

地域公共交通計画の 策定について

地域公共交通計画について

～地域が自らデザインする地域の交通～

- ▶ 「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」。
- ▶ 元のマスタープランであった「地域公共交通網形成計画」に替わるもの。
- ▶ 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源を計画に位置づけ、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応。
- ▶ 地域の社会・経済を交通の面から支える基盤となることから、全ての地方自治体で作成が「努力義務」に。
- ▶ 地方自治体が、地域の移動に関する関係者を集めて「法定協議会（＝地域公共交通会議）」で協議を行って作成。
- ▶ 法改正に伴い、地域公共交通計画の計画制度と補助制度が連動化。今後は、原則として法定協議会に対して補助金を交付。



《根拠》

改正地域公共交通活性化再生法（令和2年11月27日施行）

策定の意義

▶ 地域公共交通政策の「憲法」

- ・自治体としての宣言であり、策定により、交通政策のあり方や個別事業の実施理由や効果が明確に。
- ・計画に事業の位置付けが明確化されることによって事業実施の根拠となり、予算化や補助申請などがスムーズに。

▶ まちづくり施策や観光施策との連携強化

- ・まちづくりや観光に係る施策と連携した計画として進めることで、地域交通をきっかけに様々な分野の取組を発展可能に。

▶ 関係者間の連携強化

- ・法定協議会の協議・意見交換・合意のもとに計画策定を進めることで、関係者間の連携が強化が期待。

▶ 交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化

- ・地域の輸送資源を一体として検討し、サービス同士の連携強化や、効率性向上の取組を関係者全体で検討することが可能。

▶ 公共交通政策の継続性

- ・政策の継続性を確保し、公共交通を着実に改善できるように。

計画に記載する項目

地域公共交通計画の記載事項

- ①地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- ②地域公共交通計画の区域
- ③地域公共交通計画の目標
- ④前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項
- ⑤地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥計画期間
- ⑦前各号に掲げるもののほか、地域公共交通計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項

資料：国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き第2版（令和3年3月）」より

※上記のほか、事業に必要な資金の確保に関する事項や、立地適正化計画との連携、観光振興との連携等についても、記載することに努めることとされている。

調査の全体像

	基礎情報	通院買い物利用	通勤利用	通学利用	観光利用
現状	<p>① 地域や人口の状況整理</p> <p>② 現計画の振り返り</p>	③公共交通の現状整理（運行サービスの状況・利用状況など）			
ニーズ・課題		<p>⑤市民アンケート</p> <p>2000世帯を対象に実施 (各世帯調査票2枚配布)</p>		<p>⑧高校事務局アンケート</p> <p>⑨山口東京理科大学学生アンケート</p>	
今後の方向性	<p>④まちづくりの方向性の整理 (上位計画・関連計画の整理)</p>	<p>⑥交通事業者ヒアリング調査</p> <p>⑦関係部署ヒアリング調査</p>			

進捗状況 (スケジュール案)

	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
①地域や人口の状況整理	←			→						
②現計画の振り返り	←			→						
③公共交通の現状整理	←			→						
④まちづくりの方向性の整理	←			→						
⑤市民アンケート				実施	集計・とりまとめ					
⑥交通事業者ヒアリング調査				実施	とりまとめ					
⑦関係部署ヒアリング調査				実施	とりまとめ					
⑧高校事務局アンケート				実施	集計・とりまとめ					
⑨山口東京理科大学学生アンケート				実施 (web)	集計・とりまとめ					
問題・課題の整理				←						
基本方針・目標等の検討							←			
事業の検討							←			
交通会議の開催				②			③	④	パブコメ	⑤

交通会議での審議内容 (案)

交通会議②

- ・現計画の振り返り
- ・山陽小野田市の現況と公共交通の現状

交通会議③

- ・市民アンケート結果等の報告
- ・問題課題、事業の骨子
- ・計画書素案

交通会議④

- ・事業案
- ・評価指標
- ・計画書案

交通会議⑤

- ・パブコメ結果を踏まえた計画書案

山陽小野田市の現況と公共交通の現状

令和 4 年 8 月 30 日時点

山陽小野田市の現状

1 位置・地勢

(1) 位置

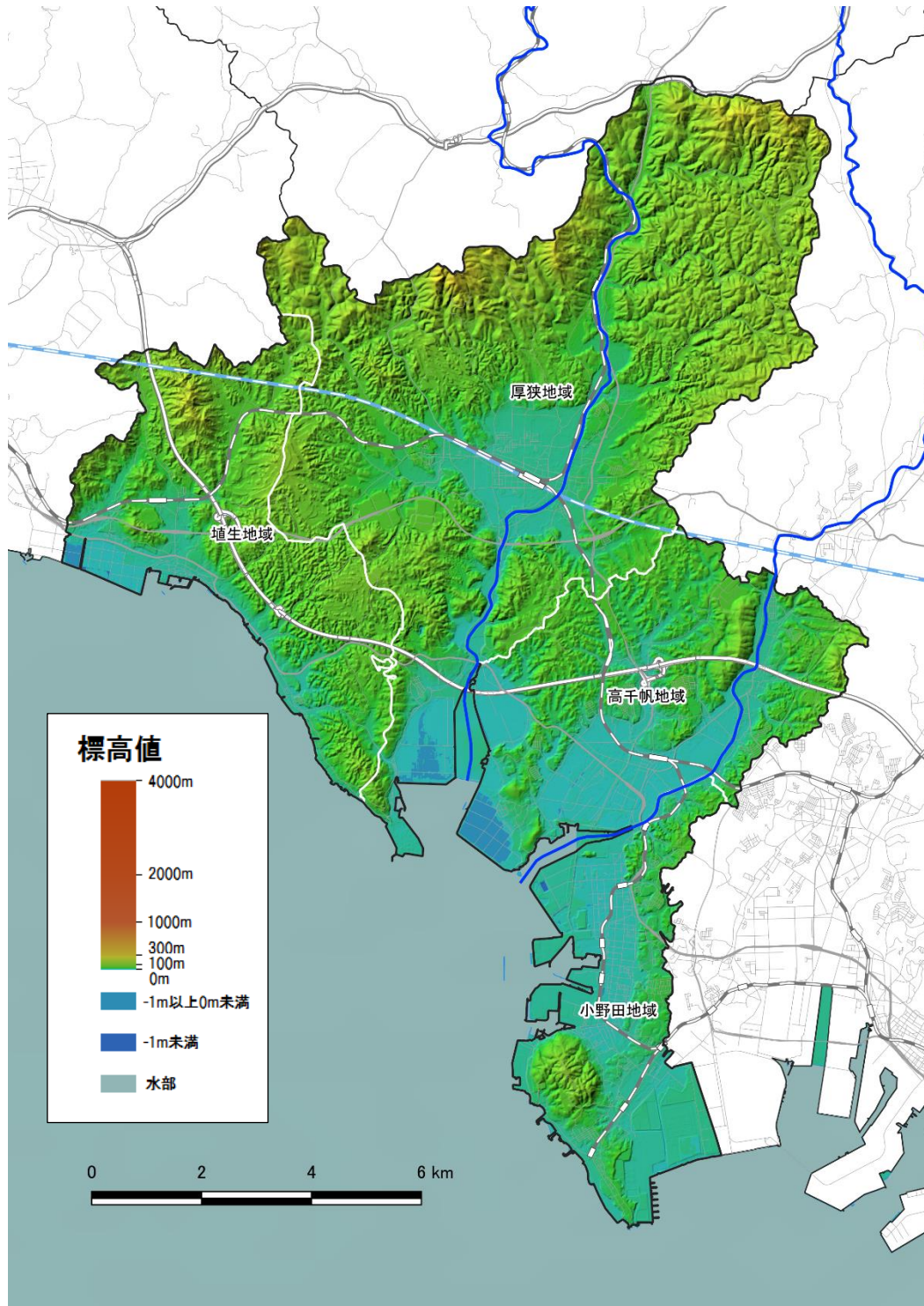
本市は山口県の南西部に位置しており、東側が宇部市、北側が美祢市、西側が下関市と隣接しています。



