

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、地域公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増しており、近年では新型コロナウイルス感染症の拡大がこれに追い打ちをかけています。一方で、地域公共交通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おり、本市を暮らしやすく魅力あふれるまちにするために必要不可欠なものです。

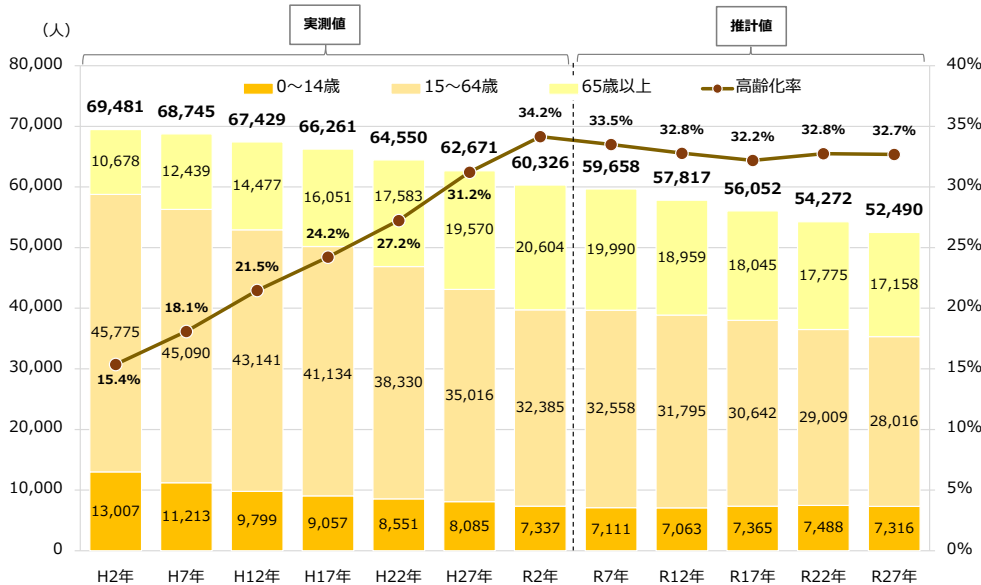
こうした観点から、令和2年11月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正法が施行され、公共交通に関するマスタープランとして地域公共交通計画を作成することが努力義務化されました。本市ではこれを踏まえ、まちづくりに寄与する持続可能な地域公共交通を形成するため、地域公共交通の今後のあり方を明らかにし、その実現に向けた方策を示した、「山陽小野田市地域公共交通計画」を策定しました。

計画の期間 山陽小野田市全域 計画の区域 令和5年度～令和9年度（5年間）

山陽小野田市の現状

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%となっており、人口減少と高齢化が進行しています。

図 人口・高齢化率の推移と将来推計



資料：国勢調査（H2～R2年）・山陽小野田市人口ビジョン（本市の展望に基づく推計値）※人口総数には、年齢「不詳」の者を含む ※H27年以降は国勢調査に関する不詳補完結果（適及集計）の数値を掲載

公共交通の概要

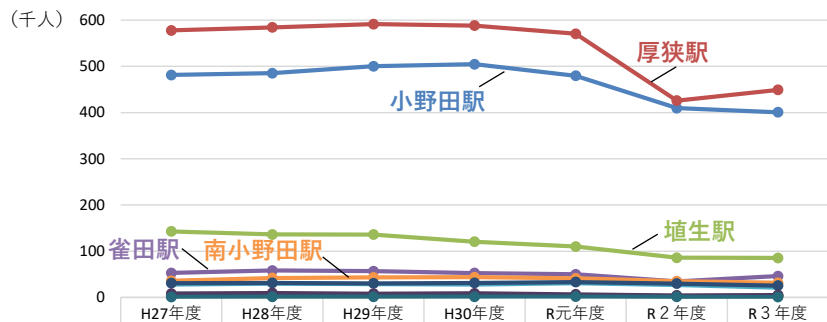


0 2.5 5km

鉄道



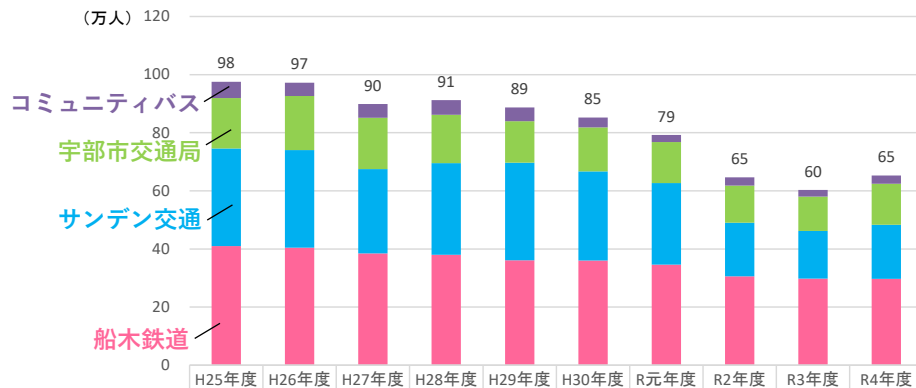
- コロナ禍の影響により、令和2年度はすべての駅で大きく減少
- 令和3年度の輸送密度（平均通過人員）は、小野田線が346人／日、美祢線が366人／日と厳しい状況
- 日常的に鉄道を利用する人はごく一部に限られている



