

山陽小野田市地域公共交通網形成計画

平成28年(2016年)3月

山 陽 小 野 田 市

目次

第1章 はじめに	1
1 計画策定の目的	1
2 計画の位置づけ	2
3 計画の区域.....	2
第2章 地域の現状	3
1 位置・地勢.....	3
2 人口	5
3 移動の目的となる施設等の状況	11
4 山陽小野田市とその周辺における移動実態	15
5 山陽小野田市における自家用車の現状	16
第3章 山陽小野田市が目指すまちづくりの方向性	19
1 第一次山陽小野田市総合計画（平成20年3月策定）に示されたまちづくりの.....	19
方向性	
2 関連計画の状況	21
3 既存計画（山陽小野田市地域公共交通総合連携計画）の状況.....	26
第4章 公共交通の現状と市民の意向等	27
1 公共交通網の現状	27

2	公共交通に対する市民の意向等	45
第5章 山陽小野田市の公共交通の課題		52
1	公共交通網に関する課題	52
2	利用促進に関する課題	52
3	体制整備に関する課題	53
第6章 地域公共交通網形成に当たっての基本方針		54
1	山陽小野田市の目指すまちづくりにおける地域公共交通の役割	54
2	地域公共交通網の形成に当たっての基本理念と基本方針	55
3	山陽小野田市が目指す地域公共交通網	56
4	計画の目標と評価指標及び目標値	59
第7章 計画に位置づける事業とその進捗管理		62
1	計画に位置づける事業	62
2	事業体系	72
3	事業の実施年度	73
4	事業の進捗管理	74

第1章 はじめに

1 計画策定の目的

人口減少、少子高齢化、マイカーの普及拡大、ライフスタイルや移動ニーズの多様化等により、公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増しており、地方都市を中心に利用者の減少が続いています。

一方で、公共交通の確保・維持は、マイカーを自由に利用できない人の日常生活における移動の確保だけでなく、環境保全や健康増進など、まちづくりの様々な分野に効果をもたらすと言われていています。こうした観点から、平成25年に「交通政策基本法¹」が施行され、これに基づいて平成26年には「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²」が施行されました。同法では、地方公共団体が主体的に公共交通事業者やその他関係者等と協議しつつ、持続可能な地域公共交通の活性化・再生に取り組むよう努めることとされています。

これを踏まえ、本市における公共交通の役割を明確にし、まちづくりに寄与する持続可能な公共交通を形成するため、公共交通ネットワークの将来像やその実現に向けた方策について示した、公共交通のマスタープランとなる「山陽小野田市地域公共交通網形成計画」を策定しました。

¹交通政策基本法：交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割などを定めた法律。

²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：持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を一体的かつ効率的に推進するために定められた法律。市町村等による地域公共交通網形成計画の作成、同計画に定められた地域公共交通再編事業を実施するための地域公共交通再編実施計画の作成、同計画が国土交通大臣の認定を受けた場合における同事業の実施に関する道路運送法等の特例等について定められている。

2 計画の位置づけ

本計画は、本市の最上位計画である「山陽小野田市総合計画」に基づき、計画における基本理念、将来都市像やまちづくりの方向性などを反映したものとします。

また、公共交通に関する既存計画である「山陽小野田市地域公共交通総合連携計画」の考え方を反映・改善するとともに「山陽小野田市都市計画マスタープラン」をはじめとした関連計画と整合・連携を図ります。

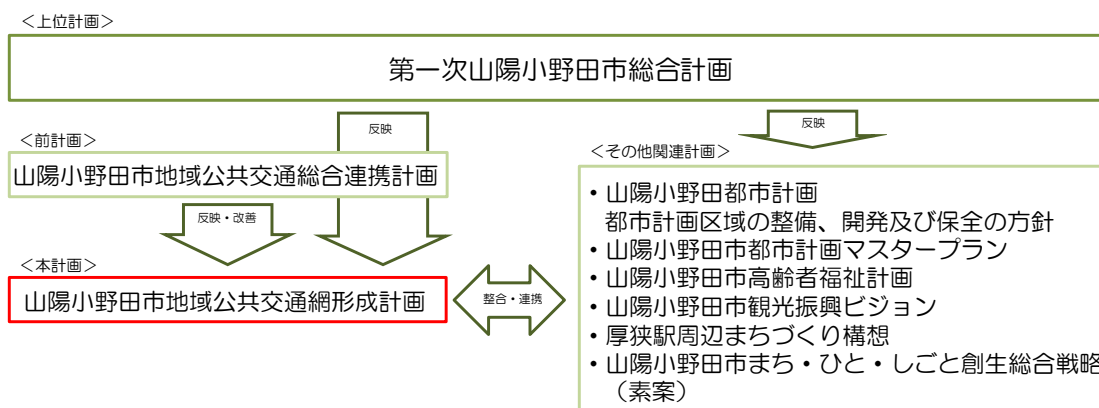


図1 計画の位置づけの概念図

3 計画の区域

山陽小野田市全域を計画の対象区域とします。

4 計画の対象期間

計画の対象期間は、平成28年度から平成32年度までの5年間とします。なお、計画に位置づける事業の内容（事業計画）については、必要に応じて適宜見直します。



※必要に応じて適宜見直し

図2 対象期間の概念図

第2章 地域の現状

1 位置・地勢

1-1 位置

本市は山口県の南西部に位置しており、東側が宇部市、北側が美祢市、西側が下関市と隣接しています。

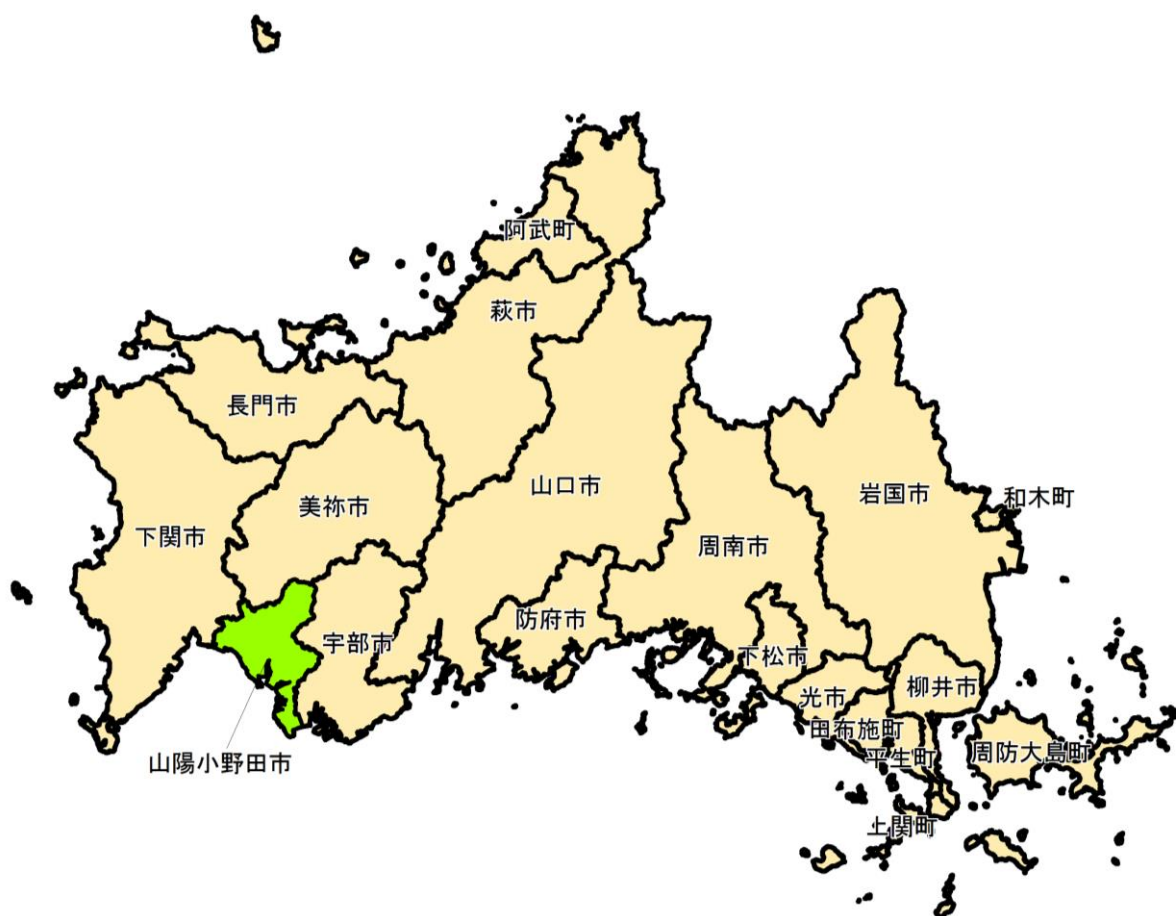


図3 本市の位置

1 - 2 地勢

南部、西部は瀬戸内海に面しており、沿岸部には干拓により形成された平地が広がっています。また、中央部から南部にかけてはなだらかな丘陵地、台地が広がり、北部には標高 200m を超える山間部が存在しています。市街地は河川沿いの平地を中心に形成されており、その周囲を丘陵地が囲んでいます。

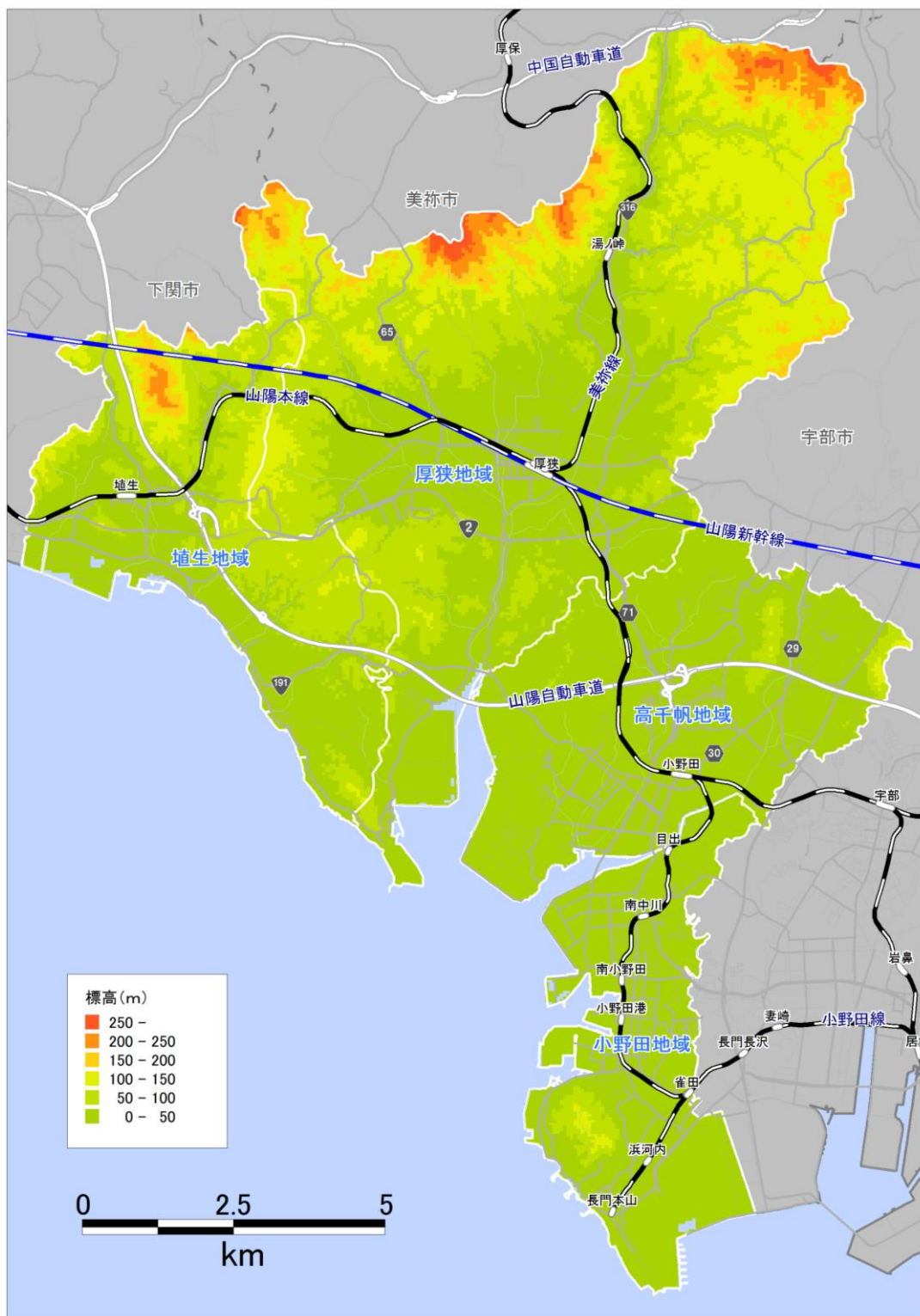
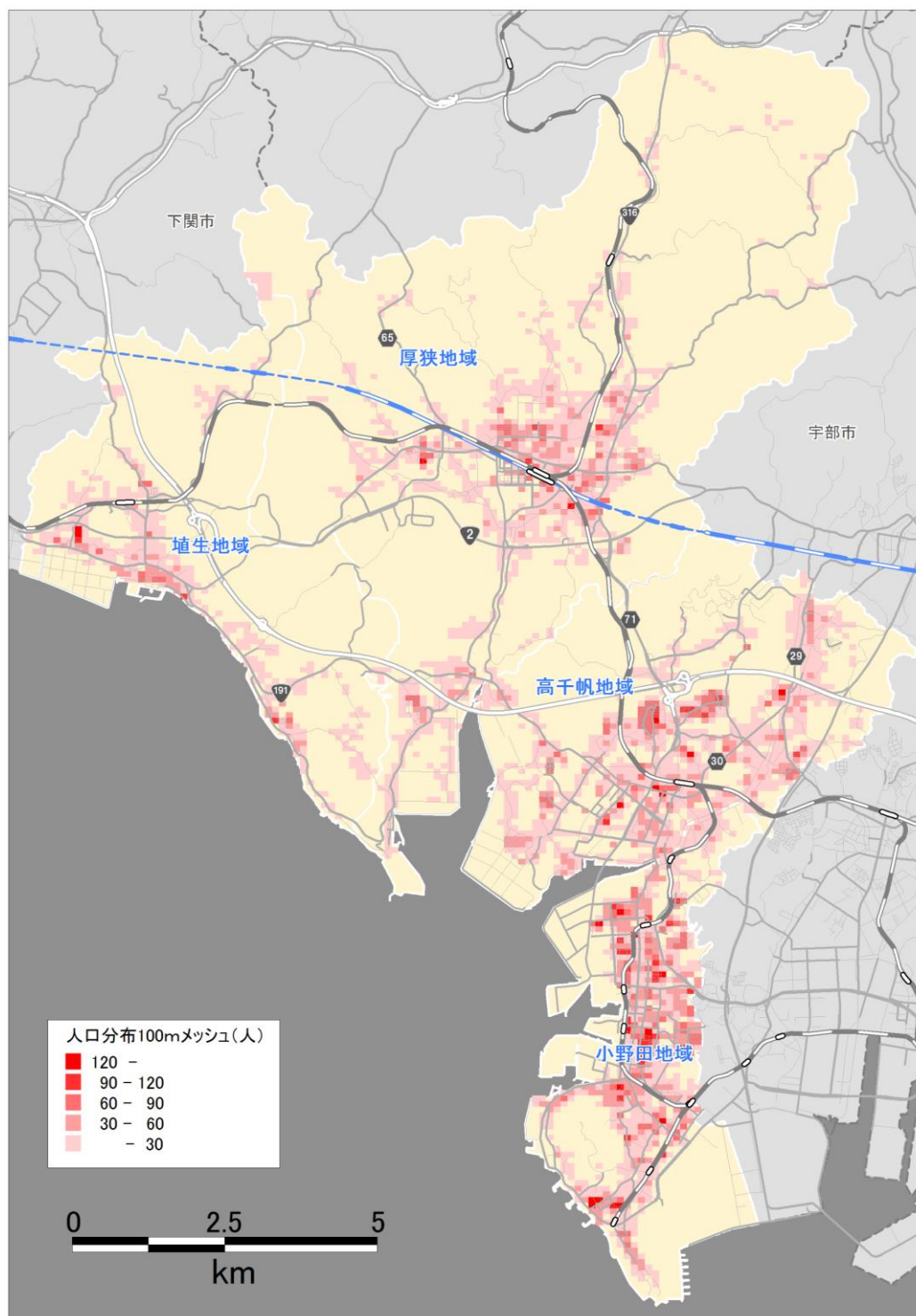


図 4 地勢

2 人口

2-1 人口分布

全体的に市の南部に人口が集中しています。厚狭地域は JR 厚狭駅周辺、埴生地域では幹線道路沿線に人口が集中しています。

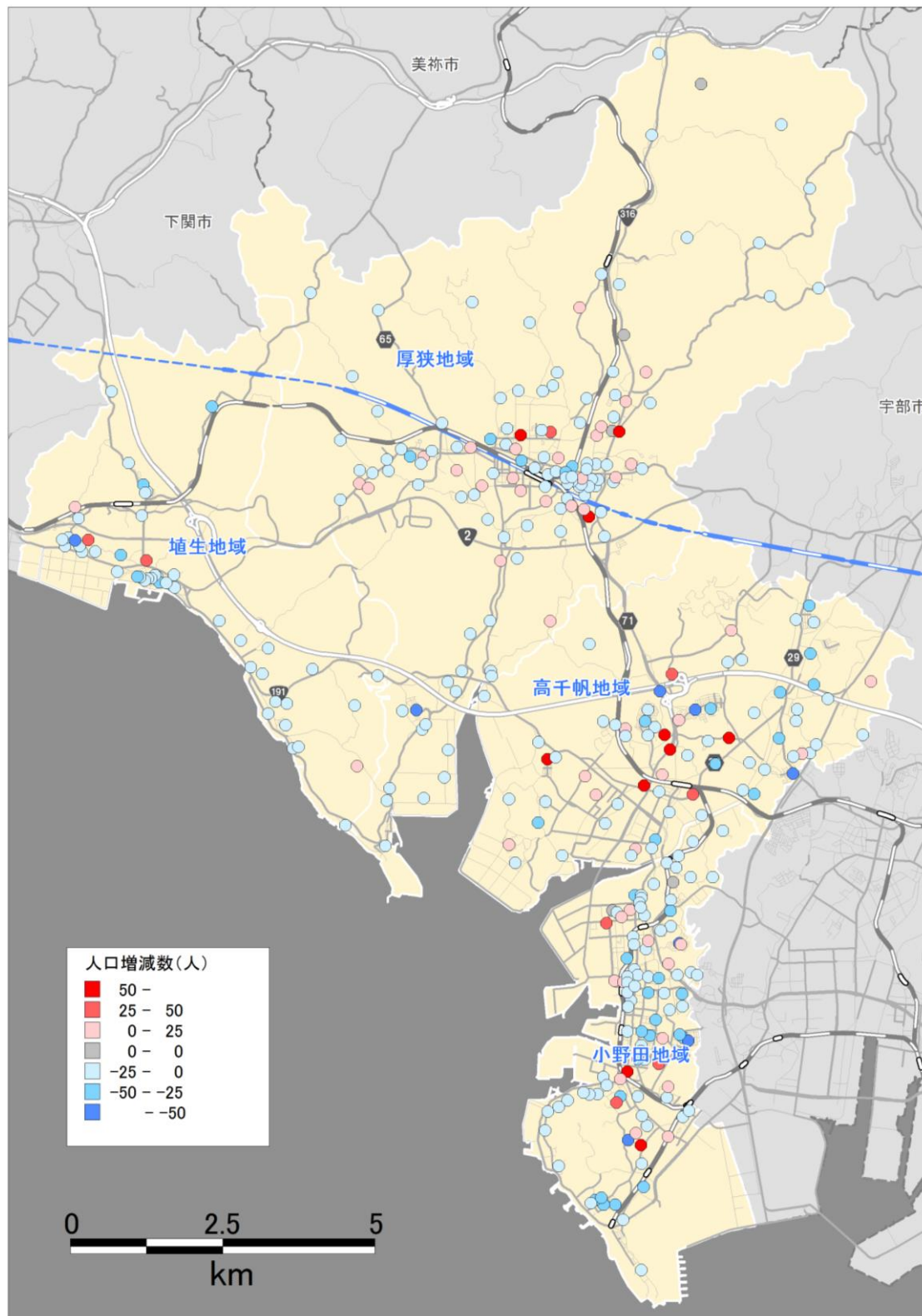


資料：平成 22 年国勢調査

図 5 人口分布

2-2 人口の増減

近年は小野田駅、厚狭駅の周辺等において、人口の増加が見られます。各地域の周辺部では減少傾向となっています。

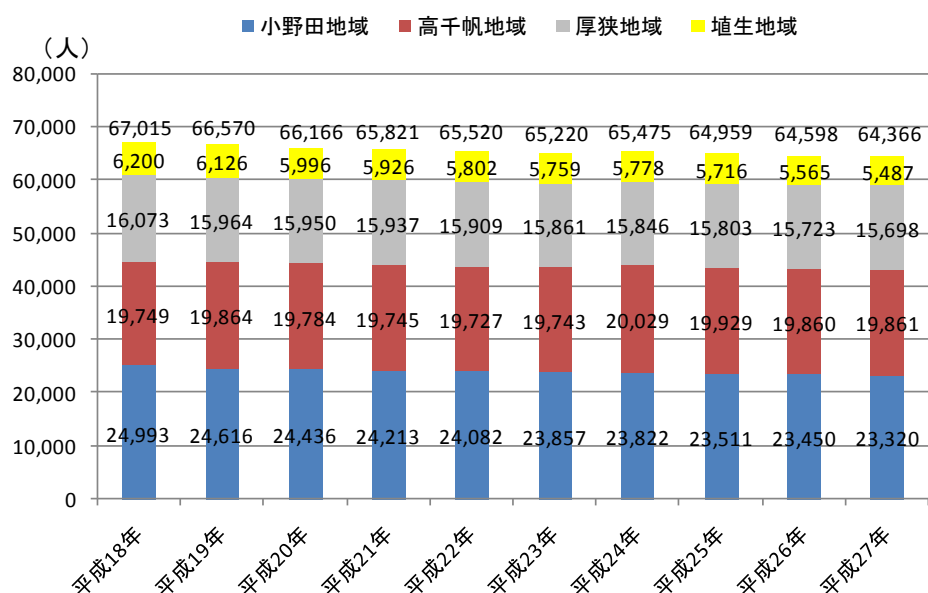


資料：住民基本台帳人口データ各年の4月1日時点

図6 自治会別の人口増減（平成22年と平成27年の比較）

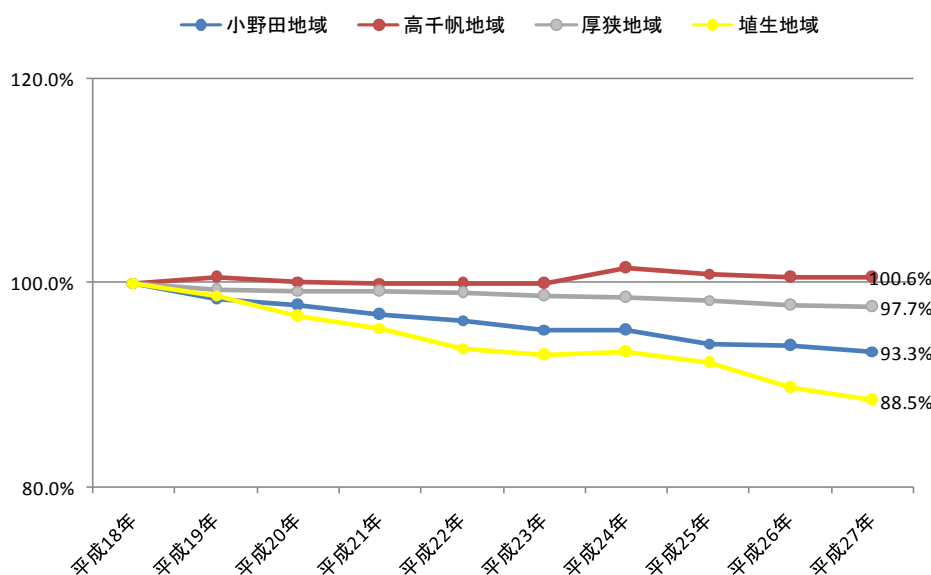
2-3 人口の推移

平成27年12月末時点の住民基本台帳によると、本市の人口は64,366人、高齢化率31.3%となっています。近年、高千帆地域を除く小野田、厚狭、埴生地域の人口は減少しています。



