

- ・本計画は、計画策定から5年が経過し中間年度を迎えたことから、目標達成状況を踏まえた上で見直しをするものです。
- ・国の法改正により、これまでの「地域公共交通網形成計画」から「地域公共交通計画」へ位置づけを変更します。
- ・既存計画の方向性を踏襲しつつ、新型コロナウイルス感染拡大の影響やDX技術の進展、バス・タクシーの運転士不足など、社会情勢の変化を踏まえて対応します。
- ・見直し時の現状と課題を踏まえ取組内容の追加・充実を図ります。

1. 山口市の目指すまちづくりの方向性

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。

第二次山口市総合計画 基本構想 目標とする将来都市像

「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～」

本計画では、交通政策の進路の全体像を示すものとして、上位計画の実現に向けた有効な方策を定めます。

2. 公共交通の現状と課題

現 状

公共交通を育て支える意識

- 令和5年度に実施した市民アンケート調査の結果においてもマイカー依存が続いている状況となっています。
- コロナ禍の影響による新しい生活様式の定着などにより、コロナ禍前の水準まで公共交通利用者の回復が見えない状況です。

タクシーの利用しやすさ

- タクシー事業において利用者の利便性向上と、新たな需要の開拓のため、先進DX技術の導入により、より効率的、効果的な交通施策を図っていくことが求められています。

コミュニティ交通の運行

- 地域主体のコミュニティタクシーの運行において利用者の減少により乗車率が下がっており、地域の負担も大きくなっています。
- コミュニティ交通を持続可能で地域に適した形で継続していくために、地域の皆様とともにデマンド交通や自家用有償旅客運送の調査・研究を進めています。

運転士の確保

- 公共交通の担い手である路線バスやタクシーの運転士について、人材の不足が深刻化しており、今後の継続的な事業運営の維持について懸念されています。

鉄道の利用促進

- JR西日本より輸送密度2,000人未満のローカル線の収支率等が公表され、JR山口線の宮野駅から益田駅がその対象となっています。

問題点（見直しの視点）

マイカーでの移動に依存した状況がこのまま続けば、負のスパイラルにより公共交通の利便性はさらに低下します。

公共交通に乗るきっかけづくりや動機づけが求められています。

タクシー需要に対して供給が追い付いていない状況について、改善・解決を図っていく必要があります。

DX技術等を通じた業務改善を更に進めていくことが求められています。

地域の状況に応じて地域内をきめ細かく運行するコミュニティタクシーは、地域内の高齢者にとって大切な移動手段の1つとなっています。

今後も新たな地域の参入促進を図るとともに、既存地域が持続可能な形で運行していけるようにする必要があります。

路線の維持、継続的な事業運営が困難な事態へとつながることから、運転士不足への早急な対応が求められています。

基幹交通として、市民の日常生活や広域移動に重要な役割を果たすJR山口線において、利用促進に向けた取組が求められています。

3. 課題の整理

- 大切な社会基盤である公共交通を将来にわたり守るためには、マイカーに頼りすぎない交通まちづくりが必要です。
- 公共交通による既存の輸送資源を有効に活用し、より利便性を向上することが必要です。
- 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、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。
- 公共交通は、まちづくりの重要な要素であることから、各分野の政策との連携・連動が必要です。

4. 計画の基本方針

「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。

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

- 基本目標1 マイカーに頼り過ぎない交通まちづくりの推進
- 基本目標2 利用しやすい公共交通環境の整備
- 基本目標3 日常生活を支える持続可能な生活交通の確保
- 基本目標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

5. 推進施策について（※アンダーラインは拡充した取組です。）

基本目標1 マイカーに頼り過ぎない交通まちづくりの推進

(1)マイカーに頼り過ぎない意識づくり

①公共交通を育て支える意識の啓発

- 公共交通の利用促進につながる条例の制定
- 広報紙やイベント等を通じた情報発信
- 公共交通教室の開催
- 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たモビリティ・マネジメントの実施
- 地域勉強会の開催
- 市民公共交通週間、公共交通ふれあいフェスタ、市内一斉ノーマイカーデーの実施と効果的な情報提供

