

JR 山口線利用促進検討業務における
新駅設置検討調査業務委託

報 告 書

2024 年 3 月

山 口 市
ジェイアール西日本コンサルタンツ株式会社

目 次

1. 業務概要	1-1
1. 1 業務の目的	1-1
1. 2 業務の概要	1-1
1. 3 業務実施フロー	1-3
1. 4 業務の内容	1-2
2. 山口線の現況および事業目的の整理	2-1
2. 1 検討の背景	2-1
2. 2 山口線の現況整理	2-2
2. 3 新駅の設置目的の整理	2-23
3. 新駅候補地の選定および整備効果の整理	3-1
3. 1 新駅候補地の選定	3-1
3. 2 新駅候補地周辺の上位計画および関連計画の整理	3-3
3. 3 新駅候補地周辺の現状把握	3-16
3. 4 新駅設置の必要性・整備効果の整理	3-18
4. アンケート調査	4-1
4. 1 アンケート調査概要	4-1
4. 2 住民アンケート結果	4-4
4. 3 企業アンケート結果	4-21
4. 4 学生（高校生）アンケート結果	4-30
4. 5 学生（専門学生）アンケート結果	4-40
4. 6 施設利用者アンケート結果	4-49
4. 7 調査票	4-63
5. 需要予測検討	5-1
5. 1 需要予測の手法について	5-1
5. 2 現況整理	5-3
5. 3 駅勢圏法による新駅利用者算出結果	5-13
5. 4 アンケート結果の反映	5-17

6. 新駅施設検討	6-1
6. 1 新駅周辺の沿線状況および計画上のコントロールポイント	6-1
6. 2 前提条件の整理	6-6
6. 3 駅舎整備規模の想定	6-7
6. 4 駅舎付帯昇降設備の検討	6-11
6. 5 新駅構想案の作成	6-11
6. 6 各案比較検討	6-15
7. 新駅運行計画検討	7-1
7. 1 山口線の現行ダイヤの把握	7-1
7. 2 計画ダイヤの検討方針	7-2
7. 3 計画ダイヤによる影響および課題の把握	7-5
7. 4 課題に対する対策の検討方針	7-8
7. 5 課題に対する対策案の検討結果（課題対策設備の整理）	7-10
7. 6 その他の改善案	7-12
8. 概算事業費規模の想定	8-1
8. 1 新駅設備概算工事費	8-1
8. 2 運行対策設備概算工事費	8-3
9. 課題の整理	9-1

(参考資料)

- ・アンケート調査における自由記述の一覧
- ・輸送密度に対する影響の検討

1-3. 業務実施フロー

本業務の検討項目およびそれらの進め方を表す業務実施フローを以下に示す。検討は新駅設置に関する現状把握およびアンケート調査、需要予測を行う「新駅現況調査・需要予測検討」、新駅施設の配置検討や計画図の作成を行う「新駅施設検討」、新駅の設置に伴うダイヤへの影響検討および課題対策設備の検討を行う「新駅運行計画検討」の順に実施する。

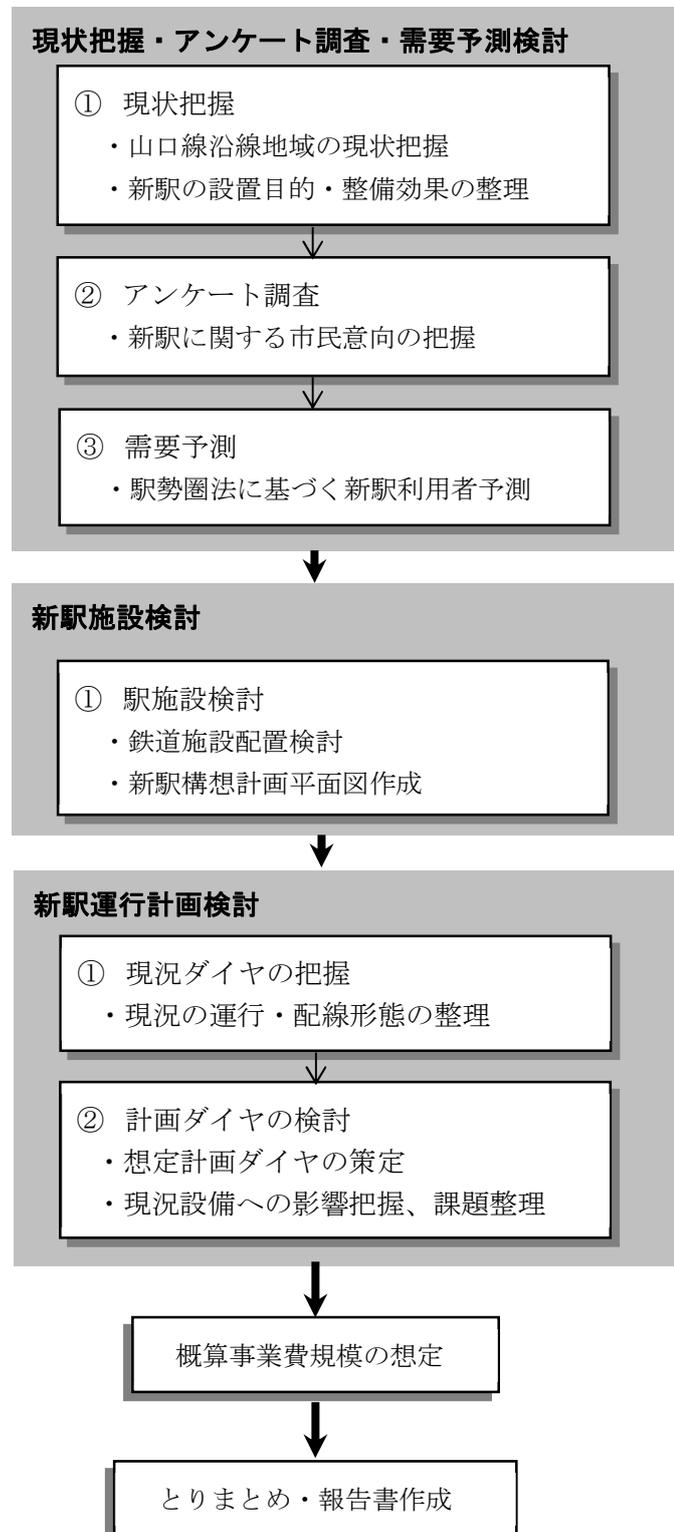


図 1.2 業務実施フロー図

1-4. 業務の内容

業務の実施内容および実施方針を以下に示す。

(1) 現状把握・アンケート調査・需要予測検討

①現状把握

山口線沿線地域の現状を調査、把握するとともに新駅の設置目的を整理する。調査結果を基に新駅候補地を選定し、候補地周辺の現状を調査し新駅設置の必要性や整備効果を整理する。

②アンケート調査

新駅候補地に関する市民や周辺来訪者の意向を把握する3種類のアンケート調査を実施する。

(i) 周辺居住者アンケート調査

新駅候補地の概ね半径2km圏域内の居住者を対象とし、回答者属性、移動実態、新駅利用意向等を調査する。

(ii-1) 周辺施設勤務者等アンケート調査（勤務者）

新駅候補地の概ね半径2km圏域内の施設・企業の勤務者、学校の勤務者を対象とし、回答者属性、移動実態、新駅利用意向等を調査する。

(ii-2) 周辺施設勤務者等アンケート調査（学生）

新駅候補地の概ね半径2km圏域内の学校の在籍学生を対象とし、回答者属性、移動実態、新駅利用意向等を調査する。

(iii) 周辺施設利用者アンケート調査

新駅候補地の概ね半径2km圏域内の施設（公共施設、総合病院、商業施設等）の利用者を対象とし、回答者属性、移動実態、新駅利用意向等を調査する。

③需要予測

駅勢圏法に基づき想定される新駅利用者数を算出する。新駅利用率を統計データに基づき設定する手法、アンケート調査の結果に基づき設定する手法の2通りの手法により実施する。

(2) 新駅施設検討

「(1)現状把握」の結果を踏まえ、新駅の構想位置を検討する。また、構想位置における新駅の鉄道施設配置を検討し、新駅構想を示す計画平面図を作成する。

(3) 新駅運行計画検討

①現況ダイヤの把握

時刻表や運行状況を基に、JR山口線の現況ダイヤの基本的な状況について整理を行う。

②計画ダイヤの検討

現況ダイヤを基に新駅を設置した場合の想定計画ダイヤを策定し、現況ダイヤに対する影響を把握する。また、現行のサービスレベルを維持する場合に必要な設備について検討する。

(4) 概算事業費規模の想定

「(2) 新駅施設検討」において検討した新駅計画について、類似する駅整備事例等を基に、新駅設置及び新駅周辺整備の概算事業費規模を想定する。また、「(3) 新駅運行計画検討」において整理した設備について、類似する駅整備事例等を基に概算事業費規模を想定する。

2. 山口線の現況および事業目的の整理

2-1. 検討の背景

鉄道を含む地域公共交通は、地域の社会経済活動において重要な基盤となっている。しかし、人口減少や少子化、自家用自動車への移手段の転換や、ライフスタイルの変化により、近年公共交通の利用者は減少傾向にある。

また地方部においては、特に高齢化が進展していることもあり、自家用車を日常的に利用できない住民の移手段として公共交通が重要な役割を果たす一方で、民間交通事業者による運送サービスの提供の継続が困難となる地域がみられる。地域公共交通利用者は減少傾向にあり、民間交通事業者の経営努力のみに依存して維持していくことは難しく、地方公共団体の地域公共交通への積極的な関与が求められる。また、地域における移手段の確保は、まちづくり、観光振興、商業、健康・医療、福祉・介護、教育、環境等の様々な分野に関わっており、地域社会の価値を高めることに直結するため、地域戦略の一環として取り組むことが重要である。

このような状況を受け、令和5年に地域公共交通活性化再生法が改正され、国の努力義務として、関係者相互間の連携と協働の促進が追加された。官民や交通事業者間、他分野間が連携・協働し、運送サービスの利便性・生産性を高め、持続可能な地域運送サービスの提供を確保していく地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）を促進していくことが期待されている。

一方で、JR西日本においても、令和4年（2022年）にローカル線に関する課題認識と輸送密度（平均通過人員）2,000人/日未満の線区に対する収支率等の経営状況を示すとともに、課題の共有や旅客輸送サービスの確保に関する議論、検討等の沿線地域との対話を幅広く行っていくことが示された。

JR西日本によると、JR山口線は新山口～宮野の輸送密度が5,118人/日、宮野～津和野の輸送密度が495人/日、収支率が8.7%である。輸送密度の低く赤字路線であるとされる宮野～津和野間はもとより、この区間に連なる新山口～宮野間においても利用促進の取組により利用者を掘り起こすことで、線区の収益性を高め、山口線全体としての持続性を向上する必要がある。

これらの社会背景を受け、本検討では、山口市内山口線沿線地域の利用促進のために考えられる取組や施策の内、新駅の設置による潜在的な鉄道需要の創出に着目し、新駅設置検討を実施する。

2-2. 山口線の現況整理

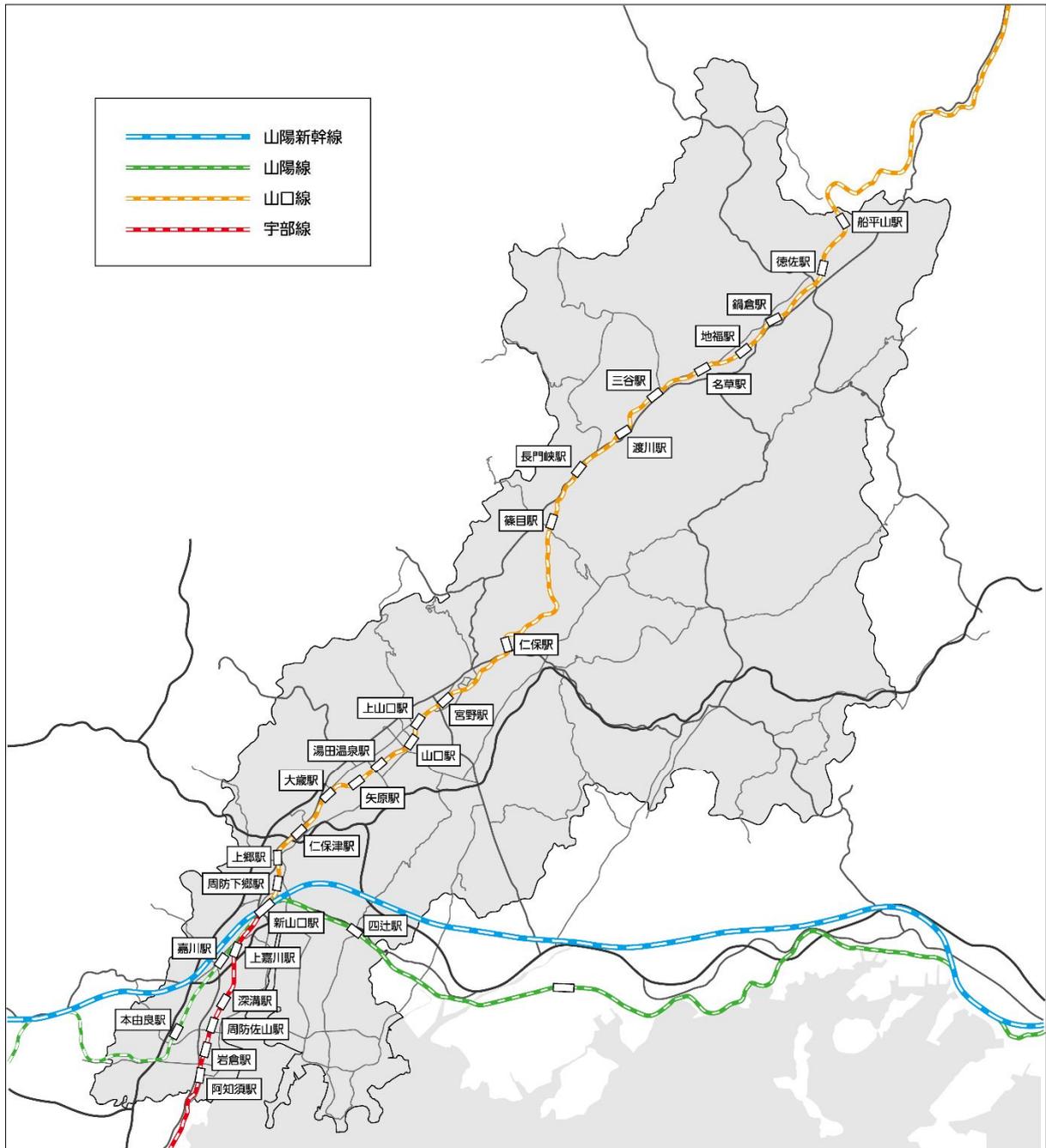
新駅設置の可能性を検討するにあたり、山口線沿線施設を目的地とする潜在的な鉄道需要を把握するため、沿線地域の状況を整理した。

(1) 鉄道の利用状況

山口市内の山口線の現行の利用状況を整理した。

○鉄道路線

JR 山口線は市を南北方向に縦断しており、駅は新山口駅を除き山口市内に 19 駅ある。



出典：第二次山口市市民交通計画（R6年3月改定）

図 2.1 鉄道の現状

○駅別乗車人員（2022年度）

1日あたりの駅別乗車人員は、新山口駅を除いた山口線内において山口駅が最も多く1,464人/日であり、仁保駅以北では100人未満/日である。

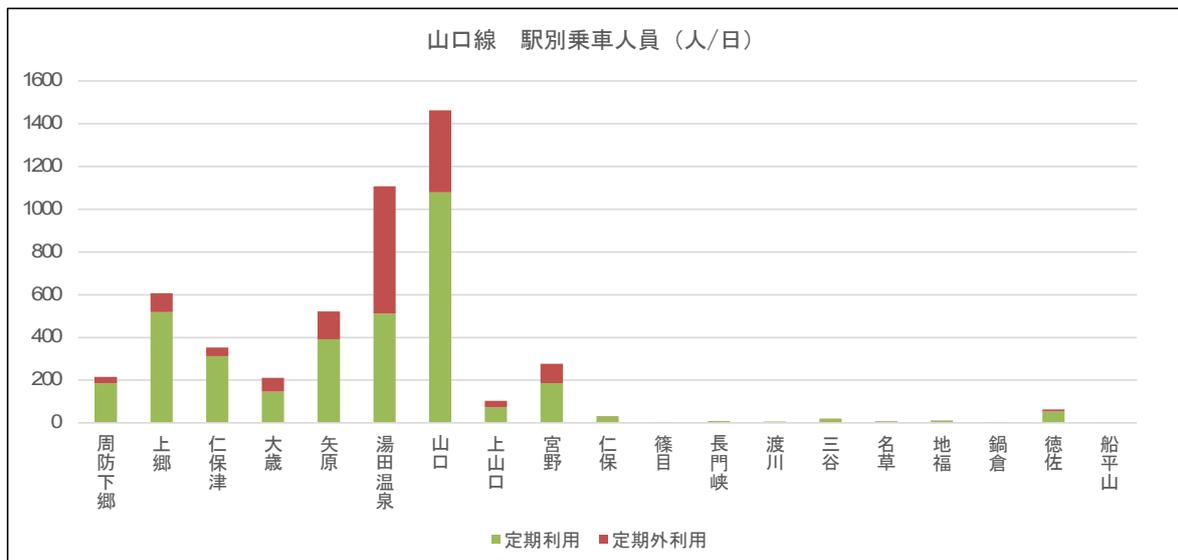
表 2.2 1日あたりの駅別乗車人員一覧

(人/日)

駅名	乗車人員	定期利用	定期外利用
新山口	6452	2534	3918
周防下郷	215	185	31
上郷	607	518	89
仁保津	351	313	39
大歳	211	147	64
矢原	523	392	130
湯田温泉	1108	511	597
山口	1464	1080	384
上山口	103	74	29
宮野	277	185	91
仁保	32	30	2
篠目	4	3	1
長門峡	9	7	2
渡川	7	6	0
三谷	21	19	1
名草	7	6	1
地福	10	10	1
鍋倉	3	2	1
徳佐	63	55	8
船平山	4	4	0

※新山口駅は山陽本線、宇部線、山陽新幹線を含む

※年間の乗車人員から1日あたりの平均の乗車人員が算出されているため、四捨五入の都合上定期利用と定期外利用の合計と乗車人員の値とが一致しない場合がある



※新山口駅を除く ※出典：JR 西日本提供データ

図 2.3 1日あたりの駅別乗車人員

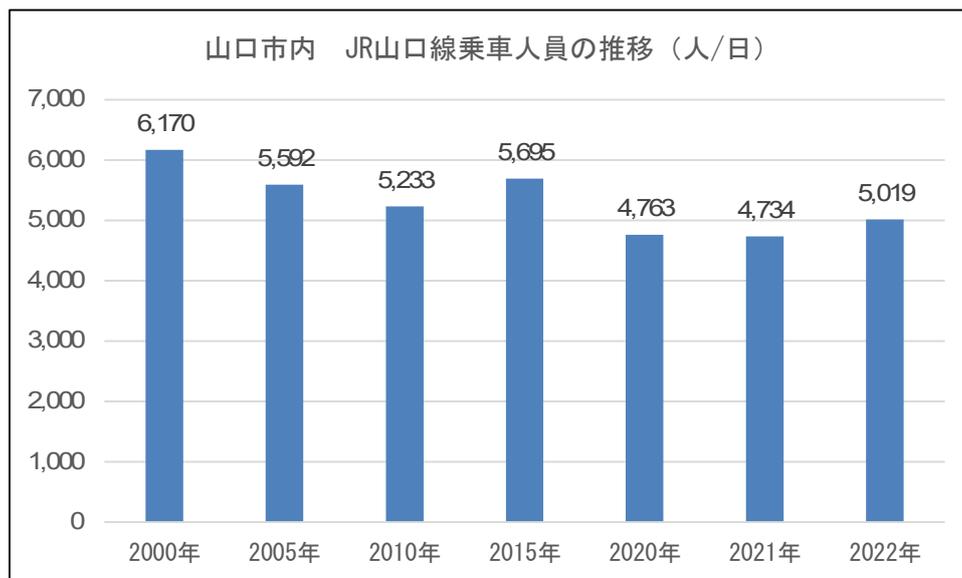
○山口市内の山口線乗車人員の推移

山口市内の山口線の1日あたりの乗車人員は減少傾向にある。

表 2.4 1日あたりの駅別乗車人員の推移一覧

駅名	(人/日)						
	2000年	2005年	2010年	2015年	2020年	2021年	2022年
新山口	7,300	7,182	7,059	7,686	4,531	5,029	6,452
周防下郷	478	266	196	238	231	222	215
上郷	624	611	623	667	619	608	607
仁保津	367	290	303	383	383	363	351
大歳	150	187	180	192	178	187	211
矢原	559	525	534	584	503	522	523
湯田温泉	939	1,042	1,105	1,241	842	895	1,108
山口	2,054	1,876	1,579	1,696	1,457	1,406	1,464
上山口	197	134	115	108	105	102	103
宮野	223	235	305	352	272	254	277
仁保	53	61	43	34	36	35	32
篠目	31	16	9	9	5	5	4
長門峡	30	18	14	13	11	11	9
渡川	8	10	3	6	7	8	7
三谷	100	61	45	33	21	21	21
名草	33	16	16	15	6	7	7
地福	79	50	39	30	15	13	10
鍋倉	21	15	5	8	4	4	3
徳佐	187	163	110	80	65	66	63
船平山	37	16	9	6	3	5	4
計 ※新山口除く	6,170	5,592	5,233	5,695	4,763	4,734	5,019

