資料　２

# 萩市地域公共交通網形成計画

（案）

令和元年１２月

萩市

－ 目 次 －

1. はじめに ..... 1
1.1. 計画策定の背景と目的 ..... 1
1.2. 計画の位置づけ ..... 2
1.3. 計画の区域 ..... 2
1.4. 計画期間 ..... 2
2. 地域概況 ..... 3
2.1. 人口推移・日常生活圏等 ..... 3
2.2. 移動手段など ..... 7
2.3. 公共交通に対する財政負担状況 ..... 10
2.4. 観光客数の状況 ..... 11
2.5. 生活利便施設・公共施設の立地状況 ..... 12
3. まちづくりの方向性や公共交通の役割 ..... 13
3.1. 上位計画、関連計画の整理 ..... 13
3.2. 萩市地域公共交通確保維持計画（H23） ..... 17
4. 公共交通の現況 ..... 19
4.1. 公共交通の路線図、運行状況 ..... 19
4.2. 公共交通の人口カバー率 ..... 25
4.3. 公共交通に対する財政負担状況 ..... 28
5. 市民の移動実態（アンケート調査結果・地域意見交換会） ..... 29
5.1. 高齢者の移動実態 ..... 29
5.2. 地域別の高齢者の目的地と移動手段 ..... 34
5.3. 地域別の移動に関する課題 ..... 36
5.4. 高校生の移動実態 ..... 37
5.5. 地域意見交換会の開催 ..... 41
6. 公共交通の利用実態調査 ..... 45
6.1. 路線バスの乗込み調査 ..... 45
6.2. まぁーるバスの利用実態調査 ..... 51
6.3. ぐるっとバスの利用実態調査 ..... 53
6.4. JR の利用実態調査 ..... 55
6.5. 離島航路の利用実態調査 ..... 57
6.6. 待合環境の現況調査 ..... 59
7. 課題の整理 ..... 62
7.1. 利用者目線で見た現状と課題 ..... 63
7.2. 公共交通の運行面から見た現状と課題 ..... 71
8. 計画の全体像 ..... 79

9. 目指す将来像と基本的な方針 ..... 80
9.1. 目指す将来像（案） ..... 80
9.2. 基本的な方針 ..... 82
10. 推進施策 ..... 85
10.1. 市民の日常生活を支える生活交通網の構築 ..... 86
10.2. 多様な公共交通の組み合わせによる、より効果的な公共交通網の再構築 ..... 92
10.3. 行政・市民・交通事業者等の連携・協働による、持続可能な公共交通の維持・確保 ..... 94
10.4. 豊かな暮らしと観光交流のまちづくりに寄与する公共交通網の構築 ..... 97
11. 地域別の公共交通網形成方針 ..... 100
12. 計画の推進と目標 ..... 104
12.1. 施策のスケジュール ..... 104
12.2. 計画の目標 ..... 105
12.3. 計画の推進体制と PDCA サイクルによる継続的な改善 ..... 106

# 1. はじめに

## 1.1. 計画策定の背景と目的

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

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

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

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

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

## 1.2. 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」に基づく計画であり、「萩市基本ビジョン」を上位計画とし、まちづくりに関する「萩市総合戦略」、「萩市都市計画マスタープラン」、「萩市立地適正化計画」を含む関連計画と連携しながら、地域公共交通のマスタープランとして策定する。

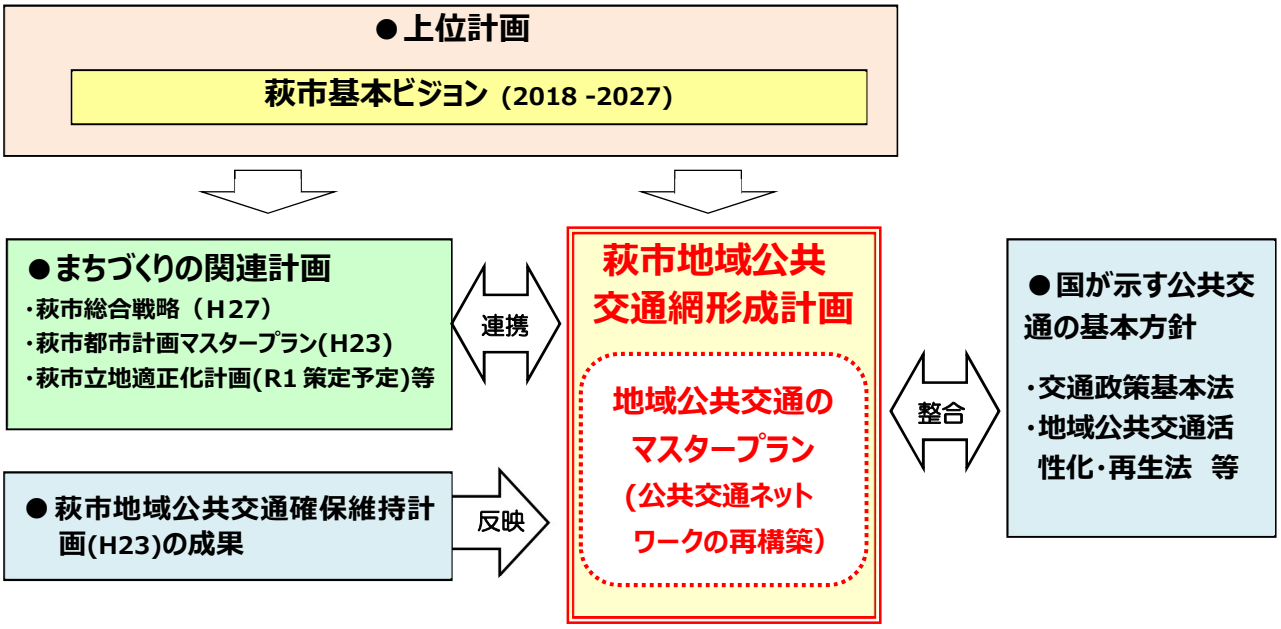



図　萩市地域公共交通網形成計画の位置づけ

## 1.3. 計画の区域

計画の区域は、萩市全域とする。

## 1.4. 計画の期間

令和 2 年 4 月～令和 7 年 3 月までの 5 年間を計画期間とする。

## 2. 地域概況

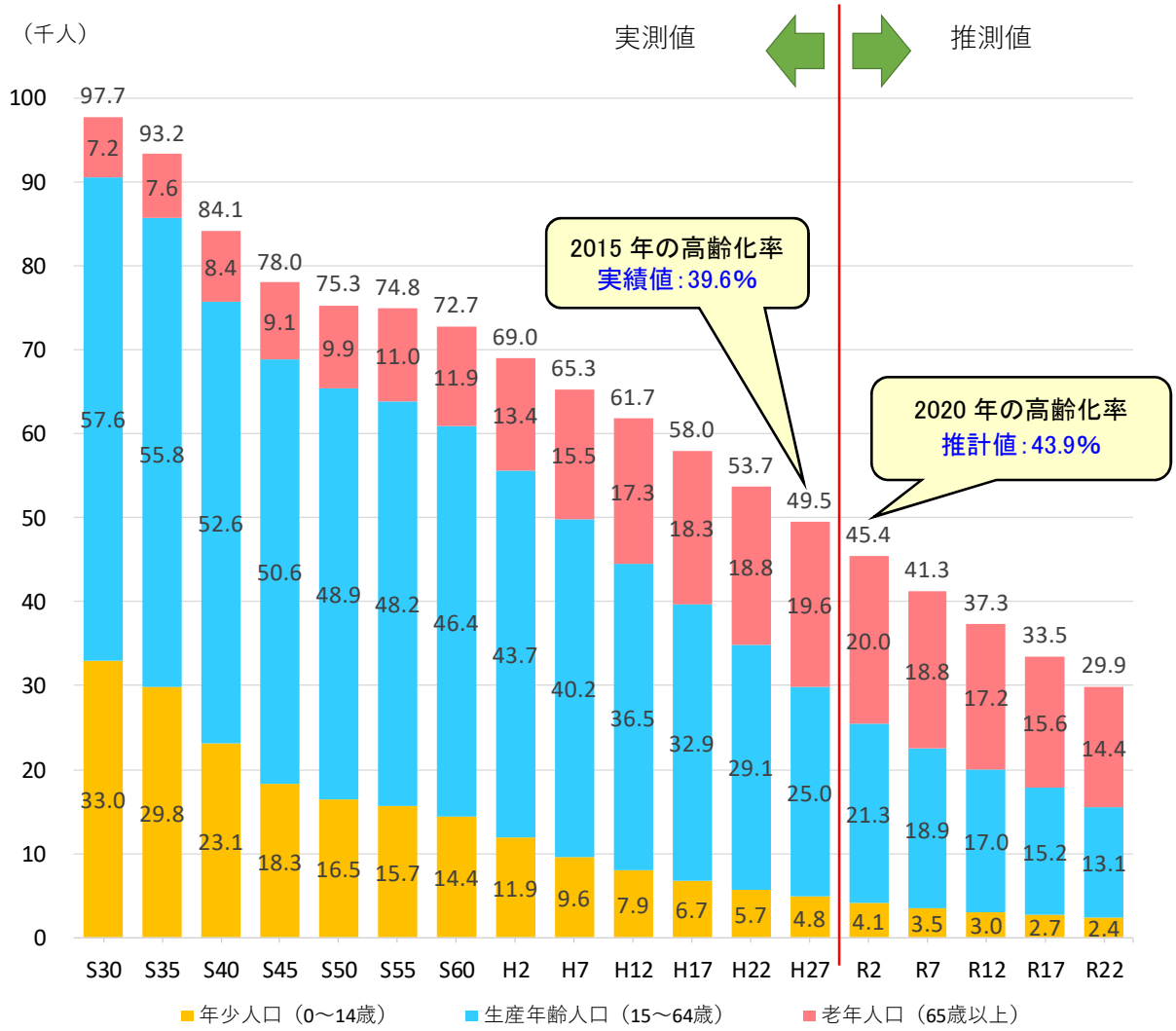
萩市の公共交通に関係する地域概況について、統計資料と既存資料から整理する。

## 2.1. 人口推移・日常生活圏等

### (1) 人口および高齢化率の将来推移

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

国立社会保障・人口問題研究所の推計において、2020 年の予測では、人口は 4.5 万人となり、高齢化率（65 歳以上人口）は 43.9%に達するとされている。




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

図 萩市の人口推移

## （２）通勤・通学者

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

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

図　常住者の通勤･通学先

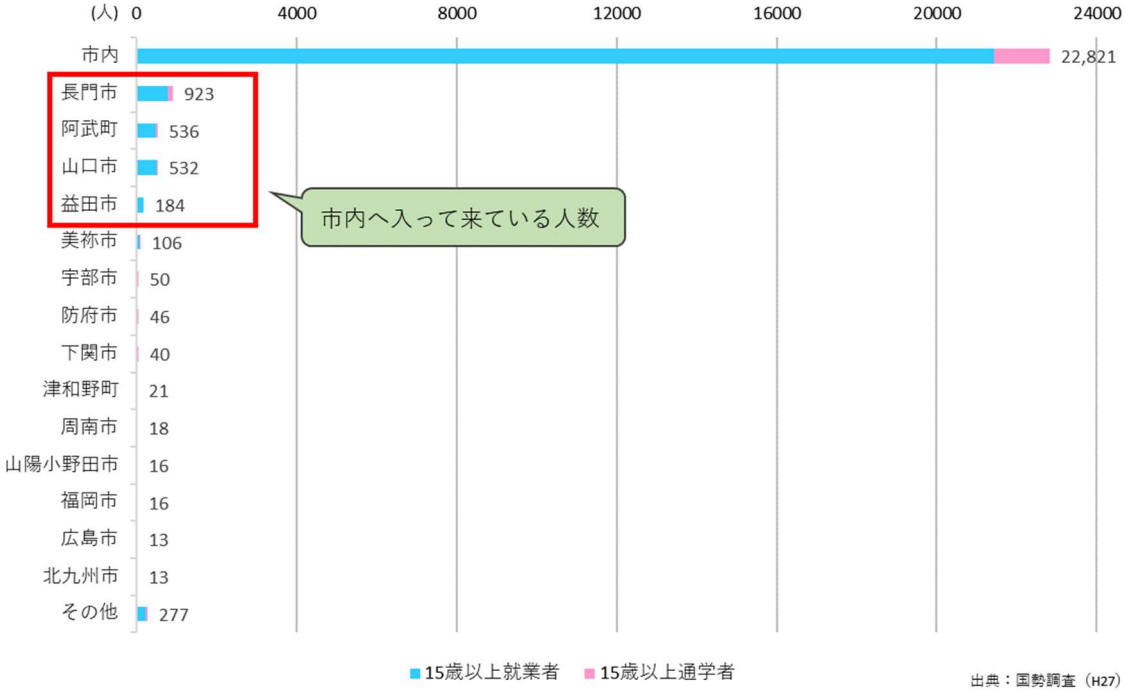



図　就業者･通学者の常住先

## （3） 日常生活圏

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

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

図　買い物（日用品）の流動

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

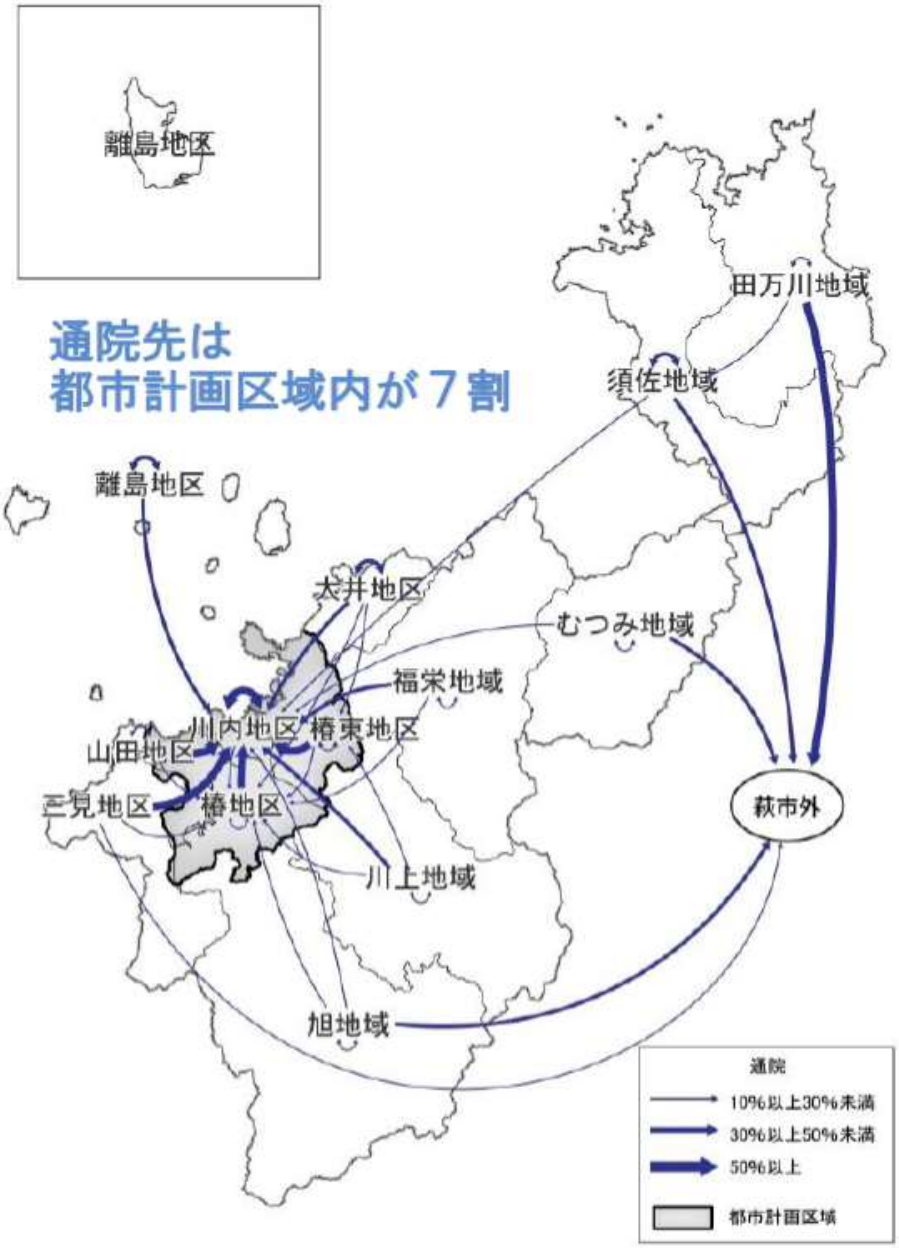



図　通院の流動

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

## 2.2. 移動手段など

### （1） 移動手段

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

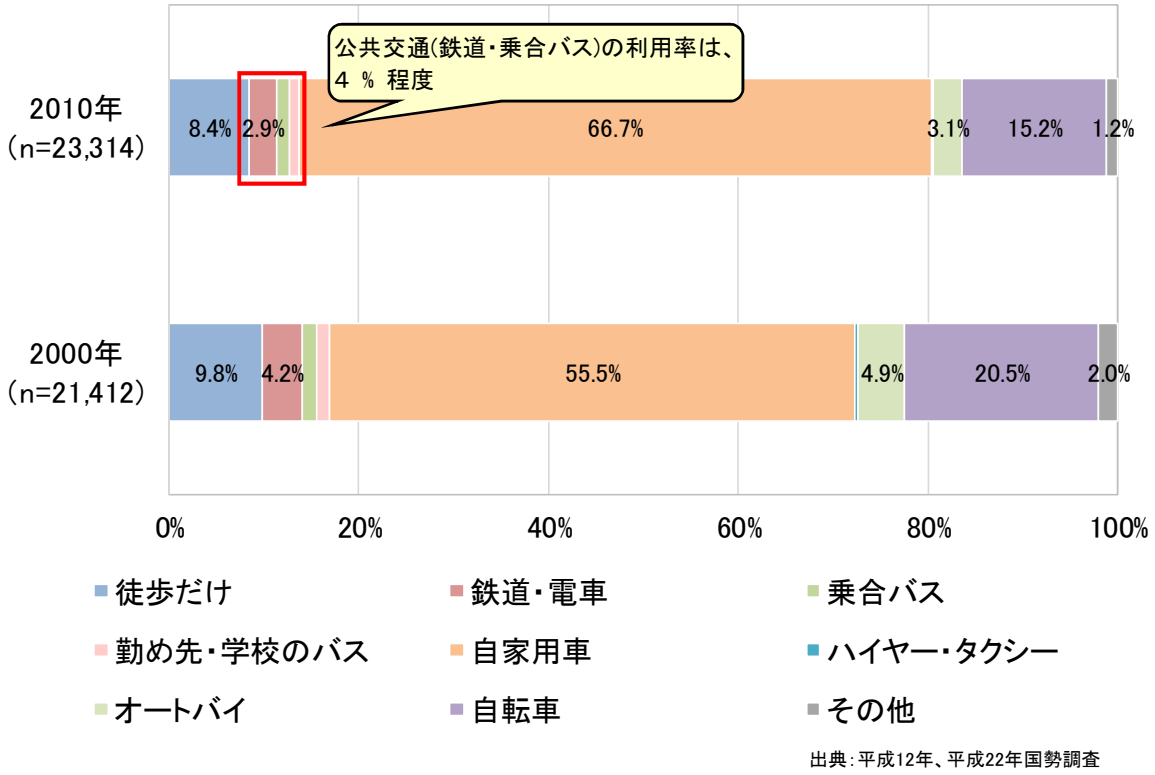
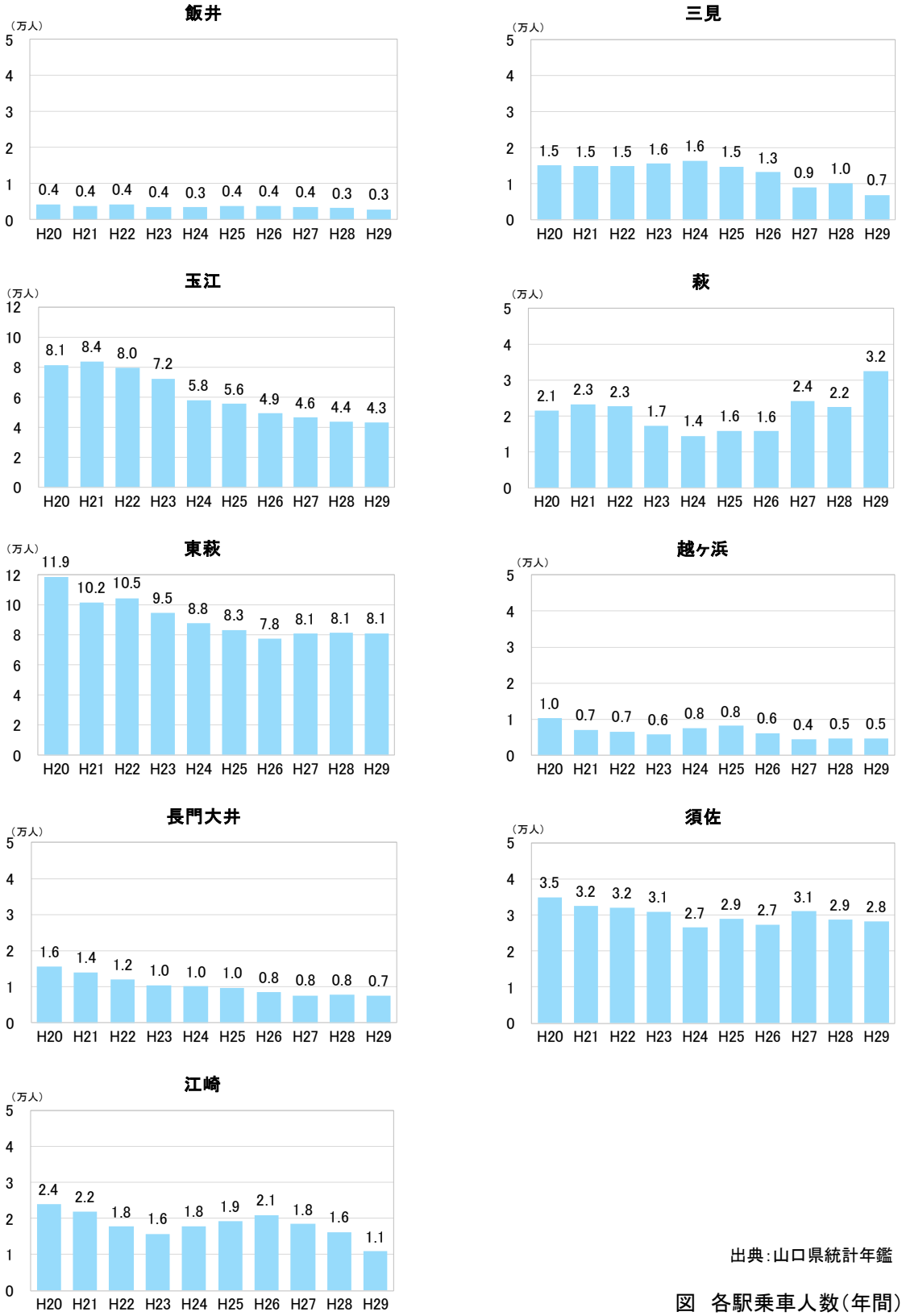



図 15 歳以上の通勤・通学者の移動手段

## （２）鉄道利用者数

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




出典：山口県統計年鑑

図　各駅乗車人数（年間）

## （３）自家用車保有台数

萩市の自動車保有台数は、小型車は微減傾向にあるが、普通車は微増傾向にある。

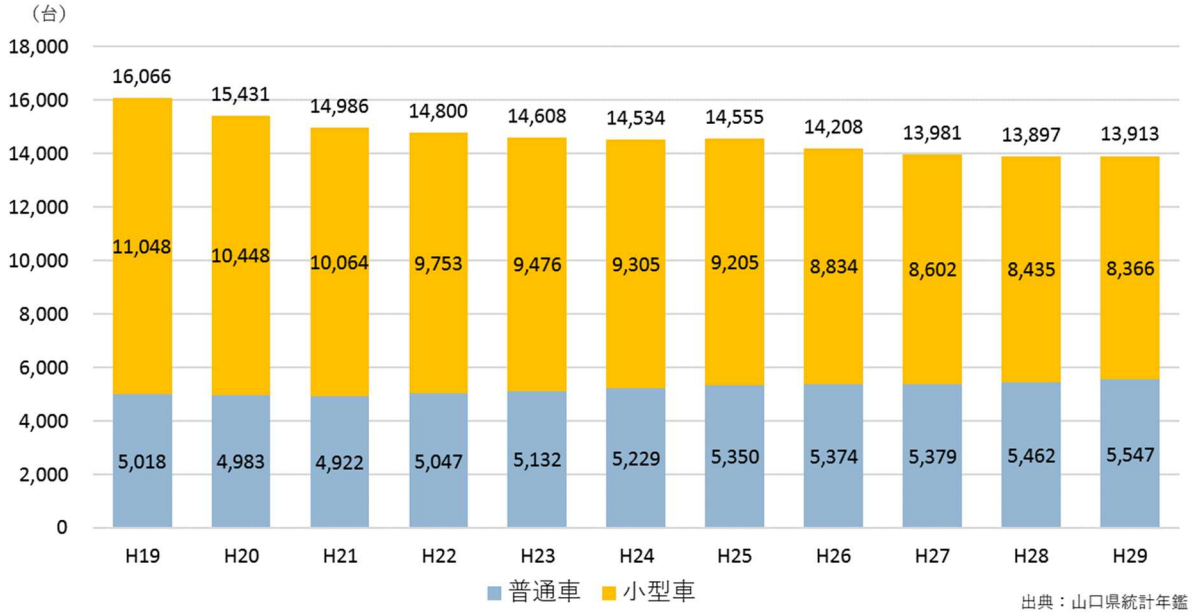



図　萩市内の自動車保有台数

## 2.3. 公共交通に対する財政負担状況

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

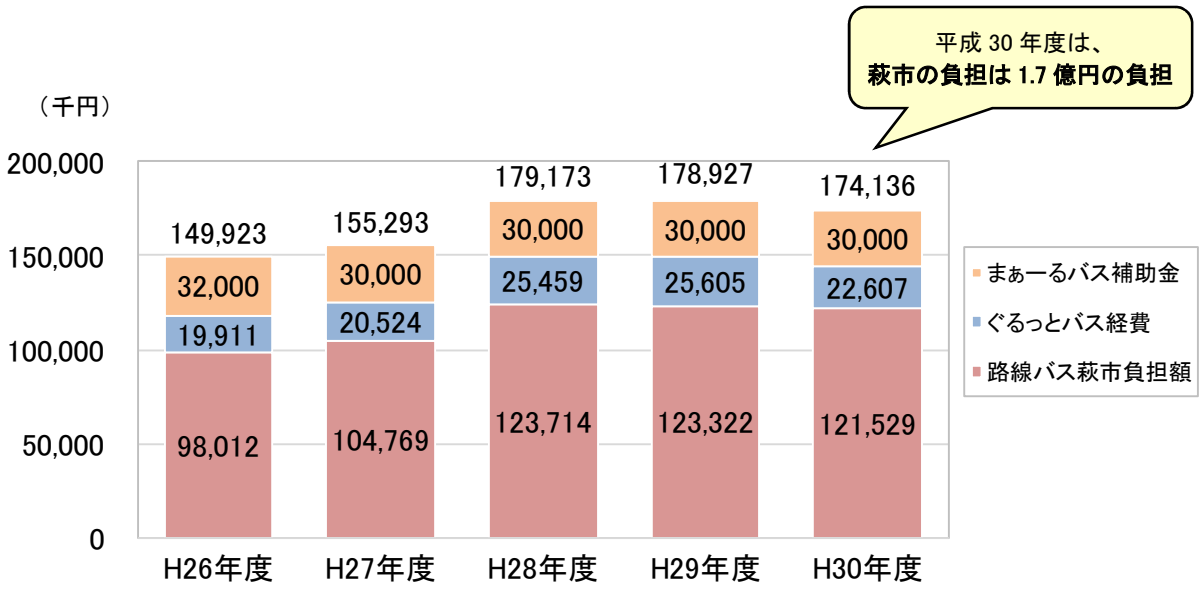



図　萩市の路線バス、まぁーるバス、ぐるっとバスの補助金額の推移

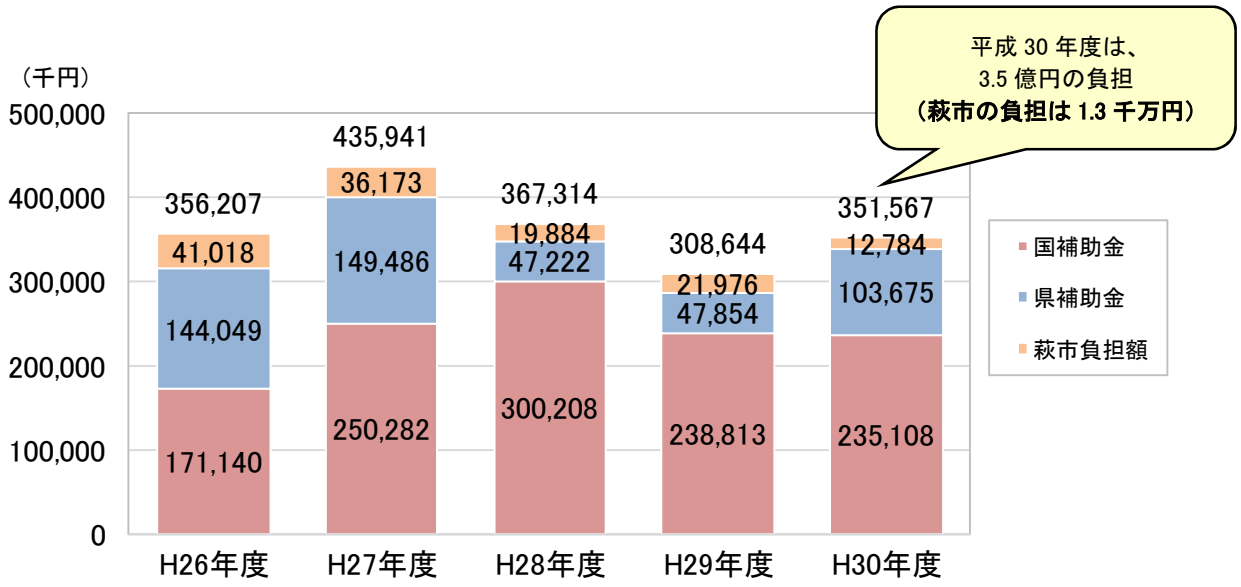



図　離島航路補助金額の推移

## 2.4. 観光客数の状況

萩市は、松下村塾等、世界遺産をはじめとする著名な観光資源を有しており、世界遺産登録時の平成 27 年度は、年間 300 万人の観光客数を突破した。それ以降は、概ね 240 万人を推移している。

