

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

目 次

序 章 計画策定にあたって	1
1. 計画策定の背景と目的	1
2. 策定主体	1
3. 計画の区域	1
4. 計画の期間	1
第1章 地域の現状	2
1. 位置・地勢	2
2. 人口・高齢化率	3
2-1 人口と高齢化の推移	3
2-2 人口分布と高齢化が進む地域	4
3. 通勤・通学状況	5
3-1 通勤・通学流動	5
3-2 通勤・通学における公共交通利用状況	6
4. 移動目的地となる施設の分布	7
4-1 主要施設	7
4-2 観光資源	10
第2章 上位・関連計画におけるまちづくりと公共交通の方向性	11
1. 上位計画	11
2. 関連計画	12
第3章 地域公共交通の現状	16
1. 道路網	16
2. 公共交通体系	17
2-1 鉄道	19
2-2 路線バス	20
2-3 デマンド交通	22
2-4 タクシー	23
2-5 新山口駅直行バス	23
2-6 その他	24
3. 公共交通関連財政支出	25
4. 長門市地域公共交通網形成計画の達成状況	26
第4章 地域公共交通の利用状況と住民ニーズ調査	28
1. 調査概要	28
2. 調査結果	29
第5章 地域公共交通の課題と計画の基本理念・基本目標	38
1. 地域公共交通の課題	38
1-1 公共交通利用者層の減少	38
1-2 乗務員不足への対応	39

1-3 交通資源の適正配分と運行経費の平準化	39
1-4 次世代モビリティサービスへの対応	40
1-5 利用促進	41
2. 計画の基本理念と基本目標	42
2-1 計画の基本理念	42
2-2 計画の基本目標	42
第6章 計画の基本目標を達成するために実施する事業	43
1. 施策体系	43
2. 実施する事業	45
2-1 デマンド交通の充実	45
2-2 路線バスの再編	47
2-3 鉄道の利用促進	48
2-4 デマンド交通の貨客混載の推進	50
2-5 わかりやすい公共交通情報の提供	51
2-6 待合環境整備	52
3. 目標に対する評価指標	53
4. 事業の進捗管理・評価と事業実施スケジュール	54
4-1 事業の進捗管理・評価	54
4-2 事業実施スケジュール	55
資料	56
長門市公共交通協議会設置要綱	56
令和4年度 長門市公共交通協議会委員名簿	60

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。

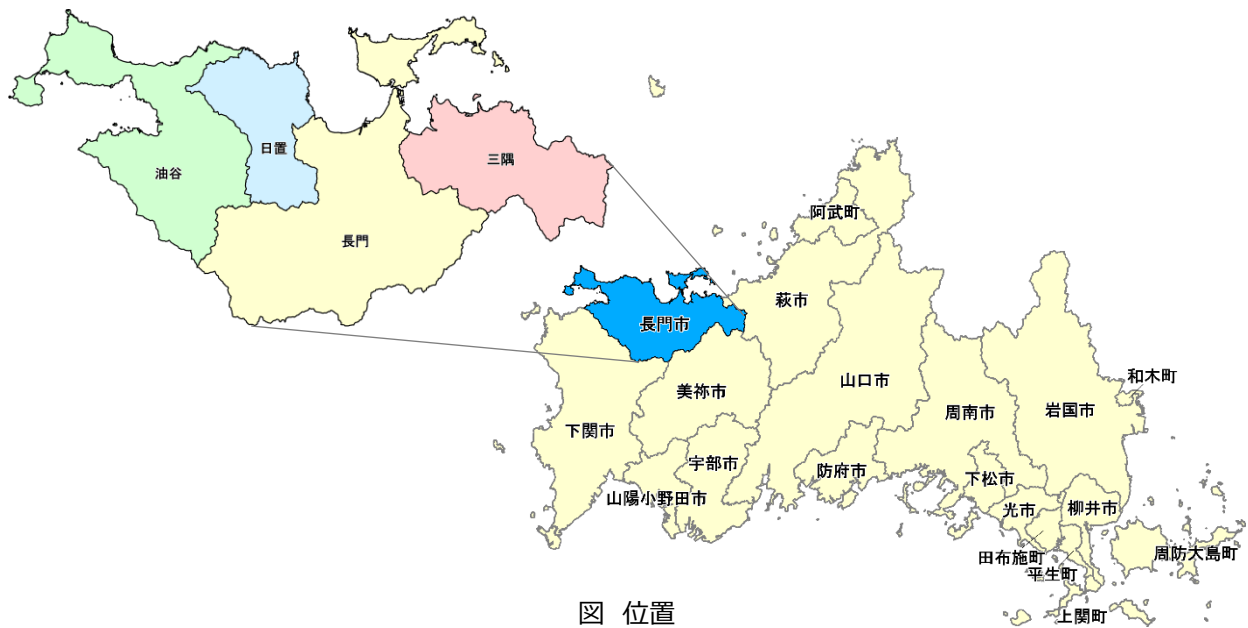


図 位置

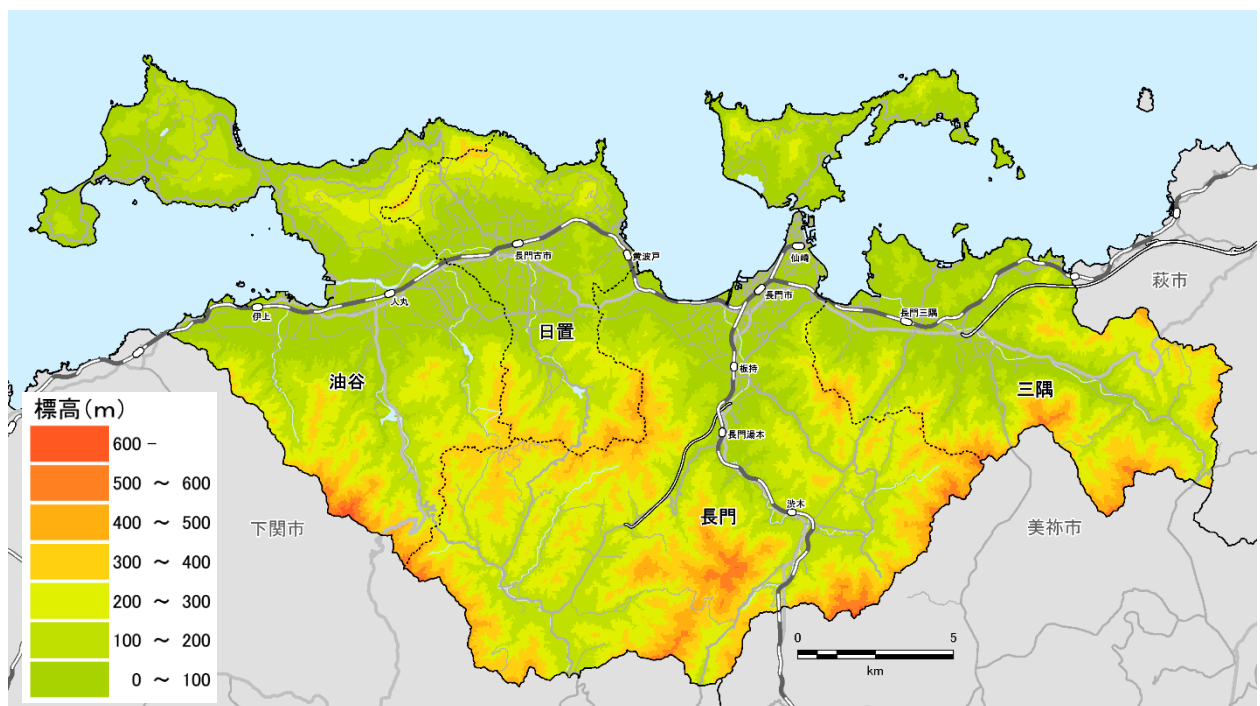


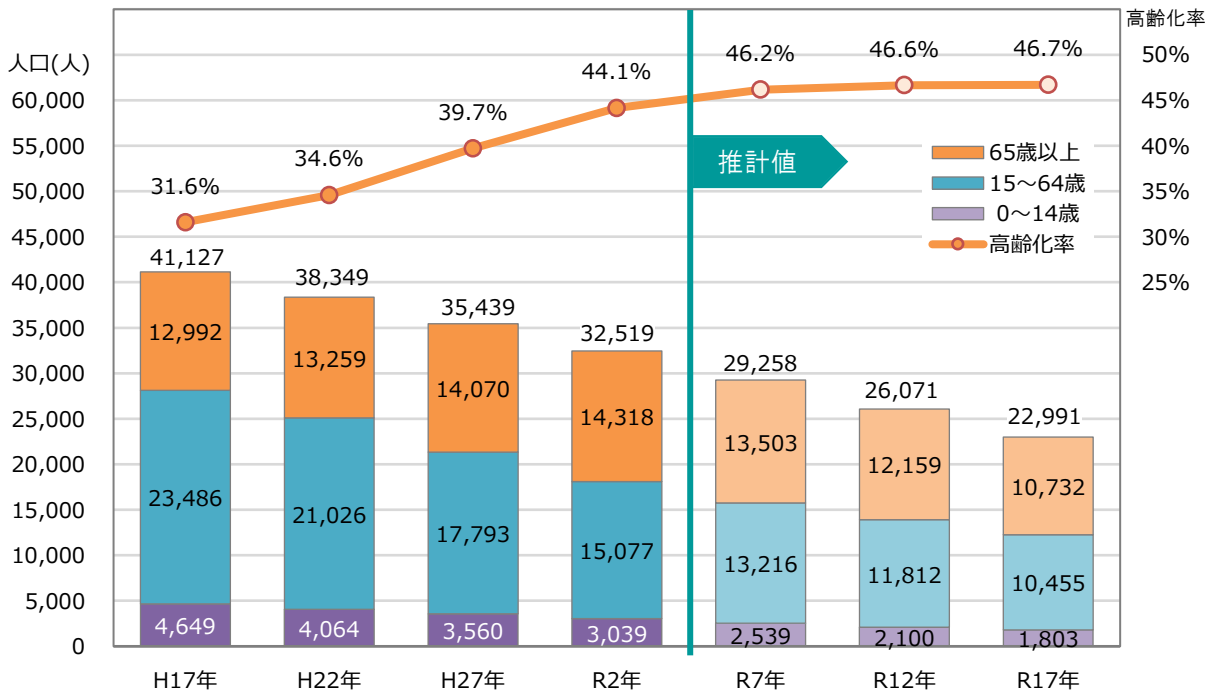
図 地勢

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

2-2 人口分布と高齢化が進む地域

仙崎駅-長門市駅周辺から国道 191 号沿線にかけて長門市の市街地が形成されており、人口が集積しているとともに、通、野波瀬、大浦などの漁港周辺や、板持駅、長門湯本駅、黄波戸駅周辺にも集積がみられます。

人口密度が低い地域では、高齢化率が 60%を超える集落も多く、相対的に高齢化が進んでいます。

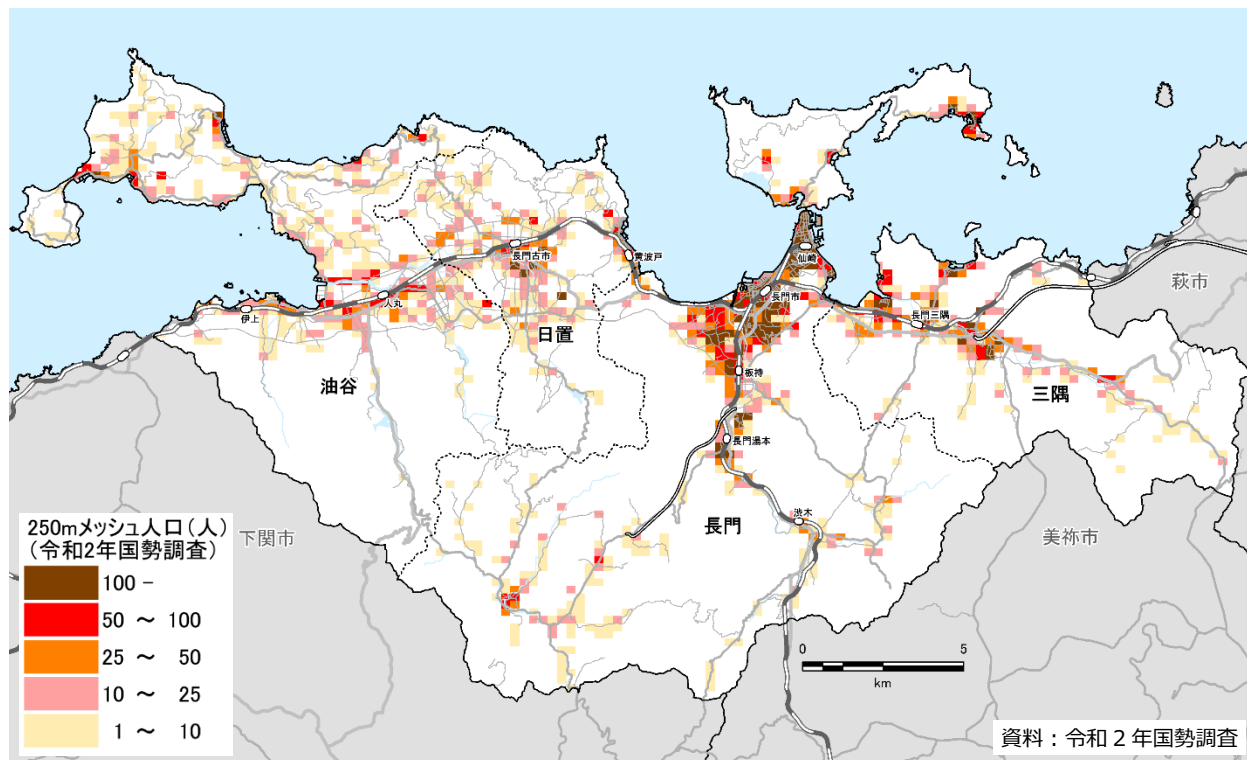


図 人口分布

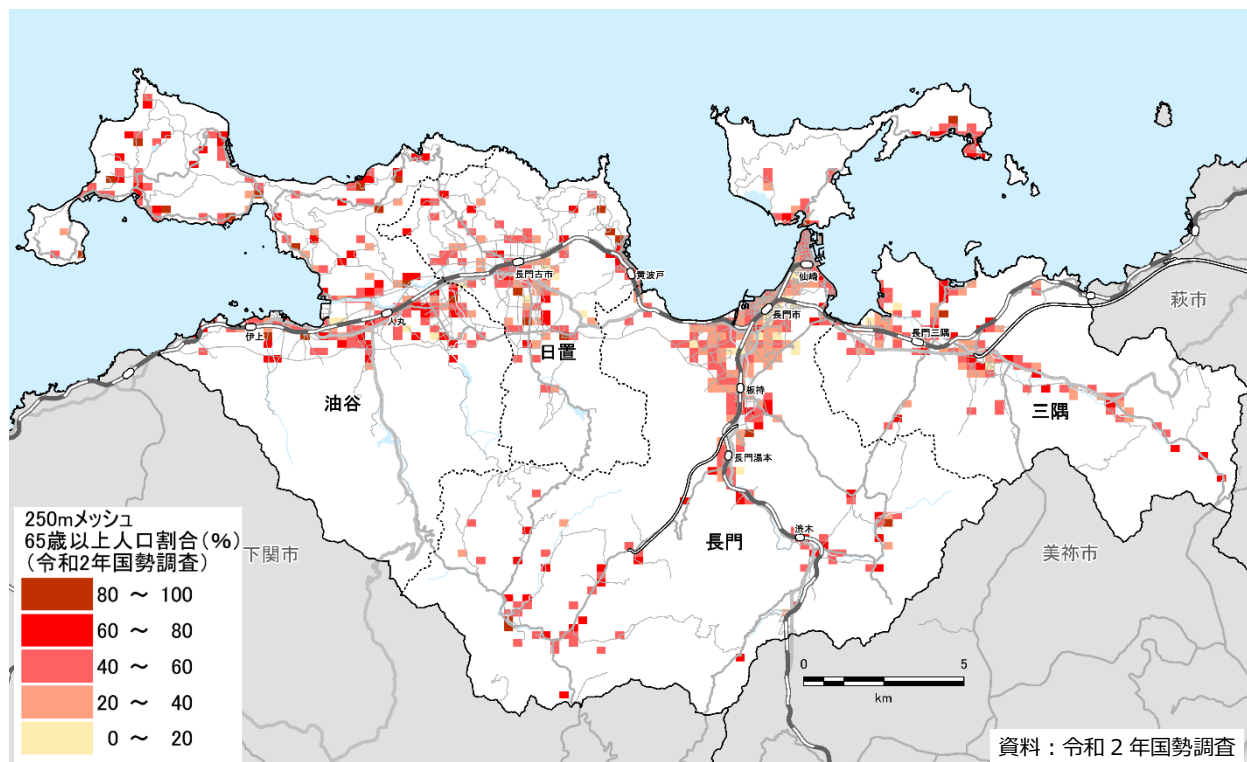


図 高齢化率

3. 通勤・通学状況

3-1 通勤・通学流動

市内に在住する15歳以上の就業者・通学者16,788人のうち14,129人(84.2%)が市内へ通勤・通学し、2,563人(15.3%)が市外へ通勤・通学しています。市外への通勤・通学者のうち萩市が921人(35.9%)と最も多く、次いで美祢市687人(26.8%)、下関市283人(11.0%)、山口市268人(10.5%)と続き、この4市で84.2%を占めています。

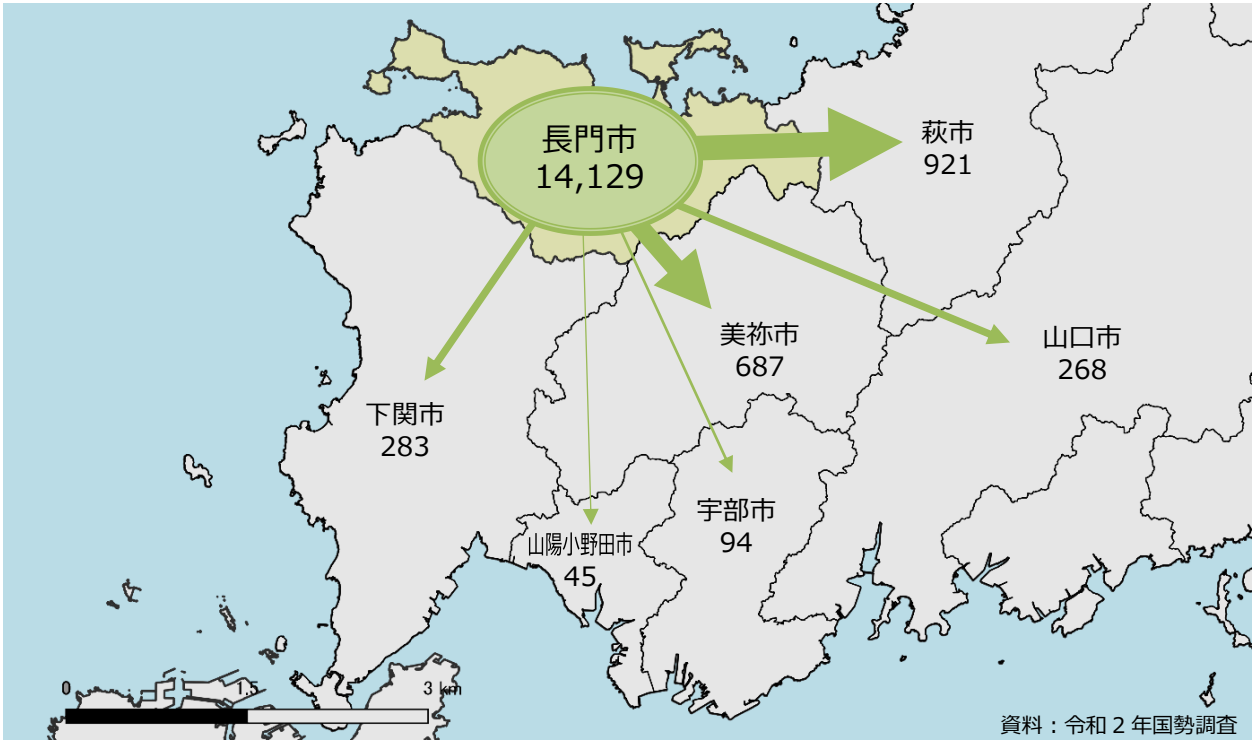


図 市外への通勤・通学者数（15歳以上）

表 15歳以上の通勤・通学流動

	総数	就業者	通学者		総数	就業者	通学者
本市常住就業・通学者	16,788 100.0%	15,731	1,057	本市で就業・通学者	16,200 100.0%	15,240	960
本市で就業・通学	14,129 84.2% 100.0%	13,421	708	本市に常住	14,129 87.2% 100.0%	13,421	708
自宅	2,307 16.3%	2,307	-	自宅	2,307 16.3%	2,307	-
自宅外	11,822 83.7%	11,114	708	自宅外	11,822 83.7%	11,114	708
市外で就業・通学	2,563 15.3% 100.0%	2,226	337	市外に常住	1,945 12.0% 100.0%	1,714	231
県内	2,363 92.2%	2,072	291	県内	1,886 97.0%	1,660	226
萩市	921 35.9%	733	188	萩市	718 36.9%	620	98
美祢市	687 26.8%	652	35	美祢市	517 26.6%	453	64
下関市	283 11.0%	253	30	下関市	304 15.6%	268	36
山口市	268 10.5%	242	26	山口市	192 9.9%	186	6
宇部市	94 3.7%	85	9	宇部市	50 2.6%	45	5
山陽小野田市	45 1.8%	44	1	山陽小野田市	35 1.8%	33	2
その他	65 2.5%	63	2	その他	70 3.6%	55	15
県外	170 6.6%	133	37	他県	59 3.0%	54	5
就業・通学市区町村「不詳・外国」	30 1.2%	21	9	就業地・通学地「不詳・外国」で本市常住者			
就業地・通学地「不詳」	96 0.6%			就業地・通学地「不詳」で本市常住者	126 0.8%		

資料：令和2年国勢調査

3-2 通勤・通学における公共交通利用状況

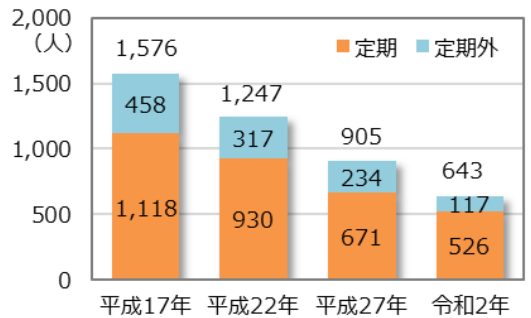
令和2年国勢調査では、本市関連の通勤・通学における公共交通の利用は797人（4.8%）で、公共交通利用者のうち鉄道が76.2%（607人）を占め、鉄道利用者、特に定期利用者のほとんどを高校生が占めることから、鉄道は高校通学に欠かせないものとなっています。

