

令和8年度 第1回長門市公共交通協議会

議事(3) 令和8年度地域公共交通確保維持事業計画(案) について

- 資料 4-2
- ・地域間幹線系統確保維持事業に係る計画(案)
(地域公共交通計画別紙)
 - ・長門市地域公共交通計画(地域間幹線系統抜粋)

【案】地域公共交通計画別紙（地域間幹線系統確保維持事業に係る計画）

令和 8 年 6 月 26 日
(名称) 長門市公共交通協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

長門市は、山口県の北西部に位置し、地域の面積は、357.31 平方キロメートルで、東は萩市、南は下関市、美祢市に接している。

路線バスは、サンデン交通（株）、ブルーライン交通（株）、防長交通（株）の 3 社により運行されており、サンデン交通（株）は青海島から俵山、下関市方面を、ブルーライン交通（株）は、市中心部から日置、油谷方面を、防長交通（株）は、中心部から三隅、萩市方面を運行している。

市内の路線バスの令和 7 年度（令和 6 年 10 月～令和 7 年 9 月）の輸送実績は、198,152 人であり、令和元年度からの 261,307 人から、5 年間で約 63,000 人、（約 24%）減少しており、利用者は減少傾向にある。

また、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。また、労働基準法の改正により更に乗務員不足が加速しており、路線バス事業者においては、事業の継続に向けた取組が喫緊の課題となっている。

このような状況の中、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。

今回、当該計画において認定申請する地域間幹線系統は、地域の中核的な医療機関や学校、市役所支所等の公共施設など利用者のニーズに対応しているものである。本協議会としては、今後も、市民が安心して社会生活をおくり、積極的に社会参加でき、活力ある地域へとつながるよう、複数市にまたがる広域的・幹線的なバス系統の確保・維持に引き続き努めるとともに、県と市において維持に努める地域的・支線的なバス系統との接続を図ることとする。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

1. 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。

（長門市地域公共交通計画 P47 参照）

2. 下関駅～大泊線の 1 日の乗車人員について、地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用し、乗降のしやすいノンステップバスの導入など利用向上と関係市、事業者と連携して利用促進を図ることで計画最終年度（令和 9 年度）の目標（31.7 人／日）達成に繋げる。合わせて収支率についても令和 7 年度実績値から 1%以上改善することで最終目標値（34%）達成を目指す。

【令和 7 年度：乗車人員 21.7 人、収支率 29.1%】

（長門市地域公共交通計画 R21、P27、P47、P53 参照）

3. デマンド等を含めた交通関連財政支出について、下関駅～大泊線については、地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用し、収益を改善することで計画最終年度（令和 9 年度）の最終目標値（2 億 1000 万円）達成に繋げる。

【令和 7 年度：交通関連財政支出 約 2 億 4600 万円】

（長門市地域公共交通計画 P53 参照）

(2) 事業の効果
地域間幹線バス系統を維持することにより、地域で生活する移動制約者の生活に必要な交通手段が確保される。 また、バス事業者と路線バスに関する情報交換をすることでより効率的な運行を促進し、地域のサービス水準を維持・向上することが期待できる。
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
・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送予定者
表1のとおり
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額
表2のとおり
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法
・住民ヒアリング（自治会長集会、サロン等） ・路線バス分科会の開催（バス事業者との情報共有、意見交換など）
7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】
該当なし
8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】
表4のとおり
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】
別添「生産性向上の取組検討シート」（別添1－1・別添1－2）のとおり
10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
該当なし

11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(サンデン交通) - 令和8年3月31日現在、ノンステップバス181台、乗合バス車両の総車両台数181台でノンステップ車両率100.0%を達成した。 - しかしながら、車齢20年以上の車両が76台、15年～19年が42台、老朽車両は運用面において故障の発生が多く、安定した運用には不安が残る。公共交通機関として住民の日常生活における移動手段の確保及び地域間幹線系統を含めた全体的なバス路線を維持するには、車両の更新はとても重要である。 - そして、バスの利用向上には乗降のしやすいノンステップバスの導入が必要である。
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
(サンデン交通) ノンステップバス保有台数比率が高まることにより、高齢者、障害者、学生及びお子様にとって、バスの乗降がスムーズになり、自家用車等を利用されていた方々がバス利用へシフトするなど、公共交通機関である乗合バスの利用促進が図られることになる。また、スムーズな乗り降りが可能であることは、車内事故の軽減に寄与するものと思われる。
(2) 事業の効果
新たに車両を取得することにより、地域間幹線バス系統の維持や、地域で生活する高齢者をはじめとする移動制約者の日常生活に必要な移動手段の確保の一助となる。さらには、市民の社会参加促進や地域活性化にもつながる。 定量的な事業の目標を導入することにより、収支改善に結びつけることが期待できる。
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
表6、7のとおり
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
該当なし
(2) 事業の効果
該当なし

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

該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

長門市公共交通協議会において、下記のとおりバス運行計画等について協議、承認
(令和2年度以降 ※バスに関する協議のみ抜粋)

- ・ 令和3年度
 - 6月29日 バス運行計画の変更承認について
 - 12月21日 バスダイヤ見直し(令和4年10月～)
- ・ 令和4年度
 - 6月27日 バス運行計画変更の報告について
 - 12月13日 長門市地域公共交通計画の素案について
 - 3月13日 長門市地域公共交通計画の承認について
- ・ 令和5年度
 - 12月19日 バス運行計画の変更について
- ・ 令和6年度
 - 6月28日 バス運行計画の変更について
 - 12月19日 //
- ・ 令和7年度
 - 6月27日 地域公共交通計画別紙(R8 幹線系統補助事業計画)について
 - 12月24日 地域公共交通確保維持改善事業(R7 幹線系統)の事業評価について

19. 利用者等の意見の反映状況

長門市地域公共交通計画策定時に地域公共交通の利用状況と住民ニーズ調査を行ったところ、利用したい時間帯の便がない、時間が合わないとの意見が多かった。

住民のニーズを踏まえ、利用者の利便性を確保しつつ持続可能な公共交通体系ネットワークの構築に向け、需要に見合った運行を計画することで、住民の移動手段として必要なバスシステムの確保・維持を図っていくこととする。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 山口県長門市東深川 1339 番地 2

(所 属) 長門市役所総合政策部地域未来創造課

(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行予定者(地域間幹線系統)

R9年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	特 例 措 置
山口県	サンデン交通	(1) 下関駅～唐戸～川棚温泉	13,060.5	
		(2) 下関駅～豊洋台3丁目～川棚温泉	11,724.5	
		(3) 下関駅～小月駅・小野田駅～おのだサンパーク	13,026.0	
		(4) 下関駅～小月駅～大泊	22,095.0	
		(5) 下関駅～下大野～豊田町西市	20,854.0	
		(6) 下関駅～小月駅～美祢駅	23,701.0	
		(7)		
		(8)		
合 計			104,461	

表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域間幹線系統用)

事業者名	サンデン交通株式会社	R9年度
------	------------	------

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の (基準期間※)の損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	1,637,625 千円	営業外収益	10,834 千円	経常収益(イ)	1,648,459 千円
	営業費用	2,511,844 千円	営業外費用	10,040 千円	経常費用(ロ)	2,521,885 千円
	営業損益	△ 874,219 千円	営業外損益	794 千円	経常損益	△ 873,425 千円
補助対象期間の 実車走行キロ(ハ)	5,430,176.1 ^{km}				経常収支率	65.37 %

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	1,633,464 千円	営業外収益	13,912 千円	経常収益(イ)	1,647,376 千円
	営業費用	2,501,830 千円	営業外費用	15,218 千円	経常費用(ロ)	2,517,048 千円
	営業損益	△ 868,366 千円	営業外損益	△ 1,306 千円	経常損益	△ 869,672 千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	5,758,401.6 ^{km}				経常収支率	65.45 %

