

萩市地域公共交通網形成計画 (素案)

平成 31 年 2 月

萩市

- 目次 -

<u>1.</u>	<u>はじめに</u>	<u>1</u>
1.1.	計画策定の背景と目的	2
1.2.	本計画の位置づけ	3
1.3.	計画の対象区域	3
1.4.	計画期間	3
<u>2.</u>	<u>地域概況</u>	<u>4</u>
2.1.	人口推移・日常生活圏等	4
2.2.	移動手段など	8
2.3.	萩市の公共交通に対する財政負担	11
2.4.	観光客数の状況	12
2.5.	生活利便施設・公共施設の立地状況	13
<u>3.</u>	<u>上位計画、関連計画の整理</u>	<u>14</u>
3.1.	萩市基本ビジョン (H30-H39)	14
3.2.	まちづくりの関連計画	14
3.3.	萩市地域公共交通確保維持計画	14
<u>4.</u>	<u>公共交通の現況</u>	<u>15</u>
4.1.	公共交通路線図	15
4.2.	公共交通の人口カバー率	17
<u>5.</u>	<u>市民の移動実態（アンケート調査結果）</u>	<u>20</u>
5.1.	高齢者の移動実態	20
5.2.	地域別の高齢者の移動目的地と移動手段	25
5.3.	地域別の移動に関する課題	28
5.4.	高校生の移動実態	29
<u>6.</u>	<u>公共交通の利用実態調査</u>	<u>33</u>
6.1.	路線バス乗込み調査	33
6.2.	ぐるっとバスの利用実態調査	39
6.3.	JR の利用実態調査	41
6.4.	離島航路の利用実態調査	43
<u>7.</u>	<u>課題の整理</u>	<u>45</u>
7.1.	地域公共交通網の確保に向けた現状と課題一覧	45
7.2.	利用者目線で見えた移動における現状と課題	46
7.3.	公共交通の運行面から見た移動の現状と課題	54
<u>8.</u>	<u>目指す将来像と基本的な方針</u>	<u>65</u>
8.1.	まちづくりとの連携	65
8.2.	目指す将来像（案）	67
8.3.	計画の全体像	70
8.4.	基本的な方針（案）	71

8.5.	地域別の公共交通網形成方針.....	73
9.	<u>計画の目標.....</u>	<u>80</u>
10.	<u>実施事業.....</u>	<u>81</u>
10.1.	市民の日常生活を支える生活交通網の構築.....	82
10.2.	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.....	91
10.3.	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.....	95
10.4.	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.....	100
11.	<u>計画の推進体制と評価.....</u>	<u>104</u>
11.1.	計画の推進体制.....	104
11.2.	PDCA サイクルによる計画の継続的な改善.....	105

1. はじめに

本市は、平成17年3月の合併により市域が広がったことにより、都市機能が集積する地域から豊かな自然環境を有する中山間地域まで、地域特性が異なる地域を有しています。

公共交通に関しては、平成23年に「萩市地域公共交通確保維持計画」を策定し、ぐらっとバスの見直しに取り組んできました。

しかしながら、人口減少などにより公共交通の利用者数は減少傾向にあり、交通事業者においては採算性や担い手不足などから、交通のサービス水準を維持していくことが困難な状況になっています。

更なる高齢化の進展を見据えると、今後、公共交通の重要性は益々高まるものと考えられ、高齢者にとって必要不可欠な移動手段である公共交通を維持・確保することは非常に重要であると考えております。

こうした中、公共交通の維持・確保に関して、交通事業者の取組だけではなく、行政や市民と相互に連携を図り、持続可能な公共交通体系を構築するため、この度「萩市地域公共交通網形成計画」を策定しました。

本計画の策定に関しては、萩市地域公共交通会議において、アンケート調査・公共交通利用実態調査、地域意見交換会の開催やパブリックコメントの実施など、市民の皆様様の様々な意見を踏まえて、本市の今後の公共交通のあり方や必要施策について取りまとめました。

最後に、本計画の策定にあたりまして、ご尽力を賜りました萩市地域公共交通会議の委員の皆様をはじめ、アンケート調査や公共交通利用実態調査、地域意見交換会など計画策定の過程においてご協力いただいた市民の皆様様に心よりお礼申し上げます。

平成31年12月

萩市長 藤道 健二

1.1. 計画策定の背景と目的

本市においては、モータリゼーションの進展や人口減少に伴い、公共交通利用者が年々減少し、公共交通の衰退が進んでいるが、自家用車を利用できない市民にとって、公共交通は通院や通学、買い物などのために必要不可欠な移動手段である。そのため、本市は公共交通の維持・確保に向けて財政支援を行っている。しかし、年々その負担は増大しつつあり、公共交通への財政支援に対する改善策の検討が必要となっている。

また、本市は、広大な中山間地域を抱え、全国に先駆けて少子高齢化が進展しており、山間部をはじめとする交通空白地では、集落が点在する地理的状況や高齢者の運転免許証返納などを踏まえた移動手段の確保が喫緊の課題となっている。

さらに、今後、人口減少に伴いさらなる公共交通利用者の減少や、公共交通を担う運転士の恒常的な不足といった問題が深刻化していくと予想され、事業者の経営努力のみでは、市民にとって生活の足である公共交通を維持・確保できなくなると懸念されている。このため、交通空白地や利用者が少ない路線については、デマンド交通や自家用有償運送などの導入の検討が必要な状況にある。

一方、本市においては、少子高齢化をはじめとする急速な社会情勢の変化に伴い、公共交通のみならず、将来を見据えたまちづくりのあり方が求められており、平成 28 年度から「立地適正化計画」の策定に着手している。

こうした状況を踏まえて、「萩市基本ビジョン」や「萩市総合戦略」、「萩市都市計画マスタープラン」などのまちづくりの方向性と整合性を図りながら、市と事業者、住民が適切に役割を分担しながら、公共交通ネットワークの再編と効率化を図り、今後の人口減少下においても持続可能で、市民ニーズに合致した公共交通網を形成するため、「萩市地域公共交通網形成計画」を策定する。

1.2. 本計画の位置づけ

本計画は、「萩市基本ビジョン」を上位計画とし、まちづくりに関する「萩市総合戦略」、「萩市都市計画マスタープラン」、「萩市立地適正化計画」を含む関連事業と連携しながら、交通分野に関して、平成 24 年度に公共交通の維持確保を目的に策定された「萩市地域公共交通確保維持計画」の成果を反映し、国が策定する公共交通の基本方針との整合性を考慮して、策定する。

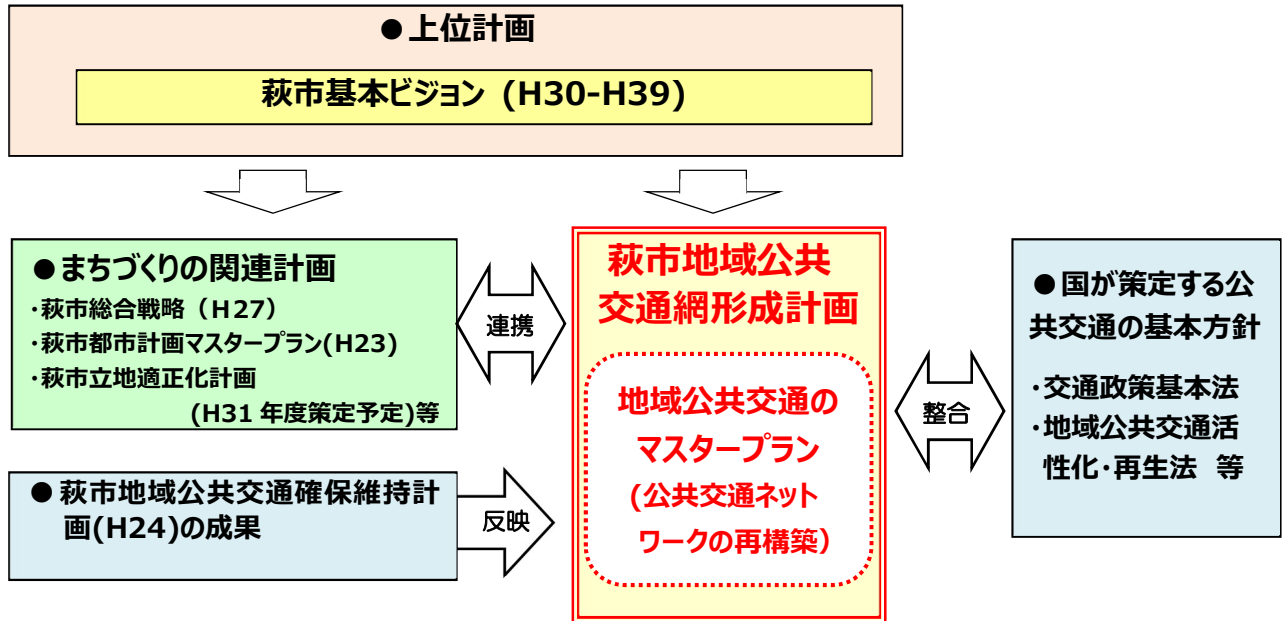


図 萩市地域公共交通網計画の位置づけ

1.3. 計画の対象区域

市全域にかかる公共交通の課題が必要であるため、市全域を対象区域とし、市内の公共交通 (JR 山陰本線、防長交通、中国 JR バス、石見交通、萩海運有限会社 (離島航路)、タクシー、まあーるバス、ぐるっとバス) を計画の対象とする。

1.4. 計画期間

平成 32 年度 (2020 年度) から平成 36 年度 (2024 年度) までの 5 年間を計画期間とする。

2. 地域概況

萩市の公共交通に関係する地域概況について、統計資料と既存資料から整理する。

2.1. 人口推移・日常生活圏等

(1) 人口および高齢化率の将来推移

萩市の人口は、昭和30年をピークに減少し、特に、少子化に伴い高校生などの通学移動時にバス利用の想定される若年層が減少している。

国立社会保障・人口問題研究所の推計において、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。

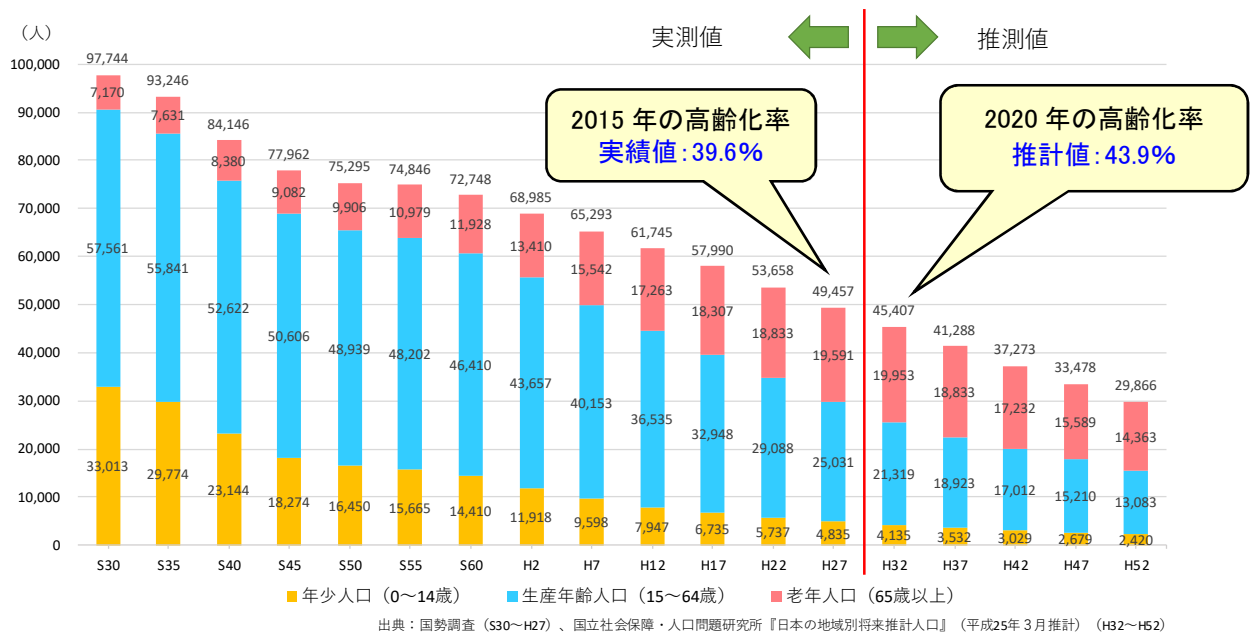


図 萩市の人口推移

(2) 通勤・通学者

「常住者（萩市内に住んでいる人）」の通勤・通学先は、「市内」に次いで、「山口市」、
「長門市」が多くみられる。

また、「就業者・通学者（萩市内で働いている人・学んでいる人）」の常住先は、「市内」
に次いで、「長門市」、「阿武町」、「山口市」などが多く見られる。



図 常住者の通勤・通学先

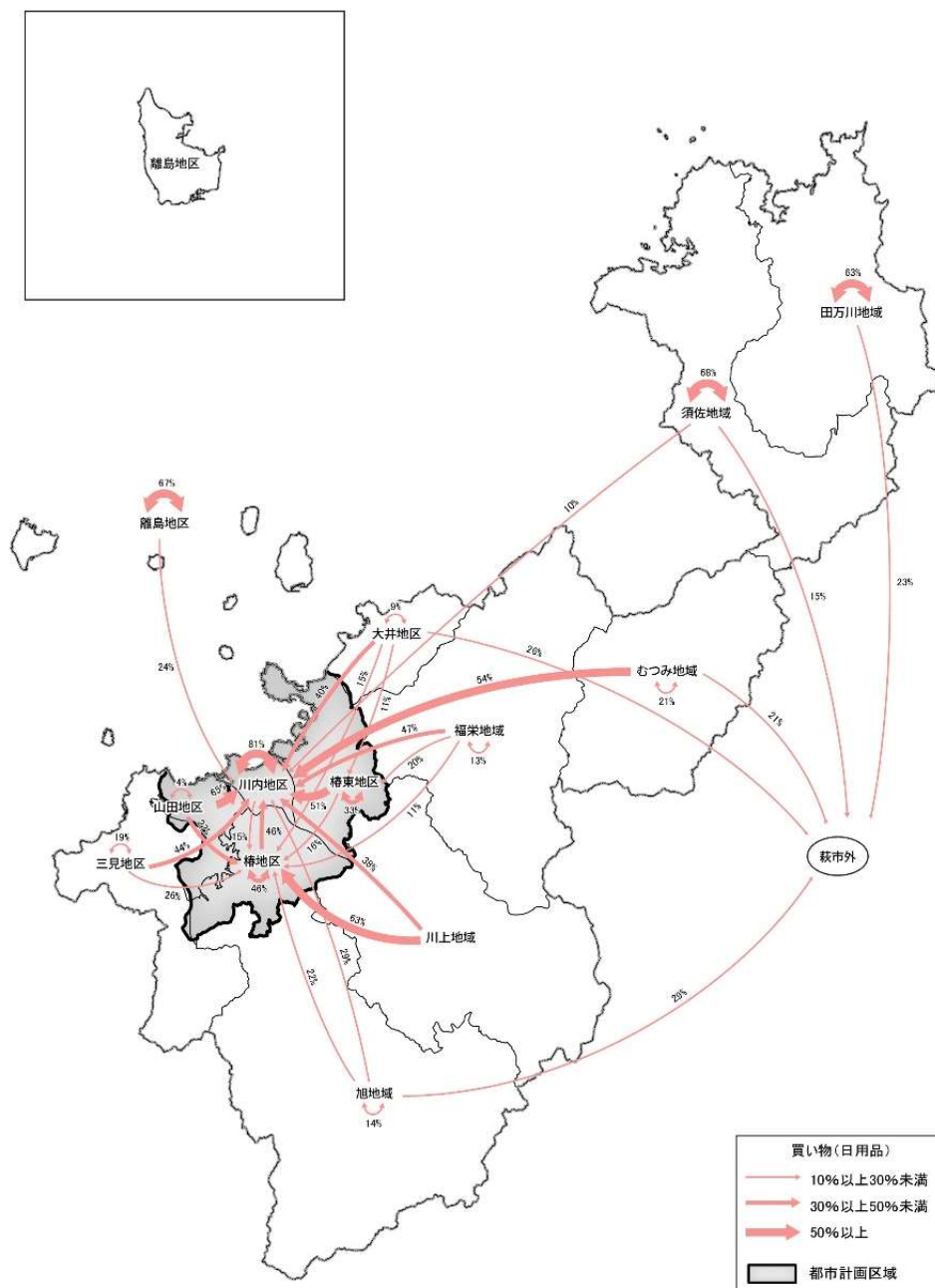


図 就業者・通学者の常住先

(3) 日常生活圏

萩市民は、下図に示すように、買い物・通院いずれの場合も、川内地区を利用する傾向が強い。

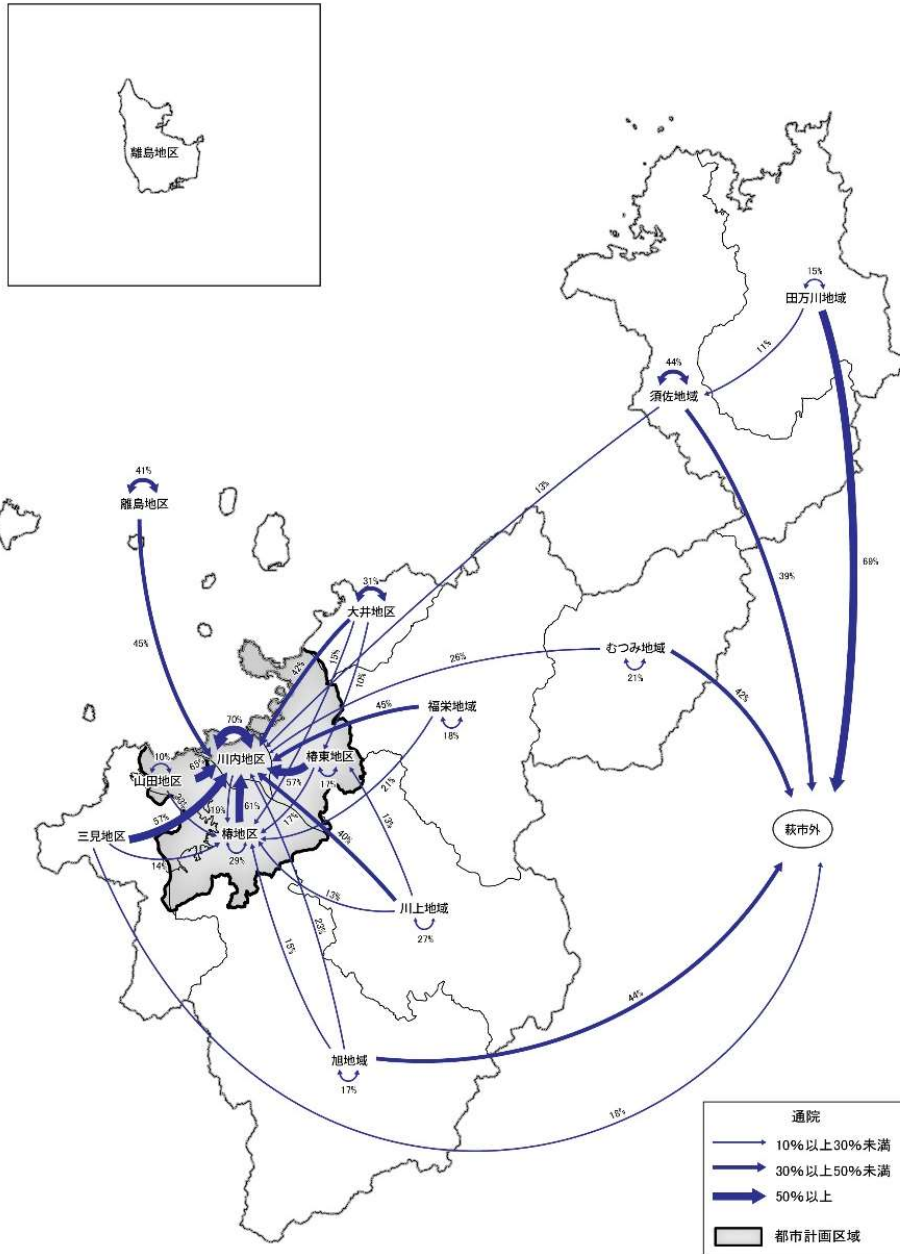
また、萩市外への移動は、田万川地域、須佐地域、むつみ地域、旭地域、大井地区に多く見られる。



▲日用品の買い物流動

図 買い物(日用品)の流動

出典: 萩市の今後のまちづくりに向けた市民アンケート調査結果(平成 29 年 7 月)



▲通院流動

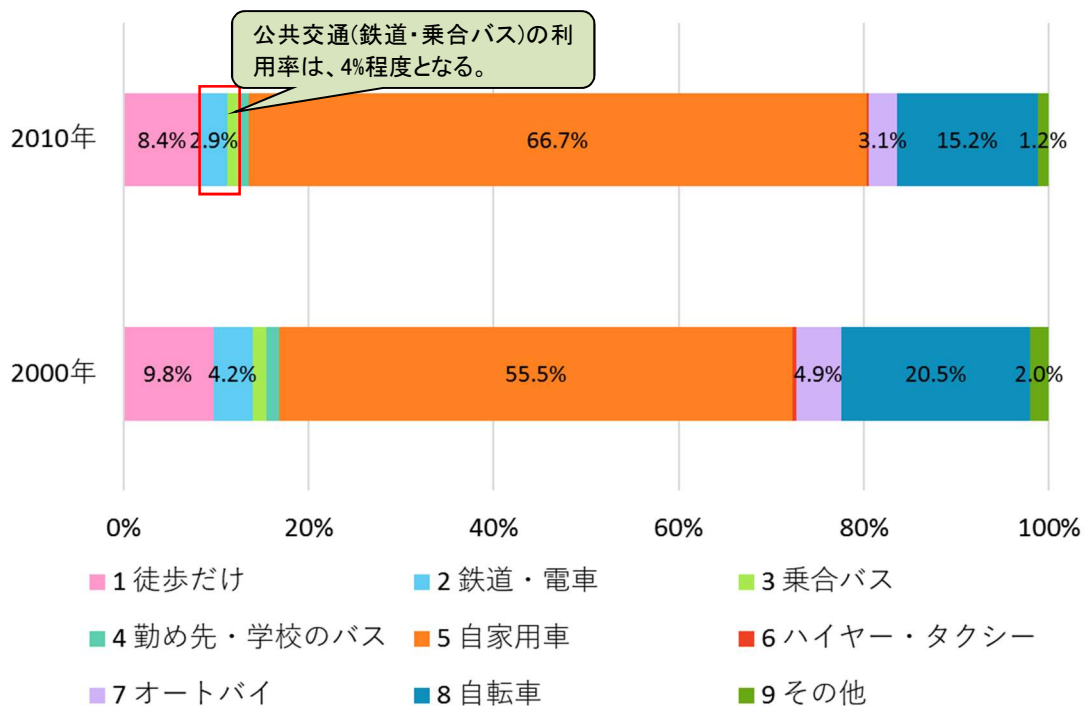
図 通院の流動

出典: 萩市の今後のまちづくりに向けた市民アンケート調査結果(平成 29 年 7 月)

2.2. 移動手段など

(1) 移動手段

萩市民の15歳以上の通勤・通学者の移動手段は、およそ6割強が自家用車を利用しており、一方、公共交通（鉄道・乗合バス）の利用率は1割未満であり、10年前と比較し、自家用車への依存度が高まっている。



出典：平成12年、平成22年国勢調査

図 15 歳以上の通勤・通学者の移動手段

(2) 鉄道利用者数

萩市内を通過する JR 山陰本線各駅の利用者数は、下図に示すように「萩駅」の利用者数が概ね横ばいで推移しているが、他の駅は減少傾向にある。

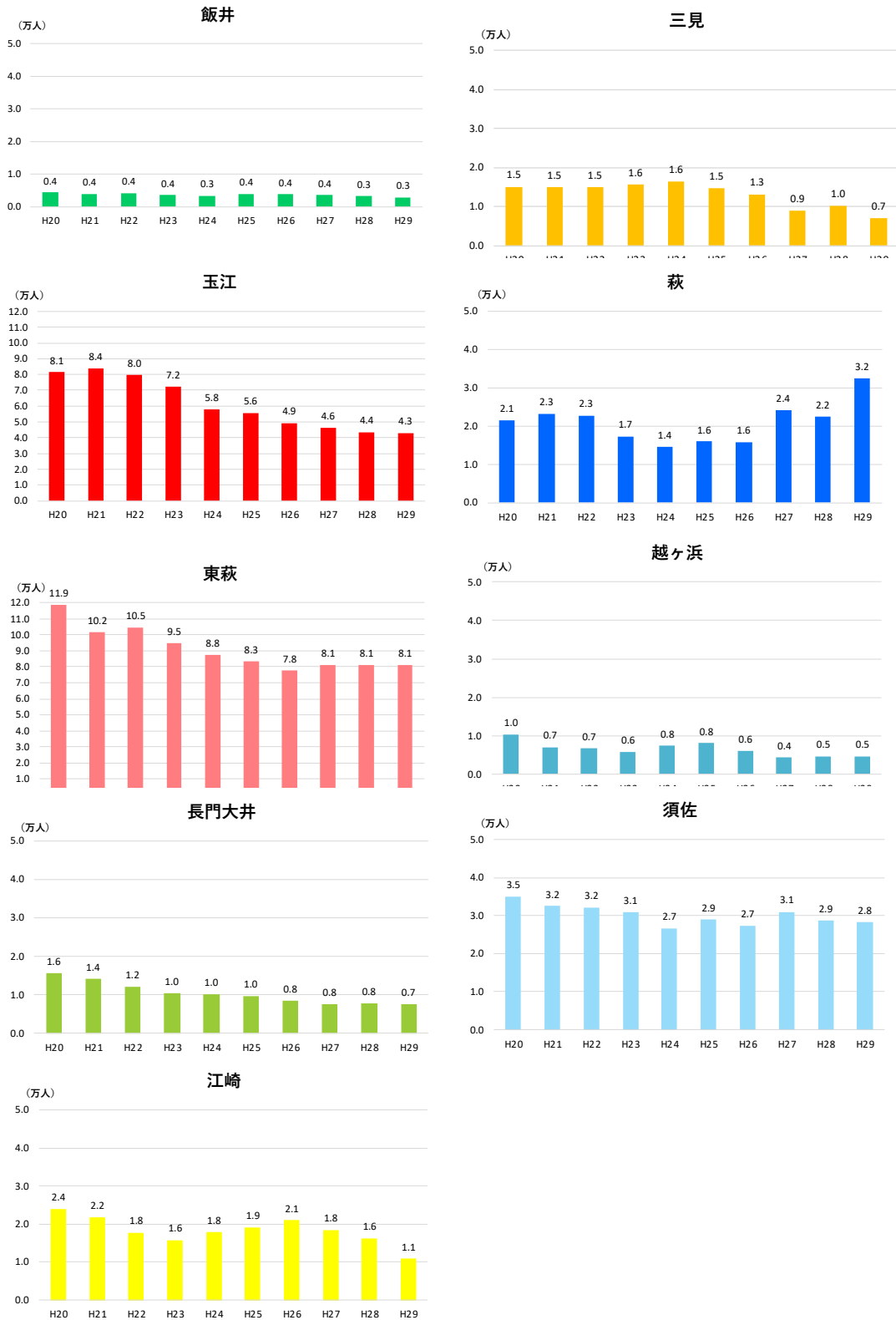


図 各駅乗車人数(年間)

出典: 山口県統計年鑑

(3) 自家用車保有台数

萩市の自動車保有台数は、小型車は微減傾向にあるが、普通車は微増傾向にある。

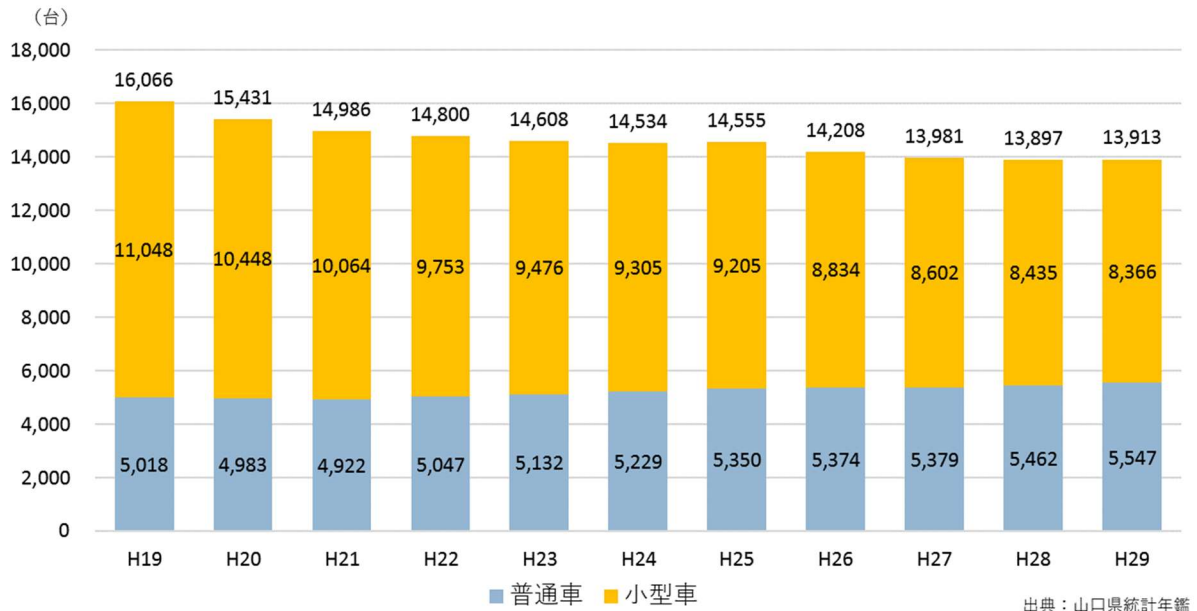


図 萩市内の自動車保有台数

2.3. 萩市の公共交通に対する財政負担

人口減少等の影響による公共交通利用者の減少に伴い、バス路線と離島航路の維持には財政支援が必要となっているが、人口減少下において大きな税収増が見込めない現状では、今後、萩市の財政を圧迫する可能性がある。

