

育て支えよう!
みんなの公共交通

第二次山口市市民交通計画
(山口市地域公共交通網形成計画)



山口市
平成30年3月

はじめに



本市では、平成19年9月に「山口市市民交通計画」を策定し、市民誰もがいきいきと安心して住み続けられるよう、市民、事業者、行政が協働して、持続的な公共交通を創り守ることにより、クルマに頼り過ぎない交通まちづくりを目指してまいりました。

しかしながら、近年の急速な人口減少や少子高齢化、あるいはモータリゼーションの進展等により、公共交通利用者の減少に歯止めはかかっておらず、更に昨今では、公共交通を担うバスやタクシーの運転手不足など新たな問題も生じており、公共交通を取り巻く環境はますます厳しさを増しております。

こうした中、平成25年12月に施行された「交通政策基本法」では、国や地方公共団体、国民、交通関連事業者等の責務が明確にされ、それぞれが役割分担のもと、連携して交通政策の推進に取り組むこととされるとともに、平成26年11月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」では、地方公共団体を中心となって、住みやすく、活力に満ちた地域社会の実現に向け、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークの再構築に取り組むことが定められました。

また、本市では、「豊かな暮らし 交流と創造のまち 山口 ～これが私のふるさとだ～」を将来都市像とし、人口減少と少子化に歯止めをかけ、高齢社会が進展する中であっても、豊かで安心して暮らせるまちづくりを進めることとしており、「山口に住んでみたい、これからも住み続けたい」と実感していただける定住実現都市づくりを進める上で、市民の皆様の生活の足の確保、来訪者の移動手段の確保は大きな課題となっております。

これらを踏まえ、マイカーに頼り過ぎないまちづくりを目指して「育て支えよう！みんなの公共交通」を基本理念とする「第二次山口市市民交通計画（山口市地域公共交通網形成計画）」を策定いたしました。

この基本理念を市民の皆様、交通事業者、その他関係者と共有し、本計画に基づき適切な役割分担をいたしながら、連携し、次世代を見据えた地域公共交通網の構築を図り、持続可能な交通まちづくりの実現に向け取り組んでまいりたいと考えておりますことから、今後もより一層の皆様のご理解、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

最後に、この計画の策定にあたり、熱心に御議論いただきました山口市公共交通委員会の皆様をはじめ、市民アンケートや市内各所で開催いたしました地域検討会など、様々な機会において御協力をいただきました多くの市民の皆様に、心から感謝申し上げます。

平成30年3月

山口市長 渡辺 純 忠



育て支えよう！みんなの公共交通
第二次山口市市民交通計画
(山口市地域公共交通網形成計画)
.....

目 次

1	序 論	1
2	山口市の概況	3
3	山口市の目指すまちづくりの方向性	7
3-1	上位計画に示されたまちづくりの方向性	7
3-2	公共交通の役割	9
4	公共交通の現状と課題	13
4-1	公共交通の現状	13
4-2	公共交通に対する市民の意識	35
4-3	既存交通計画の検証	45
4-4	公共交通を取り巻く現状と課題	52
5	課題の整理	65
6	計画の基本方針	69
6-1	基本理念	69
6-2	基本目標	70
6-3	取組姿勢	71
6-4	公共交通体系の構築	72
7	推進施策について	75
7-1	施策体系	75
7-2	推進施策	76
8	施策展開と評価	91
8-1	施策実施のスケジュール	91
8-2	推進体制	92
8-3	目標値の設定	93
8-4	評価手法	94
	参考資料	95
1	山口市公共交通委員会設置要綱	96
2	山口市公共交通委員会委員名簿	99
3	用語解説	100

|| 1 || 序論

(1) 策定の趣旨

本市では、平成19年9月に「山口市市民交通計画」を策定し、「市民、事業者、行政が協働して、持続的な公共交通を創り守ることにより、クルマに頼りすぎない交通まちづくりを目指す」という基本的な考え方のもと、平成29年度までを計画期間として、「市民生活と都市活動を支える公共交通の確立」を目標に施策を推進してきました。

一方で、少子高齢化やマイカーへの依存が更に進行し、公共交通を取り巻く環境はより厳しさを増しており、利用者の減少に歯止めがかからない状況となっています。

「山口に住んでみたい、住み続けたい」と実感できる定住実現都市づくりを進める上で、市民の生活の足の確保や、来訪者の移動手段の確保は大きな課題となっています。

こうした状況の中、平成25年12月に交通政策基本法、平成26年11月には地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律（以下「地域公共交通活性化再生法」という。）が施行され、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの考え方を踏まえ、地方公共団体が中心となってまちづくりと連携した地域公共交通網の再構築を推進することが求められています。

こうしたことから、これまで推進してきた「山口市市民交通計画」の考え方を継承し、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通を形成するため、将来の本市の姿を見据えた望ましい交通のあり方と取組方針を示す新たな計画を策定します。

(2) 計画の名称

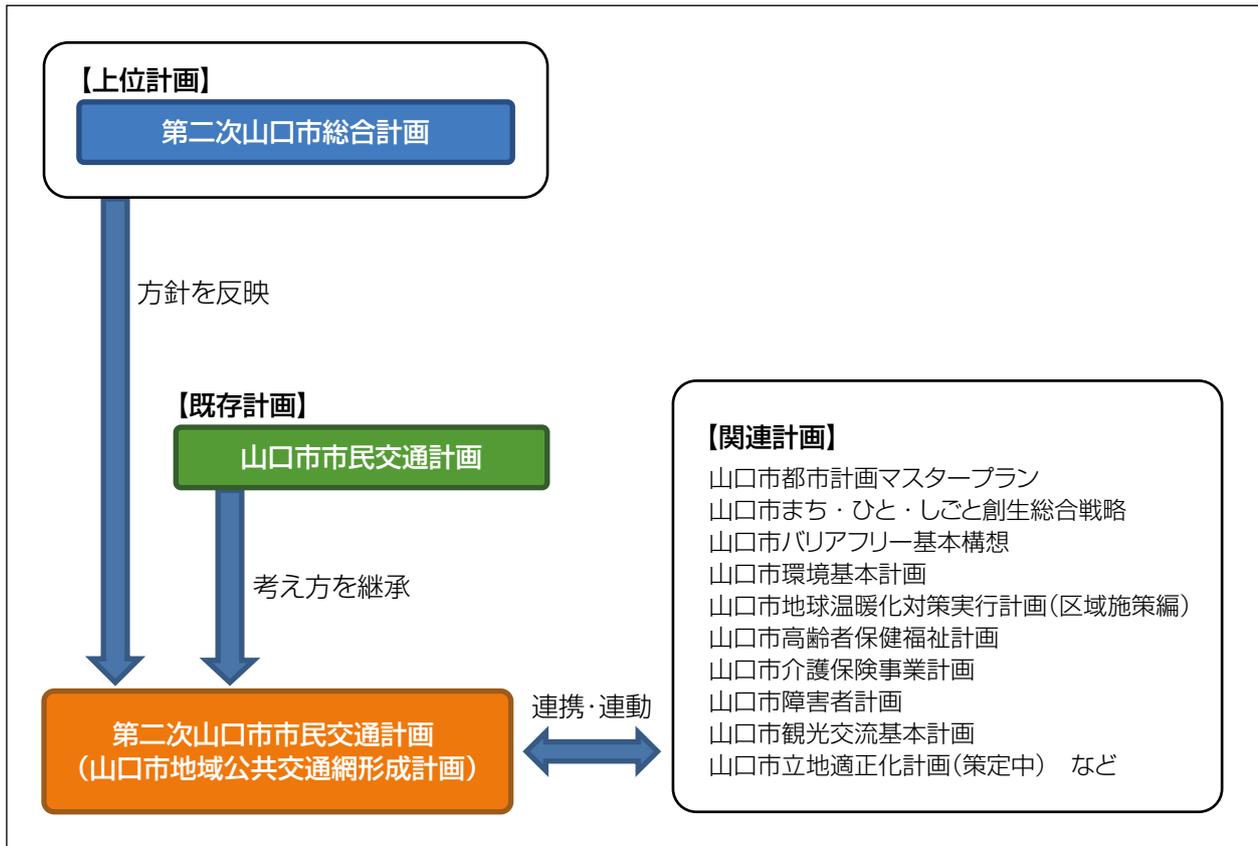
第二次山口市市民交通計画（山口市地域公共交通網形成計画）

(3) 計画の位置付け

「第二次山口市総合計画」を上位計画とし、他の分野の関連計画との連携・連動を図り、交通の視点から、その実現に向けて有効な方策を定めます。

また、既存の「山口市市民交通計画」の考え方を継承し、地域公共交通活性化再生法第5条第1項に基づく「地域公共交通網形成計画」と位置づけます。

【計画の位置づけ】



(4) 計画の区域

計画の区域は、山口市全域とします。

(5) 計画の期間

第二次山口市総合計画との整合性を図り、平成39年度を目標年次とし、平成30年度から平成39年度までの10年間を計画の推進期間とします。

なお、計画に位置づける事業の内容については、前期5年が終了した後に目標の達成状況を踏まえた上で、見直すこととします。

(2) 人口の推移

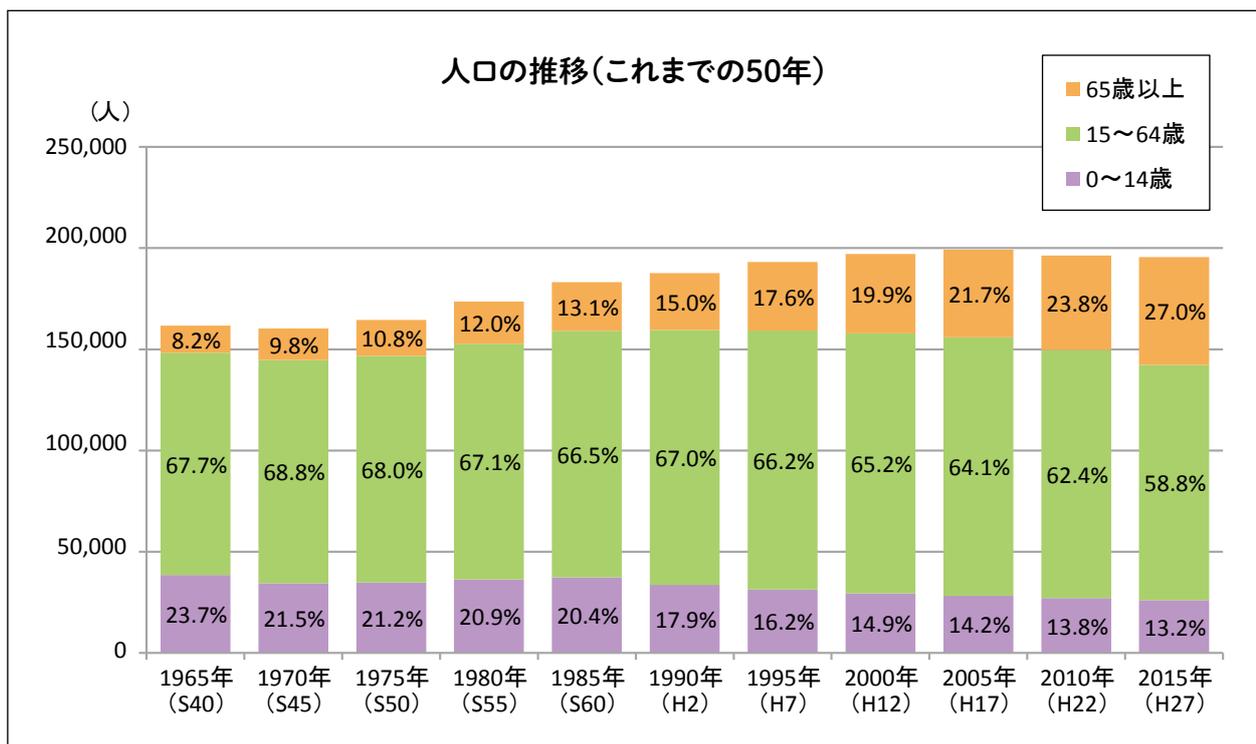
本市においては、平成22（2010）年国勢調査において、前回、平成17（2005）年調査時の199,297人に比べ2,669人減の196,628人と、人口減少に転じたことが確認されましたが、平成27年国勢調査においては、197,422人と増加しました。

また、年齢3区分別人口割合を見ると、年少人口（0～14歳）、生産年齢人口（15～64歳）の比率が減少する一方、老年人口（65歳以上）比率は上昇を続けています。

【人口の推移（これまでの50年）】

（単位：人）

	1965年 (S40)	1970年 (S45)	1975年 (S50)	1980年 (S55)	1985年 (S60)	1990年 (H2)	1995年 (H7)	2000年 (H12)	2005年 (H17)	2010年 (H22)	2015年 (H27)
総人口	162,219	160,347	164,470	173,590	183,149	187,793	193,172	197,115	199,297	196,628	197,422
65歳以上	13,383	15,636	17,750	20,858	23,964	28,136	33,930	39,212	43,297	46,709	53,325
15～64歳	109,836	110,273	111,917	116,463	121,830	125,809	127,841	128,441	127,766	122,614	116,106
0～14歳	38,500	34,438	34,803	36,259	37,351	33,667	31,373	29,459	28,221	27,045	26,118



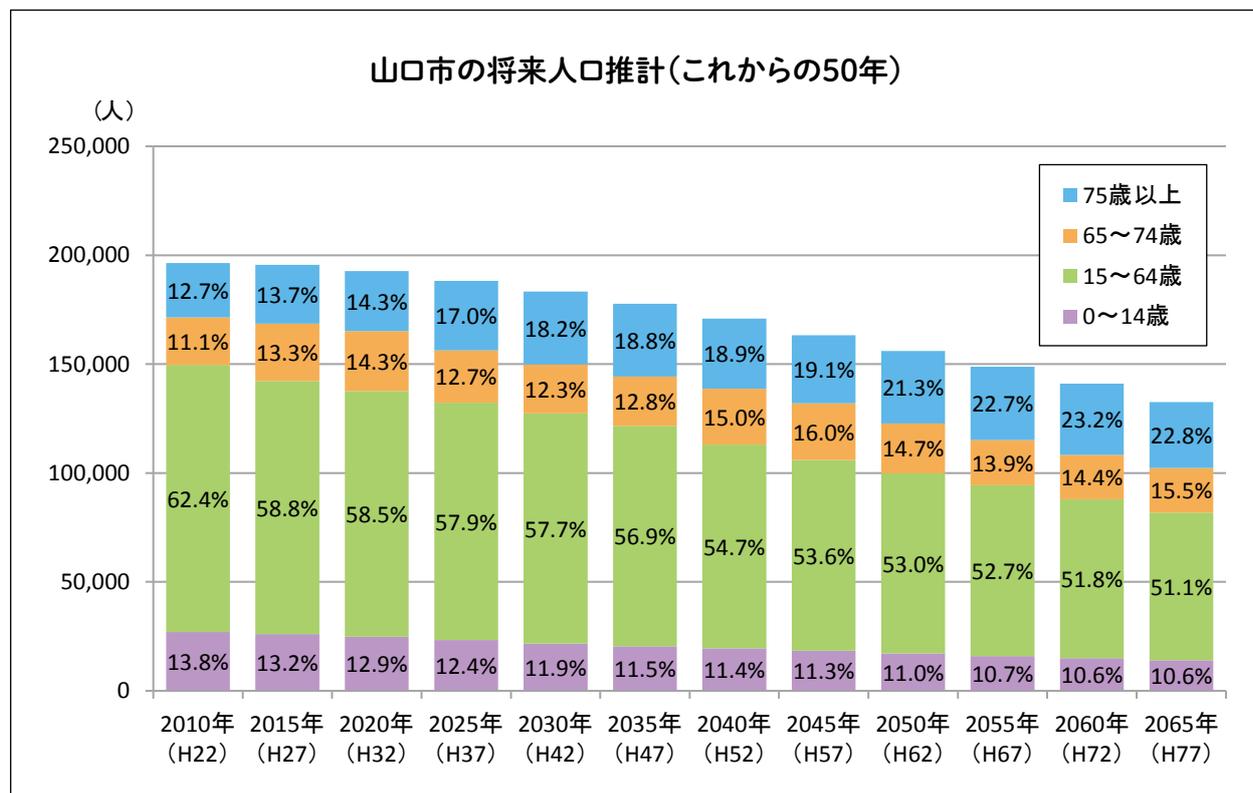
（資料：国勢調査（総人口に年齢不詳を含む。））

しかし、今後は、本市の総人口は減少していくものと予測され、平成37年には平成27年と比較して総人口は4.6%の減少、総人口に占める老年人口の割合は2.7%高くなると見込まれています。

【山口市の将来人口推計(これからの50年)】

(単位:人)

	2010年 (H22)	2015年 (H27)	2020年 (H32)	2025年 (H37)	2030年 (H42)	2035年 (H47)	2040年 (H52)	2045年 (H57)	2050年 (H62)	2055年 (H67)	2060年 (H72)	2065年 (H77)
総人口	196,628	197,422	192,749	188,269	183,264	177,655	170,930	163,197	156,025	148,747	141,004	132,619
75歳以上	24,907	26,974	27,623	31,929	33,343	33,335	32,223	31,134	33,220	33,692	32,664	30,259
65～74歳	21,802	26,351	27,533	23,985	22,520	22,693	25,600	26,084	22,983	20,623	20,296	20,494
15～64歳	122,614	116,106	112,765	109,034	105,652	101,146	93,568	87,541	82,643	78,452	73,066	67,753
0～14歳	27,045	26,118	24,808	23,321	21,748	20,480	19,540	18,438	17,179	15,980	14,978	14,113



(資料：平成22年、平成27年は国勢調査。平成32年以降は第二次山口市総合計画による推計。)

(3) 各地域の高齢化の状況

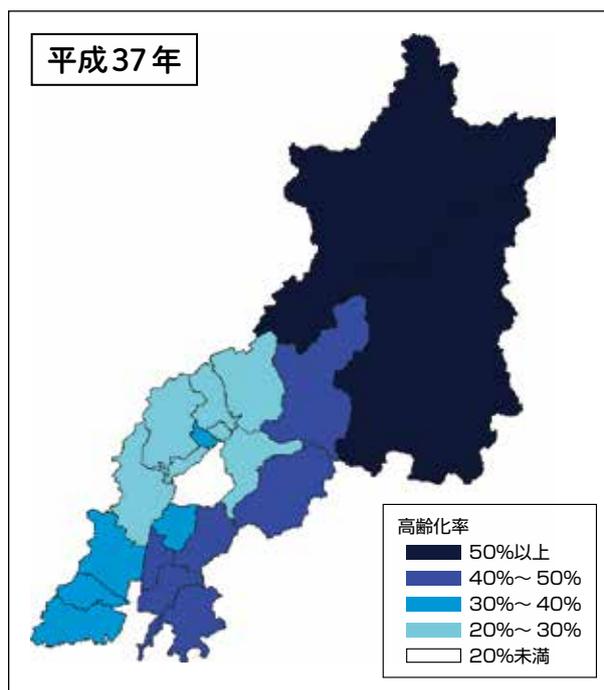
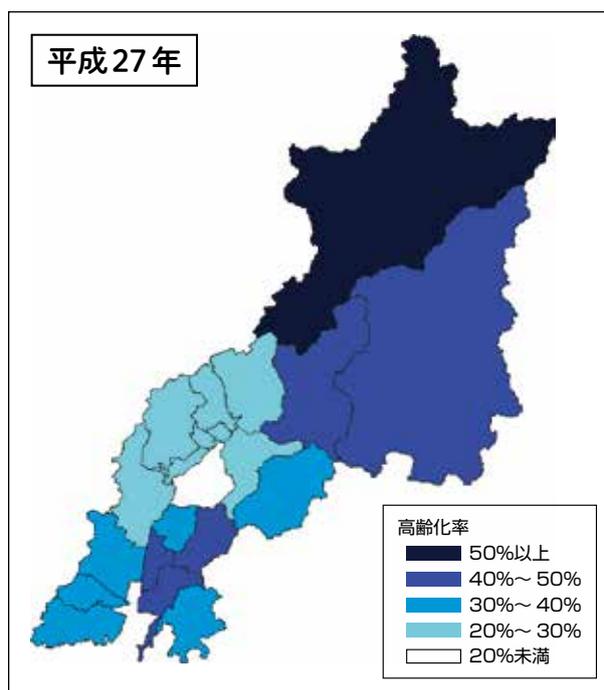
平成27年において、市内21地域のうち12地域が高齢化率30%以上となっており、うち仁保、鑄銭司、名田島、秋穂二島、徳地の各地域は40%を越え、阿東地域では50%を越えています。

さらに、平成37年の推計では、全ての地域で高齢化が進行し、高齢化率が40%以上50%未満の地域が、仁保、小鯖、鑄銭司、名田島、秋穂二島、秋穂の各地域、高齢化率が50%以上の地域が徳地地域、阿東地域となることが推計されています。

【市内21地域の高齢化率の状況】 (単位:%)

	2010年 (H22)	2015年 (H27)	2025年 (H37)
大 殿	27.1	27.6	29.6
白 石	23.9	25.0	27.7
湯 田	23.5	27.4	30.4
仁 保	34.9	42.6	43.9
小 鯖	30.4	37.3	41.0
大 内	17.7	21.9	26.2
宮 野	19.5	24.1	27.8
吉 敷	19.0	22.3	25.2
平 川	14.2	16.6	18.9
大 歳	17.2	20.4	24.2
陶	32.3	37.2	39.3
鑄銭司	38.1	44.0	48.9
名田島	35.6	43.3	47.8
秋穂二島	35.4	40.7	47.5
嘉 川	29.1	34.5	37.9
佐 山	29.5	33.6	37.6
小 郡	19.3	21.6	25.4
秋 穂	33.6	39.6	42.7
阿知須	28.2	31.0	30.5
徳 地	42.4	48.4	52.4
阿 東	45.6	51.0	55.7

(資料：平成22年、平成27年は国勢調査。平成37年は第二次山口市総合計画による推計。)



|| 3 || 山口市の目指すまちづくりの方向性

3-1 上位計画に示されたまちづくりの方向性

本市の最上位計画である第二次山口市総合計画は、本市が総合的かつ計画的にまちづくりを推進するための指針です。

本市が目指す将来都市像を、交通の視点から実現するため、上位計画との整合性を図ります。

(1) 第二次山口市総合計画 基本構想

① 目標とする将来都市像

将来都市像は、本市のこれからのまちづくりの方向性や目指す姿を明らかにするもので、「住んでみたい 住み続けたい」と思える山口を、地域社会全体で、共に創っていくための共通の目標です。本市の魅力を受け継ぎ、高め、本市全体が活力を創出していくこととし、「豊かな暮らし 交流と創造のまち 山口 ～これが私のふるさとだ～」を将来都市像とします。



② 目指すまちの姿

目指すまちの姿として、5つの政策グループを定めます。



③ 目指すべき都市構造

限られた資源の集中的で効率的な利活用を通じて、地域の個性を生かしたまちづくりの展開や課題への対応等を進めていくために、中心的な都市拠点や地域拠点等において、それぞれ個性や特長に応じた諸機能が集積・集約される「まとまり」と、こうした拠点間において、それぞれの役割分担のもとで連携・補完を図るネットワークが構築される「つながり」を形成する「重層的コンパクトシティ」を目指すべき都市構造とします。

目指すべき都市構造

重層的コンパクトシティ ～好影響・好循環のまち～



(出典：第二次山口市総合計画)

● 都市拠点

山口都市核と小郡都市核の2つの都市核を中心とした都市拠点については、人口減少時代にあっても、県央部等における圏域全体の経済成長のけん引、生活関連機能サービスを向上することが可能となる高次の都市機能の集積・強化を図っていきます。

● 地域拠点

地域交流センターを中心に、生活関連機能が集積する地域拠点では、市内21地域ごとの地域づくり機能や交流機能の中心的な役割を担い、地域の特性と役割分担に応じて、一定の都市機能の維持・集積や、周辺的生活拠点を支える機能の集積を図っていきます。

● 生活拠点

地域交流センター分館等を中心に、一定の生活関連機能が維持・集積されている生活拠点では集落内外からのネットワークのもとで、地域の実情に応じて、日常生活に必要な機能を複合的に組み合わせ、小規模分散型の居住地域の暮らしを守る役割を担っていきます。

3-2 公共交通の役割

上位計画や関連計画では、分野別の政策・計画の実現を図るために、公共交通の役割等について示されていますが、本計画は、交通政策の進路の全体像を示すものとして、その実現に向けた有効な方策を定めるとともに、それらの分野別の政策・計画との連携・連動を図ります。

(1) 第二次山口市総合計画 前期基本計画

総合計画では、公共交通に関する政策とねらいは次のように定めています。

政策グループ	安全安心・環境・都市
施策	持続可能な公共交通の構築
施策のねらい	市民の生活を支え、交流を促す公共交通が整っています。

■ 基本事業

基本事業名	基本事業のねらい
利便性の高い基幹交通ネットワークの構築	公共交通機関を利用して、目的地まで円滑、迅速に移動できます。
地域にふさわしい交通のしくみの構築	市民、事業者、行政が協働し、地域の特性やニーズにあった効率的で利便性の高い移動手段が、誰にとっても確保されています。

(2) 山口市都市計画マスタープラン(平成24年度～平成42年度)

将来都市構造を「重層的集約型環境共生都市」とし、現在の土地利用や都市機能に配慮しながら都市づくりを進めています。

公共交通の整備の方針は、次のように定めています。

●公共交通の整備の方針

1 機能的な公共交通ネットワークの構築

都市から地域まで、円滑に移動できる機能的な公共交通ネットワークの構築のため、都市拠点間においては、既存の鉄道及び道路網を活用したダブルトラック機能による重点的な公共交通連携軸の強化を図り、都市拠点同士の一歩性を高めます。

また、都市拠点と地域拠点間、地域拠点と地域拠点間においては、既存の鉄道やバス路線の活用により利便性の向上を図るとともに、さらなる周辺地域においては、コミュニティ交通の活用により、公共交通体系が充実したネットワークの形成を図ります。

2 交通結節点機能の強化と利用しやすい施設整備

主に、既存の鉄道駅において、他の交通機関や自動車、自転車等との乗り換えやすさやバリアフリー化の向上を促進し、また、地域交流の拠点としての二次的価値を高めるなどの活用を検討し、人々が利用しやすく、交流が促進される施設としての機能形成を図ります。

特に、JR新山口駅周辺においては、本市及び山口県の玄関口として、さらなる利便性や景観性の向上などを目指し、駅を含めた交通結節点の機能を高める基盤整備を推進していきます。

3 利用しやすい施設整備

各拠点や鉄道駅周辺などにおいては、自動車等の利用による利便性の向上や、公共交通機関との乗り換え促進のため、駐車場や駐輪場の整備を促進します。

特に、自転車等の放置規制区域に指定されているJR山口駅、湯田温泉駅、矢原駅、新山口駅周辺については、規制と両輪となる駐輪場の拡大・増設などの整備を推進します。

(3) その他の関連計画

計画の名称等	公共交通の役割等	公共交通に関する施策等
山口市まち・ひと・しごと創生総合戦略 (平成27年度～平成31年度)	観光客、ビジネスマンの滞留時間拡大	二次交通アクセスの充実
	地域ネットワーク、集落・地域間連携の構築	<ul style="list-style-type: none"> 交通不便地域にお住まいの高齢者グループを対象にしたタクシー利用券の交付 基幹交通に位置づけるバス路線の維持・確保 様々な形態で運行される交通手段の一元化に向けた取組
	持続可能な公共交通網の構築	<ul style="list-style-type: none"> まちづくりと連携した地域公共交通網形成計画の策定 広域的公共交通ネットワークの維持強化 利用者の利便性向上、利用促進 地域交通の担い手の確保、交通基盤の共有化等の検討
山口市バリアフリー基本構想 (平成28年10月改訂)	人にやさしい移動や施設利用等を確保するバリアフリーの推進	<ul style="list-style-type: none"> 駅舎・道路・施設等の一体的なバリアフリー化の推進 公共施設のバリアフリー化の推進 民間生活関連施設へのバリアフリー化の促進 公共交通ネットワークのバリアフリー化
山口市環境基本計画 (平成30年度～平成39年度)	ライフスタイルの転換、環境に配慮した移動手段の選択	<ul style="list-style-type: none"> 近距離移動での徒歩・自転車の利用 相乗り、エコドライブの推進 通勤、営業活動等での自転車や公共交通機関の利用 環境負荷が少ない移動手段として、マイカーから公共交通機関の利用への転換
山口市地球温暖化対策実行計画(区域施策編) (平成30年度～平成39年度)	エコなライフスタイル、ワークスタイルへの転換	環境に優しい移動手段の選択(自動車から自転車や公共交通機関への乗り換えの促進)
第八次山口市高齢者保健福祉計画 第七次山口市介護保険事業計画 (平成30年度～平成32年度)	生活支援サービスの充実	<ul style="list-style-type: none"> 福祉優待バス乗車証交付事業 高齢者タクシー料金助成事業
第三次山口市障害者計画 (平成30年度～平成34年度)	活動に参加できる支援体制の充実	<ul style="list-style-type: none"> 障がい者タクシー料金助成事業 福祉優待バス乗車証交付事業
	公共施設や交通機関等のバリアフリー化の推進	<ul style="list-style-type: none"> ユニバーサルデザインのまちづくりの推進

計画の名称等	公共交通の役割等	公共交通に関する施策等
山口市観光交流基本計画 (平成22年度～平成29年度)	交通ネットワークの 利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節・アクセス機能の強化と整備 山口都市核—小郡都市核（JR新山口駅）—山口宇部空港を結ぶ交通アクセスの向上
	二次交通対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者との連携事業の強化 JR山口線の利用促進

Ⅱ 4 公共交通の現状と課題

4-1 公共交通の現状

(1) 公共交通サービスレベルの現状

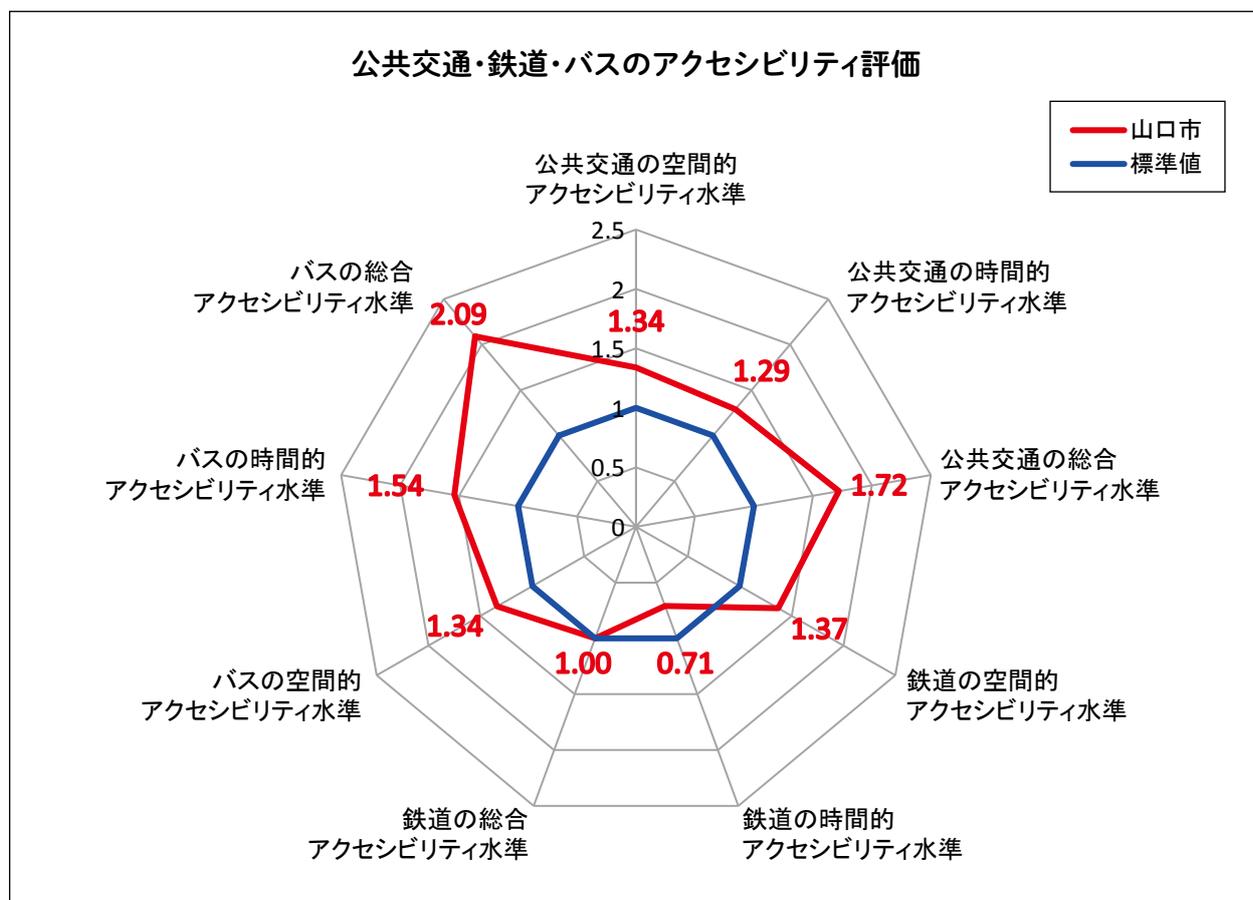
国が、まちの公共交通サービスを「見える化」及び「相対化」することを可能とするために、「地域公共交通の『サービスのアクセシビリティ指標』評価手法」を用いて、各市町村のカルテを作成しています。

このチャートでは、各アクセシビリティ水準の数値により、同一の可住地人口密度の市町村における平均的なサービス水準と比較することが可能となります。

同一の可住地人口密度の市町村における平均的なサービス水準が1で、1を上回ると平均よりアクセシビリティが高いことを示します。

本市の水準は、鉄道の時間的アクセシビリティ水準を除き、同一の可住地人口密度の市町村における平均的なサービス水準より高い結果となっています。

【空間的・時間的・総合アクセシビリティの水準】



(出典：地域公共交通の「サービスのアクセシビリティ指標」評価手法に基づき作成した市町村のカルテ(国土交通省))

空間的アクセシビリティ水準：公共交通の路線の多さを表す水準

時間的アクセシビリティ水準：公共交通の運行本数の多さを表す水準

総合アクセシビリティ水準：公共交通の総合サービス水準を表す水準

また、空間的・時間的・総合・金銭的各アクセシビリティの数値を、標準値や人口規模が近い都市と比較すると以下のようになっています。

項目	指標	山口市	標準値	地方10～30万人規模の都市の平均
空間的 アクセシビリティ 指標	鉄道駅平均アクセス距離	841m	-	1,128m
	鉄道路線密度	0.33km/km ²	0.24km/km ²	-
	バス停平均アクセス距離	172m	-	189m
	バス路線密度	3.36km/km ²	2.50km/km ²	-
時間的 アクセシビリティ 指標	鉄道平均運行間隔	52分	-	35分
	鉄道平均運行本数	21本/日	29本/日	-
	バス平均運行間隔	82分	-	95分
	バス平均運行本数	13本/日	9本/日	-
総合 アクセシビリティ 指標	鉄道路線密度×平均運行本数	7.0km/km ²	7.0km/km ²	-
	バス路線密度×平均運行本数	44.3km/km ²	21.2km/km ²	-
金銭的 アクセシビリティ 指標	鉄道金銭的アクセシビリティ指標	5.5km/100円	-	4.5km/100円
	バス金銭的アクセシビリティ指標	1.7km/100円	-	1.8km/100円

[指標の定義]

- ・平均アクセス距離 = $1/2 \times \sqrt{\text{可住地面積} / (\pi \times \text{駅} \cdot \text{バス停数})}$
- ・路線密度 = 鉄道・バス路線の路線長 ÷ 可住地面積
- ・平均運行間隔 = 18時間(6～24時) ÷ 運行本数(平日)

鉄道路線は、H23.7時点(国土数値情報)、鉄道運行本数は、H25.1時点(駅すばあと)、バス路線、バス運行本数はH22.7時点(国土数値情報)に基づく。鉄道平均運賃は鉄道統計年報、バス平均運賃は国土交通省調べ

※人口規模が近い都市とは、全国を大都市(地方運輸局の関東、中部、近畿)とその他の地方圏に4区分した上で、人口規模別の平均値を算出したもののうち、10～30万人規模の都市。

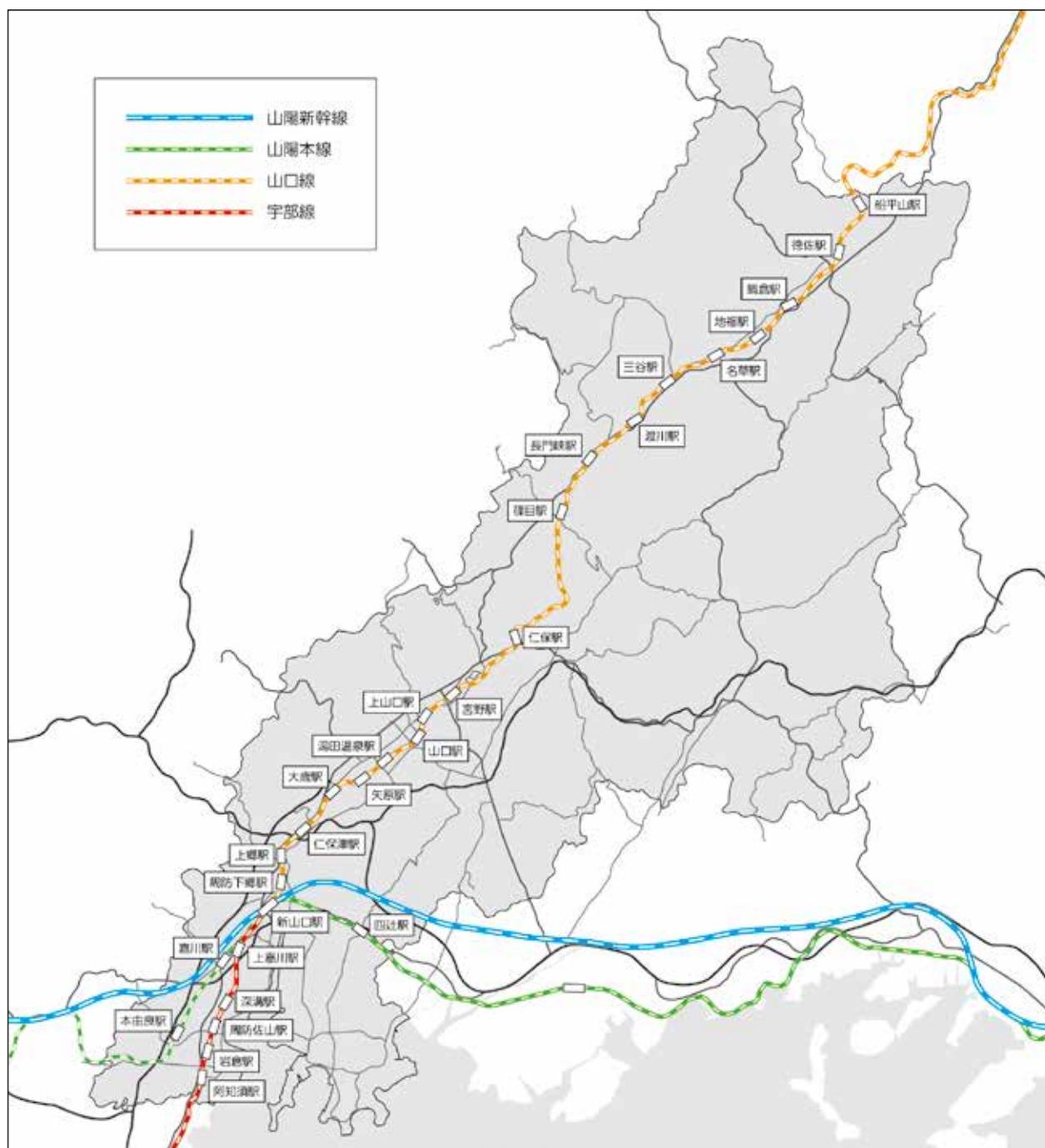
(出典：地域公共交通の「サービスのアクセシビリティ指標」評価手法に基づき作成した市町村のカルテ(国土交通省))

