

第二次山口市市民交通計画
(山口市地域公共交通計画)

(素案)

令和 6 年 3 月改訂

山 口 市

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	36
4-3 既存交通計画の検証	50
4-4 公共交通を取り巻く現状と課題	57
5 課題の整理	72
6 計画の基本方針	76
6-1 基本理念	76
6-2 基本目標	77
6-3 取組姿勢	78
6-4 公共交通体系の構築	79
7 推進施策について	82
7-1 施策体系	82
7-2 推進施策	83
8 施策展開と評価	102
8-1 施策実施のスケジュール	102
8-2 推進体制	103
8-3 目標値の設定	104
8-4 評価手法	105
参考資料	106
1 山口市公共交通委員会設置要綱	107
2 山口市公共交通委員会委員名簿	109
3 用語解説	110

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が求められる中、本市では、平成 30 年 3 月に第二次山口市市民交通計画を策定し、市民をはじめ、交通事業者や関係機関と協働のもと、様々な施策を展開してきました。

この度、この計画の前期 5 年の期間が終了したため、計画策定後の施策の実施状況や数値目標の達成状況等を検証・評価するとともに、令和 2 年から急速に拡大した新型コロナウイルス感染症や、DX 技術の進展等の社会情勢の変化などを踏まえ、計画の見直しを行います。

(2) 計画の名称

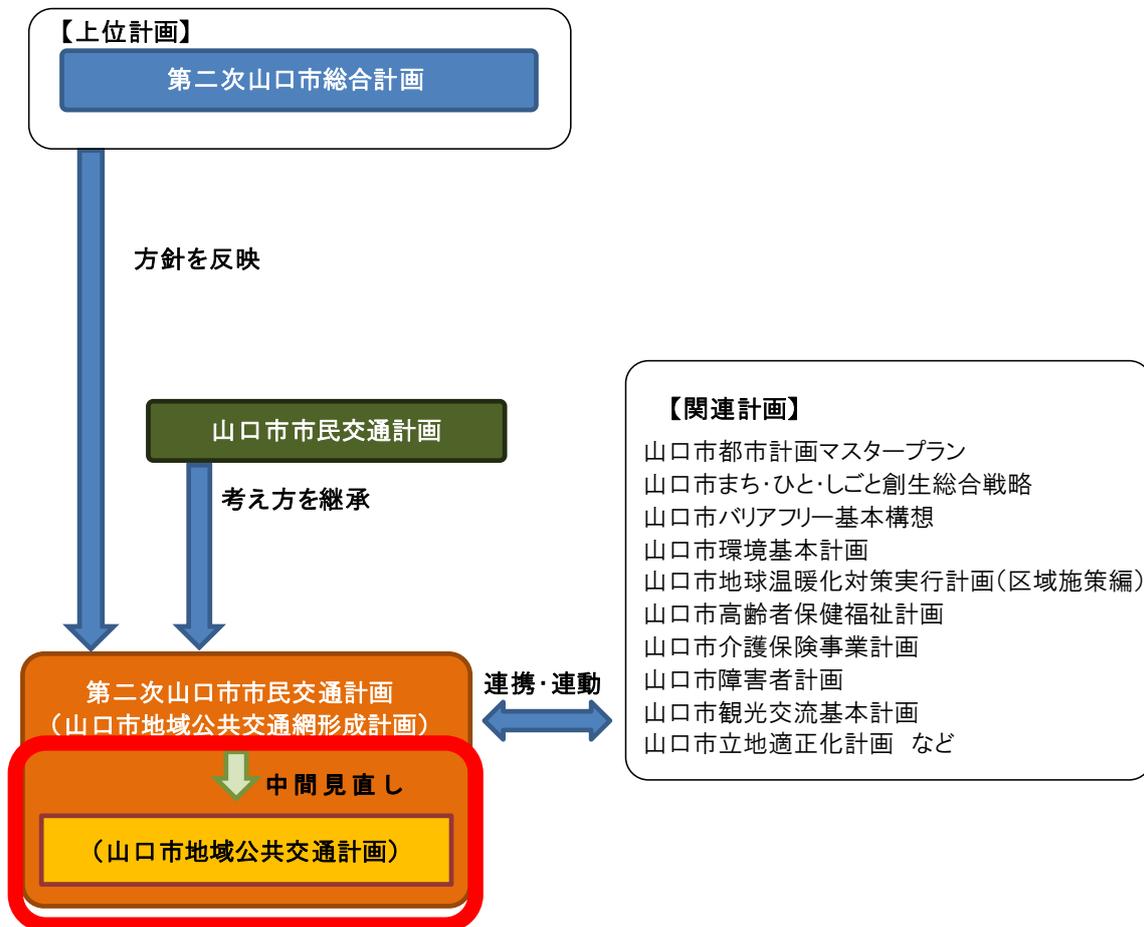
第二次山口市市民交通計画（山口市地域公共交通計画）

(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、令和 2 年 6 月の地域公共交通活性化再生法の改正により、従来の「地域公共交通網形成計画」は地域公共交通計画と見なされることとなったことから、同法第 5 条第 1 項に基づく「地域公共交通計画」としてこの計画を位置付けることとなります。

【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、令和9年度を目標年次とし、平成30年度から令和9年度までの10年間を計画の推進期間とします。

(2)人口の推移

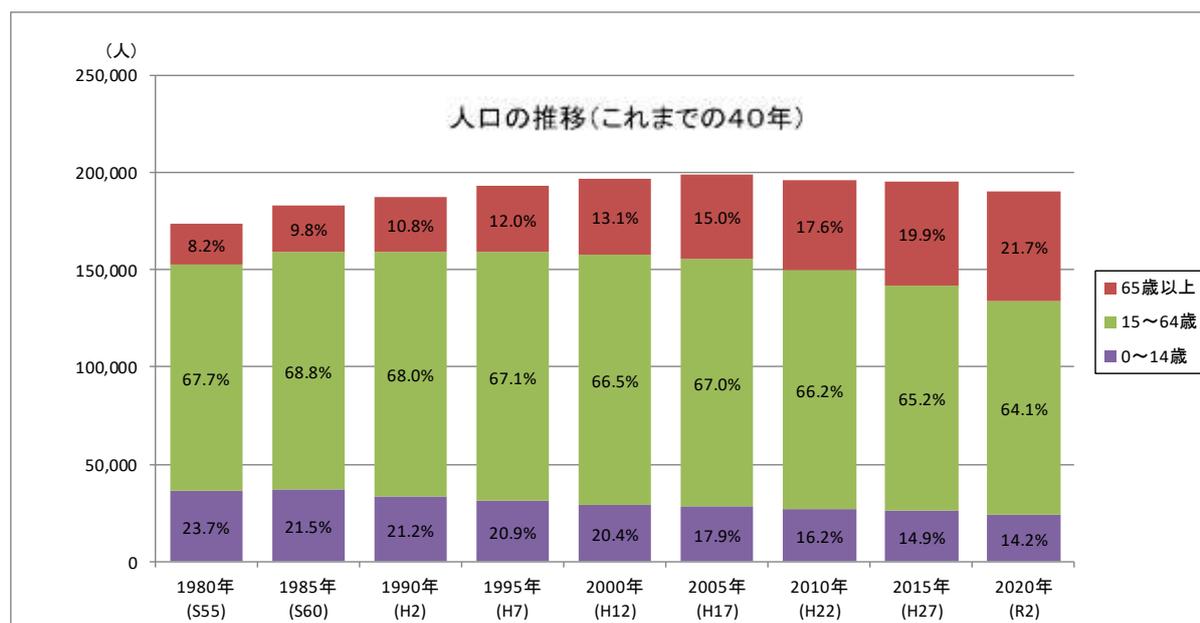
本市においては、平成 22(2010)年国勢調査において、前回、平成 17(2005)年調査時の 199,297 人に比べ 2,669 人減の 196,628 人と、人口減少に転じたことが確認され、令和 2 年国勢調査においては 193,966 人と、その後も減少傾向が続いています。

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40年)】

(単位:人)

	1980年 (S55)	1985年 (S60)	1990年 (H2)	1995年 (H7)	2000年 (H12)	2005年 (H17)	2010年 (H22)	2015年 (H27)	2020年 (R2)
総人口	173,590	183,149	187,793	193,172	197,115	199,297	196,628	197,422	193,966
65歳以上	20,858	23,964	28,136	33,930	39,212	43,297	46,709	53,325	56,173
15～64歳	116,463	121,830	125,809	127,841	128,441	127,766	122,614	116,106	109,862
0～14歳	36,259	37,351	33,667	31,373	29,459	28,221	27,045	26,118	24,166

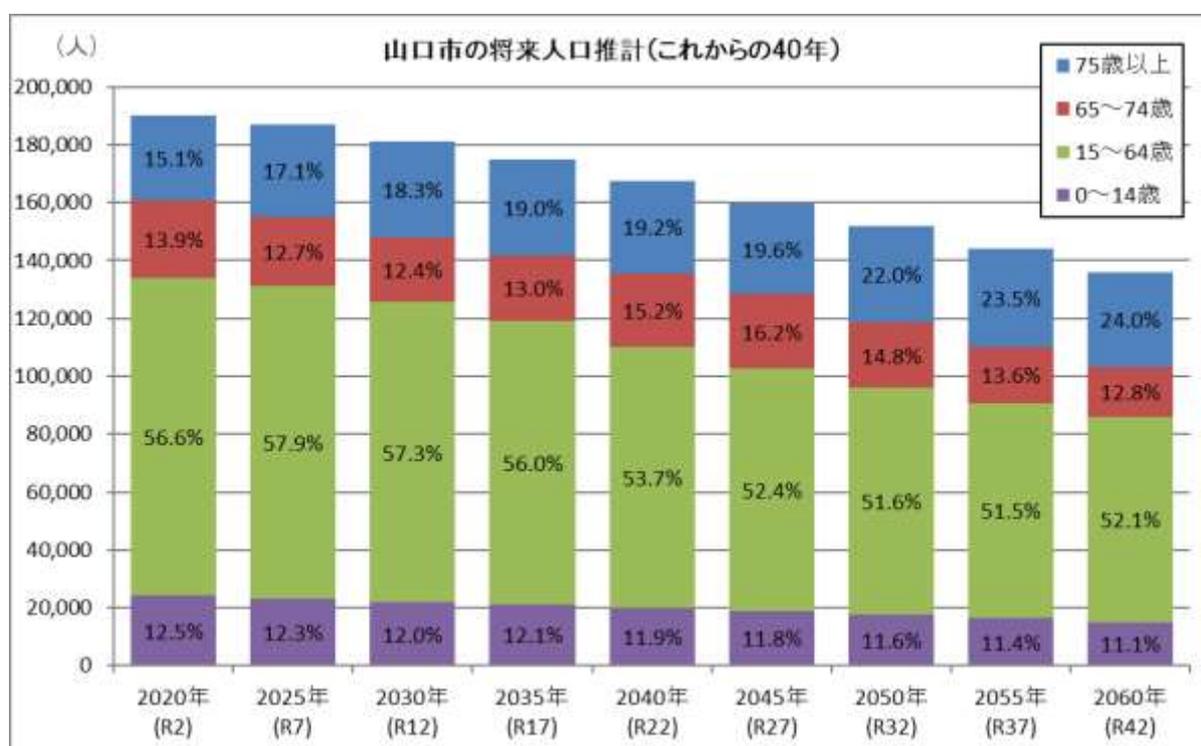


今後も、本市の総人口は減少していくものと予測され、令和12年には令和2年と比較して総人口は6.5%の減少、総人口に占める老年人口の割合は1.7%高くなると見込まれています。

【山口市の将来人口推計(これからの40年)】

(単位:人)

	2020年 (R2)	2025年 (R7)	2030年 (R12)	2035年 (R17)	2040年 (R22)	2045年 (R27)	2050年 (R32)	2055年 (R37)	2060年 (R42)
総人口	193,966	187,005	181,279	175,035	167,676	159,584	151,948	144,079	135,832
75歳以上	29,218	31,906	33,234	33,247	32,176	31,236	33,398	33,867	32,655
65～74歳	26,955	23,778	22,410	22,699	25,515	25,806	22,520	19,642	17,327
15～64歳	109,862	108,312	103,825	97,936	90,078	83,696	78,335	74,150	70,759
0～14歳	24,166	23,010	21,810	21,153	19,908	18,846	17,696	16,420	15,091



(資料:平成22年、平成27年、令和2年は国勢調査。令和7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

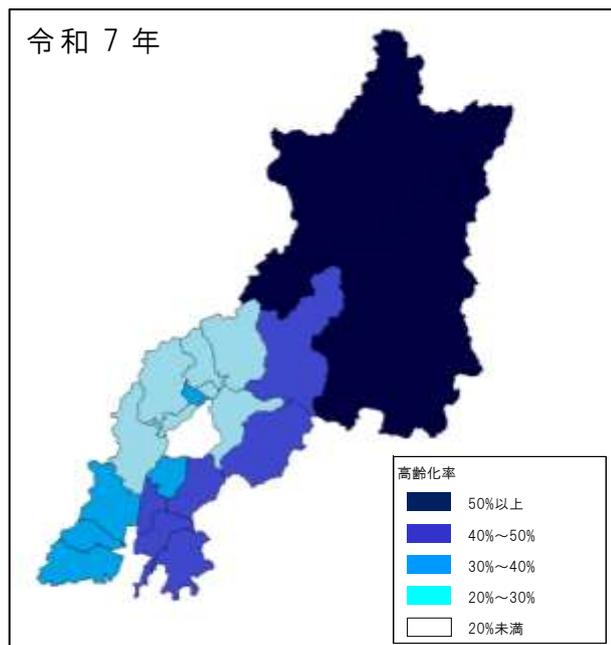
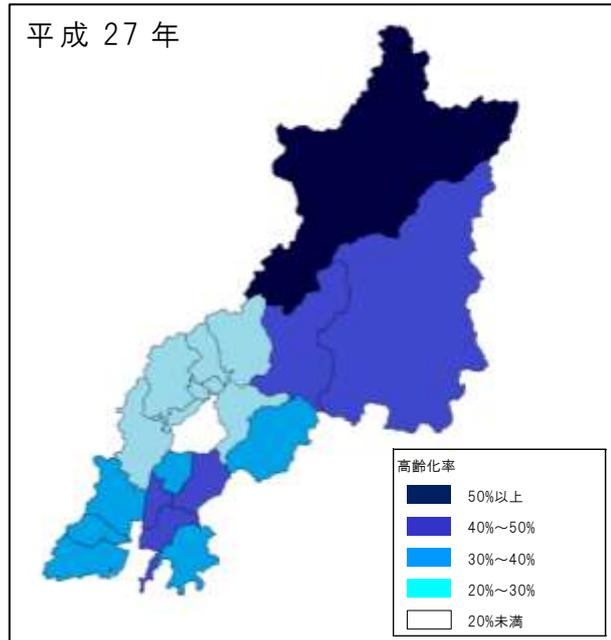
平成 27 年において、市内 21 地域のうち 12 地域が高齢化率 30%以上となっており、うち仁保、鑄銭司、名田島、秋穂二島、徳地の各地域は 40%を越え、阿東地域では 50%を越えています。

さらに、令和 7 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 (R7)
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。令和 7 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、地域や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。

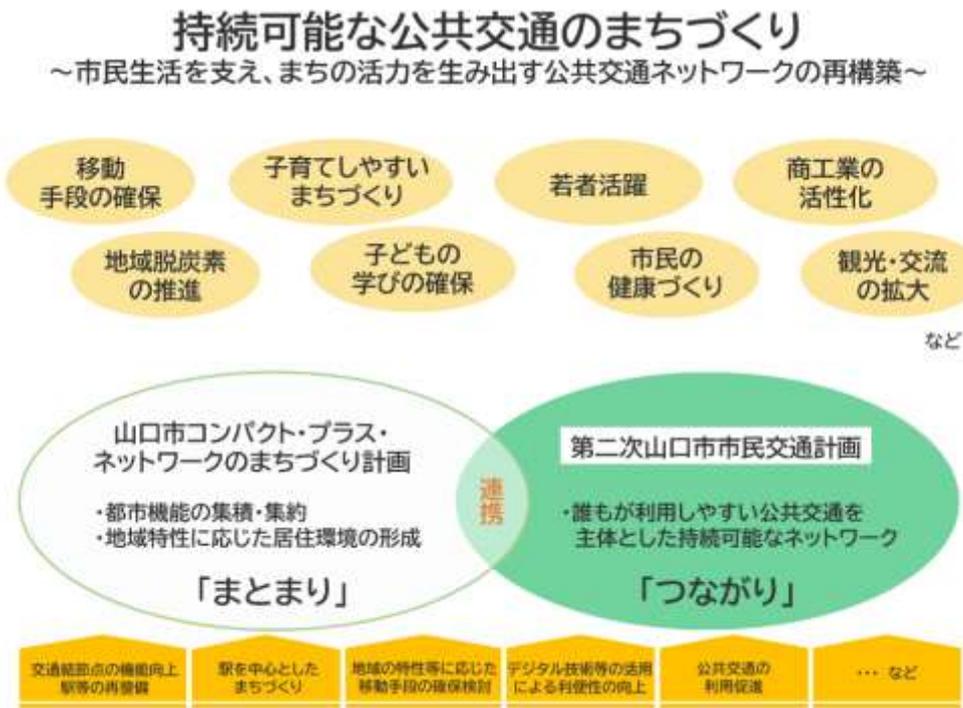
3-2 公共交通の役割

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 後期基本計画

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。				
<p>■ 基本事業</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>基本事業名</th> <th>基本事業のねらい</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>利便性の高い基幹交通ネットワークの再構築</td> <td>市民、事業者、行政が協働し、地域の特性やニーズに合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。</td> </tr> </tbody> </table>		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再構築	市民、事業者、行政が協働し、地域の特性やニーズに合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。
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再構築	市民、事業者、行政が協働し、地域の特性やニーズに合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～令和 12 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、都市拠点同士の一体性を高めます。

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
第2期山口市まち・ひと・しごと創生総合戦略 (令和2年度～令和6年度)	地域公共交通ネットワーク機能の構築	地域公共交通の確保、利用促進、次世代技術を見据えた交通体系や移動手段の研究・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～令和9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～令和9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)
第九次山口市高齢者保健福祉計画 第八次山口市介護保険事業計画 (令和3年度～令和5年度)	在宅生活支援の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・敬老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
山口市障がい者きらめきプラン(第四次山口市障害者計画) (令和5年度～令和9年度)	活動に参加できる支援体制の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉タクシー料金助成事業 ・福祉優待バス乗車証交付事業

<p>山口市観光交流加速化 ビジョン (令和元年度から令和 9 年度)</p>	<p>交通移動の利便性 向上</p>	<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
	<p>二次交通対策の推 進</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者との連携事業の強化（観光周遊バス・乗合観光タクシー、レンタカー活用など） ・JR山口線の利用促進と沿線における観光地域づくりとの連携 ・レンタサイクルの普及促進、環境づくりの整備

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

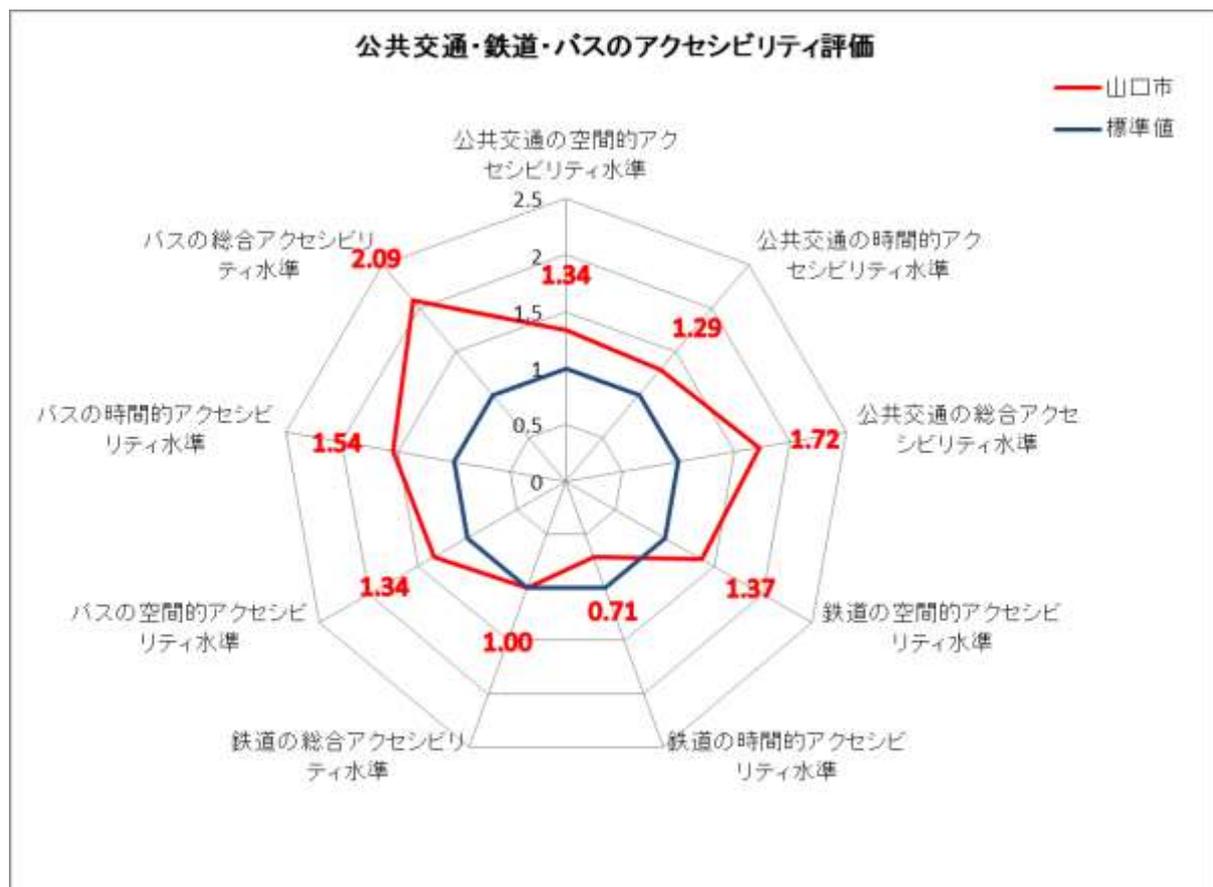
国が、まちの公共交通サービスを「見える化」及び「相対化」することを可能とするために、「地域公共交通の『サービスのアクセシビリティ指標』評価手法」を用いて、各市町村のカルテを作成しています。

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。

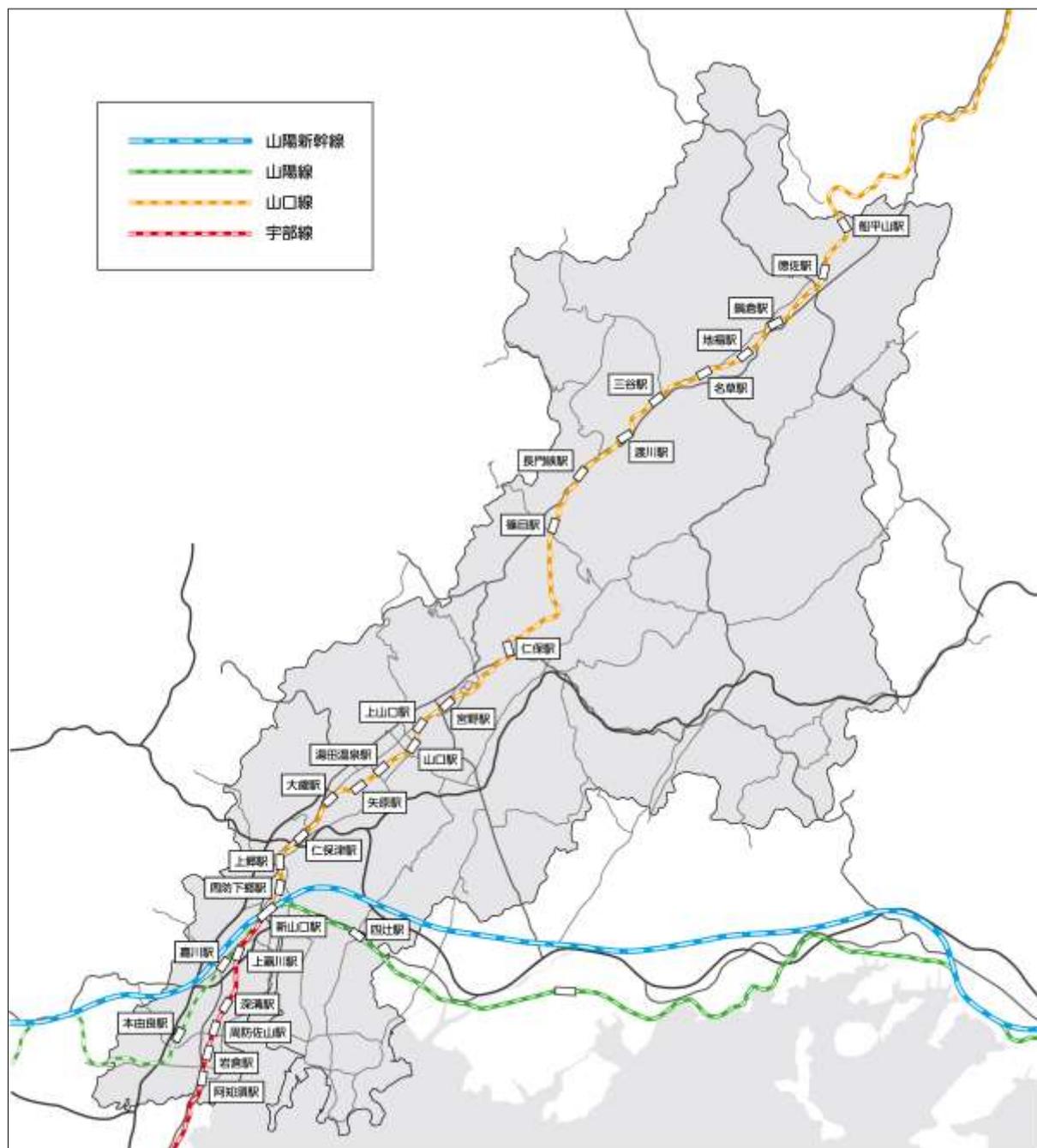
(出典: 地域公共交通の「サービスのアクセシビリティ指標」評価手法に基づき作成した市町村のカルテ (国土交通省))

(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線が走っており、駅は、山口線に 19 駅、宇部線に 5 駅、山陽線に 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(H29)	本数(R5)	主な停車駅
上り	のぞみ	11	15	東京駅、名古屋駅
	みずほ	0	1	新大阪駅、広島駅
	さくら	12	7	新大阪駅、広島駅
	ひかり	2	2	岡山駅、新大阪駅
	こだま	22	19	新大阪駅、岡山駅、福山駅
下り	のぞみ	11	14	博多駅
	みずほ	0	1	鹿児島中央駅、熊本駅
	さくら	12	7	鹿児島中央駅、熊本駅
	ひかり	2	1	博多駅
	こだま	23	22	博多駅

※令和5年10月現在。(資料:山口市交通政策課)

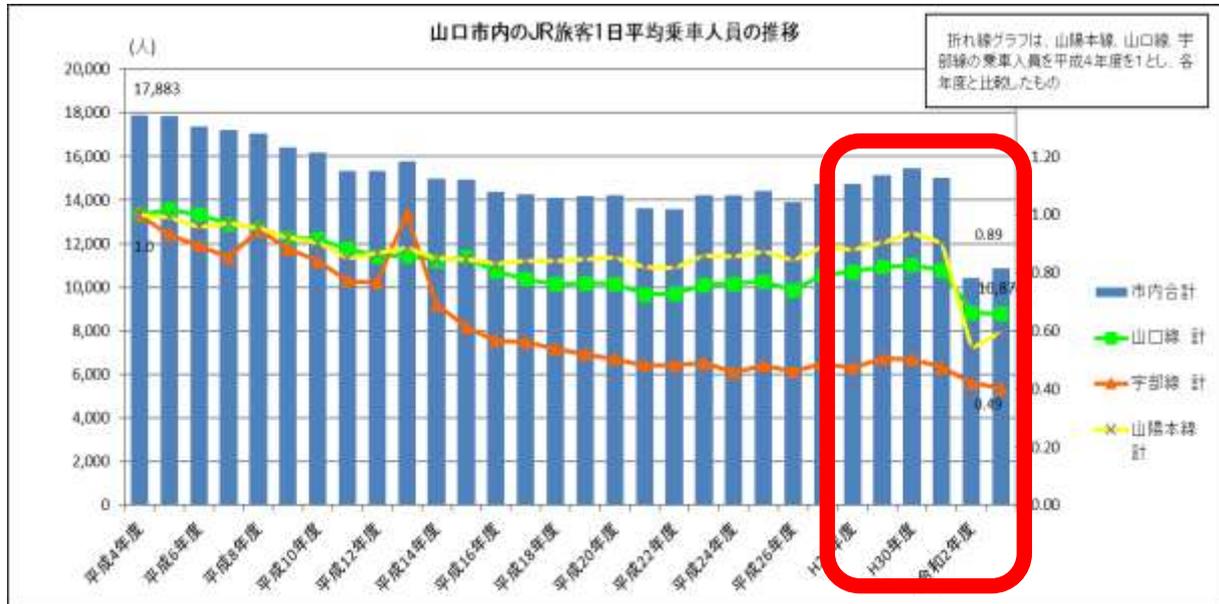
【在来線の発着本数等】

	上り本数	下り本数	1日平均乗車人員 (H27年度)	1日平均乗車人員 (R3年度)
山陽線				
四辻駅	26	26	360	290
新山口駅	26	26	7,686	5,029
嘉川駅	25	25	207	153
本由良駅	25	25	250	220
山口線				
周防下郷駅	28	28	238	222
上郷駅	28	28	667	608
仁保津駅	28	28	383	363
大歳駅	28	28	192	187
矢原駅	28	28	584	552
湯田温泉駅	28	28	1,241	895
山口駅	28	28	1,696	1,406
上山口駅	18	19	108	102
宮野駅	18	19	352	254
仁保駅	8	8	34	35
篠目駅	8	8	9	5
長門峡駅	8	8	13	11
渡川駅	8	8	6	8
三谷駅	8	8	33	21
名草駅	8	8	15	7
地福駅	8	8	30	13
鍋倉駅	8	8	8	4
徳佐駅	8	8	80	66
船平山駅	8	8	6	5
宇部線				
上嘉川駅	18	18	46	55
深溝駅	18	18	57	69
周防佐山駅	18	18	66	41
岩倉駅	18	18	37	23
阿知須駅	18	18	335	260