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業					
	営業収益	1,608,021 千円	営業外収益	13,316 千円	経常収益(イ'')	1,621,337 千円
	営業費用	2,478,609 千円	営業外費用	19,024 千円	経常費用(ロ'')	2,497,633 千円
	営業損益	△ 870,588 千円	営業外損益	△ 5,708 千円	経常損益	△ 876,296 千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ'')	6,034,164.7 ^{km}				経常収支率	64.91 %

(補助対象事業者の「基準期間※を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間の前々年度) □''÷ハ''=a	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間の前年度) □'÷ハ'=b	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間) □÷ハ=c
山陽	413円91銭	437円10銭	464円42銭
	円 銭	円 銭	円 銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (a+b+c)/3 = 二	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 二とホのいずれか少ない額 ハ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ = ト
山陽	438円47銭	442円83銭	438円47銭	303円57銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 旅客運賃の上限変更認可状況

補助ブロック名	認可日	認可を受けた補助対象期間	補助金交付要綱別表2 (注)4. の適用割合	改定率 コ
山陽	令和7年7月24日	基準期間の 年度	／3	18.10%
	令和 年 月 日	基準期間の 年度	／3	%
	令和 年 月 日	基準期間の 年度	／3	%

4. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブ ロック 名	申 請 番 号	特 例 措 置	運 行 系 統 名	運行系統			計画運行 日数	計画運行回数 ()	計画平均乗車密度	計画 輸送量	系統キロ程		地域公共交通再編事業を実施す る区域におけるキロ程		系統キロ程と地域公共交通再編事業を 実施する区域におけるキロ程との比率	補助ブロック外 乗入部分のキロ程		同一補助ブロック 都道府県外乗入 部分のキロ程		他路線との競合 部分に係るキロ程		他路線 との競 合率	補助ブロック 外乗入部分、 同一補助ブ ロック都道府 県外乗入部 分及び他路 線との競合部 分以外のキロ 程の比率 (チー(リ＋ヌ ＋ル))÷チ＝ ヲ
				起点	主な 経由地	終点																	
								①＝カッコ内	②	①×② ＝③	チ	オ	オ÷チ＝ク			リ		ヌ		ル	ル÷チ		
山陽	第1号		北浦線	下関駅	唐戸	川棚温泉	365 日	2372.5 (6.5) 回	5.6	36.4 人	往27.9Km 復27.9Km	(平均) 27.9Km	往 Km 復 Km	(平均) Km		往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	%	100.000%
山陽	第2号		北浦線	下関駅	豊洋台 三丁目	川棚温泉	365 日	2007.5 (5.5) 回	5.8	31.9 人	往29.6Km 復29.6Km	(平均) 29.6Km	往 Km 復 Km	(平均) Km		往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	%	100.000%
山陽	第3号		山陽 国道線	下関駅	小月駅・小野田 駅	おのだサ ンパーク	365 日	3650.0 (10.0) 回	4.8	48.0 人	往39.2Km 復39.2Km	(平均) 39.2Km	往 Km 復 Km	(平均) Km		往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往19.9Km 復19.9Km	(平均) 19.9Km	% 50.765	49.234%
山陽	第4号		仙崎線・ 準	下関駅	小月駅	大泊	365 日	2372.5 (6.5) 回	3.1	20.1 人	往76.7Km 復76.7Km	(平均) 76.7Km	往 Km 復 Km	(平均) Km		往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	%	100.000%
山陽	第5号		下関・ 豊田線	下関駅	下大野	豊田町 西市	365 日	2920.0 (8.0) 回	6.3	50.4 人	往36.2Km 復36.2Km	(平均) 37.4Km	往 Km 復 Km	(平均) Km		往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	%	100.000%
山陽	第6号		美祢線	下関駅	小月駅	美祢駅	365 日	2737.5 (7.5) 回	5.4	40.5 人	往43.7Km 復43.7Km	(平均) 43.7Km	往 Km 復 Km	(平均) Km		往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	%	100.000%
合計			計6 系統								往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 Km 復 Km	(平均) Km		往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往 . Km 復 . Km	(平均) . Km	往19.9Km 復19.9Km	(平均) 19.9Km		

補助ブ ロック 名	申 請 番 号	特 例 措 置	補助ブロック外 乗入部分及び同 一補助ブロック 都道府県外乗入 部分以外のキロ 程の比率 (チー(リ+ヌ)) ÷チ=ヲ'	計画実車走行キロ ワ	補助対象 経常費用 の見込額 ヘ×ワ以下の額:カ	(d+e+f)/3 =ノ	補助対象系統のキロ当たり経常収益									補助対象 経常収益 の見込額 ノ×ワ以上の額:ヨ	補助対象経常 費用から経常 収益を控除した額 カーヨ=タ	補助対象経費 の限度額 カ×9/20=レ	タ又はレのうちいづれ か少ないほうの額 ソ
							基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間						
							経常収益 ヤ''	実車走行 キロ マ''	補助対象系統 の実車走行キ ロ当たり経常 収益 ヤ''÷マ''=d	経常収益 ヤ'	実車走行 キロ マ'	補助対象系 統の実車走 行キロ当たり 経常収益 ヤ'÷マ'=e	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系統の実車 走行キロ当たり経常 収益 ヤ÷マ=f				
山陽	第1号			132,385.5 . km	58,047,070 円	225円 11銭	29,770,367 円	142,438.1 km	209 円.0 銭	30,236,713 円	136,830.0 km	220 円.98 銭	32,394,506 円	132,022.8 km	245 円.37 銭	29,801,300 円	28,245,770 円	26,121,181 円	26,121,181 円
山陽	第2号			118,844.0 . km	52,109,528 円	237円 70銭	26,458,065 円	118,720.0 km	222 円.86 銭	28,249,223 円	118,638.1 km	238 円.11 銭	29,884,033 円	118,518.4 km	252 円.14 銭	28,249,219 円	23,860,309 円	23,449,287 円	23,449,287 円
山陽	第3号			297,986.0 . km	130,657,921 円	201円 76銭	61,556,823 円	324,723.4 km	189 円.56 銭	64,778,056 円	309,905.2 km	209 円.02 銭	61,388,983 円	296,958.2 km	206 円.72 銭	60,121,656 円	70,536,265 円	58,796,064 円	58,796,064 円
山陽	第4号			363,941.5 . km	159,577,429 円	124円 58銭	48,114,937 円	391,313.8 km	122 円.95 銭	51,605,985 円	391,645.7 km	131 円.76 銭	43,228,085 円	363,079.4 km	119 円.05 銭	45,339,833 円	114,237,596 円	71,809,843 円	71,809,843 円
山陽	第5号			218,416.0 . km	95,768,863 円	247円 51銭	59,818,253 円	242,424.4 km	246 円.75 銭	42,121,398 円	176,163.4 km	239 円.10 銭	59,359,628 円	231,244.7 km	256 円.69 銭	54,060,145 円	41,708,718 円	43,095,988 円	41,708,718 円
山陽	第6号			240,243.0 . km	105,339,348 円	194円 66銭	44,830,392 円	239,577.2 km	187 円.12 銭	43,476,265 円	239,454.5 km	181 円.56 銭	51,638,059 円	239,839.0 km	215 円.30 銭	46,765,703 円	58,573,645 円	47,402,706 円	47,402,706 円
合計				1,371,816.0 . km	601,500,159 円		270,548,837 円	1,459,196.9 km		260,467,640 円	1,372,636.9 km		277,893,294 円	1,381,662.5 km		264,337,856 円	337,162,303 円	270,675,071 円	270,675,071 円

