山陽小野田市地域公共交通網形成計画

素案

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 10

4　山陽小野田市とその周辺における移動実態 14

5　山陽小野田市における自家用車の現状 15

第３章　山陽小野田市が目指すまちづくりの方向性 18

1　上位計画に示されたまちづくりの方向性 18

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　移動手段確保にかかる財政支出の状況 44

3　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あたっての基本方針 ……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あ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　計画に位置付ける事業とその進捗管理 ……62

1　計画に位置付ける事業 ……75

2　事業体系 ……75

3　事業の進捗管理 ……75

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、本市のまちづくりに関する最上位計画である「山陽小野田市総合計画」や「山陽小野田市まち・ひと・しごと創生総合戦略」の方針を反映することとします。

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・改善し、「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。

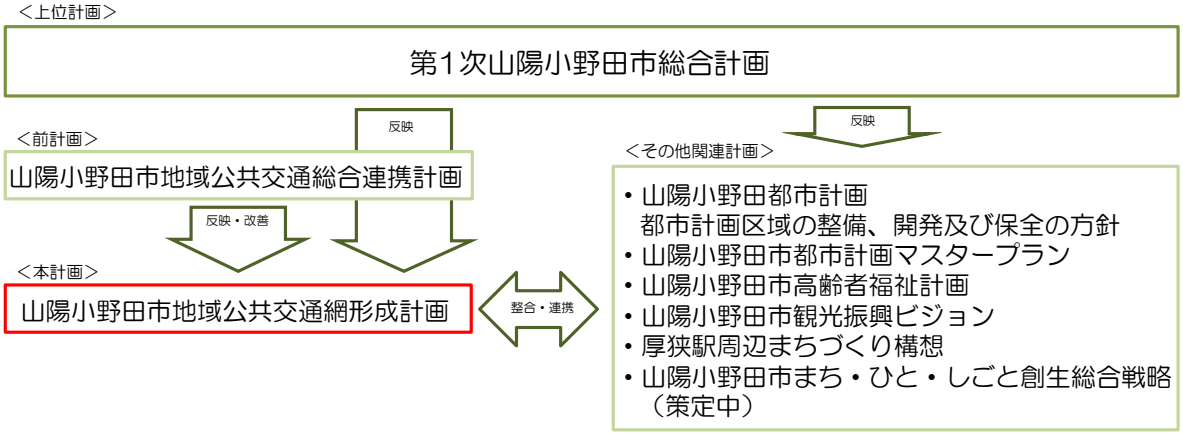


図１　計画の位置づけの概念図

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。

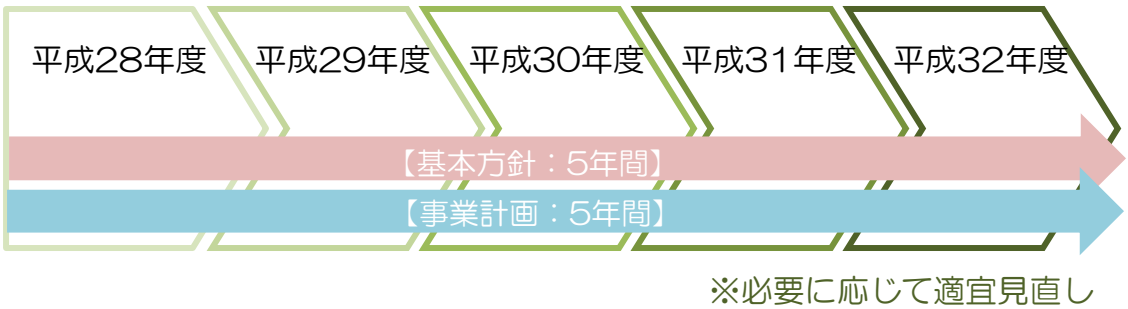


図２　対象期間の概念図

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。

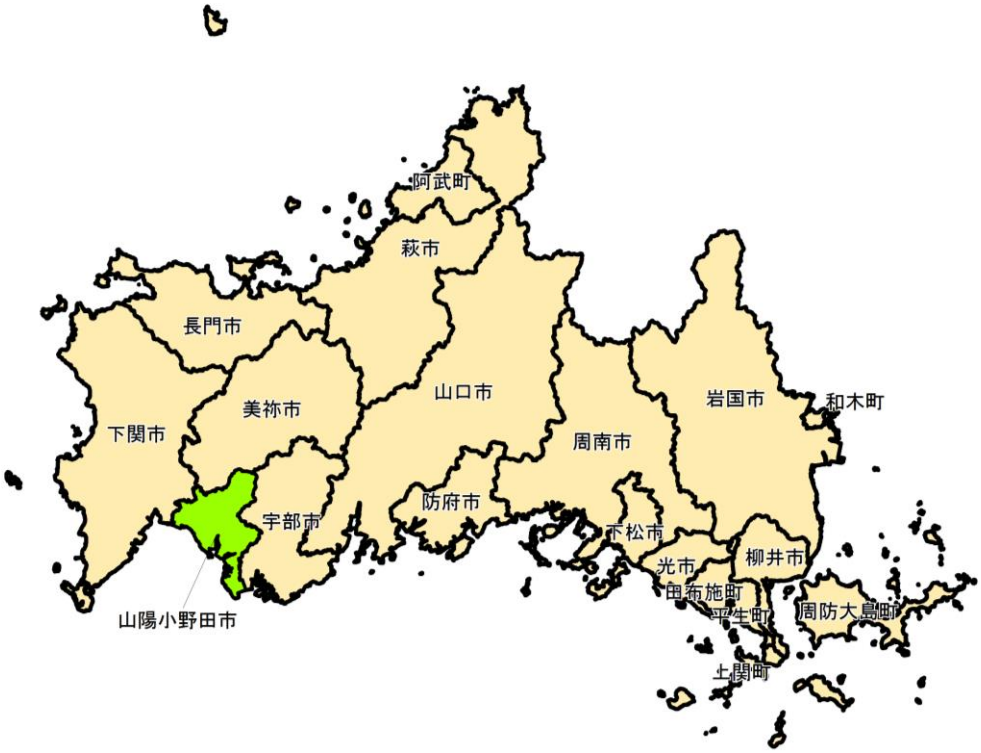


図３　本市の位置

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。

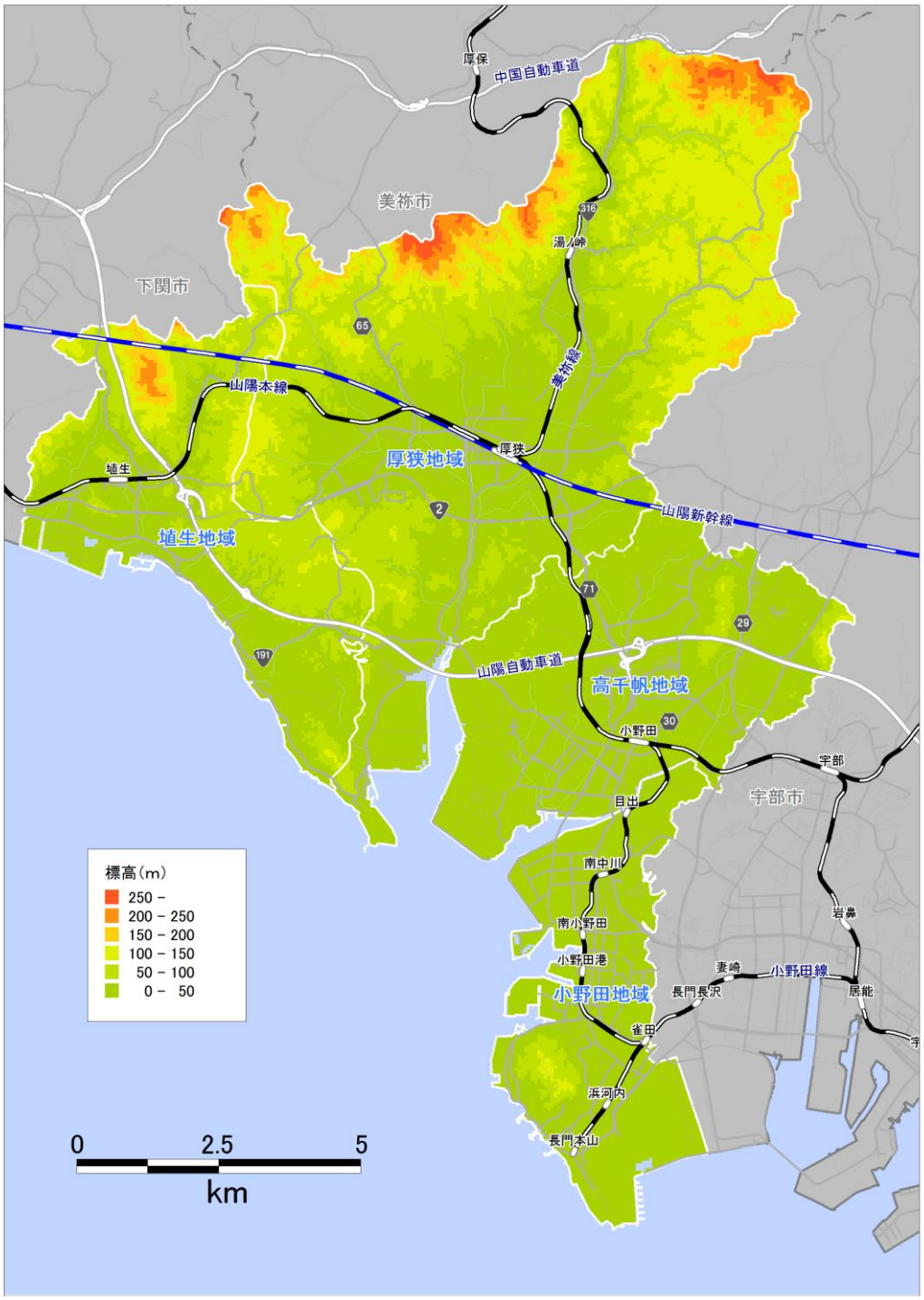
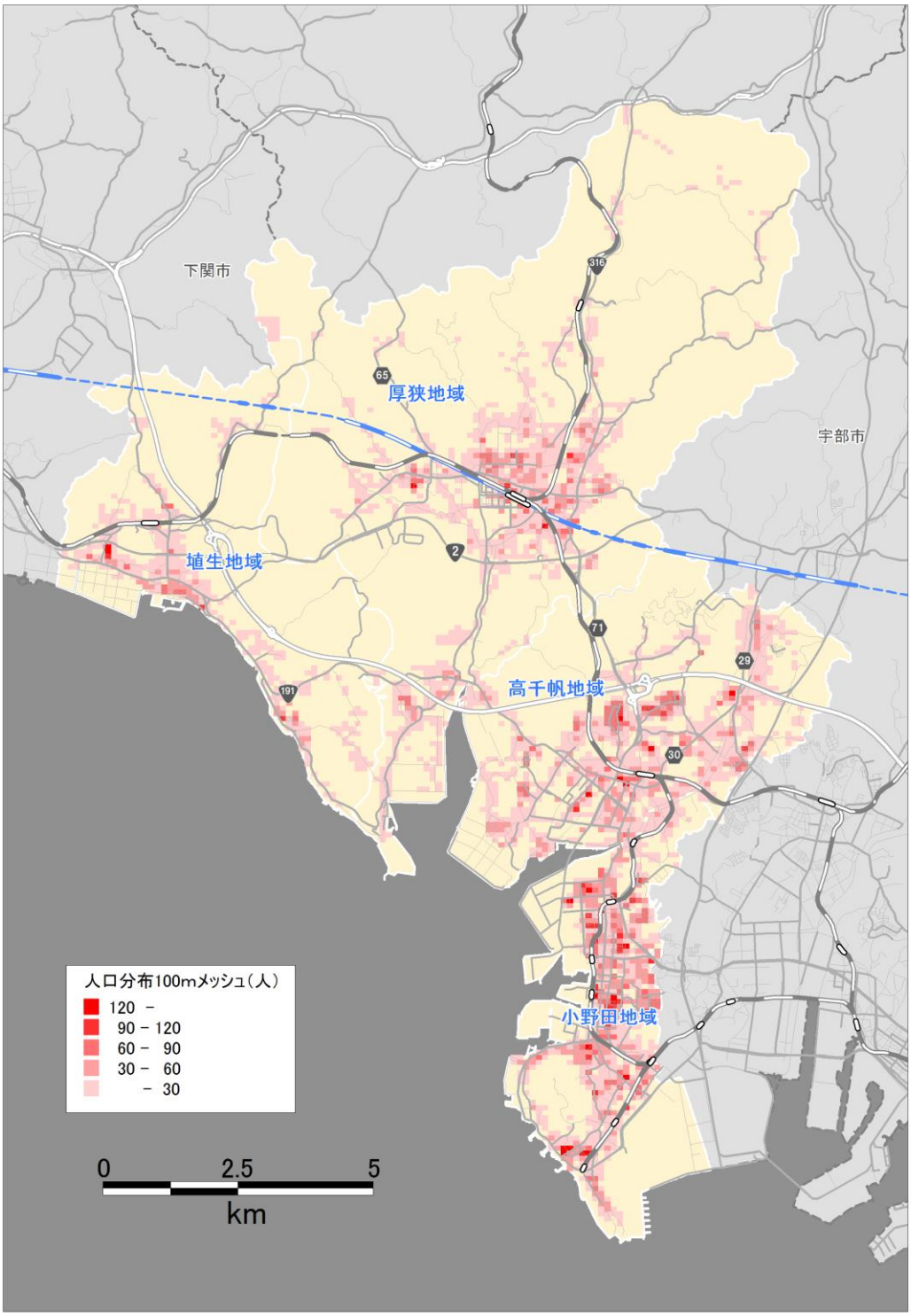