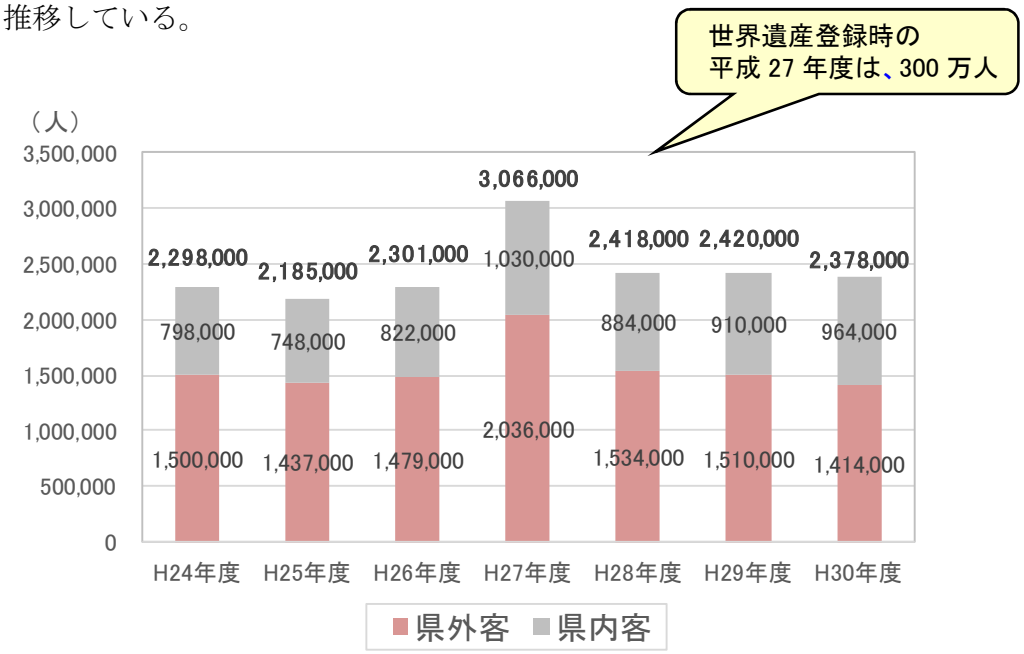



図　県外客・県内客別観光客数の推移

萩・明倫学舎

松下村塾

## 2.5. 生活利便施設・公共施設の立地状況

萩市における生活利便施設と公共施設の立地状況を示す。萩地域の市街地に生活利便施設が集積しており、各地域には中心部に施設が立地している。

萩地域の市街地と各地域の拠点を結ぶ公共交通ネットワークが重要である。

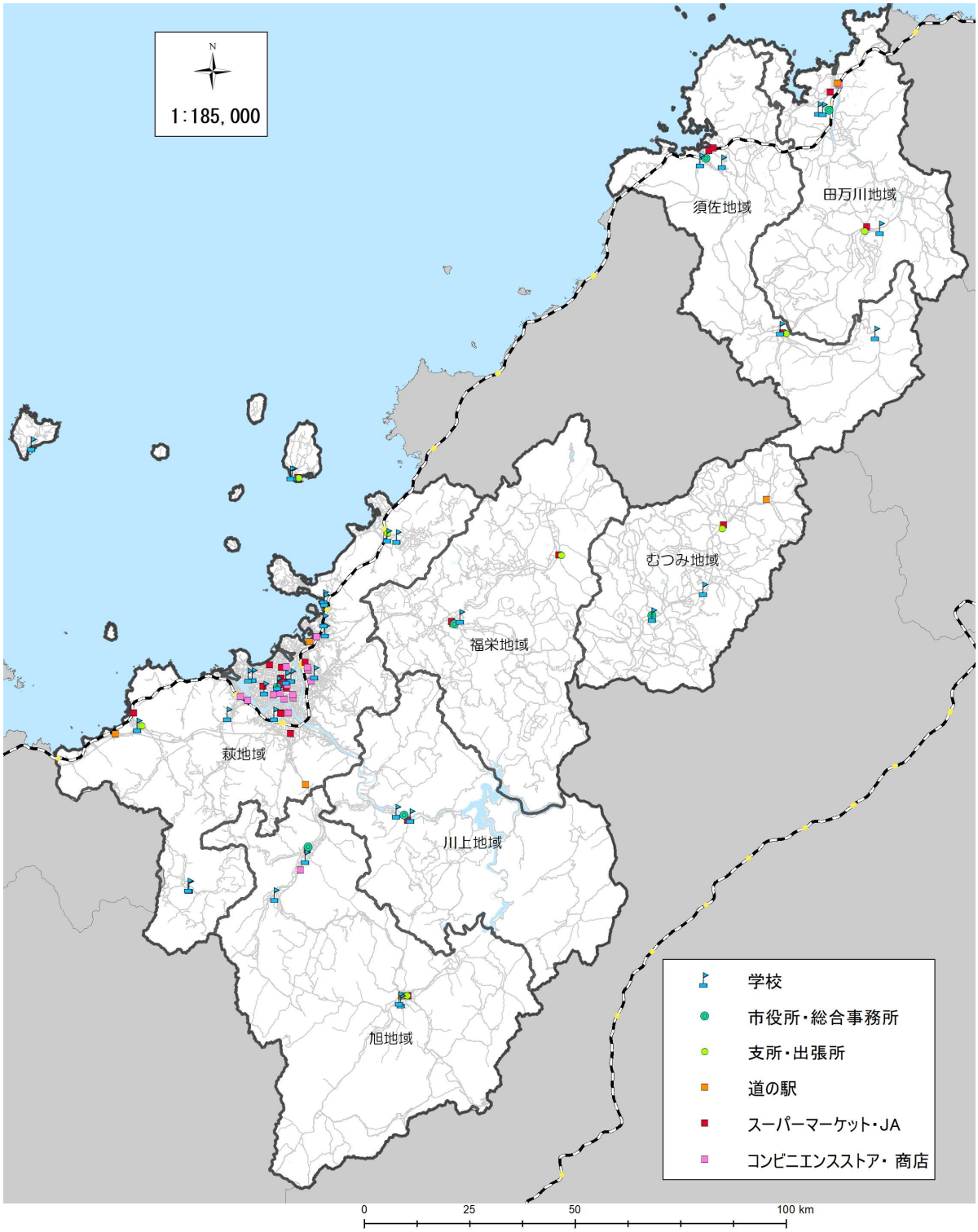



図　萩市の生活利便施設・公共施設の立地状況

## 3. まちづくりの方向性や公共交通の役割

「萩市基本ビジョン」や「萩市総合戦略」、「萩市都市計画マスタープラン」、「萩市立地適正化計画」など、地域公共交通網形成計画を策定する上で反映すべき上位計画及び関連計画を整理した。まちづくりの方向性と公共交通の役割を踏まえた上で、本計画に反映する。

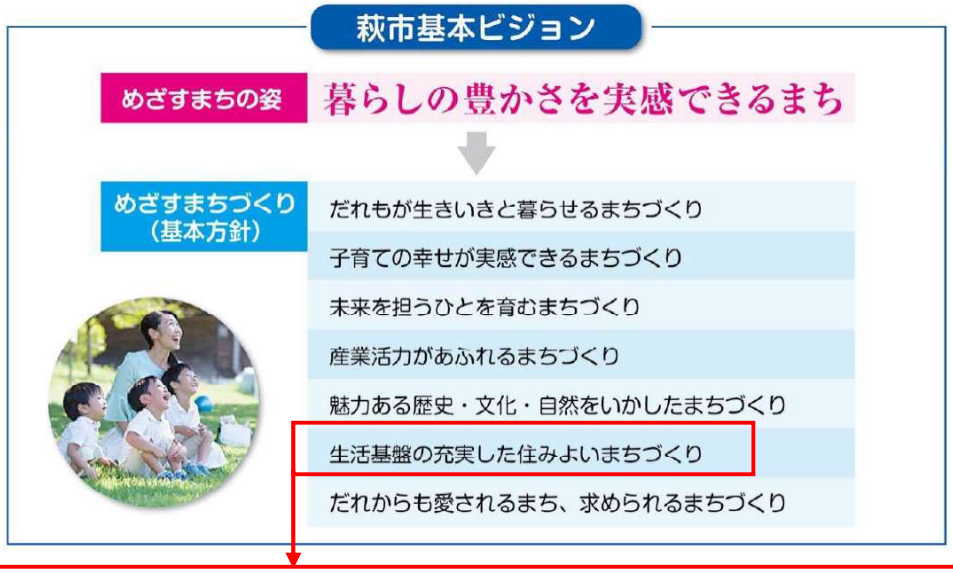
### 3.1. 上位計画、関連計画の整理

#### (1) 萩市基本ビジョン (H30)

萩市基本ビジョンは、萩市の将来像やまちづくりの方向性を市民と共有し、市民と行政が一体となって進めるまちづくりの指針である。また、本市の政策体系の最上位に位置づけられる計画で、各分野にわたる各種計画の基本となるものであり、平成 30 年 7 月に策定している。

基本ビジョンの基本方針は以下の 7 つで、このうち公共交通に関する主なものを示す。

【萩市基本ビジョンの体系】




**【生活基盤の充実した住みよいまちづくり】**

過疎化の進展とともに、住宅や店舗等の郊外化による市街地の空洞化が進みつつあります。また、中山間地域においても人口減少に伴い、福祉や買物をはじめとする住民生活に必要なサービス機能の提供に支障が生じています。

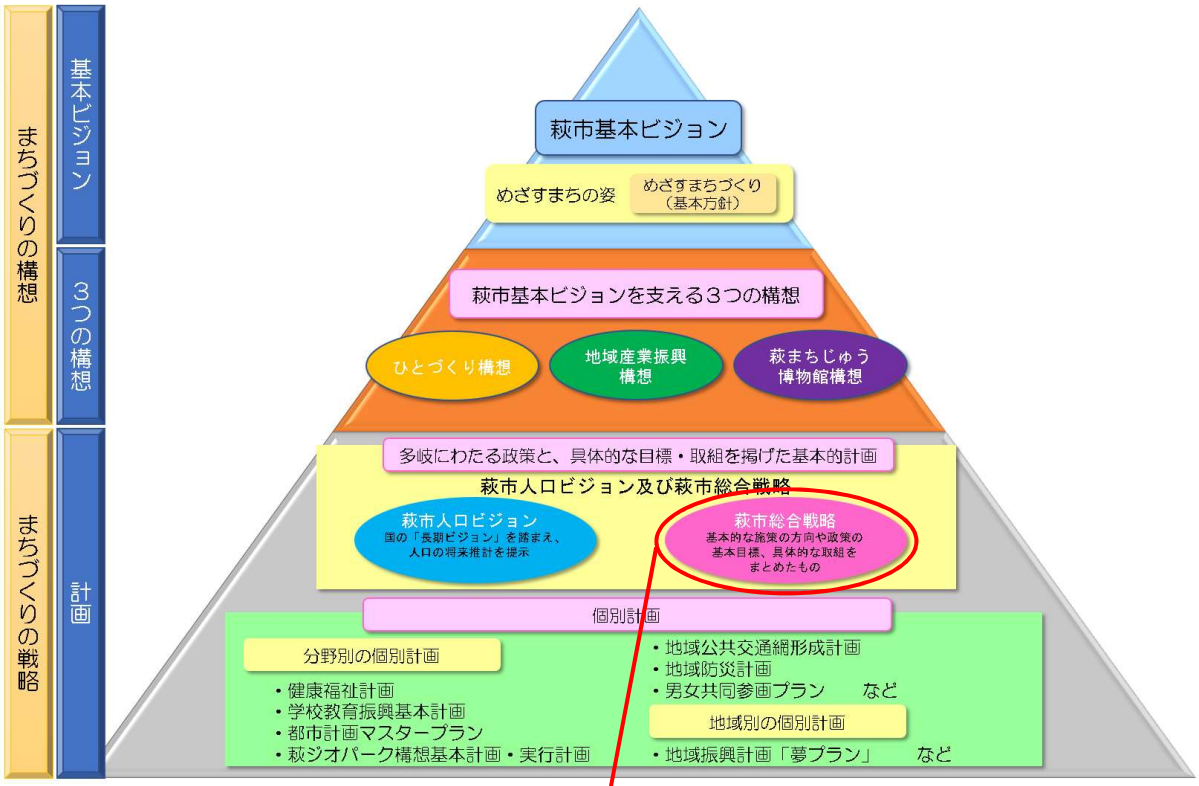
将来にわたり持続可能で快適な生活が送れるよう、生活環境基盤の充実など、住み慣れた地域で安心して暮らし続けられる安全・安心なまちづくりを目指します。

**◆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」を策定し、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。

## （２）萩市総合戦略(H27)

萩市総合戦略は、まち・ひと・しごと創生法第 10 条に基づき、「萩市人口ビジョン」を踏まえ、平成 27 年 10 月に策定しており、萩市基本ビジョンに掲げる「めざすまちの姿」の実現に向けた「多岐にわたる政策と、具体的な目標・取組を掲げた基本的計画」として位置づけている。




**◆萩市総合戦略で示している公共交通に関する施策**

**【観光アクセスの向上・受入体制の充実】**

→ 高規格幹線道路等の整備促進・二次交通及び市内交通の利便性の確保

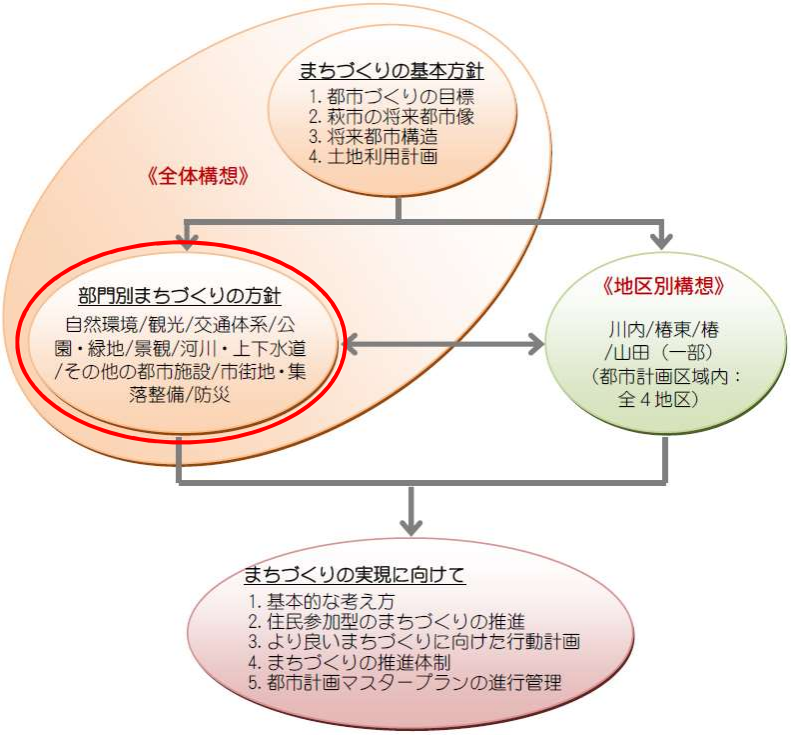
**【地域特性を活かした萩らしい拠点づくり】**

→ 魅力ある島づくりの推進

→ 道路交通・公共交通ネットワークの充実

## （３）萩市都市計画マスタープラン(H23)

「萩市都市計画マスタープラン」は、市全域及び地区別の目指すべき将来像を示し、都市計画の基本的な方針を定めたものであり、平成 23 年に策定された。計画全体の構成は右記のとおり。




**◆将来都市構造の考え方**

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

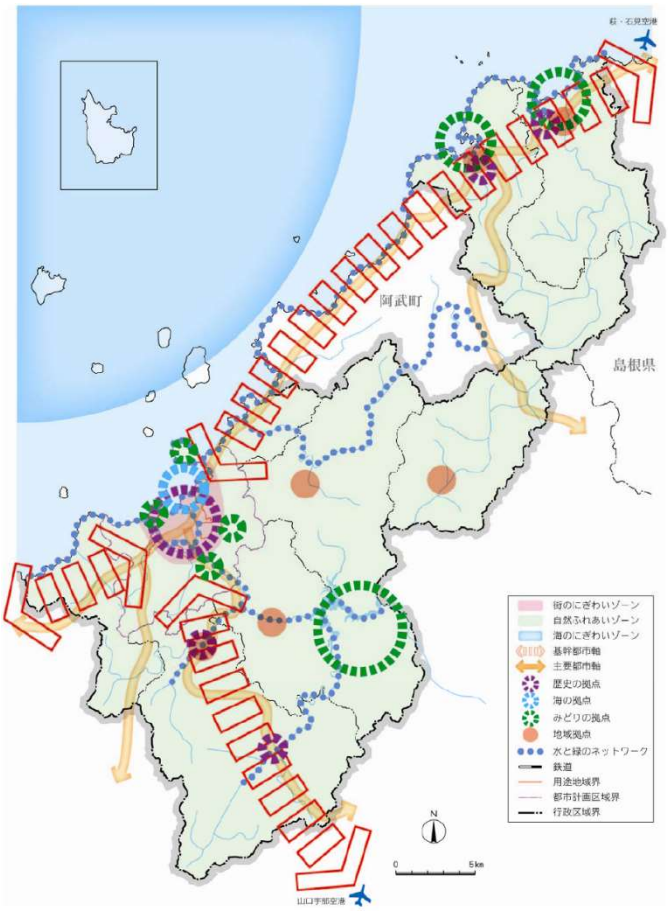



図　萩市都市計画マスタープランで示されている将来都市構造図　　出典：萩市都市計画マスタープラン

## （4） 萩市立地適正化計画(R1)

立地適正化計画は、平成 26 年 8 月に改正された都市再生特別措置法に基づく都市計画制度のひとつで、都市全体の観点から 居住や福祉、医療、商業等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関して定める包括的なマスタープランである。

人口減少や高齢化が進むなか、都市計画区域内に「都市機能誘導区域」や「居住誘導区域」を定め、この区域内に居住や都市機能を誘導することで、公共交通と連携した「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進するものである。

令和元年度中の公表に向けて、作業中であることから、進捗と合わせて記載内容との整合を図ることとする。

立地適正化の基本方針と公共交通分野に関連する誘導施策は、下記のとおりである。

**方針Ⅰ：高次な都市機能を集積し、萩市民全体の都市活動を守る**

**誘導施策：都市拠点へアクセスする公共交通の利便性向上**

- 地域公共交通網形成計画と連携し、生活拠点や地域拠点から都市拠点へアクセスするための公共交通ネットワークを構築します。
- 交通結節点の機能強化や乗継ぎ環境の向上を図るなど、利便性が高く、誰もが安心して快適に公共交通機関を利用できる環境整備に取り組みます。

**方針Ⅲ：まちなかの人口を維持し、暮らしやすい生活環境を守る**

**誘導施策：歩いて暮らせるまちづくりの推進**

- 居住誘導区域内の公共交通の利便性を向上させ、自家用車から公共交通への転換等による公共交通利用を促進します。

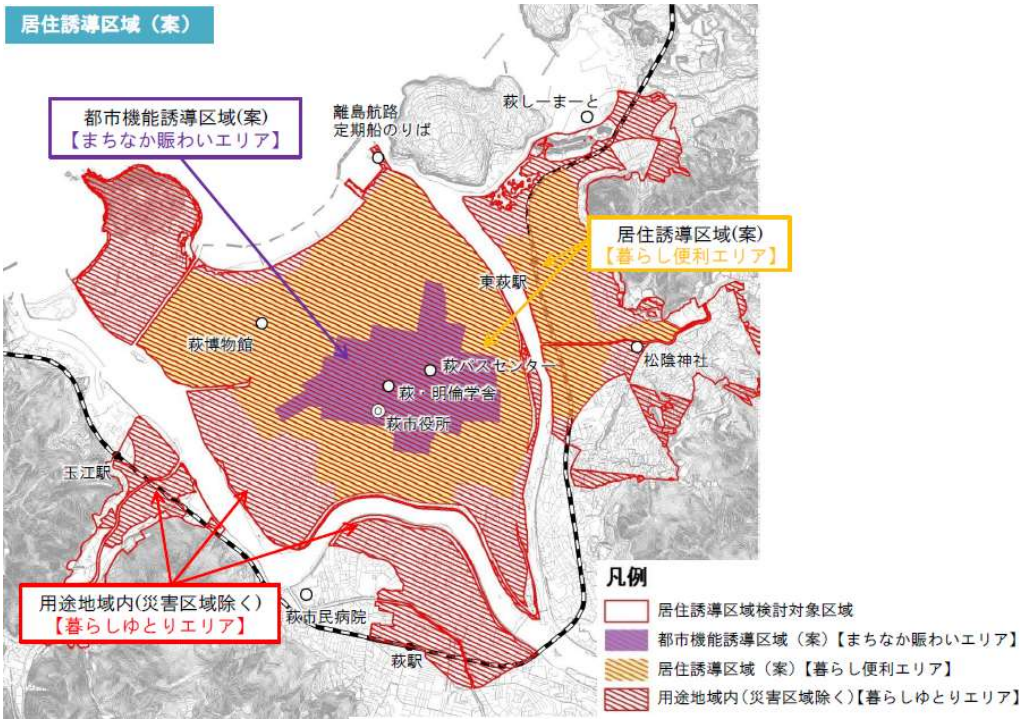



図　立地適正化計画による居住誘導区域(案)の設定　　出典:萩市立地適正化計画(素案)より

## 3.2. 萩市地域公共交通確保維持計画（H23）

本市における地域公共交通の取り組みとして、平成 23 年度に、「萩市地域公共交通確保維持計画」を策定している。合併で市域が拡大したのちの交通状況と公共交通に対する市民意識を把握し、効率的・効果的な萩市公共交通体系を再構築するために、本計画を策定している。

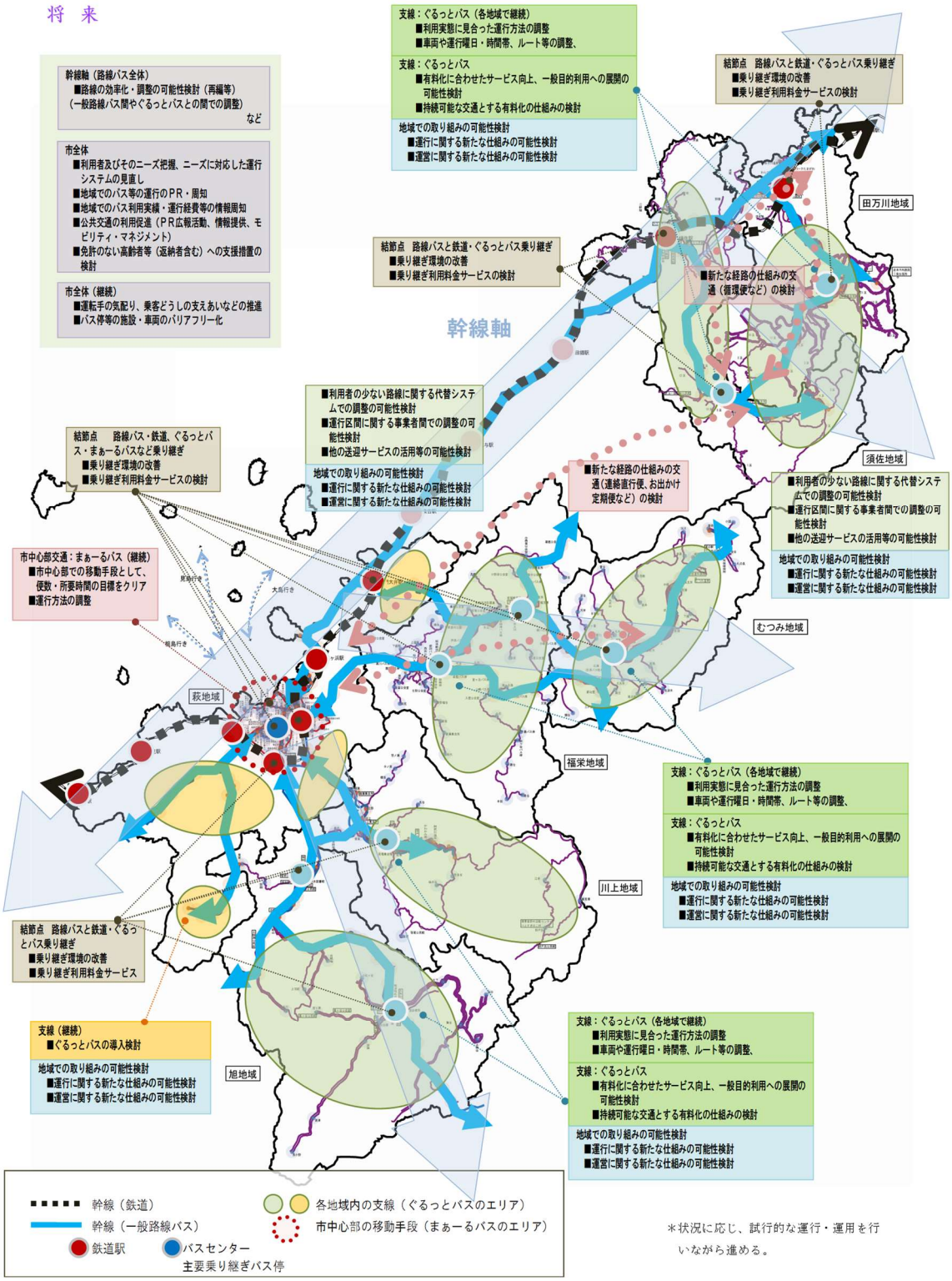



図 公共交通の将来像（H23）

将来像を実現するための施策メニューは下記に記す。

萩市地域公共交通確保維持計画を通して、主にぐるっとバスの見直しを進めており、運行ルート・時間・サービス提供方法等に関するメニューは一定の効果があった。一方で、「運行」の仕組み、「運営」の仕組み、その他（利用促進や運賃施策等）、に関するメニューで、将来的に取り組むとしていた項目は、現在も課題として残っている。

