第８章　田布施町の公共交通の将来像

１.計画の基本理念・基本方針

本町の上位・関連計画や地域公共交通の現状と課題を踏まえ、本町の地域公共交通を維持・確保していくための指針となる基本理念を次のように設定します。

基本理念

田布施町の暮らしと利便を支える持続可能な公共交通

基本方針

1　まちの実情に合った公共交通サービス

高齢者・高校生といった利用のメインとなる利用者のニーズ（出かけたい時間や出かけたい場所）に応え、障害がある方や子育て中の方にも利用いただける公共交通サービスを提供します。また、幹線交通を補完するサービスとして買い物送迎サービスを改善します。

2　みんなで支える持続可能な公共交通

公共交通の利用促進や町民の外出機会の創出、公共交通の新たな事業の開拓とドライバー確保の支援などにより、持続可能な公共交通を提供します。

3　様々な主体との連携と共創による交通まちづくり

交通サービスを提供する事業者や支援を行う行政だけではなく、町民や目的地となる施設など、交通に係わる多様な主体が連携・共創し、まちづくりと一体となった交通政策を推進します。

2.SDGsとの関係

持続可能な開発目標(SDGs)として国連が定める17の目標は、公共交通分野でも密接に関係します。本計画で該当する目標と目指す方向性を以下に示します。

目標3　すべての人に健康と福祉を

公共交通を利用することで徒歩移動が増え、運動機会を確保できるため健康増進に効果があるとされています。また、外出を促進することでフレイル予防にも効果があるとされています。

目標11　住み続けられるまちづくりを

公共交通が使いやすくなることで、自家用車を持たない人や運転免許を返納した人も生活を営み続けることができ、ふるさとに住み続けることができます。

また、ターゲット11.2には、以下のとおり公共交通に関する項目が規定されています。

2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。

目標17　パートナーシップで目標を達成しよう

行政、地域、事業者、その他関係するあらゆるステークホルダーとの間で連携を深め、公共交通を活かした取組を進めることが重要です。

3.計画の基本目標

基本理念・基本方針に基づき、計画期間中に達成すべき基本目標をそれぞれ以下のとおり設定します。

基本方針 1 まちの実情に合った公共交通サービス

高齢者・高校生といった利用のメインとなる利用者のニーズ（出かけたい時間や出かけたい場所）に応え、障害がある方や子育て中の方にも利用いただける公共交通サービスを提供します。また、幹線交通を補完するサービスとして買い物送迎サービスを改善します。

目標 1-1　利用者の利便性を向上するための公共交通サービスの改善

目標 1-2　高齢者の暮らしを支える買い物送迎サービスの改善

目標 1-3　高校生の通学を支える公共交通サービスの改善

基本方針 2 みんなで支える持続可能な公共交通

公共交通の利用促進や町民の外出機会の創出、公共交通の新たな事業の開拓と運転士確保の支援などにより、持続可能な公共交通を提供します。

目標 2-1　持続可能な公共交通とするための利用促進

目標 2-2　公共交通の担い手確保と事業性向上

基本方針 3 様々な主体との連携と共創による交通まちづくり

交通サービスを提供する事業者や支援を行う行政だけではなく、町民や目的地となる施設など、交通に係わる多様な主体が連携・共創し、まちづくりと一体となった交通政策を推進します。

目標 3-1　様々な主体との連携・共創による交通まちづくり

4.本計画でめざす公共交通の将来イメージ

区分		役割と維持方針
幹線	鉄道（JR山陽線）	◆都市間・隣接市町間の広域公共交通の軸となる ◆広域の通勤・通学、買物、観光などに対応
	路線バス（防長交通） ●徳山駅前～柳井駅前	◆近隣市町との広域的な移動・連携を支える ◆広域の需要に対応（通学・通勤等） ◆高校再編による新たな需要に対応 ◆国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統 車両減価償却費等）を受け、路線を維持
支線	路線バス（防長交通） ●柳井駅前～田尻 ●周東病院前～柳井駅～田尻 ●柳井駅前～坂本病院・本町～田布施駅前 ●柳井駅前～坂本病院・祇園～田布施駅前 ●田布施駅前～祇園・坂本病院・柳井駅～周東病院前	◆地域内と隣接市町との移動・連携を支える ◆広域の需要に対応（通学・通勤等） ◆高校再編による新たな需要に対応
	航路 ●馬島・佐合島航路(尾津漁港～馬島～佐合島～佐賀)	◆離島の暮らしを支え、町内・隣接市町との移動を支える
	デマンド型乗り合い交通 （買い物送迎サービス）	◆町内生活拠点への移動や広域移動に資する幹線への乗継拠点(JR田布施駅)までの移動を支える ◆国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統）を受け、路線を維持
その他	一般乗用タクシー（2社）	◆町内の移動を中心にして、ドア・トゥ・ドアの利便性の高いサービスを提供する
	スクールバス	◆公共交通を補完する利用者限定のサービス

