

各種調査結果と山陽小野田市の 公共交通の課題について

2

はじめに

本日の論点

3

- 各種調査結果から浮かび上がった課題に漏れなどはないか？
- 挙げられている課題は、市の公共交通のマスタープランを考える上で適切か？

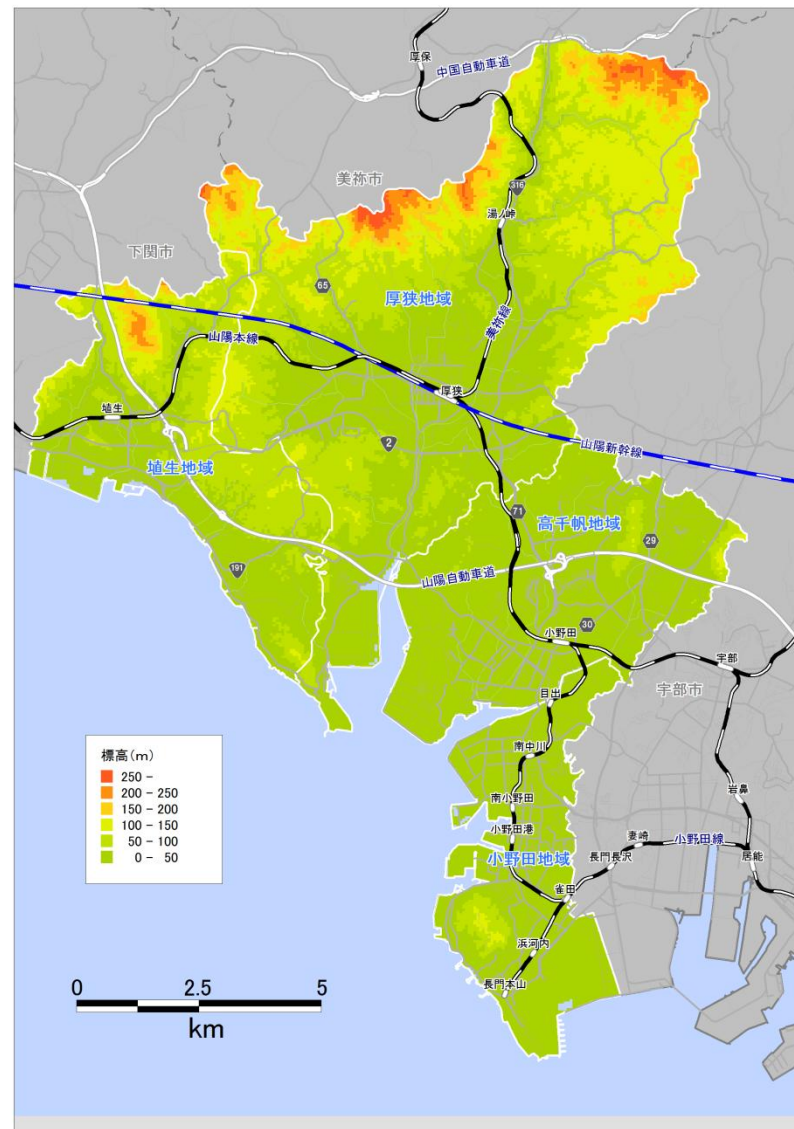
4

地域の現状

位置・地勢

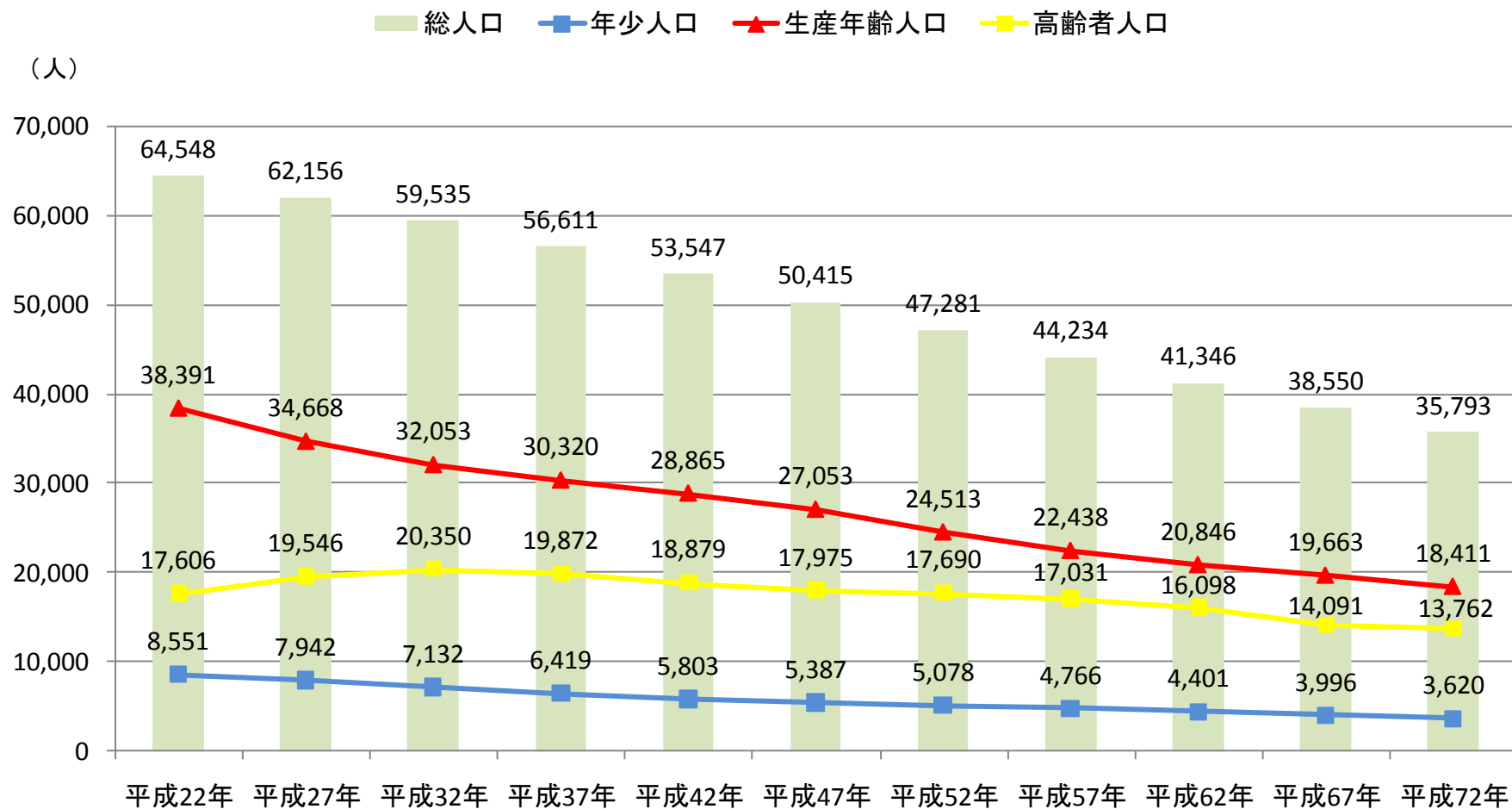
5

- 山口県の南西部に位置し、東側が宇部市、北側が美祢市、西側が下関市と隣接
- 中央部から南側にかけてはなだらかな丘陵地、台地が広がり、沿岸部には干拓により形成された平地が広がる



人口の推移と将来推計

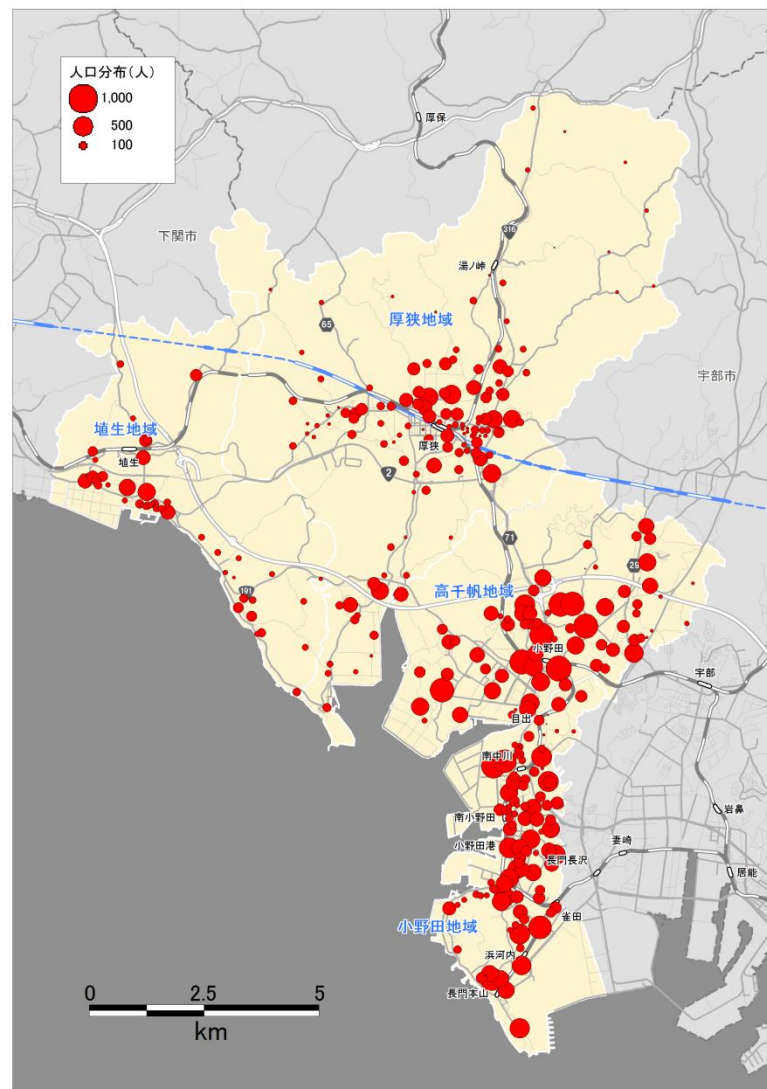
6



人口分布

7

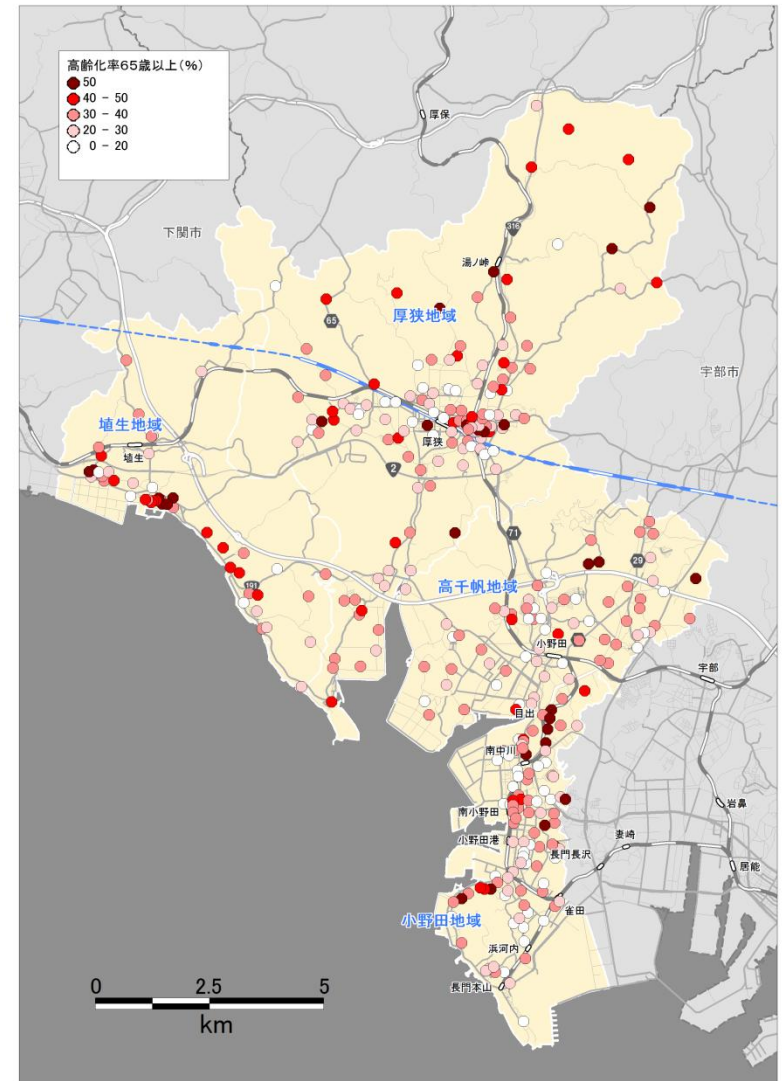
- 南部を中心に幹線道路沿いに多く集中
- 厚狭地域では、厚狭駅周辺は人口が集中しているが、北部では小規模の集落が広範囲に点在



