

未来のほうふを見据えた  
「公共交通のあり方」に関する  
調査研究

令和8年3月

山口県 防府市  
一般財団法人 地方自治研究機構



未来のほうふを見据えた  
「公共交通のあり方」に関する  
調査研究

令和8年3月

山口県 防府市  
一般財団法人 地方自治研究機構



## はじめに

昨今のわが国の地方行政を取り巻く環境は、少子化に伴う本格的な人口減少・高齢化の進行、社会全体のデジタル化の急速な進展、各種災害の激甚化、働き方やライフスタイルの多様化、インバウンドの急増、脱炭素化やSDGs等の地球規模の潮流など、これまでとは大きく異なる変化が見られます。

こうした中で、地方公共団体は、自治体DXの推進、人材の確保・育成、経営マネジメントの強化等を図りつつ、住民ニーズを的確に捉え、地域の特性を活かしながら、住民福祉の向上、地域産業の振興、まちづくりの推進、防災対策の強化、自然環境の保全、共生社会の実現等に関する諸課題に、自らの判断と責任において取り組んでいくことが求められています。

このため、当機構では、地方公共団体が直面している諸課題を多角的・総合的に解決するため、個々の団体が抱える課題を取り上げ、当該団体と共同して、全国的な視点と地域の実情に即した視点の双方から問題を分析し、その解決方策の研究を実施しています。

本年度は6つのテーマを具体的に設定しており、本報告書は、そのうちの一つの成果を取りまとめたものです。

本研究は、地域公共交通を取り巻く環境が、人口動態の変化、運転士不足の深刻化、都市構造の変化などにより大きく変容していることを背景に実施したものです。地域内における公共交通の利用実態の把握に加え、沿線の将来人口や外部環境の変化を踏まえた将来的な見通しの分析、高校生を対象とした駅周辺施設に対するニーズ調査等を通じて、交通体系が抱える課題を整理し、これらの結果を踏まえ、長期的・超長期的な視点から、持続可能な公共交通のあり方について検討を行いました。

本研究の企画及び実施に当たりましては、研究委員会の委員長及び委員を始め、関係者の皆様から多くの御指導と御協力をいただきました。

また、本研究は、公益財団法人 地域社会振興財団の助成金を受けて、防府市と当機構とが共同で行ったものであり、ここに謝意を表する次第です。

本報告書が広く地方公共団体の施策展開の一助となれば大変幸いです。

令和8年3月

一般財団法人 地方自治研究機構  
理事長 北崎 秀一



## 目次

序章 調査研究の概要	3
1 調査研究の背景と目的	3
2 調査研究の流れと全体像	4
3 調査研究のスケジュール	4
4 調査研究体制	5
第1章 公共交通の現状と調査の方向性	9
1 公共交通の現状	9
2 調査の方向性	16
第2章 未来のほうふを見据えた交通体系の分析	21
1 調査と分析	22
2 課題設定	46
第3章 子育て支援に係る駅活性化施策調査	51
1 子育て支援に係る駅活性化施策調査の方向性	51
2 高校生向けアンケートにみる公共交通利用と駅周辺行動の実態	59
3 課題設定	78
第4章 課題解決に向けた方向性	83
1 未来のほうふを見据えた「公共交通のあり方」	83
2 交通分野における課題解決の方向性	86
3 子育て分野における課題解決の方向性	116
調査研究委員会名簿	133
参考1 未来のほうふを見据えた交通体系の分析 <補足資料>	137
1 OD表	137
参考2 高校生向けアンケート調査 <補足資料>	283
1 アンケート項目	283
2 分析結果(本章未掲載分)	291



## 序 章 調査研究の概要



## 序 章 調査研究の概要

### 1 調査研究の背景と目的

防府市では、第5次総合計画を令和3年に策定し、10年後を見据えたまちづくりを進めている。これまでの取組は順調に進展し、その成果もあって近年では人口が社会増となっている。転入超過数は、2年連続で中・四国地方で第1位となるなど、地方の中でも元気、そして勢いのあるまちである。

一方で、2024年問題等を背景として、公共交通の運転士不足が深刻化している。ここ数年は生産年齢人口が増加しているものの、将来的には減少が見込まれ、運転士不足の改善・解消は困難な状況にある。その影響として、バスの減便や路線廃止が生じており、さらに高齢者の自動車運転免許返納等とも重なり、市民の生活の足を担う公共交通の重要性が高まっている。

市の総合計画では令和12年を見据えたまちづくりを進めているが、その先の将来においても、山口県の基幹病院である県立総合医療センターの防府市内での移転や、防府市の大動脈である国道2号の拡幅をはじめとする幹線道路整備が完了するなど、人の移動や交通環境に大きな変化が予想される。

これらの変化は、公共交通の役割や交通のあり方にも影響を及ぼし、市内外の人の流れをつなぐ拠点として、防府駅の重要性は、今後さらに高まることが見込まれる。

将来の交通環境を見据えた利便性向上や拠点機能の充実は、市全体の移動環境の向上に資するものと考えられる。

また、人口減少社会において、持続可能な公共交通の実現には、子育て世帯の流入と維持も不可欠であり、その受け皿の一つとして、防府駅周辺における子育て世帯や若年層に資する環境整備・施策展開を検討する意義は大きい。

なお、子育て支援施策の検討にあたっては、国が推進する「こどもまんなか社会」の理念を踏まえ、こどもの視点に立った施策体系の整理を行う。国が示す子育て支援の基本的な考え方では、居場所づくり、学習支援、相談体制、経済的支援、健康・医療、社会参加の6つの支援領域が位置付けられている。これらを踏まえ、駅周辺における既存施策の強みと空白領域を可視化し、若年層のニーズに応じた施策の方向性を明らかにする。

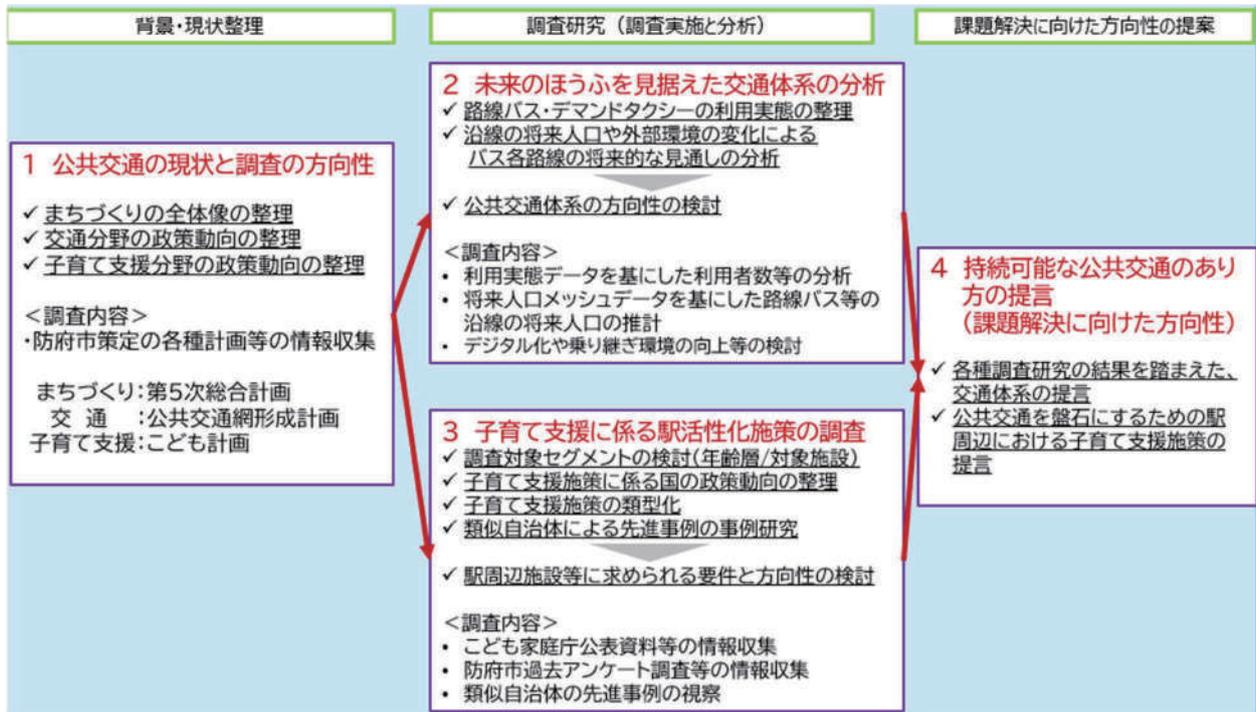
上記の背景や課題を踏まえ、短期・中期的な政策の指針を示す「防府市地域公共交通計画（以下、「公共交通計画」という。）」（計画期間：令和8年度から令和12年度）との役割分担のもと、本調査研究では長期（～10年）・超長期（～20年）の時間軸で未来の防府市を見据えた公共交通のあり方の検討を目的とし、以下の4つの観点から調査を進めた。

- ①公共交通の現状と調査の方向性
- ②未来のほうふを見据えた交通体系の分析
- ③子育て支援に係る駅活性化施策の調査
- ④持続可能な公共交通のあり方の提言（課題解決に向けた方向性）

## 2 調査研究の流れと全体像

調査研究の流れと全体像を、図表序-2-1に示す。

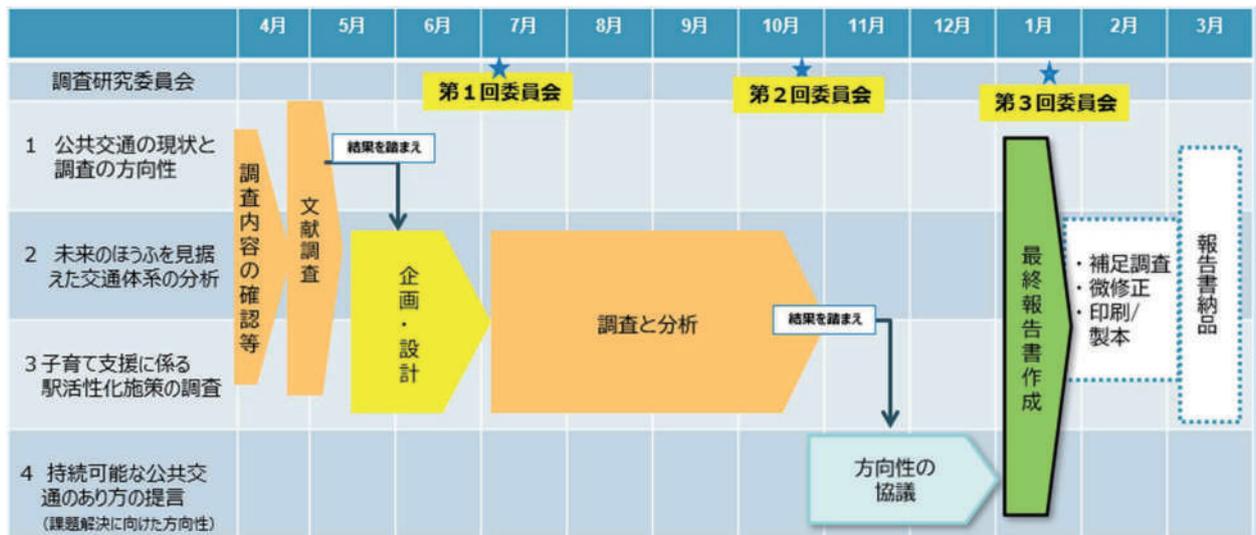
図表 序-2-1 調査研究の全体像



## 3 調査研究のスケジュール

本調査研究は、図表序-3-1のとおり実施した。

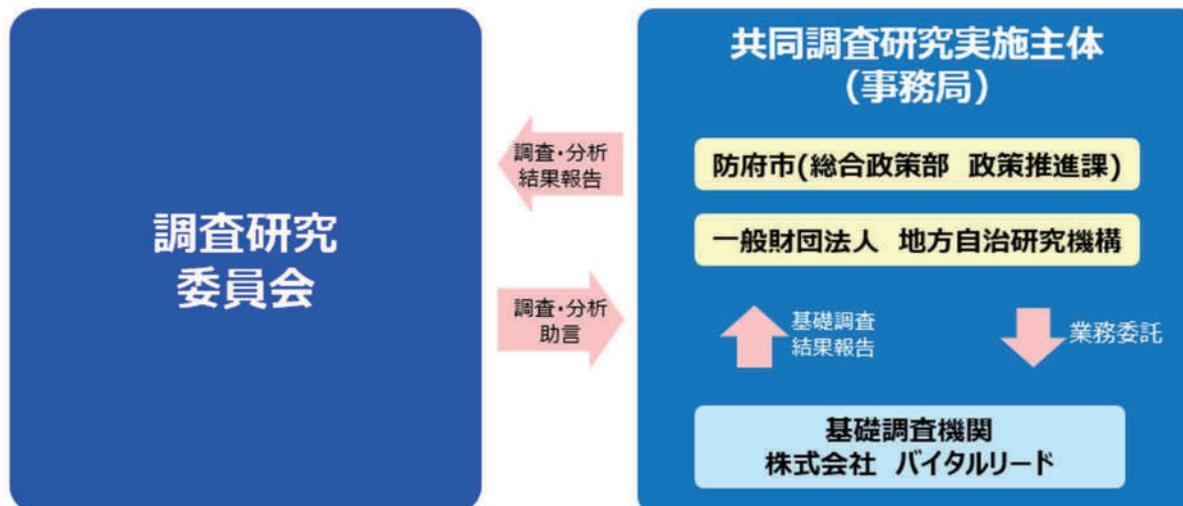
図表 序-3-1 調査研究の全体スケジュール



#### 4 調査研究体制

本調査研究では、防府市総合政策部政策推進課及び一般財団法人地方自治研究機構を実施主体として、調査研究委員会(調査研究委員会の構成メンバーは、巻末「調査研究委員会名簿」に記載)の指導及び助言の下、基礎調査機関として、株式会社バイタルリードの協力を得て実施した。

図表 序-4-1 調査研究の体制図



なお、以下の日程で委員会を実施した。

##### 【第1回委員会】

日時：令和7年7月16日(水)10:30～12:00

場所：ルルサス防府 1階 交流室4

内容：調査研究の背景説明及び調査研究企画書案の審議

##### 【第2回委員会】

日時：令和7年10月27日(月)13:30～15:00

場所：ルルサス防府 1階 交流室1

内容：各種調査結果の報告及び報告内容に関する審議

##### 【第3回委員会】

日時：令和8年1月22日(木)10:30～12:00

場所：防府市文化センター(防府市役所本館8階)

内容：施策の方向性に関する審議



# 第 1 章 公共交通の現状と 調査の方向性



## 第1章 公共交通の現状と調査の方向性

本章では、防府市の公共交通を取り巻く現状を整理するとともに、本調査研究の方向性を示す。

### 1 公共交通の現状

本節では、防府市の公共交通の現状について、まちづくり、公共交通、子育て分野のそれぞれの政策体系を整理した上で、公共交通を取り巻く現状を概観する。

#### (1) 公共交通を取り巻く政策体系

##### ア まちづくり

まちづくり政策は、これまでの総合計画の策定と更新を通じて、段階的かつ持続的に展開されてきた。昭和38年に制定された「防府市民の誓い」を基本理念として、市民と行政が協働しながらまちの将来像を描き、施策を積み重ねてきた点に特徴がある。

こうした理念のもと、過去の総合計画等を通じて、防府市では、福祉、教育、産業、都市基盤など多方面にわたる政策を体系的に整備し、持続可能なまちづくりを目指してきた。

現在のまちづくり政策の根幹をなす第5次防府市総合計画「輝き！ほうふプラン」（計画期間：令和3年～令和7年度）は、「明るく豊かで健やかな防府」の実現を基本理念に、市民と行政が協働して持続可能な地域社会を築くことを目指して策定された。同計画のなかで、防府市は5年後<sup>1</sup>（図表1-1-2）及び10年後（図表1-1-3）を見据えたまちづくりを進めている。急激な人口減少と少子高齢化、地域経済の縮小といった中長期的な課題に直面する中で、防府市の強みと地域資源を最大限に活用する総合的な都市戦略が構築されている。

この理念の具現化を進めるにあたり、本計画のKPI（重要業績評価指標）には、若年層の転出超過数の改善や路線バス利用者数の増加（平成26年度：30万6千人 → 計画目標：33万人）などが含まれており、都市の魅力向上や定住環境の改善に資する指標が重視されている。

同計画では、都市核や地域核といった空間構造を明示し、中心市街地と各地域の拠点を結びつけることで、人口減少期においても都市としての持続性を確保することを意図している。また、都市基盤整備、子育て支援、産業振興、地域福祉、教育などの分野別施策が体系的に整理され、それぞれが相互に関連付けられている点も特徴である。

---

<sup>1</sup> 計画策定時の令和3年度からの年数。5年後は令和8年度。10年後は令和12年度。





図表 1-1-4 事業体系

<b>目標1</b>	<b>既存の骨格を活かした効率的な公共交通ネットワークの形成</b>
事業1	バス路線の再編
事業2	市街地循環線の導入検討
<b>目標2</b>	<b>公共交通サービスが行き届いていない地域への移動手段の確保</b>
事業3	地域の実情に応じた公共交通サービスの検討
事業4	多様な移動支援による移動手段の確保
<b>目標3</b>	<b>誰もが利用しやすい公共交通環境の充実</b>
事業5	各交通モード間のダイヤの調整
事業6	車両や施設のバリアフリー化の推進
事業7	乗継拠点の整備と待合環境の向上
事業8	分かりやすい情報の提供
<b>目標4</b>	<b>公共交通に関する意識の醸成</b>
事業9	関係主体の連携による利用促進等

出所：防府市『地域公共交通網形成計画』p. 65

## ウ 子育て支援

子育て支援政策もまた、第5次総合計画の多岐にわたる分野の中核として位置付けられている。

防府市では、妊娠期から出産・子育て、さらにはこどもの社会的自立に至るまで、切れ目のない支援を実現するため、こどもと子育て家庭への支援、こども・若者の健全育成、こどもの貧困対策、ひとり親家庭の自立支援施策など、成長段階や困難な状況に応じた支援を一体的に盛り込んだ総合的な計画として「防府市こども計画（以下、「こども計画」という。）」を令和7年3月に策定している。

同計画は、「ほうふっ子の笑顔と夢があふれるまち ほうふ」を基本理念とし、防府市内の全てのこどもが等しく身体的・精神的・社会的に幸せな生活を送ることができるよう、妊娠前から出産、子育てまで切れ目のない支援を推進し、地域全体で防府市内のこどもの健やかな成長を支えるために、図表1-1-5のとおり基本目標とそれに対応した施策の方向性を定めている。

図表 1-1-5 こども計画 体系図

基本理念	基本目標	施策の方向
ほうふっ子の笑顔と夢があふれるまち ほうふ	I こどもを産み、育てる喜びや楽しさが実感できるまち	1 妊娠前から出産・子育てまで切れ目ない支援をします 2 子育て家庭を経済的に支援します 3 子育てと仕事の両立に向け、子育てしやすい環境を整備します
	II こどもが健やかに成長するまち	1 保育園等の保育・教育環境を充実し多様なニーズに対応します 2 放課後の児童等の健全育成に努めます 3 学校の教育環境を整備します 4 心身の健全育成を推進します
	III こども・若者や家庭にしっかり寄り添い支えるまち	1 児童虐待等の未然防止と適切な支援に取り組みます 2 障害のあるこども等や発達が気になるこども等を支援します 3 ひとり親家庭を支援します 4 青少年の非行・被害防止や自立を支援します 5 生活に困難を抱えるこども等を支援します
	IV こども・若者を地域全体で支えるまち	1 こども・若者の安全を確保します 2 こども・若者の居場所づくりを促進します 3 地域全体でこども・子育て家庭を支える取組を推進します

出所：防府市『こども計画』p.29

## (2) 公共交通の現状と変化

防府市のまちづくりは、持続可能で魅力ある都市の形成を目指す総合的な取組である。都市機能の集約と自然環境の保全、産業振興、市民参画をバランスよく進めることで、近年では人口が社会増となるなどの成果を挙げている。

総務省「住民基本台帳人口移動報告」(令和6年)によれば、防府市は近年、山口県内で最も多い転入超過数を記録しており、特に15歳から24歳の若年層において転入超過が継続している(図表1-1-6)。教育環境の整備、雇用機会の確保、生活利便性の高さ、子育て支援制度の充実など、市が進めてきた総合的なまちづくりの取組が、若年層や子育て世帯から一定の評価を受けている結果と捉えることができる。

図表 1-1-6 まちづくりの成果

## まちづくりの成果

### 防府市の人口社会増 山口県内で第1位! ※2024年の人口移動報告

「住民基本台帳人口移動報告 2024年結果」(総務省)で、防府市の転入超過数(転入者数-転出者数)が、県内で、最も多くなっています。

第5次総合計画(R3年度~R7年度) →

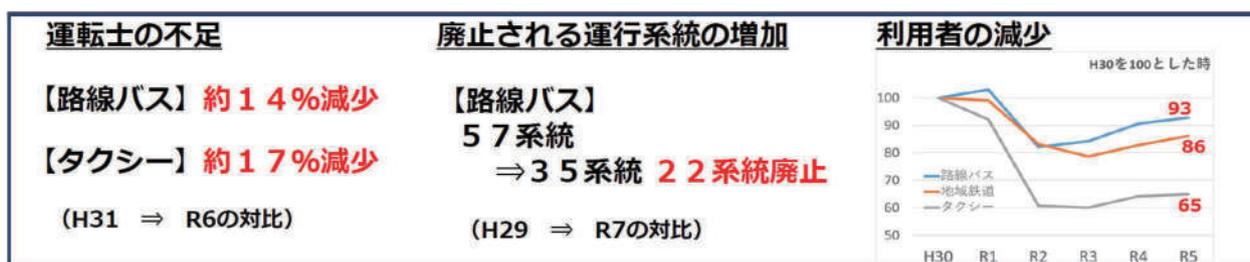
■全年齢	2015年 H27	2016年 H28	2017年 H29	2018年 H30	2019年 R1	2020年 R2	2021年 R3	2022年 R4	2023年 R5	2024年 R6
防府市 (県内順位)	-193人 (11位)	-180人 (13位)	-169人 (13位)	452人 (1位)	212人 (2位)	136人 (2位)	-135人 (13位)	283人 (1位)	603人 (1位)	305人 (1位)
※転入超過数(ーは転出超過数)										
■若者(15~24歳)	2015年 H27	2016年 H28	2017年 H29	2018年 H30	2019年 R1	2020年 R2	2021年 R3	2022年 R4	2023年 R5	2024年 R6
防府市 (県内順位)	-187人 (14位)	-173人 (13位)	-141人 (12位)	154人 (1位)	36人 (1位)	-46人 (6位)	-145人 (14位)	125人 (1位)	120人 (1位)	144人 (1位)
※転入超過数(ーは転出超過数)										

公共交通体系は、JR山陽本線を基軸とし、高速バス、路線バス、乗合タクシー、一般タクシーなど、複数の交通手段が相互に補完し合うことで構成され、市民の日常生活や通勤・通学、医療・福祉、観光といった多様な移動を支える重要な都市インフラとして機能してきた。

しかし、近年公共交通は、その持続可能性が大きな岐路に立たされている。

図表1-1-7が示すとおり、バス・タクシー運転士の不足は極めて深刻であり、公共交通サービスの供給力は著しく低下している。具体的には、平成29年度から令和7年度までの間に、市内の路線バス系統は57系統から35系統へと22系統が廃止される見通しであり、バス運転士数は約14%、タクシー乗務員数は約17%減少している。これらの数値は、公共交通を支える人的基盤の弱体化を示している。

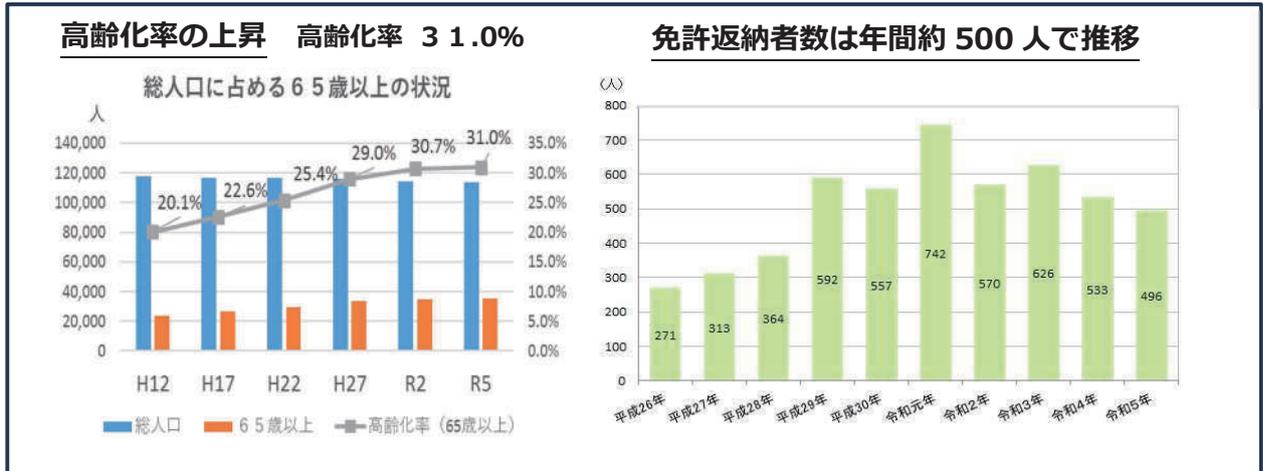
図表 1-1-7 運転士の不足、バス系統の廃止、利用者の動向



一方で、公共交通に対する需要は減少しているわけではない。

図表1-1-8が示すとおり、高齢化率の上昇に伴い、運転免許の返納者数は年間500人程度で推移しており、自家用車を手放した高齢者を中心に、公共交通に依存せざるを得ない層は確実に増加している。すなわち、公共交通を取り巻く状況は、移動ニーズが高まる層が拡大する一方で、公共交通の供給力が縮小しているという構造的な課題を内包している。

図表 1-1-8 高齢化率と免許返納の状況

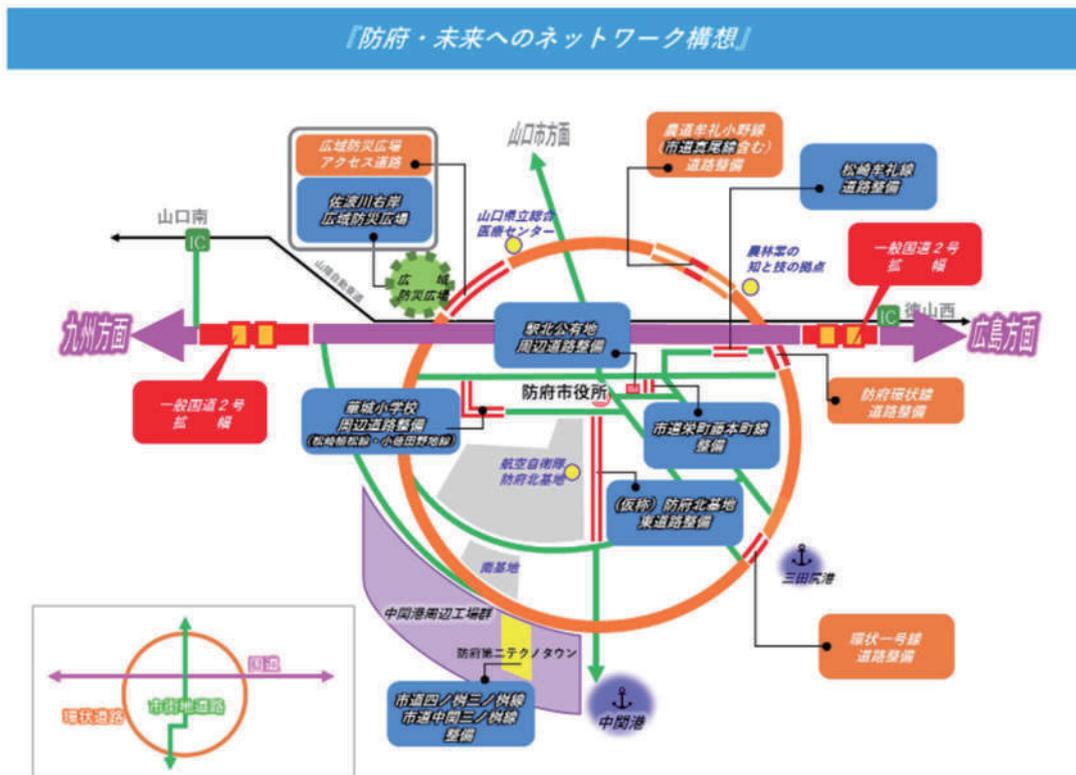


出所：(左図)『第10次防府市高齢者保健福祉計画』、(右図)山口県警察本部(各年12月末時点)

今後予定されている県立総合医療センターの市内移転は、患者、職員、来訪者の移動パターンを大きく変化させる要因となる。加えて、「防府・未来へのネットワーク構想」(図表1-1-9)に基づき、防府市の大動脈である国道2号の拡幅や、広域防災広場アクセス道路、農道牟礼小野線、防府環状線、環状一号線等の幹線道路整備が進められており、交通環境の大きな変化が予想される。

これらの事業は、市内の人流や交通拠点の位置付けを変え、市民の日常的な通勤・通学・買い物・受診行動に新たな変化をもたらすことが想定される。

図表 1-1-9 防府・未来へのネットワーク構想



出所：防府市ホームページ「防府・未来へのネットワーク構想」

## 2 調査の方向性

防府市は、まちづくり政策に紐づいた総合的な取組により、社会増による人口増といった成果を挙げてきた。今後も、基幹病院の移転、国道2号の拡幅、広域交通インフラの整備など、都市機能と交通ネットワークの再編が進行する見込みである。

一方で、全国的な課題である少子高齢化と生産年齢人口の減少に加え、2024年問題により、公共交通の運転士不足が深刻化し、地域交通サービスの維持に困難をきたしている。特に、バスの減便や路線廃止は、移動手段の喪失という生活基盤の不安定化を招いており、市民生活や地域経済への影響が懸念される。

公共交通ネットワークが利用者数を確保し、持続的に機能していくためには、人々の居住地や移動先の分布といった都市構造や生活圏のあり方が大きく影響する。既存の地域公共交通網形成計画では、主に計画期間5年間という短期・中期的な交通政策の指針が検討されている。一方で、都市構造の変化に対応した交通体系のあり方を検討するためには、長期から超長期の視野に立った検討が不可欠である。本調査研究では、こうした未来を見据えた交通体系の検討を行う。

さらに、防府駅周辺は公共交通網の要である一方、人口減少局面や公共交通サービスの供給側における制約を背景に、交通結節点<sup>2</sup>としての機能の維持・強化が重要な課題となっている。こうした状況のもと、子育て世帯の定着や流入を促進し、まちの活力を維持・再生する施策展開が求められている。

上記の課題を踏まえ、本調査研究では「未来のほうふを見据えた公共交通のあり方に関する調査研究」をテーマとし、下記の2つの方向性で調査を進めることとする。

調査の第一の方向性は、都市構造の変化に対応した交通体系のあり方の整理・検討を行うことである。県立総合医療センターの移転や道路整備の進展、公共施設の再配置などにより、通勤・通学・通院先の分布が変化し、これまでとは異なる移動需要が発生する可能性が高い。こうした変化を踏まえ、市域全体を対象とした分析を行い、幹線系統とフィーダー系統<sup>3</sup>、デマンド交通<sup>4</sup>などの役割分担を整理した上で、交通体系の再構築を検討する必要がある。また、調査を進めるにあたっては、防府市が令和7年度に策定を進めている地域公共交通計画において、短期・中期的（～5年）の交通政策の指針が検討されていることを踏まえ、計画との棲み分けを明確にするため、長期（～10年）・超長期（～20年）の視点に立って課題設定と施策の方向性の検討を進める。

調査の第二の方向性は、駅周辺における子育て支援施策と公共交通の利用促進を結びつける検討を行うことである。中高生を中心とした若年層や子育て世帯のニーズを正確に把握し、彼らが

---

<sup>2</sup> 交結通節点：自転車や自動車、バス、電車などの複数の交通手段が集まり、相互に乗り換えることができる場所。

<sup>3</sup> 幹線系統・フィーダー系統：広域的な移動を担う主要な路線を「幹線系統」といい、鉄道や幹線バスなどの主要な公共交通に利用者を集約・接続する役割を担う路線を「フィーダー系統」という。

<sup>4</sup> デマンド交通：利用者の需要に応じて運行する、予約型の運行形態の乗合輸送サービスのこと。

「行ってみたい」「使ってみよう」と感じるような機能や空間を駅周辺に整備することで、公共交通利用の基盤形成とまちの賑わい創出の双方につなげることを目指す。駅を中心とした滞在機能を強化することは、子育て支援政策の発展に資するだけでなく、若年層に公共交通利用の機会を提供し続けることにもつながり、将来にわたる公共交通利用の裾野を広げる観点からも重要である。

第3章では、高校生アンケートの結果を踏まえながら、こうした具体的な機能のあり方と駅活性化施策との関係性を詳細に検討する。また、人口減少社会においては、公共交通を支える主体が交通事業者だけでなく、利用者自身の意識や行動の変化にも求められる。公共交通の維持には、一定規模の利用者が継続的に存在することが不可欠であり、そのためには、日常生活の中で公共交通を使う機会を増やし、「利用したい」という動機を若い世代に与える必要がある。

本調査研究は、こうした視点を踏まえ、駅周辺における滞在のしやすさの向上や若年層の生活実態に着目しながら、公共交通の将来像を検討するものである。



## 第2章 未来のほうふを見据えた交通体系の分析



## 第2章 未来のほうふを見据えた交通体系の分析

防府市における公共交通を取り巻く環境は、近年大きく変化している。県立総合医療センターの移転による移動需要の変化、人口減少や少子高齢化の進展に伴う公共交通利用者の減少、さらには運転士不足による路線の廃止・縮小など、多様な課題が顕在化している。一方で、リアルタイム運行情報の提供やキャッシュレス決済の導入など、サービスの高度化も進んでおり、これらの変化に対応した効率的かつ持続可能な交通体系の構築が急務となっている。

本章では、今後10～20年先の防府市を見据え、図表2-1に示す流れに沿って、公共交通体系のあり方について整理・分析を行った。具体的には、市内の路線バス、デマンドタクシーの利用実態について、現在の公共交通利用実態を整理・分析した。また、沿線の将来人口や想定される外部環境の変化に関して、将来の人口動態、交通事業者の運行供給体制、外部環境の変化について整理した。これらの結果を踏まえて、「2 課題設定」では、将来の方向性の検討に向けて、交通体系における課題を体系的に整理した。

図表 2-1 第2章の構成

## 2章 未来のほうふを見据えた交通体系の分析

### 1 調査と分析

#### (1) 市内の路線バス、デマンドタクシーの利用実態の整理

- ①公共交通ネットワークの現状
- ②路線バスの支払い区分別の利用実態
- ③路線バスの時間帯別利用実態
- ④路線バスの方面別の最大車内人員
- ⑤デマンドタクシーの利用実態

#### (2) 沿線の将来人口や想定される環境変化の整理

- ①路線バス・デマンドタクシーの沿線の将来人口
- ②路線バスの運行供給体制の変化
- ③想定される環境変化



### 2 課題設定

- (1) 課題構造の整理
- (2) 次期公共交通計画との関係性

## 1 調査と分析

持続可能な交通体系の構築に向けた検討にあたり、市内の公共交通の現状・課題を把握するため、市内の路線バス、デマンドタクシーの利用実態の整理（以下、「利用実態調査」という。）、及び沿線の将来人口や外部環境の変化の整理（以下、「沿線動向の整理」という。）の2つの調査を実施した。