(2) 鉄道

①現状

本市には、山陽新幹線のほか、市を南北方向に縦断する山口線、宇部線、東西を連絡する山陽本線が走っており、駅は、山口線に19駅、宇部線に5駅、山陽本線に4駅、計28駅あります。そのうち、新山口駅は、山陽新幹線の停車駅であるとともに、3つの在来線のターミナル駅ともなっており、広域交通ネットワークの拠点性を有しています。

【鉄道の現状】



(資料：山口市交通政策課)

②山口市内の鉄道駅の状況

【新山口駅の新幹線発着本数等】

方面	列車	本数	停車駅
上り	のぞみ	11	東京駅、名古屋駅等
	さくら	12	新大阪駅、広島駅等
	ひかり	2	岡山駅、新大阪駅等
	こだま	22	新大阪駅、岡山駅、福山駅等
下り	のぞみ	11	博多駅等
	さくら	12	鹿児島中央駅、熊本駅等
	ひかり	2	博多駅等
	こだま	23	博多駅等

※平成29年10月現在。(資料：山口市交通政策課)

【在来線の発着本数等】

	上り本数	下り本数	1日平均乗車人員 (H27年度)	有人無人の別
山陽本線				
四辻駅	32	32	360	無人駅
新山口駅	32	32	7,686	直営駅
嘉川駅	32	32	207	無人駅
本由良駅	32	32	250	無人駅
山口線				
周防下郷駅	29	29	238	無人駅
上郷駅	29	29	667	無人駅
仁保津駅	29	29	383	無人駅
大歳駅	31	30	192	無人駅
矢原駅	31	30	584	無人駅
湯田温泉駅	31	30	1,241	業務委託駅
山口駅	31	30	1,696	直営駅
上山口駅	22	23	108	無人駅
宮野駅	22	23	352	無人駅
仁保駅	9	9	34	無人駅
篠目駅	9	9	9	無人駅
長門峡駅	9	9	13	無人駅
渡川駅	9	9	6	無人駅
三谷駅	9	9	33	無人駅
名草駅	9	9	15	無人駅
地福駅	9	9	30	無人駅
鍋倉駅	9	9	8	無人駅
徳佐駅	9	9	80	簡易委託駅
船平山駅	9	9	6	無人駅
宇部線				
上嘉川駅	19	19	46	無人駅
深溝駅	19	19	57	無人駅
周防佐山駅	19	19	66	無人駅
岩倉駅	19	19	37	無人駅
阿知須駅	19	19	335	簡易委託駅

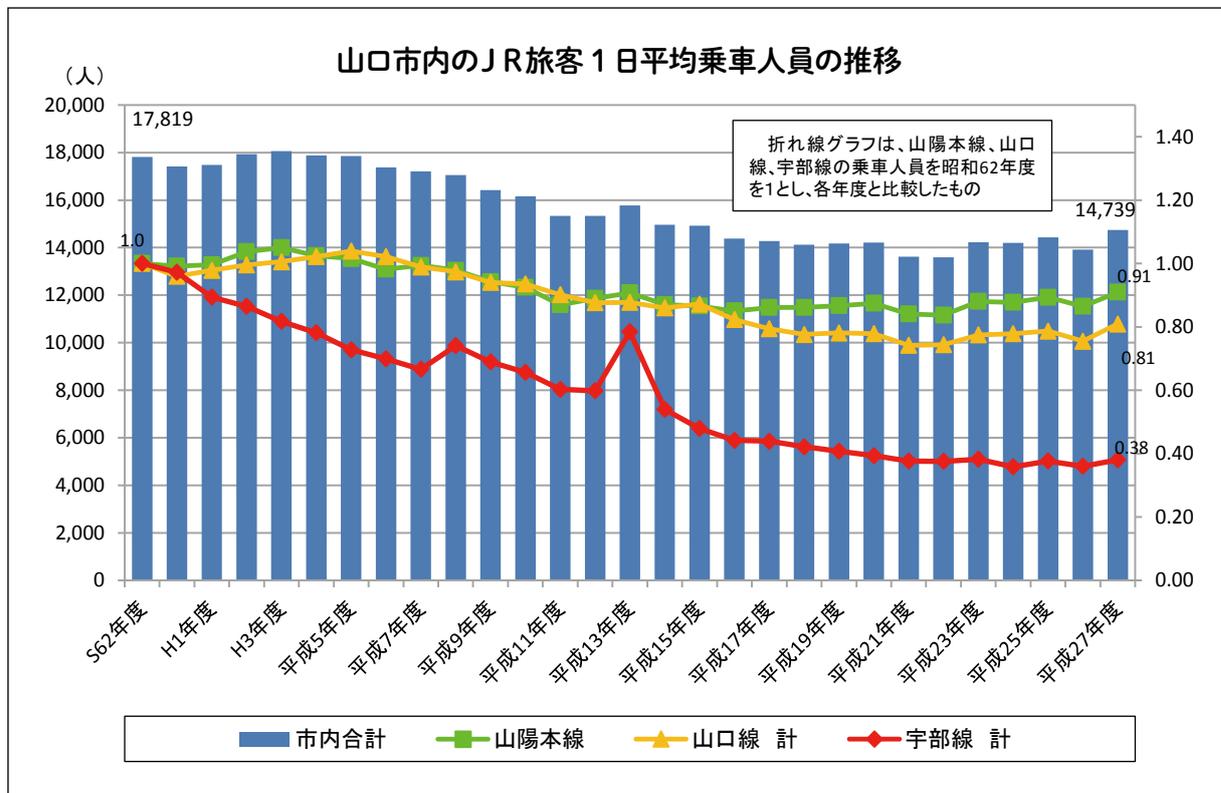
※上下本数は、平成29年10月現在。新幹線、特急スーパーおき、SL山口号を除く。

※新山口駅の1日平均乗車人員は、新幹線乗車人員を含む。

(資料：山口市交通政策課、山口県統計年鑑)

③乗車人員の推移

市内の鉄道1日平均乗車人員の推移は、近年やや回復しているものの減少傾向にあります。



※仁保津駅は、平成2年4月から仮乗降場から駅になったため、昭和62年度～平成元年度の数値に当駅にかかる1日平均乗車人員は、含まれていない。

(資料：西日本旅客鉄道株式会社、山口県統計年鑑)

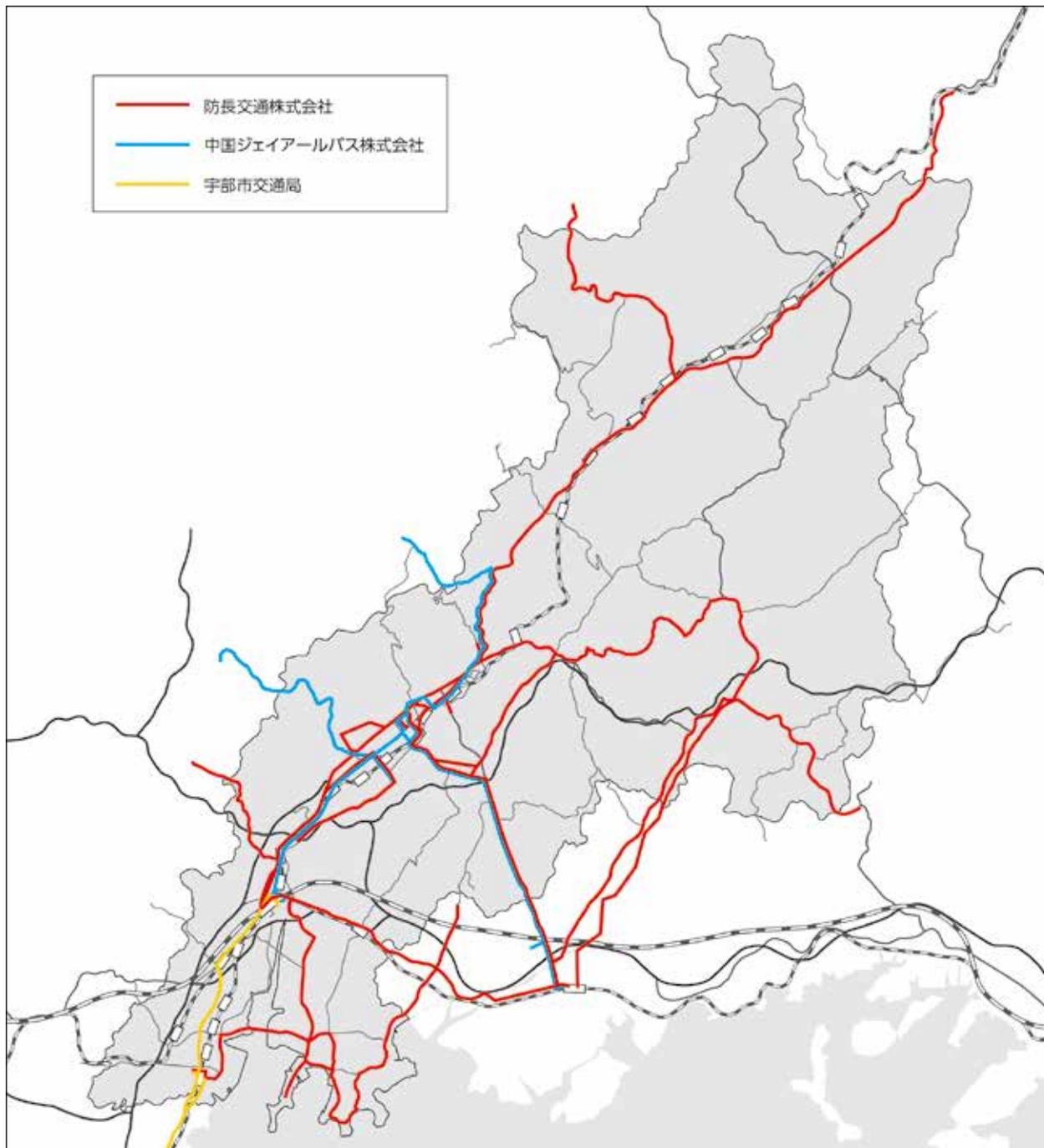
昭和62年度と平成27年度の1日平均乗車人員数を比べると、山陽本線は約1割、山口線は約2割、宇部線は約6割の減少となっています。

(3) 路線バス

① 現状

本市では、民間事業者2社（防長交通株式会社、中国ジェイアールバス株式会社）と宇部市交通局により路線バスが運行されており、地域間や周辺市町間を結んでいます。

【路線バスの現状】

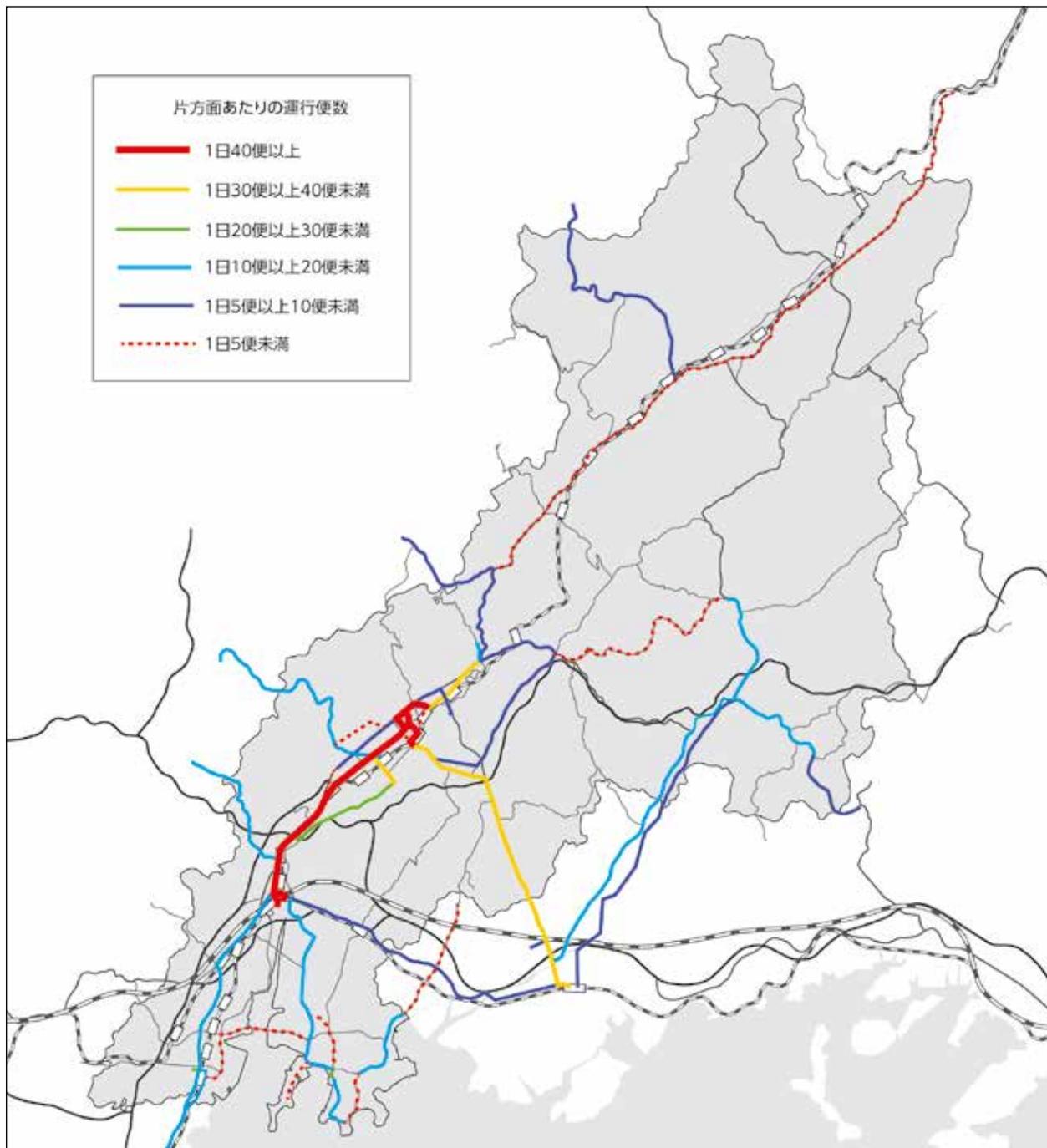


(資料：山口市交通政策課)

②運行便数

下図は、路線バスの運行便数を示したものです。

【路線バスの運行便数】

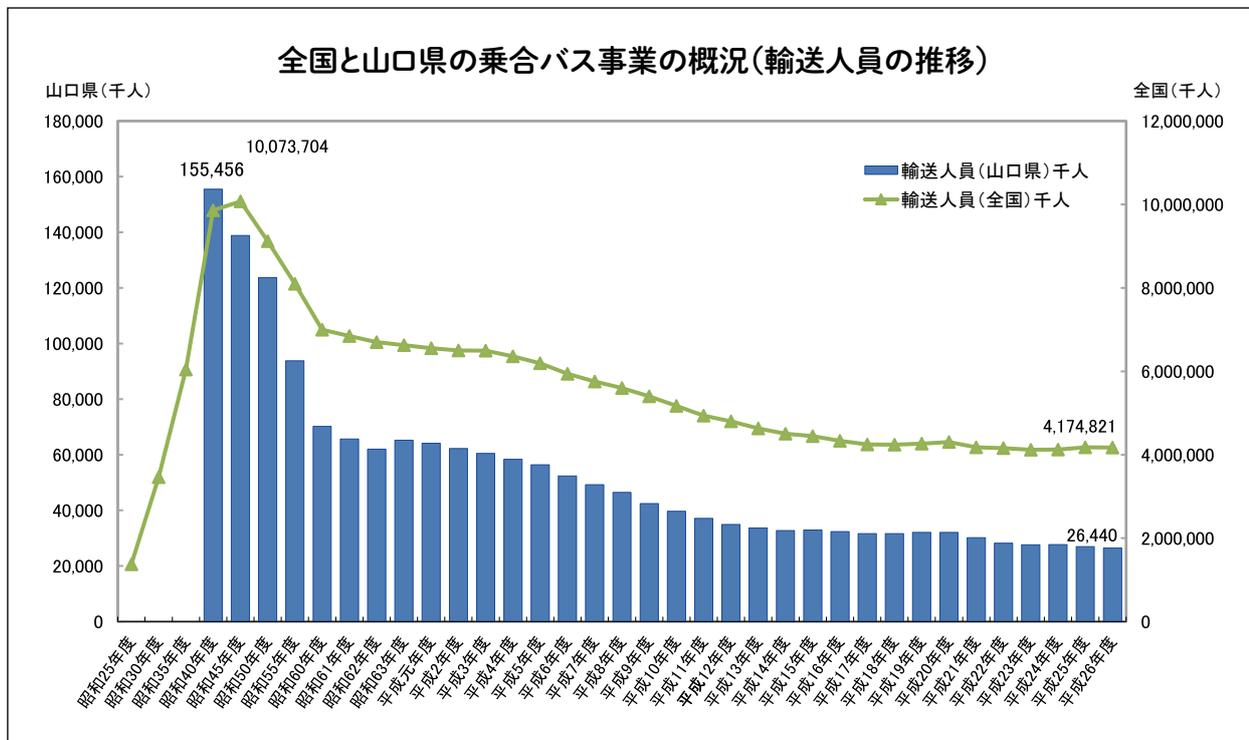


(資料：山口市交通政策課)

③バス事業の状況

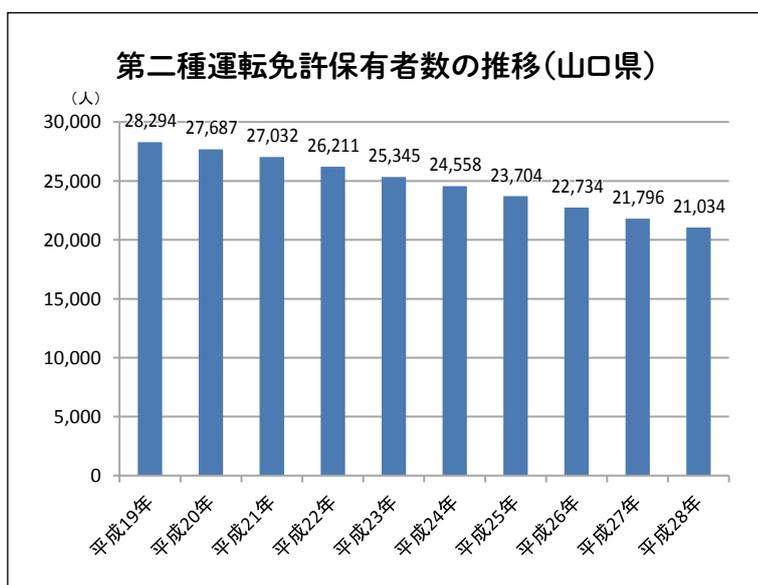
乗合バス事業の輸送人員数は、山口県では、昭和40年の1億5千万人余、全国では、昭和45年の100億7千万人余がピークとなっています。

全国は、約6割の減で下げ止まっているものの、山口県は8割以上の減となっています。

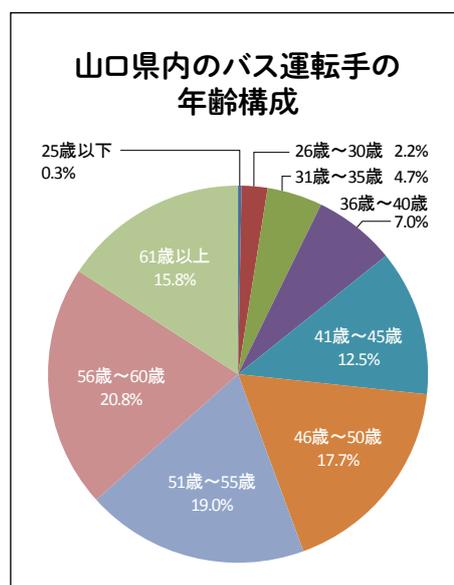


(資料：山口市交通政策課)

また、バスやタクシーを運転するために必要な第二種運転免許保有者数は年々減少し、平成28年度の保有者数は、平成19年度と比べて約4分の3に減少しています。また、山口県内のバス運転手の年齢構成を見ると、高年齢層の割合が多く、56歳～60歳の年齢階層がもっとも多く、51歳以上が55.6%を占めています。



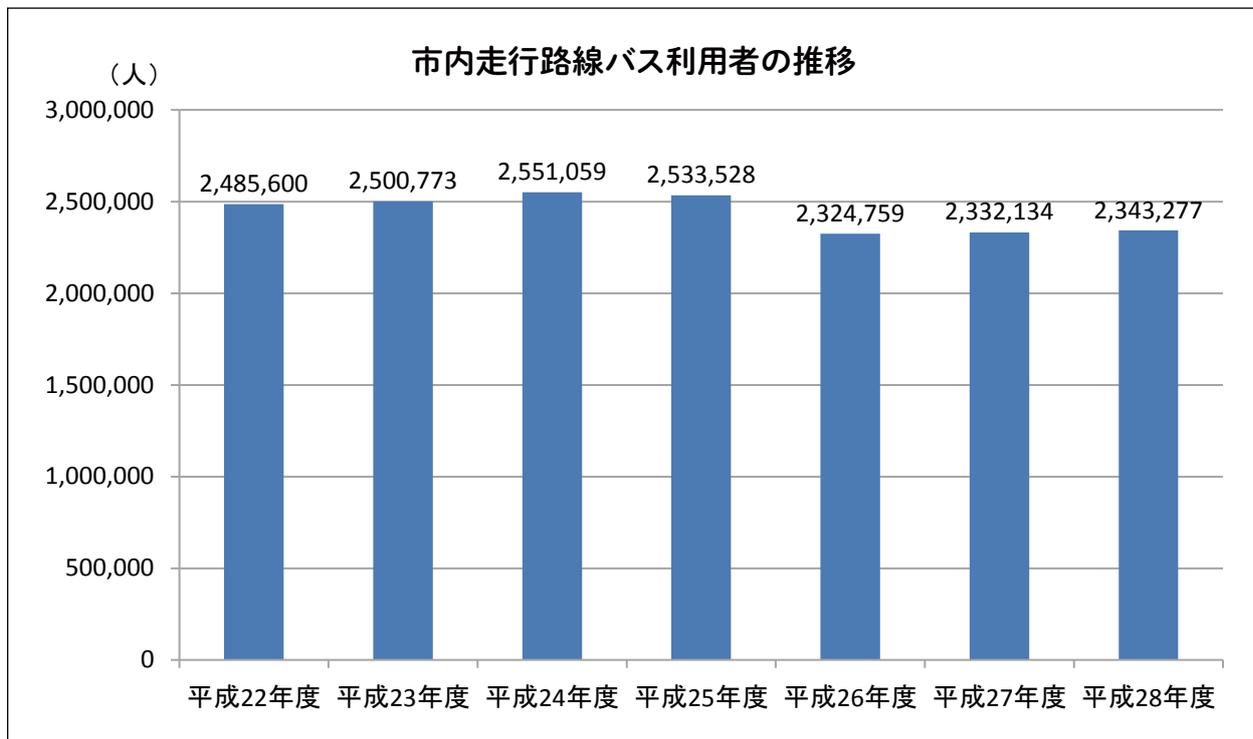
(資料：「運転免許統計」(警察庁))



(資料：公益社団法人山口県バス協会
(平成29年12月現在))

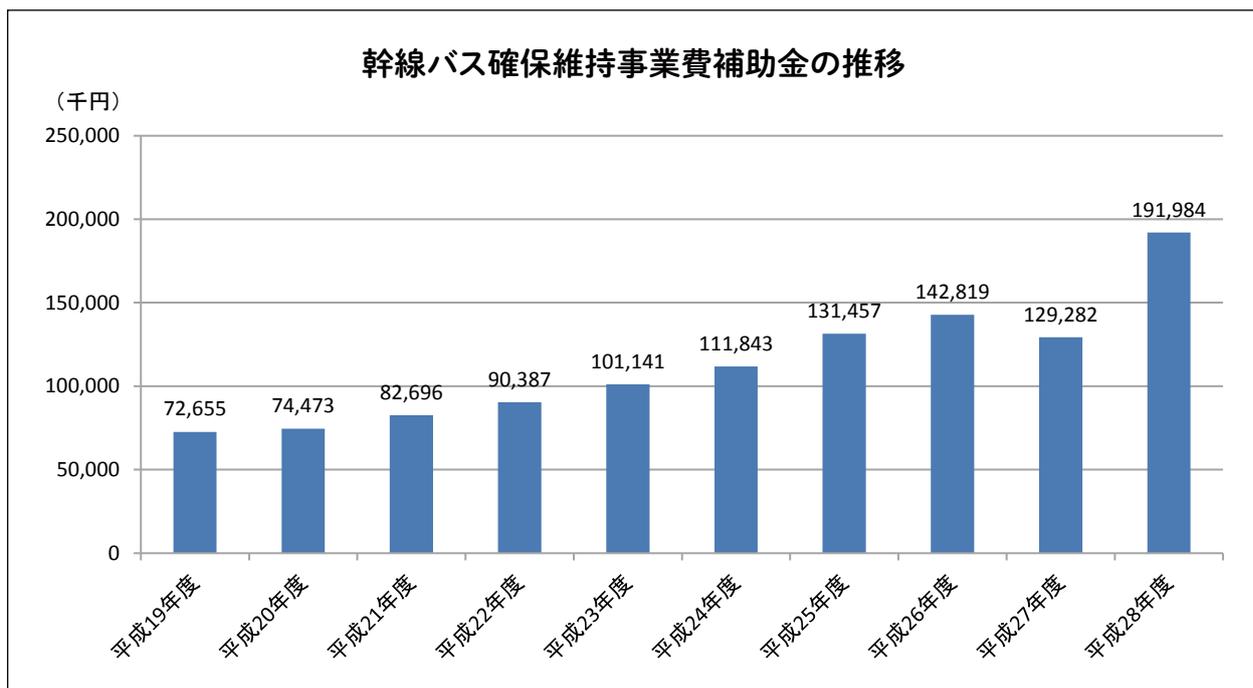
④山口市内の路線バスの状況

市内を走る路線バスの利用者について、平成26年度に約21万人減少し、平成27年度は約7千人の増、平成28年度は約1万1千人の増となっています。



(資料：山口市交通政策課)

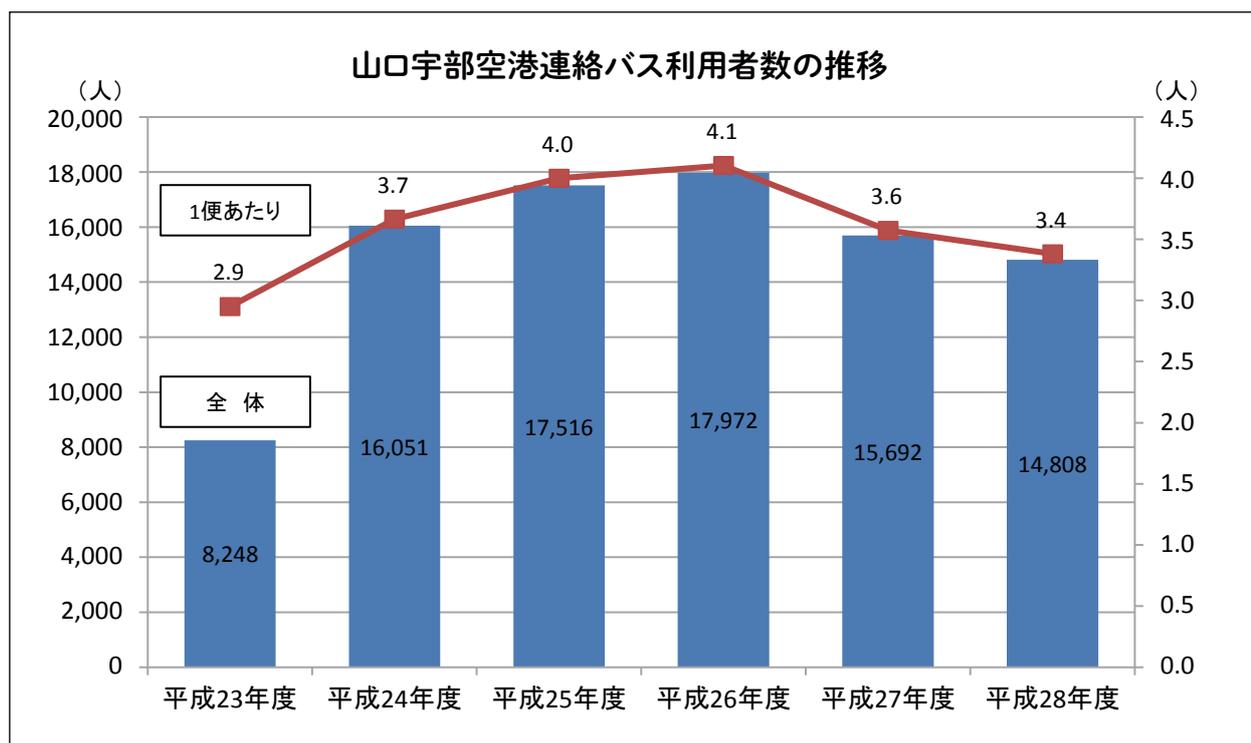
また、本市では、不採算となっている幹線バス路線に対して、補助金・負担金を支出してバス路線を維持していますが、補助金額は、増加傾向にあり、平成28年度の補助額は、平成19年度の約2.6倍となっています。



※平成19年度、平成20年度は、旧阿東町分を含む。(資料：山口市交通政策課)

(4) 山口宇部空港連絡バス

山口駅や湯田温泉と山口宇部空港間のアクセス利便性の向上を図るため、平成23年の国体開催や山口宇部道路「朝田IC～嘉川IC」間の開通を契機に、平成23年8月12日から実証運行を行い、翌年9月1日から本格運行を開始しましたが、山口宇部空港に無料駐車場が完備されていることなどの理由で、利用が伸び悩んでいます。また、山口宇部空港へのアクセスについては、空港と新山口駅間に宇部市交通局の山口宇部空港連絡バスが運行されているほか、民間事業者により空港と山口市内、湯田温泉間を運行する乗合タクシーが運行されています。



(資料：山口市交通政策課)

(5) 高速バス

本市では、民間事業者により福岡や広島、東京、大阪等とつなぐ高速バスが運行されています。

運行事業者	名称	行先・主な経由地	運行回数
中国ジェイアールバス(株) JR九州バス(株)	福岡・山口ライナー	山口・宇部⇄福岡	7往復 ^{※1}
防長交通(株)	広島線	山口・防府・徳山⇄広島	5往復 ^{※2}
防長交通(株)	萩エクスプレス	萩・山口・防府⇄東京	1往復
防長交通(株) 近鉄バス(株)	カルスト号	萩・山口・防府⇄神戸・大阪・京都	1往復

※1 月曜日～木曜日は、5往復(8月14～16日、1月1～3日を除く)

※2 防府駅前発着を除く

(資料：山口市交通政策課(平成29年10月現在))

(6) コミュニティバス

コミュニティバスは、市営バス廃止の後、地域交通の改善策の一つとして、まちなか及び郊外の交通空白地帯の解消・縮小を目的とし、平成13年10月から実証運行を開始しました。

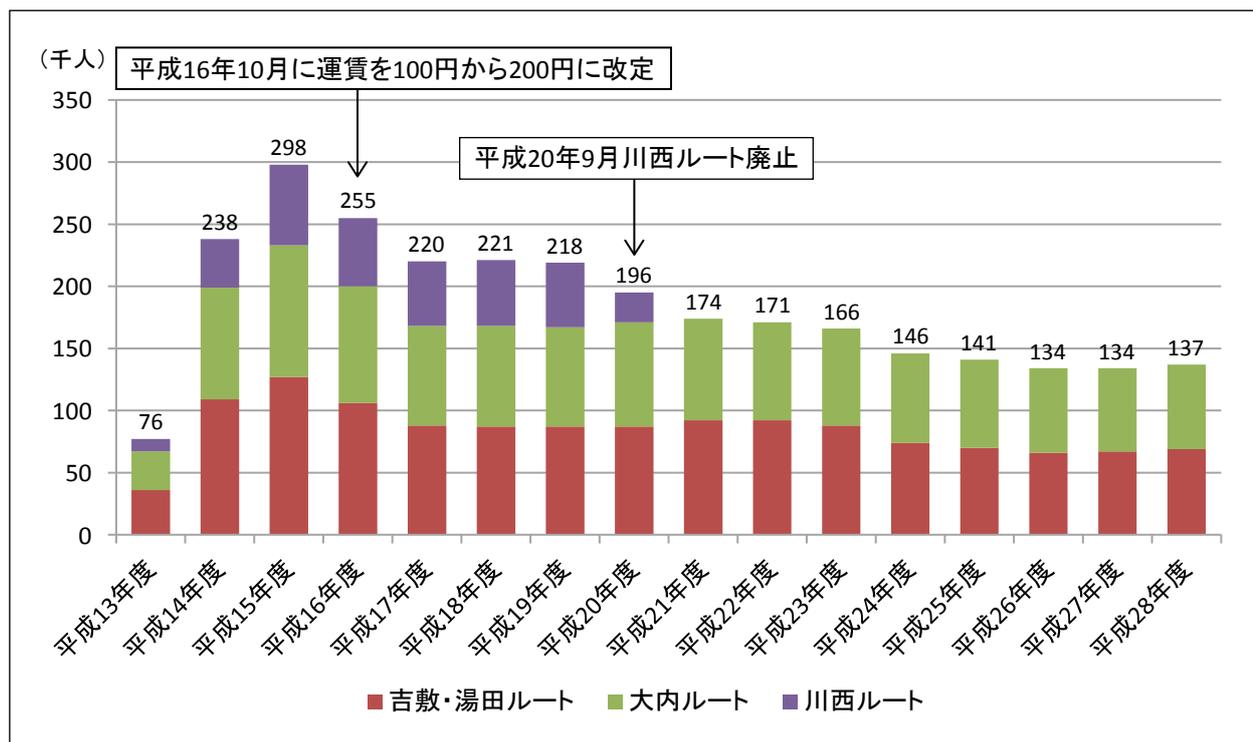
このうち川西ルートについては、平成20年10月に基幹交通部分を路線バスへ移行するとともに、コミュニティ交通部分を地域主体のコミュニティタクシーへと機能分担、連携を行い、メリハリのある交通体系を構築しました。

現在運行している吉敷・湯田ルート、大内ルートについては、一定の需要があり利用が定着しているものの、コミュニティバスの本格運行要件である運行経費に対する運賃収入割合の目標50%には至っておらず、現在も実証運行を継続しています。

【平成28年度の運行の状況】

運行ルート	1日の運行数 ()は土日祝日等	1便当たりの利用者数
【吉敷・湯田ルート】 東山通り・大橋まわり	13便 (12便)	7.7人
【吉敷・湯田ルート】 旧道・朝倉まわり	12便 (11便)	8.0人
【大内ルート】	11.5往復 (11往復)	8.3人

【コミュニティバスの利用者数の推移】

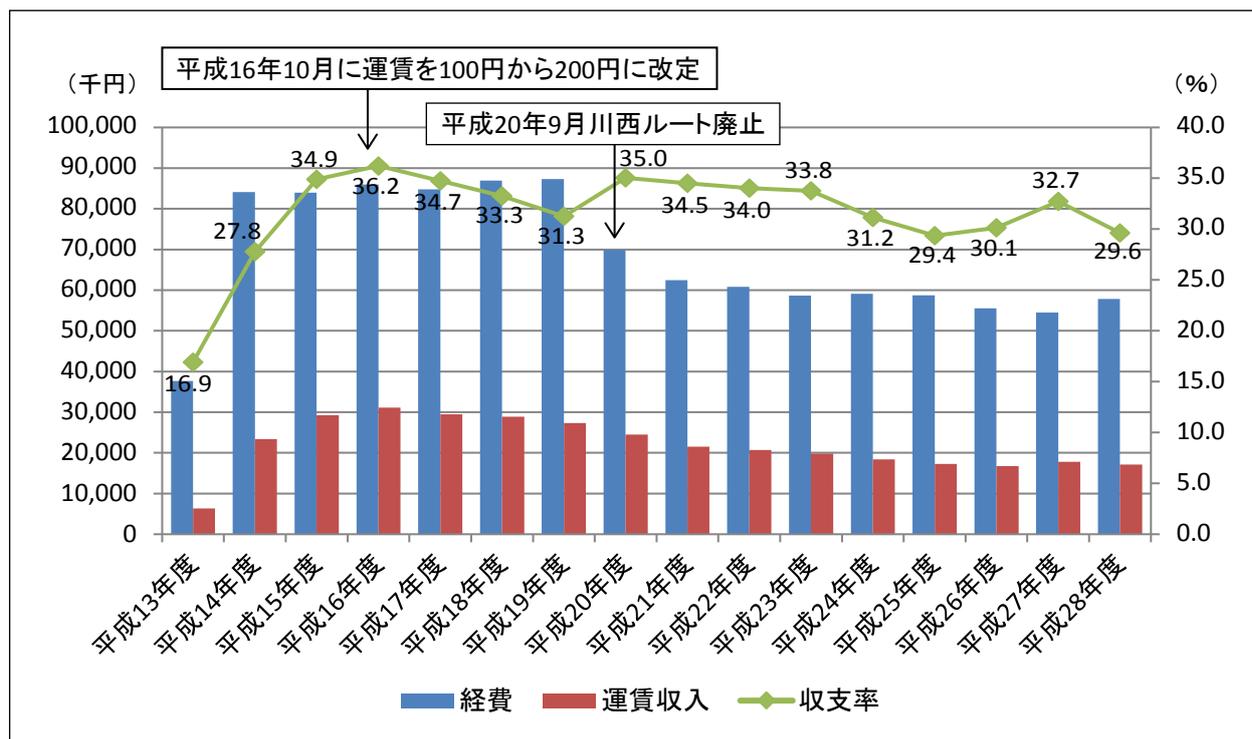


(資料：山口市交通政策課)