自治会別の高齢化率

8

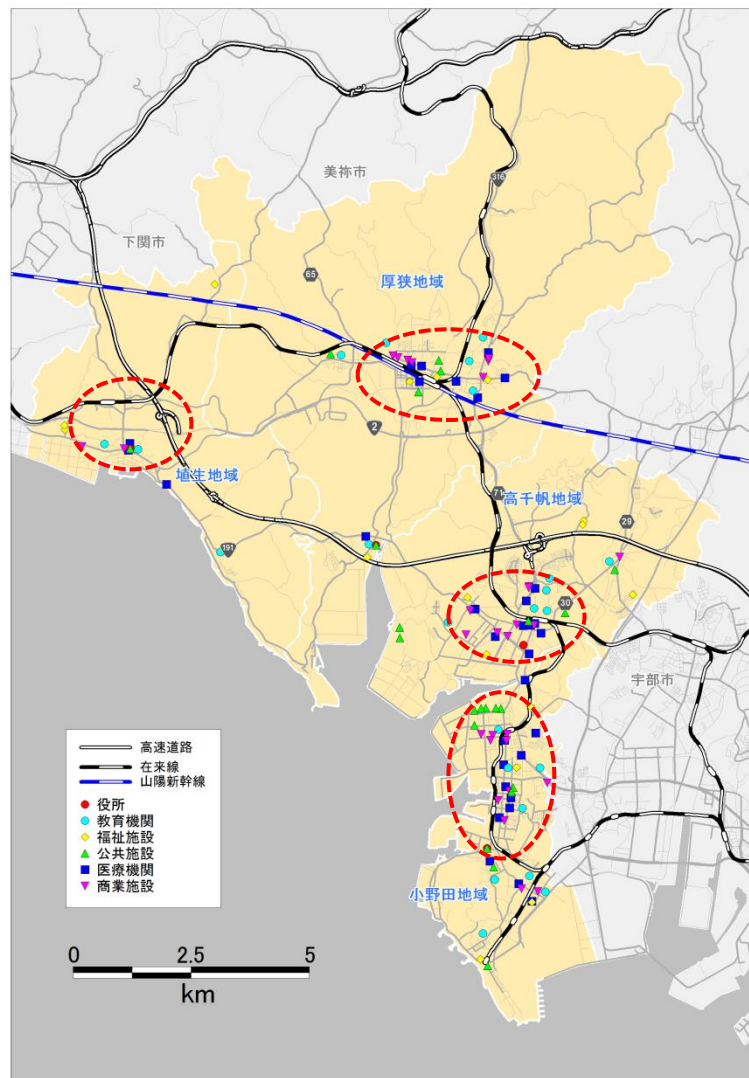
- 各地域の周辺部に比較的高齢化率の高い集落が点在
- 市街地にも一部、高齢化率の高い場所が存在



移動の目的地となる施設等の分布

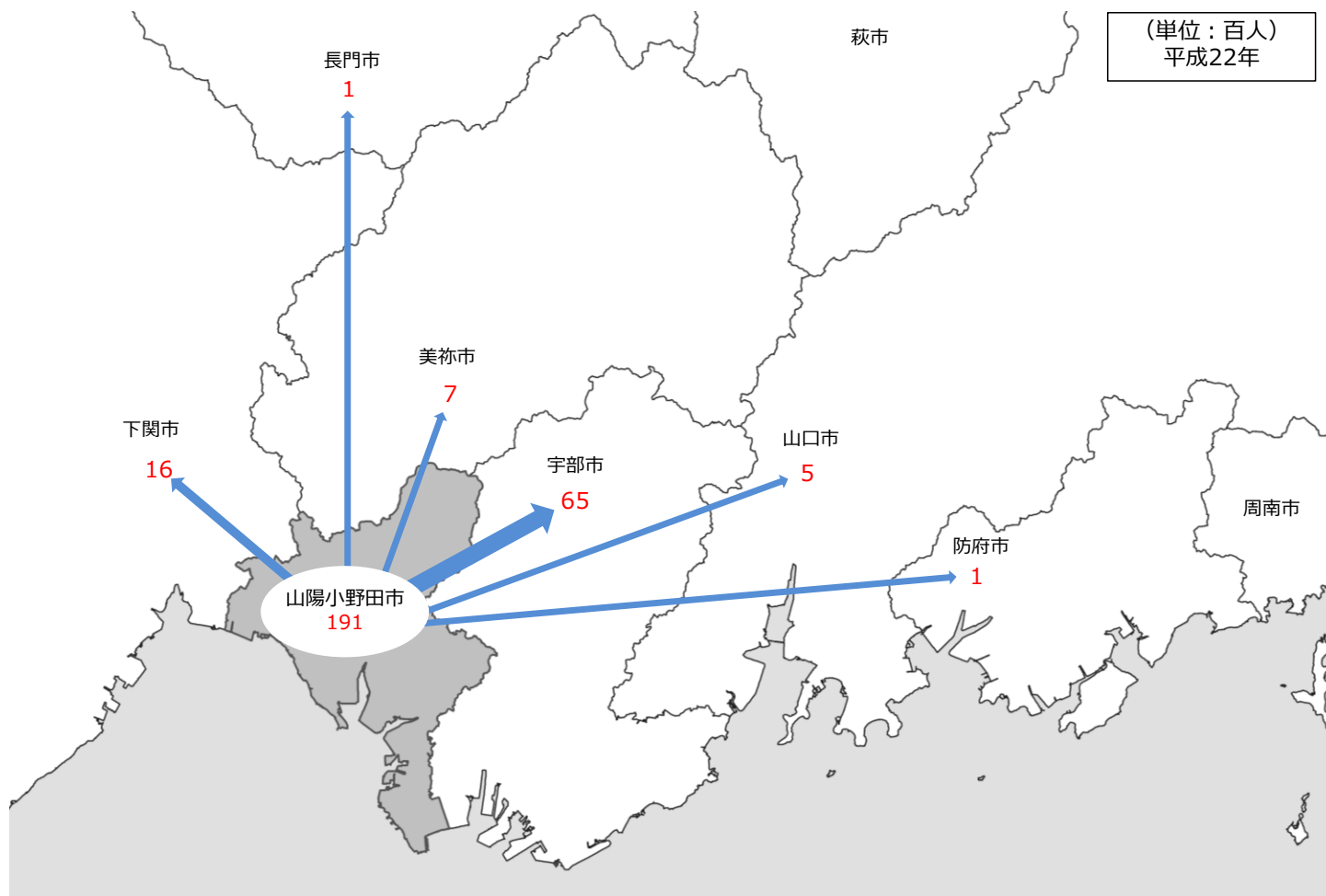
9

- 主に各地域の中心部に移動の目的地となる施設が集積
- 小野田駅～公園通りを中心に、医療機関、商業施設等の様々な機能が集積

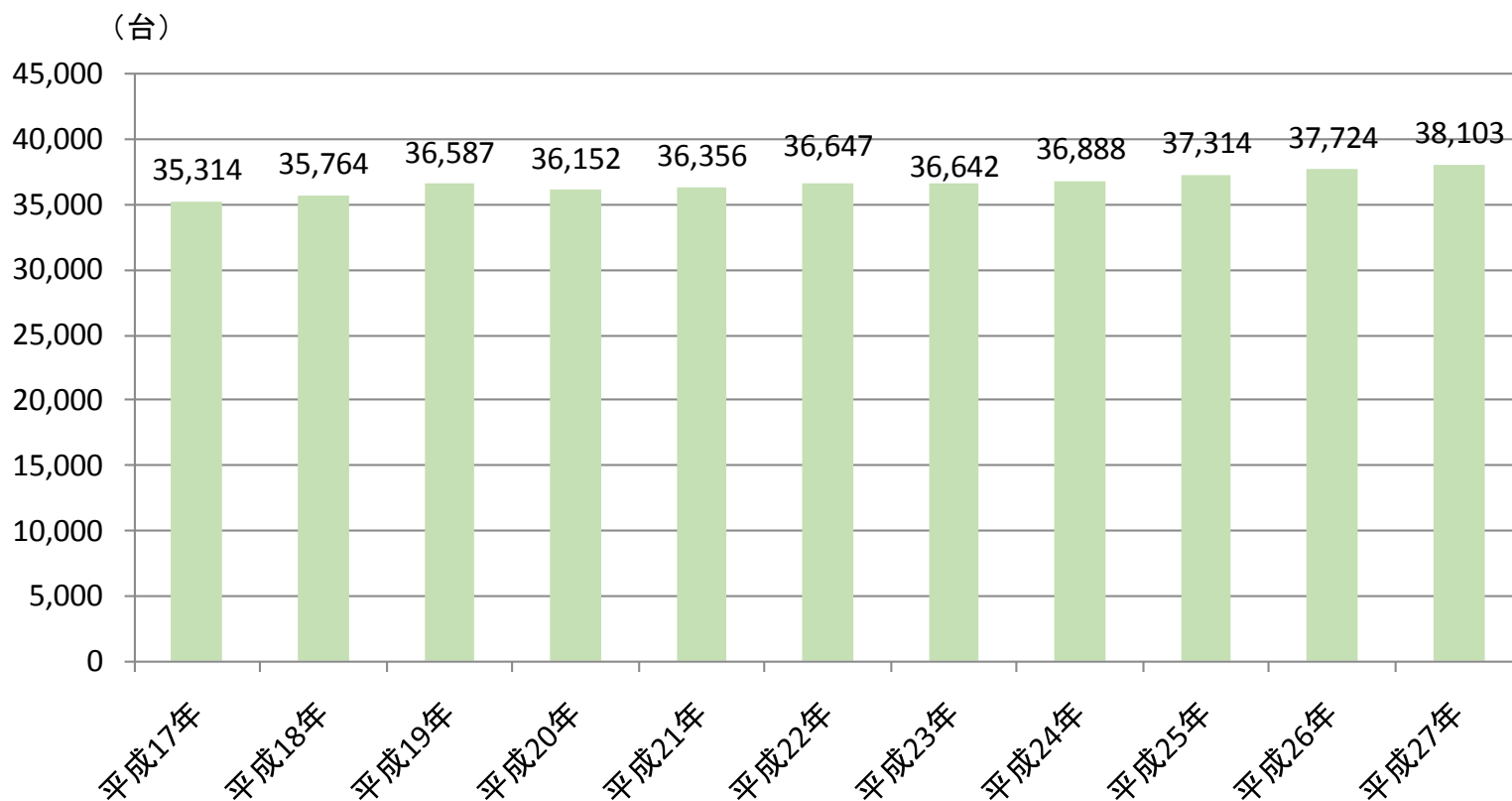


通勤・通学における流動状況

10



自動車保有台数の推移



資料：山口県統計年鑑

※普通乗用車、小型乗用車、軽乗用車
の保有台数の合計

上位計画等を示されたまちづくりの方向性

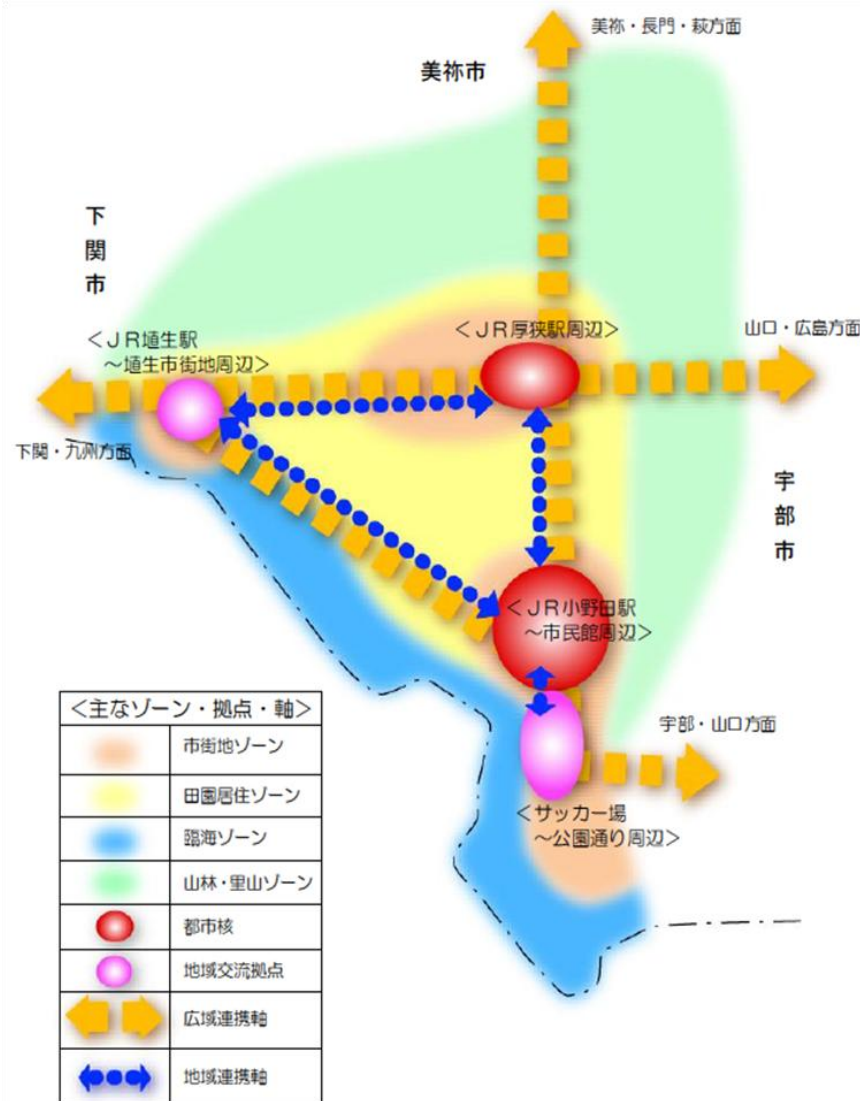
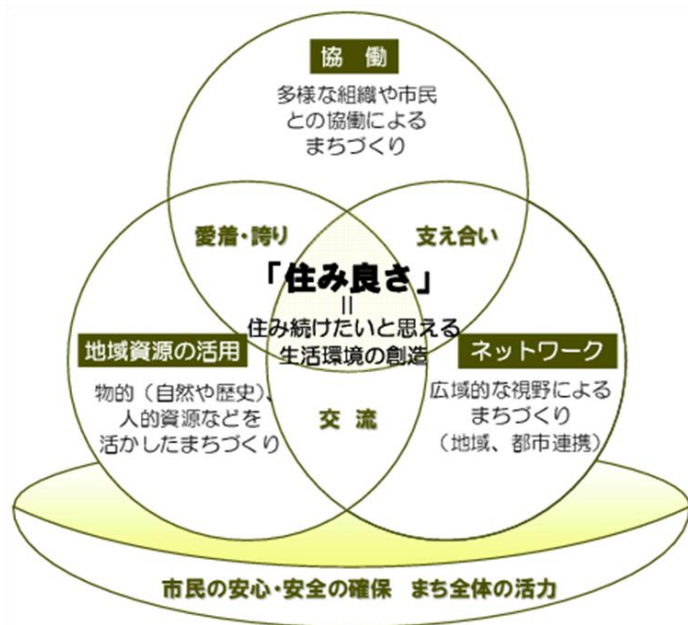
第一次山陽小野田市総合計画

