

運行系統概要一覧

令和6年度地域内フィーダー系統確保維持計画

申請者名 長門市公共交通協議会

| 申請番号 | 運行事業者 | 系統名 | 運行系統(区域) | 運行日 | 運行回数/日 | 運行キロ程又はサービス提供時間 | ・結節点(バス停・駅・港等) ・地域間幹線バス系統については平日運行回数 | 運行態様 | 備考 |
|------|---------------------|---------|----------------------|------------------|--------|-----------------|---|--------------------|------------------------------------|
| 1 | 特定非営利活動法人ゆうゆうグリーン俵山 | 俵山系統 | 俵山地区 | 月～金(12/29～1/3運休) | 7回/日 | 1.3時間/回 | ・補助対象地域間線バス系統と接続(サンデン交通と接続、接続バス停名:俵山公民館) ・JR長門市駅と接続 | 公共交通空白地有償運送(デマンド型) | R3.4月、10月変更 R6.4月変更 |
| 2 | 特定非営利活動法人むかつく | 向津具系統 | 油谷向津具地区 | 月～金(12/29～1/3運休) | 4回/日 | 1.7時間/回 | ・地域間幹線バス系統と接続(ブルーライン交通と接続、接続バス停名:久津、上小田) | 公共交通空白地有償運送(デマンド型) | |
| 3 | 古市タクシー有限公司 | 日置系統 | 日置地区 | 月～金(12/29～1/3運休) | 10回/日 | 1.2時間/回 | ・JR長門古市駅と接続 ・地域間幹線バス系統と接続(ブルーライン交通と接続、接続バス停名:古市駅) | 区域運行(デマンド型) | R3.10月、R4.4月変更 R6.4月変更 |
| 4 | 人丸タクシー株式会社 | 油谷系統 | 油谷地区 (油谷向津具地区を除く) | 月～金(12/29～1/3運休) | 6回/日 | 1.3時間/回 | ・JR人丸駅と接続 ・地域間幹線バス系統と接続、(ブルーライン交通と接続、接続バス停名:人丸駅) | 区域運行(デマンド型) | R3.10月、R4.4月変更 |
| 5 | 新日本観光交通株式会社 | 渋木・真木系統 | 渋木・真木地区 | 月～金(12/29～1/3運休) | 5回/日 | 1.8時間/回 | ・JR渋木駅と接続 ・補助対象地域間幹線バス系統と接続(サンデン交通と接続、接続バス停名:長門湯本温泉) | 区域運行(デマンド型) | R3.10月 |
| 6 | 長門山電タクシー有限公司 | 青海島系統 | 青海島・長門市街地区 | 月～金(12/29～1/3運休) | 7回/日 | 1.2時間/回 | ・補助対象地域間線バス系統と接続(サンデン交通と接続、接続バス停名:大泊) | 区域運行(デマンド型) | R3.10月開始 R4.4月、10月変更 R6.4月変更 |
| 7 | 富士第一交通有限公司 | 湯本系統 | 湯本・長門市街地区 | 月～金(12/29～1/3運休) | 9回/日 | 1.2時間/回 | ・JR長門湯本駅と接続 ・補助対象地域間幹線バス系統と接続(サンデン交通と接続、接続バス停名:長門湯本温泉) | 区域運行(デマンド型) | R3.10月開始 R4.10月変更 R6.4月変更 |

運行系統概要一覧

令和6年度地域内フィーダー系統確保維持計画

申請者名 長門市公共交通協議会

| 申請番号 | 運行事業者 | 系統名 | 運行系統(区域) | 運行日 | 運行回数/日 | 運行キロ程又はサービス提供時間 | ・結節点(バス停・駅・港等) ・地域間幹線バス系統については平日運行回数 | 運行態様 | 備考 |
|------|-------------|----------|-----------|------------------|--------|-----------------|---|-----------------|-------------------------|
| 8 | 富士第一交通有限会社 | 黄波戸西深川系統 | 黄波戸・西深川地区 | 月～金(12/29～1/3運休) | 7回/日 | 1.2時間/回 | ・JR黄波戸、板持駅と接続 ・補助対象地域間幹線バス系統と接続(サンデン交通、下関駅～大泊系統、接続バス停名:板持) ・地域間幹線バス系統と接続(ブルーライン交通:油谷島～センザキッチン線、バス停名:黄波戸駅) | 区域運行 (デマンド型) | R4.10月開始 R6.4月変更 |
| 9 | 新日本観光交通株式会社 | 三隅系統 | 三隅地区 | 月～金(12/29～1/3運休) | 6回/日 | 1.2時間/回 | JR長門三隅駅と接続 ・地域間幹線バス系統と接続(防長交通と接続、接続バス停名:三隅駅前) | 区域運行 (デマンド型) | R4.10月開始 R4.10月17日変更 |

※1往復を運行回数1回とし、循環系統の場合は、1循環で運行回数1回とする。
「定路線の場合」、片道0.5回とし、「区域の場合」、1運行を1回とする。

地域内フィーダー系統確保維持計画

令和 6 年 2 月 26 日
長門市公共交通協議会

| |
|--|
| 生活交通確保維持改善計画の名称 |
| 「長門市 地域内フィーダー系統確保維持計画」 ◆計画期間 令和 6 年度から令和 8 年度◆ |
| 1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性 |
| <p>(1) 長門市における地域公共交通について</p> <p>長門市においては、これまで平成 29 年 3 月に策定した「長門市地域公共交通網形成計画」に基づき、だれもがどこでも最低限の交通サービスを楽しむことができるまちを目指して、デマンド交通の市内全域への導入を進め、交通空白地域を解消した。しかし、今後も続く人口減少や高齢者の運転免許保有率の上昇による公共交通利用者層の減少を見据えると、住民の移動ニーズを踏まえた更なる利便性の向上と、需給バランスの取れた効率的な公共交通サービスが求められる。</p> <p>こうした状況を踏まえ、より効率的で利便性が高く、将来にわたり持続可能な地域公共交通体系を構築するため令和 5 年 3 月に「長門市地域公共交通計画」を策定した。</p> <p>① 地域の概況</p> <p>ア 長門市の人口は 31,267 人(2023 年住民基本台帳)であるが、2025 年には 3 万人を割り込む見通しである。</p> <p>イ 高齢化率(65 歳以上人口率)は約 44.7%(2023 年住民基本台帳)であるが、2025 年には 45%に達し、生産年齢人口と拮抗する見込みであり、油谷向津具、油谷後畑、油谷角山、俵山、洪水・真木、青海島では既に 50%を超えている。</p> <p>ウ 高齢者単独世帯率は、油谷向津具、油谷後畑、油谷角山、俵山、青海島、洪水・真木地区で 20%を超えている。</p> <p>② 公共交通の現況</p> <p>ア 鉄道</p> <p>乗車人員は約 223 千人(令和 3 年)であるが、平成 18 年(約 540 千人)から平成 28 年の間で約 50%減少している。</p> <p>イ 路線バス</p> <p>年間輸送人員：39 系統で約 256 千人(令和 3 年 10 月～令和 4 年 9 月) 赤字補填額(長門市補助金)：178 百万円(令和 3 年 10 月～令和 4 年 9 月) 乗車密度：3 人以上が 3 系統、1 人未満が 17 系統</p> |

