

**萩市地域公共交通網形成計画  
公共交通の現状と課題、基本方針(案)**

**平成30年度第3回萩市地域公共交通会議**

**平成30年11月22日**

# 地域公共交通網の確保に向けた現状と課題、基本方針(案)

- 利用者目線で見えた移動の現状と課題（アンケート調査結果を中心に整理）、公共交通の運行面からみた現状と課題（公共交通の利用実態調査結果を中心に整理）や上位計画・関連計画及び国の方針を踏まえつつ、「地域公共交通の将来像」及び「基本的な方針(案)」を検討した。

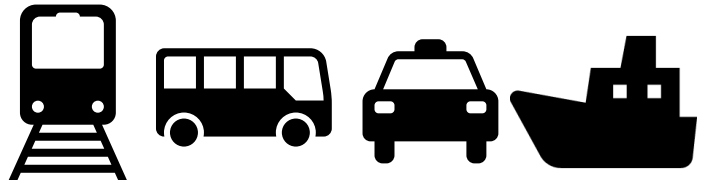
活性化・再生の促進に関する基本方針  
上位計画・関連計画

利用者目線で見えた移動の現状と課題



高校生、高齢者を中心とした利用者目線  
(アンケート調査結果を中心に整理)

公共交通の運行面から見た現状と課題



JR、路線バス、まあるバス、ぐるっとバス等の  
公共交通の運行面（交通事業者、萩市）  
(公共交通の利用実態調査結果を中心に整理)



目指す地域公共交通網の将来像

上位計画・関連計画及び国の方針を踏まえつつ、  
基本的な方針と整合性のとれた地域公共交通の将来像



基本的な方針(案)

現状・課題を元に定める  
地域公共交通の将来像を実現するための基本方針

基本方針 1

基本方針 2

基本方針 3

基本方針 4

# 地域公共交通網の確保に向けた現状と課題

## 利用者目線で見た移動の現状と課題

①利用者の声に寄り添った公共交通網の構築

住民アンケート調査などで明らかになった利用者の声に寄り添った公共交通網を構築するためには、総合的な観点から公共交通の在り方を検討する必要がある。

②高齢化の進展による高齢者の移動手段確保

今後、特に高齢者の一人暮らし世帯などにおいて移動が困難となる方が増加することが予想され、高齢者の移動手段を確保する必要がある。

③地域毎に異なる目的地や移動ニーズに対応した公共交通網の構築

高齢者の生活行動は、域内外や他市町など地域毎に移動ニーズが異なっており、それらのニーズに対応した公共交通網を構築する必要がある。

④公共交通で成り立つ通学環境

JRや路線バスにより萩市内外の高校への通学手段が確保されており、通学需要を十分に考慮した上で公共交通網を構築する必要がある。

⑤観光客の移動手段確保

観光利用されているJRや路線バスは、観光客の利便性も考慮した公共交通網を構築する必要がある。

## 公共交通の運行面から見た移動の現状と課題

①多様な移動手段の効果的な融合による、住民に密着した公共交通網の形成

広大な市域を有する萩市には、多様な移動手段が存在しているが、より住民に密着した公共交通網を形成するため、各種交通資源を効果的に融合する必要がある。

②公共交通の運転手の高齢化及び運転手不足

運転手の高齢化や運転手不足により、現在の路線を維持する事さえ困難になっており、運行の効率化や運転手の確保が必要である。

③利用者ニーズに応じた路線の見直し

公共交通利用者の減少に伴い、路線を維持するための萩市の財政負担も増加しており、利用者のニーズに応じた路線の見直しの検討が必要である。

④幹線と支線の役割分担と交通結節機能の充実

重複する路線の解消や幹線と支線の交通結節点の機能強化など、幹線と支線の役割分担の見直しの検討が必要である。

⑤隣接自治体との広域的な連携の必要性

市境をまたぐ広域的な幹線が多く、隣接自治体と連携しながら幹線の見直しの検討を進める必要がある。

# 利用者目線で見えた移動の現状と課題

## ①利用者の声に寄り添った公共交通網の構築

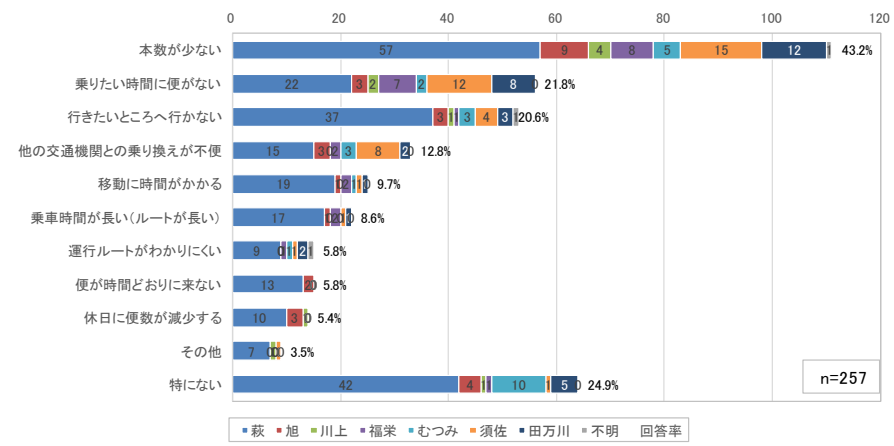
- 利用者の声に寄り添った公共交通網を構築するためには、単なる路線バスの改善といった視点だけではなく、運行形態の変更や利用促進策の検討、新たな移動手段の確立など、総合的な観点で公共交通の在り方を検討する必要がある。

地域・地区	バス停(乗り場)や駅が遠い	路線バスや列車が行きたいところへ行かない	運行ダイヤが利用しにくい	バス・列車の車両やバス停・駅が使いにくい	バスや列車の使い方が分からない
樺東地区 (n=20)	40%	40%	45%	35%	10%
樺地区 (n=6)	17%	33%	0%	17%	0%
大井地区 (n=4)	25%	50%	0%	25%	0%
川北地区 (n=16)	13%	25%	25%	13%	13%
川南地区 (n=16)	50%	25%	25%	25%	13%
山田地区 (n=9)	22%	22%	44%	22%	22%
三見地区 (n=6)	67%	50%	50%	33%	17%
萩地域 (n=77)	34%	32%	31%	25%	12%
旭地域 (n=8)	50%	25%	13%	25%	0%
川上地域 (n=6)	50%	33%	33%	67%	0%
福栄地域 (n=12)	50%	33%	50%	17%	0%
むつみ地域 (n=10)	30%	10%	30%	10%	10%
須佐地域 (n=17)	47%	41%	24%	24%	24%
田万川地域 (n=12)	67%	33%	33%	42%	25%
合計 (n=145)	41%	32%	32%	26%	12%