これらでめざすサービス水準

クルマを自由に使えない方であっても、
町内どこからでも町中心エリアへ
移動できる公共交通を確保する。

高校生が周辺自治体に点在する
学校へ通学できる公共交通を確保する。

柳井市、平生町、光市、周南市の
医療・商業施設を利用可能とする
公共交通を確保する。

5.計画の目標と評価指標

本計画の計画期間中に達成すべき目標と、その達成状況を評価するための評価指標を以下のとおり設定します。

基本方針 1 まちの実情に合った公共交通サービス

[目標 1-1] 利用者の利便性を向上するための公共交通サービスの改善	**評価指標①** 町民アンケートの困りごとにおける「分かりにくい」のポイント数
[目標 1-2] 町内移動を支える買い物送迎サービスの改善	**評価指標②** 買い物送迎サービスの年間利用者数
[目標 1-3] 高校生の通学を支える公共交通サービスの改善	**評価指標③** 通学における高校生の公共交通利用者率

基本方針 2 みんなで支える持続可能な公共交通

[目標 2-1] 持続可能な公共交通とするための利用促進	**評価指標④** 公共交通の利用者数
[目標 2-2] 公共交通の担い手確保と事業性向上	**評価指標⑤** 新たな運転士確保に向けた取組件数
	評価指標⑥ 補助路線における収支率
	評価指標⑦ 補助路線における行政負担額

基本方針 3 様々な主体との連携と共創による交通まちづくり

[目標 3-1] 様々な主体との連携・共創による交通まちづくり	**評価指標⑧** 町内生活拠点と共創による公共交通活性化事業の数

各評価指標の具体的な内容と目標値を、それぞれ以下のとおり設定します。

評価指標①	町民アンケートの困りごとにおける「分かりにくい」のポイント数
算出方法・算出対象	町が実施する町民アンケートにおいて、公共交通機関（防長バス）を利用する際の困りごとについて「時刻表が分かりにくい」「経路が分かりにくい」「行き先が分かりにくい」と回答した人の割合
目標値設定の考え方	本計画で位置付ける事業により、現状より改善することを目標とする
評価方法	計画期間最終年度に実施する町民アンケートにより評価する
評価時期	計画最終年度

現状値（令和5年度）		目標値（令和10年度）	
「時刻表が分かりにくい」	9.3%	「時刻表が分かりにくい」	9.0%以下
「経路が分かりにくい」	9.4%	「経路が分かりにくい」	9.0%以下
「行き先が分かりにくい」	6.0%	「行き先が分かりにくい」	5.0%以下

評価指標②	買い物送迎サービスの年間利用者数
算出方法・算出対象	買い物送迎サービスの年間利用者数 ※集計期間は補助年度（前年10月～当年9月）とする
目標値設定の考え方	令和4年度の利用者人数を3,600人／年以上を目標とする （1日あたりの利用人数15人／日，1か月の稼働日数20日／月で算出）
評価方法	利用実績を運行主体が整理し、町が取りまとめ
評価時期	毎年度

現状値（令和4年度）	目標値（令和10年度）
540人	3,600人以上

評価指標③	通学における高校生の公共交通利用者率
算出方法・算出対象	田布施農工高校に通う高校生を対象としたアンケート調査で、公共交通を利用して通学している生徒の割合
目標値設定の考え方	本計画で位置付ける事業により、現状より改善することを目標とする
評価方法	計画期間最終年度に田布施農工高校で実施するアンケートにより評価する
評価時期	計画最終年度

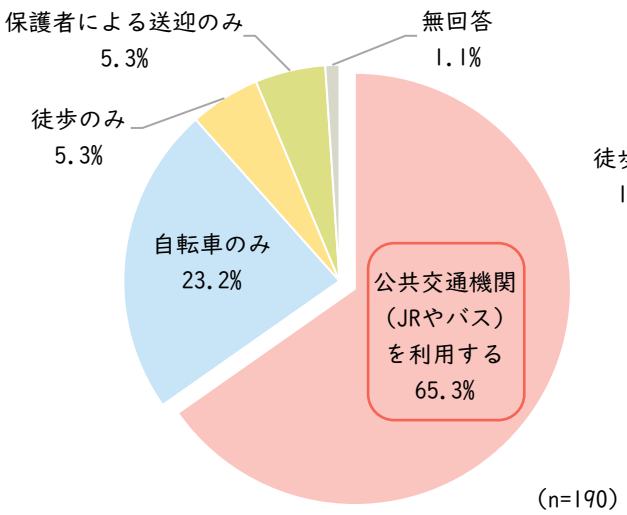
現状値（令和5年度）	目標値（令和10年度）
「公共交通機関を利用している」 65.3%	「公共交通機関を利用している」 66.0%以上