表 通勤・通学における公共交通利用状況（15歳以上）

常住地		長門市			他市町村	合計		
従業・通学地		長門市	他市町村	計	長門市			
公共交通	鉄道	145人	302人	447人	160人	607人	3.7%	76.2%
	乗合バス	112人	27人	139人	18人	157人	0.9%	19.7%
	タクシー	17人	12人	29人	4人	33人	0.2%	4.1%
	計	274人	341人	615人	182人	797人	4.8%	100.0%
自家用車両	自家用車	9,277人	2,122人	11,399人	1,630人	13,029人	78.8%	91.8%
	自転車	877人	118人	995人	39人	1,034人	6.3%	7.3%
	オートバイ	113人	5人	118人	7人	125人	0.8%	0.9%
	計	10,267人	2,245人	12,512人	1,676人	14,188人	85.8%	100.0%
勤め先・学校のバス		203人	27人	230人	117人	347人	2.1%	
徒歩のみ		1,171人	18人	1,189人	13人	1,202人	7.3%	
合 計		11,915人	2,631人	14,546人	1,988人	16,534人	100.0%	

注）不詳を除く

資料：令和2年国勢調査



※市内10駅の合計値 資料：西日本旅客鉄道株式会社

図 日平均乗車人員の推移

表 本市及び隣接3市への通学者と隣接3市から本市への通学者

長門市から隣接する3市への通学者（15歳以上）	隣接する3市から長門市への通学者（15歳以上）	合計
本市→萩市 188人	萩市→本市 98人	286人
本市→美祢市 35人	美祢市→本市 64人	99人
本市→下関市 30人	下関市→本市 36人	66人
計 253人	計 198人	451人
本市常住者で本市内への通学者		708人
合 計		1,159人

資料：令和2年国勢調査

4. 移動目的地となる施設の分布

4-1 主要施設

移動の主要目的地となる商業施設、医療機関、公共施設、教育機関は、その多くが中心市街地に集積するとともに、各支所や各出張所周辺に集積しています。

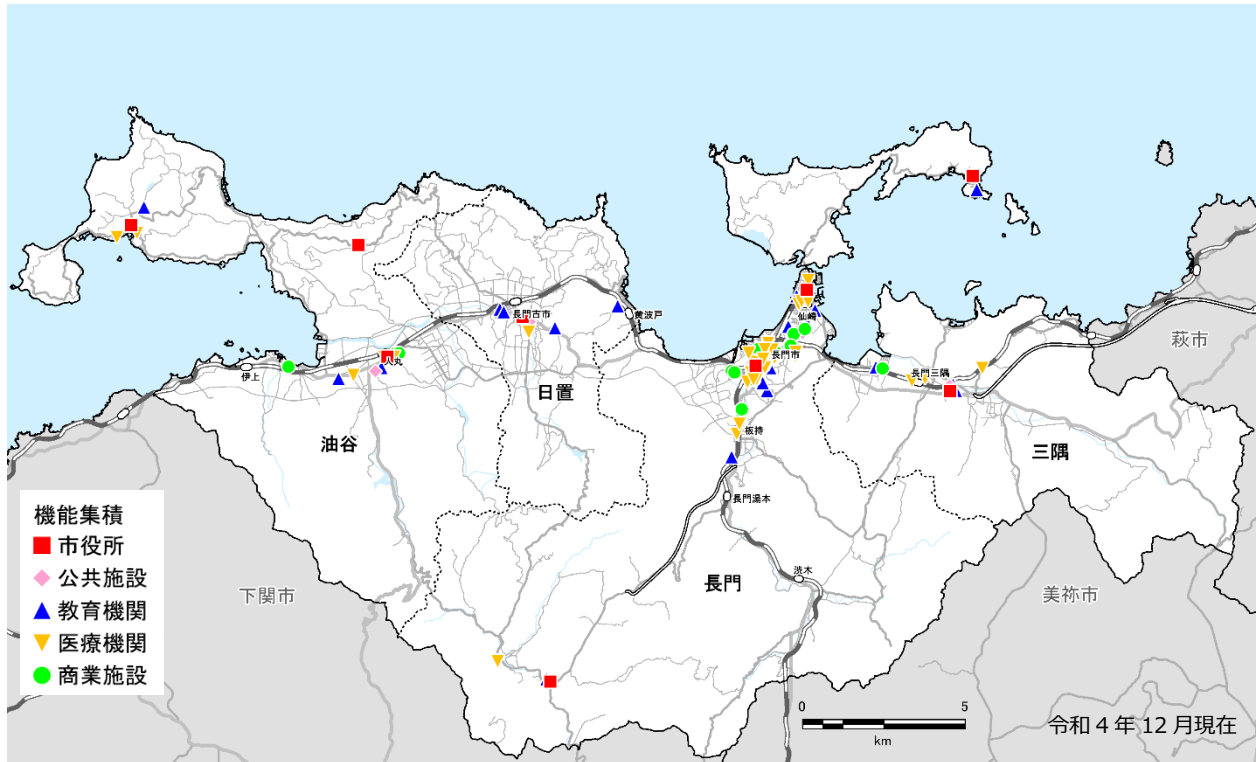
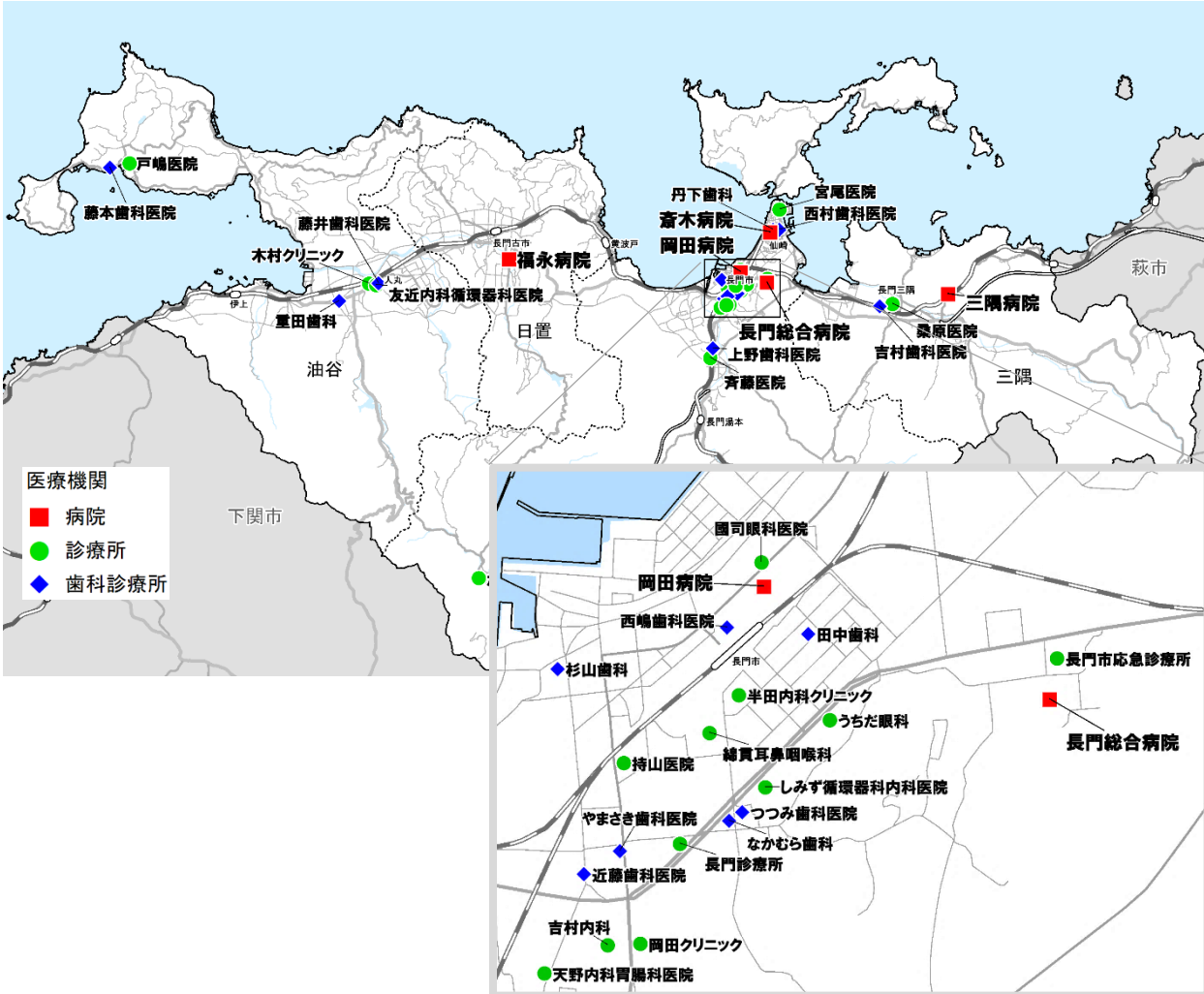


図 主要施設分布

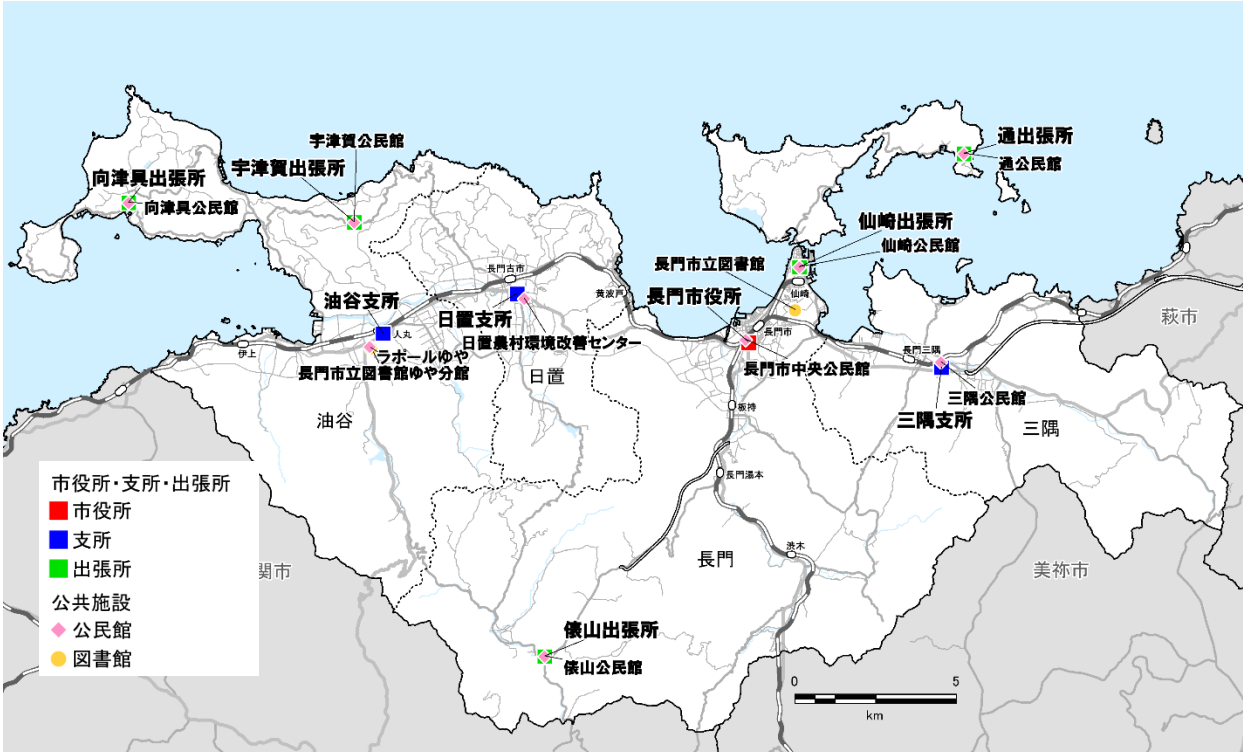
■ 商業施設



■ 医療機関



■ 公共施設



教育機関

- 小学校
- ◆ 中学校
- 高等学校

0 5 km

4-2 観光資源

観光施設は、海岸線沿いを中心に市内に広く分布しています。

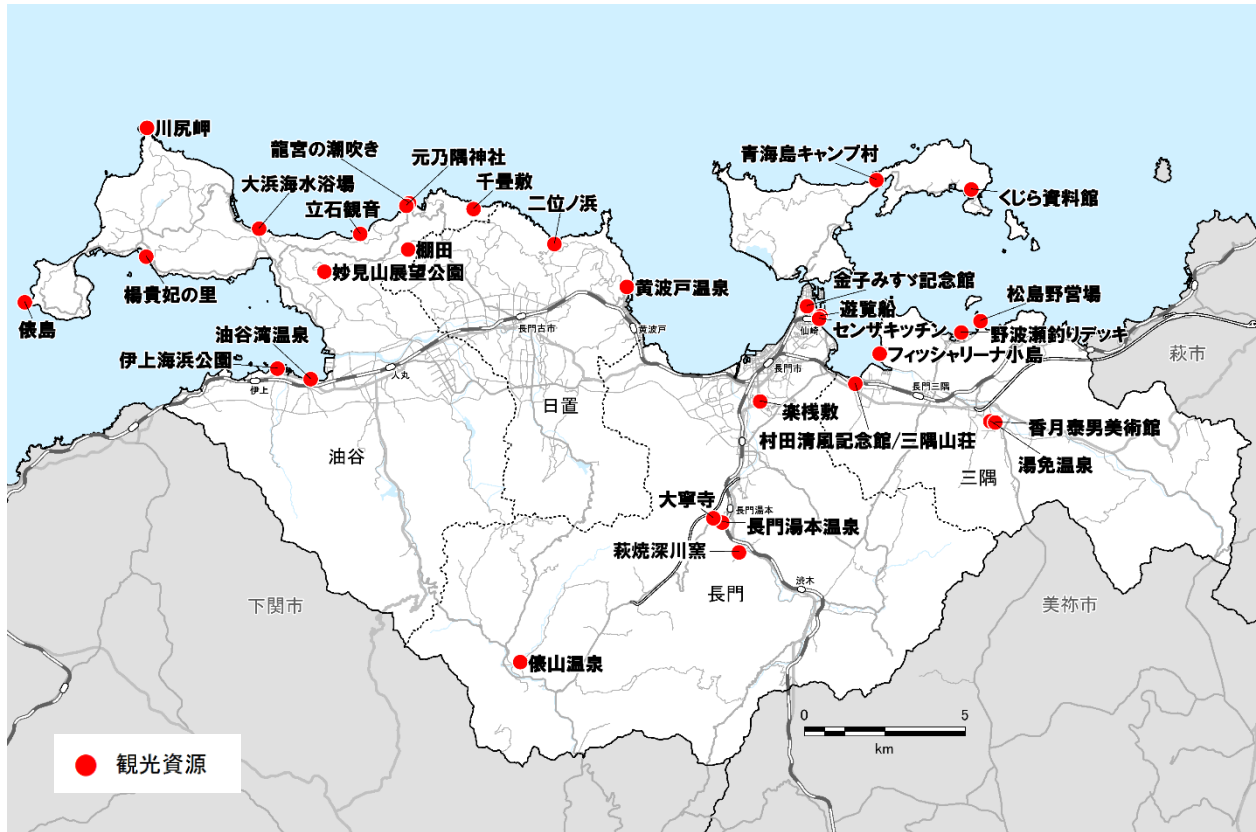


図 観光資源分布

第2章 上位・関連計画におけるまちづくりと公共交通の方向性

1. 上位計画

(1) 第2次長門市総合計画

①計画の基本構想

市政における全ての施策の基本となる「第2次長門市総合計画」（計画期間：平成29年度～令和8年度）では、『ひとが輝き、やさしさがこだまするまち長門』を市の将来像とし、これまでのまちづくりの成果等を踏まえながら、その将来像を実現していくための方針として5つの基本理念と7つの基本目標を掲げています。

将来像	ひとが輝き、やさしさがこだまするまち長門
基本理念	「若者の定着」を目指し、「住みたい」、「住み続けたい」まちを育てます。 「産業・雇用の活性化」により、誰もが元気に働いていけるまちをつくれます。 「ひと」のつながりにより、魅力あふれるまちづくりを進めます。 「やさしさ」を感じあい、お互いを大切にできるまちをつなげていきます。 幸せを感じることのできる「健幸」なまちを目指します。
基本目標	1. 生涯「健幸」で元気に暮らせるまち 2. 安全で安心して住めるまち 3. 自然と共生し、快適なまち 4. 地場産業が活躍する、活力あるまち 5. 歴史・文化を継承し、輝く人を育むまち 6. 支えあい、地域を担う協働のまち 7. 効率的で効果的な行財政運営

②公共交通に関する施策の内容

公共交通に関する施策は、後期計画（計画期間令和4年度～令和8年度）において、基本目標3「自然と共生し、快適なまち」の基本方針⑤「地域公共交通の再構築」で以下の施策を挙げています。

施策名	施策の展開	具体的な施策
1. 生活バス路線の見直し	■ 効率的な生活バスの運行に向けたバス路線網の検討を進めます。 ■ 市民が利用しやすい関連施設の整備に努めます。 ■ 高齢者をはじめとした多様な交通ニーズに的確に対応できるよう、地域のニーズを踏まえた最適な公共交通手段の確保を検討します。	○ 交通結節点における待合環境の整備 ○ 既存の公共交通の運行見直し
2. 鉄道利用の促進	■ 隣接する都市との連携を強化し、生活利用と観光利用の両面から更なる利用需要の創出を図ります。	○ JR 美祢線マイレール運動の推進 ○ 通勤・通学による利用促進 ○ 周辺市との連携強化による利便性の向上
3. デマンド交通利用の促進	■ 移動手段の確保については、「デマンド交通」導入を基本とし、地域のニーズを踏まえた、運行内容の構築を図ります。 ■ 市民が利用しやすい関連施設の整備に努めます。	○ 公共交通不便地域の解消 ○ 買い物弱者・交通弱者に対する取組の推進 ○ 利用者ニーズを踏まえた運行内容の定期的見直し ○ 交通結節点・停留予定箇所における待合環境の整備

2. 関連計画

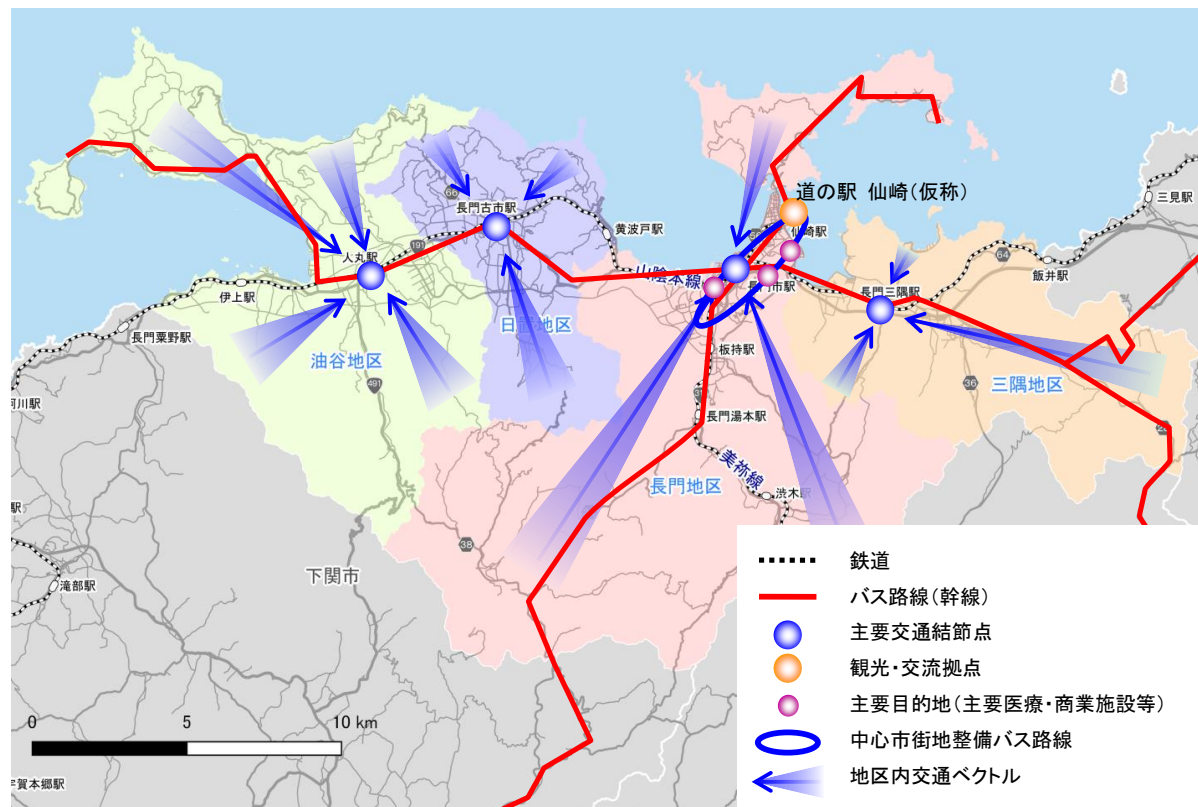
(1) 長門市地域公共交通網形成計画

① 施策体系

長門市地域公共交通網形成計画（計画期間：平成 29 年度～令和 4 年度）では、基本理念を「市民生活と地域の魅力を高める公共交通」とし、以下の施策体系としています。

基本方針	目 標	目標達成のために実施する事業
基本方針 1 住民の生活を支える持続可能な地域公共交通	【目標 1】 公共交通空白地域の削減	①地域に適した移動手段の確保 ②フリー乗降区間の設定
	【目標 2】 公共交通資源の適正配分	①運行見直し基準の設定 ②低利用バス路線の見直し ③スクールバスの活用
基本方針 2 中心市街地における移動性の向上	【目標 1】 主要目的地を結ぶバス路線の充実	①上川西線の再編 ②油谷島～長門病院線の見直し
基本方針 3 人にやさしい公共交通	【目標 1】 利用しやすい公共交通環境	①わかりやすい公共交通情報の提供 ②主要バス停の待合環境の整備
	【目標 2】 生活支援サービスとの連携	①生活支援サービス等と連携した移送サービスモデルの構築 ②タクシーを活用した救援事業等の検討
	【目標 3】 観光タクシーの充実	①相乗り観光タクシーの導入の検討 ②観光タクシー乗務員の育成