資料：各年の12月末時点の住民基本台帳の地域別人口データ

図7 地域別人口の推移



資料：各年の12月末時点の住民基本台帳の地域別人口データ

図8 地域別人口の増減状況（平成18年の人口を基準）

2-4 年齢階層別人口と将来人口展望

(1) 年齢階層別人口

年少人口（0～14歳）と生産年齢人口（15～64歳）は、減少傾向であり、平成27年には、年少人口は8,185人、生産年齢人口は36,058人となっています。

総人口は、年少人口と生産年齢人口の減少と比例して減少し続けています。

平成27年の高齢化率は、31.3%と人口の3割が高齢者となっています。



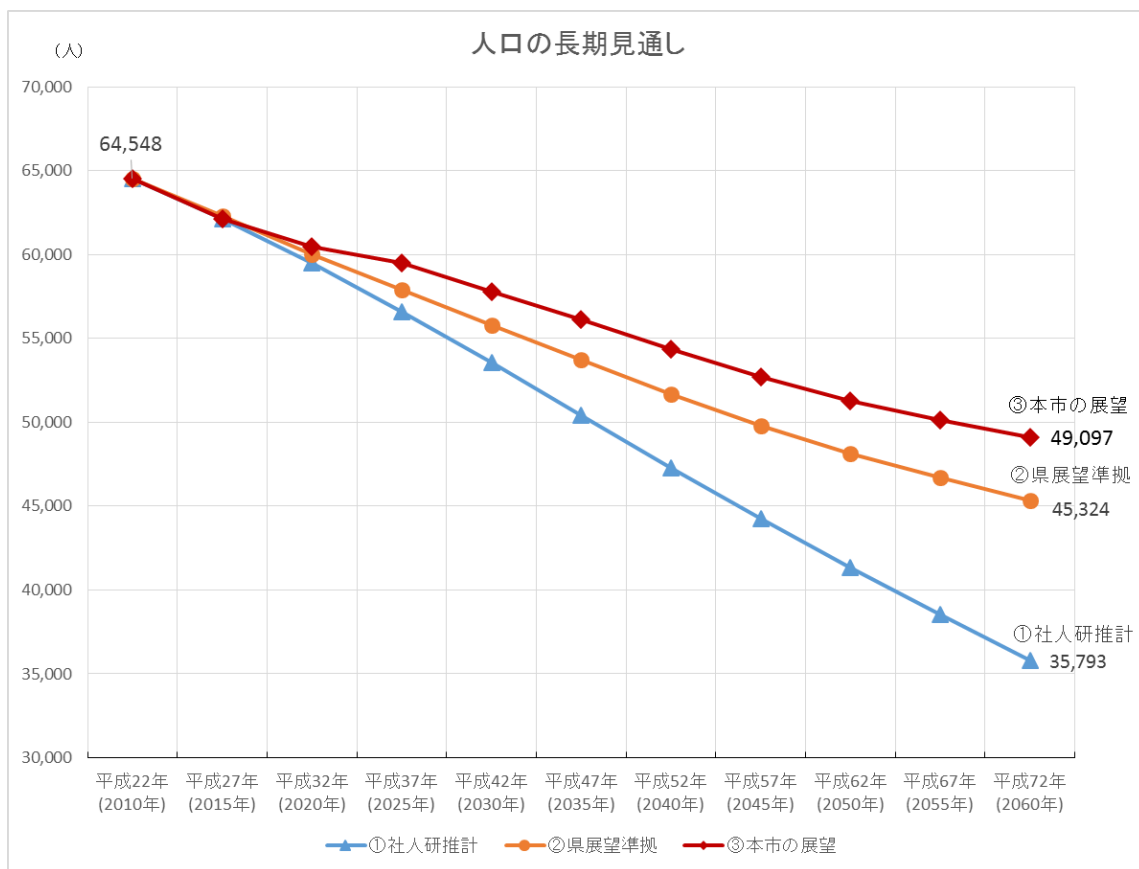
資料：各年の12月末時点の住民基本台帳の年齢階層別人口データ

図9 年齢階層別人口の推移

(2) 人口の将来展望

本市の人口は、今後も減少を続ける見込みとなっています（平成 27 年国勢調査結果速報値の人口 62,706 人）。

今後の将来推計については、国立社会保障・人口問題研究所によると、平成 72 年の人口は約 3.6 万人、山口県人口ビジョンにおいては、約 4.5 万人と予測されていますが、本市の人口ビジョンでは、山口東京理科大学の薬学部の設置による効果や市内就職率の向上、UJI ターン取組効果など市独自の施策を展開することにより、約 5 万人と試算しています。また、計画年次である 5 年後の平成 32 年の人口は、60,505 人となっています。



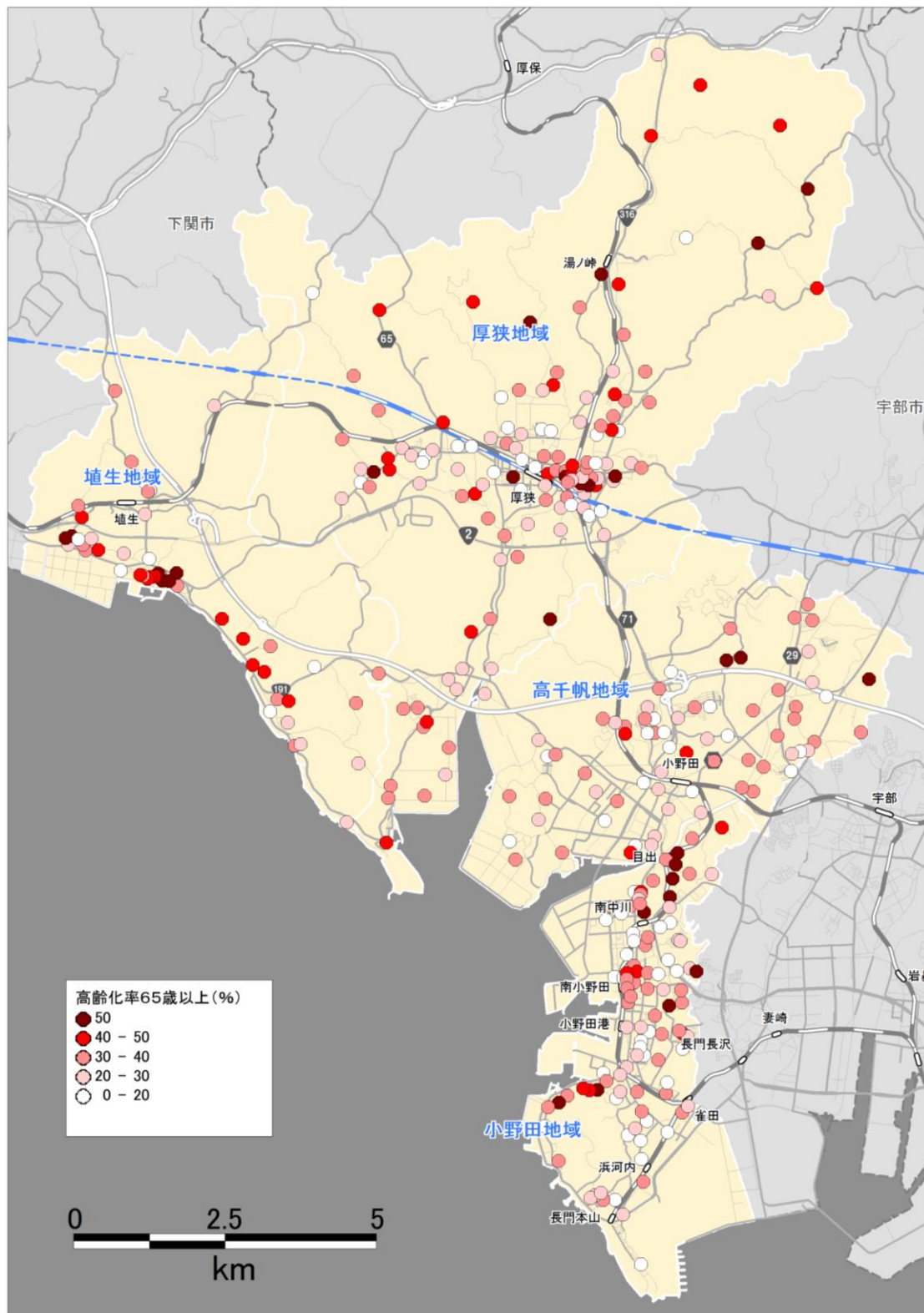
	平成22年 (2010年)	平成27年 (2015年)	平成32年 (2020年)	平成37年 (2025年)	平成42年 (2030年)	平成47年 (2035年)	平成52年 (2040年)	平成57年 (2045年)	平成62年 (2050年)	平成67年 (2055年)	平成72年 (2060年)
▲ ①社人研推計	64,548	62,156	59,535	56,611	53,547	50,415	47,281	44,234	41,346	38,550	35,793
● ②県展望準拠	64,548	62,299	59,993	57,884	55,799	53,712	51,669	49,768	48,141	46,685	45,324
◆ ③本市の展望	64,548	62,124	60,505	59,499	57,806	56,131	54,393	52,681	51,257	50,115	49,097

※山陽小野田市人口ビジョン

図 10 人口の将来推計

2-5 高齢化の状況

各地域の周辺部に比較的高齢化率の高い集落が点在していますが、市街地にも一部、高齢化率の高い集落が存在しています。



資料：平成 27 年 4 月 1 日時点の住民基本台帳

図 11 自治会別の高齢化率

3 移動の目的となる施設等の状況

3-1 各種機能の集積状況

各地域の中心部に移動の目的となる公共施設や商業施設が集積しています。小野田駅から公園通を通る道路沿いを中心に、医療機関、商業施設等の様々な機能が集積しています。

なお、全市的に公共施設の再配置の検討や集約化を進めています。

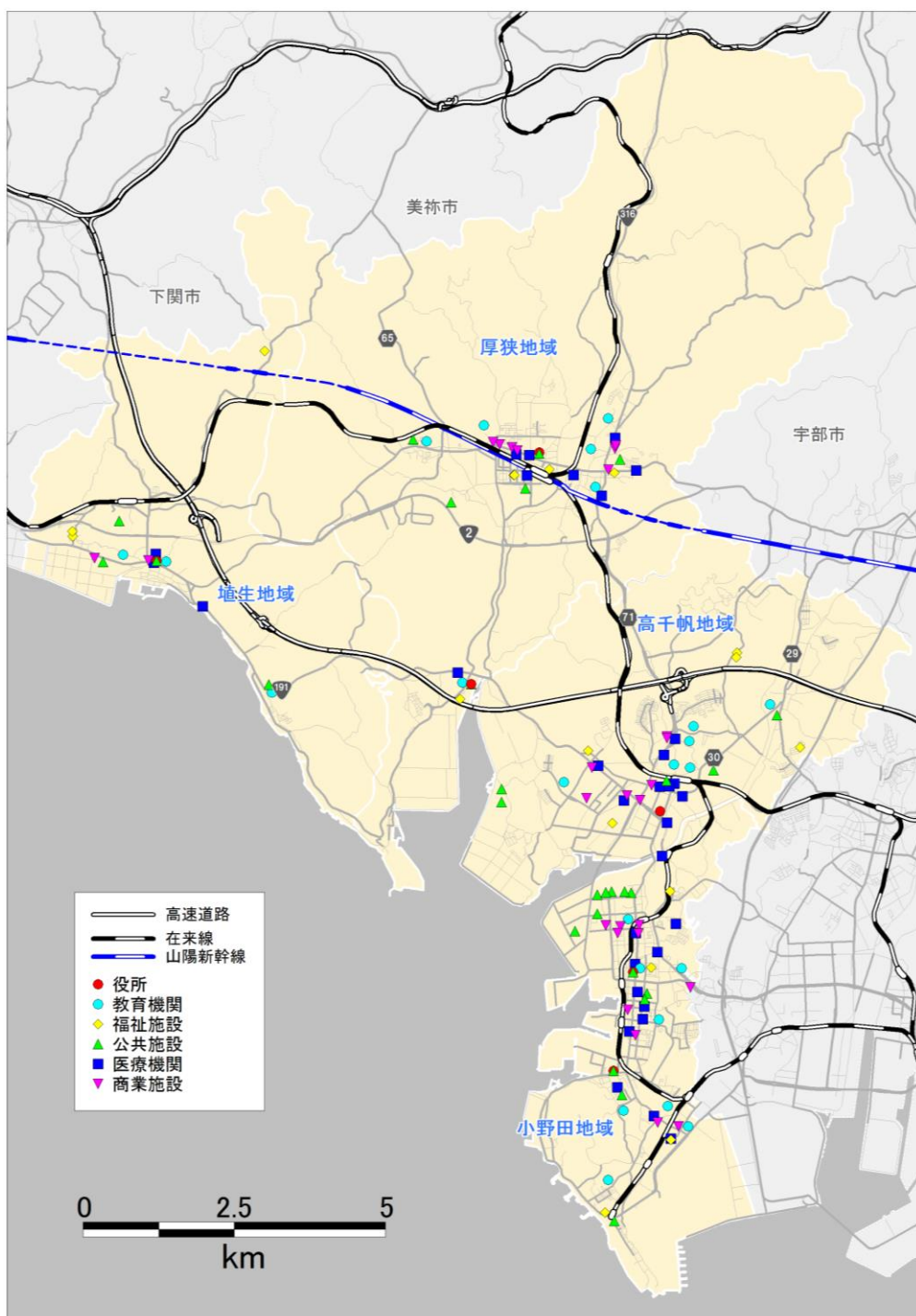


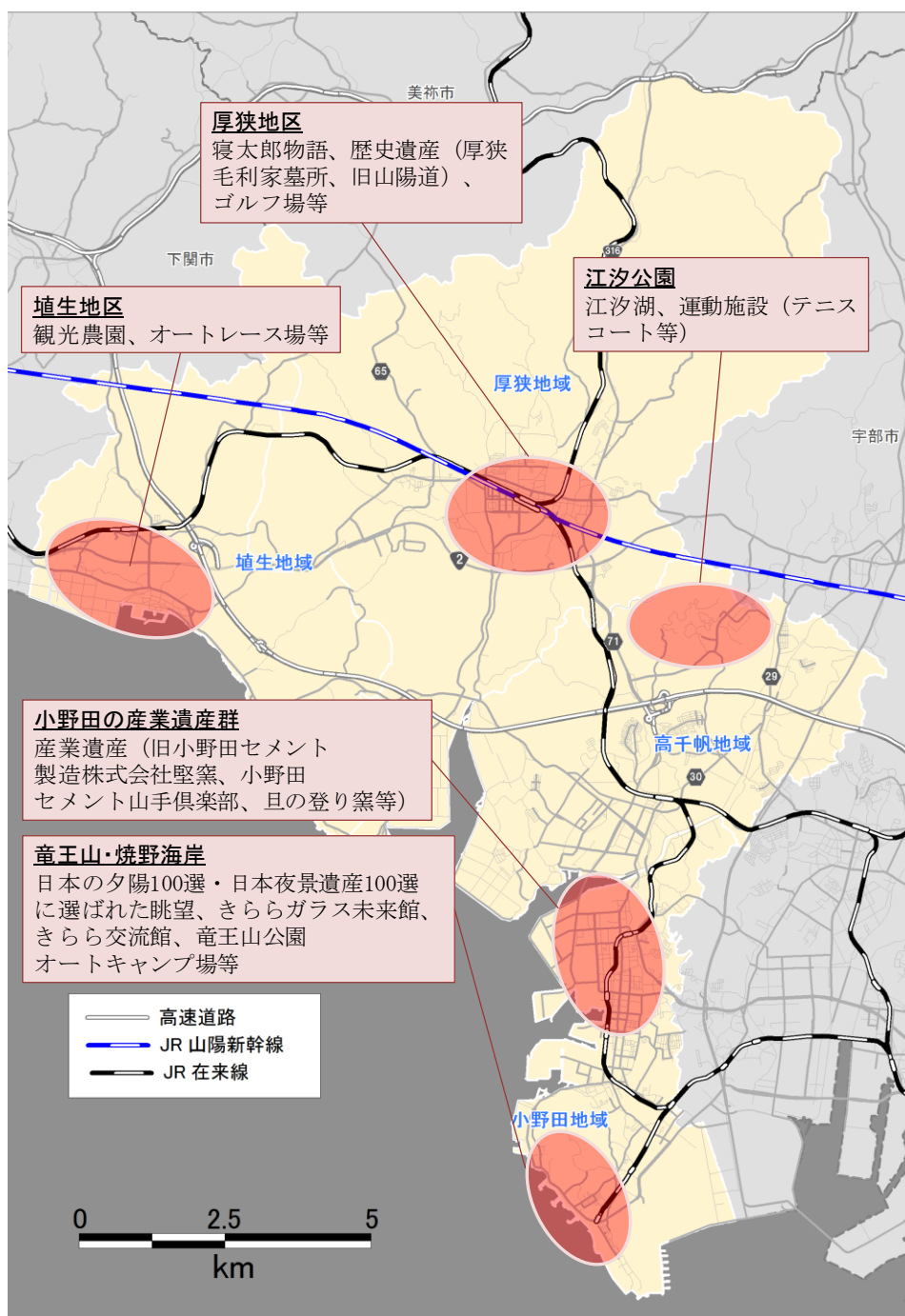
図 12 主要施設の分布

3-2 観光の現状

(1) 観光資源の分布

本市には、自然、文化財、産業遺産、歴史遺産等の多くの観光資源があります。

山陽小野田市観光振興ビジョンでは、自然景観やレジャーが特徴の「竜王山・焼野海岸」、自然豊かな公園やスポーツ施設がある「江汐公園」、文化財・歴史遺産、観光農園、ゴルフ場が点在する「厚狭・埴生地区」、歴史・産業遺産が多く点在する「小野田の産業遺産」の4つのエリアを観光の柱となる重点エリアとして設定しています。

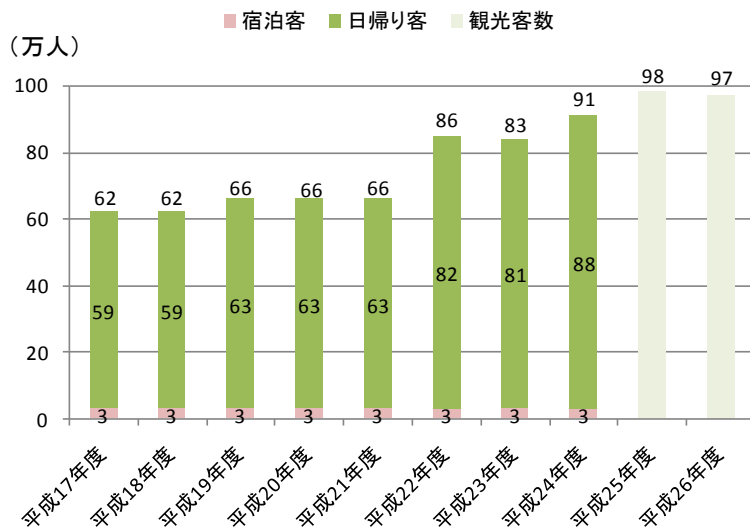


※山陽小野田市観光振興ビジョンを基に作成

図 13 観光重点エリア

(2) 観光客数の推移

本市に来訪する観光客数は近年増加傾向にあります。また、日帰り客が増加する一方で、宿泊客は近年横ばいで推移しています。



資料：山口県観光動態調査

※平成 25、26 年に関しては宿泊客数、日帰り客数の詳細なし

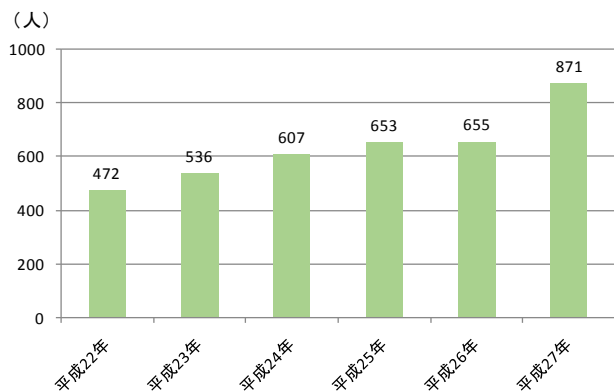
図 14 山陽小野田市に来訪する観光客数の推移

3-3 山口東京理科大学の公立化

(1) 山口東京理科大学の現状

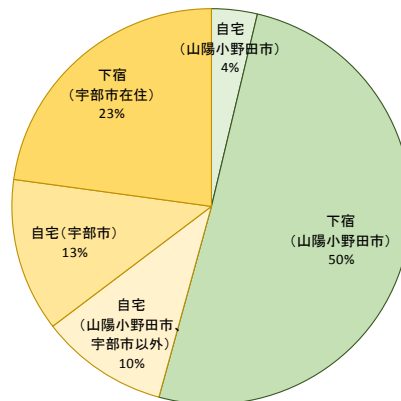
山口東京理科大学は、平成 28 年 4 月から公立大学になることに伴い、在学者数は近年増加傾向にあり、平成 27 年 5 月の在学者数は 871 人となっています。

