



# 萩市地域公共交通計画 資料編

Hagi City Regional Public Transportation Plan



令和 7 年 3 月



## 目次

第1章	地域概況の整理	1
1-1.	人口動態	1
1-1-1	人口推移	1
1-1-2	人口分布	3
1-1-3	人口流動	6
1-2.	施設立地状況	8
1-3.	公共交通の現況	9
1-3-1	JR 山陰本線	10
1-3-2	路線バス	11
1-3-3	まあーるバス	15
1-3-4	ぐるっとバス・生活バス	16
第2章	上位・関連計画の整理	18
2-1.	萩市地域公共交通網形成計画の評価	18
2-1-1	【方針1】市民の日常生活を支える生活交通網の構築	18
2-1-2	【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	18
2-1-3	【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	19
2-1-4	【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	19
2-2.	上位・関連計画の整理	20
第3章	地域公共交通及び地域内輸送資源の現状整理	22
3-1.	市民アンケート	23
3-1-1	調査概要	23
3-1-2	調査結果	24
3-2.	高校生アンケート調査	38
3-2-1	調査概要	38
3-2-2	調査結果	39
3-3.	中学生保護者アンケート調査	55
3-3-1	調査概要	55
3-3-2	調査結果	56
3-4.	観光来訪者アンケート調査	63
3-4-1	調査概要	63
3-4-2	調査結果	64
3-5.	路線バス乗り込み調査	73
3-5-1	調査概要	73
3-5-2	調査結果	74
3-6.	路線バス IC カードデータ整理	91

3-7.	移動サービスの在り方検討会 .....	93
3-7-1	実施概要 .....	93
3-7-2	実施結果 .....	94
3-8.	交通事業者ヒアリング調査 .....	100
3-8-1	ヒアリング内容 .....	100
3-9.	関係部署ヒアリング調査 .....	101
3-9-1	ヒアリング内容 .....	101
3-10.	地域内輸送資源整理 .....	102
3-10-1	調査概要 .....	102
3-10-2	調査結果 .....	103

# 第1章 地域概況の整理

## 1-1. 人口動態

### 1-1-1 人口推移

萩市の人口は減少傾向が続いており、1980年代に70,000人を超えていた人口は、2015年には50,000人を下回っており、2025年には40,000人をきることが想定されている。また、高齢化率は2020年現在で44%となっており、全国平均（29.1%）と比較してもかなり高齢化が進んでいることがわかる。

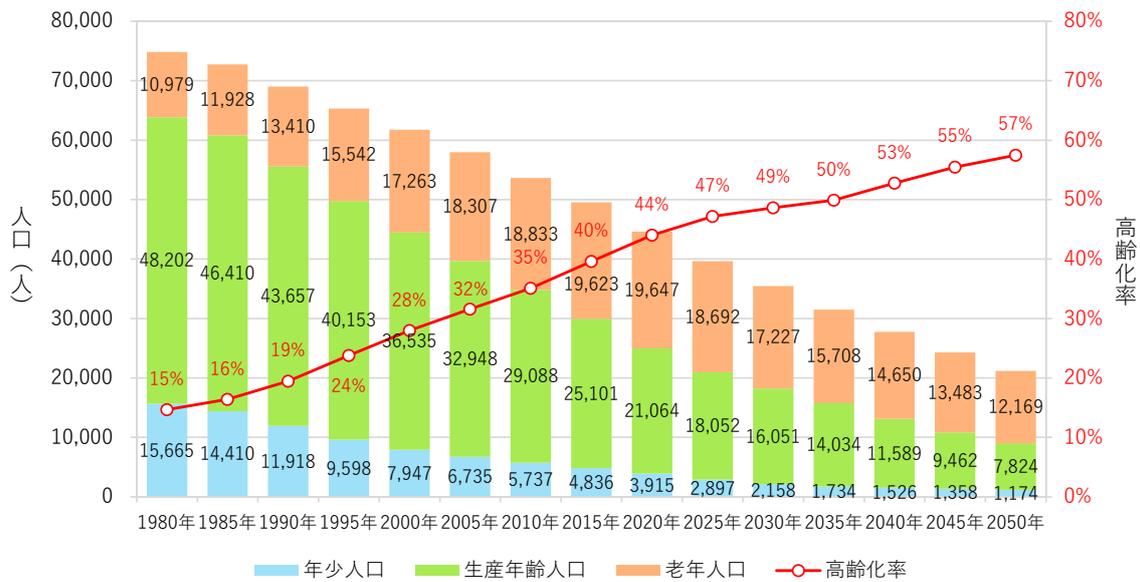


図 1-1 人口推移

出典：国勢調査（令和2年）・日本の地域別将来推計人口

20～29歳では大きく転出超過、5～14歳や60～69歳ではわずかに転入超過の状況である。

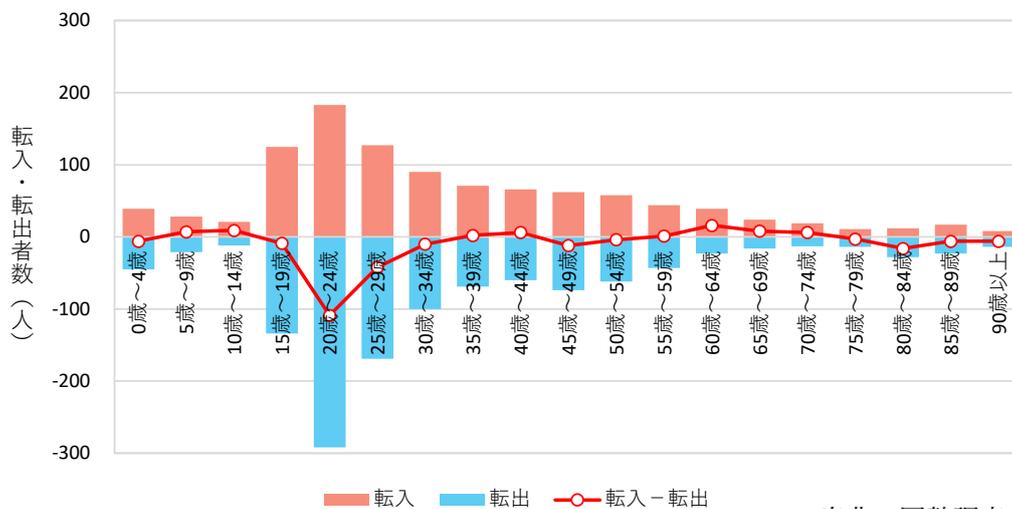


図 1-2 転入・転出人口

出典：国勢調査（令和2年）

70～74 歳人口が最多であり、次いで 65～69 歳人口が多い。70 歳以下の人口は年齢が下がるにつれて減少する傾向があるが、20 歳代の人口は 10 歳代や 30 歳代と比較しても特に少なくなっており、前述した 20 歳代の転出超過の現状との相関がみられる。

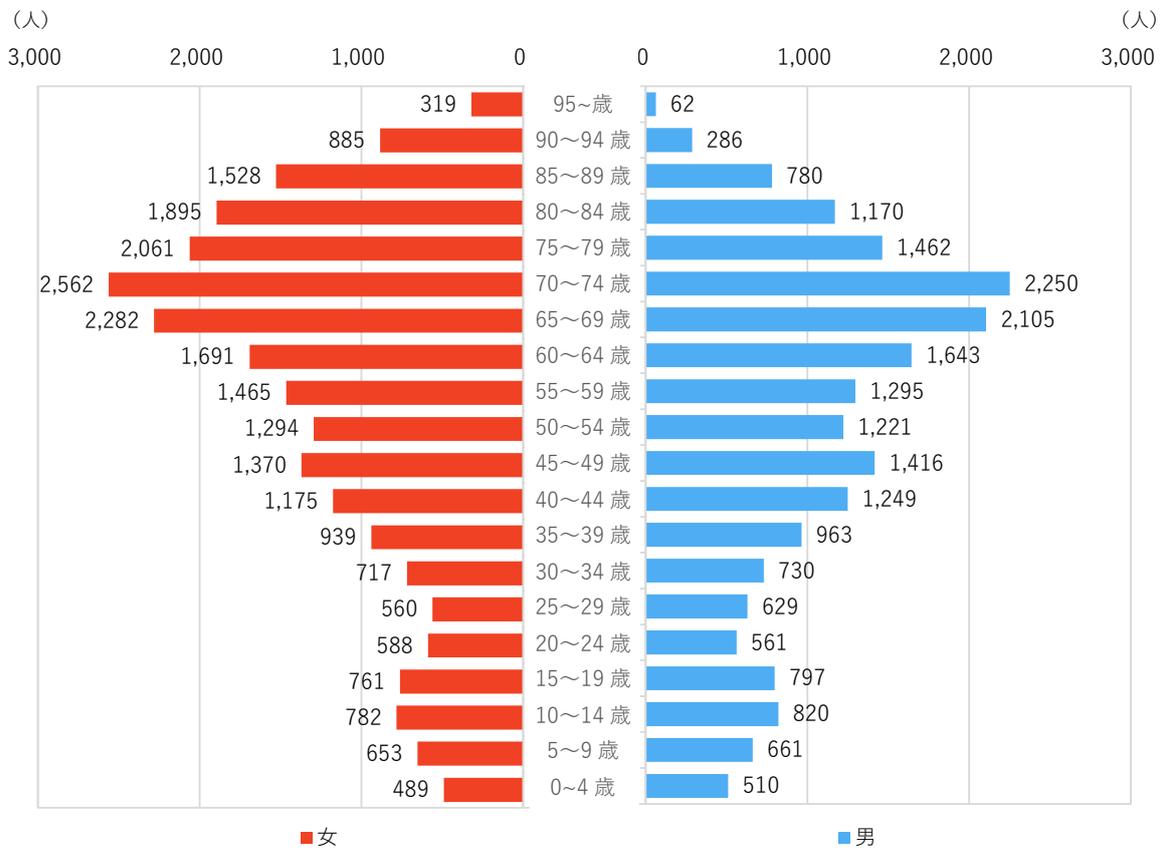


図 1-3 年齢構成

出典：国勢調査（令和 2 年）

## 1-1-2 人口分布

### (1) 人口総数

萩地域に加え、須佐地域・田万川地域等海沿いの地域において、人口が集中している区域が多い。山間地域においても、総合事務所周辺等の周辺では、一定程度の人口集中がみられる。

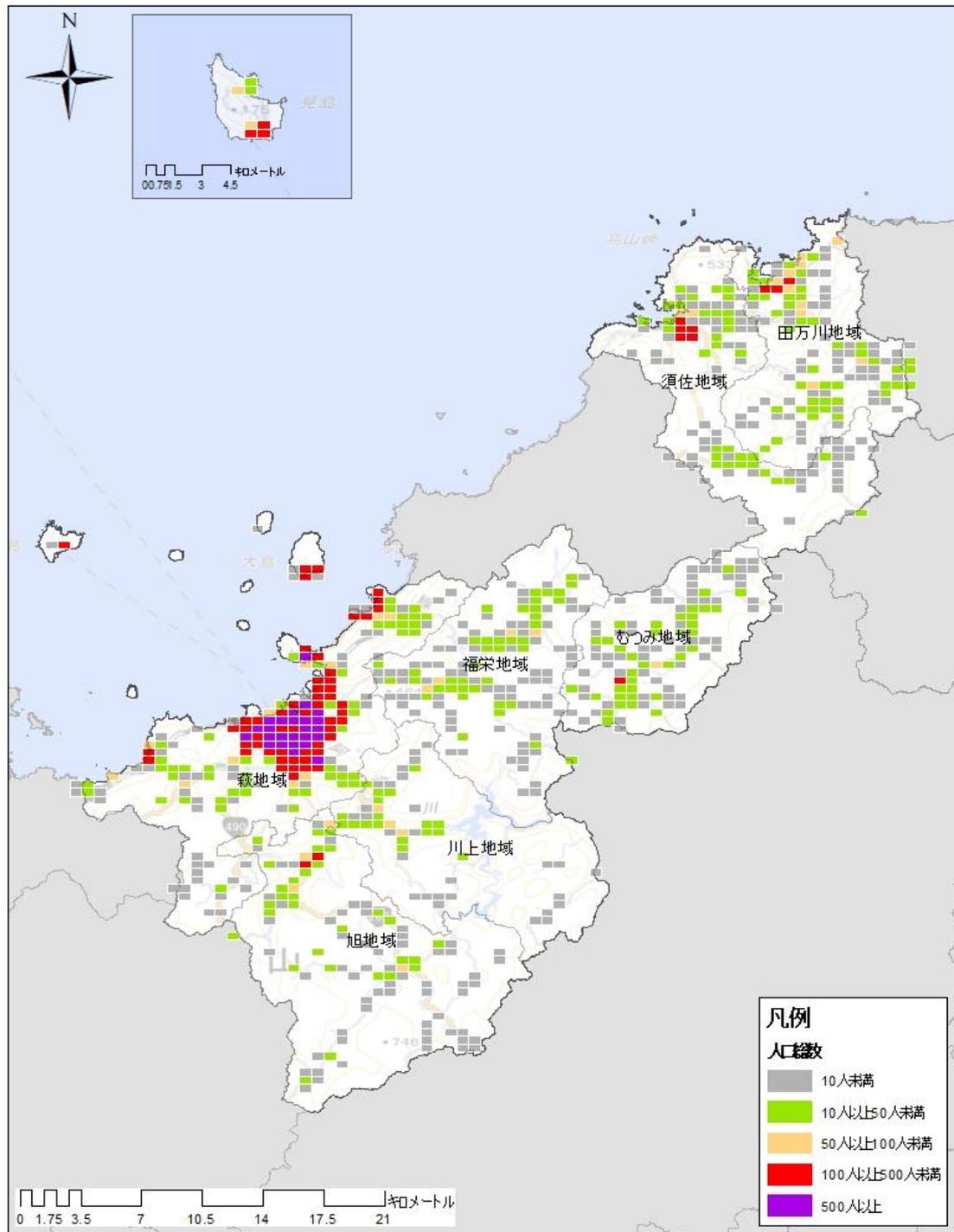


図 1-4 人口総数

出典：国勢調査（令和2年）

## (2) 高齢化率

中心市街地以外の広い範囲において、高齢化率が 50%を超える区域が大半を占めている。

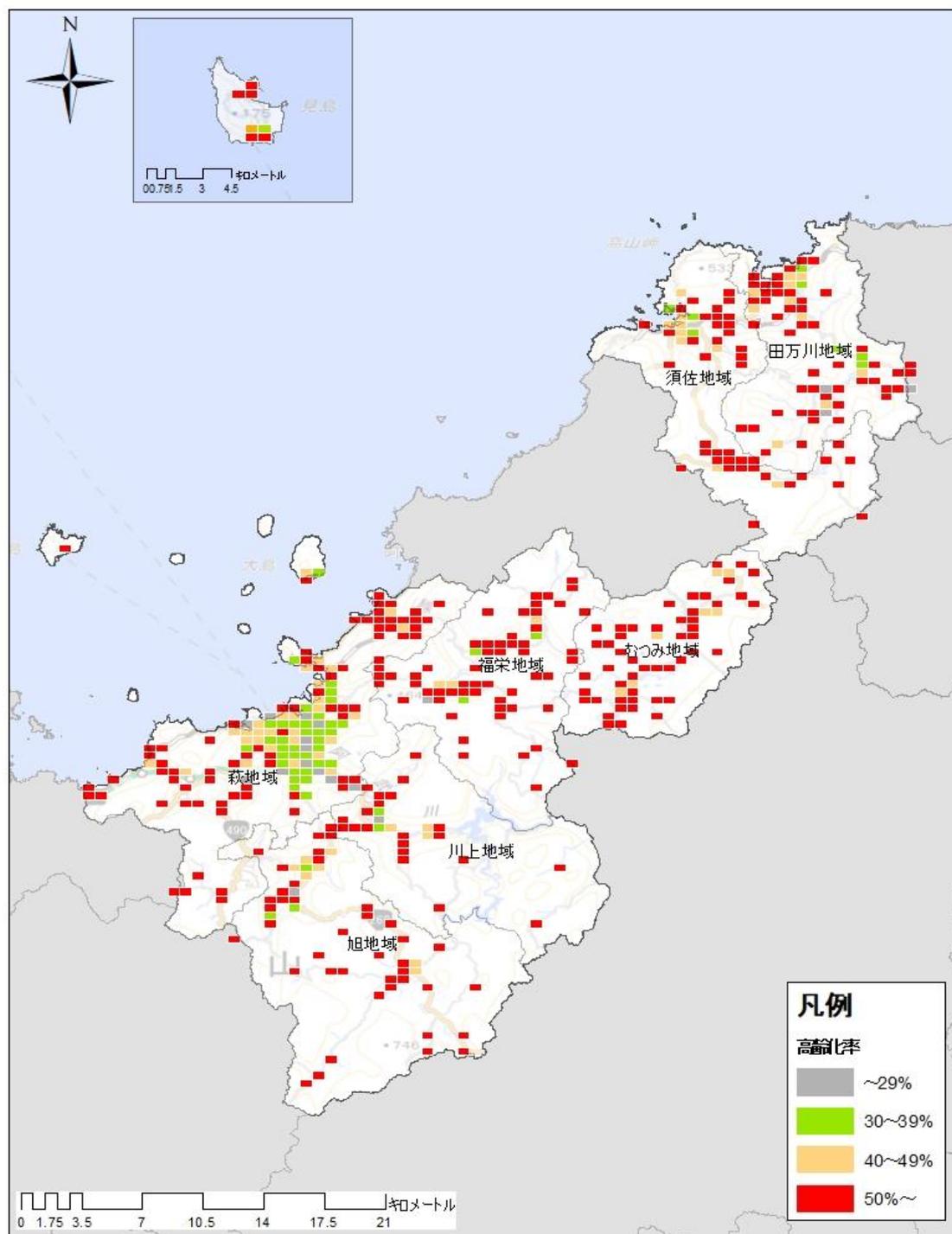


図 1-5 高齢化率

出典：国勢調査（令和 2 年）

### (3) 人口増減

中心市街地では、広範囲にわたって2015年～2020年の人口増減が20人以上減の区域が存在する。山間地域では、5人以上増の人口微増区域がわずかに確認されるものの、多くは5人以上減の区域となっており、各地域で人口減少が進んでいることがわかる。

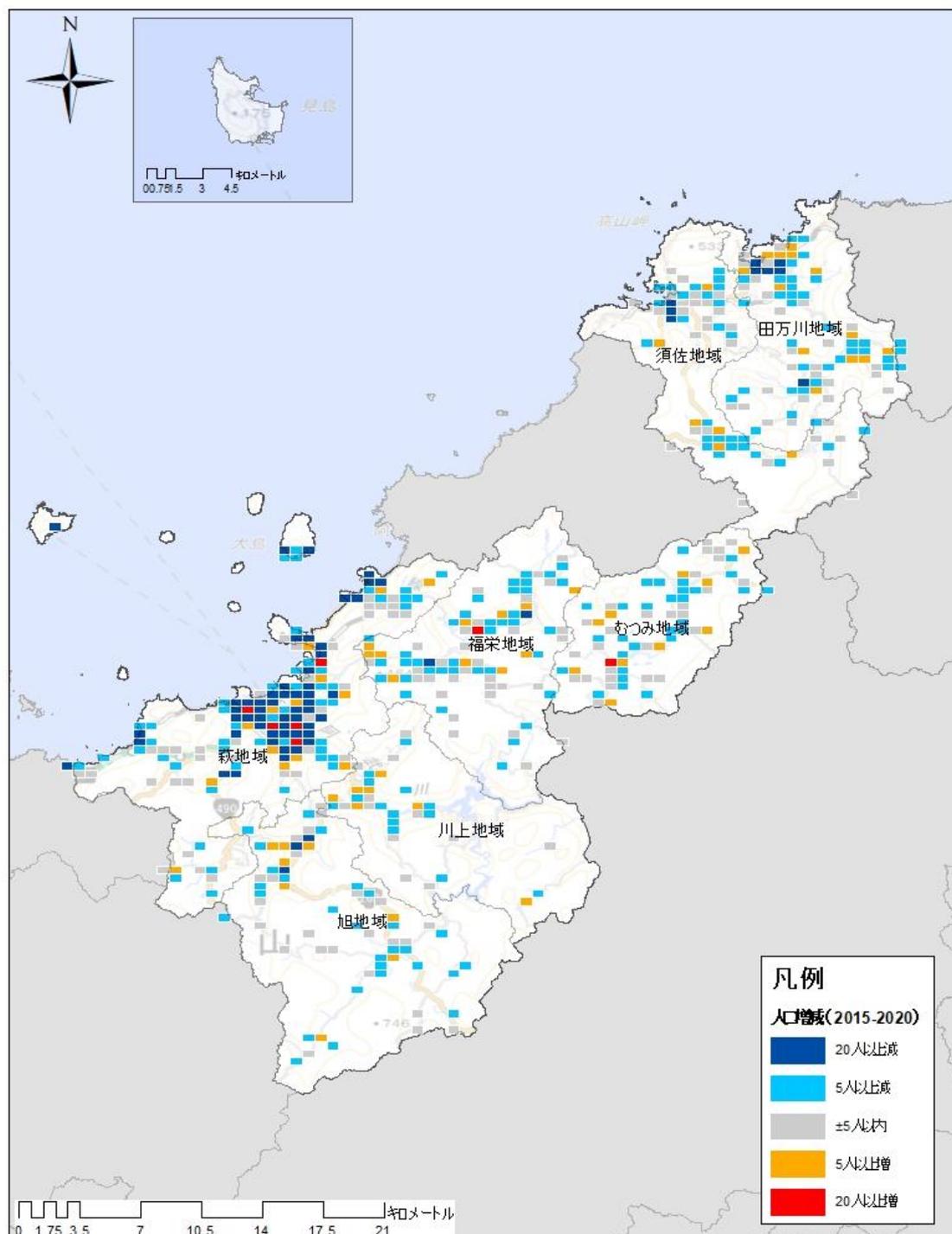


図 1-6 人口増減

出典：国勢調査（平成 27 年・令和 2 年）

## 1-1-3 人口流動

### (1) 通勤流動

萩市と他市町との間の通勤流動の総数は、長門市が最多の 1,353 人であり、次いで山口市、阿武町、益田市となっている。方面別に見ると、市内から他市町への通勤は、山口市及び長門市が 600 人以上と同程度に多く、益田市、阿武町が続く。他市町から市内への通勤は、長門市が最多の 733 人、阿武町及び山口市が 500 人弱と同程度で続く。

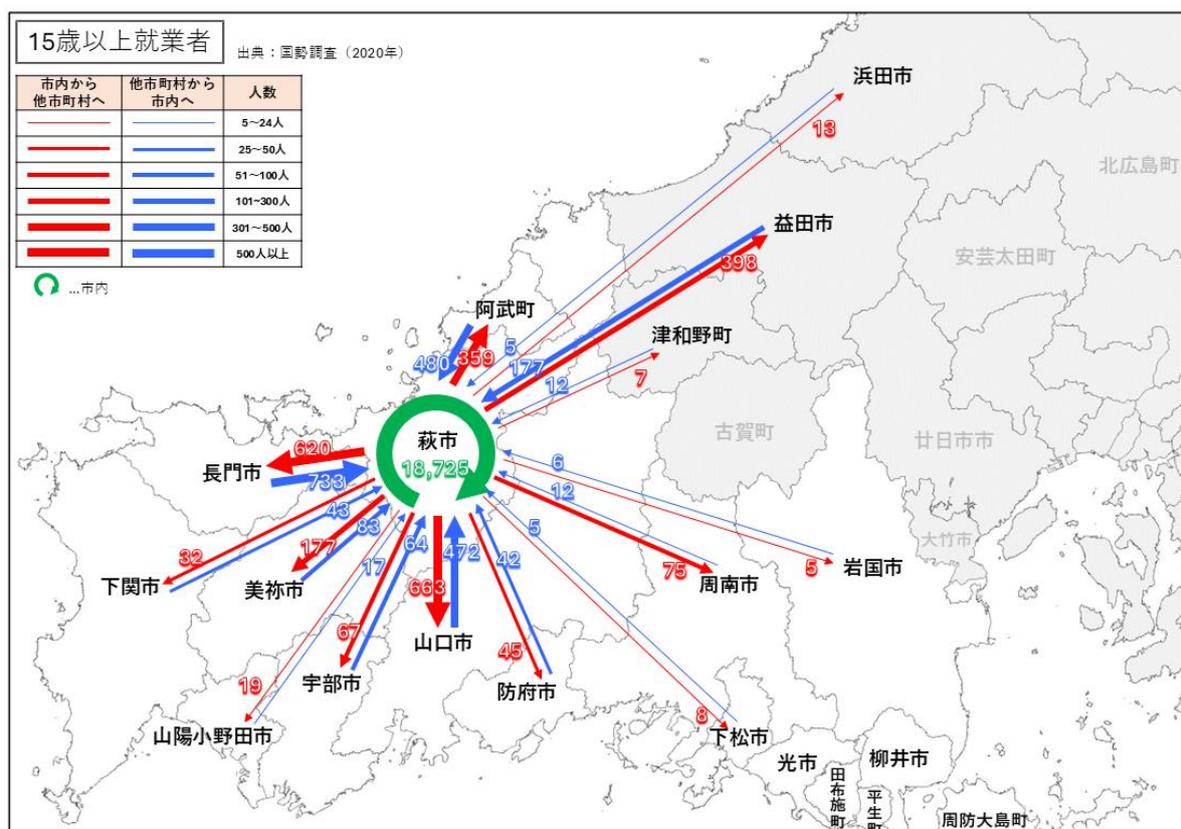


図 1-7 通勤流動

出典：国勢調査（令和 2 年）

## (2) 通学流動

萩市と他市町との間の通学流動の総数は、長門市が最多の 286 人であり、山口市及び阿武町が同程度で続く。方面別に見ると、市内から他市町への通学は、長門市が 98 人で最多、次いで山口市が 66 人、益田市が 40 人となっている。他市町から市内への通学は、長門市が 188 人と大半を占めている。

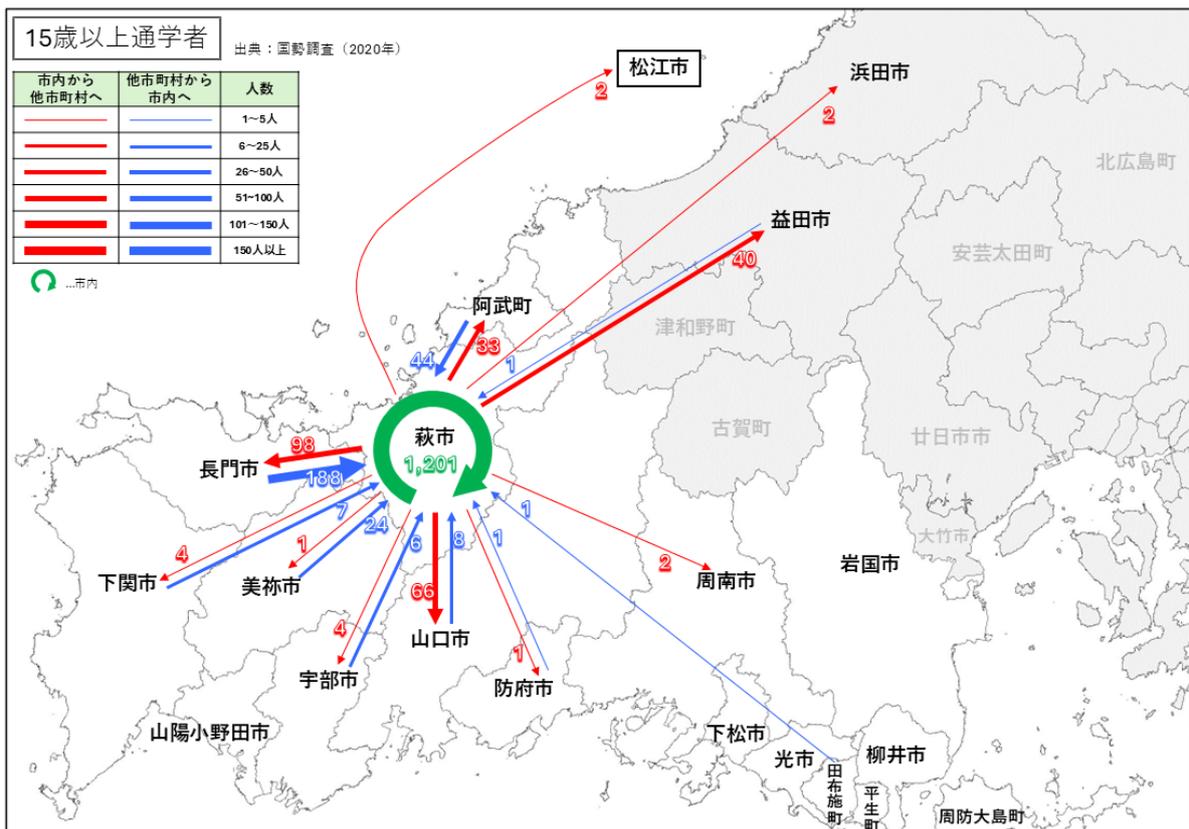
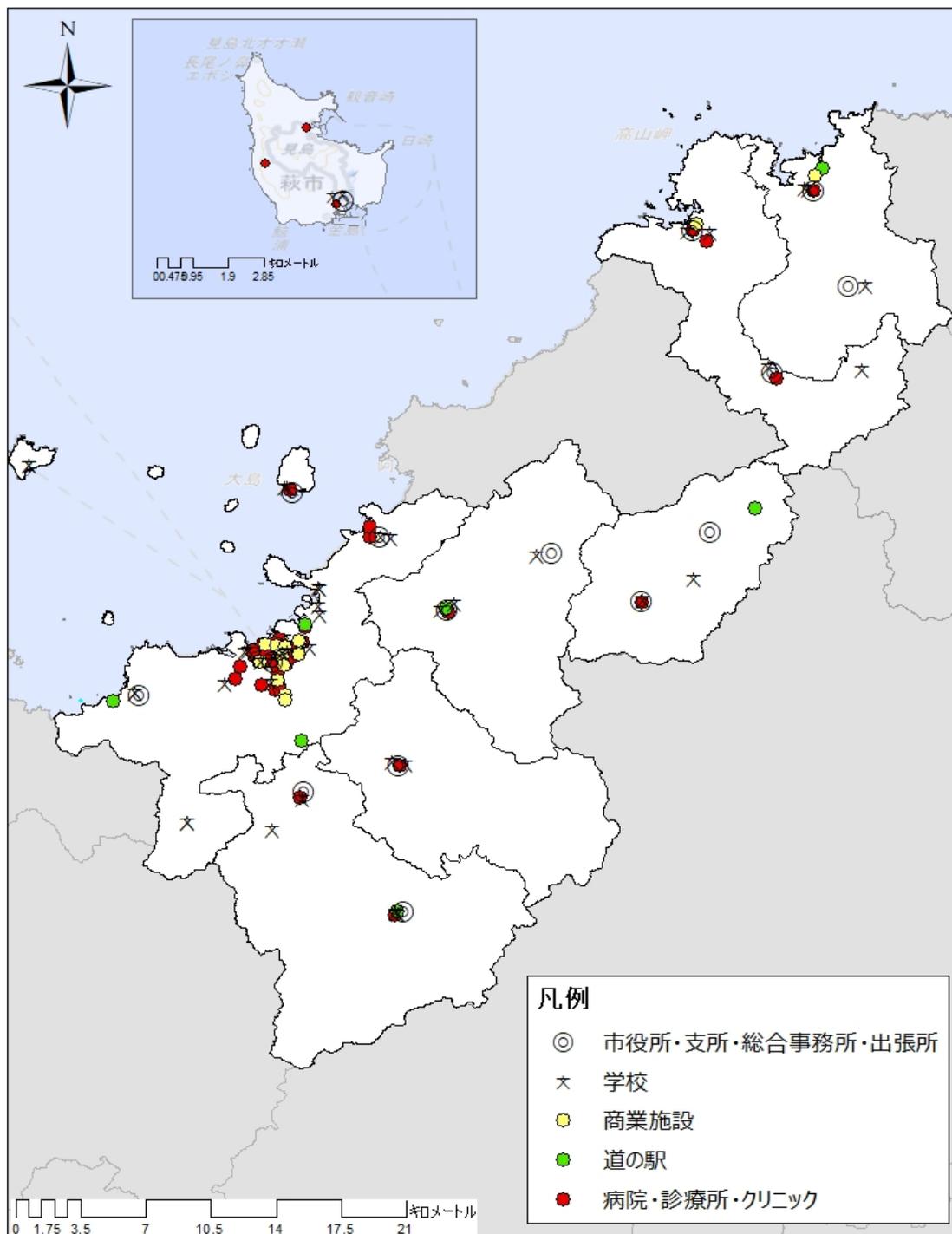


図 1-8 通学流動

出典：国勢調査（令和2年）

## 1-2. 施設立地状況

商業施設及び病院・診療所等の医療施設は、中心市街地に集中して立地している。萩地域以外の各地域においては、地域拠点またはその周辺に、道の駅や診療所が立地しており、地域住民の生活利便性を確保している。



出典：国土数値情報

図 1-9 施設立地状況

### 1-3. 公共交通の現況

萩市においては、市内と他市町を結ぶ広域幹線として鉄道・バス、市内の各地域を結ぶ地域間幹線としてバス・航路が運行されている。また、地域内における細やかな移動ニーズに対応するため、萩地域の中心市街地においてはまあーるバス、その他各地域ではぐるっとバス（定時／デマンド）が運行されている。R4 年度以降、地域住民主体の移動手段を構築するため、自家用有償旅客運送への取り組みが開始されている。

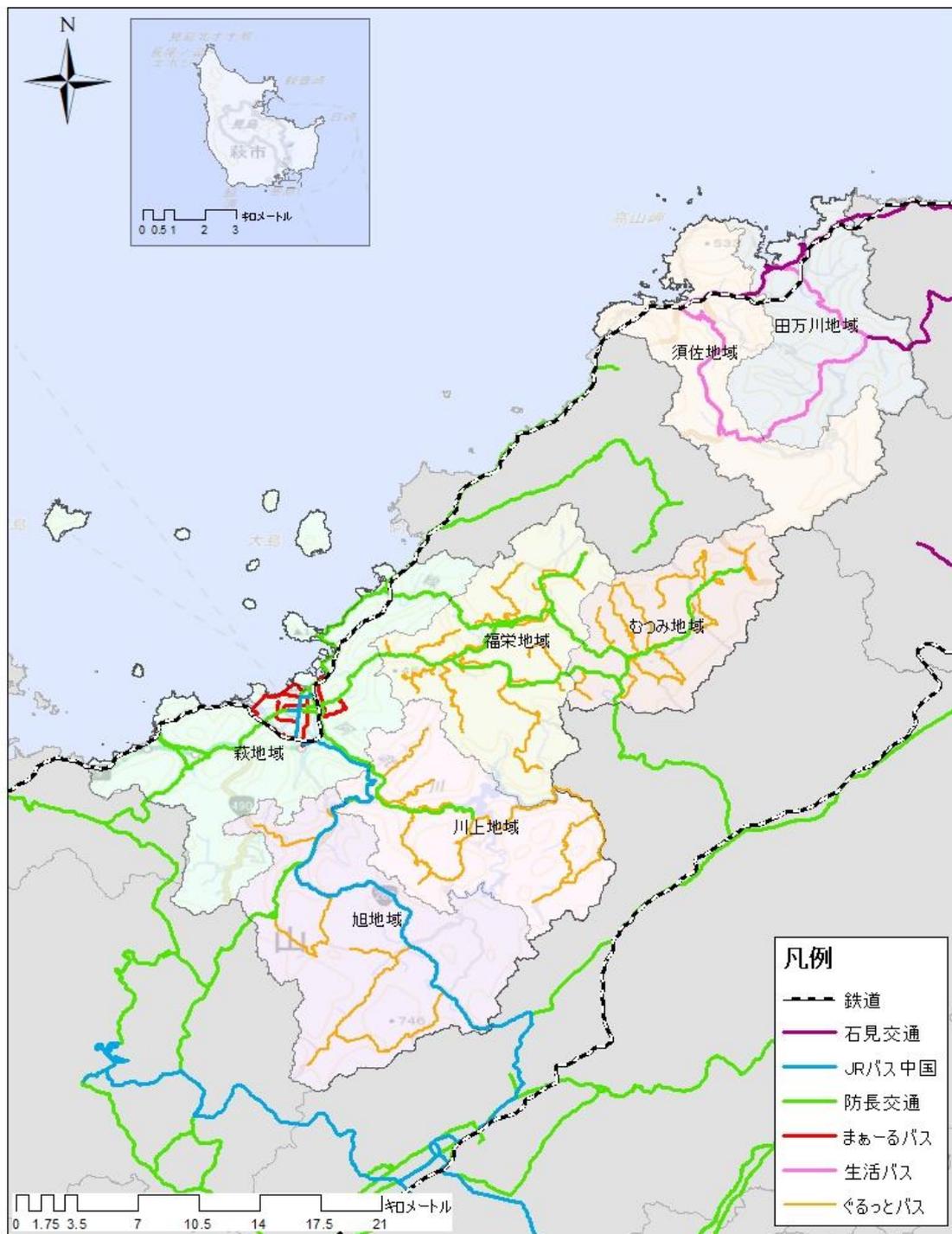


図 1-10 公共交通路線図

## 1-3-1 JR 山陰本線

### ① 概要

萩市内においては、益田・木与方面及び長門市方面に 1 日あたり 8 便ずつ運行されている。

表 1-1 JR 山陰本線の運行概要

路線	方面	普通	備考
JR 山陰本線	益田・木与方面	8 便/日	・東萩行き：1 便 ・木与行き：1 便
	長門市方面	8 便/日	・東萩駅始発：1 便

### ② 利用状況

益田～長門市間における 1 日あたり平均通過人員は 200 人台であり、減少傾向である。市内の年間鉄道駅利用者数は、R2 年度に 20 万人を下回り、近年は約 17 万人で推移している。