② 長門市地域公共交通整備イメージ



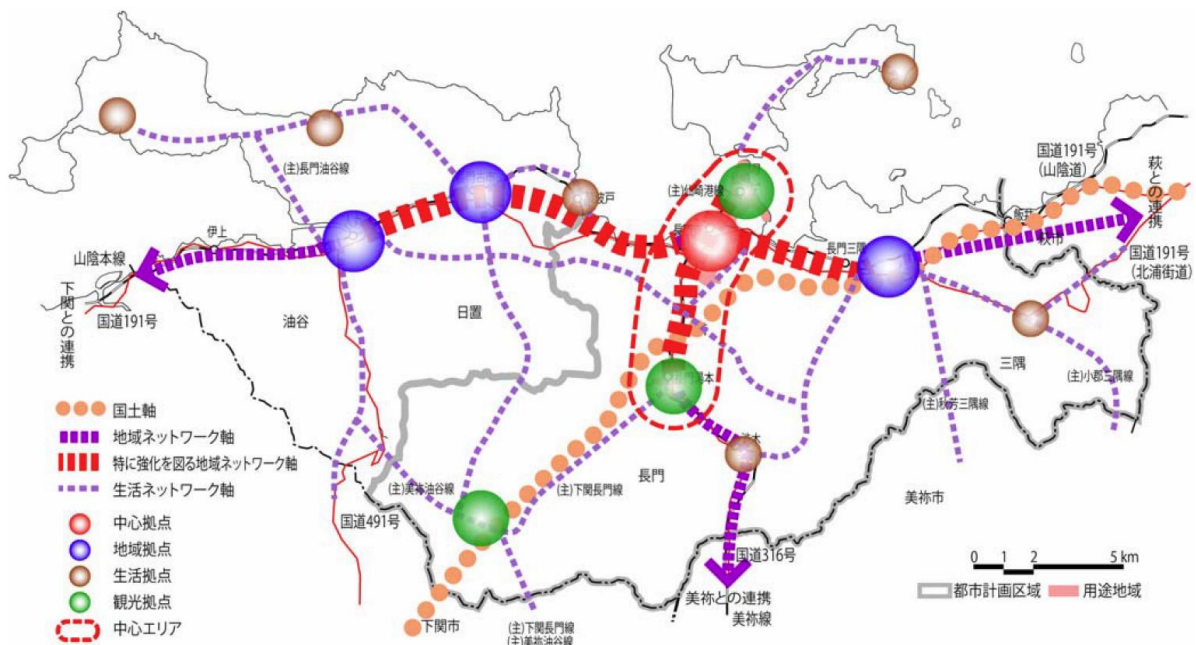
(2) 長門市都市計画マスタープラン

①計画の基本理念と将来像

長門市都市計画マスタープラン（平成 27 年 3 月）では、都市づくりの基本理念として以下の 5 つを掲げるとともに、概ね 20 年後を目途に都市の将来像を「自信と笑顔にあふれた元気都市 ながと」としています。

基本理念	①本市固有の資源を将来に継承していく都市づくり ②産業の活性化を支える都市づくり ③安全で豊かな暮らしを支える都市づくり ④地域のバランスに配慮したきめ細かな都市づくり ⑤市民の積極的な協働による都市づくり
将来像	自信と笑顔にあふれた元気都市 ながと ～ 自然と文化の恵みを活かした長門だからできる豊かな暮らしを目指して ～

拠点配置とネットワーク構成



②公共交通に関する施策の内容

交通体系整備の方針において、公共交通網の整備方針として以下の施策を挙げています。

公共交通	施策の内容
①鉄道	イベント列車の運行や交通結節点としての整備、他の交通への乗継改善等による利用促進を図ることとする。
②バス等	基幹となるバスルート、これに接続する乗合タクシーやデマンド交通システムなど総合的な公共交通システムを確立して、生活行動の安定を図っていく。 この際、中心拠点、地域拠点、生活拠点の各拠点を公共交通の結節拠点としての機能の充実を図ることによって、交通と買物、通院、通学などの生活行動が集約する場所としての総合的な拠点化を図ることとする。

(3) 第2期長門市まち・ひと・しごと創生総合戦略

①戦略の視点と基本目標

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）では、3つの戦略の視点から4つの基本目標を掲げています。

戦略の視点	1. 地域基盤を活かした持続可能な新たな成長の創出 2. 人口減少に対する短期・中長期での歯止め 3. 人口減少社会に適応した持続可能な地域づくり
基本目標	1. 「しごと」をつくる ～産業振興により新たな雇用を創出～ 2. 「うごき」を生む ～魅力発信により、ひとの流れを加速させる～ 3. 「ひと」を育む ～将来を担う若者の希望を実現する環境づくり～ 4. 「まち」をつくる ～住み続けたい地域社会の形成～

②公共交通に関する取組と関連する重要業績評価指標（KPI）

公共交通に関する取組

取組	内容
交通アクセス改善による交流人口の拡大	山口宇部空港や新山口駅からの二次交通対策を行い、観光客の利便性を向上させ、市内観光客の増加を図ります。
交通弱者の移動手段の確保	効率の良いバス路線を維持するとともに、新たなデマンド交通やコミュニティバス、次世代モビリティなど、それぞれの地域の実情に応じた地域公共交通網の再編を行い、自立し安心して暮らしやすい「住み続けたいまち」づくりを進めます。

地域公共交通関連重要業績評価指標（KPI）

項目	(2018年度) 現状値	(2024年度) 目標値
長門市全域の観光客数	2,538,014人	3,000,000人
二次交通によるバス利用者数	3,267人	15,000人
外国人観光宿泊者数	17,172人	30,000人
長門市観光サイト「ななび」アクセス数	3,134件/1日平均	4,000件/1日平均
公共交通空白地域割合	21%	0%

(4) 第4次長門市地域福祉計画・長門市地域福祉活動計画

第4次長門市地域福祉計画・長門市地域福祉活動計画（令和4年3月）では、「声かけて 心かよわす 笑顔あふれるまち 長門」を基本理念とし、3つの基本目標を掲げています。

公共交通に関する施策としては、交通弱者のための移動支援として、交通弱者の状況を把握し、デマンド交通の整備や障害者タクシー、高齢者タクシーなどの更なる利便性の向上と社会活動範囲の拡大を図っていくとしています。

基本理念	声かけて 心かよわす 笑顔あふれるまち 長門
基本目標	① 共に見守り、支え合う地域づくり ② 安全・安心に暮らせるまちづくり ③ 一人ひとりに優しい福祉サービスの提供

(5) 第3次長門市観光基本計画

第3次長門市観光基本計画（令和4年3月）では、「『やさしさ』に会える旅 癒しのながと時間」の基本理念のもと、長門市民がもつ“やさしさ”によるおもてなしを充実させることで「満足度の高い充実した“ながと時間”の創出」を行うことを基本方針として定めています。

また、長門の魅力を民間事業者、地域住民、行政が協働で創り、磨き上げ、発信することで経済が循環していくことを目指し、3つの行動目標を掲げています。

基本方針	満足度の高い充実した“ながと時間”の創出
行動目標	① 地域の「稼ぐ力」を引き出す観光まちづくり ② 観光地の魅力創出と情報発信の強化 ③ 観光地の質の向上の推進
公共交通に関する施策	二次交通・三次交通に関する施策 ① 新山口駅発長門行き直行便等の継続と利便性向上 ② 山口宇部空港発長門行き直行便等の検討 ③ 高速バスの誘致 ④ JRとバス・タクシー事業者、宿泊業者との交通連携 ⑤ レンタサイクルによるエコ観光の推進

第3章 地域公共交通の現状

1. 道路網

3つの国道（191号、316号、491号）及び山陰自動車道（萩・三隅道路、長門・俵山道路）と7つの主要地方道（県道28号小郡三隅線、県道34号下関長門線、県道36号秋芳三隅線、県道38号美祢油谷線、県道56号仙崎港線、県道64号萩三隅線、県道66号長門油谷線）を中心に市内の道路網は形成されています。

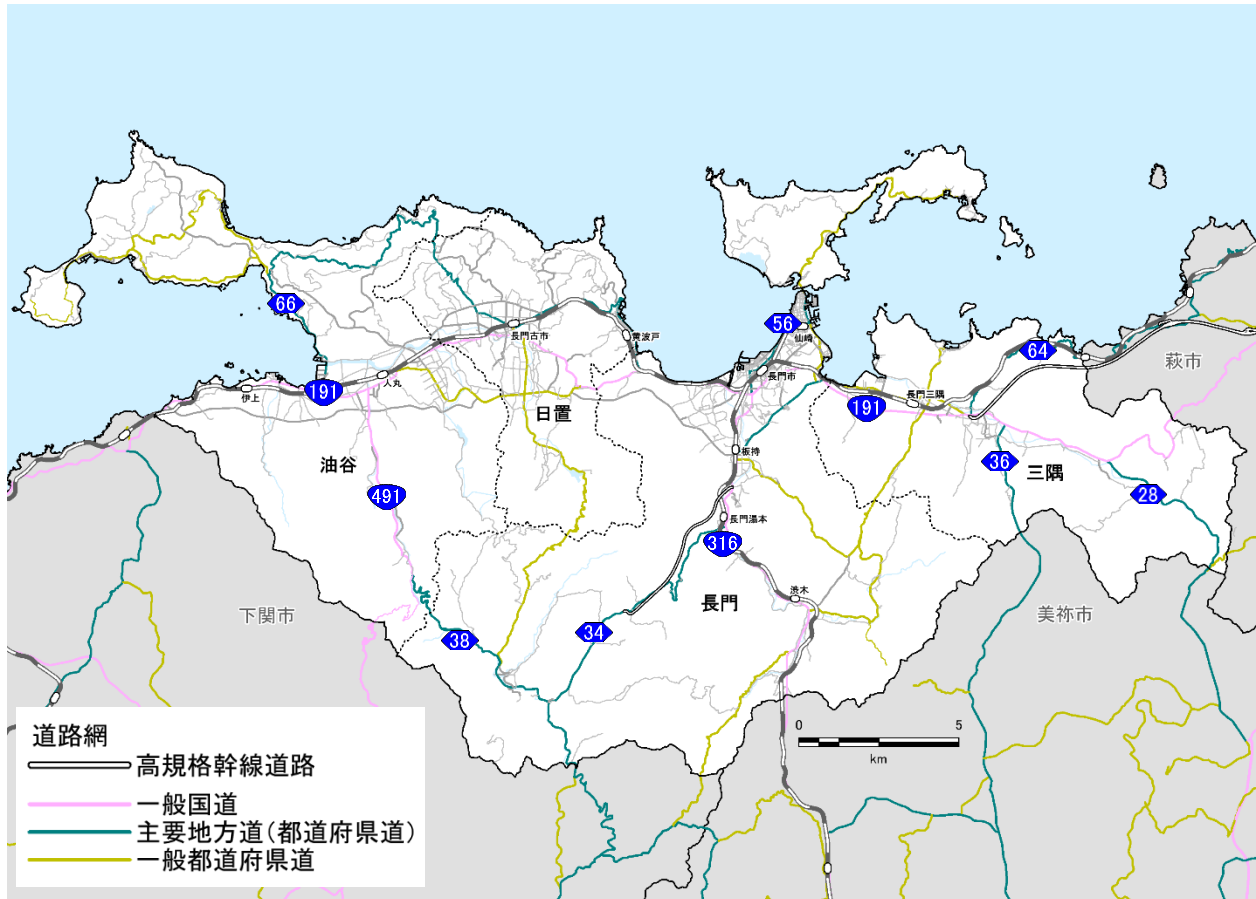


図 道路網

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。

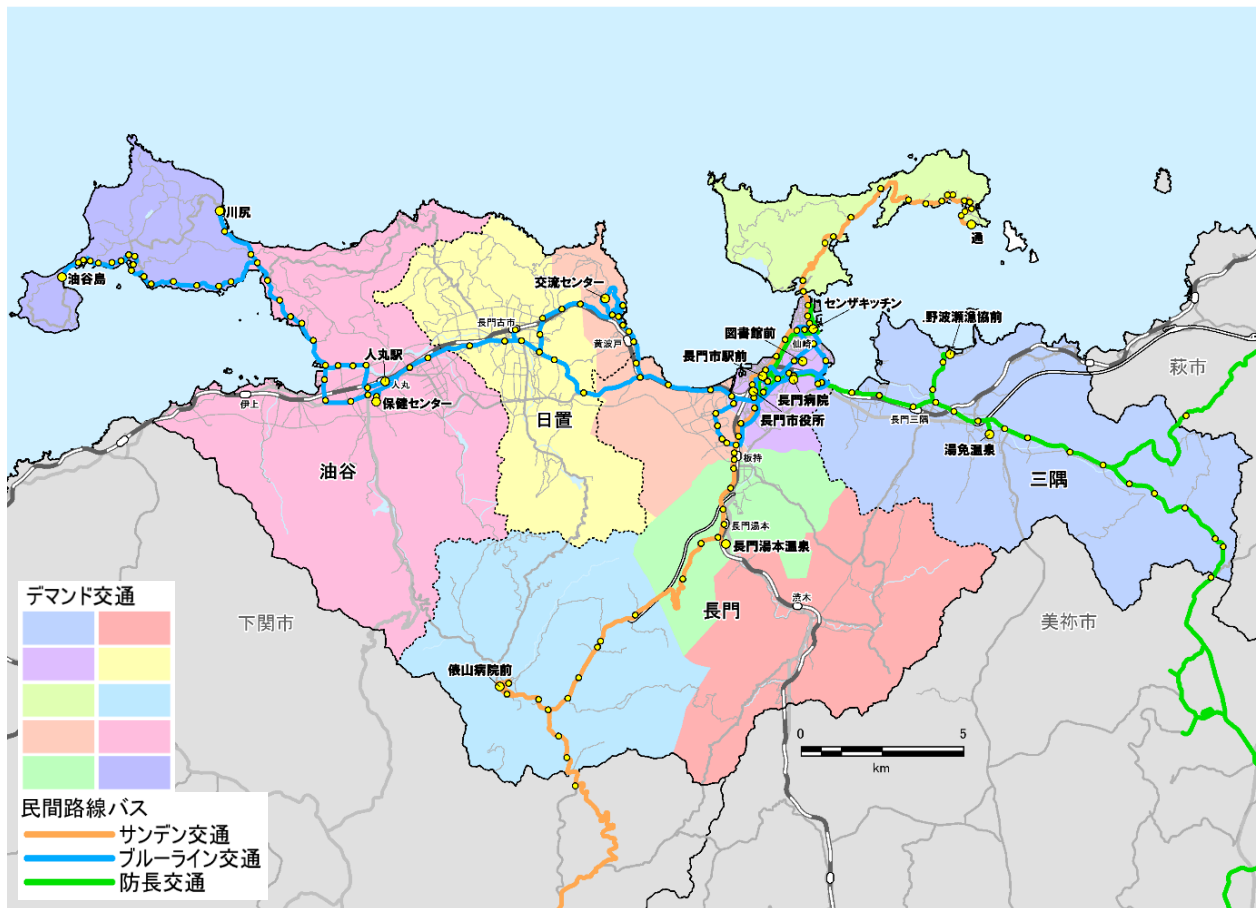


図 地域公共交通網

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～センザキッテン	油谷島	大江・保・大内山・ウエブ・病院	センザキッテン	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	センザキッテン	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	センザキッテン	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	センザキッテン	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	センザキッテン	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	センザキッテン	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	センザキッテン	4条乗合	路線的運行	ブルーライン交通	山口県補助
	センザキッテン	国道191・県道56	センザキッテン	4条乗合	路線的運行	ブルーライン交通	
	センザキッテン	国道191・上川西・県道56	センザキッテン	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）

2-1 鉄道

市内には、JR 山陰本線及び仙崎支線、美祢線が走り、山陰本線は萩方面 8 本、下関方面 11 本が運行し、仙崎支線は上下各 6 本が運行しています。美祢線は上下各 9 本が運行しています。

令和 2 年の市内 10 駅の 1 日平均乗車人員は計 643 人で、平成 27 年からの 5 年間で 3 割減少しています。

各駅の 1 日平均乗車人員は、長門市駅が 348 人と全体の半数以上を占め、次いで長門古市駅 107 人、人丸駅 50 人、仙崎駅 47 人、長門三隅駅 43 人と続き、渋木・板持・伊上駅は、10 人前後にとどまっています。

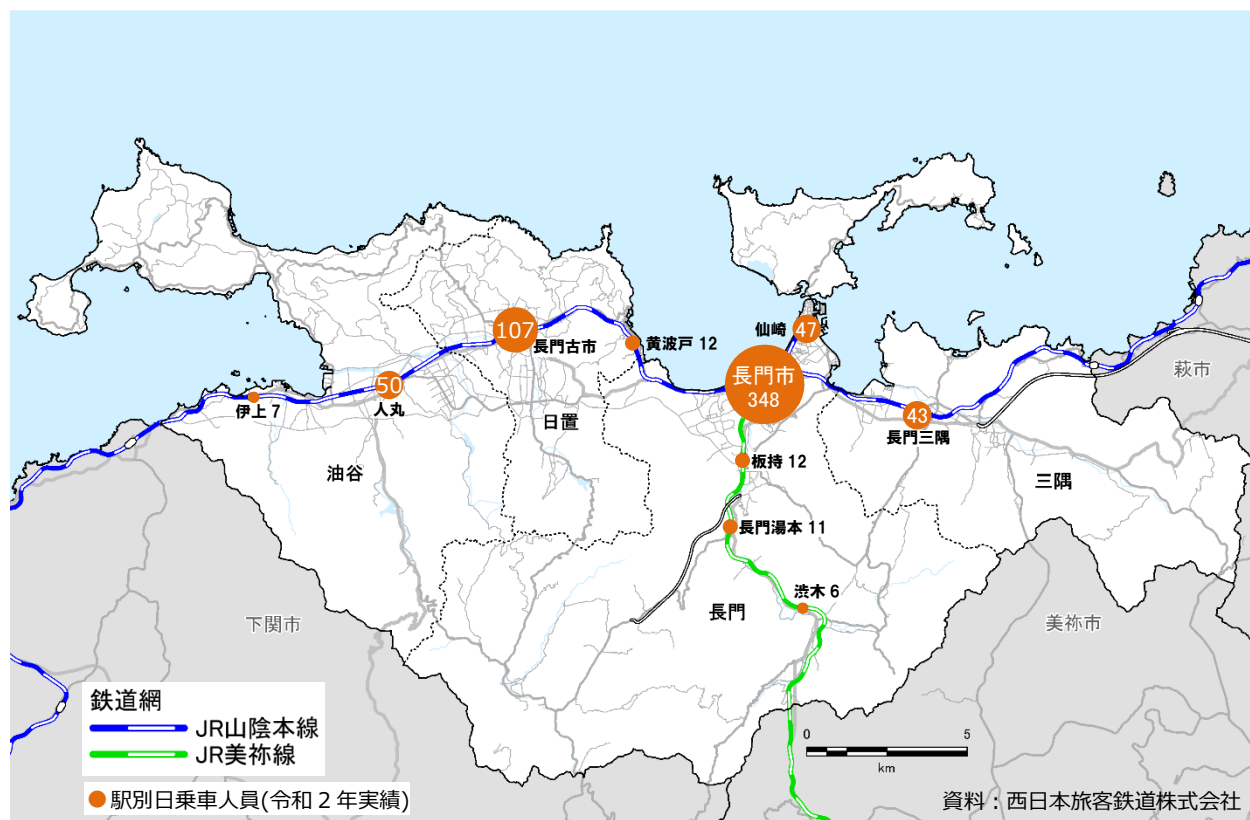


図 鉄道網と 1 日平均乗車人員

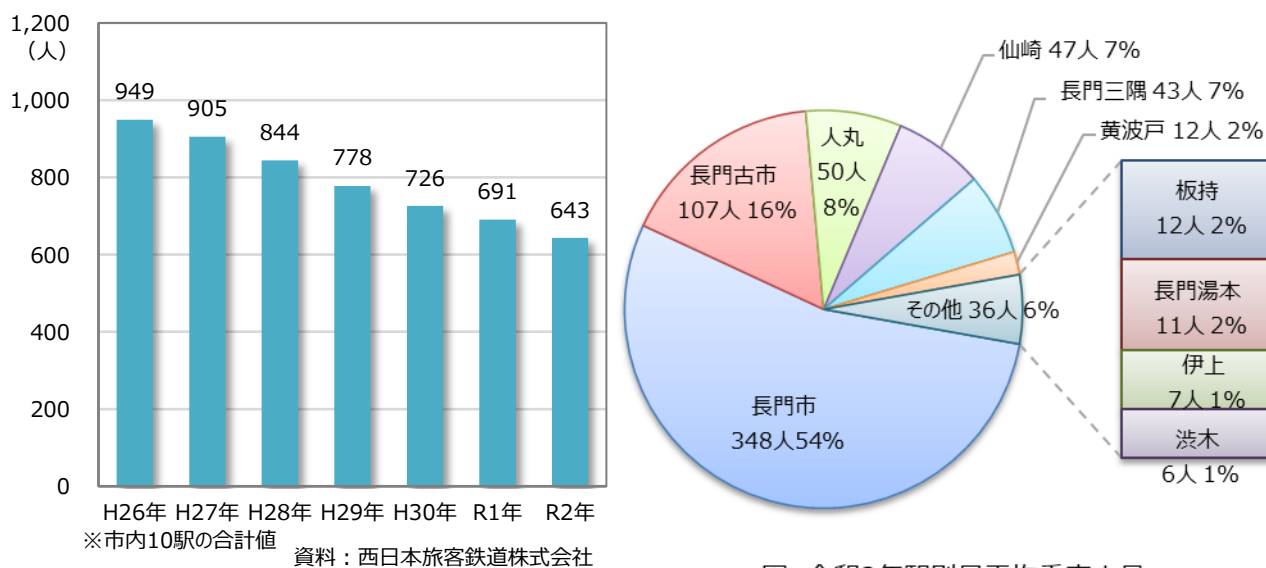


図 日平均乗車人員の推移

図 令和2年駅別日平均乗車人員

2-2 路線バス

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、市中心部から三隅、萩市及び美祢市方面を運行しています。令和3年度の輸送・収支実績は、輸送人員238,862人、実車走行キロ1,407,034.5km、収支率24.2%となっており、輸送人員は平成28年度からの5年間で約52,700人(18%)減少しています。