補助ブ ロック 名	申 請 番 号	特 例 措 置	ソのうち補助ブロック外乗入部 分、同一補助ブロック都道府県外 乗入部分及び他路線との競合部 分以外に係るもの ソ×ヲ=ツ	ソのうち補助ブロック外乗入部 分及び同一補助ブロック都道 府県外乗入部分以外に係るも の ソ×ヲ' =ツ'	計画平均 乗車密度 が5人未満 の路線 ツ×みなし運行回数／ ①計画運行回数=ネ	補助対象経費		計画額		経常費用から 経常収益を 控除した額		損失額から国庫補助 額を控除した額		ウの負担者とその負担割合								
						ナ		ナ×1/2=ラ		ニ×ワーヨ=ム		ムーラ=ウ		都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の 者」の具体的 概要
														負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
山陽	第1号		26,121,181 円	0 円	0 円	26,121 千円	13,060.5 千円	28,245,770 円	15,185,270 円	13,060,500 円	86.0 %	2,124,000 円	13.9 %	円	%	770 円	%					
山陽	第2号		23,449,287 円	0 円	0 円	23,449 千円	11,724.5 千円	23,860,309 円	12,135,809 円	11,724,500 円	96.6 %	411,000 円	3.3 %	円	%	309 円	%					
山陽	第3号		28,947,654 円	0 円	26,052,889 円	26,052 千円	13,026.0 千円	70,536,265 円	57,510,265 円	13,026,000 円	22.6 %	44,484,000 円	77.3 %	円	%	265 円	%					
山陽	第4号		71,809,843 円	0 円	44,190,673 円	44,190 千円	22,095.0 千円	114,237,596 円	92,142,596 円	22,095,000 円	23.9 %	70,047,000 円	76.0 %	円	%	596 円	%					
山陽	第5号		41,708,718 円	0 円	0 円	41,708 千円	20,854.0 千円	41,708,718 円	20,854,718 円	20,854,000 円	99.9 %	0 円	0.0 %	円	%	718 円	%					
山陽	第6号		47,402,706 円	0 円	0 円	47,402 千円	23,701.0 千円	58,573,645 円	34,872,645 円	23,701,000 円	67.9 %	11,171,000 円	32.0 %	円	%	645 円	%					
合計			239,439,389 円	0 円	円	208,922 千円	104,461.0 千円	337,162,303 円	232,701,303 円	104,461,000 円	44.8 %	128,237,000 円	55.1 %	円	%	3303 円	%					

表4 別表1及び別表3の補助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

都道府県名	広域行政圏名	市町村名	指 定 の 理 由
山口県	岩国地域	岩国市(旧錦町)	総合病院・高等学校等があり、広域行政圏の中心市町村に準ずるものと認められる。
	柳井地域	周防大島町(旧大島町)	総合病院・高等学校等があり、広域行政圏の中心市町村に準ずるものと認められる。
	柳井地域	周防大島町(旧橘町)	総合病院・高等学校等があり、広域行政圏の中心市町村に準ずるものと認められる。
	山口・防府地域	山口市(旧小郡町)	総合病院・高等学校等があり、広域行政圏の中心市町村に準ずるものと認められる。
	宇部・小野田地域	山陽小野田市(旧山陽町)	高等学校等があり、広域行政圏の中心市町村に準ずるものと認められる。
	下関地域	下関市(旧豊浦町)	総合病院等があり、広域行政圏の中心市町村に準ずるものと認められる。
	下関地域	下関市(旧豊田町)	総合病院・高等学校等があり、広域行政圏の中心市町村に準ずるものと認められる。

表7 車両の取得を行う事業者

事業者名	サンデン交通株式会社
------	------------

1. 車両取得の概要

初年度(令和 9 年度)

補助ブロック名	申請番号	確保維持路線名称又は区間	確保維持費国庫補助金申請番号	車両の種別	乗車定員(人)	車両の長さ(m)	購入等予定 年月	購入等の種別 (現金、割賦、リース)
山 陽	R9-1	下関駅～小月駅～大泊	4	ノンステップ型スロープ付き車両(標準仕様)	69	10.70	R9 . 1	現金
山 陽	R9-2	下関駅～小月駅～おのだサンパーク	3	ノンステップ型スロープ付き車両(標準仕様)	69	10.70	R9 . 1	現金

【購入車両減価償却費】

○事業者の減価償却方法(定率法or定額法)

定率法

申請番号	実費購入予定費(円)*消費税を除く				実費購入予定費合計額から備忘価格を 控除した額(円)	ホと限度額のうち 少ない方の額 (円)	普通償却限度 額 (定率法) ^×(0.5or0.4)=ト (定額法)^×0.2=ト	特別償却額(円)	償却限度額 (円)	事業者償却額 (円)	ヌとルのうち少な い方の額(円)	償却期間 (月)	補助対象経費 ヲ×ワ÷12(月)=カ	計画額 (千円)	* 残存価格 (円)
	車両価格 イ	附属品価格 ロ	改造費 ハ	合計 イ+ロ+ハ=ニ											
R9-1	23,305,000	2,865,000		26,170,000	26,169,999	15,000,000	6,000,000	0	6,000,000	10,468,000	6,000,000	9	4,500,000 円	2,250.0	10,500,000
R9-2	23,305,000	2,865,000		26,170,000	26,169,999	15,000,000	6,000,000	0	6,000,000	10,468,000	6,000,000	9	4,500,000 円	2,250.0	10,500,000
計	46,610,000	5,730,000		52,340,000	52,339,998	30,000,000	12,000,000	0	12,000,000	20,936,000	12,000,000		9,000 千円	4,500	21,000,000

【車両購入金融費用】

○事業者の返済方法(元利均等or元金均等)

申請番号	金融費用補助 対象額(円)	償還期間 (月)	借入利率(%) 年利	レと2.5%のうち低い方の率(%)	補助対象経費	計画額(千円)
	への額以内		レ	ソ	ツ	ツ×1/2=ネ
					円	
計					千円	

【所要経費】

補助対象経費(千円) カ+ツ	国庫補助金 内定申請額(千円) ヨ+ネ
9,000	4,500

【負担者とその負担割合】

補助ブ ロック名	申請 番号	負担者とその負担割合									
		都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」の 具体的概要	
		負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合		
山陽	R9-1	2,250,000 円	49.10 %	円	%	円	%	2,332,000 円	50.90 %		
	R9-2	2,250,000 円	49.10 %	円	%	円	%	2,332,000 円	50.90 %		
合計		4,500,000 円	49.10 %	円	%	円	%	4,664,000 円	50.90 %		

2年目以降(令和 9 年度)

補助ブロック名	申請番号	確保維持路線名称又は区間	確保維持費国庫補助金申請番号	
			当該年度	初年度
山 陽	R5-1	下関駅～小月駅～大泊	4	4
山 陽	R5-2	下関駅～小月駅・小野田駅～おのだサンパーク	3	3
山 陽	R6-1	下関駅～豊洋台3丁目～川棚温泉	2	2
山 陽	R6-2	下関駅～小月駅～大泊	4	4
山 陽	R7-1	下関駅～小月駅～美祢駅	6	6
山 陽	R7-2	下関駅～下大野～豊田町西市	5	5
山 陽	R8-1	下関駅～小月駅～大泊	4	4
山 陽	R8-2	下関駅～豊洋台3丁目～川棚温泉	2	2

