

萩市地域公共交通計画概要版 (素案)

令和 6 年 11 月
萩市

1. 計画策定の背景・目的

萩市は、山口県の北部に位置し、総面積は 698.31 平方キロメートルで、県土の約 11.4% に当たり、北部は日本海に、東部は益田市（島根県）、津和野町（島根県）、阿武町、南東部は山口市、阿東町、西部は長門市、美祢市に接している。

本市の人口は昭和 30 年頃の約 9.7 万人をピークに人口が減少に転じ、令和 6 年 10 月現在で 41,785 人、ピーク時の約 4 割となっている。本市では、全国よりも早いスピードで高齢化が進行しており、移動ニーズの量や質の両面で変化が生じている。

JR 山陰本線が市を貫く形で運行しており、萩駅をはじめとする市内 9 駅から、隣接地域への広域移動を担っている。また、防長交通株式会社や JR バス中国株式会社、石見交通株式会社が市外や市内各地を結ぶ路線バスを運行している。また、市内では、平成 12 年に運行を開始した、萩市のコミュニティバスである萩循環まあるバスが萩市中心部の移動を担っているほか、市内各地域において「地域巡回ぐるっとバス」や「生活バス」、「自家用有償旅客運送」を運行し地域内の移動ニーズに対応している。加えて、市内 3 つの離島住民や来訪者のアクセスを確保するため、離島航路が運航されている。

本市では、令和元年 12 月に「萩市地域公共交通網形成計画」を策定し、地域公共交通ネットワークの形成を推進しているところである。

しかし、少子高齢化の更なる進展や自家用車利用の増加による公共交通利用者の減少、交通事業者の人手不足に加え、新型コロナウイルス感染症による外出頻度の低下をはじめとする生活スタイルへの影響など、公共交通をとりまく環境は更に厳しさを増している。

このような中、令和 7 年 3 月に萩市地域公共交通網形成計画が期限を迎え、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の法改正を踏まえた、新しい「萩市地域公共交通計画」を策定し、今後の本市の公共交通の在り方を整理し、将来に向けた施策を展開していく必要がある。

本計画は、市の公共交通に係る現状と今後の課題を整理するとともに、市の実態に合った持続可能な地域公共交通のあり方を示した上で、今後実施すべき施策等を推進するために策定した。

2. 計画の対象区域

本計画は、本市の全域を対象区域とする。

3. 計画の期間

本計画は、令和 7 年 4 月から令和 12 年 9 月までを計画期間とする。

4. 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である『萩市基本ビジョン（改訂版）』、『第3期萩市総合戦略』を踏まえつつ、『萩市立地適正化計画』等の関連する計画と連携した、本市の地域公共交通政策のマスタープランとして策定するものである。

なお、策定に際しては、市内の公共交通手段である路線バスの利用状況調査を実施・分析するとともに、市内7地域で開催した「移動サービスの在り方検討会」における参加者意見や市民アンケート調査をはじめとした諸調査により、移動実態や公共交通の利用実態、公共交通に対するニーズを把握し、これら基礎調査の結果を踏まえて計画を策定する。