図４　地勢

2　人口

2－1　人口分布

市の南部に人口が集中しています。周辺部には人口が分散的に分布しています。

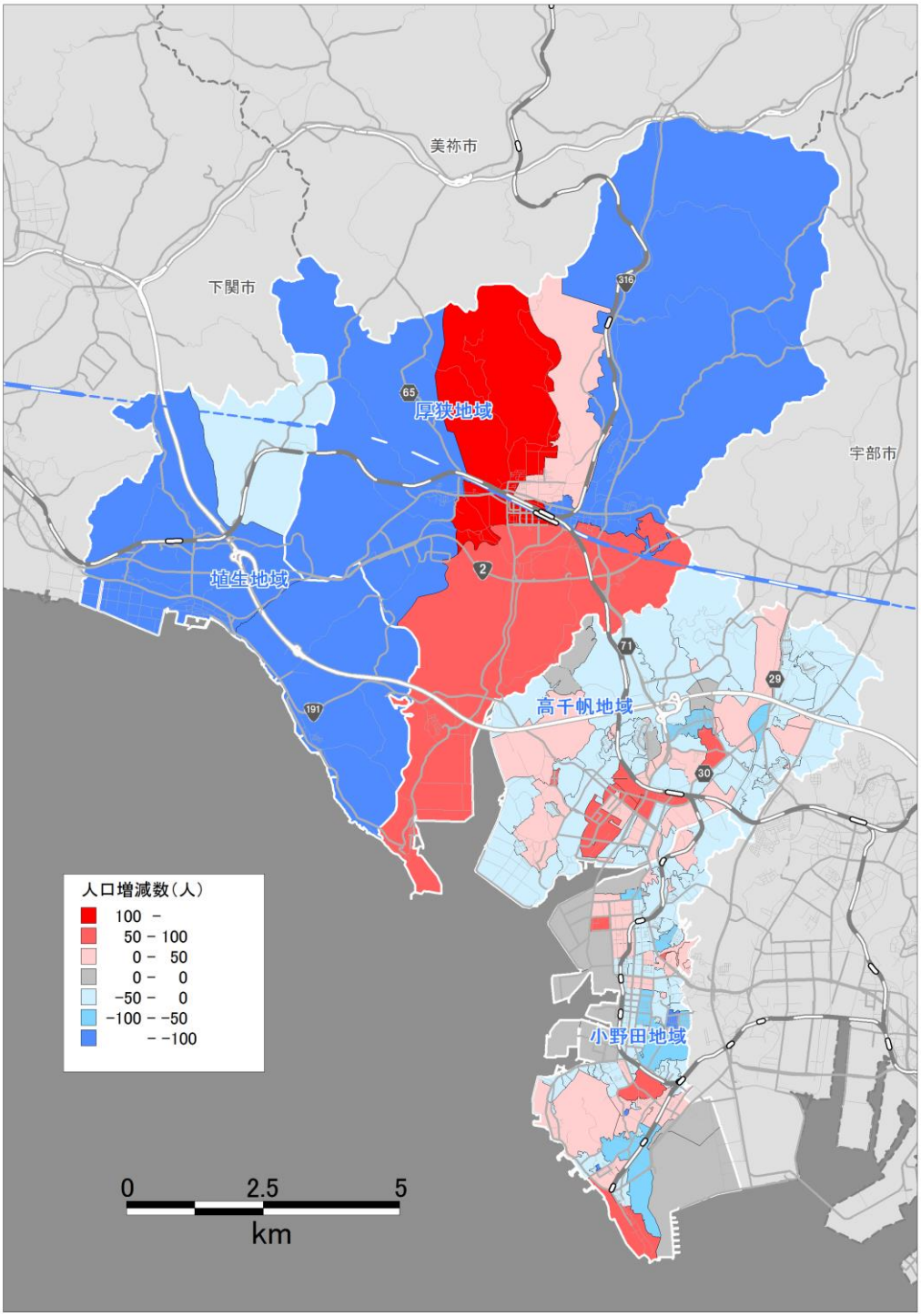


資料：平成 22 年国勢調査

図５　人口分布

２－２　町丁目･字別の人口増減

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。周辺部では減少傾向となっています。

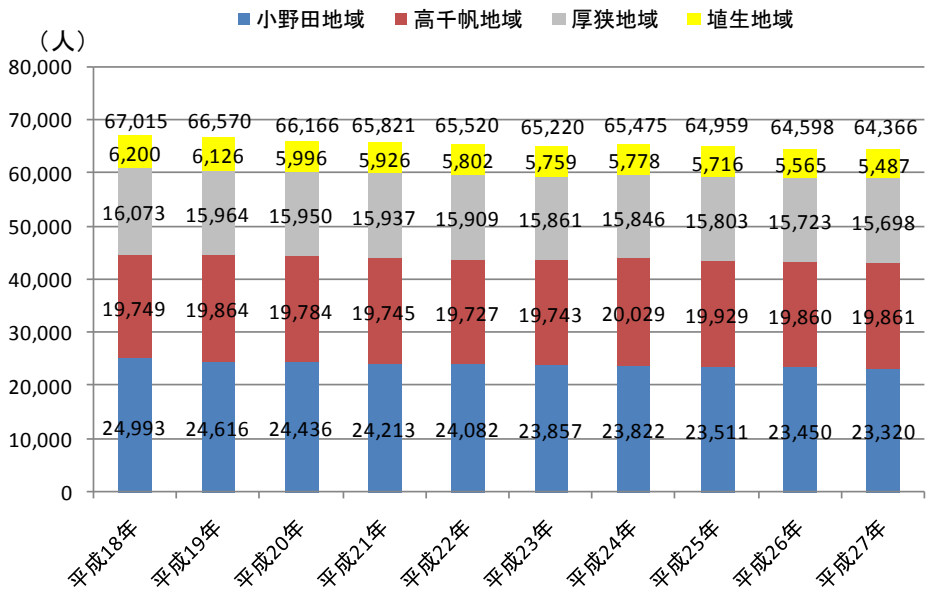


資料：国勢調査

図 6　町丁目・字別の人口増減（平成 17 年と平成 22 年の比較）

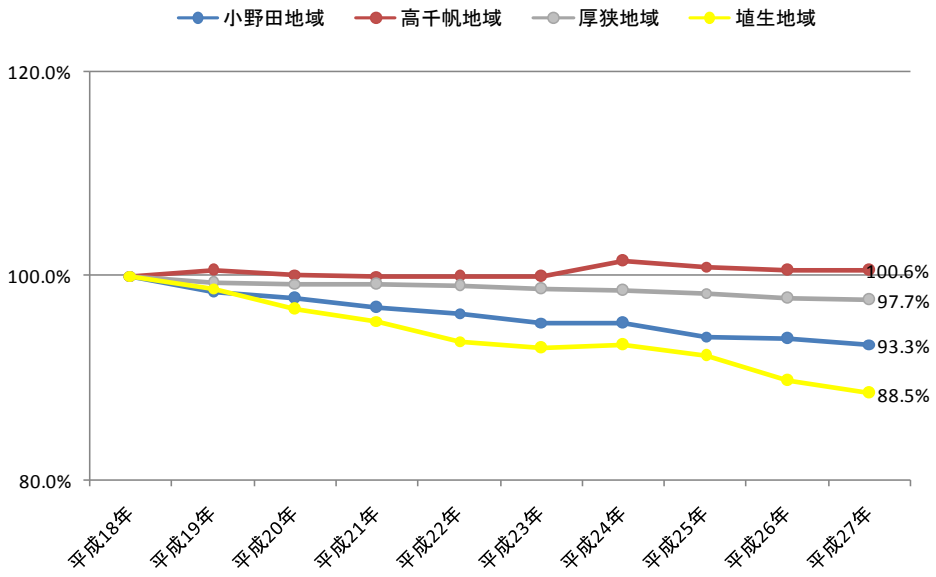
２－３　人口の推移

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



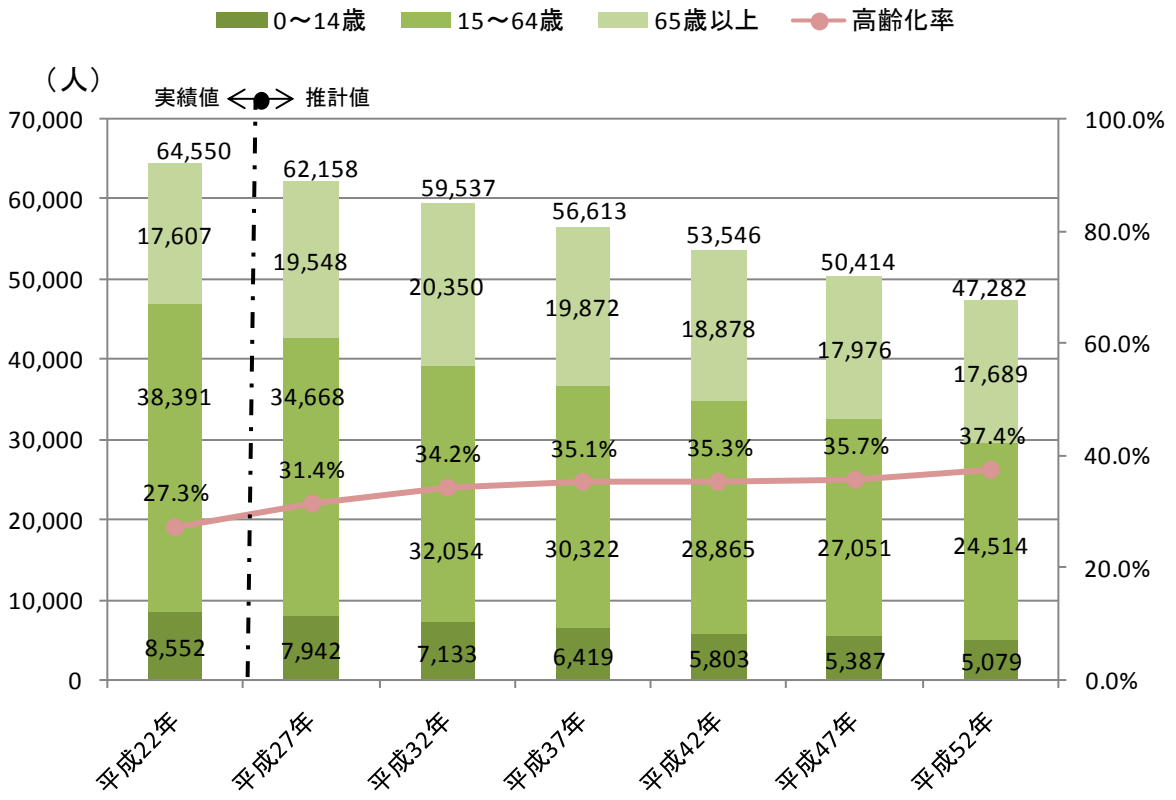
資料：各年の 12 月末時点の住民基本台帳の地域別人口データ

図８　地域別人口の増減状況（平成 18 年の人口を基準）

２－４　年齢階層別人口の状況

国立社会保障・人口問題研究所による将来人口推計によると、本市の人口は今後も減少を続ける見込みとなっており、計画年次である 5 年後の平成 32 年の人口は、59,537 人、高齢化率は 34.2%となると予想されています。

平成 27 年国勢調査結果速報値での人口は、62,706 人となっています。



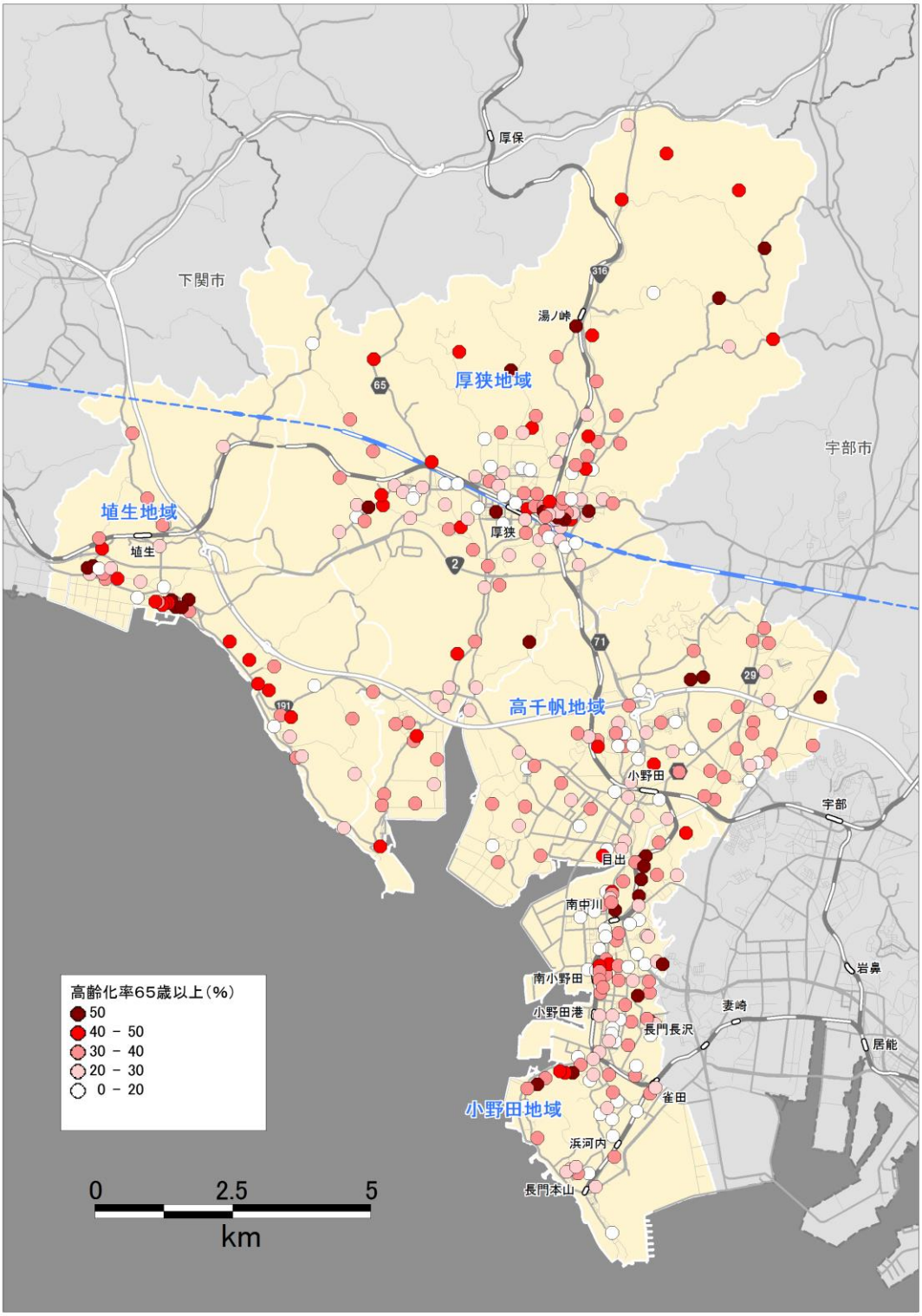
資料：国立社会保障・人口問題研究所による将来人口推計

※平成 22 年の人口は実績値（国勢調査）

図 9　将来推計人口の推移

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おり、市街地部にも一部、高齢化率の高い集落が存在しています。



資料：平成 27 年 4 月住民基本台帳

図 10　自治会区別の高齢化率

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り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。

厚狭地域や埴生地域では、公共施設の再配置の検討や集約化が進められています。

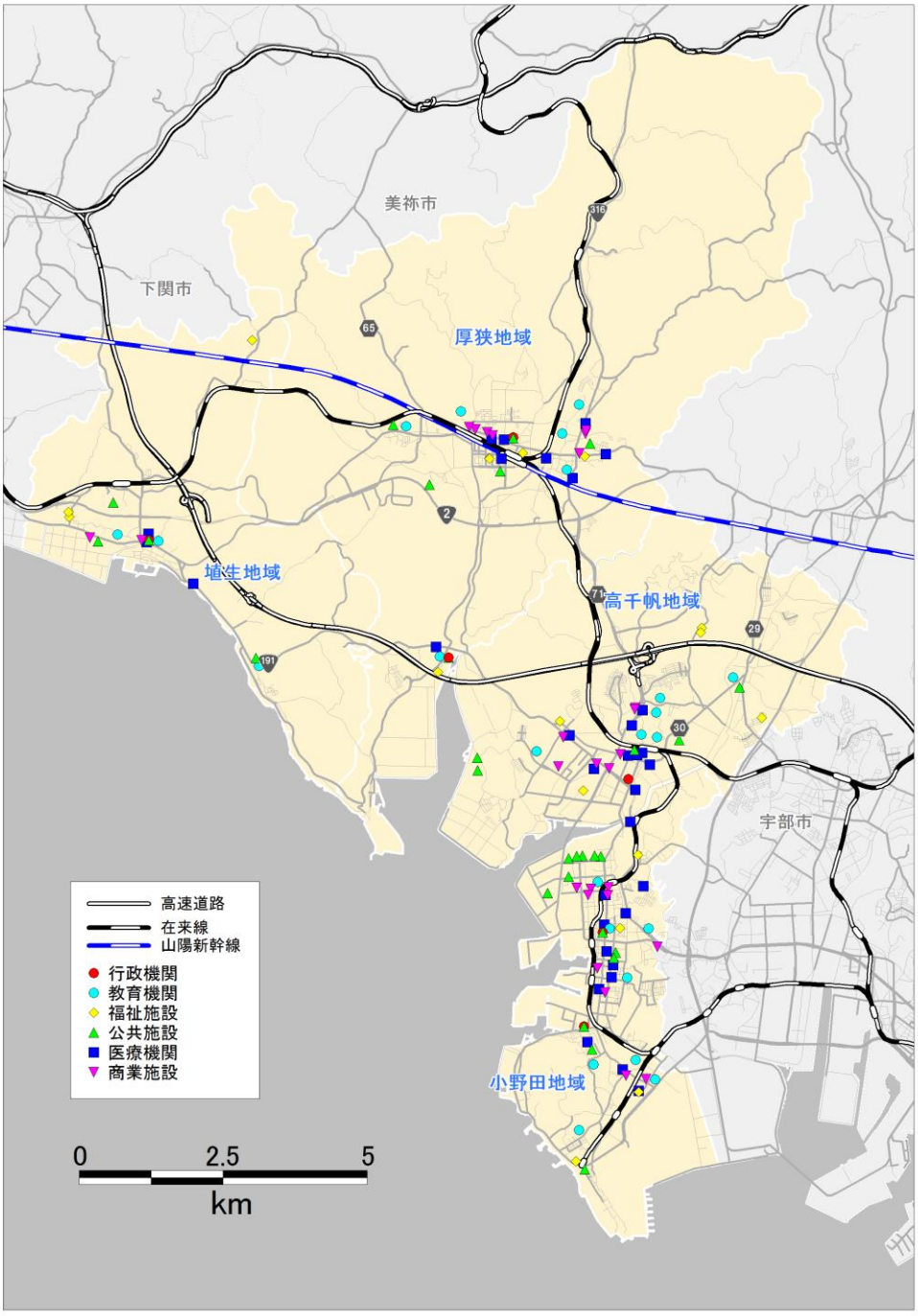


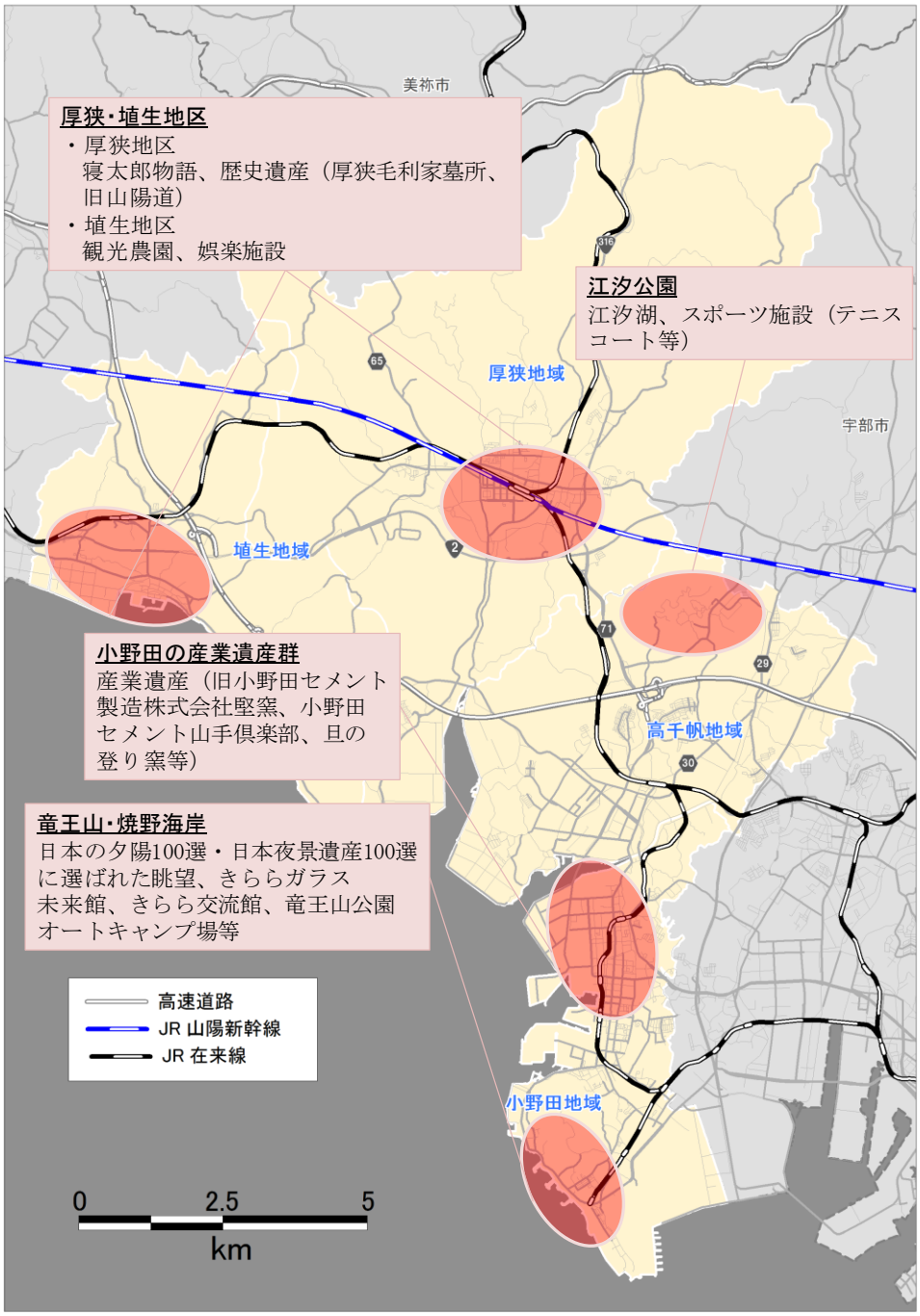
図 11　主要施設の分布

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。

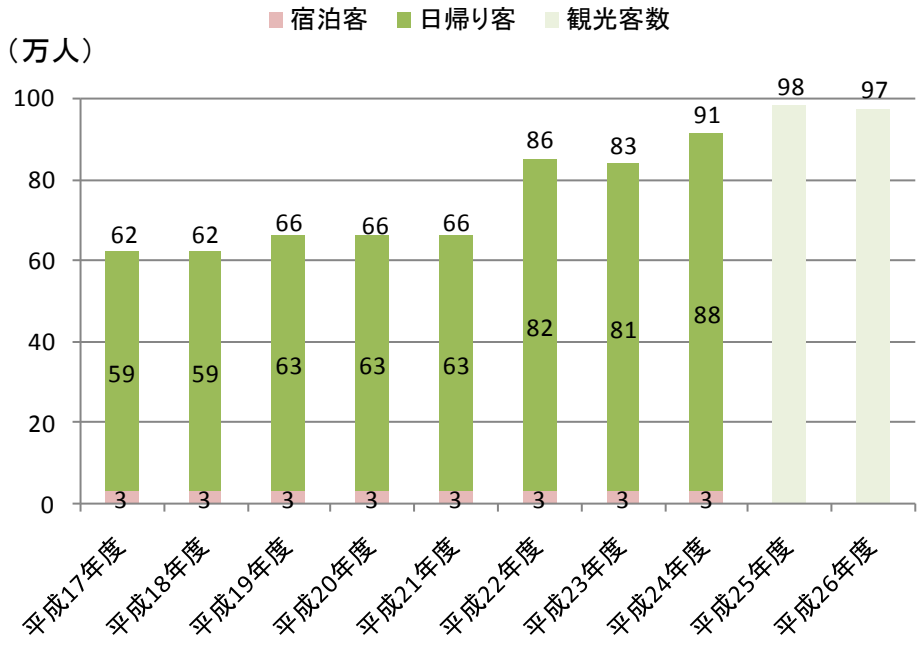


※山陽小野田市観光振興ビジョンを基に作成

図 12　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、日帰り客数の詳細無し

図 13　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ります。在学者数は近年増加傾向にあり、700 人弱の学生が在学しています。また、平成 30 年には薬学部が創設される予定であり、学生の数がさらに増加する見込みです。

表 1　山口東京理科大学公立化までの経緯

平成 26 年 12 月 26 日	山口県山陽小野田市と学校法人東京理科大学は、山口東京理科大学と山陽小野田市との連携をこれまで以上に強化し、平成 28 年 4 月に公立大学に移行することについて基本協定を締結
平成 27 年　8 月 3 日	公立大学法人設立の認可を申請
平成 27 年 12 月 25 日	公立大学法人設立認可
平成 28 年　4 月 1 日	公立大学法人設立

資料：山口東京理科大学白書

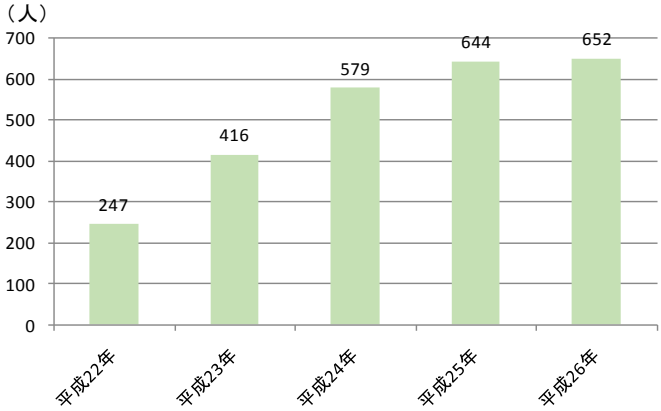
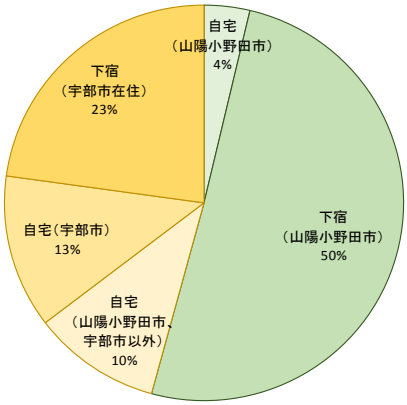