○公共交通の役割・位置づけ等

誰もが快適に暮らせるまちづくりを目指し、市民生活の利便性を確保するための生活交通

○公共交通に関する施策・具体的な事業内容等

- ・各JR駅周辺環境整備
- ・路線バスの活性化
- ・地方バス路線維持対策事業
- ・バス路線代替交通導入の検討
- ・新たな公共交通サービス導入の検討



山陽小野田市都市計画マスタープラン

○公共交通の役割・位置づけ等

各地域に点在する公共施設、商業地・工業地を結ぶネットワークの強化により、便利で交流機会の多い「住み良さ」を創造

○公共交通に関する施策・具体的な事業内容等

- ・鉄道駅における交通結節点の強化、及びバリアフリー化
- ・効率的、効果的なバス運行による、公共交通不便地区への対応

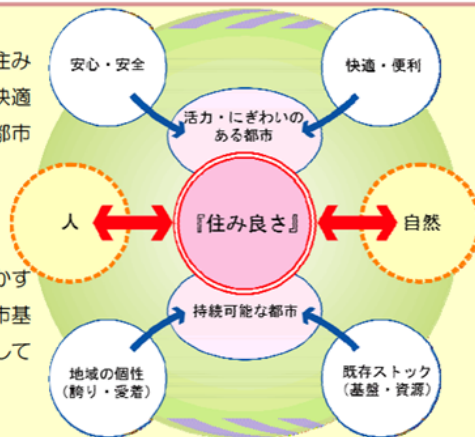
【都市将来像】

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】

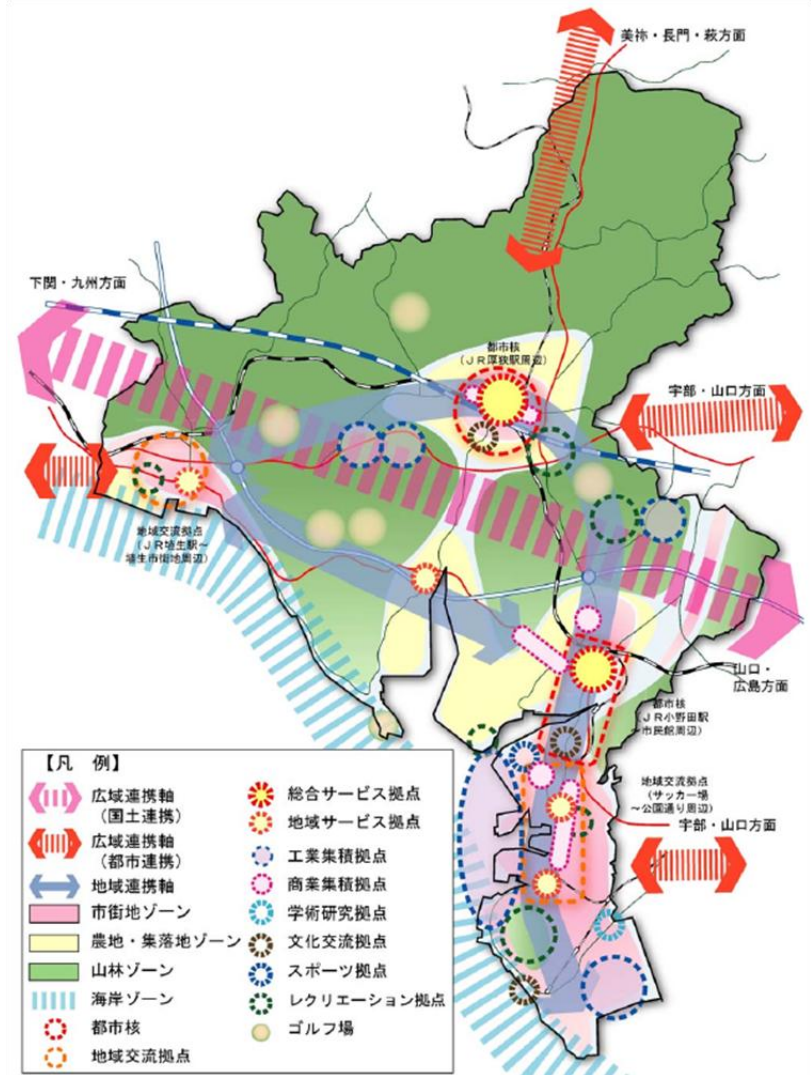
① 安心・安全・快適・便利な都市を創る

～本市に暮らすすべ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

～これまで育てて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。



その他の計画

15

計画の名称等 【策定された年月】	公共交通の役割・位置づけ等	公共交通に関する施策・事業等
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	-
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・シャトルバスの導入 ○デマンド交通システムの導入 ○バイパス方面からのアクセス改善 ○駅が多機能化

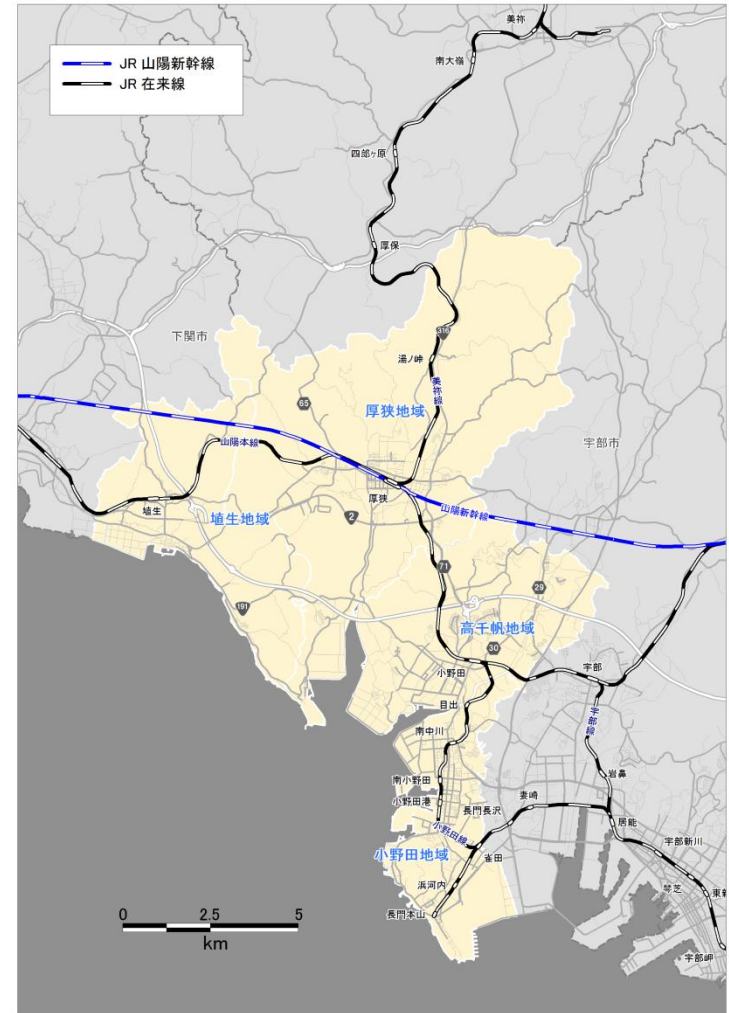
16

公共交通の現状

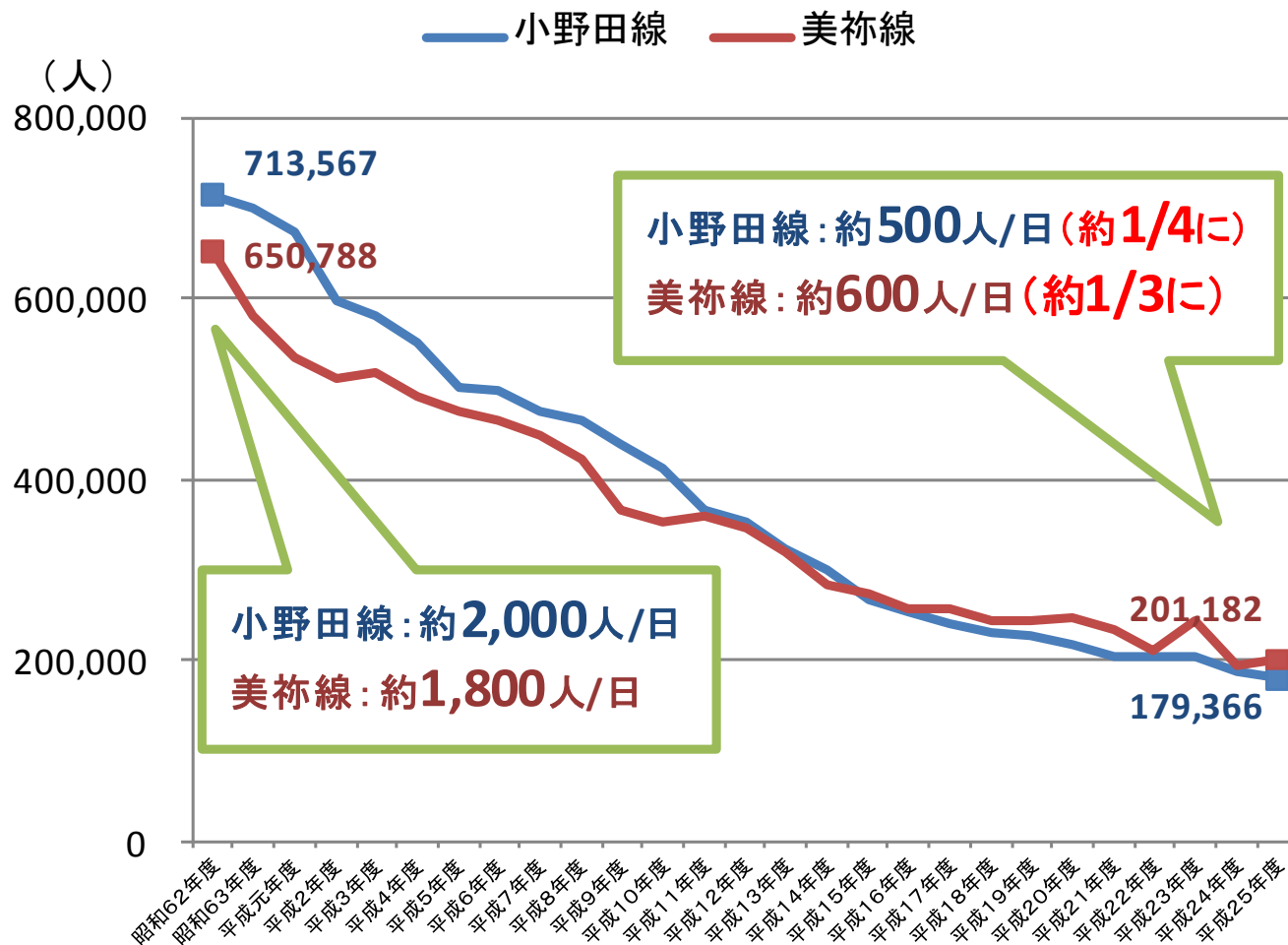
鉄道の現状

17

- JR山陽新幹線が厚狭駅に停車
- JR山陽本線、JR美祢線、JR小野田線の3路線が市内の移動を担う
- JR山陽本線は山口、広島方面の移動、JR美祢線は美祢方面への移動も担う