各計画における記載内容を以下に抜粋して記載する。

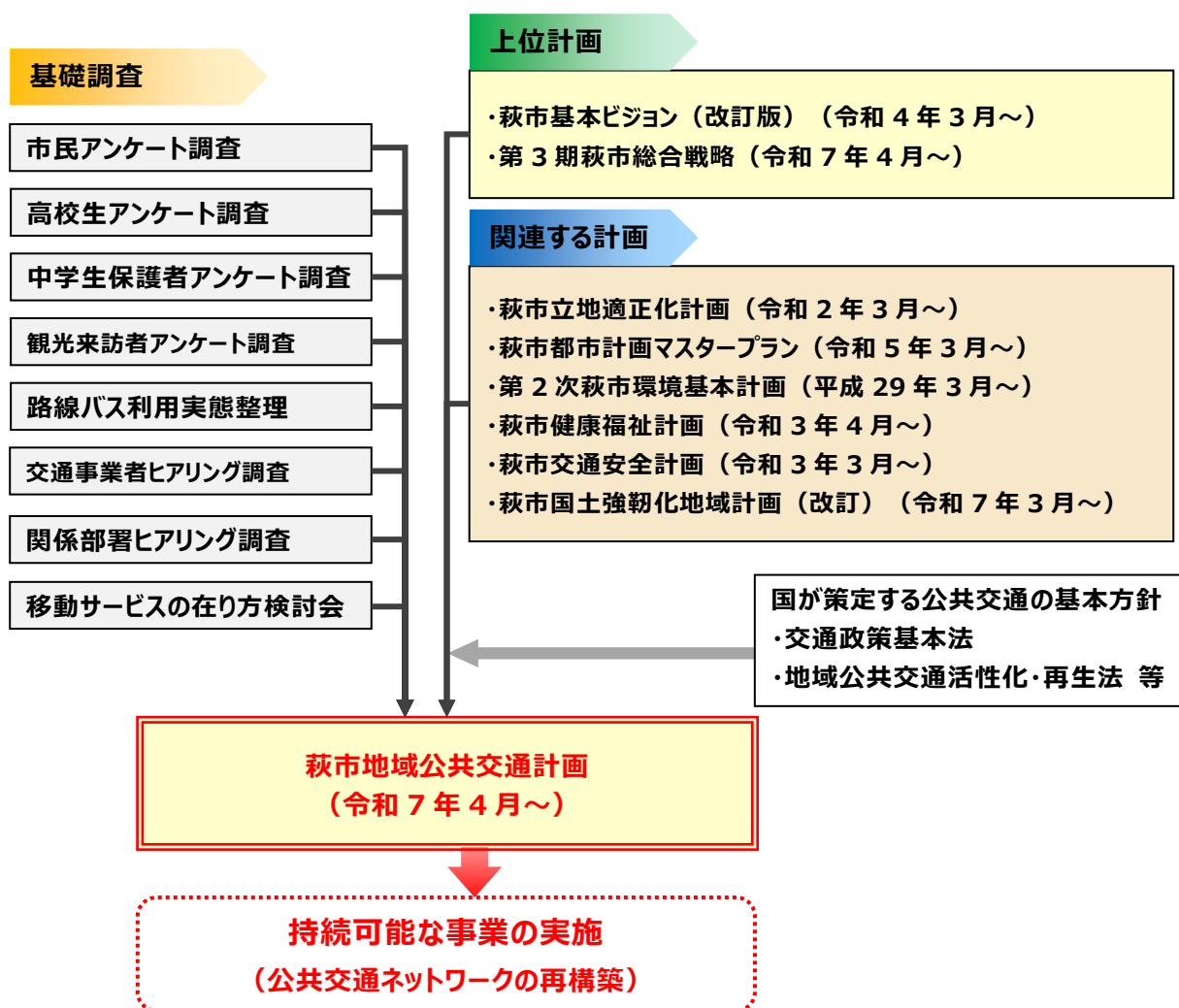


図 計画の位置づけ

5. 萩市の公共交通の現状・課題（一部抜粋）

利用状況・ニーズや今後の運行持続可能性を鑑みた路線バス網見直し

現状・問題点	- 広大な面積を要する萩市では、広域的な移動のみならず市内地域間の移動においても路線バスが必要不可欠である。 - 現行路線の中には、一部区間・時間帯のみの利用しかされていない路線がある。
課題	- 運転者不足がますます深刻化することを鑑み、地域ごとに住民の移動状況を綿密に把握した上で、移動ニーズがある区間へ集中的に運行資源を投じた運行体制を構築する。 - 必要に応じて路線の統合・短縮により効率化を図り、持続性を高める。