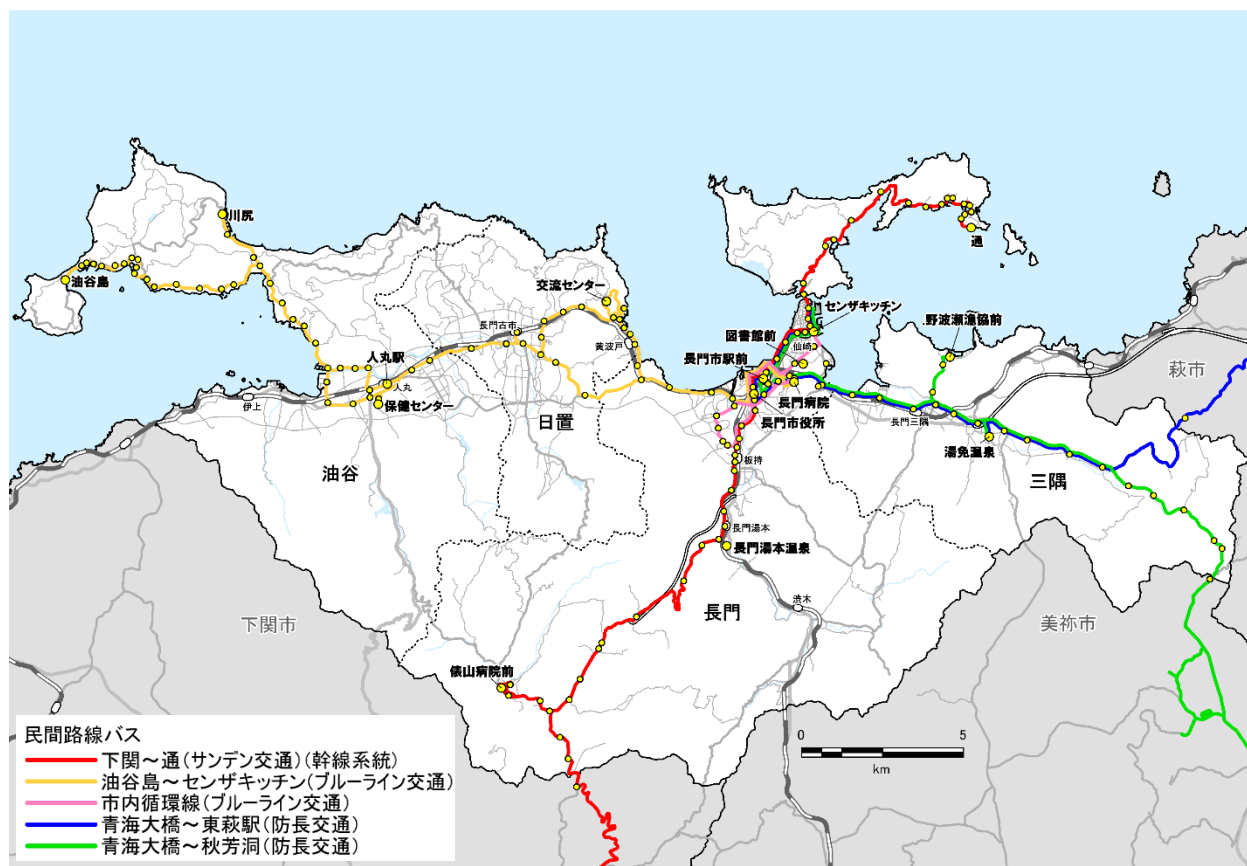


図 路線バス網

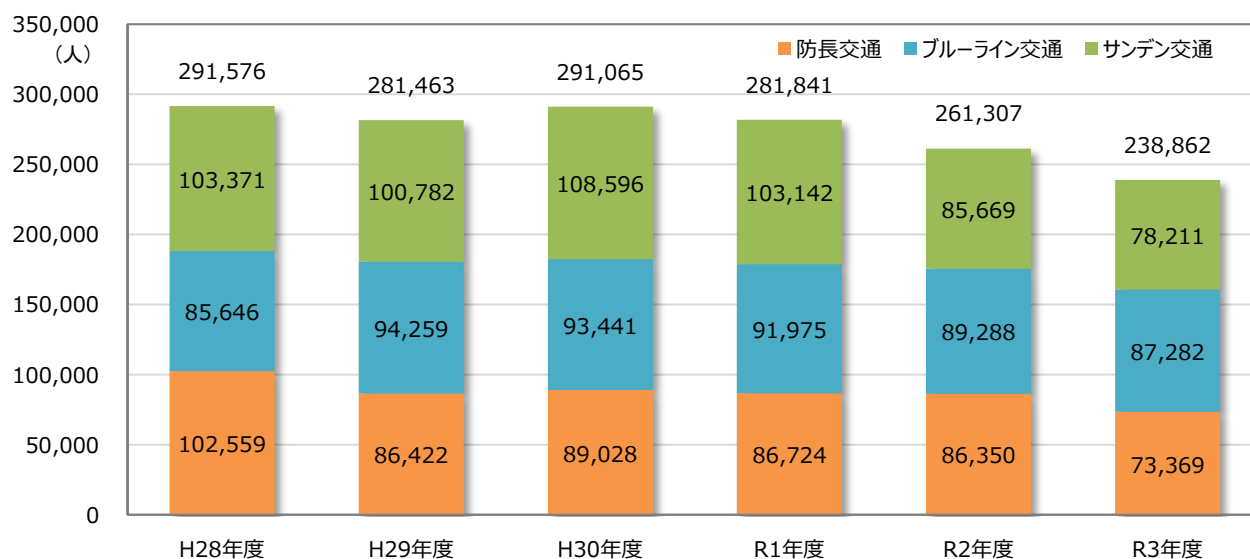


図 路線バス輸送人員の推移

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

2-3 デマンド交通

デマンド交通は、市内を 10 区域に分け、各路線とも月曜日から金曜日までの週 5 日運行しています。

主な通院先や買物先など各地域の生活圏の視点から区域外の乗降場所として、青海島、黄波戸・西深川、三隅、湯本及び渋木・真木区域は、市街区域の主要施設（医療機関、商業施設、長門市駅、市役所）が、日置区域は人丸駅周辺が設定されています。また、俵山区域は、高校生の通学用に始発便と最終便は長門市駅まで運行しています。

なお、市街区域は青海島・市街区域及び湯本・市街区域として一体的に運行しています。

令和４年度（令和３年１０月～令和４年９月）は、俵山、向津具、日置、青海島、湯本、渋木・真木、油谷の７区域で計１２,１１１人の利用があり、このうち４,３９９人は通学利用となっています。

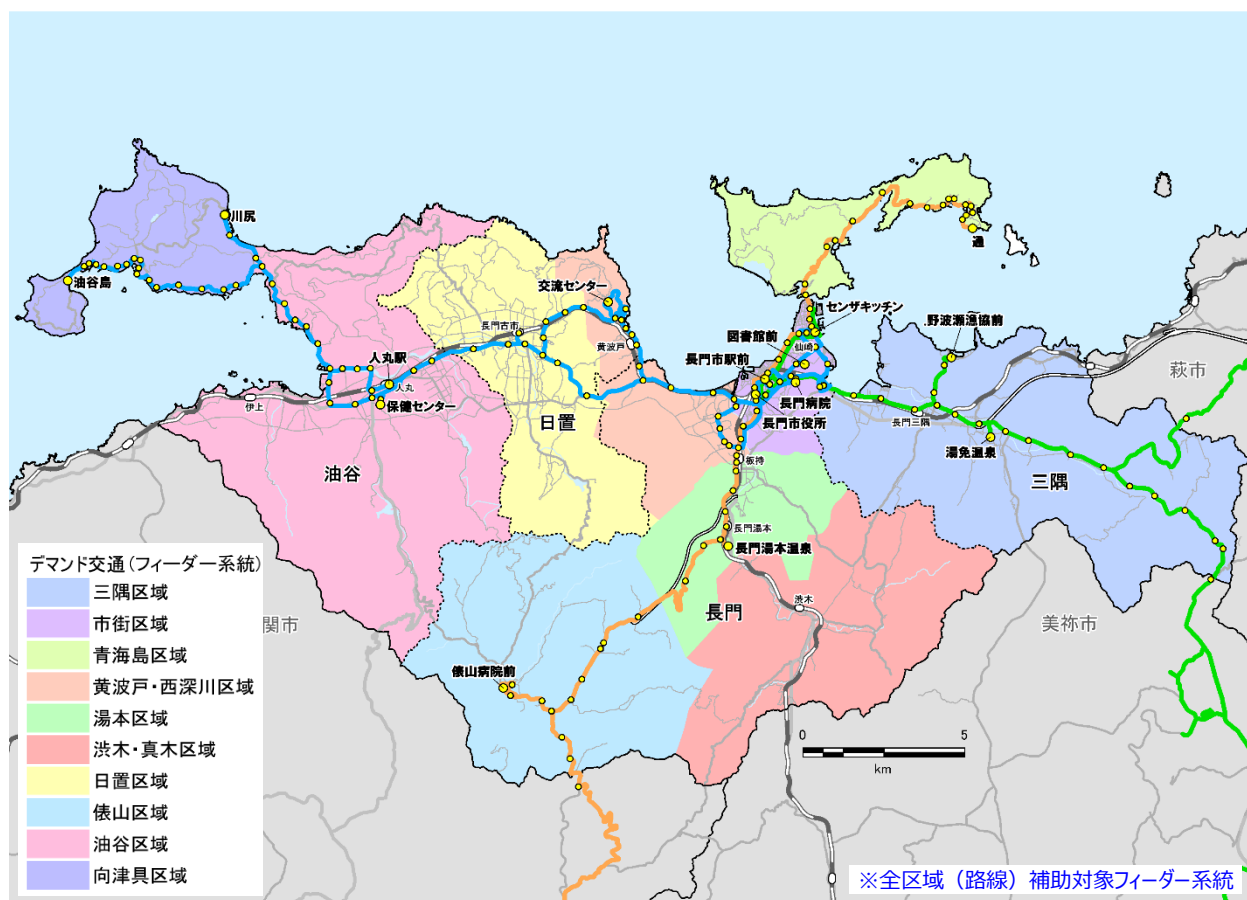


図 デマンド交通網

表 デマンド交通利用実績（令和3年10月～令和4年9月）

区域（路線）	運行日数	運行便数	一般利用			通学利用	計	国庫補助対象 フィーダー系統
			年間	日平均	1便あたり			
依山	257日	1,028便	672人	2.6人	0.7人	1,824人	2,496人	○
向津具	257日	1,028便	1,899人	7.4人	1.8人	0人	1,899人	○
日置	257日	1,028便	1,397人	5.4人	1.4人	2,219人	3,616人	○
青海島	257日	1,285便	1,095人	4.3人	0.9人	246人	1,341人	○
湯本	257日	1,285便	383人	1.5人	0.3人	110人	493人	○
渋木・真木	257日	1,285便	1,228人	4.8人	1.0人	0人	1,228人	○
油谷	257日	1,542便	1,038人	4.0人	0.7人	0人	1,038人	○
合計	1,799日	8,481便	7,712人	4.3人	0.9人	4,399人	12,111人	

※運行便数：通学生優先便を除く

2-4 タクシー

市内には 7 つのタクシー営業所があり、市内全域をカバーしていますが、通、俵山、三隅上、向津具地区などは、営業所から 5 km 以上離れているため、日常的にタクシーを利用しにくい状況にあります。

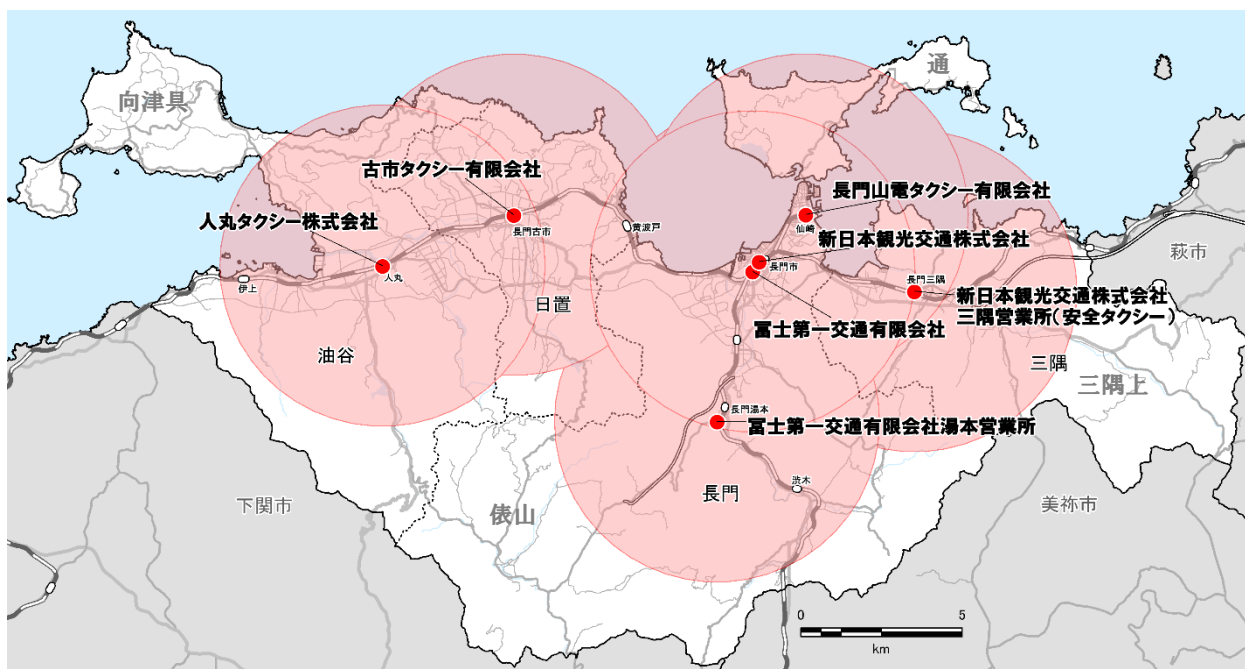


図 タクシー営業所と営業所から半径 5km 圏域

2-5 新山口駅直行バス

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 1 日 2 往復、通年運行しています。

1日2往復・毎日運行

JR 新山口駅

直行便！

長門市

JR 新山口駅 ▶▶▶ センザキッチン			センザキッチン ▶▶▶ JR 新山口駅		
乗り場	1 便	2 便	乗り場	1 便	2 便
新山口駅	11:15	15:25	センザキッチン	9:30	13:45
長門湯本温泉	12:20	16:30	長門市駅	9:40	13:55
湯本営業所前	12:23	16:33	長門市役所前	9:44	13:59
長門市役所前	12:31	16:41	湯本営業所前	9:52	14:07
長門市駅	12:35	16:45	長門湯本温泉	9:55	14:10
センザキッチン	12:45	16:55	新山口駅	11:00	15:15

2-6 その他

(1) スクールバス

4 地区 6 校（小学校 3 校、中学校 3 校）で運行しています。

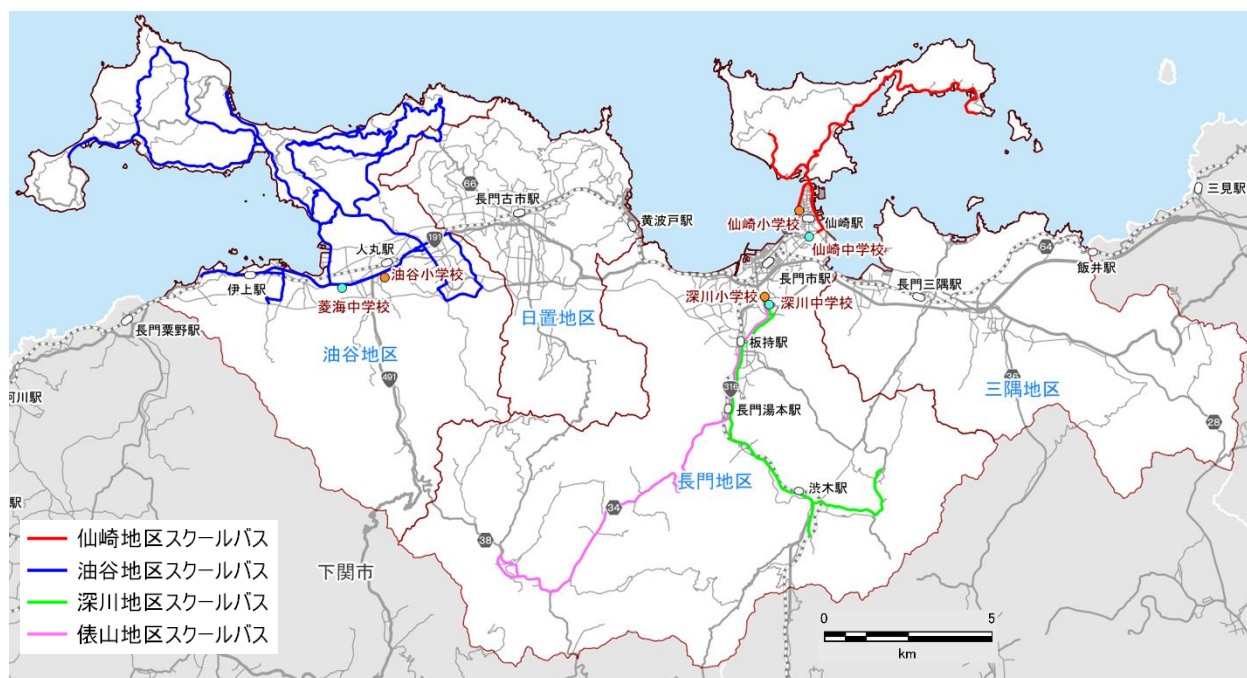


図 スクールバス路線網

(2) 福祉タクシー

福祉タクシーとしては、障害者福祉タクシー助成事業と高齢者等福祉タクシー助成事業があります。

	障害者福祉タクシー	高齢者等福祉タクシー
事業内容	心身障害者等が利用するタクシー料金の一部を助成	介護が必要な在宅高齢者等が利用するタクシー料金の一部を助成
利用対象者	身体障害者手帳：1～3 級、下肢 4 級、その他 4 級 1 種 療育手帳：A・B 精神障害者保健福祉手帳：1、2 級 ※人工透析の方は通院回数に応じて交付 週 1 回 104 枚、週 2 回 208 枚、週 3 回 316 枚	要介護 3～5 の在宅生活者（介護保険施設入所者を除く。） ※障害者福祉タクシー助成事業に該当する場合は、障害者福祉タクシー助成事業を優先。
利用枚数	年間 48 枚を限度とする。（10 月以降は 24 枚） 利用枚数 1 枚につき 500 円を助成。1 回の利用料金が 1,000 円を超えた場合は 2 枚まで、1,500 円を超えた場合は 3 枚まで使用できる。	
事業主体	長門市（健康福祉部地域福祉課）	長門市（健康福祉部高齢福祉課）

3. 公共交通関連財政支出

公共交通関連財政支出は、平成 29 年度以降増加傾向にあり、令和 3 年度は約 2 億 5,000 万円となっています。内訳は、民間路線バス補助金が 59%を占め、次いでスクールバス（20%）、デマンド交通（12%）となっています。

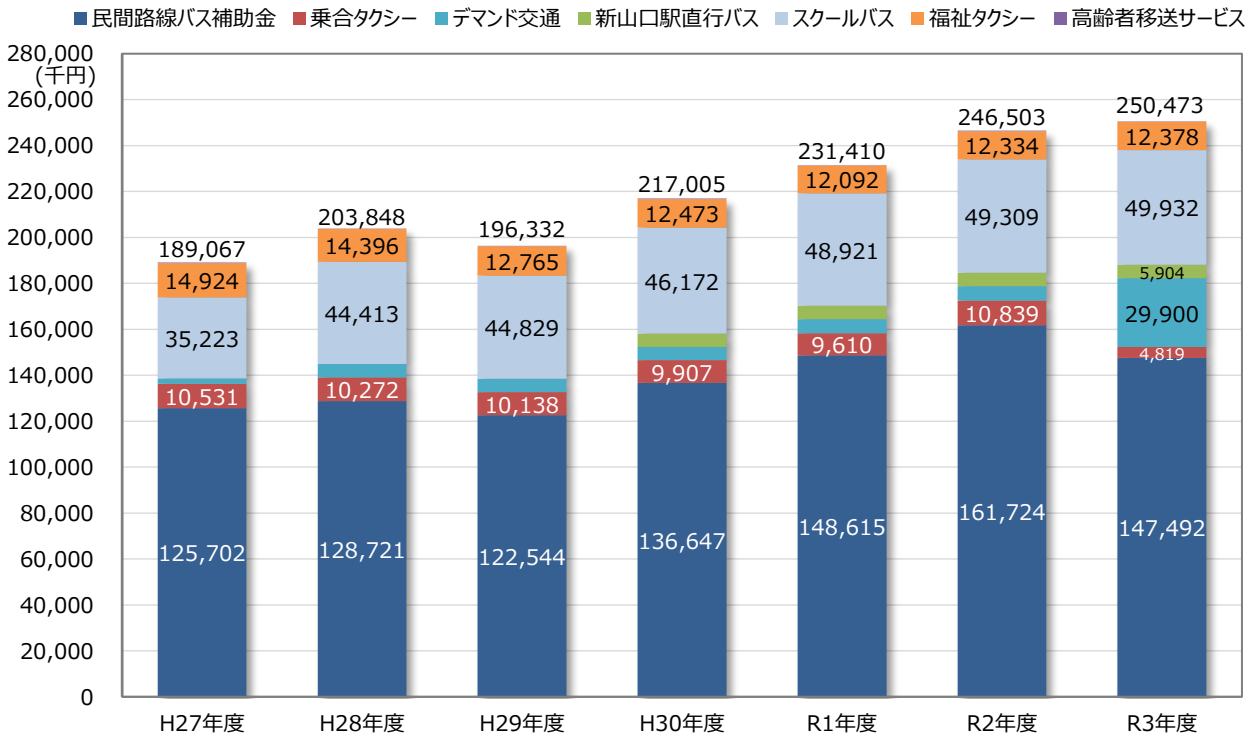


図 公共交通関連財政支出の推移

表 公共交通関連財政支出の推移

単位：千円

		H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	
								実数	(比率)
民間路線バス補助金		125,702	128,721	122,544	136,647	148,615	161,724	147,492	(59%)
乗合タクシー (予約型定時定路)	渋木・真木	5,424	5,318	5,213	5,654	5,962	6,557	2,827	(2%)
	津黄・後畑	5,107	4,954	4,925	4,253	3,648	4,282	1,992	
	小計	10,531	10,272	10,138	9,907	9,610	10,389	4,819	
デマンド交通 (予約型定時区域)	俵山	750	662	770	974	1,013	967	1,739	(12%)
	向津具	1,676	1,942	2,096	1,906	2,298	2,218	4,623	
	日置	0	3,308	2,997	2,913	2,856	2,980	3,481	
	青海島	0	0	0	0	0	0	4,155	
	湯本	0	0	0	0	0	0	5,573	
	渋木・真木	0	0	0	0	0	0	5,017	
	油谷	0	0	0	0	0	0	5,312	
	小計	2,426	5,912	5,864	5,793	6,167	6,165	29,900	
路線バス・乗合タクシー・デマンド交通計		138,659	144,905	138,546	152,347	164,392	178,278	182,211	(73%)
新山口駅直行バス		0	0	0	5,743	5,904	5,904	5,904	(2%)
スクールバス		35,223	44,413	44,829	46,172	48,921	49,309	49,932	(20%)
福祉タクシー（障害・高齢）		14,924	14,396	12,765	12,473	12,092	12,334	12,378	(5%)
高齢者移送サービス		261	134	192	270	101	228	48	(0%)
合 計		189,067	203,848	196,332	217,005	231,410	246,503	250,473	(100%)