(単位:人)

	吉敷・湯田ルート	大内ルート	川西ルート
平成13年度	35,917	30,746	9,567
平成14年度	109,019	90,495	38,800
平成15年度	127,486	105,627	64,577
平成16年度	105,507	94,422	54,754
平成17年度	87,543	80,482	51,947
平成18年度	86,666	81,248	53,158
平成19年度	86,597	80,028	51,561
平成20年度	87,429	84,056	24,287
平成21年度	92,020	81,567	-
平成22年度	92,355	78,685	-
平成23年度	88,493	77,988	-
平成24年度	74,271	72,072	-
平成25年度	69,587	71,139	-
平成26年度	66,363	67,974	-
平成27年度	67,170	67,182	-
平成28年度	68,711	68,316	-

【コミュニティバスの運行経費、運賃収入の推移】



(資料：山口市交通政策課)

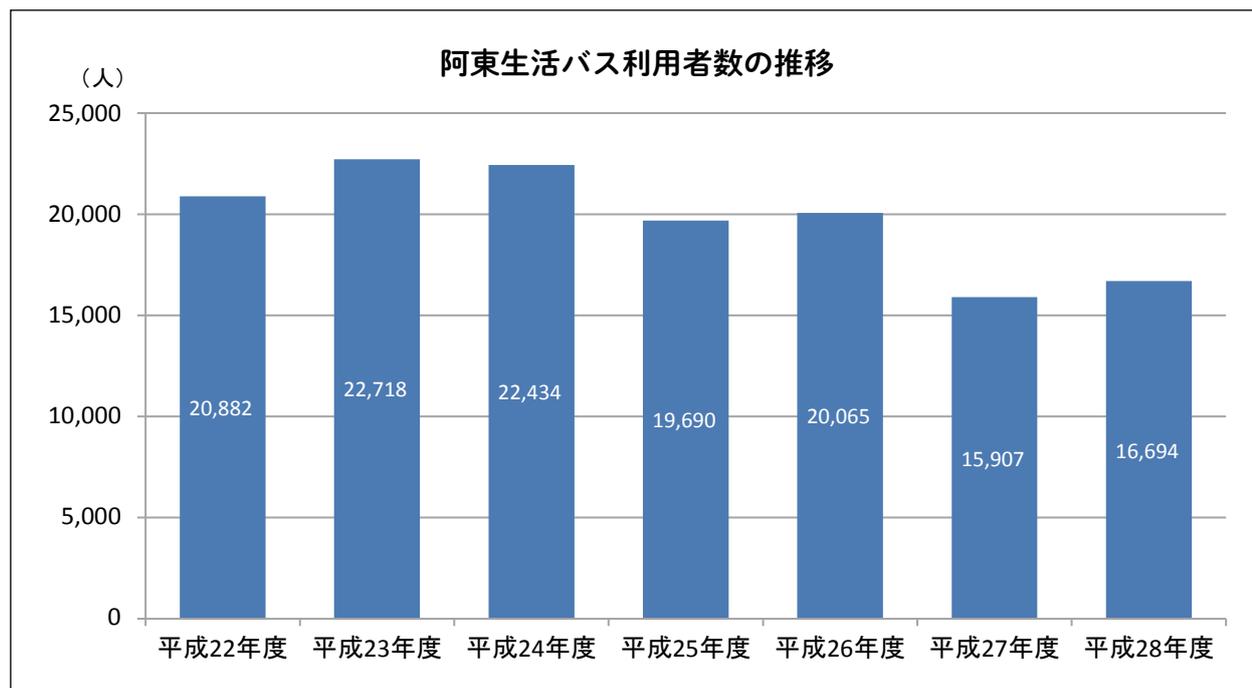
	経費(円)	運賃収入(円)	収支率(%)
平成13年度	37,639,331	6,370,069	16.9
平成14年度	84,087,426	23,348,003	27.8
平成15年度	84,000,000	29,299,653	34.9
平成16年度	85,982,365	31,142,230	36.2
平成17年度	84,785,552	29,458,806	34.7
平成18年度	86,907,482	28,898,459	33.3
平成19年度	87,348,799	27,315,302	31.3
平成20年度	69,880,655	24,483,335	35.0
平成21年度	62,466,321	21,555,397	34.5
平成22年度	60,802,964	20,700,546	34.0
平成23年度	58,671,848	19,804,636	33.8
平成24年度	59,134,553	18,425,263	31.2
平成25年度	58,768,883	17,261,251	29.4
平成26年度	55,522,580	16,726,484	30.1
平成27年度	54,464,242	17,818,702	32.7
平成28年度	57,863,114	17,144,645	29.6

(7) 阿東生活バス

阿東地域では、公共交通の空白地域を解消するため、旧阿東町が運行していた「阿東町福祉バス」を引き継ぎ、「阿東生活バス」として運行しています。

【平成28年度の運行の状況】

主な行先・経由地	1日の運行数 ()は日祝日等	1便当たりの 利用者数
【徳佐嘉年線】 徳佐駅前～開籠	6.5往復 (3往復)	1.9人
【徳佐東側線】 徳佐駅前～下山畠田	火・金 1往復/日	3.4人
【徳佐西側線】 徳佐駅前～野坂	火・金 1往復/日	4.2人
【徳佐生雲線】 田野上～生雲～開作	月～土 6.5往復/日 (3.5往復/日)	1.8人
【地福德地線】 地福駅前～笹ヶ瀧	水・金 1往復/日	1.5人
【蔵目喜線】 野地～生雲公民館前、白井谷～生雲公民館前	火・金 1往復/日	1.4人
【地福篠生線】 文珠上～地福駅前	月・木 1往復/日	2.3人



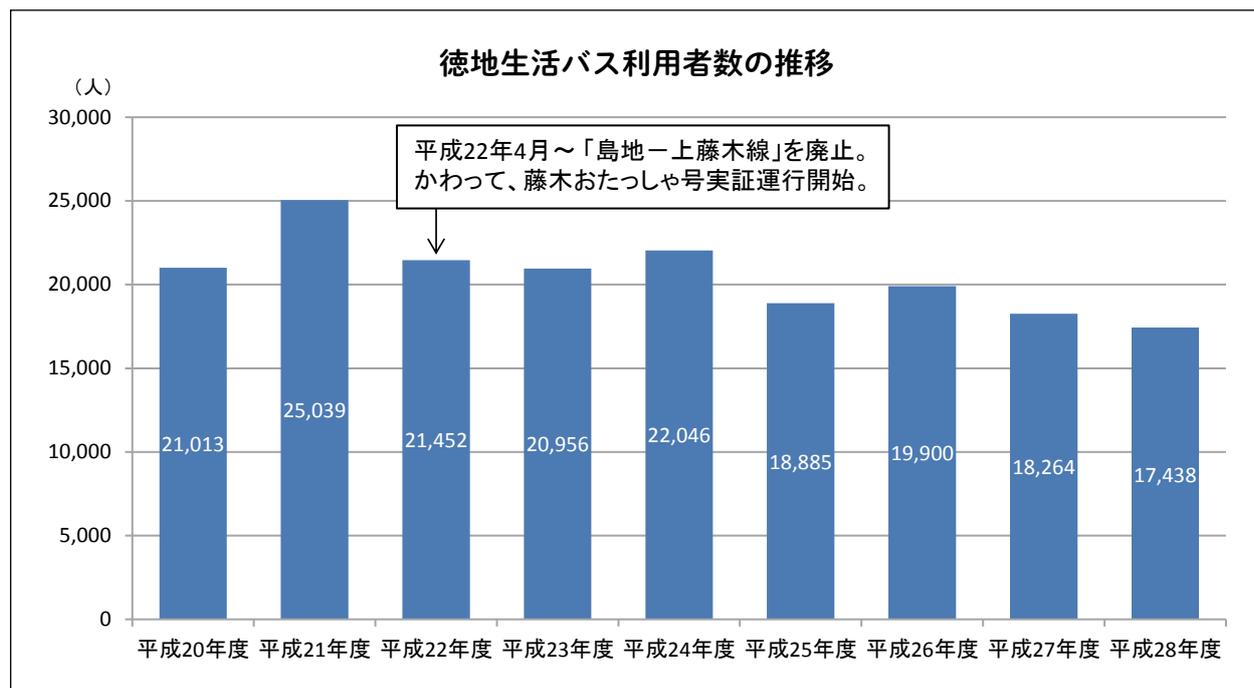
(資料：山口市交通政策課)

(8) 徳地生活バス

徳地地域では、公共交通の空白地域を解消するため、平成16年10月から「生活バス」を運行しています。徳地生活バス「島地-上藤木線」については、コミュニティ交通化に向けて地域と検討を重ね、平成22年4月から地域組織の運営によりコミュニティタクシー「藤木おたっしや号」が運行されています。

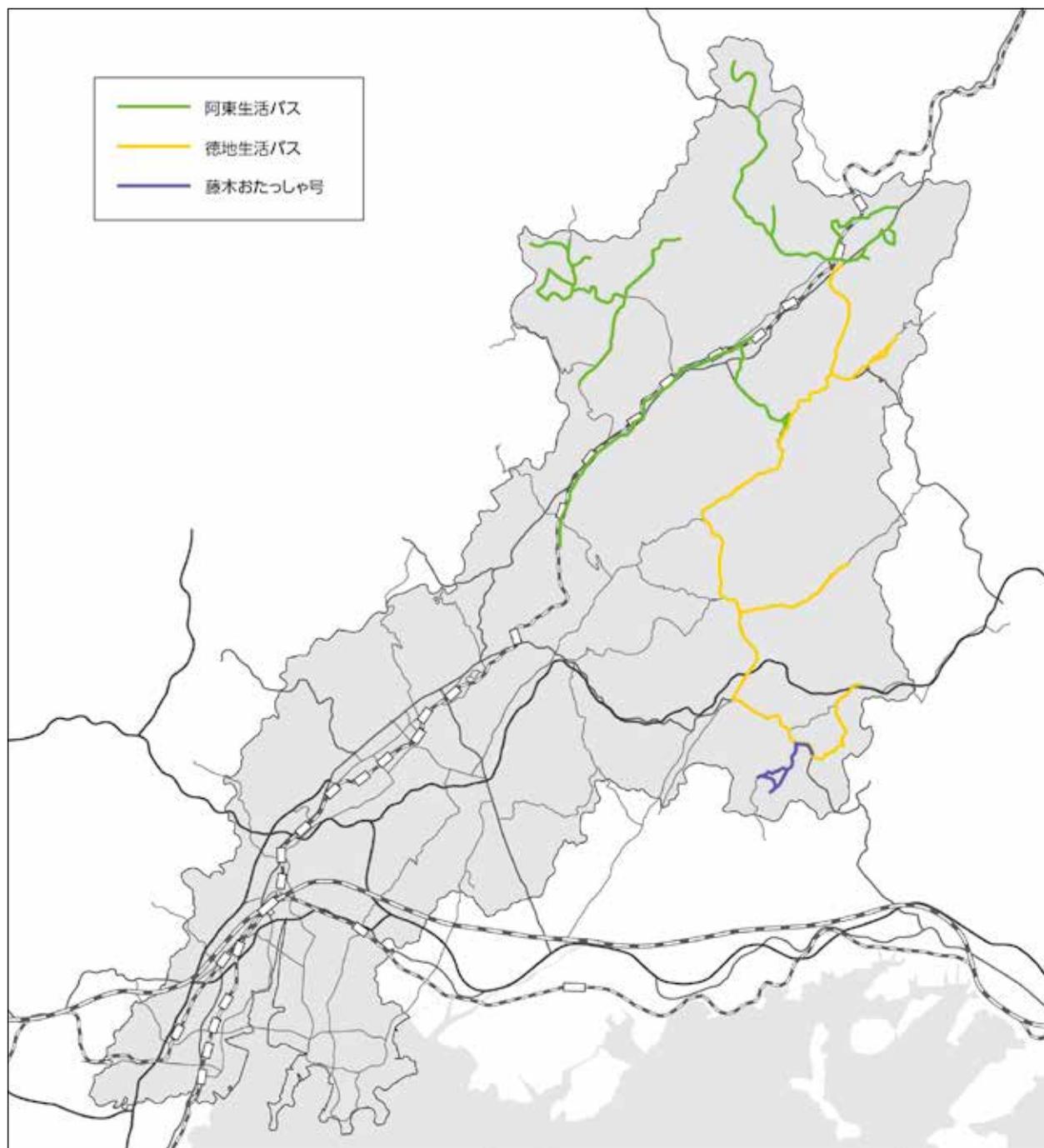
【平成28年度の運行の状況】

主な行先・経由地	1日の運行数 ()は日祝日等	1便当たりの 利用者数
柚野活性化センター～猿岡～柚野活性化センター	火・水・金 4便/日	1.1人
堀～やまぐちサッカー交流広場～柚野活性化センター	4往復 (2往復)	1.9人
堀～やまぐちサッカー交流広場～佐波川ダム	2.5往復 (1往復)	1.1人
堀～三谷交流センター～羽高	3往復 (3往復)	1.5人
柚野活性化センター～徳佐駅	火・水・金 2往復/日	1.8人
堀～口ハス島地温泉～安養地	4往復 (3往復)	2.2人



(資料：山口市交通政策課)

【阿東生活バス、徳地生活バス、藤木おたっしや号の現状】



(資料：山口市交通政策課)

(9) コミュニティタクシー

交通不便地域の交通弱者の移動手段を確保するため、地域が主体となり、市民、事業者、行政が協働し、地域の中心地や基幹交通までを運行するコミュニティタクシーを運行しています。

本格運行の基準となる乗車率、収支率の目標達成に向け、地域において主体的に取り組まれているものの、少子高齢化、商店等の撤退や、高齢者の運転免許取得率の上昇などから、利用が伸び悩んでいる地域もあります。

さらに、コミュニティタクシーを新たに取り組む場合には、地域によっては、委託可能な交通事業者の確保が困難な場合も生じてきています。

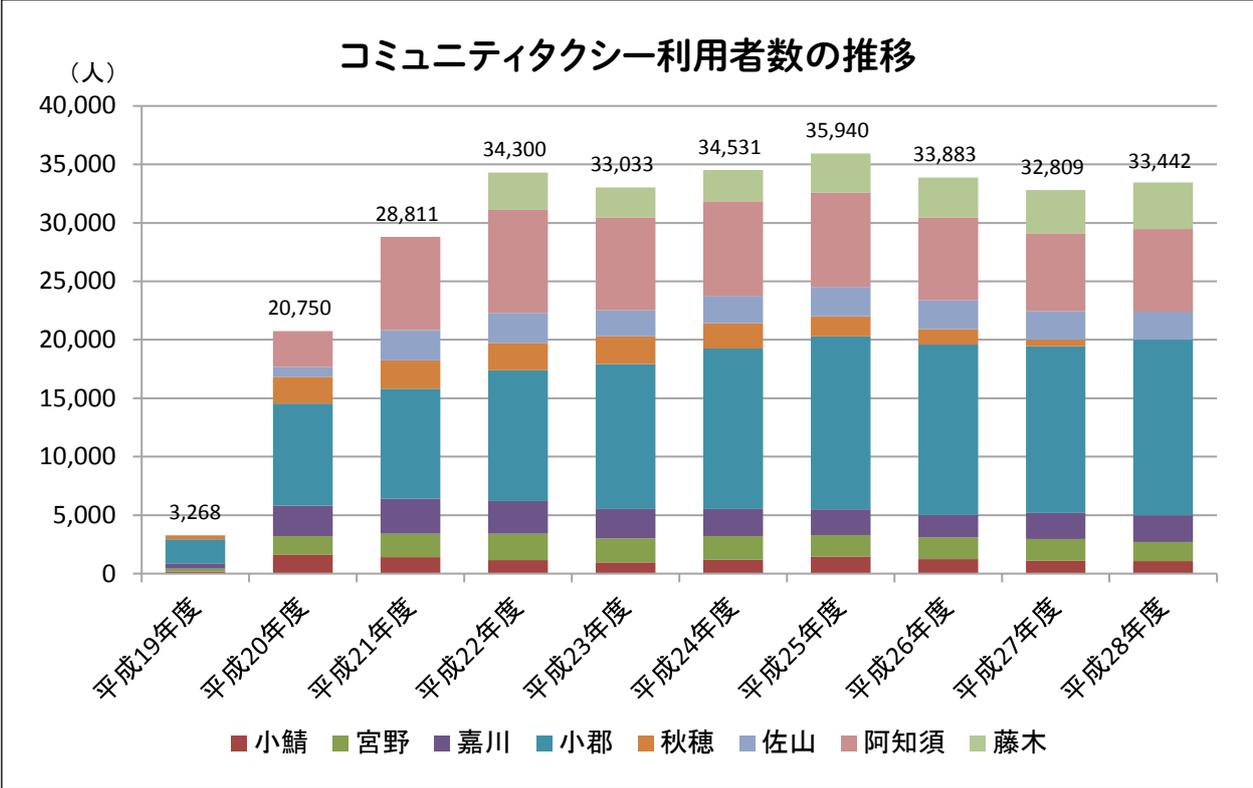
【平成28年度のコミュニティタクシーの現状】

地域	小 鯖	宮 野	嘉 川	小 郡	佐 山	阿知須	藤 木
事業主体	小鯖コミュニティタクシー推進協議会	宮野地区コミタク運行協議会	嘉川コミュニティタクシー推進協議会	サルビア号を育てる会	佐山地区自治連合会	阿知須コミュニティ交通協議会	藤木おたっしや号運営協議会
主な構成	上小鯖を中心とする8自治会	宮野地区3町内会(熊坂町内会、(24.10~上恋路、中恋路町内会参加))	沿線自治会	高台の8自治会(光ヶ丘中・東・南、金堀、平原、円座東、長谷西、(22.10~尾崎自治会参加))	自治連合会	自治会連合会	島地~上藤木7自治会
運行会社	山口交通 山野タクシー	大隅タクシー	嘉川タクシー	エフ第一交通 湯田都タクシー	嘉川タクシー	北東部循環線 中央交通 南部東西往復線 宇部相互タクシー	島地タクシー
運行開始日	20年2月25日	20年2月1日 (24年10月1日~再度実施運行)	20年1月28日	19年12月25日	20年10月1日	20年10月1日	22年4月1日
運行区間	地区中心部~上小鯖	地区中心部~熊坂 上恋路、中恋路	江崎4地区~岡屋 江崎4地区~免地	地区中心部~高台8地区	佐山中心部~新地~由良・佐山西	阿知須中心部~岩倉等~青畑	島地中心部~上藤木~小河内
運行形態	定時定路線	定時定路線	定時定路線	定時定路線	定時定路線 (新地線1.5往復デマンド運行)	定時定路線 (一部区間デマンド運行)	定時定路線 (3便・スクールバスも兼ねる) 区域運行 (デマンド運行・3便)
フリー乗降	○	○	○	○	○	○	○
ダイヤ	週3日運行 (月・水・金)	週3日運行 (月・水・金)	週3日運行 (月・水・金)	週6日運行 (月~土)	週3日運行 (月・水・金)	北東部循環線 月~金 南部東西往復線 月~金	週6日運行 (月~土)
運行便数	1日4便	1日3往復	岡屋5便 免地5便	1日4往復	新地線 1日2.5往復 由良循環 1日8便	北東部循環線 1日6便 南部東西往復線 1日3.5往復	1日最大6便
運行距離 (1便当たり)	13.9km	7.0km 7.8km 8.2km	岡屋 7.9kmまたは8.0km 免地8.4km	10.6km	新地線 4.0km 由良線 9.8km	北東部循環線 14.0km 南部東西往復線 16km	定時定路線 (10.0kmまたは14.8km) 区域運行
基本運賃	300円	200円	300円	200円	300円	300円	300円
福祉優待バス	適用	適用	適用	適用	適用	適用	適用

【平成28年度実績】

地域	小 鯖	宮 野	嘉 川	小 郡	佐 山	阿知須	藤 木
使用車両	小型タクシー	ジャンボタクシー	小型タクシー	ジャンボタクシー	小型タクシー	小型タクシー	ジャンボタクシー /小型タクシー
1便あたりの乗車人数	1.9人	1.8人	1.6人	5.7人	1.7人	2.1人	2.4人
1月あたりの乗車人数	91人	135人	191人	1,250人	201人	590人	329人
乗車率	46.3%	20.4%	39.1%	67.0%	41.3%	52.0%	45.9%
収支率	15.9%	30.1%	28.0%	36.5%	39.7%	30.1%	32.3%

(資料：山口市交通政策課)



※秋穂地域のコミュニティタクシーあいお「菜の花号」については、平成27年8月31日運行終了。
(資料：山口市交通政策課)

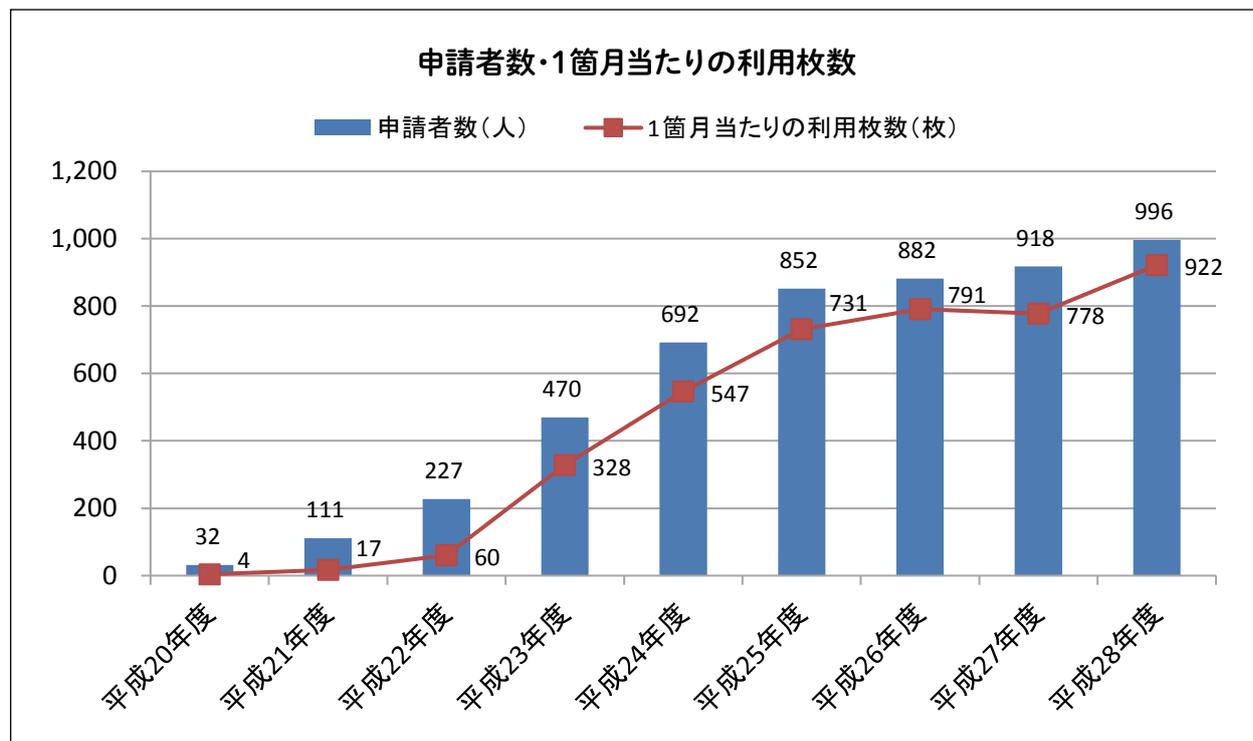
(10) グループタクシー

公共交通が不便な地域の交通弱者に、日常生活の利便性向上と社会活動の拡大を図るため、平成20年10月からグループで共同利用できるタクシー利用券を交付する制度を実施しています。利用者へのアンケートやヒアリングを踏まえて、制度改善を行った結果、申請件数、利用者数ともに増加しています。

【申請件数・利用者数の推移】

年度	申請件数			利用枚数(枚)	1箇月当たりの利用枚数(枚)
	自治会数	グループ数	申請者数(人)		
平成20年度	7	7	32	22	4
平成21年度	8	6	111	209	17
平成22年度	15	15	227	714	60
平成23年度	28	29	470	3,938	328
平成24年度	51	50	692	6,558	547
平成25年度	57	64	852	8,771	731
平成26年度	65	69	882	9,489	791
平成27年度	74	77	918	9,320	778
平成28年度	86	93	996	11,061	922

※平成20年度は10月～3月



(資料：山口市交通政策課)

(11) タクシー

市内に営業所を有する法人タクシーは、17事業者（営業所数は18）あり、営業所の位置及び配置車両数は、次のとおりとなっています。

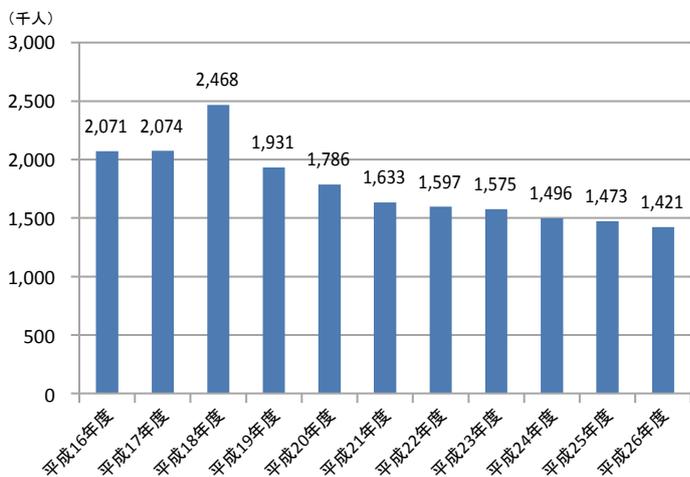
タクシーは、機動性の高い交通手段としての役割を担っています。また、地域が主体となって運行するコミュニティタクシーの運行事業者として、ともにコミュニティ交通を支えています。

一方で、利用者の減少、乗務員の高齢化や不足といった課題もあり、山口県内のタクシー乗務員の年齢構成を見ると、60歳以上が70.5%を占めています。

会社名	営業所の位置	車両数(両)		
		ジャンボ	中型・小型	福祉車両
株式会社大隅タクシー	山口県山口市朝田928-1	6	54	
湯田都タクシー株式会社	山口県山口市神田町2-16		23	
防府日本交通株式会社山口営業所	山口県山口市湯田温泉一丁目11-35	1	15	
有限会社中司タクシー	山口県山口市湯田温泉二丁目1-23	2	10	
いさむや第一交通株式会社	山口県山口市朝田2096-1	6	60	2
山野タクシー株式会社	山口県山口市朝倉町2-3	1	16	
有限会社嘉川タクシー	山口県山口市嘉川4375-9	1	6	
山口交通株式会社	山口県山口市大内長野1545-1	1	14	2
フラワータクシー	山口県山口市黒川812-2	1	5	2
湯田都タクシー株式会社小郡営業所	山口県山口市小郡御幸町7-26	3	11	
有限会社小郡交通タクシー	山口県山口市小郡下郷1255-13		8	
新山口タクシー	山口県山口市小郡下郷1212-4		8	
有限会社宇部相互タクシー阿知須営業所	山口県山口市阿知須字浜村4746-7		2	
中央交通株式会社阿知須営業所	山口県山口市阿知須3257-29		10	
有限会社平和タクシー	山口県山口市徳地堀1912-7	2	2	
島地タクシー有限会社	山口県山口市徳地島地462-1	1	2	
有限会社徳佐タクシー	山口県山口市阿東徳佐中3506-6,14	1	2	
地福タクシー	山口県山口市阿東地福上1337-3		2	

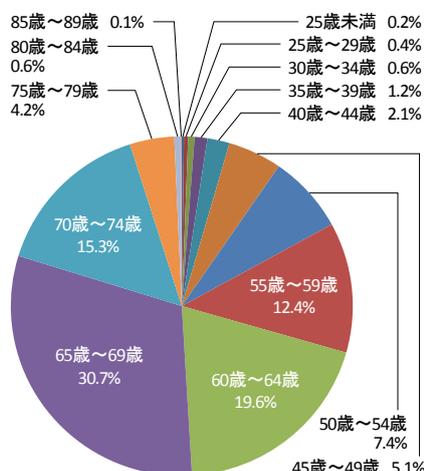
（資料：国土交通省中国運輸局山口運輸支局（平成30年1月現在））

山口営業区域のハイヤー・タクシーの輸送人員の推移



（資料：山口県統計年鑑）

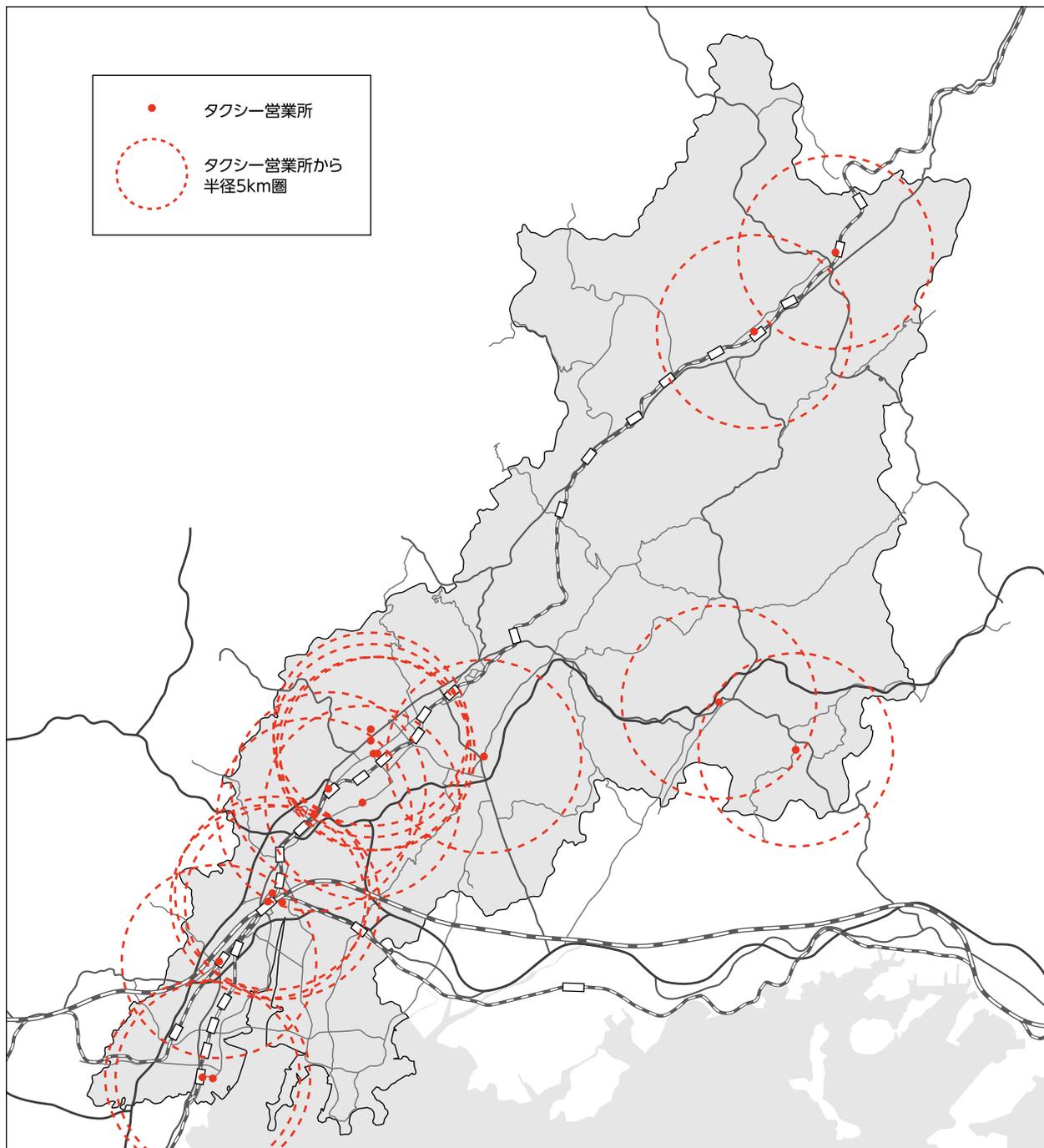
山口県内のタクシー乗務員の年齢構成



（資料：国土交通省中国運輸局山口運輸支局（平成30年1月現在））

下図は、市内のタクシー営業所から半径5km圏を图示しています。

【タクシー営業所の分布】

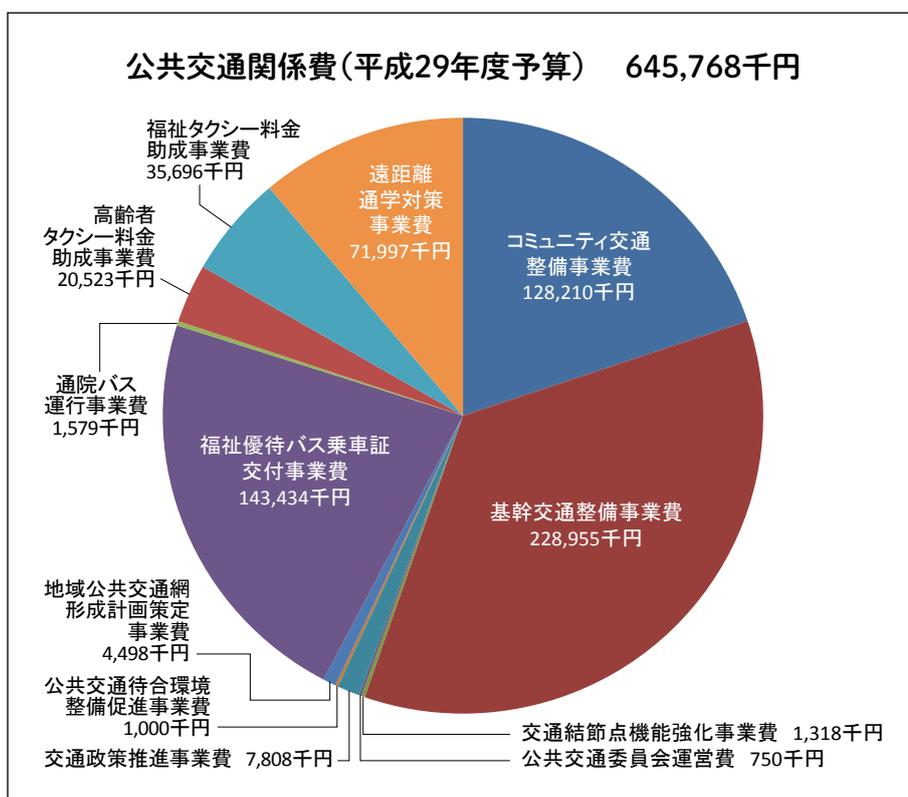
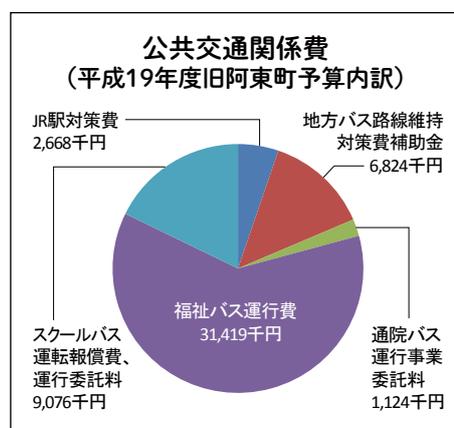
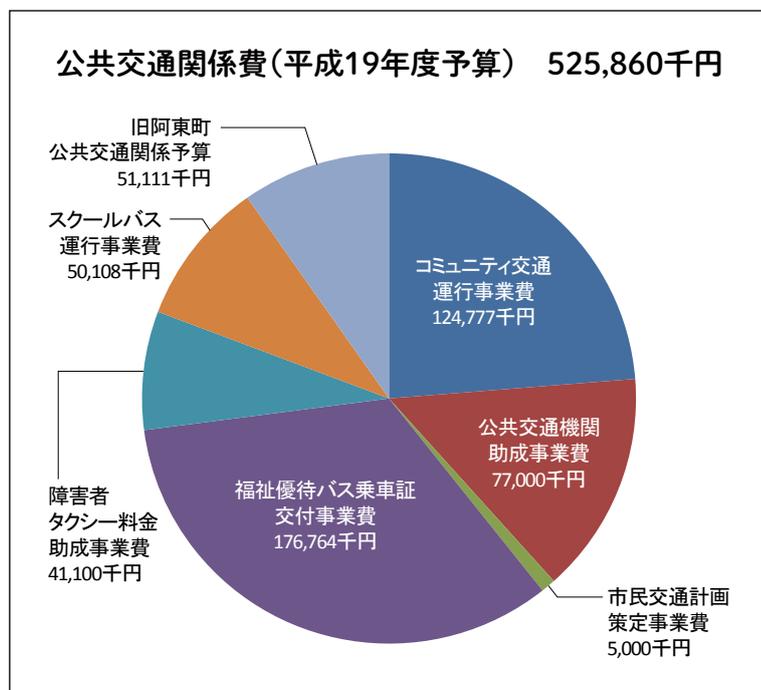


※タクシー営業所から10分程度(時速30km)で到着できる範囲として、半径5km圏を图示すもの。

(資料：山口市交通政策課)

(12) 公共交通関係費の推移

公共交通関係費について、平成19年度予算は、旧阿東町予算を合わせ、525,860千円でしたが、平成29年度予算は、645,768千円となり、119,908千円(22.8%)の増となっています。



(資料：山口市交通政策課)