【購入車両減価償却費】

○事業者の減価償却方法（定率法or定額法）※法令で認められた場合を除き、年度間での変更不可

定率法

申請番号	補助対象限度額(円) 初年度への額＝ナ	残存価額(円) 前年度フ(2年目のみ タ)の額＝ラ	普通償却限度額 (定率法) ラ×(0.5or0.4)＝ム (定額法)ナ×0.2＝ム	特別償却額(円) ウ	償却限度額(円) ム＋ウ＝ノ	事業者償却額(円) オ	ノとオのうち少ない方の額(円) ク	償却期間(月) ヤ	補助対象経費 ク×ヤ÷12(月)＝マ (最終年度)ク＝マ	計画額(千円) マ×1/2＝ケ	* 残存価格(円) ラ－マ＝フ
R5-1	15,000,000	1,890,000	1,890,000	0	1,890,000	2,820,509	1,890,000	12	1,890,000 円	945.0	0
R5-2	15,000,000	1,890,000	1,890,000	0	1,890,000	2,820,509	1,890,000	12	1,890,000 円	945.0	0
R6-1	15,000,000	3,780,000	1,890,000	0	1,890,000	3,024,000	1,890,000	12	1,890,000 円	945.0	1,890,000
R6-2	15,000,000	3,780,000	1,890,000	0	1,890,000	3,024,000	1,890,000	12	1,890,000 円	945.0	1,890,000
R7-1	15,000,000	6,300,000	2,520,000	0	2,520,000	3,978,240	2,520,000	12	2,520,000 円	1,260.0	3,780,000
R7-2	15,000,000	6,300,000	2,520,000	0	2,520,000	3,978,240	2,520,000	12	2,520,000 円	1,260.0	3,780,000
R8-1	15,000,000	10,500,000	4,200,000	0	4,200,000	6,630,400	4,200,000	12	4,200,000 円	2,100.0	6,300,000
R8-2	15,000,000	10,500,000	4,200,000	0	4,200,000	6,630,400	4,200,000	12	4,200,000 円	2,100.0	6,300,000
計	120,000,000	44,940,000	21,000,000	0	21,000,000	32,906,298	21,000,000		21,000 千円	10,500	23,940,000

【車両購入金融費用】

○事業者の返済方法（元利均等or元金均等）

申請番号	金融費用補助対象額(円) ナの額以内＝コ	償還期間(月)	今年度償還回数		借入利率(%) 年利 エ	エと2.5%のうち 低い方の率(%) テ	補助対象経費 ア	計画額(千円) ア×1/2＝サ
			(自)	(至)				
計							円 千円	

【所要経費】

補助対象経費(千円) マ＋ア	国庫補助金 内定申請額(千円) ケ＋サ
21,000	10,500

【負担者とその負担割合】

補助ブ ロック名	申請 番号	負担者とその負担割合									
		都道府県			市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」の 具体的概要
		負担額	負担割合		負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
山陽	R4-1	945,000 円	50.38 %		円	%	円	%	930,509 円	49.62 %	
	R4-2	945,000 円	50.38 %		円	%	円	%	930,509 円	49.62 %	
	R5-1	945,000 円	45.45 %		円	%	円	%	1,134,000 円	54.55 %	
	R5-2	945,000 円	45.45 %		円	%	円	%	1,134,000 円	54.55 %	
	R6-1	1,260,000 円	46.35 %		円	%	円	%	1,458,240 円	53.65 %	
	R6-2	1,260,000 円	46.35 %		円	%	円	%	1,458,240 円	53.65 %	
	R7-1	2,100,000 円	46.35 %		円	%	円	%	2,430,400 円	53.65 %	
	R7-2	2,100,000 円	46.35 %		円	%	円	%	2,430,400 円	53.65 %	
合計		10,500,000 円	%		円	%	円	%	11,906,298 円	%	

令和9年度地域間幹線系統における生産性向上の取組一覧(見込み)

別添1－1

番号 全	番号 社	バス事業者名	路線名	起点	経由地	終点	生産性向上の取組						収支率 (R8現状)	R7収支率内訳(千円)		収支改善 目標率 (R9計画)
							R9の取組① (実施主体)	実施時期	R9の取組② (実施主体)	実施時期	R10以降の取組 (実施主体)	実施 スケジュール		収入額	費用	
23	1	サンデン交通(株)	北浦線	下関駅	唐戸	川棚温泉	全国相互利用可能なIC カードシステムの利用促 進、周知徹底	通年	標準的なバス情報 フォーマットによる情 報提供および周知 の徹底	通年	系統再編		52.8%	32,394	61,314	1.0%
24	2	サンデン交通(株)	北浦線	下関駅	豊洋台三丁目	川棚温泉					系統再編		54.2%	29,884	55,042	1.0%
25	3	サンデン交通(株)	山陽国道線	下関駅	小月駅・小野田駅	おのだサンパーク					系統再編		44.5%	61,388	137,913	1.0%
26	4	サンデン交通(株)	仙崎線(準)	下関駅	小月駅	大泊					系統再編		25.6%	43,228	168,621	1.0%
27	5	サンデン交通(株)	下関・豊田線	下関駅	下大野	豊田町西市					系統再編		55.2%	59,359	107,394	1.0%
28	6	サンデン交通(株)	美祢線	下関駅	小月駅	美祢駅					系統再編		46.3%	51,638	111,386	1.0%

令和9年度地域間幹線系統における生産性向上の取組検討結果一覧

【別添1－2】

番号 全	番号 社	バス事業者名	路線名	起点	経由地	終点	①貨客混載の取組	②バス路 線の再編	③路線バスへの混乗化	④生活利用と観光利用の混乗	⑤補助要件下限に近い系統 の見直し	⑥回数券購入等を行ってい る系統の見直し
23	1	サンデン交通(株)	北浦線	下関駅	唐戸	川棚温泉		系統再編	スクールバス等の運行を所管す る関係機関・団体との協議・調 整や運行日数・ダイヤ調整に多 大な時間が必要なことから、引 き続き今後の検討課題とされ、 実施は見送られた。		特定の時間帯や区間におい て、一定規模以上の利用が あることから、バスとしての 運行が合理的である一方 で、利用者の少ない時間帯 や区間の見直しについて は、引き続き協議していく。	
24	2	サンデン交通(株)	北浦線	下関駅	豊洋台三丁目	川棚温泉		系統再編				
25	3	サンデン交通(株)	山陽国道線	下関駅	小月駅・小野田駅	おのだサンパーク		系統再編				
26	4	サンデン交通(株)	仙崎線(準)	下関駅	小月駅	大泊		系統再編				
27	5	サンデン交通(株)	下関・豊田線	下関駅	下大野	豊田町西市		系統再編				
28	6	サンデン交通(株)	美祢線	下関駅	小月駅	美祢駅		系統再編				

(地域幹線系統位置付け部分抜粋)

長門市地域公共交通計画

令和5年3月

長門市公共交通協議会

序 章 計画策定にあたって

1. 計画策定の背景と目的

本市では、長門市地域公共交通網形成計画（平成 29 年 3 月）や第 2 次長門市総合計画（平成 29 年 3 月）及び第 2 期長門市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和 2 年 3 月）に基づき、だれもがどこでも最低限の交通サービスを享受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ました。

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など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ます。また、増大する公共交通関連支出の抑制も喫緊の課題です。

こうした中、令和 2 年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部が改正され、地域の輸送資源の総動員による移動手段の確保のため、さまざまな規制が緩和されるとともに、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実が図られています。

こうした状況を踏まえ、より効率的で利便性の高い公共交通体系を構築するため、長門市地域公共交通計画を策定します。

2. 策定主体

長門市公共交通協議会

3. 計画の区域

本計画の区域は、長門市の全域とします。

4. 計画の期間

計画の期間は、令和 5 年度～令和 9 年度の 5 年間とします。

第1章 地域の現状

1. 位置・地勢

長門市は、山口県の北西部に位置し、地域の面積は、357.31 平方キロメートルで、東は萩市、南は下関市、美祢市に接しています。

北には日本海が広がり、青海島と本土に囲まれた深川湾・仙崎湾、向津具半島に囲まれた油谷湾などの入り江は、天然の良港となっています。

南部は中国山地の西端に当たり、山間部では積雪も見られます。しかし、対馬海流の影響から冬でも極端に寒くならないことと、標高もさほど高くないことから積雪日数はそれほど多くありません。

