

# 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計画)



山口市

令和 6 年 3 月改定



はじめに

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、「育て支えよう！みんなの公共交通」を基本理念に、マイカーに頼りすぎない持続可能な交通まちづくりの実現に向け取り組んでいます。

こうした中、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響などにより、鉄道やバス・タクシーの利用者数が大きく減少し、移動手段におけるマイカー依存は、引き続き高い状況にあります。また、人口減少や高齢化の進行などにより、公共交通の担い手である運転士が不足しておりますが、令和 6 年 4 月以降に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、こうした状況がこれまで以上に深刻化することが懸念されています。さらに、鉄道に関しては、JR 山口線の宮野駅以北が赤字区間として公表され、今後、鉄道の維持・利用促進に向けた取組が求められております。

このように公共交通を取り巻く環境がますます厳しさを増す一方で、公共交通利用者の利便性を向上させるデジタル技術の導入など、新たな需要の拡大に繋がる可能性も期待されています。

そこで、こうした社会情勢の変化や、新たな課題に対応するため、このたび、「第二次山口市市民交通計画」の中間見直しを行いました。

見直し後の計画では、これまでの基本理念と基本目標のもとで、推進施策を充実させました。今後は、改定いたしました本計画に基づき、公共交通が市民や来訪者にとって利用しやすく、将来にわたり持続可能な交通ネットワークとなるよう、その形成に向けて取り組んでまいりたいと考えております。取組の推進にあたりましては、市民の皆様をはじめ、交通事業者の皆様や、地域コミュニティ、関係機関といった多様な主体との連携・協力が必要不可欠となりますので、今後もより一層の皆様の御理解、御協力を賜りますようお願い申し上げます。

結びに、本計画の中間見直しにあたり、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、公共交通に関する市民アンケートに御協力をいただきました多くの市民の皆様に対しまして、心から感謝申し上げます。

令和 6 年 3 月  
山口市長 伊藤 和貴



## 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     | 107 |
| 3   | 用語解説               | 111 |



## 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「地域交通法」という。）が施行され、コンパクト・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ており、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、本計画期間の前期 5 年が終了したため、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

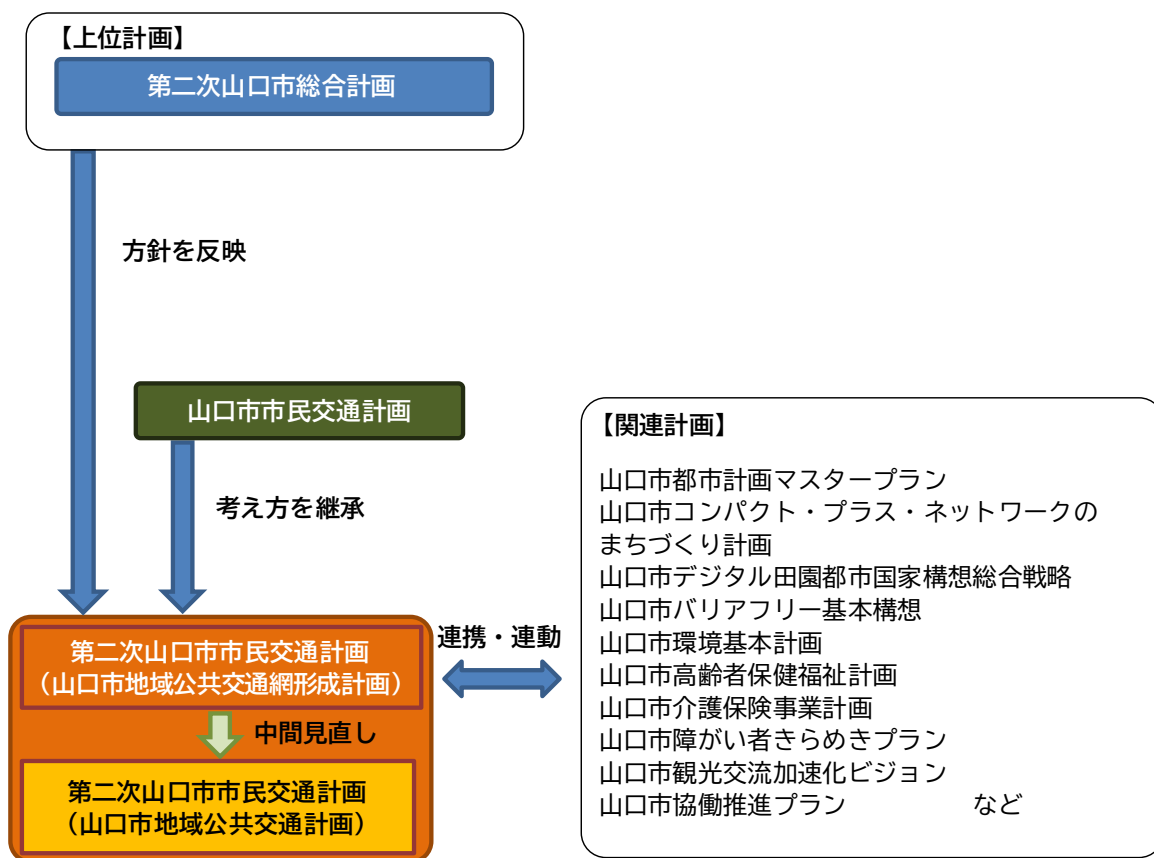
第二次山口市市民交通計画（山口市地域公共交通計画）

### (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、既存の「山口市市民交通計画」の考え方を継承し、地域交通法第 5 条第 1 項に基づく「地域公共交通計画」と位置付けます。（令和 2 年 11 月施行の地域交通法の改正法により、「地域公共交通網形成計画」は「地域公共交通計画」となりました。）

## 【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 山口市の概況

### (1)位置・地勢

本市は、山口県の中央部に位置し、南は瀬戸内海に面し、北は島根県、萩市、東は防府市、周南市、西は宇部市、美祢市と隣接しています。東西約 46km、南北約 58km の広がりを持ち、面積は 1,023.23 km<sup>2</sup>と、県下では最も広い行政区域面積を有しています。

地勢は、北に中国山地を背負い、南に瀬戸内海を臨む南北に長い形状で、地形を大別すると、北部の山地、中部の盆地、南部の平地・干拓地からなり、北部及び市縁辺部の山地から端を発する榎野川及び佐波川が盆地、南部の臨海平野を経て瀬戸内海に流れ込み、阿武川が阿東地域を経て、萩市から日本海へ注いでいます。

市街地は盆地の平野部及び幹線道路沿いを中心に形成されており、市街地周辺や南部の平野部及び北部の山間部において農山村集落が散在しています。また、南部の干拓地を除く瀬戸内海沿岸に、漁村集落の形成が見られます。

また、主要な幹線道路が東西南北に走り、県内の主要な都市に 1 時間以内で移動できるとともに、高速自動車道や山陽新幹線、山口宇部空港といった広域高速交通網との接続の便もよく、広域交流の拠点としての優位性を有しています。

### 【山口市の位置】



## (2)人口の推移

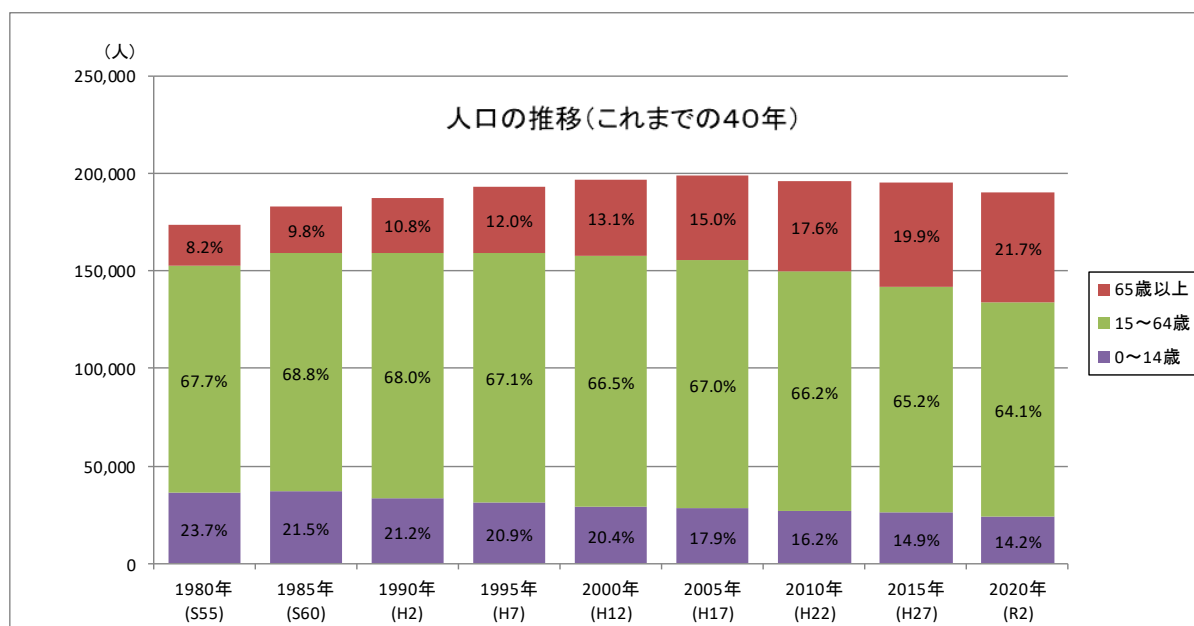
本市においては、平成 22(2010)年国勢調査において、前回、平成 17(2005)年調査時の 199,297 人に比べ 2,669 人減の 196,628 人と、人口減少に転じたことが確認され、令和 2 年国勢調査においては 193,966 人と、その後も減少傾向が続いています。

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<br>(S55) | 1985年<br>(S60) | 1990年<br>(H2) | 1995年<br>(H7) | 2000年<br>(H12) | 2005年<br>(H17) | 2010年<br>(H22) | 2015年<br>(H27) | 2020年<br>(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        |

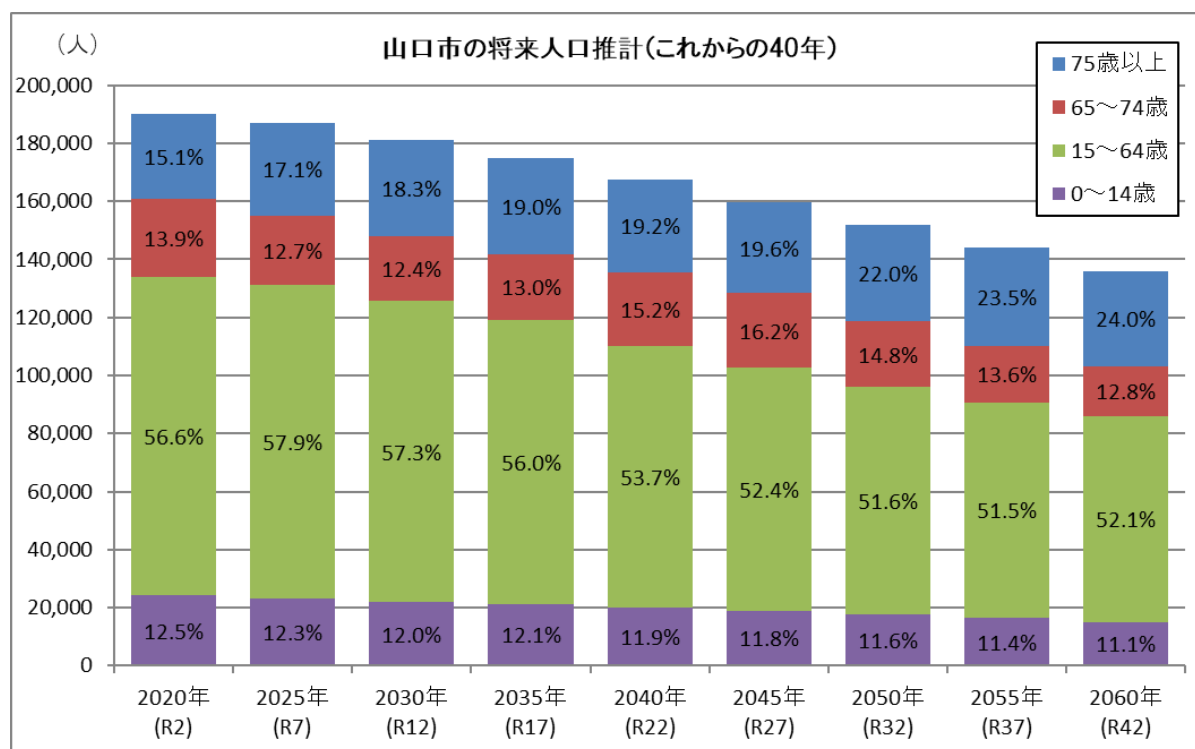


今後も、本市の総人口は減少していくものと予測され、令和 12 年には令和 2 年と比較して総人口は 6.5%の減少、総人口に占める老年人口の割合は 1.7%高くなると見込まれています。

【山口市の将来人口推計(これからの 40 年)】

(単位:人)

|        | 2020年<br>(R2) | 2025年<br>(R7) | 2030年<br>(R12) | 2035年<br>(R17) | 2040年<br>(R22) | 2045年<br>(R27) | 2050年<br>(R32) | 2055年<br>(R37) | 2060年<br>(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：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後期基本計画による推計)

### (3)各地域の高齢化の状況

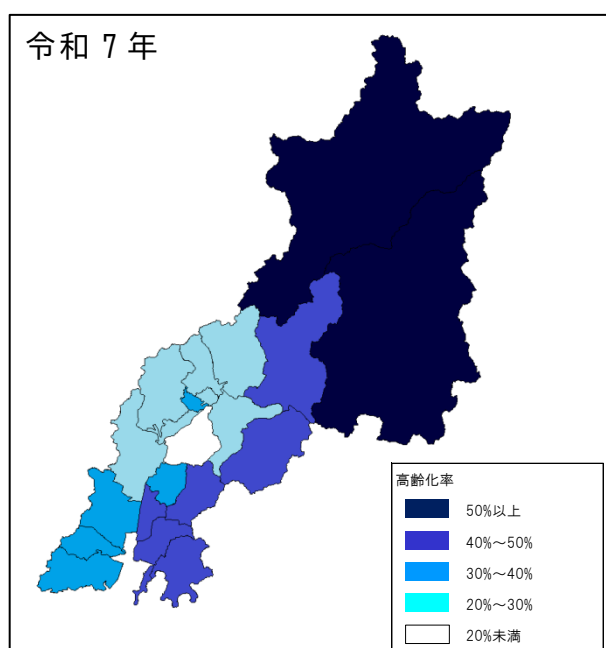
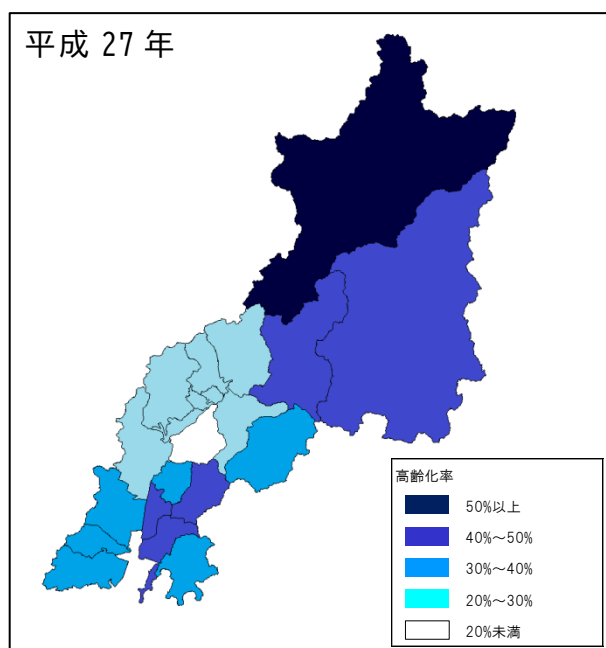
平成 27 年において、市内 21 地域のうち 12 地域が高齢化率 30%以上となっており、うち仁保、鑄銭司、名田島、秋穂二島、徳地の各地域は 40%を越え、阿東地域では 50%を越えています。

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<br>(H22) | 2015年<br>(H27) | 2025年<br>(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。

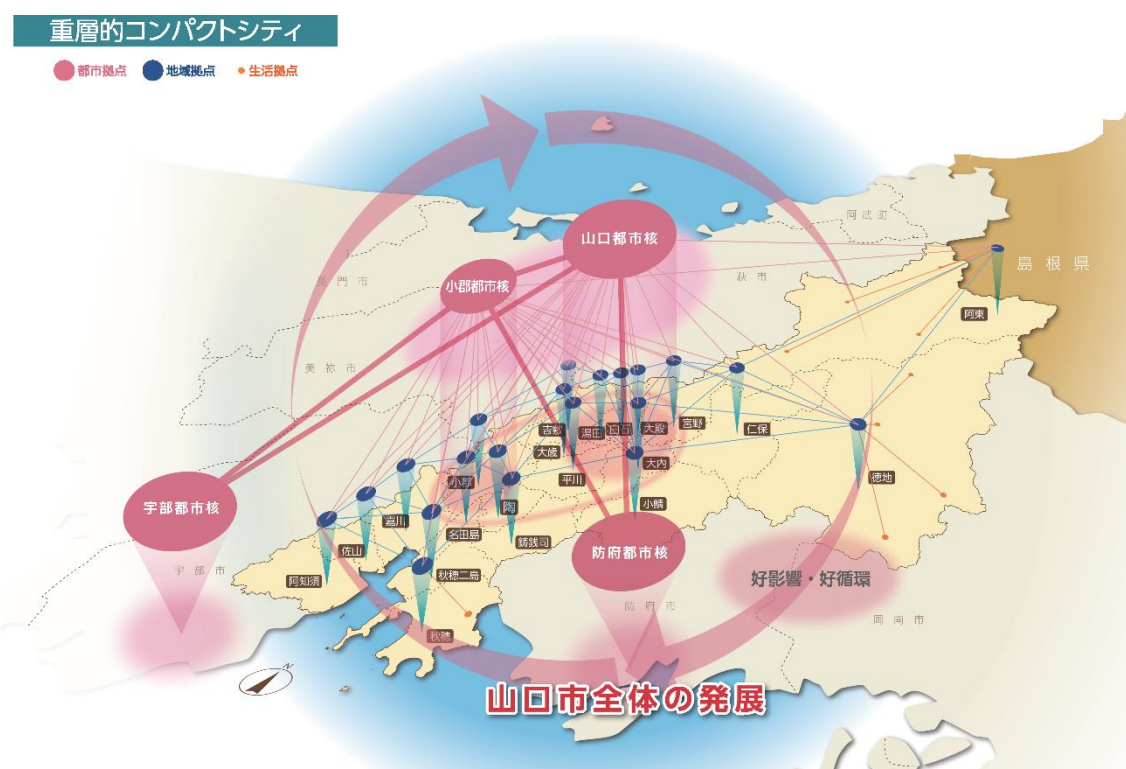




### ③目指すべき都市構造

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後期基本計画)

#### ● 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。                                 |
| <b>■ 基本事業</b>      |                                                            |
| 基本事業名              | 基本事業のねらい                                                   |
| 利便性の高い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。 |

## 持続可能な公共交通のまちづくり

～市民生活を支え、まちの活力を生み出す公共交通ネットワークの再構築～



## (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                                                                                   |
|------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| 山口市コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり計画<br>(令和元年度～令和 22 年度)            | 誰もが利用しやすい、公共交通を主体とした持続可能なネットワークの確保             | ・都市機能誘導エリアと地域拠点を結ぶ、主要な公共交通を主体としたネットワークの構築<br>・基幹ネットワーク沿線の居住地に人口を集積し、公共交通を主体としたネットワークの維持       |
| 山口市デジタル田園都市国家構想総合戦略（第二次山口市総合計画後期基本計画）<br>(令和 5 年度～令和 9 年度) | 拠点と市外、拠点と拠点、拠点と居住地域等を結び、それぞれの間の移動や交流を支えるネットワーク | 公共交通ネットワークの再構築や、公共交通機関の利用促進・利便性の向上、鉄道駅や駅周辺の環境整備、駅を中心としたまちづくり                                  |
| 山口市バリアフリー基本構想<br>(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                   | ・駅舎・道路・施設等の一体的なバリアフリー化の推進<br>・公共施設のバリアフリー化の推進<br>・民間生活関連施設へのバリアフリー化の促進<br>・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<br>(平成 30 年度～令和 9 年度)                            | 省エネルギーの推進（環境にやさしい移動手段の確保）                      | 自動車から自転車への乗り換え、公共交通機関の利用などの促進                                                                 |
| 第十次山口市高齢者保健福祉計画<br>第九次山口市介護保険事業計画<br>(令和 6 年度～令和 8 年度)     | 在宅生活支援の充実                                      | ・福祉優待バス乗車証交付事業<br>・おでかけサポート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）<br>(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                                | ・福祉タクシー料金助成事業<br>・障がい福祉優待バス乗車証交付事業                                                            |

|                                                            |                             |                                                                                                                                                                      |
|------------------------------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>山口市観光交流加速化<br/>ビジョン<br/>(令和元年度～令和 9 年<br/>度)</p>        | <p>交通移動の利便性<br/>向上</p>      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通結節・アクセス機能の強化と整備</li> <li>・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</li> </ul>                                               |
|                                                            | <p>二次交通対策の推<br/>進</p>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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）</li> <li>・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</li> <li>・レンタサイクルの普及促進、環境づくりの整備</li> </ul> |
| <p>第二次山口市協働推進<br/>プラン後期推進計画<br/>(令和 5 年度～令和 9 年<br/>度)</p> | <p>地域にふさわしい<br/>移動手段の確保</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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」の促進</li> <li>・地域と市、事業者の協働による、各地域にふさわしい移動手段の確保</li> </ul>                                    |

## 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

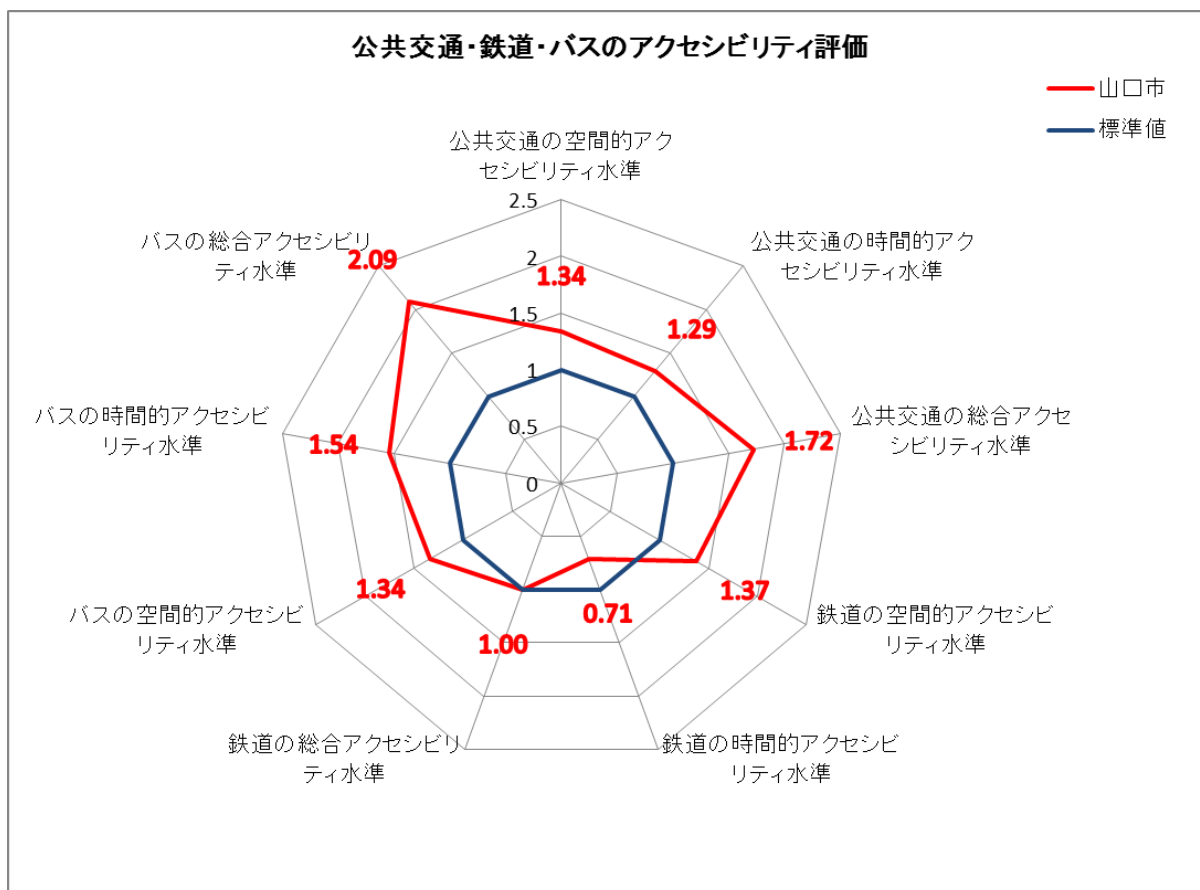
国が、まちの公共交通サービスを「見える化」及び「相対化」することを可能とするために、「地域公共交通の『サービスのアクセシビリティ指標』評価手法」を用いて、各市町村のカルテを作成しています。

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 <sup>2</sup> | 0.24km/km <sup>2</sup> | －                 |
|               | バス停平均アクセス距離     | 172m                   | －                      | 189m              |
|               | バス路線密度          | 3.36km/km <sup>2</sup> | 2.50km/km <sup>2</sup> | －                 |
| 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 <sup>2</sup>  | 7.0km/km <sup>2</sup>  | －                 |
|               | バス路線密度×平均運行本数   | 44.3km/km <sup>2</sup> | 21.2km/km <sup>2</sup> | －                 |
| 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。

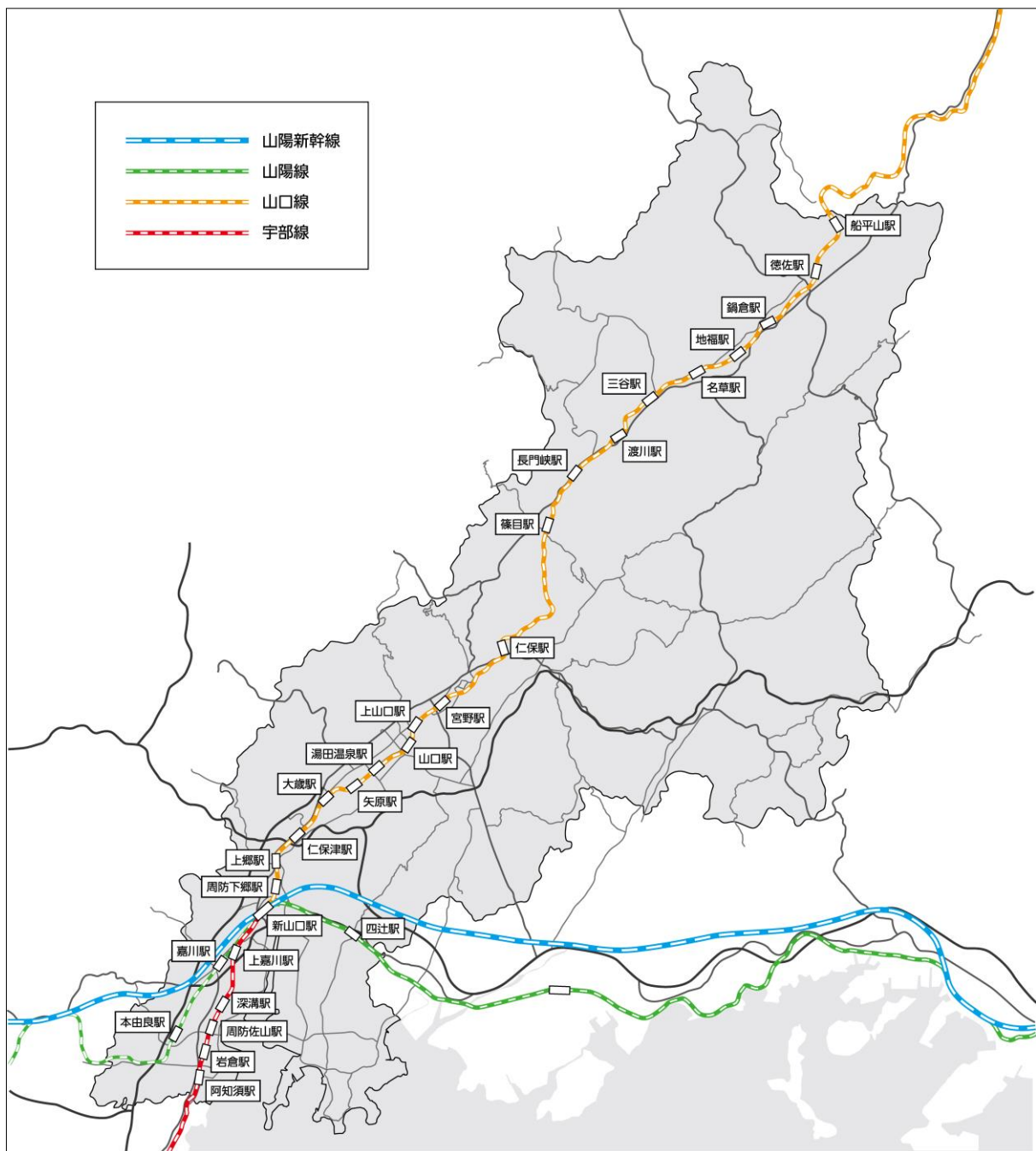
（出典：地域公共交通の「サービスのアクセシビリティ指標」評価手法に基づき作成した市町村のカルテ（国土交通省））