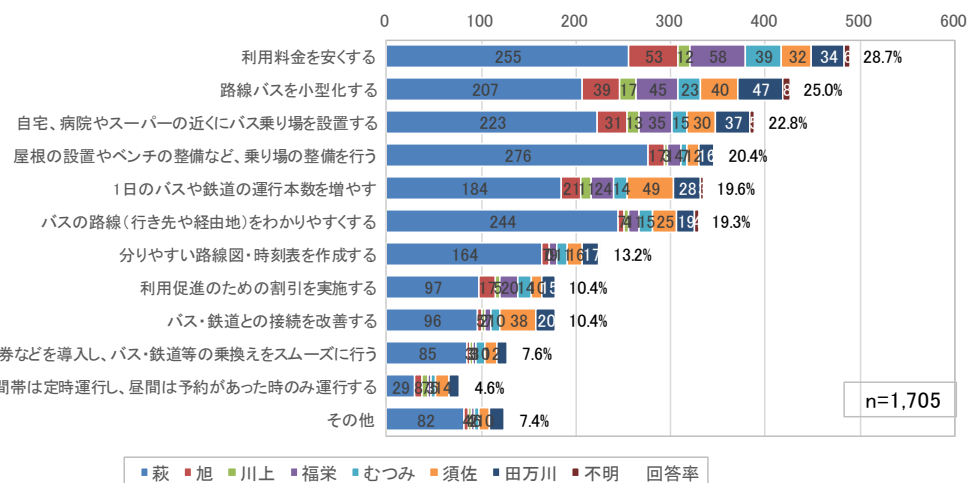
出典：民生委員アンケート結果（平成30年）

### 移動に関する課題

公共交通の共通利用券などを導入し、バス・鉄道等の乗換えをスムーズに行う  
通勤や通学の時間帯は定時運行し、昼間は予約があった時のみ運行する



### 公共交通の運行ダイヤ・ルートについてご不満な点



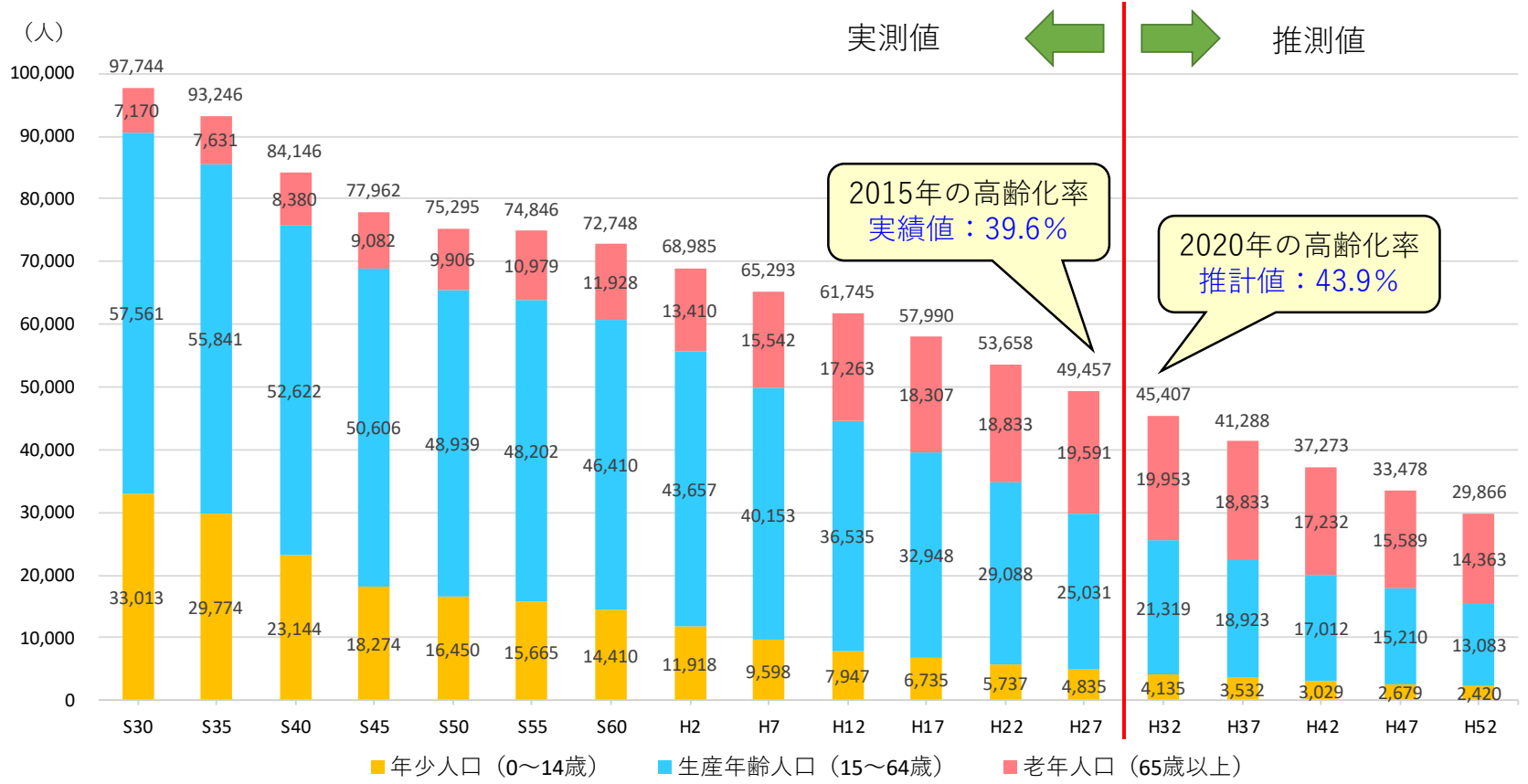
### 公共交通の改善要望

出典：住民アンケート結果(65歳以上)（平成30年）

# 利用者目線で見えた移動の現状と課題

## ②高齢化の進展による高齢者の移動手段確保

- 市の人口は、昭和30年をピークに減少している。2020年の予測では、人口は4.5万人となり、高齢化率（65歳以上人口）は43.9%に達するとされている。
- 高齢化の進展に伴い、高齢化率及び高齢者数は増加しており、2年後の2020年まで増加すると予測されている。



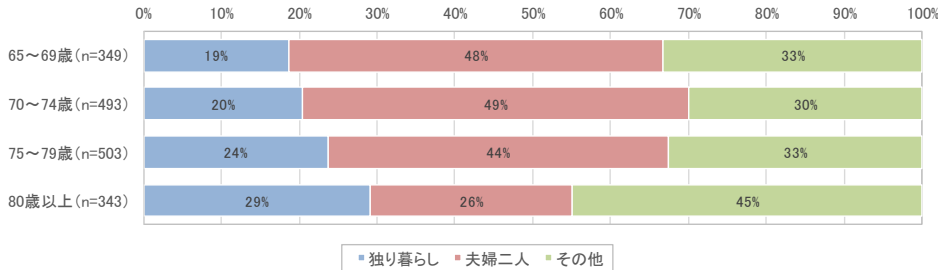
出典：国勢調査（S30～H27）、国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口』（平成25年3月推計）（H32～H52）

萩市の人口推移

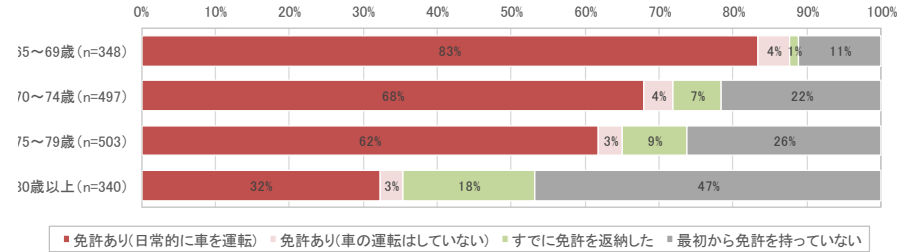
# 利用者目線で見えた移動の現状と課題

## ②高齢化の進展による高齢者の移動手段確保

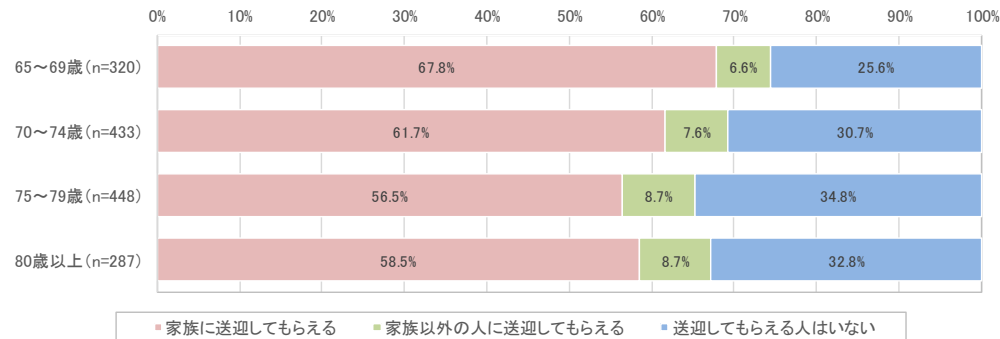
- 高齢者数自体は2020年にピークを迎えるが、年齢が上がるにつれて独り暮らしや運転免許証の返納、送迎してもらえない人がいない人の割合が増加するなど、交通弱者の割合が高まる傾向にある。
- 公共交通で移動できない場合は、外出頻度が下がるため、これらの方々の生活を支える移動手段の維持・確保が重要となる。



家族の構成



免許の保有状況



送迎の依頼をできる人の有無

# 利用者目線で見えた移動の現状と課題

## ③地域毎に異なる目的地や移動ニーズに対応した公共交通網の構築

- 高齢者の生活行動において、川上・福栄地域は萩地域へ、旭・むつみ地域は萩地域や山口市へ、須佐・田万川地域は益田市など、地域ごとに目的地や移動ニーズが異なり、これらの移動ニーズに対応した公共交通網を構築する必要がある。



		居住地域							合計 n=2552
		萩 n=1600	旭 n=151	川上 n=62	福栄 n=157	むつみ n=133	須佐 n=224	田万川 n=225	
買物施設	萩	97%	60%	94%	81%	59%	8%	4%	75%
	旭	0%	15%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
	川上	0%	0%	5%	0%	0%	0%	0%	0%
	福栄	0%	0%	0%	17%	1%	0%	0%	1%
	むつみ	0%	0%	0%	0%	29%	0%	0%	1%
	須佐	0%	0%	0%	0%	0%	47%	3%	4%
	田万川	0%	0%	0%	0%	0%	11%	64%	7%
	山口市	0%	25%	2%	0%	12%	0%	0%	2%
	益田市	0%	0%	0%	0%	0%	32%	29%	5%
	その他	3%	1%	0%	2%	0%	2%	0%	2%
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