ウ 新たな公共交通(地域内フィーダー)

市内全域で運行。

利用者数：約 14,265 人(令和 4 年度)

長門市補助金：約 62,052 千円(令和 4 年度)

オ 公共交通空白地域

令和 4 年 10 月に市内全域にデマンド交通が導入されたことにより、公共交通空白地域は解消された。

③ 地域公共交通の問題点・課題等(地域公共交通計画より抜粋して整理)

ア 公共交通利用者層の減少

- ・ 本市の人口は、5 年後には、人口の半数近くが高齢者となる見込みの中で、高齢者が自家用車に頼らない自立した生活を支える公共交通の構築が必要である。
- ・ 5 年後には、人口の半数近くが高齢者となる一方で、公共交通の主な利用者である運転免許を持たない高齢者は、運転免許保有率の上昇に合わせて、令和 12 年度には令和 2 年の半数近くまで減少することが予想される。
- ・ 高齢者の公共交通需要の減少をしっかりと見据え、需給バランスを考量した真に持続可能な地域公共交通を考えていくことが必要となってくる。

イ 乗務員不足への対応

- ・ 民間路線バスは厳しい経営環境の中、乗務員不足が深刻化しており、全国的に乗務員不足を起因とした路線の縮小も始まっている。
- ・ コロナ禍から with コロナの社会生活へと移行し、貸切バス等の需要の高まりとともに、乗務員不足は加速すると思われる。
- ・ デマンド交通は、タクシー事業者や NPO 法人が運行しているが、運送業界全体において乗務員の不足と高齢化が進みつつある。
- ・ 今後の地域公共交通を考える上で、公共交通を担う乗務員の確保が重要な鍵になることから、運行事業者における乗務員不足等の今後の見通しを踏まえ、乗務員確保の視点から本市の公共交通を考えていくことが必要である。

ウ 交通資源の適正配分と運行経費の標準化

- ・ 公共交通利用対象者の減少が予想される中、利用者の利便性を確保しつつ、交通関連財政支出を抑制していくためには、需要に見合った運行を基本に限られた交通資源(車両・乗務員等)の適正配分に努めることが必要である。
- ・ 交通資源の適正配分には、運行経費の平準化が必要であることから、交通事業者と調整を図りながら運行経費の平準化を進めていく。

エ 次世代モビリティサービスへの対応

- ・ 住む人、訪れる人にやさしい公共交通の視点から、スマートフォンによる予約・配車システムやバスロケーションシステムなどすでに普及している ICT を

利用したシステムの導入等についても検討することが必要である。

- ・ 水素燃料電池バス、BRT、自動運転バス、グリーンスローモビリティ等、全国各地で実証実験が行われている新たな移動手段についても導入の可能性について検討していくことが必要である。

オ 利用促進

- ・ 公共交通は「乗って守る」という考え方を基本に、住民主体の利用促進活動が必要である。
- ・ 待合環境整備や乗降しやすい車両の導入等とともに、安心・安全な運行だけでなく、乗務員のホスピタリティの向上も必要である。
- ・ 地域にとって「乗って守る」公共交通とはどうあるべきか、また、そのためのライフスタイルはどうあるべきか、住民とともに考えていくことが必要である。
- ・ 公共交通への住民意識を高めるためにも、公共交通情報の周知が必要である。

④ 基本目標(地域公共交通計画より抜粋して整理)

③の課題を踏まえるとともに、上位計画・関連計画において公共交通に求められている機能や役割を踏まえ、基本目標を次のとおり定めている。

ア 暮らしを支える公共交通

- ・ デマンド交通は主に車を持たない高齢者を対象に、路線バス・鉄道は主に高校生の通学利用を対象に、その利便性の向上に努め、だれでもどこでも必要最低限の公共交通サービスを楽しむことができる生活基盤としての持続可能な公共交通網を構築する。
- ・ 暮らしに役立つサービス及び交通資源の効率的活用の視点からデマンド交通における貨客混載を推進する。

イ 利用者にやさしい公共交通

- ・ わかりやすい公共交通情報・利用案内の提供に努めるとともに、待合環境等の整備を推進し、利用者が公共交通を気持ちよく利用できるよう利用しやすい環境を整備する。

⑤ 目標実現のための事業(地域公共交通計画より抜粋して整理)

ア デマンド交通の推進(オンデマンド運行の推進)

- ・ デマンド交通の利用状況を踏まえ、運行事業者との調整を図りながら、モデル区域を選定し、運行時間内で空車があればいつでも利用できるオンデマンドの実証運行を行う。
- ・ 実証運行において有効な結果が得られた場合、実証運行で得られた課題や必要条件等を整理し、必要条件を満たす地域においてオンデマンド運行への転換を推進する。

イ デマンド交通の観光二次交通・三次交通としての機能強化

- ・ 前述のオンデマンド運行とともに、市内の中心的観光地の入込状況や交通アクセス等を踏まえ、運行事業者との調整を図りながら試験区域を選定し観光客をターゲットに観光シーズン中のデマンド交通の土日運行について検討を行う。

ウ デマンド交通運行管理者・乗務員研修体制の整備

- ・ 乗務員間でサービスに差異が生じないようにするとともに、利用者・乗務員双方の誤認、誤用を防止するため、市においてデマンド交通運行管理規程、乗務員服務規程を整備するとともに、運行管理者研修を実施する。また、運行事業者においては定期的な乗務員研修を実施することとする。

エ 路線バスの再編

- ・ 路線バス事業者3社の協力を得て、本市における路線バスに関する情報交換の場として長門市公共交通協議会へ路線バスに関する分科会を設置し、各社の状況や各路線が抱える課題や改善提案、市への要望等を共有し、課題解決や改善提案・要望等の実現に向けて実行性ある官民一体となった体制を整備する。
- ・ 利用動向を踏まえるとともに、路線バス事業者の乗務員不足の見通しや各社の意向を踏まえ、10年先を見据えた路線バスの再編を進める。
- ・ 通勤・通学動向を精査し、必要性が認められた場合、路線バス事業者と調整を図りながら通学利用を主体に運行ダイヤを見直す。
- ・ 鉄道通学定期券利用者が並行する路線バスを利用する際の運賃補助等も併せて検討する。