※上下本数は、令和5年10月現在。新幹線、特急スーパーおき、SL・DL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、減少傾向で推移しており、平成 27 年度以降にやや回復傾向に転じたものの、令和 2 年度以降はコロナ禍の影響により減少割合が大きくなっています。



※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)

西日本旅客鉄道株式会社では、令和 4 年 4 月に輸送密度が 1 日 2 千人未満のローカル線の収支などの経営状況を公表され、その中には山口線の宮野駅以北の区間も含まれています。

また、令和 5 年 4 月に改正された地域公共交通活性化再生法に基づき定められた同法の基本方針の中では、「当面、輸送密度千人未満の区間を中心に、早急な改善が求められる区間を優先」して、バス等への転換を含む地域公共交通の再構築に向けた協議を進めることとされている一方で、「特急列車等の優等列車が拠点都市間を相互に連絡する区間を含む区間で設定されており、相当程度の利用がある区間」は、当面、協議の対象としないとされています。

【区間別平均通過人員】

路線	区間	営業キロ	平均通過人員 (人/日)					
			H29年度	H30年度	R1年度	R2年度	R3年度	R4年度
山陽線	岩国～新山口	113.1	9,629	9,696	8,442	6,195	6,241	7,202
	新山口～下関	68.9	8,073	8,337	8,628	6,068	6,371	7,389
山口線	新山口～益田	93.9	1,616	1,591	1,525	1,045	1,072	1,232
	新山口～宮野	15.5	6,210	6,277	6,091	4,630	4,635	5,118
	宮野～津和野	47.4	770	716	678	353	400	495
	津和野～益田	31.0	612	585	535	310	317	417
宇部線	新山口～宇部	33.2	2,528	2,539	2,450	1,904	1,927	2,037

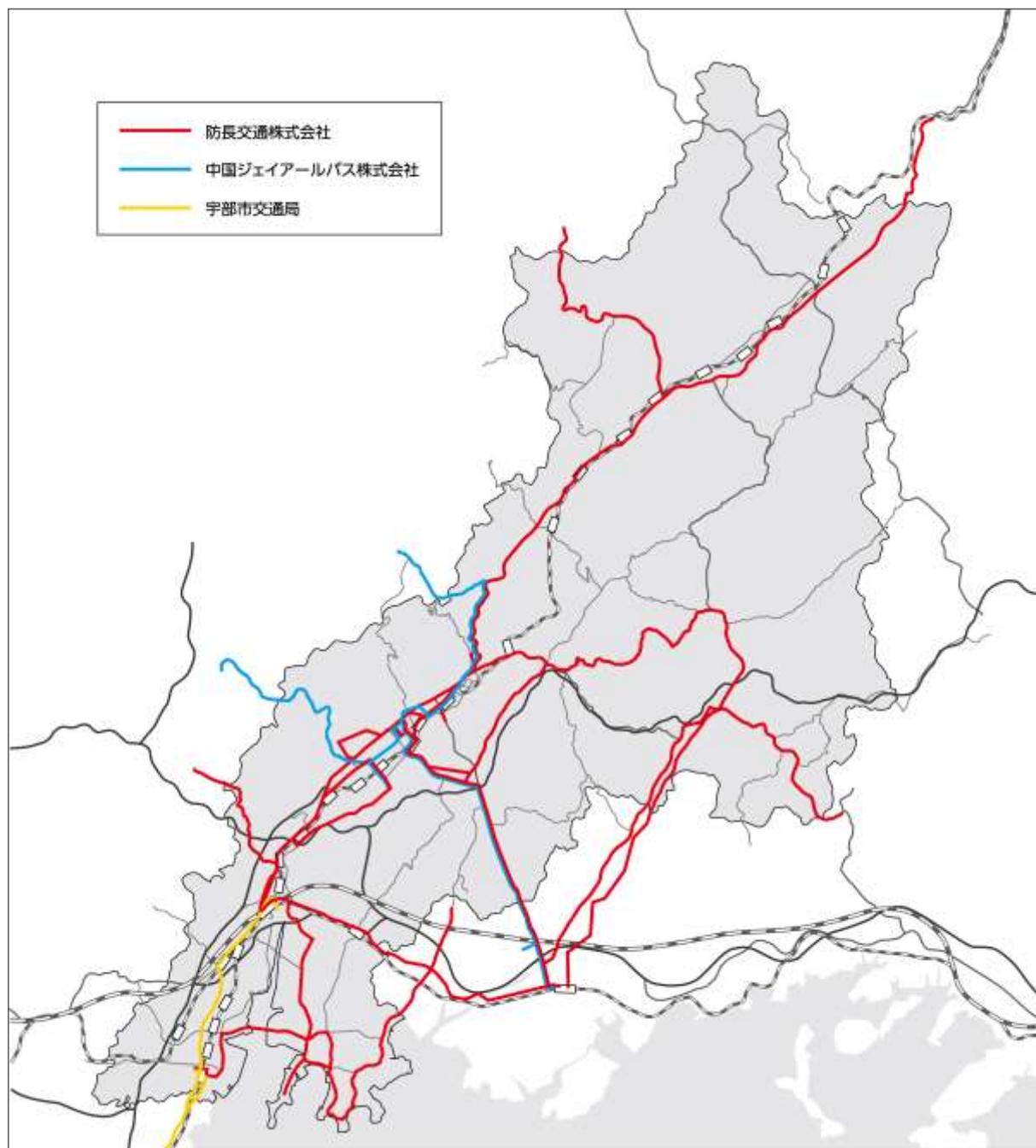
(資料：西日本旅客鉄道株式会社)

(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】

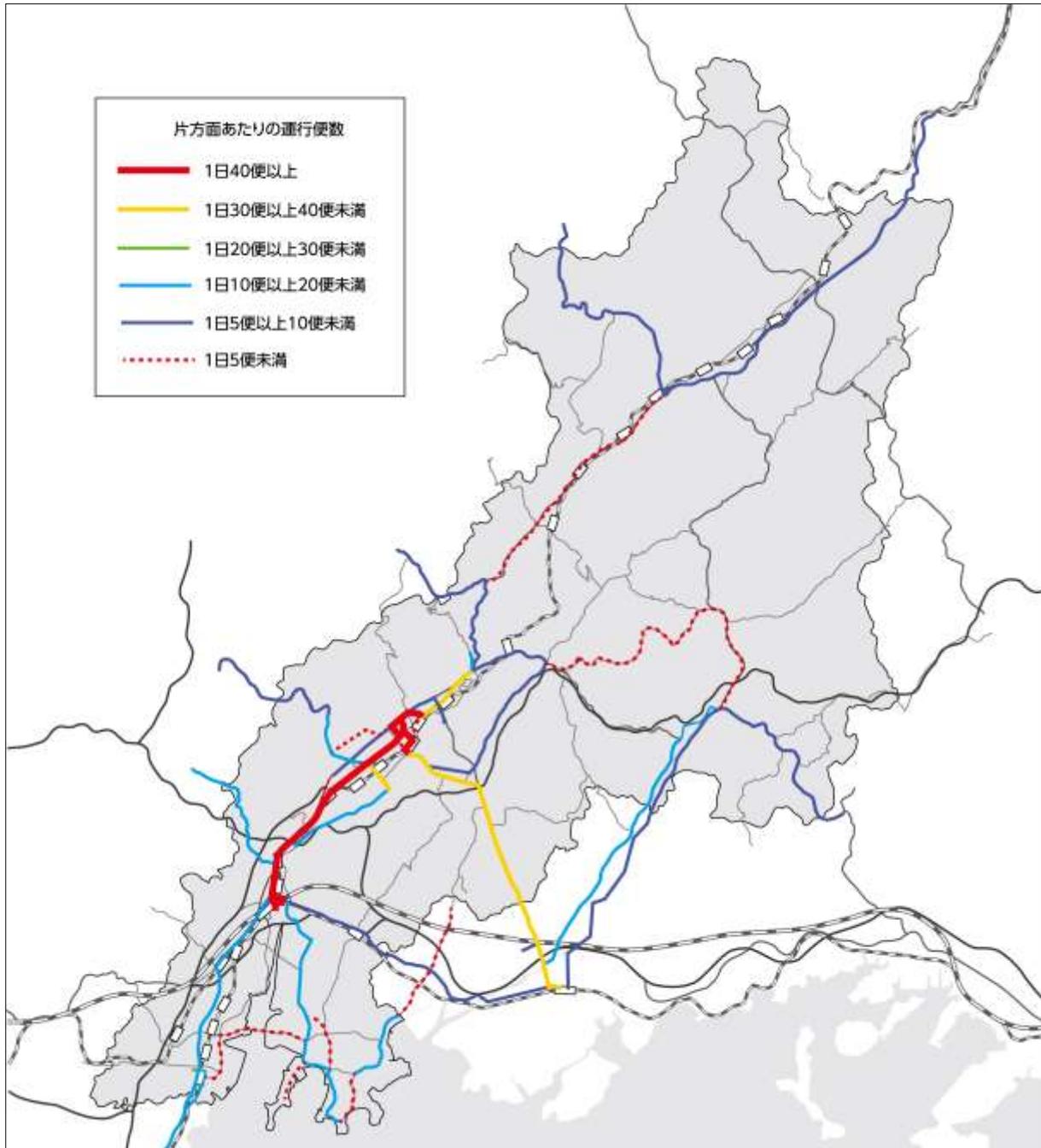


（資料：山口市交通政策課）

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】

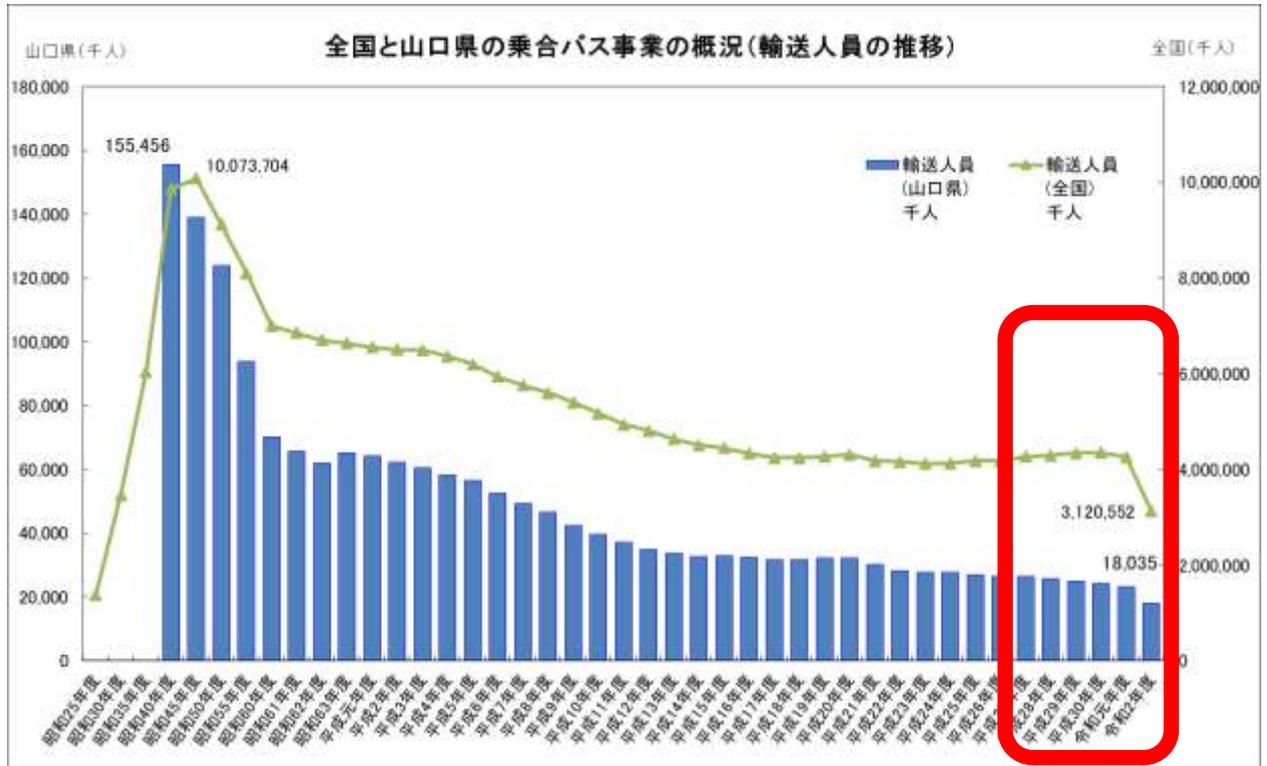


(資料：山口市交通政策課)

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。

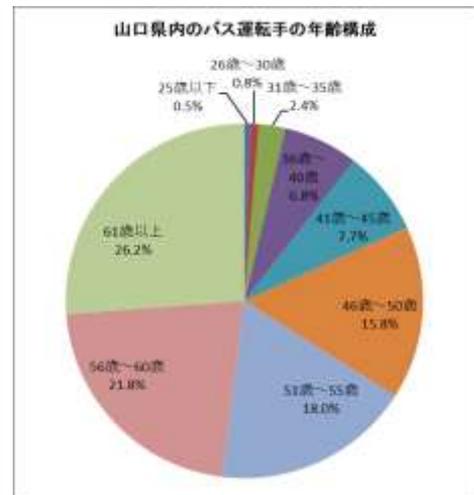


(資料:山口市交通政策課)

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、令和4年度の保有者数は、平成19年度の約6割に減少しています。また、山口県内のバス運転士の年齢構成を見ると、高齢層の割合が多く、61歳以上の年齢階層がもっとも多く、51歳以上が66.0%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(令和4年12月現在))

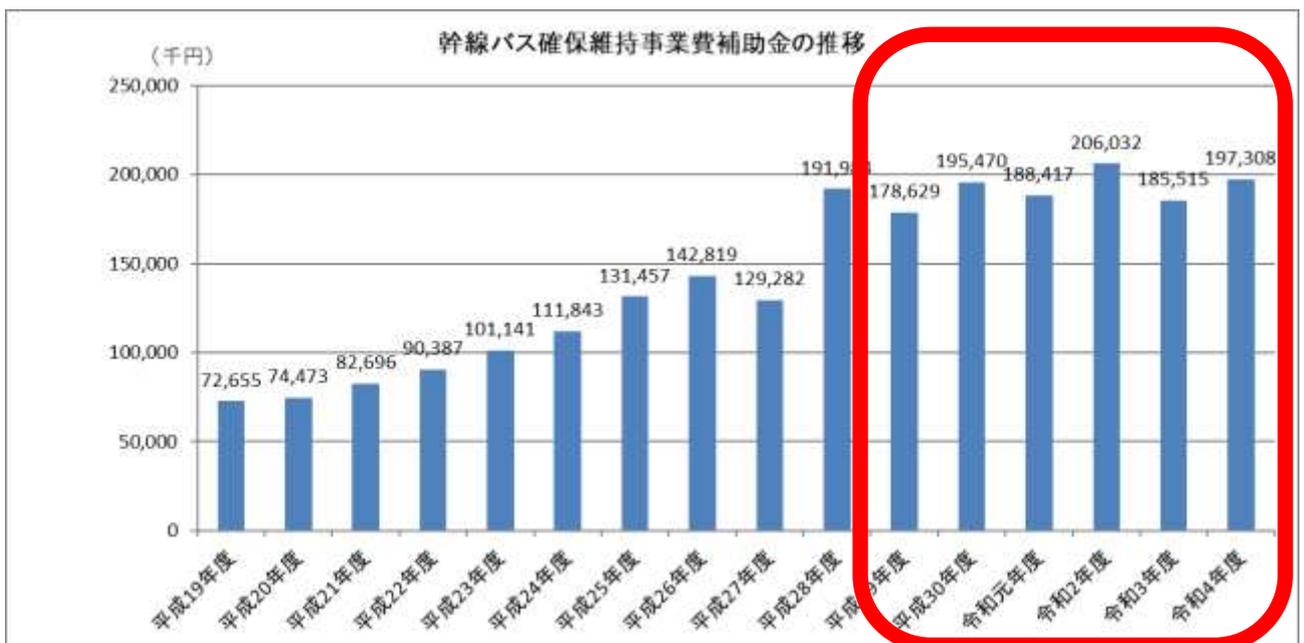
④ 山口市内の路線バスの状況

市内を走る路線バスの利用者について、近年、逡減していましたが、令和元年度には241万人に回復していましたが、令和2年度以降コロナ禍の影響により、大きく減少しています。



(資料：山口市交通政策課)

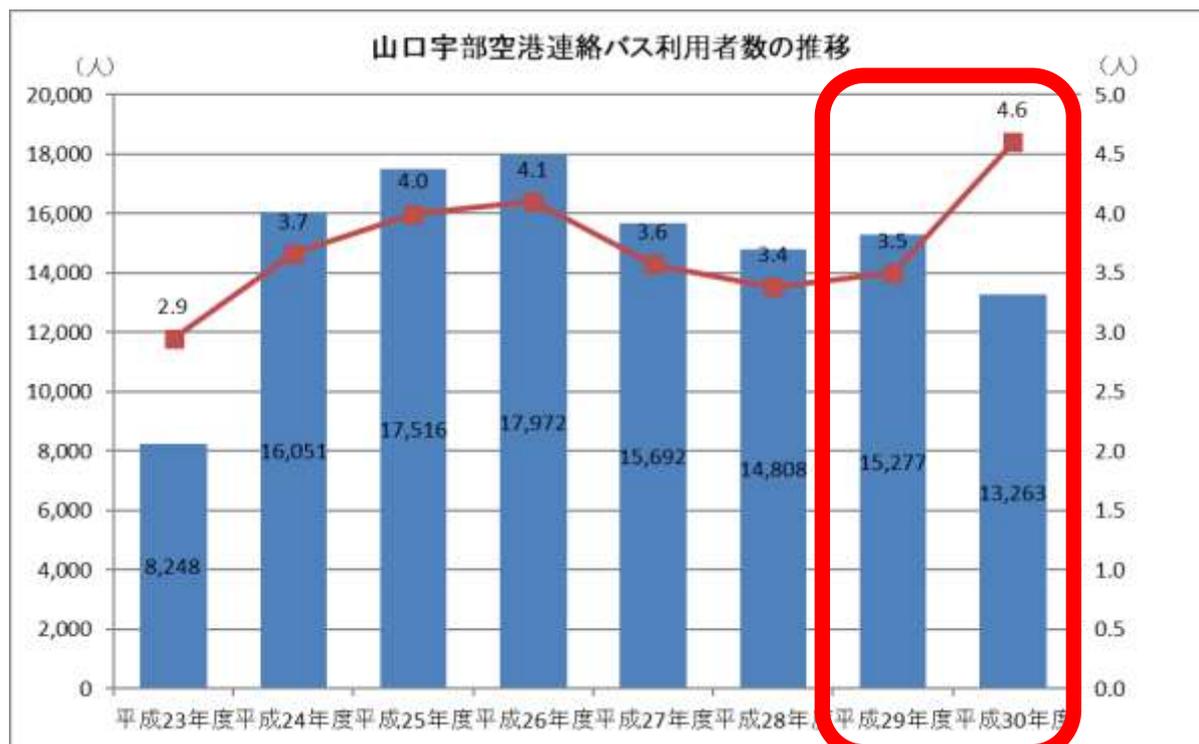
また、本市では、不採算となっている幹線バス路線に対して、補助金・負担金を支出してバス路線を維持していますが、補助金額は、増加傾向にあり、令和4年度の補助額は、平成19年度の約2.7倍となっています。



※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とスマート空港タクシー

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 月から実証運行を行い、翌年 9 月から本格運行をしていましたが、**利用者の低迷等により平成 30 年 11 月に運行を終了しました。**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**スマート空港タクシーが令和 3 年 3 月より運行が開始**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 (H29.10)	運行回数 (R5.10)
中国ジェイアールバス(株)	福岡・山口ライナー	山口・宇部⇄福岡	7往復 ^{※1}	1往復
防長交通(株)	福岡・防府・周南ライナー	山口・防府・徳山・下松⇄福岡	—	2往復
防長交通(株)	広島線	山口・防府・徳山⇄広島	5往復 ^{※2}	1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	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、徳山駅前発着を除く

令和 5 年 10 月現在。(資料：山口市交通政策課)

(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。

【令和 4 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 (11 便)	7.0 人
【吉敷・湯田ルート】 旧道・朝倉まわり	12 便 (11 便)	6.5 人
【大内ルート】	11.5 往復 (11 往復)	6.9 人

令和2年度以降、コミュニティバスの利用者数は、コロナ禍の影響により、大きく減少しています。

【コミュニティバスの利用者数の推移】

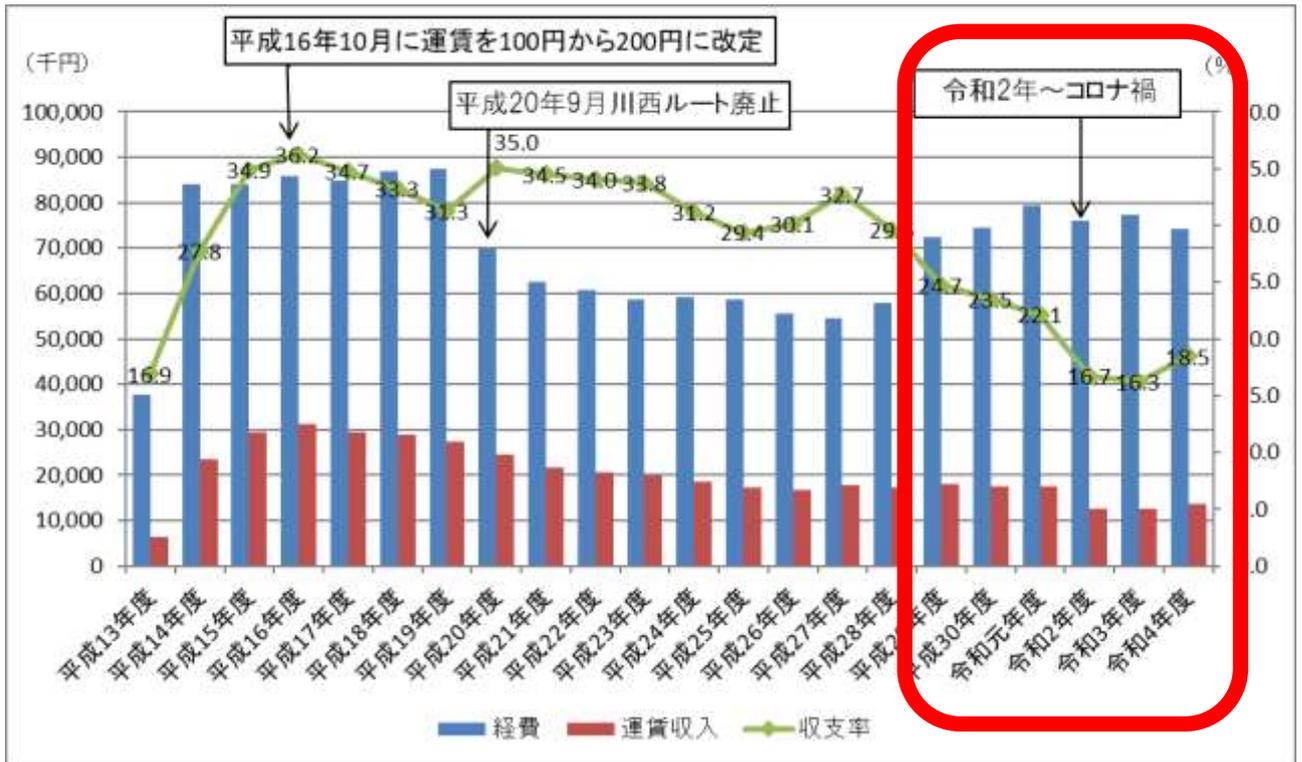


(資料：山口市交通政策課)

(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	-
平成29年度	70,047	69,186	-
平成30年度	74,065	64,149	-
令和元年度	76,488	66,704	-
令和2年度	61,819	50,066	-
令和3年度	60,399	49,873	-
令和4年度	58,911	56,764	-

【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)

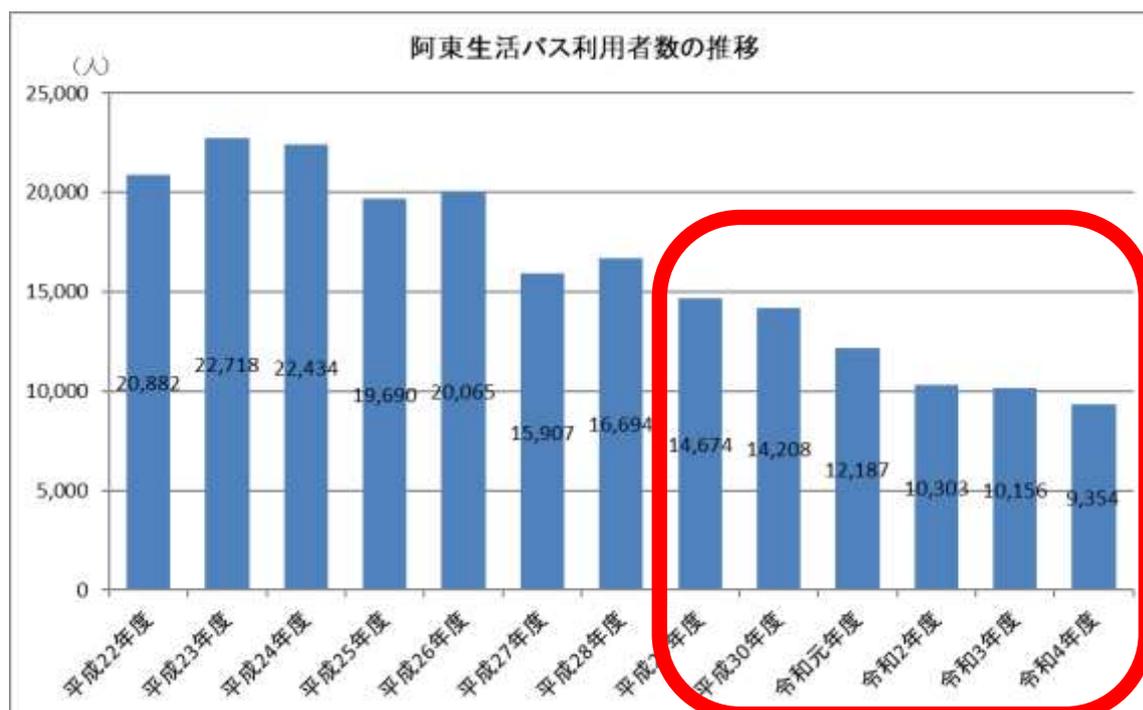
	経費(円)	運賃収入(円)	収支率(%)
平成13年度	37,639,331	6,370,069	16.9
平成14年度	84,087,426	23,348,003	27.8
平成15年度	84,000,000	29,299,653	34.9
平成16年度	85,982,365	31,142,230	36.2
平成17年度	84,785,552	29,458,806	34.7
平成18年度	86,907,482	28,898,459	33.3
平成19年度	87,348,799	27,315,302	31.3
平成20年度	69,880,655	24,483,335	35.0
平成21年度	62,466,321	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
平成29年度	72,474,983	17,925,999	24.7
平成30年度	74,514,722	17,516,827	23.5
令和元年度	79,448,049	17,578,118	22.1
令和2年度	76,046,257	12,718,282	16.7
令和3年度	77,258,763	12,564,633	16.3
令和4年度	74,209,678	13,701,744	18.5

(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。

【令和4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)	0.8人
【徳佐東側線】 徳佐駅前～下山畠田	火・金 1往復/日	1.4人
【徳佐西側線】 徳佐駅前～野坂	火・金 1往復/日	2.0人
【徳佐生雲線】 田野上～生雲～開作	月～金 6.5往復/日 土 2往復/日	1.5人
【地福徳地線】 地福駅前～笹ヶ瀧	水・金 1往復/日	1.2人
【蔵目喜線】 野地～白井谷～生雲公民館前	月・木 1往復/日	1.4人
【徳佐篠生線】 徳佐駅前～田代	水・金 1往復/日	1.7人



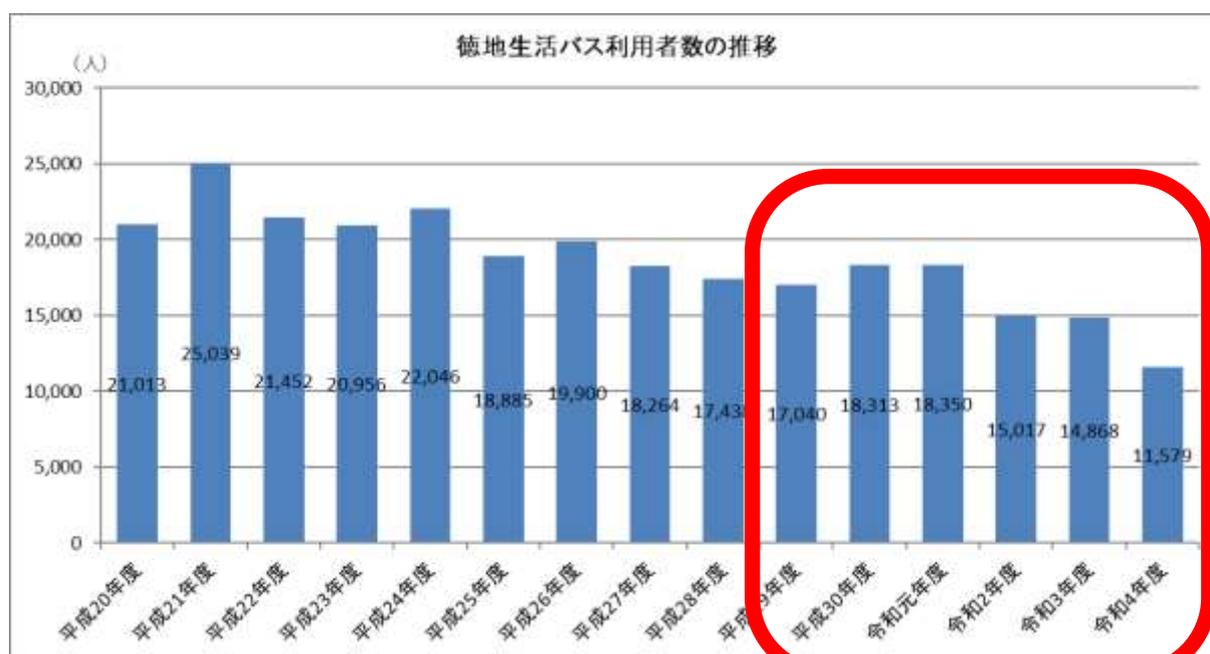
(資料:山口市交通政策課)

