

萩市地域公共交通計画 (素案)

令和 6 年 11 月
萩市

目 次

第1章	はじめに.....	1
1-1.	計画策定の背景・目的.....	1
1-2.	計画の期間.....	1
1-3.	計画の対象区域.....	1
1-4.	計画の位置づけ.....	2
第2章	基本的な方針.....	3
2-1.	地域交通の現状整理.....	3
2-1-1	広域交通.....	3
2-1-2	市内地域間移動.....	6
2-1-3	地域内移動.....	8
2-1-4	利用促進・イメージアップ.....	10
2-2.	計画の基本的な方針と萩市地域で目指す地域公共交通の将来像.....	13
2-2-1	萩市地域全体の将来像（幹線）.....	15
2-2-2	萩地域における将来像.....	19
2-2-3	川上地域における将来像.....	20
2-2-4	田万川地域における将来像.....	21
2-2-5	須佐地域における将来像.....	22
2-2-6	むつみ地域における将来像.....	23
2-2-7	旭地域における将来像.....	24
2-2-8	福栄地域における将来像.....	25
第3章	計画目標・KPI.....	26
3-1.	計画の達成状況を評価する数値指標.....	26
第4章	実施施策.....	29
4-1.	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.....	30
4-2.	公共交通網の再構築でより便利に.....	32
4-3.	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.....	34
第5章	計画の達成状況の評価.....	36
5-1.	具体的な PDCA スケジュール.....	36
第6章	計画の推進力.....	37
6-1.	機動的・横断的な実行体制.....	37
6-2.	モビリティ・データの活用.....	37

第1章 はじめに

1-1. 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。

1-2. 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。

1-3. 計画の対象区域

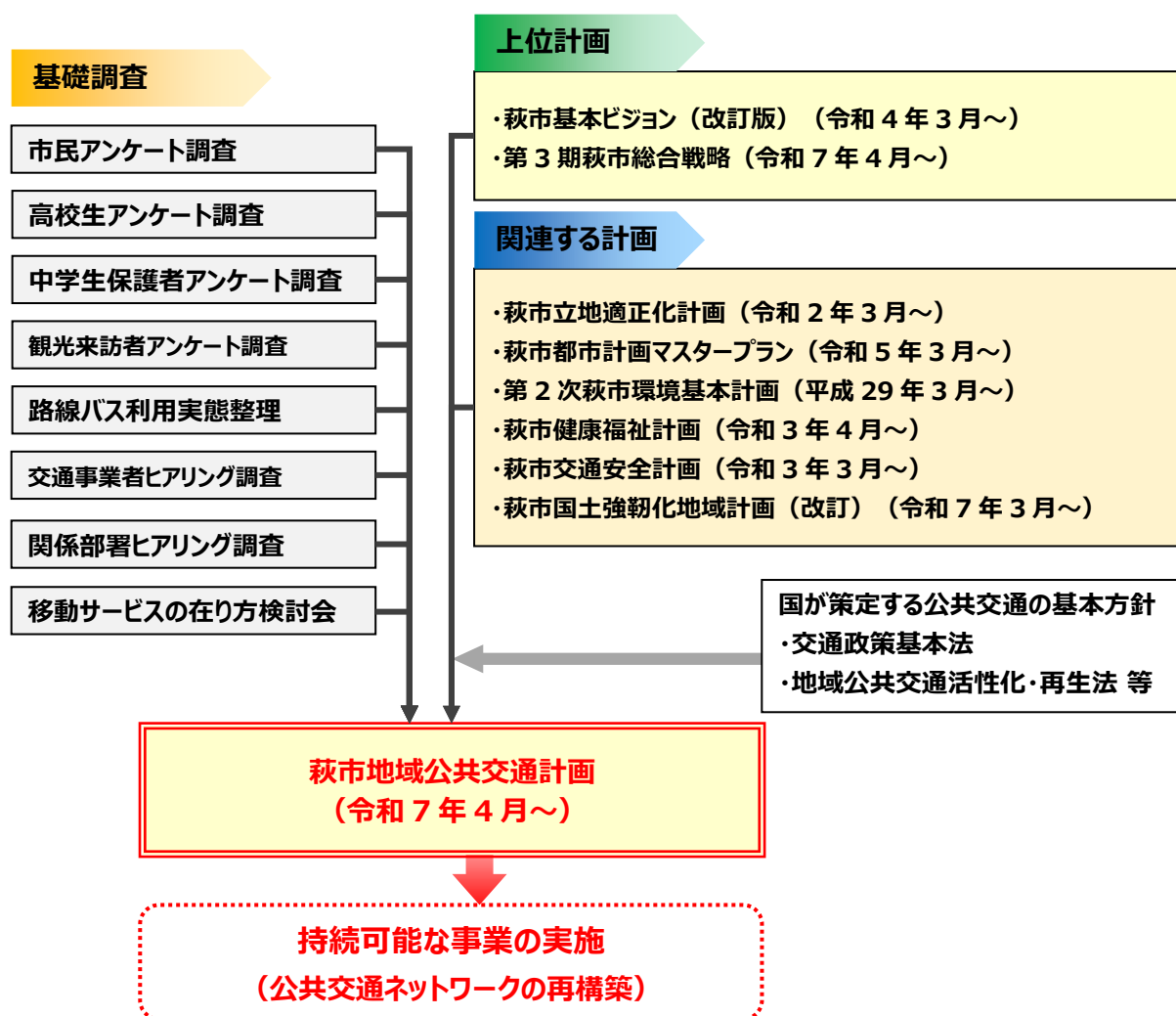
本計画は、本市の全域を対象区域とする。

1-4. 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。



第2章 基本的な方針

2-1. 地域交通の現状整理

2-1-1 広域交通

(1) 鉄道の維持確保に向けた交通結節機能強化

現状・問題点	- 市民アンケートでは東萩駅の改善点として、鉄道とバスのダイヤ調整や周辺施設の整備が挙げられている。 【以下、西日本旅客鉄道株式会社ヒアリング】 - 長門市～益田区間については、平均通過人員が 1000 人/日を大きく下回っており、早急に対策が必要な区間であると認識している。 - 全体的な交通ビジョンや都市デザインを明確にした上で、鉄道が担うべき役割を位置づけていくことが必要である。
課題	路線バスの運転者不足が深刻な中、市内各駅周辺の移動ニーズに応じ地域内交通と適切な接続を図り、「鉄道を活かす」交通網を再構築する。

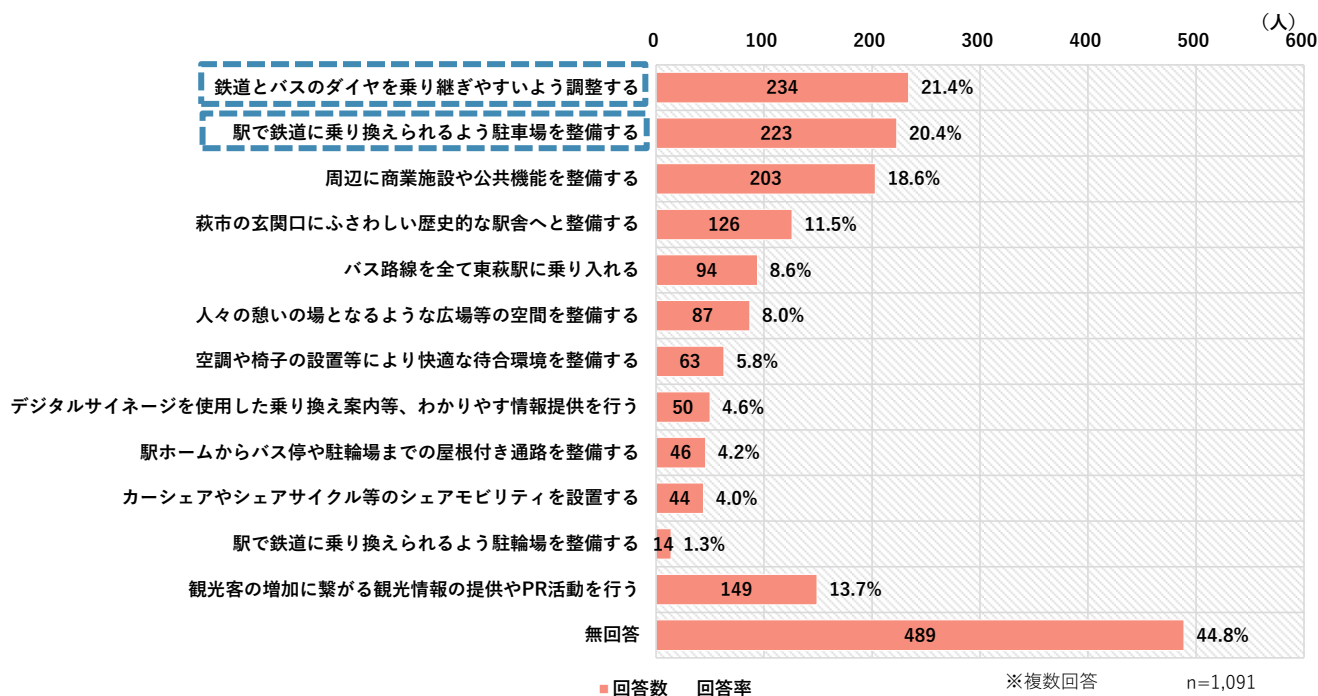


図 2-1 東萩駅の交通結節点機能の改善点（市民アンケート）

(2) ICカード利用率向上

現状・問題点	● 高齢者の IC カード所持率は非常に低いため、IC カード利用記録に高齢者の利用が反映されにくく、正確な利用状況が把握できない。 ● 高齢者の移動支援策である HAGICA を利用するには現金で支払う必要があり、IC カード普及の妨げとなっている。
課題	● 喫緊の対応として、HAGICA を IC カード利用に変更するなど移動データを取得できる形を模索する必要がある。 ● 将来的には、地域内交通も含めて交通 DX 技術を活用した移動データの取得が必要である。

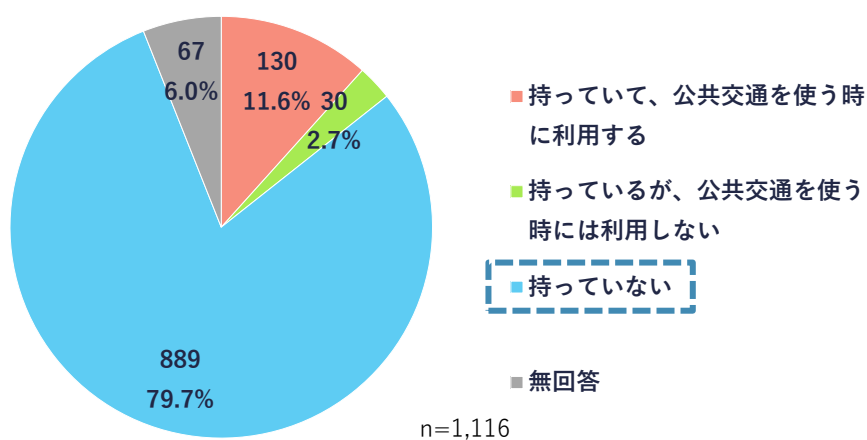


図 2-2 IC カードの所有状況（市民アンケート）

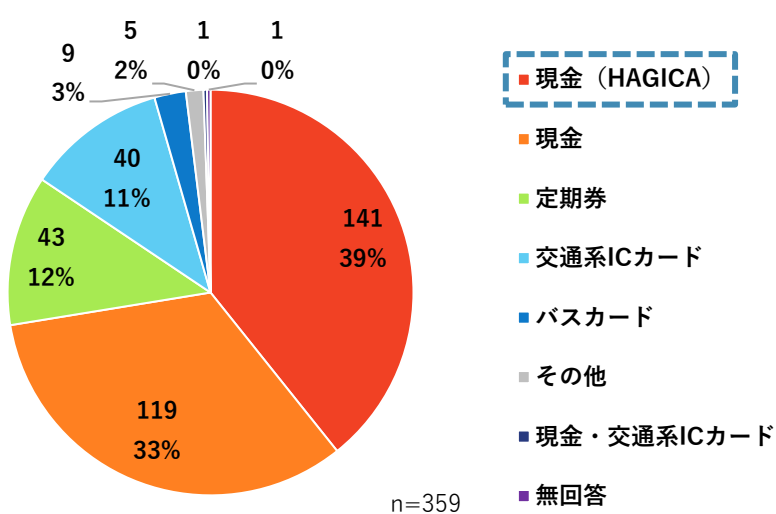


図 2-3 運賃の支払い方法（防長バス乗り込み調査）

(3) 補助制度の改善

現状・問題点	● 萩市内を運行する路線バスは、必要な運行経費を運賃収入で賄えないため、国・県・市による補助金で運行を維持しているが、利用が少ない場合、特に萩市と他市を跨ぐ幹線交通においては、予定通り国・県からの補助金が受け取れないことで運行事業者の赤字が発生している。
課題	● 持続可能な運行のために、運行の効率化を進めるとともに、ニーズに合った運行を行い、利用を増やす事が必要である。 ● 必要な運行経費を賄えるよう、市の補助金制度の見直しが必要である。