## (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<br>(H27年度) | 1日平均乗車人員<br>(R4年度) |
|-------|------|------|---------------------|--------------------|
| 山陽線   |      |      |                     |                    |
| 四辻駅   | 26   | 26   | 360                 | 283                |
| 新山口駅  | 26   | 26   | 7,686               | 6,452              |
| 嘉川駅   | 25   | 25   | 207                 | 153                |
| 本由良駅  | 25   | 25   | 250                 | 218                |
| 山口線   |      |      |                     |                    |
| 周防下郷駅 | 28   | 28   | 238                 | 215                |
| 上郷駅   | 28   | 28   | 667                 | 607                |
| 仁保津駅  | 28   | 28   | 383                 | 351                |
| 大歳駅   | 28   | 28   | 192                 | 211                |
| 矢原駅   | 28   | 28   | 584                 | 523                |
| 湯田温泉駅 | 28   | 28   | 1,241               | 1,108              |
| 山口駅   | 28   | 28   | 1,696               | 1,464              |
| 上山口駅  | 18   | 19   | 108                 | 103                |
| 宮野駅   | 18   | 19   | 352                 | 277                |
| 仁保駅   | 8    | 8    | 34                  | 32                 |
| 篠目駅   | 8    | 8    | 9                   | 4                  |
| 長門峡駅  | 8    | 8    | 13                  | 9                  |
| 渡川駅   | 8    | 8    | 6                   | 7                  |
| 三谷駅   | 8    | 8    | 33                  | 21                 |
| 名草駅   | 8    | 8    | 15                  | 7                  |
| 地福駅   | 8    | 8    | 30                  | 10                 |
| 鍋倉駅   | 8    | 8    | 8                   | 3                  |
| 徳佐駅   | 8    | 8    | 80                  | 63                 |
| 船平山駅  | 8    | 8    | 6                   | 4                  |
| 宇部線   |      |      |                     |                    |
| 上嘉川駅  | 18   | 18   | 46                  | 54                 |
| 深溝駅   | 18   | 18   | 57                  | 69                 |
| 周防佐山駅 | 18   | 18   | 66                  | 41                 |
| 岩倉駅   | 18   | 18   | 37                  | 21                 |
| 阿知須駅  | 18   | 18   | 335                 | 294                |

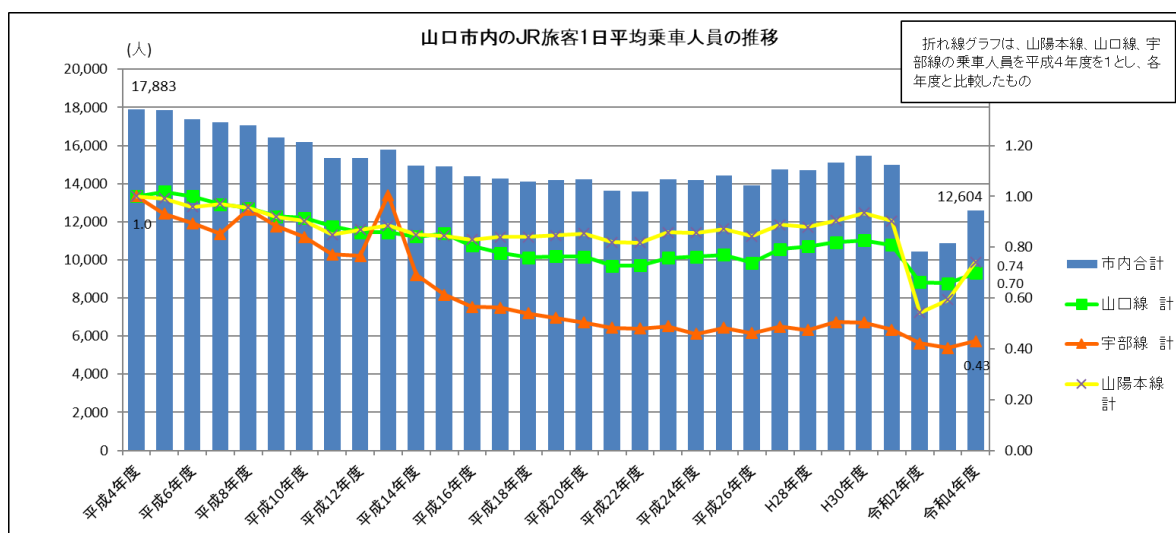
※上下本数は、令和 5 年 10 月現在。新幹線、特急スーパーおき、SL・DL 山口号を除く。

※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交通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 |

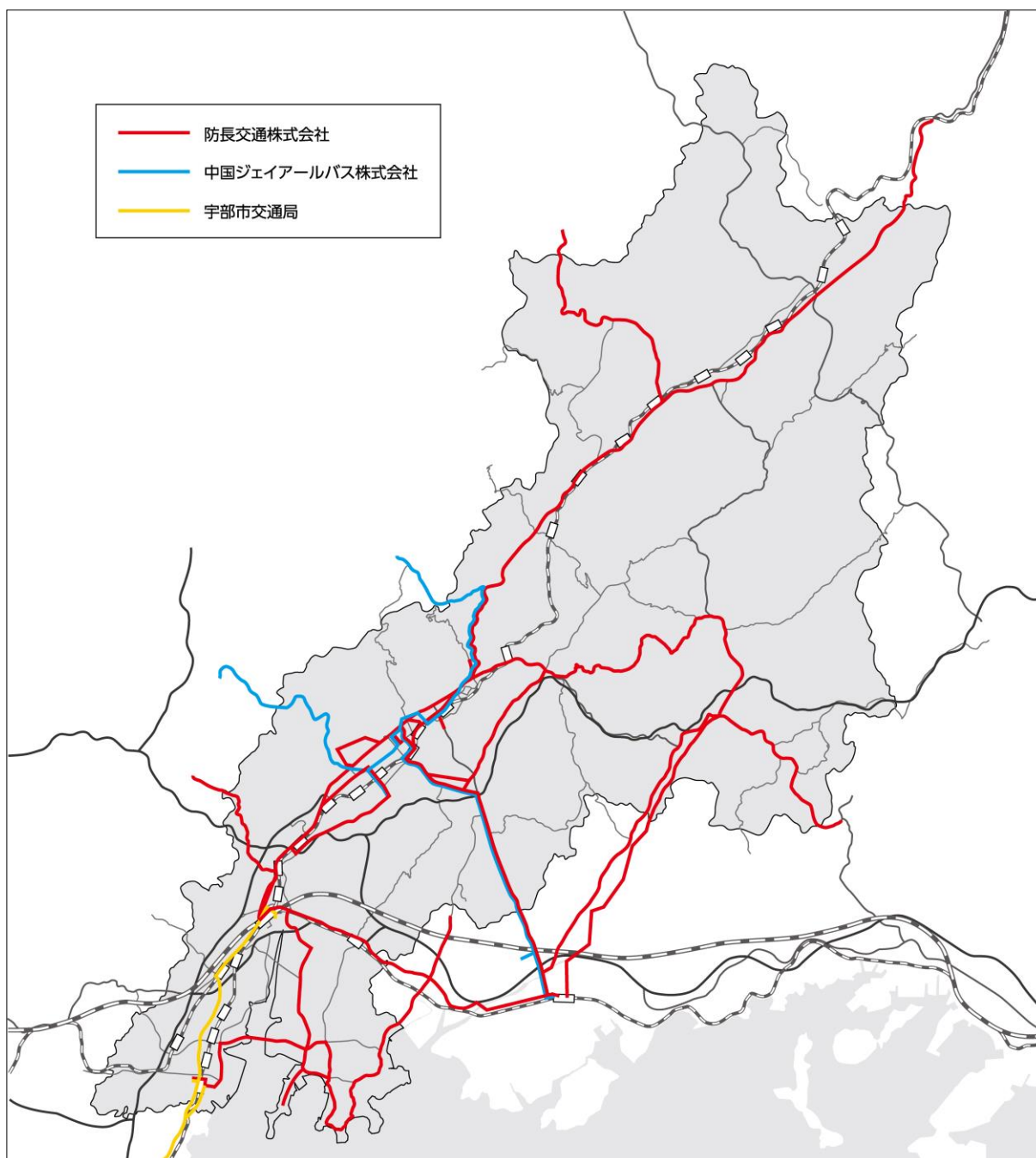
（資料：西日本旅客鉄道株式会社）

### (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】

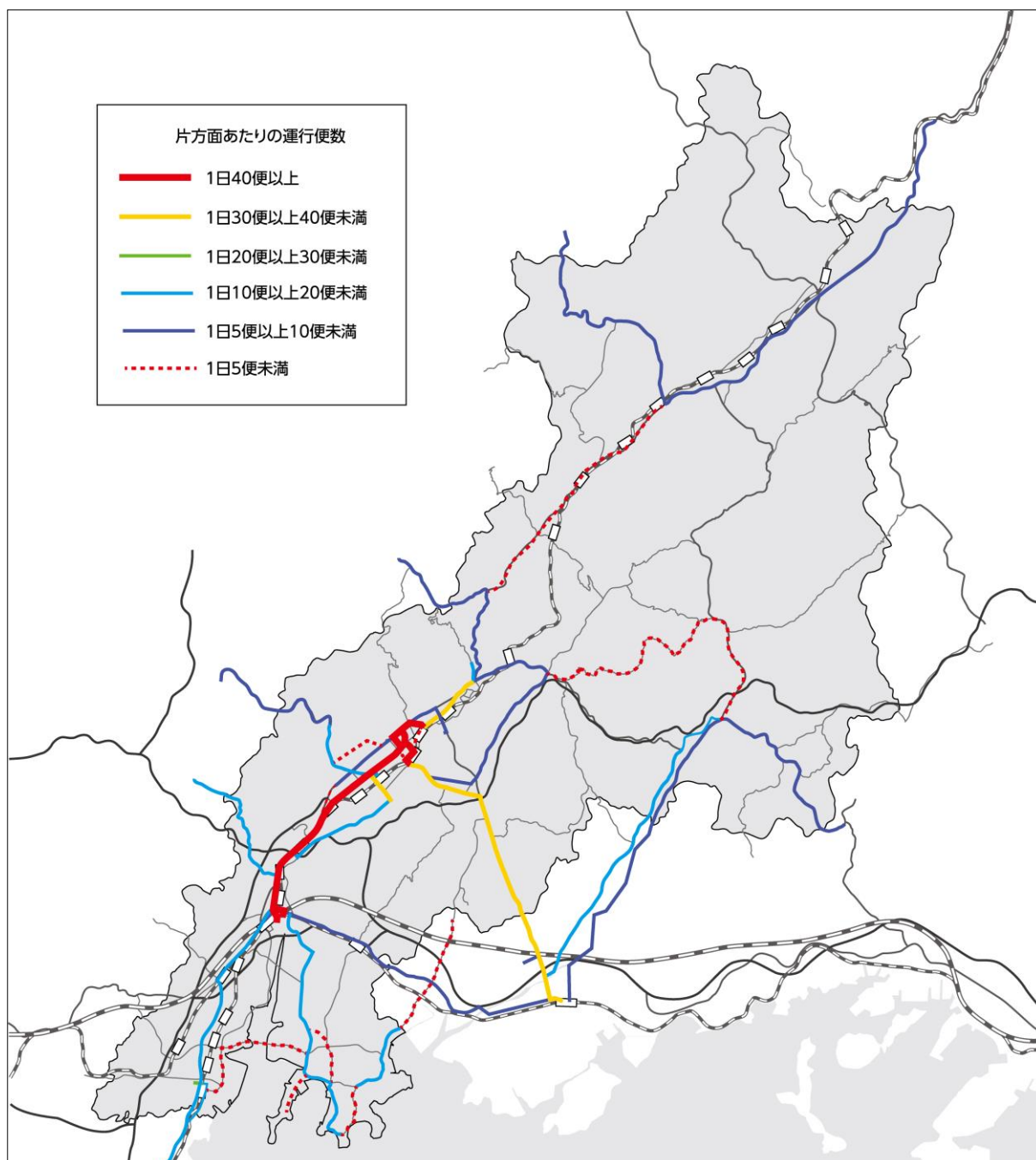


（資料：山口市交通政策課）

## 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】

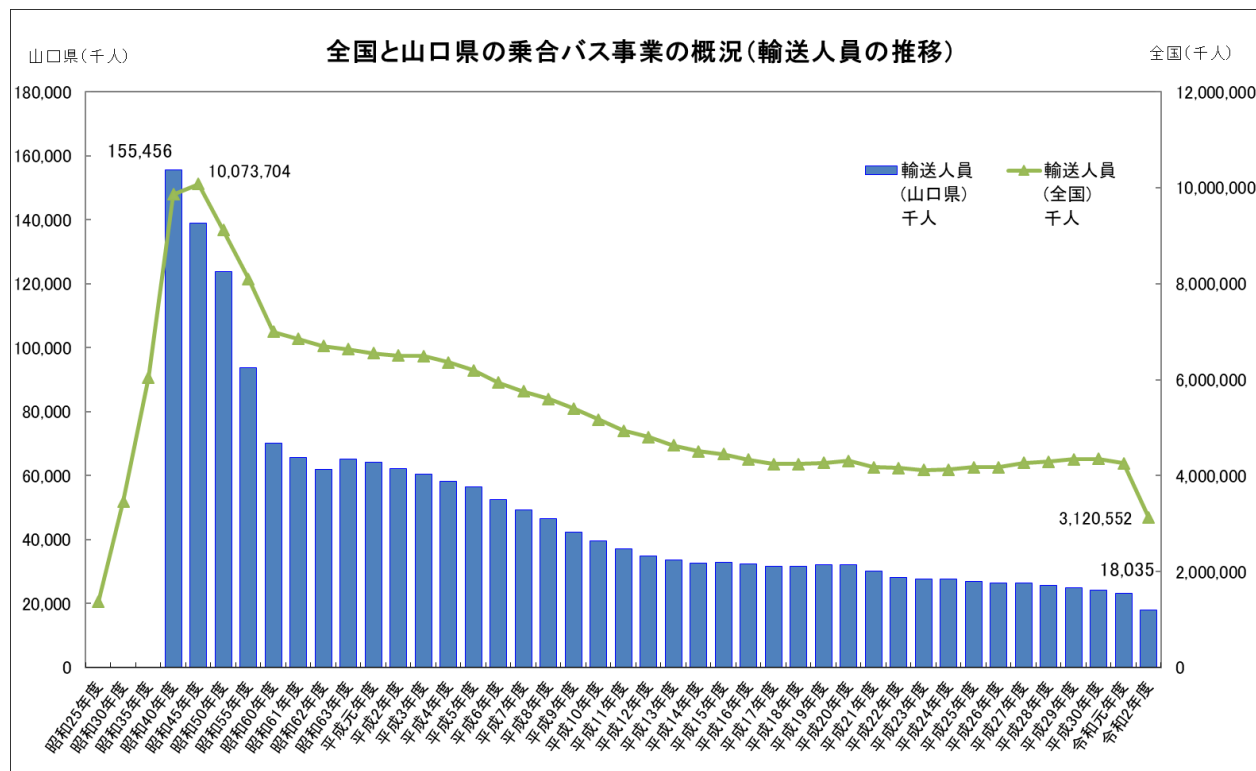


(資料：山口市交通政策課)

### ③バス事業の状況

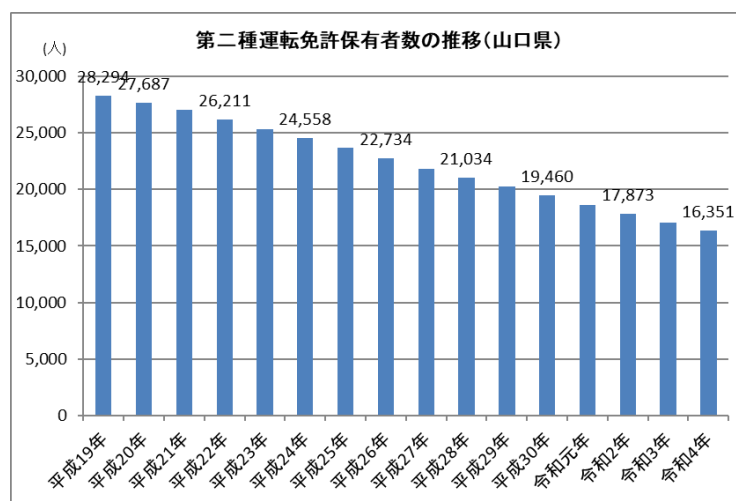
乗合バス事業の輸送人員数は、山口県では、昭和40年の1億5千万人余、全国では、昭和45年の100億7千万人余がピークとなっています。

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。

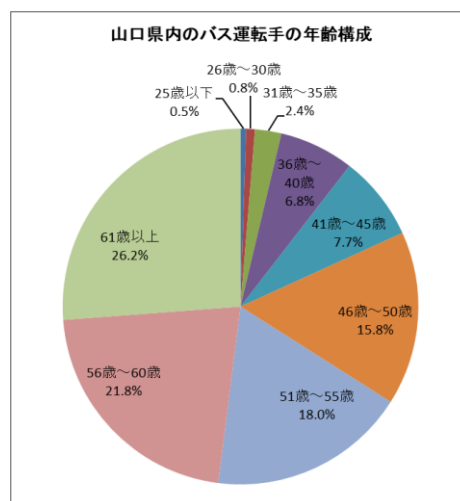


(資料：山口市交通政策課)

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、高年齢層の割合が多く、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。



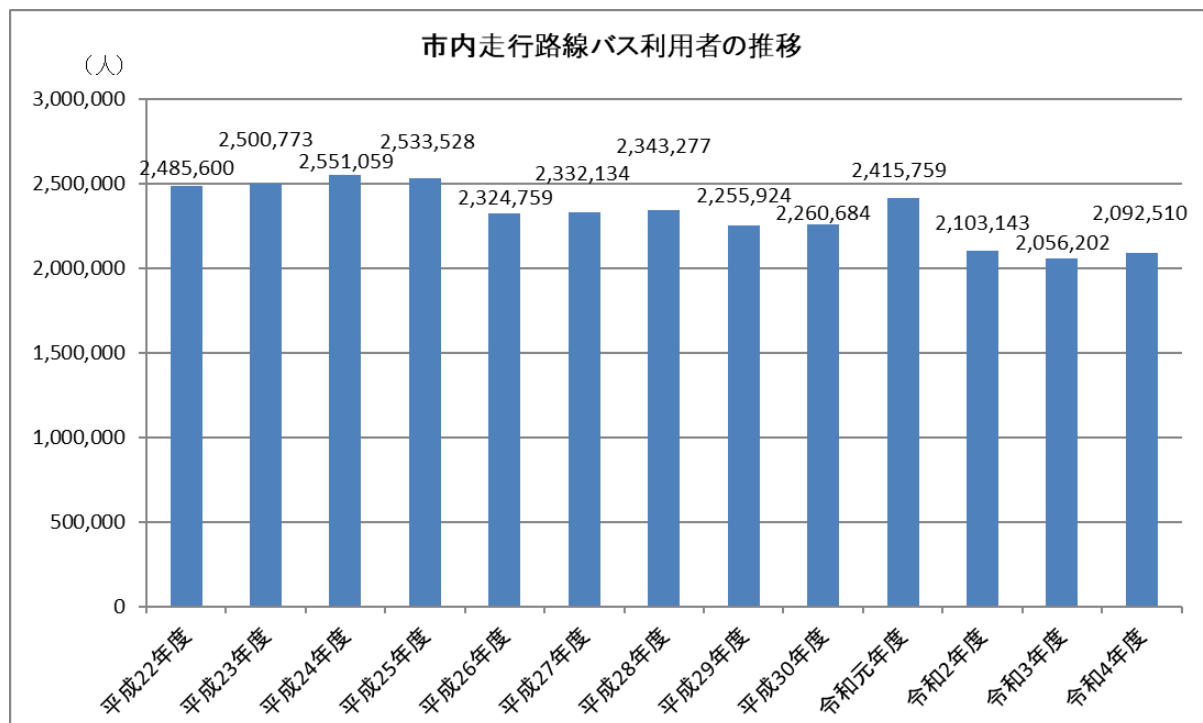
(資料：「運転免許統計」(警察庁))



(資料：公益社団法人山口県バス協会(令和4年12月現在))

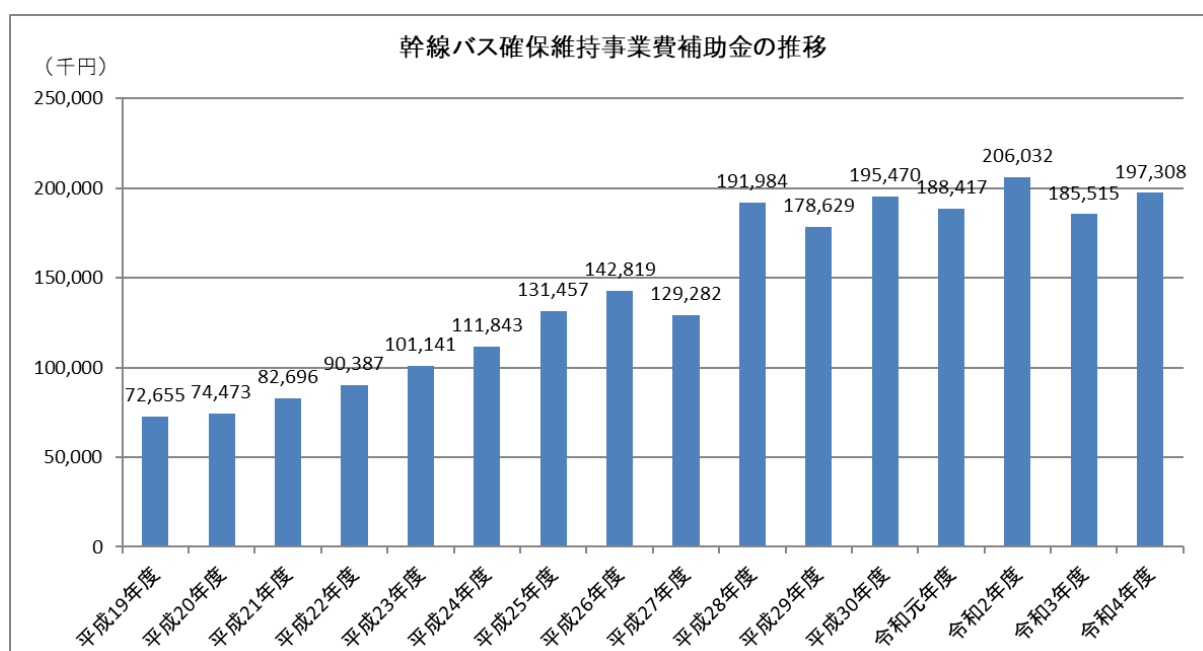
#### ④ 山口市内の路線バスの状況

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。

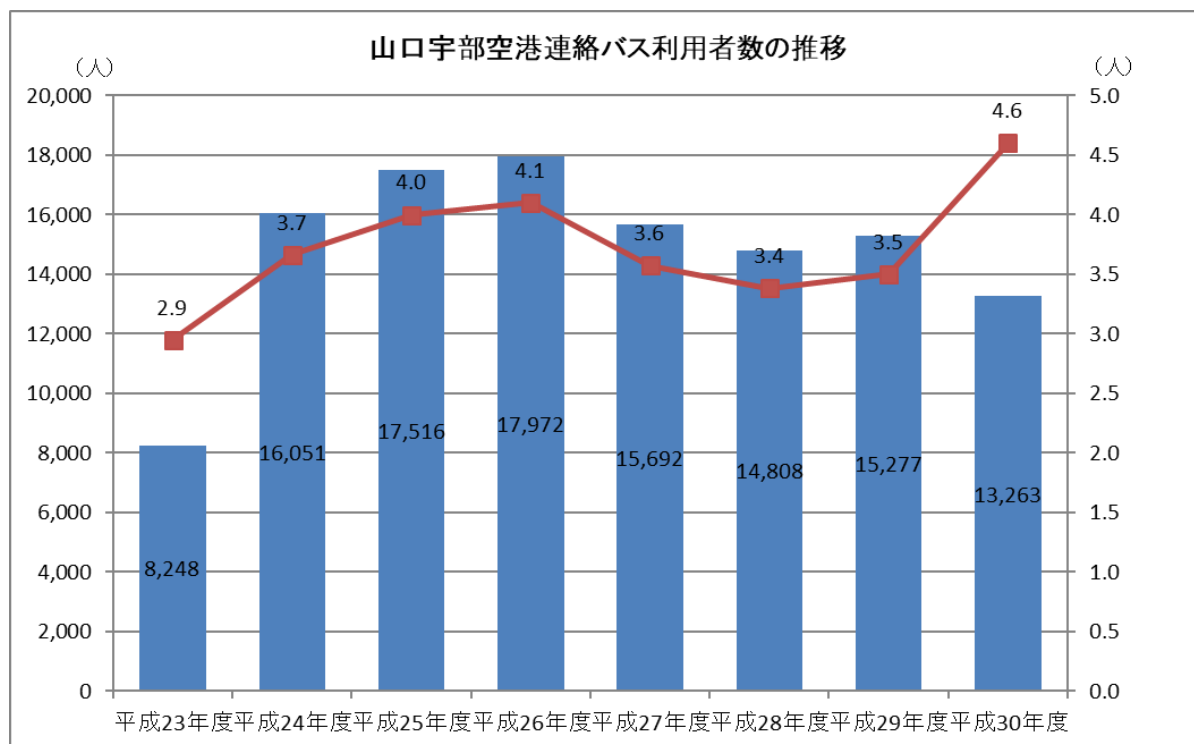


※平成 19 年度、平成 20 年度は、旧阿東町分を含む。(資料：山口市交通政策課)



#### (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<br>(H29.10) | 運行回数<br>(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)<br>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

(資料：山口市交通政策課(令和5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。

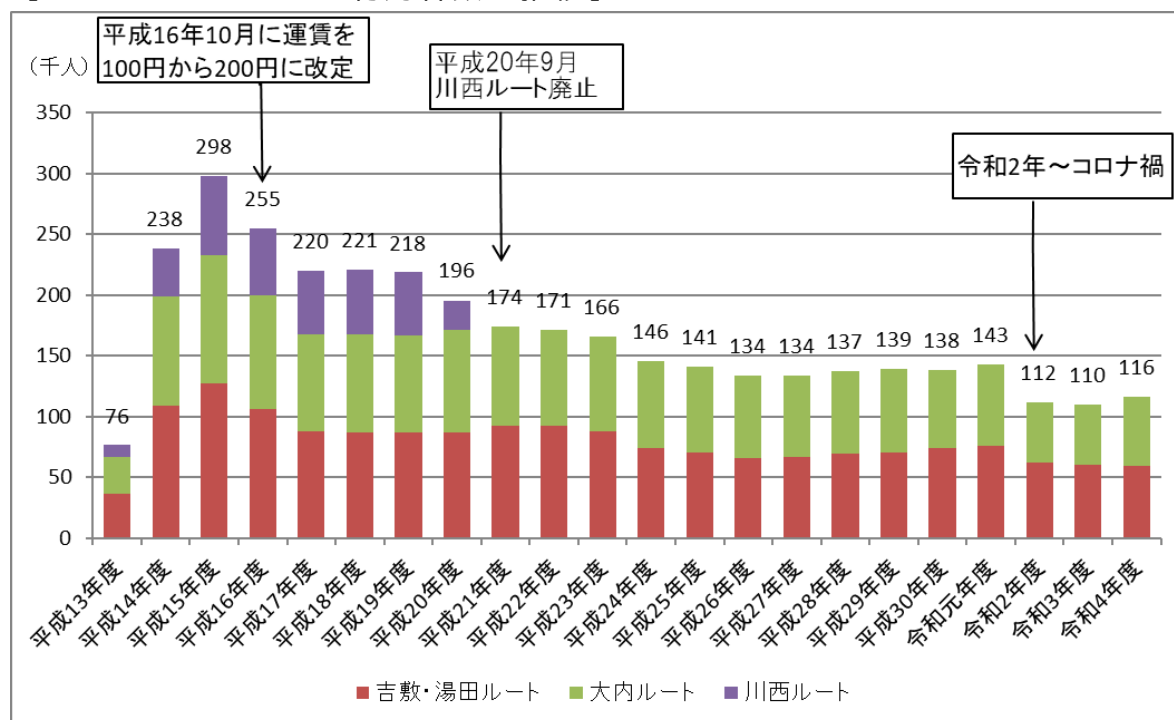
現在運行している吉敷・湯田ルート、大内ルートについては、一定の需要があり利用が定着しているものの、コミュニティバスの本格運行要件である運行経費に対する運賃収入割合の目標 50%には至っておらず、現在も実証運行を継続しています。

### 【令和 4 年度の運行の状況】

| 運行ルート                    | 1 日の運行数<br>( ) は土日祝日等 | 1 便当たりの<br>利用者数 |
|--------------------------|-----------------------|-----------------|
| 【吉敷・湯田ルート】<br>東山通り・大橋まわり | 13 便<br>(11 便)        | 7.0 人           |
| 【吉敷・湯田ルート】<br>旧道・朝倉まわり   | 12 便<br>(11 便)        | 6.5 人           |
| 【大内ルート】                  | 11.5 往復<br>(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】