### （1）市内の路線バス、デマンドタクシーの利用実態の整理

利用実態の実施概要、具体的な調査・分析、明らかになったことは、以下のとおりである。

#### ア 実施概要

利用実態調査では、市内の路線バス、デマンドタクシーの利用実績データを整理し、現在の利用傾向を把握した。

具体的には、便別・支払い区別の利用者数、時間帯別（朝・昼・夕方以降の3区分）の降着数、運賃区別のOD<sup>5</sup>を整理した。また、方面別通過人数をグラフで整理し、利用の多い区間と少ない区間を把握した。

調査対象は、防府市内を運行する路線バス（イオンタウン方面を除く）及びデマンドタクシーとし、路線バスは、交通事業者が令和6年度に実施した乗降調査データを、デマンドタクシーは、市が保有する利用実績データを整理した。

使用データの詳細は以下のとおりである。

図表 2-1-1 使用した乗降調査データの概要

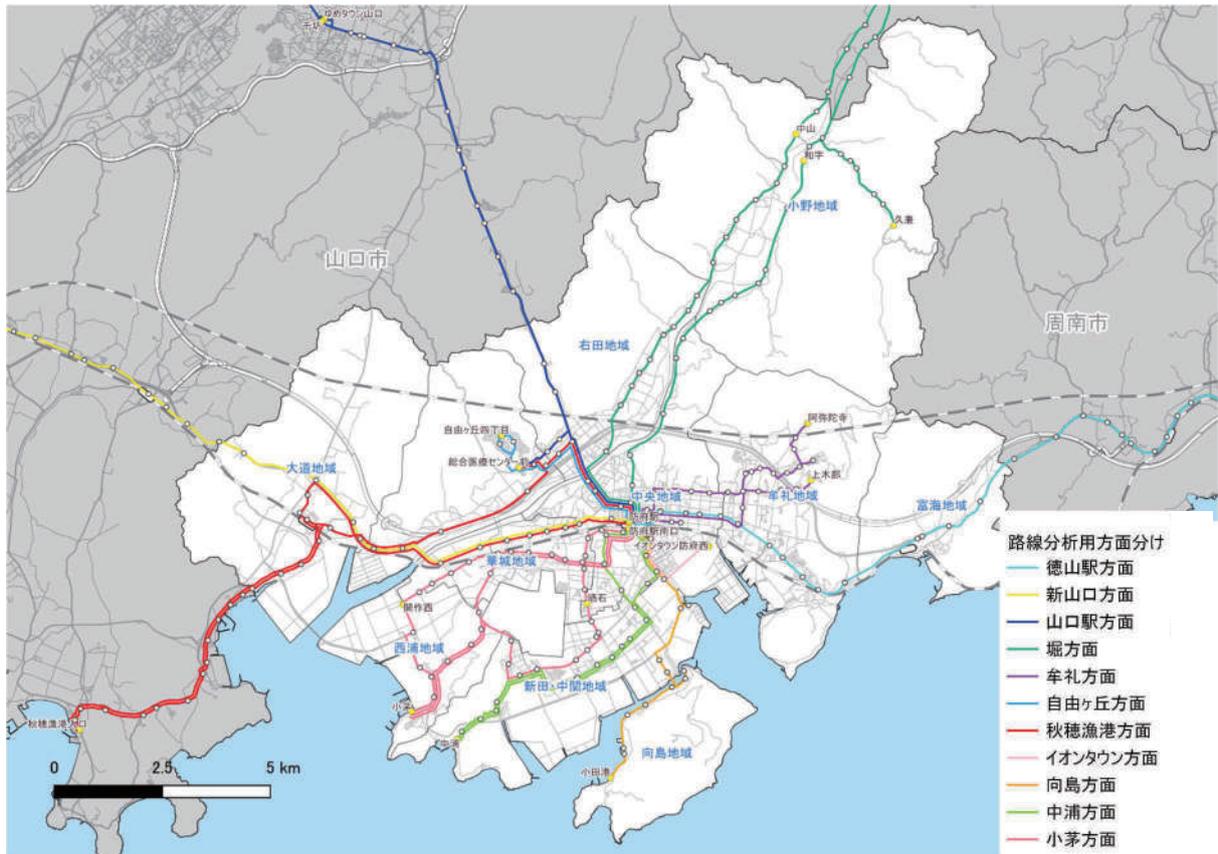
使用データ	交通事業者が実施した乗降調査データ
交通事業者	防長交通株式会社、JRバス中国株式会社
対象路線	防府市に係る路線バス（11方面に分けて分析） ※イオンタウン方面は、乗降調査未実施のため調査対象からは除外
調査日	防長交通株式会社：令和6年5月～6月の平日1日 （系統により調査日は異なる） JRバス中国株式会社：令和6年5月24日（金）

図表 2-1-2 使用したデマンドタクシーデータの概要

使用データ	市が保有するデマンドタクシー 利用実績データ ※月別・便別及び乗降場所のデータを使用
対象路線	切畑デマンドタクシー、玉祖デマンドタクシー
対象期間	令和6年4月～令和7年3月（12か月分）

5 OD：利用者が乗車した地点（出発地：Origin）と降車した地点（目的地：Destination）の組み合わせのこと。

図表 2-1-3 路線バスの方面区分



図表 2-1-4 防長交通株式会社の運賃区分の詳細

分析における運賃区分	区分	備考
現金等（一般）	現金及び金券（大人）	現金と IC カードが同一区分であるため、「現金”等”」と表記
	バスカード（大人）	
	回数券（大人）	
	山口市福祉乗車証	
	優待券関係	防府市バス・タクシー運賃助成制度
現金等（小児等）	現金及び金券（小児）	現金と IC カードが同一区分であるため、「現金”等”」と表記
	バスカード（小児）	
	回数券（小児）	
通勤定期	通勤定期券	
	身障通勤定期券	
通学定期	通学定期券	
	小人定期券	
	身障通学定期券	
	学生全線フリー定期券	
	学生周南フリー定期券	
	学生山口フリー定期券	
	スクール乗車証	

図表 2-1-5 JRバス中国株式会社の運賃区分詳細

分析における運賃区分	運賃区分	利用種別	備考
現金等（一般）	大人	IC	
	大人	回数券	
	大人	現金	
	山口福祉敬老	現金	
	山口福祉障害	現金	
	大人	防府市助成券 100 円 利用	
	大人	防府市助成券 200 円 利用	
	大人	その他乗車券	Yamaguchi Bus Pass、JAPAN RAIL PASS 等
現金等（小児等）	小人・大人障害	IC	「小児」と「大人障害」が同一区 分であるため、「小児”等”」と表 記
	小人・大人障害	現金	
通勤定期	小人・大人障害	通勤定期券（身障）	
	大人	通勤定期券	
通学定期	小人・大人障害	通学定期券	
	小人・大人障害	通学定期券（身障）	
	大人	通学定期券	

## イ 具体的な調査・分析

市内の路線バス及びデマンドタクシーの利用実態データの提供を受け、下記①～⑤を整理した。

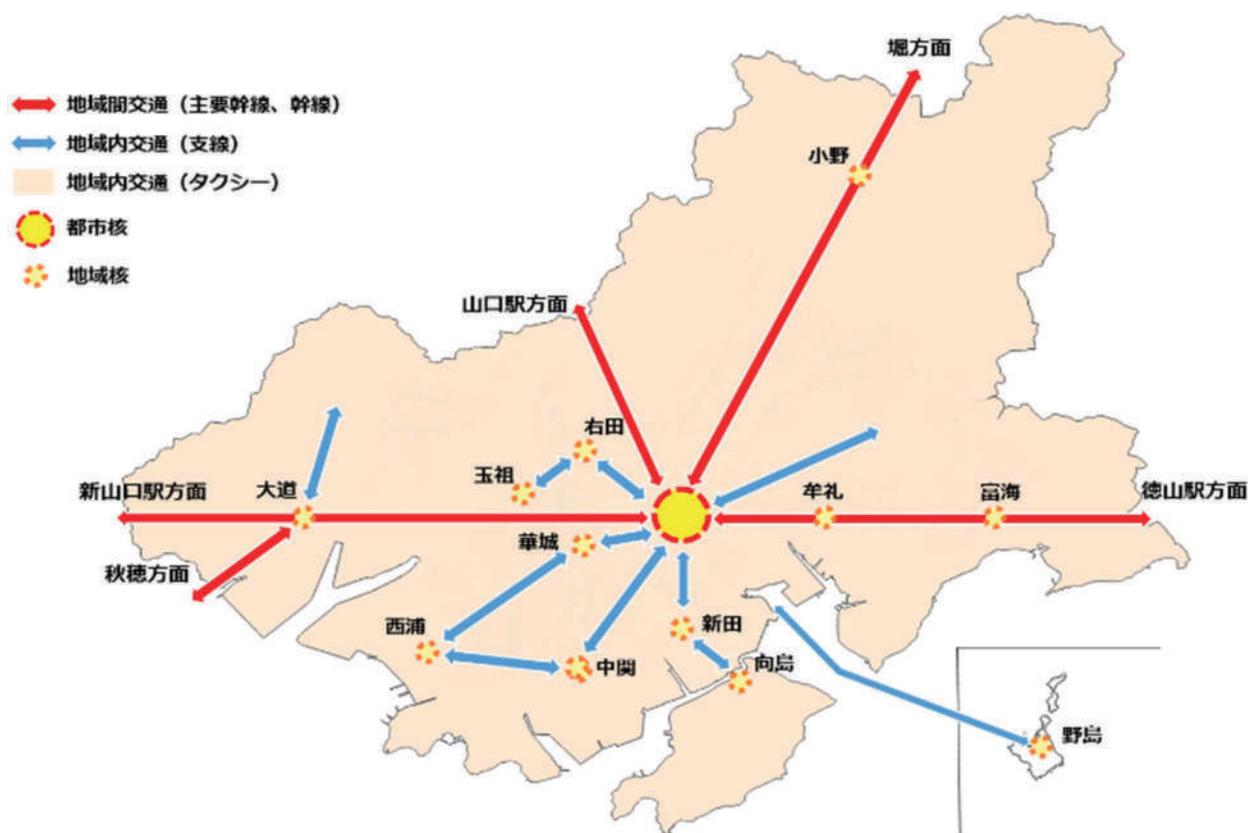
- ① 公共交通ネットワークの現状
- ② 路線バスの支払い区分別の利用実態
- ③ 路線バスの時間帯別の利用実態
- ④ 路線バスの方面別の最大車内人員
- ⑤ デマンドタクシーの利用実態

### ① 公共交通ネットワークの現状

・新山口駅方面及び徳山駅方面は、市をまたぐ幹線として位置づけられ、鉄道と路線バスの双方でアクセスが確保されている。

(新山口駅方面：防府駅～新山口駅、徳山方面：防府駅～新南陽駅～徳山駅)

図表 2-1-6 防府市における幹線・支線の位置づけ



出所：地域公共交通計画（令和8年3月策定予定）

（注1）．策定途中の案を掲載。

（注2）．計画期間は、令和8年度～12年度。

図表 2-1-7 鉄道とバスの関係

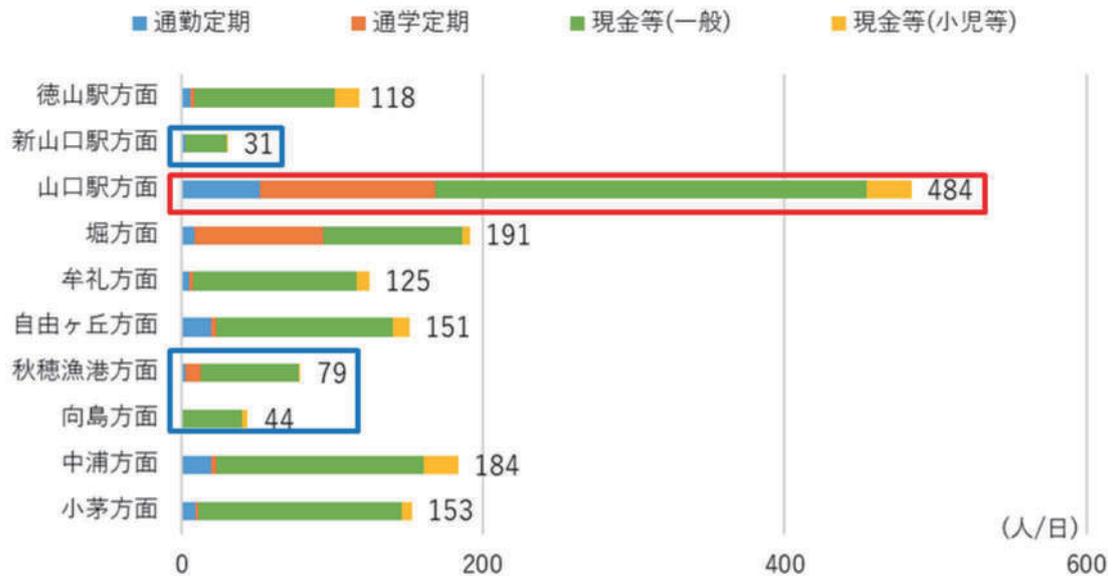


## ② 路線バスの支払い区分別の利用実態

- ・方面ごとに利用者数に偏りがあり、山口駅方面の利用が最も多い。一方で、新山口駅方面、向島方面、秋穂漁港方面の利用は少ない。
- ・通学定期の利用は、山口駅方面及び堀方面で多く、通勤利用は、山口駅方面で比較的多い。

### 【支払い区分別利用者数】

図表 2-1-8 方面別・支払い区分別の利用者数



(注) 堀方面の佐波分校系統は、廃校に伴い令和7年3月で廃止となったため、現在の運行実態とは異なる。

### ③ 路線バスの時間帯別の利用実態

- ・朝の時間帯は、通学需要が中心。堀方面、山口駅方面で利用が多く、防府駅への流入が多い。
- ・昼の時間帯は、通院・買い物需要が中心。県立総合医療センター方面で利用が多く、現金等（一般）の利用が中心。
- ・夕方以降の時間帯は、通学・通勤の帰宅需要が中心。防府駅からの流出が多い。

#### 【時間帯別 降車人数】

図表 2-1-9 時間帯別 降車人数 全体



出所：令和6年度実施乗降調査データ

図表 2-1-10 時間帯別 降車人数 朝 (~08:29)



出所：令和6年度実施乗降調査データ

図表 2-1-11 時間帯別 昼 (08:30~15:59)



出所：令和6年度実施乗降調査データ

図表 2-1-12 時間帯別 降車人数 夕方以降 (16:00~)



出所：令和6年度実施乗降調査データ

(注1)．時間帯区分は便の起点発時刻で区切っており、実際の降車時間とは異なる。

(注2)．結果には、乗車・降車ともに防府市外の利用も含まれている。

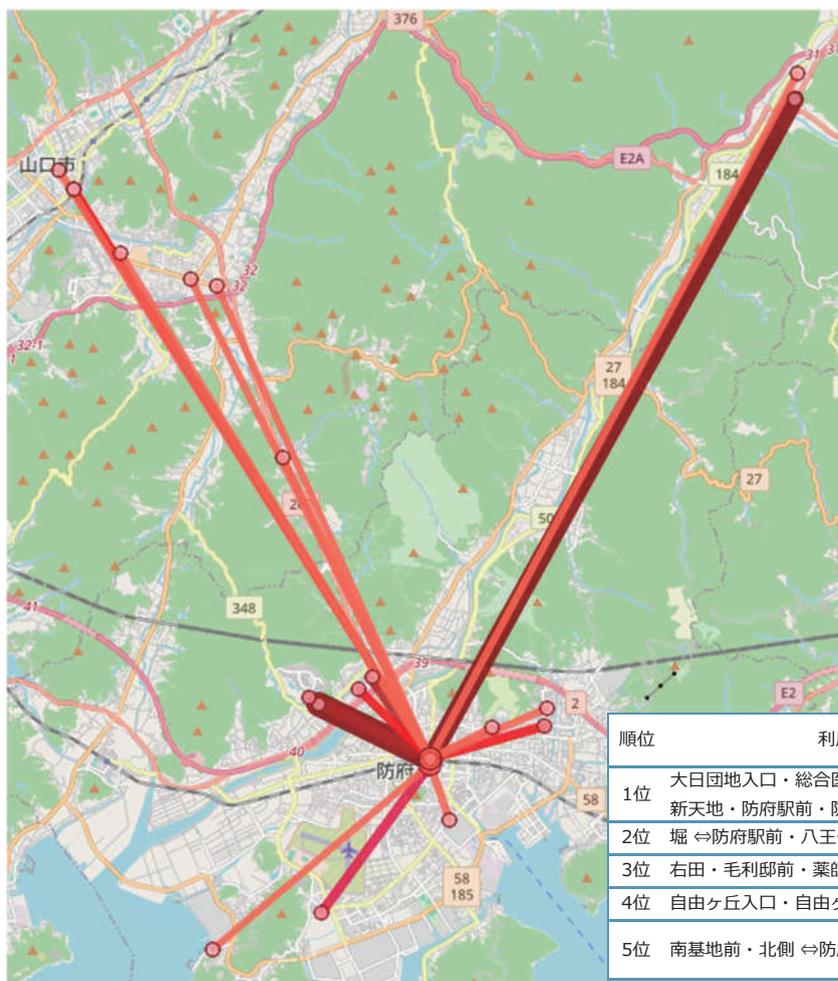
(注3)．イオンタウン方面、切畑デマンド、玉祖デマンドは未集計。

【運賃区分別・利用の多いODの組み合わせ】

- ・ 防府駅～医療センター、防府駅～堀、防府駅～山口市方面の移動が多い。
- ・ 通勤定期は医療センター～防府駅間、自由が丘～防府駅間の利用が多い。
- ・ 通学定期は堀方面～防府駅・八王子間、山口大学～防府駅間での利用が多い。
- ・ 現金等(一般)は堀～防府駅及び山口駅～防府駅を除くと、防府市内の移動が中心。

<全体>

図表 2-1-13 利用の多いODの組み合わせ 全体

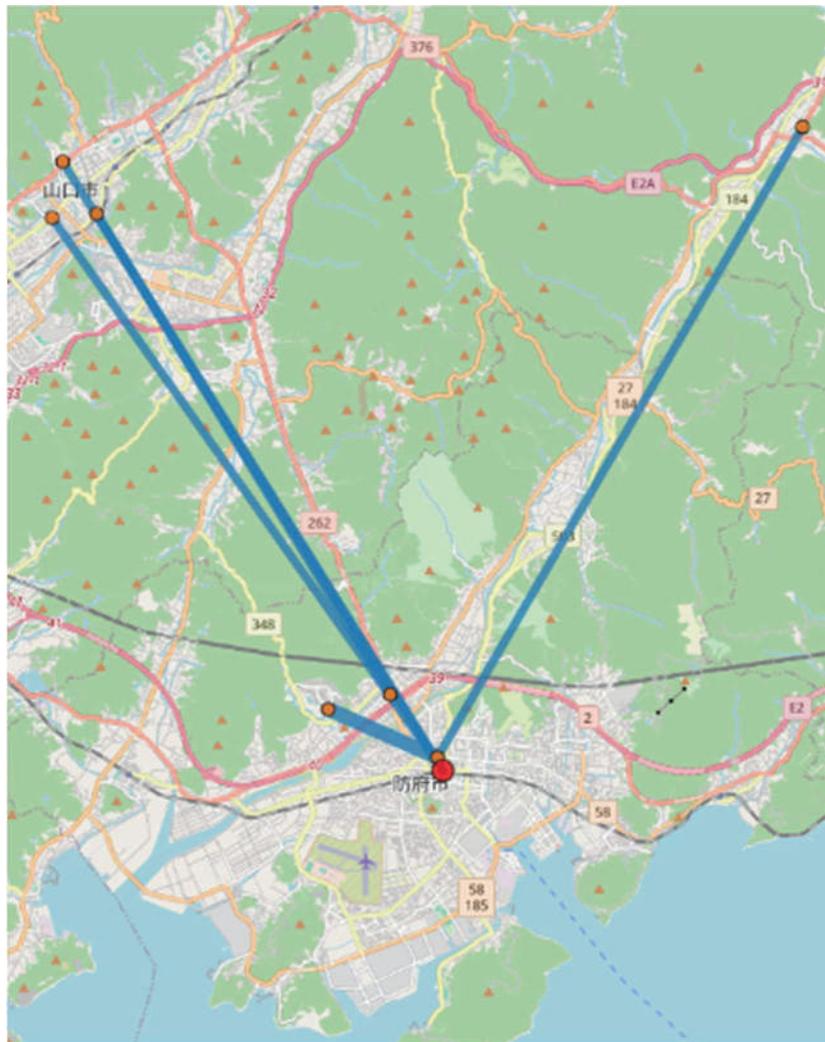


順位	利用の多いODの組み合わせ	利用者数 (人/日)
1位	大日団地入口・総合医療センター前 ⇄ 防府駅・八王子・赤間・新天地・防府駅前・防府駅南口	173
2位	堀 ⇄ 防府駅前・八王子・戎町	114
3位	右田・毛利邸前・薬師前 ⇄ 防府駅・八王子・防府駅前・新天地	75
4位	自由ヶ丘入口・自由ヶ丘四丁目 ⇄ 防府駅前・八王子	62
5位	南基地前・北側 ⇄ 防府駅南口	40
6位	岩畠・極楽寺 ⇄ 防府駅前・天神町	39
7位	東谷・海北園入口 ⇄ 防府駅前・八王子・新天地	33
8位	本町・観音入口 ⇄ 防府駅前・八王子	30
9位	山口駅 ⇄ 防府駅	28
10位	山口大学 ⇄ 防府駅	25
11位	協和前・新田・東須賀 ⇄ 防府駅南口・駅南町	23
12位	牟礼中前 ⇄ 防府駅前	22
13位	米屋町 ⇄ 防府駅	21
14位	ゆめタウン山口 ⇄ 防府駅	20
14位	禅昌寺前 ⇄ 防府駅	20
14位	毛利本邸入口 ⇄ 防府駅前・天神町	20
17位	防府駅 ⇄ 矢田	19
17位	佐波分校正門・佐波分校前 ⇄ 防府駅前・八王子	19
19位	大内中学校前 ⇄ 防府駅	16
19位	小茅・上条 ⇄ 防府駅前・防府駅南口・駅南町	16
21位	美術館前 ⇄ 防府駅	15
22位	山口県庁前 ⇄ 防府駅	13

<通勤定期>

- ✓総合医療センター前・大日団地入口 ⇄八王子・防府駅前 20人/日
- ✓自由ヶ丘入口・自由ヶ丘四丁目・自由ヶ丘入口⇄八王子・防府駅前 12人/日
- ✓山口駅⇄防府駅 5人/日
- ✓右田⇄山口駅 4人/日
- ✓山口県庁前⇄防府駅 4人/日
- ✓商工会館前⇄防府駅 4人/日
- ✓八王子・防府駅前⇄堀 4人/日

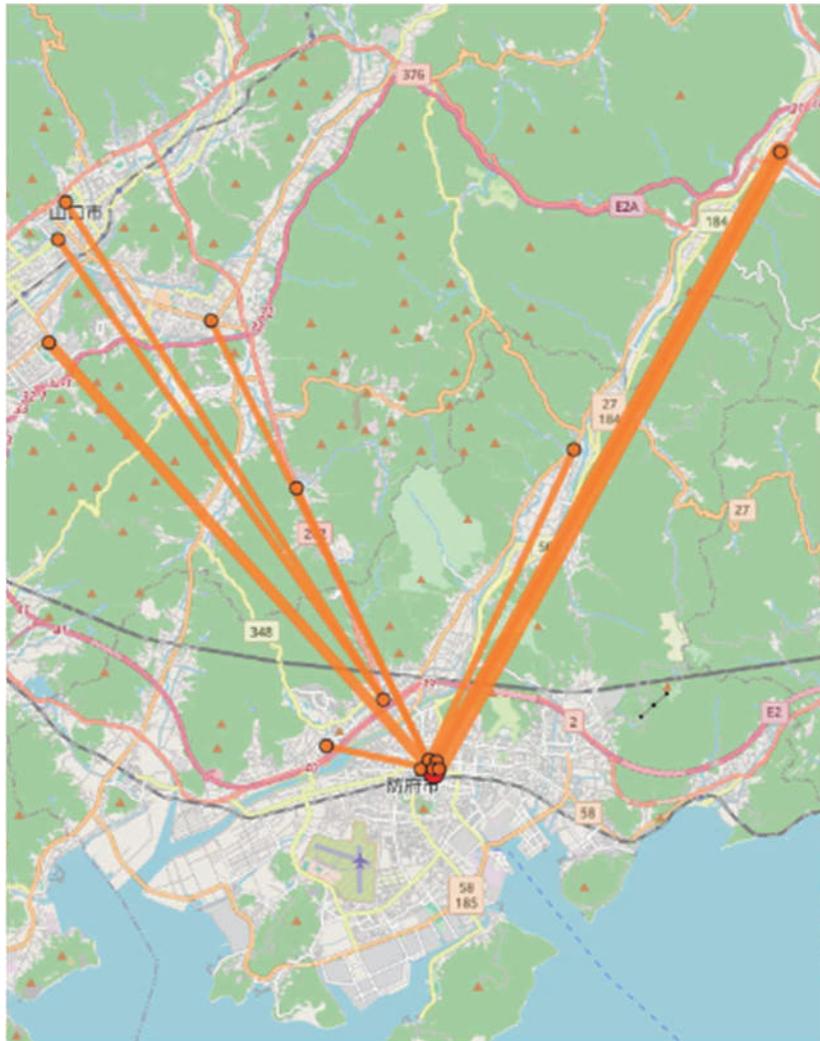
図表 2-1-14 利用の多いODの組み合わせ 通勤定期



<通学定期>

- ✓防府駅前⇔堀 52 人/日
- ✓山口大学⇔防府駅 20 人/日
- ✓佐波分校前・佐波分校正門⇔八王子・防府駅前 18 人/日
- ✓右田⇔商工会館前 8 人/日
- ✓奈美⇔八王子・防府駅前 8 人/日
- ✓右田⇔白石 7 人/日
- ✓戎町・防府駅前⇔堀 7 人/日
- ✓防府駅⇔矢田 7 人/日
- ✓赤間・防府駅前⇔防府西高入口 6 人/日
- ✓禅昌寺前⇔防府駅 6 人/日
- ✓八王子・防府駅前⇔本町 6 人/日

図表 2-1-15 利用の多いODの組み合わせ 通学定期





#### ④ 路線バスの方面別の最大車内人員

##### 【便別通過人員の最大値】

・定員 10 人以下の車両での運行が可能となる基準（便別通過人員の最大値が 9 人以下）に該当するのは、新山口駅方面、向島方面、小茅方面の 3 方面である（牟礼方面は上木部発着のみ）。

図表 2-1-17 便別通過人員の最大値

方面	便別通過人員の最大値(人/便)	通過人員が最大となった便(発時刻 上り・下り)	便別通過人員の最大値が 9 人以下
山口駅方面	46	6:40発 上り	
自由ヶ丘方面	24	7:50発 上り	
徳山駅方面	20	6:30発 下り	
中浦方面	20	19:35発 上り	
堀方面	久兼経由	18 7:30発 下り	
	中山経由	16 7:00発 下り	
牟礼方面	阿弥陀寺発着	16 8:15発 下り	
	上木部発着	9 7:14発 下り	○
秋穂漁港方面	防府西経由	12 8:00発 上り	
	医療センター経由	11 9:52発 下り	
小茅方面	開作経由	9 16:55発 上り	○
	晒石経由	9 12:33発 上り	○
	潮合経由	9 8:10発 下り	○
向島方面	8	7:45発 下り	○
新山口駅方面	6	17:12発 下り	○

出所：令和 6 年度実施乗降調査データ

(注 1)．車内人数の最大値が 10 人以下であればハイエース等で対応可能なため、10 人以下を区分とした。

(注 2)．日分の調査のみを用いているため、小型車両への転換検討には追加調査と慎重な検討を要する。

### ⑤ デマンドタクシーの利用実態

- ・切畑デマンドは、大道駅での降車が多く6割を占め、次いで、買い物先（サンマート）が2割を占める。
- ・玉祖デマンドは、スーパーでの降車（サンマート、ユアーズバリュー）が多く6割を占め、医療機関（医療センター）がそれに次いで2割を占める。
- ・切畑デマンドは、JR 大道駅方面に向かう便の利用が多い。一方、逆方向の利用は比較的少ない。
- ・玉祖デマンドは、午前中の1便・2便で行き帰り利用する人が大半で、それ以外の便の利用は少ない。

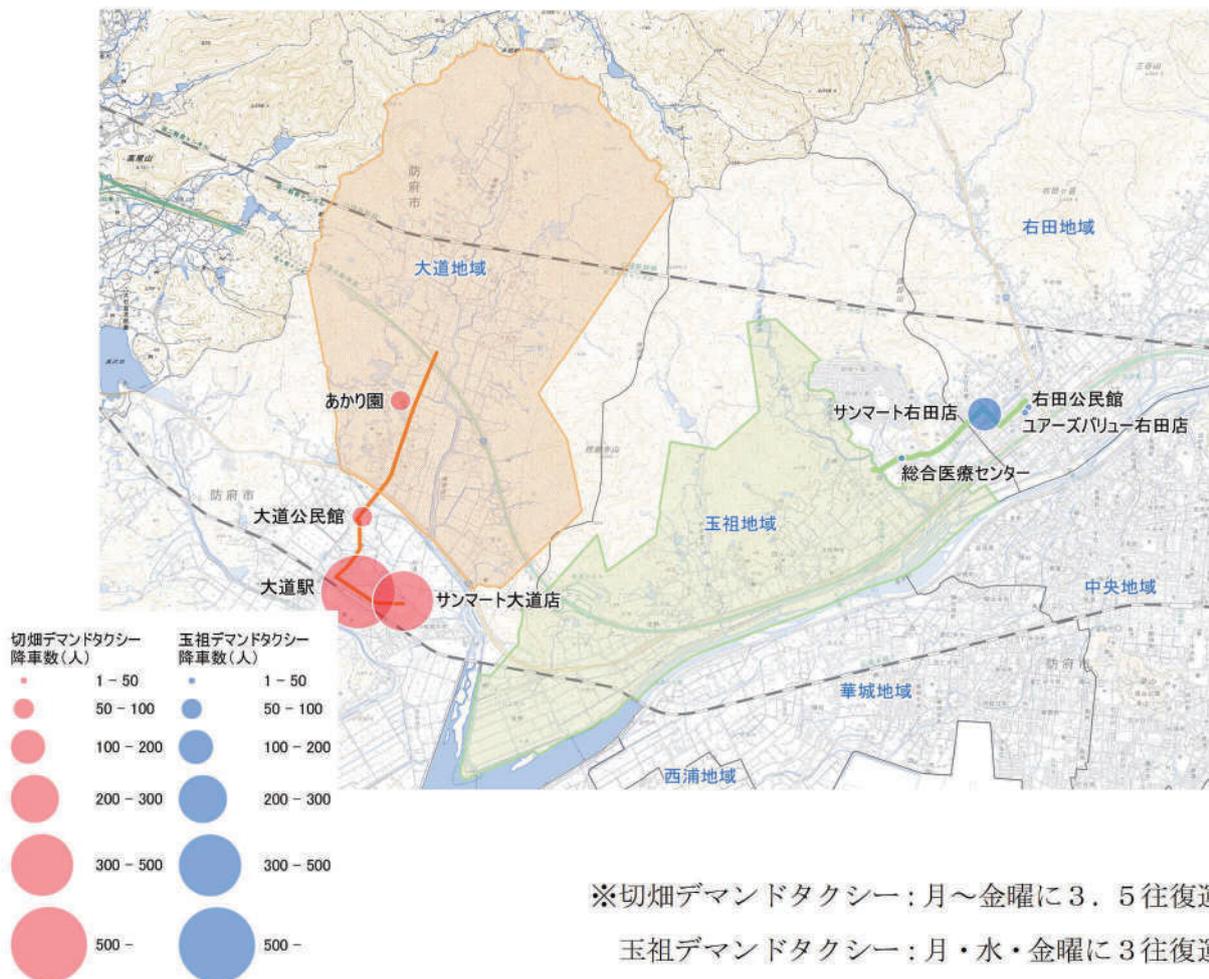
図表 2-1-18 デマンドタクシーの年間乗降者数

#### 切畑デマンド（降車地）

大道駅 **834** 人  
 サンマート大道店 **305** 人  
 あかり園 **83** 人  
 大道公民館 **62** 人

#### 玉祖デマンド（降車地）

サンマート右田店 **103** 人  
 総合医療センター **38** 人  
 ユアーズバリュー右田店 **19** 人  
 右田公民館 **1** 人



※切畑デマンドタクシー：月～金曜に3.5往復運行

玉祖デマンドタクシー：月・水・金曜に3往復運行

出所：令和6年度デマンドタクシー 利用実績データ

図表 2-1-19 切畑デマンド 月別・便別利用者数

上り

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
第1便	7:30発	24	35	36	34	26	34	35	33	32	30	29	34	382
第2便	9:00発	47	40	29	32	42	43	37	45	55	42	36	45	493
第4便	10:30発	23	21	16	24	30	29	24	22	25	28	24	26	292
第6便	13:00発	21	27	14	12	3	6	9	6	5	4	3	7	117

下り

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
第3便	10:00発	25	12	11	13	22	18	8	14	22	20	10	14	189
第5便	11:30発	18	14	15	19	18	16	18	15	15	18	19	22	207
第7便	16:00発	19	26	17	15	15	20	15	13	9	9	15	14	187
		177	175	138	149	156	166	146	148	163	151	136	162	1,867

出所：令和6年度デマンドタクシー 利用実績データ

図表 2-1-20 玉祖デマンド 月別・便別利用者数

上り

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
第1便	9:00発	3	2	5	6	12	12	15	14	13	15	13	16	126
第3便	11:30発	1	1		1	2	1		5	3		1	3	18
第5便	14:00発		1	1		3	3	3		3		3		17

下り

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
第2便	10:30発	2	1	4	4	9	11	12	12	11	12	11	13	102
第4便	13:00発	1	1			1	1		5	3		1	3	16
第6便	15:30発		2	1		2	2	3		2		3		15
		7	8	11	11	29	30	33	36	35	27	32	35	294