オ 鉄道の利用促進

- ・ JR美祢線の利用促進活動として実施してきた回数券・定期券利用補助、団体利用補助、プロモーション活動等をJR西日本と連携を図りながら実施する。
- ・ JR美祢線の利用促進と同様にJR山陰本線沿線自治体とも連携を図りながら利用促進に取り組む。
- ・ これまでも実施してきた特別列車の運行など観光振興に向けた取り組みを推進する。
- ・ 利用者や沿線住民にニーズ調査等を行い、利便性の向上や鉄道の新たな利活用について検討する。

カ 貨客混載の推進

- ・ デマンド交通等を利用した貨物運送について、代行サービスを含めて住民のニーズ調査を行うとともに、商業・医療など関係施設や宅配事業者等へのヒアリング調査を実施し、貨物需要量や必要条件等を整理する。
- ・ 先のニーズ調査を踏まえ、一定の利用が見込める貨物、代行サービス等について関係事業者との調整を図り、実証運行を行う。

キ わかりやすい公共交通情報の提供

- ・ 自治会長や民生委員等を通じた対象者本人や対象者家族への利用案内活動を促進するため、自治会長・民生委員の会合等に合わせてデマンド交通に関する情報交換を定期的に行う。また、デマンド交通の利便性を体験していただくため、「お試し乗車」を検討する。
- ・ デマンド交通説明補助資料として、高齢者にもわかりやすい具体的な利用シーンをイメージした説明や Q&A などを記した利用案内パンフレットを作成する。
- ・ デマンド交通の乗降場所となっている医療機関・商業施設・公共施設等へデマンド交通予約先電話番号の掲示や予約補助などデマンド交通利用者のサポート体制づくりを推進する。
- ・ デマンド交通の Web 予約について検討する。

ク 待合環境整備

- ・ 主要バス停の待合環境整備については、当面、老朽化したバス停上屋等の補修やベンチの設置等にとどめ、バス停の利用動向を見ながら改めて整備計画を立て整備を進める。
- ・ デマンド交通において指定する乗降場所のうち、利用の多い施設については、必要に応じて施設管理者の協力を得て待合環境整備を進める。

(2) 地域内フィーダー系統対象地域について

① 俵山地区

ア 地域の概況

俵山地区は市南部の山間部に位置し、人口は 892 人(2023 年住民基本台帳)であり、高齢化率(65 歳以上人口率)は約 54.9%、高齢者単独世帯率は 22.7%となっている。

イ 公共交通の現況

市中心部方面及び下関市方面へのサンデン交通が運行する路線バスが地区内を縦断している。平成 25 年 12 月より本事業活用により、NPO 法人ゆうゆうグリーン俵山が公共交通空白地有償運送を行っている。

ウ 問題点・課題等

市内でも特に高齢化が進展しているうえ、公共交通不便地域が広範に存在し、公共交通不便地域人口は 396 人と推定される。公共交通不便地域の住民の交通手段を確保することが必要である。

エ 俵山系統の目的・必要性

公共交通不便地域における住民の通院や買物など、日常の交通手段を確保する必要がある。

オ サービスの見直し内容

令和元年度に対象地域の65歳以上の住民の方中心にアンケート実施した。とりまとめた意見、地元の要望を踏まえ、利用者のニーズに沿った運行体系の見直し（運行日、運行回数の増加、基本運行ルートの変更）を行った。

（令和3年4月、10月、令和4年10月）

また、令和6年4月より運行ダイヤの増便を行った。

② 向津具地区

ア 地域の概況

向津具地区は市西端の半島部に位置し、人口は1,490人(2023年住民基本台帳)であり、高齢化率(65歳以上人口率)は約60.6%、高齢者単独世帯率は21.5%となっている。

イ 公共交通の現況

市中心部方面へのブルーライン交通が運行する路線バスが地区南部を横断している。

平成25年12月より本事業活用により、NPO法人むかつくが公共交通空白地有償運送を行っている。

ウ 問題点・課題等

市内でも特に高齢化が進展しているうえ、公共交通不便地域が広範に存在し、公共交通不便地域人口は、409人と推定される。公共交通不便地域の住民の交通手段を確保することが必要である。

エ 向津具系統の目的・必要性

公共交通不便地域における住民の通院や買物など、日常の交通手段を確保する必要がある。

オ サービスの見直し内容

とりまとめた意見、地元の要望を踏まえ、利用者のニーズに沿った運行体系の見直し（運行日、運行回数の増加）を行った。（令和3年4月）

③ 日置地区

ア 地域の概況

日置地区は市西部の中山間部に位置し、人口は2,744人(2023年住民基本台帳)であり、高齢化率(65歳以上人口率)は約41.7%、高齢者単独世帯率は12.4%となっている。

イ 公共交通の現況

平成28年4月より、JR古市駅に結節する人丸タクシーが運行するデマンド型乗合タクシーが区内を縦断している。

（令和3年10月より営業区域を拡充、運行便数を増加し、古市タクシーがデマンド型乗合タクシーを運行）

ウ 問題点・課題等

市内でも特に高齢化が進展しているうえ、公共交通不便地域が広範に存在し、公共交通不便地域人口は539人と推定される。公共交通不便地域の住民の交通手段を確保することが必要である。

エ 日置系統の目的・必要性

公共交通不便地域における住民の通院や買物など、日常の交通手段を確保する必要がある。

オ サービスの見直し内容

平成30年度に対象地域の65歳以上の住民の方中心にアンケートを実施した。地元の要望を踏まえ、利用者のニーズに沿った運行体系の見直し（営業区域の追加、運行回数の増加）を行った。（令和3年10月、令和4年4月）
また、令和6年4月より朝夕の通学生優先便以外の時間帯の運行ダイヤ及び予約締切時刻を廃止するとともに、「黄波戸温泉交流センター」を営業区域（対象区域）外の乗降場所として追加した。

④ 渋木・真木地区

ア 地域の概況

渋木・真木地区は市南部に位置し、人口は560人（2023年住民基本台帳）であり、高齢化率（65歳以上人口率）は約57.1%、高齢者単独世帯率は20.8%となっている。

イ 公共交通の現況

令和3年10月より、新日本観光交通が運行するデマンド型乗合タクシーが地区内及び市中心部方面を縦断している。

ウ 問題点・課題等

市内でも特に高齢化が進展しているうえ、公共交通不便地域が広範に存在し、公共交通不便地域人口は169人と推定される。公共交通不便地域の住民の交通手段を確保することが必要である。

エ 渋木・真木系統の目的・必要性

公共交通不便地域における住民の通院や買物など、日常の交通手段を確保する必要がある。

オ サービスの見直し内容

平成30年度に対象地域の65歳以上の住民の方中心にアンケートを実施した。要望内容等を検討し、令和3年10月より乗合タクシーを廃止し、渋木・真木地区を営業区域としたデマンド交通を導入した。