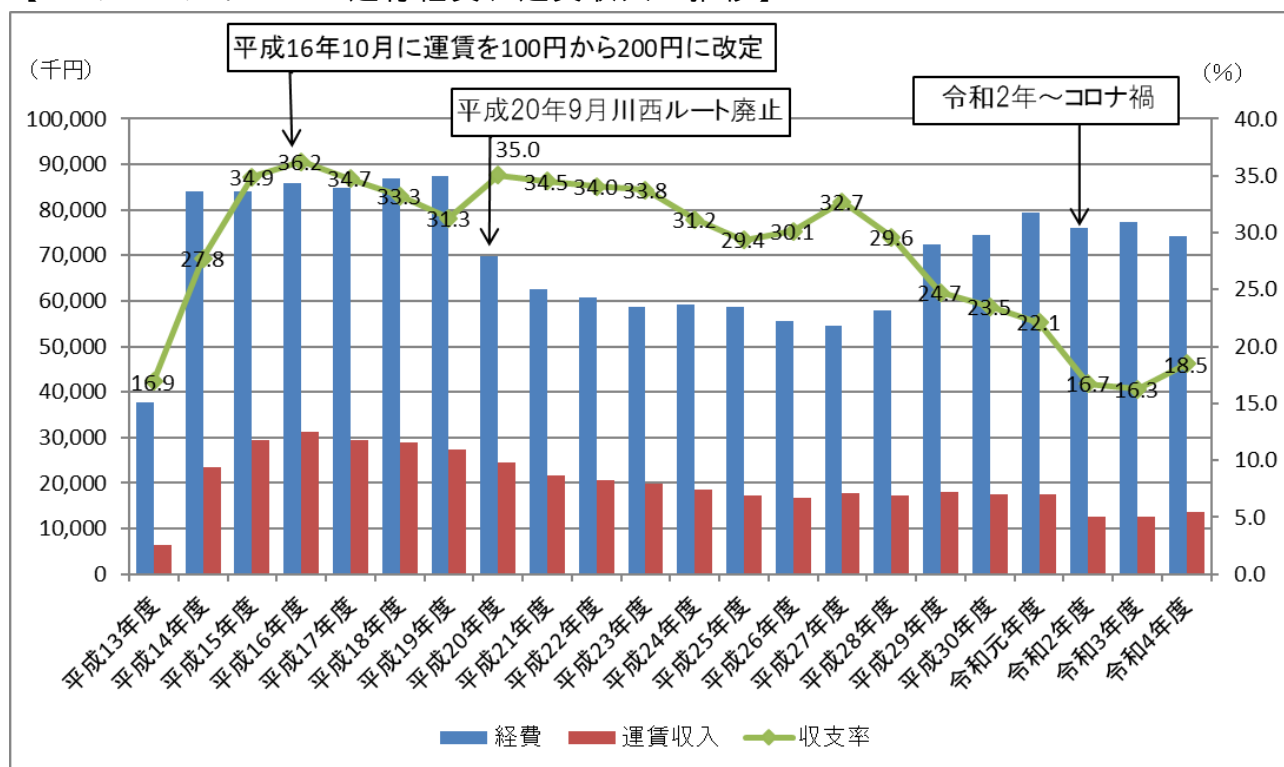


(資料：山口市交通政策課)

(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）

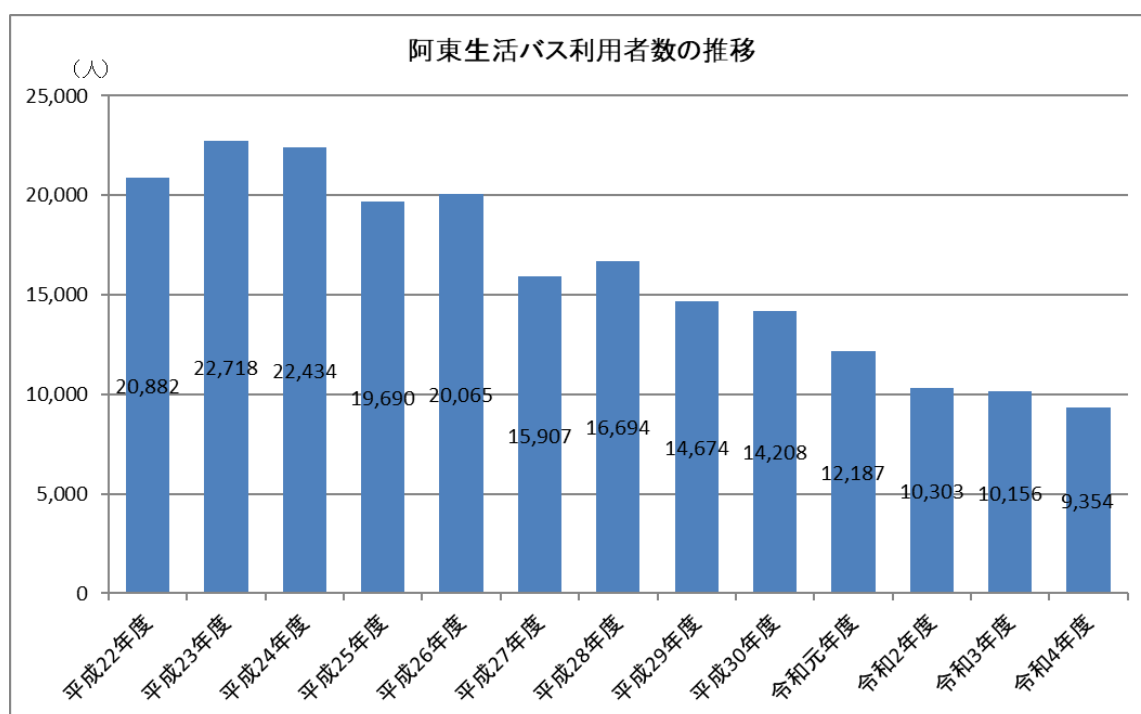
|        | 経費(円)      | 運賃収入(円)    | 収支率(%) |
|--------|------------|------------|--------|
| 平成13年度 | 37,639,331 | 6,370,069  | 16.9   |
| 平成14年度 | 84,087,426 | 23,348,003 | 27.8   |
| 平成15年度 | 84,000,000 | 29,299,653 | 34.9   |
| 平成16年度 | 85,982,365 | 31,142,230 | 36.2   |
| 平成17年度 | 84,785,552 | 29,458,806 | 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<br>( )は日祝日等             | 1便当たりの<br>利用者数 |
|-------------------------|--------------------------------|----------------|
| 【徳佐嘉年線】<br>徳佐駅前～開籠      | 6.5 往復<br>(3 往復)               | 0.8 人          |
| 【徳佐東側線】<br>徳佐駅前～下山畠田    | 火・金<br>1 往復／日                  | 1.4 人          |
| 【徳佐西側線】<br>徳佐駅前～野坂      | 火・金<br>1 往復／日                  | 2.0 人          |
| 【徳佐生雲線】<br>田野上～生雲～開作    | 月～金<br>6.5 往復／日<br>土<br>2 往復／日 | 1.5 人          |
| 【地福徳地線】<br>地福駅前～笹ヶ瀧     | 水・金<br>1 往復／日                  | 1.2 人          |
| 【蔵目喜線】<br>野地～白井谷～生雲公民館前 | 月・木<br>1 往復／日                  | 1.4 人          |
| 【徳佐篠生線】<br>徳佐駅前～田代      | 水・金<br>1 往復／日                  | 1.7 人          |



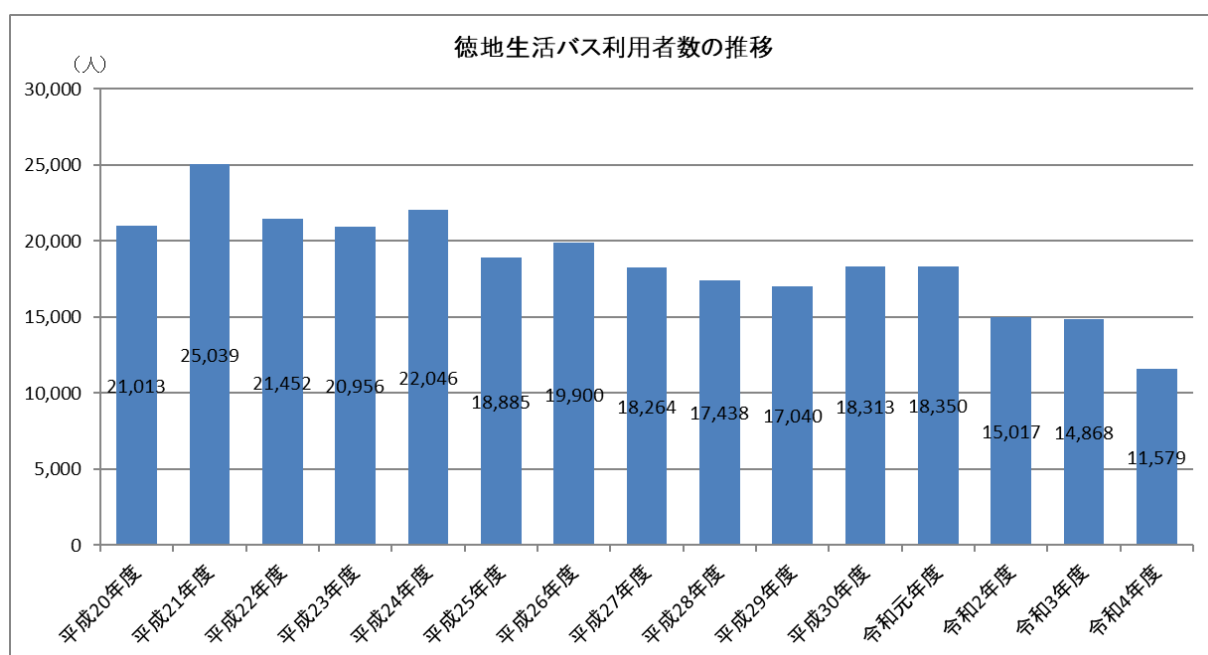
(資料：山口市交通政策課)

## (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「藤木おたっしゅ号」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。

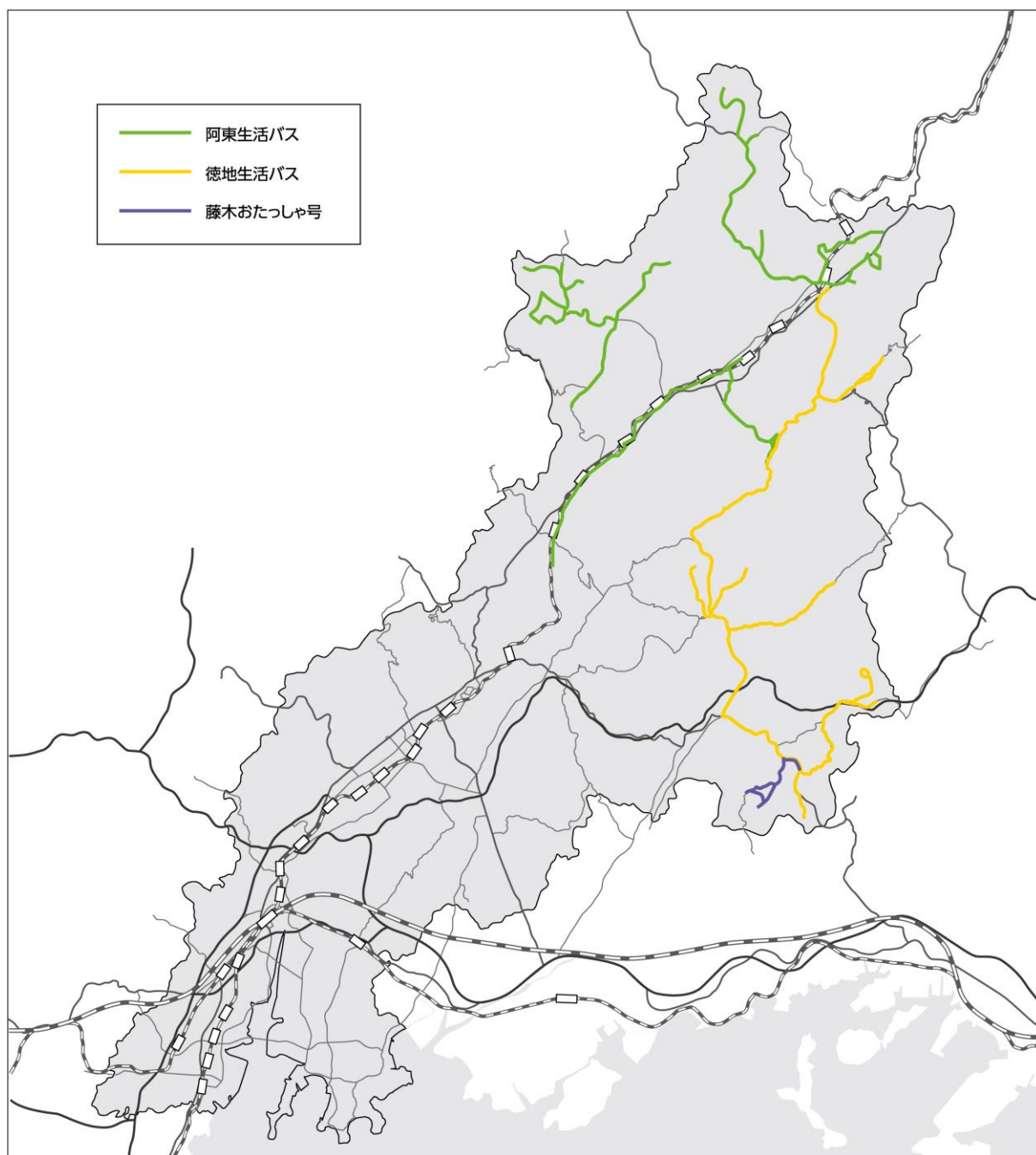
### 【令和 4 年度の運行の状況】

| 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<br>4 便／日  | 1.0 人       |
| 柚野活性化センター～徳佐駅          | 水・金<br>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】

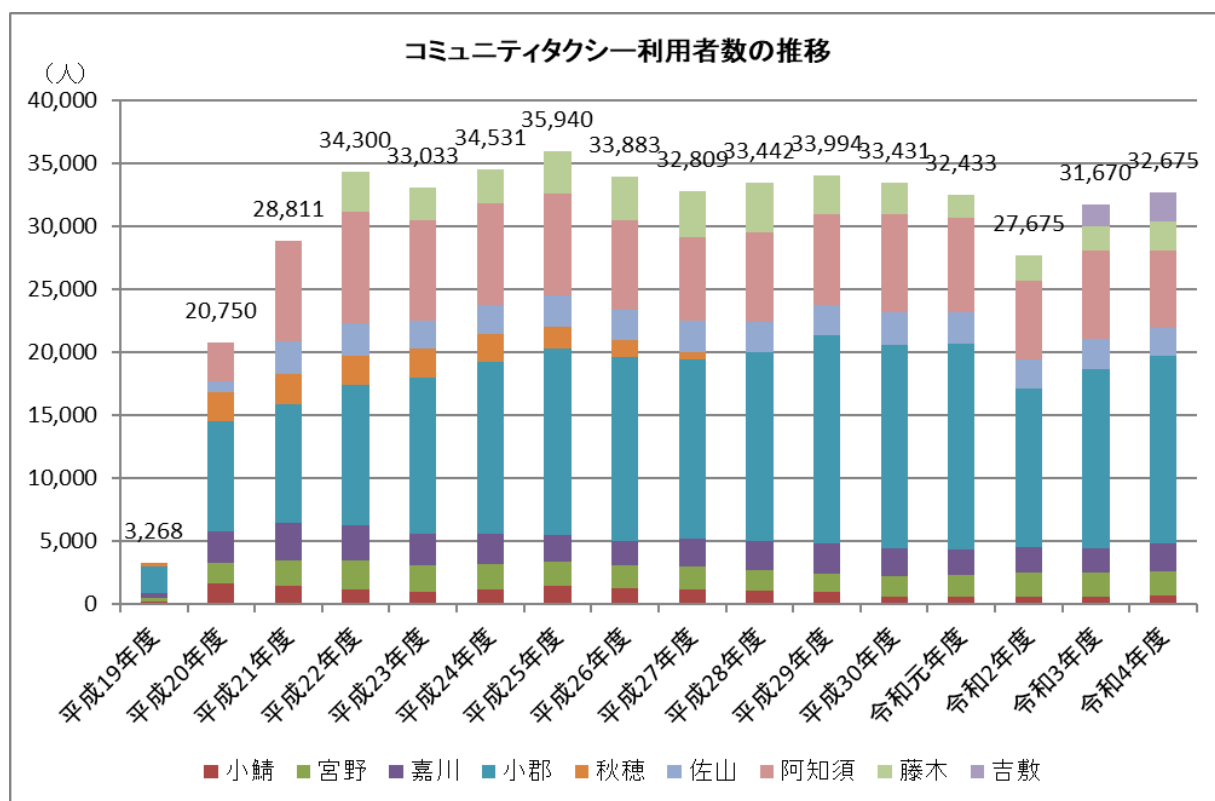
| 地 域            | 小 鮎               | 宮 野                                  | 嘉 川               | 小 郡                                             | 佐 山                       | 阿知須                                   | 藤 木                                     | 吉 敷                                         |
|----------------|-------------------|--------------------------------------|-------------------|-------------------------------------------------|---------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------------|---------------------------------------------|
| 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<br>中央交通<br>南部東西往復線<br>宇部相互タクシー | 島地タクシー                                  | 大隅タクシー<br>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<br>(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ぶちええ菜        |
| 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<br>(新地線1.5往復デマンド運行) | 定時定路線<br>(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)<br>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<br>(月・水・金)  | 週3日運行<br>(月・水・金)                     | 週3日運行<br>(月・水・金)  | 週6日運行<br>(月～土)                                  | 週3日運行<br>(月・水・金)          | 北東部循環線 月～金<br>南部東西往復線 月～金             | 週6日運行<br>(月～土)                          | 週4日運行<br>(月・火・木・金)                          |
| 運行便数           | 1日2便<br>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<br>由良線1日7便         | 北東部循環線<br>1日6便<br>南部東西往復線<br>1日3.5往復  | 1日最大6便                                  | 佐畑・木崎ルート2便<br>赤田・上東・中村ルート2便                 |
| 運行距離<br>(1便当り) | 13.9km            | 7.0km、7.8km、<br>8.2km、8.8km          | 9.4kmまたは10.0km    | 往路 10.8km<br>復路 11.2km                          | 新地線5.6km<br>由良線11.4km     | 北東部循環線<br>14.0km<br>南部東西往復線<br>16.7km | 区域運行                                    | 佐畑・木崎ルート<br>16.4km<br>赤田・上東・中村ルート<br>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<br>(定員4人) | ジャンボタクシー<br>(定員9人) | 普通車<br>(定員4人) | ジャンボタクシー<br>(定員9人) | 普通車<br>(定員4人) | 普通車<br>(定員4人) | ジャンボタクシー<br>(定員9人) | ジャンボタクシー<br>(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)

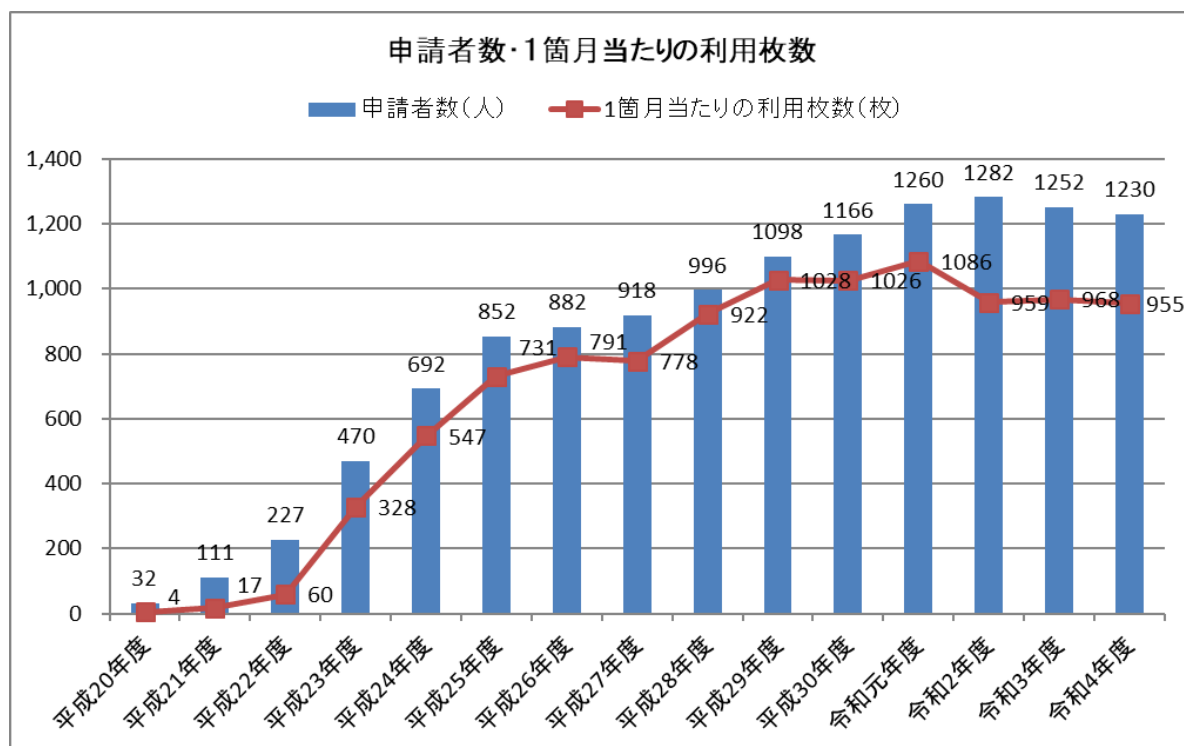
## 【(10)グループタクシー】

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

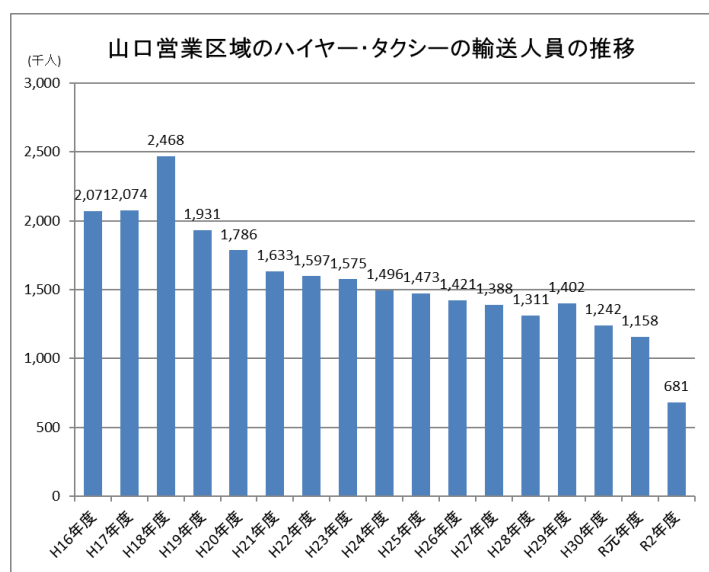
市内に営業所を有する法人タクシーは、15 事業者（営業所数は 16）あり、営業所の位置及び配置車両数は、次のとおりとなっており、機動性の高い交通手段としての役割を担っています。また、地域が主体となって運行するコミュニティタクシーの運行事業者として、ともにコミュニティ交通を支えています。

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 66.1%を占めています。

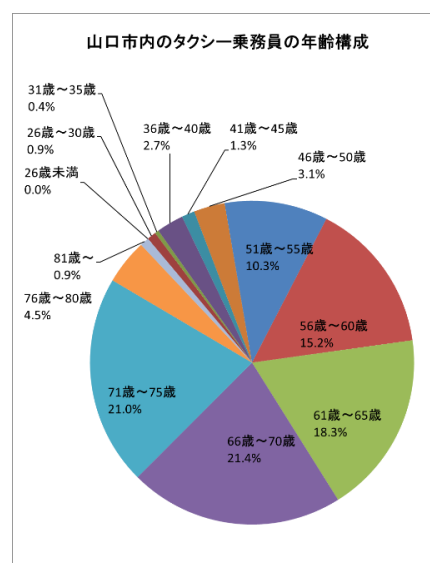
こうした中、スマートフォンを利用して手軽にタクシーを呼べる「配車アプリ」の普及や、地域や時間帯などを限定した上でスマートフォンを介して、一般ドライバーが自家用車を使用してタクシーと同様のサービスを提供する、いわゆる「ライドシェア」の議論が国や全国の自治体で進められるなど、タクシーを取り巻く環境は近年大きく変化しています。

| 会社名                | 営業所の位置            | 車両数(両) |       |      |
|--------------------|-------------------|--------|-------|------|
|                    |                   | 特定大型   | 大型・普通 | 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））



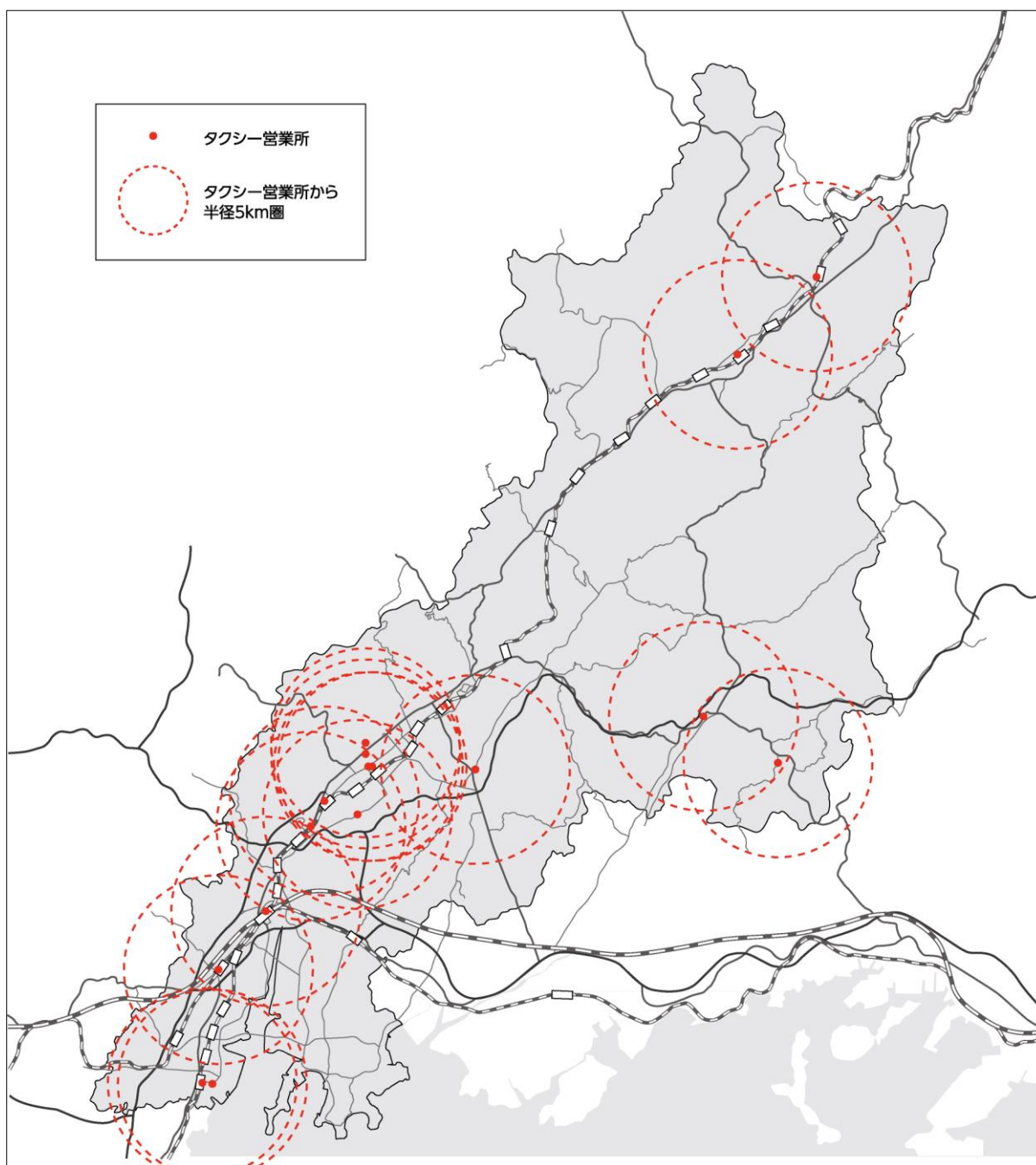
（資料：山口県統計年鑑）



（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 圏を図示しています。

【タクシー営業所の分布】

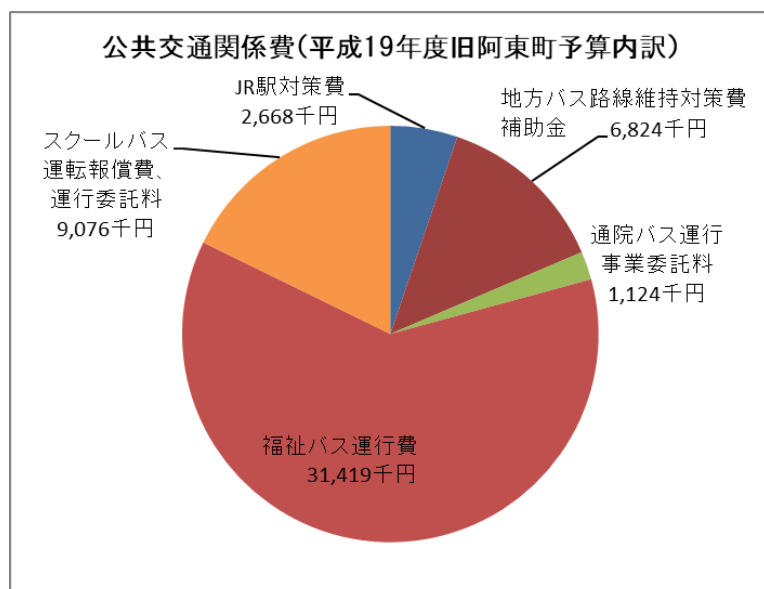
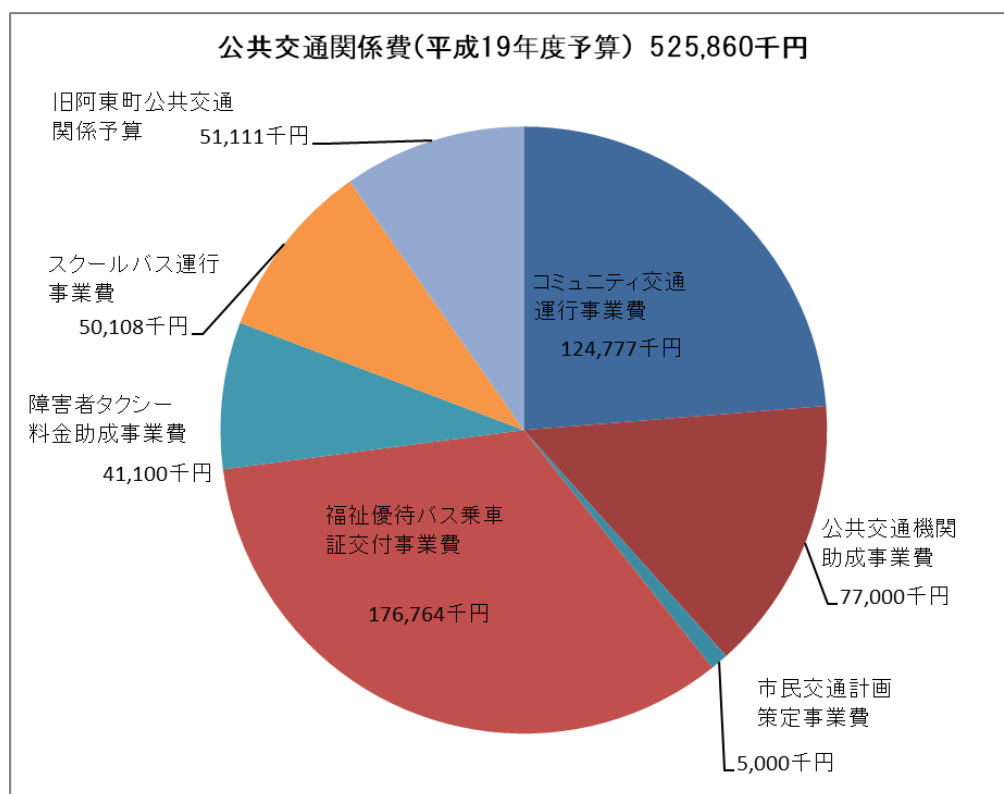