今回策定する、萩市地域公共交通網形成計画においては、施策の実施に向けて定期的な評価や見直しをしながら、実現に向けて取り組む必要がある。

| 実施メニュー（例） | | 当面<br>（0～3年程度） | 将来<br>（4～10年程度） |
|---|---|---|---|
| 運行ルート・時間<br>サービス提供方法<br>等に関するメ<br>ニュー | 定期的な移動制約・困難者等及びニーズの把握、移動手段の継続的確保<br>（ぐるっとバスのエリア調整、新規路線運行の検討等） | ● | |
| | 市中心部及びその他地域での最低限の便数の目標クリア<br>（状況に応じた目標の見直し） | ● | |
| | 車両や運行曜日・時間帯、ルート等の調整・検討 | ● | |
| | 乗り継ぎ環境の改善検討 | | ● |
| | 定期的な利用者及びそのニーズの把握、ニーズに対応した運行サービスの見直し検討 | | ● |
| | 新たな経路の仕組みの公共交通システムの導入検討(連絡直行便、循環便等) | | ● |
| 「運行」の仕組み<br>（システム）<br>に関するメニュー | 利用実態に見合ったぐるっとバス等の運行方法の調整・検討 | ● | |
| | 利用者の少ない路線に関する代替システムでの調整の可能性検討 | ● | |
| | 運行に関する新たな仕組みの可能性検討(乗り合い、マッチングの仕組み等) | ● | ● |
| | 運行区間に関する事業者間での調整の可能性検討 | ● | |
| | 乗り継ぎ利用料金サービスの検討 | | ● |
| 「運営」の仕組み<br>に関するメニュー | 運営に関する新たな仕組みの可能性検討(地域での運行、負担、協力の仕組み等) | ● | ● |
| | 他の送迎サービスの活用等の可能性検討 | ● | |
| | 有料化と合わせたサービスの向上、一般目的利用への展開の可能性検討 | | ● |
| | 持続可能な交通とする有料化の仕組みの検討 | | ● |
| その他のメニュー | 運転手の気配り・接遇や乗客どうしの支え合いなどの推進 | ● | |
| | 地域でのバス等の運行のPR・周知 | ● | ● |
| | 地域でのバス利用実績・運行経費等の情報周知 | ● | ● |
| | 車両、バス停のBF化 | | ● |
| | 免許のない高齢者等(返納者含む)への支援措置の検討 | | ● |
| | 公共交通利用促進に向けた情報提供、啓発PR(モビリティ・マネジメント)等 | | ● |

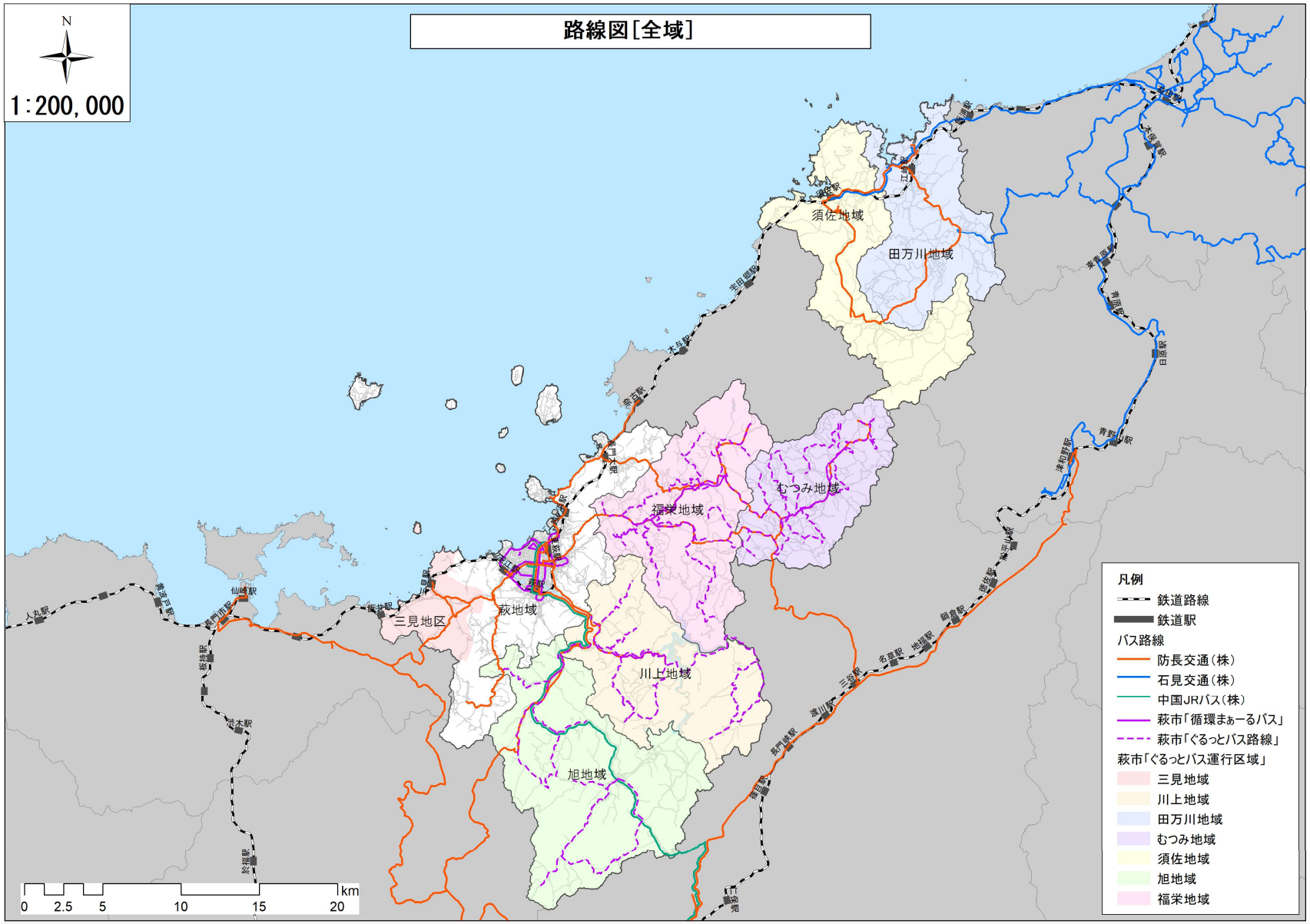
# 4. 公共交通の現況

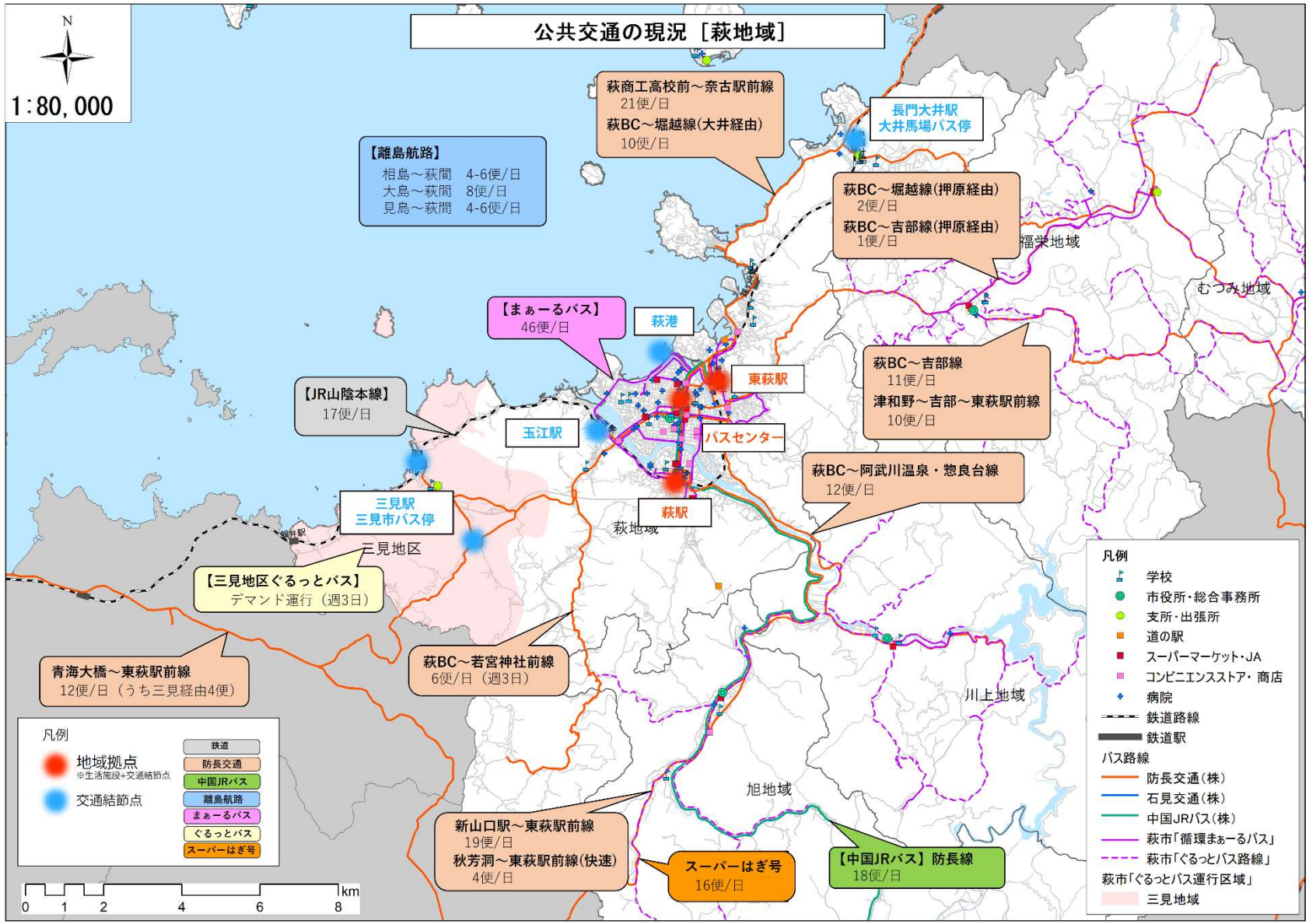
## 4.1. 公共交通の路線図、運行状況

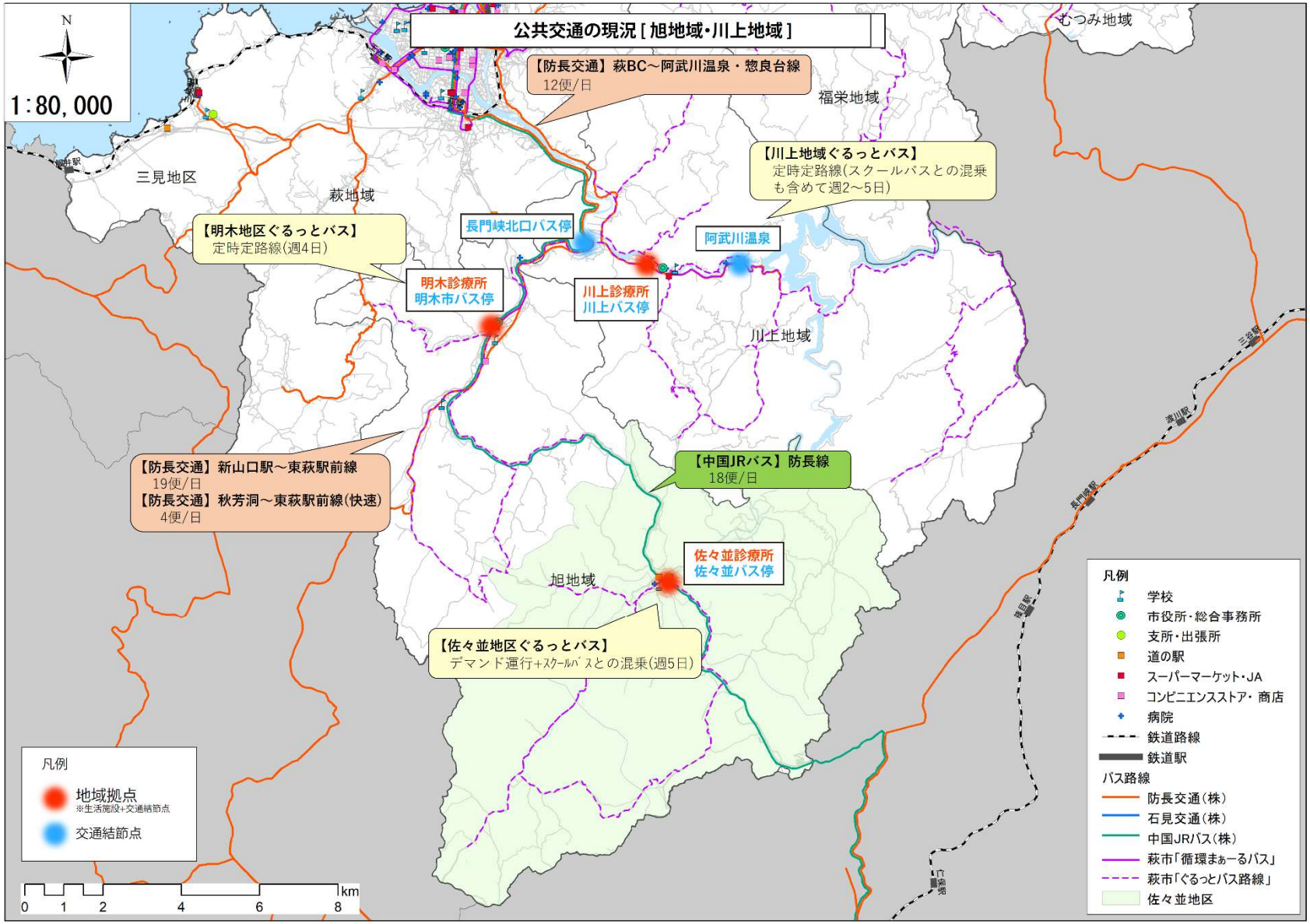
萩市内におけるバスの運行状況についての基礎資料として、鉄道を含む公共交通の路線図を次ページに示す。

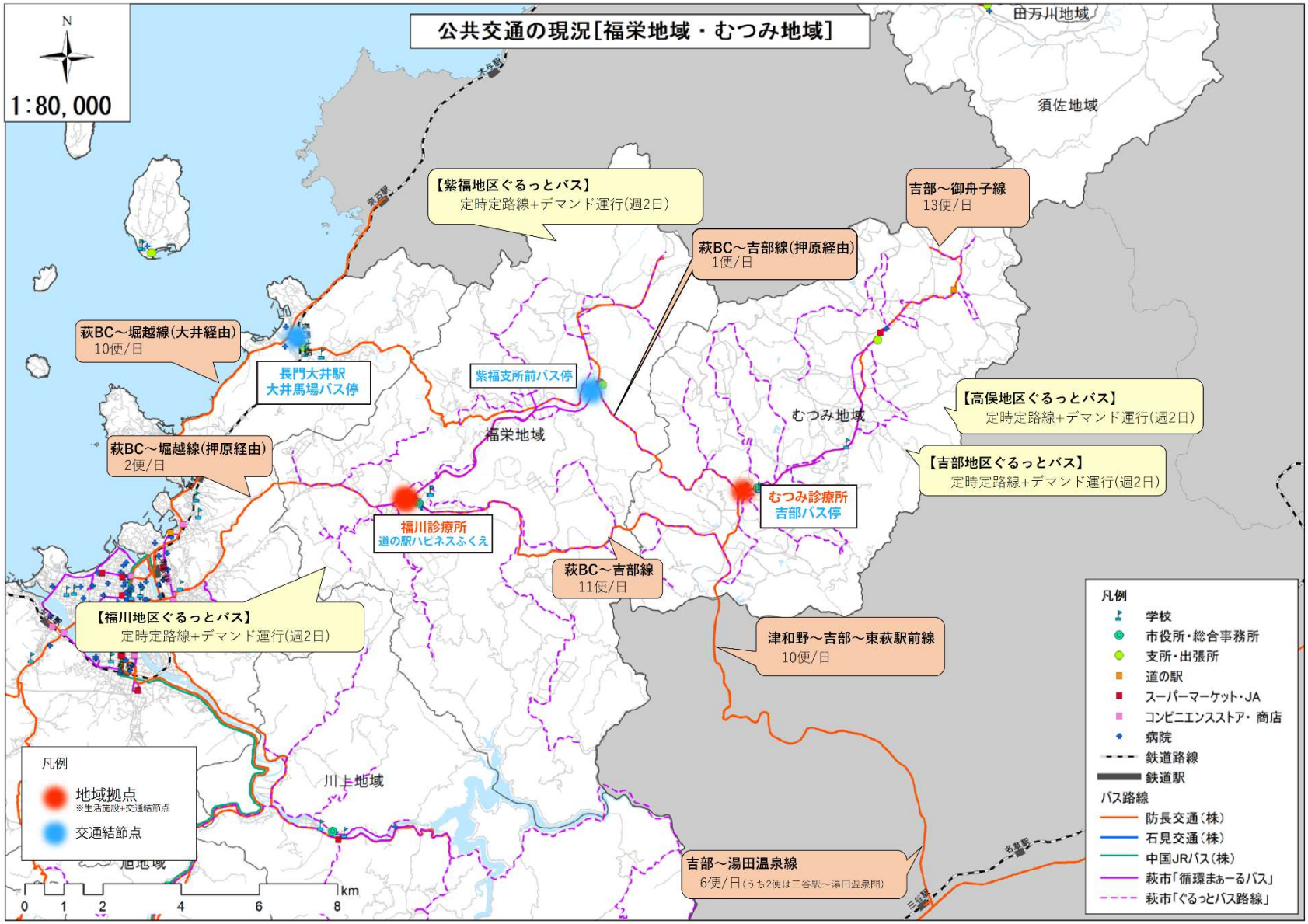
表 萩市内のバス路線一覧

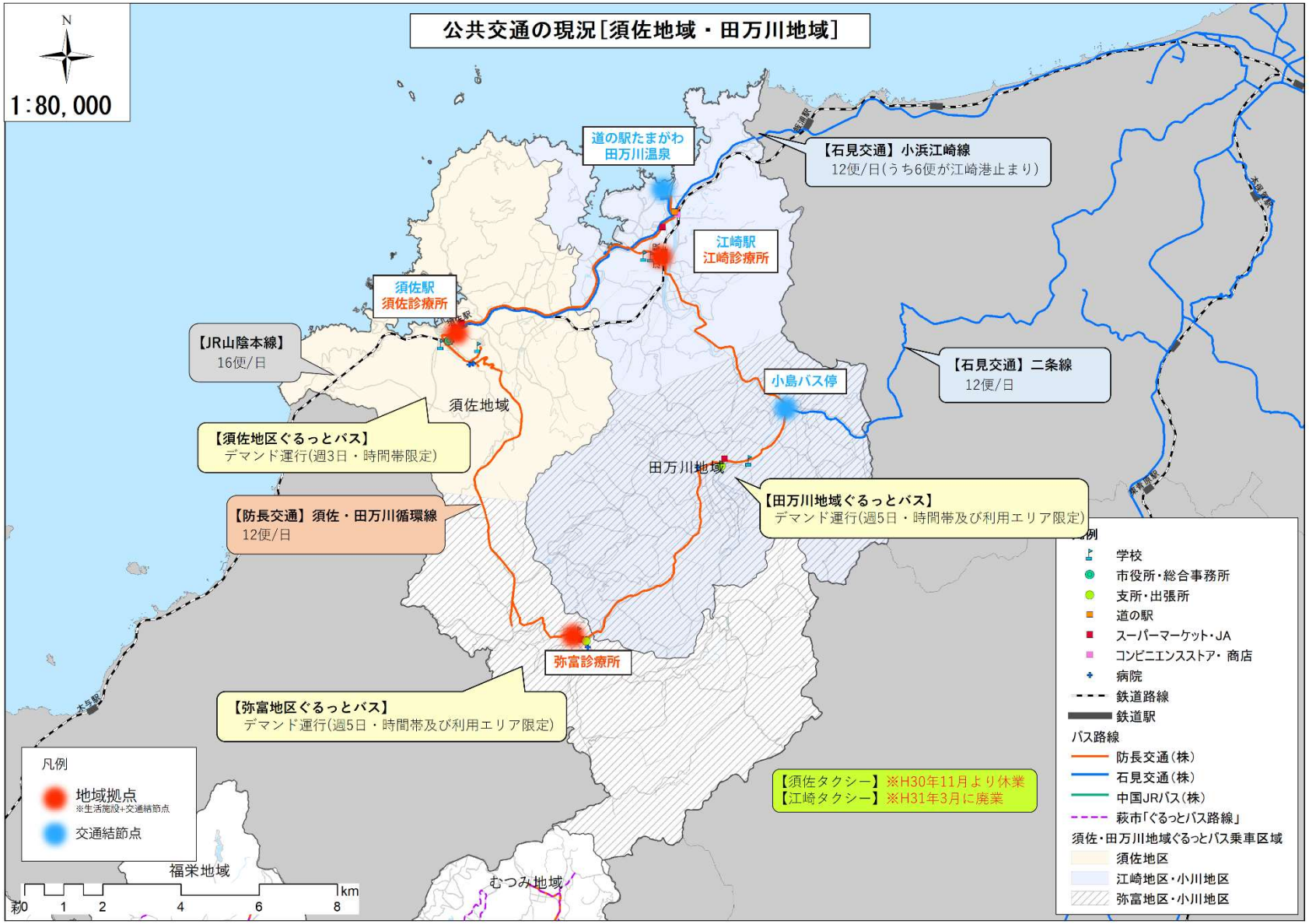
| 大別 | 種別 |
|---|---|
| バス路線 | 防長交通（株） |
| | 石見交通（株） |
| | 中国 JR バス（株） |
| | 萩循環まぁーるバス |
| ぐるっとバス | 萩地域三見地区 |
| | 川上地域 |
| | 田万川地域 |
| | むつみ地域 |
| | 須佐地域 |
| | 旭地域 |
| | 福栄地域 |


路線図[全域]
N
1:200,000
須佐地域
田万川地域
むつみ地域
福栄地域
萩地域
三見地区
川上地域
旭地域
凡例
鉄道路線
鉄道駅
バス路線
防長交通(株)
石見交通(株)
中国JRバス(株)
萩市「循環まぁーるバス」
萩市「ぐるっとバス路線」
萩市「ぐるっとバス運行区域」
三見地域
川上地域
田万川地域
むつみ地域
須佐地域
旭地域
福栄地域
0 2.5 5 10 15 20 km


公共交通の現況［萩地域］
N
1:80,000
萩商工高校前～奈古駅前線
21便/日
萩BC～堀越線(大井経由)
10便/日
長門大井駅
大井馬場バス停
【離島航路】
相島～萩間　4-6便/日
大島～萩間　8便/日
見島～萩間　4-6便/日
萩BC～堀越線(押原経由)
2便/日
萩BC～吉部線(押原経由)
1便/日
福栄地域
むつみ地域
【まぁーるバス】
46便/日
萩港
東萩駅
萩BC～吉部線
11便/日
津和野～吉部～東萩駅前線
10便/日
【JR山陰本線】
17便/日
玉江駅
バスセンター
萩BC～阿武川温泉・惣良台線
12便/日
三見駅
三見市バス停
萩駅
萩地域
三見地区
【三見地区ぐるっとバス】
デマンド運行（週3日）
青海大橋～東萩駅前線
12便/日（うち三見経由4便）
萩BC～若宮神社前線
6便/日（週3日）
川上地域
旭地域
新山口駅～東萩駅前線
19便/日
秋芳洞～東萩駅前線(快速)
4便/日
スーパーはぎ号
16便/日
【中国JRバス】防長線
18便/日
凡例
地域拠点
※生活施設+交通結節点
交通結節点
鉄道
防長交通
中国JRバス
離島航路
まぁーるバス
ぐるっとバス
スーパーはぎ号
0 1 2 4 6 8 km
凡例
学校
市役所・総合事務所
支所・出張所
道の駅
スーパーマーケット・JA
コンビニエンスストア・商店
病院
鉄道路線
鉄道駅
バス路線
防長交通(株)
石見交通(株)
中国JRバス(株)
萩市「循環まぁーるバス」
萩市「ぐるっとバス路線」
萩市「ぐるっとバス運行区域」
三見地域


公共交通の現況［旭地域・川上地域］
N
1:80,000
【防長交通】萩BC～阿武川温泉・惣良台線
12便/日
福栄地域
むつみ地域
三見地区
萩地域
【川上地域ぐるっとバス】
定時定路線(スクールバスとの混乗も含めて週2～5日)
【明木地区ぐるっとバス】
定時定路線(週4日)
長門峡北口バス停
阿武川温泉
明木診療所
明木市バス停
川上診療所
川上バス停
川上地域
【防長交通】新山口駅～東萩駅前線
19便/日
【防長交通】秋芳洞～東萩駅前線(快速)
4便/日
【中国JRバス】防長線
18便/日
佐々並診療所
佐々並バス停
旭地域
【佐々並地区ぐるっとバス】
デマンド運行+ｽｸｰﾙﾊﾞｽとの混乗(週5日)
凡例
地域拠点
※生活施設+交通結節点
交通結節点
0 1 2 4 6 8 km
凡例
学校
市役所・総合事務所
支所・出張所
道の駅
スーパーマーケット・JA
コンビニエンスストア・商店
病院
鉄道路線
鉄道駅
バス路線
防長交通(株)
石見交通(株)
中国JRバス(株)
萩市「循環まぁーるバス」
萩市「ぐるっとバス路線」
佐々並地区


公共交通の現況[福栄地域・むつみ地域]
N
1:80,000
田万川地域
須佐地域
【紫福地区ぐるっとバス】
定時定路線+デマンド運行(週2日)
吉部～御舟子線
13便/日
萩BC～吉部線(押原経由)
1便/日
萩BC～堀越線(大井経由)
10便/日
長門大井駅
大井馬場バス停
紫福支所前バス停
福栄地域
むつみ地域
【高俣地区ぐるっとバス】
定時定路線+デマンド運行(週2日)
萩BC～堀越線(押原経由)
2便/日
【吉部地区ぐるっとバス】
定時定路線+デマンド運行(週2日)
福川診療所
道の駅ハピネスふくえ
むつみ診療所
吉部バス停
萩BC～吉部線
11便/日
【福川地区ぐるっとバス】
定時定路線+デマンド運行(週2日)
津和野～吉部～東萩駅前線
10便/日
川上地域
吉部～湯田温泉線
6便/日(うち2便は二谷駅～湯田温泉間)
凡例
地域拠点
※生活施設+交通結節点
交通結節点
0 1 2 4 6 8 km
凡例
学校
市役所・総合事務所
支所・出張所
道の駅
スーパーマーケット・JA
コンビニエンスストア・商店
病院
鉄道路線
鉄道駅
バス路線
防長交通(株)
石見交通(株)
中国JRバス(株)
萩市「循環まぁーるバス」
萩市「ぐるっとバス路線」