また、平成 30 年度には薬学部を設置する予定であり、学生の数が更に増加する見込みです。



※平成 27 年は 5 月時点の数値

図 15 平成 27 年の山口東京理科大学の在学者の推移



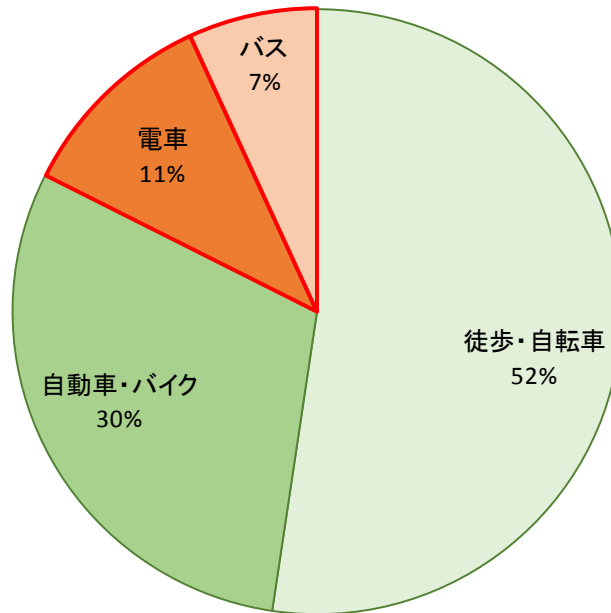
資料：山口東京理科大学ホームページ

図 16 在学者の居住形態

(2) 在学者の通学の現状

全体の約 2 割が公共交通を利用して通学しています。

J R 小野田駅、J R 宇部新川駅から山口東京理科大学までスクールバスが運行しています。また、山口東京理科大学前に停車する路線バスも運行しています。



資料：山口東京理科大学

図 17 在学者の通学手段

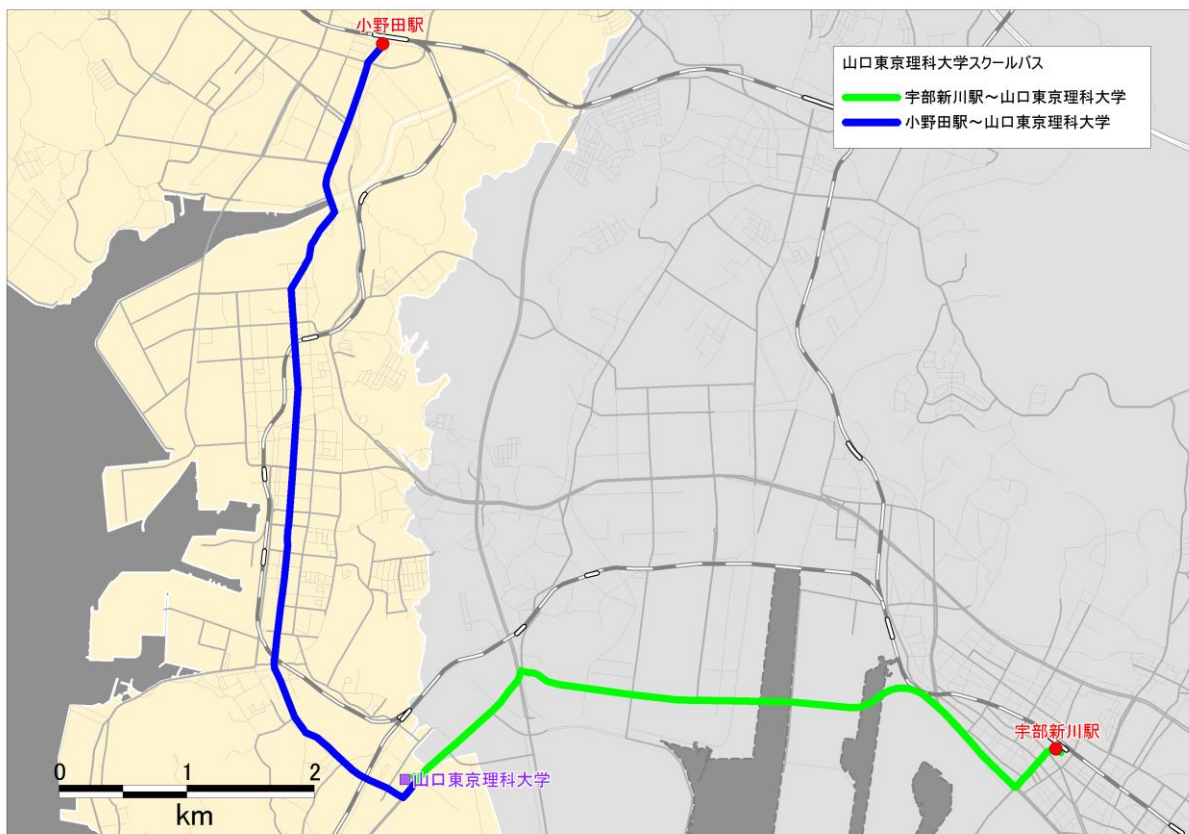


図 18 山口東京理科大学のスクールバスの運行経路

4 山陽小野田市とその周辺における移動実態

4-1 通勤・通学流動

通勤・通学において、宇部市や下関市等との結びつきが強くみられます。

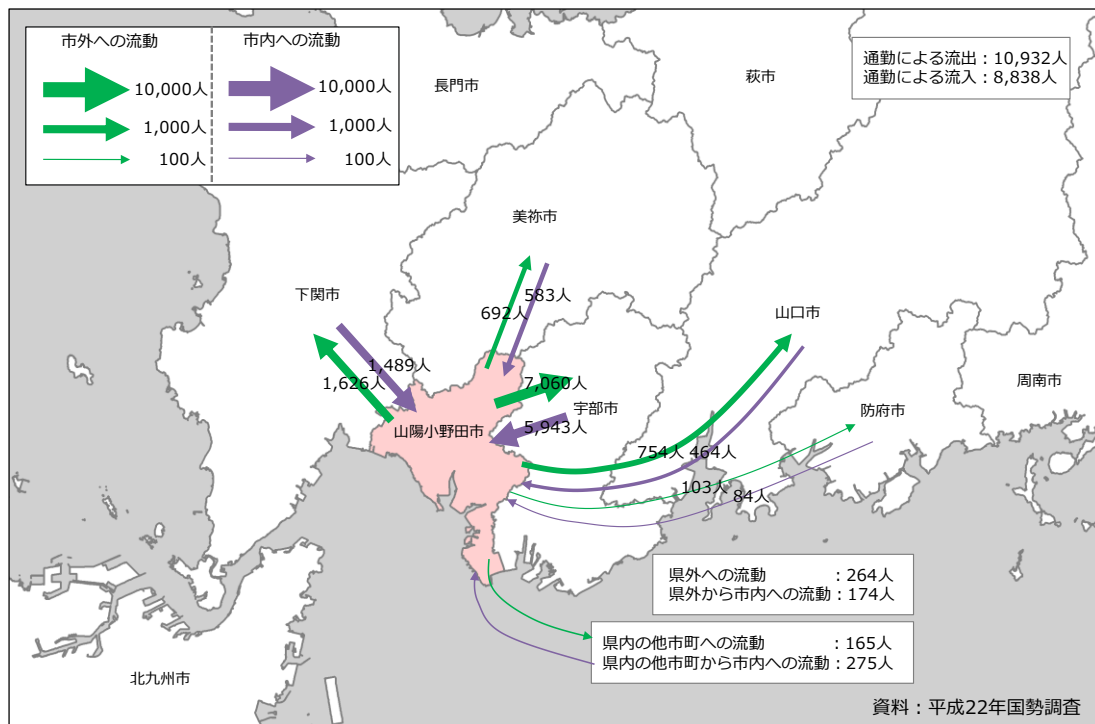


図 19 市内外における通勤流動（山陽小野田市に常住・就業する15歳以上の自宅外就業者の割合）

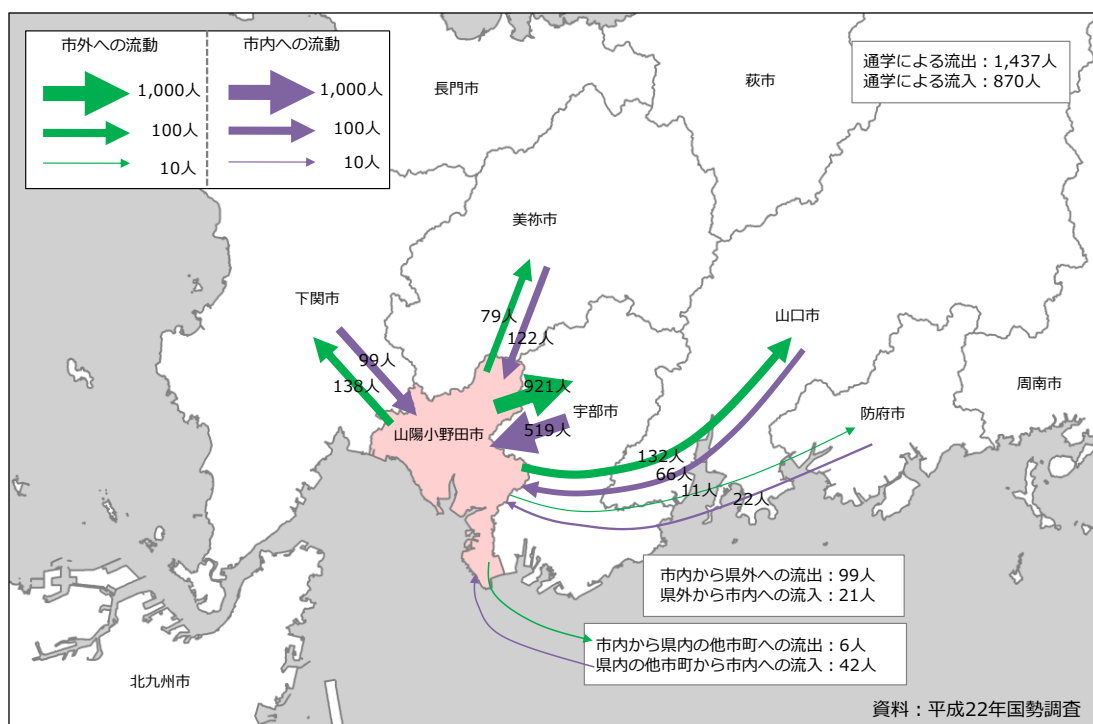
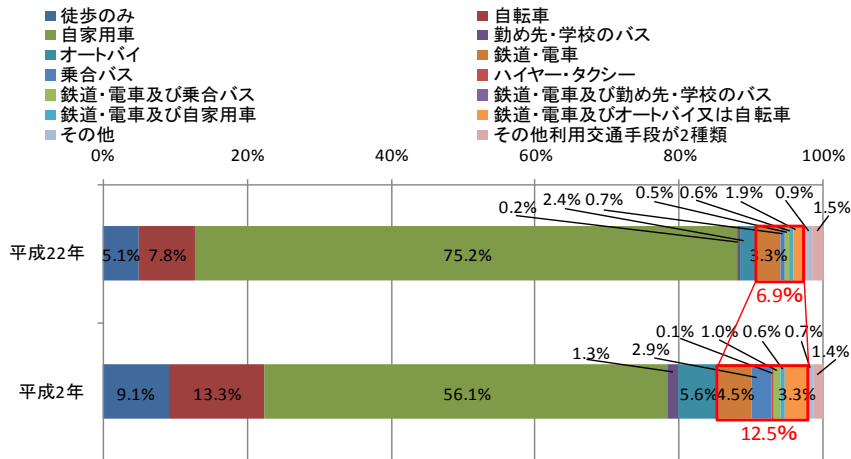


図 20 市内外における通学流動（山陽小野田市に常住・通学する15歳以上の通学者の割合）

4-2 通勤・通学における利用交通手段

平成2年から平成22年の20年間で自家用車の利用割合は約20%増加し、75%となっています。また、平成22年の公共交通（鉄道・電車、乗合バス、ハイヤー・タクシーの合計）の利用割合は約7%で、平成2年の公共交通の利用割合よりも約5%減少しています。



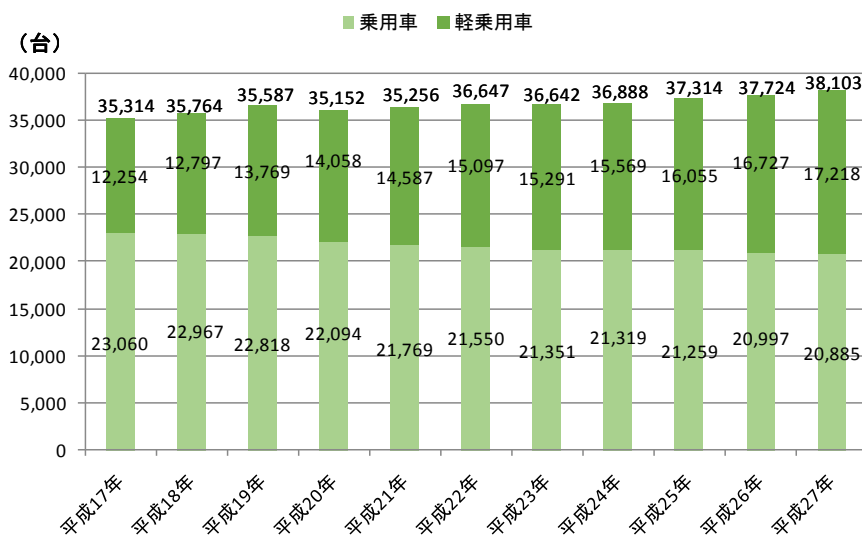
資料：国勢調査

図21 山陽小野田市に常住する15歳以上の自宅外就業者・通学者の利用交通手段

5 山陽小野田市における自家用車の現状

5-1 自動車保有台数の推移

人口が減少している中、自動車の保有台数は増加しています。特に、近年は軽自動車の保有台数が増加しています。

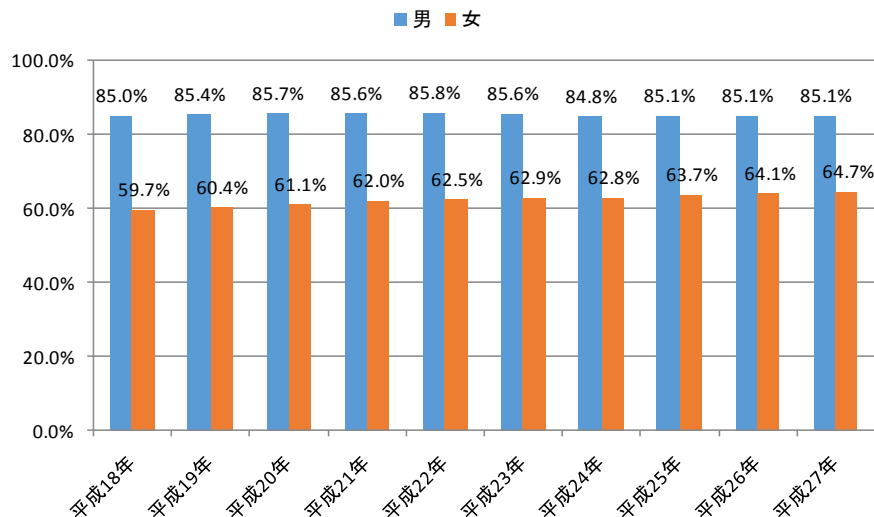


資料：山陽小野田市

図22 自動車保有台数の推移

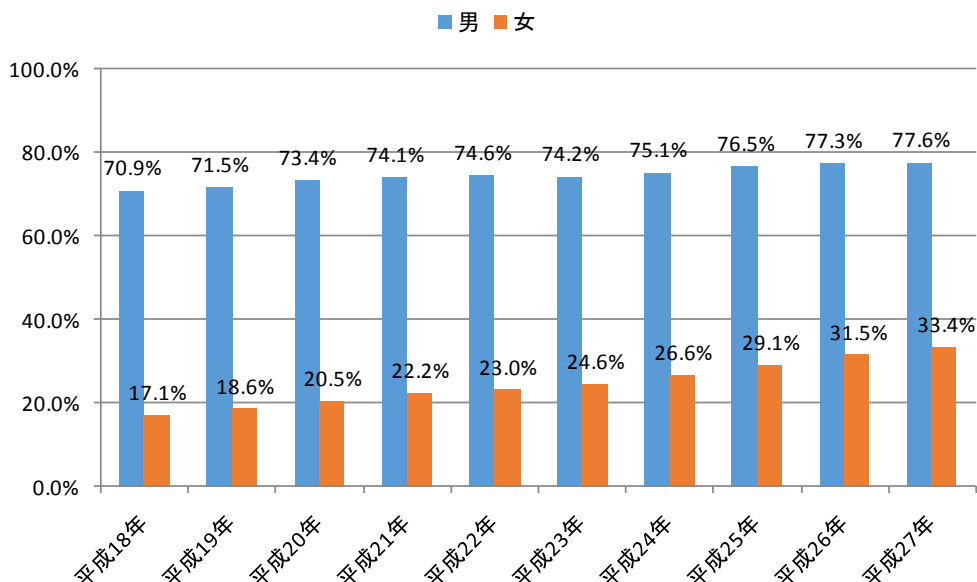
5-2 市民の運転免許保有率

全年齢の運転免許保有率は男女共にほぼ横ばいに推移している一方で、高齢者の運転免許保有率は増加しています。特に、高齢女性の運転免許保有率は平成18年から平成27年の間でおおむね倍増しています。



資料：山口県警察

図 23 市内における全年齢の男女別の運転免許保有率の推移

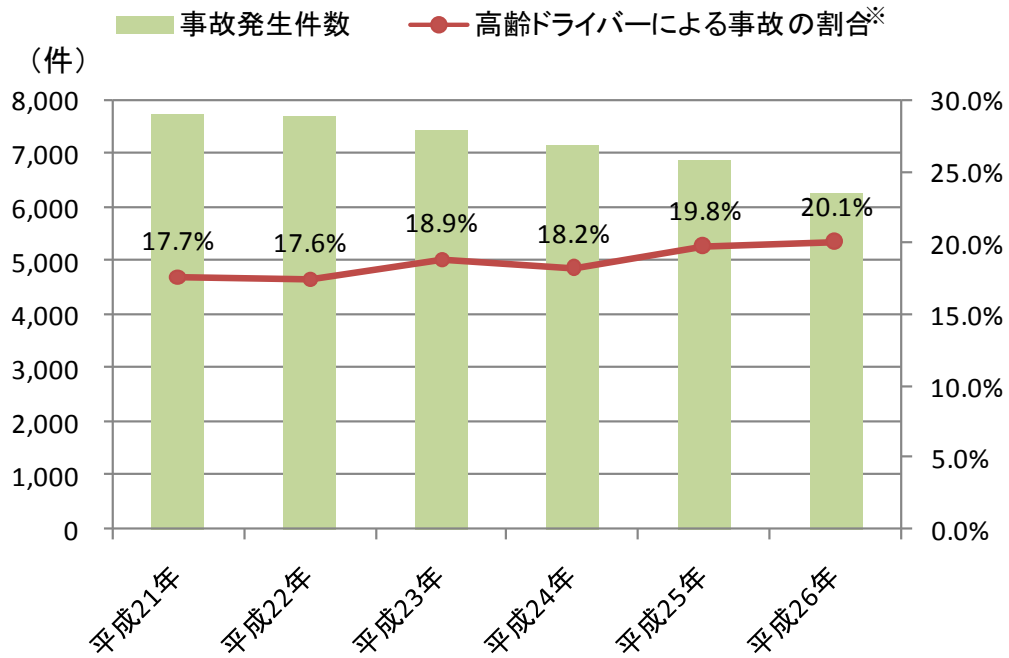


資料：山口県警察

図 24 市内における高齢者の男女別の運転免許保有率の推移

5-3 交通事故の発生状況

県内の交通事故発生件数は減少していますが、高齢者ドライバーによる事故の割合は増加しています。



資料：交通白書平成27年版（山口県警察本部）

※高齢者が第一当事者となっている事故

図25 山口県内における交通事故の発生件数と高齢ドライバーによる事故の割合の推移

第3章 山陽小野田市が目指すまちづくりの方向性

1 第一次山陽小野田市総合計画（平成20年3月策定）に示されたまちづくりの方向性

第一次山陽小野田市総合計画では、まちづくりの基本理念として、主理念を『生活の質を重視した「住み良さ」の創造』、取組理念を『多様な組織や市民との協働による「住み良さ」づくり』『地域資源を活かした「住み良さ」づくり』『多元的なネットワークによる「住み良さ」づくり』としています。

この4つのまちづくりの基本理念を基にして、将来都市像を「人と出会い 支え合い 自然とふれあう 活力ある 住み良さ創造都市 ～子どもからお年寄りまで安心して住み続けられる心豊かなまちを目指して～」としています。

特に公共交通に関しては、「誰もが快適に暮らせるまちづくり」を推進するため、バス路線については、地域の特性や利用者のニーズに応じた効率的で利便性の高い公共交通となるような見直しが必要としています。また、JR美祢線、JR小野田線については、市民や利用者、関係機関と連携して、利用促進に取り組むことを必要としています。

公共交通に関する施策展開

○地域公共交通の利用促進

地域公共交通の利用促進を図るため、既存交通施設の機能向上と交通機関の円滑な運営を図る。

○駐車場・駐輪場の整備

駅周辺など需要の高い地区を中心に、駐車場・駐輪場の良好な環境整備を促進します。

土地利用構想

<拠点形成の方針>

都市核：JR小野田駅～市民館周辺、JR厚狭駅周辺

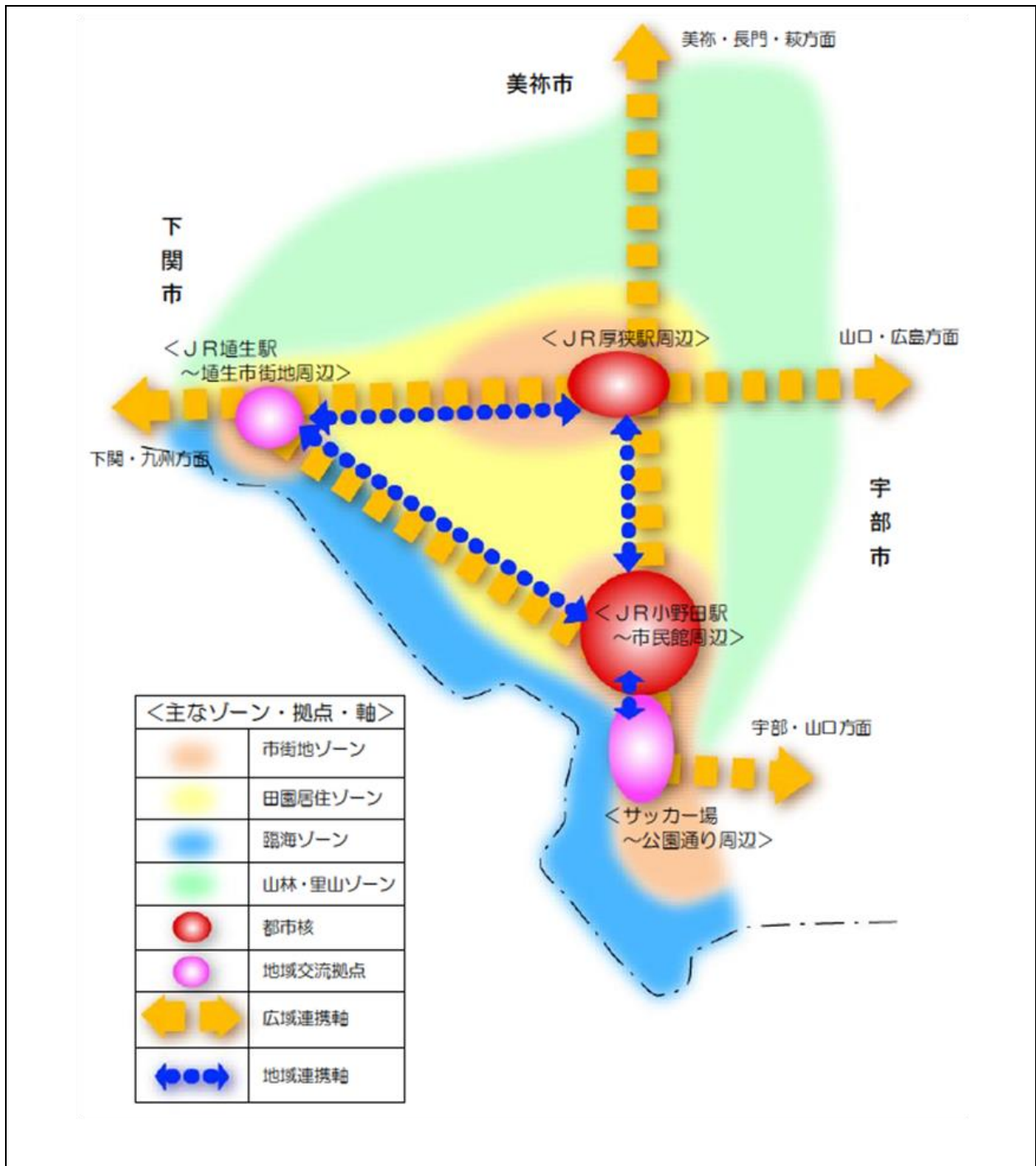
地域交流拠点：サッカー場～公園通周辺、JR埴生駅～埴生市街地周辺

<軸形成の方針>

広域連携軸：（東西広域軸）山陽自動車道宇部下関線、国道2号、国道190号、山口宇部小野田連絡道路、JR山陽新幹線、JR山陽本線

（南北広域軸）国道316号、主要県道小野田山陽線、JR美祢線、JR小野田線

地域連携軸：2つの都市核と2つの地域交流拠点を連携



2 関連計画の状況

2-1 山陽小野田都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成24年3月策定）

山陽小野田都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針では、都市づくりの基本理念を「歴史・文化と調和し、豊かな自然環境と活力ある産業を活かした交流都市づくり」と設定しています。

この基本理念を基に、都市施設の整備に関する都市計画の決定方針が設定されており、交通施設の方針の中で、公共交通に関しては以下のように設定されています。

都市づくりの基本理念

「歴史・文化と調和し、豊かな自然環境と活力ある産業を活かした交流都市づくり」

交通施設の都市計画の決定の方針

○交通体系の整備の方針（公共交通に関する部分を抜粋）

- ・自動車交通の増加に伴う環境問題への対応や、自家用車による移動が困難な人々に対応するため、公共交通の維持・充実を図るとともに、駅舎やバス停、車両、歩道や自転車道等、交通施設のユニバーサルデザイン³に配慮した整備を推進する。
- ・交通渋滞や環境問題への対応として、JR山陽本線、小野田線の頻繁運行、鉄道相互や鉄道とバスの接続強化、パーク・アンド・ライド⁴等の推進による公共交通の利便性向上、利用促進を図る。

○主要な施設の配置の方針（公共交通に関する部分を抜粋）

<公共交通>

- ・山陽新幹線厚狭駅等、公共交通における結節機能を強化するとともに、新幹線とJR小野田線、JR美祢線の利用促進や接続強化の検討や、バスネットワークとの連携による利便性の向上を図る。また、併せて施設のユニバーサルデザイン化など、利用環境の改善に努める。
- ・既存のバスネットワークの維持・充実に努め、利用者のニーズに合わせた利用形態とサービスを備えたシステムの構築に努めるなど、公共交通機関の充実を図る。

<駐車場>

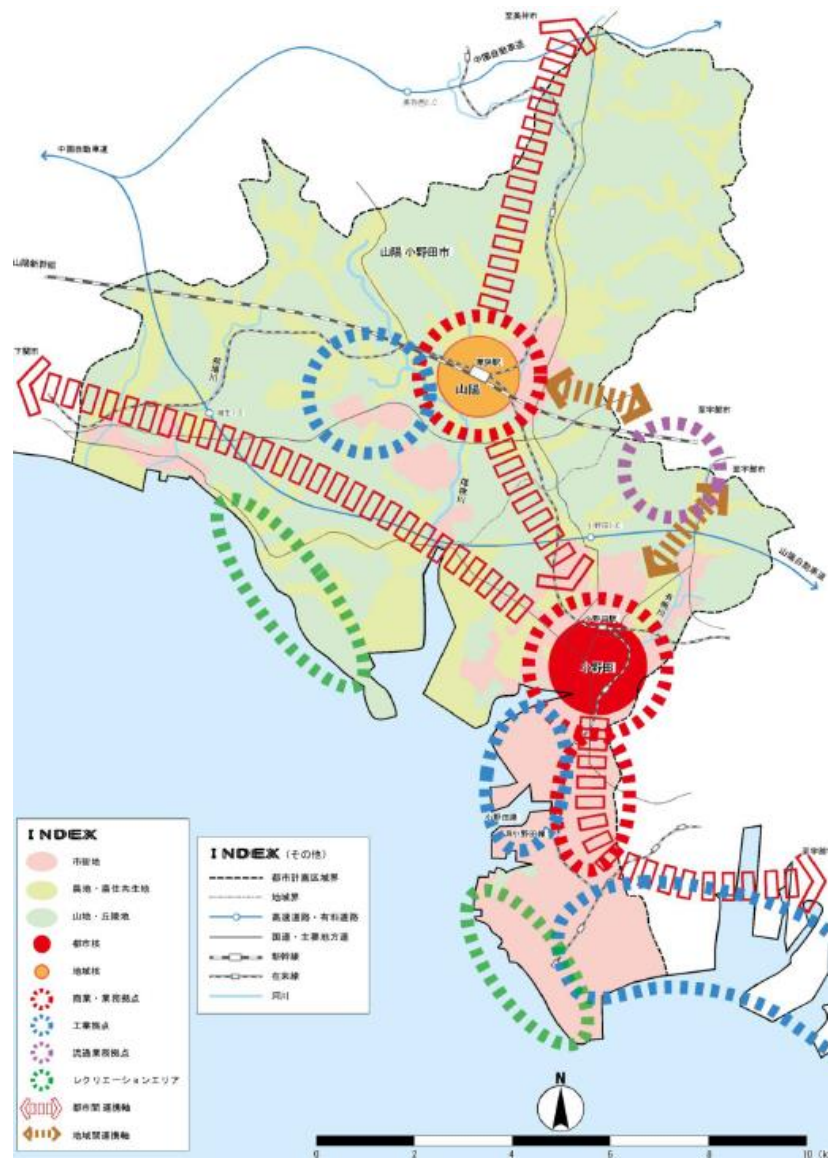
- ・駅や港周辺等の交通結節点や観光拠点等において、今後の市街地整備の動向や交通量、駐車場需要動向や観光振興等から民間駐車場とのバランスを検討しつつ、駐車需要に見合った効率的な公共駐車場の整備を行う。