出所：令和6年度デマンドタクシー 利用実績データ

## ウ 明らかになったこと

調査の結果、路線バス及びデマンド交通の利用状況について、以下の傾向が確認された。

### ① 路線の重複

一部の方面（新山口駅方面、徳山方面）において、鉄道と路線バスで経路の重複が見られる。

### ② 方面別の利用状況

路線バスの利用状況には、方面ごとに偏りが見られる。

### ③ 時間帯別・支払い区分別の利用傾向

朝夕は通学・通勤利用、昼間は通院・買い物利用が中心である。通学定期の利用は山口駅方面及び堀方面で多く、通勤利用は山口駅方面で比較的多い傾向にある。

### ④ デマンドタクシーの利用傾向

デマンド交通は、地区により駅アクセス、買い物、通院といった日常生活に密着した利用が中心となっている。

## (2) 沿線の将来人口や想定される環境変化の整理

沿線動向の整理の実施概要、具体的な調査・分析、明らかになったことは、以下のとおりである。

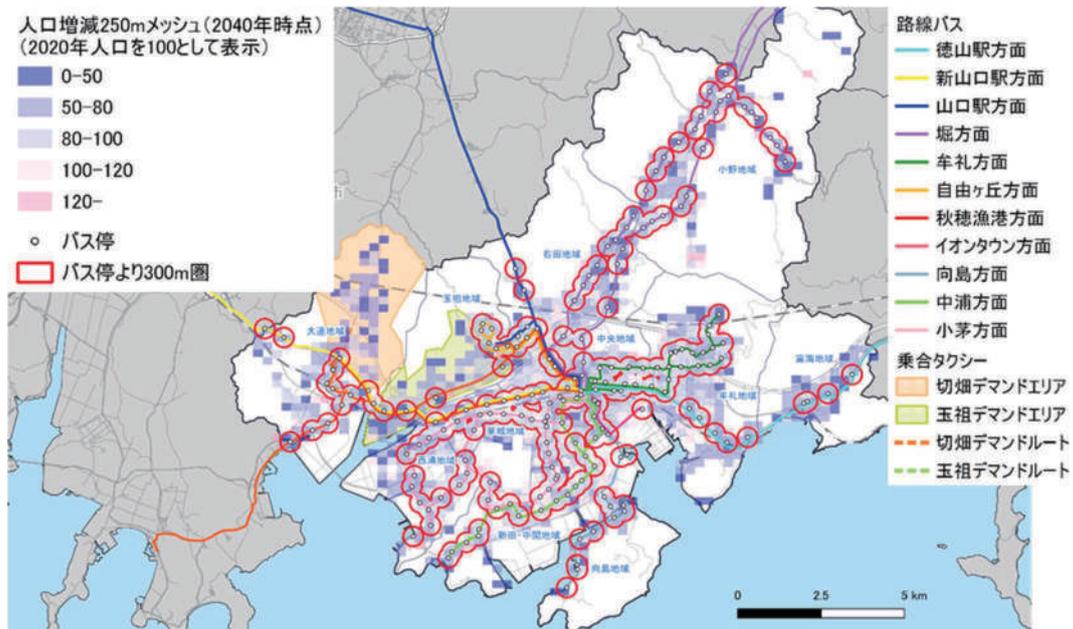
### ア 実施概要

沿線動向の整理では、令和2年国勢調査に基づく国土交通省国土政策局試算の将来人口メッシュデータを活用し、路線バスやデマンドタクシーの沿線における将来人口を整理した。

具体的には、路線バス及びデマンドタクシーのバス停300m圏（区域運行の場合はその区域全体）の人口増減の動向を方面別に整理した。

また、県立総合医療センターの移転等、公共交通を利用した移動の目的地となる施設の動向等についても整理した。

図表 2-1-2-1 バス停300m圏と人口増減率(令和2年→令和22年の増減率(推計値))



### イ 具体的な調査・分析

各種データを用いて、下記①～③を整理した。

- ① 路線バス・デマンドタクシーの沿線の将来人口
- ② 路線バスの運行供給体制の変化
- ③ 想定される環境変化

具体的には、①については、令和2年国勢調査データ、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計<sup>6</sup>ベースに国土交通省国土政策局が試算した将来人口メッシュデータを用い、②については、市内交通事業者から提供を受けた運転士数及び直近5年間の採用状況等のデータを用

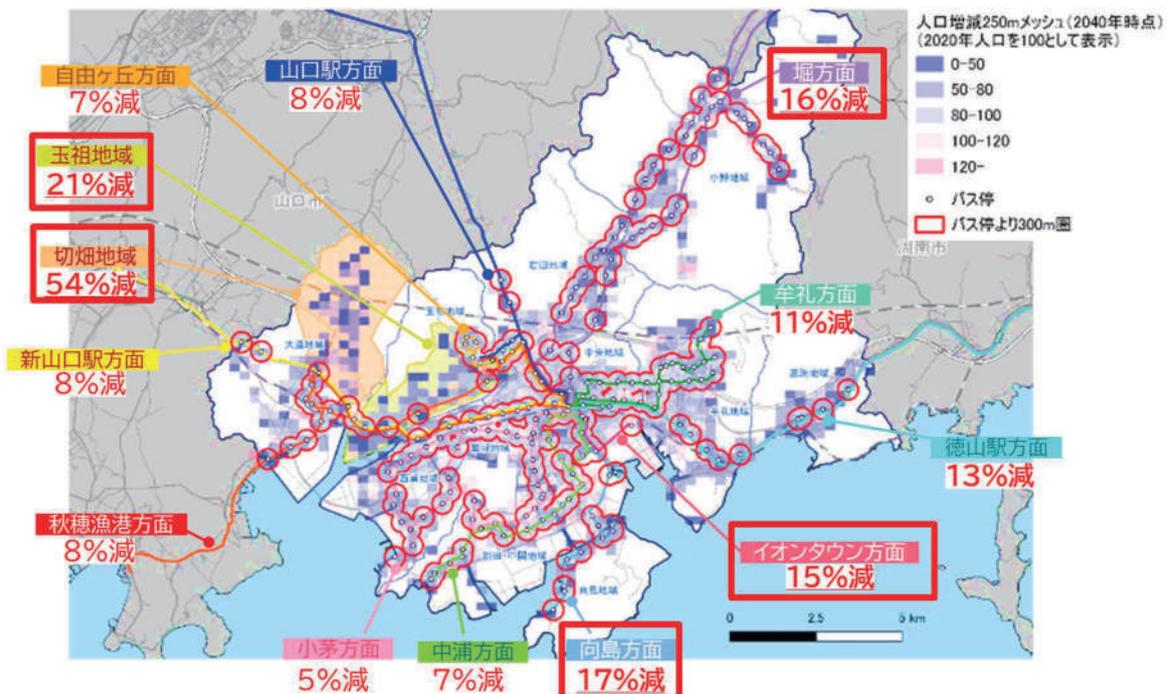
<sup>6</sup> 各種施策の展開効果を織り込んだ防府市人口ビジョンにおける推計値ではない点に留意。

い、③については、市の総合計画及び市から提供を受けた今後の環境変化に関する情報提供を受け、整理を行った。

① 路線バス・デマンドタクシーの沿線の将来人口

- ・令和2年国勢調査の人口を100%とし、令和22年時点の各方面におけるバス停300m圏内の人口推計値及び増減率を整理した結果は、以下の図表のとおりである。
- ・特に、切畑地域は20年間で人口が54%減少、玉祖地域は21%減少、向島方面及び堀方面は17%減少、イオンタウン方面は15%減少と、減少幅が大きくなっている。

図表 2-1-22 路線バス・デマンドタクシーの沿線将来人口 増減率 (図示)



図表 2-1-23 路線バス・デマンドタクシーの沿線将来人口 増減率 (表)

No	分析区分	事業者	路線 (路線図バス)	沿線人口					人口増減				
				2020年 (国勢調査)	2025年 (推計値)	2030年 (推計値)	2035年 (推計値)	2040年 (推計値)	2020年 (国勢調査)	2025年 (推計値)	2030年 (推計値)	2035年 (推計値)	2040年 (推計値)
1	徳山駅方面	防長	防府駅前～徳山駅前	9,267	9,034	8,740	8,413	8,063	100.0%	97.5%	94.3%	90.8%	87.0%
2	新山口駅方面	防長	防府駅前～新山口駅・小郡第一病院	5,713	5,655	5,543	5,401	5,235	100.0%	99.0%	97.0%	94.5%	91.6%
3	山口駅方面	JR	ゆめタウン山口・湯田温泉方面	6,369	6,322	6,213	6,062	5,885	100.0%	99.3%	97.6%	95.2%	92.4%
4	堀方面	防長	防府駅前～堀・久兼 (和字経由)	9,246	8,931	8,565	8,162	7,749	100.0%	96.6%	92.6%	88.3%	83.8%
		防長	防府駅前～堀 (中山経由)										
5	辛礼方面	防長	防府駅前～阿弥陀寺	17,828	17,486	17,034	16,505	15,936	100.0%	98.1%	95.5%	92.6%	89.4%
		防長	防府駅前～車庫前										
		防長	防府駅前～上木部										
6	自由ヶ丘方面	防長	防府駅前～総合医療センター・自由ヶ丘	8,244	8,206	8,085	7,903	7,672	100.0%	99.5%	98.1%	95.9%	93.1%
7	秋穂漁港方面	防長	防府駅前～大進駅前・秋穂漁港入口	12,885	12,747	12,513	12,199	11,826	100.0%	98.9%	97.1%	94.7%	91.8%
		防長	防府駅前～総合医療センター・秋穂漁港入口										
8	イオンタウン方面	防長	防府駅前～イオンタウン防府	4,552	4,382	4,211	4,045	3,886	100.0%	96.3%	92.5%	88.9%	85.4%
9	向島方面	防長	防府駅南口～三田尻・小田港	6,072	5,843	5,588	5,324	5,055	100.0%	96.2%	92.0%	87.7%	83.3%
10	中浦方面	防長	防府駅南口～中浦 (市役所前経由)	18,016	17,861	17,572	17,217	16,791	100.0%	99.1%	97.5%	95.6%	93.2%
		防長	防府駅南口～中浦 (協和前経由)										
11	小茅方面	防長	防府駅南口～小茅 (勇町・徳石経由)	20,385	20,317	20,106	19,811	19,437	100.0%	99.7%	98.6%	97.2%	95.3%
		防長	防府駅南口～小茅 (市役所・潮合経由)										
12	玉祖地域	デマンド	玉祖デマンド	2,118	2,003	1,889	1,781	1,673	100.0%	94.6%	89.2%	84.1%	79.0%
13	切畑地域	デマンド	切畑デマンド	1,465	1,158	938	780	662	100.0%	79.1%	64.1%	53.3%	45.2%
防府市全体のカバー人口 (バス停300m、駅800m圏)				78,813	77,081	74,963	72,595	70,017	100.0%	97.8%	95.1%	92.1%	88.8%
防府市全体				113,659	111,751	109,422	106,565	103,418	100.0%	98.3%	96.3%	93.8%	91.0%

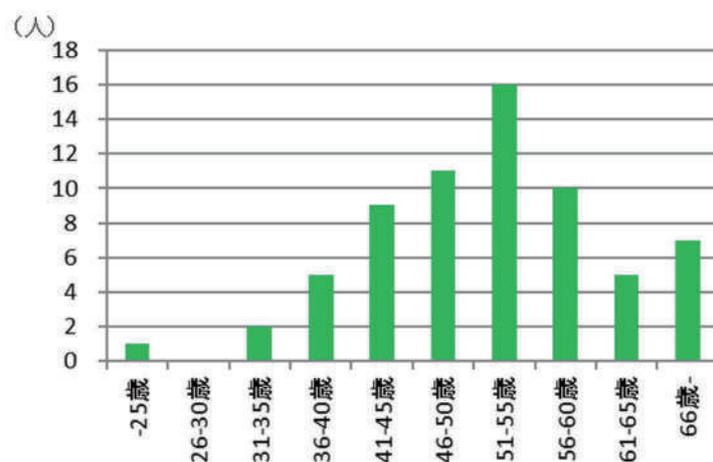
※2020年を100%とした場合の減少率

## ② 路線バスの運行供給体制の変化

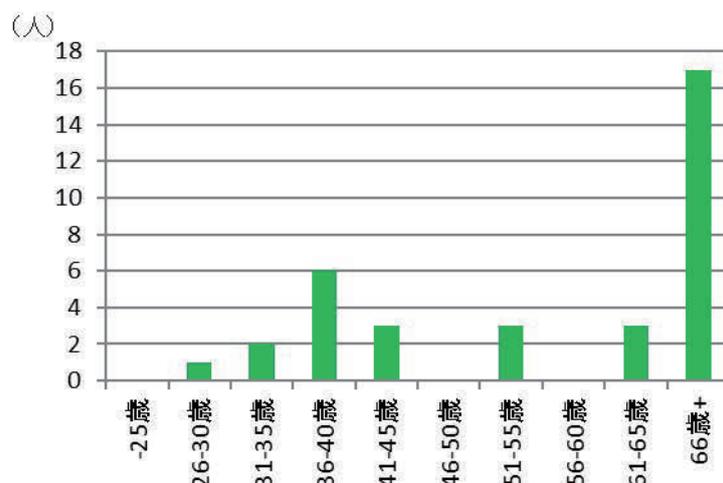
- ・防府市内で路線を運行する交通事業者2社（防長交通防府営業所、JRバス中国山口支店）について、運転士数、運転士の年齢構成、直近5年間の人材登用・退職状況の調査を行い、運行供給体制の現状及び10年後・20年後の見通しを整理・分析した。
- ・直近5年間の入社・退職状況が、今後も継続した場合の20年後の年齢構成シミュレーション結果によると、20年後の運転士数は、現在の運転士数に比べて大幅に減少する見込みとなっている。

図表 2-1-24

【現在】防長交通防府営業所、JRバス中国山口支店の年齢別運転士数の合算値（令和7年4月時点）



図表 2-1-25 【20年後】運転士数のシミュレーション結果



(注1)．現在の運転士数：防長交通防府営業所、JRバス中国山口支店に勤務する運転士数（令和7年7月時点）。

(注2)．20年後の将来予測：76歳時点での一斉退職、現在の入社・退職ペース継続を仮定とした推計値。（現在の「66歳以上」区分には、76歳以上も含まれる）

→ 実際は、雇用継続の状況等により変動する点に留意。

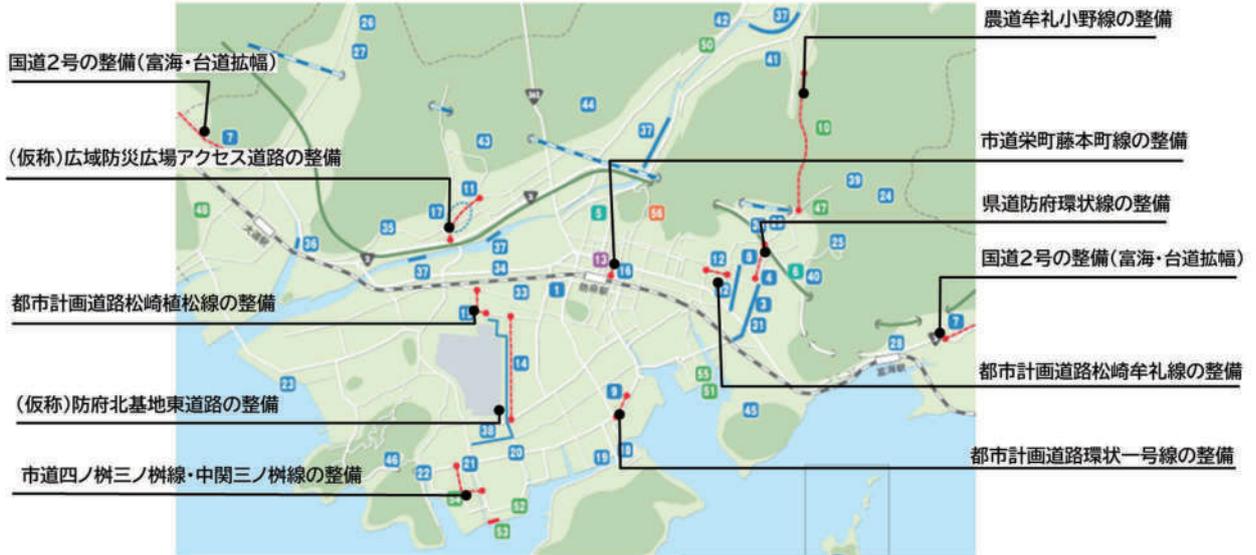
### ③ 想定される環境変化

- ・防府市総合計画において示されている「10年後のイメージ」では、「教育のまち」の推進による子育て世代の移住・定住の促進、さらなる企業立地の推進による人口流入、クルーズ船の来航による観光客の増加等を目指している。
- ・また、今後、市内の複数箇所において道路整備が予定されている。
- ・都市間アクセスの改善により、防府市内への人口流入が生じる可能性がある一方で、道路整備に伴うマイカーの移動利便性向上により、公共交通からマイカーへの転換が進むおそれもある。
- ・このほか、県立総合医療センターの移転も予定されている。
- ・これらの動きのうち、公共交通に特に大きな影響を与えるものとして、県立総合医療センターの移転が挙げられる。



【移動の目的地の移転及び道路整備予定】

図表 2-1-27 総合計画に示された今後の主な事業箇所



出所：第5次防府市総合計画「輝き！ほうふプラン」に加筆

図表 2-1-28 特に公共交通への影響が大きい事項（県立総合医療センターの移転）



## ウ 明らかになったこと

調査の結果、明らかになったことは、以下のとおりである。

### ① 沿線人口の減少

多くの方面で将来的な人口減少が見込まれており、特に、一部地域では大幅な減少が想定される。

### ② 運転士不足の深刻化

バス事業者における運転士の高齢化が進んでおり、将来的に運転士数の大幅な減少が見込まれる。現行の路線・便数の維持は困難となる可能性が高く、運行体制の抜本的な見直しが求められる。

### ③ 主な目的地となる施設の移転

県立総合医療センターの移転等により、防府市の公共交通に一定の影響が生じることが想定される。

## 2 課題設定

### (1) 課題構造の整理

第2章「1 調査と分析」において、市内の路線バス・デマンドタクシーの利用実態の整理、及び沿線の将来人口や想定される外部環境の変化の整理を行った。これらの調査結果を踏まえ、未来の防府市の公共交通を見据えた場合の課題は、次のア～エの4つに整理できる。

#### ア 需要変化：利用者数や人口分布に応じた路線の再編

路線バス、デマンドタクシーは、方面ごとに利用者の偏りがあり、今後、一部方面では大幅な人口減少も見込まれる。現状のままのサービスでは維持が困難になる可能性があるため、利用者数や人口分布に応じた路線の再編が必要となる。

#### イ 路線重複：鉄道と路線バスの役割分担の明確化

鉄道と路線バスで一部、役割の重複がみられる。今後、人口減少等で利用者の減少が進んだ場合、双方の利用が低迷し、現状のままのサービスでは維持が困難になる可能性がある。そのため、役割分担を明確化し連携する方法を探る必要がある。

#### ウ 供給体制：幹線の明確化と他の輸送資源の活用

運行の担い手不足と高齢化が進行しており、このままの状況が続けば、サービスの更なる縮小を余儀なくされる可能性が高い。幹線的な役割を担う路線バスが必要な区間を明確化し、そこに資源を集約する。さらに、既存の輸送資源に加え、他の手段も含めた資源を総動員する必要がある。

#### エ 環境変化：移動ニーズの変化への対応

医療センターの移転等に伴い、公共交通の主要な利用目的地が変化することが見込まれる。変化する移動ニーズを的確に把握し、柔軟に対応していく必要がある。

図表 2-2-1 現状・未来に起こりうる問題点・課題の整理結果

現状	未来に起こりうる問題点	課題
路線バス、デマンドタクシーは方面ごとに利用者の偏りがある（特に新山口駅方面、向島方面、秋穂漁港方面の利用者が少ない）	一部方面では大幅な人口減少が見込まれる（特に切畑・玉祖地域、向島方面、堀方面等） 現状のままではサービス維持が困難となる可能性	ア 需要変化： 利用者数や人口分布に応じた路線の再編
鉄道と路線バスで経路の重複がみられる（新山口駅方面、徳山方面）	人口減少の中で利用者が分散し、双方の利用が低迷するおそれ	イ 路線重複： 鉄道と路線バスの役割分担の明確化
運行の担い手不足と高齢化が進行	このままの状況が進めば、路線バスの運行可能サービスは縮小する見込み	ウ 供給体制： 幹線の明確化と他の輸送資源の活用
主な目的地となる施設の移転	ニーズの変化に公共交通が対応できず、目的地へのアクセス利便性が低下、又は他路線の減便のおそれ	エ 環境変化： 移動ニーズの変化への対応

## （２）次期公共交通計画との関係性

本調査研究で明らかとなった課題（需要変化・路線重複・供給体制・環境変化）は、短期・中長期を通じて次期公共交通計画とも共通する課題である。ただし、本調査研究と次期公共交通計画では、想定する時間軸や取り扱う内容が異なり、次期公共交通計画が今後おおむね5年程度を対象として具体的な実施内容を定めるのに対し、本調査研究は10年・20年先を見据え、具体的施策の設定ではなく将来に向けた方向性を示すものである。

図表 2-2-2 次期公共交通計画と本調査研究の関係性

	次期公共交通計画	本調査研究
想定する時間軸	今後5年程度（比較的短期）	10年（長期）・20年先（超長期）
取り扱う主な内容	具体的な実施内容を定める	具体的な実施内容ではなく、将来に向けた方向性を示す



### 第3章 子育て支援に係る駅活性化施策の調査



## 第3章 子育て支援に係る駅活性化施策調査

### 1 子育て支援に係る駅活性化施策調査の方向性

#### (1) 調査の全体像

本調査は、防府駅周辺における子育て支援施策の方向性を明確にし、公共交通の利用促進と駅前活性化を同時に達成するための基礎的検討として実施したものである。

まず、調査対象を明確にするため、中学生・高校生を主要な利用者層と位置づけ、駅から半径500m圏内に立地する公共施設・商業施設・広場等を調査範囲として設定した。

次に、国の「こどもまんなか社会」をはじめとする政策体系を整理し、若者支援の必要性が国の基本的な方向性として示されていることを確認したうえで、ソフト・ハードと6つの子育て支援領域によるマトリクスを用い、駅周辺における既存施策の強みと支援が十分に行き届いていない空白・準空白領域を可視化した。

さらに、高校生向けアンケートにより、駅利用実態や滞在ニーズ、求められる支援内容を把握し、防府市において展開が考えられる施策の具体像を整理した。

これらを踏まえ、駅周辺を若者の来訪拠点として再構築するために必要な支援領域の強化及び拠点整備の方向性を提示する。

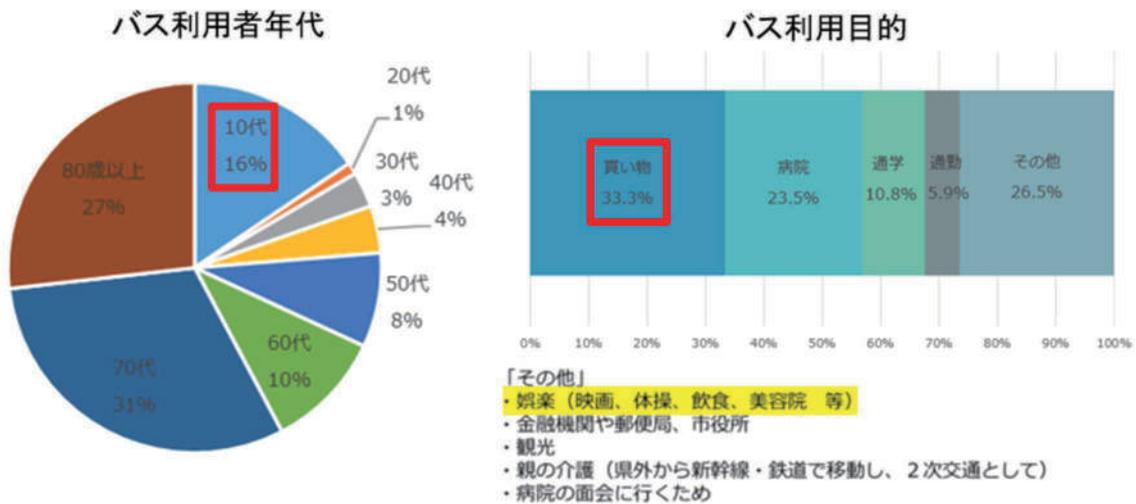
#### (2) 調査対象とするセグメントの検討

##### ア 対象とする年齢層

本調査では、公共交通の主要な利用層であり、運転免許を保有しない中学生・高校生を調査対象として設定した。バス利用者の年代別構成では、10代は高齢者に次ぐ15.5%を占めており、公共交通との結びつきが強い。また、通学のみならず、買い物や娯楽など多目的で利用している点も特徴である。さらに、市内では15～24歳の若者の転入が増加傾向にあり、この層が将来的な定住人口につながる可能性を有していることから、若年層への施策展開はまちづくり全体の視点でも重要である。

こうした背景を踏まえると、駅周辺施設の機能再編や支援施策の導入によって、若者の駅周辺における回遊行動や滞在時間を高めることは、公共交通利用の促進にも高い親和性を持つと考えられる。

図表 3-1-1 バス利用者の年代と利用目的



出所：防府市バス利用者アンケート調査結果（R6. 8～9実施）

### イ 対象とする駅周辺施設

本調査では、防府駅から概ね半径 500m 以内に位置する公共施設、商業施設、広場等を「駅周辺施設」として対象に設定した。防府駅周辺には、公共公益施設、文化施設、商業施設、広場が連続的に集積しており（図表 3-1-2）、国の「中心市街地活性化ハンドブック」が示す、駅前広場・公共施設・商業機能を一体的に整備する多機能拠点化の考え方とも整合する地域構造を有している。具体的には、てんじんぐち駅前広場やみずかぜ広場といった交流空間、文化施設であるアスピラート、図書館や学習スペースを備えるルルス防府、さらにイオン防府店の商業機能など、多様な目的で利用できる拠点が密集している点が特徴である。

図表 3-1-2 防府駅周辺施設



出所：Google Maps ストリートビューより当機構作成

これらの施設では、若者の学習・交流・文化活動を支える各種施策が既に展開されている(図表3-1-3、図表3-1-4)。ルルサス文化センターでは、高校生向けの無料学習室が開放されており、アスピラートでは市民講座や吹奏楽教室、カーボンニュートラル展示など、学びや地域理解を深める機会が提供されている。

また、天神まちかどフェスタやクリスマスマーケットなど、若者の社会参画や地域との交流を促すイベントが定期的で開催されており、駅周辺は、若者が自然に立ち寄り、活動できる生活圏として機能している。

このように、防府駅周辺には、若者支援施策を展開する基盤が既に存在しており、駅周辺に集積する複数の施設を一体的に活用した施策展開が十分可能であることから、本調査における対象セグメントとして妥当であるといえる。

図表 3-1-3 防府駅周辺施設の概要

名称	施設概要	支援施策・サービス例
てんじんぐち多目的広場	◆ 設立日：2004年7月 ◆ 目的：駅、商店街、防府天満宮等を結ぶ回遊導線の拠点。中心市街地の憩いの場、イベント等に対応可能な広場、災害時の一時避難場所。	・ 愛憎防府フリーマーケット ・ クリスマスマーケット
てんじんぐち駅前広場	◆ 設立日：1997年3月 ◆ 目的：広場周辺に防府市地域交流センターを中心に施設を配置し、幅広く市民の文化、交流の拠点及び憩いの場として整備する。	・ クリスマスマーケット
防府市地域交流センターアスピラート	◆ 設立日：1998年10月 ◆ 目的：市民の文化活動・交流の拠点。音楽ホール、展示ホール、市民ギャラリー等を整備。	・ カーボンニュートラルコーナー展示 ・ 防府アスピラート児童合唱団定期演奏会 ・ 吹奏楽教室<防府吹奏楽団>
ルルサス防府	◆ 設立日：2006年7月 ◆ 目的：市民教養講座や短期講座の実施や、オープンスペースや複数の交流室を備え、市民の生涯学習や交流の場を提供。	・ ルルサス文化センター(学習室、各種講座・イベント等) ・ 防府市立防府図書館 ・ 天神まちかどフェスタ ・ フードバンク
みずかぜ広場	◆ 設立日：2024年9月 ◆ 目的：防府駅南北自由通路。交流の場やイベントのスペースとして利用。	・ 幸せますフェスタ(スプリングフェスタ2025) ・ 防府市緑花祭
みなとぐち駅前広場	◆ 設立日：1994年5月 ◆ 目的：広場を中心にアミューズメント施設等を配置し、市民の交流、憩いの場とする。	・ 防府市緑花祭(であいの広場) ・ 防府おどり(であいの広場)
イオン防府店	◆ 設立日：2011年3月 ◆ 目的：スーパーマーケットや映画館を含む、商業施設。	・ フードコート ・ イオンシネマ

図表 3-1-1-4 防府駅周辺施設における具体的な取組内容

### ルルサス文化センター (ルルサス防府)



- **取組内容**
  - R4.8に、まちなか生涯学習・交流拠点としてオープン。
  - 市民教養講座や、短期講座、施設の課次第を実施。
  - 午後4時～午後7時までは高校生等の学習室として無料で利用可能。
  - 飲食可のスペースもあり、友人との語りや、電車の待ち時間等に利用推奨。
- **効果**
  - 学校外の居場所として、安心して過ごすことのできる空間を提供。
  - 展示スペースやイベント等を通じて、作品や企画を地域に発信できる機会となる。

(出所)防府市地域交流センター【アスピラート】  
<https://aspirante-hofu.com/workshop/hofuisuisogakudan/>

### 天神まちかどフェスタ (ルルサス防府)



- **取組内容**
  - みんなの専門高校プロジェクトとして、市内の商店街で、全て防府商工生の手で実施された模擬店の販売実習イベント。
  - 約5,000人程度の来客を迎える秋のイベントとして地元に着。
  - ものづくり体験や販売実習、市民活動・県民活動との協働、商業体験を実施。
- **効果**
  - 模擬店での販売や商品企画など、ビジネス活動を通じての、社会人基礎力の養成や、将来の職業選択や進路選択の幅の拡大。
  - 地域住民との交流を通じての、地域社会への理解や貢献意識の向上。

(出所)防府市ルルサス文化センター利用案内  
<https://www.city.hofu.yamaguchi.jp/soshiki/39/rurusasubunka.html>

### カーボンニュートラルコーナー展示 (アスピラート)



- **取組内容**
  - アスピラート市民ホールに、「カーボンニュートラルコーナー」を設置。
  - 防府市の脱炭素に向けた取組のパネル展示や、自転車による足漕ぎ発電を体験できる。
- **効果**
  - カーボンニュートラルをより身近に感じること、市民・事業者・行政が一体となってカーボンニュートラルシティの実現に向け取り組んでいくことが期待できる。

(出所)防府市カーボンニュートラル推進室  
 令和5・6年度の取り組みについて  
<https://www.city.hofu.yamaguchi.jp/uploaded/attachment/130392.pdf>

### (3) 子育て支援施策に係る国の政策動向

国の子育て支援施策は、2023年施行の「こども基本法」を基軸として、理念・実施・社会運動を三層で推進する体系に再編されている。第一の層である「こども大綱」は、国のこども政策の基本理念と方向性を5年ごとに示す国家戦略であり、すべてのこどもを権利の主体として扱い、社会全体でこどもを支える姿勢を明確にする。第二の層である「こどもまんなか実行計画」は、大綱の理念を具体的な施策に落とし込み、各年度に実施すべき政策、数値目標、工程管理を示す計画である。第三の層である「こどもまんなかアクション」は、行政の枠組みを超えて、企業、学校、NPO、市民など幅広い主体がこども支援に参加する社会運動としての広がりを促すものである。この三層構造は、理念から実行、そして社会全体の意識変容までを一貫した体系として捉え、政策推進のための総合的な基盤を形成している(図表3-1-5)。

図表 3-1-5 政策体系における階層構造

	名称	主な役割	主体	実施頻度
階層	こども大綱	理念・方向性の提示	政府 (こども政策推進会議)	概ね5年ごと
	こどもまんなか実行計画	実施内容の具体化と進捗管理	こども家庭庁/各種省庁	毎年策定
	こどもまんなかアクション	社会運動としての共感形成と自発的实践	国民・企業・自治体・NPOなど	随時展開・任意参加

こうした政策体系を支える中心概念が「こどもまんなか社会」であり、こども大綱では次のように定義されている。「全てのこども・若者が、日本国憲法、こども基本法及びこどもの権利条約の精神にのっとり、生涯にわたる人格形成の基礎を築き、自立した個人としてひとしく健やかに成長することができ、心身の状況、置かれている環境等にかかわらず、ひとしくその権利の擁護が図られ、身体的・精神的・社会的に将来にわたって幸せな状態(ウェルビーイング)で生活を送ることができる社会である。」(こども家庭庁『こども大綱』p.7)

この理念は、こどもの育ちと生活を支える環境が家庭状況や地域によって左右されるべきではなく、すべてのこどもが将来にわたって幸福(ウェルビーイング)を実感できる社会をつくる必要性を示している。

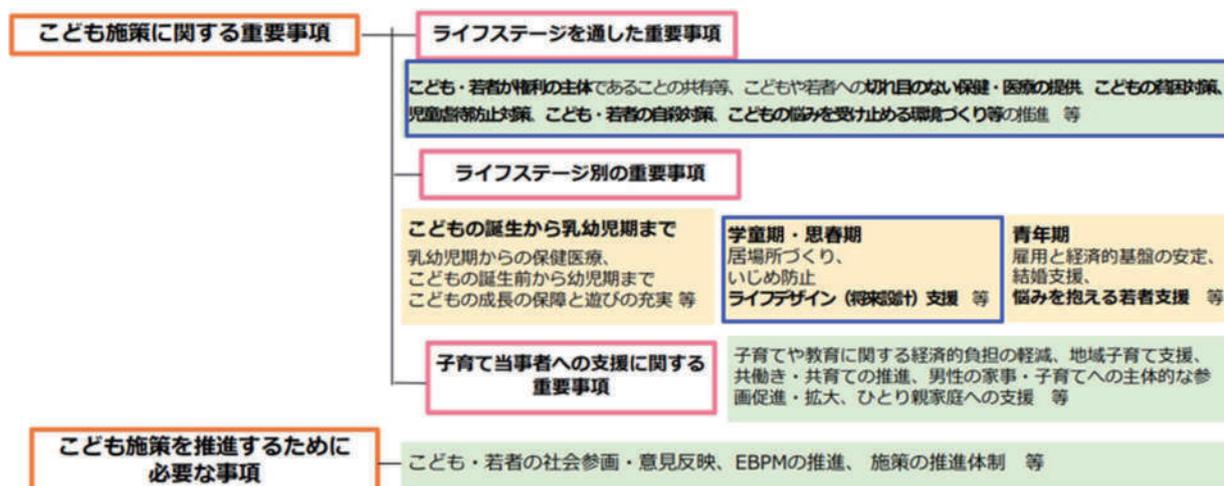
さらに、施策を推進する際には、こどもの発達段階ごとに固有の課題に留意し、途切れのない支援体系を構築することが求められる。こども大綱はこの点について、次のように記述している。「施策を進めるに当たっては、それぞれのライフステージに特有の課題があり、それらが、こどもや若者、子育て当事者にとって、どのような意味を持ち、どのような点に留意すべきかを踏まえるとともに、特定のライフステージのみでなくライフステージ全体を通して対処すべき課題があるとの認識の下で取り組んでいくことが重要である。」(こども家庭庁『こども大綱』p.14)

この考え方は、中学生・高校生の年代において特に重要である。思春期の若者は、進路形成、学習、精神的健康、SNS を介した孤立・トラブル、いじめ、性暴力、ヤングケアラーなど、多層的な課題に直面しやすい。これらに対応するためには、学校や家庭のみならず、地域、医療、福祉、企業など多様な主体が協働し、若者が安心して過ごせる環境を地域全体で整備していくことが不可欠である。

防府駅周辺には、文化・交流・商業機能が集積しており、こども大綱が求める「多主体による支援」「地域ぐるみの見守り」「若者の参画促進」を実装しやすい環境が整っている。

したがって、駅周辺を若者の学び・交流・相談の拠点と位置づけ、施策の方向性を整理する本調査は、国の政策動向と高い整合性を有する。また、地域レベルにおける「こどもまんなか社会」の実現に向けた基礎的検討として、重要な意義を持つものである。

図表 3-1-6 こども施策における重要事項



出所：こども家庭庁「こども大綱に基づく こども施策（こどもまんなか実行計画、こども未来戦略）の推進」p.2

#### (4) 子育て支援施策の分析枠組み

本調査では、防府駅周辺における子育て・若者支援の現状を体系的に把握するため、「ソフト・ハード」と「6つの支援領域」を掛け合わせたマトリクスを分析枠組みとして設定した。縦軸には、支援プログラムや相談体制等の運営面を示す「ソフト」と、交流空間や学習スペースなど物理的環境を示す「ハード」を置いた。横軸には、国の政策体系に基づく「学び・進路」「こころの支援」「居場所・交流」「生活支援」「保健・安全」「社会参画・啓発」の6領域を据え、中学生・高校生に求められる支援を漏れなく捉えられる構造とした。この枠組みにより、駅周辺で提供されている支援の全体像を網羅的に整理することで、強みと弱みの可視化を試みた。