4. 長門市地域公共交通網形成計画の達成状況

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の達成状況は、下記のとおりです。

基本方針	目 標	事 業	事業概要	達成状況
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	地域に適した移動手段の確保	・主な交通空白地域への公共交通の導入 ・乗合タクシーのデマンド交通への転換	・市内全域へデマンド交通導入完了 ・乗合タクシーのデマンド交通への転換完了
		フリー乗降区間の設定	停車・乗降の安全が確保できる区間については、フリー乗降区間を設定	平成 31 年 4 月 1 日から防長交通「宗頭交差点」～「落志畑バス停」区間でフリー乗車区間を設定
	公共交通資源の適正配分	運行見直し基準の設定	最低限確保する公共交通のサービス水準を設定した上で、路線バス等の運行見直し基準を設定	「路線バス等の運行見直し基準」（平成 29 年度設定）、「長門市公共交通体系の再構築」方針(令和 2 年度承認)に基づき、より効率的な運行を目指し、路線バス等の見直しを図った
		低利用バス路線の見直し	低利用路線の統廃合、運行ルートの見直し、曜日運行の導入、他の交通手段への転換	デマンド交通の全域導入に伴い昼間の便を中心に低利用便を削減
		スクールバスの活用	路線バスとの統合（路線バスへの転換、スクールバスの一般混乗化）を検討	大幅な交通再編により、スクールバスについては、現状のままとした
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	上川西線の再編	・南北 2 路線に分割 ・全便長門病院、フジ長門店経由	平成 30 年に再編を完了し、令和 4 年 10 月から運行ルートを見直して運行
		油谷島～長門病院線の見直し	・長門病院を起終点とする全便をフジ長門店経由ルートに変更 ・人丸駅での長時間停車を解消	平成 30 年 4 月に見直しを完了
人にやさしい公共交通	利用しやすい公共交通環境	わかりやすい公共交通情報の提供	・バスブックを作成し、市内全戸に配布 ・交通結節点等バス路線の案内板（バス路線図）を設置 ・バス停時刻表の改修	・毎年 4 月・10 月に JR・バスダイヤの改正に合わせて改訂版を発行・配布 ・各駅へ案内板を設置（R3.3 三隅駅案内板新設）
		主要バス停の待合環境の整備	・乗降の多いバス停の待合環境整備	乗降の多いバス停（10 人/日以上）の待合環境について、事業者・自治会等と協議した上で計画的に修繕・整備を実施（R2.10 仙崎駅前バス停改修）
	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移送サービスモデルの構築	・インフォーマルサービス提供事業者等と連携した移送サービスモデルの構築 ・支援制度等の検討	デマンド交通の全域導入計画に統合
		タクシーを活用した救援事業等の検討	タクシーの救援事業の導入に向けた条件整備	デマンド交通の全域導入とともに、タクシー乗務員の不足状況等を踏まえ、事業を中止
	観光タクシーの充実	相乗り観光タクシーの導入の検討	主な観光地やビュースポットを巡るいくつかのコースを設定し、相乗り観光タクシーの導入を検討	デマンド交通の全域導入に伴い、来訪者の二次・三次交通として、本交通計画において検討することとした
		観光タクシー乗務員の育成	・観光タクシー乗務員対象の接遇マナー、観光情報等の講習会を開催 ・観光タクシー乗務員認定制度等を検討	デマンド交通の全域導入に伴い、デマンド交通乗務員マニュアルの作成、乗務員研修等を本交通計画において検討することとした

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

第4章 地域公共交通の利用状況と住民ニーズ調査

1. 調査概要

(1) 調査方法

①調査方式

アンケート調査

②調査対象

市内の全世帯を対象に地域割りをしたうえで無作為抽出した 3,500 世帯

(注)世帯の中で、できるだけ公共交通等の移動手段を必要としている人に回答してもらうように依頼。

③配布・回収

配布・回収ともに郵送

④実施時期

令和 4 年 8 月～9 月

(2) 調査内容

- 回答者属性（居住地、年齢、世帯構成、職業、普段の運転の有無等）
- 普段利用する交通手段
- 車の運転への不安・免許返納予定（70 歳以上運転免許保有者対象）
- 公共交通の利用において困っていること
- よく利用する医療機関・商業施設・その他施設
- 鉄道・路線バス・デマンド交通の満足度
- 長門市の公共交通に関する意見・要望

(3) 回収率

37.3%（1,304 件/3,500 件）

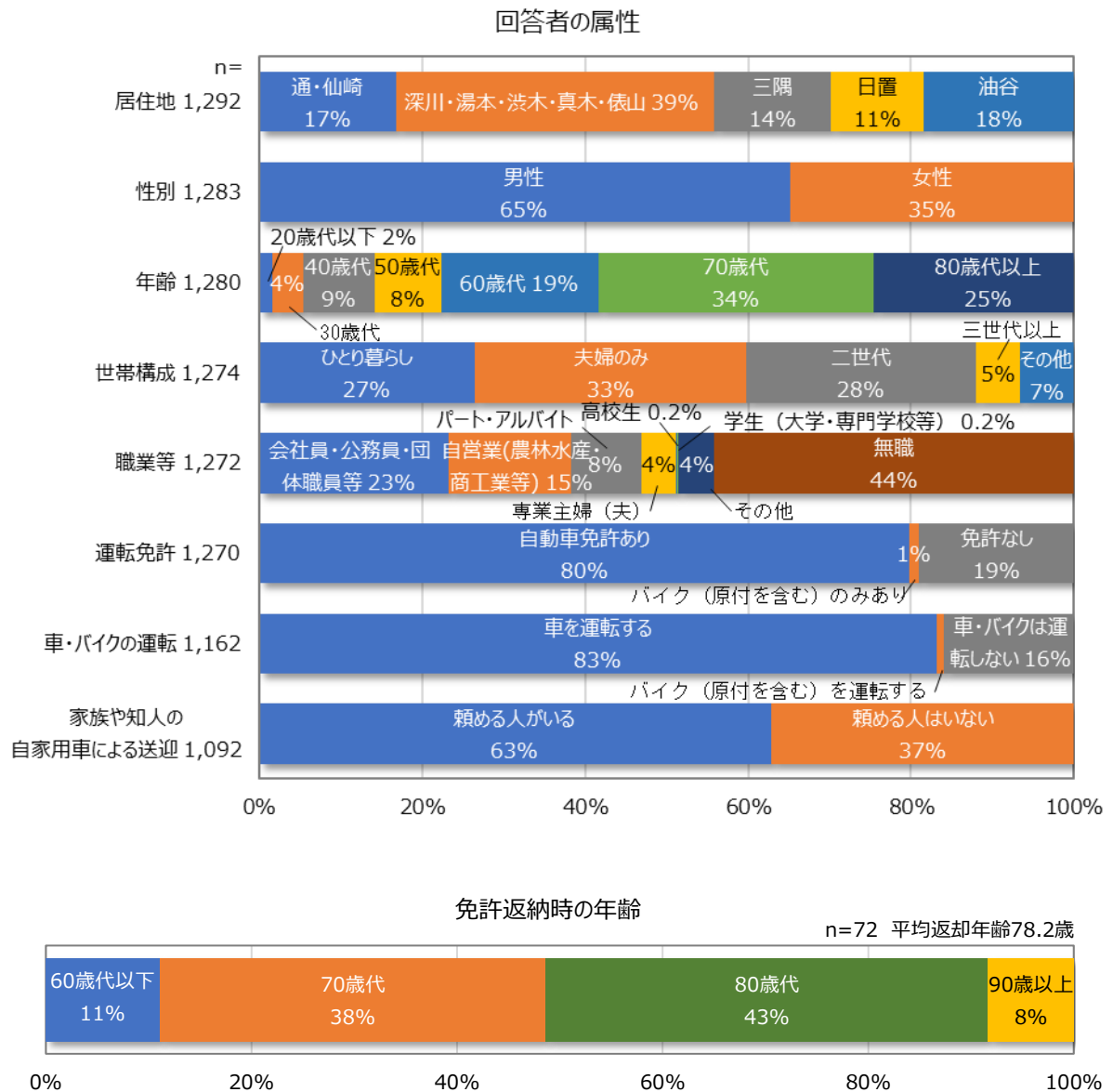
(4) 集計値の留意点・その他

- 各項目は未回答を含めずに集計。
- 択一回答、限定複数回答設問における規定数以上の回答、対象者限定設問における対象外の回答は無効として集計。
- その他回答のうち、内容的に他の選択肢に該当する場合は、当該選択項目で集計。
- 調査結果におけるパーセント表示は、小数点以下を四捨五入しているため、合計値は必ずしも 100%とならない。
- グラフ中の n はサンプル数（回答数）を示す。

2. 調査結果

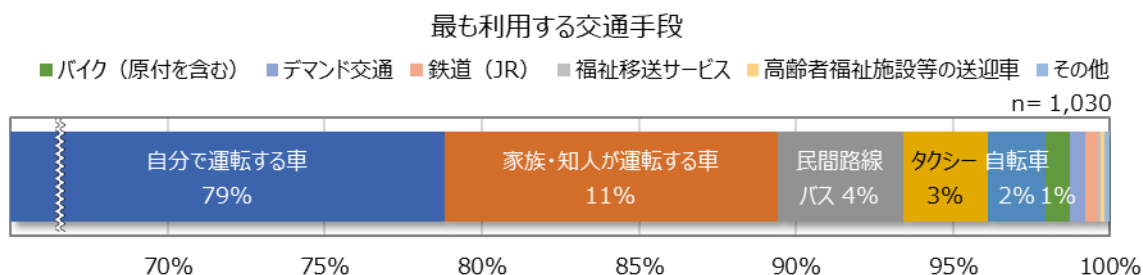
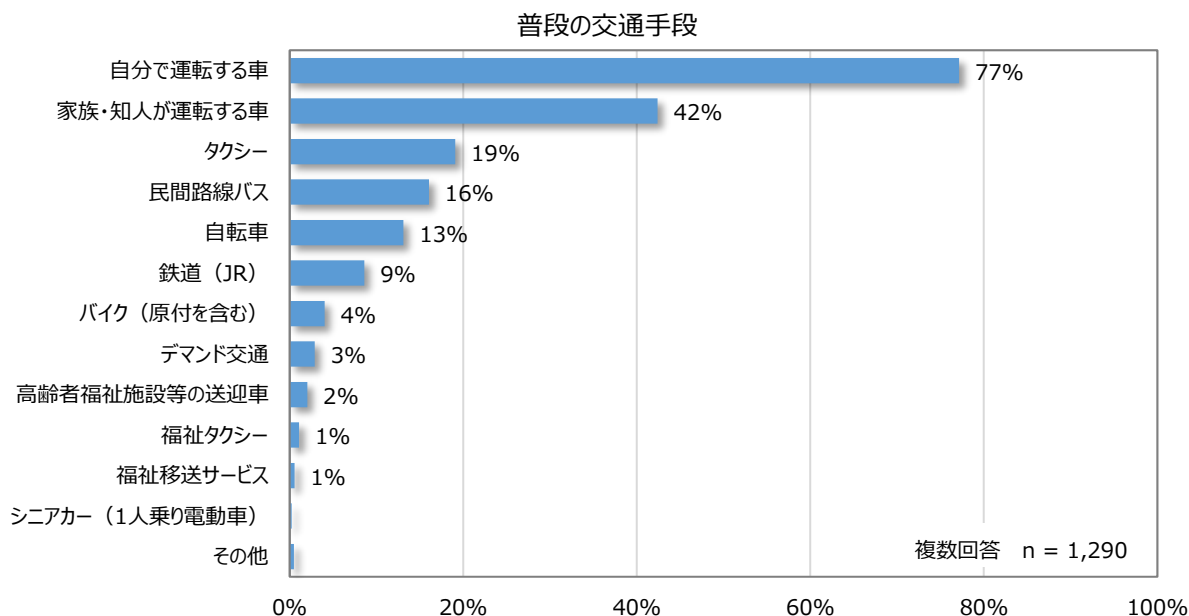
(1) 回答者属性

- 65%を男性が占め、59%を70歳以上が占める。
- 80%が自動車運転免許を持っており、83%が自分で車を運転。
- 59%が70歳以上の高齢者であることを反映して無職が44%を占める。
- 運転免許自主返納者の返納時の年齢は、70歳代が38%、80歳代が43%を占め、平均78.2歳。



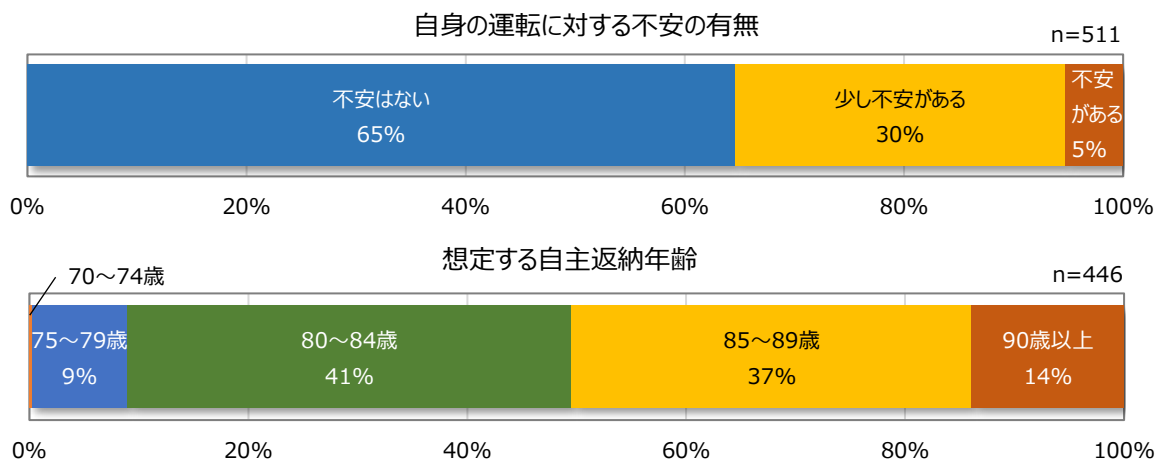
(2) 普段利用する交通手段

- 普段利用する交通手段としては、回答者の 77%が「自分で運転する車」を挙げ、次いで「家族・知人が運転する車」(42%)、「タクシー」(19%)と続く。
- 最も利用する交通手段としては、「自分で運転する車」79%、「家族・知人が運転する車」11%と、自家用車が 90%を占める。



(3) 運転免許証の返納について(70 歳以上の運転免許保有者対象)

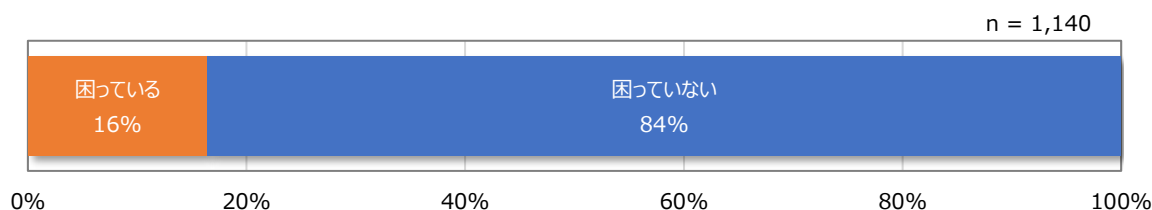
- 回答者の 30%が現在自身の運転に「少し不安がある」、5%が「不安がある」と回答。
- 想定する運転免許の自主返納時期 (年齢) については、「80～84 歳」が 41%と最も多く、次いで「85～89 歳」37%、「90 歳以上」14%と続く。



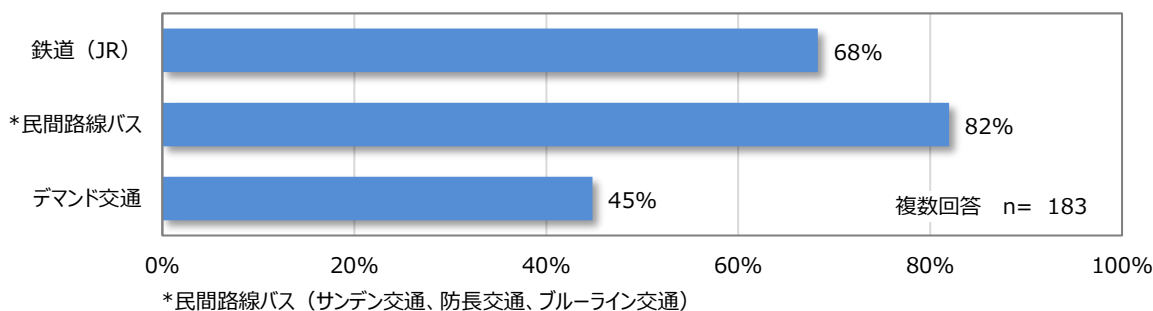
(4) 市内の鉄道・民間路線バス・デマンド交通で困っていること

- 回答者の 16%が「困っている」とし、困っている交通機関として回答者の 82%が「民間路線バス」を挙げ、68%が「鉄道（JR）」を挙げ、45%が「デマンド交通」を挙げる。
- 困っている主な理由としては、「利用したい時間帯の便がない」が鉄道で 48%、民間路線バスで 62%、デマンド交通で 41%と、それぞれの交通機関で最も多くを占める。
- 主な利用目的として通院・買物が最も多く、鉄道（JR）で 60%、民間路線バスで 79%、デマンド交通で 80%を占める。