図1 本市の位置

(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。

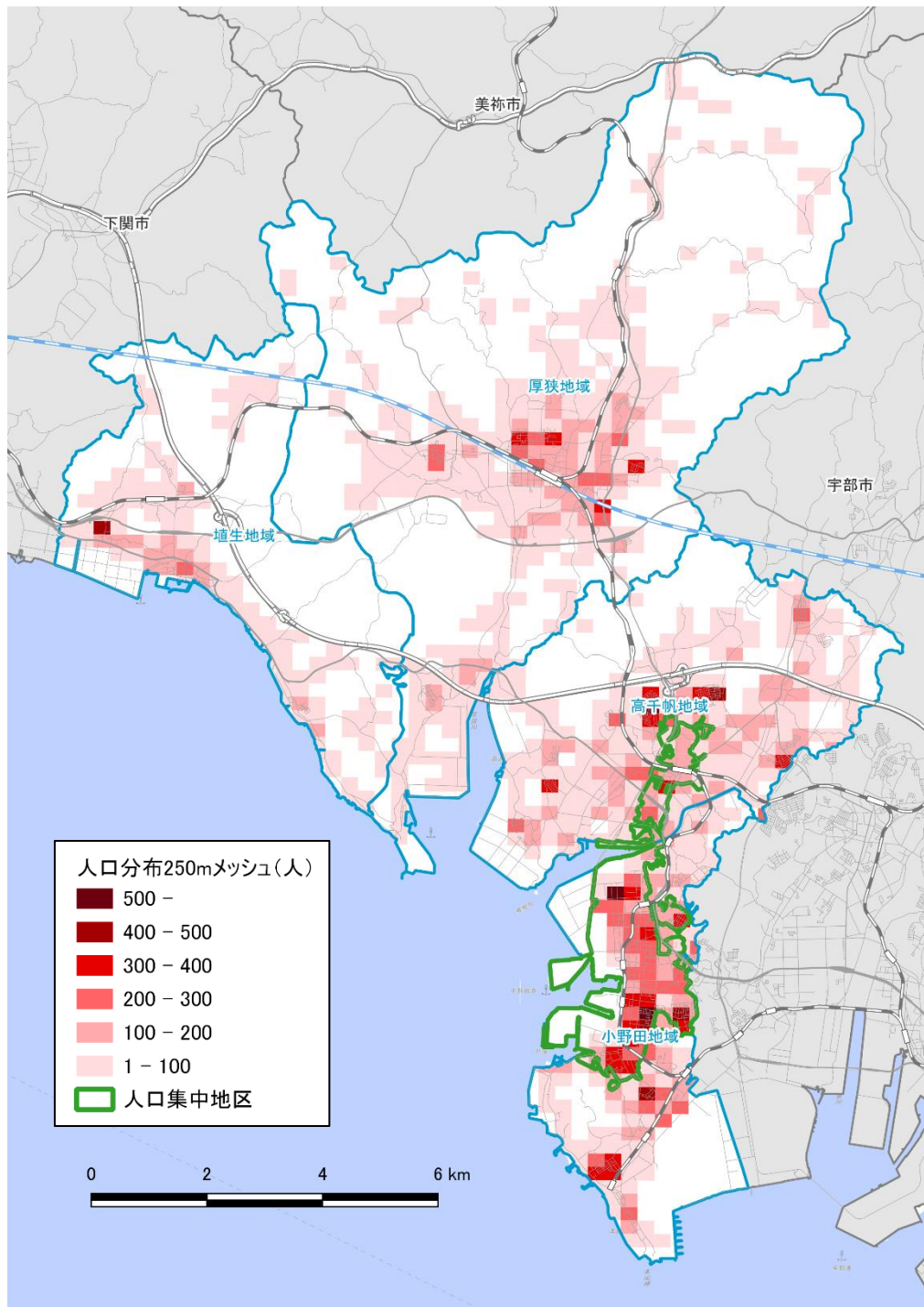


資料：地理院タイル（色別標高図）に線路河川等のデータを追加して掲載
図 2 地勢

2 人口

(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。

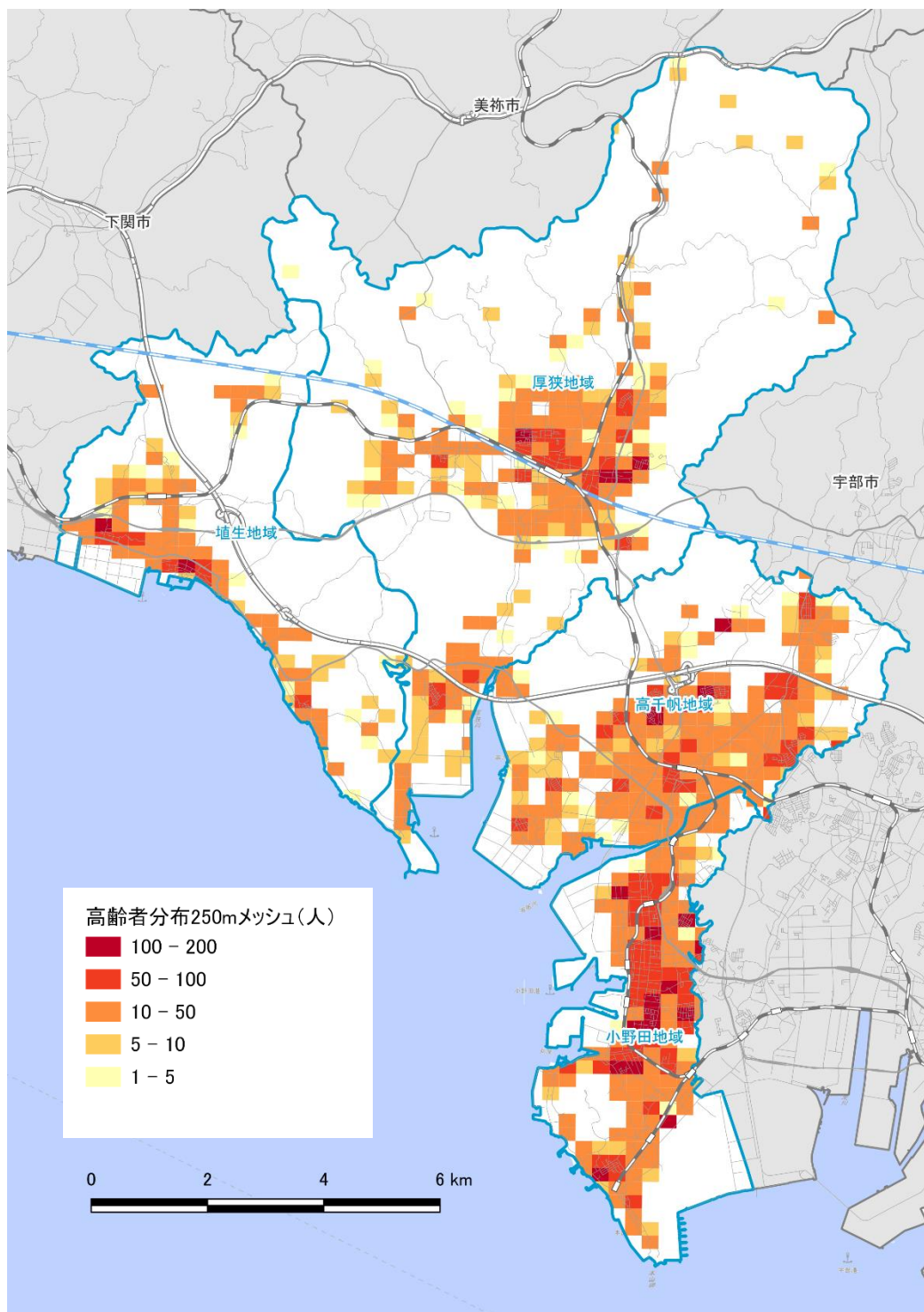


資料：2020年国勢調査

図3 人口分布

(2) 高齢者分布

小野田地域、厚狭駅周辺、高千穂の小野田 IC 周辺には高齢者が特に多く分布しています。厚狭地域では周辺部に高齢者が散在しています。

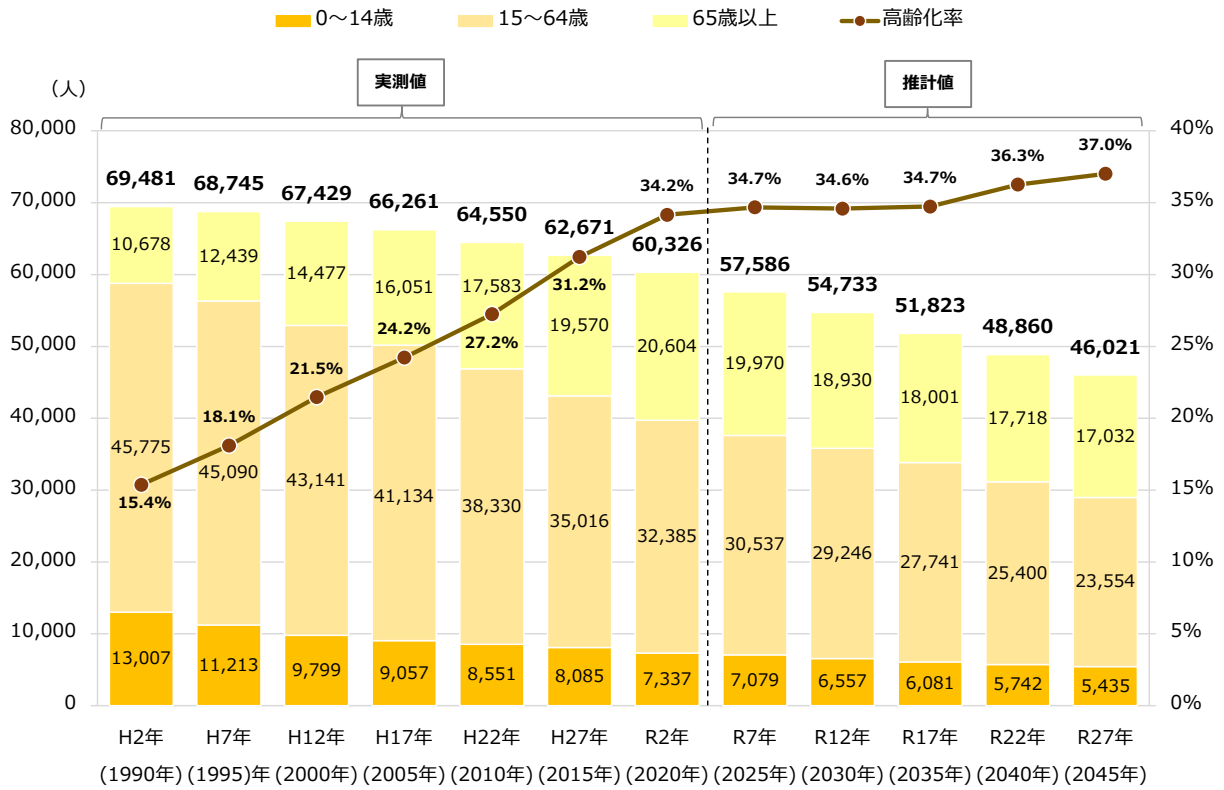


資料：2020年国勢調査

図4 高齢化率

(3) 人口の将来推計

令和2年国勢調査によると、本市の人口は60,326人、高齢化率は34.2%となっています。人口減少と高齢化が進行しており、今後もこの傾向が続くと推測されます。



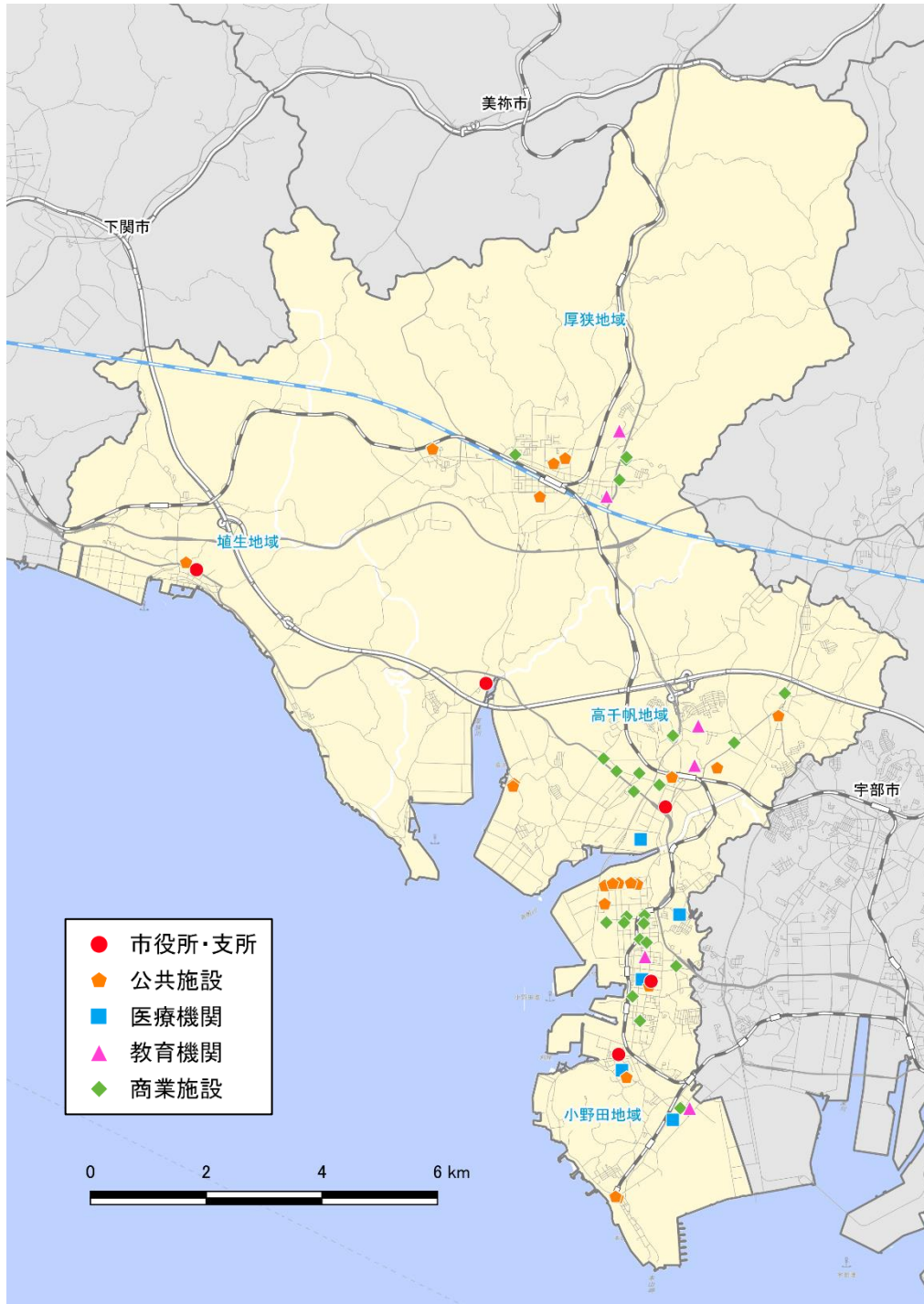
資料：国勢調査（平成2～令和2年）・国立社会保障人口問題研究所（平成30年推計値）
 ※人口総数には、年齢「不詳」の者を含む。
 ※平成27年以降は国勢調査に関する不詳補完結果（週及集計）の数値を掲載

図5 人口・高齢化率の推移と将来推計

3 移動の目的地と移動手段の現状

(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。埴生地域には病院やスーパー等の商業施設がありません。



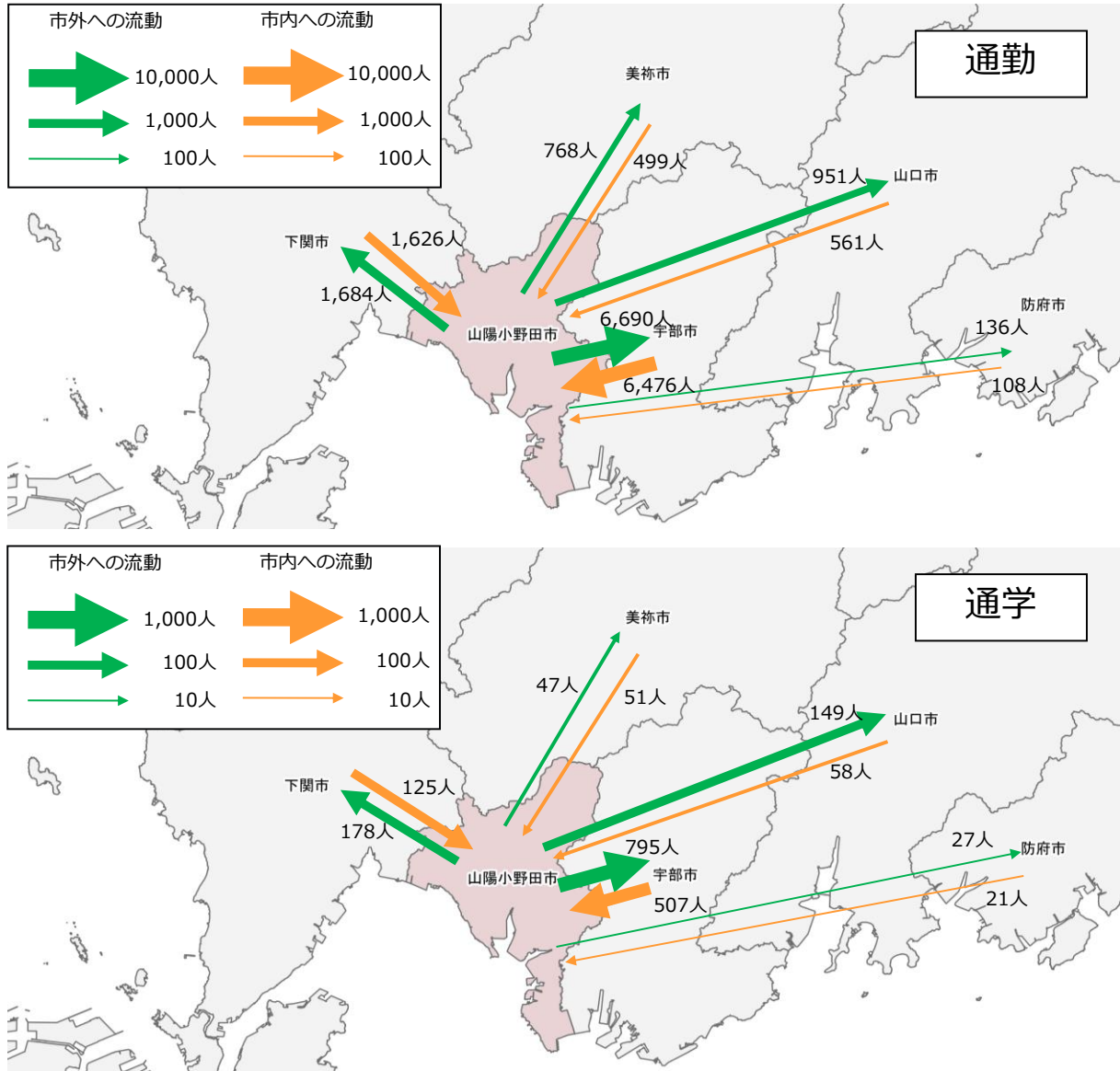
市役所・支所（市役所本庁舎、支所、出張所）公共施設（公民館、図書館、ホール、スポーツ施設）医療機関（病院のみ）
教育機関（高校・大学）商業施設（大規模店舗の内スーパー及びドラッグストア）令和4年8月時点

図6 主要施設の分布

(2) 通勤・通学

①通勤・通学流動

市をまたいだ通勤・通学では、宇部市や下関市等との結びつきが強くみられます。

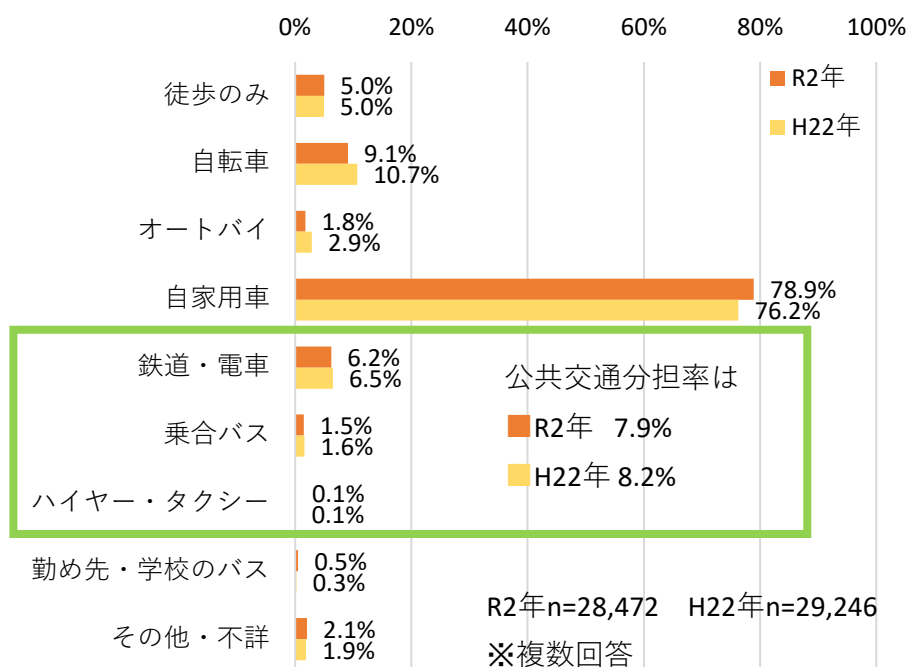


資料：令和2年国勢調査
 山陽小野田市に常住・就業または通学する15歳以上の自宅外就業者・通学者の人数を示す。
 ただし、通勤100人未満、通学10人未満の自治体は表示しない。

図7 市内外における通勤・通学流動

②通勤・通学における利用交通手段

本市在住者が通勤・通学に利用する交通手段は、自家用車がもっとも多く 78.9%で、公共交通の分担率は 7.9%です。平成 22 年と比較すると、自転車・オートバイがやや減少し、自家用車がやや増加しています。

