山陽小野田市地域公共交通計画

令和5年（2023年）3月

山陽小野田市

（令和8年（2026年）6月「JR美祢線BRT」に関する一部改正）

目次

第１章　はじめに 1

1　計画策定の目的 1

2　計画の位置づけ 1

3　計画の区域 1

4　計画の期間 1

第２章　地域の現状 2

1　位置と地勢 2

2　人口 4

3　地域の移動の現状 6

第３章　山陽小野田市が目指すまちづくりの方向性と既存計画の現状 12

1　第二次山陽小野田市総合計画（平成 30 年 3 月） 12

2　関連計画の状況 13

3　既存計画（山陽小野田市地域公共交通網形成計画）の状況 16

第４章　公共交通の現状 22

1　公共交通の概要 22

2　鉄道 23

3　路線バス・コミュニティバス 29

4　デマンド型交通（乗合タクシー）……37

5　タクシー（乗用）……41

6　交通結節点の現状……43

7　公共交通不便地区の現状……44

8　公共交通に対する市民の意向等……45

第５章　山陽小野田市の公共交通の課題……51

第６章　基本的な方針……53

1　基本方針と取組方針……53

2　拠点等の位置づけと山陽小野田市が目指す地域公共交通体系……54

3　地域公共交通確保維持事業の必要性と補助系統に係る事業及び実施主体の概要……57

第７章　計画に位置づける事業とその進捗管理……59

1　計画に位置づける事業……59

2　事業のスケジュール……75

3　計画の達成状況の評価……77

4　計画の進捗管理……82

参考資料……83

用語解説……84

第１章　はじめに

１　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。

２　計画の位置づけ

本計画は、本市の最上位計画である「第二次山陽小野田市総合計画」に基づき、計画の基本理念、将来都市像やまちづくりの方向性などを反映したものとします。

また、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形成計画」の結果を反映・改善するとともに、「山陽小野田市都市計画マスタープラン」をはじめとした関連計画と整合・連携を図ります。

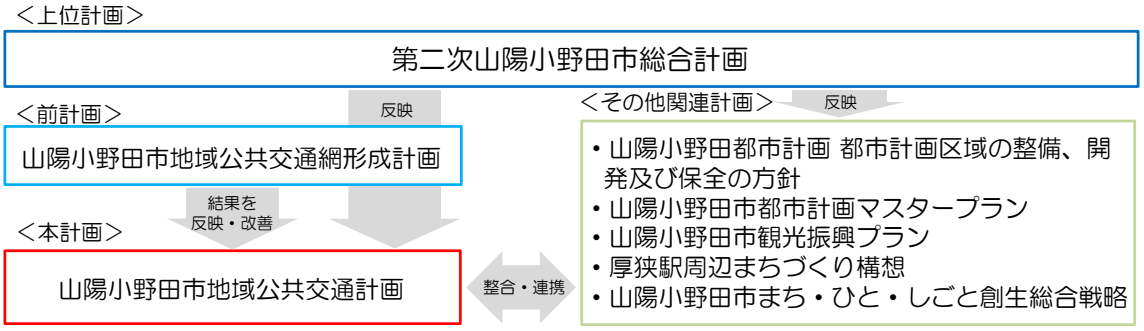


図１　計画の位置づけ

３　計画の区域

山陽小野田市全域とします。

４　計画の期間

令和 5 年度から令和 9 年度までの 5 か年とします。なお、計画期間中であっても必要に応じて計画の見直しを行います。

第２章　地域の現状

１　位置と地勢

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。

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。

図２　位置

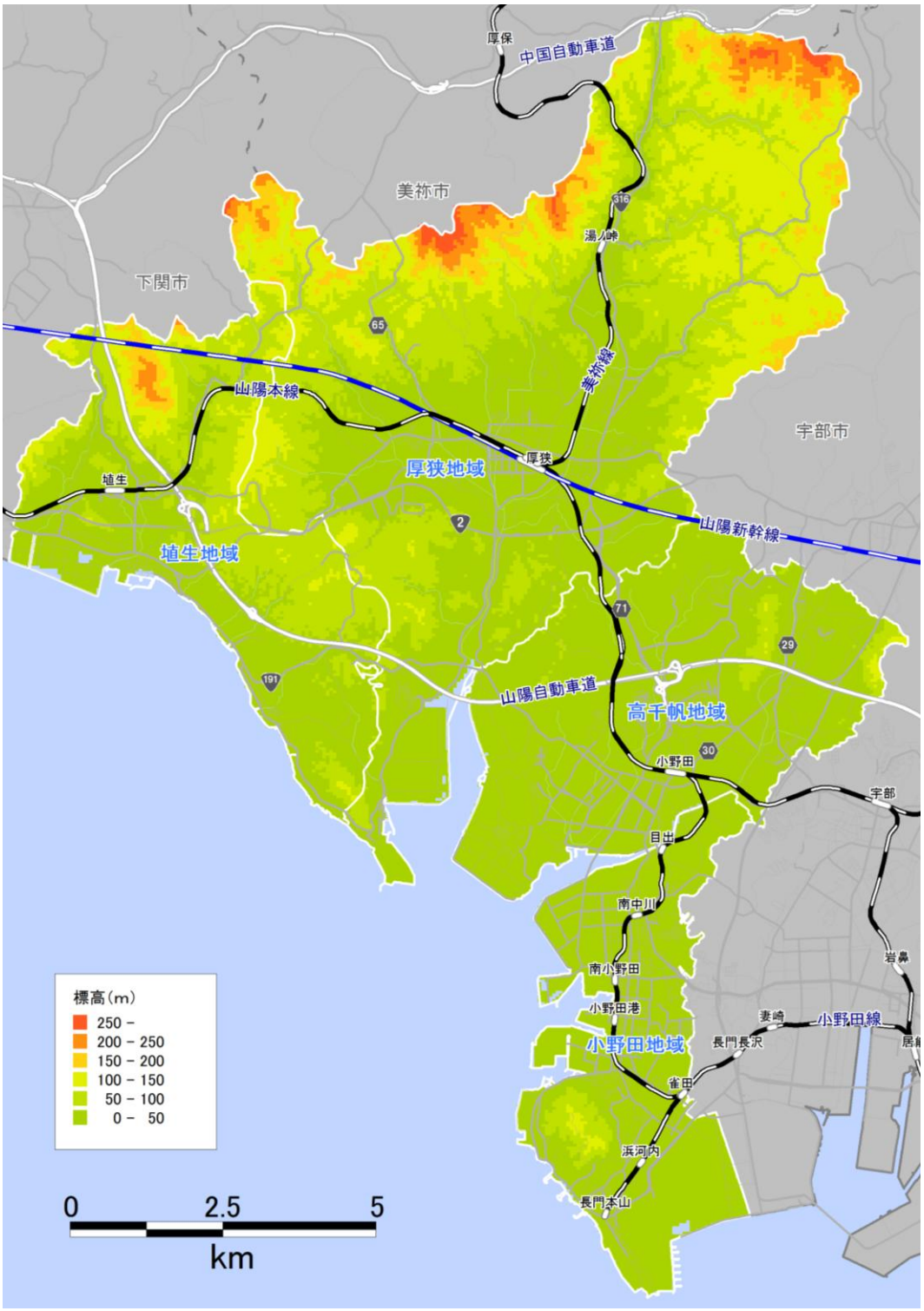
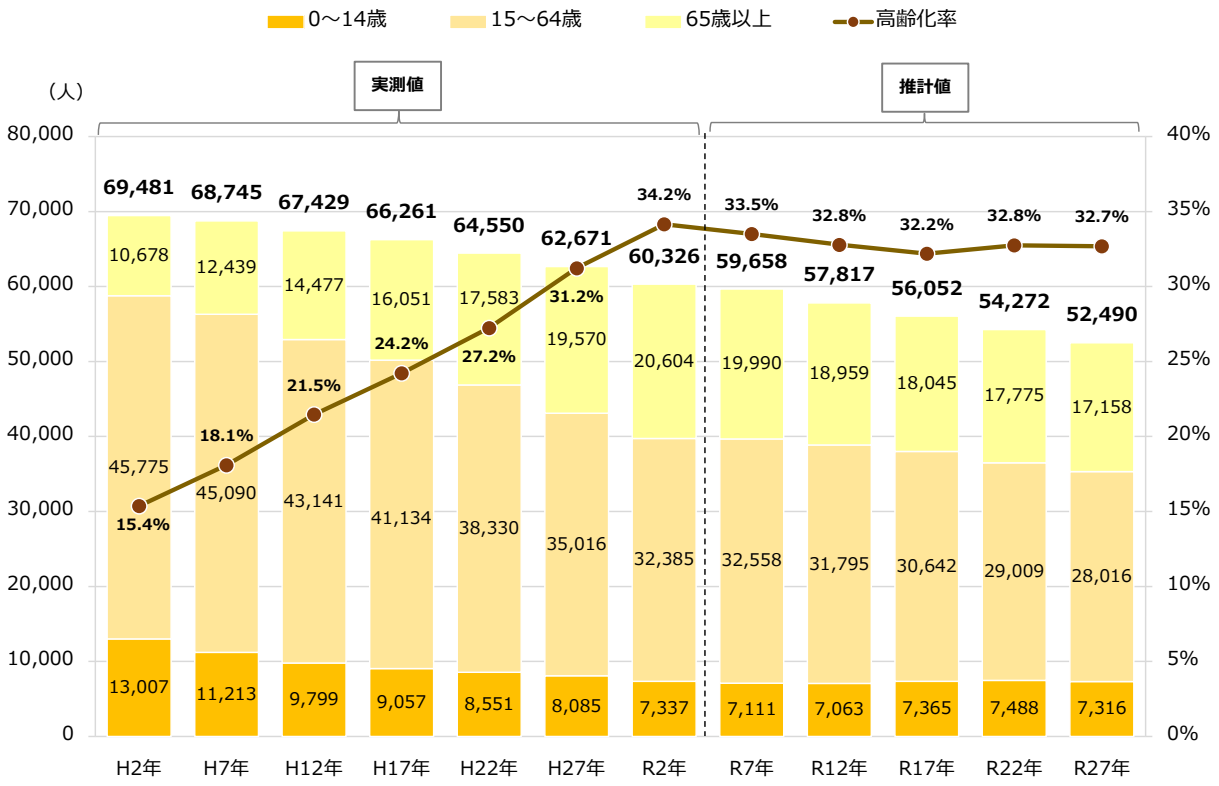

厚保
中国自動車道
美祢市
316
湯ノ峠
下関市
65
美祢線
山陽本線
宇部市
厚狭
厚狭地域
埴生
2
山陽新幹線
埴生地域
71
29
191
山陽自動車道
高千帆地域
30
小野田
宇部
目出
南中川
岩鼻
南小野田
小野田港
妻崎
小野田線
小野田地域
長門長沢
雀田
浜河内
長門本山
標高(m)
250 -
200 - 250
150 - 200
100 - 150
50 - 100
0 - 50
0
2.5
5
km

図 3　地勢

2　人口

2－1　人口･高齢化率の推移と将来推計

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%となっており、人口減少と高齢化が進行しています。

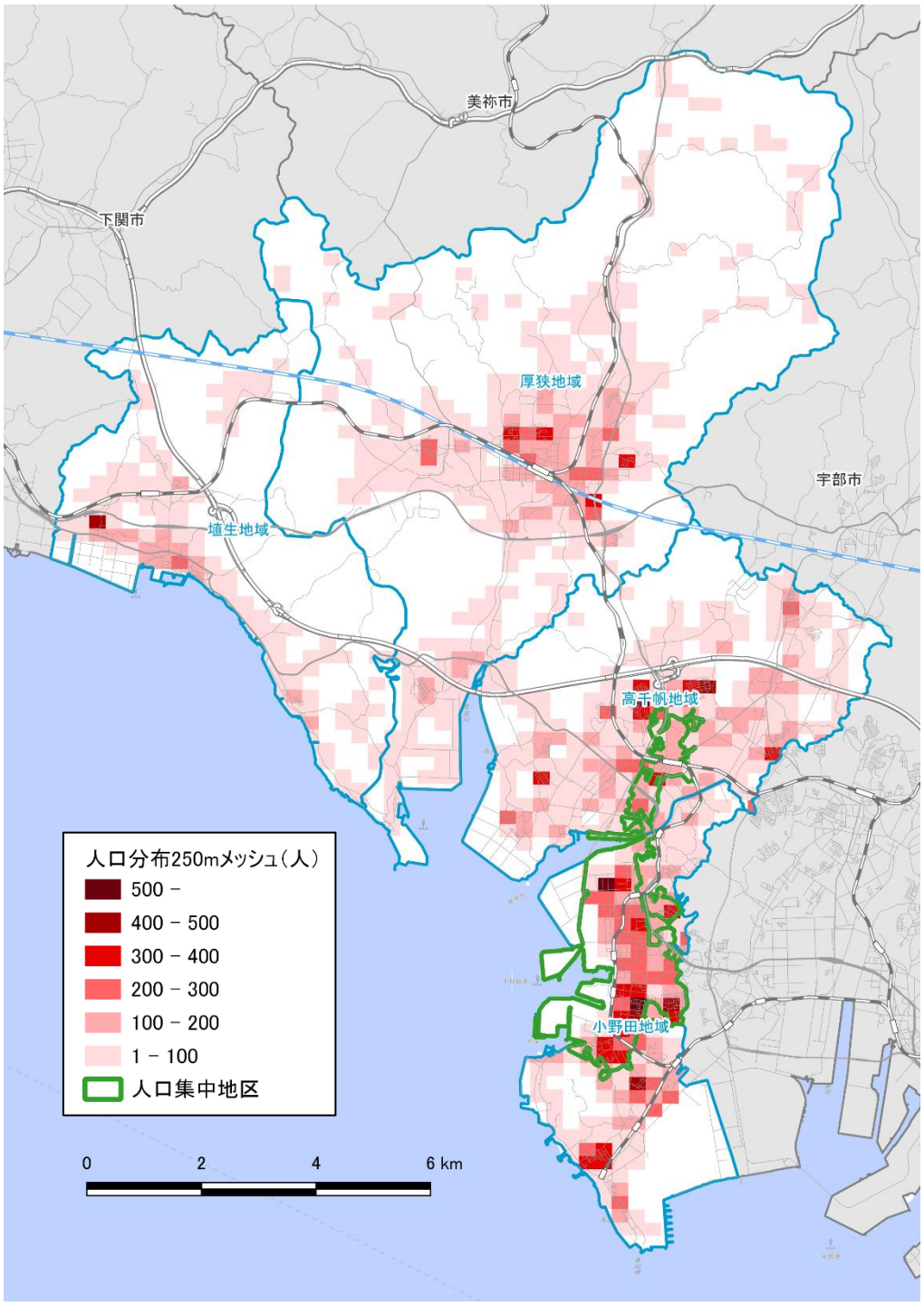


資料：国勢調査（H2～R2 年）・山陽小野田市人口ビジョン（本市の展望に基づく推計値）
※人口総数には、年齢「不詳」の者を含む。
※H27 年以降は国勢調査に関する不詳補完結果（遡及集計）の数値を掲載