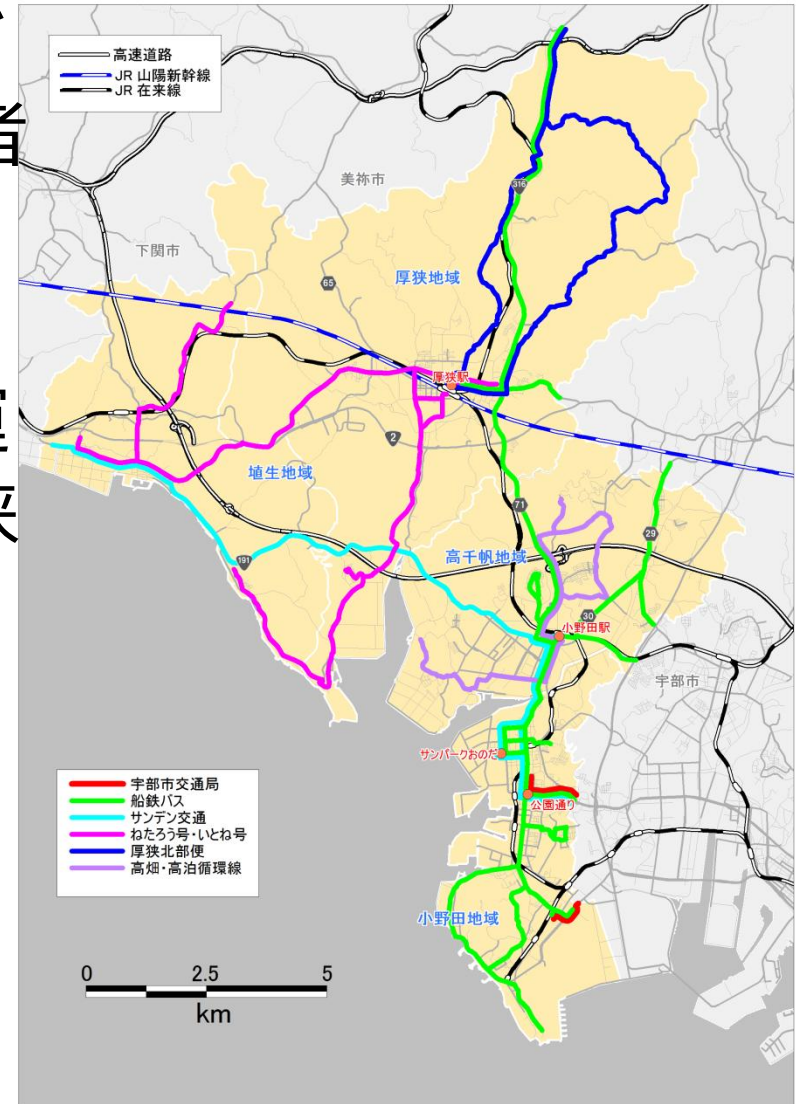
鉄道路線別年間乗車人数の推移



バスの現状

19

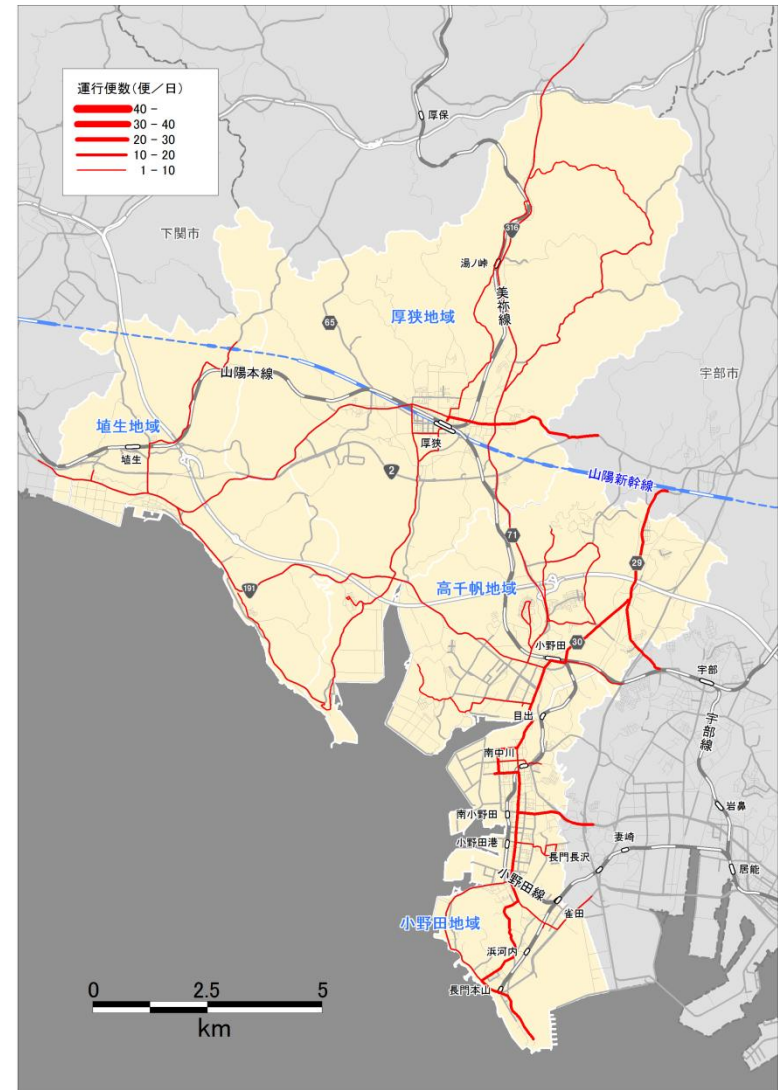
- 路線バスは船木鉄道(株)、サンデン交通(株)、宇部市交通局の3者により運行
- 路線バスでカバーできない周辺部には、市のコミュニティバスが運行（ねたろう号、いとね号、厚狭北部便）
- 路線網は主にJR小野田駅やJR厚狭駅から放射状に形成



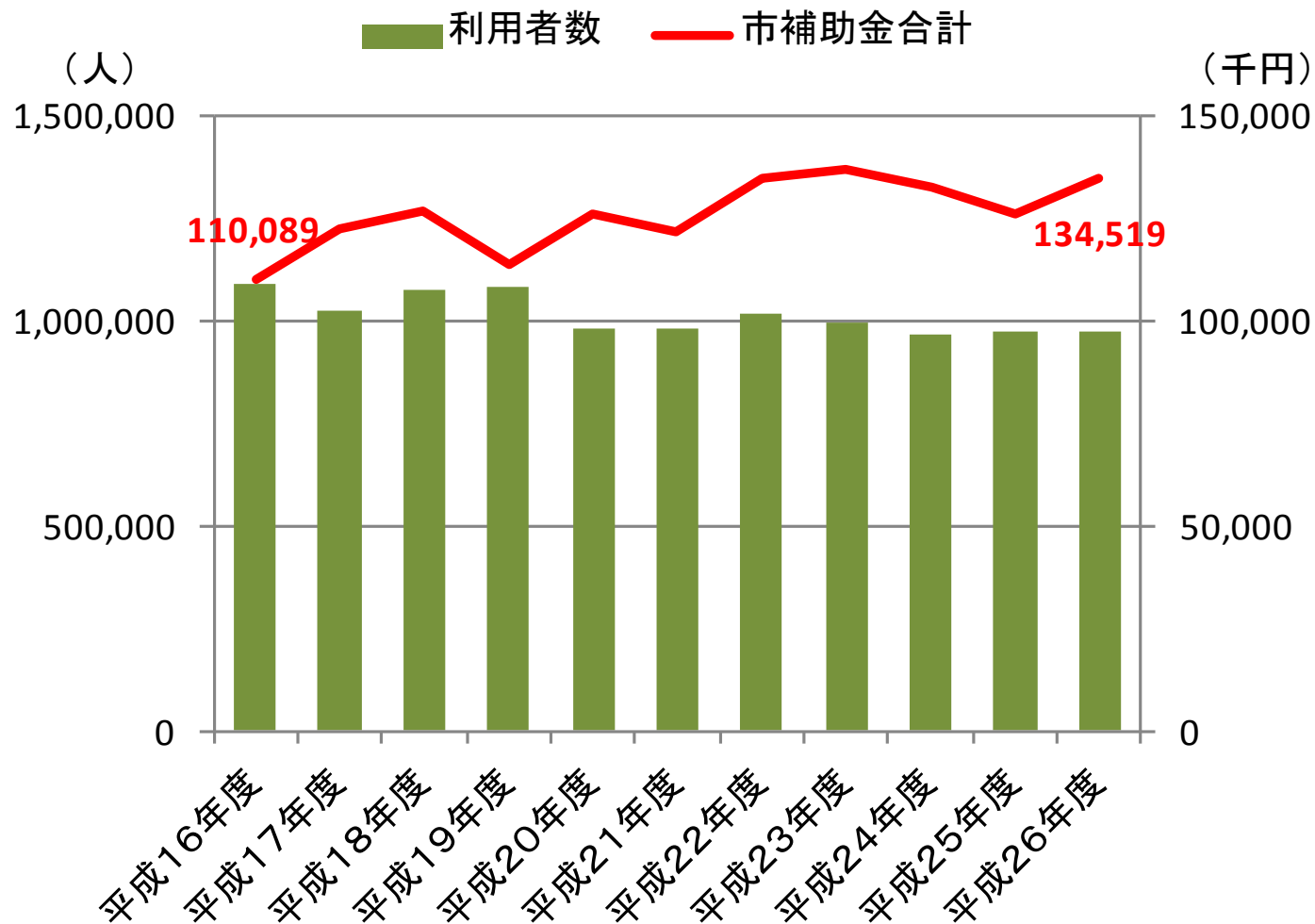
バスのサービス水準（平日の運行便数）

20

- 北側の路線はJR小野田駅周辺で、南側の路線は公園通り周辺で、周辺からきた路線が集約
- JR小野田駅～公園通りの間は運行本数が多い



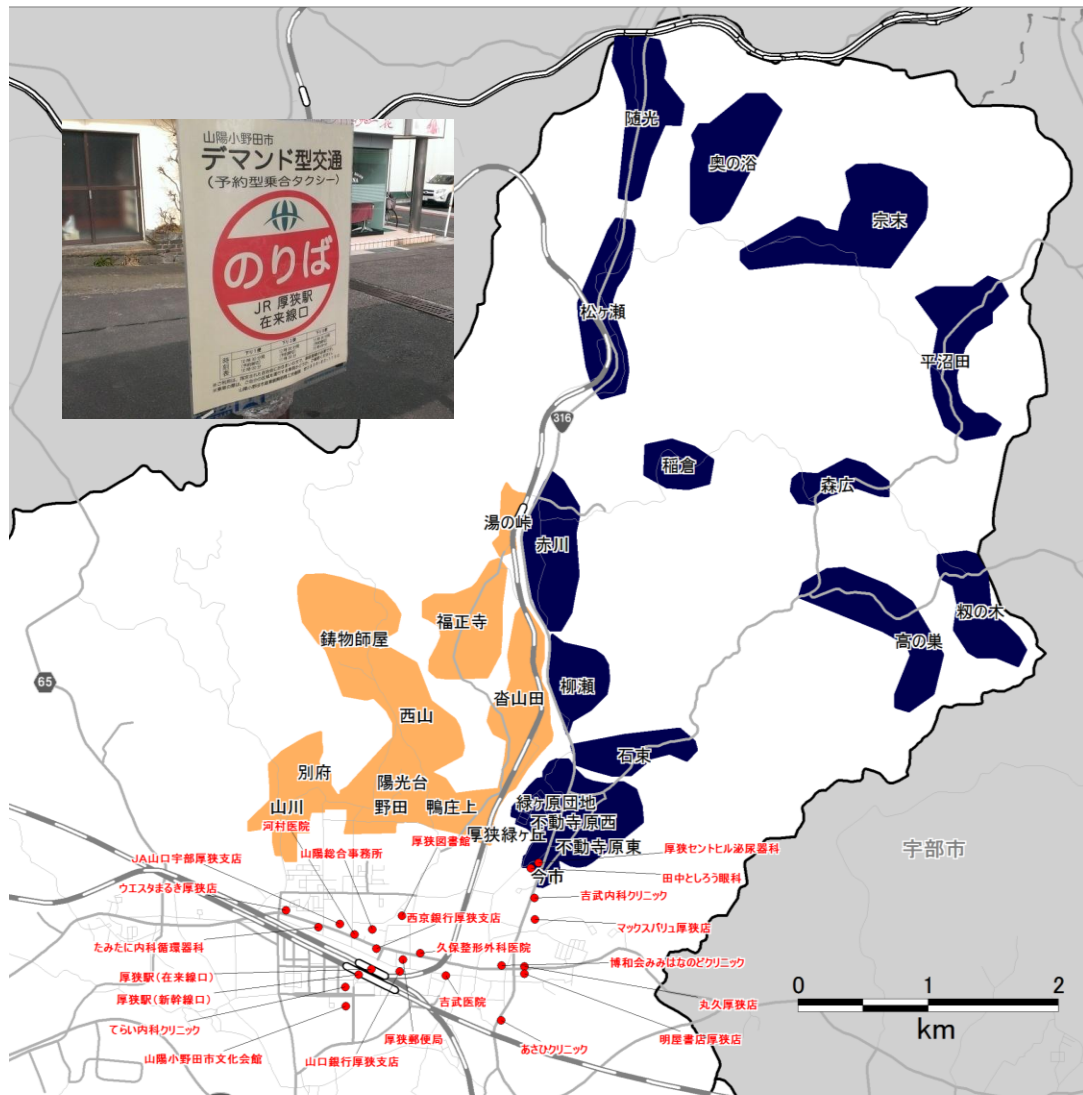
路線バスの利用者数と市補助金の推移



デマンド型乗合タクシーの現状

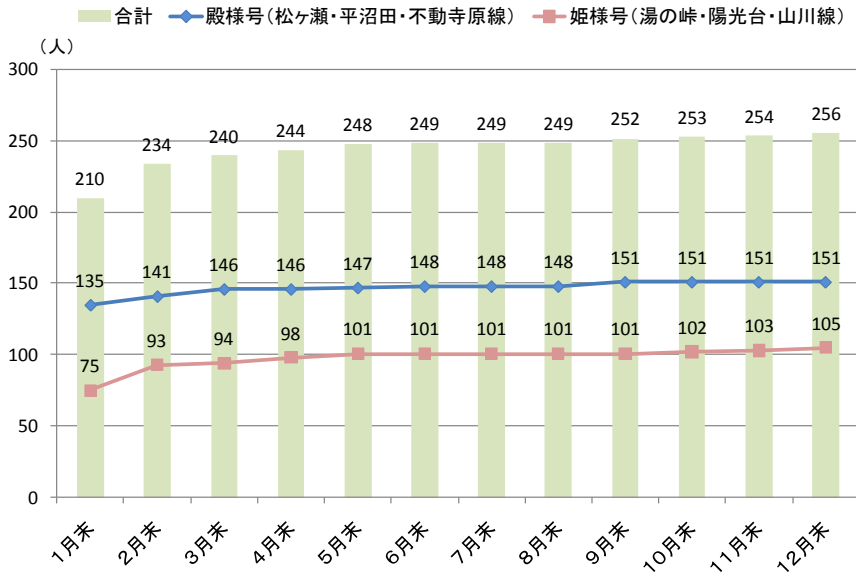
22

□ 平成26年1月より厚狭地域で運行を開始
(殿様号・姫様号)