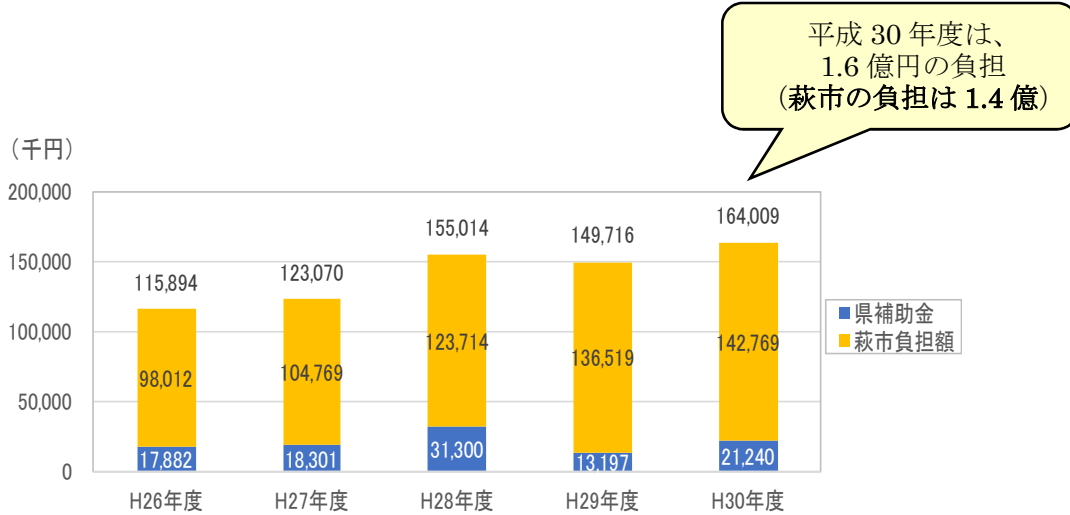


図 萩市の地方バス路線補助金額の推移

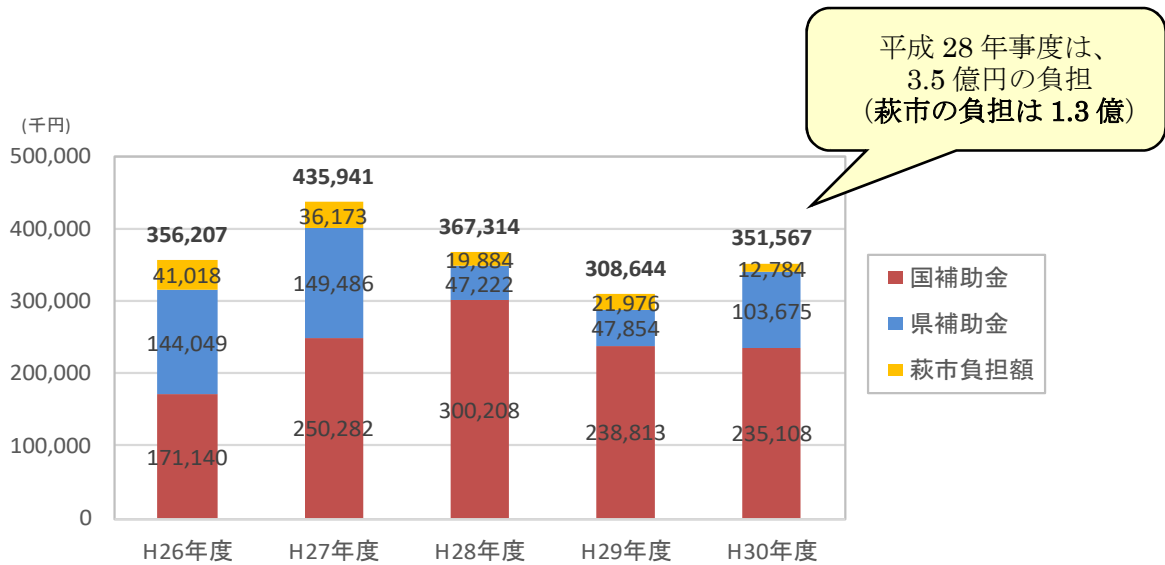


図 離島路線補助金額の推移

2.4. 観光客数の状況

萩市は、松下村塾等、世界遺産をはじめとする著名な観光資源を有しており、観光者数は増加傾向にある。

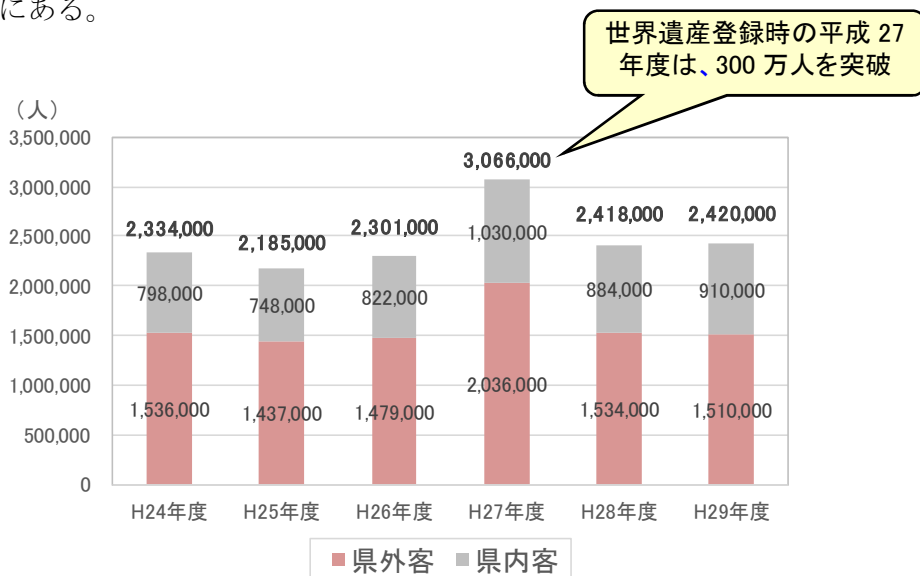


図 県外客・県内客別観光客数の推移



写真 萩・明倫学舎



写真 松下村塾

2.5. 生活利便施設・公共施設の立地状況

萩市における生活利便施設と公共施設の立地状況を示す。

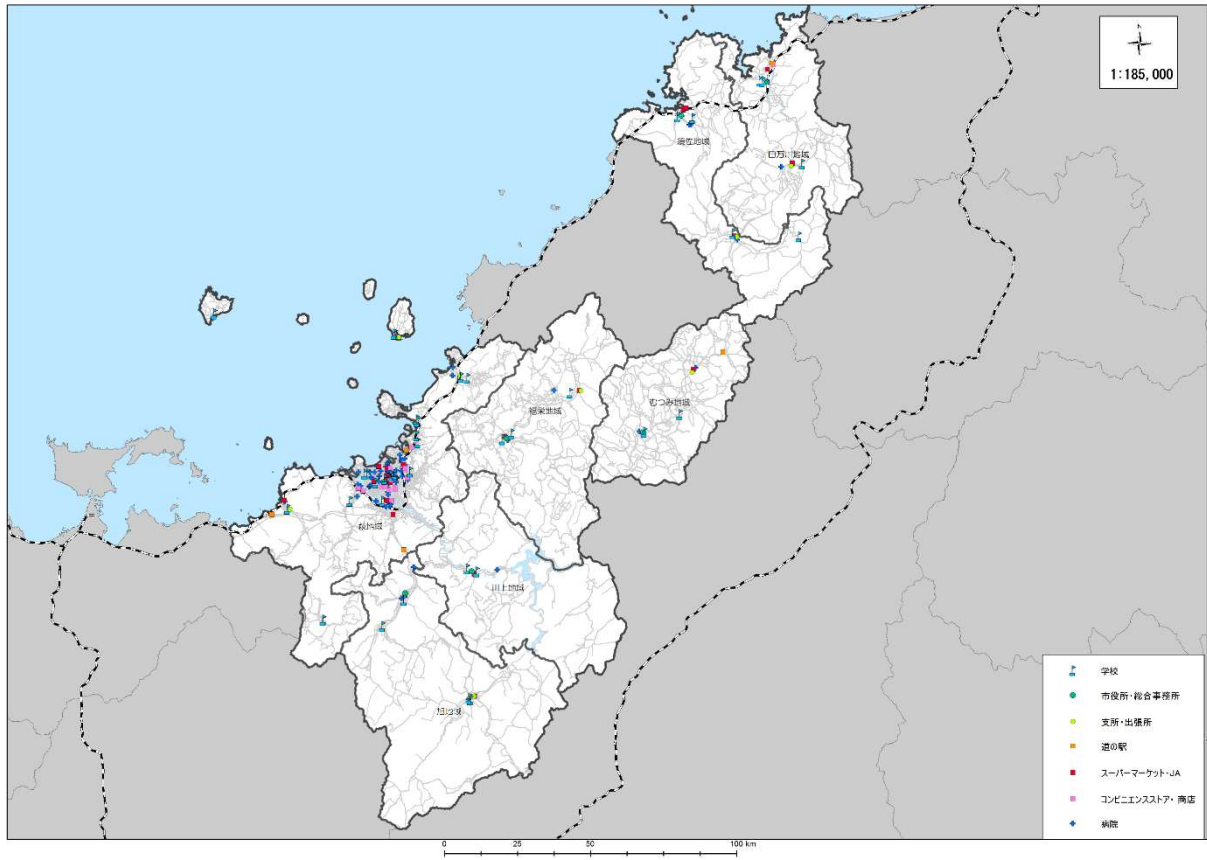


図 萩市の生活利便施設・公共施設の立地状況

3. 上位計画、関連計画の整理

整理中

3.1. 萩市基本ビジョン (H30-H39)

3.2. まちづくりの関連計画

- (1) 萩市総合戦略(H27)
- (2) 萩市都市計画マスタープラン(H23)
- (3) 萩市立地適正化計画(H31)

将来都市構造図 (案) <都市計画区域版>

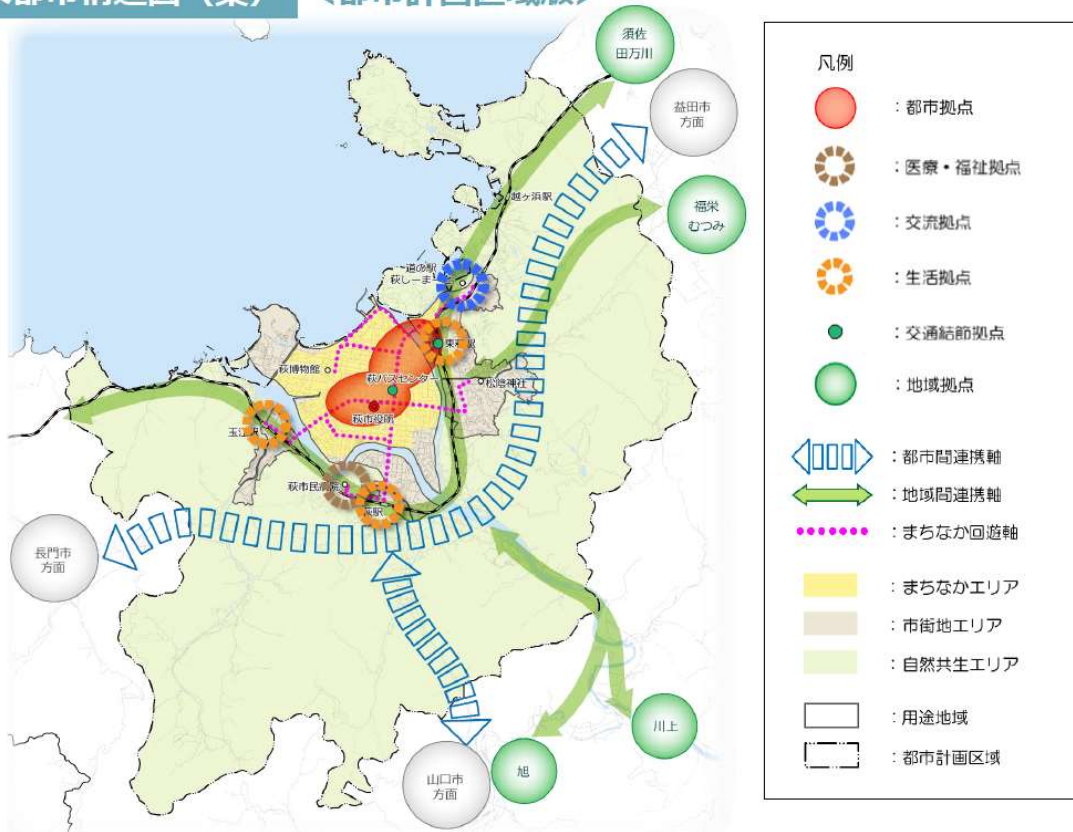


図 萩市の将来都市構造

3.3. 萩市地域公共交通確保維持計画

平成 24 年（2012 年）3 月に、「萩市地域公共交通確保維持計画」が策定された。その内容を整理する。

4. 公共交通の現況

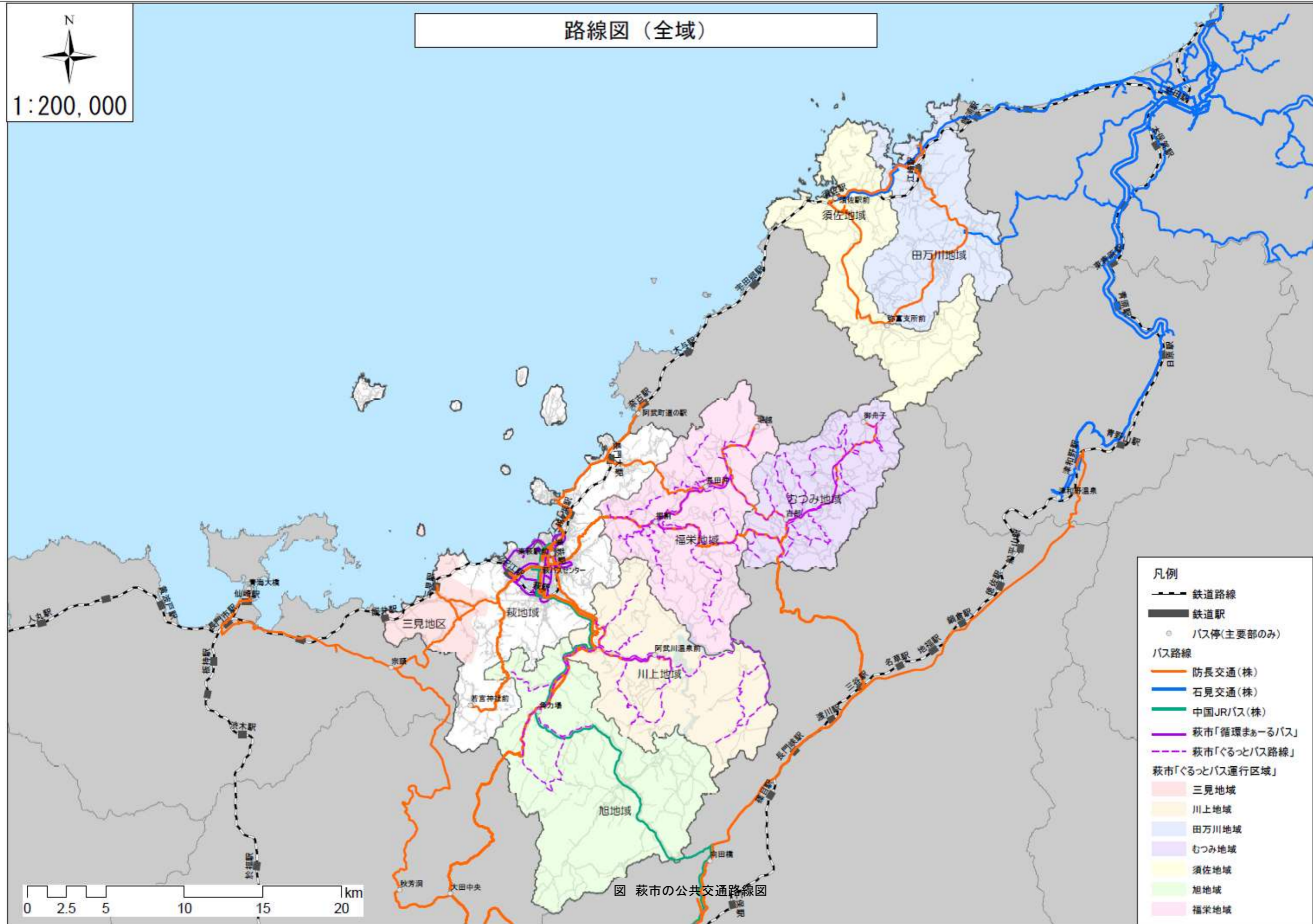
4.1. 公共交通路線図

萩市内におけるバスの運行状況についての基礎資料として、鉄道を含む公共交通の路線図を次ページに示す。

なお、萩市内のバス路線としては下表に示すように、大別では3種、詳細では17種がある。

表 萩市内のバス路線一覧

大別	種別
バス路線	防長交通（株）
	石見交通（株）
	中国 JR（株）
	萩循環まあるバス
スクールバス路線	旭地域
	川上地域
	福栄地域
	むつみ地域
	須佐地域
	田万川地域
ぐるっとバス	萩地域三見地区
	旭地域
	川上地域
	福栄地域
	むつみ地域
	須佐地域
	田万川地域



4.2. 公共交通の人口カバー率

萩市における公共交通空白地帯を把握するため、鉄道駅及びバス停留所からの誘致距離と、高齢者の人口分布（250m メッシュ）の GIS データを重ね合わせ分析を行った。

まず、市全体の平成 27 年国勢調査に基づく 65 歳以上人口の人口分布を示し、その後、7 地域毎に実施した公共交通カバー率の分析を示す。

交通事業者（JR・路線バス）やまあーるバスによる公共交通の人口カバー率は、84%である。また、萩市が交通空白地域における住民の地域内移動手段の確保を目的に運行している「ぐるっとバス」も含めると、人口のカバー率は 92%に及ぶ。

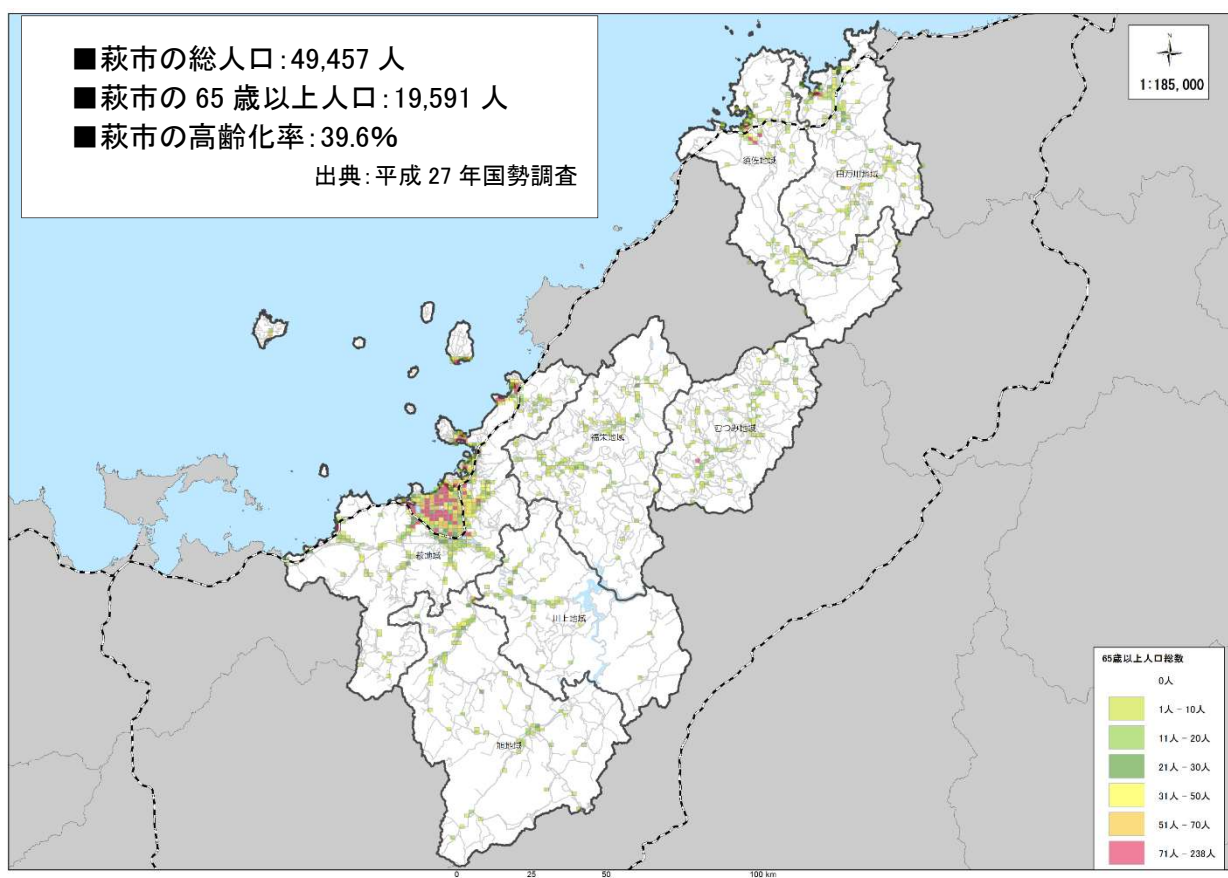


図 萩市の 65 歳以上人口分布

表 公共交通の人口カバー率

公共交通	人口カバー率
JR、路線バス	84%
JR、路線バス、ぐるっとバス	92%

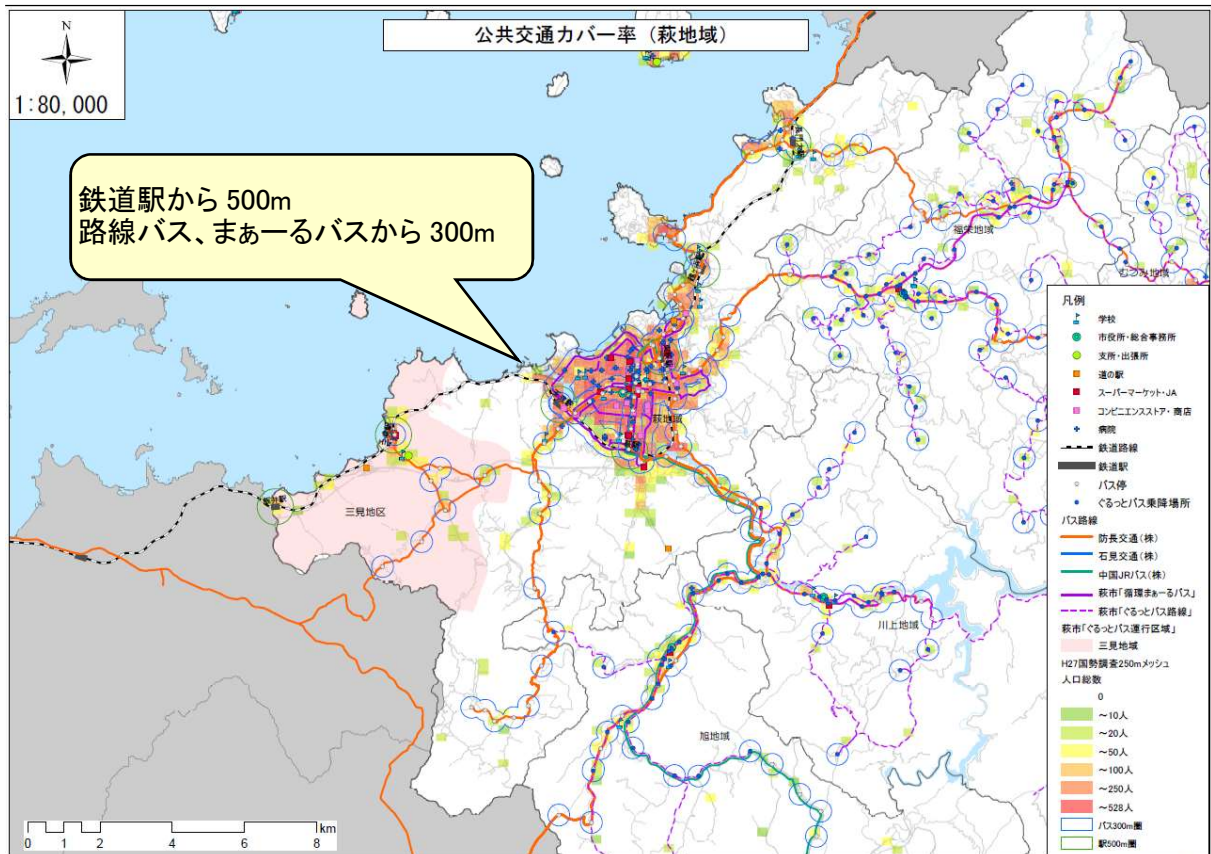


図 公共交通の人口カバー率（萩地域）

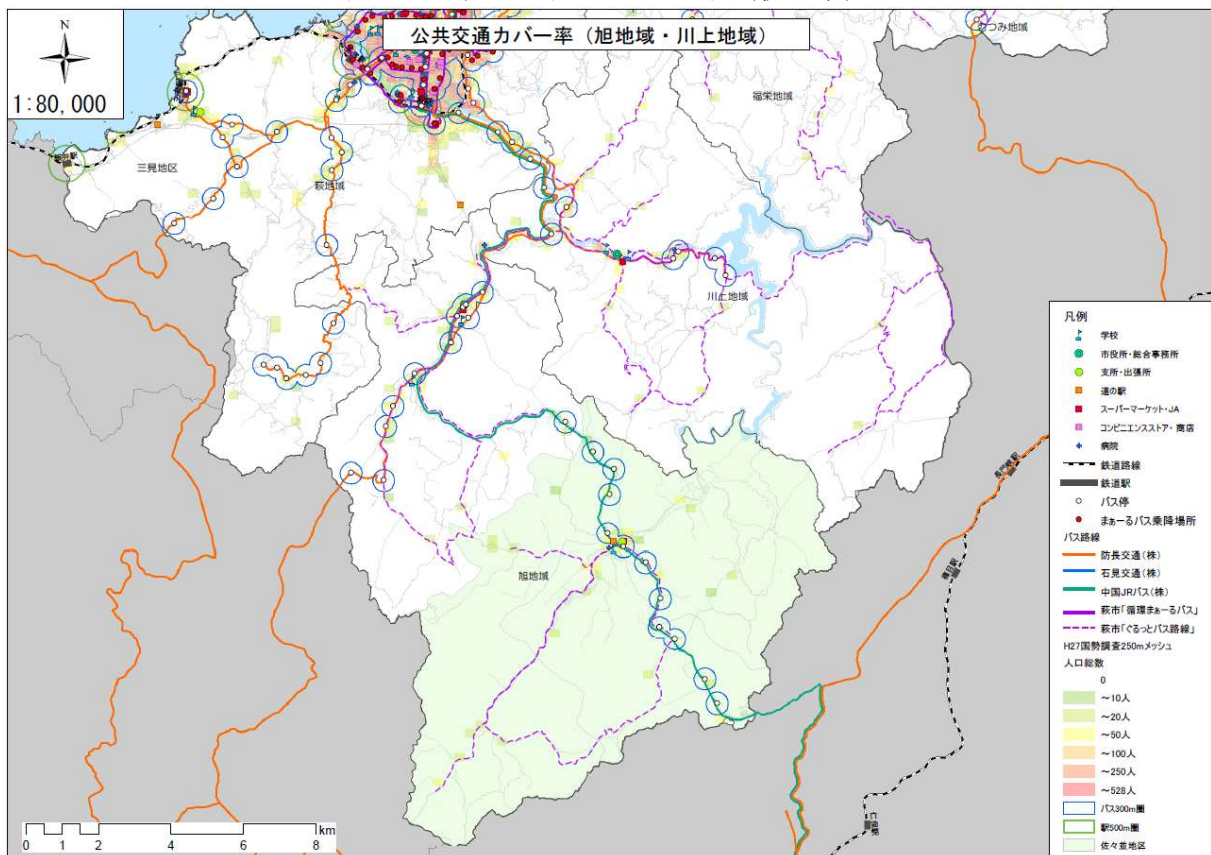


図 公共交通の人口カバー率（旭地域・川上地域）

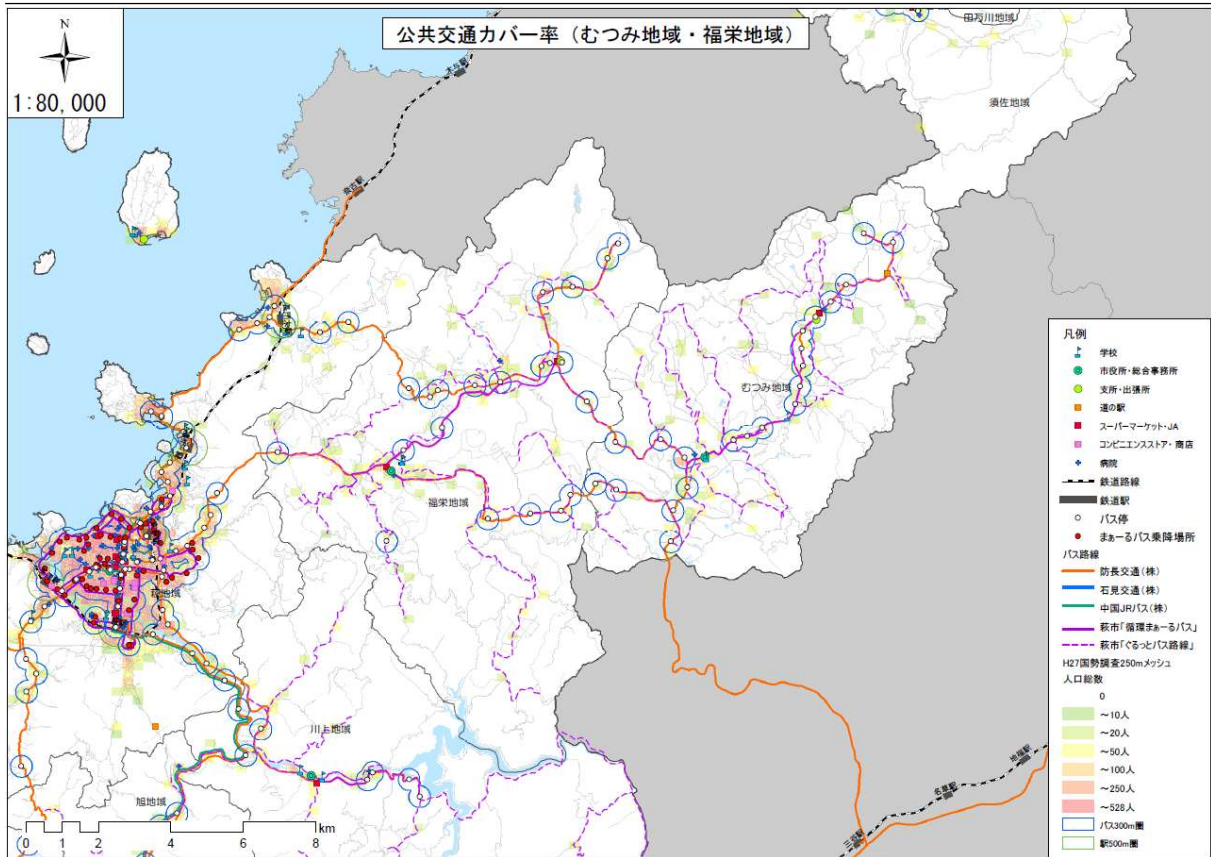


図 公共交通の人口カバー率（福栄地域・むつみ地域）

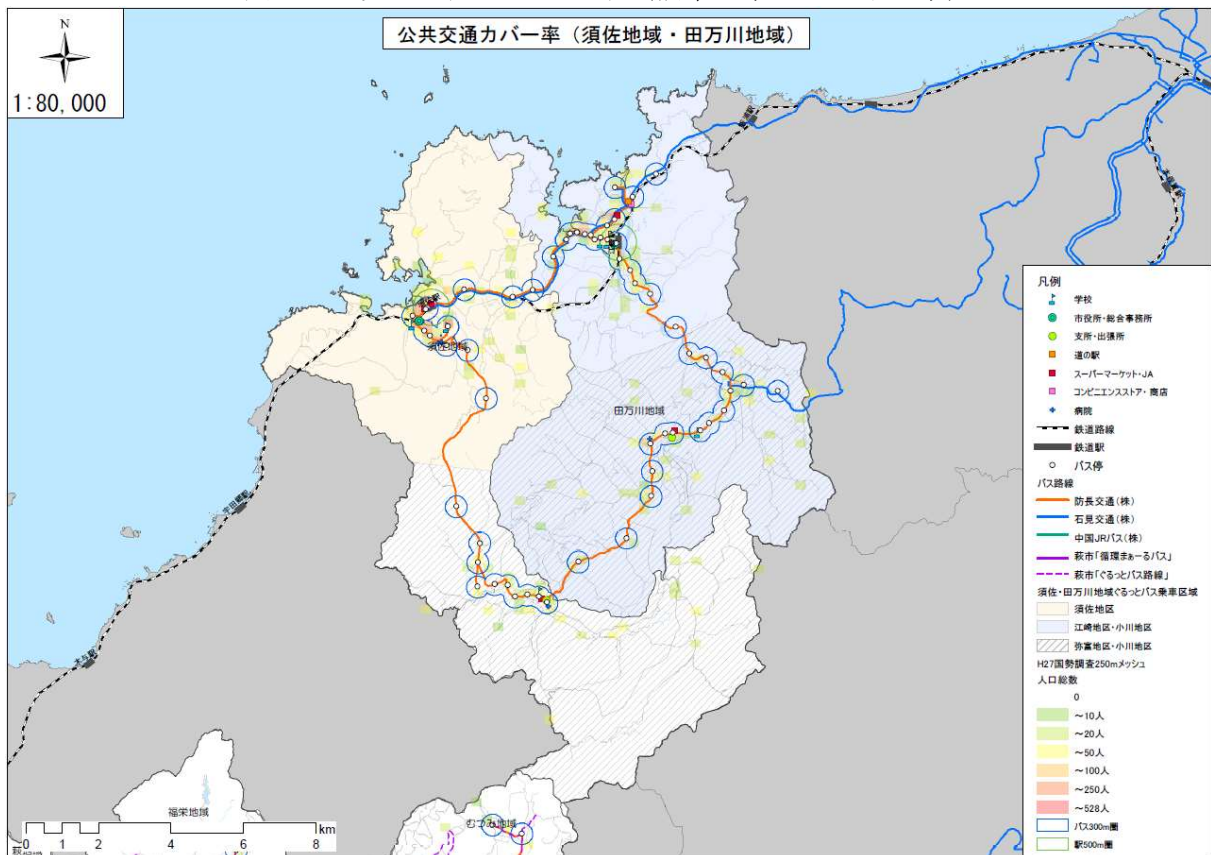


図 公共交通の人口カバー率（須佐地域・田万川地域）

5. 市民の移動実態（アンケート調査結果）

公共交通に対する潜在的なニーズや、利用促進のための改善点などを把握するため、公共交通のメインターゲットである高齢者（65歳以上）と高校生の移動実態の把握を目的に、住民アンケート調査（65歳以上）、民生委員アンケート調査、高校生アンケート調査を実施した。

その調査結果を中心に、以下に、高齢者と高校生の移動実態を整理した。

5.1. 高齢者の移動実態

住民アンケート（65歳以上）による高齢者の移動実態を以下に示す。

（1）高齢者の世帯の状況

高齢者の家族構成は、「独り暮らし」が2～3割であり、年齢が上がるにつれてその割合は高くなる。

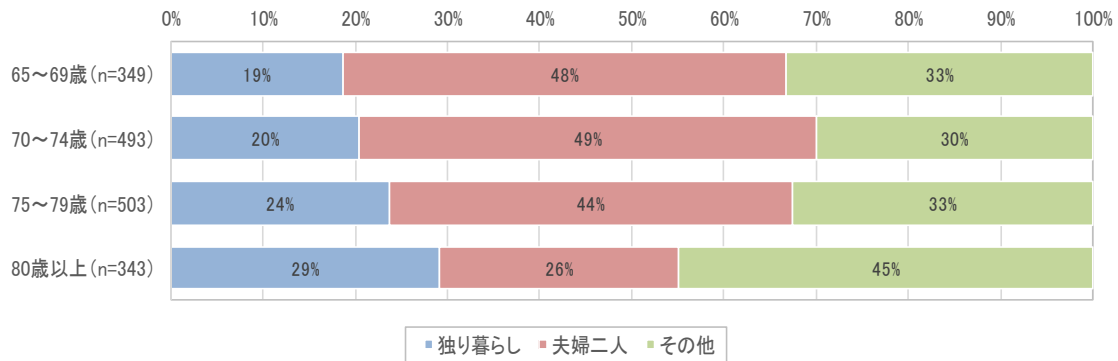


図 高齢者世帯の家族構成

出典：住民アンケート結果(65歳以上)（平成30年）

（2）運転免許証の保有状況

高齢者の運転免許保有率は、80歳以上になると大きく低下して、6割以上が非保有者となる。

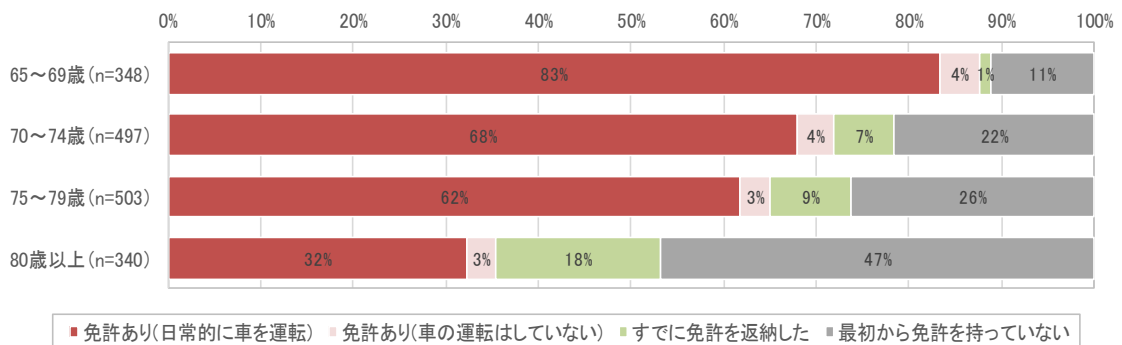


図 高齢者の運転免許保有状況

出典：住民アンケート結果(65歳以上)（平成30年）

(3) 送迎してもらえ人の有無

高齢者の送迎してもらえ人の有無については、「送迎をしてもらえ人はいない」は3割を占めており、年齢が上がるにつれて「送迎をしてもらえ人はいない」方が増加傾向にある。