この分析枠組みを用いて、防府市及び防府駅周辺施設で取り組まれている既存施策を整理したところ(図表3-1-7)、防府駅周辺には「居場所・交流」「社会参画・啓発」「学び・進路」の3領域に多様な施策が集積していることが明らかになった。

具体的には、ルルサス文化センターの学習室開放、市民教養講座・短期講座、アスピラートでの文化教室や展示企画、駅前広場でのイベント(天神まちかどフェスタ、クリスマスマーケット、緑花祭等)、イオン防府のフードコートや映画館の滞在空間など、若者が自然に集まり、学び・交流・文化活動に参加できる基盤が形成されている。また、高校生主体の模擬店イベントや若者の作品展示の機会など、社会参画につながる活動も多く、駅周辺には「強み領域」といえる支援メニューが展開されている。

一方で、マトリクス上で空白となっている領域も明確となった。特に「こころの支援」は、若者の精神的健康、SNSトラブル、不安・孤立などに対応する相談体制やピアサポートの仕組みが十分に整備されておらず、支援の空白領域として位置づけられる。また、「生活支援」についても、制服・文具のリユース、生理用品や軽食の提供、生計困難層への物質的支援といった機能が駅周辺には未整備であり、若者の生活基盤を支える機能が不足している。さらに、「保健・安全」に関しては、性教育・SNSリテラシー啓発、安全確保や見守りなど、尊厳や安全に関わる領域の施策が限定的で、準空白領域として位置づけられ、今後の施策展開において重点的な対応が必要な領域である。

図表 3-1-7 子育て支援施策に求められる6つの支援領域

名称	内容
学び・進路	教育を通じて、子どもが学びと成長を積み重ねていくための支援領域 不登校支援、学習支援(例:無料塾、自習室)、キャリア教育や進路相談などが含まれる。また、発達障害や学習困難のある子どもへの個別対応も重要となる。
こころの支援	青年期までの子どもの心身の健康を守る支援領域 近年では精神的健康(メンタルヘルス)への支援が重要視。特に中高生に対しては、SNS等に起因する不安・孤立・希死念慮への対応が喫緊の課題である。
居場所・交流	子どもが安心して過ごせる居場所を地域社会の中に保障する領域 放課後クラブ、こども食堂、図書館の活用など、多様な「第三の場」の整備が求められる。自己肯定感の醸成や非認知能力の発達につながる。
生活支援	子育てに伴う経済的・物質的負担を軽減し、安定した生活基盤を支える領域 就学援助、制服・学用品のリユース、生理用品の配布など、幅広い世帯を対象とした施策が求められる。特に生活困窮家庭やひとり親世帯への重点的支援が不可欠である。
保健・安全	こどもの安全と尊厳を守るための支援領域 虐待・体罰・いじめ・性暴力・ネットトラブル・ヤングケアラー等への対応が含まれる。学校・家庭だけでなく、地域や企業も含めた多機関連携の中で、予防・早期発見・介入の体制を構築することが必要である。
社会参画・啓発	こどもが社会の一員として意見を表明し、地域や政策形成の参画機会を保障する領域 若者会議、意見募集制度、地域活動への参画機会の提供といった施策が含まれる。子育てや子どもに対する社会の理解と共感を促す啓発活動も不可欠である。

図表 3-1-8 6つの支援領域と防府市における既存施策の対応状況

	学び・進路	こころの支援	居場所・交流	生活支援	保健・安全	社会参画・啓発
ソフト	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 市民教養講座・短期講座 (ルルサス)</li> <li>✓ 防府市緑花祭 (みずかぜ広場等)</li> <li>✓ 吹奏楽教室(アスピラート)</li> </ul>	<p>空白領域</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 愛防府フリーマーケット (てんぐち多目的広場等)</li> <li>✓ クリスマスマーケット(てんぐち駅前広場)</li> <li>✓ 幸せますフェスタ(みずかぜ広場等)</li> <li>✓ 地域クラブ (ルルサス)</li> <li>✓ 夏季学ぼうセミナー (ルルサス)</li> <li>✓ 生涯学習フェスティバル (ルルサス)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ バイト情報掲示(若者サポートステーション)</li> </ul> <p>物質的な生活支援 拠点整備が不十分</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 遊視活動 (駅周辺、警察 &amp; 青少年育成センター)</li> </ul> <p>準空白領域</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 社明：街頭広報活動 (防府駅)</li> <li>✓ 「家庭の日」親子ふれあいイベント (ルルサス)</li> <li>✓ 天神まちかどフェスタ (ルルサス)</li> <li>✓ CCC (トレイル防府)</li> </ul>
ハード	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 防府市立防府図書館 (ルルサス)</li> <li>✓ 学習室 (ルルサス)</li> <li>✓ カーボンニュートラルコーナー展示 (アスピラート)</li> <li>✓ 防府市緑花祭 学習塾 (駅周辺・民間)</li> </ul>	<p>空白領域</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ ルルサス文化センター (ルルサス)</li> <li>✓ フードコート(イオン防府)</li> <li>✓ イオンシネマ(イオン防府)</li> <li>✓ 学習塾 (駅周辺・民間)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 若者サポートステーション</li> <li>✓ フードバンク(ルルサス)</li> <li>✓ レンタサイクル (駅)</li> </ul> <p>準空白領域</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 警察署&amp;照明の設備&amp;防犯カメラの整備 (駅周辺)</li> <li>✓ 深み処 (アスピラートルルサス・イオン防府)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ カーボンニュートラルコーナー展示 (アスピラート)</li> </ul> <p>専断領域の支援が不十分</p>

## 2 高校生向けアンケートにみる公共交通利用と駅周辺行動の実態

### (1) 調査概要

#### ア 目的

人口減少や運転士不足を踏まえ、未来の防府市を見据えた公共交通のあり方と、高校生が使いやすい駅周辺施設のあり方を検討するための基礎資料を得る。

#### イ 調査対象・サンプル数

防府市内の高校に通う高校生 3,470 名を対象として、アンケート協力への依頼を行った。

Web アンケート (Google フォーム形式) より回答がなされ、計 1,366 票を回収した (回収率 39.4%)。

#### ウ 調査期間

令和 7 年 9 月 8 日から令和 7 年 9 月 26 日

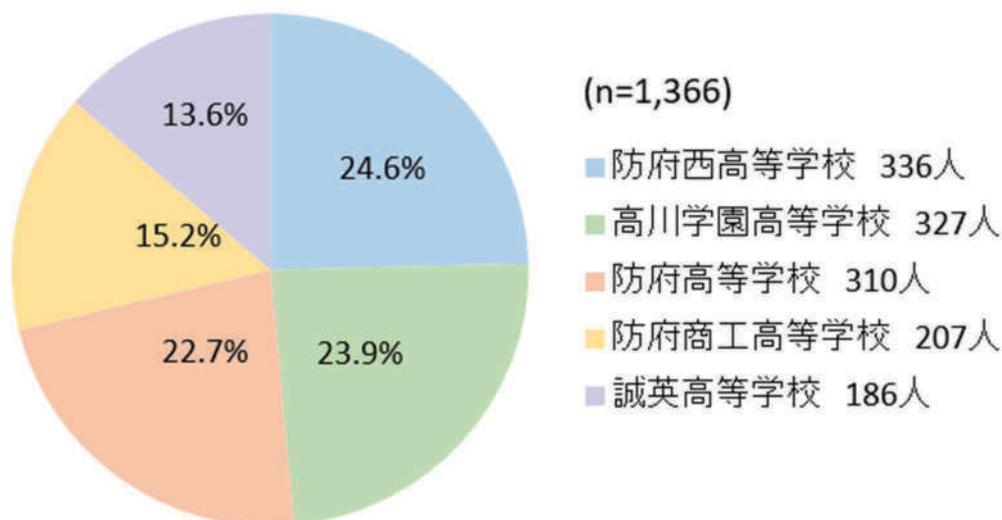
### (2) 集計結果

#### ア 回答者属性

##### ① 在籍している高校

在籍している高校別で見ると、防府西高等学校が 24.6% (336 人) と最多で、高川学園高等学校 23.9% (327 人)、防府高等学校 22.7% (310 人)、防府商工高等学校 15.2% (207 人)、誠英高等学校 13.6% (186 人) からの回答を得た。

図表 3-2-1 高校名 (SA)

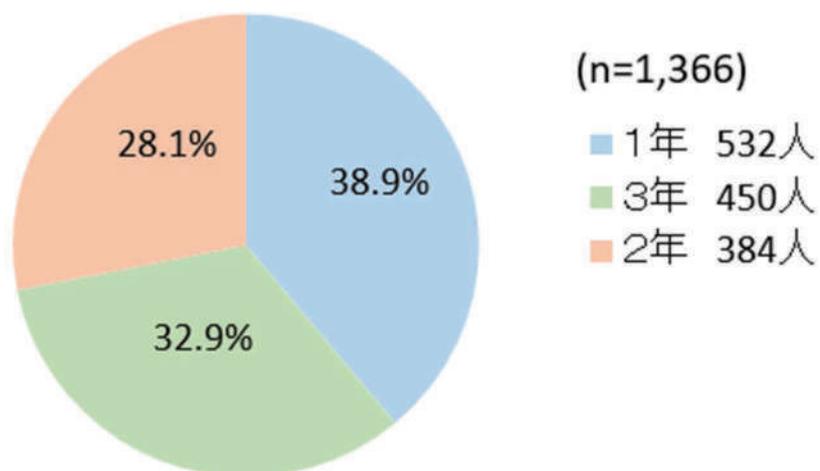


## ② 学年

学年別では、「1年」38.9%（532人）、「3年」32.9%（450人）、「2年」28.1%（384人）で、1年が最も多い。学年間で偏りは少なく、ほぼ3等分に近い構成である。

調査結果は各学年の意見を均衡に反映している。

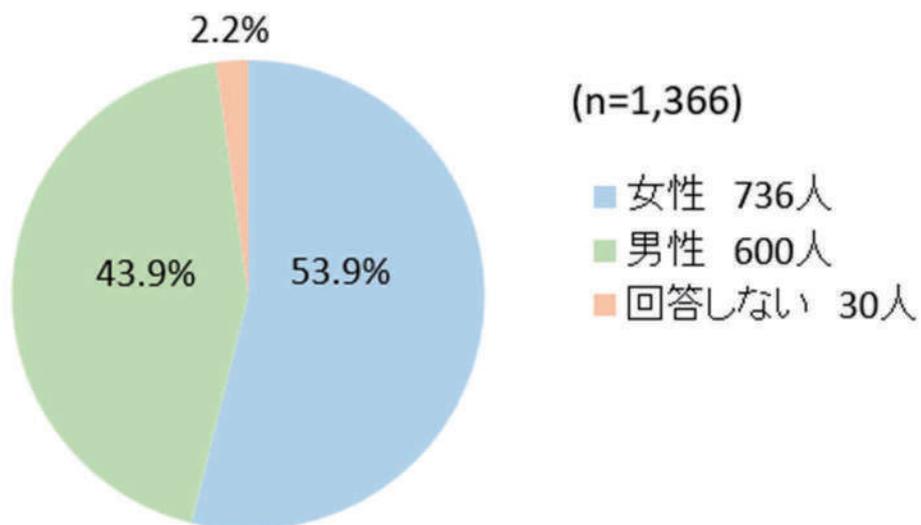
図表 3-2-2 学年 (SA)



## ③ 性別

性別は、女性 53.9%（736人）、男性 43.9%（600人）、回答しない 2.2%（30人）であった。女性比率がやや高い構成である。

図表 3-2-3 性別 (SA)



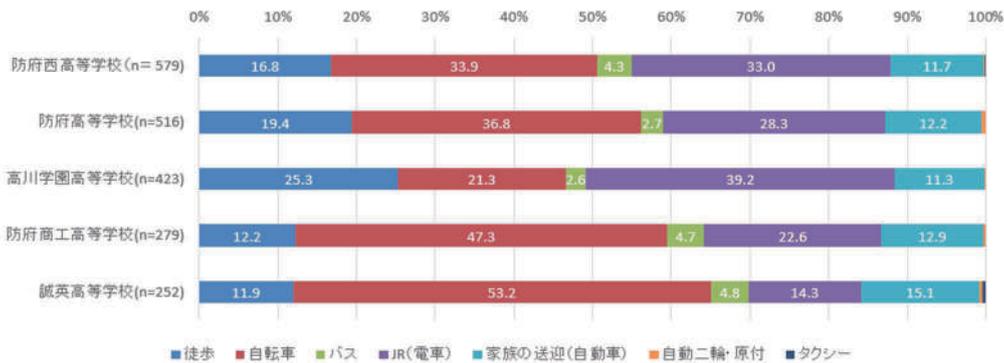
## イ 公共交通の利用実態

### ① 通学における交通手段の特徴

晴れの日の通学手段を高校別にみると、防府西高校では「自転車」33.9%と「JR（電車）」33.0%がほぼ同水準であり、高川学園高校では「JR（電車）」39.2%が最多である。防府高校では「自転車」36.8%が多く、防府商工高校では「自転車」47.3%が半数近くを占めている。一方、誠英高校では「自転車」53.2%が過半を超えた。

これらの結果から、晴れの日には「自転車」及び「JR（電車）」の利用が通学手段の中心をなしており、防府市内では鉄道と自転車を併用する通学スタイルが一般的であるといえる。

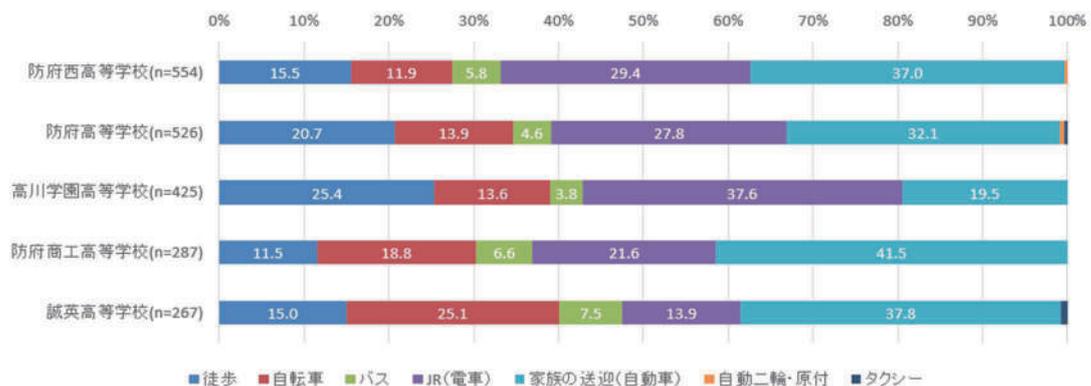
図表 3-2-4 晴れの日の交通手段（高校別）(MA)



雨の日の通学手段を高校別にみると、防府西高校では「家族の送迎（自動車）」37.0%、「JR（電車）」29.4%であり、防府高校では、「家族の送迎（自動車）」32.1%、「高川学園高校では「JR（電車）」37.6%が最多である。防府高校も同様に、「家族の送迎（自動車）」32.1%と「JR（電車）」27.8%が多い。高川学園高校では、「JR（電車）」37.6%が最も多く、次いで「徒歩」25.4%と続く点に特徴がある。防府商工高校では、「家族の送迎（自動車）」41.5%が顕著に高い。誠英高校は、「家族の送迎（自動車）」37.8%が最多で、次点で「自転車」25.1%と続く点の特徴的である。

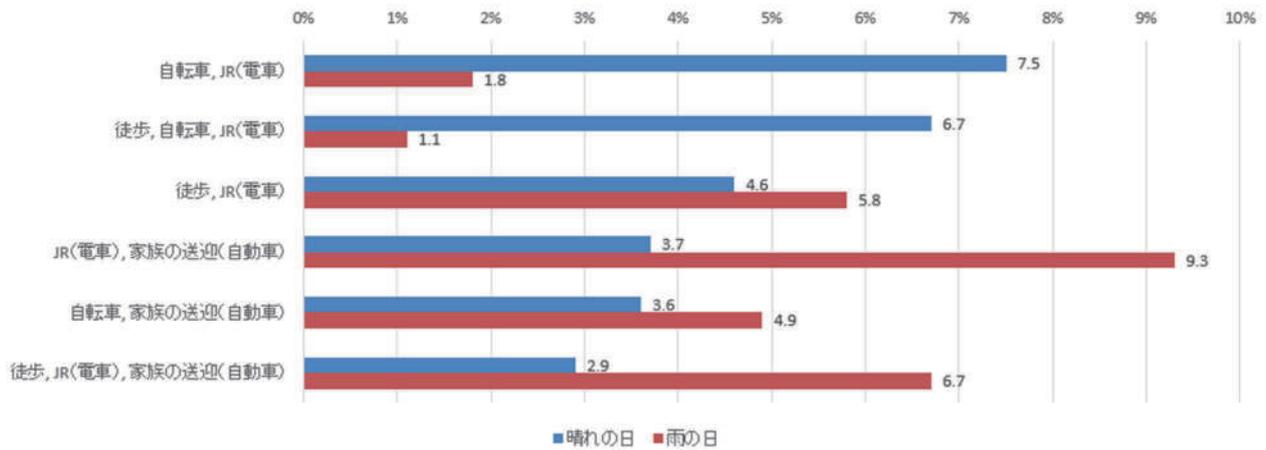
晴れの日と比較すると「自転車」から「家族の送迎（自動車）」への移行が顕著であり、雨の日には自家用車への依存度が高まる傾向が明らかとなった。

図表 3-2-5 雨の日における交通手段（高校別）(MA)



複数の交通手段を組み合わせた場合の通学手段をみると、晴れの日では、「自転車, JR (電車)」7.5%が最も多く、「徒歩, 自転車, JR (電車)」6.7%、「徒歩, JR (電車)」4.6%が続いている。雨の日では、「JR (電車), 家族の送迎 (自動車)」9.3%、「徒歩, JR (電車), 家族の送迎 (自動車)」6.7%等、「家族の送迎 (自動車)」を含む交通手段を利用する割合が上位を占めている。

図表 3-2-6 晴れの日・雨の日における複数の交通手段の組み合わせ (MA)

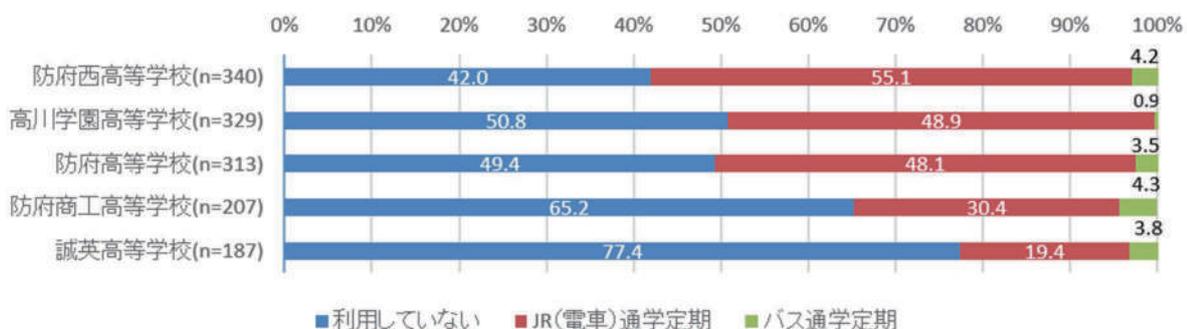


## ② 定期券利用と駅利用頻度

通学定期券の利用状況を高校別にみると、防府西高校では「JR (電車) 通学定期」55.1%が最も多く、高川学園高校では「利用していない」50.8%や、防府高校では「利用していない」49.4%が半数程度である。防府商工高校は「利用していない」65.2%、誠英高校では、「利用していない」77.4%と最も高い割合を示している。なお、「バス通学定期」については、いずれの高校においても割合はかなり低い状況である。

これらの傾向から、公共交通の定期券を利用しない学生が過半数を占め、公共交通については、JR 通学を選択する高校生は一定数確認される一方で、バス通学を選択する高校生は少ないことがわかる。

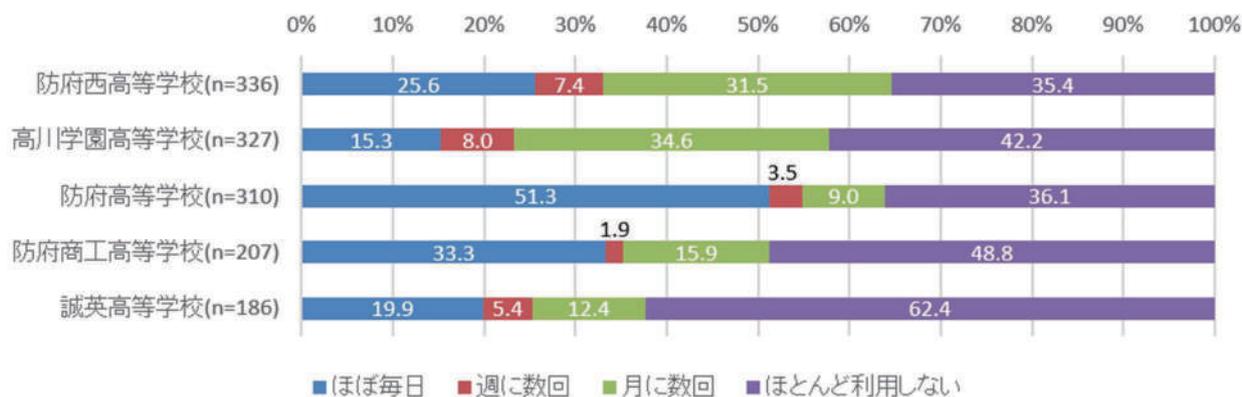
図表 3-2-7 定期券の利用状況 (高校別) (MA)



防府駅の利用頻度を高校別にみると、ほぼすべての高校において、「ほとんど利用しない」と回答する割合が最も高い。一方で、防府高校では「ほぼ毎日」と回答する割合が51.3%と最も高い。

防府西高校や高川学園高校においては、次点で「月に数回」と回答する割合が高い。全体としては、防府高校を除く多くの高校で駅利用頻度は低い傾向にある。

図表 3-2-8 防府駅の利用頻度（高校別）（SA）

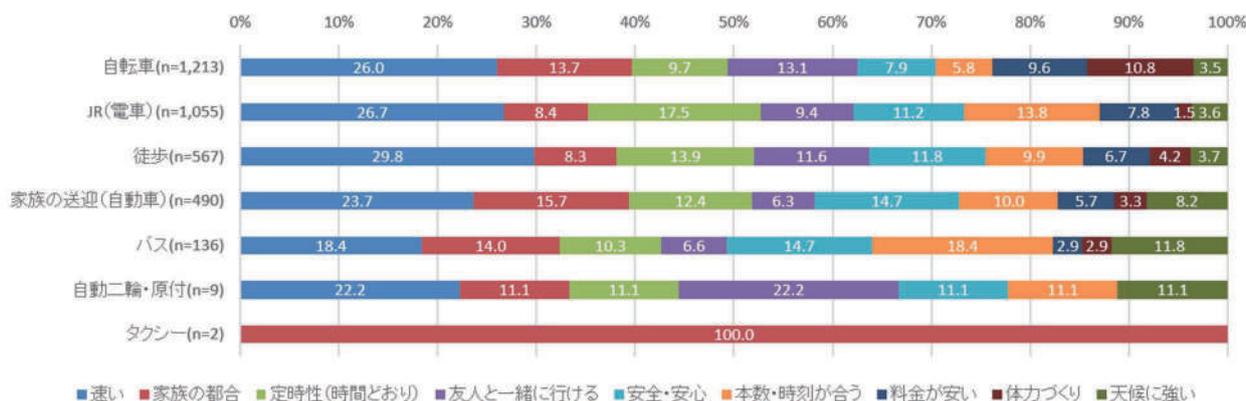


### ③ 通学手段の選択理由

図表3-2-9は、晴れの日における通学手段の選択理由を交通手段別に示している。タクシーを除く、いずれの通学手段においても選択理由で最も多いのは「速い」である。「速い」以外の回答の特徴を通学手段別にみると、「自転車」では、「家族の都合」13.7%、「友人と一緒にいける」13.1%が上位を占める。「JR（電車）」では「定時性（時間どおり）」17.5%、「本数・時刻が合う」13.8%、「安全・安心」11.2%と続く。「徒歩」では、「定時性（時間通り）」13.9%、「安全・安心」11.8%が上位を占める。「家族の送迎（自動車）」では「家族の都合」77人（15.7%）と「安全・安心」72人（14.7%）が上位を占める。「バス」では、「本数・時刻が合う」18.4%、「安全・安心」14.7%が上位を占める。

これらの結果から、通学手段の選択では、速いことを重視した上で、本数や時間、定時性といった利便性に加え、安全性を考慮した選択も見られる。

図表 3-2-9 通学手段の選択理由（交通手段別・晴れの日）（MA）

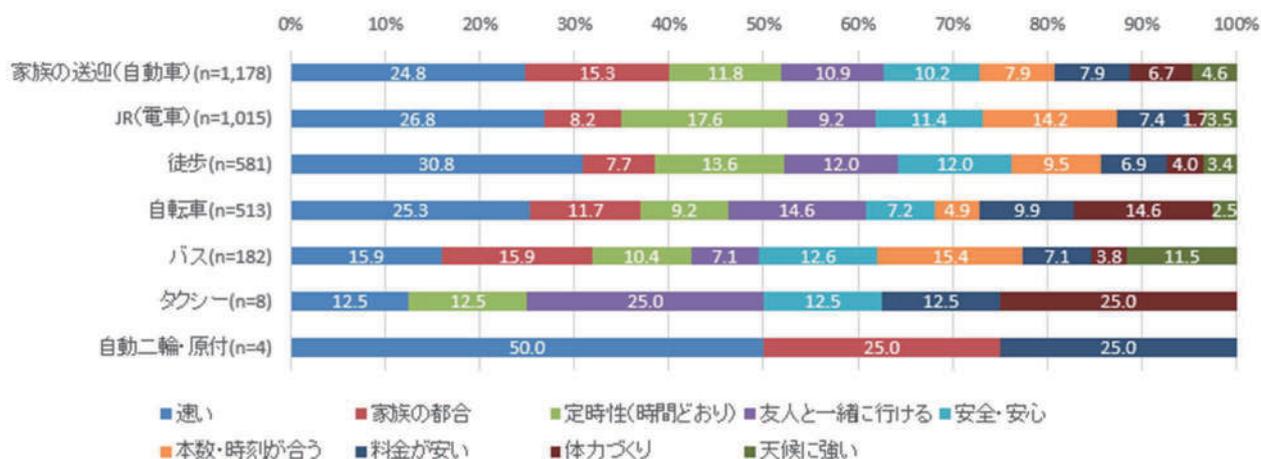


雨の日における通学手段の選択理由を見ると晴れの日と同様にタクシーを除く、いずれの通学手段においても「速い」の回答が最も多い。

「速い」以外の回答を通学手段別にみると、「家族の送迎（自動車）」では、「家族の都合」15.3%、「定時性（時間どおり）」11.8%、「安全・安心」10.2%が上位を占めた。「JR（電車）」では「定時性（時間どおり）」17.6%と「本数・時刻が合う」14.2%が多く、鉄道の運行安定性を評価する傾向がうかがえる。「徒歩」では「定時性（時間どおり）」13.6%が多く、「友人と一緒にいける」12.0%、「安全・安心」12.0%が続く。「自転車」では「友人と一緒にいける」14.6%、「体力づくり」14.6%が並び、次いで「家族の都合」11.7%が続く。「バス」では、「家族の都合」15.9%が「速い」と並ぶ点が特徴的で、「本数・時刻が合う」15.4%、「安全・安心」12.6%が上位を占めている。

全体的に、通学の選択理由については、雨の日においても「速い」が重視される点は変わらない傾向にある。利便性や安全性を重視する点も晴れの日と概ね同様の傾向にある。一方で、「自転車」や「バス」で「家族の都合」の割合が比較的上位を占める点については、雨の日に「家族の送迎（自動車）」の選択者が増えている点も併せて考慮すると、家族の都合がつけば、「家族の送迎（自動車）」を本来は利用したいという意向が示唆される。

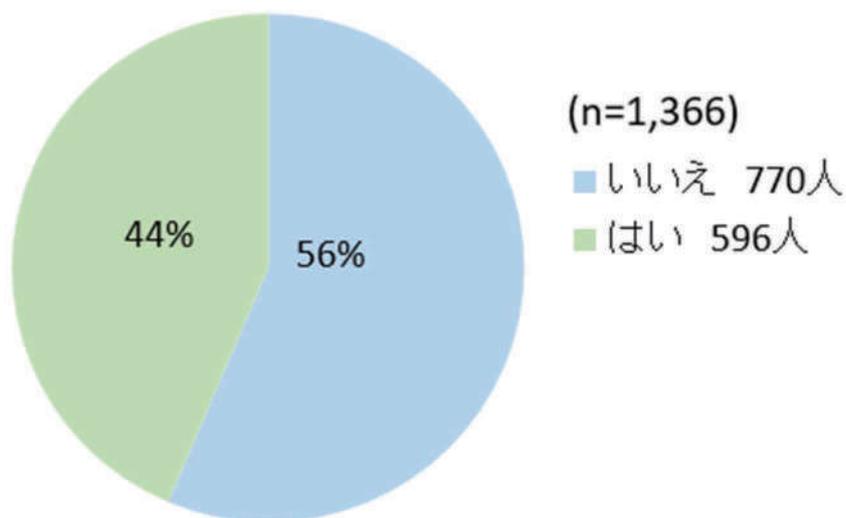
図表 3-2-10 通学手段の選択理由（交通手段別・雨の日）(MA)



#### ④ 休日の公共交通利用とその特徴

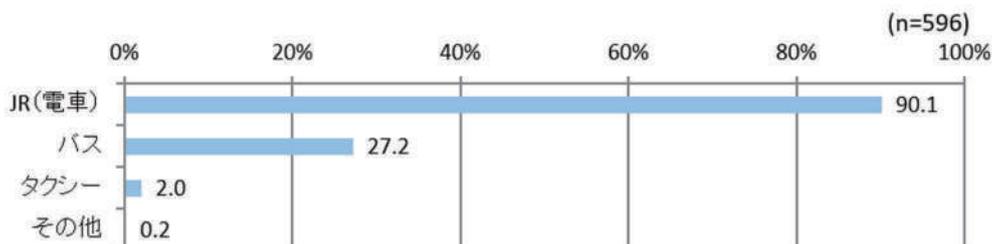
休日の公共交通の利用状況について、半数超の56.4%（770人）は利用していない。利用する高校生は43.6%（596人）にとどまった。

図表 3-2-1-1 休日の公共交通の利用状況（SA）



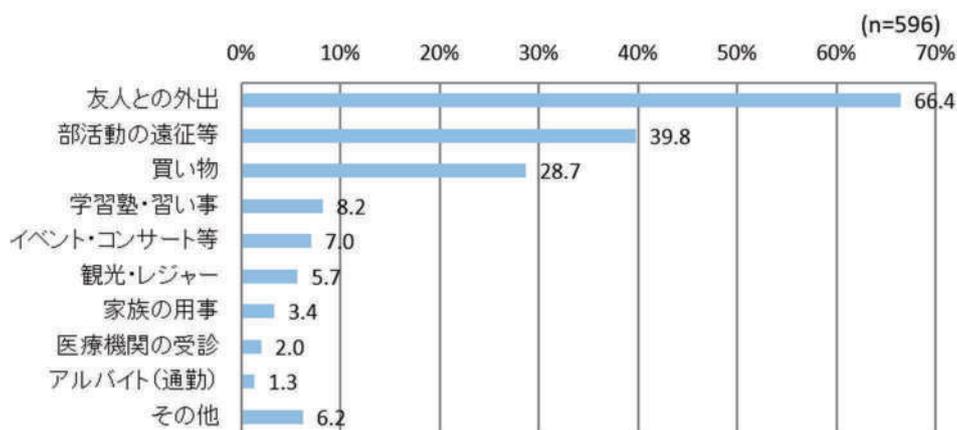
公共交通の手段は、「JR（電車）」は90.1%、「バス」27.2%、「タクシー」2.0%であった。

図表 3-2-1-2 休日に主に利用する公共交通の手段（MA）



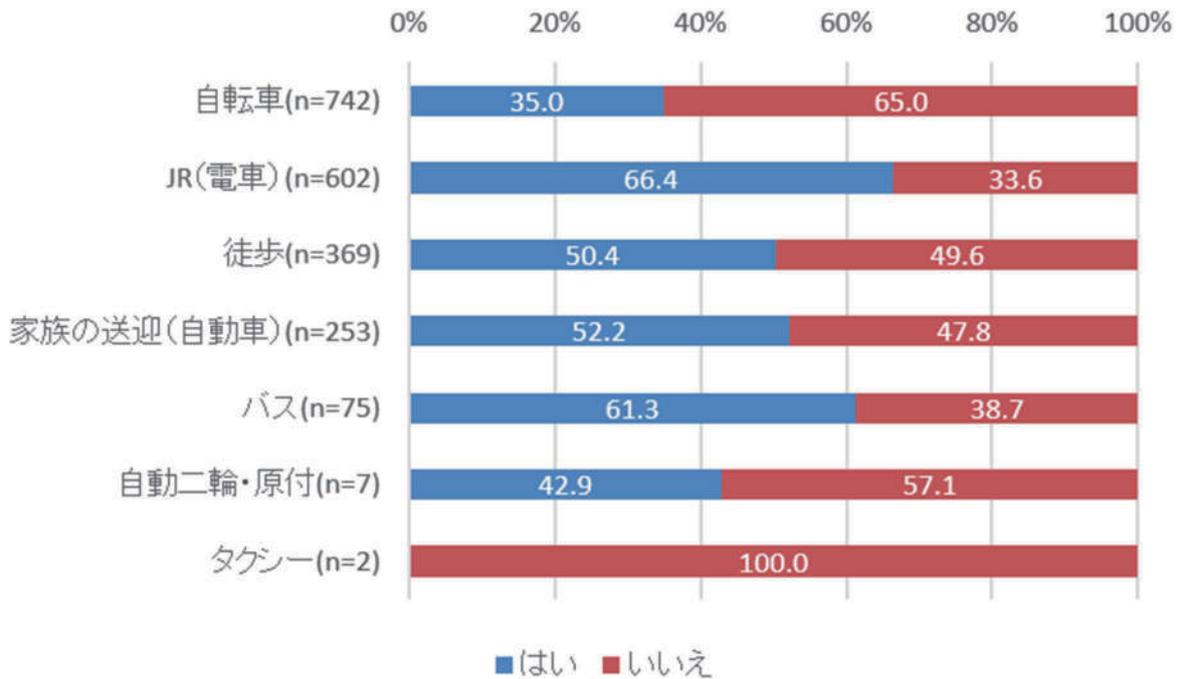
利用目的は「友人との外出」66.4%、「部活動の遠征等」39.8%、「買い物」28.7%であり、通学以外の利用は娯楽・交友・活動参加の傾向がみられる。