(4) 幹線交通における公共交通に携わる人材の確保に向けた支援

現状・問題点	● 公共交通に携わる人材は、不規則な勤務体系や人命を預かるという責任、待遇の厳しさ、大型二種免許等の資格取得の必要性から新規獲得が難しく、減便せざるを得ない状況となっている。 ● 交通事業者ヒアリングを実施した鉄道事業者や路線バス事業者からは、運転者の高齢化や、成り手の少なさが問題であると回答されている。 【以下、西日本旅客鉄道株式会社ヒアリング】 ● 人口減少下において運行に携わる人材の採用は苦戦している。 ● 保守作業を日中に集中して行う等、労働環境の改善・業務の効率化を実施している。 ● 誰もが働きやすいような業務内容の見直しも行っている。 【以下、バス事業者ヒアリング】 ● 各高校に運転者募集求人をかけているものの効果が得られない。 ● 基本的に運転者は地域雇用であり、営業所間での移動が難しいため、各営業所の仕事を調整している。 ● 路線バスの運行のため、貸切バスの受注を制限せざるを得ない。 ● 運転者が不足し、路線を減便運行せざるを得ない。
課題	● 公共交通を担う人材を確保するため、国県と連携した取組を実施する必要がある。 ● 交通事業者と連携して、運転者をはじめ公共交通に携わる職業のイメージアップを図ることが求められている。

2-1-2 市内地域間移動

(1) 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見直しにより効率化を図り、持続性を高める。

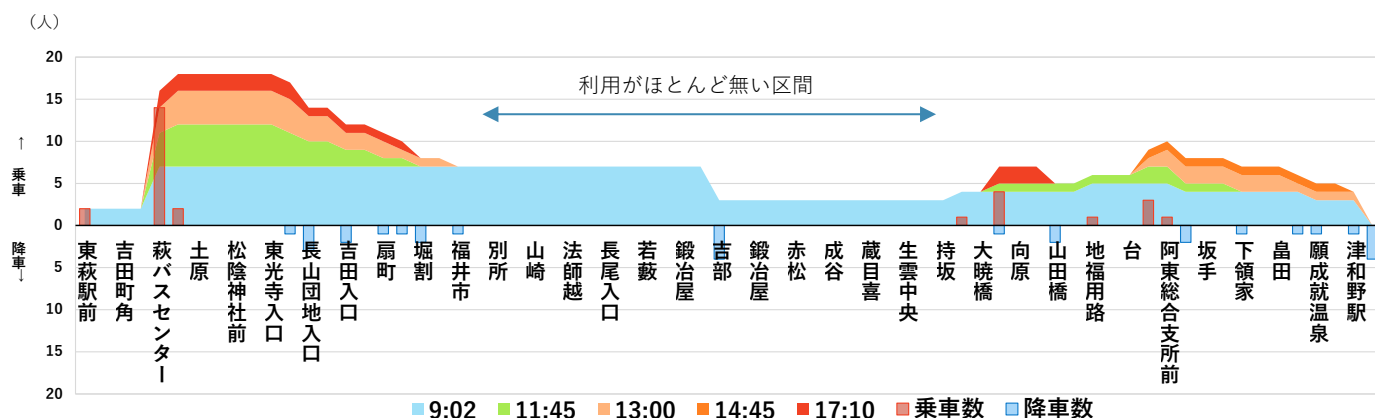


図 2-4 防長バス「東萩駅前～萩 BC～吉部～津和野（快速）」の利用状況

(防長バス乗り込み調査/一部バス停のみ抜粋表示)

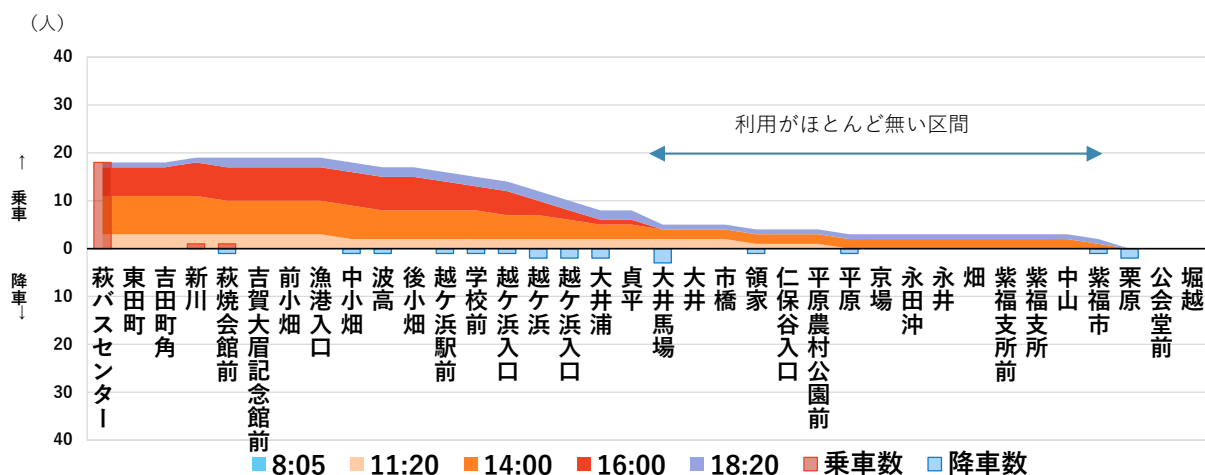


図 2-5 防長バス「萩 BC～越ヶ浜～大井～永田沖～堀越」の利用状況

(防長バス乗り込み調査)

(2) 市内移動における鉄道の活用や幹線と支線のシームレスな連携の必要性

現状・問題点	- 市東部（須佐・田万川地域）からは市中心部への路線バスの運行はなく、鉄道が唯一の公共交通である。 - 市東部から益田市へのバス路線については、運転者不足により減便がなされている状況である。 - 鉄道とバスの接続は、地域住民だけでなく観光客の移動の面でも課題であると認識されている。
課題	- 鉄道、路線バス、生活バス・ぐるっとバスが相互に接続し、市内地域間の移動においても鉄道を利用しやすい環境を構築する。 - 交通事業者だけでなく、商業施設・観光施設、地域住民らが連携を図り、市全体でシームレスな公共交通ネットワークを構築することが求められる。

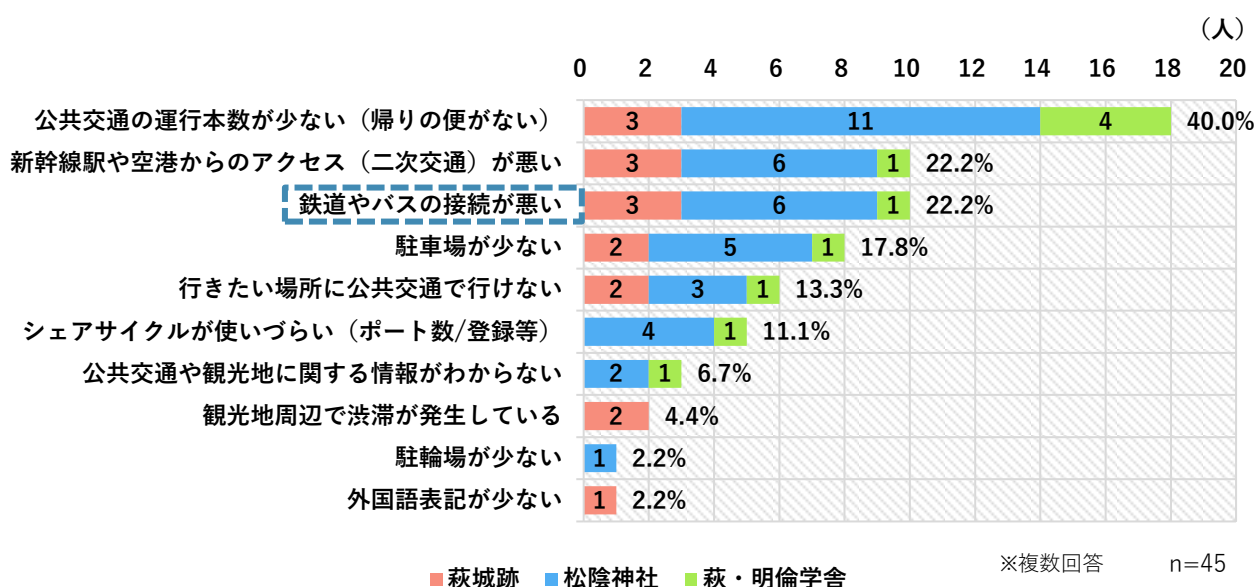


図 2-6 萩市内の観光において問題に感じた点（観光移動ニーズ調査）

2-1-3 地域内移動

(1) 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、特に中山間地域では、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の取組を始めた地域もあるが、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。