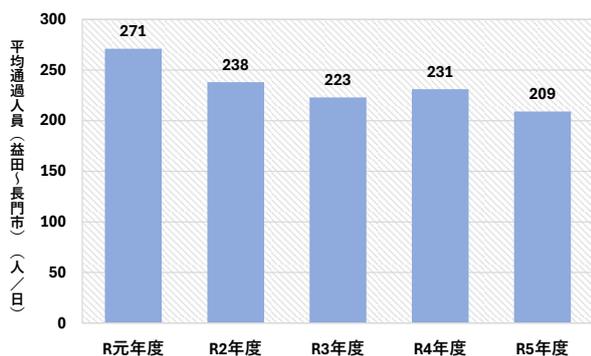


図 1-11 平均通過人員（益田～長門市）

出典：データで見る JR 西日本



図 1-12 市内鉄道駅利用者数

出典：山口県統計年鑑・運輸・通信

## 1-3-2 路線バス

### (1) 防長交通

#### ① 概要

萩市内においては計 16 系統が運行されており、市内の各地域間及び市内と阿武町、山口市、長門市などの近隣市町を結ぶ路線がある。

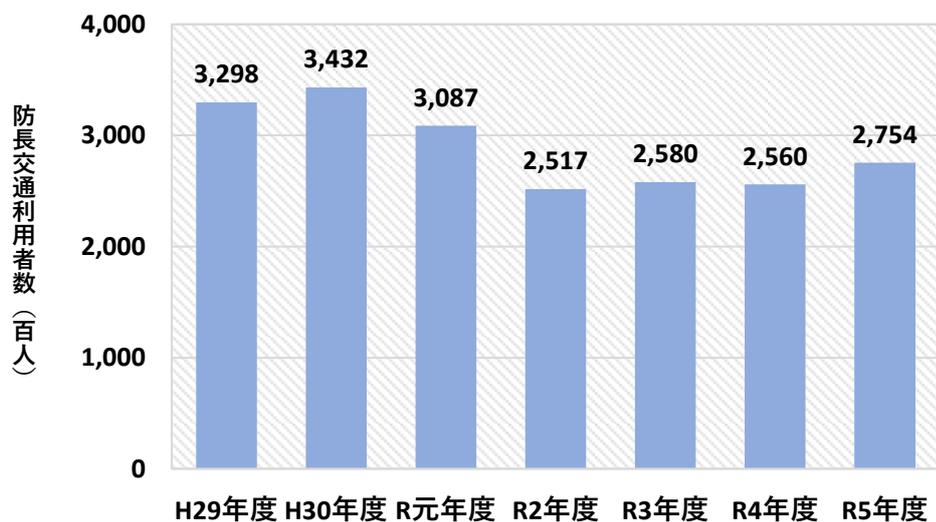
表 1-2 防長交通 萩市内運行系統

系統名	起点	経由地	終点	便数
新山口駅～東萩駅 (スーパーはぎ号)	新山口駅	－	東萩駅	8
新山口駅～大田～東萩駅前	新山口駅	大田	東萩駅前	18
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	21
青海大橋～(快)東萩駅前	青海大橋(快)	萩センター	東萩駅前	12
東萩駅前～サファリ～秋芳洞	東萩駅前	サファリ	秋芳洞	4
吉部～三谷・県庁～ 湯田温泉	吉部	三谷・県庁	湯田温泉	4
三谷～県庁～湯田温泉	三谷駅入口	県庁	湯田温泉	2
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	10
萩センター～越ヶ浜・大井～ 堀越	萩センター	越ヶ浜・大井	堀越	10
萩センター～東萩駅・押原～ 堀越	萩センター	東萩駅・押原	堀越	2
萩センター～東萩駅・押原～ 吉部	萩センター	東萩駅・押原	吉部	1
萩センター～吉部	萩センター	－	吉部	11
片俣～吉部	片俣	－	吉部	2
片俣～車庫前	片俣	－	車庫前	2
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	8
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	4

※2025年1月現在(平日)

## ② 利用状況

平成 30 年度に 3,432 百人あった利用者数は、一部路線の廃止や減便、コロナ禍の外出制限の影響等により大きく減少している。令和 2 年度の利用者数は 2,517 百人となっており、平成 30 年度から約 900 百人減少している。一方で、令和 2 年度から令和 5 年度にかけては、利用者数が微増で推移しており、若干の回復傾向がみられる。



出典：防長交通

図 1-13 防長交通 萩市内運行系統の利用者数

## (2) JR バス中国

### ① 概要

萩市内においては、湯田温泉通もしくは新山口駅を起点として、東萩駅前までの 3 系統が運行されており、市内と山口市を結んでいる。

表 1-3 JR バス中国 萩市内運行系統

系統名	起点	経由地	終点	便数
新山口駅～東萩駅 (スーパーはぎ号)	新山口駅	—	東萩駅	4
湯田温泉通～山口駅・県庁・野田・明倫センター～東萩駅前	湯田温泉通	県庁・野田・明倫センター	東萩駅前	4
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	14

※2025 年 1 月現在 (平日)

## ② 利用状況

R3年度の利用者数は1,500百人程度とされているが、平均的には利用者数は1,000百人程度で推移している。

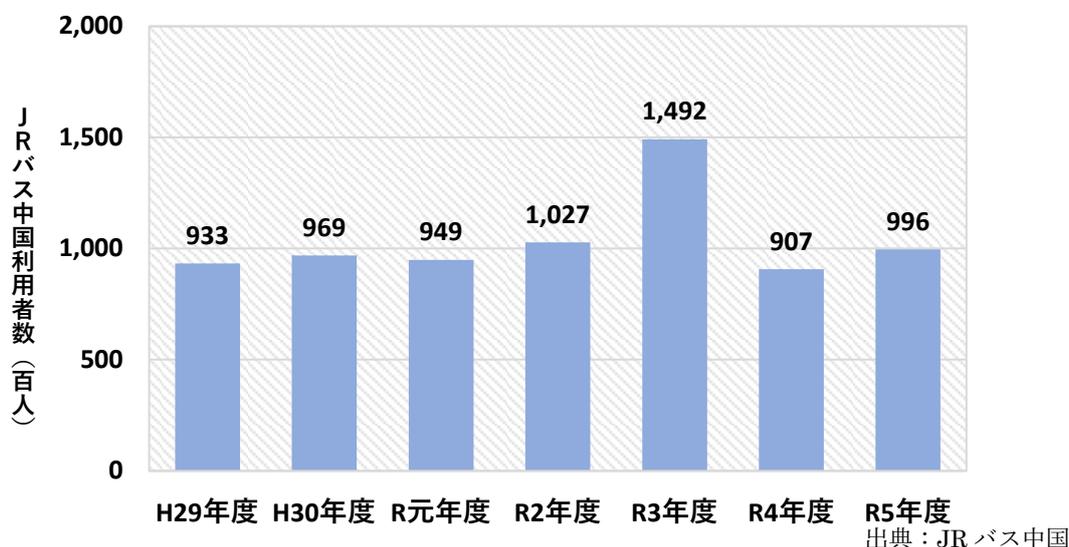


図 1-14 JRバス中国 萩市内運行系統の利用者数

## (3) 石見交通

### ① 概要

萩市内においては計6系統が運行されており、市内の須佐地域・田万川地域と益田市を結んでいる。須佐～江崎～益田を結ぶ小浜江崎線、小島～益田を結ぶ二条線の2路線がある。

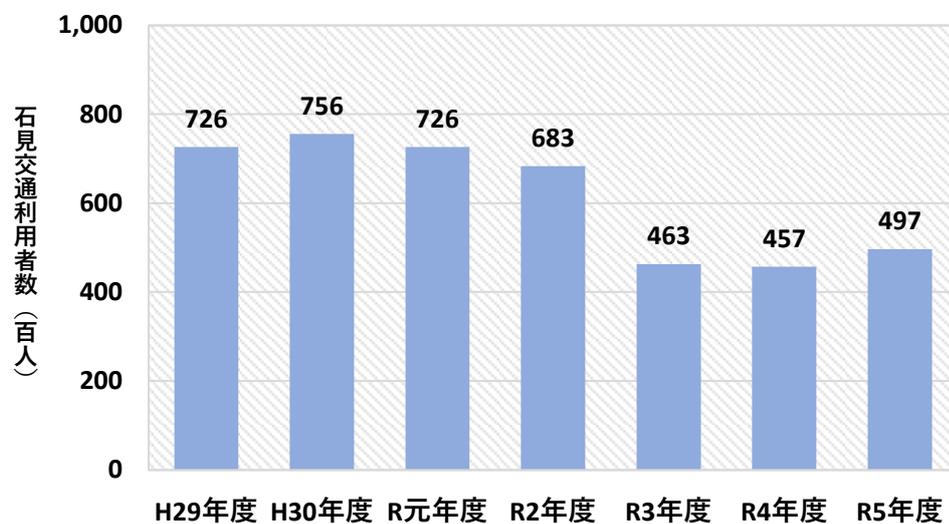
表 1-4 石見交通 萩市内 運行系統

系統名	起点	経由地	終点	便数
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	5
医光寺前～日赤・田万川温泉～須佐駅前	益田医光寺	日赤・田万川温泉	須佐駅前	5
益田駅前～持石海岸～須佐駅前	益田駅前	持石海岸	須佐駅前	1
江崎港～持石海岸～益田駅前	江崎港	持石海岸	益田駅前	1
医光寺前～美濃地～小島	医光寺前	美濃地	小島	10
益田駅前～美濃地～小島	益田駅前	美濃地	小島	2

※2025年1月現在(平日)

## ② 利用状況

平成 30 年度に 756 百人であった利用者数は、令和 3 年度には 463 百人まで減少している。令和 3 年度以降は、よこばい傾向で推移している。



出典：石見交通

図 1-15 石見交通 萩市内運行系統の利用者数

### 1-3-3 まあーるバス

#### ① 概要

まあーるバスは、萩市役所前発着の西回りコース「晋作くん」と東回りコース「松陰先生」の2ルートがあり、それぞれ45分間隔で運行されている（1周80分）。令和5年3月25日より、ICOCAをはじめとした全国相互利用対象の交通系ICカードの利用が可能となった。

表 1-5 まあーるバスの運行概要

路線	方面	便数	運賃
萩循環まあーるバス	西回りコース (晋作くん)	15 便/日	・中学生以上：100 円 ・小学生以下：50 円
	東回りコース (松陰先生)	15 便/日	・1 日券 500 円 ・2 日券 700 円

#### ② 利用状況

まあーるバスの利用者数は、R元年度には20万人を超えていたが、コロナ禍以降その数が激減している。R5年度時点の利用者数は約13.5万人であり、コロナが収束した後においても利用は回復していない現状である。



出典：萩市資料

図 1-16 まあーるバスの利用者数

## 1-3-4 ぐるっとバス・生活バス

### (1) ぐるっとバス

#### ① 概要

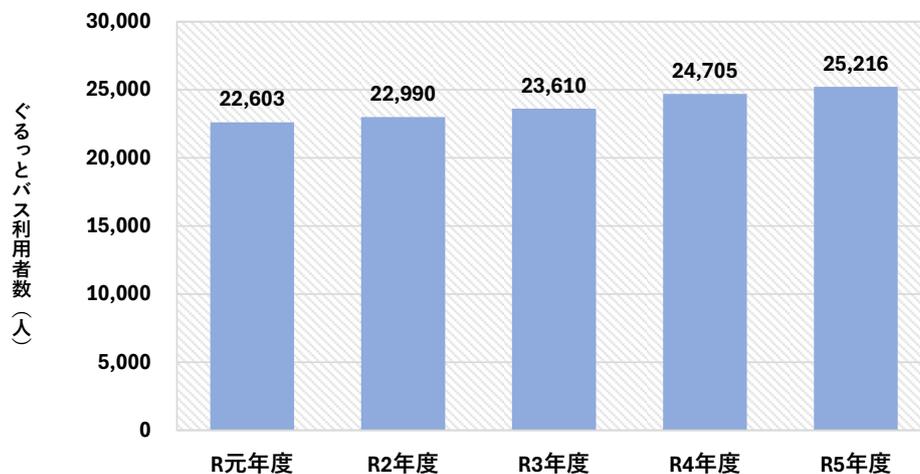
各地域の移動困難者の移動手段を確保するため、ぐるっとバスが運行されている。

表 1-6 ぐるっとバスの運行概要

地域	地区	運行形態	運行日	便数・運行時間等
川上	—	定時定路線	月・水～金	・1日1～3便（主に午前中）
		デマンド	月・水～金	・8時30分～15時
田万川	—	デマンド	平日	・1日6便（8時/9時/10時/13時/14時/15時）
むつみ	—	デマンド	平日	・8時30分～16時30分
須佐	須佐	デマンド	平日	・1日8便（7時50分/9時/10時/11時/13時/14時/15時/16時）
	弥富	デマンド	平日	・1日2便（1～6区と7～13区で運行時刻が異なる）
旭	明木	定時定路線	平日	・1日2便（デマンド前後に各1便）
		デマンド	平日	・9時～12時
	佐々並	デマンド	平日	・〈月木〉9～12時（診療所送迎） 13～15時30分 ・〈火水金〉8時30分～15時30分
福栄	福川	定時定路線	月・火・木・金	・1日1便（デマンド前）
		デマンド	月・火・木・金	・9時30分～12時、13時10分～16時
	紫福	定時定路線	月・火・木・金	・1日1便（デマンド前）
		デマンド	月・火・木・金	・9時30分～12時、13時10分～16時

#### ② 利用状況

ぐるっとバスの利用者数は増加傾向にある。一部路線バスの廃止により移動手段が変更したことやデマンド化により、利便性が向上したこと等が要因として考えられる。



出典：萩市資料

図 1-17 ぐるっとバスの利用者数

## (2) 生活バス

### ① 概要

須佐地域及び田万川地域においては路線バスの廃止を、むつみ地域においては路線バスの減便を補完するため、生活バスが運行されている。

表 1-7 生活バスの運行概要

地域	運行日	方面	便数・運行時間等
須佐	平日	鈴野川・弥富→須佐 須佐→鈴野川・弥富	・各方面1日3便（朝便／昼便／夕方便）
田万川	平日	江崎→小川 小川→江崎	・各方面1日3便（朝便／昼便／夕方便）
むつみ	平日	高俣→吉部 吉部→高俣	・各方面1日3便（朝便／昼便／午後便）

### ② 利用状況

R5年度の年間利用者数は約5,300人であり、路線バスの代替運行開始以来、最多の利用者数となっている。特に、田万川地域の利用者が増加傾向にある。



図 1-18 生活バスの利用者数

## 第2章 上位・関連計画の整理

### 2-1. 萩市地域公共交通網形成計画の評価

萩市地域公共交通計画の策定にあたり、網計画の達成状況の評価と総括を行った。

#### 2-1-1 【方針1】市民の日常生活を支える生活交通網の構築

移動困難者が点在する地域における、ぐるっとバスのデマンド化による利便性の向上により、高齢者の買い物での公共交通利用割合及びぐるっとバス年間利用者数については、目標を達成した。

一方で、まあーるバスについては R4 年度に運行経路の見直しを行い利便性の向上を図ったものの、R5 年度年間利用者数は 135,259 人であり、目標値を大きく下回った。

表 2-1 方針 1 に対する総括

成果指標	計画策定時 【平成 30 年度】	評価 【R5 年度】	目標 【R6 年度】	達成状況
高齢者の公共交通に対する満足度 (65 歳以上の高齢者の満足・まあ満足と答えた人の割合)	17%	16.3% (R6 年度)	25%	△
高齢者の買い物、通院での公共交通利用割合	買い物 6% 通院 10%	買い物 10% 通院 12% (R6 年度)	買い物 10% 通院 15%	買い物○ 通院△
路線バス年間利用者数	223,876 人	222,007 人	230,000 人	△
ぐるっとバス年間利用者数	13,383 人	25,216 人	24,000 人	○
まあーるバス年間利用者数	213,943 人	135,259 人	238,000 人	△

※目標達成は○、目標達成に向け各種施策を実施したが改善に至らなかったものが△

#### 2-1-2 【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

公共交通の人口カバー率は 92%を維持し、目標を達成した。

表 2-2 方針 2 に対する総括

成果指標	計画策定時 【平成 30 年度】	評価 【R5 年度】	目標 【R6 年度】	達成状況
公共交通の人口カバー率 (ぐるっとバス含む)	92%	92%	92%	○

※目標達成は○、目標達成に向け各種施策を実施したが改善に至らなかったものが△

### 2-1-3 【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

地域コミュニティ交通の導入支援に関して、萩地域大井地区・須佐地域においては実証、三見地区・大島・田万川地域においては説明実施を行い、計5団体を構築したものの目標の10団体には至らなかった。また、運行実施主体数についても三見地区の1組織のみであり、目標達成には至らなかった。

表 2-3 方針3に対する総括

成果指標	計画策定時 【平成30年度】	評価 【R5年度】	目標 【R6年度】	達成状況
住民主体の地域コミュニティ交通の導入支援団体数と運行実施主体数	導入支援 0団体 運行実施主体 1組織	導入支援 5団体 運行実施主体 1組織	導入支援 10団体 運行実施主体 2組織	△
協議会・ワークショップの開催	—	各地域で開催	各地域で開催	○

※目標達成は○、目標達成に向け各種施策を実施したが改善に至らなかったものが△

### 2-1-4 【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

令和2年度以降、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、萩市への観光客数は3割程度減少している（萩市観光協会）。それに応じて、まあるバスの市外来訪者利用者数は減少し、R5年度時点で21,641人と目標値を大きく下回った。

新山口駅と萩市内を結ぶスーパーはぎ号についても、新型コロナウイルス感染拡大や減便等の影響により、R5年度の年間利用者数は50,321人と目標達成には至らなかった。

また、市内を運行する路線バス事業者3社すべてにおいて交通系ICカードの利用が可能となったが、路線バス利用者のお大半はHAGICA（現金）が支払っており、システム導入路線利用者数に対する交通系ICカード利用数の割合は15.3%※にとどまった。

※まあるバス、スーパーはぎ号については実数から算出、路線バスについては調査時の割合から推定

表 2-4 方針4に対する総括

成果指標	計画策定時 【平成30年度】	評価 【R5年度】	目標 【R6年度】	達成状況
まあるバスの市外来訪者年間利用者数	34,231人	21,641人	38,000人	△
スーパーはぎ号年間利用者数	66,395人	50,321人	69,000人	△
交通系ICカードの導入・利用促進	—	システム導入 路線利用者数の 15.3%	システム導入 路線利用者数の 50%	△

※目標達成は○、目標達成に向け各種施策を実施したが改善に至らなかったものが△

## 2-2. 上位・関連計画の整理

### 萩市基本ビジョン 改訂版（令和4年）

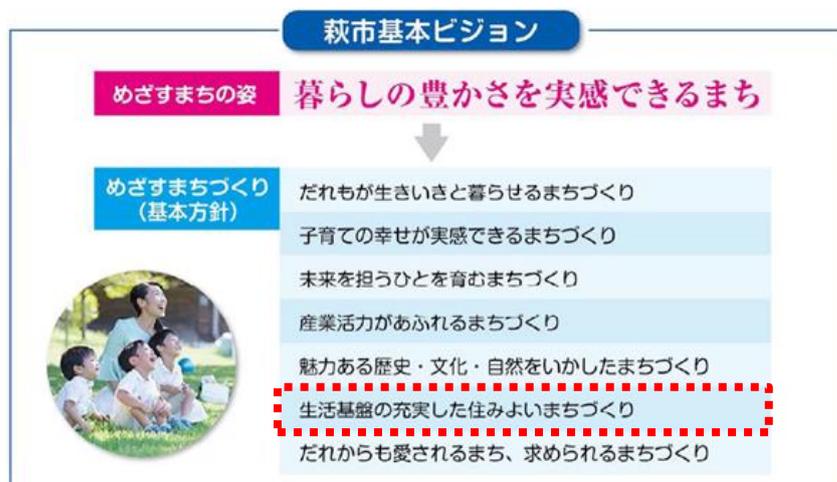
#### 生活基盤の充実した住みよいまちづくり

##### 【暮らしに密着した交通網の形成】

公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下を抑制するため「地域公共交通網形成計画」に基づき、まちづくりと連携して、萩市の全体的な公共交通ネットワークの再構築に取り組みます。

##### 【生活サービス機能の維持・向上】

都市計画区域内における都市機能の集約化や、中山間地域における生活機能の維持を図るとともに、交通ネットワークの形成による地域の特性をいかした萩らしい拠点づくりの推進など、福祉・医療・商業施設等の市民生活に必要なサービス機能の維持・向上を図り、持続可能なまちづくりに取り組みます。



### 第3期萩市総合戦略（令和7年）

#### 生活基盤の充実した住みよいまちづくり

##### 【暮らしに密着した交通網の形成】

具体的な施策	主な取組事例
持続可能な公共交通ネットワークの形成	■地域公共交通計画の推進（公共交通の維持確保・利便性の向上、地域コミュニティ交通の推進）
市内巡回バスの維持・充実	■萩循環まあるバスの運行 ■地域巡回バス（ぐるっとバス）の運行 ■ルートや運行体系の見直し
地方バス路線の維持・充実	■バス事業者への支援 ■運行ルートやダイヤの見直し ■運転士の確保対策
離島航路の維持・充実	■離島航路の運航助成

##### 【生活サービス機能の維持・向上】

具体的な施策	主な取組事例
小さな拠点づくりの推進	■拠点施設としての道の駅の充実強化
都市計画等の策定・推進	■立地適正化計画の推進 ■都市計画道路の見直し ■都市計画マスタープランの推進
情報通信基盤の向上	■ケーブルテレビ施設の維持 ■携帯電話不感地域の解消



### 第3章 地域公共交通及び地域内輸送資源の現状整理

市民の移動ニーズや課題、交通事業者の現況等を把握するため、以下の調査を実施した。

分類	調査項目	調査実施概要	実施状況
需要側の調査	1.市民アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内に居住する65歳以上の方を対象に移動実態を調査</li> <li>・2,000名を無作為抽出、郵送配布・回収(WEB回答併用)</li> <li>・バス車内や市報にてWEBによる回答を別途依頼(65歳未満回答可)</li> </ul>	《実施日》 ・7月1日～7月31日  《回答数》 ・1,116人 郵送：1,066人 Web：50人
	2.高校生アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・萩市及び阿武町の高校(分校含む全4校)への移動ニーズに関するアンケート調査</li> </ul>	《実施日》 ・7月1日～7月19日  《回答数》 ・742人
	3.中学生保護者アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内中学校3年生保護者へのお子様の卒業後の移動に関するアンケート調査</li> </ul>	《実施日》 ・7月1日～7月19日  《回答数》 ・168人
	4.観光来訪者アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「萩城跡」「松陰神社」「萩・明倫学舎」において、観光者へ聞き取りアンケート調査を実施</li> </ul>	《実施日》 ・8月3日  《回答数》 ・203人
	5.路線バス乗り込み調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・萩市内完結路線、萩商工高校前～奈古駅前、東萩駅前～津和野BC路線について1日全便乗り込み、利用者に属性や利用実態を確認</li> </ul>	《実施日》 ・7月12日  《回答数》 ・359人
	6.移動サービスの在り方検討会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内6地区(むつみ/福栄/須佐・田万川/大井/川上/旭)において、将来の地域内公共交通の在り方に関する検討会を開催</li> </ul>	《実施日》 ・10月15日～17日
供給側の調査	7.交通事業者ヒアリング調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者8社(JR西日本、JRバス中国、防長交通、石見交通、萩近鉄タクシー、萩第一交通、新日本観光交通、萩海運)へのヒアリング調査 ※一部、アンケートへの回答のみ</li> </ul>	《実施日》 ・8月～11月にかけて順次
	8.関係部署ヒアリング調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通以外の関連分野(医療、福祉、教育、商業、観光)の関係者へのヒアリング調査を実施</li> </ul>	《実施日》 ・8月19日～20日
	9.地域内輸送資源調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・医療施設や福祉施設、宿泊施設を対象に、公共交通以外の輸送資源(送迎)の有無及び活用の可能性について調査</li> </ul>	《実施日》 ・9月末(送付)～10月14日  《回答数》 ・7施設 FAX：4施設 Web：3施設

## 3-1. 市民アンケート

### 3-1-1 調査概要

調査期間	2024年7月1日（月）～7月31日（水）
調査方法	<p>《調査票の配布》</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 設問内容確定後、調査票を作成する。</li> <li>② 発送用封筒に宛名ラベルシールを貼り付け、調査票と返信用封筒と封入する。</li> <li>③ 対象者へ発送しアンケートに回答してもらう。</li> <li>④ 同封の返信用封筒にて調査票を回収する。</li> <li>⑤ 回答の集計・分析を行う。</li> </ol> <p>《Web アンケート》</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① Web アンケートフォームを作成する。</li> <li>② 回答用の QR コードを作成し、広報「萩」、バス車内や公共施設において掲載する。</li> <li>③ QR コードをスマートフォンまたはタブレット等で読み取り、アンケートに回答してもらう。</li> <li>④ 回答期間終了後、回答の集計・分析を行う。</li> </ol>
調査項目	<ol style="list-style-type: none"> <li>① 居住地域</li> <li>② 個人属性</li> <li>③ 外出頻度</li> <li>④ 公共交通の利用頻度</li> <li>⑤ 外出行動の実態（買い物／通院／それ以外）</li> <li>⑥ 公共交通に対する満足度</li> <li>⑦ 鉄道／路線バス／まあるバスの不満点</li> <li>⑧ 東萩駅の交通結節点機能の改善点</li> <li>⑨ 今後の地域公共交通の在り方</li> <li>⑩ 必要な施策</li> <li>⑪ 自由意見</li> </ol>
調査対象	<p>「調査票の配布」及び「Web アンケート」は、それぞれ以下の方を対象とする。</p> <p>《調査票の配布》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 無作為抽出された65歳以上の市民2000人          ※萩市の総人口は43,877人（令和4年度統計萩）のうち、44.5%（19,537人）は65歳以上の高齢者である。また、公共交通が不便な中山間地域では高齢化率が50%～の地域が多い。移動実態把握の必要性や公共交通の利用可能性が高いと考えられる65歳以上の方を対象に調査票を配布する。</li> </ul> <p>《Web》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 全市民（広報「萩」、バス車内や公共施設に回答用QRコードを掲示することにより周知）</li> </ul>
回答数	1,116票（郵送回収：1,066票、Web：50票）

### 3-1-2 調査結果

#### (1) 回答者の基本属性

居住地は、萩地域が 41.5%を占めているが、その他各地域からも 10%程度の回答が得られている。

年齢は、アンケートを配布した 65 歳以上が大半であり、Web のみで実施した 65 歳未満の回答は 9 票にとどまる。

家族構成は、「夫婦二人」が 52.2%と最多であり、次いで「二世世代（子と同居）」となっている。「一人暮らし」は 17.4%存在する。

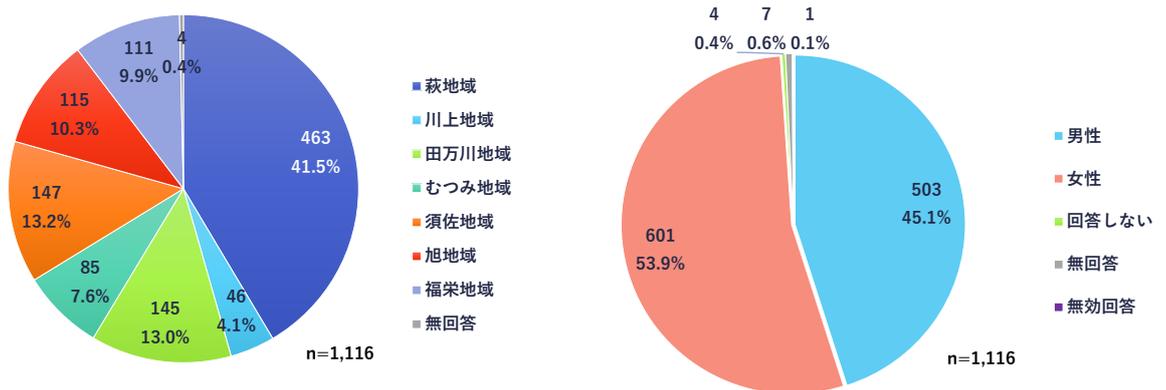


図 3-1 居住地

図 3-2 性別

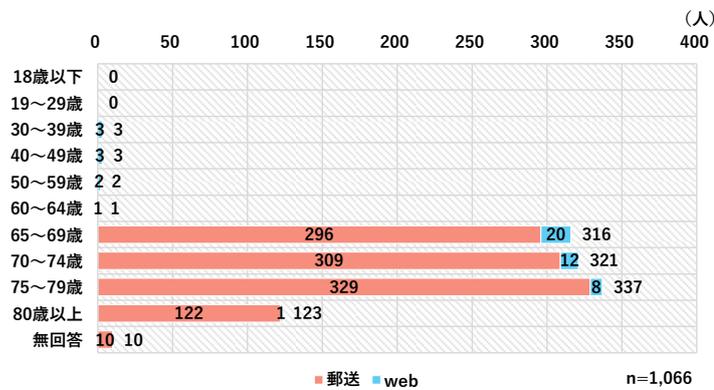


図 3-3 年齢

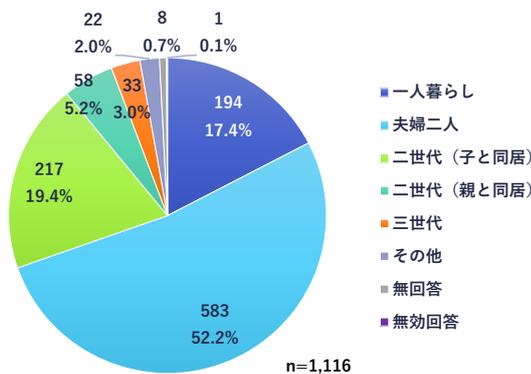


図 3-4 家族構成

## (2) 運転免許証／日常的な運転／免許証の種類／免許返納年齢（想定）

運転免許証は、80.5%が所持している。7.3%の人が免許証を既に返納済みであると回答している。

免許所有者のうち90%以上が、日常的に運転をしていると回答している。

80歳～85歳またはそれ以上で免許返納を考えている人が45.2%であるが、まだ免許の返納を考えていないという人も46.5%存在する。

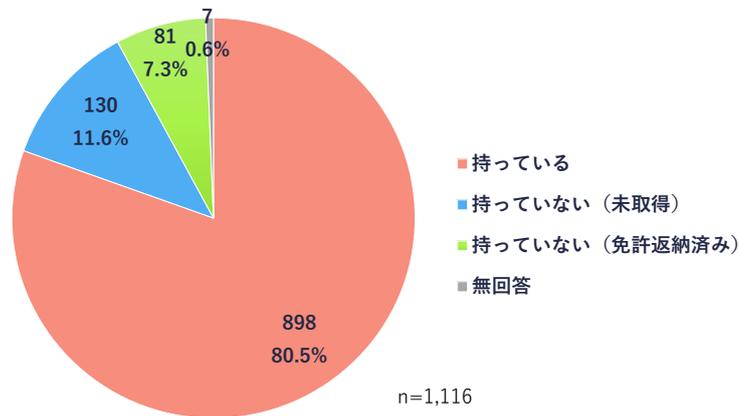


図 3-5 運転免許証

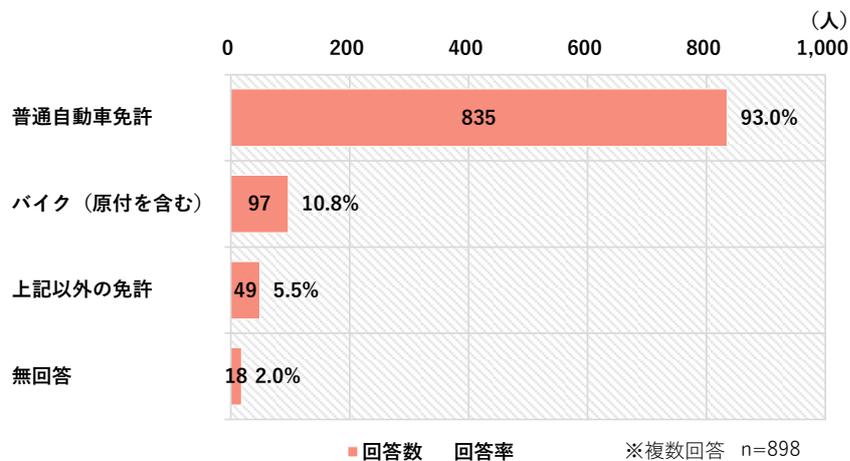


図 3-6 免許証の種類

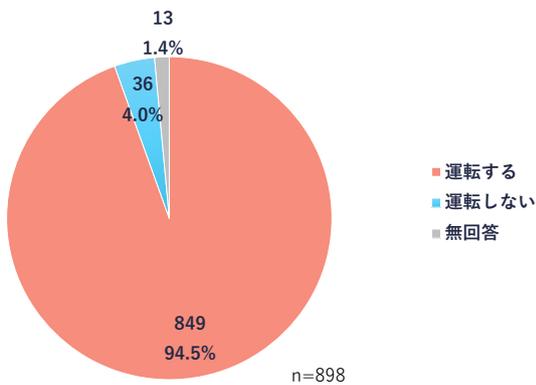


図 3-7 日常的な運転

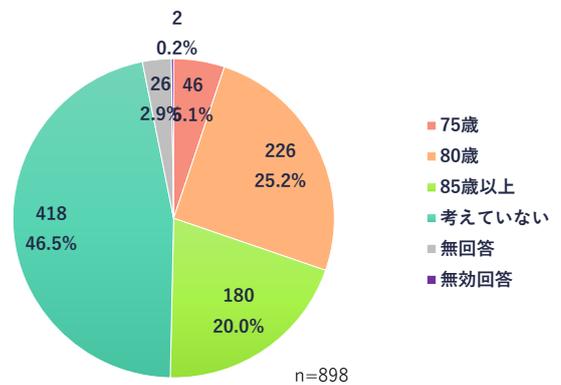


図 3-8 免許返納年齢（想定）

### (3) 免許返納後の移動手段／ICカードの所持／スマートフォンの所持

免許返納後の移動手段としては、半数近く（48.0％）の人がバスを利用すると回答している。

ICカードは79.7％の人が持っていないと回答しており、実際に利用する人は11.6％にとどまる。

スマートフォンの所持率は72.0％であるが、アプリをインストールできる人は全体の31.1％である。

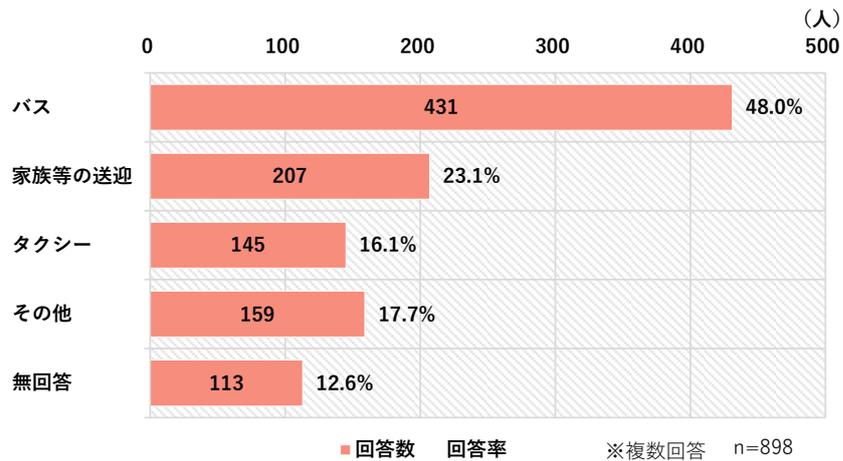


図 3-9 免許返納後の移動手段

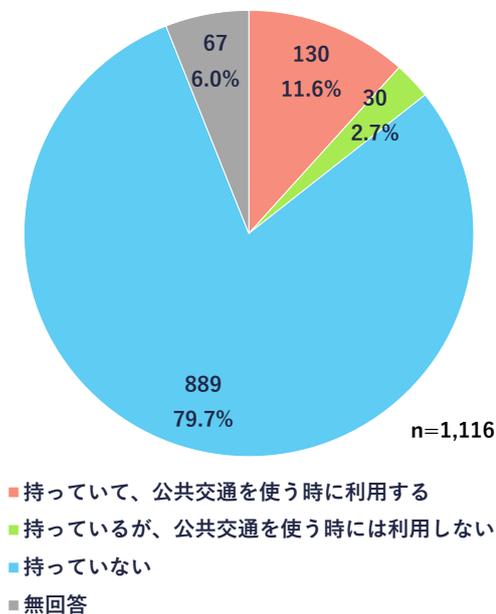


図 3-10 ICカードの所持

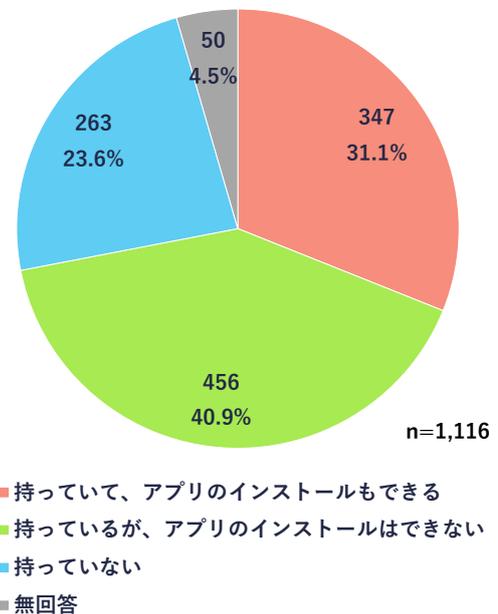


図 3-11 スマートフォンの所持

#### (4) 外出頻度

週に1日以上外出する人が90%近くを占めている。週3日以上外出する人も50%を超えている。

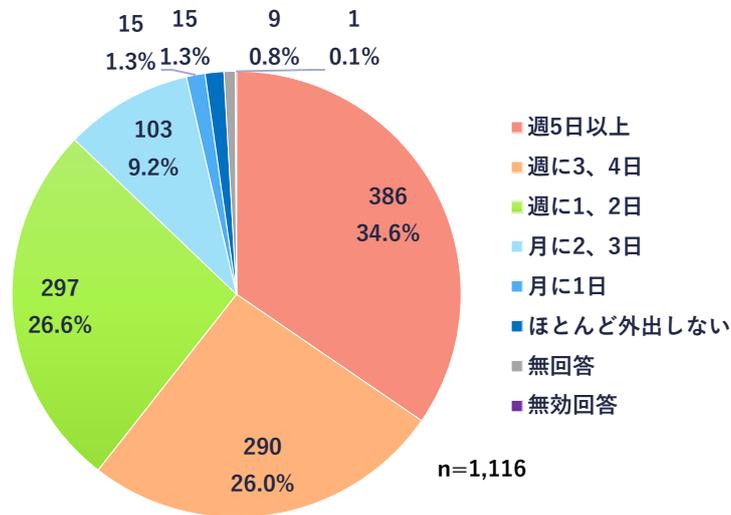


図 3-12 外出頻度

#### (5) 公共交通の利用頻度

公共交通の中ではバス（路線バス、まあーるバス）の利用頻度が比較的高いものの、全体として利用頻度はかなり低く、いずれの公共交通においても「ほとんど利用しない」が90%以上となっている。