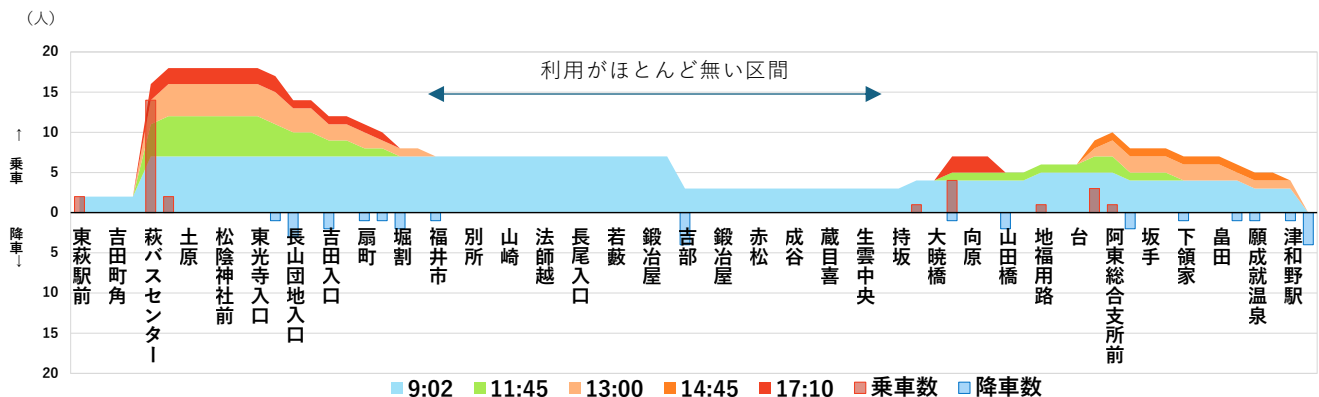


図 防長バス「東萩駅前～萩BC～吉部～津和野（快速）」の利用状況
(防長バス乗り込み調査/一部バス停のみ抜粋表示)

地域性に応じた、共創による様々な交通資源の活用を踏まえた持続可能な移動の仕組み構築

現状・問題点	- 今後の更なる人口減少により、特に集落地域では、商業・医療・交通等の機能を単独で維持することは、困難を極めると予想される。 - 住民主体の移動支援を実施している地域もあるが、担い手は一部の住民に限られており、同水準のサービスを将来的に維持できるか不透明である。 - 市民アンケートからも、各地域単位で移動手段を確保すべきという趣旨の意見が一定程度得られている。
課題	地域内において、様々な業種が連携し、地域内の移動について包括的に運営できるような組織を構築する必要がある。

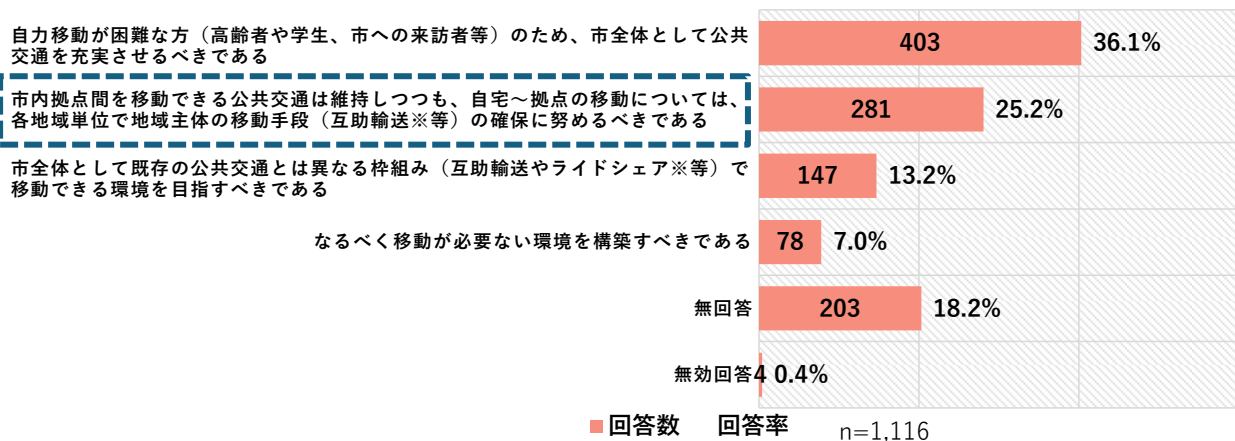


図 萩市内の公共交通の在り方に対する考え方（市民アンケート）

後期高齢者等ターゲットを絞った利用促進の必要性

現状・問題点	- 萩市の高齢者の約 8 割の人が運転免許を所持しており、うち約 5 割の人が免許返納年齢を考えていない（市民アンケートより。）。 - 現在の路線バスやまあるバスの時刻表には、接続する他公共交通機関の乗換え情報が記載されていない（ぐるっとバスや生活バスの一部時刻表には、鉄道や路線バスの乗換え情報が記載されているが、移動可能な目的地や運賃は分からない。）。 【以下、移動サービスの在り方検討会】 - 自身の自由な移動ができなくなることを危惧し、無理に運転免許更新をしている後期高齢者がいる。 - ぐるっとバスは周知が不十分であり、住民の中には診療所専用のバスだと認識している方がいる。
課題	高齢者が安心して公共交通利用に転換できるよう、地域ごとに公共交通に関する情報を分かりやすく整理・一元化（情報入手の易化）するとともに、HAGICA 等の免許返納支援を周知・新規実施（運賃負担の軽減）する。