(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「藤木おたっしゃ号」が運行されています。令和 4 年 4 月には徳地地域内の交通の再編を行い、新設路線を 3 系統設けました。

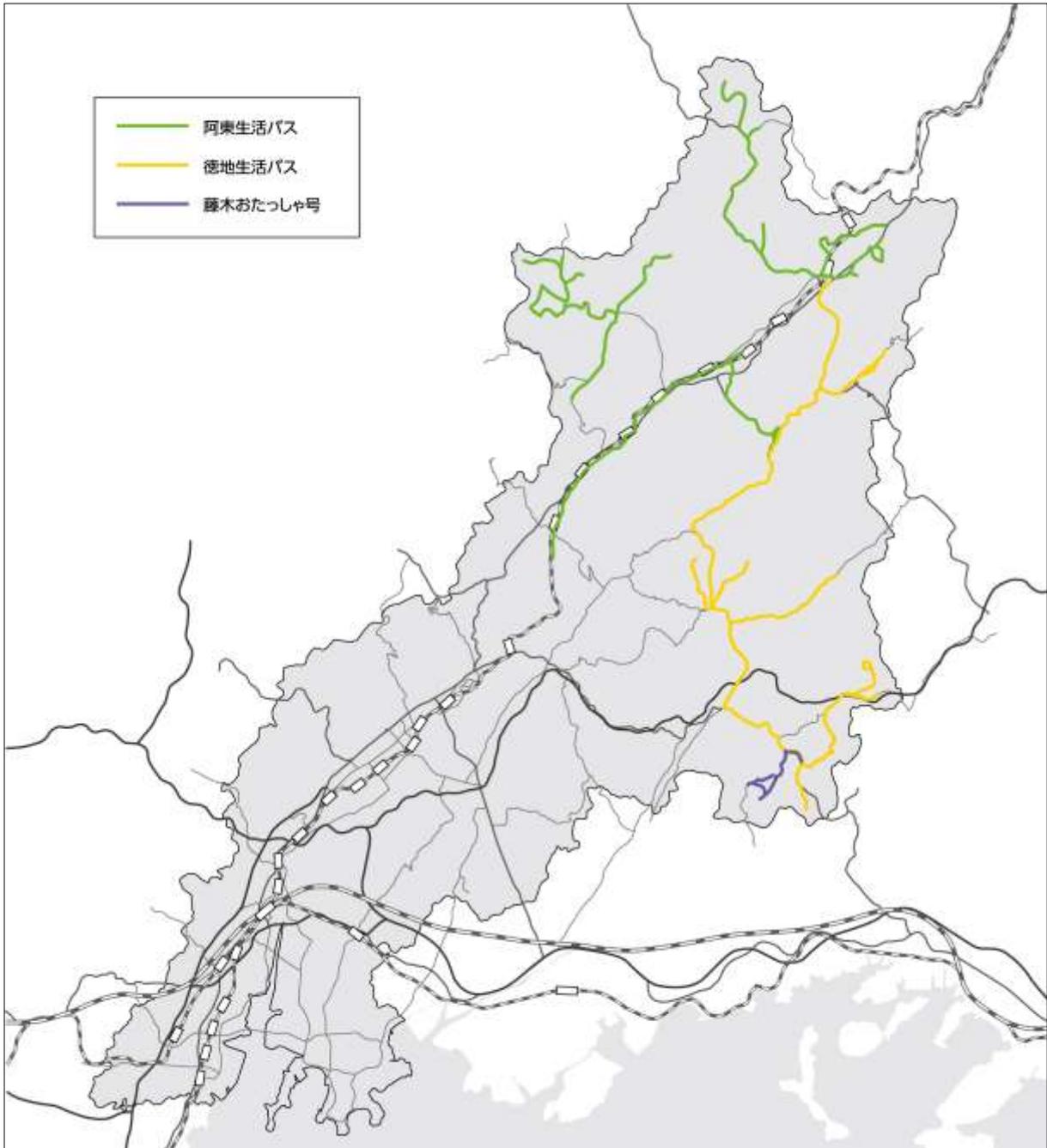
【令和 4 年度の運行の状況】

主な行先・経由地	1 日の運行数	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	水・金 4 便／日	1.0 人
柚野活性化センター～徳佐駅	水・金 2 往復／日	1.5 人
堀～佐波川ダム～柚野活性化センター	月～土 4 往復	1.5 人
堀～八坂～佐波川ダム	月～土 4 往復	0.9 人
堀～口ハス島地温泉	月～土 7 往復	0.6 人
羽高線	月～金 2 往復	0.9 人
船路西線（令和 4 年 4 月新設）	月 3 往復	0.2 人
船路東線（令和 4 年 4 月新設）	火 2 往復	0.3 人
安養地線	月～金 2.5 往復	1.1 人
西村線（令和 4 年 4 月新設）	金 2 往復	0.1 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みられているものの、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、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。

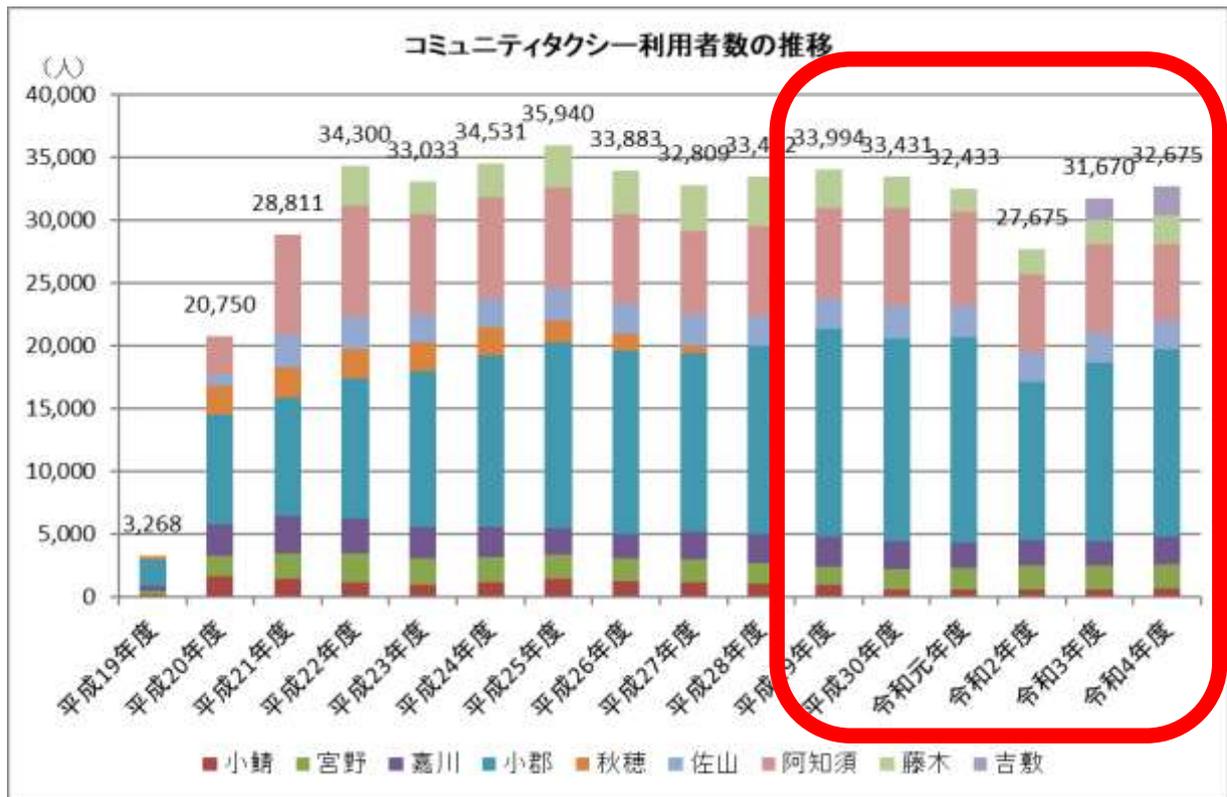
【令和4年度のコミュニティタクシーの現状】

地域	小 鮎	宮 野	嘉 川	小 郡	佐 山	阿 知 須	藤 木	吉 敷
事業主体	小鮎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	藤木おたつや号運営協議会	吉敷地域コミュニティタクシー運行協議会
主な構成	上小鮎を中心とする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	赤田、佐畑、中村、木崎、上東地区
運行会社	山口交通	湯田都タクシー	嘉川タクシー	いさむや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	大隅タクシー 湯田都タクシー
運行開始日	20年2月25日	平成20年2月1日(24年10月1日～再度実証運行)	平成20年1月28日	平成19年12月25日	平成20年10月1日	平成20年10月1日	平成22年4月1日	令和3年5月6日
運行区間	地区中心部～上小鮎	地区中心部～熊坂上恋路、中恋路	免地～相原	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	旧出張所・公民館跡地～(佐畑・木崎及び赤田・上東・中村)～JAふちええ菜
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)	定時定路線
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)	週4日運行(月・火・木・金)
運行便数	1日2便 月曜:1日1便	1日3往復	1日4往復	1日4往復	新地線1往復 由良線1日7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	佐畑・木崎ルート2便 赤田・上東・中村ルート2便
運行距離(1便当り)	13.9km	7.0km、7.8km、8.2km、8.8km	9.4kmまたは10.0km	往路 10.8km 復路 11.2km	新地線5.6km 由良線11.4km	北東部循環線 14.0km 南部東西往復線 16.7km	区域運行	佐畑・木崎ルート 16.4km 赤田・上東・中村ルート 18.0km
基本運賃	300円	300円	300円	200円	350円	350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	適用

【令和4年度実績】

地域	小 鮎	宮 野	嘉 川	小 郡	佐 山	阿 知 須	藤 木	吉 敷
使用車両	普通車(定員4人)	ジャンボタクシー(定員9人)	普通車(定員4人)	ジャンボタクシー(定員9人)	普通車(定員4人)	普通車(定員4人)	ジャンボタクシー(定員9人)	ジャンボタクシー(定員9人)
1便あたりの乗車人数	2.2人	2.3人	1.8人	5.6人	1.5人	1.8人	2.4人	2.6人
1月あたりの乗車人数	51人	167人	178人	1243人	187人	511人	193人	168人
乗車率	54.6%	56.5%	42.1%	62.1%	39.1%	43.7%	43.6%	28.9%

(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)

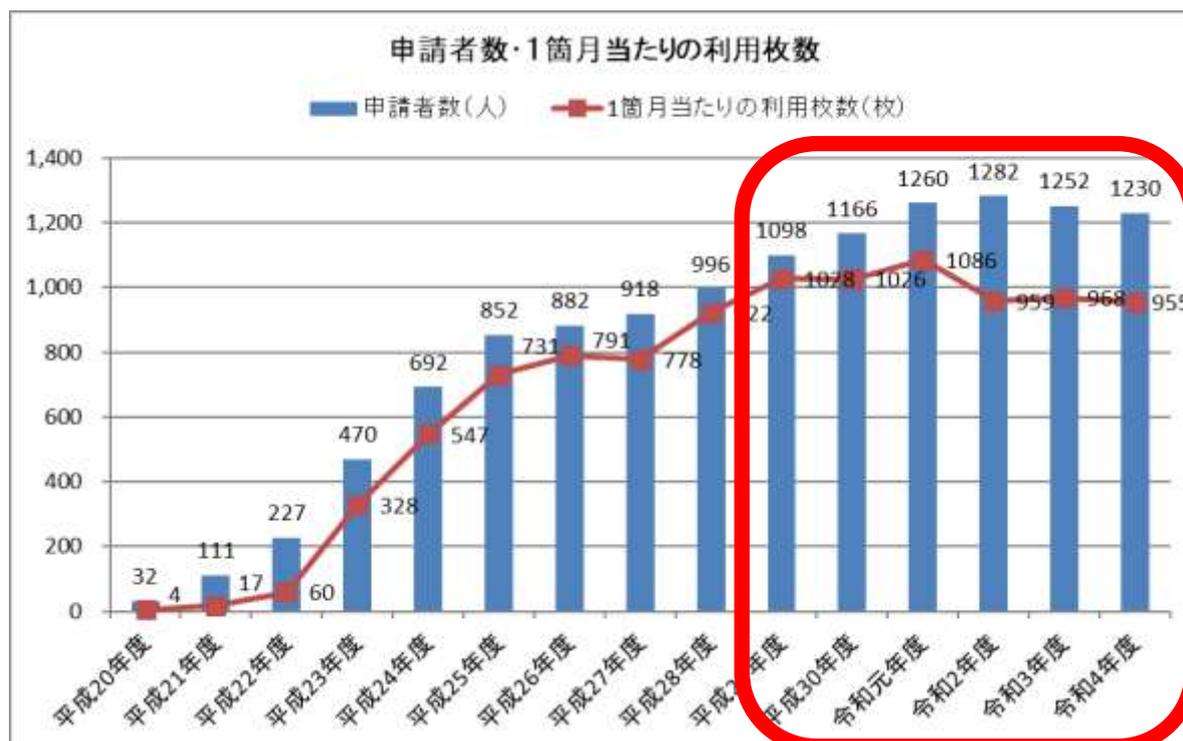
(10) グループタクシー

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(人)	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		
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	11,063	922
平成29年度	95	98	1,098	12,338	1,028
平成30年度	101	104	1,166	12,308	1,026
令和元年度	113	121	1,260	13,036	1,086
令和2年度	122	127	1,282	11,504	959
令和3年度	118	125	1,252	11,620	968
令和4年度	120	129	1,230	11,464	955

※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

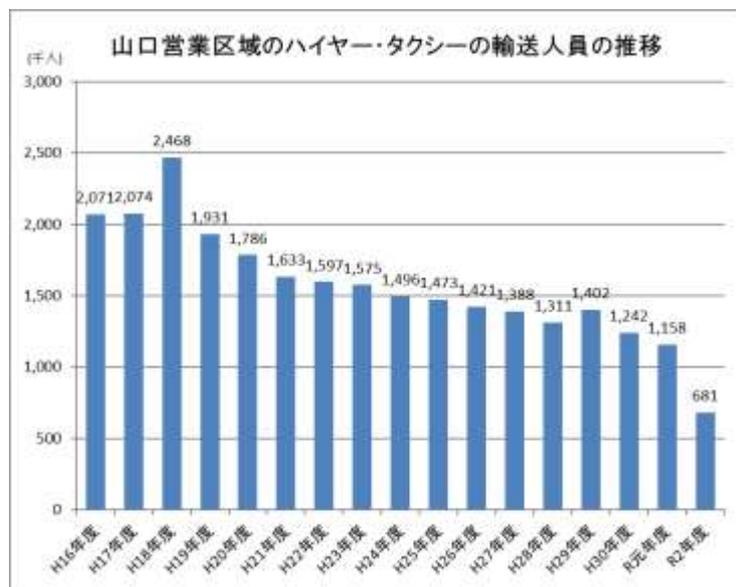
市内に営業所を有する法人タクシーは、15 事業者（営業所数は 18）あり、営業所の位置及び配置車両数は、次のとおりとなっており、機動性の高い交通手段としての役割を担っています。また、地域が主体となって運行するコミュニティタクシーの運行事業者として、ともにコミュニティ交通を支えています。

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、市内のタクシー乗務員の年齢構成を見ると、61 歳以上が 64.9%を占めています。

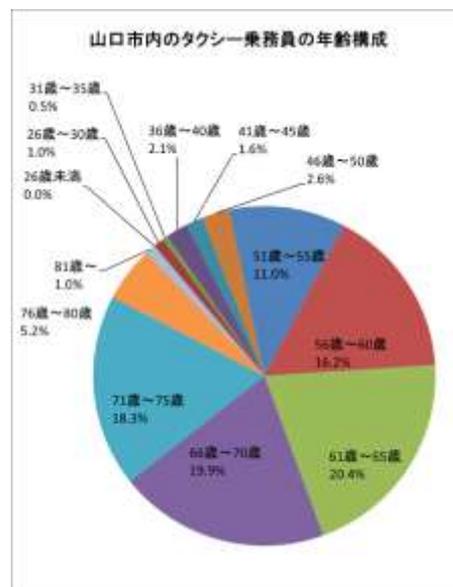
こうした中、スマートフォンを利用して手軽にタクシーを呼べる「配車アプリ」の普及や、またスマートフォンを介して、一般ドライバーが移動サービスを提供する、いわゆる「ライドシェア」の議論が国や全国の自治体で進められるなど、タクシーを取り巻く環境は近年大きく変化しています。

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	山口市朝田928-1	5	45	
湯田都タクシー株式会社	山口市神田町2-16	4	33	
有限会社中司タクシー	山口市湯田温泉二丁目1-23	2	10	
山口交通株式会社	山口市朝倉町2-3	1	15	
	山口市大内長野1545-1	1	12	2
フラワータクシー	山口市黒川812-2	1	5	1
いさむや第一交通株式会社	山口市朝田2096-1	4	62	2
有限会社小郡交通タクシー	山口市小郡明治二丁目7-35		7	
有限会社嘉川タクシー	山口市嘉川4375-9		6	
日本交通株式会社山口営業所	山口市湯田温泉一丁目11-35	1	15	
有限会社宇部相互タクシー阿知須営業所	山口市阿知須4746-7		2	
中央交通株式会社阿知須営業所	山口市阿知須3257-29		10	
有限会社平和タクシー	山口市徳地堀1912-7	2	2	
島地タクシー有限会社	山口市徳地島地462-1	1	2	
有限会社徳佐タクシー	山口市阿東徳佐中3506-6、14	1	2	
地福タクシー	山口市阿東地福上1337-3		3	

（資料：国土交通省中国運輸局山口運輸支局（令和 5 年 10 月現在））



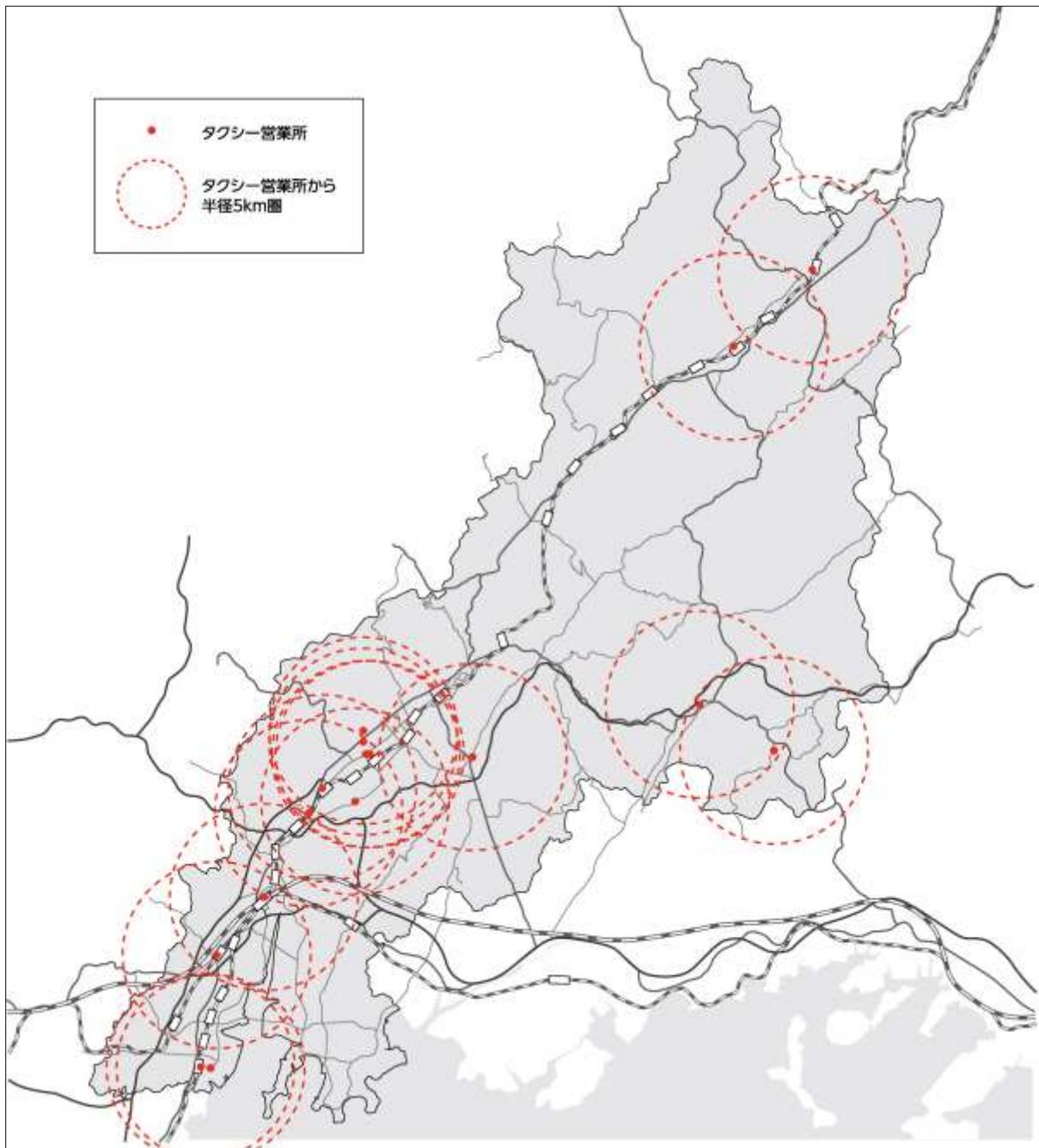
（資料：山口県統計年鑑）



（資料：国土交通省中国運輸局山口運輸支局（令和 4 年 4 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。

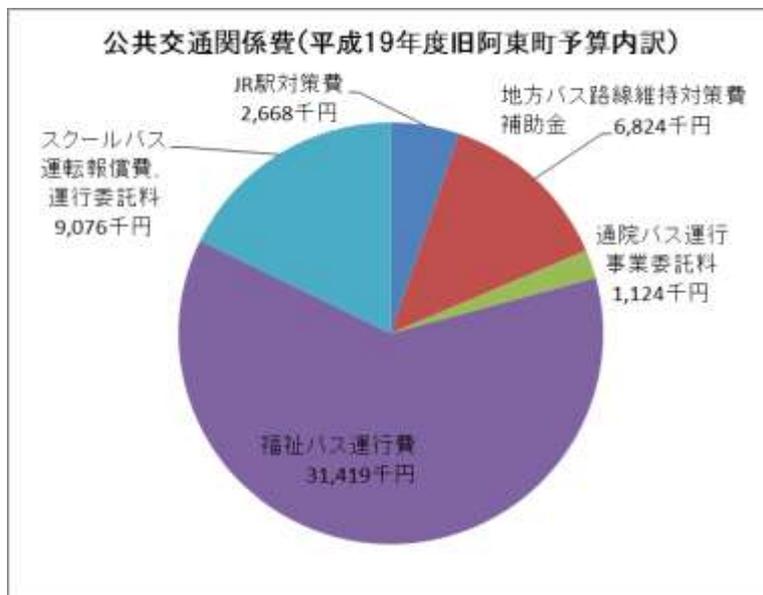
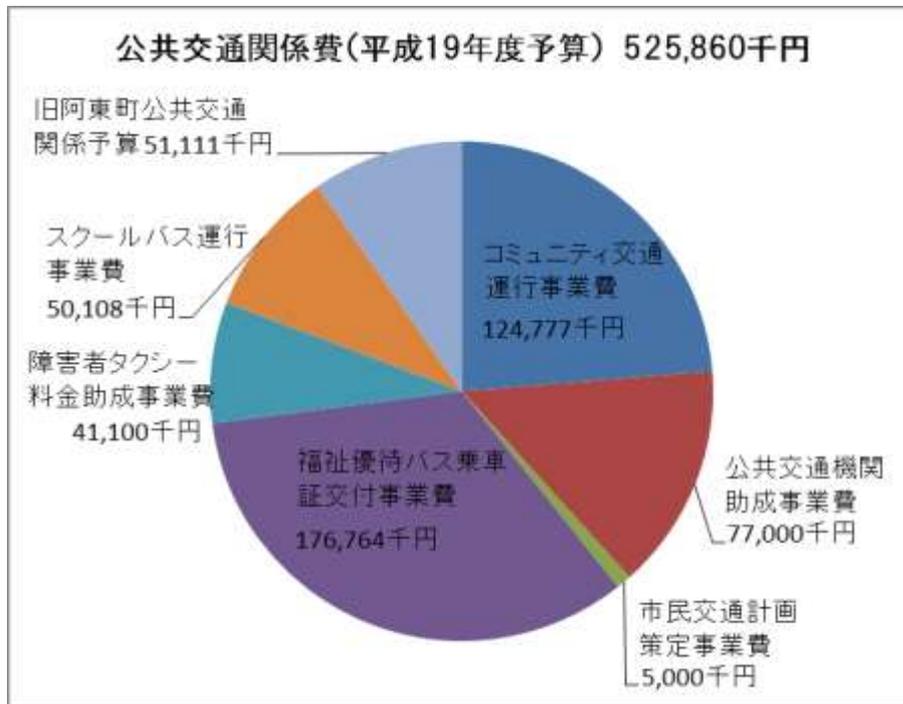
【タクシー営業所の分布】

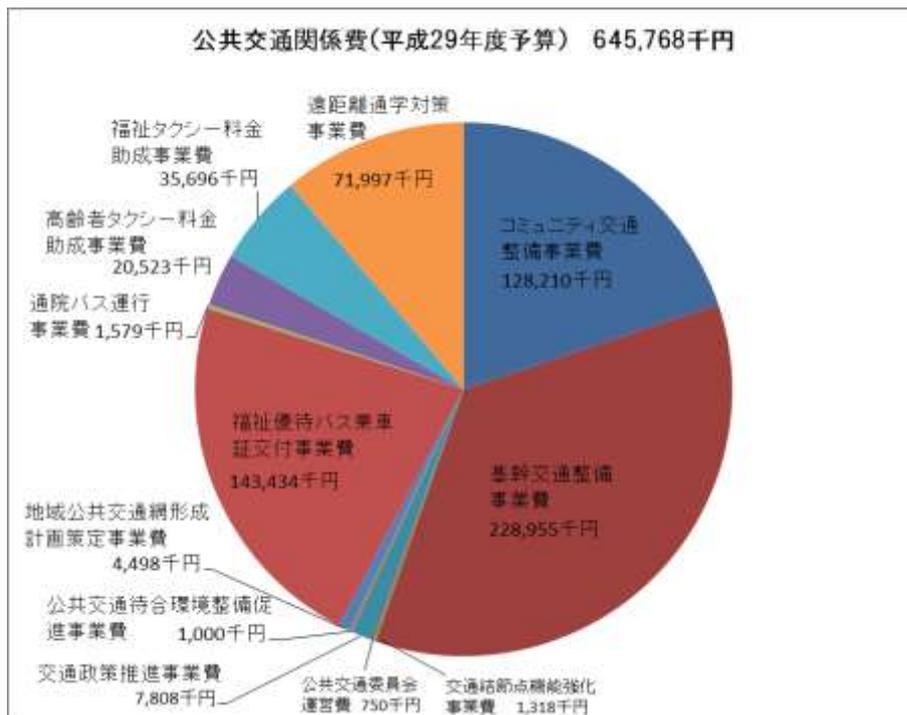


※タクシー営業所から 10 分程度(時速 30km)で到着できる範囲として、半径 5km 圏を图示すもの。
(資料:山口市交通政策課)

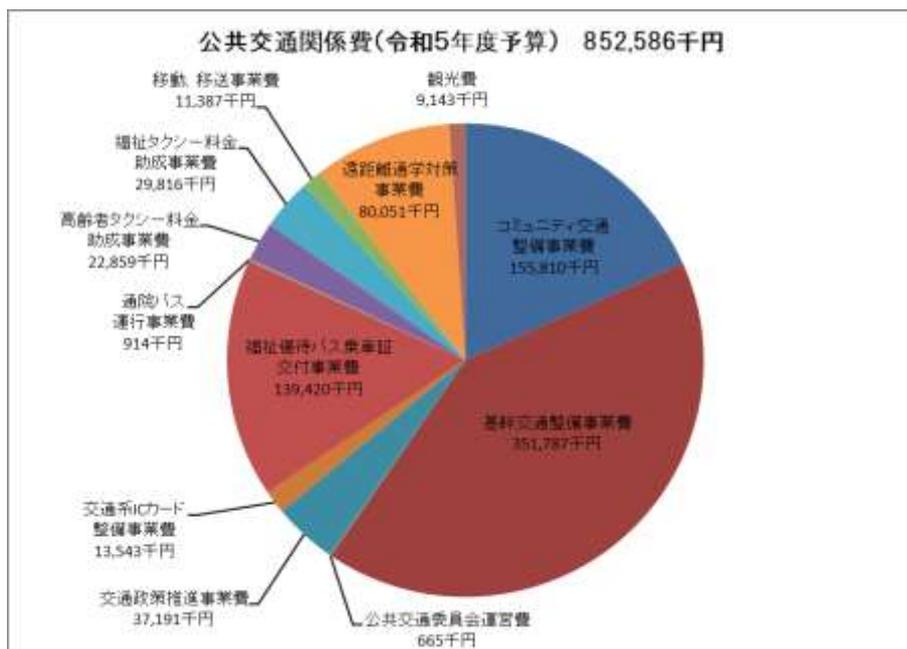
(12)公共交通関係費の推移

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、平成29年度予算は、645,768千円でしたが、令和5年度は、852,586千円となり、206,818千円(32.0%)の増となっています。





(資料：山口市交通政策課)



(資料：山口市交通政策課)