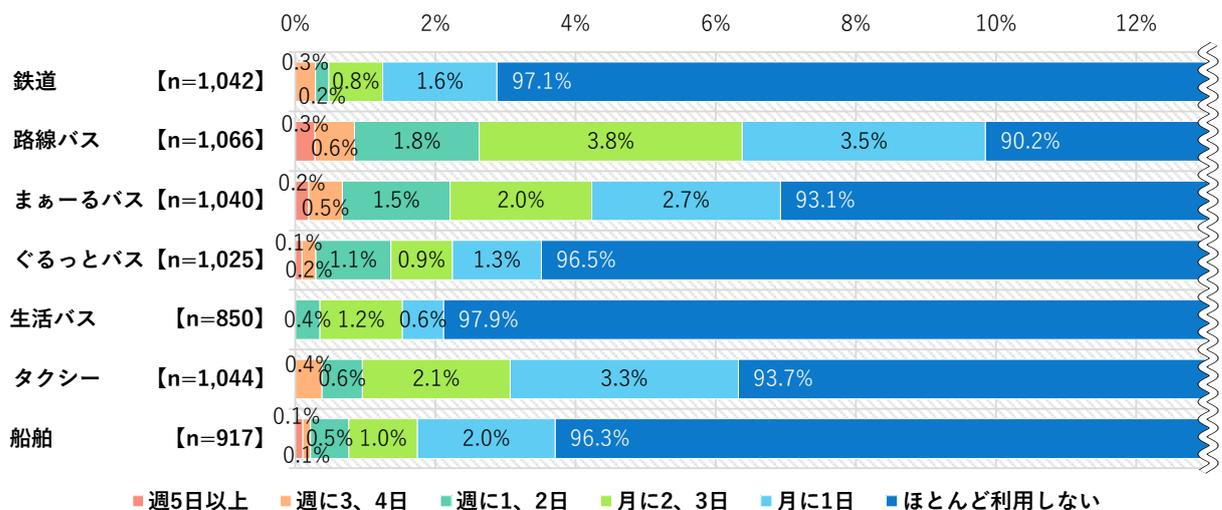


図 3-13 公共交通の利用頻度

## (6) 買い物目的の外出

### ① 目的地

目的地は萩地域が最多（64.4%）であり、市内では田万川地域及び須佐地域も一定程度の外出が見られる。

市外では益田市が最多（12.0%）である。

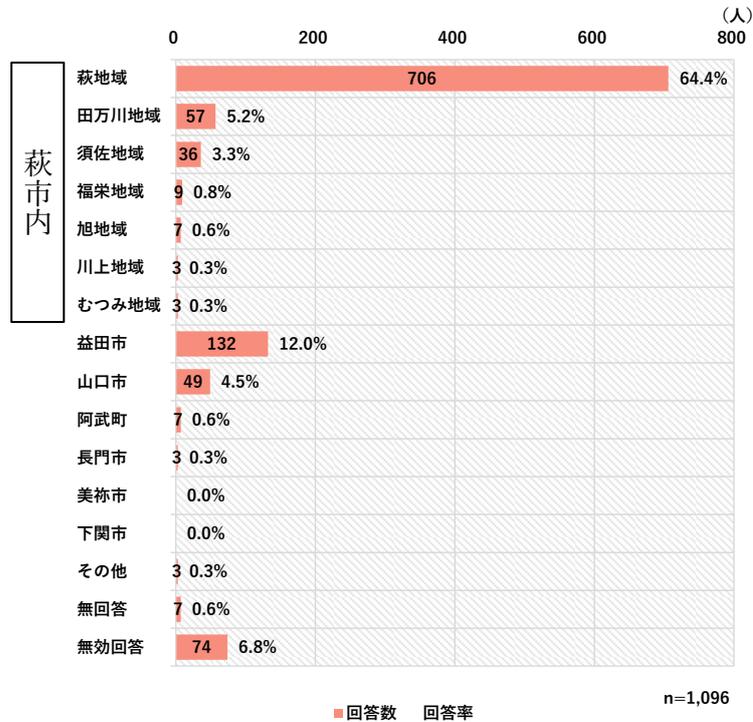


図 3-14 目的地

### ② 外出頻度

外出頻度は「週に1、2日」が最多 36.9%であるが、週3回以上の頻度で買い物に出かける人も 40%存在する。

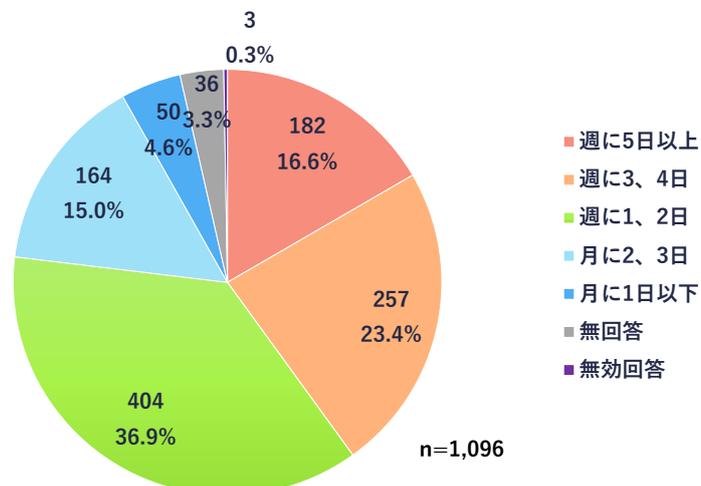


図 3-15 外出頻度

### ③ 外出時刻／帰宅時刻

外出時刻は9時台、10時台に集中している。

帰宅時刻は11時台、12時台が多い傾向にはあるが、17時台まで幅広く分布している。

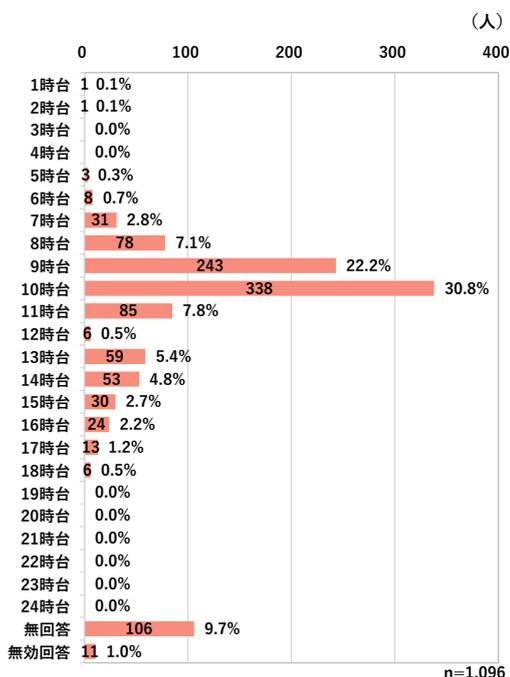


図 3-16 外出時刻

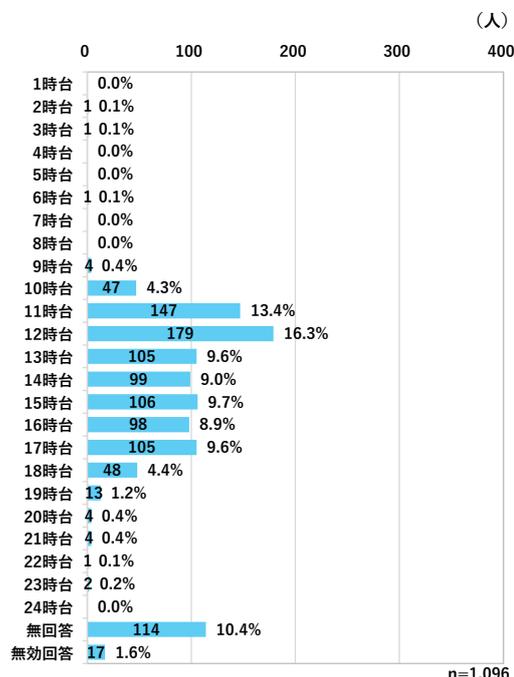


図 3-17 帰宅時刻

### ④ 主な移動手段

自家用車（自分で運転）が73.4%、自家用車（家族等の送迎）が16.2%であり、多くの方が自家用車を利用している。

公共交通（バス、タクシー等）の利用は10%程度にとどまる。

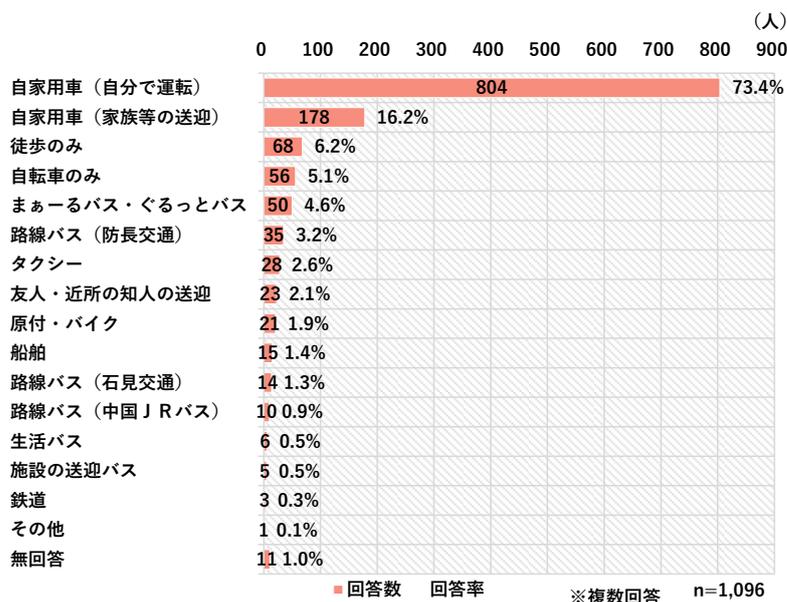


図 3-18 主な移動手段

## (7) 通院目的の外出

### ① 目的地

目的地は萩地域が最多（61.2%）であり、市内では須佐地域も一定程度の外出が見られる。市外では益田市が最多（13.9%）である。

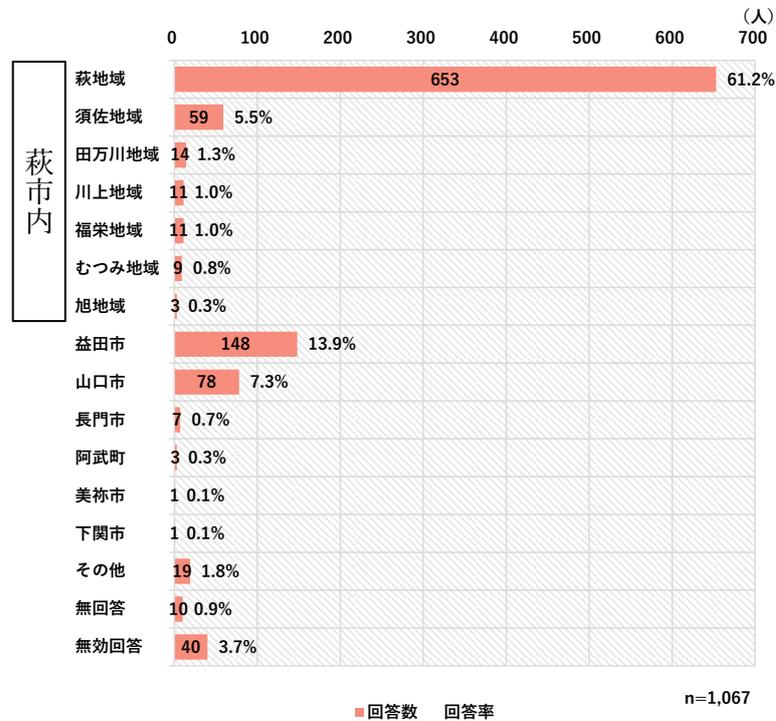


図 3-19 目的地

### ② 外出頻度

外出頻度は「月に1回以下」が最多（56.3%）である。週に1回以上の頻度で外出する人は20%に満たない。

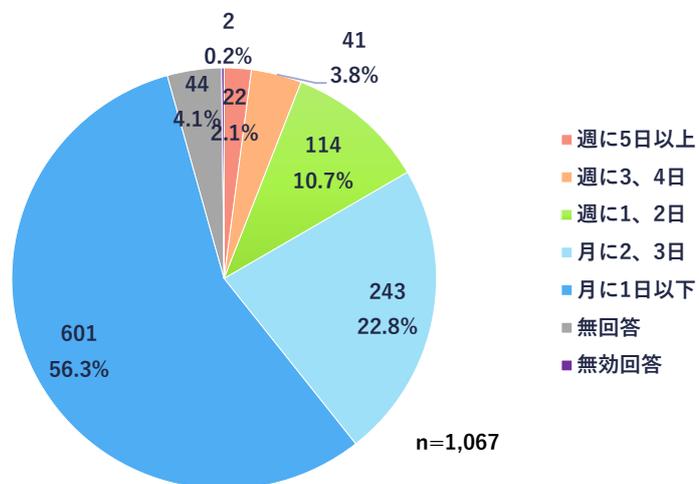


図 3-20 外出頻度

### ③ 外出時刻／帰宅時刻

外出時刻は8時台、9時台に集中しており、10時台も比較的多い（買い物目的の外出より1時間程度早い）。

帰宅時刻は11時台、12時台に集中しており、13時以降は次第に減少している。

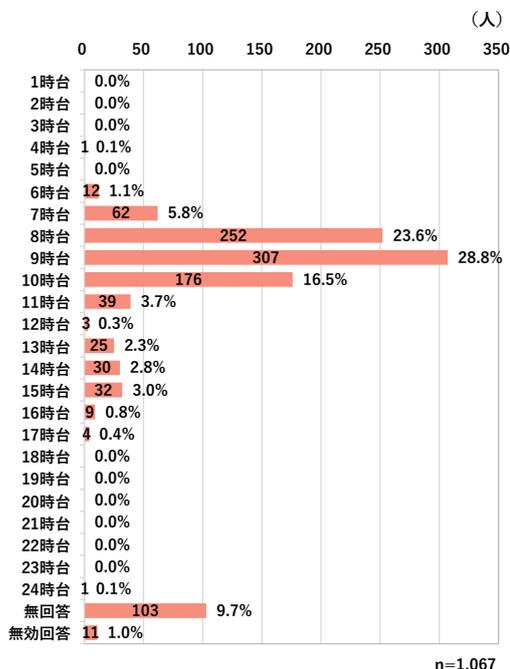


図 3-21 外出時刻

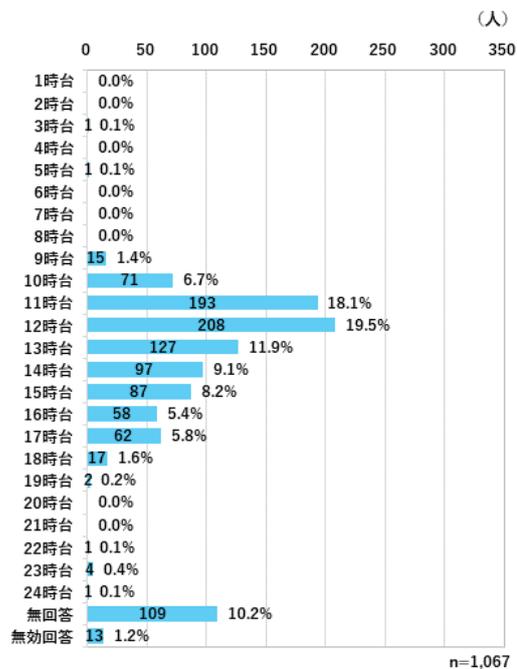


図 3-22 帰宅時刻

### ④ 移動手段

自家用車（自分で運転）が71.3%、自家用車（家族等の送迎）が16.3%であり、多くの方が自家用車を利用している。

公共交通（バス、タクシー等）の利用は10%程度にとどまるが、買い物目的の外出よりは利用者が若干多い。

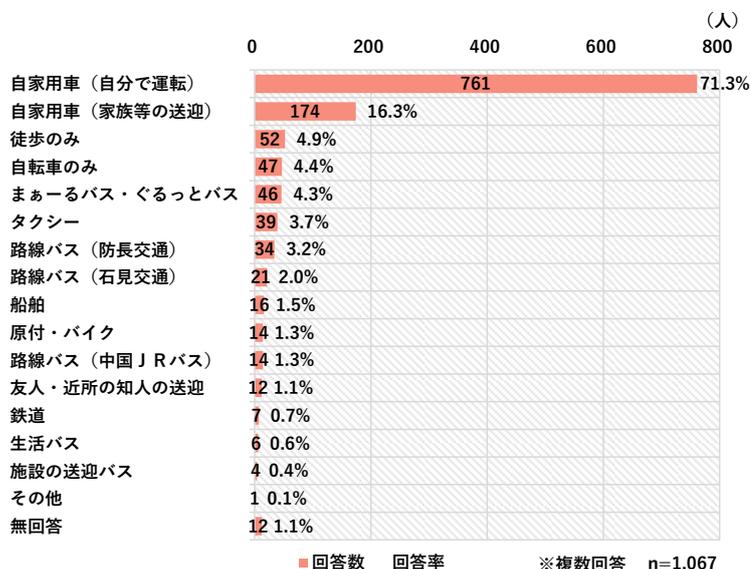


図 3-23 主な移動手段

## (8) 買い物、通院以外の外出

### ① 目的地・外出目的

目的地は萩地域が最多であるものの、買い物及び通院と比較し各地域内の移動の割合が増加している。

外出目的は、郵便局・金融機関への外出が最多（35.5%）である。

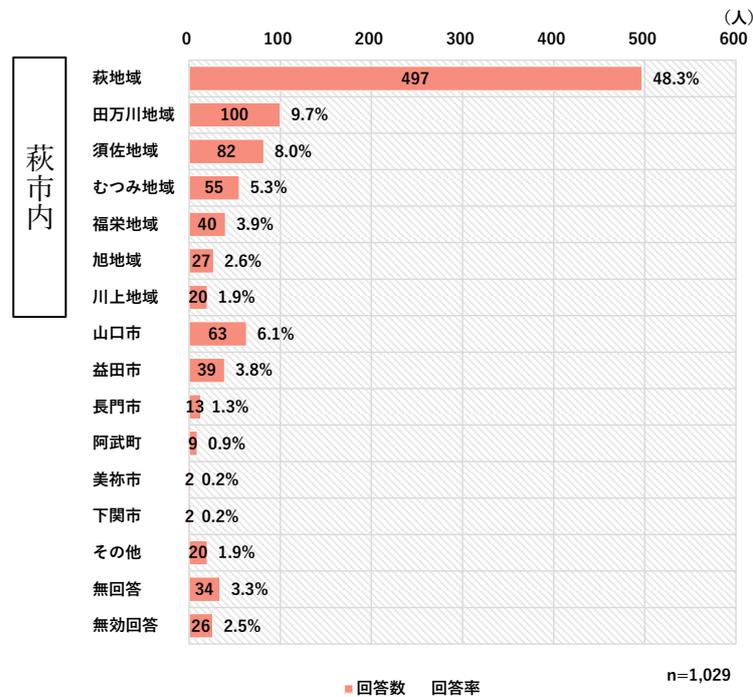


図 3-24 目的地

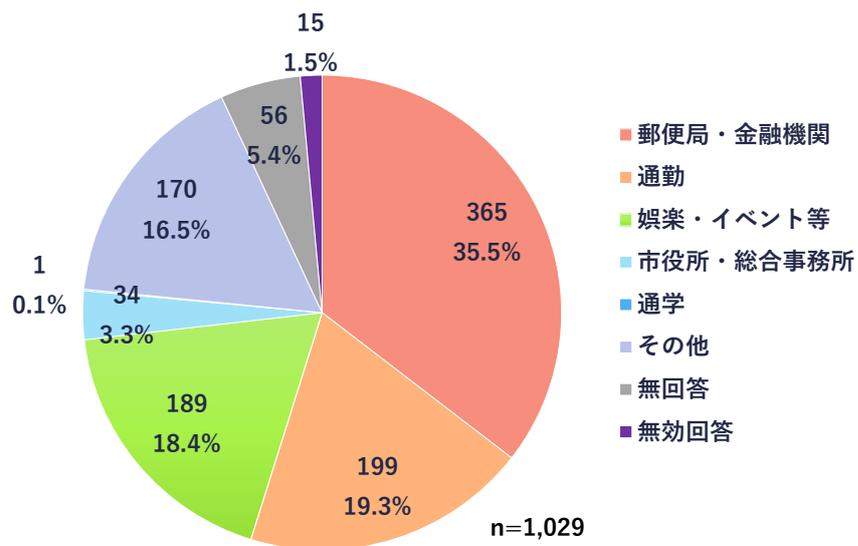


図 3-25 目的

## ② 外出時刻／帰宅時刻

外出時刻は8時台～10時台に集中している。

帰宅時刻は11～12時台及び15～18時台に二分している。

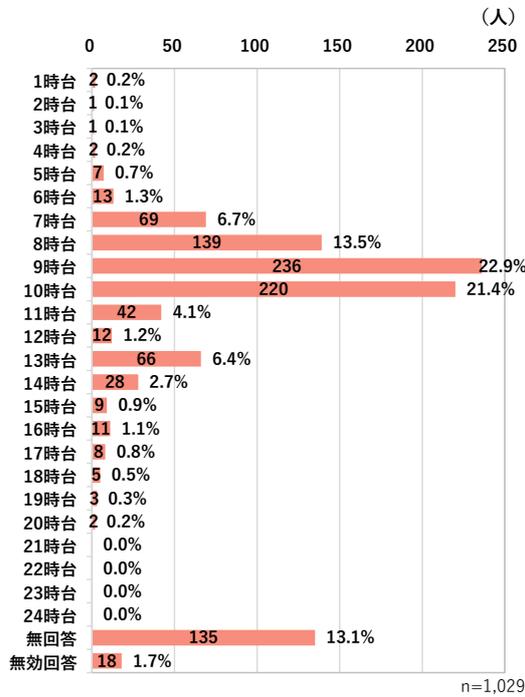


図 3-26 外出時刻

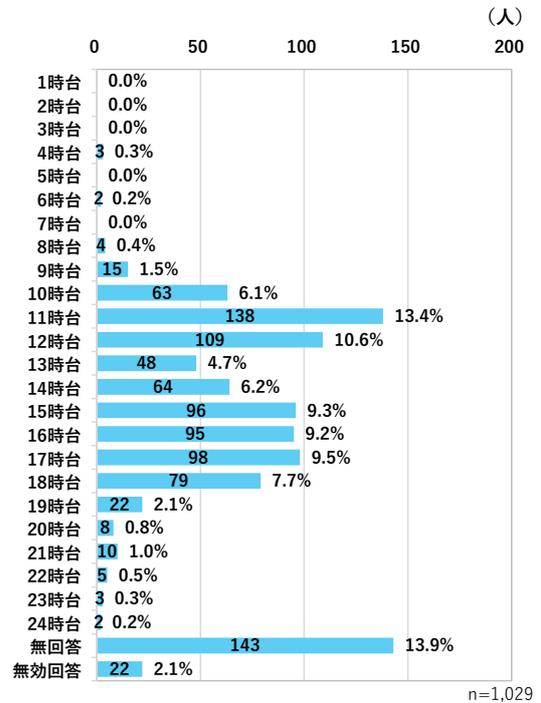


図 3-27 帰宅時刻

## ③ 外出頻度・主な移動手段

外出頻度が「月に2、3日」または「月に1日以下」の割合が46.9%であり、「買い物・通院以外の外出」が少ない人が半数近くを占めている。

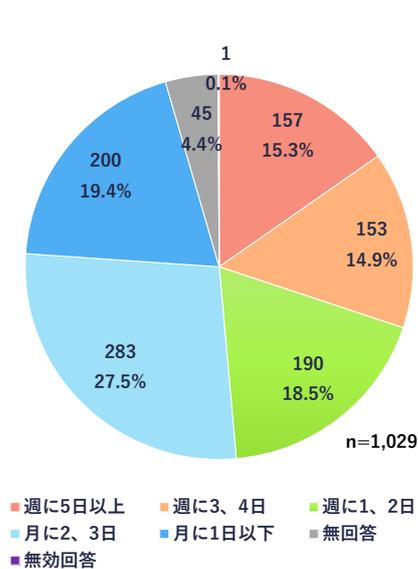


図 3-28 外出頻度

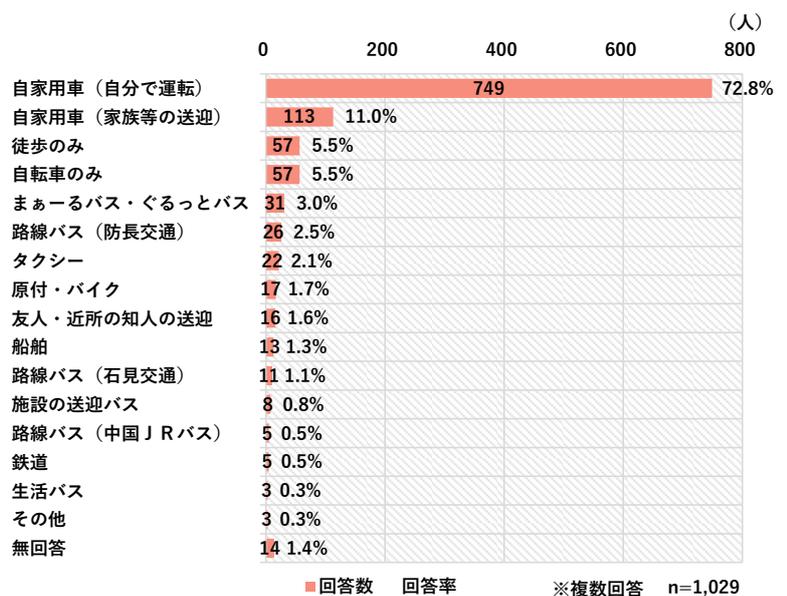


図 3-29 主な移動手段

## (9) 公共交通に対する満足度

「満足」または「まあ満足」の割合より「やや不満」または「不満」が上回っている。また、「わからない」の回答が 37.8% を占める。

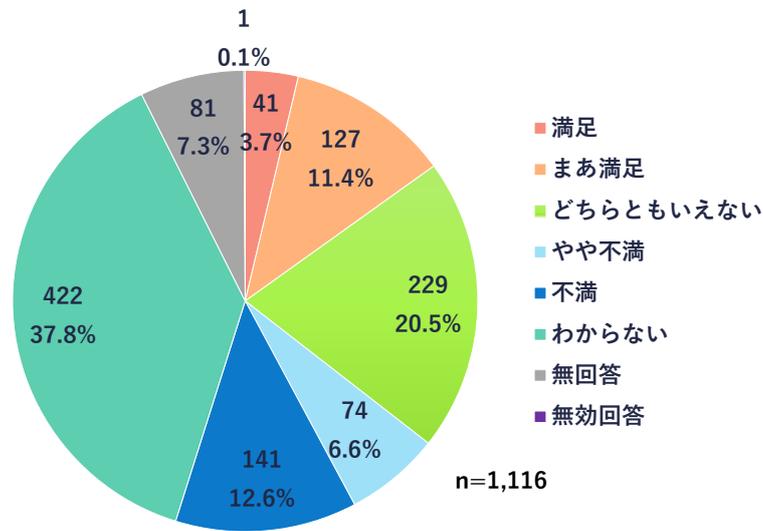


図 3-30 公共交通に対する満足度

## (10) JR に対する不満点

JR に対する不満としては「運行本数が少ない」や「乗りたい時間に運行が無い」といった運行の充実度に関する不満が多い。一方で、「移動に時間がかかる」や「路線バスへの乗り継ぎが不便」といった移動のスムーズさに関する不満も一定程度存在する。

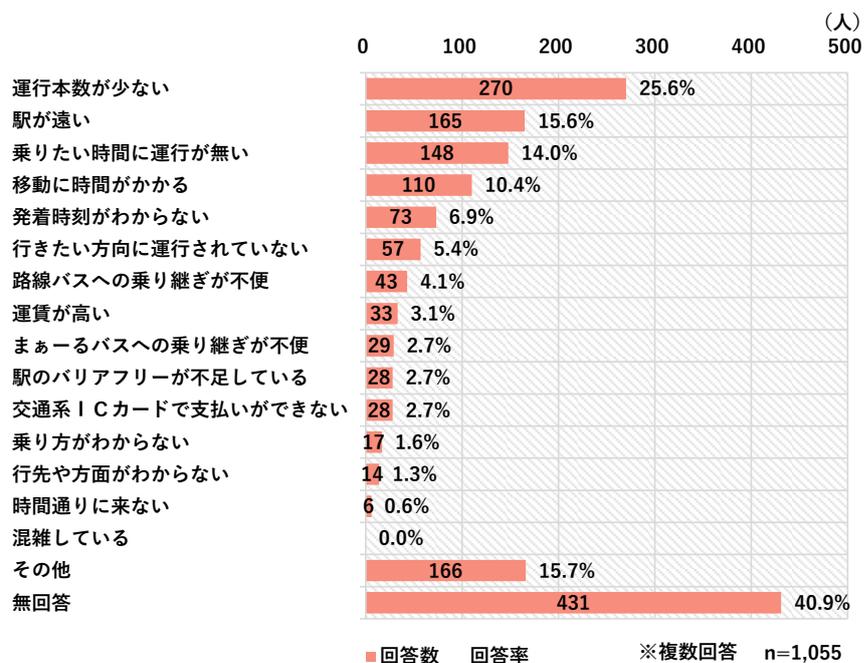


図 3-31 JR (山陰本線) に対する不満点 (最大 3 つまで選択)

## (11) 路線バスに対する不満点

路線バスに対する不満としては「運行本数が少ない」や「乗りたい時間に運行が無い」といった運行の充実度に関する不満の他、「目的地までの運賃が高い」が 8.7%と JR と比較し多く挙げられている。

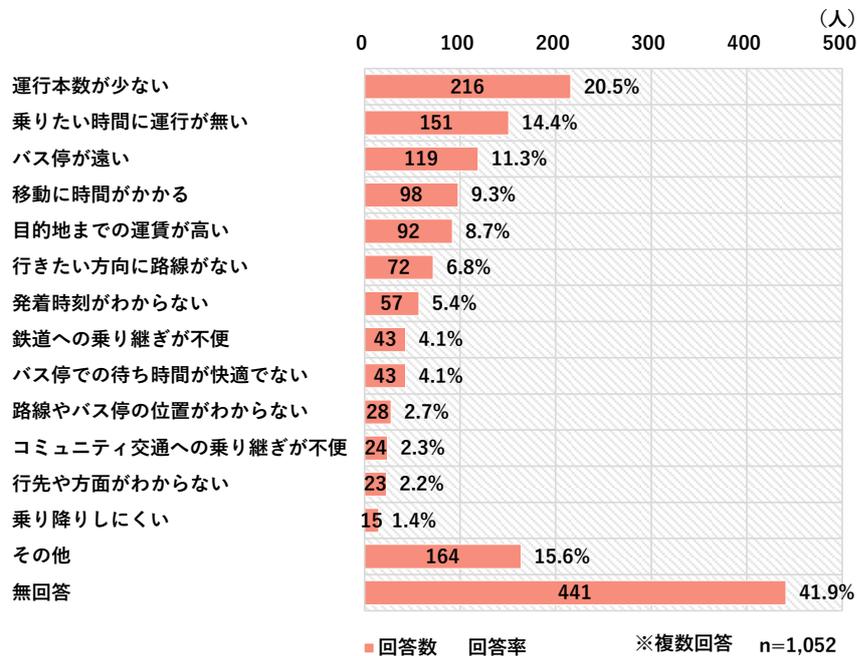


図 3-32 路線バスに対する不満点（最大3つまで選択）

## (12) まあーるバスに対する不満点

まあーるバスに対する不満としては「ルートが長く移動に時間がかかる」が最も多く挙げられている。

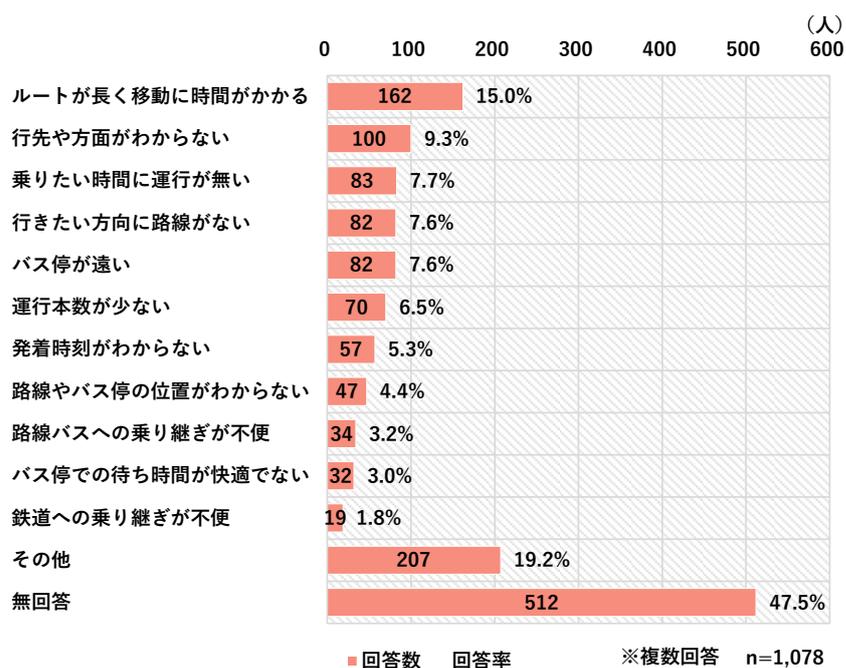


図 3-33 まあーるバスに対する不満点（最大3つまで選択）

### (13) 東萩駅の交通結節点機能の改善点

「鉄道とバスのダイヤを乗り継ぎやすいよう調整する」が最多（21.4%）であり、潜在的な公共交通の利用意向がうかがえる結果となっている。その他、「歴史的な駅舎へと整備する」や「観光情報の提供や PR 活動を行う」といったシンボリックな機能を求める意見も比較的多い。

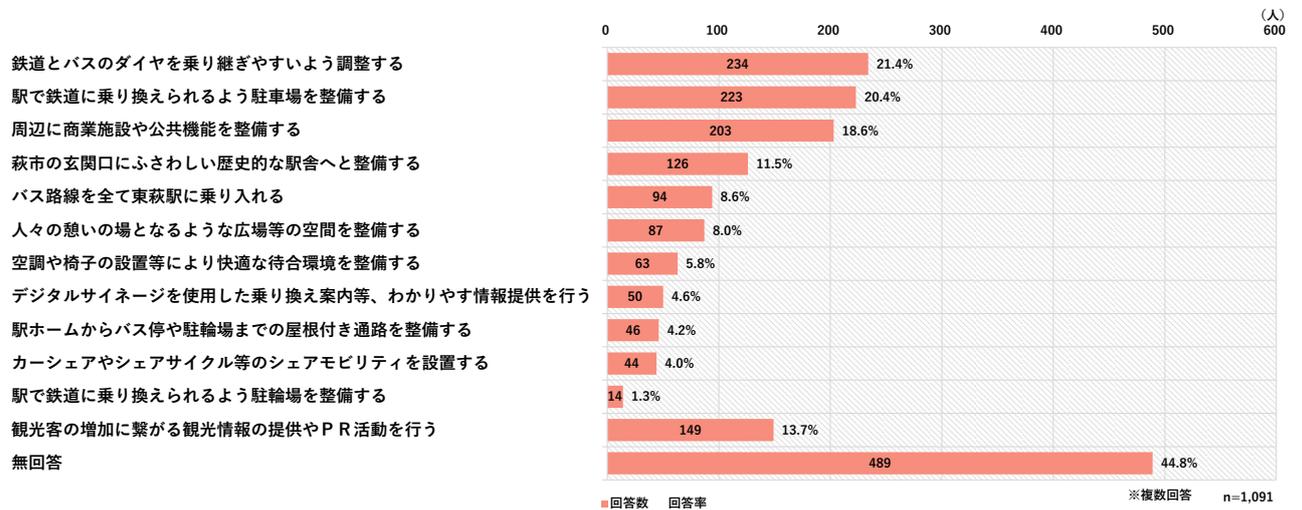


図 3-34 東萩駅の交通結節点機能の改善点

### (14) 公共交通の在り方についての考え方

自力移動が困難な方のために充実させるべきという意見が最多であり、ついで、自宅～拠点の移動は地域主体で確保するべきという意見が多い。

既存と異なる枠組み（互助輸送やライドシェア）を目指すべきだという意見は少数派である。

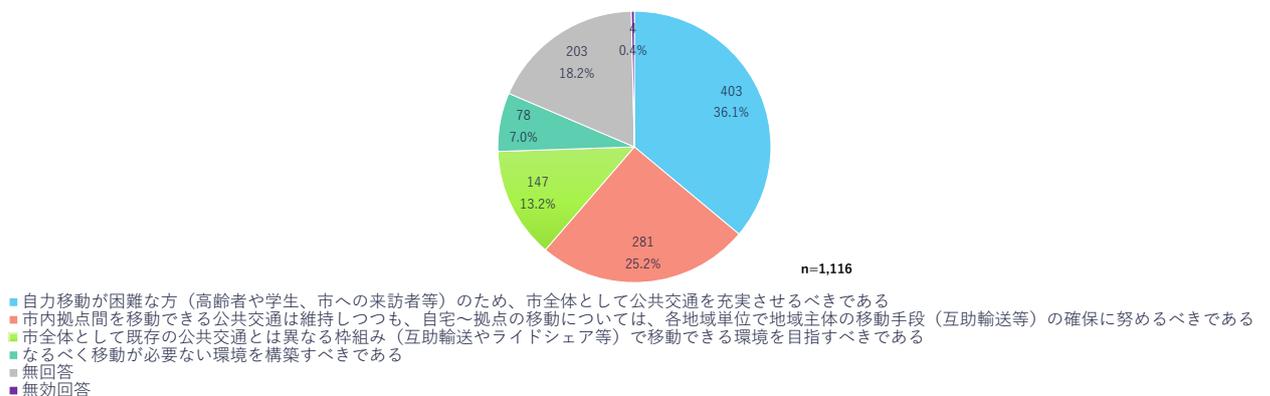


図 3-35 公共交通の在り方についての考え方

## (15) 萩市の公共交通に必要な施策

タクシーチケット配布や路線バス運賃の割引等の高齢者への免許返納支援の実施が最も必要だと考えられている。

地域主体の体制構築は、他の施策と比較し必要だという意見が少なく、市民の地域主体の体制構築に対する必要性の認識が低いといえる。

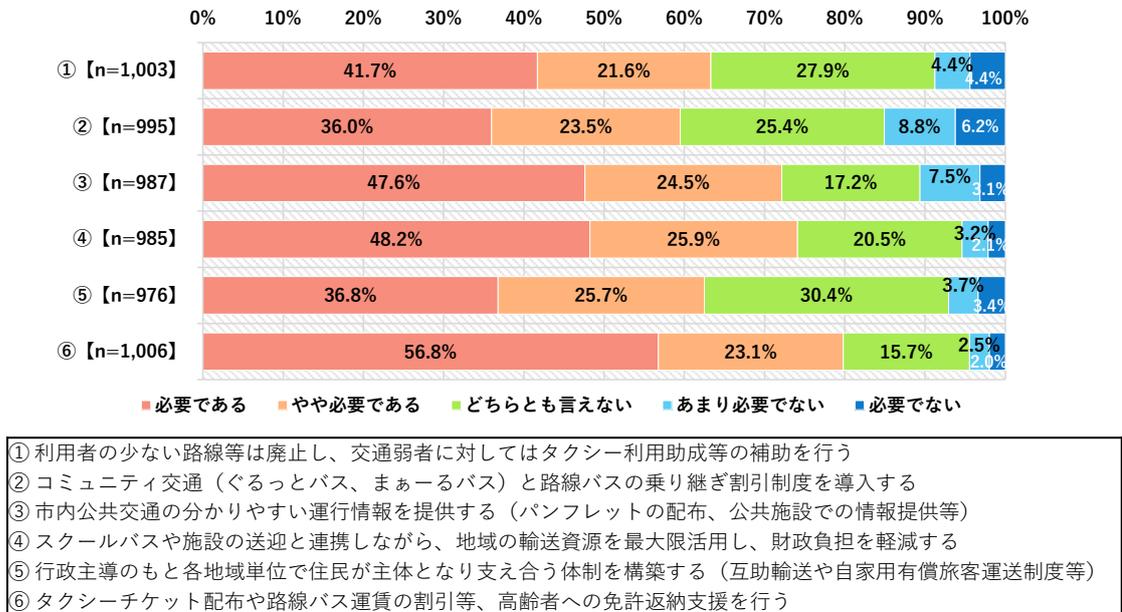


図 3-36 萩市の公共交通に必要な施策

## 3-2. 高校生アンケート調査

### 3-2-1 調査概要

調査期間	2024年7月1日（月）～7月19日（金）
調査対象	① 萩商工高等学校 ② 萩高等学校 ③ 萩光塩学院高等学校 ④ 萩高等学校奈古分校
調査項目	① 利用者の属性（学校／学年／部活動への所属／性別／居住地） ② 通学時の交通手段（主な移動手段／送迎状況／登下校の時刻／通学手段の満足度） ③ 公共交通に対する意見（JRに対する意見・不満点／路線バスに対する意見・不満点／まあるバスに対する意見・不満点） ④ 休日の外出（目的／目的地／移動手段） ⑤ その他ご意見・ご要望
調査方法	① Web アンケート回答用 QR コードを付した依頼文を各校へ送付 ② 依頼文を各クラスで掲示または配布 ③ 依頼文の QR コードをスマートフォンまたはタブレット等で読み取り、アンケートに回答
回答者数	合計：742 人 萩商工高等学校：307 人 萩高等学校：275 人 萩光塩学院高等学校：125 人 萩高等学校奈古分校：35 人