³ユニバーサルデザイン：年齢や障がいの有無等に関係なく、すべての人が快適に利用できるように配慮したデザイン。

⁴パーク・アンド・ライド：末端交通機関である自動車等を郊外の拠点（鉄道駅やバス停留所など）に設けた駐車場に駐車させ、そこから鉄道や路線バスなどの公共交通に乗り換えて目的地に行く方法。

- ・自転車駐車場については、交通結節点や公共公益施設に付設するだけでなく、沿道土地利用に応じた適正な配置に努める。
- ・あわせて、ユニバーサルデザインに配慮した整備を進めるなど、利用者の利便性・安全性の向上に努める。

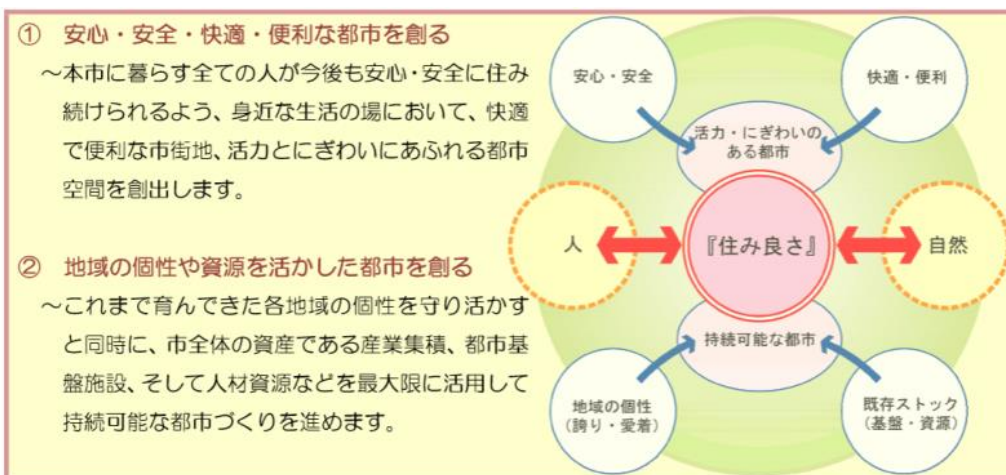
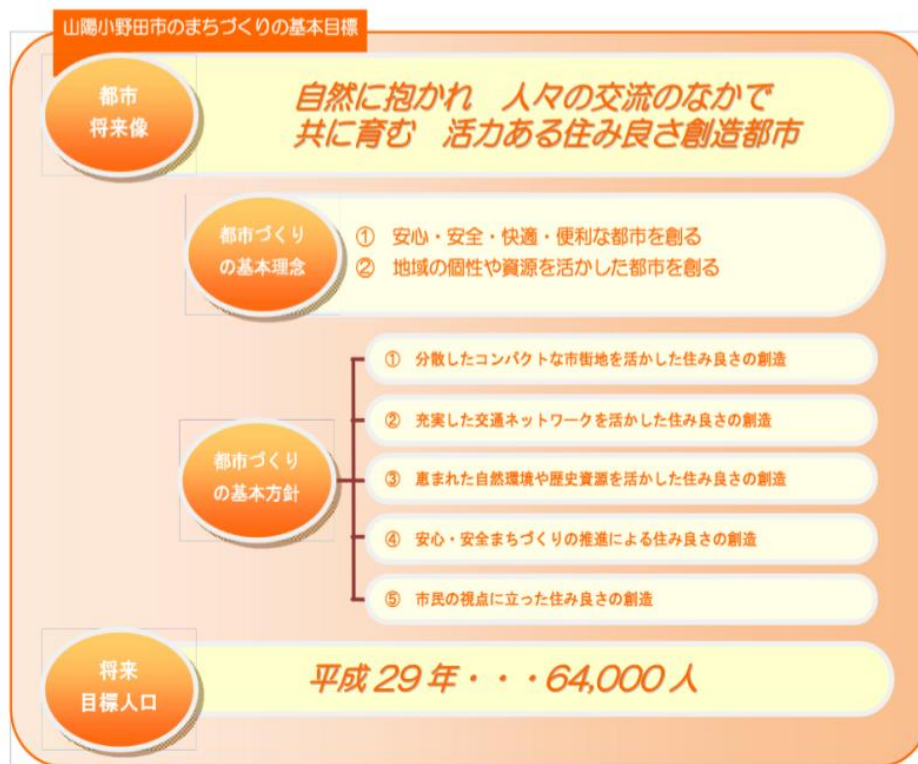
山陽小野田都市計画区域の将来都市構造



2-2 山陽小野田市都市計画マスタープラン（平成21年3月策定）

山陽小野田市都市計画マスタープランでは、都市将来像に「自然に抱かれ 人々の交流のなかで 共に育む 活力ある住み良さ創造都市」を掲げ、都市づくりの基本理念を「安心・安全・快適・便利な都市を創る」、「地域の個性や資源を活かした都市を創る」とし、この基本理念を基に、都市づくりの基本方針を以下のように5つ設定しています。

まちづくりの基本方針等



また、公共交通に関しては、交通体系整備の方針の中で「持続可能な公共交通サービスの確保・提供」が掲げられており、公共交通の整備方針が以下のように設定されています。

交通体系整備の方針

○持続可能な公共交通サービスの確保・提供

高齢者をはじめ自家用車を使わない人の移動手段の確保、地球環境への負荷の低減などの観点から、事業者との連携のもと、持続可能な公共交通サービスの確保・提供に努めるとともに、鉄道・バスの利用促進に向けた基盤整備を図ります。



2-3 その他の関連計画

その他の関連計画において、公共交通の役割等や公共交通に関する施策・事業の概要は以下のとおりです。

表1 その他の関連計画

計画の名称 (策定年度)	公共交通の役割等	公共交通に関する施策・事業等
山陽小野田市高齢者福祉計画 (平成27年3月)	○高齢者が自由に外出できるような生活交通	
山陽小野田市観光振興ビジョン (平成27年3月)	○近隣市との連携を強め、相互の観光資源を補完し、旅行者の周遊性の向上を図る	○産業観光バスツアーの充実 ○広域観光ルートの設定
厚狭駅周辺まちづくり構想 (平成27年3月)		○コミュニティバス ⁵ ・シャトルバス ⁶ 、デマンド交通 ⁷ システムの導入等により、公共施設や市民病院、商業施設等へのアクセス機能の強化を図る ○駅構内通路の活用や自由通路の設置とともに、駅の多機能化について検討を進める
山陽小野田市まち・ひと・しごと創生総合戦略(素案) (平成28年1月)	○日々の暮らしを支える生活交通の維持 ○新幹線厚狭駅を活用した広域での通勤・通学や交流・観光の活性化	○地方バス路線の維持 ○地域公共交通の活性化 ○JR 小野田線・JR 美祢線の利用促進 ○JR 小野田駅、厚狭駅など公共交通施設のバリアフリー化の推進 ○新幹線厚狭駅の利用促進・活用

⁵コミュニティバス：地域の住民の利便向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービス。

⁶シャトルバス：一定の区間を定期的に往復するバス。

⁷デマンド交通：通常の路線バスのような定時定路線の運行ではなく、需要（デマンド）がある場合にのみ経路や運行時間を変えて運行する公共交通。

3 既存計画（山陽小野田市地域公共交通総合連携計画）の状況

3-1 既存計画の概要

山陽小野田市の公共交通に関する既存計画である「山陽小野田市地域公共交通総合連携計画」では、市民の移動ニーズに対応した効率的、効果的な公共交通を実現するための基本理念を『ともに力を合わせて実現する「移動しやすい環境」、「住み良さの創造を目指して』とし、基本方針を「公共交通を守る体制づくり」、「便利で効率的な公共交通体系づくり」、「乗りたくなる公共交通の環境づくり」としています。

この方針を達成するための目標として「住民の移動手段確保に係る行政負担の削減」、「公共交通空白・不便地域の削減」、「公共交通の認知度・満足度の向上」としています。

3-2 既存計画の施策実施状況

一部の事業が未実施となっています。コミュニティバスやデマンド型交通導入により、公共交通不便地区の利便性は向上しているものの、小野田地域市街地部における路線重複区間の効率化は達成されていません。

表2 既存計画の施策実施状況

事業内容	実施状況	備考
市街地移動サービスや路線重複区間の効率化	一部実施	交通事業者が方針に沿って路線の再編を実施しているが、利用者の減少が激しく、財政負担の低減までには至っていない。
高畑・高泊線の導入	実施	平成22年10月
ねたろう号の延伸	実施	平成21年10月
厚狭北部便の見直し	実施	平成27年1月にデマンド型交通の運行を開始
交通結節点の機能強化	未実施	市街地における路線重複区間の効率化とセット
共通時刻表の作成	実施	平成23年から毎年作成
地域におけるイベント等の実施	実施	「バス教室」の開催 「やまぐちバス博」の開催

第4章 公共交通の現状と市民の意向等

1 公共交通網の現状

1-1 鉄道

(1) 路線網

厚狭駅はJR山陽新幹線の停車駅であり、広域的な移動の拠点となっています。

JR山陽本線、JR小野田線、JR美祢線は市内や周辺市町との移動を担っています。



図 26 鉄道路線網

(2) サービス水準

J R山陽新幹線やJ R山陽本線は、1日当たり片方向20便/日超と一定の便数が運行されていますが、南北の移動を担うJ R小野田線、J R美祢線は、片方向10便/日であり、朝夕のピーク時を除くと、ダイヤはおおむね1時間に1便となっています。

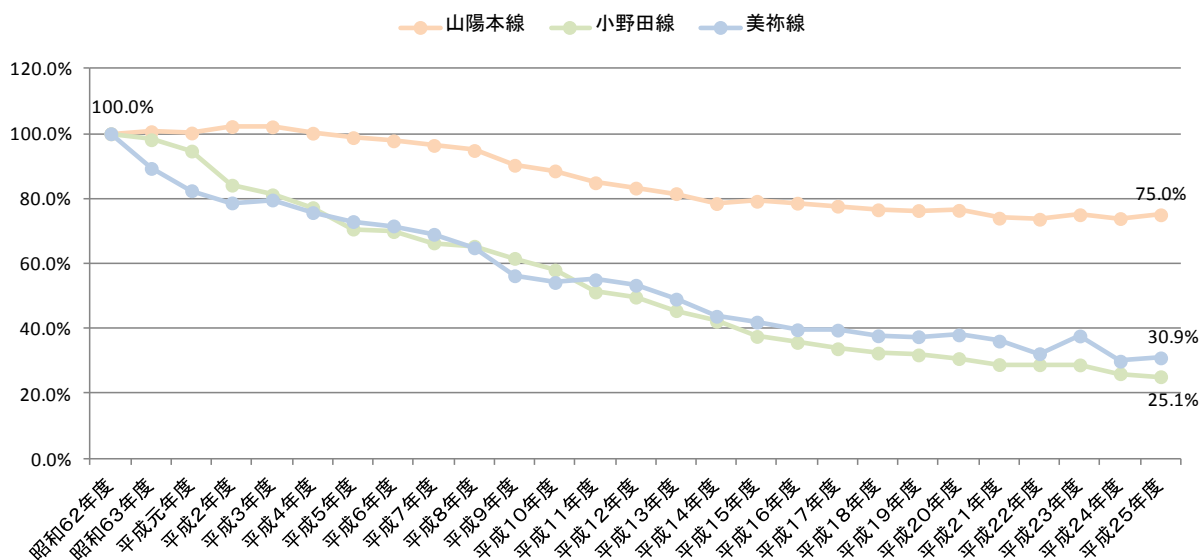
表3 各J R路線の運行便数と運行時間

種別	便数			各路線の運行時間 ※()内は基準とした駅
	上り	下り	合計	
JR山陽新幹線	21	22	43	6:38~22:45 (厚狭駅)
JR山陽本線	28	28	56	6:05~23:52 (小野田駅)
JR美祢線	10	10	20	6:27~22:03 (厚狭駅)
JR小野田線	10	10	20	6:42~22:20 (小野田駅)

※平成27年1月時点

(3) 利用実態

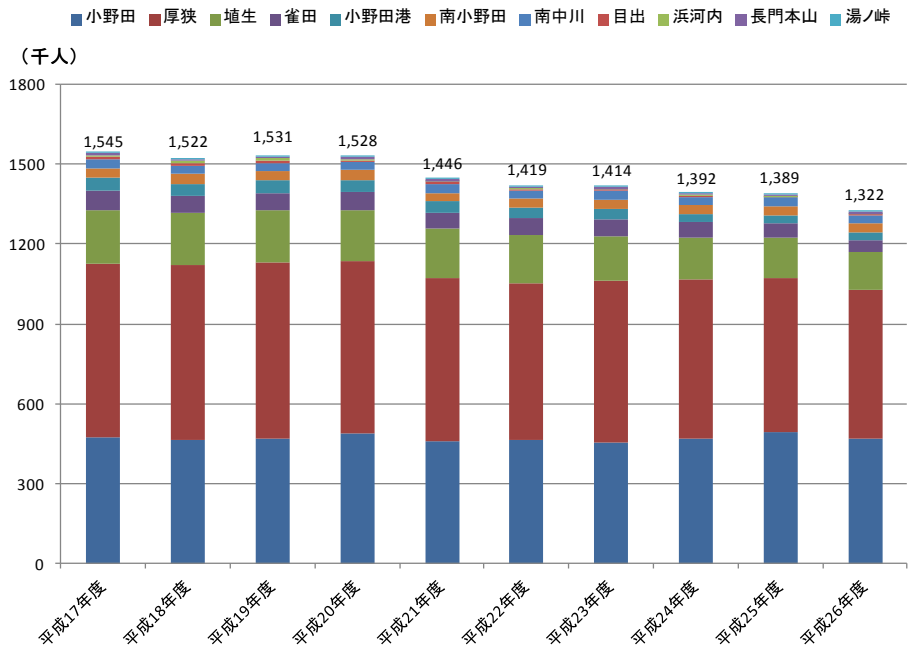
年間乗車数は市内全路線で減少傾向にあります。特に、J R小野田線、J R美祢線は昭和62年度の年間乗車数の約3割まで減少しています。駅別の乗降者数において、平成27年のJ R小野田線の日出駅、浜河内駅やJ R美祢線の湯ノ峠駅の利用者数が平成18年よりも約60%~70%減少しています。



※昭和62年度を基準とし、年ごとの増減率を算出

資料：山口県統計年鑑

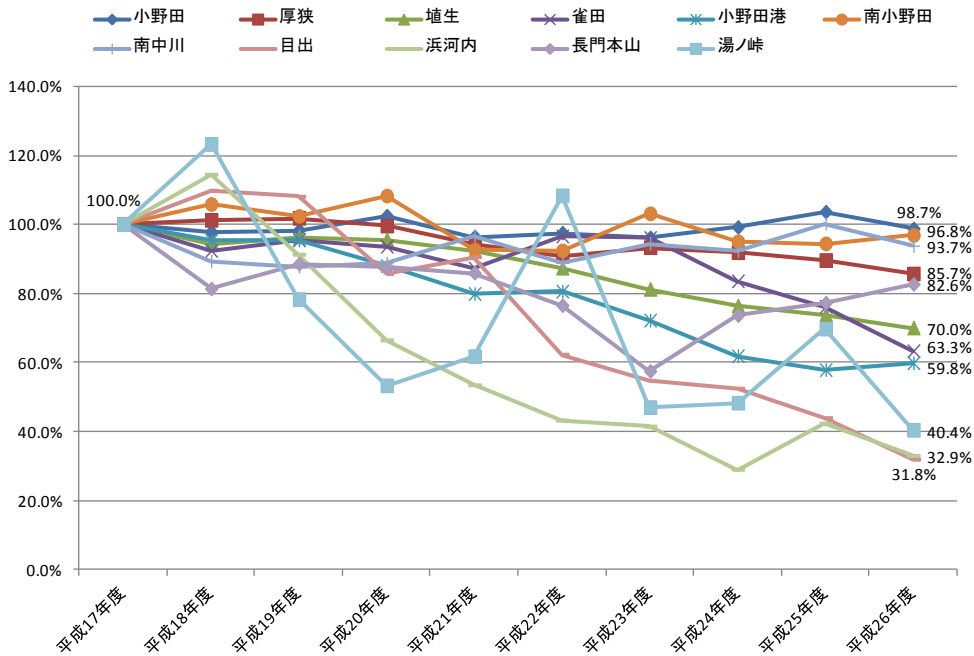
図27 年間乗車人員の増減状況 (J R山陽本線、J R小野田線、J R美祢線)



※厚狭駅はJ R山陽新幹線の乗車人員を含む

資料：山口統計年鑑

図 28 市内鉄道駅の駅別年間乗車人員の推移



※平成18年度を基準とし、年ごとの増減率を算出

※厚狭駅はJ R山陽新幹線の乗車人員を含む

資料：山口統計年鑑

図 29 市内鉄道駅の駅別年間乗車人員の増減状況

(4) 鉄道の利用促進に関する取組

夜間利用の安全面を考慮した J R 小野田駅前前の街灯整備や、自動車利用者と鉄道駅の連携強化のため J R 厚狭駅新幹線口に市営駐車場の整備を行っています。また、J R 美祢線・小野田線利用促進協議会、J R 美祢線利用促進協議会では、利用者を増やすための事業を実施しています。

J R 小野田線において、開業 100 周年を記念したセレモニーや小野田線の歴史や魅力を伝えるための鉄道展の開催、列車内で山陽小野田市内人気のスイーツを食べることができる臨時列車を運行するなどの利用促進を図っています。また、J R 美祢線において、関連する 3 市をモチーフにラッピングされた車両の運行や、利用者に沿線施設等の利用割引券付き利用証明書を発行し、沿線と連携した利用促進に取り組んでいます。



図 30 JR 小野田駅前前の街灯の整備状況



図 31 JR 厚狭駅前前の駐車場の整備状況

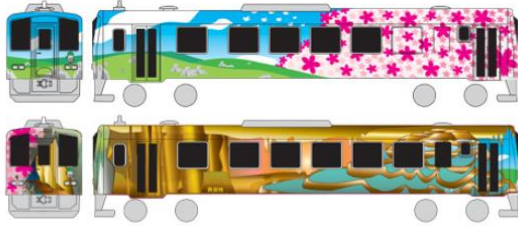


図 32 開業 100 周年記念セレモニーの様子

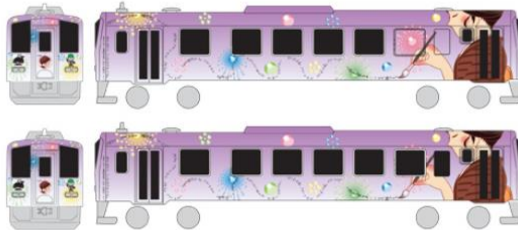


図 33 ハロウィンスイーツ列車内の様子

美祢車両



長門車両



山陽小野田車両

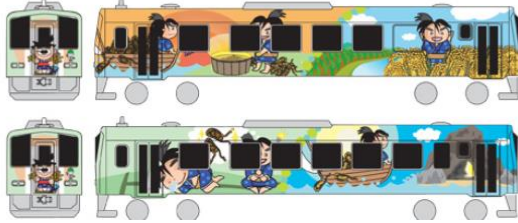


図 34 美祢線のラッピング車両の外観図



図 35 J R美祢線利用証明書

1-2 路線バス等

(1) 路線網

市内の路線バスは船木鉄道株式会社、サンデン交通株式会社、宇部市交通局の3社により運行されています。路線バスで対応できない周辺部には、コミュニティバスのねたろう号、いとね号、厚狭北部便、高畑・高泊循環線が運行しています。路線網はJR小野田駅やJR厚狭駅を中心に、おおむね放射上に形成されています。