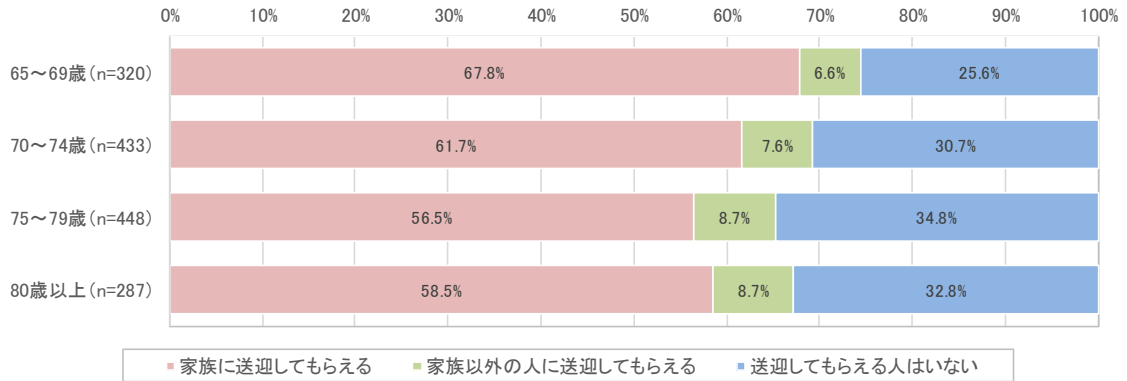


図 高齢者における送迎してもらえ人の有無

出典:住民アンケート結果(65歳以上) (平成30年)

(4) 買い物時の交通手段

高齢者は、自分で運転することが少なくなるにつれて、公共交通で移動をする方が増える傾向にある。

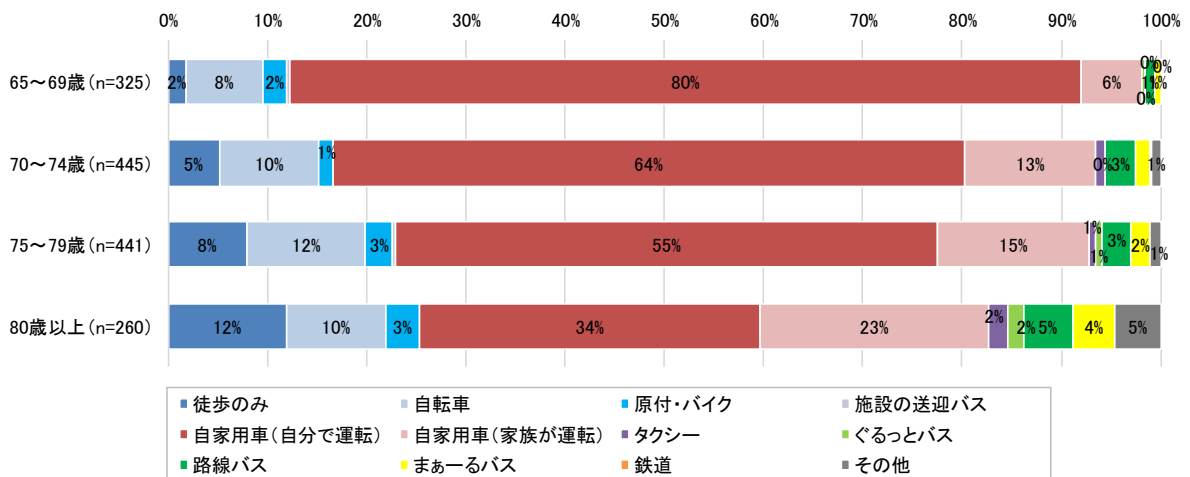


図 高齢者における買い物時の交通手段

出典:住民アンケート結果(65歳以上) (平成30年)

(5) 公共交通の運行ダイヤ・ルートについての不満点

高齢者の公共交通の運行ダイヤ・ルートについての不満点は、「本数が少ない」「乗りたい時間に便がない」「行きたいところへ行かない」といった意見が多い。

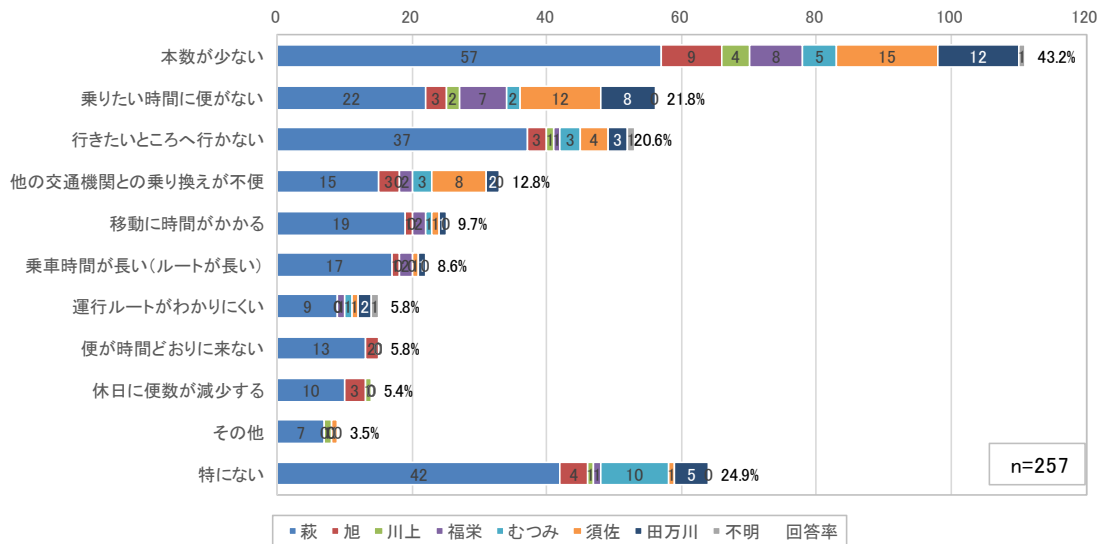


図 公共交通の運行ダイヤ・ルートについての不満点

出典:住民アンケート結果(65歳以上)(平成30年)

(6) 公共交通への改善要望

高齢者の公共交通への改善要望は、「利用料金を安くする」「路線バスを小型化する」「自宅、病院やスーパーの近くにバス乗り場を設置する」といった意見が多い。

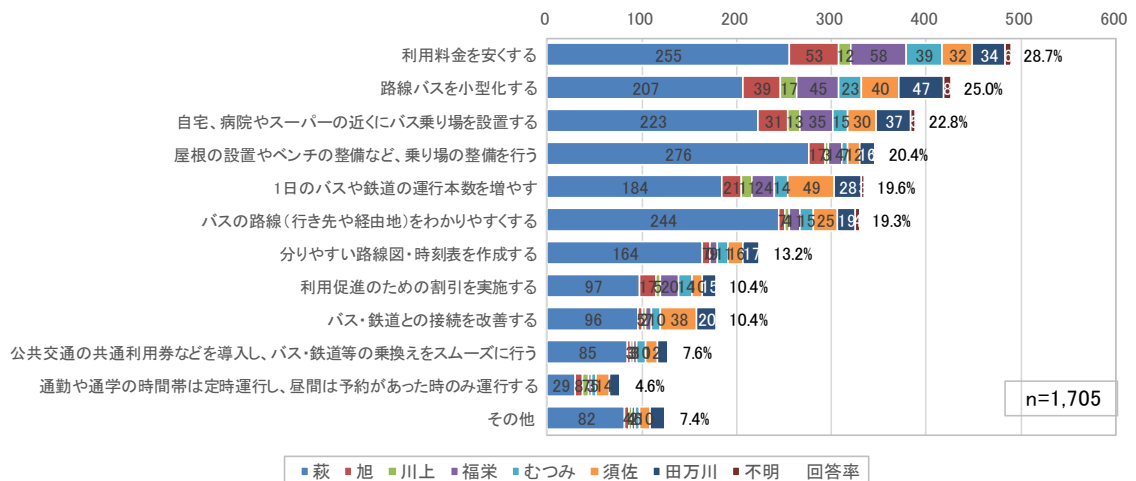


図 公共交通への改善要望

出典:住民アンケート結果(65歳以上)(平成30年)

(7) 買い物での外出頻度

高齢者の買い物での外出頻度は、「週3～4回」が約2割、「週1～2回」が約4割であり、年齢が上がるにつれて、買い物での外出頻度が減る傾向にある。

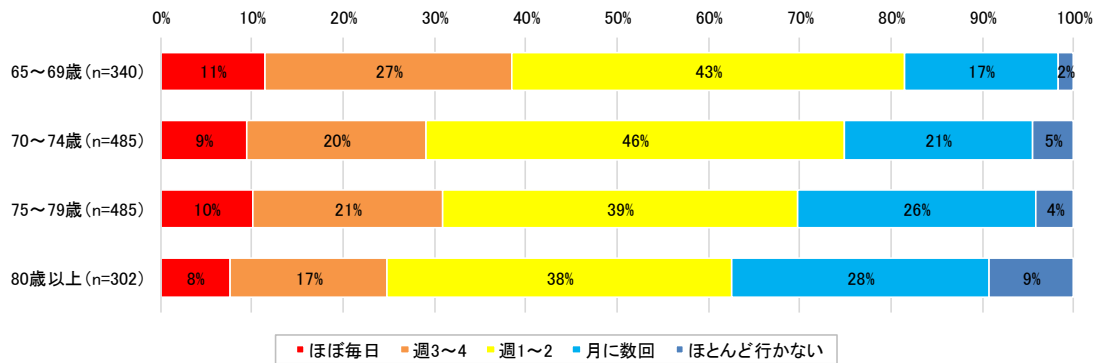


図 買い物での外出頻度

出典:住民アンケート結果(65歳以上) (平成30年)

(8) 通院での外出頻度

高齢者の通院での外出頻度は、「週1～2回」が5%～8%、「月に数回」が約6割～8割であり、年齢が上がるにつれて、通院での外出頻度が増える傾向にある。

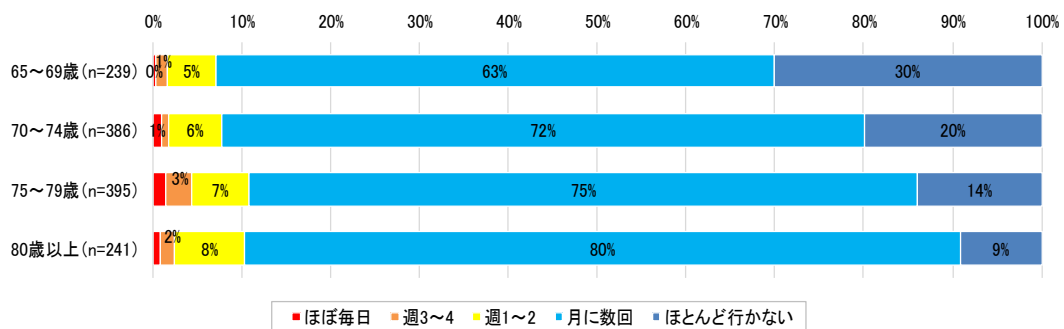


図 通院での外出頻度

出典:住民アンケート結果(65歳以上) (平成30年)

(9) 買い物時の交通手段

高齢者の買い物時の交通手段は、年齢が上がるにつれて、運転頻度が下がり、公共交通での移動の割合が高まる。

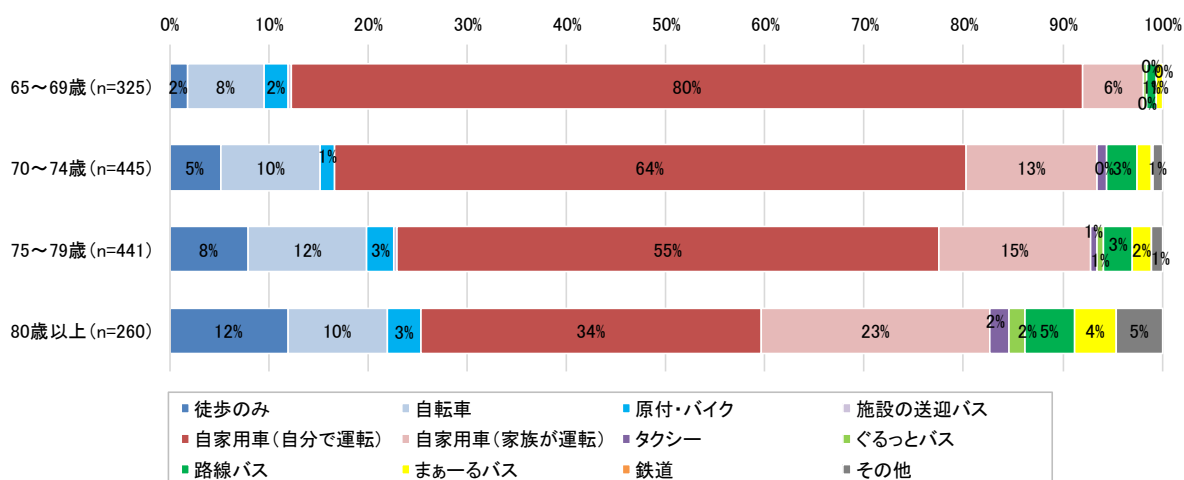


図 高齢者における買い物時の交通手段(再掲)

出典:住民アンケート結果(65歳以上)(平成30年)

(10) 通院時の交通手段

高齢者の通院時の交通手段は、年齢が上がるにつれて、運転頻度が下がり、公共交通での移動の割合が高まる。

特に、80歳以上の方の通院では、タクシーでの移動が7%存在している。

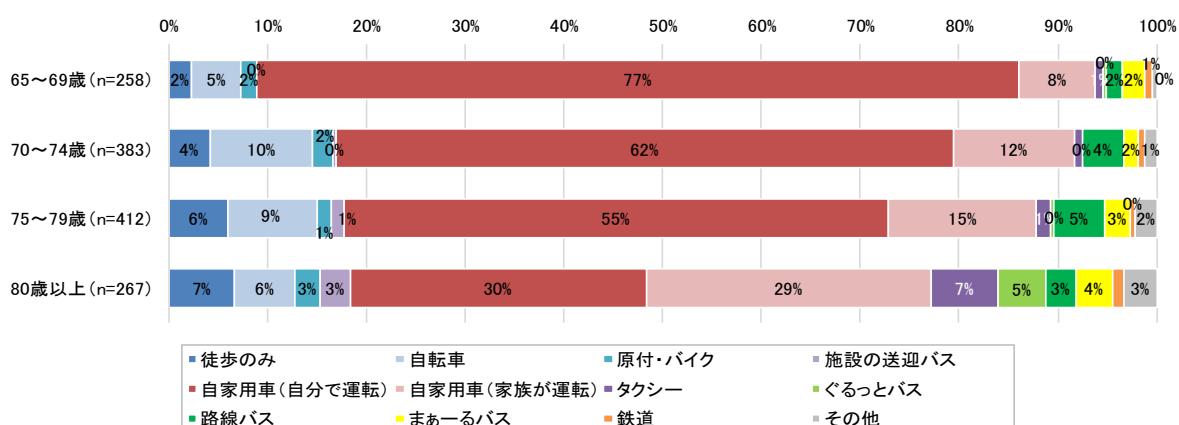


図 高齢者における通院時の交通手段

出典:住民アンケート結果(65歳以上)(平成30年)

5.2. 地域別の高齢者の移動目的地と移動手段

住民アンケート（65歳以上）調査の結果、萩市における高齢者の買い物や通院の目的地は、地域毎に異なっており、これらに対応した公共交通網の維持・確保が重要である。

(1) 居住地域別の高齢者の移動目的地

川上・福栄地域においては、萩地域への交通手段の維持・確保が重要となり、旭・むつみ地域においては、萩地域や山口市への交通手段の維持・確保が重要となる。

また、須佐、田万川地域においては、域内や益田市への交通手段の維持・確保が重要となる。

		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%
	阿武町	3%	0%	0%	2%	0%	2%	0%	2%
	長門市	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	美弥市	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	不明	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

図 居住地域別の高齢者が買い物でよく利用する地域(店)

出典:住民アンケート結果(65歳以上)(平成30年)

		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%
	阿武町	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	長門市	1%	1%	0%	1%	1%	0%	0%	1%
	美弥市	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	岩国市	0%	0%	0%	0%	0%	1%	2%	0%
	宇部市	0%	1%	2%	1%	0%	2%	1%	1%
	広島市	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
不明	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

図 居住地域別の高齢者が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)

(2) 居住地域別の高齢者の移動手段

高齢者の移動手段は、自家用車は6~7割、公共交通は1割程度となっている。

旭・川上・福栄・むつみ地域においては、路線バスの割合が他地域と比較して高く、萩地域や山口市への幹線の利用が多い。

萩地域においては、徒歩や自転車の割合が比較的高く、自宅周辺で買い物や通院をされている方が多い。

須佐・田万川地域においては、域内は自家用車や徒歩・自転車で移動、益田市へは自家用車や公共交通で移動されている。また、田万川地域の通院は益田市への割合が高く、自家用車への依存度が特に高くなっている。

		居住地域							
		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	合計 n=2552
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%
	阿武町	3%	0%	0%	2%	0%	2%	0%	2%
	長門市	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	美弥市	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	不明	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

図 居住地域別の高齢者が買い物でよく利用する地域(店) (再掲)

出典:住民アンケート結果(65歳以上) (平成30年)

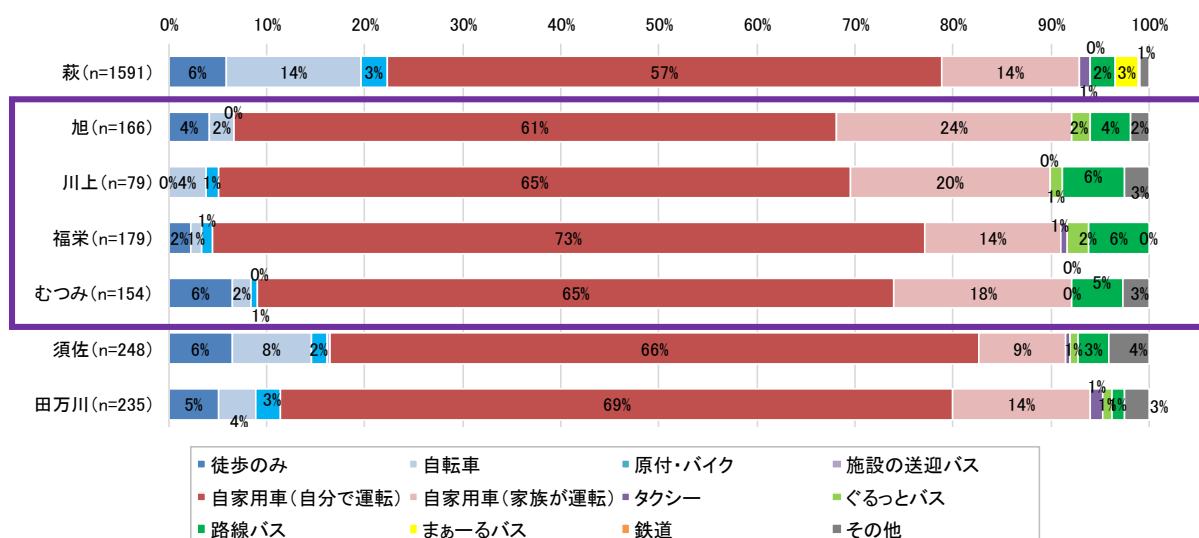


図 居住地域別の高齢者が買い物でよく利用する交通手段

出典:住民アンケート結果(65歳以上) (平成30年)

		居住地							
		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	合計 n=2103
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%
	阿武町	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	長門市	1%	1%	0%	1%	1%	0%	0%	1%
	美弥市	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	岩国市	0%	0%	0%	0%	0%	1%	2%	0%
	宇部市	0%	1%	2%	1%	0%	2%	1%	1%
	広島市	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
不明	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

図 5-15 居住地別の高齢者が通院でよく利用する地域(病院)(再掲)

出典:住民アンケート結果(65歳以上)(平成30年)

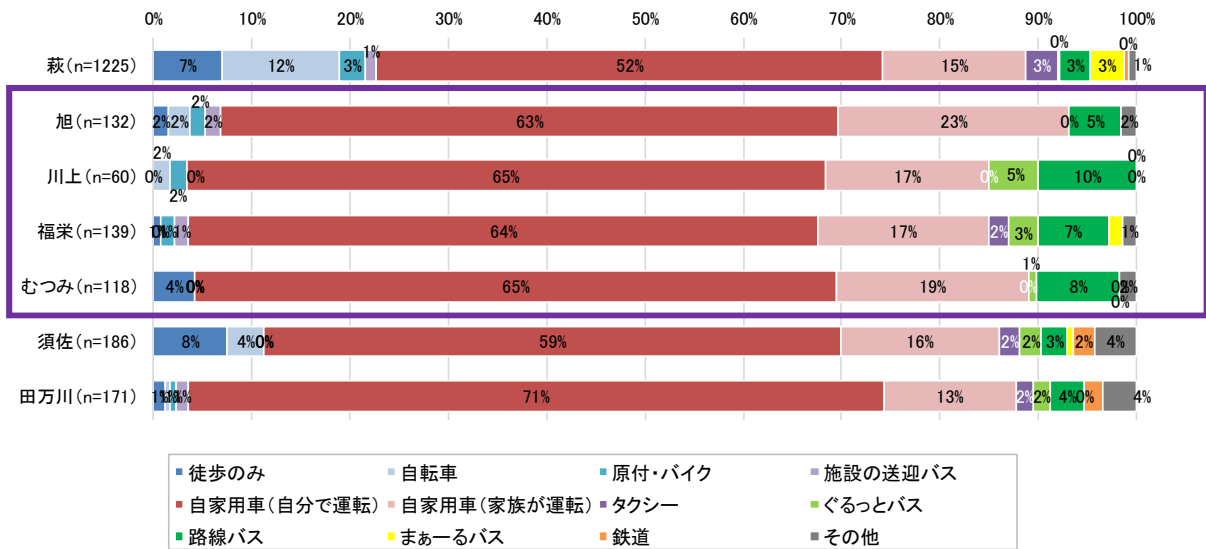


図 居住地域別の高齢者が通院でよく利用する交通手段

出典:住民アンケート結果(65歳以上)(平成30年)

5.3. 地域別の移動に関する課題

民生委員アンケート調査の結果、田万川地域は、「バス停や駅が遠い」が7割弱となっており、バス停や鉄道駅から遠くて困っている方が多いと考えられる。

また、萩地域の三見地区は、「バス停や駅が遠い」が7割弱となっており、平成28年度に新しくバス停が設置されたものの、利用しにくいと感じている可能性がある。

須佐・田万川地域においては、他地域と比較して「バスや列車の使い方が分からない」という意見が多く、路線バスやぐるっとバスの運行が複雑なため理解されていない可能性がある。

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
椿東地区 (n=20)	40%	40%	45%	35%	10%
椿地区 (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%	50%	42%	25%
合計 (n=145)	41%	32%	32%	26%	12%

図 地域別の移動に関する課題

出典：民生委員アンケート結果（平成30年）

5.4. 高校生の移動実態

高校生アンケート調査による高校生の移動実態を以下に示す。

(1) 高校の立地状況

萩市と萩市周辺における高校は、鉄道の沿線に立地している。

萩市内には3つの高校があり、長門市に長門高等学校、阿武郡阿武町に萩高等学校奈古分校、益田市に益田高等学校、益田翔陽高等学校、明誠高等学校が立地している

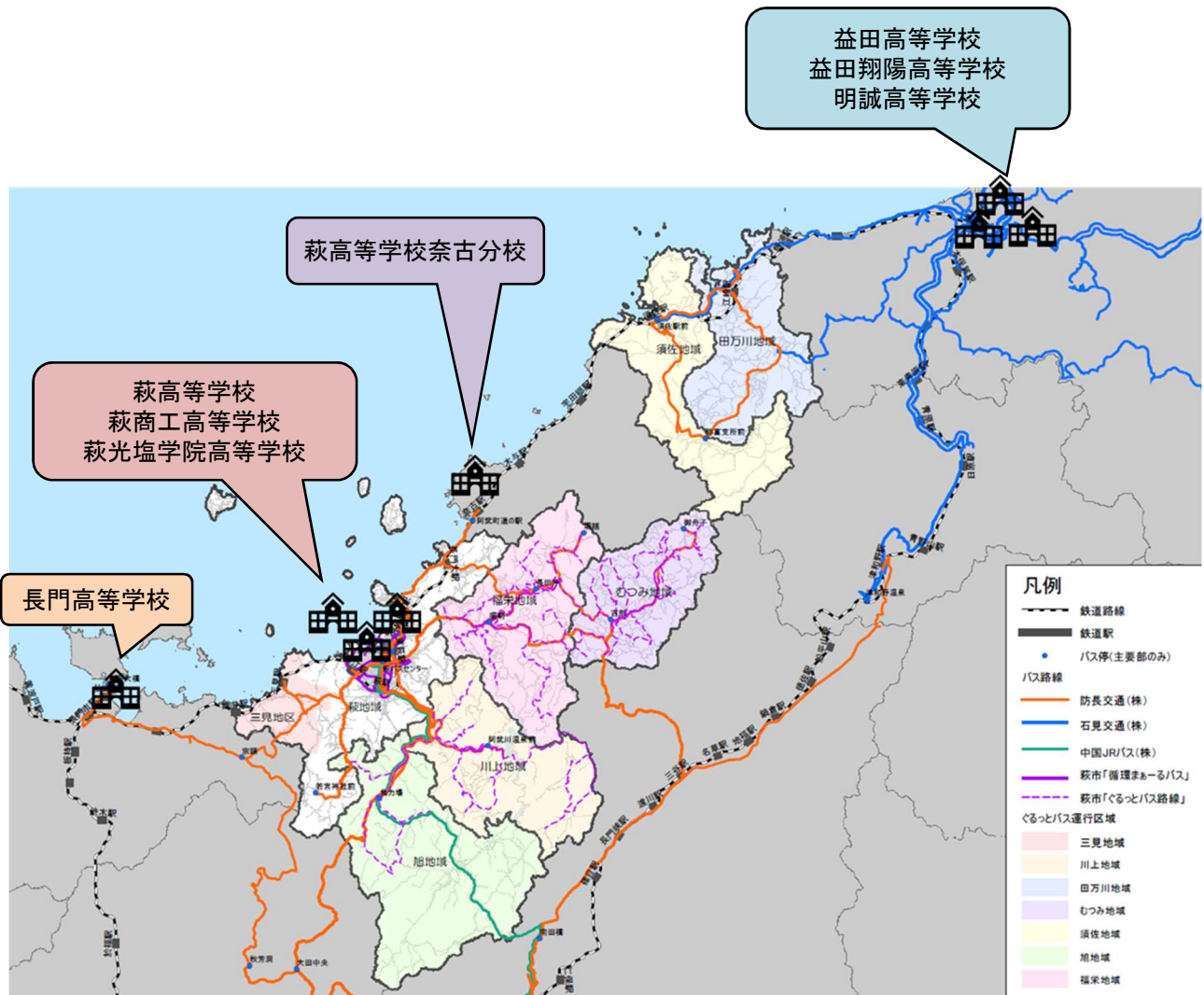


図 公共交通網と高校の位置図

(2) 居住地別通学手段

萩市内のむつみ・須佐・田万川地域居住の高校生は、通学手段として公共交通の利用が多く（定期券利用の割合が高い）、旭・川上・福栄地域居住の高校生は「家族などによる送迎頻度」が高い。

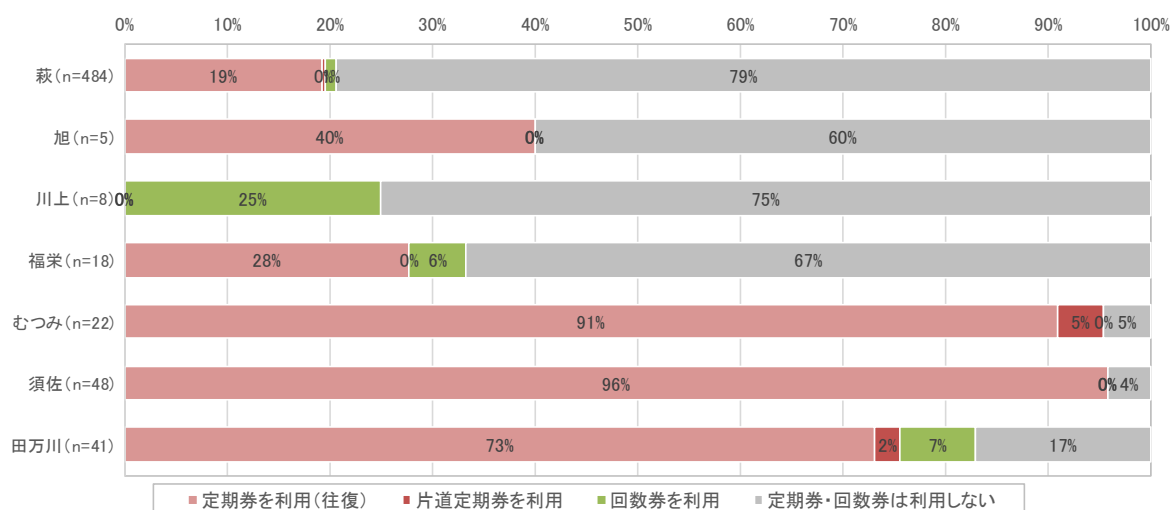


図 高校生の居住地別定期券・回数券の使用割合

出典: 高校生アンケート結果 (平成 30 年)

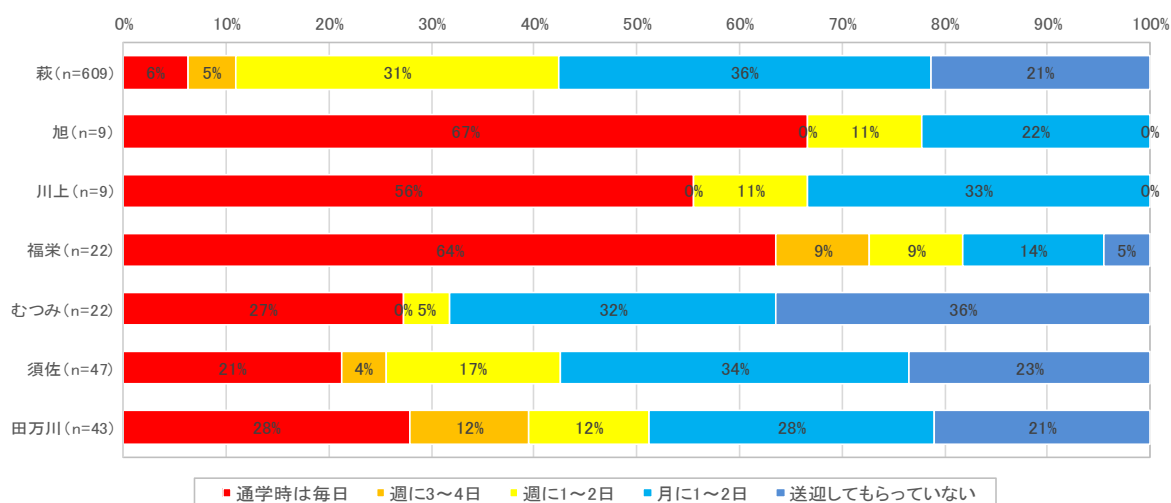


図 高校生の居住地別送迎の有無

出典: 高校生アンケート結果 (平成 30 年)

(3) 萩地域・旭地域・川上地域・福栄地域の高校生の通学手段

萩地域、旭地域、川上地域、福栄地域の高校生は、通学手段として家族の送迎や自転車の割合が高い。

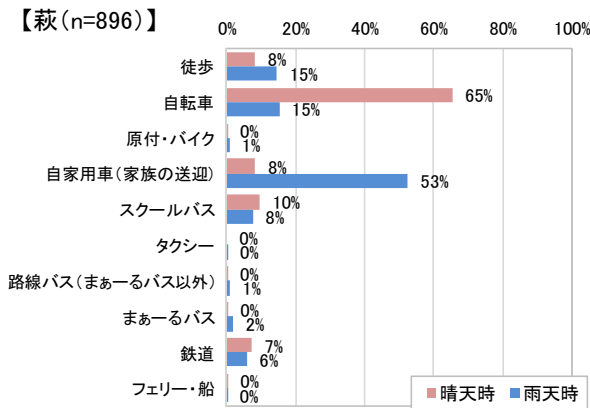


図 萩地域居住の高校生の通学手段

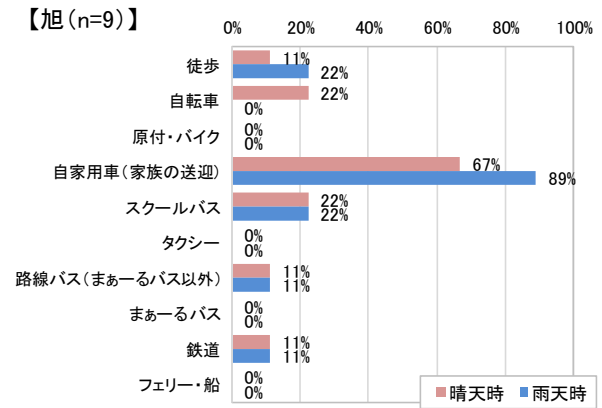


図 旭地域居住の高校生の通学手段

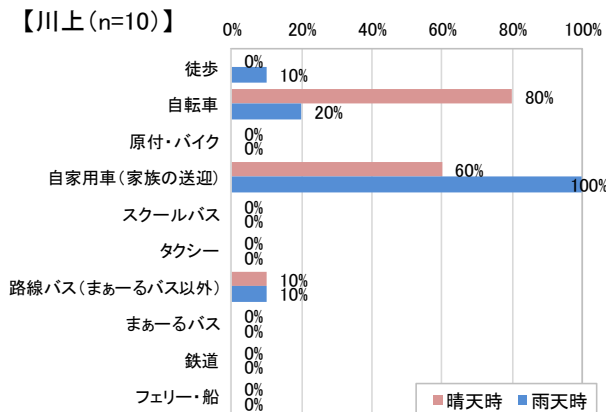


図 川上地域居住の高校生の通学手段

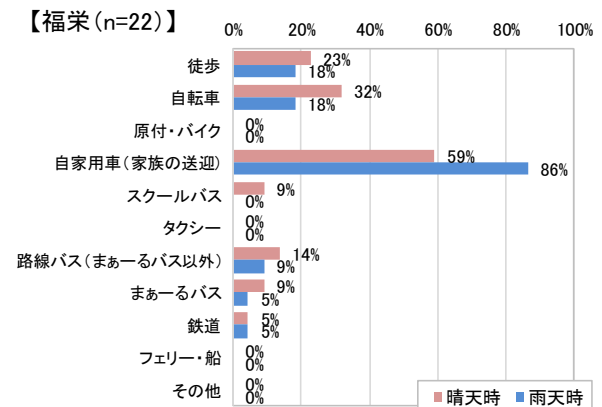


図 福栄地域居住の高校生の通学手段

出典:高校生アンケート結果(平成30年)