## 3-2-2 調査結果

### (1) 回答者の基本属性

#### ① 通学している学校

全 742 人の高校生から回答が得られている。  
萩商工高等学校と萩高等学校の割合が約 4 割と高い。

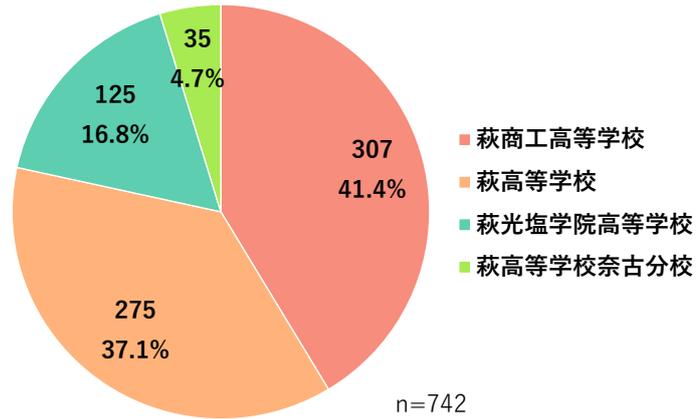


図 3-37 高校

#### ② 学年

萩高等学校は 1～2 年生の割合が高いが、萩商工高等学校は 3 年生を含め各学年バランスよく回答されている。

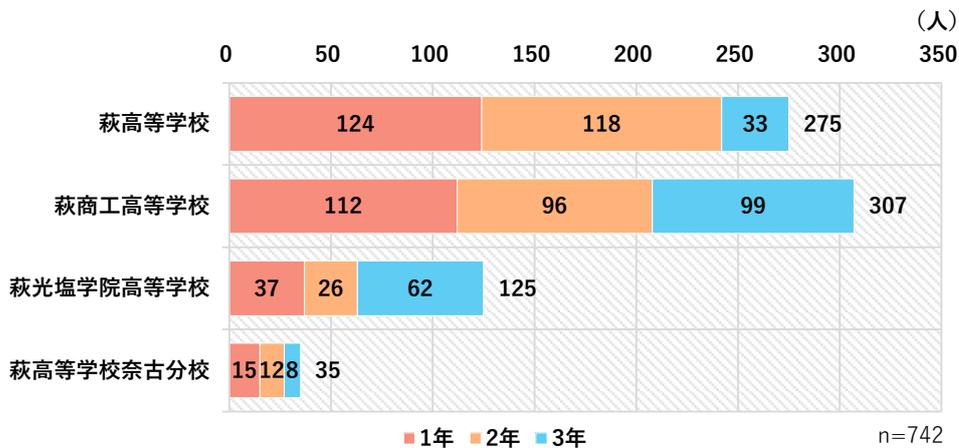


図 3-38 高校×学年

### ③ 部活動への所属

各校で部活動に入っている高校生は多く、全体としては 9 割弱の生徒が部活動に所属している。

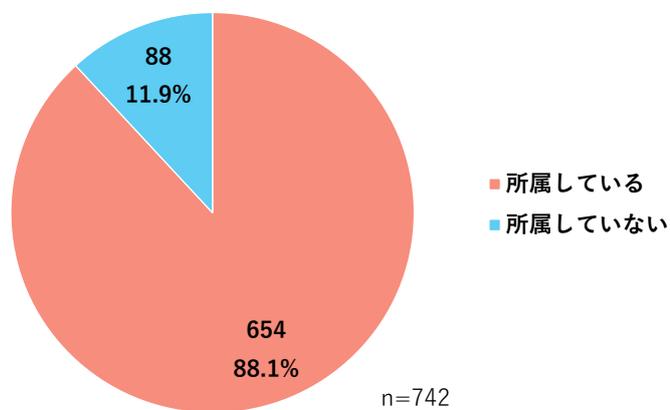


図 3-39 部活動への所属

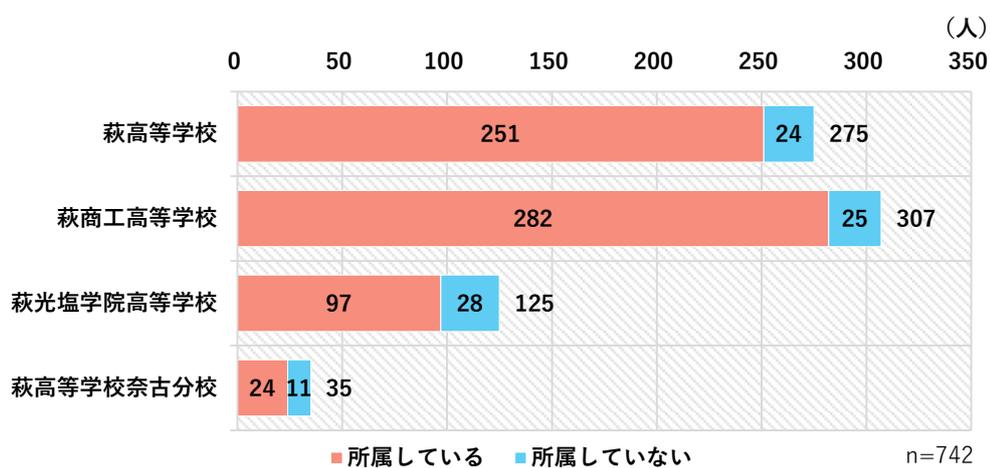


図 3-40 部活動への所属（高校別）

#### ④ 性別

萩光塩学院高等学校と萩高等学校奈古分校においては男子生徒が若干多いものの、全体としては男女ほぼ半数ずつの回答が得られている。

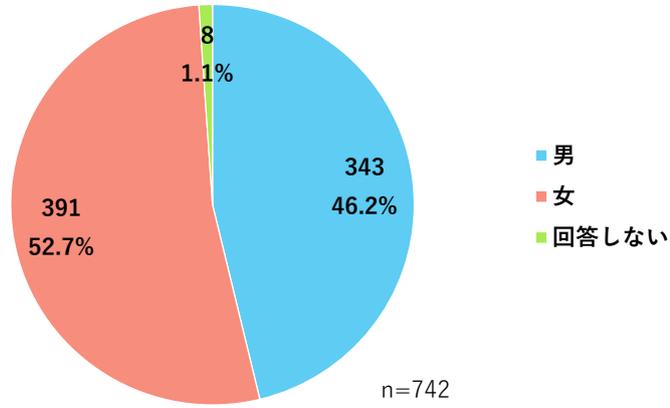


図 3-41 性別

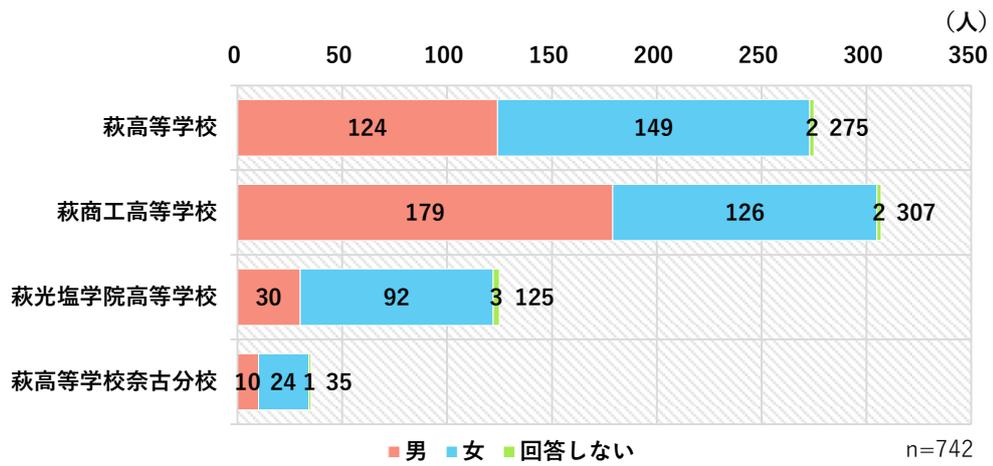


図 3-42 性別（高校別）

## ⑤ 居住地

各高校で萩市内に住む生徒が多いが、萩高等学校と萩商工高等学校においては長門市に住む生徒も比較的多い。

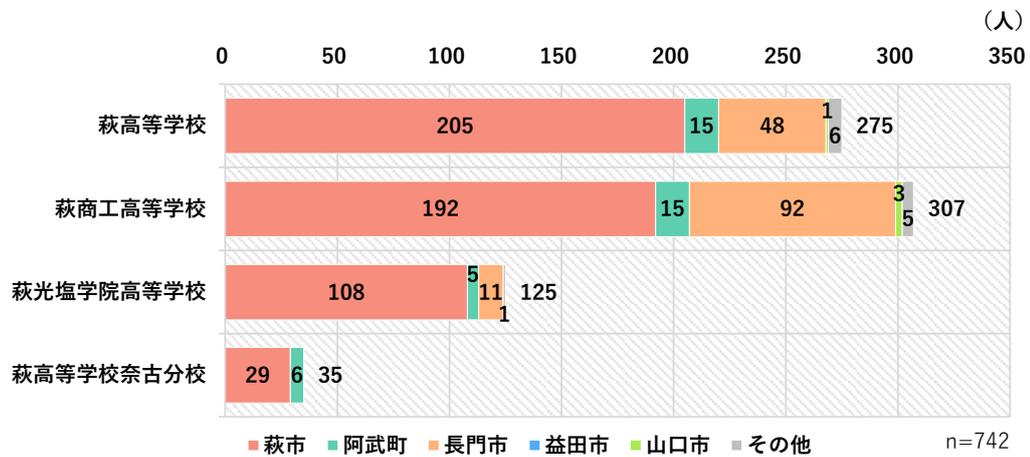


図 3-43 居住地（高校別）

萩市内居住者の具体的な地域名は、各高校で萩地域（東萩・西萩中学校区）が最多であるが、萩高等学校奈古分校は、萩地域（大井中学校区）・須佐地域・田万川地域から通学する生徒が一定存在する。

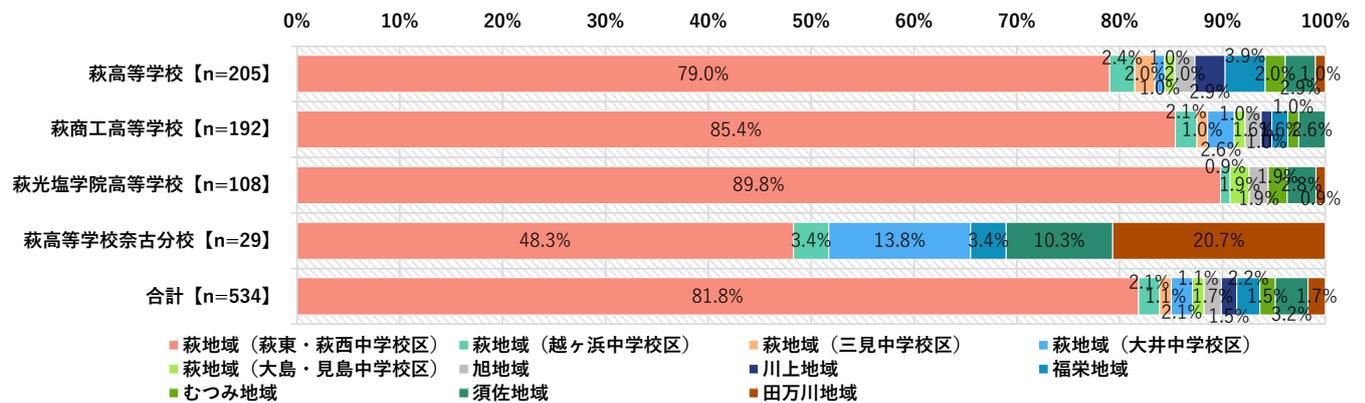


図 3-44 萩市内居住地（高校別）

## (2) 交通手段

自転車・スクーターのみが最も多く、次いで鉄道（JR）、自家用車（家族の送迎）である。学校別に見ると、萩高等学校奈古分校において、鉄道（JR）の利用割合が突出して高いが、萩高等学校及び萩商工高等学校においても 3 割程度の生徒が鉄道（JR）を利用している。

萩光塩学院高等学校は公共交通の利用割合が少なく、徒歩や自家用車（家族の送迎）の割合が高くなっている。

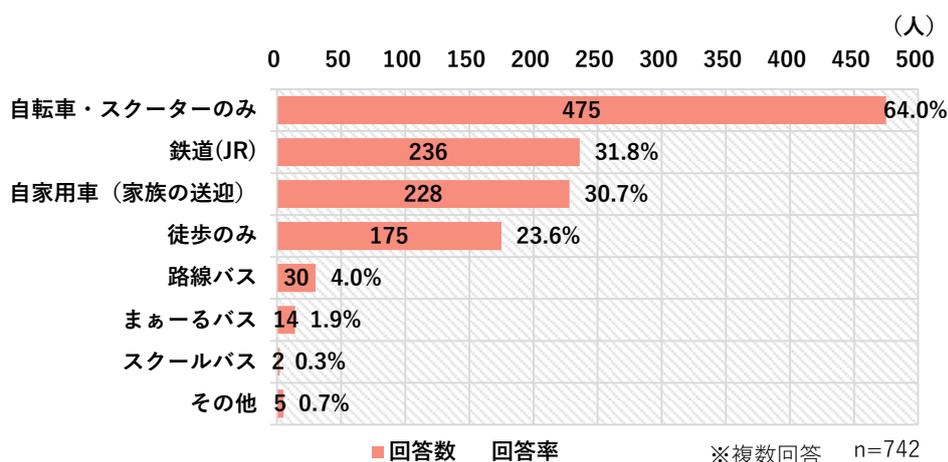


図 3-45 交通手段

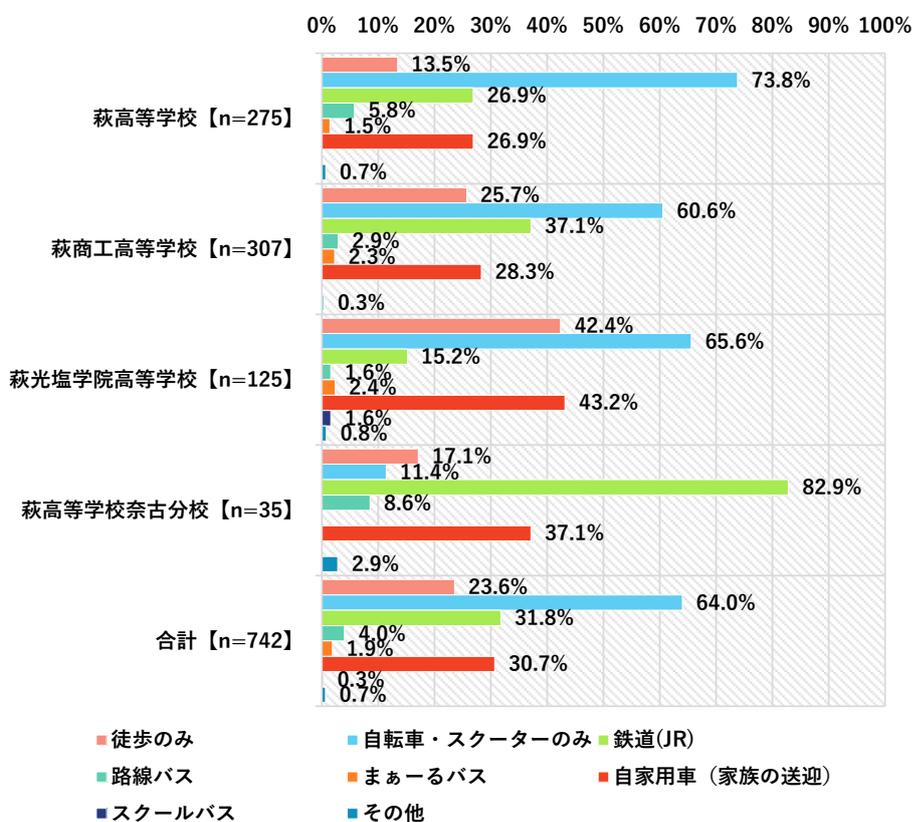


図 3-46 交通手段（高校別）

### (3) 送迎

行き・帰りどちらもという回答が最も多いが、次いで行きのみの割合が高く、帰りのみの割合はごくわずかである。

送迎区間は自宅から学校（または学校から自宅）の割合が最も高いが、萩高等学校や萩商工高等学校など鉄道（JR）の利用が多い高校では、自宅から駅（または駅から自宅）の割合も3割程度存在する。

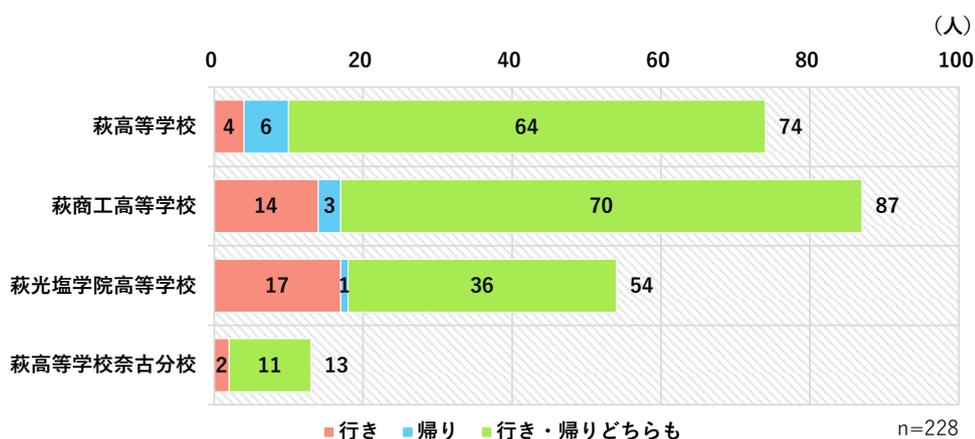


図 3-47 行き帰りの送迎（高校別）

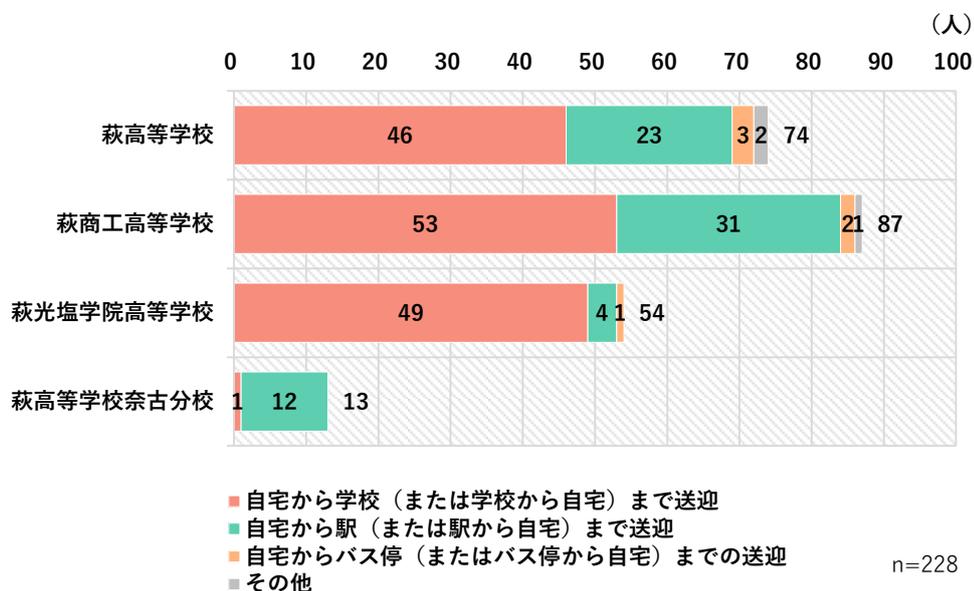


図 3-48 送迎区間（高校別）

#### (4) 登下校時刻

##### ① 登校時刻

萩高等学校と萩商工高等学校は 6 時台から 8 時台にかけて家を出る人が徐々に増えていく傾向がみられる。

萩光塩学院高等学校と萩高等学校奈古分校は 7 時台に家を出発する人が多く存在し、他 2 校と比較し出発時間は早いといえる。

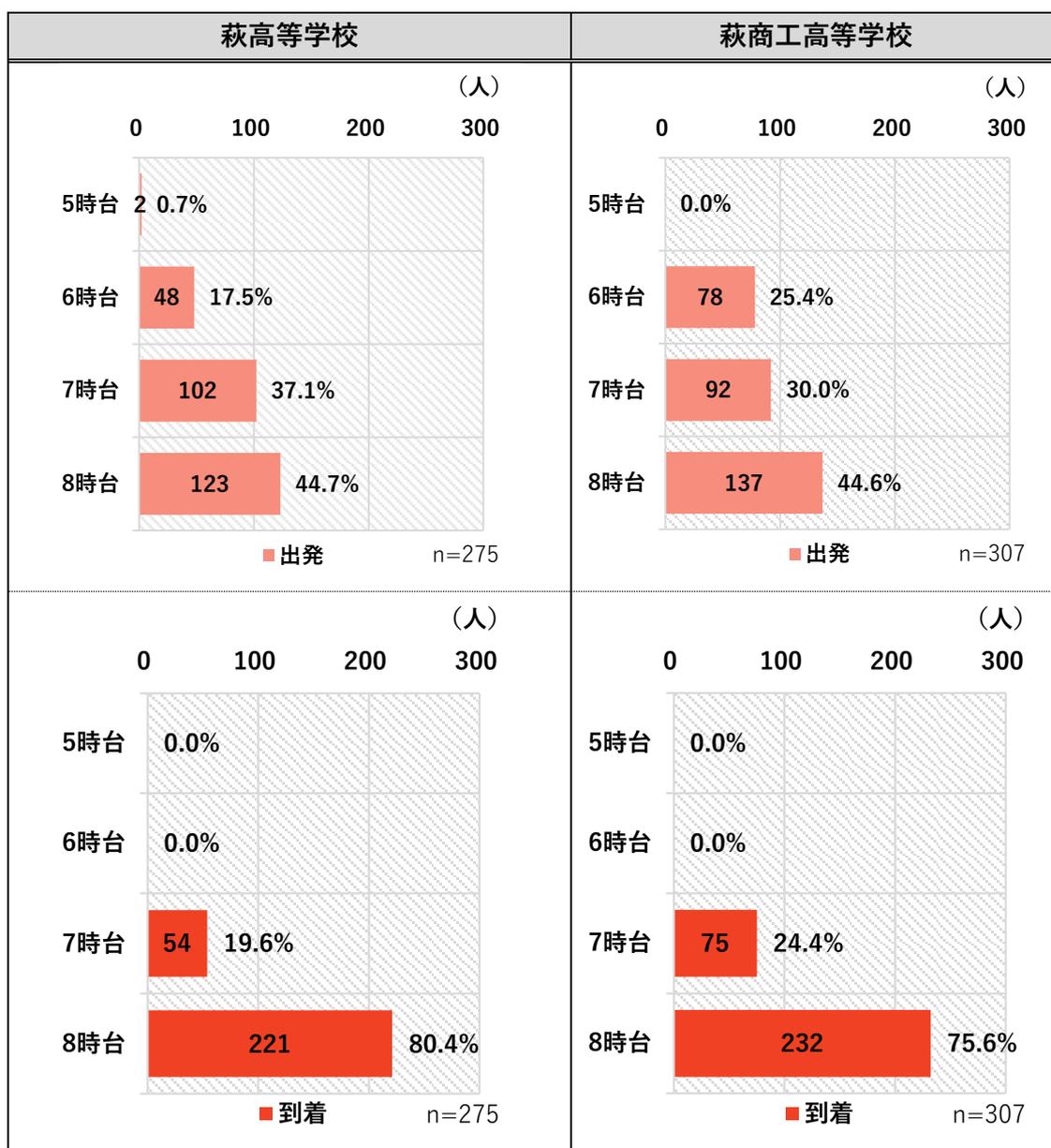


図 3-49 登校時刻（萩高等学校・萩商工高等学校）

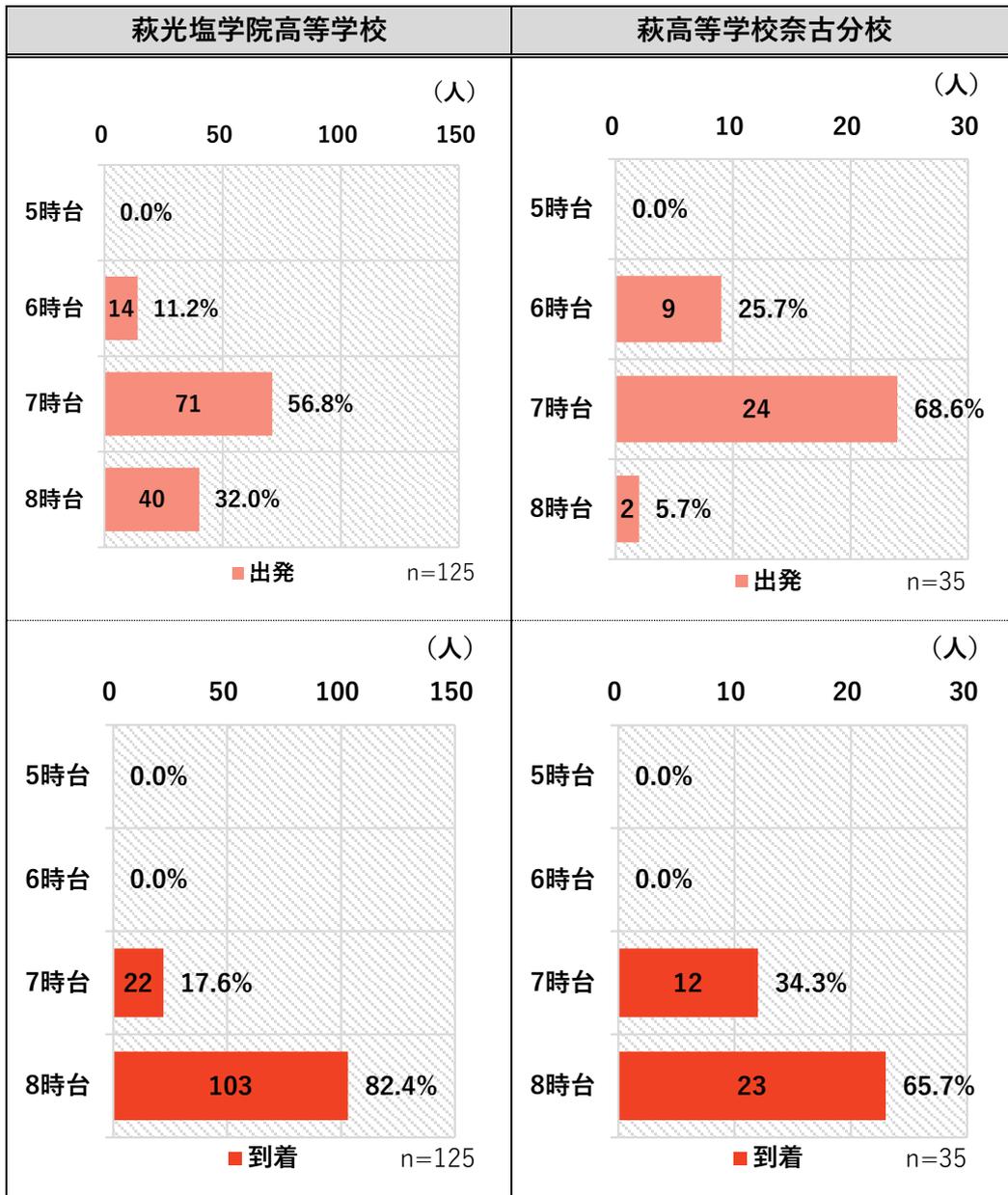


図 3-50 登校時刻（萩光塩学院高等学校・萩高等学校奈古分校）

## ② 下校時刻

萩高等学校と萩商工高等学校は 16 時台と 18 時台に下校を開始し、おおむねその 1 時間後には帰宅している傾向がみられる。

萩光塩学院高等学校は、16 時台と 18 時台に下校を開始し、おおむねその 1 時間後には帰宅している傾向がみられる。

萩高等学校奈古分校においては 15 時台から 18 時台にかけて帰宅しており、2 極化はしていない。

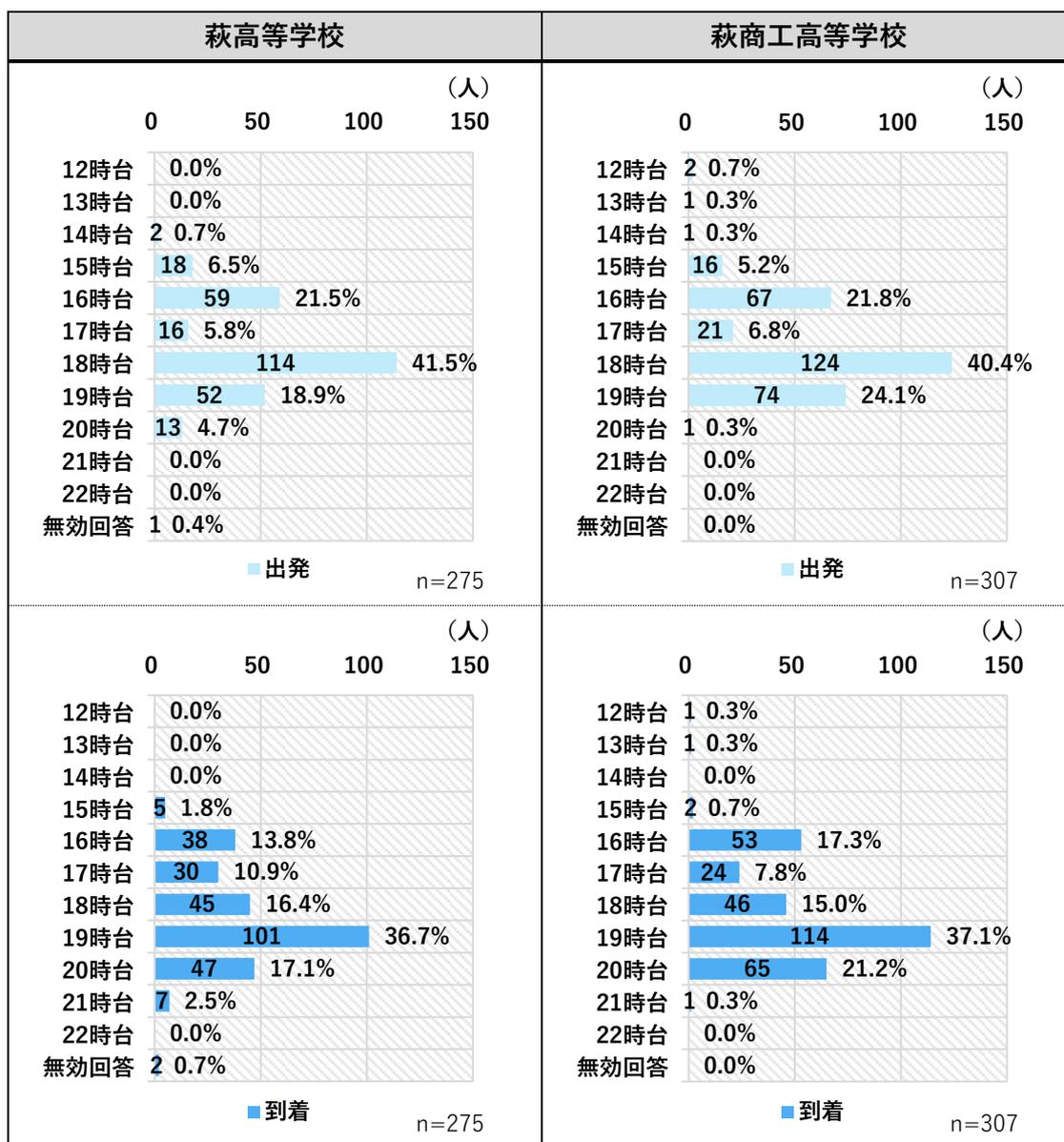


図 3-51 下校時刻（萩高等学校・萩商工高等学校）

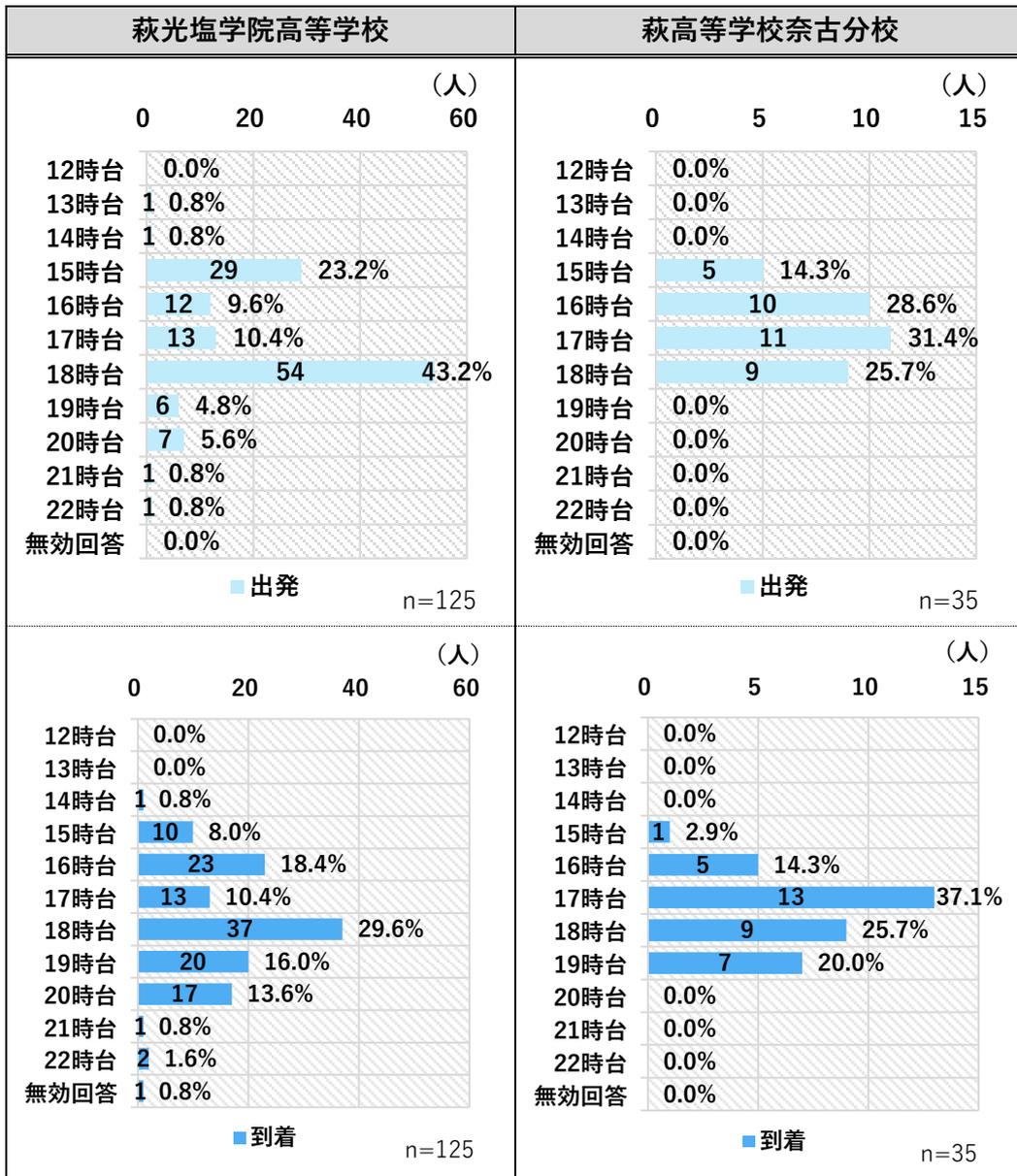


図 3-52 下校時刻（萩光塩学院高等学校・萩高等学校奈古分校）

(5) 現在の通学手段の満足度

「満足」または「まあ満足」の回答の合計が過半数を占めており、「やや不満」または「不満」と回答した人は2割未満である。

高校別では、萩高等学校奈古分校が若干「不満」の割合が高いものの、基本的には各高校の傾向に大差はない。

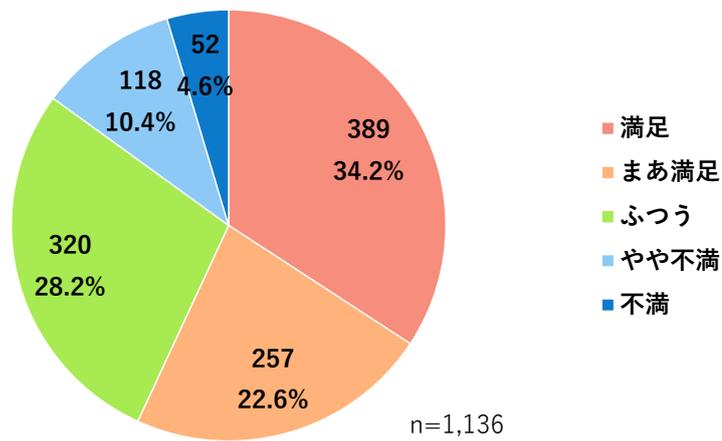


図 3-53 満足度

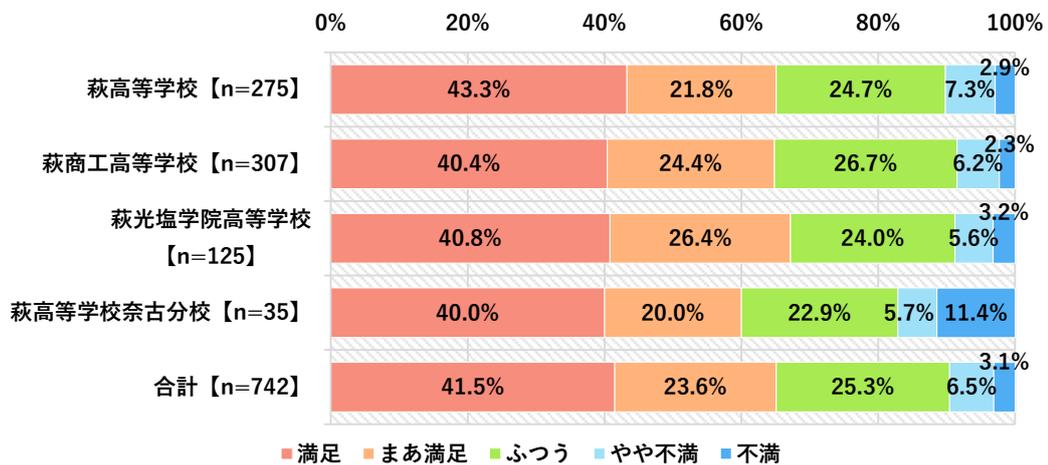


図 3-54 満足度（高校別）

## (6) JR 山陰本線の満足度と不満点

萩高等学校奈古分校では、「満足」または「まあ満足」が約 5 割を占めており、他高校と比較して満足度が高い。具体的な不満点としては、全体的に「待ち時間を快適に過ごせる場所がない」「登下校の時刻と鉄道の運行時刻があっていない」が多い。