公共交通の現況[須佐地域・田万川地域]
N
1:80,000
道の駅たまがわ
田万川温泉
【石見交通】小浜江崎線
12便/日(うち6便が江崎港止まり)
江崎駅
江崎診療所
須佐駅
須佐診療所
【JR山陰本線】
16便/日
【石見交通】二条線
12便/日
小島バス停
須佐地域
【須佐地区ぐるっとバス】
デマンド運行(週3日・時間帯限定)
田万川地域
【田万川地域ぐるっとバス】
デマンド運行(週5日・時間帯及び利用エリア限定)
【防長交通】須佐・田万川循環線
12便/日
弥富診療所
【弥富地区ぐるっとバス】
デマンド運行(週5日・時間帯及び利用エリア限定)
【須佐タクシー】※H30年11月より休業
【江崎タクシー】※H31年3月に廃業
凡例
地域拠点
※生活施設+交通結節点
交通結節点
福栄地域
むつみ地域
0 1 2 4 6 8 km
凡例
学校
市役所・総合事務所
支所・出張所
道の駅
スーパーマーケット・JA
コンビニエンスストア・商店
病院
鉄道路線
鉄道駅
バス路線
防長交通(株)
石見交通(株)
中国JRバス(株)
萩市「ぐるっとバス路線」
須佐・田万川地域ぐるっとバス乗車区域
須佐地区
江崎地区・小川地区
弥富地区・小川地区

## 4.2. 公共交通の人口カバー率

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

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

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

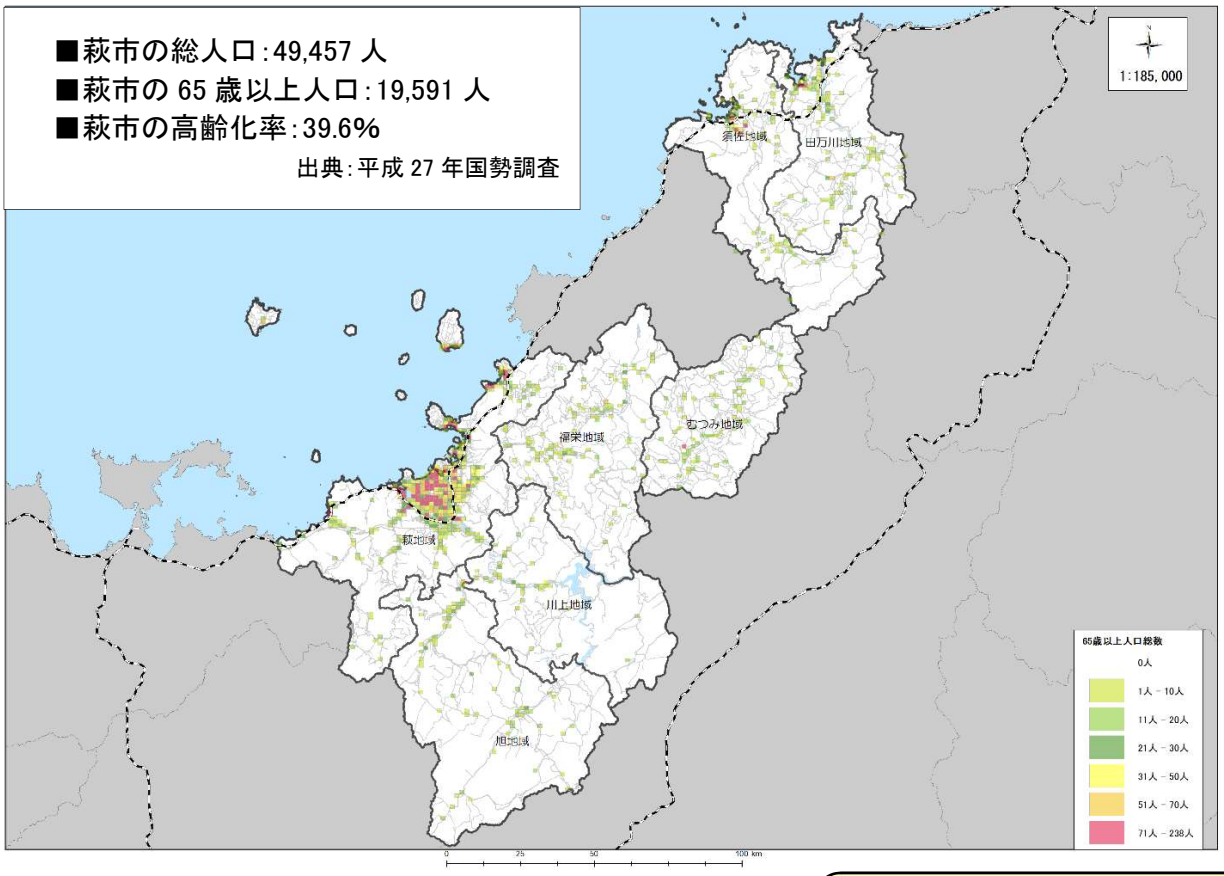
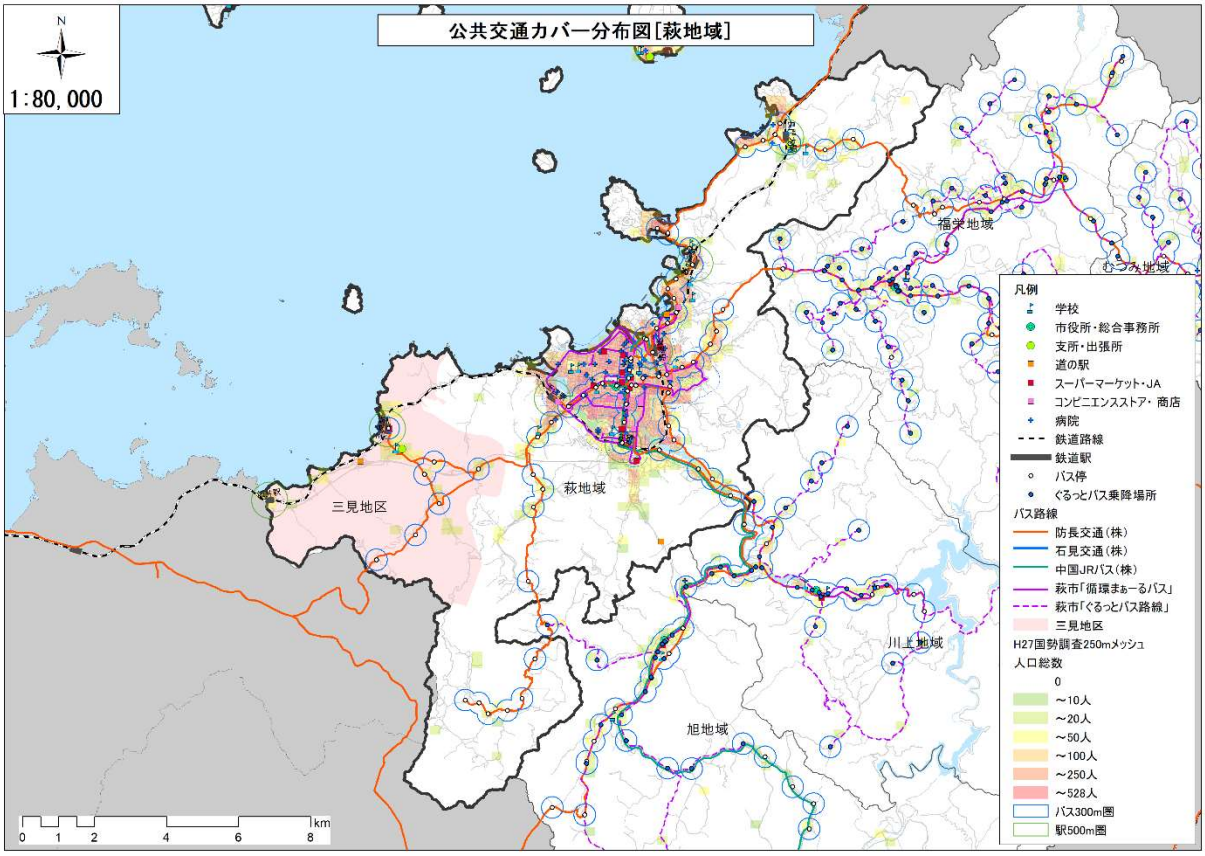


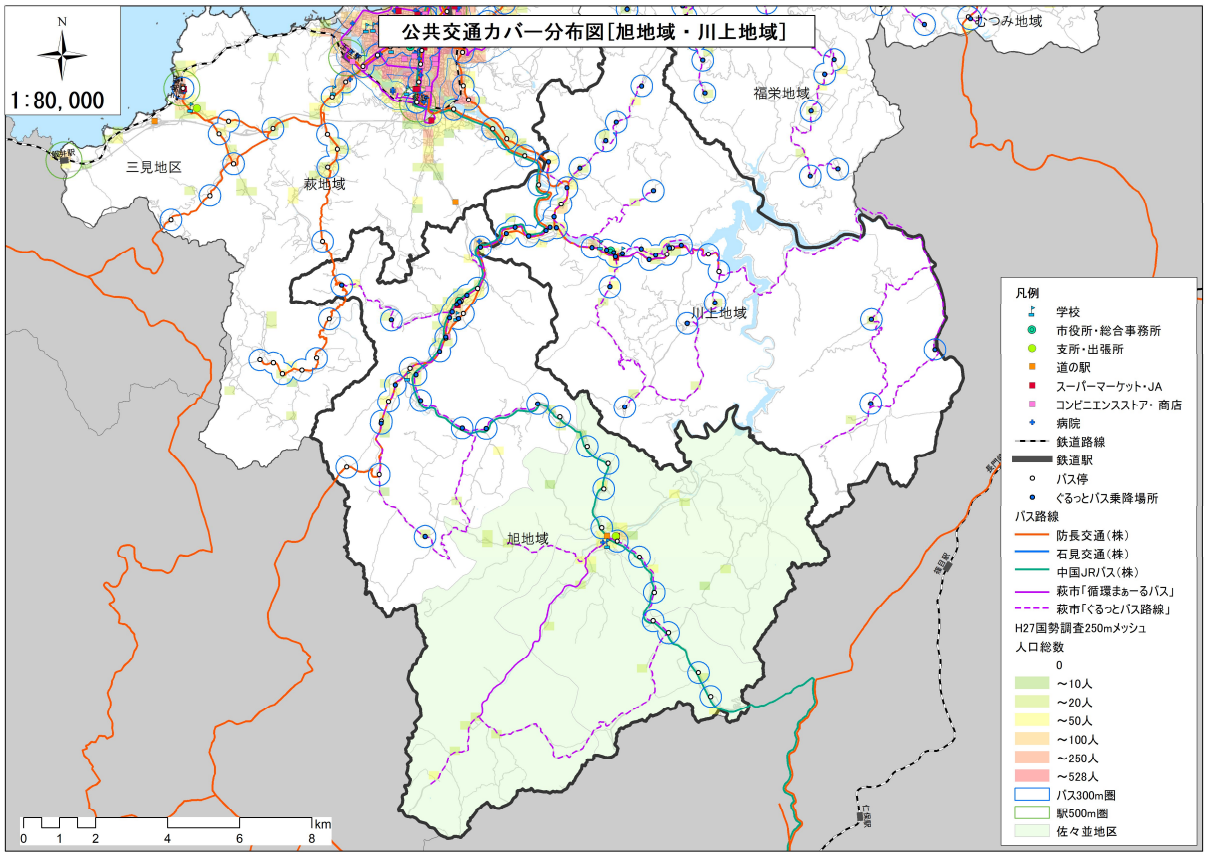

図　萩市の 65 歳以上人口分布

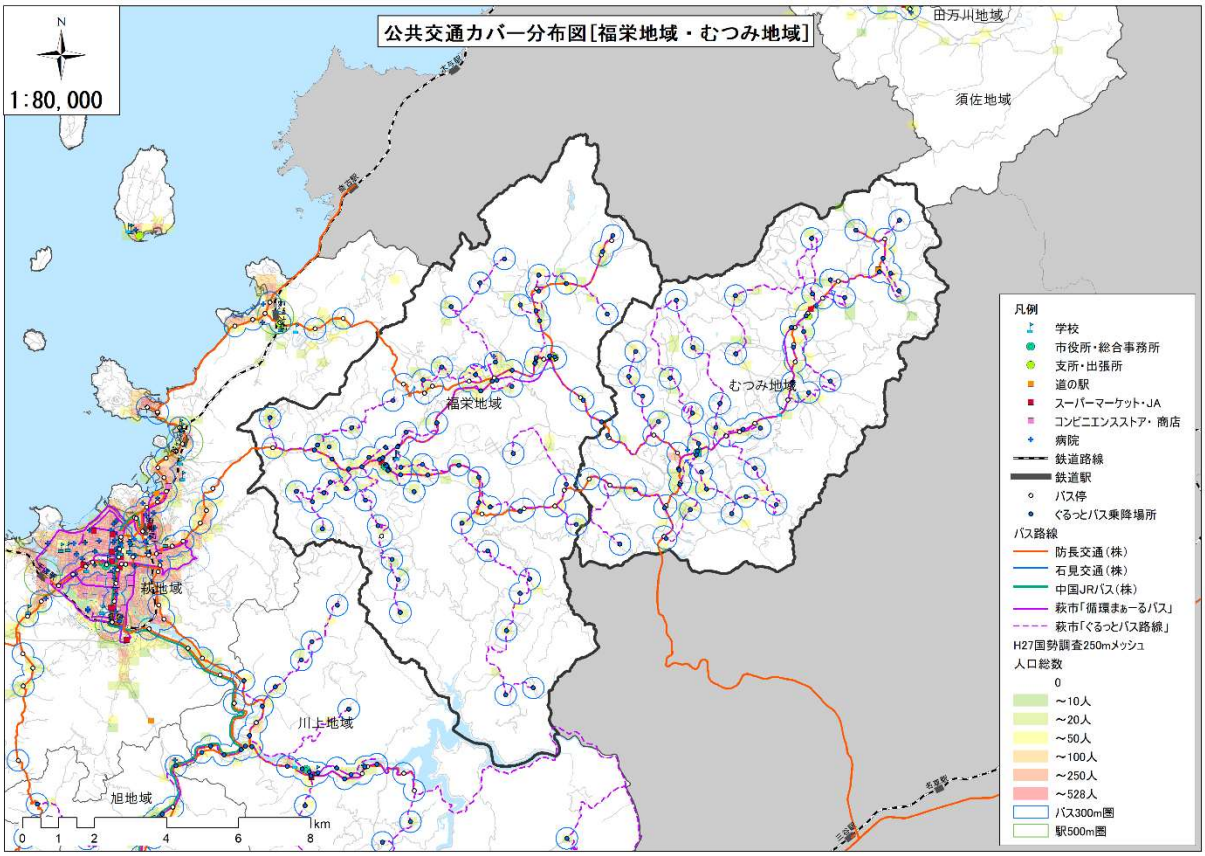
鉄道駅から 500m
路線バス、まぁーるバスから 300m
ぐるっとバスの定時定路線から 300m
ぐるっとバスのデマンド区域内

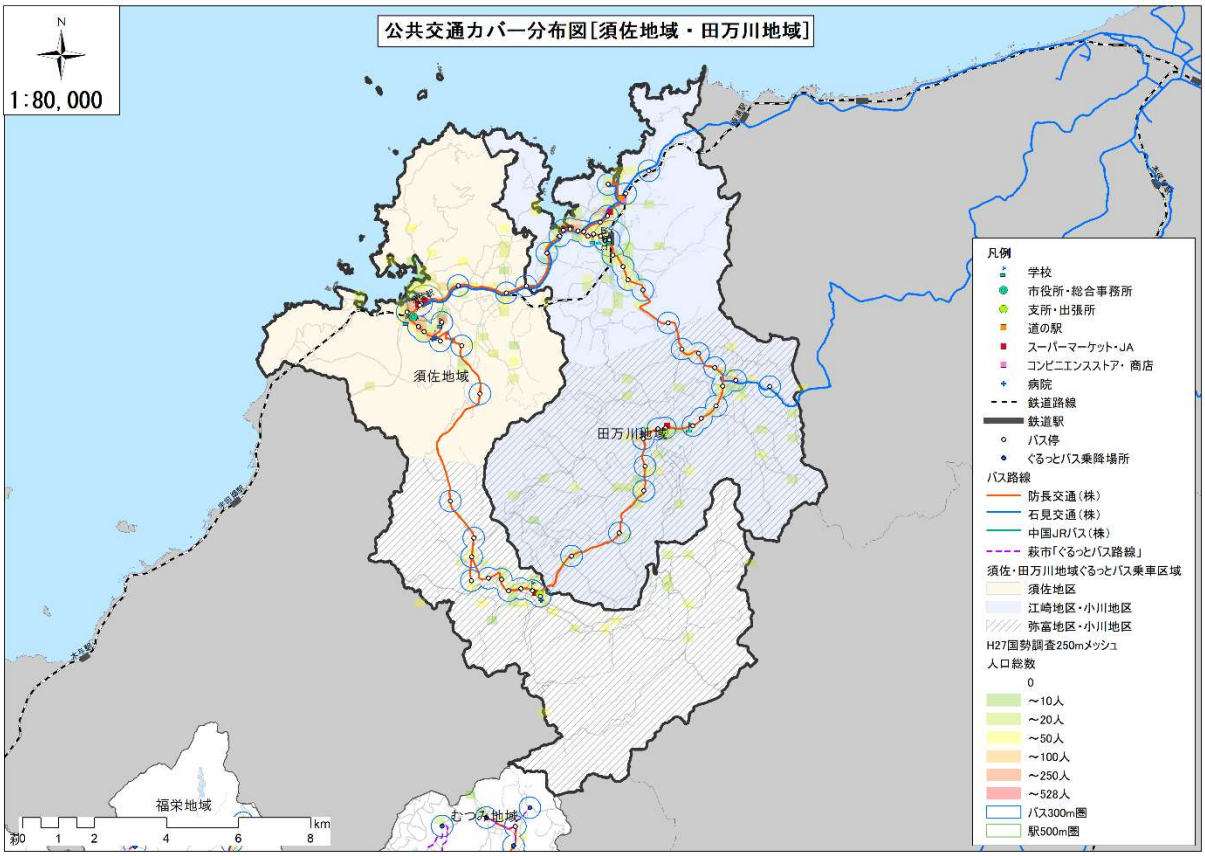
表　公共交通の人口カバー率

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


公共交通カバー分布図[萩地域]
1:80,000
N
福栄地域
むつみ地域
萩地域
三見地区
川上地域
旭地域
凡例
学校
市役所・総合事務所
支所・出張所
道の駅
スーパーマーケット・JA
コンビニエンスストア・商店
病院
鉄道路線
鉄道駅
バス停
ぐるっとバス乗降場所
バス路線
防長交通(株)
石見交通(株)
中国JRバス(株)
萩市「循環まぁーるバス」
萩市「ぐるっとバス路線」
三見地区
H27国勢調査250mメッシュ
人口総数
0
～10人
～20人
～50人
～100人
～250人
～528人
バス300m圏
駅500m圏
0 1 2 4 6 8 km


公共交通カバー分布図[旭地域・川上地域]
1:80,000
N
むつみ地域
福栄地域
三見地区
萩地域
川上地域
旭地域
凡例
学校
市役所・総合事務所
支所・出張所
道の駅
スーパーマーケット・JA
コンビニエンスストア・商店
病院
鉄道路線
鉄道駅
バス停
ぐるっとバス乗降場所
バス路線
防長交通(株)
石見交通(株)
中国JRバス(株)
萩市「循環まぁーるバス」
萩市「ぐるっとバス路線」
H27国勢調査250mメッシュ
人口総数
0
～10人
～20人
～50人
～100人
～250人
～528人
バス300m圏
駅500m圏
佐々並地区
0 1 2 4 6 8 km


公共交通カバー分布図[福栄地域・むつみ地域]
1:80,000
N
田万川地域
須佐地域
福栄地域
むつみ地域
萩地域
川上地域
旭地域
0 1 2 4 6 8 km
凡例
学校
市役所・総合事務所
支所・出張所
道の駅
スーパーマーケット・JA
コンビニエンスストア・商店
病院
鉄道路線
鉄道駅
バス停
ぐるっとバス乗降場所
バス路線
防長交通(株)
石見交通(株)
中国JRバス(株)
萩市「循環まぁーるバス」
萩市「ぐるっとバス路線」
H27国勢調査250mメッシュ
人口総数
0
～10人
～20人
～50人
～100人
～250人
～528人
バス300m圏
駅500m圏


公共交通カバー分布図[須佐地域・田万川地域]
1:80,000
N
須佐地域
田万川地域
福栄地域
むつみ地域
0 1 2 4 6 8 km
凡例
学校
市役所・総合事務所
支所・出張所
道の駅
スーパーマーケット・JA
コンビニエンスストア・商店
病院
鉄道路線
鉄道駅
バス停
ぐるっとバス乗降場所
バス路線
防長交通(株)
石見交通(株)
中国JRバス(株)
萩市「ぐるっとバス路線」
須佐・田万川地域ぐるっとバス乗車区域
須佐地区
江崎地区・小川地区
弥富地区・小川地区
H27国勢調査250mメッシュ
人口総数
0
～10人
～20人
～50人
～100人
～250人
～528人
バス300m圏
駅500m圏