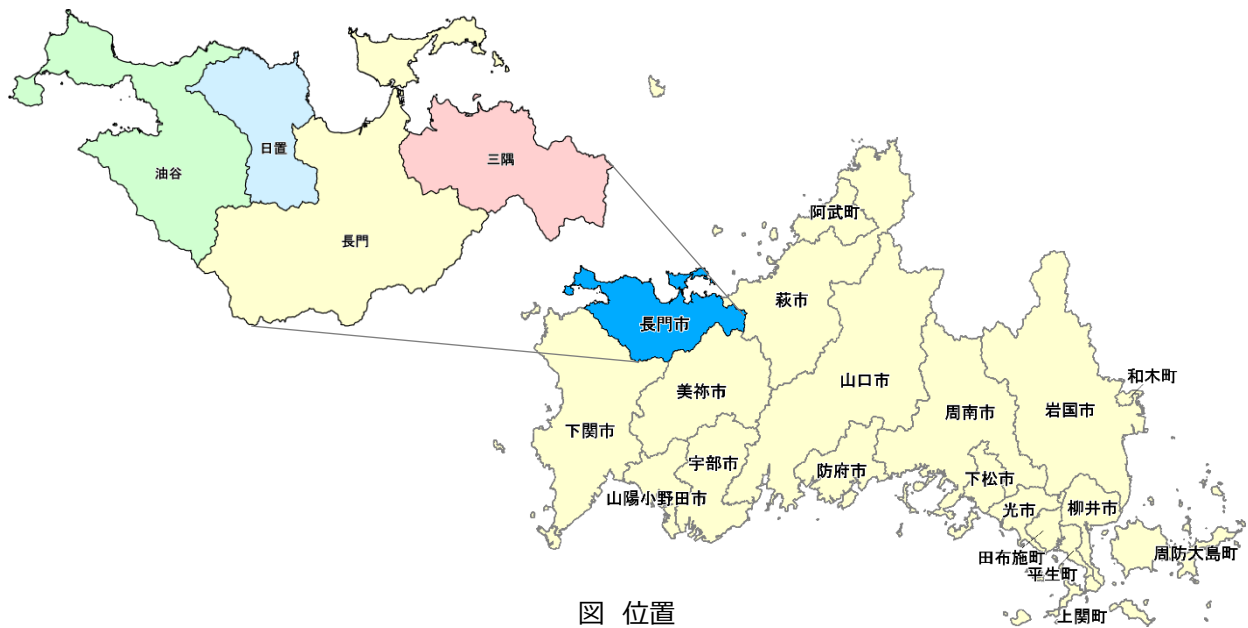


図 位置

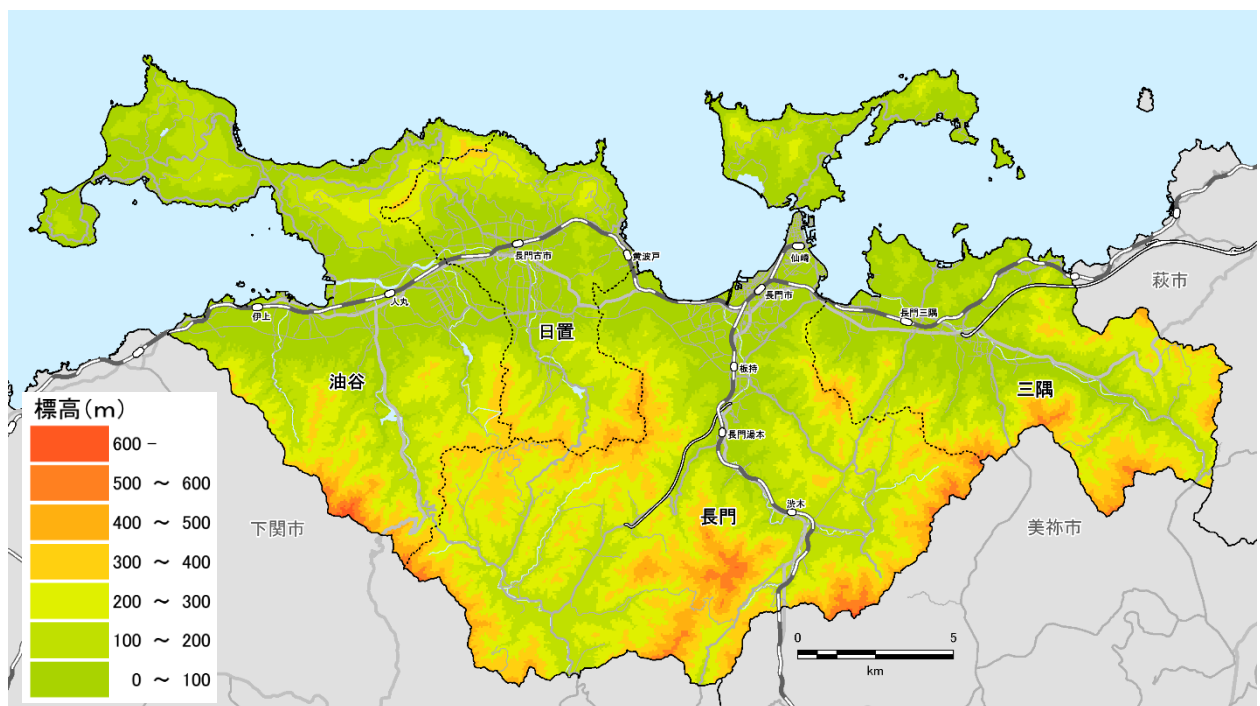


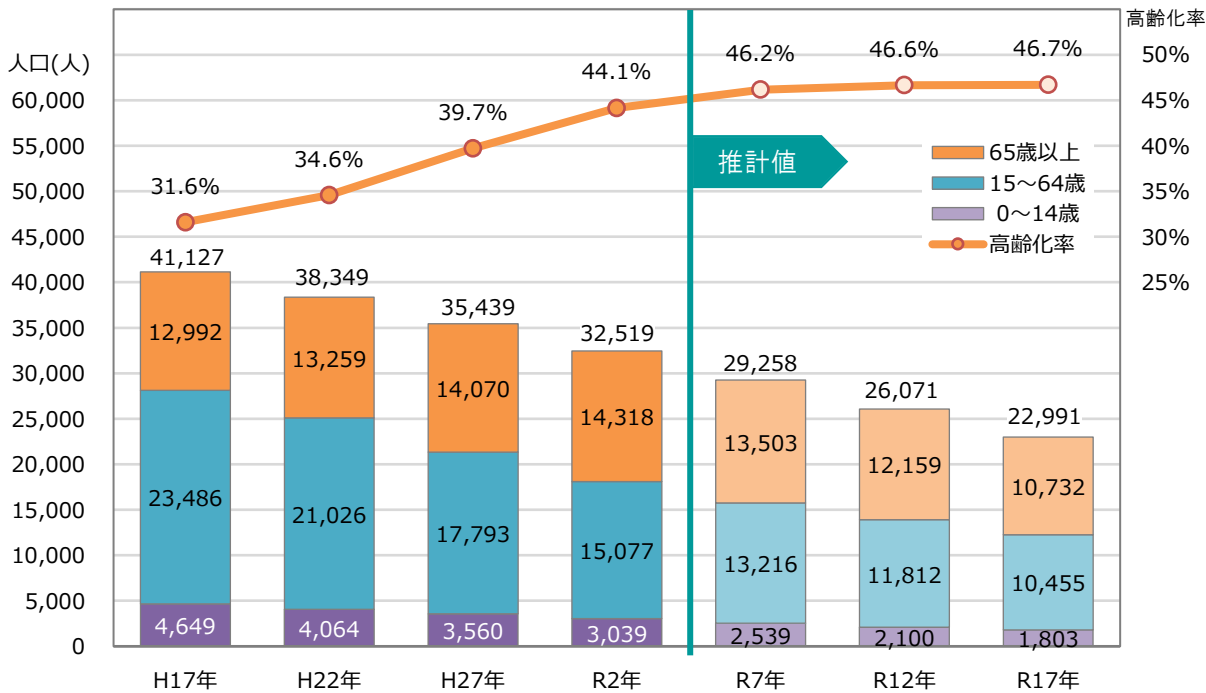
図 地勢

2. 人口・高齢化率

2-1 人口と高齢化の推移

令和2年の国勢調査人口は32,519人と、平成22年からの10年間で5,830人（15.2%）減少するとともに、高齢化率は44.1%（+9.5ポイント）となっています。地域別では、相対的に油谷地域の減少率が高くなっています。

また、10年後の令和12年には人口約26,000人（令和2年比約6,500人減）、高齢化率は46.6%になると推計されます。



注1) H27年・R2年の総数には「年齢不詳」を含むため、内訳合計は総数と一致しない

注2) R7年～R17年人口：国勢調査人口に基づくコーホート推計人口

資料：国勢調査

図 人口と高齢化率の推移

表 地域別人口の推移

地域	H17年	H22年	H27年	R2年	R2年	
					H22年比	
全 域	41,127人	38,349人	35,439人	32,519人	-5,830人	(-15.2%)
長 門	22,840人	21,544人	20,131人	18,579人	-2,965人	(-13.8%)
三 隅	6,273人	5,842人	5,405人	5,094人	-748人	(-12.8%)
日 置	4,557人	4,331人	4,065人	3,774人	-557人	(-12.9%)
油 谷	7,457人	6,632人	5,838人	5,072人	-1,560人	(-23.5%)

資料：国勢調査

2. 公共交通体系

本市の公共交通としては、鉄道、路線バス、デマンド交通（予約型区域運行）、タクシーがあります。

鉄道は、主に高校生の通学手段として、また、広域移動交通として市民生活に欠かせない基幹交通と位置付けています。

路線バスは、中心市街地と市内各地域及び隣接市とを結び、主に車を持たない市民の交通手段として、通学、二次医療機関への通院、大型商業施設等への買物に利用されており、鉄道とともに市民生活に欠かせない基幹交通と位置付けています。

デマンド交通は自宅送迎を基本に通院や買物利用など車を持たない地域住民の日常生活に欠かせない地域生活交通と位置付けています。

路線バス、デマンド交通は地域住民の日常生活に欠かせない交通である一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