図 4　人口・高齢化率の推移と将来推計

２－２　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。



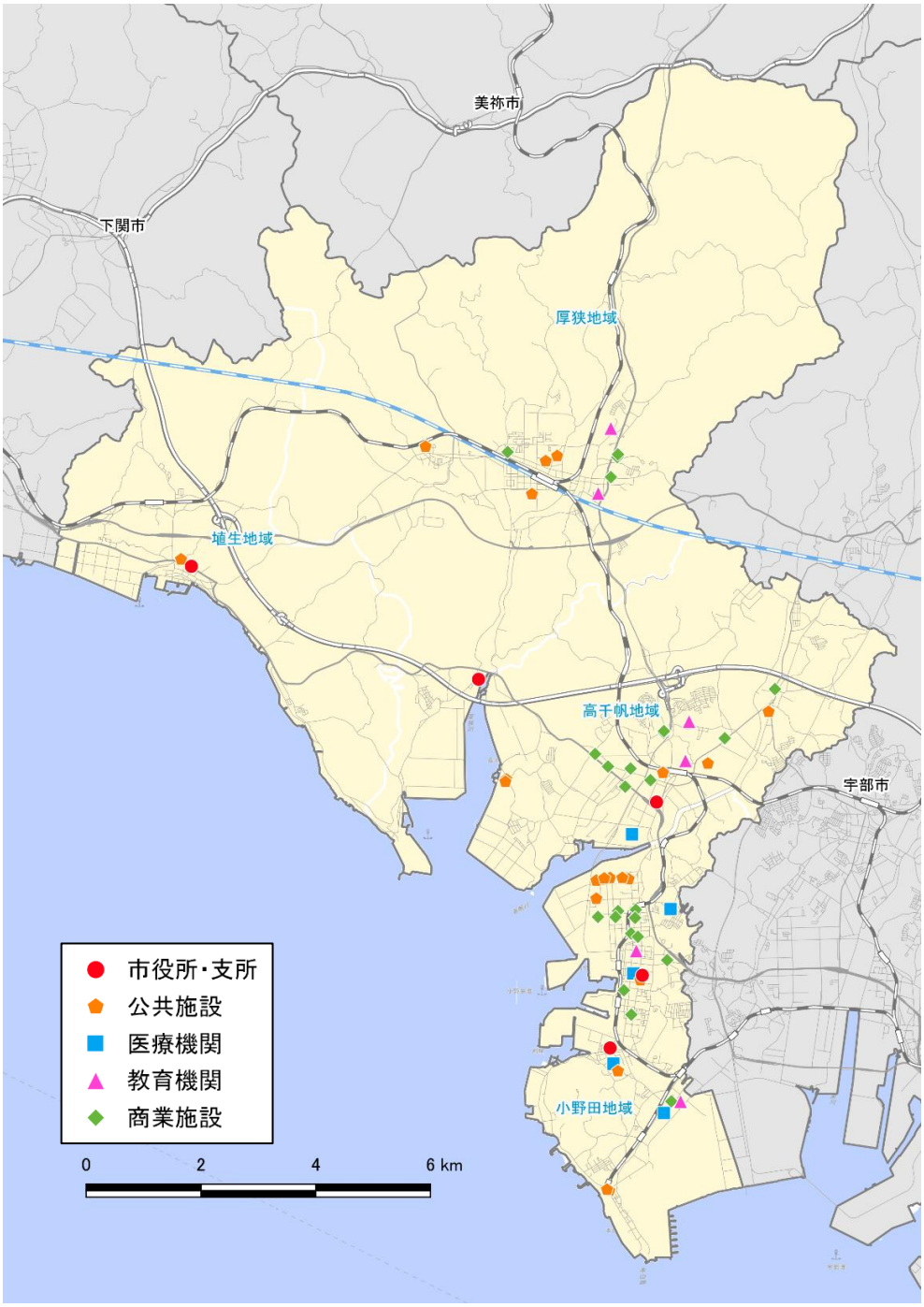
資料：R2 年国勢調査

図５　人口分布

3　地域の移動の現状

3－1　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。



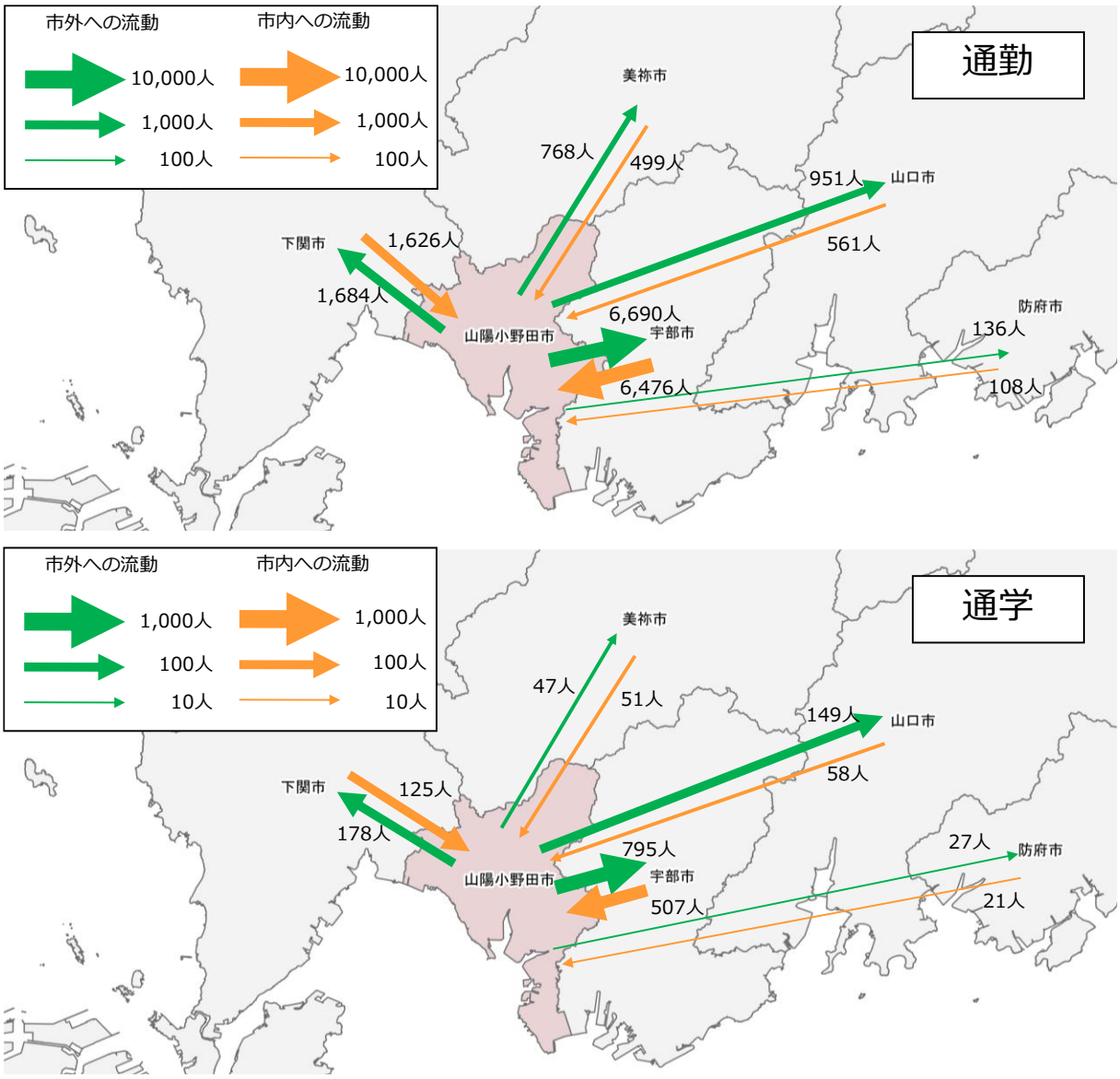
市役所・支所（市役所本庁舎、支所、出張所）公共施設（公民館、図書館、ホール、スポーツ施設）医療機関（病院のみ）
教育機関（高校・大学）商業施設（大規模店舗の内スーパー及びドラッグストア）R4 年 8 月時点

図 6　主要施設の分布

３－２　通勤･通学流動

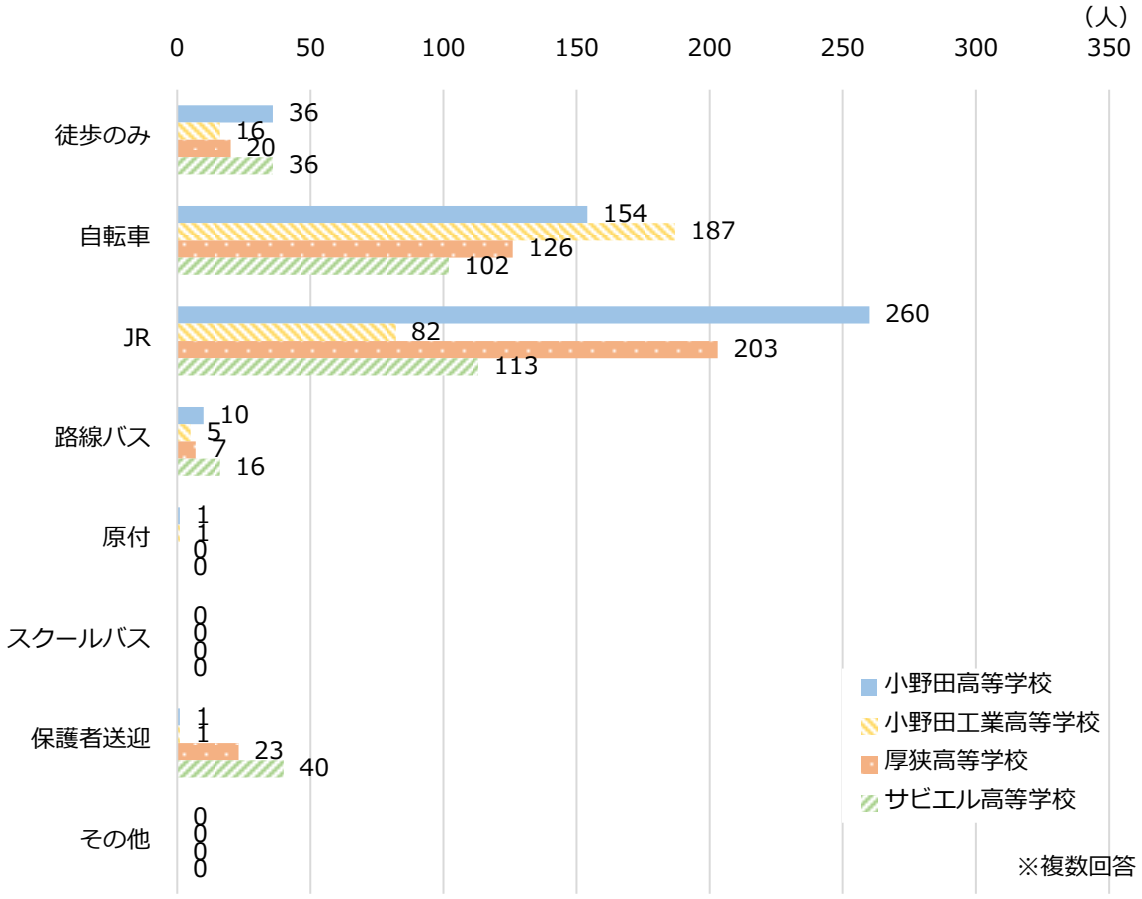
通勤・通学において、隣接する宇部市や下関市等との結びつきが強くみられます。市内の高校に通学する生徒の主な通学手段は鉄道と自転車です。

高校事務局アンケートでは、高校生の通学に係る公共交通の問題として、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ます（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）。また、運休や遅延に関する速やかな状況把握が求められています。



資料：R2 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



資料：高校事務局アンケート調査結果（R4 年 9～10 月）

図 8　通学時の移動手段

３－３　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 月の在学者数は約 1,500 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、宇部市内在住者は約 3 割となっており、全体の約 9 割はこの 2 市に居住しています。

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、船木鉄道㈱が運行する路線バスを無料で利用できるようになりました。

「山口東京理科大生 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ます。

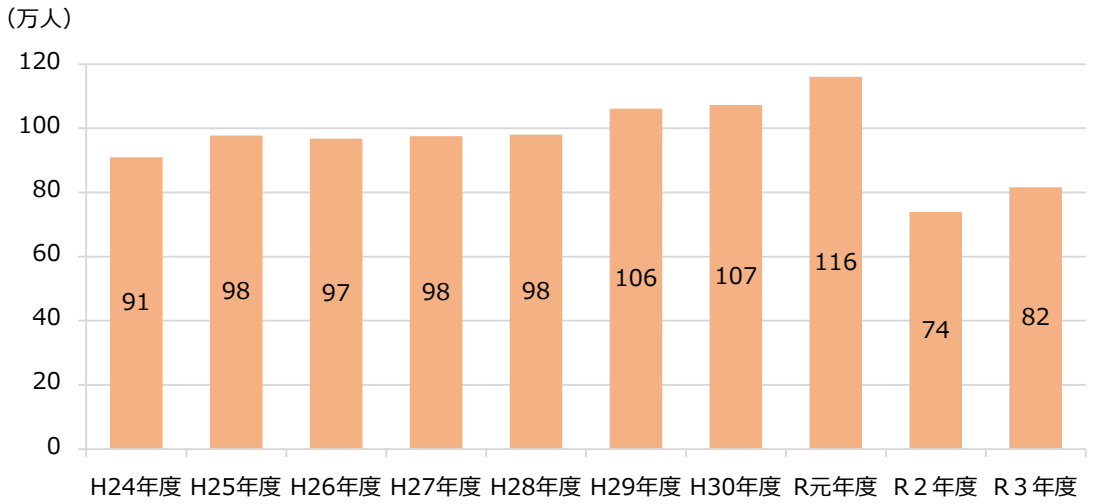
フリーパスの対象となるバス路線は、JR 山陽本線「小野田駅」から大学構内にあるバス停「理科大前」までの路線を含め、全 8 路線が、平日・土日のいつでも、どのバス停からでも無料で利用できます。

３－４　観光の現状

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。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 年度以降は大きく減少しています。

※山陽小野田市観光パンフレット「smile spot（2022 年 3 月発行）」を基に作成

図 9　観光資源

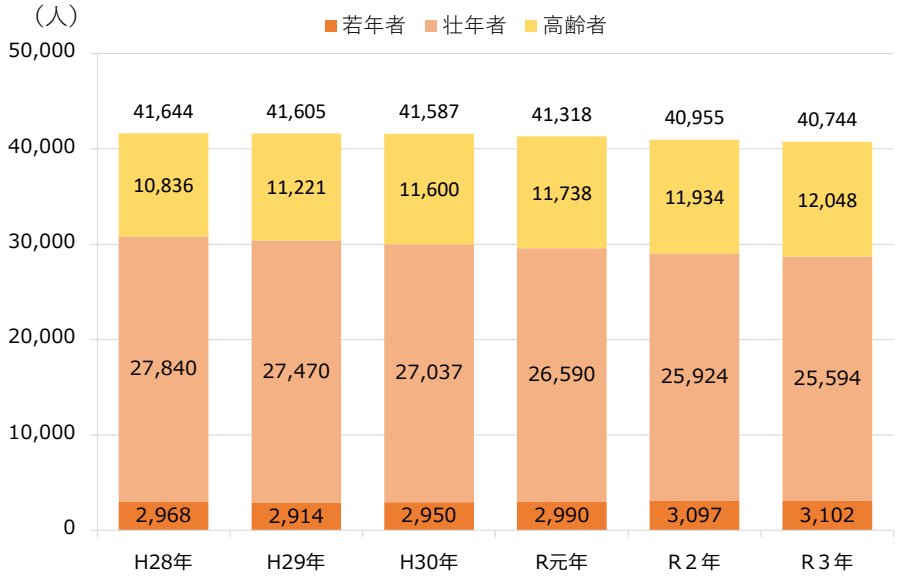


資料：山口県観光動態調査

図 10　山陽小野田市に来訪する観光客数の推移

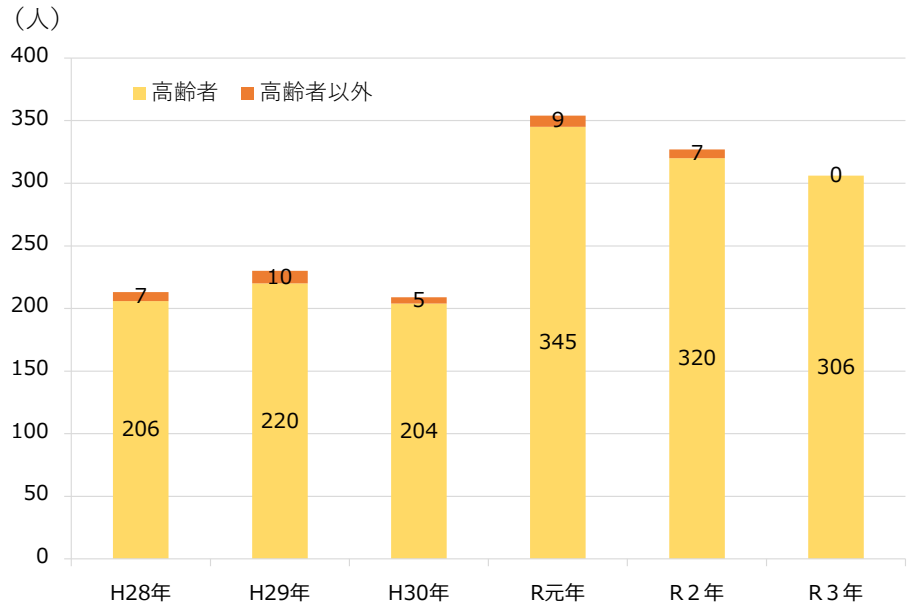
３－５　運転免許

本市の免許保有者数は微減傾向にありますが、年齢層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 11　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 12　市内における免許返納者数の推移

第３章　山陽小野田市が目指すまちづくりの方向性と既存計画の現状

１　第二次山陽小野田市総合計画（平成 30 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。

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。

【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。

【都市構想図】

２　関連計画の状況

２－１　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（令和２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。

２－２　山陽小野田市都市計画マスタープラン（令和元年 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 つを設定しています。

４．全体構想

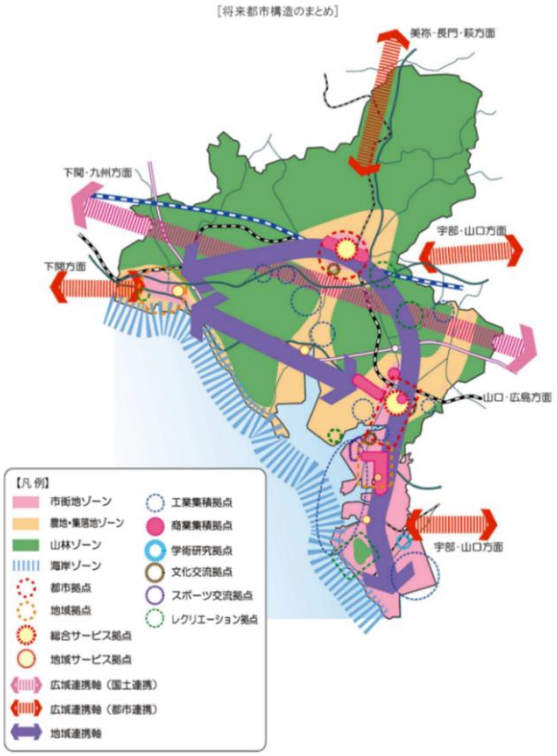
（３）交通体系整備の方針

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、JR 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。

２－３　その他の関連計画

その他の関連計画における、公共交通の役割等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、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（令和２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（平成 27 年３月）	地域を結ぶ交通結節機能を強化し、公共交通の利用促進を図るとともに、より利便性の高い公共交通ネットワークや道路交通ネットワークの構築を図ります。 駅北側の複合施設の整備や駅南側の市街地の発展とともに、南北の連絡機能強化はさらに重要となります。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。	（2）市街地エリア共通の取組方針 ①安全・快適な環境に関する取組 まちづくり、地域づくりと連携した交通戦略として、コミュニティバス・シャトルバス、デマンド交通システムの導入等により、公共施設や市民病院、商業施設等へのアクセス機能の強化を図ります。 歩行者の回遊性の向上と駅南北の一体化を進める、駅構内通路の活用や自由通路の設置とともに、駅の多機能化について検討を進めます。駅施設や周辺施設については、ユニバーサルデザインに配慮した歩行者空間を整備します。
山陽小野田市まち･ひと･しごと創生総合戦略（令和２年３月改訂）	日々の暮らしを支える生活交通の維持を図り、高齢者などの移動手段を確保します。 また、新幹線駅を活用し､広域での通勤･通学や交流・観光の活性化を目指します。	＜具体的な取組＞ ○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

３　既存計画（山陽小野田市地域公共交通網形成計画）の状況

３－１　既存計画の概要

本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形成計画」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『みんなでつくる　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公共交通」、「基本方針３　みんなで支える公共交通」としています。

３－２　既存計画の施策実施状況

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にあります。

バス路線の再編は、「山陽小野田市路線バス再編計画」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となっています。

基本方針１　効果的・効率的な公共交通網

■目標１－１　路線バス等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）	
■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。	・「山陽小野田市路線バス再編計画」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となっている。

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）	
■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。	・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した。 ・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った。 ・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。
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）	
■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、改善を図った。 ・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を行う。

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	652 千人/年	**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
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	
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）	
※目標 1-1 と同じ	

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	
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	1,072千人/年	**1,390千人/年**

※R4 年度の実績は、R5 年 12 月頃発表予定

■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	1,988円/人	2,105円/人	2,152円/人	2,214円/人	2,736円/人	2,682円/人	2,468円/人	**1,835円/人**

※R2～4 年度は国による特例措置分を除いた財政支出として算出

基本方針２　わかりやすく利用しやすい公共交通

■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）	
■様々な公共交通手段を網羅している公共交通マップ等の作成について検討する。 ■ホームページにおける情報提供の充実を図る。 ■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。 ■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）。	・山陽小野田市 Web マップにより、鉄道やバス路線の情報提供を行った。 ・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、市ホームページにおいて迅速かつ円滑な情報提供を実施した。 ・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した。

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%	－	－	－	－	－	－	42%	**50%以上**

■目標２－２　公共交通のバリアフリー化率を向上する

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、点字ブロックの設置等）。	・バス事業者各社と連携し、バリアフリー車両の導入を促進した。 ・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や、点字ブロック、多機能トイレの設置などのバリアフリー化工事を実施している。

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	・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パスを創設し、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

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。	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した。 ・市民や民間団体からなる山陽小野田市 JR 小野田線利用促進協議会等を中心に、各種助成やイベントなどの利用促進策を実施した。

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	71 件/年	71 件/年	83 件/年	84 件/年	62 件/年	88 件/年	49 件/年	**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 件/年	7 件/年	1 件/年	6 件/年	0 件/年	3 件/年	3 件/年	**10 件/年**