## 4.3. 公共交通に対する財政負担状況

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

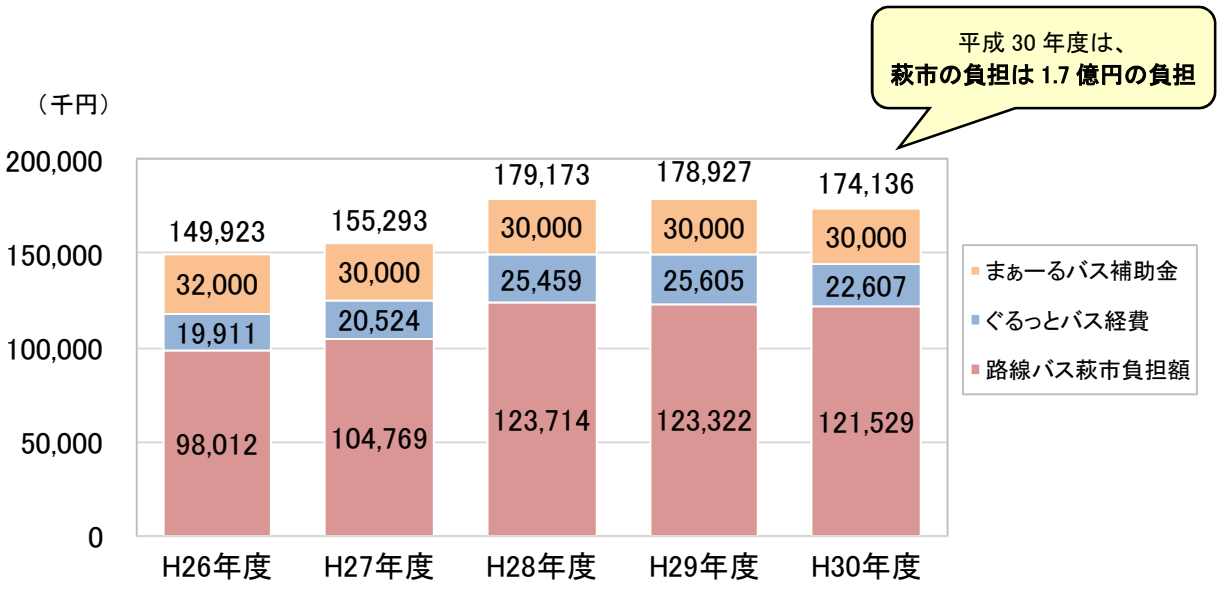



図　萩市の路線バス、まぁーるバス、ぐるっとバスの補助金額の推移（再掲）

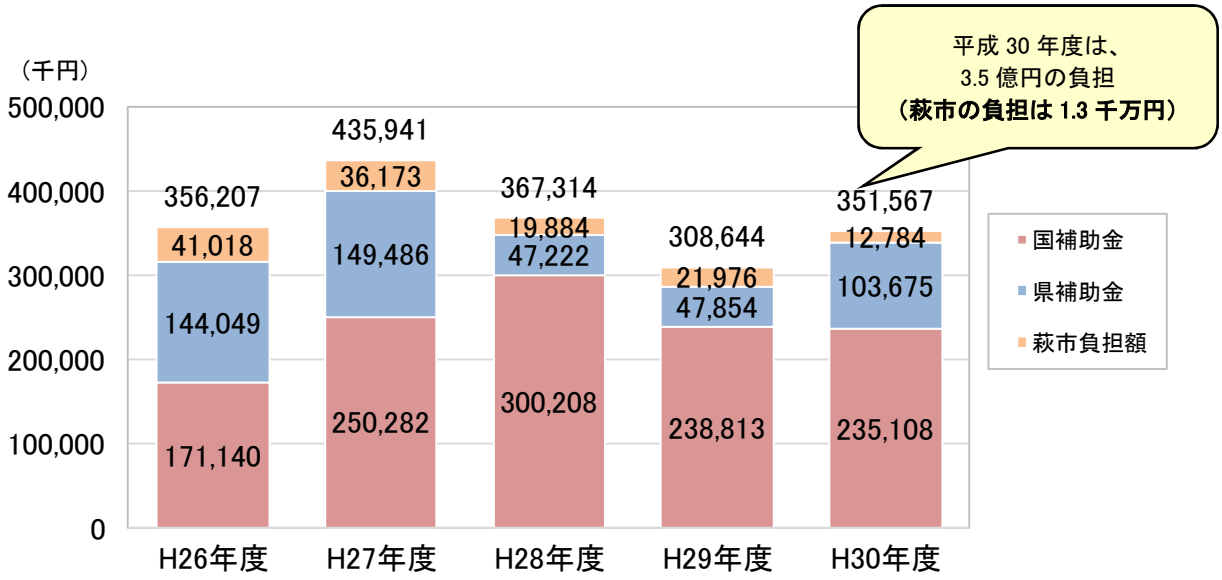



図　離島航路補助金額の推移（再掲）

## 5. 市民の移動実態（アンケート調査結果・地域意見交換会）

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

その調査結果を中心に、以下に、高齢者と高校生の移動実態を整理した。

### 5.1. 高齢者の移動実態

住民アンケート（65 歳以上）による高齢者の移動実態を以下に示す。

#### （1）高齢者の世帯の状況

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

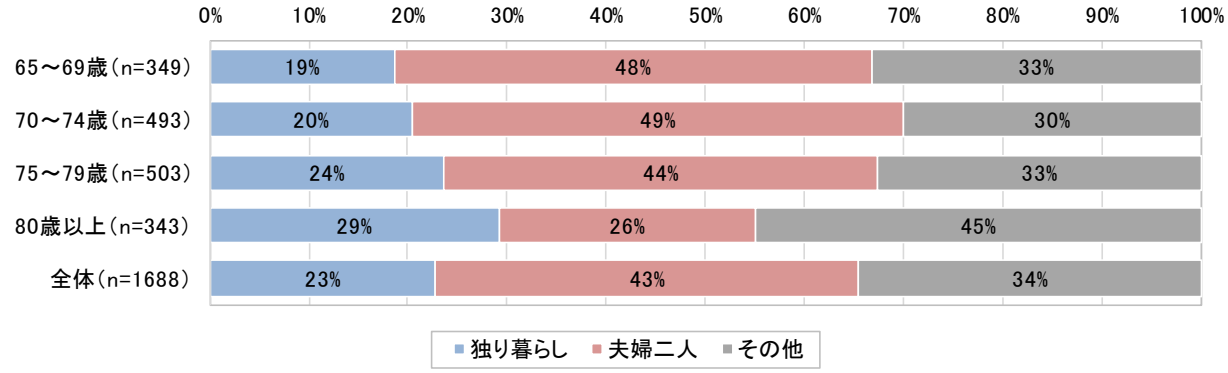



図　高齢者世帯の家族構成

出典：住民アンケート結果(65 歳以上)（平成 30 年）

#### （2）運転免許証の保有状況

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

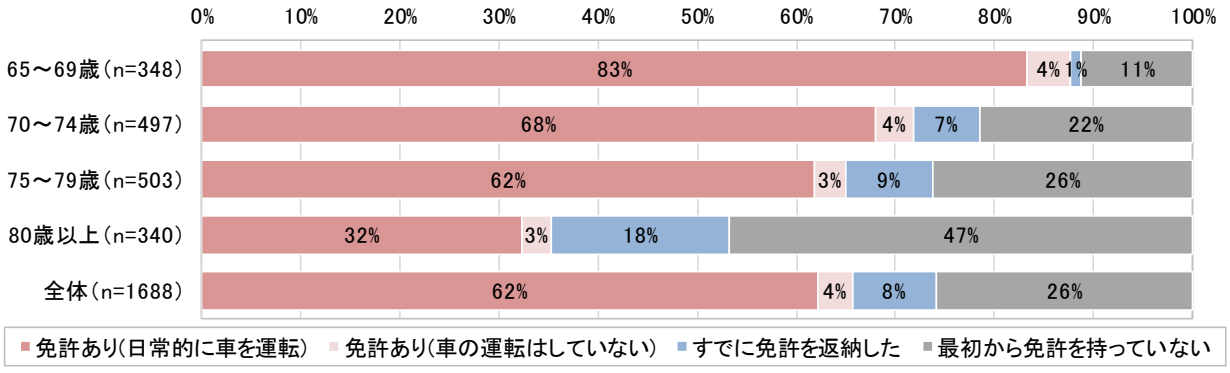



図　高齢者の運転免許保有状況

出典：住民アンケート結果(65 歳以上)（平成 30 年）

## （３）買い物での外出頻度

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

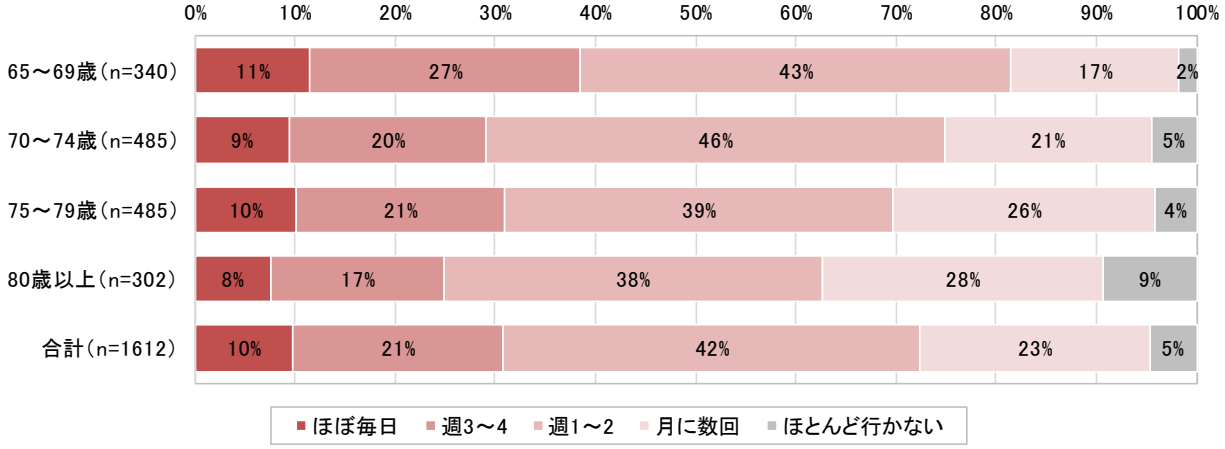



図　買い物での外出頻度

出典：住民アンケート結果(65 歳以上)（平成 30 年）

## （４）通院での外出頻度

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

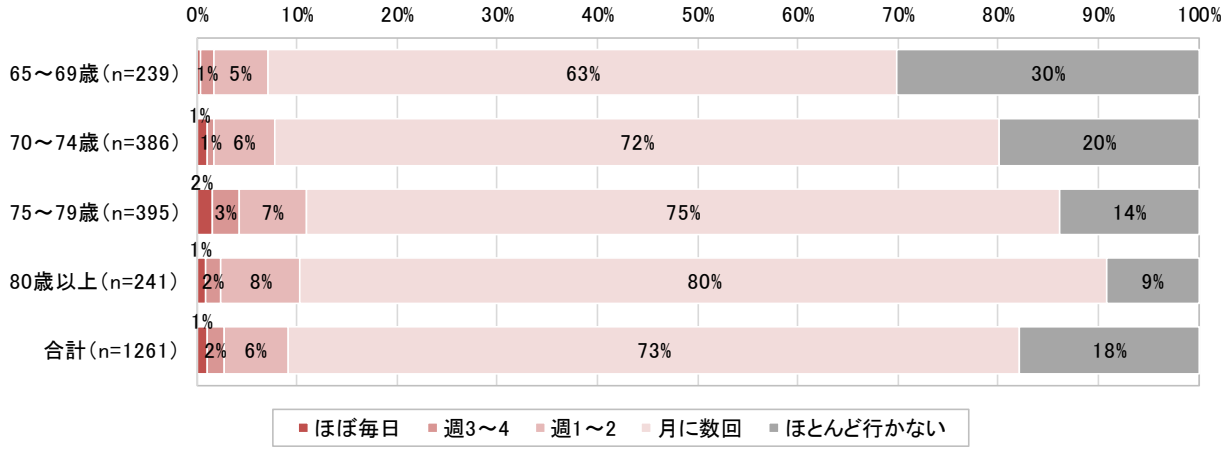



図　通院での外出頻度

出典：住民アンケート結果(65 歳以上)（平成 30 年）

## （５）買い物時の交通手段

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

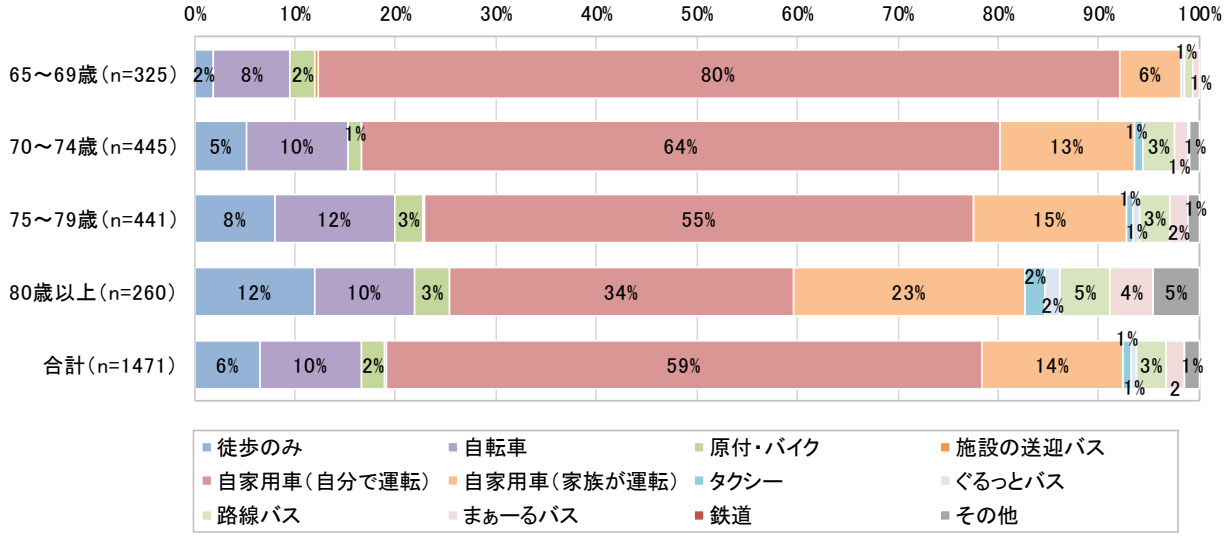



図　高齢者における買い物時の交通手段

出典：住民アンケート結果(65 歳以上)（平成 30 年）

## （６）通院時の交通手段

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

特に、80 歳以上の方の通院では、タクシーでの移動が 7%存在している。

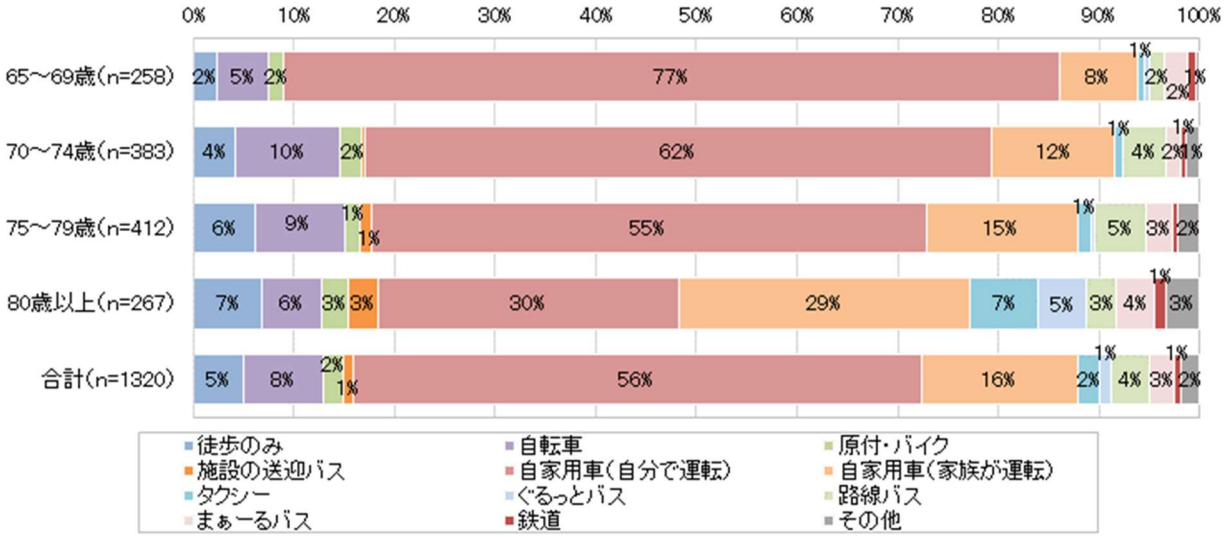



図　高齢者における通院時の交通手段

出典：住民アンケート結果(65 歳以上)（平成 30 年）

## （7）送迎してもらえる人の有無

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

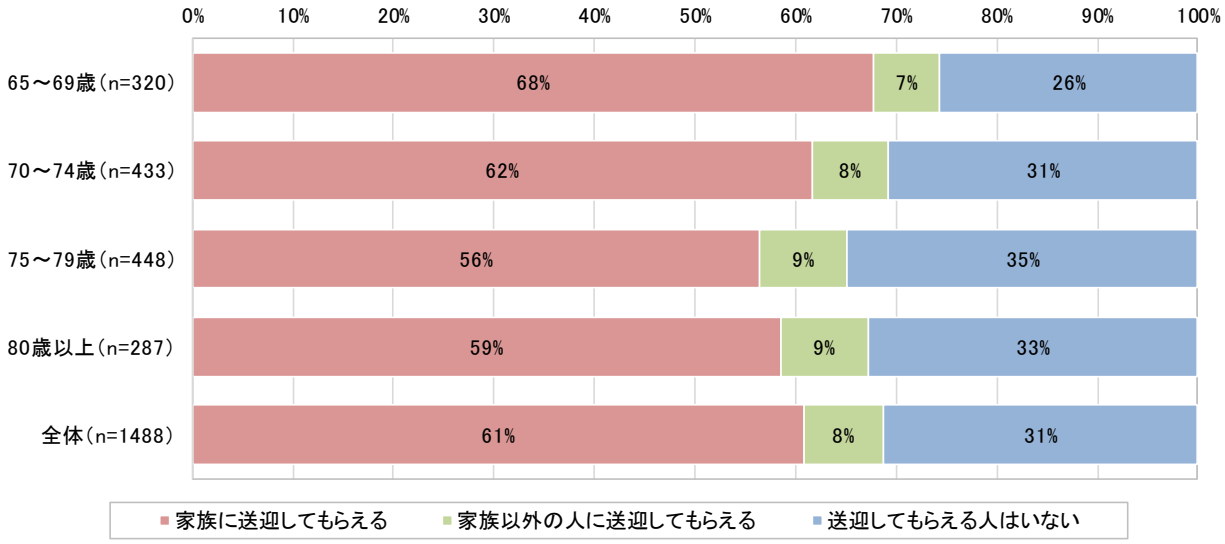



図　高齢者における送迎してもらえる人の有無

出典：住民アンケート結果(65 歳以上)（平成 30 年）

## （8）公共交通の満足度

公共交通に対する満足度は、「満足」と「まあ満足」を合わせて 2 割弱であり、「どちらともいえない」が 3 割、「やや不満」と「不満」を合わせて 2 割である。年齢が上がるにつれて、満足度がやや増加する傾向にある。

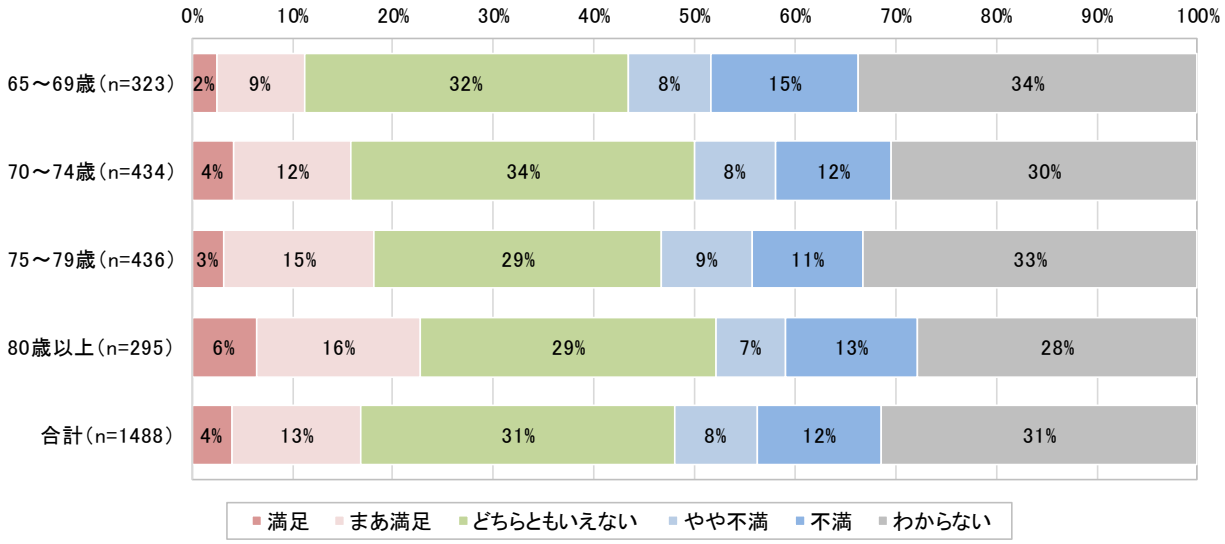



図　公共交通に対する満足度

出典：住民アンケート結果(65 歳以上)（平成 30 年）

## （９）公共交通の運行ダイヤ・ルートについての不満点

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

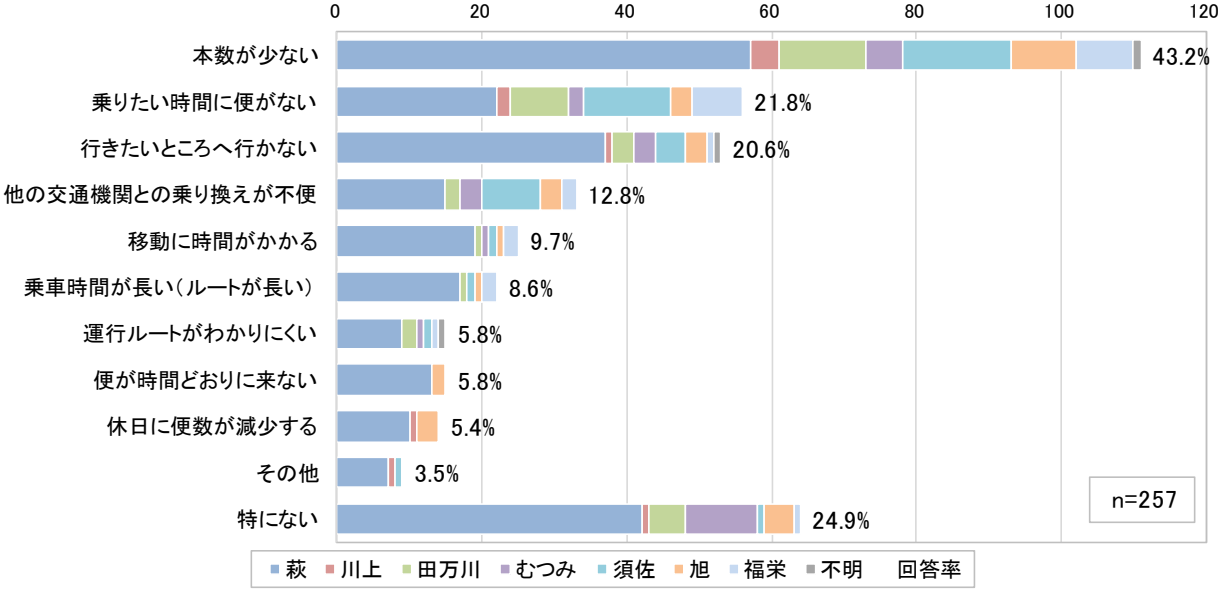



図　公共交通の運行ダイヤ・ルートについての不満点

出典：住民アンケート結果(65 歳以上)（平成 30 年）

## （１０）　公共交通への改善要望

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

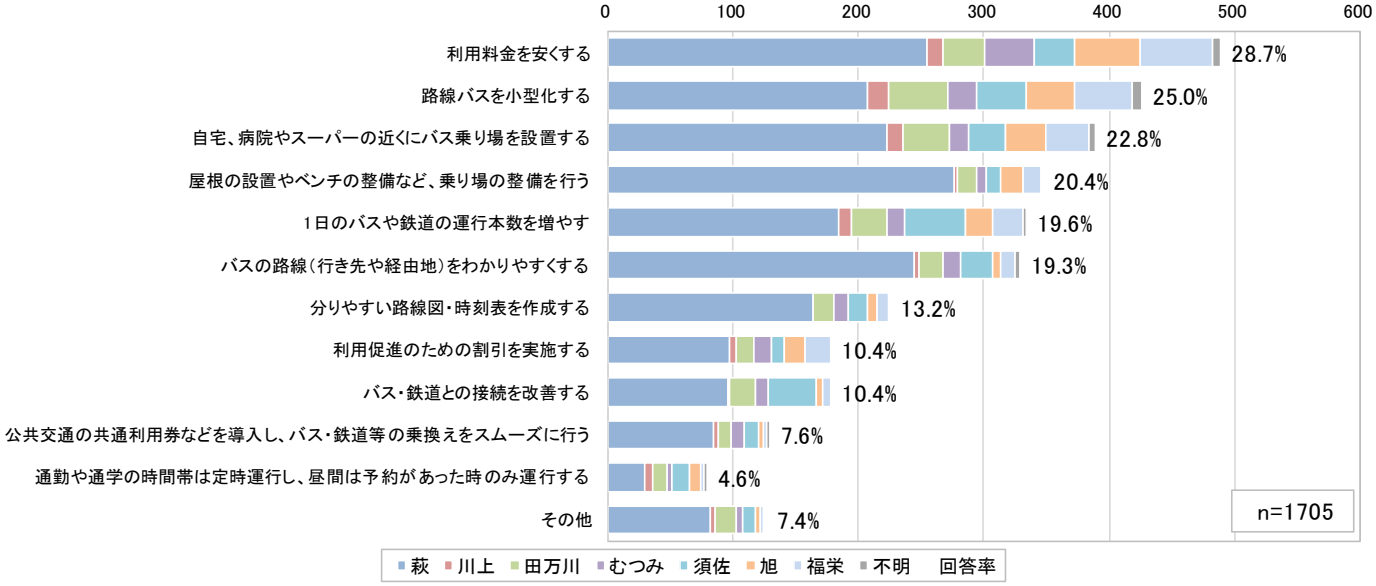



図　公共交通への改善要望

出典：住民アンケート結果(65 歳以上)（平成 30 年）

## 5.2. 地域別の高齢者の目的地と移動手段

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

### （1） 居住地域別の高齢者の目的地

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

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

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

図　居住地域別の高齢者が買い物でよく利用する地域（店）

出典：住民アンケート結果(65 歳以上)（平成 30 年）

| | | 居住地域 | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 萩 n=1297 | 川上 n=62 | 田万川 n=173 | むつみ n=115 | 須佐 n=187 | 旭 n=134 | 福栄 n=134 | 合計 n=2102 |
| 通院施設 | 萩 | 95% | 56% | 5% | 36% | 15% | 45% | 79% | 72% |
| | 川上 | 0% | 37% | 0% | 0% | 0% | 1% | 0% | 1% |
| | 田万川 | 0% | 0% | 12% | 0% | 1% | 0% | 0% | 1% |
| | むつみ | 0% | 0% | 0% | 36% | 0% | 0% | 0% | 2% |
| | 須佐 | 0% | 0% | 17% | 0% | 45% | 0% | 0% | 6% |
| | 旭 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 9% | 0% | 1% |
| | 福栄 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 15% | 1% |
| | 宇部市 | 0% | 2% | 1% | 0% | 2% | 1% | 1% | 1% |
| | 山口市 | 2% | 5% | 1% | 28% | 1% | 44% | 4% | 6% |
| | 岩国市 | 0% | 0% | 2% | 0% | 1% | 0% | 0% | 0% |
| | 長門市 | 1% | 0% | 0% | 1% | 0% | 1% | 1% | 1% |
| | 益田市 | 0% | 0% | 63% | 0% | 36% | 0% | 0% | 8% |
| | 合計 | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

図　居住地域別の高齢者が通院でよく利用する地域（病院）

出典：住民アンケート結果(65 歳以上)（平成 30 年）

## （２）居住地域別の高齢者の移動手段

高齢者の移動手段は、自家用車は 6～7 割、公共交通は 1 割程度となっている。

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

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

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

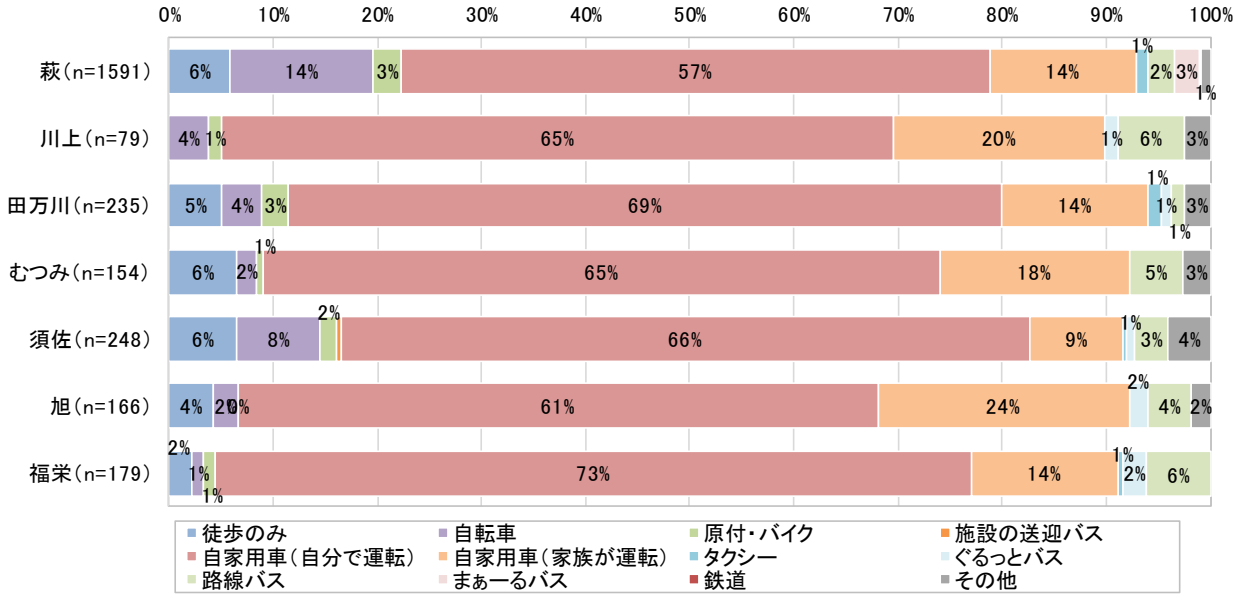
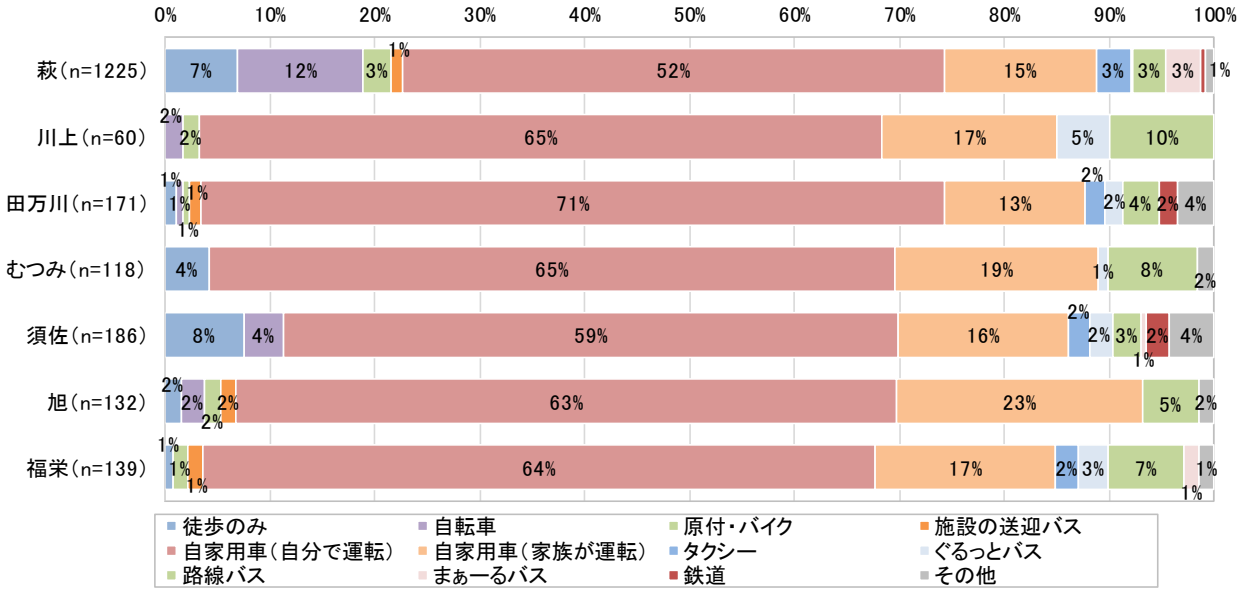