※タクシー営業所から 10 分程度（時速 30km）で到着できる範囲として、半径 5km 圏を図示するもの。

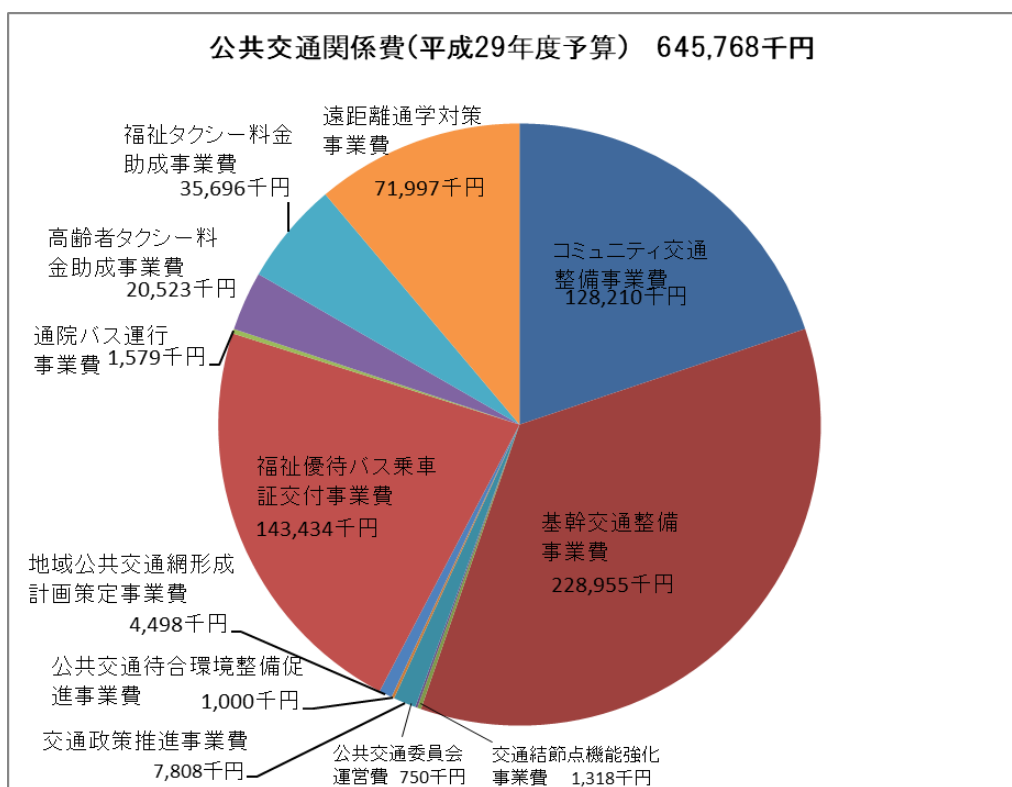
（資料：山口市交通政策課）

## (12)公共交通関係費の推移

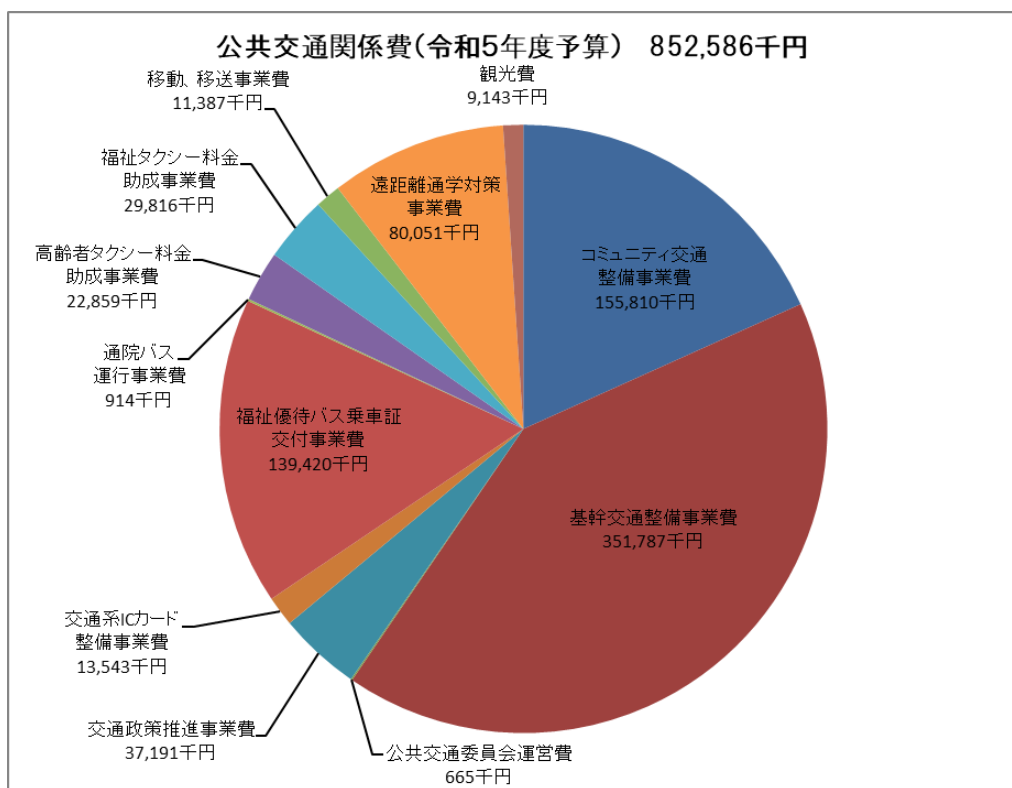
公共交通関係費について、平成19年度予算は、旧阿東町予算を合わせ、525,860千円、平成29年度予算は、645,768千円でしたが、令和5年度は、852,586千円となり、平成29年度に比べ206,818千円（32.0%）の増となっています。



(資料：山口市交通政策課)



(資料：山口市交通政策課)



(資料：山口市交通政策課)

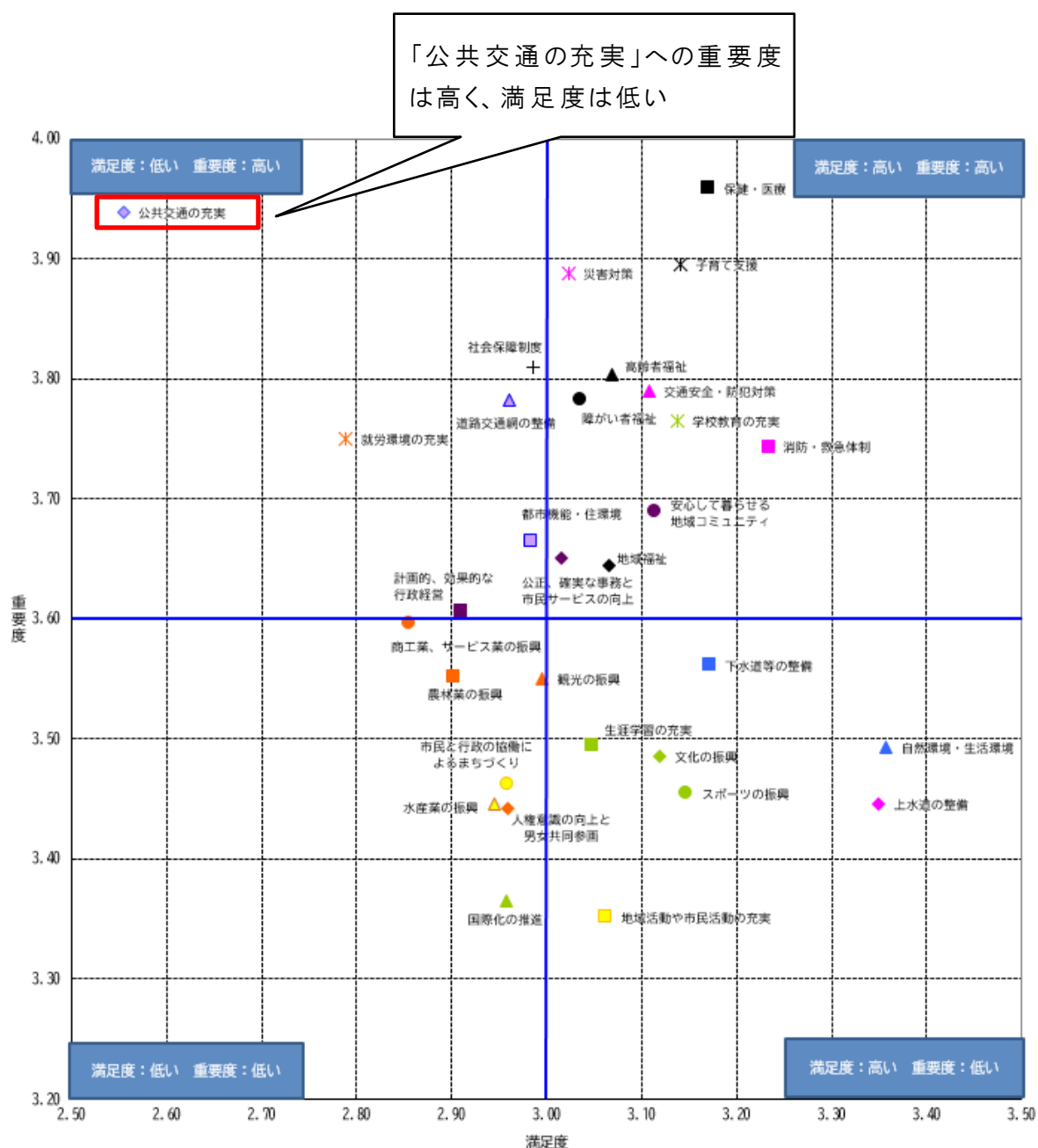
## 4-2 公共交通に対する市民の意識

### (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・郵便回収またはウェブ回収方式                                                                                   |
| 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 ——

平素から市政の推進につきましては、ご理解とご協力をいただき、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「第二次山口市市民交通計画」に基づき、地域の皆様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などについてご意見をお伺いし、この度、市民交通計画の見直しをする上での基礎資料とするため、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考えていく上で重要な調査となりますので、お忙しいところ誠に恐縮ですが、調査の趣意をご理解いただき、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6月1日現在、山口市にお住まいの15歳以上の方、約5,000人を無作為に選ばせていただき実施しております。ご回答いただきました内容はすべて統計的に処理し、調査目的以外に使用することはありません。また、記載されているバーコードは、日本郵便で処理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

- ◎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。
- ◎ご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



←メール送付用  
QRコード

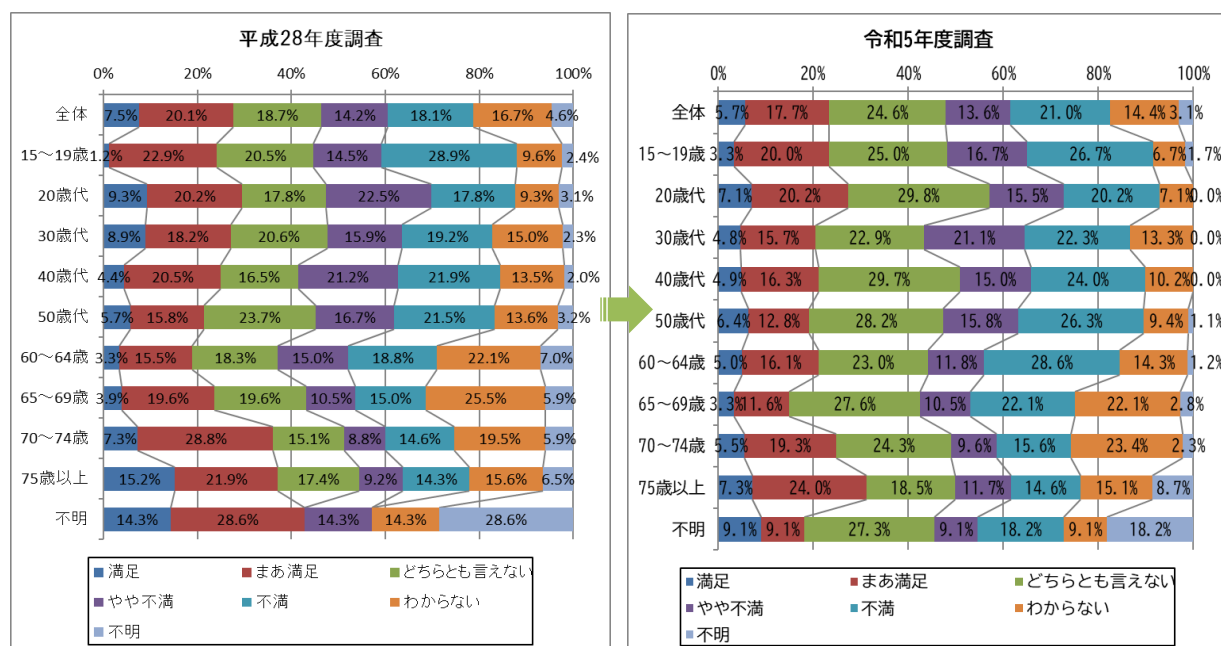
## ①公共交通機関の便利さについて

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」、「やや満足」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)

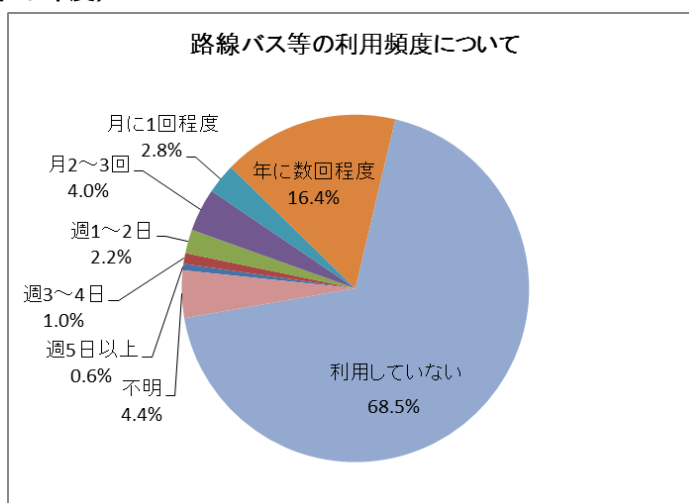
## ②-1 路線バス等の利用頻度について

路線バス等の利用頻度については、最も多かった利用頻度が、「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% |

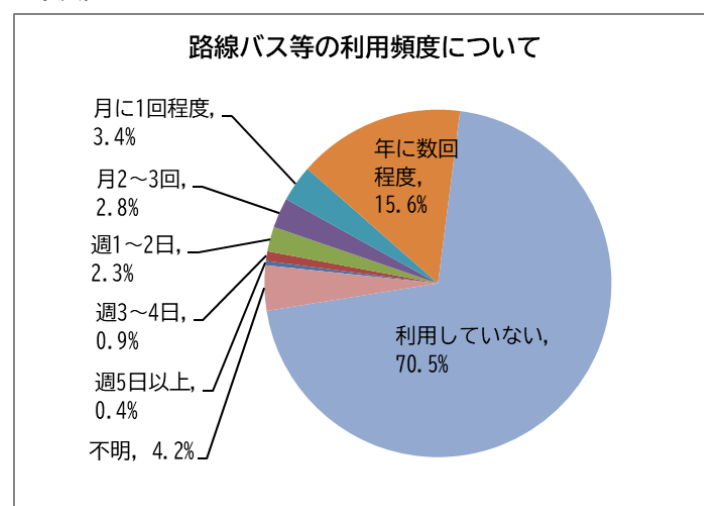


（資料：公共交通に関する市民アンケート調査（平成28年10月））



### 路線バス等の利用頻度について（令和5年度）

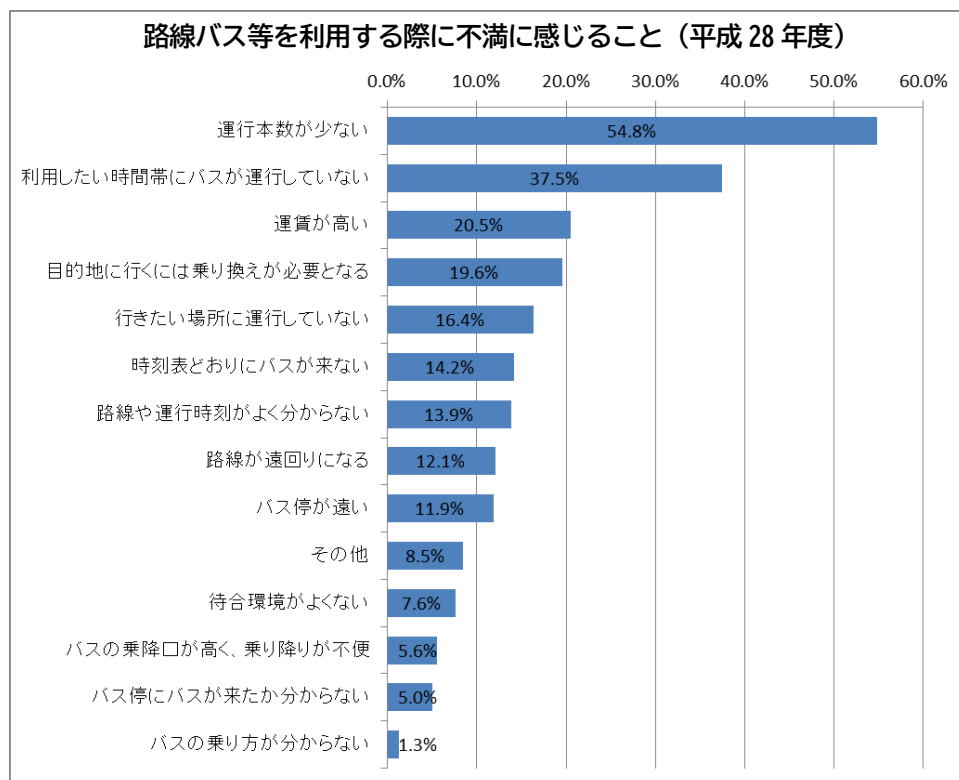
|         | 回答数   | 割合     |
|---------|-------|--------|
| 週5日以上   | 7     | 0.4%   |
| 週3～4日   | 16    | 0.9%   |
| 週1～2日   | 42    | 2.3%   |
| 月2～3回   | 51    | 2.8%   |
| 月に1回程度  | 62    | 3.4%   |
| 年に数回程度  | 285   | 15.6%  |
| 利用していない | 1,291 | 70.5%  |
| 不明      | 76    | 4.2%   |
| 合計      |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



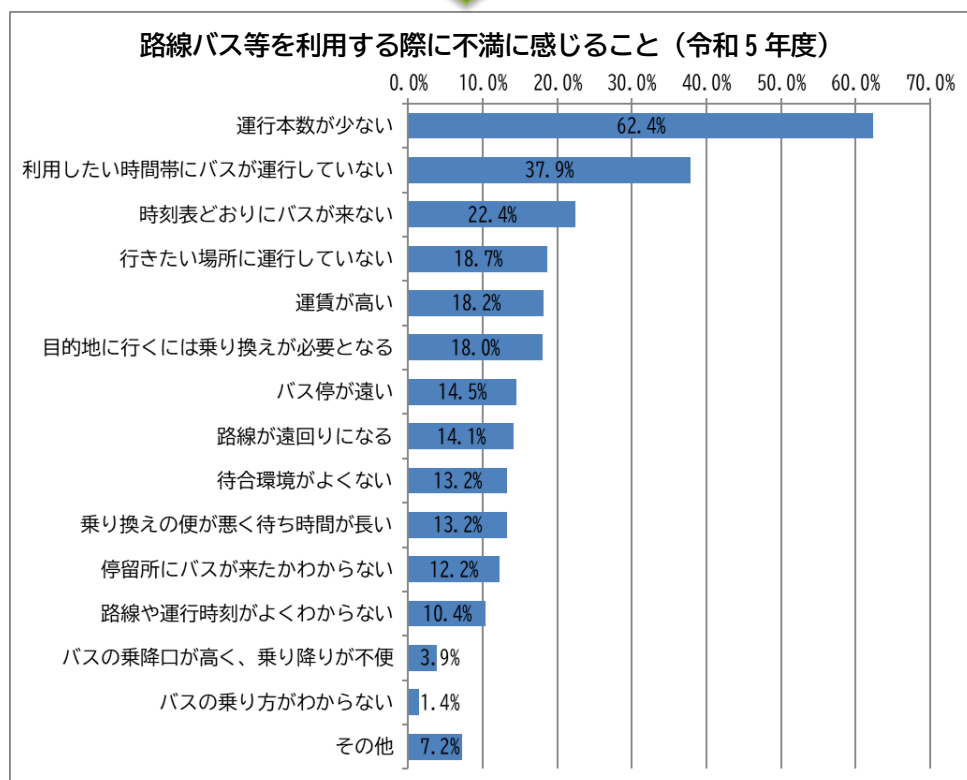
（資料：公共交通に関する市民アンケート調査（令和5年8月））

## 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を

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。



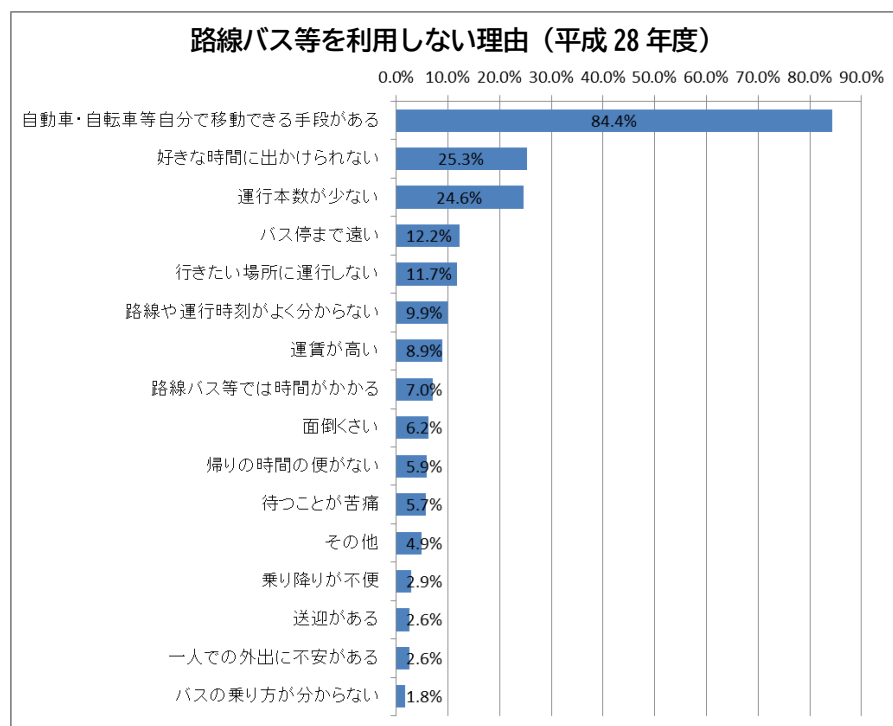
（資料：公共交通に関する市民アンケート調査（平成 28 年 10 月））



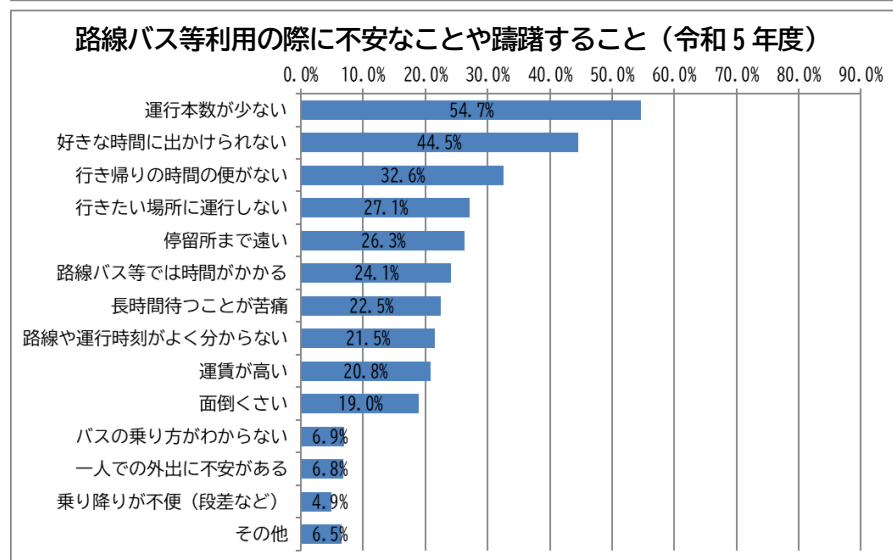
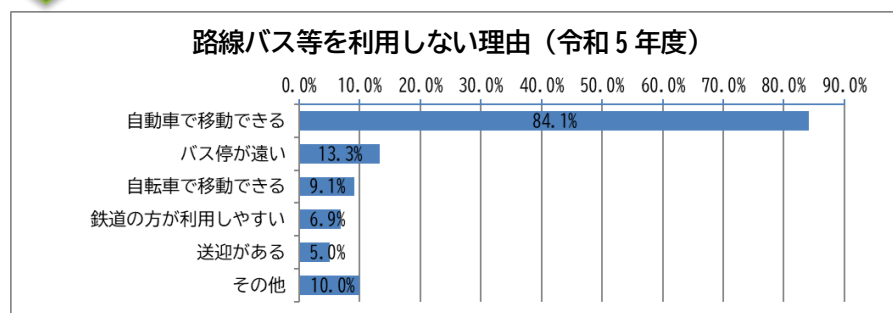
（資料：公共交通に関する市民アンケート調査（令和 5 年 8 月））