参考　評価指標算出根拠

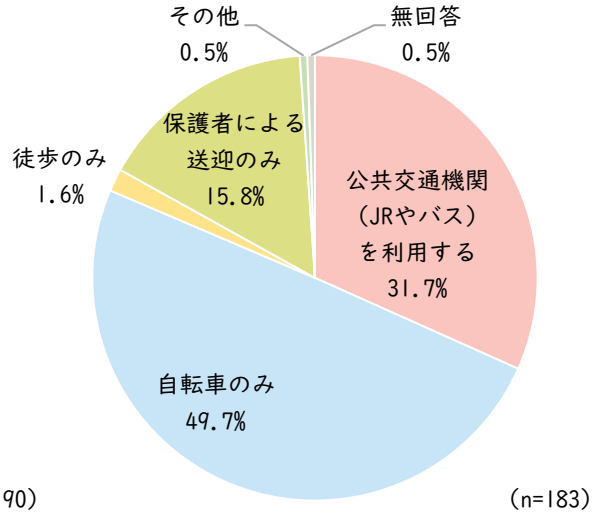
令和5年10月から12月に田布施町と徳山工業高等専門学校　目山研究室が、田布施農工高校と熊毛南高校の全生徒を対象に【自転車安全教育　事前アンケート】を実施いたしました。

アンケート項目の「ふだんの通学時の交通手段について」の設問の回答を利用し、今回の評価指標の目標値を設定いたしました。

【調査対象】田布施農工高校・熊毛南高校に通う生徒（全学年）
【調査期間】令和5年10月～12月
【配布・回収方法】学校を通じて実施
【回収結果】田布施農工高校　回収190部／配布339部　回収率　56.0%
　　熊毛南高校　　回収183部／配布224部　回収率　81.7%



図表　通学時の交通手段
（田布施農工高校）



図表　通学時の交通手段
（熊毛南高校）

評価指標④	公共交通の利用者数
算出方法・算出対象	町内を運行する鉄道、路線バス、買い物送迎サービス、航路の年間利用者数 〇鉄道：田布施駅の乗車人員（日あたり） ※集計期間は会計年度（当年4月～翌年3月）とする 〇路線バス：田布施町内を運行するみなし4条路線の年間利用者数、および国庫補助路線対象系統の年間利用者数 ※集計期間は補助年度（前年10月～当年9月）とする 〇買い物送迎サービス：年間利用者数（評価指標②を再掲） ※集計期間は補助年度（前年10月～当年9月）とする 〇航路：年間利用者数 ※集計期間は補助年度（前年10月～当年9月）とする
目標値設定の考え方	買い物送迎サービス以外は、現状値以上を目指す（運行主体より変更の可能性あり）
評価方法	利用実績を各運行主体が整理し、町が取りまとめ
評価時期	毎年度

現状値（令和4年度）		目標値（令和10年度）	
鉄道	987人/日	鉄道	1,000人/日以上
路線バス	127,505人	路線バス	127,500人以上
買い物送迎サービス	540人	買い物送迎サービス	3,600人以上
航路	20,212人	航路	20,200人以上

評価指標⑤	新たな運転士確保に向けた取組件数
算出方法・算出対象	運転士確保に向けた町の取組件数を整理し算出する
目標値設定の考え方	毎年継続して、周辺自治体と共に運転士確保の取り組みを行うことを目標とする
評価方法	運転士確保に向けた町の取り組み実績により評価する
評価時期	毎年度

現状値（令和5年度）	目標値（令和10年度）
データなし	毎年1件以上

評価指標⑥	補助路線における収支率
算出方法・算出対象	国庫補助を受けている路線バス、買い物送迎サービスの対象系統の収支率 〇路線バス：柳井～徳山線 〇買い物送迎サービス：全線（合算値）
目標値設定の考え方	● 燃料費や人件費の高騰、新たな移動手段導入等による費用の増分を想定しつつ、運賃値上げ、利用促進等による公共交通利用者の増加による運賃収入の増加を目指す（運行主体より変更の可能性あり） ● 買い物送迎サービスは、サービス内容の改善による利用者の増加を想定し、運賃収入の増加を目指す
評価方法	収支の実績を各運行主体が整理し、町が取りまとめ
評価時期	毎年度

現状値（令和4年度）	目標値（令和10年度）
路線バス　34.5% 買い物送迎サービス　11.8%	路線バス　35.5%以上 買い物送迎サービス　15.0%以上

評価指標⑦	補助路線における行政負担額
算出方法・算出対象	国庫補助を受けている路線バス、買い物送迎サービスの対象系統の行政負担額（町負担額） 〇路線バス：柳井～徳山線 〇買い物送迎サービス：全線（合算値）
目標値設定の考え方	燃料費や人件費の高騰、新たな移動手段導入等による財政支出の増加を想定しつつ、運賃値上げ、利用促進等による運賃収入増で過度な財政支出の抑制を目指す
評価方法	行政負担額の実績を町が取りまとめ
評価時期	毎年度

現状値（令和4年度）	目標値（令和10年度）
路線バス　4,007千円 買い物送迎サービス　1,008千円	路線バス　4,400千円以下 買い物送迎サービス　12,000千円以下

評価指標⑧	町内生活拠点と共創による公共交通活性化事業の数
算出方法・算出対象	計画期間内に実施された公共交通活性化事業の数の合計値
目標値設定の考え方	年間1件
評価方法	公共交通活性化事業の数の実績を町が取りまとめ
評価時期	毎年度