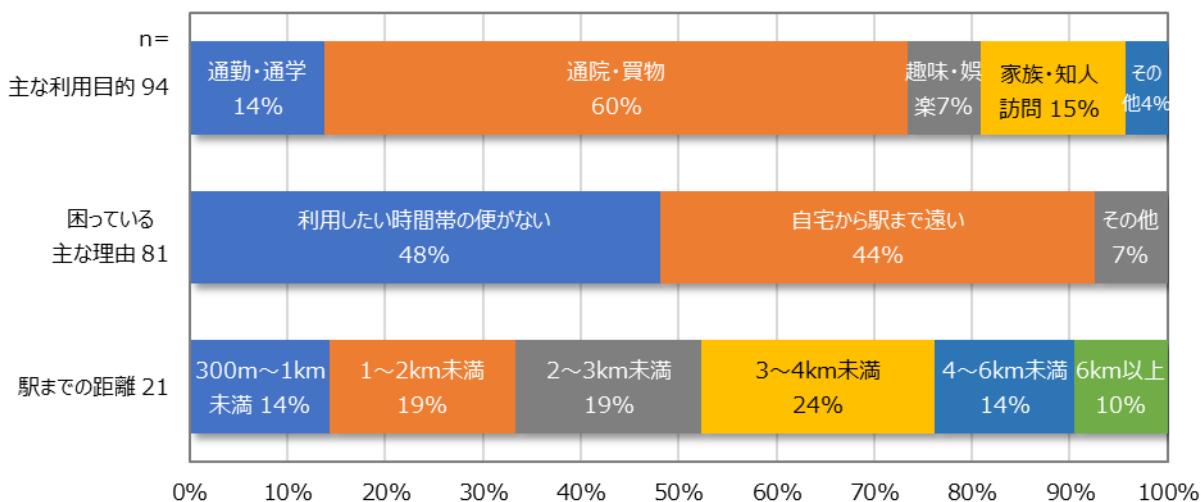
公共交通が不便で、または利用できなくて困っていることの有無



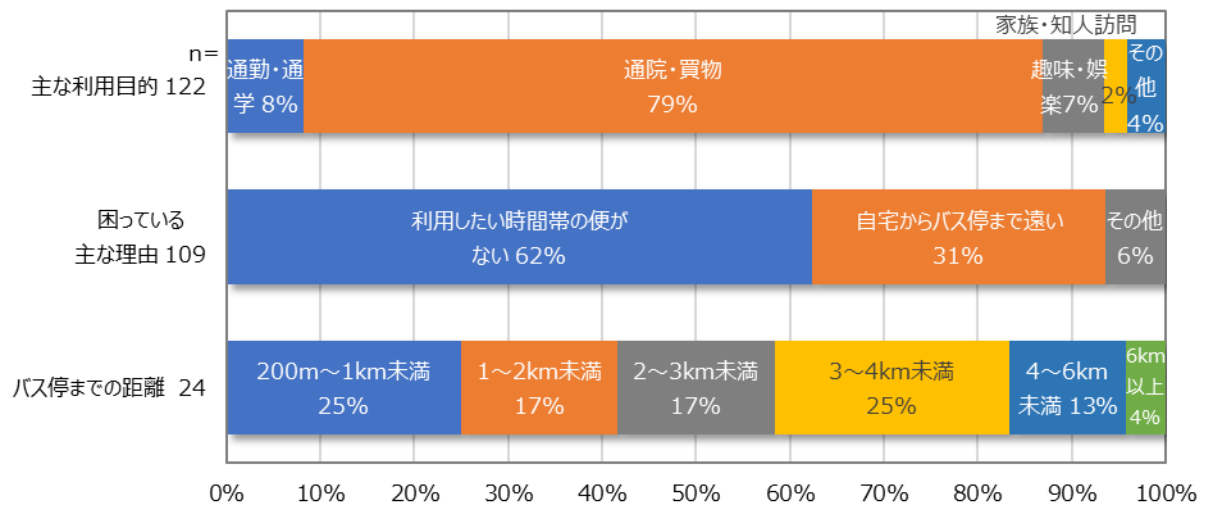
困っている交通機関



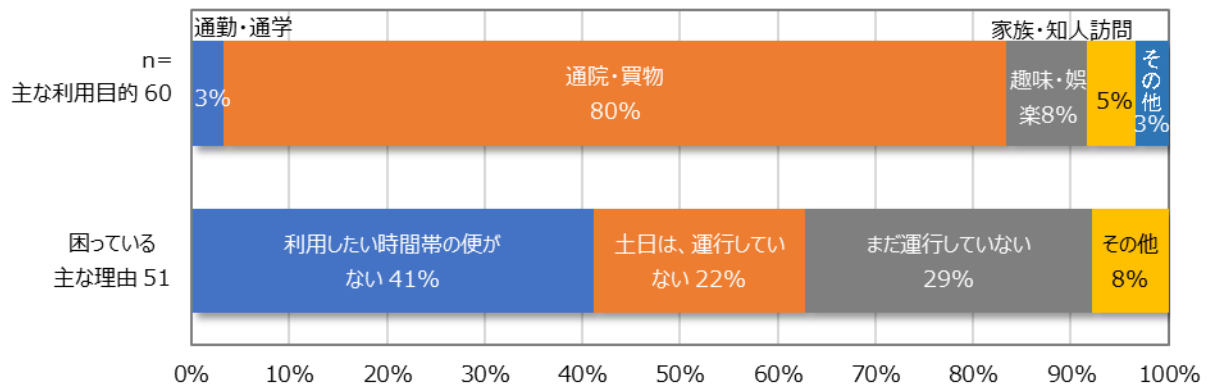
鉄道（JR）で困っている人



民間路線バスで困っている人



デマンド交通で困っている人

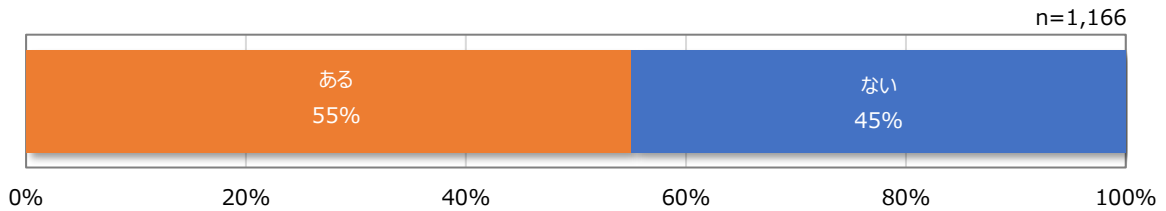


(5) よく利用する医療機関・商業施設・その他の施設

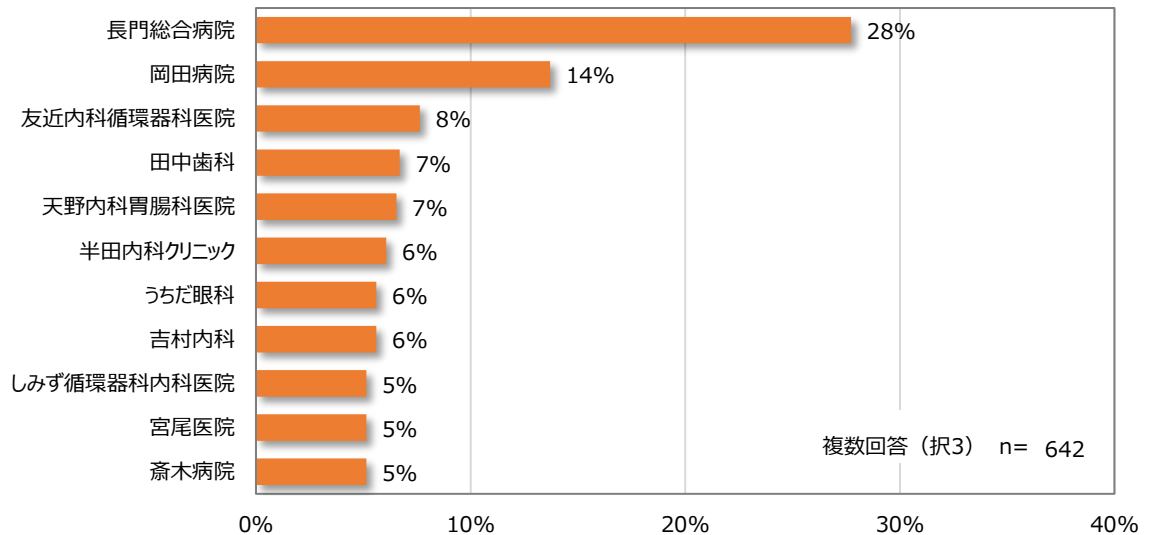
① 医療機関

- 回答者の 55%が月平均 1 回以上通院している医療機関があると回答。
- 通院先としては、回答者の 28%が長門総合病院を挙げ、次いで岡田病院（14%）、友近内科循環器科医院（8%）と続く。
- 通院頻度は、月 1 回が 80%を占める。
- 通院に利用する移動手段としては、自家用車が 85%を占め、タクシーを含めた公共交通の利用は 9%。

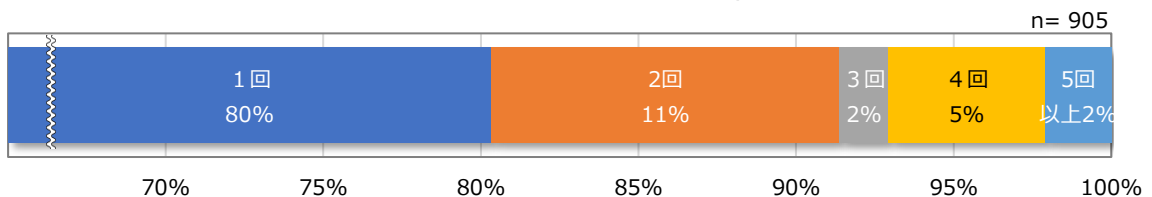
月平均1回以上通院している医療機関の有無



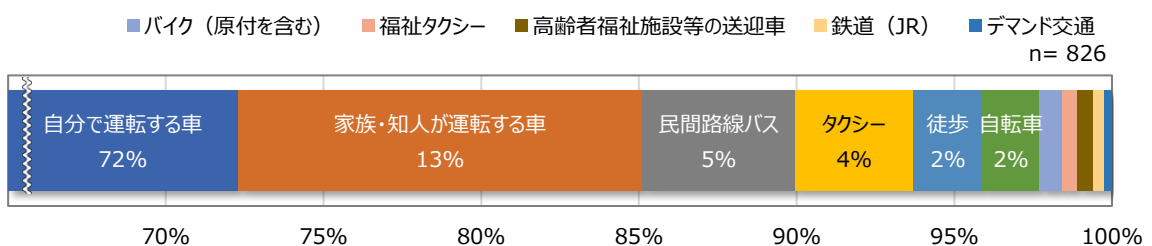
月1回以上利用する医療機関（上位11）



通院頻度（1医療機関あたり月平均）

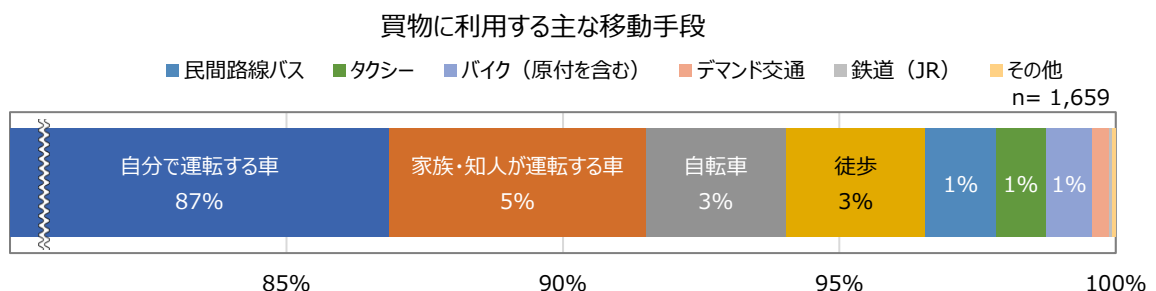
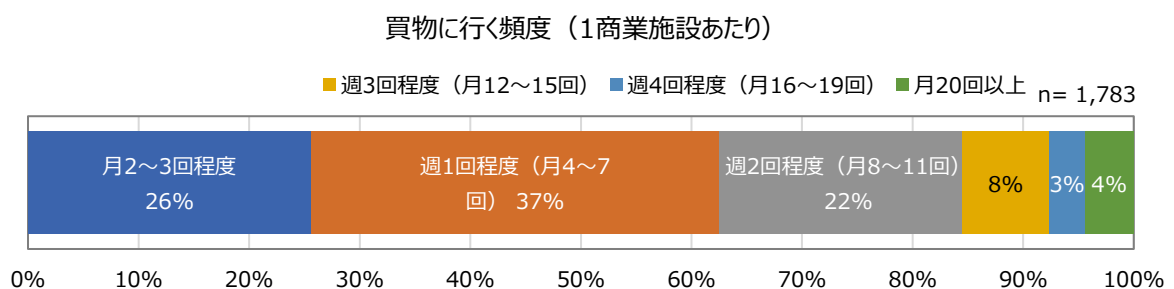
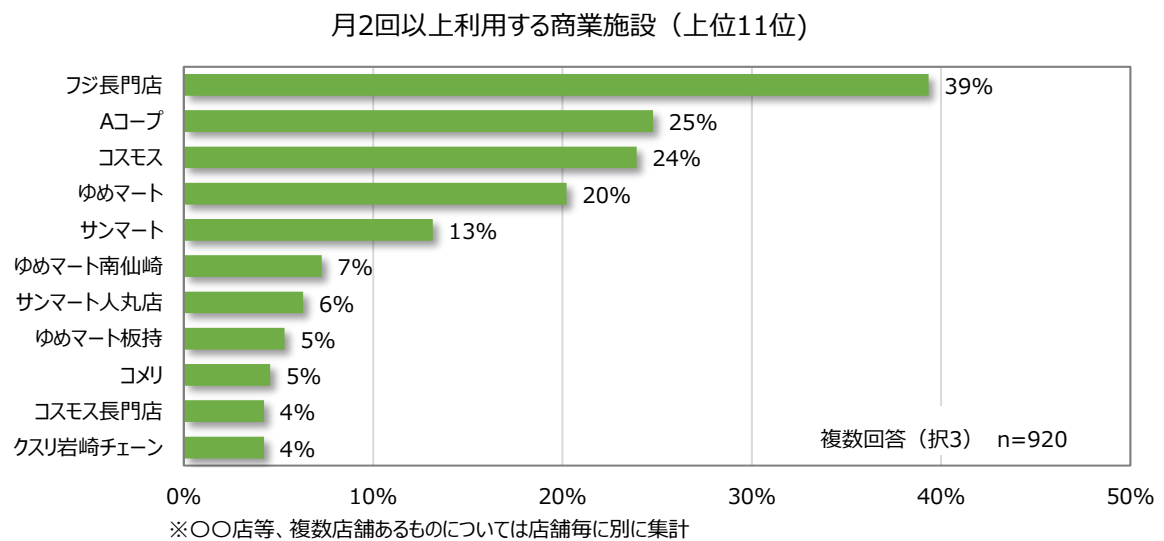
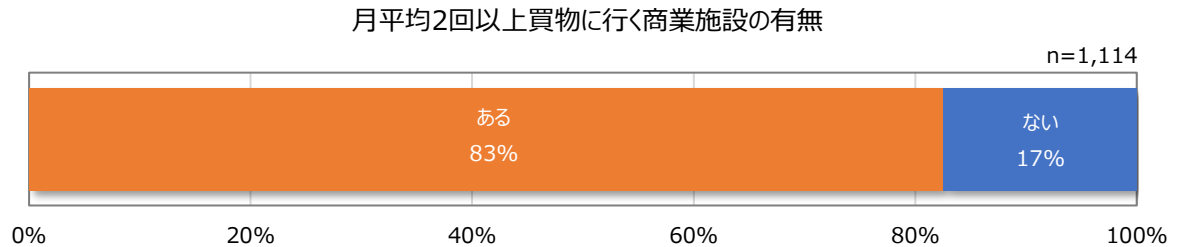


通院に利用する主な移動手段



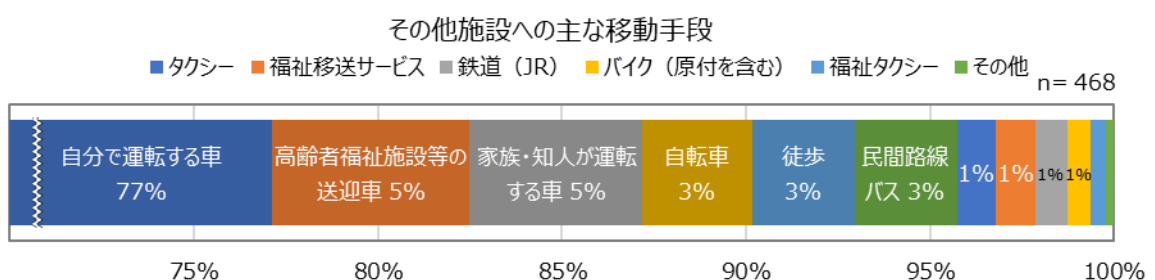
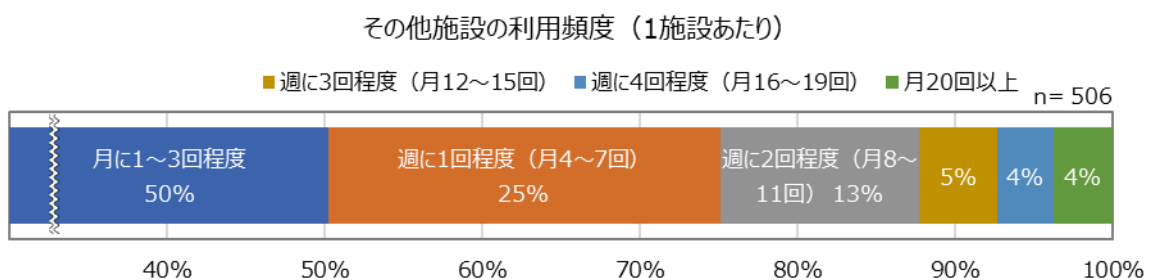
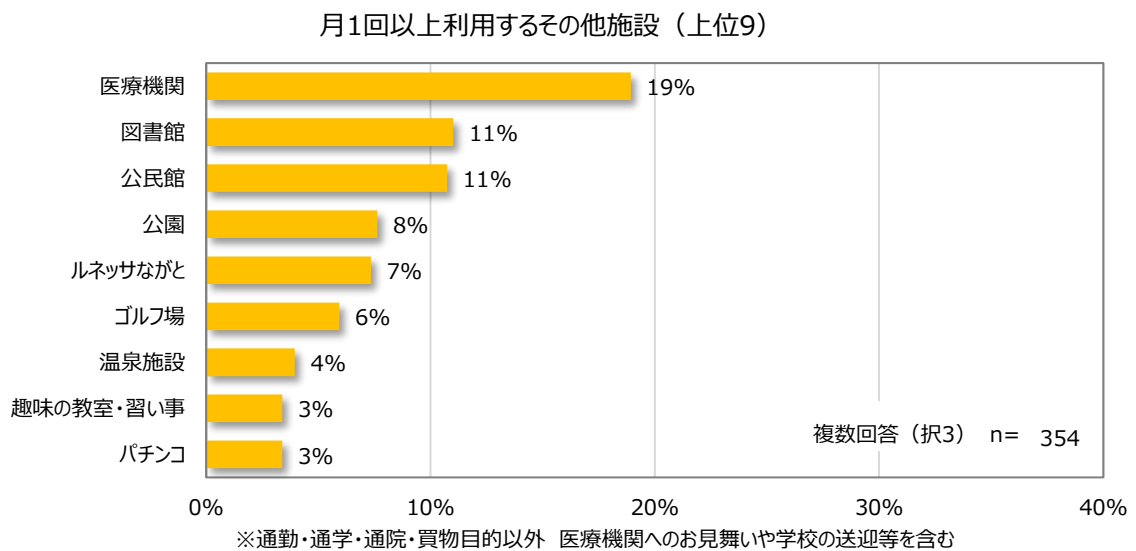
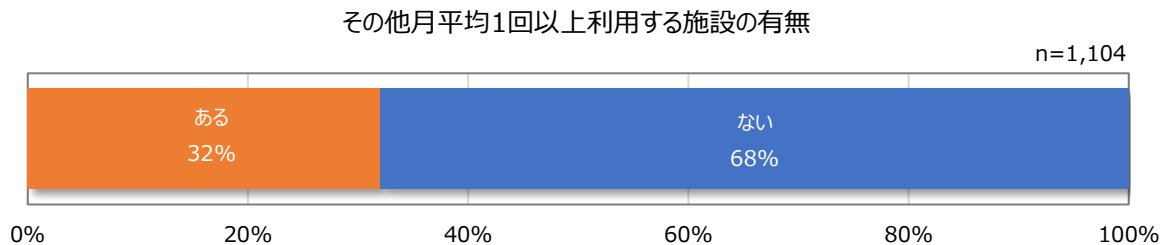
②商業施設

- 回答者の83%が月平均2回以上利用する商業施設があると回答。
- 買物先として、回答者の39%がフジ長門店を挙げ、次いでAコープ(25%)、コスモス(24%)、ゆめマート(20%)と続く。
- 買物に行く頻度は、1商業施設あたり週1~2回(月4~11回)が6割を占める。
- 買物に利用する移動手段としては、自家用車が92%を占め、タクシーを含めた公共交通の利用は3%にとどまる。



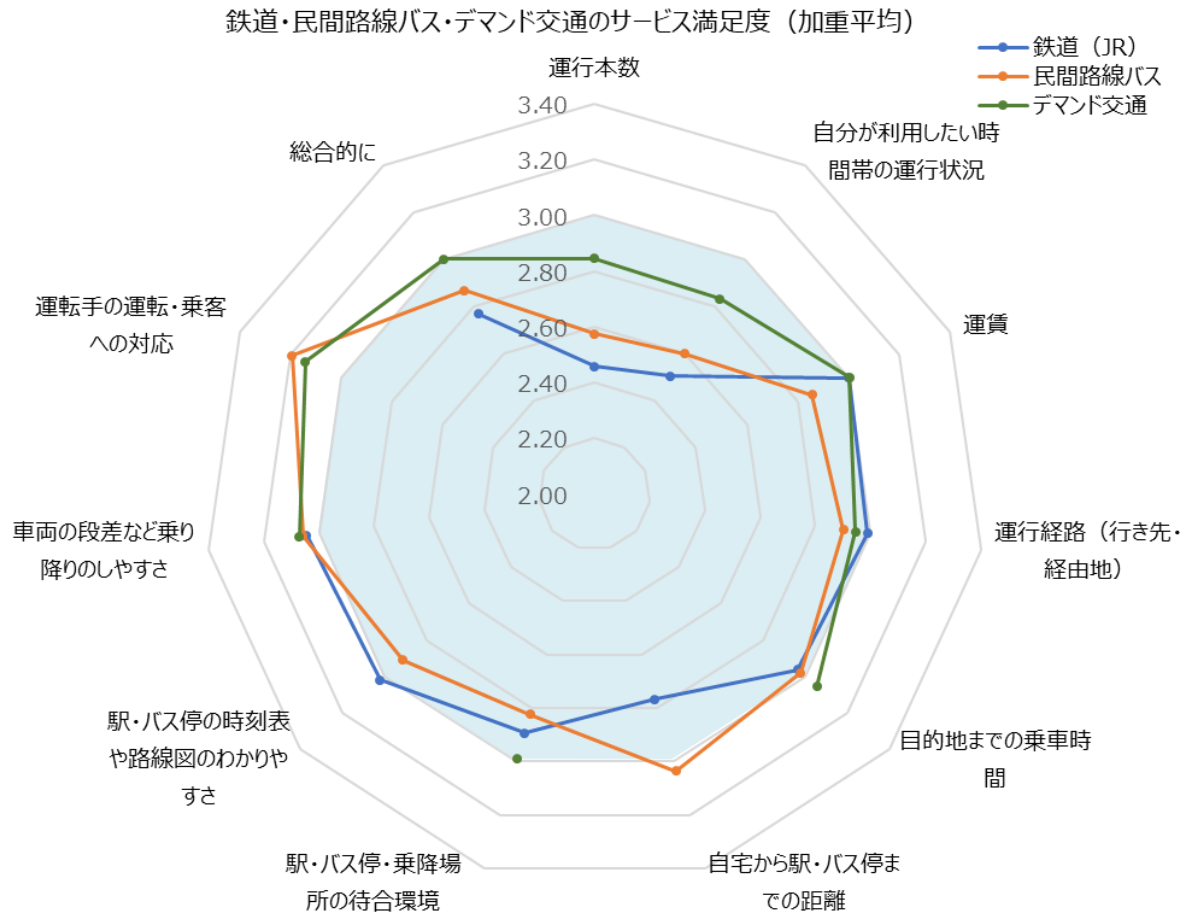
③その他施設

- その他（通勤、通学、通院、買物目的以外）施設の利用について、回答者の 32%程度が月平均 1 回以上の利用があると回答。
- その他施設の利用としては、回答者の 19%が医療機関を挙げ、次いで図書館（11%）、公民館（11%）と続く。
- その他施設の利用頻度は、月 1～3 回程度が半数を占める。
- その他施設への移動手段としては、自家用車が 82%を占め、タクシーを含めた公共交通の利用は 5%にとどまる。



(6) 鉄道・民間路線バス・デマンド交通のサービス満足度

- 総合的なサービス満足度は、鉄道（JR）と民間路線バスの不満傾向が高い。
- 評価項目別にみると、「運行本数」「利用したい時間帯の運行状況」の満足度が低い傾向にある。鉄道（JR）では次いで「自宅から駅・バス停までの距離」の満足度が低い。
- 民間路線バスでは「運転手の運転・乗客への対応」の満足度が高い。



加重平均：「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、値が大きいほど満足度が高く、3未満は不満傾向を示す。

鉄道・民間路線バス・デマンド交通のサービス満足度（構成比）

評価項目	鉄道（JR）					民間路線バス					デマンド交通				
	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満	満足	やや満足	どちらでもない	やや不満	不満
運行本数	2%	4%	49%	28%	17%	3%	5%	52%	26%	14%	2%	5%	73%	12%	7%
自分が利用したい時間帯の運行状況	2%	5%	52%	24%	17%	2%	6%	55%	24%	13%	3%	5%	73%	11%	8%
運賃	7%	7%	70%	11%	5%	6%	6%	64%	16%	8%	6%	7%	74%	8%	5%
運行経路（行き先・経由地）	6%	8%	70%	11%	5%	4%	9%	66%	14%	7%	3%	8%	75%	8%	6%
目的地までの乗車時間	5%	8%	71%	11%	5%	5%	10%	70%	11%	5%	4%	8%	79%	6%	3%
自宅から駅・バス停までの距離	9%	8%	49%	19%	15%	13%	13%	51%	11%	13%					
駅・バス停・乗降場所の待合環境	5%	10%	60%	16%	8%	4%	10%	60%	17%	9%	2%	8%	80%	5%	4%
駅・バス停の時刻表や路線図のわかりやすさ	7%	12%	64%	12%	5%	4%	13%	60%	16%	7%					
車両の段差など乗り降りのしやすさ	6%	11%	69%	9%	5%	6%	11%	69%	11%	3%	4%	7%	82%	4%	2%
運転手の運転・乗客への対応						8%	13%	71%	5%	3%	6%	8%	83%	2%	2%
総合的に	2%	8%	60%	23%	7%	4%	10%	63%	16%	7%	3%	8%	78%	6%	4%