図 14　山口東京理科大学の在学者の推移



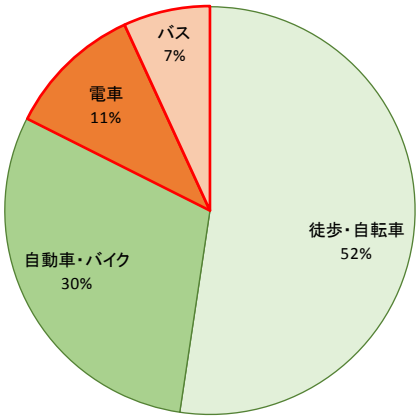
資料：山口東京理科大学ホームページ

図 15　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。

ＪＲ小野田駅、ＪＲ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 16　在学者の通学手段

資料：山口東京理科大学

図 17　山口東京理科大学のスクールバスの現状

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。

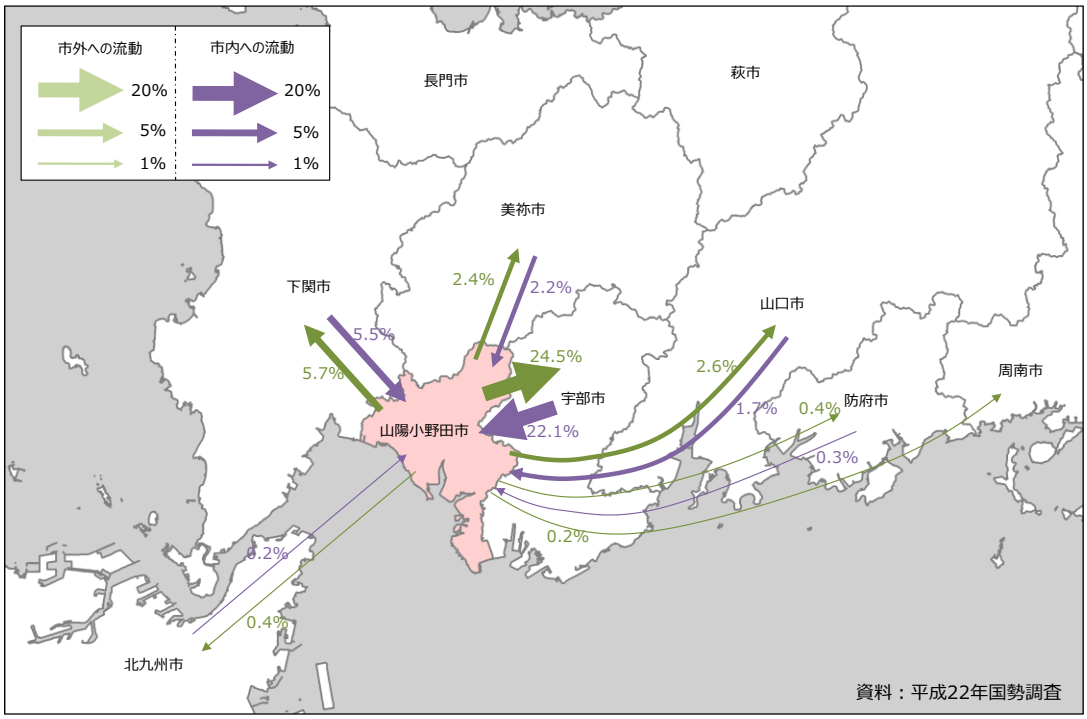


図 18　市内外における通勤流動（山陽小野田市に常住・就業する 15 歳以上の自宅外就業者の割合）

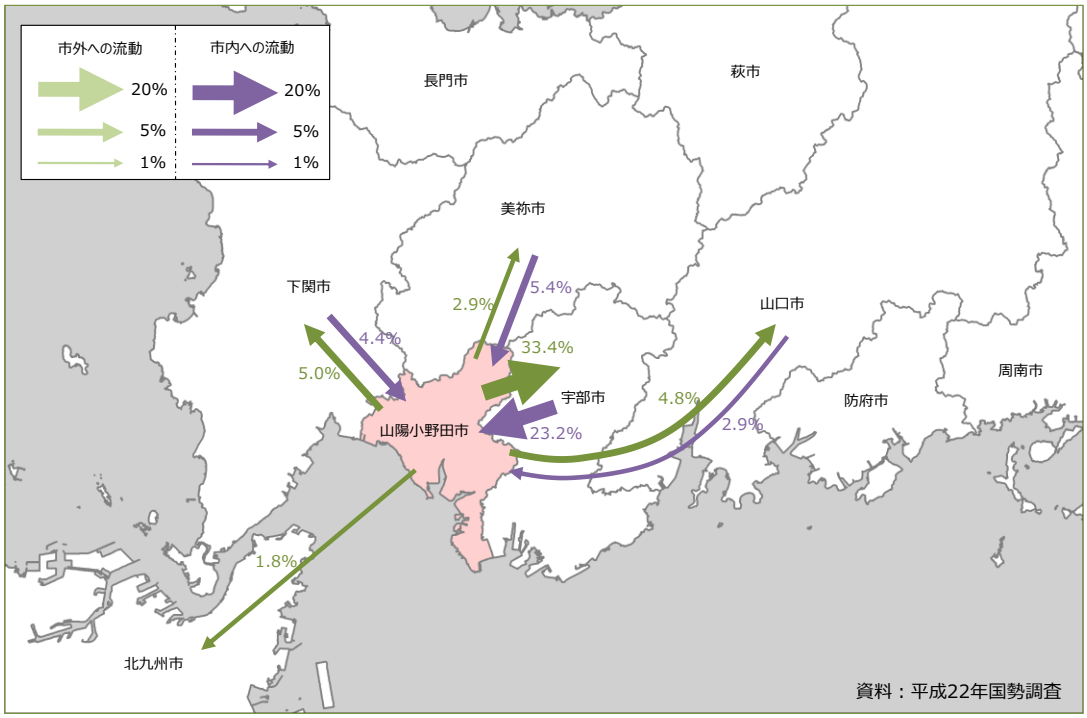
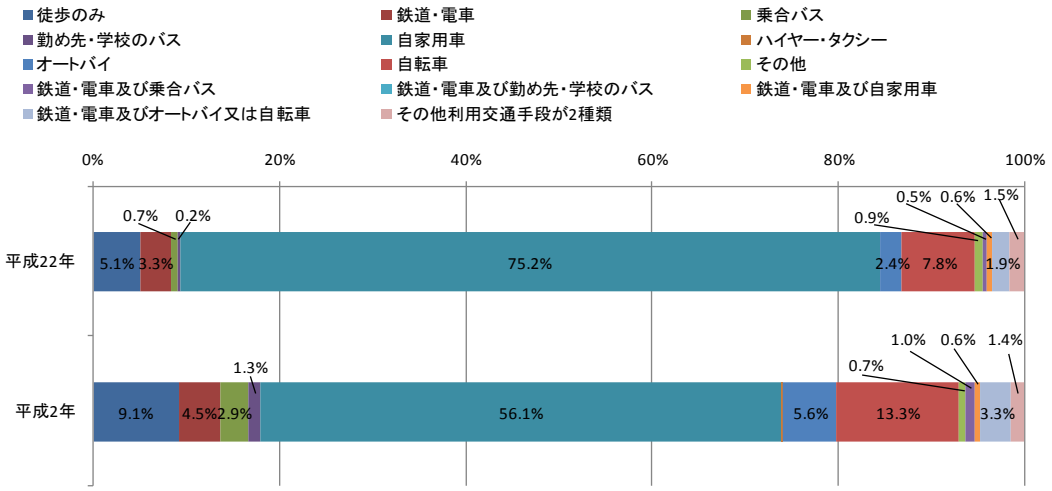


図 19　市内外における通学流動（山陽小野田市に常住・通学する 15 歳以上の通学者の割合）

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 2 割増加し、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 4%で、平成 2 年の半数となっています。



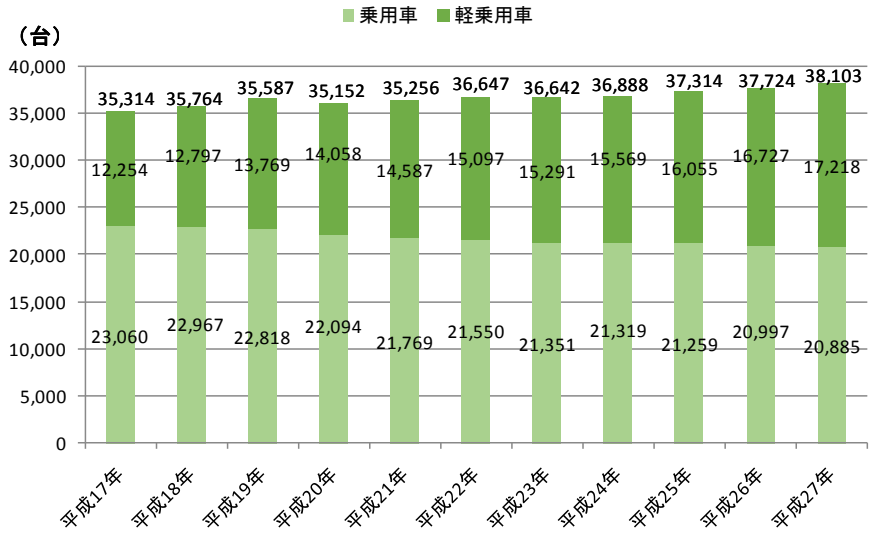
資料：国勢調査

図 20　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なか、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。

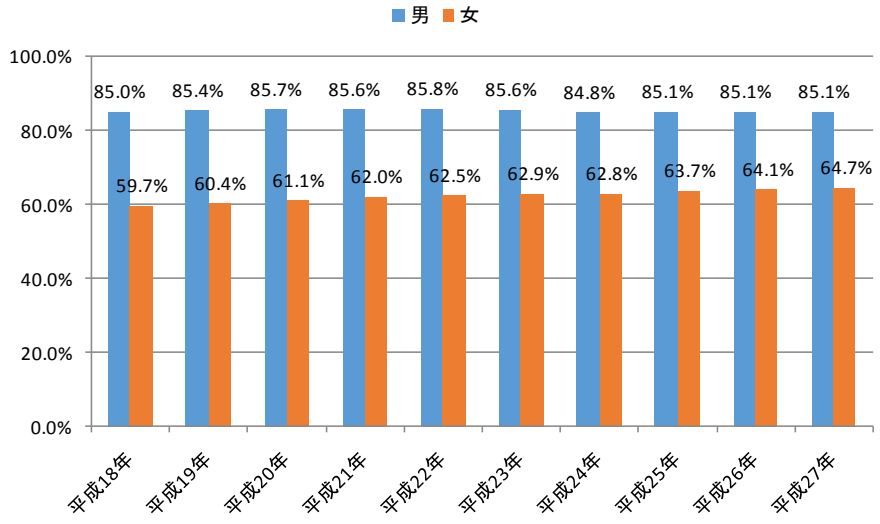


資料：山陽小野田市

図 21　自動車保有台数の推移

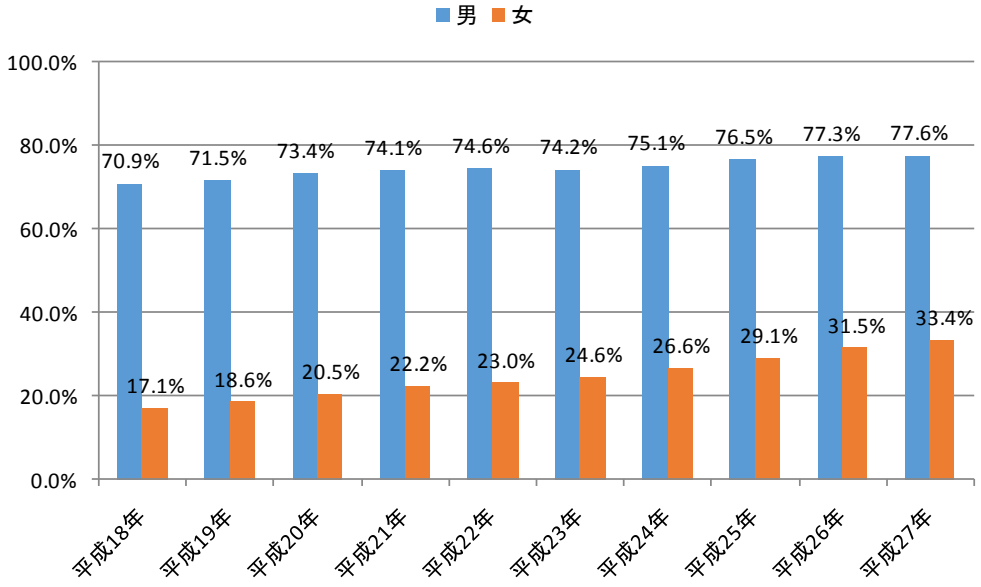
５－２　市民の運転免許保有率

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 年の間で概ね倍増しています。



資料：山口県警察

図 22　市内における全年齢の男女別の運転免許保有率の推移

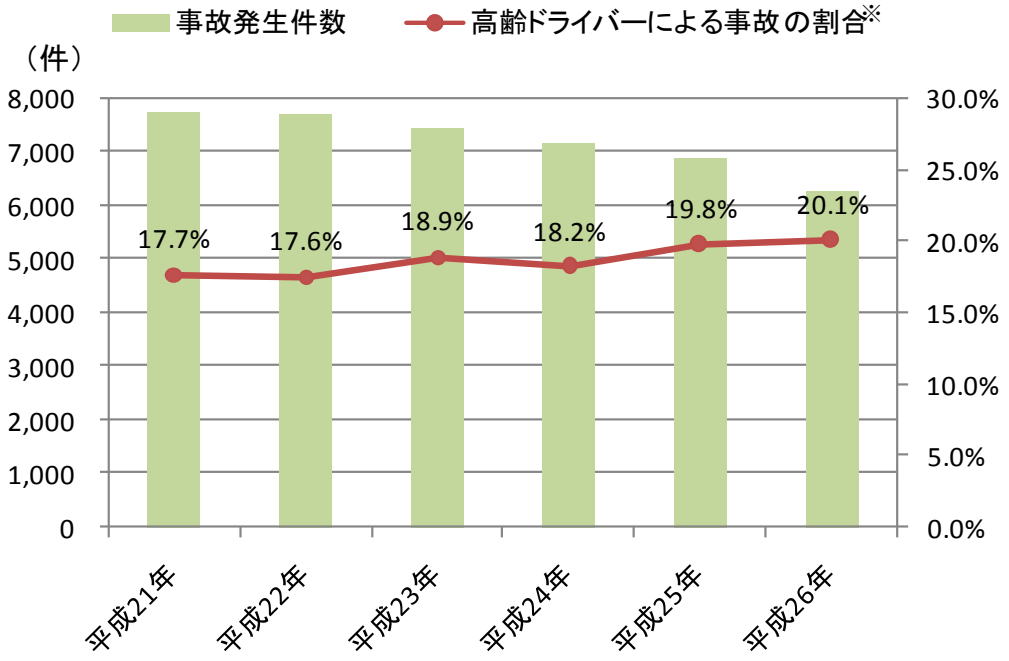


資料：山口県警察

図 23　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 24　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　上位計画に示されたまちづくりの方向性

１－１　第一次山陽小野田市総合計画（平成 20 年 3 月策定）

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』と設定しています。

この 4 つの基本理念を基に「市民の安心・安全の確保」「まち全体の活力」を基本とし、人情豊かな地域社会と市民の自然等への愛着や誇りを大切にしながら、生活の中での豊かさが享受でき、子どもからお年寄りまで安心して、いきいきと住み続けられる「住み良い」地域づくりを進めていくため、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」を進めるため、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を図るとしています。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、利用促進を図ることとしています。

<u>まちづくりの基本理念</u>

主 理 念：生活の質を重視した「住み良さ」の創造

取組理念：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

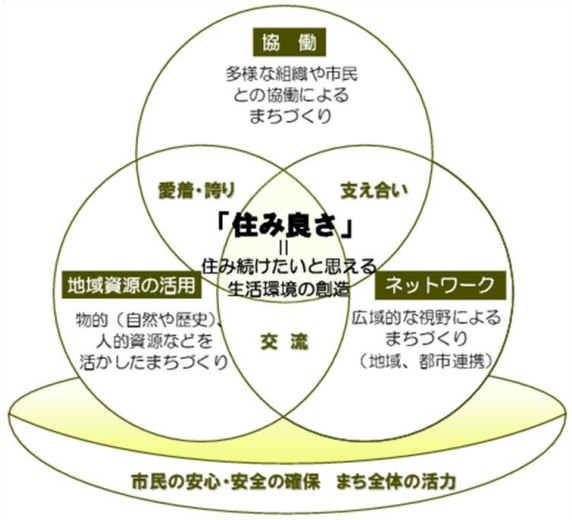
<u>将来の都市像</u>

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～

<u>基本目標</u>

（１）暮らしの安心・安全を守るまちづくり／健康・福祉、防災・防犯
（２）市民が主役のまちづくり／自治、行財政改革
（３）うるおいのある快適なまちづくり／生活環境、都市基盤
（４）にぎわいと活力にみちたまちづくり／産業振興、都市基盤
（５）人が輝く、心豊かなまちづくり／教育・文化

将来像のイメージ



施策展開

② 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ります。

＜主な取組＞
・ＪＲ小野田駅周辺の環境整備
・ＪＲ厚狭駅周辺の環境整備
・地方バス路線維持対策事業
・バス路線の見直し検討
・バス路線代替交通導入の検討

③ 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。

＜主な取組＞
・駐車場・駐輪場の環境整備の促進
・利用者のモラル向上に向けた啓発

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

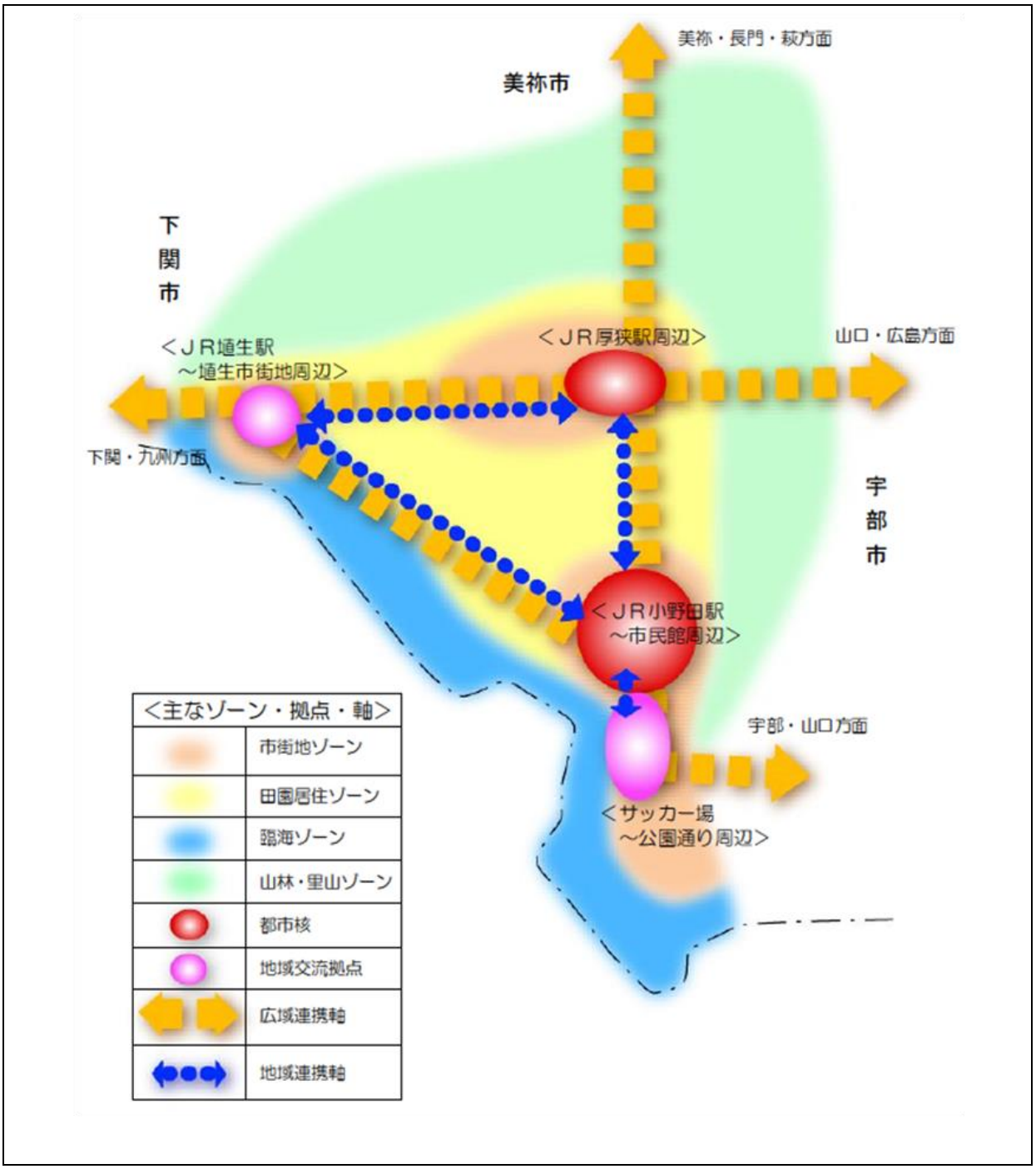
地域交流拠点：サッカー場～公園通り周辺、ＪＲ埴生駅～埴生市街地周辺

＜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


美祢・長門・萩方面
美祢市
下関市
＜ＪＲ埴生駅
～埴生市街地周辺＞
＜ＪＲ厚狭駅周辺＞
山口・広島方面
下関・九州方面
宇部市
＜ＪＲ小野田駅
～市民館周辺＞
宇部・山口方面
＜サッカー場
～公園通り周辺＞
＜主なゾーン・拠点・軸＞
市街地ゾーン
田園居住ゾーン
臨海ゾーン
山林・里山ゾーン
都市核
地域交流拠点
広域連携軸
地域連携軸

