

○山陽小野田市バス路線再編計画に係る策定方針の概要

【策定の目的】

平成28年3月に策定した「山陽小野田市地域公共交通網形成計画」では、路線バスの再編を、計画内容の実現のために行う事業の一つとして位置づけています。網計画の中では、本市におけるバス路線の現状や課題を背景として、大まかな方向性としての再編イメージを打ち出しています。

このたびの再編計画においては、網計画に掲げたバス路線の再編の方向性を、どのような形で現実のバス路線に具体化していくのかについて明確にすることを目的としています。

【再編にあたっての考え方】

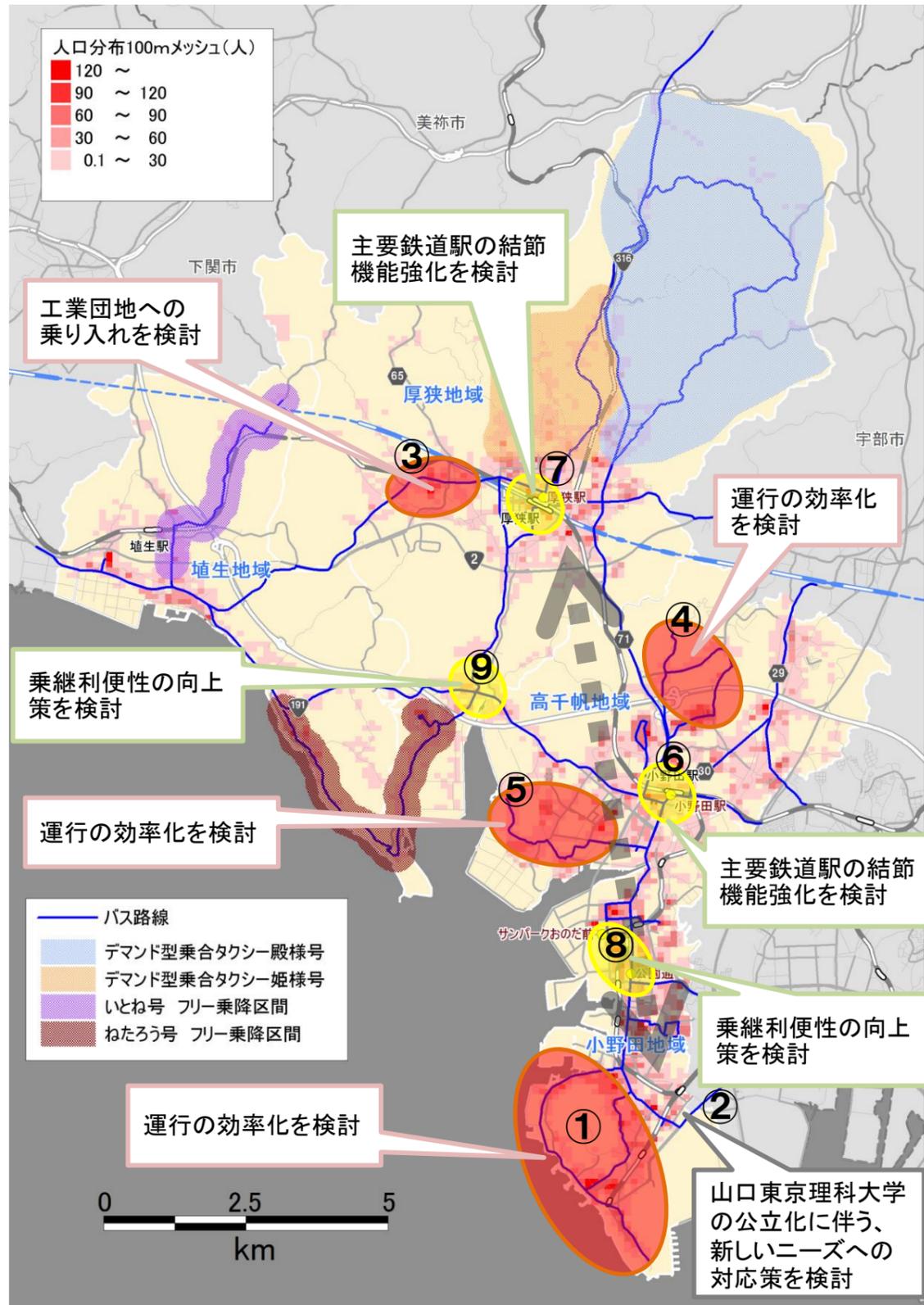
本市のバス路線は、道路幅や道路の耐久性といった構造上の理由がある場合を除き、人口集積に沿った経路で設定されており、運行すべきエリアを概ねカバーする形となっています。従って、現在の経路を大きく変更する必要性は少ないと考えますが、路線維持のため多額の補助金を支出している現状を鑑みるに、まずは運行の効率化を図ることで路線の維持に繋げていくことが必要です。