現状値（令和5年度）	目標値（令和10年度）
データなし	5件

第９章　目標を達成するために行う事業および事業主体

前章で掲げた目標を達成するため、次に示す事業を関係主体で実施します。

基本方針 1 まちの実情に合った公共交通サービス

［目標 1-1］ 利用者の利便性を向上するための公共交通サービスの改善	事業1 田布施駅周辺環境の改善
	事業2 航路の運航サービスの継続的な改善
［目標 1-2］ 町内移動を支える買い物送迎サービスの改善	事業3 町内の移動を支える買い物送迎サービスの改善
［目標 1-3］ 高校生の通学を支える公共交通サービスの改善	事業4 路線バスサービスの継続的な改善

基本方針 2 みんなで支える持続可能な公共交通

［目標 2-1］ 持続可能な公共交通とするための利用促進	事業5 公共交通に係る情報提供施策の推進
	事業6 公共交通の利用促進施策の展開
［目標 2-2］ 公共交通の担い手確保と事業性向上	事業7 運転士確保のための事業推進

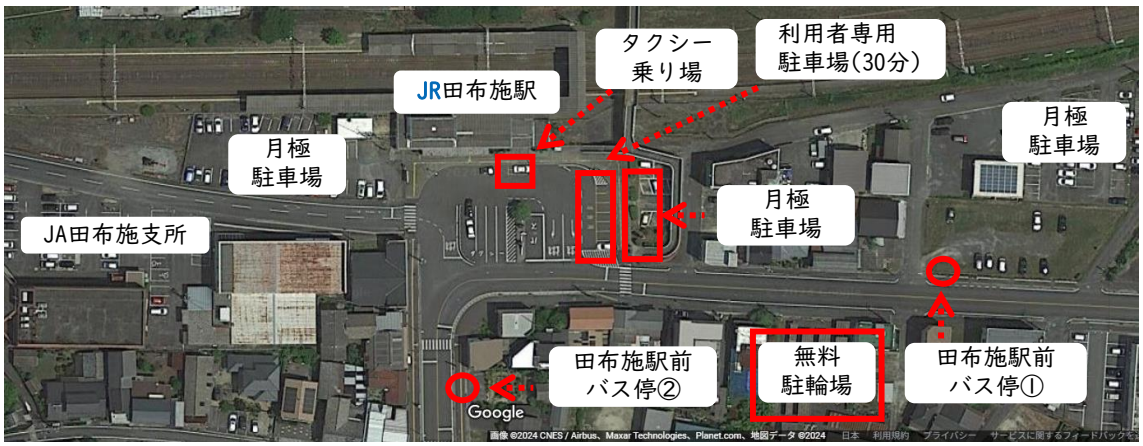
基本方針 3 様々な主体との連携と共創による交通まちづくり

［目標 3-1］ 様々な主体との連携・共創による交通まちづくり	事業8 様々な主体との連携と共創による公共交通の魅力向上

［目標Ⅰ-Ⅰ］　利用者の利便性を向上するための公共交通サービスの改善

事業Ⅰ　田布施駅周辺環境の改善

- 田布施駅は駅舎の築年数が長く、バリアフリー化がなされていません。駐車場の整備やトイレの改修など、JR利用者の環境改善が急務となっています。
- 駅周辺環境の改善点を整理した上で、実施可能な施策を検討して随時改善を図ります。