⑤ 油谷地区（津黄・後畑地区含む）

ア 地域の概況

油谷地区は市の西部に位置し、人口は 3,533 人(2023 年住民基本台帳)であり、高齢化率(65 歳以上人口率)は約 53.9%、高齢者単独世帯率は 19.8%となっている。

イ 公共交通の現況

令和 3 年 10 月より人丸タクシーが運行する乗合タクシーが地区内を横断している。

ウ 問題点・課題等

市内でも特に高齢化が進展しているうえ、公共交通不便地域が広範に存在し、公共交通不便地域人口は 943 人と推定される。公共交通不便地域の住民の交通手段を確保することが必要である。

エ 油谷系統の目的・必要性

公共交通不便地域における住民の通院や買物など、日常の交通手段はある程度確保されているが、公共交通不便地区の範囲の拡大など利便性を向上させるため、早急に実施する必要がある。

オ サービスの見直し内容

令和元年度に対象地域の 65 歳以上の住民の方中心にアンケートを実施した。要望内容等を検討し、令和 3 年 10 月より津黄・後畑地区の乗合タクシーを廃止し、向津具地区を除く油谷地区全域を営業区域としたデマンド交通を導入した。地元の要望を踏まえ、利用者のニーズに沿った運行体系の見直し(運行回数の増加)を行った。(令和 4 年 4 月)

⑥ 青海島地区

ア 地域の概況

青海島地区は市の北部に位置し、人口は 1,550 人(2023 年住民基本台帳)であり、高齢化率(65 歳以上人口率)は約 59.8%、高齢者単独世帯率は 21.6%となっている。

イ 公共交通の現況

市中心部方面及び下関市方面へのサンデン交通が運行する路線バスが地区内を縦断している。

令和 3 年 10 月より、長門山電タクシーが運行するデマンド型乗合タクシーが地区内及び市中心部方面へ縦断している。

ウ 問題点・課題等

市内でも特に高齢化が進展しているうえ、公共交通不便地域が広範に存在し、公共交通不便地域人口は 145 人と推定される。公共交通不便地域の住民の交通手段を確保することが必要である。

エ 青海島系統の目的・必要性

公共交通不便地域における住民の通院や買物など、日常の交通手段はある程度確保されているが、公共交通不便地区の範囲の拡大など利便性を向上させるため、早急に実施する必要がある。

オ サービスの見直し内容

令和3年10月より青海島地区を営業区域としたデマンド交通を導入した。地元の要望を踏まえ、利用者のニーズに沿った運行体系の見直し（運行回数の増加）を行った。（令和4年4月）

なお、令和4年10月より長門市街地区を営業区域に追加した。

（⑩長門市街地区参照）

また、令和6年4月より運行ダイヤの増便を行った。

⑦ 湯本地区

ア 地域の概況

湯本地区は市の南部に位置し、人口は1,402人（2023年住民基本台帳）であり、高齢化率（65歳以上人口率）は約46.8%、高齢者単独世帯率は16.0%となっている。

イ 公共交通の現況

市中心部方面及び下関市方面へのサンデン交通が運行する路線バスが区内を縦断している。

ウ 問題点・課題等

市内でも特に高齢化が進展しているうえ、公共交通不便地域が広範に存在し、公共交通不便地域人口は92人と推定される。公共交通不便地域の住民の交通手段を確保することが必要である。

エ 湯本系統の目的・必要性

公共交通不便地域における住民の通院や買物など、日常の交通手段はある程度確保されているが、公共交通不便地区の範囲の拡大など利便性を向上させるため、早急に実施する必要がある。

オ サービスの見直し内容

令和3年10月より湯本地区を営業区域としたデマンド交通を導入した。

なお、令和4年10月より長門市街地区を営業区域に追加した。

（⑩長門市街地区参照）

また、令和6年4月より運行ダイヤの増便を行った。

⑧黄波戸・西深川地区

ア 地域の概況

黄波戸・西深川地区は市の北部に位置し、人口は3,828人（2023年住民基本台帳）であり、高齢化率（65歳以上人口率）は約42.8%、高齢者単独世帯率は

13.0%となっている。

イ 公共交通の現況

黄波戸地区においては、市中心部方面及び油谷方面へのブルーライン交通が運行する路線バスが地区内を縦断している。

西深川地区においてはブルーライン交通が運行している市内循環線、及び市中心部方面及び下関市方面へのサンデン交通が運行する路線バスが地区内を縦断している。

ウ 問題点・課題等

市内でも特に高齢化が進展しているうえ、公共交通不便地域が広範に存在し、公共交通不便地域人口は1,154人と推定される。公共交通不便地域の住民の交通手段を確保することが必要である。

エ 黄波戸・西深川系統の目的・必要性

公共交通不便地域における住民の通院や買物など、日常の交通手段はある程度確保されているが、公共交通不便地区の範囲の拡大など利便性を向上させるため、早急に実施する必要がある。

オ サービスの見直し内容

令和4年10月より黄波戸・西深川地区を営業区域としたデマンド交通を導入した。

令和6年4月より運行ダイヤの増便、及び一部地区の運賃の変更を行った。

⑨三隅地区

ア 地域の概況

三隅地区は市の東部に位置し、人口は4,797人(2023年住民基本台帳)であり、高齢化率(65歳以上人口率)は約44.3%、高齢者単独世帯率は12.7%となっている。

イ 公共交通の現況

市中心部方面及び美祢市・萩市方面への防長交通が運行する路線バスが地区内を縦断している。

ウ 問題点・課題等

市内でも特に高齢化が進展しているうえ、公共交通不便地域が広範に存在し、公共交通不便地域人口は1,461人と推定される。公共交通不便地域の住民の交通手段を確保することが必要である。

エ 三隅系統の目的・必要性

公共交通不便地域における住民の通院や買物など、日常の交通手段はある程度確保されているが、公共交通不便地区の範囲の拡大など利便性を向上させるため、早急に実施する必要がある。

オ サービスの見直し内容

令和4年10月より三隅地区を営業区域としたデマンド交通を導入した。地元の要望を踏まえ、利用者のニーズに沿った運行体系の見直し（運行回数の増加）を行った。（令和4年11月）

⑩長門市街地区

ア 地域の概況

長門市街地区は市中心部に位置し、人口は10,471人（2023年住民基本台帳）であり、高齢化率（65歳以上人口率）は約36.9%、高齢者単独世帯率は16.0%となっている。

イ 公共交通の現況

ブルーライン交通が運行している市内循環線、及び美祢市・萩市方面への防長交通が運行する路線バス、下関市方面へのサンデン交通が運行する路線バスが地区内を縦断している。

ウ 問題点・課題等

市内でも特に高齢化が進展しているうえ、公共交通不便地域が広範に存在し、公共交通不便地域人口は616人と推定される。公共交通不便地域の住民の交通手段を確保することが必要である。