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生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決定方針が設定されており、交通施設に関しては、11の基本方針が挙げられています。特に公共交通に関する方針を「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[7]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の強化、パークアンドライド[8]等の推進による公共交通の利便性向上、利用促進を図る。」、「高速交通網の利便性を向上させ、物流の円滑化を図るため、山陽自動車道の小野田 I.C.や山口宇部空港、重要港湾[9]宇部港、重要港湾小野田港、山陽新幹線ＪＲ厚狭駅等の広域交通拠点へのアクセス道路の整備を促進する。」と設定しています。

<u>都市づくりの基本理念</u>
「歴史・文化と調和し、豊かな自然環境と活力ある産業を生かした交流都市づくり」

<u>交通施設の都市計画の決定の方針（基本方針）</u>
○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の強化、パークアンドライド等の推進による公共交通の利便性向上、利用促進を図る。
- 高速交通網の利便性を向上させ、物流の円滑化を図るため、山陽自動車道の小野

[7]**ユニバーサルデザイン**：年齢や障害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。

[8]**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。

[9]**重要港湾**：日本における港湾の一区分であり、昭和25年に制定された港湾法で定められた制度で、同法第2条第2項において「国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾で政令で定めるもの」と定義されている。

田Ｉ.Ｃ.や山口宇部空港、重要港湾宇部港、重要港湾小野田港、山陽新幹線ＪＲ厚狭駅等の広域交通拠点へのアクセス道路の整備を促進する。

○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点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機能の強化や、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、あわせて、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。

・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、沿線土地利用に応じた適切な配置に努める。

・併せて、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

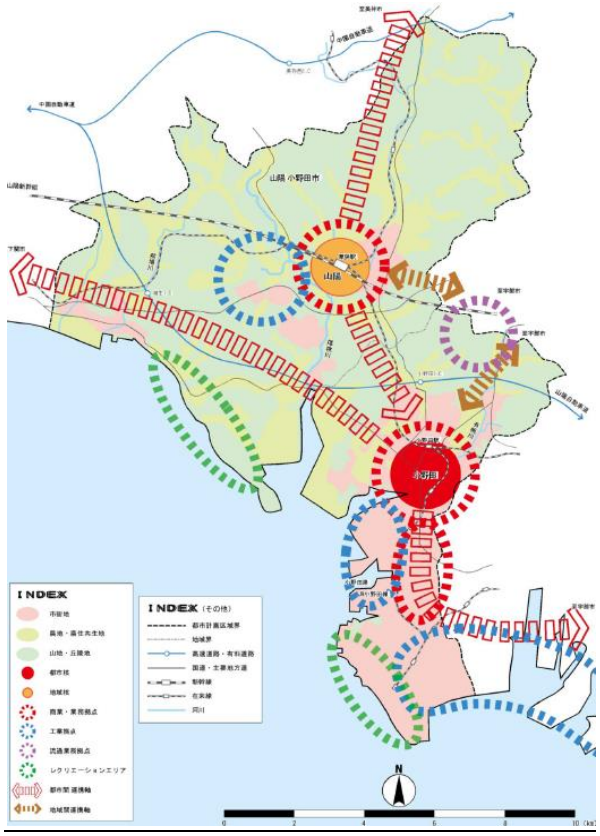
<u>山陽小野田都市計画区域の将来都市構造</u>

都市核：小野田（小野田駅周辺）

地域核：山陽（厚狭駅周辺）

都市間連携軸：都市核～地域核、都市核～埴生・下関方面、都市核～居能・宇部方面、地域核～美祢市方面

地域間連携軸：都市核～宇部市、地域核～宇部市



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、都市将来像を「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」とし、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」と設定しています。この基本理念を基に、都市づくりの基本方針を５つ設定しており、特に公共交通に関しては「分散したコンパクトな市街地を活かした住み良さの創造」、「充実した交通ネットワークを活かした住み良さの創造」を設定しています。さらに、これらの基本方針を基に、全体構想として７つの方針を掲げ、その中の１つに公共交通との関連性が高い交通体系整備の方針を掲げています。この方針は、持続可能な公共交通サービスの維持・確保を目的とし、鉄道に関しては「交通結節点機能の強化」、「バリアフリー化」、「わかりやすく、安全に交通機関が利用できる環境整備」を図ることや、バスに関しては「効率的・効果的な運行」、「交通不便地区などへの対応」を掲げています。

将来像を実現するための将来都市構造は、ＪＲ厚狭駅周辺、ＪＲ小野田駅周辺を都市核に位置づけ、サッカー場～公園通り周辺、ＪＲ埴生駅～埴生市街地周辺を地域交流拠拠点に位置づけることで、この周辺に都市機能の集積を図っています。都市核、地域交流拠点は、各種行政サービスの集積を中心として、金融、医療福祉、文化教育等の多様なサービスを提供する総合サービス拠点に設定されています。また、総合サ

ービス拠点を補完する地域を地域サービス拠点、その他にも地域の特徴に応じて、工業集積拠点、商業集積拠点、学術研究拠点等を設定しています。このように設定された分散する拠点を結ぶ交通ネットワークの強化、形成を行うことで都市機能の連携・補完を相互にできるような都市構造を目指しています。

都市将来像と都市づくりの基本理念

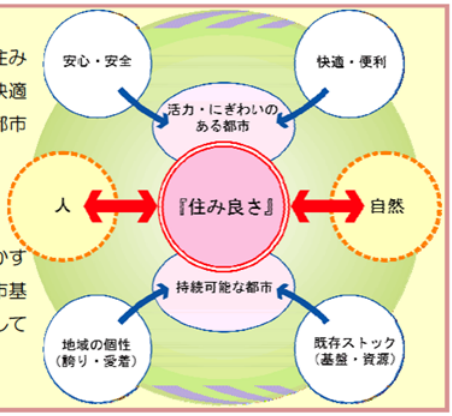
【都市将来像】

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

【都市づくりの基本理念】

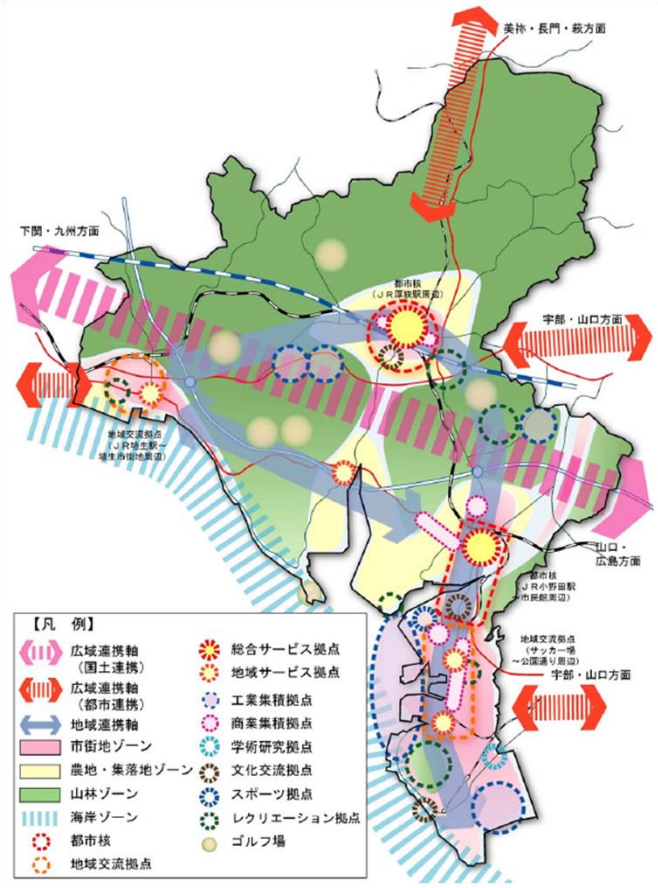
① 安心・安全・快適・便利な都市を創る
～本市に暮らす全ての人が今後も安心・安全に住み続けられるよう、身近な生活の場において、快適で便利な市街地、活力とにぎわいにあふれる都市空間を創出します。

② 地域の個性や資源を活かした都市を創る
～これまで育んできた各地域の個性を守り活かすと同時に、市全体の資産である産業集積、都市基盤施設、そして人材資源などを最大限に活用して持続可能な都市づくりを進めます。



都市づくりの基本方針

①分散したコンパクトな市街地を活かした　　住み良さの創造
②充実した交通ネットワークを活かした住み良さの創造
③恵まれた自然環境や歴史資源を活かした住み良さの創造
④安心・安全まちづくりの推進による住み良さの創造
⑤市民の視点に立った住み良さの創造



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２　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
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）	○広域交通機能を活かした商業機能や新たな居住地を誘導し、定住促進を図る ○地域を結ぶ交通機能を強化し、まちの魅力向上を図る	○コミュニティバス[10]・シャトルバス[11]の導入 ○デマンド交通[12]システムの導入 ○バイパス方面からのアクセス改善 ○駅の多機能化
山陽小野田市 まち・ひと・しごと創生総合戦略 （策定中）	○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

[10]**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。

[11]**シャトルバス**：一定の区間を定期的に往復するバス。

[12]**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」と設定しています。

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」を設定しています。

基本理念
『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」』
基本方針
○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
計画の目標
○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

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。

表３　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
デマンド型乗合交通の導入	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小野田線、ＪＲ山陽本線、ＪＲ美祢線は市内や周辺市町との移動を担っています。

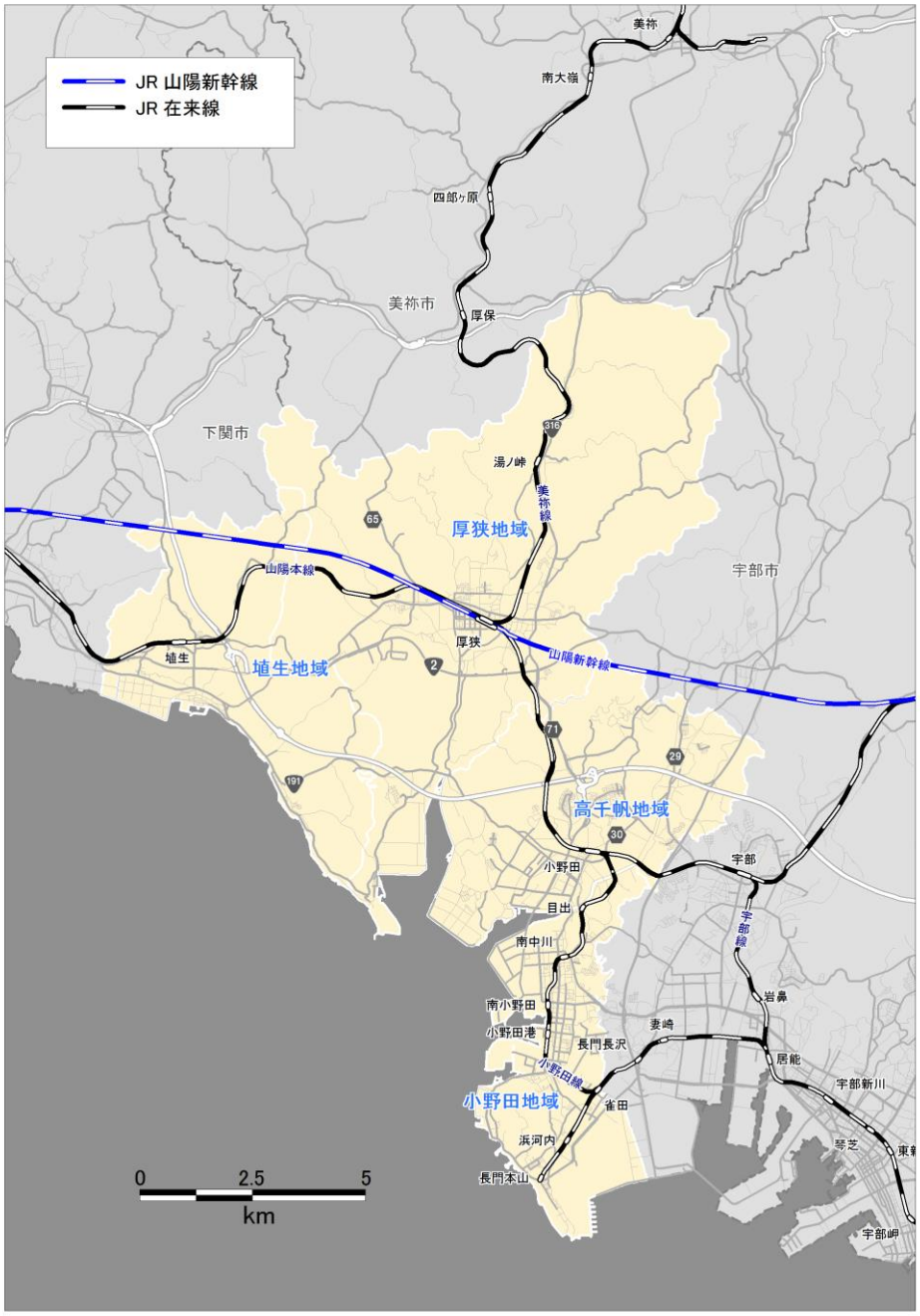


図 25　鉄道路線網

（２）サービス水準

山陽新幹線や山陽本線は、１日あたり片方向 20 便/日超と一定の便数が運行されているものの、南北の移動を担うＪＲ小野田線、ＪＲ美祢線は、片方向 10 便/日であり、朝夕のピーク時を除くと、ダイヤは概ね１時間に１本となっている。

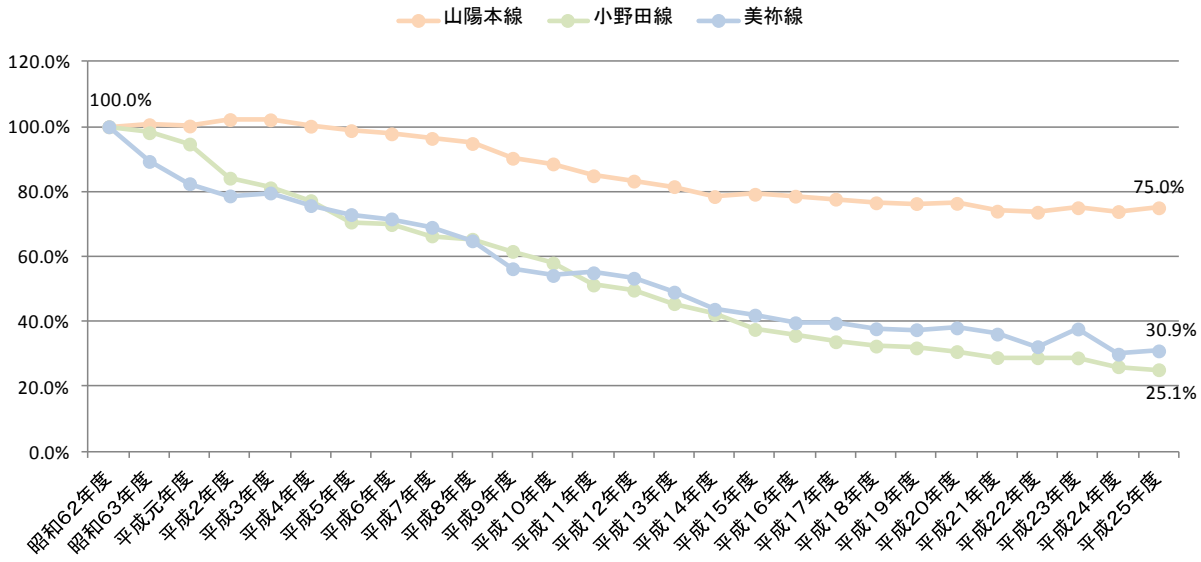
表４　各ＪＲ路線の運行便数と運行時間

種別	便数			各路線の運行時間
	上り	下り	合計	※（ ）内は基準とした駅
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

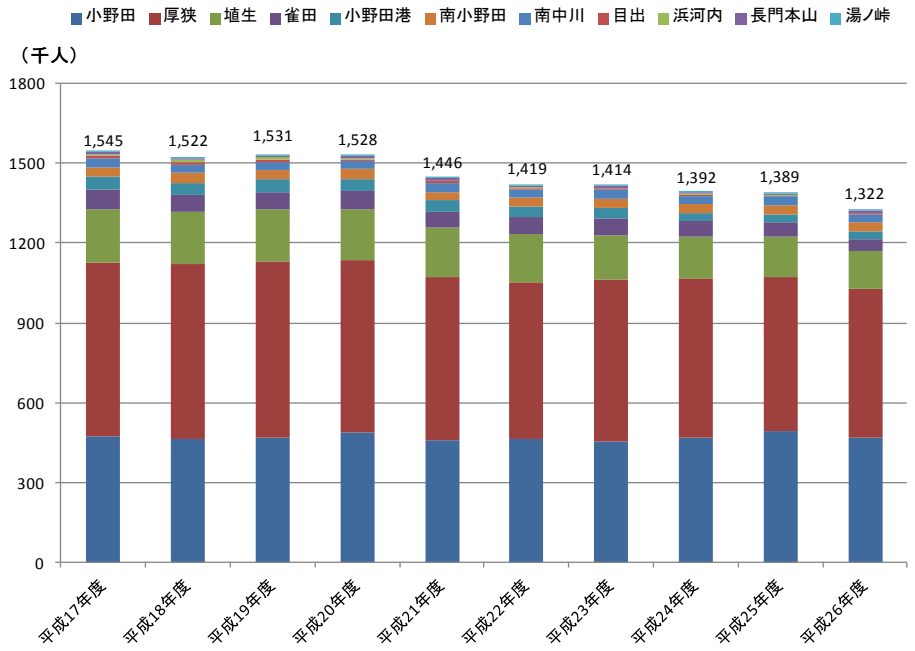
年間乗車数は市内全路線で減少傾向にあります。特に、小野田線、美祢線は昭和 62 年度の年間乗車数の約 3 割まで減少しています。駅別の乗降者数において、平成 27 年のＪＲ小野田線の浜河内駅、目出駅やＪＲ美祢線の湯ノ峠駅の利用者数が平成 18 年よりも約 60%～70%減少しています。



※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

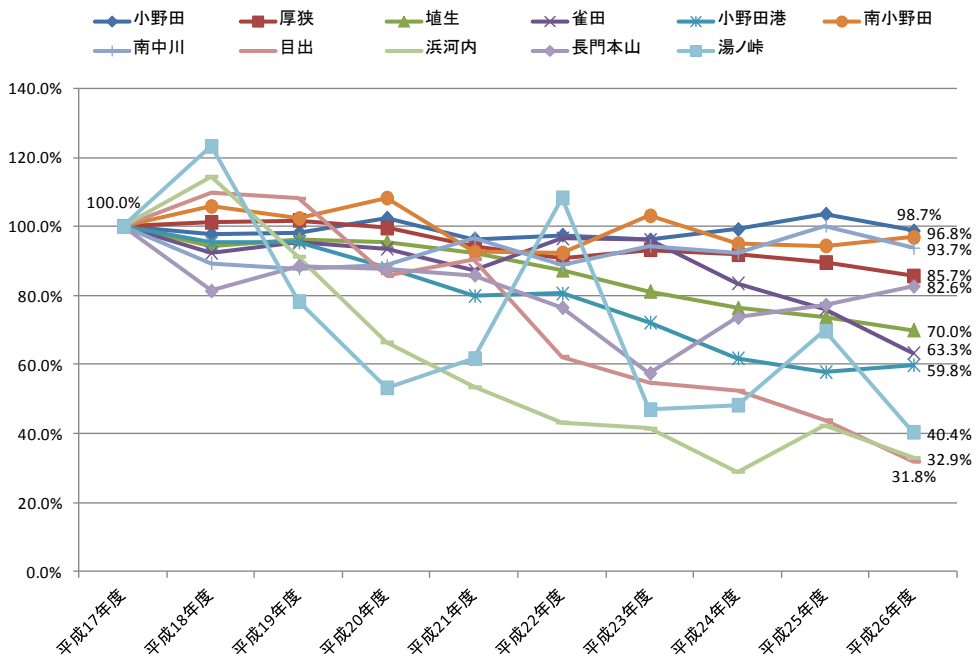
図 26　年間乗車人員の増減状況（ＪＲ山陽本線、ＪＲ小野田線、ＪＲ美祢線）



※厚狭駅はＪＲ山陽新幹線の乗車人員を含む

資料：山口統計年鑑

図 27　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ＪＲ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増減状況