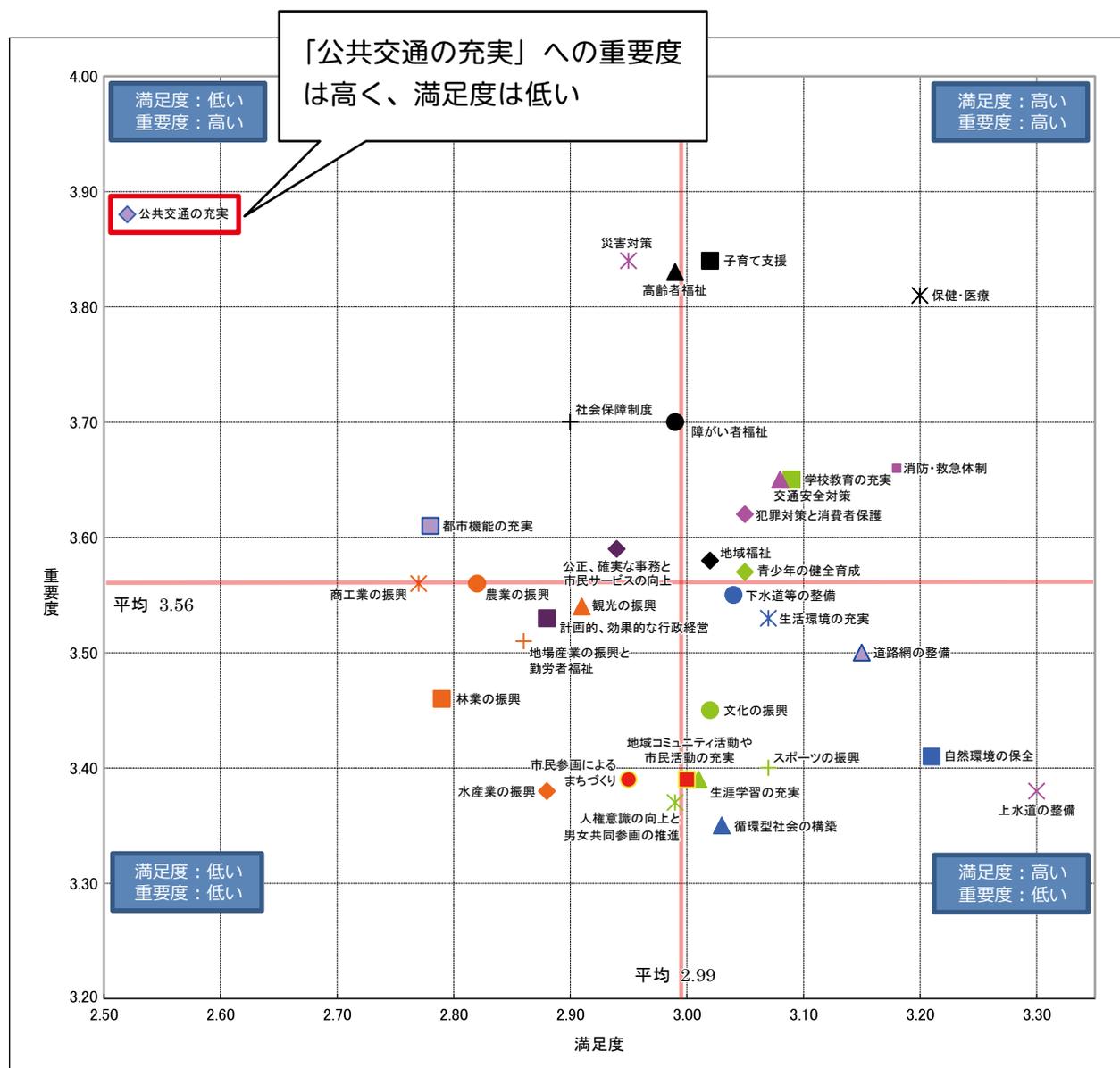
4-2 公共交通に対する市民の意識

(1) 山口市まちづくりアンケート(ものさしアンケート)調査

本市では、毎年「山口市まちづくりアンケート(ものさしアンケート)」を実施し、各施策の目標の達成度や市民ニーズを把握しています。

平成29年2月実施の調査では、市民の満足度の高いまちづくり分野は「上水道の整備」、「自然環境の保全」、「保健・医療」となっています。満足度の低い分野は「公共交通の充実」となっています。

重要度は概ねどの分野も高い結果となっていますが、相対的にみて、市民にとって重要度の高い(力を入れてほしい)分野は「公共交通の充実」、「災害対策」、「子育て支援」、「高齢者福祉」となっています。



(出典：山口市まちづくりアンケート(平成29年2月実施分))

(2) 公共交通に関する市民アンケート調査

本計画を策定するにあたり、市民の日常の外出や公共交通の利用意向などについての意識やニーズ等を把握するため、公共交通に関する市民アンケート調査を実施しました。

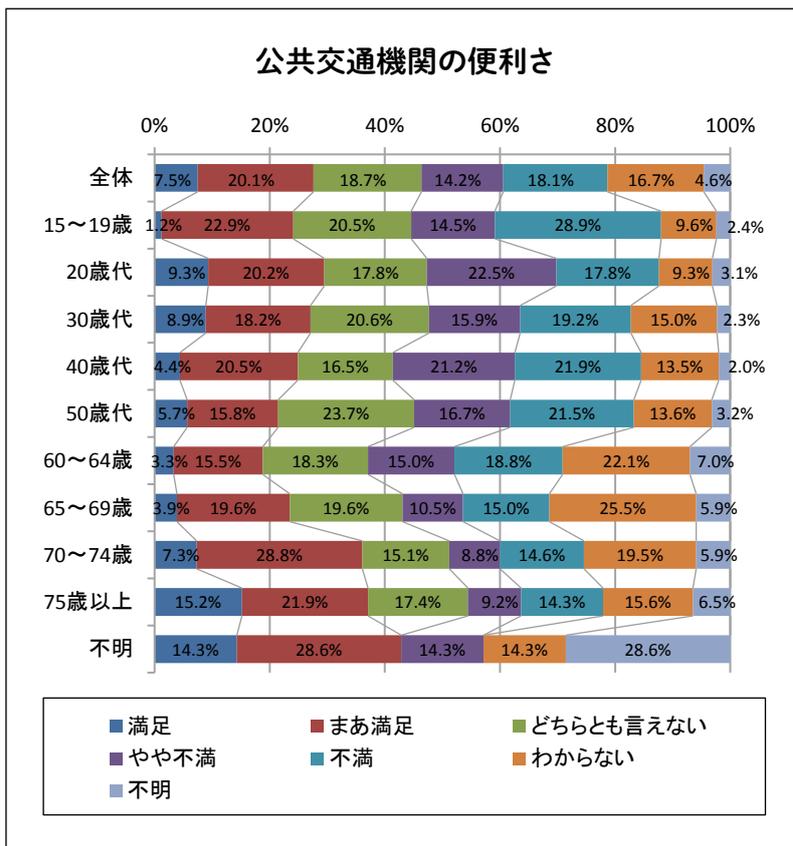
調査の対象	山口市内に在住する15歳以上の市民(無作為抽出)
配布・回収方法	郵便発送・郵便回収方式
調査期間	平成28年10月24日(月)～平成28年11月11日(金)
回収結果	総配布数：5,020人 転出などによる事故数：19人 調査対象数：5,001人 有効回収数：2,219人 回収率：44.4%

①公共交通機関の便利さについて

公共交通機関の便利さについて、全体では「満足」(7.5%)、「まあ満足」(20.1%)を合わせると27.6%であるのに対し、「やや不満」(14.2%)、「不満」(18.1%)を合わせると32.3%となり、不満傾向にある方の割合の方が多くなっています。

また、年齢構成別にみると、「満足」、「やや満足」を合わせた割合が、「75歳以上」(37.1%)、「70～74歳代」(36.1%)、「20歳代」(29.5%)となり、全体平均の満足割合より高くなっています。また、「やや不満」、「不満」を合わせた割合は、65歳未満全ての階層で全体平均より高くなっており、最も不満度が高い年齢階層は、「15～19歳」(43.4%)となっています。

	満足	まあ満足	どちらとも言えない	やや不満	不満	わからない	不明
全体	7.5%	20.1%	18.7%	14.2%	18.1%	16.7%	4.6%
15～19歳	1.2%	22.9%	20.5%	14.5%	28.9%	9.6%	2.4%
20歳代	9.3%	20.2%	17.8%	22.5%	17.8%	9.3%	3.1%
30歳代	8.9%	18.2%	20.6%	15.9%	19.2%	15.0%	2.3%
40歳代	4.4%	20.5%	16.5%	21.2%	21.9%	13.5%	2.0%
50歳代	5.7%	15.8%	23.7%	16.7%	21.5%	13.6%	3.2%
60～64歳	3.3%	15.5%	18.3%	15.0%	18.8%	22.1%	7.0%
65～69歳	3.9%	19.6%	19.6%	10.5%	15.0%	25.5%	5.9%
70～74歳	7.3%	28.8%	15.1%	8.8%	14.6%	19.5%	5.9%
75歳以上	15.2%	21.9%	17.4%	9.2%	14.3%	15.6%	6.5%
不明	14.3%	28.6%	0.0%	14.3%	0.0%	14.3%	28.6%



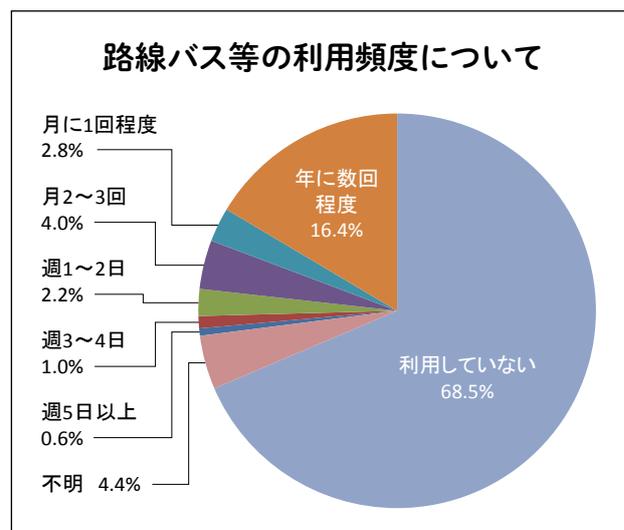
(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(平成28年10月))

②路線バス等の利用頻度について

路線バス等を利用される方の頻度で最も多かった利用頻度は、「年に数回程度」(16.4%)で、次いで、「月2～3回程度」(4.0%)でした。

一方で、「利用していない」方の割合は約7割(68.5%)となっています。

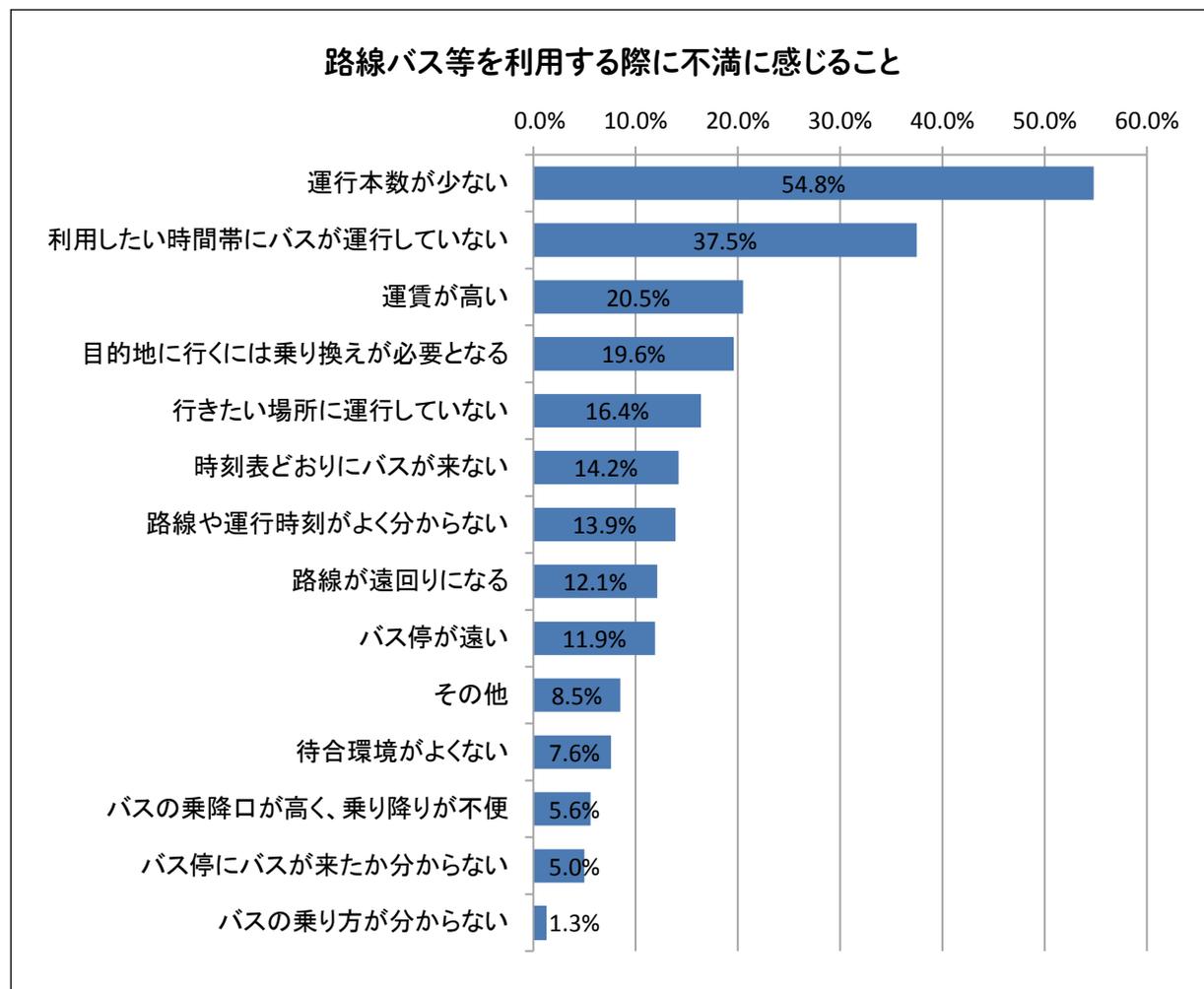
	回答数	割合
週5日以上	14	0.6%
週3～4日	22	1.0%
週1～2日	49	2.2%
月2～3回	89	4.0%
月に1回程度	63	2.8%
年に数回程度	365	16.4%
利用していない	1,519	68.5%
不明	98	4.4%
合計	2,219	100.0%



(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(平成28年10月))

③路線バス等を利用するにあたって不満に感じること

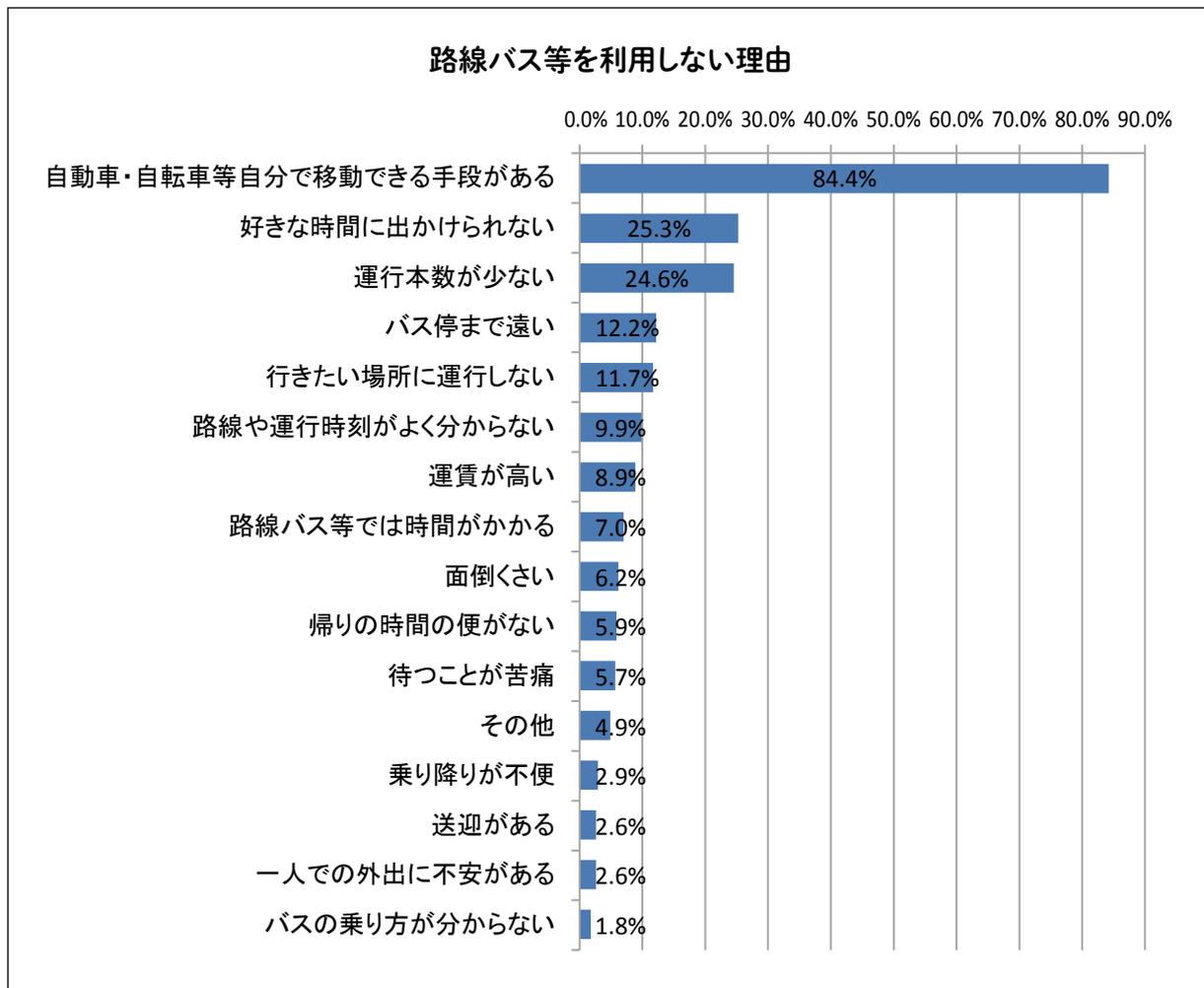
路線バス等を利用されている方に、不満に感じることを3つまで回答していただいたところ、多いものから順に以下のとおりとなっています。



(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(平成28年10月))

④ 路線バス等を利用しない理由

路線バス等を利用されていない方に、利用されていない理由を3つまで回答していただいたところ、多いものから順に以下のとおりとなっています。



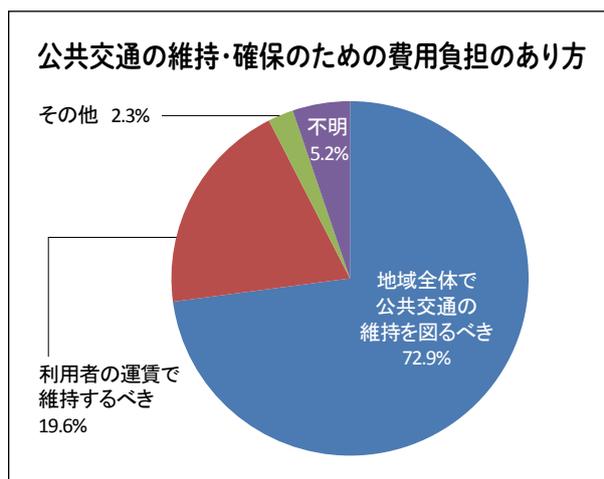
(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(平成28年10月))

⑤公共交通の維持・確保のための費用負担のあり方

公共交通の維持・確保のための費用負担のあり方を尋ねた結果について、平成18年度実施のアンケート結果も、平成28年度実施のアンケート結果も「利用する・しないに関わらず、地域全体で公共交通の維持を図るべきである」が最も多くなり、平成18年度は、72.9%、平成28年度は、72.5%となっています。

【平成18年度実施結果】

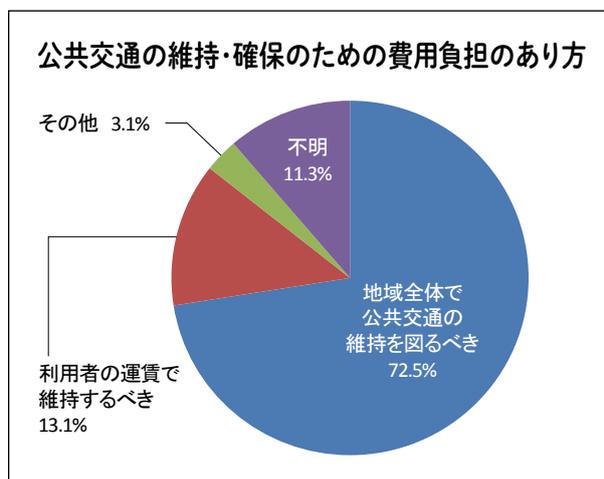
	回答数	割合
利用する・しないに関わらず、地域全体で公共交通の維持を図るべきである	1,569	72.9%
利用者の運賃で維持するべきであり、利用者が減少すればサービスの低下や路線の廃止もやむを得ない	421	19.6%
その他	50	2.3%
不明	111	5.2%
合計	2,151	100%



(資料：生活交通に関する市民アンケート調査(平成18年6月))

【平成28年度実施結果】

	回答数	割合
利用する・しないに関わらず、地域全体で公共交通の維持を図るべきである	1,609	72.5%
利用者の運賃で維持するべきであり、利用者が減少すればサービスの低下や路線の廃止もやむを得ない	291	13.1%
その他	68	3.1%
不明	251	11.3%
合計	2,219	100%

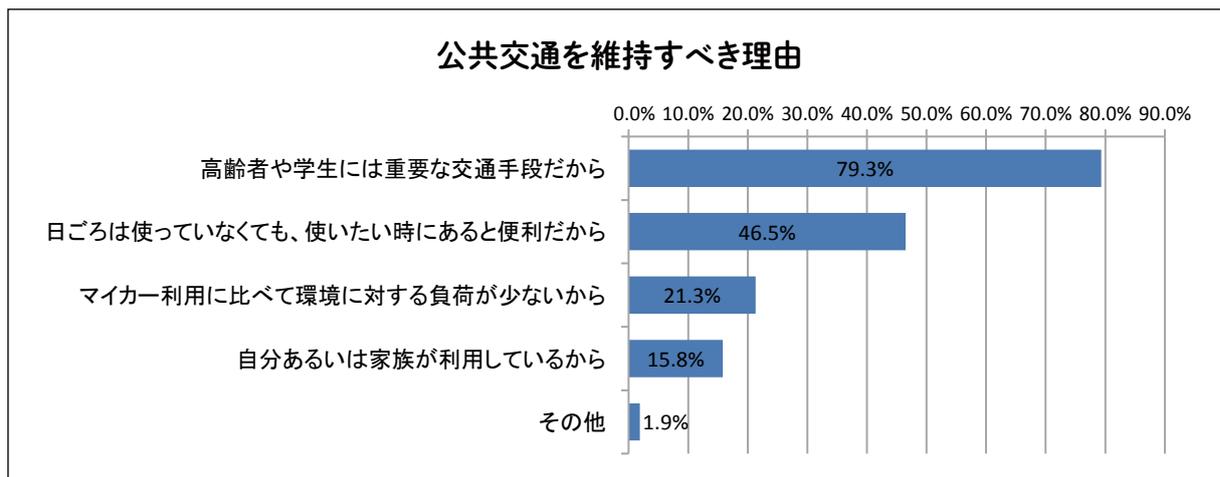


(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(平成28年10月))

⑥公共交通を維持すべき理由

公共交通の維持・確保のための費用負担のあり方について、「利用する・しないに関わらず、地域全体で公共交通の維持を図るべきである」と回答された方に、その維持すべき理由を尋ねた結果について、平成18年度実施のアンケート結果と平成28年度実施のアンケート結果を比較したところ以下のとおりとなりました。

【平成18年度実施結果】

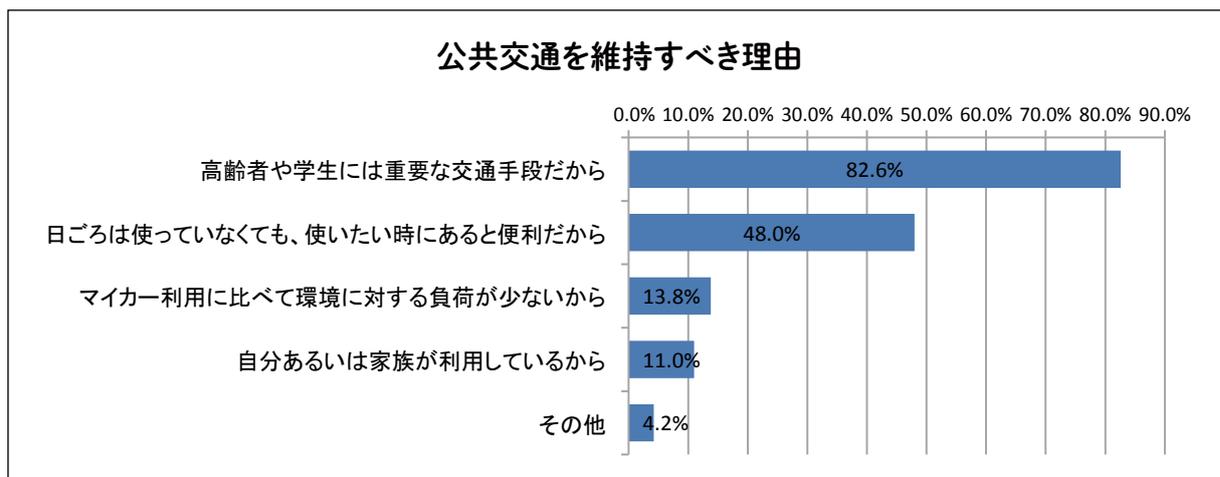


(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(平成28年10月))



「高齢者や学生には重要な交通手段だから」の回答割合が増加し、「自分あるいは家族が利用しているから」の回答割合は減少

【平成28年度実施結果】



(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(平成28年10月))

この結果から約8割の人が、公共交通は、移動手段を持たない人にとって重要と考えている一方で、実際に自らが利用しているから必要と考えている人は少なくなっている傾向が伺えます。

(3) 地域検討会

地域のニーズや実情等を把握し、本計画に反映するとともに、今後の事業展開に向けて地域の気運を高めるため、市内10会場で地域検討会を平成29年3月上旬から下旬にかけて開催し、あわせて166名の参加をいただきました。

No.	対象地域	会 場	開催日	参加者数
1	仁保、小鯖、大内	大内地域交流センター	3月 6日(月)	20人
2	吉敷、平川、大歳	大歳地域交流センター	3月 7日(火)	17人
3	嘉川、佐山	嘉川地域交流センター	3月 8日(水)	32人
4	大殿、白石、湯田、宮野	大殿地域交流センター	3月13日(月)	15人
5	陶、鑄銭司、名田島、秋穂二島	名田島地域交流センター	3月14日(火)	14人
6	小郡	小郡地域交流センター	3月15日(水)	11人
7	秋穂	秋穂地域交流センター	3月16日(木)	15人
8	阿知須	阿知須地域交流センター	3月21日(火)	12人
9	徳地	徳地地域交流センター	3月22日(水)	17人
10	阿東	阿東地域交流センター	3月23日(木)	13人

【地域検討会で出された主な意見】

【阿東】

- ・山口までの直通バスがほしい
- ・鉄道とバスの運行時間が重なっている時間帯がある
- ・車で移動できなくなった場合、地域核が一つだと生活が成り立たない
- ・JR 特急券の割引

【大殿・白石・湯田・宮野】

- ・交通結節点がない
- ・国道 9 号のバス本数が少ない
- ・コミュニティバスのルート変更（白石）
- ・コミュニティタクシーの維持
- ・バス停に上屋の設置
- ・公共交通を利用したらポイントが貯まり、特産品と交換できるようにする

【徳地】

- ・山口までのバス路線が不満（便数、ルート）
- ・福祉優待バス乗車証で、防府まで 100 円で行きたい
- ・高校生の通学費用の負担感がある
- ・公共交通に乗って知ることが必要である

【仁保・小鯖・大内】

- ・仁保スクールバスの有効活用
- ・地域内循環交通（大内）
- ・大内交流センターへの移手段の確保
- ・低床バスにしてほしい
- ・待合環境の改善
- ・小さいうちから公共交通を利用する機会をつくる
- ・買物ツアーやお花見などのツアーを企画し、まずは試してみる

【吉敷・平川・大歳】

- ・コミュニティバスの延伸（吉敷地域交流センターまで）
- ・基幹交通軸は充実しているものの、地域内の移手段がない（平川、大歳）
- ・各地域内の移動は、各地域においてコミュニティタクシー等の運行を考えるとよい
- ・高齢者への聞き取り調査の実施

【小郡】

- 基幹交通軸は充実しているが、地域内の移動が困難なところがある
- 新山口駅南に公共交通がない
- 地域を越えた路線が必要ではないか。(川東地区や嘉川)
- 乗り継ぎ、乗り換えが便利で円滑にできるように
- 公共交通普及員の設置を

【嘉川・佐山】

- コミュニティタクシーで阿知須や小郡まで行きたい
- バス停の上屋の整備
- バスの小型化
- まちづくりの観点から公共交通による外出目的をつくる

【秋穂】

- コミュニティタクシーが廃止となり、代替りの移動手段がない
- 高校生の通学が大変（毎日10kmの通学往復、親の送迎負担、無人駅や暗いバス停で犯罪に巻き込まれるのでは）
- バスを使ってみるツアーの実施
- 秋穂専用の時刻表をつくる

【陶・鑄銭司・名田島・秋穂二島】

- 小郡に行きたい
- 国道2号はバスが1日5往復しかない
- 四辻駅の跨線橋の上り下りが困難
- 免許返納に対する特典を増やす
- グループタクシーでの相乗りでの活用
- バスを利用してバス路線を守る

【阿知須】

- 阿知須駅の跨線橋の上り下りが困難
- 交通安全対策が必要
- 阿知須でイベントがあると、タクシーが利用できなくなる
- 地域をまたぐコミュニティタクシーの運行ができないか
- コミュニティタクシーの乗車体験

4-3 既存交通計画の検証

(1) 山口市市民交通計画(平成19年9月策定)の検証

本市では、平成19年9月に山口市市民交通計画を策定し、市民誰もがいきいきと安心して住み続けられるよう、市民、事業者、行政が協働して、持続可能な公共交通を創り守ることにより、クルマに頼り過ぎない交通まちづくりに取り組みました。

また、公共交通は、移動手段の確保としてのみでなく、経済活動を支え、交流や連携の基盤となるなど、まちづくりの重要な要素であることから、まちの顔である都市核・地域核の求心力を高め、快適で利便性の高い都市環境を創出するとともに、地域の自立・活性化や地域間の交流・連携を促進する交通システムを整える交通まちづくりを目指してきました。

さらに、本市は、大変広い市域を有していることから、画一的な交通システムでは地域の多様なニーズへの対応は困難であると考え、クルマに頼り過ぎない交通まちづくりを具現化するための公共交通体系の整備方針として、都市核と地域核を結ぶ基幹交通は交通事業者が主体となって整え、また、地域をきめ細かく回り、地域の中心地や基幹交通に接続するコミュニティ交通は地域が主体となって整えることとし、行政はそれぞれを支援することとしました。また、それら基幹交通とコミュニティ交通との相互の連携を強化することにより、市民の連続的な移動を確保することとし、様々な施策に取り組んできました。

これまでの計画期間中において、地域内の移動については、コミュニティ交通の充実を図るため、コミュニティタクシー制度やグループタクシー制度を創設しました。また、都市活動の活性化と地域間交流の促進を図るため、都市核間交通の機能強化、小郡と阿知須間や秋穂、阿知須間の都市核と地域核あるいは地域核同士を結ぶ基幹交通を充実しました。また、広域交通ネットワークの強化を図るため、山口駅や湯田温泉と山口宇部空港を結ぶ山口宇部空港連絡バスの運行を開始しました。さらに、公共交通を利用する動機付けを図るため、過度にマイカーに頼る状態から、公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促す取組であるモビリティ・マネジメントの実施、山口市民公共交通週間の開催、総合時刻表の作成など、公共交通を皆で守り育てていく意識づくりを進めてきたところです。

このように持続可能な交通まちづくりを目指し、様々な施策に取り組み、一定の成果が得られた一方で、マイカーに過度に依存している状況は変わっていないため、公共交通などを上手に利用して、マイカーに頼り過ぎない交通まちづくりをさらに進める必要があります。

(2) 計画の基本的な考え方

①基本理念

～子や孫の代まで続く公共交通にしよう！～
創ろう！守ろう！みんなの公共交通

市民誰もがいきいきと安心して住み続けられるよう、市民、事業者、行政が協働して、持続的な公共交通を創り守ることにより、クルマに頼りすぎない交通まちづくりを目指します。

②基本目標

市民生活と都市活動を支える公共交通の確立

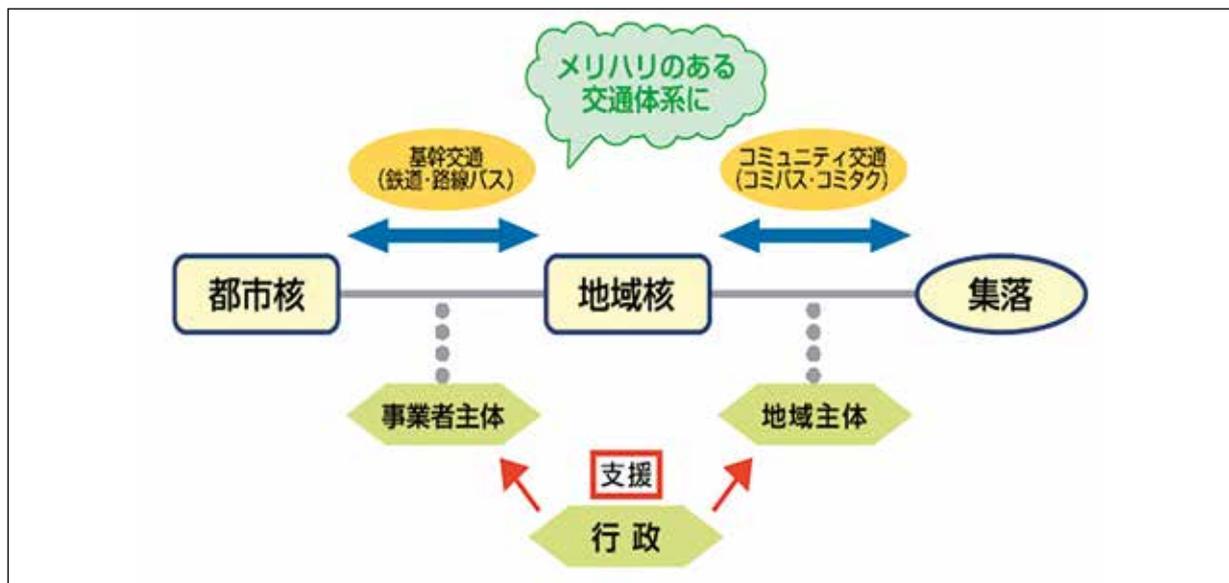
市民生活を支え、自立的な地域づくりを推進するとともに、交流を促し、街のにぎわいを創出する公共交通を整えます。

③取組姿勢

みんなが協働して創り育てる

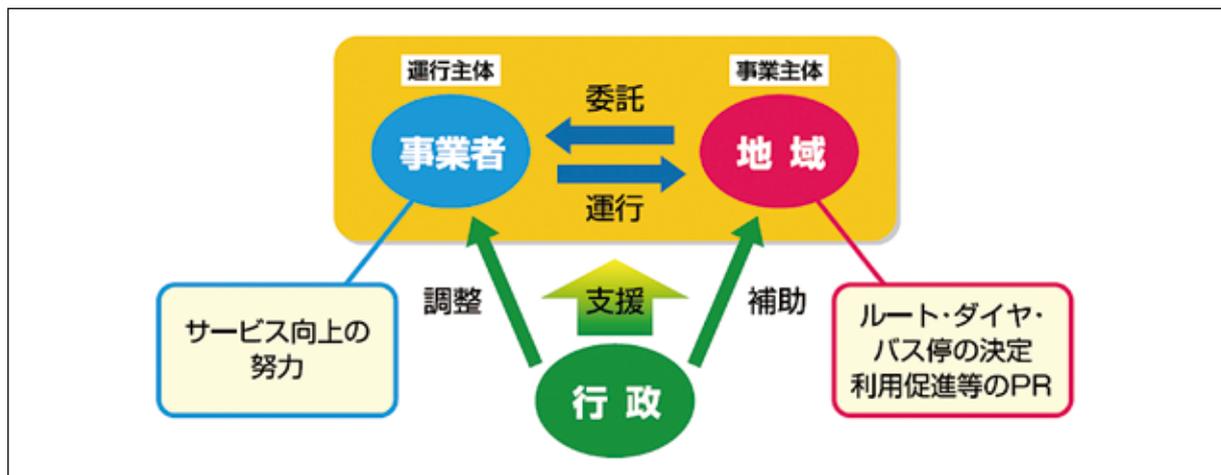
みんなが主役となって、それぞれの役割を果たし、協働して、安定的で持続可能な交通システムを整えます。

【山口市民交通計画の公共交通体系の整備方針】



都市核と地域核を結ぶ基幹交通（鉄道、路線バス）や、地域核と生活拠点を結ぶ準基幹交通（路線バス）については、交通事業者が主体となり整えとし、また、地域をきめ細かくカバーし、地域の中心地や基幹交通に接続するコミュニティ交通（コミュニティバス・コミュニティタクシーなど）については、地域が主体となり、地域に合った移動手段を整えます。

【地域主体によるコミュニティ交通の仕組み】



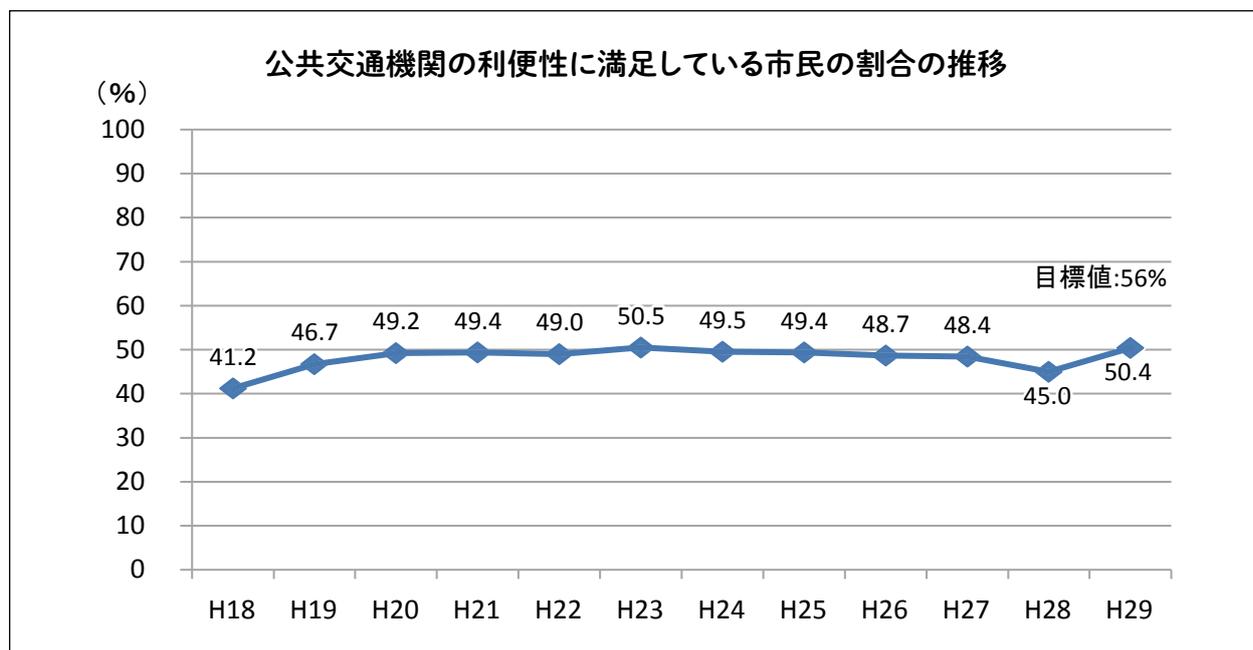
地域にふさわしいコミュニティ交通の確保については、地域の主体的な取組を基本として、市民、事業者、行政が協働し、地域に適したコミュニティ交通を整えます。

