

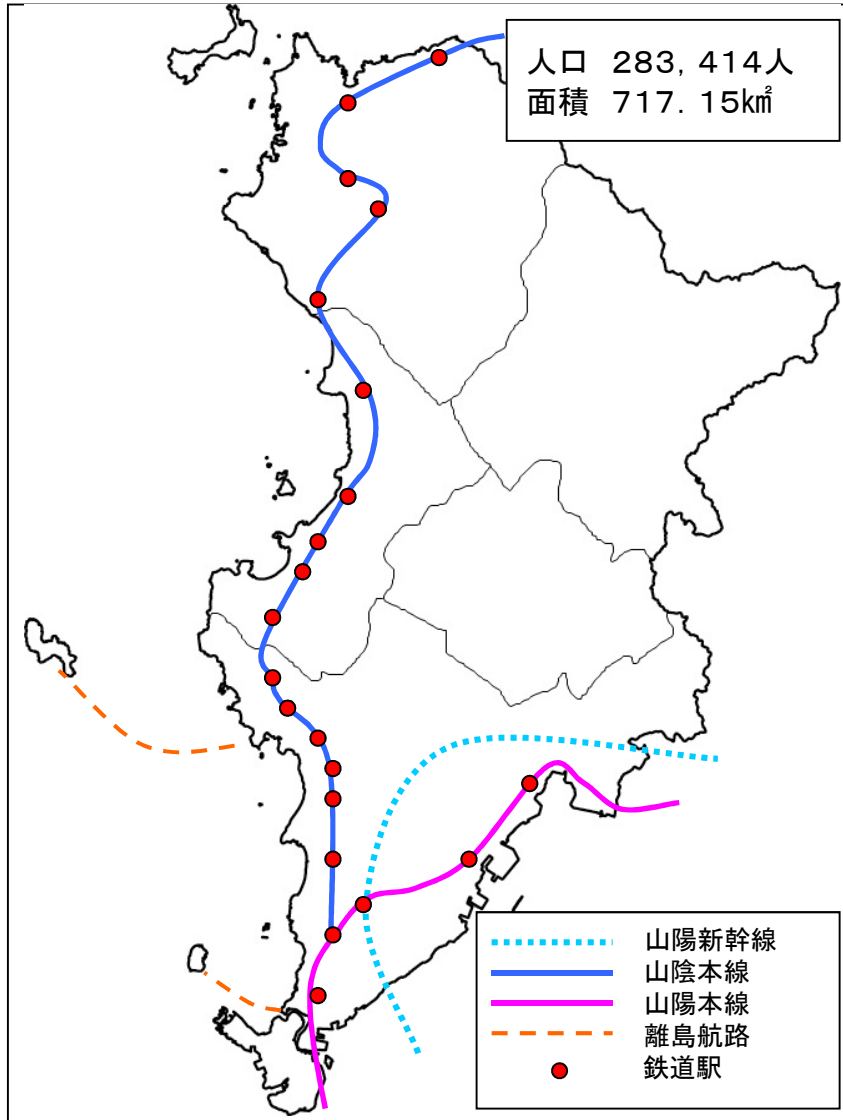
平成23年10月27日  
交通実践セミナーin広島

## 下関市の生活交通に関する取組みについて(報告)

---

下関市 総合政策部地域支援課

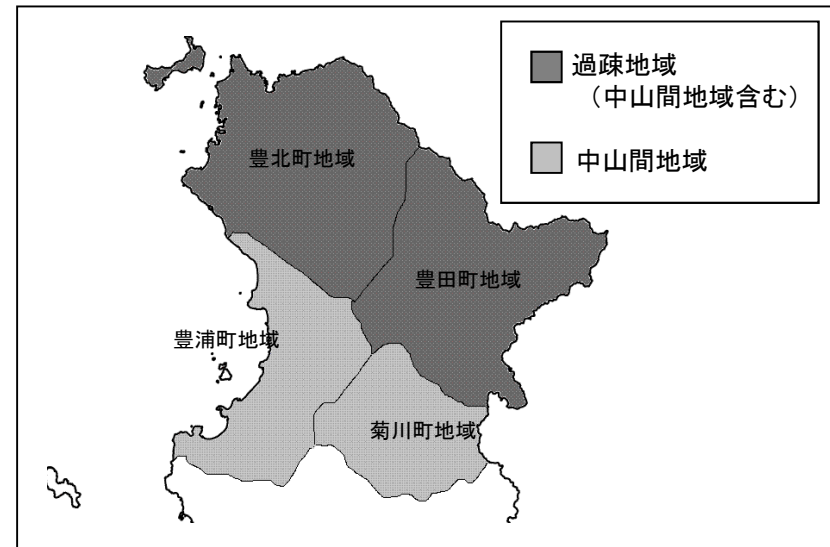
# 1. 下関市の概要



○本州の最西端に位置し、三方を海に囲まれており、平成17年2月に隣接する1市4町と合併し、新「下関市」としてスタート。

市域のうち、豊田町地域と豊北町地域は過疎地域であり、総面積の約46%を占めており、また、中山間地域としては、菊川町、豊浦町、一部下関地域を加え、総面積の約77%となっている。

また、交通機関として、路線バスその他、鉄道交通である山陽本線と山陰本線などや、離島を結ぶ航路が市民の生活の移動手段として運行されている。



## 2. 地域内バス交通(市生活バス)の制度見直し

合併前の菊川、豊田、豊浦、豊北町地域では、住民の移動手段を確保するため、それぞれ生活バスが運行されていたが、地域によって運行の態様等様々であった。バス交通の制度について見直しを行い、サービス水準を統一し、地域間における公平性を図るとともに、地域の状況にあった移動手段の確保を目指した。