鉄道・民間路線バス・デマンド交通の地域別サービス満足度（加重平均）

		① 運行 本数	② 時 間 自 分 が 利 用 し た い 状 況	③ 運 賃	④ （ 運 行 経 路 ・ 行 き 先 ・ 経 由 地 ）	⑤ 目 的 地 ま で の 乗 車 時 間	⑥ バ ス 自 宅 停 か ら 駅 ま で の 距 離	⑦ 乗 降 ・ バ ス 停 所 の 待 合 環 境	⑧ 路 駅 ・ 図 ・ バ ス 停 か り の 時 刻 表 や	⑨ 乗 車 両 の 段 差 の し や す さ	⑩ 乗 運 客 転 手 の 対 応 ・	⑪ 総 合 的 に
鉄 道 （ Ｊ Ｒ ）	全 体	2.46	2.50	3.00	2.99	2.96	2.77	2.89	3.02	3.05		2.77
	・ 仙 崎	2.55	2.51	2.93	2.87	2.78	2.84	2.88	2.90	2.95		2.81
	深川・湯本・渋木・真木・俵山	2.51	2.55	3.05	3.08	2.98	2.94	2.89	3.07	3.12		2.81
	三 隅	2.43	2.43	2.75	2.86	2.95	2.43	2.73	2.93	3.11		2.68
	日 置	2.39	2.47	3.16	3.07	3.16	2.85	2.99	3.07	3.03		2.82
	油 谷	2.29	2.49	3.05	2.92	2.94	2.50	2.96	3.04	2.94		2.65
民 間 路 線 バ ス	全 体	2.58	2.60	2.86	2.90	2.98	3.04	2.82	2.91	3.06	3.20	2.87
	・ 仙 崎	2.58	2.59	2.73	2.84	2.98	3.07	2.83	2.87	2.90	3.05	2.87
	深川・湯本・渋木・真木・俵山	2.59	2.66	2.92	2.91	3.00	3.05	2.83	2.86	3.13	3.18	2.89
	三 隅	2.68	2.62	2.68	2.97	2.96	2.94	2.87	3.00	3.18	3.26	2.90
	日 置	2.48	2.46	3.03	2.97	3.02	3.11	2.82	2.95	2.98	3.22	2.84
	油 谷	2.54	2.59	2.85	2.84	2.92	2.98	2.76	2.94	3.01	3.27	2.79
デ マ ン ド 交 通	全 体	2.84	2.83	3.01	2.95	3.06		2.99		3.07	3.14	3.00
	・ 仙 崎	2.83	2.74	2.76	2.89	2.98		2.90		2.98	3.01	2.90
	深川・湯本・渋木・真木・俵山	2.88	2.91	3.08	2.97	3.07		3.01		3.11	3.18	3.05
	三 隅	2.85	2.83	2.84	3.08	3.00		3.09		3.11	3.07	3.02
	日 置	2.93	2.93	3.17	2.99	3.14		3.00		3.05	3.15	3.06
	油 谷	2.70	2.68	3.07	2.83	3.08		2.98		3.06	3.23	2.93

※ 3.0以上

2.7以下

※小数点第二位で四捨五入した数値にて判定

(7) 長門市地域公共交通に関する意見・要望

主な意見・要望	回答者数
便数が少ない、時間が合わない、範囲を広げてほしい、路線がない、予約しづらい、決済サービス等	133 (うちデマンド交通関係 42)
利用していないが将来利用したい、しなければならない	74
デマンド交通に期待している	38
将来が不安	36
更なる充実、工夫が必要	30
デマンドについてわからない、周知すべき、知りたい	26
経済面（費用が高い、補助が必要など）	24
現状より減っては困る（路線、本数など）	23
駅、またはバス停が遠い（ない）、自宅近くまで来てほしい	22
全般的に不満（不便、住みにくい、自主返納できる状態でない）	16
環境整備（待合、階段など）	14
満足	8

第5章 地域公共交通の課題と計画の基本理念・基本目標

1. 地域公共交通の課題

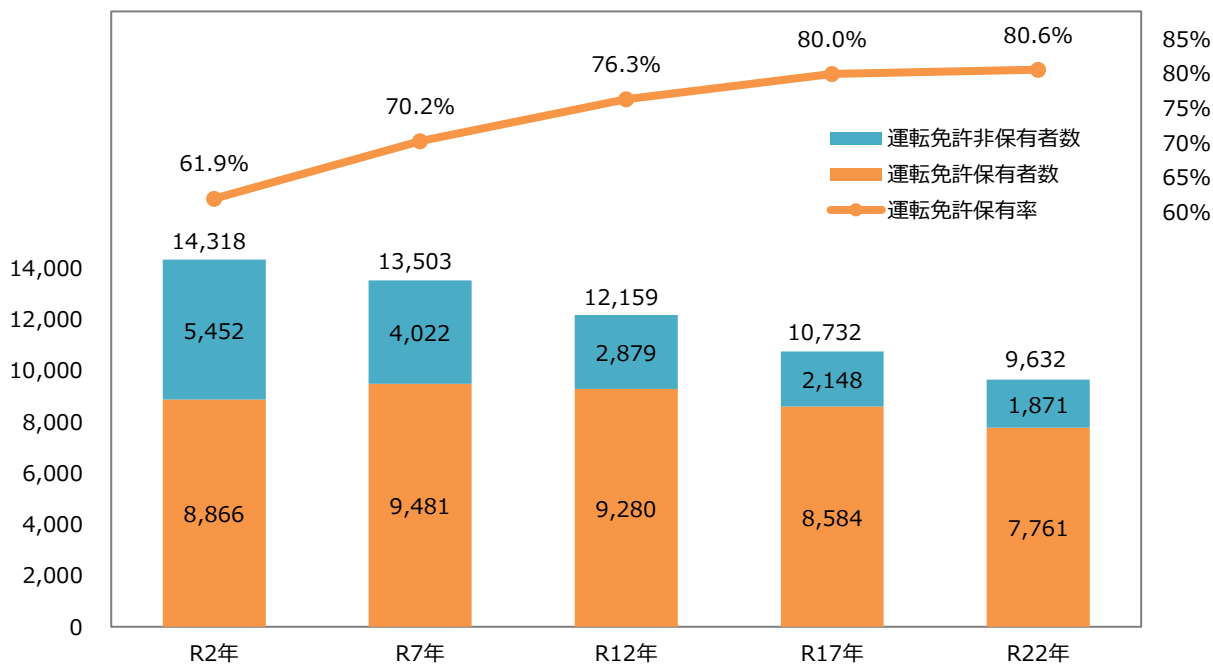
1-1 公共交通利用者層の減少

本市の主な公共交通利用者は、通学利用の小中高生と運転免許を持たない高齢者です。

現在 65 歳未満の現役世代の 95～98%が運転免許を保有しており、これらの現役世代が 65 歳以上の高齢者となっていくにしたがって高齢者全体の運転免許保有率は上昇し、運転免許自主返納を考慮しても令和 2 年の 61.9%から令和 7 年には 70.2%になると推計されます。

高齢者数の減少はわずかなものにとどまりつづけますが、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、令和 7 年には 1,400 人程度（26%）減少し、令和 12 年には令和 2 年の半数近くまで減少すると予想されます。また、自身が運転免許を持っていなくても、配偶者が車を運転する場合、配偶者による送迎が主となり、公共交通を利用する高齢者数はさらに減少します。

高齢者の公共交通需要の減少をしっかりと見据え、需給バランスを考慮した真に持続可能な地域公共交通を考えていく必要があります。



※H27,R2国勢調査人口に基づくコーホート推計人口、年齢別・男女別運転免許保有率から試算

図 65歳以上の運転免許保有率と運転免許非保有者数の将来推計

1-2 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きており、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ます。本市においても民間路線バス事業者の乗務員不足は深刻化しつつあり、生産年齢人口の減少に伴い地域全体において人材が不足し、乗務員の新規雇用も思うように進まない中、乗務員の雇用延長や退職者の再雇用等で対処してきました。

コロナ禍にあって、貸切バス等の需要低迷により路線バス乗務員不足は緩和されていますが、with コロナの社会生活へと移行しつつあり、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ます。

一方、デマンド交通は、タクシー事業者や NPO 法人が運行していますが、貨客を問わず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り、コロナ禍にあって乗務員の離職や廃業を検討するところも出てきています。

こうした状況を踏まえると、今後の地域公共交通を考える上で、また、本交通計画を進めていくにあたって、公共交通を担う乗務員の確保が重要な鍵になります。そのため、先ず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る必要もあります。また、乗務員の確保が困難と予想される路線・地域については、運送事業者だけでなくあらゆる業種を視野に入れて検討するとともに、地域住民による移送サービスや行政による乗務員の直接雇用も視野に入れて検討する必要があります。

1-3 交通資源の適正配分と運行経費の平準化

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必要があります。

また、交通資源の適正配分には、運行経費の平準化が必要です。市内全域に導入したデマンド交通ですが、単位あたりの運行経費において路線バスと大きな差が生じています。区域運行と定路運行の違いはありますが、同じ道路運送法第4条の乗合運行であり、運行経費の格差是正（＝平準化）が必要です。また、運行区域（路線）間でも運行経費に大きな格差が生じており、地域公共交通確保維持改善事業費補助金において定める標準経常費用等を参考に、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る必要があります。

令和4年度 地域公共交通確保維持改善事業費補助金の補助ブロック標準経常費用（一部抜粋） 単位：円

地域区分	路線型運行				区域型運行				適用地域
	一般乗合旅客運送事業		自家用有償旅客運送		一般乗合旅客運送事業		自家用有償旅客運送		
	地域キロあたり 標準経常費用 ((A+B+C)/3)	(前年度単価)	地域キロあたり 標準経常費用	(前年度単価)	1時間・1台あたり 標準経常費用	(前年度単価)	1時間・1台あたり 標準経常費用	(前年度単価)	
北北海道	317.37	(310.30)	385.39	(365.30)					旭川、帯広、釧路及び北見
京浜	624.28	(595.28)	758.09	(700.80)					東京都特別区、三鷹市、武
山陰	270.09	(259.58)	327.98	(305.59)	3,495.58	(3,313.93)	4,244.85	(3,901.39)	鳥取県及び島根県
山陽	394.28	(382.93)	478.79	(450.81)					岡山県、広島県及び山口県
四国	328.46	(324.50)	398.86	(382.02)					香川県、愛媛県、徳島県及
沖縄	242.59	(236.31)	294.58	(278.20)					沖縄県

1-4 次世代モビリティサービスへの対応

自動運転の実証実験が全国各地で行われるとともに、コネクテッドカー¹ やライドシェア² 等移動のサービス化が急速に進みつつあり、計画期間中には無人自動運転による移動サービスや移動手段（モビリティ）をサービスとして提供する MaaS（Mobility as a Service）³ の実現など有用性の高い様々な移動サービスの実用化が見込まれています。

一方、ICT に弱いとされる高齢者ですが、令和 3 年通信利用動向調査では、すでに高齢者の 42%がスマートフォンや携帯電話を使ってインターネットをしています。また、経済産業省の発表では令和 3 年のキャッシュレス決済比率は 32.5%となっており、令和 7 年までに 4 割程度、将来的には世界最高水準の 80%まで上昇させることを目指し、キャッシュレス決済の推進に取り組むとしており、おサイフケータイ⁴ としてのスマートフォンは、高齢者においても今後急速に普及が進むものと思われます。一方、総合戦略では、交通アクセス改善による交流人口の拡大を掲げており、旅行者のほとんどがスマートフォンを所持しています。こうした状況を踏まえ、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必要があります。その他、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必要があります。

表 過去 1 年間のインターネット利用経験

年 齢	集計人数	比重調整後 集計人数	インターネット 利用有	インターネット利用機器			
				パソコン	モバイル端末	スマートフォン	携帯電話
40～49歳	6,089	6,588	95.8%	62.3%	90.1%	86.5%	10.8%
50～59歳	6,406	6,279	93.3%	61.4%	87.4%	82.2%	12.3%
60～69歳	7,767	5,624	81.9%	47.3%	74.1%	67.9%	11.5%
60～64歳	3,833	2,723	87.0%	50.7%	80.1%	74.9%	11.9%
65～69歳	3,934	2,901	77.2%	44.1%	68.5%	61.5%	11.1%
70～79歳	6,851	6,046	57.4%	27.3%	46.8%	39.2%	11.6%
70～74歳	4,308	3,567	63.2%	32.0%	52.9%	45.7%	12.3%
75～79歳	2,543	2,479	49.1%	20.5%	38.1%	29.9%	10.6%
65歳以上	14,523	13,382	51.4%	25.1%	42.0%	34.9%	10.1%
75歳以上	6,281	6,915	34.5%	13.6%	25.2%	18.2%	8.6%
80歳以上	3,738	4,436	26.4%	9.8%	18.0%	11.6%	7.4%

注）モバイル端末：携帯電話、スマートフォンのうち 1 種類以上

資料：総務省「令和 3 年通信利用動向調査」

¹ コネクテッドカー：ICT 端末としての機能を有する、通信端末を介して社会に繋がった車のことを指す。

² ライドシェア：自動車の運転とそれに相乗りする人、または相乗りする人同士を引き合わせるサービス。

³ MaaS（Mobility as a Service）：地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

⁴ おサイフケータイ：買物代金の支払いだけでなく、いろいろなサービスをスマートフォンで一元化して利用できる機能。

1-5 利用促進

公共交通利用対象者の減少が予測される中、増便や路線の拡大は困難です。こうした中、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すが、その前提として、先ず利用者が気持ちよく利用できるよう利用しやすい環境を整える必要があり、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す。

また、自家用車は好きな時にどこでも行くことができ、その点ではこれに勝る公共交通はありません。公共交通需要の少ない地域においては、需要を集約化する必要があり、住民ニーズに合わせた公共交通を考えるだけでなく、公共交通に合わせたライフスタイルを提案していく必要があります。

一方、集約化（＝定時、定路運行等）が住民ニーズに合わず利用を妨げている面もあり、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必要があります。そのためには、その前提として公共交通に関する情報共有が必要です。これまで公共交通の利用状況等の情報が住民に十分周知されておらず、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す。

2. 計画の基本理念と基本目標

2-1 計画の基本理念

第2次長門市総合計画では、まちの将来像として「ひとが輝き、やささがこだまするまち長門」を掲げています。

その根底となる人々の暮らしや活動を支える社会基盤として、また、上位・関連計画において求められている役割等を踏まえ、移動サービスを軸とした地域づくりの視点から本計画の基本理念を「市民生活を支え、ひとが輝く地域公共交通」とします。

市民生活を支え、ひとが輝く地域公共交通

人々が生き活きと暮らし輝き、人にやさしいまちづくりに向けて、これを支える持続可能な地域公共交通を目指します。

2-2 計画の基本目標

地域公共交通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、計画の基本目標を次のとおりとします。

基本目標1：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生活基盤としての持続可能な公共交通網を構築します。

また、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します。

基本目標2：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な使いやすい環境を整えます。

第6章 計画の基本目標を達成するために実施する事業

1. 施策体系

基本目標	事業	事業概要
暮らしを支える公共交通	①デマンド交通の充実	オンデマンド運行の推進
		観光二次交通・三次交通としての機能強化
		運行管理者・乗務員研修体制の整備
	②路線バスの再編	路線バスの見直し
		通学便の充実
	③鉄道の利用促進	鉄道利用促進活動の推進
		観光振興・地域活性化に向けた取り組みの推進
	④デマンド交通の貨客混載の推進	貨物運送ニーズ調査
		貨客混載実証運行
利用者にやさしい公共交通	⑤わかりやすい公共交通情報の提供	地域住民への継続的なデマンド交通利用案内
		来訪者への観光二次交通・三次交通利用案内
	⑥待合環境整備	主要バス停の待合環境整備
		デマンド交通乗降施設の待合環境整備

表 地域公共交通の役割と確保・維持策

区分		系統	役割	確保・維持策
幹線	広域幹線 (鉄道)	JR 山陰線	・長門市駅を中心とした市内外の広域移動交通	・鉄道利用促進活動の推進
		JR 美祢線	・市内外の通勤・通学・通院・買物等の移動手段	・観光振興・地域活性化に向けた取り組みの推進
	広域幹線 (路線バス)	下関駅～小月駅～大泊（幹線補助）	・長門市と隣接市を結ぶ広域移動交通 ・市内外の通勤・通学・通院・買物等の移動手段	・需要に見合った運行を基本とした見直し ・通学便の充実
		下関駅～小月・西市～依山温泉		
		小月駅～豊田町西市～大泊		
		青海大橋～野波瀬・絵堂・美東病院～秋芳洞		
		秋芳洞～絵堂・サファリ・野波瀬・長門病院～青海大橋		
		青海大橋～東萩駅前		
	市内幹線 (路線バス)	依山温泉～長門市駅～大泊	・市内各地域と中心市街地を結ぶ移動交通 ・市民の通勤・通学・通院・買物等の移動手段	・需要に見合った運行を基本とした見直し ・通学便の充実
		依山温泉～長門市駅～通		
		依山病院前～通		
		観月橋～長門市駅～通		
		長門市駅～大泊～通		
		大泊～通		
		長門市駅～大泊		
		油谷島～大江・保・大内山・ウエブ・病院～センザキッチン		
		油谷島～渡場・大内山～センザキッチン		
		油谷島～渡場・大内山・ウエブ・病院～センザキッチン		
		油谷島～大江・大内山・ウエブ・病院～センザキッチン		
		油谷島～大江・保・交流セ・ウエブ・病院～センザキッチン		
		油谷島～大江・大内山・ウエブ・フジ～長門病院		
		油谷島～渡場・大内山・ウエブ・フジ～長門病院		
		油谷島～大江・大内山～長門市駅		
		油谷島～渡場～人丸駅		
		古市駅～交流セ・ウエブ・フジ～長門病院		
		古市駅～黄波戸駅～長門病院		
		古市駅～黄波戸駅・ウエブ・長門病院～センザキッチン		
		古市駅～交流セ・ウエブ・長門病院～センザキッチン		
		青海大橋～長門市駅南口～野波瀬漁協前		
支線	市内循環 (路線バス)	センザキッチン～国道 191・県道 56～センザキッチン	中心市街地の主要施設間の移動手段	需要に見合った運行を基本とした見直し
		センザキッチン～国道 191・上川西・県道 56～センザキッチン		
	デマンド交通 (区域運行)	依山	・地域内での通院・買物等の移動手段 ・幹線に接続し、中心市街地への通学・通院・買物等の移動手段	・オンデマンド運行の推進 ・観光二次交通・三次交通としての機能強化 ・地域住民への継続的な利用案内 ・乗降施設の待合環境整備 ・貨物運送
		向津具		
		日置		
		油谷		
		渋木・真木		
		青海島・市街地		
		湯本・市街地		
		黄波戸・西深川		
		三隅		

2. 実施する事業

基本目標：暮らしを支える公共交通

2-1 デマンド交通の充実

(1) 事業の背景

現在運行しているデマンド交通は、俵山、向津具、日置、青海島、湯本、渋木・真木、油谷の 7 区域（路線）が令和 3 年 10 月から、黄波戸・西深川、三隅、市街の 3 区域が令和 4 年から運行を開始しており、緒に就いたばかりです。令和 3 年 10 月に運行を開始した 7 区域の一般の利用状況は、日平均 1.5～7.4 人で、往復利用を考慮すると、日平均 1 人～4 人程度の利用にとどまっています。

そのため、先ず利用促進の基本となる利便性の向上に取り組む必要があり、利用者ニーズを踏まえ、限られた交通資源の中で効率的に最大限のサービスが提供できるよう運行ダイヤ、乗降場所、その他の付帯サービスなど、遅滞なく改善していく必要があります。

表 デマンド交通一般利用実績（令和3年10月～令和4年9月）

区域（路線）	運行日数	運行便数		一般利用者数		
		日	年間	年間	日平均	1便当り
俵山	257日	4便	1,028便	672人	2.6人	0.7人
向津具	257日	4便	1,028便	1,899人	7.4人	1.8人
日置	257日	4便	1,028便	1,397人	5.4人	1.4人
青海島	257日	5便	1,285便	1,095人	4.3人	0.9人
湯本	257日	5便	1,285便	383人	1.5人	0.3人
渋木・真木	257日	5便	1,285便	1,228人	4.8人	1.0人
油谷	257日	6便	1,542便	1,038人	4.0人	0.7人
合計	1,799日	33便	8,481便	7,712人	4.3人	0.9人

※運行便数：通学生優先便を除く

(2) 事業内容

① オンデマンド運行の推進

利用目的の多くは通院・買物であり、目的地での所要時間はまちまちです。一方、運行便数は限られるとともに、1 時間前の予約締切も利用を妨げる要因のひとつとなっています。

そのため、運行ダイヤを廃止し、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います。実証運行の実施にあたっては、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て行います。

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します。

② 観光二次交通・三次交通としての機能強化

路線バスは、厳しい経営環境、乗務員不足という状況下で、近年縮小される傾向にあります。今後もこの傾向が続くと予想され、路線バスの観光二次交通・三次交通として機能低下は避けられません。路線バスに代わって期待されるデマンド交通ですが、土日は運行していません。

そのため、前述のオンデマンド運行とともに、観光客をターゲットにデマンド交通の観光シーズン中の土日運行を

試験的に行います。試験運行にあたっては、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て行います。

③運行管理者・乗務員研修体制の整備

乗務員のホスピタリティの良し悪しが利用に影響します。一方、乗務員が利用者のためと誤った行為も、同様な事案において乗務員間で対応に差が生じた場合、利用者の不満につながります。また、オンデマンド運行が実現すると、運行時間や利用区間の制限はあるものの、一般のタクシーに近い利用形態となり、運行事業者の多くがタクシー事業者であるため、利用者・乗務員双方の誤認、誤用も予想されます。

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します。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します。