買物でよく利用する地域（お店）



		居住地域							合計 n=2103
		萩 n=1298	旭 n=134	川上 n=62	福栄 n=134	むつみ n=115	須佐 n=187	田万川 n=173	
通院施設	萩	95%	45%	56%	79%	36%	15%	5%	72%
	旭	0%	9%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
	川上	0%	1%	37%	0%	0%	0%	0%	1%
	福栄	0%	0%	0%	15%	0%	0%	0%	1%
	むつみ	0%	0%	0%	0%	36%	0%	0%	2%
	須佐	0%	0%	0%	0%	0%	45%	17%	6%
	田万川	0%	0%	0%	0%	0%	1%	12%	1%
	山口市	2%	44%	5%	4%	28%	1%	1%	6%
	益田市	0%	0%	0%	0%	0%	36%	63%	8%
	その他	2%	1%	2%	2%	1%	2%	2%	2%
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

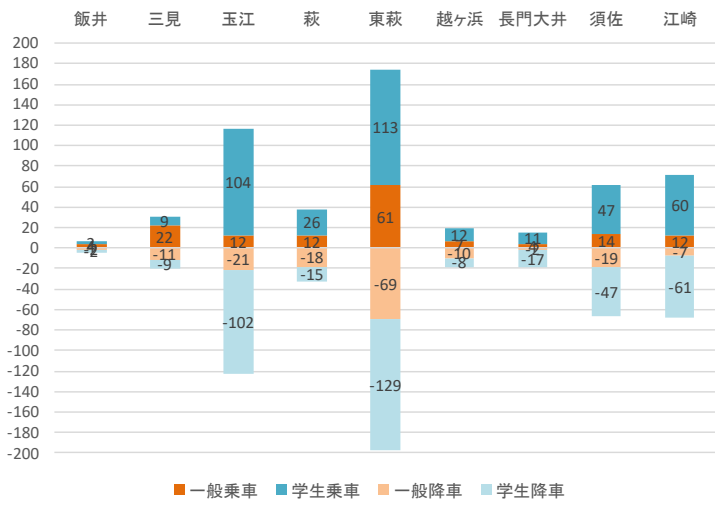
通院でよく利用する地域（病院）

出典：住民アンケート結果(65歳以上)（平成30年）

# 利用者目線で見えた移動の現状と課題

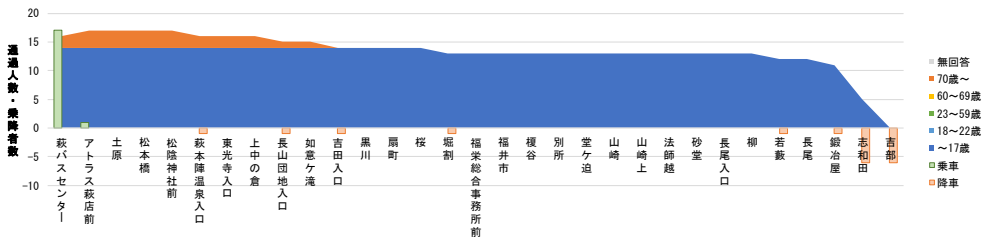
## ④公共交通で成り立つ通学環境

- JRや路線バスにより萩市内外の高校への通学手段が確保されており、各地域から市内外の高校に通学する事が可能となっている。特に、むつみ地域は路線バス、須佐・田万川地域は鉄道による通学割合が高くなっている。
- これらの通学需要を十分に考慮した上で公共交通網を構築する必要がある。

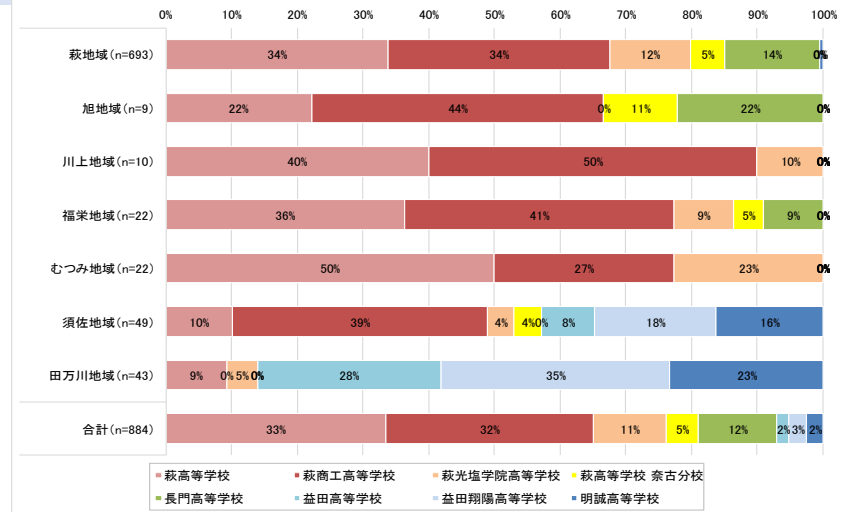


出典：JR乗降調査（平成30年）

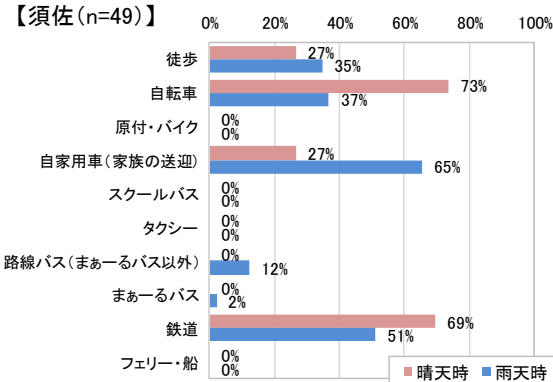
### 鉄道の各駅における利用者属性（一般・学生）



### 萩BC～吉部線（バスセンター→吉部方面）



### 各地域から通う高校



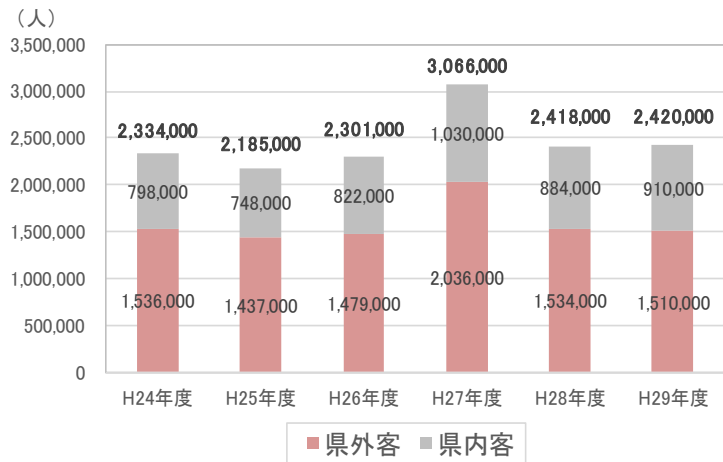
### 須佐地域の通学手段



# 利用者目線で見えた移動の現状と課題

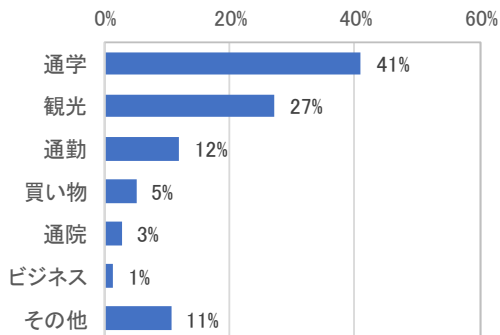
## ⑤観光客の移動手手段確保

- 萩市は、松下村塾などの世界遺産をはじめとする著名な観光資源を有しており、毎年250万人程度の観光客が来訪している。
- 観光客も利用する公共交通（JR、スーパーはぎ号、まあーるバス）では、観光利用が2～3割に及び、観光客の移動ニーズや利便性も考慮した公共交通網を構築する必要がある。

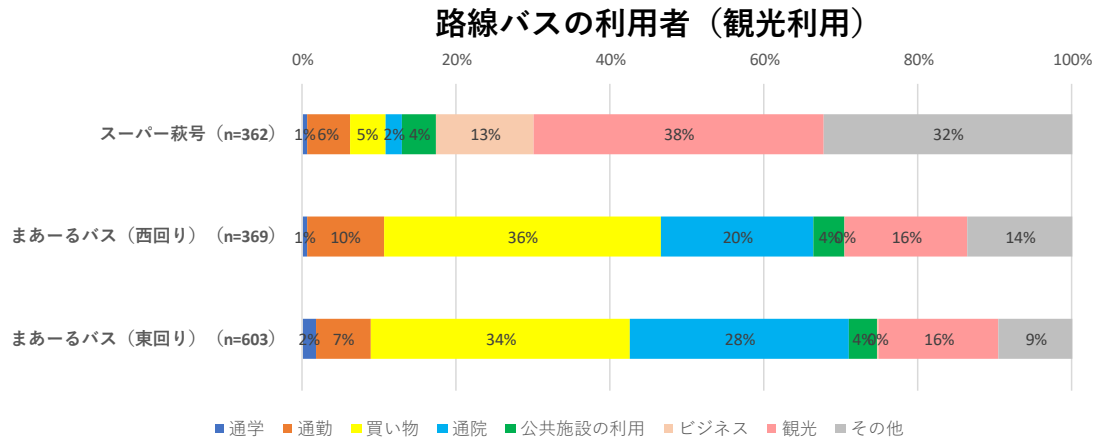


観光客数の推移

【東萩駅(n=217)】



JR東萩駅の利用目的



路線バスの利用目的

# 公共交通の運行面から見た移動の現状と課題

## ①多様な移動手段の効果的な融合による、住民に密着した公共交通網の形成

- 広大な市域を有する萩市には、JR・路線バス（防長交通、中国JRバス、石見交通）・まあーるバス・ぐるっとバス・スーパーはぎ号・タクシー・乗合タクシー・地域住民主体の移動手段・スクールバスの混乗利用など、多様な移動手段が存在している。



