

## 山陽小野田市の公共交通の課題と事業案について

## 1. これまでの調査等で把握された現状・問題点

## 地域の概況（※前回の会議で資料提示済み）

**地域の現状**

- ・人口約 6 万人、高齢化率約 34% で、人口減少と高齢化が今後も続く見込み
- ・隣接する宇部市や下関市等との間で日常的な交流が見られる
- ・運転免許を保有する高齢者の数が増加傾向にある中、運転免許返納者数も増加傾向

**公共交通の現状**

- ・鉄道の駅別年間乗車人員は、2017～2018 年度までは微増した駅もあったが、コロナ禍の影響により、2020 年度はすべての駅で大きく減少
- ・線区別で見ると小野田線（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
- ・両路線とも、国の有識者会議の提言で示された、「沿線自治体や鉄道事業者からの要請を受けて協議会を設置し、利用状況等を踏まえて存続策や見直し等について議論し、3 年以内に結論を出す」という条件（輸送密度 1,000 人／日未満）に該当している
- ・路線バス等の年間利用者数は年々減少（特に令和 2～3 年度に大きく減少）
- ・路線バス等に対する補助金支出は横ばいで推移していたが、令和 2 年度以降はコロナ禍による利用者減少が影響し、急激に増加
- ・デマンド型交通（乗合タクシー）の利用者数も減少傾向

**既存計画（山陽小野田市地域公共交通網形成計画）のふりかえり**

- ・各種利用促進策等を着実に実施したものの、コロナ禍の影響もあり、利用者数は減少傾向
- ・バス路線の再編は、「山陽小野田市バス路線再編計画」を策定し、一部（高泊地区）では再編が進んだものの、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

## 市民アンケート

- ・高齢者でも多くの方は車を運転している
- ・一部の地域では買い物や通院で日常的に市内他地域や近隣他市に移動している
- ・買い物や通院といった日常生活における移動の多くは、自分で運転する自動車により行われている（自分で運転が難しい人は家族や知人による送迎）
- ・鉄道や路線バスを日常的（月に数日以上）に利用している人は 10%にも満たず、JR 山陽本線は約 67%の人が、路線バスは約 80%の人が全く利用していない
- ・鉄道やバス等を利用しやすくするために必要な改善として、「運行本数を増やす」が最も多く、次いで「運行時刻を改善する」が多く回答されている

## 山口東京理科大学学生アンケート

- ・学生の多くは山陽小野田市（主に小野田地域）や宇部市（西部地域）に居住している
- ・通学手段は自転車や徒歩が多いものの、路線バス（船鉄バス）や鉄道（小野田線や山陽本線）も利用されている
- ・大学やアルバイト先以外で日常的によく行く施設としておのだサンパークが挙げられており、路線バス（船鉄バス）や鉄道（小野田線）が多く利用されている
- ・路線バス（船鉄バス）を日常的（月に数日以上）に利用している人が 80%近く、鉄道（小野田線）を日常的（月に数日以上）に利用している人が 60%近く存在する
- ・サービス改善により、路線バスは約 86%、鉄道は約 83%が利用は増えると回答している
- ・路線バスや鉄道を利用するために最も重要な改善点として、「運行本数を増やす」が最も多く、次いで「最終便の時刻を遅くする」「他の公共交通機関との接続を改善する」が多く回答されている

## 高校事務局アンケート

- ・山陽小野田市内の高校の他、宇部市や下関市、美祢市の高校に通学する生徒が多い
- ・通学手段は鉄道と自転車が多く、保護者による送迎も一定数みられる
- ・学校側から鉄道やバスの運行便数の少なさや乗継の悪さが指摘されている（特にテスト期間等で学校が早く終わる際の昼間の便が少ない）
- ・学校側は運休や遅延に関する状況把握に苦勞する場合がある

## 路線バス・乗合タクシー利用実態整理

- ・一部のバス路線（特にコミュニティバスの路線）や区間では、利用者が非常に少なくなっている
- ・厚狭北部の乗合タクシー（殿様号・姫様号）は乗合率が低く、一部の便は稼働率も極端に低くなっている