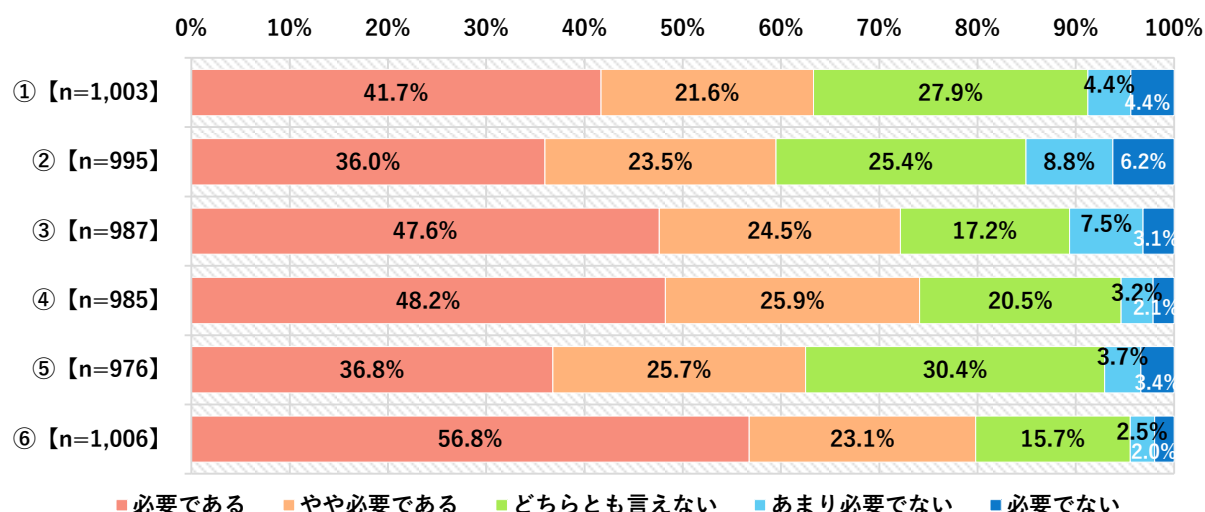


図 萩市の公共交通に必要だと思う施策（市民アンケート）

- ① 利用者の少ない路線等は廃止し、交通弱者に対してはタクシー利用助成等の補助を行う
- ② コミュニティ交通（ぐるっとバス、まあるバス）と路線バスの乗り継ぎ割引制度を導入する
- ③ 市内公共交通の分かりやすい運行情報を提供する（パンフレットの配布、公共施設での情報提供等）
- ④ スクールバスや施設の送迎と連携しながら、地域の輸送資源を最大限活用し、財政負担を軽減する
- ⑤ 行政主導のもと各地域単位で住民が主体となり支え合う体制を構築する（互助輸送や自家用有償旅客運送制度等）
- ⑥ タクシーチケット配布や路線バス運賃の割引等、高齢者への免許返納支援を行う

6. 計画の基本的な方針と萩市で目指す地域公共交通の将来像



【地域づくり/共創】地域活性化に向けたおでかけの活発化を多様な関係者と共に支える
仕組みの構築

【利便性】市民や来訪者など 誰もが公共交通を抵抗なく利用できる環境づくり

【持続性】公共交通を運行し続けるための「利用者増・公共交通人材確保」

【地域づくり

/共創】

多様な関係者と共に移動を支えることによる地域の活性化

【利便性】

公共交通網の再構築でより便利に

【持続性】

様々な交通資源を束ねる・兼ねることによる地域の持続性向上

・地域共創・地域主体での運行実施主体数

・高齢者の公共交通利用割合

・公共交通利用者数
(鉄道)