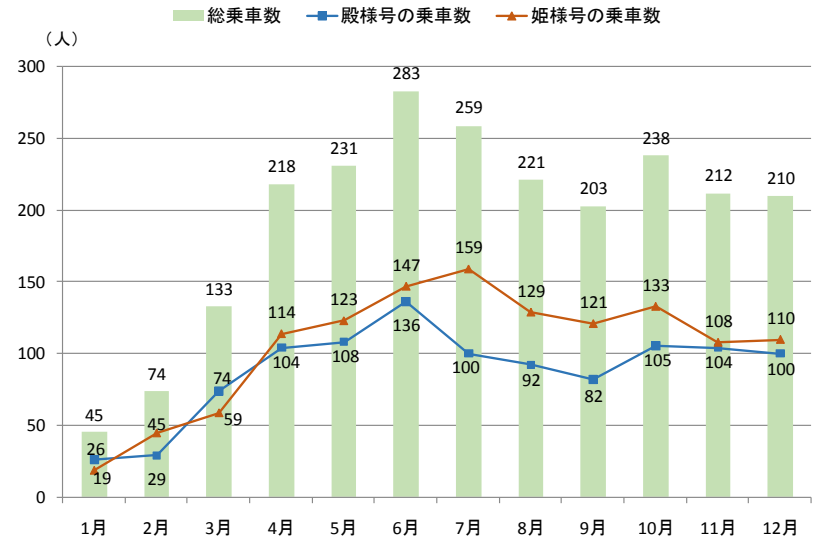
デマンド型乗合タクシーの登録・利用実態

【デマンド型乗合タクシー月別登録者数の推移】



データ提供：山陽小野田市

【デマンド型乗合タクシーの月別利用状況】

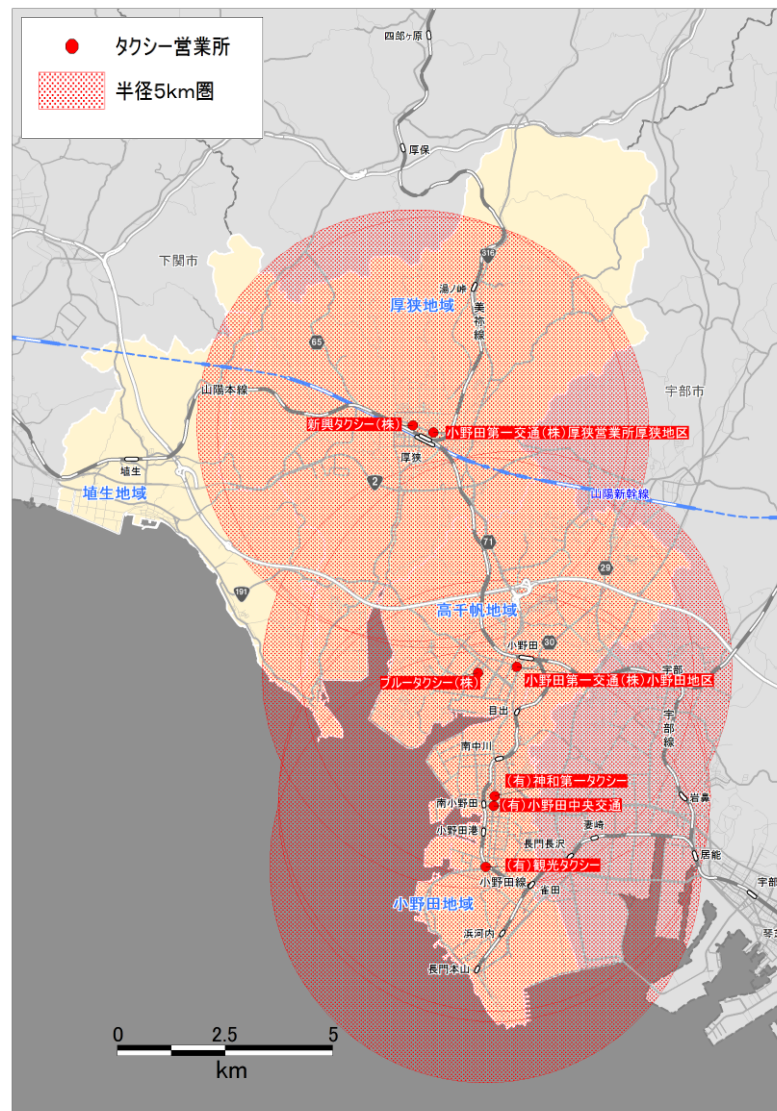


データ提供：山陽小野田市

タクシー（乗用）

24

- 小野田地域、高千帆地域、厚狭地域に営業が存在
- 埴生地域には営業所が存在しない



その他の移動手段

25

□ 山口東京理科大学のスクールバス

▷ スクールバス

学校までのスムーズな
アクセスをサポート

JR山陽本線「小野田駅」発・JR宇部線「宇部新川駅」発のスクールバス
を運行しています。

利用料金は無料です。安心して自宅から大学に通学することができます。

所要時間

JR小野田駅からスクールバスで15分

JR宇部新川駅からスクールバスで11分

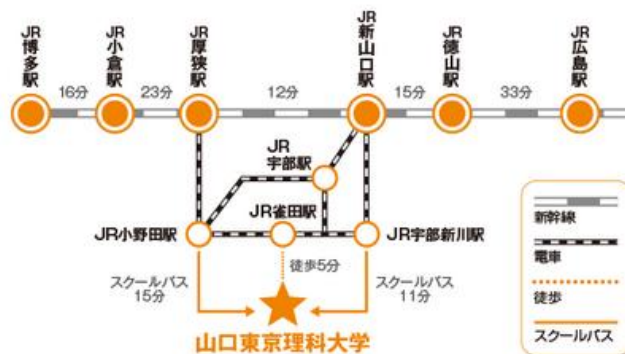
(交通状況は含みません)



▷ 電車でのアクセス

JR小野田駅から小野田線で約15分→雀田駅下車徒歩5分

時刻検索はこちら
Yahoo!路線情報



※山口東京理科大学のHPより

その他の移動手段確保策の状況

26

□ 教育関係

通学定期補助

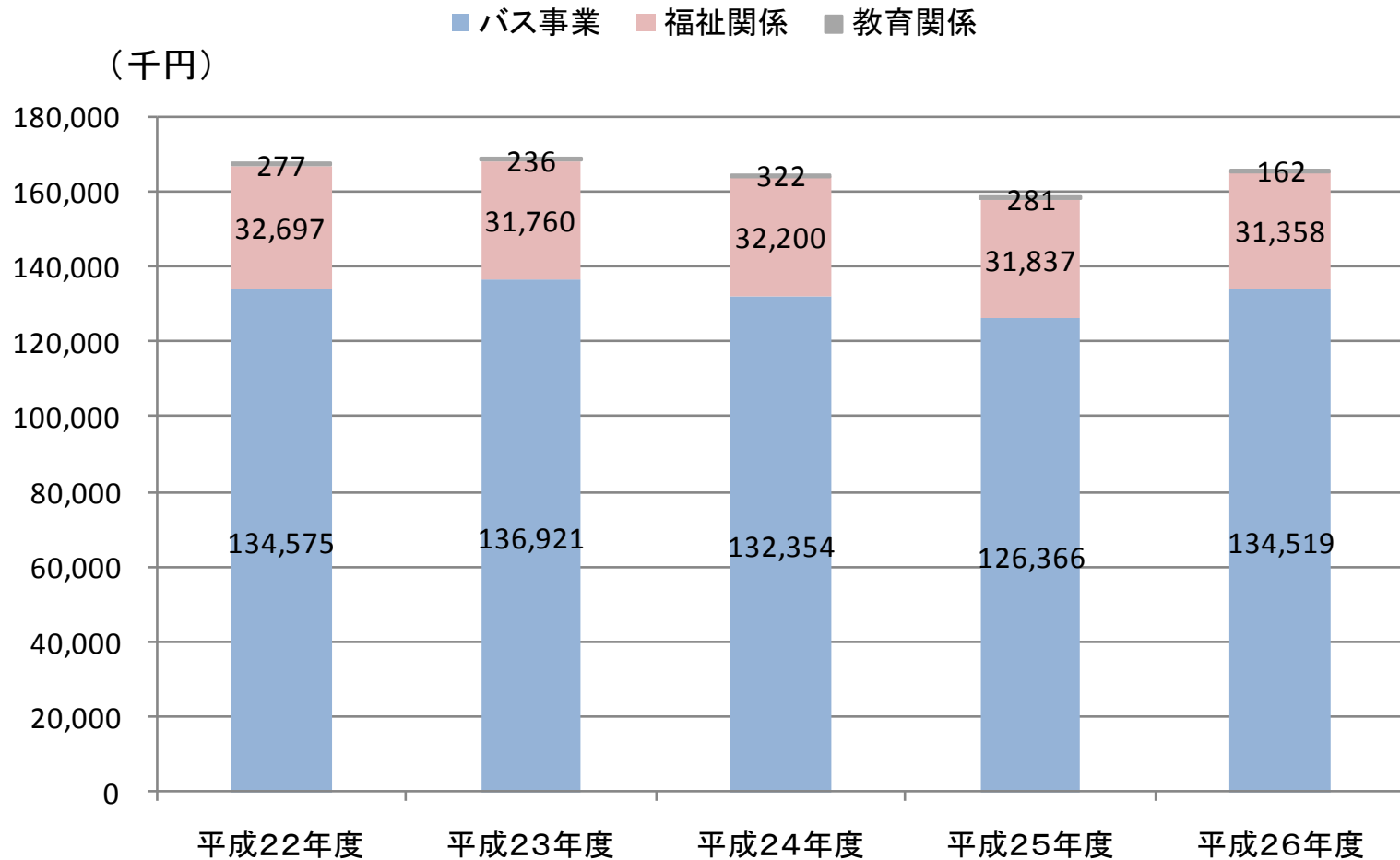
対象者	分校廃止により、通学に不便な地域の児童に対して「通学用パスカード」を発行
補助内容	パスカード所持者のバス利用運賃無料
備考	利用バス限定：厚狭北部便、いとね号

□ 福祉関係

福祉タクシー券の交付

対象者	市内在住で身体障害者手帳1～3級、4級の一部（下肢・心臓・呼吸器障害）、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳1級のいずれかの所持者
助成金額	タクシー初乗り料金無料
備考	利用限度：年間60回

移動手段確保に係る財政支出状況



※データ提供：山陽小野田市

公共交通に関する市民の意向等

住民アンケート調査の概要

29

目的	公共交通の利用実態や目的別の移動状況、交通サービスに対する評価、交通サービスに関する要望等の把握
調査対象	山陽小野田市に住んでいる2000世帯を無作為に抽出（1世帯につき調査票2枚）
調査時期	平成27年12月
設問内容	<ul style="list-style-type: none">・属性（住所、年齢、性別、職業、免許の有無、自家用車保有の有無等）・通勤、通学、買物、通院別移動実態（交通手段、頻度、目的地）・交通手段があれば行きたい場所・バス、鉄道の利用状況・バス、鉄道サービスの要改善点
調査方法	郵送配布、郵送回収
回収状況	回収：1013部 回収率：25.3%

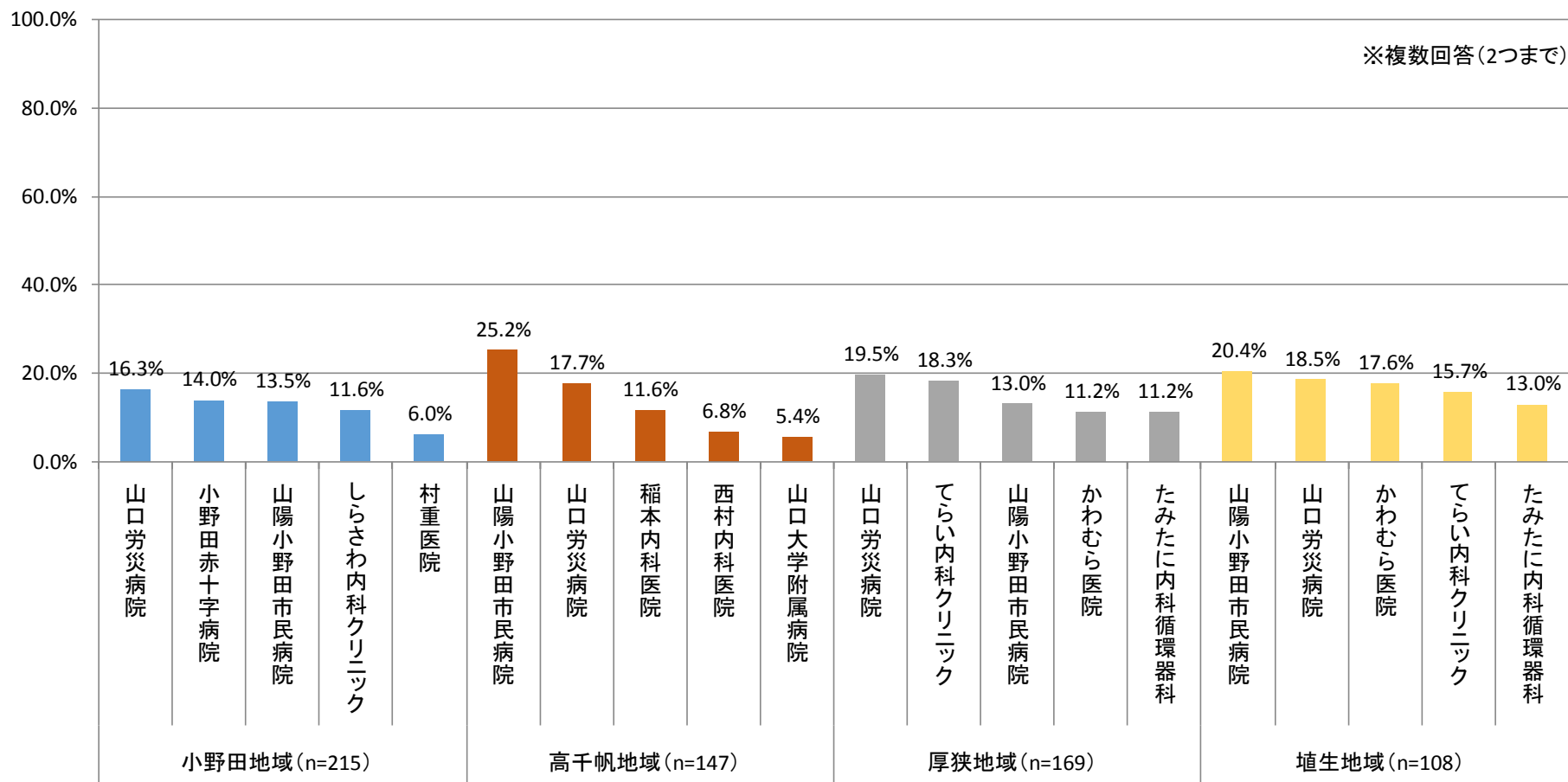
※表やグラフ内の割合表示は、端数処理の関係で合計が100%にならない場合がある

市の人口構成と回答者の状況

年齢	小野田地域			高千帆地域			厚狭地域			埴生地域			全市 ※地域選別不可の票数を含む		
	人口	票数	サンプル率	人口	票数	サンプル率	人口	票数	サンプル率	人口	票数	サンプル率	人口	票数	サンプル率
15～24歳	2,206	14	0.6%	1,795	6	0.3%	1,372	10	0.5%	447	9	0.4%	5,820	39	1.8%
25～39歳	3,646	25	0.7%	3,161	20	0.5%	2,421	24	0.7%	752	11	0.3%	9,980	84	2.3%
40～64歳	7,440	115	1.5%	6,376	78	1.0%	5,016	98	1.3%	1,784	47	0.6%	20,616	342	4.6%
65～74歳	3,503	98	2.8%	3,115	84	2.4%	2,313	71	2.0%	941	55	1.6%	9,872	309	8.8%
75歳以上	3,479	72	2.1%	2,872	45	1.3%	2,524	71	2.0%	1,011	37	1.1%	9,886	229	6.6%
年齢選別不可		4			1			2			2			10	
全市	20274	328	1.6%	17319	234	1.2%	13646	276	1.4%	4935	161	0.8%	56174	1013	5.0%