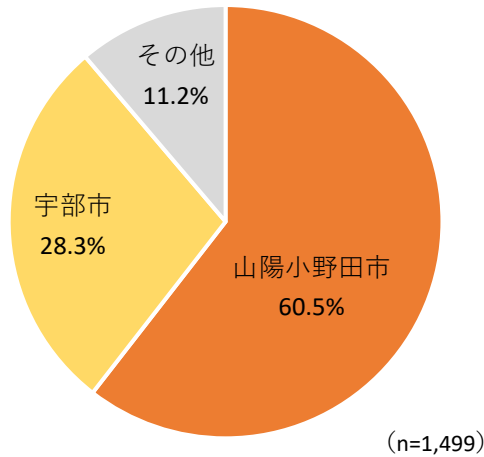


資料：H22年・R2年国勢調査

図 8 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

③山陽小野田市立山口東京理科大学の現状

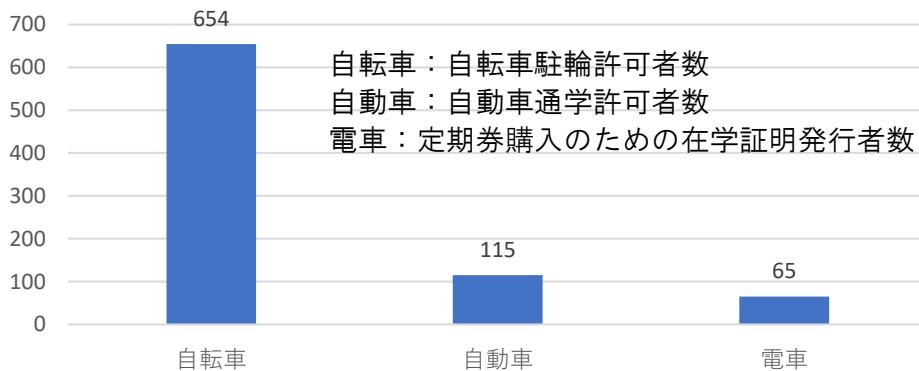
山口東京理科大学は、平成 28 年 4 月から公立大学になり、令和 4 年 5 月の在学者数は 1,499 人となっています。下宿等・実家を合わせて山陽小野田市内在住者は約 6 割、宇部市内在住者は 28.3%となり、全体の約 9 割はこの 2 市に居住しています。



資料：山口東京理科大学

図 9 在学者の居住地

最寄り駅は、JR 雀田駅（徒歩 5 分）で、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。令和 2 年 4 月からの「山口東京理科大生 公共交通活用フリーパス」導入に伴い、JR 小野田駅、JR 宇部新川駅から山口東京理科大学までのスクールバスが廃止されました。



資料：山口東京理科大学

図 10 在学者の通学手段

「山口東京理科大学 公共交通活用フリーパス」の取組

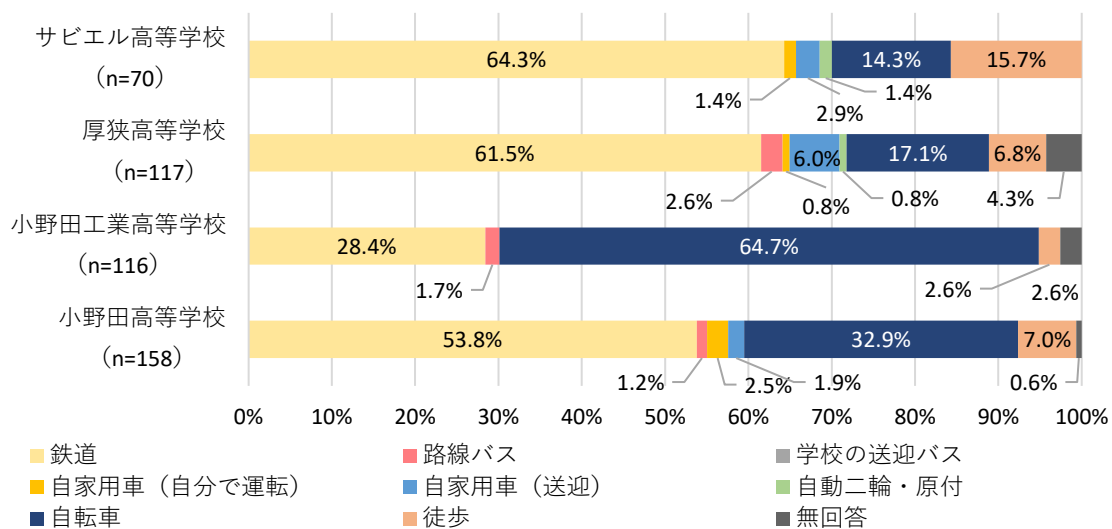
山口東京理科大学と船木鉄道株式会社は「公共交通活用フリーパスに関する協定」を締結し、山陽小野田市立山口東京理科大学に通う学生は「学生証」を提示するだけで、船木鉄道株式会社（船鉄バス）が運行する路線バスを無料で利用することができる。

フリーパスの対象となるバス路線は、JR 山陽本線「小野田駅」から大学構内にあるバス停「理科大前」までの路線を含め、全 8 路線が、平日・土日のいつでも、どのバス停からでも無料で利用できる。



④高校生の通学

小野田工業高校を除き市内高校3校へ通学する生徒の半数以上が鉄道を利用しています。



資料：小野田線 ご利用実態調査 小野田線に関するアンケート調査結果（H30年3月）を加工して表示

図 11 通学時の主な移動手段

(3) 観光

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。

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」等が本市の観光の柱となっています。

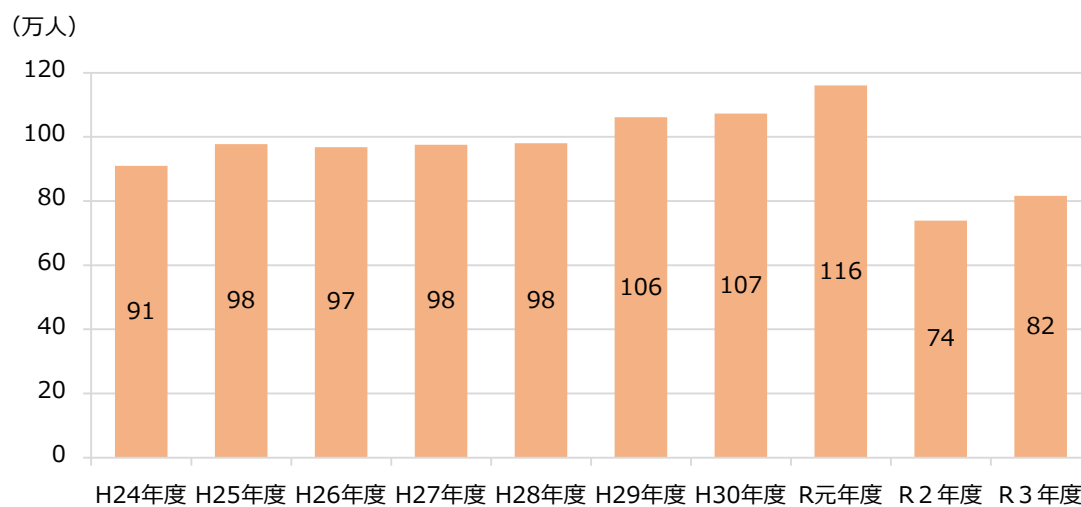


※山陽小野田市観光パンフレット「smile spot」を基に作成

図 12 観光資源

②観光客数の推移

本市に訪れる観光客数は令和元年度まで増加傾向にありましたが、コロナ禍の影響を受け、令和2年度以降は激減しています。



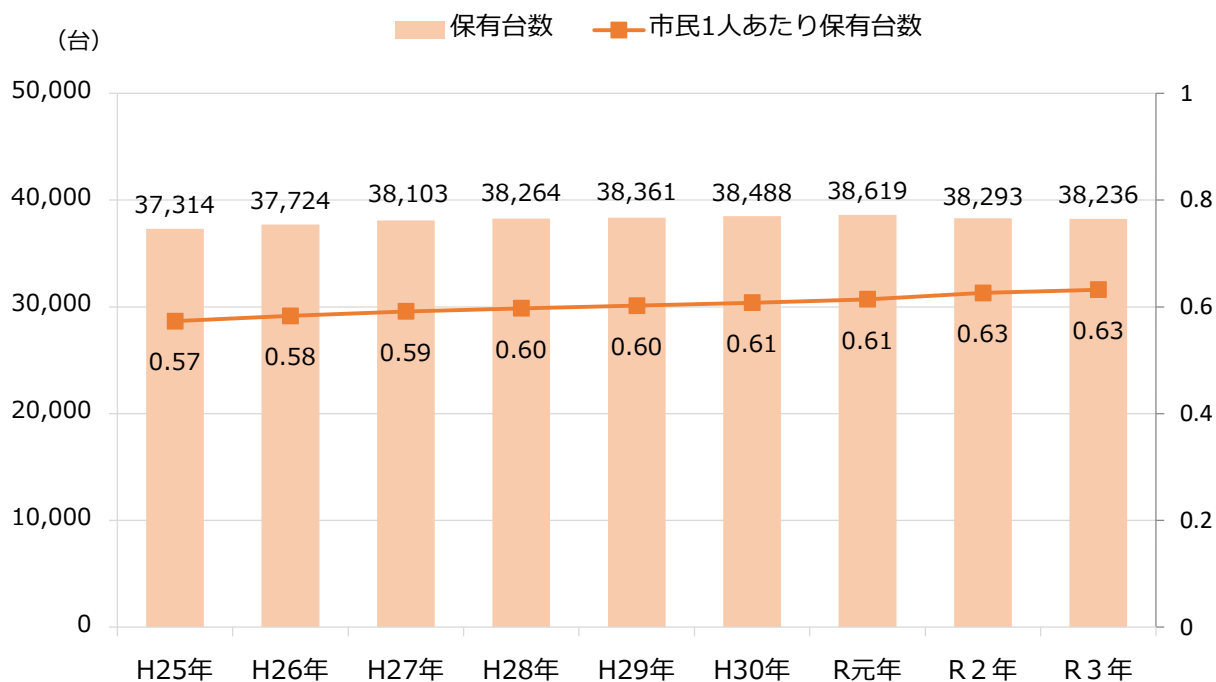
資料：山口県観光動態調査

図 13 山陽小野田市に訪れる観光客数の推移

4 山陽小野田市における自家用車の現状

(1) 自動車保有台数の推移

自動車の保有台数はゆるやかに増加していましたが、令和2年からは減少に転じています。市民1人あたりの保有台数はゆるやかな増加傾向にあります。

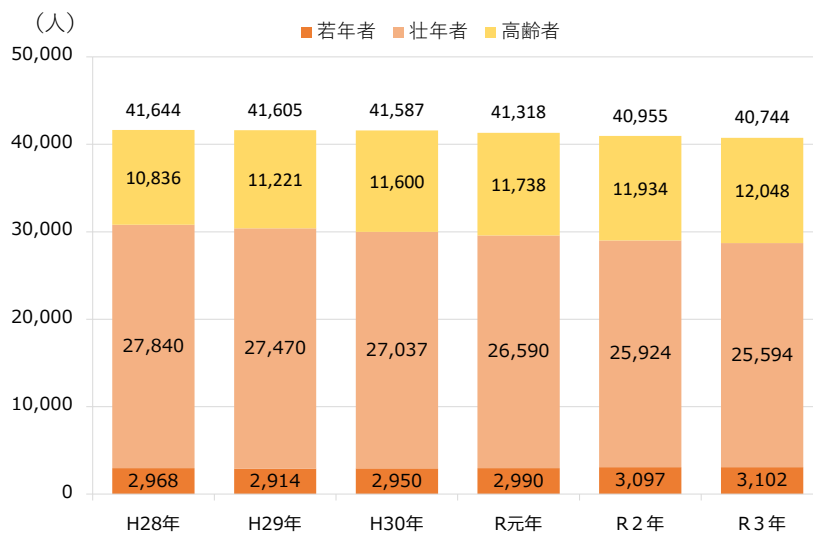


資料：車両台数／山口県統計年鑑（各年3月末時点、乗用の普通・小型及び軽自動車の乗用の合計台数）
山陽小野田市人口／住民基本台帳（各年6月末時点）

図14 自動車保有台数と市民一人あたりの保有台数の推移

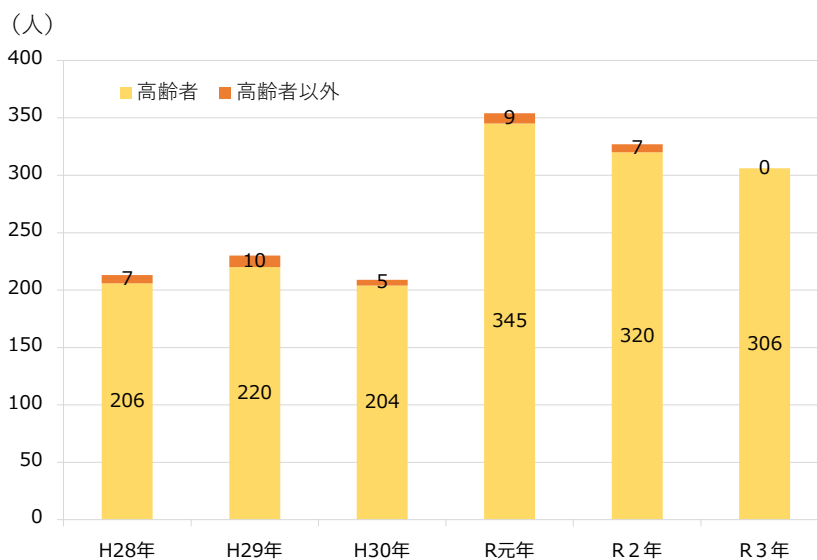
(2) 市民の運転免許保有状況

本市の免許保有者数は微減傾向にあります。世代別では高齢者の運転免許保有数は増加しています。免許返納者は、平成30年までは年間200人程度でしたが、令和元年以降は300人以上に増加しています。



資料：山口県警察

図15 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16 市内における免許返納者数の推移

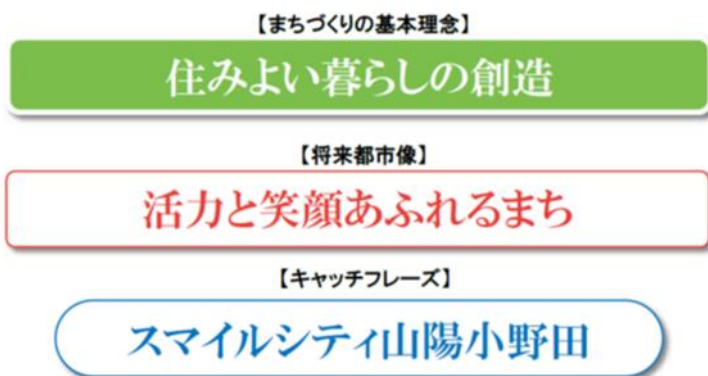
まちづくりの方向性と既存計画の状況

1 山陽小野田市が目指すまちづくりの方向性

(1) 第二次山陽小野田市総合計画（2018年3月）

第二次山陽小野田市総合計画では、まちづくりの基本理念を「住みよい暮らしの創造」とし、目指すまちの姿である将来都市像を「活力と笑顔あふれるまち」としています。

また、市民や来訪者が笑顔でいきいきと過ごしているまちのイメージを市内外に伝えるため「スマイルシティ山陽小野田」というキャッチフレーズを定め、魅力を発信していくこととしています。