## 交通事業者ヒアリング

- ・沿線人口の減少・少子高齢化に加え、コロナ禍により、公共交通の利用者は大きく減少しており、様々な支援が必要な状況
- ・学生フリーパスの効果で、山口東京理科大学の学生の路線バス利用が進んでいる
- ・路線バスは慢性的に運転士不足の状況にあり、このままでは今後、運転士不足による減便・路線廃止等も起こりうる状況にある
- ・タクシーは運転士不足により、時間帯や地域によっては待ちや断りが発生している
- ・路線バスは区間や時間帯、天候等にもよるが、遅延が発生している
- ・路線バスを中心に、運行情報データ（GTFS-JP）の整備、キャッシュレス決済やバスロケーションシステムの試験的導入等、デジタル化が進められている
- ・交通事業者単独では、周知や情報提供、車両の更新等に限界がある

## 行政ヒアリング

- ・市民から高齢者向け移動支援策に係る要望がある。
- ・旧商工センター跡地（公園通り周辺）を活用した山陽小野田市 LABV プロジェクトにおいて、山口東京理科大学学生寮の設置を予定
- ・公共交通の利用に向けた意識醸成が課題である

## 2. 現状・問題点を踏まえた山陽小野田市の公共交通の課題（案）

### 課題1 まちづくりや沿線自治体、事業者間で連携した幹線サービスの維持とより一層の利用促進

- ・幹線である鉄道（特にJR小野田線・美祢線）や路線バスは、沿線の少子高齢化・人口減少、マイカー依存の高まり、頻発する自然災害、コロナ禍等により、非常に厳しい経営環境に置かれている
- ・鉄道については、現在、国が有識者会議の提言を踏まえ、地域公共交通の再構築の観点から、新たな制度や沿線自治体への財政支援について検討を進めているところであり、今後、国の方針を踏まえて、適切に対応する必要がある
- ・JR小野田線・美祢線については、これまで各路線の利用促進協議会を中心に様々な利用促進活動が進められてきたが、今後、両路線の存続に向け、市が行うまちづくりやバス事業者との連携も含め、利用者ニーズを踏まえた一層の利用促進に取り組む必要がある
- ・市域を跨ぐ幹線の利用促進にあたっては、市域を超えた連携が必要である

### 課題2 変わりゆく地域の実情に合った支線サービスへの再編

- ・少子高齢化・人口減少、コロナ禍により公共交通の利用者が減少し、これまで以上に受給のアンバランスが生じている
- ・近年、一部の地域では路線バスからデマンド型交通（乗合タクシー）等見直しが進められているものの、需給バランス等の観点で、まだ、運行の効率化等の見直しが必要な地域が存在している
- ・地域の実情（人口分布や道路環境、移動ニーズ等）を踏まえ、より地域に合ったサービスへ再編を図る必要がある
- ・バス路線の再編は、拠点における路線バスの待機・転回場所等の確保を同時に行う必要がある

### 課題3 公共交通の持続性の確保

- ・運行の担い手が不足する中、関係者が連携し確保に向けた取組を行う必要がある
- ・住民の移動の前提がマイカー中心となる中、地域の公共交通を地域が支える仕組みが必要である

### 課題4 利用者目線による使いやすさ向上とデジタル化の推進

- ・路線バスをはじめとして、公共交通のデジタル化に向けた基盤ができつつある（運行情報データ（GTFS-JP）、バスロケーションシステム、ICカード等）
- ・利用者の利便性とサービス供給側の生産性等を考慮しつつ、他のモードも含めたデジタル化の基盤づくりをより一層進めるとともに、情報基盤を活用したモード間連携や他サービスとの連携を推進する必要がある

### 課題5 沿線関係者及び交通事業者との連携

- ・鉄道・路線バスをはじめとした地方の公共交通分野において、交通事業者だけでサービスを維持できる時代は終焉を迎えつつある
- ・コロナ禍で厳しい環境にある中、より便利で選択されるサービスを提供するため、沿線関係者（例：高校・大学、商業施設、医療機関等）と連携し、新たな価値を提供する必要がある
- ・交通事業者間では、これまでの乗継に係る連携のみならず、限りある資源を活用した相互補完も見据えた連携が必要である

### 3. 山陽小野田市地域公共交通計画の基本方針（案）

#### ※法律で定められた地域公共交通計画に記載する事項

- 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計画の区域
- ③計画の目標（例：利用者数、収支、負担額、その他必要と認める事項について定量的な目標）
- ④③の目標を達成するために行う事業・実施主体
- ⑤計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑥計画期間
- ⑦その他計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