(4) むつみ地域・須佐地域・田万川地域の高校生の通学手段

むつみ地域の高校生は通学手段として路線バス、須佐地域・田万川地域の高校生は鉄道の利用が多い。

これらの地域は通学距離が長く、公共交通により通学環境が成り立っているため、他地域に比べ、公共交通の維持・確保がより重要となる。

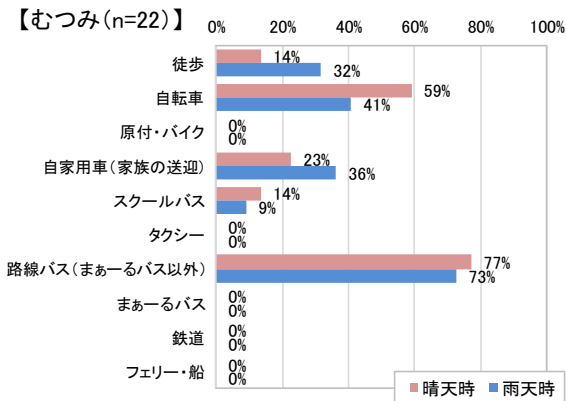


図 むつみ地域居住の高校生の通学手段

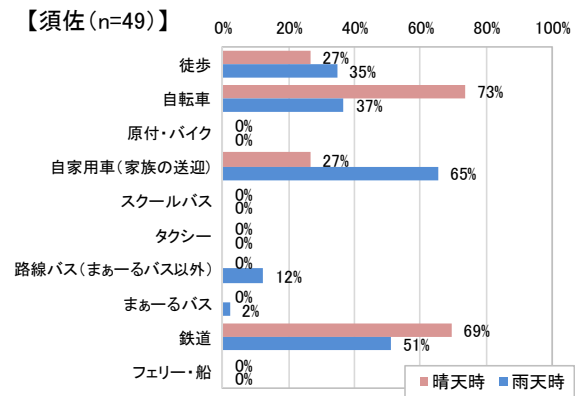


図 須佐地域居住の高校生の通学手段

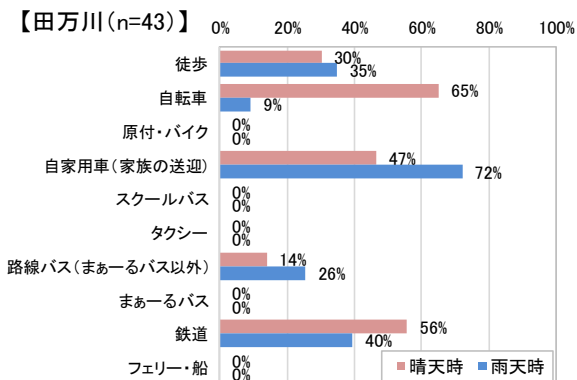


図 田万川地域居住の高校生の通学手段

出典:高校生アンケート結果(平成30年)

6. 公共交通の利用実態調査

公共交通に関するニーズ等を直接に利用者から把握するために、防長交通、中国 JR バス、石見交通の路線バス及び「ぐるっとバス」「まあーるバス」「スーパーはぎ号」について、全便に乗込み（平日1日、休日1日）、利用者アンケート調査を実施した。

調査項目は、「属性（年齢等）」、「乗車場所・降車場所」のほか、「乗車前後の交通手段」や、「乗継の有無」等である。また、市の公共交通に対する補助金分析も平行して実施した。

6.1. 路線バス乗込み調査

(1) 調査の概要

利用状況調査として、平成30年8月～9月計11日間、防長交通、中国 JR バス、石見交通の運行する萩市内から発着する全便（平日、休日各1日ずつ）に乗り込み、利用状況調査を実施した。

また、市の補助金の分析として、萩市のバス事業者への補助金を利用状況と合わせて路線毎に整理した。以下に乗込み調査の概念図と萩市における地方バス路線補助金額の推移を示す。

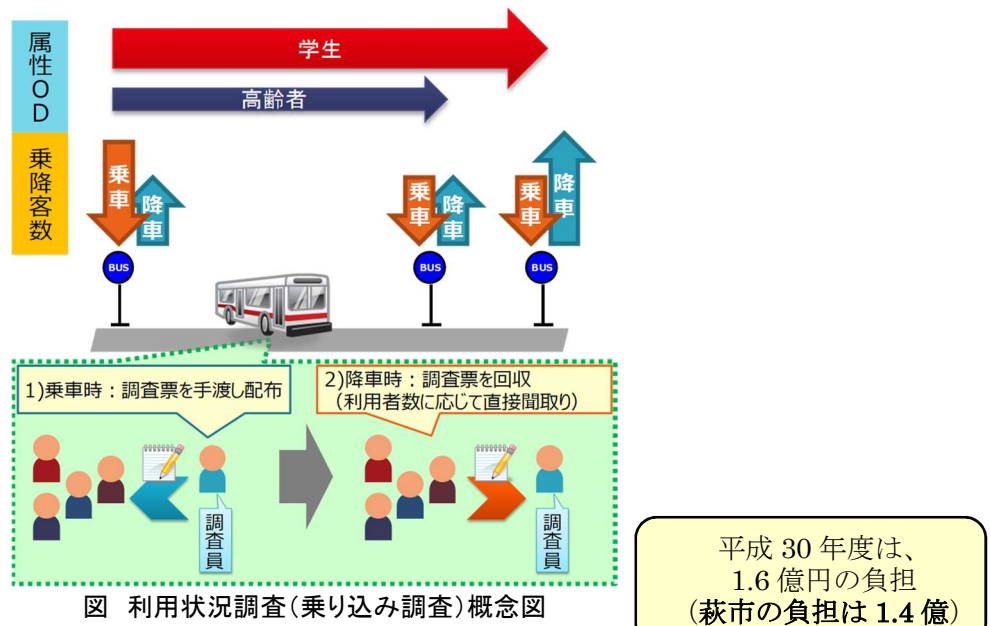


図 利用状況調査(乗り込み調査)概念図

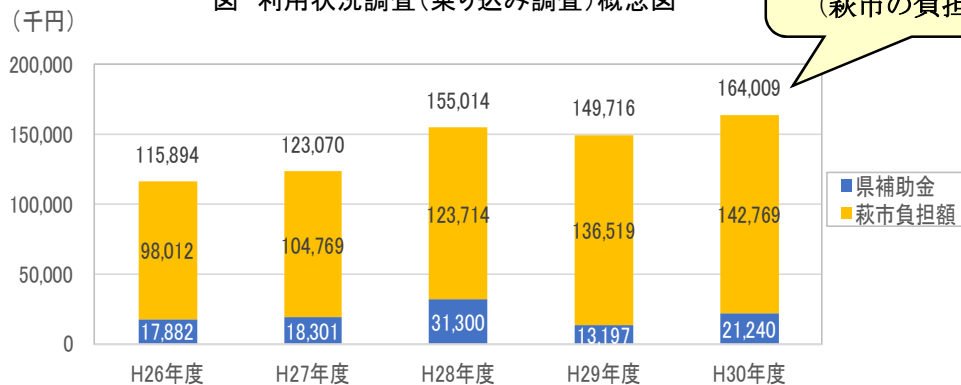


図 萩市における地方バス路線補助金額の推移

(2) 調査を行った路線と路線概要

以下に乗込み調査を行った路線と路線概要を示す。

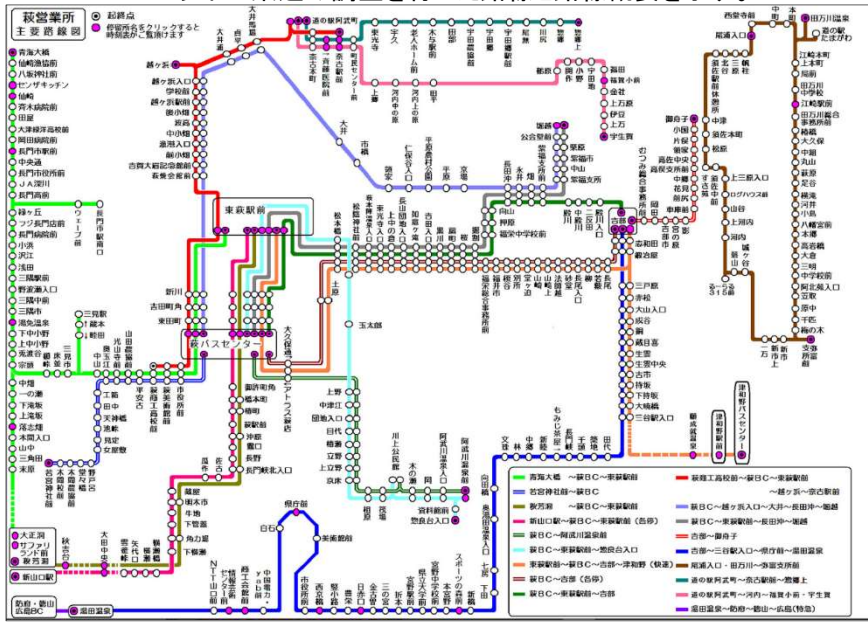


図 防長交通(萩市内路線)の路線



図 萩循環まあるバスの路線

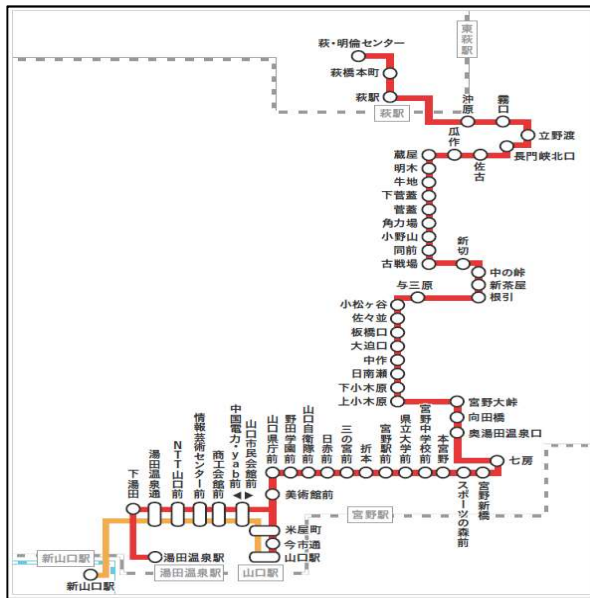


図 中国 JR バス 防長線の路線



図 石見交通の路線

(3)平日 1日あたり利用者数及び 1便あたり利用者数

1便あたり利用者数については、「スーパーはぎ号」、「まあーるバス」、「吉部～湯田温泉」、「小浜江崎線」は 10 人/便を超えている。

しかし、「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」は 3 人/便以下であり、利用者数に課題を抱えている。

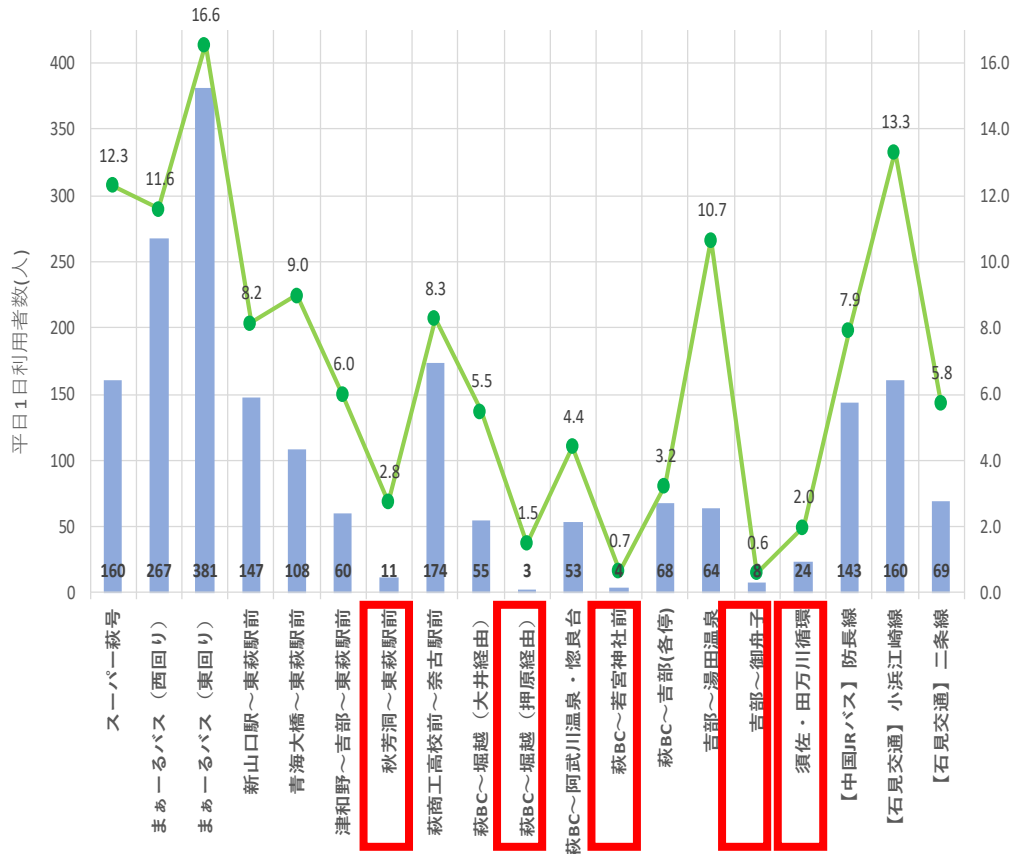


図 路線別平日 1日あたり利用者数及び 1便あたり利用者数

出典:路線バス乗込み調査(平成 30 年)

(4) 補助金額の整理

「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」は、収支率が 20%を下回っており、他の路線と比較して非効率な運行となっている。



図 路線別運航経費・運賃収入・国県自治体補助金額・収支率

出典:萩市

(5)利用属性、利用目的の整理

路線別の利用属性、利用目的を整理し、各路線の主な利用者や利用目的を確認した。

「スーパーはぎ号」は、勤労世代や高齢者による観光や帰省利用であり 「萩 BC～吉部」は高校生による通学利用となっている。

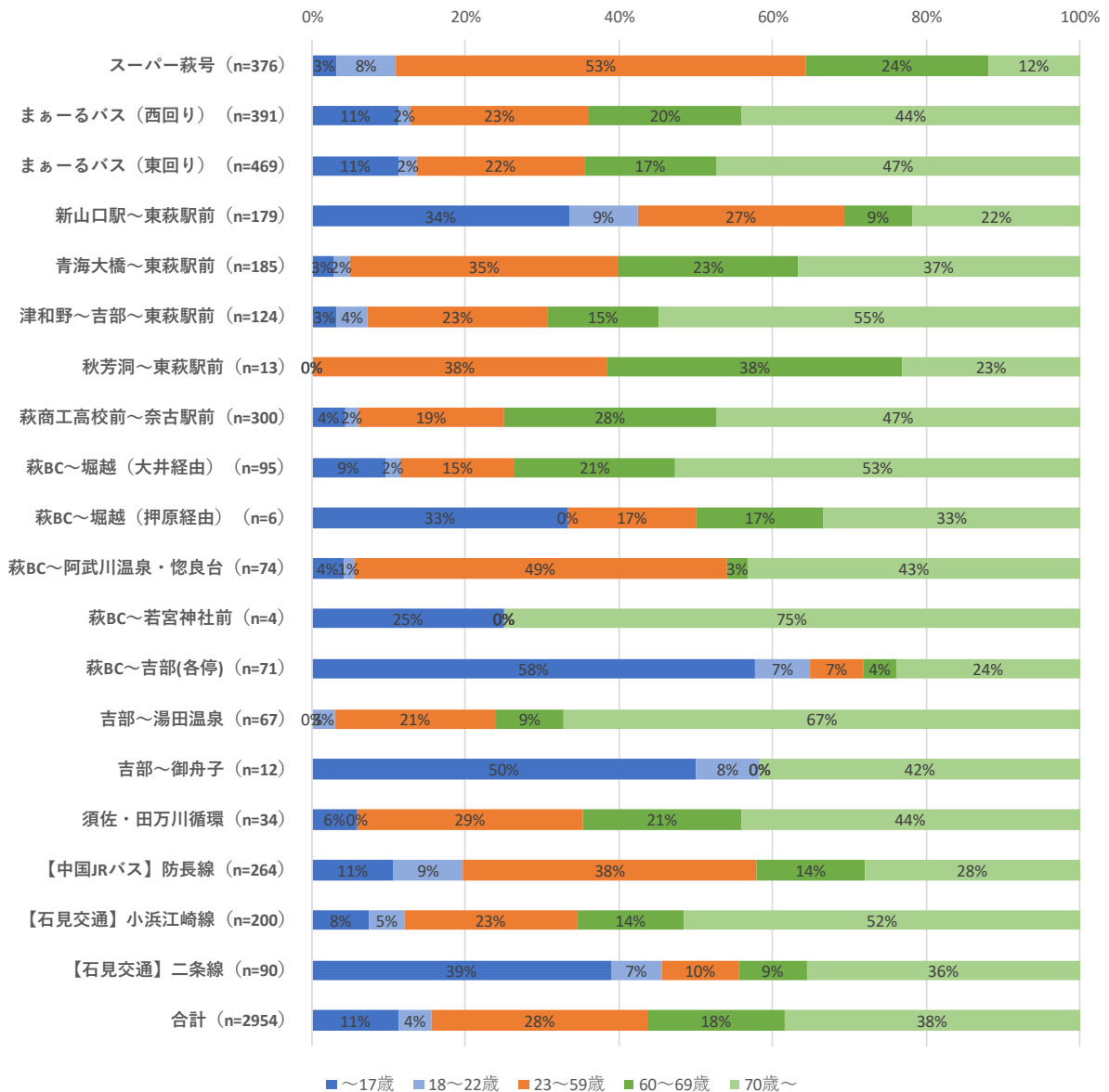


図 路線別利用属性

出典：路線バス乗込み調査(平成30年)

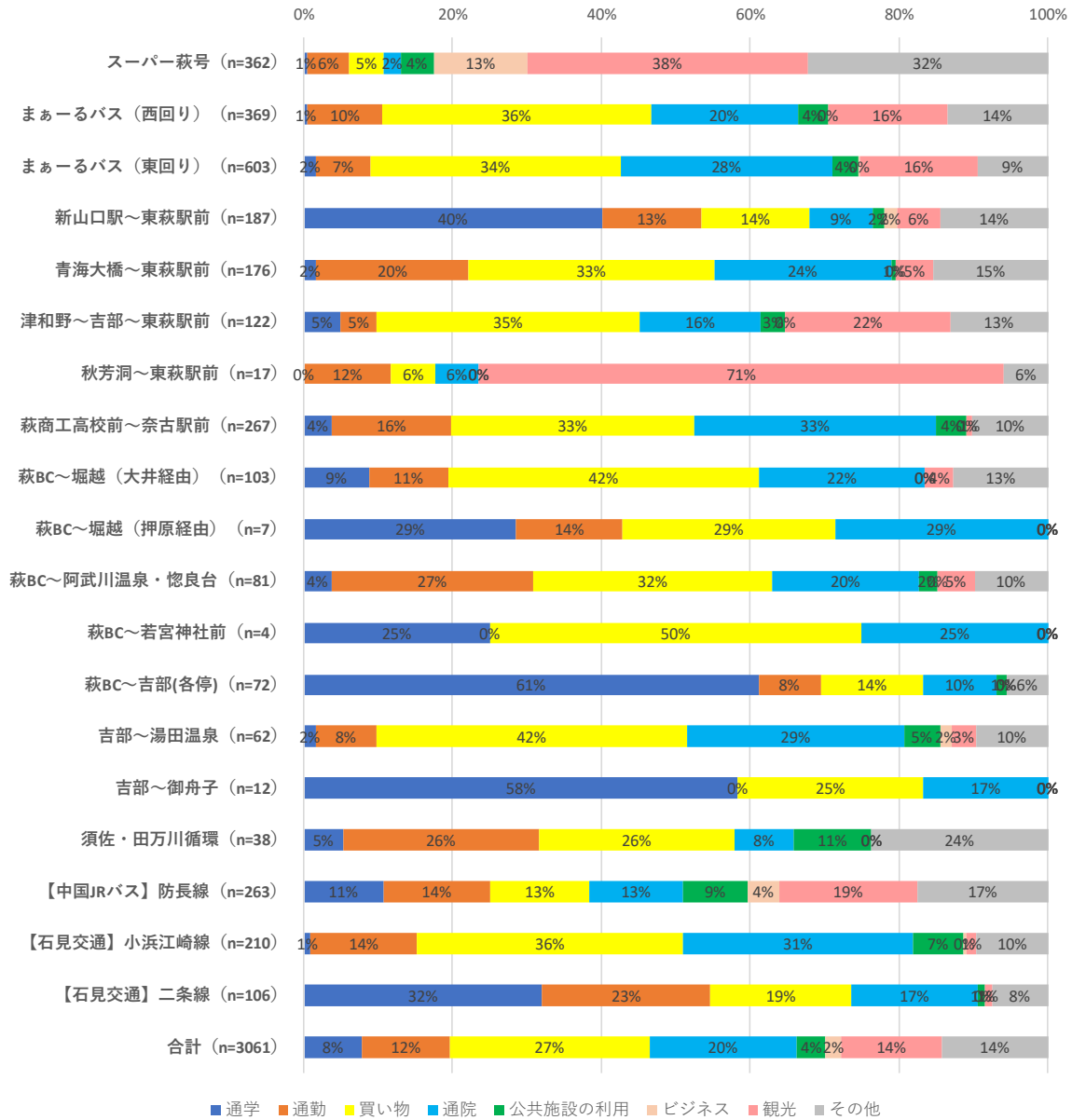


図 路線別利用目的

出典: 路線バス乗込み調査(平成 30 年)

6.2. ぐるっとバスの利用実態調査

(1) ぐるっとバスの概要

交通空白地域における住民の地域内移動手段確保を目的として、総合事務所管内及び萩地域三見地区において「ぐるっとバス」が運行されている。

「ぐるっとバス」は、萩市が運行主体となり、下表に示す各種の運行形態により運営されている。

旭地域佐々並地区では、スクールバスとして運行する午前 1 便と午後 1 便を定時定路線（混乗）とし、その間の時間帯はデマンド化して、運行の効率化と利便性を両立している。

運行形態	内容
定時定路線	利用者の有無にかかわらず、予め定められたルートを決められた時刻に運行し、利用者は運行ルート上に設置されたバス停で乗降する。
デマンド(区域運行)	予約があった時のみ運行する方式で、運行方式、運行ダイヤ、発着地(OD)の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。
複合型(定時定路線+デマンド)	定時定路線とデマンドの組み合わせた運行形態。需要の多い時間帯のみ定時定路線で運行等

図 「ぐるっとバス」の運行形態

平成30年度 萩市川上地域巡回バス運行表			
月曜日		木曜日	
○総合事務所 8:14	○総合事務所 11:15	○総合事務所 8:30	○総合事務所 12:00
・公民館 8:15	・診療所 11:15	・公民館 8:31	・診療所 12:00
・萩原バス停 8:18	・公民館 11:17	・運谷上 8:35	・公民館 12:01
・佐古原地入口 8:21	・かわかみ苑前 11:22	・木ノ瀬 8:38	・熊谷 12:04
・瓜作バス停 8:24	・阿武川温泉 11:24	・舟戸 8:40	・舟戸 12:05
○総合事務所前 8:30	・坂道 11:29	・熊谷 8:42	・かわかみ苑前 12:07
・佐古バス停 8:36	・相原バス停 11:31	・診療所 8:45	・阿武川温泉 12:09
・山田橋/口 8:38	・涼成消防団前 11:33	・公民館 8:47	・木ノ瀬 12:12
・定成消防団前 8:41	・佐古原地入口 11:36	・萩場 8:49	・萩場 12:14
・相原バス停 8:43	・瓜作バス停 11:41	・かわかみ苑前 8:53	・運谷上 12:17
・花壇 8:45	○総合事務所前 11:47	・阿武川温泉 8:55	・上笹尾 12:28
・診療所 8:47	・佐古バス停 11:53	・公民館 8:59	・稲木谷 12:36
・公民館 8:48	・山田橋/口 11:55	○総合事務所 10:00	・惣良台 12:38
・かわかみ苑前 8:52	・公民館 12:01	・公民館 11:45	・公民館 12:47
・阿武川温泉 8:54	○総合事務所 12:02	○総合事務所 11:45	○総合事務所 12:48
・公民館 8:58	・診療所 13:20	・公民館 11:48	○総合事務所 15:35
○総合事務所 8:59	○総合事務所 13:20	・萩場 11:48	・公民館 15:36
・公民館 9:05	・公民館 13:21	・木ノ瀬 11:51	・運谷上 15:40
・公民館 9:08	・かわかみ苑前 13:25	・阿武川温泉 11:53	・上笹尾 15:51
・長谷上 9:14	・阿武川温泉 13:27	・かわかみ苑前 11:55	・稲木谷 15:58
・診療所 9:23	・萩場 13:32	・舟戸 11:57	・惣良台 16:00
・木ノ瀬上 9:35	・診療所 13:34	・熊谷 11:59	・公民館 16:10
・木ノ瀬 9:38	・長谷上 13:43	・公民館 12:01	○総合事務所 16:11
・萩原橋 9:40	・診療所 13:52	○総合事務所 12:02	
・立野消防団前 9:43	・涼成消防団前 13:57		
・相原バス停 9:47	・瓜作バス停 14:00	○総合事務所 12:15	
・立野バス停 9:50	・立野バス停 14:02	・診療所 12:15	
・白上バス停 9:52	・相原バス停 14:05	・公民館 12:18	
・定成消防団前 9:55	・立野消防団前 14:09	・萩場 12:18	
・相原バス停 9:57	・萩原橋 14:12	・熊谷 12:20	
・萩場 9:59	・中ノ原 14:14	・舟戸 12:21	
・診療所 10:01	・木ノ瀬上 14:17	・かわかみ苑前 12:23	
・公民館 10:02	・公民館 14:28	・阿武川温泉 12:25	
・かわかみ苑前 10:07	○総合事務所 14:29	・熊谷 12:50	
・阿武川温泉 10:09	○総合事務所 15:35	・野上 13:00	
・公民館 10:13	・公民館 15:38	・江島上 13:17	
○総合事務所 10:14	・公民館 15:40	・公民館 13:57	
	・運谷上 15:40	○総合事務所 13:58	
	・上笹尾 15:51		
	・稲木谷 15:58		
	・惣良台 16:00		
	・公民館 16:10		

図 定時定路線の例(川上地域)

【運行時刻表】				
便	出発時刻 (須佐総合事務所発)	運行日		
		月	水	金
1便	7:50発	A (押谷・まてかた・中畑方面)	B (高山・北谷・野頭方面)	C (帆柱・堀田・青葉台方面)
2便	9:00発	B (高山・北谷・野頭方面)	C (帆柱・堀田・青葉台方面)	A (押谷・まてかた・中畑方面)
3便	11:00発	A (押谷・まてかた・中畑方面)	B (高山・北谷・野頭方面)	C (帆柱・堀田・青葉台方面)
4便	12:10発	B (高山・北谷・野頭方面)	C (帆柱・堀田・青葉台方面)	A (押谷・まてかた・中畑方面)
5便	14:00発	C (帆柱・堀田・青葉台方面)	A (押谷・まてかた・中畑方面)	B (高山・北谷・野頭方面)
6便	16:00発	C (帆柱・堀田・青葉台方面)	A (押谷・まてかた・中畑方面)	B (高山・北谷・野頭方面)

図 6-13 デマンドの例(須佐地域)

定時定路線	スクールバス運行表								
	長尾	長小野	高津	深瀬	高ヶ谷	若ヶ谷	佐々並支下		
月曜日	7:08	7:30	7:35	7:40	7:45	7:50	8:05		
火曜日	ぐるっとバス及び診療送迎デマンド運行								
水曜日	予約が必要です。佐々並支所56-0211まで								
木曜日									
定時定路線	スクールバス運来	佐々並支下	長尾	佐々並支下	高津	高ヶ谷	深瀬	高津	長小野
		15:15	15:25	16:05	16:15	16:30	16:35	16:45	16:50

図 複合型(定時定路線+デマンド)の例(旭地域佐々並地区)

(2) ぐるっとバスの利用実態

ぐるっとバスの利用状況は、1.0人/便に満たない便が多く、全体的に低迷している。デマンドの方が定時定路線よりも利用者数が多い傾向にあるが、デマンドの運行形態(目的地、運行日、運行区域等)が移動ニーズと合っていない場合は、利用数は少ない。ぐるっとバスの改善の方向性として、路線バスの運行も考慮しながら、利用の低迷している定時定路線はデマンドへの転換、利用の低迷しているデマンドは移動ニーズを考慮した運行への見直し等が考えられる。

地域・地区	運行形態										利用者数						
											0			2.5	5人/便		
	定時定路線			デマンド			複合型										
地域	地区	ルート数	ルート		月	火	水	木	金	土	日	運行回数	利用者数(人/便)	H29年度実績 人/便	H28年度実績 人/便	H27年度実績 人/便	
旭	旭	2	旭西方面ルート (旭西)		行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	2便	1.3	2.5	2.1	1.4	
			旭東方面ルート (旭東)		行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	2便	2.4	3.4	3.7	5.0
			旭南方面ルート (旭南)		行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	2便	3.0	2.4	1.5
川上	川上	3	川上方面ルート (川上)		行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	2便	1.0	1.4	1.7	2.3	
			川上方面ルート (川上)		行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	2便	0.5	1.0	0.0	1.0
			川上方面ルート (川上)		行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	2便	1.0	1.5	1.3	1.4
福栄	福栄	4	福栄方面ルート (福栄)		行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	2便	1.7	1.4	2.1	3.0	
			福栄方面ルート (福栄)		行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	2便	1.0	1.4	1.7	2.3
			福栄方面ルート (福栄)		行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	2便	0.5	1.0	0.0	1.0
むつみ	むつみ	5	むつみ方面ルート (むつみ)		行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	2便	1.0	1.5	1.3	1.4	
			むつみ方面ルート (むつみ)		行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	2便	1.0	1.5	1.3	1.4
			むつみ方面ルート (むつみ)		行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	2便	1.0	1.5	1.3	1.4
須佐	須佐	6	須佐方面ルート (須佐)		行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	2便	1.7	1.4	1.7	2.3	
			須佐方面ルート (須佐)		行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	2便	0.5	1.0	0.0	1.0
			須佐方面ルート (須佐)		行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	2便	1.0	1.5	1.3	1.4
田万川	田万川	7	田万川方面ルート (田万川)		行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	2便	1.5	0.2	0.2	0.2	
			田万川方面ルート (田万川)		行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	2便	1.5	0.7	1.0	1.3
			田万川方面ルート (田万川)		行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	2便	0.0	0.6	2.2	2.1
萩地域三見地区	萩地域三見地区	8	萩地域三見地区方面ルート (萩地域三見地区)		行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	2便	0.3	0.4	0.6	0.9	
			萩地域三見地区方面ルート (萩地域三見地区)		行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	2便	0.5	0.8	1.1	1.2
			萩地域三見地区方面ルート (萩地域三見地区)		行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	行1便1	2便	0.5	0.2	0.1	0.1

図 ぐるっとバスの利用状況

出典:ぐるっとバス利用状況調査(平成30年)

6.3. JR の利用実態調査

(1) JR の利用者数と利用者層

JR の利用者数においては、東萩駅や玉江駅の利用者が多く、次いで須佐駅や江崎駅が多い。平日は学生の割合が高い。

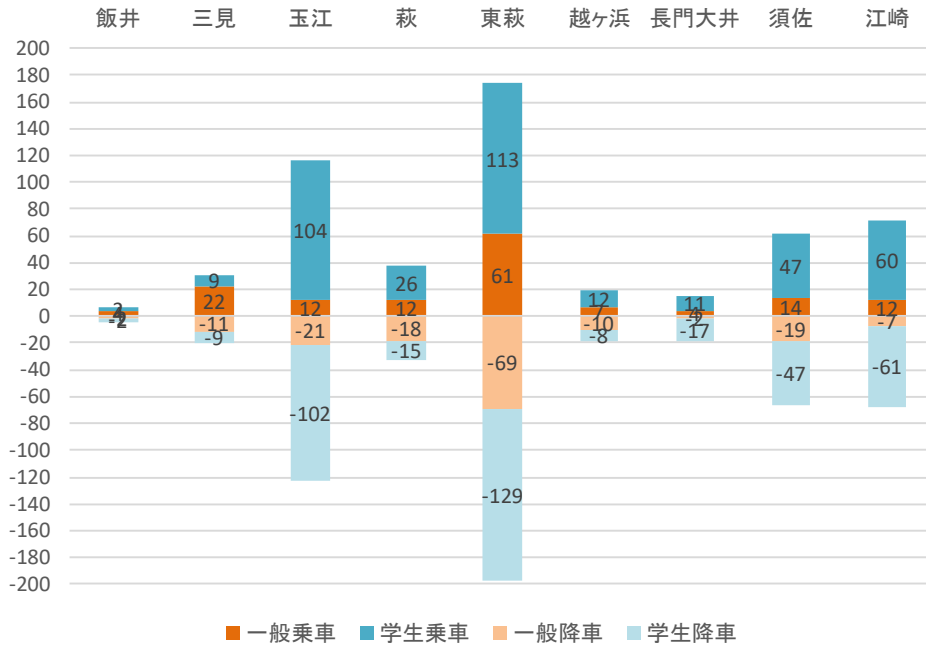


図 JR 各駅の平日における一般客と学生の割合

出典: JR調査(平成 30 年)