（４）鉄道の利用促進に関する取組

ＪＲ美祢線・小野田線利用促進協議会、ＪＲ美祢線利用促進協議会では、利用者を増やすために事業を実施しています。

ＪＲ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出来る臨時列車を運行することで利用促進を図っています。また、ＪＲ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を行っています。

図 29　開業 100 周年記念イベントの開催状況

図 30　ハロウィンスイーツ列車内の様子

図 31　美祢線のラッピング車両の外観図

図 32　ＪＲ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、概ね放射上に形成されています。

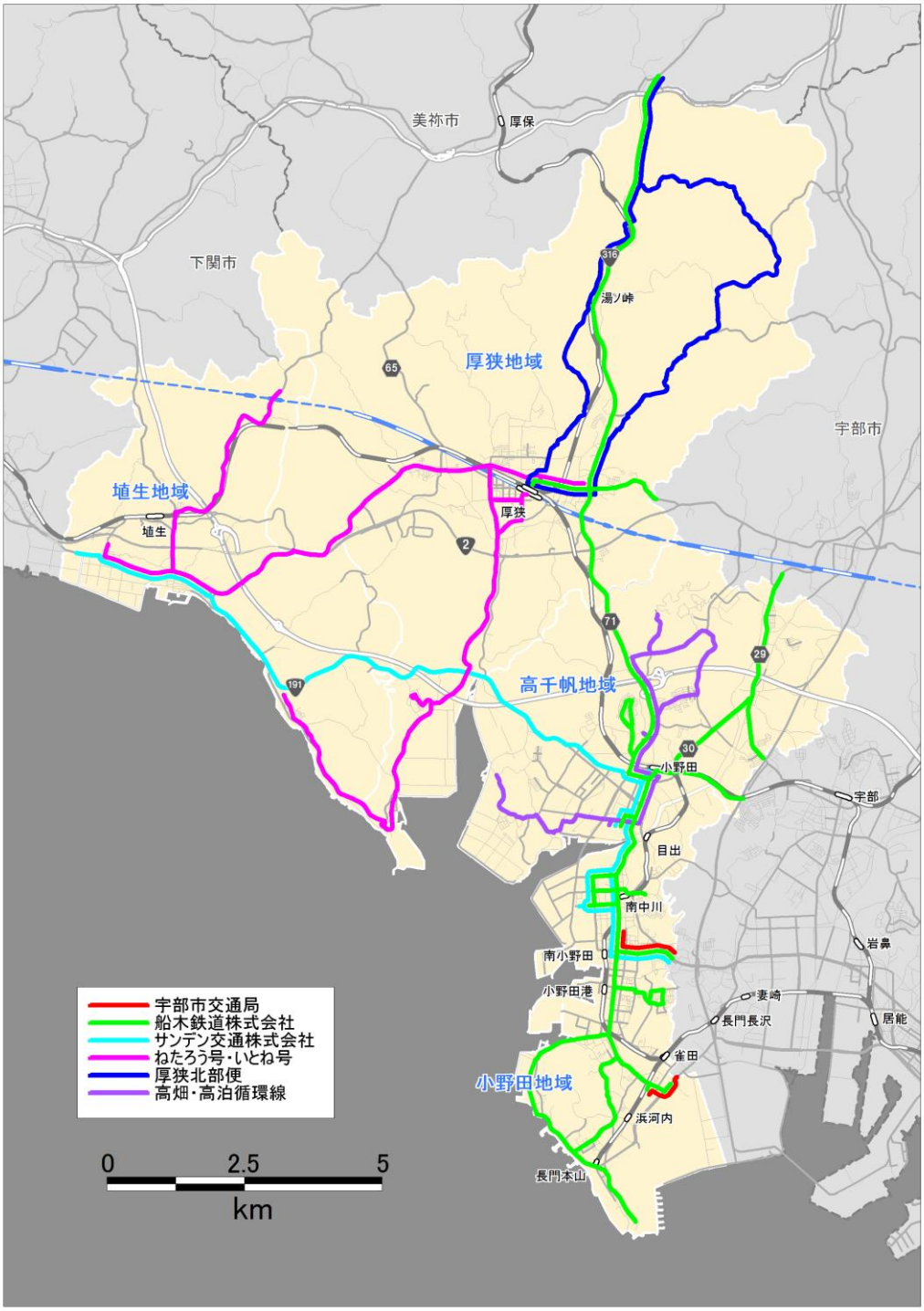


図 33　バス路線網

（２）サービス水準

地理的な特性から、ＪＲ小野田駅～公園通り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。

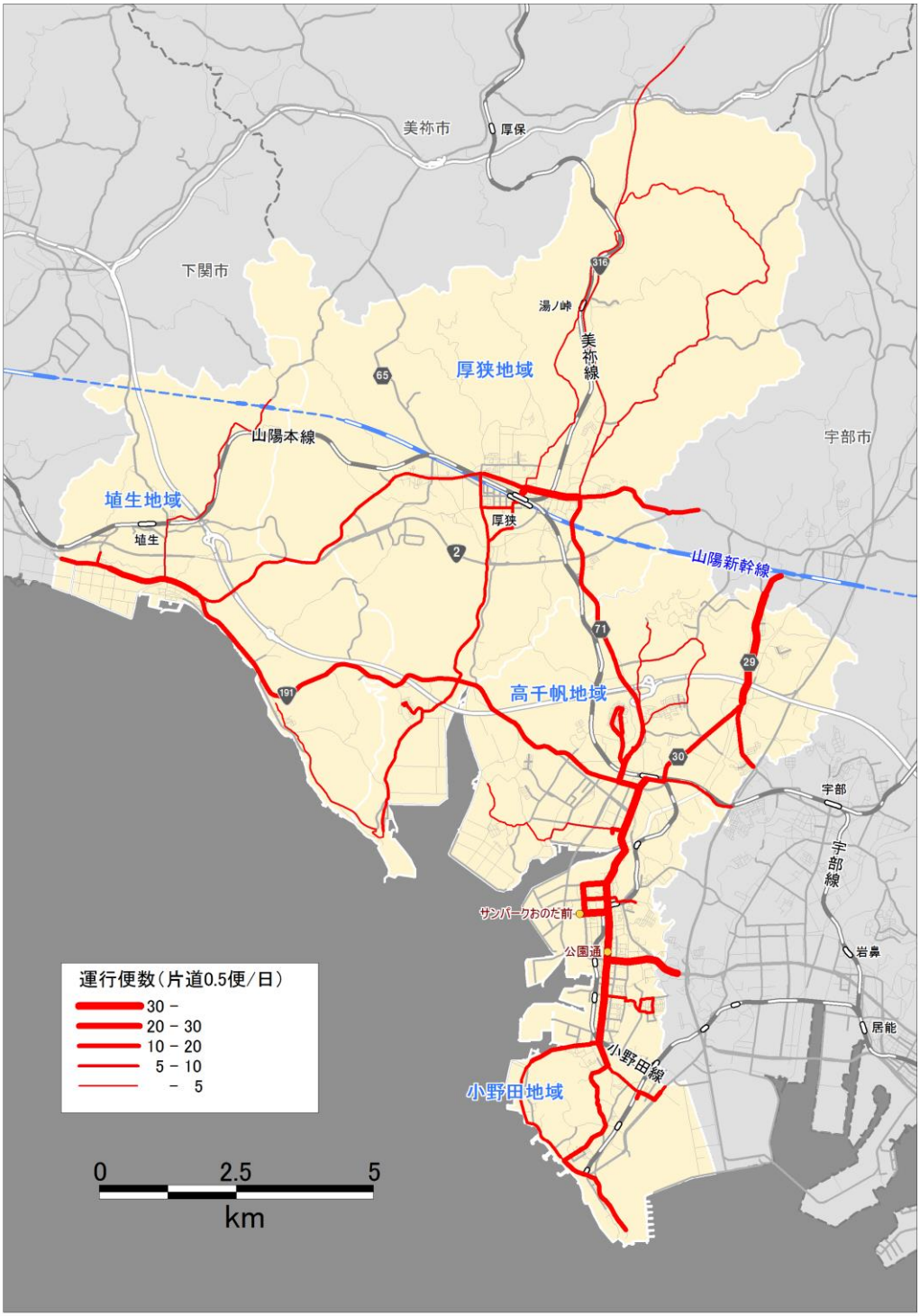
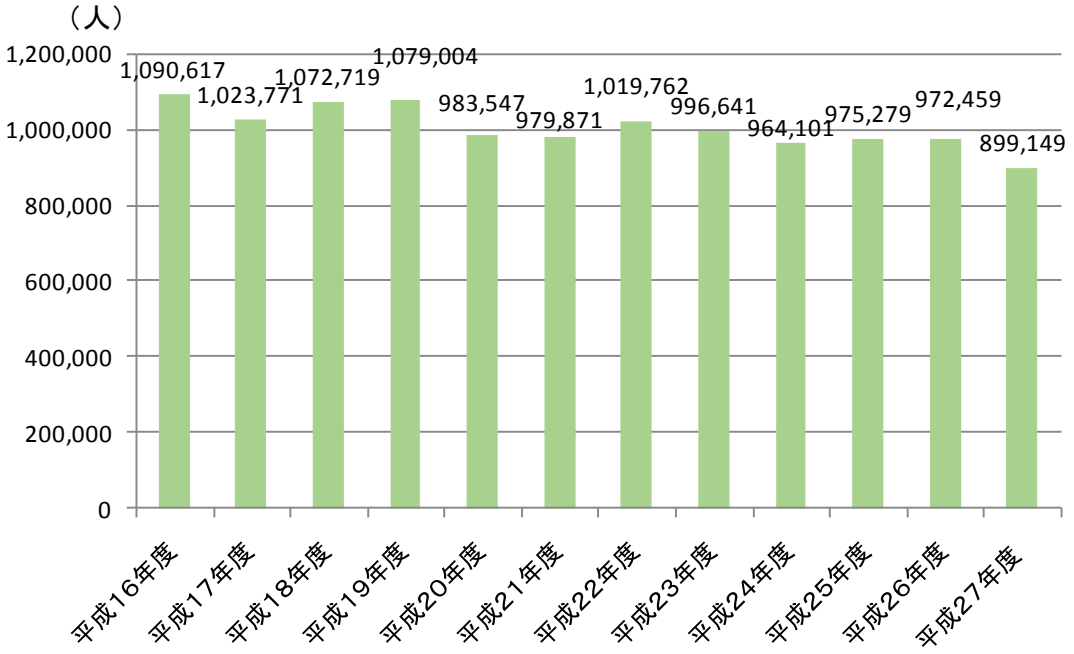


図 34　路線バス等の運行便数

（３）利用実態

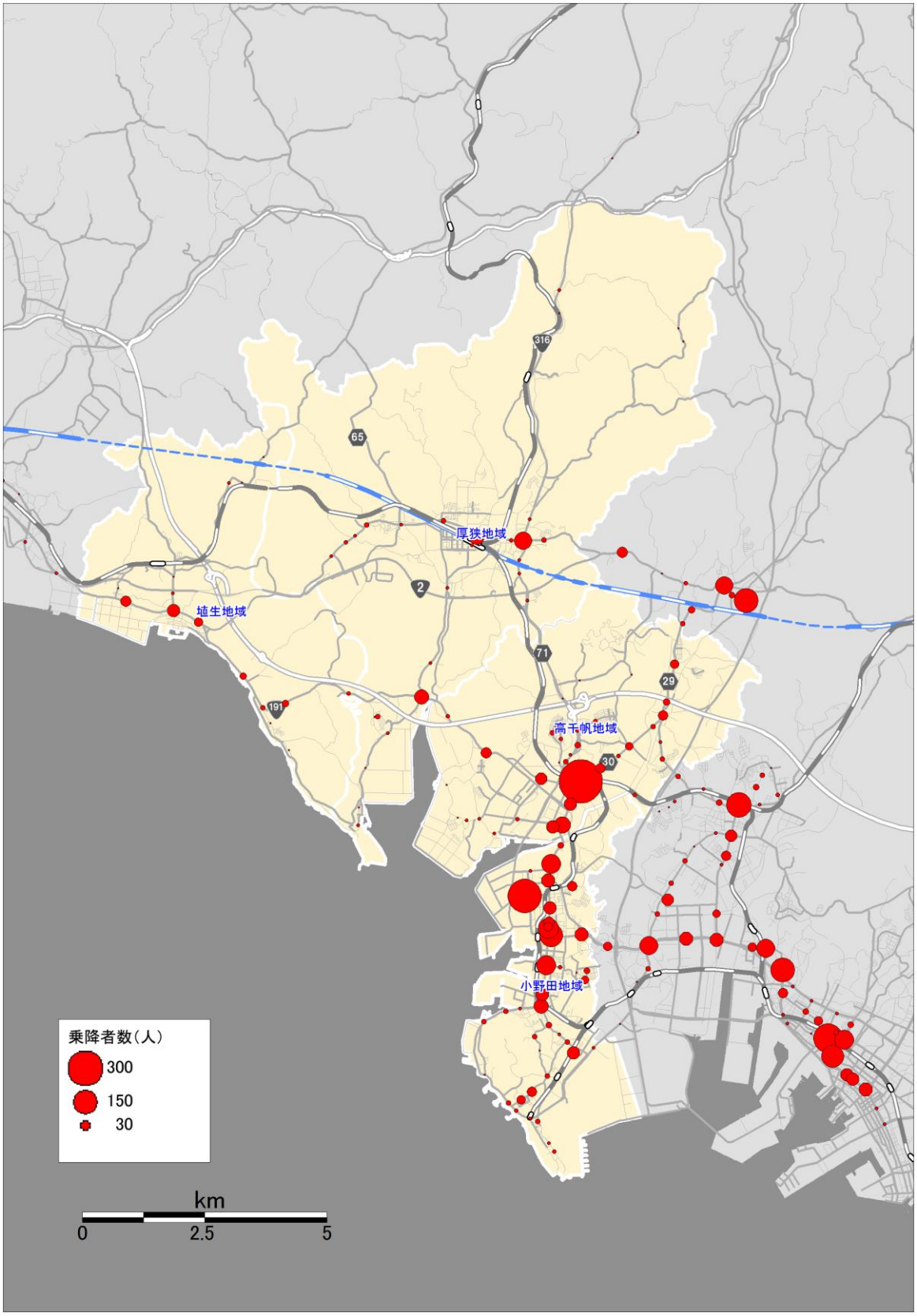
路線バス等の年間利用者数は、ほぼ横ばいで推移していますが、平成 27 年度は、前年度に比べて利用者数が大きく減少しています。

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。一方で、厚狭地域や埴生地域では、比較的利用者が少ない状況です。また、公園通り以南についても、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 35　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 36　バス停別乗降者数

（４）補助金支出の状況と系統[13]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 千万円になります。

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、単県補助系統の一部でも、収益率が 20%を切る系統が見られます。

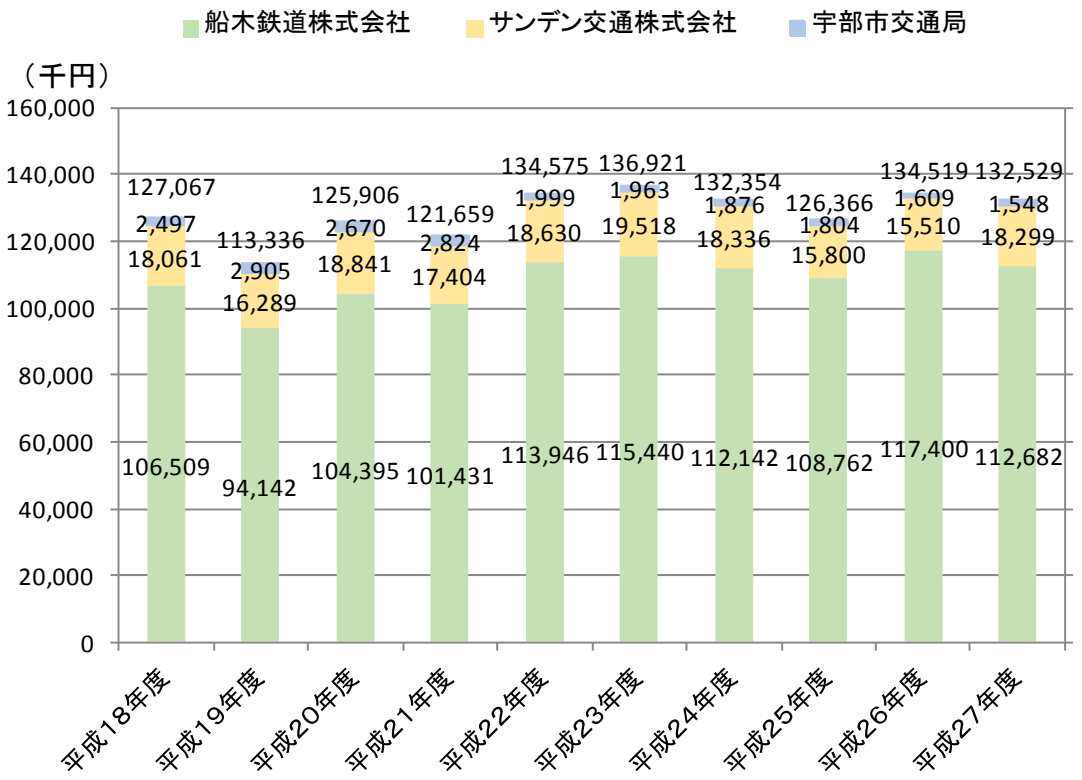


図 37　路線バス事業者への補助金支出額の推移

[13]**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

表５　系統別の収益率[14]と平均乗車密度[15]の関係

番号	路線名	系統		補助金名	乗車密度[16]（人）	収益率	運行会社名
		起点	終点				
1	下関・小野田・宇部線	下関駅・小月駅	小野田駅	国　庫	5.0	69.9%	サンデン交通株式会社
2	本山・刈屋線	小野田駅	刈屋	単　独	2.6	68.7%	船木鉄道株式会社
3	ひばりヶ丘線	ひばりヶ丘・サ	本山岬	単　独	3.7	68.0%	船木鉄道株式会社
4	小野田線	西ケ丘・ゆめタウン	日赤前	国　庫	3.8	65.6%	宇部市交通局
5	船木・宇部線	船木・宇部駅	宇部市役所	国　庫	3.7	65.6%	船木鉄道株式会社
6	下関・小野田・宇部線	下関駅・小月駅	宇部中央	国　庫	5.0	64.1%	サンデン交通株式会社
7	下関・小野田・宇部線	彦島営業所・小月駅	宇部中央	国　庫	5.1	62.2%	サンデン交通株式会社
8	小野田線	小野田営業所・記念館	常盤町二	国　庫	3.1	58.5%	宇部市交通局
9	小野田線	小野田営業所・助田	興産中央病院	単　県	3.7	56.3%	宇部市交通局
10	小野田線	小野田営業所・大学病院	常盤町二	国　庫	2.9	52.1%	宇部市交通局
11	ひばりヶ丘線	ひばりヶ丘・労サ	叶松	単　独	2.0	45.2%	船木鉄道株式会社
12	理科大線	小野田駅・赤崎	理科大	単　独	1.8	45.2%	船木鉄道株式会社
13	厚狭・宇部線	厚狭駅・中川通	宇部中央	国　庫	1.4	41.0%	船木鉄道株式会社
14	本山・刈屋線	小野田駅・刈	本山岬	単　独	1.9	41.0%	船木鉄道株式会社
15	本山・刈屋線	船木・サ	本山岬	国　庫	2.4	40.4%	船木鉄道株式会社
16	理科大線	際波台・サ・刈	理科大	単　県	2.3	40.2%	船木鉄道株式会社
17	理科大線	小野田駅・市・刈	理科大	単　独	2.5	40.1%	船木鉄道株式会社
18	厚狭・宇部線	厚狭駅・サ	宇部中央	国　庫	2.1	35.3%	船木鉄道株式会社
19	理科大線	際波台・サ	理科大	単　県	1.4	32.9%	船木鉄道株式会社
20	下関・小野田・宇部線	小野田駅・中川通	宇部中央	単　県	1.7	32.3%	サンデン交通株式会社
21	本山・刈屋線	小野田駅・サ刈	本山岬	単　独	1.6	31.6%	船木鉄道株式会社
22	国道線	船木	厚狭駅	単　独	1.1	31.0%	船木鉄道株式会社
23	いとね号	上福田・厚狭駅	中央病院	旧廃代	1.5	29.4%	船木鉄道株式会社
24	本山・刈屋線	船木・中川通	本山岬	国　庫	2.4	29.3%	船木鉄道株式会社
25	本山・刈屋線	小野田駅・サ	刈屋	単　独	1.2	29.2%	船木鉄道株式会社
26	本山・刈屋線	際波台・小野田駅	刈屋	単　独	1.2	27.6%	船木鉄道株式会社
27	船木・小野田線	船木	市民病院	単　独	1.0	27.4%	船木鉄道株式会社
28	理科大線	小野田駅・刈	理科大	単　独	1.6	26.7%	船木鉄道株式会社
29	高畑・高泊循環線	高泊・イ東	高泊	旧廃代	1.2	26.5%	船木鉄道株式会社
30	ひばりヶ丘線	ひばりヶ丘・サ	刈屋	単　独	1.2	26.0%	船木鉄道株式会社
31	船木・小野田線	船木	小野田駅	単　独	0.8	23.6%	船木鉄道株式会社
32	理科大線	際波台・小野田駅	理科大	単　県	1.3	22.7%	船木鉄道株式会社
33	いとね号	中央病院・厚狭駅	老人センター	旧廃代	0.8	21.3%	船木鉄道株式会社
34	下関・小野田・宇部線	小野田駅・サ	宇部中央	単　県	1.0	20.0%	サンデン交通株式会社
35	ねたろう号	中央病院・厚狭駅	津布田小前	旧廃代	1.0	19.3%	船木鉄道株式会社
36	高畑・高泊循環線	高泊・イNイ	高泊	旧廃代	0.9	19.1%	船木鉄道株式会社
37	本山・刈屋線	船木・小野田駅	刈屋	単　県	1.1	18.1%	船木鉄道株式会社
38	理科大線	小野田駅・市・サ・刈	理科大	単　独	1.1	17.8%	船木鉄道株式会社
39	ねたろう号	中央病院・厚狭駅	梶汐湯	旧廃代	0.7	17.5%	船木鉄道株式会社
40	美祢線	美祢駅	厚狭駅	単　県	1.0	14.2%	船木鉄道株式会社
41	ひばりヶ丘線	ひばりヶ丘・小野田駅	叶松	単　独	0.5	13.5%	船木鉄道株式会社
42	いとね号	老人センター・厚狭駅	上福田	旧廃代	0.3	12.5%	船木鉄道株式会社
43	高畑・高泊循環線	高泊・東	高泊	旧廃代	0.4	10.0%	船木鉄道株式会社
44	高畑・高泊循環線	高泊	小野田駅	旧廃代	0.2	9.7%	船木鉄道株式会社
45	厚狭北部便	厚狭駅・平沼田	山中	旧廃代	0.2	6.1%	船木鉄道株式会社
46	厚狭北部便	厚狭駅・松ヶ瀬	厚狭駅	旧廃代	0.3	5.9%	船木鉄道株式会社
47	高畑・高泊循環線	高泊・イイ	小野田駅	旧廃代	0.1	4.2%	船木鉄道株式会社
48	厚狭北部便	厚狭駅・湯ノ峠駅	山中	旧廃代	0.0	2.6%	船木鉄道株式会社
49	高畑・高泊循環線	高泊・イ東イ	高泊	旧廃代	0.1	2.4%	船木鉄道株式会社