図表 3-2-1-3 休日の公共交通の主な利用目的（MA）



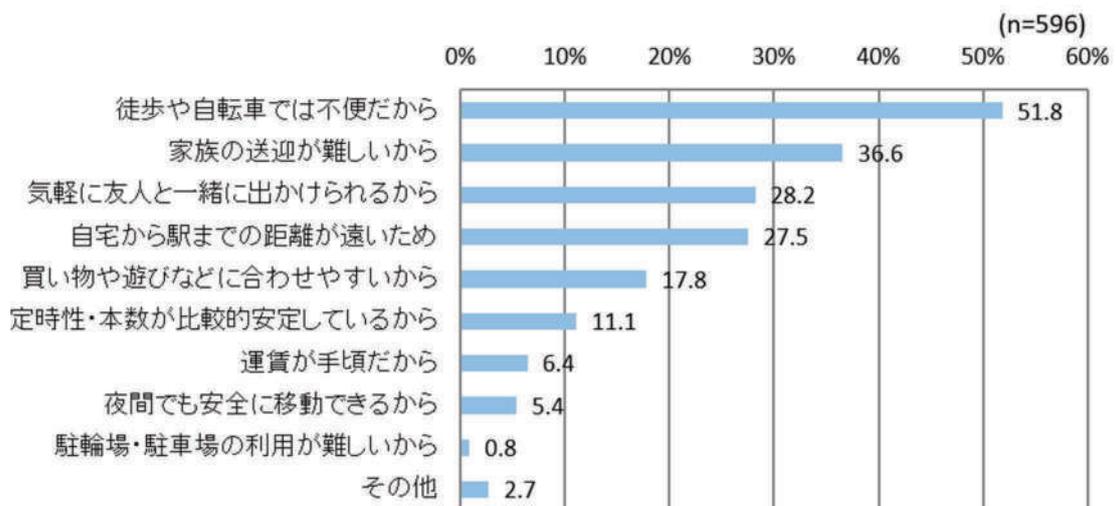
通学手段（晴れの日）別に休日の公共交通の利用状況をみると、通学手段が「自転車」の高校生は、「いいえ」の回答割合が相対的に高い点から、通学に自転車を利用する層ほど休日に公共交通を利用しない傾向がみられ、自転車圏内の生徒にとって公共交通が非日常的な移動手段であることが示唆される。

図表 3-2-14 休日の公共交通の利用状況（通学手段別）（SA）



また、公共交通を利用する理由として、「徒歩や自転車では不便だから」51.8%、「家族の送迎が難しいから」36.6%が主に挙げられた。

図表 3-2-15 休日に公共交通を利用する理由（MA）



利用時間帯は「午前」72.8%、「午後」69.0%が中心であり、夕方以降の利用は少ない。夜間利用が少ない背景には、安全面への不安や便数の少なさが影響していると考えられる。

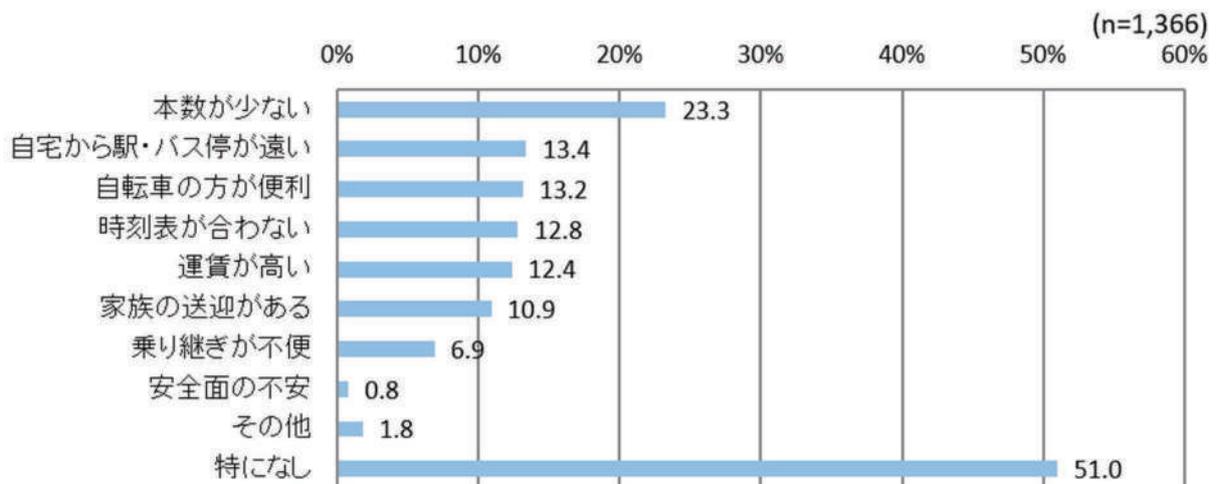
図表 3-2-16 休日の公共交通の利用時間帯 (MA)



⑤ 公共交通への評価・改善ニーズ

公共交通を利用しない/利用が少ない理由としては、「本数が少ない」23.3%や、「自宅から駅・バス停が遠い」13.4%の割合が高い。バス停までの距離や時刻表が合わないことが利用減につながっていることが示唆される。

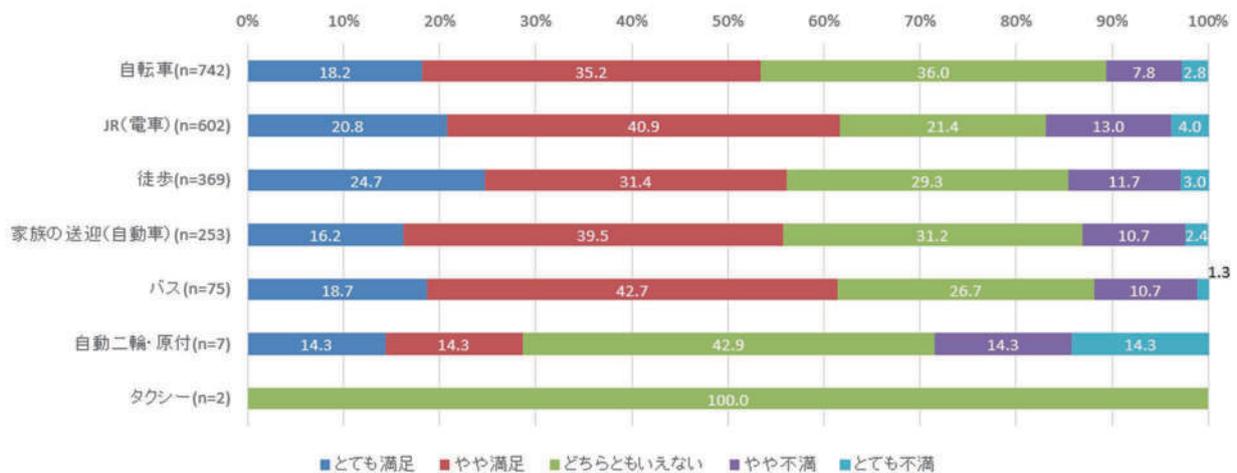
図表 3-2-17 公共交通を利用しない/利用が少ない理由 (MA)



晴れの日<sup>1</sup>の通学手段別に公共交通への満足度をみると、「自転車」では、「どちらともいえない」36.0%が最も多く、「やや満足」35.2%、「とても満足」18.2%と続く。「JR（電車）」では、「やや満足」40.9%が最も多く、「どちらとも言えない」21.4%、「とても満足」20.8%が上位を占めている。「徒歩」では、「やや満足」116人（31.4%）が最も多く、次いで「どちらとも言えない」29.3%、「とても満足」24.7%である。「家族の送迎（自動車）」は、「やや満足」39.5%、「どちらとも言えない」31.2%の回答が多く、「JR（電車）」と似通った傾向を示す。そして、「バス」は、「やや満足」42.7%、「どちらとも言えない」26.7%が上位を占めている。

全体としては、晴れの日<sup>1</sup>の通学手段に公共交通を選択する層は、比較的公共交通への満足度は高く、公共交通を選択しない層についても、現状の公共交通に大きな不満を抱えているとは言えない現状が示唆される。

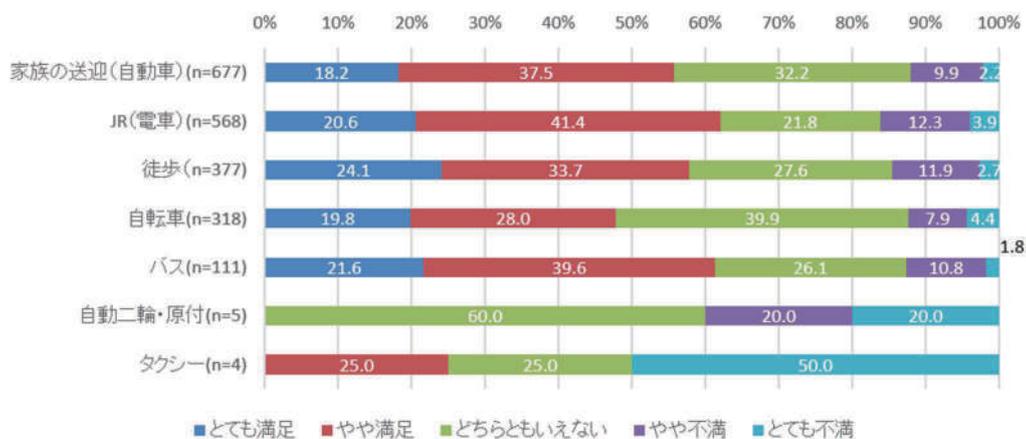
図表 3-2-18 公共交通への評価（通学手段別・晴れの日）（SA）



雨の日の通学手段別にみた公共交通への満足度をみると、「家族の送迎（自動車）」では、「やや満足」37.5%、「どちらとも言えない」32.2%の回答が多い。「JR（電車）」では、「やや満足」41.4%と「とても満足」20.6%で満足の層が62.0%を占め、「どちらとも言えない」21.8%の回答も一定数あるが、他の交通手段と比較すると満足度は高い。「徒歩」では、「やや満足」33.7%、次いで「どちらとも言えない」27.6%が続く。「自転車」は、「どちらともいえない」39.9%が最多で、「やや満足」28.0%が続く。「バス」では、「やや満足」39.6%、「どちらとも言えない」26.1%、「とても満足」21.6%の順である。

晴れの日と同様に、通学手段に公共交通を利用する層、利用しない層の双方ともに、現状の公共交通について、比較的肯定的な評価をする現状が示唆される。

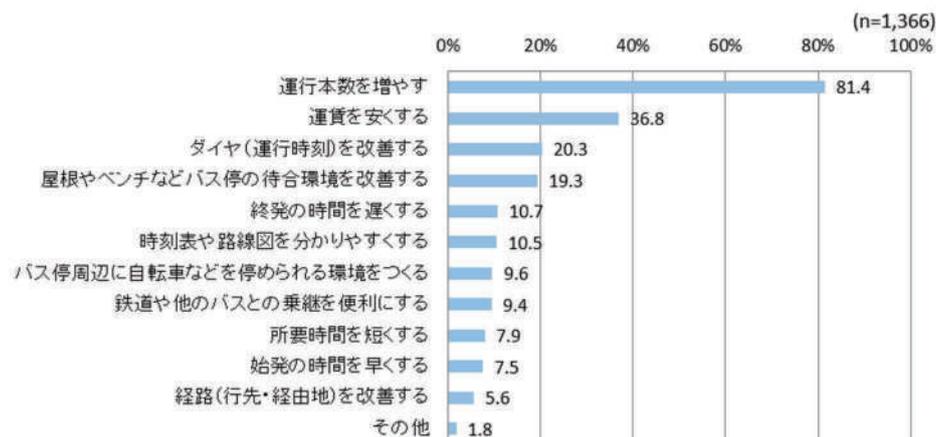
図表 3-2-19 公共交通への評価（通学手段別・雨の日）(SA)



公共交通を利用しやすくするために重要だと思う点は「運行本数を増やす」1,112人(81.4%)が突出している。次いで、「運賃を安くする」503人(36.8%)、「ダイヤ（運行時刻）を改善する」277人(20.3%)、「屋根やベンチなどバス停の待合環境を改善する」263人(19.3%)が続いている。

運行頻度・価格・待合環境等の改善を求める傾向高く、そのあたりの見直しが利用促進の鍵となることが示唆される。

図表 3-2-20 公共交通を利用しやすくするために重要だと思う点 (MA)

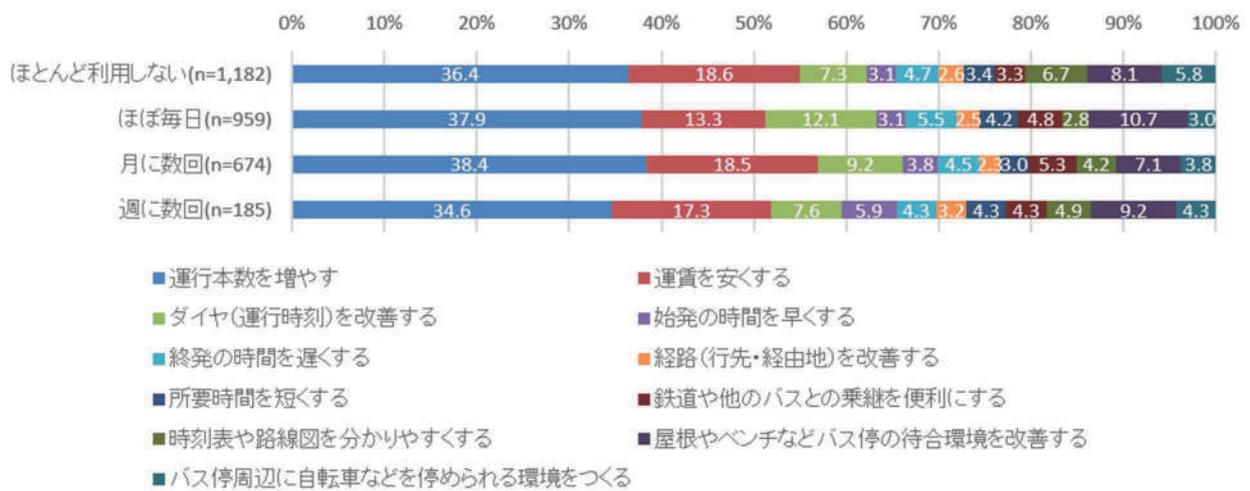


駅の利用頻度別で、公共交通を利用しやすくするために重要だと思う点を見ると、すべての駅利用頻度において、「運行本数を増やす」が最も多く、次点で「運賃を安くする」という結果が得られている。特に非利用層（「月に数回」及び「ほとんど利用しない」と回答した層）では、「運賃を安くする」と回答した割合が利用者層（「ほぼ毎日」、「週に数回」と回答した層）と比較して、重視する傾向がみられる。

その他の項目の特徴を各利用頻度別にみると利用者層では、「屋根やベンチなどバス停の待合環境を改善する」への要望が非利用者層と比較すると相対的に高い傾向がみられた。

この違いは、利用経験の有無によって関心が異なることを示しており、今後は駅利用頻度別の層別対応が重要となる。

図表 3-2-21 公共交通を利用しやすくするために重要だと思う点（駅利用頻度別）(MA)



高校生から寄せられた公共交通に関する意見について、回答数が多いものについてグルーピングを行い、6つのカテゴリ（①本数増加要望、②車両・駅施設の快適性、③ダイヤ・乗換改善、④料金・運賃、⑤安全・マナー、⑥駅環境美化）で整理した。

寄せられた意見は148件にのぼり、「本数増加要望」が約80件（54%）と圧倒的多数を占めた。「1時間に1本では不便」「登下校時間に合わない」「3両では混雑する」など、通学・通塾の時間帯に合わせた便数拡充を強く求める声が多い。また、「車両・駅施設の快適性」に関する声が約20件で、「冷暖房の効いた待合室」「ベンチ増設」「駅構内の暑さ・寒さ対策」が挙げられた。その他、「ダイヤ・乗換改善」（約15件）、「料金・運賃」（約10件）など利便性向上策への要望も散見される。さらに、「安全・マナー」「駅環境美化」など生活環境面への意見も一定数あり、高校生にとって公共交通は“移動の手段”にとどまらず、快適で安全に日常を支えるインフラとしての期待が高いことがうかがえる。

図表 3-2-22 公共交通に求める主な意見と件数

分類	主な意見	件数
① 本数増加要望	圧倒的に多く、「1時間に1本では不便」「登下校時間に合わない」などの声集中。 便数を2～3本/時にしてほしいとの要望。	約80件
② 車両・駅施設の快適性	車両内や駅ホームの暑さ・寒さ対策、冷暖房の改善、ベンチ増設、休憩室整備など。	約20件
③ ダイヤ・乗換改善	接続が悪く、乗換待ちが長い。特に山口線との乗り換えに不便を感じる声。	約15件
④ 料金・運賃	定期や運賃を安くしてほしい、学割を拡大してほしい。料金と利便性のバランスに不満。	約10件
⑤ 安全・マナー	駅や電車内での迷惑行為（大声・喫煙・マナー違反）への苦言。監視や注意を求める。	約6件
⑥ 駅環境美化	トイレの改善、駅舎の建替え、エレベーター・エスカレーター整備など。	約8件

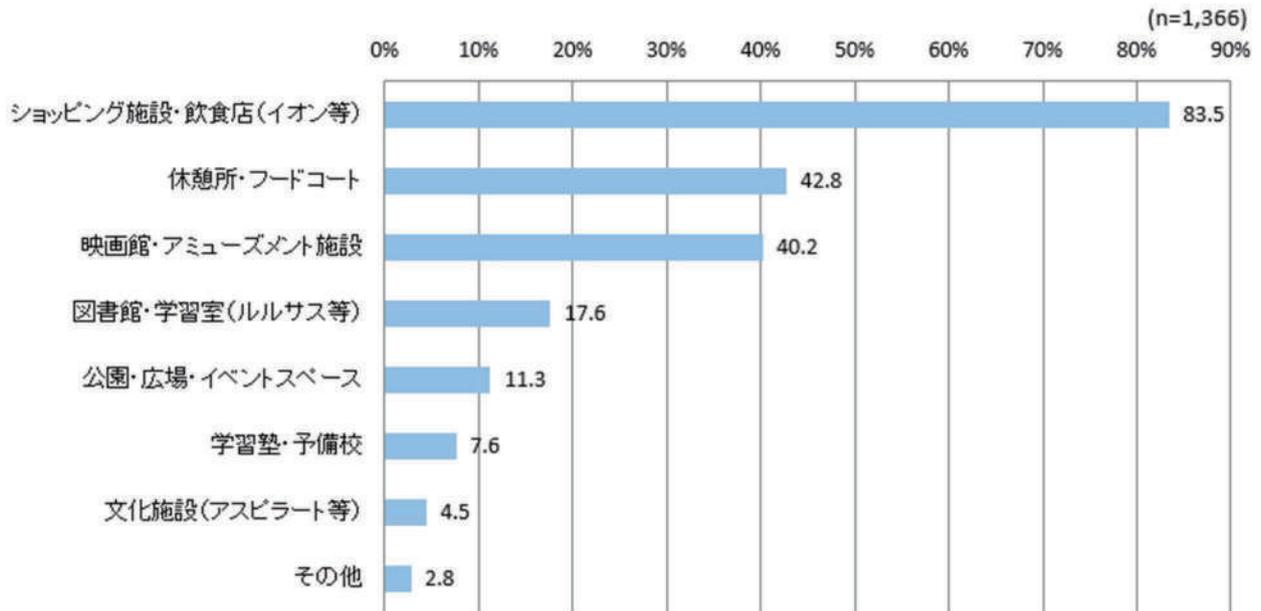
## ウ 駅周辺施設の利用実態とニーズ

### ① 駅周辺施設の利用状況

防府駅周辺で利用する施設は「ショッピング施設・飲食店（イオン等）」83.5%であり、「休憩所・フードコート」42.8%、「映画館・アミューズメント施設」40.2%が続いている。

学習・滞在系施設としては「図書館・学習室（ルルサス等）」17.6%と一定数が存在し、娯楽・消費と学習が併存する利用構造が確認できる。

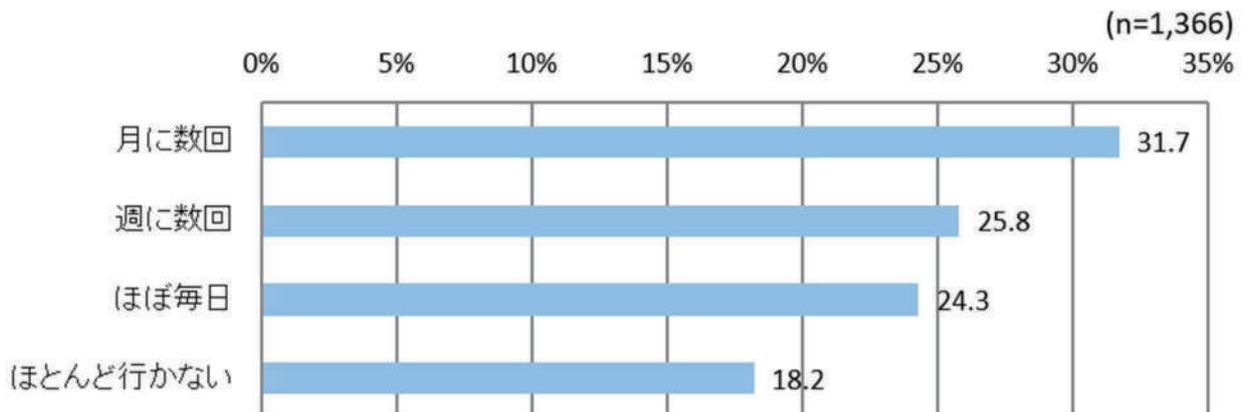
図表 3-2-2-3 よく利用する防府駅の周辺施設（MA）



駅周辺施設の訪問頻度は「月に数回」31.7%、「週に数回」25.8%、「ほぼ毎日」24.3%であり、合計8割強が月1回以上利用している。

一方で、「ほとんど行かない」の回答も18.2%であり、駅周辺施設へのアクセス頻度には、明確な二極化が見られる。

図表 3-2-2-4 防府駅の周辺施設の利用頻度（MA）

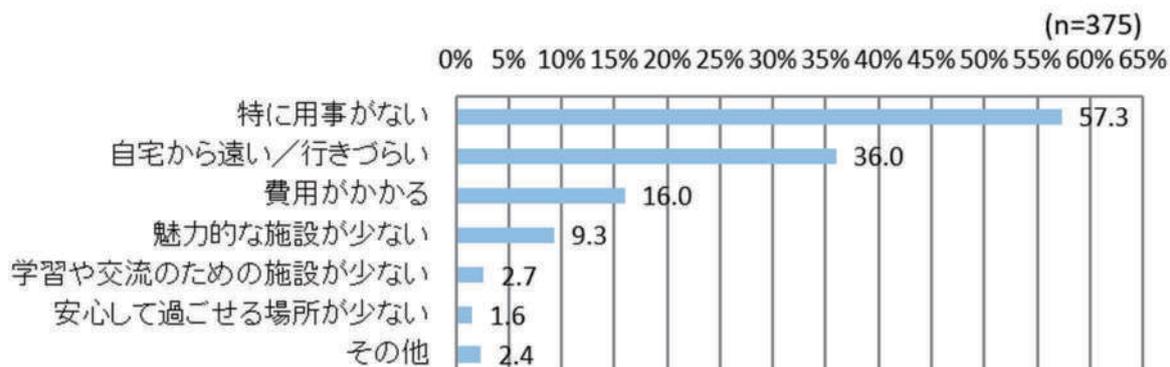


## ② 利用しない理由と来訪阻害要因

防府駅周辺施設を「利用しない/利用が少ない」理由としては、「特に用事がない」57.3%が最も多く、次いで「自宅から遠い/行きづらい」36.0%、「費用がかかる」16.0%が挙げられた。

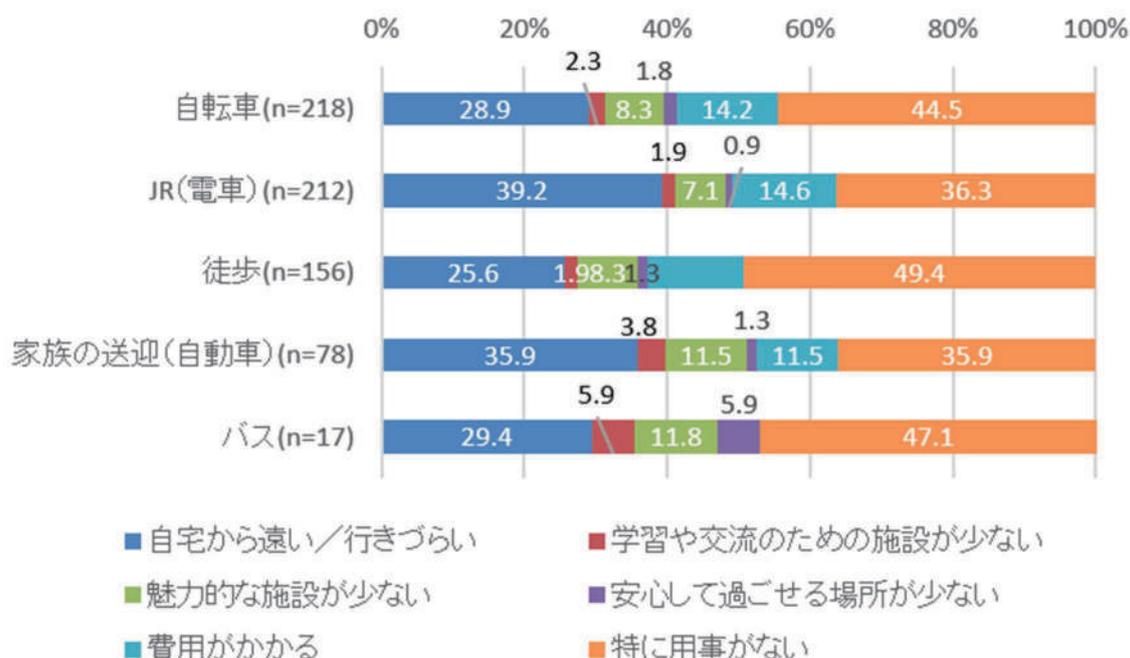
この結果は、目的・魅力の不足が来訪阻害要因であり、単なるアクセス改善だけでなく、「行く理由づくり」が重要であることを示している。

図表 3-2-25 防府駅周辺施設を利用しない/利用が少ない理由 (MA)



通学手段（晴れの日）別に、防府駅周辺施設を利用しない理由を見ると、全体的に「特に用事がない」割合が高い。特に、「徒歩」、「バス」、「自転車」でその傾向がみられた。次点で、「自宅から遠い/行きづらい」が挙げられる。こちらは、「JR（電車）」、「家族の送迎（自動車）」において、特に顕著である。駅利用習慣のない層ほど駅周辺施設への心理的距離が大きい傾向がみられる。

図表 3-2-26 防府駅周辺施設を利用しない/利用が少ない理由 (MA)

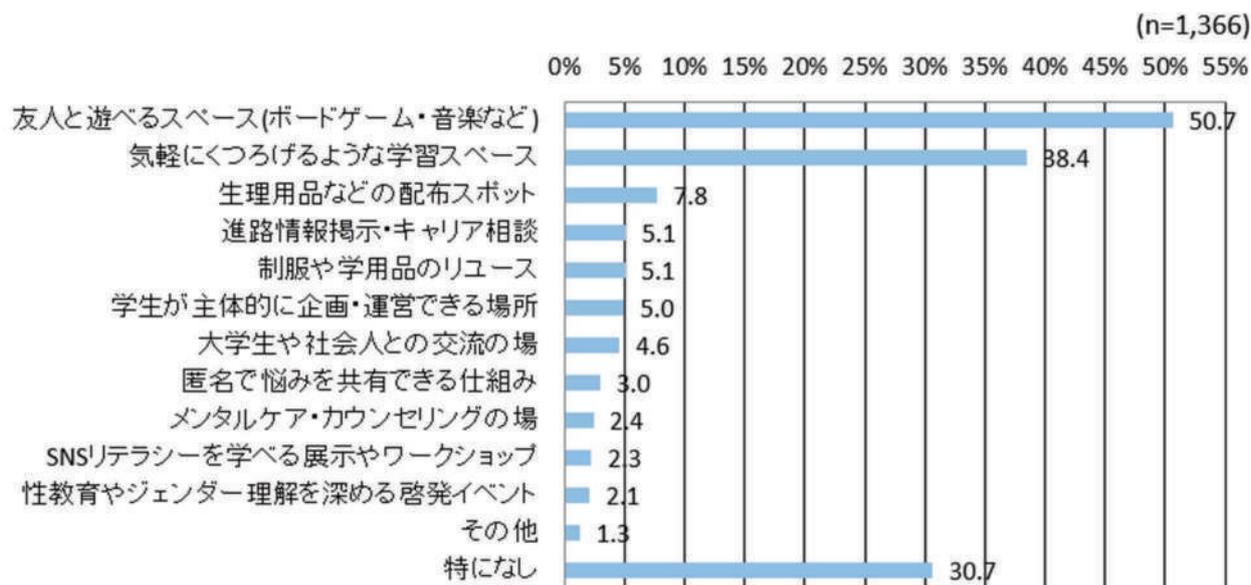


### ③ 高校生が求める駅周辺施設のニーズ

高校生が「駅周辺に行きたくなるような機能・場所」として最も多く挙げたのは、「友人と遊べるスペース（ボードゲーム・音楽など）」50.7%である。次いで「気軽にくつろげるような学習スペース」38.4%が続き、滞在型、自主的学び型の双方への需要が確認できる。

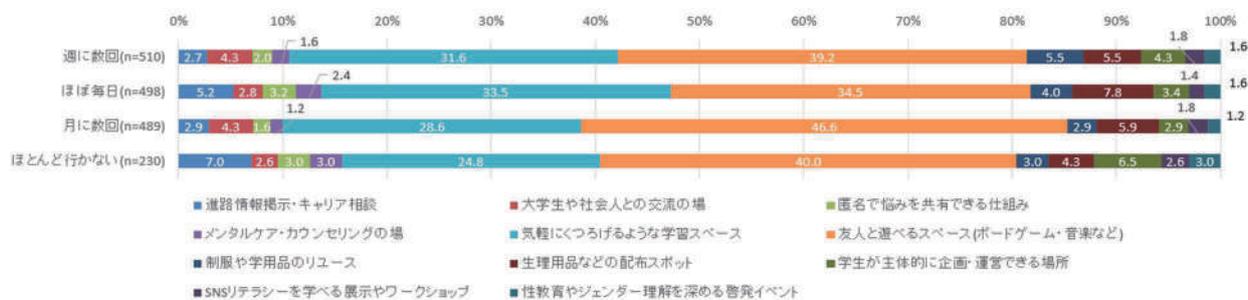
その他、「生理用品などの配布スポット」7.8%、「進路情報掲示・キャリア相談」5.1%など、支援・相談系機能への関心も一定数存在している。

図表 3-2-27 駅周辺施設に行きたくなるような機能・場所 (MA)



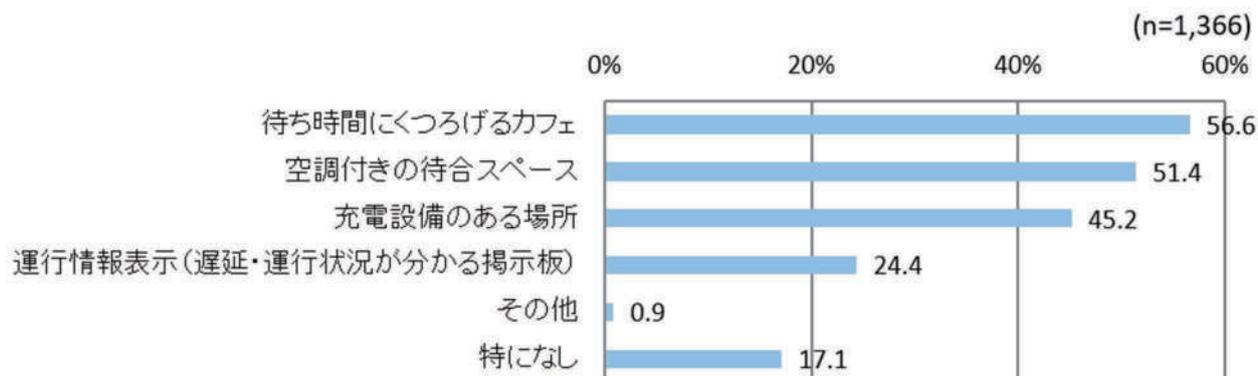
また、駅周辺施設のニーズについて、駅訪問頻度のクロス集計の結果によると、全ての訪問頻度において、「気軽にくつろげるような学習スペース」や「友人と遊べるスペース」の割合が非常に高い。また、「ほとんど行かない」と回答した層は「進路情報掲示・キャリア相談」7.0%及び「学生が主体的に企画・運営できる場所」6.5%の回答が高い傾向がみられる。

図表 3-2-28 駅周辺施設に求める機能（駅利用頻度別）(MA)



一方、「公共交通の待ち時間を快適にするために求める機能・場所」では、「待ち時間にくつろげるカフェ」56.6%、「空調付きの待合スペース」51.4%、「充電設備のある場所」45.2%が上位を占めた。この結果は、防府駅周辺の空間において短時間滞在の快適化と学び・交流を伴う滞在型の両ニーズが併存していることが示唆される。

図表 3-2-29 公共交通の待ち時間を快適にするために求める機能・場所 (MA)



高校生から寄せられた駅周辺施設に関する声について、回答数が多いものについてグルーピングを行い、8つのカテゴリ（①滞在型の店舗、②消費型の店舗、③勉強・自習・待合スペース、④快適性の改善、⑤イベント系、⑥エンタメ・体験施設、⑦公園・スポーツ施設、⑧安全・環境整備）で整理した。寄せられた声は178件にのぼり、「滞在型の店舗」約55件（全体の3割）が最多であった。特に「スターバックス」「サイゼリヤ」など全国的に親しまれた店舗名が多く挙げられ、手軽に入れる飲食空間を求める傾向が顕著である。次いで、「消費型の店舗」も約33件寄せられ、買い物・娯楽の選択肢を増やしたいという意見も多く寄せられた。「勉強・自習・待合スペース」約30件（17%）が続き、放課後や乗換時に安心して過ごせる場所を求める声も見られた。さらに、「快適性の改善」20件（トイレ・空調設備の改善）、「イベント系」12件への意見も一定数あり、駅周辺施設を“滞在と交流の拠点”として再生することが望まれている。これらから、駅周辺施設の整備は単なる商業強化ではなく、高校生が安心して集い、時間を過ごせる公共的空間の充実が求められていることが明らかとなった。

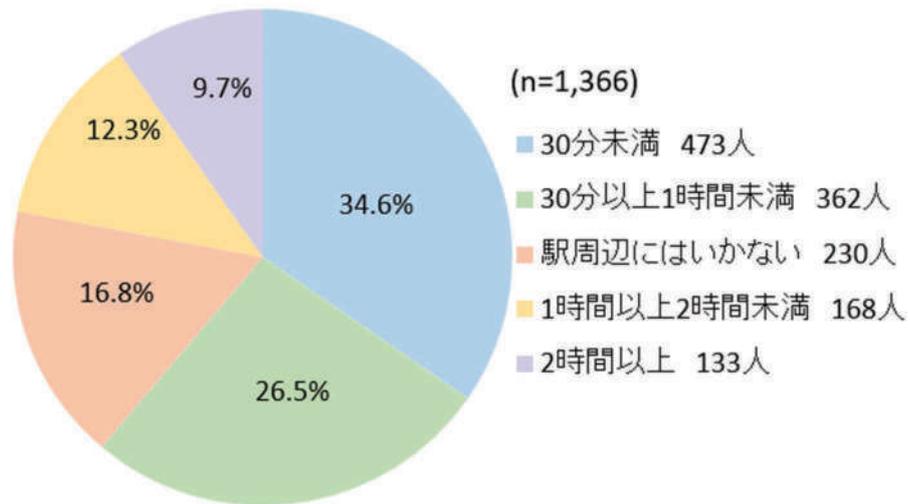
図表 3-2-30 駅周辺施設に求める主な意見と件数

分類	主な意見	件数
① 滞在型の店舗	スターバックスやサイゼリヤなどの手軽に入れるカフェ・飲食店を増やしてほしい。特に「冷房の効いた場所」「安く利用できる店」が多く求められている。	約 55 件
② 消費型の店舗	イオン以外のショッピングモール、服屋、雑貨屋、文具店などのお店を求める意見が多い。駅にコンビニを増やしてほしい、駅の売店を拡大してほしい等の意見。	約 33 件
③ 勉強・自習・待合スペース	勉強できるスペースや静かな待合場所、電源・Wi-Fi 付きの自習室を希望する声が多い。放課後の滞在先や休憩所として利用したい等の意見。	約 30 件
④ 快適性の改善	駅構内や周辺に冷暖房の効いた休憩室、広い椅子スペース、きれいなトイレを設けてほしい。暑さ対策を求める等の意見。	約 20 件
⑤ イベント	地域の祭り、バザー、音楽ライブなどを駅前で開催してほしい。にぎわいづくり・地域活性化を望む意見。	約 12 件
⑥ エンタメ・体験施設	ラウンドワン、カードショップ、アニメイト、GIGO などの遊べる場所を増やしてほしい等の意見。	約 10 件
⑦ 公園・スポーツ施設	テニスコートやスポーツショップ、公園など屋外で過ごせる場所の整備を希望する意見。	約 6 件
⑧ 安全・環境整備	歩道の整備、信号時間の改善、木の植栽、ゴミ箱設置など「快適で安全な駅前環境」への意見。	約 5 件