## 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、路線バス等を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））



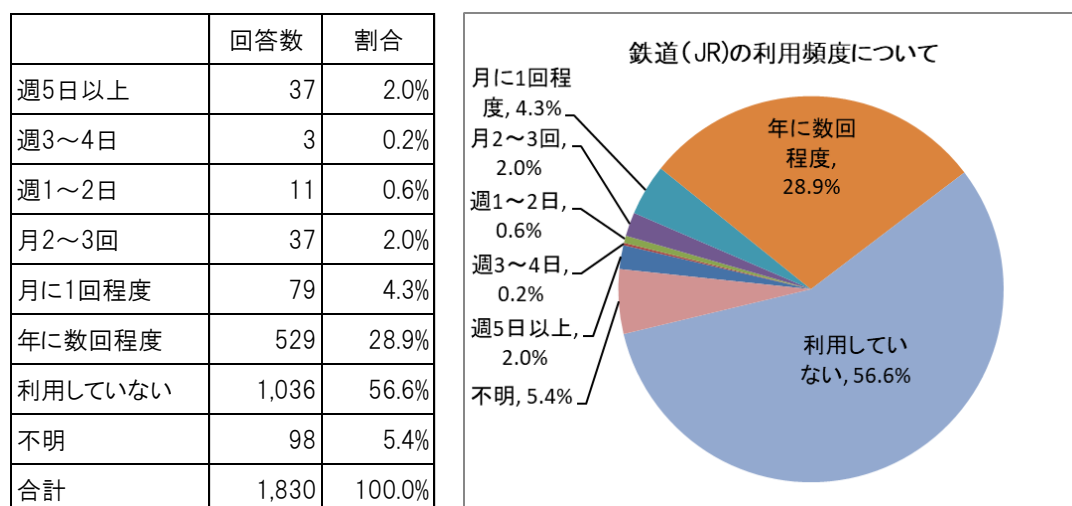
（資料：公共交通に関する市民アンケート調査（令和 5 年 8 月））

### 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、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%）。

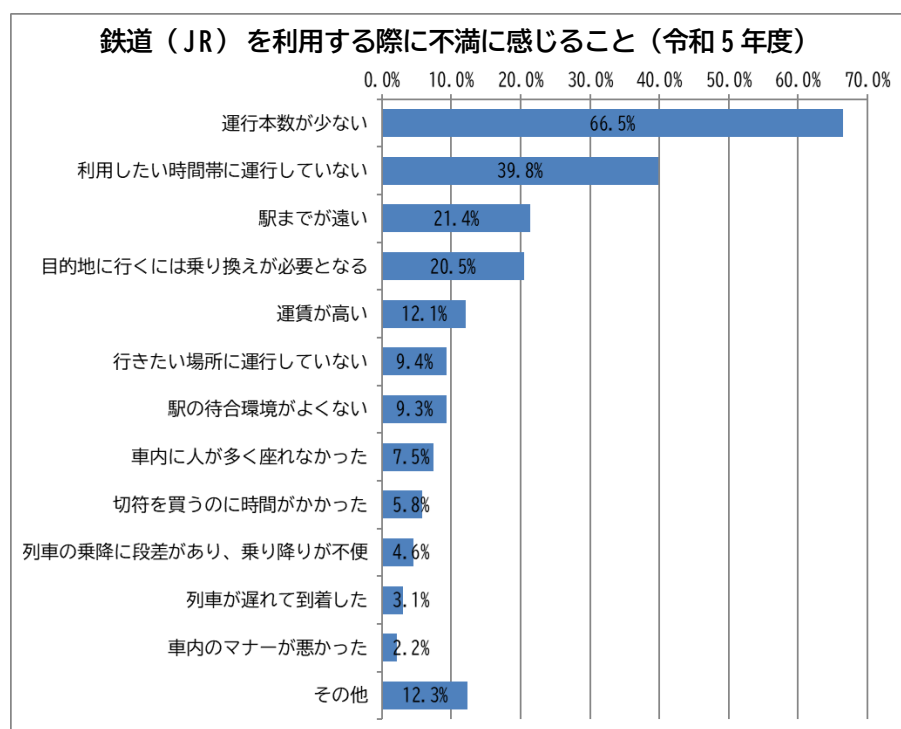
#### 鉄道（JR）の利用頻度について（令和5年度）



（資料：公共交通に関する市民アンケート調査（令和5年8月））

### ③-2 鉄道（JR）を利用するにあたって不満に感じること

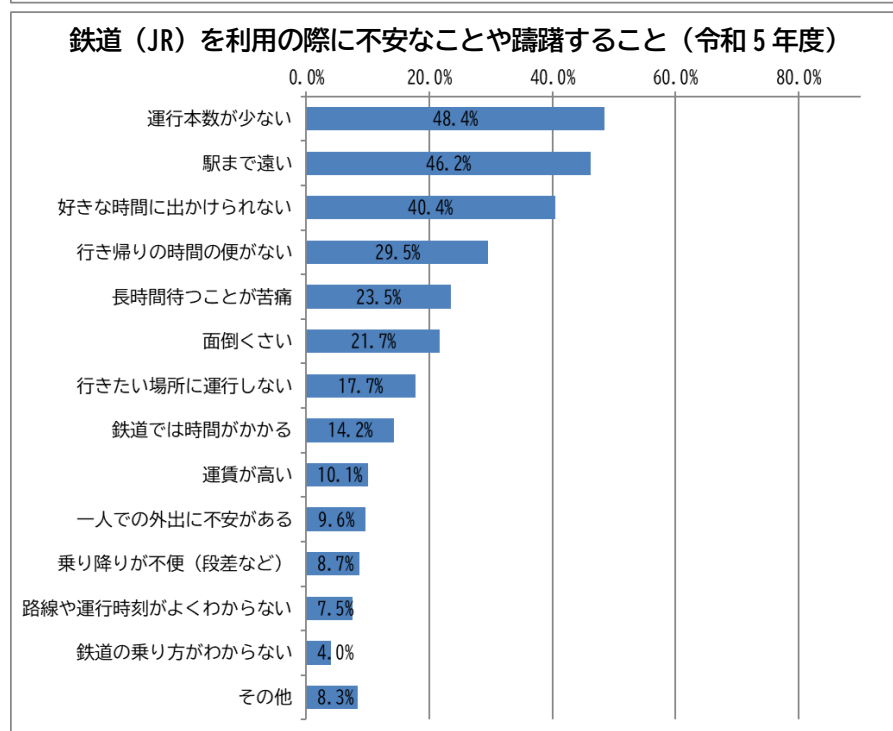
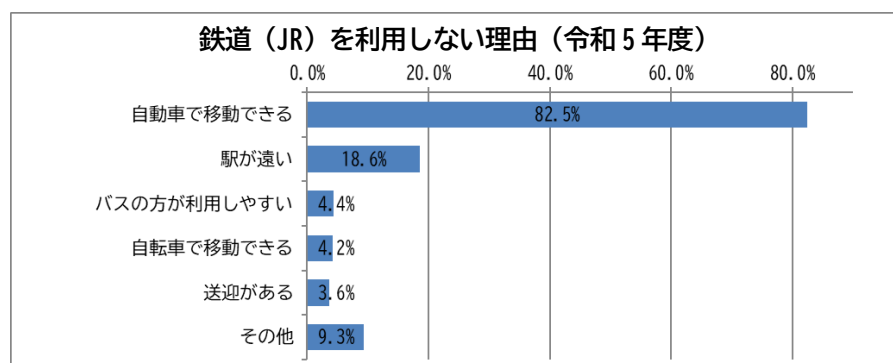
鉄道（JR）を利用されている方に、不満に感じることを回答していただいたところ、不満を感じるものの多いものから順に以下のとおりとなっています。「運行本数が少ない」、「利用したい時間帯に運行していない」と回答された方が多く見られました。



（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、鉄道（JR）を利用されなかっ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））

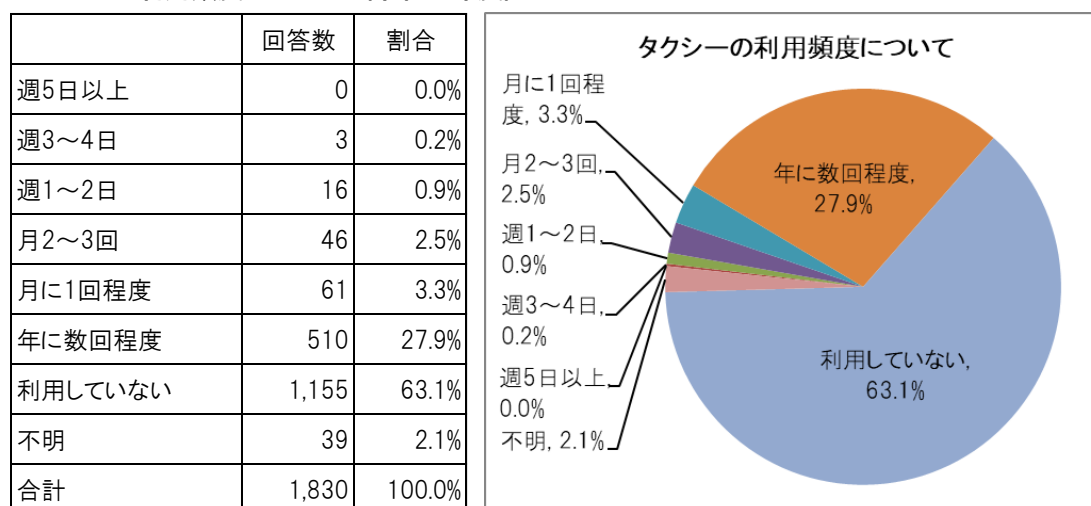


#### ④-1 タクシーの利用頻度について

タクシーの利用頻度については、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%)。

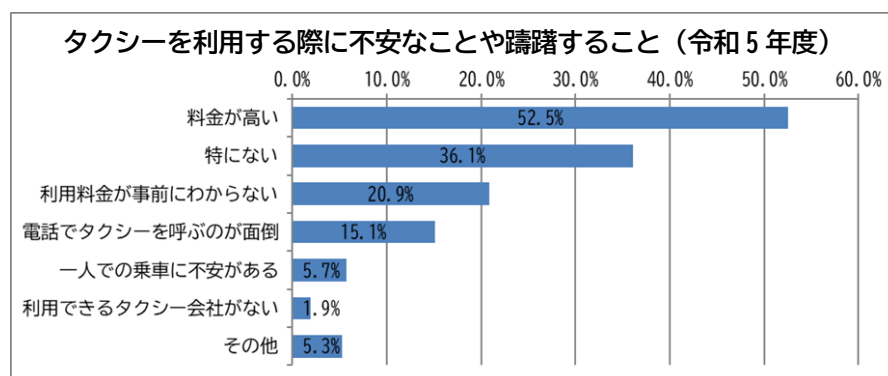
タクシーの利用頻度について(令和5年度)



(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。



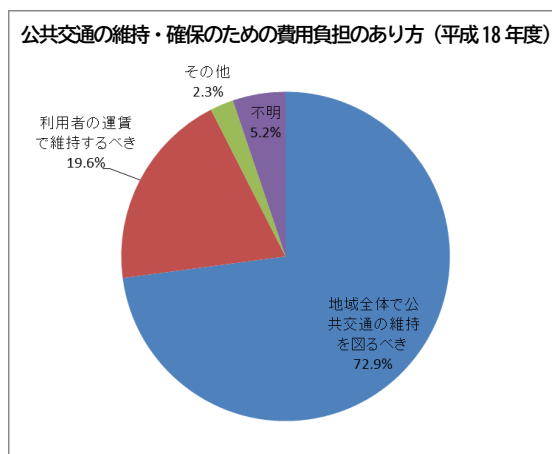
(資料：公共交通に関する市民アンケート調査(令和5年8月))

## 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】

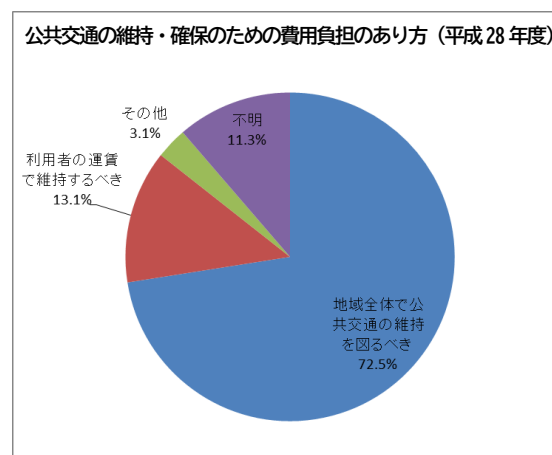
|                                                | 回答数   | 割合    |
|------------------------------------------------|-------|-------|
| 利用する・しないに関わらず、地域全体で公共交通の維持を図るべきである             | 1,569 | 72.9% |
| 利用者の運賃で維持するべきであり、利用者が減少すればサービスの低下や路線の廃止もやむを得ない | 421   | 19.6% |
| その他                           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

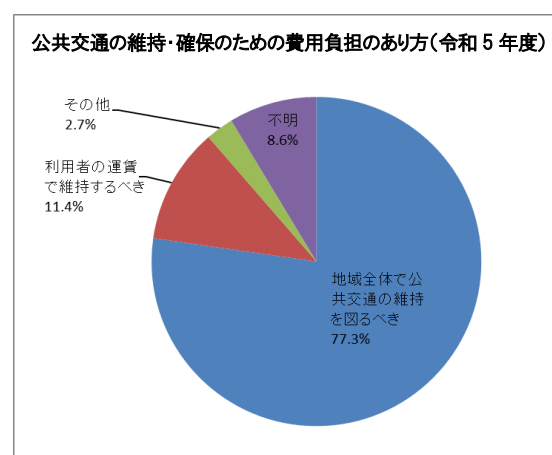
|                                                | 回答数   | 割合    |
|------------------------------------------------|-------|-------|
| 利用する・しないに関わらず、地域全体で公共交通の維持を図るべきである             | 1,609 | 72.5% |
| 利用者の運賃で維持するべきであり、利用者が減少すればサービスの低下や路線の廃止もやむを得ない | 291   | 13.1% |
| その他                           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

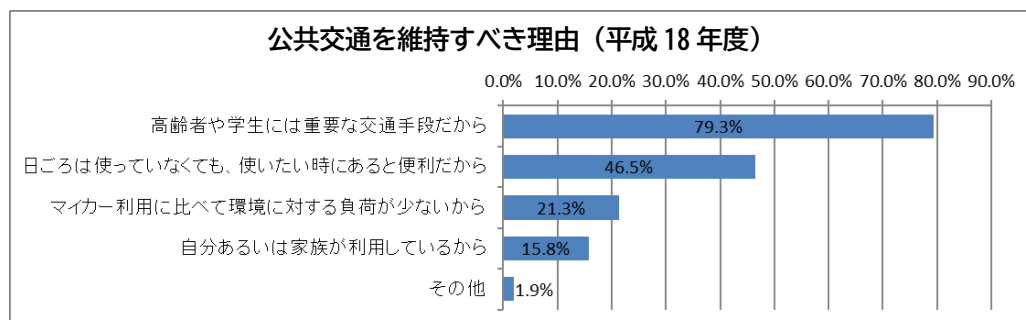


（資料：公共交通に関する市民アンケート調査（令和 5 年 8 月））

## 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】

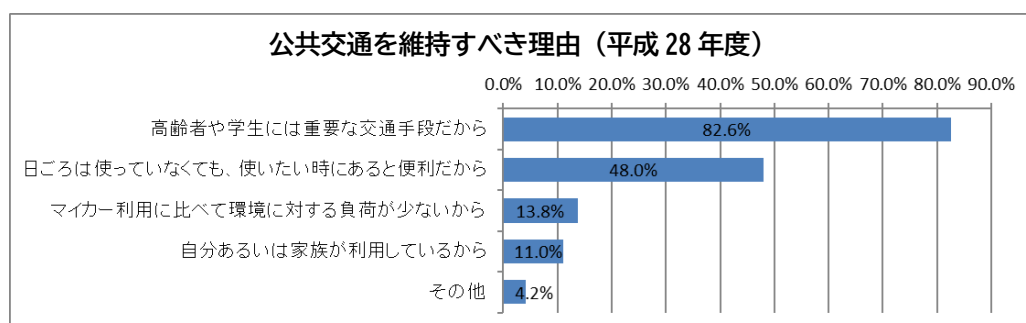


（資料：生活交通に関する市民アンケート調査（平成 18 年 6 月））



「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】

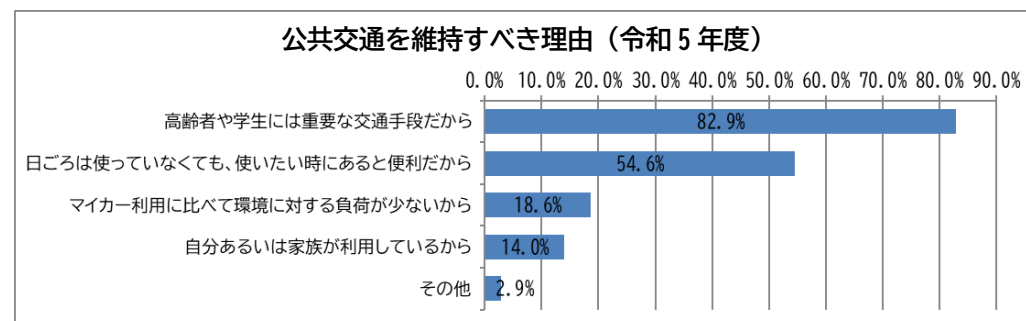


（資料：公共交通に関する市民アンケート調査（平成 28 年 10 月））



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））

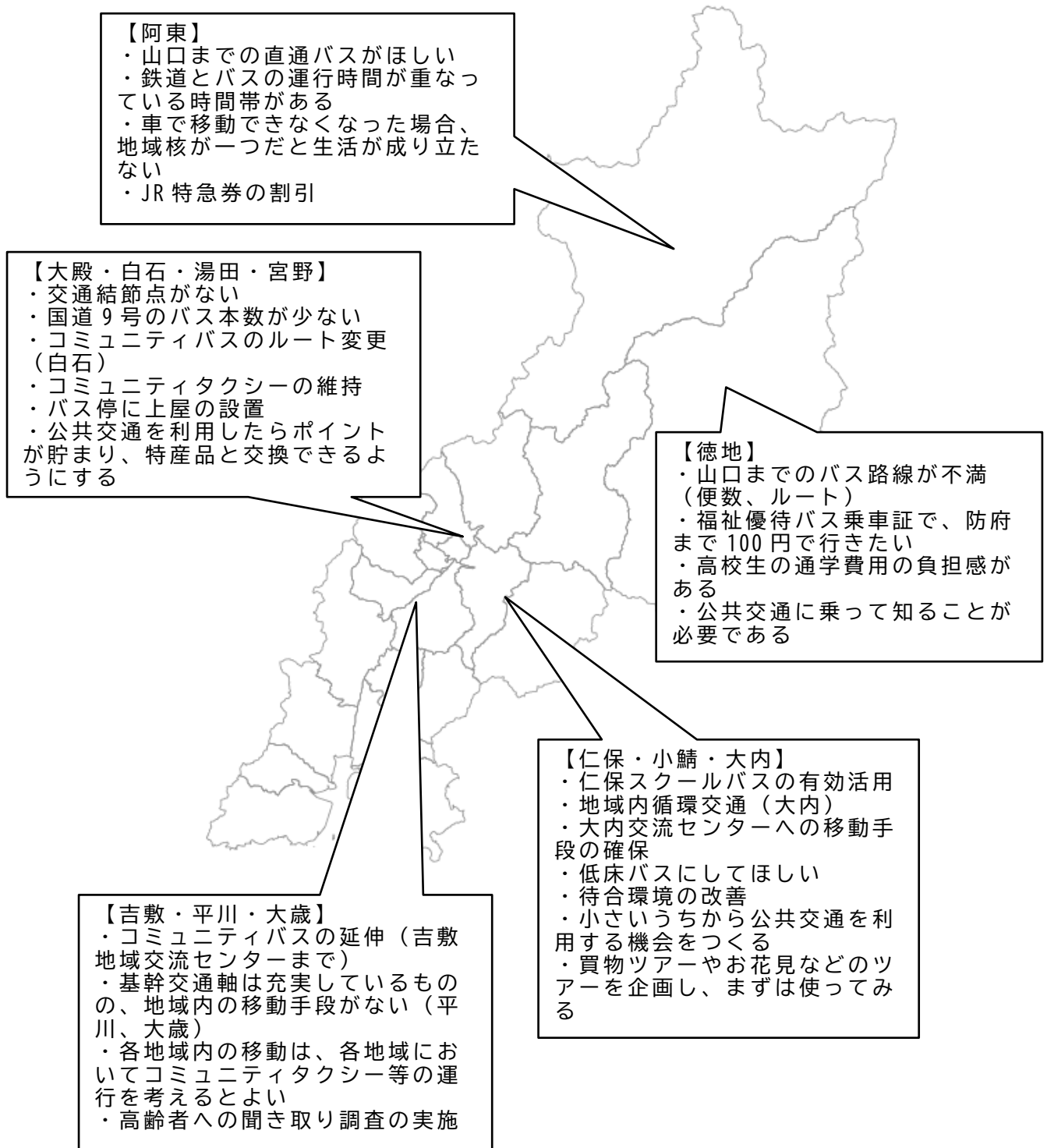
この結果から約 8 割の人が、公共交通は、移動手段を持たない人にとって重要と考えており、さまざまな理由で維持すべきと考えている人は多くなっている傾向が伺えます。

### (3)地域検討会（当初策定時に実施）

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】



【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

### (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

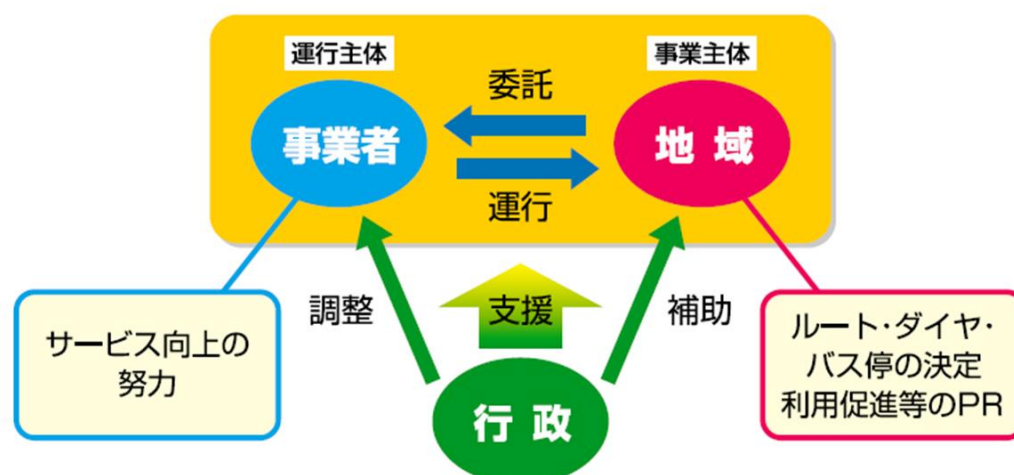
みんなが主役となって、それぞれの役割を果たし、協働して、安定的で持続可能な交通システムを整えます。

#### 【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】



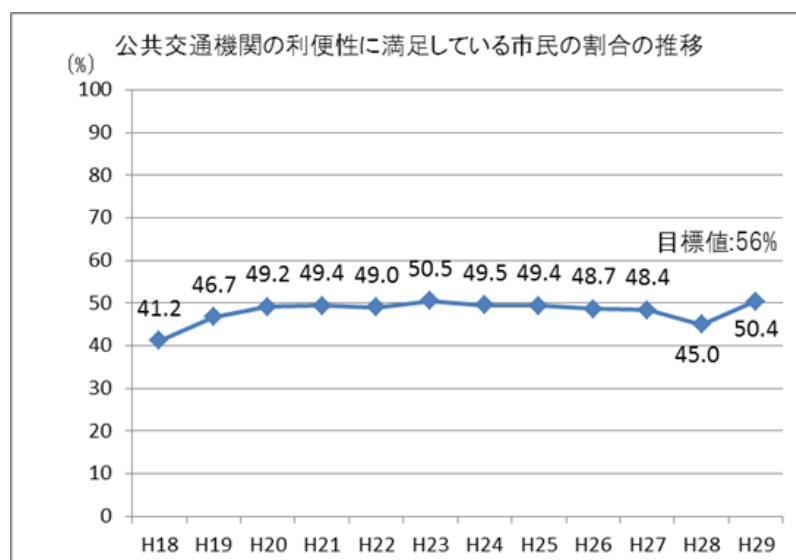
地域にふさわしいコミュニティ交通の確保については、地域の主体的な取組を基本として、市民、事業者、行政が協働し、地域に適したコミュニティ交通を整えます。

### (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<br>(平成 18 年度) | 目標値<br>(平成 24 年度) | 目標値<br>(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"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul> |

|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul> <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"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul> <p>③交通結節点機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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</li> </ul> |

|  |                                                                                                                                             |
|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p>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"> <li>・ 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。</li> </ul> |
|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul> <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"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 各事業者において、低床バスの導入が進められました。</li> <li>・ 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。</li> </ul> |

|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul> |

## **(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

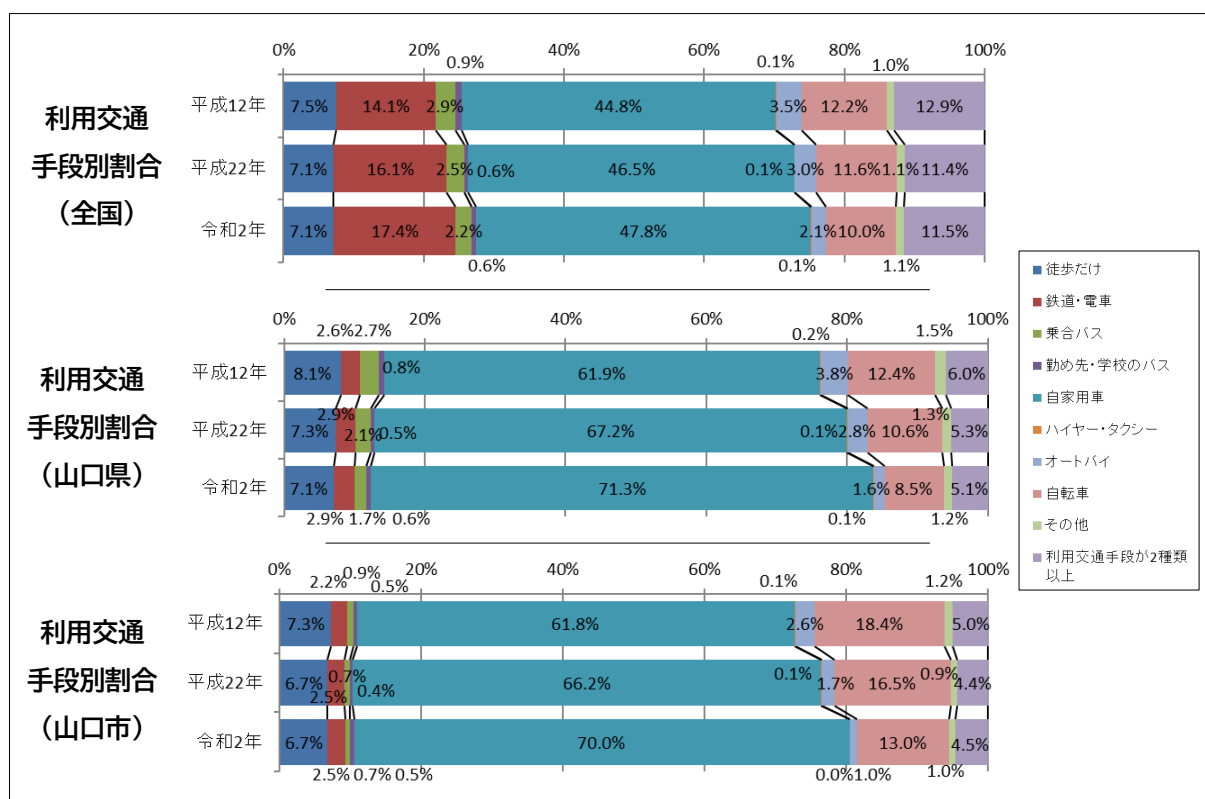
#### ①通勤・通学手段の変遷

国勢調査によると、本市の令和2年の従業地または通学地へ通勤・通学するための利用交通手段別割合（山口市）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となっており、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。)

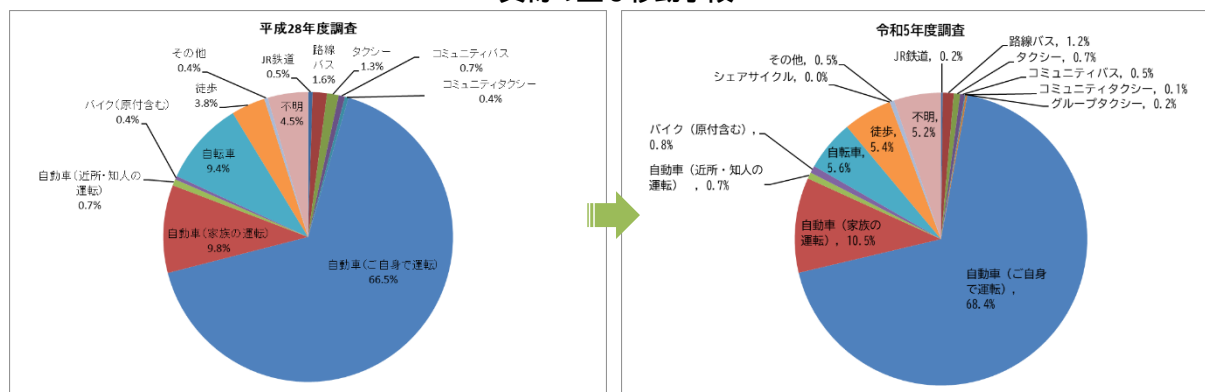


## ②食料品や日用品の買い物のための外出状況

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



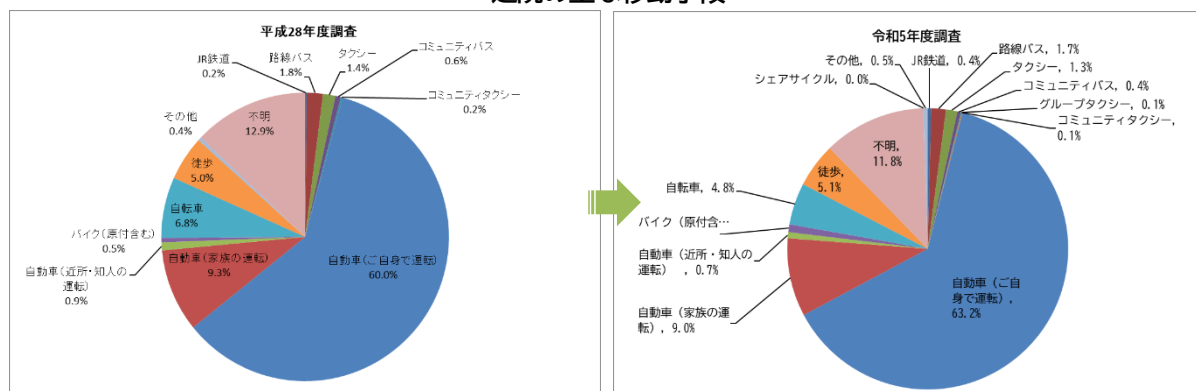
（資料：公共交通に関する市民アンケート調査（左：平成 28 年 10 月、右：令和 5 年 8 月））

## 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%）、「徒歩」（5.1%）、「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



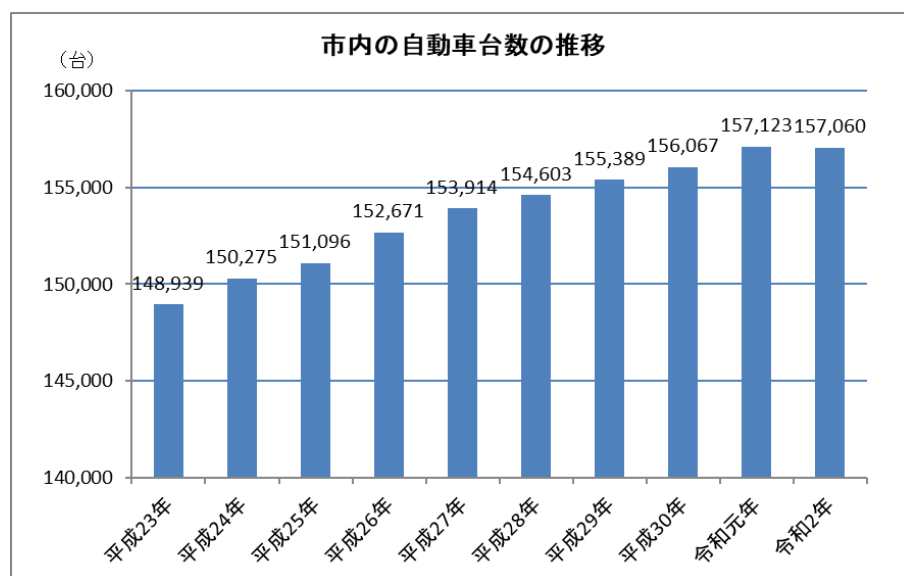
（資料：公共交通に関する市民アンケート調査（左：平成 28 年 10 月、右：令和 5 年 8 月））