※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

[14] **収益率：**バスに係る総支出額に対する、バス事業で得た利益の割合

[15]**乗車密度**：ある系統１便あたりの平均利用者数で、起点から終点までを平均した 1km あたりの平均乗車数

（5）市内のバス停の現状

①小野田駅前のバス停の現状

小野田駅前にはバス停が分散して 4 箇所存在し、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 200～300m あり、鉄道との乗継環境が良いとは言えないのが現状です。

図 38　小野田駅前バス停の現状

（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定期的に開催しています。また、地球温暖化防止・CO_2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[17]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39　バスの乗り方教室の開催状況

[17]**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　デマンド型乗合タクシー

（１）運行区域

厚狭地域において、本市がタクシー事業者に業務委託し、デマンド型乗合タクシー[18]の「殿様号・姫様号」を運行しています。

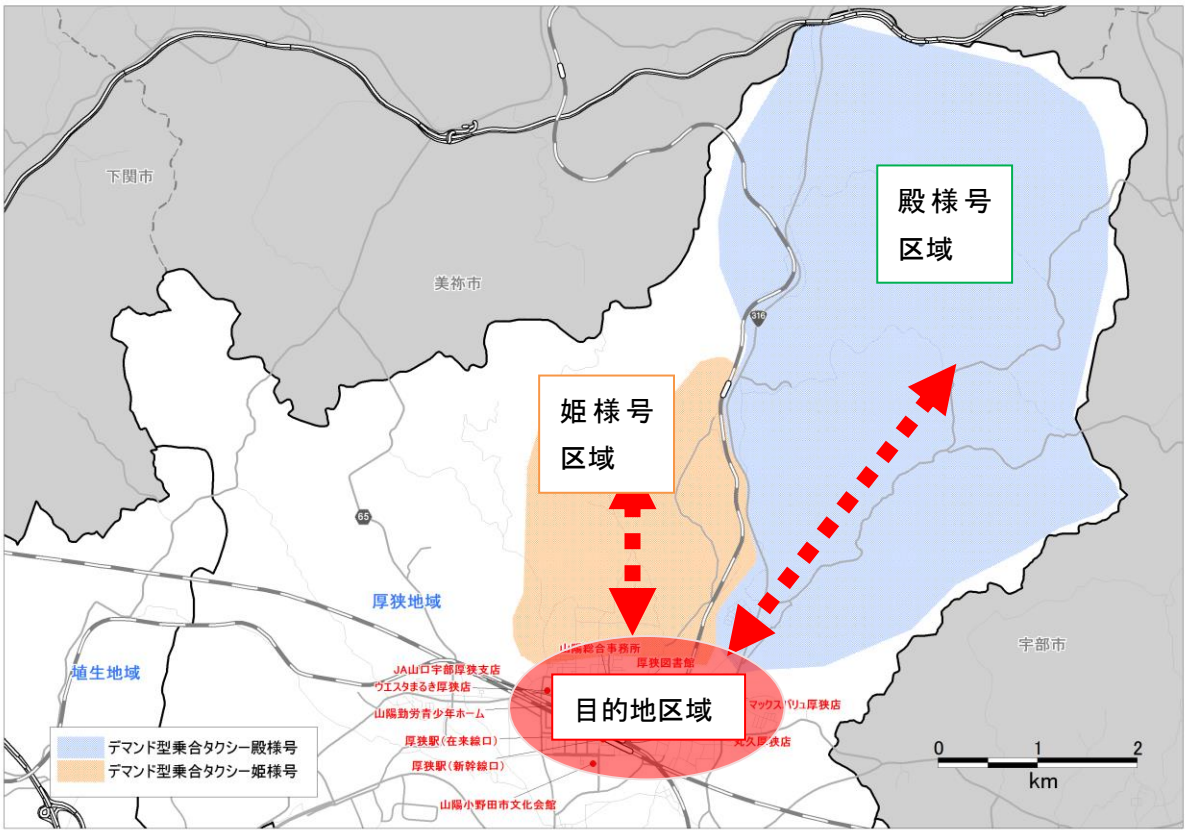


図 40　デマンド型乗合タクシーの運行区域

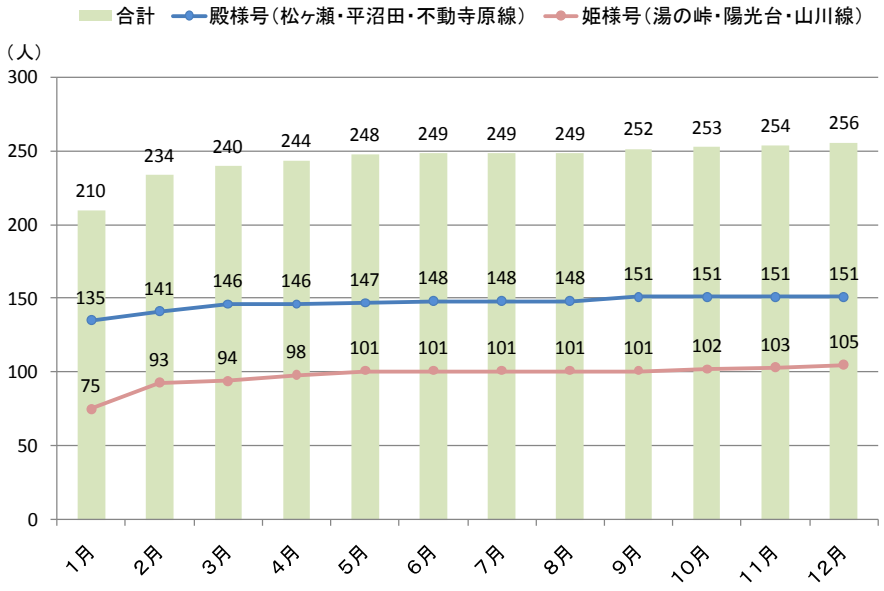
図 41　殿様号

図 42　姫様号

[18]**乗合タクシー：** ９人以下の旅客を運ぶ営業用自動車を利用した乗合自動車。

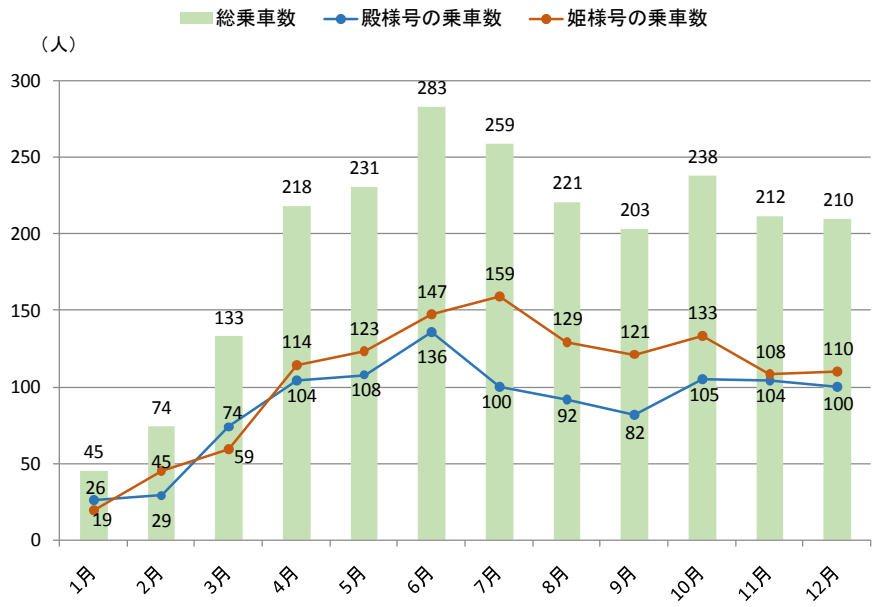
（２）利用実態

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、概ね月あたり 200～300 人程度となっています。



資料：山陽小野田市

図 43　デマンド型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 44　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７つのタクシー営業所が存在します。埴生地域には、営業所は存在していませんが、待機所が存在し、概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。

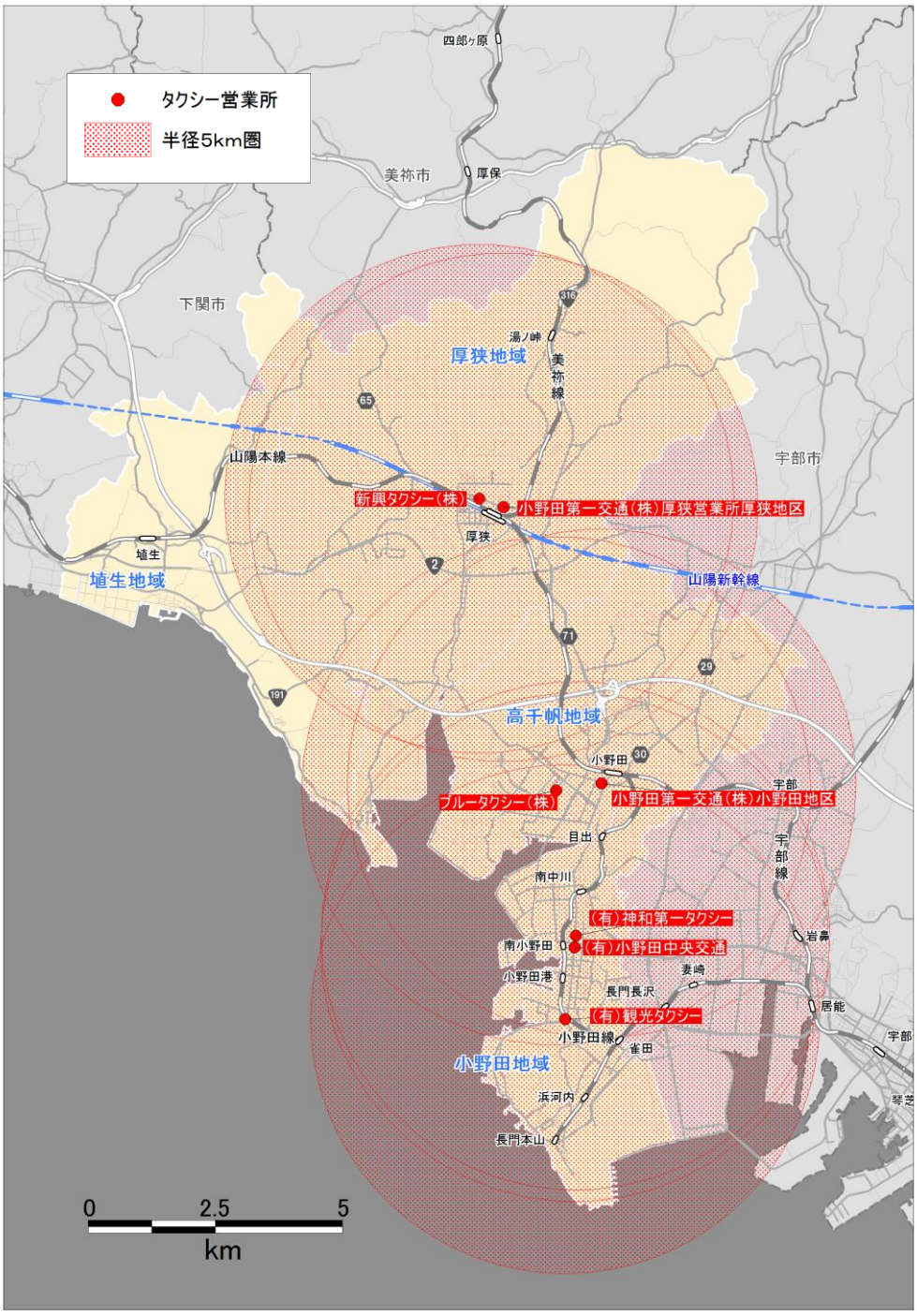


図 45　タクシー事業所の分布

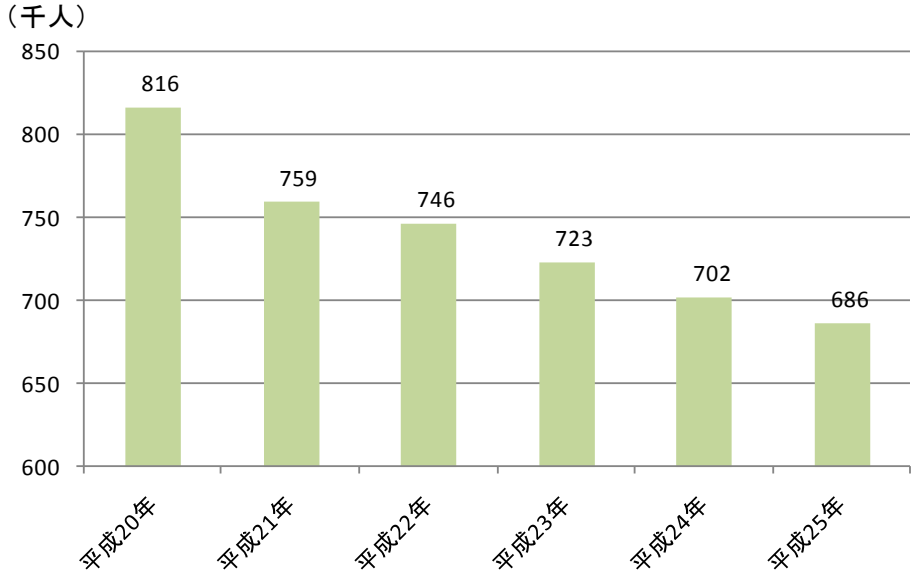
表６　市内のタクシー事業者の車種別保有車両数（山口県タクシー協会会員のみ）

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　小野田地区	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 46　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　公共交通空白･不便地区の現状

公共交通空白・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空白・不便地区が分布しています。

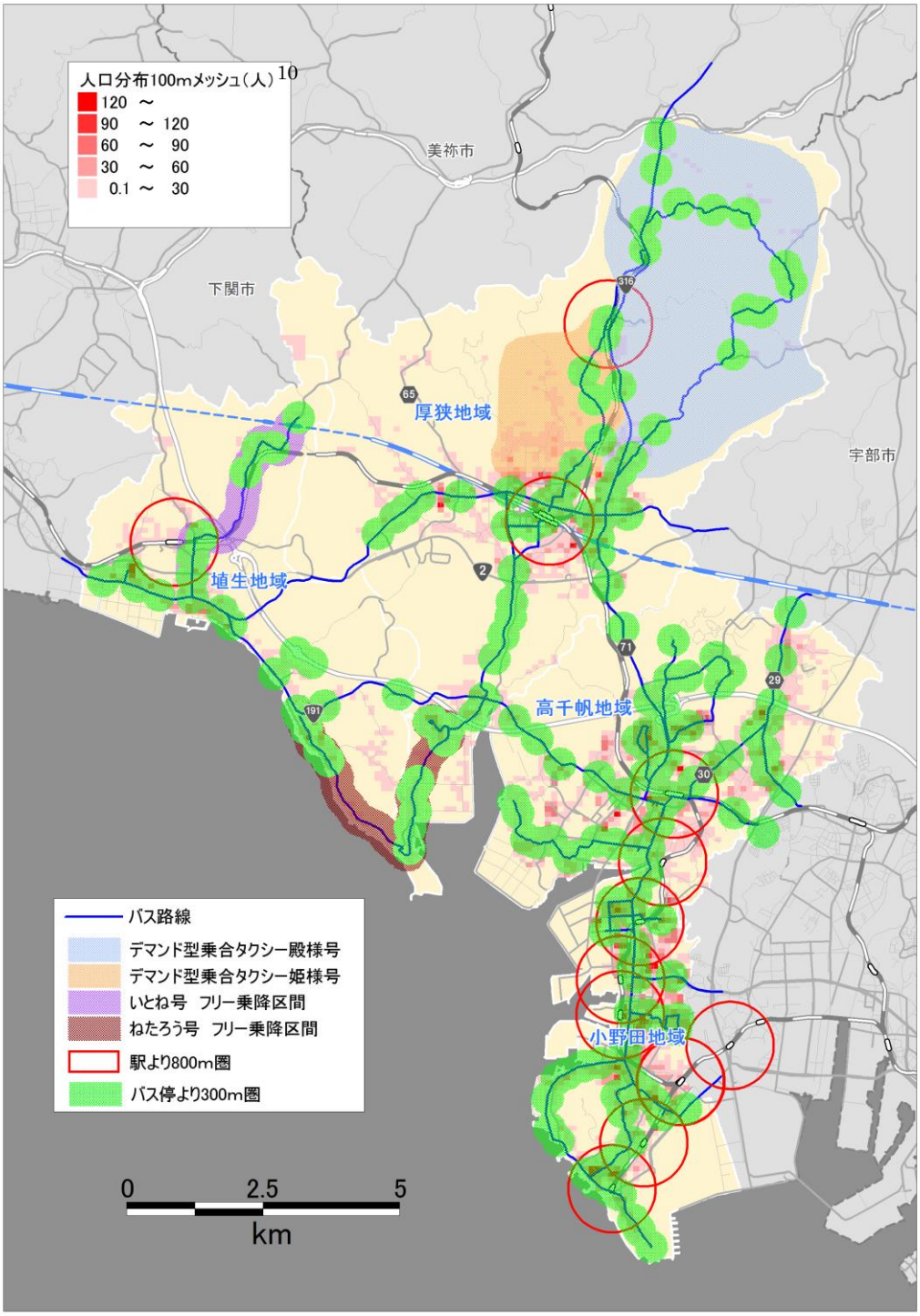
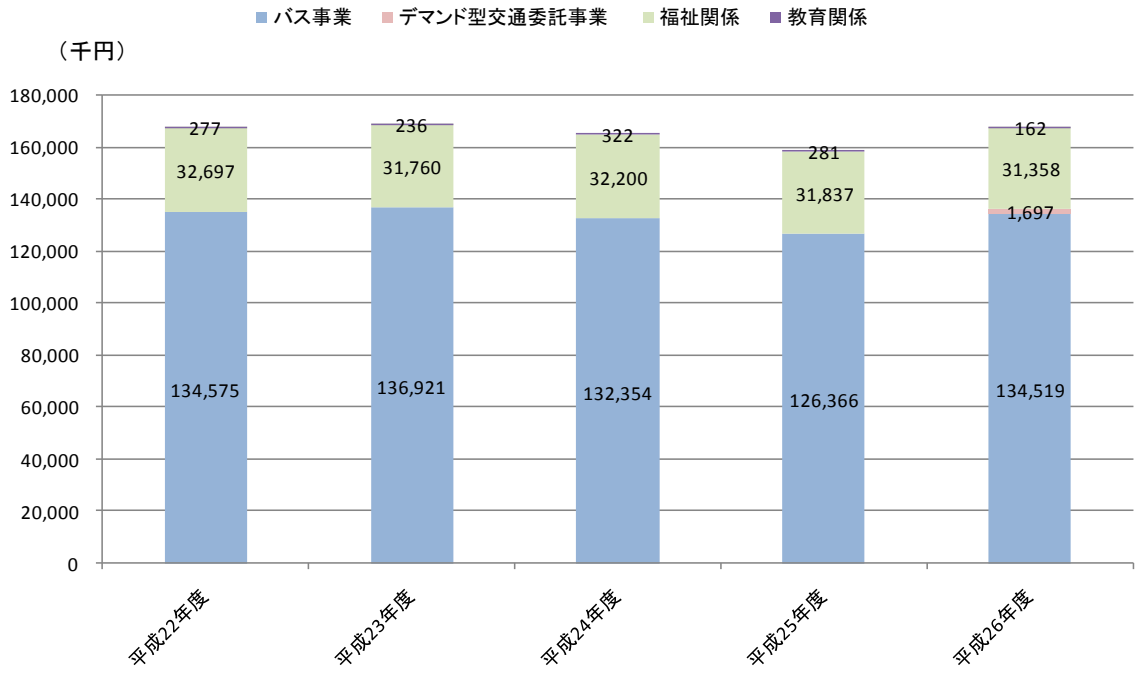