#### ④ 滞在時間と行動パターン

平均的な滞在時間は「30分未満」34.6%（473人）が最多で、「30分以上1時間未満」26.5%（362人）が続く。「駅周辺にはいかない」16.8%（230人）を除くと、半数以上が1時間以内の短時間利用であり、駅周辺施設が滞在する空間としては十分に機能していないことを示している。

図表 3-2-31 駅周辺施設における平均的な滞在時間（SA）



### 3 課題設定

高校生アンケート調査の結果を、本調査研究で設定した6つの支援領域（①学び・進路、②こころの支援、③居場所・交流、④生活支援、⑤保健・安全、⑥社会参画・啓発）の視点から再整理したところ、駅周辺に求められる機能は、単なる交通利便性の改善や施設整備にとどまらず、若者の学び・安心・交流・安全・参画の要素が複合的に関連したものであることがわかる。

特に、防府駅が若者の日常生活の中で「行きたくなる場所」として十分に機能していない現状は、公共交通利用の促進や駅周辺の賑わい形成に負の影響を及ぼしていることが示唆される。

本節では、これらの状況を踏まえ、駅周辺の再構築に向けて取り組むべき課題を次の2点に整理する。

#### （1）滞在拠点としての駅周辺機能の強化

高校生アンケートでは、防府駅周辺を「利用しない」又は「あまり利用しない」理由として、「特に用事がない」が57.3%で最も多く（図表3-2-25）、駅が放課後・休日の滞在先として認識されていない状況が示された。

徒歩・自転車通学者の多くは、通学動線上に駅を含まず、「行く理由がない」状況が固定化している（図表3-2-26）。これにより、駅は生活圏の中心的な結節点として機能しにくく、通学以外の目的で訪れる機会が十分に担保されていないと考えられる。

一方で、駅に求める機能としては、「友人と遊べるスペース」50.7%、「気軽にくつろげるような学習スペース」38.4%など、滞在型空間に対する強いニーズが確認され（図表3-2-27）、学び・交流・休息を兼ね備えた“第三の居場所”機能の必要性が明確に示されている。自由記述でも、静かに過ごせる環境、飲食可能な小規模スペース、気軽に参加できるイベント、落ち着いた学習環境など、質の異なる滞在ニーズが幅広く寄せられている。

これらのニーズは、6つの支援領域のうち「①学び・進路」、「②こころの支援」、「③居場所・交流」、「⑤保健・安全」と複数領域に跨り、相互に影響を及ぼしている。

また、滞在機能が充実することで、駅を起点とした中心市街地への回遊行動が促進され、地域の賑わいや公共交通利用の増加につながる可能性がある。さらに、便数不足や時刻不便性に対しては、短期的な改善が困難である一方、サイネージによる発着情報提示や高校別時刻表の提供など、滞在環境と交通情報を組み合わせた工夫により、駅が“使いやすい場所”として再認識される効果が期待できる。

以上から、若者が主体的に集まり、滞在し、交流できる環境を整備することは、駅周辺の魅力向上と公共交通利用促進の双方に寄与する重要課題である。

## (2) 若者支援機能の集約と支援体制の構築

高校生アンケートからは、移動、学習、相談、交流といった複数の領域にわたって、若者がさまざまな機会や支援を求めていることが明らかになった。

公共交通に関する意見では「本数が少ない」が23.3%と最多となり（図表3-2-17）、自由記述でも便数に関する声が目立った（図表3-2-22）。こうした声は、移動しやすさを高める工夫や、駅を活動拠点としてより使いやすくするための環境づくりに対する期待の高まりを示している。

また、学習や相談、交流に関しては、学校や地域が一定の役割を果たす一方で、アンケートでは“第三の場”への関心も多く寄せられた。さらに、生理用品提供、制服リユース、地域イベントへの参加希望など、生活面や地域参画に関するニーズも確認され、若者が求める支援が多岐にわたっていることがうかがえる。

このような多様なニーズを踏まえると、支援機能を個別に提供するだけでなく、若者が一つの場所で、複数の支援に自然にアクセスできる環境を整えることが望ましいと考えられる。

駅周辺は、まさにその実現に適した場所である。駅は市内外の移動の結節点であり、徒歩・自転車・公共交通など多様な移動手段と接続しやすい。加えて、学校や市内各地からのアクセスが良く、誰もが利用しやすい中立的な空間としての特性を有している。

駅周辺に学習、相談、交流、参画など複数の支援機能の集約によって、若者はスムーズに各種支援にアクセスできるようになる。また、単一の機能に偏らない、横断的な支援体制を構築することで、既存の取組をより活かしながら、若者が自らの力を伸ばしていくための基盤を強化することが期待される。

以上から、若者支援機能を駅周辺に集約し、関係主体が連携しながら多様な機能を一体的に提供する体制を整えることは、若者が将来に向かって成長していくための環境づくりに寄与するものとして、重要な意義を持つといえる。

図表 3-3-1 調査結果と6つの支援領域との関連性

支援領域	政策的定義	対応する調査結果・自由記述
① 学び・進路	学びと成長を支援する領域。	「学習スペース」38.4% 自由記述「勉強できる場所」「自習室」など約40件
② こころの支援	精神的健康（メンタルヘルス）を支援する領域。	自由記述「静かに過ごせる場所」「安心できる空間」「相談相手がほしい」など約20件
③ 居場所・交流	安心して過ごせる地域の「第三の場」を保障する領域。	「友人と遊べるスペース」50.7% 自由記述「カフェ・飲食店」55件、「イベント」15件
④ 生活支援	経済的・物質的支援を通じ生活の安定を図る領域。	「生理用品配布スポット」7.8% 自由記述「制服リユース」複数意見
⑤ 保健・安全	安全・防犯・衛生を確保する領域。	「待合環境改善」19.3% 自由記述「治安」「照明」「トイレの衛生」「夜間の不安」等 約15件
⑥ 社会参画・啓発	子ども・若者が社会の一員として意見を表明し、地域に関わる領域。	自由記述「祭りを増やして」「自分たちでイベントをしたい」等 約12件

以上のように、今回設定した6つの支援領域は、若者のニーズが、単独ではなく複数領域にまたがり、駅周辺への期待が「滞在」「学び」「支援」「交流」「安全」「参画」といった多面的要素の組み合わせとして現れていることを示している。これらの課題は、相互に連動しており、一つの施策を改善しても解決には至らず、複合的な環境整備が求められる。

本章で整理した二つの課題は、次章で検討する「3 子育て分野における課題解決に向けた方向性」の基礎となるものであり、防府市における公共交通の持続性確保と駅周辺活性化、さらには若者の成長支援を一体として進めるための重要な視点である。

## 第4章 課題解決に向けた方向性



## 第4章 課題解決に向けた方向性

本章では、これまでの調査結果及び防府市の公共交通を取り巻く課題を踏まえ、未来の防府市を見据えた交通体系のあり方の実現に向けて展開すべき施策の方向性について検討する。

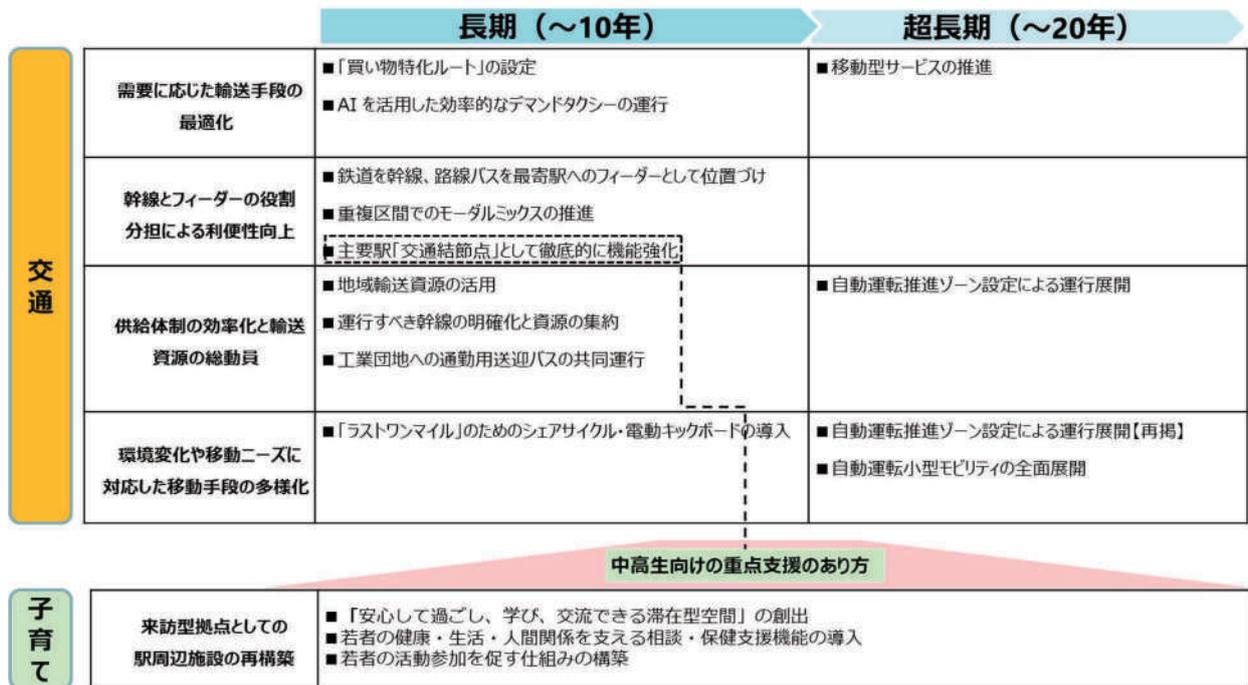
### 1 未来のほうふを見据えた「公共交通のあり方」

第2章では、防府市における公共交通の課題を需要変化、路線重複、供給体制、環境変化の4つの軸で整理した。また、第3章では、中学生・高校生を対象に防府駅周辺における子育て支援施策について、国の政策体系やアンケート調査の分析を通じて整理し、公共交通の利用促進と駅前活性化に向けた課題を整理した。

本節では、これらの調査結果を踏まえ、交通分野及び子育て支援の分野における課題解決の方向性を、課題から一歩進んだ「将来の方向性」として再整理した。

なお、方向性の検討にあたっては、地域公共交通計画との棲み分けを意識し、長期（～10年以内）及び超長期（～20年）の時間軸を意識し、図表4-1-1のように交通分野及び子育て分野における課題解決の方向性を整理した。

図表 4-1-1 課題解決に向けた方向性の体系図（長期・超長期）



## (1) 交通分野における方向性に係る4つの視点

交通分野における方向性として、以下の4つの視点から整理した。

### ア 需要に応じた輸送手段の最適化

調査結果からは、防府市における移動需要が、通勤・通学、買い物、通院といった目的や時間帯によって大きく異なり、一様な交通サービスでは対応が困難である状況が確認された。将来の交通体系においては、移動手段を前提とするのではなく、需要の特性に応じて輸送のあり方を整理する必要がある。このような整理の考え方にに基づき、特定の移動目的に対応したルート設定や、デマンド型交通、AI等を活用した運行手法、移動型サービスといった施策は、需要構造に即した輸送を実現するための選択肢として位置づけられる。

### イ 幹線とフィーダーの役割分担による利便性の向上

調査結果から、現状の公共交通ネットワークでは、全体としての利便性や効率性が十分に確保されにくいことが示されている。

このため、鉄道・路線バスを基軸とし、広域的な移動を担う幹線的機能と、地域内の移動を担うフィーダー機能の役割分担を図ることが重要である。また、幹線とフィーダーが接続する主要駅については、交通結節点としての機能を強化することが、ネットワーク全体の利便性を左右する要素となる。重複区間におけるモーダルミックス<sup>7</sup>も踏まえ、交通手段同士の役割分担と補完関係を構築する視点が求められる。

### ウ 供給体制の効率化と輸送資源の総動員

三点目は、供給体制の効率化と輸送資源の総動員という視点である。

第2章の交通体系調査では、運転士不足をはじめとする供給制約が顕在化しており、従来の運行体制を前提とした公共交通の維持が難しくなりつつあることが確認されている。

このため、将来の交通体系においては、限られた輸送資源をいかに効果的に活用するかという視点が重要となる。地域内に存在する多様な輸送資源の活用、運行すべき幹線の明確化と資源の集約、通勤用送迎バスの共同運行、自動運転推進ゾーンの設定などは、いずれも地域全体としての輸送力を最大化するための考え方として整理することができる。

### エ 環境変化や移動ニーズに対応した移動手段の多様化

運転士不足をはじめとする供給制約が顕在化する中では、従来型の公共交通のみで多様な移動ニーズに対応し続けることが難しくなりつつある。

---

<sup>7</sup> モーダルミックス：異なる交通手段間の輸送資源を組み合わせることで、利用者の移動手段を確保し、利便性の向上を図ること。

このため、公共交通ネットワークを補完する手段として、シェアサイクルや電動キックボード、自動運転小型モビリティなど、多様な移動手段を組み合わせ対応することが考えられる。これらは既存の公共交通を代替するものではなく、公共交通ネットワーク全体を補完し、その持続性を高める役割を担うものとして位置づけられる。

## (2) 子育て分野における方向性に係る視点

子育て分野における課題解決の方向性については、交通分野で掲げる「幹線とフィーダーの役割分担による利便性向上」、とりわけ主要駅を交通結節点として徹底的に機能強化する考え方を下支えし、その実効性を高める施策の方向性として位置づけることが重要である。

この観点から、来訪型拠点としての駅周辺施設の再構築という視点が有効である。

交通結節点としての駅が、単なる乗換地点にとどまらず、人が集い、滞在し、日常的に利用される場となることで、公共交通の利用が持続的に確保され、交通結節点としての機能が実質的に強化される。

特に、中学生・高校生は、通学や待ち時間等を通じて駅周辺を継続的に利用する世代であり、この層を主な対象として、学習・交流・休息に対応した滞在型空間の整備、若者の健康や生活上の課題に対応する相談・支援機能の導入、さらには社会参画や学び・進路に関心を持つ若者が主体的に関われる活動の場を組み合わせていくことにより、駅周辺施設は「通過する交通結節点」から「目的をもって訪れる交通結節点」へと転換していく。こうした来訪型拠点としての機能強化は、子育て・若者支援の充実に資するだけでなく、主要駅の交通結節点としての役割を補強し、公共交通体系全体の持続性を高める施策として位置づけられる。

## 2 交通分野における課題解決の方向性

本調査で検討した交通分野および子育て分野の方向性を踏まえ、20年後における防府市の公共交通体系と駅周辺機能の将来イメージを、図表4-2-1に示す。次ページ以降に、先ほど挙げた視点ごとに、将来の方向性および事例を整理する。

図表 4-2-1 未来のほうふを見据えた公共交通のあり方 将来イメージ



(1) 需要に応じた輸送手段の最適化

ア 「買い物特化ルート」の設定【長期 10年以内】

高齢化が進み、市街地までの距離があり、移動手段が不足する地域においては、将来的な対応の一つとして、週に数回、日常的な買い物先を目的地とした予約不要の定時運行バスの導入が想定される。あわせて、運行時間帯を午前中や昼間に限定し、それ以外の時間帯は、デマンド運行へ切り替える運行形態も想定される。

【事例】宮城県名取市「お買い物バス」

お買い物バスは、高齢者等の買い物支援を目的として運行されており、民間事業者による自主的な取組として継続されている。

この事例では、市が運行経費の一部を支援し、民間企業が運行主体となる形で事業が実施されており、行政と民間が役割分担を行う官民連携の一例として位置づけられる。

図表 4-2-2 概要

都市規模	名取市：人口約7.9万人
運行主体	伊藤チェーン（民間スーパー）
市の支援	運行経費の一部補助
運行内容	市内の地区と店舗を結ぶ送迎
運行頻度	週3回（火・木・土曜日）
運賃	無料（店舗の集客施策として位置づけ）

図表 4-2-3 お買い物バス チラシ

**イトーチェーン**  
Good Taste, Good Mind

**食彩館**

イトーチェーン  
ゆりあげ食彩館に行こう!

**無料お買い物バスを  
運行します!**

仙台市四郎丸・袋原コースの停車場所追加!  
さらにご利用しやすくなりました!

**毎週 火曜・木曜・土曜日の3日運行**

**停車場所追加!** 時刻表は裏面をご覧ください。

**ゆりあげ食彩館①**：仙台市四郎丸・袋原コース  
**ゆりあげ食彩館②**：名取市高柳・下余田・  
上余田・大曲・牛野コース

- ・お買い物バス専用のバス停はありません。
- ・バスが来たら、手を挙げてご乗車ください。
- ・時刻表は、当該地点の通過予定時刻です。
- ・都合により、運休・運行時刻の変更などが生じる場合があります。
- ・小学生以下は保護者同伴でなければ乗車できません。
- ・満車の場合は通過させていただきます。

お問合せは…  
●伊藤チェーン本部 ☎0224-58-7171 あさ9時00分～よる17時00分

**LINEお友だち募集中!**  
お買い物情報やお友だち限定の  
クーポンを配信しております!  
QRコードから登録ができます!

**アークス RARA カード  
会員様募集中!**  
現金でのお支払い  
でもポイントが  
貯まります!

出所：名取市

<https://www.itochain.com/bus/>

## イ AI を活用した効率的なデマンドタクシーの運行【長期 10 年以内】

デマンドタクシーのAI 配車やデジタル技術を活用した利用実態の調査や分析することで地域のニーズに合わせた運行体制（ルートや便数、乗降場所など）の見直しや効率化を図る。

なお、AI デマンド導入時の留意点を、以下に整理する。

### 【AI デマンド導入時の留意点】

#### ① タクシー会社との合意形成

新たな交通サービスの導入にあたっては、タクシー会社と十分な協議を行い、運行主体や運行エリア、運賃設定について整理する必要がある。

既存のタクシー事業が存在する地域では、地元タクシー事業者が AI デマンド交通を担うことで、需要の移行が生じた場合でも事業者側で吸収できる体制とすることが重要である。あわせて、路線バス等によるサービス提供が困難な地域や時間帯を中心に運行内容を設定し、既存交通との役割分担に配慮する。

#### ② 適切な運賃設定

運賃を過度に低く設定した場合、既存のタクシー利用が新たな交通サービスに転移し、タクシー事業者の経営を圧迫するおそれがある。その結果、地域公共交通全体のバランスを崩す可能性があるため、運賃設定には十分な配慮が必要である。

#### ③ 既存の民間路線バスとの役割分担

既存の民間路線バスとの共存を図るため、市街地の幹線は路線バス、郊外の支線は AI デマンド交通が担うなど、役割分担を明確にする必要がある。あわせて、路線バスの利用者を奪わないよう、運行エリアや運行時間帯を慎重に設定することが求められる。

**【事例】山口県田布施町「予約型定額乗合タクシー」※時間帯に応じた運行形態の切替事例**

山口県田布施町では、幹線交通である JR 山陽本線および防長交通（路線バス）が町内の一部地域のみを通過していることから、これらに接続する補完交通として、予約型の定額制乗合タクシーを運行している。

朝の利用需要が比較的多い時間帯には、あらかじめ目安となる発車時刻を設定した予約受付方式とし、予約を取りまとめることで乗合率の向上を図っている。一方、それ以外の時間帯については、利用希望に応じて運行するオンデマンド型の運行としている。

限られた車両で効率的に対応するため、運行エリアや曜日ごとに目安ダイヤを切り替えながら運行している点が特徴である。

図表 4-2-4 概要

都市規模	田布施町：人口約 1.4 万人
運行時間	9:00～15:45
運行形態・時間	自家用有償旅客運送による予約型乗合タクシー 9:00～10:20 目安ダイヤを設定した予約制運行（ダイヤありデマンド） 【月・火・水】麻郷・麻里府、城南：9:00 頃発 西田布施、東田布施：9:50 頃発 【木・金】    麻郷・麻里府、城南：9:50 頃発 西田布施、東田布施：9:00 頃発 10:30～15:45 オンデマンド運行 ※11:30～13:00 は運行なし
運賃	1 か月あたり 3,500 円（月額定額制）

図表 4-2-5 田布施町「予約型定額乗合タクシー」チラシ



出所：田布施町

<https://www.town.tabuse.lg.jp/soshiki/5/1055.html>

#### ウ 移動型サービスの推進【超長期 20年以内】

公共交通を補完する方策の一つとして、買い物支援や医療、行政手続き等の生活サービスを提供する移動型サービスの活用が考えられる。

#### 【事例】長野県伊那市「医療 MaaS モバイルクリニック」

長野県伊那市では、診療機能等を搭載したマルチタスク車両を用い、地域医療へのアクセス改善を目的とした「医療 MaaS（モバイルクリニック）」の実証事業を実施している。この事業は、医療機器や通信設備を搭載した遠隔診療対応車両を活用し、通院が困難な住民の近くまで車両が出向いて、オンライン診療を行う仕組みである。

車両には、血圧測定等のバイタル測定機器や映像通信設備が搭載され、看護師が同乗して測定補助等を行い、遠隔地の医師によるオンライン診療を支援する形で運用されている。これにより住民は、生活圏の近くで医療サービスを受けることが可能となっている。

本モデルの特徴は、住民の移動を前提とする「移動支援」ではなく、医療サービスそのものを地域へ届ける点にあり、医療アクセスが課題となる過疎地域や高齢者の多い地域において、有効な手法の一つと考えられる。こうした取組は、防府市内の過疎地域等における医療サービス提供のあり方を検討する上でも参考となる。

モバイルクリニックの導入にあたっては、オンライン診療制度との整合性を確保するとともに、地域医療機関との役割分担や診療連携の体制を明確にすることが重要である。また、車両運行や人員配置に係る費用負担について、自治体・医療機関等の関係者間で整理し、持続可能な運営スキームを検討する必要がある。

図表 4-2-6 概要

都市規模	伊那市：人口約 6.6 万人
運行主体	伊那市、MONET Technologies、地域医療機関等
車両	医療機器・通信設備を搭載したモバイルクリニック車両
運行形態・時間	週 2 回（火・木曜日）、9:00～16:00 伊那市内の過疎地域（長谷地区等）を巡回
サービス内容	車内で医師による診察、血圧測定、健康相談、オンライン診療等を実施

図表 4-2-7 モバイルクリニックの取組の仕組みと使用車両



出所：Softbank

<https://www.softbank.jp/business/content/blog/202003/medical-maas>

### 【事例】トヨタ自動車「マルチユース EV e-Palette」

トヨタ自動車が開発を進める「e-Palette」は、買い物支援や医療、行政手続きなどの様々な用途に対応できるように設計された多目的EVプラットフォームである。用途に応じて車内レイアウトを柔軟に変更でき、サービスそのものを地域へ届ける移動型プラットフォームとして位置付けられている。

将来的な自動運転技術の社会実装を見据えた構想であり、令和3年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会では、選手村内において限定条件下での自動運転実証運行が行われた。

この取組は、公共交通を補完する手段として、移動と生活サービスを組み合わせた移動型サービスの将来像を示すものといえる。

図表 4-2-8 概要

都市規模	特定の都市・地域における実装事例はなく、技術構想・実証段階の取組
運行主体	現時点では実運行主体は設定されておらず、トヨタ自動車による技術開発・構想提示段階
車両	マルチユースEV「e-Palette」 (用途に応じて内装・機能の変更が可能)
自動運転レベル	東京オリンピック・パラリンピック競技大会において、限定条件下での自動運転実証を実施。※将来的には、2027年度を目標にレベル4の実現を目指す
想定用途	買い物支援や医療、行政手続き等の生活サービスの提供、物流支援等 (提供するサービス内容に応じて、車両の用途や内装構成を柔軟に設定可能)

図表 4-2-9 MaaS専用自動運転車「e-palette」の移動コンビニ仕様車



出所：トヨタプレスリリース

[https://toyotatimes.jp/toyota\\_news/technical\\_workshop\\_2023/003.html](https://toyotatimes.jp/toyota_news/technical_workshop_2023/003.html)

(2) 幹線とフィーダーの役割分担による利便性向上

ア 鉄道を幹線、路線バスを最寄駅へのフィーダーとして位置づけ【長期 10年以内】

鉄道を幹線、路線バスを駅アクセス（フィーダー）として位置づけ、公共交通全体の利便性向上を図るとともに、鉄道とバスを組み合わせた移動モデルの形成を図る。

【事例】香川県高松市「鉄道と路線バスの重複解消による効率化」

香川県高松市では、「コンパクトプラスネットワーク」の考えの下、鉄道を基軸としたバス路線再編を令和2年度から実施している。鉄道と重複するバス路線の合理化や、支線・循環バスを新駅（伏石駅）に接続することで、交通結節機能やまちなか回遊性の向上を図った。なお、段階的な再編により収支率も改善している。

再編の特徴は、鉄道を幹線として長距離輸送を担わせ、バスを駅アクセスに特化させることで、運転士配置の効率化や地域旅客サービスの利便性向上を同時に実現した点にある。また、乗り継ぎ割引やICカード活用により、鉄道とバスの連携による乗り継ぎ抵抗も低減している。

このような取組は、防府市においても、鉄道を幹線、路線バスを最寄駅へのフィーダーとして役割を明確に位置づけ、重複区間の整理や駅結節機能の強化を進める上で参考となる事例である。

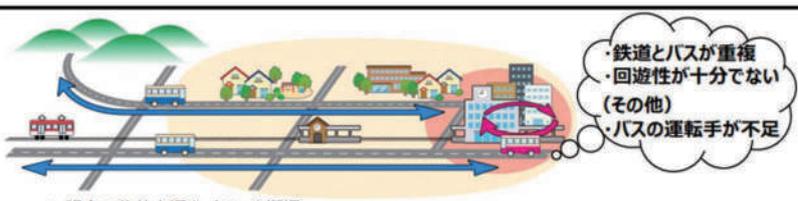
図表 4-2-10 香川県高松市 鉄道と路線バスの重複解消による効率化の事例

高松市地域公共交通利便増進実施計画(策定の背景と第1段再編の概要) 四国運輸局

**地域公共交通利便増進実施計画策定の背景**

■ 高松市における地域旅客運送サービスの問題点 (地域公共交通計画より抜粋)  
 > 「バス路線と鉄道路線が重複」、「中心市街地の回遊性を・・・支えられていない」など

■ 新駅（伏石駅）の整備  
 > 新たな交通結節拠点の完成



▲ 現在の公共交通ネットワーク概況



▲ 伏石駅 (令和3年11月全面開業予定)

**高松市地域公共交通利便増進実施計画の概要**

> ことடன்琴平線の新駅（伏石駅）整備にあわせ、**鉄道と重複する幹線バスを一部合理化（効率性を向上）**させるとともに、ニーズに応じて**支線・循環バス路線を同駅（伏石駅）に接続させ、結節機能の強化やまちなかの回遊性を向上（利便性を向上）**させる

① 鉄道を公共交通幹線と位置付け、平行して運行するバス路線区間の見直し  
 → 郊外部と公共交通結節拠点間のフィーダー路線化  
※鉄道との乗り継ぎが容易となるため、ICカードを活用した運賃体系を併設

② バス路線空白地域や郊外部拠点施設へのアクセス性の確保  
 → 上記地域・施設と公共交通結節拠点を結ぶ循環系統の運行

③ 都市域内の回遊性の向上  
 → 都市域内の主要施設・拠点を有機的に連絡する循環系統の系統(まちなかループ)の強化)

■ 高松市地域公共交通利便増進実施計画について

【計画期間】 令和3年度から令和7年度まで 【認定日】 令和3年9月30日

【主な事業内容】  
 バス路線の一部について、鉄道を基軸としたフィーダーへと転換

① ことடன்琴平線と重複しているバス路線の一部合理化  
 ② 交通結節点となる新駅（伏石駅）及びまちなかへのアクセス向上  
 → 幹線・支線及び循環線（合計10系統）のサービスを変更

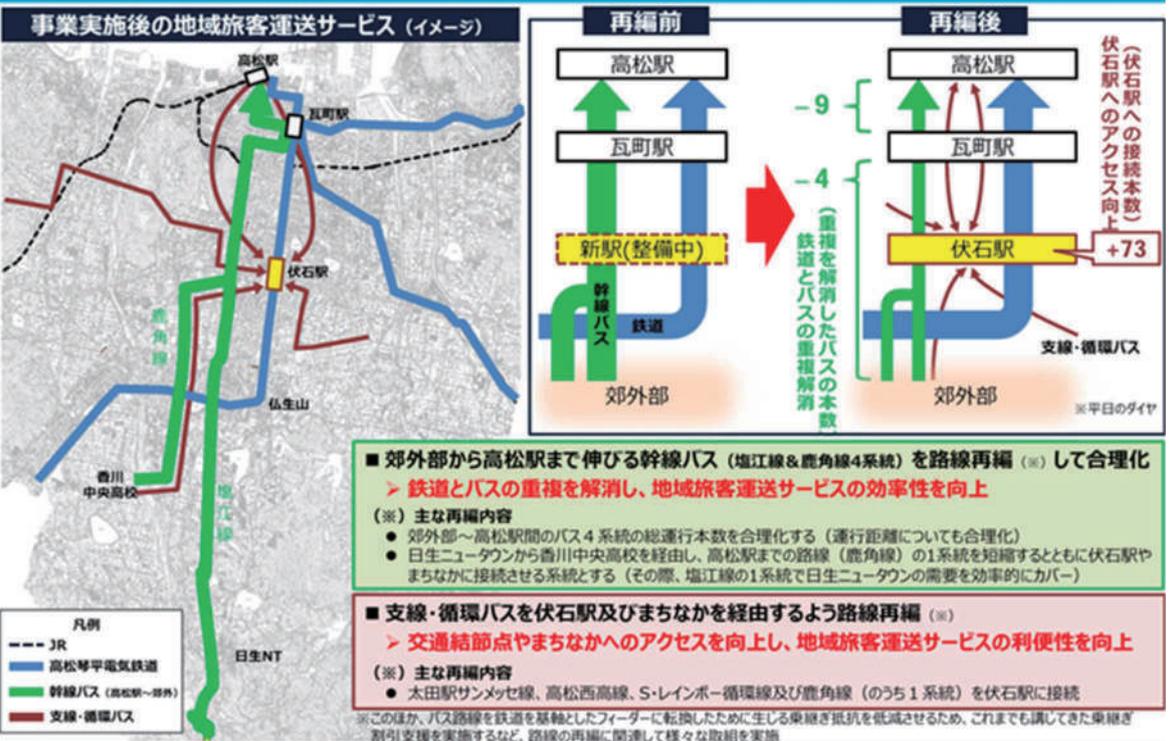
【事業の効果】  
 ・路線バスの収支率向上 等

➡ **持続可能な地域旅客運送サービスの実現を目指す**



▲ 高松市が将来的に目指す地域旅客運送サービスの姿

# 高松市地域公共交通利便増進実施計画(第2段再編の内容)



# 高松市地域公共交通利便増進実施計画(第3段再編の内容)

## 【再編の概要】

運転者数の減少や運転手の高齢化、労働時間の厳格化への対応が求められる中、運行経路変更等による需要に合わせた供給の最適化を図り、利用者の利便性向上(利便増進事業)も図る。

## 【利便増進事業として位置付ける路線】

補助系統路線 ※以下の地域間幹線系統のうち、【由佐・大学病院・塩江】の3路線については、新たに国庫補助特例の対象となる見込み。また、【鹿角】については継続して国庫補助特例の対象となる見込み。

運行時刻	区間	路線名	運行経路	【再編後】運行時刻(分)												備考	
				平日	土曜	日・祝	平日	土曜	日・祝	平日	土曜	日・祝	平日	土曜	日・祝		
05:00	05:00	05:00	05:00	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	①
06:00	06:00	06:00	06:00	20	20	18	18	18	18	7	7	5	5	5	5	5	②
08:00	08:00	08:00	08:00	28	30	12	12	12	12	20	21	12	12	12	12	12	②
09:00	09:00	09:00	09:00	5	5	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	④
09:00	09:00	09:00	09:00	7	7	6	6	6	6	5	5	5	5	5	5	5	①

## 事業者自主運行路線

運行時刻	区間	路線名	運行経路	【再編後】運行時刻(分)												備考	
				平日	土曜	日・祝	平日	土曜	日・祝	平日	土曜	日・祝	平日	土曜	日・祝		
09:00	09:00	09:00	09:00	-	-	-	-	-	-	3	3	0	0	0	0	0	②
09:00	09:00	09:00	09:00	-	-	-	-	-	-	7	7	6	6	6	6	6	②
09:00	09:00	09:00	09:00	9	11	9	9	9	9	10	9	9	9	9	9	9	③
09:00	09:00	09:00	09:00	25	24	25	24	25	24	15	13	15	13	15	13	15	③

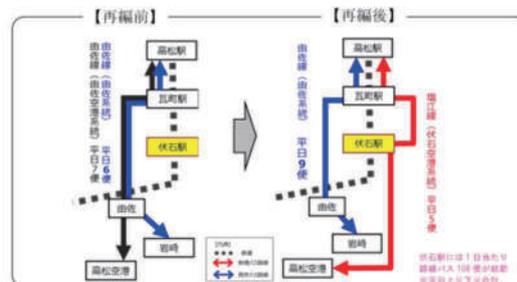
## 【第1段から第3段までの再編の効果】

第1段再編から第3段再編の対象となる路線の収支率

**64.8% ⇒ 109.6%**

## 【利便増進事業の概要】

### ①塩江線(伏石空港系統) / 由佐線(由佐系統)



## <概要>

ニーズに合わせた運行とするため、旧由佐空港系統を減便とし、塩江線(伏石空港系統)の新設に当該減便分を充てることにより、利便性を向上させる。

## <効果>

- ・由佐線(由佐系統)の増便による利便性向上。
- ・ことん伏石駅から高松空港へのアクセスを確保。
- ・ノンステップバスにより、車椅子利用者等の空港へのアクセス性向上。

## <収支率>

・由佐線: 59.0% ⇒ 102.0% ※塩江線は新設

出所: 四国運輸局

## イ 重複区間でのモーダルミックスの推進【長期 10年以内】

鉄道とバスが重複する区間では、時間帯や目的、利用者層に応じた役割分担を行い、それぞれの特性を活かすことで公共交通全体の利便性向上を図ることができる。例えば、朝夕は鉄道を中心とし、昼間はバスを中心とするほか、長距離移動は、鉄道、短距離移動や高齢者の買い物・通院はバスが担う運用が考えられる。

### 【事例】徳島県南部「JR牟岐線と徳島バスの共同経営」

徳島県南部における JR 牟岐線と徳島バスの共同経営では、鉄道とバスを組み合わせる利用しやすくする仕組みが導入されている。

具体的には、四国旅客鉄道株式会社の普通乗車券、定期乗車券、回数乗車券、特別企画乗車券等の JR 乗車券類を用いて、徳島バスの並行区間（高速バス「室戸・生見・阿南大阪線」のうち阿南駅～海部高校前）において、途中乗降が可能となっている。

本取組は、共同経営計画に基づき、JR 乗車券類でバス利用が可能な区間を設定することで、鉄道とバスの連携を強化し、乗り継ぎの利便性向上を図るものである。なお、共同経営区間外では、別途バス運賃が必要となる。

実装上の論点としては、独占禁止法に対応した共同経営計画の認定を取得する必要がある点が挙げられる。また、収益配分の仕組みを明確化し、精算体制を整備することが求められる。あわせて、ダイヤ面では乗継時間の短縮や利便性向上に配慮するとともに、対象路線や対象区間を明確に設定することが重要である。

防府市においても、本事例を参考に、鉄道とバスが重複する区間における役割分担を前提としたモーダルミックスの推進が、利便性向上策の一つとして検討対象となり得る。

図表 4-2-11 概要

都市規模	徳島市：約 25 万人、阿南市：約 7 万人
運行主体	四国旅客鉄道株式会社、徳島バス株式会社
取組内容	JR 乗車券でバス途中乗降可能、バス停車・ダイヤ調整、収益配分の実施

図表 4-2-12 JR 乗車券類でバス利用が可能となる旨のチラシ




高速バス途中乗降区間の一部において

# JRきっぷ・定期を ご利用いただけます!

JRきっぷ・定期をお持ちの方は

- Point 1.** JR 運賃でバスをご利用できます。
- Point 2.** JRとバスの両方をご利用できます。
- Point 3.** 阿南駅等にてJRとバスを乗り継ぐ場合、**通し運賃**を適用します。  
(乗換時の初乗り運賃が不要! 徳島方面との移動が便利に!!)