(3) 施策の成果指標

◇公共交通機関の利便性に満足している市民の割合

現状値 (平成18年度)	目標値 (平成24年度)	目標値 (平成29年度)
41%	47%	56%

この指標については、市民を対象に市の施策の目標に対する達成状況を把握するために毎年度実施する「山口市まちづくりアンケート」で、公共交通（バス、鉄道、コミュニティ交通）の利便性が、「満足」、「どちらかといえば満足」、「普通」と回答した市民の割合の平均値をもとに算定していますが、平成29年度の実績値は50.4%となり、目標値に達成していません。



(4) 推進施策の主な取組

推進施策	1 公共交通を支える体制づくり
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通フェスタ、ノーマイカーデーの実施、バスの乗り方教室の開催、地域勉強会の開催を行い、公共交通を利用する意識を醸成する場を設けることができました。 ・公共交通の情報について、継続的な情報発信を行いました。 ・公共交通委員会の設置により、横断的な視点から交通政策の推進にかかる協議ができました。
推進施策	2 利便性の高い公共交通体系の確立
主な取組	<p>①機能的な基幹交通ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域交通ネットワークの強化を図るため、平成23年から山口駅や湯田温泉と山口宇部空港を結ぶ山口宇部空港連絡バスを運行し、市民や来訪者の空港利用の利便性を高めることができました。 ・都市核間交通の強化を図るため、山口都市核と小郡都市核間の路線の再編や、最短15分間隔のパターンダイヤ化により、利便性が高まっています。 ・生活バス路線の維持に対する助成として、運賃収入の減少による欠損額の増加に対応した補助を行いました。 ・小郡、阿知須間については、平成20年にコミュニティバス川西ルートを廃止し、路線バスを開設しました。 ・また、秋穂、阿知須間については、同じく平成20年に地域間を結ぶ路線バスを開設しました。 ・パーク・アンド・ライド駐車場を市内2箇所、サイクル・アンド・ライド駐輪場を市内18箇所整備し、公共交通機関が利用しやすい環境を整えました。 <p>②地域にふさわしいコミュニティ交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通不便地域の交通弱者の移動手段を確保するため、地域住民が主体となり、地域の中心地や基幹交通まで運行するコミュニティタクシーを導入しました。現在7地域で運行されています。 ・阿東地域においては、公共交通空白地において、本市が自家用有償旅客運送を行っています。 <p>③交通結節点機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域的な交通拠点機能の強化を図るため、広域交通ターミナル機能の強化として、新山口ターミナルパーク整備が進められています。 ・交通結節点機能の強化のため、平成27年に中心市街地の川端市場・公設市場跡地に一の坂川交通交流広場を整備し、あわせて西京橋バス停留所を整備したことで待合環境が向上しました。また、公園内にある待合所では、公共交通の乗り換え案内や、回数券の販売などが行われ、利便性の向上につながっています。 ・地域においても、快適な乗継環境の確保のため、交通結節点の整備を行うとともに、バス停止屋の整備を行っています。

推進施策	3 安心・安全に外出できる環境づくり
主な取組	<p>①乗りたくなる公共交通の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者の視点に立ったサービスの向上を図るため、バス路線の再編、バス停位置の見直しを行っています。 ・わかりやすい公共交通情報の提供を図るため、総合的な交通マップや時刻表の提供を行いました。 ・乗継利便性の向上を図るため、交通結節点のバス停上屋の整備やその他のバス停の上屋補助を行いました。 <p>②安心して外出できる交通環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・誰もが気軽に外出できる輸送サービスの提供を図るため、グループタクシー制度を導入しました。 ・その他、福祉優待バス乗車証交付事業の継続実施をはじめ、おでかけサポートタクシー券や福祉タクシー利用券の交付、市社会福祉協議会の福祉車両による運送、子育てタクシー、スクールバスの運行により、交通弱者の移手段の確保が図られています。 ・ユニバーサルデザインに基づいた環境整備を図るため、「山口市バリアフリー基本構想」を策定し、新山口駅周辺において施設・設備のバリアフリー化が図られました。 ・各事業者において、低床バスの導入が進められました。 ・ユニバーサルデザインタクシーが、事業者により平成27年度に1台導入されました。
推進施策	4 にぎわいを創出する交通まちづくり
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> ・民間事業者により、乗合観光タクシーの運行や、補助交通としての貸自転車などが実施されています。 ・公共交通利用者に対する割引・特典サービスの導入については、ノーマイカーデーの日（毎月1回）にバス半額割引や、協賛飲食店の特典サービスを受けることができる「山口市 ノーマイカーデーのるトクカード」を参加事業所、個人に配布しています。また、市民公共交通週間中、バス半額券とともに各協賛店舗で特典サービスを受けることができるクーポン券を配布しています。 ・安全・快適な歩行者空間の創出を図るため、「山口市バリアフリー基本構想」に基づく道路整備の推進や、中心商店街での電動カートや車イス等の貸出が行われ、タウンモビリティの推進が図られています。

(5) 残された課題

①公共交通を支える体制づくり

- ・ノーマイカーデーの参加状況はやや減少傾向にあり、より一層意識啓発を行うことで公共交通の利用促進を図る必要があります。
- ・山口市民公共交通週間の実施が、公共交通機関を利用する行動につながっていません。
- ・市民一人ひとりに公共交通に関する情報が届くよう、きめ細かく周知できる方法について、さらに検討する必要があります。

②利便性の高い公共交通体系の確立

(ア) 機能的な基幹交通ネットワークの構築

- ・山口宇部空港連絡バスについては、空港に無料駐車場が整備されていること、路線が競合しているなどの理由で利用が伸び悩んでおり、利用促進策の検討が必要です。
- ・都市核間をつなぐ県道宮野大歳線は渋滞が発生し、パターンダイヤに乱れが生じ、バスの速達性、定時性の確保が課題となっています。
- ・生活バス路線に対する補助は年々増加し、平成28年度の補助額は、平成19年度の約2.6倍になり、財政負担が増大しています。
- ・山口都市核と地域核を結ぶネットワークの強化が求められています。
- ・山口県庁周辺は、様々な経路が混在しており、複雑な路線網となっていることから、わかりやすい路線網の構築を図る必要があります。
- ・市中心部と郊外を繋ぐ道路事情等により、パーク・アンド・ライドを利用する利点を見出せず、駐車場の整備が進んでいません。

(イ) 地域にふさわしいコミュニティ交通の確保

- ・コミュニティバスが、計画の公共交通体系の考え方と一致しておらず、路線バスやコミュニティ交通へと、交通需要に応じた適切な運行形態への移行について、引き続き協議していく必要があります。
- ・交通不便地域の交通弱者の移動手段を確保するため、引き続きコミュニティタクシーの導入地域を増やす必要があります。
- ・コミュニティタクシーについて、地域によっては、委託可能な交通事業者の確保が困難な地域があります。
- ・コミュニティタクシーについて、乗車率、収支率の目標達成が困難な地域があることから、目標基準値について検討が必要となっています。

(ウ) 交通結節点機能の強化

- ・ 中心市街地におけるバス交通の結節点について、さらなる調査検討が必要です。
- ・ 商業施設、医療機関、公共施設等の活用を図る待合施設の整備について進んでおらず、今後も積極的に調整していく必要があります。

③安心・安全に外出できる環境づくり

(ア) 乗りたくなる公共交通の整備

- ・ 乗継環境の整備や路線網の周知が必要です。
- ・ 利便性の向上を図るため、交通系ICカードの導入などを引き続き検討する必要があります。
- ・ バス停上屋の整備について、地元負担が大きく、設置が進んでいません。

(イ) 安心して外出できる交通環境の整備

- ・ 低床バスやユニバーサルデザインタクシーなどユニバーサルデザインに基づいた車両の導入がまだ十分ではありません。

④にぎわいを創出する交通まちづくり

- ・ 市民と来訪者がともに利用しやすい街なかの循環交通の実現には至っていません。
- ・ ノーマイカーデーの取組状況について、おおむね横ばいとなっており、取組方法が有効性の高いものか検討する必要があります。

4-4 公共交通を取り巻く現状と課題

(1) マイカーに過度に依存した社会

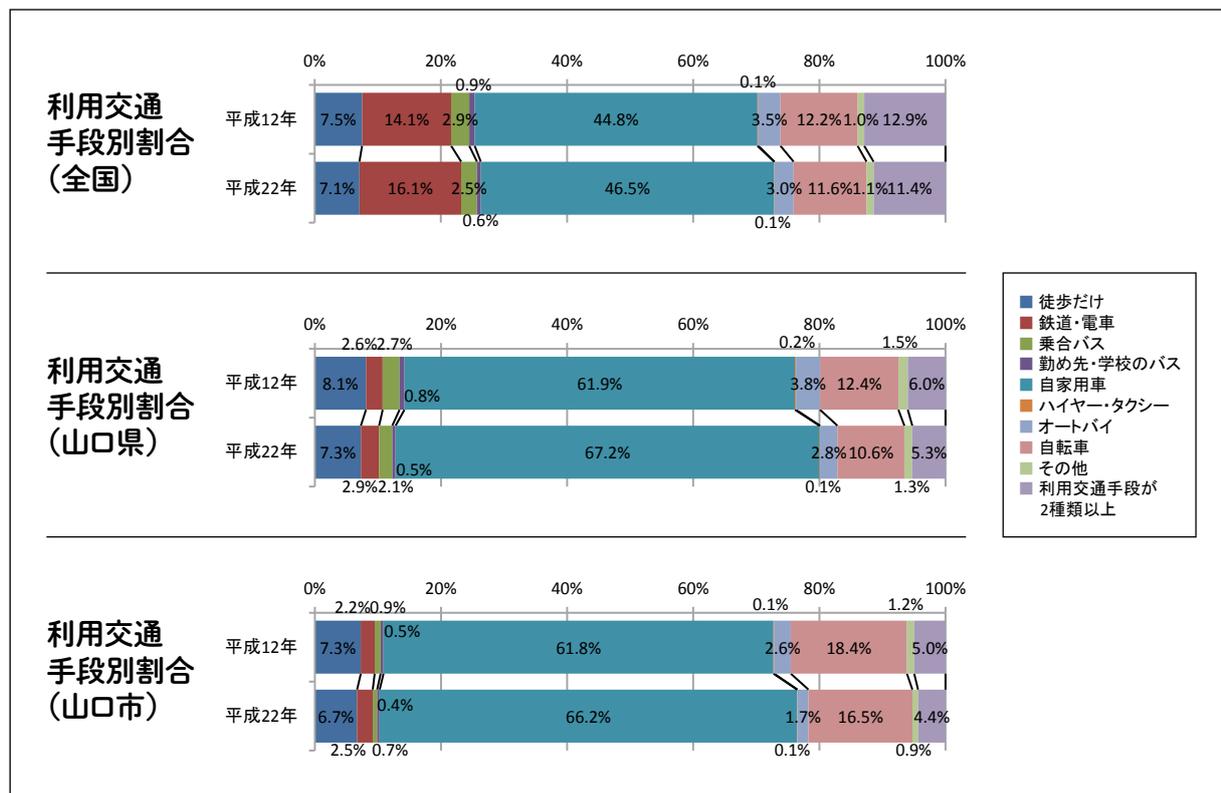
①通勤・通学手段の変遷

国勢調査により、本市の平成22年の従業地又は通学地へ通勤・通学するための利用交通手段別割合をみると、自家用車が最も多くなっており、66.2%となっています。次いで自転車が16.5%、徒歩だけが6.7%などとなっています。平成12年と比べると、自家用車が4.4ポイントの増、鉄道・電車が0.3ポイント上昇したのに対し、それら以外は全て割合が低下しており、**マイカーへの依存**がますます進んでいます。

また、本市は、山口県全体や全国と比べ特に通勤・通学するための利用交通手段のうち、**乗合バスの占める割合が低く**、自転車利用が多いことも特徴となっています。

利用交通手段別15歳以上自宅外就業者・通学者数及び割合(山口市)

利用交通手段	実数(人)		割合		差 (H12-H22)
	平成12年	平成22年	平成12年	平成22年	
徒歩だけ	7,150	6,271	7.3%	6.7%	▲0.6
鉄道・電車	2,157	2,326	2.2%	2.5%	▲0.3
乗合バス	926	656	0.9%	0.7%	▲0.2
勤め先・学校のバス	451	373	0.5%	0.4%	▲0.1
自家用車	60,678	62,014	61.8%	66.2%	▲4.4
ハイヤー・タクシー	129	58	0.1%	0.1%	▲0.1
オートバイ	2,580	1,630	2.6%	1.7%	▲0.9
自転車	18,069	15,443	18.4%	16.5%	▲1.9
その他	1,134	840	1.2%	0.9%	▲0.3
利用交通手段が2種類以上	4,866	4,078	5.0%	4.4%	▲0.6

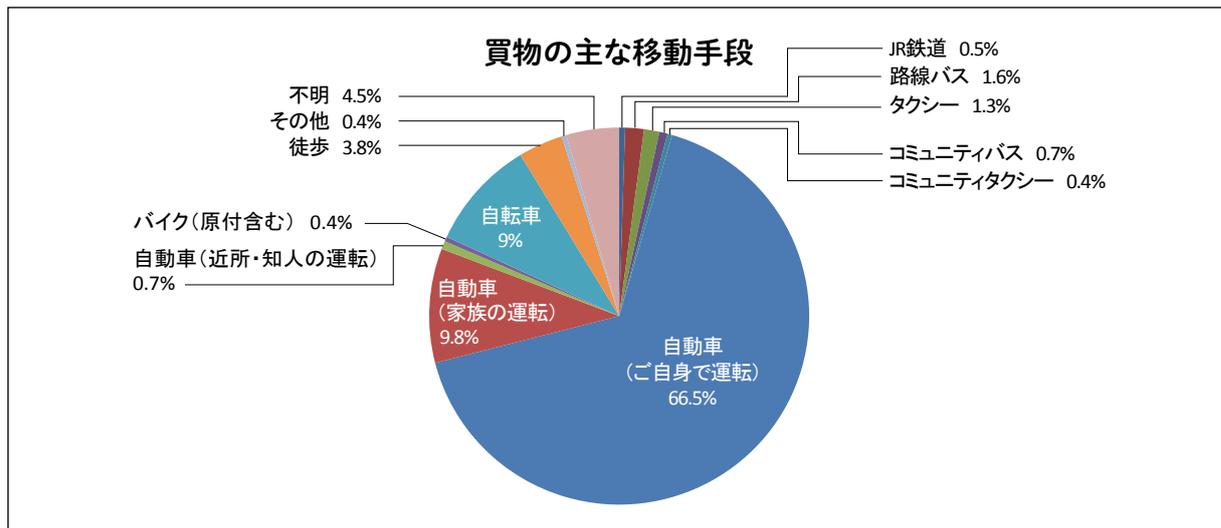


(資料：国勢調査より作成。平成12年実数は、合併前の各市町の合計。)

②食料品や日用品の買い物のための外出状況

公共交通に関する市民アンケート調査によると、食料品や日用品の買い物のための外出状況について、移動手段は多い順に「自動車(ご自身で運転)」(66.5%)、次いで、「自動車(家族の運転)」(9.8%)、「自転車」(9.4%)となっています。

公共交通機関の利用は、「JR鉄道」(0.5%)、「路線バス」(1.6%)、「タクシー」(1.3%)、「コミュニティバス」(0.7%)、「コミュニティタクシー」(0.4%)となっています。

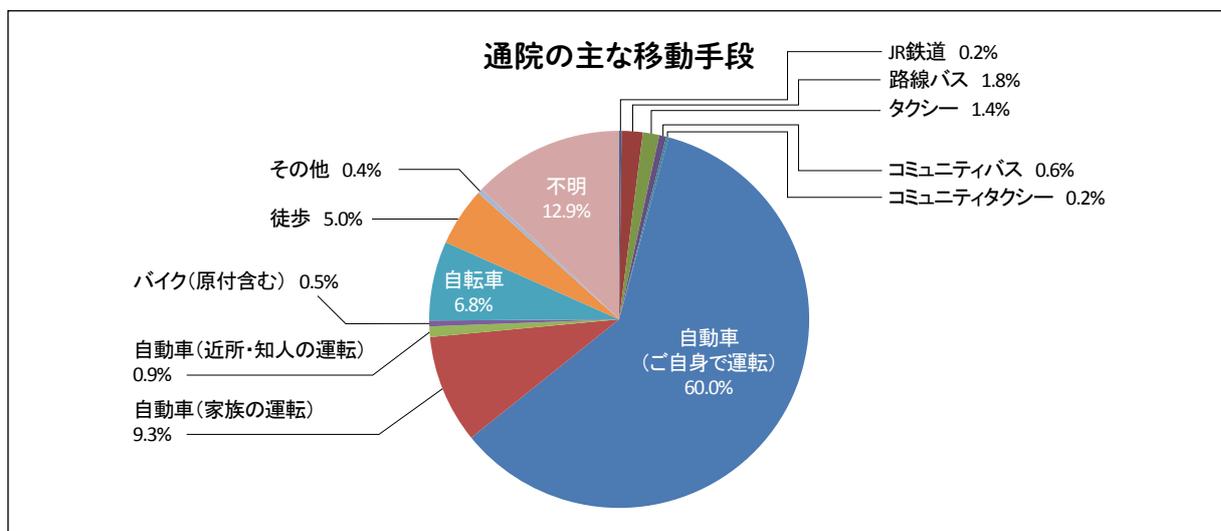


(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(平成28年10月))

③通院のための外出状況

公共交通に関する市民アンケート調査によると、通院のための外出状況について、移動手段は、多い順に「自動車(ご自身で運転)」(60.0%)、次いで、「自動車(家族の運転)」(9.3%)、「自転車」(6.8%)となっています。

公共交通機関の利用は、「JR鉄道」(0.2%)、「路線バス」(1.8%)、「タクシー」(1.4%)、「コミュニティバス」(0.6%)、「コミュニティタクシー」(0.2%)となっています。



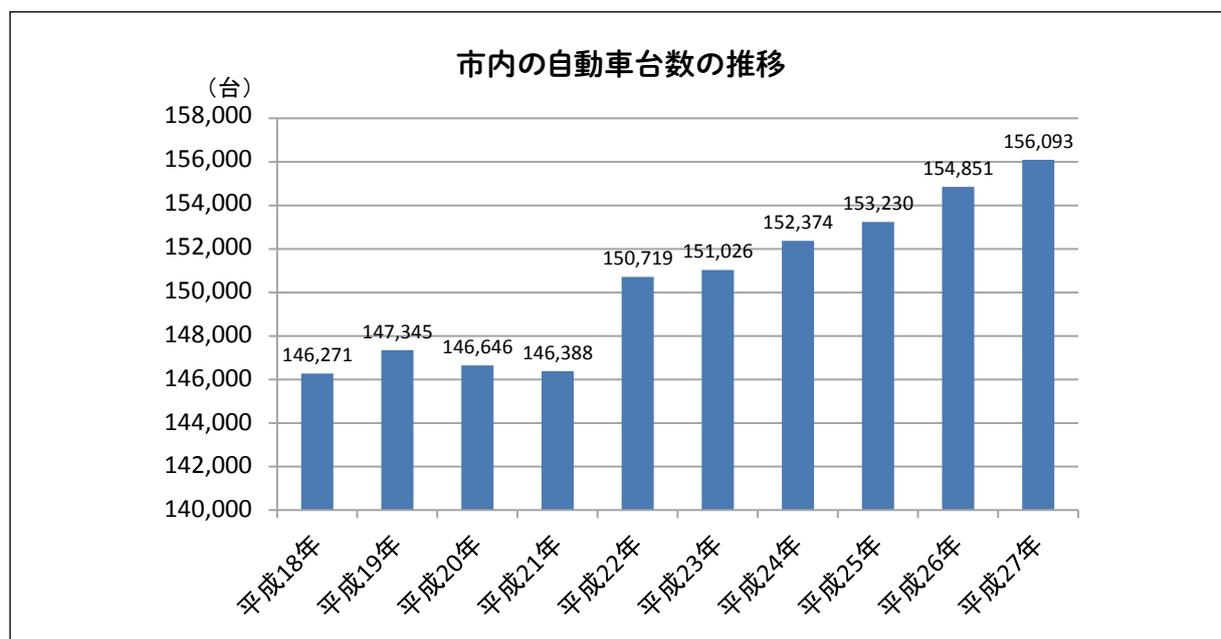
(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(平成28年10月))

④自動車台数の推移とガソリン消費量等

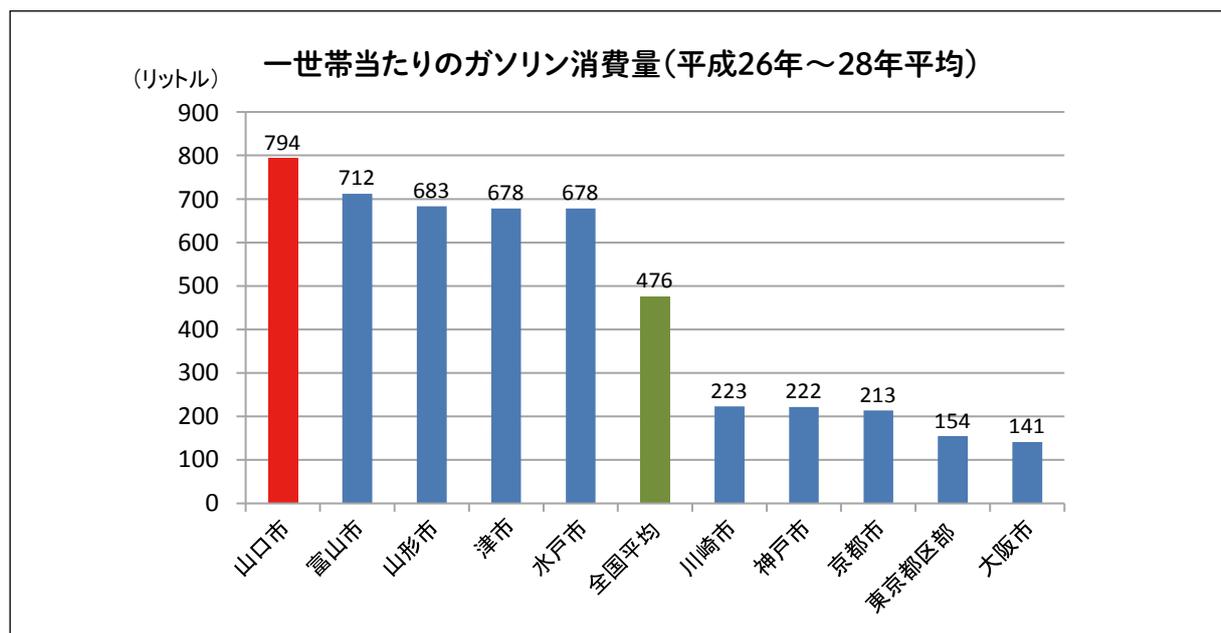
本市内の自動車の保有台数は、年々増加しています。また、平成26年から平成28年の一世帯当たりの年間ガソリン消費量等の平均をみると、本市は、全国47都道府県庁所在市及び政令指定都市の中で最もガソリンの消費量が多く、一世帯当たり794リットルも消費しており、2位と80リットル以上の差があります。

一方で、バス代は一世帯当たり1,297円と最も低く、タクシー代は一世帯当たり2,378円と2番目に低くなっています。

このように、本市は、マイカーへの依存度が非常に高い都市となっています。



(出典：第10次山口市交通安全計画)



(「家計調査(二人以上の世帯)品目別都道府県庁所在市及び政令指定都市ランキング(平成26年(2014年)～28年(2016年)平均)」(総務省統計局)から作成。ランキング上位5都市、下位5都市及び全国平均を示したもの。)

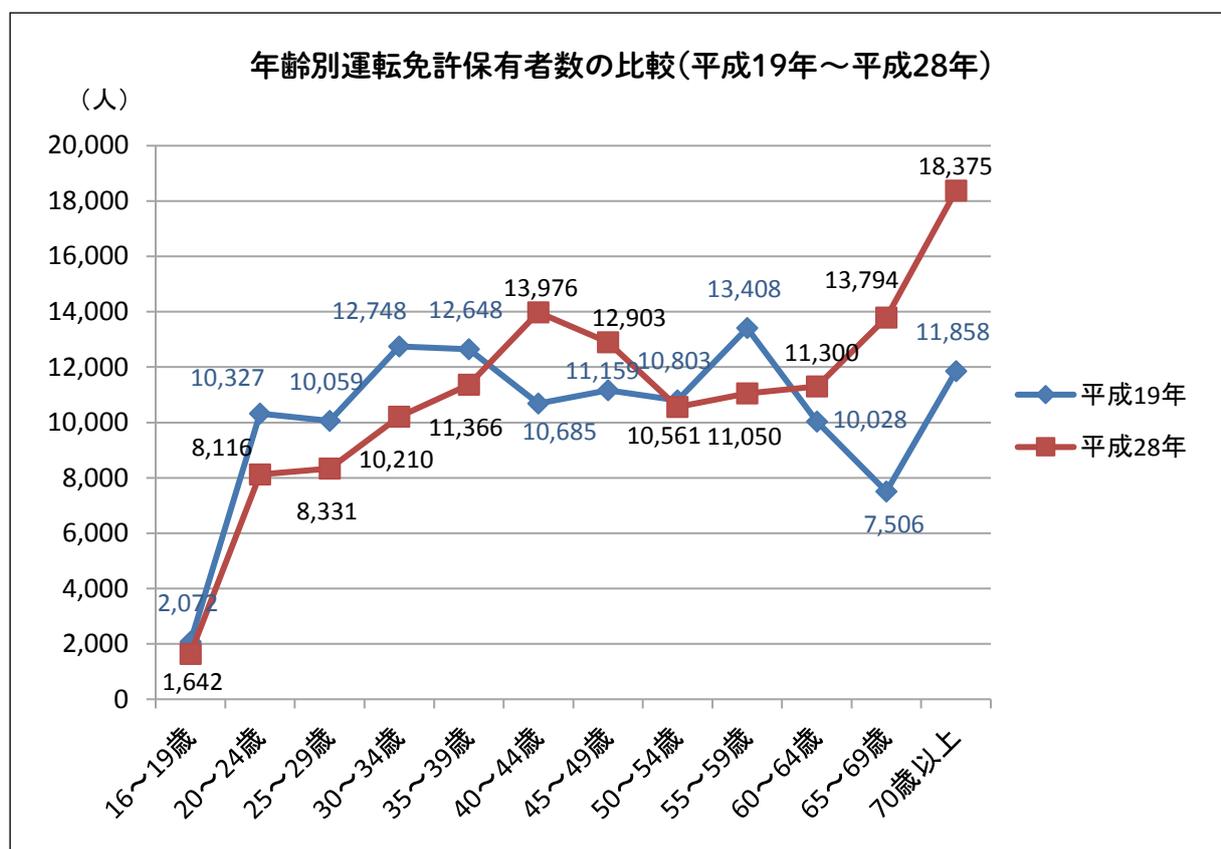
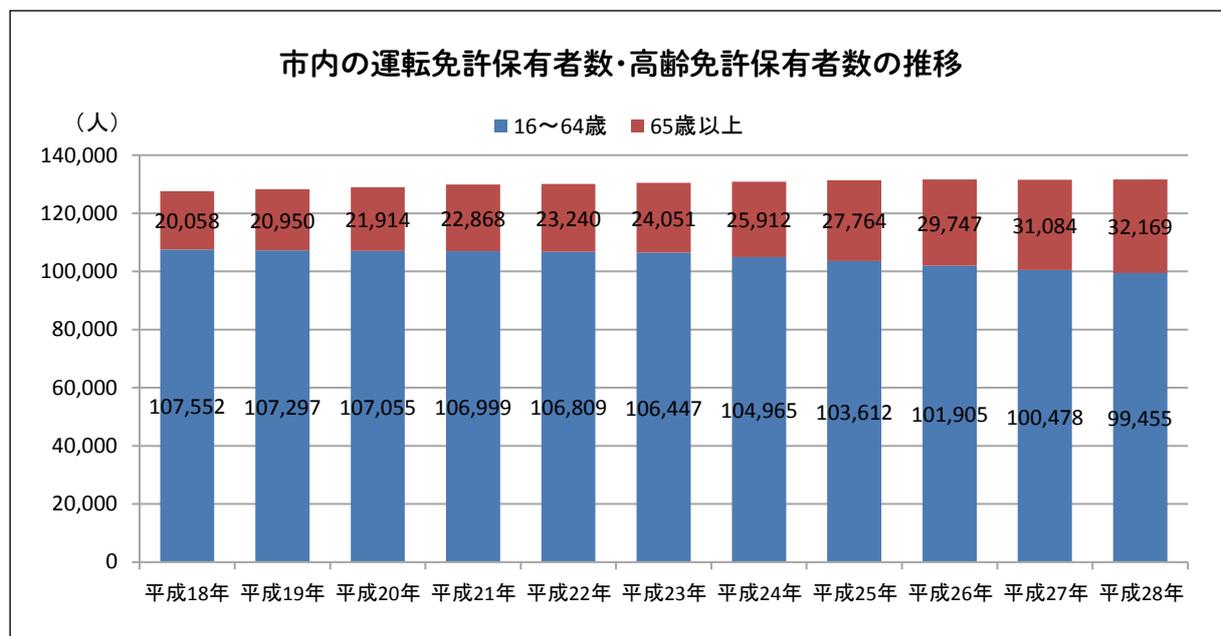
【バス代、タクシー代、ガソリン代及びガソリン消費量ランキング】

	バス代	(単位:円)	タクシー代	(単位:円)	ガソリン	(単位:円)	ガソリン	(単位:リットル)
0	全国	3,716	全国	5,102	全国	63,442	全国	475.930
1	長崎市	9,540	東京都区部	11,870	山口市	106,292	山口市	793.670
2	広島市	8,473	長崎市	11,088	富山市	95,229	富山市	712.130
3	水戸市	7,049	札幌市	10,333	山形市	90,212	山形市	683.060
4	川崎市	6,982	広島市	10,323	水戸市	89,672	津市	677.830
5	札幌市	6,891	福岡市	9,330	福島市	88,901	水戸市	677.800
6	金沢市	6,743	横浜市	8,985	浜松市	88,391	浜松市	662.460
7	高知市	6,720	京都市	8,565	前橋市	87,914	前橋市	662.340
8	神戸市	6,626	盛岡市	8,416	津市	87,514	金沢市	648.160
9	福岡市	6,241	那覇市	8,065	金沢市	87,238	松江市	646.380
10	横浜市	6,178	仙台市	7,707	松江市	86,685	福島市	640.010
11	奈良市	6,145	高知市	7,695	長野市	84,948	鳥取市	626.960
12	さいたま市	6,080	北九州市	6,814	鳥取市	83,566	長野市	623.460
13	北九州市	5,985	鹿児島市	6,803	佐賀市	82,058	佐賀市	616.680
14	千葉市	5,977	川崎市	6,800	宇都宮市	81,144	宇都宮市	611.410
15	徳島市	5,836	さいたま市	6,559	岐阜市	79,205	宮崎市	598.140
16	京都市	5,419	熊本市	6,500	宮崎市	78,572	岐阜市	596.500
17	相模原市	5,371	静岡市	5,724	大分市	77,902	大分市	566.210
18	鹿児島市	5,207	神戸市	5,473	鹿児島市	75,198	岡山市	554.750
19	仙台市	5,023	秋田市	5,257	高松市	75,106	新潟市	547.660
20	新潟市	4,928	岡山市	5,106	高知市	74,249	鹿児島市	542.140
21	盛岡市	4,723	大阪市	4,905	岡山市	73,502	青森市	541.500
22	長野市	4,487	長野市	4,894	新潟市	72,990	高松市	539.610
23	高松市	4,480	千葉市	4,721	甲府市	72,772	甲府市	539.380
24	東京都区部	4,404	松山市	4,683	秋田市	72,240	秋田市	536.790
25	那覇市	4,245	金沢市	4,663	青森市	71,849	高知市	528.060
26	大分市	4,197	新潟市	4,660	福井市	70,737	福井市	525.040
27	宮崎市	4,177	大津市	4,643	盛岡市	66,925	盛岡市	512.680
28	松江市	3,977	相模原市	4,642	徳島市	65,759	徳島市	496.420
29	静岡市	3,970	山形市	4,604	熊本市	64,962	札幌市	487.980
30	秋田市	3,640	名古屋市	4,563	札幌市	63,376	熊本市	486.710
31	熊本市	3,453	佐賀市	4,503	松山市	63,268	松山市	472.120
32	甲府市	3,413	大分市	4,471	静岡市	62,221	仙台市	462.890
33	鳥取市	3,399	甲府市	4,444	仙台市	61,328	静岡市	461.260
34	岐阜市	3,246	宮崎市	4,409	大津市	60,312	和歌山市	455.640
35	岡山市	3,237	福島市	4,334	和歌山市	59,027	大津市	448.410
36	松山市	3,226	奈良市	4,081	奈良市	56,893	奈良市	439.190
37	堺市	2,904	徳島市	4,078	那覇市	56,125	那覇市	425.740
38	大津市	2,877	青森市	3,923	広島市	55,083	広島市	418.000
39	福島市	2,868	和歌山市	3,878	名古屋市	52,910	名古屋市	395.670
40	名古屋市	2,700	松江市	3,869	北九州市	51,521	北九州市	389.760
41	富山市	2,650	福井市	3,526	福岡市	50,809	福岡市	377.000
42	福井市	2,647	高松市	3,440	千葉市	46,996	千葉市	366.210
43	佐賀市	2,635	鳥取市	3,412	長崎市	46,988	長崎市	343.370
44	宇都宮市	2,631	堺市	3,339	さいたま市	44,498	さいたま市	337.620
45	山形市	2,562	岐阜市	3,264	堺市	43,854	堺市	328.660
46	大阪市	2,463	浜松市	3,039	相模原市	41,818	相模原市	319.020
47	和歌山市	2,163	水戸市	2,924	横浜市	36,149	横浜市	273.020
48	津市	2,115	富山市	2,611	川崎市	30,039	川崎市	222.750
49	浜松市	2,056	宇都宮市	2,482	神戸市	29,705	神戸市	221.630
50	青森市	1,949	津市	2,422	京都市	28,535	京都市	213.450
51	前橋市	1,553	山口市	2,378	東京都区部	20,950	東京都区部	154.480
52	山口市	1,297	前橋市	1,775	大阪市	19,170	大阪市	141.250

(出典:「家計調査(二人以上の世帯)品目別都道府県庁所在市及び政令指定都市ランキング(平成26年(2014年)～28年(2016年)平均)」(総務省統計局))

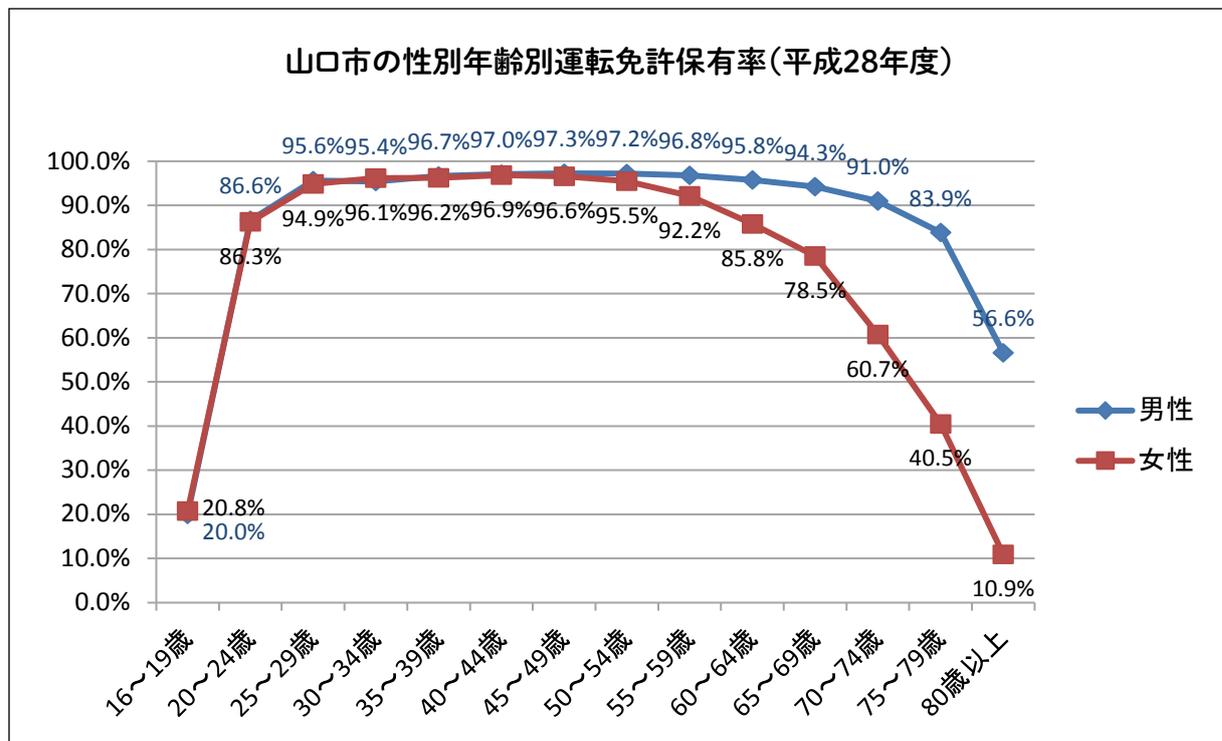
⑤ 運転免許保有者数の推移等

運転免許保有者数については、人口の推移に比例して横ばいとなっているものの、高齢化社会の進展に伴い、高齢者の自動車運転免許保有者数は増加し、運転免許保有者に占める高齢者の割合が増えています。