(2) JR の利用目的

JR の利用目的について、東萩駅は通学が 4 割、観光が 3 割弱、通勤が 1 割であり、玉江駅では、通学が 7 割を占めている。

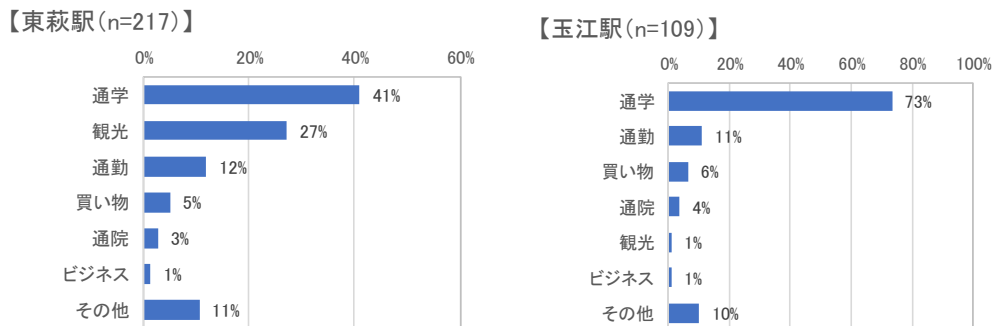


図 JR の利用目的(東萩駅、玉江駅)

出典: JR調査(平成 30 年)

(3) JR の曜日別利用目的

JR の利用目的を曜日別に見ると、平日は通学や通勤での利用が多く、休日は観光の割合が高くなっている。

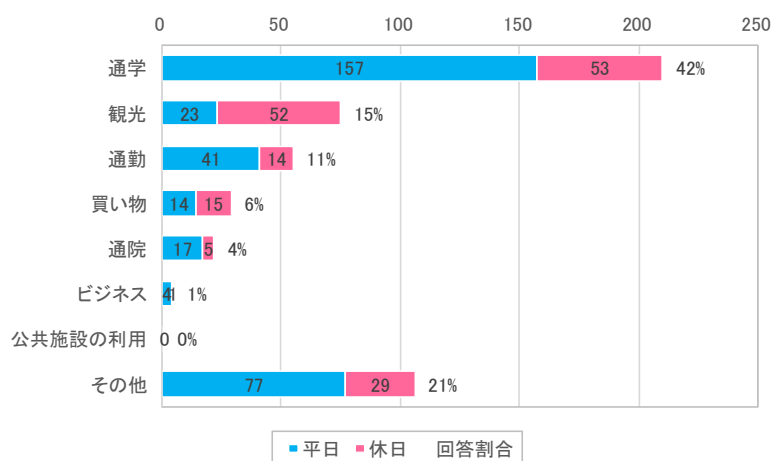


図 JR の曜日別利用目的

出典: JR調査(平成 30 年)

6.4. 離島航路の利用実態調査

(1) 居住地と目的地

離島航路利用者の居住地と目的地（地域）を見ると、3 航路とも主に萩市内（島内）の居住者が萩地域への移動で利用している。

見島航路は航空自衛隊見島分屯基地があり、3～4 割程度は自衛隊員の移動だと考えられる。

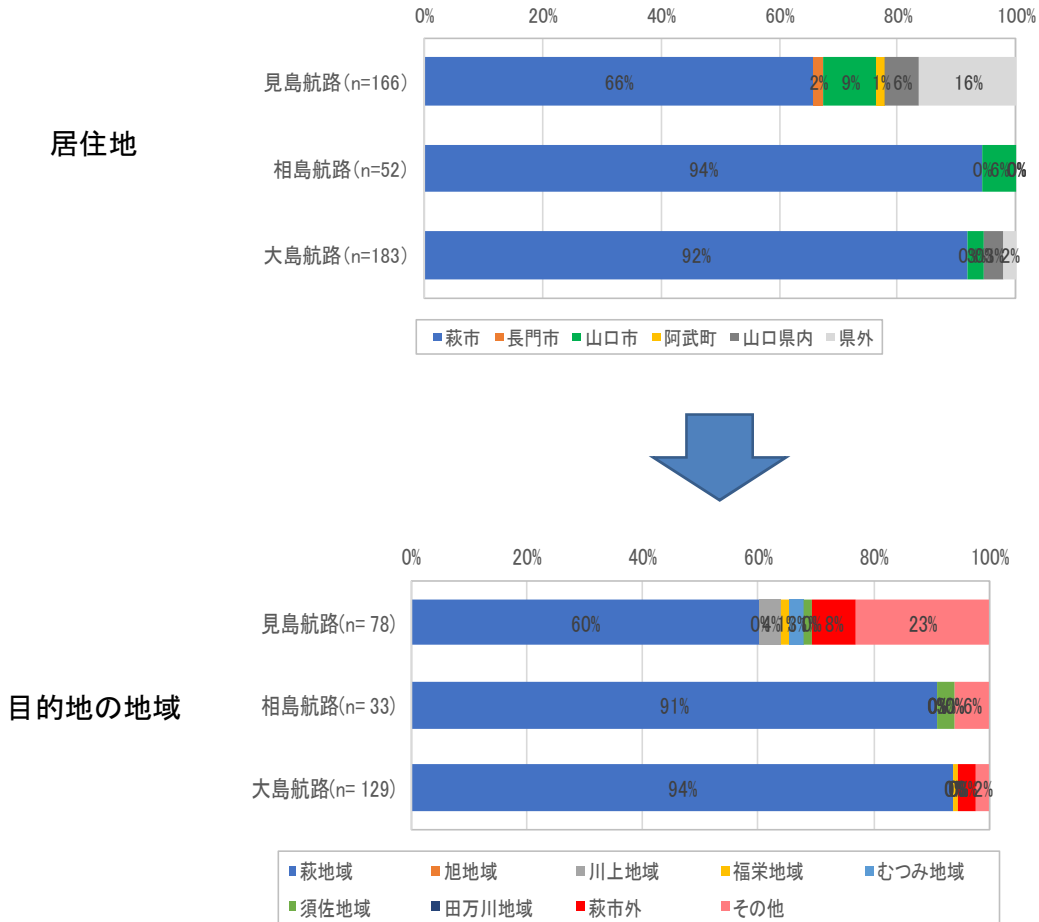


図 離島航路利用者の居住地と目的地の地域

出典：離島航路調査(平成 30 年)

(2) 利用目的

離島航路の利用目的については、見島航路は通院やビジネス、相島航路は通院、大島航路は通勤・買い物・通院と様々な利用目的が存在しており、離島と本土を繋ぐ生活行動を離島航路が担っている。

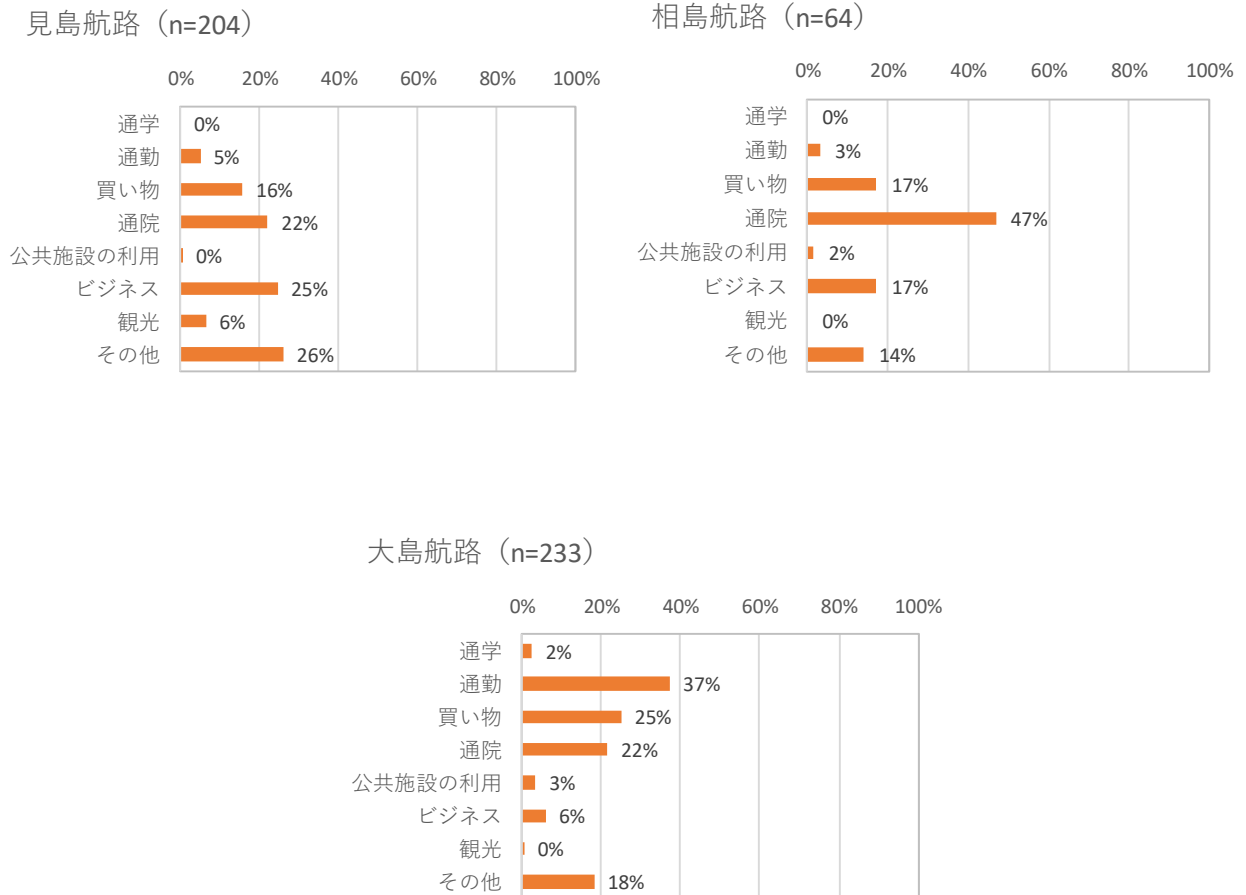


図 各航路の利用目的

出典：離島航路調査(平成 30 年)

7. 課題の整理

7.1. 地域公共交通網の確保に向けた現状と課題一覧

萩市の地域公共交通網の確保に向けた現状と課題を、“利用者目線”と“公共交通の運行面”から整理し、下図に概観した。

次節より個々の現状と課題を整理・検討する。

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。

図 萩市の地域公共交通網の確保に向けた現状と課題一覧

7.2. 利用者目線で見えた移動における現状と課題

(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なく、運行形態の見直し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
椿東地区(n=20)	40%	40%	45%	35%	10%
椿地区(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%	50%	42%	25%
合計(n=145)	41%	32%	32%	26%	12%

図 地域別の移動に関する課題(再掲)

出典: 民生委員アンケート結果(平成30年)

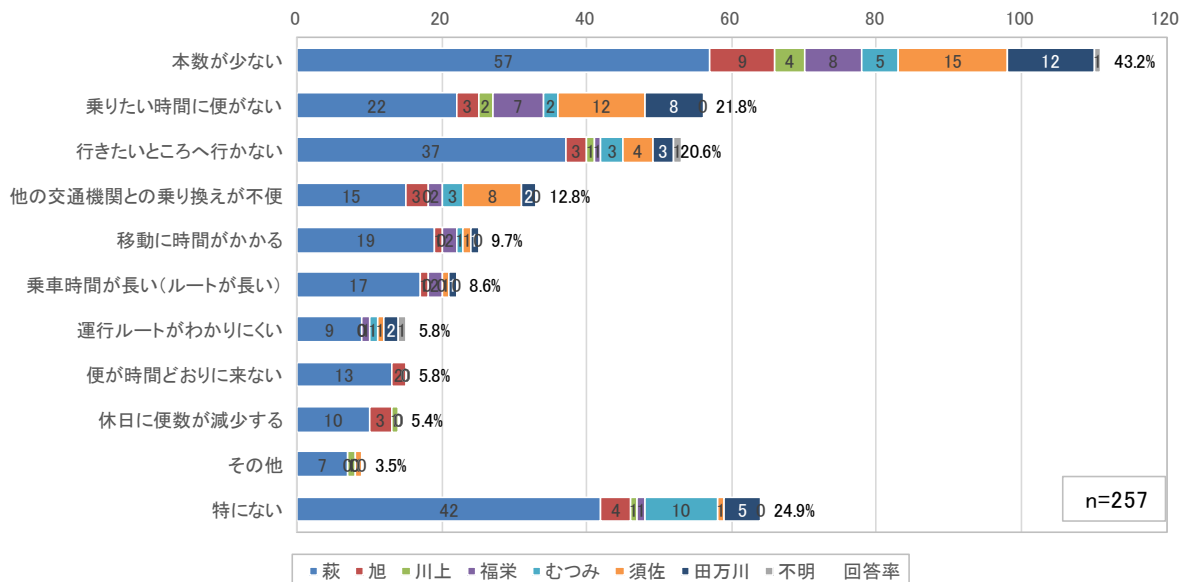


図 公共交通の運行ダイヤ・ルートについての不満点(再掲)

出典: 住民アンケート結果(65歳以上)(平成30年)

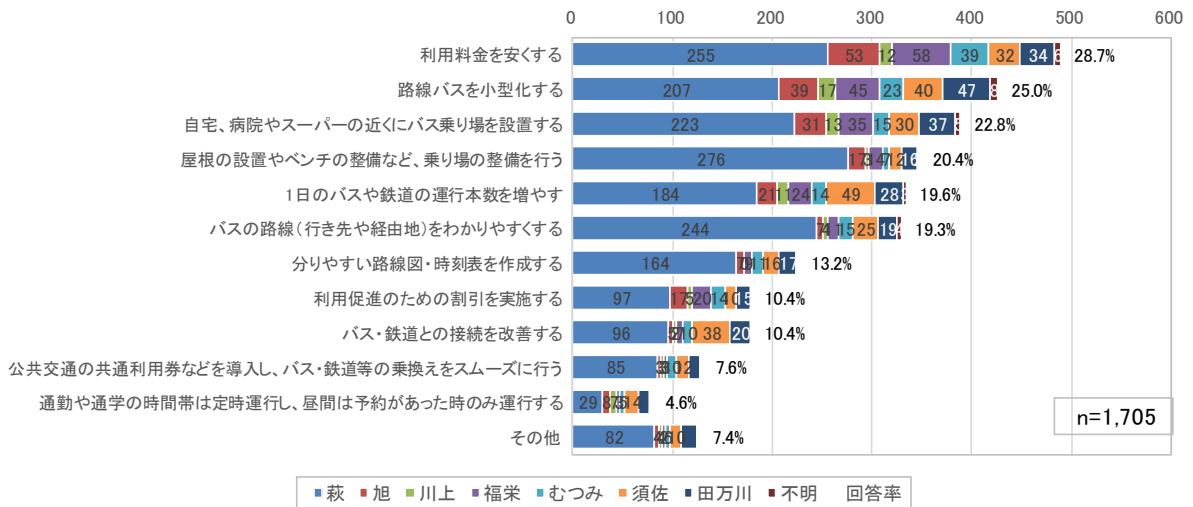


図 地域別の移動に関する課題(再掲)

出典:住民アンケート結果(65歳以上)(平成30年)

(2) 高齢化の進展による高齢者の移手段確保

萩市の人口は、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、2020年まで増加すると予測され、高齢者の移手段を確保することが重要となる。

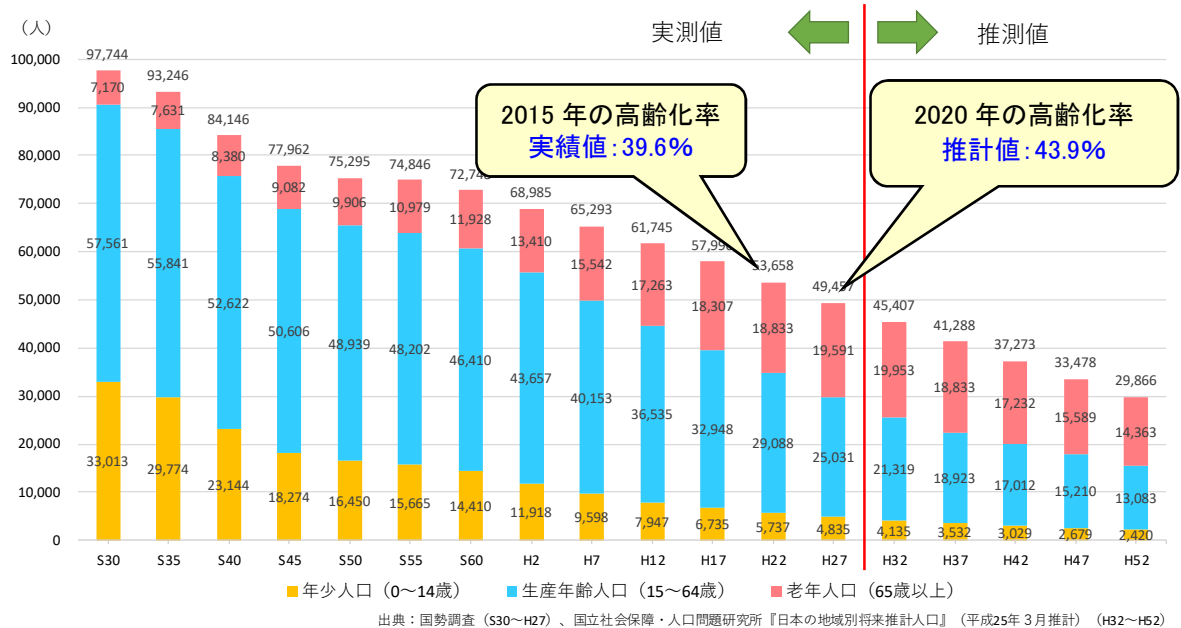


図 萩市の人口推移(再掲)

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運転免許証の返納者や、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。

また、自動車運転免許保有者の近い将来の運転への不安は、「不安を感じる」が2割、「やや不安を感じる」が3割であり、半数の方が近い将来の運転への不安を抱えている。自動車の運転が不安になった場合、路線バス等の公共交通の利用意向は、「利用する」が8割を占めている。

交通弱者の方や、現在運転されている方も、近い将来に公共交通が必要となるため、高齢者の移動手段を確保する必要がある。

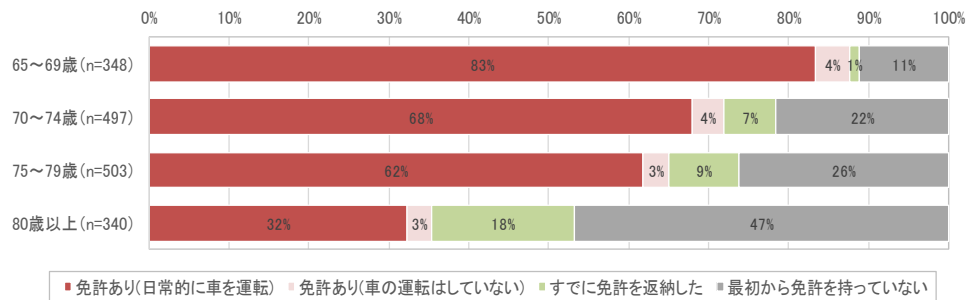


図 高齢者の運転免許保有状況(再掲)

出典:住民アンケート結果(65歳以上)(平成30年)

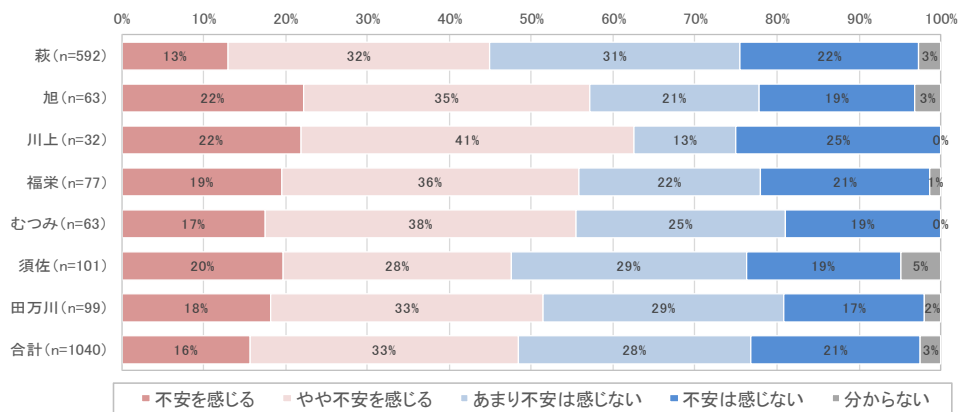


図 近い将来の運転への不安

出典:住民アンケート結果(65歳以上)(平成30年)

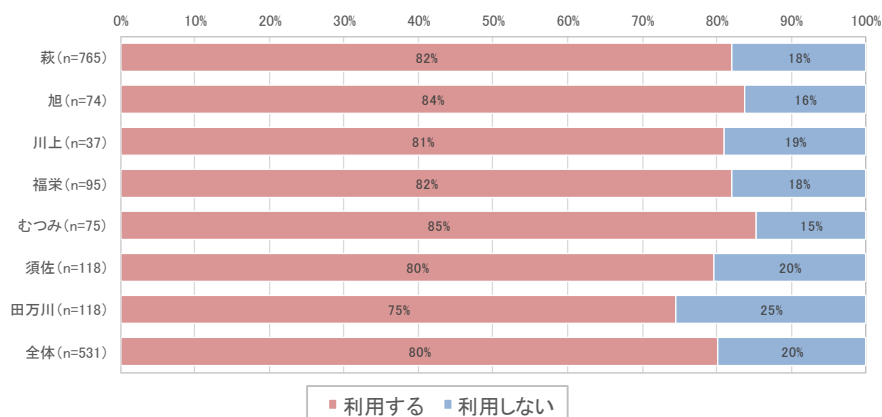


図 自動車の運転が不安になった場合、路線バス等の公共交通の利用意向

出典:住民アンケート結果(65歳以上)(平成30年)

(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%
	阿武町	3%	0%	0%	2%	0%	2%	0%	2%
	長門市	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	美弥市	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	不明	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

図 居住地域別の高齢者が買い物でよく利用する地域(店)(再掲)

出典:住民アンケート結果(65歳以上)(平成30年)

		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%
	阿武町	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	長門市	1%	1%	0%	1%	1%	0%	0%	1%
	美弥市	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	岩国市	0%	0%	0%	0%	0%	1%	2%	0%
	宇部市	0%	1%	2%	1%	0%	2%	1%	1%
	広島市	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
不明	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

図 居住地域別の高齢者が通院でよく利用する地域(病院)(再掲)

出典:住民アンケート結果(65歳以上)(平成30年)

(4) 公共交通で成り立つ通学環境

萩市の高校生は、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である。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。

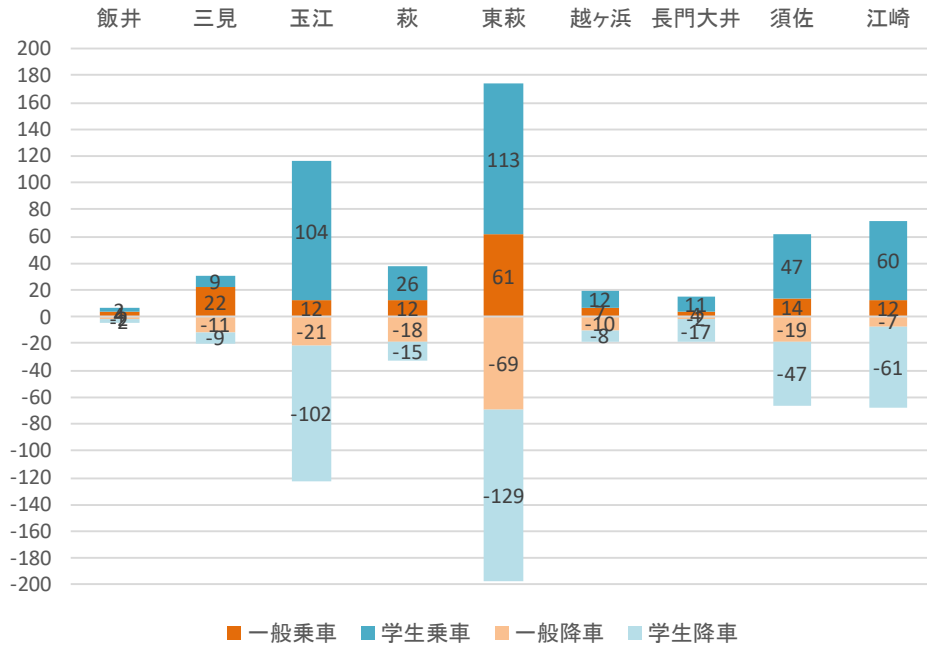


図 JR 各駅の平日における一般客と学生の割合(再掲)

出典: JR 調査(平成 30 年)

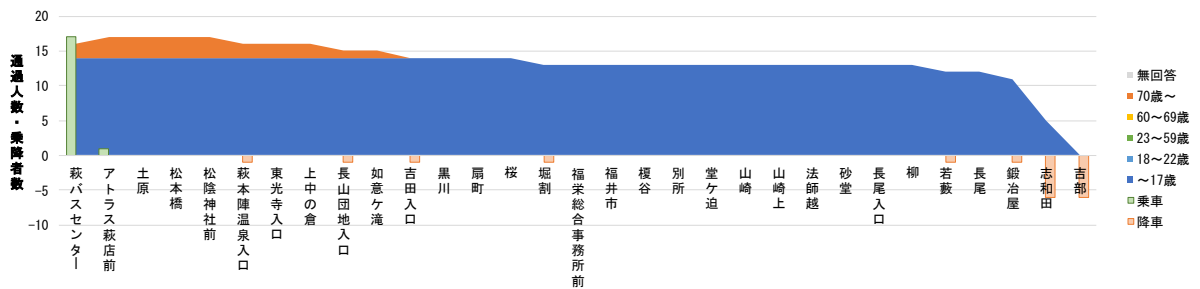


図 萩 BC～吉部線(バスセンター→吉部方面)の年齢別乗客数

出典: 路線バス乗込み調査(平成 30 年)

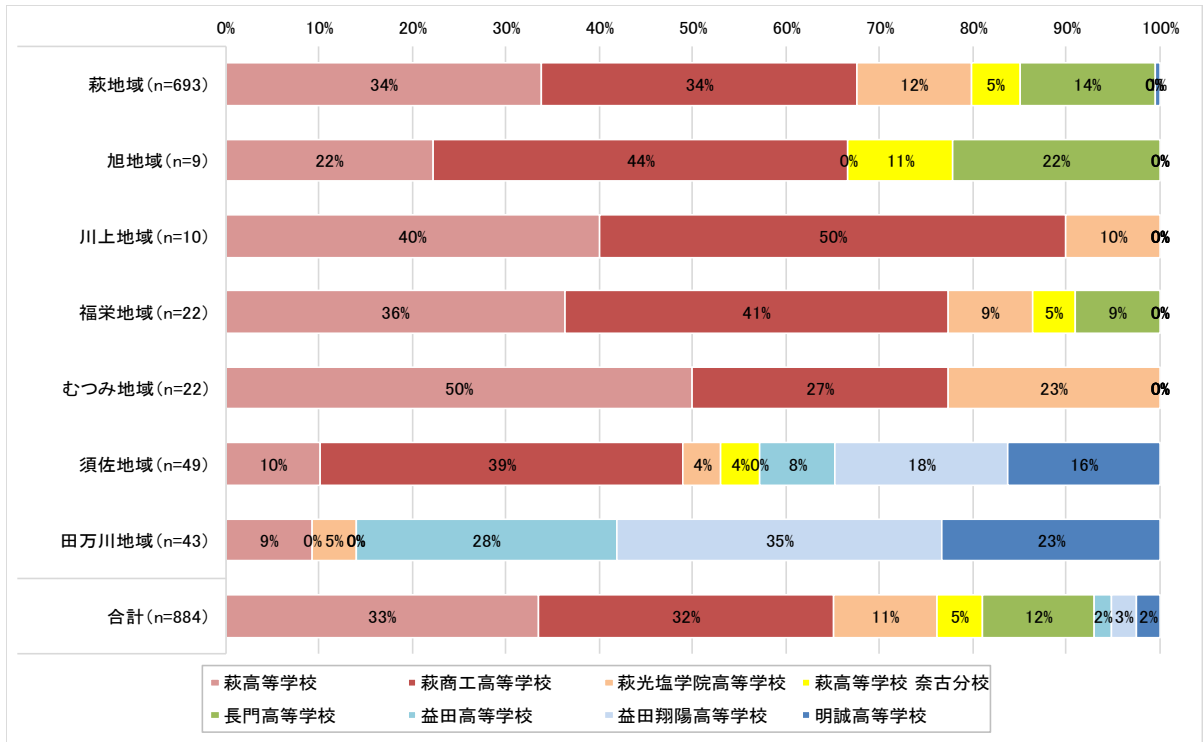


図 高校生の地域別通学先

出典: 高校生アンケート調査(平成 30 年)

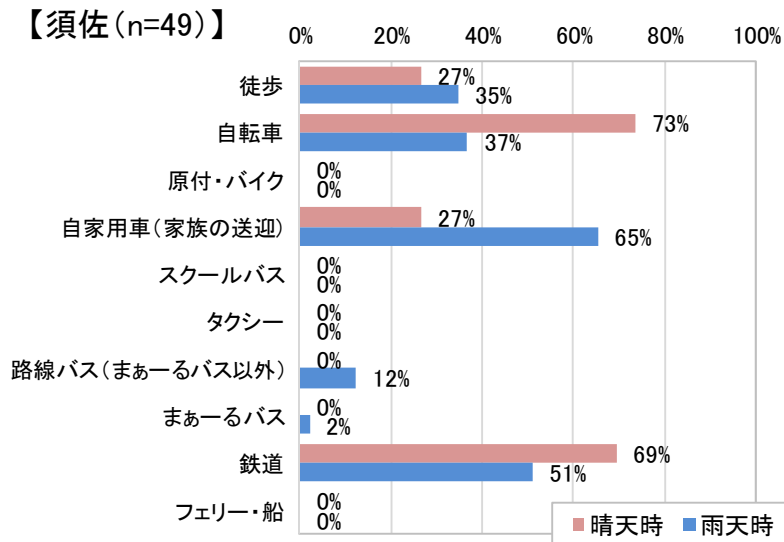


図 須佐地域居住の高校生の通学手段(再掲)

出典: 高校生アンケート調査(平成 30 年)

(5) 観光客の移動手段確保

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。



図 観光客が利用する路線バスルート

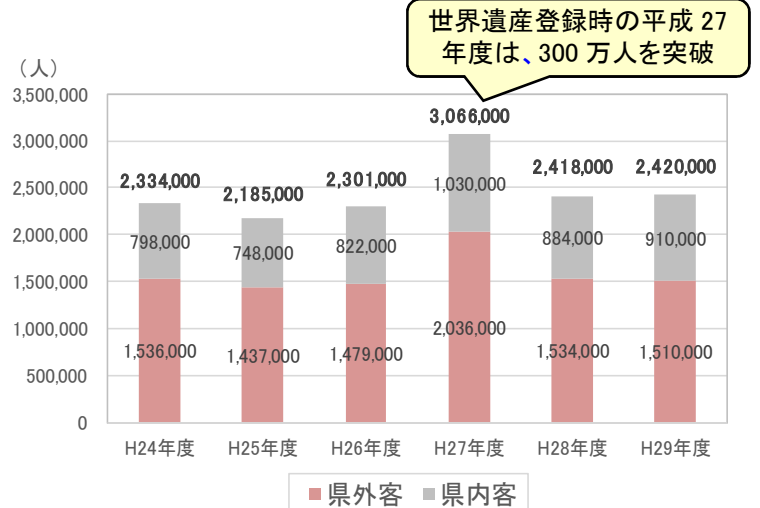


図 観光客数の推移(再掲)

【東萩駅(n=217)】

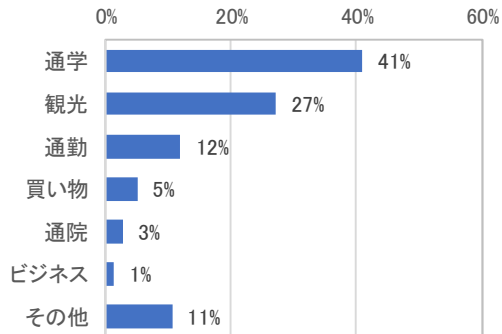


写真 萩・明倫学園



写真 松下村塾

図 東萩駅の利用目的(再掲) 出典:JR 調査(平成 30 年)

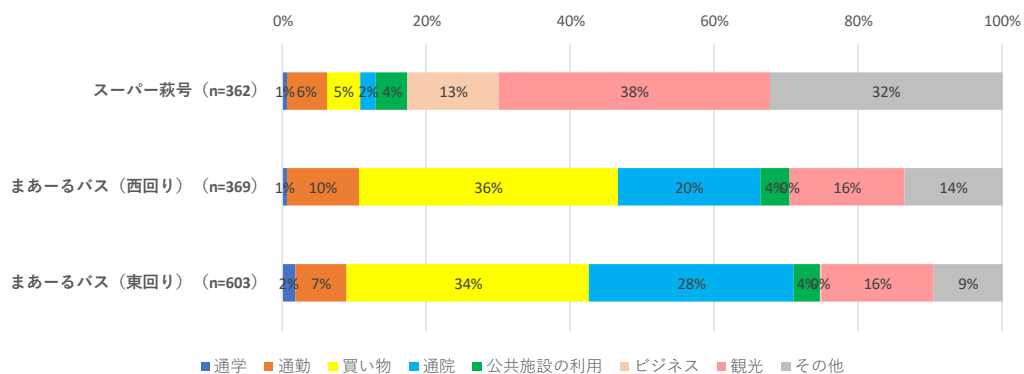


図 路線バスの利用目的 出典:路線バス乗込み調査(平成 30 年)

7.3. 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・地域住民主体の移動手段・スクールバスの混乗利用・離島航路など、多様な移動手段が存在している。



「4. 公共交通の現況」で整理した通り、JR・路線バス・まあーるバス・ぐるっとバス等の多様な公共交通による人口のカバー率は92%（ぐるっとバスを含まない場合は84%）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より効果的に融合する必要がある。