高速バス途中乗降 (バス)

現金○ JRきっぷ○ JR定期○

※現金でバスをご利用する場合はJ/Rの正確運賃が必要になります。



ANAN STATION ♡ あなん えびちゃん



JR牟岐線 (鉄道)

現金○ JRきっぷ○ JR定期○



**JR四国のきっぷ・定期券・  
チケットアプリが  
ご利用いただけます!**

徳島バス(株)が運行する高速バス「室戸・生見・阿南大阪線」では、阿南～甲浦間で乗り降りができます(橋営業所発着便を除く)。さらに以下の停留所では、JRきっぷ・定期をご利用いただけます。

**停留所** 阿南駅、橋営業所(注)、由岐、日和佐、牟岐、浅川、海部高校前

(注:橋営業所は阿波橋駅から約1.5km離れています)

- ◆高速バスの座席に空きがある場合に限りです。
- ◆JRきっぷ(普通乗車券)に加え、定期乗車券、回数乗車券、団体乗車券、特別企画乗車券が対象になります。事前にご購入のうえ、ご乗車ください。
- ◆列車やバスの遅延により、お乗り換えできない場合があります。
- ◆お乗り換えの際は、JRのきっぷを係員にお見せのうえ、そのままお持ちください。
- ◆共同経営区間外にバスを乗り越し利用される際は、バス運賃が別途必要となります。乗り越しの際は、バス乗務員にお声掛けの上、現金での精算をお願いいたします。



出所: 四国旅客鉄道株式会社

[https://www.jr-shikoku.co.jp/02\\_information/tokushima-kippu/](https://www.jr-shikoku.co.jp/02_information/tokushima-kippu/)

ウ 主要駅「交通結節点」として徹底的に機能強化【長期 10年以内】

防府駅の老朽化対策を契機に、バス停と駅の近接化、乗り換え動線の確保、路線番号の整理・明確化、リアルタイム情報提供システムの整備、駅前空間を活かした滞在・交流機能の形成等を一体的に進める。

これにより、防府駅を公共交通の中核となる交通結節点として機能強化し、公共交通全体の利用環境向上につなげる。なお、「滞在・交流機能」のうち、中高生を対象とした居場所・交流空間については、第4章3節において詳述している。

【事例】広島県広島市「路線番号導入事例」

広島県バス協会が中心となり、路線バスに路線番号を導入し、方面ごとに色分け、路線番号を付与、視覚的に路線を識別しやすくした。

図表 4-2-13 路線番号導入事例

複数のバス会社が走っていてもわかりやすい!

どのバスに乗ればいいのか迷わない!

**路線番号** 2014年11月10日~順次はじめました!

従来から路線番号のついているバスもありますが、このたびは広島都市圏全体のバスに共通ルールに沿った路線番号を設定しました。

※今後、このようにバス番号を記載していきます。

都心部から郊外へ向うときは…

**71-3**

主な方面と最終到着地

郊外から都心部へ向うときは…

**30H**

主な方面と都心部の通り方

※「都心部の通り方」は北部・北東部の路線のみにつきます。

▼広島都市圏路線番号図

▼都心部の通り方は4種類です

**H** 相生通り (八丁場) を経由  
Hatchobori

**G** 城南通り (合同庁舎) を経由  
Gedo chosha

**K** Kamiya-cho Kencho  
紙屋町・県庁・広島バスセンター止まり  
相生通りも城南通りも通りません。

**S** Station  
広島駅止まり  
相生通りも城南通りも通りません。

※高速バスは対象外です。導入の時期に差があり、また、車両の都合により路線番号のついている車両とついていない車両が混在して運行することがあります。

公益社団法人広島県バス協会

詳しくは 広島県バス協会 路線番号

出所：広島県バス協会

【事例】岡山駅「乗換案内情報の可視化」事例

駅構内にサイネージを設置しており、行先・のりば・発車時刻等を表示。鉄道・路線バスの乗り換えを分かりやすくした。

図表 4-2-14 鉄道駅（岡山駅）構内での乗換案内情報の可視化事例



方向	定刻	のりば	発車	行き先・系統	経由地	運行
後楽園 All buses go to Karakuen Garden	18:07	1	4分	18 後楽園 扇原団地	扇原 後楽園前	岡山
	18:30	1		18 後楽園 扇原団地	扇原 後楽園前	岡山
東庁 岡山城 All buses go to Chuganji Castle	18:07	10	4分	東庁・東山・西大寺	天満屋 益野	両備
	18:15	11		四脚神	長 岡府中環 深江 宇野	
	18:15	11		伊部・片上	基基 平島 宇野	
	18:17	10	14分	東庁・東山・西大寺	天満屋 益野	両備
市役所 All buses go to City Hall	18:06	4	4分	13 都センター・健康	山形駅所 大元駅	岡山
	18:14	4	11分	83 新保・万色(西市団)	山形駅所 水沼橋	岡山
	18:15	3	12分	22 市役所・岡山ろう	山形駅所 酒井橋	岡山
大学病院	18:11	4	12分	2H 大学病院	山形駅所 水沼橋	岡山
	18:31	4		2H 大学病院	山形駅所 水沼橋	岡山
日赤病院	18:05	2	4分	大東・荘内・赤川	天満屋 玉原	両備
	18:20	3	17分	51 天満屋・日赤・大	扇原 酒井橋 日波	岡山
	18:40	3		51 天満屋・日赤・大	扇原 酒井橋 日波	岡山

岡山城 Okayama Castle	
路線バス Bus	
後楽園口(東口)9・10・11番のりば	
For Karakuen Garden No.9/10/11 Bus Stop	
「東庁」経由行き→「東庁前」下車→徒歩10分	
Take a bus for "Kencho" → 10minute-walk from "Kencho-Mae" Bus Stop	
路面電車 Streetcar	
「東山」行き→「城下」下車→徒歩10分	
Take a streetcar for "Higashiyama" → 10minute-walk from "Shiroshita" Stop	

### 【事例】山口県周南市 徳山駅前拠点形成・交流機能の強化

徳山駅周辺では、駅を交通結節点としての機能に加え、中心市街地の拠点形成や交流機能の創出を目的とした一体的な整備が進められている。駅前再整備事業により、南北自由通路、駅前広場、駅前賑わい交流施設（徳山駅前図書館等の複合施設）が整備された。

賑わい交流施設は、公設民営の図書館を核とし、カフェ等を併設した複合施設として整備されており、図書館利用のほか、イベント開催や滞在利用が行われている。

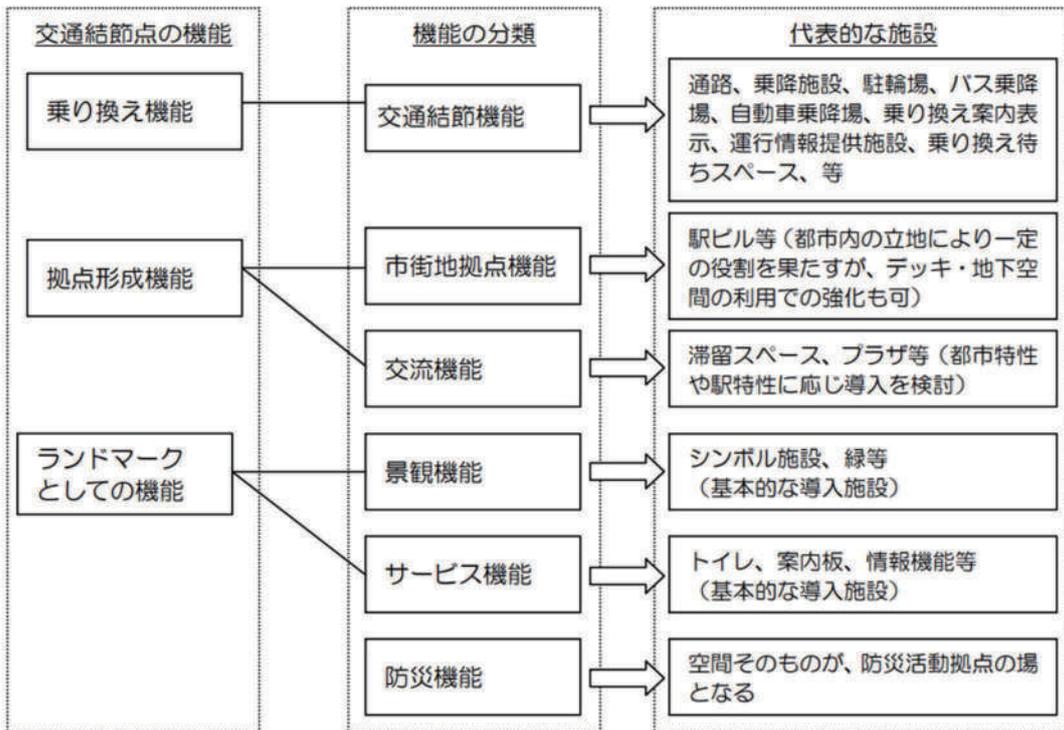
また、駅前広場や周辺公共空間については、行政・民間・市民が連携し、イベント利用や日常的な利活用が行われている。これらの取組は、駅前及び周辺公共空間を一体的に活用する試みとして位置づけられる。

徳山駅周辺の整備は、交通結節点における拠点形成の一例として、駅機能と都市活動機能を併せて整備した事例であり、防府駅周辺整備の検討においても整理対象となる先行事例である。

図表 4-2-15 概要

都市規模	周南市：人口約 13.7 万人
主な整備ポイント	<ul style="list-style-type: none"><li>・駅前賑わい交流施設（図書館・商業・カフェ等）の整備による滞留・交流空間の創出</li><li>・南北自由通路・駅前広場の整備による公共空間の一体的な活用</li><li>・官民連携での広場・周辺道路・公園等の管理運営による賑わい創出の促進</li></ul>
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"><li>・人が集い滞在する駅前空間の形成</li><li>・中心市街地への回遊促進・市街地活動の活性化</li><li>・駅機能と都市活動が連携した「まちの拠点」としての強化</li></ul>

図表 4-2-16 交通結節点の機能と代表的施設、果たすべき役割

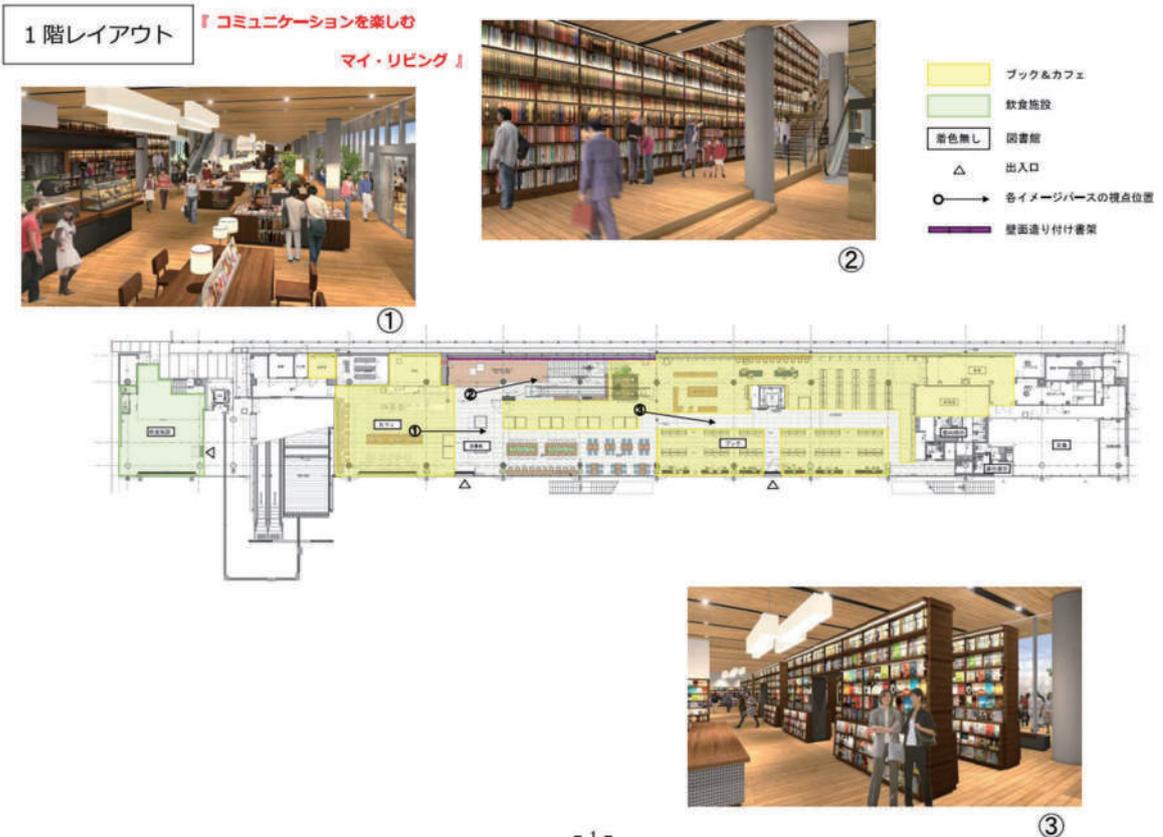


乗り換え機能	交通結節機能	交通手段相互の乗り換え及び歩行が効率的かつスムーズに行えることが求められる最も基本的となる重要な機能
拠点形成機能	市街地拠点機能	都市(地区)の骨格を形成するとともに、都市(地区)活動の中心の場として周辺の各種都市機能を支援する機能
	交流機能	日常生活の中で人々が憩い、集い、語らう場としての役割を担う機能
ランドマークとしての機能	景観機能	都市の顔としてふさわしい美しさとシンボル性を備えるために歴史や風土など、その都市を特徴づける機能
	サービス機能	人々が集まる空間であるため、人々に対して各種情報、公共的なサービスの提供する機能
	防災機能	他の公園や街路などとともに都市内の公共的なオープンスペースとなり地震等の際の一時的避難場所、緊急活動の拠点としての機能

出所：国土交通省 国土技術政策総合研究所『一般化時間による交通結節点の利便性評価手法』2章 p4

<https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryu/tnn/tnn0297.htm>

図表 4-2-17 徳山駅の外観及び1階のブック&カフェスペース



出所：周南市

<https://www.city.shunan.lg.jp/site/nigiwaikouryu/>

### (3) 供給体制の効率化と輸送資源の総動員

#### ア 地域輸送資源の活用【長期 10年以内】

民間企業が提供する輸送サービスについて、一般客との混乗を可能とすることで、移動手段の確保を図る。

#### 【事例】徳島県鳴門市「企業送迎車両活用モデル実証事業」

徳島県鳴門市では、地域のバス交通ネットワークの検討の一環として、自動車教習所が保有する送迎車両の空席を地域交通として活用する実証事業を実施している。

本事業は、既存の輸送資源を有効活用し、買い物や外出支援などの移動需要に対応するものであり、新たな車両導入を伴わずに輸送力の有効活用を図っている点が特徴である。

運行は鳴門市と自動車教習所の協働により実施されており、免許を取得するために教習所を利用する者の送迎に用いられている車両の空席を活用している。利用対象者は「鳴門市高齢者等無料バス優待券」保持者及び免許取得のために教習所を利用する者としており、実証段階においては、主にこれらの対象者を中心に運用されている。

このように、地域内に存在する企業等の輸送資源を活用するにあたっては、本来業務との両立を前提に、運行条件や空席利用のルールを整理するとともに、関係主体間の役割分担や費用負担、利用方法を明確化することが重要である。防府市においても、市内に存在する多様な交通資源を地域交通の一部として活用する視点が参考となる。

図表 4-2-18 概要

都市規模	鳴門市：人口約 5.2 万人
運行主体	鳴門自動車教習所 ※鳴門市と教習所との協働で実施
運行形態・時間	定時定路線型の送迎サービス 鳴門自動車教習所～矢倉バス停(マルナカマート大津店)
車両	自動車教習所が保有する既存の送迎バス
運賃	無料 ※実証段階においては、「鳴門市高齢者等無料バス優待券」保持者及び免許取得のために教習所を利用する者を中心に、無料で提供している。
サービス内容	鳴門自動車教習所の送迎バスの空席を活用し、地域の高齢者等の輸送を実施

## イ 運行すべき幹線の明確化と資源の集約【長期 10年以内】

「運行すべき幹線の明確化と資源の集約」とは、公共交通ネットワークにおいて、基幹的な役割を担う路線・区間を明確にし、限られた車両や運転士といった運行資源を、幹線に重点的に配分する考え方である。利用が集中する区間とそれ以外の区間の役割分担を整理することで、運行の効率化とサービス水準の維持を図り、将来を見据えた公共交通体系の構築に向けた方向性を示すものである。

### 【事例】広島県広島市「バス協調・共創プラットフォームによる路線再編の検討」

広島県広島市では、路線バス利用者の減少や運転士不足を背景に、市と複数のバス事業者が連携し、データを活用した公共交通ネットワークの最適化に取り組んでいる。本取組では、乗降データ等を用いて路線ごとの利用実態を把握し、重複区間や需要の少ない区間を整理したうえで、幹線への運行資源の集中を検討している。

本モデルの特徴は、個別路線や事業者単位での対応ではなく、都市全体を一つのネットワークとして捉え、幹線とそれ以外の路線の役割分担を明確にしようとしている点にある。これにより、限られた車両と運転士を幹線に重点的に配置し、一定水準のサービスを維持することを目指している。

このような取組は、防府市においても、JR 山陽本線や主要な路線バスを幹線として位置づけ、それらに運行資源を集約する一方、周辺地域については乗合タクシー等による補完を組み合わせるなど、路線の階層化を進めるうえで参考となる事例である。

なお、実装にあたっては、既存路線の見直しに伴う利用者への影響や事業者間の調整が課題となるため、データに基づく説明や丁寧な合意形成を行いながら進める必要がある。

図表 4-2-1-19 バス協調・共創プラットフォームによる路線再編の取組



#### 事業の内容

- ◆ 乗降データ等を用いて長大路線を中心に利用実態を分析し、実証運行路線を選定
- ◆ 市内2地区において、実証運行を実施
- 運行概要

目的地	温品四丁目ファイダー	地毛ファイダー																		
目的	路線重複の解消による効率化とダイヤ拡充の効果検証	郊外回地のダイヤ拡充の効果検証																		
運行事業者	広島バス㈱	広島電鉄㈱																		
運行事業者	広島バス㈱	※ひろでんモビリティサービス㈱へ委託																		
期間	令和5年12月1日（金）～12月28日（木）																			
時間帯	9時台～15時台	9時台～17時台																		
内容	広島バス29号線（赤実線+赤破線）について、広島バス（緑線）との重複区間の運行を取りやめ、その結果生み出される車両と運転手をファイダー区間の増便に充当																			
事業の実施エリア																				
事業の実施エリア	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>収入</td> <td style="text-align: right;">45,274,414円</td> </tr> <tr> <td>温品</td> <td style="text-align: right;">16,803,211円</td> </tr> <tr> <td>地毛</td> <td style="text-align: right;">28,471,203円</td> </tr> <tr> <td>支出</td> <td style="text-align: right;">81,197,071円</td> </tr> <tr> <td>初期費用</td> <td style="text-align: right;">28,155,395円</td> </tr> <tr> <td>ランニングコスト</td> <td style="text-align: right;">53,041,676円</td> </tr> <tr> <td>温品</td> <td style="text-align: right;">17,858,130円</td> </tr> <tr> <td>地毛</td> <td style="text-align: right;">35,183,546円</td> </tr> <tr> <td>損益</td> <td style="text-align: right;">▲35,922,657円</td> </tr> </table>		収入	45,274,414円	温品	16,803,211円	地毛	28,471,203円	支出	81,197,071円	初期費用	28,155,395円	ランニングコスト	53,041,676円	温品	17,858,130円	地毛	35,183,546円	損益	▲35,922,657円
収入	45,274,414円																			
温品	16,803,211円																			
地毛	28,471,203円																			
支出	81,197,071円																			
初期費用	28,155,395円																			
ランニングコスト	53,041,676円																			
温品	17,858,130円																			
地毛	35,183,546円																			
損益	▲35,922,657円																			

◆ 実証事業の収支

- ・関係事業者が多い中で実証運行路線の企画立案。（事業者間調整）
- ・タイトなスケジュールでの各種準備作業。（運行計画の企画・立案、沿線地域への事前説明、多様な媒体を活用した広報活動、法定協議会への説明、道路運送法手続きなど）
- ・温品四丁目バス停（兼車庫）の共同利用に向けた事業者間の調整。（両社の運行に支障のない入退場ルートや車両待機場所の調整など）

# 共創による乗合バス事業の共同運営システム（広島モデル）構築に向けた取組

交通×交通（広島県広島市）



## 事業の効果（利用者・共創パートナー）

	温品四丁目フィーダー	地毛フィーダー
利用者数 (かが内は 前月比)	フィーダー区間内のみの利用：729名(303.9%) 温品四丁目を跨ぐ利用：1,147名(▲32.9%) 並行路線含む区間全体：92,135名(10.7%)	448名 (新設のため前月比較なし)
評価	フィーダー区間内の利用は大きく増加したが、乗り継ぎが必要となった温品四丁目を跨ぐ利用は減少。並行する他路線を含めた広島バスセンターから小河口原車庫間の区間全体としての利用は増加していることから、多様なニーズに応じた効率的な運行ができたものと推測。	利用が少なかったものの、広島バスセンター、五日市駅から各回地間の既存路線の利用は大きく変わっていないことから、今回の増便により、新たな需要が喚起されたものと推測。

■バス車内での実証運行の案内



■温品四丁目バス停の共同利用の様子



### 共創 パートナーの声



・データ分析に基づく施策展開の有益性・公平性を共創パートナー間で共有することができた。  
・事業者の垣根を超えた取組を実施したことにより、他社と協調する意義に対する社内理解が深まった。

### 利用者の声



・フィーダー化は、バス路線維持のためなら実施すべき。【温品】  
・フィーダー化では乗り換えを便利にすべき。【温品】  
・定時性が保たれて快適だった。【温品】  
・乗り換えが面倒であった。【温品】  
・（乗車口に補助ステップがあったため、）小型車両は高齢者にとって乗り降りしやすかった。【地毛】

## 事業の効果（交通事業者・自治体）

- ◆ 路線再編案や利用促進策の企画立案やデータ分析に官民共同で取り組んだことにより、相互理解が深まった。【自治体】
- ◆ 長大路線のフィーダー化による重複路線の解消により必要運転手数の削減が可能となり、経営の効率化とともに、運転手の総運転時間の削減が図られるため、深刻な状態にある運転手不足に対処することが可能となる。また、労働条件の改善により、運転手の確保しやすくなる見込みがある。【交通事業者】

## 今後の事業展開に向けて

- ◆ 令和6年4月に共創・協調プラットフォームを組織化して共同運営システムを稼働し、今回得られた成果や課題等を踏まえつつ、市域全体で、データ分析に基づく路線最適化の具体的な検討や利用者サービスの向上等の取組を開始する。
- ◆ 官民それぞれの強みを組み合わせる共創による全体最適化の考え方の下、①利用者目線で質の高いサービスの提供、②収支改善や運転手の安定的な確保等による経営の安定化、③まちづくりと一体となった移動需要の創出、④コンパクトな都市づくりを支える持続可能なバスネットワークの構築、⑤新技術等の積極的な導入によるバス事業のスマート化、⑥災害時等に継続的なサービス提供ができるレジリエントなシステムの構築の6つの戦略に従って、具体的な取組を進めていく。

出所：国土交通省

[https://kotsu-kuhaku.jp/adopter\\_r5/kyousou/report/tyugoku03.pdf](https://kotsu-kuhaku.jp/adopter_r5/kyousou/report/tyugoku03.pdf)

#### ウ 工業団地への通勤用送迎バスの共同運行【長期 10年以内】

利用ニーズ等を踏まえ、就業時間の異なる企業間で送迎バスを共同運行するための協定を締結し、臨海部工業団地に立地する複数の大規模企業と連携した共同運行の実施を対応方策の一例として、以下のとおり事例を示す。

##### 【事例】静岡県湖西市「企業送迎バス混乗社会実験“企業シャトル BaaS（バース）”」

静岡県湖西市では、市内企業の通勤輸送を効率化するとともに、公共交通が不便な地域における移動手段の確保を目的として、企業送迎バスを活用した混乗型の社会実験を実施している。本事業は湖西市が主体となって企画・実施されており、運行ルートの一部は豊橋市内に乗り入れている（豊橋市は、市境を越える運行に関する調整等で連携）。

本実験の特徴は、企業単独で運行されてきた従業員送迎バスを「共同利用可能な移動資源」として位置づけ、朝夕の通勤時間帯を中心に一般住民の混乗を可能とした点にある。これにより、企業側にとっては送迎効率の向上や人材確保への寄与が期待される一方、地域側にとっては、既存の公共交通を補完する新たな移動手段の確保につながっている。

本事例は、工業団地を抱える地域において、企業送迎と地域交通を切り分けるのではなく、両者を連携させることで相互の課題解決を図った点に特徴があり、将来的な共同送迎や混乗型交通の導入検討にあたって参考となる。

図表 4-2-20 概要

都市規模	湖西市：人口約6万人、豊橋市：人口約37万人
運行主体	運行主体：当該企業（例：デンソー等） （自社従業員向けに運行している通勤送迎バスを活用） 事業主体：湖西市 （企業送迎バス混乗に関する社会実験として制度設計・実施） （豊橋市は市境を越える運行に関する調整に協力）
区分	企業が運行する通勤用送迎バスを活用した社会実証事業 （道路運送法上の区分は公式HP上で明示されていない）
運行時間	主に通勤時間帯に運行（朝夕中心） 朝：企業の始業時間に合わせ複数便を設定 夕：企業の終業時間に合わせ複数便を設定
サービス内容	企業共同送迎を基本としつつ、一般住民も利用可能な路線バスを運行
費用負担	企業が送迎相当分を負担し、一般利用分は運賃収入及び自治体支援等により対応



令和8年1月14日(水)  
から通年運行開始!

## 湖西市企業シャトルBaaS

### 企業シャトルBaaSとは?

自家用車に頼らなくても豊かな生活が送れるように、市内企業の協力の下、各社が運行するシャトルバスに地域の皆様も乗車できる湖西市ならではの取組みです。令和8年1月から通年運行を開始します!

### 運行開始日

令和8年1月14日(水)～ ※土日祝日、年末年始を除くほか、運行協力企業の稼働日に準ずる

### 営業路線

デンスー線、浜名湖電装線の2路線 ※各路線の詳細および時刻表は裏面をご覧ください。  
浜名湖電装線については湖西市ウェブサイトをご覧ください。

### 料金

1乗車100円(現金不可。事前に乗車券(1枚100円)をお買い求めください)

※11枚綴り1,000円も販売(1回分お得!)

※令和8年1月5日(月)から販売開始

乗車券の販売場所は、湖西市都市計画課、天浜線新所原駅、湖西市西部地域センター、豊橋市二川窓口センターです。

また、オンライン購入(クレジットカード決済)も可能です。購入サイトはこちら▶



以下の助成券等もご利用できます。

【湖西市】 免許自主返納者等交通助成券(コーちゃんバス)、コーちゃんバス等無料乗車券、高齢者バス・タクシー乗車券

【豊橋市】 障害者交通助成券、高齢者交通助成券、運転免許証自主返納者交通助成券

### 乗り方

- 乗車券をご用意の上、発車時刻の5分前にはバス停にお越しください。
- バスが見えたら手を挙げて乗車の意思表示をしてください。
- 乗車の際、運転士に降車するバス停を必ず伝え、乗車券を回収箱に入れてください。(先払い)  
(オンライン購入の方は、スマホ画面に表示の上、運転士へ提示)
- バス停到着後は、バスが完全に停車してから、安全を確認して降車してください。

### 注意事項

- 発着時刻は前後することがあります。また、通常の路線バスと異なり、早発の可能性もあります。
- 乗車人数には限りがあるため、満員でご乗車いただけない可能性があります。
- 乗降に時間が掛かる方や運転士への伝達に不安がある方は、前開庁日17時までに湖西市都市計画課へご連絡ください。
- 運転士は介助できませんので、自力で乗車できることが利用の条件になります。
- 荷物で通路をふさがないように、ご配慮ください。
- 飲酒されている人は、乗車できません。また車内での飲食は、ご遠慮ください。

企業シャトルBaaS事業についての問合せ先

湖西市都市計画課 (☎053-576-4560 ☎053-576-1897) ウェブサイトはこちら▶

出所：湖西市

<https://www.city.kosai.shizuoka.jp/soshikiichiran/toshikeikakuka/gyomuannai/koutuu/kigyousyatorubaas/10651.html>

## エ 自動運転推進ゾーン設定による運行展開【超長期 20年以内】

自動運転の導入にあたっては、地域全体で一律に展開するのではなく、供給体制や道路条件、既存公共交通の状況等を踏まえ、運行に適した地域を段階的に設定していくことが重要である。このため、既存の公共交通との役割分担を図りつつ、自動運転シャトル等の導入を推進する区域を設定し、効率的かつ安全な運行体制の確保を図る。

具体的には、自動運転による走行が比較的容易な区間を優先的に対象とし、狭隘道路や特殊な交差点が多い区間など、安全面で課題がある地域については引き続き有人運転とするなど、運行形態の使い分けを行うことが考えられる。また、交通量が少ない区間や短距離の往復区間等は、自動運転の導入効果を検証しやすい候補地となり得る。

### 【事例】愛媛県松山市「レベル4自動運転バスの実証実験」

愛媛県松山市では、令和6年から特定区間を対象としたレベル4（運転士不要）の自動運転バスによる実証実験を実施している。本取組では、道路環境が比較的整い、運行条件を管理しやすいエリアを対象に、自動運転による定時定路線型の運行を行い、段階的な社会実装に向けた検証を進めている。

このように、自動運転に適した区間を限定的に設定し、既存の公共交通や有人運転と役割分担を行いながら導入を進める手法は、自動運転推進ゾーン設定の考え方を具体的に示す事例といえる。

図表 4-2-22 概要

都市規模	松山市：人口約51万人
運行主体	運行：伊予鉄バス システム：BOLDLY株式会社
車両	自動運転小型バス（定員11人）
自動運転レベル	レベル4（運転士不要）の自動運転バスによる実証実験（令和6年～）
運行形態・時間	運行形態：定時定路線型（特定区間を往復運行） 松山環状線（1週7.4km） 道後・松山城線（片道2.0km） 運行時間：9:00～17:00（実証実験期間中）

図表 4-2-23 自動運転運行コース及び車両写真



出所：株式会社伊予鉄グループ

[https://www.iyotetsu.co.jp/topics/press/2025/1027\\_gbam.pdf](https://www.iyotetsu.co.jp/topics/press/2025/1027_gbam.pdf)

#### (4) 環境変化や移動ニーズに対応した移動手段の多様化

##### ア 「ラストワンマイル」のためのシェアサイクル・電動キックボードの導入【長期 10年以内】

公共交通の利便性向上を図るためには、鉄道駅やバス停から目的地までの「ラストワンマイル（端末交通）」を補完する移動手段の確保が重要である。近年では、シェアサイクルや電動キックボードといった小型モビリティを活用し、短距離移動の利便性向上を図る取組が各地で進められている。

##### 【事例】愛媛県南予南部地域「電動キックボードの導入」

愛媛県南予南部地域（宇和島市、愛南町等）では、電動キックボードのシェアリングサービス「LUUP」を導入し、駅や観光拠点等を結ぶラストワンマイルの移動手段として活用している。本取組は、令和7年8月から開始され、宇和島駅や道の駅、観光スポット等、地域内約20箇所にポートを設置し、観光客及び地域住民の利用を想定している。

本事例は、過疎地域において電動キックボードを活用した端末交通の確保を図る点に特徴があり、観光振興と地域住民の日常的な移動手段の確保を両立している。また、鉄道駅や観光拠点を起点とした利用を想定することで、既存の公共交通を補完する役割を果たしている。

このような取組は、防府市においても、防府天満宮等の防府市内の観光地を中心に、公共交通と目的地を結ぶラストワンマイル対策として応用可能性が高いと考えられる。

図表 4-2-24 概要

都市規模	宇和島市：約7万人、愛南町：約2万人
取組内容	電動キックボードのシェアリングサービス「LUUP」を導入し、駅や観光拠点等を結ぶラストワンマイルの移動手段を確保。 鉄道・バス等の公共交通を補完し、観光振興と地域住民の日常移動の両立を図る取組。
運営主体	株式会社 Luup
車両	電動キックボード
設置場所	宇和島駅、道の駅、観光スポット等（地域内約20箇所）
実施形態等	シェアリング方式（24時間利用可能（エリア・条件による）） 初乗り50円＋1分あたり15円

図表 4-2-25 南予南部地域における電動シェアモビリティ概要

愛媛県南予南部共創型交通アクセス向上事業
南予南部地域における電動シェアモビリティ導入実証実験

# LUUP乗って、愛媛にLUUP初登場! めぐって、つながる南予。

南予の町をめぐる新しい移動手段による実証実験を実施します。駅やバス停から新しい移動手段を使って南予の魅力的な観光スポットへ! 駅から目的地までの移動、歩くには少し遠いと感じる場所まで、次の便までの時間を有効活用してなど、今までとは違う視点で南予をめぐり、新しい地域の魅力を体感してください!

**JR松丸駅**



LUUPなら時間に余裕が出来るわ〜!

**JR近永駅**



LUUPでいろんなところこま〜!