幹線

支線



JR山陰本線



路線バス（防長交通）



写真：まあーるバスパンフレット

まあーるバス



タクシー



スーパーはぎ号（高速バス）



路線バス（中国JRバス）



ぐるっとバス



写真：萩近鉄タクシーHP

乗合タクシー（小原地区）



写真：萩海運有限公司  
フェリー



路線バス（石見交通）



スクールバス（混乗）

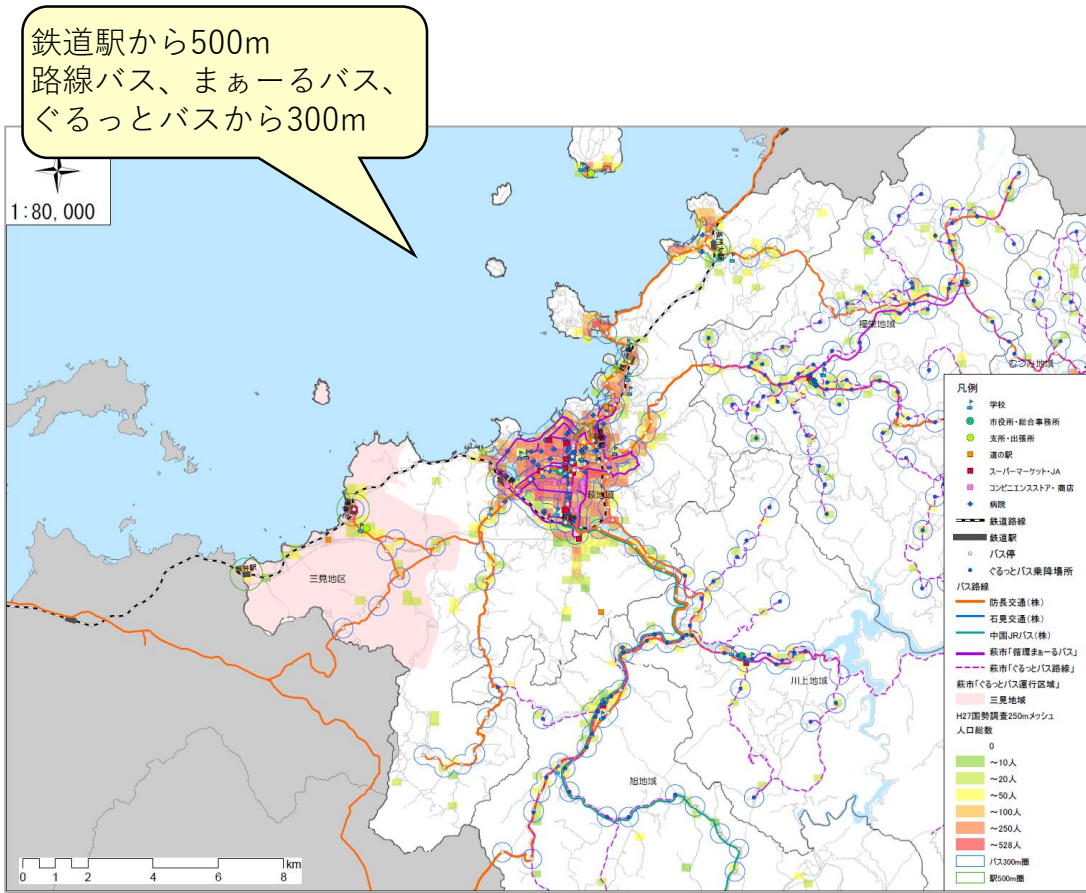


住民主体の移動手段(NPO等)

# 公共交通の運行面から見た移動の現状と課題

## ① 多様な移動手段の効果的な融合による、住民に密着した公共交通網の形成

- JR・路線バス・まあーるバス・ぐるっとバス・タクシー等の多様な公共交通による人口のカバー率は93%で、萩市の公共交通網は全域に及んでいるが、より住民に密着した公共交通網を形成するため、これらの交通資源を効果的に融合する必要がある。



公共交通の人口カバー率（萩地域）

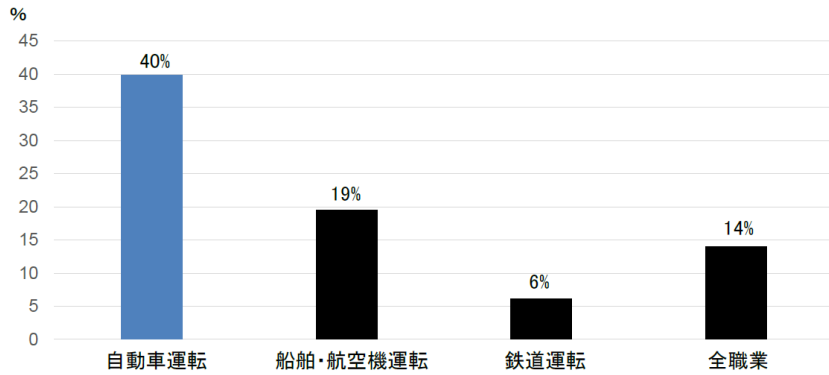


公共交通の人口カバー率（須佐地域・田万川地域）

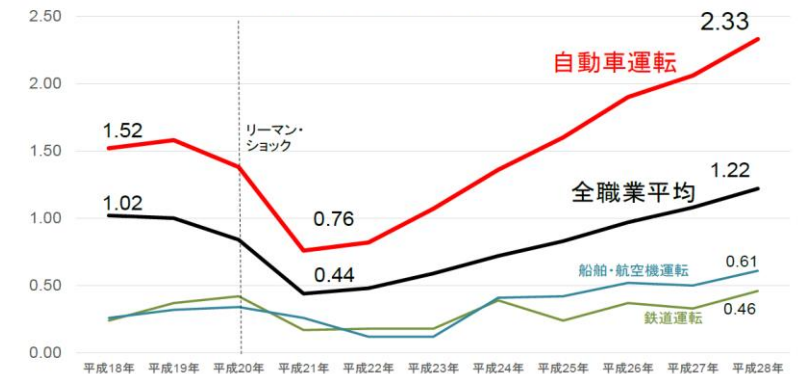
# 公共交通の運行面から見た移動の現状と課題

## ②公共交通の運転手の高齢化及び運転手不足

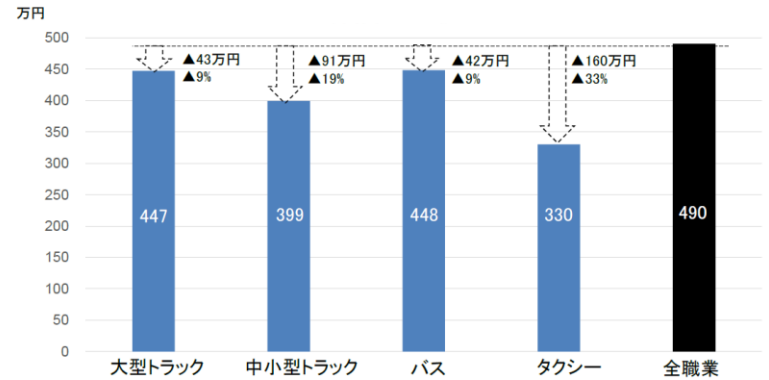
- バスやタクシー事業は、全産業と比較して、労働時間は長く、年間所得額は低く、有効求人倍率は高くなっており、公共交通の運転手不足が全国的に深刻な状況にある。
- 萩市においても、路線バス事業者の運転手不足、周辺地域のタクシー事業者の休業等、現状の運行形態を維持し続けることが、今後難しくなる恐れがあり、運行形態の総合的な見直しや運転手の確保が必要である。