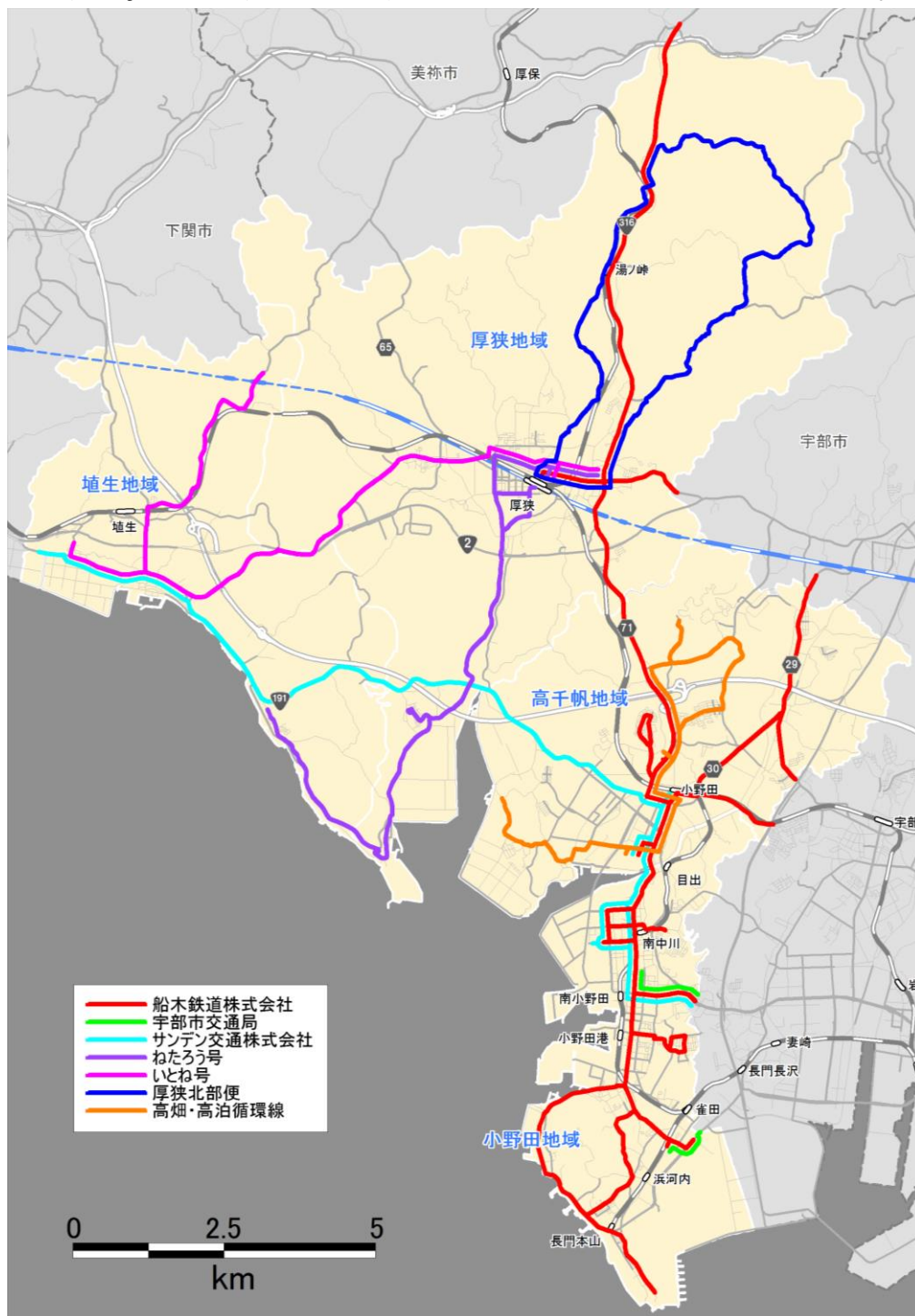


図 36 バス路線網

(2) サービス水準

地理的な特性から、JR小野田駅～公園通間の運行便数が多くなっています。また、宇部市と連絡している路線の運行便数が多くなっています。

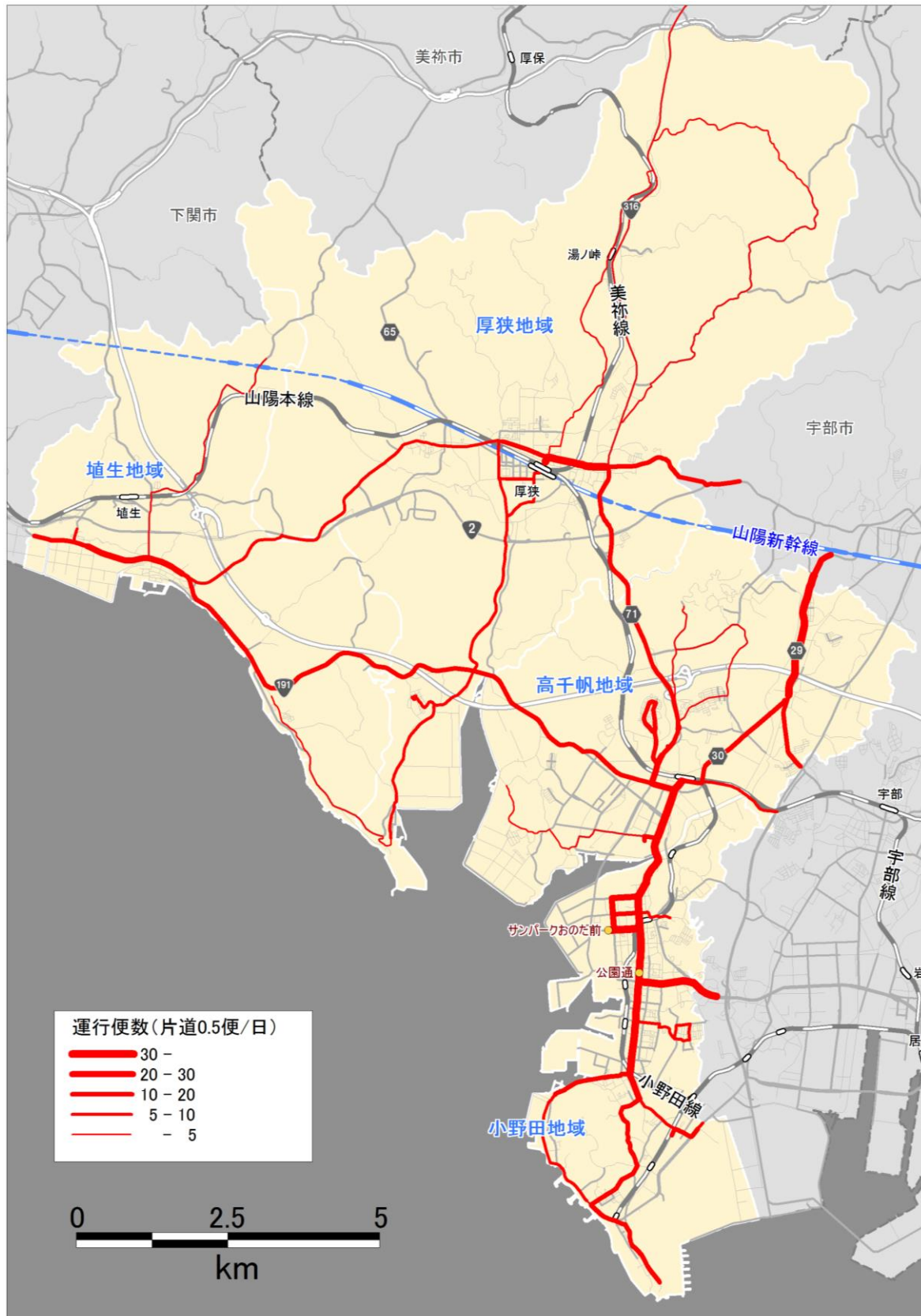
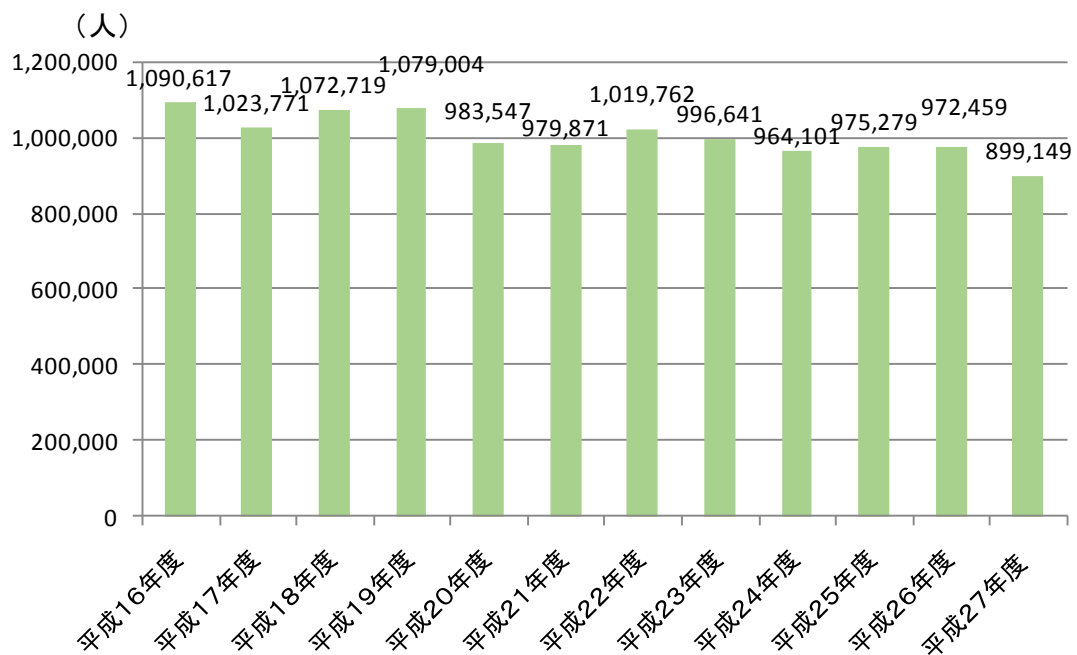


図 37 路線バス等の運行便数

(3) 利用実態

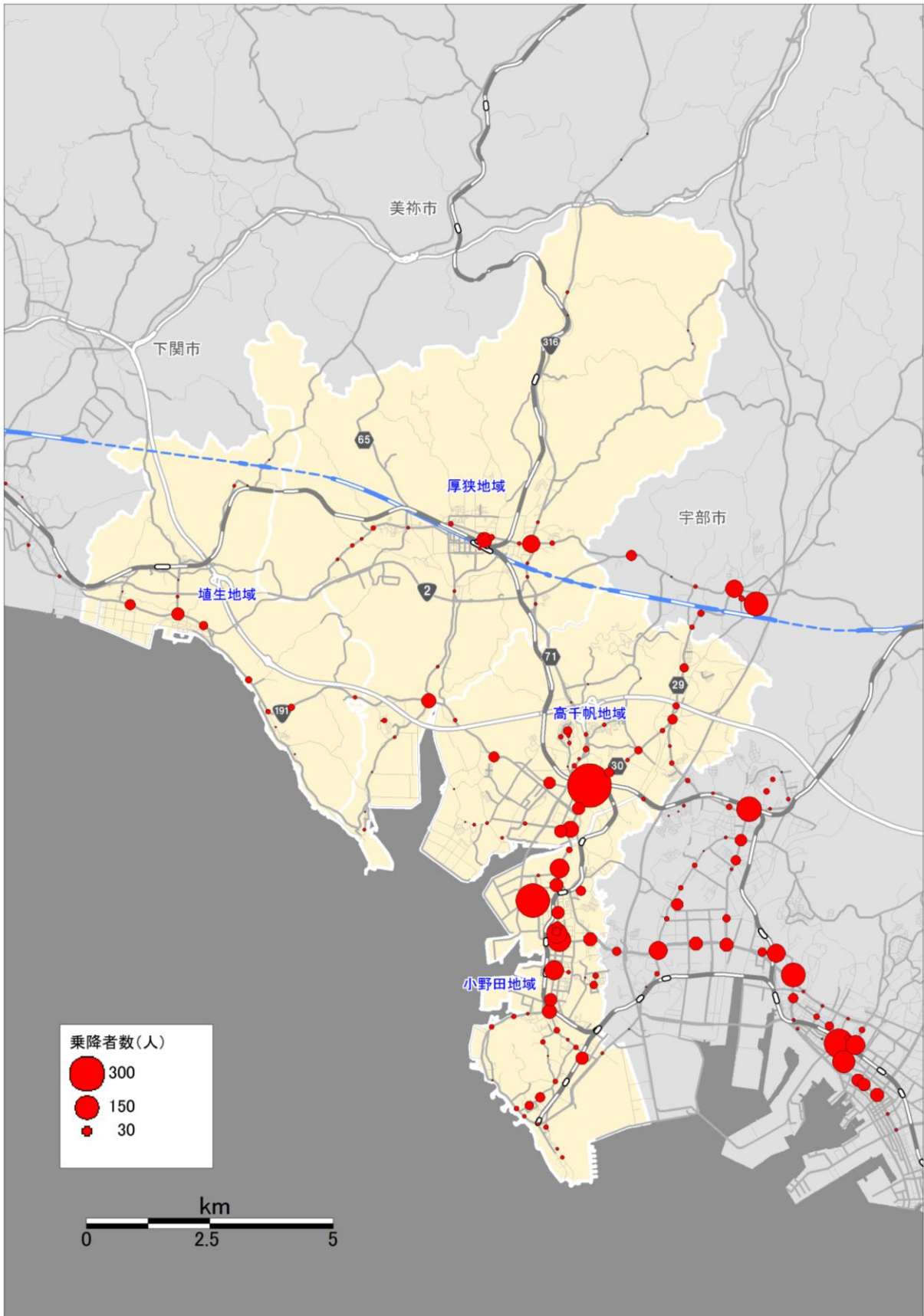
路線バス等の年間利用者数は、ほぼ横ばいで推移していますが、平成27年度は、前年度に比べて利用者数が大きく減少しています。

バス停別の乗降者数を見ると、小野田、高千帆地域を中心に乗降者数が多くなっています。特に、JR小野田駅～公園通にかけて乗降者数が多くなっています。一方で、厚狭地域や埴生地域では、比較的用户者が少ない状況です。また、公園通以南についても、運行便数に対して利用者が少ない状況です。



※このグラフにおける「年度」は、各年の10月1日～翌年の9月30日まで

図38 路線バスの年間利用者数の推移



資料：船木鉄道株式会社、サンデン交通株式会社、宇部市交通局

※各系統1日のみの乗降調査

図 39 バス停別乗降者数

(4) 補助金支出の状況と系統⁸別の収支状況

路線バス等に対する市からの補助金支出は、近年はおおよそ横ばいで推移しており、平成27年度は約1億3千万円です。

系統別の収支状況を見ると、コミュニティバスや市単独補助系統⁹を中心に、収益率が20%を切る系統が見られます。また、単県補助系統¹⁰の一部でも、収益率が20%を切る系統が見られます。

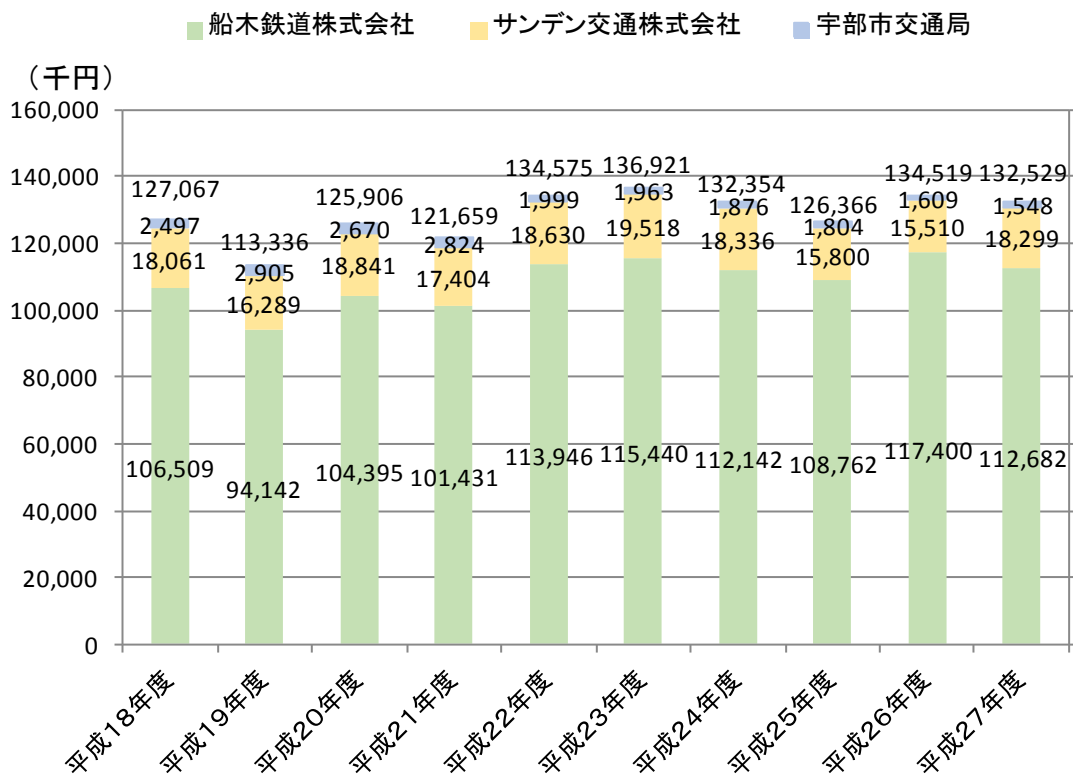


図40 路線バス事業者への補助金支出額の推移

⁸系統：バスにおける起点、経由地、終点の運行経路の組み合わせのこと。一方で類似した複数の系統をまとめて路線という。

⁹市単独補助系統：不採算路線に対して市町が単独で費用負担する路線。国の指針により、国・県の補助要件に該当しない路線や市内完結路線については、県の地域協議会で市町が認めた場合、地元市町の補助支出によりバス路線を維持することとなっている。

¹⁰単県補助系統：国庫補助路線と同様に、広域的・幹線的な役割を担い、県が事業者に補助金交付を行う路線。1日の輸送量が1～150人、1日の運行回数1回以上が補助要件として設定されている。なお、県の補助限度額を超えた経費は市町が負担し、県から市町に交付する補助金を含めて事業者に補助金交付を行う。

表4 系統別の収益率¹¹と乗車密度¹²の関係（平成27年度）

事業所名	補助金 種別等	系統		乗車密度	収益率
		起 点	終 点		
船木鉄道株式会社	国 庫	船木・サ	本山岬	2.4	40.4%
船木鉄道株式会社	国 庫	船木・中川通	本山岬	2.4	29.3%
船木鉄道株式会社	国 庫	船木・宇部駅	宇部市役所	3.7	65.6%
船木鉄道株式会社	国 庫	厚狭駅・サ	宇部中央	2.1	35.3%
船木鉄道株式会社	国 庫	厚狭駅・中川通	宇部中央	1.4	41.0%
サンデン交通株式会社	国 庫	彦島営業所・小月駅	宇部中央	5.1	62.2%
サンデン交通株式会社	国 庫	下関駅・小月駅	宇部中央	5.0	64.1%
サンデン交通株式会社	国 庫	下関駅・小月駅	小野田駅	5.0	69.9%
宇部市交通局	国 庫	小野田営業所・大学病院	常盤町二	2.9	52.1%
宇部市交通局	国 庫	西ヶ丘・ゆめタウン	日赤前	3.8	65.6%
宇部市交通局	国 庫	小野田営業所・記念館	常盤町二	3.1	58.5%
船木鉄道株式会社	単 県	船木・小野田駅	刈屋	1.1	18.1%
船木鉄道株式会社	単 県	際波台・小野田駅	理科大	1.3	22.7%
船木鉄道株式会社	単 県	際波台・サ	理科大	1.4	32.9%
船木鉄道株式会社	単 県	際波台・サ・刈	理科大	2.3	40.2%
船木鉄道株式会社	単 県	美祢駅	厚狭駅	1.0	14.2%
宇部市交通局	単 県	小野田営業所・助田	興産中央病院	3.7	56.3%
サンデン交通株式会社	単 県	小野田駅・中川通	宇部中央	1.7	32.3%
サンデン交通株式会社	単 県	小野田駅・サ	宇部中央	1.0	20.0%
船木鉄道株式会社	単 独	船木	小野田駅	0.8	23.6%
船木鉄道株式会社	単 独	船木	市民病院	1.0	27.4%
船木鉄道株式会社	単 独	小野田駅	刈屋	2.6	68.7%
船木鉄道株式会社	単 独	小野田駅・サ	刈屋	1.2	29.2%
船木鉄道株式会社	単 独	小野田駅・刈	本山岬	1.9	41.0%
船木鉄道株式会社	単 独	小野田駅・サ刈	本山岬	1.6	31.6%
船木鉄道株式会社	単 独	際波台・小野田駅	刈屋	1.2	27.6%
船木鉄道株式会社	単 独	小野田駅・刈	理科大	1.6	26.7%
船木鉄道株式会社	単 独	小野田駅・赤崎	理科大	1.8	45.2%
船木鉄道株式会社	単 独	小野田駅・市・刈	理科大	2.5	40.1%
船木鉄道株式会社	単 独	小野田駅・市・サ・刈	理科大	1.1	17.8%
船木鉄道株式会社	単 独	ひばりヶ丘・小野田駅	叶松	0.5	13.5%
船木鉄道株式会社	単 独	ひばりヶ丘・労サ	叶松	2.0	45.2%
船木鉄道株式会社	単 独	ひばりヶ丘・サ	本山岬	3.7	68.0%
船木鉄道株式会社	単 独	ひばりヶ丘・サ	刈屋	1.2	26.0%
船木鉄道株式会社	単 独	船木	厚狭駅	1.1	31.0%
船木鉄道株式会社	コミュニティ	厚狭駅・湯ノ峠駅	山 中	0.0	2.6%
船木鉄道株式会社	コミュニティ	厚狭駅・平沼田	山 中	0.2	6.1%
船木鉄道株式会社	コミュニティ	厚狭駅・松ヶ瀬	厚狭駅	0.3	5.9%
船木鉄道株式会社	コミュニティ	中央病院・厚狭駅	梶汐湯	0.7	17.5%
船木鉄道株式会社	コミュニティ	中央病院・厚狭駅	津布田小前	1.0	19.3%
船木鉄道株式会社	コミュニティ	中央病院・厚狭駅	老人センター	0.8	21.3%
船木鉄道株式会社	コミュニティ	上福田・厚狭駅	中央病院	1.5	29.4%
船木鉄道株式会社	コミュニティ	老人センター・厚狭駅	上福田	0.3	12.5%
船木鉄道株式会社	コミュニティ	高泊・INイ	高泊	0.9	19.1%
船木鉄道株式会社	コミュニティ	高泊・東	高泊	0.4	10.0%
船木鉄道株式会社	コミュニティ	高泊	小野田駅	0.2	9.7%
船木鉄道株式会社	コミュニティ	高泊・イイ	小野田駅	0.1	4.2%
船木鉄道株式会社	コミュニティ	高泊・イ東	高泊	1.2	26.5%
船木鉄道株式会社	コミュニティ	高泊・イ東イ	高泊	0.1	2.4%

※サ：サンパーク、労：労災病院、刈：刈屋、イ：イオン、東：東高畑、

N：ナチュラルグリーンパークホテル、市：市民病院

※国庫：国庫補助¹³、単県：単県補助、単独：市単独補助、コミュニティ：コミュニティ交通（旧廃止代替バス）

¹¹収益率：支出額に対する利益の割合。

¹²乗車密度：ある系統のバス1回当たりの平均利用者数で、始点から終点まで平均して常時バスに乗っている人数のこと。次式によって算出される。乗車密度＝運送収入÷平均賃率（1km当たりの運賃）÷実車走行キロ

¹³国庫補助（路線）：広域行政圏の中心都市等にアクセスする広域的・幹線的な役割を担い、国が事業者に補助金交付を行う系統。複数市町村にまたがり、キロ程が10km以上、1日の輸送量が15～150人、1日の運行回数3回以上が補助要件として設定

(5) 市内のバス停の現状

市内のバス停の一部には老朽化が著しいものが見られます。また、屋根やベンチが無い、時刻表の表示が分かりにくいものなどがあります。

例えば、小野田駅前にはバス停が分散して4か所存在し、利用者は目的地に行くバスにどのバス停から乗ればよいか分かりにくい状況となっています。また、最も離れているバス停まで約100～200mあり、鉄道との乗継環境が良いとは言えません。



図 41 JR 小野田駅前バス停の現状

されている。なお、国の補助限度額を超えた経費は、市町が負担する。

(6) バスの利用促進に関する取組

バスの利用促進の一環で、交通事業者の協力によりバスの乗り方教室を開催しています。また、地球温暖化防止・CO₂排出量削減を念頭に、毎年6、12月に市内一斉ノーマイカーデー¹⁴を設定し、公共交通の利用を推進しています。