※新山口駅は山陽本線、宇部線、山陽新幹線を含む



出典：JR 提供データ

※新山口を除く

図 2.5 1日あたりの駅別乗車人員の推移

(2) 沿線地域の状況

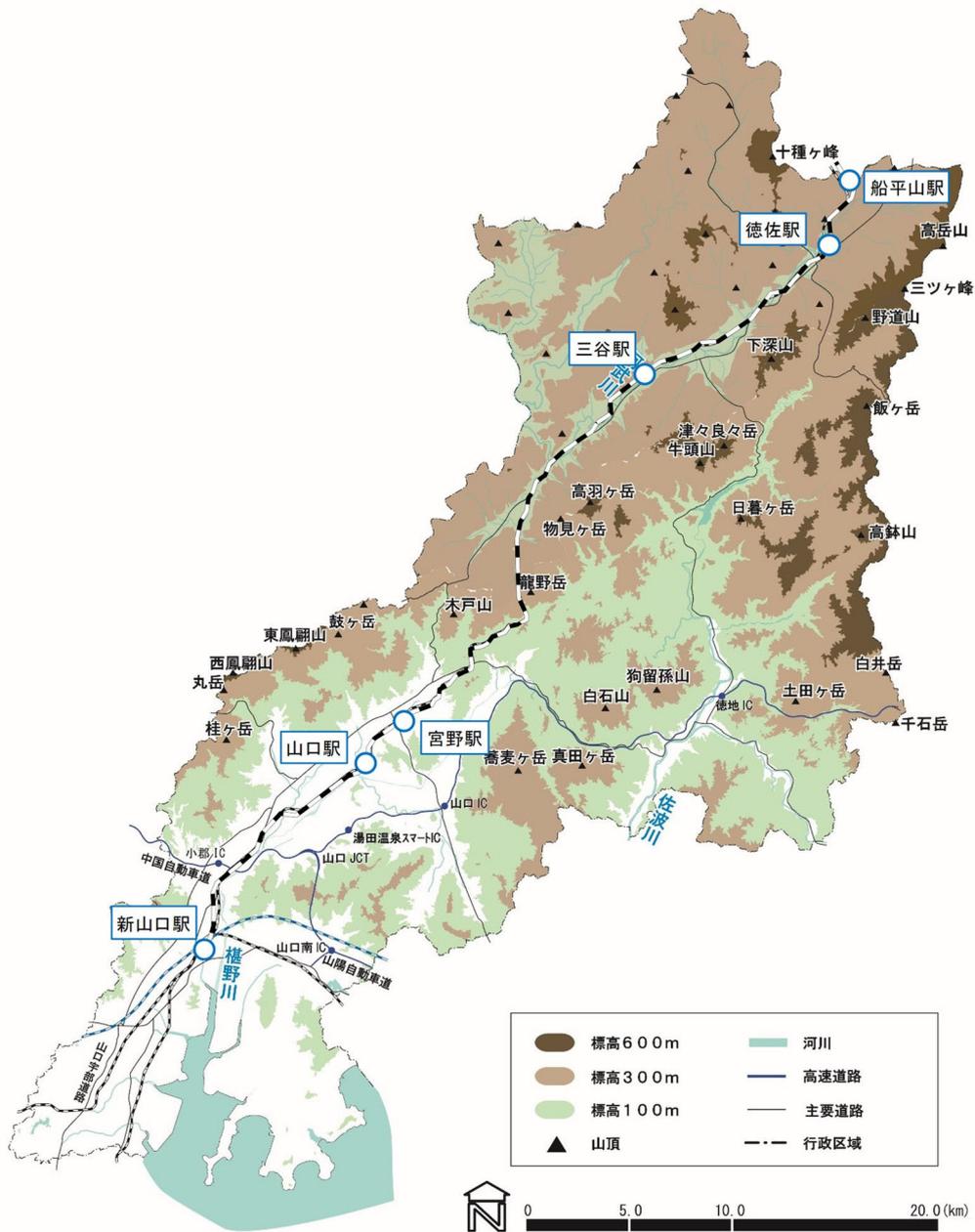
山口線沿線地域において新駅設置を設置した場合の利用可能性を把握するため、各上位計画・関連計画資料を用いて、山口市内の自然状況および土地利用や人口等の社会状況の傾向を整理した。

○地域特性

・地形条件

JR 山口線の内、新山口～宮野は平地、盆地部に位置しており、宮野駅以北は山間部を縦断している。

- 山口県の中央に位置し、市域は県下で最も広い
- 山地から平野部、海に至る多様な地勢を有し、地域資源が豊富である
- 広域交流拠点としての優位性を備えている

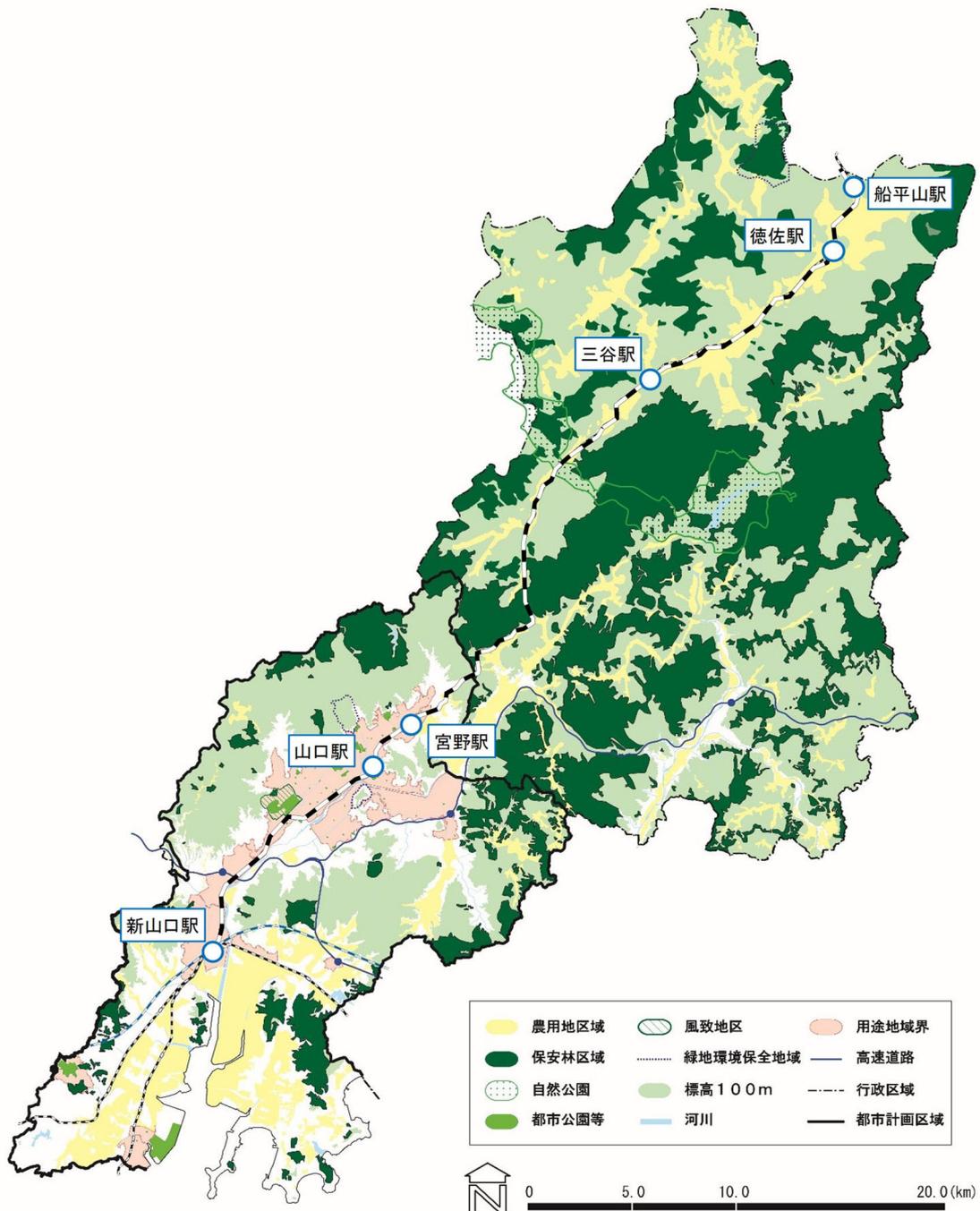


出典：山口市都市計画マスタープランに山口線位置を加筆
 図 2.6 山口市の地勢

・土地利用

JR 山口線の内、新山口～宮野は都市計画区域内に位置しており、沿線は概ね用途地域が指定されている。都市計画区域外である宮野以北の山口線沿線は山林や農用地となっている。

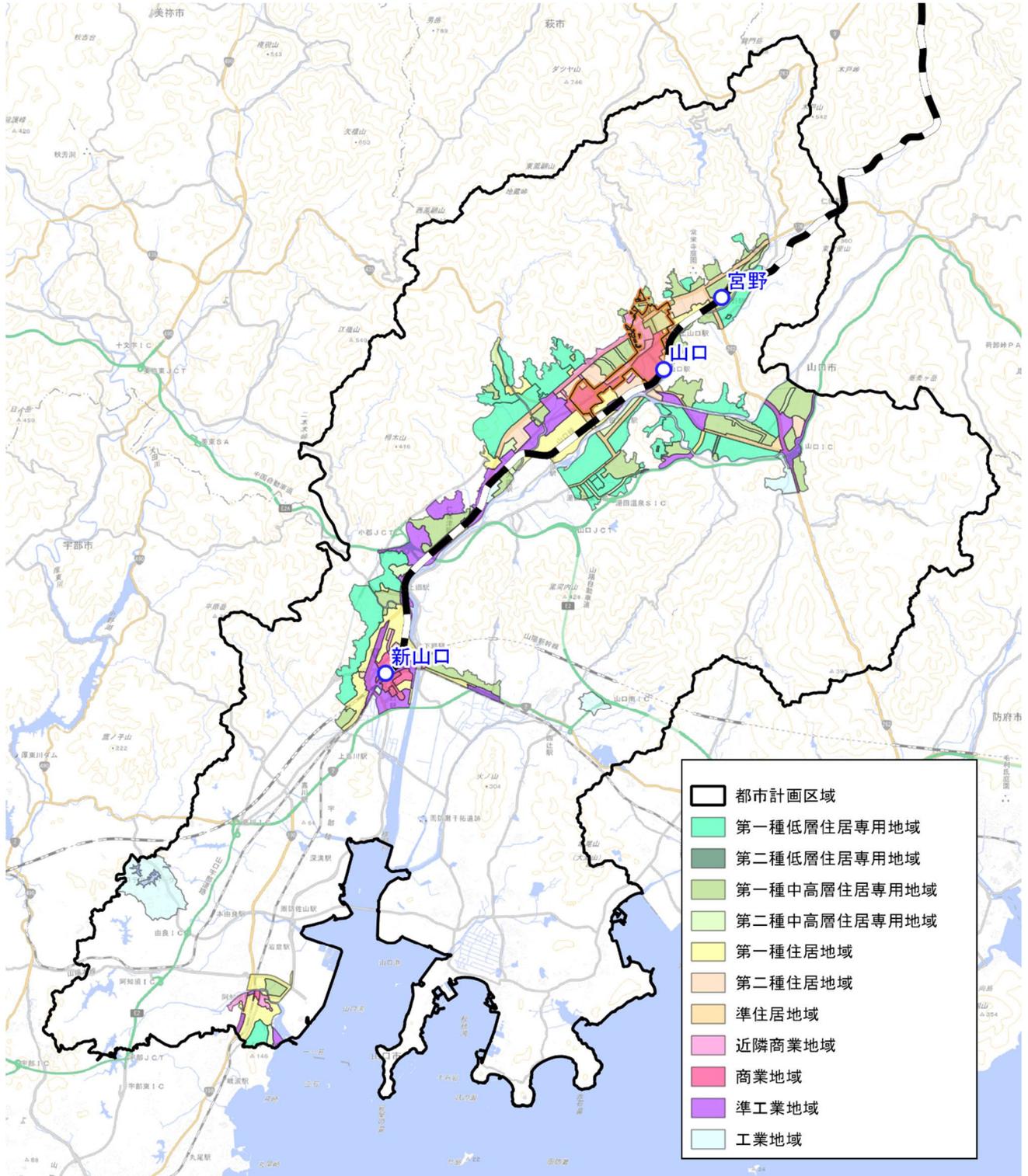
- 本市の民有地のうち、6割強を山林が占め、残る4割弱が農地及び宅地として利用されている
- 都市計画区域における用途地域の割合は約12%となっている
- 山林及びまとまりのある優良な農地においては、保安林、農用地等の規制が適用されている
- 都市計画区域全体では自然的土地利用が約8割を占めているが、用途地域内では約7割が都市的土地利用となっている
- 農地転用面積の割合は用途地域が最も多く、白地地域でも一定の転用が行われている



出典：山口市都市計画マスタープランに山口線位置を加筆
 図 2.7 山口市の土地利用

○都市計画
・用途地域

新山口～宮野沿線では、商業地域（新山口駅や山口駅周辺）や各種住居地域、準工業地域等が用途地域として指定されている。



出典：国土地理院地図、国土数値情報

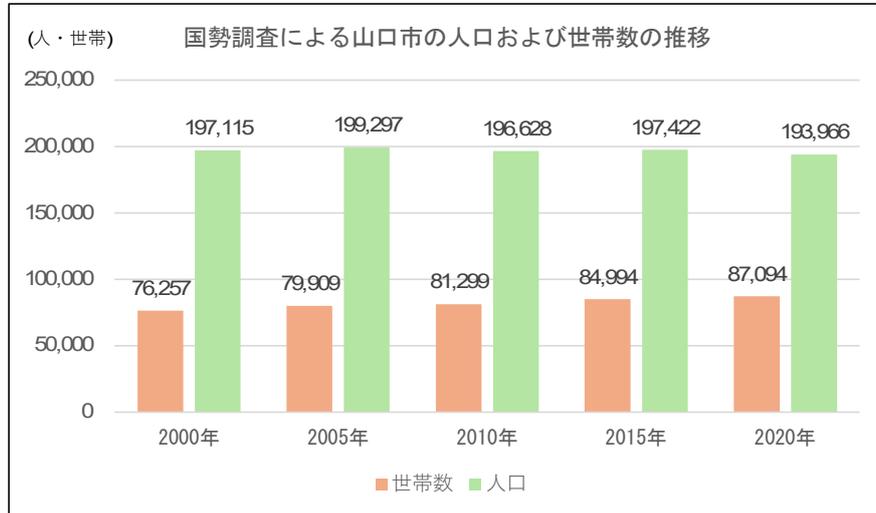
図 2.8 山口市の用途地域

○人口

山口線沿線地域において新駅を設置した場合の利用可能性を検討するため、新駅の需要に大きな影響を有する要素である居住者人口や従業人口、観光客数に着目し、山口市内の動態を整理した。