・公共交通利用者数
(路線バス/まあいづバス)

・公共交通利用者数
(ぐるっとバス・自家用有償旅客運送)

・公共交通収支率
(路線バス)

・公共交通財政負担額

・多分野共創を通じた地域内のおでかけ推進

・多分野共創を通じた移動の担い手確保

・交通事業者間共創を通じたスムーズな公共交通の構築

・交通結節機能強化

・鉄道を活かした市内地域間・地域内路線網の構築

・広域幹線の適正化

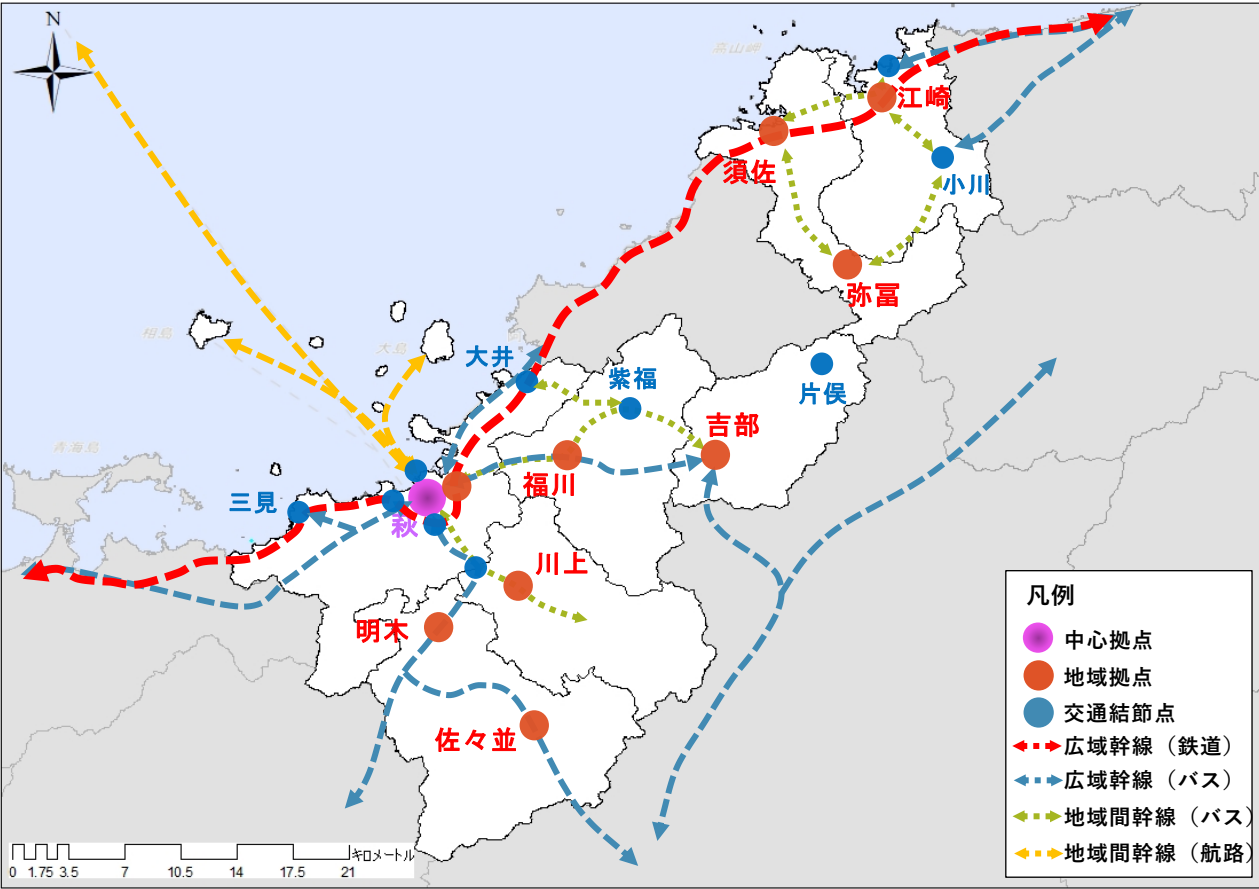
・市内地域間交通の再編

・多分野共創を通じた移動の担い手確保(再掲)

・多分野共創を通じた地域内のおでかけ推進(再掲)