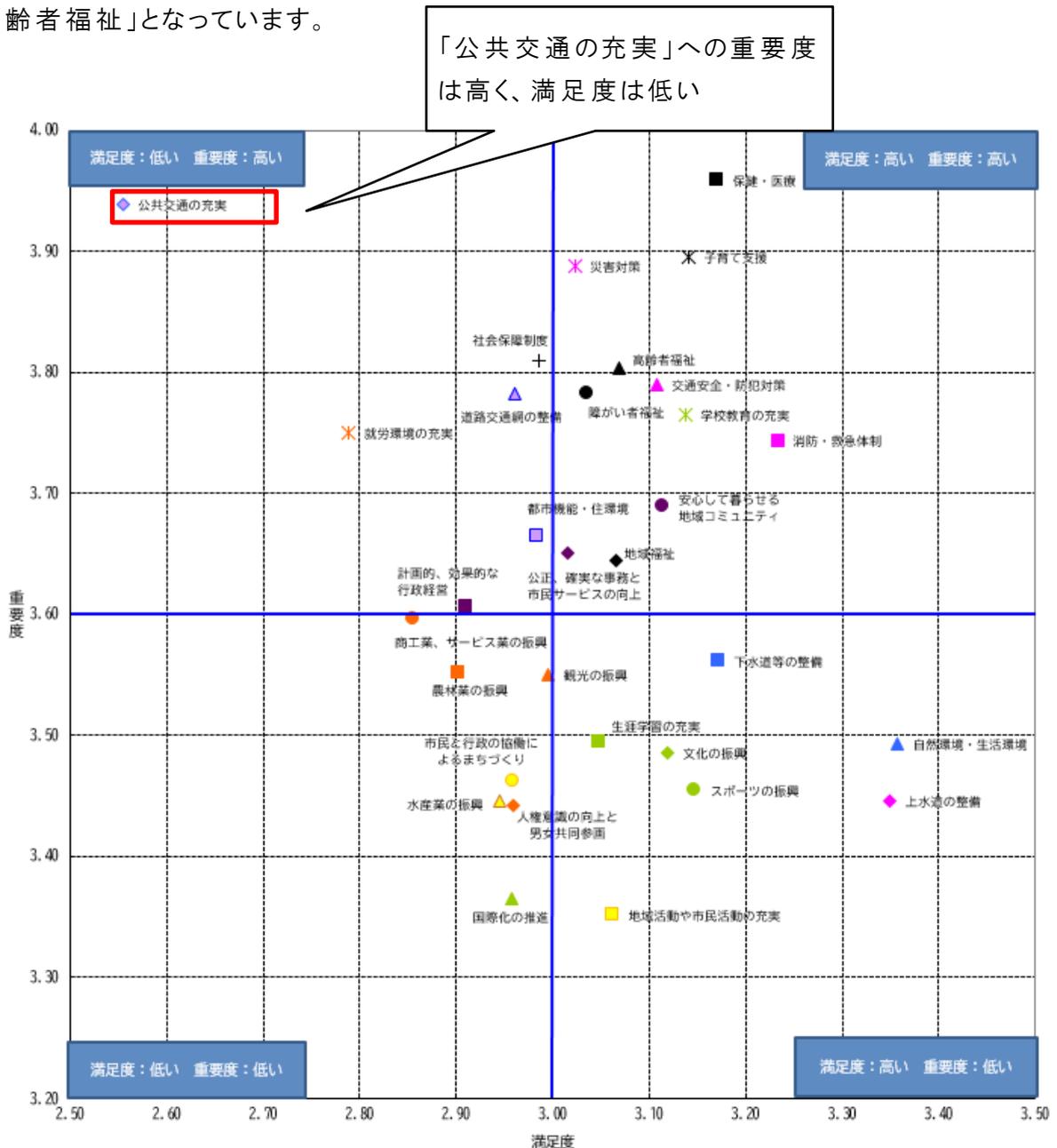
4-2 公共交通に対する市民の意識

(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。

令和4年12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(令和4年12月実施分))

(2)公共交通に関する市民アンケート調査

本計画の見直しにあたり、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・郵便回収又はウェブ回収方式
調査期間	令和 5 年 7 月 14 日(金)～令和 5 年 8 月 4 日(金)
回収結果	<p>総配布数:5,014 人</p> <p>転出などによる事故数:18 人</p> <p>調査対象数:4,996 人</p> <p>有効回収数:1,830 人</p> <p>回収率:36.6%</p>

公共交通に関する市民アンケート調査
ご協力をお願いします

平素から市政の発展につきましては、ご理解とご協力いただき、ありがとうございます。
本市では、平成30年3月に策定した「第二期山口市公共交通計画」に基づき、地域の活性化や交通事業者と共に、市民ニーズにあった持続可能な公共交通を創り守るため、様々な施策を展開しています。

公共交通は、通勤・通学、買い物などの日常生活における移動手段として必要不可欠なものです。また、現在、車で移動されていても、高齢になり車の運転が不安になった場合を考えると、将来にわたり公共交通を維持していくことが必要です。

そのため、皆様方の日常の外出や公共交通の利用意向等についてご意見を伺いし、この際、市民アンケートの結果を踏まえた上で、基盤整備としますため、市民アンケート調査を実施します。
本市の今後の公共交通を改善していく上で重要な情報となりますので、お忙しいところ誠に恐縮ですが、調査の御前をご協力いただき、ご協力いただきますようお願いいたします。

令和5年7月
山口市長 伊藤 和 貴

なお、本調査は、令和5年7月1日現在、山口市に在住している15歳以上の方、約1,000人を無作為に選ばせていた基盤調査となります。ご回答いただきありがとうございます。調査結果は、調査結果50%に準拠することはありません。また、記載されているQRコードは、本ホームページで検索するためのものであり、個人を特定するものではありません。

回答方法 以下のいずれかの方法で回答してください。
(所要時間10分程度)

紙の調査票で回答

1ページ以降にご記入ください。

同封の封筒に入れて投函

スマートフォン等で回答



※QRコードが読み取れない場合は、
URL(<https://logoform.jp/Form/XCim/303781>)
を入力してください。

回答期限 令和5年8月4日(金)

◇ ご記入にあたってのお願い

①この調査は、封筒の宛名のご本人に回答をお願いします。事情によりご本人が回答できない場合は、ご家族の方が回答されてもかまいません。

②不明な点がございましたら、下記までお問い合わせください。
山口市公共交通委員会(事務局:山口市都市整備部交通政策課)
TEL 083-934-2729 FAX 083-934-2959
電子メール kotsu@city.yamaguchi.lg.jp



〒750-0001 山口市本町1-1-1
山口市役所 総務課 庶務係
QRコード

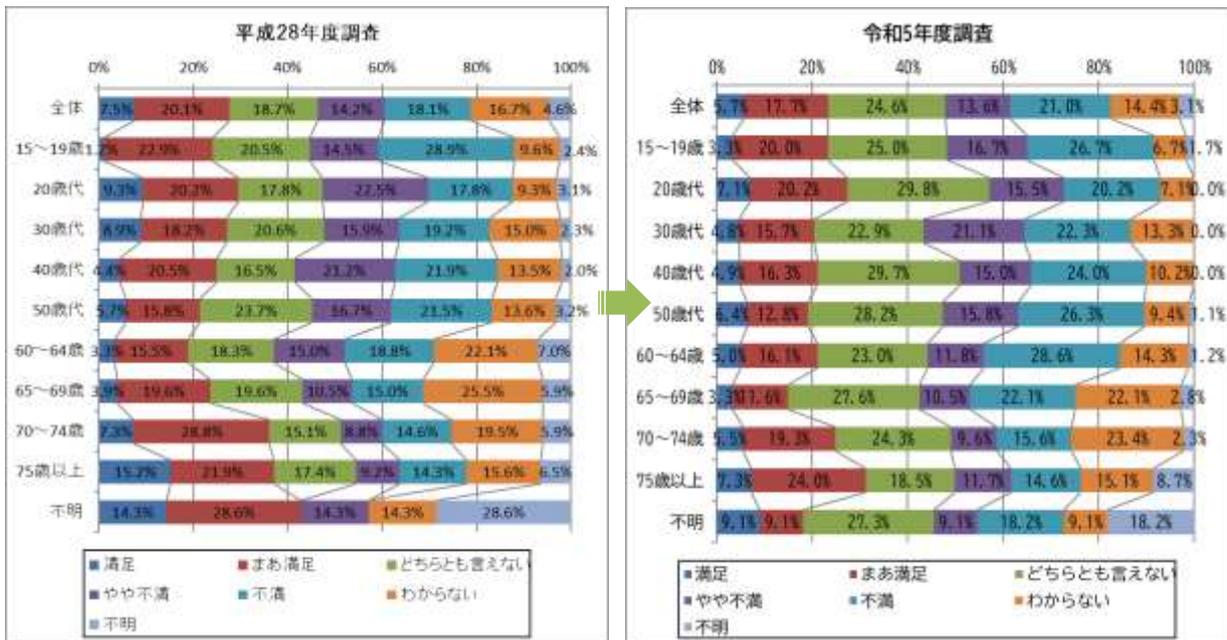
①公共交通機関の便利さについて

公共交通機関の便利さについて、全体では「満足」(5.7%)、「まあ満足」(17.7%)を合わせると23.4%であるのに対し、「やや不満」(13.6%)、「不満」(21.0%)を合わせると34.6%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」、「まあ満足」を合わせた割合が、「75歳以上」(31.3%)、「20歳代」(27.3%)、「70～74歳代」(24.8%)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」、「30歳代」(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	合計
全体	5.7%	17.7%	24.6%	13.6%	21.0%	14.4%	3.1%	100%
15～19歳	3.3%	20.0%	25.0%	16.7%	26.7%	6.7%	1.7%	100%
20歳代	7.1%	20.2%	29.8%	15.5%	20.2%	7.1%	0.0%	100%
30歳代	4.8%	15.7%	22.9%	21.1%	22.3%	13.3%	0.0%	100%
40歳代	4.9%	16.3%	29.7%	15.0%	24.0%	10.2%	0.0%	100%
50歳代	6.4%	12.8%	28.2%	15.8%	26.3%	9.4%	1.1%	100%
60～64歳	5.0%	16.1%	23.0%	11.8%	28.6%	14.3%	1.2%	100%
65～69歳	3.3%	11.6%	27.6%	10.5%	22.1%	22.1%	2.8%	100%
70～74歳	5.5%	19.3%	24.3%	9.6%	15.6%	23.4%	2.3%	100%
75歳以上	7.3%	24.0%	18.5%	11.7%	14.6%	15.1%	8.7%	100%
不明	9.1%	9.1%	27.3%	9.1%	18.2%	9.1%	18.2%	100%

公共交通機関の便利さ



(資料：公共交通に関する市民アンケート調査)

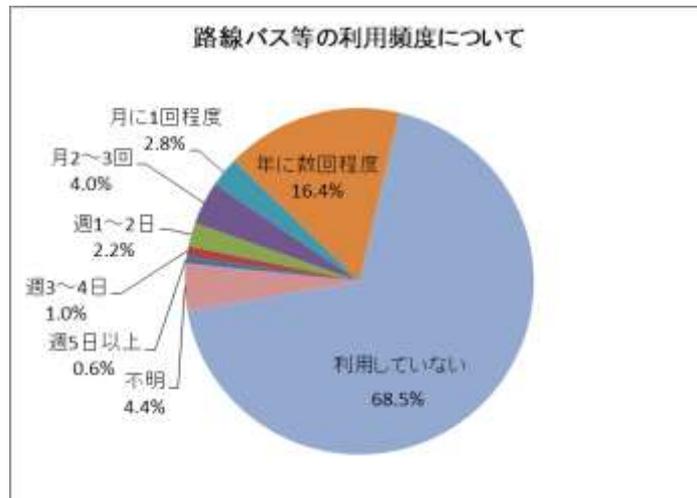
②-1 路線バス等の利用頻度について

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」(15.6%)で、次いで、「月1回程度」(3.4%)でした。

一方で、「利用していない」方の割合は約7割(70.5%)となっており、平成28年の調査(以下「前回調査」という。)と比べて2ポイント増加しています。

路線バス等の利用頻度について(平成28年度)

	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%

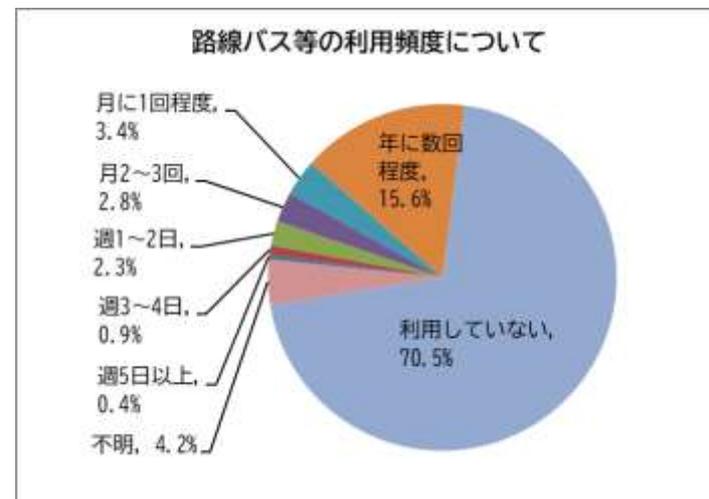


(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(平成28年10月))



路線バス等の利用頻度について(令和5年度)

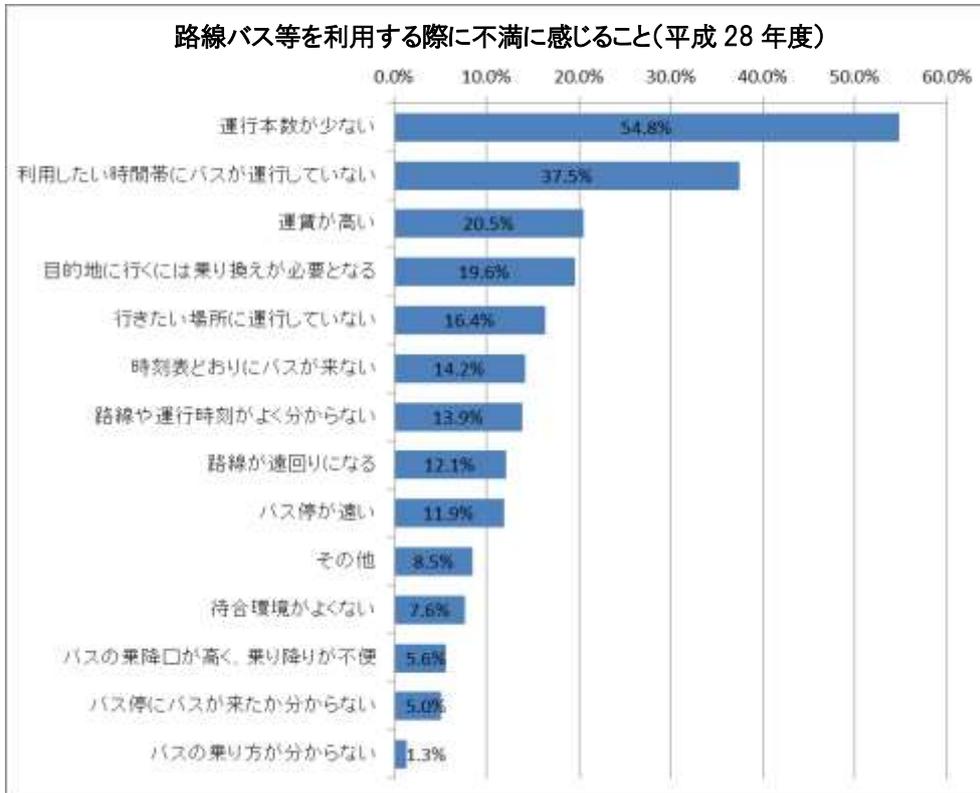
	回答数	割合
週5日以上	7	0.4%
週3～4日	16	0.9%
週1～2日	42	2.3%
月2～3回	51	2.8%
月に1回程度	62	3.4%
年に数回程度	285	15.6%
利用していない	1,291	70.5%
不明	76	4.2%
合計	1,830	100.0%



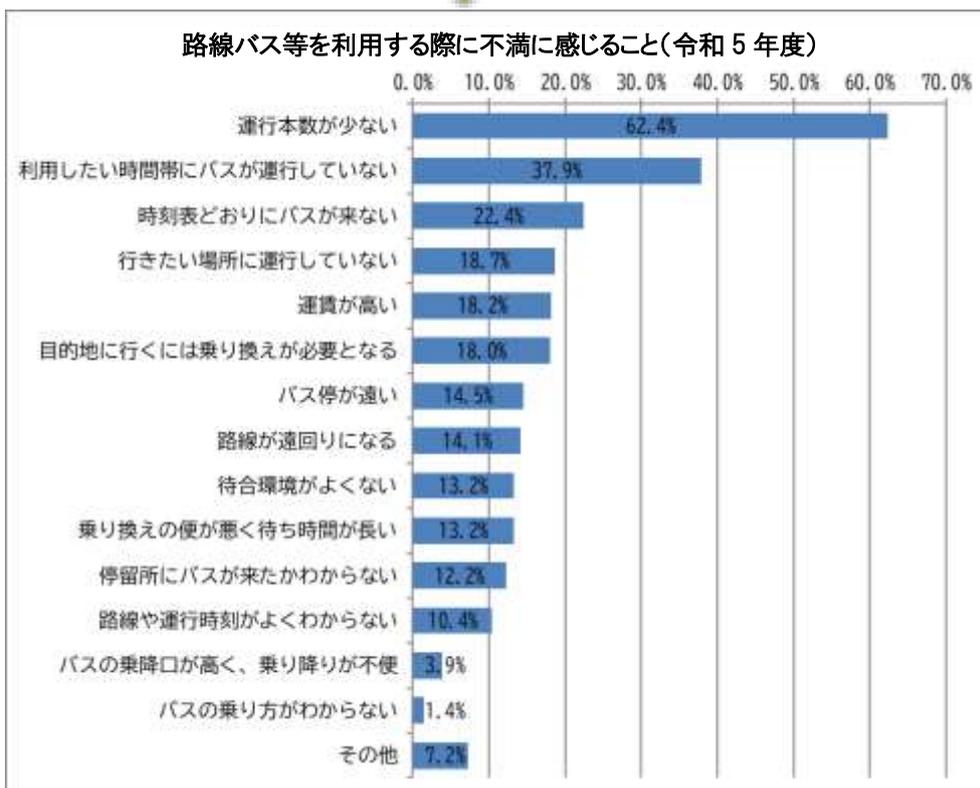
(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(令和5年8月))

②-2 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。「**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**」と回答された方が多く、前回調査と比べても増加しています。



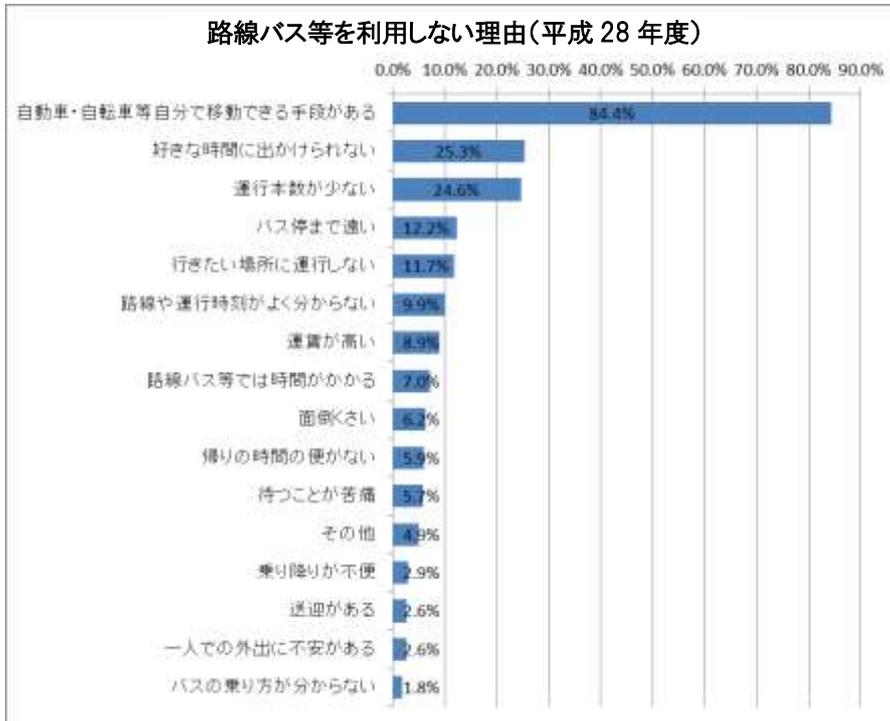
(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(平成 28 年 10 月))



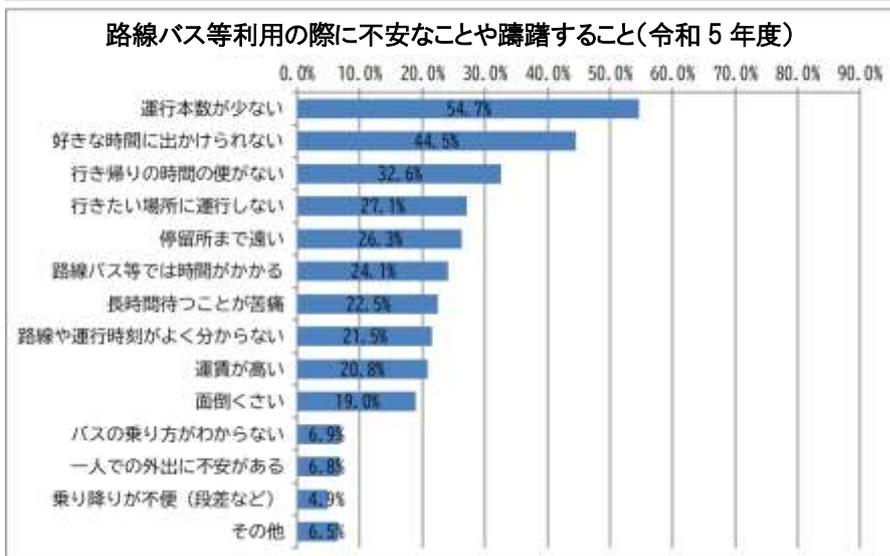
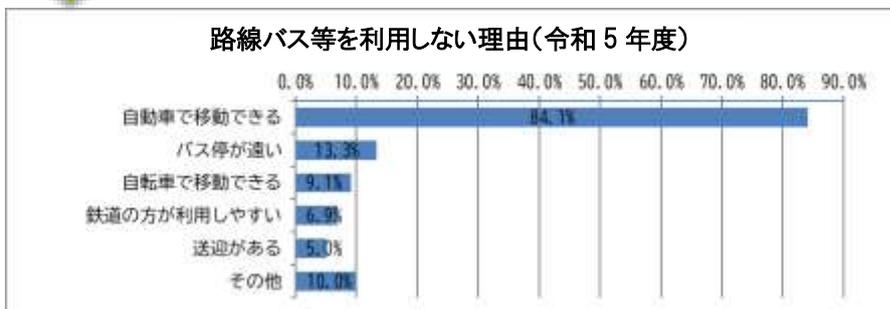
(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(令和 5 年 8 月))

②-3 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。さらに、利用されるとした場合に不安なこと、躊躇することを新たに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))



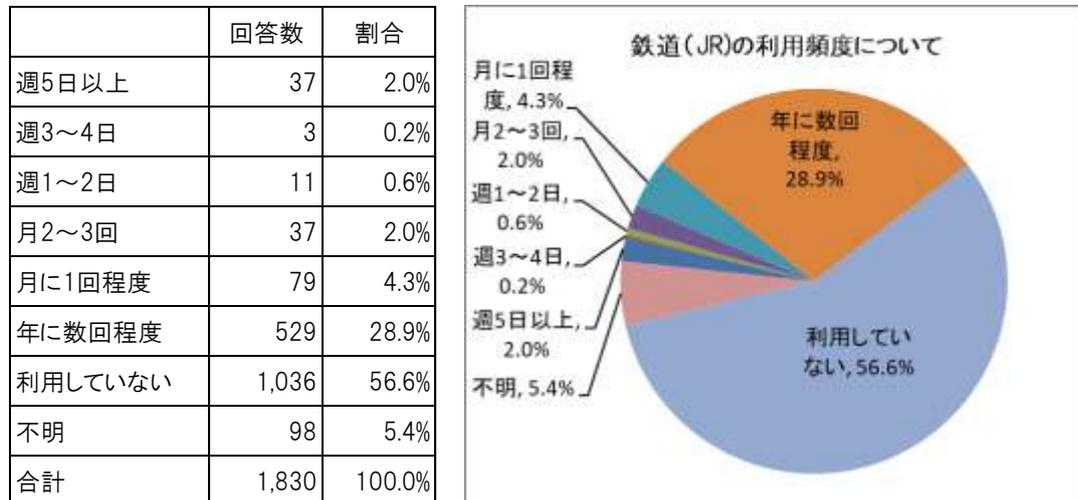
(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(令和 5 年 8 月))

③-1 鉄道(JR)の利用頻度について

鉄道(JR)の利用頻度については、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」(28.9%)で、次いで、「月1回程度」(4.3%)でした。

一方で、全く「利用していない」方は、半数を超える割合となっています(56.6%)。

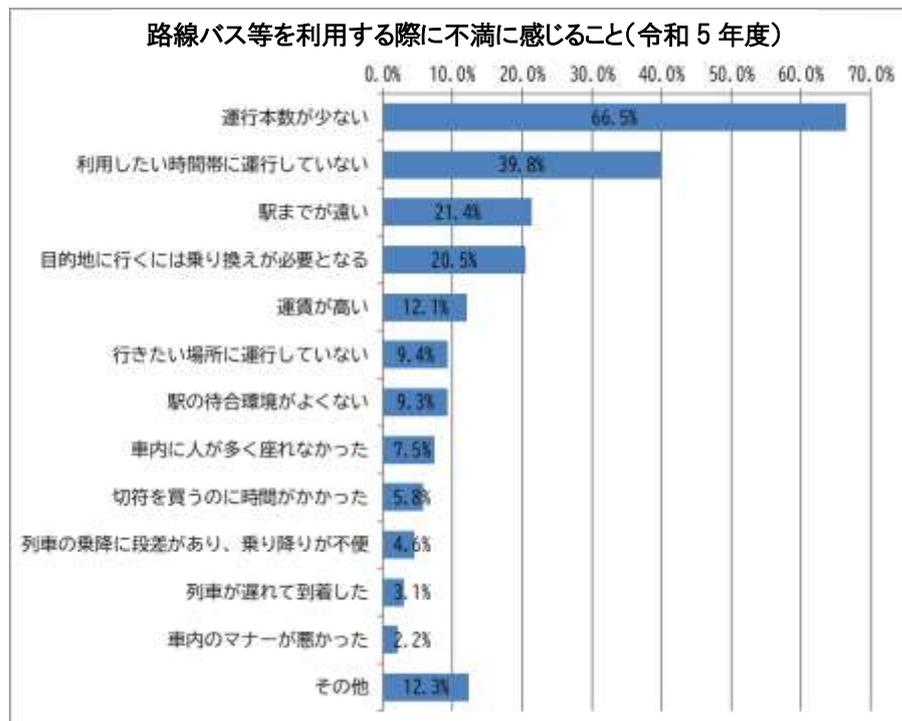
鉄道(JR)の利用頻度について(令和5年度)



(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(令和5年9月))

③-2 鉄道(JR)を利用するにあたって不満に感じること

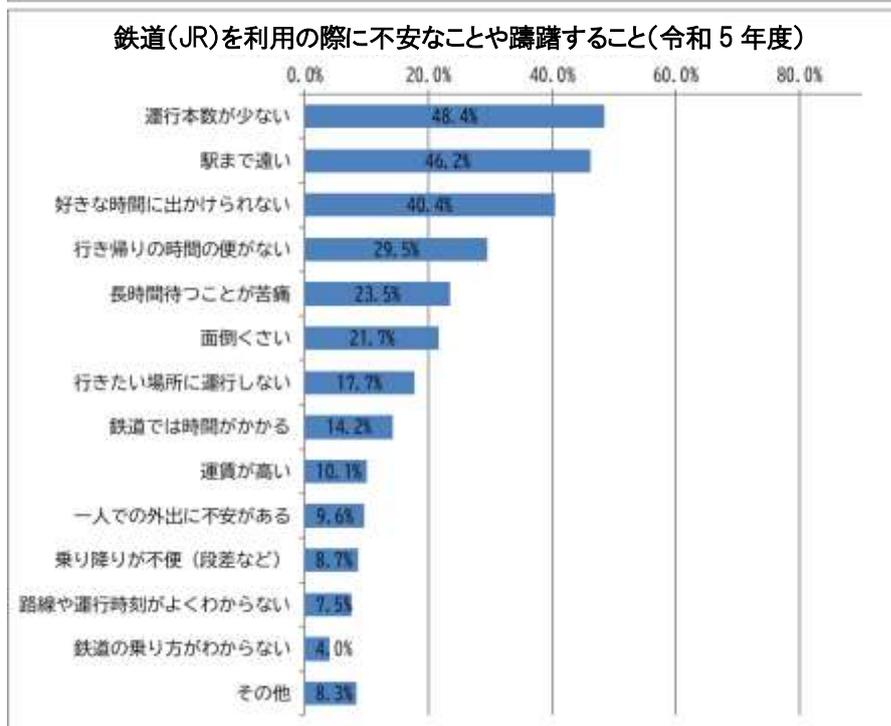
鉄道(JR)を利用されている方に、不満に感じることを回答していただいたところ、不満を感じるものの多いものから順に以下のとおりとなっています。「運行本数が少ない」、「利用したい時間帯に運行していない」と回答された方が多く見られました。



(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(令和5年8月))

③-3 鉄道(JR)を利用しない理由

鉄道(JR)を利用されていない方に、利用されていない理由を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。さらに、利用されるとした場合に不安なこと、躊躇することを新たに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。