萩高等学校及び萩商工高等学校では「自転車置場が狭い」、萩高等学校奈古分校では「運賃が高い」の回答が比較的多く挙げられている。

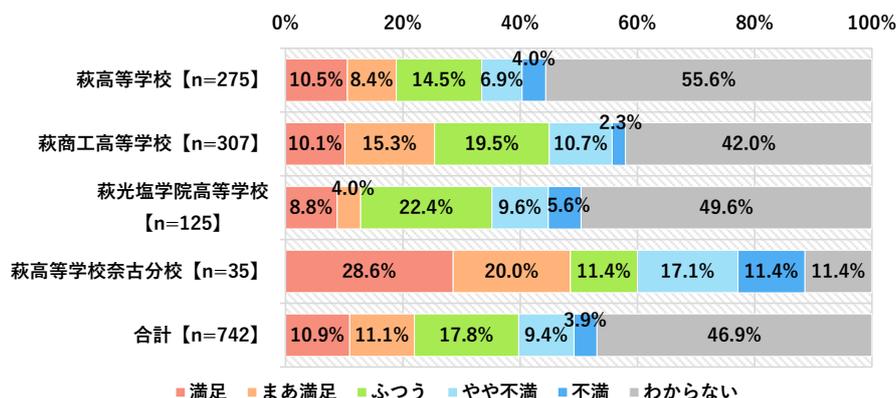


図 3-55 JR 山陰本線の満足度（高校別）

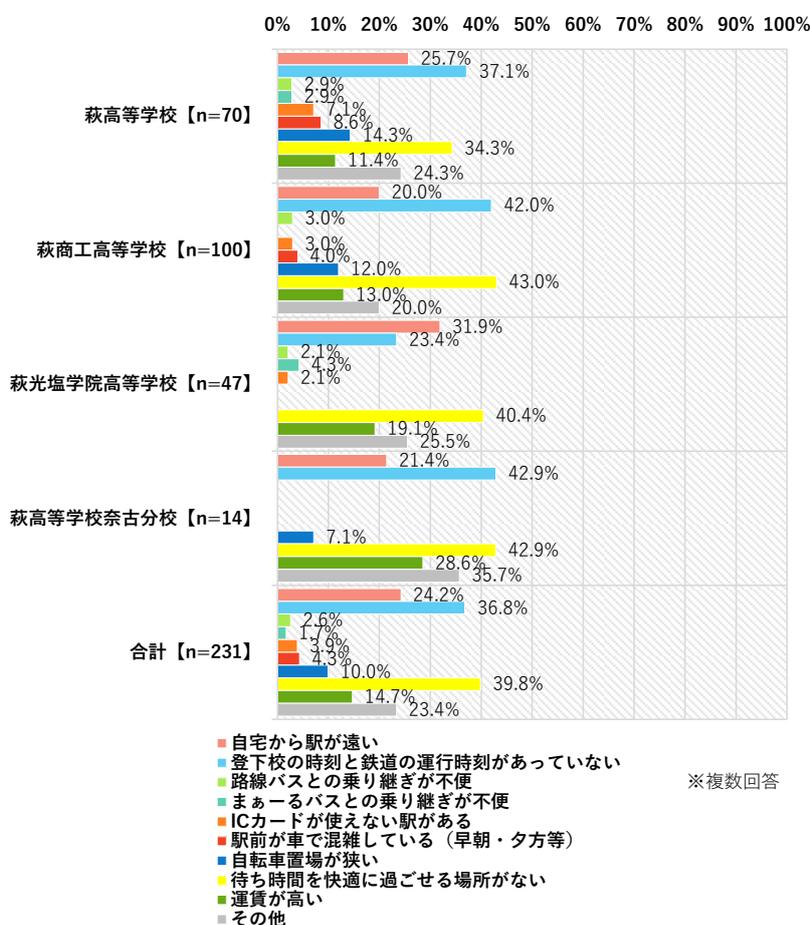


図 3-56 JR 山陰本線の不満点（高校別）

## (7) 路線バスの満足度と不満点

萩高等学校奈古分校では、「満足」または「まあ満足」の割合が他高校と比較して高い。具体的な不満点としては、全体的に「本数が少ない」「自宅からバス停が遠い」「待ち時間を快適に過ごせる場所がない」が多い。

鉄道との乗り継ぎや自転車置場に関する不満点は少なく、他の交通機関と乗り継いで移動することはあまり考えられていないといえる。

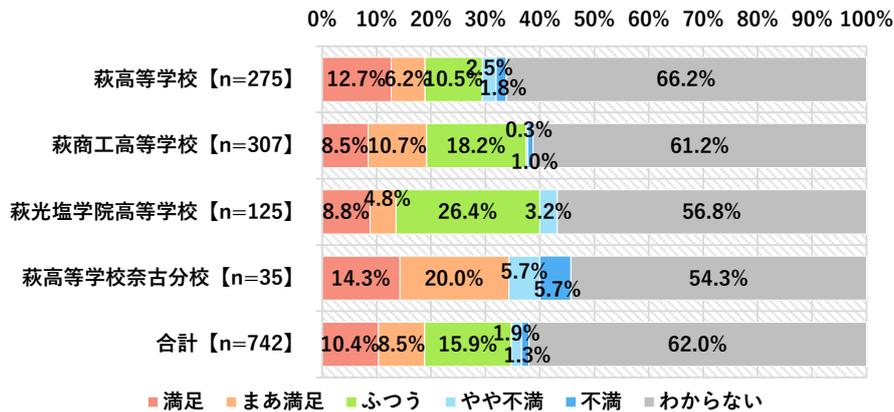


図 3-57 路線バスの満足度（高校別）

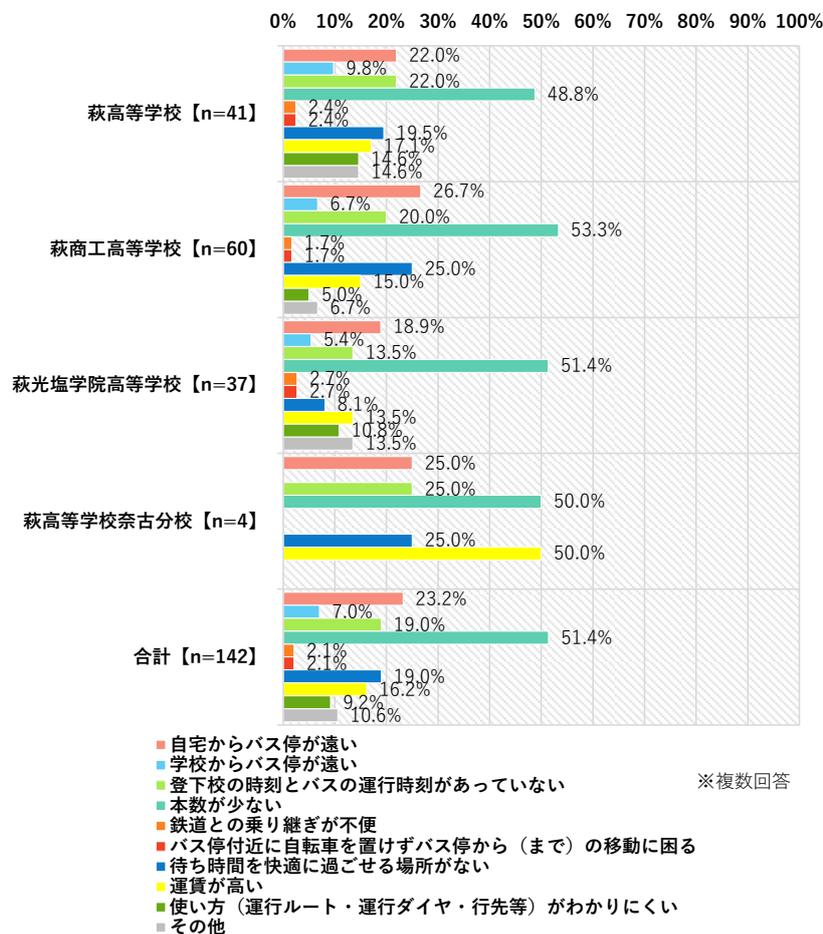


図 3-58 路線バスの不満点（高校別）

## (8) まあーるバスの満足度・不満点

「やや不満」または「不満」に感じている人は少なく、利用者の中では満足度が高いといえる。

不満点としては、路線バスと共通である「自宅からバス停が遠い」「待ち時間を快適に過ごせる場所がない」に加え、「使い方がわかりにくい」も比較的多く挙げられている。

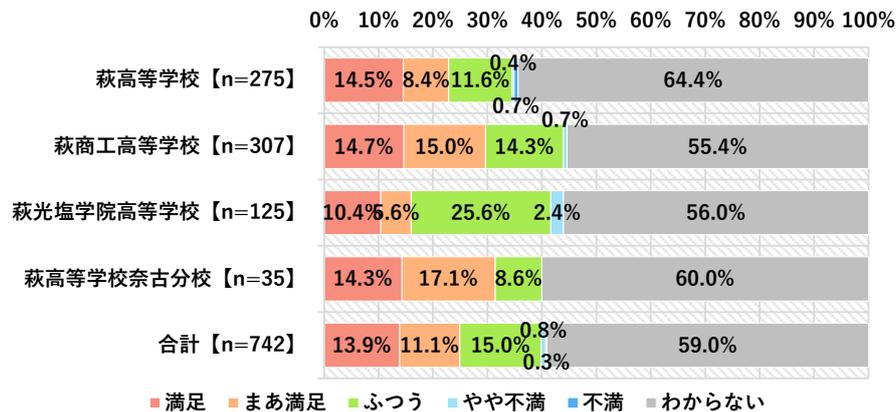


図 3-59 まあーるバスの満足度（高校別）

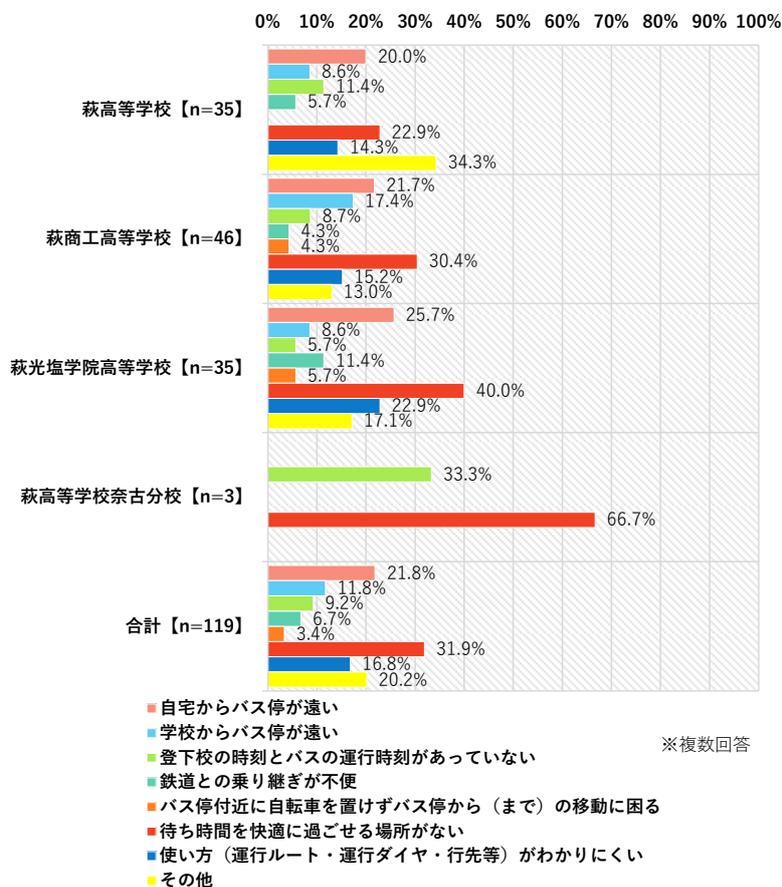


図 3-60 まあーるバスの不満点（高校別）

## (9) 休日の外出

### ① 外出目的

全体的には、「学校（部活等）」の割合が過半数となっており、「娯楽・イベント参加」が次いで3割程度ある。

萩高等学校奈古分校においては、他校と傾向が異なり、「娯楽・イベント参加」が62.9%となっている。

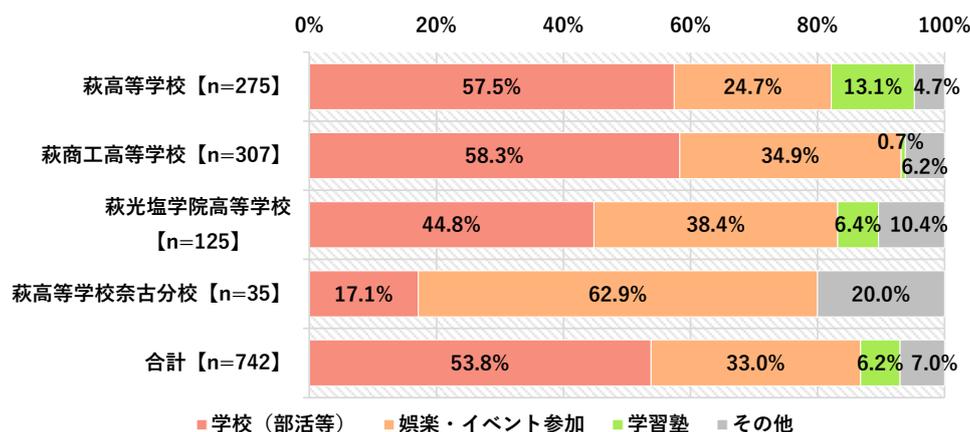


図 3-61 外出目的（高校別）

### ② 外出先

全体的に、8割以上が萩地域を目的としていることがわかる。

長門市や美祢市への移動もある程度みられる。

萩高等学校奈古分校は他校に比べ、阿武町やそれ以外の地域への移動が活発である。

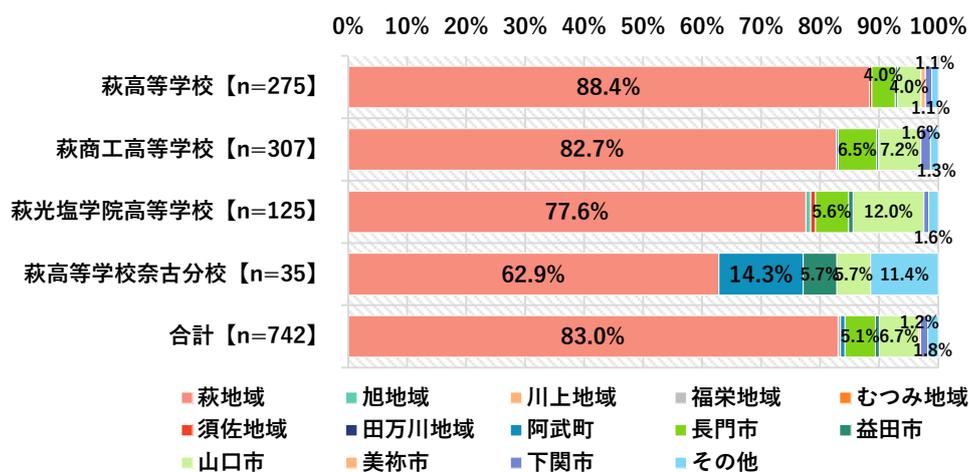


図 3-62 外出先（高校別）

### ③ 主な移動手段

基本的には自転車・スクーターのみで移動する人が最も多く、鉄道（JR）も2～3割ほどの利用がある。

萩高等学校奈古分校では、鉄道（JR）及び自家用車（家族の送迎）が9割弱を占めている。

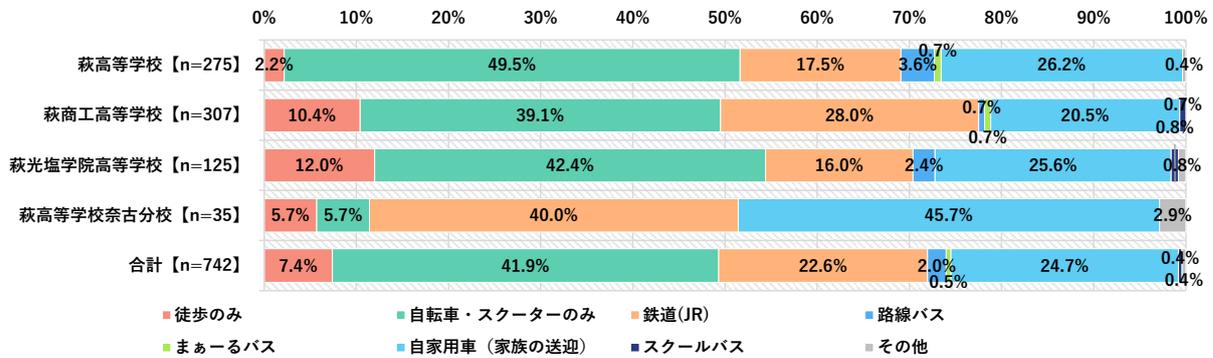


図 3-63 休日の主な移動手段（高校別）

### 3-3. 中学生保護者アンケート調査

#### 3-3-1 調査概要

調査期間	2024年7月1日（月）～7月19日（金）
調査対象	下記の学校に通う中学3年生の保護者 萩東中学校／萩西中学校／越ヶ浜中学校／三見中学校／大井中学校／大島中学校／見島中学校／川上中学校／田万川中学校／むつみ中学校／須佐中学校／旭中学校／福栄中学校
調査項目	① 利用者の属性（通学している学校／性別） ② 卒業後について（卒業後の進路／進学予定地／進学先の決定に際し重要視すること） ③ 下宿の予定について（下宿の有無／下宿する理由） ④ 想定する通学手段について（通学手段／自家用車を利用する場合の送迎区間） ⑤ 公共交通に対する不満点・懸念点 ⑥ 導入・改善してほしいサービス ⑦ その他ご意見・ご要望
調査方法	① 学校の保護者一斉メール配信機能「マチコミ」を利用 ② メールにて依頼文と回答リンク（またはQRコード）を保護者あてに各校から配信し、そこから端末でWebアンケートに回答 ③ 教育委員会を經由して各学校へアンケートの協力を依頼するため、事前に市より教育委員会へ共有する
回答者数	168人

### 3-3-2 調査結果

#### (1) 回答者の基本属性

##### ① 中学校名

萩東中学校が過半数を占めている。なお、見島中学校と川上中学校は、令和6年度は3年生が在籍していない。

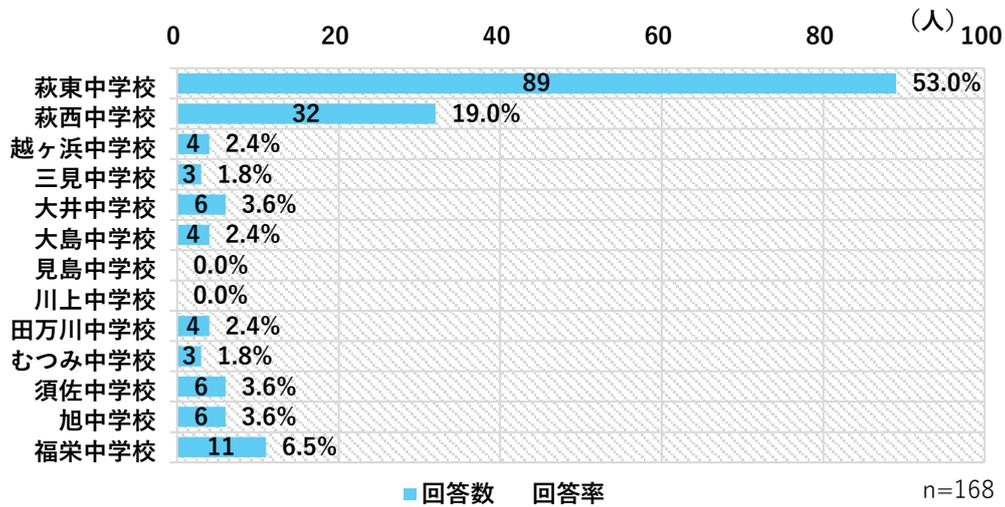


図 3-64 中学校

##### ② 性別

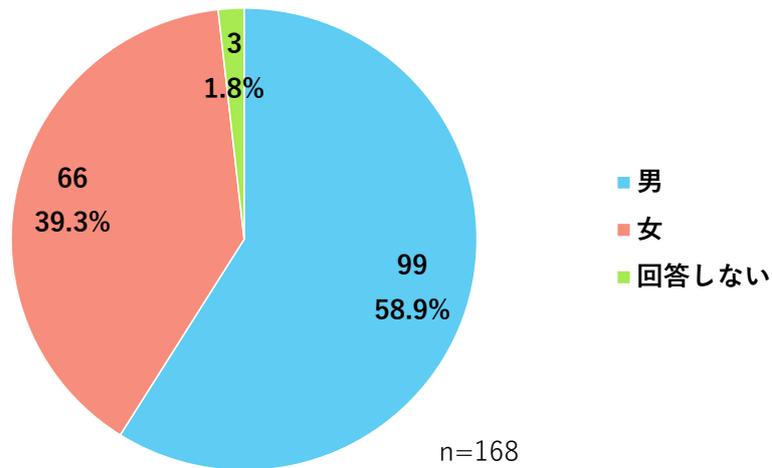


図 3-65 性別

## (2) 卒業後の進路について

### ① 卒業後の進路

卒業後の進路についてはほぼすべての人が高等学校に進学する予定である。

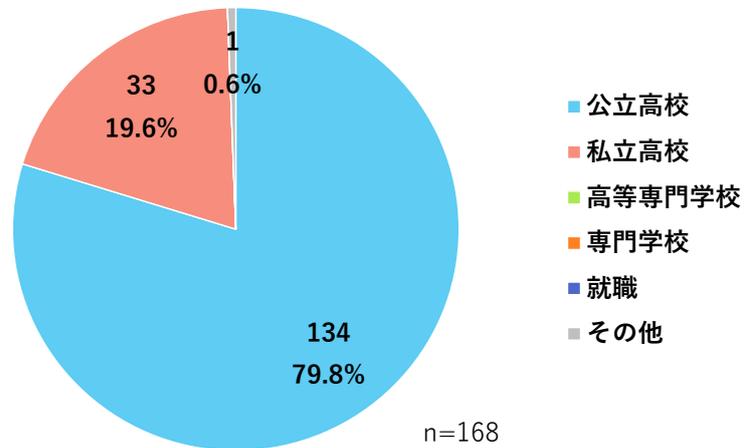


図 3-66 卒業後の進路

### ② 進学予定地域

進学予定者の約 8 割は萩市内の学校に通学を予定している。

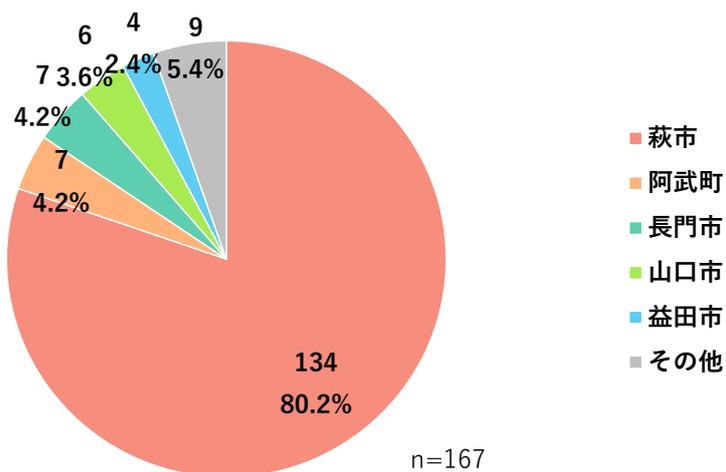


図 3-67 高校または専門学校に進学する人の進学予定地域

### (3) 進学先の決定に際し重視する点

公共交通で通学できることについては「重視する」が半数を超えている。

バイク・スクーターでの通学の可否は8割以上が「重視しない」と回答している。

スクールバスの運行の有無については、「重視する」は4割程度にとどまるが、「中間」が3割以上であり、比較的重要度が高い項目であるといえる。

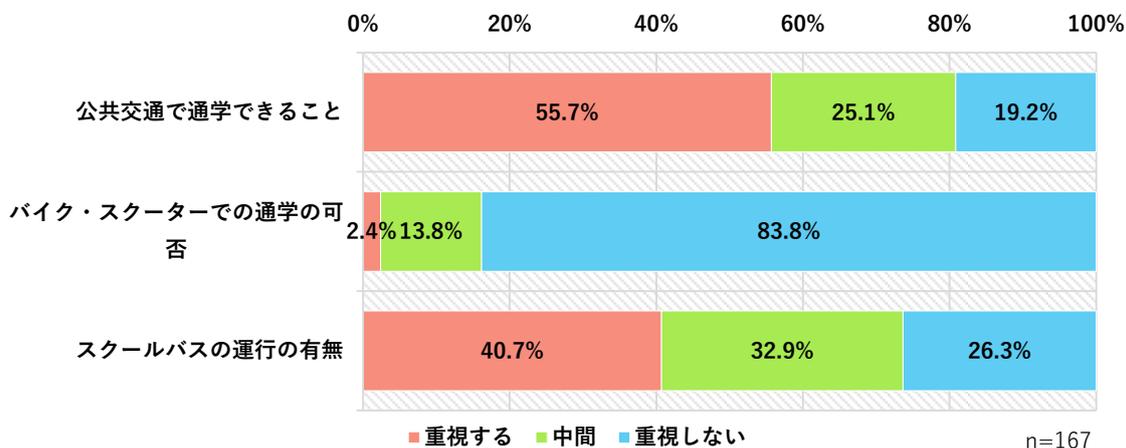


図 3-68 重視する点

### (4) 下宿の予定の有無と理由

下宿を予定しているのは全体の1割未満であるものの、12名存在する。

下宿を予定する理由として、そもそも自宅からでは通学が困難なことや学生寮があること、移動に時間がかかることが多く挙げられている。

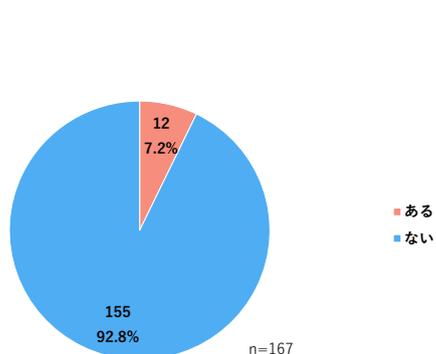


図 3-69 下宿の予定

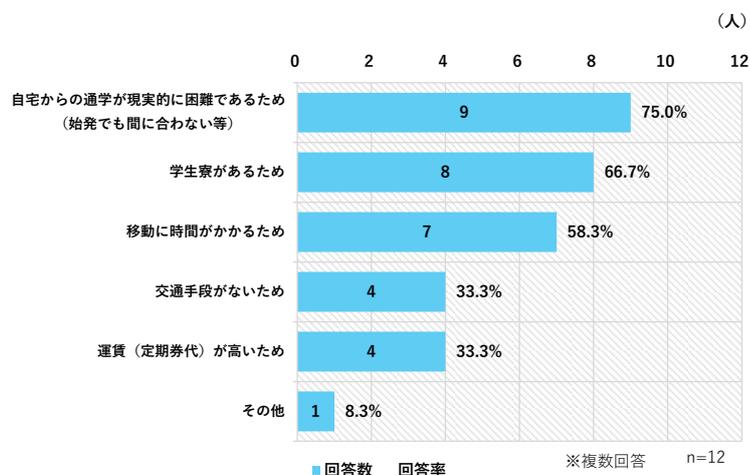


図 3-70 下宿予定の理由

## (5) 想定する通学手段

「自転車・スクーターのみ」が最多で 68.3%を占める。公共交通機関では、鉄道（21.0%）が最多である。

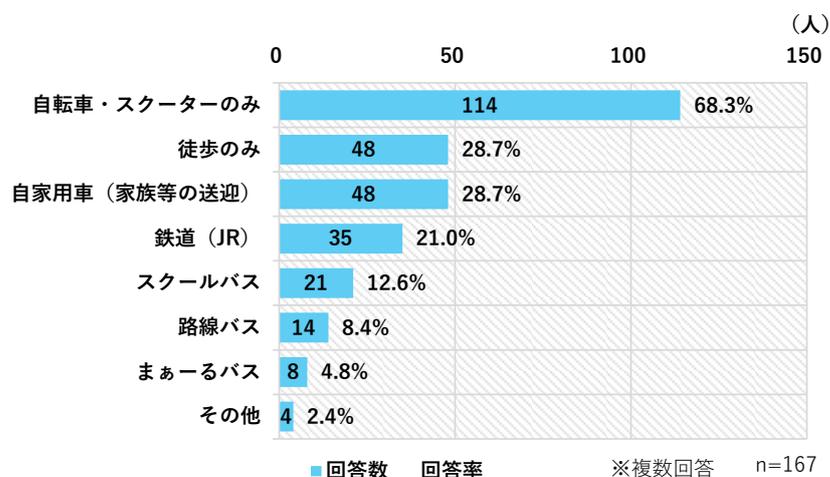


図 3-71 想定する通学手段

## (6) 送迎について

自家用車（家族等の送迎）のうち、行き・帰りどちらも送迎を想定する人が 75%を占める。送迎区間は基本的に「自宅から学校（または学校から自宅）」であるが、一部自宅から駅やバス停の区間の送迎を想定している。

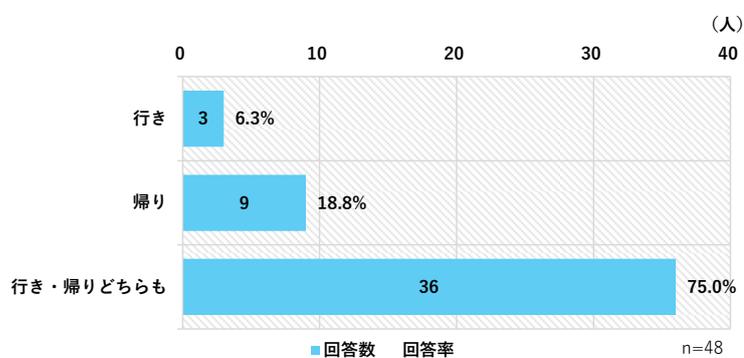


図 3-72 送迎の行き・帰りの別

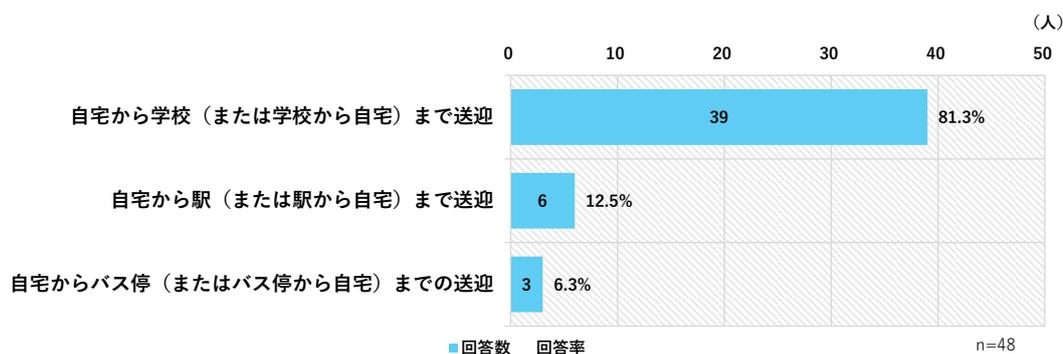


図 3-73 想定を送迎区間

## (7) 交通手段の不満点・懸念点

「本数が少なく待ち時間が長い」「部活動の後の帰りの便がない」「乗り継ぎが不便で時間がかかる」など運行本数の少なさや運行時刻について不満・懸念の声がみられる。

一方で、不満点・懸念点はないという回答は 52.7%存在する。

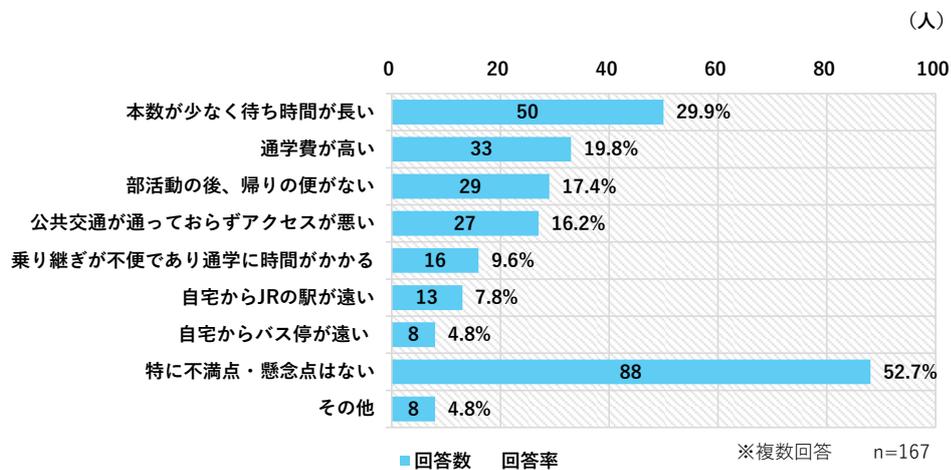


図 3-74 交通手段の不満点・懸念点

## (8) 導入・改善してほしいサービス

「通学に利用しやすい市内循環バス」や「学校と最寄り駅を結ぶバスの運行」といった運行の充実度を求める意見が多いが、「バスや鉄道の定期券購入補助」も 34.1%回答されており、通学距離の長さによる公共交通にかかる費用の大きさも課題といえる。

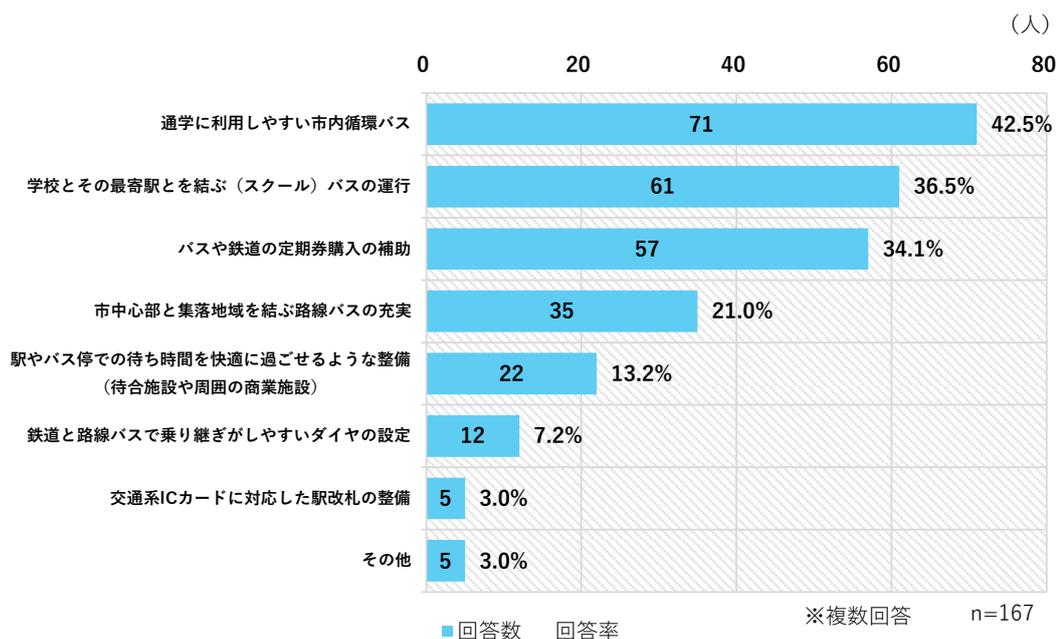


図 3-75 導入・改善希望サービス

## (9) 自由意見

回答内容
JR の利便性が私の時代と比べ悪すぎます。また、運休も多いのと代替バスも出ないので、急遽送迎するようになります。萩市内の学校に通わせたいが以上のことから不可能で益田になります。
ウェルネスパークでの試合の時などバスがあればと思います。
バスの経路が悪すぎる
バス代が高く、女子寮を検討中。市内に遊びに行く際には、保護者が送迎が当たり前である。バスの本数も少なく、遅くまで市内に滞在できない。同学年との放課後ライフは、無いに等しい
バス通学をさせたいが、バスの本数も少ない上、学校に通える時間にバスが来ない。また、帰りのバスもないので、改善してほしい。
ファミリーサポートのような制度があればいいと思います。急な送迎のサポートなど
雨が降ると、電車が止まったり、悪天候の時は、送迎が必要になるので公立もスクールバスがあったらいいと思う。
学校が早く終わる時(午前中)や部活動がない時の JR を利用できる時間帯がない
近年 JR は運休が多く遠方から通学する者は送迎せざるを得ない。ガソリン代も高騰しているのでせめて定期券購入の補助を拡充して欲しい。
山陰本線の本数が少なすぎて、子どもだけで汽車を利用した行動がしにくい。
山口高校直通のバスがあれば進路希望の幅が広がって良かった
市外で行きたい学校があったとしても通学手段に限られるので色々考えないといけなくなってしまうので、違う高校でも乗れる山口へのスクールバスが一台運行すれば助かります。
自転車通学をさせますが、行政が怠慢でろくに草刈りをしないので、いいかげんな町だと思っている。
周辺地区では、休みの日に遊ぶにも親の送迎が必須です。高校になれば、交通手段も子どもだけでは無理です。これも格差です。高齢者だけでなく、子どもの事もちゃんと考えてください。子どもも萩市民です。塾も満足に行けません。
住所、家族、収入などで差別化しないで欲しい。恵まれている、いない関係なく等しく支援して欲しい。
船の時間の検討
大雨注意報等出ると、交通手段がなくなるので、バス等代替え運転があると助かる。
地域によって、バス会社が一つしかなく、便数も少ないし、定期券にお金がかかる。補助が出たとしても、保護者の負担の方が大きい。市内通学の人と旧郡部との格差が出てくるのは仕方ないかもしれないが、金額面や通学時間を考えると、市内まで送迎する方法になってしまいます。
朝だけでも、道の駅あさひや明木のマルチメディアセンターから市内への直行バス(遠回りしない)があると助かるが、利用人数考えると難しいのでしょうか。市内の高校を本人が希望しているので、親が頑張っただけで送迎するしかないと思っています。

回答内容
通学路の環境整備をしてください。草、木、竹等が繁茂しています。車道にはみ出している箇所も有ります。
鉄道は天候に左右され、本数も少ないので、不便を感じる。市内循環だけでなく、集落地域にも無料または低額料金のバス運行があると送迎ができない時も子どもが利用できそう。
電車が天候などで動かない時が困る。
道の駅あさひに寒さを凌げるバス待合室を設置してほしい
道の駅あさひのバス停付近を冬の間や雨の日に寒さを少しでもしのげるように整備してほしいです。
萩は学校が以前に比べ少なくなったので、市外への通学も考えている。しかし、交通手段が少なく、交通費がかさむ。山口高校など勉強意欲のある学生が交通費などを理由に学ぶことを諦めるケースが多々ある。そのような学生に交通費の補助など考えて頂きたいです。
萩市内の公立か市外の私立になるかわかりませんが、学生は雨でも自転車を使います。まあるバスなどに乗るということがあまり思いつかないのかもしれないかもしれません。
歩道に対する安全性 自転車通学のスマホながら運転の危険性
放課後、迎えを待つ場所を充実してほしい。(中学生)
料金が高い
路線バスを利用させたいと思いますが、本数が少なく、そして料金が高いことが悩みです。定期にしたいと思いますが、行きは萩市内へ出勤する便に乗せていける、帰りはバスで帰ってほしいといった時には、定期がもったいないと思ってしまいます。