エ 長門市街システムの目的・必要性

公共交通不便地域における住民の通院や買物など、日常の交通手段はある程度確保されているが、公共交通不便地区の範囲の拡大など利便性を向上させるため、早急に実施する必要がある。

オ サービスの見直し内容

令和4年10月より青海島地区・湯本市区の営業区域に長門市街地区を加え、デマンド交通を導入した。

また、令和6年4月より運行ダイヤの増便を行った。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

地域における新たな公共交通として周知を図り、年間利用者数を3年間で俵山地区で7,500人、向津具地区で5,400人、日置地区で10,800人、渋木・真木地区で3,600人、油谷地区で3,000人、青海島・長門市街地区で7,500人、湯本・長門市街地区で4,500人、三隅地区で4,200人、黄波戸・西深川地区で3,000人とする。

【俵山地区】現在の運行実績を基にした潜在需要予測により、1日平均12.8人の需要を見込む。

年間：12.8人×257日≒3,300人（3年間：7,500人）

利用者実績 平成31年10月～令和4年9月 3,820人（1日平均6.2人）
令和4年10月～令和5年3月 1,432人（1日平均11.3人）

【向津具地区】現在の運行実績を基にした潜在需要予測により、1日平均7.0人の需要を見込む。

年間：7.0人×257日≒1,800人（3年間：5,400人）

利用者実績 平成31年10月～令和4年9月 4,734人（1日平均7.7人）
令和4年10月～令和5年3月 865人（1日平均6.8人）

【日置地区】現在の運行実績を基にした潜在需要予測により、1日平均16.2人の需要を見込む。

年間：16.2人×257日≒4,100人（3年間：10,800人）

利用者実績 平成31年10月～令和4年9月 9,032人（1日平均12.1人）
令和4年10月～令和5年3月 2,074人（1日平均16.4人）

【渋木・真木地区】現在の運行実績を基にした潜在需要予測により、1日平均4.7人の需要を見込む。

年間：4.7人×257日≒1,200人（3年間：3,600人）

利用者実績 令和3年10月～令和4年9月 1,228人（1日平均4.8人）
令和4年10月～令和5年3月 565人（1日平均4.4人）

【油谷地区】現在の運行実績を基にした潜在需要予測により、1日平均3.9人の需要を見込む。

年間：3.9人×257日≒1,000人（3年間：3,000人）

利用者実績 令和3年10月～令和4年9月 922人（1日平均3.6人）
令和4年10月～令和5年3月 417人（1日平均3.3人）

【青海島・長門市街地区】現在の青海島地区運行実績及び長門市街地区の「免許非保有車数」を基にした潜在需要予測により、1日平均9.3人の需要を見込む。
（青海島地区）

年間：8.8人×257日≒2,300人（3年間：4,500人）

利用者実績 令和3年10月～令和4年9月 1,341人（1日平均5.2人）
令和4年10月～令和5年3月 1,085人（1日平均8.6人）

(長門市街地区)

年間： $0.5 \text{ 人} \times 257 \text{ 日} \doteq 100 \text{ 人}$ (3年間：3,000人)

※長門市街地区の利用者見込みのうち50%を見込む

利用実績 令和4年10月～令和5年3月 39人(1日平均0.3人)

令和5年4月～令和5年5月 29人(1日平均0.6人)

(青海島+長門市街地区)

年間： $9.3 \text{ 人} \times 257 \text{ 日} \doteq 2,400 \text{ 人}$ (3年間：7,500人)

【湯本・長門市街地区】現在の湯本地区運行実績及び長門市街地区の「免許非保有車数」を基にした潜在需要予測により、1日平均**3.2人**の需要を見込む。

(湯本地区)

年間： $2.6 \text{ 人} \times 257 \text{ 日} \doteq 700 \text{ 人}$ (3年間：1,500人)

利用者実績 令和3年10月～令和4年9月 493人(1日平均1.9人)

令和4年10月～令和5年3月 295人(1日平均2.3人)

(長門市街地区)

年間： $0.6 \text{ 人} \times 257 \text{ 日} \doteq 150 \text{ 人}$ (3年間：3,000人)

利用者実績 令和4年10月～令和5年3月 40人(1日平均1.1人)

令和5年4月～令和5年5月 44人(1日平均1.0人)

(湯本+長門市街地区)

年間： $3.2 \text{ 人} \times 257 \text{ 日} \doteq 800 \text{ 人}$ (3年間：4,500人)

【黄波戸西深川地区】

「免許非保有者数」を基にした潜在需要予測により、1日平均**2.5人**の需要を見込む。

年間： $2.5 \text{ 人} \times 257 \text{ 日} \doteq 650 \text{ 人}$ (3年間：3,000人)

利用実績 令和4年10月～令和5年3月 214人(1日平均1.7人)

令和5年4月～令和5年5月 109人(1日平均2.5人)

【三隅地区】

「免許非保有者数」を基にした潜在需要予測により、1日平均**6.3人**の需要を見込む。

年間： $6.3 \text{ 人} \times 257 \text{ 日} \doteq 1,600 \text{ 人}$ (3年間：4,200人)

利用実績 令和4年10月～令和5年3月 724人(1日平均5.7人)

令和5年4月～令和5年5月 244人(1日平均5.6人)

(2) 事業の効果

公共交通不便地域の解消となり、医療施設・商業施設等への住民の移動手段を確保するとともに、住民の外出機会を増やし、福祉の向上に資することができる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・ バス路線図、時刻表（路線バス・JR）に加え、利用者の居住地域から主要目的地（商業施設や病院等）への移動ルート（乗継ポイントや乗継ダイヤ等）を具体的に説明するなど、公共交通に関する情報を掲載したバスブック（JR・バス総合時刻表）を作成し、ホームページにアップすることと併せて希望者には冊子を配布するほか、公共施設や中心部の主要商業施設、病院などで配布する。また、「QRコード」による電子版バスブックの推進も促進する。（実施主体：長門市）
- ・ 交通結節点等に主要施設や主要観光地等を付記した詳細なバス路線の案内板（バス路線図）を計画的に設置。（実施主体：長門市）

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

- 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（以下、補助金交付要綱という。）「表1」添付
- 運行計画（俵山地区、向津具地区、日置地区、渋木・真木地区、油谷地区、青海島・長門市街地区、湯本・長門市街地区、黄波戸西深川地区、三隅地区）添付
- 地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表7「補助対象の基準」要件該当について

① 地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること（ハ）
表1のとおり

② 既存交通ネットワーク等との整合が図られていること（ニ）

・ 俵山地区

当該地域内フィーダー系統は、幹線であるサンデン交通の系統（下関駅～大泊系統）のフィーダー系統として俵山地区内の交通を確保するものであり、一部（俵山温泉～俵山公民館前、長門市駅）に競合区間が生じるものの、実質的な競合は発生しない。