### <合併時の状況>

合併後、当面の間、現状維持とされたが、合併前の町単位で各々住民の移動手段の確保を行っており、様々な制度が混在する状況となっていた。

- ・運行形態：自家用有償旅客運送、へき地患者輸送
- ・料 金：距離制(160円～400円)  
定額制(100円、200円、300円)
- ・支払方法：乗車時現金払い、利用券事前購入
- ・運 行：毎日運行、曜日運行(年末年始運休)

※合併時の事務調整において、合併後5年を目途に統一した制度を構築することとされた。

### <取組み状況>

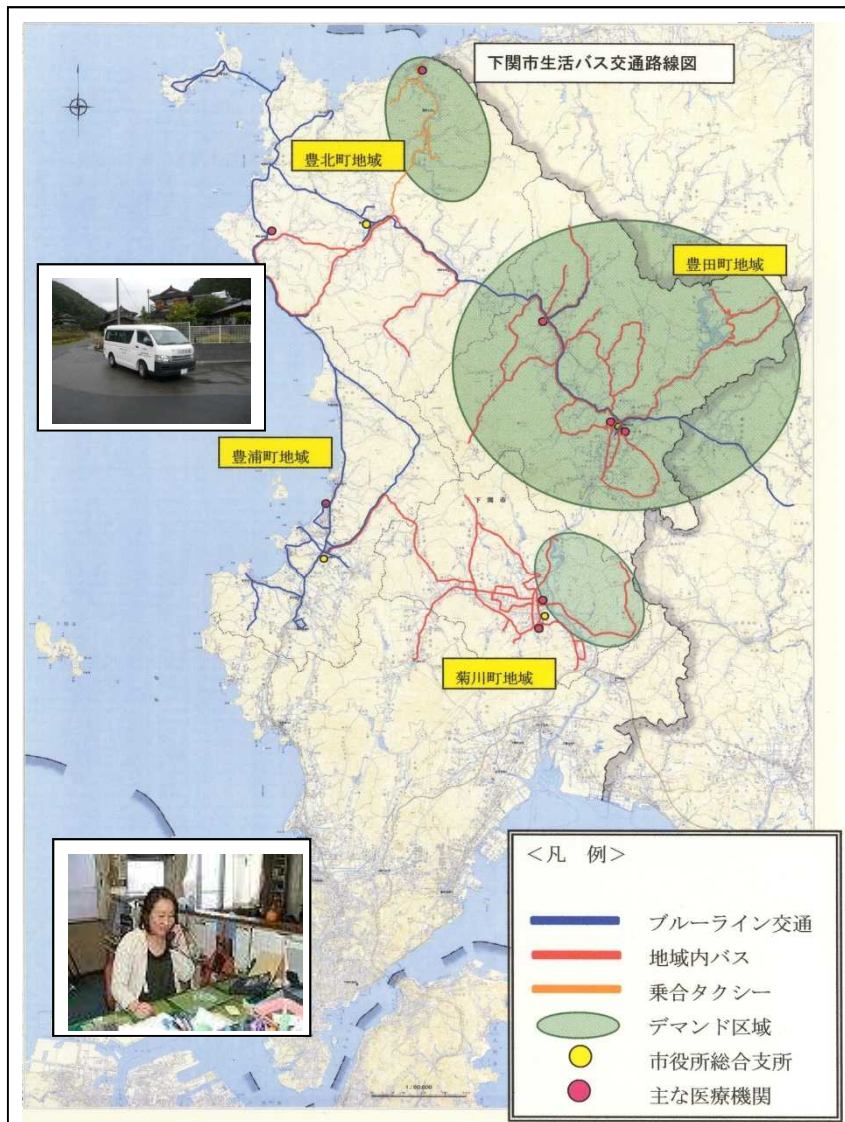
- 平成18年度 基礎調査  
住民、バス利用者、市内高校を対象としたアンケート調査など
- 平成19年度 計画検討  
交通事業者の外、各地域の住民代表が参加する委員会を設置し計画の検討  
地域住民への説明会及びパブリックコメント  
運行前の利用説明会(デマンド)
- 平成20年度 下関市地域公共交通総合連携計画策定  
生活バス実証運行開始
- 平成21年度 生活バス実証運行(デマンド)
- 平成22年度 本格運行開始  
運行見直しの基準策定
- 平成23年度 利用促進及びPR
- 平成24年度 見直し検討(予定)