図　居住地域別の高齢者が買い物でよく利用する交通手段

出典：住民アンケート結果(65 歳以上)（平成 30 年）




出典：住民アンケート結果(65 歳以上)（平成 30 年）

## 5.3. 地域別の移動に関する課題

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

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

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

| 地域・地区 | バス停（乗り場）や駅が遠い | 路線バスや列車が行きたいところへ行かない | 運行ダイヤが利用しにくい | バス・列車の車両やバス停・駅が使いにくい | バスや列車の使い方が分らない |
|---|---|---|---|---|---|
| 川北地区（n=16） | 13% | 25% | 25% | 13% | 13% |
| 川南地区（n=16） | 50% | 25% | 25% | 25% | 13% |
| 椿東地区（n=20） | 40% | 40% | 45% | 35% | 10% |
| 椿地区（n=6） | 17% | 33% | 0% | 17% | 0% |
| 山田地区（n=9） | 22% | 22% | 44% | 22% | 22% |
| 三見地区（n=6） | 67% | 50% | 50% | 33% | 17% |
| 大井地区（n=4） | 75% | 50% | 0% | 50% | 0% |
| 萩地域（n=77） | 36% | 32% | 31% | 26% | 12% |
| 川上地域（n=6） | 50% | 33% | 33% | 67% | 0% |
| 田万川地域（n=12） | 67% | 33% | 50% | 42% | 25% |
| むつみ地域（n=10） | 30% | 10% | 30% | 10% | 10% |
| 須佐地域（n=17） | 47% | 41% | 24% | 24% | 24% |
| 旭地域（n=8） | 50% | 25% | 13% | 25% | 0% |
| 福栄地域（n=12） | 50% | 33% | 50% | 17% | 0% |
| 合計（n=142） | 42% | 32% | 32% | 27% | 12% |

図　地域別の移動に関する課題

出典：民生委員アンケート結果（平成 30 年）

## 5.4. 高校生の移動実態

高校生アンケート調査による高校生の移動実態を以下に示す。

### （1）高校の立地状況

萩市と萩市周辺における高校は、鉄道の沿線に立地している。

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

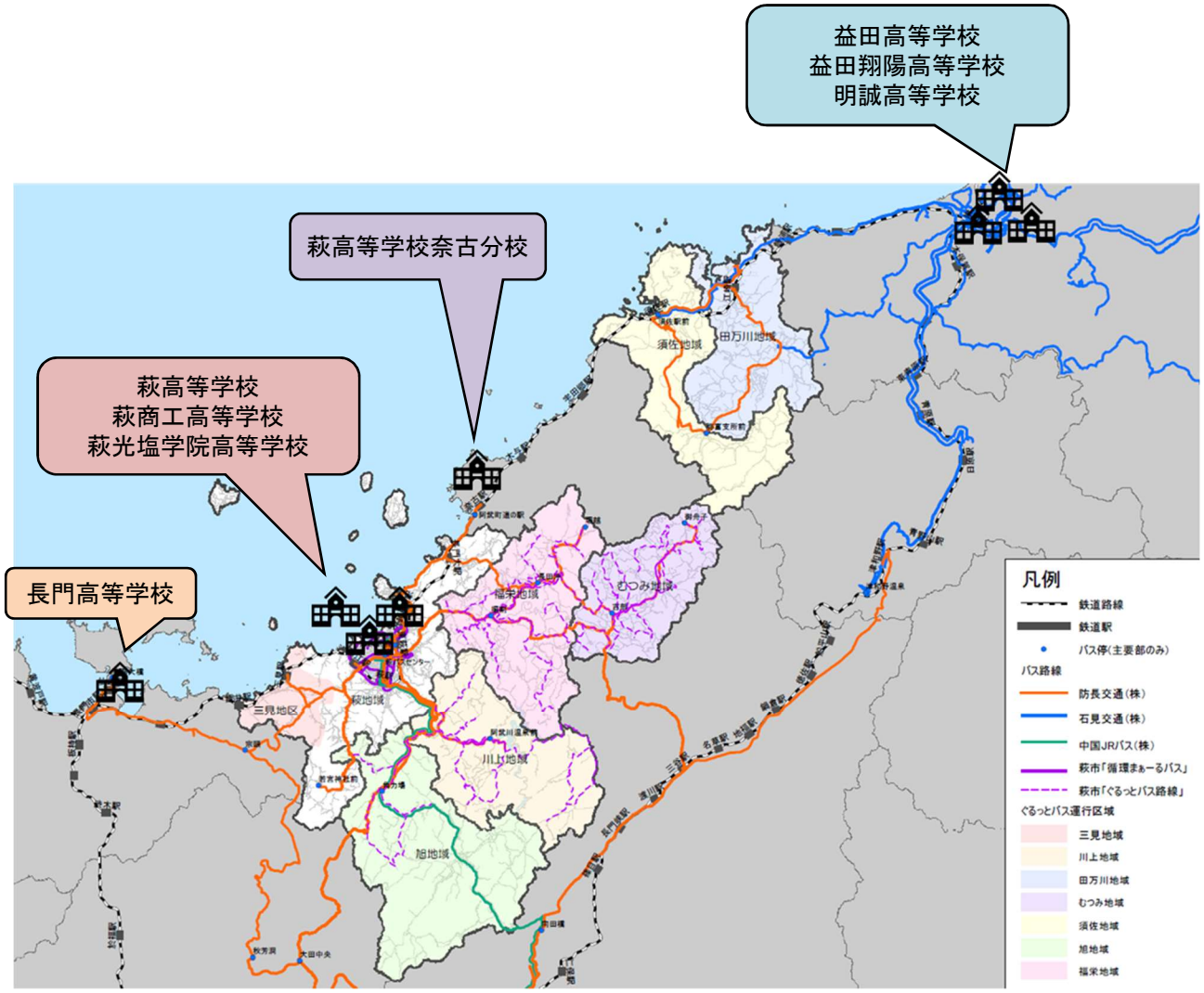



図　公共交通網と高校の位置図

## （２）居住地別通学手段

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

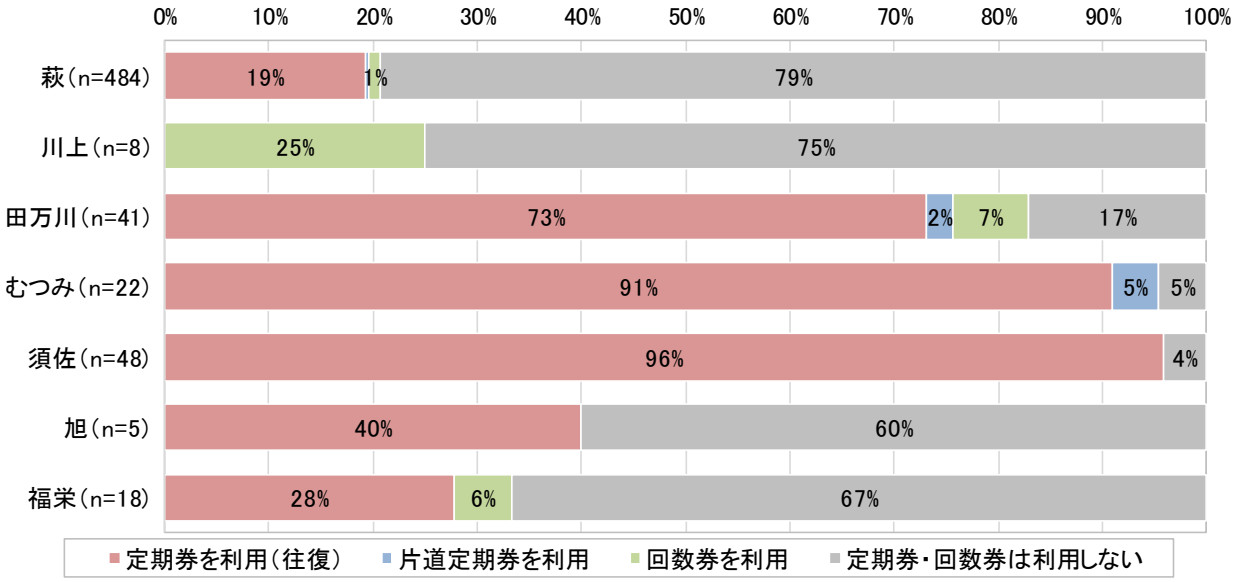



図　高校生の居住地別定期券・回数券の使用割合

出典：高校生アンケート結果（平成 30 年）

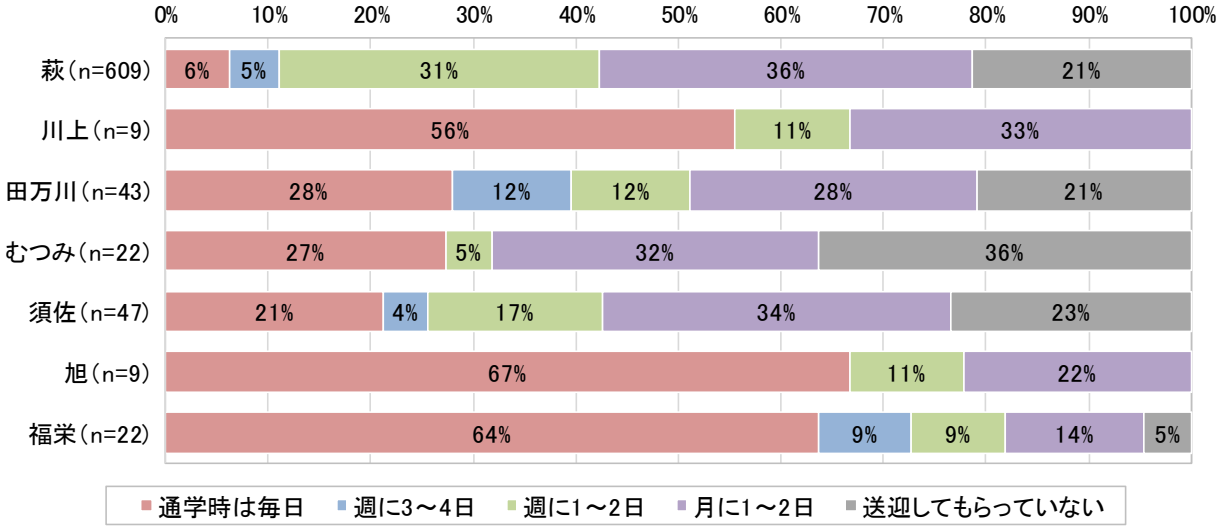



図　高校生の居住地別送迎の有無

出典：高校生アンケート結果（平成 30 年）

## （３）萩地域・川上地域・旭地域・福栄地域の高校生の通学手段

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

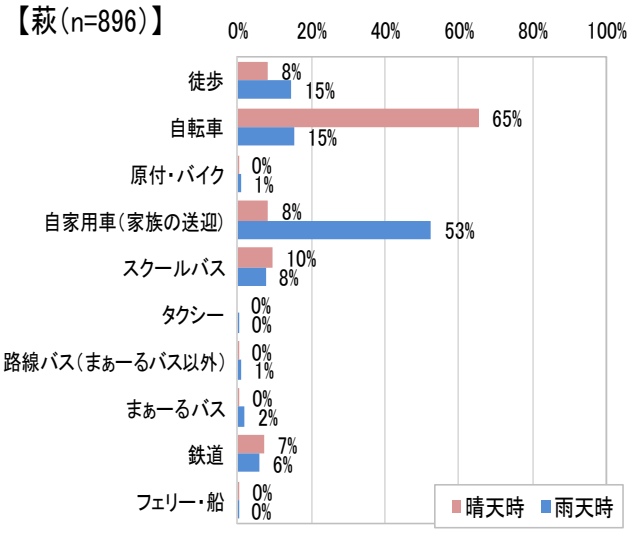



図　萩地域居住の高校生の通学手段

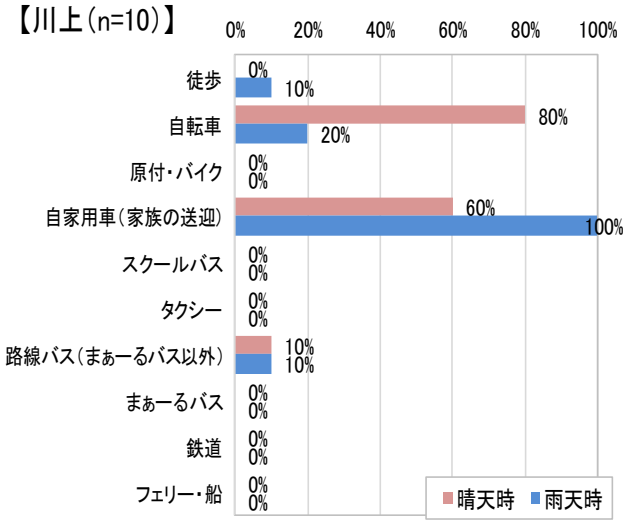



図　川上地域居住の高校生の通学手段

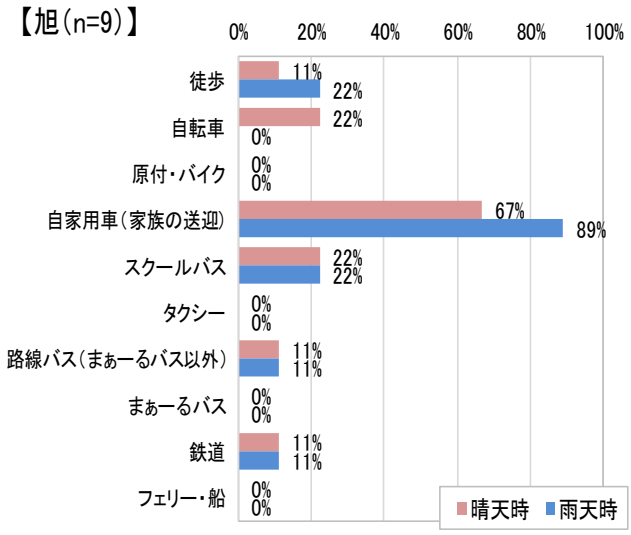



図　旭地域居住の高校生の通学手段

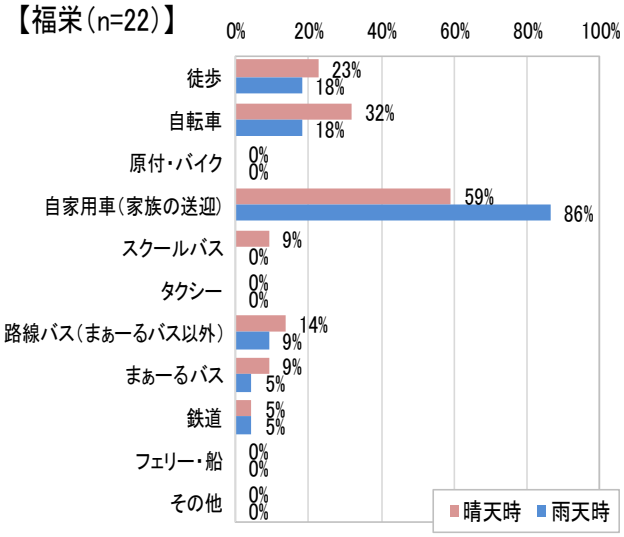



図　福栄地域居住の高校生の通学手段

出典：高校生アンケート結果（平成 30 年）

## （４）田万川地域・むつみ地域・須佐地域の高校生の通学手段

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

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

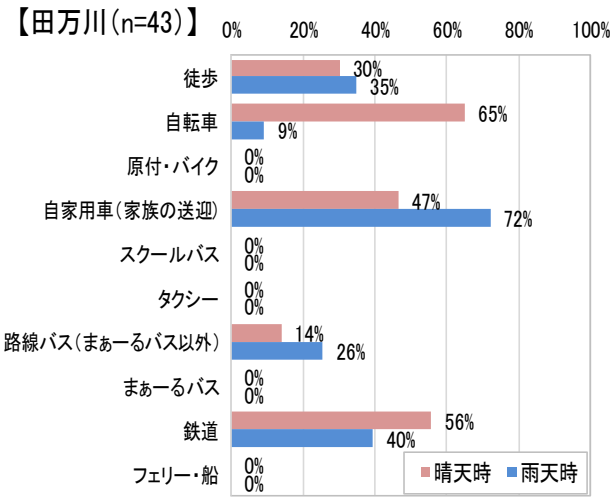



図　田万川地域居住の高校生の通学手段

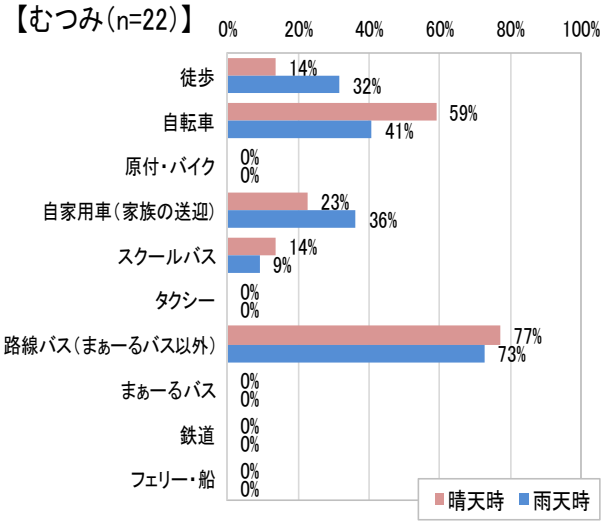



図　むつみ地域居住の高校生の通学手段

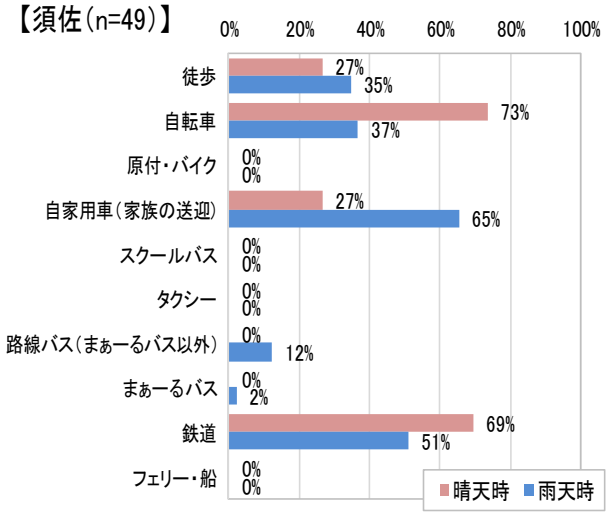



図　須佐地域居住の高校生の通学手段

出典：高校生アンケート結果（平成 30 年）

## 5.5. 地域意見交換会の開催

各種調査では把握できない課題の抽出や地域住民が望む将来像の設定を行うと共に、今後の公共交通の利用促進や地域主体のコミュニティ交通の意識啓発のために、地域意見交換会を開催した。（萩市全域の小学校区単位計 17 地区で開催）

| No. | 地　区 | 開　催　日　時 | 場　　所 | 参加人数 |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 須佐地区 | ２月７日（木）　ＡＭ | 須佐総合事務所 | 17名 |
| 2 | 弥富地区 | ２月７日（木）　ＰＭ | 弥富交流促進センター | 31名 |
| 3 | 江崎地区 | ２月８日（金）　ＡＭ | 田万川コミュニティセンター | 48名 |
| 4 | 小川地区 | ２月８日（金）　ＰＭ | 小川交流センターみのり | 22名 |
| 5 | 明木地区 | ２月１３日（水）ＡＭ | 旭マルチメディアセンター | 34名 |
| 6 | 佐々並地区 | ２月１３日（水）ＰＭ | 旭活性化センター | 63名 |
| 7 | 福川地区 | ２月１４日（木）ＡＭ | 福栄保健センター | 8名 |
| 8 | 紫福地区 | ２月１４日（木）ＰＭ | 福栄農業担い手育成センター | 10名 |
| 9 | 川上地区 | ２月２１日（木）ＡＭ | 川上公民館 | 29名 |
| 10 | 吉部・高俣地区 | ２月２２日（金）ＡＭ | むつみ農村環境改善センター | 29名 |
| 11 | 大井地区 | ４月１８日（木）ＡＭ | 大井公民館 | 12名 |
| 12 | 越ヶ浜地区 | ４月１８日（木）ＰＭ | 山口県漁協はぎ統括支店 | 29名 |
| 13 | 椿東地区 | ４月１９日（金）ＡＭ | 萩市無田ヶ原口福祉複合施設おとずれ | 6名 |
| 14 | 椿西地区 | ４月１９日（金）ＰＭ | 市民体育館 | 7名 |
| 15 | 川内地区 | ４月２４日（水）ＡＭ | サンライフ萩 | 15名 |
| 16 | 三見地区 | ４月２５日（木）ＡＭ | 三見公民館 | 21名 |
| 17 | 山田地区 | ４月２５日（木）ＰＭ | ふれあいセンター | 10名 |
| | | | 合計 | 391名 |

**図　意見交換会の様子**

■地域意見交換会での意見概要

◆まぁーるバス

【運行方法】

| |
|---|
| 大井、三見、越ヶ浜、倉江、中津江、長山団地、至誠館大学、沖原、大屋、霧口などへの運行区域の拡大。 |
| 1周1時間運行に拘らず、逆方向の運行や4ルートに細分化し、小回り運行の検討。 |
| 観光に特化した収益体制の運行体制。 |
| 廃止された弘法寺ルートや人家の多い旧道ルートへの運行路線再開。 |
| 1日の運行便数のうち、公共交通が不便な地区へ数便でも運行する方法とバスの小型化。 |

【環境整備】

| |
|---|
| 路線バスとの接続情報の提供と乗継割引制度の実施。 |

【他交通との接続】

| |
|---|
| 離島航路やJR、路線バスとの接続改善。 |

◆ぐるっとバス

【運行方法】

| |
|---|
| 大井、木間での新規運行要望。 |
| 現状の運行形態を定時定路線からデマンド化。 |
| 市中心部まで直行する運行範囲の拡大。 |
| 土曜、日曜、祝日の運行。 |
| 高齢者が遠慮なく使える利用料の収受(有料化)。 |

【他交通との接続】

| |
|---|
| 路線バスと結節する停留所への運行や路線バスのダイヤに接続する運行。 |

◆路線バス

【路線等の見直し】

| |
|---|
| 地区の生活拠点となる箇所へのバス停設置や市中心部の商業施設やJA等へ繋がるバス路線の運行。 |
| 高齢化の進展を踏まえ、市内病院への通院時間を加味したダイヤ設定。 |
| 高校生の帰宅便、部活動や試験週間に配慮した運行便数の確保。 |
| 現状の路線バス利用状況に応じた路線の見直し。 |
| 県内病院へアクセスする路線バスの運行。 |
| 東部地域（須佐･田万川）から市内病院へ運行するバス路線。 |

【他交通との接続】

| |
|---|
| JR等との接続の改善。 |

【環境整備】

| |
|---|
| 利用者数に応じたバス車両の配置。 |
| バス停留所待合環境を整備する際の補助支援。 |

◆地域内の移動手段確保

【各種交通の活用･取り組み支援】

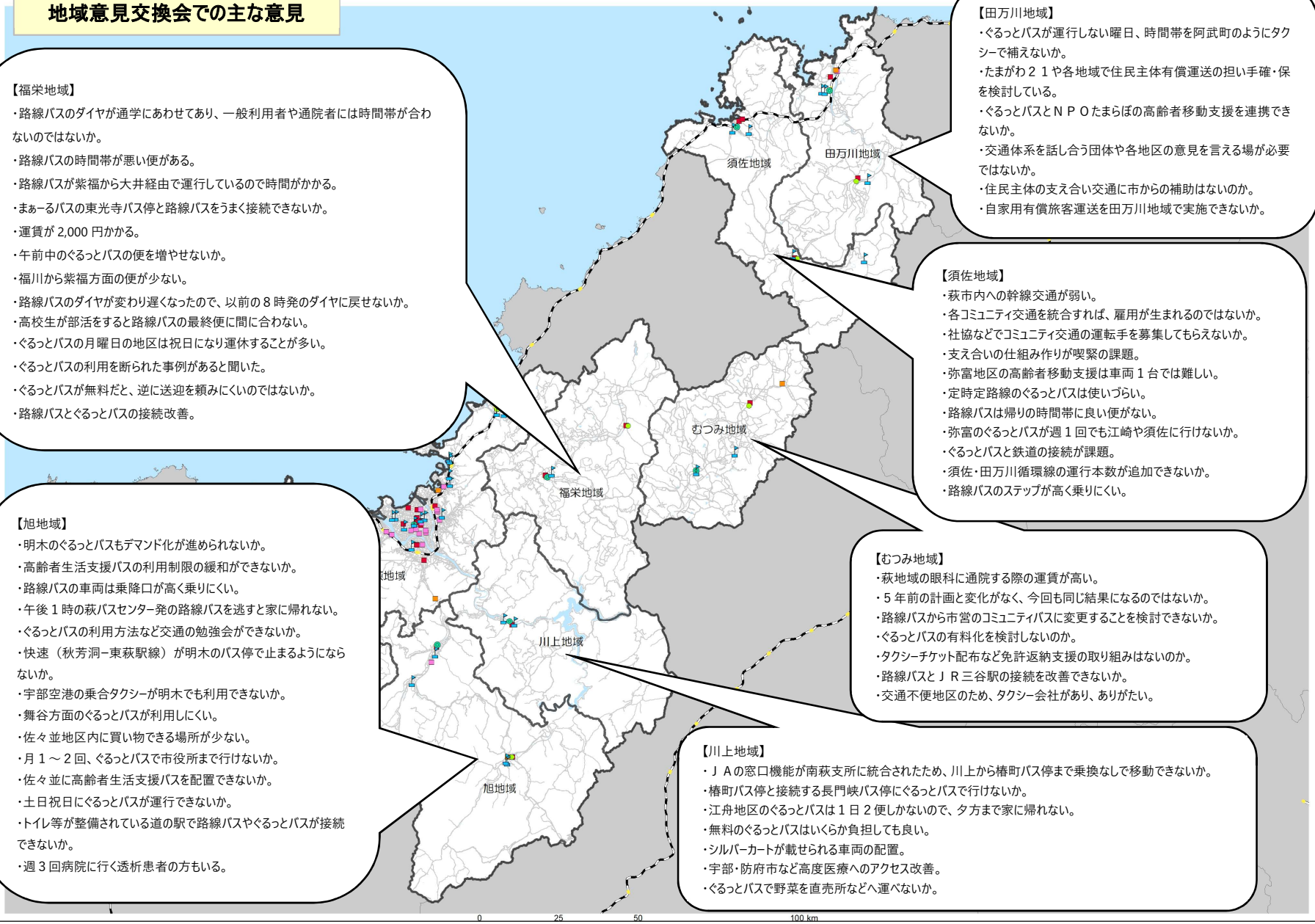
| |
|---|
| 福祉施策による移動支援とぐるっとバス、スクールバスの一体的な活用。 |
| 住民主体の支え合いの仕組みづくりや自家用有償旅客運送への取り組みを支援する補助制度。 |
| 路線バスを廃止し、コミュニティバスへの移行。 |

◆負担軽減制度

【負担軽減制度】

| |
|---|
| 高齢者や高校生等を対象にした運賃負担軽減制度の導入。 |
| 運転免許返納者に対するタクシー利用券配布制度の導入。 |
| 路線バスの便数の確保が困難な地区に対するタクシー利用券配布制度の導入。 |

# 地域意見交換会での主な意見




【田万川地域】
・ぐるっとバスが運行しない曜日、時間帯を阿武町のようにタクシーで補えないか。
・たまがわ２１や各地域で住民主体有償運送の担い手確・保を検討している。
・ぐるっとバスとＮＰＯたまらぼの高齢者移動支援を連携できないか。
・交通体系を話し合う団体や各地区の意見を言える場が必要ではないか。
・住民主体の支え合い交通に市からの補助はないのか。
・自家用有償旅客運送を田万川地域で実施できないか。

【福栄地域】
・路線バスのダイヤが通学にあわせてあり、一般利用者や通院者には時間帯が合わないのではないか。
・路線バスの時間帯が悪い便がある。
・路線バスが紫福から大井経由で運行しているので時間がかかる。
・まぁーるバスの東光寺バス停と路線バスをうまく接続できないか。
・運賃が 2,000 円かかる。
・午前中のぐるっとバスの便を増やせないか。
・福川から紫福方面の便が少ない。
・路線バスのダイヤが変わり遅くなったので、以前の８時発のダイヤに戻せないか。
・高校生が部活をすると路線バスの最終便に間に合わない。
・ぐるっとバスの月曜日の地区は祝日になり運休することが多い。
・ぐるっとバスの利用を断られた事例があると聞いた。
・ぐるっとバスが無料だと、逆に送迎を頼みにくいのではないか。
・路線バスとぐるっとバスの接続改善。