・公共交通のイメージアップ

萩市地域全体の将来像



位置付け		役割
幹線		市内の地域間移動や市内と隣接市を結ぶ広域交通
	広域幹線 （鉄道・バス）	鉄道は主に通勤・通学や観光客など来訪者の移動手段であり、隣接市と結ぶ広域移動交通として市民の生活に欠かせない基幹交通の役割を担う。 路線バスは市中心部と隣接市を結び、通勤・通学、二次医療機関への通院、大型商業施設等への買物への手段として利用されており、地域住民の日常生活に欠かせない基幹交通の役割を担う。
	地域間幹線 （バス・航路）	市中心部と地域間の移動や観光客など来訪者の市中心部への移動手段を担う。
支線		市中心部や地域内を移動し、交通結節点や拠点施設への移動手段となる地域内交通
	地域内交通 （萩循環まあるバス）	市中心部における医療機関への通院、大型商業施設等への買物手段等、生活拠点や観光施設への移動手段を担う。
	地域内交通 （地域巡回ぐるっとバス）	地域における医療機関への通院、商業施設や金融施設等、生活拠点や交通結節点への移動手段を担う。
	地域内交通 （自家用有償旅客運送）	
	地域内交通（タクシー）	地域住民や観光客の個別ニーズに対応する移動手段を担う。

7. 実施施策

萩市における公共交通の目標及び将来像の達成に向け、基本方針に基づいて、設定した実施施策を以下に示す。

各施策は、記載する実施主体が施策を推進するものとするが、本計画期間内においても施策の有効性等を鑑みて、随時、実施施策及び実施施策の方向性は見直しを行う。

計画目標						
実施施策	実施主体	スケジュール（年度）				
		R7	R8	R9	R10	R11・12
① 多様な関係者と共に移動を支えることによる地域の活性化						
多分野共創を通じた地域内のおでかけ推進	市公共交通政策室 共創体制の検討組織①※1	共創体制の検討 /公共交通利用ガイド作成	「新ぐるっとバス」実証	「新ぐるっとバス」本格運行		
多分野共創を通じた移動の担い手確保	市公共交通政策室 共創体制の検討組織①	共創体制の検討 /兼業による担い手確保策検討	市内地域間交通の再編検討	市内地域間交通の再編運行 /モニタリング		
交通事業者間共創を通じたスムーズな公共交通の構築	市公共交通政策室 共創体制の検討組織②※2		共創体制の検討 /DX技術の活用検討	MaaSアプリ等の構築・実証	MaaSアプリ等の本格運用	
交通結節機能強化	交通事業者	機能強化 箇所の選定	情報提供の 充実	乗継環境の整備		
	自家用有償旅客運送実施主体					
	市公共交通政策室					
	市都市政策課	東萩駅結節点整備				
② 公共交通の再構築でより便利に						
鉄道を活かした市内地域間・地域内路線網の構築	交通事業者	乗り継ぎにおける 情報提供の充実	地域内路線の 改善			
	市公共交通政策室					
	共創体制の検討組織②		共創体制の検討 /DX技術の活用検討	MaaSアプリ等の構築・実証	MaaSアプリ等の本格運用	
広域幹線の適正化	交通事業者	路線再編に向けた協議	持続可能な運行形態で運行 /モニタリング/適宜見直し			
	広域行政 周辺自治体					
	市公共交通政策室					
市内地域間交通の再編	交通事業者	路線再編に向けた協議	持続可能な運行形態で運行 /モニタリング/適宜見直し			
	自家用有償旅客運送実施主体					
	市公共交通政策室					
	市総合事務所					
③ 様々な交通資源を束ねる・兼ねることによる地域の持続性向上						
多分野共創を通じた移動の担い手確保(再掲)	市公共交通政策室 共創体制の検討組織①	共創体制の検討 /兼業による担い手確保策検討	市内地域間交通の再編検討	市内地域間交通の再編運行 /モニタリング		
多分野共創を通じた地域内のおでかけ推進(再掲)	市公共交通政策室 共創体制の検討組織①	共創体制の検討 /公共交通利用ガイド作成	「新ぐるっとバス」実証	「新ぐるっとバス」本格運行		
公共交通のイメージアップ	市公共交通政策室	共創体制の検討 /公共交通利用ガイド作成	体験乗車会の実施 /公共交通利用ガイド適宜更新			
	共創体制の検討組織①					

