

第二次山口市市民交通計画 見直しの概要

項目	見直し内容	ページ
1 序論		
	<ul style="list-style-type: none"> 見直しについて記載 地域公共交通網形成計画から地域公共交通計画へ位置付けを変更することを記載、図を変更 	1-2
2 山口市の概況		
	<ul style="list-style-type: none"> 人口の推移等を総合計画に合わせて変更 	3-6
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	<ul style="list-style-type: none"> 総合計画後期基本計画(R5.3)の図に変更 字句の変更なし 	7-8
3-2 公共交通の役割	<ul style="list-style-type: none"> 総合計画後期基本計画の記載内容に沿って修正 他の関連計画の記載内容を現行のものに変更 	9-12
4 公共交通の現状と課題		
4-1 公共交通の現状	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道、バス、タクシー等の現状をコロナ禍の影響を含め、現在(R5)の視点から記載 利用者数等について、策定後の値を記載 	13-35
4-2 公共交通に対する市民の意識	<ul style="list-style-type: none"> 主に、今回実施のアンケート調査(R5.8)の内容を記載 前回アンケート(H28.10)の内容についても、今回と経年の比較ができるように表示している 新たに鉄道(JR)とタクシーの利用についての設問を追加 P47からの「4-2-(3)地域検討会」については、この度の見直しに際し地域検討会を開催していないため変更しない 	36-46
4-3 既存交通計画の検証	<ul style="list-style-type: none"> 第二次市民交通計画(H28.3)の策定時に、前計画(H19.9)の検証を行ったものであり、この項目の記載内容は変更しない 	50-56
4-4 公共交通を取り巻く現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> 主に、国勢調査等の統計資料や今回実施のアンケート調査(R5.8)の内容を記載 今回と経年の比較ができるように表示している 	57-71
5 課題の整理		
	5-(1) 過度なマイカー依存からの脱却 <ul style="list-style-type: none"> コロナ禍を契機としてマイカー依存が進展していることを記載 	72-75

	<p>5-(2) 利用しやすい公共交通環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通系 IC カードやタクシー配車アプリなどの DX 技術について記載 <p>5-(3) 協働による交通まちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> コロナ禍の影響や赤字ローカル線の問題について基幹交通の課題として記載 <p>5-(4) まちづくりとの連携</p> <ul style="list-style-type: none"> 図中の連携する政策として「教育政策」と「子育て政策」を追加 	
6 計画の基本方針		
6-1 基本理念	<ul style="list-style-type: none"> 中間見直しにつき変更しない 	76
6-2 基本目標	<ul style="list-style-type: none"> 課題の整理に合わせ一部変更 	77
6-3 取組姿勢	<ul style="list-style-type: none"> 中間見直しにつき変更しない 	78
6-4 公共交通体系の構築	<ul style="list-style-type: none"> 中間見直しにつき変更しない 	79-81
7 推進施策について		
7-1 施策体系	<ul style="list-style-type: none"> 施策の方向と取組を一部変更 	82
7-2 推進施策	<p>① 公共交通を育て支える意識の啓発</p> <ul style="list-style-type: none"> 「公共交通ふれあいフェスタ」を情報発信の手法として例示 公共交通教室の内容として「心のバリアフリー」を記載 モビリティマネジメントの対象として「子育て世代や市内事業者、経済団体など」を例示 	83
1-(1) マイカーに頼り過ぎない意識づくり	<p>② ノーマイカーの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 「市内事業者や商工団体との連携」を記載 	84
2-(1) 利用者の視点に立った1サービスの向上	<p>② バスロケーションシステムの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> 「経路情報や運賃情報、運行情報等」のオープンデータ化について記載 	86
	<p>③ 交通系 IC カードの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> 「異なる公共交通機関間の交通ネットワーク」について記載 「バス事業者」を「鉄道、バス、タクシー各事業者」に変更 	86
	<p>⑤ 利用しやすいタクシー制度の調査研究</p> <ul style="list-style-type: none"> 「タクシー共同配車アプリ」の導入等について記載 「ライドシェア」等について記載 	87
	<p>⑥ わかりやすい公共交通情報の提供</p>	87

	<ul style="list-style-type: none"> ・「経路情報や運賃情報、運行情報等」のオープンデータ化について記載【再掲】 	
	<p>⑦ バリアフリー車両・EV車両等の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「EV化や燃料電池車両」の導入について記載 	87
2-(2) 待合・乗継環境の向上	<p>② 駅の快適性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「主要な交通結節点を中心に待合スペースやトイレの改修など」を進めると記載 	88
3-(1) コミュニティ交通の確保と取組支援	<p>① コミュニティ交通の運行</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティタクシーへの継続支援、また新たな地域での導入促進を記載 ・「デマンドや区域運行をはじめ、事業者協力型を含む自家用有償運行やボランティア輸送、スクールバスや通院バス等との連携・連動など、新たな取組」について記載 	89
	<p>④ 地域の交通を考える「話し合い」の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・検討の初期の段階における「交通アドバイザー」等の派遣について記載 ・【地域主体によるコミュニティ交通の推進】囟中にボランティア輸送を記載 	90-91
3-(2) 公共交通機関の維持・確保	<p>② 運転士の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近隣自治体と連携してのイベント等の開催、定住施策と連動した取組、自動運転技術について記載 	92
	<p>③ 鉄道の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新駅の設置を含む公共交通ネットワークの再構築について記載 ・高齢者や子育て世代を含む沿線の地域住民と連携した取組を記載 ・「鉄道事業者とバス事業者の共同経営など、複数の交通モードを横断的に利用できる手法」の研究について記載 	93
4-(1) 公共交通網の構築	<p>① 公共交通体系に沿った路線網の構築（バス路線の再編）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・補助系統の地域公共交通における位置づけ・役割、地域公共交通確保維持事業の必要性和補助系統に係る事業及び実施主体の概要について記載 <p>④ 生活バスの維持確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・AI デマンドシステムの導入について記載 	96-100
4-(2) 交流やにぎわいの創出	<p>① 来訪者が利用しやすい交通環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「経路情報や運賃情報、運行情報等」のオープンデータ化について記載【再掲】 	101

	② 公共交通の活用によるおでかけの促進 ・ 市主催のイベントでの公共交通利用を記載	
8 施策展開と評価		
8-1 施策実施のスケジュール	令和5年度から令和9年度の年次計画を記載	102
8-2 推進体制	民間事業者等多様な主体の参加について記載	103
8-3 目標値の設定	中間実績値を記載、「月に1回以上公共交通機関を利用する市民の割合」のR9年度目標値を「30.0%」から「25.0%」に変更（R4実績15.8%）	104
8-4 評価手法	変更なし	105