運行管理者研修は、定期的に行うとともに、デマンド交通のサービス改善等に伴う運行管理規程、乗務員服務規程の改訂に併せて行います。

(3) 実施主体

長門市、交通事業者

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

2-3 鉄道の利用促進

(1) 事業の背景

本市を含む美祢線沿線自治体、山口県、西日本旅客鉄道株式会社（以下、JR 西日本という）で組織する JR 美祢線利用促進協議会では、通勤定期補助、プロモーション活動、環境整備など利用促進に取り組んでいます。

一方、JR 西日本から発表された輸送密度 2,000 人未満の線区の経営状況は、山陰線の益田～長門市区間、長門市～小串・仙崎区間の経営状況が美祢線以上に厳しくなっています。

表 輸送密度 2,000 人/日未満の線区の経営状況（山陰線、美祢線区抜粋）

	区間 ※	営業キロ	2018-2020係数		2018-2020収支（億円）			平均通過人員（人/日）		
			収支率 (A)/(B)	線区営業係数 100*(B)/(A)	線区運輸収入 (A)	線区営業費用 (B)	線区営業損益 (A)-(B)	1987	2020	2020/1987比
山陰線	城崎温泉～浜坂	39.9	9.8%	1,025	1.3	13.0	▲ 11.7	4,966	506	10%
	浜坂～鳥取	32.4	10.9%	920	1.0	9.1	▲ 8.1	4,878	798	16%
	出雲市～益田	129.9	18.5%	542	8.0	43.6	▲ 35.5	2,779	725	26%
	益田～長門市	85.1	6.1%	1,651	0.8	13.0	▲ 12.2	1,663	238	14%
	長門市～小串・仙崎	52.8	7.0%	1,435	0.7	10.3	▲ 9.6	2,424	290	12%
美祢線	厚狭～長門市	46.0	12.7%	788	0.7	5.4	▲ 4.7	1,741	366	21%

※「データで見る JR 西日本」で平均通過人員を開示している区間

(注) 1. 「平均通過人員」は、ご利用されるお客様の 1 日 1 kmあたりの人数を表し、以下の計算により算出しています。

【平均通過人員】＝【各路線の年度内の旅客輸送人キロ】÷【当該路線の年度内営業キロ】÷【年度内営業日数】

2. 線名・区間・営業キロは2020年度末現在の情報を元にしています。1987年度の平均通過人員は1987年度当時の営業キロを元に算出しています。

3. 収支率はその区間でかかる費用に対する収入の割合、線区営業係数はその区間で100円の収入を得るためにかかる費用を表しています。

4. 管理費（本社・支社にかかる費用）は除いています。

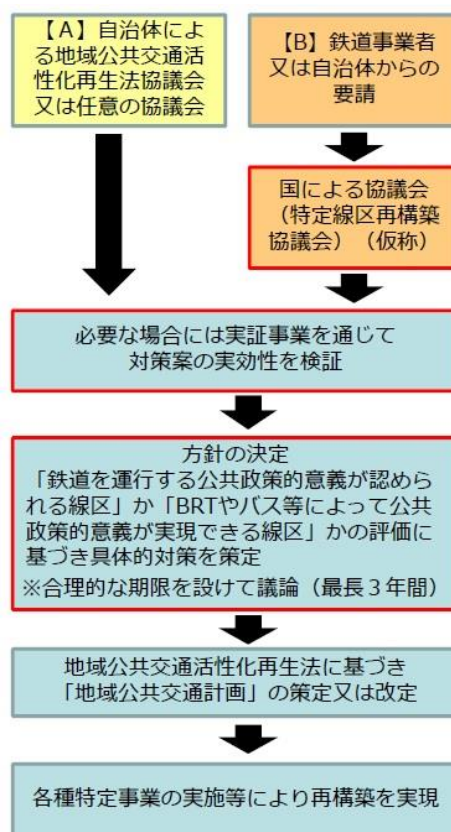
5. 四捨五入の関係で、「収支率」「線区営業係数」「線区営業損益」は「線区運輸収入」「線区営業費用」による計算結果と一致しない場合があります。

資料：西日本旅客鉄道「輸送密度（平均通過人員）2,000 人/日未満の線区の経営状況（2018-2020 平均）」



(2) 国の動向

国土交通省が設置した「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」では、ローカル線の在り方についての提言で、JR 各社のローカル線については当面、輸送密度が 1000 人を下回っている線区を協議会設置の「一つの目安」として挙げ、ローカル線の在り方に関して「危機的な状況のローカル線について、沿線自治体を中心となって協議会等を設け、将来に向けた地域モビリティの在り方について検討を進めることが基本原則である」と提言しています。



(3) 事業内容

① 鉄道利用促進活動の推進

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します。また、美祢線の利用促進と同様に山陰線沿線自治体とも連携を図りながら山陰線の利用促進に取り組みます。

② 観光振興・地域活性化に向けた取り組みの推進

これまで実施してきた「〇〇のはなし」といった特別列車の運行や、長門湯本と連携した旅行パッケージの造成など、観光振興に向けた取り組みを推進します。

また、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します。



(4) 実施主体

長門市、交通事業者、JR 美祢線利用促進協議会

2-4 デマンド交通の貨客混載の推進

(1) 事業の背景

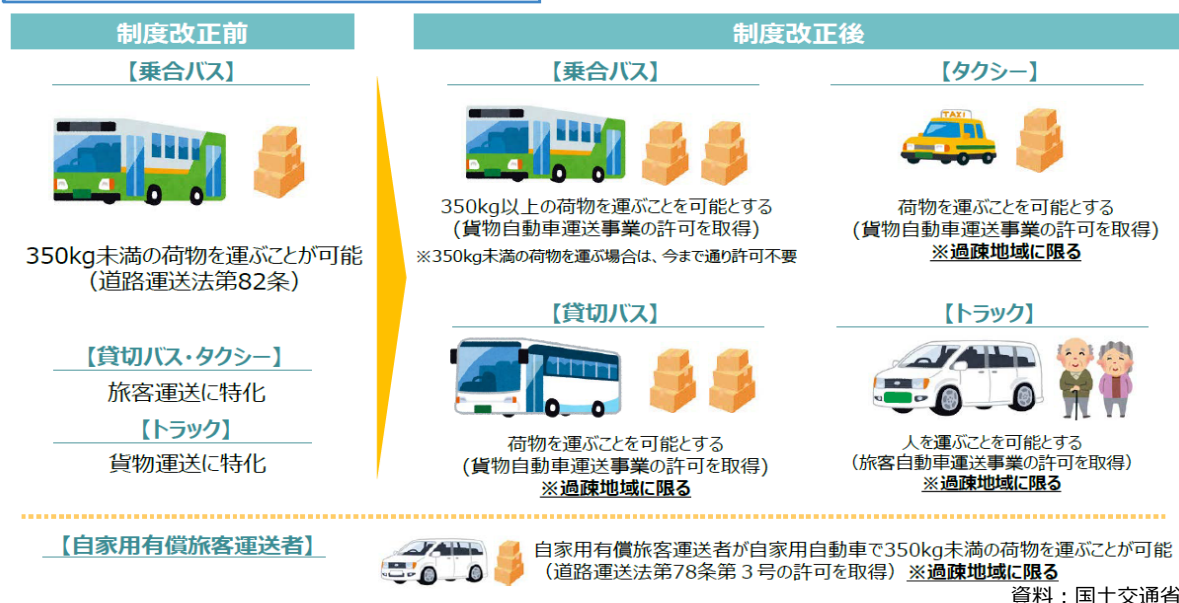
公共交通の利用者の減少やコロナ禍にあって、バス・タクシーにおける貨客混載に関する規制が緩和されつつあります。

- ・平成 29 年 9 月から旅客運送と貨物運送の「かけもち」（過疎地域限定）が可能に
- ・令和 2 年 4 月からタクシーによる食料・飲料の宅配が可能に
- ・令和 2 年 10 月から旅客運送と貨物運送の「かけもち」が可能な過疎地域の範囲を拡大

こうした規制緩和を背景に、路線バスを利用した宅配貨物運送、タクシーを利用した宅配事業なども始まっています。また、都合により公共交通等を利用して日常生活に必要な用事を済ませることができない人のために、地元の商業施設や医療機関等との連携を図りながら、買物、薬局（又は診療所）での薬の受取、指定の場所への書類・物品等のお届けなど様々な代行サービスを行っているタクシー事業者もあります。

一方、令和 3 年 10 月から運行を開始したデマンド交通も 1 年経過したばかりであり、もう少し様子を見る必要がありますが、運行区域間で稼働率に大きな差が出てきており、稼働率が低い区域においては、旅客運送に支障が出ない範囲で、貨物運送や代行サービス等も検討する必要があると考えます。

平成29年9月から運用を開始した貨客混載制度



(2) 事業内容

① 貨物運送ニーズ調査

デマンド交通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します。

② 貨客混載実証運行

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、実証運行を行います。

(3) 実施主体

長門市、デマンド交通運行事業者、関係施設・事業者

基本目標：利用者にやさしい公共交通

2-5 わかりやすい公共交通情報の提供

(1) 事業の背景

本市では、市内全域にデマンド交通を導入しましたが、日頃タクシーを利用していない高齢者にとっては、全戸配布している「長門市 JR/バス時刻表」や広報誌など紙ベースでの利用案内等では、利用方法が分からない人が多いです。こうした人達に利用してもらうためには、信頼できる身近な人からの情報提供が最も効果的です。

一方、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を目指すにあたって、来訪者への的確な情報提供は欠かせません。公共交通を利用する個人旅行者のほとんどは、乗換案内等の交通ナビサイトを利用していますが、現在、観光二次交通として運行している JR 新山口駅直行バスもこうしたサイトでは検索できません。

また、長門市観光サイト「ななび」においても、交通アクセスに関して、JR 新山口駅直行バスは、運行ダイヤのみで接続する新幹線等のダイヤ等の記載はなく、国内主要都市からのアクセスも利用交通機関と所要時間のみとなっていることから、個人が限られた時間（休日・休暇）の中で旅行を計画する際の思考順序等（例：主要観光地・スポット⇔移動手段・所要時間→滞在時間→宿泊施設、周辺観光スポット・グルメ）を考慮した情報提供が必要です。

(2) 事業内容

① 地域住民への継続的なデマンド交通利用案内

- 信頼できる身近な人からの利用案内を前提に、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います。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」を検討します。
- 自治会長・民生委員等によ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します。
- 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します。

② 来訪者への観光二次交通・三次交通利用案内

- デマンド交通のオンデマンド実証運行及び土日試験運行に併せて来訪者用の利用案内を作成します。
- 利用促進に向けて駅、宿泊施設、観光案内所、集客施設など関係施設との協力体制を整えます。
- 個人が旅行を計画する際の思考順序等を考慮して、長門市観光サイト等の公共交通アクセスに関する発信情報の内容を見直します。
- デマンド交通の Web 予約について検討します。

(3) 実施主体

長門市、交通事業者、地域住民

2-6 待合環境整備

(1) 事業の背景

本市では、乗降の多いバス停（10 人/日以上）の待合環境について、事業者・自治会等と協議した上で計画的に修繕・整備を実施してきました。

一方、バス停は、デマンド交通の乗降場所にもなっていることから利用状況を踏まえ、デマンド交通と路線バスを繋ぐ交通結節点となるバス停を中心に計画的に整備していく必要があります。

(2) 事業内容

①主要バス停の待合環境整備

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ます。

②デマンド交通乗降施設の待合環境整備

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ます。

(3) 実施主体

長門市、交通事業者、デマンド交通乗降施設管理者

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。

4. 事業の進捗管理・評価と事業実施スケジュール

4-1 事業の進捗管理・評価

目標の達成に向けて、住民・交通事業者・行政及びその他関係機関が課題を共有するとともに、本市の公共交通がまちづくりと連動し、市民生活を支えるシステムとして確立するように事業を推進します。

事業の実施にあたっては、地域公共交通を取り巻く情勢変化（利用者層、利用ニーズ、技術革新、運行事業者等）に柔軟に対応する必要があります。このため、各事業の実施においては Plan（事業の詳細計画）・Do（実施）・Check（評価）・Act（改善点の抽出）による PDCA サイクルを導入し、長門市公共交通協議会において適宜見直しを行い、より良い取組となるよう改善します。具体的には、それぞれの事業の詳細計画立案及び評価指標を各事業の開始の際に設定し（Plan）、それに向けた取組の実施（Do）、事業実施以降の毎年度、その取組について目標に対する達成度や新たに生じた課題・問題点の整理を行い（Check）、改善点の抽出により次年度の取組につなげていきます（Act）。

また、本計画全体に関しても、計画の中間年次、最終年次に目標指標に対する評価を行い、適宜計画全体の見直しを行います。

長期的な事業進捗管理、評価スケジュール

	令和5年度		令和6年度		令和7年度		令和8年度		令和9年度		令和10年度
	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期
事業実施	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
目標達成状況の評価		→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
事業実施状況の評価		→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
改善・反映			→	→	→	→	→	→	→	→	→

年間単位の進捗管理、評価スケジュール

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
事業実施	→											
	←.....←											
	Do : 事業の実施											
	Act : 改善・反映											
公共交通協議会	Plan : 次年度実施事業の検討											
	Check : 目標達成状況と事業実施状況の評価											
			●					●			●	

4-2 事業実施スケジュール

基本 目標	事業	令和5年度		令和6年度		令和7年度		令和8年度		令和9年度	
		上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期
暮らしを支える公共交通	①デマンド交通の充実										
	オンデマンド運行の推進	←→		実証運行区域選定・制度設計		←→		実証運行・検証		←→	
								本格運行・対象区域拡大			
	観光二次交通・三次交通としての機能強化	←→		試験運行区域選定・制度設計		←→		試験運行・検証		←→	
								本格運行・対象区域拡大			
	運行管理者・乗務員研修体制の整備	←→		運行管理規程・乗務員サービス規程作成		←→		運行管理者研修・乗務員研修実施		←→	
	②路線バスの再編					再編実施					
	路線バスの見直し	●		●	●	●	●	●		●	
		←→		長門市公共交通協議会路線バス分科会				利用実態調査・再編計画策定			
	通学便の充実	←→						通学利用実態調査・運行検討			
	③鉄道の利用促進										
	鉄道利用促進活動の推進	←→									
利用者にやさしい公共交通	観光振興・地域活性化に向けた取り組みの推進	←→				ニーズ調査・推進事業の検討					
	④デマンド交通の貨客混載の推進										
	貨物運送ニーズ調査	←→									
	貨客混載実証運行	←→						試験運行・検証		本格運行	
	⑤わかりやすい公共交通情報の提供										
	地域住民への継続的なデマンド交通利用案内	←→		利用案内パンフレット作製		←→		自治会長・民生委員と情報交換・利用案内		←→	
	来訪者への観光二次交通・三次交通利用案内	←→		観光サイトのリニューアル・Web予約システム構築				利用案内			
	⑥待合環境整備										
	主要バス停の待合環境整備	←→				待合環境整備		←→		利用実態調査	
	デマンド交通乗降施設の待合環境整備	←→				待合環境整備		←→		利用実態調査	

長門市公共交通協議会設置要綱

(平成 24 年 5 月 25 日要綱第 13 号)

改正 平成 26 年 11 月 20 日要綱第 40 号 平成 29 年 1 月 12 日要綱第 2 号
令和 2 年 3 月 31 日要綱第 24 号 令和 2 年 6 月 16 日要綱第 31 号
令和 4 年 3 月 31 日要綱第 16 号

(設置)

第 1 条 市は、次に掲げる事項を協議するために長門市公共交通協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

- (1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 19 年法律第 59 号。以下「法」という。)第 5 条第 1 項の規定に基づく、長門市地域公共交通計画(以下「計画」という。)に関すること及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(平成 23 年 3 月 30 日国総計第 97 号、国鉄材第 368 号、国鉄業第 102 号、国自旅第 240 号、国海内第 149 号、国空環第 103 号)第 2 条第 1 項第 1 号の規定に基づく、生活交通確保維持改善計画(以下「確保維持改善計画」という。)に関すること。
- (2) 道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要なこと。
- (3) 道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)の規定に基づき、有償運送の適正な運営の確保を通じ、住民の福祉の向上又は交通空白地域の解消を図り、公共の福祉の増進を図るため、福祉又は過疎地域有償運送の必要性、これらの場合における旅客から収受する対価その他自家用有償旅客運送の適正な運営の確保のために必要となること。

(所掌業務)

第 2 条 協議会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる業務を行う。

- (1) 計画及び確保維持改善計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 計画及び確保維持改善計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 計画及び確保維持改善計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (4) 地域の実情に応じた適切な旅客自動車運送事業の態様並びに旅客の運賃及び料金等に関すること。
- (5) 市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること。
- (6) 道路運送法第 79 条の規定に基づき、自家用有償旅客運送の登録(法第 79 条の 6 第 1 項の規定に基づく有効期間の更新の登録及び法第 79 条の 7 第 1 項の規定に基づく変更登録を含む。)を申請する場合における運送の必要性、旅客から収受する対価に関すること。
- (7) 道路運送法第 79 条の 4 第 1 項第 5 号の規定による合意及び同法第 79 条の 12 第 1 項第 4 号の規定による合意の解除に関すること。

(8) 市の交通施策の推進に関すること。

(9) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な事項に関すること。

(委員)

第3条 協議会の委員(以下「委員」という。)は、別表区分の欄に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

2 委員は、前条の所掌業務のうち、別表区分欄及び所掌業務欄に応じた業務を担当する。

(委員の任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠による委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任することができる。

(役員)

第5条 協議会に会長1人、副会長1人、監事2人を置く。

2 会長及び副会長は、委員の互選によって選任する。

3 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

5 監事は、委員の中から会長が指名する。

6 監事は、協議会の出納監査を行う。

7 監事は、出納監査の結果を会長に報告しなければならない。

(会議)

第6条 協議会の会議(以下「会議」という。)は、会長がその開催目的に応じた所掌業務を担当する委員を招集する。

2 会議の議長は、会長をもって充てる。

3 会議は、開催目的に応じた所掌業務を担当する委員の過半数以上が出席しなければ開くことができない。

4 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

5 協議事項の内容により、会議の開催に代え文書による協議を行うことができる。

6 会議は、原則として公開する。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

7 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し助言等を求めることができる。

8 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第7条 第2条各号に掲げる事項について、専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第 8 条 協議会で協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(庶務及び相談窓口)

第 9 条 協議会の庶務は、経済観光部産業戦略課において処理する。

2 計画の策定に関する相談、苦情等に対応する窓口は、経済観光部産業戦略課とする。

(経費の負担)

第 10 条 協議会の運営に要する経費は、国庫補助金及び市負担金等をもって充てる。

(協議会が解散した場合の措置)

第 11 条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(その他)

第 12 条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この要綱は、平成 24 年 6 月 6 日から施行する。

附 則(平成 26 年 11 月 20 日要綱第 40 号)

この要綱は、平成 26 年 11 月 20 日から施行する。

附 則(平成 29 年 1 月 12 日要綱第 2 号)

この要綱は、平成 29 年 1 月 12 日から施行する。

附 則(令和 2 年 3 月 31 日要綱第 24 号)

この要綱は、令和 2 年 4 月 1 日から施行する。

附 則(令和 2 年 6 月 16 日要綱第 31 号)

この要綱は、令和 2 年 6 月 16 日から施行する。

附 則(令和 4 年 3 月 31 日要綱第 16 号)

この要綱は、令和 4 年 4 月 1 日から施行する。

別表(第 3、6 条関係)

区分	所掌業務		
	第 2 条第 1、 2、3、8、9 号	第 2 条第 4、 5 号	第 2 条第 6、 7 号
学識経験者のうちから市長が選任した者	○	○	○
関係バス、タクシー事業者代表又はその推薦された者	○	○	○
鉄道事業者代表又はその推薦された者	○		
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	○	○	○
山口河川国道事務所山口国道維持出張所萩分室建設専門 官又はその推薦された者	○		
長門土木建築事務所長又はその推薦された者	○		
長門警察署長又はその推薦された者	○		
山口県交通政策課長又はその推薦された者	○		
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	○		
住民又は利用者の代表のうちから市長が選任した者	○	○	○
長門市長又はその選任した者	○	○	○
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		○	○
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			○

令和4年度 長門市公共交通協議会委員名簿

任期：令和4年4月22日～令和6年3月31日

No.	区分	所属団体名（就任依頼先）	役 職	氏名
1	長門市長又はその選任した者	長門市	副市長	オオタニ ツネオ 大谷 恒雄
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	首席運輸企画専門官	ヤマダ トシユキ 山田 敏行
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	課長	ワタナベ アキヒロ 渡邊 昭博
4	長門警察署長又はその推薦された者	長門警察署交通課	課長	フジイ ジュンシ 藤井 潤史
5	山口河川国道事務所萩国道出張所長又はその推薦された者	国土交通省山口河川国道事務所山口国道維持出張所萩分室	建設専門官	タナカ サカエ 田中 栄
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維持管理課	課長	オカベ テルマサ 岡部 輝真
7	学識経験者のうちから市長が選任した者	山口大学大学院創成科学研究科	教授	サカキバラ ヒロユキ 榊原 弘之
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	会長	クツノ ショウジ 杓野 昭次
9		長門地区自治会連合会	副会長	ミウラ タツミ 三浦 辰美
10		三隅自治会連絡協議会	会長	タケダ シンジ 武田 新二
11		日置地区自治会連絡協議会	副会長	ミヤモト ミツル 宮本 満
12		油谷地区自治会連絡協議会	会長	カワノ ヒロユキ 河野 広行
13		長門市老人クラブ連合会	事務局長	マキタ タケシ 槇田 健
14	関係バス、タクシー事業者代表又はその推薦された者	防長交通(株)	営業部長	カワイ タカシ 河合 貴志
15		サンデン交通(株)	取締役自動車部長	ツジノ トオル 辻野 透
16		ブルーライン交通(株)	代表取締役社長	ウエノ シゲユキ 上野 茂之
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	部長	オカモト アリヒロ 岡本 有弘
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	理事	ウエモト タツヤ 上本 達也
19		(公社) 山口県バス協会	専務理事	フジワラ トクユキ 藤原 徳行
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	専務理事	タカギ ケンジ 高木 賢二
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	支部委員長	ナガミ シンイチ 永見 晋一
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	課長	スエナガ タカフミ 末永 孝文
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	N P O 法人むかつく	理事長	シマタ ヒ ナ オ 嶋田日直男
24		N P O 法人ゆうゆうグリーン依山	事務局長	マツオカ シンジ 松岡 慎治

長門市地域公共交通計画

発 行：長門市

発行年月：令和 5 年 3 月

編 集：長門市経済観光部産業戦略課（長門市公共交通協議会事務局）

〒759-4192 山口県長門市東深川 1 3 3 9 番地 2

TEL：(0837) 23-1138 FAX：(0837) 22-8458