**JR宇和島駅**



**宇和島バス 南レク 御荘公園前 (バス停)**





実証実験期間 期間限定

## 2025年 8月1日~11月30日

利用対象年齢 **16歳**~

利用料

**30分 150円**

特設サイト



**LUUPポート設置場所**

**JR松丸駅 付近 4台設置**

- JR松丸駅前スペース  
[住所] 〒798-2101 愛媛県北宇和郡松野町松丸 [連絡先] 080-4666-4665

**JR近永駅 付近 4台設置**

- コワーキングスペースwarmth前  
[住所] 〒798-1341 愛媛県豊北町近永656-1 [連絡先] 070-1426-4030

**宇和島バス:南レク御荘公園前(バス停) 付近 4台設置**

- 南レク御荘公園内Umidas横  
[住所] 〒798-4110 愛媛県南宇和郡愛南町御荘平城728 [連絡先] 070-6971-7949

本事業は愛媛県地域公共交通網再編協議会(事務局:愛媛県交通政策室)が、南予南部地域の公共交通利用促進のために、新LUUPの「LUUP for Community」サービスを活用し、実証事業の一部を回費を活用して実施するものです。

出所: 愛媛県地域公共交通網再編協議会

<https://www.pref.ehime.jp/uploaded/attachment/152652.pdf>

#### イ 自動運転推進ゾーン設定による運行展開【超長期 20年以内】※再掲

自動運転に適した区間を「自動運転推進ゾーン」として設定し、優先的に自動運転技術を導入する。全国事例を見ると、狭隘道路、交通量の少ない山間部、観光地の短距離移動等で事例がある。

防府市においては、防府駅から県立総合医療センターまでの区間を想定した自動運転シャトルの導入等が考えられる。

(詳細は「(3)供給体制の効率化と輸送資源の総動員 エ 自動運転推進ゾーン設定による運行展開」を参照)

#### ウ 自動運転小型モビリティの全面展開【超長期 20年以内】

公共交通を補完する方策の一つとして、1～4人乗り程度の自動運転小型モビリティを活用した移動支援が考えられる。需要が少ない地域や狭隘道路が多い地域では、中・大型車両による対応が難しい場面も多く、こうした小型モビリティは有効な移動手段となり得る。また、徒歩での移動が困難な高齢者や足が不自由な方にとっても、短距離移動を担う端末交通としての活用が期待される。

自動運転小型モビリティは、歩行空間や狭い道路でも走行可能であり、環境負荷が小さいといった特性を有する一方、定員の制約や悪天候時の運行、社会的受容性といった課題もある。このため、道路条件や対象とする利用者層等を踏まえた導入検討が必要である。

こうした特性を踏まえ、将来的な取組の一例として、歩行空間の整備や拠点施設の機能強化等と連携し、中心市街地において歩行者と共存可能な自動運転小型モビリティの導入や、適用可能な地域や運行条件を慎重に整理する必要がある。停留・乗継拠点の整備を一体的に進めることが考えられる。

#### 【事例】奈良県奈良市「電動車いす型モビリティ (WHILL) 実証実験 (奈良公園)」

奈良県奈良市では、令和3年に観光地における移動支援を目的として、電動車いす型モビリティを活用した実証実験を実施している。本取組は、WHILLが中心となり、奈良公園内において、歩行者と同じ空間を低速で走行しながら、その有効性や安全性を検証するものである。従来のバス等による対応が難しいエリアにおいて、徒歩での移動が負担となる高齢者や足が不自由な方を主な対象とし、短距離移動を支援する端末交通としての可能性が検討されている。

このような取組は、中心市街地や観光地、医療・福祉施設周辺等において、徒歩での移動が困難な利用者を支える移動手段として、防府市においても、将来的な応用可能性を有すると考えられる。

図表 4-2-26 概要

都市規模	奈良市：人口約 35 万人
取組内容	奈良公園内における自動運転モビリティの移動支援・安全性検証
実施主体	株式会社 建設技術研究所（WHILL・ZMP 協力）
車両	WHILL Model C（電動車いす型パーソナルモビリティ） ZMP 一人乗りロボ
運行形態	奈良公園内限定・低速走行実証（期間限定）
実施形態等	現地貸出・管理型（スタッフ配置） 実証期間中は誰でも無料（観光客・住民とも可）

図表 4-2-27 WHILL・ZMP の実験ルート



出所：LIGALE（令和3年2月19日付記事「奈良公園をWHILL・ZMPのモビリティが走行  
建設技術研究所が参画し、サービス検証」）

[https://ligare.news/story/ctie\\_210219/](https://ligare.news/story/ctie_210219/)

### 3 子育て分野における課題解決の方向性

第2章及び第3章の調査結果から、防府市においては、子育て支援施策の充実や若年層の社会増といった強みがある。一方で、中学生・高校生を中心とする若者が、学校や家庭以外で安心して過ごし、必要に応じて支援につながり、主体的に活動できる場のあり方が、今後の公共交通政策及びまちづくりを検討する上で重要な論点となっていることが明らかとなった。

特に、第3章の調査では、防府駅周辺が日常的に利用される場所である一方、滞在や活動の拠点としての機能には課題が残されていることが示されている。

本節では、本章1節(2)で整理した視点を踏まえ、駅周辺施設を来訪型拠点として再構築する方向性について、中学生・高校生向けの支援の観点から具体的な検討を行う。

以下では、来訪型拠点としての機能を構成する要素として、ア 「安心して過ごし、学び、交流できる滞在型空間」の創出、イ 若者の健康・生活・人間関係を支える相談・保健支援機能の導入、ウ 若者の活動参加を促す仕組みの構築、の三点について検討する。

#### (1) 来訪型拠点としての駅周辺施設の再構築

##### ア 「安心して過ごし、学び、交流できる滞在型空間」の創出

第3章の調査から防府市内の中学生・高校生が、防府駅周辺を通学や移動の過程で利用している一方で、駅周辺施設に「明確な来訪目的を持つ層は限定的である」ことが示されている。このことは、駅周辺がアクセス性の高い場所でありながら、若者にとって安心して滞在できる空間として十分に機能していない可能性を示唆している。

こうした課題を踏まえると、駅周辺施設を来訪型拠点として再構築するためには、若者が目的をもって訪れ、一定時間滞在できる空間の整備が基本的な方向性として位置づけられる。

特に、中学生・高校生の年代にとっては、家庭や学校とは異なる「第三の場」として、安心して過ごすことができ、学習・交流・休息といった複数の行動を柔軟に選択できる空間の存在が重要である。このような空間は、若者の主体的な行動を促すだけでなく、公共交通の待ち時間や移動の合間を有効に活用する場としても機能し、交通結節点としての駅の価値を高めることにつながる。

柏市の「中高生の広場」に見られるような、利用を特定の目的に限定しない開かれた滞在空間の考え方は、こうした方向性を具体化するモデルとして位置づけることができる。

防府駅周辺においては、ルルサス防府内に学習室や図書館といった中高生向け施設が既に集積しており、一定の滞在環境は確保されている。一方で、これらの機能は主として「学ぶ場」として位置づけられており、学習の合間に安心して過ごしたり、他者と緩やかに交流したりする機能は限定的である。

柏市「中高生の広場」の事例からは、学習・交流・休息といった行動を明確に分離せず、利用目的を特定しない滞在型空間として構成することにより、中高生が主体的に居場所を選択し、長時間滞在する拠点となり得ることが示されている。

防府駅周辺においても、既存の学習機能を基盤としつつ、ゾーニングの工夫により、会話や軽作業、休息を許容する空間を段階的に重ね合わせていくことが有効であると考えられる。その際には、利用ルールを過度に定めず、中高生自身の声を反映しながら運営を調整していくこと、また混雑時の安全管理や騒音への配慮など、学習機能との両立に留意する必要がある。

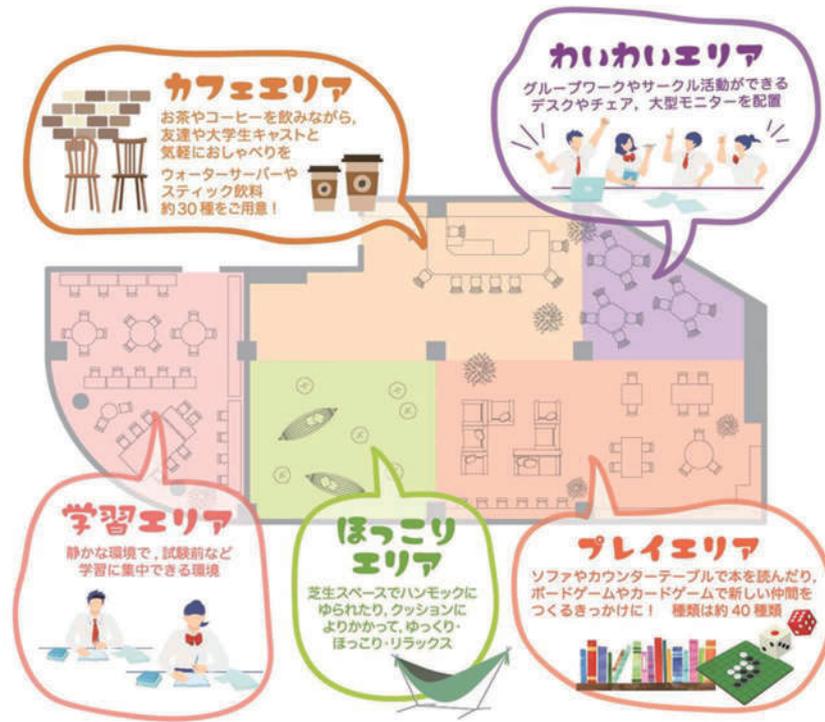
**【事例】：千葉県柏市「中高生の広場」**

図表 4-3-1 TeToTe 外観



出所：柏市「柏市中高生世代モニター第2回会議資料」  
<https://www.city.kashiwa.lg.jp/documents/34738/dai2kai.pdf>

図表 4-3-2 施設概要



出所：中高生の広場ホームページ

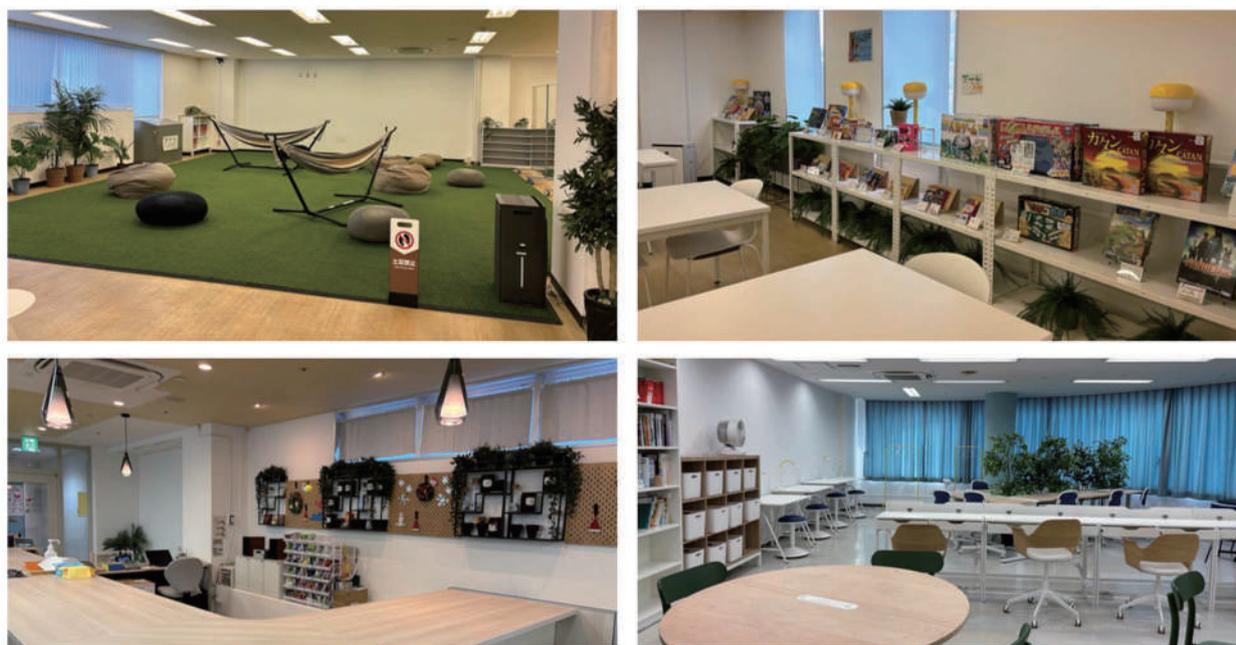
<https://www.city.kashiwa.lg.jp/shogaigakushu/seishonen/hiroba.html>

事業開始年月	令和6年（2024年）12月							
登録状況（名） （R7.11月末時点） 登録者 5,885名	中1	中2	中3	高1	高2	高3	その他	卒業者
	722	666	728	1,705	829	1,037	1	197
利用状況（名） （R7.11月末時点） 利用総数 41,997名	中1	中2	中3	高1	高2	高3	その他	
	5,636	4,180	7,419	10,479	5,585	8,696	2	
事業費・予算	令和7年度予算 約18,805千円（内、8割以上が人件費）							
事業実施形態	市直営							
人員体制	約28名（正職員（任期付短時間職員）3名、会計年度任用職員7名、大学生キャスト（有償ボランティア）18名）※R7.12.1時点							
開設時間	【火曜日から金曜日】 15:30-20:30 【土・日・祝日及び夏休みや冬休みなどの長期休暇】 9:00-20:30 ※月曜日及び年末年始は除く							
利用者の範囲	・12～18歳の子ども【中学1年生～高校3年生相当年齢】 ・市外に住む中高生も利用可能							

### 〈施設概要〉

- 子ども・子育て支援複合施設「TeToTe」の5階に設置された中高生世代(12～18歳)を対象とした居場所施設である。
- 中高生世代のこどもに自主的な活動の場を提供し、健全な育成を図ること、また、中高生世代のこどもが、安全・安心に自分らしく過ごすことができる「第三の居場所(サードプレイス)」の確保を目的としている。
- 施設面積は約 371 m<sup>2</sup>で、学習エリア約 86 m<sup>2</sup>、居場所エリア約 285 m<sup>2</sup>から構成され、居場所エリアには、カフェエリア・わいわいエリア・ほっこりエリア・プレイエリアが設けられている。
- 運営は柏市直営で行われており、任期付短時間職員、会計年度任用職員、大学生キャストにより運営体制が構築されている。
- 会計年度任用職員には、児童施設厚生員がおり、事務補助を担っている。
- 大学生キャストは公募にしており、多数の応募がある。利用者と年齢が近い立場から、積極的に声かけを行い、いわゆる「斜めの関係」を築くことを意識した関わり合いを行っている。
- 職員は、カウンター内での対応を基本としつつ、必要に応じて利用者と同じ空間で過ごし、施設内の状況把握や安全管理を行っている。また、NPO 法人カタリバに委託し、ユーザー研修やリスク管理研修等を実施している。

図表 4-3-3 学習・居場所エリア



#### <開設に至るまでの経緯・取組>

- 令和5年に、こども家庭庁から示された「こどもの居場所づくりに関する指針」を踏まえ、中高生世代のこどもに自主的な活動な場を提供することを目的として設置された。
- 立地については、市長政策提言に基づき、駅前送迎保育ステーションをはじめとする子育て支援機能を段階的に整備してきた複合施設の一部として位置付けられている。複合施設自体は令和6年3月に開設され、その後、同年12月に「中高生の広場」が開設された。
- 施設内で主体性をもって、様々な学びや経験をすることにより、自己肯定感や自己有用感を高め、将来に渡って幸せな状態で成長できるよう「こどもまんなか」の居場所づくりを推進している。
- 開設準備段階においては、公募による「中高生世代モニター」を実施し、計10回の意見聴取を行った。中高生の視点から安心して過ごせる居場所づくりを目的に実施され、広場での過ごし方や必要な整備、ルール、関わり方を議論し、自由に滞在できる空間構成や当事者参加型の運営方針として「中高生の広場」に反映された。

#### <利用の状況>

- 令和7年11月末時点における登録者数は5,885名、累計利用者数は41,997名である。11月の利用状況として、平日は平均約128人、休日は平均約210人程度が利用している。
- 利用が多い時間帯は、平日の開所直後や休日の午後である。一方、休日や長期休暇期間における午前中の利用は少ない傾向にある。
- 令和7年11月の利用実績では、市内居住者61.4%・市外居住者38.4%である。利用者の半数以上(57.3%)が2時間以上滞在している。利用目的については、利用者アンケートの結果から、「友人や知人と過ごす」、「勉強や読書をする」、「ボードゲーム等をする」といった回答が多くみられる。
- 登録時に、住所・学年・学校名、保護者連絡先を把握しているが、学校名から利用者は近隣校・隣接市町村の生徒が中心であり、一部には遠方から来訪する例が見られる。中高生の居場所不足に対する強いニーズが確認されている。

〈活動の様子〉

- 施設内では、学習、交流、遊びなど、利用者がそれぞれの目的に応じて自由に過ごしている。わいわいエリアでは、友人同士やグループでの交流が見られ、学習エリアでは、1人又は複数人で学習に取り組む利用がみられる。
- 月1回程度、「つなきち運営委員会」と呼ばれる中高生参画型の運営会議を開催し、利用者である中高生とスタッフが集まり、施設のルールやイベント企画等について意見交換を行っている。
- 利用者が企画したイベントやワークショップも、これまでに実施されている。

図表 4-3-4 イベント情報



#### 〈まちづくり・公共交通への効果〉

- 柏市の担当課によると、まちづくりや公共交通への影響については、さまざまな要因が考えられるため、バスや鉄道の利用者数の変化等の定量的な効果の把握は行われていない。
- 同施設が交通結節点の近くに整備されることで、市外も含む中高生の来訪を実現し、平日は通学・塾動線、休日は目的地化という点で中高生の滞在型拠点として機能している点は意義が高いと言える。同施設を管理する柏市の担当課も「中高生の居場所づくりという点において、駅前など中高生の導線につながりやすい場所で広場を開設したことにより、多くの方に利用されている。立地により、来館者の特性が変わっていくということは十分に考えられる。」と評価している。

#### 〈運営の課題と今後の展望〉

- 利用者数の増加に伴う混雑時のスペース不足が挙げられている。特に学校帰りや休日のピーク時間帯には、施設内が混雑する状況がみられる。
- 施設内における利用者同士やスタッフとの交流機会の創出、運営委員会の運営方法や仕組みづくり、子どもからの意見聴取の方法について、引き続き検討が必要とされている。
- 安心・安全で居心地の良い環境づくりを継続しつつ、交流の機会を生むイベントの開催等を通じて、主体性を育む居場所の醸成に取り組む方針である。

### イ 若者の健康・生活・人間関係を支える相談・保健支援機能の導入

第3章の調査から、若者が抱える心身の不調や生活上の悩み、人間関係に関する課題に対し、日常的にアクセスしやすい支援の場が駅周辺に十分に確保されているとは言い難い状況が確認されている。

こうした状況を踏まえると、駅周辺施設を来訪型拠点として再構築する過程において、若者の健康、生活、人間関係を支える相談・保健支援機能を併せて整備することは、拠点の実効性を高める重要な方向性であると考えられる。

長崎市の「はまのまち保健室『ユースカフェ』」に見られるように、居場所機能と相談・保健支援を一体的に提供する考え方は、来訪型拠点の質を高めるモデルとして参考となる。

防府駅周辺には、ルルサス防府内を含め、一定数の空きテナントが存在しており、来訪型拠点の機能拡張に向けた空間的余地が認められる。後述の長崎市「はまのまち保健室『ユースカフェ』」の事例からは、居場所機能と相談・保健支援機能を一体的に提供することで、若者が日常的に立ち寄りやすく、必要に応じて専門的支援につながる環境を構築できることが示されている。防府駅周辺においても、空きテナントを活用し、まずは、不定期開催や小規模運営から、専門職が関与する相談・保健支援機能を試行的に導入することが考えられる。特に、相

談を前提としない「居場所」としての性格を保つことで、雑談や滞在の中から悩みが自然に表出する環境を整える点は重要な示唆である。

一方で、専門人材の確保や運営体制の継続性、重篤な相談への対応体制などは、行政や関係機関との連携を前提に整理する必要があり、常設化を急ぐのではなく、段階的な実装によるノウハウの蓄積と専門人材確保の確度を高めることで持続可能性を高めていくことが求められる。

【事例】長崎県長崎市「はまのまち保健室『ユースカフェ』」

図表 4-3-5 ユースカフェのようす



出所：FNN プライムオンライン

<https://www.fnn.jp/articles/-/738220?display=full>

事業開始年月	令和6年(2024年)7月
事業実施体制	市民団体「長崎性教育コミュニティアスター」により運営
人員体制	2名
開設時間	月1回(開催日は不定期)
利用者数の推移	・令和6年度(令和6年7月19日～同年3月31日) 延べ70名 ・令和7年度(令和7年4月1日～同年11月30日) 延べ100名
利用者の属性	中学生29.2%、高校生37.5%、それ以外33.3%

<事業概要>

- 運営団体である「長崎性教育コミュニティアスター」(以下「アスター」という)は、共同代表それぞれの個人活動から、若者の予期せぬ妊娠や性被害などの相談対応経験を背景に、包括的性教育の必要性を感じ、組織的な支援体制を構築するため、2021年7月に設立された。

- 「アスター」は、性教育普及・生理の貧困対策・若者の居場所づくりを主な活動とし、ユースカフェの取組は、居場所づくりの一環として位置付けられている。
- ユースカフェの取組は、若者が既存の公的機関や医療機関に相談しづらい状況を踏まえ、日常的に立ち寄れる「サードプレイス」を目指して構想された。
- スタッフが積極的に関わりに行くのではなく、若者が自由に過ごせる空間と、必要時に専門家へ相談できる体制を整備している。
- トイレに避妊具や情報資料を設置し、利用者が一人で必要な情報を得られるように工夫をしている。
- 開催は月1回で、不定期ではあるが、始業式など若者の希死念慮が増える日には、開催するようにしている。
- ユースカフェ会場の「From 1」は、NPO 法人心澄<sup>8</sup>が運営している。アスター共同代表は、同法人が委託を受けている「長崎県子ども若者総合相談センターゆめおす」のスタッフであり、その関係性から協力体制が形成された。
- 相談対応は看護師、思春期保健相談士、日本思春期学会性教育認定講師、教員免許・保育士免許保持者などの専門家(アスター会員)などが担っている。
- 生理用品の配布は貧困対策の一環でもあり、付加的支援として常設し、自由に持ち帰ることができるようにしている。
- 重大な相談については、「長崎県子ども若者総合相談支援センターゆめおす」へ引き継ぎ、その後のサポートも行っている。その他学校や医療機関、行政機関とも関わりながら活動を行っている。

#### 〈成果〉

- 専門家は利用者と必ず自己紹介を含めた会話をを行い、属性や状況を把握するように努めている。相談内容としては、恋愛や家族関係、学校生活、就活・アルバイトなどが多い。
- 会話のなかで、利用者が所属する学校は把握できる場合は多いが、住所は不明な場合もある。徒歩圏内の利用者もいれば、市外から JR や路面電車を利用し、1時間半かけて訪れる利用者もいる。
- 専門家が常駐することで、相談のハードルが下がり、日常的な雑談から悩みが自然に表出する環境を実現している。
- 若者が宿題をしたり、趣味の話共有したりするなど、心理的安全性の高い空間が形成されており、利用者からは「安心して過ごせる場所」、「信用できる人がいることで救われた」という声が挙がっている。

---

<sup>8</sup> 長崎県を拠点に不登校・ひきこもりなど生きづらさを抱える若者の相談支援や居場所づくり、就労支援等を行う認定NPO法人である。

#### <まちづくり・公共交通への効果>

- ユースカフェの取組が、公共交通の利用促進への寄与に係る定量的な効果は確認されていない。ただ、市外から公共交通を利用し訪れる利用者もいることから、一定の公共交通の利用促進は確認できる。
- 本取組の展開にあたっては、利便性の高さの関係機関との連携体制が不可欠とされている。

#### <運営の課題と今後の展望>

- 限られたスタッフで運営しているため、利用が増えると対応が困難になる懸念がある。また、スタッフは、ボランティアであり増員が難しいため、活動規模の拡大には制約がある。
- 今後もできる範囲での活動を継続し、必要に応じて関係機関と連携しながら支援を行うとしている。
- 運営方法について、行政機関でも民間企業でもどちらでも運営可能としつつも、ボランティアでは負担が大きいため、委託管理など報酬が発生する仕組みが必要とされている。

### ウ 若者の活動参加を促す仕組みの構築

第3章の調査からは、駅周辺施設を来訪型拠点として機能させるためには、空間整備や支援機能の導入に加え、若者が「参加したい」「関わりたい」と感じる活動の場を創出することの重要性が示されている。

防府駅周辺施設において、若者が単なる利用者にとどまらず、活動の担い手として関われる仕組みを整備することが、継続的な来訪や滞在につながると考えられる。

防府駅周辺施設では、既に、講座やイベント、展示等が行われており、これらを若者主体の活動と結びつけることで、来訪型拠点としての厚みを持たせることが可能である。

若者の主体性を尊重した運営体制の構築、学校との連携、継続的な参加を促す仕組みづくりについては、前述の「中高生の広場」におけるつなきち運営委員会の仕組みや東京都文京区の「文京区青少年プラザ(以下、b-1ab という)」が参考となる。

防府駅周辺施設を来訪型拠点として定着させるためには、空間や支援機能の整備に加え、若者自身が運営や活動に関与できる仕組みを組み込むことが重要である。

柏市「中高生の広場」におけるつなきち運営委員会や、文京区「b-1ab」における自主企画イベント・ユース館長の取組からは、若者が単なる利用者にとどまらず、意見表明や企画実施を通じて場づくりに関与することで、拠点への愛着や継続利用が高まることが示されている。

防府駅周辺施設においても、既存の講座やイベントと連動させつつ、中高生が企画段階から関われる小規模な取組を導入することで、主体的な参加を促すことが可能である。その際には、

参加者が一部に偏らない工夫や、職員主導に陥らない伴走支援のあり方、学校や地域団体との役割分担に留意しながら、若者の声を反映し続ける運営体制を構築していく必要がある。

【事例】：千葉県柏市「中高生の広場」（再掲）、東京都文京区「b-lab」

①「中高生の広場」（再掲）

〈中高生の参画の仕組み〉

- （再掲）開設準備段階においては、公募による「中高生世代モニター」を実施し、計10回の意見聴取を行った。中高生の視点から安心して過ごせる居場所づくりを目的に実施され、広場での過ごし方や必要な整備、ルール、関わり方を議論し、自由に滞在できる空間構成や当事者参加型の運営方針として「中高生の広場」に反映された。
- 開設後は、利用する中高生とスタッフが参加する「つなぎち運営委員会」を設置し、月1回程度、意見聴取やルール作り、イベント企画等について話し合っている。
- 中高生が主体となり、ボードゲームや趣味の共有、折り紙ワークショップ等のイベントを企画・実施し、自己実現や主体性の発揮に繋がる機会を提供している。

図表 4-3-6 つなぎち運営委員会のようす



出所：柏市「中高生の広場運営委員会」ホームページ

<https://www.city.kashiwa.lg.jp/shogaigakushu/seishonen/chukoseinohiroba-unneiiinkai.html>

〈成果〉

- 開設後も、「つなきち運営委員会」を通じて、中高生が施設ルールやイベント企画等について意見を述べる場を継続的に設け、意見を反映する取組を行っている。
- 利用者アンケートでは、利用者の9割が「とても満足している」「やや満足している」と回答しており、「中高生の広場」が自分の居場所となっていると回答した割合は5割であった。

〈課題と今後の展望〉

- 中高生の意見を聴く取組を行っているものの、「つなきち運営委員会」等の意見募集の場に来る人数が限られ、職員主導になりやすい点が課題として挙げられる。「つなきち運営委員会」は開催したばかりであり、運営方法や仕組みについては試行錯誤の段階にある。
- 施設内における利用者同士や利用者とスタッフの交流機会を、より感じられるようにすることが運営上の課題である。安全・安心で居心地の良い環境づくりを継続しながら、交流の機会を生むイベントの定期的な開催を通じて主体性を育める居場所づくりを進めていく方針である。

## ② 「b-lab」

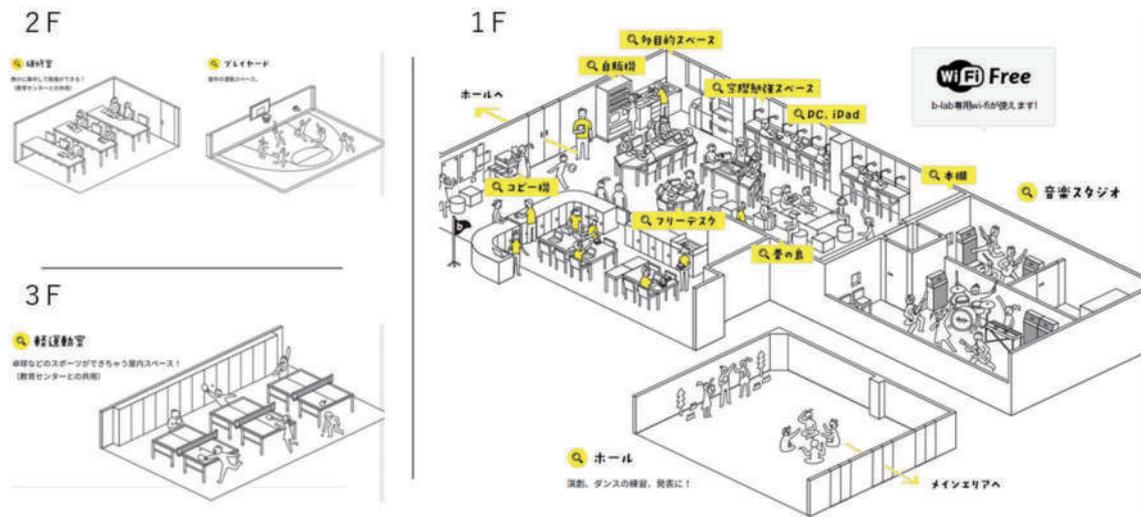
〈施設の概要〉

- 近年、中高生が学校や家庭以外で安心して過ごせる居場所の重要性が高まっている。
- 文京区では、中高生の健全な育成と自主的な活動を支援するため、文京区教育センター内に「文京区青少年プラザ(b-lab)」を開設した。
- 「中高生の秘密基地」をコンセプトに、中高生が自由に集い、交流し、挑戦できる環境として、交流や自習等に利用できる環境整備のほか、スタッフによる日常的な声かけや、相談対応を通じた安心して過ごせる体制を構築している。

図表 4-3-7 施設概要

名称	文京区青少年プラザ(愛称：b-lab)
開業日	平成27年4月1日
所在地	東京都文京区湯島4丁目7番10号
開設時間	月曜日～日曜日 毎日9:00～21:00(中学生の利用は20:00まで) ※休館日12/29～1/3、保守点検日(年1回程度)
利用者の範囲	区内在住・在学・在勤の中学生・高校生世代
1日あたりの利用者数	平日約40～60人、休日約100人～150人

図表 4-3-8 フロアガイド



出所：文京区青少年プラザ b-lab ホームページ  
(<https://b-lab.tokyo/about>)

〈中高生の参画の仕組み〉

- 中高生が、イベントの開催や施設運営に携わり、施設活動全般に主体的に関与している。
- 開館準備段階において、区立中学校・区内高等学校の生徒へのアンケートやヒアリングを実施し、意見・要望を反映している。
- 中高生のこどもたちが、自主的に立ち上げることのできるイベント(自主企画イベント)では、企画書を提出し、承認されたものについては、1開催につき2,000円の予算の中で開催することができる。自主企画イベントの実施後は、振り返りを行う。自主企画イベントでは、企画書の段階からスタッフが伴走支援を行っている。
- 施設運営において、中高生の複数人が、スタッフと共に施設運営に参画する「ユース館長」となり、スタッフと一緒にルール作りや備品要望の取りまとめを行う。
- 年3回(春・夏・冬)、b-lab最大のイベントである「フェス」を開催している。フェスは、中高生とスタッフが一緒に企画・運営しており、利用者である中高生が主体となって企画した取組や、サークル活動の発表、バンド・ダンスなどのステージ発表を実施している。

- 購入要望や利用ルール（施設・備品の貸出）の見直しについて意見を持つ中学生・高校生のため、目安箱ではなく、自由に意見や要望を掲示できる掲示板を設置している。利用者から寄せられた意見や要望については、「ユース館長」を中心に検討している。

#### 〈成果〉

- 中高生のための施設として広く認知され、開館以降、利用者は増加傾向にある。令和5年度に初めて、延べの来館者数は3万人を超えた。
- 1日あたりの利用者数は、平日は40～60人、休日は100人ほどで、多い日は150人ほどの利用がある。利用者の構成は、中学生と高校生が、それぞれ半数程度である。中学生の大半は、文京区内在住者であるが、高校生の大半は、文京区内の学校に通う通学者である。
- 中高生の居場所確保により、放課後等の安心できる滞在先の創出に寄与している。
- 中高生の意見を受け、設備利用料を無料化するなど、運営内容の見直しが行われた実績がある。
- 中高生時代の利用者が、大学進学後にインターンやボランティアとして運営に関わる事例がある。

#### 〈課題と今後の展望〉

- 新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数の減少等により、施設理念の継承が難しくなり、施設が「こどもと共に作る場」ではなく、「利用する場」として認識される傾向が生じた。
- 来館者は年々増加傾向にあり、令和6年度の年間延べ利用者数は3万3千人に達した。夏休みなどの長期休業期間中には、1日あたり約150人の中高生が来館する日もあり、メインの談話スペースは常に混雑している。このため、来館者数の増加に伴い、「居心地の良さ」の確保が課題となっている。
- 施設は、区の東端に位置しており、利用状況を見ると、区立中学校では徒歩圏内にある数校の生徒が主な利用者となっている。一方、b-labから離れた学校に通う中学生にとっては、地理的な関係から通いづらいという課題がある。こうした課題を踏まえ、区西部に位置する施設跡地において、新たな青少年プラザの整備が決定された。現在、中学生・高校生に加え、将来の利用者である小学生の意見も取り入れた施設づくりの検討が進められている。
- 同施設の担当者は、展望として「こどもたちの居場所となるよう、スタッフからこどもたちに対し、この施設を単に使用するだけでなく、スタッフと一緒に施設づくりに関わってほしいこと、利用するこどもたちの考えや思いが反映される場所ということ伝えていく。」としている。



## 調査研究委員会名簿



## 調査研究委員会名簿

委員長	前田 哲男	公立大学法人山口県立大学 名誉教授
委員	松田 和彦	防府商工会議所 専務理事
	永松 勉	防府市 総合政策部長
	石丸 典子	防府市 保健こども部長
	藤本 英明	防府市 土木都市建設部長
	日向 和史	(一財)地方自治研究機構 総務部長兼調査研究部長
事務局	安村 良輔	防府市 総合政策部政策推進課企画戦略室長
	末富 真一郎	防府市 総合政策部政策推進課課長補佐
	川崎 雄樹	防府市 総合政策部政策推進課交通政策係長
	藤田 卓	防府市 総合政策部政策推進課交通政策係主任
	定 卓矢	防府市 総合政策部政策推進課主任主事
	辻田 直樹	防府市 総合政策部政策推進課主任主事
	山野 晃寛	防府市 土木都市建設部道路課主任
	中村 沙樹子	防府市 保健こども部子育て推進課主任主事
	久保田 淳	(一財)地方自治研究機構 調査研究部研究員
	和田 沙月	(一財)地方自治研究機構 調査研究部研究員
	戸澤 剛	(一財)地方自治研究機構 調査研究部研究員

### 基礎調査機関

西村 智明	(株)バイタルリード 総合計画部部长
川本 司	(株)バイタルリード 総合計画部計画課係長
臼井 早香	(株)バイタルリード 総合計画部計画課主任
須山 郁子	(株)バイタルリード 総合計画部計画1課課長補佐