【都市構想図】



第3編 分野別計画 第3章 都市基盤 ～快適で潤いある暮らしができるまち～

基本施策21 道路・交通網の充実

【基本方針】

交通の利便性及び地域間の連携強化を高めるため、道路網の整備充実を進めるとともに、安全を維持するため、道路、橋梁などについて点検や修繕保全などの適正な維持管理を行います。

持続可能な公共交通を実現するため、地域の移動ニーズにあわせた公共交通網の整備や利便性向上に努めるとともに、バス、鉄道の利用促進を図ります。

目標指標

指標	説明	現状値 (平成28年度)	前期目標値 (平成33年度)
市道改良率	改良済延長÷市道実延長×100	58.0%	60.0%
公共交通利用者数	JR・バス・タクシー・デマンド型交通 ^{※65} 等利用者数	2,887,000人/年	3,064,000人/年

【基本事業】(2) 持続可能な地域公共交通網の形成

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。

【評価指標】

指標	説明	現状値	前期目標値 (平成33年度)
バス利用者数	市内を運行する路線バス、コミュニティバス ^{※66} の利用者数	(平成28年度) 912,000人/年	970,000人/年
JR利用者数	市内JR各駅の利用者数	(平成27年度) 1,370,000人/年	1,390,000人/年

主要事業 ▶ ■ 地域交通推進事業

(2) 関連計画の状況

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（2020年9月）

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。

3-2. 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

(1) 交通施設の都市計画の決定の方針

①基本方針（公共交通に係る部分を抜粋）

- ・気候変動等の環境問題や、自家用車による移動が困難な人々に対応するため、山陽新幹線及び山陽本線の利便性の向上、小野田線の運行本数の維持・充実とともに、身近な交通手段であるバスネットワークの充実など、公共交通の維持・充実を図る。
- ・公共交通の利用を促進するため、駅舎やバス停、歩道や自転車道など、交通施設のユニバーサルデザインに配慮した整備やパークアンドライド、サイクルアンドライドの普及を推進する。

②主要な施設の配置の方針

2) 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、新幹線と小野田線、美祢線の利用促進や接続強化の検討、及び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。
- ・自家用車から公共交通への転換や中山間地域などの交通不便地域と交通結節点までの移動手段を確保するため、コミュニティバスやデマンド型交通の維持・充実を図る。
- ・立地適正化計画を策定し、住宅及び医療、福祉、商業、その他の居住に関連する施設の誘導と、それと連携した公共交通に関する施策を講じる。

②山陽小野田都市計画マスタープラン（2019年12月）

山陽小野田市都市計画マスタープランでは、都市づくりの基本理念を「①都市機能の充実とネットワークの強化により、快適・便利な都市を創る」、「②市民生活を守る、安心・安全な都市を創る」「③地域の個性や資源を活かした都市を創る」としています。

また、この基本理念を基に、都市づくりの基本方針として「①コンパクトな市街地の実現による住みよい暮らしの創造」「②ネットワークを活かした住みよい暮らしの創造」

「③安心・安全なまちづくりの推進による住みよい暮らしの創造」「④豊かな自然環境や歴史的・文化的資源を活かした住みよい暮らしの創造」「⑤市民とともに実現する住みよい暮らしの創造」の5つ設定しています。



(3) 交通体系整備の方針

3) 公共交通及び歩行者空間の整備方針

●鉄道

鉄道駅における交通結節点機能の強化、バリアフリー化を進め、分かりやすく、安全に公共交通機関が利用できる環境改善を図ります。

また、J R小野田線については、人口や都市施設が集積する市街地内を通っているという強みと、鉄道によって市街地が東西に分断されているという弱みを考慮し、より利用しやすく、市街地の一体性を強化できるような環境の整備について検討します。

●バス

少子高齢社会、低環境負荷型社会に対応し、自家用車を使わない人も便利に移動できる社会を構築するため、「山陽小野田市地域公共交通網形成計画」に基づく、効率的・効果的なバス運行の実現により、持続可能な公共交通サービスの構築を目指します。

●歩道及び自転車・歩行者用道路

自家用車に依存し、車が中心となったまちから、誰もが楽しく歩いて暮らせるまちへと再構築を目指すため、コンパクトな市街地の形成と合わせて、市街地内の主要な移動経路における歩道の整備、市内の主要施設や公園・緑地などを回遊する自転車・歩行者空間の整備を図ります。

③その他の関連計画

その他の関連計画において示された、公共交通の役割・方針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。

また、本市では「山陽小野田市 LABV プロジェクト」と称して、老朽化が進む山陽小野田市商工センターの再整備を皮切りに官民連携で事業を進め、周辺エリアのにぎわい創出を目指しています。

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・方針等	公共交通に関する施策・事業等
山陽小野田市観光振興プラン（2020年3月）	空港や鉄道の駅から観光地までの移動手段の充実に向けた検討を行うとともに、分かりやすい情報提供に努めます。	<主な取組の例> レンタサイクルやレンタカーの必要性等を検証した上で、その普及促進に向けた検討を行います。
厚狭駅周辺まちづくり構想（2020年5月改訂）	地域を結ぶ交通結節機能を強化し、公共交通の両促進を図ります。 厚狭駅南北の連絡機能が強化され、一体性のあるまちづくりを進めるため、連絡通路の整備・検討を進めます。	○交通結節地点として、新幹線と JR 山陽本線・美祢線の利用やバスネットワークとの連携による利便性の向上に努めます。 ○歩行者の回遊性の向上と駅南北の一体化を進める南北自由通路を検討します。また駅のバリアフリー化を進めます。
山陽小野田市まち・ひと・しごと創生総合戦略（2020年3月改訂）	○暮らしと交流を支える公共交通の維持・活性化 ○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	○生活交通の維持・活性化 ・地方バス路線の維持 ・地域公共交通の活性化 ・地域公共交通網形成計画の策定 ・JR 小野田線・美祢線の利用促進 ・JR 厚狭駅・小野田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

2 既存計画（山陽小野田市地域公共交通網形成計画）の状況

（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網連携計画」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『みんなで作る 住み良いまちの 便利な公共交通』とし、基本方針を「基本方針1 効果的・効率的な公共交通網」、「基本方針2 わかりやすく利用しやすい地域公共交通」、「基本方針3 みんなで支える地域公共交通」としています。

（2）事業の実施状況と評価指標の推移

基本方針1 効果的・効率的な公共交通網

■目標1-1 路線バス利用者数を維持する

事業の内容・イメージ	具体的な実施状況
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）	
<ul style="list-style-type: none"> ■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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「山陽小野田市バス路線再編計画」を策定し、「山陽小野田市地域公共交通網形成計画」に掲げたバス路線再編の方向性の具体化を図った。 ・公園通以南のバス路線の効率化は、JR 小野田線の動向を踏まえた対応が必要であり、動向を見極めた上で検討を行う。 ・利便性向上を踏まえた施設乗り入れ（江汐公園、労災病院）を行った（一部の系統の乗り入れは、安全性の観点から全体的なダイヤ調整が必要な状況）。 ・収益率や平均乗車密度の低い一部の系統を地域の実情に合った運行形態に見直す取組は一部（高泊地区）で進んでいるものの、関係者との調整に時間を要する、あるいは条件が折り合わず再検討が必要な事態が生じている。
事業② 交通結節点や乗継拠点等の整備の検討 （実施主体：交通事業者、山陽小野田市、その他）	
<ul style="list-style-type: none"> ■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 	<ul style="list-style-type: none"> ・山口県の実証実験に関連して、おのだサンパークにおいて、バスロケーションシステムの表示器（デジタルサイネージ）を設置し、発着便の情報提供を実施。 ・おのだサンパークにおいて、バス車両の待機や乗務員の休憩が可能となる予定（令和4年10月以降）

<p>や自家用車との連携を図る（パーク・アンド・ライド等）。</p> <p>■交通系 IC カード導入の検討。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・JR 小野田線の駅を中心に駐輪場を整備し、自転車との連携を図った。 ・厚狭駅南口駐車場の出入り口を新設し、自家用車との連携を図った。 ・サンデン交通、宇部市交通局において交通系 IC カードが導入された。
<p>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)</p>	
<p>■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。</p> <p>■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。</p> <p>■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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市内高校へのアンケート等を通じて、ダイヤ改正・接続改善に係るニーズを把握し、改善を図っている。 ・鉄道とバスの共通乗車制度は、JR 小野田線・美祢線の動向を踏まえた対応が必要であり、動向を見極めた上で、関係事業者や沿線各市と調整。

評価指標		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（合計）						
策定時 (H26 年度)	評価指標の推移							目標値 (R4年 度)
	H28 年度	H29 年度	H30 年度	R元 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	
970 千人/年	912 千人/年	887 千人/年	852 千人/年	793 千人/年	647 千人/年	603 千人/年	未定	970 千人/年

■目標1-2 鉄道利用者数を維持する

事業の内容・イメージ	具体的な実施状況
<p>事業② 交通結節点や乗継拠点等の整備の検討 (実施主体：交通事業者、山陽小野田市、その他)</p>	<p>※目標 1-1 と同じ</p>
<p>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)</p>	<p>※目標 1-1 と同じ</p>

評価指標		市内各駅の年間利用者数						
策定時 (H26 年度)	評価指標の推移							目標値 (R4年 度)
	H28 年度	H29 年度	H30 年度	R元 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	
1,390 千人/年	1,384 千人/年	1,403 千人/年	1,387 千人/年	1,331 千人/年	1,059 千人/年	未定	未定	1,390 千人/年

■目標1-3 効率的な公共交通網を構築する

事業の内容・イメージ	具体的な実施状況
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)	
※目標 1-1 と同じ	
事業② 交通結節点や乗継拠点等の整備の検討 (実施主体：交通事業者、山陽小野田市、その他)	
※目標 1-1 と同じ	

評価指標	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							
策定時 (H26 年度)	評価指標の推移							目標値 (R4年 度)
	H28 年度	H29 年度	H30 年度	R元 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	
2,082 円/人	1,896 円/人	2,015 円/人	2,063 円/人	2,102 円/人	2,487 円/人	2,213 円/人	未定	1,835 円/人

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

事業の内容・イメージ	具体的な実施状況
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)	
<p>■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。</p> <p>■ホームページにおける情報提供の充実を図る。</p> <p>■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。</p> <p>■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）。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・山陽小野田市公共交通マップを作成し、市HPにて公開。 ・荒天時やコロナ等による運休情報について、鉄道・バス各社と連携し、迅速かつ円滑な情報提供を実施。 ・JR小野田駅や厚狭駅で観光パンフレット等を開架するほか、民間事業者や公的施設を「おもてなしサポーター」として活用するなど、観光客向けの情報提供体制を整備。

評価指標	市民の公共交通利用率							
策定時 (H27 年度)	評価指標の推移							目標値 (R4年 度)
	H28 年度	H29 年度	H30 年度	R元 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	
30%	-	-	-	-	-	-	-	50% 以上

■目標2-2 公共交通のバリアフリー化を推進する

事業の内容・イメージ	具体的な実施状況
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)	
■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)。	・バス事業者各社と連携し、積極的なバリアフリー車両の導入を促進。 ・令和3年度末でJR厚狭駅新幹線口のバリアフリー工事を完了した。現在は、在来線口のエレベーター設置、点字ブロック設置などのバリアフリー化工事を実施中。

評価指標		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						
策定時(H27年度)	評価指標の推移							目標値(R4年度)
	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	
0% 0/2 駅	0% 0/2 駅	0% 0/2 駅	0% 0/2 駅	0% 0/2 駅	0% 0/2 駅	0% 0/2 駅	0% 0/2 駅	100% 2/2 駅
評価指標		②市内を運行するバス車両のバリアフリー化率						
策定時(H27年度)	評価指標の推移							目標値(R4年度)
	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	
92% 23/25 台	-	-	-	-	-	-	93% 26/28 台	100% 25/25 台

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

事業の内容・イメージ	具体的な実施状況
事業⑥ 沿線施設・市民団体等との連携 (実施主体：交通事業者、山陽小野田市、その他)	
■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。	・山口東京理科大学学生向けに船木鉄道の路線バスフリーバスを創設し、利用率と利便性の向上を図った。 ・おのだサンパークにて、小野田線企画展を開催した。 ・小野田線の利用者に対し、アンケートやフォトコレクション参加の景品として、お買物券や食事券、市内特産物を贈呈するなど、利用促進と沿線地域の活性化を両立する施策を実施。 ・市民や民間団体からなる小野田線利用促進協議会を中心に、各種助成やイベントなどの利用促進策

	を実施。
--	------

評価指標		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						
策定時 (H26 年度)	評価指標の推移							目標値 (R4年 度)
	H28 年度	H29 年度	H30 年度	R元 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	
36件/ 年	39	41	39	48	36	57	未定	50件/年
評価指標		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						
策定時 (H26 年度)	評価指標の推移							目標値 (R4年 度)
	H28 年度	H29 年度	H30 年度	R元 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	
4件/年	1/年	2/年	1/年	6/年	0/年	3/年	未定	10件/年

■目標3-2 地域の公共交通についてみんなで共に考える

事業の内容・イメージ	具体的な実施状況
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：交通事業者、山陽小野田市、その他)	
<ul style="list-style-type: none"> ■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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・子ども市民教育推進講座のメニューとして、バス教室や公共交通教室を設定し、子ども達や学校関係者に対する普及啓発を図った。 ・高泊地区におけるデマンド型交通の導入にあたり、自治会、福祉員、民生委員と協働して、導入計画の策定を行った。 ・市のハロウィンイベントに関連し、社会福祉協議会（児童館）と連携し、JR小野田線の駅舎の装飾を行い、利用促進を図った。
事業⑧ 高校や大学を対象としたモビリティ・マネジメントの実施 (実施主体：交通事業者、山陽小野田市、その他)	
<ul style="list-style-type: none"> ■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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・山口東京理科大学のフリーパスの創設、PRにより、公共交通の利便性向上と利用促進を図った。

評価指標	バス等に関する意見交換会や出前講座等の開催件数							
策定時 (H27 年度)	評価指標の推移							目標値 (R4年 度)
	H28 年度	H29 年度	H30 年度	R元 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	
2回/年	－	3	4	4	0	7	未定	4回/年

■目標3-3 みんなで公共交通を使った通勤を実践する

事業の内容・イメージ	具体的な実施状況
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：交通事業者、山陽小野田市、その他)	
<ul style="list-style-type: none"> ■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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・県内一斉、市内一斉ノーマイカーデーの実施や、バス半額補助券の配布等により、公共交通利用への転換を図った。 ・民間団体の代表者が参画する JR 小野田線利用促進協議会や、地域公共交通会議の場などを活用し、会員企業向けに地元の公共交通利用促進に向けた働きかけを行った。

評価指標	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							
策定時 (H27 年度)	評価指標の推移							目標値 (R4年 度)
	H28 年度	H29 年度	H30 年度	R元 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度	
0件	20	13	27	27	16	17	未定	のべ10 件