### 3-4. 観光来訪者アンケート調査

#### 3-4-1 調査概要

調査期間	2024年8月3日（土）
調査場所	① 萩城跡 ② 松陰神社 ③ 萩・明倫学舎
調査項目	① 居住地 ② 萩市内で訪れた・訪れる予定の施設 ③ 移動手段（萩市まで／萩地域内／市内他地域） ④ 公共交通での来訪検討有無、検討した結果自家用車できた理由 ⑤ 萩市内の観光において問題に感じた点 ⑥ 萩市の観光時に利用したいサービス ⑦ 観光情報や移動手段の情報の入手先 ⑧ その他、萩市内の観光におけるご要望 ⑨ 属性（性別／年齢／自動車運転免許の有無／グループの人数／同行者の属性／萩市内での宿泊の有無）
調査方法	各施設来訪者に対し、調査員が聞き取りで調査を行う。外国の方に対しては英語の調査票を渡し、記入してもらう。
回答票数	合計：203票 萩城跡：27票 松陰神社：137票 萩・明倫学舎：39票

### 3-4-2 調査結果

#### (1) 居住地

回答者の97.5%は居住地が萩市外である。

萩市外からの来訪者を都道府県別に見ると、山口県が最も多く、同程度で福岡県が続く。

その他、関東（東京、神奈川）や山陽・関西（広島、大阪、兵庫）からの来訪者が高い割合を占めている。

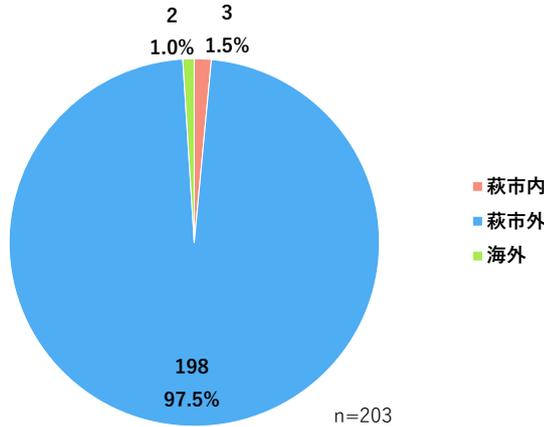


図 3-76 居住地

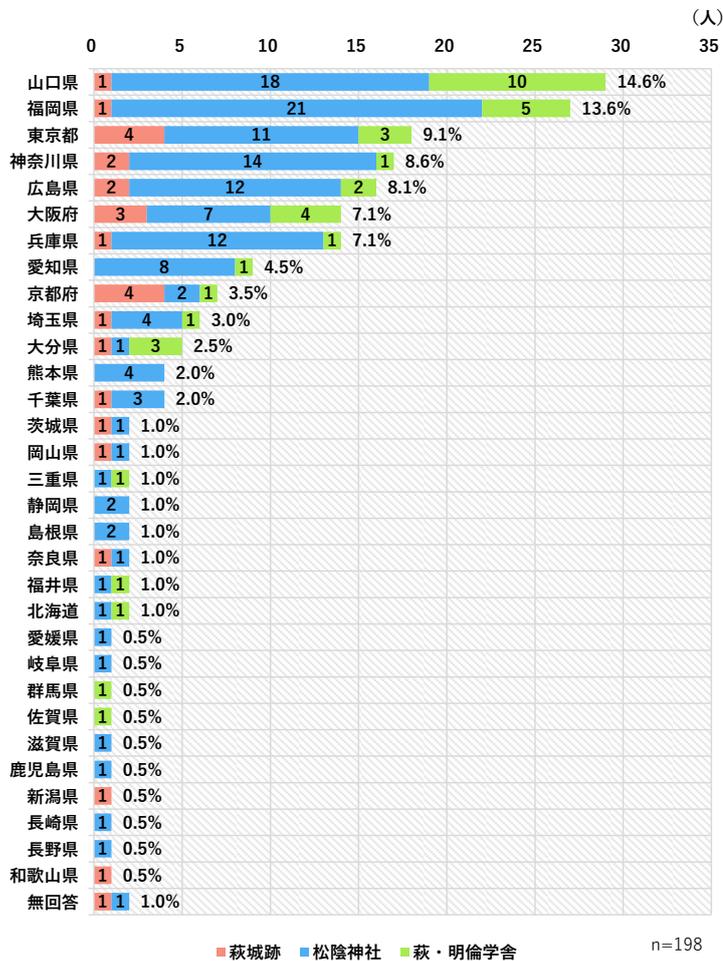


図 3-77 居住地（萩市外）内訳

## (2) 来訪施設

松陰神社が最も多く 80%を超える。

調査箇所以外では、萩しーまーとや萩反射炉の割合が比較的高くなっているが、いずれも萩地域内であり、萩地域外の観光地に訪れる人はわずかであるといえる。

その他としては、菊ヶ浜（海水浴含む）や萩博物館、伊藤博文旧宅が挙げられている。

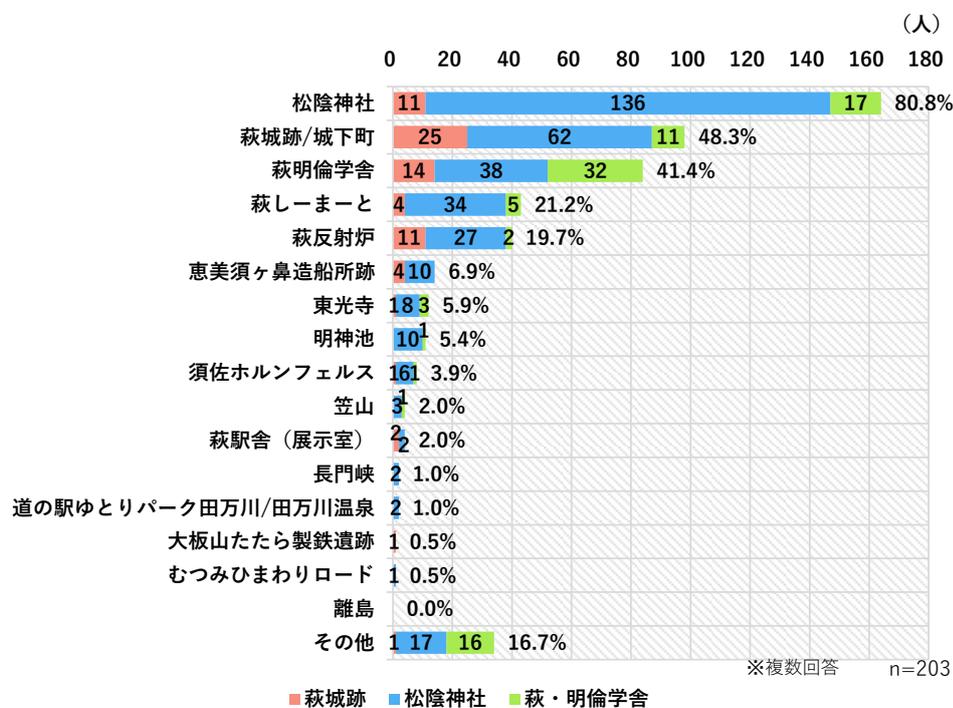


図 3-78 訪れた／訪れる予定の施設

表 3-1 その他内訳

観光地名	回答数
菊ヶ浜、海水浴	5
萩博物館	3
伊藤博文旧宅	3
萩焼、陶芸	3
元乃隅神社（長門市）	2
秋芳洞（山口市）	1

### (3) 観光時の移動手段

「萩市まで」の移動手段は、自家用車が最多（59.5%）であり、次いで、レンタカー（23.0%）である。公共交通機関では、JR山陰本線及び高速バス（スーパーはぎ号）がともに3.5%である。

「萩地域内」の移動手段は、自家用車が最多（56.2%）であり、次いで、レンタカー（23.6%）である。レンタサイクルは4.4%利用されているが、シェアサイクルは0.5%と利用が少ない。

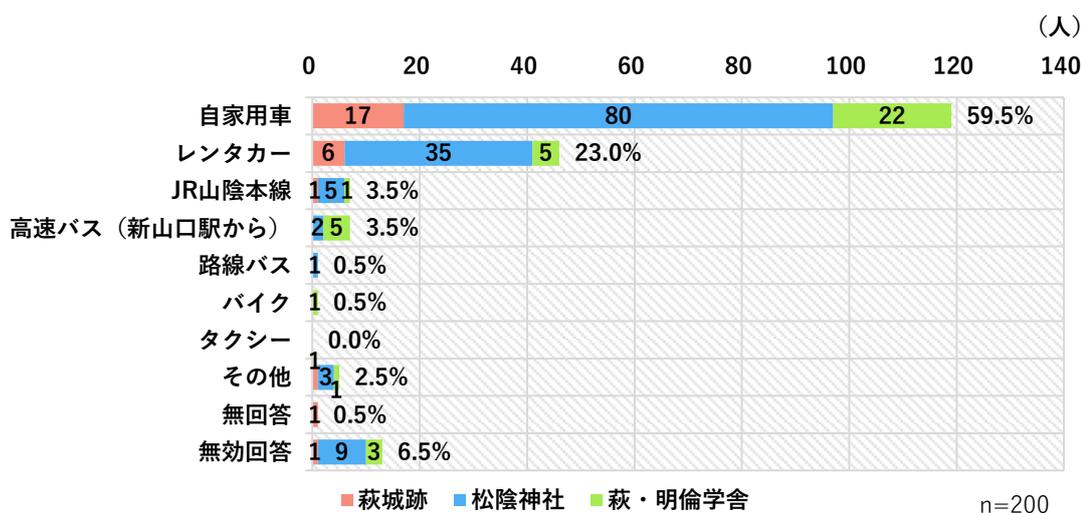


図 3-79 移動手段（萩市まで）

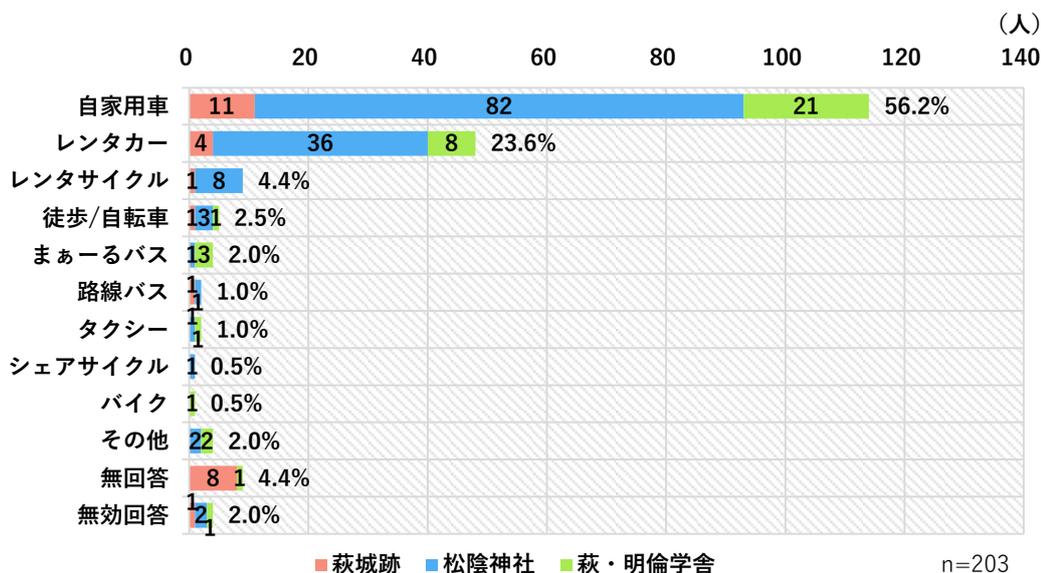


図 3-80 移動手段（萩地域内）

#### (4) 観光時の移動手段

「萩地域⇔萩市内他地域」の移動手段は、自家用車が最多（57.6%）であり、次いで、レンタカー（22.2%）である。公共交通機関では、JR山陰本線が3.9%利用されているが、路線バスの利用は1.0%とごくわずかである。

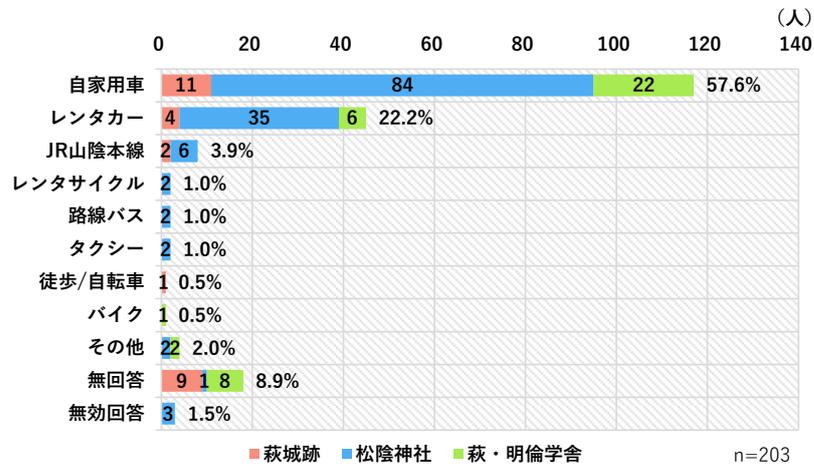


図 3-81 移動手段（萩地域⇔萩市内他地域）

#### (5) 公共交通での来訪の検討、検討した場合自家用車で来訪した理由

萩市へ自家用車で来訪した人のうち、公共交通機関での来訪を検討したひとは6.9%存在する。最終的に自家用車で来訪した理由として多いのは、「公共交通では訪れたい観光地を巡れないから」「自由に行動できるから」といった移動の柔軟性に関するものである。感染症の懸念はされていない。

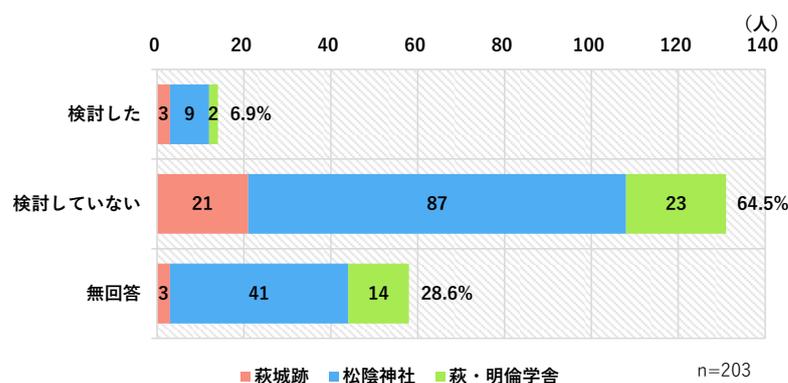


図 3-82 公共交通機関での来訪の検討

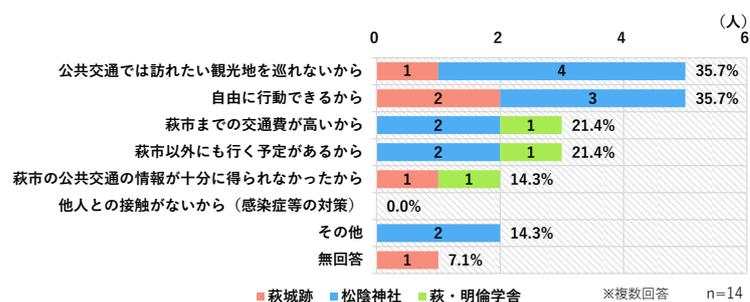


図 3-83 検討したが、自家用車で来訪した理由

## (6) 萩市内の観光において問題に感じた点

「公共交通の運行本数が少ない」が最多であり、40.0%となっている。次いで、「新幹線駅や空港からのアクセスが悪い」「鉄道やバスの接続が悪い」がともに 22.2%挙げられている。「行きたい場所に公共交通で行けない」も 13.3%回答されている。

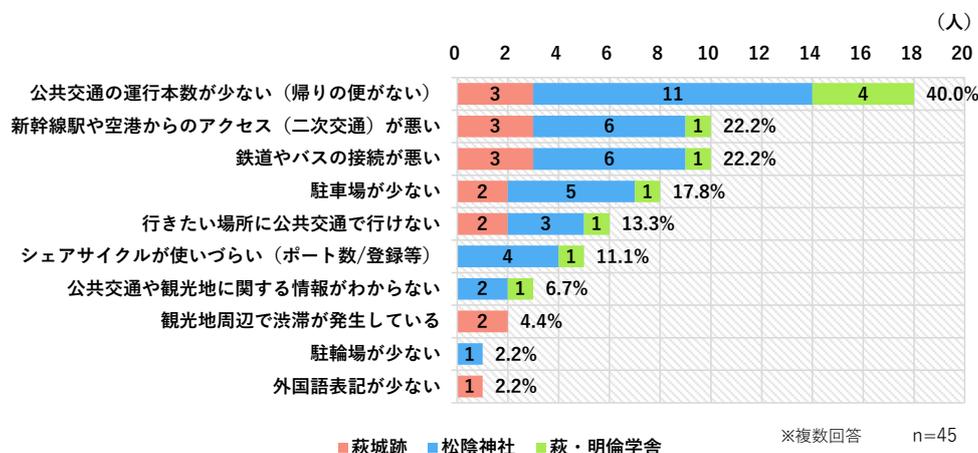


図 3-84 萩市内の観光において問題に感じた点

## (7) 萩市観光時に利用したいサービス

周遊バスや観光地に停車する路線バスといった、観光客にも利便性の高いバスの利用意向が高く、回答者の半数以上から回答を得ている（53.9%）。

次いで、市街地におけるシェアサイクル・キックボードを充実させることへの利用意向がある（36.9%）。

既存のサービス（空港からの送迎タクシー、貸切・送迎タクシー）はいずれも利用意向が低い（7.1%及び 5.0%）。

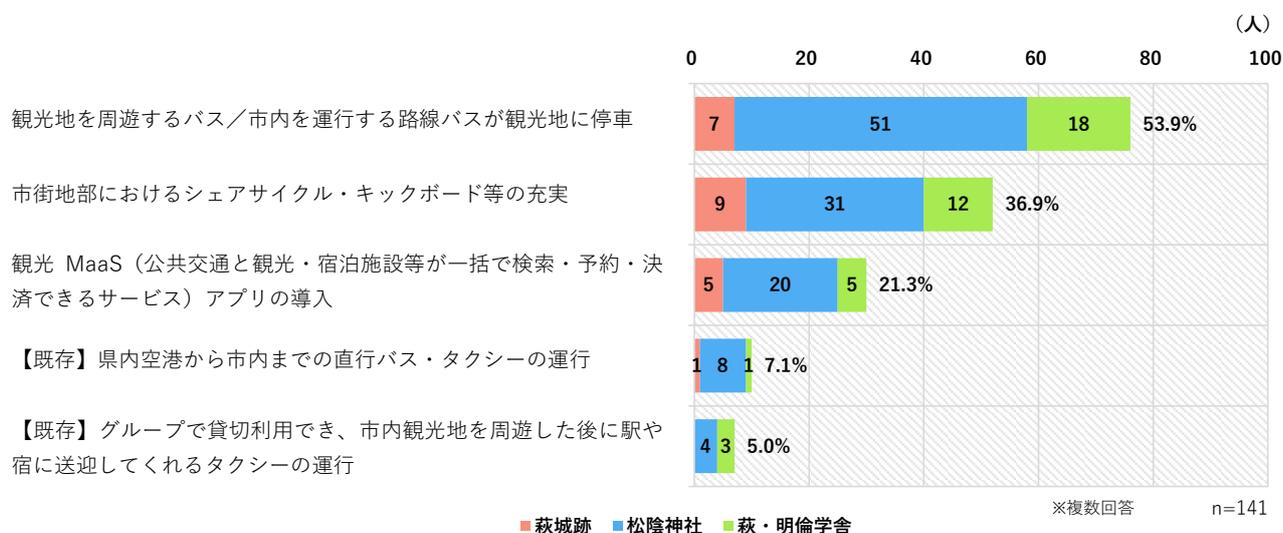


図 3-85 萩市観光時に利用したいサービス

## (8) 観光情報や移動手段の情報の入手先

40代以上の年齢層の来訪者が中心である（次項参照）ためか、情報の入手先として SNS や You Tube は少なく、観光施設等の HP や観光・旅行サイトが多い。

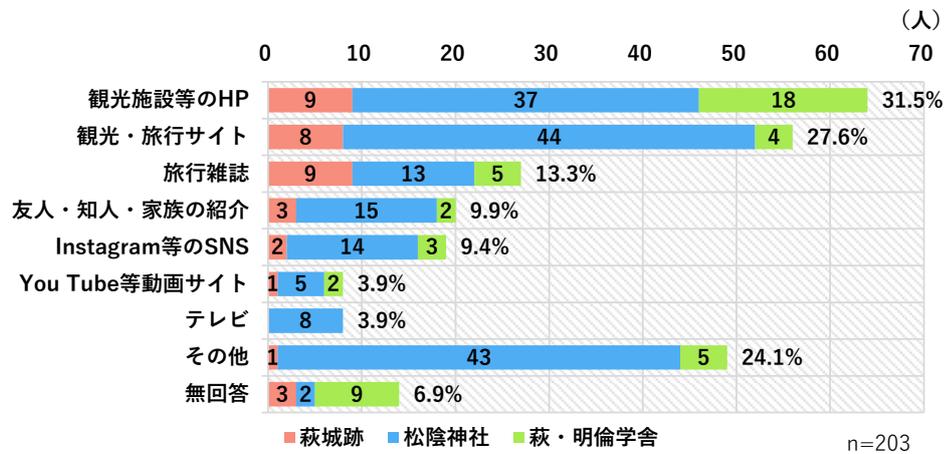


図 3-86 観光情報や移動手段の情報の入手先

## (9) 属性

### ① 性別

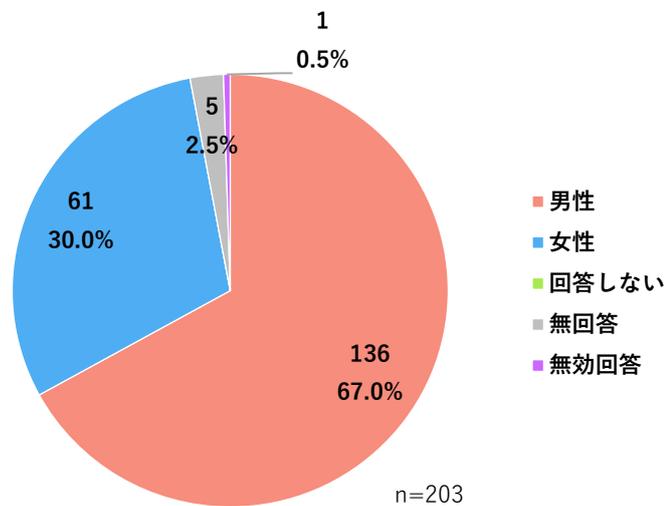


図 3-87 性別

## ② 年齢

回答者は40代（21.2%）及び50代（25.6%）が中心であり、合わせて約半数を占めている。その他の年代では、19～29歳の割合が比較的高く（16.7%）、60代以上は少数である。

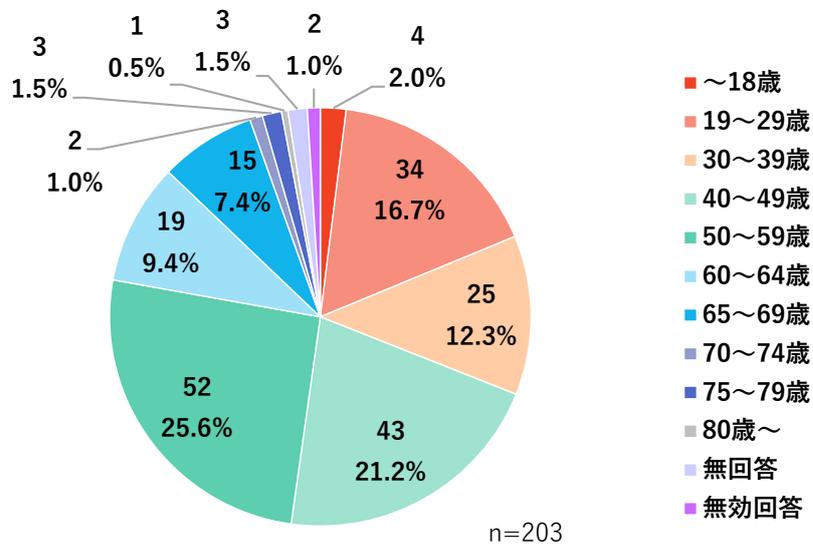


図 3-88 年齢

## ③ 自動車運転免許の有無

90%以上の人が自動車運転免許を所持しており、そのほとんどが日常的に運転を行っている。

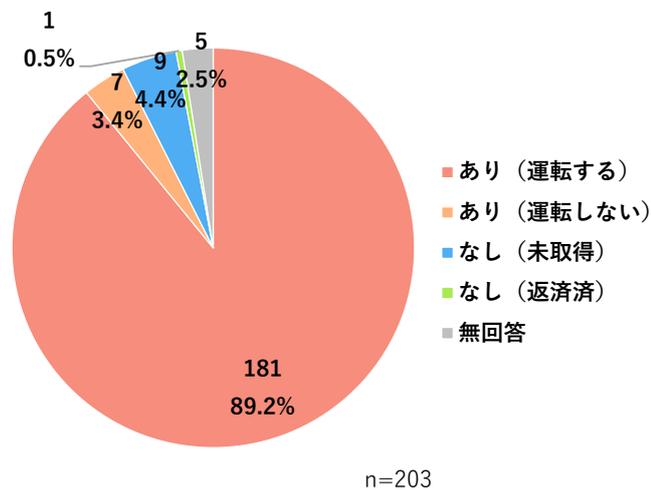


図 3-89 自動車運転免許の有無

#### ④ グループの人数

グループの人数の割合は 2 人が最多（42.9%）であり、次いで、1 人及び 3 人（ともに 16.7%）である。貸切タクシーの利用が想定される団体客（5 人以上）の割合は全体の 1 割程度である。

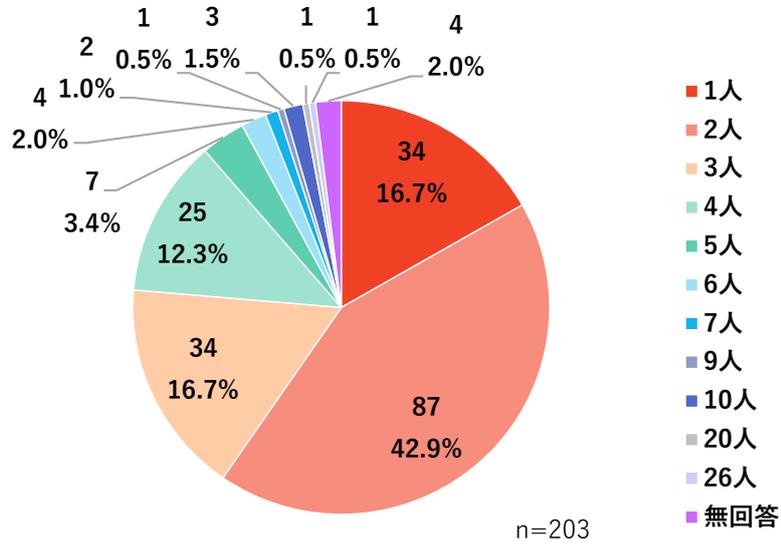


図 3-90 グループの人数

#### ⑤ 同行者の属性

同行者の属性としては、家族・親族やカップル・夫婦が多い。

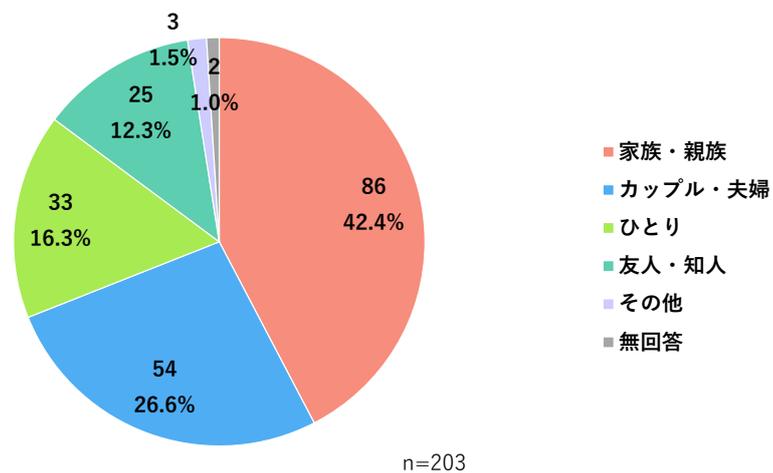


図 3-91 同行者の属性

### ⑥ 萩市での宿泊の有無・宿泊者の泊数

過半数（51.2%）が萩市内で宿泊をされており、泊数は1泊が73.1%を占めている。

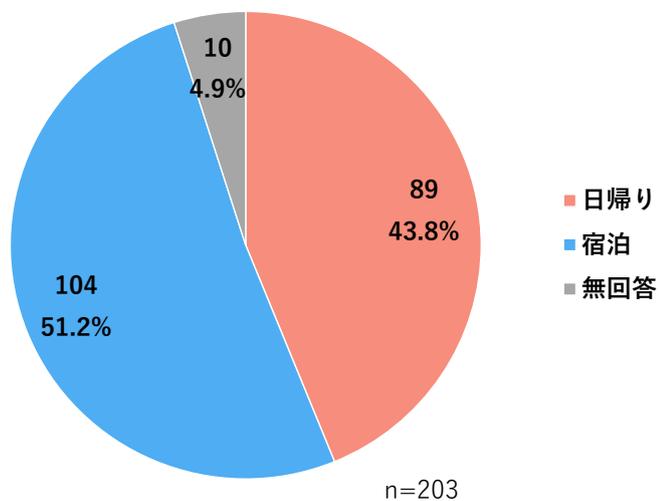


図 3-92 萩市での宿泊の有無

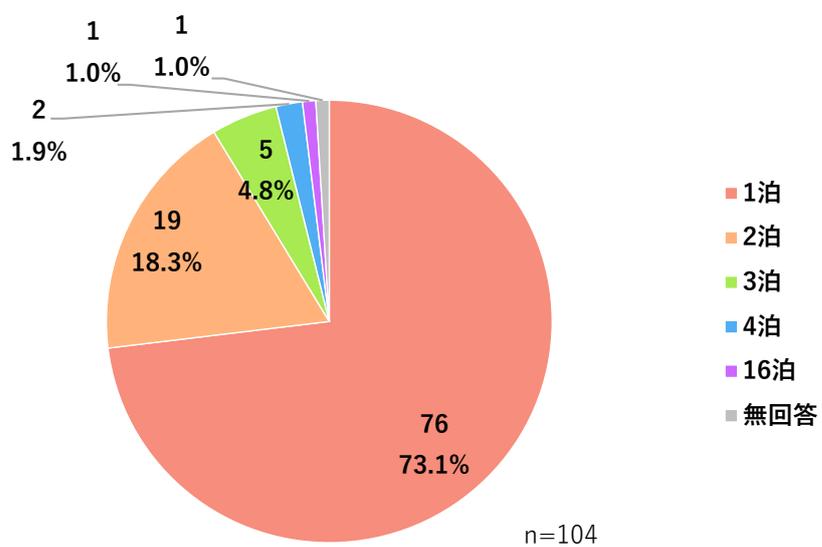


図 3-93 宿泊者の泊数

### 3-5. 路線バス乗り込み調査

#### 3-5-1 調査概要

調査日	2024年7月12日(金)
調査対象路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>萩市内完結路線</li> <li>萩商工高校前～奈古駅前</li> <li>東萩駅前～津和野BC</li> </ul>
調査項目	① 利用者の属性(性別・年齢等) ② 利用実態(OD・利用頻度・利用目的等) ③ 再編後の満足度
調査方法	調査員による聞き取りアンケート(乗込み)。 調査票を持った調査員が乗客一人一人を回り、設問に沿って聞き取りを行う。
乗車人数・アンケート回答者数	359名

### 萩市内 路線バス乗降調査 アンケート調査票

萩市地域公共交通会議

萩市内にて運行する路線バスについて、利用実態調査を行っております。  
お急ぎの所お手数をお掛けして申し訳ございませんが、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

**質問1 乗車バス停と降車予定バス停**  
該当するバス停に「✓」をつけてください。 該当するバス停がない場合は、表の下にバス停名をご記入ください。

乗車	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35		
バス停名	中津	前丸	化見	中畑	高保文所	高佐中央	陸家	片袋																													
降車																																					

乗車	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	
バス停名																																				
降車																																				

該当のバス停がない場合、下に記入をお願いします。  
乗車バス停 ( ) 降車バス停 ( )

以下、質問の該当する番号に○をつけてください。

**質問2 利用目的** 1. 通学 2. 通勤 3. 買い物 4. 通院 5. 公共施設の利用  
6. ビジネス 7. 観光 8. その他

**質問3 バスに乗る前の移動手段** 1. 徒歩 2. 車(自身が運転) 3. 車(送迎) 4. 自転車・バイク 5. ぐるっとバス  
6. まあーるバス 7. 路線バス・生活バス 8. 鉄道 9. タクシー 10. その他( )

**バスを降りた後の移動手段** 1. 徒歩 2. 車(自身が運転) 3. 車(送迎) 4. 自転車・バイク 5. ぐるっとバス  
6. まあーるバス 7. 路線バス・生活バス 8. 鉄道 9. タクシー 10. その他( )

**質問4 バスの利用頻度** 1. 週5日以上 2. 週に3～4日 3. 週に1～2日 4. 月に1～2日 5. 年に数日程度

**質問5 ①性別** 1. 男性 2. 女性 3. 回答しない  
②年齢 1. ～17歳 2. 18歳～22歳 3. 23歳～29歳 4. 30歳～39歳 5. 40歳～49歳  
6. 50歳～59歳 7. 60歳～64歳 8. 65歳～69歳 9. 70歳～74歳 10. 75歳～

③ご職業 1. 小学生 2. 中学生 3. 高校生 4. 大学・専門学校生  
5. 会社員・公務員 6. パート・アルバイト 7. 自営業・家事手伝い  
8. 無職 9. その他

④支払方法 1. 現金 2. 現金(HAGICA) 3. 交通系ICカード 4. バスカード 5. 定期券 6. その他

⑤運転免許の有無 1. あり(日常運転する) 2. あり(運転しない) 3. なし(未取得) 4. なし(返納済み)

**質問6 このバスに乗らない場合の代替手段** 1. 車(自身の運転) 2. 車(送迎) 3. 徒歩 4. 自転車・バイク 5. タクシー  
6. その他

**質問7 その他ご意見** ( )

※調査員記入	調査日	令和6年 月 日 ( )	調査員氏名	
	調査場所	萩長交通	調査員氏名	
	発時	( ):( )	降車	津和野～片袋
	発車	( ):( )	乗車	中津

図 3-94 調査票

### 3-5-2 調査結果

#### (1) 便別利用者数①

「萩商工高校前～奈古前」では、早朝・夕方の時間帯で通勤や通学目的とみられる利用が多い。また、9時台～10時台の萩商工高校前方面、12時台の奈古駅前方面の利用も多く、午前中に奈古方面から中心部への外出に利用されていることが考えられる。

「萩 BC～大井～堀越」では、萩 BC 方面の利用が早朝に集中している。堀越方面の利用者の方が少ない傾向にある。

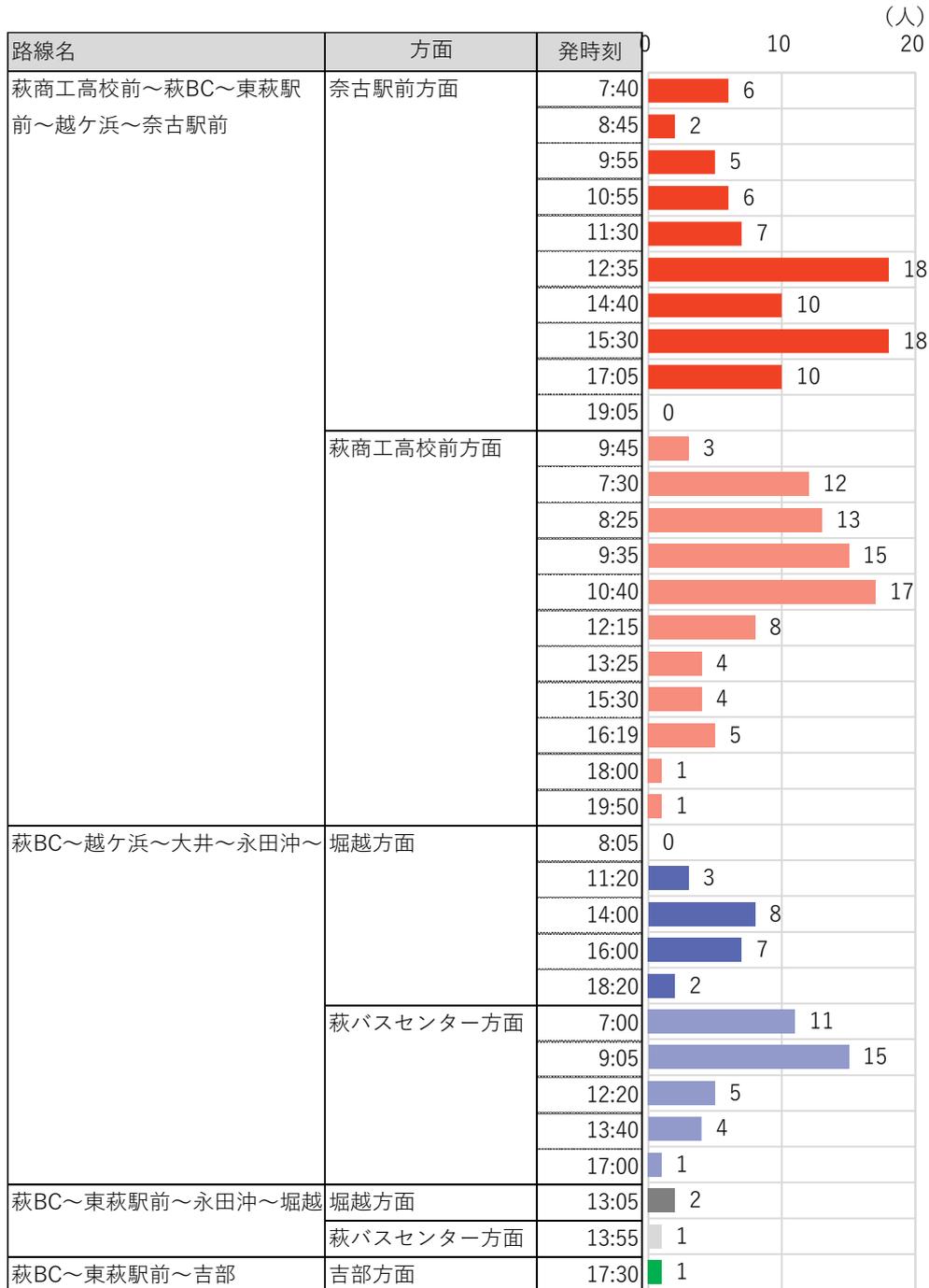


図 3-95 便別利用者数

## (2) 便別利用者数②

「萩 BC～惣良台入口」では、両方面とも午前中に利用が集中している。

「東萩駅前～津和野 BC」では、両方面とも 6 人／便程度の利用者はいるものの、走行距離に対する利用者は多くない状況である。また、後述（通過人員）に示すように、萩市～津和野までの利用がある便は限定的であり、萩市内完結や山口市～津和野町での利用も見られる。

「萩 BC～吉部（各停）」では、吉部方面の最終便と萩 BC 方面の午前の便に一定の利用が見られるが、全体として利用は少なく、11 便中 6 便で利用者が 0 人である。