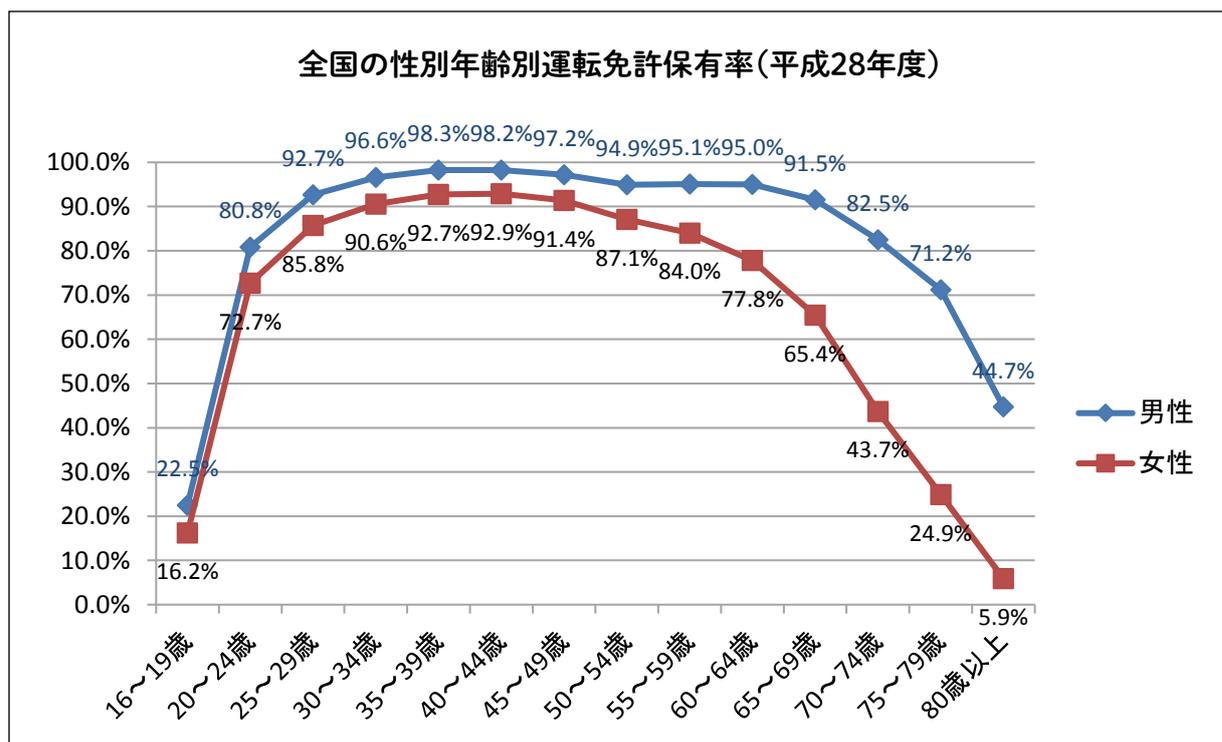


性別、年齢階層別の運転免許保有率をみると、山口市は、全国と比較して、全年齢階層で運転免許の保有割合が多くなっています。

しかしながら、高齢になる程、免許を持たない人の割合も増えており、免許返納者も増える中、安心して生活できるよう移動手段の確保が必要です。



(資料：山口市交通白書(平成28年12月末現在))

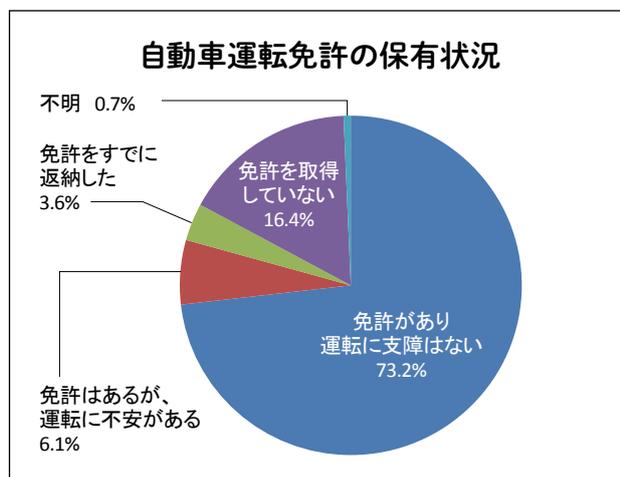


(資料：運転免許統計(平成28年版)、人口は、「全国：年齢(5歳階級)、男女別人口」(平成28年12月確定値)総務省統計局。ただし、16～19歳人口は、10月1日現在の値による)

⑥自動車運転免許の保有状況

公共交通に関する市民アンケート調査によると、自動車運転免許の保有状況については、運転免許を保有している方が約8割(79.3%)おられるものの、うち6.1%の方が運転に不安を感じています。また、「免許をすでに返納した」(3.6%)、「免許を取得していない」(16.4%)をあわせ、2割の方が自動車の運転免許を保有していません。

	回答数	割合
免許があり運転に支障はない	1,624	73.2%
免許はあるが、運転に不安がある	136	6.1%
免許をすでに返納した	79	3.6%
免許を取得していない	365	16.4%
不明	15	0.7%
合計	2,219	100%



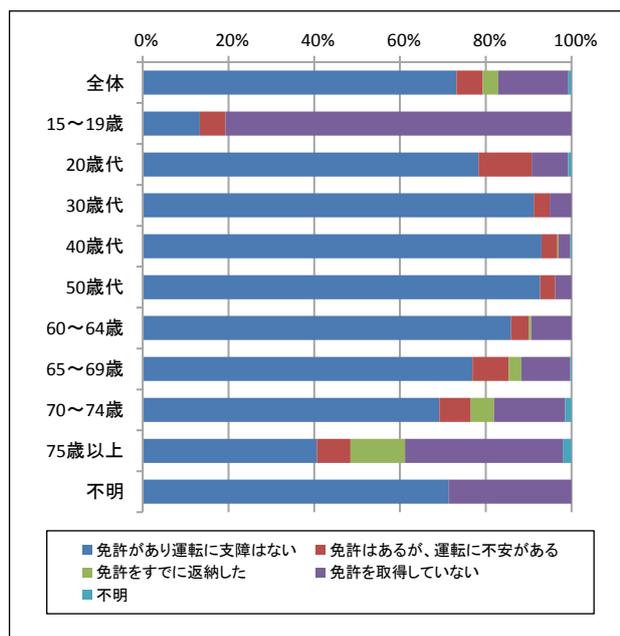
(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(平成28年10月))

マイカー中心では、こうした方々の移動手段の確保が課題となります。

年齢別にみると、「免許はあるが、運転に不安がある」と回答した割合は、「20歳代」(12.4%)、「65歳～69歳」(8.5%)、「75歳以上」(7.8%)の順に高くなっています。

また、「15歳～19歳」では、「免許を取得していない」(80.7%)が約8割を占め、「75歳以上」については、「免許をすでに返納した」(12.7%)、「免許を取得していない」(36.8%)をあわせ、運転免許を保有していない方が約半数(49.5%)を占めています。

	免許があり運転に支障はない	免許はあるが、運転に不安がある	免許をすでに返納した	免許を取得していない	不明
全体	73.2%	6.1%	3.6%	16.4%	0.7%
15～19歳	13.3%	6.0%	0.0%	80.7%	0.0%
20歳代	78.3%	12.4%	0.0%	8.5%	0.8%
30歳代	91.1%	3.7%	0.0%	5.1%	0.0%
40歳代	92.9%	3.7%	0.3%	2.7%	0.3%
50歳代	92.7%	3.5%	0.0%	3.8%	0.0%
60～64歳	85.9%	4.2%	0.5%	9.4%	0.0%
65～69歳	76.8%	8.5%	2.9%	11.4%	0.3%
70～74歳	69.3%	7.3%	5.4%	16.6%	1.5%
75歳以上	40.6%	7.8%	12.7%	36.8%	2.0%
不明	71.4%	0.0%	0.0%	28.6%	0.0%

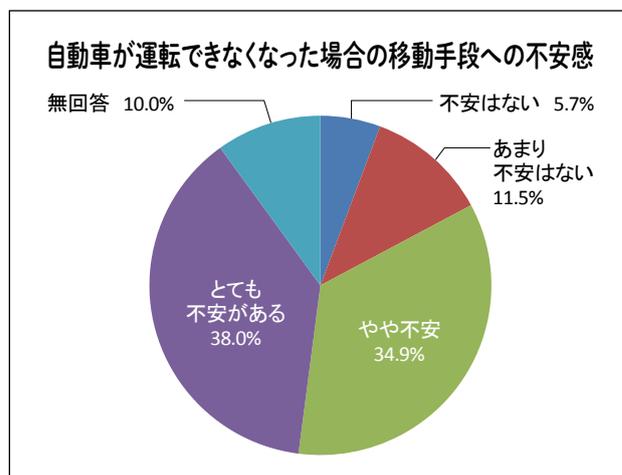


(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(平成28年10月))

⑦自動車等が運転できなくなった場合の移動手段への不安感

公共交通に関する市民アンケート調査によると、自動車等を運転できなくなった場合の移動手段への不安感については、「やや不安」(34.9%)、「とても不安がある」(38.0%)を合わせると、72.9%となっています。

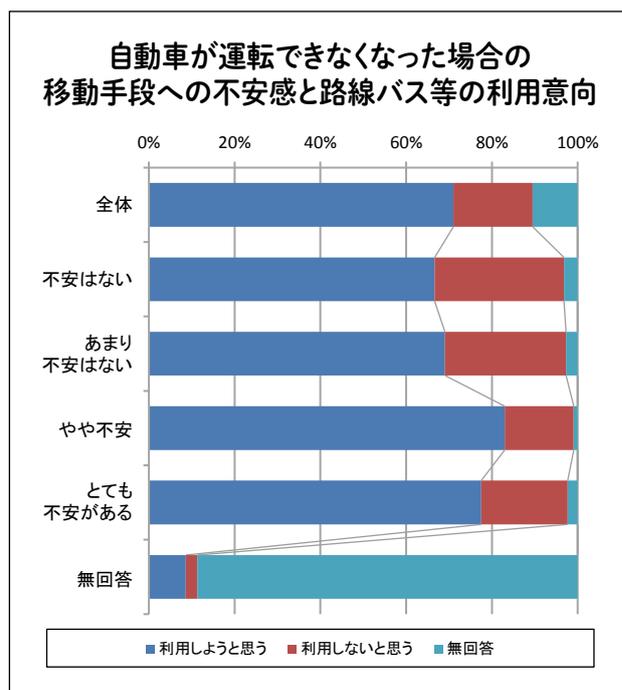
	回答数(人)	構成比
不安はない	126	5.7%
あまり不安はない	255	11.5%
やや不安	774	34.9%
とても不安がある	843	38.0%
無回答	221	10.0%
合計	2,219	100%



(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(平成28年10月))

しかしながら、自動車等の運転が不安になった場合には、路線バス等を利用しようと思いますかと尋ねたところ、自動車等を運転できなくなった場合の移動手段への不安感について、「やや不安」と回答した方のうち、16.1%が「利用しないと思う」と回答し、「とても不安がある」と回答した方でも20.2%が「利用しないと思う」と回答しています。

	利用しようと思う	利用しないと思う	無回答
全体	71.0%	18.5%	10.5%
不安はない	66.7%	30.2%	3.2%
あまり不安はない	69.0%	28.2%	2.7%
やや不安	82.9%	16.1%	0.9%
とても不安がある	77.6%	20.2%	2.3%
無回答	8.6%	2.7%	88.7%

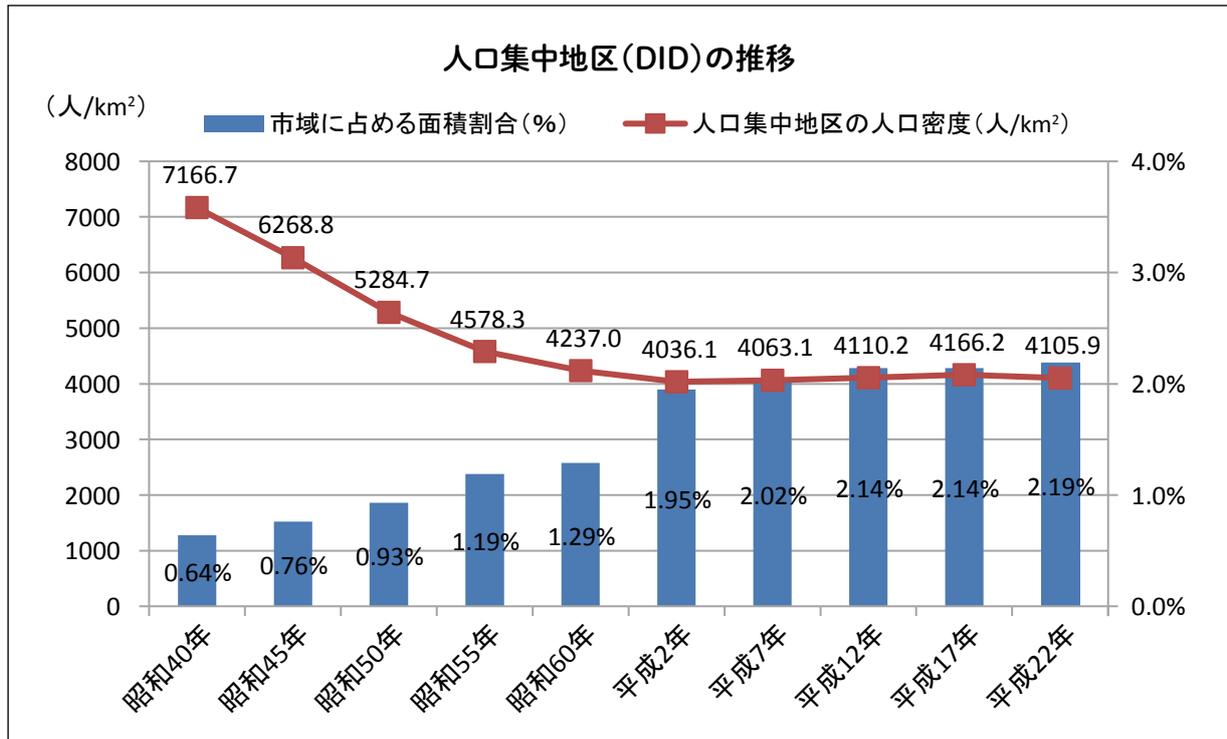


(資料：公共交通に関する市民アンケート(平成28年10月))

(2) まちづくりにおける課題

① 都市のスプロール化

マイカーを中心とした生活により、都市構造も変化しています。人口や都市機能が郊外に拡散することによって、低密度な市街地が形成され、マイカーがなければ目的地への移動が困難な都市構造になっています。

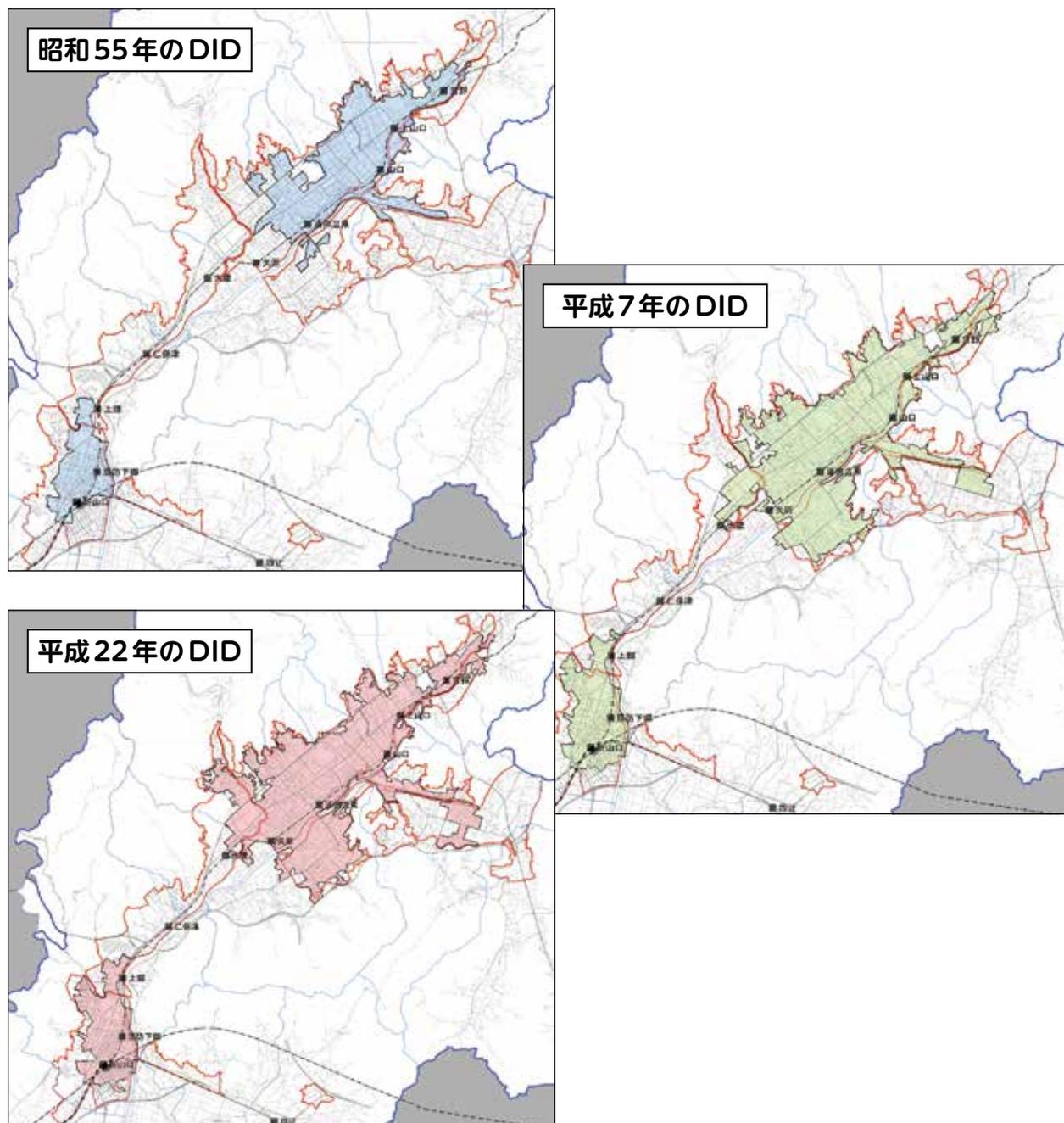


(資料：国勢調査)

※人口集中地区(DID)とは

- ・人口集中地区は、統計データに基づいて一定の基準により都市的地域を定めたものであり、昭和35年国勢調査以来各回の調査ごとに設定されています。
- ・国勢調査の基本単位区を基礎単位として、1)原則として人口密度が1平方キロメートル当たり、4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接して、2)それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域を「人口集中地区」としています。

【人口集中地区（DID）の推移（図示）】

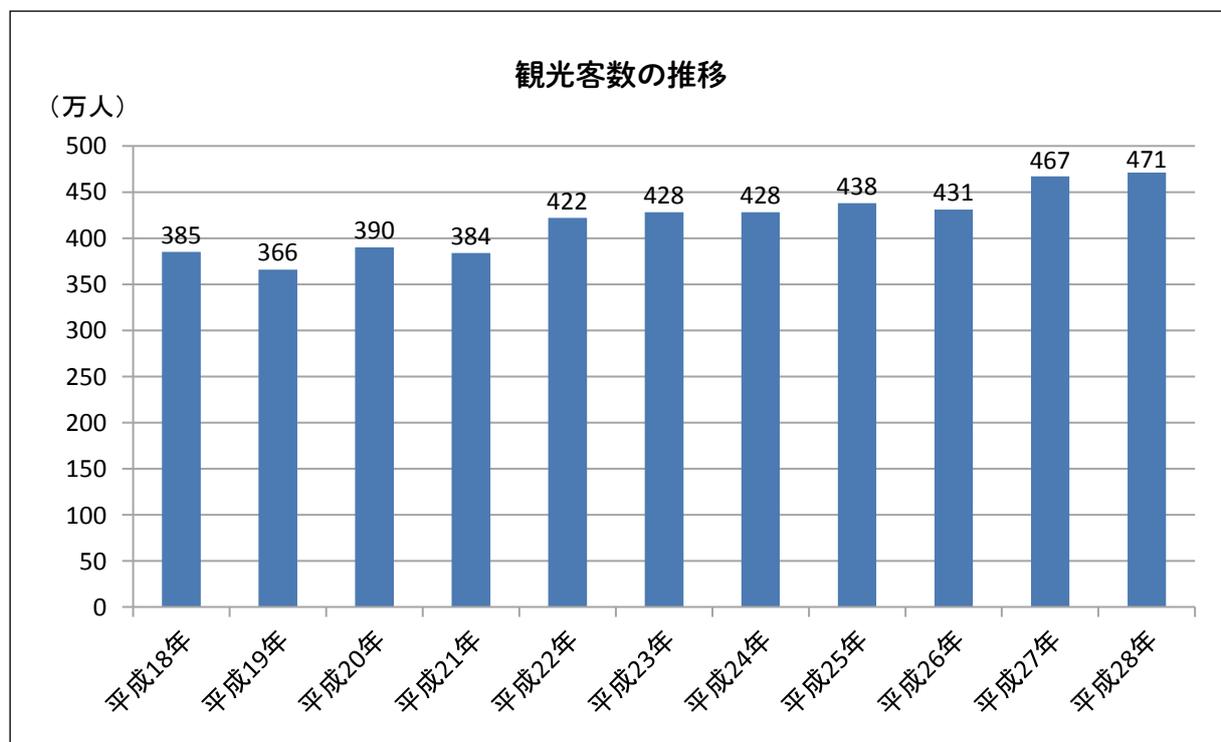


※赤線で囲んだ区域は、用途地域。

(資料：国勢調査)

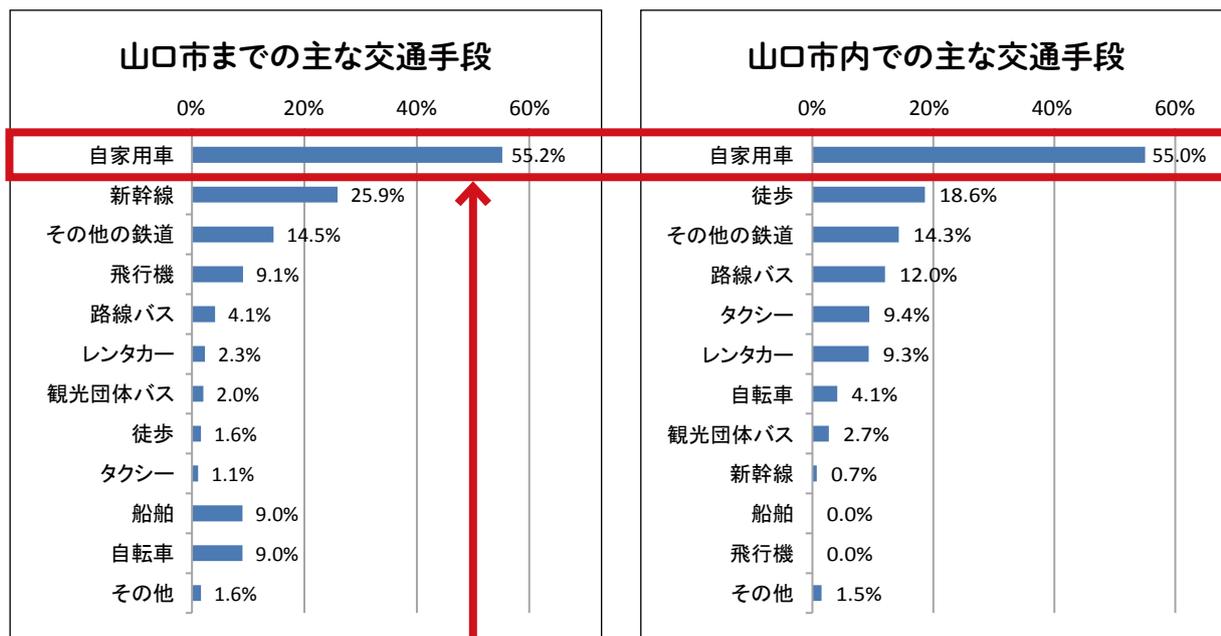
②観光客の移動手段

本市の観光客数は、観光拠点の整備や大規模な観光キャンペーンにより、増加傾向にあり、平成28年は年間約471万人に達しています。



※旧阿東町分を含む。(資料：山口県観光客動態調査結果)

しかしながら、観光客の移動手段として、もっとも多く利用されているのは、「自家用車」であり、公共交通の利用割合は低くなっています。



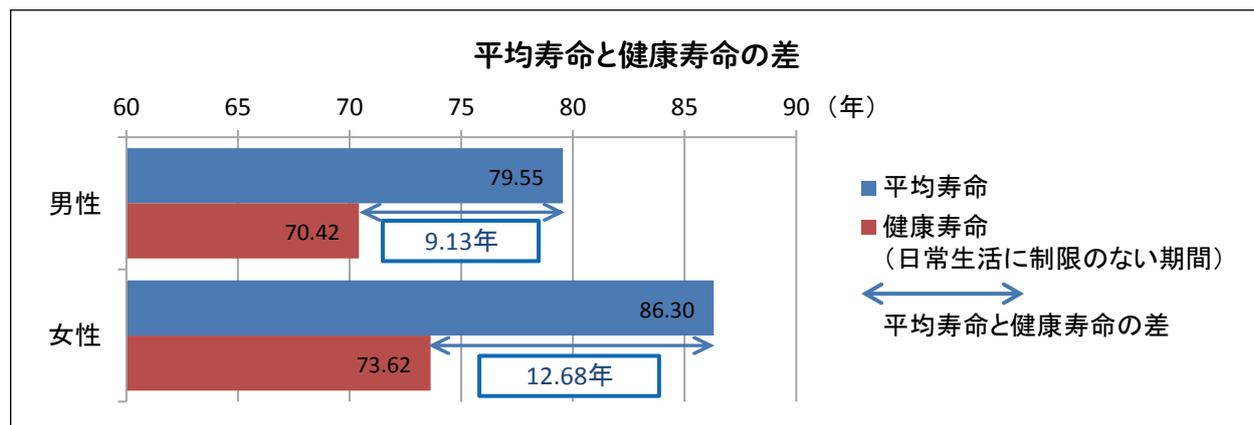
(資料：2015山口市観光動態アンケート調査)

本市を訪れる観光客も、マイカーに頼っている状況が伺えます。

(3) 健康とマイカー利用との関係

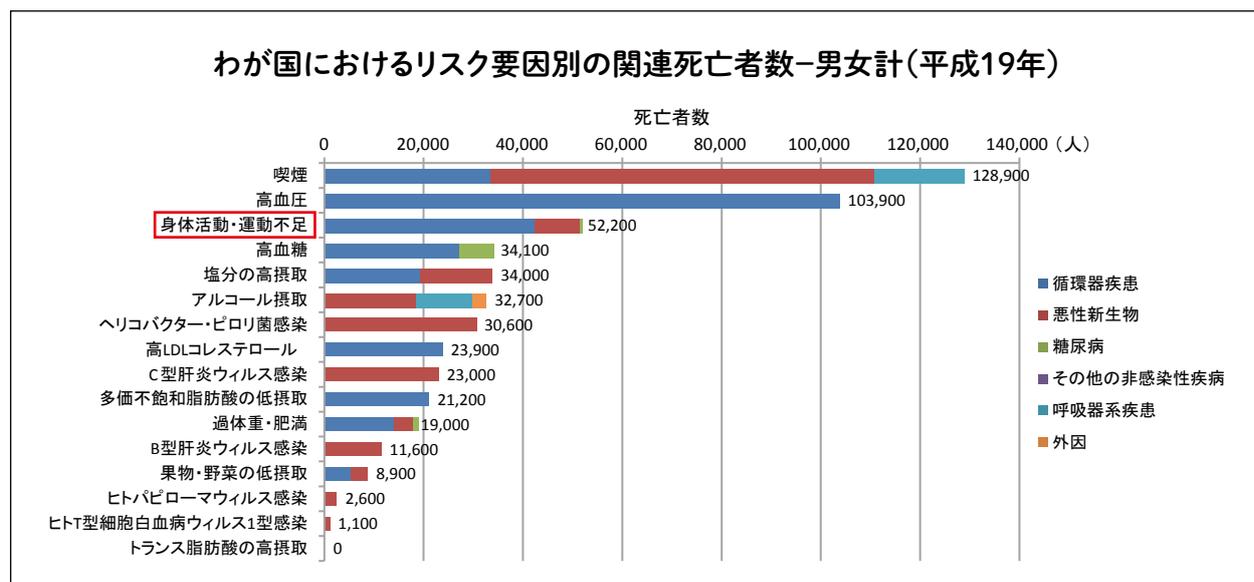
国が、人口や死亡数、国民生活基礎調査等を基礎情報として算定した健康寿命とは、健康上の問題で日常生活が制限されることなく生活できる期間と定義され、平均寿命と健康寿命との差は、日常生活に制限のある「不健康な期間」ともいえます。

平均寿命と健康寿命の差は、平成22年で、男性9.13年、女性12.68年となっています。今後、平均寿命の延伸に伴い、こうした健康寿命との差が拡大すれば、不健康な期間が長くなるだけでなく、医療費や介護給付費の多くを消費する期間が増大することになります。



(出典：健康日本21 (第2次)の推進に関する参考資料(厚生労働省))

一方、日本における予防可能な危険因子を比較評価した研究結果では、身体活動・運動の不足によるものが喫煙、高血圧に次いで、第3位の死亡要因となっています。また最近では、身体活動・運動は、高齢者の認知機能や運動器機能の低下などの社会生活機能の低下と関係することも明らかとなってきたといわれています。



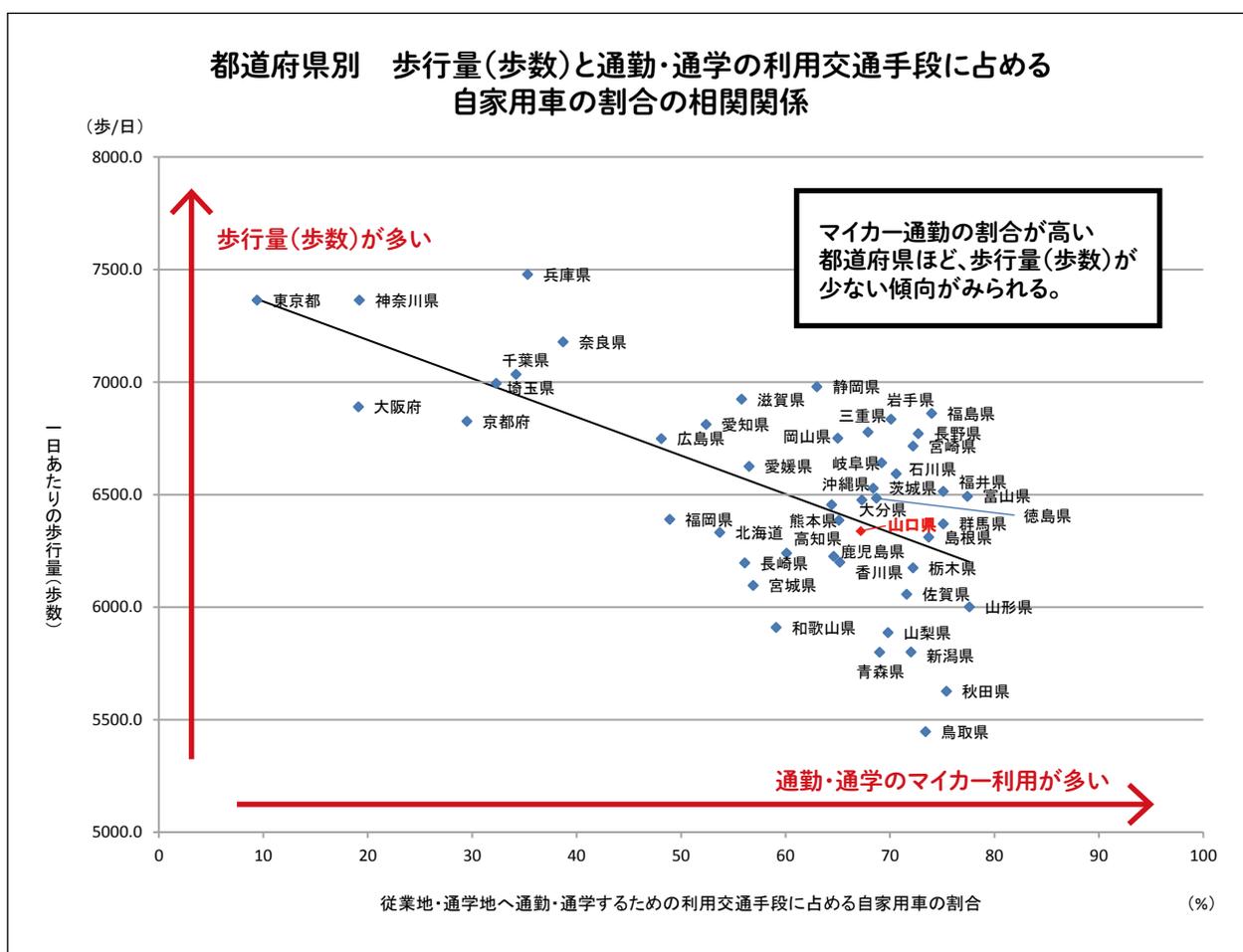
※アルコール摂取は、循環器疾病死亡2,000人、糖尿病死亡100人の予防効果が推計値として報告されているが、図には含めていない。(Ikeda N, et al: PLoS Med. 2012; 9(1): e1001160.)

(出典：健康日本21 (第2次)の推進に関する参考資料(厚生労働省))

身体活動とは、安静にしている状態より多くのエネルギーを消費する全ての動きのことを指し、国が平成24年に定めた「健康日本21（第2次）」では、身体活動・運動は、生活習慣病の予防のほか、社会生活機能の維持及び向上並びに生活の質の向上の観点から重要であることから、身体活動である日常生活における歩数について、平成34年度までに1,500歩増加することを目標としています。

なお、国土交通省の試算では、1日1,500歩の増加により一人当たり年間約3万5千円の医療費抑制効果があるといわれています。

下のグラフは、都道府県別の歩行量（歩数）の平均と通勤・通学の利用交通手段に占める自家用車の割合の相関関係を散布図により示したのですが、通勤・通学に自家用車を利用する割合が高い都道府県ほど、歩行量（歩数）が少ないという一定の相関関係があり、**過度なマイカーへの依存は自身の健康にも影響を与える可能性があります。**



(資料：国民健康・栄養調査(平成22年)(厚生労働省)、平成22年国勢調査より作成。)

|| 5 || 課題の整理

本市では、これまで安心して住み続けられるクルマに頼り過ぎない交通まちづくりを目指して様々な施策展開を図ってきましたが、好きな時間に出かけられドア・トゥ・ドアの移動が可能なマイカーに過度に依存した生活スタイルは変わらず、公共交通の利用者の減少に歯止めがかからない状況となっています。

さらに、昨今では公共交通機関の運転手不足が深刻な問題となっており、公共交通の担い手の確保が難しくなっています。

しかしながら、今後ますます高齢化が進み、更には高齢者の自動車運転免許返納の動きが加速することが予想されます。このような高齢者や学生などの交通弱者にとって、公共交通を必要不可欠な生活インフラとして確保することが重要です。

また、市内それぞれの地域が、それぞれの地域特性や個性を高め、地域間交流やネットワークの強化を図ることで、市内どの地域でも住みよいかたちとなる交流のまちを目指すために、交通システムを整えていく必要があります。

そのために特に重視すべき課題として以下を取り上げます。

(1) 過度なマイカーへの依存からの脱却

好きな時間に出かけられドア・トゥ・ドアの移動が可能なマイカーに比べると不便さを感じる公共交通は敬遠される傾向にあります。それに伴って、交通事業者の経営状況は悪化し、また、運転手不足もあいまって、減便などの利便性の低下を招く状況となっており、その結果が更なるマイカー依存につながるという悪循環を引き起こしています。

また、過度なマイカーへの依存により、人口や都市機能が郊外に拡散しており、公共交通でカバーされていない地域にまで生活利便施設の立地や居住の集積が進んでいます。

そのため、移動手段を持たない高齢者や学生などの交通弱者にとっては、暮らしにくい状況となっており、また、高齢になって自動車の運転に不安を抱えるようになっても車が手放せない状況を生み出しています。

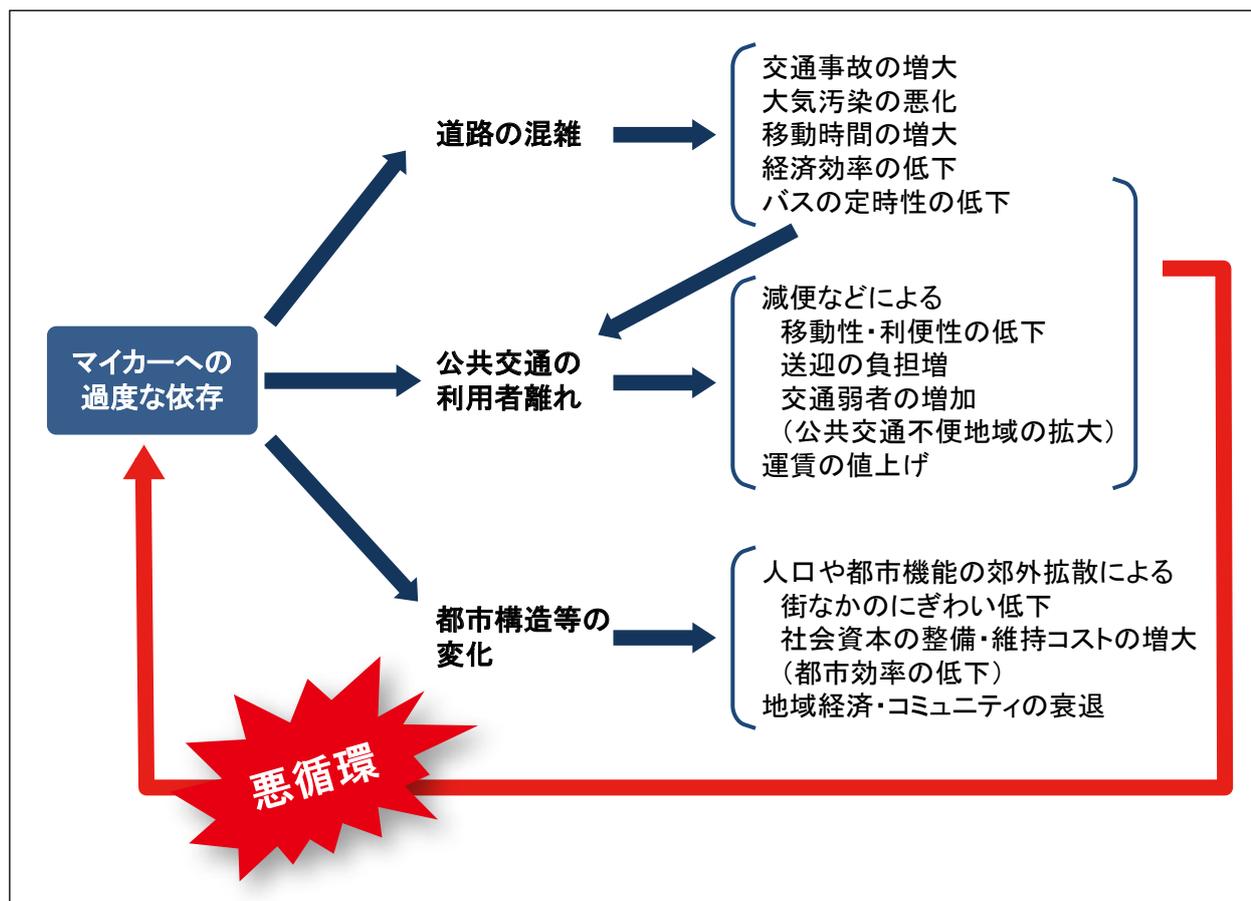
このまま、マイカーに過度に依存した状況が続くと、公共交通の不便な地域が拡大し、交通弱者がますます増加するとともに、高齢ドライバーによる事故の増加や、道路の渋滞による経済損失、また、街なかの賑わいの低下など様々な社会問題につながります。