その他、広域移動交通、長門市観光二次交通として、本市とＪＲ新山口駅を結ぶ直行バスがあります。

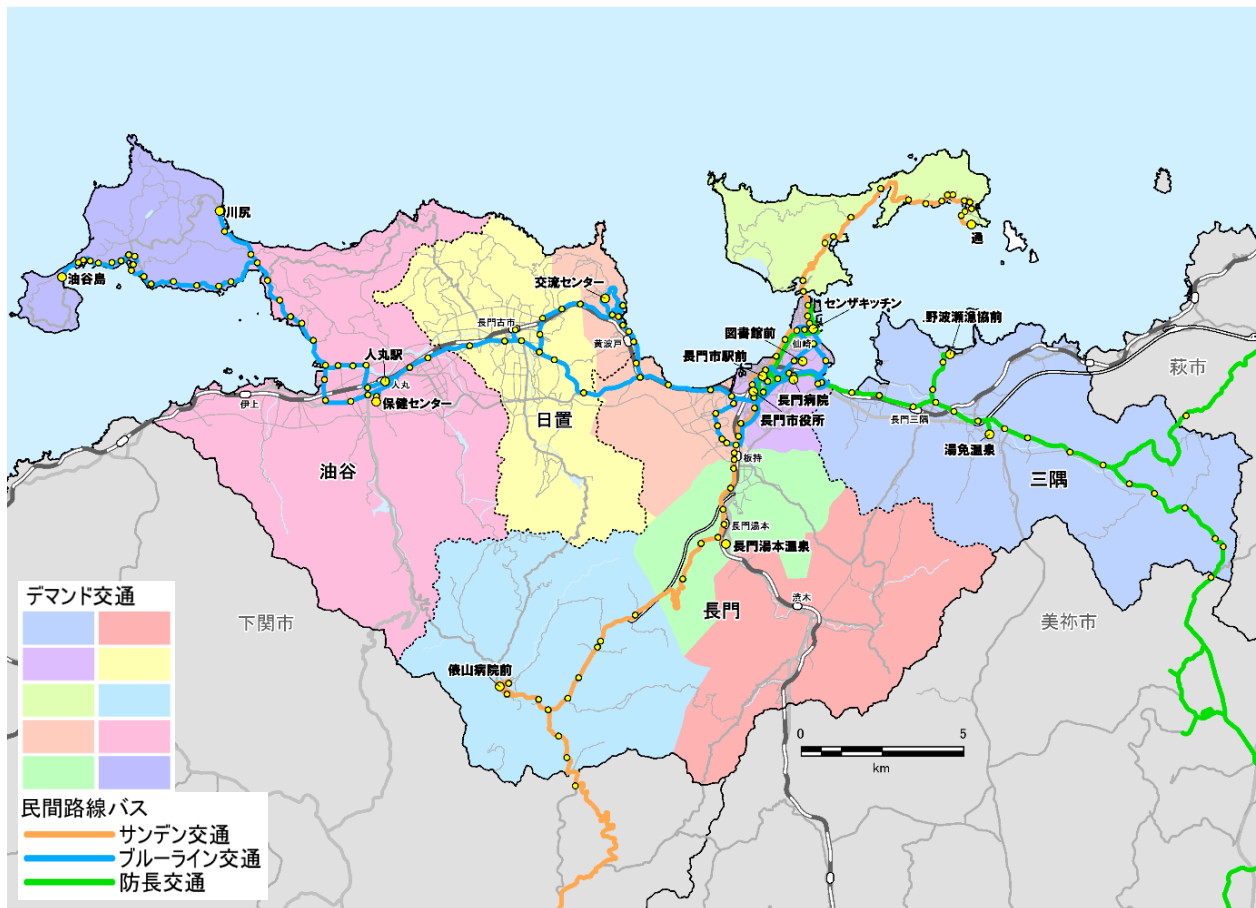


図 地域公共交通網

表 補助系統に関わる事業及び実施主体

系統	起 点	経 過 地	終 点	事業許可 区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
下関駅～通	下関駅	小月駅	大泊	4条乗合	路線的運行	サンデン交通	※幹線補助
	下関駅	小月・西市	俵山温泉	4条乗合	路線的運行	サンデン交通	山口県補助(中山間地)
	小月駅	豊田町西市	大泊	4条乗合	路線的運行	サンデン交通	山口県補助(中山間地)
	俵山温泉	長門市駅	大泊	4条乗合	路線的運行	サンデン交通	
	俵山温泉	長門市駅	通	4条乗合	路線的運行	サンデン交通	
	俵山病院前	～	通	4条乗合	路線的運行	サンデン交通	
	観月橋	長門市駅	通	4条乗合	路線的運行	サンデン交通	
	長門市駅	大泊	通	4条乗合	路線的運行	サンデン交通	
	大泊	～	通	4条乗合	路線的運行	サンデン交通	
	長門市駅	～	大泊	4条乗合	路線的運行	サンデン交通	
油谷島～センザキッチン	油谷島	大江・保・大内山・ウエブ・病院	センザキッチン	4条乗合	路線的運行	ブルーライン交通	山口県補助
	油谷島	渡場・大内山	センザキッチン	4条乗合	路線的運行	ブルーライン交通	山口県補助
	油谷島	渡場・大内山・ウエブ・病院	センザキッチン	4条乗合	路線的運行	ブルーライン交通	山口県補助
	油谷島	大江・大内山・ウエブ・病院	センザキッチン	4条乗合	路線的運行	ブルーライン交通	山口県補助
	油谷島	大江・保・交流セ・ウエブ・病院	センザキッチン	4条乗合	路線的運行	ブルーライン交通	
	油谷島	大江・大内山・ウエブ・フジ	長門病院	4条乗合	路線的運行	ブルーライン交通	山口県補助
	油谷島	渡場・大内山・ウエブ・フジ	長門病院	4条乗合	路線的運行	ブルーライン交通	山口県補助
	油谷島	大江・大内山	長門市駅	4条乗合	路線的運行	ブルーライン交通	山口県補助
	油谷島	渡場	人丸駅	4条乗合	路線的運行	ブルーライン交通	
	古市駅	交流セ・ウエブ・フジ	長門病院	4条乗合	路線的運行	ブルーライン交通	山口県補助(中山間地)
	古市駅	黄波戸駅	長門病院	4条乗合	路線的運行	ブルーライン交通	
	古市駅	黄波戸駅・ウエブ・長門病院	センザキッチン	4条乗合	路線的運行	ブルーライン交通	山口県補助
	古市駅	交流セ・ウエブ・長門病院	センザキッチン	4条乗合	路線的運行	ブルーライン交通	山口県補助
	センザキッチン	国道191・県道56	センザキッチン	4条乗合	路線的運行	ブルーライン交通	
	センザキッチン	国道191・上川西・県道56	センザキッチン	4条乗合	路線的運行	ブルーライン交通	
青海大橋～秋芳 洞・東萩駅前	青海大橋	野波瀬・絵堂・美東病院	秋芳洞	4条乗合	路線的運行	防長交通	
	秋芳洞	絵堂・サファリ・野波瀬・長門病院	青海大橋	4条乗合	路線的運行	防長交通	山口県補助
	青海大橋	長門市駅南口	野波瀬漁協前	4条乗合	路線的運行	防長交通	
	青海大橋	快)	東萩駅前	4条乗合	路線的運行	防長交通	山口県補助
デ マ ン ド 交 通		俵山地区内	長門市駅	自家用有償 旅客運送	区域運行	長門市(運行は交通事業者 に委託)	フィーダー補助
		向津具地区内		自家用有償 旅客運送	区域運行	長門市(運行は交通事業者 に委託)	フィーダー補助
		日置地区内	人丸駅周辺	4条乗合	区域運行	長門市(運行は交通事業者 に委託)	フィーダー補助
		油谷地区内		4条乗合	区域運行	長門市(運行は交通事業者 に委託)	フィーダー補助
		渋木・真木地区内	中心市街地	4条乗合	区域運行	長門市(運行は交通事業者 に委託)	フィーダー補助
		青海島・市街地地区内		4条乗合	区域運行	長門市(運行は交通事業者 に委託)	フィーダー補助
		湯本・市街地地区内		4条乗合	区域運行	長門市(運行は交通事業者 に委託)	フィーダー補助
		黄波戸・西深川地区内	中心市街地	4条乗合	区域運行	長門市(運行は交通事業者 に委託)	フィーダー補助
		三隅地区内	中心市街地	4条乗合	区域運行	長門市(運行は交通事業者 に委託)	フィーダー補助

※幹線補助：地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助・車両減価償却補助）

表 令和3年度（令和2年10月～令和3年9月）民間路線バス輸送実績・経常収支

	路線・系統	年間運行実績（km・回・人）				収支（千円）		
		キロ程	運行回数	乗車密度	実車走行キロ	経常費用	経常収益	収支率
サンデン交通(株)	下関～通	下関駅～大泊	76.7	7.0	3.2	390,953.2	48,656	17,031 35.0%
		下関駅～依山温泉	53.8	1.0	2.8	39,172.5	1,225	391 31.9%
		小月駅～大泊	57.3	1.0	1.4	42,596.8	6,790	1,206 17.8%
		依山温泉～長門市駅～大泊	22.0	1.0	0.3	16,024.8	4,939	394 8.0%