※R4 年度は R5 年 1 月時点の件数

■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）	
■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いて自治会等の地域と連携し、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、民生委員と連携して、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）	
■高校や大学に対して、鉄道やバスに関する様々な情報を提供し、公共交通利用を促すための働きかけを行う。 ■放課後の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パスを創設するなど、公共交通の利便性向上と利用促進を図った。 ・高校や大学に対して、時刻表の配布やイベント情報の周知を行い、公共交通の利用促進を図った。

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	7	**4 回/年**

※R4 年度は R5 年 1 月時点の件数

■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）	
■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を提供し、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山陽小野田市 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	11	**のべ 10 件**

※R4 年度は R5 年 1 月時点の件数

第４章　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。

図 13　山陽小野田市の公共交通

2　鉄道

2－1　路線網

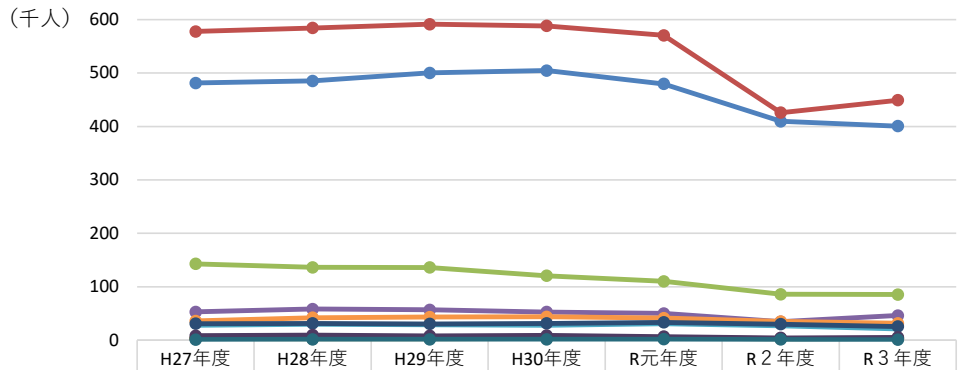
厚狭駅は JR 山陽新幹線の停車駅であり、広域的な移動の拠点となっています。JR の在来線（JR 山陽本線、JR 小野田線、JR 美祢線）は、市内及び周辺市町との移動を担っています。かつては、石灰岩の産地（美祢市）、山陽小野田市や宇部市の工業地帯、そして港をつなぐ貨物輸送が大変盛んに行われていましたが、石灰石の輸送が道路輸送に代わり、現在は貨物輸送の役割を終えています。

図 14　鉄道網

2－2　利用実態

駅別の年間乗車人員は、平成 29・平成 30 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、令和 2 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）は令和 3 年度の輸送密度（平均通過人員）がそれぞれ 346 人／日、366 人／日と厳しい状況になっています。

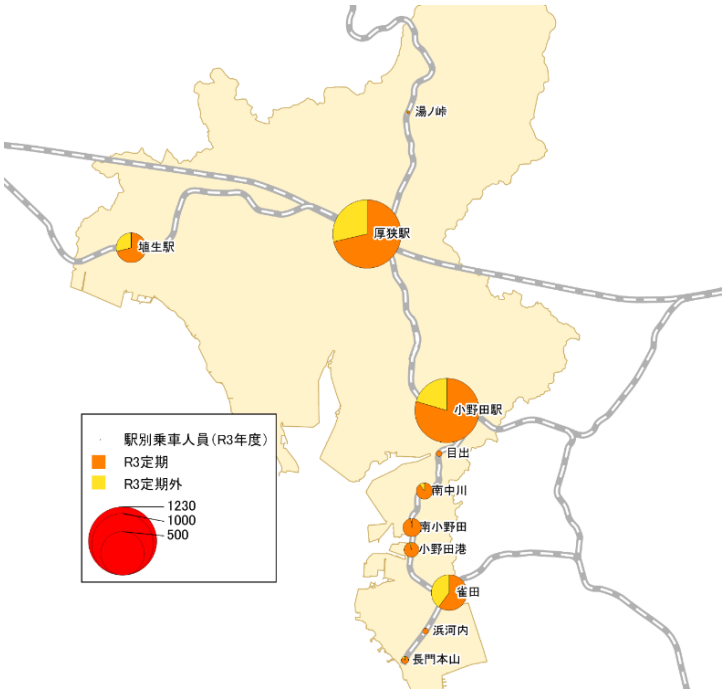
市民アンケート（調査概要は P.45 参照）によると、日常的に鉄道を利用する人はごく一部に限られています。



	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R２年度	R３年度
小野田（山陽線・小野田線）	481,309	485,204	500,268	504,540	479,724	409,739	400,720
厚狭（新幹線・山陽線・美祢線）	577,889	584,442	591,331	588,277	570,620	425,902	449,018
埴生（山陽線）	142,918	136,156	136,088	120,573	110,057	85,917	85,506
雀田（小野田線）	53,003	58,234	56,682	52,677	50,078	34,523	46,196
小野田港（小野田線）	27,818	29,585	28,998	28,056	30,510	26,951	21,241
南小野田（小野田線）	36,044	41,982	43,253	43,777	41,374	34,985	31,613
南中川（小野田線）	30,889	31,387	30,269	31,286	33,180	30,005	25,585
目出（小野田線）	3,112	3,567	4,072	3,859	3,964	3,265	3,394
浜河内（小野田線）	3,198	2,595	2,743	3,284	3,591	2,640	3,121
長門本山（小野田線）	8,256	9,483	7,998	8,911	6,529	4,171	5,118
湯ノ峠（美祢線）	1,018	1,569	1,481	1,535	1,863	1,371	921
計	1,365,454	1,384,204	1,403,183	1,386,775	1,331,490	1,059,469	1,072,433

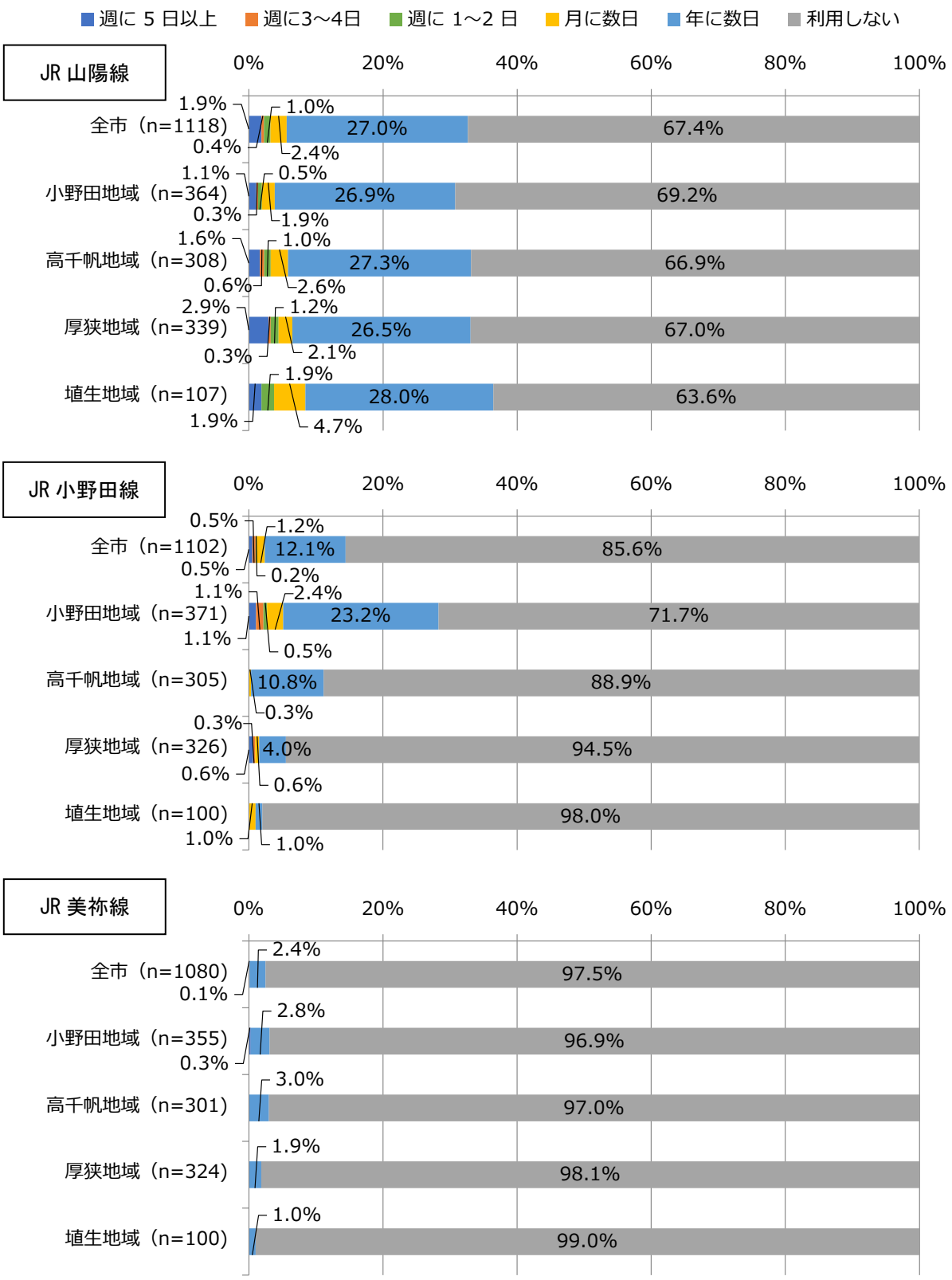
資料：山口県統計年鑑

図 15　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 山陽線・JR 美祢線を含む。小野田駅は JR 山陽線・JR 小野田線を含む

図 16　駅別の一日平均乗車人員（定期／定期外利用別）



資料：R4 年度　山陽小野田市の公共交通に関するアンケート調査

図 17　市民の鉄道利用頻度　※n は回答者数

２－３　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に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、美祢線沿線地域公共交通協議会利用促進部会、JR 小野田線活性化委員会、山陽小野田市 JR 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）	美祢線全線開通 100 周年を記念した、運行車両のラッピングデザインを募集。
JR 美祢線利用証明書の発行 （美祢線沿線地域公共交通協議会利用促進部会）	利用証明書を利用すると、対象の公共施設の料金が減免。
JR 美祢線×JR 小野田線　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・山陽小野田市 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 小野田線活性化委員会）	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 令和４年３月５日(土)・３月６日(日)

JR 宇部線・JR 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・山陽小野田市 JR 小野田線利用促進協議会）	①山口県内に居住の方限定、共に乗り越えよう！JR 宇部線・JR 小野田線スマホスタンプラリー 実施期間：令和 3 年 2 月 12 日～3 月 31 日 ②まちじゅうエヴァンゲリオン第 2 弾　JR 宇部線・JR 小野田線スマホスタンプラリー 実施期間：令和 4 年 7 月 8 日～9 月 4 日
JR 小野田線フォトコレクション （JR 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 小野田線「車窓」フォトコレクション （JR 小野田線活性化委員会）	JR 小野田線の利用者を対象に、車窓からの風景や、家族・友人等との思い出等、車内でなければ撮影できない「特別な一枚」を募集。 募集期間：令和 4 年 11 月 30 日～令和 5 年 2 月 10 日
JR 小野田線「どさけん号」の運行 （JR 小野田線活性化委員会）	イラストレーター・りおたさんデザインのスペシャルヘッドマークを車両に掲示し、本市在住の山口県住みます芸人・どさけんさんとタイアップした特別列車を運行。 運行期間：令和 4 年 10 月 29 日～令和 5 年 3 月 31 日

美祢線沿線地域公共交通協議会利用促進部会による補助事業	
みんなでお出かけ支援事業	対象：10 人以上で JR 美祢線を利用するグループ 補助内容：JR 美祢線区間（JR 厚狭駅－JR 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：JR 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 JR 厚狭駅から JR 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：JR 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 JR 厚狭駅から JR 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 JR 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 JR 厚狭駅から JR 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：JR 美祢線沿線住民へ周知し、JR 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

山陽小野田市 JR 小野田線利用促進協議会による補助事業	
JR 小野田線定期券購入補助金	JR 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、一定額を補助する。
JR 小野田線回数乗車券購入補助金	JR 小野田線を含んだ区間の回数乗車券の購入に対し、JR 小野田線区間の 20%を補助する。
JR 小野田線団体利用者乗車券購入補助金	10 名以上の団体で JR 小野田線を利用した場合、JR 小野田線区間を含む乗車運賃の 50%を補助する。
JR 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 JR 小野田線を利用した社会学習を実施した場合、予算の範囲内で JR 小野田線区間の乗車運賃を全額補助する。
JR 小野田線イベント支援事業補助金	JR 小野田線の利用により集客を行うイベント経費の 50%を補助する。上限：5 万円

3　路線バス・コミュニティバス

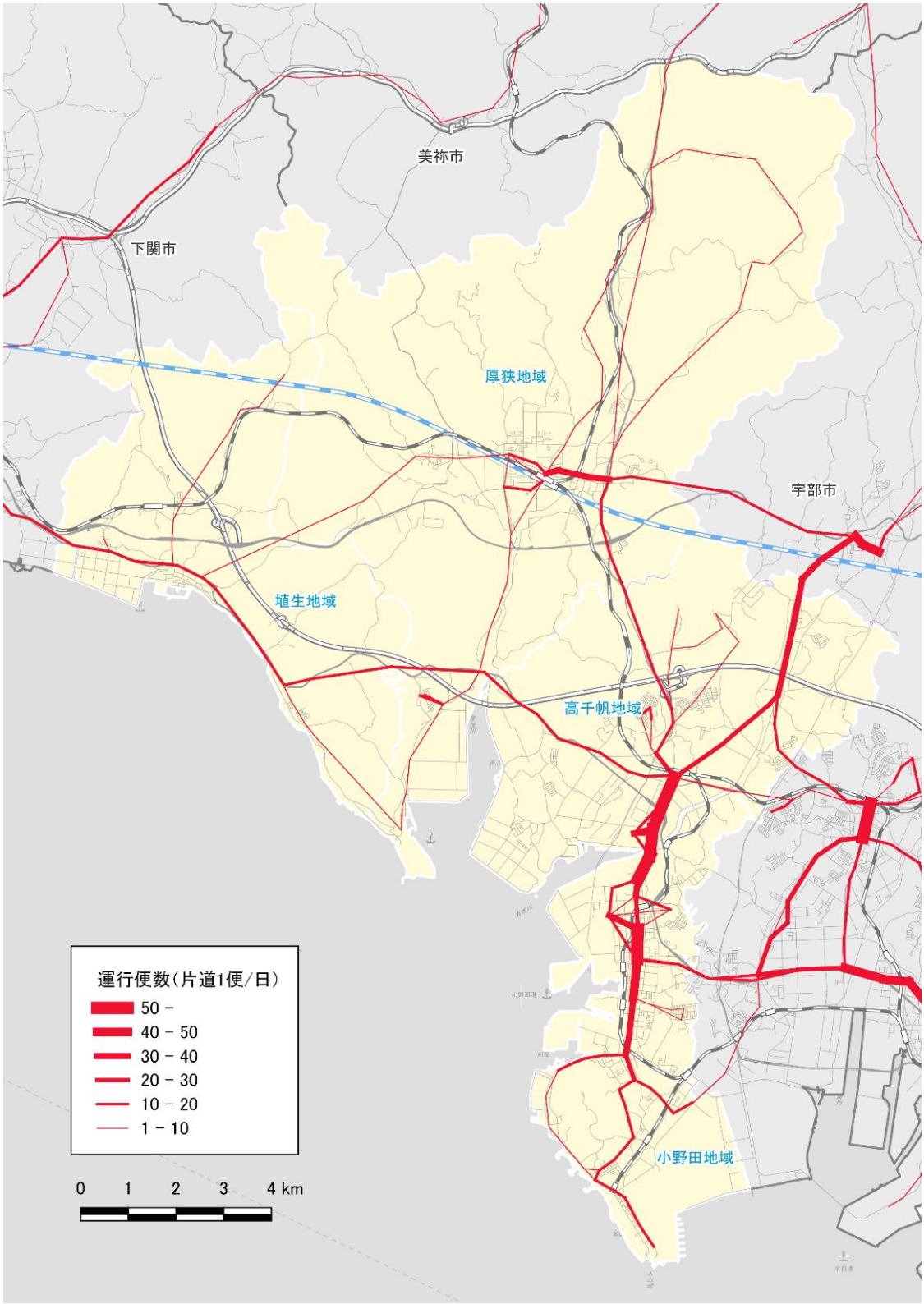
3－1　路線網

路線網はJR小野田駅やJR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、高畑循環線が運行しています。

図 18　バス路線網（R4 年 10 月時点）

3－2　サービス水準

JR 小野田駅～公園通間の運行便数が多くなっています。



資料：船木鉄道、サンデン交通、宇部市交通局

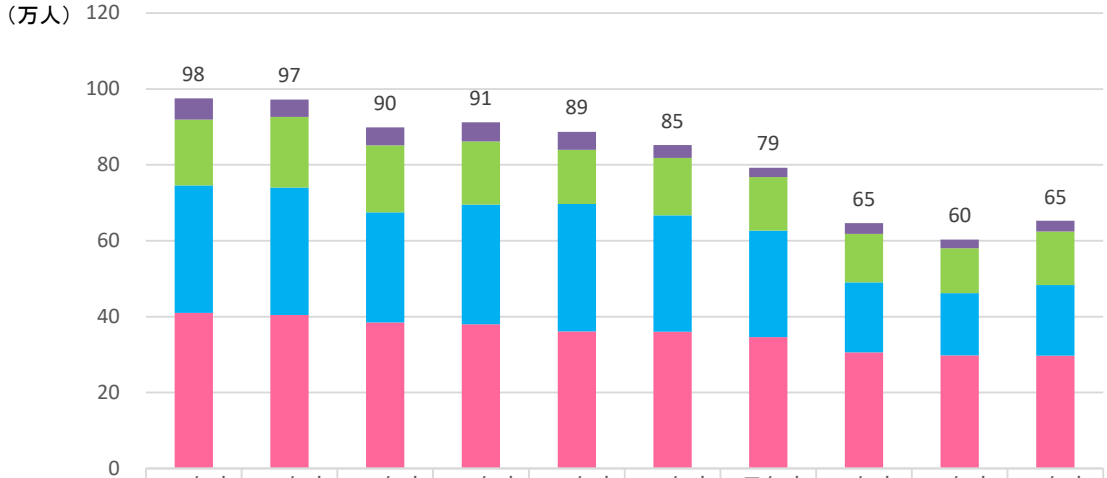
図 19　路線バスとコミュニティバスの運行便数（平日 1 日、R4 年 10 月時点）

３－３　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、コロナ禍等の影響により特に令和 2～4 年度に大きく減少しています。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しています。