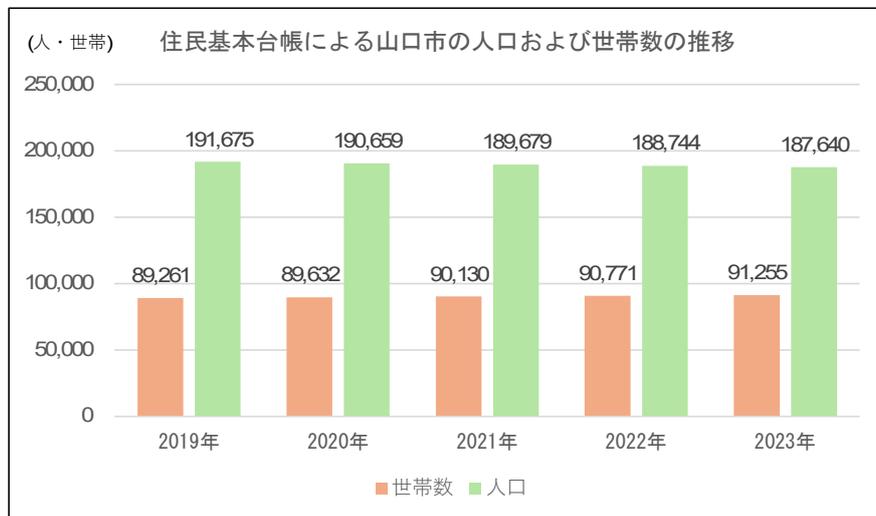
・常住人口・世帯

山口市全体の人口・世帯数は減少傾向で推移している。



出典：国勢調査

図 2.9 国勢調査による山口市の人口および世帯数の推移

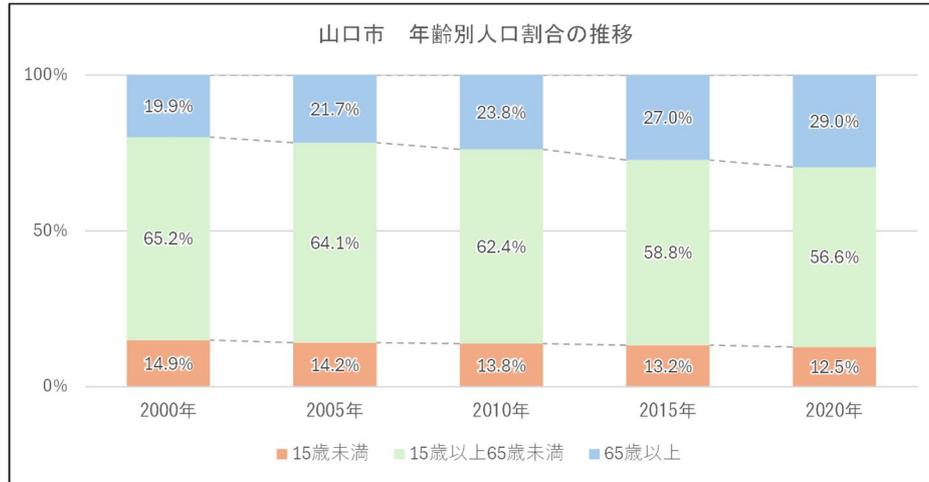


出典：住民基本台帳

図 2.10 住民基本台帳による山口市の人口および世帯数の推移

・年齢別人口割合

山口市全体の年齢別人口では65歳以上人口が増加傾向にあり、15歳未満は減少傾向にある。

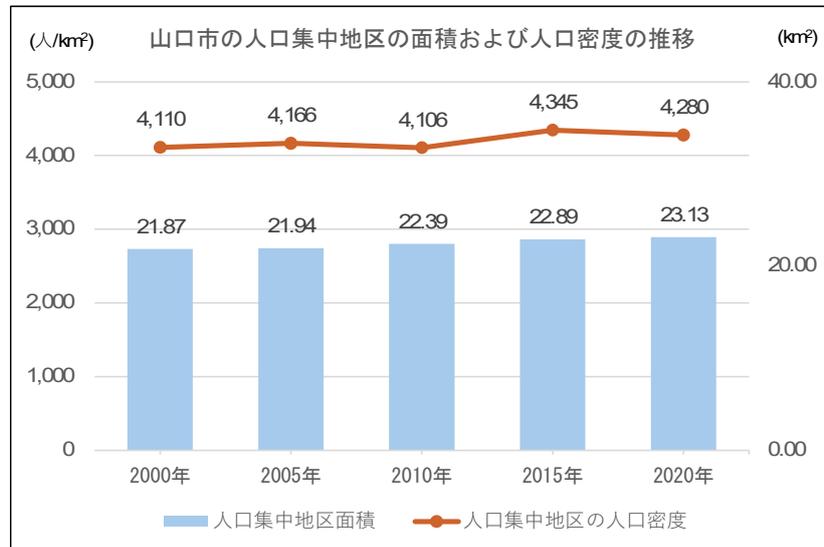


※出典：国勢調査

図 2.11 山口市の年齢別人口割合の推移

・人口集中地区の面積・人口

人口集中地区の面積および人口は横ばいからやや増加傾向にある。

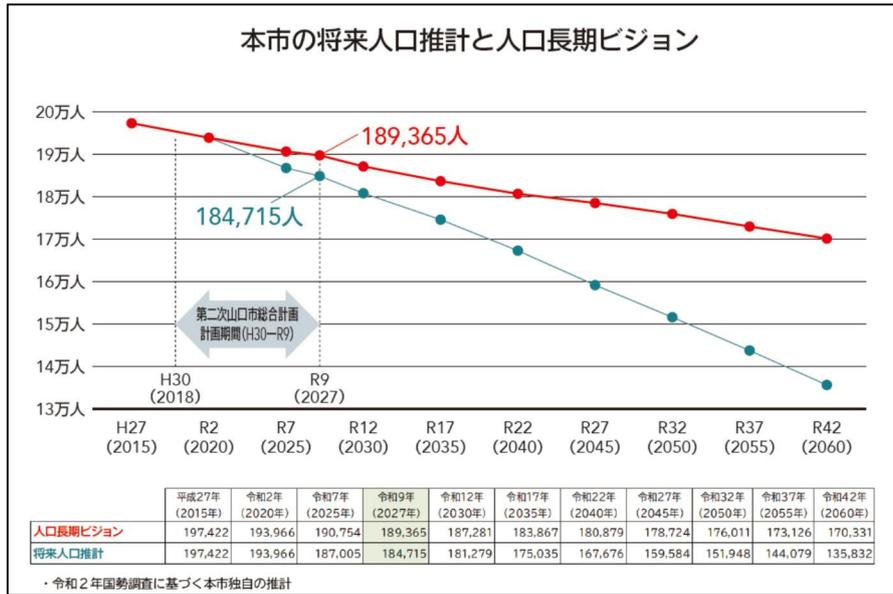


※出典：国勢調査

図 2.12 山口市の人口集中地区の面積および人口密度の推移

・将来推計人口

山口市全体の人口は今後、減少局面が見込まれている。

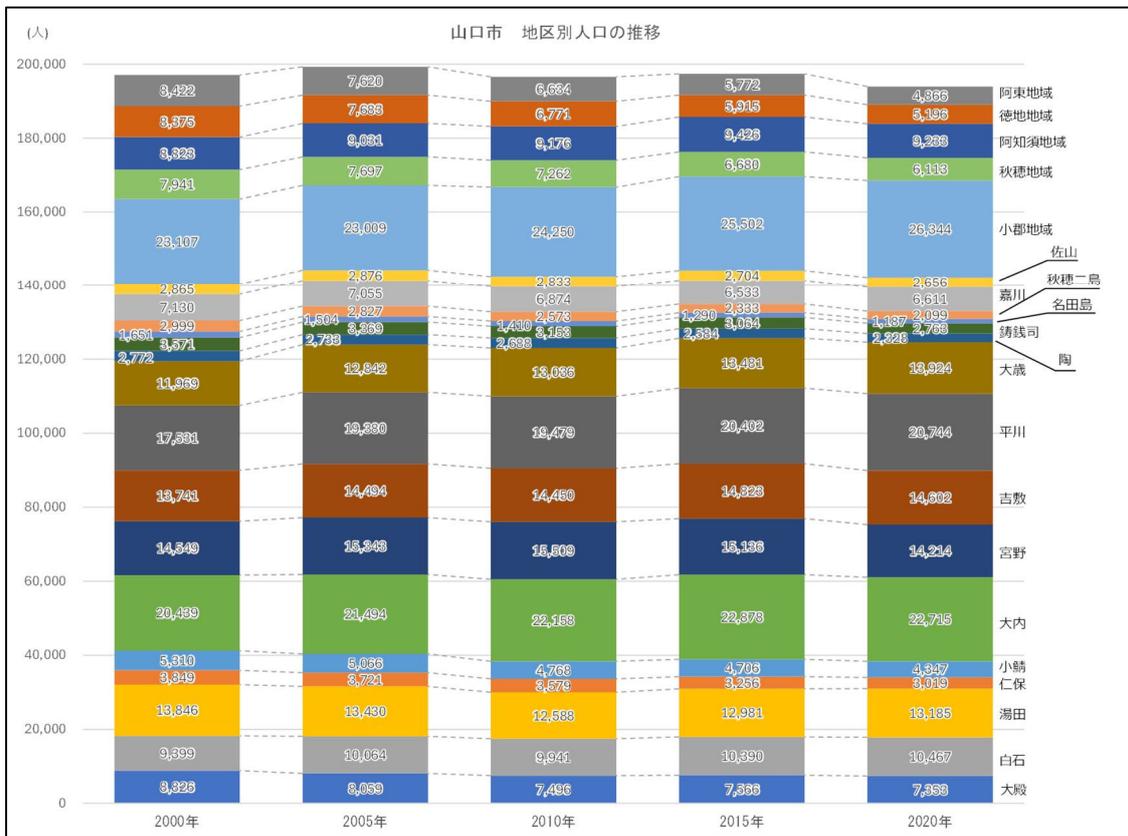


※出典：第二次山口市総合計画（令和5年）

図 2.13 山口市の将来推計人口

・地区別人口

山口市における21地区別の人口では、JR山口線新山口駅の位置する小郡地域の他、山口駅の位置する白石地区や湯田温泉駅の位置する湯田地区で増加がみられる。一方で他の多くの地域では減少しており、山口線宮野以北区間の沿線である阿東地域では大幅な減少がみられる。



※出典：国勢調査、国勢調査集計結果山口市の概要(山口市、H12～R2)

図 2.14 山口市の将来推計人口

・メッシュ別総人口

JR 山口線沿線において山口市全体と同様に人口減少の傾向がみられる。また、宮野以北を中心として居住エリアの縮小がみられる。

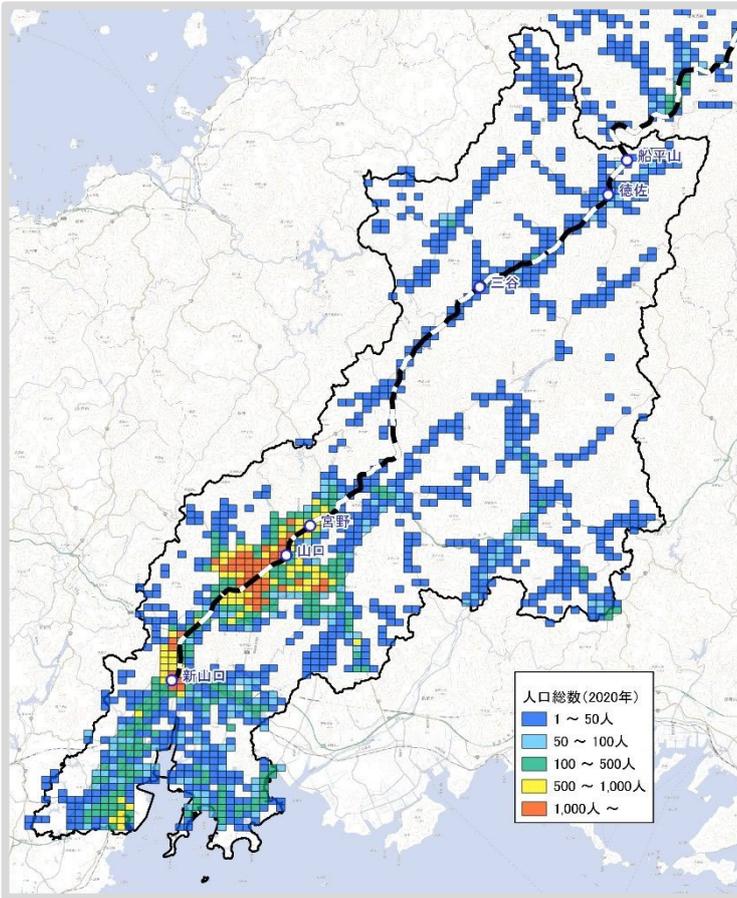


図 2.15 人口総数(2020年)

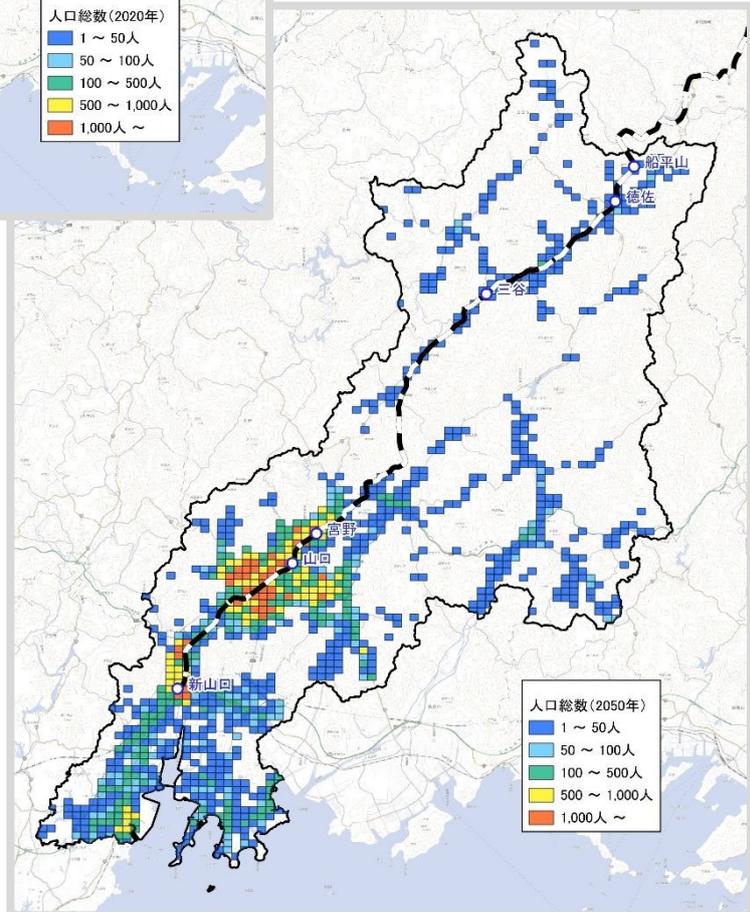


図 2.16 人口総数(2050年)

※出典：国勢調査、国土交通省メッシュ別将来人口推計(H29)

・メッシュ別 65 歳以上人口

JR 山口線沿線において、現状は高齢化率（65 歳以上人口割合）が低い新山口～宮野沿線においても高齢化が進むことが予想されている。

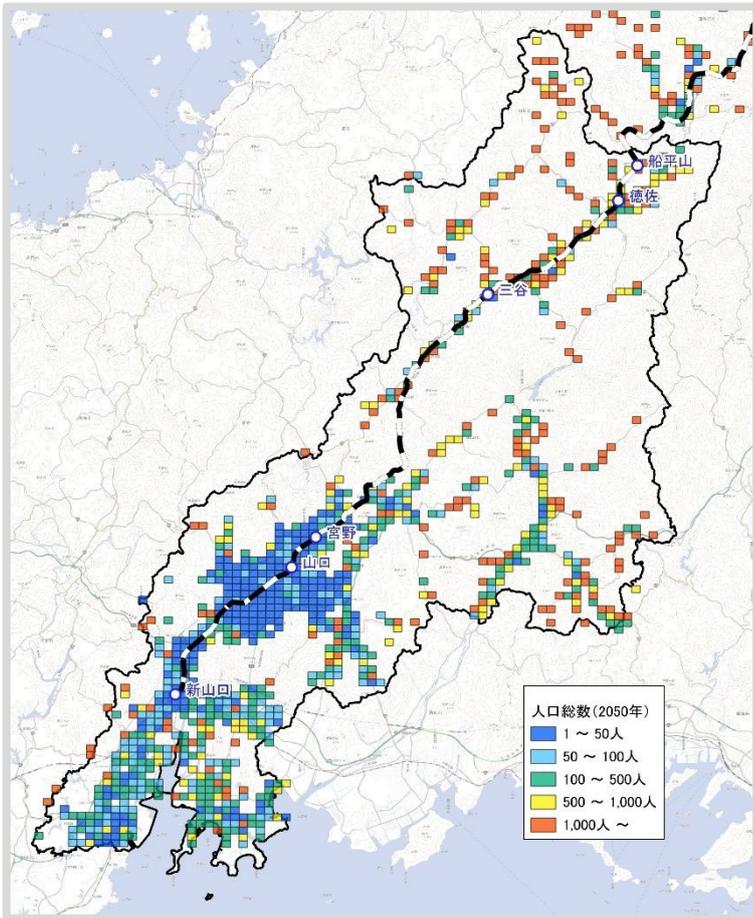


図 2.17 65 歳以上人口構成率(2020 年)

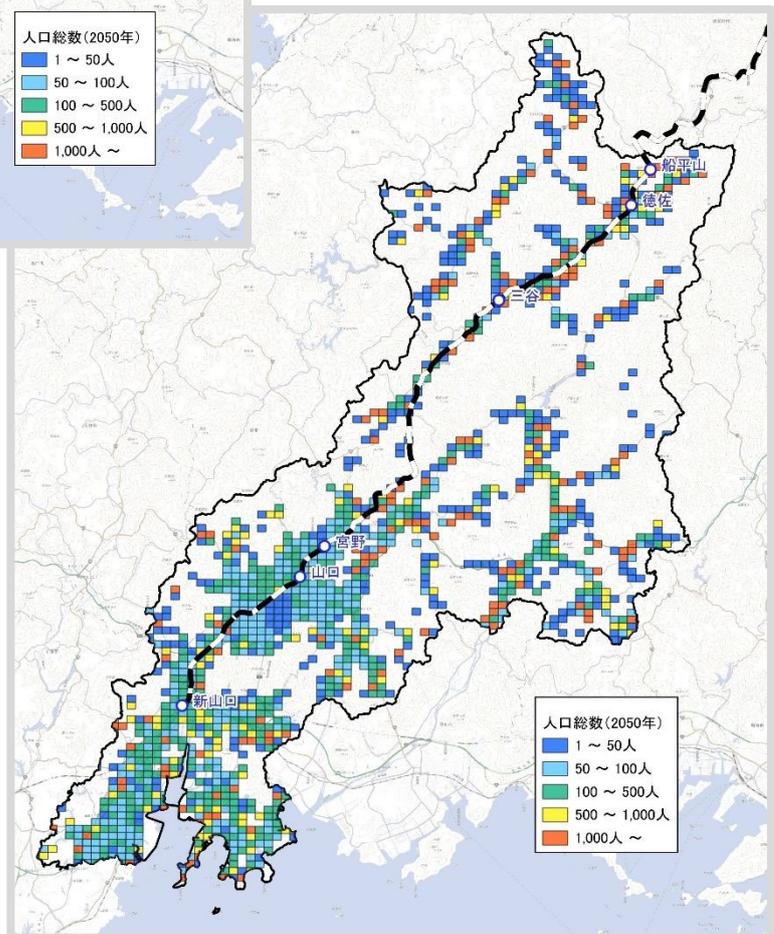


図 2.18 65 歳以上人口構成率(2050 年)

※出典：国勢調査、国土交通省メッシュ別将来人口推計(H29)

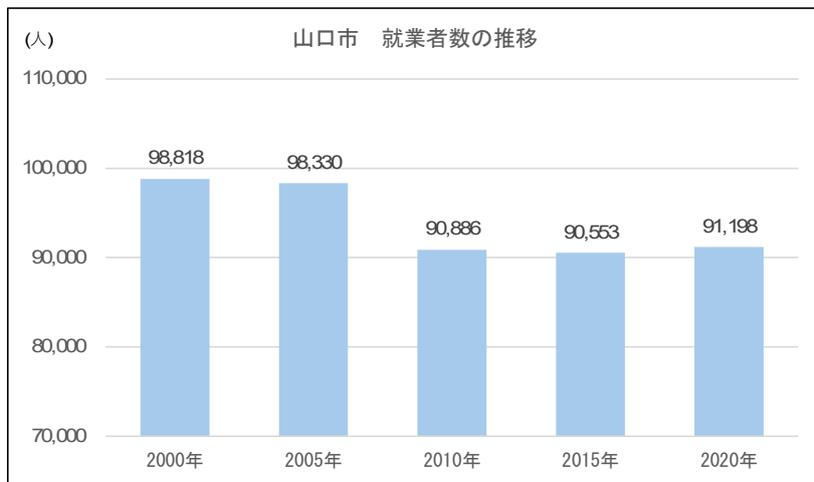
・ 山口市および山口線沿線の居住者人口動態の傾向

以上の整理結果から分かるとおり、山口市全体の人口は近年減少傾向にあり、高齢化が進行している。また、将来推計人口においても人口の減少や高齢化の進展が予測されている。

山口線沿線においては新山口駅や山口駅、湯田温泉駅の位置する地域においては地域人口の増加が近年みられている。一方で、将来時点においては山口市全体と同様に全線にわたって概ね人口減少が予測されている。

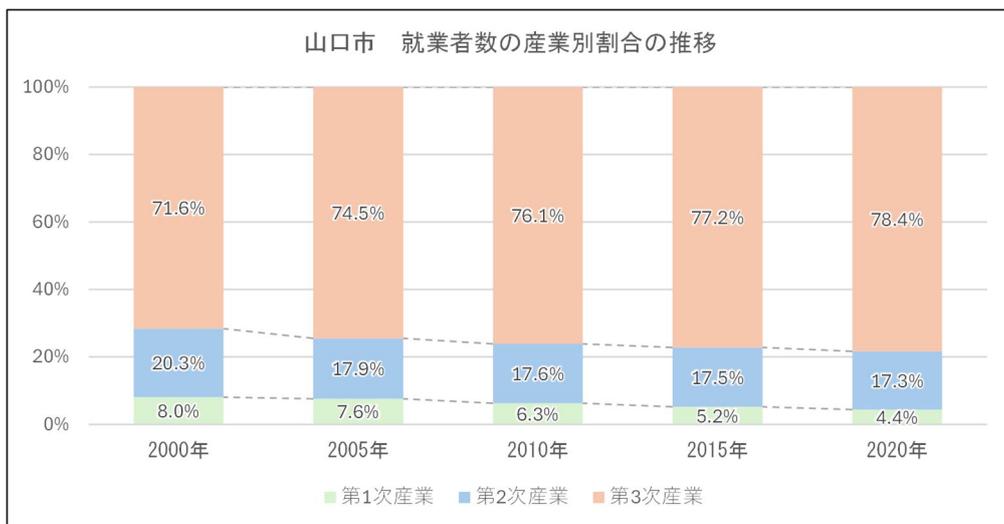
・ 就業者数

就業者数は山口市全体で減少傾向にあったが、2015年から2020年にかけては増加傾向であった。第1次産業、第2次産業の構成割合が減少し第3次産業が増加している。



※出典：国勢調査

図 2.19 山口市の就業者数の推移



※出典：国勢調査

図 2.20 山口市の就業者数の産業別割合の推移

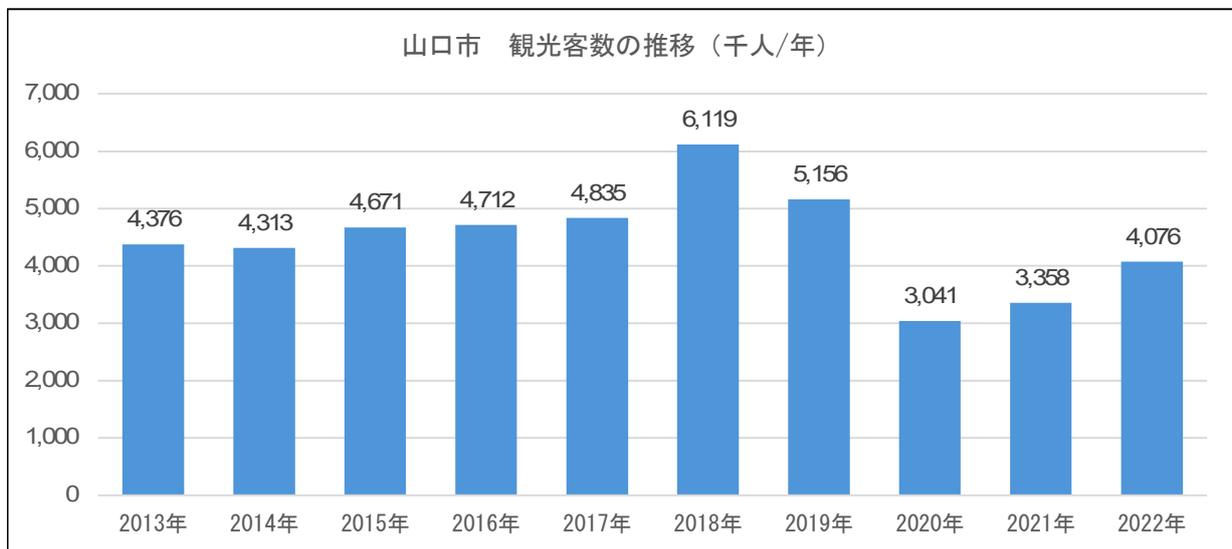
○観光客数

観光客数は山口市全体で 408 万人/年であり、その内の半数以上を占める 237 万人/年が山口エリアへの来訪である。観光客数の推移では、2019 年までは増加の傾向がみられた。

表 2.21 山口市の観光客数

観光客数		
山口市全体	4,076,064人	(前年比 121%)
うち宿泊	710,434人	(前年比 135%)
うち日帰り	3,365,630人	(前年比 118%)
エリア別		
山口エリア	2,374,720人	(前年比 127%)
小郡エリア	310,049人	(前年比 125%)
秋穂エリア	213,299人	(前年比 110%)
阿知須エリア	385,335人	(前年比 111%)
徳地エリア	40,361人	(前年比 107%)
阿東エリア	517,856人	(前年比 110%)
イベント	234,444人	(前年比 113%)
主な観光地と観光客数		
湯田温泉	617,478人	(前年比 144%)
香山公園 (五重塔)	522,105人	(前年比 138%)