田布施駅周辺の現状

出典：庄原市 webサイト

駅舎の活用事例（備後庄原駅）

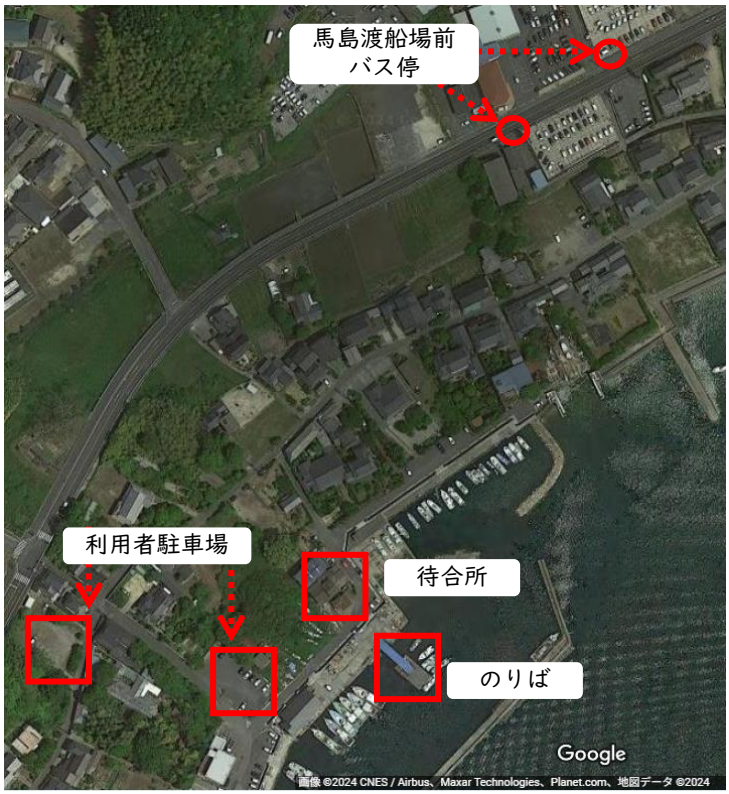
図表　老朽化しているトイレ（改札外）とホーム内にある階段

実施主体	田布施町、JR西日本
実施期間	令和6年度から随時実施

［目標Ⅰ-1］　利用者の利便性を向上するための公共交通サービスの改善

事業2　航路の運航サービスの継続的な改善

- 「持続可能な馬島・佐合島航路」の実現及び利便性向上に向け、利用者の状況やまちづくり活動との連携等による状況変化に対応して運航サービスを改善します。



尾津漁港周辺の現状

馬島・佐合島航路待合所（尾津漁港）

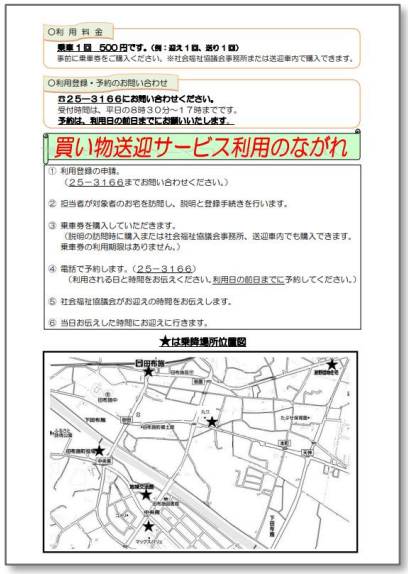
実施主体	田布施町、熊南総合事務組合
実施期間	令和6年度から随時実施

［目標Ⅰ-2］　町内移動を支える買い物送迎サービスの改善

事業3　町内の移動を支える買い物送迎サービスの改善

- クルマを自由に使えない高齢者、児童生徒のために、町内移動を担う公共交通として買い物送迎サービスの改善を行います。
- 持続可能な交通としての事業性を高めるとともに、タクシー事業者との共存に向けた運賃施策を併せて検討します。
- 買い物送迎サービスの維持に際しては、地域公共交通確保維持改善事業補助金（地域内フィーダー系統）を活用します。

【補助の必要性】
　町内に、地域間を結ぶ幹線であるJR山陽線の田布施駅があり、田布施町民の多くは田布施駅から隣接する柳井市や岩国市、光市等へ移動する需要がある。買い物送迎サービスは、町内全域から田布施駅への結節機能を担っており、これらが接続することで田布施町と地域外の移動手段を確保している。
　このことから、町民の買い物等の目的の移動手段を確保し、広域幹線との接続による地域外移動手段の確保と利便性向上を図るため、地域内フィーダー系統を確保する必要がある。



資料：田布施町社会福祉協議会 webサイト

買い物送迎サービスについての詳細

実施主体	田布施町、町民、タクシー事業者、社会福祉協議会
実施期間	令和6年度から随時実施

［目標Ⅰ-3］　高校生の通学を支える公共交通サービスの改善

事業4　路線バスサービスの継続的な改善

- 周辺自治体への通勤・通学・通院・買物目的の移動を担う路線バスのサービスを利用者ニーズに対応して継続的に改善します。
- とりわけ、主たる利用者である高校生に対して、高校再編等による目的地の変更、利用実態の変化、鉄道のダイヤ変更、交通事業者の意向に対応して適宜運行サービスの見直しを行います。
- 見直しにあたっては、周辺自治体及び防長交通と連携して事業を推進します。
- サービス改善の内容として、運行便数、ダイヤ、運行経路、運賃（各種割引サービス含む）等を検討します。
- また、広域の移動を担う徳山～柳井線について、サービスの維持に際し地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域間幹線系統 車両減価償却費等）を活用します。

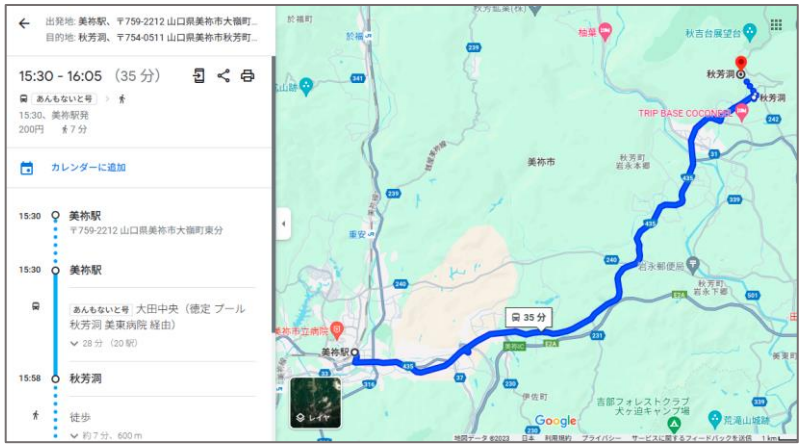
実施主体	田布施町、防長交通、その他（周辺自治体等）
実施期間	令和6年度から随時実施