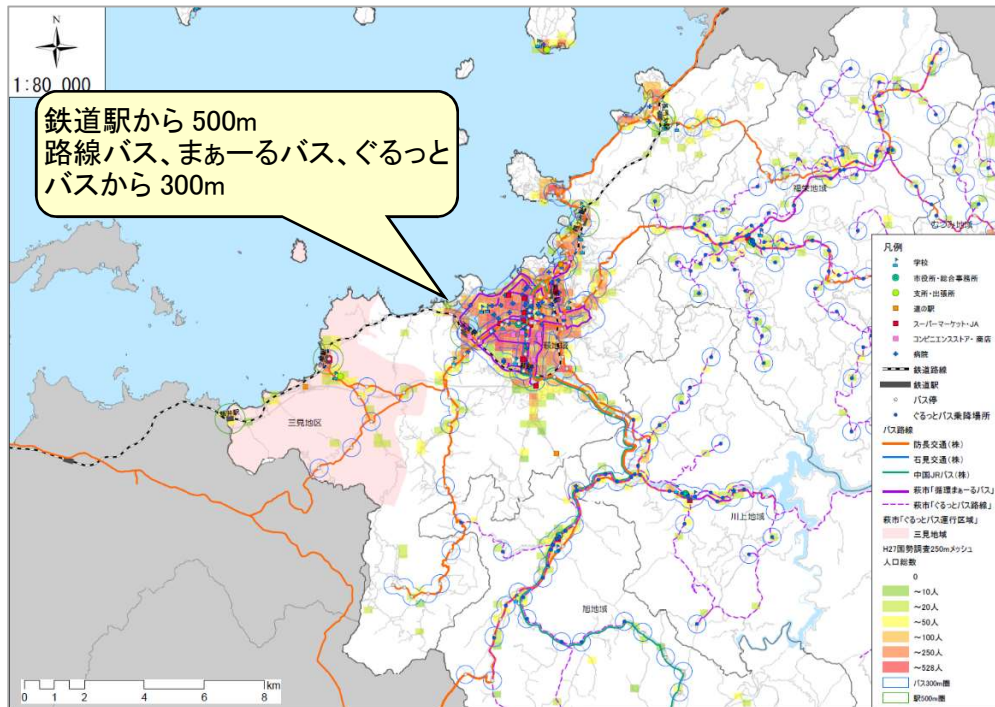


図 公共交通の人口カバー率(萩地域)(再掲)



図 公共交通の人口カバー率(須佐地域・田万川地域)(再掲)

(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、労働時間は長い上、年間所得額は低く、有効求人倍率も高くなっており、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、今後は、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廃業等により、現状の運行形態を維持し続けることが困難になる恐れがあり、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。

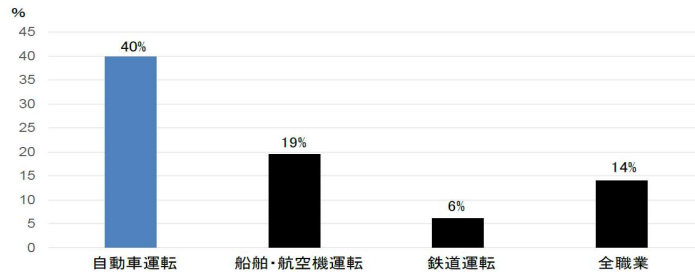
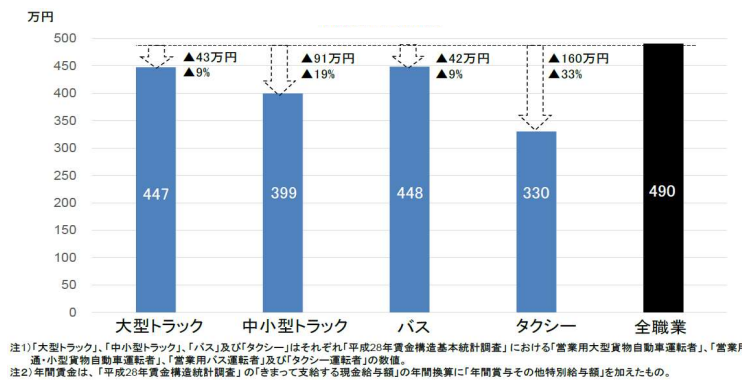


図 週間就業時間が60時間を超える者(月80時間の時間外労働時間に相当)の割合の比較

出典:自動車運送事業の働き方をめぐる状況について 国土交通省自動車局



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」の取組。
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。

図 年間賃金の比較

出典:自動車運送事業の働き方をめぐる状況について 国土交通省自動車局

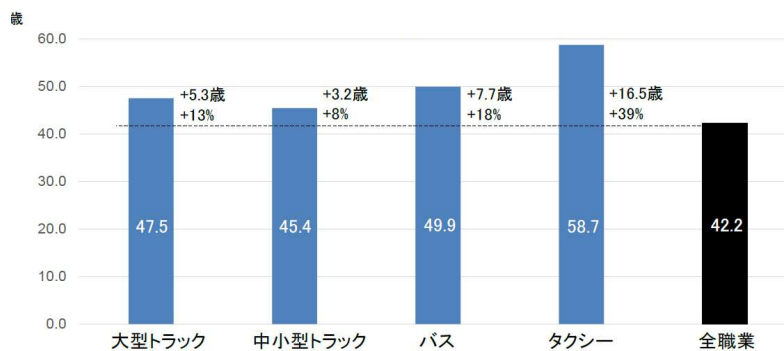


図 平均年齢の比較

出典:自動車運送事業の働き方をめぐる状況について 国土交通省自動車局

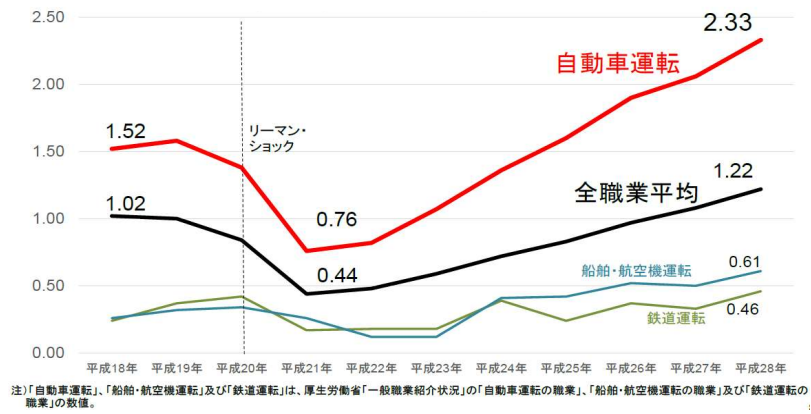


図 有効求人倍率の推移

出典：自動車運送事業の働き方をめぐる状況について 国土交通省自動車局

(3) 利用者ニーズに応じた路線の見直し

利用者が少なく、非効率的な運行となっている「秋芳洞～東萩駅前線」「萩 BC～堀越線（押原経由）」「萩 BC～若宮神社前線」「吉部～御舟子線」「須佐・田万川循環線」等の路線は、利用者のニーズに応じた路線見直しの検討が必要である。

上記の路線を中心に、路線別の利用者数を基に、運行形態・運行ルート・運行回数などの総合的な見直しの検討が必要である。

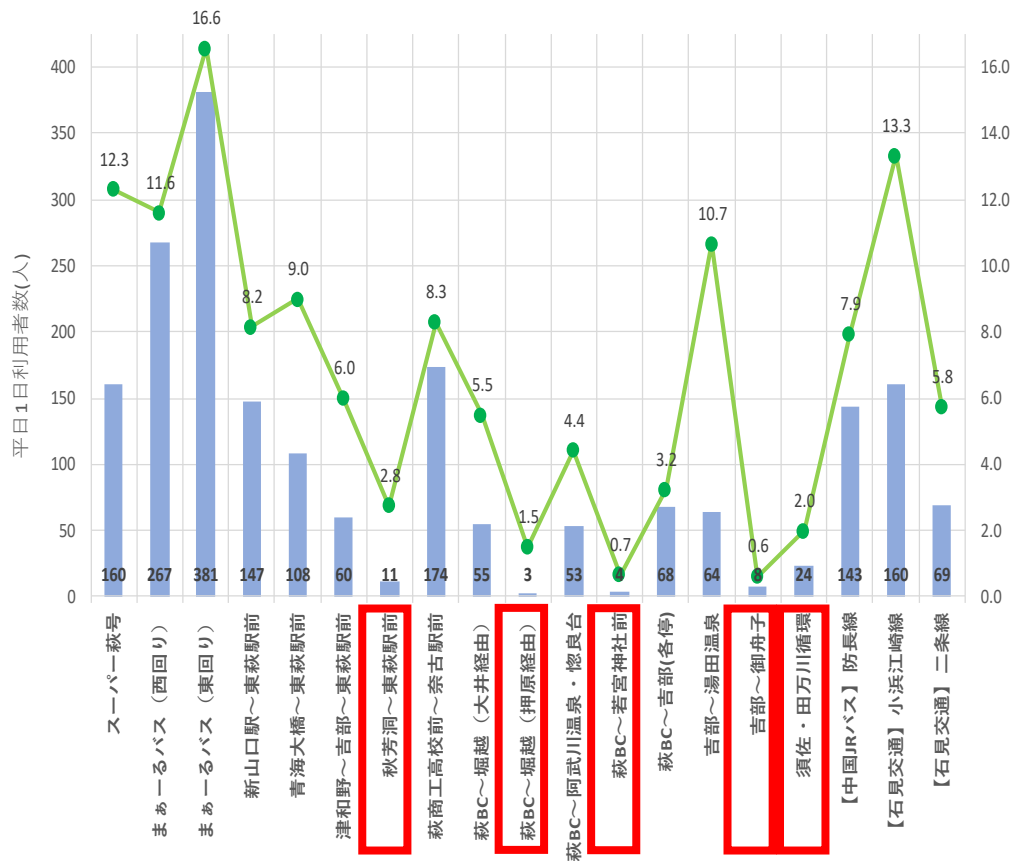


図 路線別平日1日あたり利用者数及び1便あたり利用者数(再掲)



図 路線別運行経費・運賃収入・国県自治体補助金額・収支率(再掲)

萩 BC～吉部線は、高校生の通学での利用が主になっており、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おり、運行形態や運行回数の見直しが必要となっている。

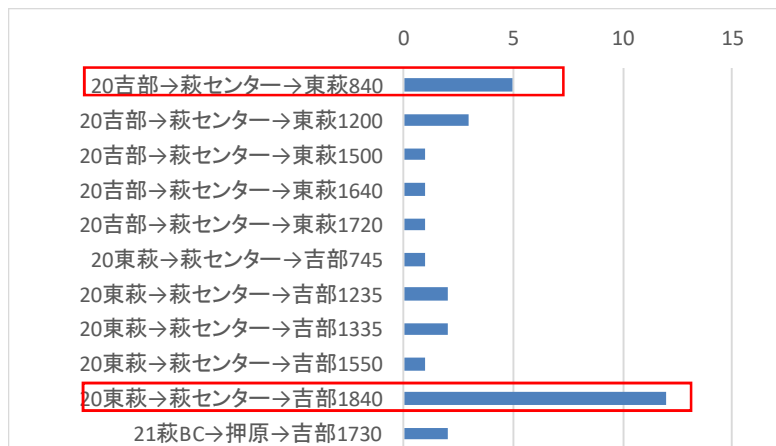
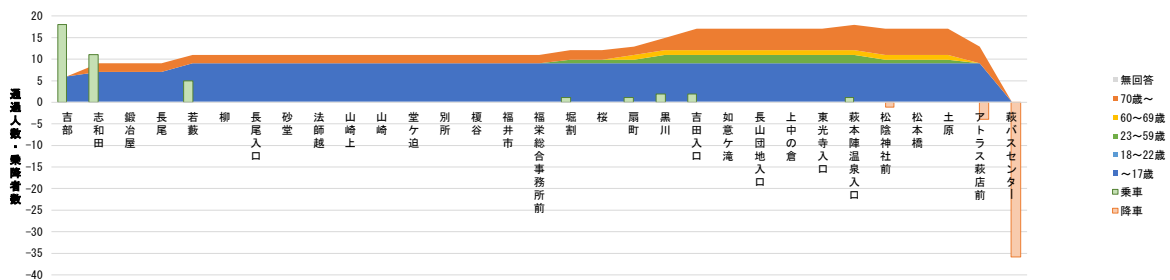


図 7-27 萩 BC～吉部線(便別利用者数)

出典:路線バス乗込み調査(平成 30 年)

■萩 BC 方面



■吉部方面

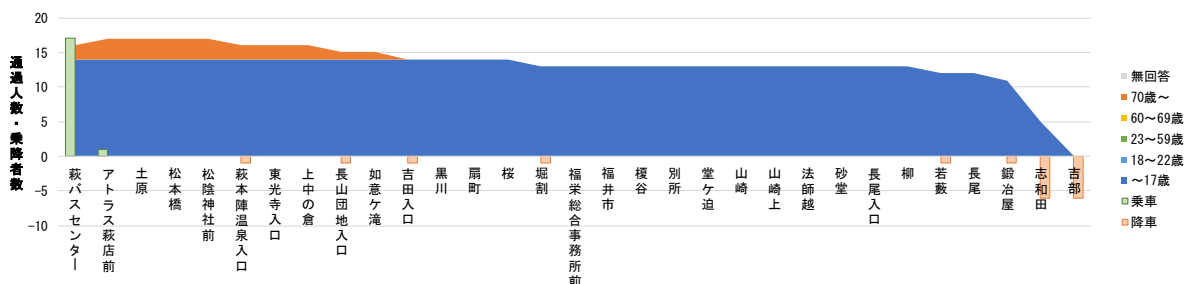


図 7-28 萩 BC～吉部線(バス停別の年齢階層別利用者数)

出典:路線バス乗込み調査(平成 30 年)

(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・田万川地域は、防長交通・石見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と交通結節点の機能強化が必要となっている。

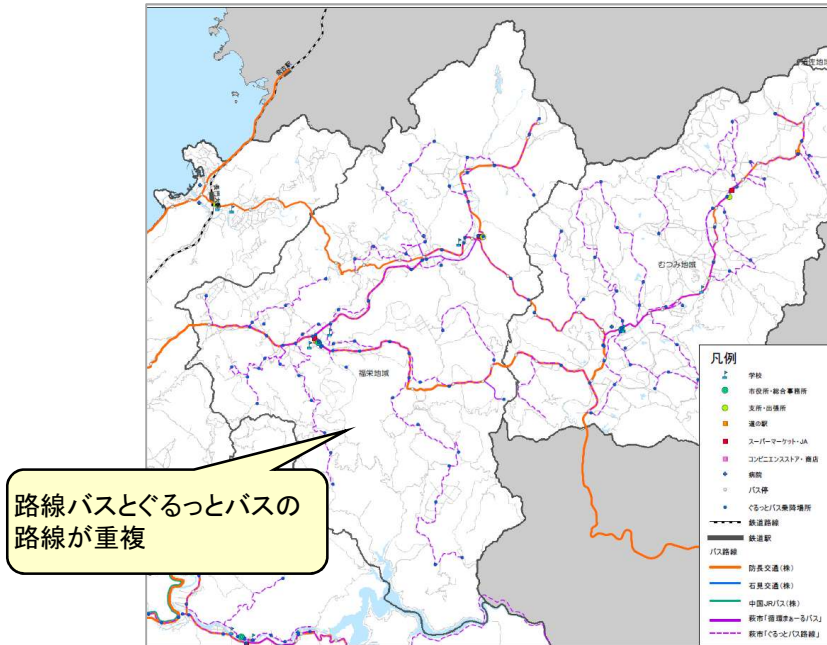


図 7-29 福栄地域・むつみ地域のバス路

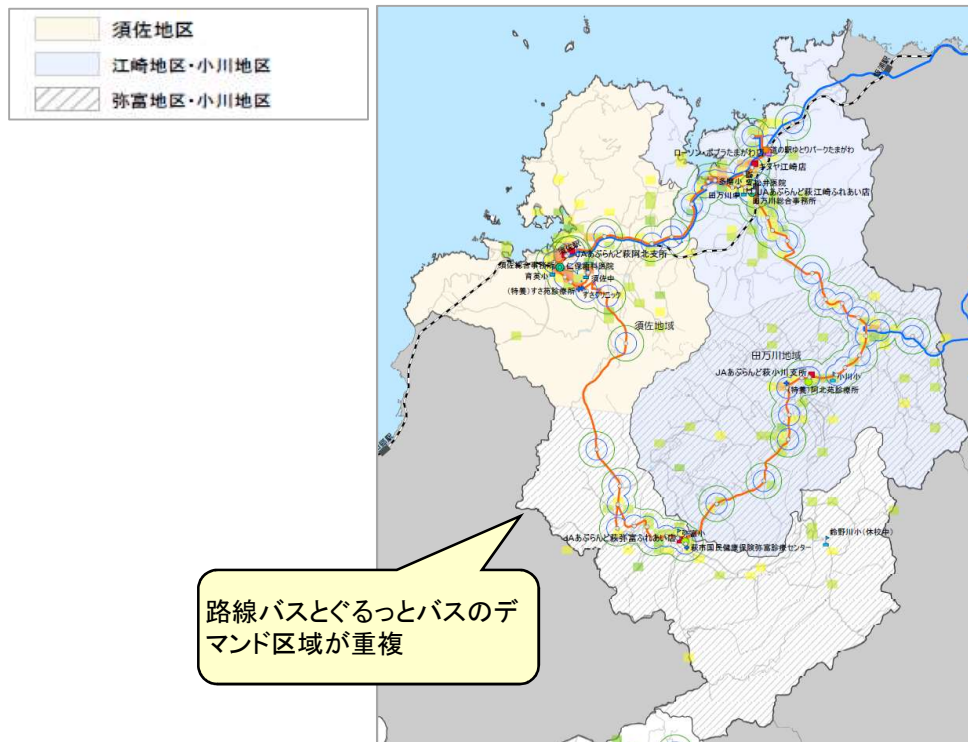


図 7-30 須佐地域・田万川地域のバス路線

(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。

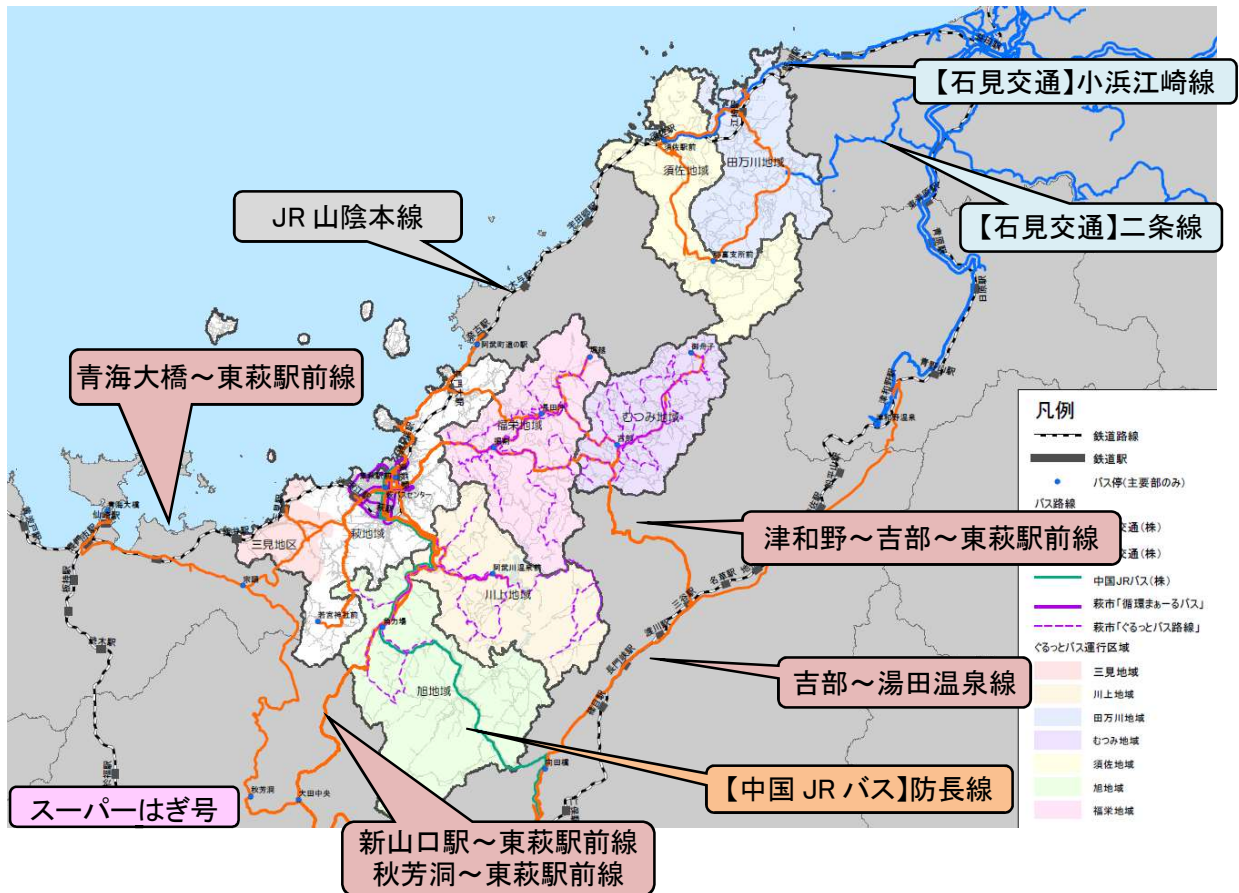


図 7-31 市域をまたぐ幹線

萩市において、市域をまたぐ広域的な路線の利用者は、1～3割程度である。

市域を跨ぐ広域的な路線は、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。

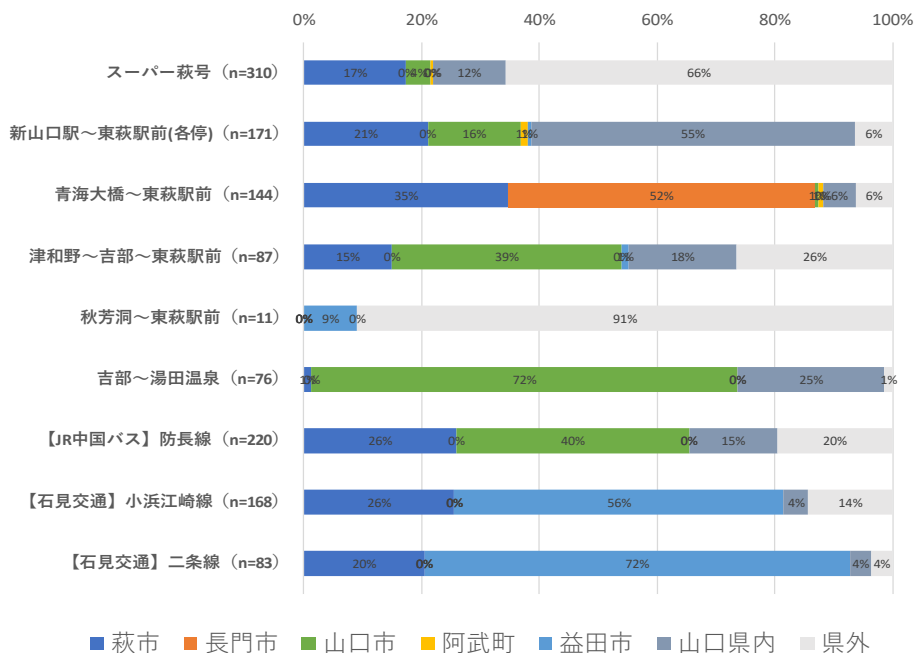


図 7-32 バス路線別の市域をまたぐ利用者の住所

出典: 路線バス乗込み調査(平成 30 年)

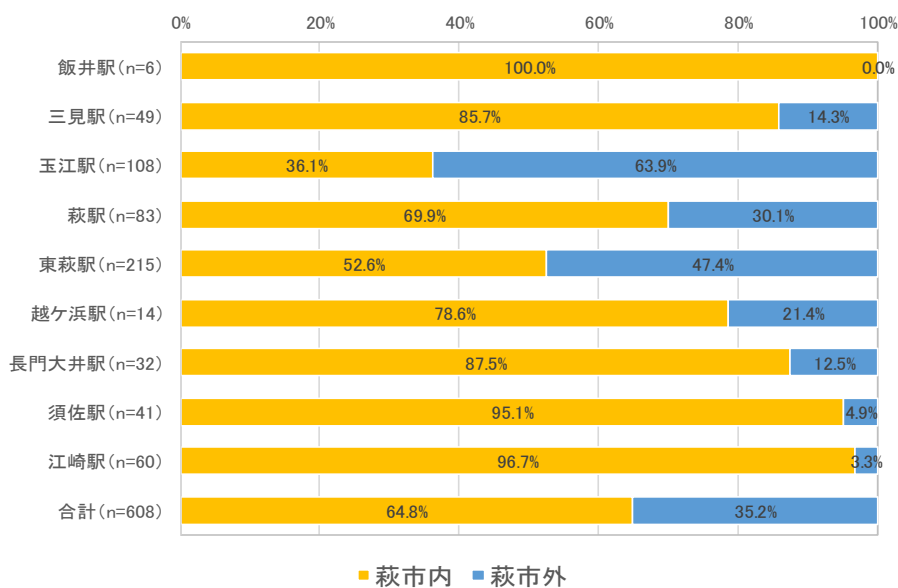


図 7-33 JR 山陰本線の各駅における萩市内外の利用者

出典: JR調査(平成 30 年)

市域をまたぐ利用が
存在している

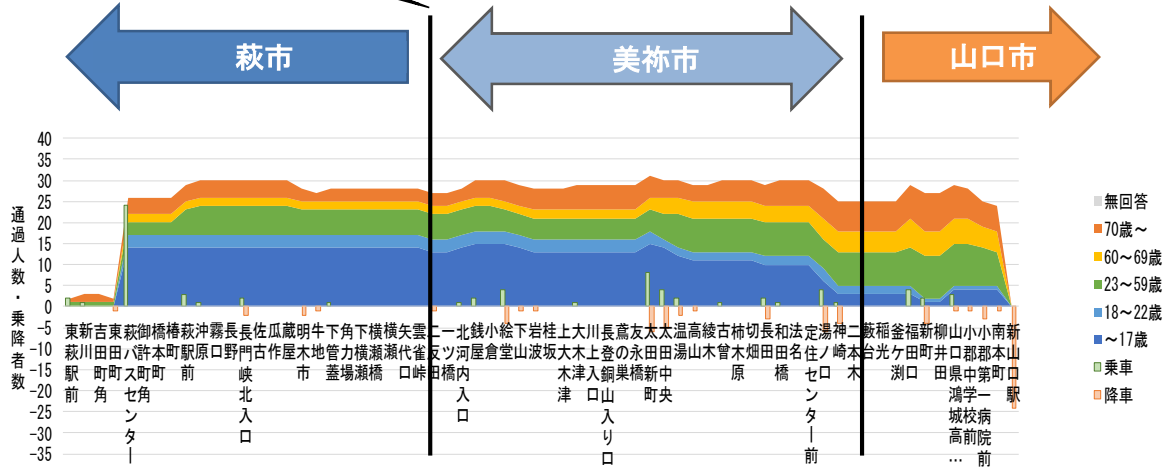


図 7-34 新山口駅～東萩駅前線の通過人数・乗降客数

出典: JR調査(平成 30 年)

8. 目指す将来像と基本的な方針

8.1. まちづくりとの連携

地域公共交通の目指す将来像を検討するにあたり、今後のまちづくり政策や事業との連携が必要であるため、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」との整合性を図る必要があり、上位計画の概要を整理する。

- 1) 萩市基本ビジョンの概要
整理中
- 2) 萩市都市計画マスタープランの概要

【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。

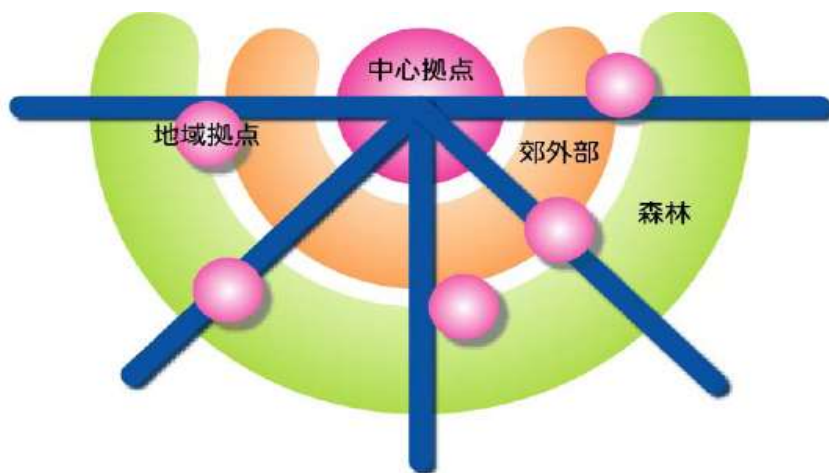


図 萩市都市計画マスタープランで示されている将来都市像の概念図

出典：萩市都市計画マスタープラン

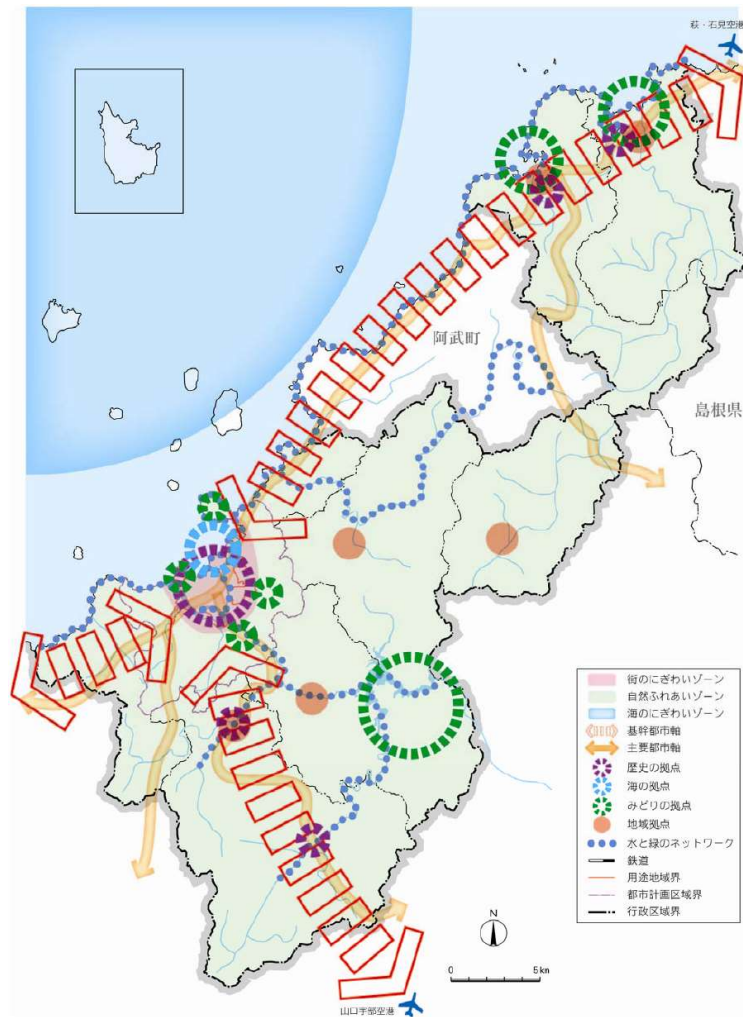


図 萩市都市計画マスタープランで示されている将来都市構造図

出典:萩市都市計画マスタープラン

3) 萩市立地適正化計画の概要

平成 32 年 3 月策定予定

8.2. 目指す将来像（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！

あらゆる移動手段が一体となった総合的な交通体系により、萩市の都市部から中山間地域や離島まで、萩市のどこに住んでいても、市民が自宅から目的地まで移動することができる利用しやすい交通ネットワークを構築する。

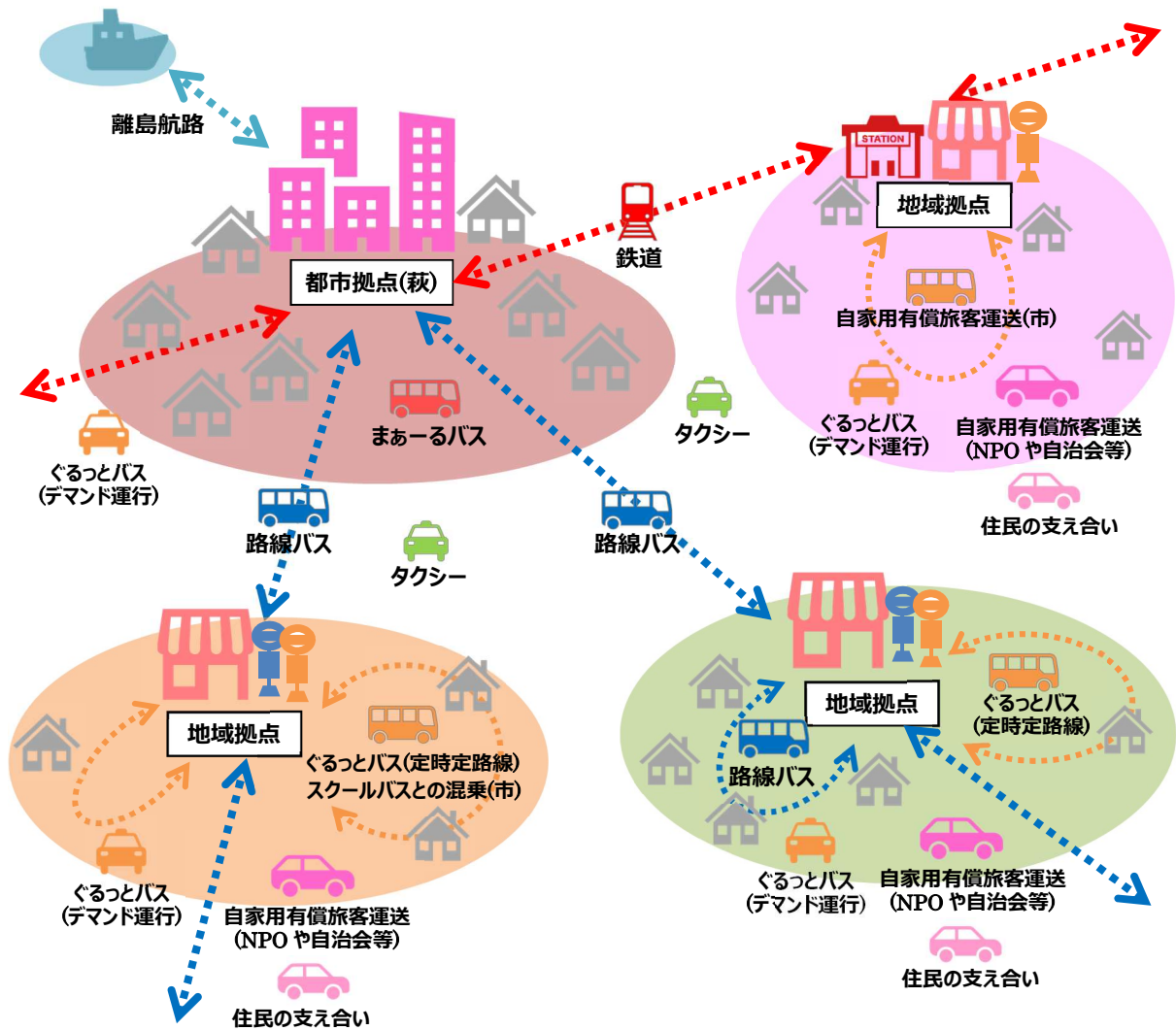


図 市民の暮らしを支える利用しやすい交通ネットワーク

将来像の実現に向けて、①基幹交通のより利用しやすい運行体系への見直しや利用促進を進め、②交通空白地域の移動手段である、ぐるっとバスや新たな移動手段として、自家用有償旅客運送や住民主体の地域コミュニティ交通等を推進することで、あらゆる移動手段が一体となった総合的な交通体系を構築する。