公共交通の現状

1 公共交通の概要

本市の公共交通は、鉄道、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、タクシーで構成されています。



2 鉄道

(1) 路線網

厚狭駅は J R 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。

J R の在来線（J R 山陽本線、J R 小野田線、J R 美祢線）は、市内及び周辺市町との移動を担っています。かつては、石灰岩の産地（美祢市）、山陽小野田市や宇部市の工業地帯、そして港をつなぐ貨物輸送が大変盛んに行われていました

が、石灰石の輸送が道路輸送に代わり、現在は貨物輸送の役割を終えています。

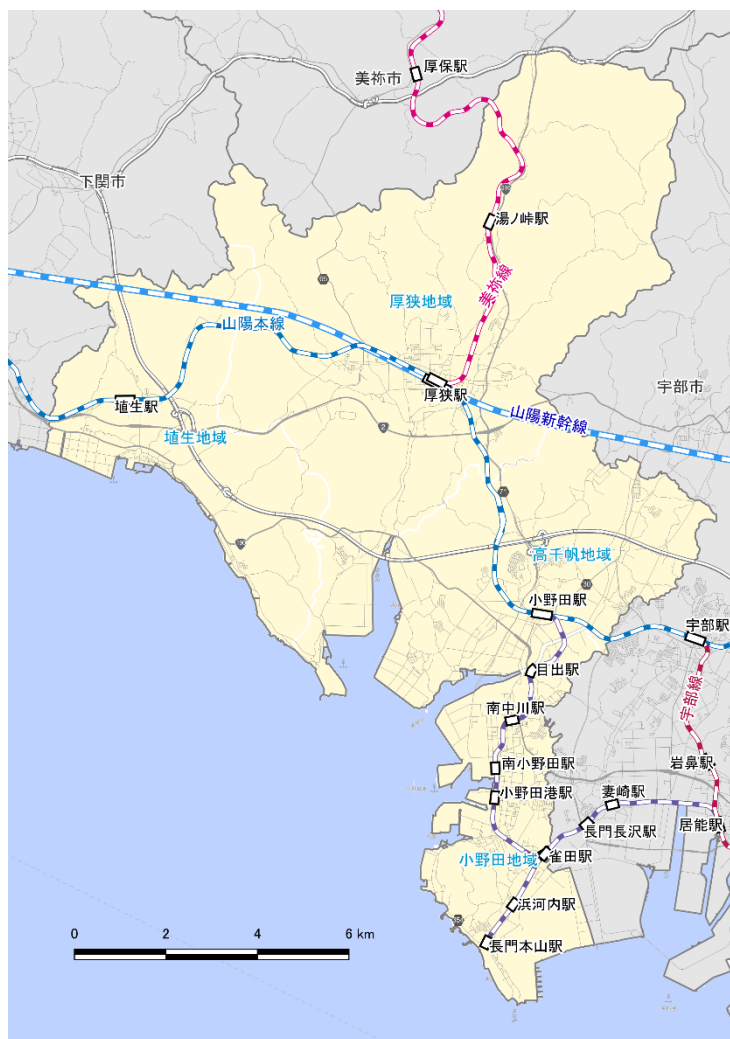
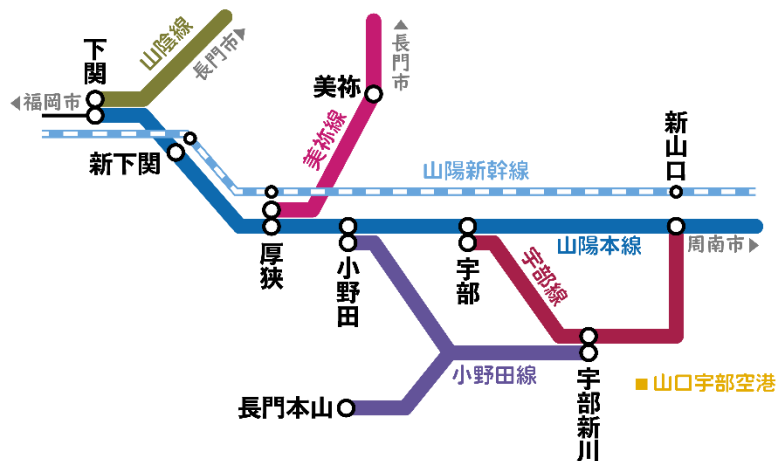


図 17 鉄道路線網

(2) サービス水準

JR山陽新幹線は上下計 39 便/日、JR山陽本線は上下計 56 便/日で、6 時台～22 時・23 時台まで運行されています。南北の移動を担う JR 小野田線、JR 美祢線はそれぞれ上下計 18 便/日（本山支線は上下計 6 便/日）で、6 時台～20 時台まで運行していますが、昼間には便のない時間帯があります。

山陽新幹線（基準：厚狭駅）

	広島・新大阪方面	小倉・博多方面
6時台	1	2
7時台	2	2
8時台	1	1
9時台	1	1
10時台	1	1
11時台	1	1
12時台	1	1
13時台	1	1
14時台	1	1
15時台	1	2
16時台	1	1
17時台	2	1
18時台	1	1
19時台	1	1
20時台	1	1
21時台	1	1
22時台	1	1
23時台		
24時台		
計	19	20

山陽本線（基準：小野田駅）

	下関・九州方面	新山口・防府方面
6時台	2	2
7時台	3	4
8時台	3	2
9時台	2	1
10時台	1	
11時台	1	1
12時台	1	1
13時台	1	1
14時台	1	1
15時台	1	1
16時台	2	3
17時台	2	1
18時台	2	3
19時台	2	3
20時台	2	1
21時台	1	1
22時台		2
23時台	1	
24時台		
計	28	28

小野田線（基準：南小野田駅）

	宇部新川方面	小野田方面
6時台	1	1
7時台	1	2
8時台	1	
9時台		1
10時台	1	
11時台		
12時台		
13時台		1
14時台	1	
15時台		1
16時台	1	
17時台	1	1
18時台	1	1
19時台		1
20時台	1	
21時台		
22時台		
23時台		
24時台		
計	9	9

小野田線本山支線（基準：浜河内駅）

	長門本山方面	宇部新川方面
6時台		
7時台	2	2
8時台		
9時台	※内1便は 雀田止まり	
10時台		
11時台		
12時台		
13時台		
14時台		
15時台		
16時台		
17時台		
18時台	1	1
19時台		
20時台		
21時台		
22時台		
23時台		
24時台		
計	3	3

美祢線（基準：湯ノ峠駅）

	美祢・長門方面	厚狭方面
6時台	1	1
7時台	1	1
8時台	1	1
9時台		
10時台	1	1
11時台		
12時台		
13時台	1	1
14時台	1	
15時台		
16時台	1	1
17時台		1
18時台	1	
19時台		1
20時台	1	1
21時台		
22時台		
23時台		
24時台		
計	9	9

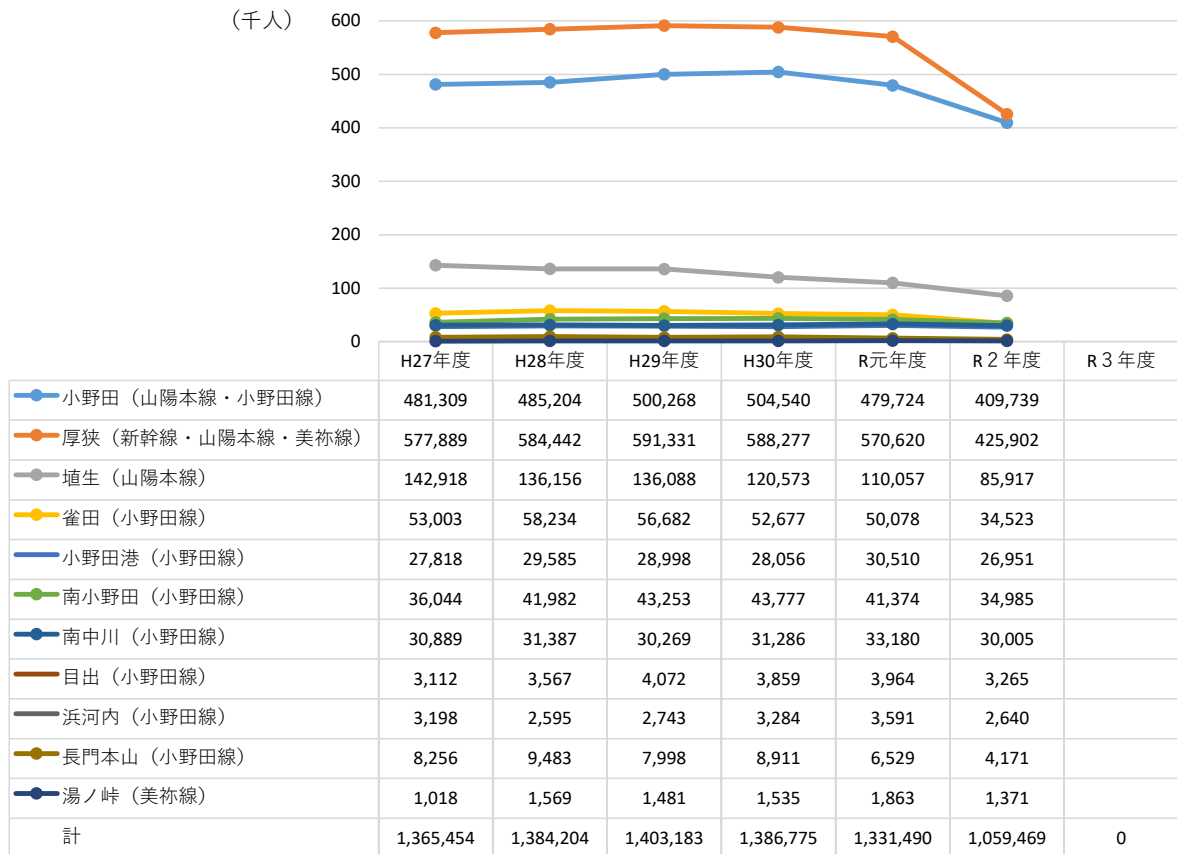
図 18 鉄道の運行便数

資料：JR 時刻表（令和 4 年 8 月時点）

(3) 利用実態

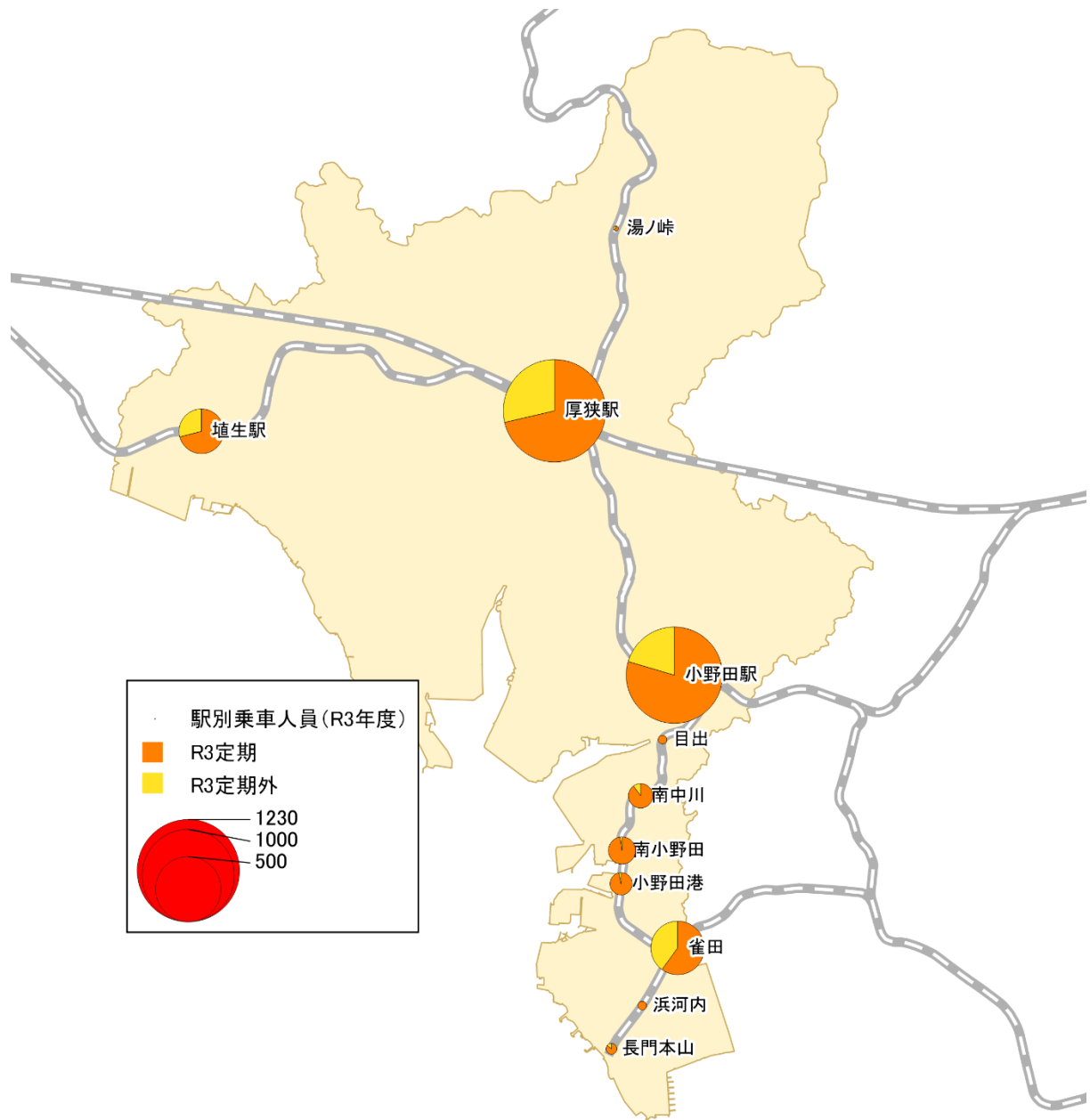
駅別の年間乗車人員は、H29・H30年度までは微増した駅もありましたが、コロナ禍の影響により、R2年度はすべての駅で大きく減少しました。

また、線区別でみると小野田線（小野田～居能など）・美祢線（厚狭～長門市）は2020年度の輸送密度（平均通過人員）がそれぞれ344人／日、366人／日と非常に厳しい状況になっています。



資料：山口統計年鑑

図 19 市内鉄道駅の駅別年間乗車人員の推移



資料：西日本旅客鉄道、R3年度

厚狭駅は山陽新幹線・JR山陽本線・JR美祢線を含む。小野田駅はJR山陽本線・JR小野田線を含む

図 20 駅別の一日平均乗車人員（定期／定期外利用別）

(4) 鉄道の利用促進・利便性向上に関する取組

令和4年3月から厚狭駅新幹線口エレベーターが設置されました。今後は在来線口へのエレベーター設置も予定されており、バリアフリー化が進められています。

鉄道の利用促進に関する事業の取組を行う団体として、JR美祢線利用促進協議会、小野田線活性化委員会、小野田線利用促進協議会などがあり、各種イベントや補助事業などを実施しています。