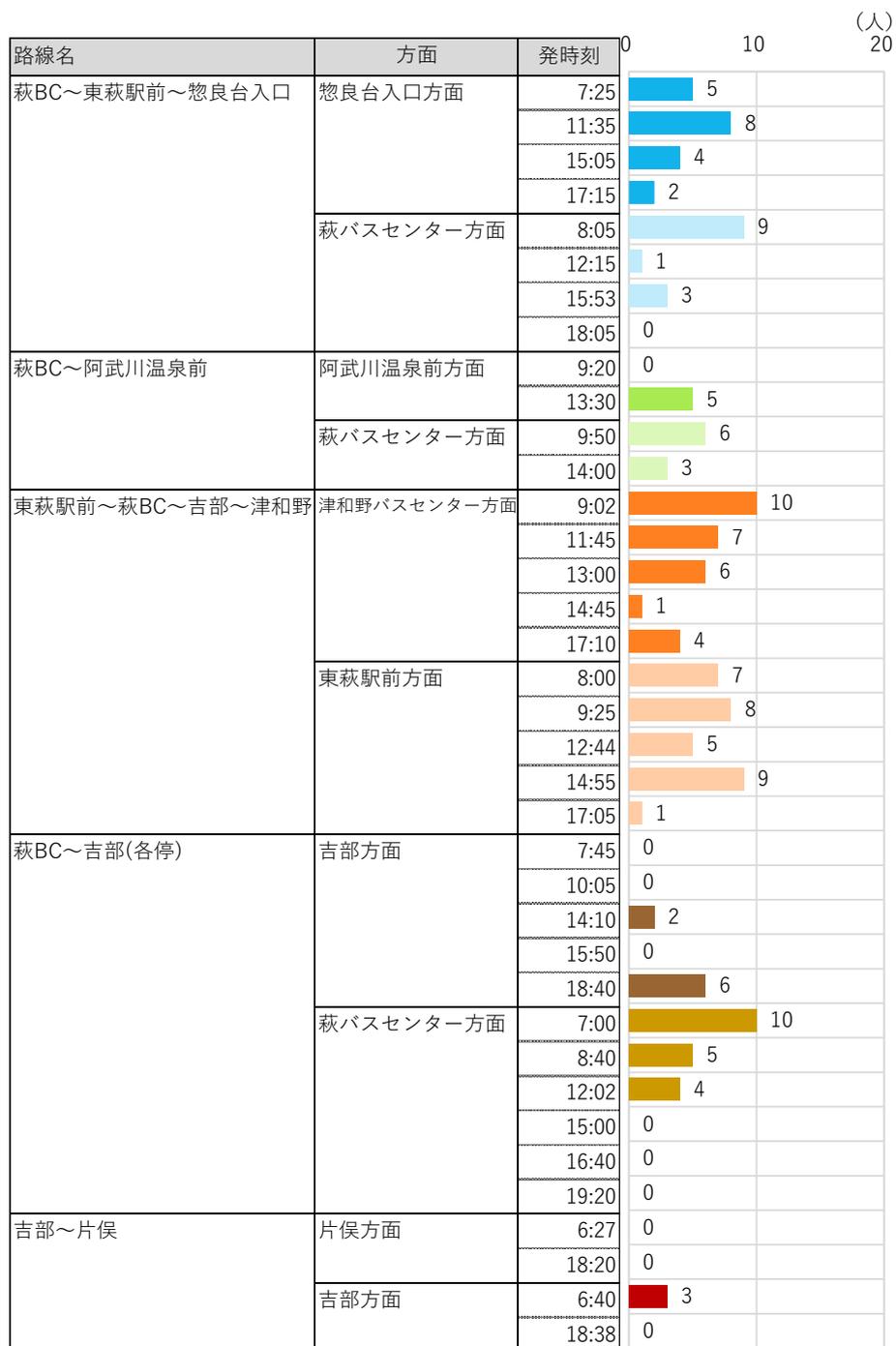


図 3-96 路線別乗車人数

### (3) 利用目的

「買い物」「通院」目的での利用が中心であり、それぞれ 39.3%、24.5%である。

「通勤」「通学」目的での利用は、それぞれ 12.0%、10.0%である。

「観光」目的での利用は、6 人のみ (1.7%) と少ない。

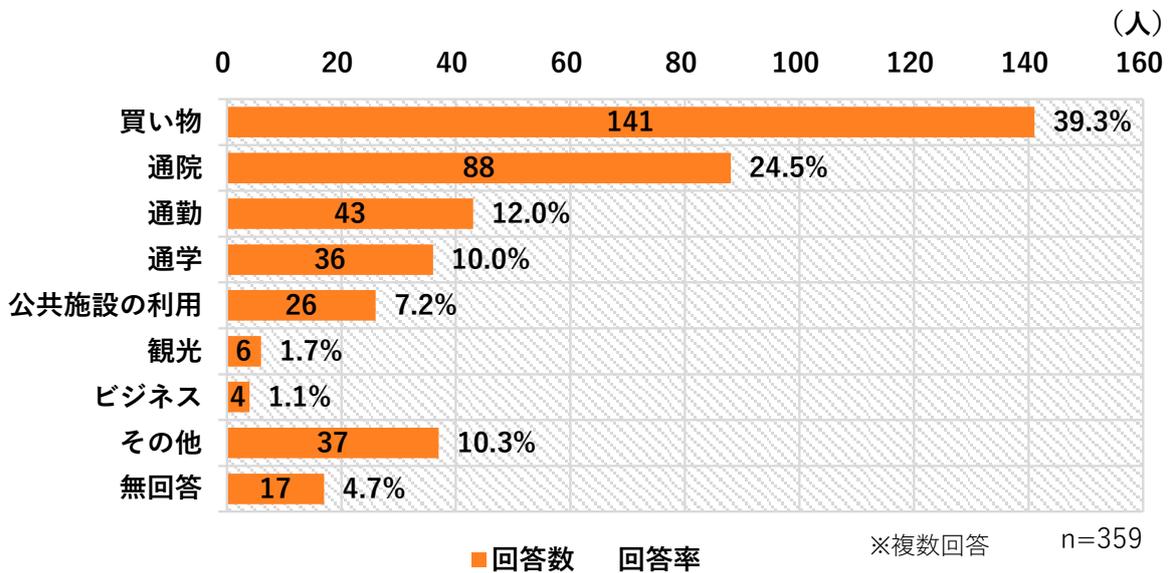


図 3-97 利用目的

#### (4) バス乗車前・降車後の移動手段

バスの前後を「徒歩」で移動する人が、全体の約7割を占めている。

次いで、「車（送迎）」「自転車・バイク」の割合が高い。

公共交通との乗り継ぎは、乗車前で8.9%、降車後で7.2%であり、全利用のうち1割弱となっている。公共交通の内、特に「まあーるバス」との利用割合が高く、乗車前・降車後ともに3.3%（12人）である。

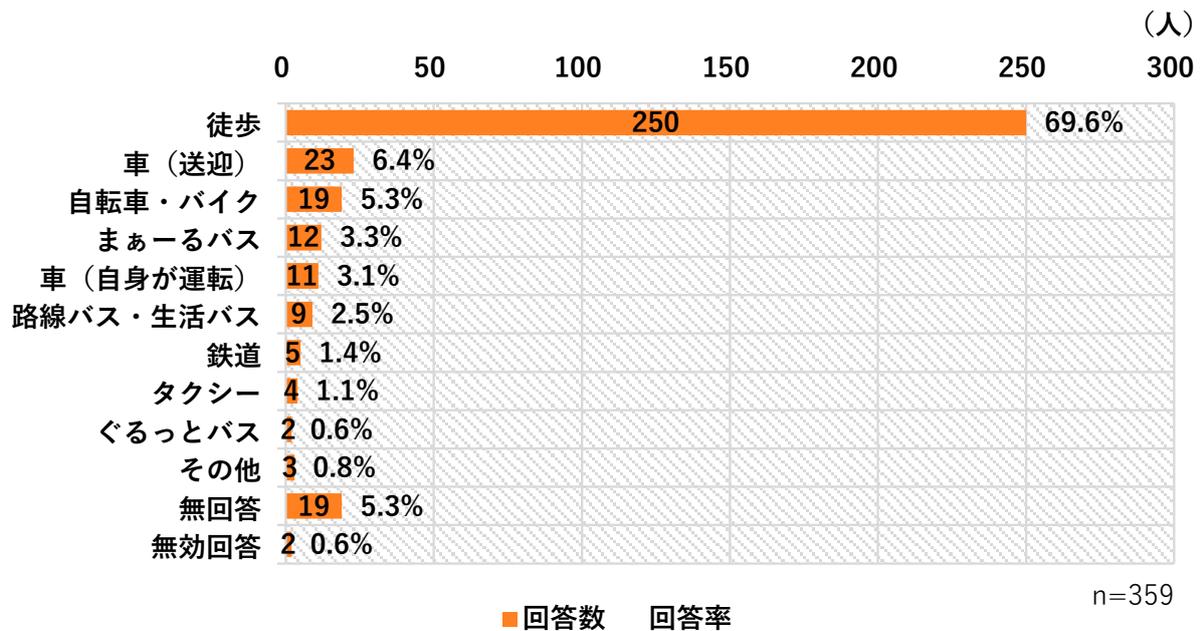


図 3-98 バス乗車前移動手段

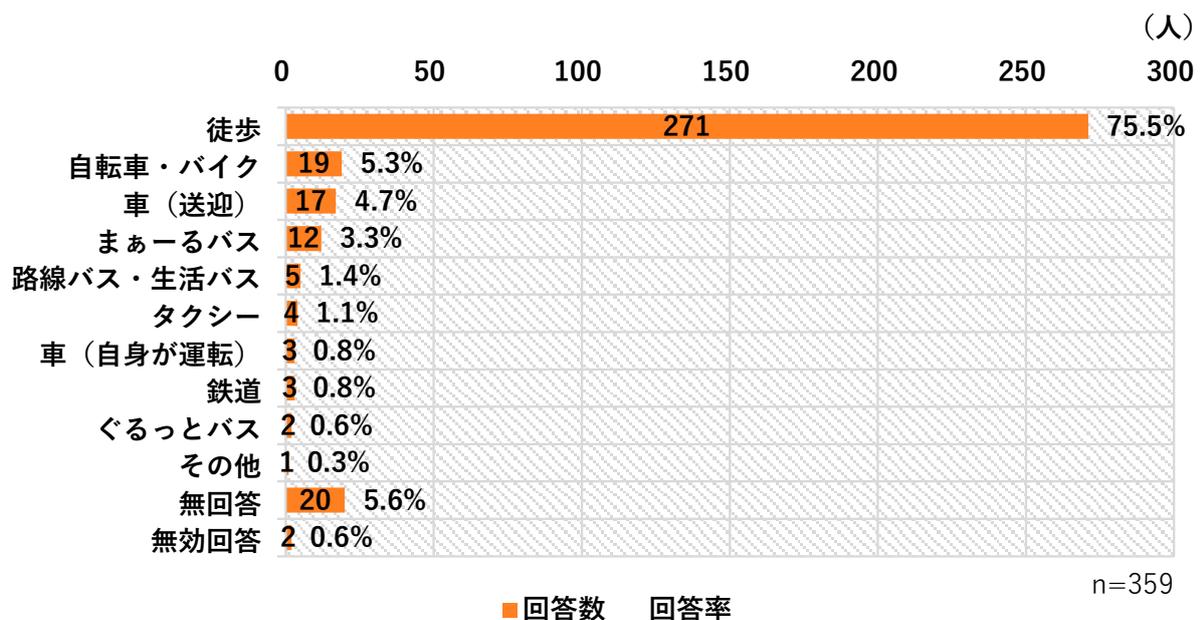


図 3-99 バス降車後移動手段

## (5) 利用頻度／性別

利用頻度について、「週5日以上」が23%、「週に3~4回」が18%、「週に1~2回」が36%であり、週1回以上の利用者が全体の77%となっている。「通勤」「通学」目的の利用者の割合が22.0%であったことから、「買い物」や「通院」目的で、週に1~2回は利用されていると推測される。

性別は「男性」が32%、「女性」が68%と女性の割合が高い。

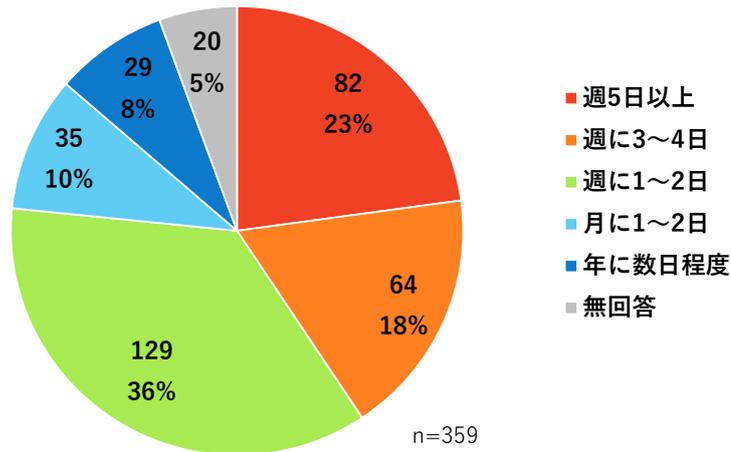


図 3-100 利用頻度

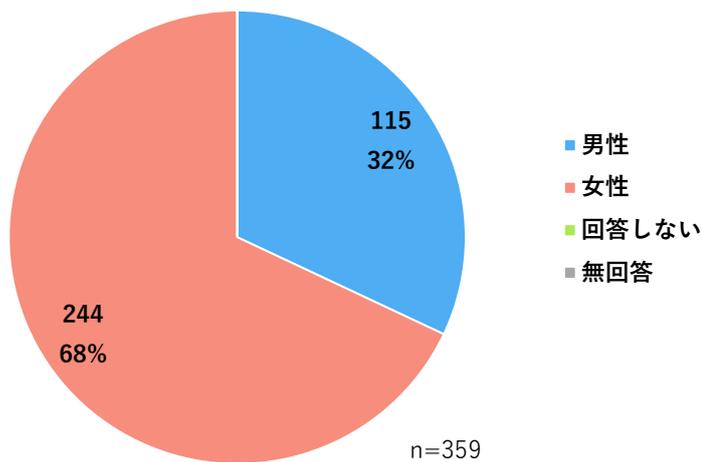


図 3-101 性別

## (6) 年齢／職業

「75歳～」の利用者が44%と半数近くを占めている。65歳以上を含めると66%となり、高齢者の利用が7割弱となる。「～17歳」の利用者が11%（38人）であり、一部の学生にとっては重要な交通手段であるといえる。

職業は「無職」が49%と半数を占めるが、「会社員・公務員」「パート・アルバイト」の回答も比較的多く23%である。

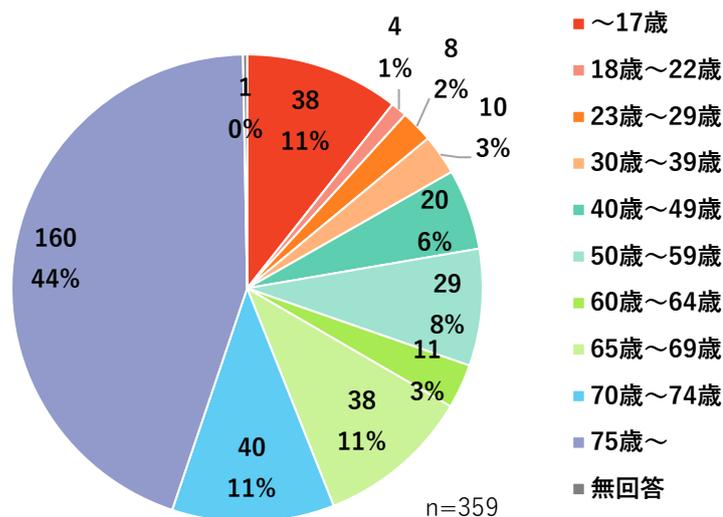


図 3-102 年齢

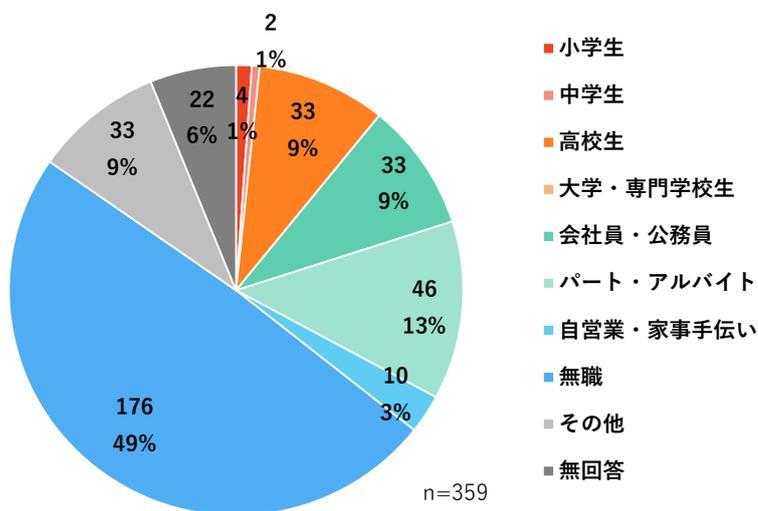


図 3-103 職業

(7) 運賃の支払い方法／自動車運転免許証の有無

運賃の支払い方法は、「現金（HAGICA）」が39%、「現金」が33%と多く、現金での支払いが全体の72%である。交通系ICカードは11%にとどまり、2024年2月から使用可能路線が増えたものの、利用者は限定的である。

自動車運転免許証は、「なし（未取得）」が半数を占める。「なし（返納済み）」が21%存在し、免許返納後の移動手段としての利用も担っている。

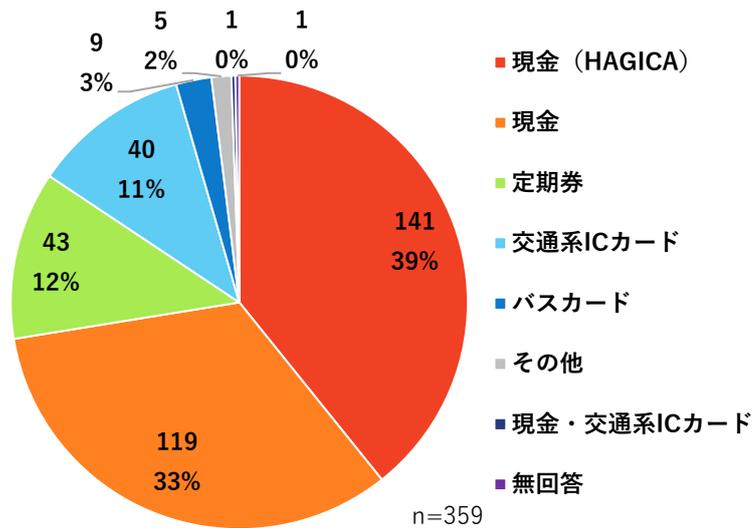


図 3-104 運賃の支払い方法

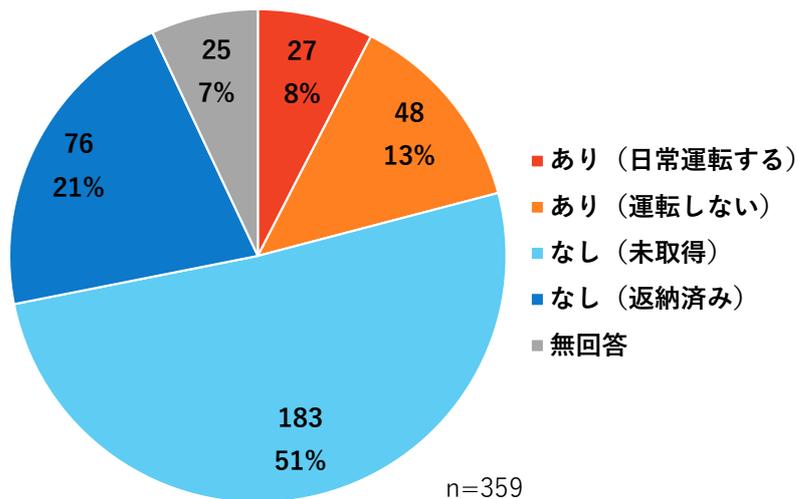


図 3-105 自動車運転免許証の有無

## (8) 代替手段／自由意見

バスに乗らない場合の移動手段は「車（送迎）」が 28.4%と最多ではあるが、その他の中の「なし」が 89 人（全体の 24.8%）と多い。集落部に居住する方にとっては、経済的な面でタクシーの利用は難しく、外出を諦めざるを得ない状況となる可能性が考えられる。

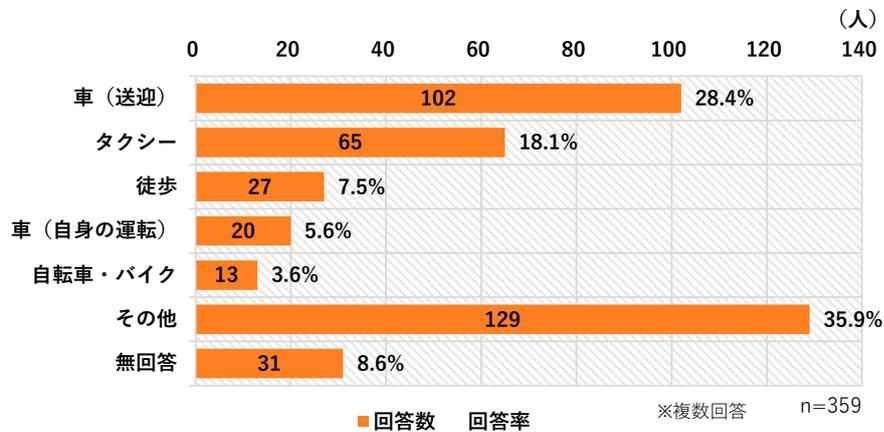


図 3-106 このバスに乗らない場合の移動手段

表 3-2 「その他」内訳

回答内容	回答数
なし	89
JR	20
JRとバス	1
まあーるバス	1
大井でバス	1
大井馬場からバスに乗る→自転車	1
大井馬場まで自転車で行って他のバスに乗る	1
無回答	15
合計	129

表 3-3 自由意見

回答内容	回答数
HAGICAを忘れた時も100円で乗れないか？	1
アトラスまでバスが行くと良いのですが	1
なくてはならない交通手段	1
バスがあるので助かります！	1
バスの乗降口のステップが高いので怖い	1
まあーるバスみたいにワンステップの方が乗りやすい	1
運転手さんにより、スピードが出し過ぎの人がいる。	1
港の中まで入ってきて欲しい	1
乗車までに越ヶ浜の4区の上から出るのが大変です	1
浮島にバス停を設置してほしい	1
本数を増やして欲しい	1
特になし	1
なし	1
合計	13