### ●計画作成における基本方針

- 人口分布や地形など、各地域の状況に応じた計画
- (1)地域の状況に適した運行頻度を設定
  - (2)利便性の高いバス路線、バス停の設定
  - (3)統一した運賃体系を設定

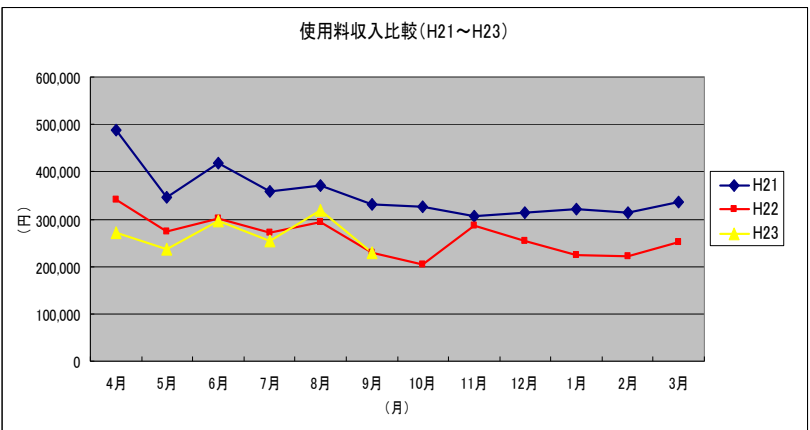
### ●主な見直し点

- ・料金制の統一
- ・運行期間の統一
- ・地域に応じた便数設定
- ・新たな運行態様の導入
- ・運行システムの整理
- ・一部路線バスとの統合
- ・地域間広域路線の新設
- ・その他要件の統一など



### ○運行概要

- 名 称：下関市生活バス
- 運行態様：路線定期、デマンド
- 運行系統：13本
  - 菊川町地域 7本(うち1本デマンド)
  - 豊田町地域 4本(全系統デマンド)
  - 豊北町地域 2本
- 運 行 日：月～土曜日  
(祝祭日、年末年始除く)
- 便 数：2～8便／日
- 料 金：距離制
- 車 輦：29人乗り(1台)、26人乗り(1台)、  
15人乗り(5台)、10人乗り(2台)、  
7人乗り(1台)
- そ の 他：回数券、通学定期券(往復・片道)