事業名／実施主体	内容
「美祢線全線開通 100 周年記念」車両ラッピングデザインの公募 (JR 美祢線利用促進協議会)	100 周年の運行車両の記念ラッピングを募集。
J R 美祢線利用証明書の発行 (JR 美祢線利用促進協議会)	利用証明書を利用すると、対象の公共施設の料金が減免 
美祢線×小野田 国鉄わたしの旅 復刻スタンプラリー (JR 美祢線利用促進協議会・JR 小野田線利用促進協議会)	令和6年に迎える美祢線全線開通 100 周年を記念し、国鉄時代の昭和 55 年から全国の認定駅(約 740 駅)のみに設置されていた「わたしの旅」スタンプを復刻。美祢線・小野田線の両方乗車でコンプリートスタンプ、レトロ風記念乗車証を進呈。 
小野田線に乗っておのだサンパークへ行こう (JR 小野田線利用促進協議会)	JR 小野田線に乗り「南中川駅」で降車した方がアンケートに答えると「おのだサンパークお買い物券 500 円分」を進呈 

	2022年3月5日(土)・3月6日(日)
JR 宇部線・小野田線スマホスタンプラリー (JR 宇部線利用促進協議会)	①山口県内に居住の方限定、 実施期間：2021年2月12日～2021年3月31日 ②まちじゅうエヴァンゲリオン第2段 実施期間：2022年7月8日～9月4日
J R小野田線フォトコレクション (J R小野田線活性化委員会)	市内外から117名、計190点の応募があり、応募作品をもとに山陽小野田市立山口東京理科大学の映像研究サークルの協力を得て、広報動画を作成。

JR 美祢線利用促進協議会による補助事業	
みんなでお出かけ支援事業	対象：10人以上でJ R美祢線を利用するグループ 補助内容：J R美祢線区間（J R厚狭駅－J R長門市駅間）を含む乗車券購入費用の1/2（10円未満切捨て）1人片道400円を上限とする
生活交通支援事業（回数乗車券）	対象：J R美祢線を含んだ区間の回数乗車券を購入した人 補助内容：回数乗車券購入費用のうちJ R厚狭駅からJ R長門市駅の区間の経費の20%
生活交通支援事業（定期券）	対象：J R美祢線を含んだ区間の通勤定期券を購入した人 補助内容：通勤定期券購入費用のうちJ R厚狭駅からJ R長門市駅の区間の経費のおよそ15%～20%（900円～18,100円）
美祢線大好き！体感事業	対象：学校が実施するJ R美祢線を活用した社会学習 補助内容：乗車券購入費用のうちJ R厚狭駅からJ R長門市駅の区間の乗車券購入額
沿線イベント支援事業	対象：J R美祢線沿線住民へ周知し、J R美祢線乗車による集客を行うイベント 補助内容：イベント経費の1/2（1,000円未満切捨て）1イベント7万円を上限とする

J R小野田線利用促進協議会による補助事業	
J R小野田線定期券購入補助金	J R小野田線を含んだ区間の通勤定期券を購入した方に対し、一定額を補助します。
J R小野田線回数乗車券購入補助金	J R小野田線を含んだ区間の回数乗車券の購入に対し、J R小野田線区間の20%を補助します。
J R小野田線団体利用者乗車	10名以上の団体でJ R小野田線を利用した場合、J R小野

券購入補助金	田線区間を含む乗車運賃の50%を補助します。
J R小野田線社会学習利用助成事業補助金	学校や子ども会等がJ R小野田線を利用した社会学習を実施した場合、J R小野田線区間の乗車運賃を全額補助します。
J R小野田線イベント支援事業補助金	J R小野田線の利用により集客を行うイベント経費の50%を補助します。上限：5万円

3 路線バス・コミュニティバス

(1) 路線網

路線網は J R 小野田駅や J R 厚狭駅を中心に、おおむね放射上に形成されています。

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、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いとね号、ねたろう号、厚狭北部便、高畑・高泊循環線が運行しています。

令和 4 年 10 月から、下関～宇部中央線（サンデン交通株式会社）は、山陽小野田市のおのだサンパークまでの運行に短縮される予定です。また、コミュニティバス高畑・高泊循環線の高泊地区部分は、デマンド型乗合タクシーへ移行する予定です。



図 21 バス路線網 (2022 年 10 月更新予定)

(2) 利用実態

路線バス等の年間利用者数は、年々減少していますが、特に令和2～3年度に大きく減少しています。運行事業者別では、平成25年度と比較するとサンデン交通が半減、コミュニティバス全体で6割減と、大きく減少しています。



資料：山陽小野田市

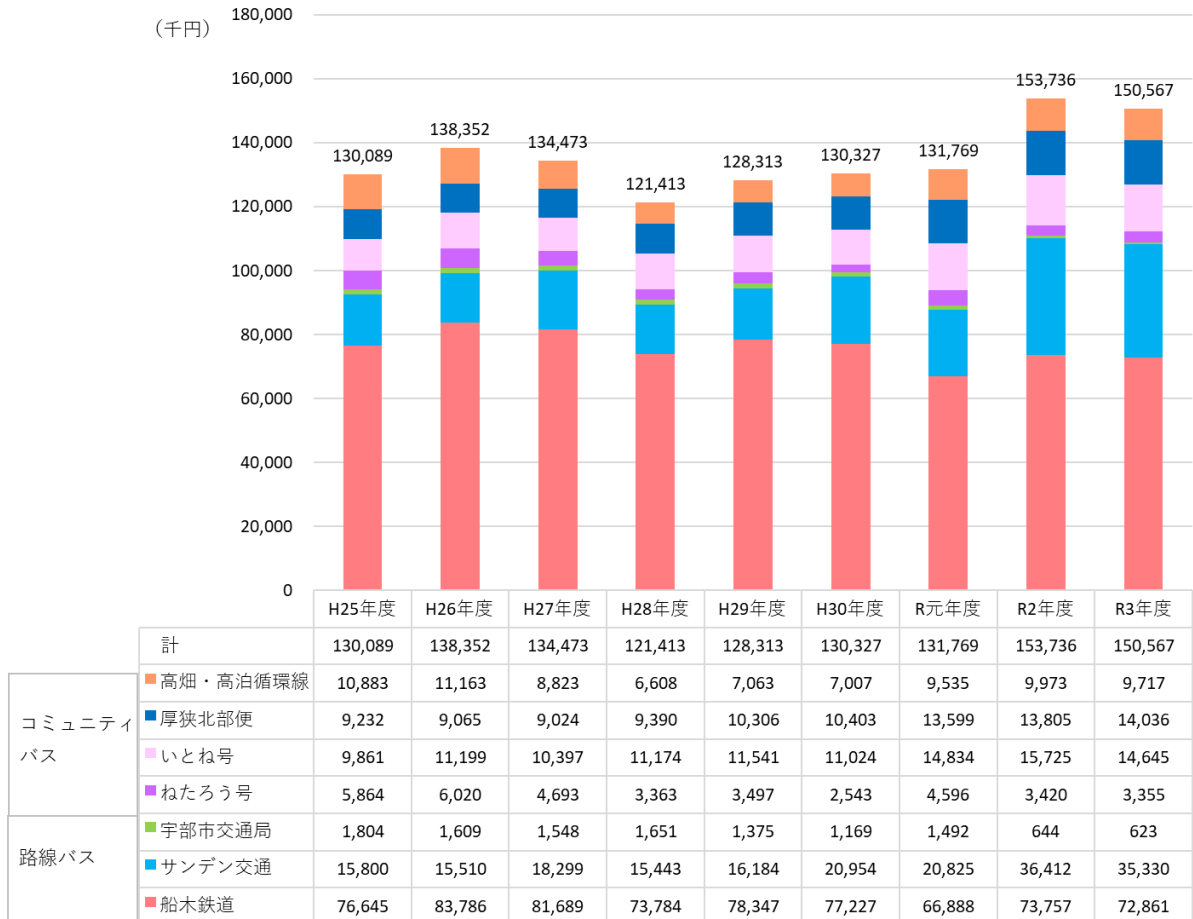
※路線バスは山陽小野田市にかかる系統の

※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22 路線バス・コミュニティバスの年間利用者数の推移

(3) 補助金支出の状況と系統別の収支状況

路線バス等に対する市からの補助金支出は、横ばいで推移していましたが、令和2年度以降コロナ禍による利用者減少が影響し、急激に増えています。



資料：山陽小野田市

※路線バスは山陽小野田市にかかる系統のみ

※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

※令和2、3年度については、新型コロナウイルス感染症の影響により、厳しい経営状況が続いているバス事業者に対する国庫補助金の特例措置分も含まれます

図 23 路線バス事業者への補助金支出額の推移

(4) バスの利用促進・利便性向上に関する取組

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 24 こども市民教育推進事業「バス教室（公共交通教室）」の開催状況

利便性向上策の一環として、バスの運行事業者においてそれぞれ情報提供や決済手段のデジタル化が進められています。

	船木鉄道	サンデン交通	宇部市交通局
バスロケーションシステム	せんナビ (web サービス) ※令和 4 年度は実証実験中 	PINA・楽 PINA (アプリ) 	うべバスナビ (web サービス) 
GTFS	対応済	対応済	対応済
ICカード	未導入	ICカード「nimoca」	ICカード「ICOCA」
その他の決済		スマートフォンアプリ「バスもり！」乗車券・回数券	



図 25 船木鉄道のバスロケーションシステムの表示機
(左：おのだサンパーク、右：山口東京理科大学)

4 デマンド型交通（乗合タクシー）

（1）運行概要

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。また、高泊地区デマンド型交通が令和4年10月から運行開始予定です。

種別	殿様号 （松ヶ瀬・平沼田・不動寺原線）	姫様号 （湯の峠・陽光台・山川線）	高泊地区デマンド型交通
運行エリア 乗降ポイント など	<居住地側（自宅付近まで送迎）> 柳瀬、赤川、松ヶ瀬、随光、奥の浴、宗末、平沼田、森広、高の巣、糺の木、石東、不動寺原西、不動寺原東、緑ヶ原団地、厚狭緑ヶ丘、今市、殿町五、迫山、野中、大谷	<居住地側（自宅付近まで送迎）> 湯の峠、福正寺、沓山田、鴨庄上、西山、鋳物師屋、陽光台、野田、別府、山川、松岳畑、柏原、厚狭平原、片尾畑上、片尾畑下、山野井北、保戸	<居住地側（乗り場まで送迎）> 自治会館、ゴミステーションなど25箇所
	<目的地側> 厚狭駅や周辺の医療機関、スーパーなど25か所		小野田駅や周辺の医療機関、商業施設、市役所など18箇所
運行日	月曜日・水曜日・金曜日 ※祝日・年末年始（12/29から1/3）は運休		
便数	8便/日	14便/日	
利用方法	事前登録制（初回のみ）、運行開始時刻30分前までの事前予約制		
運賃	一乗車 300円 ※1歳～小学生は150円、乳児は無料。 ※身体障害者手帳、療育手帳または精神障害者福祉手帳の交付を受けている者、及びこれらの者を介助する者は150円。 ※回数券あり（300円券11枚つづり、150円券11枚綴り）		
車両	ジャンボタクシー		セダン型タクシー
運行委託先	小野田第一交通（株）	小野田第一交通（株）	小野田第一交通（株）

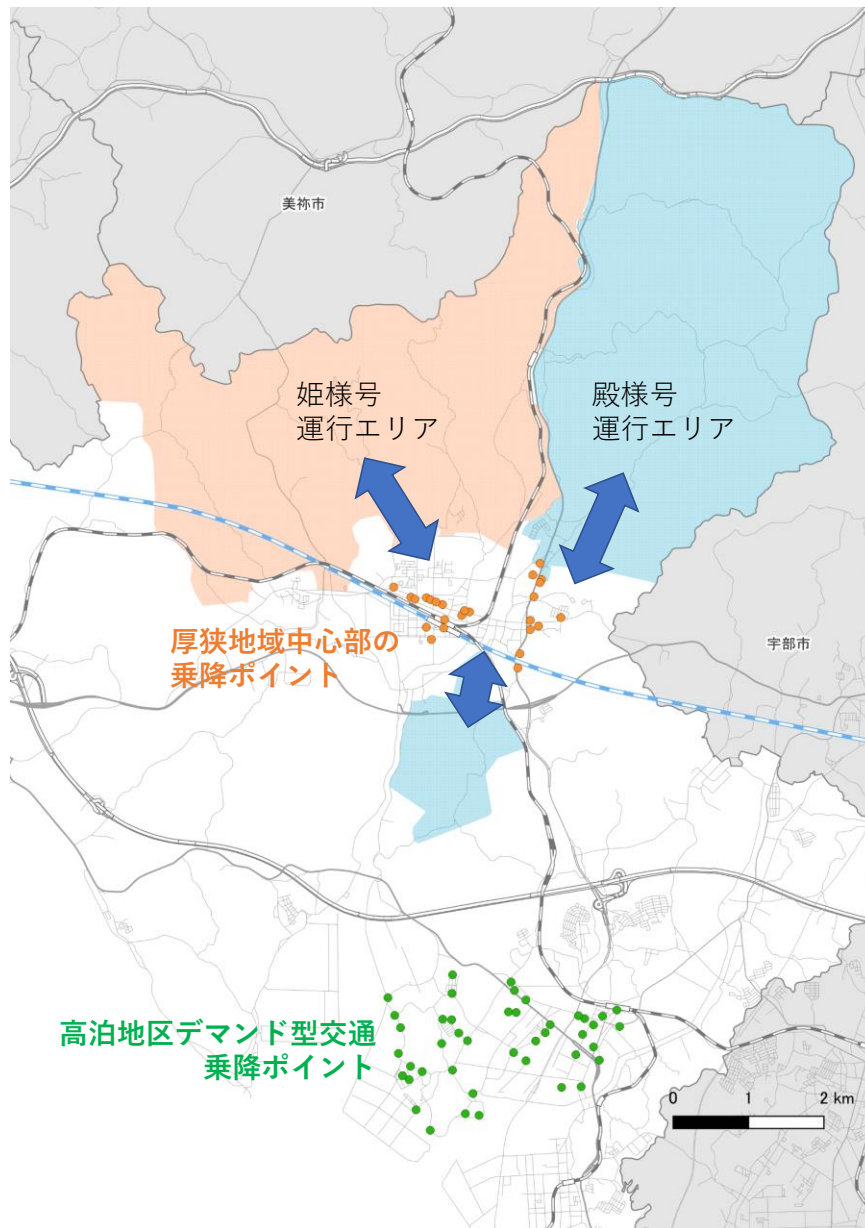


図 26 デマンド型乗合タクシーの運行区域



図 27 デマンド型乗合タクシーの車両
(左から殿様号、姫様号、高泊地区デマンド型交通)