［目標2-1］　持続可能な公共交通とするための利用促進

事業5　公共交通に係る情報提供施策の推進

- 全ての公共交通の利用しやすさを向上させるために、公共交通総合情報冊子（路線図、航路図、時刻表、運賃、利用方法、主な目的地等）を作成します。
- 公共交通の運行情報についてGTFSデータによる整備を行い、町内の公共交通全般についてGTFSデータを活用しながら情報提供施策等を行います。

公共交通総合時刻表
表紙と路線図の事例（美祢市）



GTFSデータ整備後のGoogleでの検索イメージ

実施主体	田布施町、防長交通、熊南総合事務組合、JR西日本、町内拠点施設、町民
実施期間	令和6年度からGTFSデータの整備、公開 令和8年度に公共交通総合情報冊子作成

［目標2-1］　持続可能な公共交通とするための利用促進

事業6　公共交通の利用促進施策の展開

- 公共交通の利用促進に向けて、高校生、高齢者などターゲットを明確にした各種モビリティマネジメント施策を展開します。
- 外出を支援し持続可能な交通環境のために様々な運賃体系を構築します。

乗り方教室のイメージ（島根県松江市）

出典：守山市　webサイト

65歳以上対象のバスフリーパスの事例

実施主体	田布施町、防長交通、JR西日本、熊南総合事務組合、社会福祉協議会、町民
実施期間	令和7年度から随時実施

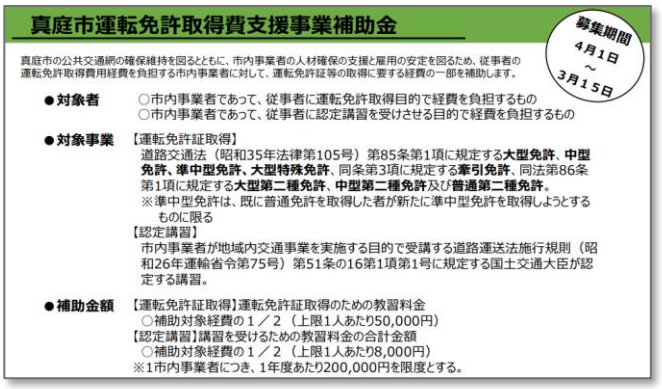
［目標2-2］　公共交通の担い手確保と事業性向上

事業7　運転士確保のための事業推進

- 運転士確保のための広報宣伝施策を展開します。（県や周辺自治体との連携を想定）
- 大型自動車第二種免許取得のための経費支援策を推進します。
- 運転士の収入増加のための経営支援、運行委託費における人件費分の増加を検討します。

出典：山口市 webサイト

山口県央連携都市圏域による
運転士確保のための取組事例



出典：真庭市 webサイト

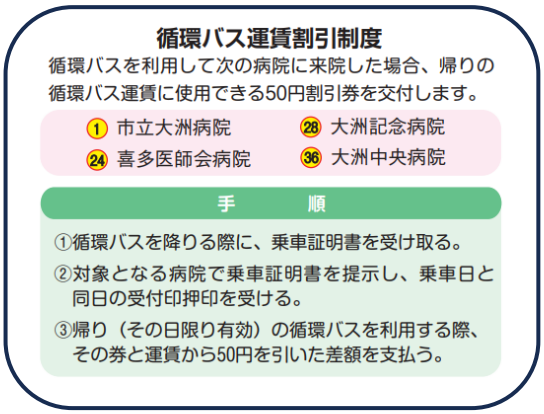
行政による
運転免許取得費支援補助金の事例

実施主体	田布施町、防長交通、タクシー事業者、町内企業支援主体、その他（周辺自治体等）
実施期間	令和6年度から随時実施

［目標3］　様々な主体との連携と共創による交通まちづくり

事業8　様々な主体との連携と共創による公共交通の魅力向上

- 町内の商業施設とタイアップした公共交通利用者に対する付加的サービスの提供など、施設との連携と共創による公共交通の利用者増加と商業施設の魅力向上を同時に図る施策を展開します。
- 町内の医療施設と連携して、公共交通のダイヤにあわせた受診時刻の予約段階での配慮など、双方のメリットになる施策を無理なく展開します。
- おでかけ環境を創出する取り組みを連携と共創で実施します。
  - ・商業施設のイベントや特売情報を車内で掲示
  - ・医療施設からの予防接種や健康診断等の情報を車内で掲示
  - ・公共交通の予約
  - ・公民館等での生涯学習参加者への商業施設と公共交通のお得情報の提供
  - ・公共交通利用による来訪ポイントによる付加的サービスの提供