### 3. 交通不便地域における取組み(コミュニティ交通)

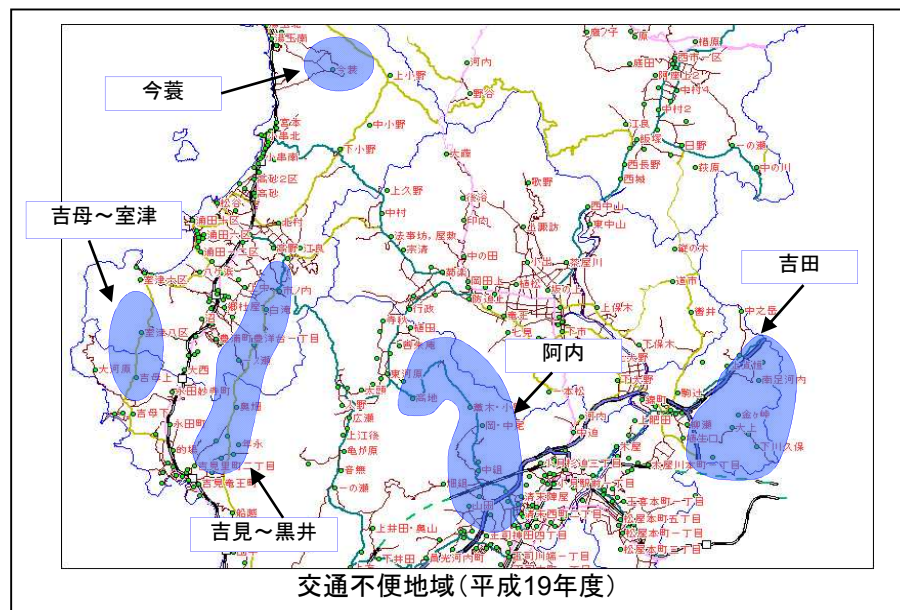
平成19年度の計画検討時において、大きく5つの地域について交通不便地域とし、将来的に問題検討を行うこととしていた。

また、市生活バスの整備に伴って、バス路線から外れた交通不便地域が明確化してくるとともに、地域住民においてバスなどの日常生活における交通手段への関心が高まることとなり、これ以降、多くの場でバスに関する問い合わせや要望などが集まるようになった。

このため、新たな制度作りが必要となるとともに、より地域の状況に即した移動手段が求められることとなり、自治体主導から、住民、交通事業者、行政の協働による地域主体の交通サービスへの仕組みへと転換を図った。

○ 過疎・高齢化が進むなか、生活環境の変化に伴う早急な対応が必要とされる地域が出始めた。

そうした中、栗野地区及び吉見地区において地域の中から移動手段の必要性について声が高まるようになり、住民組織による検討が始められるようになった。市はこれに対し、計画段階での情報提供やアドバイスのほか、支援制度(補助)を設け、バックアップを行った。



# <事例> 栗野地区コミュニティタクシー

(※下関市で初めて運行を開始した事例)

## 地域の概要

栗野地区は、急速な少子高齢化が進む中、スーパーや金融機関等の撤退による生活環境の変化により、住民生活において地区内外への移動手段の確保が喫緊の課題であった。このため、新たな交通システムとして住民の日常生活に必要な交通手段の確保・向上を図るため、地域の組織である栗野地区振興協議会が中心となり、地域の需要及び状況に即した乗合タクシーの検討・導入を行った。

(経緯)