資料：山陽小野田市

図 42 バスの乗り方教室の開催状況

¹⁴ノーマイカーデー：地方自治体等で行っている、交通渋滞の緩和や大気汚染抑制などのために自家用車利用を控え公共交通機関を使うよう呼びかけるキャンペーン。

1-3 デマンド型交通（乗合タクシー¹⁵）

(1) 運行区域

厚狭地域において、市がタクシー事業者に業務委託し、デマンド型交通（乗合タクシー）の「殿様号・姫様号」を運行しています。

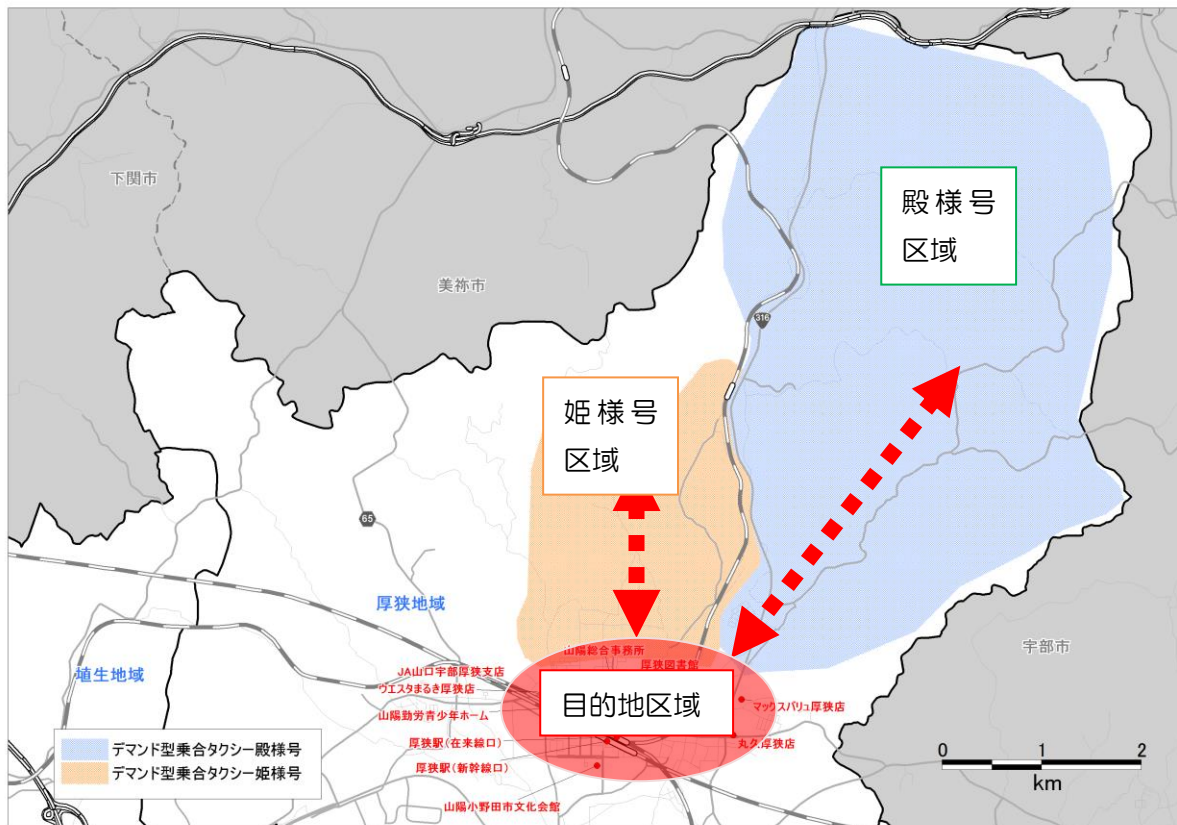


図 43 デマンド型乗合タクシーの運行区域



図 44 殿様号

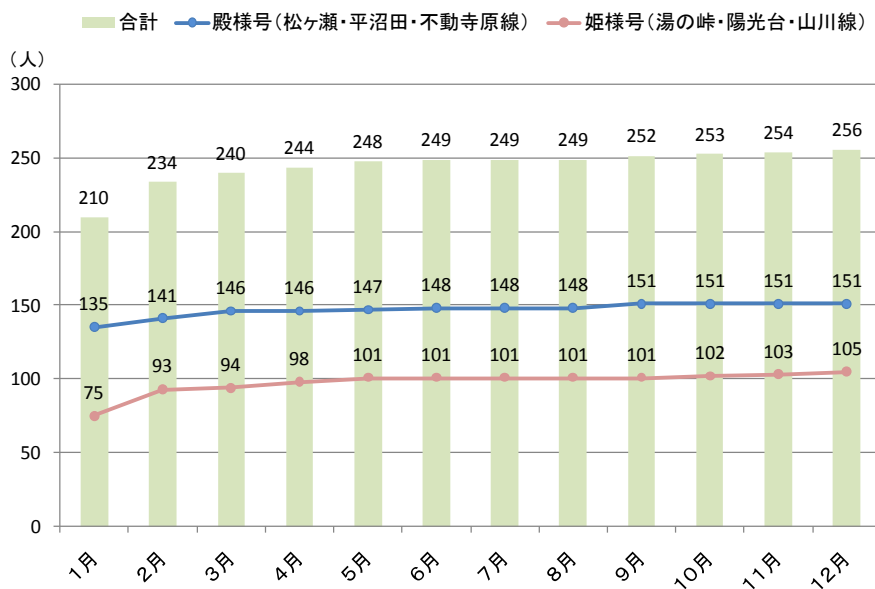


図 45 姫様号

¹⁵乗合タクシー：9人以下の旅客を運ぶ営業用車両を利用した乗合自動車。

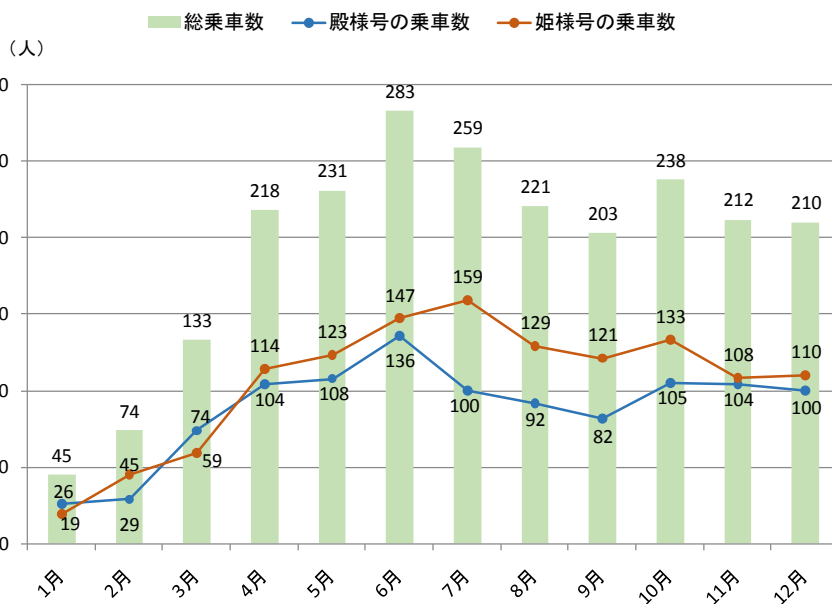
(2) 利用実態

平成 27 年 3 月末以降、登録者数はほぼ横ばいの状況です。利用者は、2 方面合わせて、おおむね月当たり 250 人程度となっています。



資料：山陽小野田市

図 46 デマンド型交通（乗合タクシー）の平成 27 年の月別登録者数の推移



資料：山陽小野田市

図 47 デマンド型乗合タクシーの平成 27 年の月別乗車数の推移

1-4 タクシー（乗用）

(1) 事業所の分布

市内には6つのタクシー営業所があります。埴生地域には、営業所はありませんが、待機所が存在し、おおむね市全域においてタクシーを利用しやすい環境が整備されています。

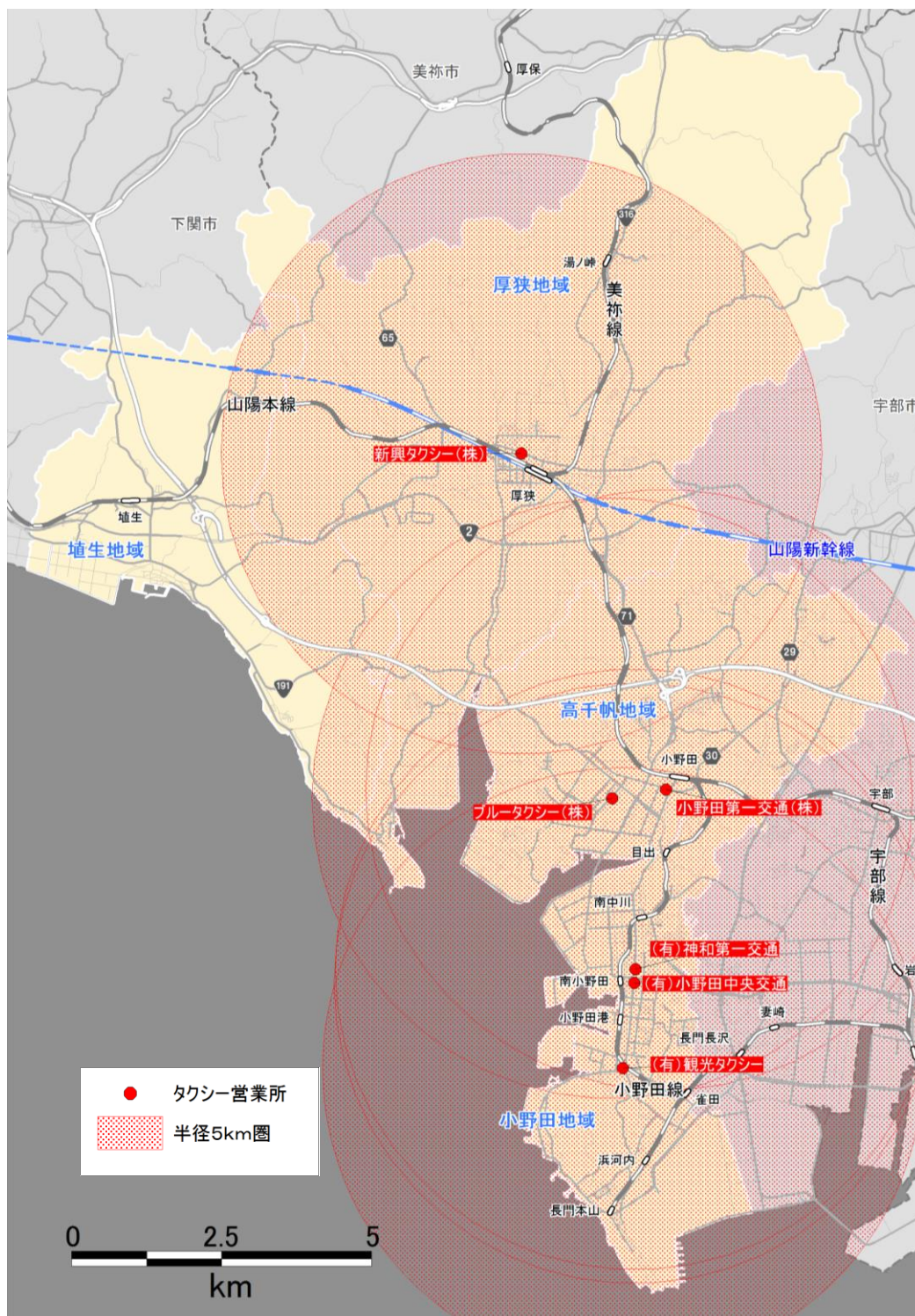


図 48 タクシー事業所の分布

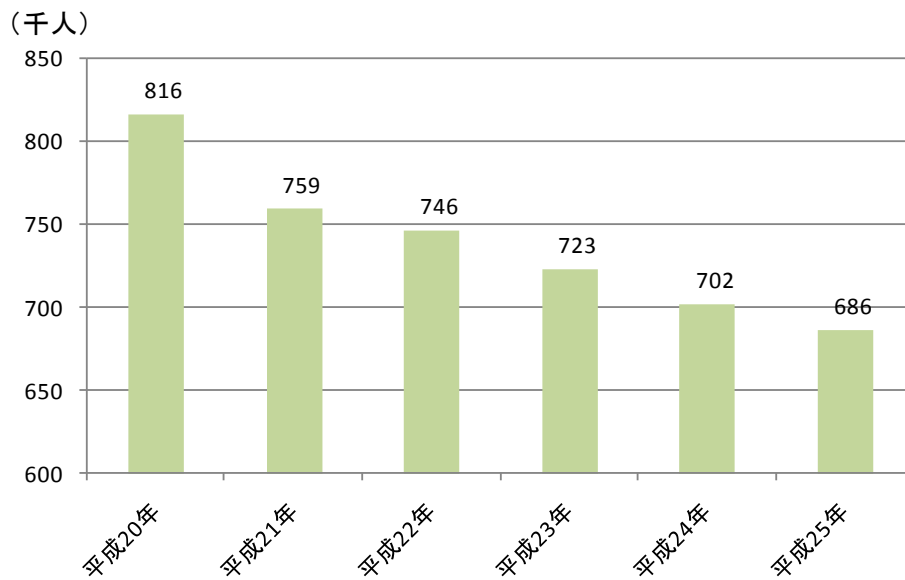
表 5 市内のタクシー事業者の車種別保有車両数（山口県タクシー協会会員のみ）

事業者名	保有車両数		
	ジャンボ	中・小型	福祉車両
有限会社小野田中央交通		14	
有限会社神和第一交通		14	
有限会社観光タクシー	2	12	
小野田第一交通株式会社	1	50	3
新興タクシー株式会社	1	16	

資料：山口県タクシー協会ホームページ

(2) 利用実態

市内におけるタクシーの年間利用者数は、近年減少傾向にあります。



資料：山口県統計年鑑（平成 22 年～平成 27 年）

図 49 山陽小野田市内におけるタクシーの年間利用者数の推移

1 - 5 公共交通不便地区の現状

公共交通不便地区を鉄道駅から 800m、バス停から 300m 圏外とした場合、各地域において、人口が比較的多い地区にも公共交通不便地区が分布しています。

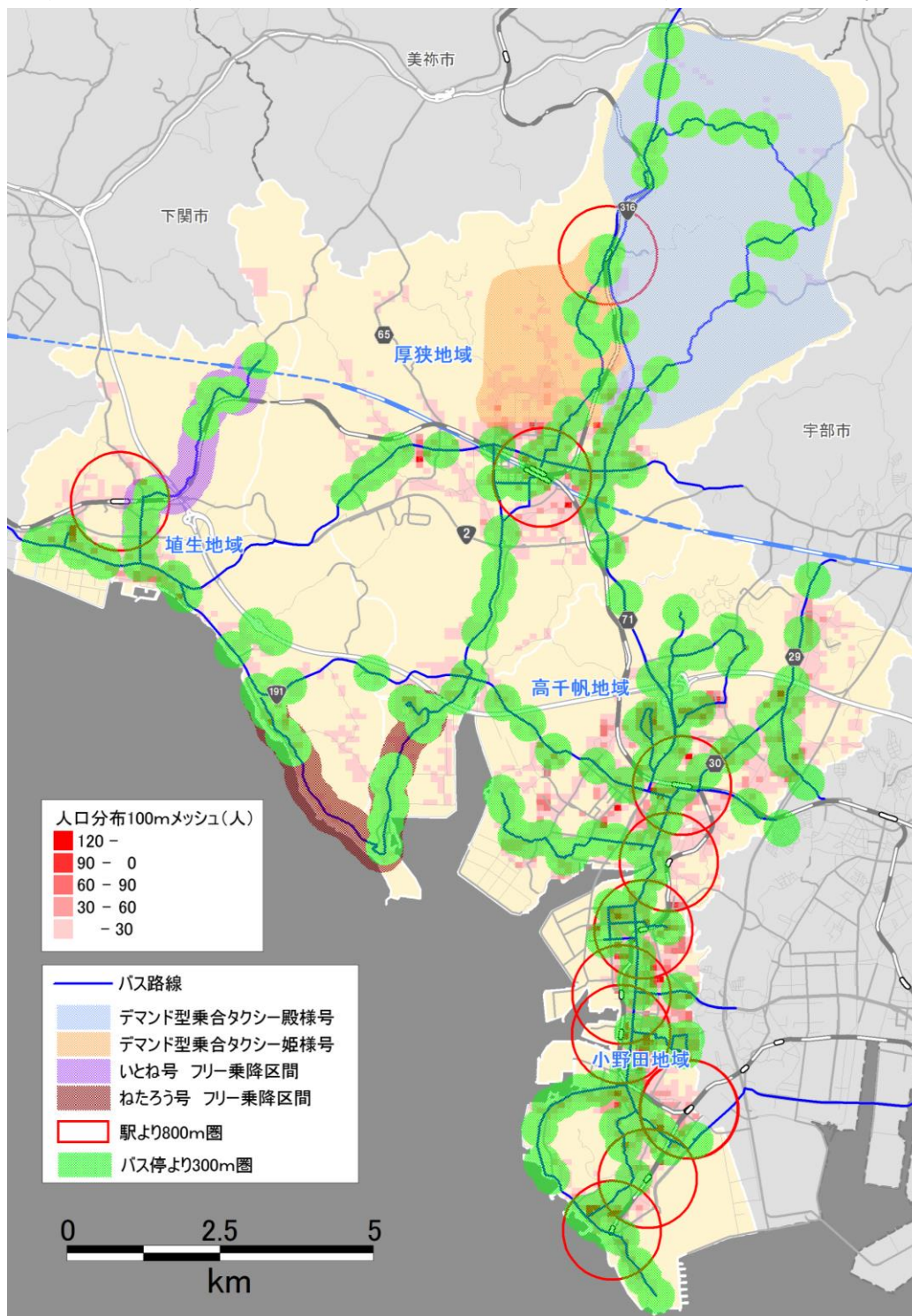


図 50 公共交通不便地区（市内全域）

¹⁶100mメッシュ人口：ある地域を 100m×100m の格子状に区切ったときに、その格子内に住んでいる人口

2 公共交通に対する市民の意向等

2-1 住民アンケート調査概要

住民を対象に公共交通の利用実態やサービスの改善ニーズの把握を目的としたアンケート調査を実施しました。

表6 住民アンケート調査の概要

項目	内容
調査対象	山陽小野田市に居住する 2,000 世帯を無作為に抽出(1 世帯につき調査票 2 枚)
調査期間	平成 27 年 12 月
調査方法	郵送配布、郵送回収
回収結果	回収:1,013 枚 回収率:25.3%

2-2 住民アンケート調査結果

(1) 鉄道の利用頻度

全地域において、約 6~7 割の回答者が鉄道を利用していない状況です。

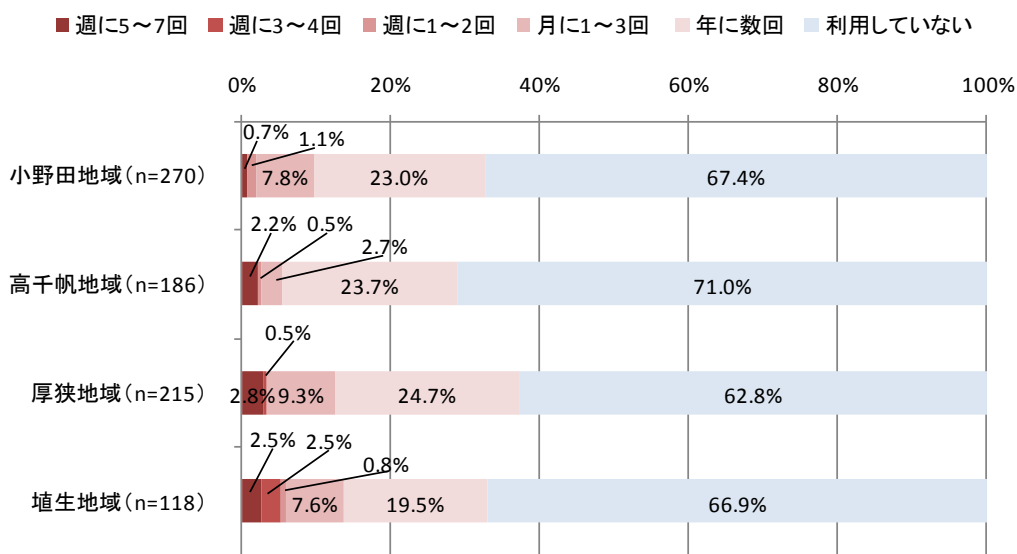
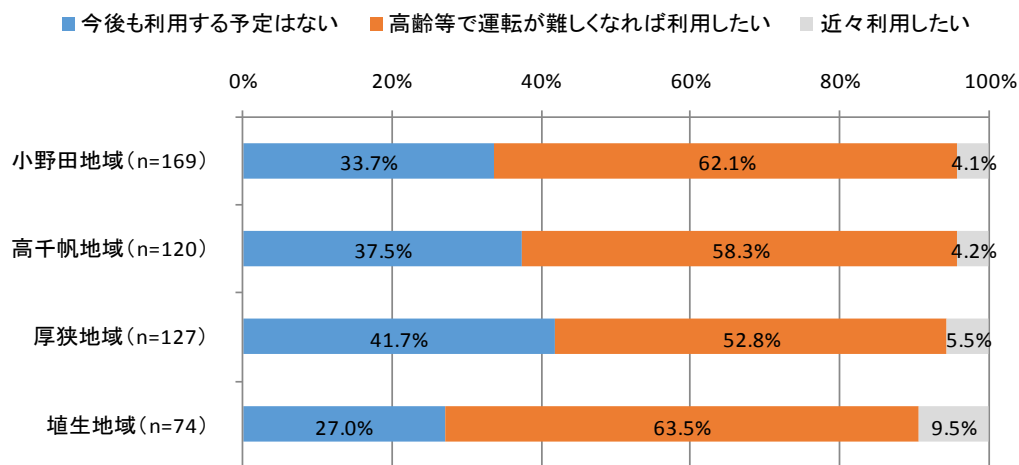


図 51 鉄道の利用頻度

(2) 鉄道の利用意向

現在鉄道を利用していない人のうち、今後鉄道を利用しようと考えている方の割合は6~7割となっています。

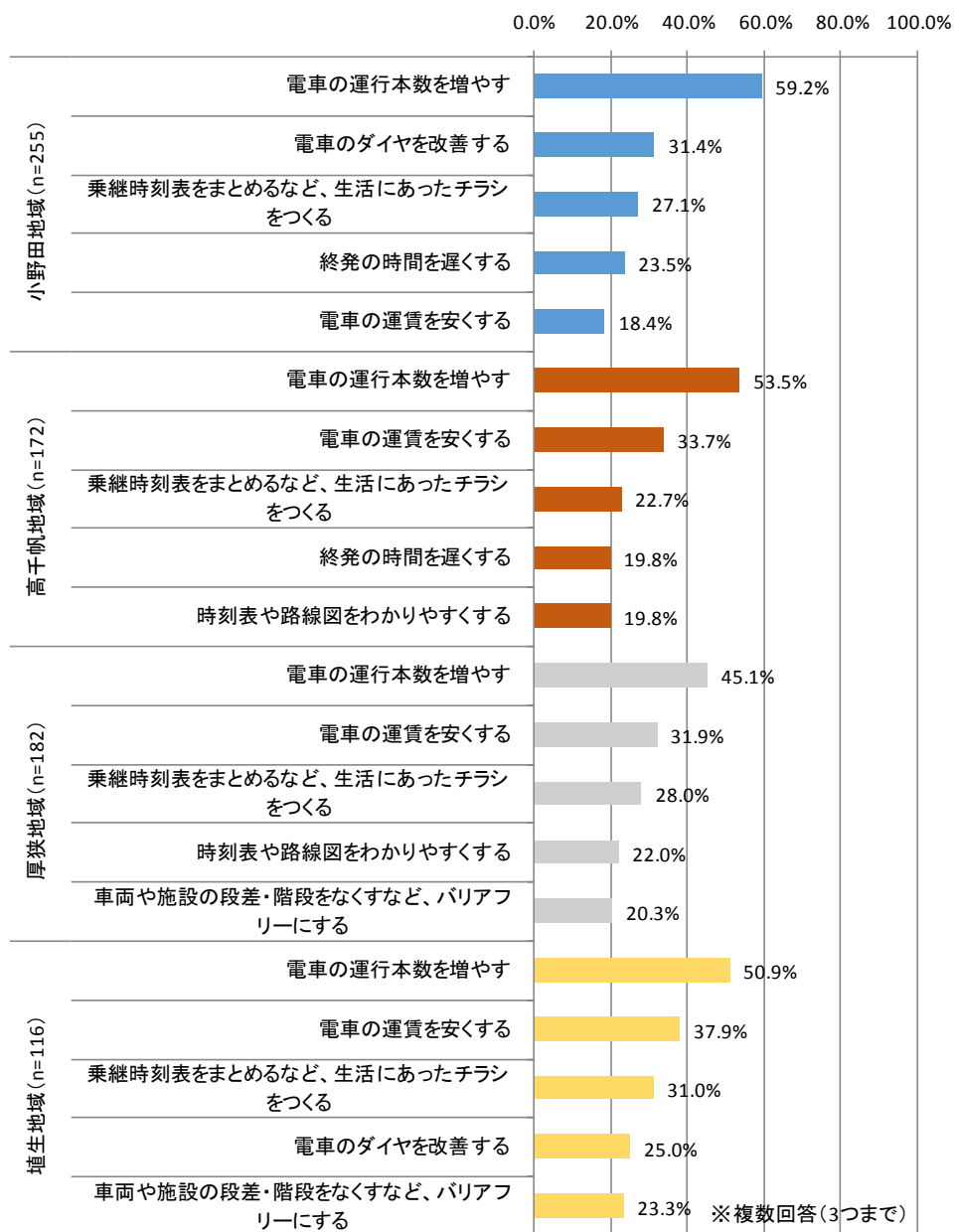


※現在鉄道を利用していない人の回答

図 52 鉄道の利用意向

(3) 鉄道の既存サービスの改善点

各地域共通して、「電車の運行本数を増やす」と回答した人の割合が最も高くなっています。小野田地域において、ダイヤ改善に関する項目の回答が多くなっています。また、高千帆、厚狭地域では、電車の情報発信に関する項目の回答が多くなっています。さらに、埴生地域では、電車の情報発信に関する項目や、バリアフリーに関する項目の回答が多くなっています。



※鉄道を利用している回答者、もしくは鉄道を利用していないが利用したいと思っている回答者を対象

※回答率が高い上位5つを掲載

図 53 鉄道の既存サービスの改善点

(4) バスの利用頻度

全地域において、約7～8割の回答者がバスを利用していない状況です。

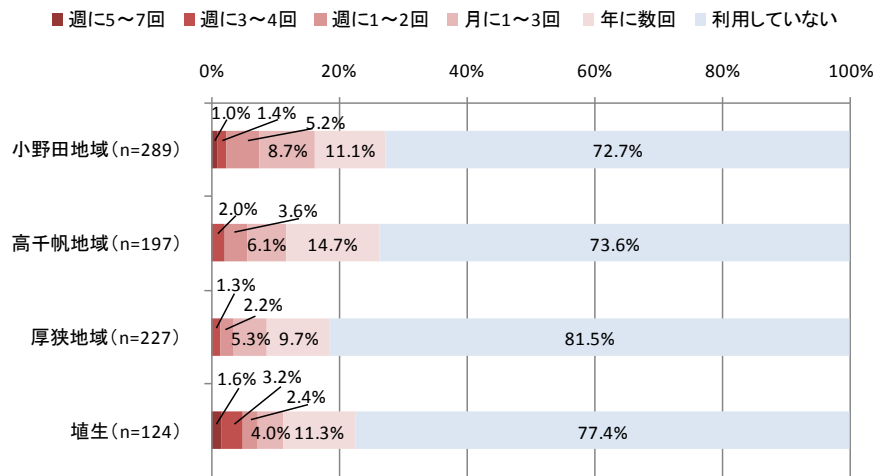
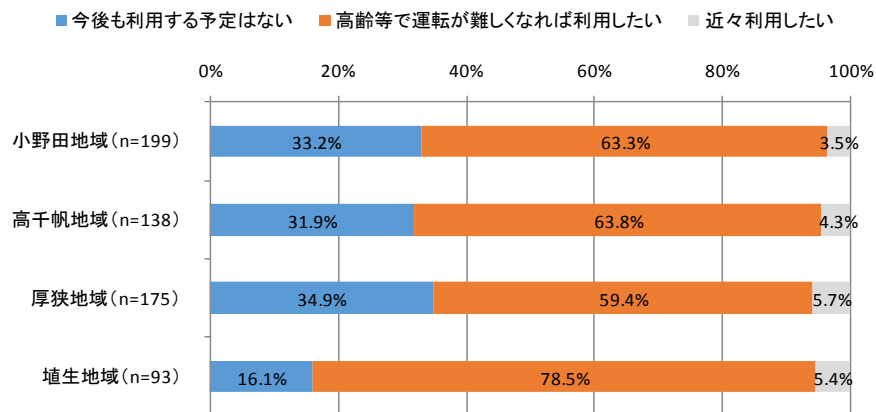