(2) 登録者の状況

令和3年度末時点での登録者数は、殿様号192人、姫様号164人で、微増しています。

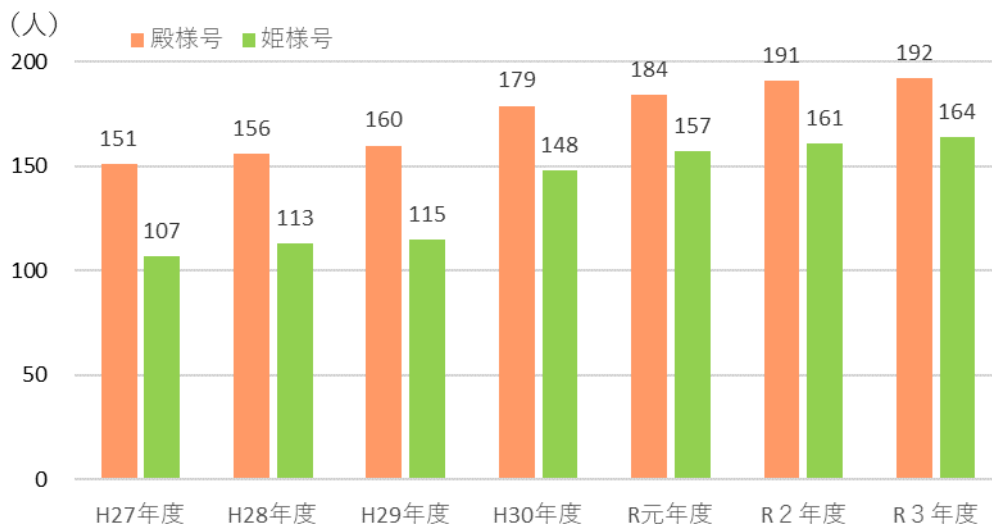
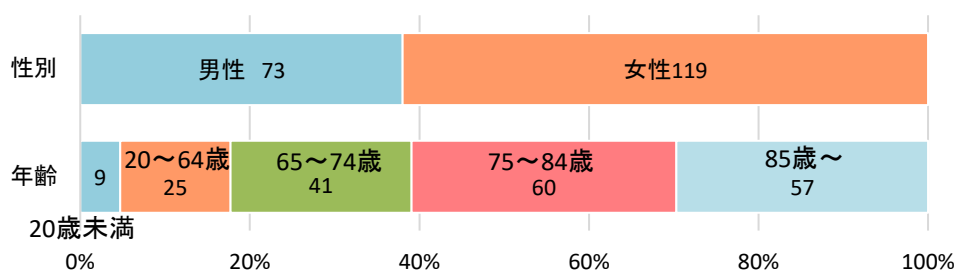
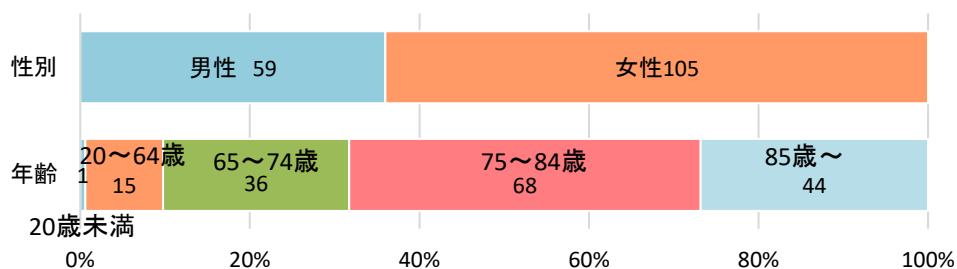


図 28 殿様号・姫様号の利用登録者数の推移

殿様号



姫様号



資料：山陽小野田市、R3年3月末時点

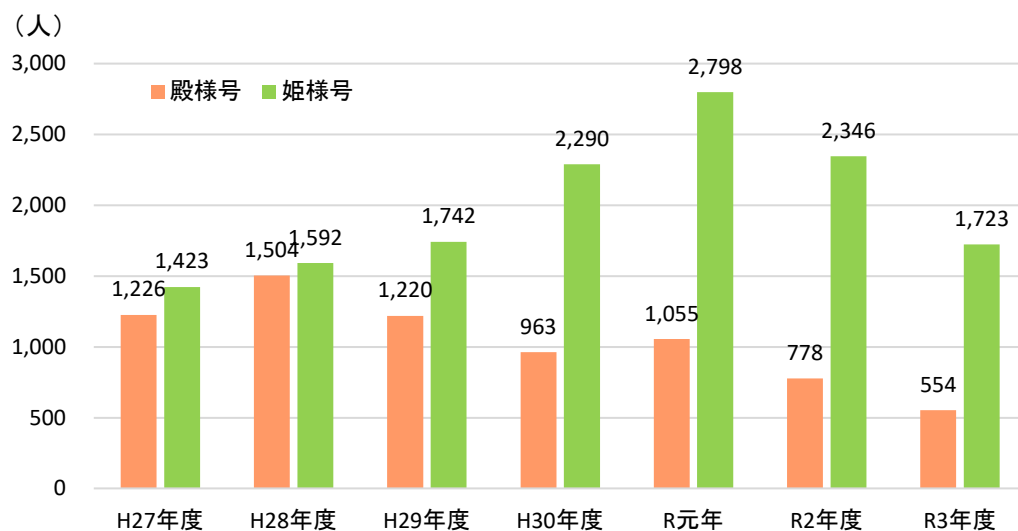
図 29 殿様号・姫様号の利用登録者の属性

大字郡	大谷	16
	殿町五	10
	迫山	6
	野中	6
大字厚狭	奥の浴	7
	厚狭緑ヶ丘	3
	宗末	11
	松ヶ瀬	13
	森広	10
	随光	11
	石束	4
	赤川	16
	不動寺原西	10
	不動寺原東	4
	平沼田	21
	粃の木	18
	柳瀬	5
緑ヶ原団地	18	
大字千崎	大谷	3

大字厚狭	沓山田	4
大字鴨庄	福正寺	10
	西山	11
	野田	1
	鴨庄上	6
	陽光台	2
	湯の峠	2
大字山川	西山	9
	別府	28
	山川	10
	野田	10
	陽光台	9
	鑄物師屋	1
	松岳畑	4
大字山野井	山野井北	8
	厚狭平原	26
	柏原	2
	片尾畑上	7
	片尾畑下	12
	保戸	2

(3) 利用実態

殿様号の利用者数は H28 年度をピークに減少し、R3 年度はピーク時の約 1/3 になっています。姫様号は R 元年度まで利用者は利用者が増加したものの R2 年度より減少に転じています。



資料：山陽小野田市

図 30 デマンド型乗合タクシーの利用者数の推移

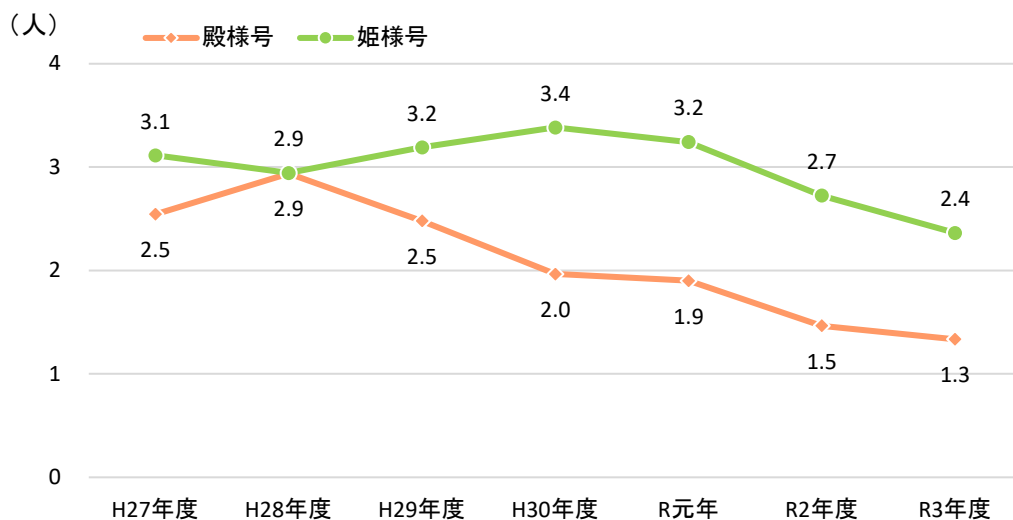


図 31 デマンド型乗合タクシーの 1 便あたりの輸送人員の推移

(4) 収支、市の支出額（委託料）

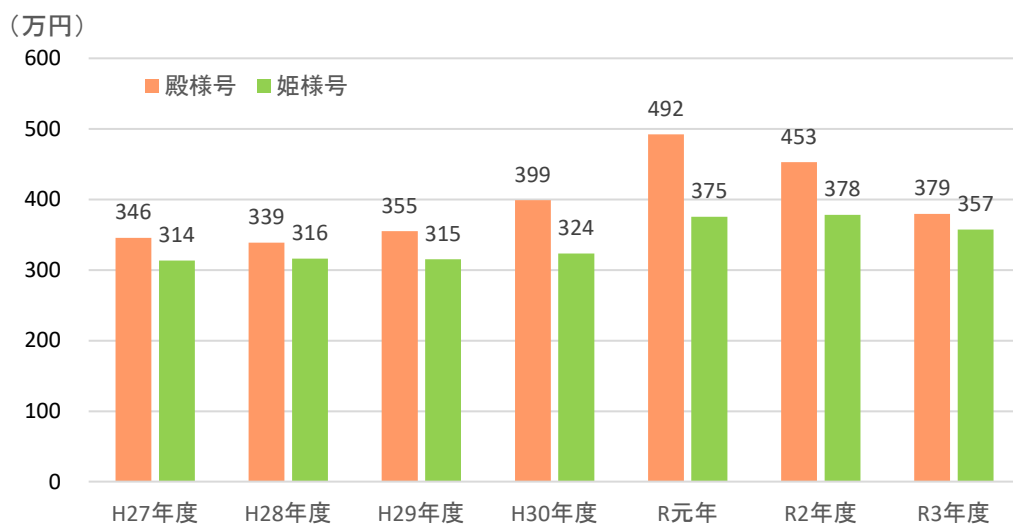


図 32 殿様号・姫様号の委託料の推移

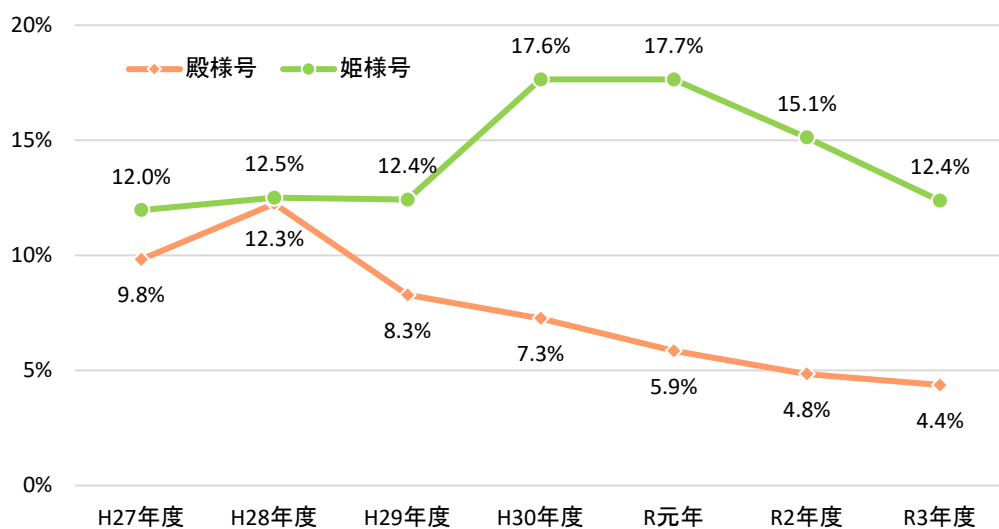


図 33 殿様号・姫様号の収支率

5 タクシー（乗用）

(1) 営業所の分布

市内には5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。

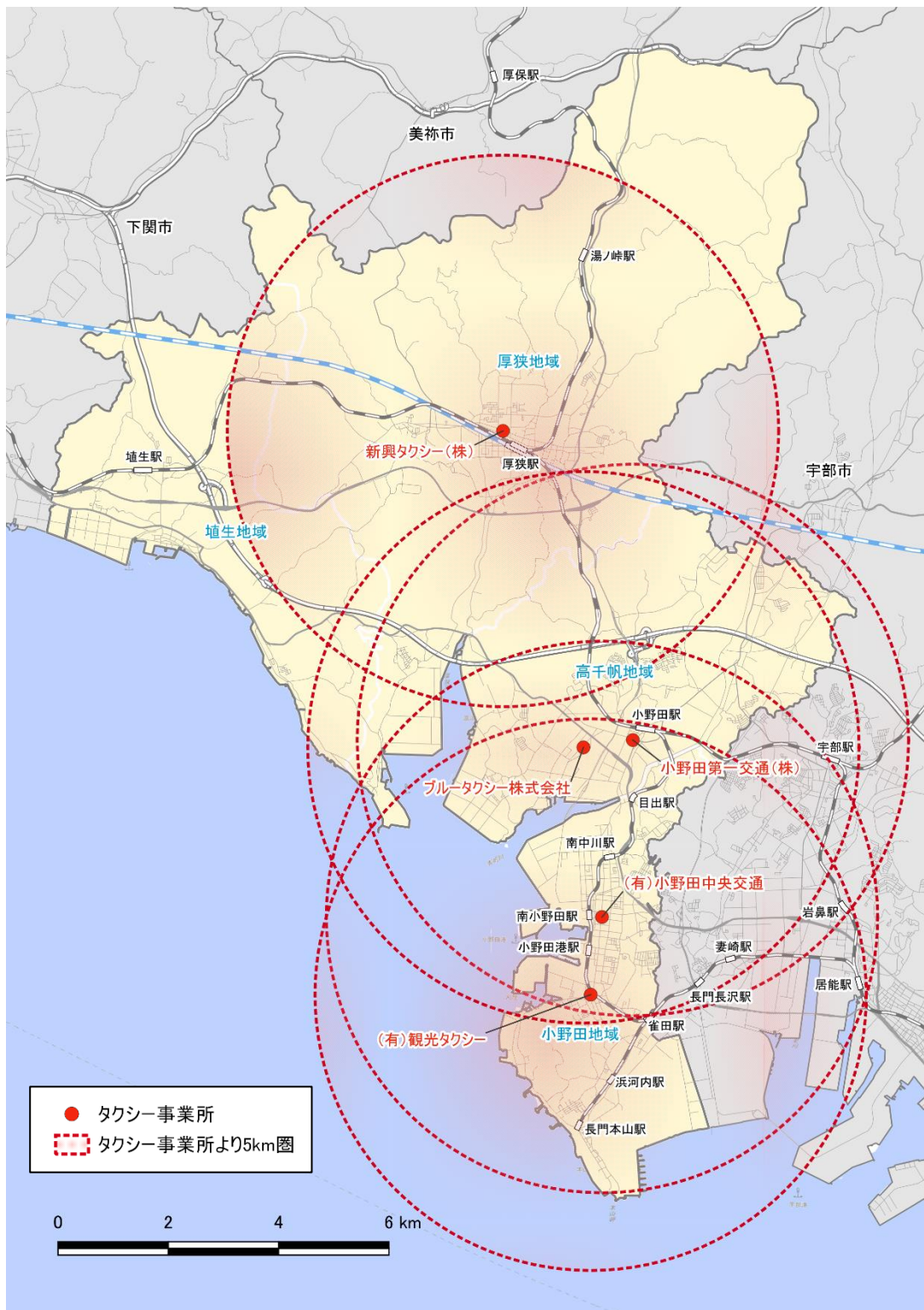


図 34 タクシー営業所の分布

表2 市内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）

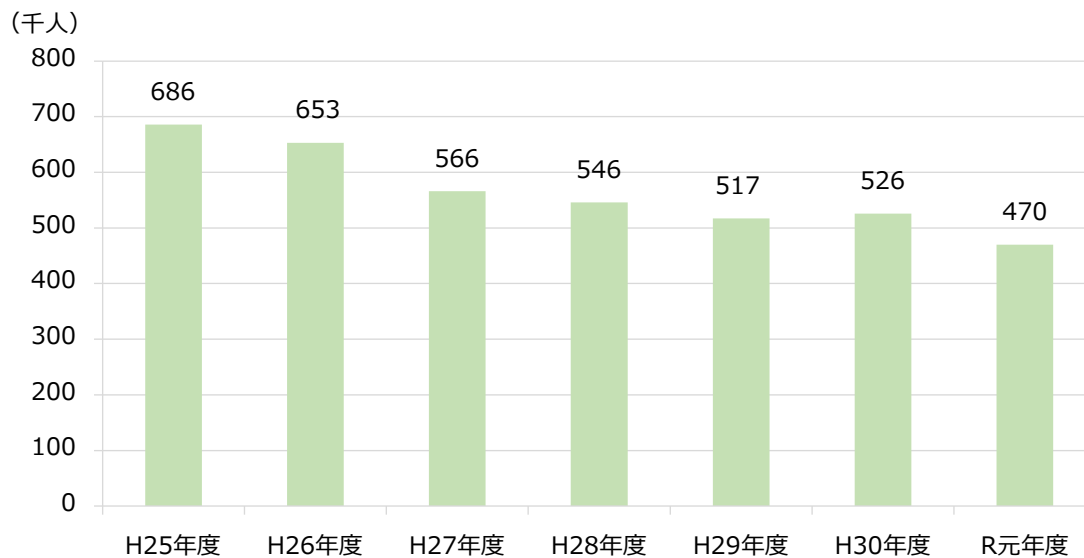
事業者名	保有車両数		
	ジャンボ	普通車	福祉車両
小野田第一交通株式会社	1	48	3
有限会社小野田中央交通		14	
有限会社観光タクシー	2	12	
新興タクシー株式会社	1	10	