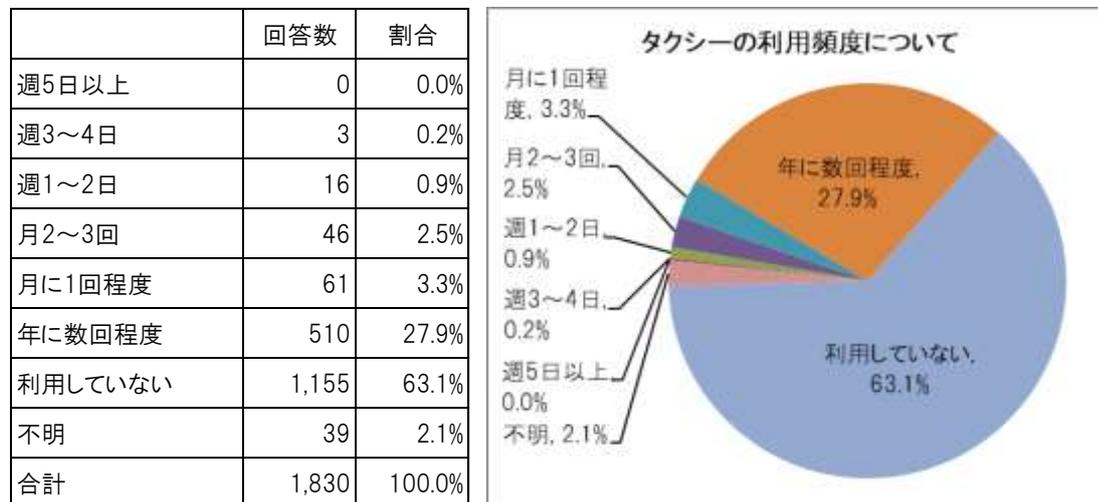
(資料:公共交通に関する市民アンケート調査(令和5年8月))

④-1 タクシーの利用頻度について

タクシーの利用頻度については、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」(27.9%)で、次いで、「月1回程度」(3.3%)でした。

一方で、全く「利用していない」方の割合は約6割となっています(63.1%)。

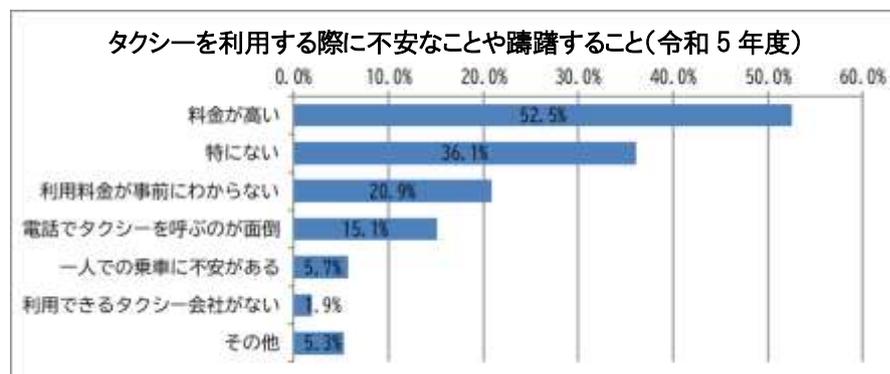
タクシーの利用頻度について(令和5年度)



(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(令和5年8月))

④-2 タクシーを利用する際に不安なことや躊躇すること

タクシーを利用する際に、不安なことや躊躇することの理由を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。



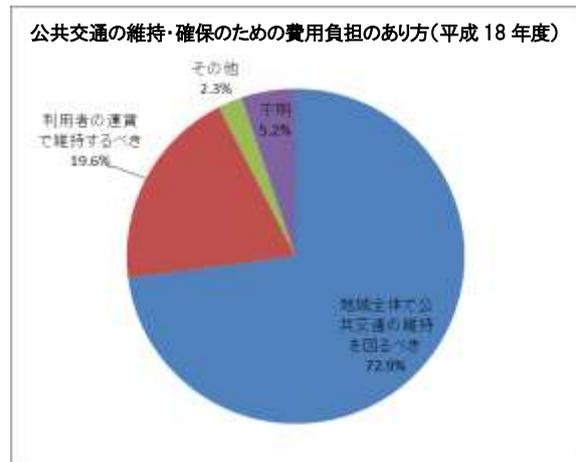
(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(令和5年8月))

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、平成 28 年度、令和 5 年度実施のいずれ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%、令和 5 年度は、77.3%となっています。

【平成 18 年度実施結果】

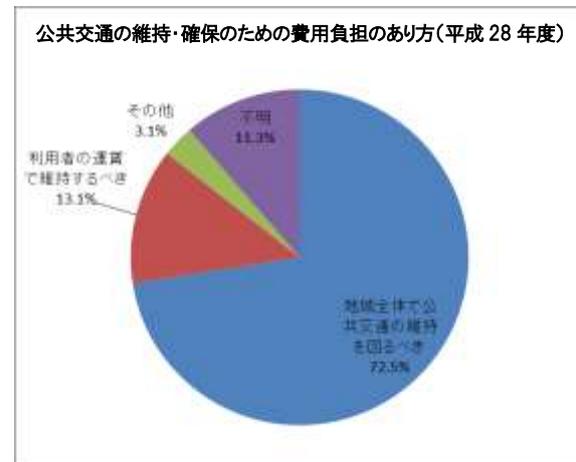
	回答数	割合
利用する・しないに関わらず、地域全体で公共交通の維持を図るべきである	1,569	72.9%
利用者の運賃で維持するべきであり、利用者が減少すればサービスの低下や路線の廃止もやむを得ない	421	19.6%
その他	50	2.3%
不明	111	5.2%
合計	2,151	100%



(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】

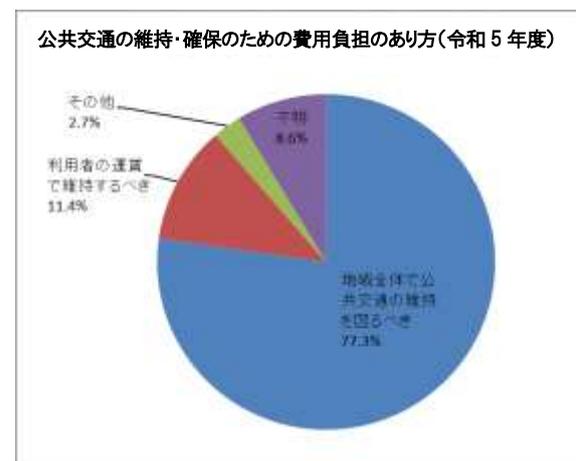
	回答数	割合
利用する・しないに関わらず、地域全体で公共交通の維持を図るべきである	1,609	72.5%
利用者の運賃で維持するべきであり、利用者が減少すればサービスの低下や路線の廃止もやむを得ない	291	13.1%
その他	68	3.1%
不明	251	11.3%
合計	2,219	100%



(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))

【令和 5 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	1,414	77.3%
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	208	11.4%
その他	50	2.7%
不明	158	8.6%
合計	1,830	100%

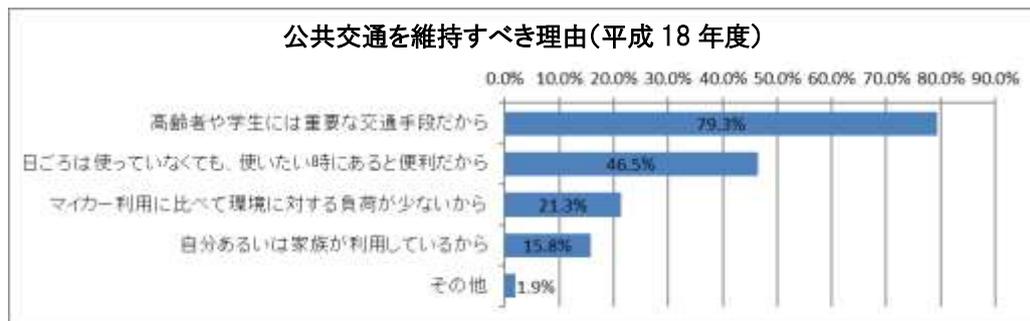


(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(令和 5 年 8 月))

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 年度と平成 28 年度、令和 5 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】

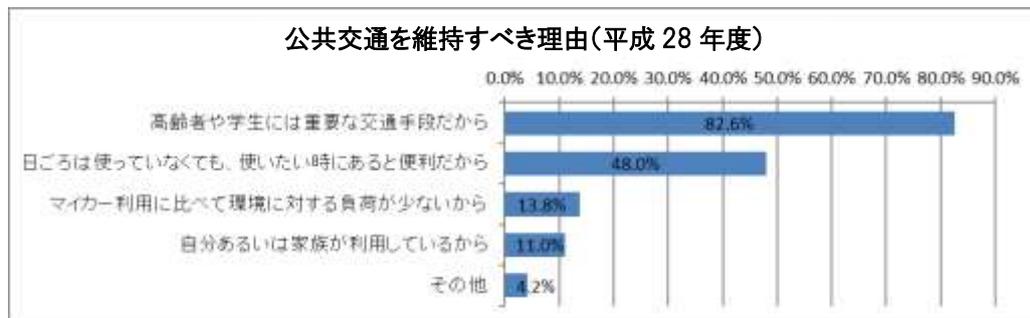


(資料：生活交通に関する市民アンケート調査(平成 18 年 6 月))



「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】

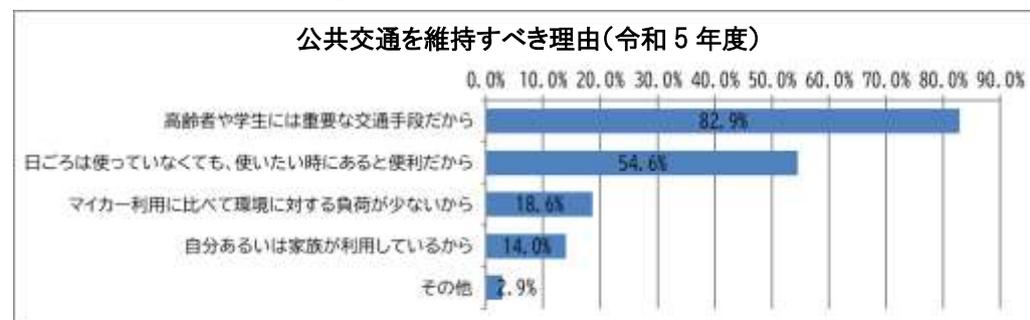


(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(平成 28 年 10 月))



全ての項目において回答割合が増加

【令和 5 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(令和 5 年 8 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おり、さまざまな理由で必要と考えている人は多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動手段の確保
- ・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、地域内の移動手段がない(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

【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

【秋穂】

- ・コミュニティタクシーが廃止となり、代わ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

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】



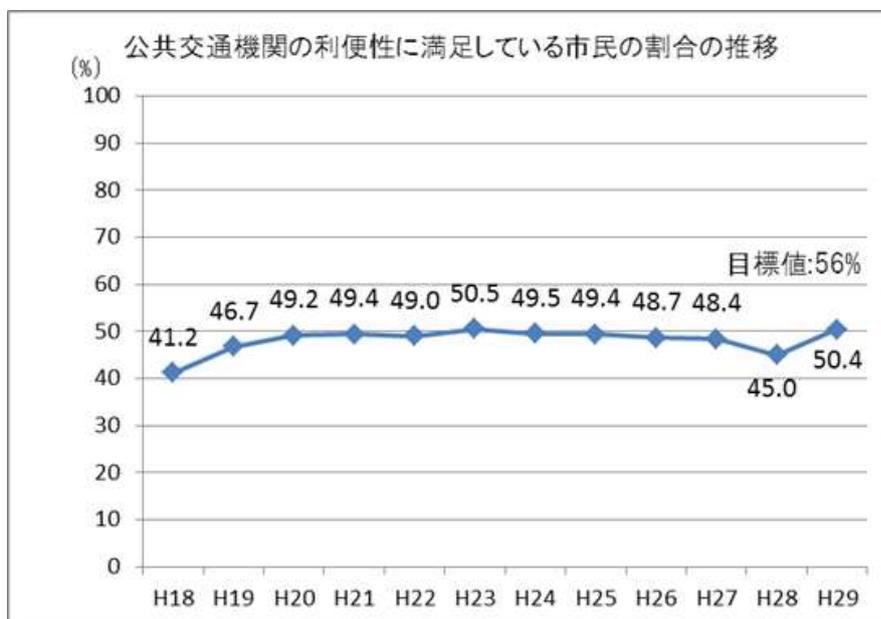
地域にふさわしいコミュニティ交通の確保については、地域の主体的な取組を基本として、市民、事業者、行政が協働し、地域に適したコミュニティ交通を整えます。

(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

	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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、バス停上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、交通弱者の移動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

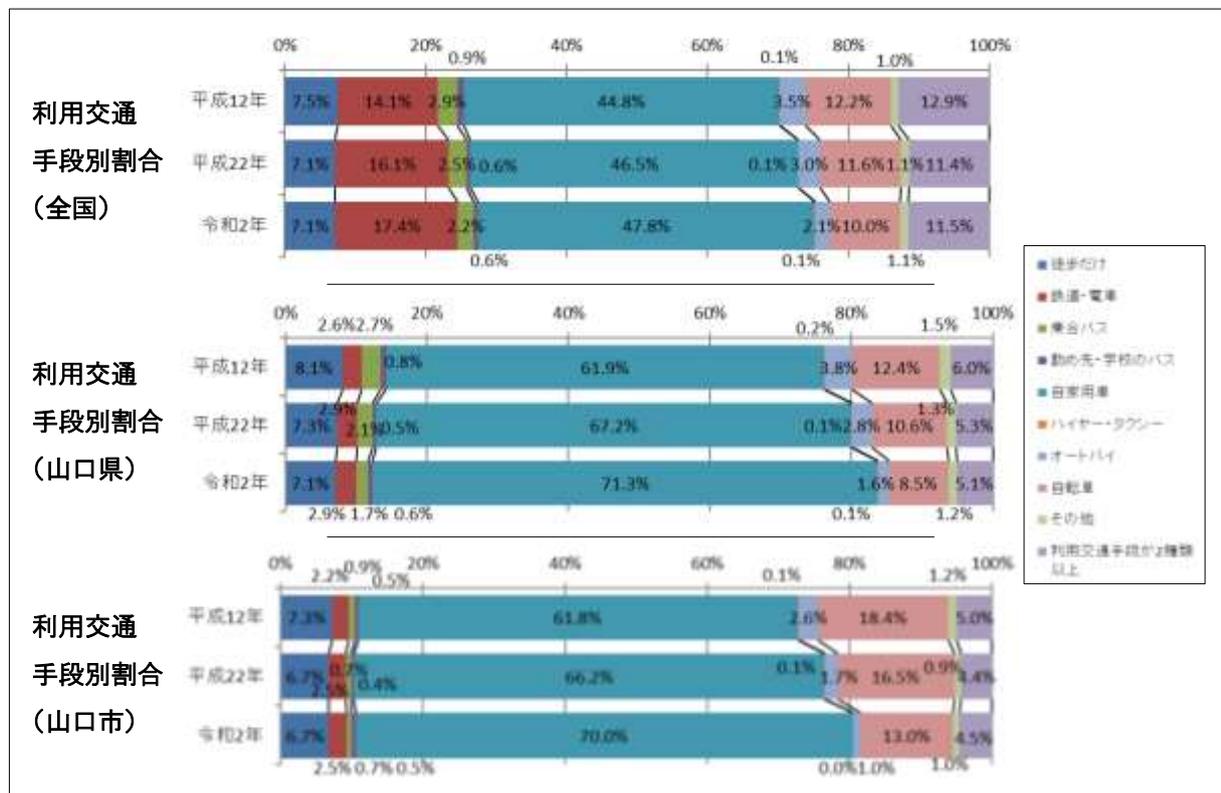
①通勤・通学手段の変遷

国勢調査により、本市の令和2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、70.0%となっています。次いで自転車が13.0%、徒歩だけが6.7%などとなっています。平成22年と比べると、自家用車が3.8ポイントの増加、自転車が3.5ポイントの減少で、それら以外はほぼ同じ割合で、引き続きマイカーへの依存が高いままです。

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、鉄道・電車や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	
	平成12年	平成22年	令和2年	平成12年	平成22年	令和2年	(H12-H22)	(H22-R2)
徒歩だけ	7,150	6,271	6,205	7.3%	6.7%	6.7%	▲ 0.6	▲ 0.0
鉄道・電車	2,157	2,326	2,347	2.2%	2.5%	2.5%	0.3	0.0
乗合バス	926	656	681	0.9%	0.7%	0.7%	▲ 0.2	0.0
勤め先・学校のバス	451	373	499	0.5%	0.4%	0.5%	▲ 0.1	0.1
自家用車	60,678	62,014	64,876	61.8%	66.2%	70.0%	4.4	3.8
ハイヤー・タクシー	129	58	41	0.1%	0.1%	0.0%	▲ 0.1	▲ 0.0
オートバイ	2,580	1,630	963	2.6%	1.7%	1.0%	▲ 0.9	▲ 0.7
自転車	18,069	15,443	12,019	18.4%	16.5%	13.0%	▲ 1.9	▲ 3.5
その他	1,134	840	881	1.2%	0.9%	1.0%	▲ 0.3	0.1
利用交通手段が2種類以上	4,866	4,078	4,213	5.0%	4.4%	4.5%	▲ 0.6	0.2



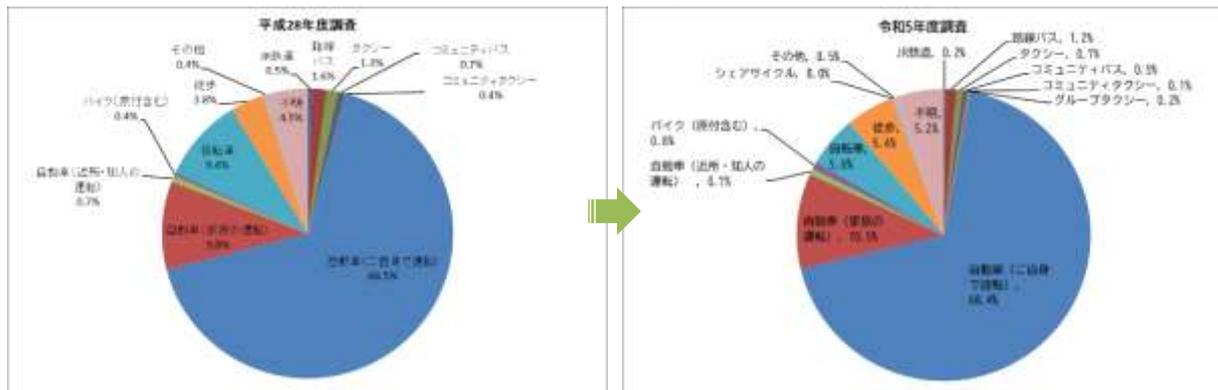
(資料：国勢調査より作成。平成12年実数は、合併前の各市町の合計。)

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)」(68.4%)、次いで、「自動車(家族の運転)」(10.5%)、「自転車」(5.6%)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」(1.2%)、「タクシー」(0.7%)、「コミュニティバス」(0.5%)、「コミュニティタクシー」(0.1%)となっています。

買物の主な移動手段



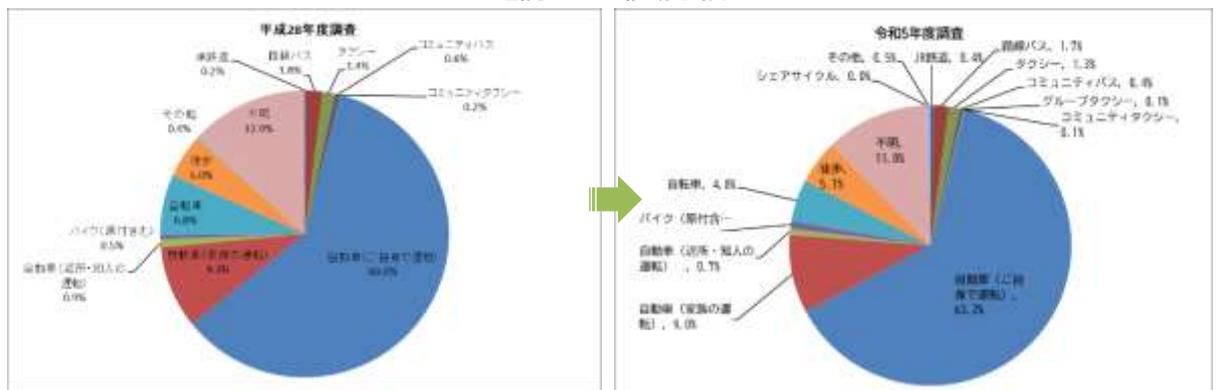
(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(左：平成28年10月、右：令和5年8月))

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)」(63.2%)、次いで、「自動車(家族の運転)」(9.0%)、「自転車」(4.8%)となっています。

公共交通機関の利用は、「JR 鉄道」(0.4%)、「路線バス」(1.7%)、「タクシー」(1.3%)、「コミュニティバス」(0.4%)、「コミュニティタクシー」(0.1%)となっています。

通院の主な移動手段



(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(左：平成28年10月、右：令和5年8月))

④自動車台数の推移とガソリン消費量等

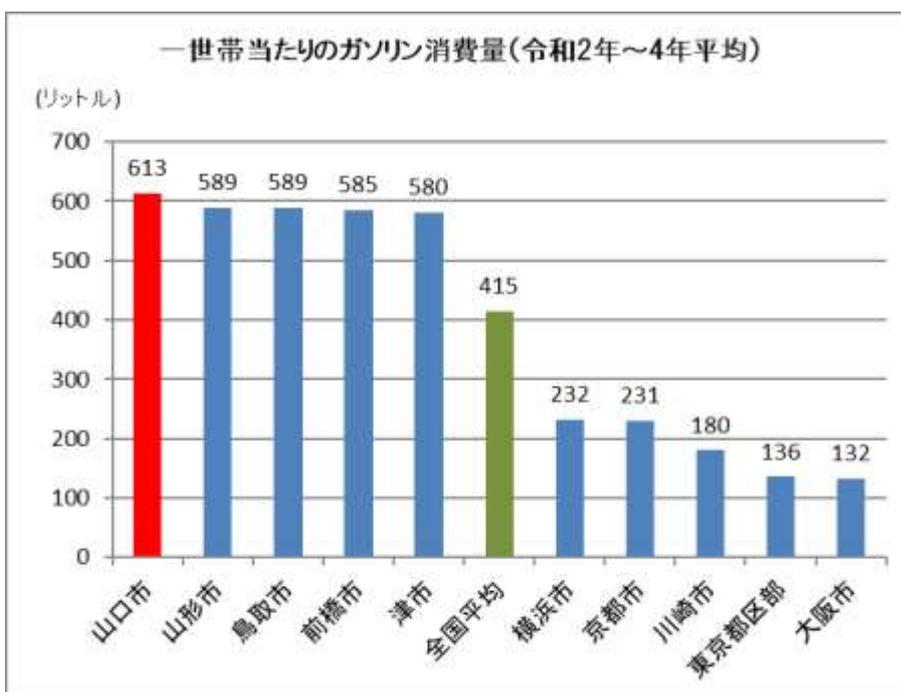
本市内の自動車の保有台数は、人口減少に伴い、やや減少しておりますが、高止まりが続いています。また、令和2年から令和4年の一世帯当たりの年間ガソリン消費量等の平均をみると、本市は、全国47都道府県庁所在市及び政令指定都市の中で最もガソリンの消費量が多く、一世帯当たり613リットルも消費しており、2位と約23リットルの差があります。

一方で、バス代は一世帯当たり434円と最も低く、全国平均の4分の1以下です。また、タクシー代は一世帯当たり1,959円となっています。

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。



※二輪の軽自動車は市内台数が把握できないため除外して集計
(出典：第11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(令和2年(2020年)～4年(2022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。)

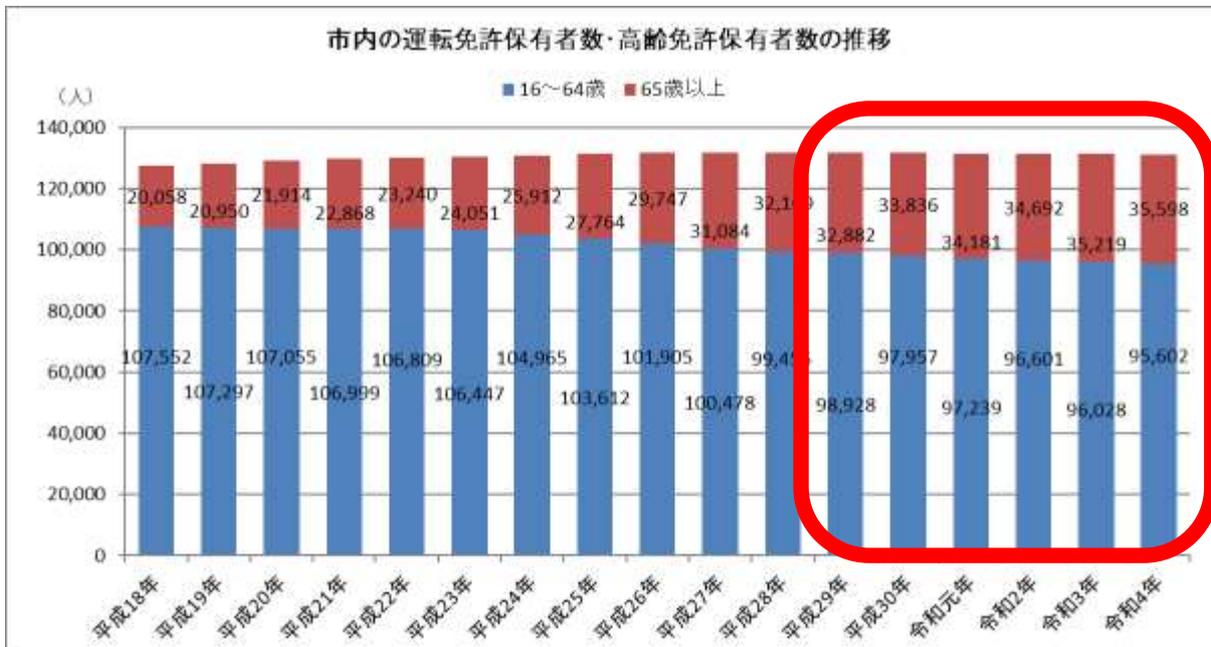
【バス代、タクシー代、ガソリン代及びガソリン消費量ランキング】

	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	1,880	全国	3,259	全国	60,150	全国	415.040
1	長崎市	7,437	東京都区部	8,147	山口市	89,449	山口市	613.300
2	川崎市	5,821	長崎市	7,740	山形市	85,639	山形市	589.410
3	奈良市	5,660	千葉市	6,958	鳥取市	85,428	鳥取市	588.840
4	千葉市	4,160	神戸市	6,593	前橋市	84,056	前橋市	585.180
5	仙台市	4,151	京都市	5,881	富山市	82,595	津市	580.490
6	広島市	3,788	札幌市	5,868	新潟市	81,540	富山市	574.590
7	那覇市	3,525	福岡市	5,853	津市	81,445	新潟市	572.910
8	さいたま市	3,303	川崎市	5,480	金沢市	79,853	金沢市	551.420
9	福岡市	3,229	横浜市	4,646	松江市	79,298	盛岡市	550.960
10	神戸市	3,019	那覇市	4,591	長野市	79,088	浜松市	546.900
11	金沢市	2,969	高知市	4,521	浜松市	78,630	宇都宮市	546.490
12	札幌市	2,929	さいたま市	4,293	宇都宮市	78,271	松江市	545.770
13	東京都区部	2,915	秋田市	3,944	岐阜市	77,230	岐阜市	541.570
14	盛岡市	2,902	盛岡市	3,873	盛岡市	76,067	長野市	521.920
15	横浜市	2,780	北九州市	3,827	福島市	75,468	宮崎市	514.180
16	新潟市	2,774	仙台市	3,798	宮崎市	75,248	高松市	512.970
17	北九州市	2,231	広島市	3,515	大分市	75,066	福島市	504.730
18	徳島市	2,229	山形市	3,464	鹿児島市	73,282	水戸市	504.130
19	水戸市	2,225	鹿児島市	3,434	高松市	73,234	佐賀市	494.820
20	熊本市	2,142	名古屋市	3,401	高知市	72,726	徳島市	494.270
21	岐阜市	2,130	福島市	3,282	水戸市	72,385	鹿児島市	493.510
22	鹿児島市	2,059	大阪市	3,279	佐賀市	72,041	熊本市	492.690
23	大分市	1,870	青森市	3,248	甲府市	71,455	大分市	492.220
24	相模原市	1,824	相模原市	3,235	熊本市	70,525	甲府市	490.550
25	高知市	1,783	高松市	3,124	徳島市	70,283	福井市	478.230
26	京都市	1,739	奈良市	2,975	福井市	69,719	岡山市	467.490
27	長野市	1,701	新潟市	2,936	岡山市	66,801	高知市	462.980
28	名古屋市	1,656	熊本市	2,898	青森市	63,894	青森市	449.150
29	佐賀市	1,510	静岡市	2,806	仙台市	62,360	仙台市	433.830
30	大阪市	1,455	大津市	2,725	秋田市	61,116	秋田市	426.030
31	大津市	1,350	金沢市	2,684	北九州市	56,335	北九州市	394.310
32	静岡市	1,259	徳島市	2,581	札幌市	55,809	札幌市	392.720
33	高松市	1,258	大分市	2,463	大津市	55,061	広島市	376.750
34	鳥取市	1,231	岡山市	2,451	広島市	54,248	大津市	376.200
35	秋田市	1,221	松江市	2,421	静岡市	54,075	松山市	376.140
36	山形市	1,215	和歌山市	2,407	奈良市	53,969	奈良市	374.640
37	松江市	1,199	福井市	2,394	松山市	53,878	静岡市	371.050
38	津市	1,197	岐阜市	2,391	那覇市	53,165	名古屋市	365.270
39	松山市	1,197	甲府市	2,317	名古屋市	52,097	那覇市	357.590
40	浜松市	1,196	水戸市	2,266	長崎市	51,383	和歌山市	340.170
41	岡山市	1,155	堺市	2,260	福岡市	48,892	長崎市	338.460
42	富山市	1,131	佐賀市	2,195	和歌山市	47,250	福岡市	331.240
43	堺市	1,006	浜松市	2,191	千葉市	42,858	千葉市	306.990
44	宇都宮市	972	山口市	1,959	相模原市	41,812	相模原市	291.180
45	宮崎市	967	長野市	1,878	さいたま市	39,484	さいたま市	276.190
46	前橋市	920	松山市	1,840	堺市	37,913	堺市	260.550
47	青森市	913	宮崎市	1,835	京都市	34,743	神戸市	236.650
48	福島市	892	鳥取市	1,640	神戸市	34,550	横浜市	231.830
49	和歌山市	845	富山市	1,533	横浜市	33,717	京都市	230.750
50	甲府市	785	津市	1,526	川崎市	26,341	川崎市	180.080
51	福井市	638	宇都宮市	1,490	東京都区部	19,877	東京都区部	135.830
52	山口市	434	前橋市	1,374	大阪市	19,601	大阪市	132.350