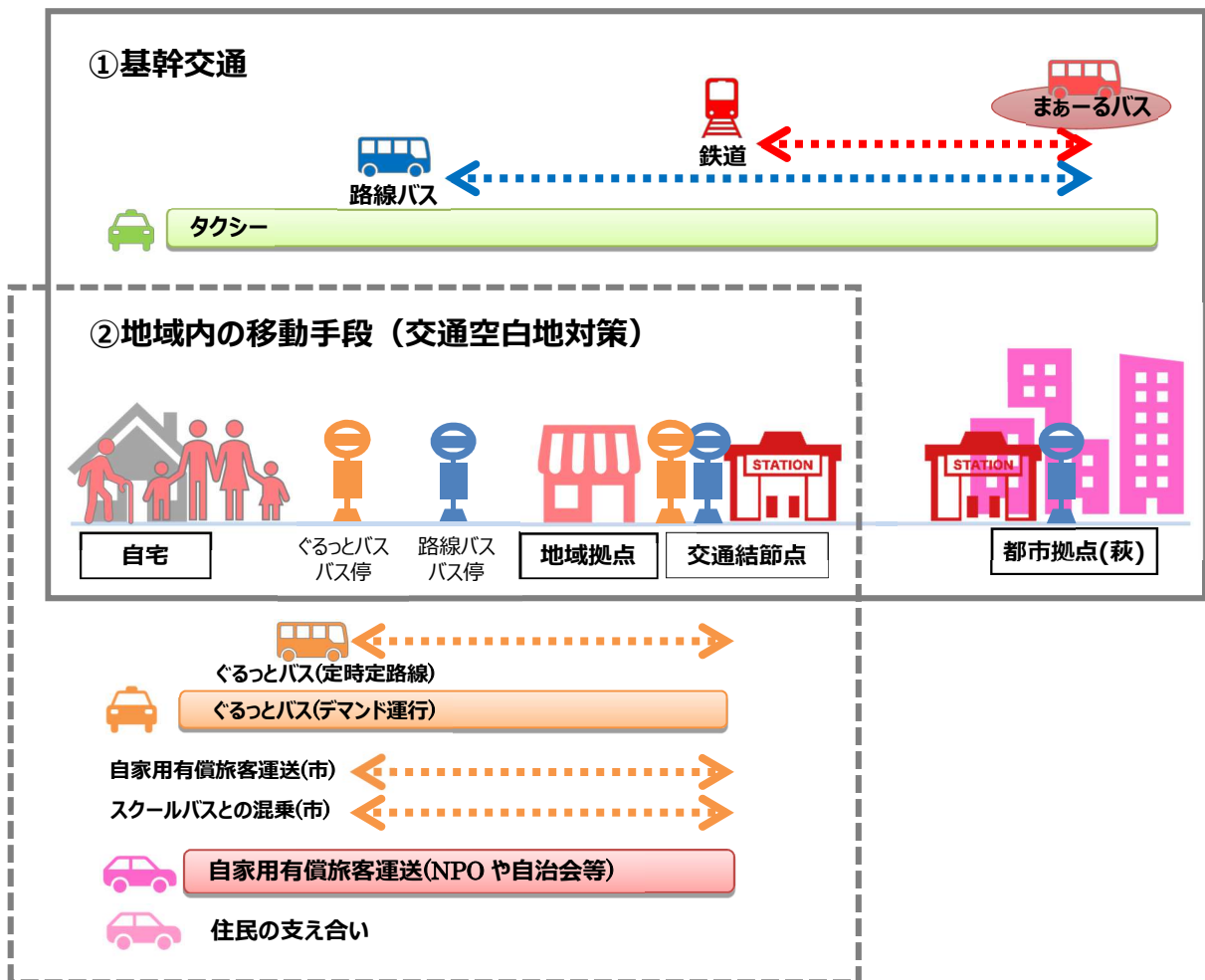


図 ①基幹交通と②地域内の移動手段が一体となった総合的な交通体系

※将来像（案）の資料参照

8.3. 計画の全体像



8.4. 基本的な方針（案）

地域公共交通の将来像に掲げる、あらゆる手段が一体となった総合的な交通体系を実現するための基本的な方針を示す。

①市民の日常生活を支える生活交通網の構築を進めながら、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を再構築する。更に③行政・市民・交通事業者等の連携・協働による、新たな移動手段の確立も含めて、持続可能な公共交通を維持・確保する。

また地域公共交通は、④豊かな暮らしと観光交流のまちづくりを支えるものであり、これらの施策とも連携しながら公共交通網を構築する。

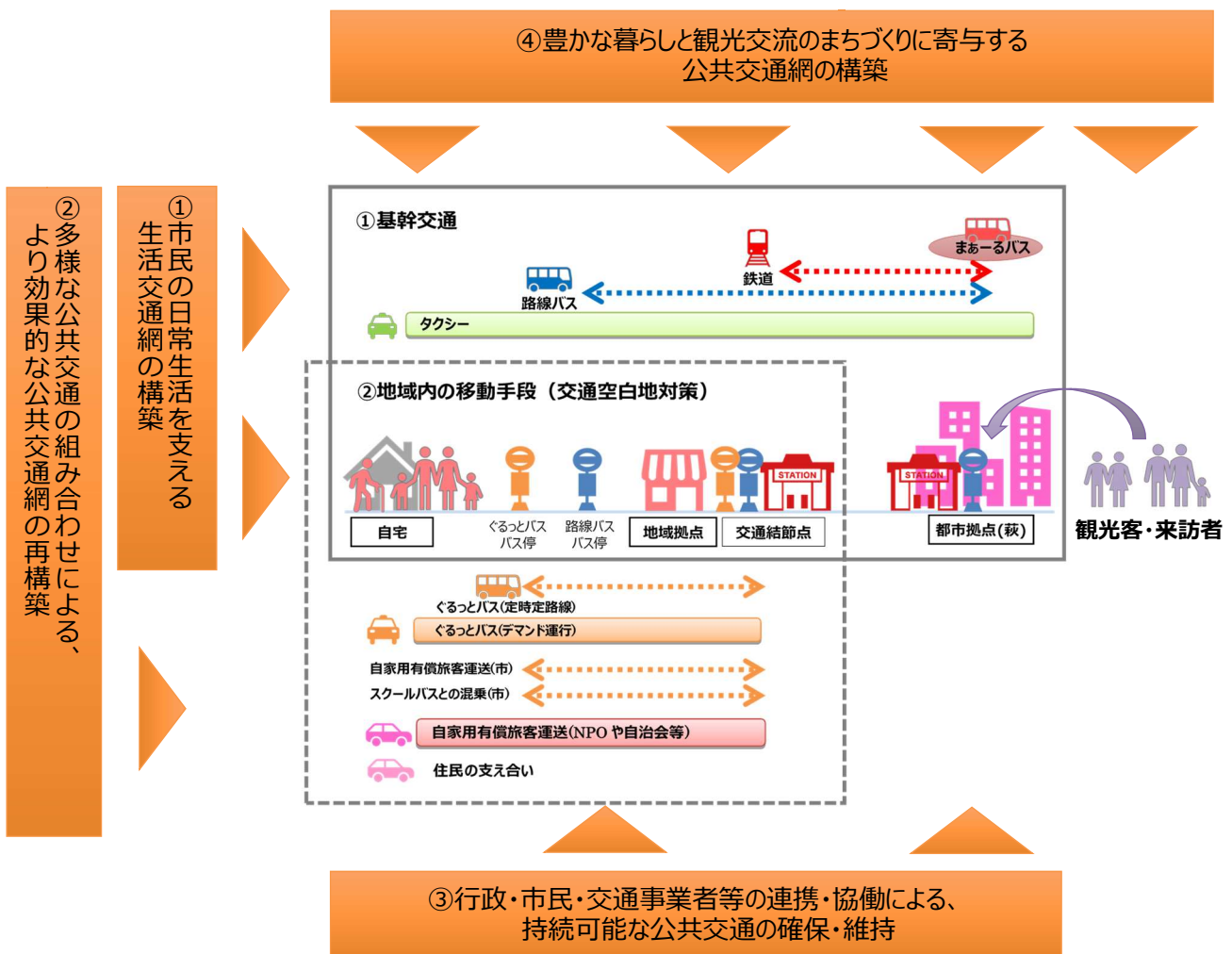


図 将来像に示す総合的な交通体系を実現するための基本的な方針

方針 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。

方針 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。

方針 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確保・維持

利用者の減少や運転士不足など、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。

方針 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。

8.5. 地域別の公共交通網形成方針

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！」の実現のため、各地域の課題を踏まえた地域の公共交通網の形成方針を示す。

（１）萩地域

【①幹線と支線の役割分担の明確化や交通結節機能の強化等による効果的な運行体系の構築】

- 萩地域では、広域的な幹線について、スーパーはぎ号や防長交通の新山口駅～東萩駅前線や中国ＪＲバスの防長線は「山口方面」、防長交通の青海大橋～東萩駅前線は「長門方面」、津和野～吉部～東萩駅前線は「津和野方面」、萩商工高校前～奈古駅前線は「阿武町方面」、JR山陰本線は「長門方面」と「益田方面」など、萩地域と周辺地域や隣接自治体を結ぶ様々なバス・鉄道の路線網が存在しています。
- これらの広域幹線は、萩バスセンター、萩・明倫センター、東萩駅、萩駅、玉江駅などの交通結節点で、萩市街地内の移動を担うまゐるバスや路線バス等の支線と接続し、利便性の向上を図ります。
- 高齢者や高校生、勤労世代などの移動実態と公共交通への要望、また観光客の移動ニーズ等を踏まえ、広域幹線とまゐるバスなどの支線の役割分担の明確化を図り、主要交通結節点としての交通結節機能の強化等（乗継環境や待合環境の整備など）により、また、広域幹線や支線の運行形態も含めて、より効果的な運行体系を構築します。
- とりわけ、まゐるバスについては、市街地住民はもとより周辺地域や離島住民の市街地での移動手段であること、また、観光客にとっても市内観光の移動手段であることを踏まえ、運行エリアを含めて、より利便性の高い運行体系を構築します。

【②様々な交通体系の組み合わせによる住民移動手段の確保】

- 市街地周辺の地区においては、交通事業者による広域幹線交通やぐるっとバス、自家用有償旅客運送、さらに住民の支え合いによる交通などの地域コミュニティ交通等の様々な交通体系を効果的に組み合わせることにより、交通事業者・行政・住民の協働による新たな公共交通網を形成し、暮らしを支える利用しやすい、持続可能な移動手段を確保します。

【③利用しやすい公共交通と利用促進】

- 高齢化が進展する中で、利用者に分かりやすく乗りやすい公共交通体系を構築するとともに、とりわけ周辺部における路線バス利用に係る運賃が割高であることから、福祉施策とも連携し、公共交通利用者の負担軽減策や全ての公共交通について持続可能な移動手段を確保するため、利用者負担のあり方を検討します。

(2) 旭地域

【①幹線と支線の役割分担の明確化や交通結節機能の強化等による効果的な運行体系の構築】

- 旭地域では、防長交通の新山口駅～東萩駅前線や中国 J Rバスの防長線は、萩地域や山口市への広域的な幹線として、明木地区の総合事務所や佐々並地区の中心部などの交通結節点で地域内移動を担う支線と接続し、利便性の向上を図ります。
- 高齢者や高校生などの移動実態と公共交通への要望等を踏まえ、広域幹線とぐるっとバスなどの支線の役割分担の明確化を図り、交通結節機能の強化等（乗継環境や待合環境の整備など）により、また、広域幹線や支線の運行形態も含めて、住民ニーズに応じたより効果的な運行体系を構築します。

【②様々な交通体系の組み合わせによる住民移動手段の確保】

- 交通事業者による広域幹線交通やぐるっとバス、自家用有償旅客運送、さらに住民の支え合いによる交通などの地域コミュニティ交通等の様々な交通体系を効果的に組み合わせることにより、交通事業者・行政・住民の協働による新たな公共交通網を形成し、暮らしを支える利用しやすい、持続可能な移動手段を確保します。

【③利用しやすい公共交通と利用促進】

- 高齢化が進展する中で、利用者に分かりやすく乗りやすい公共交通体系を構築するとともに、とりわけ周辺部における路線バス利用に係る運賃が割高であることから、福祉施策とも連携し、公共交通利用者の負担軽減策や全ての公共交通について持続可能な移動手段を確保するため、利用者負担のあり方を検討します。

(3) 川上地域

【①幹線と支線の役割分担の明確化や交通結節機能の強化等による効果的な運行体系の構築】

- 川上地域では、防長交通の萩バスセンター～阿武川温泉・惣良台線が萩地域への地域間路線として重要な役割を担っていますが、広域幹線である防長交通の新山口駅～東萩駅前線と中国 J R バスの防長線は、バス停が集落から離れているため、利用が低迷しています。
- 防長交通や中国 J R バスは、萩地域や山口市への広域的な幹線として、川上総合事務所などの交通結節点で地域内移動を担う支線と接続し、利便性の向上を図ります。高齢者や高校生などの移動実態と公共交通への要望等を踏まえ、広域幹線とぐるっとバスなどの支線の役割分担の明確化を図り、交通結節機能の強化等（乗継環境や待合環境のなど）により、また、広域幹線や支線の運行形態も含めて、住民ニーズに応じたより効果的な運行体系を構築します。

【②様々な交通体系の組み合わせによる住民移動手段の確保】

- 交通事業者による広域幹線交通やぐるっとバス、自家用有償旅客運送、さらに住民の支え合いによる交通などの地域コミュニティ交通等の様々な交通体系を効果的に組み合わせることにより、交通事業者・行政・住民の協働による新たな公共交通網を形成し、暮らしを支える利用しやすい、持続可能な移動手段を確保します。

【③利用しやすい公共交通と利用促進】

- 高齢化が進展する中で、利用者に分かりやすく乗りやすい公共交通体系を構築するとともに、とりわけ周辺部における路線バス利用に係る運賃が割高であることから、福祉施策とも連携し、公共交通利用者の負担軽減策や全ての公共交通について、持続可能な移動手段を確保するため、利用者負担のあり方を検討します。

(4) 福栄地域

【①幹線と支線の役割分担の明確化や交通結節機能の強化等による効果的な運行体系の構築】

- 福栄地域では、防長交通は、萩地域への広域的な幹線として、福栄総合事務所や道の駅ハピネスふくえ、紫福支所などの交通結節点で地域内移動を担う支線と接続し、利便性の向上を図ります。高齢者や高校生などの移動実態と公共交通への要望等を踏まえ、広域幹線とぐるっとバスなどの支線の役割分担の明確化を図り、交通結節機能の強化等（乗継環境や待合環境の整備など）により、また、広域幹線や支線の運行形態も含めて、住民ニーズに応じたより効果的な運行体系を構築します。

【②様々な交通体系の組み合わせによる住民移動手段の確保】

- 交通事業者による広域幹線交通やぐるっとバス、自家用有償旅客運送、さらに住民の支え合いによる交通などの地域コミュニティ交通等の様々な交通体系を効果的に組み合わせることにより、交通事業者・行政・住民の協働による新たな公共交通網を形成し、暮らしを支える利用しやすい、持続可能な移動手段を確保します。

【③利用しやすい公共交通と利用促進】

- 高齢化が進展する中で、利用者に分かりやすく乗りやすい公共交通体系を構築するとともに、とりわけ周辺部における路線バス利用に係る運賃が割高であることから、福祉施策とも連携し、公共交通利用者の負担軽減策や全ての公共交通について、持続可能な移動手段を確保するため、利用者負担のあり方を検討します。

(5) むつみ地域

【①幹線と支線の役割分担の明確化や交通結節機能の強化等による効果的な運行体系の構築】

- むつみ地域では、防長交通は、萩地域や山口市への広域的な幹線として、むつみ総合事務所や吉部バス停などの交通結節点で地域内移動を担う支線と接続し、利便性の向上を図ります。高齢者や高校生などの移動実態と公共交通への要望等を踏まえ、広域幹線とぐるっとバスなどの支線の役割分担の明確化を図り、交通結節機能の強化等（乗継環境や待合環境の整備など）により、また、広域幹線や支線の運行形態も含めて、住民ニーズに応じたより効果的な運行体系を構築します。

【②様々な交通体系の組み合わせによる住民移動手段の確保】

- 交通事業者による広域幹線交通やぐるっとバス、自家用有償旅客運送、さらに住民の支え合いによる交通などの地域コミュニティ交通等の様々な交通体系を効果的に組み合わせることにより、交通事業者・行政・住民の協働による新たな公共交通網を形成し、暮らしを支える利用しやすい、持続可能な移動手段を確保します。

【③利用しやすい公共交通と利用促進】

- 高齢化が進展する中で、利用者に分かりやすく乗りやすい公共交通体系を構築するとともに、とりわけ周辺部における路線バス利用に係る運賃が割高であることから、福祉施策とも連携し、公共交通利用者の負担軽減策や全ての公共交通について、持続可能な移動手段を確保するため、利用者負担のあり方を検討します。

(6) 須佐地域

【①須佐地域・田万川地域一体となった総合的な交通体系の構築】

- 須佐地域及び田万川地域では、買物や通院などの生活圏が重なっている部分が多く、利用の低迷する防長交通の須佐・田万川循環線に関しては、深刻な運転士不足により、将来的に路線を維持することが困難になる可能性もあり、また、タクシー事業者の休廃業への対応など、公共交通に関する課題も両地域に跨ったものとなっています。そうしたことから、須佐・田万川地域一体となった総合的な交通体系とすることで、住民の日常生活を支える生活交通網を構築します。

【②幹線と支線の役割分担の明確化や交通結節機能の強化等による効果的な運行体系の構築】

- JR山陰本線や石見交通は、萩地域や益田市への広域的な幹線として、須佐駅などの交通結節点で地域内移動を担う支線と接続し、利便性の向上を図ります。高齢者や高校生などの移動実態と公共交通への要望等を踏まえ、広域幹線とぐるっとバスなどの支線の役割分担の明確化を図り、交通結節機能の強化等（乗継環境や待合環境の整備など）により、また、広域幹線や支線の運行形態も含めて、住民ニーズに応じたより効果的な運行体系を構築します。

【③様々な交通体系の組み合わせによる住民移動手段の確保】

- 交通事業者による広域幹線交通やぐるっとバス、自家用有償旅客運送、さらに住民の支え合いによる交通などの地域コミュニティ交通等の様々な交通体系を効果的に組み合わせることにより、交通事業者・行政・住民の協働による新たな公共交通網を形成し、暮らしを支える利用しやすい、持続可能な移動手段を確保します。

【④利用しやすい公共交通と利用促進】

- 高齢化が進展する中で、利用者に分かりやすく乗りやすい公共交通体系を構築するとともに、とりわけ周辺部における路線バス利用に係る運賃が割高であることから、福祉施策とも連携し、公共交通利用者の負担軽減策や全ての公共交通について、持続可能な移動手段を確保するため、利用者負担のあり方を検討します。

(7) 田万川地域

【①須佐地域・田万川地域一体となった総合的な交通体系の構築】

- 田万川地域及び須佐地域では、買物や通院などの生活圏が重なっている部分が多く、利用の低迷する防長交通の須佐・田万川循環線に関しては、深刻な運転士不足により、将来的に路線を維持することが困難になる可能性もあり、また、タクシー事業者の休廃業への対応など、公共交通に関する課題も両地域に跨ったものとなっています。そうしたことから、田万川・須佐地域一体となった総合的な交通体系とすることで、住民の日常生活を支える生活交通網を構築します。

【②幹線と支線の役割分担の明確化や交通結節機能の強化等による効果的な運行体系の構築】

- JR山陰本線や石見交通は、萩地域や益田市への広域的な幹線として、江崎駅、道の駅たまたがわ、小島バス停などの交通結節点で地域内移動を担う支線と接続し、利便性の向上を図ります。高齢者や高校生などの移動実態と公共交通への要望等を踏まえ、広域幹線とぐるっとバスなどの支線の役割分担の明確化を図り、交通結節機能の強化等（乗継環境や待合環境の整備など）により、また、広域幹線や支線の運行形態も含めて、住民ニーズに応じたより効果的な運行体系を構築します。

【③様々な交通体系の組み合わせによる住民移動手段の確保】

- 交通事業者による広域幹線交通やぐるっとバス、自家用有償旅客運送、さらに住民の支え合いによる交通などの地域コミュニティ交通等の様々な交通体系を効果的に組み合わせることにより、交通事業者・行政・住民の協働による新たな公共交通網を形成し、暮らしを支える利用しやすい、持続可能な移動手段を確保します。

【④利用しやすい公共交通と利用促進】

- 高齢化が進展する中で、利用者に分かりやすく乗りやすい公共交通体系を構築するとともに、とりわけ周辺部における路線バス利用に係る運賃が割高であることから、福祉施策とも連携し、公共交通利用者の負担軽減策や全ての公共交通について、持続可能な移動手段を確保するため、利用者負担のあり方を検討します。

9. 計画の目標

基本的な方針（案）に基づく本計画期間内の成果指標（案）と目標値（案）の一覧を下表に記載する。

基本的な方針 （案）	成果指標（案）	現状値	2024年度 目標値（案）
①市民の日常生活を支える生活交通網の構築	路線バス利用者数	448,110人 (H30実績)	
	ぐるっとバス利用者数	14,101人 (H29実績)	
	まあーるバス利用者数	240,396人 (H29実績)	
	鉄道利用者数	217,638人 (H29実績)	
	運転免許証自主返納者数	198人 (H28実績)	
	バス事業者ノンステップバス導入割合 萩市ぐるっとバス、生活支援バス車両数	-	
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	自家用有償旅客運送実施主体数	0 (H30実績)	
	地域コミュニティ交通実施主体数	11 (H30実績)	
	公共交通の人口カバー率 (ぐるっとバスも含む)	92% (H27実績)	
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	運転免許証自主返納者数（再掲）	198人 (H28実績)	
	自家用有償旅客運送実施主体数 （再掲）	0 (H30実績)	
	地域コミュニティ交通実施主体数（再掲）	11 (H30実績)	
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	交通系ICカード導入事業者数	0 (H30実績)	
	萩市の観光客数	2,420千人 (H29実績)	
	スーパー（はぎ号）利用者数	57,922人 (H29実績)	

10. 実施事業

萩市地域公共交通網形成計画に記載する実施事業の一覧を下表に記載する。実施事業は、以下の5つの視点で検討した。

視点1 今ある地域公共交通のサービスの見直しを考える 視点2 地域にあるその他の移動手段の活用を考える 視点3 新たな地域公共交通サービス導入を考える
 視点4 乗降環境や待合環境の見直しを考える 視点5 利用促進策を考える

※計画期間5年間において、短期：計画策定後1～2年以内に実施するもの、中期：計画策定後3～4年で実施するもの、長期：計画策定後5年以内を目標に実施するもの

基本的な方針	実施事業	実施主体	時期
①市民の日常生活を支える生活交通網の構築	全公共交通の路線や地域コミュニティ交通の果たすべき役割を再設定	萩市、バス・鉄道・離島航路・タクシー事業者	
	既存の公共交通の見直し（路線バス）	萩市、バス事業者	
	既存の公共交通の見直し（まあるバス）	萩市、バス、鉄道事業者	
	既存の公共交通の見直し（ぐるっとバス）	萩市	
	既存の公共交通の見直し（離島航路）	萩市、離島航路事業者	
	利用しやすい運賃の設定、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）	萩市、バス事業者	
	待合環境及び乗継環境の整備・改善	萩市、バス事業者、市民、民間企業等	
	高齢者の利用しやすい車両の導入推進	萩市、バス事業者	
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	全公共交通の路線や地域コミュニティ交通の果たすべき役割を再設定（再掲）	萩市、バス・鉄道・離島航路・タクシー事業者	
	幹線と支線の役割分担の明確化と交通結節機能の強化	萩市、バス・鉄道・離島航路事業者	
	路線バスから代替交通手段への総合的な見直し（ぐるっとバス、自家用有償旅客運送、スクールバス混乗、地域コミュニティ交通等）	萩市、バス、タクシー事業者、教育委員会、NPOや市民	
	旧市町村区域を越えた総合的な交通体系の構築	萩市、交通事業者、市民	
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推進	全公共交通の路線や地域コミュニティ交通の果たすべき役割を再設定（再掲）	萩市、バス・鉄道・離島航路・タクシー事業者	
	地域コミュニティ交通の確保と取組に対する支援（市と地域コミュニティの連携・協働による過疎地域の持続可能な公共交通の確保）	萩市、タクシー事業者、NPO、地区社協、地域コミュニティ	
	運転手の確保対策（公共交通、地域コミュニティ交通）	萩市、県、バス事業者、市民	
	わかりやすい公共交通情報の提供と利用促進	萩市、交通事業者、市民、民間企業、教育委員会	
	利用しやすい運賃の設定、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）（再掲）	萩市、バス事業者	
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	まちづくり施策と公共交通の積極的な連携	萩市、交通事業者	
	観光施策と連携した公共交通活用の推進	萩市、バス・鉄道事業者	
	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	萩市、バス・鉄道・離島航路・タクシー事業者	
	バスロケーションシステムや交通系ICカードの導入	萩市、他市町村、バス・鉄道事業者	
	交通結節点における情報提供の強化（路線図・ダイヤ等の多言語化・多目的化、Wi-Fiの設置等）	萩市、バス・鉄道・離島航路・タクシー事業者	

10.1. 市民の日常生活を支える生活交通網の構築

事業	全公共交通の路線や地域コミュニティ交通の果たすべき役割を再設定
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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・地域住民主体の移動手段・スクールバスの混乗利用・離島航路など、多様な移動手段が存在する。 ▶ 既存の公共交通を最大限に活用するため、全公共交通の路線や地域コミュニティ交通の果たすべき役割を再設定する。 ▶ 市と交通事業者等の定期的なWGを開催して、路線毎に具体的な役割分担を協議した上で、再編を進める。
	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>幹線</p>  <p>JR山陰本線</p>  <p>スーパーはぎ号 (高速バス)</p>  <p>写真：萩海運有限会社 離島航路</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>支線</p>  <p>路線バス (防長交通)</p>  <p>路線バス (中国JRバス)</p>  <p>路線バス (石見交通)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真：まあーるバスパンフレット まあーるバス</p>  <p>ぐるっとバス</p>  <p>スクールバス (混乗)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>タクシー</p>  <p>住民主体の移動手段(NPO等)</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">図 萩市に存在する多様な移動手段</p>
対象	萩市全域
実施主体	萩市、バス・鉄道・離島航路・タクシー事業者
実施期間	短期、随時

事業 既存の公共交通の見直し（路線バス）

➤ 路線バスは、利用の低迷する路線や収支率が悪い路線の原因を把握した上で、運行ルートや運行ダイヤ等を見直し、より利用者のニーズに応じた運行便数・運行形態等を検討する。

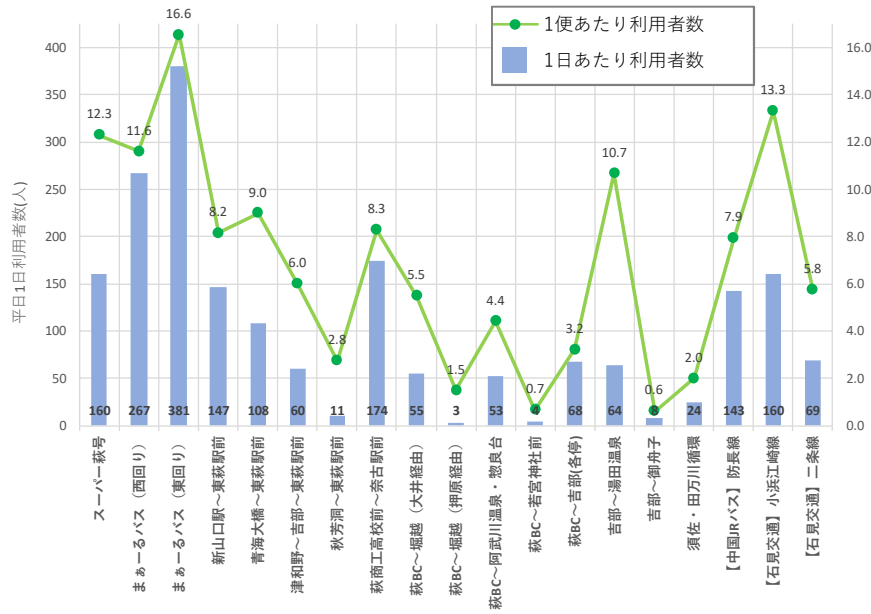


図 1 日あたり・1便あたり利用者数

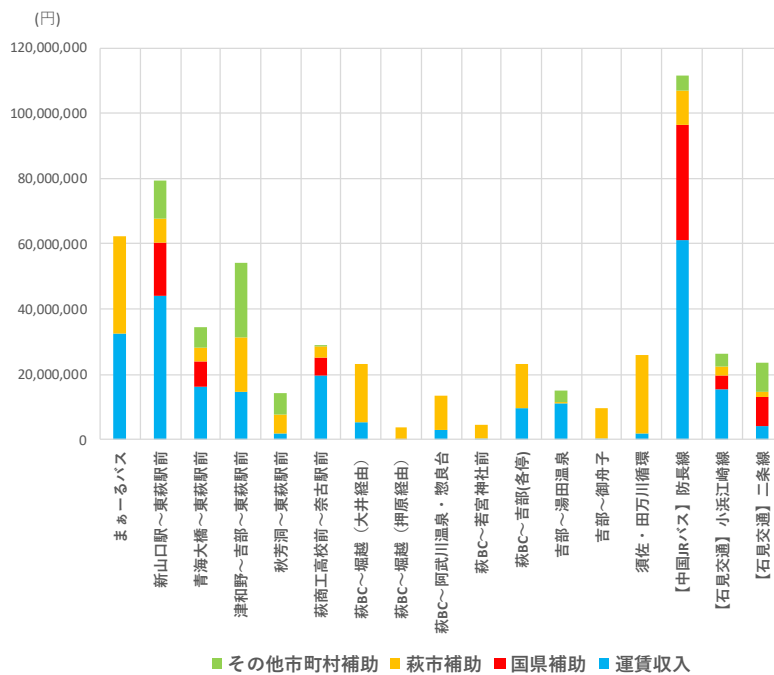


図 運賃収入及び国県、萩市、隣接自治体による補助金

想定する路線	見直し案
須佐・田万川循環線	代替手段の検討（自家用有償旅客運送等）
吉部～御舟子線	代替手段の検討（地域コミュニティ交通等）
萩 BC～若宮神社	代替手段の検討（地域コミュニティ交通等）
5 路線の総合的な見直し：萩 BC～堀越線（大井経由）、萩 BC～堀越線（押原経由）、萩 BC～吉部線（各停）、萩 BC～吉部線（押原経由）、津和野～吉部～萩 BC 線	・福栄地域、むつみ地域は、様々な経由（大井経由や押原経由）や起終点（堀越、吉部、津和野）が存在しており、現在の利用状況に応じた運行便数の見直し及び一部区間は代替手段の検討（ぐるっとバス等）
秋芳洞～東萩駅前線（快速）	観光利用の低迷による、快速便から普通便への変更

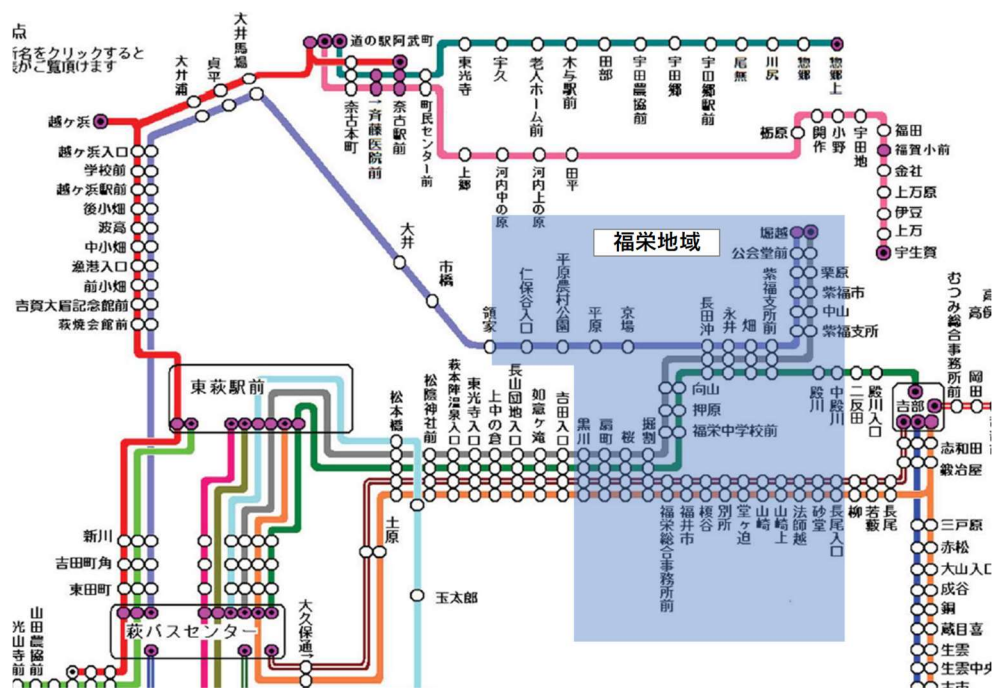


図 福栄地域を運行する5路線の総合的な見直し

対象	萩市全域
実施主体	萩市、バス事業者
実施期間	短期～長期

事業	既存の公共交通の見直し（まあーるバス）
----	---------------------

- ▶ まあーるバスは、東回りコース（観光施設等を中心）、西回りコース（生活施設等を中心）の2つのコースがあり、7時から18時まで30分間隔で定時運行をしている。
- ▶ 主な利用は、高齢者の買い物や通院であり、観光利用も2割弱存在する。
- ▶ まあーるバスは、高齢者の生活移動手段として、又、観光での移動手段として、1日600名以上の利用が存在しており、市街地の移動手段として機能している。
- ▶ まあーるバスは、市街地住民はもとより周辺地域や離島住民の市街地での移動手段であること、また、観光客にとっても市内観光の移動手段であることを踏まえ、運行エリアも含めて、より利便性の高い運行体系を構築する。