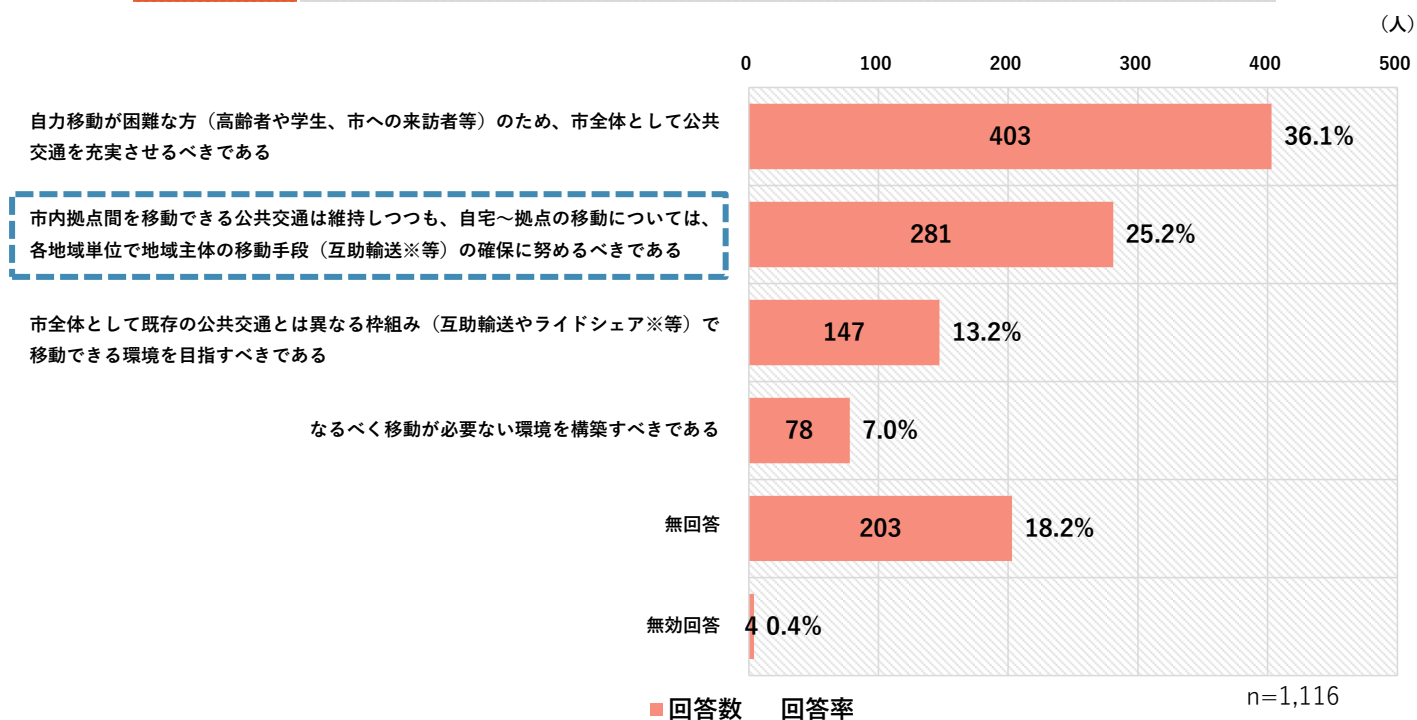


図 2-7 萩市内の公共交通の在り方に対する考え方（市民アンケート）

(2) 地域内交通における公共交通に携わる人材の確保に向けた支援

現状・ 問題点	● 地域内交通においても、幹線交通と同様に公共交通に携わる人材は、不規則な勤務体系や人命を預かるという責任と待遇の厳しさから新規獲得が難しく、減便せざるを得ない状況となっている。 ● 交通事業者ヒアリングを実施した路線バス事業者やタクシー事業者からは、運転者の高齢化や成り手の少なさ、運転手という職業に対する世間の認識が問題であると回答されている。 【以下、バス事業者ヒアリング】 ● 各高校に運転者募集求人をかけているものの効果が得られない。 ● 基本的に運転者は地域雇用であり、営業所間での移動が難しいため、各営業所の仕事を調整している。 ● 路線バスの運行のため、貸切バスの受注を制限せざるを得ない。 ● 運転者が不足し、路線を減便運行せざるを得ない。 【以下、タクシー事業者ヒアリング】 ● タクシーの運転手に対する世間の認識が余りよくないと感じる。 ● 現職を退いた方が最後の仕事として選ばれるような状態である。 ● 経営維持のために規模を落とさざるを得ない。
課題	● 公共交通を担う人材を確保するため、国県と連携した取組を実施する必要がある。 ● 交通事業者と連携して、運転手をはじめ公共交通に携わる職業のイメージアップを図ることが求められている。 ● 特に萩地域以外の各地域では、地域内移動にタクシーを利用することが難しいため、地域内公共交通（自家用有償旅客運送や無償による輸送）を担う運転者を確保する必要がある。

2-1-4 利用促進・イメージアップ

(1) 交通結節点における情報提供・待合環境の高質化

現状・問題点	● スマートフォンを使えない方にとって、外出先で公共交通の運行情報を入手することは難しい。 ● 高校生アンケートでは、JR山陰本線の不満点として「待ち時間を快適に過ごせる場所がない」が、各校3～4割程度挙げられた。
課題	● 外出先においても公共交通の情報を容易に得られるよう、交通事業者と目的地施設が連携し、相互に情報提供を行うことが求められる。 ● 単純な増便や運行時間の拡大が困難である現状において、特に各地域の交通結節点となる場所（駅や公共施設等）においては、公共交通の待ち時間が発生した場合でも、ストレスなく過ごせる環境（屋根/ベンチ/空調/トイレ等）を整備する必要がある。

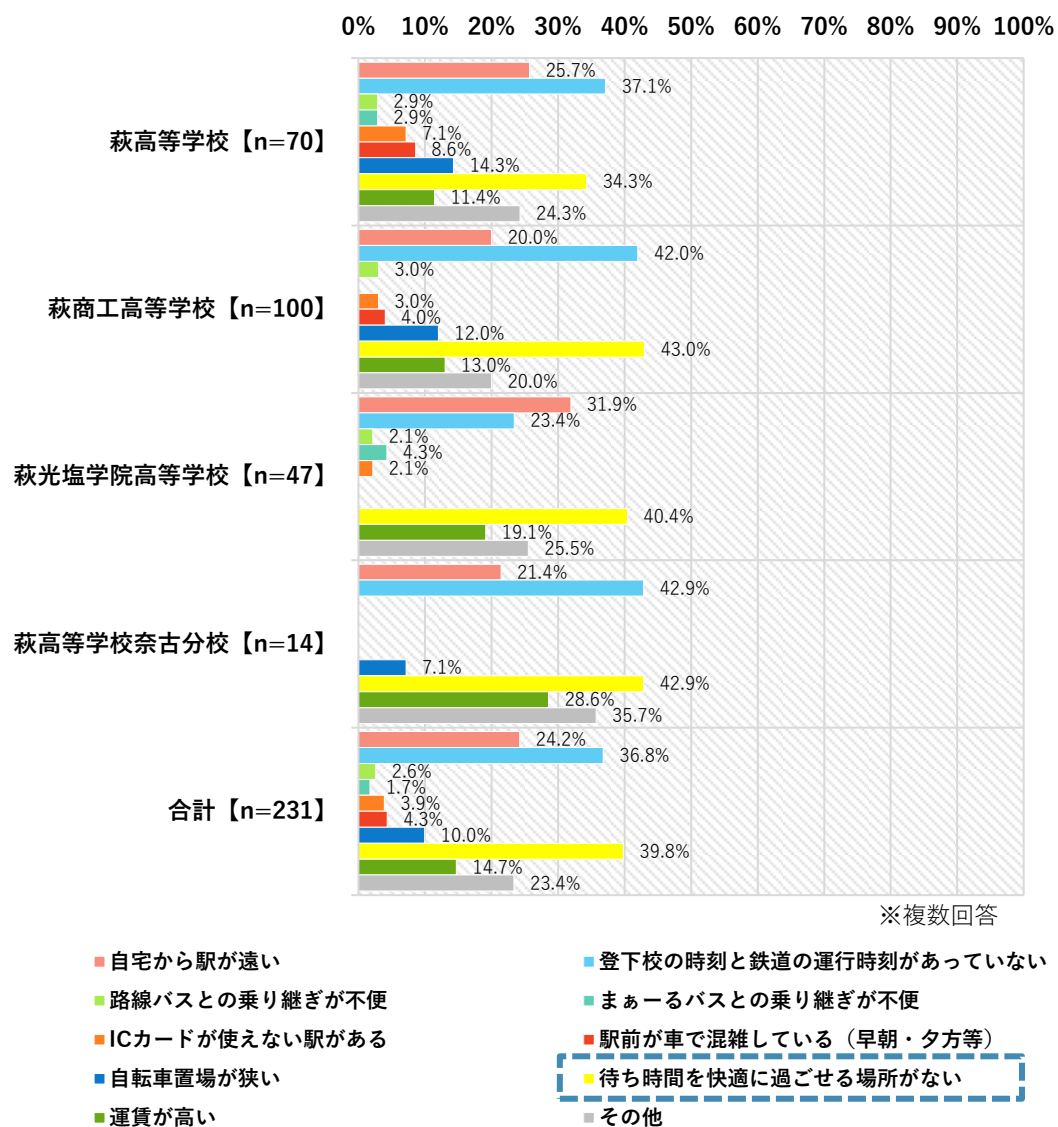


図 2-8 JR 山陰本線の不満点（高校生アンケート）

(2) 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。

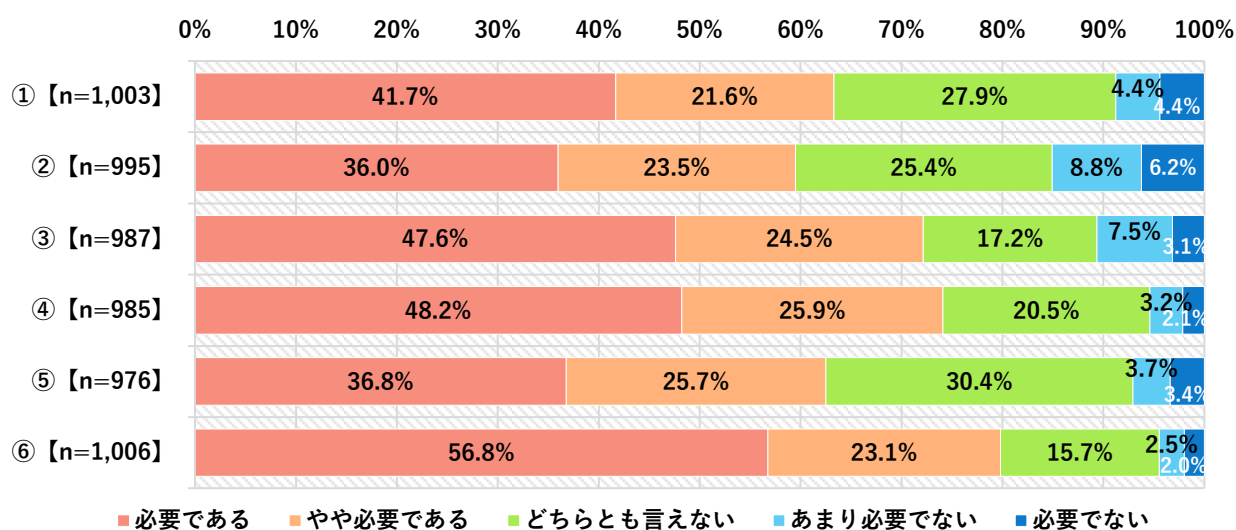


図 2-9 萩市の公共交通に必要だと思う施策（市民アンケート）

- 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

(3) 公共交通イメージアップの必要性

現状・問題点	● 若年層だけでなく高齢者の中でも「公共交通離れ」「マイカー依存」の傾向が強まっている。 ● 特に中山間地域では、買い物や通院のための市街地までの移動時に運賃が高くなることや乗り換えが発生すること、運行情報が分からないことから、公共交通の利用が敬遠されていると想定される。 ● 一方で、免許非所持者の一部は、ぐるっとバスと路線バスを乗り継いで利用する等、公共交通をうまく使いこなしている（移動サービスの在り方検討会）。
課題	● 行政と交通事業者、その他関連施設が連携し、公共交通を「知ってもらう」「少しでも使ってもらう」きっかけとなる場・機会を提供することで、自動車を手放すことが難しい方にとっても公共交通が移動手段の候補の1つとして考えられるよう努める。