#### ④自動車台数の推移とガソリン消費量等

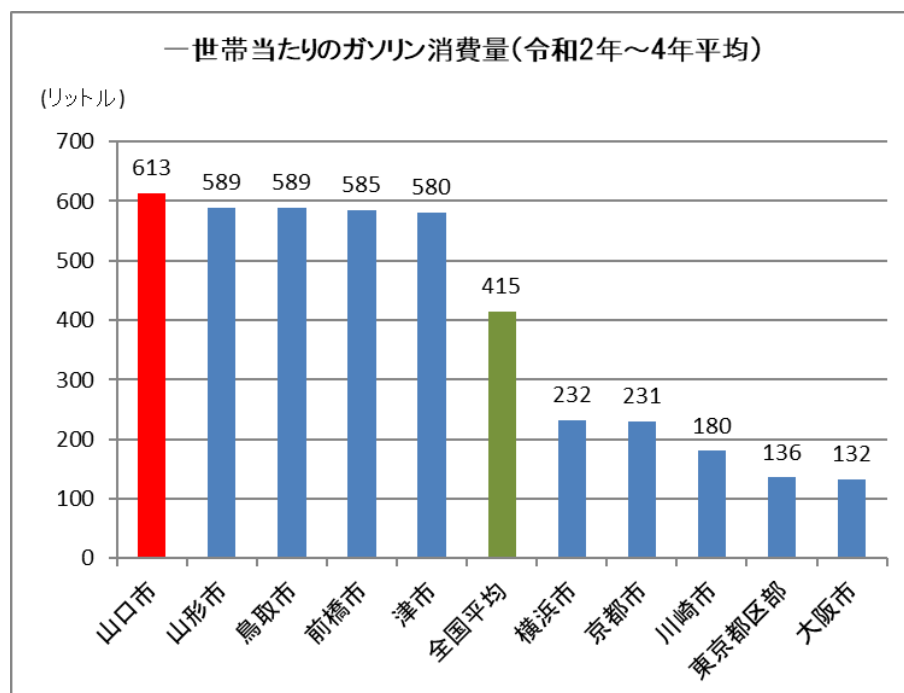
本市内の自動車の保有台数は、人口減少に伴い、やや減少しておりますが、高止まりが続いています。また、令和2年から令和4年の一世帯当たりの年間ガソリン消費量等の平均をみると、本市は、全国47都道府県庁所在市及び政令指定都市の中で最もガソリンの消費量が多く、一世帯当たり613リットルも消費しており、2位と約24リットルの差があります。

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。)

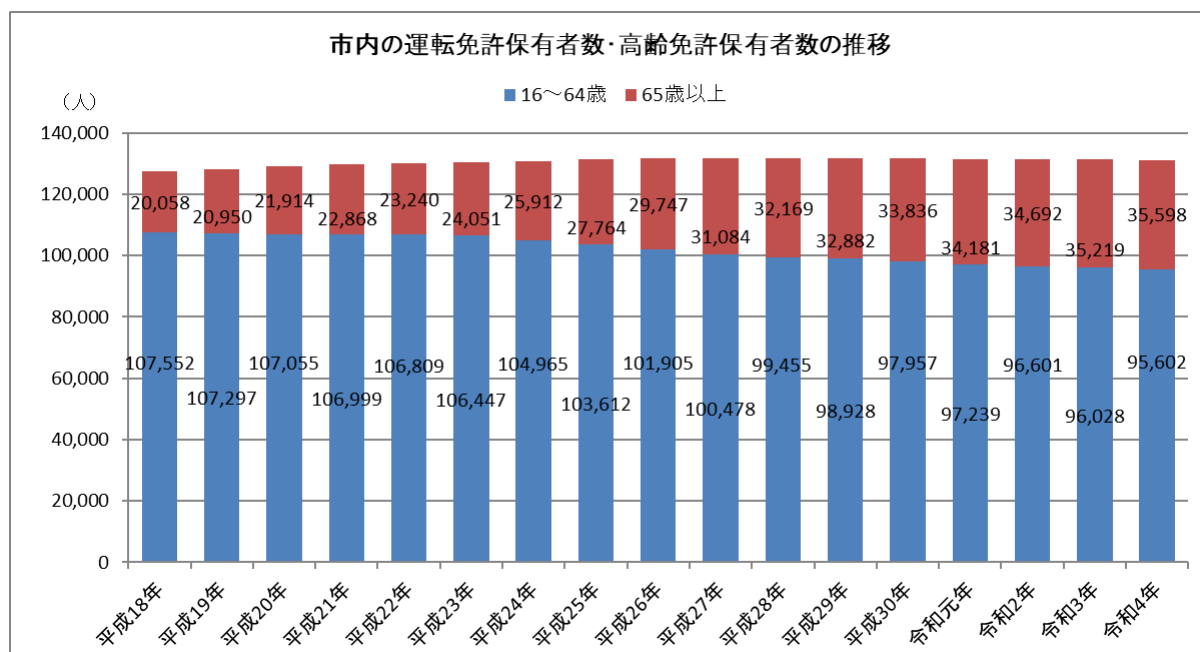
【バス代、タクシー代、ガソリン代及びガソリン消費量ランキング】

|    | 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   |

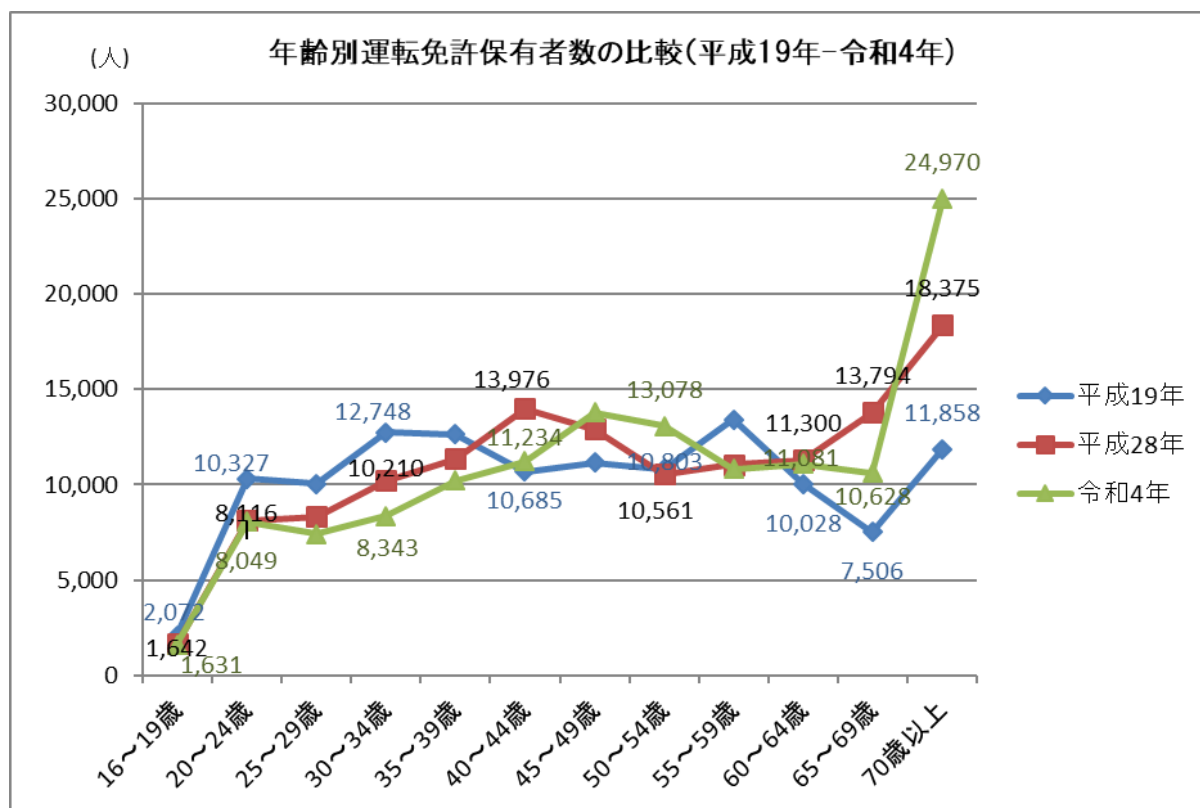
(出典:「家計調査(二人以上の世帯)品目別都道府県庁所在市及び政令指定都市ランキング(令和2年(2020年)～4年(2022年)平均)」(総務省統計局))

## 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。



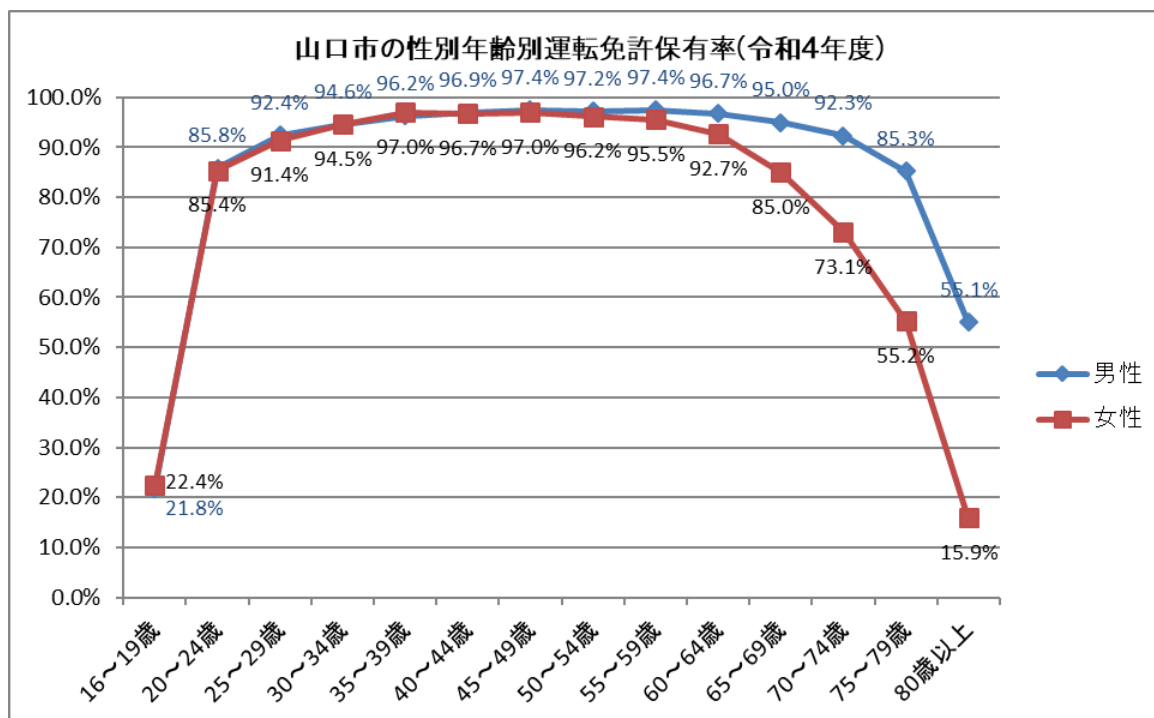
(資料：山口市交通白書(各年12月末現在))



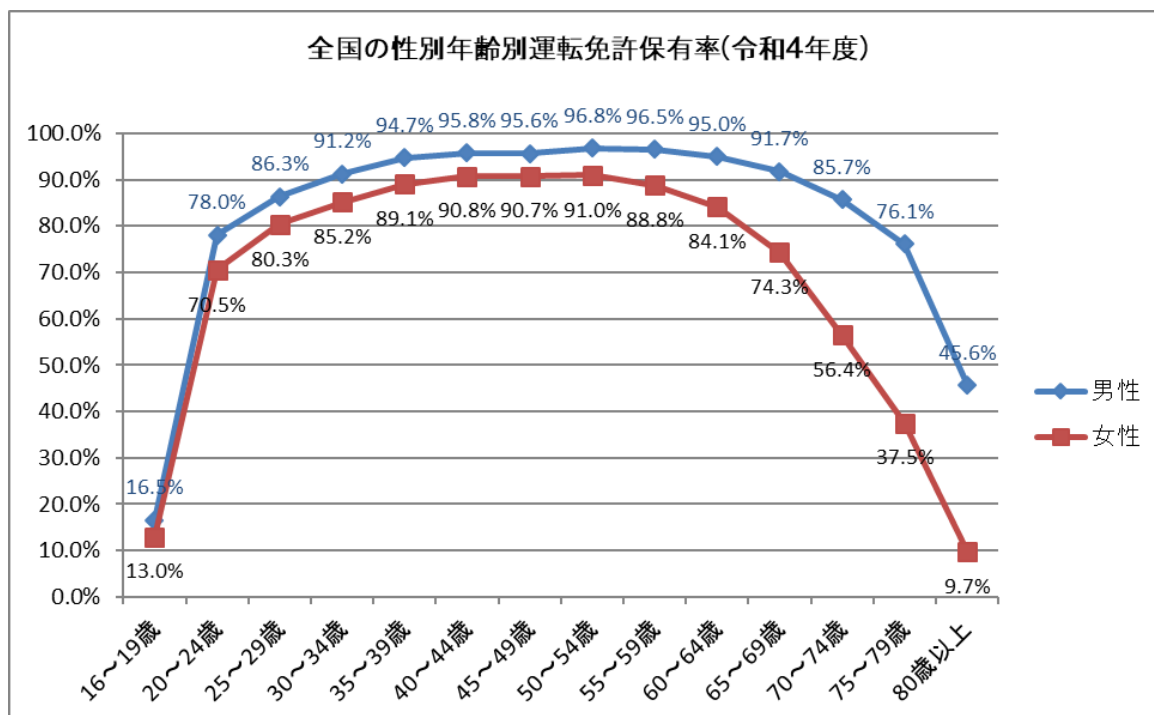
(資料：山口市交通白書(各年12月末現在))

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))



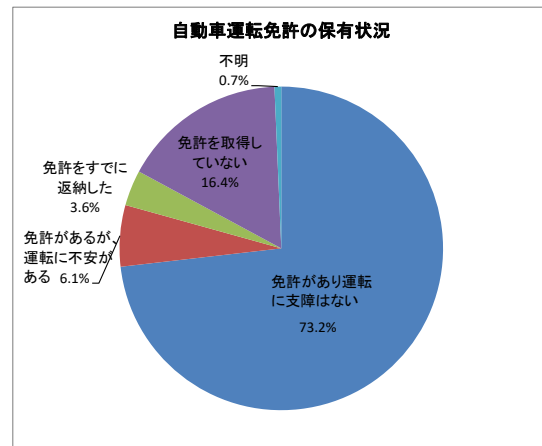
(資料：運転免許統計(令和4年版)、人口は、「全国：年齢(5歳階級)、男女別人口」(令和4年12月確定値)総務省統計局。ただし、16～19歳人口は、10月1日現在の値による)

## 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%  |

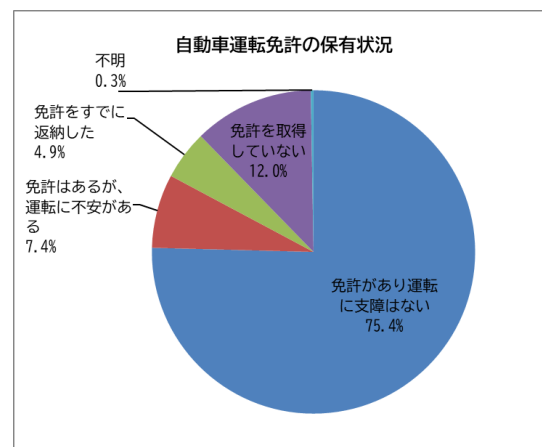


（資料：公共交通に関する市民アンケート調査（平成 28 年 10 月））



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））

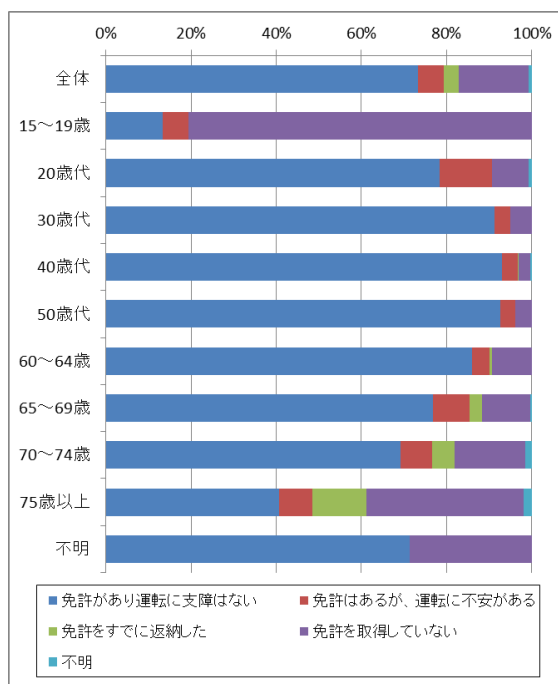
マイカー中心では、こうした方々の移動手段の確保が課題となります。

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% |

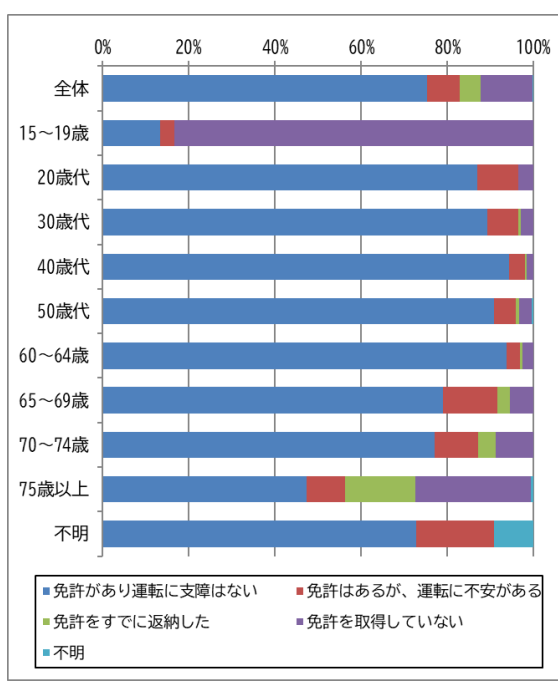


（資料：公共交通に関する市民アンケート調査（平成28年10月））



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））

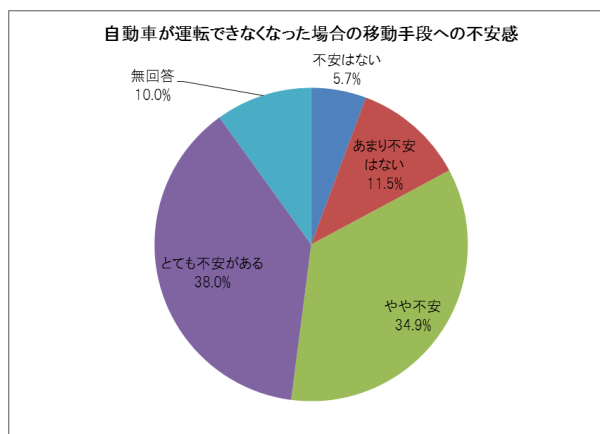


## ⑦自動車等が運転できなくなった場合の移動手段への不安感

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%  |

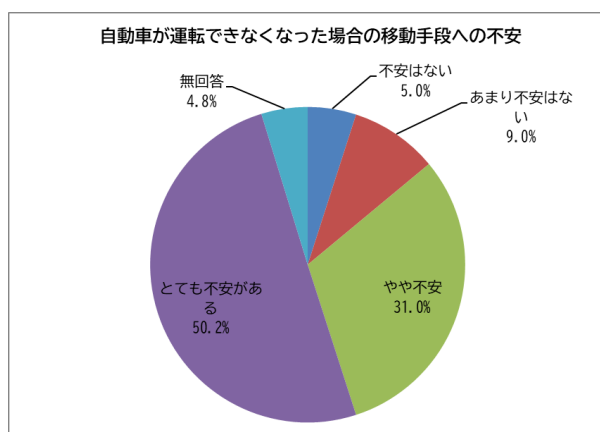


（資料：公共交通に関する市民アンケート調査（平成 28 年 10 月））



### 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%  |



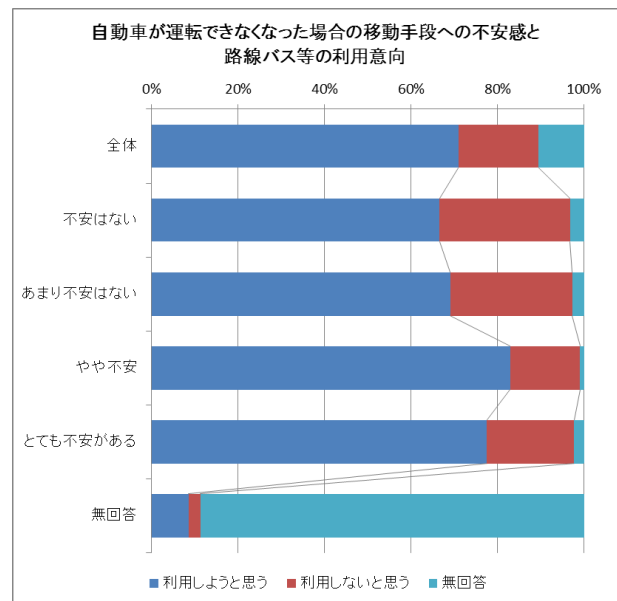
（資料：公共交通に関する市民アンケート調査（令和 5 年 8 月））

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、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% |

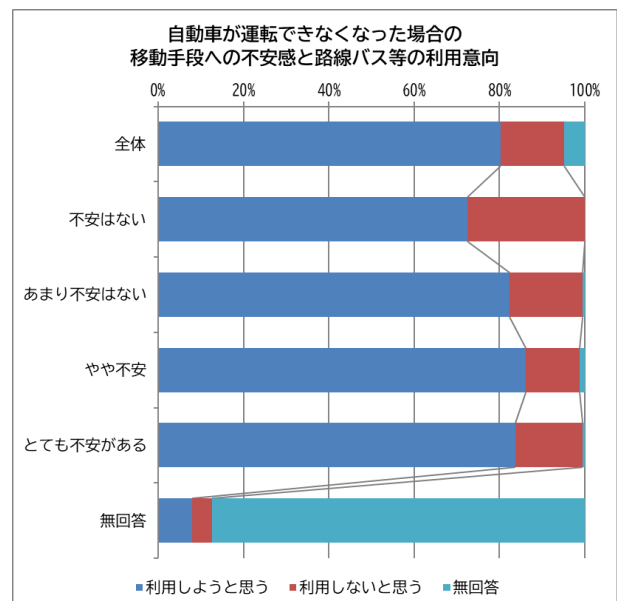


（資料：公共交通に関する市民アンケート（平成 28 年 10 月））



## 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% |

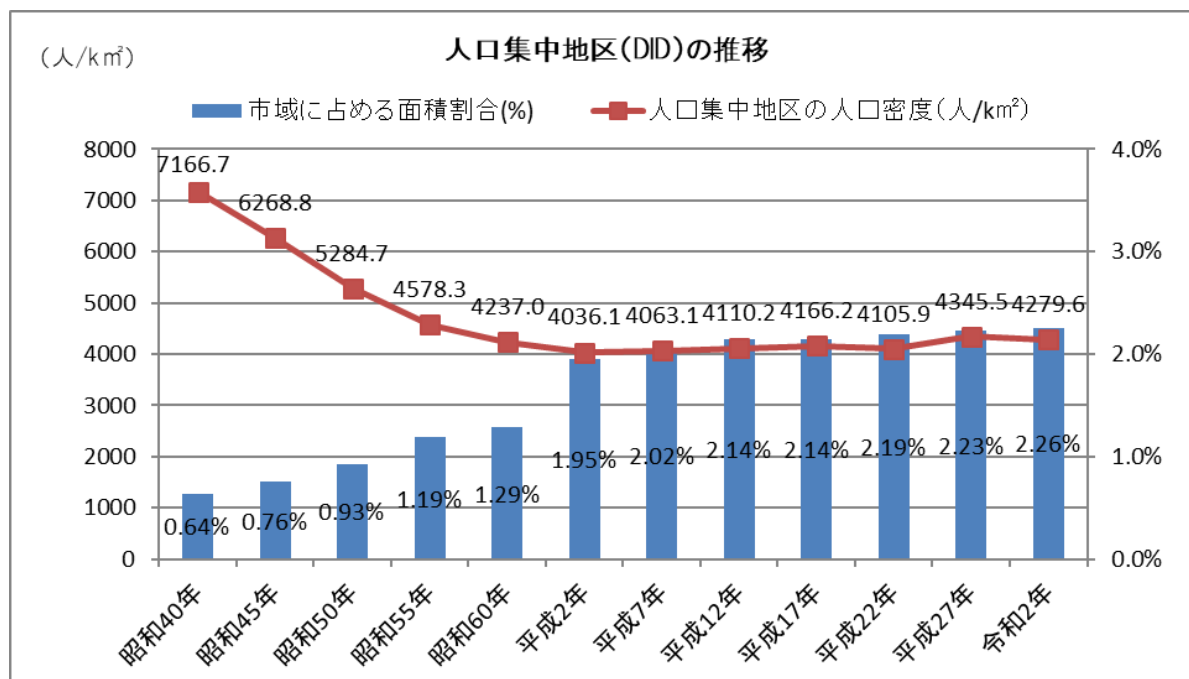


（資料：公共交通に関する市民アンケート（令和 5 年 8 月））

## (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。



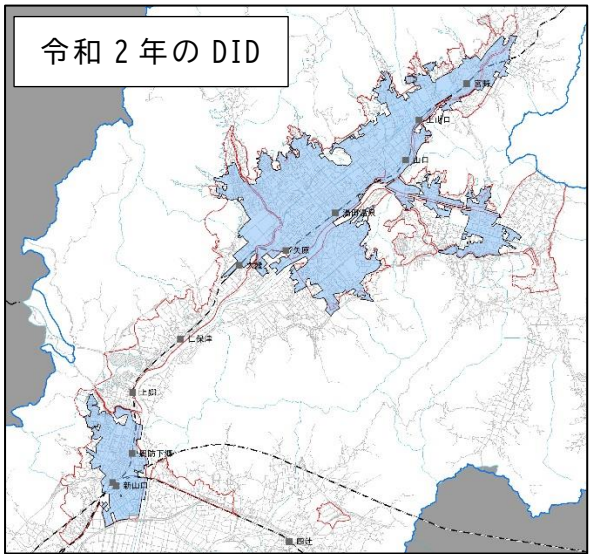
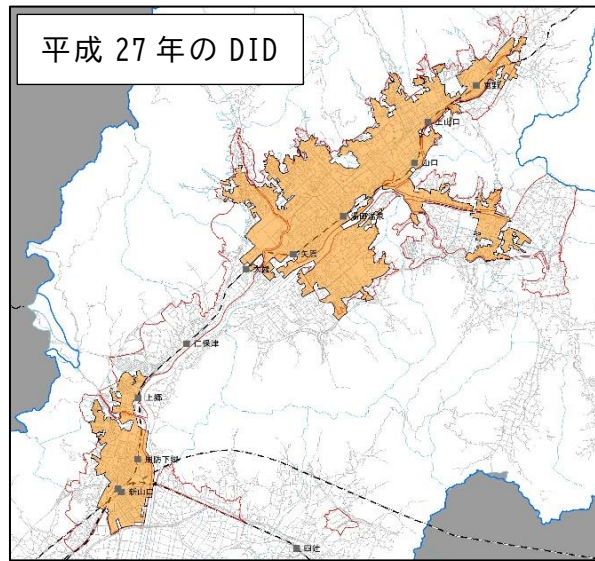
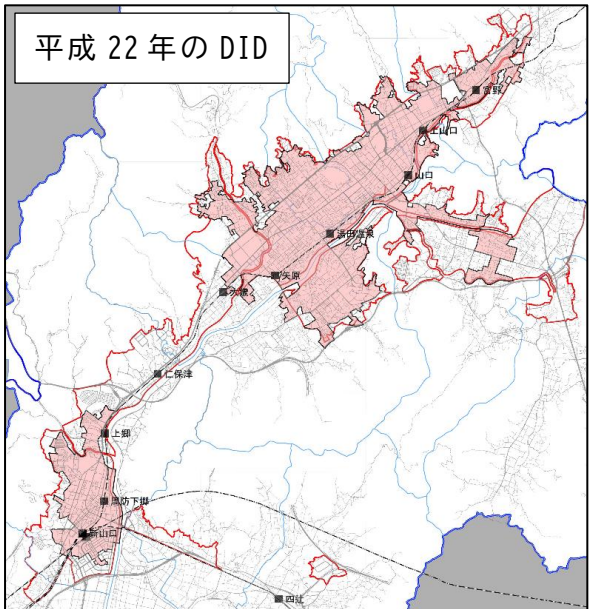
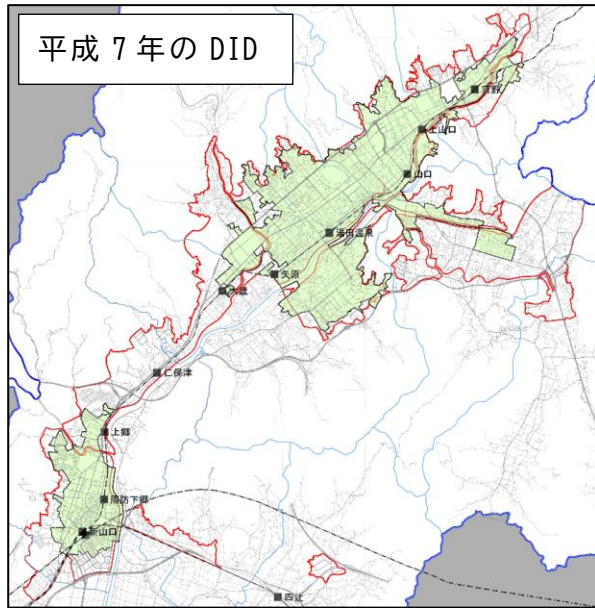
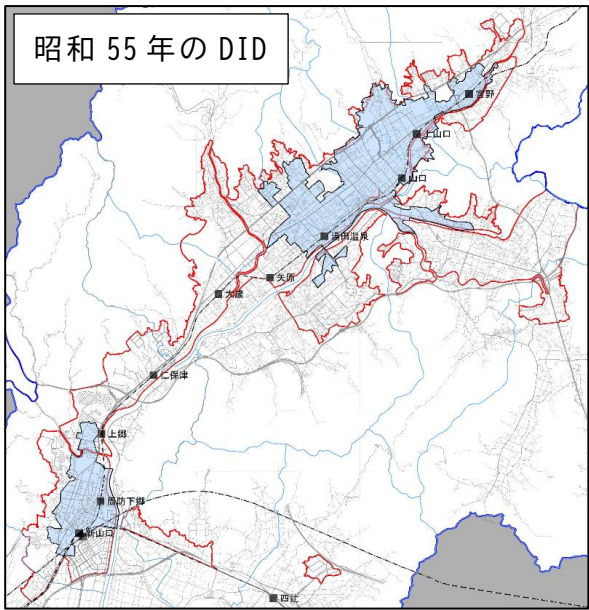
(資料：国勢調査)