路線バス・コミュニティバス



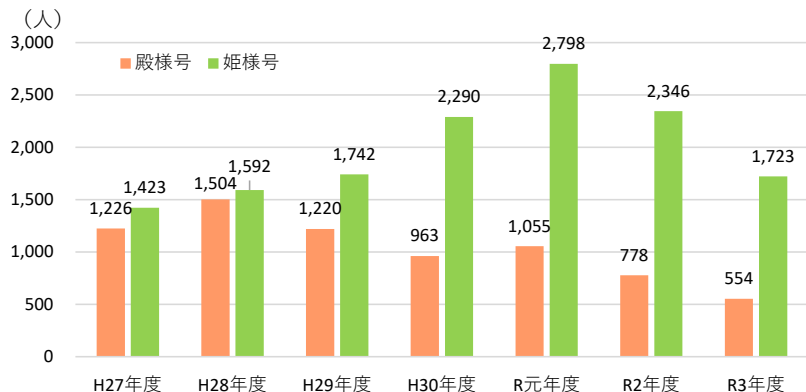
- 年々減少している中、コロナ禍等の影響により、特に令和2～4年度に大きく減少
- 平成25年度と比較すると、サンデン交通の路線バスと市のコミュニティバスの利用者数は、およそ半数程度まで減少



デマンド型交通（乗合タクシー）



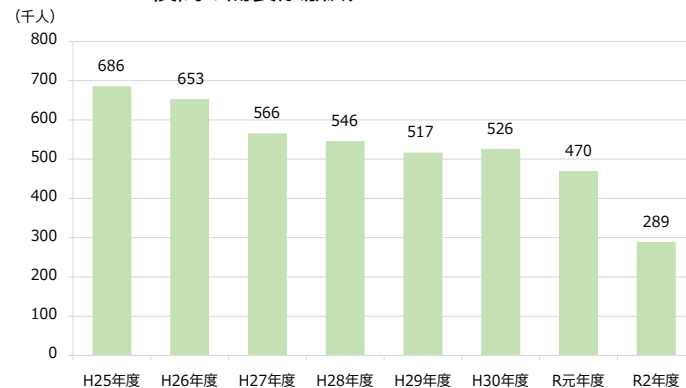
- 殿様号は平成28年度をピークに減少し、令和3年度はピーク時の約1/3に減少
- 姫様号は令和元年度まで利用者が増加したものの令和2年度より減少に転じている



タクシー



- 近年減少傾向
- 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（沿岸部の企業への出張者の移動、宴会対応等）があるが、コロナ禍により、特に夜間の需要が激減