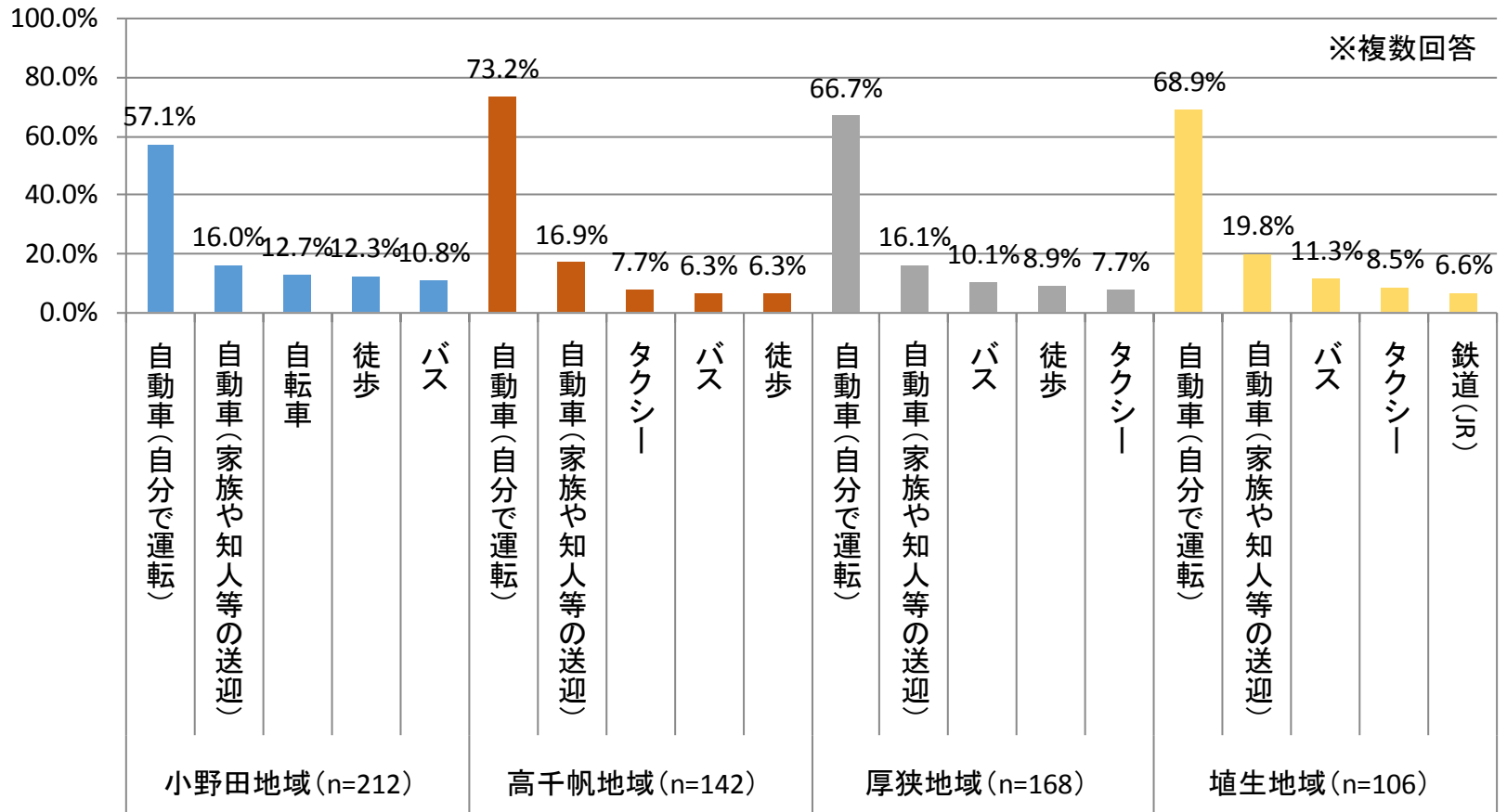
市民の通院先

31



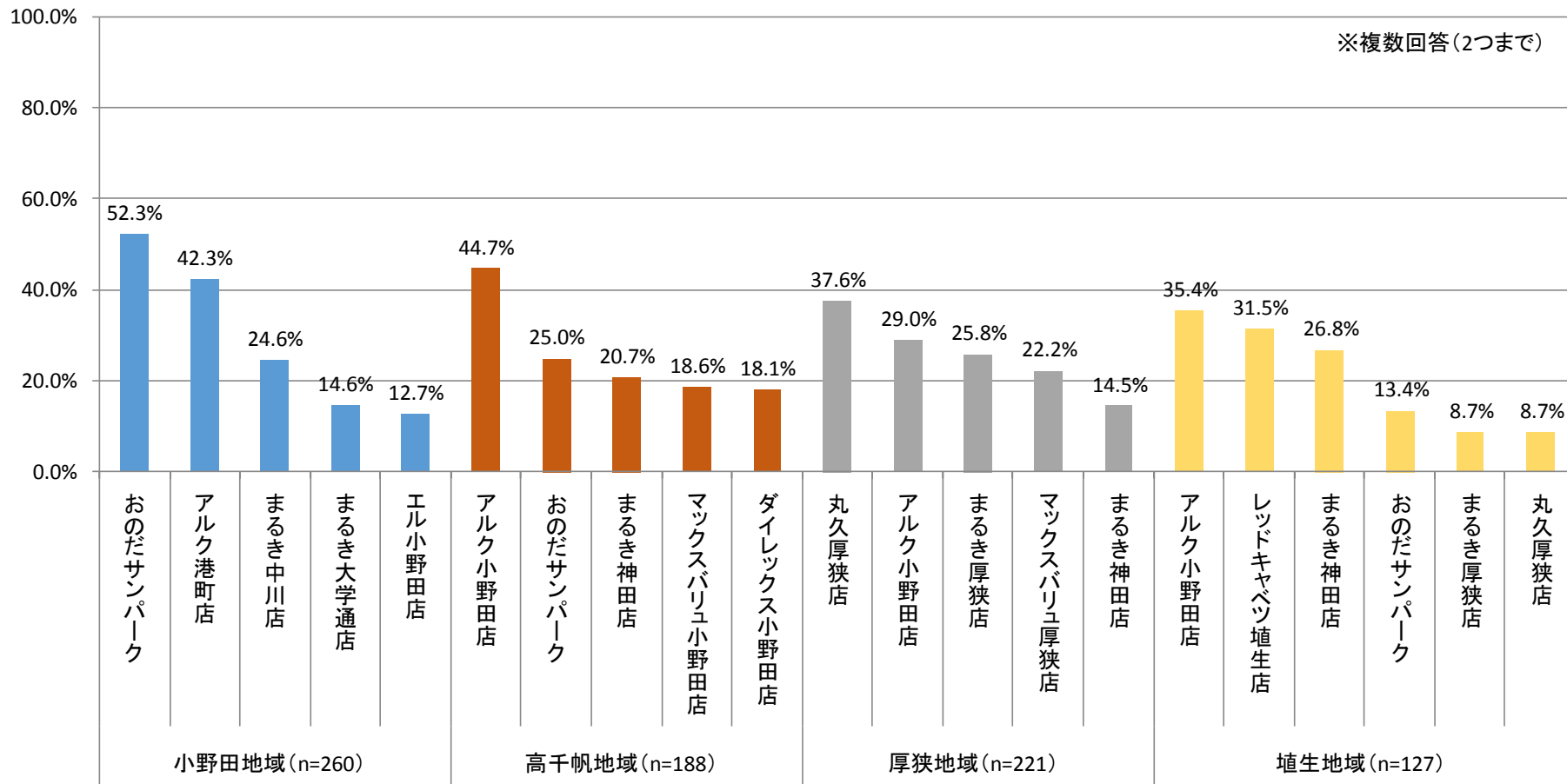
※回答数が多い上位5つを記載

通院時の移動手段



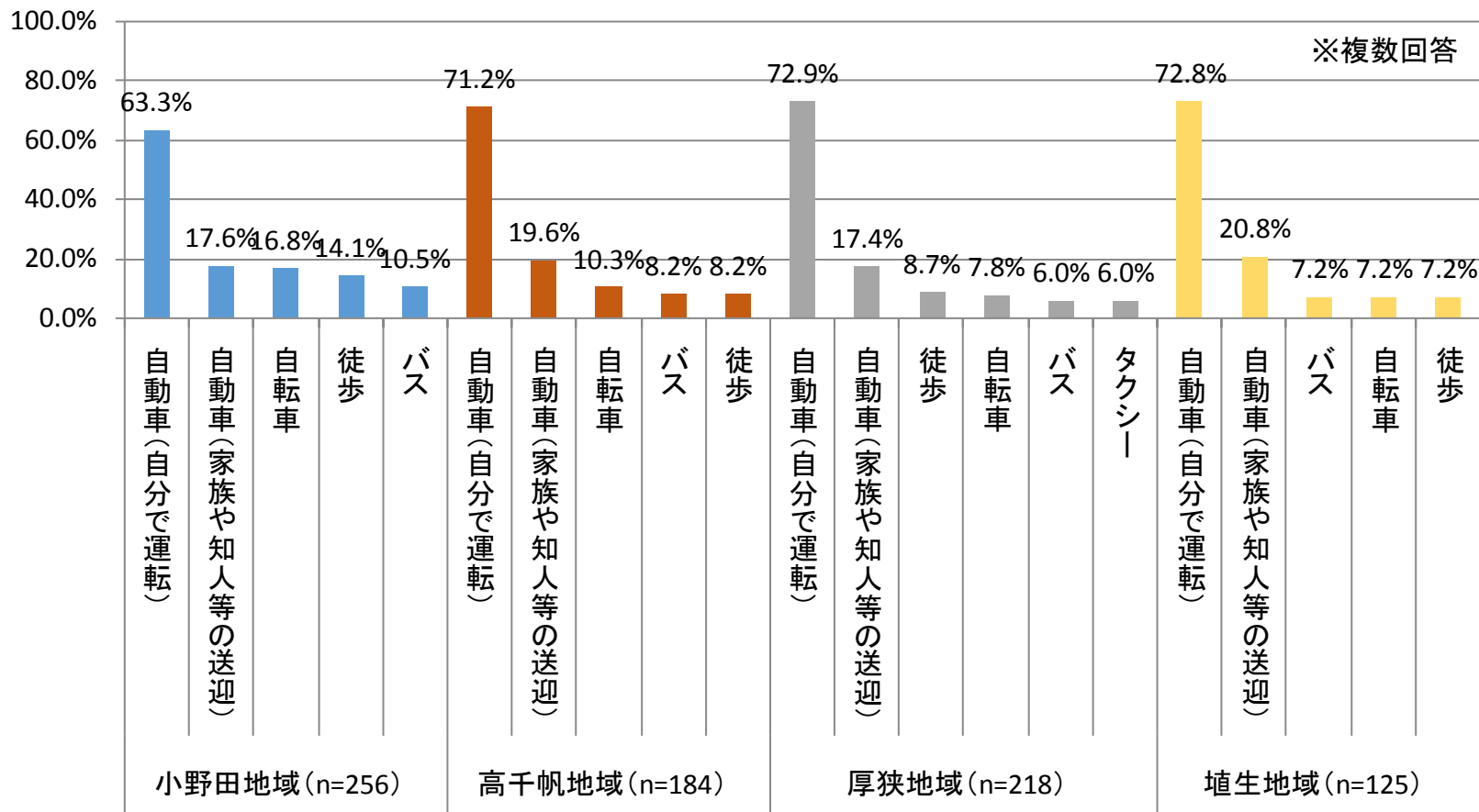
※回答数が多い上位5つを記載

市民の買物先



※回答数が多い上位5つを記載