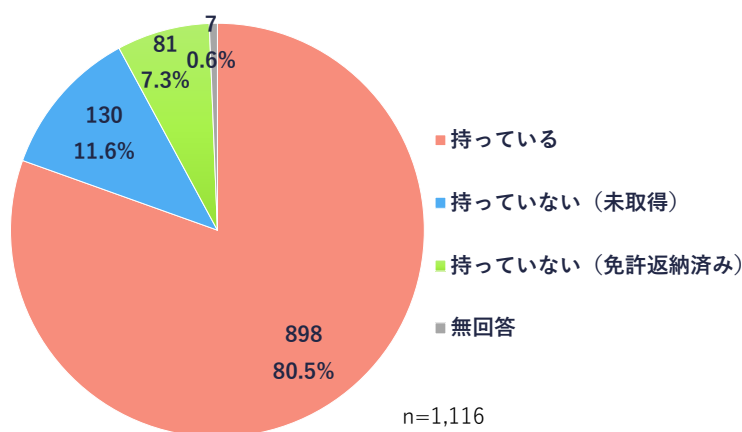


図 2-10 運転免許証の有無（市民アンケート）

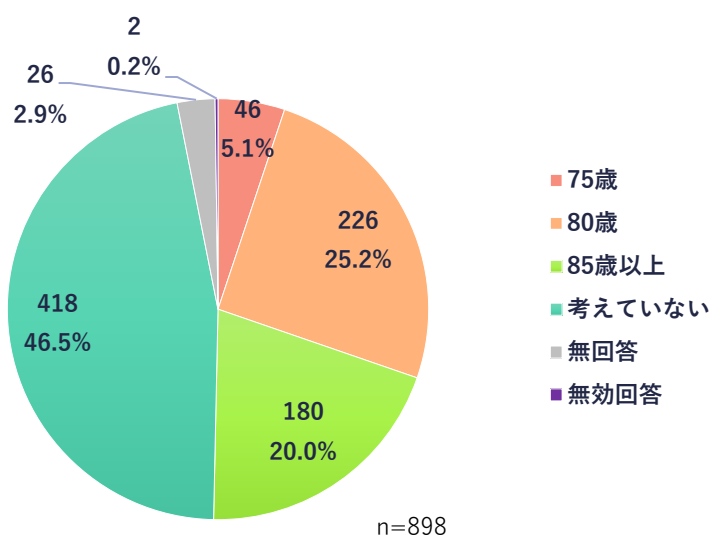


図 2-11 免許返納の予定（市民アンケート）

2-2. 計画の基本的な方針と萩市地域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により便利に

【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/まあるバス）

・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

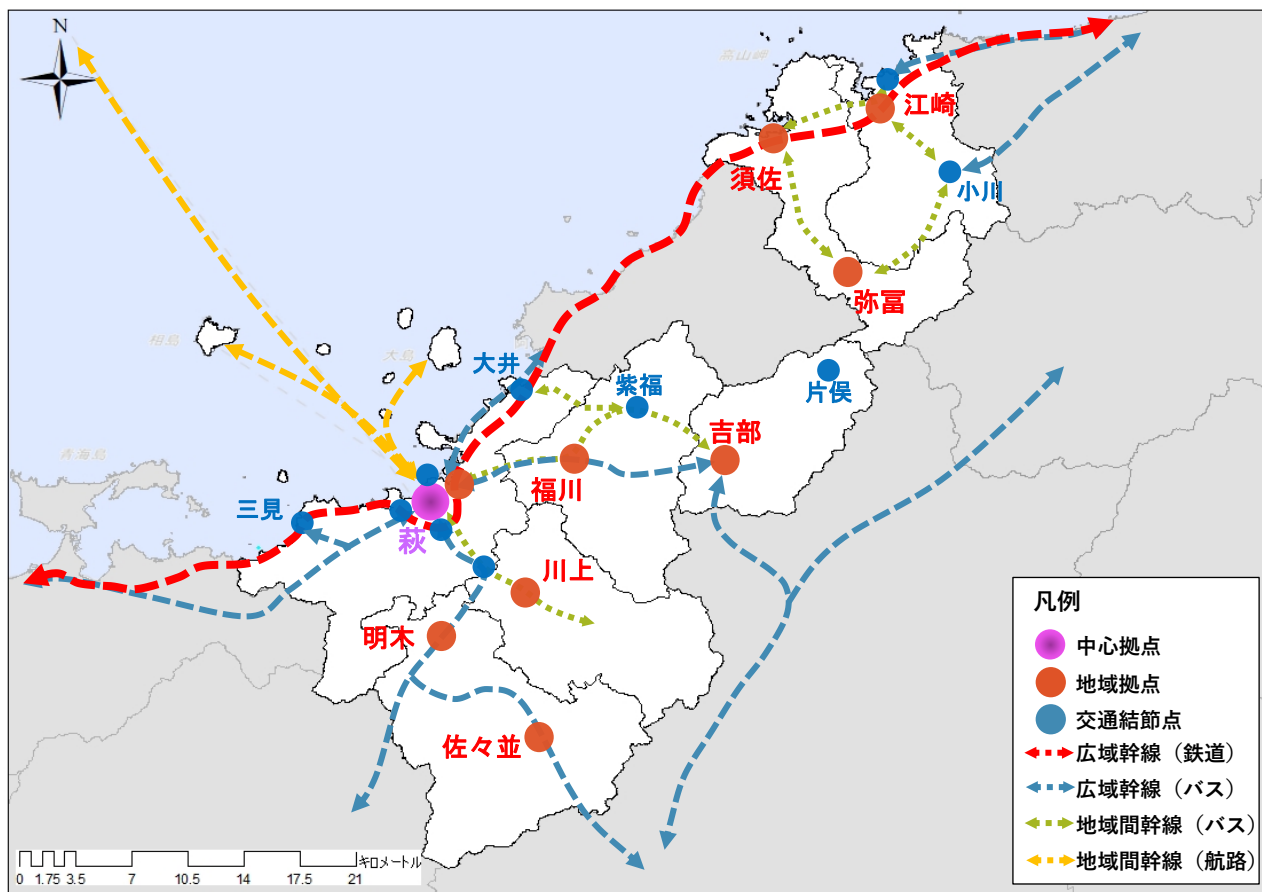
・市内地域間交通の再編

・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

2-2-1 萩市地域全体の将来像（幹線）



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。

(1) 地域公共交通確保維持事業の必要性

① 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における確保・維持策

位置付け	系統	役割	確保・維持策	
幹線	市内の地域間移動や市内と市外をつなぐ広域交通			
広域幹線 (鉄道)	J R 山陰本線	・ 東萩駅を中心に市内の地域間移動や市内外を結ぶ。 ・ 通勤・通学や買い物・通院などの他、観光客など来訪者の移動を担う。	・ 鉄道利用促進活動の推進し、現状の移動ニーズを賄う運行水準を維持しながら持続可能な運行を図る。	
広域幹線 (バス)	新山口～大田～東萩駅前	・ 東萩駅前をはじめ、市内主要交通結節点等から隣接市へとつなぐ、広域交通を担う。 ・ 通勤・通学や買い物・通院等や、観光客など来訪者の交通手段を担う。	・ 地域公共交通確保維持事業を活用し、事業者と協働し、現状の移動ニーズを賄う運行水準を維持しながら、持続可能な運行を図る。	
	萩商工高校前～萩センター・東萩駅・越ヶ浜～奈古駅前			
	医光寺前 ～ 日赤・田万川温泉 ～ 江崎港			
	山口駅 ～ 県庁・野田・明倫センター ～東萩駅前			
	青海大橋～（快）東萩駅前			・ 事業者と協働し、現状の移動ニーズを賄う運行水準を維持しながら、利用促進を強化する。
	東萩駅前～サファリ～秋芳洞			
	吉部 ～ 三谷・県庁 ～ 湯田温泉			
	津和野センター ～ 三谷・吉部 ～ 東萩駅前			
	医光寺前 ～美濃地～ 小島			
	益田駅前 ～ 美濃地 ～ 小島			
益田駅前 ～ 持石海岸 ～ 須佐駅前				
地域間幹線 (バス)	防長交通（上記以外の市内を運行する系統）	・ 地域内における、交通結節点間の移動や市内の主要交通結節点への移動を担う。		
地域間幹線 (航路)	離島航路（見島・大島・相島）	・ 島と本土間の移動を担う。		
支線	市中心部・各地域内を移動し、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 (定路線)	萩循環まあるバス	・ 市中心部における生活拠点や観光施設への移動手段を担う。	・ 行政・市民・事業者等と連携した取組により、地域の実情に応じた運行体制を確保する。	
地域内交通 (定時・デマンド)	各地域ぐるっとバス	・ 居住エリアと生活拠点や交通結節点間の移動を担う。		
地域内交通 (自家用有償旅客運送)	各地域の自家用有償旅客運送			
地域内交通 (タクシー)	タクシー	・ 主に各地域内を運行し、幹線や拠点等への移動を担う。		

② (1)を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性

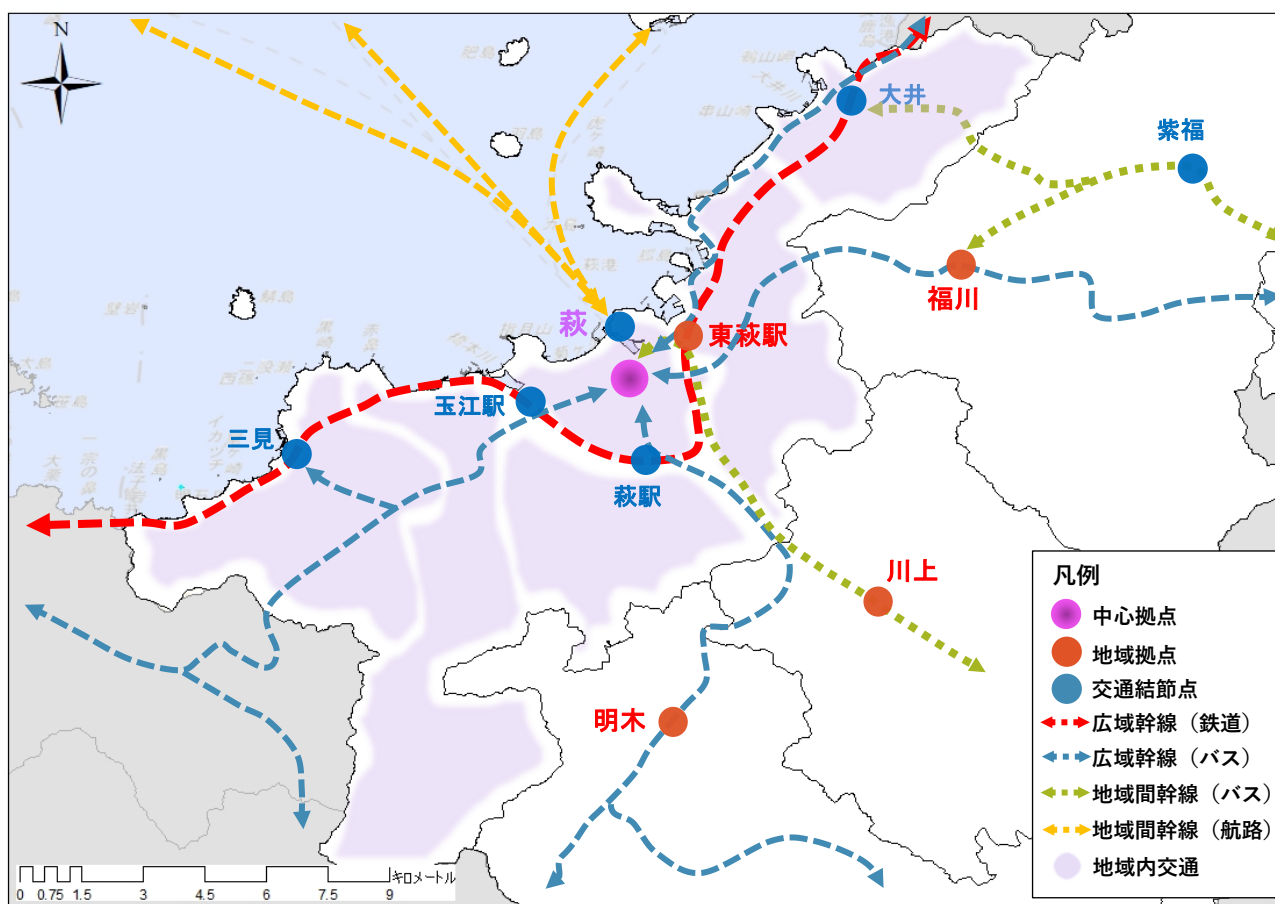
萩市では、市内外を結ぶ広域交通や市内各地を結ぶ支線交通が運行されており、学生や高齢者など、運転免許証を持たない町民等にとっては必要不可欠な公共交通機関である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