週間就業時間が60時間を超える者  
(月80時間の時間外労働時間に相当)の割合の比較

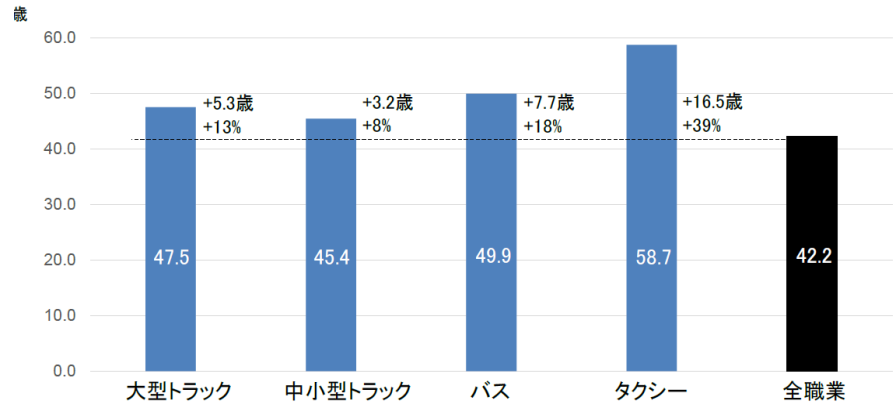


有効求人倍率の推移



注1)「大型トラック」、「中小型トラック」、「バス」及び「タクシー」はそれぞれ「平成28年賃金構造基本統計調査」における「営業用大型貨物自動車運転者」、「営業用普通・小型貨物自動車運転者」、「営業用バス運転者」及び「タクシー運転者」の数値。  
注2)年間賃金は、「平成28年賃金構造基本統計調査」の「きまって支給する現金給与額」の年間換算に「年間賞与その他特別給与額」を加えたもの。

年間賃金の比較

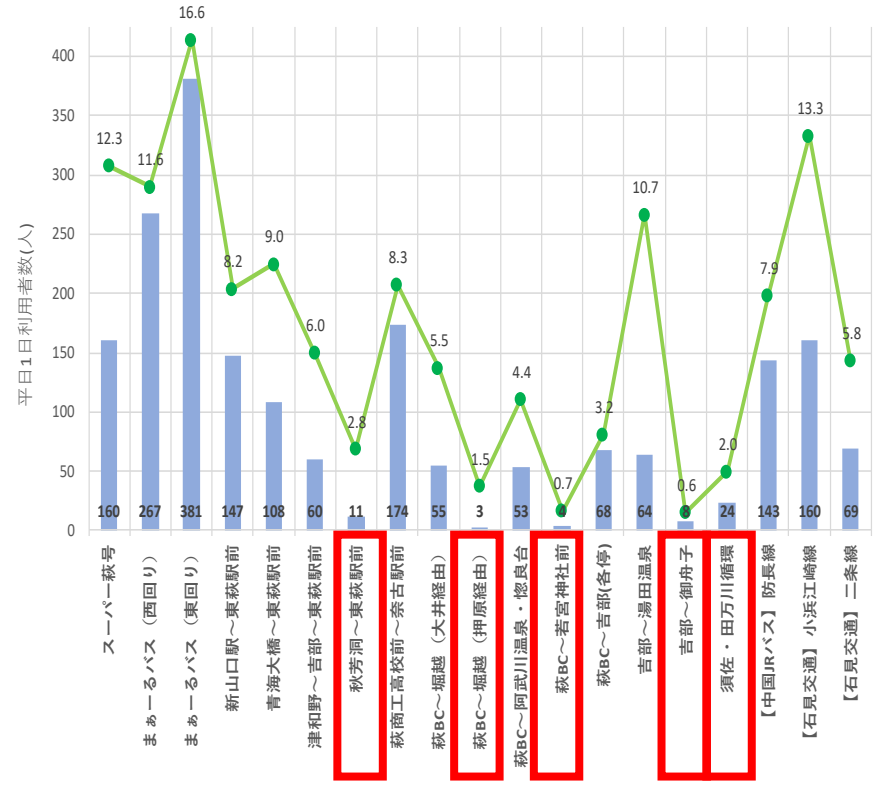


平均年齢の比較

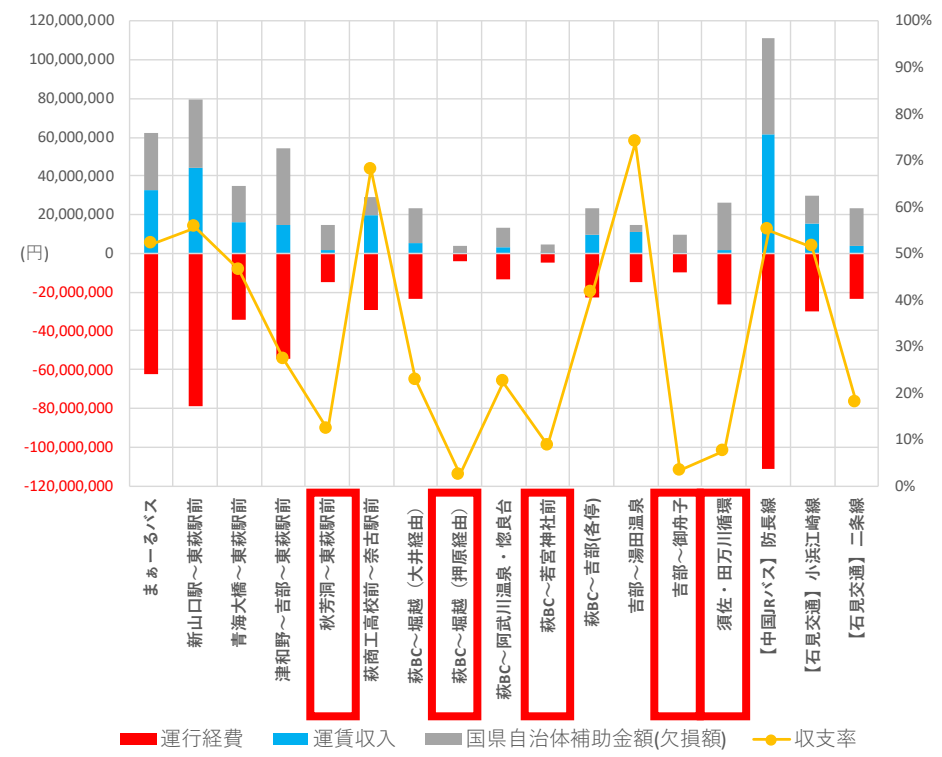
# 公共交通の運行面から見た移動の現状と課題

## ③利用者ニーズに応じた路線の見直し

- 路線別の利用者数及び補助金について、「秋芳洞～東萩駅前」「萩BC～堀越（押原経由）」「萩BC～若宮神社前」「吉部～御舟子」「須佐・田万川循環」等の路線は、利用者のニーズに応じた路線の見直しの検討が必要である。
- 上記の路線を中心に、運行形態・路線・運行密度などの総合的な見直しの検討が必要である。



平日1日利用者数及び1便当たり利用者数

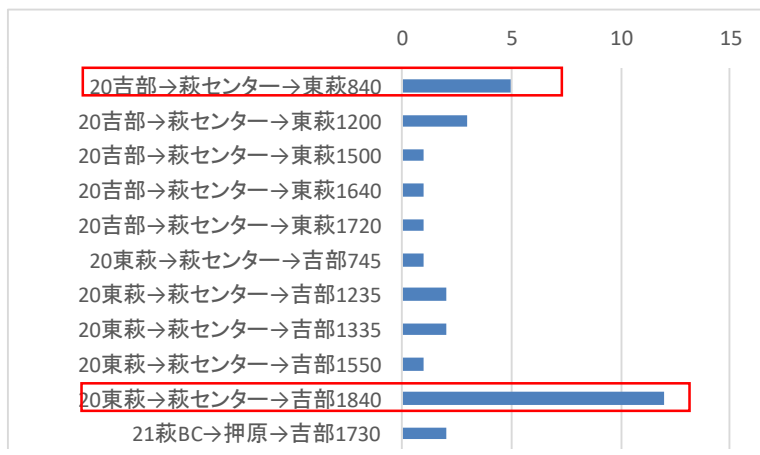


運行経費・運賃収入・国県自治体補助金額・収支率

# 公共交通の運行面から見た移動の現状と課題

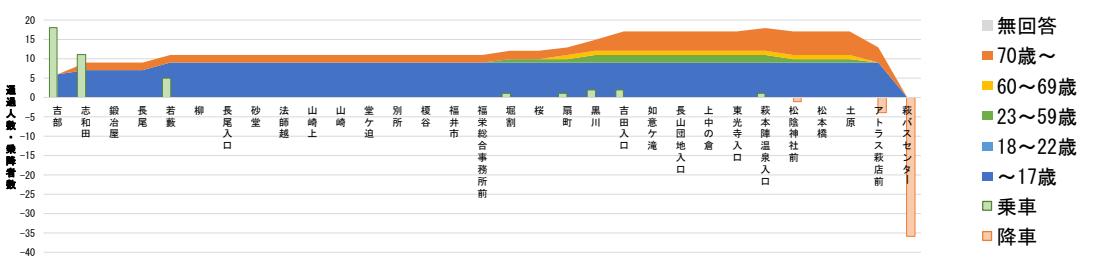
## ③利用者ニーズに応じた路線の見直し

- 萩BC～吉部線は、17歳以下の通学が主な利用者となっており、朝1便目や帰りの便の利用者は多い。
- 一方、日中の利用者は少なく、移動ニーズと運行密度の不一致が生じている。