※出典：山口市 HP (R4 年観光客動態調査結果 (山口市分))



※出典：山口県統計年鑑

図 2.22 山口市の観光客数の推移

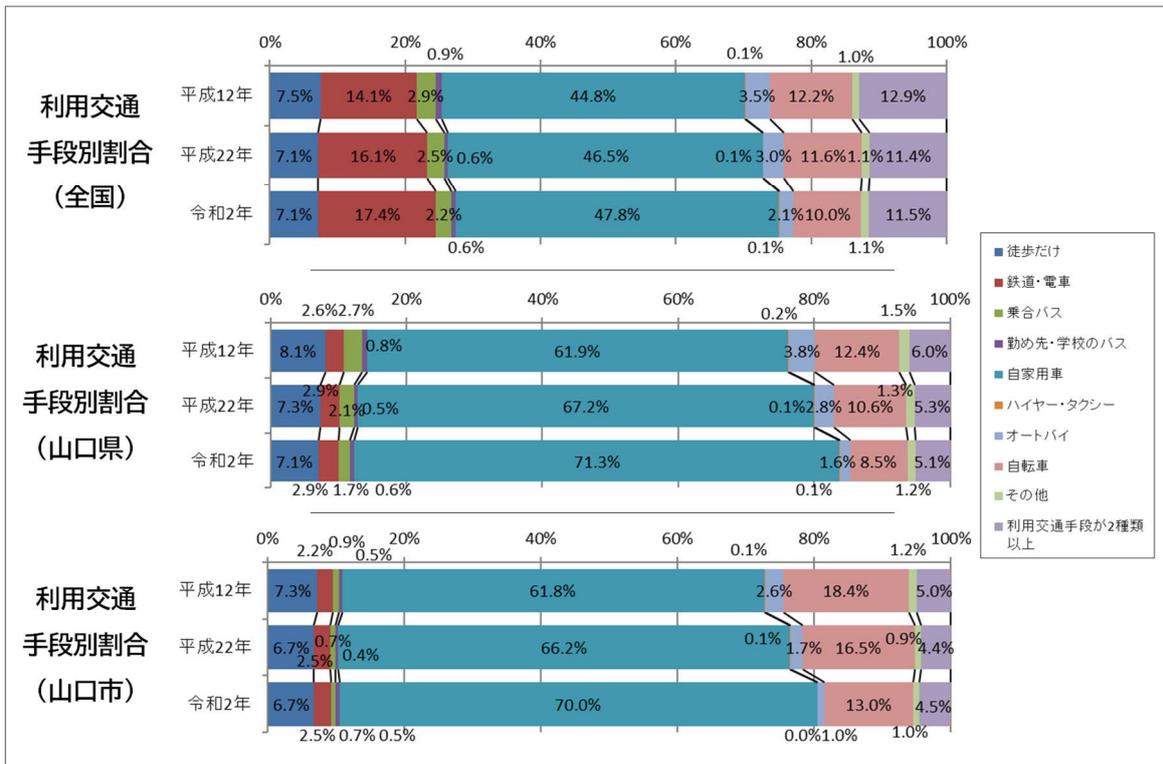
○流動

・利用交通手段・交通手段別割合

就業者・通学者の利用交通手段は自家用車が70.0%と最も多く、公共交通の利用割合は山口県全体と比較しても下回っている。鉄道・電車は2.5%であり、平成22年から令和2年にかけて同様の割合で推移している。

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



※出典：第二次山口市市民交通計画（R6年3月改定）

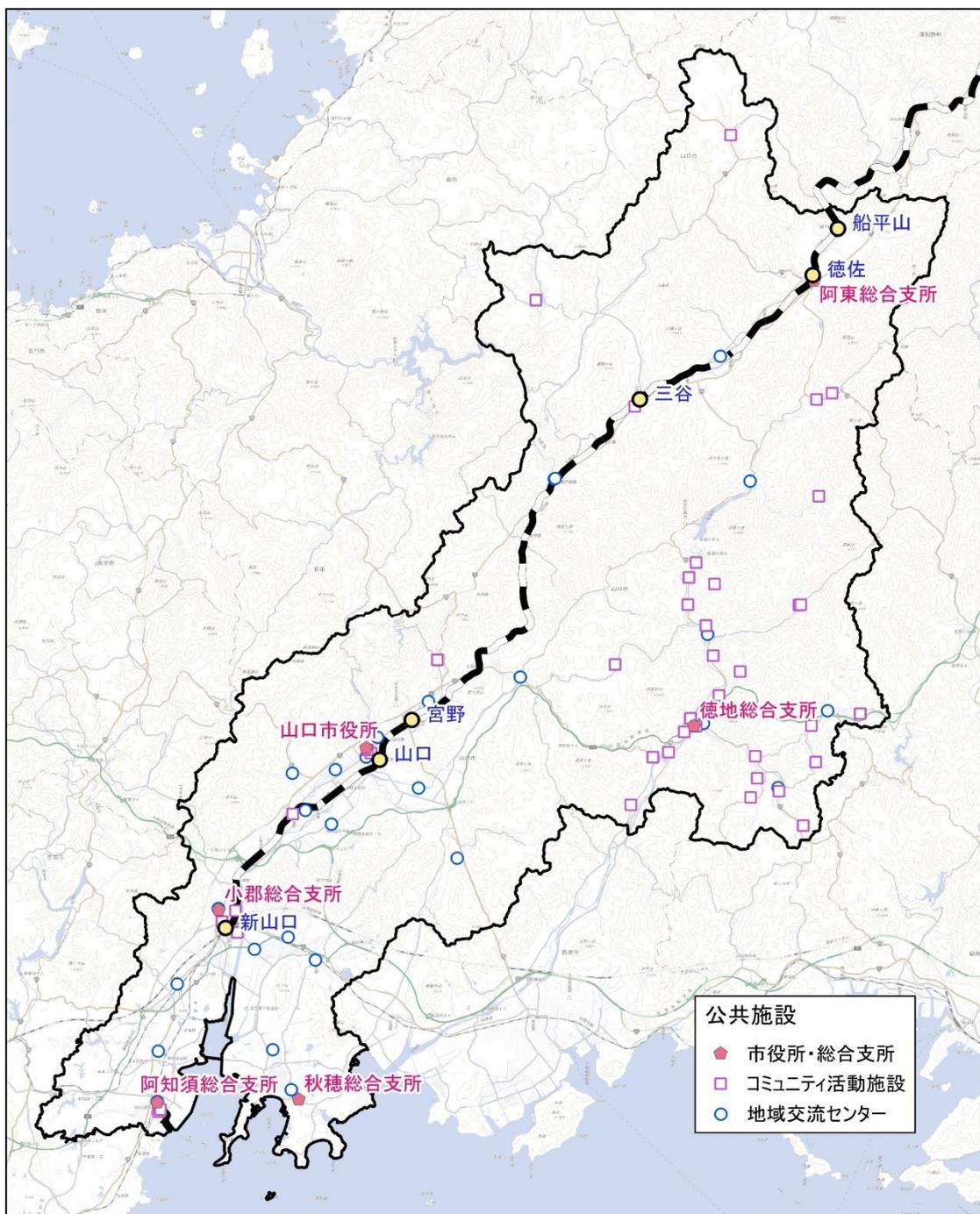
図 2.23 山口市の利用交通手段・交通手段別割合

○施設立地状況

山口線沿線地域において新駅を設置した場合の利用可能性を検討するにあたり、新駅を利用した移動の目的地となる可能性のある施設を把握するため、山口市内の主要な施設（公共施設・医療施設・福祉施設・教育文化施設）を整理した。

山口市内の公共施設は多数が JR 山口線新山口～宮野沿線地域に立地している。また、宮野以北地域においても山口線の近傍に立地している施設が比較的多くみられる。

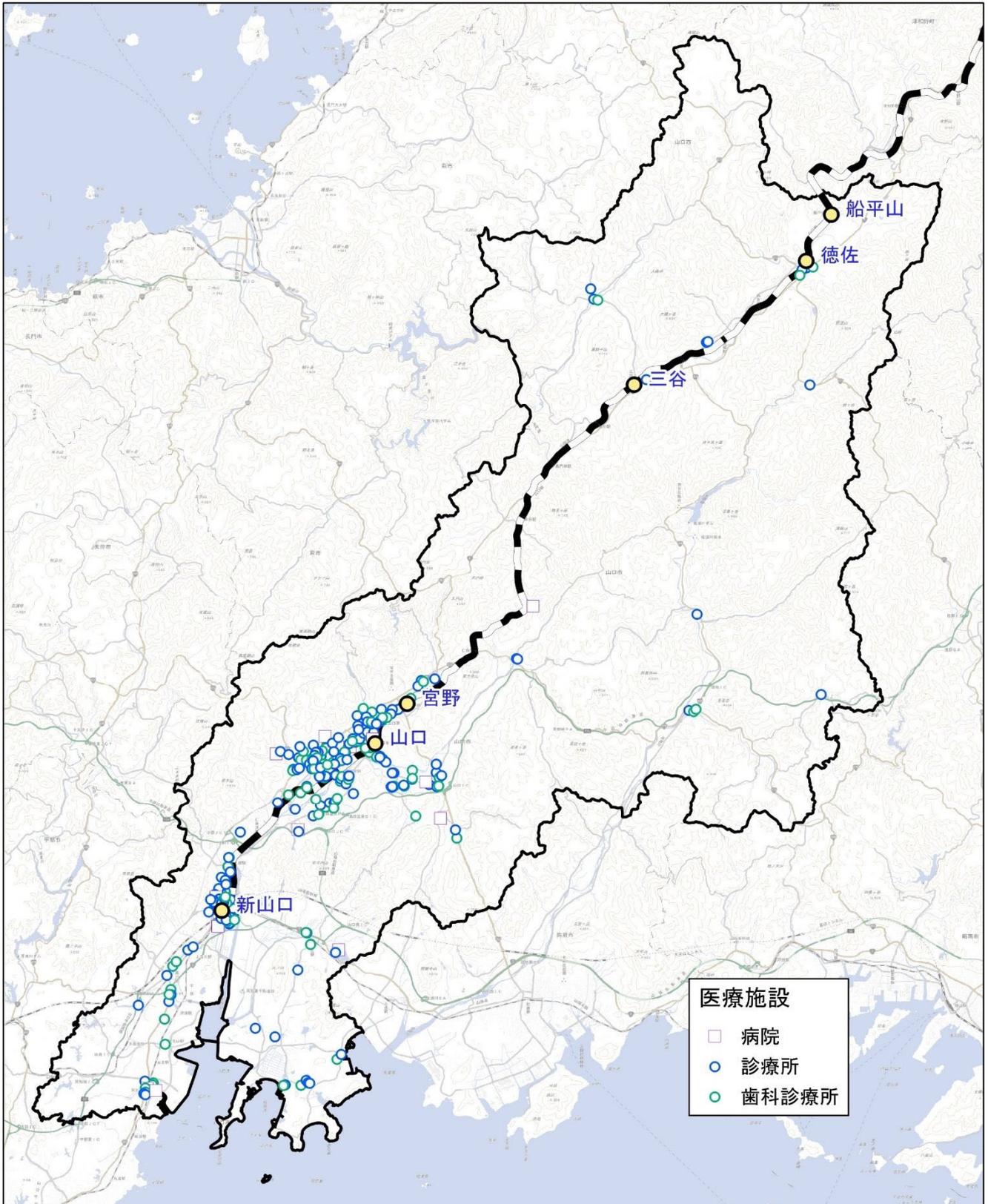
・公共施設



※出典：国土地理院地図、国土数値情報、山口県オープンデータカタログサイト

図 2.24 公共施設立地地図

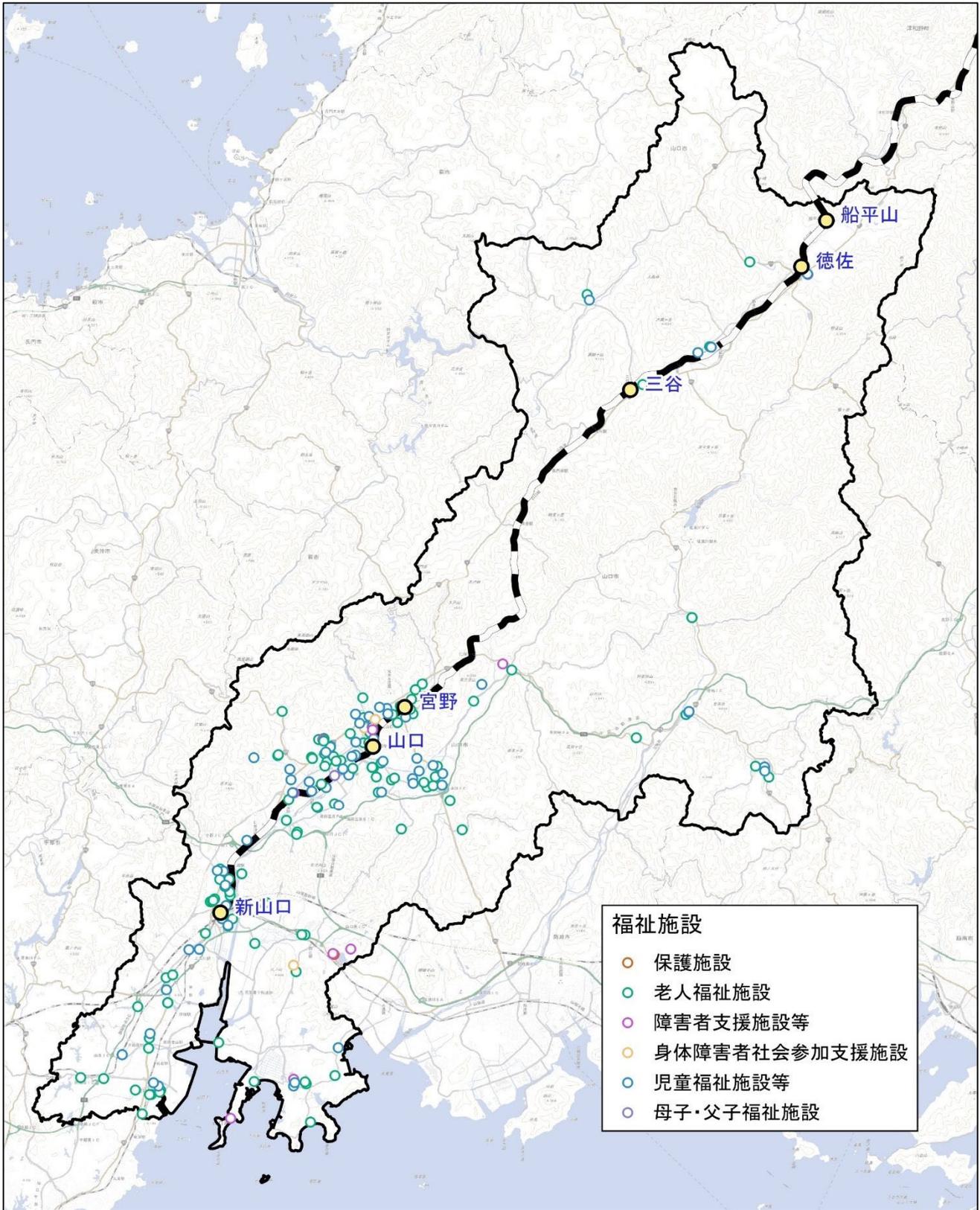
・医療施設



※出典：国土地理院地図、国土数値情報

図 2.25 医療施設立地地図

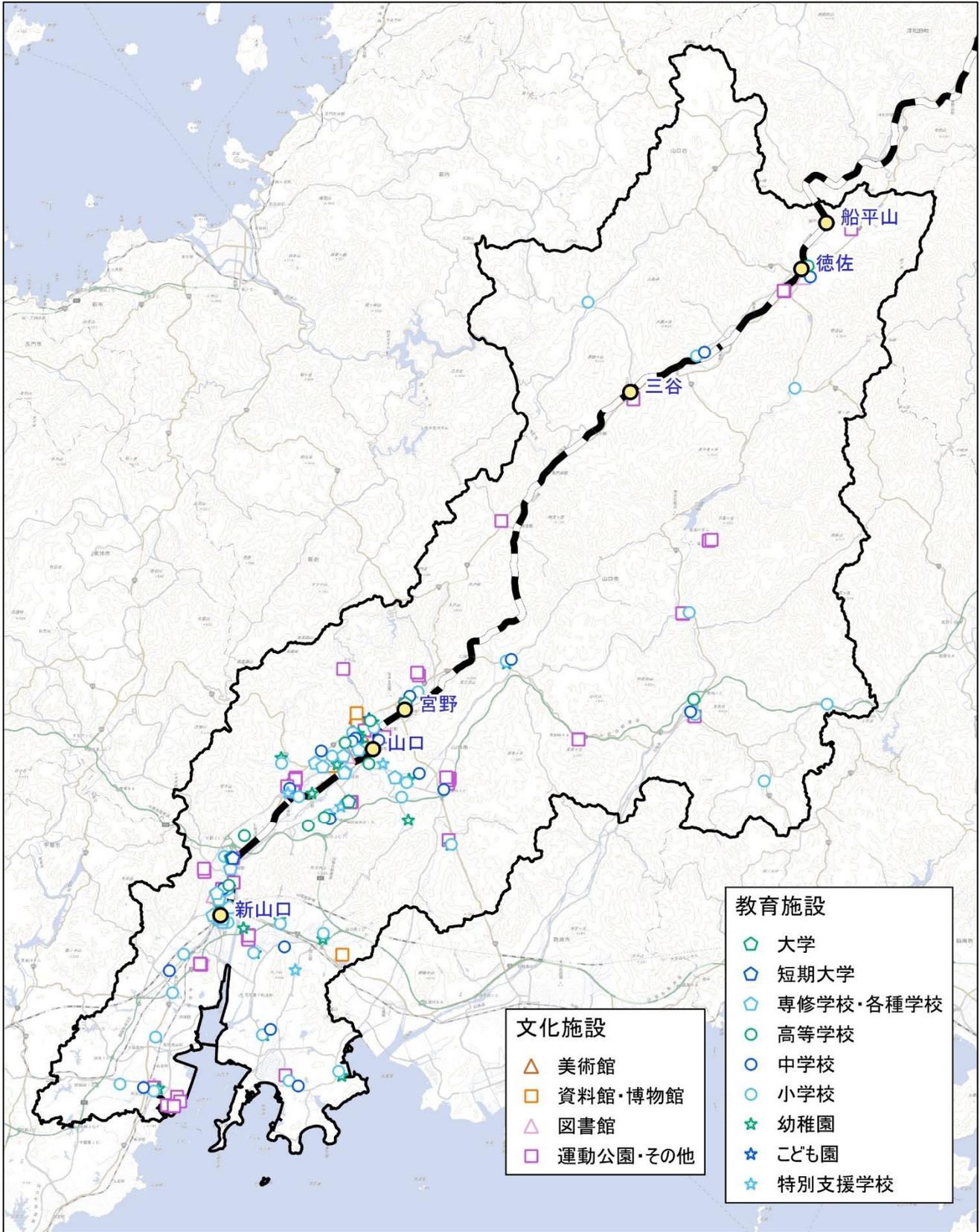
・福祉施設



出典：国土地理院地図、国土数値情報

図 2.26 福祉施設立地図

・教育文化施設



※出典：国土地理院地図、国土数値情報

図 2.27 教育文化施設立地図

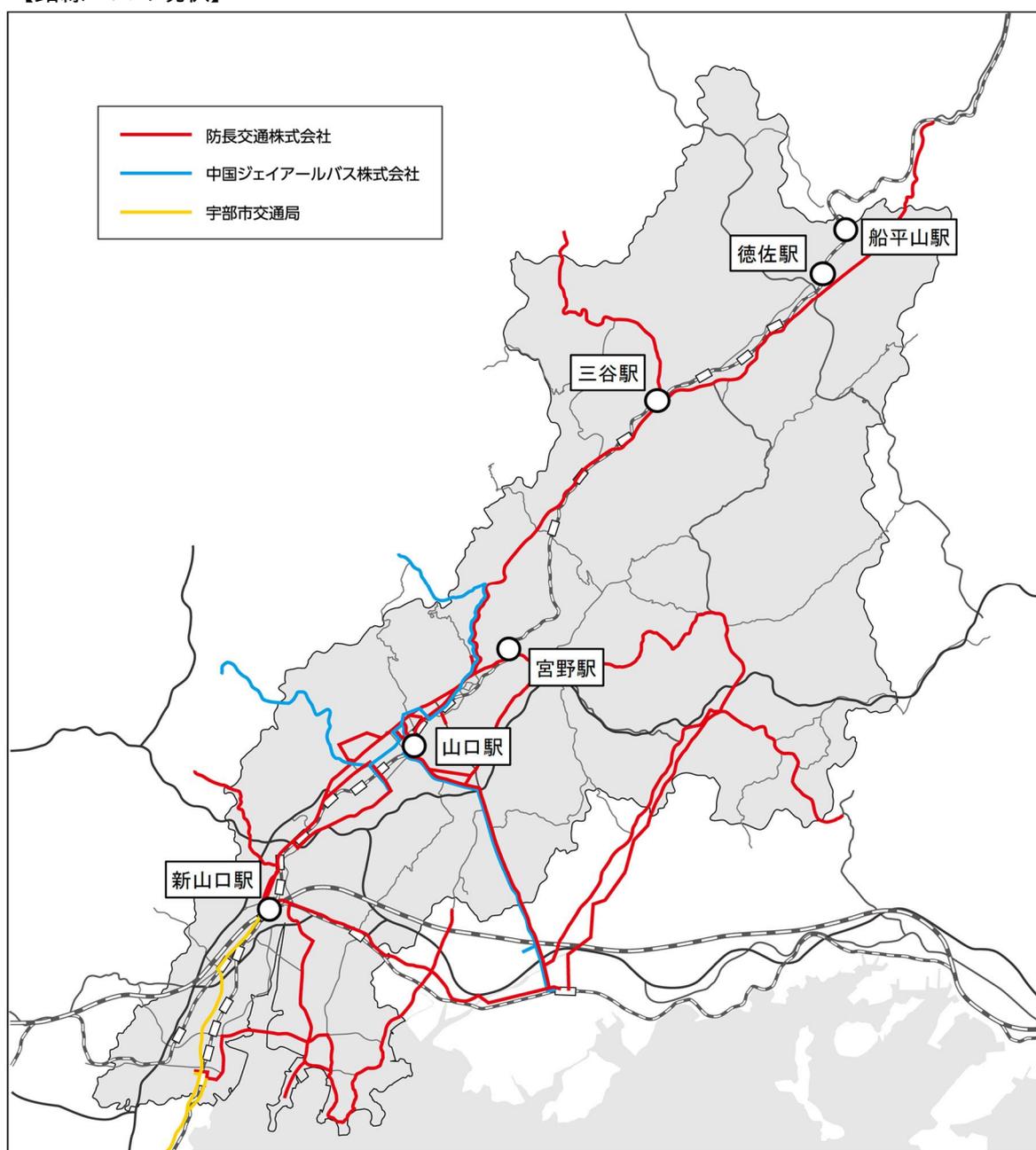
○バス路線状況

山口市では民間事業者2社（防長交通株式会社、中国ジェイアールバス株式会社）と宇部交通局による路線バスが運行されており、バス路線は国道や県道などの主要な幹線道路を中心に交通網が形成されている。