基本方針

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

公共交通の課題

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

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

課題 3

公共交通の持続性の確保

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

課題 5

沿線関係者および交通事業者間の連携

取組方針

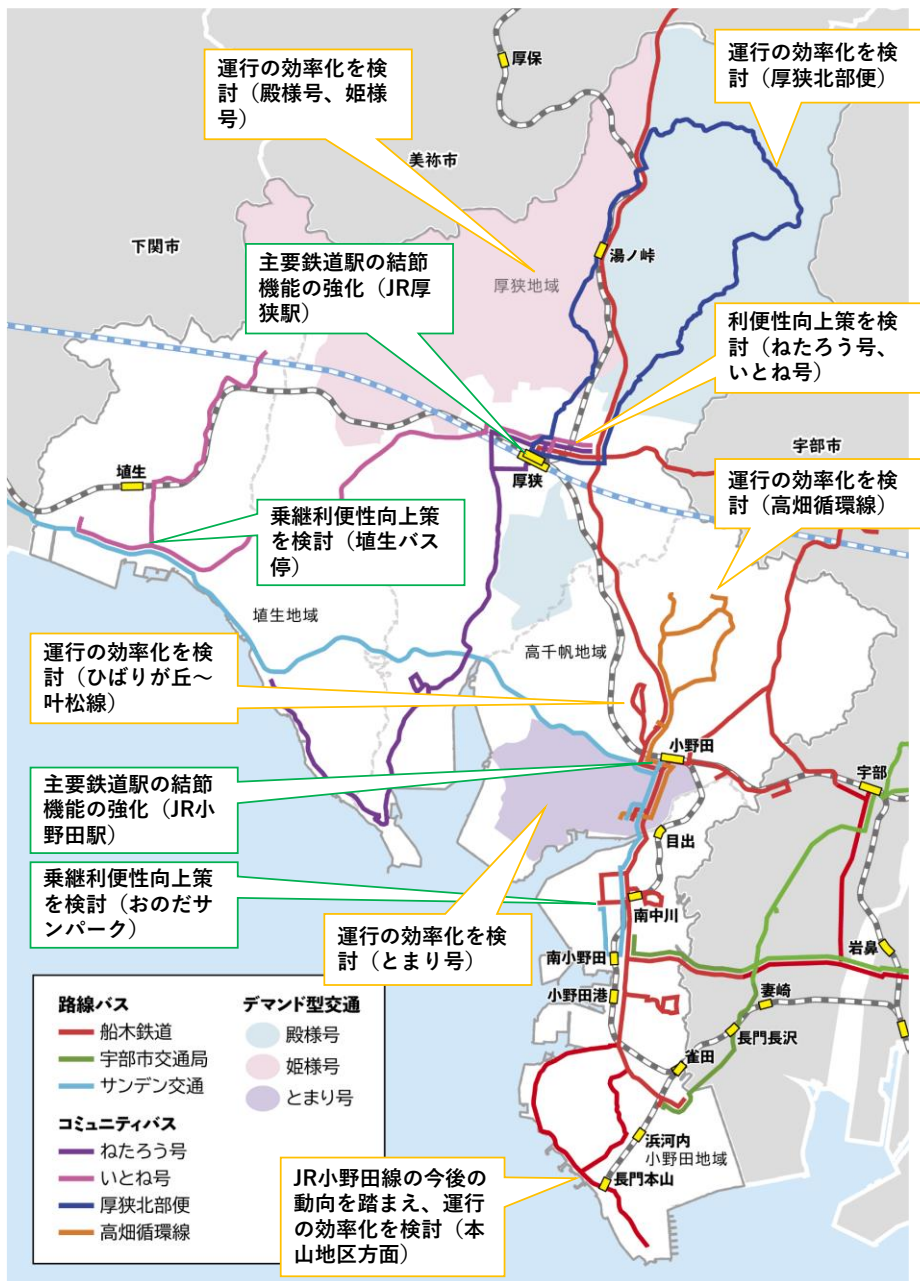
取組方針 1
快適・便利で持続可能なネットワーク

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

事業内容

1. 鉄道のより一層の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 沿線自治体、JR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強化 鉄道とバスの相互利用の促進
2. 幹線路線バスの維持	<ul style="list-style-type: none"> 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 路線の維持に資する利用環境の確保 幹線相互、支線との乗継利便性向上のためのダイヤ調整
3. 支線路線バスの見直し	<ul style="list-style-type: none"> 利用者のニーズに合わせたひばりが丘～叶松線の見直し JR小野田線の今後の動向を踏まえた本山地区方面の路線の見直し
4. コミュニティバス・デマンド型交通の見直し	<ul style="list-style-type: none"> 利用者のニーズに合わせた高畑循環線の見直し 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 現在の利用実態に合わせた厚狭北部便の見直し 現在の利用実態に合わせた殿様号・姫様号の見直し 実証運行の結果を踏まえたとり号の見直し
5. 交通結節点の機能強化	<ul style="list-style-type: none"> JR小野田駅前のバスのりばの改善 JR厚狭駅における情報発信強化 おのだサンパークにおける乗継・待合環境の充実 殖生バス停における乗継ダイヤ調整
6. 運行情報の継続更新・高度化	<ul style="list-style-type: none"> GTFS-JPの整備・継続更新 GTFS-RTの整備・利活用
7. キャッシュレス決済の導入・普及促進	<ul style="list-style-type: none"> ICカードやタッチ決済、QRコード決済、デジタルチケット等の導入・普及促進
8. 沿線関係者との連携による利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 山口東京理科大学との連携による利用促進 おのだサンパークとの連携による利用促進 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	<ul style="list-style-type: none"> 就職フェアや運転体験会等の開催
10. バリアフリー化の推進	<ul style="list-style-type: none"> JR厚狭駅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
11. 普及啓発活動の推進	<ul style="list-style-type: none"> 出前講座等による普及啓発 利用促進に向けた広報活動の強化
12. モビリティ・マネジメントの推進	<ul style="list-style-type: none"> 山口東京理科大学の学生を対象としたモビリティ・マネジメント その他ターゲットを絞ったモビリティ・マネジメント



		評価指標	現状	目標
取組方針1 快適・便利で持続可能なネットワーク	指標①	市内各駅の年間利用者数	1,072千人/年	1,390千人/年
	指標②	市内を運行する路線バス、コミュニティバス、デマンド型交通の年間利用者数	655千人/年	770千人/年
	指標③	市内を運行する路線バス、コミュニティバスの収益率	33.0%	33.0%以上
	指標④	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	2,468円/年	2,468円/年以下
取組方針2 わかりやすく利用しやすいサービス	指標⑤	市民の公共交通利用率	42%	50%
	指標⑥	市内主要駅のエレベーター設置率	0%	100%
	指標⑦	市内を運行するバス車両のバリアフリー化率	93%	100%
	指標⑧	運行情報を示すデジタルサイネージの設置箇所数	2箇所	5箇所
取組方針3 関係者の連携・相互補完	指標⑨	交通事業者間や沿線関係者等との連携による取組件数	3件/年	5件/年
	指標⑩	バス等に関する意見交換会や出前講座等の開催件数	7回/年	10回/年
	指標⑪	広域的な連携による就職フェア等の開催件数	0回/年	2回/年