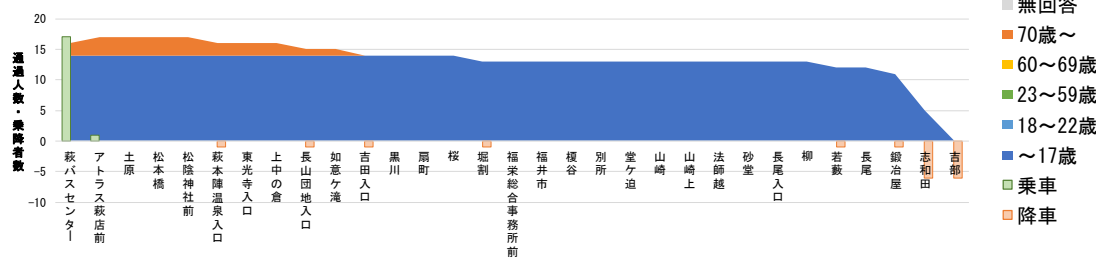


萩BC～吉部線（便別利用者数）

### ■萩BC方面



### ■吉部方面

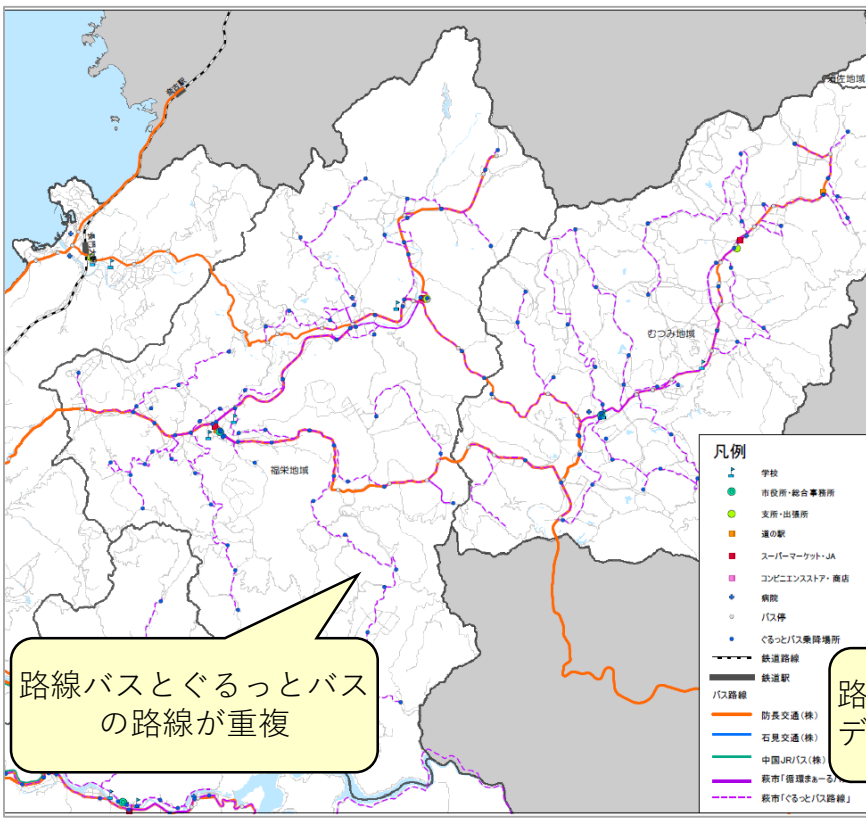


萩BC～吉部線（バス停別利用者数）

# 公共交通の運行面から見た移動の現状と課題

## ④ 幹線と支線の役割分担と交通結節機能の充実

- 福栄・むつみ地域では、防長交通のバス路線とぐるっとバスの定時定路線が重複している。
- 須佐・田万川地域では、防長交通のバス路線とぐるっとバスのデマンド区域が重複している。
- これらの重複している路線において、幹線と支線の役割分担や交通結節点の機能強化が重要である。



福栄地域・むつみ地域

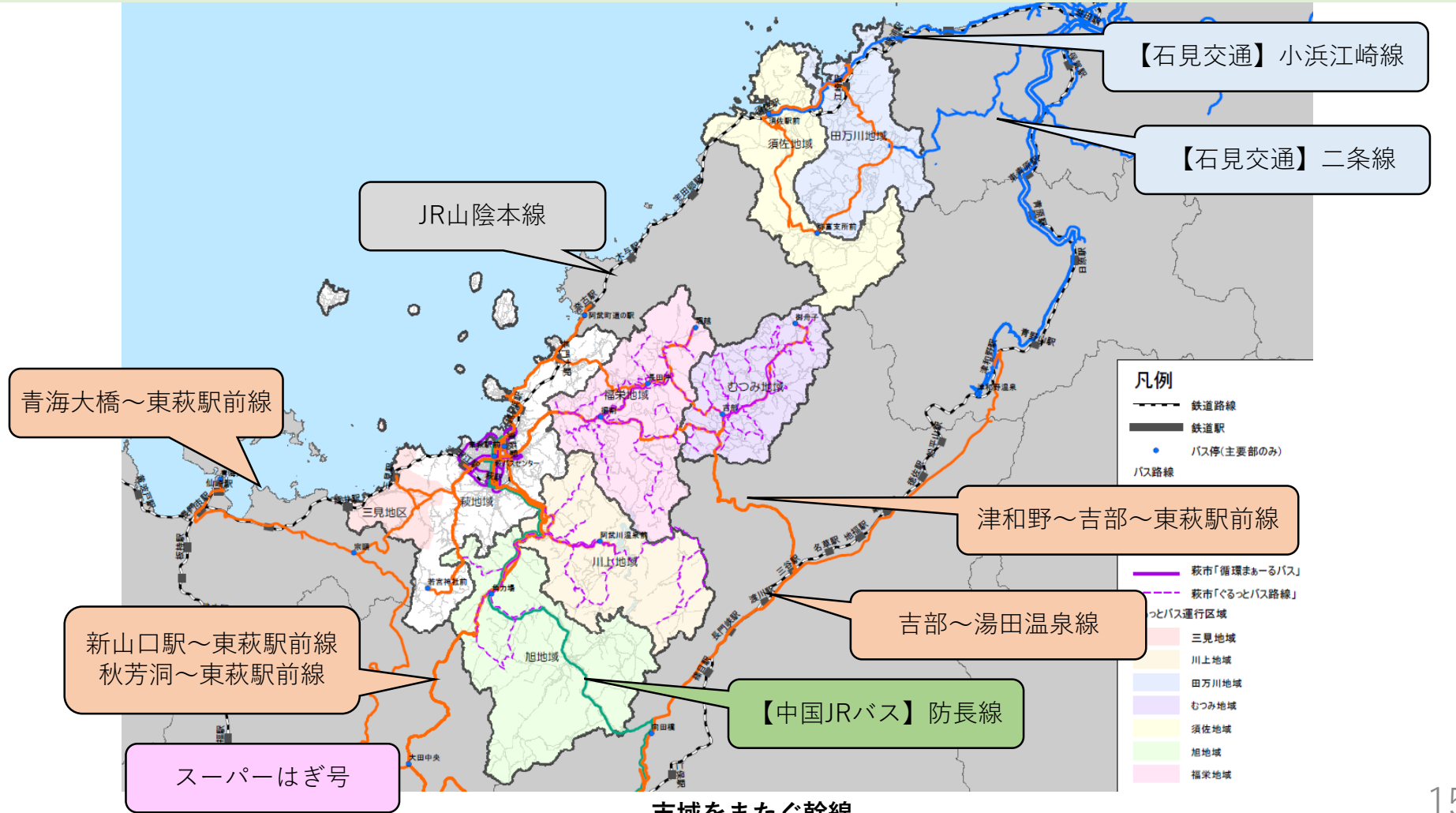


須佐地域・田万川地域

# 公共交通の運行面から見た移動の現状と課題

## ⑤隣接自治体との広域的な連携の必要性

- 萩市の市域を跨ぐ広域的な幹線は、JR山陰本線、スーパーはぎ号、防長交通は5路線、中国JRバスは1路線、石見交通は2路線と多くの広域的な幹線が存在する。
- これらの路線再編の検討に向けて、長門市、山口市、阿武町、津和野町、益田市などの隣接自治体との連携が必要となる。