JR 山口線の新山口駅や山口駅へは複数のバス路線が乗り入れしており、交通結節点となっており、新山口駅から山口駅へかけては山口線と概ね並行する路線バスが高頻度で運行されている。また、山口駅から船平山駅間についても頻度は低いものの並行する路線が運行されているが、山口から萩・津和野町、または萩・津和野町から山口に行く際には、三谷駅入口バス停において乗り換える必要がある。

・バス路線

【路線バスの現状】

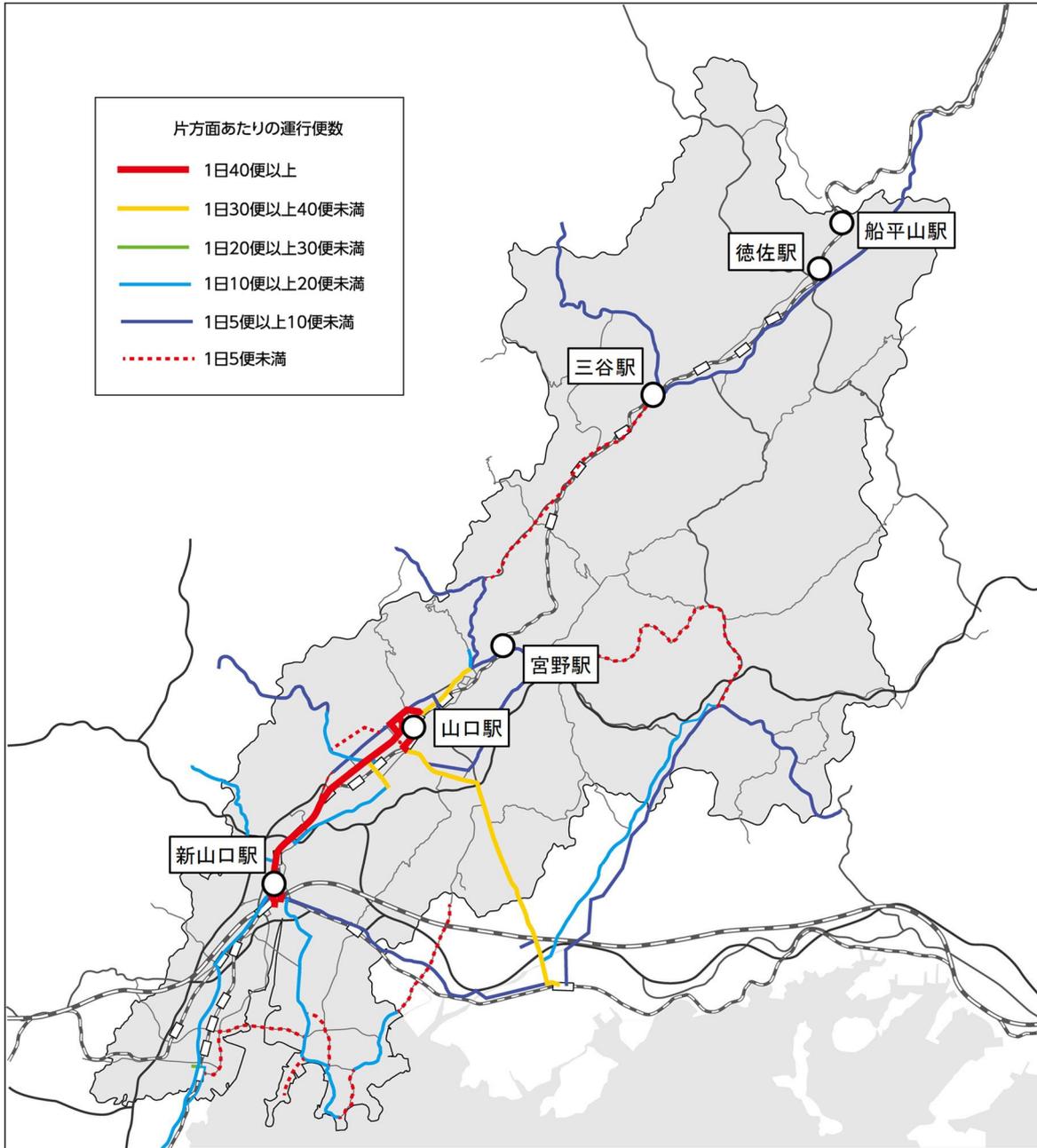


※出典：第二次山口市市民交通計画（R6年3月改定）

図 2.28 路線バス図

・バス運行本数

【路線バスの運行便数】

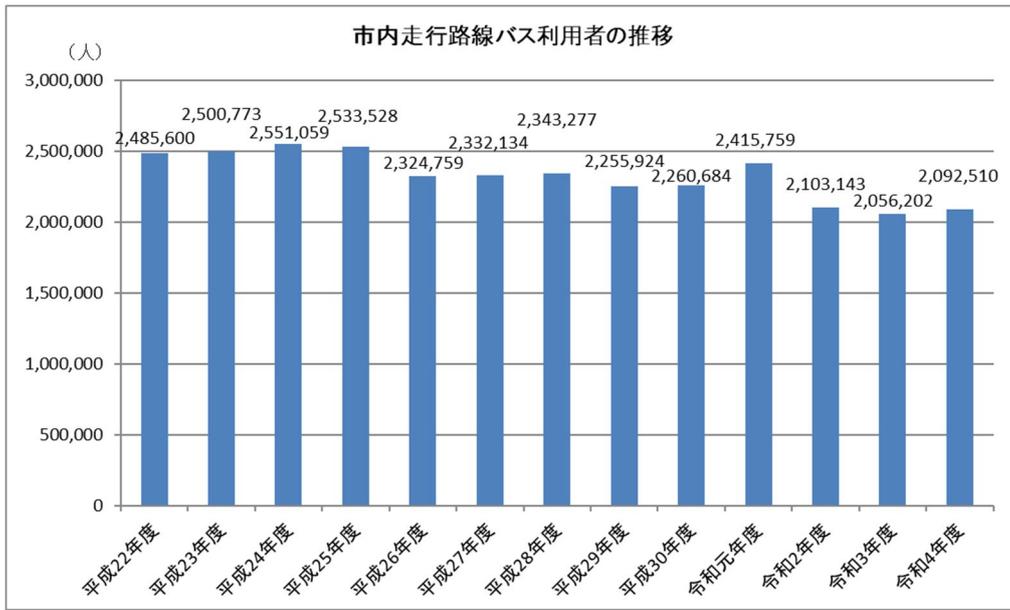


※出典：第二次山口市市民交通計画（R6年3月改定）

図 2.29 路線バスの運行便数

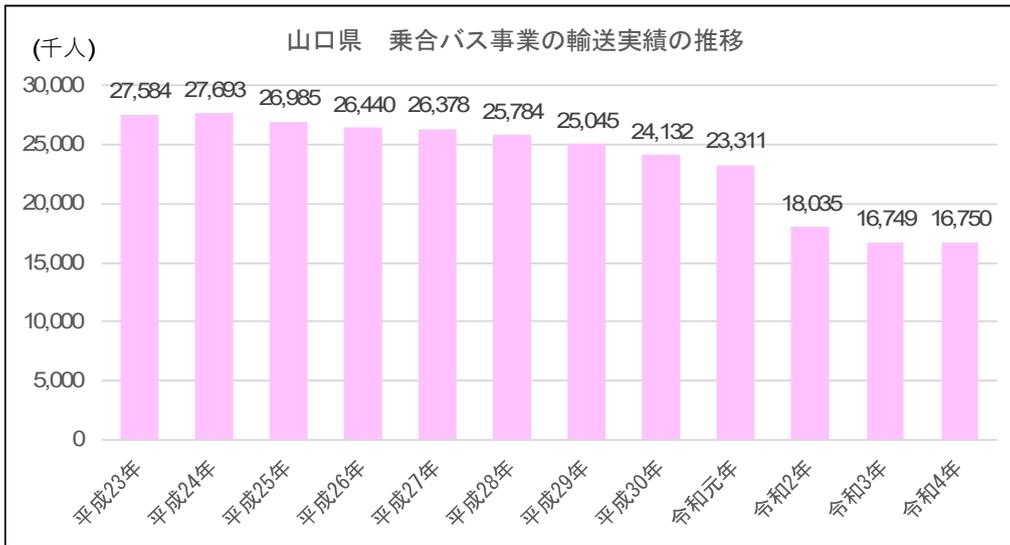
・バス利用者数

山口市内のバス利用者は県内のバス輸送実績よりはゆるやかな減少傾向にある。



※出典：第二次山口市市民交通計画（R6年3月改定）

図 2.30 山口市内の路線バス利用者の推移



※出典：中国運輸要覧

図 2.31 山口県内のバス輸送実績の推移

2-3. 新駅の設置目的の整理

前節までに整理した山口線および山口線沿線の状況をまとめると以下のとおりとなる。

まず、「2-1. 検討の背景」で整理したとおり、JR 山口線は宮野～津和野の輸送密度や収支率が低いなど、線区全体の利用を促進し、持続性を向上する必要がある状況にある。

また、「2-2. 山口線の現況整理」で整理したとおり、山口線の利用は減少傾向にあり、山口市の公共交通や鉄道の分担率も他地域と比較して下回っている。山口市全体の人口は将来にわたり減少が続くことが予測されている一方で、主要な駅の位置するエリアでは人口の増加する傾向が近年みられる。

山口市内の公共施設や生活関連施設の多くは山口線の沿線に立地しており、それらの施設を目的地とする移動について、潜在的な山口線の利用需要が一定数存在すると考えられる。

以上を踏まえ、本検討における新駅設置の目的を以下のとおり整理した。

- ・新駅の設置により山口線の利便性を向上させ、山口線全体の利用を促進することで線区の持続性を向上する
- ・公共施設や生活関連施設といった移動の目的地となる施設の周辺など、人流の期待される地域に新駅を設置することで、施設利用者や周辺来訪者など交流人口の増加を図る
- ・基幹交通である山口線の新駅とコミュニティ交通等の他の交通モードを結節することにより市内公共交通ネットワークの強化を図る

3. 新駅候補地の選定および整備効果の整理

3-1. 新駅候補地の選定

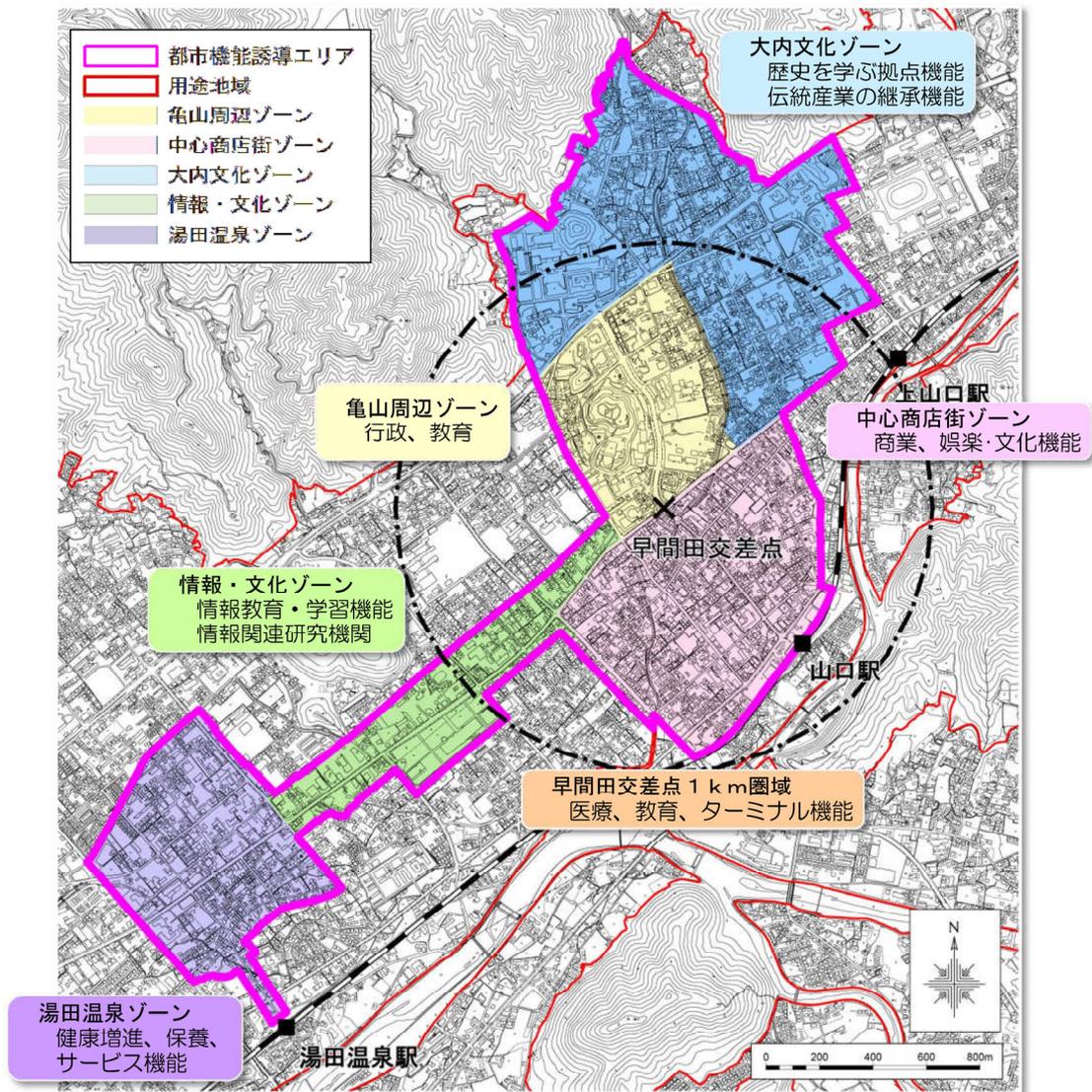
「2. 山口線の現況および事業目的の整理」における整理結果を踏まえ、新駅を検討する候補地を選定する。

今後人口減少が想定される中で、新駅設置を検討する地域は山口市内山口線沿線地域の内、一定の人口規模が将来に渡っても確保されると考えられ、かつ地域内外からの来訪者が訪れる施設の立地する地域が望ましい。また、既存の駅との距離を一定程度確保する必要がある。

こうした観点を踏まえ、「山口都市機能誘導エリア」内で、山口情報芸術センターや中央図書館が整備され、済生会山口総合病院の建替えが進んでいる「情報・文化ゾーン（中園町周辺地区）」が位置する「湯田温泉駅～山口駅間」を新駅設置検討対象区間とする。

そして、湯田温泉駅および山口駅との位置関係および駅前広場を含む新駅施設の設置に伴う事業用地確保の観点から、当該駅間の内、山口市三和町にある榎野公園付近を新駅候補地として検討、調査を行う。

以降に、山口都市機能誘導エリアの概要図および新駅候補地位置図を示す。



※出典：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（山口市立地適正化計画）

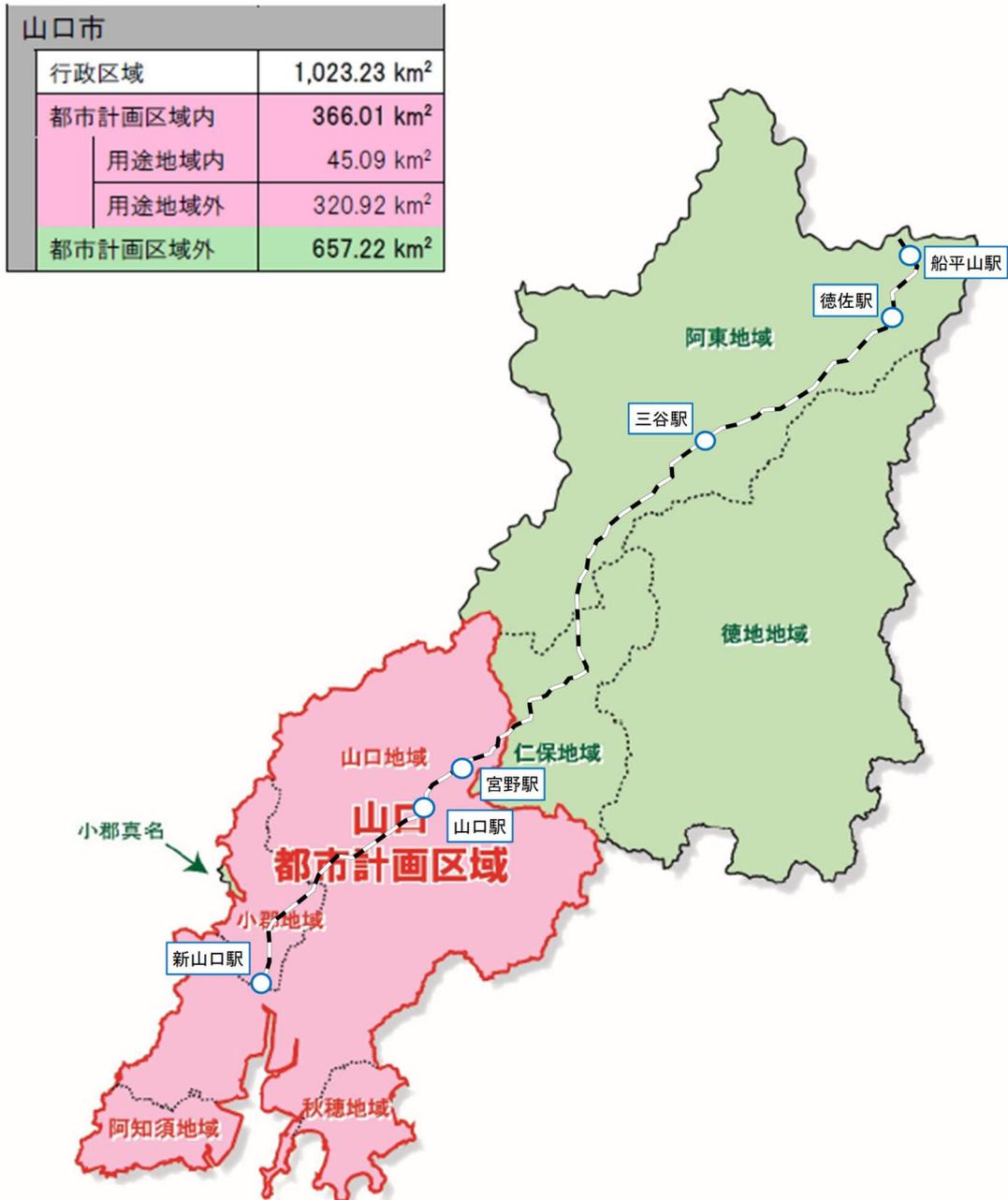
図 3.1 山口都市機能誘導エリア

3-2. 新駅候補地周辺の上位計画および関連計画の整理

新駅候補地において新駅を設置した場合の利用可能性を検討するにあたり、当該エリアの地域における位置付けや将来像を把握するため、当該地域に係る上位計画および関連計画について整理を行った。