※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。

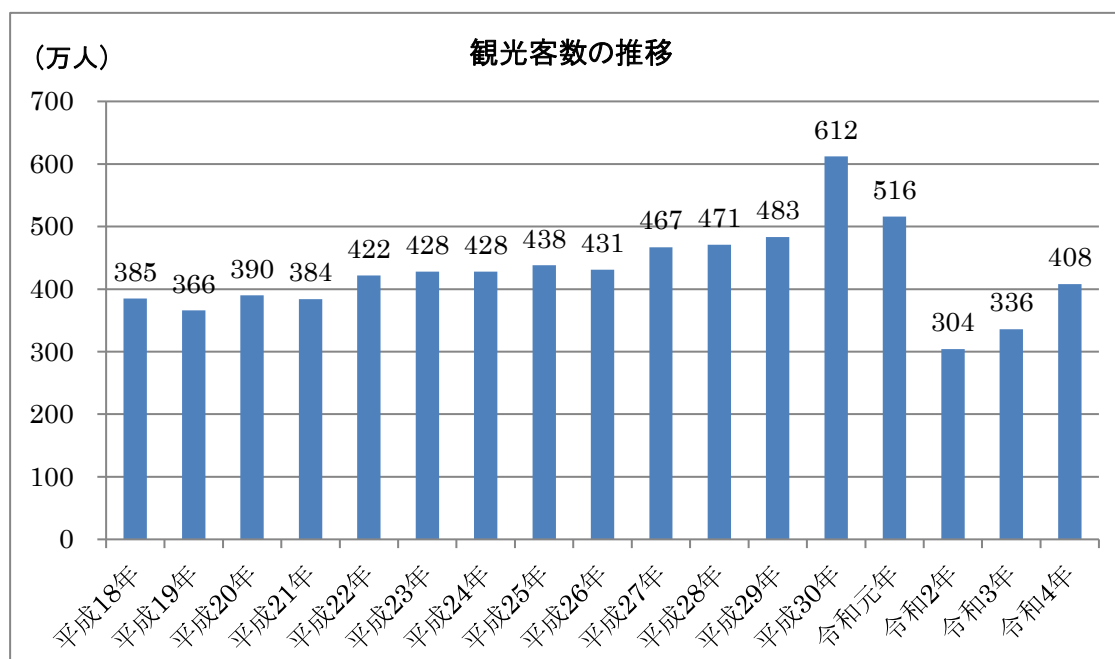
【人口集中地区（DID）の推移（図示）】



※赤線で囲んだ地域は、用途地域。  
(資料：国勢調査)

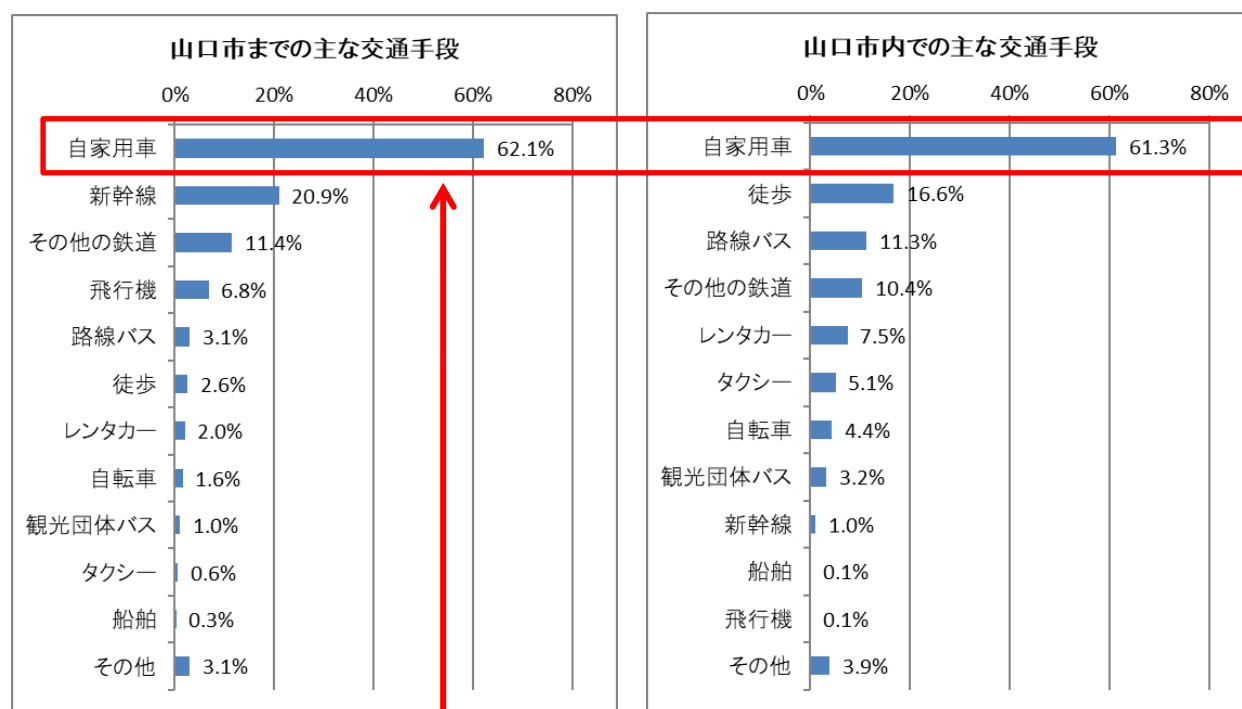
## ②観光客の移動手段

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年山口市観光動態アンケート調査)

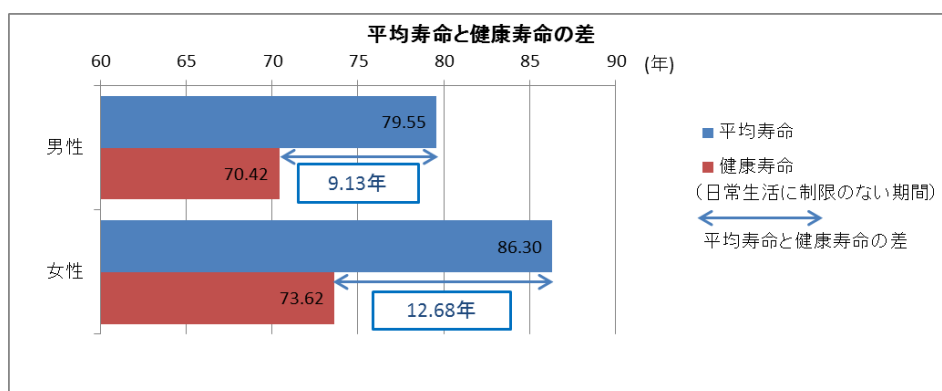
本市を訪れる観光客も、マイカーに頼っている状況が伺えます。



### (3)健康とマイカー利用との関係

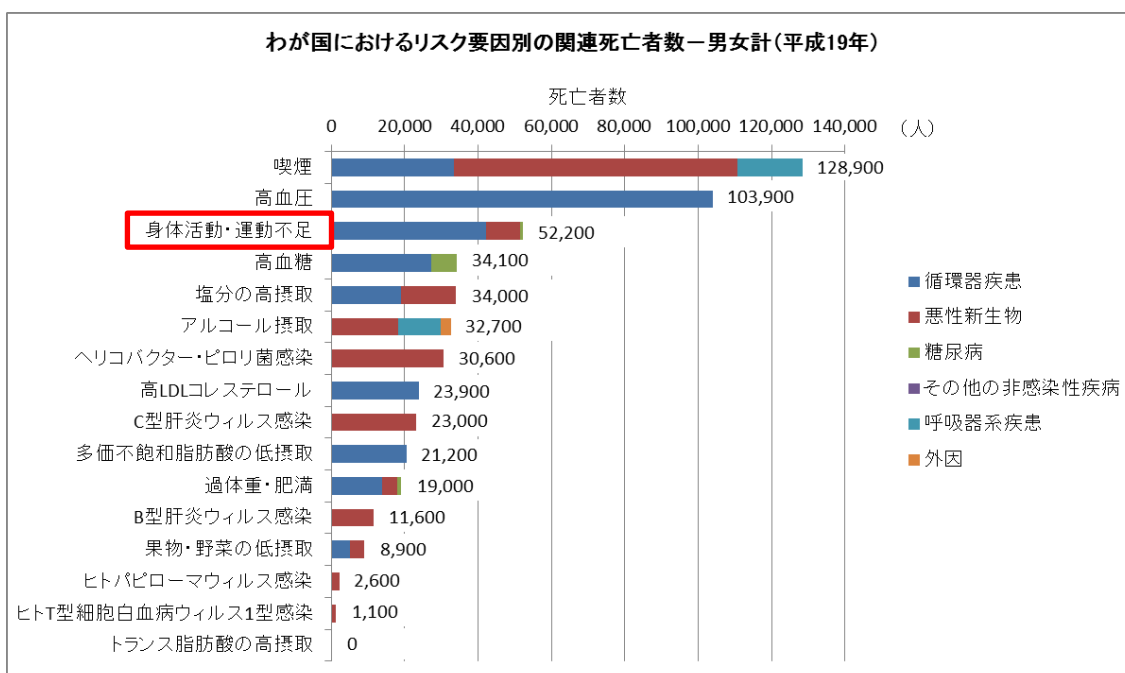
国が、人口や死亡数、国民生活基礎調査等を基礎情報として算定した健康寿命とは、健康上の問題で日常生活が制限されることなく生活できる期間と定義され、平均寿命と健康寿命との差は、日常生活に制限のある「不健康な期間」ともいえます。

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))

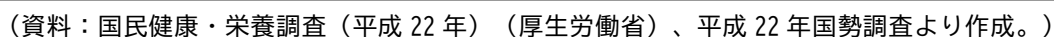
一方、日本における予防可能な危険因子を比較評価した研究結果では、身体活動・運動の不足によるものが喫煙、高血圧に次いで、第 3 位の死亡要因となっています。また最近では、身体活動・運動は、高齢者の認知機能や運動器機能の低下などの社会生活機能の低下と関係することも明らかとなってきているといわれています。



※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))

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ものです。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。



## 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。

また、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。

このため、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。

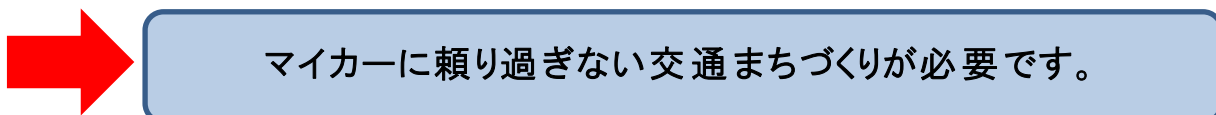
将来、自動車の運転ができなくなった場合の移動手段への不安感についての市民アンケートでは、「とても不安がある」と思われておられる方が半数以上、「やや不安」と思われている方をあわせると、実に8割以上の方が将来の移動手段に不安感を抱いている結果となりました。

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。

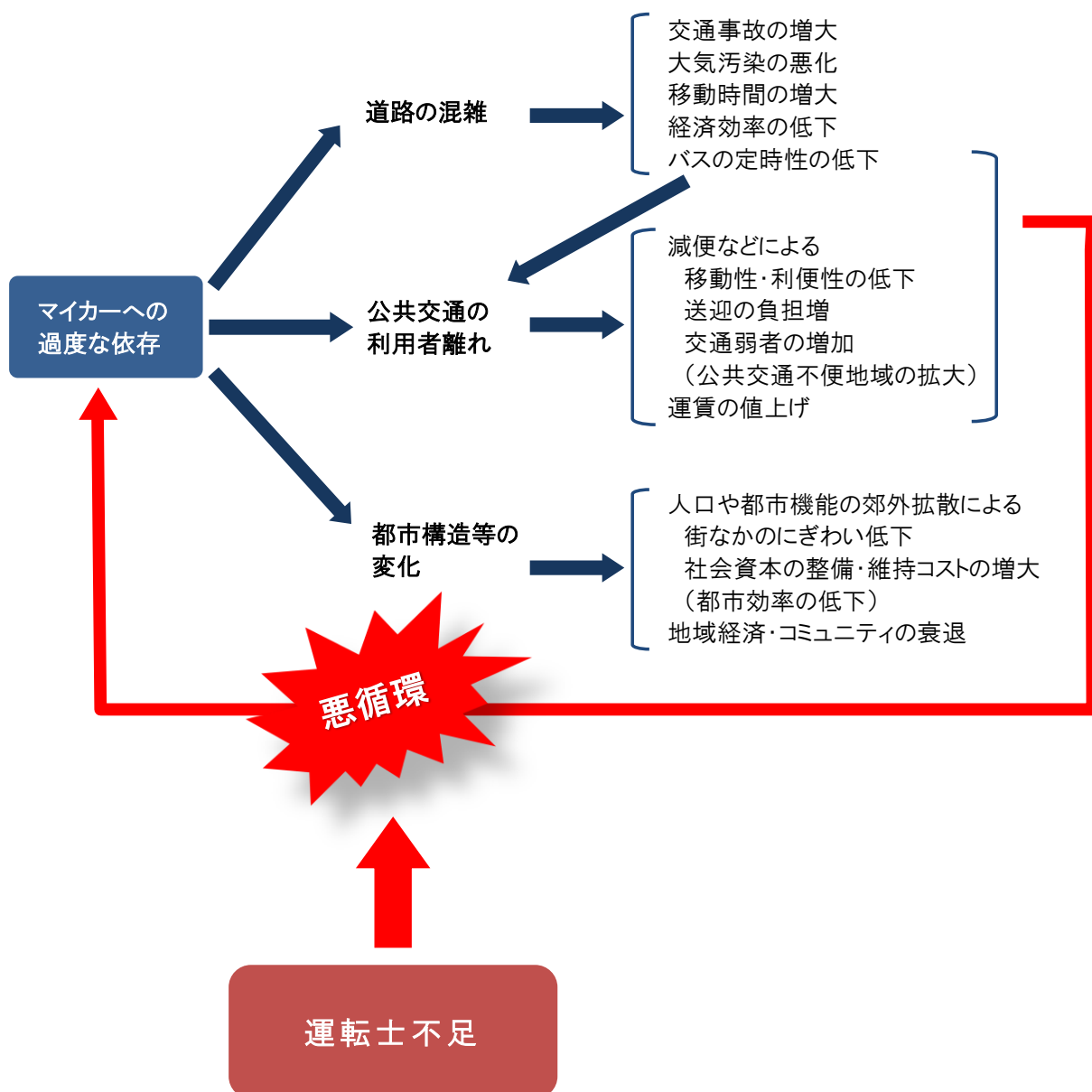
こうした流れは、コロナ禍を契機として急速に進展しており、マイカーを基礎とした生活スタイルからの脱却は大変難しい課題ではありますが、人口減少が続く中、一度失われた鉄道やバス路線の復活、便数の増加は容易なものではなく将来に向けて公共交通をみんなで守り、確保するために取組を急がなければ、手遅

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カードの普及による異なる公共交通機関のシームレス化の推進や、タクシー配車アプリなどの先進DX技術の導入により、これまで以上に効率的、効果的に利用者の利便性の向上を図るなど、新たな需要の拡大につな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。

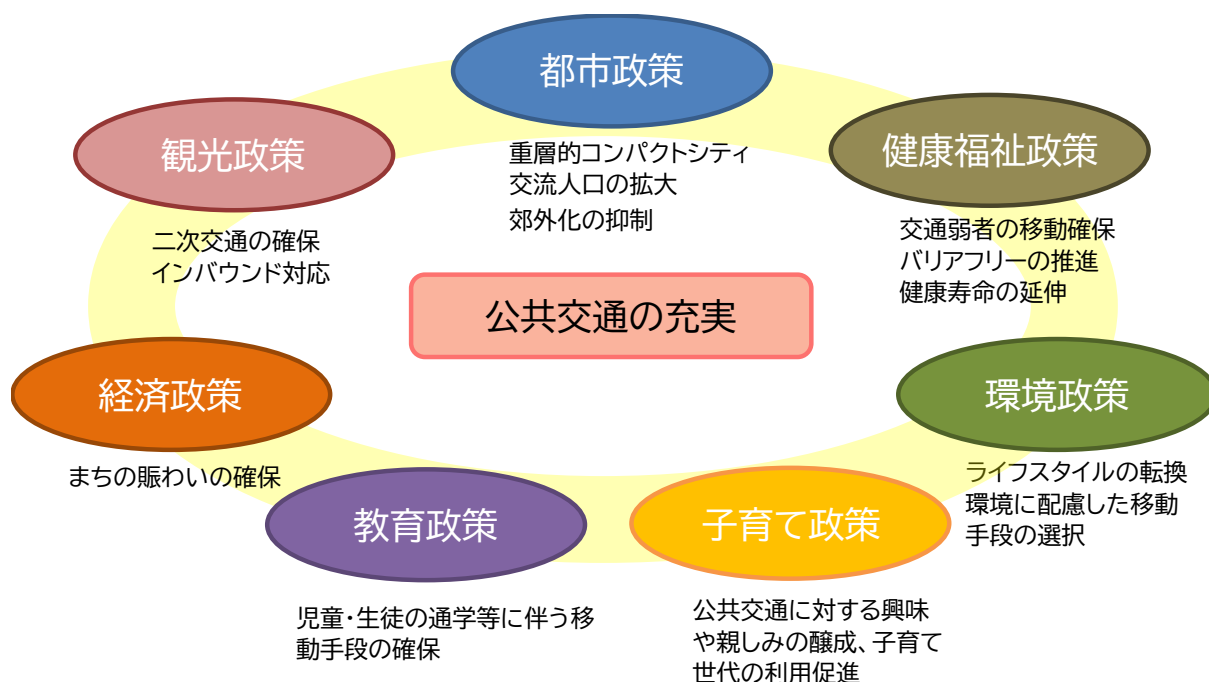
#### (4)まちづくりとの連携

公共交通は、移動手段の確保はもとより、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の政策においては、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。

#### 【まちづくり各分野の政策との相関図】



まちづくり各分野の政策との連携・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。



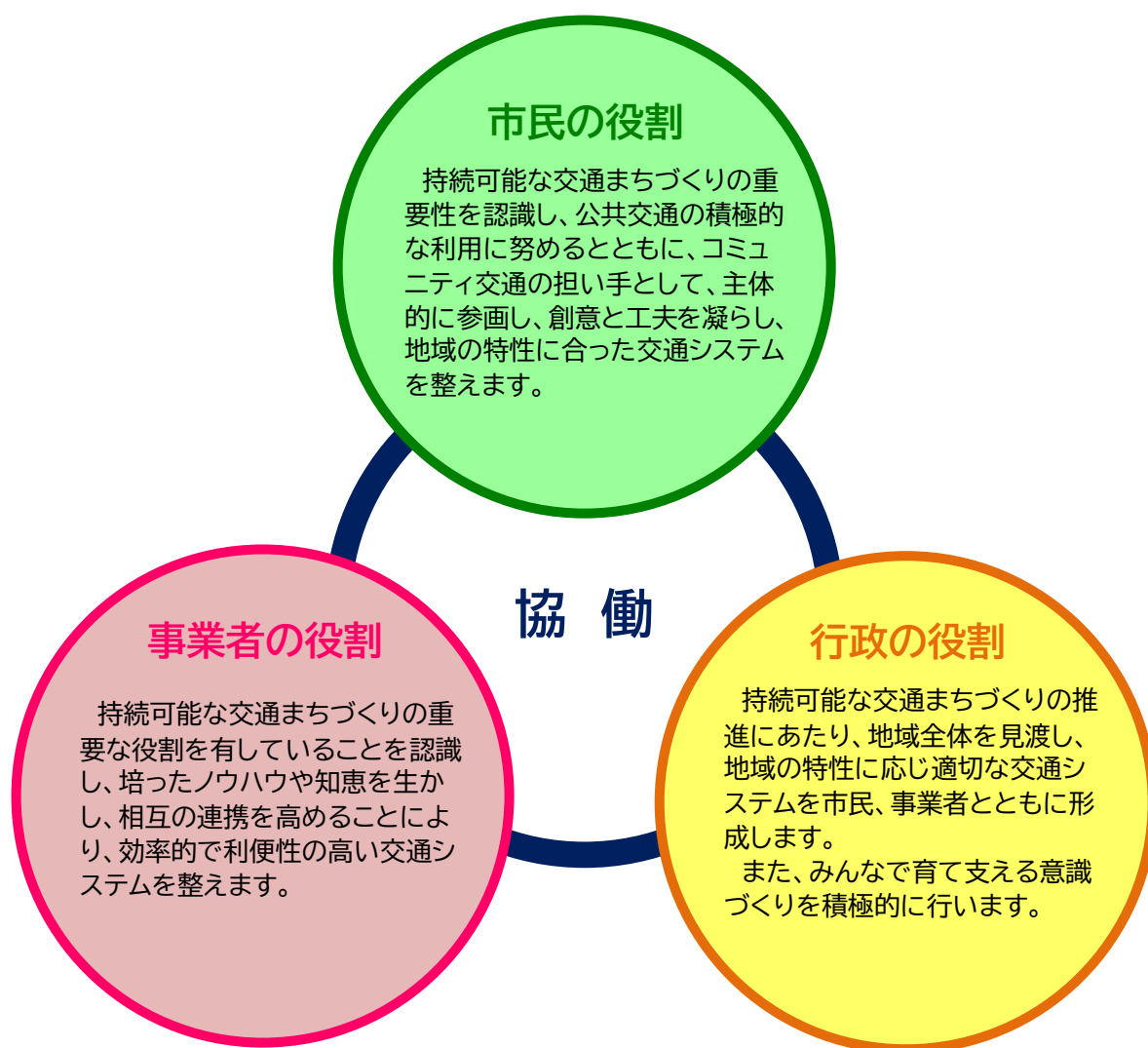
マイカーばかり増えて、慢性的な渋滞が発生し、交通事故も絶えず、環境にも悪く、そして人が出歩いていないまちではなく、人が安全・安心にお出かけができ、賑わいと環境にやさしいまちを目指しましょう！

## 6-2 基本目標

|                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>目標1 マイカーに頼り過ぎない交通まちづくりの推進</b>                                                                                                                                                                                                                                         |
| <p>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。</p> <p>【成果指標】<br/>月に1回以上公共交通機関を利用する市民の割合</p>                                                                                                                                        |
| <b>目標2 利用しやすい公共交通環境の整備</b>                                                                                                                                                                                                                                               |
| <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>【成果指標】<br/>公共交通機関の利便性に満足している市民の割合<br/>鉄道利用者数<br/>路線バス利用者数</p>                         |
| <b>目標3 日常生活を支える持続可能な生活交通の確保</b>                                                                                                                                                                                                                                          |
| <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>【成果指標】<br/>移動手段が確保されていると思う市民の割合<br/>コミュニティタクシー運行地域数<br/>グループタクシー申請者数</p> |
| <b>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</b>                                                                                                                                                                                                                                  |
| <p>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。</p> <p>【成果指標】<br/>居住誘導区域の人口密度</p>                                                                                                                                                  |

### 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

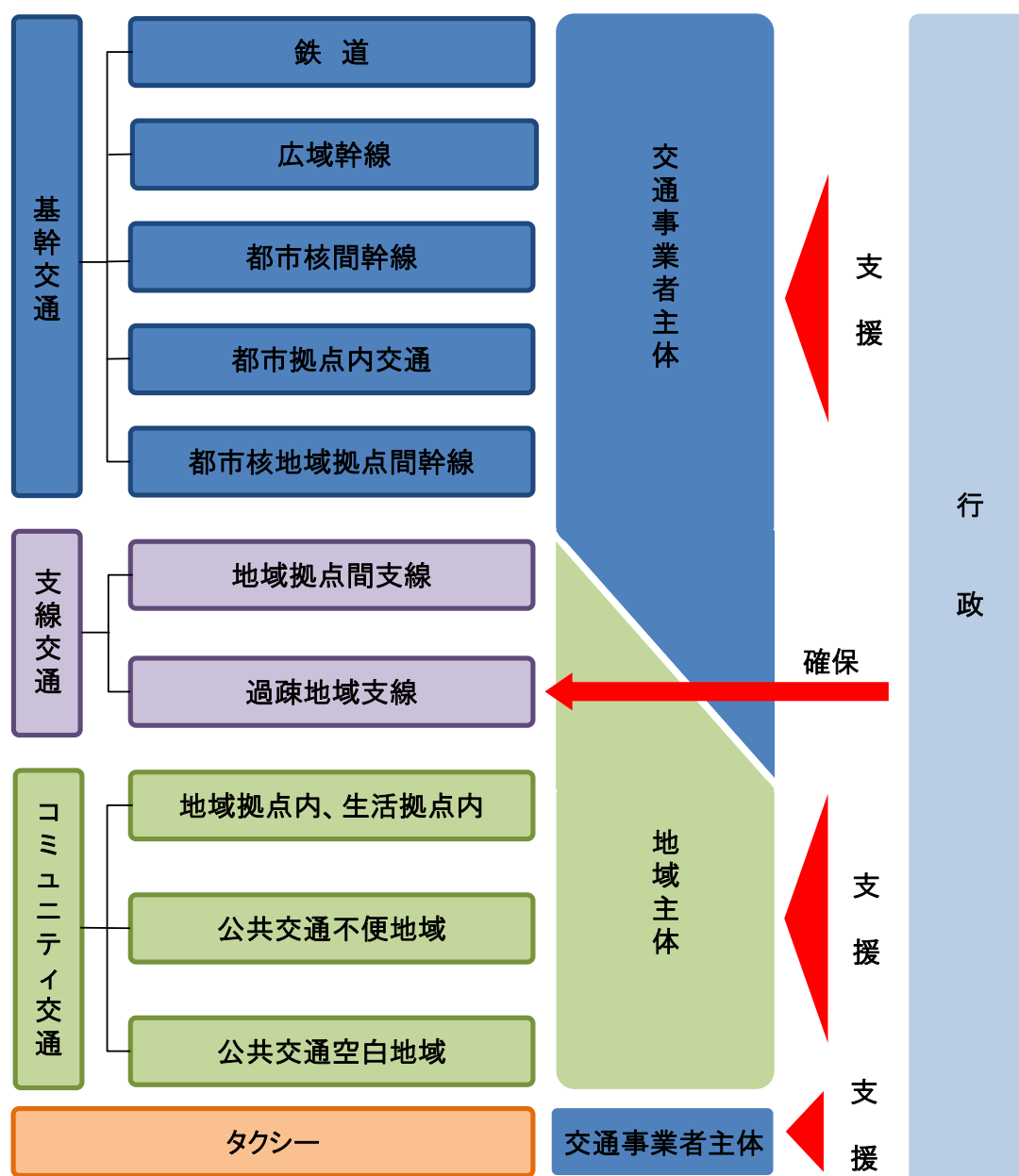
都市核、地域拠点、生活拠点など、それぞれの間の移動や交流を支えるため、市民、事業者、行政の適切な役割分担のもと、持続可能な公共交通体系の構築を図ります。

「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また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<br>・空港連絡バス<br>・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。<br>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)<br>・路線バス<br>・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<br>・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。                  | ・NP0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