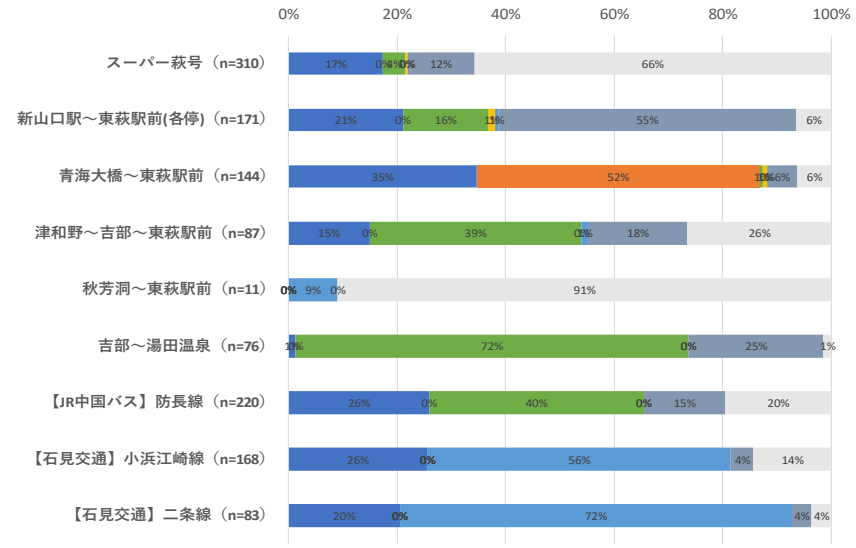




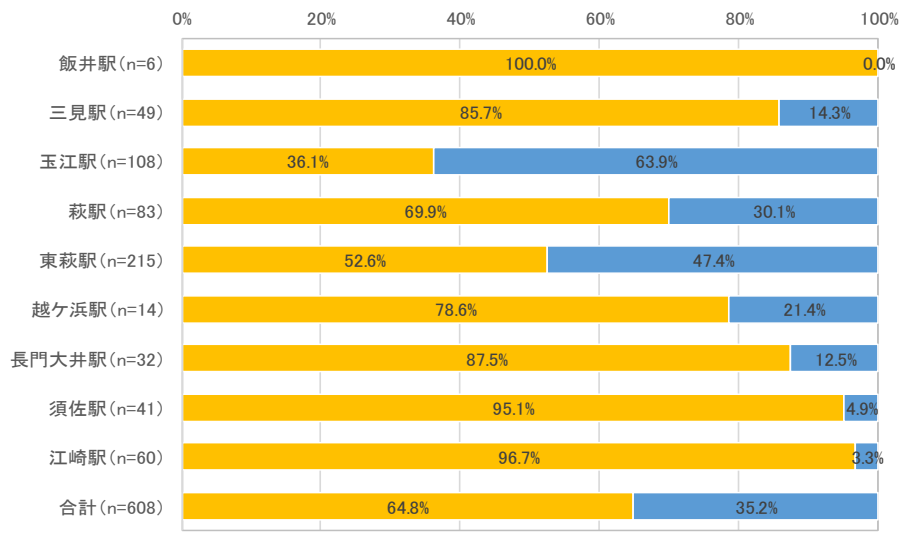
# 公共交通の運行面から見た移動の現状と課題

## ⑤隣接自治体との広域的な連携の必要性

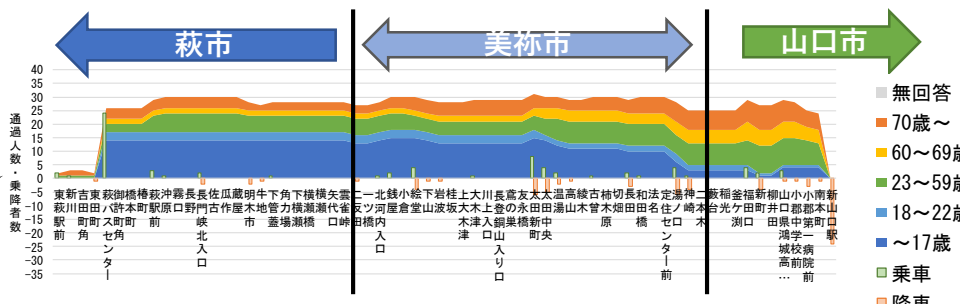
- 市域を跨ぐ広域的な路線における萩市の利用者は、1～3割程度である。
- 隣接自治体を中心に、様々な地域からの利用があり、これらの幹線は隣接自治体と連携した検討が必要である。



■ 萩市 ■ 長門市 ■ 山口市 ■ 阿武町 ■ 益田市 ■ 山口県内 ■ 県外  
**市域をまたぐ利用者の住所 (バスの路線別)**



■ 萩市内 ■ 萩市外  
**萩市内外の利用者 (JR山陰本線)**



**新山口駅～東萩駅前線**

# 地域公共交通網の確保に向けた現状と課題、基本方針(案)

## 利用者目線で見えた移動の現状と課題

- ①利用者の声に寄り添った公共交通網の構築
- ②高齢化の進展による高齢者の移動手段確保
- ③地域毎に異なる目的地や移動ニーズに対応した公共交通網の構築
- ④公共交通で成り立つ通学環境
- ⑤観光客の移動手段確保

## 公共交通の運行面から見た移動の現状と課題

- ①多様な移動手段の効果的な融合による、住民に密着した公共交通網の形成
- ②公共交通の運転手の高齢化及び運転手不足
- ③利用者ニーズに応じた路線の見直し
- ④幹線と支線の役割分担と交通結節機能の充実
- ⑤隣接自治体との広域的な連携の必要性

## 目指す地域公共交通網の将来像(案)

市民の暮らしを支える利用しやすい交通ネットワーク！



## 基本的な方針(案)

- ①市民の日常生活を支える生活交通網の構築
- ②多様な公共交通の組み合わせによる、より効果的な公共交通網の再構築
- ③行政・市民・交通事業者等の連携・協働による、持続可能な公共交通の維持・確保
- ④豊かな暮らしと観光交流のまちづくりに寄与する公共交通網の構築

# 地域公共交通網の確保に向けた将来像及び基本方針(案)

## 基本的な方針(案)

### ①市民の日常生活を支える生活交通網の構築

地域毎に異なる移動ニーズに対応した、誰もが利用しやすい、市民の日常生活を支える生活交通網を構築する。

- 案 : まあーるバスの運行ルートやぐるっとバスの運行形態の見直し  
: 福祉施策による高齢者の利用しやすい移動手段確保の検討  
: 利用しやすい運賃の設定や運転免許証自主返納者の公共交通利用支援  
: 市中心部と周辺地域の住民の利用者負担の在り方の検討  
: 待合及び乗継環境の整備

### ②多様な公共交通の組み合わせによる、より効果的な公共交通網の再構築

利用の低迷や幹線と支線の重複運行、また、運転手不足等の問題を踏まえると、現在の運行形態のまま公共交通網を維持し続けることは難しい。  
路線バス・コミュニティバス・デマンド交通等の限りある交通資源の組み合わせにより、利便性を維持しながら、より効果的な公共交通網を再構築する。

- 案 : 幹線と支線の役割分担の明確化  
: 各交通機関の交通結節機能の強化  
: 路線バスから代替交通手段への総合的な見直し  
: 旧市町村区域を越えた運行形態の見直し

### ③行政・市民・交通事業者等の連携・協働による、持続可能な公共交通の維持・確保

利用者の減少や運転手不足など、公共交通事業者の経営努力だけでは地域の公共交通を確保・維持できない。また、行政の公共交通の維持に係る費用負担の増大という課題などを踏まえ、住民も含めた三者が一体となった新たな公共交通網を形成する。

- 案 : コミュニティ交通の確保と取組に対する支援の検討  
: 運転手の確保対策  
: わかりやすい公共交通情報の提供と利用促進

### ④豊かな暮らしと観光交流のまちづくりに寄与する公共交通網の構築

市域を跨ぐ広域的な幹線が多いため、生活圈や広域的な観光周遊を支える幹線の維持・確保を、隣接自治体や県、交通事業者と連携しながら進める。

- 案 : 公共交通の活用による、お出かけの促進  
: 市域を跨ぐ路線バスの見直し、広域移動と生活移動を両立するダイヤ設定  
: JRの観光列車、スーパーはぎ号と市内の公共交通が連携した観光周遊ルートの検討  
: バスロケーションシステムや交通系ICカードの導入支援



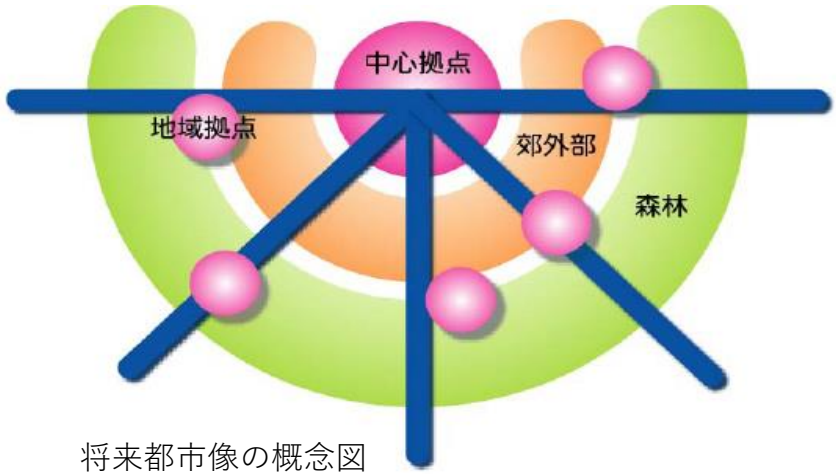
# 参考：萩市の上位計画・関連計画

- 萩市の上位計画である「萩市基本ビジョン」や、関連する「萩市都市計画マスタープラン」及び同時進行で作成中の「萩市立地適正化計画」と連携した地域公共交通網形成計画とするため、各計画との整合性を図る。