#### ●基本方針（計画の趣旨を端的に示す一文（キャッチコピー））（案）

活力と笑顔あふれるまちをいつまでも支え続ける地域公共交通

#### ●3つの取組方針（案）

- 取組方針 1 快適・便利で持続可能なネットワーク
- 取組方針 2 わかりやすく利用しやすいサービス
- 取組方針 3 関係者の連携・相互補完

#### ●主な目標

- ・公共交通（鉄道・バス・デマンド型交通・タクシー等）の利用者数を維持する  
※第二次山陽小野田市総合計画で設定
- ・市民の公共交通利用率（アンケートで把握）を向上する 等

## 4. 目標を達成するために行う事業・実施主体（事業案）

### 施策1 都市間を結ぶ幹線の維持

#### (1) 鉄道のより一層の利用促進

##### <取組例>

- ・沿線自治体、J R西日本との連携による、各種利用補助、プロモーション活動、環境整備
- ・鉄道とバスの相互利用の促進（共通乗車制度等の導入等）



#### (2) 幹線路線バスの維持

##### <取組例>

- ・国の地域間幹線系統確保維持改善事業を活用した路線の維持
- ・幹線相互、支線との乗継利便性向上のためのダイヤ調整

### 施策2 地域の実情に合わせた支線の再編

#### (3) 支線路線バスの見直し

##### <取組例>

- ・利用者のニーズに合わせたひばりが丘・叶松方面の支線の見直し検討（ニーズのある施設への乗り入れ、運行経路の見直し等）
- ・J R小野田線の今後の動向を踏まえた本山地区方面の支線の見直し検討（運行経路の見直し等）

#### (4) コミュニティバス・デマンド型交通の見直し

##### <取組例>

- ・利用者のニーズに合わせた高畑循環線の見直し検討（回り方の見直し、運行のわかりやすさの改善等）
- ・利用者のニーズに合わせたねたろう号、いとね号の見直し検討（厚狭高校生徒の通学支援等）
- ・現在の利用実態に合わせた厚狭北部便の見直し検討（通学対応の分離等）
- ・現在の利用実態に合わせた殿様号・姫様号の見直し検討（運行方法の見直し等）

### 施策3 交通結節点の機能強化、乗継改善

#### (5) 交通結節点における機能強化

##### <取組例>

- ・小野田駅前のバスのりばの改善検討（のりば位置の再検討、案内板等による情報提供の充実・わかりやすさ向上等）
- ・厚狭駅におけるバリアフリー整備、情報発信強化検討（J R美祢線の利用促進に資する新幹線

来訪者への情報提供の充実等)

- ・おのだサンパークにおける乗継・待合環境の充実検討（拠点性の強化、待合施設の整備等）
- ・渡場における乗継ダイヤ調整



#### 施策4 新技術の試験導入・実装

##### (6) 運行情報の継続更新・高度化

<取組例>

- ・GTFS-JPの整備・継続更新（Googleマップへの運行時刻等の反映等）
- ・GTFS-RTの整備・利活用（主要施設における路線バス等の発着情報を示したデジタルサイネージの整備、Googleマップへの遅れ状況等の反映等）



##### (7) キャッシュレス決済の導入促進

<取組例>

- ・タッチ決済やQRコード決済、デジタルチケット等の導入促進

## 施策5 関係者との連携による利用促進・サービス維持

### (8) 沿線関係者との連携による利用促進

<取組例>

- ・山口東京理科大学や市内の高校、おのだサンパーク、山陽小野田市LABVプロジェクト等との連携による利用促進



### (9) 広域的な連携による担い手確保

<取組例>

- ・県や周辺市町と連携した就職フェアや運転体験会等の開催

## 施策6 公共交通に触れる機会の増加

### (10) バリアフリー化の推進

- ・車両更新によるバス車両のバリアフリー化、JR厚狭駅バリアフリー化工事の推進

### (11) ターゲットを絞った利用促進、モビリティ・マネジメントの実施

<取組例>

- ・山口東京理科大学や市内の高校、免許返納者、転入者等を対象とした利用促進、モビリティ・マネジメント

### (12) 公共交通に係る普及啓発の推進

<取組例>

- ・小学生を対象とした、公共交通の利用説明やバス教室等出前講座の実施
- ・鉄道の利用促進に向けた広報活動、PRイベントの実施
- ・市内一斉ノーマイカー通勤の日「さんようおのだエコフライデー」の取組推進