見直しの方向性	見直す内容
まあーるバスの見直し	運行ルート（西回りの東萩駅前への乗入れ、逆回りの検討等） 運行ダイヤ（定時運行の見直し） 他モードとの接続（鉄道、観光列車、離島航路） 情報提供（Google Maps等）
まあーるバス以外の交通モードも含めた総合的な見直し	まあーるバスの路線網に含まれていない萩市街地の周辺地区からの延伸要望や路線バスの運賃の見直し要望があり、まあーるバス以外の交通モードも含めた総合的な見直しを図る。 ・まあーるバスと防長交通路線バスの共通乗車券の対象エリアの見直し ・まあーるバス、路線バス、鉄道、地域コミュニティ交通等による総合的な萩市街地への移動手段の確保、交通空白地対策の検討



図 まあーるバスの路線図



図 まあーるバスと防長交通の共通乗車券対象エリア

対象	萩地域
実施主体	萩市、バス、鉄道事業者
実施期間	短期～中期

事業	既存の公共交通の見直し（ぐるっとバス）
----	---------------------

- ▶ 萩市は、交通空白地域における住民の地域内移動手段の確保を目的として、「ぐるっとバス」を各地域で運行している。
- ▶ ぐるっとバスは、それぞれの地域の実情に合わせた運行をしている。
- ▶ 一方、ぐるっとバスが運行されてから年月が経過しており、現在の利用状況及び地域特性に応じた、利用者の利用しやすい運行への見直しを行う。
- ▶ 地域意見交換会では、ぐるっとバスの運行状況を知らない方々が大半であり、市民への周知方法を見直す必要がある。

地域・地区	見直し案
全地域	ぐるっとバスの周知： 運行主体である萩市や市民が協働して行う。 実施例：ぐるっとバスのチラシの見直しなど、わかりやすい利用方法の周知
全地域	ぐるっとバスの有料化の検討： ・現在は無料だが、「無料へのためらいから運賃をとってほしい」という利用者意見が存在する。 ・また無料のため、自家用有償旅客運送等の地域コミュニティ交通の機運やニーズが高まりにくいという問題も存在する。 ・有料化に関しては、関係する交通事業者との調整が必要となる。
旭地域 ・明木地区 ・佐々並地区	・路線バスとぐるっとバスの交通結節機能の向上 （明木地区は明木総合事務所でのバス停の情報提供の改善や旭マルチメディアセンターへの路線バスの乗入れの検討、佐々並地区は道の駅あさひへの路線バスの乗入れの検討）
川上地域	・長門峡北口バス停への接続による、防長交通や中国 JR バスの広域幹線の利用促進 ・利用の低迷する定時定路線のデマンド化
福栄地域 ・福川地区 ・紫福地区	・利用の低迷する定時定路線のデマンド化 ・デマンド運行の見直し ・路線バスも含めた総合的な見直し
むつみ地域 ・吉部地区 ・高俣地区	・利用の低迷する定時定路線のデマンド化
須佐地域 ・須佐地区 ・弥富地区	・平成 30 年 11 月のタクシー休業に伴う運行体系の見直し （乗車対象区分を撤廃し、須佐地区内全ての方が 6 便利用できるように変更） ・須佐・田万川一体となった見直し

田万川地域 ・江崎地区 ・小川地区	・平成 31 年 3 月のタクシー廃業に伴う運行体系の見直し (乗車対象区分の緩和、増便の検討) ・須佐・田万川一体となった見直し
萩地域 ・三見地区	・ぐるっとバスから鉄道(三見駅)や路線バス(三見市バス停等)への乗り継ぎの更なる利用促進 ・自家用有償旅客運送への登録及び運転手の確保の検討(現状は、三見地区各種団体連絡協議会の無償ボランティアが運転手を担う)

- 須佐地区では、平成 30 年 11 月のタクシー事業者の休業に伴い、ぐるっとバスの運行形態を見直し、利用者数が増加した。

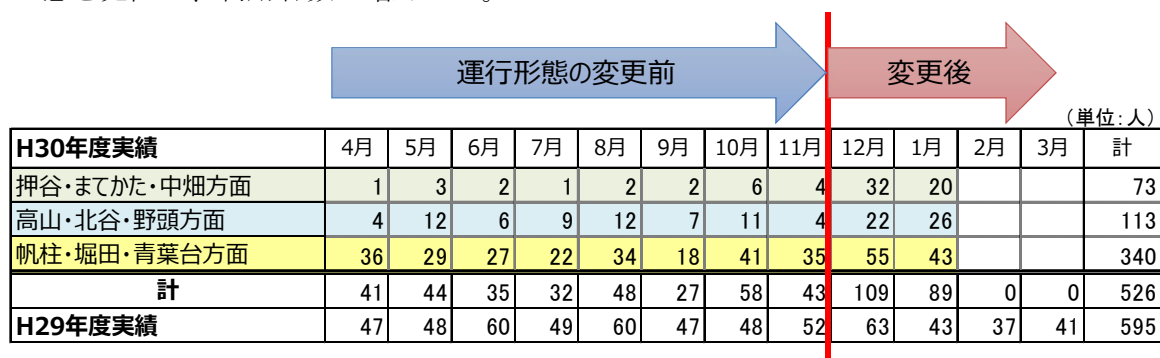


図 須佐地区のぐるっとバスの運行形態の変更と利用者数の増加(H30年度)

対象	周辺地域、萩地域三見地区
実施主体	萩市
実施期間	短期～中期

事業	既存の公共交通の見直し(離島航路)
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 離島航路の協議内容や事業を記載 ➤ まあーるばすとの接続ダイヤの改善
対象	大島、相島、三島
実施主体	萩市、離島航路事業者
実施期間	短期～中期

事業	利用しやすい運賃の設定、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)	
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 日常的に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、萩市街地と周辺部の運賃負担の在り方を検討する。 ➤ 周辺部は運賃が割高となっており、往復二千元以上の運賃が必要な地域では、高校生の通学定期券以外の利用が極端に少なくなっている。 ➤ 高齢者の運賃補助には、運賃の割引や高齢者用の定期券があり、他自治体の事例も参考にしながら、萩市における運賃補助を福祉施策と連携しながら実施を検討する。 ➤ 運賃の設定は、市と路線バス事業者等で十分に検討・協議した後、試験的に実施して、効果検証をした後に本格施行する。 	
	メニュー	萩市での実施案
	運賃の割引	<ul style="list-style-type: none"> ・特に周辺地域における住民の利用者負担の軽減が目的となるため、上限運賃の設定や半額補助を中心に実施案を検討する。 ・萩市は、市域が広く他市町村と同様に100円にする場合、市の大きな財政負担になる懸念があり、将来的にも持続可能な公共交通を確保できなくなる懸念がある。
	高齢者用の全線定期券	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者用に割引された全路線定期券を検討する。 ・定期券による運転免許証を保持していない高齢者の活発な外出機会を創出する。
	運転免許返納者への特典	<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許返納者に路線バスの定期券を配布もしくは割引した価格で販売する。 ・免許返納のタイミングで、自動車から公共交通への転換を図る。
		他自治体の事例
		<ul style="list-style-type: none"> ・100円の運賃：70歳以上の方が路線バス1乗車を100円で利用できる福祉優待バス乗車証（山口市） ・200円の上限運賃：路線バスの上限運賃200円の設定や、65歳以上の方が京都丹後鉄道を片道200円で利用できる片道200円レール（京都丹後市） ・半額の運賃：路線バスの運賃が半額になる高齢者向け割引バス（奈良県と奈良交通）
		<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者用に割引された路線バスの全線乗り放題（サンデンバスのロングライフバス、西鉄バスのグランドバス65、産交バスのサンコーバス65）
		<ul style="list-style-type: none"> ・自主返納者に対して、市内路線バス乗り放題券の価格を割引く制度（下関市、サンデンバス、ブルーライン交通）
対象	萩市全域（特に周辺地域）	
実施主体	萩市、バス事業者	
実施期間	短期～中期	

事業	待合環境及び乗継環境の整備・改善
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 萩市や道路管理者等とバス事業者が連携し、交通結節点や利用者の多いバス停や安全性に問題のあるバス停等について利用環境の改善を行う。 ▶ 自治会やバス事業者によるバス停の整備に対する補助制度を検討する。 ▶ 例えば、他市においては、利用者の多い地区や市民・民間企業等による屋根・ベンチなどの自主的な環境整備の取り組みに対し、市が「バス停コンテスト」を実施し、表彰することで、市民・交通事業者との協働によるバスの待合環境及び乗継環境の整備・改善を進めている例もある。
対象	萩市全域
実施主体	萩市、バス事業者、市民、民間企業等
実施期間	短期～長期

事業	高齢者の利用しやすい車両の導入推進
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 高齢者が移動しやすい環境を構築するため、国や県による補助金を活用し、老朽化した車両の更新と低床・環境対応車両の導入を推進する。
対象	萩市全域
実施主体	萩市、バス事業者
実施期間	随時

10.2. 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

事業	幹線と支線の役割分担の明確化と交通結節機能の強化
	<p>▶ 高齢者や高校生などの移動実態と公共交通への要望等を踏まえ、広域幹線とぐるっとバスなどの支線の役割分担の明確化を図り、交通結節機能の強化等（乗継環境や待合環境の整備など）により、また、広域幹線や支線の運行形態も含めて、住民ニーズに応じたより効果的な運行体系を構築する。</p> <p>▶ 特に周辺地域は、萩地域や隣接自治体への幹線と支線の役割分担の明確化と交通結節機能の強化、萩地域は市街地への移動手段の確保や交通結節機能の強化を図る。</p>
地域・地区	幹線と支線の役割分担の明確化と交通結節機能の強化
旭地域 ・明木地区 ・佐々並地区	<ul style="list-style-type: none"> 防長交通の新山口駅～東萩駅前線や中国 J Rバスの防長線は、萩地域や山口市への広域的な幹線として、明木地区の総合事務所や旭マルチメディアセンター、佐々並地区の道の駅あさひなどの交通結節点で地域内移動を担う支線と接続することで利便性の向上を図る。
川上地域	<ul style="list-style-type: none"> 防長交通の萩バスセンター～阿武川温泉・惣良台線が萩地域への地域間路線として重要な役割を担っているが、広域幹線である防長交通の新山口駅～東萩駅前線と中国 J Rバスの防長線は、バス停が集落から離れているため、川上地域からの利用が低迷している。 防長交通や中国 J Rバスは、萩地域や山口市への広域的な幹線として、川上総合事務所や長門峡北口バス停などの交通結節点で地域内移動を担う支線と接続することで利便性の向上を図る。
福栄地域 ・福川地区 ・紫福地区	<ul style="list-style-type: none"> 防長交通は萩地域への広域的な幹線として、福栄総合事務所や道の駅ハピネスふくえ、紫福支所などの交通結節点で地域内移動を担う支線と接続することで利便性の向上を図る。
むつみ地域 ・吉部地区 ・高俣地区	<ul style="list-style-type: none"> 防長交通は、萩地域や山口市への広域的な幹線として、むつみ総合事務所や吉部バス停などの交通結節点で地域内移動を担う支線と接続することで利便性の向上を図る。
須佐地域 ・須佐地区 ・弥富地区	<ul style="list-style-type: none"> J R山陰本線や石見交通は、萩地域や益田市への広域的な幹線として、須佐駅などの交通結節点で地域内移動を担う支線と接続することで利便性の向上を図る。
田万川地域 ・江崎地区 ・小川地区	<ul style="list-style-type: none"> J R山陰本線や石見交通は、萩地域や益田市への広域的な幹線として、江崎駅、道の駅ゆとりパークたまがわ、小島バス停などの交通結節点で地域内移動を担う支線と接続することで利便性の向上を図る。

地域・地区	具体的な取組み案
萩地域 ・市街地	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広域的な幹線について、スーパーはぎ号や防長交通の新山口駅～東萩駅前線や中国 J R バスの防長線は「山口方面」、防長交通の青海大橋～東萩駅前線は「長門方面」、津和野～吉部～東萩駅前線は「津和野方面」、萩商工高校前～奈古駅前線は「阿武町方面」、JR 山陰本線は「長門方面」と「益田方面」など、萩地域と周辺地域や隣接自治体を結ぶ様々なバス・鉄道の路線網が存在する。 ・ これらの広域幹線は、萩バスセンター、萩・明倫センター、東萩駅、萩駅、玉江駅などの交通結節点で、萩市街地内の移動を担うまあるバスや路線バス等の支線と接続することで利便性の向上を図る。 ・ 萩バスセンター、萩・明倫センター、東萩駅、萩駅は、主要交通結節点として、重点的に交通結節機能の強化等（乗継環境や待合環境の整備・改善など）を図る。
萩地域 ・三見地区	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 山陰本線や防長交通の青海大橋～東萩駅前線は、萩市街地や長門市への幹線として、三見駅、三見市バス停や中山バス停などの交通結節点で区内移動を担う支線と接続することで利便性の向上を図る。 ・ 地域コミュニティ交通による地域内移動手段確保を検討し、幹線への接続を図る。
萩地域 ・山田地区	<ul style="list-style-type: none"> ・ 防長交通の青海大橋～東萩駅前線は、萩市街地や長門市への幹線として、山田農協前などの交通結節点で区内移動を担うまあるバスと接続することで利便性の向上を図る。 ・ 地域コミュニティ交通による地域内移動手段確保を検討し、幹線への接続を図る。
萩地域 ・木間地区	<ul style="list-style-type: none"> ・ 防長交通の萩バスセンター～若宮神社線の代替手段の検討（地域コミュニティ交通等）により、萩市街地への移動手段を確保する。 ・ 地域コミュニティ交通による地域内移動手段確保を検討し、幹線への接続を図る。
萩地域 ・大井地区	<ul style="list-style-type: none"> ・ 防長交通の萩商工高校前～奈古駅前線や JR 山陰本線は、萩市街地や益田方面への幹線として、大井馬場バス停や長門大井駅などの交通結節点で区内移動を担う支線（地域コミュニティ交通等）と接続することで利便性の向上を図る。 ・ 地域コミュニティ交通による地域内移動手段確保を検討し、幹線への接続を図る。
萩地域 ・離島	<ul style="list-style-type: none"> ・ 離島航路は、萩市街地への幹線として、交通結節点である萩商港で、地域内移動を担うまあるバスとの接続を改善することで利便性の向上を図る。

	<ul style="list-style-type: none"> 地域コミュニティ交通による島内移動手段確保を検討し、幹線（離島航路）への接続を図る。
対象	萩市全域
実施主体	萩市、バス・鉄道・離島航路事業者
実施期間	短期～長期

事業	路線バスから代替交通手段への総合的な見直し (ぐるっとバス、自家用有償旅客運送、スクールバス混乗、地域コミュニティ交通等)
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ バス事業者の経営状況の悪化やバス車両、バス運転士などの経営資源が限られる中、公共交通事業を持続可能なものにするため、利用の低迷する路線について見直しを図る。 ▶ 移動実態や移動ニーズを踏まえ、ぐるっとバス、自家用有償旅客運送、スクールバス混乗、地域コミュニティ交通といった代替交通手段への見直しを図る。
対象	萩市全域
実施主体	萩市、バス・タクシー事業者、教育委員会、NPO や市民
実施期間	随時

事業	旧市町村区域を越えた総合的な交通体系の構築
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 生活圏や交通圏及び、地域の課題が似通った地域は、旧市町村区域を超えた総合的な交通体系の見直しを進める。 ▶ 須佐地域及び田万川地域では、買物や通院などの生活圏が重なっている部分が多い。又、利用の低迷する防長交通の須佐・田万川循環線に関しては、深刻な運転士不足により、将来的に路線を維持することが困難になる可能性もあり、更に、タクシー事業者の休廃業への対応など、公共交通に関する課題も両地域に跨ったものとなっている。そうした現状を踏まえ、須佐・田万川地域一体となった総合的な交通体系を構築する。
	図 須佐地域・田万川地域一体となった将来像(案)

対象	須佐地域、田万川地域
実施主体	萩市、交通事業者、市民
実施期間	短期～長期

10.3. 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

事業	地域コミュニティ交通の確保と取組に対する支援 (市と地域コミュニティの連携・協働による過疎地域の持続可能な公共交通の確保)			
	<p>▶ 過疎地域における交通空白地対策として、萩市はぐるっとバスを運行している。しかし、ぐるっとバスだけで過疎地域の全ての移動ニーズをカバーするのは困難なため、萩市と市民が協働して、新たな地域コミュニティ交通の導入を支援する。</p> <p>▶ 萩市では、介護保険法に基づく生活支援体制整備に積極的に取り組んでおり、地域住民のご協力とご理解のもと、次々と「住民主体による高齢者生活支援サービス」が誕生している。地域コミュニティ交通の推進においては、この高い地域力を活用しながら、より良い仕組みづくりを検討していく。</p>			
地域	地区	訪問型サービス(家事援助等)	通所型サービス(サロン活動等)	車両
旭	明木	実施検討中	名称：たいやきサロン 実施団体：明木地区社会福祉協議会 活動内容：サロン活動 実施回数：月1回	日産セレナ
	佐々並	名称：おたすけクラブ 実施団体：佐々並地区社会福祉協議会 活動内容：買い物、草刈り、ゴミ出し等 実施回数：随時	名称：ほっとサロン・ささなみお気楽サロン 実施団体：佐々並地区社会福祉協議会 活動内容：サロン活動(団体当番制) 実施回数：月2回	
川上	川上	未定	名称：あぶ川サロン 実施団体：川上あぶ川サロン運営委員会 活動内容：サロン活動(団体当番制) 実施回数：月1回	日産セレナ
福栄	福川	実施検討中	名称：ふくふくサロン 実施団体：福川ささえあい隊 活動内容：サロン活動、園児との交流等 実施回数：月2回	日産セレナ
	紫福	実施検討中	名称：ほほえみサロン 実施団体：紫福地区社会福祉協議会 活動内容：サロン活動 実施回数：月2回	
むつみ	吉高部俣	名称：むつみ愛サービス 実施団体：むつみ元気支援隊 活動内容：買い物、草取り、移動支援等 実施回数：随時	名称：月曜サロン、男性サロン等 実施団体：むつみ元気支援隊 活動内容：サロン活動、世代間交流等 実施回数：週1回(男性サロンは月1回)	日産セレナ
須佐	須佐	名称：もやいサービス 実施団体：NPO須佐元気なまちづくりネット 活動内容：通院、買い物支援、住居清掃、調理、ゴミ出し等 実施回数：随時	名称：須佐ふれあい広場 実施団体：須佐地区社会福祉協議会 活動内容：サロン活動、世代間交流等 実施回数：月1回	ダイハツタント
	弥富	名称：ちょっとサービス 実施団体：弥富でっぴん会 活動内容：買い物、雪かき、移動支援等 実施回数：随時	名称：ちょっとひと休み 実施団体：弥富でっぴん会 活動内容：サロン(団体当番制)、外出支援 実施回数：月5回	日産セレナ
田万川	江崎	名称：たまらぼ 実施団体：NPO法人田万川地域サポート21 活動内容：受診介助・送迎、買い物支援・代行等 実施回数：随時	名称：たま結び 実施団体：NPO法人田万川地域サポート21 活動内容：交流サロン 実施回数：月・水・金	トヨタハイエース
	小川	名称：ふれあい訪問 実施団体：小川ささえ隊 活動内容：安否確認、室内清掃等 実施回数：随時	名称：みのりの広場 実施団体：小川ささえ隊 活動内容：サロン活動、出張美容室等 実施回数：月2回	

図 地域コミュニティによる高齢者支援サービス

- 現状の課題として、地域コミュニティ交通は、市民のボランティアの負担が大きく、運賃が無料（運転手が無給で運転する）では持続可能性が低いため、地域コミュニティ交通による自家用有償旅客運送の導入を検討する。
- また、ぐるっとバスが無料のため、地域コミュニティ交通の機運が高まりにくいことから、ぐるっとバスの有料化（市の自家用有償旅客運送）も並行して検討する。
- 将来的には、ぐるっとバス（市）と地域コミュニティ交通（市民）の協働、連携により、過疎地域の持続可能な公共交通を維持・確保する。

移動手段	実施主体	運行	運賃	車両
ぐるっとバス (各地域)	総合事務所 (市)	委託若しくは市の直営	無料若しくは有料	事業者の車両 市の車両
地域コミュニティ交通	地域コミュニティ (市民)	市民のボランティア若しくは有償ボランティア	無料若しくは有料	市の車両 住民の車両

課題1：市民のボランティアの負担が大きく、無料では継続性が低い
→①地域コミュニティ交通による自家用有償旅客運送

課題2：ぐるっとバスが無料のため、地域コミュニティ交通の機運が高まりにくい
→②ぐるっとバスの有料化（市の自家用有償旅客運送）

ぐるっとバスと地域コミュニティ交通の協働、連携が必要
→③ぐるっとバス（市）と地域コミュニティ交通（市民）が一体となった過疎地域の持続可能な公共交通の確保

図 市と地域コミュニティが協働した過疎地域の持続可能な公共交通の確立に向けて

- 地域コミュニティ交通の導入にあたって、市はモデル地区を募り、地域コミュニティの相談役となり、勉強会等を実施しながら、組織づくりや運行計画づくりを支援する。
- 萩地域三見地区のぐるっとバスは、既に地域コミュニティが主体となった運行を進めており、自家用有償旅客運送への登録等を検討する。

対象	周辺地域、萩地域の周辺地区
実施主体	萩市、タクシー事業者、NPO、地区社協、地域コミュニティ
実施期間	短期～長期

「自家用有償旅客運送」とは、バス、タクシー等が運行されていない過疎地域等において、住民の日常生活における移動手段を確保するため、国土交通大臣の登録を受けた市町村、NPO等（自治会等も含む）が自家用車を用いて有償で運送する仕組み。



図 自家用有償旅客運送について

出典：自家用有償旅客運送事務実施マニュアル，国土井交通省

事業 運転手の確保対策（公共交通、地域コミュニティ交通）

- ▶ バスの運転手不足は全国的にも課題となっており、地域の公共交通の担い手として、県と連携しながらバス事業者等の公共交通の運転手の確保対策を進める。
- ▶ 防長交通では、運転手不足の対策として、大型二種免許の取得費用を全額負担している。このような情報を市や県の UIJ ターン施策とも連動しながら、公共交通の担い手の確保を進める。

図 バス運転手の募集(防長交通)

図 山口県の UIJ ターン説明会

- ▶ ぐるっとバスや新たに導入を支援する地域コミュニティ交通の担い手についても、路線バス同様に運転手の確保が課題となる。
- ▶ 特に過疎地域においては高齢化率 50%を超えており、勤労世代だけでなく元気な 60 代の方が、移動の困難になった 70 代以上の方を支える仕組みを検討する必要がある。

対象	萩市全域
実施主体	萩市、県、バス事業者、市民
実施期間	短期～長期

事業	わかりやすい公共交通情報の提供と利用促進
<p>▶ 交通体系の構築とともに、利用促進を平行して実施する事で持続可能な公共交通を維持・確保する。</p>	
メニュー	内容
総合時刻表の作成	JR・路線バス・ぐるっとバス等、モード毎の時刻表や路線図は存在するが、これらの公共交通が一体となった分かりやすい公共交通情報を提供する。
地域毎の公共交通情報の提供	各地域の公共交通に応じた公共交通情報を提供する。 (ぐるっとバスと路線バスの接続ダイヤ、行きは JR、帰りは路線バス等地域毎に異なる公共交通の積極的な活用方法)
モビリティマネジメントの実施	高齢者、高校生、勤労世代など、世代毎にモビリティマネジメントを実施する。 高齢者の MM 実施例：地域コミュニティと連携した公共交通の活用方法、サロン活動での公共交通の利用 勤労世代の MM 実施例：民間企業による通勤手段の情報提供 高校生の MM 実施例：高校入学前の中学生に地域毎の高校への公共交通での通学手段や通学補助の情報提供
市内一斉のノーマイカーデーの実施	日常的に公共交通を利用していない方が、公共交通を利用する機会を創出する。(運賃を半額に割引きする等のインセンティブを設定)
高齢者の運賃補助	高齢者の利用しやすい運賃の設定、運転免許証自主返納者の公共交通利用支援の実施(再掲)
高校生の通学補助	現在実施している、高校生への通学補助(萩市高等学校生徒通学費支援事業)の改善や見直し
対象	萩市全域
実施主体	萩市、交通事業者、市民、民間企業、教育委員会
実施期間	随時

10.4. 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

- 事業** まちづくり施策と公共交通の積極的な連携
- ▶ 公共交通の価値や必要性は、交通分野単独ではなく、他の行政分野も含めて社会全体の支出の削減という視点で考える必要がある。
 - ▶ 公共交通が関係する 12 分野において、公共交通が担っている役割・効果は大きく、公共交通がなくなった場合には様々な対策が迫られる。
 - ▶ 医療分野では、公共交通があることで外出機会が増え健康増進に繋がる、通院時には家族の送迎負担が減る等の効果が考えられる。しかし、公共交通がなくなった場合、医療費の増大が考えられ、これらは公共交通への支出よりも大きくなる可能性がある。
 - ▶ 商業、教育、観光、建設、福祉、交通安全、総務、まちづくり、環境、地域コミュニティ等、様々な分野において公共交通の役割や効果があり、これらの施策と連携しながら、公共交通の推進を図る。
 - ▶ まちづくり分野との連携として立地適正化計画では、公共交通ネットワークの構築と連携を図りながら、医療・福祉、商業などの都市の生活を支える機能の立地誘導によりコンパクトなまちづくりを推進する。



図 公共交通の役割・効果

出典：社会全体の支出抑制効果から見る公共交通が生み出す価値・クロスセクターベネフィットの視点から、土井勉

対象	萩市全域
実施主体	萩市
実施期間	短期～長期

事業	観光施策と連携した公共交通活用の推進
----	--------------------

- ▶ 観光客の利用が想定される、スーパーはぎ号や JR 東萩駅（特急、観光列車）の広域幹線と萩市内を循環するまあーるバスを利用した観光モデルコースを作成する。
- ▶ 観光客による更なる公共交通の利用促進を図る。

萩循環まあーるバス

西回り「晋作くん」は城下町を中心に、東回り「松陰先生」は松陰神社や東光寺方面へ、萩市内をぐるっと回ります。どこまで乗っても100円のワンコインバスです。◆萩市役所を起点に、始発7:00～終発18:00(30分間隔で運行)



図 スーパーはぎ号や JR 東萩駅や萩駅から交通結節点でのまあーるバスへの乗換

対象	萩市街地
実施主体	萩市、バス・鉄道事業者
実施期間	短期～中期

事業	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	
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 地域間路線は、通学・通勤や買い物、通院、観光等、様々な移動目的を持つ利用者の移動を担うため、沿線施設への到着・出発時刻だけでなく、交通結節点における他モードとの乗り継ぎを考慮し、地域内路線に対し基準となる運行ダイヤを設定する。 ▶ 地域内路線は、地域間路線の運行ダイヤを基準とし、乗継時間を考慮した地域内路線の運行ダイヤを設定する。午前中のみでの外出や終日の外出等の地域の移動実態に応じた路線間の接続を行う。 ▶ 市域を跨ぐ広域的な路線は、隣接自治体を中心に、様々な地域からの利用があり、これらの幹線はバス事業者や隣接自治体と連携した上で見直しを行う。 	
	市域を跨ぐ路線	バス事業者
	新山口駅～東萩駅前線	防長交通
	防長線	中国 JR バス
	秋芳洞～東萩駅前線(快速)	防長交通
	青海大橋～東萩駅前線	防長交通
	津和野～吉部～東萩駅前線	防長交通
	吉部～湯田温泉線	防長交通
	萩商工高校前～奈古駅前線	防長交通
	小浜江崎線	石見交通
	二条線	石見交通
	スーパーはぎ号	防長交通、中国 JR バス
	連携する自治体	
	萩市、美祢市、山口市	
	萩市、山口市	
	萩市、美祢市	
	萩市、長門市	
	萩市、山口市、津和野町	
	萩市、山口市	
	萩市、奈古町	
	萩市、益田市	
	萩市、益田市	
	萩市、山口市	
対象	萩市全域及び隣接自治体	
実施主体	萩市、他市町村、バス・鉄道事業者	
実施期間	短期～長期	

事業	バスロケーションシステムや交通系 IC カードの導入
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 路線バス利用者や観光客、インバウンド等への情報提供や利便性向上のために、バスロケーションシステムや交通系 IC カードの導入を支援する。 ▶ 現在、萩市とバス事業者により QR コードのバスロケシステムを実施中。 ▶ 観光客やインバウンドの情報媒体である Google Maps への対応について、スーパーはぎ号、中国 JR バスは対応しているものの、防長交通やまあーるバスは対応していない。観光需要が想定される路線は Google Maps への情報提供を対応することで、潜在的な観光需要を喚起する。
対象	萩市全域
実施主体	萩市、バス事業者
実施期間	中期～長期

事業	交通結節点における情報提供の強化 (路線図・ダイヤ等の多言語化・多目的化、Wi-Fi の設置等)
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 観光客等の来訪者が行きたい場所に行くのに分かりやすい情報を提供するため、主要な交通結節点（萩バスセンター、萩・明倫センター、東萩駅、萩駅等）において路線図やダイヤ表示を多言語表記するとともに、周辺施設等の位置情報を同時に掲載した路線図等、多目的なニーズに対応した情報提供を行う。 ▶ インバウンド等への情報提供として、主要交通結節点を中心に Wi-fi の設置を推進する。
対象	萩市全域
実施主体	萩市、バス・鉄道・離島航路・タクシー事業者
実施期間	短期～長期

11. 計画の推進体制と評価

11.1. 計画の推進体制

計画を推進する組織・関係者と果たすべき役割を記す。平成 31 年度に検討予定。

以下を想定し、果たすべき役割を今後検討。

- 萩市地域公共交通会議
- 萩市
- 交通事業者
- 地域住民
- 教育委員会
- 市内の高校
- 福祉協議会
- 施設所有者
- 山口県

11.2. PDCA サイクルによる計画の継続的な改善

地域公共交通網の再構築を実現するためには、萩市地域公共交通会議、萩市、交通事業者、地域住民等の組織・関係者により策定した本計画の事業（Plan）を推進することが重要である。

そのために、継続的に取組みを実施していく（Do）と同時に、その取組み結果を詳細に把握・評価し（Check）、課題が見つかればさらに見直しを検討・調整し（Action）、新たな取組みの計画を立案する（Plan）という「PDCA」のサイクルに基づいて、達成状況の評価を進めていく。このサイクルの継続的实施により、取組み状況やその効果を施策実施の都度把握・検証し、その次のステップへと持続可能な公共交通網の形成に寄与させることができる。

今後、萩市地域公共交通会議において、年1回、事業の把握と評価を行い、その結果に基づき事業改善策を検討する。

巻末資料

1. 萩市地域公共交通会議 委員名簿

平成 31 年度に作成予定。

2. 計画策定経過の概要

平成 31 年度に作成予定。

年	月日	主な協議事項
平成 29 年度	月～月	・
	月	
平成 30 年度	月	
	月	
	月	
平成 31 年度	月	
	月	
	月	

3. 本文に使用した GIS データの出典一覧

下図に本文に使用した GIS データの出典一覧を示す。

表GISデータ出典の一覧

<p><バス路線></p> <ul style="list-style-type: none">・ 国土数値情報ダウンロードサービス>H23 年度バスルートデータ（国土交通省国土政策局国土情報課）・ 中国ジェイアールバス路線図（中国ジェイアールバス株式会社）・ 石見交通バス路線図（ナビタイムジャパン）・ 萩地域主要路線図（萩市）・ 萩市内循環コミュニティバス路線図・時刻表（萩市）・ 市の資料 <p><鉄道></p> <ul style="list-style-type: none">・ 国土数値情報ダウンロードサービス>H28 年度鉄道データ（国土交通省国土政策局国土情報課） <p><市役所・支所></p> <ul style="list-style-type: none">・ 国土数値情報ダウンロードサービス>H26 年度市区町村役場データ（国土交通省国土政策局国土情報課） <p><スーパーマーケット・コンビニエンスストア・商店・道の駅></p> <ul style="list-style-type: none">・ タウンページ H29 広表第 417 号（NTT タウンページ株式会社） <p><JA></p> <ul style="list-style-type: none">・ JA あぶらんど萩（あぶらんど萩農業協同組合） <p><学校></p> <ul style="list-style-type: none">・ 国土数値情報ダウンロードサービス>H25 年度学校データ（国土交通省国土政策局国土情報課） <p><病院></p> <ul style="list-style-type: none">・ 国土数値情報ダウンロードサービス>H26 年度医療機関データ（国土交通省国土政策局国土情報課） <p><250m メッシュ></p> <ul style="list-style-type: none">・ H27 年国勢調査（総務省統計局）
--

萩市地域公共交通網形成計画

編集・発行

萩市 商工政策部 商工振興課 公共交通政策室

〒758-8555

萩市大字江向 510 番地

<電話> 0838-25-3583 <FAX> 0838-25-3420

<URL>