③ 補助系統を含む地域公共交通の事業及び実施主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	事業 許可区分	運行態様	実施主体	補助事業 の活用 (R6 年度)
新山口駅～大田～ 東萩駅前	新山口駅	大田	東萩駅前	4 乗乗合	路線定期運行	防長交通	幹線補助 車両減価 償却費等 補助
萩商工高校前～萩 センター・東萩 駅・越ヶ浜～奈古 駅前	萩商工高校前	萩センタ ー・ 東萩駅・越 ヶ浜	奈古駅前	4 乗乗合	路線定期運行	防長交通	
医光寺前 ～ 日赤・ 田万川温泉 ～ 江崎港	医光寺前	日赤・田万川 温泉	江崎港	4 乗乗合	路線定期運行	石見交通	
湯田温泉通 ～ 山口 駅・県庁・野田・明倫 センター ～ 東萩駅 前	山口駅	県庁・野田・ 明倫センタ ー	東萩駅前	4 乗乗合	路線定期運行	JR バス 中国	
青海大橋～（快） 東萩駅前	青海大橋（快）		東萩駅前	4 乗乗合	路線定期運行	防長交通	山口県補助
東萩駅前～サファ リ～秋芳洞	東萩駅前	サファリ	秋芳洞	4 乗乗合	路線定期運行	防長交通	山口県補助
吉部 ～ 三谷・県庁 ～ 湯田温泉	吉部	三谷・県庁	湯田温泉	4 乗乗合	路線定期運行	防長交通	山口県補助
津和野センター ～ 三 谷・吉部 ～ 東萩駅前	津和野センター	三谷・吉部	東萩駅前	4 乗乗合	路線定期運行	防長交通	山口県補助
医光寺前 ～ 美濃地 ～ 小島	医光寺前	美濃地	小島	4 乗乗合	路線定期運行	石見交通	萩市補助
益田駅前 ～ 美濃 地 ～ 小島	益田駅前	美濃地	小島	4 乗乗合	路線定期運行	石見交通	萩市補助
益田駅前 ～ 持石海 岸 ～ 須佐駅前	益田駅前	持石海岸	須佐駅前	4 乗乗合	路線定期運行	石見交通	萩市補助

系統名	起点	経由地	終点	事業 許可区分	運行態様	実施主体	補助事業 の活用
萩センター～越ヶ 浜・大井～堀越	萩センター	越ヶ浜・大井	堀越	4 乗乗合	路線定期運行	防長交通	山口県補助
萩センター～東萩 駅・押原～堀越	萩センター	東萩駅・押原	堀越	4 乗乗合	路線定期運行	防長交通	萩市補助
萩センター～東萩 駅・押原～吉部	萩センター	東萩駅・押原	吉部	4 乗乗合	路線定期運行	防長交通	萩市補助
萩センター～吉部	萩センター	—	吉部	4 乗乗合	路線定期運行	防長交通	山口県補助
片俣～吉部	片俣	—	吉部	4 乗乗合	路線定期運行	防長交通	萩市補助
片俣～車庫前	片俣	—	車庫前	4 乗乗合	路線定期運行	防長交通	萩市補助
萩センター～東萩・ 目代～阿武川温泉 前	萩センター	東萩・目代	阿武川温泉 前	みなし 4 乗	路線定期運行	防長交通	山口県補助
萩センター～松陰 大橋・目代～阿武川 温泉前	萩センター	松陰大橋・目 代	阿武川温泉 前	みなし 4 乗	路線定期運行	防長交通	山口県補助

2-2-2 萩地域における将来像



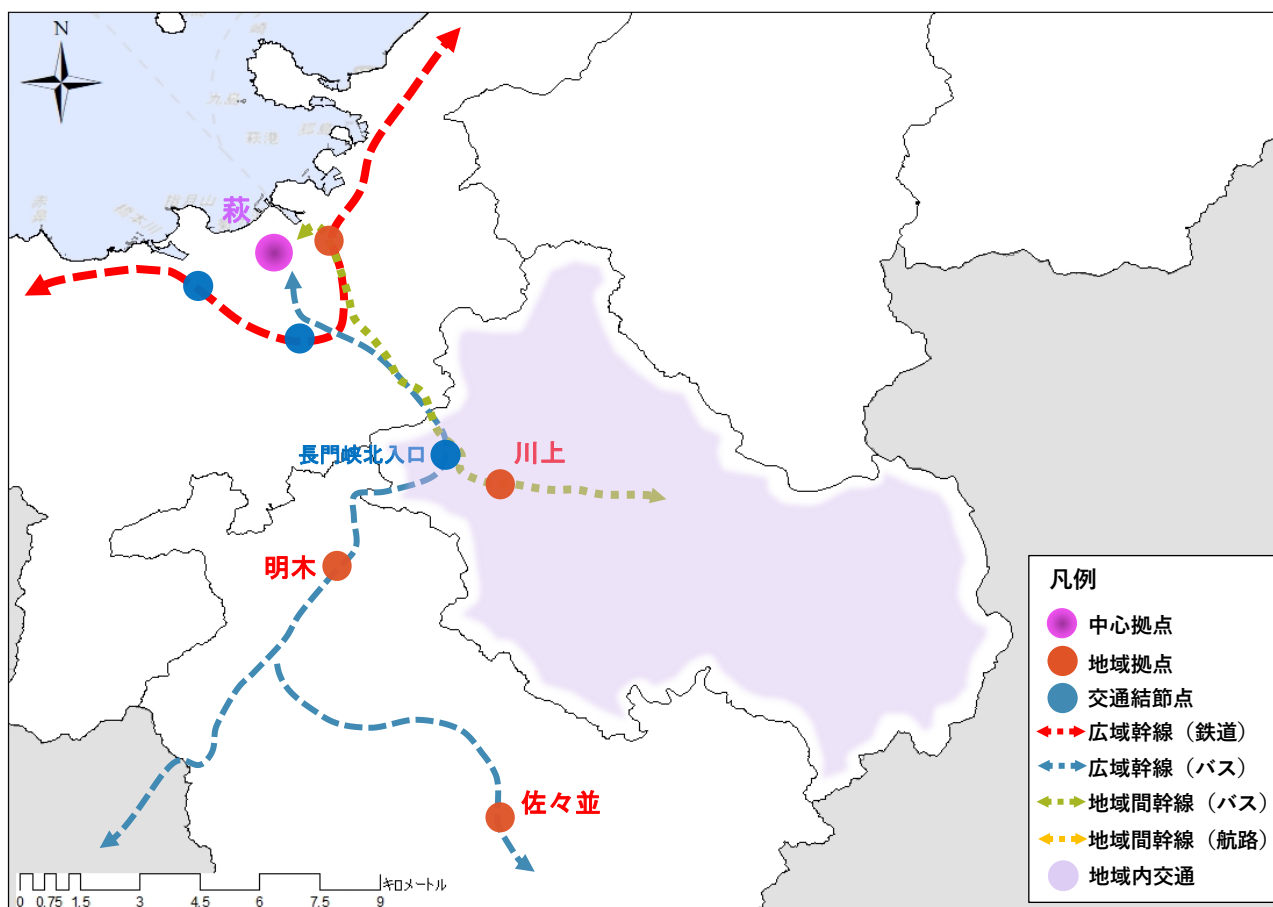
現状・
問題点

- 萩地域は、商業・医療施設や行政機関、学校等の機能が集積しているとともに、市中心部を中心として観光資源も多数存在し、市内外からの移動目的地となっている。
- バス/鉄道/航路/タクシー等の様々な公共交通が運行されており、市内の地域間移動や市内と隣接市を結ぶ公共交通網の拠点を形成する。
- 地域内交通として、市中心部を循環するまあるバスが運行されているほか、周辺の三見地区や大井地区においては、住民主体で交通空白地の移動手段の確保が行われている。

方針

- 市中心部（中心拠点）では、鉄道駅や萩バスセンター、萩港を交通結節点として公共交通相互間の接続を強化することで、買い物・通院や通学、観光等の多様な需要に対応する交通体系を構築する。
- まぁーるバスは、市街地の住民に加え、周辺地域や観光客の市街地での移動手段でもあるため、幹線と組合せた利用促進を行い、市街地の回遊性の向上につなげる。
- 各拠点においては、幹線交通から各地域内交通までの多岐にわたる運行情報の提供や待合環境の改善を行うことで、公共交通への転換を進める。
- 周辺地区の交通空白地対応として、自家用有償旅客運送の取組を継続・推進するとともに、地域関係者が連携した地域コミュニティ交通の構築を目指す。

2-2-3 川上地域における将来像



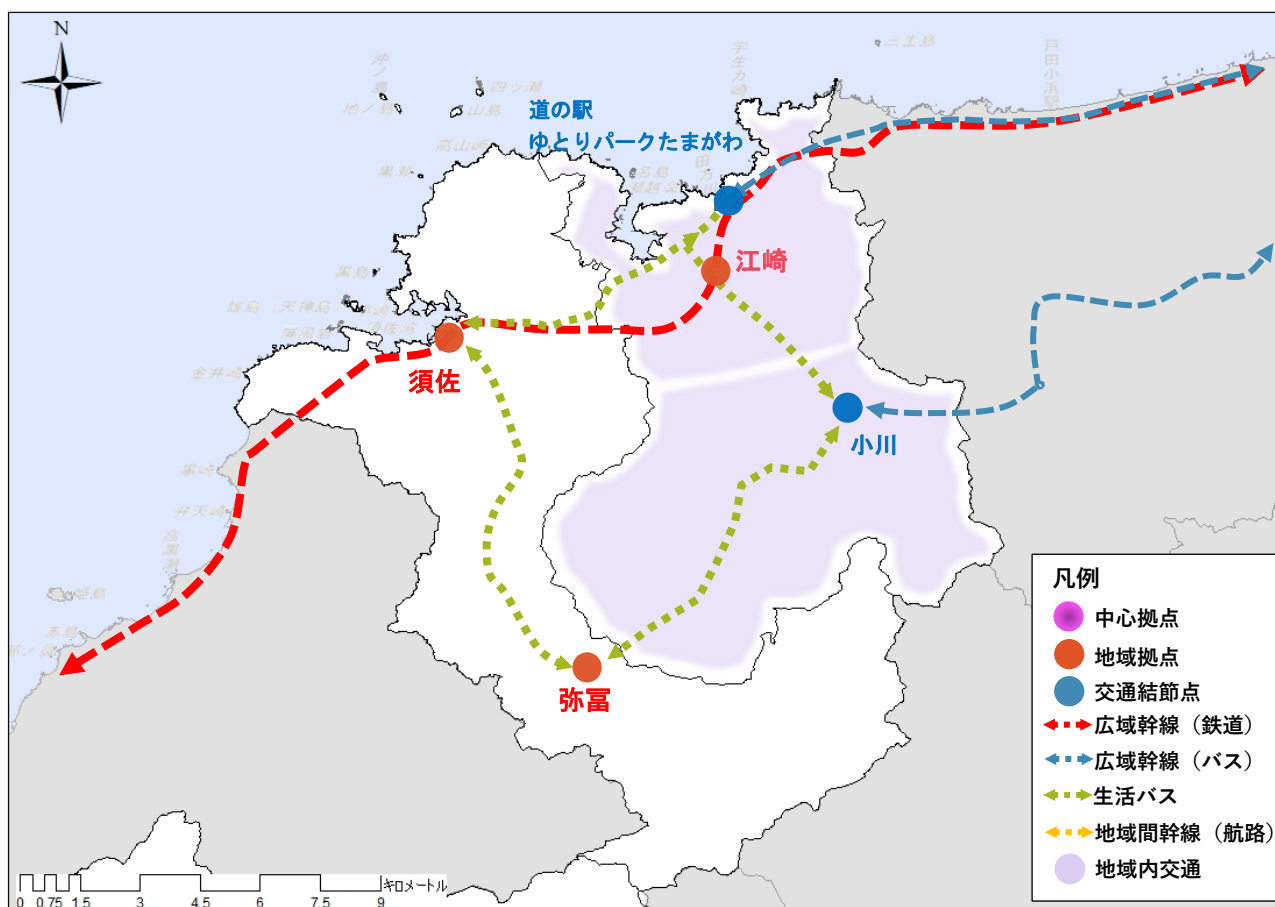
現状・ 問題点

- 川上地域では、幹線交通として防長交通（萩バスセンター～阿武川温泉）及び JR バス中国（防長線）が運行されている。その他、地域内の移動手段としてぐるっとバスがあり、令和 5 年から巡回に加え、デマンド運行を開始した。
- 外出目的地の大半を占める萩地域（買い物；約 9 割、通院；約 7 割）へのアクセスとして、防長交通とぐるっとバスとの接続は図られているものの、JR バス中国については川上地域の縁辺部を運行することから、利用されにくい状況となっている。