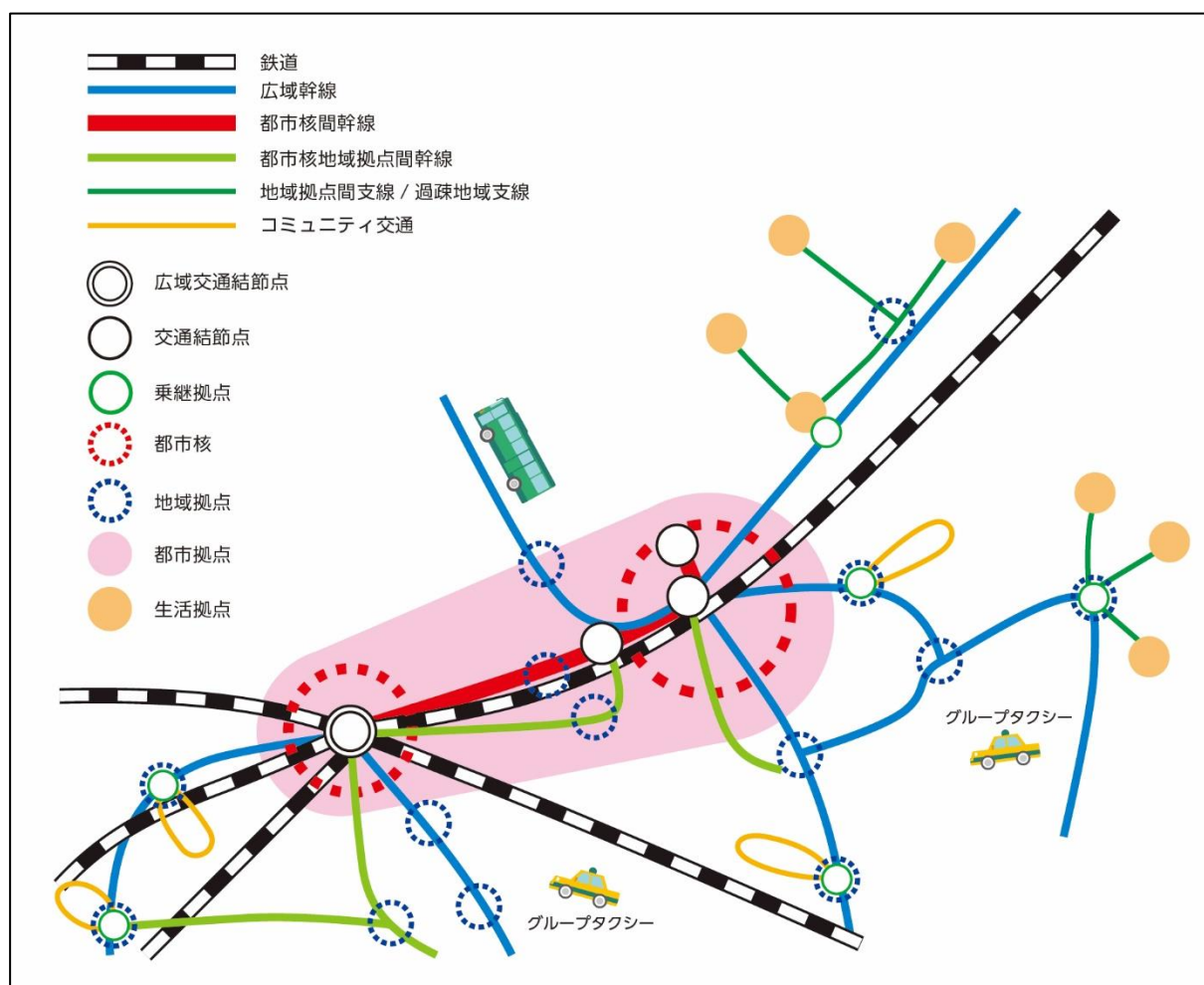
・スクールバス、通院バス、自家用有償運送（福祉有償運送）、各地域の工夫や助け合いによる無償運送

## (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<br>①公共交通を育て支える意識の啓発<br>②ノーマイカーの推進                                                                                                                           |
|                                | (2)公共交通の優先性の確保<br>①公共交通優先エリアの設定<br>②公共交通優先レーン・優先信号の充実<br>③バスバイ型停留所の充実                                                                                                           |
| 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<br>①利用しやすいバス路線網の確立（バス路線の再編）<br>②バスロケーションシステムの導入（オープンデータ化）<br>③交通系 IC カードの導入<br>④利用しやすい運賃の設定<br>⑤利用しやすいタクシー制度の調査研究<br>⑥わかりやすい公共交通情報の提供<br>⑦バリアフリー・EV 車両等の導入 |
|                                | (2)待合・乗継環境の向上<br>①待合・乗継環境の整備<br>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<br>①コミュニティ交通の運行<br>②コミュニティ交通運営ガイドラインの作成<br>③交通アドバイザーの派遣<br>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<br>①貨客混載の調査研究<br>②運転士の確保<br>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<br>①福祉制度による移動手段の確保<br>②利用しやすい運賃の設定（再掲 2-(1)-④）<br>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<br>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）<br>②山口都市核におけるバス交通の結節点の調査研究<br>③コミュニティバスの交通体系に沿った見直し<br>④生活バスの維持確保                                                                   |
|                                | (2)交流やにぎわいの創出<br>①来訪者が利用しやすい交通環境の整備<br>②公共交通の活用によるおでかけの促進                                                                                                                       |

### 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や、子育て世代にとって使いやすい公共交通の調査研究を進めるとともに、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。また、市報や市公式ウェブサイトをはじめ、テレビ、ラジオ、さらには SNS、特集冊子などにより、関連情報を含め、効果的な情報提供の方法について検討します。

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バスバイ型停留所の充実

- ・乗降の利便性や後続車の追い越しが容易となるよう、バスバ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



▲バスバイ型停留所

## 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、タクシーといった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」の展開を進め、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。
- ・ このほか、公共交通空白地域を中心に、自家用有償旅客運送やボランティア輸送、また、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、ウェブサイトには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。

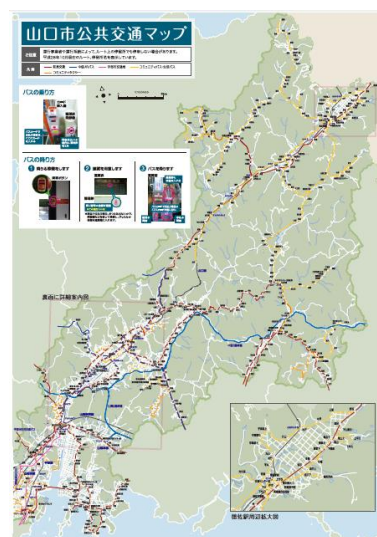
実施主体：山口市、交通事業者

- ・ 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



▲コンビニを活用した待合施設

- ・ 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に、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、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、鉄道との連携により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。

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、地域のニーズを踏まえ、定時定路線の運行にこだわることなく、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旅客運送やボランティア輸送のほか、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、地域とともに調査・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。

実施主体：山口市、交通事業者、市民



▲小郡地域コミュニティタクシー「サルビア号」



▲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



▲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



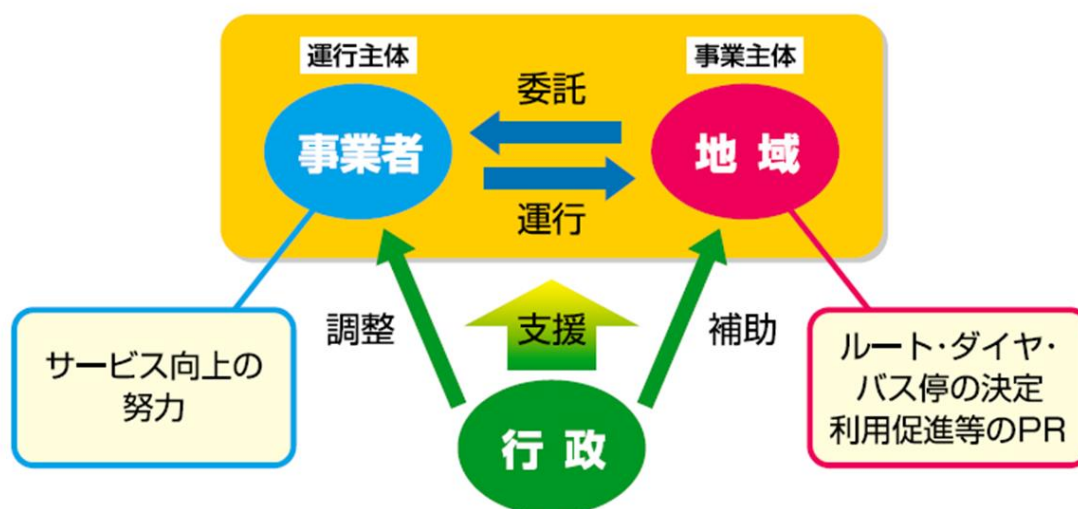
▲交通アドバイザーの派遣

## ④地域の交通を考える「話し合い」の支援

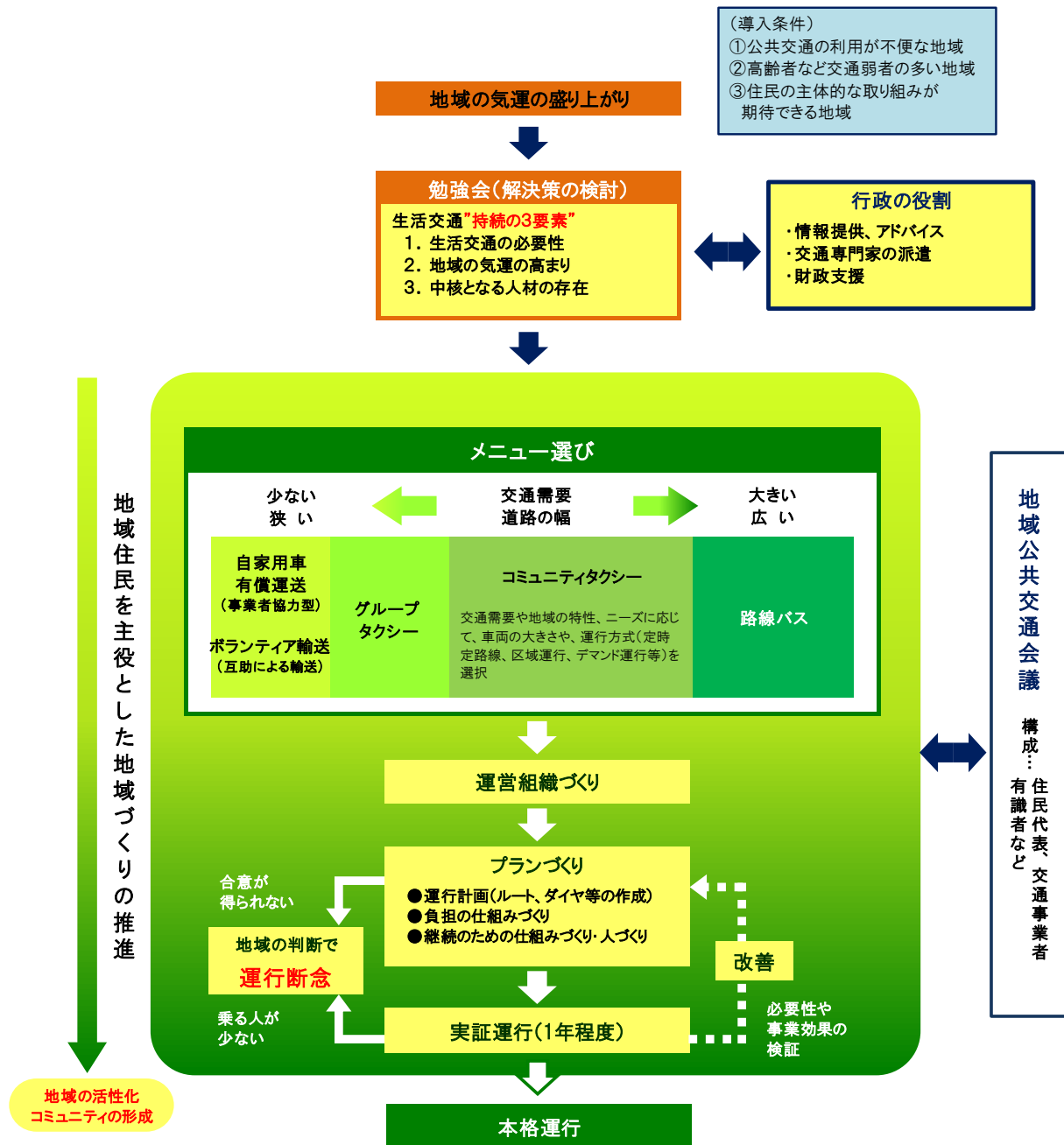
- ・ 地域にふさわしい移動手段について考える地域住民による「話し合い」を支援するため、各地域の地域づくり協議会と連携するとともに、地域づくりアドバイザーなどを派遣します。
- ・ また、検討の初期の段階においても、随時、交通アドバイザーや市職員を派遣し、地域交通課題を共に考えます。

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中長期的な手段の一つとして、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



▲運転士体験会、就業説明フェアの開催

### 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。

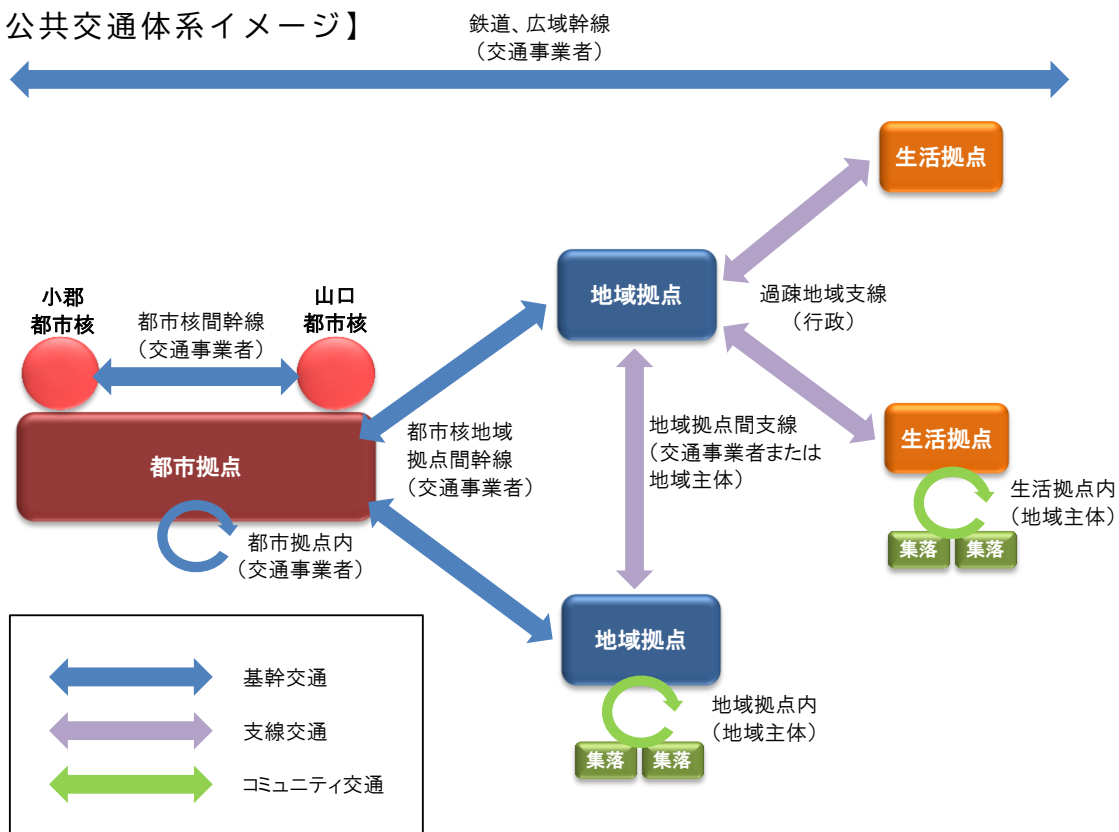
また、バスのルート及びダイヤ、便数については、公共交通体系に基づき、鉄道など他の輸送モードとの連携も考慮した最適なものとなるよう、必要に応じた見直しを行います。

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。

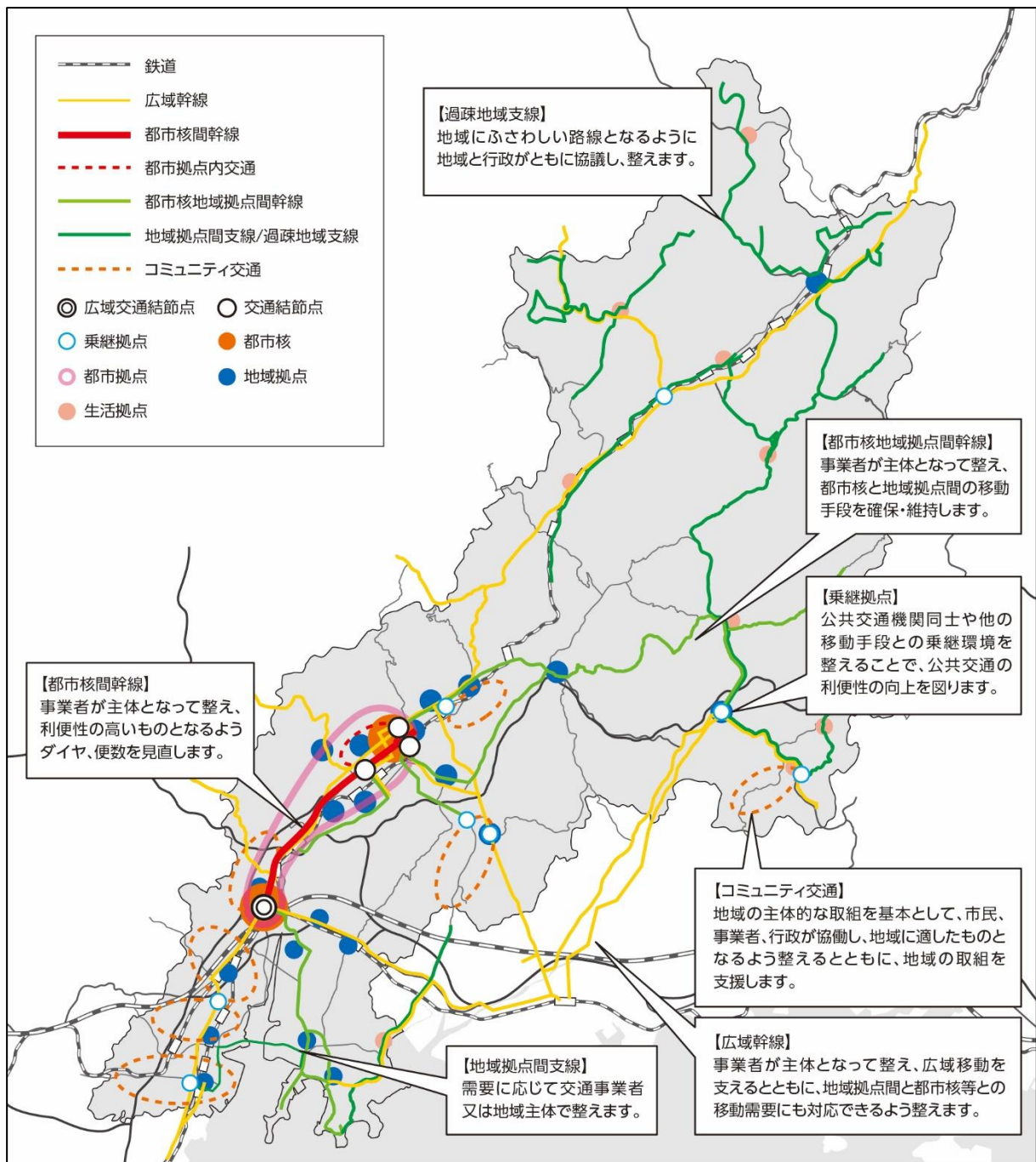
実施主体：山口市、国、山口県

#### 【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<br>山陽線<br>山口線<br>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<br>・堀～防府<br>・新山口～萩<br>・新山口～美祢<br>・山口～防府<br>・山口～萩<br>・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<br>車両減価償却費補助の活用を見込む |
|          | 都市核間幹線      | 路線バス<br>・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                                        | 運行事業者と連携した取組により一定以上の需要を確保                             |
|          | 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                                    | 地域と行政がともに協議し、整える                                      |
|          | 過疎地域支線      | 阿東生活バス<br>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                          |                                                       |
| 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、他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<br>区分 | 運行態様 | 実施主体   | 補助事業<br>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     | 山口宇部道路経由               | 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     | 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<br>区分 | 運行態様 | 実施主体 | 補助事業<br>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<br>区分 | 運行態様 | 実施主体 | 補助事業<br>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<br>区分 | 運行態様 | 実施主体 | 補助事業<br>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<br>区分 | 運行態様 | 実施主体 | 補助事業<br>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<br>区分 | 運行態様 | 実施主体 | 補助事業<br>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<br>区分    | 運行態様 | 実施主体 | 補助事業<br>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<br>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<br>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<br>区分 | 運行態様 | 実施主体                | 補助事業<br>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              |             |
| サルピア号を育てる会「サルピア号」                 | 4条乗合       | 路線定期 | いさむや第一交通<br>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<br>宇部相互タクシー    |             |
| 藤木おたつしゃ号運営協議会「藤木おたつしゃ号」           | 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<br>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

- ・ インバウンド対応を含め、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 |
| <b>1 マイカーに頼り過ぎない交通まちづくりの推進</b>        |          |    |    |    |    |
| (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                          |          |    |    |    |    |
| <b>2 利用しやすい公共交通環境の整備</b>              |          |    |    |    |    |
| (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                              |          |    |    |    |    |
| <b>3 日常生活を支える持続可能な生活交通の確保</b>         |          |    |    |    |    |
| (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                   |          |    |    |    |    |
| <b>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</b> |          |    |    |    |    |
| (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、教育、子育て政策などの他の分野の政策・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<br>・ 学識経験者<br>・ 交通事業者<br>・ 道路管理者<br>・ 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<br>山口市地域公共交通運賃協議会 | ・ 市民<br>・ 学識経験者<br>・ 交通事業者<br>・ 道路管理者<br>・ 行政 等 | 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金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<br>・ 学識経験者<br>・ 交通事業者<br>・ 道路管理者<br>・ 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<br>(庁内組織)        | ・ 市長<br>・ 関係部局長等                                | 地域づくり、都市政策、福祉、観光、経済、教育、子育て政策など他の分野の政策・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                     | 基準値                 | 中間目標値<br>(R4 年度) | 中間実績値<br>(R4 年度) | 目標値<br>(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%<br>(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                   | 基準値                    | 中間目標値<br>(R4 年度) | 中間実績値<br>(R4 年度) | 目標値<br>(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%<br>(H29 年度実績)    | 54.3%            | 54.3%            | 57.5%          |
| 鉄道利用者数                 | 540 万人/年<br>(H27 年度実績) | 540 万人/年         | 460 万人/年         | 541 万人/年       |
| 路線バス利用者数               | 234 万人/年<br>(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                 | 基準値                   | 中間目標値<br>(R4 年度) | 中間実績値<br>(R4 年度) | 目標値<br>(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%<br>(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<br>(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<br>(H28 年度実績) | 1,300 人/年        | 1,230 人/年        | 1,500 人/年      |

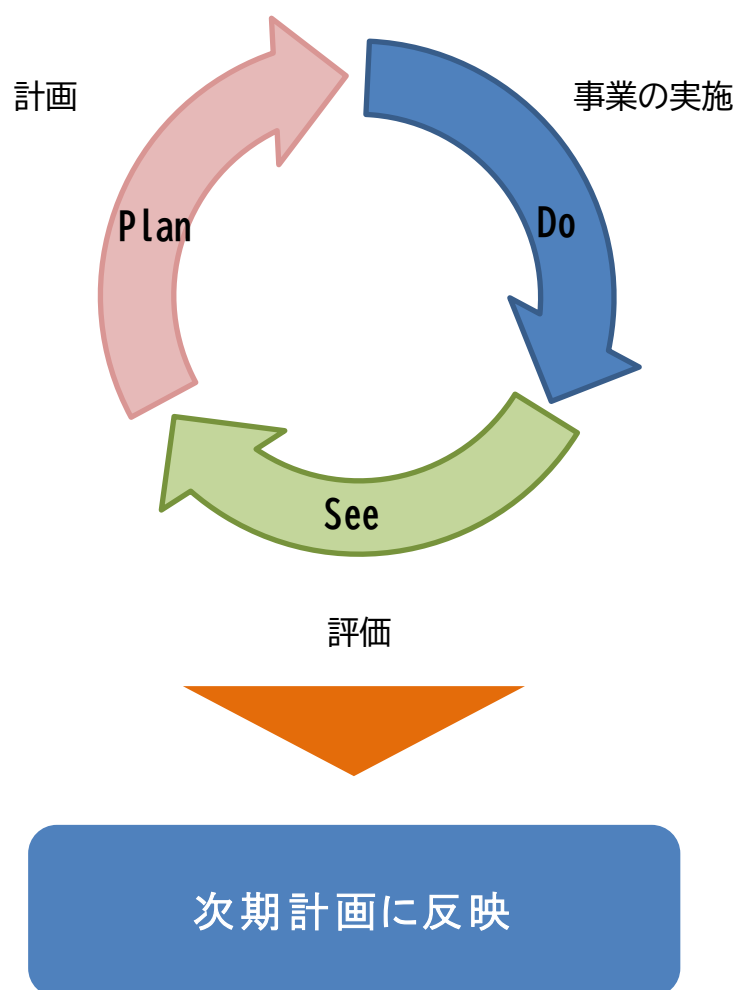
#### 目標4 豊かな暮らしと交流のまちづくりに寄与する公共交通網の構築

| 成果指標                 | 基準値                     | 中間目標値<br>(R4 年度) | 中間実績値<br>(R4 年度) | 目標値<br>(R9 年度) |
|----------------------|-------------------------|------------------|------------------|----------------|
| 基幹ネットワーク沿線居住エリアの人口密度 | 37.3 人/ha<br>(H27 年度実績) | 38.1 人/ha        | 36.6 人/ha        | 38.6 人/ha      |

## 8 - 4 評価手法

P D S 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。



## 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



### （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（団体にあつては、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

（15）その他委員長が必要と認める者

### （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 委員会で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、山口市都市整備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

この要綱は、平成22年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成25年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成28年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成30年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、令和4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  | 田 中 和 人 | 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 | 神戸学院大学                  |
| 委 員  | 鈴 木 春 菜 | 山口大学                    |
| 委 員  | 増 本 好 夫 | 山口市自治会連合会               |
| 委 員  | 徳 永 雅 典 | 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  | 坪 倉 勇   | 国土交通省中国運輸局山口運輸支局        |
| 委 員  | 井 上 智   | 国土交通省中国地方整備局山口河川国道事務所   |
| 委 員  | 渡 邊 昭 博 | 山口県観光スポーツ文化部交通政策課       |
| 委 員  | 柴 田 薫   | 山口県山口警察署                |
| 委 員  | 松 島 修   | 山口県防府土木建築事務所            |
| 委 員  | 木 村 善 栄 | 西日本旅客鉄道株式会社広島支社地域交通（山口） |
| 委 員  | 河 合 貴 志 | 防長交通株式会社                |
| 委 員  | 渡 瀬 千 博 | 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  | 村 上 忍   | 一般社団法人 Happy Education  |
| 委 員  | 楫 屋 美   | 市民公募委員                  |
| 委 員  | 藤 井 守   | 市民公募委員                  |
| 委 員  | 藤 江 祥 子 | 市民公募委員                  |

（令和6年1月29日 令和5年度第4回山口市公共交通委員会開催時点）

### 3 用語解説

| 用 語                 | 解 説                                                                                                                                                                    |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 相乗りサービス             | 配車アプリ等を通じて、目的地の近い旅客同士を運送開始前にマッチングし、タクシーに相乗りさせて運送するサービス。                                                                                                                |
| 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              | 訪日外国人旅行客のこと。                                                                                                                                                           |
| オープンデータ             | 機械判読に適したデータ形式で、二次利用が可能な利用ルールで公開されたデータであり、人手を多くかけずにデータの二次利用を可能とするもの。公共交通に関しては、GTFS（General Transit Feed Specification）という世界標準のデータフォーマットがあり、経路検索サービスや地図サービスへの情報提供が可能となる。 |
| おでかけサポート<br>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料金の一部を助成する本市独自の事業。令和 6 年度から、福祉タクシー券と一本化し、山口市タクシー券と呼ぶ。                                                                                       |
| 基幹ネットワーク<br>沿線居住エリア | 「山口市コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり計画～山口市版立地適正化計画～」に定める都市的な居住環境が整っている「都市的居住環境エリア」の中でも、基幹ネットワークの利用しやすい視点から設定基準を定めた法定区域。                                                          |
| 共同経営                | 事業者の合併等によらず、企業形態をそのまま維持しつつ、複数の事業者が、共同で、運賃・路線・ダイヤ等の設定を行うことにより、乗合バス事業等の経営を行うこと。                                                                                          |
| 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、一般タクシーを共同利用する本市独自の事業。                                                                      |
| 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。                                                                                                                                     |

| 用 語              | 解 説                                                                                                                                                                                                |
|------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| コミュニティタクシー       | <p>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。</p> <p>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 8 地域で運行されている。</p>                                                                                 |
| コミュニティバス         | <p>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、またはバス事業者へ委託して運行するバスを指す。</p> <p>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。</p>                                                                     |
| コンパクト・プラス・ネットワーク | <p>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。</p>                                                                         |
| サイクル・アンド・ライド     | <p>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。</p>                                                                                                                                     |
| 自家用有償旅客運送        | <p>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。</p> |
| 事前確定運賃           | <p>配車アプリ等で入力された乗降車地の地図上の走行距離と推計所要時間等を踏まえて算出するタクシーの運賃制度。乗車する前に運賃が確定することにより、タクシー運賃に関する不安がなくなり、タクシーが利用しやすくなる。</p>                                                                                     |



| 用 語          | 解 説                                                                                                                                                                                                 |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 自動運転技術       | ドライバーが行う運転中の認知、判断、操作（加速、操舵、制動など）などを、ドライバーの代わりにシステムが自動的に行う技術のこと。自動運転には、ドライバーが全ての運転操作を行う状態から、自動車の運転支援システムが一部の運転操作を行う状態やドライバーの関与なしに走行する状態まで様々なレベルがある。国においては自動運転のレベルを 0～5 までの 6 段階とし、段階的に実現を目指すこととしている。 |
| 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。                                                                                                                                 |
| D X          | デジタルトランスフォーメーションの略。デジタル技術が人々の生活におけるすべての側面に引き起こす、あるいは影響を与える変化のこと。                                                                                                                                    |
| 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。                                                                                                                                                                                |
| 2024 年問題     | 働き方改革関連法によって令和 6 年（2024 年）4 月 1 日以降、自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限が 960 時間に制限されることによって発生する路線の廃止や便数の減少といった問題の総称。                                                                                               |
| 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。                                                                                                                                                      |

| 用 語         | 解 説                                                                                                                        |
|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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本市独自の事業。令和6年度から、おでかけサポートタクシー券と一本化し、山口市タクシー券と呼ぶ。                                |
| 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本市独自の事業。                                                                   |
| ボランティア輸送    | 運送にかかる費用を徴収しないで行う移送サービス。この場合、道路運送法上の許可又は登録を要しない。                                                                           |
| モビリティマネジメント | 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「かしこく」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計画)

---

発 行 山口市  
〒753-8650 山口市龜山町2番1号  
編 集 山口市都市整備部交通政策課  
電 話 083-934-2729  
FAX 083-934-2959  
E-mail kotsu@city.yamaguchi.lg.jp  
発行日 令和6年3月