図 47　公共交通空白・不便地区（市内全域）

[19] **100m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　移動手段確保にかかる財政支出の状況

本市の移動手段にかかる財政支出は、福祉関係や教育関係を合わせると、概ね 1 億 6 千万円程度で推移しています。



資料：山陽小野田市

※デマンド型交通は平成 27 年 1 月より運行開始

※デマンド型交通委託事業費は予算段階の値

図 48　移動手段確保に係る財政支出の推移

3　公共交通に対する市民の意向等

3－1　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 7　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%

3－2　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。

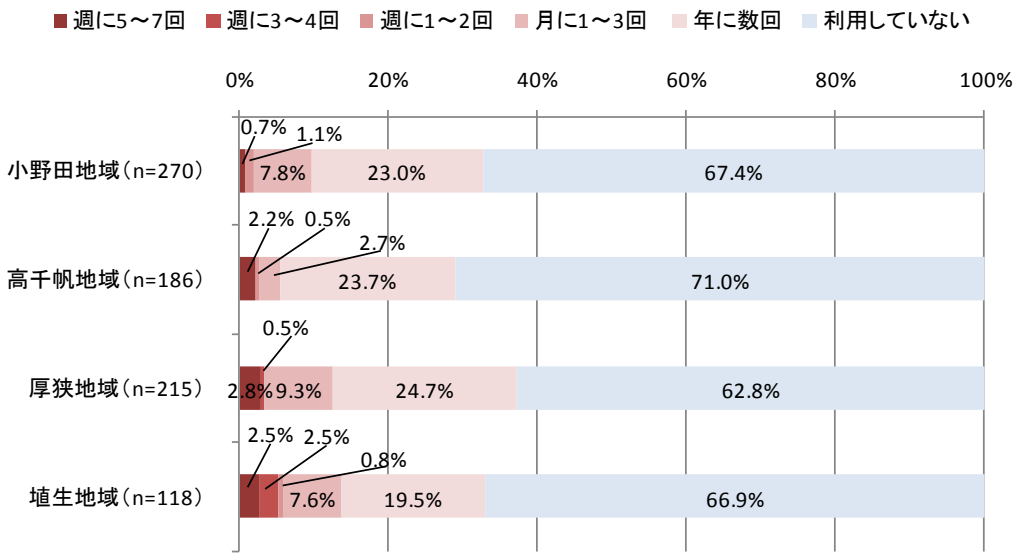
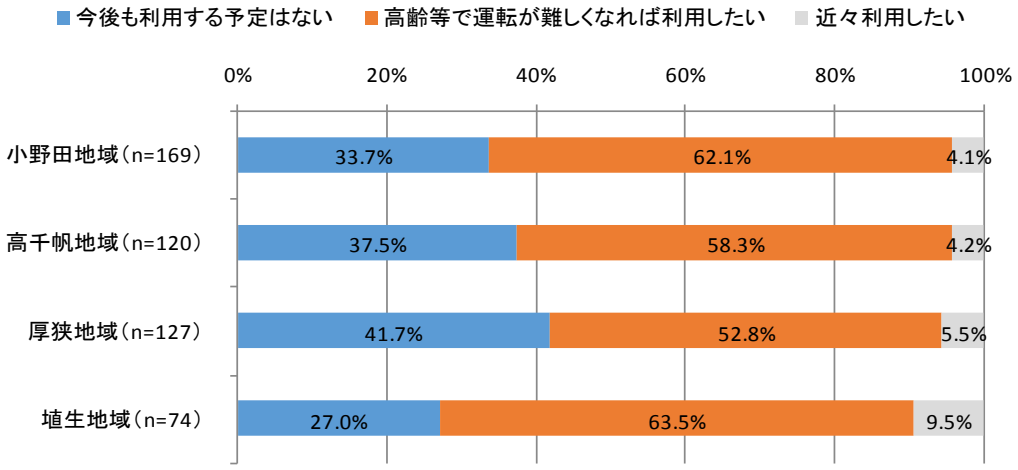


図 49　鉄道の利用頻度

（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。

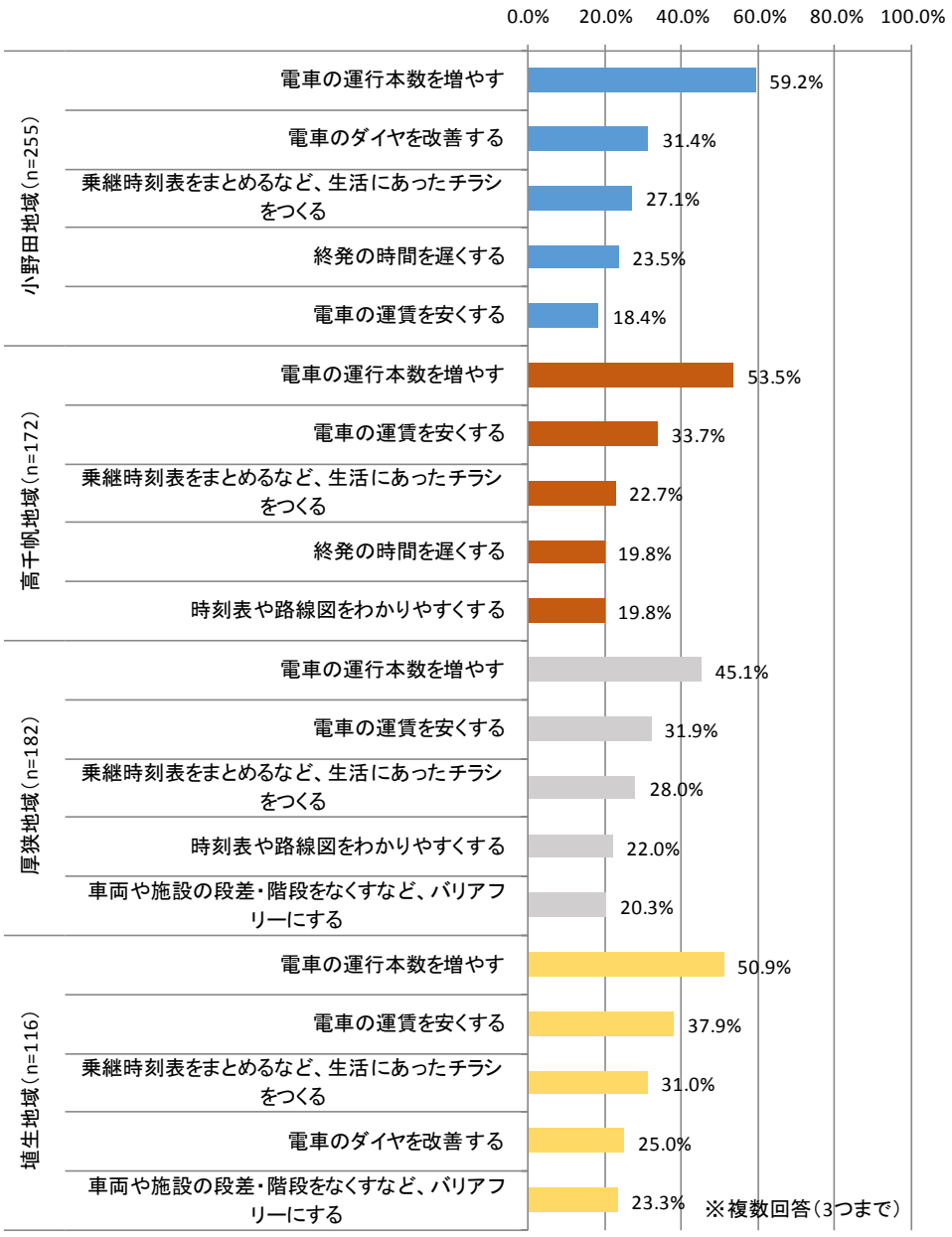


※現在鉄道を利用していない人の回答

図 50　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 51　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。

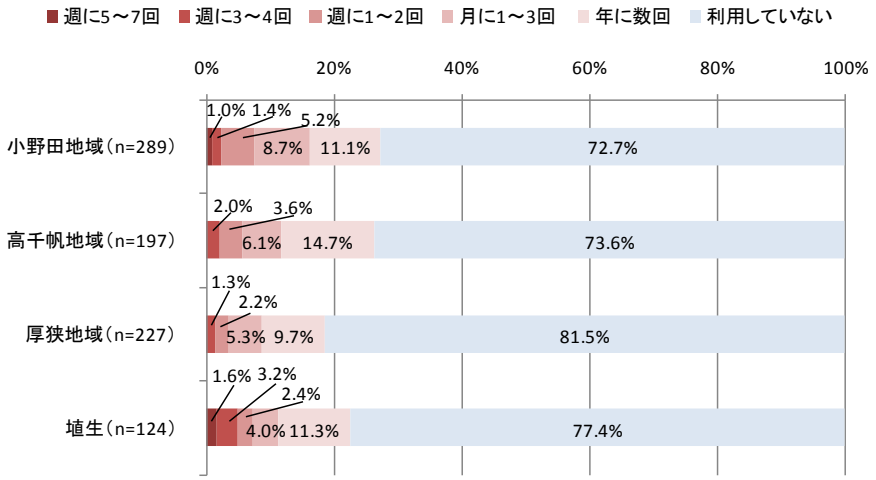
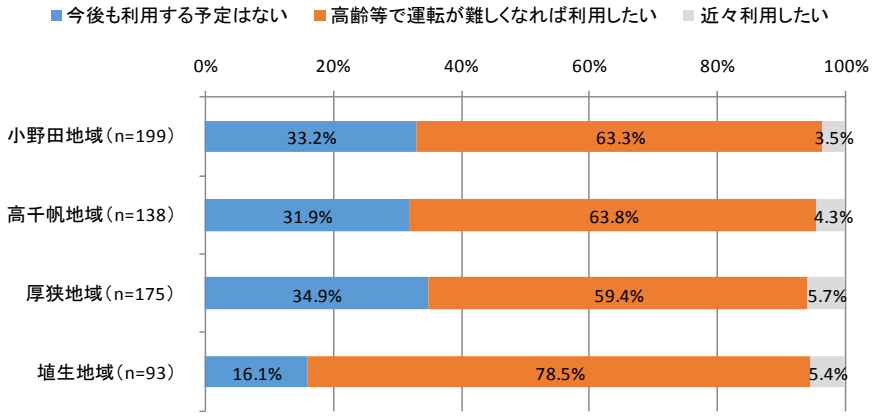


図 52　バスの利用頻度

（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。

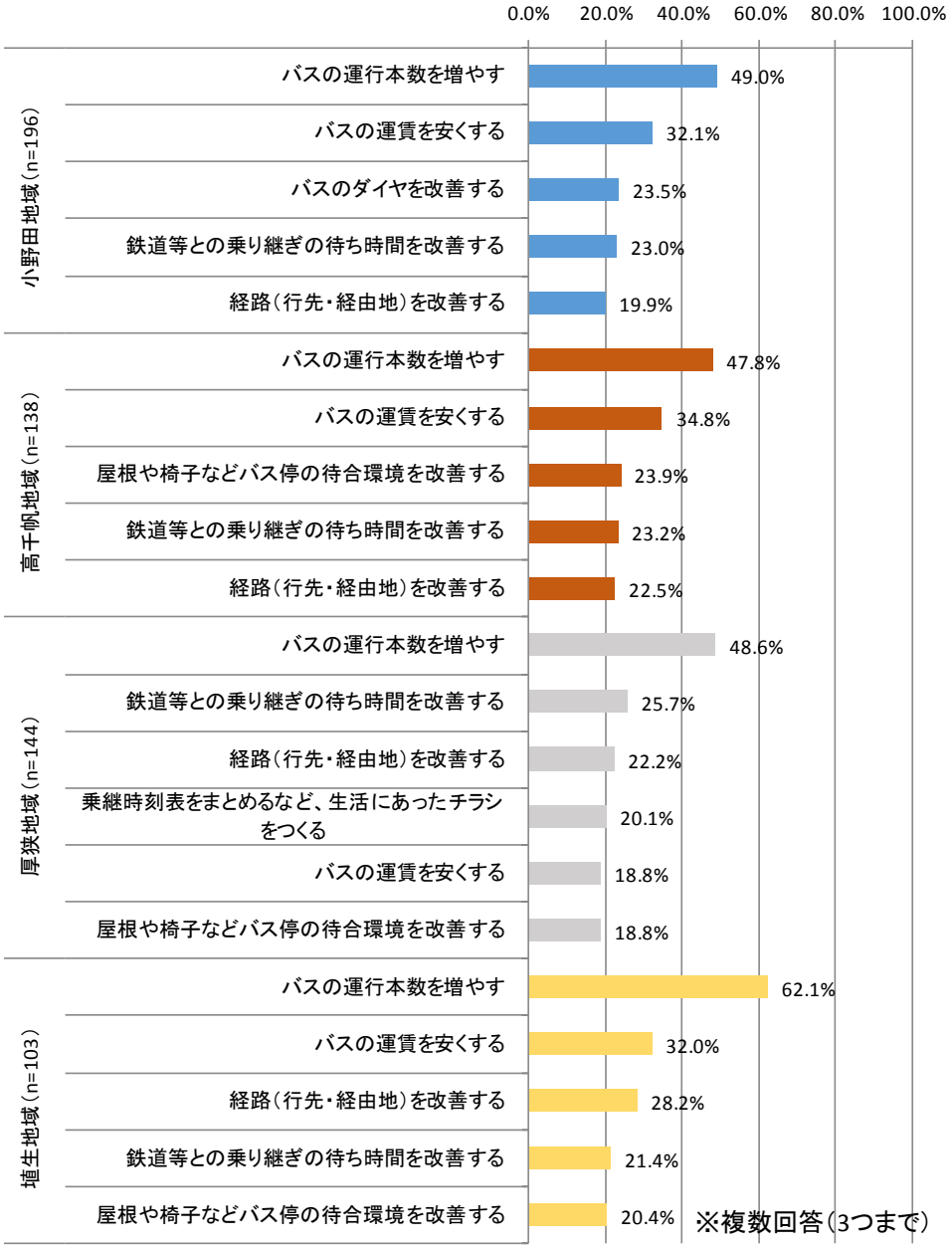


※現在バスを利用していない人の回答

図 53　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 54　バスの既存サービスの改善点

３－３　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の把握を目的としたアンケート調査を実施しました。

表８　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郵送配布、郵送回収 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

３－４　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。

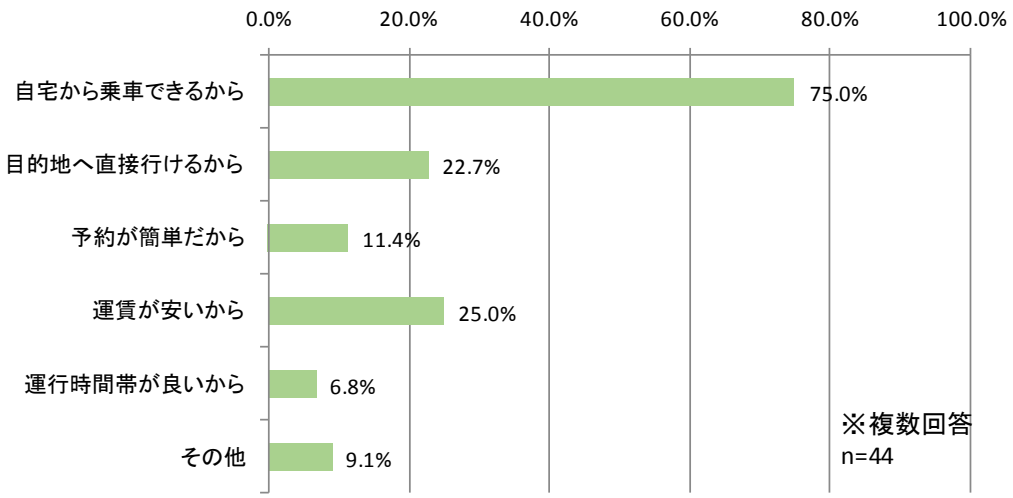


図 55　デマンド型交通を利用する理由

（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。

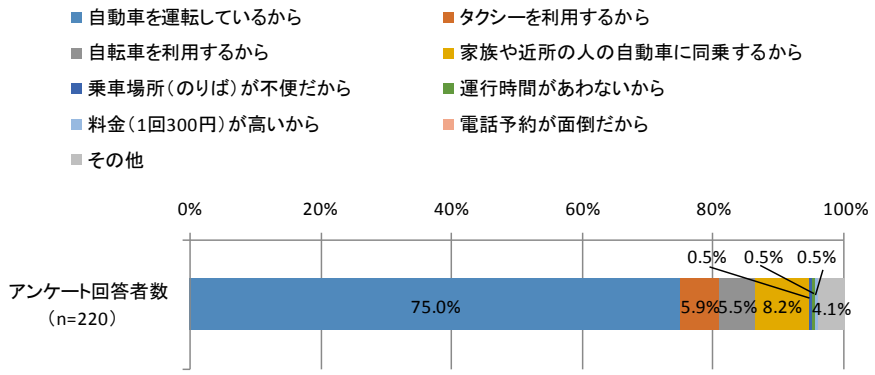


図 56　デマンド型交通を利用しない理由

（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。

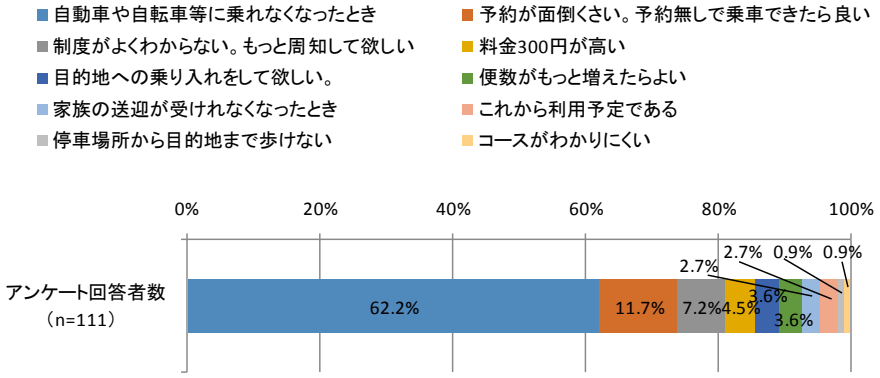


図 57　デマンド型交通を利用するための条件

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あたり、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）残された公共交通空白・不便地区への対応

市内にはまだ公共交通空白・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）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、マイカーの普及拡大等により、現状では市民の間でそうした認識があまりなされていないことも考えられます。市民が地域資源としての公共交通の重要性を再確認することで、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。

（２）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。不慣れな方でもわかるよう、各種情報提供を改善する必要があります。

（３）乗継ダイヤの改善

幹線と支線の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。

（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、このままではさらに利用者が減少する可能性があります。サービスレベル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。

３　体制整備に関する課題

（１）交通事業者、市民、行政、企業、沿線施設等のステークホルダー間の連携強化

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・確保にあたり、利用者として想定される市民の参画は欠かせません。自分たちの公共交通のことを自ら考える、市民参画の推進が必要です。