方針

- 萩地域方面及び山口市方面のアクセス性強化のため、長門峡北入口バス停において広域幹線（防長交通、JR バス中国）と地域内交通（ぐるっとバス等）の接続を図る。
- ニーズが高い萩地域方面へのアクセスに関しては、幹線交通である防長バス（萩バスセンター～阿武川温泉）の維持・確保を図りつつ、より便利で効率的な移動手段について検討を行う。
- 地域内の細かな移動に対応するため、地域関係者が連携した地域コミュニティ交通の構築を目指す。

2-2-4 田万川地域における将来像



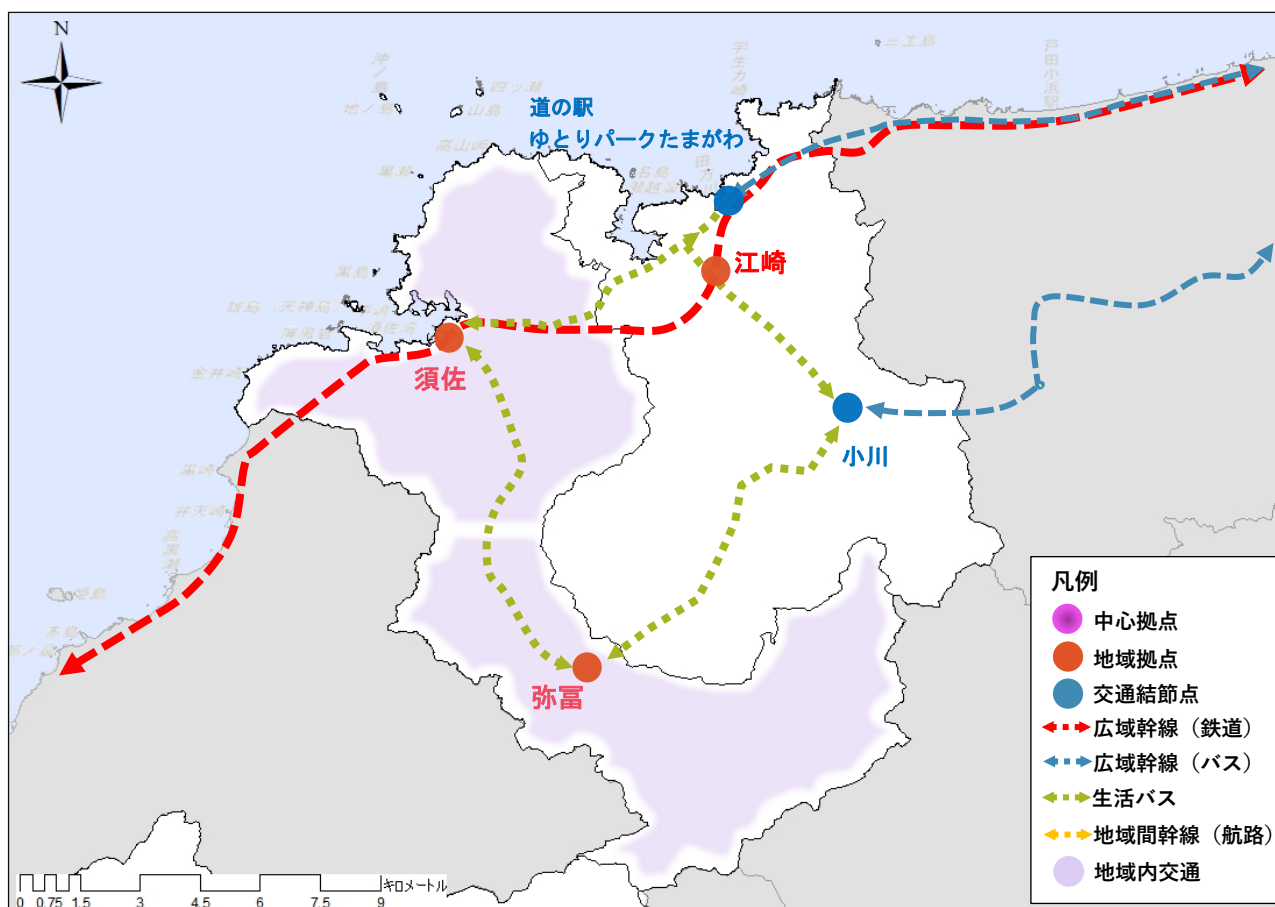
現状・ 問題点

- 田万川地域では、幹線交通として JR 山陰本線及び石見交通（小浜江崎線、二条線）が運行されている。その他、地域内の移動手段として生活バスやぐるっとバスがあり、江崎や小川において幹線交通との接続が図られている。
- 外出目的地は益田市が多い（買い物；約 5 割、通院；約 7 割）が、幹線交通である石見交通が運転手不足により減便されているほか、拠点までのアクセス手段である生活バスやぐるっとバスが休日に運行されていない状況であり、柔軟な移動手段の確保が求められる。

方針

- 江崎を地域拠点とし、萩地域方面は鉄道、益田市方面は鉄道・路線バスを主な広域幹線として位置付けた交通体系を構築する。
- 「道の駅 ゆとりパークたまがわ」「小島バス停」の交通結節点において、路線バスと地域間幹線、地域内交通を効果的に接続させ、ニーズが高い益田市方面の移動手段を充実させる。
- 田万川地域の江崎地区・小川地区、須佐地域の須佐地区・弥富地区の 4 拠点を循環する、両地域間一体型の市内地域間幹線を構築し、地域間移動の利便性向上を図る。
- 地域内の細かな移動に対応するため、地域関係者が連携した地域コミュニティ交通の構築を目指す。

2-2-5 須佐地域における将来像



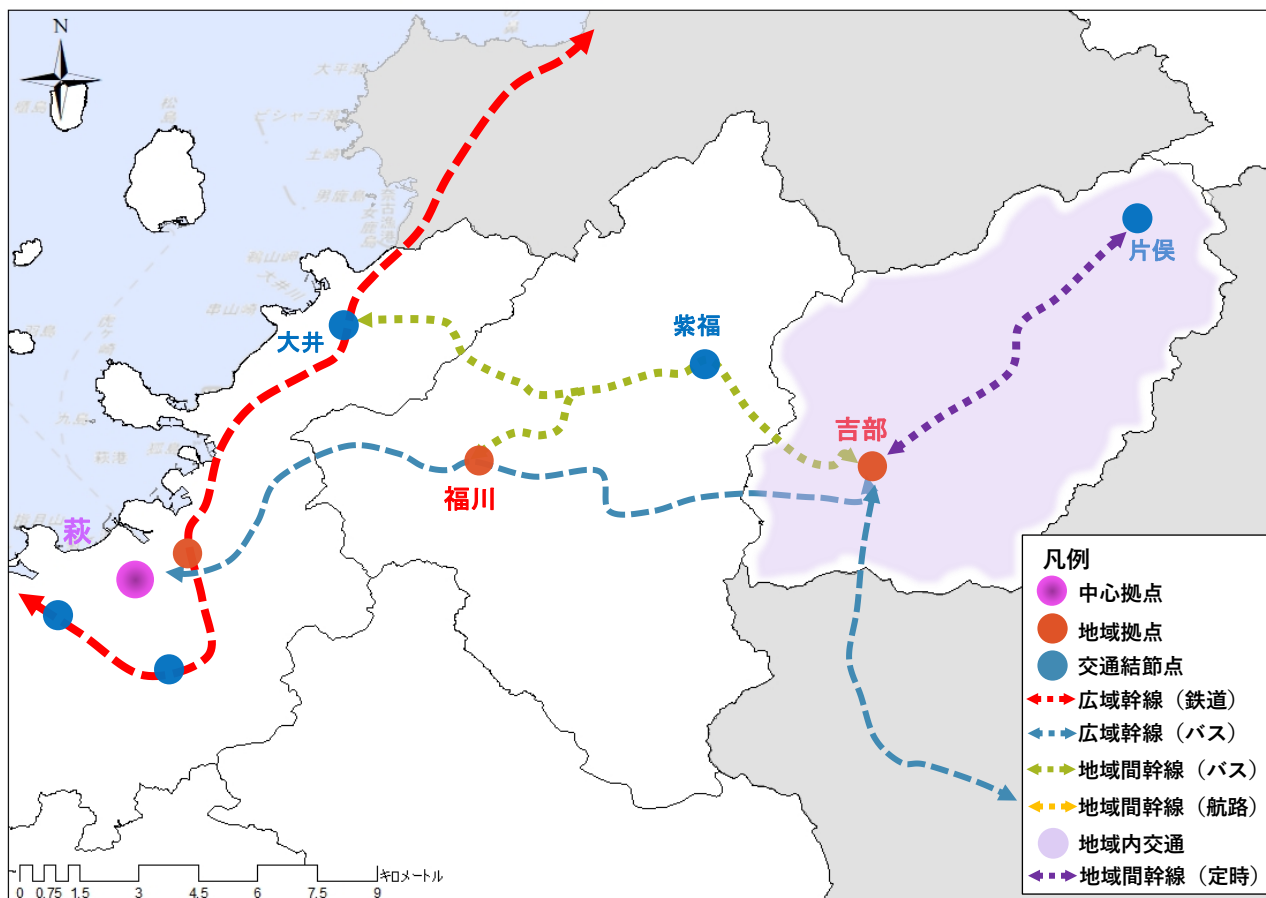
現状・問題点

- 須佐地域では、幹線交通として JR 山陰本線及び石見交通（小浜江崎線）が運行されている。その他、地域内の移動手段として生活バスやぐるっとバスがある。ぐるっとバスは須佐地区と弥富地区の地区単位で運行されており、地区間の移動は生活バスが担う。
- 外出目的地は、須佐地域に加え益田市が多い（買い物；約 5 割、通院；約 4 割）ことから、生活バスと石見交通及び鉄道との接続が図られているが、これにより地域内のみの買い物移動等には利用しづらい時間帯の運行となっている。

方針

- 須佐を地域拠点とし、鉄道を萩地域方面／益田市方面への主な広域幹線として位置付けた交通体系を構築する。
- 「JR 須佐駅」「弥富支所」の交通結節点において、鉄道と地域間幹線、地域内交通を効果的に接続させる。
- 須佐地域の須佐地区・弥富地区、田万川地域の江崎地区・小川地区の 4 拠点を循環する、両地域間一体型の地域間幹線を構築し地域間移動の利便性向上を図るとともに、「道の駅 ゆとりパークたまがわ」「小島バス停」で路線バスと接続させ、益田市方面へのアクセス性を充実させる。
- 地域内の細かな移動に対応するため、地域関係者が連携した地域コミュニティ交通の構築を目指す。