バス停別の乗降者数を見ると、小野田駅バス停、サンパークおのだバス停、理科大前バス停等で乗降が多くなっています。

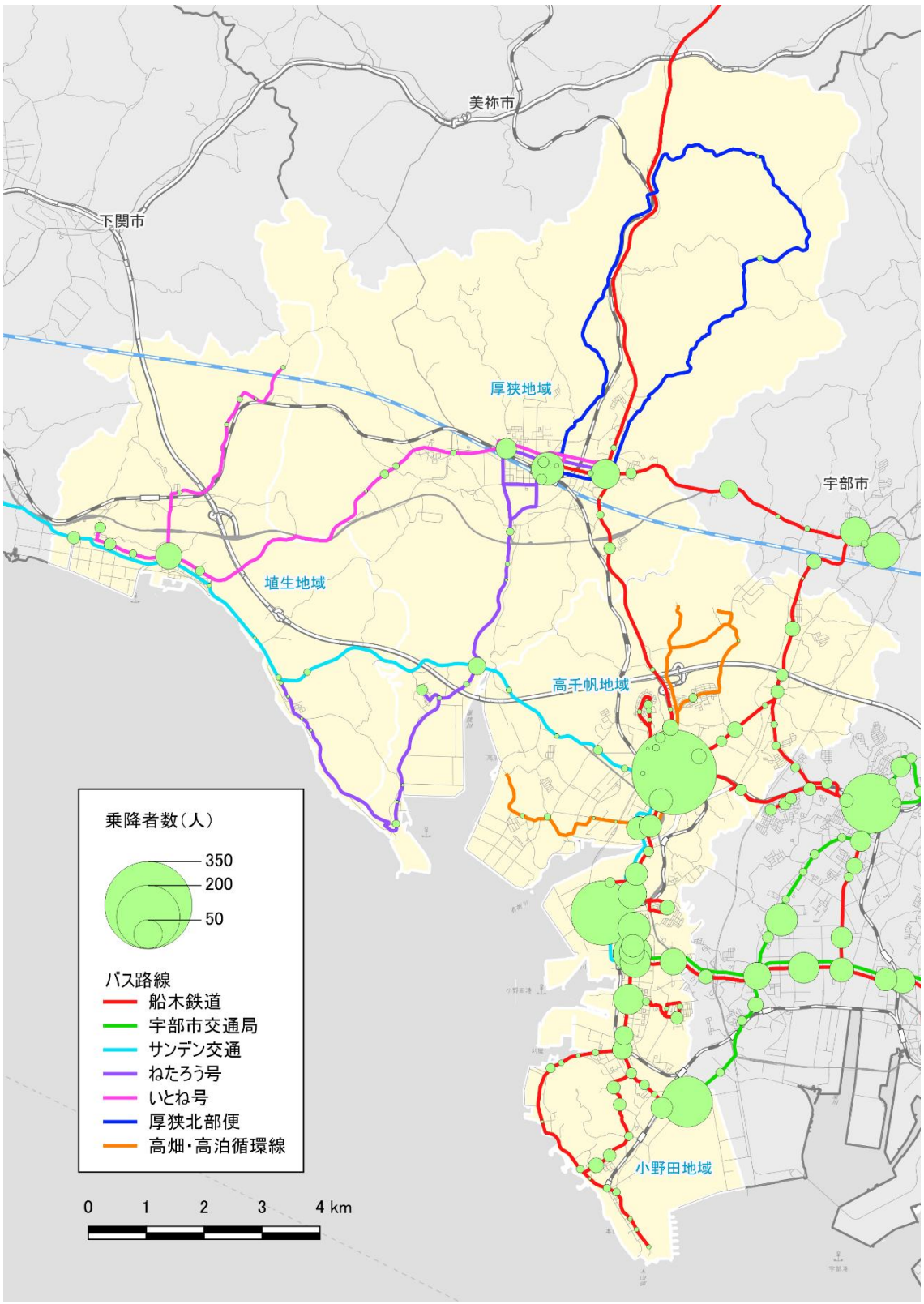
市民アンケート（調査概要は P.45 参照）によると、日常的にバスを利用する人はごく一部に限られています。



	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度
計	975,279	972,459	899,149	911,819	887,232	852,481	792,735	646,822	603,077	652,423
コミュニティバス	55,929	46,474	47,345	49,702	47,188	34,095	24,492	28,512	22,493	28,334
宇部市交通局	173,447	185,289	177,249	166,735	142,884	150,996	141,321	128,196	118,552	140,919
サンデン交通㈱	336,229	336,592	289,554	315,312	336,248	307,055	280,762	184,139	163,685	186,223
船木鉄道㈱	409,674	404,104	385,001	380,070	360,912	360,335	346,160	305,975	298,347	296,947

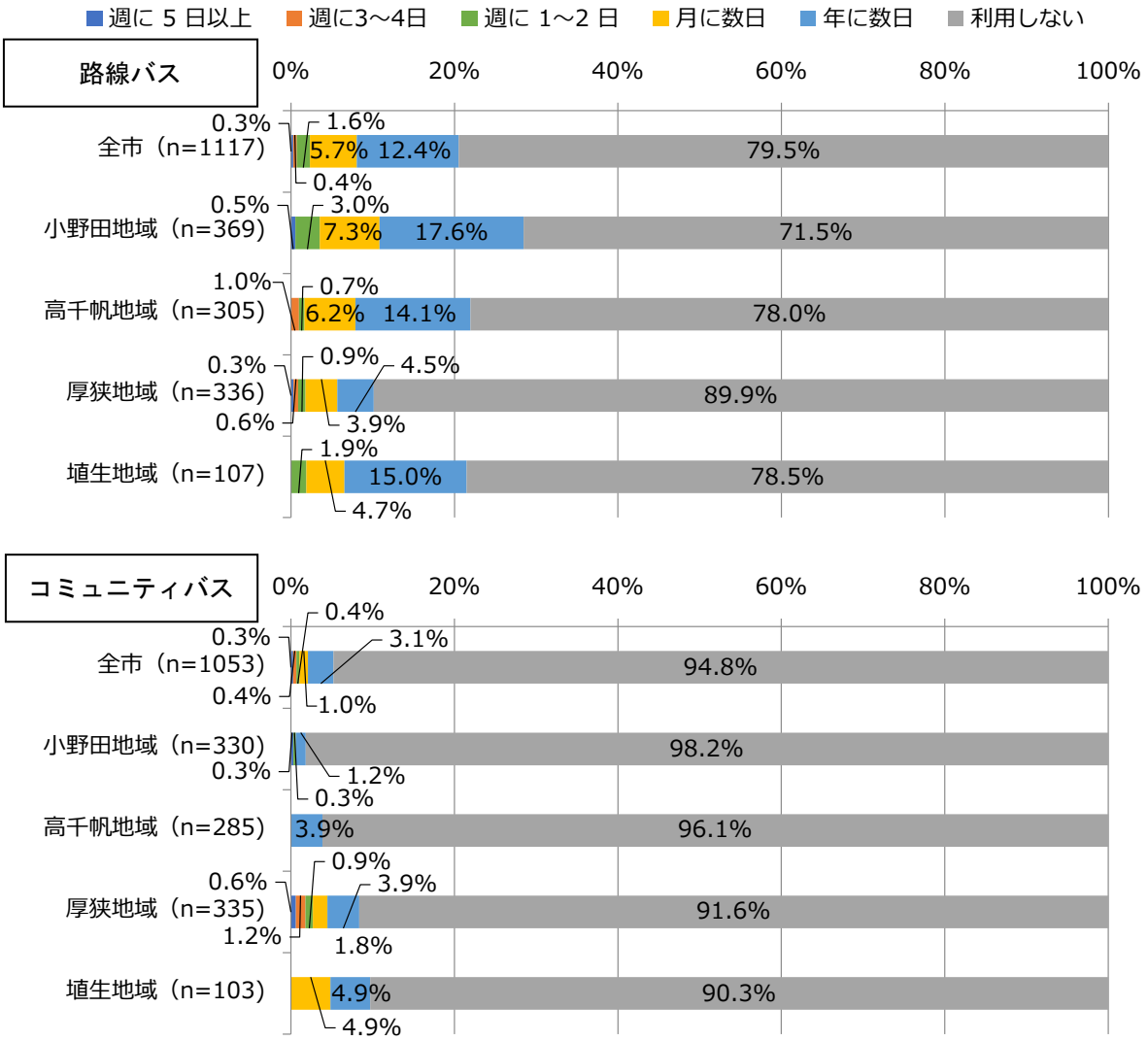
資料：山陽小野田市
※路線バスは山陽小野田市にかかる系統のみ
※このグラフにおける「年度」は、前年の 10 月 1 日～当年の 9 月 30 日まで

図 20　路線バス・コミュニティバスの年間利用者数の推移



資料：船木鉄道、サンデン交通、宇部市交通局（R4 年度乗降調査）
各系統 1 日のみの乗降調査結果（サンデン交通は IC カード利用者のみ）

図 21　路線バス・コミュニティバスの乗降者数（平日 1 日）

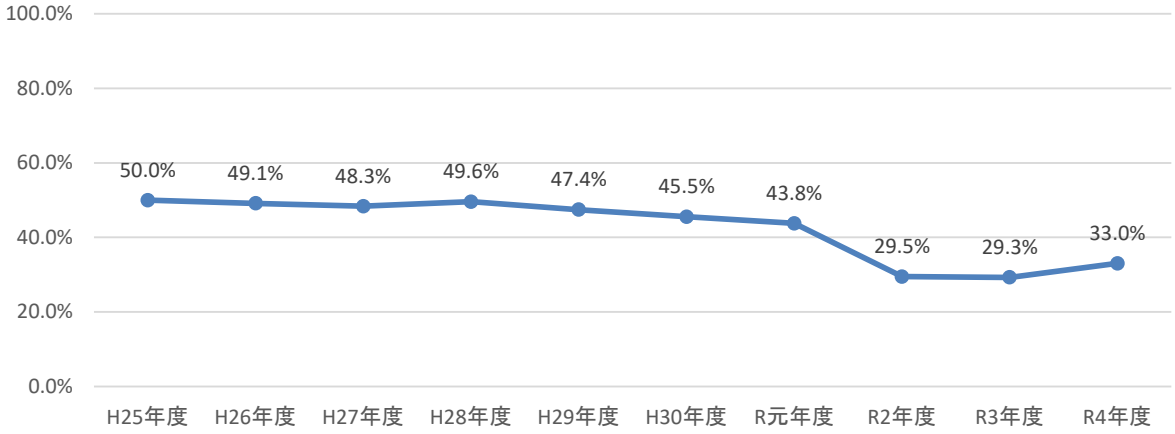


資料：R4 年度　山陽小野田市の公共交通に関するアンケート調査

図 22　市民の路線バス・コミュニティバス利用頻度　※n は回答者数

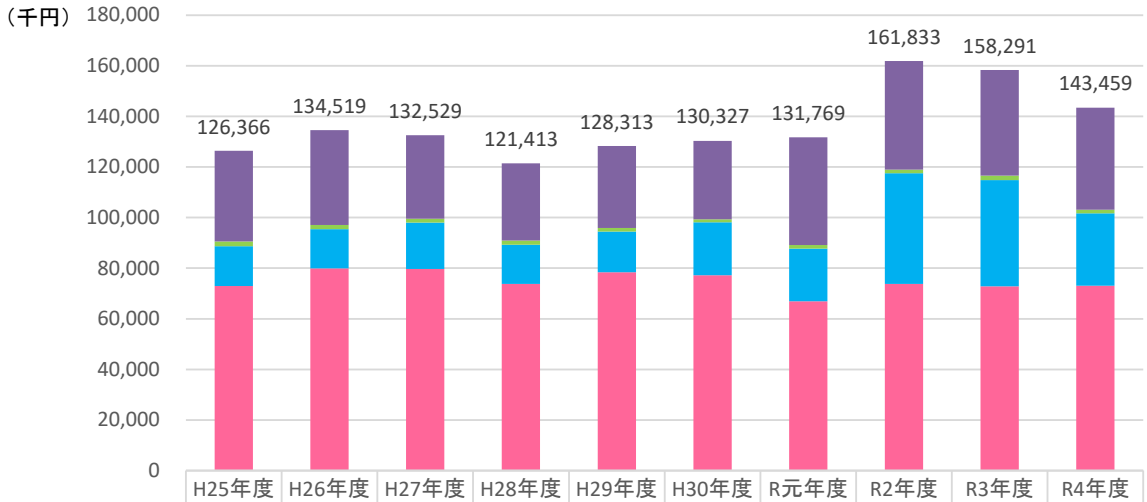
３－４　収益状況と補助金の支出状況

市内を運行する路線バス等の収益率は横ばいで推移していましたが、令和 2 年度以降はコロナ禍による利用者減少が影響し、低下しています。これに連動して、補助金支出額も急激に増加しています。



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み
※このグラフにおける「年度」は、前年の 10 月 1 日～当年の 9 月 30 日まで

図 23　路線バス・コミュニティバスの収益率の推移



	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度
計	126,366	134,519	132,529	121,413	128,313	130,327	131,769	161,833	158,291	143,459
コミュニティバス	35,840	37,447	32,937	30,535	32,407	30,977	42,564	42,923	41,753	40,393
宇部市交通局	1,804	1,609	1,548	1,651	1,375	1,169	1,492	1,338	1,779	1,359
サンデン交通㈱	15,800	15,510	18,299	15,443	16,184	20,954	20,825	43,815	41,898	28,584
船木鉄道㈱	72,922	79,953	79,745	73,784	78,347	77,227	66,888	73,757	72,861	73,123

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、前年の 10 月 1 日～当年の 9 月 30 日まで
※R２～4 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みます

図 24　路線バス事業者への補助金支出額の推移

３－４　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。また、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。

資料：山陽小野田市

図 25　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

	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） 	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		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 26　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）

4－1　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、高泊地区ではデマンド型交通「とまり号」が令和 4 年 10 月から実証運行を開始しています。

名称	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）	とまり号 （高泊地区）
運行開始	平成 27 年 1 月		令和 4 年 10 月
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、奥ノ浴、宗末、平沼田、森広、高の巣、籾の木、石束、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 26 箇所
	＜目的地側＞ 厚狭駅や周辺の医療機関、スーパーなど 26 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	運行開始時刻 30 分前までの事前予約制 （初回のみ要事前登録）		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）

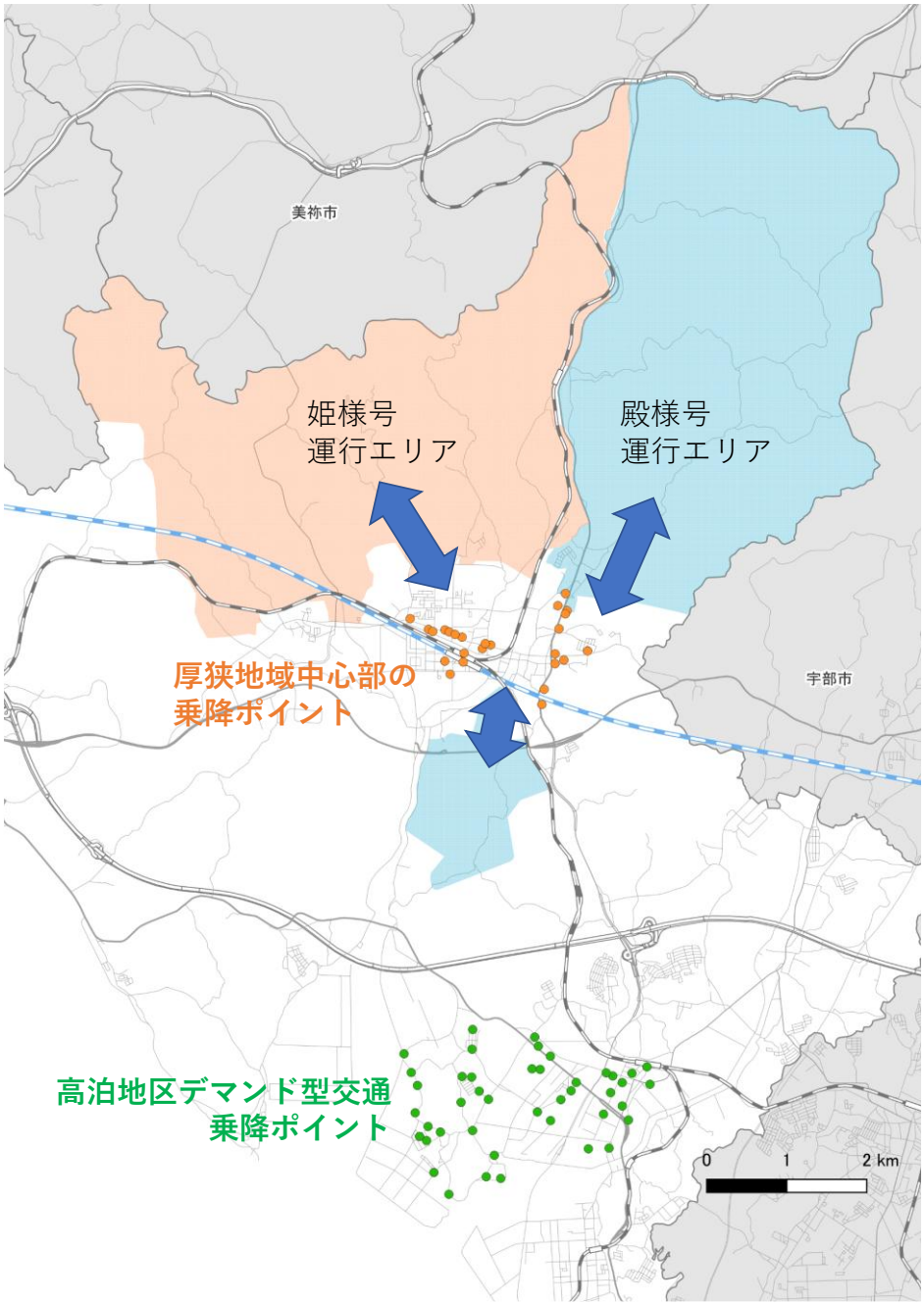


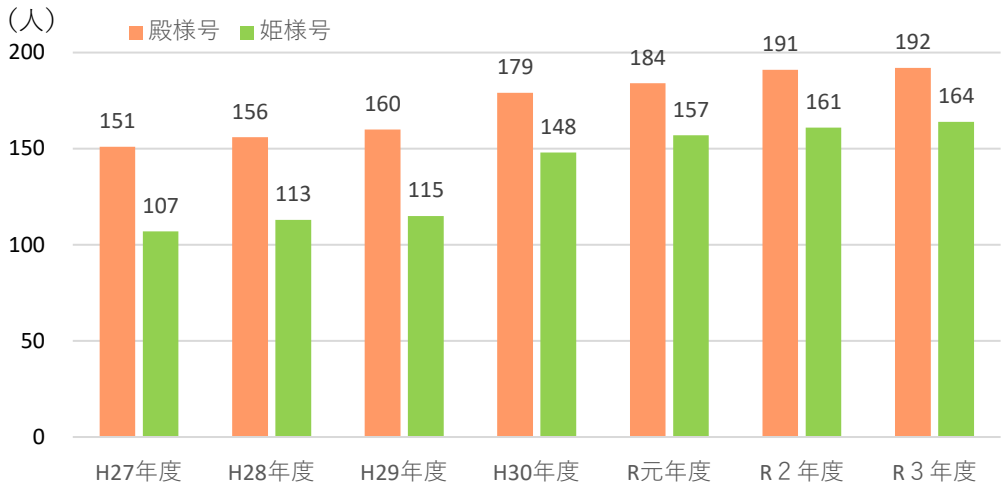
図 27　デマンド型交通（乗合タクシー）の運行区域

図 28　デマンド型交通（乗合タクシー）の車両
（左から殿様号、姫様号、とまり号）

４－２　登録者の状況、利用実態

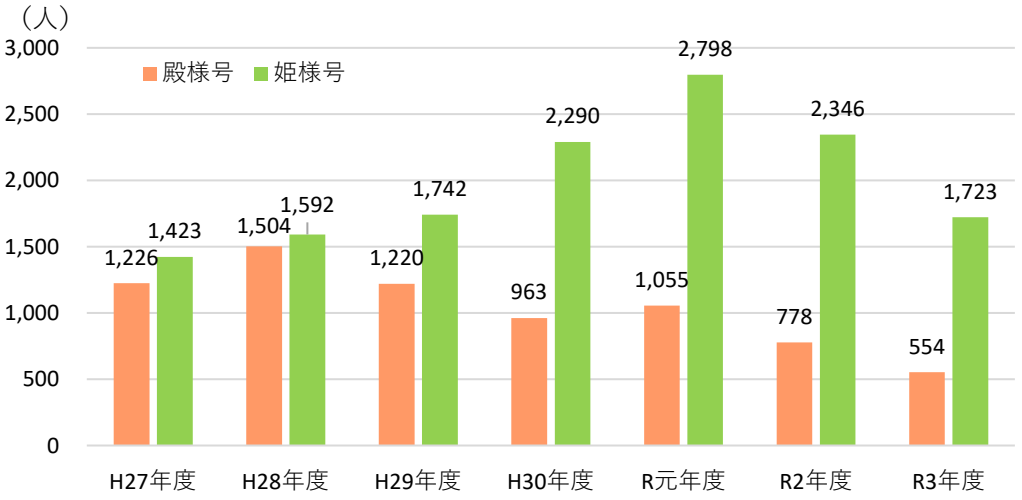
令和 3 年度末時点での登録者数は、殿様号 192 人、姫様号 164 人で、微増しています。