マイカーを基礎とした生活スタイルからの脱却は大変難しい課題ではありますが、高齢者を含め、すべての市民が安全に、かつ安心して外出・移動できる交通環境を整え、持続可能なまちを築いていくために、マイカーに頼り過ぎない交通まちづくりが必要です。



マイカーに頼り過ぎない交通まちづくりが必要です。

【マイカー社会の進行による社会問題の構図】



(2) 利用しやすい公共交通環境の整備

公共交通に関する市民アンケートの結果、公共交通に対する市民の満足度は低く、路線バス等については、約7割の人が利用していない状況です。また、利用している方については、「運行本数が少ない」、「利用したい時間帯にバスが運行していない」、「運賃が高い」などを不満の理由として挙げられています。

公共交通を持続可能なものとするためには、現在既に利用している方のニーズを十分に汲み取ることはもちろんのこと、利用していない方にもいかに利用していただけるようにしていくかということが重要です。

公共交通機関の運転手不足が深刻な問題となる中、いかにニーズに対応していくかという課題は、非常に難しい課題ですが、鉄道、路線バス、タクシーなどの既存の資源を有効に活用しながら、利用者の視点に立ち、誰もが利用しやすい公共交通環境を整えることが必要です。



公共交通の利便性を向上することが必要です。

(3) 協働による交通まちづくり

本市では、公共交通をみんなで守る意識の向上を図りながら、市民、事業者、行政の協働体制の確立を目指してきました。

特にコミュニティ交通の確保については、市民、事業者、行政が協働し、地域に適したコミュニティ交通を整えることとし、コミュニティタクシーが地域の主体的な取組として進められてきたところです。

このように協働による取組について、市民、事業者、行政がそれぞれの負担に限界を感じることなく、新たな担い手として「地域」を加え、取り組み、協働の仕組みづくりについては、一定の成果があったところです。

しかしながら、コミュニティタクシーを運行する事業者が運転手不足により、廃業となり、事業継続が困難になった事例や、地域が継続に向けての担い手確保や、費用負担に苦勞されている事例なども生じてきており、コミュニティ交通を維持していくためにどうすればよいか改めて考えていくことが必要です。

また、基幹交通については、利用者の減少に歯止めがかかっておらず、公共交通を取り巻く環境が厳しさを増す中、公共交通を維持するためには、みんなが利用し、みんなが関わっていくことが必要です。



協働により持続可能な交通まちづくりを目指すことが必要です。

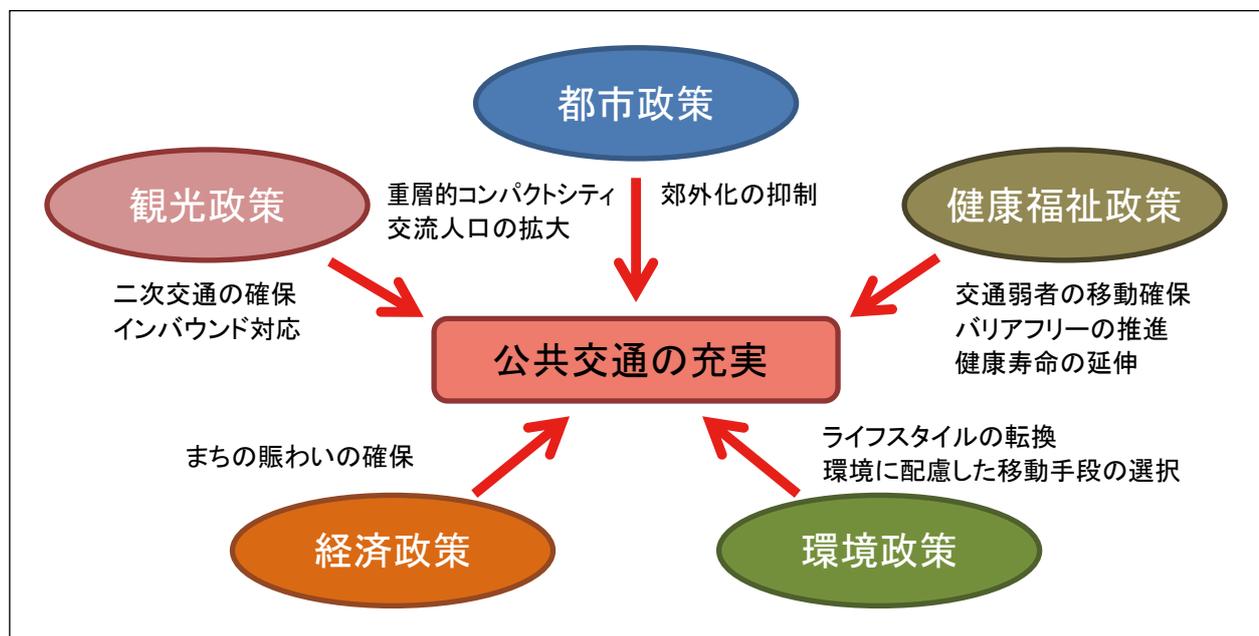
(4) まちづくりとの連携

公共交通は、移動手段の確保としてのみでなく、経済活動を支え、交流や連携の基盤となるなど、まちづくりの重要な要素となります。

まちづくり各関連分野政策においては、政策の実現を図るために、公共交通の充実が求められており、それぞれの政策を実現するための施策と連携していくことが必要です。

特に、低密度な市街地を抱えたまま、今後、人口が減少すると、医療、商業等の生活サービスや公共交通を維持することが困難となることから、都市構造の見直しを図り、都市の持続性確保を目指す立地適正化計画と連携・連動し、公共交通を構築することが必要です。

【まちづくり各分野政策との関連図】



➡ まちづくり各分野政策との連携・連動が必要です。

|| 6 || 計画の基本方針

6-1 基本理念

～マイカーに頼り過ぎないまちづくりを目指して～ 育て支えよう！みんなの公共交通

本市では、「山口市市民交通計画」に基づき、市民誰もがいきいきと安心して住み続けられるよう、市民、事業者、行政が協働して、持続的な公共交通を創り守ることにより、クルマに頼り過ぎない交通まちづくりを目指してきました。

これまでに、基幹交通の維持・確保、コミュニティ交通の創設など、公共交通を創り守ってきましたが、マイカーへの依存がますます進行し、さらには運転手や地域の担い手不足など新たな課題も生じてきており、公共交通を取り巻く環境はますます厳しさを増しています。

また、本市では、まちづくりの方向性を示す計画として策定した「山口市総合計画」においても、将来都市像を「豊かな暮らし 交流と創造のまち 山口 ～これが私のふるさとだ～」とし、「住んでみたい 住み続けたい」と思える山口を地域全体で、共に創っていくための共通の目標としています。

「住んでみたい 住み続けたい」と思える山口を目指すために、公共交通を育て支えていくとともに、多様な主体の参画と移動手段を組み合わせることにより、次世代を見据えた交通体系の確立を目指します。



マイカーばかり増えて、慢性的な渋滞が発生し、交通事故も絶えず、環境にも悪く、そして人が出歩いていないまちではなく、人が安全・安心にお出かけができ、賑わいと環境にやさしいまちを目指しましょう！

6-2 基本目標

目標1 〓 マイカーに頼り過ぎない交通まちづくりの推進

マイカーに頼り過ぎることなく、マイカーと公共交通を上手に使い分け、みんなで公共交通を育て支える意識の醸成を図ります。

【成果指標】

月に1回以上公共交通機関を利用する市民の割合

目標2 〓 利用しやすい公共交通環境の整備

利便性の向上を図るための路線網の検証・再編を行います。

また、利用者の視点に立ったサービスの提供や、乗り換え利便性を高めることにより、利用者の満足度の向上を図ります。

さらに、ユニバーサルデザインに基づき公共交通の環境を整備することにより、人になやさしい移動や施設利用等を確保するバリアフリーの推進を図ります。

【成果指標】

公共交通機関の利便性に満足している市民の割合

鉄道利用者数

路線バス利用者数

目標3 〓 日常生活を支える持続可能な生活交通の確保

市民、事業者、行政それぞれの主体的な参画のもと、創意と工夫をこらし、協働して、地域の実情・特性に応じた市民の移動手段の確保を図ります。

移動手段の確保にあたっては、公共交通を基本としつつ、その他の移動手段を含め、交通弱者の移動手段が確保できるよう面的な交通体系を整えます。

また、新たな技術の活用や仕組みについて、調査研究を進めます。

【成果指標】

移動手段が確保されていると思う市民の割合

コミュニティタクシー運行地域数

グループタクシー申請者数

目標4 〓 豊かな暮らしと交流のまちづくりに寄与する公共交通網の構築

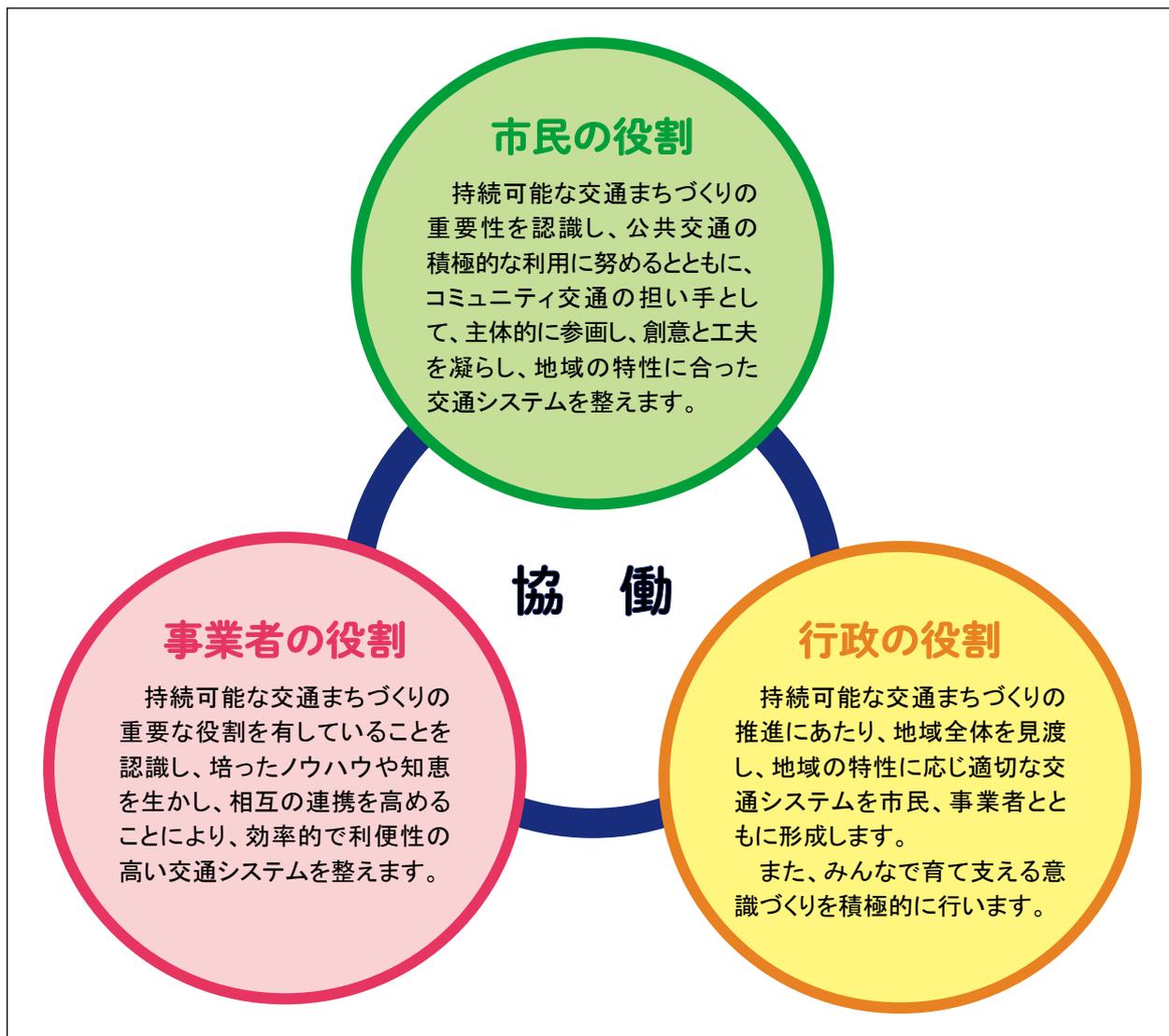
都市政策、観光、商業、環境、健康づくりなど多様な分野のまちづくり活動と連携するとともに、重層的コンパクトシティの構築に寄与する公共交通ネットワークの構築を図ります。

【成果指標】

居住誘導区域の人口密度

6-3 取組姿勢

みんなが主役となって、それぞれの役割を果たし、協働して、持続可能な交通まちづくりのための交通システムを整えます。



6-4 公共交通体系の構築

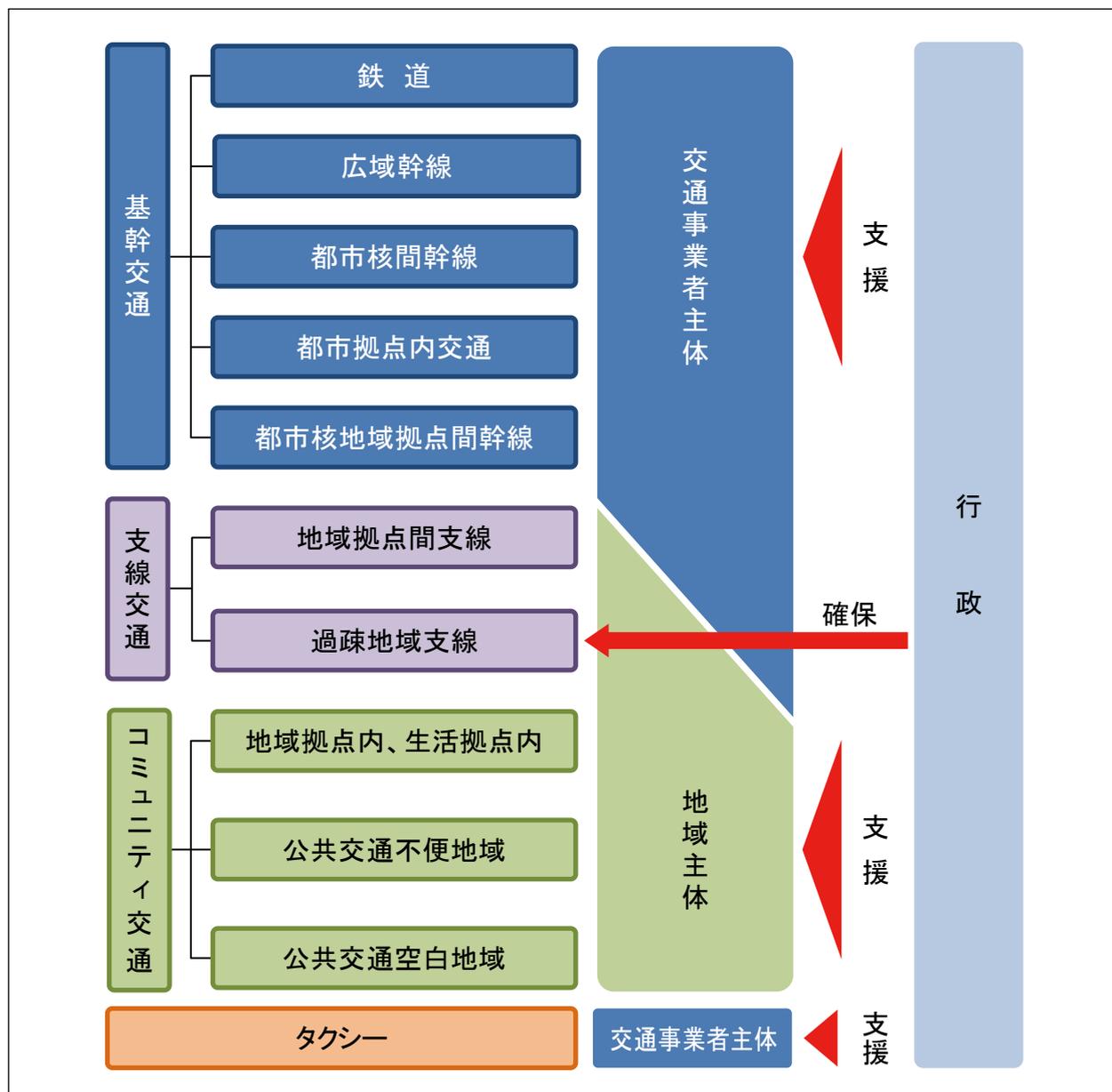
都市核、地域拠点、生活拠点など、それぞれの間の移動や交流を支えるため、市民、事業者、行政の適切な役割分担のもと、持続可能な公共交通体系の構築を図ります。

「基幹交通」については、交通事業者が主体となり、また、「コミュニティ交通」については、地域が主体となって整え、行政がそれらを支援します。

「支線交通」については、需要に応じて交通事業者又は地域主体で整えますが、担い手の確保が困難な過疎地域の地域拠点と生活拠点を結ぶものについては、地域にふさわしい路線となるよう地域と行政がともに協議し、整えます。

また、公共交通が十分に確保できないところは、需要に応じた移動手段の確保を地域とともに検討します。

(1) 公共交通の役割分担



分類		役割等	対象
基幹交通	鉄道	広域移動を支えるとともに、都市核間、都市核と地域拠点間、地域拠点間の移動需要にも対応できる交通手段として位置づけます。	・山陽新幹線、山陽本線、山口線、宇部線
	広域幹線	本市と周辺都市を結び、広域移動を支えるとともに、都市核間、都市核と地域拠点間、地域拠点間の移動需要にも対応できる交通手段として位置づけます。	・高速バス ・空港連絡バス ・路線バス
	都市核間幹線	都市核間を結び、高頻度で利便性の高い交通手段として位置づけます。	・路線バス
	都市拠点内交通	都市拠点としての骨格形成と都市核周辺の人口集中地区の都市機能の強化に貢献する交通手段として位置づけます。	・路線バス
	都市核地域拠点間幹線	上記以外で、都市核と地域拠点間を結び、利便性の高い交通手段として位置づけます。	
支線交通	地域拠点間支線	地域拠点間を結び生活基盤を支える交通手段として位置づけます。 新たな導入にあたっては、需要に応じた交通モードを地域とともに検討します。	(需要に応じて) ・路線バス ・地域間コミュニティタクシー制度
	過疎地域支線	過疎地域の地域拠点と生活拠点を結び、生活基盤を支える交通手段として位置づけます。	・阿東生活バス ・徳地生活バス
コミュニティ交通	地域拠点内、生活拠点内	各地域拠点内、生活拠点内をきめ細かく回り、地域の中心地や基幹交通に接続する交通手段として位置づけます。	・コミュニティタクシー (定時定路線型、区域運行などのデマンド型)
	公共交通不便地域	集落が散在するなど交通需要の少ない地域において、タクシーの共同利用により、基幹交通、支線交通に接続する交通手段として位置づけます。	・グループタクシー
	公共交通空白地域	公共交通の担い手が十分に確保できない地域において、基幹交通、支線交通に接続する交通手段として位置づけます。	・NPO等による自家用有償運送(公共交通空白地)を含め、様々な手法を検討
タクシー		少量の移動需要に対し、よりきめ細かいサービスを提供する交通手段として位置づけます。	・一般タクシー

(2) その他の移動手段

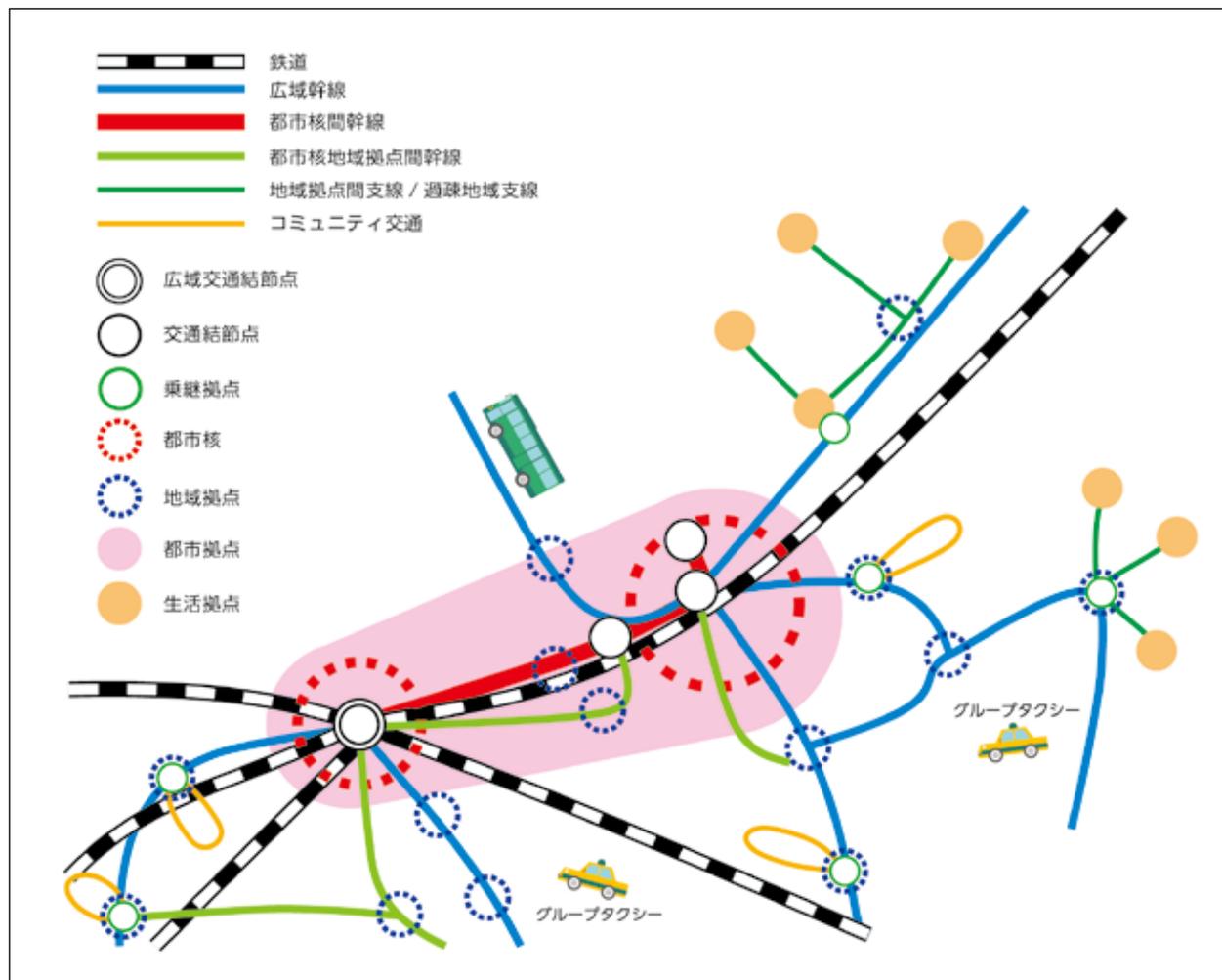
・スクールバス、通院バス、自家用有償運送（福祉有償運送）、各地域の工夫や助け合いによる無償運送

(3) 交通結節点の整理

交通結節点は、できる限り商業施設・商店、医療機関、公共施設等を活用しながら、整えることとします。

拠点機能	役割等
広域交通結節点	山口県全体の玄関にふさわしい交通結節やアクセス機能が集中した拠点
交通結節点	基幹交通同士を結節する主要な乗継拠点
乗継拠点	基幹交通とコミュニティ交通の乗継拠点

【公共交通体系のイメージ】



Ⅱ 7 Ⅱ 推進施策について

7-1 施策体系

施策体系については、基本目標ごとに施策の方向と取組を整理していきます。

基本目標	施策の方向と取組
1 マイカーに頼り過ぎない交通まちづくりの推進	(1) マイカーに頼り過ぎない意識づくり ①公共交通を育て支える意識の啓発 ②ノーマイカーの推進
	(2) 公共交通の優先性の確保 ①公共交通優先エリアの設定 ②公共交通優先レーン・優先信号の充実 ③バスベイ型停留所の充実
2 利用しやすい公共交通環境の整備	(1) 利用者の視点に立ったサービスの向上 ①利用しやすいバス路線網の確立(バス路線の再編) ②バスロケーションシステムの導入 ③交通系ICカードの導入 ④利用しやすい運賃の設定 ⑤利用しやすいタクシー制度の調査研究 ⑥わかりやすい公共交通情報の提供 ⑦バリアフリー車両の導入
	(2) 待合・乗継環境の向上 ①待合・乗継環境の整備 ②駅の快適性向上
3 日常生活を支える持続可能な生活交通の確保	(1) コミュニティ交通の確保と取組支援 ①コミュニティ交通の運行 ②コミュニティ交通運営ガイドラインの作成 ③交通アドバイザーの派遣 ④地域の交通を考える「話し合い」の支援
	(2) 公共交通機関の維持・確保 ①客貨混載の調査研究 ②運転手の確保 ③鉄道の利用促進
	(3) 誰もが気軽に外出できる輸送サービスの提供 ①福祉制度による移動手段の確保 ②利用しやすい運賃の設定(再掲2-(1)-(4)) ③運転免許自主返納者の公共交通利用支援
4 豊かな暮らしと交流のまちづくりに寄与する公共交通網の構築	(1) 公共交通網の構築 ①公共交通体系に沿ったバス路線網の構築(バス路線の再編) ②山口都市核におけるバス交通の結節点の調査研究 ③コミュニティバスの交通体系に沿った見直し ④生活バスの維持確保
	(2) 交流やにぎわいの創出 ①来訪者が利用しやすい交通環境の整備 ②公共交通の活用によるおでかけの促進

7-2 推進施策

1 マイカーに頼り過ぎない交通まちづくりの推進

(1) マイカーに頼り過ぎない意識づくり

マイカーに過度に依存した状況が続くと、公共交通の利用者の減少に歯止めがかからない状況が続くとともに、高齢ドライバーによる事故の増加や道路の渋滞による経済損失、また、街のにぎわいの低下など様々な社会問題につながることから、マイカーに頼り過ぎない意識づくりを進めるとともに、公共交通の現状や重要性について啓発を行い、公共交通をみんなで育て支える意識づくりを進めます。

①公共交通を育て支える意識の啓発

- ・公共交通の利用を促進し、マイカーに頼り過ぎず、誰もが安心して移動できる持続可能な交通まちづくりを目指し、公共交通の利用促進につながる条例を制定します。

実施主体：山口市

- ・公共交通の重要性を認識し、みんなで育て支える意識づくりを進めるため、広報紙やイベント等を通じて公共交通に関する情報を発信します。

実施主体：山口市

- ・公共交通に対して興味や親しみを持ってもらえるよう、子どもや高齢者などを対象に、公共交通におけるマナーや乗り方を学習する公共交通教室を開催します。

実施主体：山口市、国、山口県、交通事業者



▲公共交通教室の様子

- ・ターゲットを明確にして、セミナー等を実施することで、過度にマイカーに頼る状態から、公共交通や自転車などを上手に利用することを促すモビリティ・マネジメントを実施します。

実施主体：山口市

- ・公共交通や地域づくりについて考える機会として、地域勉強会を開催します。

実施主体：山口市



▲地域検討会の様子

- ・公共交通を広く知ってもらうとともに、利用促進を図るため、市民公共交通週間を設定し、期間中に公共交通ふれあいフェスタや市内一斉ノーマイカーデーを実施します。

実施主体：山口市、山口県、
交通事業者



▲山口市公共交通ふれあいフェスタの様子

②ノーマイカーの推進

- ・公共交通の利用促進・確保維持、二酸化炭素排出量の削減、交通渋滞の緩和、事故の防止に向けたノーマイカー通勤の習慣化を目的に、ノーマイカーデーを実施します。

実施主体：山口市、山口県、交通事業者

- ・市職員によるエコ通勤の取組を推進し、市職員が率先してノーマイカーの推進に取り組みます。

実施主体：山口市



▲山口市ノーマイカーデーのるトクカードと啓発チラシ

(2) 公共交通の優先性の確保

公共交通の速達性・定時性の向上を図り、利便性を高めることで、公共交通の優先性を確保します。

①公共交通優先エリアの設定

- ・バス専用レーンの設置など交通規制の実施について調査研究し、マイカーよりも公共交通が優先されるエリアを設定します。

実施主体：山口市、山口県警察、道路管理者

②公共交通優先レーン・優先信号の充実

- ・バスの速達性・定時性を確保するため、バスの優先レーンやバス車両に対する優先的な信号制御の充実を図ります。

実施主体：山口市、山口県警察、道路管理者

③バスベイ型停留所の充実

- ・乗降の利便性や後続車の追い越しが容易となるよう、バスベイ型停留所の充実を図ります。

実施主体：山口市、道路管理者

2 利用しやすい公共交通環境の整備

(1) 利用者の視点に立ったサービスの向上

公共交通に対する市民の満足度は低く、路線バス等については約7割の人が利用していない状況であることから、鉄道、路線バス、タクシーなどの既存の資源を有効に活用しながら、利用者の視点に立ち、誰もが安心して快適に公共交通機関を利用できる環境を整え、輸送サービスの利便性の向上を図ります。

①利用しやすいバス路線網の確立(バス路線の再編)

- ・バスのルート及びダイヤ、便数を見直し、わかりやすく利用しやすいバス路線網を確立します。

実施主体：山口市、交通事業者

②バスロケーションシステムの導入

- ・バス利用者が正確な運行状況を把握することでバスを安心して利用でき、また、バス事業者がバスの運行情報や位置情報を把握することで定時性を確保した運行計画を立てられるよう、バスロケーションシステムを導入します。

実施主体：交通事業者、山口市、
国、山口県



▲バスロケーションシステム導入事例(広島県バス協会)

③交通系ICカードの導入

- ・市民や来訪者の移動の円滑化やバリアフリー化が図られるとともに、バス事業者が利用データを活用することで、利用ニーズに応じた運行計画を立てられるよう、交通系ICカードを導入します。

実施主体：交通事業者、山口市、
国、山口県



▲交通系ICカード導入事例(函館市)

④利用しやすい運賃の設定

- ・バスの乗継割引や通学定期券、ゾーン制運賃などについて調査研究し、利用しやすい運賃を設定します。

実施主体：交通事業者、山口市

⑤利用しやすいタクシー制度の調査研究

- ・タクシー定期券、事前確定運賃や相乗りタクシーなど、タクシーの利用を促進する制度を調査研究します。

実施主体：交通事業者、山口市、国

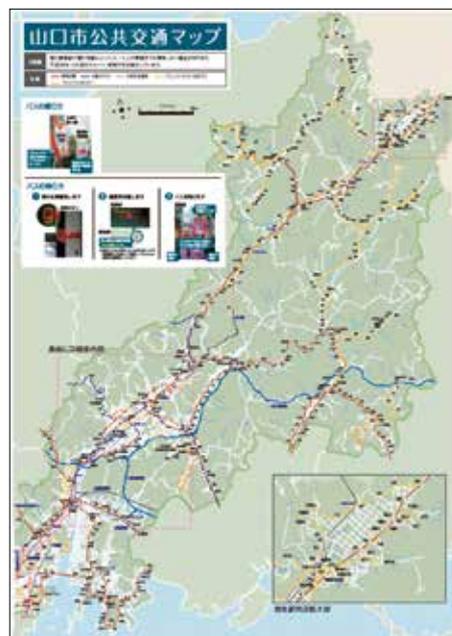
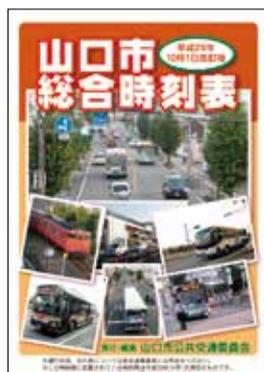
⑥わかりやすい公共交通情報の提供

- ・誰もが容易に公共交通情報を得られるよう、時刻表やバスマップを発行し、ウェブサイトにダイヤ情報等を掲載することで、わかりやすい公共交通情報を提供します。

実施主体：山口市、交通事業者



▲山口市総合時刻表



▲山口市公共交通マップ

⑦バリアフリー車両の導入

- ・誰もが利用しやすいバリアフリー車両（低床バス、ユニバーサルデザインタクシー等）を導入します。

実施主体：交通事業者、山口市、国



▲ユニバーサルデザインタクシー



▲低床バス

(2) 待合・乗継環境の向上

快適な待合環境を整えるとともに、公共交通機関同士や他の移動手段との乗継環境を整えることで、公共交通の利便性の向上を図ります。

①待合・乗継環境の整備

- ・商業施設・商店、医療機関、公共施設等を活用した待合施設の整備の充実を図ります。

実施主体：山口市、交通事業者、民間事業者、市民

- ・快適な待合・乗継環境を整えるため、バス停留所の上屋の整備を促進します。

実施主体：交通事業者、山口市、市民

- ・公共交通の利便性の向上を図るため、案内表示を充実します。

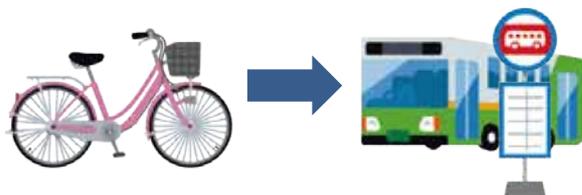
実施主体：交通事業者、山口市

- ・中山間地域において、地域外にマイカーで出かけることに不安がある方などに対するパーク・アンド・ライド駐車場の導入を検討します。

実施主体：山口市

- ・自転車から公共交通への乗換えが円滑にできるよう、市内各所にサイクル・アンド・ライド駐輪場の整備を進めます。

実施主体：山口市



▲サイクル・アンド・ライド駐輪場

②駅の快適性向上

- ・駅のバリアフリー化を図るとともに、地域の拠点となる快適な駅づくりを推進します。

実施主体：山口市、交通事業者、市民

3 日常生活を支える持続可能な生活交通の確保

(1) コミュニティ交通の確保と取組支援

コミュニティ交通の確保については、これまで市民、事業者、行政が協働し進めてきましたが、協働の取組を進めるためにはそれぞれが負担に限界を感じることなく取り組むことが必要です。日常生活を支える持続可能な生活交通の確保に向け、地域の主体的な取組を基本として、市民、事業者、行政が協働し、地域に適したコミュニティ交通を整えられるよう、地域の取組を支援します。

① コミュニティ交通の運行

- ・地域にふさわしい交通体系を確保するため、地域が主体となって運行するコミュニティタクシーを導入するとともに、運行支援を行います。また、コミュニティタクシーは地域内運行としていますが、生活範囲が隣接する地域にまたがり、経路が路線バスなどと競合しない場合には地域外へのコミュニティタクシーの運行を可能にするなど、導入しやすい制度となるよう制度の見直しを行います。

実施主体：山口市、交通事業者、市民

- ・コミュニティタクシーの運行が困難な交通不便地域において、高齢者のタクシーの共同利用に対し、タクシー料金の助成を行うグループタクシー制度を推進します。

実施主体：山口市、交通事業者、市民



▲佐山地区コミュニティタクシー「ふれあい号」



▲小郡コミュニティタクシー「サルビア号」利用者10万人達成セレモニーの様子

みんなで使おう！ グループタクシー

みんなで乗車すればするほど、お得にお出かけできるグループタクシー。家族利用を待ちでないご親戚さんがいらしたつら、声をかけてグループに集って、一緒にお得にお出かけしましょう！ただし、利用料をもらえない人には費用があるのをご注意してください。

条件って？

1. 4名以上の乗客
2. 市街地から市街地へ乗客1人あたり1.0km（75歳以上の乗客 750m）以上乗客が乗る
3. 乗客がバス事業者からの乗客が乗れない場合であっても、途中に乗客がある場合は乗車可能。対象となる乗客が異なります。
4. 乗客がタクシー乗客、おたけタクシー乗客、乗客が乗れない場合は利用できません。

以上の条件をすべて満たした方が対象となります！

利用料の金額はいくら？

市街地から市街地へ乗客1人あたり	乗客1人あたり	乗客1人あたり
1.0km（75歳以上の乗客 750m）以上1.5km未満	330円	乗客60円
1.5km以上4.0km未満	500円	乗客60円
4.0km以上	700円	乗客60円

グループタクシーの上手な使い方

1. 乗車する

乗客は…
300円の利用料をお持ちの方は、市街地からスーパーまでの3kmをタクシーでお出かけする場合は、タクシー料金は1,110円になります。

- ◆1人で利用した場合
1人しか利用できないため、残り810円は現金で支払います。
- ◆300円の利用料をお持ちの方が3人で乗車した場合は
1人1人ずつ利用して合計900円を利用できるため、残りは210円、210円を3人で割り振ると、1人70円の現金支払いとなります。