## (9) 系統別利用状況（通過人員）

### ① 萩商工高校前～萩 BC～東萩駅前～越ヶ浜～奈古駅前

#### A) 奈古駅前方面

乗車は「萩バスセンター」「東萩駅前」、降車は「越ヶ浜」「大井馬場」「道の駅阿武町」等が多い。

11：30 発及び 15：30 発の便の利用者が多い。

いずれの便においても萩～奈古区間で通過人員が存在しているが、萩商工高校前～萩 BC 区間の利用は少ない。

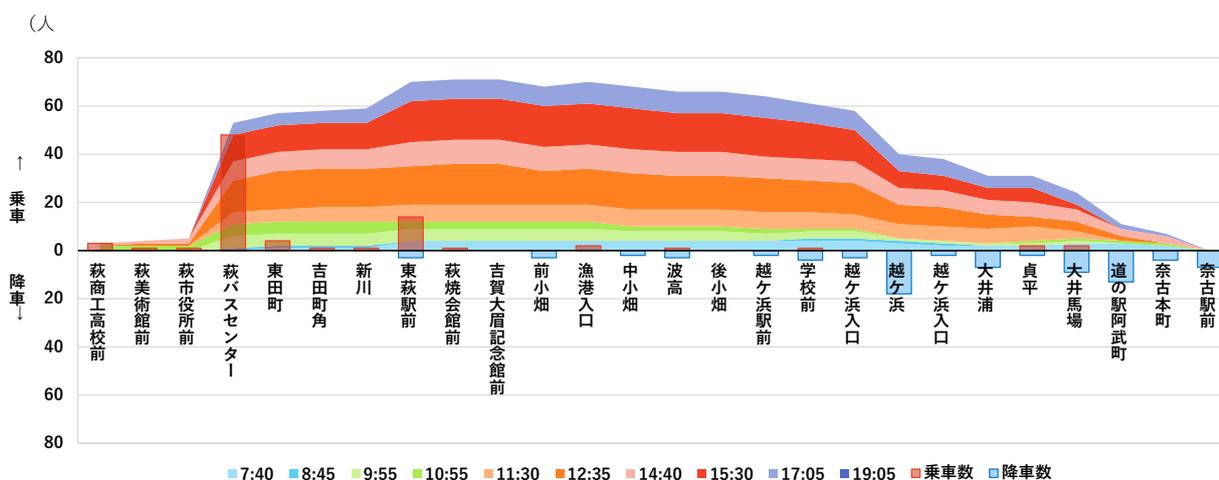


図 3-107 通過人員【奈古駅前方面】

#### B) 萩商工高校前方面

乗車は、奈古～大井～越ヶ浜区間のバス停で広く見られる。降車は、「東萩駅前」「萩バスセンター」が主である。

9：35 発以前の便及び 10：40 発の便で利用者が比較的多く、13：25 発以降の便では、極端に利用が少ない。

萩 BC～商工高校区間の利用はごくわずかであり、通学への利用はほとんどないと考えられる。

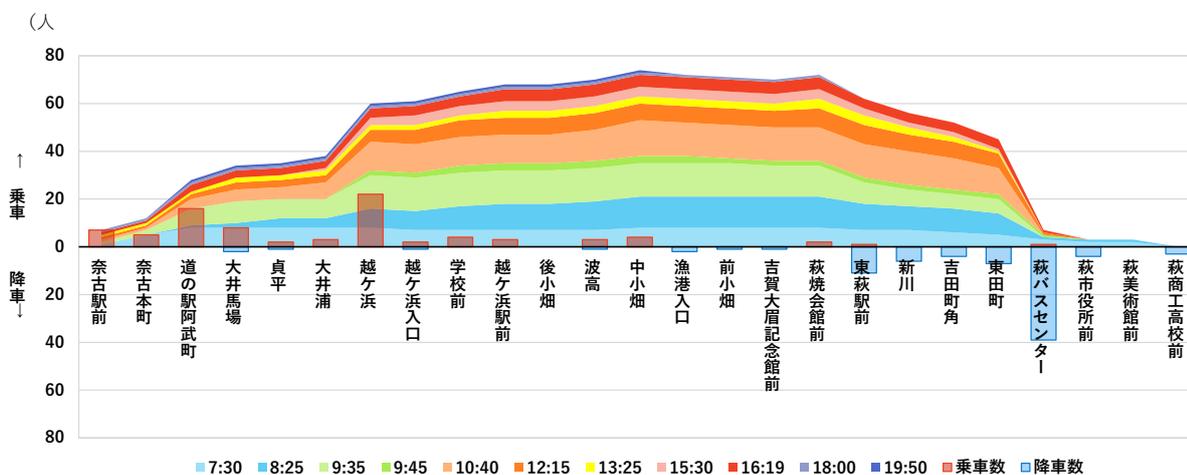


図 3-108 通過人員【萩商工高校前方面】

## ② 萩 BC～越ヶ浜～大井～永田沖～堀越

### A) 堀越方面

乗車は、9割が「萩バスセンター」である。降車は、「越ヶ浜入口」「越ヶ浜」「大井浦」「大井馬場」が多い。

利用は14:00発及び16:00発に集中しており、8:05発の便の利用はない。

萩 BC～大井馬場区間の利用が多く、それ以降の降車は5人（全体の4分の1）である。

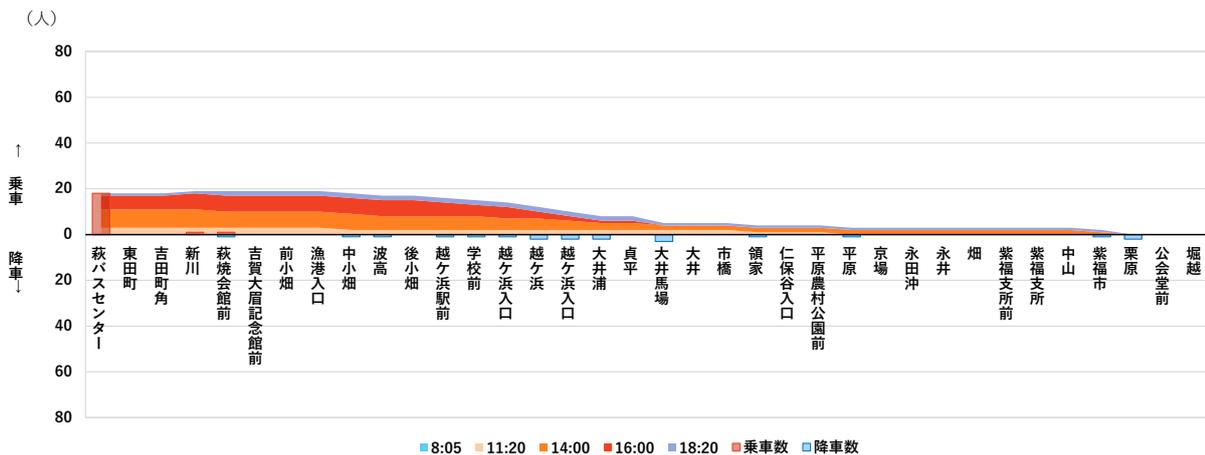


図 3-109 通過人員【堀越方面】

### B) 萩 BC 方面

乗車は「越ヶ浜」、降車は「東田町」「萩バスセンター」が多い。

7:00発及び9:05発の便の利用者が多い。

上記の便においては、集落部から市街地に向かって徐々に通過人員が増加しており、中心部への通勤・通学や買い物ニーズへ対応しているといえる。

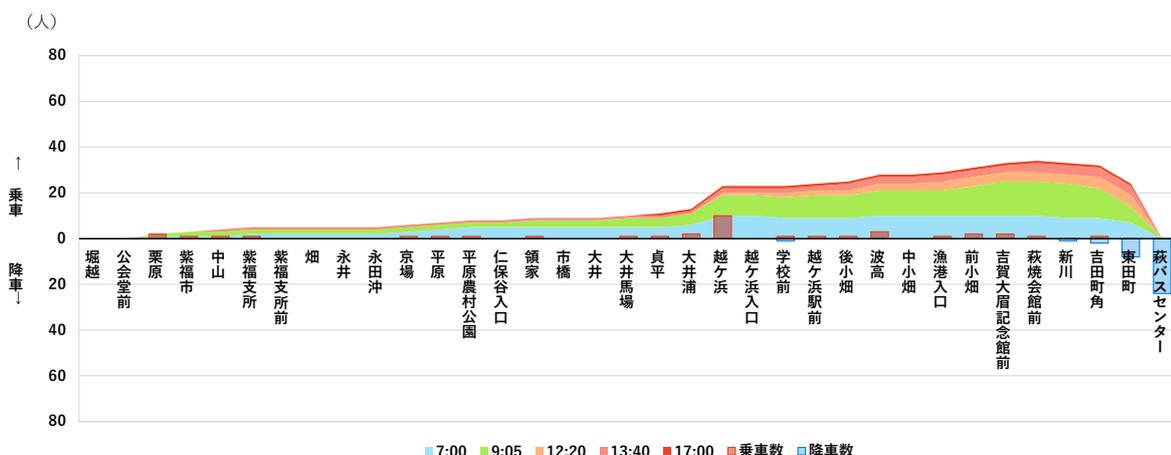


図 3-110 通過人員【萩 BC 方面】

### ③ 萩 BC～東萩駅前～永田沖～堀越

#### A) 堀越面

利用者数は2人と少なく、比較的近距离の移動に利用されている。

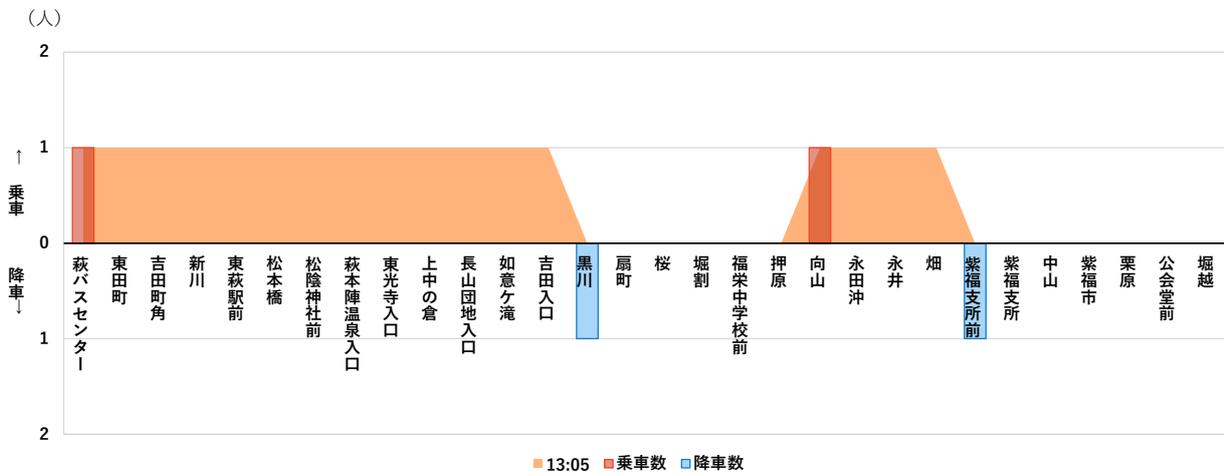


図 3-111 通過人員【堀越面】

#### B) 萩 BC 方面

利用者数は1人と少なく、比較的近距离の移動に利用されている。

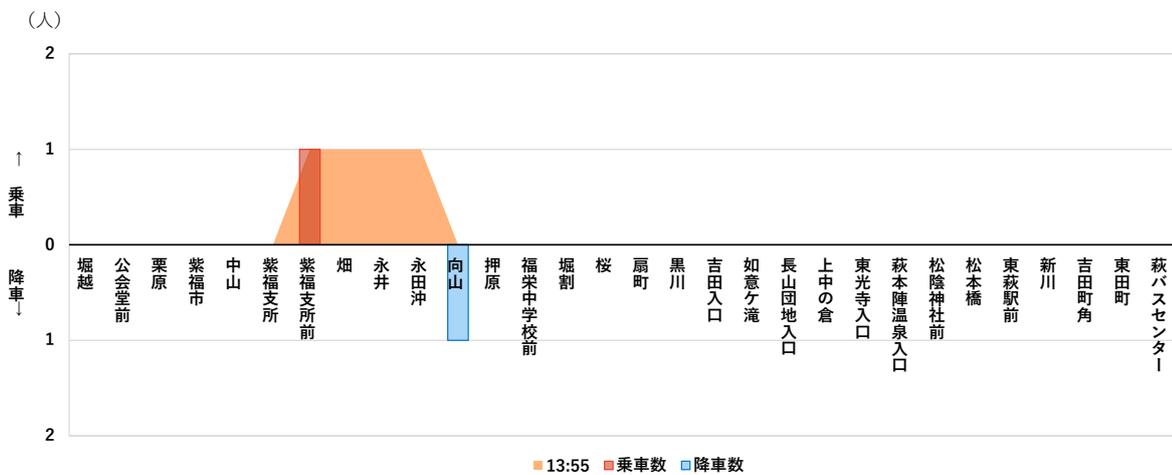


図 3-112 通過人員【萩 BC 方面】

④ 萩 BC～東萩駅前～吉部

A) 吉部方面

利用者は1人と少なく、「黒川」以降の利用はない。

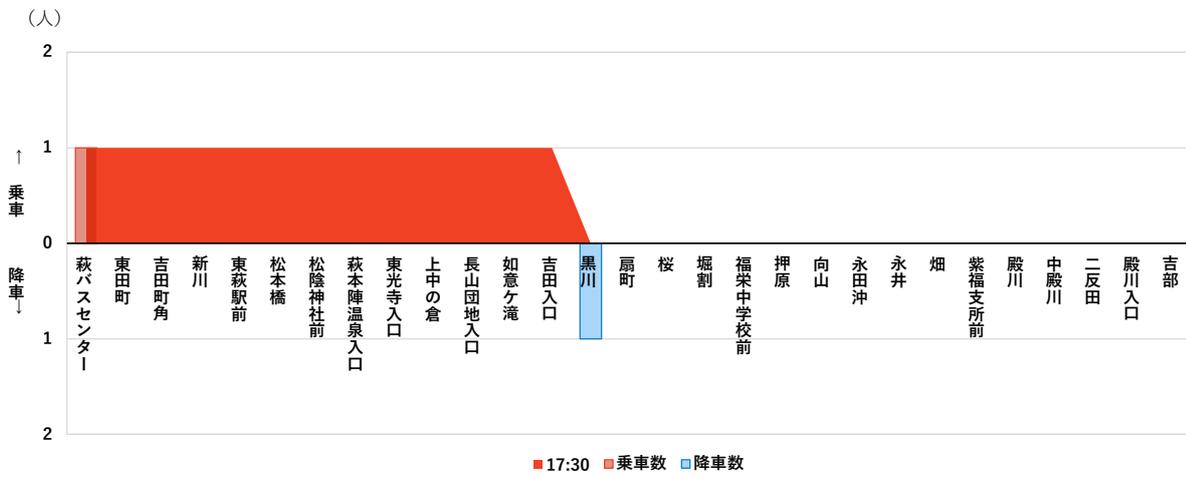


図 3-113 通過人員【吉部方面】

### ⑤ 萩 BC～東萩駅前～惣良台入口

#### A) 惣良台入口方面

乗車は、8 割以上が「萩バスセンター」である。降車は、「上立野」「団地入口」「相原」「川上公民館」等に分散している。

利用は 7：25 発及び 11：35 発に集中している。

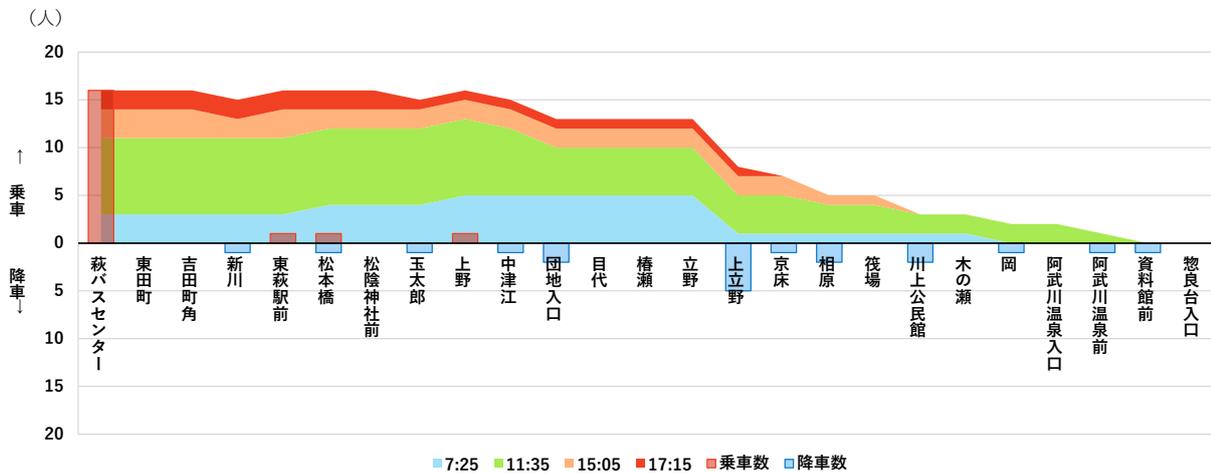


図 3-114 通過人員【惣良台入口方面】

#### B) 萩 BC 方面

乗車は、「団地入口」が最多、その他「川上公民館」「阿武川温泉前」等で見られる。降車は、市街地の「東萩駅」「吉田町角」「萩バスセンター」である。

8：05 発の便において特に利用が多く、「団地入口」「中津江」から市街地へ利用されている。

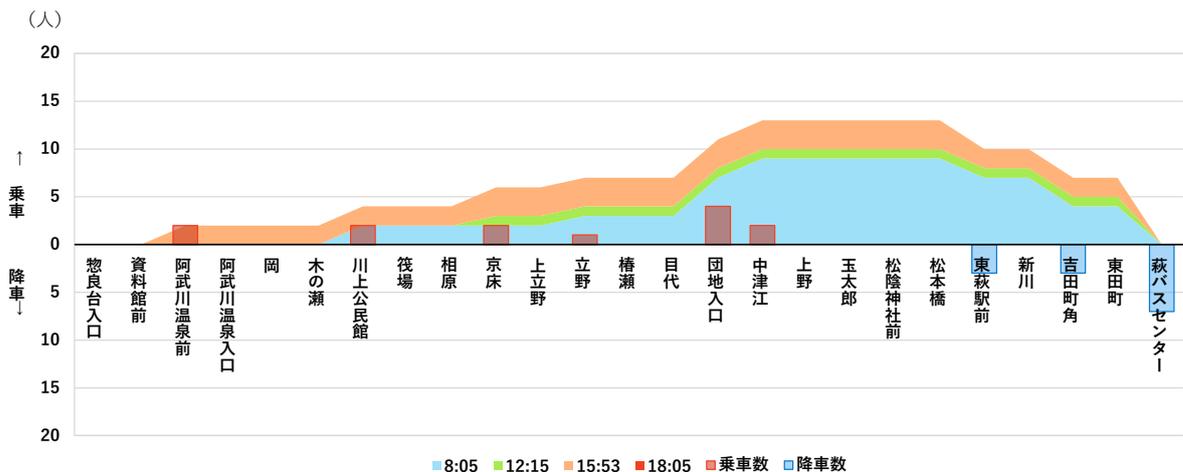


図 3-115 通過人員【萩 BC 方面】

### ⑥ 萩 BC～阿武川温泉前

#### A) 阿武川温泉前方面

乗車は、「萩バスセンター」のみである。降車は「中津江」「団地入口」の他、末端部の「岡」「阿武川温泉前」で見られる。

9:20 発の便の利用はない。

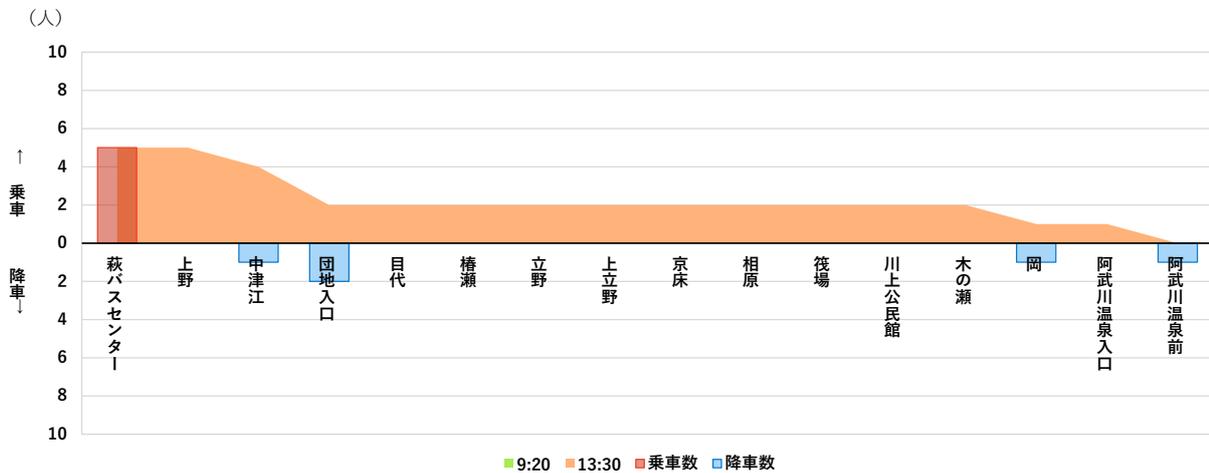


図 3-116 通過人員【阿武川温泉前方面】

#### B) 萩 BC 方面

乗車は、「阿武川温泉前」「相原」「中津江」等に分散しており、降車は「アトラス萩店前」「萩バスセンター」である。

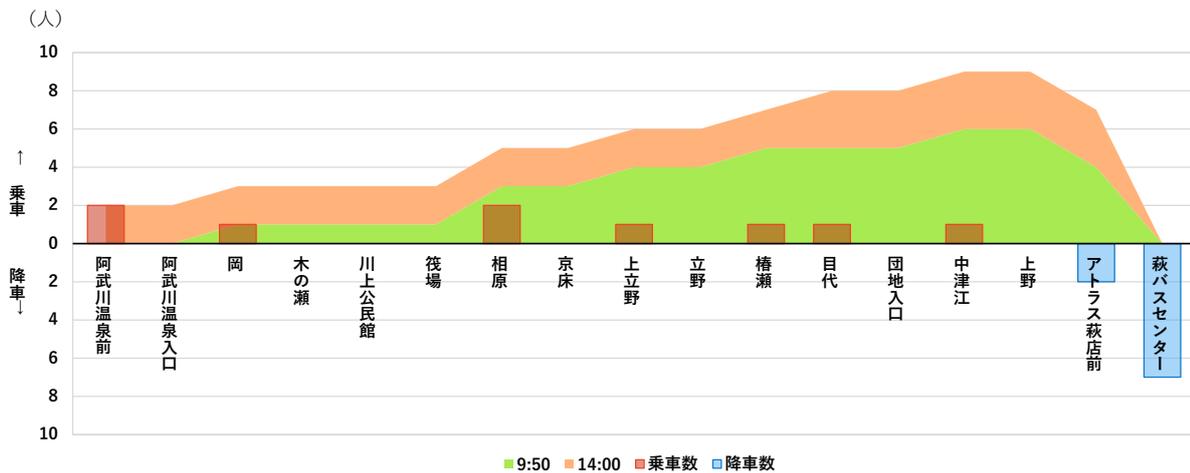


図 3-117 通過人員【萩 BC 方面】

⑦ 東萩駅前～萩 BC～吉部～津和野（快速）

A) 津和野バスセンター方面

乗車は、萩市内では「萩バスセンター」が多く、市外では「三谷駅入口」「徳佐交番前」で見られる。降車は、萩市内外の集落に分散している。

萩市内から津和野までの利用があるのは 9：02 発の便のみである。その他の便については、地域内の近距離移動の利用が見られる。

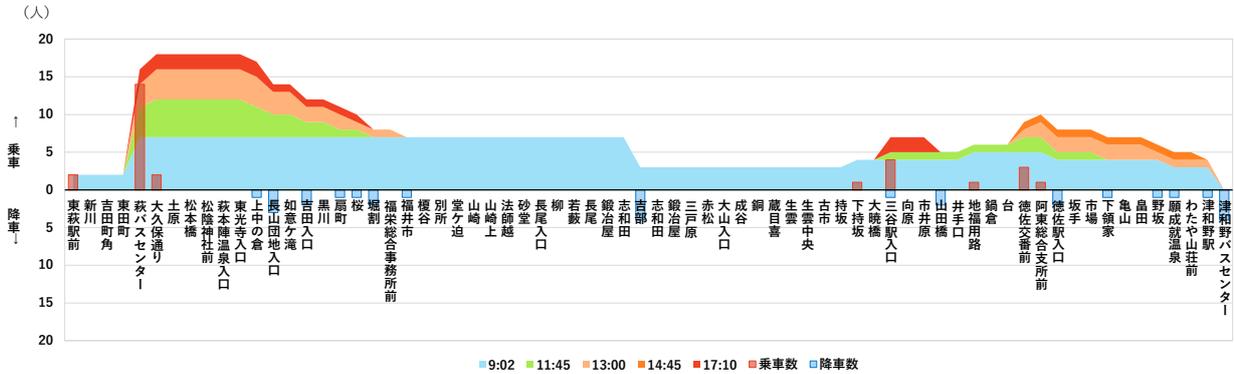


図 3-118 通過人員【津和野バスセンター方面】

B) 東萩駅前方面

津和野から萩市内までの利用があるのは、12：44 発及び 14：55 発の便であり、14：55 発の便の利用が多い。

8：00 発及び 9：25 発の便は、「津和野～三谷駅」「福栄～萩」の区間において利用されている。

17：05 発の便の利用は 1 人のみであり、萩市内での利用はない。

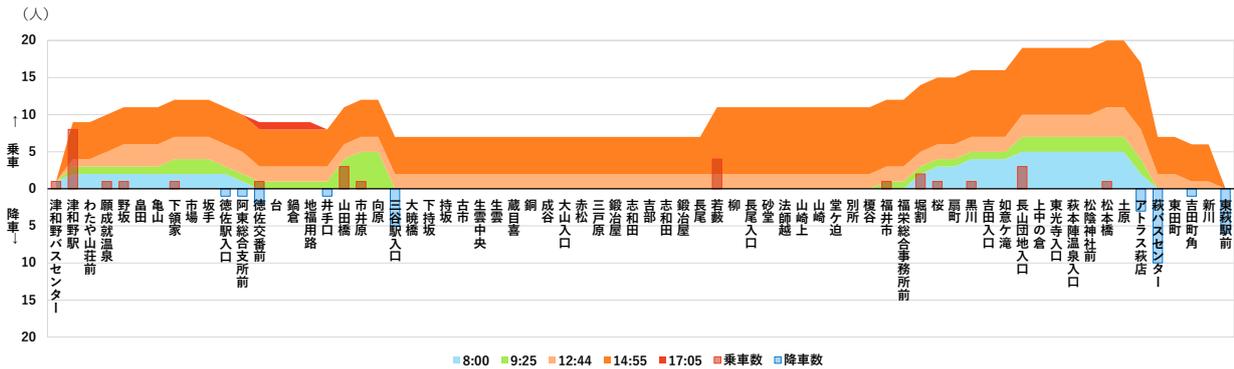


図 3-119 通過人員【東萩駅前方面】

### ⑧ 萩 BC～吉部(各停)

#### A) 吉部方面

乗車は「萩バスセンター」のみであり、降車は「吉部」及びその周辺である。18：40 発の利用が比較的多く、市街地からの帰宅利用であると考えられる。

7：45 発、10：05 発、15：50 発の利用はない。

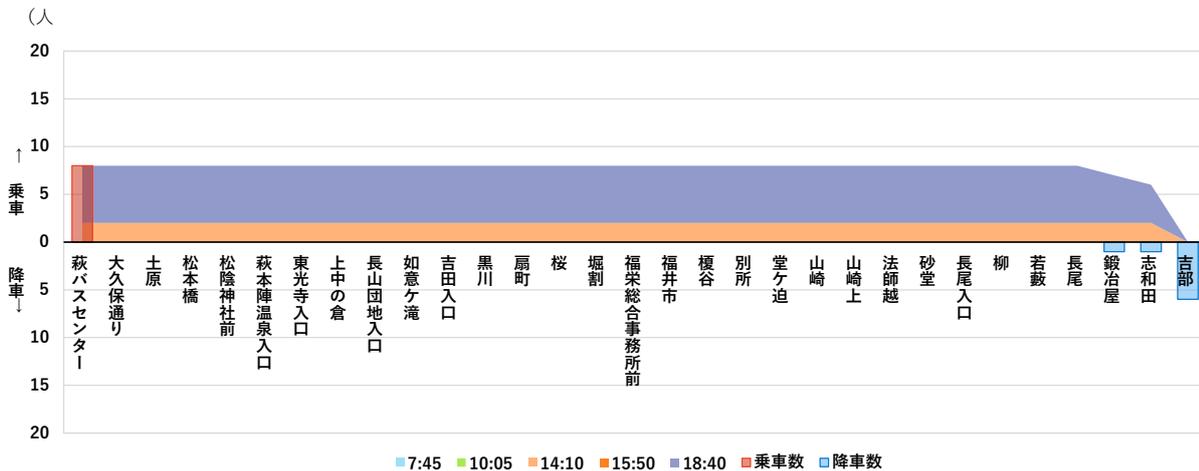


図 3-120 通過人員【吉部方面】

#### B) 萩 BC 方面

乗車は「吉部」、降車は「萩バスセンター」が多い。

吉部から市街地までの利用があるのは、7：00 発及び 8：40 発の便であり、通学・通勤に利用されていることが考えられる。

15：00 発以降の便の利用はない。

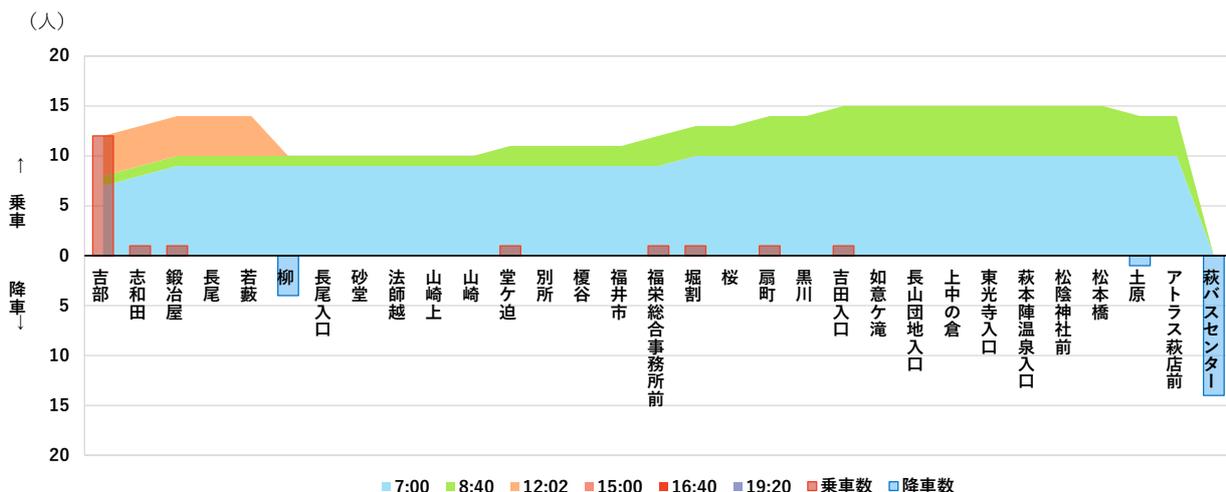


図 3-121 通過人員【萩 BC 方面】

⑨ 吉部～片俣

A) 吉部方面

利用者は3人であり、いずれも「吉部」までの利用である。

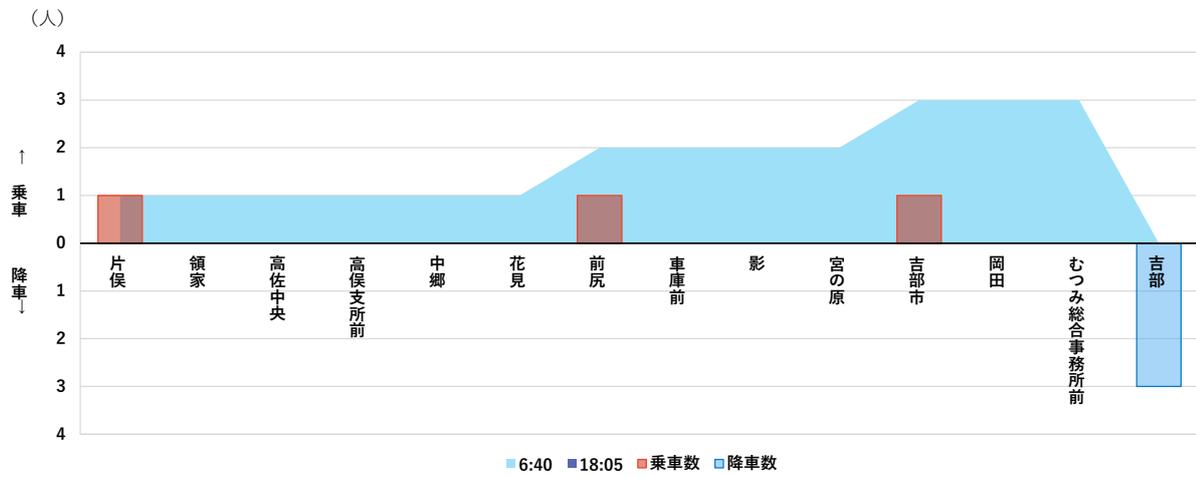


図 3-122 通過人員【吉部方面】



## B) 東萩駅方面行

全ての曜日で、山口市内で乗降がある他、一定数が萩市中心部まで乗車している。  
また、旭地域で数名の方が乗降している。

### ア) 平日



### イ) 土曜



### ウ) 日祝



### 3-7. 移動サービスの在り方検討会

#### 3-7-1 実施概要

公共交通の利用者や交通事業者の運転者不足により公共交通の維持が困難になっている中、地域内の必要不可欠な移動手段を地域関係者主体で担っていく体制を構築するため、市内6カ所において「移動サービスの在り方検討会」を開催した。検討会には、市役所職員をはじめ、総合事務所職員や教育関係者、福祉事業者、生活バスを運行する地元事業者等が参加した。

表 3-4 移動サービスの在り方検討会 開催概要

<b>開催日時</b>	10月15日（火）：むつみ地域、福栄地域 10月16日（水）：萩地域大井地区、須佐地域・田万川地域 10月17日（木）：川上地域、旭地域
<b>場所</b>	各地区の総合事務所、出張所、公民館
<b>目標</b>	移動に関する問題点・課題を把握するとともに、将来を見据え、地域関係者の共創による地域内移動サービスの在り方について考える。
<b>実施方針</b>	方針①：萩市の移動に関する現状や課題についての認識の共有 ・萩市の将来の地域内移動サービスの在り方を考える前段として、都市や交通を取り巻く現状を知る。 方針②：将来の地域内の移動サービスの在り方について意見交換 ・萩市の現状と課題を踏まえ、具体的にどのような移動サービスが必要か、どのような形であれば地域関係者で実現可能か（各関係者の役割は何か）、意見交換を行う。
<b>参加者</b>	むつみ地域：18名、福栄地域：16名 萩地域大井地区：7名、須佐地域・田万川地域：39名 川上地域：7名、旭地域：9名



図 3-123 むつみ地域の検討会実施状況

### 3-7-2 実施結果

表 3-5 むつみ地域の意見

地区	移動実態	困りごと・課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ むつみ地域</li> </ul>	<p><b>【生活バス】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 月曜日と金曜日の利用が多い。</li> <li>・ 午前中の利用が多く、行先は診療所やバスセンターである。</li> <li>・ ハイース（9名乗り）で運行しており、最大で1便6名、1日16名の乗車があった（平均3.5人）。</li> </ul> <p><b>【デマンド】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 月曜と金曜の利用が多いが、木曜は利用が少なく、0人の日もある。</li> <li>・ 10人乗りの車両で運行していたが、今は5人乗りのルーミーで運行中である。</li> <li>・ 定員が少なくなったが、利用者の乗り合わせがほとんどないため、定員理由で断ったことはない。</li> <li>・ 車両小型化により、家の前まで乗入可能になった。</li> <li>・ 利用者は最大で1日22名/日、平均7.3人である。</li> <li>・ 体調不良など急な用事は可能な範囲で予約直前でも対応している。</li> <li>・ 友人同士の口コミ、社協からの紹介で新規利用につながっている。</li> </ul> <p><b>【買い物支援】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 元気支援隊による買い物ツアーを1~2名利用している。</li> </ul>	<p><b>【利用者】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスの経路まで出てくるのが大変である。</li> <li>・ 生活パターンとダイヤが合わない。</li> <li>・ 帰りの際に待ち時間が発生する。</li> <li>・ 診療所に行きたいが朝の便が早すぎる。</li> <li>・ 郵便局や農協についても朝の便だとまだ開店していない。</li> <li>・ 部活動が地域クラブに移行すること。で、土日に萩地域内まで移動する必要があるが、移動手段がない。</li> <li>・ 路線バスでは萩中心部までの運賃が高い。</li> </ul> <p><b>【担い手】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ぐるっとバス等の周知が足りていない。</li> <li>・ 可能であれば地域のニーズを組んで運行したい。</li> <li>・ デマンド便は稼働率を上げたい。</li> </ul>
<b>移動サービスの在り方</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 月/金曜日は午前中増便する。</li> <li>・ 生活バスを10時台の路線バスと接続する。</li> <li>・ 生活バスやデマンドのPRに注力する。</li> <li>・ 可能な限り今の移動手段を維持していく。</li> <li>・ 車両の小型化と乗降しやすい車両へ変更する。</li> <li>・ 待ち時間を快適に過ごすことができる場所を整備する。</li> </ul>		

表 3-6 福栄地域の意見

地区	移動実態	困りごと・課題
福栄地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 福川地区から買い物に行く際は、萩中心部へ行く。</li> <li>・ 防長バスへの乗換えはほとんどなく、診療所への利用が多い。</li> <li>・ 買い物はハピネスか JA が多い。</li> <li>・ 福川地区では買い物サロンを実施している（高齢者であり、バス停まで出るのが困難な方が対象）。</li> <li>・ 行きはバス、帰りはタクシーという方もいる。</li> </ul>	<p><b>【利用者】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線バスのダイヤがニーズとあっていない（通学と通院で時間帯が違うため）。</li> <li>・ 乗り換えが大変である。</li> <li>・ バス停まで動くのが大変である。</li> <li>・ ぐるっとバス利用者が減少している。</li> <li>・ 公共交通では思い通りに動けない。</li> </ul> <p><b>【担い手】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ぐるっとバスの車両が大きすぎる。</li> <li>・ 満員になることはほとんどなく、最大でも 1 便で 5~6 人程度である。</li> <li>・ ボランティア運転手が高齢化し、確保も困難になっている。</li> </ul>
	<b>移動サービスの在り方</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線バスは小型化し、運転手の確保につなげる。</li> <li>・ タクシーチケットがあると良い（福栄は萩地域に近いため）。</li> <li>・ できる限り乗り換えが必要ない運行体系を構築する。</li> <li>・ 2030 年頃までは公共交通体系を維持していく必要がある。</li> </ul>	

表 3-7 萩地域大井地区の意見

地区	移動実態	困りごと・課題
萩地域 大井地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ おおいでバスは 2, 3 名の固定客が存在する。</li> <li>・ 買い物支援は 10 名程度の固定客が存在する。</li> <li>・ 萩中心部へ大井からタクシーで通院する人もいる。</li> <li>・ 高齢かつ要支援の方向けの、奈古までの移動サービスを利用する方もいる。</li> </ul>	<p><b>【利用者】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 買い物移動に対する不満が大きい。</li> <li>・ 移動販売が金曜日に来るが、品数も限られており、買い物に行く楽しみもない。</li> <li>・ 奈古のサンマートに行きたい。</li> <li>・ 学校行事の送迎を公共交通で実施したい。</li> <li>・ 帰りの移動手段がない。</li> </ul> <p><b>【担い手】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人員的に萩中心部までの送迎は難しい。</li> <li>・ 買い物支援が浸透していない。</li> <li>・ 買い物支援のドライバーが高齢である。</li> <li>・ 周知のチラシを毎月配布しているものの、見てもらえない。</li> <li>・ ドライバーの人件費をどのように捻出するかが課題である。</li> </ul>
	<b>移動サービスの在り方</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 奈古も含めた、協働の体制を構築する。</li> <li>・ 乗務員の手当を上げ、確保に努める。</li> <li>・ 幹線バス停や鉄道駅で乗り継ぎ易い公共交通を構築する。</li> <li>・ 午後の宅需要に対応した、地区内交通を整備する。</li> </ul>	

表 3-8 須佐地域・田万川地域の意見

地区	移動実態	困りごと・課題
<p>須佐地域・田万川地域</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 須佐地域では、金曜日にぐるっとバス利用者が多い。目的地は、診療所や農協、郵便局。通勤の利用者（毎日ではない）も数名いる。</li> <li>・ 田万川地域のぐるっとバスは、地域内の買い物、通院利用が主である。買い物は月曜、通院は火木金の利用が多い。午前中の利用が中心であり、乗合で利用されている。弥富地区は診療所利用にされるため、便数は少ない。</li> <li>・ 田万川地域の生活バスは、朝便は基本的に路線バス、鉄道との乗り換えに利用されている。人数上昇の要因は認知時の上昇か。昼便は固定客であり、夕便は小学生が須佐から田万川方面へスポーツ活動に利用している。</li> <li>・ 須佐地域の生活バスは、ほとんどの方が昼便の利用である。昼便は、田万川の道の駅やキヌヤに停車するため、買い物利用が多い。夕方になると利用がほとんどない。まれに石見交通との乗り継ぎ客で満席になる。</li> </ul>	<p><b>【利用者】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ぐるっとバス、生活バスは土日に運行されていないため、土日の行事に参加できない。</li> <li>・ 弥富の山間部でも、週に1、2回くらいは定時定路線の公共交通を運行してほしい。</li> <li>・ ぐるっとバスについては、多少利用者が運賃を負担し、利用目的を拡大すべき。</li> <li>・ 生活バスの朝便は買い物利用には早すぎる。</li> <li>・ ぐるっとバスや生活バスが無料であることが気になり、かえって利用しづらい。</li> <li>・ 弥富のぐるっとバスは周知が不十分であり、一部の住民は診療所のバスだと認識している。</li> </ul> <p><b>【担い手】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 9～10時便の利用が多く集中しているため、利用者を待たせることがある。</li> </ul>
	<p><b>移動サービスの在り方</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ スマホで地域内のバスの時間を調べられるようにすべき。</li> <li>・ 阿武町でぐるっとバスと路線バスの接続を図る。</li> <li>・ ライドシェアの導入を検討する。</li> <li>・ 須佐・江崎・小川・弥富の4拠点を結ぶ運行をする。</li> <li>・ 総合時刻表を作成する。</li> <li>・ 通学に対応するため生活バスとJRとの接続を確保する。</li> </ul>

表 3-9 川上地域の意見

地区	移動実態	困りごと・課題
川上地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ぐるっとバスは、免許を持っていない1人暮らしの女性利用が多く、同居家族の送迎ができない方が利用する。</li> <li>・ 朝夕のスクールにも混乗しており、水曜日の診療所利用が多い。</li> <li>・ 江舟/野戸呂地域には免許を持たない方が多く、利用が多い。(水曜日は2,3名、他の曜日は1名程度)</li> <li>・ スクールバスの運行時間は診療所診察および防長バスへの乗換えに都合がよい。</li> <li>・ 朝出発&amp;昼帰宅、昼出発&amp;夕方帰宅の行動パターンである。</li> <li>・ 新規利用者は、基本的に免許返納者である。</li> </ul>	<p><b>【利用者】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現行の運行に満足している人が多い。</li> <li>・ 無料であることが気兼ねだと遠慮する人もいる。</li> <li>・ JRバスを使えば都志見病院まで1本で行けるため、ぐるっとバスとの接続を図ってほしい。</li> <li>・ スクールバスと区別せず、多目的のバスにしてもらいたい。</li> </ul> <p><b>【担い手】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ サービスの基準を地域ごとに定める必要がある。</li> <li>・ 廃止路線の代替交通をどのように確保していくか。</li> <li>・ ぐるっとバスを上手に使えるば萩まで出られることを周知していく必要がある。</li> <li>・ 乗り方に関する相談所があると良い。</li> <li>・ 目的ごと(買い物、通院)の乗り継ぎパターンを作成し周知することが有効ではないか。</li> <li>・ 若い時から公共交通を体験し、慣れていただくことが必要ではないか。</li> </ul>
	<b>移動サービスの在り方</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在の輸送資源を最大限活用するための情報周知を行う。</li> <li>・ 他業種間の連携や包括的に運営できるような組織の構築。</li> <li>・ ドライバーが生業になるような体制づくり。</li> </ul>	

表 3-10 旭地域の意見

地区	移動実態	困りごと・課題
旭地域	<p>《明木》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ぐるっとバスの利用目的は、郵便局 ATM、佐々並への通院が多い。</li> <li>・ 路線バスへの乗換は月に 10 名未満である。</li> <li>・ 診療所やサロンの日はぐるっとバスが満員になることもある。</li> <li>・ 介護は必要ないが、バスに乗るのが難しい方を対象として、片道の通院送迎支援を実施している。</li> <li>・ 月 1 回、アトラスやナフコに買い物支援を行っている。</li> </ul> <p>《佐々並》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通院や買い物で山口市内へ移動している。帰りは午後であることが多い。</li> <li>・ 道の駅や農協、郵便局の利用がある。</li> <li>・ 診療所が開いている月曜・木曜は利用が多い。</li> <li>・ 地域行事に伴う移動をデマンドで対応している。</li> <li>・ 社協の生き生きサロン、高齢者学級などの移動にぐるっとバスを利用している。</li> <li>・ サロンでぐるっとバスの使い方を教えている。使う方はよく使っている。</li> <li>・ スクールバスとは別に、明木の保育園まで園児 3 名を送迎している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ぐるっとバスで直接、萩地域まで行きたい。</li> <li>・ スマホを使えない方にとっては乗り継ぎ情報が分からない。</li> <li>・ 無料であることが気兼ねだと遠慮する人もいる。</li> <li>・ 交通手段がなくなるため、無理して免許更新している後期高齢者もいる。</li> </ul>
	<b>移動サービスの在り方</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 安心して免許が返納できる環境整える必要がある。</li> <li>・ 路線バスの情報をわかりやすく整理、周知する。</li> <li>・ 道の駅等の拠点における公共交通の結節を高める。</li> </ul>	

## 3-8. 交通事業者ヒアリング調査

### 3-8-1 ヒアリング内容

交通事業者の置かれている現状や問題点を把握し、計画に反映するために各社に伺ってヒアリング調査を実施した。

表 3-11 各事業者の発言内容

交通事業者名	回答内容
鉄道事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人口減少化での採用には苦戦しており、幅広く採用を図っている。</li> <li>● 特に保線・電気関係の要因は不足しているため、メンテナンス作業の日中実施・設備点数の見直し、作業効率化・労働環境の改善を行っている。</li> <li>● 地域と対話しながら運行を確保しているが、利用者数が少ない状況ではそれに応じた運行をせざるを得ない。</li> <li>● JR 山陰本線利用促進協議会を発足し、協議を進めている。</li> <li>● まちづくりにおける鉄道の役割をもとに、利用促進策を検討したい。</li> <li>● 人口減少下ですべての資源を残すことは難しいため、それぞれの特性を活かせる形で、地域の需要を満たしていく視点が必要である。</li> <li>● 「まちつなぎ」機能を活用すれば、行政サービスの周知だけでなく公共交通の利用実態を把握することが可能である。</li> </ul>
路線バス事業者 (3社)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 各社共に運転者が不足し、黒字である貸切バスの運行を止む無く削減して路線バスを維持しており、単純な増便は難しい状況である。</li> <li>● 高速バス「スーパーはぎ号」は赤字が続いており、利用状況からコロナ禍前と比較して減便している。</li> <li>● 運転者の平均年齢は高齢化しており、持続可能な路線バス運行のためには運転者の待遇を改善する必要がある。</li> <li>● 路線バス事業者によっては行政による運行補助のみでは赤字となっており、改善が求められている。</li> <li>● 移動総量が減少しており、現状に応じた路線の再編が課題である。</li> <li>● IC カードを導入したため、高齢者福祉施策 (HAGICA) も含め IC カードの利用率の向上による移動実態データ取得が課題である。</li> <li>● 各種 DX 施策 (IC カード、GTFS-JP、バスロケーションシステム) は維持費も必要であり、費用負担が重い。</li> </ul>
タクシー事業者 (3社)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 各社共にコロナ禍以降の生活様式の変化や運転者の退職や高齢化により、日中や夜間のタクシー需要に対して供給力が不足している。</li> <li>● 運転者を募集するも、タクシードライバーに対する認識があまり良くなく、待遇改善も難しいため求人に対する応募が少ない。</li> <li>● タクシードライバーは二種免許を誇りに思っており、タクシー事業者としても安全・運行管理を徹底している。</li> </ul>
航路事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 乗務員・整備士不足が進んでいるが、充足の見通しは立っていない</li> <li>● 交通結節点の整備は、自治体と協力できるところである。</li> <li>● visit パス (外国人専用乗車券) の利用者は伸びてきている。</li> <li>● 船員の入れ替わりが激しく、船員不足も全国的な課題となっており、船員確保が難しくなることが予想される。</li> <li>● 離島側が運航拠点であり、新たな雇用には離島側の居住環境の整備が必要である。</li> </ul>

## 3-9. 関係部署ヒアリング調査

### 3-9-1 ヒアリング内容

公共交通以外の関連分野（医療、福祉、観光、教育、商業）の関係者へヒアリング調査を実施し、輸送資源の運行状況や、活用に向けた意向を把握した。

表 3-12 各団体の発言内容

団体名	回答内容
医療関係部署	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 旧町村部の診療所へのアクセス確保は引き続き必要である（独自の送迎は無し）。</li> <li>● オンライン診療については実証中である。</li> </ul>
社会福祉協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市内の社会福祉法人施設による送迎運転手について、確保が課題と聞いている。</li> <li>● 社協保有のマイクロバスについても運転手確保が難しく、2台中1台のみの活用となっている。</li> <li>● 市内各地域でSC協議体を組織し生活福祉課題を議論しており、介護保険要支援1,2相当の方向けの移動支援を行っている地域は複数存在するが、高齢者がより高齢の方を支援する構図となっており、持続可能性に課題がある。</li> <li>● 近年は高齢であっても仕事をしている方も多く、担い手確保はより難しくなっている。</li> <li>● はぎファミリー・サポート・センター事業は大半が旧萩地域の利用であり、支援学校通学バス乗り場や児童クラブ・塾への送迎等の依頼があるが、援助会員は高齢者がほとんどである。</li> </ul>
観光関係部署・観光協会	<ul style="list-style-type: none"> <li>● コロナ禍前と比較して、旅行形態の変化から、外国人含めてレンタカー利用が増えている印象である。</li> <li>● 萩明倫学舎を観光の起点とし、そこから各観光施設へ周遊する観光形態を想定しており、それに必要な夜の宿泊施設と中心市街地を連絡するバスやタクシー、シェアサイクルを充実させることが課題である。</li> <li>● 移動に課題があり、宿⇒中心部の送迎を行っている施設はあるが、帰りの送迎が難しいと聞いている。</li> </ul>
教育委員会事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>● スクールバスは、川上地域以外は児童生徒のみの利用であるが、一般客の混乗に際し法的・補助金的な制約はないものと考えている。</li> <li>● 車両管理をスクールバス運行受託者に依頼している地域とそうでない地域がある。</li> <li>● スクールバスは学校利用が最優先であり、急な下校や学校行事に伴う利用等がある。</li> </ul>
商工会議所	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 宿泊業や観光業、医療機関の一部も商工会議所会員である。</li> <li>● 商工会議所や会員事業所が、商業等と公共交通とが連携したサービスを提供している例は聞いたことが無い。</li> <li>● 人口減少・流出に伴い全体的に担い手不足である中、複数旅館において宿泊客の荷物を共同で輸送する事例について聞いたことがあるが、共同の送迎については聞いたことが無い。</li> </ul>

### 3-10. 地域内輸送資源整理

#### 3-10-1 調査概要

医療施設や福祉施設、宿泊施設等、公共交通以外の輸送資源を調査するため、対象施設に対しアンケート調査を実施した。

表 3-13 地域内輸送資源調査 調査概要

<b>調査時期</b>	令和6年9月末（送付）～10月14日
<b>調査対象</b>	宿泊施設（15）、福祉施設（12）、医療施設（7）、自動車学校（1） ※（）内は対象施設数
<b>調査内容</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 従業員の通勤動態 （従業員の規模／従業員の居住地／最も多い通勤手段／認めている通勤手段／従業員用駐車場の有無／従業員個人の駐車場契約の有無／通勤手当の有無／公共交通の通勤手当の有無／公共交通の通勤手当の上限額）</li> <li>② 送迎サービスの実施の有無</li> <li>③ 送迎サービスの詳細 （送迎対象／使用車両／運行形態／運行経路・運行地域／運行本数／運行頻度／利用者数）</li> <li>④ 送迎の今後の予定</li> <li>⑤ 送迎を実施する際の課題</li> <li>⑥ 送迎と他の輸送資源の連携の可能性 （公共交通が改善された場合に、送迎利用者を公共交通利用に転換させることの可否／施設の送迎を公共交通として活用することの可否）</li> <li>⑦ その他ご意見</li> </ul>
<b>回答数</b>	7施設（宿泊施設：4、福祉施設2、医療施設：1）

### 3-10-2 調査結果

表 3-14 地域内輸送資源調査 回答要旨

設問	回答要旨
従業員の通勤動態	<ul style="list-style-type: none"> <li>● いずれの施設においても自家用車での通勤が最多であり、駐車場を完備している（不足はない）。</li> <li>● いずれの施設においても公共交通による通勤手当は支給され、上限は8,000～32,000円となっている。</li> </ul>
送迎サービスの有無	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 4施設が現在送迎を実施中、3施設が実施を検討している。</li> </ul>
送迎サービスの詳細	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 送迎対象はいずれも施設利用者（患者、宿泊者等）であり、従業員送迎は行われていない。</li> <li>● 送迎車両はワゴン車またはマイクロバスである。</li> <li>● 宿泊施設は、予約者に対してJR東萩駅や萩バスセンター、萩明倫センターから各施設まで送迎しており、福祉施設は、予約者の自宅を回る方式で送迎している。</li> <li>● 利用者数は宿泊施設では10人以下、福祉施設では50人程度である。</li> </ul>
送迎の今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 4施設中2施設が継続意向、1施設が1年以内で廃止を検討している（1施設は考えていないと回答）。</li> </ul>
送迎をする際の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運転者が不足していることが最も多く挙げられている。</li> <li>● 施設の従業員が通常業務と並行して務めているものであるため、送迎中は現場の人数が不足している。</li> <li>● 送迎時間が重なることで、複数車両を維持する必要があり、運行コストが増大することも課題である。</li> </ul>
他輸送資源との連携の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 送迎利用者を公共交通利用に転換させることについては、宿泊施設は「可能である」と回答したものの、福祉施設は「困難である」と回答している。</li> <li>● 施設の送迎を公共交通として活用することについては、施設利用者を優先する点から、いずれの施設も「困難である」と回答している。</li> </ul>
ご意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 長門市や阿武町を含め多方面からの通勤となっており、時間も夜勤や日勤等いくつものパターンがありバラバラになっているため、基本的に送迎による通勤にはなじまない。また、送迎用の車両を用意することも難しい。（福祉施設）</li> <li>● 萩市は市内や萩市までのアクセスが大変困難です。電車やバスも限りがあるため、公共交通手段だけで移動することが困難になります。早急に改善できることを望みます。（宿泊施設）</li> </ul>



萩市

萩市地域公共交通計画 **資料編**

萩市地域公共交通会議  
事務局（萩市商工振興課公共交通政策室）

〒758-8555 萩市大字江向 510 番地

Tel : 0838-25-3583