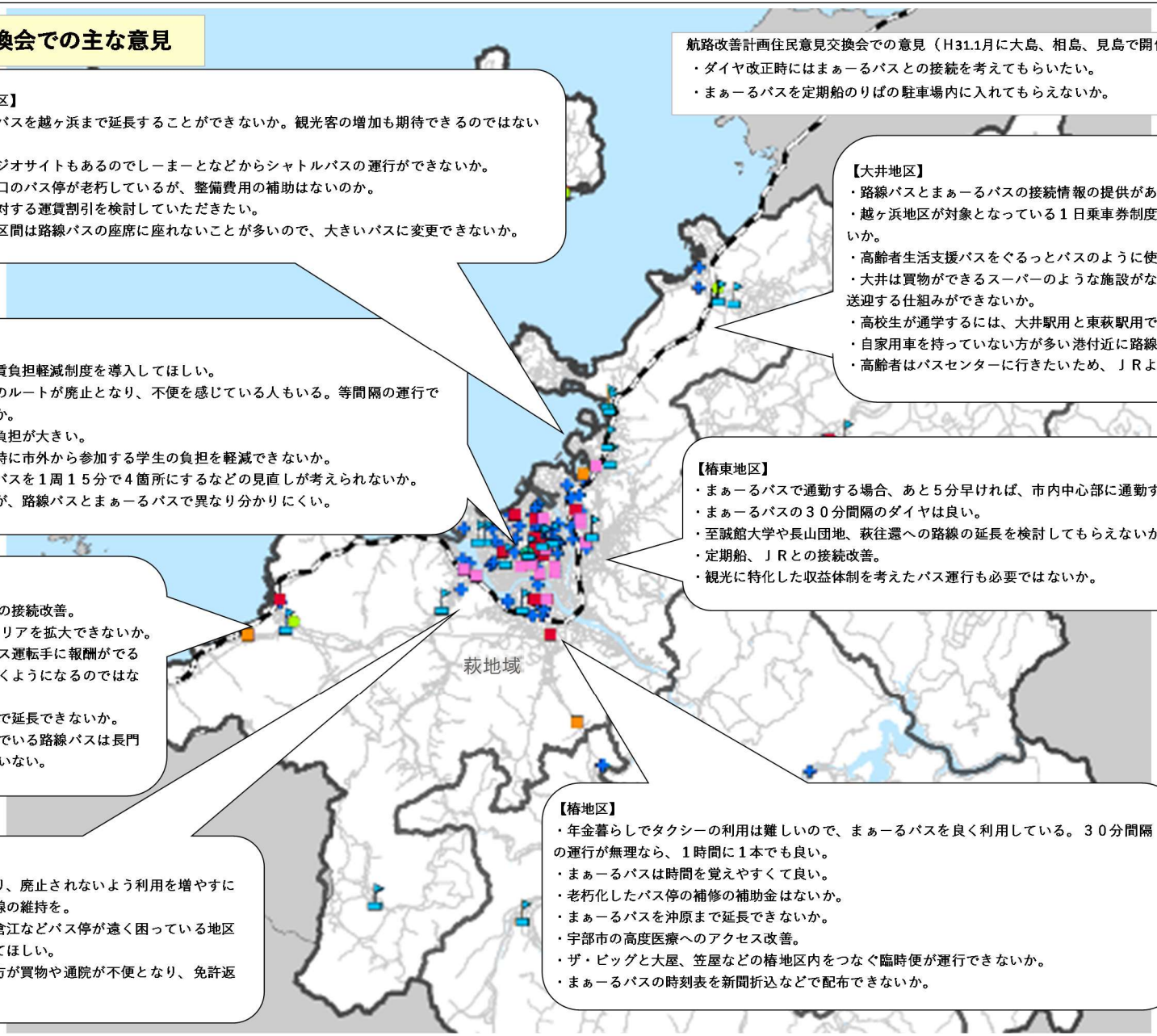
【須佐地域】
・萩市内への幹線交通が弱い。
・各コミュニティ交通を統合すれば、雇用が生まれるのではないか。
・社協などでコミュニティ交通の運転手を募集してもらえないか。
・支え合いの仕組み作りが喫緊の課題。
・弥富地区の高齢者移動支援は車両１台では難しい。
・定時定路線のぐるっとバスは使いづらい。
・路線バスは帰りの時間帯に良い便がない。
・弥富のぐるっとバスが週１回でも江崎や須佐に行けないか。
・ぐるっとバスと鉄道の接続が課題。
・須佐・田万川循環線の運行本数が追加できないか。
・路線バスのステップが高く乗りにくい。

【旭地域】
・明木のぐるっとバスもデマンド化が進められないか。
・高齢者生活支援バスの利用制限の緩和ができないか。
・路線バスの車両は乗降口が高く乗りにくい。
・午後１時の萩バスセンター発の路線バスを逃すと家に帰れない。
・ぐるっとバスの利用方法など交通の勉強会ができないか。
・快速（秋芳洞－東萩駅線）が明木のバス停で止まるようにならないか。
・宇部空港の乗合タクシーが明木でも利用できないか。
・舞谷方面のぐるっとバスが利用しにくい。
・佐々並地区内に買い物できる場所が少ない。
・月１～２回、ぐるっとバスで市役所まで行けないか。
・佐々並に高齢者生活支援バスを配置できないか。
・土日祝日にぐるっとバスが運行できないか。
・トイレ等が整備されている道の駅で路線バスやぐるっとバスが接続できないか。
・週３回病院に行く透析患者の方もいる。

【むつみ地域】
・萩地域の眼科に通院する際の運賃が高い。
・５年前の計画と変化がなく、今回も同じ結果になるのではないか。
・路線バスから市営のコミュニティバスに変更することを検討できないか。
・ぐるっとバスの有料化を検討しないのか。
・タクシーチケット配布など免許返納支援の取り組みはないのか。
・路線バスとＪＲ三谷駅の接続を改善できないか。
・交通不便地区のため、タクシー会社があり、ありがたい。

【川上地域】
・ＪＡの窓口機能が南萩支所に統合されたため、川上から椿町バス停まで乗換なしで移動できないか。
・椿町バス停と接続する長門峡バス停にぐるっとバスで行けないか。
・江舟地区のぐるっとバスは１日２便しかないので、夕方まで家に帰れない。
・無料のぐるっとバスはいくらか負担しても良い。
・シルバーカートが載せられる車両の配置。
・宇部・防府市など高度医療へのアクセス改善。
・ぐるっとバスで野菜を直売所などへ運べないか。

## 地域意見交換会での主な意見




航路改善計画住民意見交換会での意見（H31.1月に大島、相島、見島で開催）
・ダイヤ改正時にはまぁーるバスとの接続を考えてもらいたい。
・まぁーるバスを定期船のりばの駐車場内に入れてもらえないか。

【越ヶ浜地区】
・まぁーるバスを越ヶ浜まで延長することができないか。観光客の増加も期待できるのではないか。
・越ヶ浜はジオサイトもあるのでしーまーとなどからシャトルバスの運行ができないか。
・越ヶ浜入口のバス停が老朽しているが、整備費用の補助はないのか。
・高齢者に対する運賃割引を検討していただきたい。
・越ヶ浜の区間は路線バスの座席に座れないことが多いので、大きいバスに変更できないか。

【大井地区】
・路線バスとまぁーるバスの接続情報の提供があればわかりやすい。
・越ヶ浜地区が対象となっている１日乗車券制度が大井地区でもできないか。
・高齢者生活支援バスをぐるっとバスのように使えないか。
・大井は買物ができるスーパーのような施設がない。市内の買物施設へ送迎する仕組みができないか。
・高校生が通学するには、大井駅用と東萩駅用で２台の自転車が必要。
・自家用車を持っていない方が多い港付近に路線バスが入れないか。
・高齢者はバスセンターに行きたいため、ＪＲよりバスに乗る。

【川内地区】
・高齢者を対象にした運賃負担軽減制度を導入してほしい。
・まぁーるバスの弘法寺のルートが廃止となり、不便を感じている人もいる。等間隔の運行でなくても良いのではないか。
・高校生や大学生の運賃負担が大きい。
・萩市内のイベント開催時に市外から参加する学生の負担を軽減できないか。
・１周１時間のまぁーるバスを１周１５分で４箇所にするなどの見直しが考えられないか。
・萩駅のバス停設置場所が、路線バスとまぁーるバスで異なり分かりにくい。

【椿東地区】
・まぁーるバスで通勤する場合、あと５分早ければ、市内中心部に通勤するのが便利になる。
・まぁーるバスの３０分間隔のダイヤは良い。
・至誠館大学や長山団地、萩往還への路線の延長を検討してもらえないか。
・定期船、ＪＲとの接続改善。
・観光に特化した収益体制を考えたバス運行も必要ではないか。

【三見地区】
・萩駅でのまぁーるバスの接続改善。
・ぐるっとバスの運行エリアを拡大できないか。
・三見地区のぐるっとバス運転手に報酬がでるようになれば機能的に動くようになるのではないか。
・まぁーるバスを三見まで延長できないか。
・萩市と長門市をつないでいる路線バスは長門方面への乗客がほとんどいない。

【椿地区】
・年金暮らしでタクシーの利用は難しいので、まぁーるバスを良く利用している。３０分間隔の運行が無理なら、１時間に１本でも良い。
・まぁーるバスは時間を覚えやすくて良い。
・老朽化したバス停の補修の補助金はないか。
・まぁーるバスを沖原まで延長できないか。
・宇部市の高度医療へのアクセス改善。
・ザ・ビッグと大屋、笠屋などの椿地区内をつなぐ臨時便が運行できないか。
・まぁーるバスの時刻表を新聞折込などで配布できないか。

【山田地区】
・路線バスを減便されたり、廃止されないよう利用を増やすにはどうすればよいか。路線の維持を。
・週１回でもいいので、倉江などバス停が遠く困っている地区にまぁーるバスを走らせてほしい。
・運転免許を返納された方が買物や通院が不便となり、免許返納を後悔されていた。

# 6. 公共交通の利用実態調査

公共交通に関するニーズ等を利用者から直接把握するため、防長交通、中国 JR バス、石見交通の路線バス及び「まぁーるバス」「スーパーはぎ号」の全便に乗込み（平日 1 日、休日 1 日）、利用者アンケート調査を実施した。

また、JR、離島航路、ぐるっとバスの利用実態調査及び、バス停等の待合環境の現況調査を実施した。

## 6.1. 路線バスの乗込み調査

### （1）調査の概要

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

調査項目は、「属性（年齢等）」、「乗車場所・降車場所」のほか、「乗車前後の交通手段」や、「乗継の有無」等である。

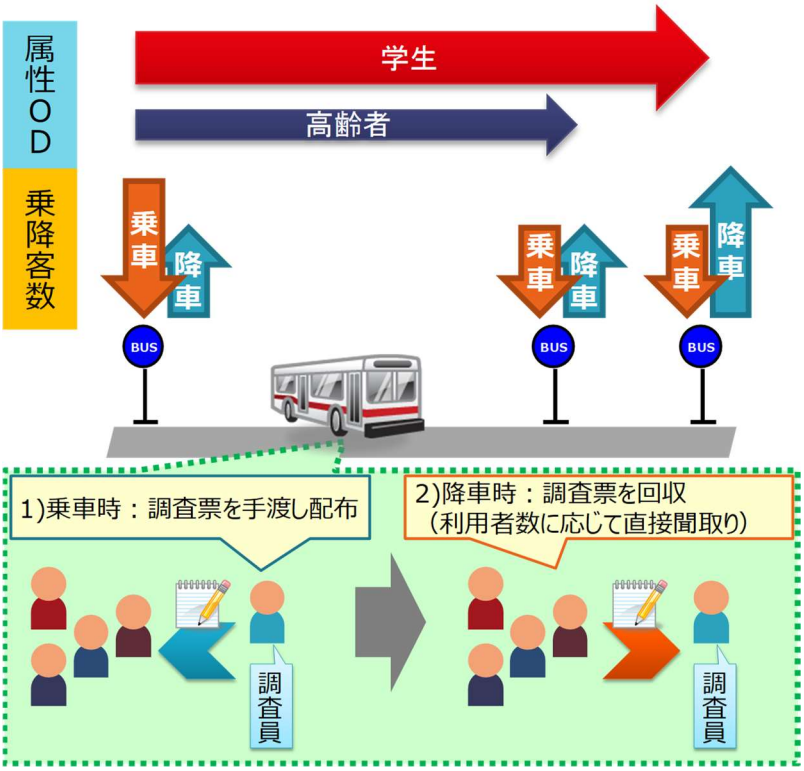



図　利用状況調査（乗り込み調査）概念図

## （2）調査を行った路線

以下に乗込み調査を行った路線と路線概要を示す。

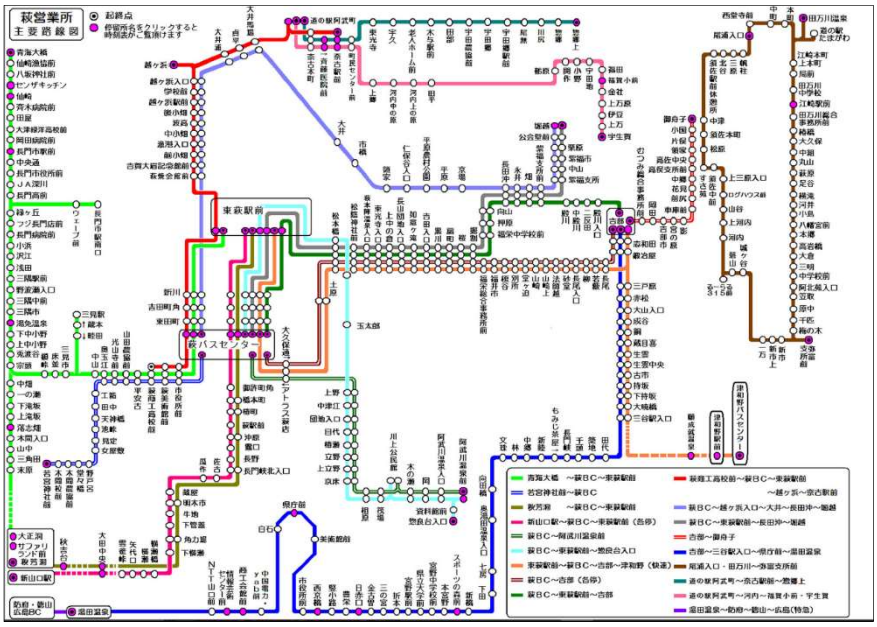



図　防長交通（萩市内路線）の路線

図　萩循環まぁーるバスの路線

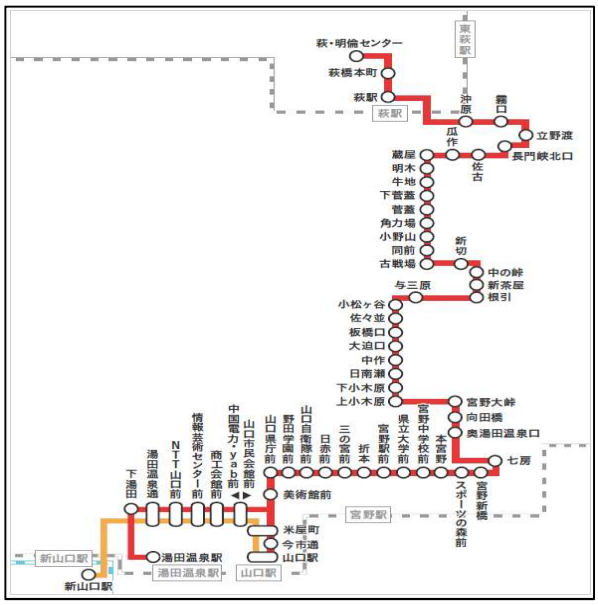



図　中国 JR バス　防長線の路線

図　石見交通の路線

## (３)利用者数

１便あたり利用者数は、「スーパーはぎ号」、「まぁーるバス」、「吉部～湯田温泉」、「小浜江崎線」は 10 人/便を超えている。しかし、「萩 BC～堀越（押原経由）」「萩 BC～若宮神社前」「吉部～御舟子」「須佐・田万川循環」は 2 人/便以下であり、利用が低迷している。

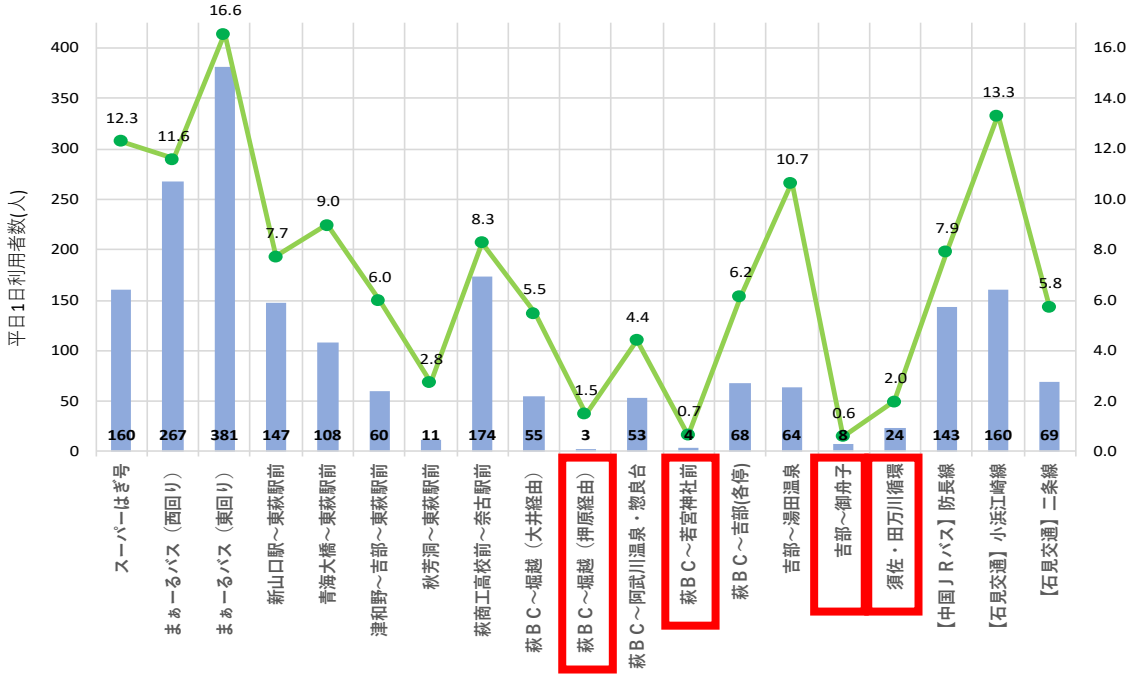



図　平日１日あたり利用者数　・　１便あたり利用者数（路線別）

出典：路線バス乗込み調査（平成 30 年）

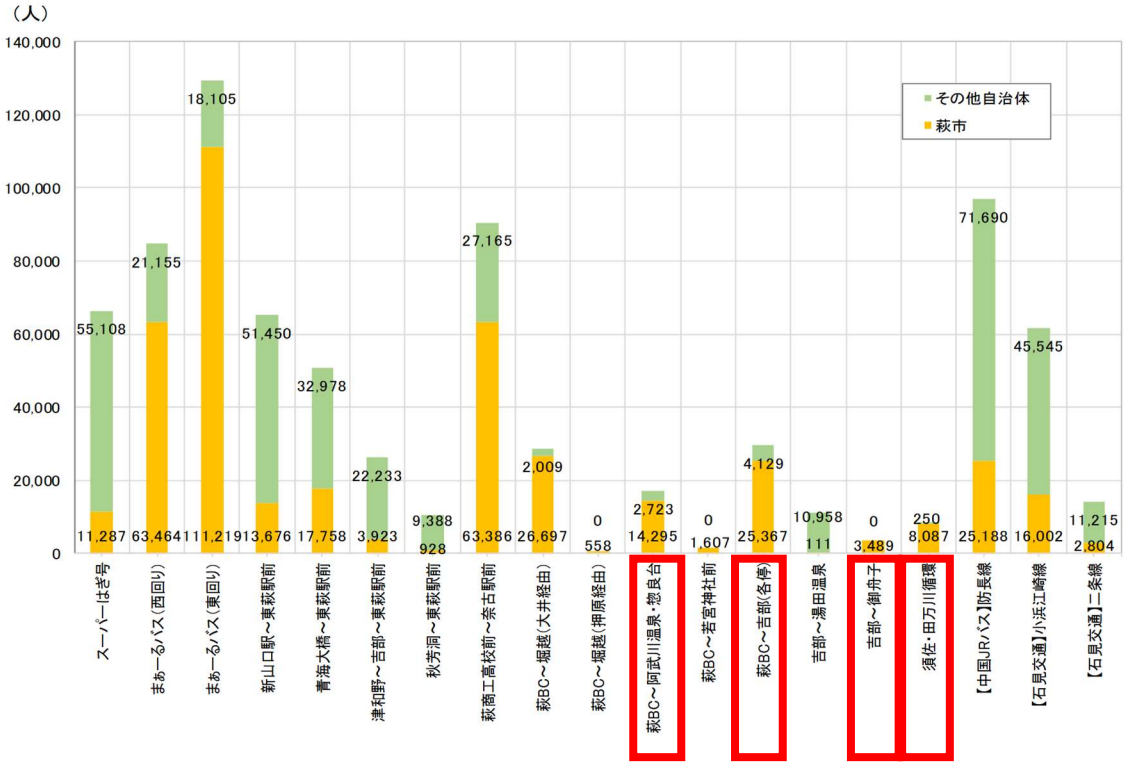



図　年間利用者数（路線別）

出典：バス事業者、乗込み調査(平成 30 年)

## (４)補助金額の整理

運賃収入と萩市・国県自治体・バス事業者負担を、路線別に整理した。「萩 BC～堀越（押原経由）」「萩 BC～若宮神社前」「吉部～御舟子」「須佐・田万川循環」等、利用の低迷する路線を中心に、萩市の財政負担が増加傾向にある。

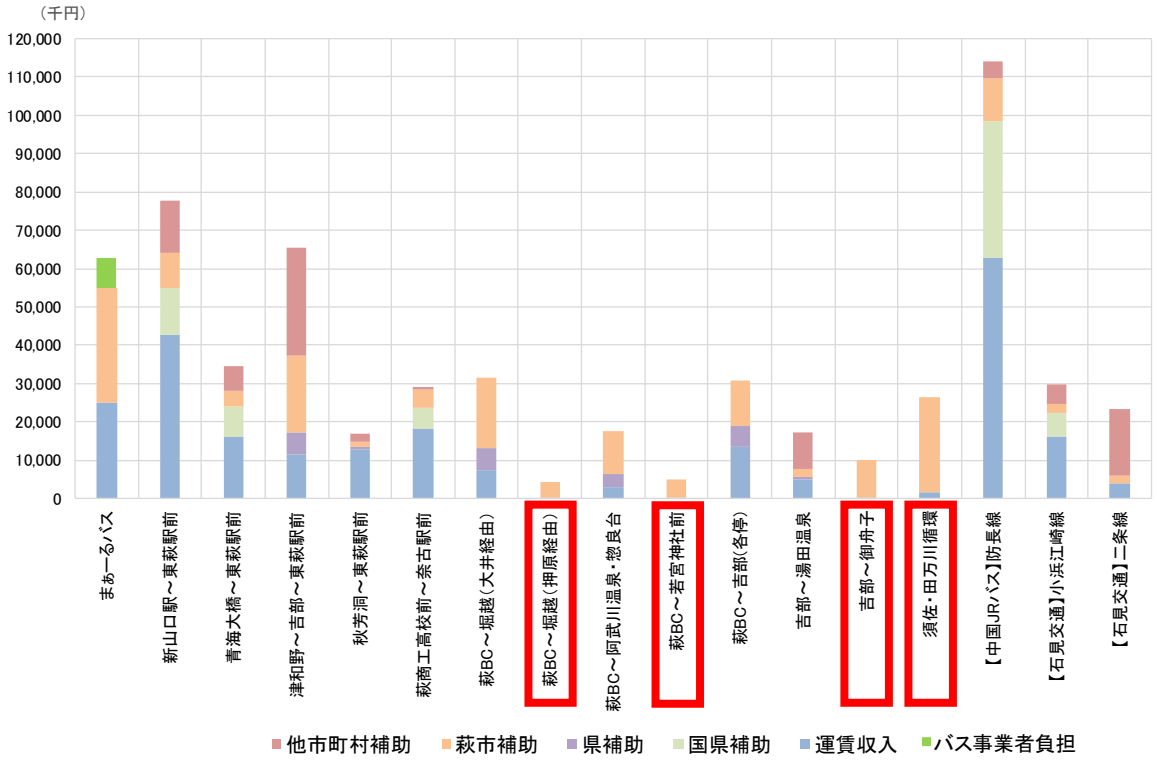



図　運賃収入と萩市・国県自治体・バス事業者負担（路線別）

出典：萩市

## (５)利用属性、利用目的

全体的な傾向として、60 歳以上の高齢者による利用が 6 割弱を占める。勤労世帯の利用が 3 割弱、22 歳以下の若年層の利用が 2 割である。利用目的は、買い物が 3 割、通院が 2 割、観光が 1 割強、通勤が 1 割、通学が 1 割である。