（４）持続可能な財政支援のあり方の検討

移動手段確保に係る財政支出は近年増加傾向にあります。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、財政支援のあ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あたっての基本方針

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

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）を支えるサービスを提供することにより、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あ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、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

表 9　拠点の定義

分類	該当する範囲	備考
都市核	JR 小野田駅～市民館周辺 JR 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～公園通り周辺 JR 埴生駅～埴生市街地周辺	

表 10　交通結節点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	JR 小野田駅 JR 厚狭駅 サンパークおのだバス停 公園通りバス停 埴生バス停	・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
乗継拠点	幹線・支線の乗継が可能な場所	ＪＲ埴生駅 ＪＲ目出駅 ＪＲ南中川駅 ＪＲ南小野田駅 ＪＲ小野田港駅 ＪＲ雀田駅 旧中央病院前バス停 理科大前バス停 渡場バス停	・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 11　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	・JR 山陽新幹線 ・JR 山陽本線、小野田線、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 ・路線バス公園通り～宇部方面（宇部市交通局）	・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うえ、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	・JR 山陽本線、小野田線、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	・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	・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～JR 厚狭駅周辺）	・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

３－２　山陽小野田市の地域公共交通網の将来イメージ

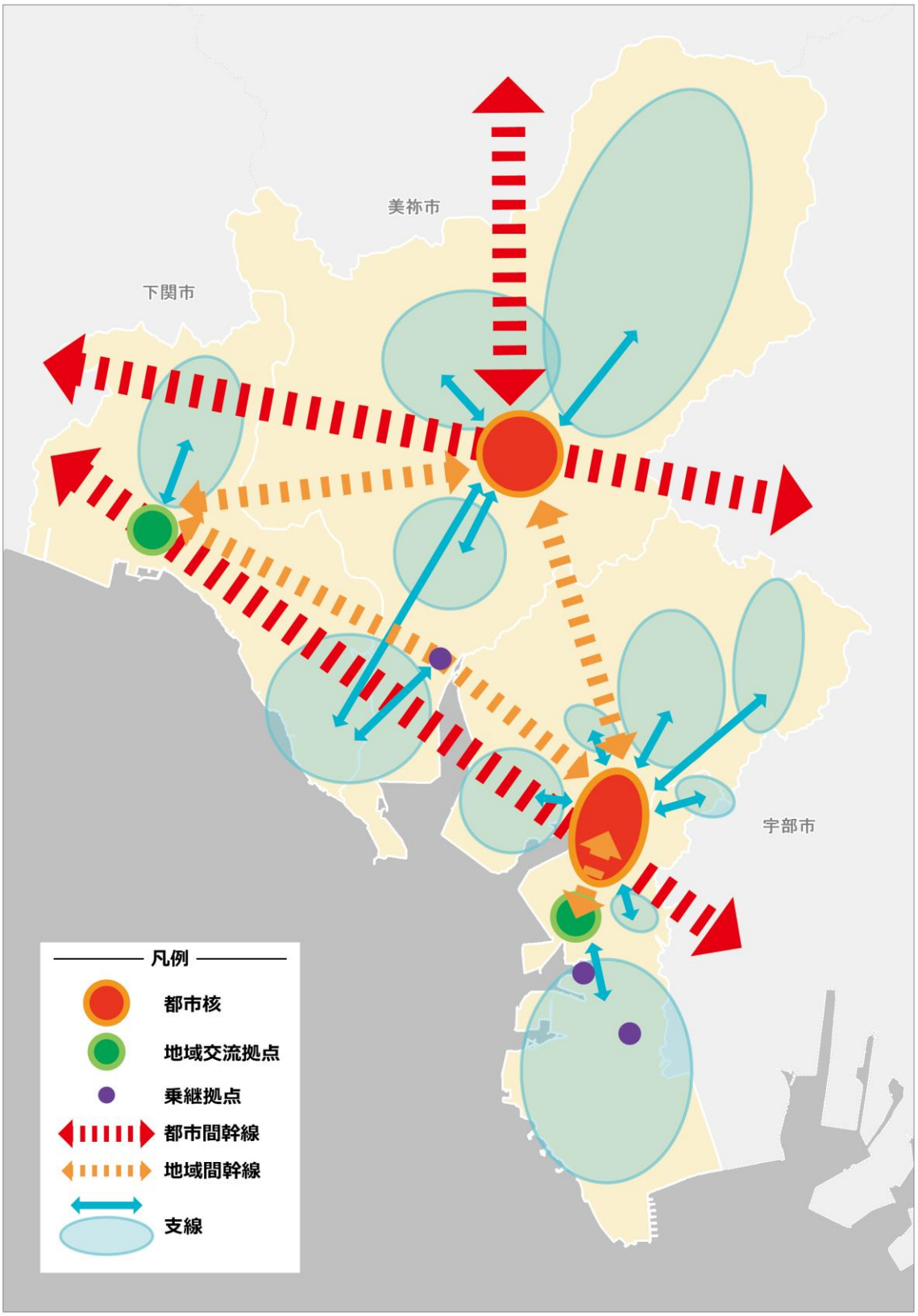


図 58　将来の公共交通網のイメージ

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	鉄道利用者数を維持する			
数値指標	市内各路線の年間利用者数			
目標値	現状 （平成 26 年度）	JR 山陽本線 **1,169** 千人/年 JR 小野田線 **164** 千人/年 JR 美祢線 **183** 千人/年	目標 （平成 32 年度）	JR 山陽本線 **1,169** 千人/年 JR 小野田線 **164** 千人/年 JR 美祢線 **183** 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	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 1-3	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あたりの財政支出額			
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** %	目標 （平成 32 年）	**100** %
	②	現状 （平成27年度）	**92** %		**100** %
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　計画に位置付ける事業とその進捗管理

１　計画に位置付ける事業

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、路線バスを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、帯状の市街地の端部（小野田駅や公園通り）周辺において、バスの転回場や待機場所の確保が現状では難しいことから、大きな効率化には至っていない。
・利用実態調査では、南部から小野田駅周辺、北部から公園通り周辺といった市街地の端部までの利用が見られる。
・一部の系統では、収益率が非常に低い状況にある一方、周辺に公共交通空白・不便地区も存在することから、既存のサービス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。
・一部の地域では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り以南においては、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（支線やコミュニティバスの見直しによる運行効率化と利便性向上等）。
・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。

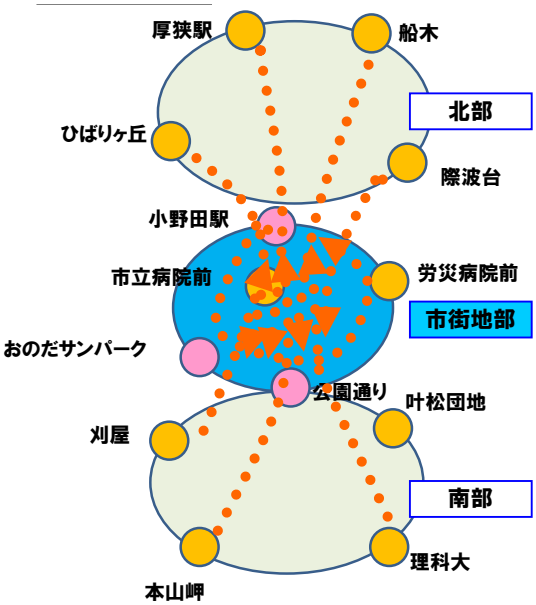


図 59　バス路線の再編イメージ

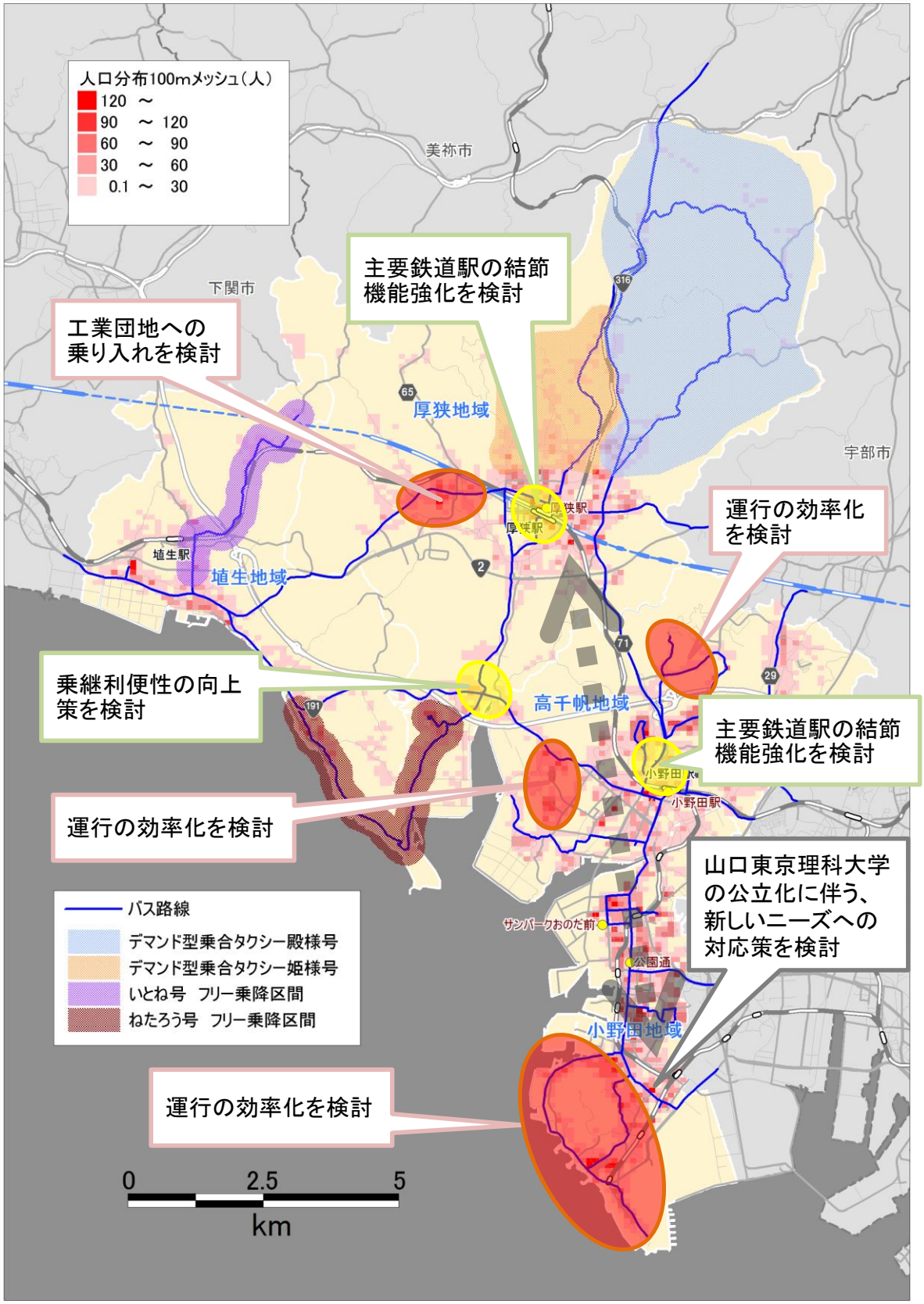


図 60　市内バス路線再編後のイメージ

事業２　交通結節点や乗継拠点の整備

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すが、現状では配慮が十分ではない。
・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も必要。

事業内容

・交通結節点におけるのりば等の整備を行う。
・車両の待機や転回等を可能とする施設も必要に応じて整備する。
・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）。

図 61　小野田駅前のバス停

図 62　厚狭駅前のバス停

事業３　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指摘がある。
・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。
・交流人口の拡大に向けて、二次交通の充実が課題に挙げられている。

事業内容

・様々な公共交通手段を網羅的に見ることができ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。
・同時に、ホームページにおける情報提供の充実について検討する。
・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検討する。
・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（観光タクシー等）。
・観光ルートの設定や運転手に対する観光に関する勉強会の実施を検討する。

図 63　宇部市・山陽小野田市共通バス時刻表

事業４　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３１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。
・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、相互利用の促進に期待されている。

事業内容

・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り込みを図る。

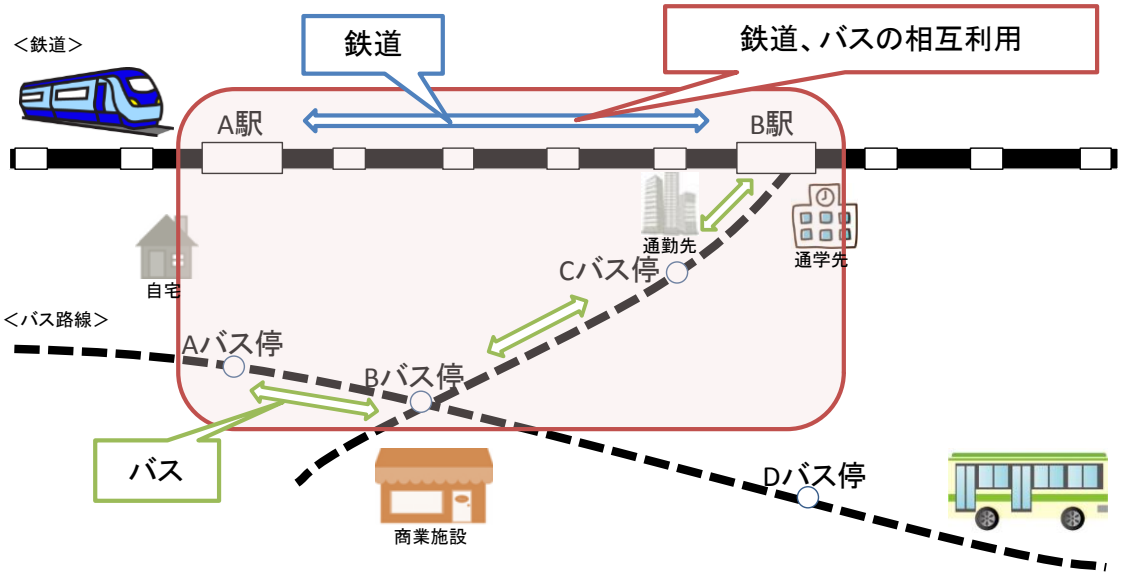


図 64　鉄道とバスの相互利用のイメージ

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状況にある。

事業内容

・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を含む）。

図 65　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恩恵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（バス博等）。
・各鉄道路線沿線駅の活用（ギャラリー利用等）の検討。

図 66　ＪＲ美祢線利用証明書

図 67　おのだサンパーク前のバス停

事業７　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

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。
・特に高校生は自家用車を利用できないため、公共交通の利用者になることが期待される。

事業内容

・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ため、高校や大学を対象にモビリティ・マネジメント[20]を実施する。
・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。
・放課後の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、フリー定期券等の導入も検討する。

[20]**モビリティ・マネジメント**：ひとり一人の移動が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策。

事業８　事業所等を対象としたモビリティ・マネジメントの実施

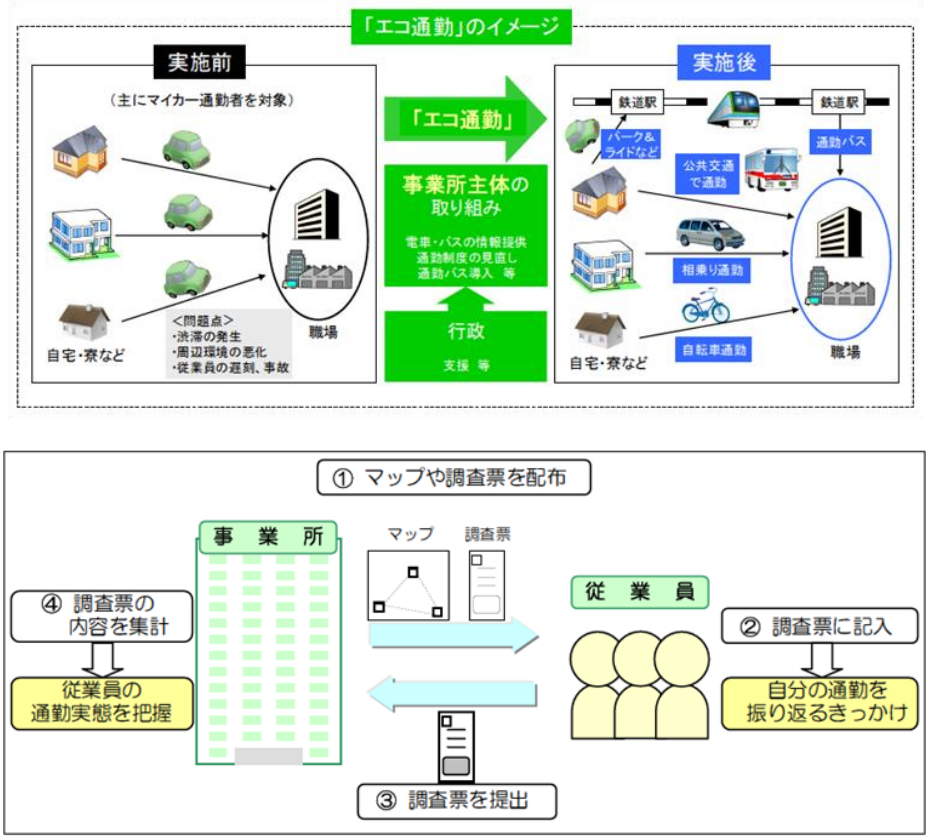
実施主体：沿線の事業所等、交通事業者、山陽小野田市
事業年度：平成２９年度～

事業実施の背景

・過度なマイカー利用等により、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

・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ため、事業所等にモビリティ・マネジメントを実施する。
・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 68　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

事業９　地域主体による移動手段確保の取組への支援に向けた制度設計

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

・公共交通空白・不便地域の現状と市の財政支出状況を見ると、今後、こうした地域に移動手段確保を検討する場合、地域主体による取組も選択肢の一つとして考える必要がある。
・しかし現状は、このような取組への支援について、明確なルールが存在していない。

事業内容

・自治会や NPO 法人、商工会議所等の地域が主体となった移動手段確保の取組を行政がサポートする制度の創設を検討する。
・制度の創設により、市内各地に残存する公共交通空白・不便地区等への移動手段の確保を推進
・取組を行う意向のある地域に対し、他の自治体の制度を参考にしながら、ケーススタディとして地域のサポートを行い、本市に合ったサポート制度を構築する。

2　事業体系

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	現状値	目標値
基本方針１ 効果的・効率的な公共交通網	目標１－１ 鉄道利用者数を維持する	市内各路線の年間利用者数	JR 山陽本線 1,169 千人/年 JR 小野田線 164 千人/年 JR 美祢線 183 千人/年 （平成 26 年度）	JR 山陽本線 1,169 千人/年 JR 小野田線 164 千人/年 JR 美祢線 183 千人/年 （平成 32 年度）
	目標１－２ 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	970 千人/年 （平成 26 年度）	970 千人/年 （平成 32 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	2,082 円/人 （平成 26 年度）	1,835 円/人 （平成 32 年度）
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	30% （平成 27 年度）	50% （平成 32 年度）
	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	0 駅/2 駅 （平成 27 年度）	2 駅/2 駅 （平成 32 年度）
		②市内を運行するバス車両のバリアフリー化率	92% ※23 台 25/台 （平成 27 年度）	100% ※25 台/25 台 （平成 32 年度）
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	36 件/年 （平成 26 年度）	50 件/年 （平成 32 年度）
		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	4 件/年 （平成 26 年度）	10 件/年 （平成 32 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	2 件/年 （平成 27 年度）	4 件/年 （平成 32 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	0 件 （平成 27 年度）	のべ 10 件 （平成 32 年度）

事業	実施主体	年度 28	29	30	31	32
路線バスの再編	交通事業者 山陽小野田市	→	→	→	→	→
交通結節点や乗継拠点の整備	施設等の管理者 交通事業者 山陽小野田市	→	→	→	→	→
情報提供の充実	交通事業者 山陽小野田市	→	→	→	→	→
鉄道・バスの相互利用の促進	交通事業者 山陽小野田市	→	→	→	→	→
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	→	→	→	→	→
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	→	→	→	→	→
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	→	→	→	→	→
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	→	→	→	→	→
地域主体による移動手段確保の取組への支援に向けた制度設計	地域住民 交通事業者 山陽小野田市	→	→	→	→	→

3　事業の進捗管理

事業の進捗管理にあたっては、予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 69　PDCA サイクルを活用した進捗管理のイメージ

表 12　事業の進捗管理の概要

目標	評価指標	データ等の取得方法	評価時期等
目標１－１ 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１－２ 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１－３ 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市内主要鉄道駅（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	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	市が把握してとりまとめ ※各年度末時点の値	毎年度
	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		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	開始後毎年度