殿様号の利用者数は平成 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 になっています。姫様号は令和元年度まで利用者は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ます。



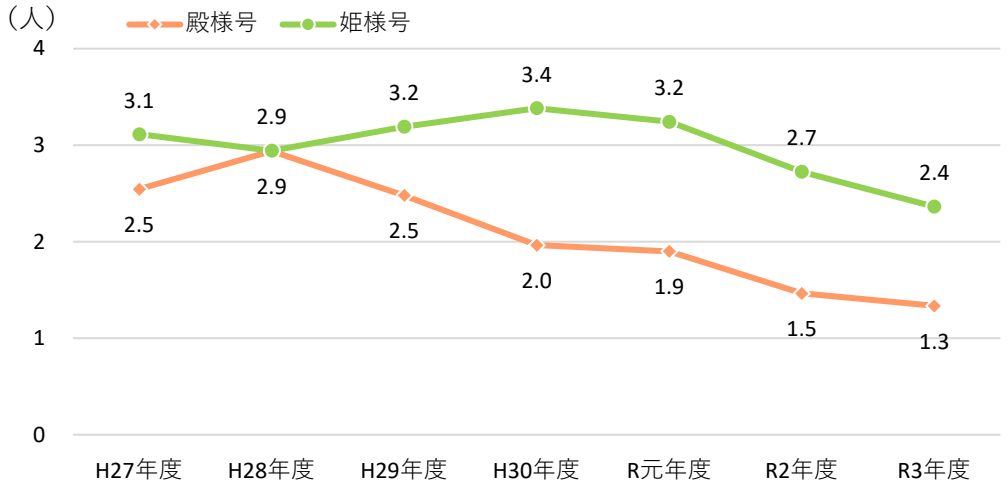
資料：山陽小野田市

図 29　デマンド型交通（乗合タクシー）の利用登録者数の推移



資料：山陽小野田市

図 30　デマンド型交通（乗合タクシー）の利用者数の推移



資料：山陽小野田市

図 31　デマンド型交通（乗合タクシー）の 1 便あたりの輸送人員の推移

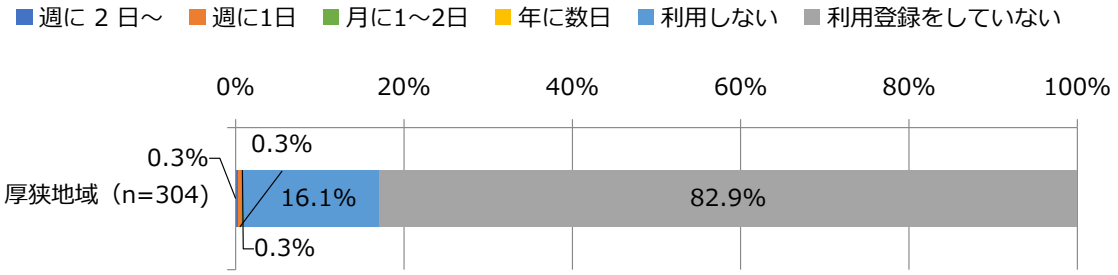


図 32　市民のデマンド型交通（乗合タクシー）利用頻度　　※n は回答者数

5　タクシー（乗用）

5－1　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。

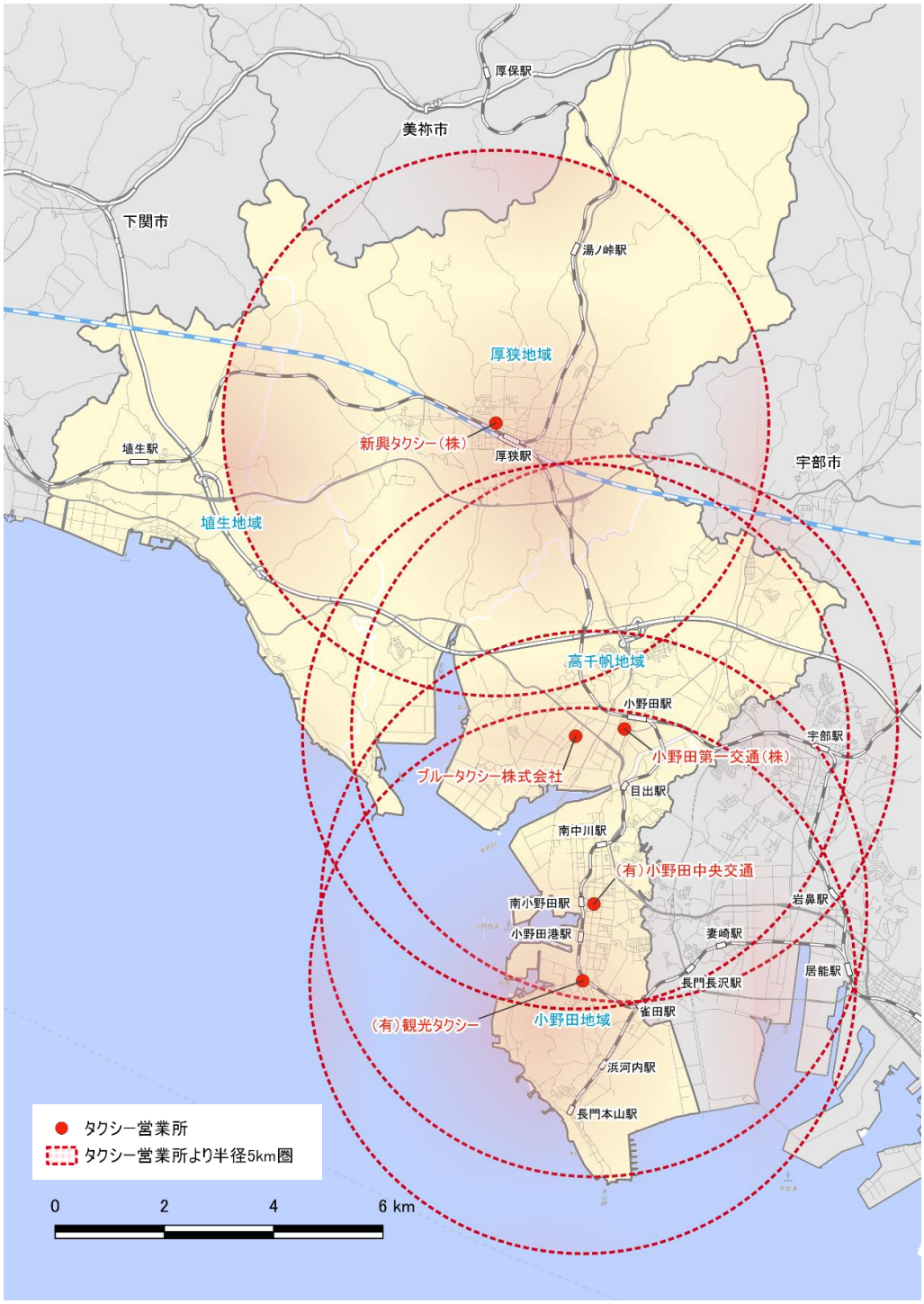


図 33　タクシー営業所の分布

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）

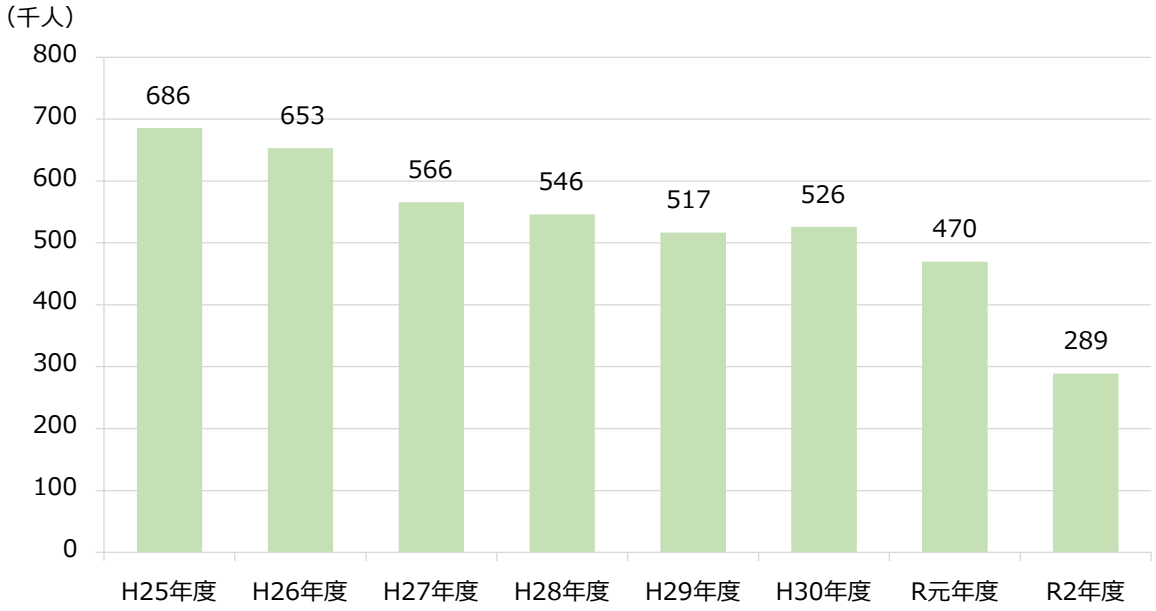
事業者名	保有車両数		
	ジャンボ	普通車	福祉車両
小野田第一交通株式会社	1	48	3
有限会社小野田中央交通		14	
有限会社観光タクシー	2	12	
新興タクシー株式会社	1	10	

資料：山口県タクシー協会ホームページ

５－２　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（沿岸部の企業への出張者の移動、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、利用者のニーズへの対応が課題となっています。



資料：山口県統計年鑑

図 34　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

５－３　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	コミュニティバス	デマンド型交通
小野田駅		○	○	○	○
サンパーク おのだ バス停			○		
公園通 バス停			○		
厚狭駅 （在来線口）		○	○	○	○
埴生バス停			○	○	

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。

今後とも、鉄道、バス、タクシーの公共交通事業者と連携して、利便性の向上に努めていく必要があります。

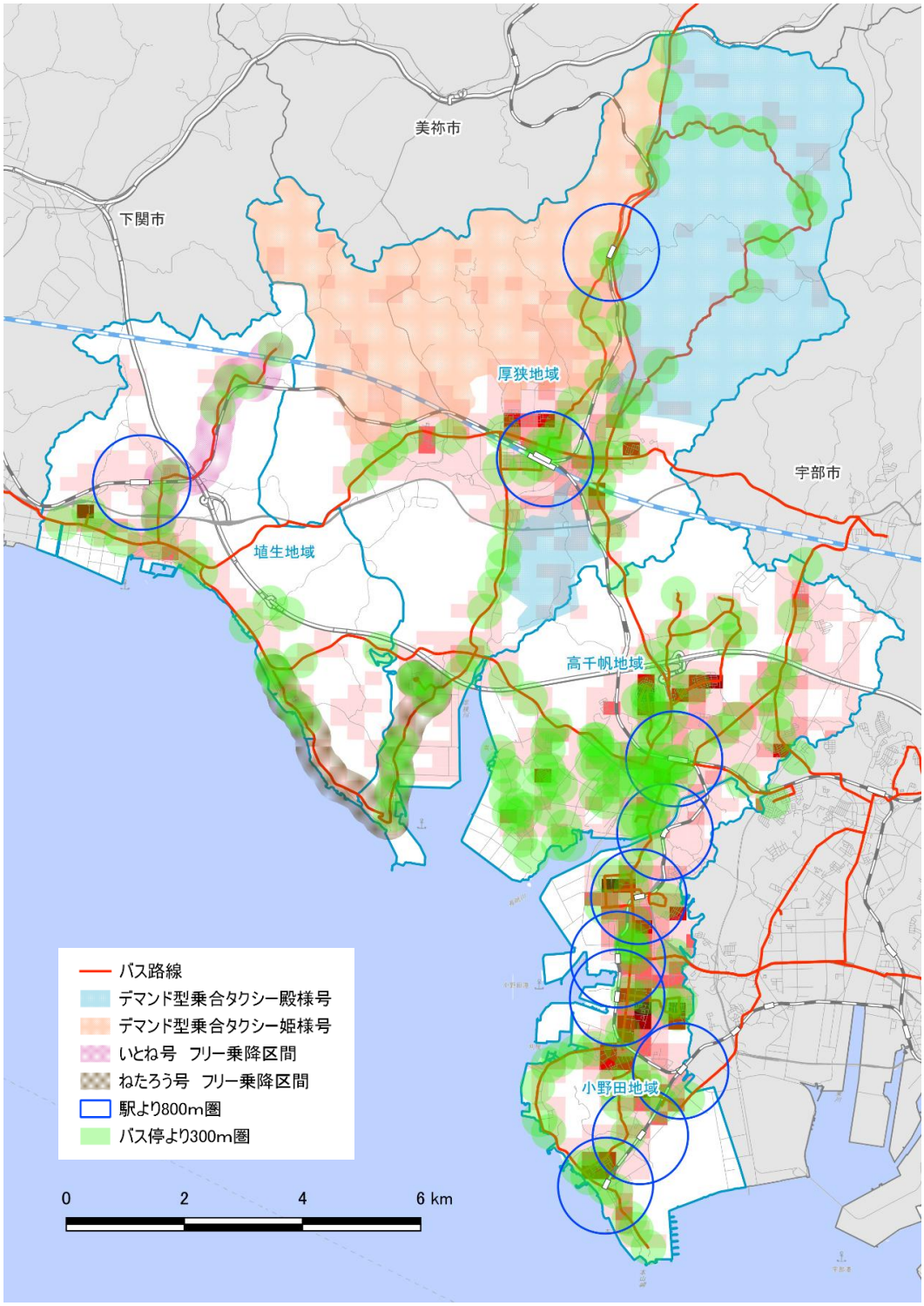


図 35　公共交通不便地区の現状

8　公共交通に対する市民の意向等

市民を対象に「山陽小野田市の公共交通に関するアンケート調査」を実施し、公共交通に対する意向等を把握しました。

表 3　山陽小野田市の公共交通に関するアンケート調査の概要

調査対象	山陽小野田市内に居住する 2,000 世帯（1 世帯につき調査票 2 枚）
配布・回収方法	郵送配布、郵送回収
調査時期	令和 4 年 8 月 4 日（木）発送～8 月 23 日（火）投函締切
回収状況	回収数 1,216 部

8－1　鉄道の利用意向と改善要望

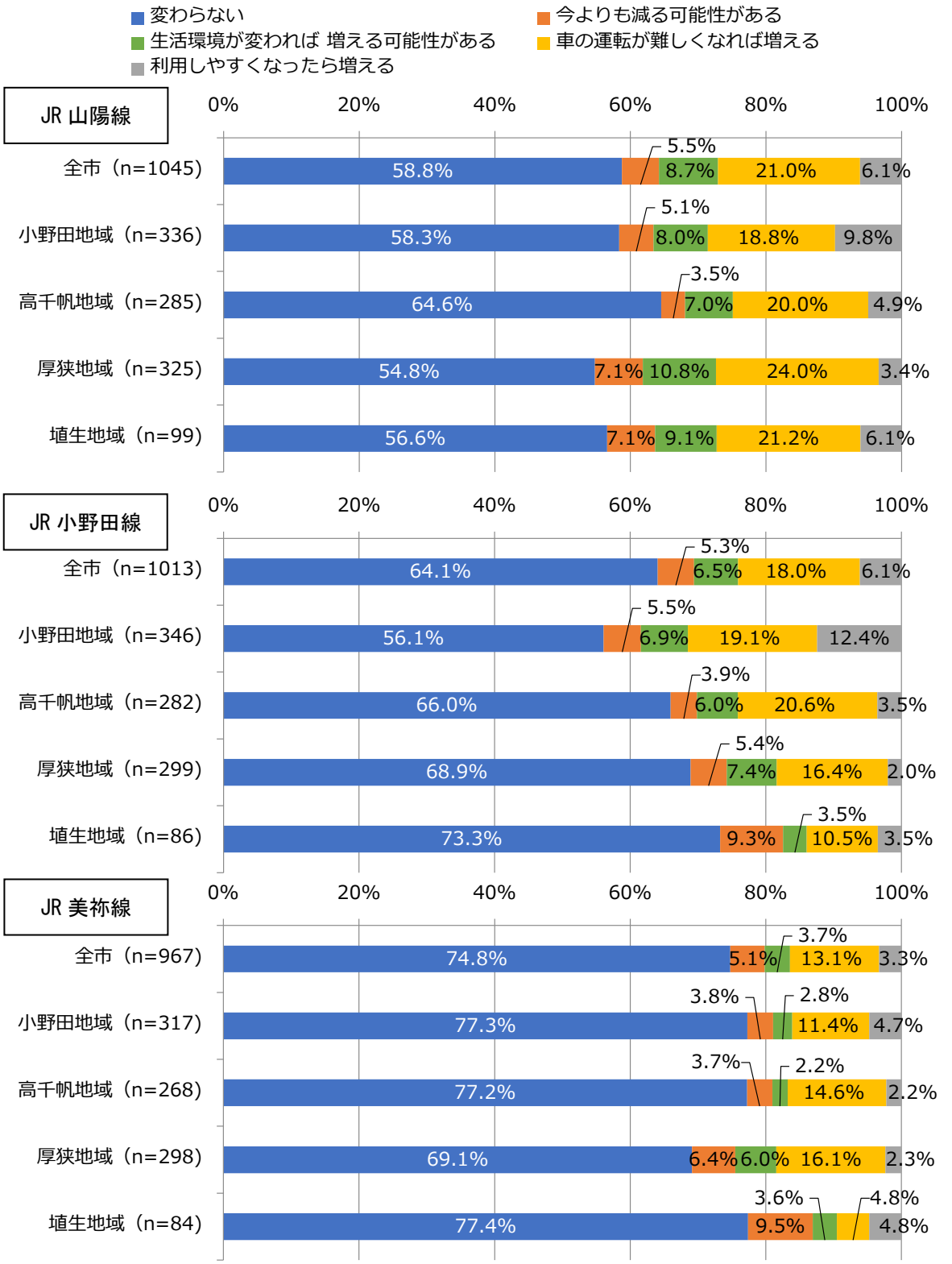
鉄道を利用しやすくするために必要な改善について、「運行本数を増やす」が 54.2%、「運行時刻を改善する」が 42.2%となり、運行サービスに関する事項についての回答が多くあります。JR 山陽線の今後 5 年以内の利用増加の見込みは、全市で半数以上の人が「変わらない」と回答した一方、「増える可能性がある」「増える」と回答した人が約 40%です。JR 小野田線の今後 5 年以内の利用増加の見込みは、小野田地域で半数以上の人が「変わらない」と回答した一方、「増える可能性がある」「増える」と回答した人が約 40%です。JR 美祢線の今後 5 年以内の利用増加の見込みは、厚狭地域で約 70%の人が「変わらない」と回答した一方、「増える可能性がある」「増える」と回答した人が約 20%です。