図 54 バスの利用頻度

(5) バスの利用意向

現在バスを利用していない人のうち、今後バス利用しようと考えている方の割合は6～7割となっています。

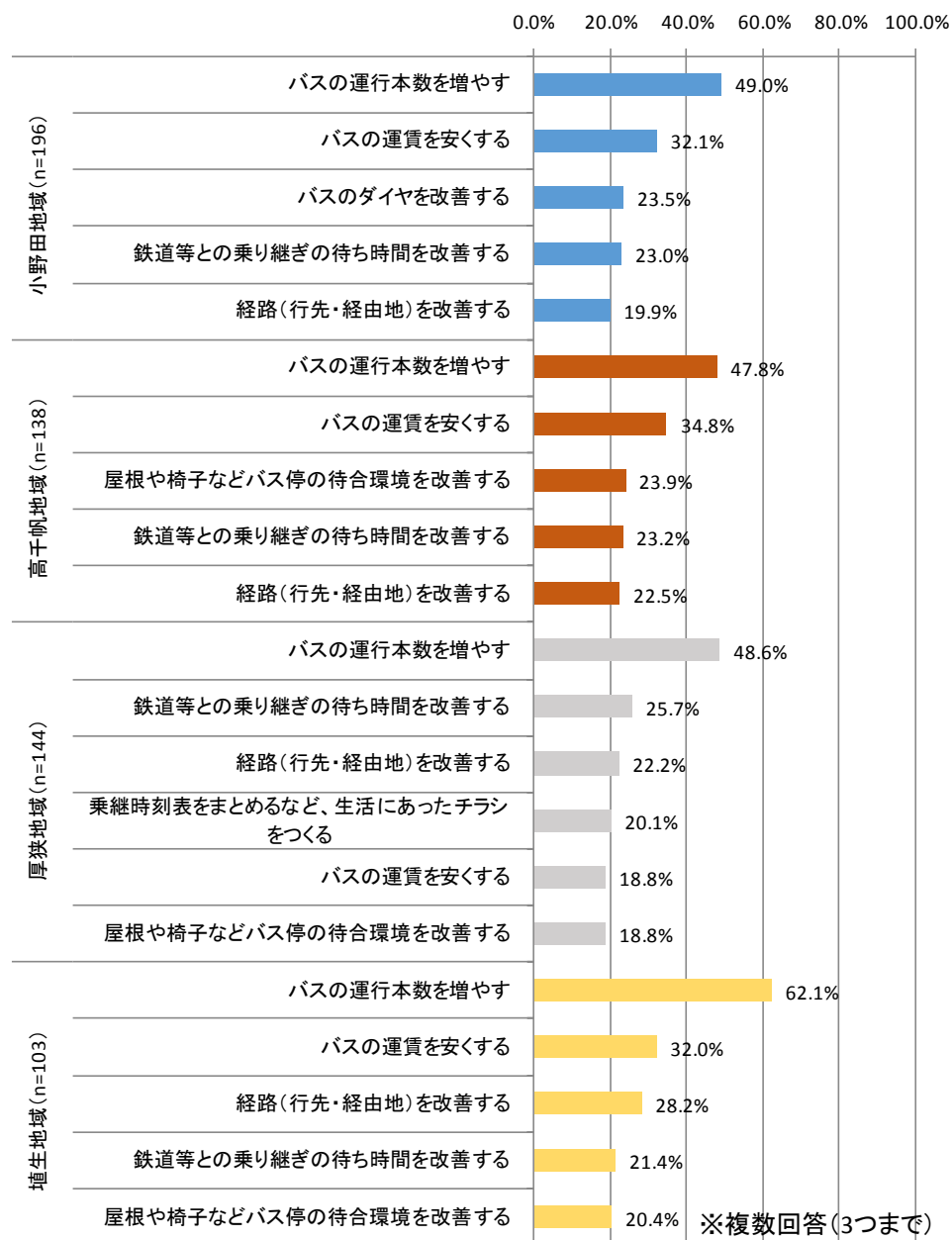


※現在バスを利用していない人の回答

図 55 バスの利用意向

(6) バスの既存サービスの改善点

全地域において、「バスの運行本数を増やす」と回答した人の割合が最も高くなっています。小野田地域において、「経路（行先・経由地）を改善する」の回答が多くなっています。また、高千帆、厚狭、埴生地域では、乗継の待ち時間や待合環境の改善に関する項目の回答が多くなっています。



※バスを利用している回答者、もしくはバスを利用していないが利用したいと思っている回答者を対象

※回答率が高い上位5つを掲載

図 56 バスの既存サービスの改善点

2-3 デマンド型交通に関するアンケート調査概要

住民やデマンド型交通の利用者を対象にデマンド型交通の利用実態や利用目的、交通サービスに関する要望等を把握するため、地域の民生児童員の協力を得て、アンケート調査を実施しました。

表7 デマンド型交通に関するアンケート調査概要

項目	内容
調査対象	①運行地域に住んでいる20代～80代の市民を無作為に抽出(各年代ごとに71名、合計497名) ②デマンド型交通事業者(新興タクシー)による利用者への配布(計38名)
調査期間	平成27年9月
調査方法	①直接配布、直接回収 ②直接配布、直接回収
回収結果	回収:421枚 回収率:78.6% ※①、②の合計回収率

2-4 デマンド型交通に関するアンケート調査結果

(1) デマンド型交通を利用する理由

「自宅から乗車できるから」と回答した人の割合が最も高くなっています。

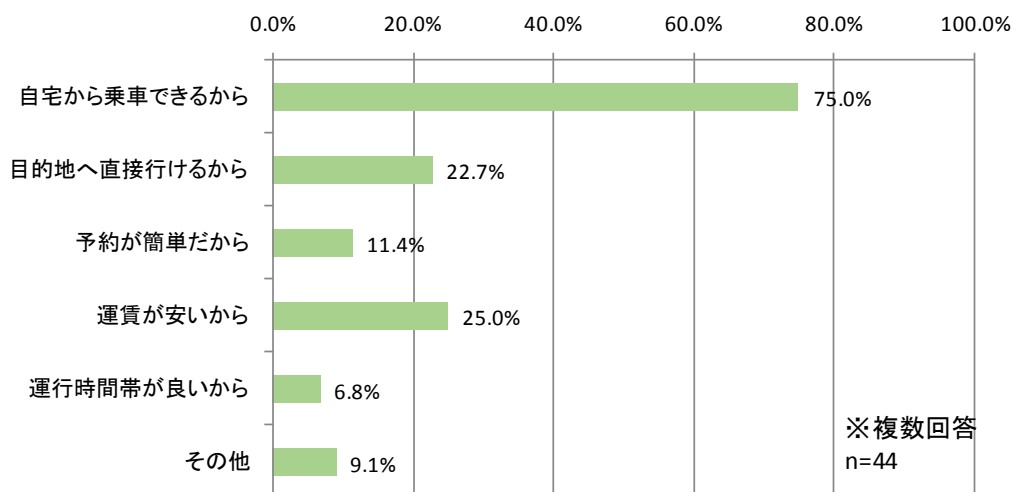


図57 デマンド型交通を利用する理由

(2) デマンド型交通を利用しない理由

「自動車を運転しているから」と回答した人の割合が最も高くなっています。

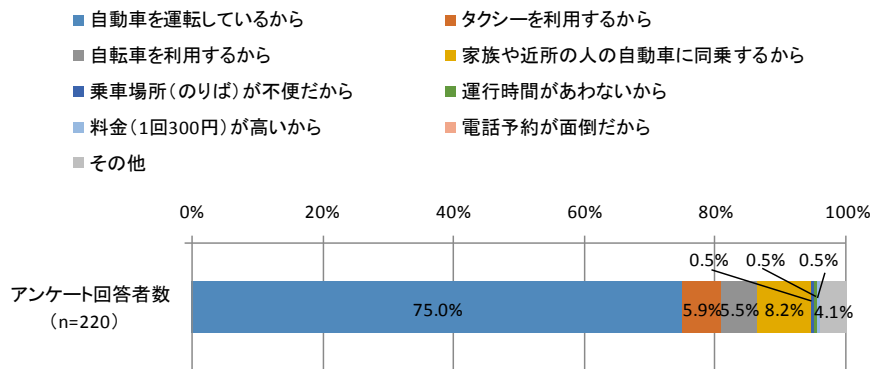


図 58 デマンド型交通を利用しない理由

(3) デマンド型交通を利用するための条件

「自転車や自動車に乗れなくなったとき」と回答した人の割合が最も高くなっています。

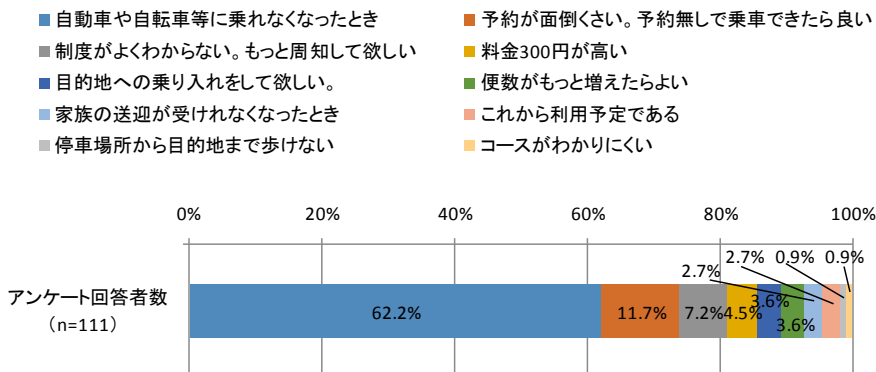


図 59 デマンド型交通を利用するための条件

第5章 山陽小野田市の公共交通の課題

1 公共交通網に関する課題

(1) 幹線と支線の明確化とそれぞれに合ったサービスへの見直し

本市のバス公共交通網は地理的な特性もあり、幹線と支線の役割分担が不明確な状況にあります。サービス内容も需要との間にミスマッチが生じている箇所があり、それぞれに合ったサービスへと見直す必要があります。

(2) 乗継拠点の整備

幹線と支線の役割分担を明確化するに当たり、乗継を快適・スムーズに行うための交通結節点の整備が必要ですが、乗継環境等において現状では配慮が十分ではない状況です。

(3) 残された公共交通不便地区への対応

市内にはまだ公共交通不便地区が残されています。これらの地区への移動手段確保に向けた対応を考える必要があります。

2 利用促進に関する課題

(1) 運行情報のわかりにくさの改善

公共交通を利用するための運行情報が利用者目線でわかりやすいものとなっておらず、不慣れな方へ向けた配慮が十分ではない状況です。誰でもわかるような情報提供ができるように改善する必要があります。

(2) 乗継ダイヤの改善

幹線と支線間のダイヤ調整が十分でなく、乗継がスムーズに行えない状況が生じており、これを改善する必要があります。

(3) 市民の「公共交通を守る意識」の醸成

公共交通は市民にとって大事な地域資源ですが、便利なマイカーの普及拡大により、現状では、市民の間でそうした認識があまりされていないことも考えられます。利用者が減少傾向にあります。鉄道やバス、タクシーなどの公共交通は地域の大切な資源であるということを再認識し、市民の「公共交通を守る意識」の醸成を図る必要があります。

(4) 新規利用者の開拓

公共交通の利用者が減少傾向にある中、このままでは更に利用者が減少する可能性があります。現在のサービスを維持するためには一定の利用者を確保する必要があり、これまでの利用者を維持しながら、新規利用者の開拓を行う必要があります。

また、高齢化が進む中、高齢者にも利用しやすいように車両や施設等のバリアフリー化が必要です。

3 体制整備に関する課題

(1) 交通事業者、市民、行政、企業、沿線施設等の関係者間の連携強化

利用者の減少により、本市の公共交通網は民間事業者の経営努力だけでは維持することが困難になりつつあります。公共交通に携わり、公共交通から利便を受ける様々な主体の連携を強化し、公共交通を守るための取組を進める必要があります。

(2) まちづくりに関する周辺施策との連携強化

公共交通はまちづくりの様々な分野に効果が波及することから、都市計画や観光など様々な周辺施策との連携を強化し、一体的な政策として取組を進める必要があります。

(3) 公共交通に関する取組への市民参画の推進

公共交通の維持・確保に当たり、利用者として想定される市民の参画は欠かせません。公共交通について自ら考える、市民参画の推進が必要です。

(4) 持続可能な財政支援の在り方の検討

移動手段確保に係る財政支出は近年横ばいですが、今後、人口減少や高齢化により税収の減少と社会保障費の増大が見込まれる中、財政支援の在り方について検討を行う必要があります。

第6章 地域公共交通網形成に当たっての基本方針

1 山陽小野田市の目指すまちづくりにおける地域公共交通の役割

1-1 市民の日常生活における移動手段の確保

人口減少や高齢化が進む中、市民の日常生活における様々な活動（通勤、通学、通院、買い物等）を支える交通移動サービスを維持・確保することにより、市民の自立した生活を可能とし、住み良いまちの実現を目指します。

1-2 来訪者の円滑な移動の実現

観光やビジネスなど、本市を訪れる方の円滑な移動を実現し、交流の活性化を目指します。

1-3 コンパクトなまちづくりへの寄与

都市機能が集積した複数の市街地をつなぐネットワークとして公共交通が機能し、地域間の交流を推進することで、本市が進めるうるおいや活力にみちたまちづくり、コンパクトなまちづくりに寄与します。

2 地域公共交通網の形成に当たっての基本理念と基本方針

2-1 基本理念

上位計画である第一次山陽小野田市総合計画の基本理念や、前章で整理した課題を踏まえ、本計画の基本理念を次とおり設定します。

みんなでつくる 住み良いまちの 便利な公共交通

2-2 基本方針

基本理念や山陽小野田市の公共交通が果たすべき役割等を踏まえるとともに、本市のまちづくりと連携し、地域の交流や観光の活性化を図るため、基本方針を次のとおり設定します。

1 効果的・効率的な公共交通網

地域資源を活かし、幹線・支線それぞれが地域の移動ニーズに合った、持続可能な公共交通網を整備します

2 わかりやすく利用しやすい公共交通

既存の利用者をつなぎとめるとともに、新たな利用者を開拓するため、わかりやすく利用しやすい公共交通の環境を整備します

3 みんなで支える公共交通

市民、企業、沿線施設、交通事業者、行政等、公共交通により利便を受ける全ての主体が協働・連携し、みんなの力で公共交通を支えます

3 山陽小野田市が目指す地域公共交通網

3-1 拠点等の位置づけと各交通手段の役割分担の方向性

山陽小野田市都市計画マスタープランと同様に都市核や地域交流拠点を定義し、交通結節点や、交通手段の役割を以下のように位置づけます。

表 8 拠点の定義

分類	該当する範囲	備考
都市核	J R 小野田駅～市民館周辺 J R 厚狭駅周辺	山陽小野田市都市計画マスタープランと同じ
地域交流拠点	サッカー場～公園通周辺 J R 埴生駅～埴生市街地周辺	

表 9 交通結節点等の位置づけと方向性

分類	位置づけ	該当する場所等	将来の方向性
交通結節点	各地域の拠点に位置し、幹線・支線の乗継が可能な場所	J R 小野田駅 J R 厚狭駅 サンパークおのだバス停 公園通バス停 埴生バス停	<ul style="list-style-type: none"> ・ 幹線・支線の円滑な乗継が可能となるよう整備を行う ・ タクシーや自家用車、自転車との連携についても考慮する ・ まちづくりや施設整備と連携する ・ 車両の待機や乗務員の休憩が可能な施設を整備する
乗継拠点	幹線・支線の乗継が可能な場所	J R 埴生駅 J R 目出駅 J R 南中川駅 J R 南小野田駅 J R 小野田港駅 J R 雀田駅 旧中央病院前バス停 理科大前バス停 渡場バス停	<ul style="list-style-type: none"> ・ 幹線・支線の円滑な乗継が可能となるよう整備を行う ・ タクシーや自家用車、自転車との連携についても考慮する

表 10 各交通手段の役割分担の方向性

分類	役割	対象交通手段	将来の方向性
都市間幹線	周辺都市との連絡	<ul style="list-style-type: none"> ・ J R 山陽新幹線 ・ J R 山陽本線、 J R 小野田線、 J R 美祢線 ・ 路線バス下関～宇部方面（サンデン交通） ・ 路線バス船木～厚狭方面（船木鉄道） ・ 路線バス厚狭～宇部方面（船木鉄道） ・ 路線バス公園通～宇部方面（宇部市交通局） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 周辺都市との交流・連携を強化するため、関係自治体及び交通事業者と連携の上、サービス水準の維持・確保に努める ・ 速達性、定時性、輸送力を中心にサービスを考える
地域間幹線	市内の拠点間の連絡	<ul style="list-style-type: none"> ・ J R 山陽本線、 J R 小野田線、 J R 美祢線 ・ 路線バス下関～宇部方面（サンデン交通） ・ 路線バス厚狭～小野田方面（船木鉄道） ・ いとね号 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内における拠点間の連携を強化するため、サービス水準の維持・確保に努める ・ 都市間幹線や支線との円滑な乗継に可能な限り配慮する ・ 速達性、定時性、輸送力を中心にサービスを考える ・ 近隣自治体と関係がある路線については、近隣自治体との十分な調整を踏まえ、効果的な路線網の構築に努める
支線	居住地から各拠点や交通結節点との連絡	<ul style="list-style-type: none"> ・ 上記以外の路線バス各路線 ・ コミュニティバス各路線 ・ デマンド型交通（厚狭北部地域～ J R 厚狭駅周辺） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域内における市民の生活を支えるため、サービス水準の維持・確保に努める ・ 都市間幹線や地域間幹線との円滑な乗継に可能な限り配慮する ・ 持続性・柔軟性を中心にサービスを考える

4 計画の目標と評価指標及び目標値

計画の基本方針を実現するため、本計画期間中に達成すべき目標と評価指標及び目標値を次のとおり設定します。

基本方針 1	効果的・効率的な公共交通網			
目標 1-1	路線バス等利用者数を維持する			
数値指標	市内を運行する路線バス、コミュニティバスの年間利用者数			
目標値	現状 (平成 26 年度)	970 千人/年	目標 (平成 32 年度)	970 千人/年
計測方法	事業者からの報告を受け、市がとりまとめ			
目標 1-2	鉄道利用者数を維持する			
数値指標	市内各駅の年間利用者数			
目標値	現状 (平成 26 年度)	1,390 千人/年	目標 (平成 32 年度)	1,390 千人/年
計測方法	事業者からの報告を受け、市がとりまとめ			
	※厚狭駅については、新幹線利用者数を含む			
目標 1-3	効率的な公共交通網を構築する			
数値指標	路線バス等の維持にかかる市民一人当たりの財政支出額			
目標値	現状 (平成 26 年度)	2,082 円/人	目標 (平成 32 年度)	1,835 円/人
計測方法	路線バス等への補助金の合計額 (円) ÷ 本市の人口 (人) ※人口は各年度 12 月時点の住民基本台帳人口			

基本方針 2

わかりやすく利用しやすい地域公共交通

目標 2-1	公共交通を利用する市民を増やす			
数値指標	市民の公共交通利用率			
目標値	現状 (平成 27 年度)	30 %	目標 (平成 32 年)	50 % 以上
計測方法	アンケート調査により公共交通の利用率を調査			

目標 2-2	公共交通のバリアフリー化率を向上する				
数値指標	①市内主要在来線駅（JR 小野田駅、JR 厚狭駅）のエレベーター設置率 ②市内を運行するバス車両のバリアフリー化率				
目標値	①	現状 (平成 27 年度)	0 % 0 駅/2 駅	目標 (平成 32 年)	100 % 2 駅/2 駅
	②	現状 (平成 27 年度)	92 % 23 台/25 台		100 % 25 台/25 台
計測方法	各路線の事業主体が保有するデータを市がとりまとめ（※各年度末時点の値）				

基本方針 3

みんなで支える地域公共交通

目標 3-1	みんなで乗って公共交通を支える				
数値指標	①JR 小野田線・美祢線における回数券・定期券・団体乗車券の購入補助実施件数 ②JR 小野田線・美祢線における社会学習利用助成・イベント支援の補助実施件数				
目標値	①	現状 (平成 26 年度)	36 件/年	目標 (平成 32 年度)	50 件/年
	②	現状 (平成 26 年度)	4 件/年	目標 (平成 32 年度)	10 件/年
計測方法	市が把握してとりまとめ（※各年度末時点の値）				
目標 3-2	地域の公共交通についてみんなで共に考える				
数値指標	バス等に関する意見交換会や出前講座等の開催件数				
目標値		現状 (平成 27 年度)	2 回/年	目標 (平成 32 年度)	4 回/年
計測方法	市が把握してとりまとめ（※各年度末時点の値）				
目標 3-3	みんなで公共交通を使った通勤を実践する				
数値指標	事業所モビリティ・マネジメント等に取り組む事業所の数				
目標値		現状 (平成 27 年度)	0 件	目標 (平成 32 年度)	のべ 10 件
計測方法	市が把握してとりまとめ（※各年度末時点の値）				

第7章 計画に位置づける事業とその進捗管理

1 計画に位置付ける事業

前章で掲げた目標を達成するため、次に示す事業を計画に位置づけ、実施します。

事業1 路線バスの再編

実施主体：交通事業者、山陽小野田市

事業年度：平成29年度～

事業実施の背景

- ・ 地形的な問題もあり、路線バスの幹線と支線の役割分担が不明確な状況にある。
- ・ 交通事業者によって路線の効率化が順次実施されているものの利用者の減少や、小野田駅や公園通周辺において、バスの交通結節点の機能強化が十分に図られていないため、大きな効率化につながっていない。
- ・ 利用実態調査では、南部から小野田駅周辺、北部から公園通周辺といった市街地の端部までの利用が見られる。
- ・ バス系統の中には、収益率が非常に低い路線がある一方、周辺に公共交通不便地区も存在することから、現状に合ったサービスに見直す必要がある。
- ・ 山口東京理科大学の公立化に伴い、周辺の移動ニーズに変化が生じる見込みである。
- ・ 地域や施設など乗り入れのニーズが存在する。

事業内容

- ・ 幹線、支線の役割分担を明確化し、効果的、効率的な公共交通網に再編する。
- ・ 特に市街地や公園通以南においては、利用者の移動実態やニーズを踏まえた上でバス路線の効率化を検討する。
- ・ 地域間幹線の強化により、市内拠点間の交流を活性化する。
- ・ 収益率や平均乗車密度の低い系統を中心に、地域の実情に合った運行形態への見直しを検討する。
- ・ デマンド型交通の利用促進とサービスの充実を検討する。

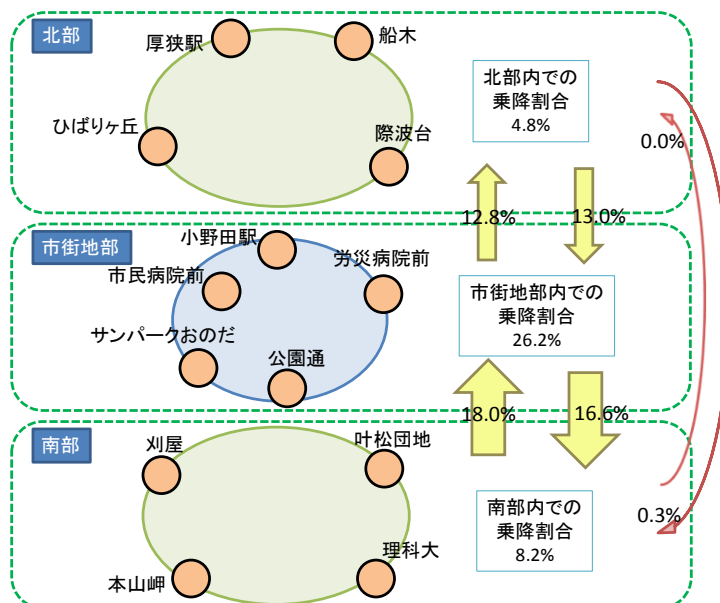


図 61 市街地部を通過する系統の現在の利用状況

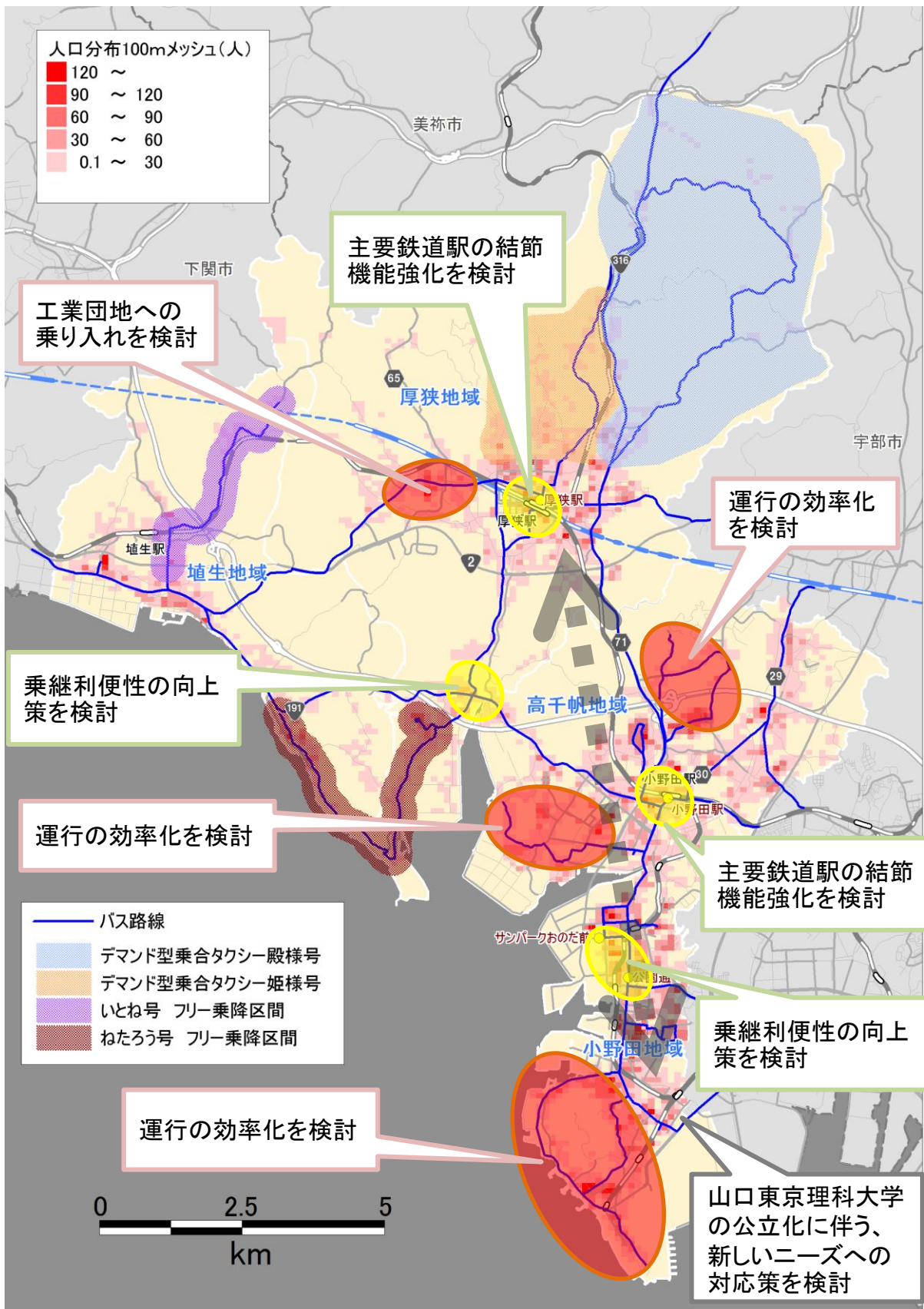


図 62 路線の再編イメージ

事業2 交通結節点や乗継拠点等の整備の検討

実施主体：施設等の管理者、交通事業者、山陽小野田市

事業年度：平成29年度～

事業実施の背景

- ・各交通手段の連携を強化し、乗継を快適・スムーズに行うためには、交通結節点や乗継拠点における快適な待合環境等が必要であるが、現状では整備が十分ではない。
- ・支線に十分な便数確保が難しい周辺部等においては、それを補完するための自転車や自家用車等との連携が必要である。