出典：大洲市 webサイト

運賃を病院が負担している事例（大洲市）

出典：甲府市 webサイト

公共交通利用による商業施設での付加サービス事例（甲府市）

実施主体	田布施町、防長交通、JR西日本、熊南総合事務組合、タクシー事業者、町内拠点施設、町民
実施期間	令和6年度から随時実施

各事業の実施スケジュール

事業		実施スケジュール				
		令和6年度（2024）	令和7年度（2025）	令和8年度（2026）	令和9年度（2027）	令和10年度（2028）
基本方針 1	まちの実情に合った公共交通サービス					
事業1	田布施駅周辺環境の改善	令和6年度から随時実施				
事業2	航路の運航サービスの継続的な改善	令和6年度から随時実施				
事業3	町内の移動を支える買い物送迎サービスの改善	令和6年度から随時実施				
事業4	路線バスサービスの継続的な改善	令和6年度から随時実施				
基本方針 2	みんなで支える持続可能な公共交通					
事業5	公共交通に係る情報提供施策の推進	公共交通総合情報冊子作成 令和6年度からGTFSデータの整備、公開				
事業6	公共交通の利用促進施策の展開		令和7年度から随時実施			
事業7	運転士確保のための事業推進	令和6年度から随時実施				
基本方針 3	様々な主体との連携と共創による交通まちづくり					
事業8	様々な主体との連携と共創による公共交通の魅力向上	令和6年度から随時実施				

第10章　事業の進捗管理

本計画に位置付けられた各事業の実施状況や計画の達成状況の評価は、原則として毎年度、PDCAサイクルの考え方にもとづき、田布施町地域公共交通協議会が行います。

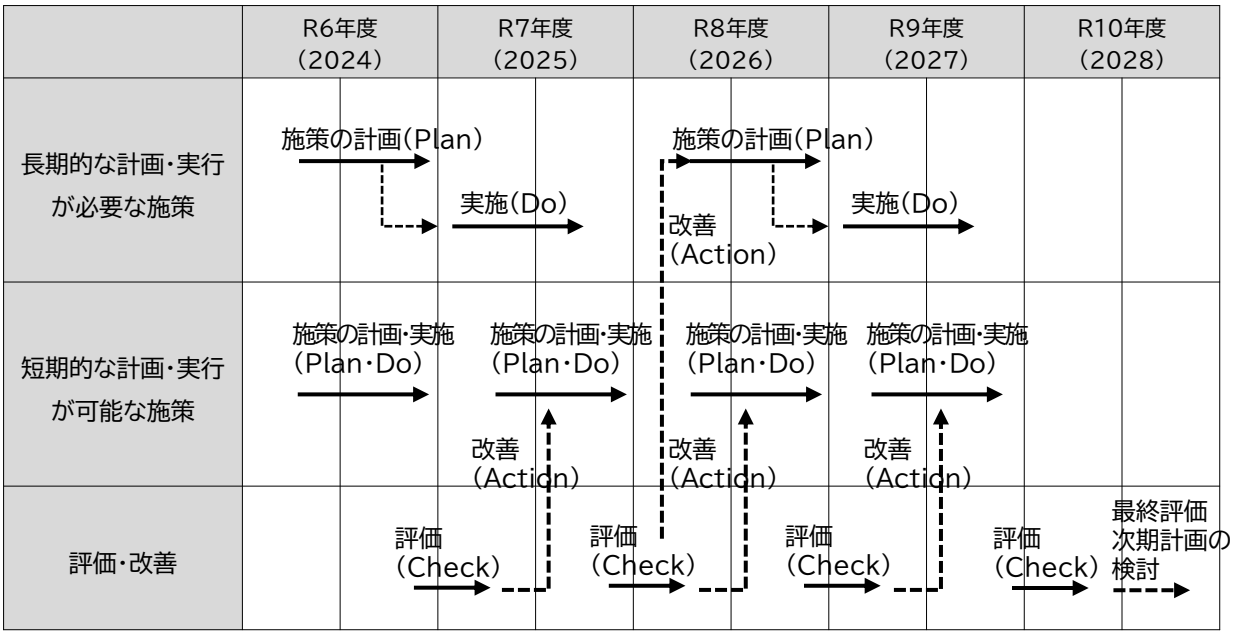
長期的な計画・実行が必要な施策、短期的な計画・実行が可能な施策それぞれで、施策の計画（Plan）と実施（Do）を行います。

毎年度定期的に施策の実施状況や目標の達成状況について評価・検証（Check）を行い、この内容を踏まえて改善（Action）を行いながら、次期施策の計画・実施へとつなげていきます。

なお、本計画の事業内容などは、社会環境の変化等も踏まえて、必要に応じて見直すことも検討します。

計画の最終年度（令和10年度）には、施策の実施状況と目標の達成状況の最終評価を行い、次期計画の策定に向けた検討を行います。

＜計画の管理・評価のイメージ＞



【長期的な計画・実行が必要な施策】

実施計画の検討、及び実施までの手続きに数か月～1年程度の期間を要し、その効果を把握するのにも一定の期間が必要な施策。バス路線やデマンド型乗り合い交通の見直し等が該当する。