②ノーマイカーの推進

- 市内事業者や商工団体等との連携によるノーマイカーデーの実施
- 市職員によるエコ通勤と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

- バス専用レーンの設置など公共交通が優先されるエリアの設定

②公共交通優先レーン・優先信号の充実

- 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

③バスバイ型停留所の充実



▲公共交通教室の様子



▲公共交通ふれあいフェスタの様子

基本目標2 利用しやすい公共交通環境の整備

(1)利用者の視点に立ったサービスの向上

①利用しやすいバス路線網の確立(バス路線の再編)

- わかりやすく利用しやすいバス路線網の確立

②バスロケーションシステムの導入(オープンデータ化)

- バスロケーションシステムの導入
- 経路情報や運賃情報、運行情報等の「オープンデータ化」による一般的な地図アプリ等でのデータ活用

③交通系ICカードの導入

- 鉄道、バス、タクシー各交通事業者における交通系ICカードの導入

④利用しやすい運賃の設定

- 利用しやすい運賃設定

⑤利用しやすいタクシー制度の調査研究

- 「タクシー共同配車アプリ」の展開による利便性向上
- 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の展開、また、子育て支援やマタニティに対応したサービス、習い事送迎などの新たな取組についての検討
- 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、ライドシェアの研究

⑥わかりやすい公共交通情報の提供

- 時刻表やバスマップの発行、ウェブサイトへのダイヤ情報等の掲載等によるわかりやすい公共交通情報の提供
- 経路情報や運賃情報、運行情報等の「オープンデータ化」【再掲】

⑦バリアフリー・EV車両等の導入

- 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)の導入
- 鉄道やバス、タクシーのEV化や燃料電池車両の導入による公共交通の脱炭素化

(2)待合・乗継環境の向上

①待合・乗継環境の整備

- 公共施設等を活用した待合施設の充実
- バス停留所の上屋の整備促進
- 案内表示の充実
- パーク・アンド・ライド駐車場の導入検討
- サイクル・アンド・ライド駐輪場の整備

②駅の快適性向上

- 主要な交通結節点における待合スペースやトイレの改修



▲新山口駅バス案内所に設置されたデジタルサイネージ



▲コンビニを活用した待合施設

(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
 - 地域主体の運行継続に対する支援と新たな地域での導入促進
 - 導入しやすい制度への見直し
 - デマンドや区域運行、自家用有償旅客運送、地域の移動手段との連携・連動等についての調査・研究
 - グループタクシー制度の推進
- ② コミュニティ交通運営ガイドラインの作成
 - 導入の検討方法、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の作成
- ③ 交通アドバイザーの派遣
 - 地域からの要請に応じた専門家の派遣
- ④ 地域の交通を考える「話し合い」の支援
 - 地域住民による「話し合い」の支援
 - 検討の初期の段階における交通アドバイザーや市職員の派遣

(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
 - 高齢者、障がい者等の交通弱者に対する福祉優待バス乗車証の発行、タクシー料金の一部助成
- ② 利用しやすい運賃の設定【再掲】
- ③ 運転免許自主返納者の公共交通利用支援



▲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



▲小郡地域コミュニティタクシー「サルビア号」



▲交通アドバイザーの派遣



▲令和5年度運転士体験会&就業説明フェア開催時の様子

(2) 公共交通機関の維持・確保

- ① 貨客混載の調査研究
 - 生産性向上と効率化を図る貨客混載の調査研究
- ② 運転士の確保
 - 近隣自治体と連携したイベントや事業説明会の開催、定住施策と連動した取組、交通事業者の運転士確保に対する取組への支援
 - 自動運転技術の研究
- ③ 鉄道の利用促進
 - 沿線自治体と連携した鉄道の維持・利用促進
 - 新駅の設置を含む鉄道の更なる利用促進に向けた調査・研究と、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の推進
 - 地域住民と連携した鉄道への愛着の醸成と鉄道利用の促進
 - 鉄道事業者とバス事業者の共同経営など、複数の交通モードを横断的に利用できる手法の研究