項目	鉄道	
運行本数を増やす	45	54.2%
運行時刻を改善する	35	42.2%
他の鉄道路線との接続を改善する	25	30.1%
バス等との接続を改善する	27	32.5%
駅近くに駐輪場を整備する	5	6.0%
時刻表や路線図を改善する	4	4.8%
インターネットでの情報提供を充実させる	5	6.0%
遅延や混雑度などリアルタイムで提供する	8	9.6%
運賃を安くする	16	19.3%
IC カード等キャッシュレス決済を導入する	11	13.3%
施設の段差・階段をなくすなど、バリアフリーにする	17	20.5%
駅員や乗務員の接遇マナーを改善する	0	0.0%
その他	0	0.0%
回答者数（n）	83	

※複数回答可

資料：R4 年度　山陽小野田市の公共交通に関するアンケート調査

図 36　鉄道に対する改善要望



資料：R4 年度　山陽小野田市の公共交通に関するアンケート調査

図 37　鉄道の今後 5 年間の利用見込み　※n は回答者数

８－２　路線バス･コミュニティバスの利用意向と改善要望

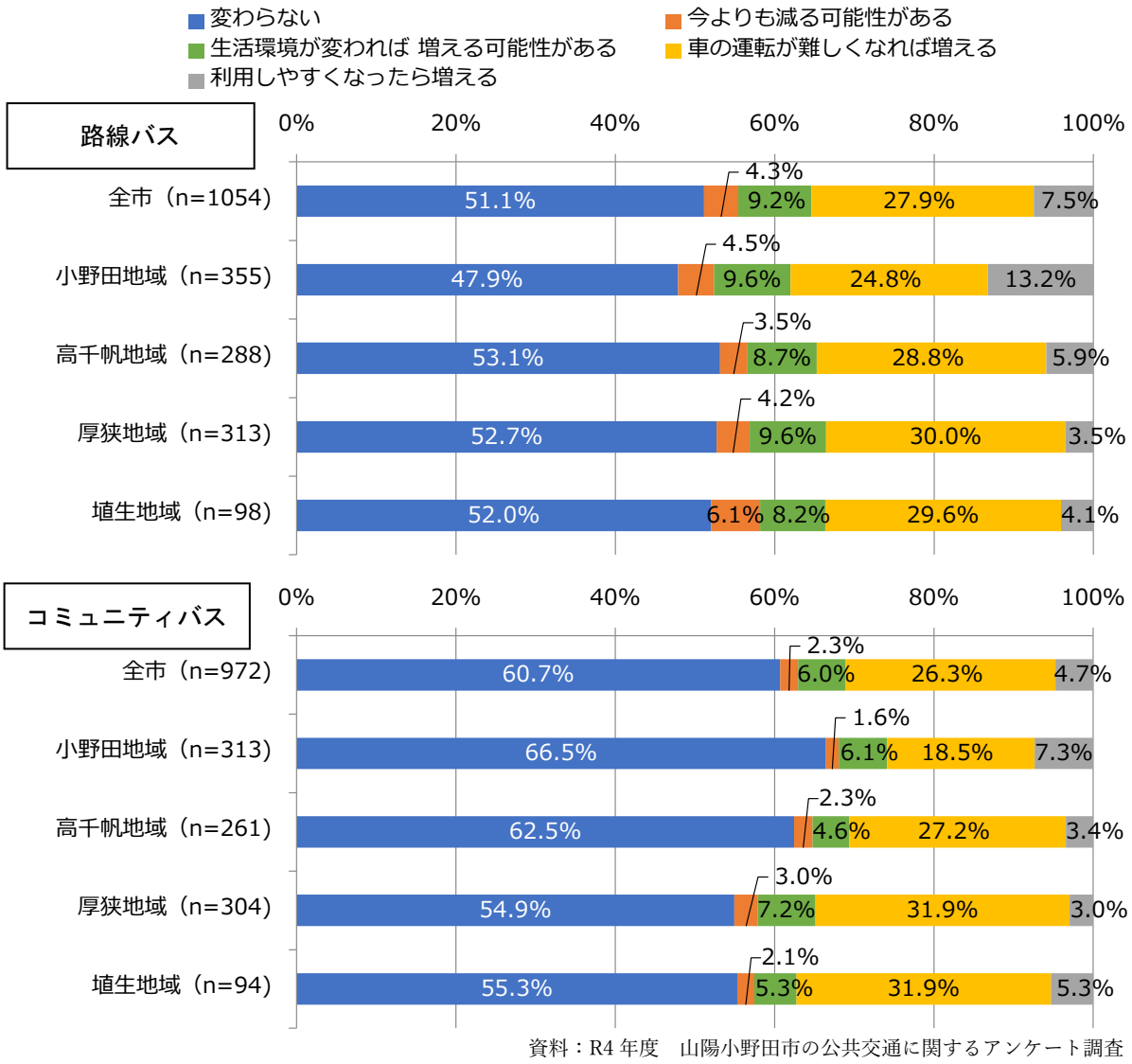
路線バス・コミュニティバスを利用しやすくするために必要な改善について、「運行本数を増やす」が 52.8%、「運行時刻を改善する」が 43.8%となり、運行サービスに関する事項についての回答が多くあります。路線バスの今後 5 年以内の利用増加の見込みは、全市で半数以上の人が「変わらない」と回答した一方、「増える可能性がある」「増える」と回答した人が約 40%です。コニュニティバスの今後 5 年以内の利用増加の見込みは、厚狭地域や埴生地域では「増える可能性がある」「増える」と回答した人が約 40%です。

項目	バス等	
運行本数を増やす	47	52.8%
運行時刻を改善する	39	43.8%
経路（行先・経由地）を改善する	31	34.8%
バスをやめ、デマンド型乗合タクシーに変える	14	15.7%
鉄道やバス等との接続を改善する	24	27.0%
バス停にベンチや屋根を設置する	10	11.2%
バス停近くの施設を待合所として使えるようにする	7	7.9%
バス停近くに駐輪場を整備する	0	0.0%
時刻表や路線図を改善する	18	20.2%
インターネットでの情報提供を充実させる	5	5.6%
遅延や混雑度などリアルタイムで提供する	5	5.6%
運賃を安くする	26	29.2%
IC カード等キャッシュレス決済を導入する	8	9.0%
車両・施設の段差・階段をなくすなど、バリアフリーにする	6	6.7%
乗務員の接遇マナーを改善する	0	0.0%
その他	1	1.1%
回答者数（n）	89	

※複数回答可

資料：R4 年度　山陽小野田市の公共交通に関するアンケート調査

図 38　路線バス・コミュニティバスに対する改善要望



資料：R4 年度　山陽小野田市の公共交通に関するアンケート調査

図 39　路線バス・コミュニティバスの今後 5 年間の利用見込み　　※n は回答者数

８－３　デマンド型交通（乗合タクシー）の利用意向と改善要望

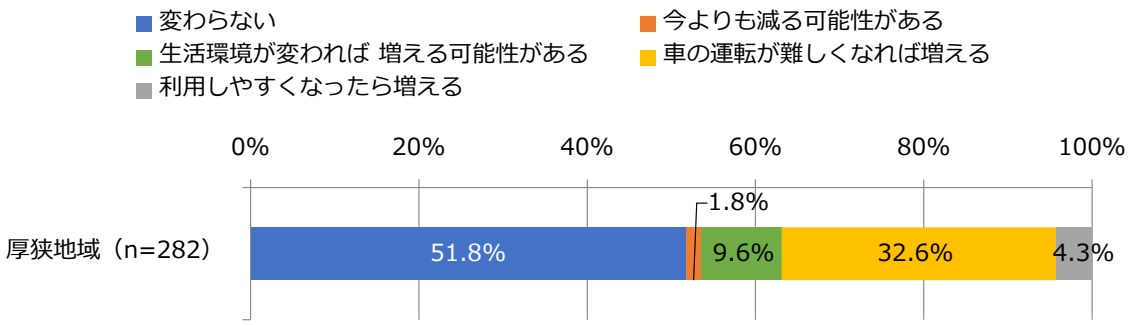
利用しやすくするための必要な改善について、「運行本数を増やす」「乗降ポイントを増やす」「定期性の乗車券（乗り放題）を作る」との回答が多くなっています。今後5年以内の利用増加の見込みについて、厚狭地域では「増える可能性がある」「増える」と回答した人が約50%です。

項目	デマンド型交通	
運行本数を増やす	6	60.0%
運行時刻を改善する	3	30.0%
乗降ポイントを増やす	6	60.0%
運行曜日を増やす	0	0.0%
待ち時間を短くする	1	10.0%
乗降ポイント近くの施設を待合所として使えるようにする	1	10.0%
利用ガイドの内容を改善する	3	30.0%
利用ガイドの配付回数を増やす	1	10.0%
インターネットでの情報提供を充実させる	0	0.0%
乗車体験会の開催などＰＲを充実させる	1	10.0%
いつ来るかをリアルタイムで提供する	0	0.0%
スマホ等で予約できる	1	10.0%
定額制の乗車券（乗り放題）を作る	6	60.0%
車両や施設の段差・階段をなくすなど、バリアフリーにする	2	20.0%
乗務員・予約受付の接遇マナーを改善する	0	0.0%
その他	0	0.0%
回答者数（ｎ）	10	

※複数回答可

資料：R4 年度　山陽小野田市の公共交通に関するアンケート調査

図 40　デマンド型交通（乗合タクシー）対する改善要望

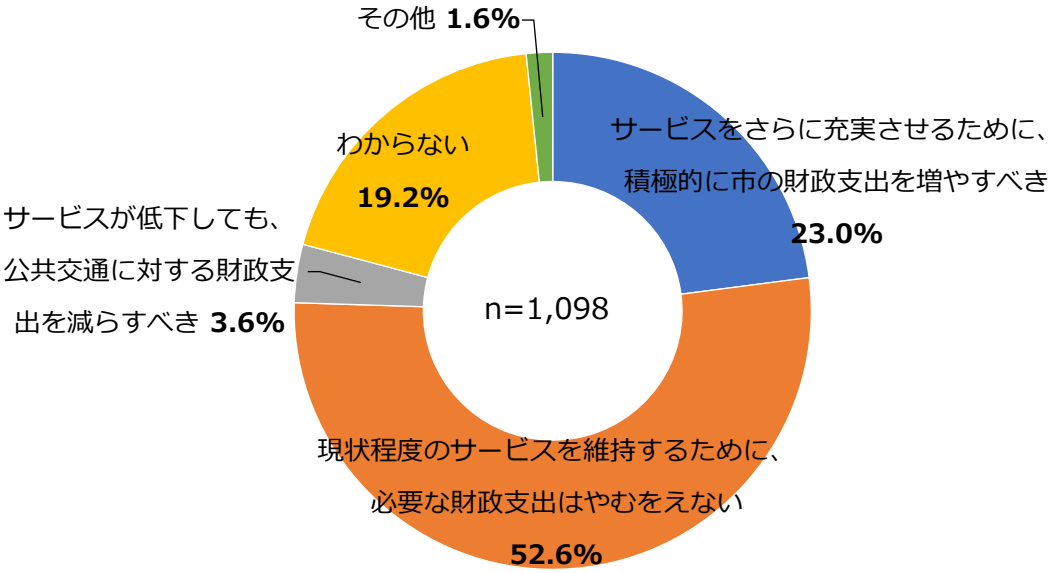


資料：R4 年度　山陽小野田市の公共交通に関するアンケート調査

図 41　デマンド型交通（乗合タクシー）の今後５年間の利用見込み　※n は回答者数

８－４　公共交通のサービス水準と市の財政支出に関する意向

「現状程度のサービスを維持するために、必要な財政支出はやむをえない」と回答した人が 52.6%と最も多くなっています。



資料：R4 年度　山陽小野田市の公共交通に関するアンケート調査

図 42　公共交通サービスと市の財政支出に関する意向　　※n は回答者数

第５章　山陽小野田市の公共交通の課題

本市が目指すまちづくりの方向性や公共交通の現状を踏まえ、課題を次のように設定します。

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・JR 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、厳しい経営環境に置かれていますが、市民の都市間・地域間の移動手段を確保するため、今後も維持していく必要があります。
・JR 美祢線については、令和 5 年の豪雨災害による運休が続いており、利用者は現在も代行バスによる輸送となっていることから、ＪＲ美祢線が担ってきた交通機能を早急に回復し、将来にわたり地域にとってより良いものとしていくための方針を検討する必要があります。
・地方ローカル鉄道については、現在、国が有識者会議の提言を踏まえ、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ります。
・JR 小野田線・JR 美祢線については、これまで各路線の利用促進協議会等を中心に様々な利用促進活動が進められてきましたが、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ります。
・市域を跨ぐ幹線の利用促進にあたっては、他の沿線自治体との連携が必要です。

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、これまで以上に需給のアンバランスが生じています。
・近年、一部の地域で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ます。
・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ります。
・バス路線の再編にあたっては、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ります。

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ります。
・住民の移動の前提がマイカー中心となっている中、地域の公共交通を地域が支える

仕組みが必要です。

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ります。
（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経済性等を考慮しつつ、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必要があります。

課題 5　沿線関係者および交通事業者間の連携

・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ります。

・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ります。

・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す。

第６章　基本的な方針

１　基本方針と取組方針

上位計画や関連計画における本市のまちづくりの方向性や公共交通に関するこれまでの検討経緯、各種調査結果から設定した本市の公共交通の課題を踏まえ、山陽小野田市地域公共交通計画の基本方針と取組方針を次のように定めます。

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

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

市民や来訪者が快適・便利に移動できるネットワークとサービス水準を確保するとともに、その持続可能性を確保します。

取組方針２　わかりやすく利用しやすいサービス

マイカーが基本となる生活スタイルが定着しつつある中で、移動手段としての公共交通が選択されるよう、わかりやすく利用しやすいサービスを提供します。

取組方針３　関係者の連携・相互補完

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、関係者の連携や相互補完による新たな価値提供に努めます。

2　拠点等の位置づけと山陽小野田市が目指す地域公共交通体系

山陽小野田市第二次総合計画の都市構想図で示された拠点を踏まえたうえで、地域公共交通体系の構成要素としての交通結節点や各交通手段の方向性を次のとおりとします。

表 4　拠点の位置づけ

分類	該当する範囲	備考
都市拠点	JR 小野田駅～市民館周辺 JR 厚狭駅周辺	山陽小野田市第二次総合計画の都市構想図と同じ
地域拠点	サッカー場～公園通周辺 JR 埴生駅～埴生市街地周辺	

表 5　交通結節点の位置づけと方向性

分類	位置づけ	該当する場所等	今後の方向性
交通結節点	各地域の拠点に位置し、幹線・支線の乗継が可能な場所	JR 小野田駅 JR 厚狭駅 サンパークおのだバス停 公園通バス停 埴生バス停	・幹線・支線の円滑な乗継が可能となるよう整備を行う ・タクシーや自家用車、自転車との連携についても考慮する ・まちづくりや施設整備と連携する ・車両の待機や乗務員の休憩が可能な施設を整備する

表６　各交通手段の役割分担と方向性

役割		交通手段	今後の方向性等
都市間幹線	主に周辺都市との連絡	・JR 山陽新幹線 ・JR 山陽本線、JR 小野田線、JR 美祢線 ・路線バス下関～サンパーク方面（サンデン交通） ・路線バス美祢～厚狭方面（船木鉄道） ・路線バス宇部～公園通方面（宇部市交通局）	・周辺都市との交流・連携を強化するため、関係自治体及び交通事業者と連携の上、サービス水準の維持・確保に努める。 ・「美祢線沿線地域公共交通計画」に基づき、JR 美祢線を新たに BRT として整備し、交通機能の早期回復と観光客等の利便性向上を図る。 ・速達性、定時性、輸送力を中心にサービスを考える。 ※地域間幹線補助系統
地域間幹線	主に市内の拠点間の連絡	・JR 山陽本線、JR 小野田線、JR 美祢線 ・路線バス下関～サンパーク方面（サンデン交通） ・路線バス宇部～厚狭方面（船木鉄道） ・路線バス船木～本山方面（船木鉄道） ・路線バス船木～厚狭方面（船木鉄道） ・路線バス船木～宇部方面（船木鉄道） ・いとね号	・市内における拠点間の連携を強化するため、サービス水準の維持・確保に努める。 ・都市間幹線や支線との円滑な乗継に可能な限り配慮する。 ・速達性、定時性、輸送力を中心にサービスを考える。 ・近隣自治体と関係がある路線については、近隣自治体との十分な調整を踏まえ、効果的な路線網の構築に努める。 ※地域間幹線補助系統
支線	居住地から各拠点や交通結節点との連絡	・路線バス各路線（ひばりが丘方面、叶松方面、理科大方面、本山方面） ・コミュニティバス各路線（ねたろう号、いとね号、厚狭北部便） ・デマンド型交通（厚狭北部地域～JR 厚狭駅周辺、高泊地区～JR 小野田駅周辺）	・地域内における市民の生活を支えるため、サービス水準の維持・確保に努める。 ・都市間幹線や地域間幹線との円滑な乗継に可能な限り配慮する。 ・持続性・柔軟性を中心にサービスを考える。 ※地域間幹線補助系統 ※地域内フィーダー系統
個別の需要対応		・タクシー	・少量・個別の需要に対してきめ細かな対応を行う。

