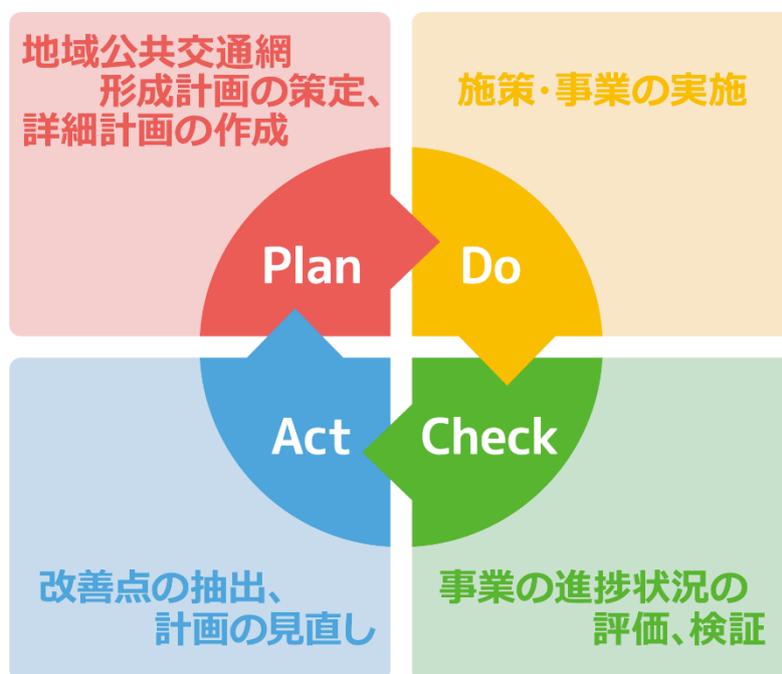
| 評価指標 | | 指標の算定方法 | 目標値の考え方 |
|---------|------------------------------|-----------------------|--|
| 指標 1 | 路線バス（市内完結系統、乗合タクシー等を含む）の利用者数 | 交通事業者への聞き取りと利用実績による把握 | 今後利用者の減少が予測される中、公共交通ネットワークの再編や利用環境の向上、利用促進を図ることにより、現状程度の利用者を維持することを目標とします。（p.22） |
| | | 評価時期：毎年度 | |
| 指標 2 | 公共交通（タクシーと離島航路を除く）の人口カバー率 | 国勢調査による把握 | 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。（p.17） |
| | | 評価時期：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 | 市民アンケート調査の実施による把握 | 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） |
| | | 評価時期：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 | 市民アンケート調査の実施による把握 | 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。（p.39） |
| | | 評価時期：平成35年度 | |

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、PDCAサイクル（Plan（地域公共交通網形成計画の策定、詳細計画の作成）、Do（施策・事業の実施）、Check（事業の進捗状況の評価・検証）、Act（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

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 |
| エコ通勤 | 渋滞・地球温暖化等の問題の原因となり得る通勤交通について、各事業所が社会的責任（CSR）・効率的な経営の観点から、望ましいあり方を考える取組 |
| 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 |
| コミュニティバス | 地方公共団体や地域住民等が主体となって、地域の交通空白地域や不便地域の解消等、地域住民の利便性向上等のために一定地域内を運行するバスで、使用する車両・運賃・ダイヤ・バス停の位置等を工夫したもの |
| サ行 時差出勤 | 「8：00～17：00」「8：30～17：30」のような複数のパターンから就業時間を選択する制度 |
| 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 | 平成 26 年 3 月に策定した「第二次防府市生活交通活性化計画」において、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を『生活交通』として捉えている。 |
| | |
| 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網形成計画の作成等について定めた法律（平成 19 年法律第 59 号） |
| トリップ | ある目的を持って起点から終点へ移動する際の、一方向の移動を表す概念であり、その移動を定量的に表現する際の単位 |

| | | |
|----|--------------|---|
| ナ行 | ノーマイカーデー | 山口県では CO2 削減や公共交通機関の利用促進、可能な限り車を使用しないエコライフに取り組むきっかけづくりを目的として「県内一斉ノーマイカーデー」を実施している。 |
| | 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（予約等）といった様々な運行形態がみられる。 |
| | ノンステップバス | 床面を超低床構造とし乗降ステップのない高齢者や子どもにも乗り降りが容易なバス |
| ハ行 | フィーダー | 交通網において、幹線に接続する支線の役割で運行される路線 |
| | フレックスタイム制 | 必ず勤務する時間帯「コアタイム」を設けた上で、始業・終業時刻を労働者の選択に委ねる制度 |
| 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政策 |