2. バスや鉄道と組み合わせる

市街地から市街地へバスや鉄道でタクシーを利用し、そこから目的地までバスや鉄道に乗換えることで、お得にご利用いただけます。

※また、市街地以上の場合は、山口市街地乗客バス乗車料金を追加する必要があります。山口市街地乗客バス乗車料金は乗客1人あたり100円になります。

※バス・鉄道の乗車料金は事前にバスやタクシーを予約しましょう！

▲グループタクシーリーフレット

- ・自家用有償旅客運送など、地域のニーズに応じた新たなコミュニティ交通の取組について調査研究します。

実施主体：山口市、交通事業者、市民

②コミュニティ交通運営ガイドラインの作成

- ・コミュニティ交通の導入にあたっての検討方法、市民、事業者、行政のそれぞれの役割や運行改善の進め方などを示したガイドラインを作成します。

実施主体：山口市

③交通アドバイザーの派遣

- ・地域においてコミュニティ交通の導入、運行改善、利用促進などを協議する際、地域からの要請などに応じて、公共交通の専門家を派遣します。

実施主体：山口市



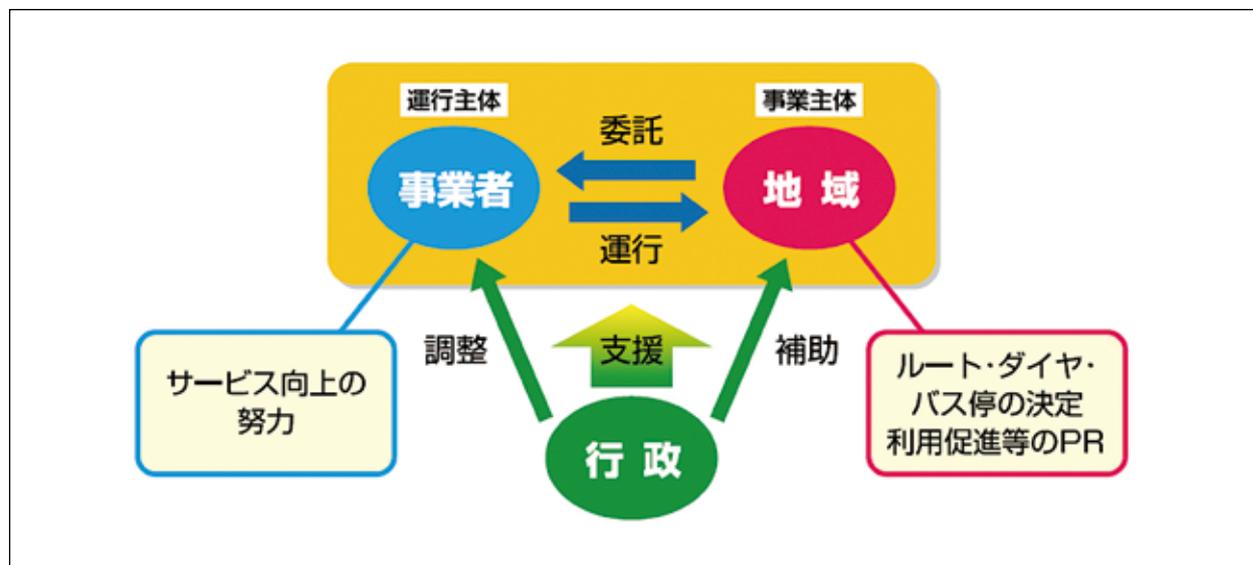
▲交通アドバイザーの派遣

④地域の交通を考える「話し合い」の支援

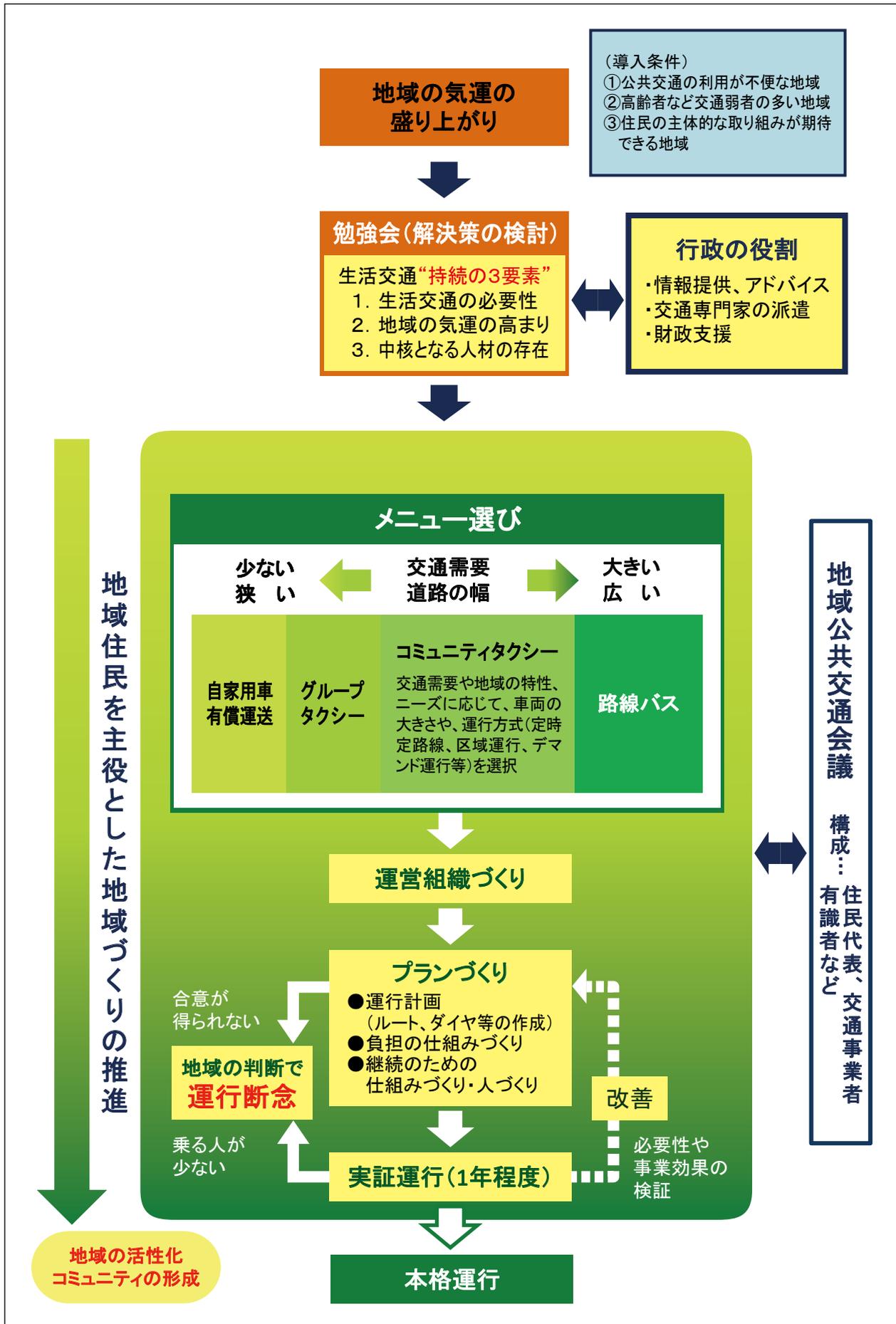
- ・地域にふさわしい移動手段について考える地域住民による「話し合い」を支援するため、各地域の地域づくり協議会と連携するとともに、地域づくりアドバイザーなどを派遣します。

実施主体：山口市

【地域主体によるコミュニティタクシーのしくみ】



【地域主体によるコミュニティ交通の推進】



(2) 公共交通機関の維持・確保

公共交通は、利用者の減少や運転手不足が深刻な問題となっており、事業者だけでなく地域社会全体で解決に向けた取組を行わなければ、公共交通の維持・確保や必要な取組ができなくなる恐れがあることから、市民の日常生活に必要な移動手段として、公共交通機関を将来にわたり維持・確保する取組を進めます。

①客貨混載の調査研究

- ・公共交通の生産性向上と物流の効率化を図る客貨混載について調査研究します。

実施主体：交通事業者、民間事業者、
山口市



▲客貨混載の導入事例
(宮崎交通株式会社、ヤマト運輸株式会社)

②運転手の確保

- ・公共交通の運転に関心を持ち、就業へのきっかけづくりとするため、公共交通車両の運転体験会などを実施します。

実施主体：山口市、交通事業者、国、山口県

③鉄道の利用促進

- ・鉄道の沿線自治体と連携し、沿線地域の魅力の発信や沿線住民の利用を促す事業を実施し、鉄道の利用促進を図ります。

実施主体：山口市、沿線自治体



▲利用促進クリアファイル
(山口線利用促進協議会)

(3) 誰もが気軽に外出できる輸送サービスの提供

誰もが気軽に安心して外出できるよう、交通弱者に対する移動手段を確保します。

①福祉制度による移動手段の確保

- ・高齢者、介護保険要介護認定者・要支援認定者、介護予防・生活支援サービス事業利用者、障がい者などの交通弱者に対する移動支援を行うため、福祉優待バス乗車証の発行やタクシー料金の一部助成を行います。

実施主体：山口市

②利用しやすい運賃の設定(再掲→80ページ 2-(1)-④参照)

③運転免許自主返納者の公共交通利用支援

- ・高齢者に運転免許の自主的な返納を促すため、公共交通利用の優遇制度について検討します。

**実施主体：山口市、交通事業者、
山口県警察**



▲運転免許自主返納者への支援事例
(山口市コミュニティタクシーの運転卒業証制度支援事業締結式)

- ・公共交通への転換を促すため、運転免許自主返納者への特典や公共交通などに関する情報提供を行います。

実施主体：山口市、山口県、山口県警察

4 豊かな暮らしと交流のまちづくりに寄与する公共交通網の構築

(1) 公共交通網の構築

公共交通は、移動手段の確保としてのみでなく、経済活動を支え、交流や連携の基盤となることから、まちづくり各分野政策と連携・連動し、豊かな暮らしと交流のまちづくりに寄与する公共交通網とすることが必要です。都市核、地域拠点、生活拠点など、それぞれの間の移動や交流を支えるため、市民、事業者、行政の適切な役割分担のもと、持続可能な公共交通網を構築します。

①公共交通体系に沿った路線網の構築（バス路線の再編）

- ・市民生活を支えるとともに、都市活動の活性化と地域間交流を促すため、公共交通体系に基づき、適切な役割分担のもと、「基幹交通」、「支線交通」及び「コミュニティ交通」を整えます。

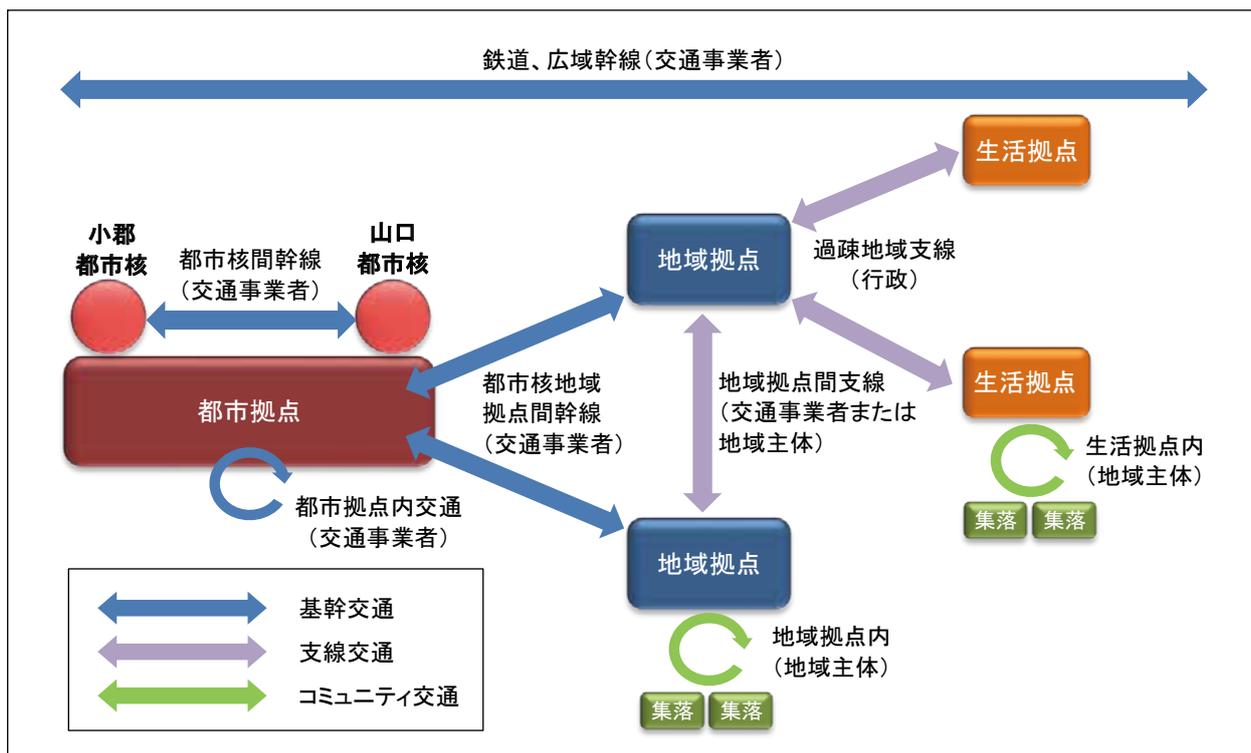
また、バスのルート及びダイヤ、便数については、公共交通体系に基づき、最適なものとなるよう、必要に応じた見直しを行います。

実施主体：山口市、交通事業者、市民

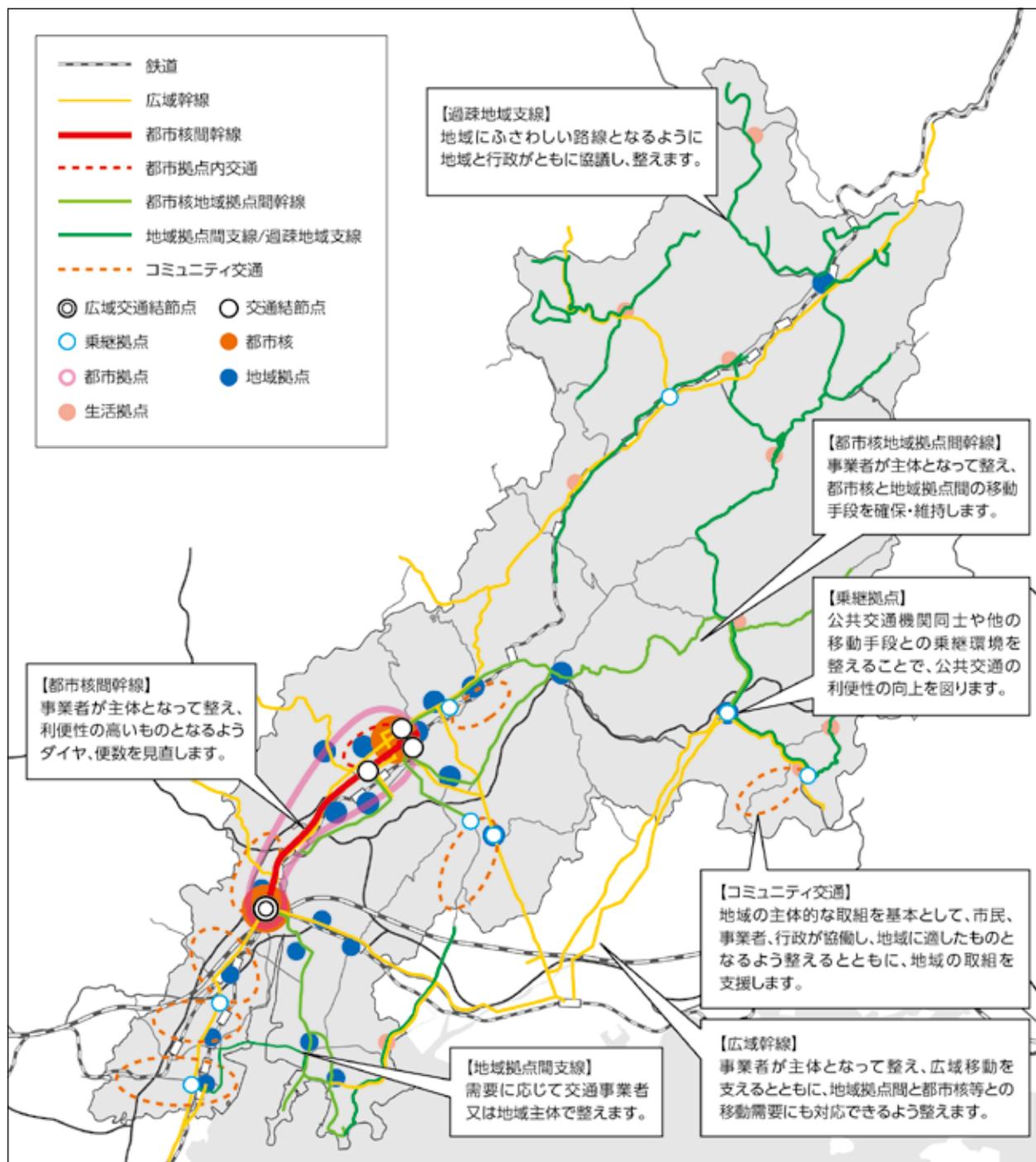
- ・公共交通体系に沿ったバス路線を維持・確保するため、必要に応じて助成を行います。

実施主体：山口市、国、山口県

【公共交通体系イメージ】



【公共交通体系に沿った路線網の構築イメージ】



②山口都市核におけるバス交通の結節点の調査研究

- ・牽引力や求心力のある拠点性の高い都市拠点の形成を図る山口都市核において、バスの交通結節やアクセス機能の強化を図るため、バス交通結節点整備に向けて調査研究します。

実施主体：山口市、交通事業者

③コミュニティバスの交通体系に沿った見直し

- ・現在運行しているコミュニティバスは、基幹交通である「都市核地域拠点間幹線」、「都市拠点内交通」として、路線バスへ移行します。

また、ルートについては、それぞれの役割に応じたルートとなるよう、需要やニーズを踏まえた見直しを行います。

実施主体：山口市、交通事業者、市民



▲コミュニティバスの路線バスへの移行

④生活バスの維持確保

- ・阿東生活バス、徳地生活バスについては、過疎地域の地域拠点と生活拠点を結び、生活基盤を支える交通手段として位置づけ、地域にふさわしい路線となるよう地域と行政がともに協議し、整えます。

実施主体：山口市、交通事業者、市民

(2) 交流やにぎわいの創出

市内外の多様な交流を促進するとともに、街のにぎわいの創出を図るため、来訪者にわかりやすい公共交通環境の整備を図るとともに、おでかけの機会を増やす取組を進めます。

① 来訪者が利用しやすい交通環境の整備

- ・来訪者の移動の円滑化を図るため、わかりやすい情報提供や二次交通の確保を行うとともに、観光資源などを気軽に楽しく回遊できる交通環境を整えます。

実施主体：山口市、交通事業者

② 公共交通の活用によるおでかけの促進

- ・公共交通利用者の増加と、街のにぎわいの創出を図るため、買い物、文化活動、スポーツ観戦などへの公共交通利用者に対する割引・特典サービスを充実します。

実施主体：山口市、交通事業者、民間事業者

【公共交通体系に沿った基幹交通の見直しのポイント】



8 施策展開と評価

8-1 施策実施のスケジュール

本計画の施策については、初年度から5年（平成34年度）の中間目標年次、計画期間終了年次（平成39年度）の長期目標年次を設定し、進めていきます。

施策体系	実施スケジュール					
	H30	H31	H32	H33	H34	長期
1 マイカーに頼り過ぎない交通まちづくりの推進						
(1)マイカーに頼り過ぎない意識づくり						
①公共交通を育て支える意識の啓発	■	■	■	■	■	■
②ノーマイカーの推進	■	■	■	■	■	■
(2)公共交通の優先性の確保						
①公共交通優先エリアの設定	■	■	■	■	■	■
②公共交通優先レーン・優先信号の充実	■	■	■	■	■	■
③バスベイ型停留所の充実	■	■	■	■	■	■
2 利用しやすい公共交通環境の整備						
(1)利用者の視点に立ったサービスの向上						
①利用しやすいバス路線網の確立（バス路線の再編）	■	■	■	■	■	■
②バスロケーションシステムの導入	■	■	■	■	■	■
③交通系ICカードの導入	■	■	■	■	■	■
④利用しやすい運賃の設定	■	■	■	■	■	■
⑤利用しやすいタクシー制度の調査研究	■	■	■	■	■	■
⑥わかりやすい公共交通情報の提供	■	■	■	■	■	■
⑦バリアフリー車両の導入	■	■	■	■	■	■
(2)待合・乗継環境の向上						
①待合・乗継環境の整備	■	■	■	■	■	■
②駅の快適性向上	■	■	■	■	■	■
3 日常生活を支える持続可能な生活交通の確保						
(1)コミュニティ交通の確保と取組支援						
①コミュニティ交通の運行	■	■	■	■	■	■
②コミュニティ交通運営ガイドラインの作成	■	■	■	■	■	■
③交通アドバイザーの派遣	■	■	■	■	■	■
④地域の交通を考える「話し合い」の支援	■	■	■	■	■	■
(2)公共交通機関の維持・確保						
①客貨混載の調査研究	■	■	■	■	■	■
②運転手の確保	■	■	■	■	■	■
③鉄道の利用促進	■	■	■	■	■	■
(3)誰もが気軽に外出できる輸送サービスの提供						
①福祉制度による移動手段の確保	■	■	■	■	■	■
②利用しやすい運賃の設定（再掲2-(1)-④）	■	■	■	■	■	■
③運転免許自主返納者の公共交通利用支援	■	■	■	■	■	■
4 豊かな暮らしと交流のまちづくりに寄与する公共交通網の構築						
(1)公共交通網の構築						
①公共交通体系に沿ったバス路線網の構築（バス路線の再編）	■	■	■	■	■	■
②山口都市核におけるバス交通の結節点の調査研究	■	■	■	■	■	■
③コミュニティバスの交通体系に沿った見直し	■	■	■	■	■	■
④生活バスの維持確保	■	■	■	■	■	■
(2)交流やにぎわいの創出						
①来訪者が利用しやすい交通環境の整備	■	■	■	■	■	■
②公共交通の活用によるおでかけの促進	■	■	■	■	■	■

■ 検討 ■ 実施

8-2 推進体制

計画の推進にあたっては、市民、事業者、行政の協働体制と役割分担が必要になることから、市民代表、交通事業者、有識者、行政等により構成する「山口市公共交通委員会」において、横断的な視点から実施施策の成果や今後の動向などを継続的に評価・検証し、改善を図りながら、計画を着実に推進します。

また、コミュニティ交通の導入や改善にあたっては、市民、事業者、行政等で構成する「山口市地域公共交通会議」や「山口市有償運送運営協議会」を開催し、関係者の合意を得た上で運行します。

さらに、交通政策は、移動手段を確保するのみでなく、まちづくりや地域づくりに基づいた総合的な取組が求められることから、庁内組織である「山口市交通対策推進協議会」において、都市政策や観光、福祉、環境、経済政策などの他の分野政策・計画との横断的な連携を図り、総合的・一体的に施策を展開します。

推進・連携体制	構成員	役割
山口市公共交通委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・市民 ・学識経験者 ・交通事業者 ・道路管理者 ・行政 等 	専門的、横断的な視点から実施施策の成果や今後の動向などを継続的に実施、評価及び検証します。
山口市地域公共交通会議	<ul style="list-style-type: none"> ・市民 ・学識経験者 ・交通事業者 ・道路管理者 ・行政 等 	コミュニティ交通の運行等に関する協議を行います。
山口市有償運送運営協議会	<ul style="list-style-type: none"> ・市民 ・学識経験者 ・交通事業者 ・道路管理者 ・行政 等 	自家用車による公共交通空白地有償運送、福祉有償運送の導入について協議を行います。
山口市交通対策推進協議会 (庁内組織)	<ul style="list-style-type: none"> ・市長 ・関係部局長 等 	地域づくり、都市政策、福祉、観光、経済政策など他の分野政策・計画との横断的な連携を図ります。

8-3 目標値の設定

本計画の基本的な方針を実現するため、計画期間中に達成すべき目標の成果指標及び目標値を設定します。

目標1 マイカーに頼り過ぎない交通まちづくりの推進

成果指標	現状値	中間目標値 (H34年度)	目標値 (H39年度)
月に1回以上公共交通機関を利用する市民の割合	19.7% (H29年度実績)	25.0%	30.0%

目標2 利用しやすい公共交通環境の整備

成果指標	現状値	中間目標値 (H34年度)	目標値 (H39年度)
公共交通機関の利便性に満足している市民の割合	50.4% (H29年度実績)	54.3%	57.5%
鉄道利用者数	540万人/年 (H27年度実績)	540万人/年	541万人/年
路線バス利用者数	234万人/年 (H28年度実績)	239万人/年	245万人/年

目標3 日常生活を支える持続可能な生活交通の確保

成果指標	現状値	中間目標値 (H34年度)	目標値 (H39年度)
移動手段が確保されていると思う市民の割合	89.4% (H29年度実績)	95.0%	100.0%
コミュニティタクシー運行地域数	7地域 (H28年度実績)	9地域	11地域
グループタクシー申請者数	996人/年 (H28年度実績)	1,300人/年	1,500人/年

目標4 豊かな暮らしと交流のまちづくりに寄与する公共交通網の構築

成果指標	現状値	中間目標値 (H34年度)	目標値 (H39年度)
居住誘導区域の人口密度※	立地適正化計画策定時に設定	立地適正化計画策定時に設定	立地適正化計画策定時に設定

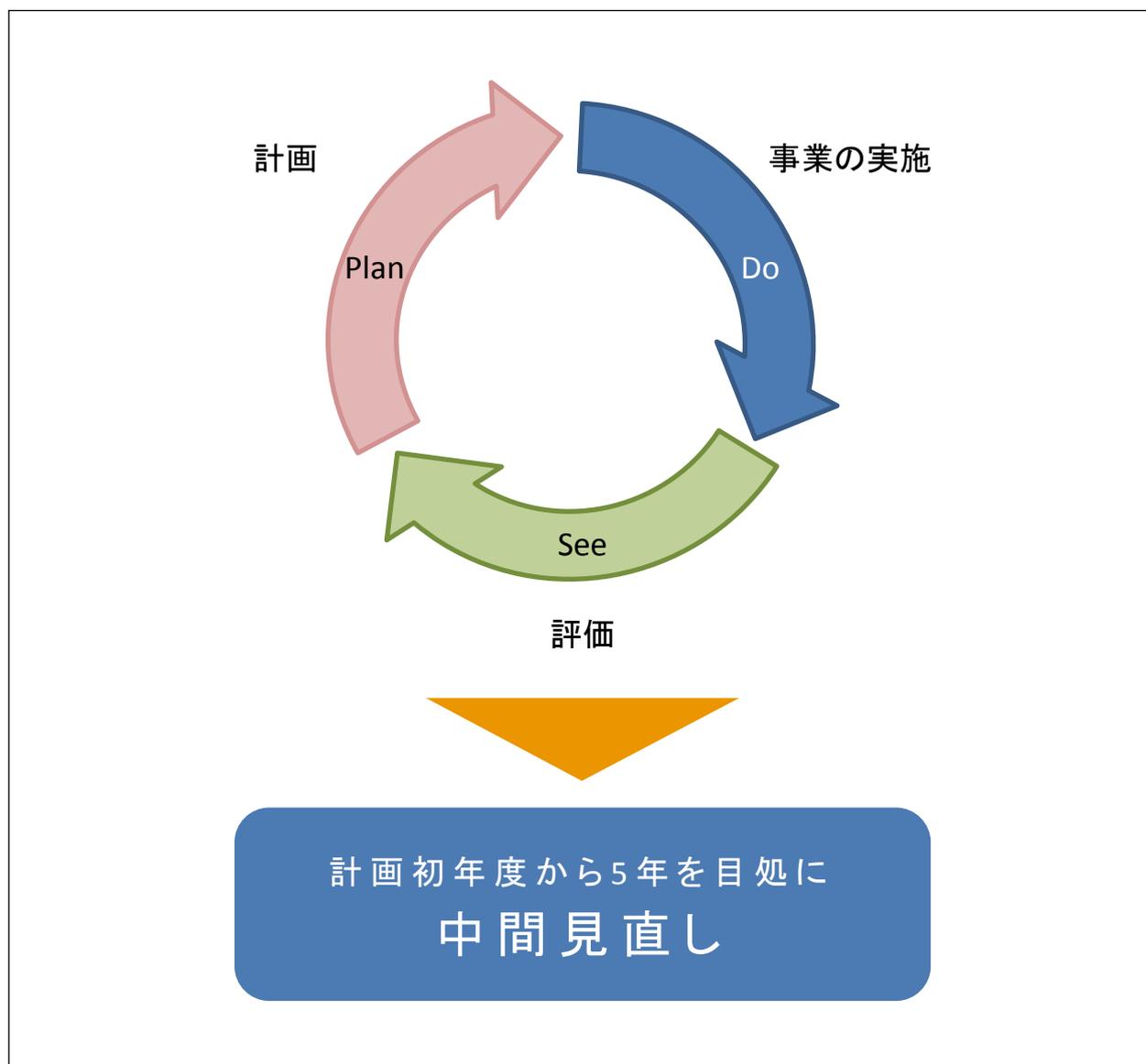
※山口市立地適正化計画の策定時(平成30年度末予定)に設定します。

8-4 評価手法

PDSサイクル（計画→実施→評価の循環検討手法）の考え方に基づき、計画、実施、評価を行います。

目標に対する達成度の評価については、山口市公共交通委員会において毎年度実施し、専門的、横断的な見地からの検証を踏まえた上で、次年度以降の改善・見直しにつなげ、計画を推進します。

また、計画期間が10年であることから、計画初年度から5年を目処に計画の総合的な評価・検証を行い、社会経済情勢の変化などに対応した実効性の高いものとなるよう見直しを図ります。



|| 参考資料 ||

- 1 山口市公共交通委員会設置要綱
- 2 山口市公共交通委員会委員名簿
- 3 用語解説

1 山口市公共交通委員会設置要綱

山口市公共交通委員会設置要綱

(目的)

第1条 山口市公共交通委員会(以下「委員会」という。)は、山口市の交通政策を総合的に調査審議し、まちづくりと連動した交通政策を推進することを目的とする。

(事務所)

第2条 委員会は、事務所を山口県山口市亀山町2番1号に置く。

(定義)

第3条 この要綱において、「事業計画」とは、山口市市民交通計画に基づく実施計画及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)第5条第1項の規定に基づく地域公共交通網形成計画を兼ねた計画をいう。

(事業)

第4条 委員会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 事業計画の策定及び変更に係る協議並びに実施に係る連絡調整に関すること。
- (2) 事業計画に基づく事業の実施、評価及び改善に関すること。
- (3) 交通政策に係る事業の審議に関すること。
- (4) 前3号に掲げるもののほか、委員会の目的を達成するために必要なこと。

(委員)

第5条 委員会の委員は次に掲げる者(団体にあっては、その団体の役員又は職員)とする。

- (1) 山口市副市長
- (2) 学識経験者
- (3) 山口市自治会連合会
- (4) 公募市民
- (5) 国土交通省中国運輸局山口運輸支局
- (6) 国土交通省中国地方整備局山口河川国道事務所
- (7) 山口県観光スポーツ文化部交通政策課
- (8) 山口県警察本部
- (9) 山口県防府土木建築事務所
- (10) 西日本旅客鉄道株式会社
- (11) 山口市社会福祉協議会
- (12) 山口商工会議所
- (13) 一般乗用旅客自動車運送事業者
- (14) 一般乗合旅客自動車運送事業者

(委員の任期)

第6条 委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、委員が欠けた場合における補欠又は増員による任期は、前任者又は現任者の残任期間とする。

(役員の定数及び選任)

第7条 委員会に次の役員を置く。

- (1) 委員長 1名
- (2) 副委員長 1名
- (3) 監事 2名

2 前項の役員のうち、委員長は、山口市副市長とし、副委員長は、学識経験者の中から委員長が任命する。

3 監事は、委員の中から委員長が任命する。

4 委員長、副委員長及び監事は、相互に兼ねることができない。

(役員の職務)

第8条 委員長は、委員会を代表し、その会務を総理する。

2 副委員長は、委員長を補佐して委員会の業務を掌理し、委員長に事故があるとき又は委員長が欠けたときは、委員長の職務を代理する。

3 監事は、次の各号に掲げる業務を行う。

- (1) 委員会の業務執行及び会計の状況を監査すること。
- (2) 前号において不整な事実を発見したときは、これを委員長に報告すること。
- (3) 前号の報告をするために必要があるときは、委員会を招集すること。

(会議)

第9条 委員会の会議(以下「会議」という。)は、委員長が招集し、委員長が議長となる。

2 会議の招集は、少なくともその開催の7日前までに、会議の日時、場所、目的及び審議事項を記載した書面をもって委員に通知しなければならない。

3 会議は、委員の過半数の出席がなければ、開くことができない。

4 会議の議事は、出席した委員及び次条の規定により議決権を行使した委員の全員の賛成をもって議決する。

5 委員長は、前項の議決された事項を、速やかに山口市長に報告しなければならない。

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

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

8 前7項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、委員長が別に定める。

(書面又は代理人による表決)

第10条 やむを得ない理由により会議に出席できない委員は、あらかじめ通知された事項につき、書面又は代理人をもって議決権を行使することができる。

2 前項の書面は、会議の開催の日の前日までに委員会に到着しないときは、無効とする。

3 第1項の代理人は、代理権を証する書面を委員会に提出しなければならない。

(協議結果の尊重義務)

第11条 委員会が協議が整った事項については、委員会の委員はその協議結果を尊重しなければならない。

(事務局)

第12条 委員会の業務を処理するため、委員会に事務局を置く。

- 2 事務局は、山口市都市政策部交通政策課に置く。
- 3 事務局に事務局長、事務局員を置き、委員長が定めた者をもって充てる。
- 4 事務局に関し必要な事項は、委員長が別に定める。

(資金)

第13条 委員会の資金は、次の各号に掲げるものを充てる。

- (1) 国からの補助金
- (2) 第5条に掲げる委員の属する機関の負担金
- (3) その他の収入

(財務に関する事項)

第14条 委員会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、委員長が別に定める。

(委員会が解散した場合の措置)

第15条 委員会が解散した場合は、委員会の収支は、解散の日をもって打ち切り、委員長であった者がこれを決算する。

(委任)

第16条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営上必要な事項は、委員長が別に定める。

附 則

(施行期日)

- 1 この要綱は、平成20年2月1日から施行する。

(経過措置)

- 2 委員会の設立初年度の委員の任期については、第6条の規定にかかわらず、平成22年3月31日までとする。

附 則

(施行期日)

この要綱は、平成22年4月1日から施行する。

附 則

(施行期日)

この要綱は、平成25年4月1日から施行する。

附 則

(施行期日)

この要綱は、平成28年4月1日から施行する。

2 山口市公共交通委員会委員名簿

役職	氏名	所属等
委員長	伊藤 和貴	山口市
副委員長	鈴木 文彦	交通ジャーナリスト
委員	森栗 茂一	大阪大学
委員	川尻 雅男	山口市自治会連合会
委員	原 昌克	山口市社会福祉協議会
委員	大原 敏之	山口商工会議所
委員	藤原 裕宜	国土交通省中国運輸局山口運輸支局
委員	山根 賢造	国土交通省中国地方整備局山口河川国道事務所 山口国道維持出張所
委員	京牟礼 英二	山口県観光スポーツ文化部交通政策課
委員	大下 政之	山口県警察本部山口警察署
委員	中嶋 行彦	山口県防府土木建築事務所山口支所
委員	森清 裕与之	西日本旅客鉄道株式会社広島支社
委員	竇迫 啓之	防長交通株式会社
委員	河内 政好	中国ジェイアールバス株式会社
委員	古谷 信弘	宇部市交通局
委員	中司 安彦	有限会社中司タクシー
委員	後藤 聖治	有限会社嘉川タクシー
委員	鴨崎 義春	市民公募委員
委員	山見 智盟	市民公募委員
委員	藤原 忠夫	市民公募委員

3 用語解説

用語	解説
アクセシビリティ	情報やサービスなどが、高齢者や障がい者も含めてどんな人にも利用しやすいこと。交通手段が整っていて、交通が便利な状態を指して使われる場合には、「交通利便性」、「交通の便の良さ」などを示す。
インバウンド	訪日外国人旅行者のこと。
おでかけサポートタクシー券	外出が困難な要介護高齢者等の外出支援を図るためタクシー助成券を助成する事業。
グループタクシー	コミュニティタクシーの運行が難しい交通不便地域に住む交通弱者に対して、買い物や通院など日常生活における移動負担の軽減を図るため、タクシー利用券を交付し、一般タクシーの共同利用する制度。
交通系ICカード	ICチップ（集積回路）を組み込み、現金を持ち歩かなくてもバスや鉄道を利用できる乗車券のこと。平成25年3月23日には、全国10種類の交通系ICカードの相互利用サービスが開始された。
コミュニティ交通	地域をきめ細かくカバーし、地域の中心地や基幹交通に接続する移動手段。
コミュニティタクシー	比較的少ない費用で運行でき、狭い道でも通行できる乗客9人以下の車両を使った乗合運送。 本市では、市民、事業者、行政が協働し、地域が主体となったコミュニティタクシーが現在7地域で運行されている。
コミュニティバス	一般的には、交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村が自らバス事業者として、またはバス業者に委託して運行するバスを指す。 本市では、山口市コミュニティバスを、平成13年10月から実証運行として、運行している。
コンパクトシティ・プラス・ネットワーク	人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めることが重要という国の考え方。
サイクル・アンド・ライド	自宅からバス停や駅などの近くに整備した駐輪場まで自転車で行き、バスや鉄道に乗り換えて、目的地まで移動する方法。
自家用有償旅客運送	自家用自動車は、原則として、有償で運送の用に供してはならず、災害のため緊急を要するときを除き、例外的に有償運送を行うときには、国土交通大臣の登録または許可を受けることが必要となる。公共交通空白地や福祉など交通事業者による運行が困難で、公共の福祉を確保するため止むを得ない場合に限っては、自家用自動車を使用し、市町村やボランティア団体等が有償で旅客を運送する形態が認められる。

用語	解説
ゾーン制運賃	市域をいくつかのゾーンに区分し、一つのゾーン内で乗降する場合は均一、ゾーンの境をまたぐごとに一定額が加算される運賃制度。
タウンモビリティ	身体的状況等により移動が容易に行えない人に対して、街の中を自由に楽しんでもらえるよう、電動スクーターや車椅子の貸出サービスを行うこと。
ドア・トゥ・ドア	本計画では、自宅近くから目的地の入口まで徒歩での移動を要しないような移動のあり方を指す。
都市のスプロール化	低密度な市街地が郊外へ拡大していく現象。
パーク・アンド・ライド	自宅からバス停や駅などの近くに整備した駐車場までマイカーで行き、バスや鉄道に乗り換えて、目的地まで移動する方法。
パターンダイヤ	バスや鉄道などの公共交通機関が、一定の間隔で周期的に運行されるダイヤのこと。
バスロケーションシステム	バス利用者がパソコンやスマートフォン、案内ディスプレイでバスの発着情報等を得られるシステムのこと。
バリアフリー	道路の段差を無くすなど、障がい者や高齢者などが生活するのに支障のないデザインを導入すること。
福祉タクシー利用券	心身障がい者(児)の日常生活の利便と社会活動の範囲の拡大を図るためタクシー料金を助成する事業。
福祉優待バス乗車証	高齢者及び障がい者の移動支援として、福祉優待バス乗車証を交付することにより、社会参加の増進を図る事業。
無償運送	運送にかかる費用を徴取しないで行う移送サービス。この場合、道路運送法上の登録又は許可を要しない。
モビリティマネジメント	モビリティマネジメントとは、渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮し、過度に自動車に頼る状態から、公共交通や自転車などを「かしく」利用する方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織や地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取組。
ユニバーサルデザイン	年齢、性別、身体、国籍などに関わらず、全ての人に利用しやすい環境を整備していくこと。

育て支えよう！みんなの公共交通
第二次山口市市民交通計画
(山口市地域公共交通網形成計画)

発行	山口市 〒753-8650 山口市亀山町2番1号
編集	山口市都市政策部交通政策課
電話	083-934-2729
FAX	083-934-2959
E-mail	kotsu@city.yamaguchi.lg.jp
発行日	平成30年(2018年)3月

育て支えよう!
みんなの公共交通

第二次山口市市民交通計画
(山口市地域公共交通網形成計画)