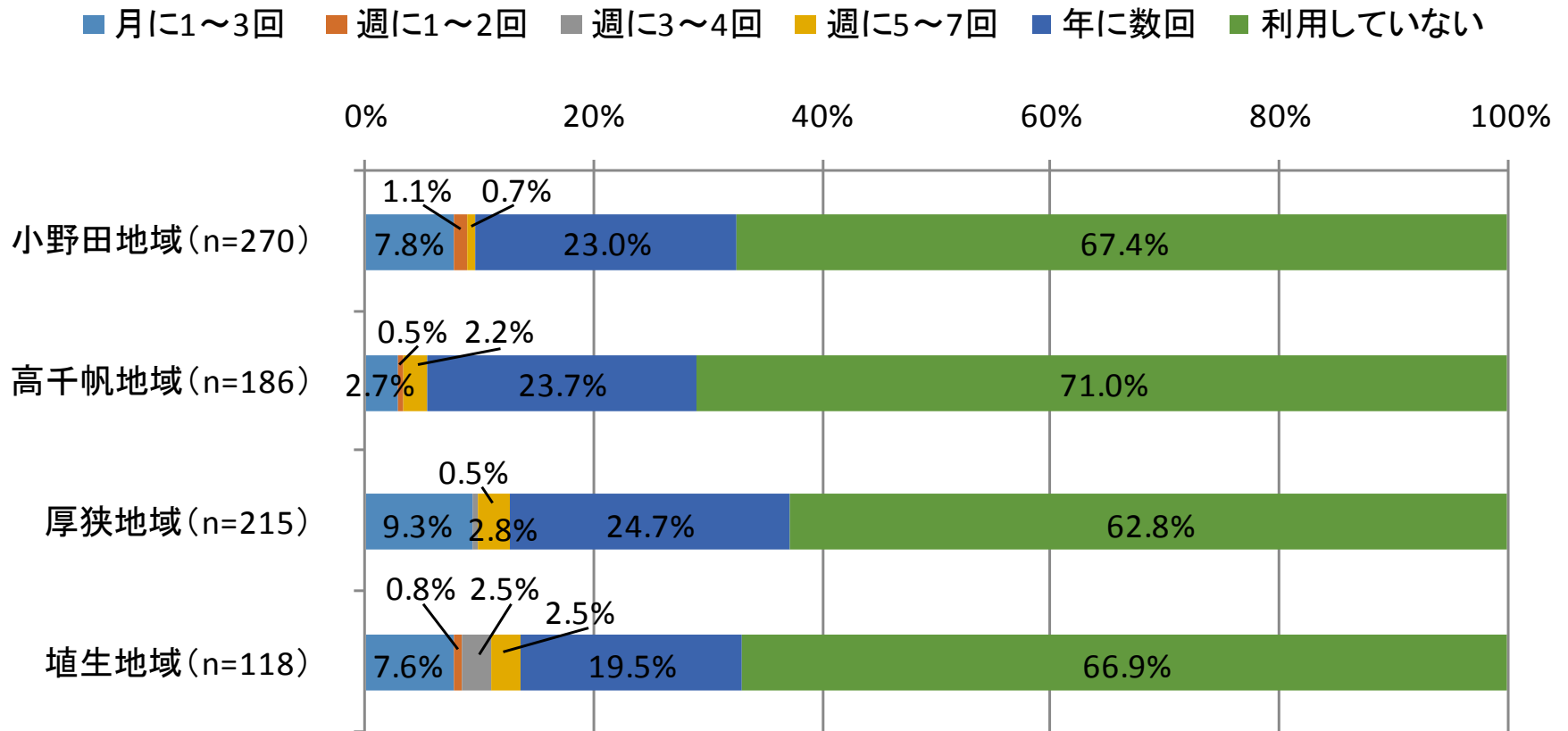
買物時の移動手段



※回答数が多い上位5つを記載

鉄道の利用頻度

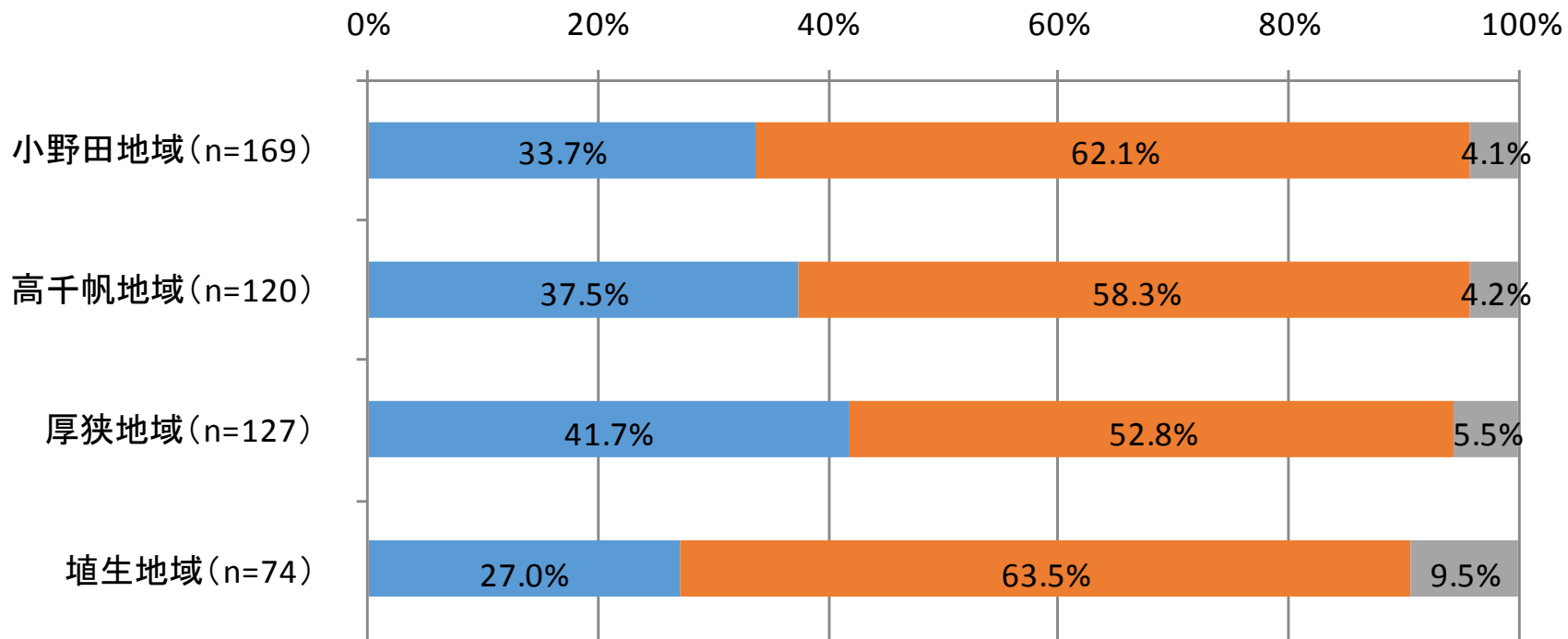
35



鉄道の利用意向

36

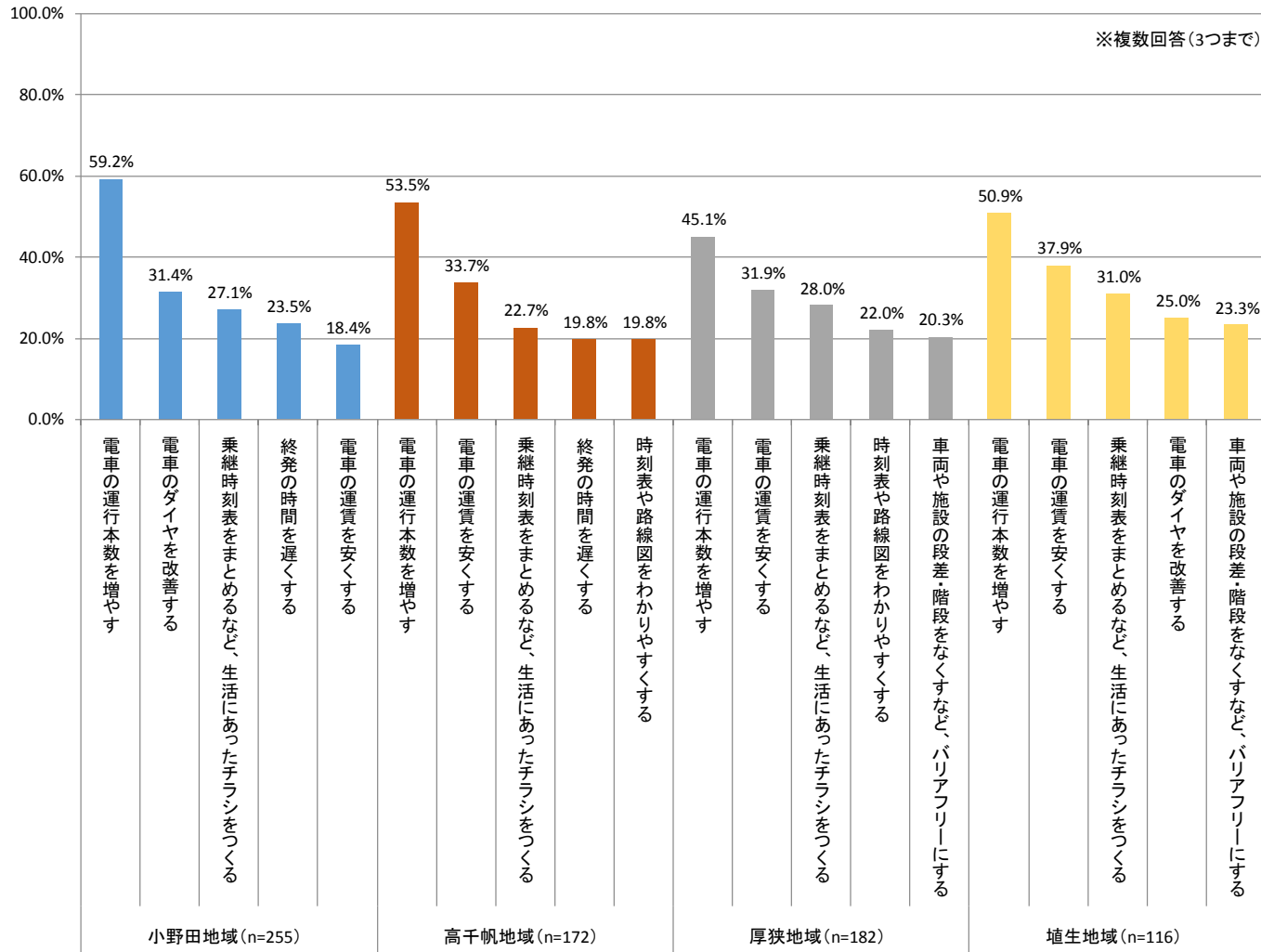
■ 今後も利用する予定はない ■ 高齢等で運転が難しくなれば利用したい ■ 近々利用したい