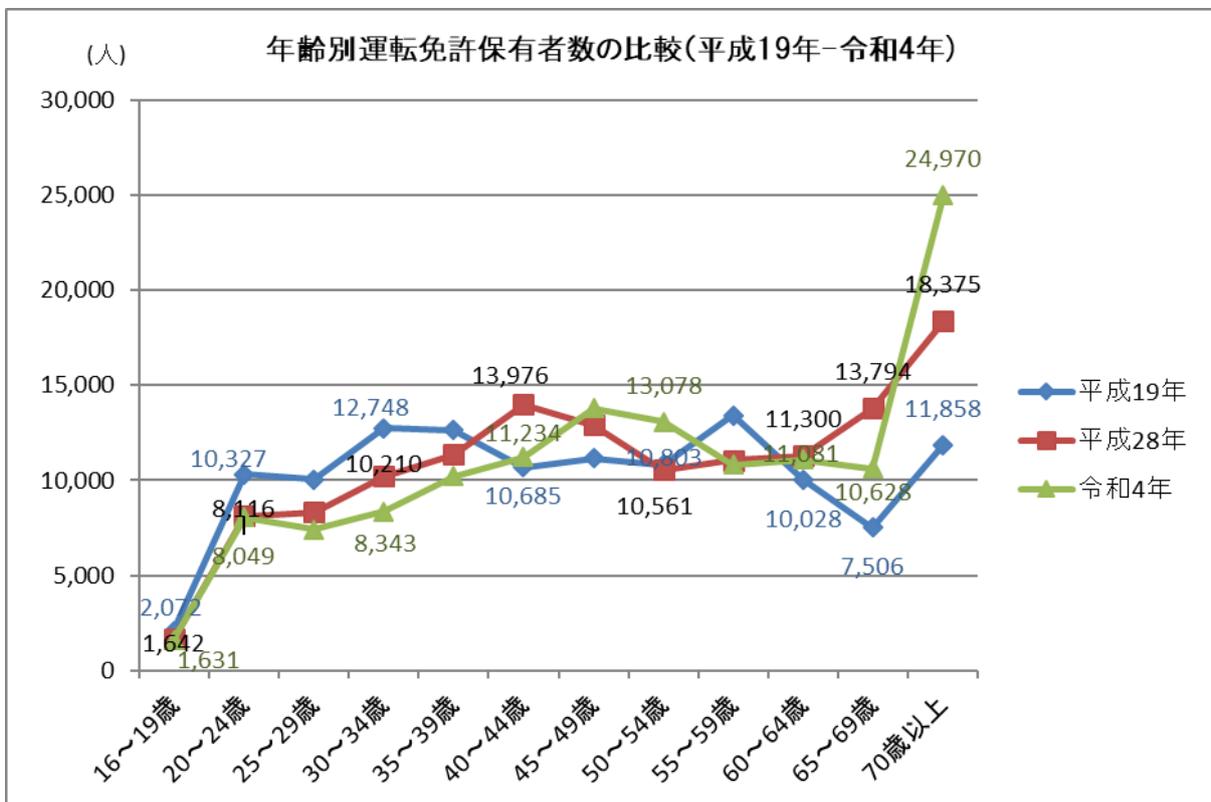
(出典:「家計調査(二人以上の世帯)品目別都道府県庁所在市及び政令指定都市ランキング(令和2年(2020年)~4年(2022年)平均)」(総務省統計局))

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。



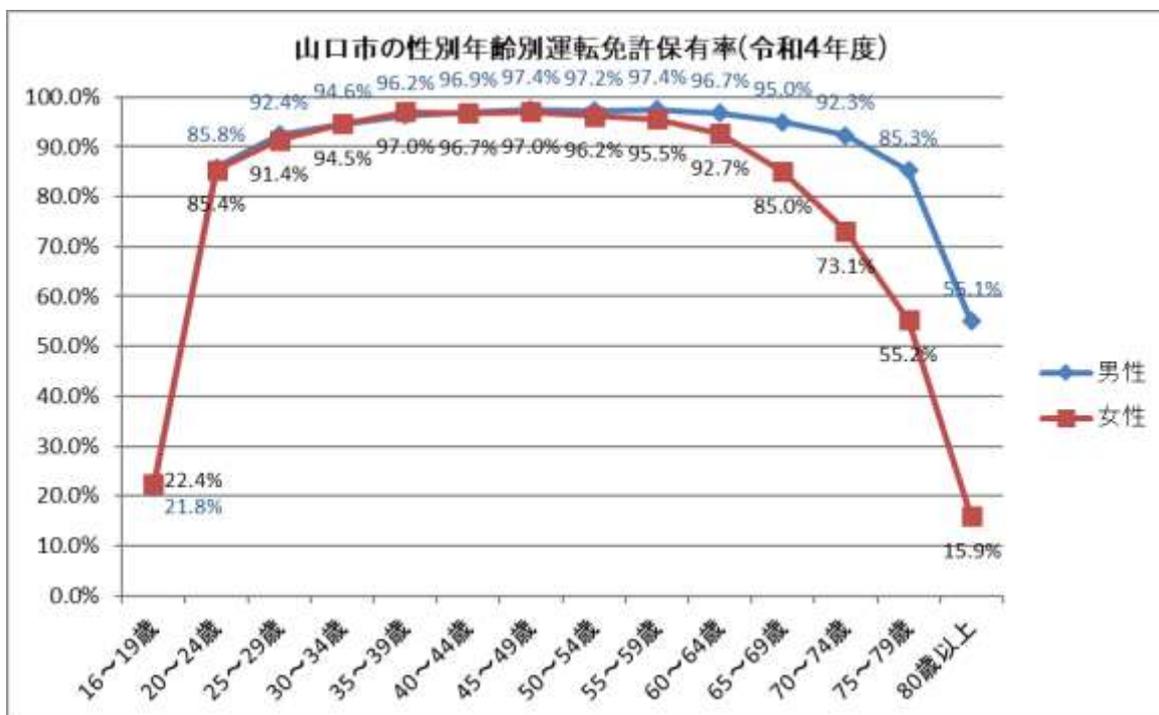
(資料：山口市交通白書(各年12月末現在))



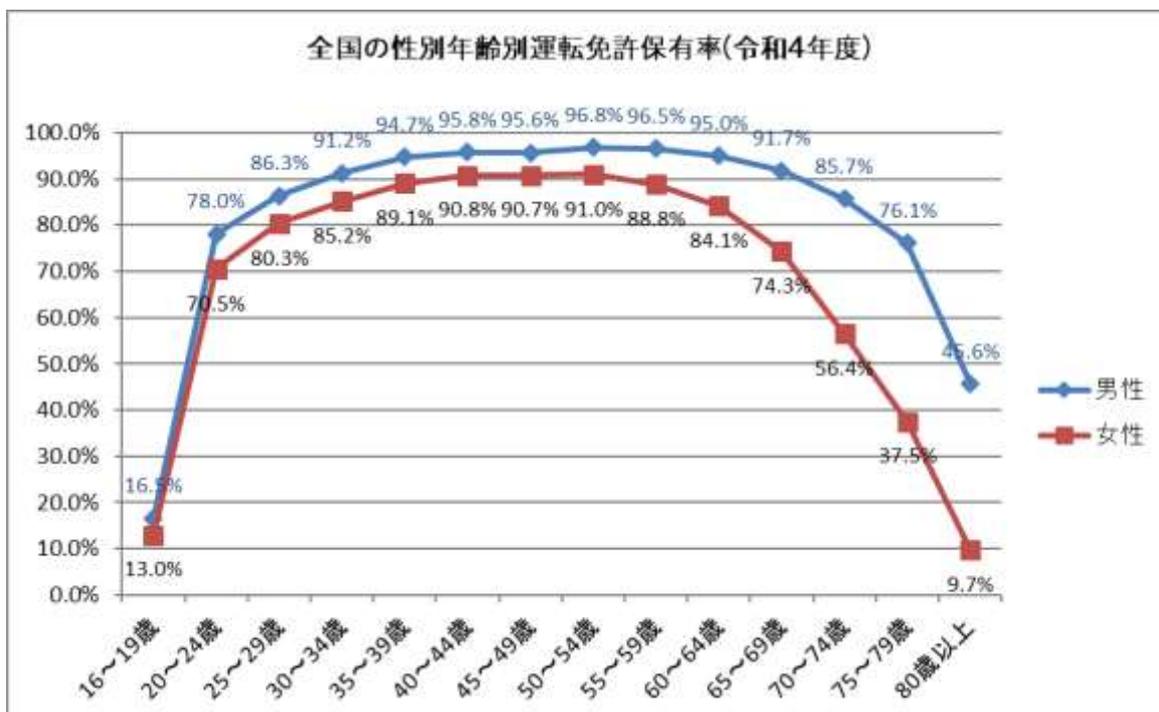
(資料：山口市交通白書(各年12月末現在))

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(令和4年12月末現在))



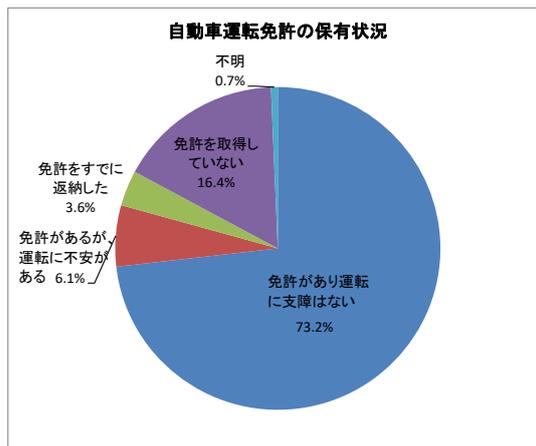
(資料：運転免許統計(令和4年版)、人口は、「全国：年齢(5歳階級)、男女別人口」(令和4年12月確定値)総務省統計局。ただし、16～19歳人口は、10月1日現在の値による)

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(82.8%)おられるものの、うち 7.4%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」(4.9%)、「免許を取得していない」(12.0%)をあわせ、約 17%の方が自動車の運転免許を保有していません。

自動車運転免許の保有状況(平成 28 年度)

	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%

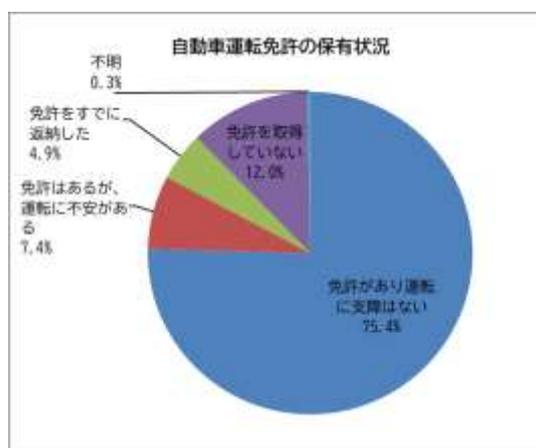


(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(平成 28 年 10 月))



自動車運転免許の保有状況(令和 5 年度)

	回答数	割合
免許があり運転に支障はない	1,380	75.4%
免許はあるが、運転に不安がある	135	7.4%
免許をすでに返納した	90	4.9%
免許を取得していない	220	12.0%
不明	5	0.3%
合計	1,830	100%



(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(令和 5 年 8 月))

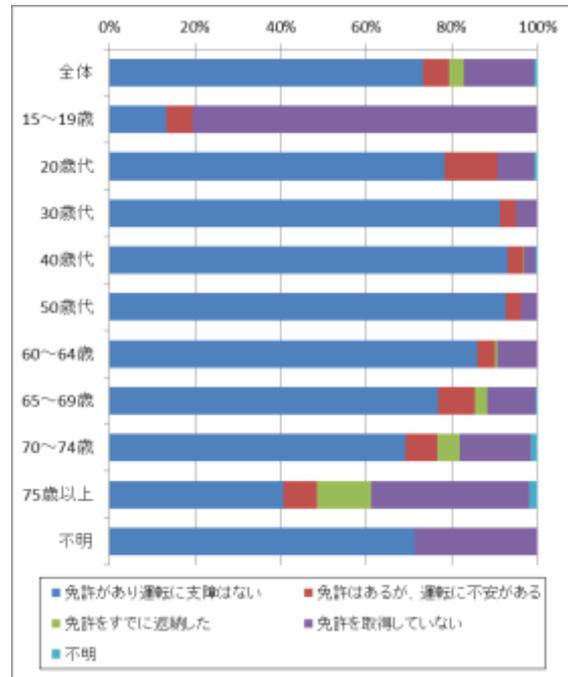
マイカー中心では、こうした方々の移動手段の確保が課題となります。

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、「65歳～69歳」(12.7%)、「70歳～74歳」(10.1%)、「20歳代」(9.5%)の順に高くなっています。

また、「75歳以上」については、「免許をすでに返納した」(16.2%)、「免許を取得していない」(26.8%)をあわせ、運転免許を保有していない方が4割(43.0%)を占めています。

年齢別自動車運転免許の保有状況(平成28年度)

	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%

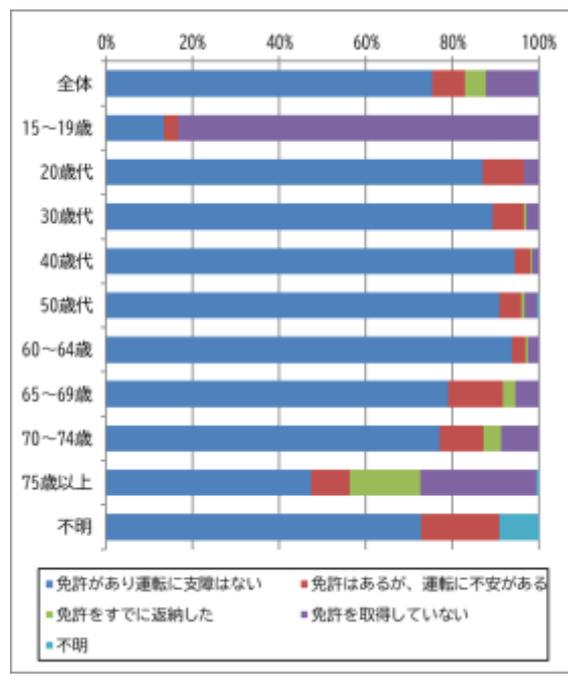


(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(平成28年10月))



年齢別自動車運転免許の保有状況(令和5年度)

	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	75.4%	7.4%	4.9%	12.0%	0.3%
15～19歳	13.3%	3.3%	0.0%	83.4%	0.0%
20歳代	86.9%	9.5%	0.0%	3.6%	0.0%
30歳代	89.2%	7.2%	0.6%	3.0%	0.0%
40歳代	94.3%	3.7%	0.4%	1.6%	0.0%
50歳代	91.0%	4.9%	0.8%	3.0%	0.4%
60～64歳	93.8%	3.1%	0.6%	2.5%	0.0%
65～69歳	79.0%	12.7%	2.8%	5.5%	0.0%
70～74歳	77.1%	10.1%	4.1%	8.7%	0.0%
75歳以上	47.4%	8.9%	16.2%	26.8%	0.7%
不明	72.7%	18.2%	0.0%	0.0%	9.1%



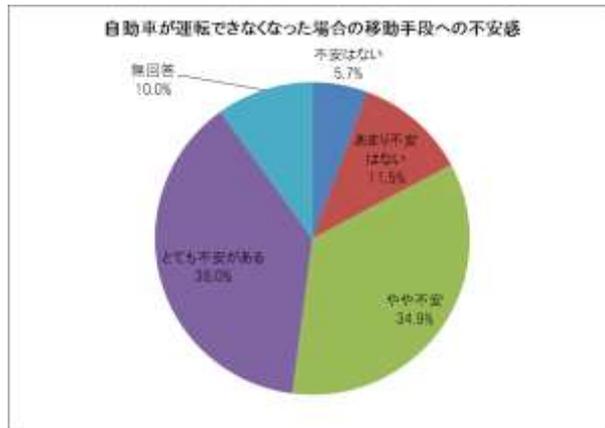
(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(令和5年8月))

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」(31.0%)、「とても不安がある」(50.2%)を合わせると、81.2%となっており、前回と比べて8.3ポイント増加しています。

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(平成28年度)

	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%

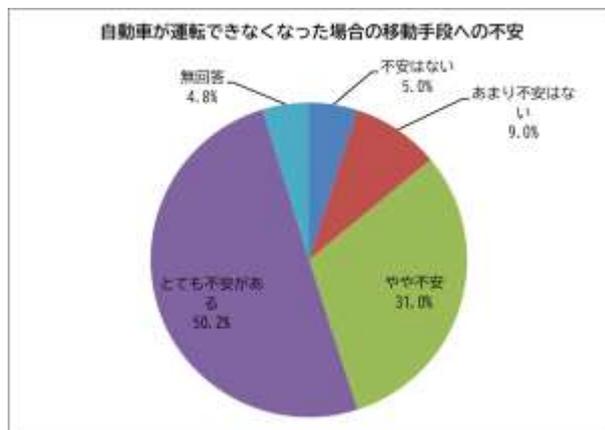


(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(平成28年10月))



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(令和5年度)

	回答数(人)	構成比
不安はない	91	5.0%
あまり不安はない	165	9.0%
やや不安	568	31.0%
とても不安がある	919	50.2%
無回答	87	4.8%
合計	1,830	100%

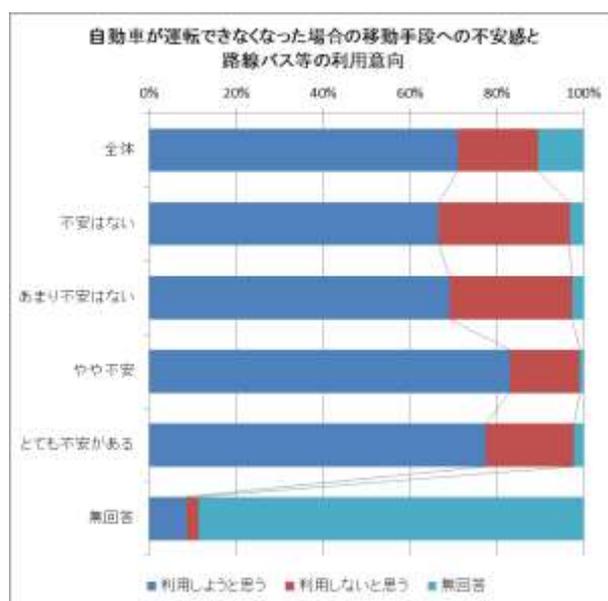


(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(令和5年8月))

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せんかと尋ねたところ、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、86.1%が「利用しようと思う」と回答し、「とても不安がある」と回答した方は、83.8%が「利用しようと思う」と回答しています。

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と路線バス等の利用意向(平成 28 年度)

	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%

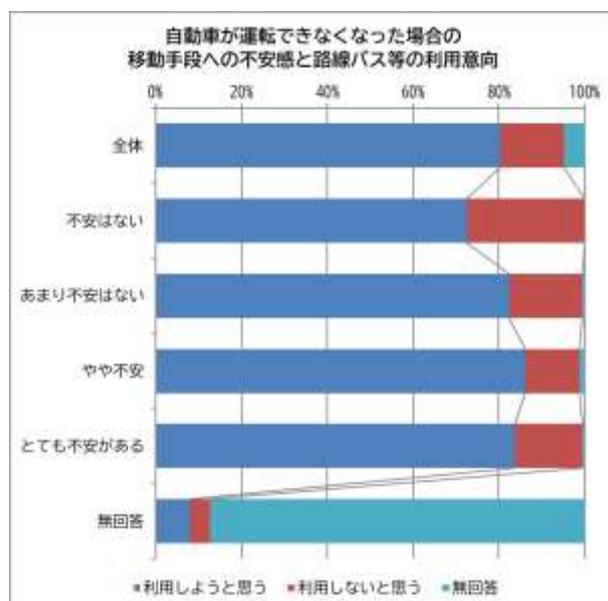


(資料：公共交通に関する市民アンケート(平成 28 年 10 月))



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と路線バス等の利用意向(令和 5 年度)

	利用しようと思う	利用しないと思う	無回答
全体	80.2%	14.9%	4.9%
不安はない	72.5%	27.5%	0.0%
あまり不安はない	82.4%	17.0%	0.6%
やや不安	86.1%	12.7%	1.2%
とても不安がある	83.8%	15.6%	0.6%
無回答	8.0%	4.6%	87.4%

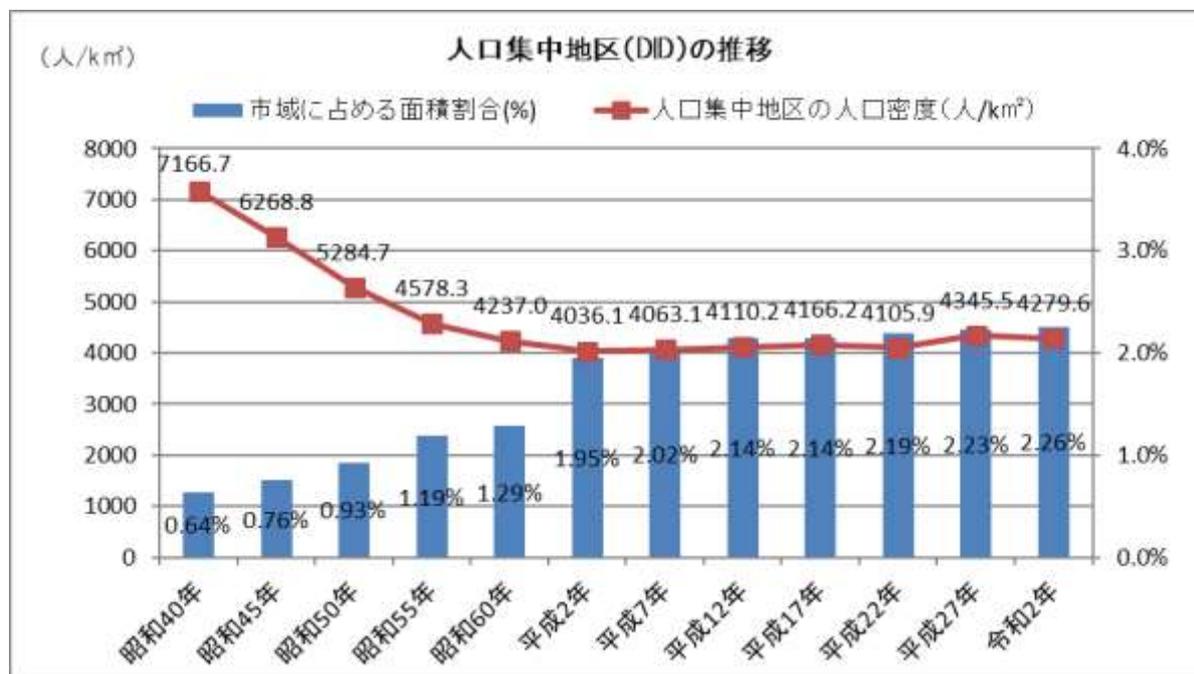


(資料：公共交通に関する市民アンケート(令和 5 年 8 月))

(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。

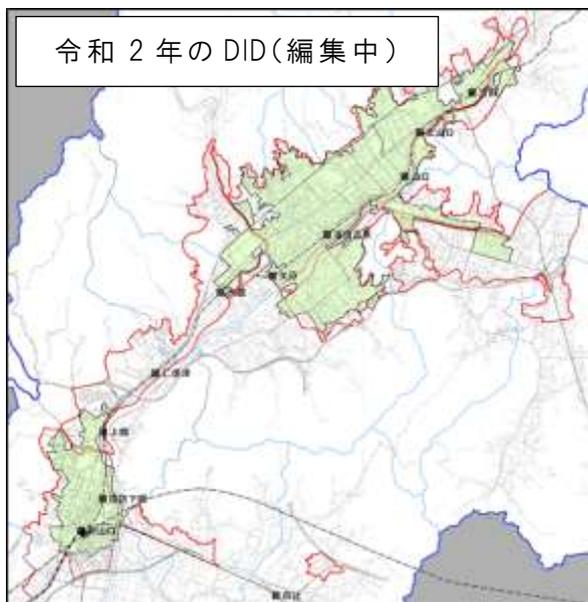
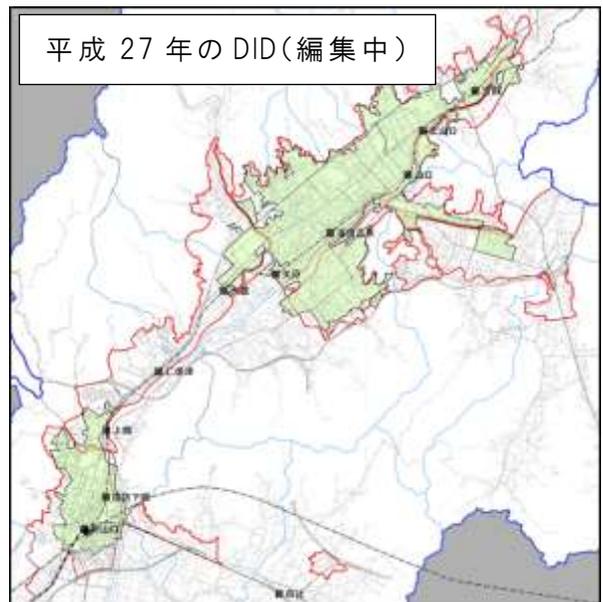
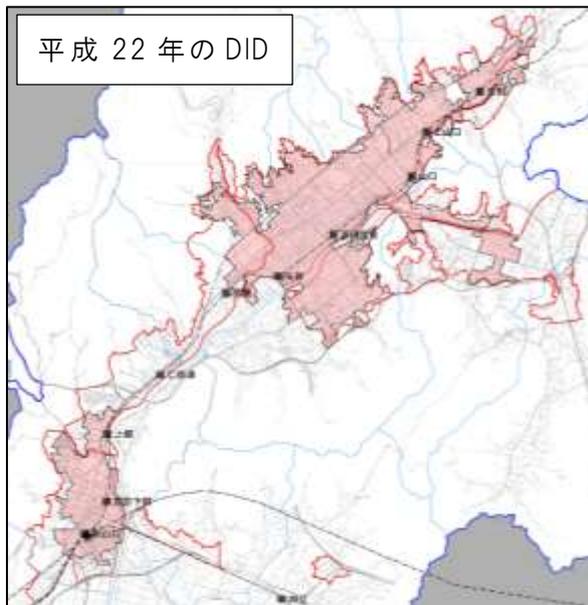
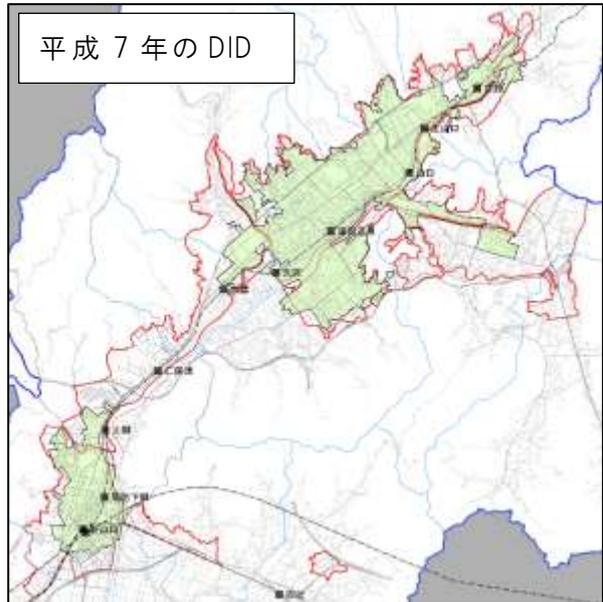
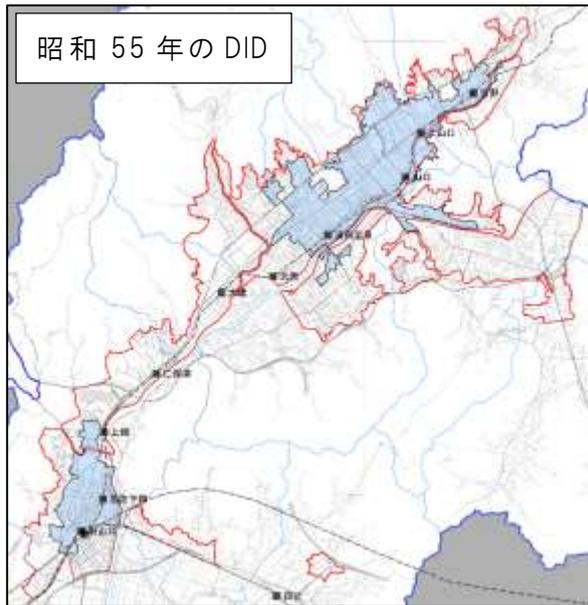


(資料:国勢調査)

※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域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。

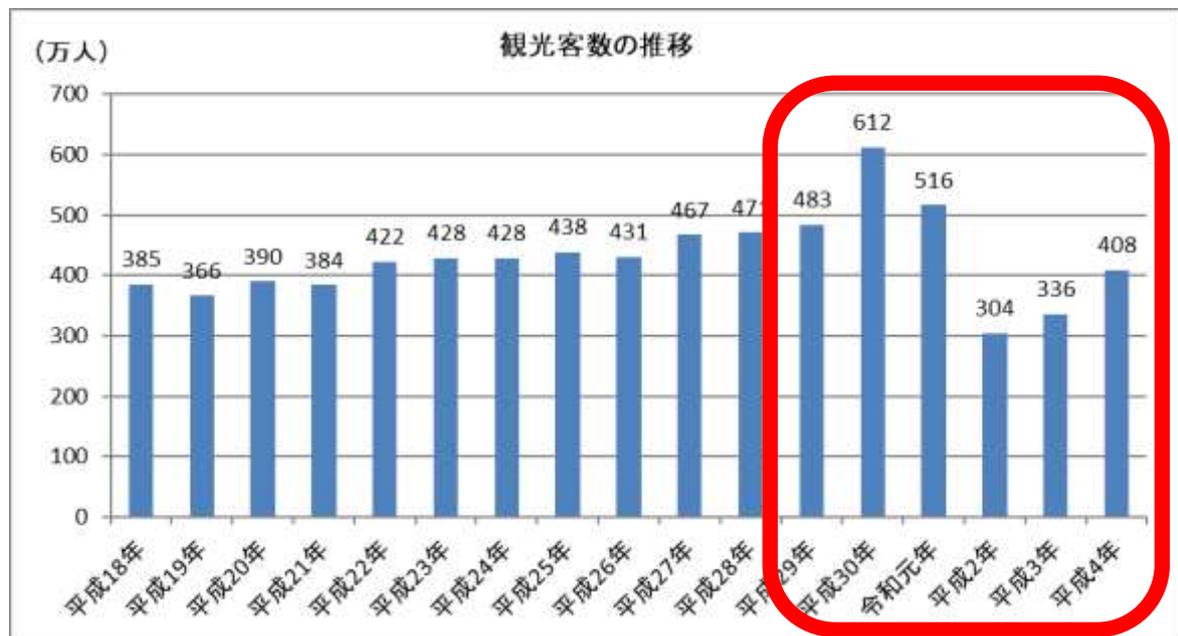
【人口集中地区(DID)の推移(図示)】



※赤線で囲んだ地域は、用途地域。
(資料:国勢調査)