2-2-6 むつみ地域における将来像



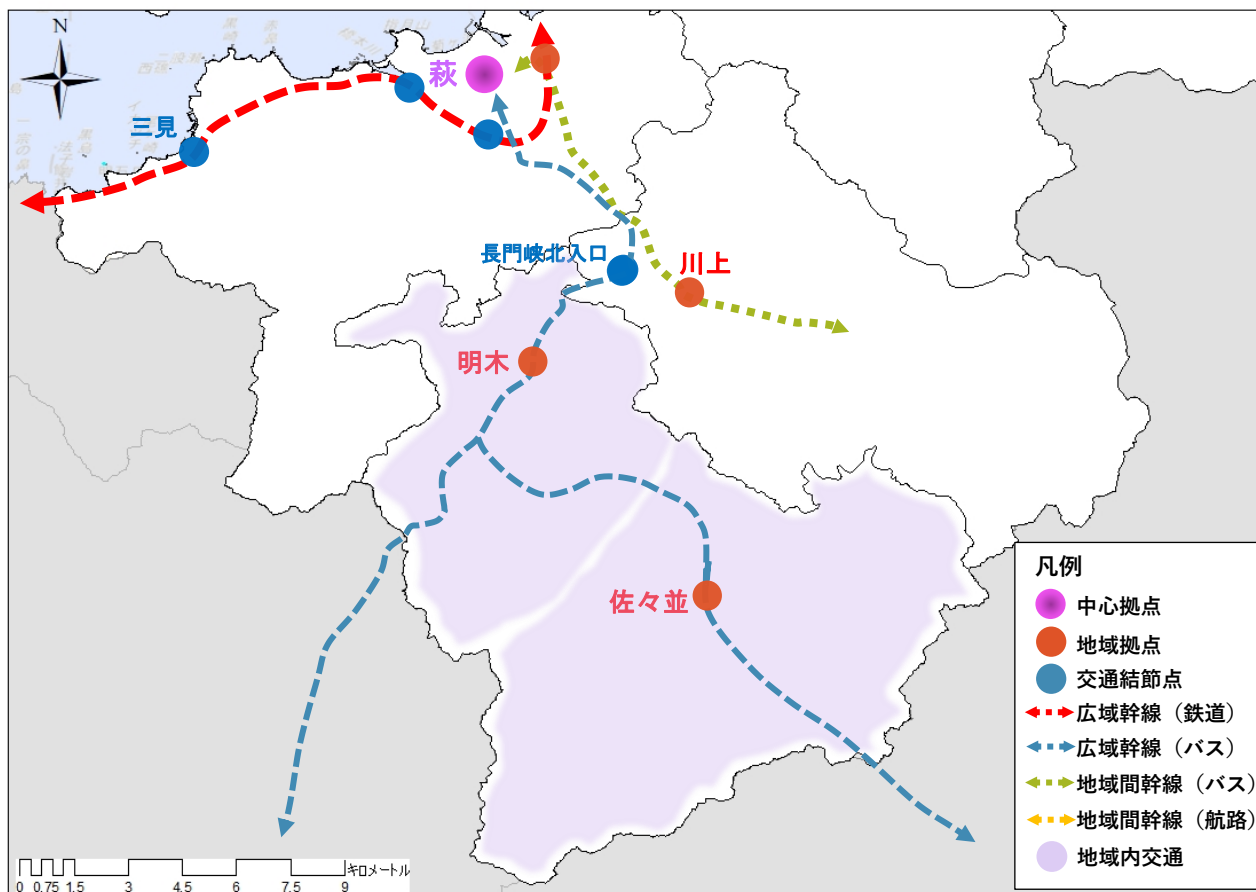
現状・問題点

- むつみ地域では、幹線交通として防長交通が萩地域方面及び津和野方面に運行している。その他、地域内の移動手段として生活バスとぐるっとバスがあり、吉部において幹線交通との接続が図られている。
- 外出目的地の大半を占める萩地域（買い物；約8割、通院；約6割）へ行くには防長交通と生活バスの乗り継ぎが必要であるが、地域内を運行する生活バスの運行時刻が日中利用者の移動実態とあっていないことから、利用されにくい状況にある。
- 今後、学校の部活動が地域クラブ活動に移行されることから、土日においても萩地域への移動手段を確保する必要がある。

方針

- 吉部（むつみ総合事務所）を地域拠点として、路線バスと地域内交通を効果的に接続させ、ニーズの高い萩地域方面へのアクセスを確保する。山口市方面や津和野町方面については、利用実態を踏まえた効率化も検討し、利用者ニーズに沿った運行を行う。
- 吉部～片俣の区間は、通学に対応した定時便を維持し、日中の運行は利用者の移動実態に沿ったダイヤ・運行形態へ変更する。
- 地域内の細かな移動に対応するため、地域関係者が連携した地域コミュニティ交通の構築を目指す。

2-2-7 旭地域における将来像



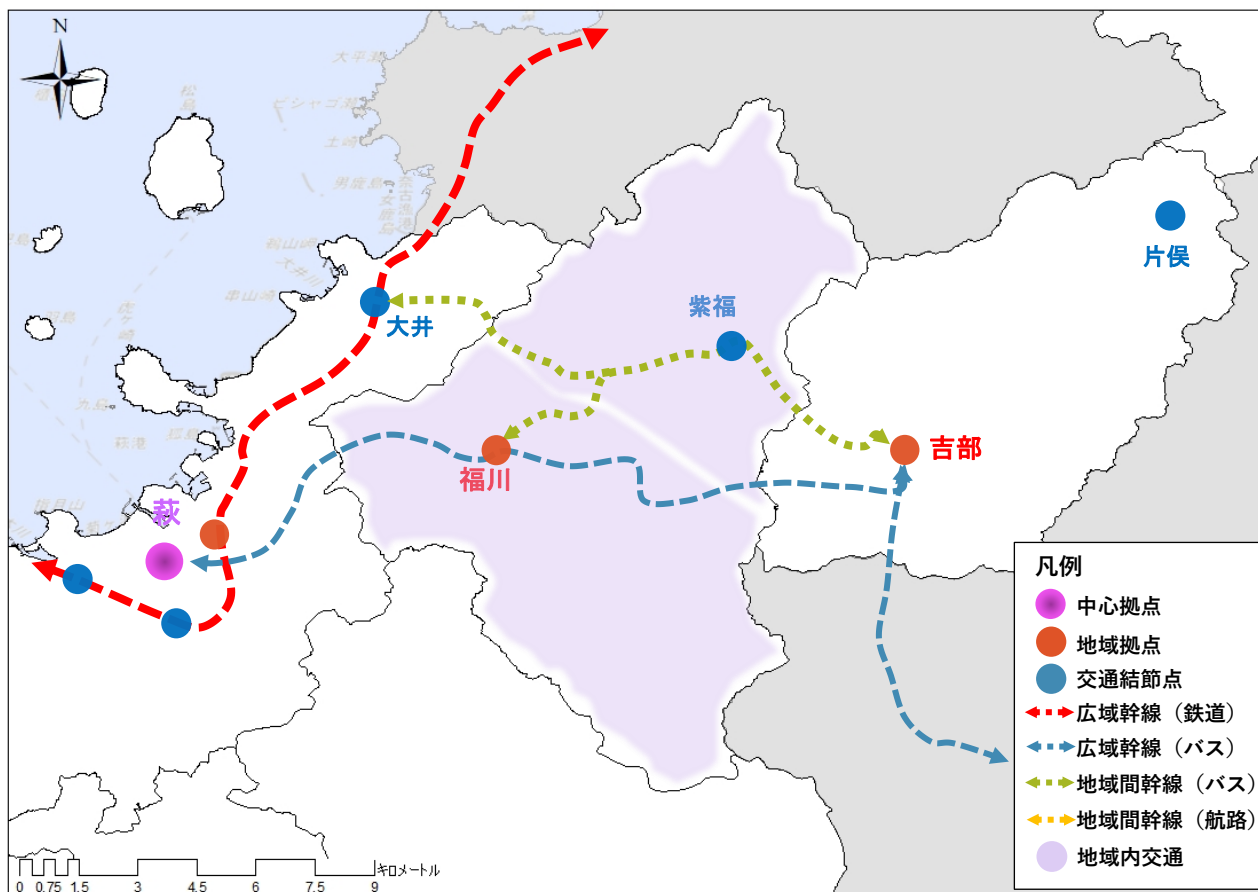
現状・ 問題点

- 旭地域では、幹線交通として防長交通及び JR バス中国が運行されており、多方面（萩地域方面/山口市方面/美祢市方面）への広域的な移動手段が確保されている。その他、地域内の移動手段としてぐるっとバスが運行されている（明木；巡回及びデマンド、佐々並；デマンド）。
- 主な外出目的地は萩地域（買い物；約 7 割、通院；約 5 割）と山口市（買い物；約 3 割、通院；約 4 割）であり、市内の中でも山口市への外出が多い地域となっている。
- サロンや地域行事へのぐるっとバスの活用や地域主体で買い物・通院支援の実施事例がある。

方針

- 明木（旭総合事務所）及び佐々並（道の駅あさひ）を地域拠点として、路線バスと地域内交通を効果的に接続させ、ニーズの高い萩地域方面及び山口市方面へのアクセスを確保する。なお、利用実態を踏まえた効率化も検討し、利用者ニーズに沿った運行を行う。
- 地域内交通については、明木及び佐々並の地区単位でのデマンド運行を基本としつつ、利用が集中する時刻は定時便の継続も行う。
- 地域内の細かな移動に対応するため、地域関係者が連携した地域コミュニティ交通の構築を目指す。

2-2-8 福栄地域における将来像



現状・問題点

- 福栄地域では、幹線交通として防長交通（萩バスセンター～堀越、東萩駅前～津和野）が運行されている。その他、地域内の移動手段としてぐるっとバスが運行されており、福栄総合事務所において防長交通との接続が図られている。
- 外出目的地は萩地域が最多（買い物；約9割、通院；約9割）であり、路線バスは午前中の萩バスセンター方面、午後の福栄方面を中心に利用されている。
- ぐるっとバスの利用者数は全体として減少傾向にある。運行形態については、デマンドの利用割合が高くなっている。

方針

- 福川（福栄総合事務所）を地域拠点として、路線バスと地域内交通を効果的に接続させ、ニーズの高い萩地域方面へのアクセスを確保する。
- 福栄地域からの路線バス利用は萩地域の市中心部に集中しているなど、利用実態に応じた運行効率化を検討する。
- 地域内の細かな移動に対応するため、地域関係者が連携した地域コミュニティ交通の構築を目指す。

第3章 計画目標・KPI

3-1. 計画の達成状況を評価する数値指標

計画目標			
数値指標	現状値 令和5年度	中間値 令和9年度末	目標値 令和11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	1 組織	5 組織	7 組織以上
【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。 【目標値の設定根拠】 各地域最低1組織（計7組織以上）の他分野共創による運行組織を構築する。 【取得把握方法・評価時期】 市で毎年実施状況を把握する。			
高齢者の公共交通利用割合	買い物 9.9% 通院 11.7%	—	買い物 13.2% 通院 13.0%
【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。買い物目的及び通院目的で、鉄道、路線バス、まあるバス、ぐるっとバス、生活バス、タクシー、船舶のいずれかを利用している方をアンケート結果から集計する。 【目標値の設定根拠】 各種利用促進施策を講じ、萩市地域公共交通網形成計画時の増加傾向を維持する。 【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。			

計画目標				
数値指標		現状値 令和 5 年度	中間値 令和 9 年度末	目標値 令和 11 年度末
②公共交通網の再構築でより便利に				
公共交通利用者数（鉄道）		171 千人(R4 年度)	191 千人	204 千人
【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。 【目標値の設定根拠】 高校生の通学利用の新規獲得により利用を増加させる。「居住地が鉄道沿線地域※」かつ「通学手段が自家用車（送迎）」の生徒の鉄道転換を図る。 ※須佐地域・田万川地域・長門市・阿武町・益田市 【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。				
公共交通利用者数（路線バス/まあいーるバス）	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
【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。路線再編による路線延長の変更が想定されるため、萩市を運行する国・県・市補助系統（スーパーはぎ号を除く）及びまあいーるバスの年間輸送人員を全系統の系統キロの和で除した1km当たりの利用者数でそれぞれ評価する。まあいーるバスについては、1便当たりの利用者数も前計画から継続して評価する。 【目標値の設定根拠】 人口減少による利用減が想定される中、路線バスについては、効率化・利用促進により現状値を維持する。まあいーるバスについては、利用促進により利用を増加させる。 【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の年間輸送人員を把握する。				
公共交通利用者数（ぐるっとバス・自家用有償旅客運送）		25,216 人	27,500 人	28,500 人
【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。 【目標値の設定根拠】 ぐるっとバスの運行形態の見直しや自家用有償旅客運送の推進により、萩市地域公共交通網形成計画時の増加傾向を維持する。 【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。				