図 43　山陽小野田市の地域公共交通体系の将来イメージ

3　地域公共交通確保維持事業の必要性と補助系統に係る事業及び実施主体の概要

山陽小野田市において国の地域公共交通確保維持事業を活用し運行を確保・維持する系統は次に示すとおりです。これらの系統は人口減少・少子高齢化等で利用者が減少する中、自治体や事業者の運営改善だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。

＜地域間幹線系統補助＞

運行系統			事業区分	運行の態様	実施主体
起点	経由地	終点			
船木	市民病院	本山岬	4条乗合	路線定期	船木鉄道㈱
船木	サンパーク	本山岬	4条乗合	路線定期	船木鉄道㈱
船木	市民病院・労災病院	本山岬	4条乗合	路線定期	船木鉄道㈱
船木	労災病院・サンパーク	本山岬	4条乗合	路線定期	船木鉄道㈱
船木	サンパーク・刈屋	本山岬	4条乗合	路線定期	船木鉄道㈱
船木	市民病院・サンパーク・刈屋	本山岬	4条乗合	路線定期	船木鉄道㈱
船木	刈屋	本山岬	4条乗合	路線定期	船木鉄道㈱
船木	宇部駅	宇部市役所	4条乗合	路線定期	船木鉄道㈱
厚狭駅	サンパーク	宇部中央	4条乗合	路線定期	船木鉄道㈱
厚狭駅	中川通	宇部中央	4条乗合	路線定期	船木鉄道㈱
厚狭駅	サンパーク・労災病院	宇部中央	4条乗合	路線定期	船木鉄道㈱
厚狭駅	労災病院・中川通	宇部中央	4条乗合	路線定期	船木鉄道㈱
下関駅	小月駅・小野田駅	サンパーク	4条乗合	路線定期	サンデン交通㈱
下関駅	小月駅	小野田駅	4条乗合	路線定期	サンデン交通㈱
小野田営業所	大学病院	常盤町二	4条乗合	路線定期	宇部市交通局
西ケ丘入口	ゆめタウン宇部	日赤前	4条乗合	路線定期	宇部市交通局

R7年6月時点

＜地域内フィーダー系統補助＞

運行系統			事業区分	運行の態様	実施主体
起点	経由地	終点			
松ヶ瀬	平沼田・不動寺原	厚狭駅周辺	4 条乗合	区域	小野田第一交通㈱
湯ノ峠	陽光台・山川	厚狭駅周辺	4 条乗合	区域	小野田第一交通㈱
高泊地区		小野田駅周辺	4 条乗合	区域	小野田第一交通㈱

R4 年 10 月時点

第７章　計画に位置づける事業とその進捗管理

１　計画に位置づける事業

本計画に位置づける事業の体系は次に示すとおりです。

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

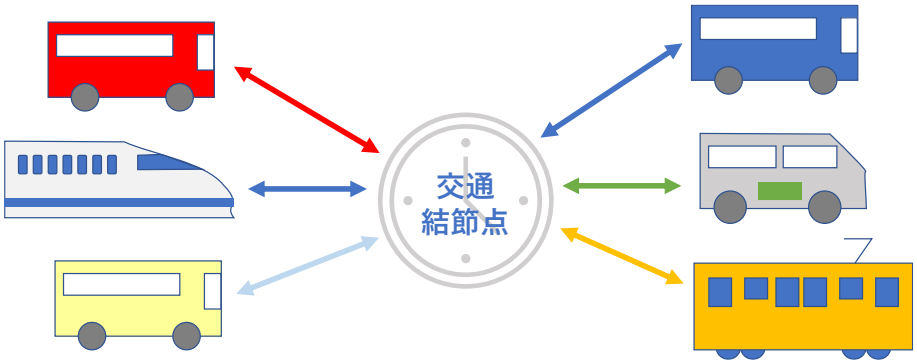
取組方針２
わかりやすく利用しやすいサービス

取組方針3
関係者の連携・相互補完

事業内容	実施主体
1．鉄道のより一層の利用促進	山陽小野田市、沿線自治体、国、交通事業者
2．幹線路線バスの維持	山陽小野田市、沿線自治体、国、交通事業者
3．支線路線バスの見直し	山陽小野田市、交通事業者、沿線施設
4．コミュニティバス・デマンド型交通の見直し	山陽小野田市、交通事業者
5．交通結節点の機能強化	山陽小野田市、交通事業者、沿線施設
6．運行情報の継続更新・高度化	交通事業者、沿線施設
7．キャッシュレス決済の導入・普及促進	交通事業者、山陽小野田市
8．沿線関係者との連携による利用促進	山陽小野田市、交通事業者、沿線施設
9．広域的な連携による担い手確保	山陽小野田市、沿線自治体、山口県、関係団体
10．バリアフリー化の推進	交通事業者、山陽小野田市
11．普及啓発活動の推進	山陽小野田市、交通事業者、市民
12．モビリティ・マネジメントの推進	山陽小野田市、交通事業者、沿線施設、市民

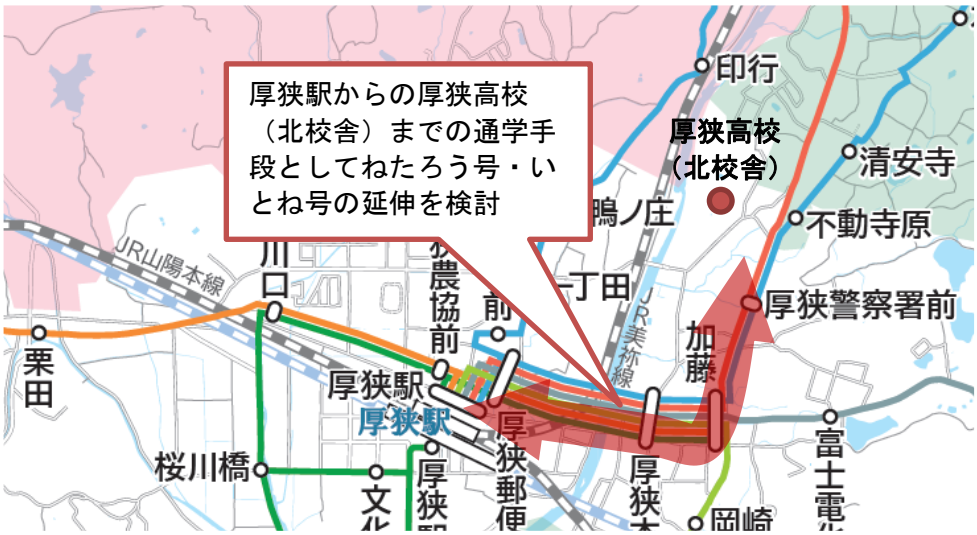
施策１　都市間を結ぶ幹線の維持	
（1）鉄道のより一層の利用促進	
事業概要	<u>沿線自治体、JR 西日本との連携による各種利用補助、プロモーション活動強化</u> ・定期券の購入補助や学校等での社会学習に係る運賃補助、イベント実施に係る補助等、利用促進協議会が中心になって行う補助事業を継続的に実施 ・特に日常生活における利用促進の取組を中心に、SNS 等 PR 活動を強化 ・JR 小野田線「どさけん号」出発式 （R4 年 10 月開催） <u>鉄道とバスの相互利用の促進</u> ・鉄道と路線バスが並行する区間（JR 小野田線等）において共通乗車制度やダイヤ調整等、双方を補完し合い、利用者目線でメリットのある相互利用の取組を推進
実施主体	山陽小野田市、沿線自治体、国、交通事業者

※当ページ以降の事業概要に示す他地域の事例はあくまでイメージです。

施策１　都市間を結ぶ幹線の維持	
（2）幹線路線バスの維持	
事業概要	<u>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</u> ・地域間幹線系統確保維持改善事業を活用し、都市間幹線路線バス等を維持・確保 <u>路線の維持に資する利用環境の確保</u> ・バス停掲示物や標柱、車両の行先表示等の保全や充実を図り、利用しやすい環境を確保 <u>幹線相互、支線との乗継利便性向上のためのダイヤ調整</u> ・一層の利用促進に向け、交通結節点での幹線相互、支線との乗継ダイヤの調整を継続的に実施 
実施主体	山陽小野田市、沿線自治体、国、交通事業者

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	
事業概要	<u>利用者のニーズに合わせたひばりが丘～叶松線の見直し</u> ・ニーズのある施設（市民病院）への乗り入れの検討 ・拠点となる施設（おのだサンパーク）における路線分割の検討 ・山陽小野田市民病院 ・おのだサンパーク <u>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</u> ・JR 小野田線の動向を踏まえつつ、利用の少ない区間の効率化や山口東京理科大学の学生のニーズに沿った改善を検討
実施主体	山陽小野田市、交通事業者、沿線施設

施策２　地域の実情に合わせた支線の再編	
（4）コミュニティバス・デマンド型交通の見直し	
事業概要	<u>利用者のニーズに合わせた高畑循環線の見直し</u> ・わかりにくく利用しにくい回り方や運賃制度等の見直しを検討 <u>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</u> ・厚狭高校の生徒の通学に合わせた路線延伸の検討

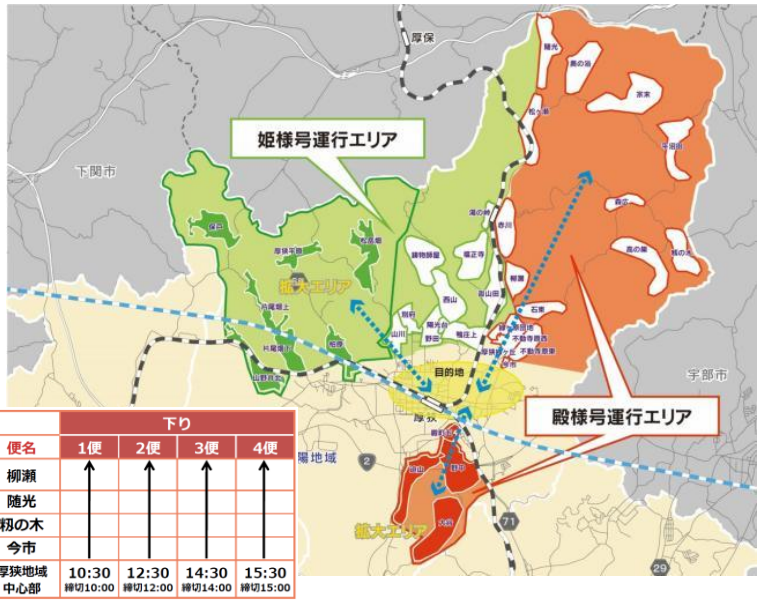


<u>現在の利用実態に合わせた厚狭北部便の見直し</u>

・専ら小学生の利用となっている現在の利用実態を踏まえた、効率的な運行方法を検討

<u>現在の利用実態に合わせた殿様号・姫様号の見直し</u>

・利用実態を踏まえた運行方法・ダイヤ等の見直しを検討



上り					下り			
1便	2便	3便	4便	便名	1便	2便	3便	4便
8:00 締切7:30	9:00 締切8:30	11:30 締切11:00	13:30 締切13:00	柳瀬	↑	↑	↑	↑
↓	↓	↓	↓	随光	↑	↑	↑	↑
↓	↓	↓	↓	籾の木	↑	↑	↑	↑
↓	↓	↓	↓	今市	↑	↑	↑	↑
↓	↓	↓	↓	厚狭地域中心部	10:30 締切10:00	12:30 締切12:00	14:30 締切14:00	15:30 締切15:00

<u>実証運行の結果を踏まえたとまり号の見直し</u>

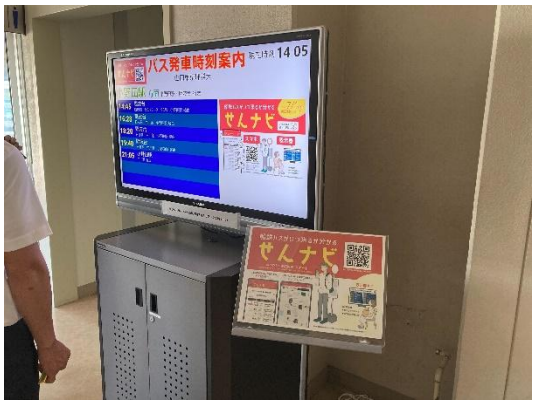
・実証運行の結果を踏まえた運行方法・ダイヤ等の見直しを検討

実施主体	山陽小野田市、交通事業者、沿線施設

施策３　交通結節点の機能強化、乗継改善	
（5）交通結節点の機能強化	
事業概要	<u>JR 小野田駅前のバスのりばの改善</u> ・バスのりばの方面別再配置や案内板等によるわかりやすさ向上について検討 ・JR 小野田駅前 <u>JR 厚狭駅における情報発信強化</u> ・JR 厚狭駅において、JR 美祢線の利用促進に資する新幹線来訪者等への情報提供の充実等を検討 ・JR 厚狭駅新幹線口 <u>おのだサンパークにおける乗継・待合環境の充実</u> ・おのだサンパークを起終点とする系統の設定による拠点性の強化、待合施設の整備等を検討 <u>埴生バス停における乗継ダイヤ調整</u> ・埴生バス停におけるいとね号と路線バス（サンデン交通）との乗継ダイヤ調整の継続的な実施
実施主体	山陽小野田市、交通事業者、沿線自治体、沿線施設

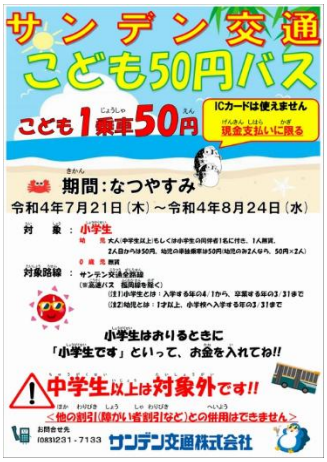
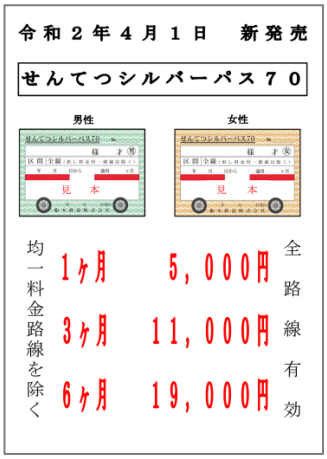
施策 4　新技術の試験導入・実装	
（6）運行情報の継続更新・高度化	
事業概要	<u>GTFS-JP の整備・継続更新</u> ・データの継続更新による Google マップへの運行時刻等の反映 <u>GTFS-RT の整備・利活用</u> ・主要施設における路線バス等の発着情報を示したデジタルサイネージの整備 ・Google マップへの遅れ状況等の反映
実施主体	交通事業者、山陽小野田市、沿線施設

施策 4　新技術の試験導入・実装	
（7）キャッシュレス決済の導入・普及促進	
事業概要	<u>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</u> ・令和 5 年春に JR 山陽線の市内各駅に導入される IC カード ICOCA の普及を促進 ・IC カード等のキャッシュレス決済が未導入の路線を中心に、タッチ決済や QR コード決済等、新たな決済手段の導入を促進 ・デジタルチケットについても、既存のシステムの PR 等を実施
実施主体	交通事業者、山陽小野田市

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	
事業概要	<u>山口東京理科大学との連携による利用促進</u> ・フリーパスの影響もあり、学生が公共交通を利用する機会の多い山口東京理科大学と連携し、利用促進やサービス改善の取組を実施 船鉄バス　時刻表 山口東京理科大学 「公共交通活用フリーパス」 対応版  <u>おのだサンパークとの連携による利用促進</u> ・交通結節点にもなっているおのだサンパークと連携し、鉄道や路線バス等に関する利用促進の取組を実施 <u>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</u> ・山陽小野田市 LABV プロジェクトと連携し、鉄道や路線バス等に関する利用促進の取組を実施
実施主体	山陽小野田市、交通事業者、沿線施設

施策５　関係者との連携・共創による利用促進・サービス維持	
（9）広域的な連携による担い手確保	
事業概要	<u>就職フェアや運転体験会等の開催</u> ・山口県や周辺市町と連携し、公共交通の担い手確保のための就職フェアや運転体験会等を開催
実施主体	山陽小野田市、沿線自治体、山口県、関係団体

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	
事業概要	<u>JR 厚狭駅バリアフリー化の推進</u> ・厚狭駅在来線口におけるバリアフリー整備（エレベータ設置）を推進 ・JR 厚狭駅在来線口 <u>車両更新によるバス車両のバリアフリー化</u> ・車両の更新に合わせ、バス車両のバリアフリー化を推進 ・ノンステップバスの乗車口
実施主体	交通事業者、山陽小野田市

施策６　公共交通に触れる機会の増加	
（11）普及啓発活動の推進	
事業概要	<u>出前講座等による普及啓発</u> ・公共交通の利用説明やバス教室といった出前講座等の実施 <u>利用促進に向けた広報活動の強化</u> ・市民の利便性向上に資する、交通事業者のサービス改善の取組（長期休暇中の子供向け割引制度、免許返納者向け定期券割引制度等）の PR ・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  
実施主体	山陽小野田市、交通事業者、市民

施策 6　公共交通に触れる機会の増加	
（12）モビリティ・マネジメントの推進	
事業概要	<u>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</u> ・大学の事務局と連携し、鉄道やバスの利用に向けた情報提供と意識醸成を促進 <u>その他ターゲットを絞ったモビリティ・マネジメント</u> ・高校生や免許返納者、転入者等をターゲットとしたモビリティ・マネジメントの企画・実施
実施主体	山陽小野田市、交通事業者、沿線施設、市民