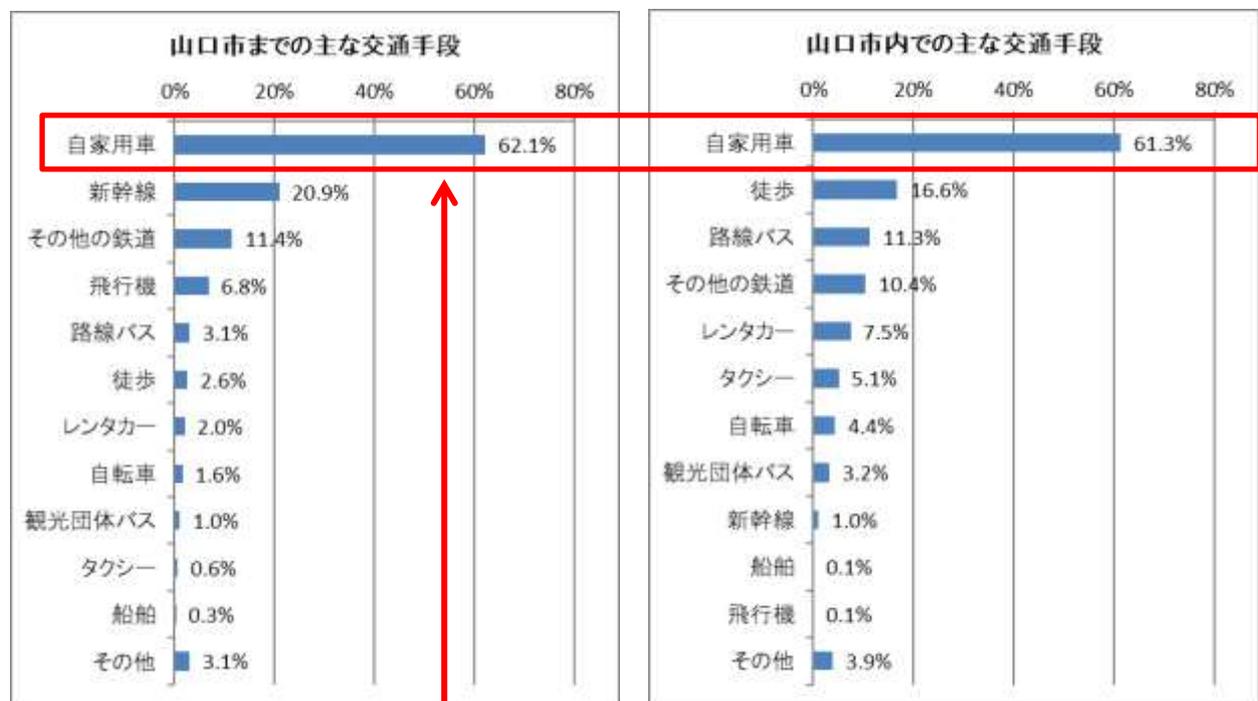
②観光客の移動手段

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等により、増加傾向にありましたが、令和2年度、コロナ禍の影響により激減しました。



※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。



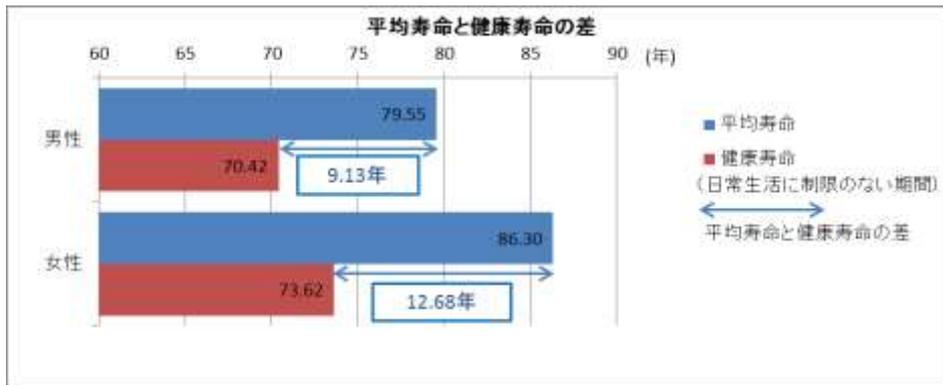
(資料:2022 山口市観光動態アンケート調査)

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。



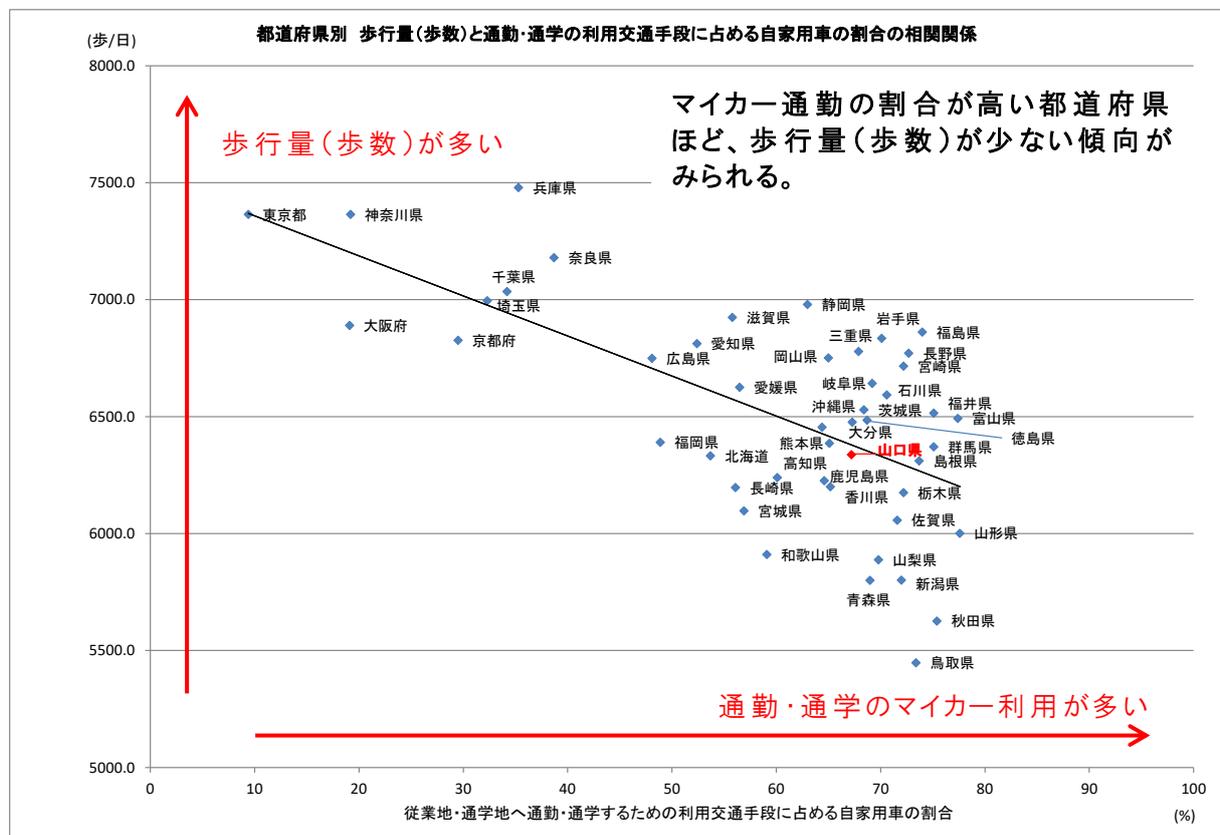
※アルコール摂取は、循環器疾病死亡 2,000 人、糖尿病死亡 100 人の予防効果が推計値として報告されているが、図には含めていない。(Ikeda N, et al: PLoS Med. 2012; 9(1): e1001160.)

(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、令和 4 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士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、運転士不足もあいまって、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。

将来、自動車の運転ができなくなった場合の移動手段への不安感についての市民アンケートでは、「とても不安がある」と思われておられる方が半数以上、「やや不安」と思われている方をあわせると、実に8割以上の方が将来の移動手段に不安感を抱いている結果となりました。

一方で、市民のマイカー依存は引き続き高い割合で推移しており、このままの状況が続くと、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。

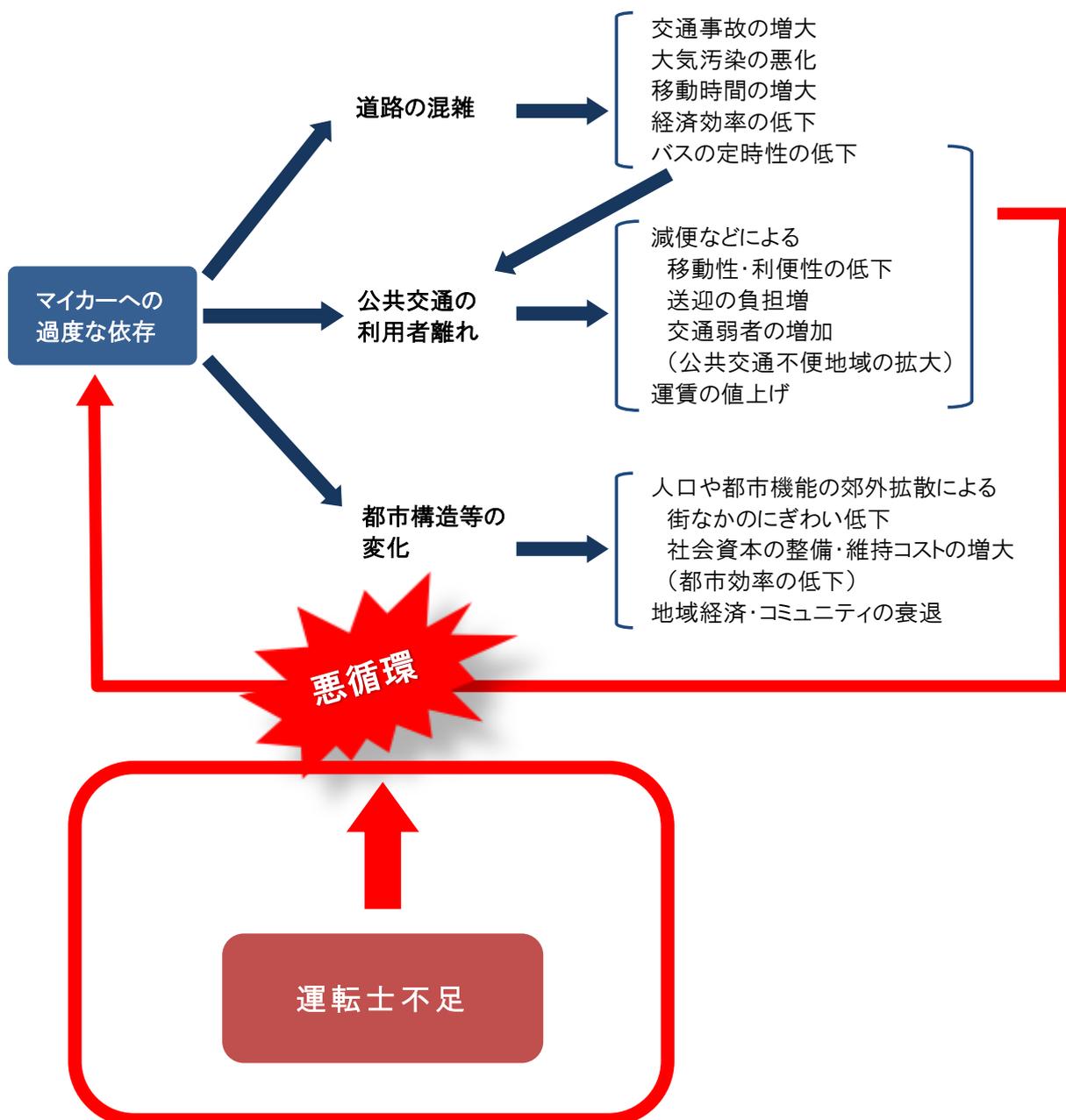
こうした流れは、コロナ禍を契機として急速に進展しており、マイカーを基礎とした生活スタイルからの脱却は大変難しい課題ではありますが、人口減少が続く中、一度失われた鉄道やバス路線の復活、便数の増加は容易なものではなく将来に向けて公共交通をみんなで守り、確保するために取組を急がなければ、手遅れとなってしまいます。

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を進め、自分たちの将来にとって公共交通が大切な社会基盤であるとの認識のもと、実際に公共交通の利用を促す取組が必要です。

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」、「**時刻表どおりにバスが来ない**」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。

一方で、令和 6 年 4 月以降、自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限が 960 時間に制限される、いわゆる「2024 年問題」によって、更に運転士不足の状況が深刻化することが懸念されています。現在の状況が続くと、路線の維持、継続的な事業運営が困難な事態となることも考えられることから、運転士不足への対応が喫緊の課題となっています。

こうした中、いかにニーズに対応していくかという**問題**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。

また、交通系 IC カードの普及により異なる公共交通機関の間のシームレス化を推進することや、タクシー配車アプリなどの先進 DX 技術の導入により、より効率的、効果的に利用者の利便性の向上が図られるとともに、新たな需要の拡大に繋がる取組を推し進めていくことが必要です。



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**運転士**不足により、廃業となり、事業継続が困難になった事例や、地域における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、**持続可能な形で**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らない中、**コロナ禍により大きな影響を受けました**。その後、回復傾向ではあるものの、未だコロナ禍前の水準には達していません。とりわけ鉄道に関しては、JR 山口線の宮野駅以北の区間が赤字区間として公

表される中、利用者の回復、更なる利用促進に取り組む必要があります。

こうした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必要があります。



協働により持続可能な交通まちづくりを目指す必要があります。

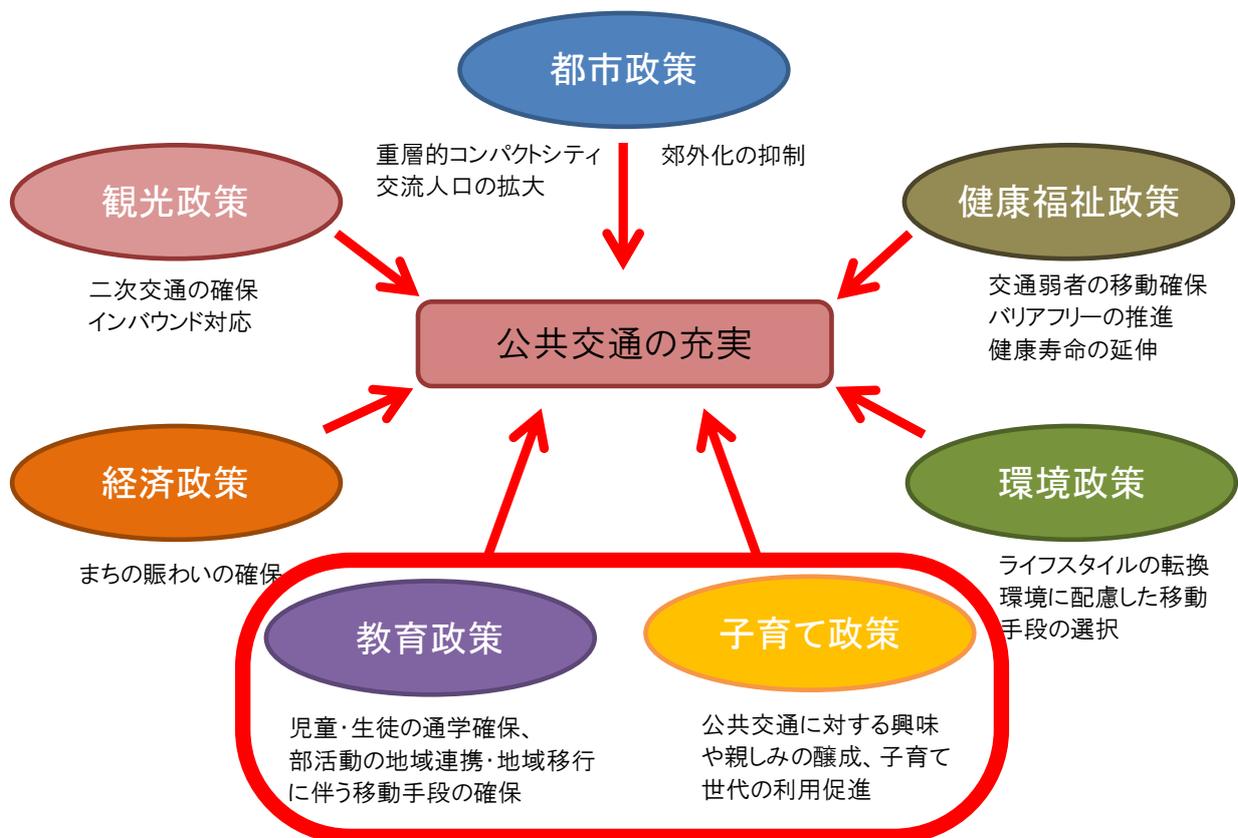
(4)まちづくりとの連携

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必要があります。

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相関図】



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、さらには運転士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。



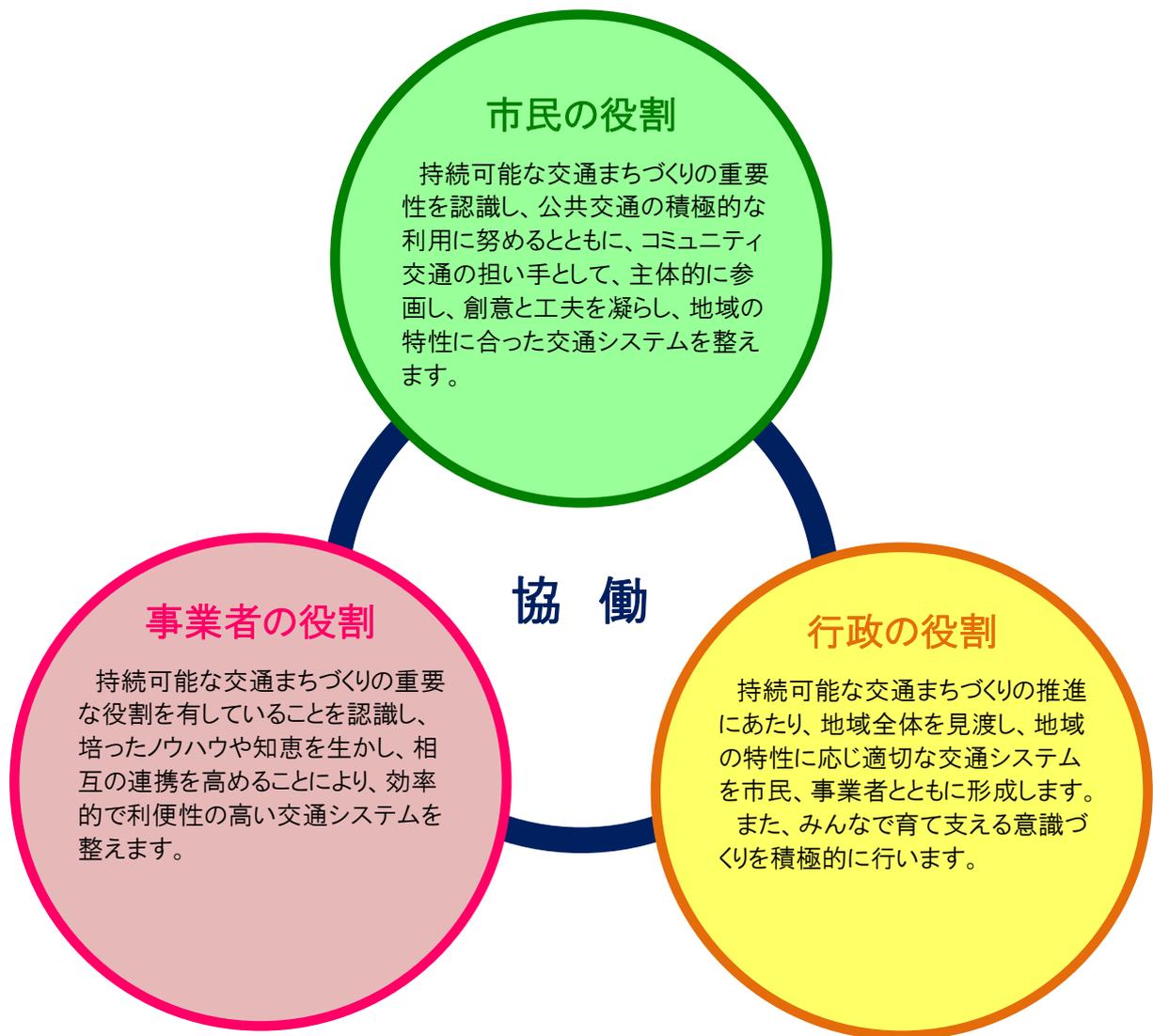
マイカーばかり増えて、慢性的な渋滞が発生し、交通事故も絶えず、環境にも悪く、そして人が出歩いていないまちではなく、人が安全・安心にお出かけができ、賑わいと環境にやさしいまちを目指しましょう！

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るとともに、 実際の公共交通の利用を促す取組を進めます。
【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

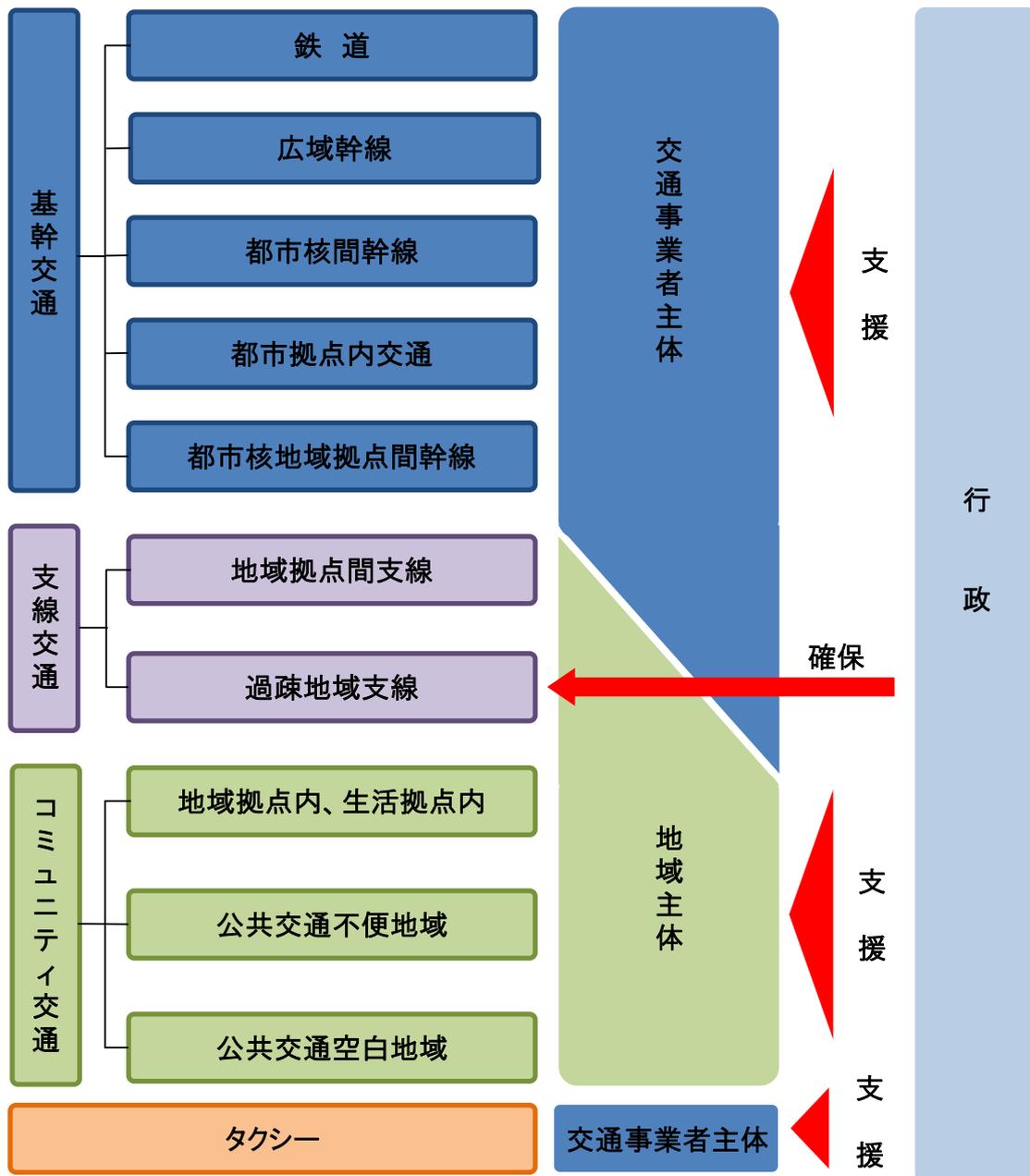
都市核、地域拠点、生活拠点など、それぞれの間の移動や交流を支えるため、市民、事業者、行政の適切な役割分担のもと、持続可能な公共交通体系の構築を図ります。

「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

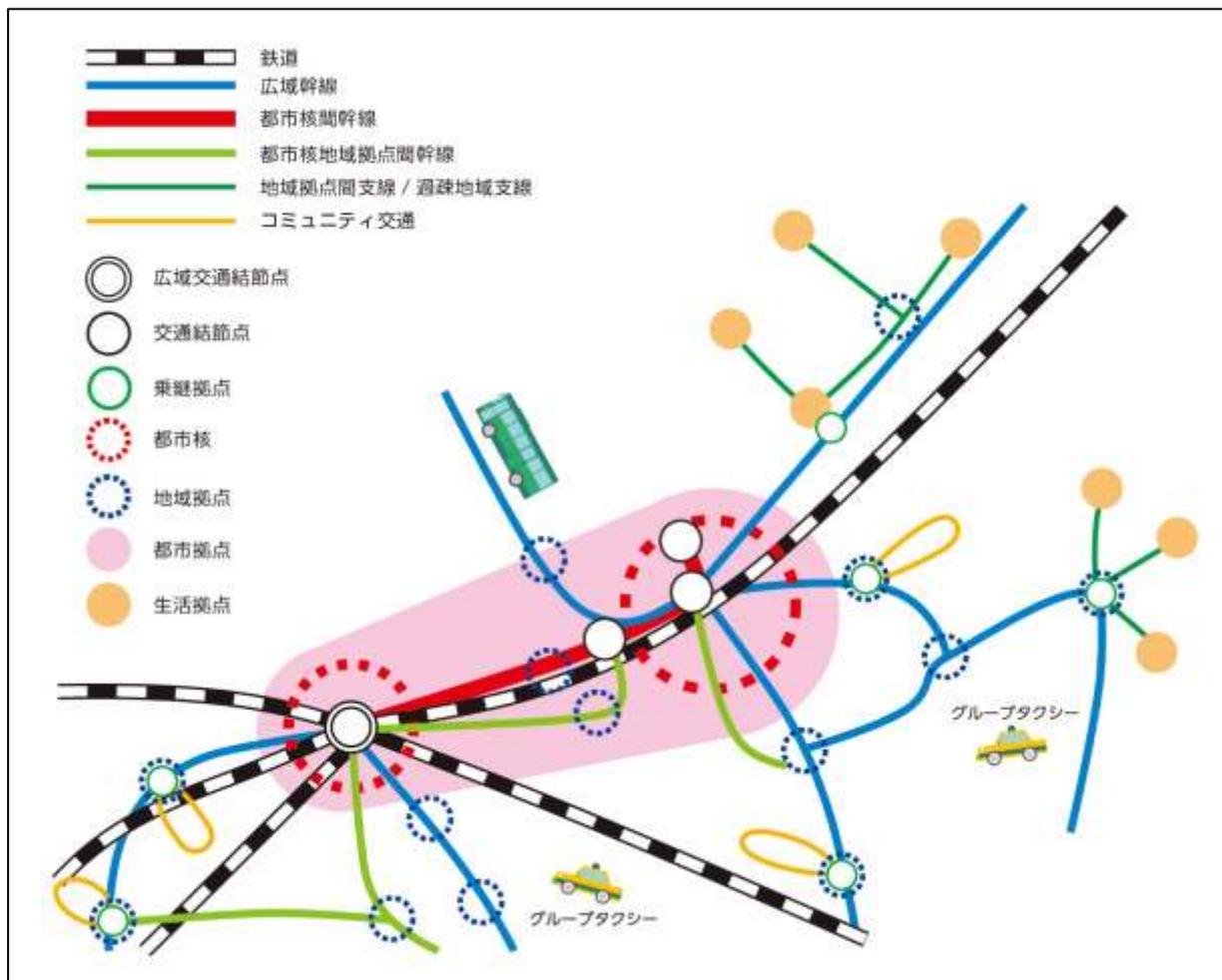
・スクールバス、通院バス、自家用有償運送(福祉有償運送)、各地域の工夫や助け合いによる無償運送

(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】



7 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(オープンデータ化) 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・EV車両等の導入
	(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貨客混載の調査研究 ②運転士の確保 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、**市内事業者や経済団体等にも参画いただきながら**、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**公共交通ふれあいフェスタ**などの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、**心のバリアフリー**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