計画目標			
数値指標	現状値 令和 5 年度	中間値 令和 9 年度末	目標値 令和 11 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）	33%	33%	42%
【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。萩市を運行する国・県・市補助系統（スーパーはぎ号を除く）の全系統の経常収益を経常費用で除した値で評価する。 【目標値の設定根拠】 令和 10 年度を目安として路線の見直しによる運行効率化を図り、コロナ禍前（平成 30 年度）程度に収支率を改善する。 【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の年間収支を把握する。			
公共交通財政負担額	26,099 円/人	29,088 円/人	30,867 円/人
【指標の考え方】 路線バス、まあるバス、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。 【目標値の設定根拠】 人口減少により 1 人当たりの負担は増加するが、行政補助及び運行委託費の合計値を維持することにより、負担の増加を最小限に抑える。 【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。			

第4章 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を見直しを行う。

計画目標		
	実施施策	実施主体
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(※) 【(※)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）、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（学校、公民館関係者）、市地域医療推進課（診療所関係者）】
	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	市公共交通政策室、共創体制の検討組織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】
	交通結節機能強化	交通事業者、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（ぐるっとバス・生活バス実施主体）
②公共交通網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、市公共交通政策室
	広域幹線の適正化	交通事業者、市公共交通政策室
	市内地域間交通の再編	交通事業者、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（ぐるっとバス・生活バス実施主体）
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
	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	

4-1. 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

実施施策		多分野共創を通じた地域内のおでかけ推進				
施策の方向性		今後運転免許返納を考えている後期高齢者等の住民が、自宅から目的地まで公共交通で気軽におでかけしたくなる仕組みを、地域の関係者が連携して構築する。 地域内交通であるまゐるバスやぐるっとバス、生活バス、自家用有償旅客運送の各運行主体や、目的地施設となりうる地域の商業施設や公民館等と共創し、地域別の公共交通利用ガイド作成を通じ、おでかけのきっかけづくりにつながる情報提供を行う。移動目的ごとの上手な乗り継ぎ方法等、公共交通による移動方法の提案を併せて行うなど、公共交通で移動するきっかけづくりを行う。 また、地域内の小中学校の通学移動や買い物・通院移動等の様々な交通資源を統合し、交通 DX 技術を活用した地域内のオンデマンド公共交通「新ぐるっとバス」の本格運行に向けた実証実験を行う。				
		スケジュール				
実施主体 実施時期	実施主体	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11・12 年度
		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	

実施施策		多分野共創を通じた移動の担い手確保				
施策の方向性		地域における様々な業種における人手不足解消の一環として、市内で特定地域づくり事業協同組合制度等の活用を進める中で、地域内公共交通（自家用有償旅客運送や無償による輸送）を担う運転者の確保も併せて行うなど、地域を支える様々な業務と兼業しながら公共交通の担い手を確保する仕組みを検討する。 また、市内地域間交通を担う路線バスの一部を適正化・路線再編し、自家用有償旅客運送で補完する等、プロドライバー人材の待遇改善や広域幹線の担い手確保につなげる。 その他、住環境支援等の福利厚生改善支援や、大型・普通二種免許等の資格取得支援について、国県と連携して取り組む。				
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11・12 年度
実施主体 実施時期	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	

（※）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

実施施策	交通事業者間共創を通じたスムーズな公共交通の構築					
施策の方向性	広範囲に渡る市域において、自宅から目的地までのスムーズでストレスフリーな公共交通移動を支えるために、広域や市内地域間を結ぶ鉄道や路線バスと、地域内交通であるまあーるバスやぐるっとバス、生活バス、自家用有償旅客運送の各運行主体が連携し、検索から予約、決済が一括でできるサービスの導入を目指す。そのために必要な共創体制の構築に向け、市や交通事業者が中心となり、必要な DX 技術（MaaS、AI オンデマンド交通等）の導入も含めた検討を行い、実証実験を行う。 これらの DX 化により、移動に関するデータを取得し、交通施策の検討に活用する。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11・12 年度
	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

（※）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

実施施策	交通結節機能強化					
施策の方向性	鉄道や高速バス、路線バスやまあーるバスが結節する東萩駅における交通結節機能の強化を図る。また、それ以外の地域拠点のバスターミナル等において、乗り継ぎ環境や情報提供を充実させ、待合時間を快適・安心して過ごせるように改善する。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11・12 年度
	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				

4-2. 公共交通網の再構築でより便利に

実施施策	鉄道を活かした市内地域間・地域内路線網の構築					
施策の方向性	市内各地域から、萩市中心部等への移動に際し、鉄道ダイヤに合わせた地域内交通の運行や駅における待合環境の向上・公共交通情報提供の充実を行うなど、鉄道と地域内交通の連携を行う。 将来的には、鉄道と、地域内交通であるまあるバスやぐるっとバス、生活バス、自家用有償旅客運送の各運行主体が連携し、検索から予約、決済が一括でできるサービスの導入を目指す。					
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール				
		令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11・12 年度
	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

（※）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

実施施策	広域幹線の適正化					
施策の方向性	広域幹線である鉄道や高速バス、幹線路線バスは、市民の通勤・通学や通院等における手段であるだけでなく、本市への観光来訪者にとっても重要な手段であるため、持続的な運行に向け、国や県、周辺自治体、交通事業者と本市が連携し、市外への公共交通の維持確保に向けた検討を行う。特に路線バスについては、広域移動や市内完結移動などの利用状況や移動ニーズを丁寧にくみ取り、運行の効率化を図る。 なお、広域幹線は、今後も人口減少が見込まれることから、収益性の低下は免れず、行政の支援が不可欠である。現行の補助制度である地域公共交通確保維持改善事業費補助金等の活用に加え、市の補助も活用し、住民・来訪者の移動手段として必要な公共交通ネットワークを持続可能なものとする。					
	実施主体	スケジュール				
実施主体 実施時期		令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11・12 年度
	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					

実施施策		市内地域間交通の再編				
施策の 方向性		市内地域間交通である路線バスや生活バスは、市民の通勤・通学や買い物、通院等における重要な手段であるため、持続的な運行に向け、国や県、一部周辺自治体、交通事業者と本市が連携し、市内地域間交通の維持確保に向けた検討を行う。路線バスの利便性向上や効率化を図る観点から、路線再編に向けた検討を行う。 なお、市内地域間交通は、今後も人口減少が見込まれることから、収益性の低下は免れず、行政の支援が不可欠である。現行の補助制度である地域公共交通確保維持改善事業費補助金等の活用に加え、市の補助も活用し、住民・来訪者の移動手段として必要な公共交通ネットワークを持続可能なものとする。				
		スケジュール				
実施主体 実施時期	実施主体	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11・12 年度
	交通事業者					
	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					

4-3. 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

実施施策	多分野共創を通じた移動の担い手確保（再）				
施策の方向性	地域における様々な業種における人手不足解消の一環として、特定地域づくり事業協同組合制度等の活用を市内で進める中で、地域内公共交通（自家用有償旅客運送や無償による輸送）を担う運転者の確保も併せて行うなど、地域を支える様々な業務と兼業しながら公共交通の担い手を確保する仕組みを検討する。 また、市内地域間交通を担う路線バスの一部を適正化・路線再編し、自家用有償旅客運送で補完する等、プロドライバー人材の待遇改善や広域幹線の担い手確保につなげる。				
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール			
		令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	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

実施施策	多分野共創を通じた地域内のおでかけ推進（再）					
施策の方向性	今後運転免許返納を考えている後期高齢者等の住民が、自宅から目的地まで公共交通で気軽におでかけしたくなる仕組みを、地域の関係者が連携して構築する。 地域内交通であるまあるバスやぐるっとバス、生活バス、自家用有償旅客運送の各運行主体や、目的地施設となりうる地域の商業施設や公民館等と共創し、地域別の公共交通利用ガイド作成を通じ、おでかけのきっかけづくりにつながる情報提供を行う。移動目的ごとの上手な乗り継ぎ方法等、公共交通による移動方法の提案を併せて行うなど、公共交通で移動するきっかけづくりを行う。 また、地域内の小中学校の通学移動や買い物・通院移動等の様々な交通資源を統合し、交通 DX 技術を活用した地域内のオンデマンド公共交通「新ぐるっとバス」の本格運行に向けた実証実験を行う。					
	実施主体	スケジュール				
		令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11・12 年度
実施主体 実施時期	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	

（※）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

実施施策	公共交通のイメージアップ				
施策の方向性	公共交通の利用促進や人材の獲得に向けた、公共交通のイメージアップのための広報・情報提供戦略を策定する。 特に、これまで公共交通ネットワークの全体像がつかめず、運行ダイヤの調べ方が分からない、乗り継ぎが心配などの公共交通利用に対する不安を解消するため、地域別の公共交通利用ガイドの作成を行う。 また、高齢者団体等で公共交通を利用して萩市中心部で買い物をするなど公共交通体験乗車を各地域で実施することで、特に免許返納が求められる後期高齢者の公共交通に対する不安・不便イメージを払拭する。 加えて、公共交通従事者は地域の生活インフラを担う重要な人材であることを、国や県と連携し、対外的に広報し人材獲得につなげる。				
実施主体 実施時期	実施主体	スケジュール			
		令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度 令和 11・12 年度
	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		体験乗車会の実施 /公共交通利用ガイド適宜更新	

（※）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

第5章 計画の達成状況の評価

5-1. 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）、課題が見つければ更に見直しを検討・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。

年度		N 年度												N+1 年度												N+2 年度					
月		4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6			
標準的なPDCAスケジュール	協議会			協議会							協議会				協議会								協議会				協議会				
	地域公共交通計画			次年度（N + 1 年度） 施策検討			次年度（N + 1 年度） 予算要求				第三者評価（N 年度施策） 中間評価（N 年度施策）				前年度評価（N 年度施策）、 次年度（N + 2 年度） 施策検討			次年度（N + 2 年度） 予算要求				第三者評価（N + 1 年度施策） 中間評価（N + 1 年度施策）					前年度評価（N + 1 年度）				
	地域公共交通確保維持改善事業			（計画認定申請）					補助金交付申請		第三者評価（N 年度施策） 自己評価（N 年度施策）				（計画認定申請）						補助金交付申請		第三者評価（N + 1 年度施策） 自己評価（N + 1 年度施策）								

第6章 計画の推進力

6-1. 機動的・横断的な実行体制

本計画は、地域公共交通活性化再生法及び交通政策基本法の趣旨に鑑み、計画の策定主体である萩市を中心に、萩市地域公共交通会議の構成員である交通事業者、行政等が一体となり、それぞれが主体性を発揮しながら、推進を図る。

特に、交通会議内において、事業実施主体間でモニタリングチームを構築し、信頼関係の下で実施事業に係る各種データを相互に開示し、事業のモニタリングに活用する。

表 6-1 計画の推進体制一覧表

	事業主体	役割
モニタリングチーム	萩市	関係者との密接な連絡調整 施策の実施・進捗管理 目標管理 新規事業の企画・立案
	交通事業者	旅客運送サービスの質の向上 利用状況等のデータの収集・分析 積極的な利用促進事業の実施
	共創関係者	共創事業の企画立案 共創事業の実施・検証
地域住民		公共交通機関の積極的な利用 情報発信などの積極的な啓発活動の実施 地域等における要望等の取りまとめ
県		広域的な見地からの助言
国		先進事例等の情報提供 行政及び交通事業者の人材育成

6-2. モビリティ・データの活用

今後、令和 12 年を目途に進んでいる、官民のモビリティ・データ等を、都道府県単位で共有される枠組も活用しながら、モビリティ・データを本計画の実施事業のモニタリングに活用する。