ただし、昨年4月に薬学部を設置し、今後における学生数の増加が明らかな山口東京理科大学や、集客力の高い商業施設であるおのだサンパークなどについては、より効果的な利用に繋がるような再編の検討が必要であると考えます。

< 3つの基本方針 >

- 現行路線を維持しつつ、効率的な運行体系を実現
- 大学や商業施設など、一定量のバス需要が見込める路線に対し充実した運行を実現
- 市が計画主体となるコミュニティバス路線に関しては、利用状況に応じて施策の転換を検討

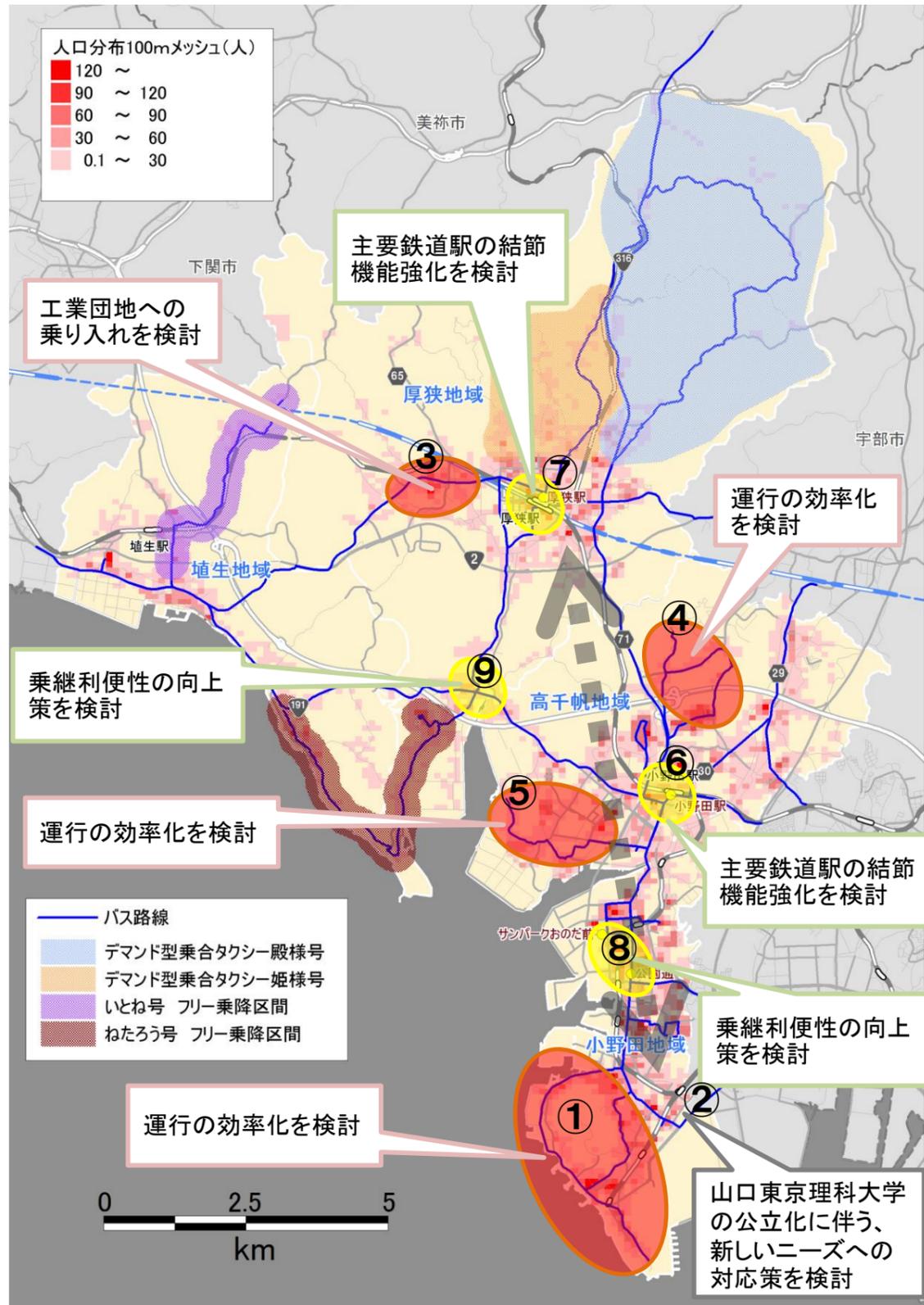
○山陽小野田市地域公共交通網形成計画における「路線の再編イメージ」



<再編計画における具体化の内容>

路線・方面・場所等	網計画で示された再編のイメージ	これまでの検討状況及び今後の方針	実施時期
番号① 【小野田地区南部】 刈屋・本山岬方面 船木鉄道路線	運行の効率化を検討	<p>【検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗降者数に対して運行本数が過剰な区間の整理が必要 刈屋、本山岬と2か所ある拠点を集約し、経路を簡素化 →交通事業者、施設管理者と調整 <p>【今後の方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バスの拠点をさらに交流館に集約することにより効率的な運行を実現 	H32年10月～
番号② 【小野田地区南部】 理科大方面 船木鉄道路線	山口東京理科大学の公立化に伴う新しいニーズへの対応策を検討	<p>【検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 学生数の増加に対応した便数及びダイヤ設定が必要 スクールバスとの兼ね合いを含め、学生ニーズに合致した運行が必要 <p>【今後の方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> 理科大学への路線バス乗入の実現 スクールバスの廃止による公共交通利用への転換を実現 学生ニーズを踏まえた経路設定 	<p>【乗入開始】 H31年10月～</p> <p>【スクールバス廃止】 H32年10月～</p>
番号③ 【壺生～厚狭方面】 いとね号 (コミュニティ路線)	山野井工業団地への乗り入れを検討	<p>【検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> いとね号の運行経路付近にある山野井工業団地への通勤需要を精査 →企業への聞き取り調査 <p>【今後の方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> 工業団地における路線バス需要はないため乗り入れは見送り 	継続してバス需要の把握に努め、必要に応じて乗入を検討