図 44　路線の再編イメージ

2　事業のスケジュール

各事業の想定する実施スケジュールは次に示すとおりです。

表７　事業の実施スケジュール

施策	事業	実施主体	年度				
			R5	R6	R7	R8	R9
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	山陽小野田市 沿線自治体 国 交通事業者	各種利用補助の継続、プロモーション活動の推進				
			鉄道とバスの相互利用の検討、取組推進				
	（2）幹線路線バスの維持	山陽小野田市 沿線自治体 国 交通事業者	地域間幹線系統確保維持改善事業の活用によるバス路線の維持・確保				
			バス停の保全や充実等、路線の維持に資する利用環境の確保				
			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	山陽小野田市 交通事業者 沿線施設	ひばりが丘～叶松線の見直し検討・関係者の調整		見直し作業完了次第、運行・継続的な見直し		
			JR小野田線の動向を踏まえ、本山地区方面の路線の見直しを検討				
	（4）コミュニティバス・デマンド型交通の見直し	山陽小野田市 交通事業者 沿線施設	高畑循環線の見直し検討・関係者の調整		見直し作業完了次第、運行・継続的な見直し		
			ねたろう号、いとね号の見直し検討・関係者の調整		見直し作業完了次第、運行・継続的な見直し		
			厚狭北部便の見直し検討・関係者の調整		見直し作業完了次第、運行・継続的な見直し		
			殿様号、姫様号、とまり号の見直し等	運行、継続的な見直し			
施策3　交通結節点の機能強化、乗継改善	（5）交通結節点の機能強化	山陽小野田市 交通事業者 沿線自治体 沿線施設	JR厚狭駅における情報発信強化		JR小野田駅前のバスのりばの改善		
			おのだサンパークにおける乗継・待合環境の充実				
			埴生バス停における乗継ダイヤ調整の継続				
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	交通事業者 山陽小野田市 沿線施設	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	交通事業者 山陽小野田市	ICカードやデジタルチケット等の導入・普及促進				
施策5　関係者との連携・共創による利用促進・サービス維持	（8）沿線関係者との連携による利用促進	山陽小野田市 交通事業者 沿線施設	山口東京理科大学、おのだサンパーク、山陽小野田市ＬＡＢＶプロジェクト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	山陽小野田市 沿線自治体 山口県 関係団体	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	交通事業者 山陽小野田市	ＪＲ主要駅のバリアフリー化の推進				
			バス車両のバリアフリー化の推進				
	（11）普及啓発活動の推進	山陽小野田市 交通事業者 市民	出前講座等、普及啓発の実施				
			公共交通の利用促進に向けた各種広報活動の展開				
	（12）モビリティ・マネジメントの推進	山陽小野田市 交通事業者 沿線施設 市民	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				

3　計画の達成状況の評価

3－1　評価の考え方と評価指標

本計画では、「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」を基本方針として、3 つの取組方針と 12 の事業を位置づけました。今後、その達成状況を定期的に評価し、必要に応じて計画の見直しを行う必要があります。こうした評価を行うための指標として、本計画では次の指標を設定します。

表 8　計画の評価指標一覧

	評価指標		計測方法	評価時期
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	事業者からの報告を受け、市がとりまとめ	毎年度
	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	事業者からの報告を受け、市がとりまとめ	毎年度
	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	事業者からの報告を受け、市がとりまとめ	毎年度
	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	路線バス等への補助金や委託費の合計額（円）÷本市の人口（人）	毎年度
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	アンケート調査により公共交通の利用率を調査	計画最終年度
	指標⑥	市内主要駅のエレベーター設置率	事業者からの報告を受け、市がとりまとめ	毎年度
	指標⑦	市内を運行するバス車両のバリアフリー化率	事業者からの報告を受け、市がとりまとめ	毎年度
	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	事業者からの報告を受け、市がとりまとめ	毎年度
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	市が把握したうえでとりまとめ	毎年度
	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	市が把握したうえでとりまとめ	毎年度
	指標⑪	広域的な連携による就職フェア等の開催件数	市が把握したうえでとりまとめ	毎年度

※指標④の人口は対象期間の 12 月末時点の住民基本台帳人口

※指標⑥⑦⑧は各年度末時点の値を把握

３－２ 目標値の設定

本計画を実現するため、令和４年度を基準とし、今後５年間の計画期間で達成すべき目標値を、前項で設定した計画全体の評価指標に基づき、次のとおり設定します。

取組方針１ 快適・便利で持続可能なネットワーク

評価指標①	市内各駅の年間利用者数			
目標値	現状（令和３年度値）	1,072 千人/年	目標（令和８年度値）	1,390 千人/年

考え方

・コロナ禍で落ち込んだ需要を、路線バス等との連携やまちづくりと一体となった利用促進等により、コロナ禍前の水準に回復させます。

※目指す水準：平成 30 年度の年間利用者数以上
1,387 千人/年 ≒ 1,390 千人/年

評価指標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			
目標値	現状（令和４年度値）	655 千人/年	目標（令和９年度値）	770 千人/年

考え方

・コロナ禍で落ち込んだ需要を、路線再編やデジタル化等の利便性向上、ターゲットを絞った利用促進や意識醸成により、コロナ禍前（平成 30 年度値）の水準まで、段階的に回復させることを目指し、まずはその９割を目標値として設定します。

※目指す水準：平成 30 年度の年間利用者数の 90%以上
路線バス・コミュニティバス 852,481 人/年、デマンド型交通 3,014 人/年
計 855,495 人/年 ≒ 855 千人/年
855 千人/年 × 0.9 ≒ 770 千人/年

評価指標③	市内を運行する路線バス、コミュニティバスの収益率			
目標値	現状（令和４年度値）	33.0%	目標（令和９年度値）	33.0%以上

考え方

・燃料費等の高騰による運行経費の増加を想定しつつ、コロナ禍で落ち込んだ需要を、路線再編やデジタル化等の利便性向上、ターゲットを絞った利用促進や意識醸成により回復させ、収益率は現状以上の水準を目指します。

収益率（%）＝収入（円）÷運行経費（円）

※目指す水準：令和４年度の収益率以上

評価指標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			
目標値	現状 （令和４年度値）	**2,468** 円/年	目標 （令和９年度値）	**2,468** 円/年以下

考え方

・過度な財政支出を抑制するため、路線バス、コミュニティバス、デマンド型交通に係る補助金や委託費の年間財政支出を市の人口（データ集計期間の 12 月末時点の住民基本台帳人口）で割った市民一人当たりの財政支出額を現状以下の水準を目指します。

※目指す水準：令和４年度の額以下

150,185 千円/年 ÷ 60,856 ≒ 2,468 円/年

取組方針２ わかりやすく利用しやすいサービス

評価指標⑤	市民の公共交通利用率			
目標値	現状 （令和４年度値）	**42**%	目標 （令和９年度値）	**50**%

考え方

・わかりやすい情報提供や利用しやすいサービスの提供等により、日常生活の移動手段として公共交通の利用を促進し、市民の公共交通利用率を現状以上に増やします。

※市民アンケートで鉄道（JR 山陽本線・JR 小野田線・JR 美祢線）、路線バス、コミュニティバス、デマンド型交通のいずれか１つ以上の交通手段を年数日以上利用していると回答した人を「公共交通を利用している市民」とみなし、割合を算出

公共交通を利用している市民 489 人

アンケート回答者数（上記の項目全て無回答の人を除く） 1,179 人

489 人 ÷ 1,179 人 ≒ 42%

※目指す水準：50%以上

評価指標⑥	市内主要駅のエレベーター設置率			
目標値	現状 （令和４年度値）	**0**% （0 駅/2 駅）	目標 （令和９年度値）	**100**% （2 駅/2 駅）

考え方

・誰もが利用しやすいサービスとするため、市内の主要な駅である厚狭駅および小野田駅にエレベーターを設置します。

※目指す水準：厚狭駅および小野田駅にエレベーターを設置

評価指標⑦	市内を運行するバス車両のバリアフリー化率			
目標値	現状 （令和４年度値）	**93**% （26 台/28 台）	目標 （令和９年度値）	**100**%

考え方

・誰もが利用しやすいサービスとするため、バス車両の更新に合わせ、可能な限りバリアフリー基準に適合した車両を導入します。

※目指す水準：全ての車両をバリアフリー基準適合車両に

評価指標⑧	運行情報を示すデジタルサイネージの設置箇所数			
目標値	現状 （令和４年度値）	**2** 箇所	目標 （令和９年度値）	**5** 箇所

考え方

・誰でも最適でタイムリーな移動ができるよう、主要なのりば等で鉄道やバスの運行情報を示すデジタルサイネージの設置を進めます。

※目指す水準：令和４年度から３箇所増加（計５箇所とする）

取組方針３　関係者の連携・相互補完

評価指標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			
目標値	現状 （令和４年度値）	**3** 件/年	目標 （令和９年度値）	**5** 件/年

考え方

・交通事業者間で連携した相互補完の取組や、沿線関係者・事業所と連携した利用促進策の実施、モビリティ・マネジメントなど、本市の公共交通に新たな価値を付加するとともに、関係者が一体となって地域の公共交通を支える機運を醸成します。

※目指す水準：令和４年度から２件増加（計５件/年とする）

評価指標⑩	バス等に関する意見交換会や出前講座等の開催件数			
目標値	現状 （令和４年度値）	**7** 回/年	目標 （令和９年度値）	**10** 回/年

考え方

・市民を対象とした普及啓発活動を推進し、公共交通利用のすそ野を広げ、地域の公共交通を地域で支える機運を醸成します。

※目指す水準：令和４年度から３回増加（計 10 回/年とする）

評価指標⑪	広域的な連携による就職フェア等の開催件数			
目標値	現状 （令和４年度値）	**0** 回/年	目標 （令和９年度値）	**2** 回/年

考え方

・広域的な課題である公共交通の担い手不足に対応し、県や周辺市町と連携して就職フェア等を開催することで、公共交通の維持・確保を図ります。

※目指す水準：令和４年度から２回増加（計２回/年とする）

4　計画の進捗管理

各年度における事業の進捗や評価指標の現状を山陽小野田市地域公共交通会議に報告し、毎年度評価・検証を実施するとともに、次年度以降の改善に繋げます。なお、本計画は計画期間を５年に設定していますが、期間途中に必要であれば計画の見直しを実施します。さらに、最終年度の令和９年度には、計画期間全体にわたる評価を実施し、事業の実施状況や評価指標の状況を踏まえ、次期計画を検討します。

表９　各年度の進捗管理イメージ

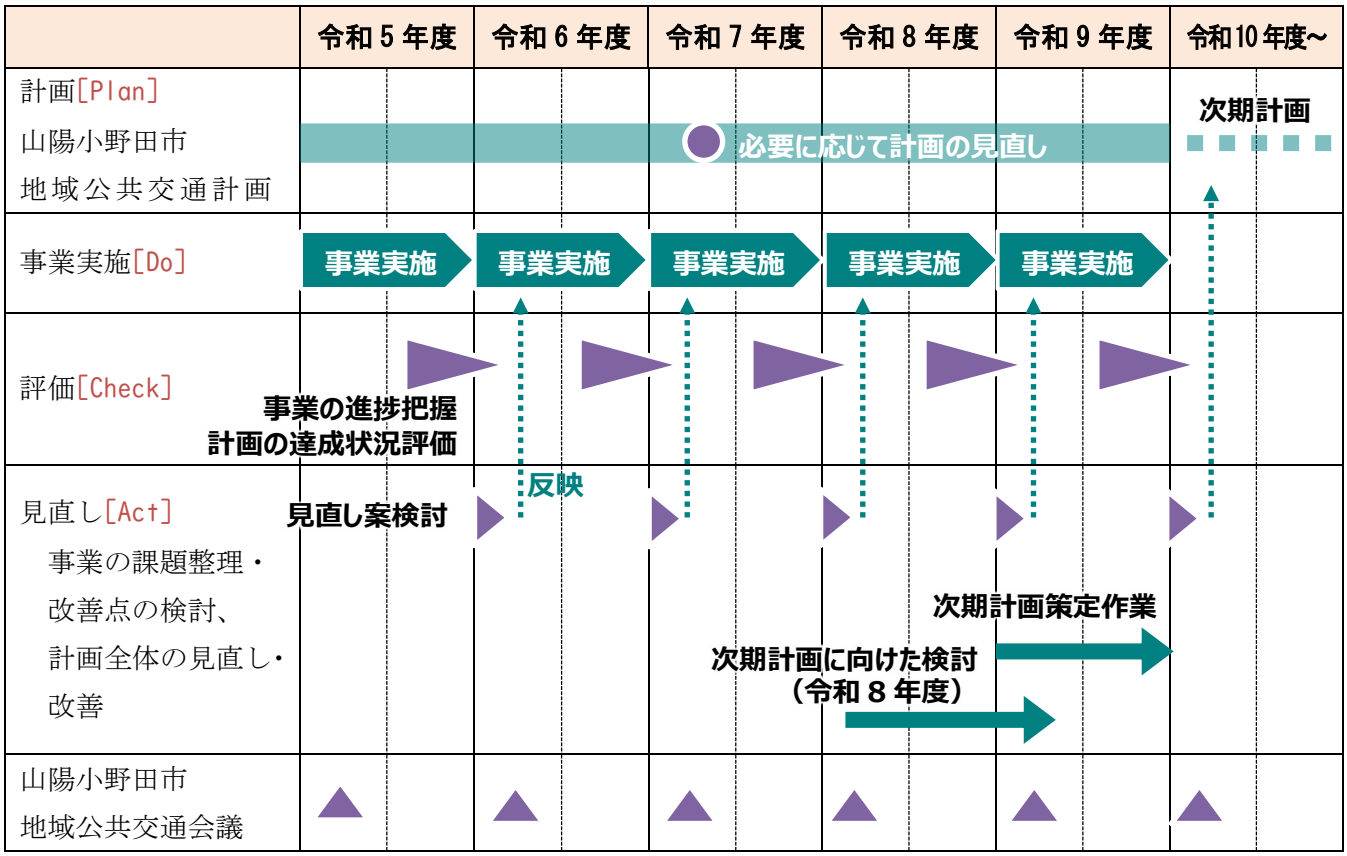
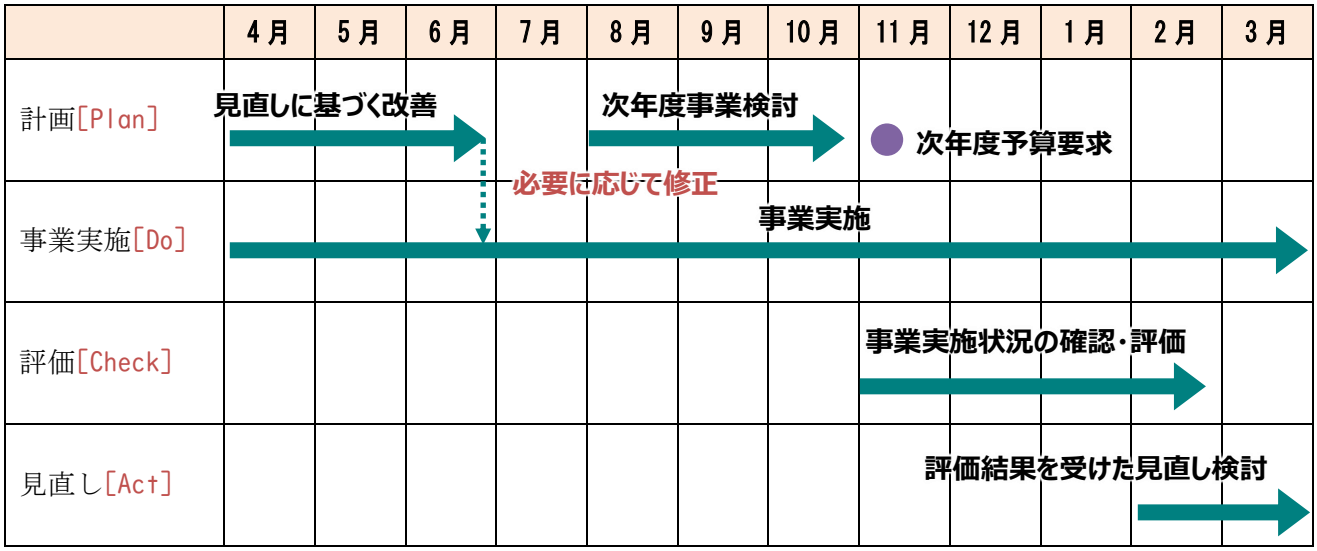


表 10　年間の進捗管理イメージ



参考資料

用語解説

索引	用語	解説内容
あ	IC カード	情報(データ)の記録や演算をするための IC(集積回路)を内蔵しているカード。交通系 IC カードは，繰り返しチャージ(入金)して利用でき，非接触で運賃の決済ができる。
え	SDGs	「Sustainable Development Goals」の略。持続可能な開発目標と訳されている、2030 年（令和 12 年）までに持続可能でより良い世界を達成するために、17 のゴールと 169 のターゲットで構成された国際目標のこと。
え	SNS	「Social Networking Service（ソーシャルネットワーキングサービス）」の略。登録された利用者同士が交流できる Web サイトの会員制サービスのこと。
き	キャッシュレス決済	現金を使用せず，クレジットカードや電子マネー，バーコードや QR コードを介したコード決済を利用した電子決済のこと。
き	QR コード決済	QR コード（従来のバーコードと比べて大容量のデータを格納することが可能な 2 次元コード）をスマートフォンなどのカメラで読み取ることで決済可能な電子決済のこと。
け	系統	起点、終点及び途中の経由地が異なるバスの運行経路の最小単位をいう。
こ	交通結節点	自転車や自動車、バス、電車などの複数の交通手段が集まり、相互に乗り換えることができる場所。
さ	サイクルアンドライド	自転車によるパーク＆ライドのこと。
じ	GTFS	General Transit Feed Specification の略称。交通事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受け渡しのための共通フォーマット。GTFS-JP は、停留所、路線、便、時刻表、運賃等を含む静的データフォーマット。GTFS-RT は、遅延、到着予測、車両位置、運行情報等を含む動的データフォーマット。
た	タッチ決済	決済用端末に対応のカードやスマートフォン等のデバイスをタッチ するだけで決済できる非接触型の電子決済。
で	デジタルサイネージ	「電子看板」とも呼ばれ，交通機関の運行状況など刻々と変化する情報等，映像や文字を表示する情報・広告媒体。
で	デマンド型交通	路線バスのような路線定期の運行ではなく、需要（デマンド）に応じて経路や運行時間を変えて運行する予約型の運行形態の乗合輸送サービス

索引	用語	解説内容
の	ノンステップバス	利用者の乗降をより容易にするため、地上から車両の床面までの地上高が 65cm 以下の車両であって、ステップ（階段）を解消したバス。
ば	バリアフリー	高齢者・障害者等が生活していく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁などすべての障壁を除去する考え方をいう。
ぱ	パークアンドライド	市街地への自動車の流入を抑制するための対策で、自宅から最寄り駅・バス停まで自動車を使い、近接した駐車場に駐車し、公共交通機関に乗り換えて目的地まで移動すること。
び	BRT	Bus Rapid Transit の略称。走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫を施すことにより、速達性、定時性、輸送力について、従来のバスよりも高度な性能を発揮し、他の交通機関との接続性を高めるなど利用者に高い利便性を提供する次世代のバスシステム。
ふ	フィーダー系統	バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、幹線ネットワークと接続して支線として運行している地域公共交通をいう。
ふ	フリー乗降	経路上の安全が確保される場所では、バス停以外でも乗降が可能となる仕組み。
ま	待合環境	利用する公共交通機関が到着するまでの時間を過ごす場所の環境（ハード・ソフト）をいう。
も	モビリティ・マネジメント	「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な公共交通手段に適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組を意味するもの。
ゆ	ユニバーサルデザイン	あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず 多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。（障害者基本計画【平成 14 年 12 月 24 日 閣議決定】より）

山陽小野田市地域公共交通計画

令和５年（２０２３年）３月策定

発行：山陽小野田市
編集：山陽小野田市経済部商工労働課
〒756-8601　山口県山陽小野田市日の出一丁目１番１号
電話　0836-82-1150　　ＦＡＸ　0836-83-2604