・ 向津具地区

当該地域内フィーダー系統は、幹線であるブルーライン交通の系統（油谷島～古市駅系統）のフィーダー系統として向津具地区内の交通を確保するものであり、競合は発生しない。

・ 日置地区

当該地域内フィーダー系統は、廃止されたブルーライン交通の4系統（畑上～上小田路線）の代替及びJR路線のフィーダー系統として日置地区内の交通を確保するものであり、競合は発生しない。

- ・ 洪水・真木地区

当該地域内フィーダー系統は、幹線であるサンデン交通の系統（下関駅～大泊系統）及びJR路線のフィーダー系統として洪水・真木地区内の交通を確保するものであり、実質的な競合は発生しない。

- ・ 油谷地区

当該地域内フィーダー系統は、幹線であるブルーライン交通の系統（油谷島～古市駅系統）及びJR路線のフィーダー系統として油谷地区内の交通を確保するものであり、競合は発生しない。

- ・ 青海島・長門市街地区

当該地域内フィーダー系統は、幹線であるサンデン交通の系統（下関駅～大泊系統）のフィーダー系統として青海島地区及び長門市街地区内の交通を確保するものであり、一部（通～長門市駅）に競合区間が生じるものの、実質的な競合は発生しない。

- ・ 湯本・長門市街地区

当該地域内フィーダー系統は、幹線であるサンデン交通の系統（下関駅～大泊系統）及びJR路線のフィーダー系統として湯本地区及び長門市街地区内の交通を確保するものであり、一部（長門湯本駅～長門市駅）に競合区間が生じるものの、実質的な競合は発生しない。

- ・ 黄波戸・西深川地区

当該地域内フィーダー系統は、幹線であるブルーライン交通の系統（油谷島～黄波戸駅、長門市駅系統）、サンデン交通の系統（下関駅～大泊）及びJR路線のフィーダー系統として黄波戸・西深川地区及び長門市街地区内の交通を確保するものであり、一部（黄波戸・上川西・板持駅～長門市駅）に競合区間が生じるものの、実質的な競合は発生しない。

- ・ 三隅地区

当該地域内フィーダー系統は、幹線である防長交通の系統（落畑～青海大橋系統）及びJR路線のフィーダー系統として三隅地区及び長門市街地区内の交通を確保するものであり、一部（落畑、野波瀬、長門三隅駅～長門市駅）に競合区間が生じるものの、実質的な競合は発生しない。

○ 運行予定者の選定について

企画競争その他これに準ずる競争性ある方法により実施する。

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者

○ 補助対象経費から国庫補助金額の差額分を引いた額を補助金として長門市が負担する。

| |
|---|
| 6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称 |
| <ul style="list-style-type: none"> ○ 俵山地区 特定非営利活動法人ゆうゆうグリーン俵山 ○ 向津具地区 特定非営利活動法人むかつく ○ 日置地区 古市タクシー有限会社 ○ 洪水・真木地区 新日本観光交通株式会社、 ○ 油谷地区 人丸タクシー株式会社 ○ 青海島・長門市街地区 長門山電タクシー有限会社、 ○ 湯本・長門市街地区 富士第一交通有限会社 ○ 黄波戸・西深川地区 富士第一交通有限会社 ○ 三隅地区 新日本観光交通株式会社 |
| 7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 |
| ※該当なし |
| 8. 別表1の補助対象事業の基準ニただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 |
| ・地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業のため記載なし |
| 9. 別表1の補助対象事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 |
| ・地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業のため記載なし |
| 10. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 |
| ・地域内フィーダー系統に係る地域公共交通確保維持事業のため記載なし |
| 11. 外客来訪促進計画との整合性 |
| ※該当なし |
| 12. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・補助金交付要綱「表5」添付 ○ 長門市は全域が過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域に指定されている。 |
| 13. 車両の取得に係る目的・必要性 |
| ・車両の取得を行わないため記載なし |
| 14. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 |
| ・車両の取得を行わないため記載なし |

| |
|--|
| 15. 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の負担者 |
| ・ 車両の取得を行わないため記載なし |
| 16. 老朽車両の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） |
| ・ 公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けないため記載なし |
| 17. 協議会の開催状況と主な議論 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 第16回 平成29年1月12日(書面協議) 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について協議、合意 ・ 第17回 平成29年2月2日 長門市地域公共交通網形成計画素案検討 ・ 第18回 平成29年3月30日 長門市地域公共交通網形成計画案承認 ・ 第19回 平成29年7月21日 地域内フィーダー系統確保維持計画について協議、合意 ・ 第20回 平成29年10月4日 長門市地域公共交通網形成計画の推進について協議 ・ 第21回 平成29年12月20日 長門市地域公共交通網形成計画の推進について協議 長門市地域内フィーダ系統確保維持計画の変更について合意 ・ 第22回 平成30年1月9日(書面協議) 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について協議、合意 ・ 第23回 平成30年3月2日 長門市地域公共交通網形成計画の推進について協議、合意 ・ 第24回 平成30年6月18日 地域内フィーダー系統確保維持計画について協議、合意 ・ 第25回 平成30年11月20日 長門市地域公共交通網形成計画の推進について協議 ・ 第26回 平成30年12月17日(書面協議) 地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について協議、合意 ・ 第27回 平成31年3月15日 長門市地域公共交通網形成計画の推進について協議、合意 ・ 第28回 令和元年6月25日 地域内フィーダー系統確保維持計画について協議、合意 |

- ・ 第 29 回 令和元年 12 月 25 日
地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について協議、合意
- ・ 第 30 回 令和 2 年 7 月 30 日
地域内フィーダー系統確保維持計画について協議、合意
- ・ 第 31 回 令和 2 年 12 月 25 日 (書面協議)
地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について協議、合意
- ・ 第 32 回 令和 3 年 2 月 18 日
地域内フィーダー系統確保維持計画について協議、合意
- ・ 第 33 回 令和 3 年 5 月 17 日 (書面協議)
地域内フィーダー系統運行計画について協議、合意
- ・ 第 34 回 令和 3 年 6 月 29 日
地域内フィーダー系統確保維持計画について協議、合意
- ・ 第 35 回 令和 3 年 8 月 20 日 (書面協議)
地域内フィーダー系統運行計画について協議、合意
- ・ 第 36 回 令和 3 年 9 月 22 日 (書面協議)
地域内フィーダー系統運行計画について協議、合意
- ・ 第 37 回 令和 3 年 10 月 27 日 (書面協議)
自家用有償旅客運送更新を協議、合意
- ・ 第 38 回 令和 3 年 12 月 21 日
地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について協議、合意
- ・ 第 39 回 令和 3 年 3 月 18 日
地域内フィーダー系統運行計画について協議、合意
- ・ 第 40 回 令和 4 年 6 月 27 日
地域内フィーダー系統確保維持計画について協議、合意
- ・ 第 41 回 令和 4 年 10 月 4 日 (書面協議)
地域内フィーダー系統運行計画について協議、合意
- ・ 第 42 回 令和 4 年 12 月 13 日
地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について協議、合意
長門市地域公共交通計画素案検討
- ・ 第 43 回 令和 5 年 3 月 13 日
地域内フィーダー系統運行計画について協議、合意
長門市地域公共交通網形成計画案承認
- ・ 第 44 回 令和 5 年 6 月 19 日
地域内フィーダー系統確保維持計画について協議、合意
- ・ 第 45 回 令和 5 年 12 月 19 日
地域公共交通確保維持改善事業の事業評価について協議、合意