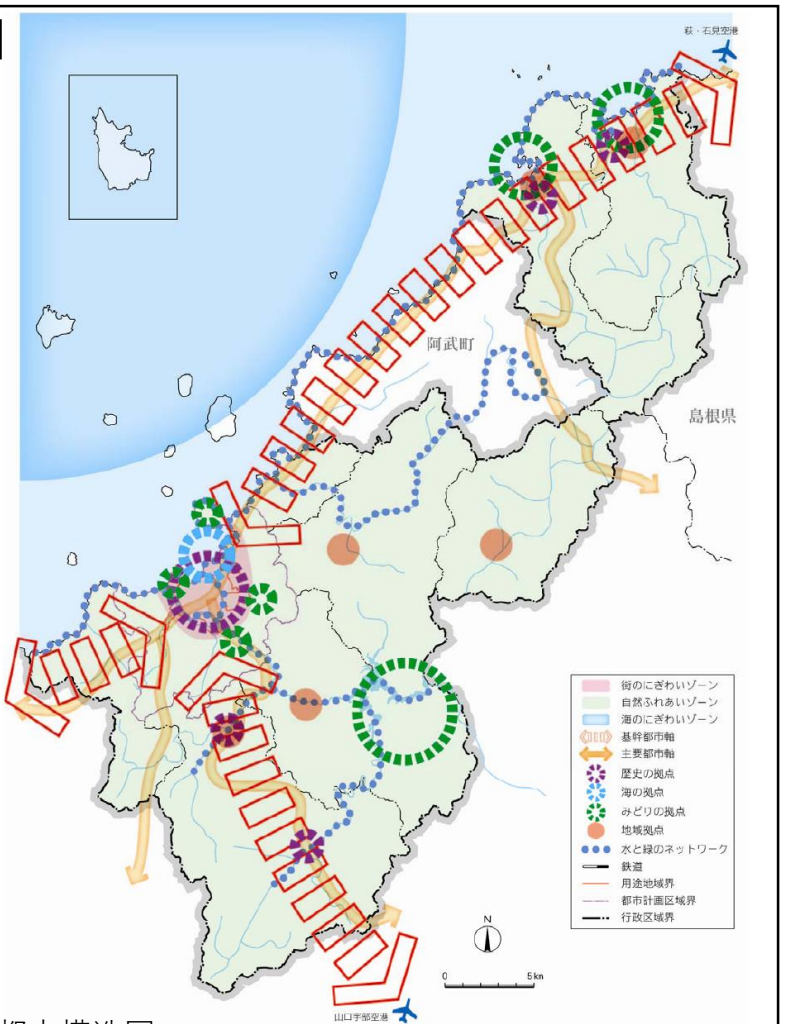
## 【例】【萩市都市計画マスタープランで示されている将来像】

萩市の現在の都市構造は、にぎわいや利便性が三角州を中心として形成された市街地に集中し、豊かな自然はこれを取り囲むようにまとまって残り、山間や港沿いに集落が点在しているという構造です。しかしながら、近年、中心商業地では空洞化がみられ、郊外部においては都市的土地利用の拡大傾向とそれに伴う自然的土地利用の減少が懸念されています。また、農林漁村においてはさらなる生活環境の向上が求められる状況にあります。

こうした現況を踏まえ、将来の都市構造は、旧萩市の市街地が中心拠点となり、東から南にかけて位置する旧町村の中心集落を地域拠点として、それぞれの地域特性に応じた機能を分担し、相互に補完する連携型の都市構造を目指していくものとします。



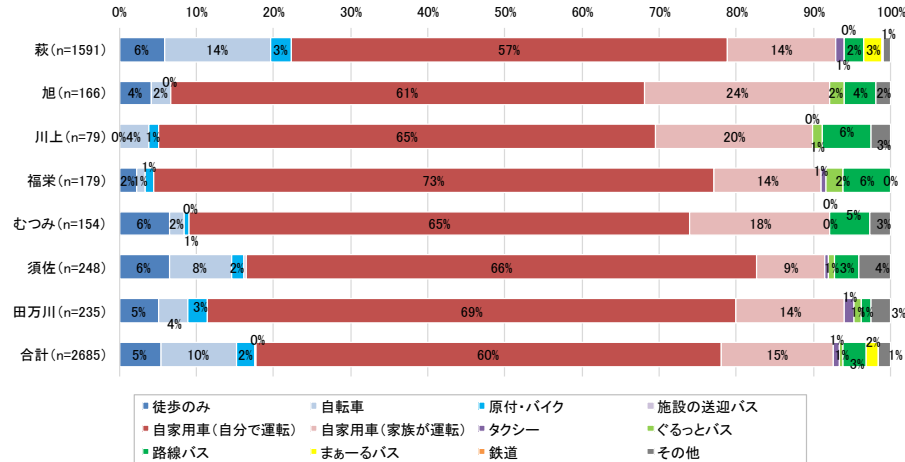
将来都市像の概念図



将来都市構造図

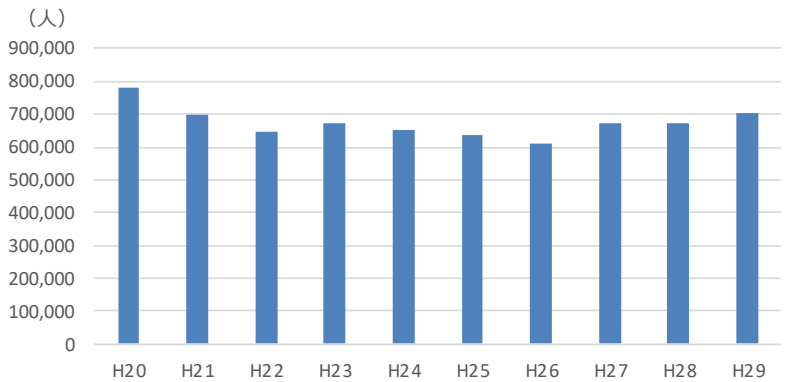
# 参考：公共交通の利用状況

- モータリゼーションの進展や人口減少に伴い、公共交通利用者の減少が続いている。公共交通利用者が減る事で、運行サービス水準が下がり（減便、路線の廃止）、その結果、更なる利用者の減少を招くという負の連鎖に陥っている。



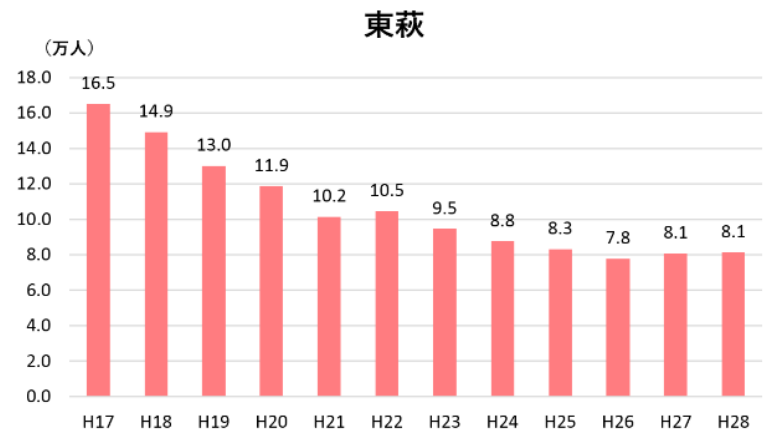
出典：住民(65歳以上)アンケート結果(平成30年)

## 移動手段(買い物)

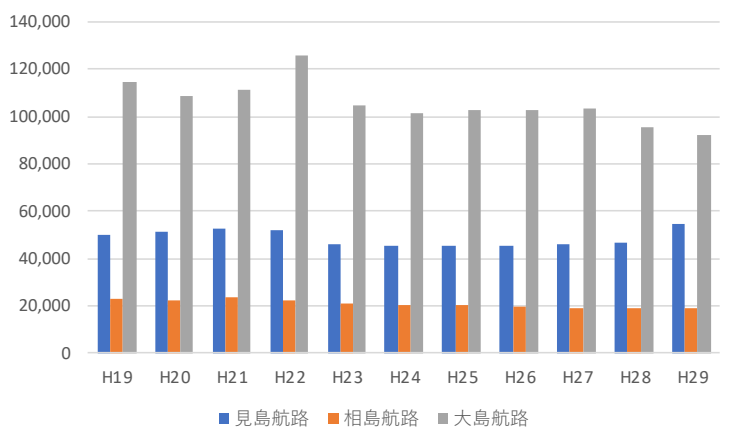


出典：防長交通提供資料

## 路線バスの乗降者数推移



## JRの乗降者数推移(東萩駅)



■ 見島航路 ■ 相島航路 ■ 大島航路

## 離島航路