▲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)



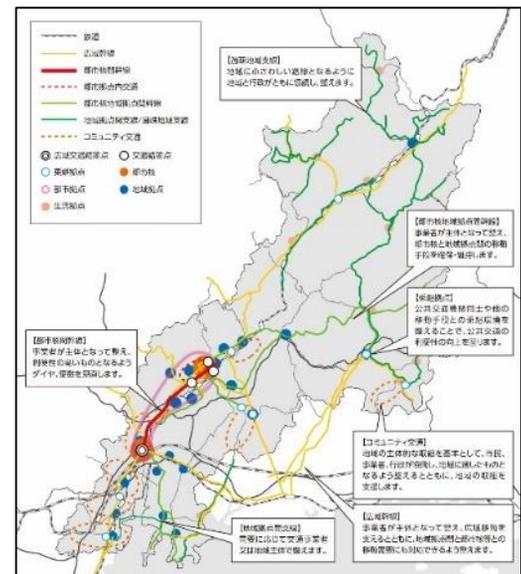
▲利用促進ヘッドマーク(山口線利用促進協議会)

(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)
 - 公共交通体系に基づく「基幹交通」、「支線交通」、「コミュニティ交通」の整備
 - 鉄道など他の輸送モードとの連携も考慮した見直し
 - バス路線を維持・確保するための助成
- ② 山口都市核におけるバス交通の結節点の調査研究
 - 山口都市核におけるバス交通結節点整備の調査研究
- ③ コミュニティバスの交通体系に沿った見直し
 - コミュニティバスの路線バスへ移行と、需要やニーズを踏まえたルートの見直し
- ④ 生活バスの維持確保
 - 阿東及び徳地生活バスの整備
 - 生活バスにおける「AIデマンドシステム」の導入

② 公共交通の活用によるおでかけの促進

- 公共交通利用者に対する割引・特典サービスの充実
- 市主催のイベントでの公共交通利用の呼びかけ



▲公共交通体系に沿った路線網の構築イメージ

(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
 - 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の交通環境の整備
 - 経路情報や運賃情報、運行情報等の「オープンデータ化」【再掲】

6. 施策展開と評価

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。

基本目標 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 (R4 年度)	中間実績値 (R4 年度)	目標値 (R9 年度)
月に 1 回以上公共交通機関を利用する市民の割合	19.7% (H29 年度実績)	25.0%	15.8%	25.0%

基本目標 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 (R4 年度)	中間実績値 (R4 年度)	目標値 (R9 年度)
公共交通機関の利便性に満足している市民の割合	50.4% (H29 年度実績)	54.3%	54.3%	57.5%
鉄道利用者数	540 万人/年 (H27 年度実績)	540 万人/年	460 万人/年	541 万人/年
路線バス利用者数	234 万人/年 (H28 年度実績)	239 万人/年	209 万人/年	245 万人/年

基本目標 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 (R4 年度)	中間実績値 (R4 年度)	目標値 (R9 年度)
移動手段が確保されていると思う市民の割合	89.4% (H29 年度実績)	95.0%	86.5%	100.0%
コミュニティタクシー運行地域数	7 地域 (H28 年度実績)	9 地域	8 地域	11 地域
グループタクシー申請者数	996 人/年 (H28 年度実績)	1,300 人/年	1,230 人/年	1,500 人/年

基本目標 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 (R4 年度)	中間実績値 (R4 年度)	目標値 (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 (H27 年度実績)	38.1 人/ha	36.6 人/ha	38.6 人/ha