- ・ 第 46 回 令和 6 年 1 月 22 日（書面協議）
長門市観光旅行者周遊促進事業について協議、合意
- ・ 第 47 回 令和 6 年 2 月 26 日
地域内フィーダー系統運行計画について協議、合意
- ・ 向こう 3 年間の開催予定：年 4 回程度開催予定

18. 利用者等の意見の反映状況

- ・ 平成 24 年 9～10 月 公共交通不便地域に重点を置いて市内 3,500 人を対象にアンケート調査を実施
対象地区毎の結果は別添「公共交通不便地域の状況」のとおり。
- ・ 平成 25 年 1 月・6 月 俵山地区及び向津具地区において意見交換会
①自宅から現在のバス停までの距離の問題、②バスの運賃の高さ、③家族送迎を活用者の将来不安等の意見が主。
- ・ 向こう 3 年間にわたり、定期的に地域内フィーダー交通の利用者に対するアンケート等の調査を実施し、必要な見直しを行う。
- ・ 平成 25 年 8～9 月 俵山地区及び向津具地区において「日常の移動と公共交通に関するアンケート」を実施
- ・ 平成 25 年 12 月 利用者からの要望により俵山地区及び向津具地区においてデマンドを運行開始
- ・ 平成 27 年 5～6 月 利用者からの要望及び聞き取りにより渋木・真木地区乗合タクシーの復路のフリー降車及び商業施設での乗降場所検討、津黄・後畑地区の乗合いタクシーの系統に一部路線追加検討。
- ・ 平成 27 年 7 月 23 日 日置地区のフィーダーの実施に向けて利用者と想定される地区の小学生児童保護者と意見交換。
- ・ 平成 27 年 8 月 利用者からの要望及び聞き取りにより渋木・真木地区乗合タクシーの復路のフリー降車及び商業施設での乗降場所新設。津黄・後畑地区の乗合いタクシーの系統に一部路線追加。
- ・ 平成 27 年 8 月 19 日 日置地区のフィーダーの実施について営業区域に想定される地区の自治会長と意見交換。
- ・ 平成 28 年 3 月 22 日 日置地区のフィーダーの実施について、利用が想定される小学生児童保護者、小学校関係者並びに運行事業者を含め説明及び意見交換。

- ・平成 28 年 4 月 1 日 日置地区デマンド型乗合タクシー運行開始。
- ・平成 30 年 1 月 1 日 向津具地区フィーダ、経由地 4 箇所追加。
- ・平成 30 年 4 月 1 日 上川西線の路線再編をし、新路線で運行開始。
- ・平成 30 年 12 月～ 「洪水・真木・三ノ瀬地区」、「伊上・久富地区」
平成 31 年 2 月 「日置地区」においてアンケート調査実施。
- ・平成 31 年 4 月 1 日 三隅上地区において、フリー乗降開始。
- ・令和元年 7～10 月 「俵山地区」「津黄・後畑地区」において
アンケート調査実施。
- ・令和元年 8 月 1 日～ 「伊上・久富地区」において、スクールバス実証
31 日 運行実施。
- ・令和 2 年 8 月 「青海島地区」「湯本地区」において
アンケート調査実施。
- ・令和 3 年 4 月 「向津具地区」「俵山地区」においてデマンド運行日を
週 3 日から週 5 日に拡充
- ・令和 3 年 8～9 月 「仙崎地区」「黄波戸地区」「長門市街地区」「三隅地
区」においてアンケート調査実施。
- ・令和 3 年 9 月 「洪水・真木地区」「津黄・後畑地区」の乗合タクシー
を廃止
- ・令和 3 年 10 月 「日置地区」のデマンド運行区域拡大
「洪水・真木地区」「油谷地区」「青海島地区」
「湯本地区」でデマンド運行開始
- ・令和 4 年 10 月 「青海島地区」「湯本地区」運行区域拡大、
「黄波戸・西深川地区」「三隅地区」でデマンド運行
開始
- ・令和 6 年 4 月 「日置地区」でオンデマンド運行開始

19. 協議会メンバーの構成

| No. | 区分 | 団体名 |
|-----|----------------------------------|--------------------------|
| 1 | 長門市長又はその選任した者 | 長門市 |
| 2 | 中国運輸局山口運輸支局首席企画専門官又はその推薦された者 | 国土交通省中国運輸局山口運輸支局 |
| 3 | 山口県交通政策課長又はその推薦された者 | 山口県観光スポーツ文化部交通政策課 |
| 4 | 長門警察署長又はその推薦された者 | 長門警察署 |
| 5 | 山口河川国道事務所山口国道維持出張所萩分室長又はその推薦された者 | 山口河川国道事務所山口国道維持出張所萩分室 |
| 6 | 長門土木建築事務所長又はその推薦された者 | 山口県長門土木建築事務所 |
| 7 | 学識経験者のうちから市長が選任した者 | 外部有識者 |
| 8 | 住民又は利用者の代表のうちから市長が選任した者 | 長門市自治会連合会 |
| 9 | | 長門地区自治会連合会 |
| 10 | | 三隅自治会連絡協議会 |
| 11 | | 日置地区自治会連絡協議会 |
| 12 | | 油谷地区自治会連絡協議会 |
| 13 | | 長門市老人クラブ連合会 |
| 14 | | 関係バス、タクシー事業者代表又はその推薦された者 |
| 15 | サンデン交通(株) | |
| 16 | ブルーライン交通(株) | |
| 17 | 鉄道事業者代表又はその推薦された者 | 西日本旅客鉄道(株)広島支社長門鉄道部 |
| 18 | 運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表 | (一社)山口県タクシー協会 |
| 19 | | (公社)山口県バス協会 |
| 20 | 長門市観光コンベンション協会代表又はその推薦された者 | (一社)長門市観光コンベンション協会 |
| 21 | 運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表 | 全国交通運輸労働組合総連合 |
| 22 | 長門市長又はその選任した者 | 長門市建設部都市建設課 |
| 23 | 関係特定非営利活動法人等の団体の代表又はその推薦された者 | NPO法人むかつく |
| 24 | | NPO法人ゆうゆうグリーン俵山 |