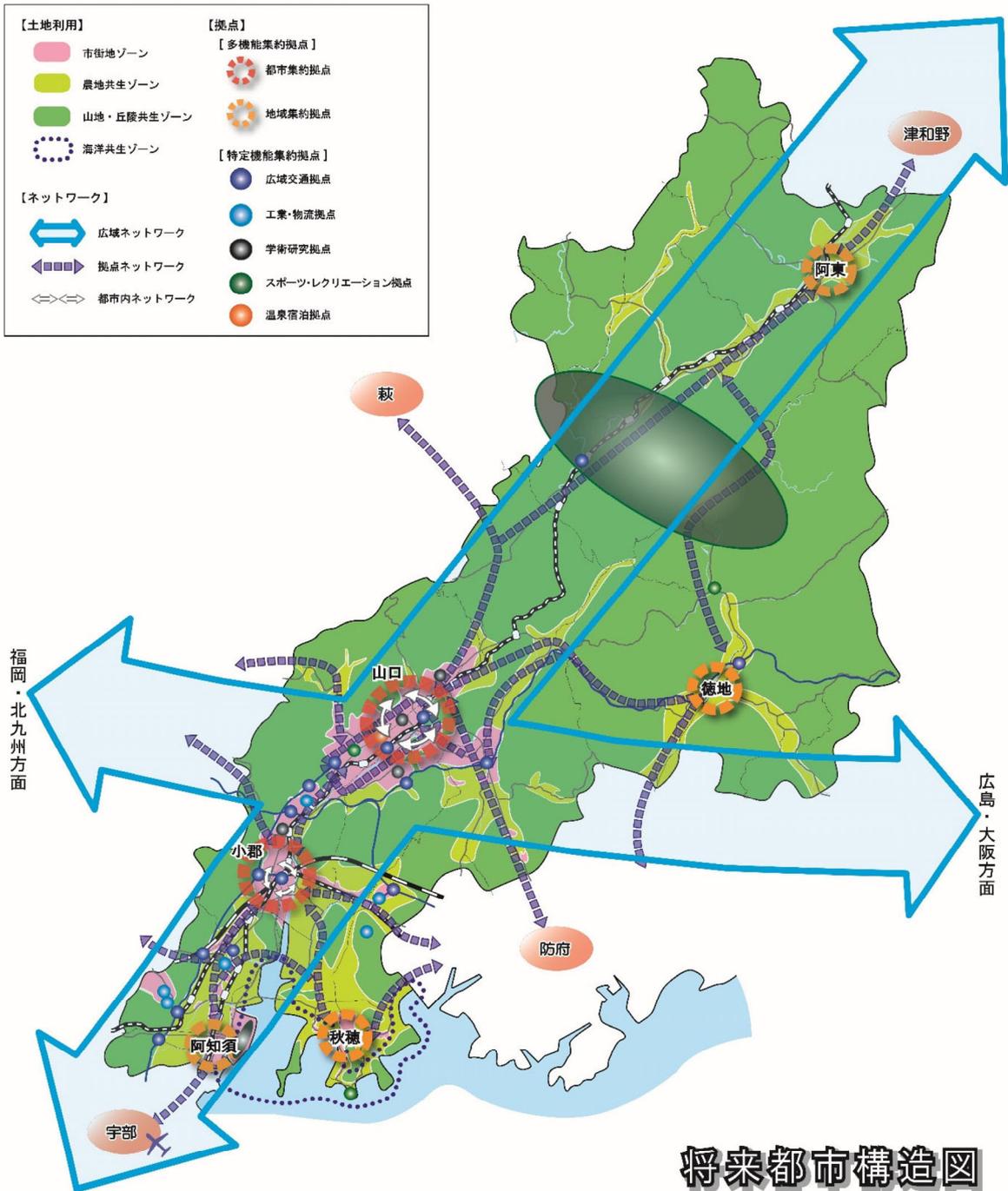
○山口市都市計画マスタープラン（R2.3）

新駅周辺は山口都市計画区域に位置しており、山口市都市計画マスタープランにおける将来の都市構造として、山口市の都市集約拠点に位置付けられている。



※出典：山口市都市計画マスタープランに山口線位置を加筆

図 3.3 山口市都市計画区域図



※出典：山口市都市計画マスタープラン

図 3.4 将来都市構造図

新駅周辺地域である大殿・白石・湯田地域における地域づくりの目標は以下のとおりである。

■ 地域づくりの目標

■ 高次都市機能が集積した活力ある山口都市機能誘導エリアの形成

JR山口駅を中心に公共交通結節機能を強化し、広域的な求心力を高め、多くの人が集まり、にぎわいと活力のある中心市街地の形成を図ります。また、高次都市機能の維持・誘導を図るための各種支援策を実施するとともに、都市基盤の整備・再生や老朽化した施設の更新などの市街地の再整備を推進し、文化的交流などの都市活動が営まれる山口都市機能誘導エリアの形成を図ります。

■ 大内文化を偲ばせる歴史・文化の継承と活用

歴史的なまちなみが残る萩往還や一の坂川周辺、瑠璃光寺五重塔周辺における美しく魅力ある景観は市民の貴重な財産であり、歴史と文化の薫るまちなみとして次世代へ継承していくために、適切な保全・整備を図ります。

■ 情報、文化拠点の集積による芸術文化の創造と発信

山口情報芸術センター周辺や県立美術館・博物館などが集積する亀山周辺においては、情報、芸術文化面における広域的な交流空間の形成を図ります。

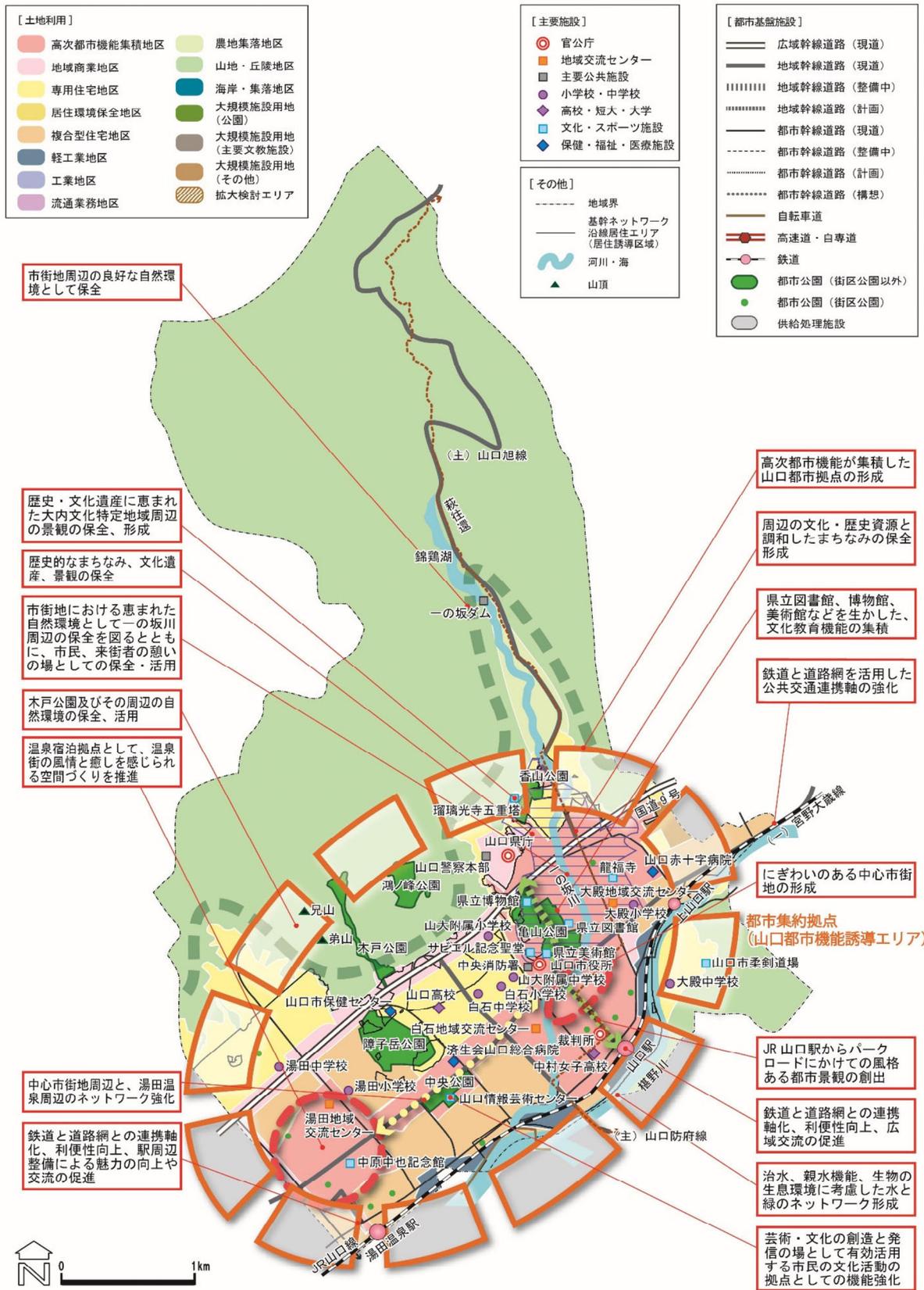
■ 湯田温泉を中心とした魅力のある観光拠点の形成

本市を代表する観光地である湯田温泉は、市内外の人々の癒しの場として温泉街の風情を感じるとともに、JR湯田温泉駅を中心に交通結節機能の強化を図るとともに、観光機能や情報案内機能の充実を図ります。

※出典：山口市都市計画マスタープラン

図 3.5 大殿・白石・湯田地域 地域づくりの目標

■ 地域づくりの方針図【大殿・白石・湯田地域（Bブロック）】



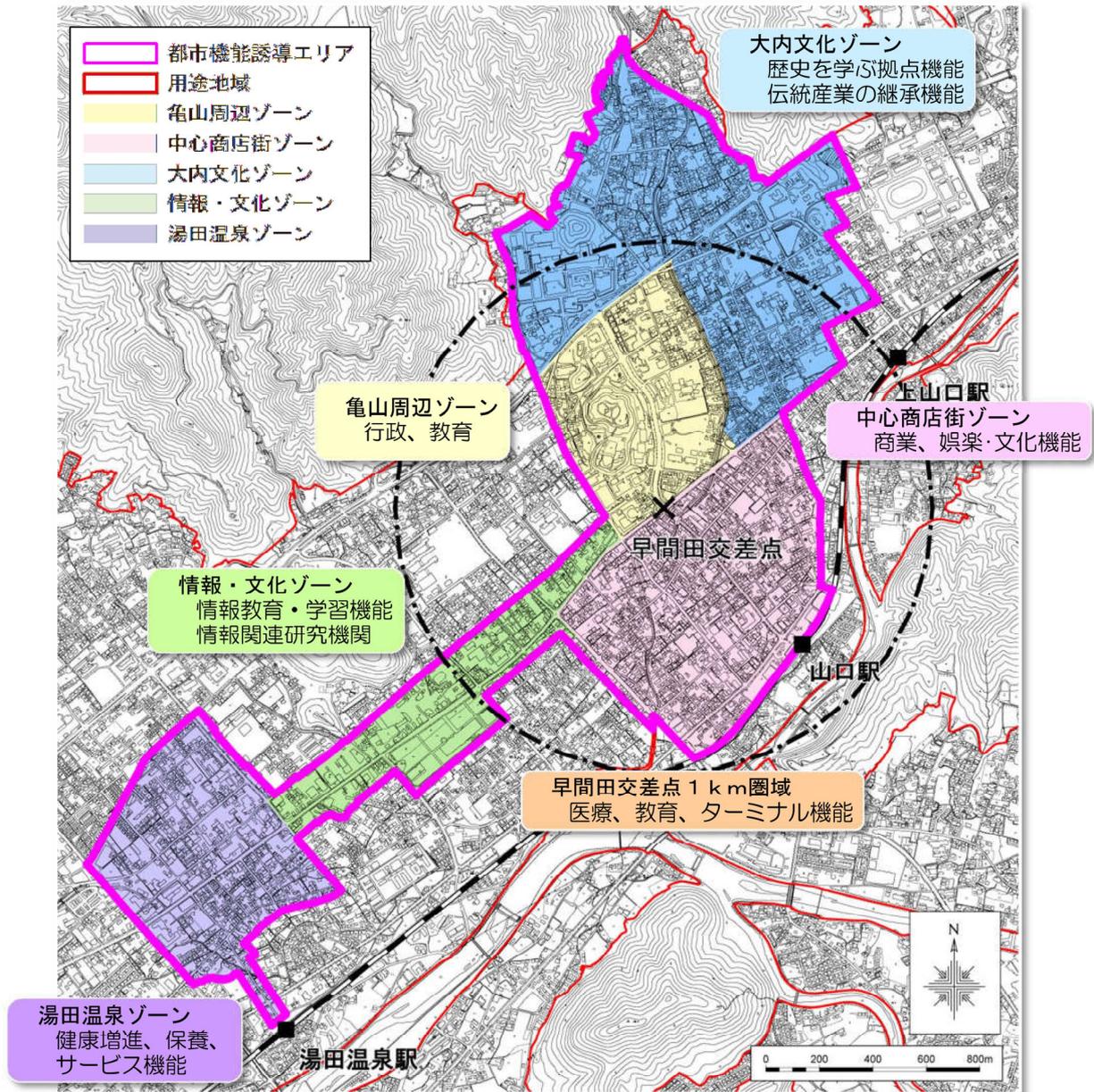
※出典：山口市都市計画マスタープラン

図 3.6 大殿・白石・湯田地域 地域づくりの目標

○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（山口市立地適正化計画）（H31.4）

山口都市計画区域を対象に立地適正化計画が策定されており、新駅周辺は「山口都市機能誘導エリア」に定められている。山口都市機能誘導エリアにおいては、歴史的資源や行政、文化、商業、教育、観光等の集積を生かした、広域交流拠点にふさわしい活力と風格ある都市拠点づくりを推進する方針としており、ゾーンごとに集積すべき施設（誘導施設）を定めている。

この内、新駅候補地に近い「情報・文化ゾーン」は「メディア・テクノロジーやメディア・アートなどの新たな情報技術や文化に関する研究機関や情報関連企業が集積し、市民が気軽にこれらの最先端技術や文化にふれ、豊かな感性や知性を育むことのできる空間として、情報教育・学習機能や情報関連研究機能の集積を図ります」とされている。



※出典：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（山口市立地適正化計画）

図 3.7 山口都市機能誘導エリア（再掲）

◆早間田交差点 1 km 圏域

都市的生活を支える医療、教育機能の集積を図り市民の利便性の向上を図ります。また、山口都市機能誘導エリアの中心として、公共交通でのアクセス性の向上を図るために、公共交通のターミナル機能を整えます。

◆亀山周辺ゾーン

パークロードを中心に集積する市役所や税務署などの行政機能、県立美術館や博物館など教養や調査研究、文化的な要素を含む教育機能の集積を図ります。

◆中心商店街ゾーン

アーケード街や駅通りを中心に集積する小売店や、広域からの利用が想定されるデパートや専門店舗などの商業機能や娯楽・文化機能の集積を図ります。

◆大内文化ゾーン

大内氏の時代からの歴史的遺産や街なみが残り、これらを保存・活用することにより、市民が本市のアイデンティティを感じるとともに、歴史や伝統を学び継承する空間として、歴史を学ぶ拠点機能や伝統産業を継承する機能の集積を図ります。

◆情報・文化ゾーン

メディア・テクノロジーやメディア・アートなどの新たな情報技術や文化に関する研究機関や情報関連企業が集積し、市民が気軽にこれらの最先端技術や文化にふれ、豊かな感性や知性を育むことのできる空間として、情報教育・学習機能や情報関連研究機能の集積を図ります。

◆湯田温泉ゾーン

都市型温泉地としての特性や、飲食店の中でも特に料飲店が多く立ち並ぶ特性を生かし、市民の健康づくりや癒しの空間として、温泉を活用した健康増進機能や保養機能、料飲機能の集積を図ります。

山口都市機能誘導エリア

	分野	集積すべき施設
早間田交差点1km圏域	医療	地域医療支援病院
	医療	二次救急病院
	医療	血液センター
	教育	専修学校・各種学校
	教育	高等学校 ^{※1}
	交通	バスターミナル
亀山周辺ゾーン	教育文化	市民会館
	教育文化	図書館、博物館、美術館
中心商店街ゾーン	商業	床面積 3,000m ² を超える商業施設
	娯楽・文化	劇場、映画館等
大内文化ゾーン	文化	歴史を学ぶ拠点施設
	文化	伝統産業及び伝統産業継承施設
情報文化ゾーン	情報文化	情報教育・学習施設
	情報文化	情報関連研究施設、情報文化施設
湯田温泉ゾーン	健康増進	温泉を活用した健康増進・保養施設

※出典：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（山口市立地適正化計画）

図 3.8 山口都市機能誘導エリア ゾーン区分・集積すべき施設

○第二次山口市市民交通計画（山口市地域公共交通網形成計画）（H30.3）

山口市ではマイカーに過度に依存した生活スタイルが継続しており、公共交通利用者の減少に歯止めがかからない状況となっている。第二次山口市市民交通計画では、クルマに頼りすぎない交通まちづくり、及び次世代を見据えた交通体系の確立を目指し、基本理念・基本目標を以下のとおり定めている。

・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

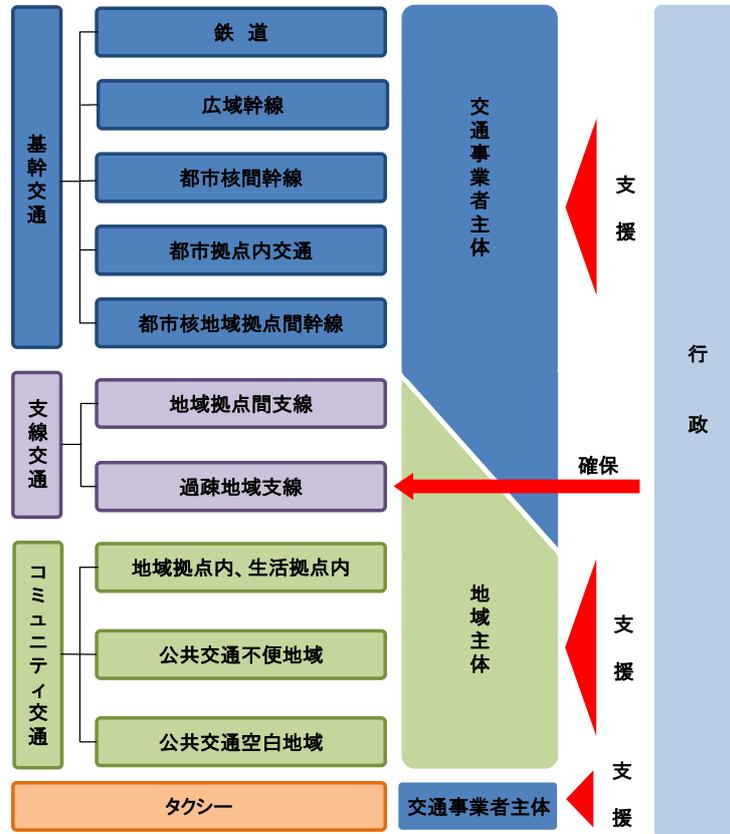
目標1 マイカーに頼り過ぎない交通まちづくりの推進
マイカーに頼り過ぎることなく、マイカーと公共交通を上手に使い分け、みんなで公共交通を育て支える意識の醸成を図るとともに、実際の公共交通の利用を促す取組を進めます。
【成果指標】 月に1回以上公共交通機関を利用する市民の割合
目標2 利用しやすい公共交通環境の整備
利便性の向上を図るための路線網の検証・再編を行います。 また、利用者の視点に立ったサービスの提供や、乗り換え利便性を高めることにより、利用者の満足度の向上を図ります。 さらに、ユニバーサルデザインに基づき公共交通の環境を整備することにより、人にやさしい移動や施設利用等を確保するバリアフリーの推進を図ります。
【成果指標】 公共交通機関の利便性に満足している市民の割合 鉄道利用者数 路線バス利用者数
目標3 日常生活を支える持続可能な生活交通の確保
市民、事業者、行政それぞれの主体的な参画のもと、創意と工夫をこらし、協働して、地域の実情・特性に応じた市民の移動手段の確保を図ります。 移動手段の確保にあたっては、公共交通を基本としつつ、その他の移動手段を含め、交通弱者の移動手段が確保できるよう面的な交通体系を整えます。 また、新たな技術の活用や仕組みについて、調査研究を進めます。
【成果指標】 移動手段が確保されていると思う市民の割合 コミュニティタクシー運行地域数 グループタクシー申請者数
目標4 豊かな暮らしと交流のまちづくりに寄与する公共交通網の構築
都市政策、観光、商業、環境、健康づくりなど多様な分野のまちづくり活動と連携するとともに、重層的コンパクトシティの構築に寄与する公共交通ネットワークの構築を図ります。
【成果指標】 居住誘導区域の人口密度