事業内容

- ・交通結節点におけるのりば等について、分かりやすい路線図・時刻表の掲示など利用しやすい施設の在り方を検討する。
- ・車両の待機や転回等を可能とする施設整備について検討する。
- ・駐輪場や駐車場の整備により、自転車や自家用車との連携を図る（パーク・アンド・ライド等）。
- ・交通系ICカード導入の検討



図 63 小野田駅前のバス停



図 64 厚狭駅前のバス停

事業3 鉄道・バスの相互利用の促進

実施主体：交通事業者、山陽小野田市

事業年度：平成30年度～

事業実施の背景

- ・住民アンケートで鉄道やバスの便数を増やして欲しいという意見が多くあった。
- ・本市では、JR小野田線とバス路線が運行されているが、鉄道・バス共に利用者が減少している。
- ・鉄道とバスそれぞれ個別の便数は十分ではないが、合わせると一定の水準が確保されることとなり、相互利用の促進が考えられる。

事業内容

- ・利用者の利便性向上を図るため、鉄道とバスの乗継しやすいダイヤについて、事業者間で調整・検討する。
- ・鉄道とバスが互いに補完関係にあるJR小野田線沿線等において、鉄道とバスの共通乗車制度などの導入を検討する。
- ・拠点間幹線としての双方の魅力を高めることで、サービス水準の低さのために他の交通手段を選択していた層の取込みを図る。

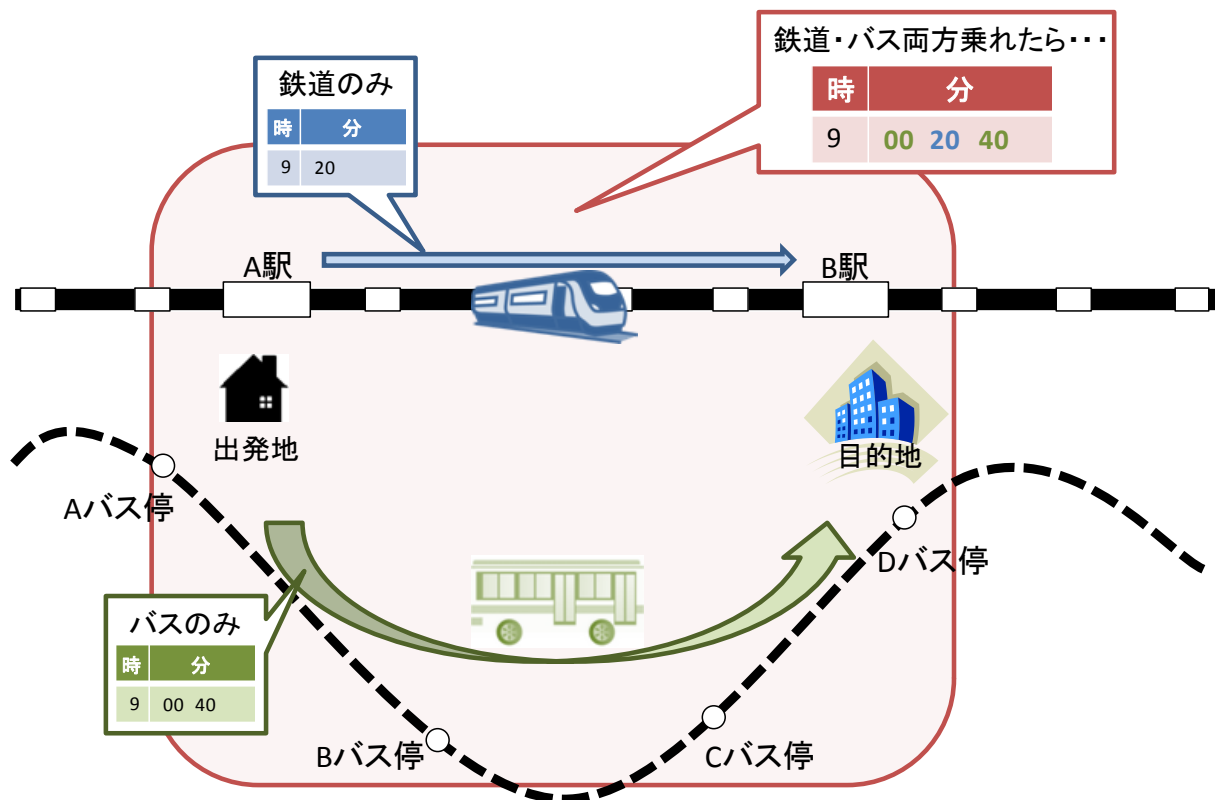


図 65 鉄道とバスの相互利用のイメージ

事業4 情報提供の充実

実施主体：交通事業者、山陽小野田市

事業年度：平成28年度～

事業実施の背景

- ・住民アンケートにおいて、路線や時刻等の運行情報がわかりづらいという意見があった。
- ・気象の変化等で公共交通の運行に影響が出る場合、利用者にそうしたリアルタイム情報を伝達する良い手段がない。
- ・公共交通を利用した交流人口の拡大に向けて、二次交通¹⁷（観光ルートの設定等）の充実が課題である。

事業内容

- ・様々な公共交通手段を網羅している公共交通マップや、各方面における生活に合った時刻表の作成について検討する。
- ・ホームページにおける情報提供の充実を図る。
- ・荒天時の運休情報など、運行に関するリアルタイムの情報を確認できる環境を整備する。
- ・観光客に配慮した二次交通の充実や情報提供の充実を図る（観光案内タクシー等）。

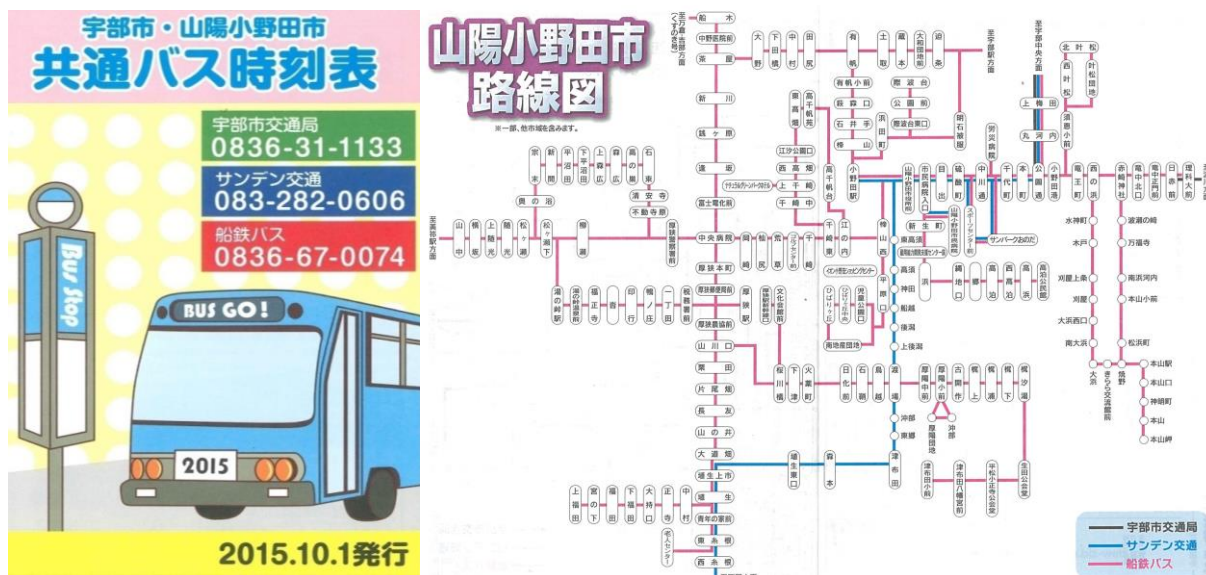


図 66 宇部市・山陽小野田市共通バス時刻表

¹⁷二次交通：主要な鉄道駅や空港等の交通の拠点と観光地までを結ぶ交通手段のこと。

事業5 施設や車両等のバリアフリー化の推進

実施主体：交通事業者、山陽小野田市

事業年度：平成28年度～

事業実施の背景

- ・一部の車両や施設では、乗降する際に段差があり、高齢者や障がい者等への配慮が十分になされていない。

事業内容

- ・バス車両更新時にバリアフリー車両を導入する。
- ・主要な駅やバスのりば等におけるバリアフリー整備を順次実施する（主要な駅におけるエレベーターの整備や、ホームと電車の段差解消等）。

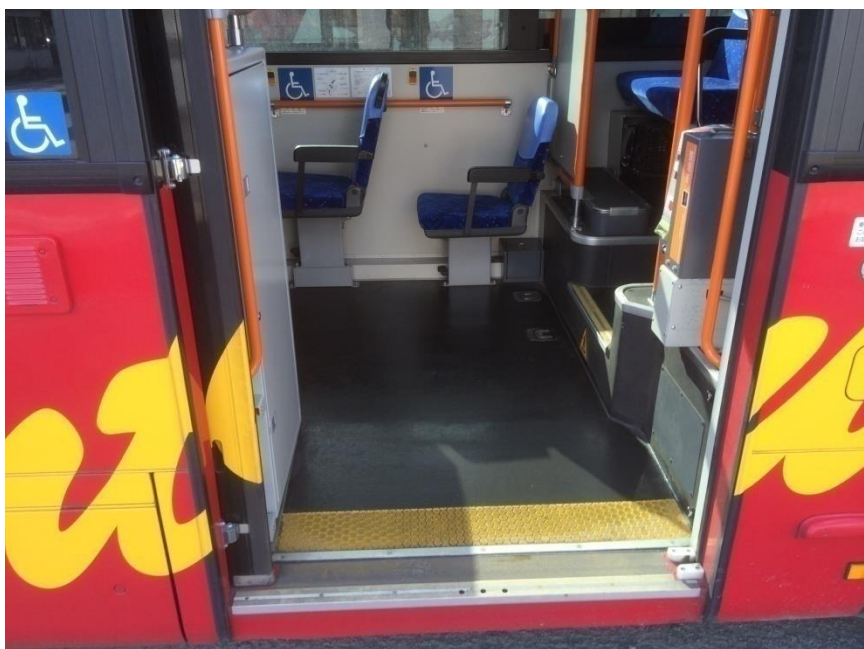


図 67 ノンステップバスの乗車口

事業6 沿線施設・市民団体等との連携

実施主体：沿線施設・市民団体等、交通事業者、山陽小野田市

事業年度：平成28年度～

事業実施の背景

- ・利用者の減少等により、交通事業者の経営努力のみで公共交通を守ることは困難になりつつある。
- ・公共交通が運行することで利便を受ける沿線施設等と連携し、様々な利用促進活動を展開していく必要がある。

事業内容

- ・おのだサンパークや山口東京理科大学、その他各種沿線施設等と連携し、沿線施設と公共交通の双方にメリットとなるような取組を推進する。
- ・沿線の商業施設や市民団体等と連携し、公共交通に関するイベント等を開催する（バス博や企画列車等）。
- ・各鉄道沿線駅の活用（ギャラリー利用等）を検討する。



図 68 バス博の様子



図 69 おのだサンパーク前のバス停

事業7 地域が主体となった公共交通に関する取組の検討

実施主体：地域住民、交通事業者、山陽小野田市

事業年度：平成30年度～

事業実施の背景

- ・アンケート調査の結果、約7割の市民が公共交通を利用していない状況であるが、公共交通の重要性について再認識できる機会が少ない。
- ・地域が主体となった公共交通の勉強会の支援など、仕組みが存在していない。
- ・公共交通不便地区の新たな移動手段確保等を検討する場合、公共交通の利便性や持続性を確保するため、地域主体による取組が必要である。

事業内容

- ・公共交通に関する市民向けの出前講座メニューを作成し、公共交通の重要性を再認識する機会を増やすとともに利用促進に向けた取組を行う。
- ・公共交通不便地区における自治会やNPO法人等の地域が主体となった地域内の移動手段確保に向けた取組などについて検討する。
- ・地域と連携した駅舎等の環境整備などについて、検討する。

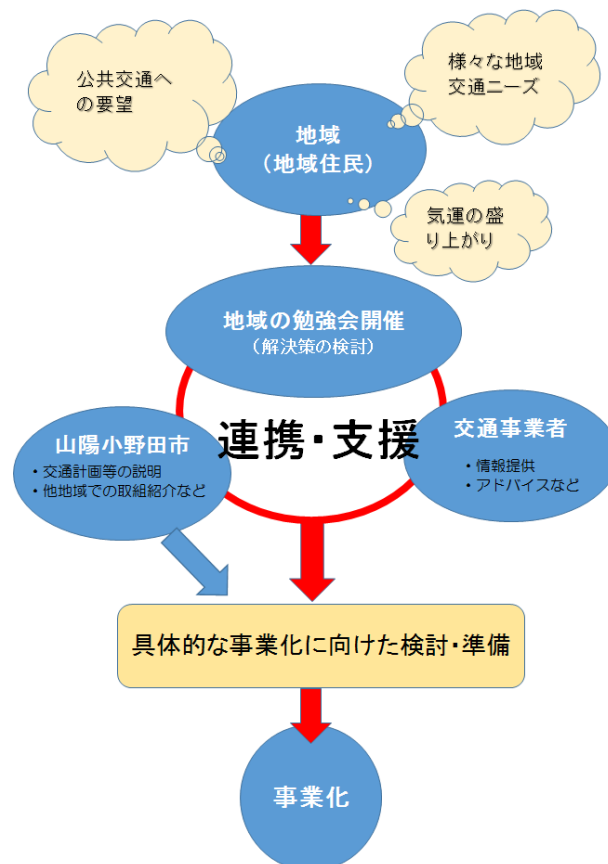


図70 支援のイメージ

事業8 高校や大学を対象としたモビリティ・マネジメント¹⁸の実施

実施主体：交通事業者、山陽小野田市

事業年度：平成29年度～

事業実施の背景

- ・市内の高校や大学は、鉄道駅の近くに立地していることが多い。
- ・朝夕の通学・帰宅時間帯における公共交通利用者が少ない。
- ・特に高校生は、通学などに公共交通の利用が期待できるため、公共交通に関心をもってもらおう取組が必要である。

事業内容

- ・高校や大学の入学時に、鉄道やバスに関する様々な情報（路線、ダイヤ、定期券等）を効果的に提供し、公共交通利用を促すための働きかけを行う（モビリティ・マネジメントなど）。
- ・放課後に商業施設や塾などへの立ち寄りによる、行きと帰りの経路不一致にも対応するため、通学フリー定期券等の導入も検討する。



図71 山陽小野田市における高校・大学の立地状況

¹⁸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て、自家用車の利用に頼る状態から公共交通などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策。

事業 9 事業所等を対象としたモビリティ・マネジメントの実施

実施主体：沿線の事業所等、交通事業者、山陽小野田市

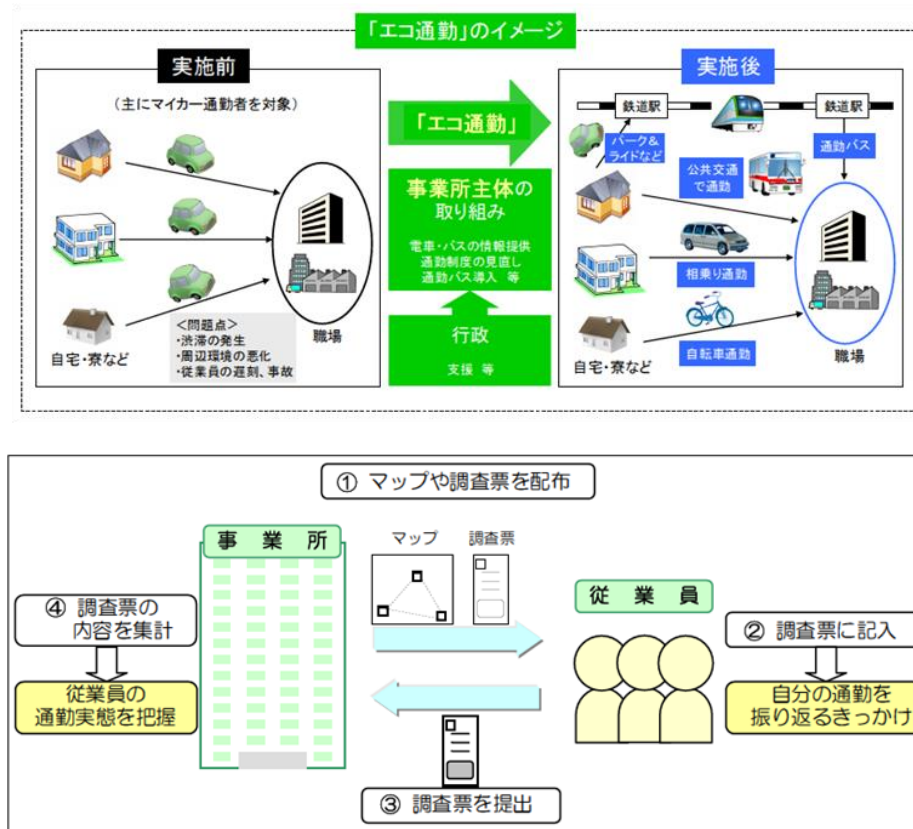
事業年度：平成29年度～

事業実施の背景

- ・朝夕の通勤・帰宅時間帯における公共交通利用者が少ない。
- ・マイカー利用の増加により、公共交通の利用者が減少傾向にある。
- ・事業所等では、まとまった移動が見込まれ、環境負荷低減の観点からも公共交通等によるエコ通勤の取組が必要である。

事業内容

- ・市内の大規模事業所を中心に、従業員の通勤におけるマイカー利用を公共交通利用に転換する取組を行う。
- ・意識啓発と同時に、鉄道やバスに関する様々な情報（路線、ダイヤ、定期券等）を効果的に提供し、公共交通利用を促すための働きかけを行う。



※資料：エコ通勤の手引き（国土交通省）

図 72 事業所等を対象としたモビリティ・マネジメントのイメージ

2 事業体系

前項で示した各事業と基本方針や目標の関係は次に示すとおりです。

表 11 目標と事業の関係

基本理念 みんなでつくる 住み良いまちの 便利な公共交通

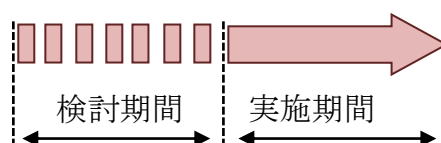
基本方針	目標	目標に対する評価指標	事業
基本方針 1 効果的・効率的な公共交通網	目標 1-1 路線バス等利用者数を維持する	市内を運行する路線バス、コミュニティバスの年間利用者数	①路線バスの再編 ②交通結節点や乗継拠点の整備の検討 ③鉄道・バスの相互利用の促進
	目標 1-2 鉄道利用者数を維持する	市内各駅の年間利用者数	②交通結節点や乗継拠点の整備の検討【再掲】 ③鉄道・バスの相互利用の促進【再掲】
	目標 1-3 効率的な公共交通網を構築する	路線バス等の維持にかかる市民一人当たりの財政支出額	①路線バスの再編【再掲】 ②交通結節点や乗継拠点の整備の検討【再掲】
基本方針 2 わかりやすく利用しやすい地域公共交通	目標 2-1 公共交通を利用する市民を増やす	市民の公共交通利用率	④情報提供の充実
	目標 2-2 公共交通のバリアフリー化率を向上する	①市内主要鉄道駅（JR 小野田駅、JR 厚狭駅）のエレベーター設置率 ②市内を運行するバス車両のバリアフリー化率	⑤施設や車両等のバリアフリー化の推進
基本方針 3 みんなで支える地域公共交通	目標 3-1 みんなで乗って公共交通を支える	①JR小野田線・美祢線における回数券・定期券・団体乗車券の購入補助実施件数	⑥沿線施設・市民団体等との連携
		②JR小野田線・美祢線における社会学習利用助成・イベント支援の補助実施件数	
	目標 3-2 地域の公共交通についてみんなで共に考える	バス等に関する意見交換会や出前講座の開催件数	⑦地域が主体となった公共交通に関する取組の検討 ⑧高校や大学を対象としたモビリティ・マネジメントの実施
目標 3-3 みんなで公共交通を使った通勤を実践する	事業所モビリティ・マネジメント等に取り組む事業所の数	⑨事業所等を対象としたモビリティ・マネジメントの実施	

3 事業の実施年度

各事業で想定する実施年度は次に示すとおりです。

表 12 各事業の想定する実施主体と実施年度

事業	実施主体	年度				
		28	29	30	31	32
①路線バスの再編	交通事業者 山陽小野田市	■ ■ ■	→			
②交通結節点や乗継拠点の整備の検討	施設等の管理者 交通事業者 山陽小野田市	■ ■ ■	→			
③鉄道・バスの相互利用の促進	交通事業者 山陽小野田市	■ ■ ■	■ ■ ■	→		
④情報提供の充実	交通事業者 山陽小野田市	→				
⑤施設や車両等のバリアフリー化の推進	交通事業者 山陽小野田市	→				
⑥沿線施設・市民団体等との連携	沿線施設 市民団体等 交通事業者 山陽小野田市	→				
⑦地域が主体となった公共交通に関する取組の検討	地域住民 交通事業者 山陽小野田市	■ ■ ■	■ ■ ■	→		
⑧高校や大学を対象としたモビリティ・マネジメントの実施	高校・大学等 交通事業者 山陽小野田市	■ ■ ■	→			
⑨事業所等を対象としたモビリティ・マネジメントの実施	沿線の事業所等 交通事業者 山陽小野田市	■ ■ ■	→			



4 事業の進捗管理

事業の進捗管理に当たっては、あらかじめ設定した評価指標を用いて、目標の達成状況を適切に評価します。また、社会経済情勢やニーズ等の変化により、目標の達成が困難な場合は、事業内容を適宜見直し、改善します。

事業の進捗管理は山陽小野田市地域公共交通会議が主となり、PDCA サイクル（PLAN（計画）、DO（実行）、CHECK（評価・検証）、ACTION（改善））を活用し、定期的に評価・検証し、必要に応じて事業の改善を図りながら、計画を推進します。



図 73 PDCA サイクルを活用した進捗管理のイメージ

表 13 目標の進捗管理の概要

目標	評価指標	データ等の取得方法	評価時期等
目標 1-1 路線バス利用者数を維持する	市内を運行する路線バス、コミュニティバスの年間利用者数（合計）	事業者からの報告を受け、市がとりまとめ	毎年度
目標 1-2 鉄道利用者数を維持する	市内各路線の年間利用者数	事業者からの報告を受け、市がとりまとめ	毎年度
目標 1-3 効率的な公共交通網を構築する	路線バス等の維持にかかる市民一人当たりの財政支出額	路線バス等への補助金の合計額（円）÷本市の人口（人） ※人口は各年度 12 月末時点の住民基本台帳人口	毎年度
目標 2-1 公共交通を利用する市民を増やす	市民の公共交通利用率	アンケート調査により公共交通の利用率を調査	計画最終年度（平成 32 年度）
目標 2-2 公共交通のバリアフリー化を推進する	①市内主要在来線駅（小野田駅、厚狭駅）のエレベーター設置率	各路線の事業主体が保有するデータを市がとりまとめ ※各年度末時点の値	毎年度
	②市内を運行するバス車両のバリアフリー化率		
目標 3-1 みんなで乗って公共交通を支える	① J R 小野田線・美祢線における回数券・定期券・団体乗車券の購入補助実施件数	市が把握してとりまとめ ※各年度末時点の値	毎年度
	② J R 小野田線・美祢線における社会学習利用助成・イベント支援の補助実施件数		毎年度
目標 3-2 地域の公共交通についてみんなで共に考える	バス等に関する意見交換会や出前講座の開催件数		毎年度
目標 3-3 みんなで公共交通を使った通勤を実践する	事業所モビリティ・マネジメント等に取り組む事業所の数	市が把握してとりまとめ ※各年度末時点の値	事業開始後 毎年度