(※1) 想定団体：市公共交通政策室、市総合事務所、商業等関係者、社会福祉法人、特定地域づくり事業協同組合、交通事業者、自家用有償旅客運送実施主体、市教育委員会事務局、市地域医療推進課

(※2) 想定団体：市公共交通政策室、市総合事務所（ぐるっとバス・生活バス実施主体）、交通事業者、自家用有償旅客運送実施主体

8. 計画の達成状況の評価

計画目標・KPI

計画目標			
数値指標	現状値 R5 年度	中間値 R9 年度末	目標値 R11 年度末
① 多様な関係者と共に移動を支えることによる地域の活性化			
地域共創・地域主体での運行実施主体数 【指標の考え方】 地域内交通は多分野共創による地域主体の運行へ移行し、より柔軟で持続性の高い公共交通を運行する。 【取得把握方法・評価時期】 市で毎年実施状況を把握する。	1 組織	5 組織	7 組織以上
高齢者の公共交通利用割合 【指標の考え方】 おでかけしやすい環境を整備することで、公共交通利用ターゲットである高齢者の公共交通利用割合を向上させる。 【取得把握方法・評価時期】 計画最終年度に、高齢者に対してアンケートを実施し評価する。	買い物 9.9% 通院 11.7%	—	買い物 13.2% 通院 13.0%
② 公共交通の再構築でより便利に			
公共交通利用者数（鉄道） 【指標の考え方】 鉄道の活用など利用増を目指し、乗車人員の増加を目指す。 【取得把握方法・評価時期】 山口県統計により、毎年の市内全駅の年間の乗車人員を合計する。	171 千人 (R4 年度)	191 千人	204 千人
公共交通利用者数（路線バス/まあいーるバス） 【指標の考え方】 利便性向上に向けた再編を行うことで、利用者数の増加を目指す。 【取得把握方法・評価時期】 補助金精算のため、毎年市で交通事業者ごとに補助系統の年間輸送人員を把握する。	路線バス		
	0.23 人/km	0.23 人/km	0.23 人/km
	まあいーるバス		
	0.58 人/km 12.3 人/便	0.66 人/km 14.0 人/便	0.68 人/km 14.5 人/便
公共交通利用者数（ぐるっとバス・自家用有償旅客運送） 【指標の考え方】 多分野共創を通じ、地域内の利用増を目指す。 【取得把握方法・評価時期】 毎年の市で年間の輸送実績を把握する。	25,216 人	27,500 人	28,500 人

計画目標			
数値指標	現状値 R5 年度	中間値 R9 年度末	目標値 R11 年度末
③ 様々な交通資源を束ねる・兼ねることによる地域の持続性向上			
公共交通収支率（路線バス） 【指標の考え方】 利便性向上に向けた再編を行うことで、経常収益の増加と費用の削減を目指す。 【取得把握方法・評価時期】 補助金精算のため、毎年市で交通事業者ごとに補助系統の年間収支を把握する。	33%	33%	42%
公共交通財政負担額 【指標の考え方】 路線バス、まあいーるバス、高速バス、離島航路、ぐるっとバス、生活バス、自家用有償旅客運送の運行に対し、毎年支出している運行の赤字に対する行政（国、山口県、島根県、萩市）補助や運行委託費について全て合計し、毎年4月末の住民基本台帳人口で除し、市民1人当たりの公共交通財政負担額を算出する。 【取得把握方法・評価時期】 補助金精算のため、毎年市で交通事業者ごとに補助系統やその他自家用有償旅客運送やぐるっとバス等の委託費を把握する。	26,099 円/人	29,088 円/人	30,867 円/人

具体的な PDCA スケジュール

地域公共交通計画の実行力を担保するため、毎年、計画的に事業を進めることが重要である。

そのために、年に最低2回の地域公共交通協議会を実施し、継続的に取組を実施していく（Do）と同時に、その取組結果を詳細に把握・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。なお、毎年評価することが難しい実施事業については、中間値を測定することで評価を行い、適宜改善に取り組む。

このサイクルを計画終了年度である令和12年度まで継続的に実施することで、取組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。