※出典：第二次山口市市民交通計画（R6年3月改定）

図 3.9 第二次山口市市民交通計画 基本理念・基本目標

第二次山口市市民交通計画において、鉄道は「基幹交通」として交通事業者が主体となり行政が支援する体制としている。また、広域移動や市内の拠点間移動に対応できる交通手段として位置付けている。

(1) 公共交通の役割分担



分類	役割等	対象
基幹交通	鉄道	広域移動を支えるとともに、都市核間、都市核と地域拠点間、地域拠点間の移動需要にも対応できる交通手段として位置づけます。 ・山陽新幹線、山陽線、山口線、宇部線
	広域幹線	本市と周辺都市を結び、広域移動を支えるとともに、都市核間、都市核と地域拠点間、地域拠点間の移動需要にも対応できる交通手段として位置づけます。 ・高速バス ・空港連絡バス ・路線バス
	都市核間幹線	都市核間を結び、高頻度で利便性の高い交通手段として位置づけます。 ・路線バス
	都市拠点内交通	都市拠点としての骨格形成と都市核周辺の人口集中地区の都市機能の強化に貢献する交通手段として位置づけます。 ・路線バス
	都市核地域拠点間幹線	上記以外で、都市核と地域拠点間を結び、利便性の高い交通手段として位置づけます。

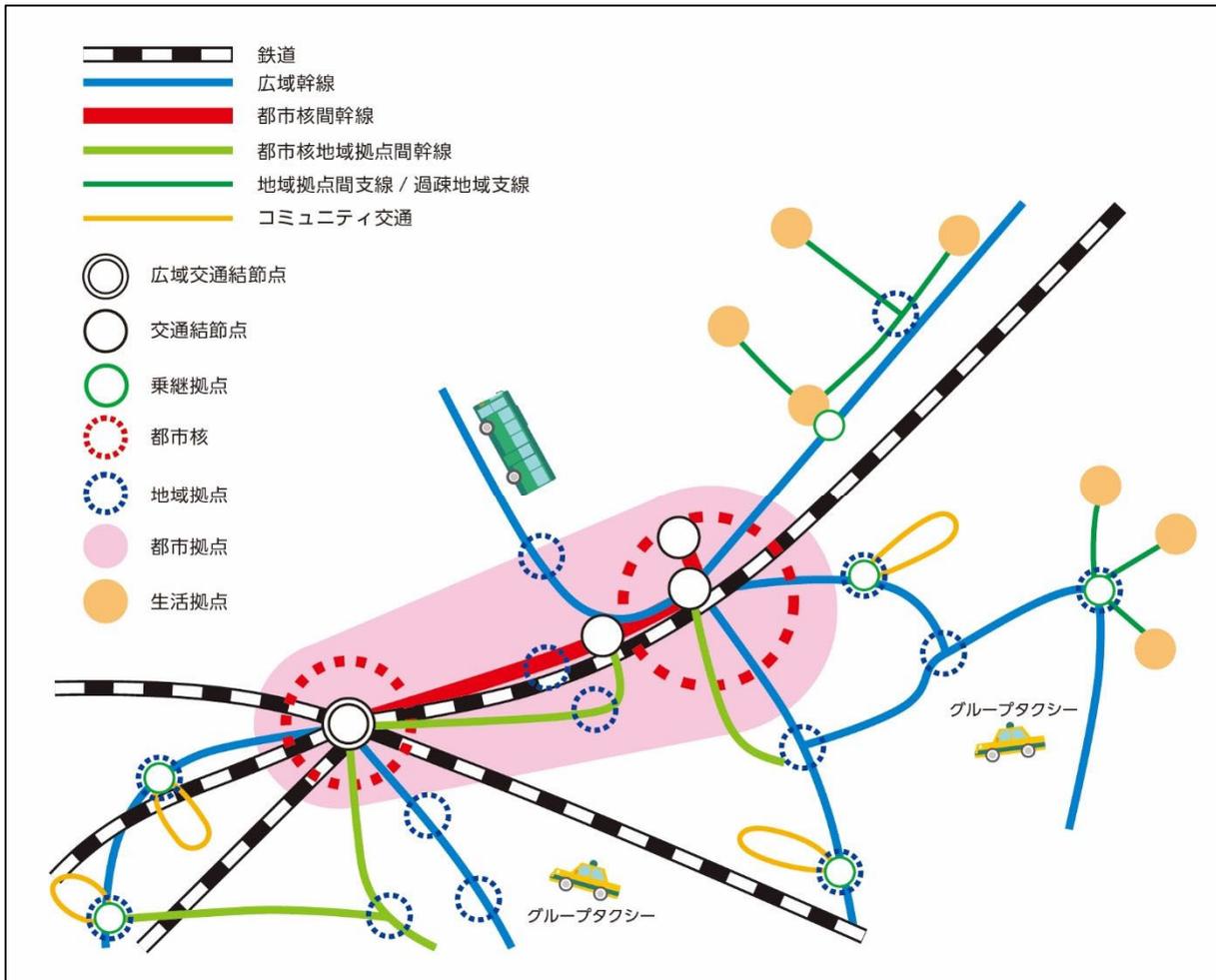
※出典：第二次山口市市民交通計画（R6年3月改定）

図 3.10 公共交通の役割分担

公共交通体系イメージは以下のとおり。交通結節点は、できる限り商業施設・商店、医療施設、公共施設等を活用しながら整えることとしている。

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】



※出典：第二次山口市民交通計画（R6年3月改定）

図 3.11 交通結節点の整理・公共交通体系のイメージ

○第3次山口市定住自立圏共生ビジョン（R5.3）

山口市は都市部から農山漁村地域まで広域な面積を有しており、地域特性の多様化に伴う都市経営上の諸課題への対応として、定住自立圏共生ビジョンを定めている。

・取組方針

〔重点的な取組の方針〕

①都市核の機能強化と地域を結ぶネットワーク形成

都市部のうち、山口都市核では、行政、文化、教育、商業、観光等の都市機能の強化を図り、小郡都市核では、広域的な交通結節・アクセス機能、新たな交流や広域的な経済の拠点としての機能の強化を図ります。こうした両都市核における高次の都市機能の集積や強化を進め、互いの特性に応じて個性を磨き上げることで、まちの魅力を更に高めていきます。

農山漁村地域においては、美しい自然環境の中で国土・環境保全、食料生産などの役割を果たしながら、生活関連機能が集積する地域拠点を中心に、地域の特性と役割分担に応じて一定の都市機能を維持・集積し、地域の生活基盤づくりを進めていきます。

また、豊富な地域資源の高付加価値化や新エネルギーの活用、地域資源を活用した都市と農山漁村地域の多様な交流の促進などを通じて産業の活性化を進めていきます。

そして、都市核と地域拠点、あるいは地域と地域など、圏域内を結ぶ多様かつ重層的なネットワークを形成することで、あらゆる地域において、日常的な生活に必要な諸機能から高次の都市機能までが将来にわたって享受できるまちづくりを進めていきます。

※出典：第3次山口市定住自立圏共生ビジョン

図 3.12 重点的な取組の方針

・圏域の将来像

「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～」

①圏域における将来推計人口と中長期的な将来人口目標

国立社会保障・人口問題研究所（社人研）が平成30年3月に公表した推計によると、平成27年（2015年）を基準として30年後の令和27年（2045年）には、18,970人減の178,452人となり、圏域の人口は減少し続けるものとされています。

また、第二次山口市総合計画においては、令和2年（2020年）の国勢調査を基準として令和27年（2045年）の将来人口推計を159,584人としています。

こうした中、今後、圏域の将来像を踏まえた自然減対策と社会減対策を講じることで、令和27年度（2045年）の将来人口を178,724人とすることを目標とします。

【圏域の将来人口推計及び目標】

	平成27年 (2015年)	令和2年 (2020年)	令和7年 (2025年)	令和12年 (2030年)	令和17年 (2035年)	令和22年 (2040年)	令和27年 (2045年)
社人研人口推計 (平成30年3月)	197,422	197,193	195,302	192,535	188,803	183,929	178,452
第二次総合計画 将来人口推計	197,422	193,966	187,005	181,279	175,035	167,676	159,584
人口長期ビジョン (目標)	197,422	193,966	190,754	187,281	183,867	180,879	178,724

※出典：第3次山口市定住自立圏共生ビジョン

図 3.13 圏域の将来像・将来人口推計及び目標

「地域公共交通」における具体的取り組みは以下のとおり。山口地域においては、圏域（山口市）内外及び圏域内の他地域との公共交通ネットワークの充実、アクセス向上を図り、また地域間交流を促進することとしている。

ア 地域公共交通

【形成方針】

（ア） 利用しやすい地域公共交通体系の構築

（取組内容）

市民や事業者との協働のもと、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、交流を促して街のにぎわいを創出する効率的で利便性の高い公共交通体系を整える。中でも、地域に密着したコミュニティ交通については、地域の特性や需要を踏まえ、効率的で機動性の高い交通体系の整備を進め、日常生活の質的向上を図る。

（機能分担）

- a. 山口地域においては、圏域内外を結ぶとともに、小郡都市核、山口地域及び小郡地域以外の地域とを結ぶ公共交通ネットワークの充実を図り、山口地域へのアクセスの向上を図る。また、山口地域内を快適に回遊できる交通環境づくりを行う。
- b. 小郡地域においては、交通結節機能の強化を図る。また、圏域内外を結ぶとともに、山口都市核、秋穂・阿知須地域とを結ぶ公共交通ネットワークの充実を図る。
- c. 山口地域及び小郡地域以外の地域においては、山口・小郡都市核へのアクセスを向上させるとともに、公共交通ネットワークの維持・充実を図り、地域間交流を促進する。

※出典：第3次山口市定住自立圏共生ビジョン

図 3.14 利用しやすい地域公共交通の構築

「地域内外の住民との交流・移住促進」における具体的取り組みとして、新駅周辺地域である「中園町周辺地区整備事業」がある。(次頁記載)

エ 地域内外の住民との交流・移住促進

【形成方針】

(ア) 交流の拡大による定住の促進

(取組内容)

定住・移住に必要となる、地域の自治、安心・安全、暮らし等を地域全体で支えていく仕組みを構築するきっかけとして、大都市圏や圏域内外の都市部と農山漁村地域との交流を進める。

(機能分担)

- a. 山口地域においては、山口都市核における情報通信産業の集積を生かし、圏域内における交流人口の拡大に向けた農山漁村等の魅力の効果的な情報発信に取り組むとともに、人材の育成を図る。
- b. 小郡地域においては、圏域内における交流が円滑に進むよう、小郡都市核における広域交通結節機能の強化に取り組む。
- c. 山口地域及び小郡地域以外の地域においては、山口・小郡地域との連携のもと、中山間地域や農山漁村地域等への地域おこし協力隊等の導入、都市・農村交流イベント、流域連携による生態系の保全活動等に取り組む。

※出典：第3次山口市定住自立圏共生ビジョン

図 3.15 交流の拡大による定住の促進

事業名	中園町周辺地区整備事業		[実施地域]		
[事業概要]	<ul style="list-style-type: none"> ・中心拠点誘導施設(中央図書館、YCAM、地域医療支援病院)へのアクセス性の向上と、中央公園の機能強化に取り組みます。 ・令和5年度・道路整備(工事)・公園整備(工事) ・令和6～7年度・道路整備(用地取得、工事)・公園整備(工事) 		山口地域		
			[支援措置の内容等]		
			<ul style="list-style-type: none"> ・都市構造再編集集中支援事業費補助金 ・公共事業等債 ・地方道路等整備事業債 ・一般事業債 		
		[期待される成果]			
		<ul style="list-style-type: none"> ・にぎわいと都市機能の維持・向上が図られ、情報・文化ゾーンへ多くの方が訪れます。 			
重要業績評価指標 (KPI)	指標		現状値 R3(2021年)	目標値 R7(2025年)	
	進捗率		8.7%	100%	
事業費 (単位：千円)	R3 (2021年)	R4 (2022年)	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)
	94,000	200,500	75,610	継続	継続

※出典：第3次山口市定住自立圏共生ビジョン

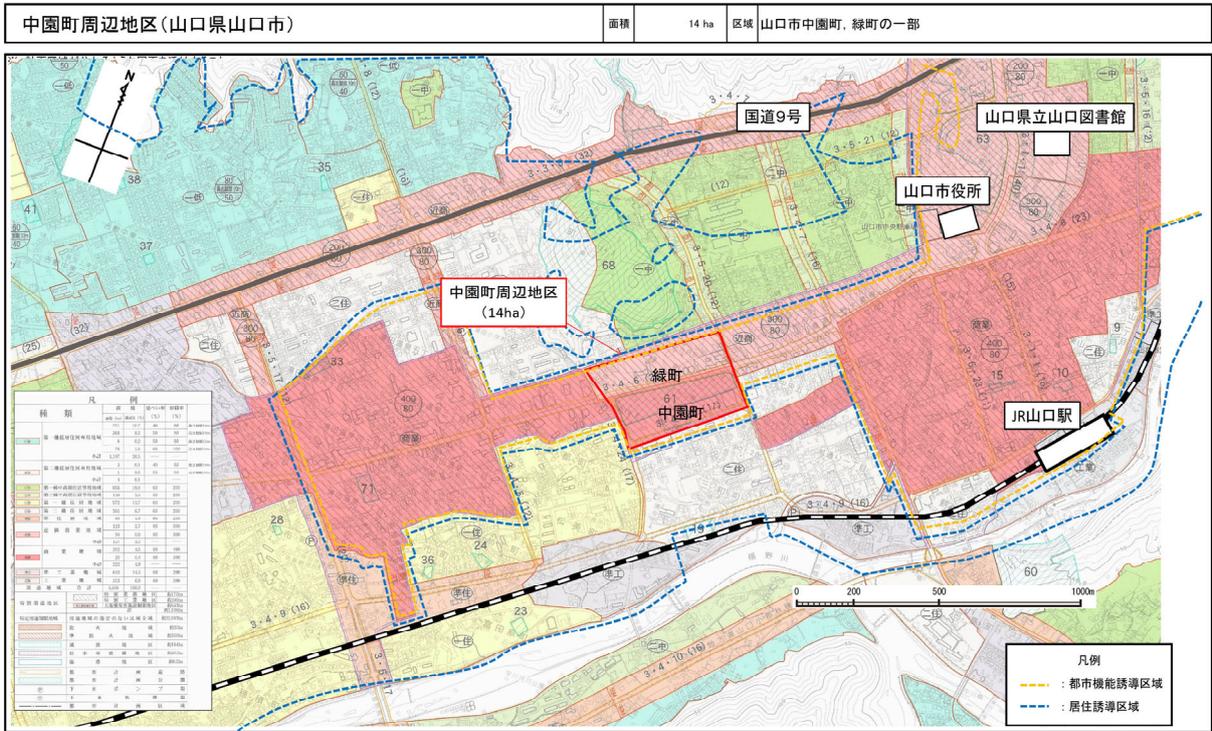
図 3.16 中園町周辺地区整備事業

○都市再生整備計画

新駅候補地周辺である「中園町周辺地区」では、都市再生整備計画が実施されている。計画期間は令和2年度～7年度であり、『広域交流の拠点を形成することにより、人口減少下においても都市機能誘導区域でのにぎわいと都市機能の維持を図る』ことを目標としている。事業内容は、地域医療支援病院（済生会山口総合病院）の建替え、道路改良、中央公園の機能強化、バス停の移設等である。

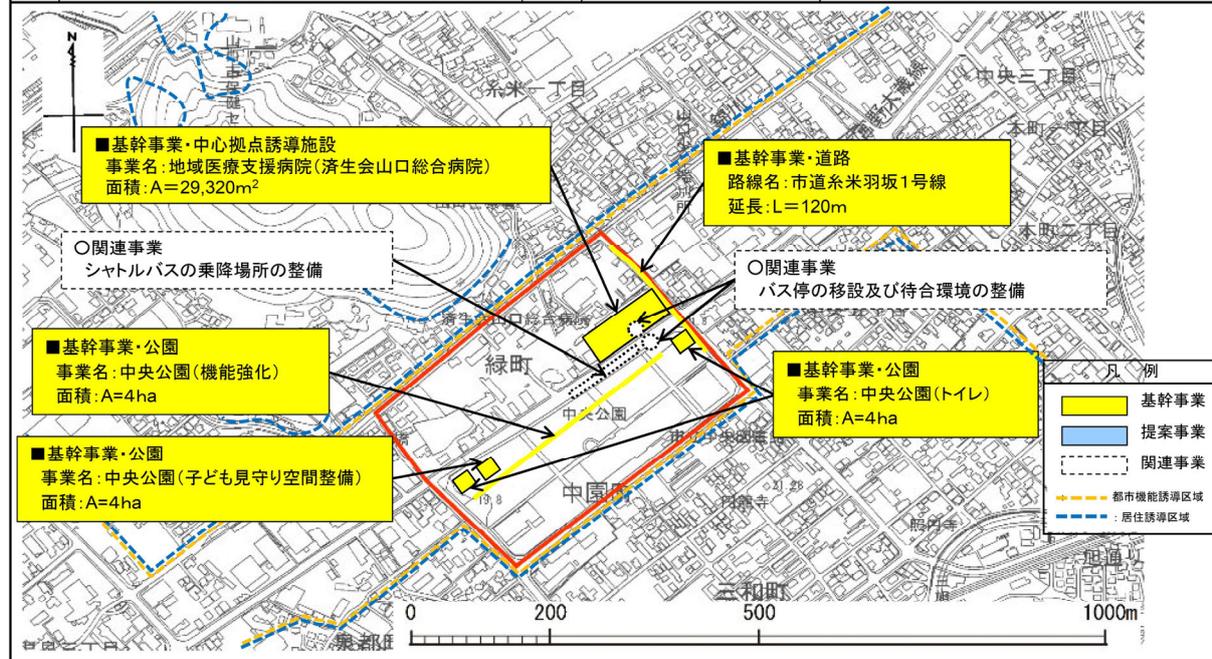
都市再生整備計画の区域

様式(1)-⑥



中国町周辺地区(山口県山口市) 整備方針概要図(都市構造再編集集中支援事業)

目標 地域医療支援病院の機能強化による利用圏の拡大により、市民の健康的な生活を支えるための医療施設を維持する。 広域的な交流の場として中央公園の機能強化を行い、交流人口の増加を図る。	代表的な指標 地域医療支援病院の紹介率(%) イベントの開催回数(回)	(H30年度)63%	→	(R7年度)63%
		(H30年度)15回	→	(R7年度)18回



出典：都市再生整備計画 中園町周辺地区（第3回変更）(R4.11)