※現在鉄道を利用していない人のみ回答

既存サービスの要改善点（鉄道）

37

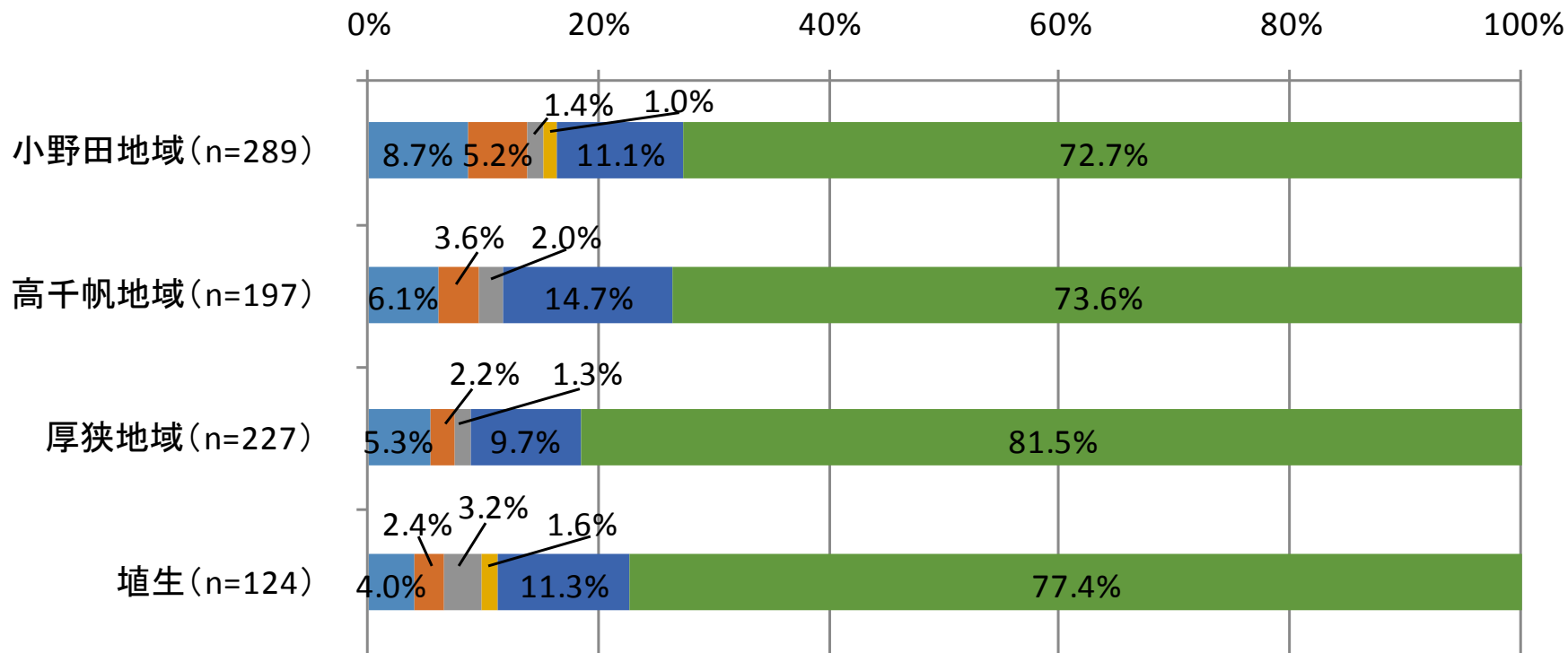


※鉄道を利用している回答者、もしくは鉄道を利用していないが利用したいと思っている回答者のみ集計
 ※回答数が多い上位5位を記載

バスの利用頻度

38

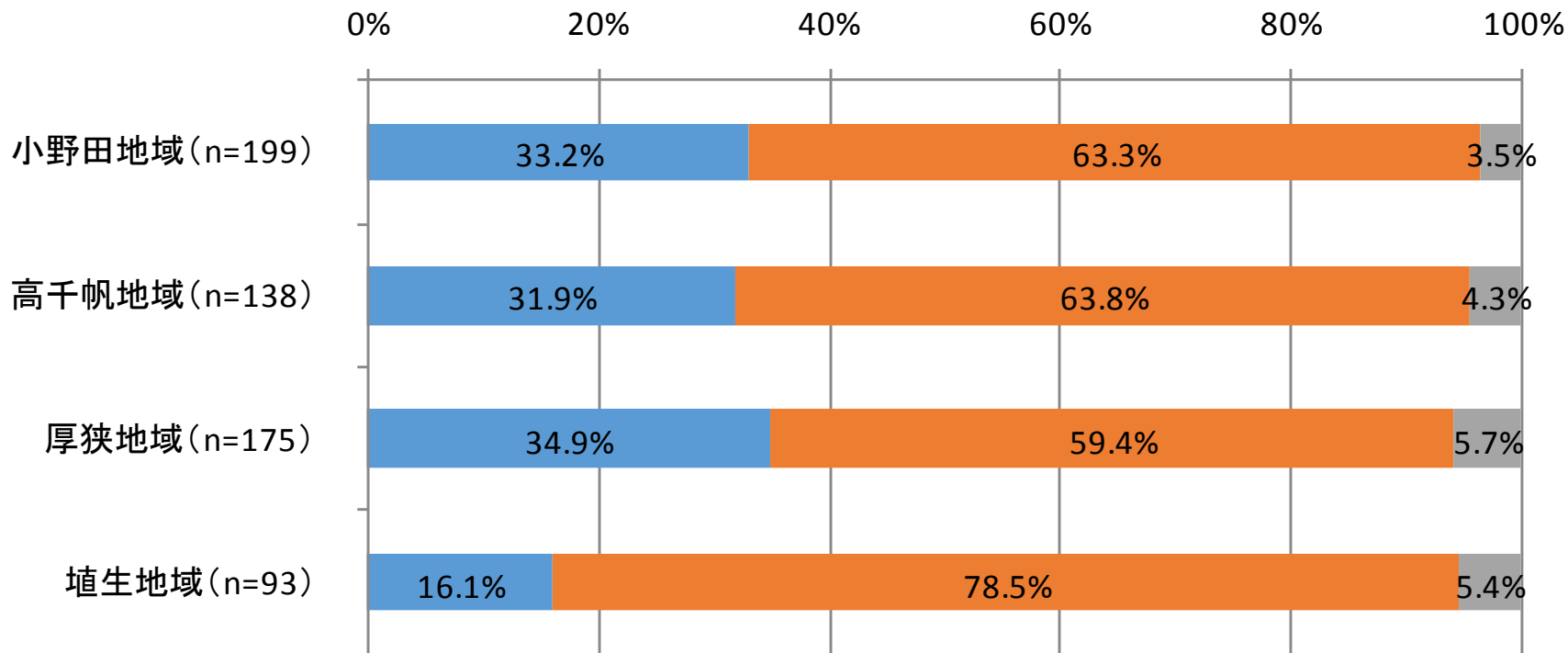
■ 月に1~3回 ■ 週に1~2回 ■ 週に3~4回 ■ 週に5~7回 ■ 年に数回 ■ 利用していない



バスの利用意向

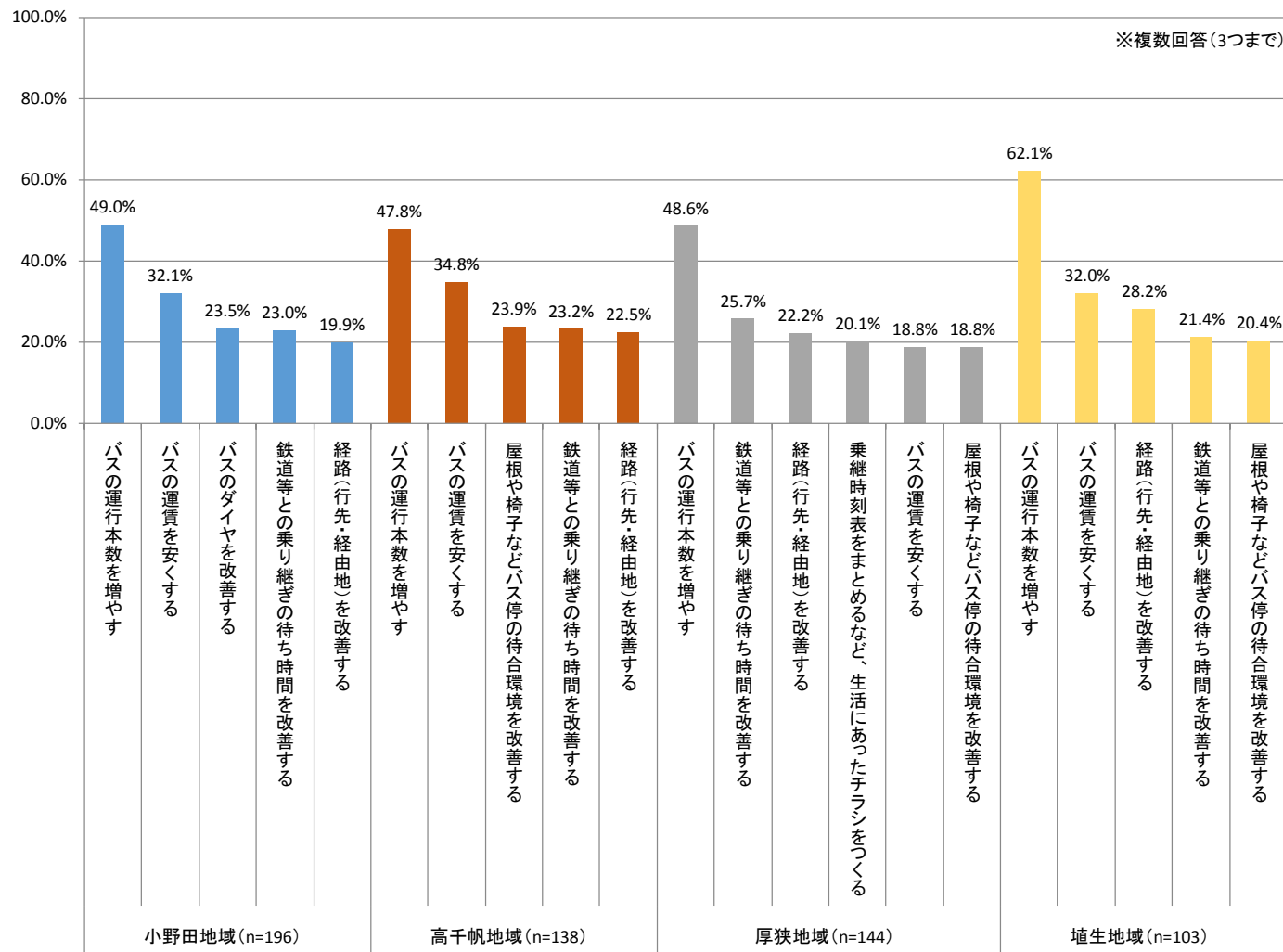
39

■ 今後も利用する予定はない ■ 高齢等で運転が難しくなれば利用したい ■ 近々利用したい



※現在バスを利用していない人のみ回答

既存サービスの要改善点 (バス)



※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のみ集計
 ※回答数が多い上位5位を記載

デマンド交通に関するアンケート調査の概要

41

目的	デマンド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
調査対象	<ul style="list-style-type: none">・山陽小野田市に住んでいる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）・デマンド交通事業者（新興タクシー）による利用者への配布 計38名
調査時期	平成27年9月
設問内容	<ul style="list-style-type: none">・属性（自治会名、年齢、性別等）・デマンド交通の認知度・デマンド交通の利用実態（交通手段、頻度、目的地）・交通手段があれば行きたい場所・デマンド交通サービスの要改善点
回収状況	回収：421部 回収率：78.6%

※表やグラフ内の割合表示は、端数処理の関係で合計が100%にならない場合がある

デマンド交通の要改善点

42

内容	件数
予約が面倒くさい。予約無しで乗車できたら良い。	12
制度がよくわからない。もっと周知して欲しい。	8
料金300円が高い。	5
目的地への乗り入れをして欲しい。	3
便数をもっと増えたら良い。	3

※総回答数109

43

前計画の検証

前計画の概要

44

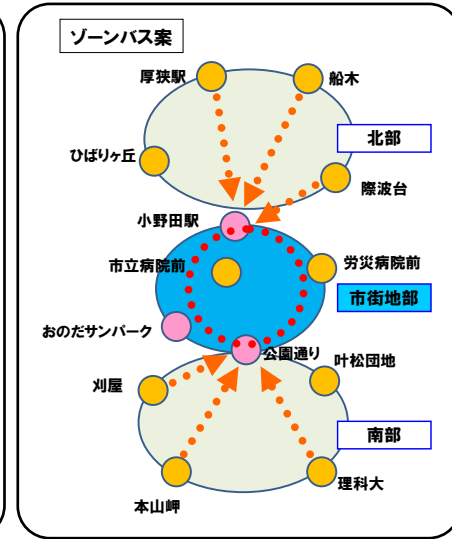
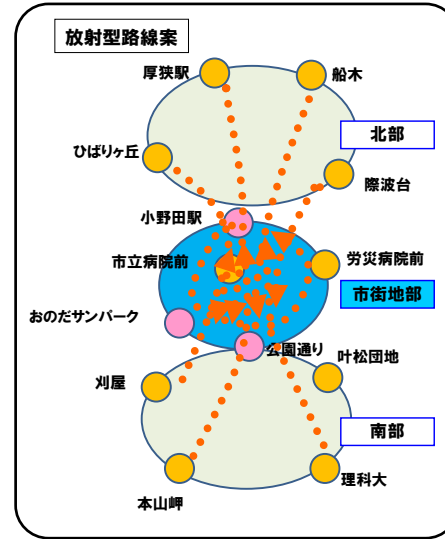
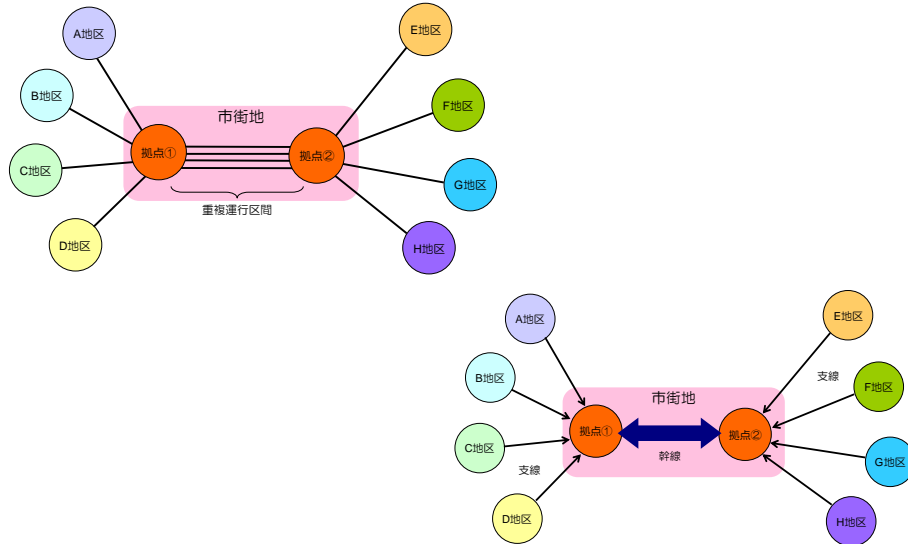
計画名	山陽小野田市地域公共交通総合連携計画
対象区域	山陽小野田市内全域
期間	平成21年度～平成23年度
基本理念	『ともに力をあわせて実現する「移動しやすい環境」～「住み良さ」の創造を目指して～』
基本方針	<ul style="list-style-type: none">・公共交通を守る体制づくり・便利で効率的な公共交通体系づくり・乗りたくなる公共交通の環境づくり
目標	<ul style="list-style-type: none">・住民の移動手段確保に係る行政負担の削減・公共交通空白・不便地域の削減・公共交通の認知度・満足度の向上

事業の実施状況

45

番号	内容	実施状況	備考
1	市街地移動サービスの見直し (路線重複区間の効率化)	未実施	見直しにあたり路線の分割等が必要であるが、乗継抵抗の軽減が困難なため、具体化に向けた検討が進まず
2	地域内移動サービスの見直し (高泊・高畑線の導入)	実施	
3	地域内移動サービスの見直し (ねたろう号の延伸)	実施	
4	地域内移動サービスの見直し (厚狭北部便の見直し、デマンド型乗合交通の導入)	実施	
5	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であるため、具体化に向けた検討が進まず
6	情報提供の充実 (共通時刻表の作成)	実施	
7	地域におけるイベント等の実施	実施	

市街地における路線バスの見直しについて



メリット	デメリット
<ul style="list-style-type: none"> ・幹線と支線を分離し、それぞれの需要に応じた効率的なサービスが提供できる ・車両を効率的に運用することで、利用者が実質的に利用できる便数を減らさずに車両の総走行距離を減らし、運行経費を低減できる可能性がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線と支線を結ぶターミナルで乗継が必要となり、利用者の身体的精神的負担が増加する ・ターミナルでスムーズな乗継を実現するためには、各種バリアフリー整備（段差の除去、快適な待合環境の整備、ICカードシステム導入と乗継割引制度の導入等）が必要となり経費がかさむ ・利用者がシステムの変化に慣れるまで時間を要し、高齢者を中心に利用者離れが懸念される

山陽小野田市の公共交通の課題

公共交通網に関する課題

48

- 幹線と支線の明確化、それぞれに合ったサービスの維持・向上
- 交通結節点の整備
- 残された不便地域への対応
- 更なる高齢化・人口減少への対応

利用促進に関する課題

49

- 市民の「公共交通を守る意識」の醸成
- 運行情報のわかりにくさの改善
- 新規利用者の開拓（大学等）
- 企業や沿線施設等との連携

体制整備に関する課題

- ステークホルダーの間の連携強化（交通事業者、市民、行政、企業、沿線施設等）
- まちづくりに関する周辺施策との連携強化（都市計画、福祉、観光等）
- 公共交通に関する取組への市民参画の推進
- 持続可能な財政支援のあり方の検討