【短期的な計画・実行が可能な施策】

関係者の合意があれば実施できるものなど、計画～実施～効果の把握を比較的短期間で行うことができる施策。モビリティ・マネジメント等が該当する。

用語集

アルファベット

GTFSデータ
General Transit Feed Specificationの略称。交通事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受け渡しのための共通フォーマット。

DX化・DXツール
デジタルトランスフォーメーションの略。デジタル技術の活用による新たな商品・サービスの提供、新たなビジネスモデルの開発を通して、社会制度や組織文化なども変革していくような取組を指す。

ICカード
情報（データ）の記録や演算をするためのIC（集積回路）を内蔵しているカード。交通系ICカードは，繰り返しチャージ（入金）して利用でき，非接触で運賃の決済ができる。

PDCAサイクル
事業を計画通りに進め、その改善を図ることを目的としたマネジメント手法の一つ。Plan（従来の実績や将来の予測などをもとに事業計画を作成する）、Do（事業を実施する）、Check（事業が計画に沿っているかどうかを点検・評価する）、Action（事業の改革・改善を行う）、といったこの四段階を順次行って繰り返すことで、継続的な業務改善をしていくこと。

SDGs
「持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals：SDGs）」のこと。 持続可能とは、何かをし続けられる、ということ。 SDGsは、私たちみんなが、ひとつしかないこの地球で暮らし続けられる「持続可能な世界」を実現するために進むべき道を示した、つまり、ナビのようなもの。

あ・ア行

一般乗用タクシー
定員が10人以下の車両を貸し切って旅客を運送する事業のこと。

エリアマネジメント
地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組み。

か・カ行

共創
あらゆる利害関係者（ステークホルダー）と協働しながら事業を行い、新たな価値を創造すること。

交通弱者
移動に際し不便や困難を抱える者をいう。具体的には、公共交通機関を使えなかったり、不便を感じている人、自家用車を使えない人であり、免許非保有者や子ども、高齢者を指すことが多い。

交通結節点
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。

行動変容
人の行動が変化すること。人が行動を変える場合は「無関心期」→「関心期」→「準備期」→「実行期」→「維持期」の5つのステージを通ると考えられている。

構内営業権
駅構内で営業する権利のこと。

コミュニティ交通
地域住民の利便性向上を図るため、車両仕様、運賃、ダイヤなどの工夫のもと、地域の主体的な運営により提供される一定地域内を運行する公共交通サービス。

さ・サ行

サイクルアンドライド
自転車によるパーク＆ライドのこと。

サイネージ（デジタルサイネージ）
「電子看板」とも呼ばれ、交通機関の運行状況など刻々と変化する情報等、映像や文字を表示する情報・広告媒体のこと。

次世代モビリティ
自動運転に代表される先端テクノロジーを活用した進化型の移動手段のこと。AIを活用したオンデマンドサービスやシェアサービスなども含まれる。

ステークホルダー
直接的または間接的に影響を受ける利害関係のこと。計画に関わるすべての関係者を指す概念であり、町民、企業、道路利用者、関係行政機関等を含む幅広い主体の総称。

た・タ行

地域内フィーダー補助
地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

地域旅客運送サービス
地域における旅客の運送に関するサービス。

デマンド型乗り合い交通（デマンド交通）
あらかじめ決まった時間帯に決まった停留所を回るのではなく、予約を入れて指定された時間に指定された場所へ送迎する交通サービス。

は・ハ行

バリアフリー
高齢者や障害者等が生活していく上で障壁(バリア)となるものを除去(フリー)するという意味。物理的、社会的、制度的、心理的、情報面など、さまざまな障壁がバリアフリーの対象となる。

パークアンドライド
市街地への自動車の流入を抑制するための対策で、自宅から最寄り駅・バス停まで自動車を使い、近接した駐車場に駐車し、公共交通機関に乗り換えて目的地まで移動すること。

フレイル
高齢期に病気や老化などによる影響を受けて、心身の活力（筋力や認知機能など）を含む生活機能が低下し、将来要介護状態となる危険性が高い状態のこと。

ま・マ行

モビリティマネジメント
「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な公共交通手段に適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組を意味するもの。

や・ヤ行

ユニバーサルデザイン
あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず 多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。（障害者基本計画【平成14年12月24日 閣議決定】より）

ら・ラ行

立地適性化計画
持続可能な都市構造への再構築を目指し、人口減少社会に対応したコンパクトシティを実現するためのマスタープランであり、市町村が必要に応じて策定する計画。

数字

2024年問題
働き方改革関連法が適用されるにあたり、起こりえる問題のこと。2019年から順次施行された働き方改革関連法では、建設業や医師、自動車運転業務など一部の業種には、2024年3月31日まで猶予期間が設けている。この猶予期間が終了したときに、さまざまな問題が発生すると予想されている。

田布施町地域公共交通計画

発行　　田布施町地域公共交通協議会
（田布施町　経済課）
山口県熊毛郡田布施町大字下田布施3440-1
作成　　令和6年3月