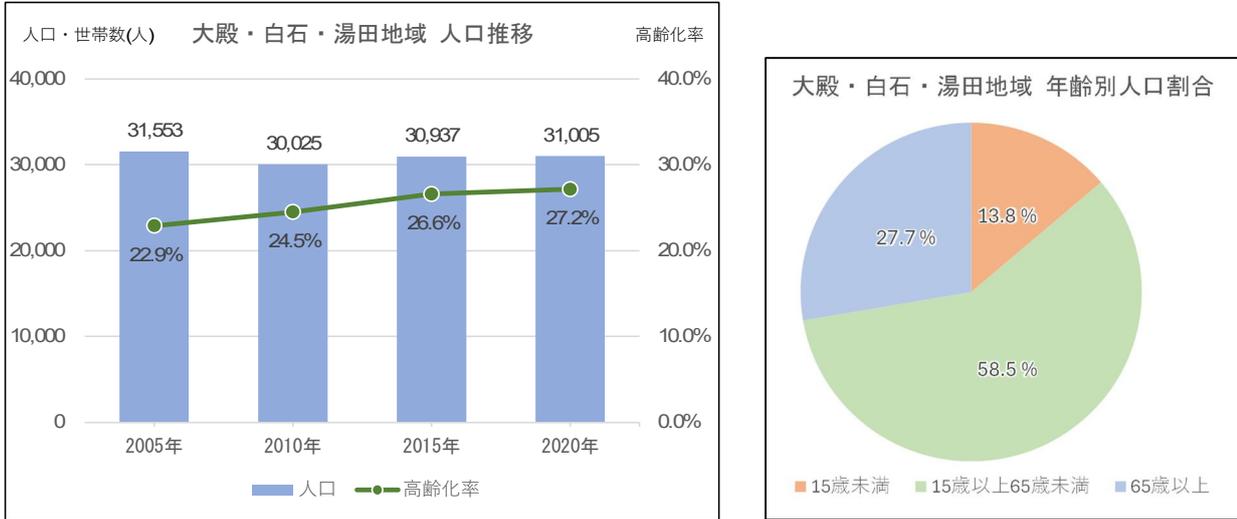
図 3.17 中園町周辺地区 都市再生整備計画

3-3. 新駅候補地周辺の現状把握

○人口

・常住人口

新駅周辺である「大殿・白石・湯田地域」の人口は横ばいの傾向である。高齢化率は27.7%であり、山口市全体と比較してやや低い値となっている。

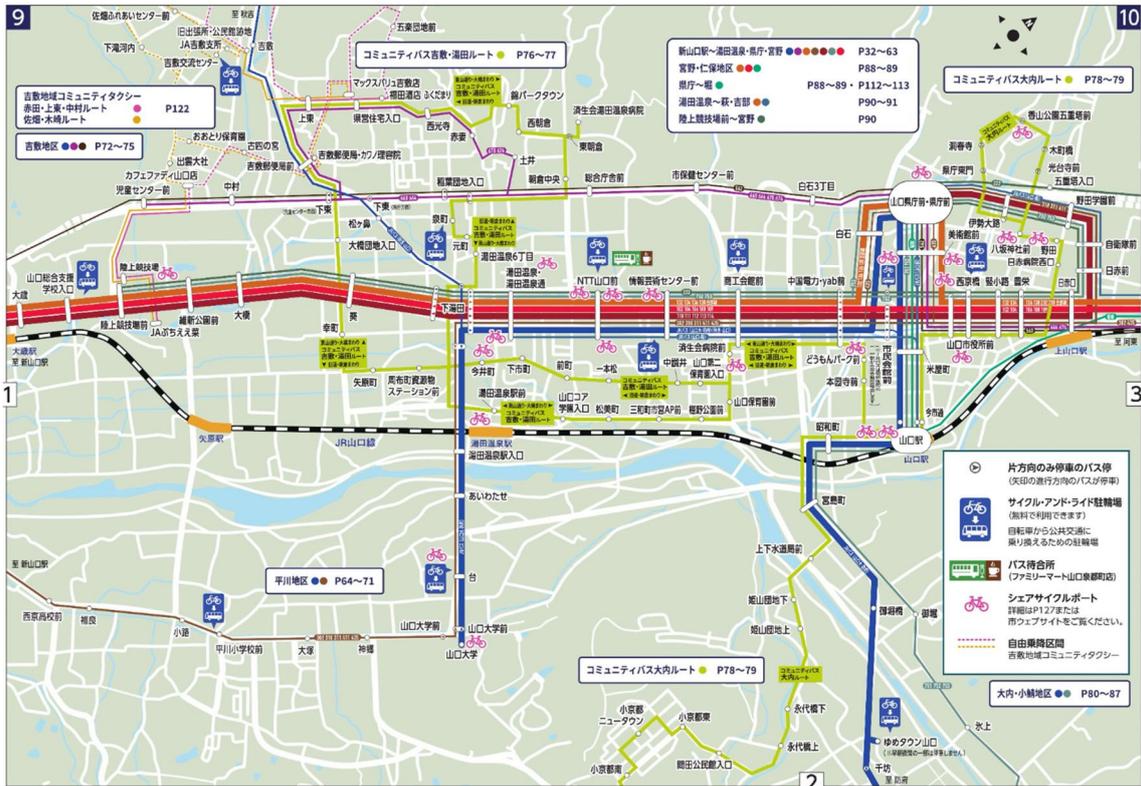


※出典：山口市都市計画マスタープラン、山口市の統計(令和4年度)

図 3.18 大殿・白石・湯田地域の人口および高齢化率の推移

○バス路線状況

新駅周辺では、県道 204 号を多数のバス路線が運行している。また、コミュニティバスが 2 ルート(吉敷・湯田ルート、大内ルート)運行しており、湯田温泉駅、山口駅を経由している。

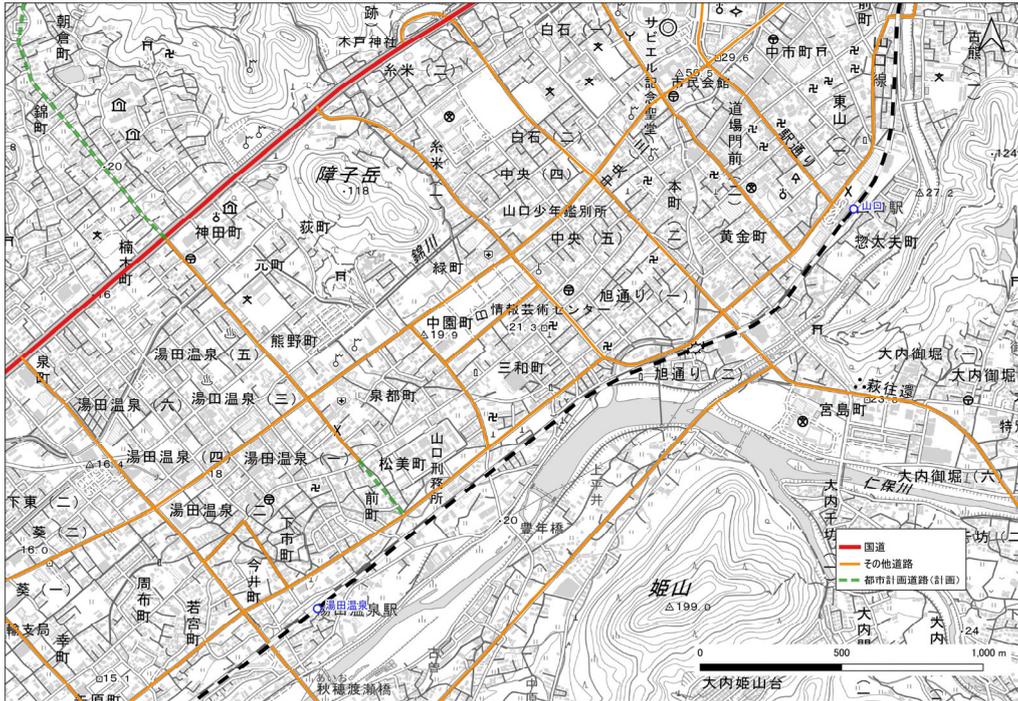


※出典：山口市総合時刻表 (R5. 10. 1 改訂版)

図 3.19 新駅候補地周辺のバス路線状況

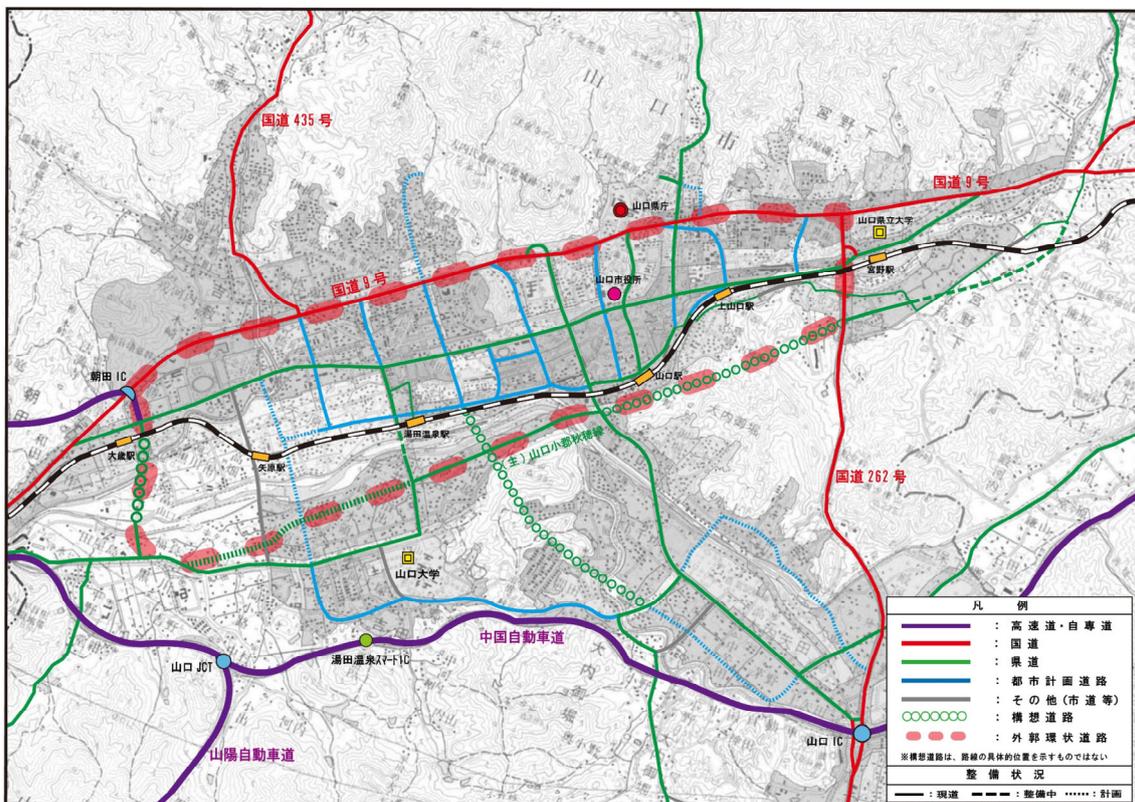
○道路状況および道路計画

新駅周辺である山口都市機能誘導エリアでは、国道9号や国道262号などの広域幹線道路及び構想道路、都市計画道路 大内平川線を、「山口都市核外郭環状道路」として位置付けている。



※出典：国土地理院地図に加筆

図 3.20 道路現況図



※出典：山口市都市計画マスタープラン

図 3.21 山口都市核外郭環状道路網計画

3-4. 新駅設置の必要性・整備効果の整理

これまでに整理した新駅候補地周辺の状況から新駅整備の必要性および整備効果を整理する。

(1) 関連計画に基づく新駅整備の必要性

○「コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり計画」に基づく山口都市機能誘導エリアへのアクセス性向上

新駅候補地は「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」において定められている「山口都市機能誘導エリア」に近接している。同計画において集積すべき施設（誘導施設）として指定されている「山口情報芸術センター(YCAM)」、「済生会山口総合病院」および「山口高校」は新駅候補地の駅勢圏※内に立地している。特に山口情報芸術センターは年間の入館者数が40万人を超え（R4年度実績値）、イベント等の開催時を始め周辺に多くの人流が期待される。

コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり計画では、「都市機能誘導エリア」は、「鉄道やバスにより容易にアクセスできるエリア」であり、山口市内の各エリアから「地域拠点間を結ぶ公共交通により都市機能誘導エリアにアクセス」できることが謳われている。新駅候補地への新駅の設置により、当該エリアへの更なるアクセス性向上に貢献すると考えられる。

※一般的に、徒歩や自転車によるアクセスを考慮し駅から半径2kmの範囲が、当該駅を利用すると考えられる範囲（＝駅勢圏）とされる。隣接駅が近接している場合は、隣接駅の駅勢圏との折半線を考慮して範囲が定められる。

6. 2. 1 基本的な考え方

- ①上位計画（総合計画及び山口市都市計画マスタープラン）での位置づけを踏まえる
- ②日常生活に必要な都市機能の集積状況（ストック効果）を踏まえる（都市機能施設の種類の数）
- ③鉄道やバスにより容易にアクセスできるエリアとする（公共交通の便数）
- ④現在、一定以上の人口密度がある地域とする（人口密度）
- ⑤これまでの都市計画的な位置付けで都市的土地利用を進めてきたエリアとする（用途地域）
- ⑥これまで都市施設の整備が積極的に行われてきたエリアとする（道路・公園の用地率）

■3つのエリアごとの居住環境についての基本的な考え方

自然環境と共生した居住環境

自然環境共生エリア 都市計画区域外

豊かな自然が持つ多面的機能や生産機能の保全を図りつつ、個性ある地域資源を活用し、豊かな自然環境や営農環境と調和した、居住環境を保全します。

また、地域の実情に応じて構築された地域公共交通や自家用車等により最寄の地域拠点や総合支所周辺にアクセスすることにより、一定程度の生活サービスや行政サービスを受けられるとともに、都市機能誘導エリアと地域拠点間を結ぶ公共交通により都市機能誘導エリアにアクセスし、高次の都市的サービスを受けることができます。

居住環境保全エリア 都市計画区域内の用途白地域

都市的な土地利用を図るエリアに隣接する居住環境として、都市機能や市街地の拡散を抑制しつつ、既存のゆとりある居住環境を保全します。

また、地域の実情に応じて構築された地域公共交通や自家用車等により最寄の地域拠点や総合支所周辺にアクセスすることにより、一定程度の生活サービスや行政サービスを受けられるとともに、都市機能誘導エリア・地域拠点間を結ぶ公共交通により都市機能誘導エリアにアクセスし、高次の都市的サービスを受けることができます。

都市的な居住環境

都市的居住環境エリア 都市計画区域内の用途地域

一定の都市基盤が整うとともに、身近に日常生活に必要な生活サービス機能が整い、災害リスクが低く安全・安心に暮らせる都市的な居住環境を維持します。一部の都市的な土地利用が進んでいないエリアもありますが、今後も既存の居住環境を保全する必要があります。

地域の実情に応じて構築された地域公共交通や都市機能誘導エリアと地域拠点間を結ぶ公共交通により、都市機能誘導エリアにアクセスし、高次の都市的サービスを受けることができます。

都市的居住環境エリアの中でも都市核・地域拠点間を結ぶ公共交通の沿線は、徒歩もしくは公共交通により容易に都市機能誘導エリアにアクセスすることができ、高次の都市的サービスを受けることができます。

※出典：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（山口市立地適正化計画）

図 3.22 都市機能誘導エリアへのアクセス

○定住自立圏共生ビジョンを踏まえた各地域間の結びつきの強化

先述のとおり、新駅候補地周辺には公共施設や生活関連施設が複数立地している。

医療分野では、済生会山口総合病院が「定住自立圏共生ビジョン」において山口市の地域医療の中核となる公的 3 病院の 1 つとして位置付けられている。山口線沿線地域である阿東地域からも多数の患者が済生会山口総合病院を訪れている。

表 3.23 済生会山口総合病院 地域別年間患者数(2022 年、単位：人)

	外来患者数	入院患者数
山口	89,944	56,883
小郡	8,200	7,058
秋穂	1,219	1,288
阿知須	508	717
徳地	1,134	1,404
阿東	4,739	4,809
合計	105,744	72,159

産業振興分野では、山口情報芸術センターが「定住自立圏共生ビジョン」において、「芸術文化創造・発信機能」を有し、「観光、交流産業との連携により交流人口の拡大を図る」施設とされている。

また、新駅候補地が近接する「山口都市核」について、「山口地域及び小郡地域以外の地域」からの「アクセスを向上させるとともに、公共交通ネットワークの維持・充実を図り、地域間交流を促進する」とされている。

(ア) 安心な医療体制の確保

地域医療の中核となる公的 3 病院（総合病院山口赤十字病院、済生会山口総合病院及び厚生連小郡第一総合病院をいう。以下同じ。）での輪番制による二次救急の運営及び医療施設等の整備を支援するとともに、山口市休日・夜間急病診療所、公的 3 病院、圏域内外の医療機関等との連携を強化することで、効率的な機能分担を促進し救急医療の体制を維持・確保する。また、救急医療について市民への啓発の強化を図る。

(ウ) 新産業・交流産業の創造

- a. 山口地域においては、中心市街地や湯田温泉街での宿泊・滞在期間の拡大に努め、圏域内における観光・消費機会の拡大を図る。また、山口情報芸術センターの芸術文化創造・発信機能を強化し、観光、交流産業との連携により交流人口の拡大を図る。さらに、地域資源の付加価値化や新たな経済循環の創出に向け、圏域内の異業種連携を図る。

(ア) 利用しやすい地域公共交通体系の構築

- c. 山口地域及び小郡地域以外の地域においては、山口・小郡都市核へのアクセスを向上させるとともに、公共交通ネットワークの維持・充実を図り、地域間交流を促進する。

図 3.24 定住自立圏形成方針抜粋（医療・産業振興・地域公共交通）

※出典：第 3 次山口市定住自立圏共生ビジョン

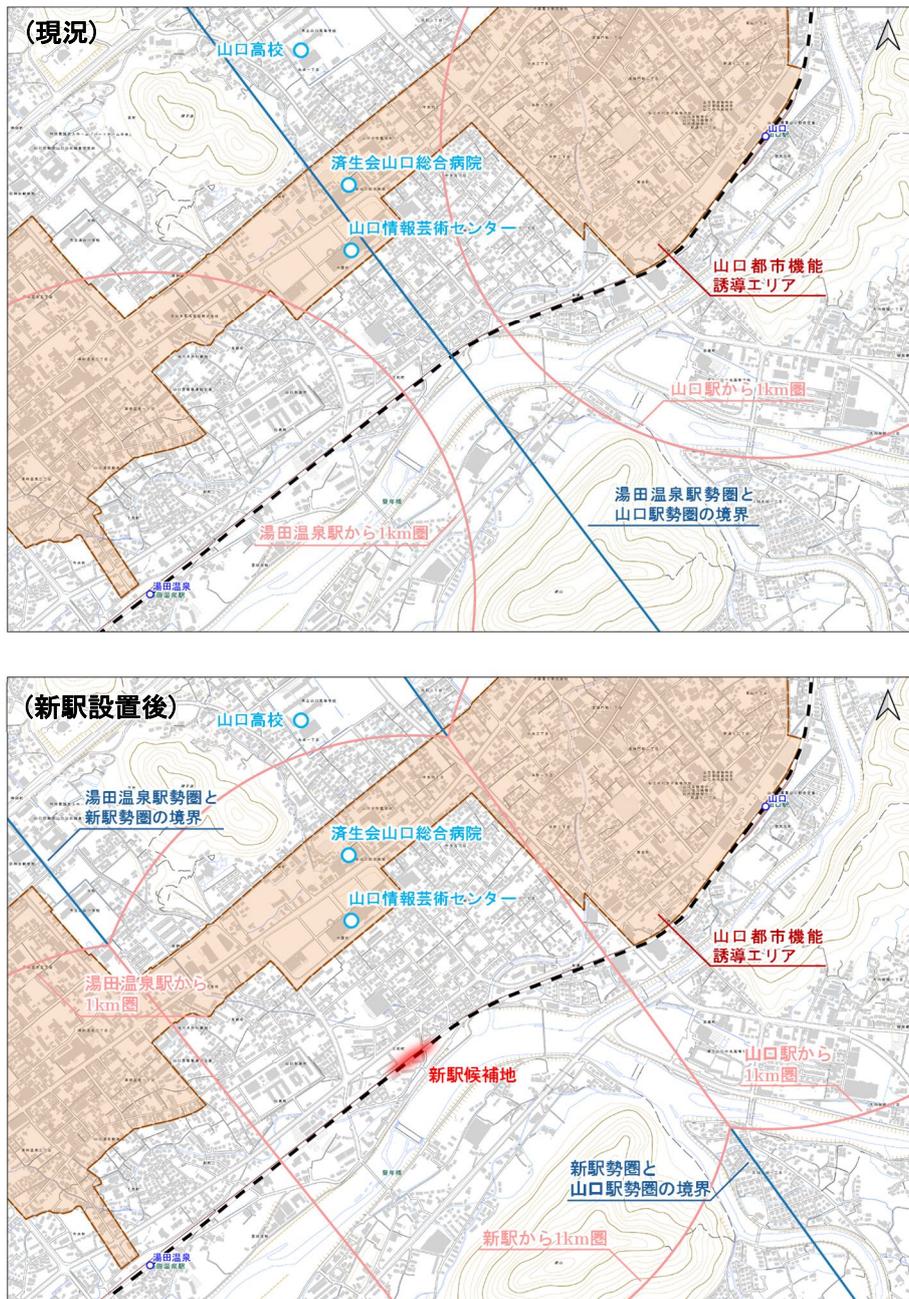
以上を踏まえ、新駅候補地への新駅の設置により、地域医療の中核となる医療機関である済生会山口総合病院へのアクセス性の向上、芸術文化創造・発信機能を有する山口情報芸術センターへのアクセス性向上やそれによる交流人口の拡大、山口都市核へのアクセス性向上や山口市内の地域間交流の促進に貢献すると考えられる。

(2) 新駅設置によるアクセス性向上および利用促進効果

新駅候補地への新駅設置による駅勢圏の変化を下図に示す。新駅の設置により、現状では湯田温泉駅、山口駅からそれぞれ1km以上離れているエリアの一部が新駅から1km以内のエリアに変化する。このエリアには前述のとおり「山口都市機能誘導エリア」が含まれており、済生会山口総合病院や山口情報芸術センターといった主要な施設が立地している。これらの施設は現状鉄道駅から1km以上のアクセス距離であるが、新駅の設置により鉄道駅から1km以内のアクセス距離に転換する。

このように、新駅設置による整備効果として、新駅周辺地域、特に都市機能誘導エリアやその中に立地する主要施設へのアクセス性が向上する。

また、鉄道駅へのアクセス距離の短縮により上記施設の利用者や新駅周辺の居住者が、他の交通手段から新たに鉄道利用へと転換することが考えられる。これにより新たに山口線の利用機会が生じることで山口線の利用が促進される。



※出典：国土地理院地図、国土数値情報に加筆

図 3.25 新駅設置による駅勢圏の変化