番号④ 【高畑方面】 高畑・高泊循環線 (コミュニティ路線)	運行の効率化を検討	<p>【検討状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 高千帆台で5～7人/日の利用。古い団地であるため潜在的なバス需要を見込む。 江汐公園への誘客や企業誘致が進む企業団地における通勤需要への考慮が必要 <p>【今後の方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> 江汐公園への乗り入れを実現 需要に応じて小野田・楠企業団地への延伸を検討 	【乗入開始】 H31年10月～

○山陽小野田市地域公共交通網形成計画における「路線の再編イメージ」



<再編計画における具体化の内容>

路線・方面・場所等	網計画で示された再編のイメージ	これまでの検討状況及び今後の方針	実施時期
番号⑤ 【高泊方面】 高畑・高泊循環線 (コミュニティ路線)	運行の効率化を検討	【検討状況】 ・道路幅が狭く、バス車両では将来的な運行経路の延伸が困難 ・乗降者数は高泊方面全域で 10 人/日程度であり、バス以外の交通手段の検討が必要 【今後の方針】 ・デマンド型交通など小型の車両を活用した面的な対応への転換について、利用者や地元自治会等との意見交換を踏まえて検討	【意見交換】 H31 年度前半～
番号⑥ 【交通結節点】 J R 小野田駅	主要鉄道駅の結節機能強化を検討	【検討状況】 ・事業者ごとに別々の場所にバス停が設置されており乗場が分かりにくい状況 ・時間帯によっては J R とバスの接続時間がかい離 【今後の方針】 ・ J R とバスの乗継ダイヤの調整及び将来的なバス停の統合	【事業者との調整】 H31 年度 (J R 西日本及び船木鉄道)
番号⑦ 【交通結節点】 J R 厚狭駅	主要鉄道駅の結節機能強化を検討	【検討状況】 ・バス同士または J R とバスの接続時間がかい離 【今後の方針】 ・各交通手段における乗継ダイヤの調整	J R や路線バスのダイヤ変更に合わせて、随時コミュニティバスの時間を調整
番号⑧ 【交通結節点】 サンパーク・公園通 周辺	乗継利便性の向上策を検討	【検討状況】 ・サンパークにバスの待機所を設けることによる結節点機能の向上 【今後の方針】 ・将来的にサンパークを拠点としたバス系統の新設について検討	【事業者との調整】 H31 年度 H32 年度
番号⑨ 【乗継拠点】 渡場バス停周辺	乗継利便性の向上策を検討 (ねたろう号→サンデン交通)	【検討状況】 ・ねたろう号の運行経路から小野田方面への移動利便性の向上を図ることが必要 【今後の方針】 ・渡場バス停における、ねたろう号とサンデン交通の路線バスとの乗継環境を改善	ダイヤ改正に合わせて随時実施