- 平成19年 ニーズ調査
- 平成20年 計画検討
- 平成21年 実証運行
- 平成22年 本格運行開始～

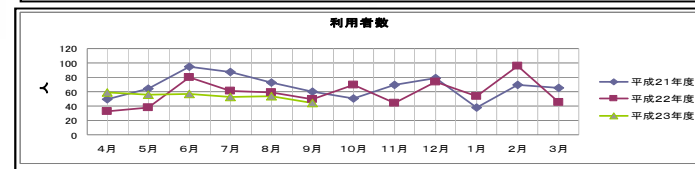
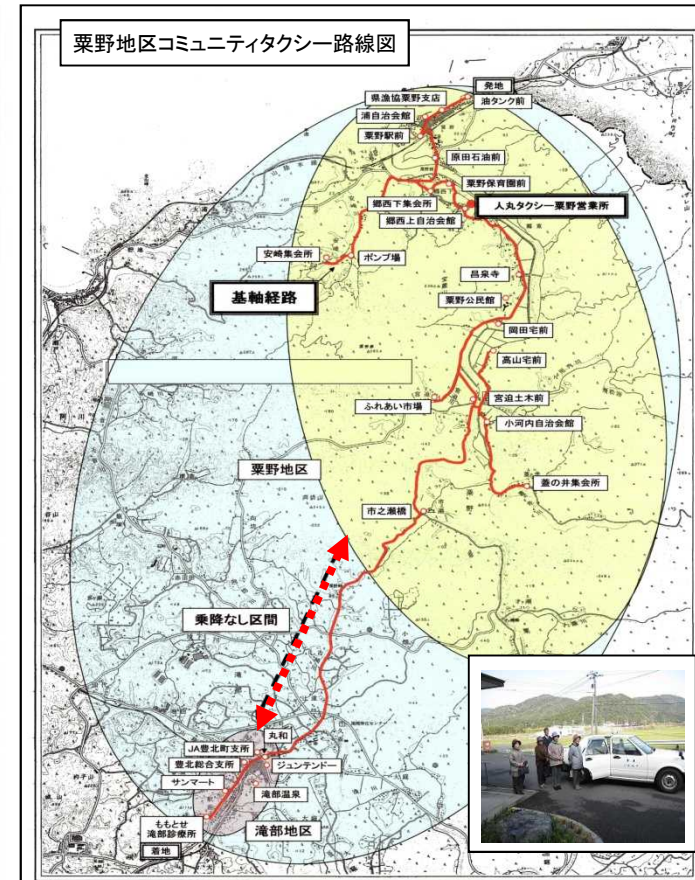
※本格運行開始後は、栗野地区コミュニティタクシー運営協議会を設置し、定期的な状況確認や利用促進に関する協議等を行っている。

## ○運行概要

- 名 称: 栗野地区コミュニティタクシー
- 運営主体: 栗野地区振興協議会
- 運行主体: 地元タクシー事業者
- 運行系統: 1本(栗野地区～滝部地区)
- 運行日: 月、水、土曜日  
(祝祭日、お盆年末年始除く)
- 便 数: 4便/日
- 料 金: 地区内300円  
地区外500円
- 車 輛: 6人のり

栗野コミュニティタクシー時刻表

第1便	8:00 浦	→	8:30 滝部	→	9:00 浦
第2便	9:00 浦	→	9:30 滝部	→	10:00 浦
第3便	10:00 浦	→	10:30 滝部	→	11:00 浦
第4便	11:00 浦	→	11:30 滝部	→	12:00 浦



## 4. 地域の状況及び今後について

### ○地域の問題点

- 1) 現在、生活バス及びコミュニティ交通ともに運行する対象地域が、市内でも高齢化の進む地域であり、過疎・中山間地域でもある。このため、当該交通機関の利用者の大半が高齢者となっている。
- 2) 過疎・中山間地域では、自宅から地域の中心地まで距離が遠く、また、幹線道路のバス停についても自宅から数キロ離れた場所もあり、高齢者が生活するうえで自家用車を手放しづらい状況にある。
- 3) 生活バス及びコミュニティ交通については、高齢者の通院利用など、利用者が固定化されていることが多く、頻繁に利用する者が利用できなくなったとき、利用状況の数値が大きく減少する。

### ○課題

- 1) 主な利用者が高齢者であるため、高齢者が利用しやすくなる制度の検討。
- 2) 利用の確保のため、高齢者の免許返納を促進する仕組み検討。
- 3) 生活交通の維持・確保について、住民意識の醸成。
- 4) 利用方法などの提供(活用例など)。

#### <維持確保に向けた今後の方向性>

- ・地域内バス交通については、実証実験を経て制度等を構築するとともに、見直しのための基準を策定。  
これにより、運行の維持・確保のため利用促進や啓発を推進すると共に、PDCAサイクルによる見直しを行っていく。
- ・地域主体の取組み(乗合タクシー等)に対し、今後も可能な支援を行う。
- ・路線バスについては、今後も利用状況を把握していくとともに、必要性を含め、実態に即した運行の検討を行う。