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 山口県長門市東深川 1339 番地 2

(所 属) 長門市役所 経済観光部 産業政策課 (氏 名) 桑原 紀聖

(電 話) 0837-23-1138 (e-mail) kuwahara.norimasa@city.nagato.lg.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

令和6年度

| 市区町村名 | 運送予定者名 | 運行系統名等 (申請番号) | 運行系統 | | | 系統 キロ程 | 計画 運行 日数 | 計画 運行 回数 | 利便 増進 特別 措置 | 地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9) | | | |
|-------|---------------------|------------------|------|--------------------|----|--------------|----------------|----------------|----------------------|-------------------------------|--------------------|--|---------------------------|
| | | | 起点 | 経由地 | 終点 | | | | | 運行態様の別 | 基準ハで 該当する 要件 | 補助対象地域間幹 線系統等と接続の確 保 | 基準ホで該 当する要件 (別表7のみ) |
| 長門市 | 特定非営利活動法人ゆうゆうグリーン俵山 | (1) 俵山系統 | | 俵山地区 | | 往 km 復 km | 257日 | 1,200回 | | 区域運行 | ① ②(1) | ・補助対象地域間幹線バス 系統(サンデン交通、下関駅 ～大泊系統、接続バス停名: 俵山公民館、長門市駅) ・バス停留所近接 ・乗継に適したダイヤ設定 ・JR山陰本線:長門市駅と接 続 | ③ |
| | 特定非営利活動法人むかつく | (2) 向津具系統 | | 向津具地区 | | 往 km 復 km | 257日 | 720回 | | 区域運行 | ②(1) | ・地域間幹線バス系統(ブ ルーライン交通、油谷島～古 市駅線、接続バス停名:久 津、上小田) ・バス停留所近接 ・乗継に適したダイヤ設定 | ③ |
| | 古市タクシー有限公司 | (3) 日置系統 | | 日置地区 | | 往 km 復 km | 257日 | 1,600回 | | 区域運行 | ②(1) | ・JR山陰本線:長門市駅と 接続 ・地域間幹線バス系統(ブ ルーライン交通、油谷島～古 市駅線、バス停名:古市駅) ・バス停留所近接 ・乗継に適したダイヤ設定 | ③ |
| | 人丸タクシー株式会社 | (4) 油谷系統 | | 油谷地区 | | 往 km 復 km | 257日 | 600回 | | 区域運行 | ②(1) | ・JR山陰本線人丸駅と接続 ・地域間幹線バス系統(ブ ルーライン交通、油谷島～古 市駅線、接続バス停名:人丸 駅) ・バス停留所近接 ・乗継に適したダイヤ設定 | ③ |
| | 新日本観光交通株式会 社 | (5) 渋木・真木系統 | | 渋木・真木地区 | | 往 km 復 km | 257日 | 700回 | | 区域運行 | ① ②(1) | ・JR美祢線:渋木駅と接続 ・補助対象地域間幹線バス 系統(サンデン交通、下関駅 ～大泊系統、接続バス停名: 長門湯本温泉)・バス停留所 近接 ・乗継に適したダイヤ設定 | ③ |
| | 長門山電タクシー有限 会社 | (6) 青海島系統 | | 青海島・ 長門市街 地区 | | 往 km 復 km | 257日 | 1,100回 | | 区域運行 | ① ②(1) | ・補助対象地域間幹線バス 系統(サンデン交通、下関駅 ～大泊系統、接続バス停名: 大泊、長門市駅) ・バス停留所近接 ・乗継に適したダイヤ設定 | ③ |
| | 富士第一交通有限公司 | (7) 湯本系統 | | 湯本・ 長門市街 地区 | | 往 km 復 km | 257日 | 1,000回 | | 区域運行 | ① ②(1) | ・JR美祢線:長門湯本駅と接 続 ・補助対象地域間幹線バス 系統(サンデン交通、下関駅 ～大泊系統、接続バス停名: 長門湯本温泉)・バス停留所 近接 ・乗継に適したダイヤ設定 | ③ |

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

| 市区町村名 | 運送予定者名 | 運行系統名等 (申請番号) | 運行系統 | | | 系統 キロ程 | 計画 運行 日数 | 計画 運行 回数 | 利便 増進 特例 措置 | 地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9) | | | |
|-------|-------------|------------------|------|---------------|----|------------------|----------------|----------------|----------------------|-------------------------------|--------------------|---|---------------------------|
| | | | 起点 | 経由地 | 終点 | | | | | 運行態様の別 | 基準ハで 該当する 要件 | 補助対象地域間幹 線系統等と接続の確 保 | 基準ホで該 当する要件 (別表7のみ) |
| 長門市 | 富士第一交通有限会社 | (8) 黄波戸西深川系統 | | 黄波戸・西 深川地区 | | 往 km 復 km | 257日 | 850回 | | 区域運行 | ① ②(1) | ・JR:黄波戸駅(山陰線)、板持駅(美祢線)と接続 ・補助対象地域間幹線バス系統(サンデン交通、下関駅～大泊系統、接続バス停名:板持) ・地域間幹線バス系統(ブルーライン交通:油谷島～センザキッチン線、バス停名:黄波戸駅) ・バス停留所近接 ・乗継に適したダイヤ設定 | ① |
| | 新日本観光交通株式会社 | (9) 三隅系統 | | 三隅地区 | | 往 km 復 km | 257日 | 900回 | | 区域運行 | ① ②(1) | ・JR山陰線:長門三隅駅と接続 ・地域間幹線バス系統(防長交通:青海大橋～秋芳洞系統、バス停名:長門三隅駅、長門市駅) ・バス停留所近接 ・乗継に適したダイヤ設定 | ① |

(注)

1. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
2. 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
3. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
4. 「利便増進特例措置」については、地域公共交通利便増進計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
5. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
6. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
7. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
8. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

資料7

| | |
|-------|-----|
| 市区町村名 | 長門市 |
|-------|-----|

(単位:人)

| | 人口 |
|----------|--------|
| 人口集中地区以外 | 32,519 |
| 交通不便地域等 | 32,519 |

交通不便地域等の内訳

| 人口 | 対象地区 | 根拠法 |
|-------|-------|-----------------------|
| 32519 | 長門市全域 | 過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域 |
| | | |
| | | |
| | | |

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

| 計画名 | 策定年月日 | 特例適用開始年度 |
|-------------|-----------|----------|
| 長門市地域公共交通計画 | 令和5年3月31日 | |
| | | |

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)⑪))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、利便増進特例又は運送継続特例を適用する場合に記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)