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。主な利用は、高齢者を中心とする通院・買い物等の利用と、ビジネス利用（沿岸部の企業へ出張者の移動、宴会対応等）がありますが、コロナ禍により、特に夜間の需要が激減しています。

一方で、運転手不足と運転手の高齢化によって、午前中や深夜帯を中心に配車依頼をしてもすぐに対応できないことがあるなど、利用者のニーズに対応しきれない状況が続いています。



資料：山口県統計年鑑（平成27年～令和3年）

図35 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

（3）タクシーの利用促進・利便性向上に関する取組

事業者によってはキャッシュレス決済の導入などが進められています。

6 交通結節点等の現状

前計画で交通結節点と位置づけられた場所の状況は下表に示すとおりであり、概ね上屋とベンチは設置されています。一部の交通結節点はバスの待機バースや乗務員の休憩施設が無いため、そこを起終点とした運行が難しい状況です。

また、多くの鉄道駅には駐輪場が整備され、自転車によるアクセスがしやすい環境となっています。

場所	状況	鉄道	路線バス	ミニデバス	デマンド交通
小野田駅	 	○	○	○	
おのだサンパークバス停	 		○		
公園通りバス停			○		
厚狭駅 (在来線口)	 	○	○	○	○
殖生バス停	 		○	○	

7 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。

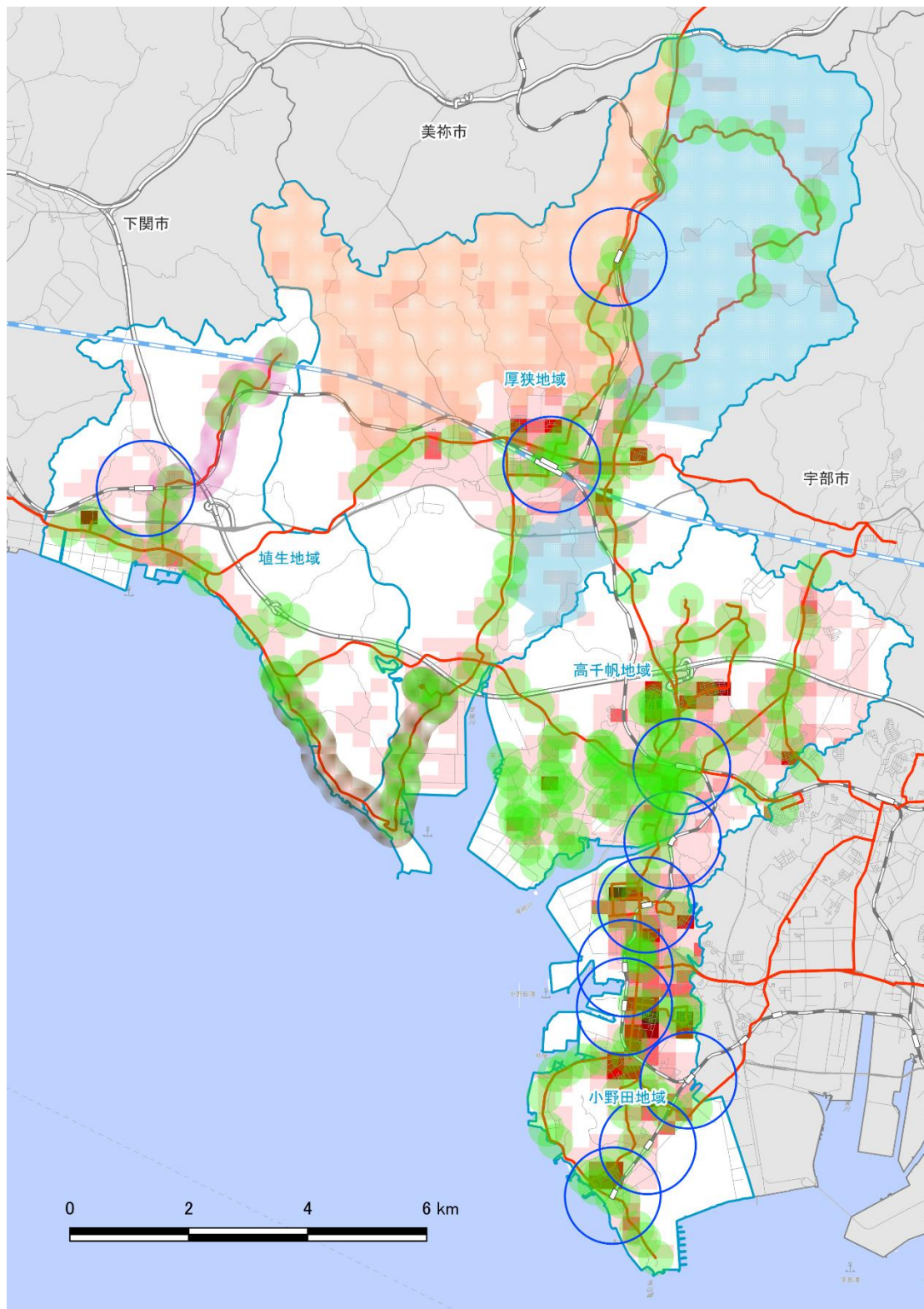


図 36 公共交通不便地区（市内全域）

8 サービス提供側の現状

鉄道を運行する JR 西日本は、令和 4 年 4 月のプレスリリースで「ローカル線に関する課題認識」として、沿線人口の減少・少子高齢化、道路整備や、道路を中心としたまちづくりの進展など、ローカル線を取り巻く環境は大きく変化しており小野田線と美祢線を含む一部の線区では大量輸送という観点で鉄道の特性が十分に発揮できていないとの認識を示しています。

また、バス・タクシーを中心に、担い手となる運転士の確保が困難になりつつあり、路線・サービスを維持したくても維持が難しい状況も発生しつつあります。

更に直近では燃料費の高騰等も相まって、サービス提供側の事業環境は一段と厳しくなりつつあります。

現計画のふりかえりシート

目標	事業名	実施主体		事業の内容・イメージ	具体的な実施状況	未実施の場合の理由、問題点・課題等 (今後の問題や課題等を含む)	評価指標	評価指標の推移							目標値
		交通事業者	山陽小野田市 その他					現状	H28 年度末	H29 年度末 (1年目)	H30 年度末 (2年目)	R元 年度末 (3年目)	R2 年度末 (4年目)	R3 年度末 (5年目)	
1-1 路線バス利用者数を維持する	① 路線バスの再編	●	●	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させる。 収益率や平均乗車密度の低いシステムを中心に、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。	○高畑・高泊循環線のうち、高泊地区路線を廃止し、デマンド型交通を導入することにより、より効率的な運行形態へ見直しを図った。 ○同デマンド型交通は、高泊地区一体を面的にカバーする運行とすることで、かねてよりの懸念であった、高泊地区の公共交通空白・不便地域の解消を図った。 ○高畑・高泊循環線の江汐公園乗り入れを実現し、利便性の向上を図った。 ○船木鉄道、サンデン交通と連携し、渡場バス停における乗継環境の改善を図った。 ○H30年度に山陽小野田市バス路線再編計画を策定し、山陽小野田市地域公共交通網形成計画に掲げたバス路線再編の方向性の具体化を図った。 ○利用者ニーズを踏まえ、厚狭駅～宇部中央線、船木～本山岬・刈屋線の労災病院への新規乗り入れを図った。	○JR小野田駅構内へのバス停統合 関係バス事業者との調整において、乗り入れ本数、時間の集中による安全上の懸念が示されたため。 ○小野田南部地区におけるバス拠点の集約 JRローカル線の見直しに関連して、今後の小野田線の動向を見極める必要があるため。 ○コミュニティバス「厚狭北部便」の廃止 地元自治会等の理解を前提として、小学生や地元住民など、当該路線の利用実態や今後の需要予測について精査するとともに、廃止後の対応(スクールバス等)について、協議・調整を要するため。 ○路線バス「ひばりが丘～叶松線」の市民病院への乗り入れ 市民病院には、既に複数社の多数のバスが乗り入れており、さらに乗り入れ便数を増やすためには、安全かつ正確な運行を前提とした、全体的なダイヤ調整が必要となるため。 ○コミュニティバス「ねたろう号」、「いとね号」の厚狭高校乗り入れ 高校入口付近の道路が狭路であり、生徒の安心・安全な通学環境を確保する必要があるため。	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)	912千人/年	887千人/年	852千人/年	793千人/年	647千人/年	603千人/年	970千人/年 (令和4年度)
	② 交通結節点や乗継拠点等の整備の検討	●	●	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。	○サンデン交通、宇部市交通局においてバスロケーションシステムを導入済み。船木鉄道では、R4年度県の実証事業を実施。 ○R3年度に、厚狭駅南口駐車場事業経営戦略を策定し、満足度の高いサービスの提供や安心・安全な施設の維持等を図っている。 ○R2年度に雀田駅、南中川駅、小野田港駅の駐輪場を整備、H30年度に厚狭駅南口駐車場の出入り口の新設、小野田駅前広場の美装化(コンクリート舗装→アスファルト舗装)、もみの木のライトアップ工事を実施。 ○サンデン交通、宇部市交通局において交通系ICカード導入済み。	○車両の待機や展開等を可能とする施設整備(きらら交流館駐車場) 小野田南部地区におけるバス拠点の集約について、JRローカル線の見直しに係る今後の小野田線の動向を見極める必要があるため。									
	③ 鉄道・バスの相互利用の促進	●	●	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。	○市内高校へのアンケート等を通じ、ダイヤ改正・接続改善に係るニーズを把握し、随時、鉄道・バス事業者に伝え、改善を図っている。	○鉄道とバスの共通乗車券制度 JRローカル線の見直しに係る今後の小野田線、美祢線の動向を見極めた上で、制度の導入について関係事業者や沿線各市と調整を行う必要があるため。									
1-2 鉄道利用者数を維持する	② 交通結節点や乗継拠点等の整備の検討【再掲】	●	●	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。	○サンデン交通、宇部市交通局においてバスロケーションシステムを導入済み。船木鉄道では、R4年度県の実証事業を実施。 ○R3年度に、厚狭駅南口駐車場事業経営戦略を策定し、満足度の高いサービスの提供や安心・安全な施設の維持等を図っている。 ○R2年度に雀田駅、南中川駅、小野田港駅の駐輪場を整備、H30年度に厚狭駅南口駐車場の出入り口の新設、小野田駅前広場の美装化(コンクリート舗装→アスファルト舗装)、もみの木のライトアップ工事を実施。 ○サンデン交通、宇部市交通局において交通系ICカード導入済み。	○車両の待機や展開等を可能とする施設整備(きらら交流館駐車場) 小野田南部地区におけるバス拠点の集約について、JRローカル線の見直しに係る今後の小野田線の動向を見極める必要があるため。	市内各路線の年間利用者数	1,390千人/年 (平成26年度)	1,384千人/年	1,403千人/年	1,387千人/年	1,331千人/年	1,059千人/年	未定	1,390千人/年 (令和4年度)
	③ 鉄道・バスの相互利用の促進【再掲】	●	●	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。	○市内高校へのアンケート等を通じ、ダイヤ改正・接続改善に係るニーズを把握し、随時、鉄道・バス事業者に伝え、改善を図っている。	○鉄道とバスの共通乗車券制度 JRローカル線の見直しに係る今後の小野田線、美祢線の動向を見極めた上で、制度の導入について関係事業者や沿線各市と調整を行う必要があるため。									

現計画のふりかえりシート

目標	事業名	実施主体			事業の内容・イメージ	具体的な実施状況	未実施の場合の理由、問題点・課題等 (今後の問題や課題等を含む)	評価指標	評価指標の推移							目標値
		交通事業者	山陽小野田市	その他					現状	H28年度末	H29年度末 (1年目)	H30年度末 (2年目)	R元年度末 (3年目)	R2年度末 (4年目)	R3年度末 (5年目)	
3-2 地域の公共交通についてみんなで共に考える	⑦地域が主体となった公共交通に関する取組の検討	●	●	●	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。	○子ども市民教育推進講座のメニューとして、バス教室や公共交通教室を設定し、子ども達や学校関係者に対する普及啓発を図った。 ○高泊地区におけるデマンド型交通の導入にあたり、自治会、福祉員、民生委員と協働して、導入計画の策定を行った。 ○市のハロウィンイベントに関連し、社会福祉協議会(児童館)と連携し、JR小野田線の駅舎の装飾を行い、利用促進を図った。	バス等に関する意見交換会や出前講座等の開催件数	2回/年 (平成27年度)	3	3	4	4	0	7	4回/年 (令和4年度)	
	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。	○山口東京理科大学のフリーバスの創設、PRにより、公共交通の利便性向上と利用促進を図った。										
3-3 みんなで公共交通を使った通勤を実践する	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	●	●	●	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。	○県内一斉、市内一斉ノーマイカーデーの実施や、バス半額補助券の配布等により、公共交通利用への転換を図った。 ○民間団体の代表者が参画するJR小野田線利用促進協議会や、地域公共交通会議の場などを活用し、会員企業向けに地元の公共交通利用促進に向けた働きかけを行った。	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)	20	13	27	27	16	17	のべ10件 (令和4年度)	