		依山温泉～長門市駅・大泊～青海	24.7	0.5	2.0	8,995.2	2,773	857 30.9%
		依山温泉～長門市駅・病院～青海	26.9	0.5	2.0	9,796.0	3,019	999 33.1%
		依山温泉～門市駅・大泊～通	31.2	2.0	0.8	45,666.4	14,076	2,113 15.0%
		湯本温泉～長門市駅・病院～青海	15.6	0.5	0.7	5,606.8	1,728	281 16.3%
		湯本温泉～長門市駅・大泊～通	20.3	1.5	3.4	21,843.6	6,733	3,920 58.2%
		観月橋～長門市駅・大泊～通	15.6	1.5	1.5	17,006.7	5,242	1,598 30.5%
		観月橋～長門市駅・病院～通	17.8	0.5	1.6	6,469.7	1,994	583 29.2%
		大泊～通	9.5	0.5	1.0	3,458.0	1,066	258 24.2%
		長門市駅～大泊～通	13.8	1.0	1.6	8,404.2	2,590	795 30.7%
		長門市駅～病院～通	16.0	0.5	3.2	5,824.0	1,795	1,084 60.4%
		依山病院前～長門市駅～大泊	22.1	1.0	1.0	16,097.6	4,962	958 19.3%
		依山病院前～長門市駅・大泊～通	31.6	1.5	1.1	34,519.6	10,640	2,068 19.4%
		依山病院前～長門市駅・大泊～通	33.8	0.5	1.1	12,298.1	3,791	729 19.2%
		合 計	22.0			684,733.2	122,019	35,265 28.9%
ブルーライン交通(株)	上川西～センザキッチン	長門市駅～上川西～センザキッチン	13.2	1.0	0.5	9,621.9	2,741	478 17.4%
		センザキッチン～上川西～センザキッチン	20.1	6.0	0.6	43,893.6	12,505	2,043 16.3%
		小 計	7.0			53,515.5	15,247	2,521 16.5%
	油谷島～センザキッチン	古市駅～黄波戸駅・長門病院～センザキッチン	19.3	0.5	1.1	7,044.5	1,561	301 19.3%
		古市駅～黄波戸・ウェーブ・病院～センザキッチン	20.6	0.5	1.6	7,462.0	1,654	459 27.7%
		古市駅～大内山・ウェーブ・病院～センザキッチン	17.0	2.0	1.1	24,824.8	5,503	1,254 22.8%
		古市駅～交流セ・ウェーブ・病院～センザキッチン	23.0	1.5	1.6	25,152.4	5,575	1,535 27.5%
		古市駅～黄波戸駅～長門市駅	13.5	0.5	2.1	4,914.0	1,089	402 36.9%
		古市駅～交流センター～長門市駅	15.9	3.0	0.8	34,725.6	7,697	1,203 15.6%
		油谷島～大江・大内山・病院～センザキッチン	37.0	0.5	5.9	13,505.0	2,994	2,696 90.1%
		油谷島～川尻・渡場～古市駅	25.3	3.0	0.5	55,346.4	12,268	1,453 11.8%
		油谷島～川尻・大江～古市駅	26.1	2.0	0.3	38,001.6	8,423	633 7.5%
		油谷島～川・渡・人・保～古市駅	26.9	1.5	1.1	29,447.3	6,527	1,457 22.3%
		油谷島～川・大・保・人～古市駅	26.9	1.5	0.5	29,447.6	6,527	768 11.8%
		人丸駅～渡場～川尻	9.5	0.5	0.9	3,482.7	772	173 22.4%
		小 計	17.0			273,353.9	60,592	12,336 20.4%
		合 計				326,869.4	75,838	14,856 19.6%
防長交通(株)	青海大橋～秋芳洞	青海大橋～野波瀬・景清洞・絵堂・美東中～秋芳洞	52.8	0.1	0.1	3,168.0	413	22 5.3%
		青海大橋～野波瀬・景清洞・絵堂・美東中・美東病院～秋芳洞	53.2	0.3	0.7	6,437.2	833	141 16.9%
		青海大橋～野波瀬・絵堂～秋芳洞	49.6	0.1	0.0	3,025.6	417	14 3.4%
		青海大橋～野波瀬・絵堂・美東病院～秋芳洞	50.0	0.3	0.0	6,100.0	834	30 3.6%
		秋芳洞～絵堂・サファリ・野波瀬・長門病院～青海大橋	52.1	2.5	0.9	94,749.2	12,831	2,629 20.5%
		青海大橋～長門市駅南口～野波瀬漁協前	13.6	0.5	1.4	4,950.4	1,204	442 36.7%
		青海大橋～長門市駅南口・長門病院・野波瀬～落志畑	27.9	5.9	0.7	120,048.4	29,208	5,607 19.2%
		小 計	9.7			238,478.8	45,740	8,884 19.4%
	青海大橋～東萩駅	青海大橋～東萩駅前	37.0	6.0	1.3	156,953.1	22,809	5,488 24.1%
合 計						395,431.9	68,549	14,372 21.0%
総 計						1,407,034.5	266,406	64,494 24.2%