- ・**子育て世代や学生、市内事業者、経済団体**など、ターゲットを明確にして、セミナーや**乗車体験**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の**習慣化**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・確保維持に向けたノーマイカー通勤の習慣化 **拡大**を目的に、**市内事業者や商工団体等との連携によりノーマイカーデーを実施します。参加への意識を高めるきっかけづくり、動機づけや、参加しやすい環境の構築を進めます。**

実施主体：山口市、山口県、交通事業者、**市内事業者等**

- ・ 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「つなぐカード」(紙・デジタル版)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(オープンデータ化)

- ・ 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。
- ・ 経路情報や運賃情報、運行情報等の「オープンデータ化」を進め、一般的な地図アプリや乗換検索アプリでデータを活用できるようにします。

実施主体：交通事業者、山口市、国、山口県



▲新山口駅バス案内所に設置されたデジタルサイネージ

③交通系 IC カードの導入

- ・ 市内の異なる公共交通の間を 1 枚のカードで利用できる交通ネットワークを作り上げ、市民や来訪者の移動の円滑化やバリアフリー化を図るとともに、鉄道、バス、タクシー各交通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

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

- ・ スマートフォンを活用し、手軽にタクシーを呼び出すことができる「タクシー共同配車アプリ」の導入を進め、夜間需要への対応など、利用者の利便性向上を図ります。
- ・ 先進DX技術の導入による事前確定運賃や相乗りサービスへの展開や、子育て支援やマタニティに対応したサービス、習い事送迎など、AIデマンド技術や共同配車アプリを活用しながら新たな取組についても検討を進めます。その際、高齢の利用者を想定し、広報による周知や使い方教室の開催などに取り組みます。
- ・ この他、公共交通空白地域を中心に、自家用有償運送やボランティア輸送、いわゆる「ライドシェア」について、国の動きを注視しつつ、タクシー事業者の関与と協力のもと研究を進めます。

実施主体：交通事業者、山口市

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。

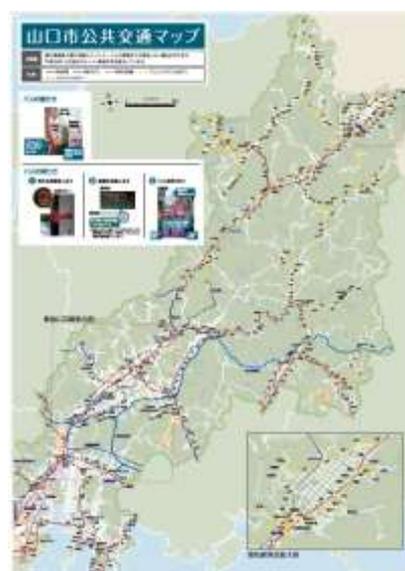
実施主体：山口市、交通事業者

- ・ 経路情報や運賃情報、運行情報等の「オープンデータ化」を進め、一般的な地図アプリや乗換検索アプリでデータを活用できるようにします。【再掲】

実施主体：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・EV車両等の導入

- ・ 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。
- ・ 鉄道やバス、タクシーのEV化や燃料電池車両の導入により、公共交通の脱炭素化を進めます。

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するとともに、**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、公共交通利用者の利便性向上を図ります。**

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について、**今後も地域主体による運行が継続できるように支援するとともに、新たな地域での導入を促進します。**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。



▲小郡地域コミュニティタクシー「サルビア号」

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は、**定時定路線の運行にこだわることなく、地域のニーズに応じ、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送やボランティア輸送、スクールバスや通院バスなどの地域の移動手段との連携・連動など、新たな取組について調査・研究を進めます。**
- ・ また、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。



▲吉敷地域コミュニティタクシー「コミタク良城」出発式の様子

実施主体：山口市、交通事業者、市民



▲グループタクシーリーフレット

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

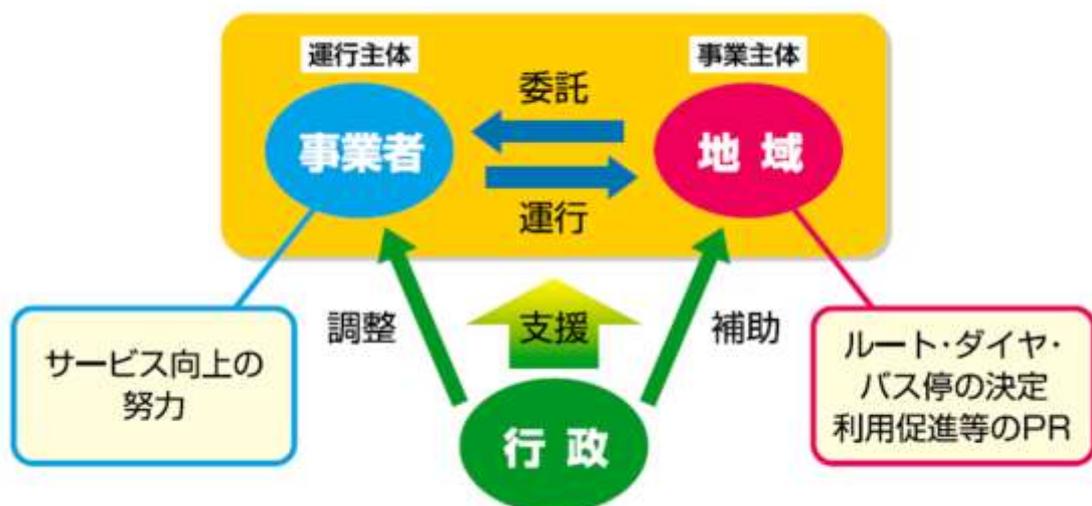
④地域の交通を考える「話し合い」の支援

- ・ 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。

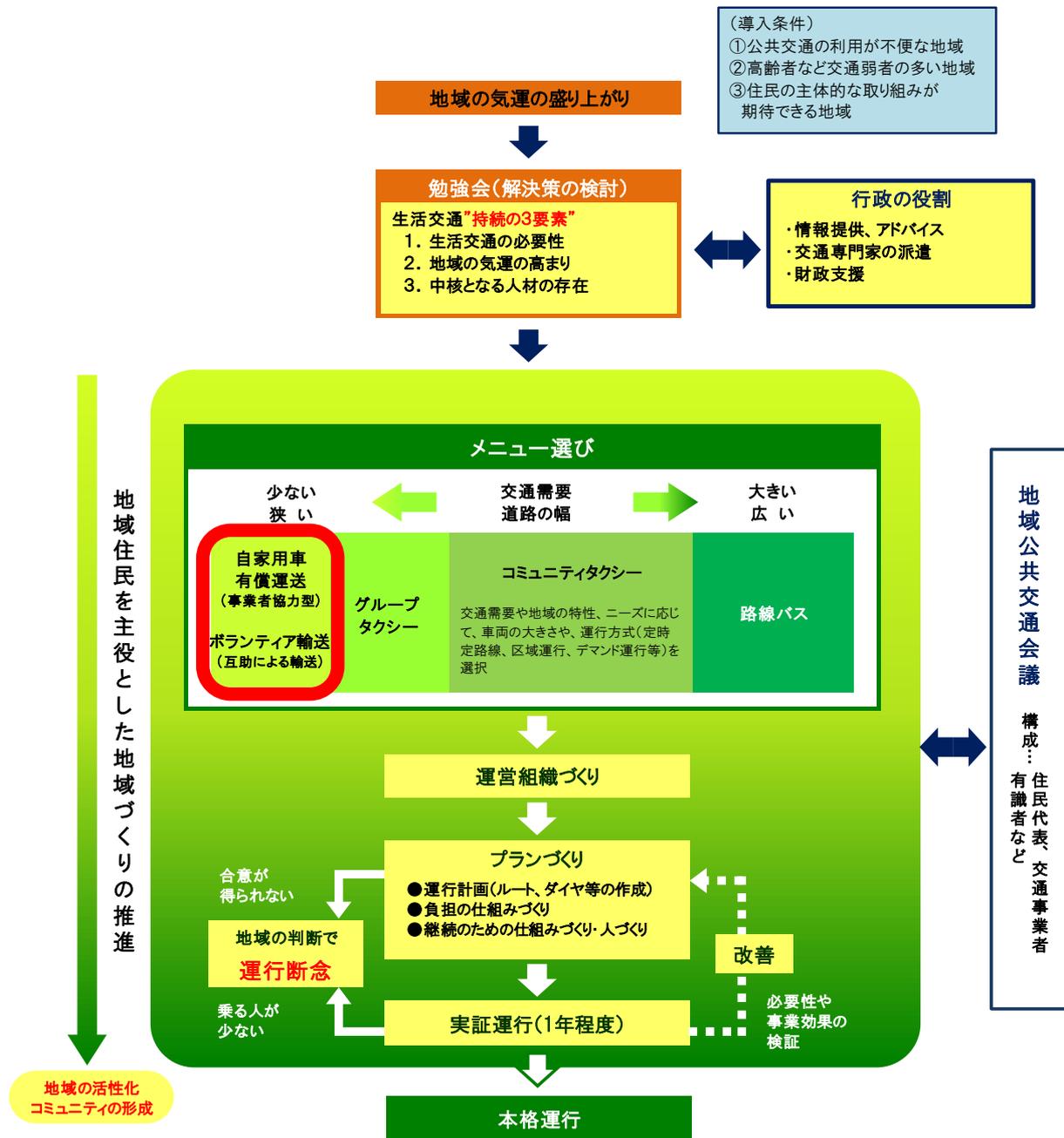
- ・ また、検討の初期の段階においても、随時、交通アドバイザーや市職員を派遣し、地域交通課題を共に考えます。

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士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不可欠な移動手段として、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貨客混載の調査研究

- 公共交通の生産性向上と物流の効率化を図る貨客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



▲貨客混載の導入事例(宮崎交通株式会社、ヤマト運輸株式会社)

②運転士の確保

- 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、新規規就労者確保のためのイベントや事業説明会を近隣自治体と連携し開催します。
また、定住施策と連動した取組や、交通事業者の運転士確保に対する取組について支援を検討します。
- 運転士不足を解消する手段の一つとして、自動運転技術の導入について研究していきます。

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、沿線地域の魅力発信に取り組むとともに、高齢者や子育て世帯を含む沿線地域住民の恒常的な利用を促す事業を実施し、鉄道の維持・利用促進を図ります。
- ・ 新駅の設置を含む鉄道の更なる利用促進に向けた調査・研究を進め、既存の駅舎及び駅舎周辺施設の整備や他の輸送モードを含む公共交通ネットワークの再構築を進めます。
- ・ 山口線沿線の地域住民と連携し、駅舎の維持管理や周辺の環境整備等を通じて、山口線に対する愛着の醸成と鉄道利用の促進を図ります。
- ・ 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実現可能性の研究を進めます。

実施主体：交通事業者、山口市、山口県、沿線自治体



▲利用促進ヘッドマーク(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

- ・ 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。【再掲】

実施主体：交通事業者、山口市

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

- ・ 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。

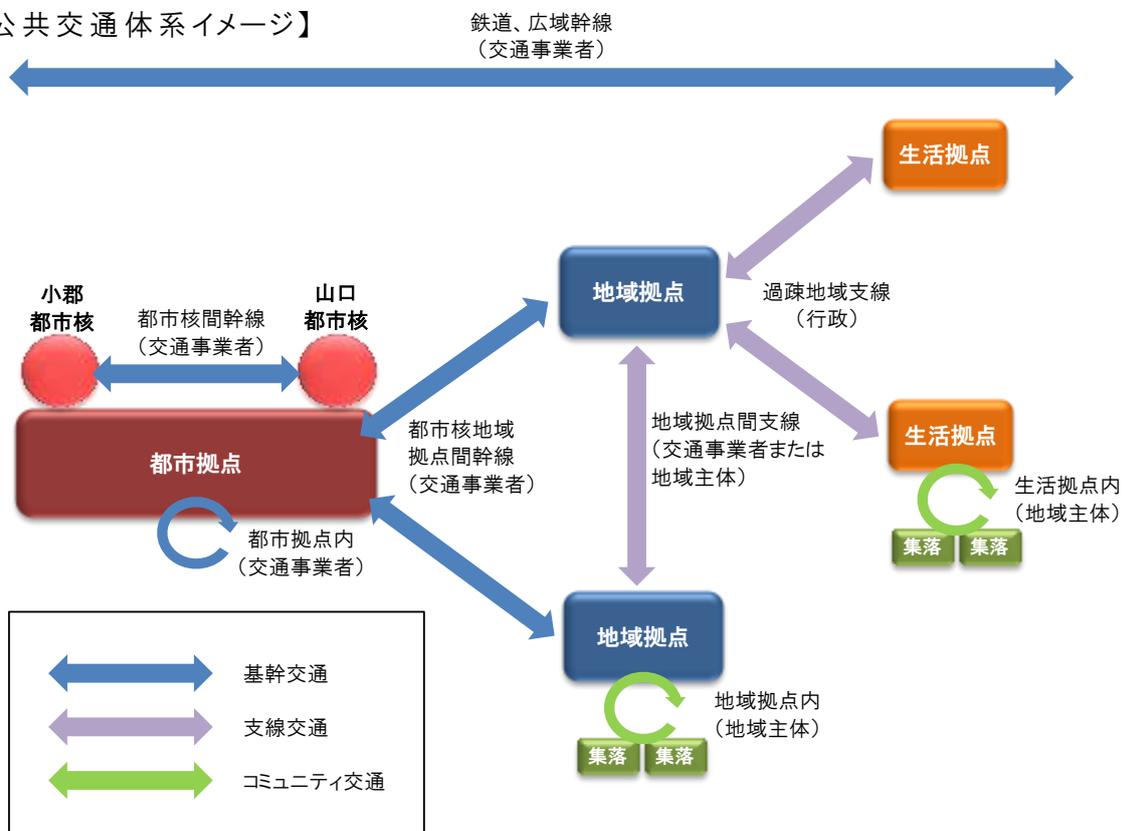
また、バスのルート及びダイヤ、便数については、公共交通体系に基づき、最適なものとなるよう、必要に応じた見直しを行います。

実施主体：山口市、交通事業者、市民

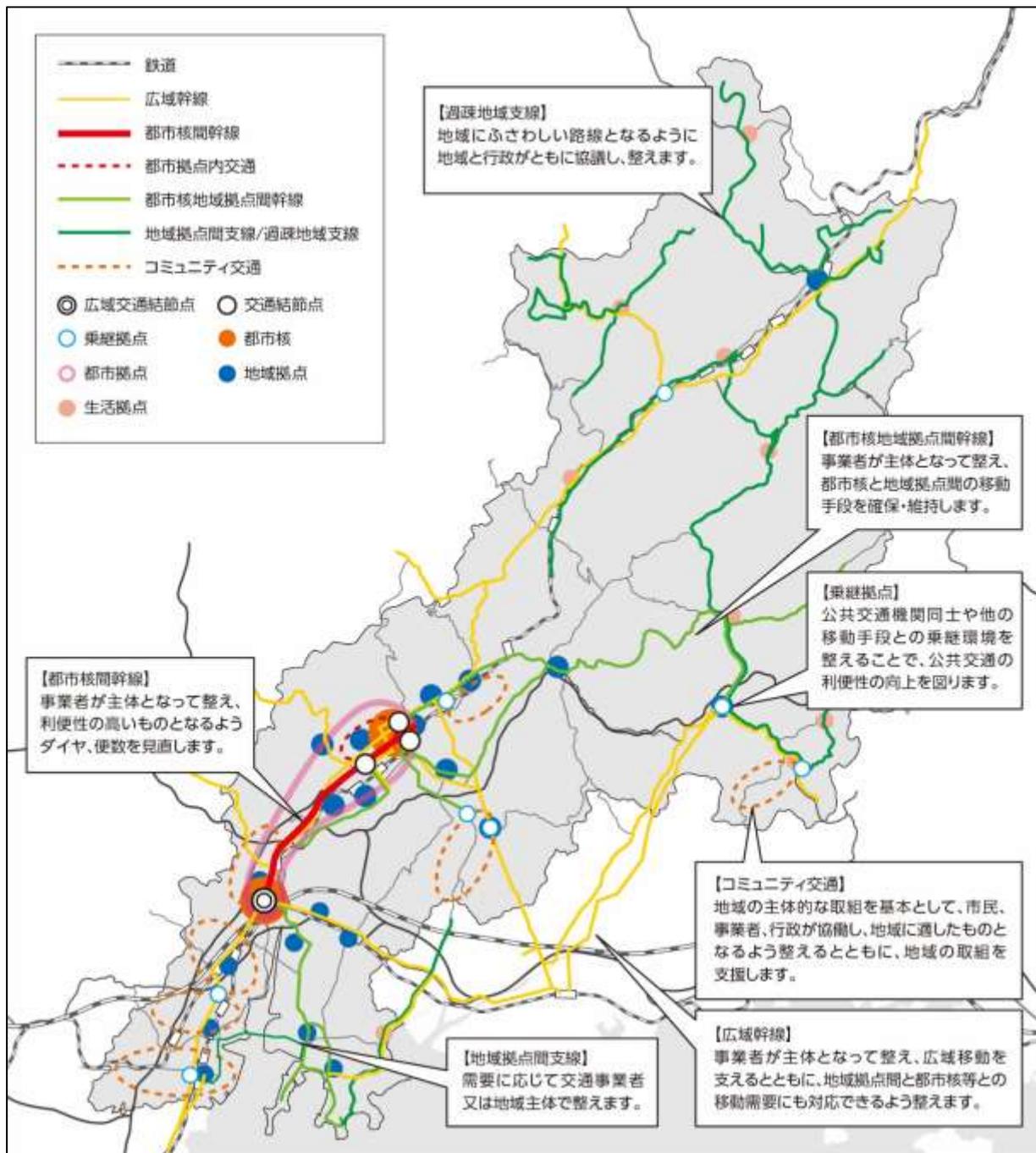
- ・ 公共交通体系に沿ったバス路線を維持・確保するため、必要に応じて助成を行います。

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】



【補助系統の地域公共交通における位置づけ・役割】

位置付け		系統	役割	確保・維持策
基幹交通	鉄道	山陽新幹線 山陽線 山口線 宇部線	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	交通事業者やその他の事業者等と連携し、積極的な利用促進を行う
	広域幹線	路線バス ・堀～防府 ・新山口～萩 ・新山口～美祢 ・山口～防府 ・山口～萩 ・新山口～宇部	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	地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す 車両購入費補助の活用を見込む
	都市核間幹線	路線バス ・山口～新山口	都市核間を結び、高頻度で利便性の高い交通手段	
	都市拠点内交通	路線バス	都市機能の強化に貢献する交通手段	
	都市核地域拠点間幹線	路線バス	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	
支線交通	地域拠点間支線	路線バス	地域拠点間を結び生活基盤を支える交通手段	
	過疎地域支線	阿東生活バス 徳地生活バス	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	地域と行政がともに協議し、整える
コミュニティ交通	地域拠点内、生活拠点内	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)	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	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、運行支援を行う
	公共交通不便地域	グループタクシー	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	タクシー料金の助成を行う
	公共交通空白地域	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	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	行政は安全持続可能な運行支援する
タクシー		一般タクシー	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	

【地域公共交通確保維持事業の必要性と補助系統に係る事業及び実施主体の概要】

本市において国の地域公共交通確保維持事業を活用し運行を確保する系統は次に示すとおりです。

本市と周辺都市（防府市、萩市、美祢市、宇部市）を結び、広域移動を支える広域幹線及び山口都市核と小郡都市核間を結び、高頻度で利便性の高い交通手段としての都市核間幹線は、通勤通学、買い物、通院等の日常生活の行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担うものであり、多モードや地域内交通と連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。一方で、自治体や交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保維持する必要があります。

■ 広域幹線

運行系統			事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
起点	経由地	終点				
堀	中山	防府駅前	4条乗合	路線定期	防長交通	国幹
堀	和字	防府駅前	4条乗合	路線定期	防長交通	国幹
新山口駅	大田	東萩駅前	4条乗合	路線定期	防長交通	国幹
新山口駅	十文字	秋芳洞	4条乗合	路線定期	防長交通	国幹
防府駅	ゆめタウン山口・県庁・湯田温泉通	中尾口	4条乗合	路線定期	中国JRバス	国幹
防府駅	ゆめタウン山口・県庁・湯田温泉通	山口大学	4条乗合	路線定期	中国JRバス	国幹
山口駅	県庁・野田・萩・明倫センター	東萩駅	4条乗合	路線定期	中国JRバス	国幹
宇部新川駅	山口宇部医療センター・ミスターマックス宇部店	サンパークあじす	4条乗合	路線定期	宇部市交通局	国幹
宇部新川駅	東岐波商業団地前・サンパークあじす	新山口駅	4条乗合	路線定期	宇部市交通局	国幹
宇部新川駅	今村	サンパークあじす	4条乗合	路線定期	宇部市交通局	国幹
徳山駅前	新南陽駅・大谷	堀	4条乗合	路線定期	防長交通	県補助
徳山駅前	新南陽駅・矢地峠・打木野	堀	4条乗合	路線定期	防長交通	県補助
防府駅前	新山口駅	小郡第一病院前	4条乗合	路線定期	防長交通	県補助
防府駅前	西高・秋穂総合支所	秋穂漁港入口	4条乗合	路線定期	防長交通	県補助
防府駅前	医療センター・バイパス	秋穂漁港入口	4条乗合	路線定期	防長交通	県補助
吉部	快)三谷・県庁	湯田温泉	4条乗合	路線定期	防長交通	県補助
津和野バスセンター	快)三谷・吉部	東萩駅前	4条乗合	路線定期	防長交通	県補助
山口駅	昭和町・ゆめタウン山口	防府駅	4条乗合	路線定期	中国JRバス	県補助
秋吉	洞・バイパス・大田中央・県庁	山口駅	4条乗合	路線定期	中国JRバス	県補助

■ 都市核間幹線

運行系統			事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
起点	経由地	終点				
県庁前	西京橋	新山口駅	4条乗合	路線定期	防長交通	国幹
スポーツの森前	西京橋	新山口駅	4条乗合	路線定期	防長交通	国幹
宮野温泉	西京橋	新山口駅	4条乗合	路線定期	防長交通	国幹
道の駅仁保の郷	宮野温泉・西京橋・県庁	新山口駅	4条乗合	路線定期	防長交通	国幹
県庁前	西京橋・新山口駅・長浜	秋穂荘	4条乗合	路線定期	防長交通	国幹
県庁前	西京橋・リハビリ・権現堂橋・山手	新山口駅	4条乗合	路線定期	防長交通	国幹

運行系統			事業許可 区分	運行態様	実施主体	補助事業 の活用
起点	経由地	終点				
宮野車庫	西京橋	新山口駅	4条乗合	路線定期	防長交通	県補助
宮野車庫	西京橋・県庁・バイパス・山手	新山口駅	4条乗合	路線定期	防長交通	
宮野車庫	西京橋・権現堂橋・山手	新山口駅	4条乗合	路線定期	防長交通	
県庁前	新山口駅・長浜・潮寿荘入口	秋穂荘	4条乗合	路線定期	防長交通	
県庁前	新山口駅・長浜・潮寿荘	秋穂荘	4条乗合	路線定期	防長交通	

■都市拠点内交通

運行系統			事業許可 区分	運行態様	実施主体	補助事業 の活用
起点	経由地	終点				
山口駅	松美町・右回り循環・松美町	山口駅	4条乗合	路線定期	防長交通	
上東	右回り・松美町	山口駅	4条乗合	路線定期	防長交通	
山口駅	泉都町・左回り循環	山口駅	4条乗合	路線定期	防長交通	
済生会湯田温泉病院	左回り・泉都町	山口駅	4条乗合	路線定期	防長交通	

■都市核地域拠点間幹線

運行系統			事業許可 区分	運行態様	実施主体	補助事業 の活用
起点	経由地	終点				
堀	西井開田	県庁前	4条乗合	路線定期	防長交通	県補助
湯田温泉		三谷駅入口	4条乗合	路線定期	防長交通	県補助
宮野車庫	西京橋	県庁前	4条乗合	路線定期	防長交通	
県庁前	山口駅・大内	道の駅仁保の郷	4条乗合	路線定期	防長交通	
陸上競技場前	県庁・西京橋・山口駅・大内	道の駅仁保の郷	4条乗合	路線定期	防長交通	
道の駅仁保の郷	大内・山口駅・県庁・西京橋	陸上競技場前	4条乗合	路線定期	防長交通	
道の駅仁保の郷	宮野温泉・西京橋	県庁前	4条乗合	路線定期	防長交通	
高井	白石	県庁前	4条乗合	路線定期	防長交通	
リハビリ病院	平川・西京橋	県庁前	4条乗合	路線定期	防長交通	
宮野車庫	江良・県庁・西京橋	陸上競技場前	4条乗合	路線定期	防長交通	
宮野車庫	江良	県庁前	4条乗合	路線定期	防長交通	
秋穂漁港入口	宮の前	新山口駅	4条乗合	路線定期	防長交通	
新山口駅	長浜	秋穂漁港入口	4条乗合	路線定期	防長交通	
リハビリ病院	平川・県庁・西京橋	スポーツの森前	4条乗合	路線定期	防長交通	
児童センター前	上東・県庁・西京橋	スポーツの森前	4条乗合	路線定期	防長交通	
県庁前	上東	児童センター前	4条乗合	路線定期	防長交通	
児童センター前	県庁・西京橋	スポーツの森前	4条乗合	路線定期	防長交通	
児童センター前		県庁前	4条乗合	路線定期	防長交通	
若宮病院	アルク・洞春寺	香山公園五重塔前	4条乗合	路線定期	防長交通	
香山公園五重塔前	光台寺・アルク	若宮病院	4条乗合	路線定期	防長交通	
若宮病院	管内上・洞春寺	香山公園五重塔前	4条乗合	路線定期	防長交通	
香山公園五重塔前	光台寺・管内上	若宮病院	4条乗合	路線定期	防長交通	

■地域拠点間支線

運行系統			事業許可 区分	運行態様	実施主体	補助事業 の活用
起点	経由地	終点				
秋穂漁港入口	長浜・阿知須駅	サンパークあじす	4条乗合	路線定期	防長交通	県補助
秋穂漁港入口	中道浜	切畑	4条乗合	路線定期	防長交通	

■過疎地域支線

運行系統			事業許可 区分	運行態様	実施主体	補助事業 の活用
起点	経由地	終点				
徳佐嘉年線(徳佐駅前～開籠)			市町村運営 有償運送	路線定期	山口市	
徳佐東側線(徳佐駅前～下山畠田)			4条乗合	路線定期	山口市	
徳佐西側線(徳佐駅前～野坂)			4条乗合	路線定期	山口市	
徳佐生雲線(田野上～生雲～開作)			市町村運営 有償運送	路線定期	山口市	
地福徳地線(地福駅前～笹ヶ瀧)			4条乗合	路線定期	山口市	
蔵目喜線野地～白井谷～生雲公民館前			4条乗合	路線定期	山口市	
徳佐篠生線(徳佐駅前～田代)			4条乗合	路線定期	山口市	
袖野活性化センター	猿岡	袖野活性化センター	4条乗合	路線定期	山口市	
袖野活性化センター	野道峠	徳佐駅	4条乗合	路線定期	山口市	
堀	佐波川ダム	袖野活性化センター	4条乗合	路線定期	山口市	
堀	八坂	佐波川ダム	4条乗合	路線定期	山口市	
堀	島地	ロハス島地温泉	4条乗合	路線定期	山口市	
羽高線(羽高～サッカー交流広場)			4条乗合	路線定期	山口市	
船路西線(間方～サッカー交流広場)			4条乗合	路線定期	山口市	
船路東線(船東上～サッカー交流広場)			4条乗合	路線定期	山口市	
安養地線(安養地(鯖・上角)～ロハス島地温泉)			4条乗合	路線定期	山口市	
西村線(新宮～ロハス島地温泉)			4条乗合	路線定期	山口市	

■地域拠点内、生活拠点内

運行系統	事業許可 区分	運行態様	実施主体	補助事業 の活用
小鯖コミュニティタクシー推進協議会「小鯖コミュニティタクシー」	4条乗合	路線定期	山口交通	
宮野地区コミタク運行協議会「宮野地区コミタク」	4条乗合	路線定期	湯田都タクシー	
嘉川コミュニティタクシー推進協議会「みんなでGO！」	4条乗合	路線定期	嘉川タクシー	
サルビア号を育てる会「サルビア号」	4条乗合	路線定期	いさむや第一交通 湯田都タクシー	
佐山地区自治連合会「ふれあい号」	4条乗合	路線定期	嘉川タクシー	
阿知須コミュニティ交通協議会「あじす☆きららコミュニティタクシー」	4条乗合	路線定期	中央交通 宇部相互タクシー	
藤木おたっしや号運営協議会「藤木おたっしや号」	4条乗合	区域	島地タクシー	
吉敷地域コミュニティタクシー運行協議会「コミタク良城」	4条乗合	路線定期	大隅タクシー 湯田都タクシー	

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。
- ・ AI を用いて効率的な配車を行う「AI デマンドシステム」の導入により、利用者の利便性向上と新たな需要の掘り起こしを進めます。

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。
- ・ 経路情報や運賃情報、運行情報等の「オープンデータ化」を進め、一般的な地図アプリや乗換検索アプリでデータを活用できるようにします。【再掲】

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。
- ・ 市主催のイベントでの公共交通利用の呼びかけを進めます。

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(令和4年度)の中間目標年次、計画期間終了年次(令和9年度)の長期目標年次を設定し、**進めています**。

施策体系	実施スケジュール				
	R5	R6	R7	R8	R9
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(オープンデータ化)	→				
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、EV車両等の導入	→				
(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貨客混載の調査研究	→				
②運転士の確保	→				
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	・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	・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	・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)	・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。

この他にも、民間事業者、各団体等、多様な主体にも参加いただき施策の展開に努めます。

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 (R4年度)	中間実績値 (R4年度)	目標値 (R9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%	15.8%	25.0%

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 (R4年度)	中間実績値 (R4年度)	目標値 (R9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%	54.3%	57.5%
鉄道利用者数	540万人/年 (H27年度実績)	540万人/年	381万人/年(R3)	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	209万人/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 (R4年度)	中間実績値 (R4年度)	目標値 (R9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%	86.5%	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	8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	1,230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 (R4年度)	中間実績値 (R4年度)	目標値 (R9年度)
居住誘導区域の人口密度※	37.3人/ha (H28年度実績)	38.1人/ha	—	38.6人/ha

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。