※青字（下関駅～大泊）は、国庫補助対象幹線系統

目標に対する評価指標

基本方針	目 標	評価指標	達成状況	
			現在値	達成率
住民の生活を支える持続可能な地域公共交通	公共交通空白地域の削減	総人口に占める交通空白地域人口	令和 4 年 10 月現在	
		現在値 12% → 目標値 8%	0%	300%
	公共交通資源の適正配分	路線バス収支率（全路線合計）	令和 3 年度	
		現在値 34% → 目標値 34%	24.6%	72.3%
中心市街地における移動性の向上	主要目的地を結ぶバス路線の充実	フジ長門店・長門病院経由便数	令和 4 年 10 月現在	
		現在値 3 便 → 目標値 35 便※	H30 年に目標 35 便達成。 その後、交通再編により現在 32 便	
人にやさしい公共交通	利用しやすい公共交通環境	JR・バス総合時刻表の配布部数	令和 4 年度	
		目標値 17,000 部	17,000 部	100%
	生活支援サービスとの連携	生活支援サービス等と連携した新規事業	令和 4 年 10 月現在	
		目標値 新規 2 事業	1 事業	50%
	観光タクシーの充実	観光タクシー乗務員講習会受講者数	令和 4 年 10 月現在	
		目標値 延べ 50 人	0 人	0%

※上川西線と油谷島～長門病院線の合計

2-2 路線バスの再編

(1) 事業の背景

現在、コロナ禍にあって、高速バスや貸切バス乗務員による路線バス乗務等により、路線バスの乗務員不足は一時的に緩和されています。しかし、with コロナの社会生活へと移行しつつあり、高速バスの再開や貸切バス需要の高まりとともに、近い将来、路線バス乗務員の不足が一気に加速する可能性があります。また、乗務員不足を解消する有効な打開策が見つからない現状から、乗務員不足に応じた減便や路線廃止等が中長期的に続くと思われます。

市内全域にデマンド交通を導入している本市においては、日中の減便はデマンド交通でカバーできますが、通勤・通学等一定の恒常的利用がある朝夕の便は欠くことができません。また、通勤・通学利用、特に下校利用において18時台は最も利用が多い時間帯ですが、長門市を18時台に発車する萩市方面行きの路線バスはありません。また、JR山陰本線も18時台に長門市駅を発車する便は上下線ともにありません。萩市は、本市との通勤・通学流動が最も大きい市です。

一方、乗務員を抱えるバス事業者にとっては、朝夕だけの運行など著しく非効率な運行は基本的に考えられなるとともに、各路線バスが一斉に運行する朝夕は乗務員が最も不足する時間帯です。

こうした状況を踏まえ、中長期的な視点に立って路線バスの在り方を検討する必要があります。

(2) 事業内容

① 路線バスの見直し

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します。

また、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ます。

② 通学便の充実

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コミュニティバスも含めて18時台の運行を検討するとともに、その他の路線についても、通学利用を主体に運行ダイヤを見直します。

また、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します。

(3) 実施主体

長門市、交通事業者

3. 目標に対する評価指標

計画の進捗状況等を評価・検証するために、数値目標を下表のとおり設定します。

評価指標	数値目標	
	現在値	目標値（令和9年）
デマンド交通年間利用者数（一般）	7,712 人（令和4年度：R3.10月～R4.9月）	18,000 人
下関駅～大泊線1日乗車人員※	23.8 人（令和4年度：R3.10月～R4.9月）	31.7 人
デマンド交通収支率	5.3 %（令和4年度：R3.10月～R4.9月）	7.0 %
路線バス・乗合タクシー・デマンド交通関連財政支出	178,728 千円（令和2年度）	210,000 千円

※下関駅～大泊線1日乗車人員：乗車密度×日運行回数

<目標値設定にあたっての考え方>

【デマンド交通年間利用者数（一般）】

令和2年度の本市の65歳以上の公共交通潜在利用者は約1,600人と推計し、このうち運行区域の潜在利用者は約1,150人と推計します。令和4年度の運行区域潜在利用者数は920人と推計し、年間利用回数は、潜在利用者1人あたり8.4回（7,712人/920人）となります。

令和9年度の65歳以上の潜在利用者数は約1,100人と推計します。デマンド交通の普及により令和9年度の潜在利用者1人あたりの年間利用回数を16回と設定し、18,000人を目標値とします。

【下関駅～大泊線1日乗車人員】

平成24年度からコロナ禍前の令和元年度までの乗車密度の直線回帰式（ $Y = -0.0417X + 5.2$ ）から試算した令和9年度の乗車密度は4.53人で運行回数を7回として、1日乗車人員31.7人を令和9年度の目標値とします。

【デマンド交通収支率】

実績値及び目標利用者数から収支率7.0%を令和9年度の目標値とします。

$$7.0\% = \frac{\text{経常収入 } 6,210,000 \text{ 円（平均運賃}^1 \text{345 円/人} \times 18,000 \text{ 人）}}{\text{経常費用}^2 \text{89,000,000 円}}$$

¹平均運賃：運賃収入÷一般利用者数（令和3年10月～令和4年9月実績）

²経常費用：令和4年度経常費用50,500,000円をベースに運行区域の拡大に伴い75,500,000円の経常費用を見込むとともに、人件費、燃料費その他の上昇により運行経費が20%程度増加するものとし、令和9年度の経常費用を89,000,000円とします。

【路線バス・乗合タクシー・デマンド交通関連財政支出】

需要に見合った供給を基本に交通資源の適正配分に努め、財政支出は交通再編前の令和2年度と同程度の維持を目指します。しかし、昨今の人件費、燃料費その他の上昇により運行経費の増加は避けられず、令和9年度の目標値を2億1,000万円とします。