特徴的な路線は以下のとおり

「スーパーはぎ号」：勤労世代や高齢者による観光や帰省利用が多い

「新山口～東萩駅前」：高校生による通学利用。美祢市から萩市内の高校への通学が多い

「萩 BC～吉部」：　高校生による通学利用

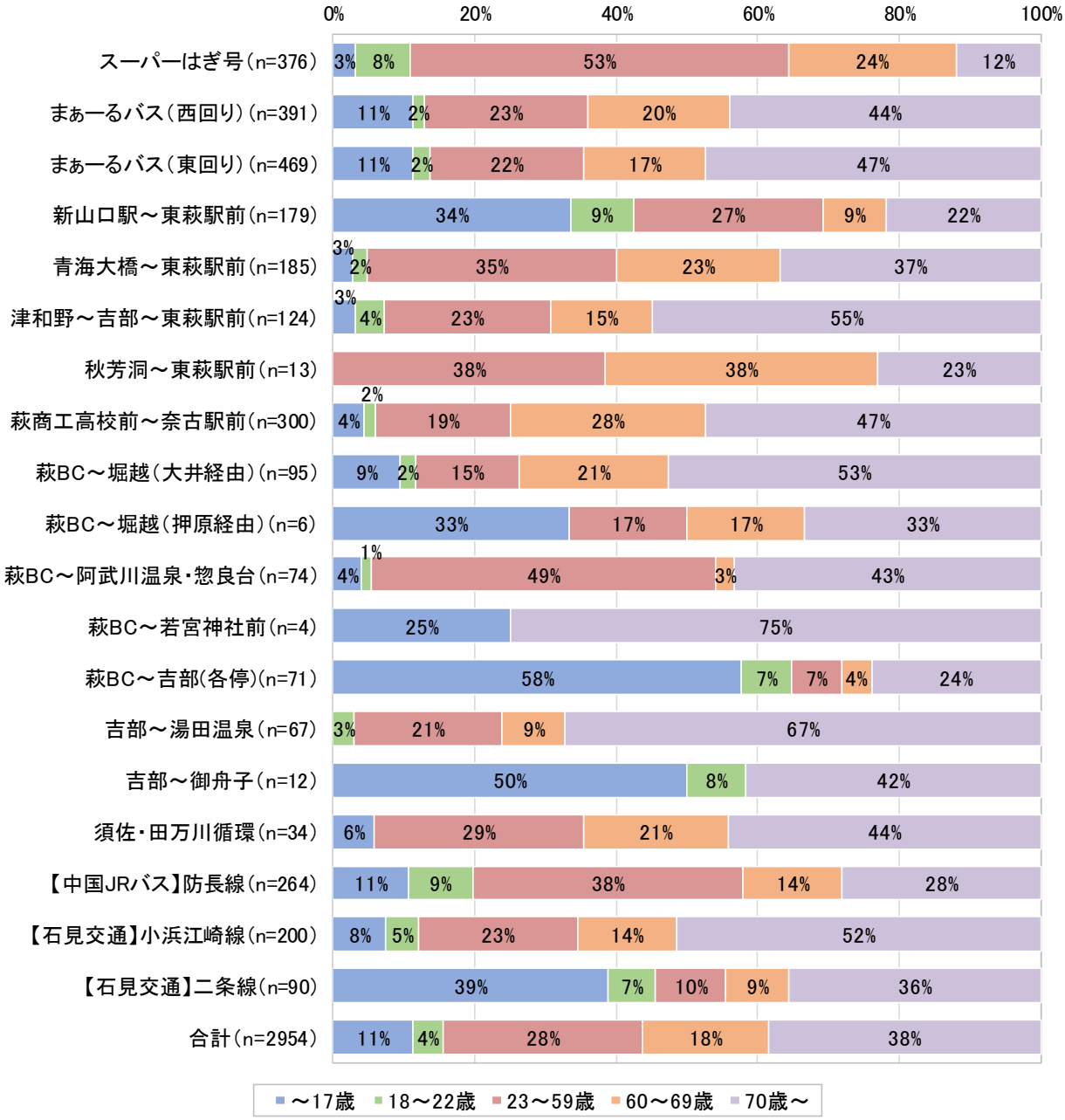



図　利用年代

出典：路線バス乗込み調査（平成 30 年）

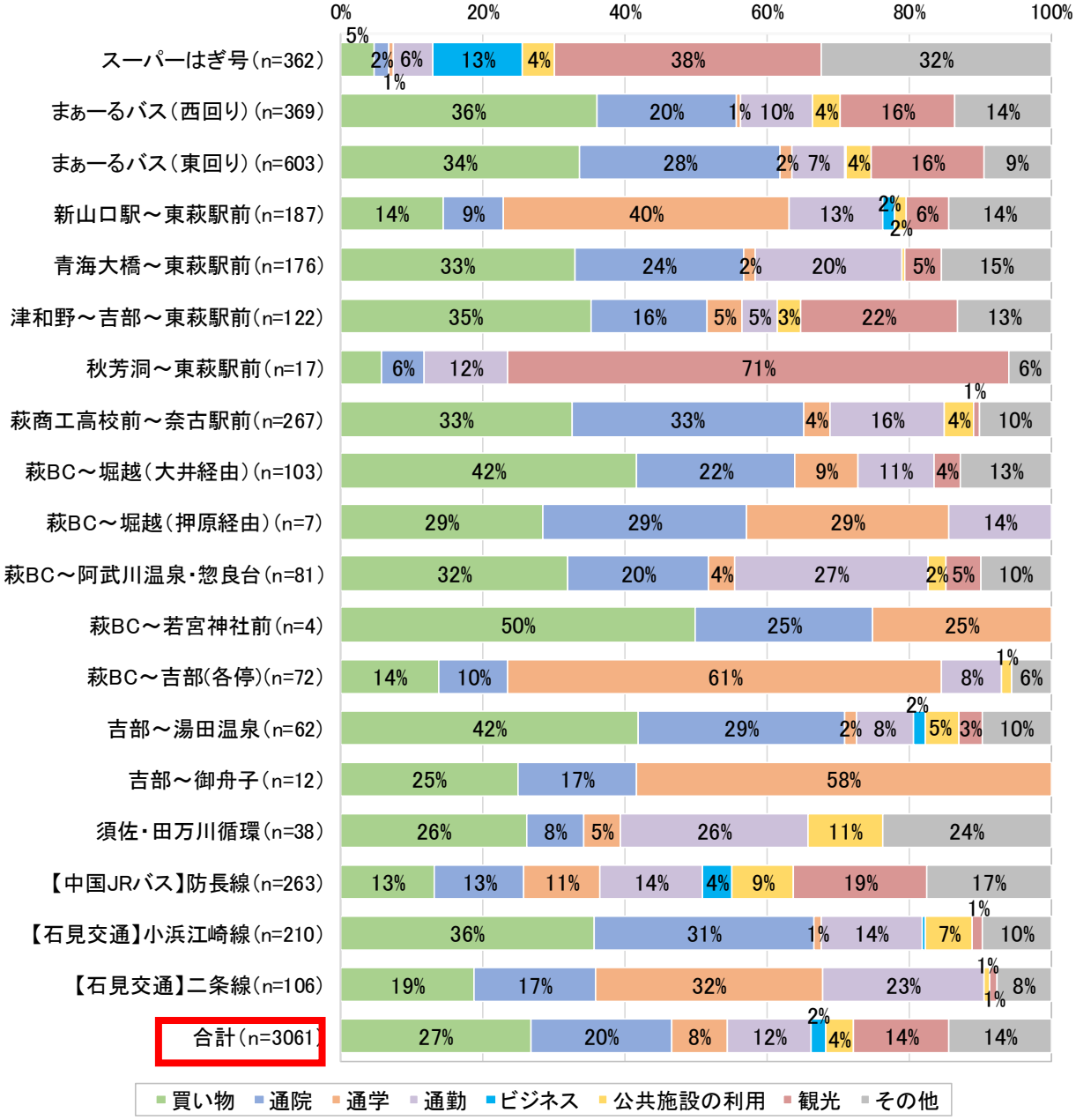



図 利用目的

出典：路線バス乗込み調査（平成 30 年）

## 6.2. まぁーるバスの利用実態調査

まぁーるバスの利用実態調査として、乗込み調査結果及び利用者数を整理した。

### (1) 利用者数

平成 12 年の運行開始以降、年間 20 万人以上の利用があり、累計 450 万人を突破した。平成 27 年度は、萩市等を舞台にした大河ドラマ「花燃ゆ」が放映されたことや、世界遺産に認定されたことにより、過去最高の利用者（年間 27 万人）を記録している。

1 便あたりの利用者は平均的に 13 人程度と多く、市民や観光客の市街地の移動手段として利用が定着している。毎時間同じ時間帯に運行するパターンダイヤや高頻度な運行により、生活移動と観光移動が両立している。

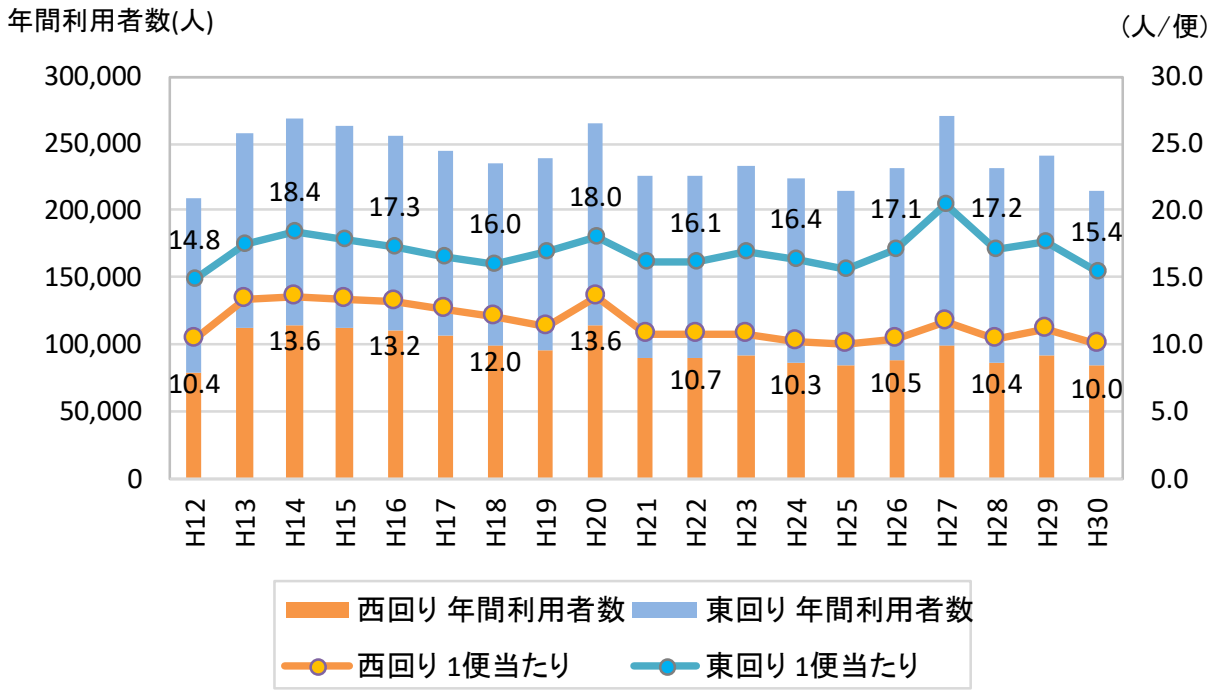



図　まぁーるバス（年間利用者数、1 便あたり利用者数

## (２)利用者属性、利用目的、乗継の状況

利用者は、女性の割合が高く、60 歳以上の方が 6 割以上である。

利用目的は、買い物が 3 割半、通院が 2～3 割、観光が 1 割半である。

まぁーるバスの乗降前後の移動手段は、概ね徒歩だが、路線バスからまぁーるバスに乗継ぐ方も 1 割程度存在する。

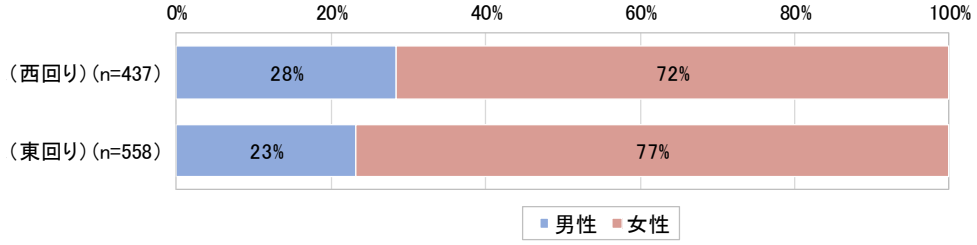



図　性別

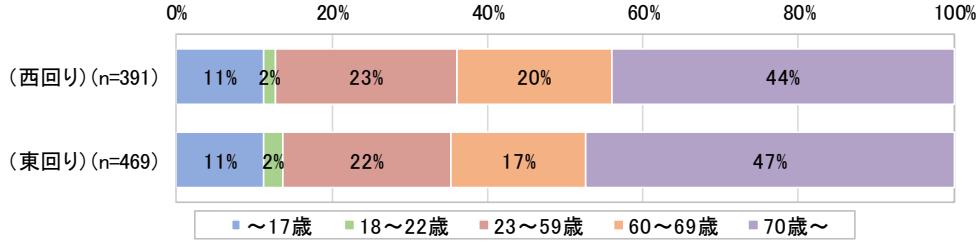



図　年齢

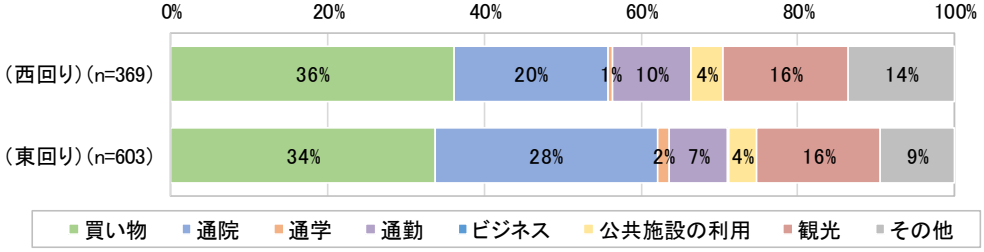



図　利用目的

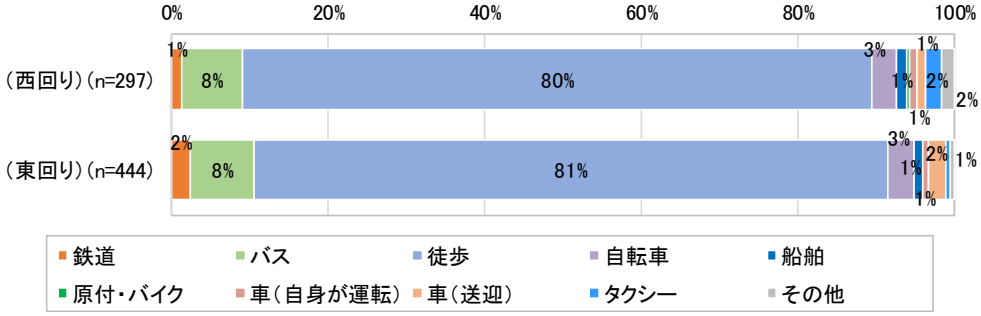



図　まぁーるバスに乗る前の移動手段

## 6.3. ぐるっとバスの利用実態調査

### （1） ぐるっとバスの概要

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

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

旭地域佐々並地区では、スクールバスが運行する午前の１便と午後の１便を混乗とし、その他の時間帯はデマンド便のぐるっとバスを運行しており、効率化と利便性を両立している。

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

図　「ぐるっとバス」の運行形態

図　定時定路線の例（川上地域）

図 6-13　デマンドの例（須佐地域）

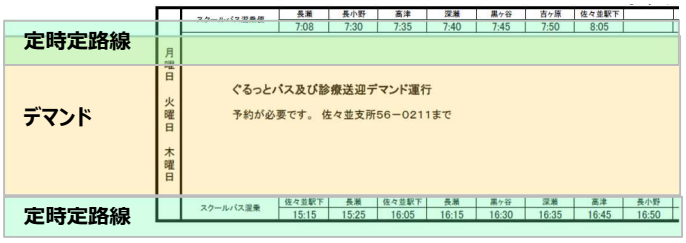



図　複合型（定時定路線+デマンド）の例
（旭地域佐々並地区）

## （2）ぐるっとバスの利用実態

ぐるっとバスの年間利用者数は、平成 24 年には年間 2 万人の利用があったものの、平成 30 年には 1.3 万人にまで減少している。1 便あたりの利用者数については、1.0 人/便に満たない便も多い。

デマンドの方が定時定路線よりも利用者数が多い傾向にあるが、デマンドの運行形態（目的地、運行日、運行区域等）が移動ニーズと合っていない場合は、利用数は少ない。

ぐるっとバスの改善の方向性として、利用の低迷している定時定路線のデマンドへの転換や、移動ニーズを考慮したデマンドの運行形態の見直し等が考えられる。

【ぐるっとバス利用者数の推移】 （人）

| 地域 | 現在の運行形態 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 川上 | 定時定路線 | 3,101 | 3,042 | 2,588 | 2,439 | 2,021 | 1,387 | 970 |
| 田万川 | デマンド | 1,810 | 1,640 | 1,716 | 1,266 | 1,358 | 918 | 779 |
| むつみ | 定時定路線（週 2 日デマンド） | 2,118 | 1,481 | 1,806 | 1,859 | 1,777 | 1,729 | 1,630 |
| 須佐 | デマンド | 2,950 | 2,591 | 2,266 | 2,011 | 1,977 | 2,027 | 2,171 |
| 旭 | 明木：定時定路線<br>佐々並：定時定路線・デマンドの複合 | 5,159 | 4,752 | 4,667 | 4,048 | 4,596 | 4,875 | 4,683 |
| 福栄 | 定時定路線・デマンドの複合 | 5,170 | 4,730 | 4,246 | 3,634 | 3,187 | 3,165 | 3,150 |
| 小計 | | 20,308 | 18,236 | 17,289 | 15,257 | 14,916 | 14,101 | 13,383 |
| 三見 | デマンド | | | | | 62 | 259 | 279 |
| 合計 | | 20,308 | 18,236 | 17,289 | 15,257 | 14,978 | 14,360 | 13,662 |

出典：萩市

## 6.4. JR の利用実態調査

### （1） JR の利用者数と利用者層

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

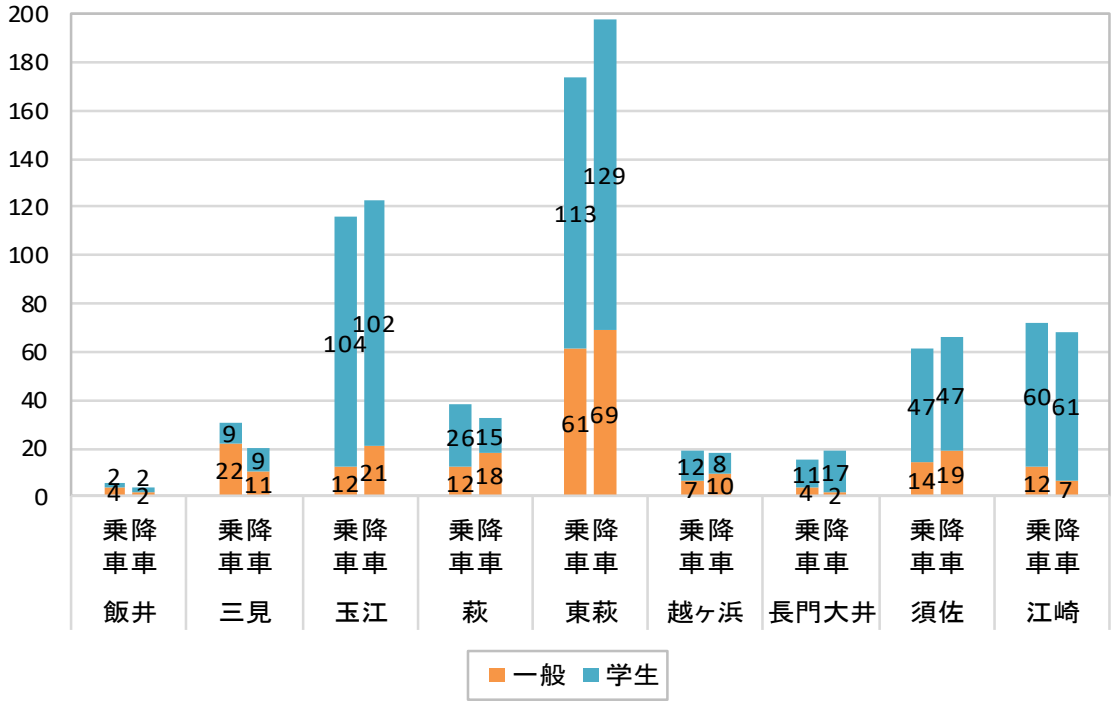



図　JR 各駅の平日における一般客と学生の割合　　出典：JR調査（平成 30 年）

### （2） JR の利用目的

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

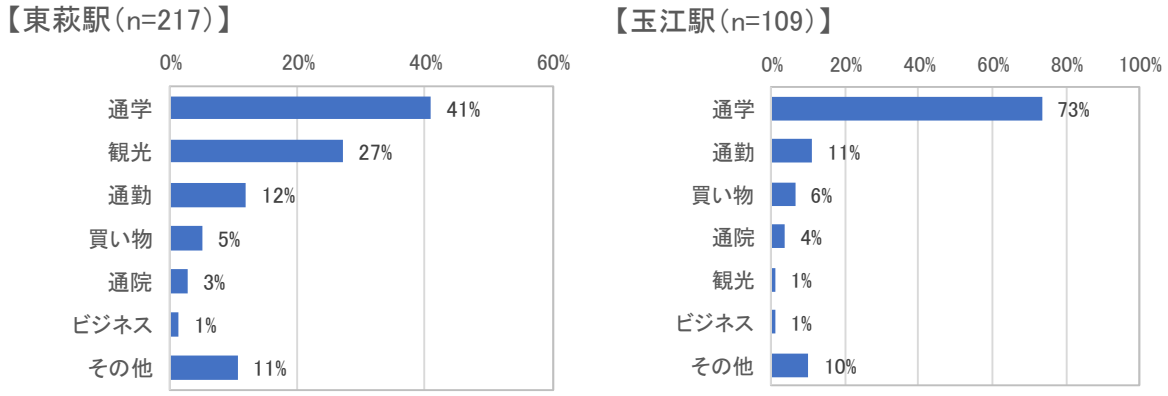



図　JR の利用目的（東萩駅、玉江駅）

出典：JR調査（平成 30 年）

## （3） JR の曜日別利用目的

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

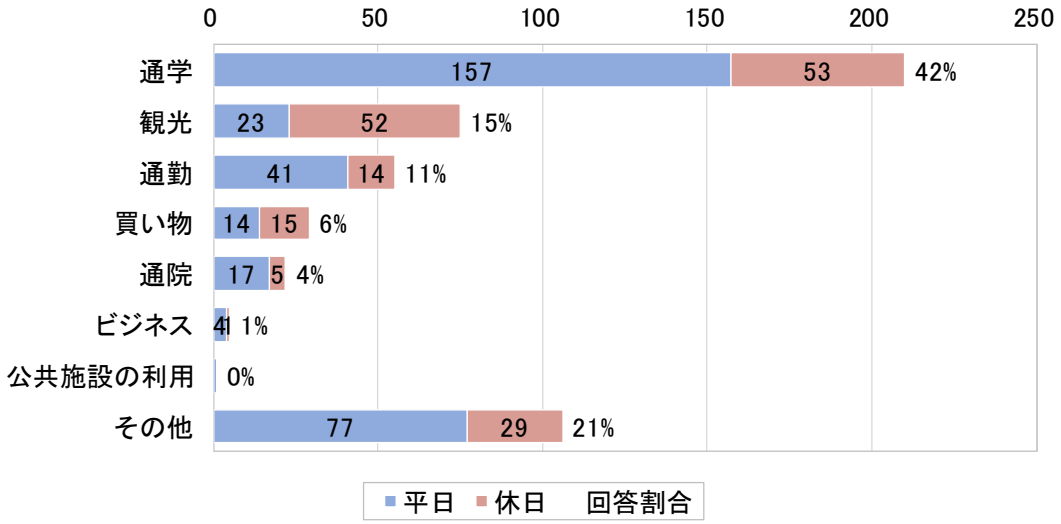



図　JR の曜日別利用目的

出典：JR調査（平成 30 年）

## （4） JR から降りた後の移動手段

JR を降りた後の移動手段は、徒歩が最も多い。萩駅、東萩駅、江崎駅では、バスへの乗継も見られる。萩駅にはまぁーるバスの東回りと西回りの両方が乗り入れているため、バスへの乗継が多いと考えられる。

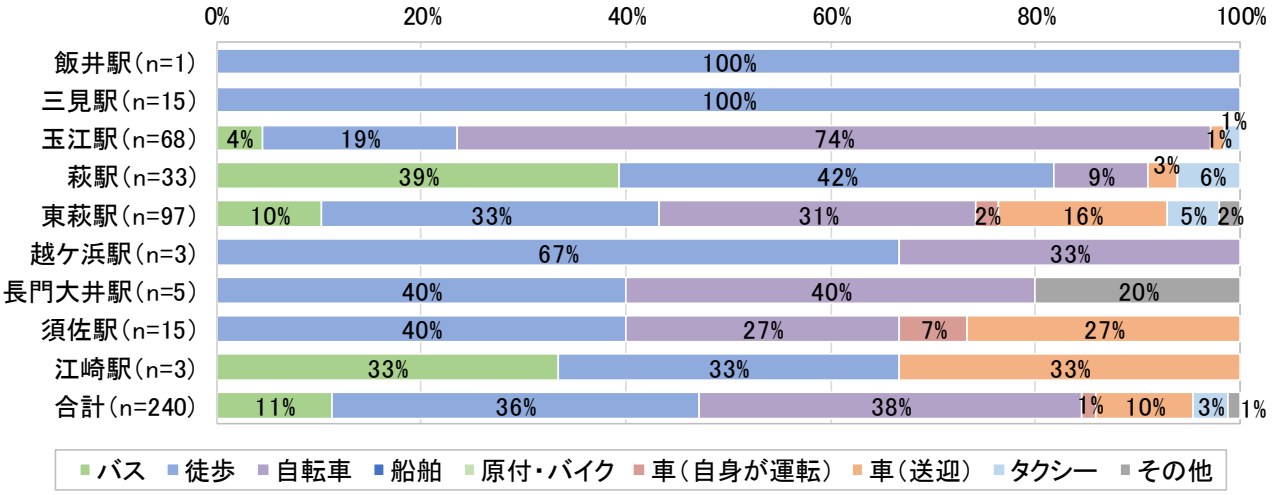



図　JR を降りた後の移動手段

出典：JR調査（平成 30 年）

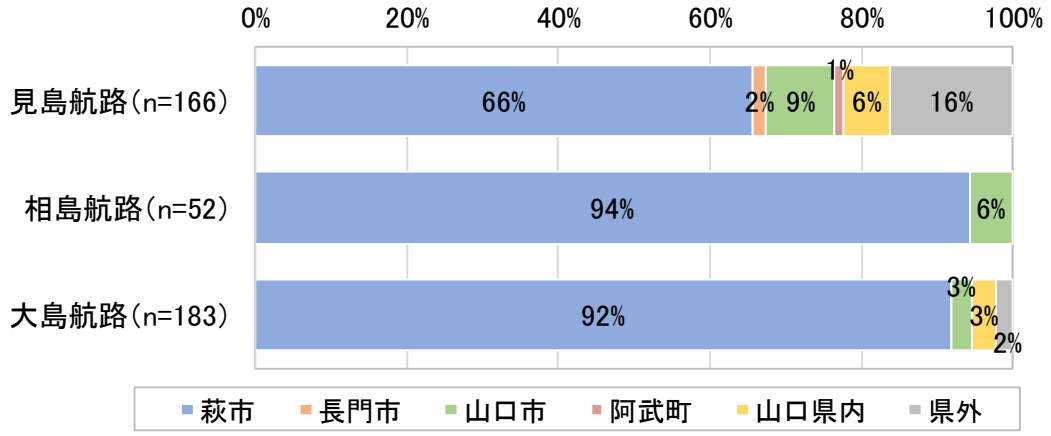
## 6.5. 離島航路の利用実態調査

### （1） 居住地と目的地

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

見島航路は航空自衛隊見島分屯基地があり、自衛隊員の移動利用もある。

【居住地】




【目的地の地域】

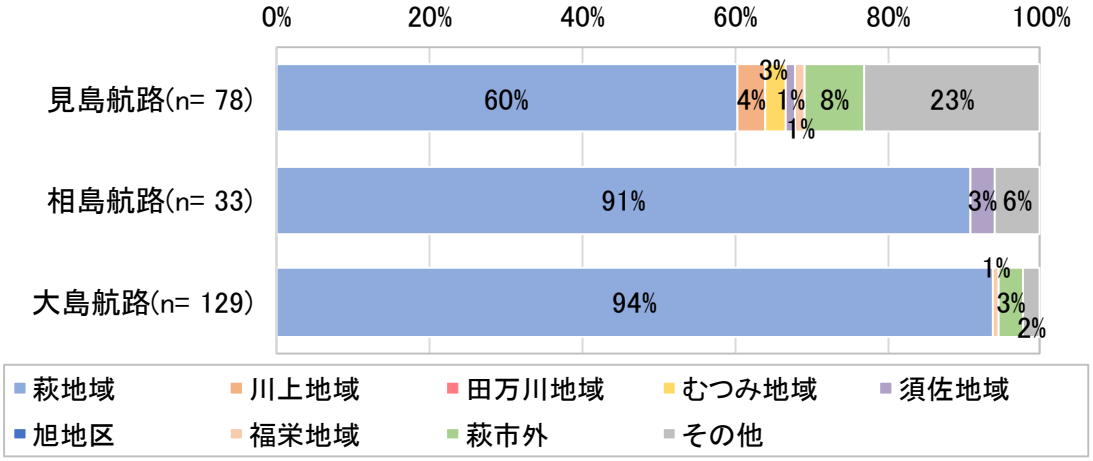



図　離島航路利用者の居住地と目的地の地域

出典：離島航路調査（平成 30 年）

## （2）利用目的

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

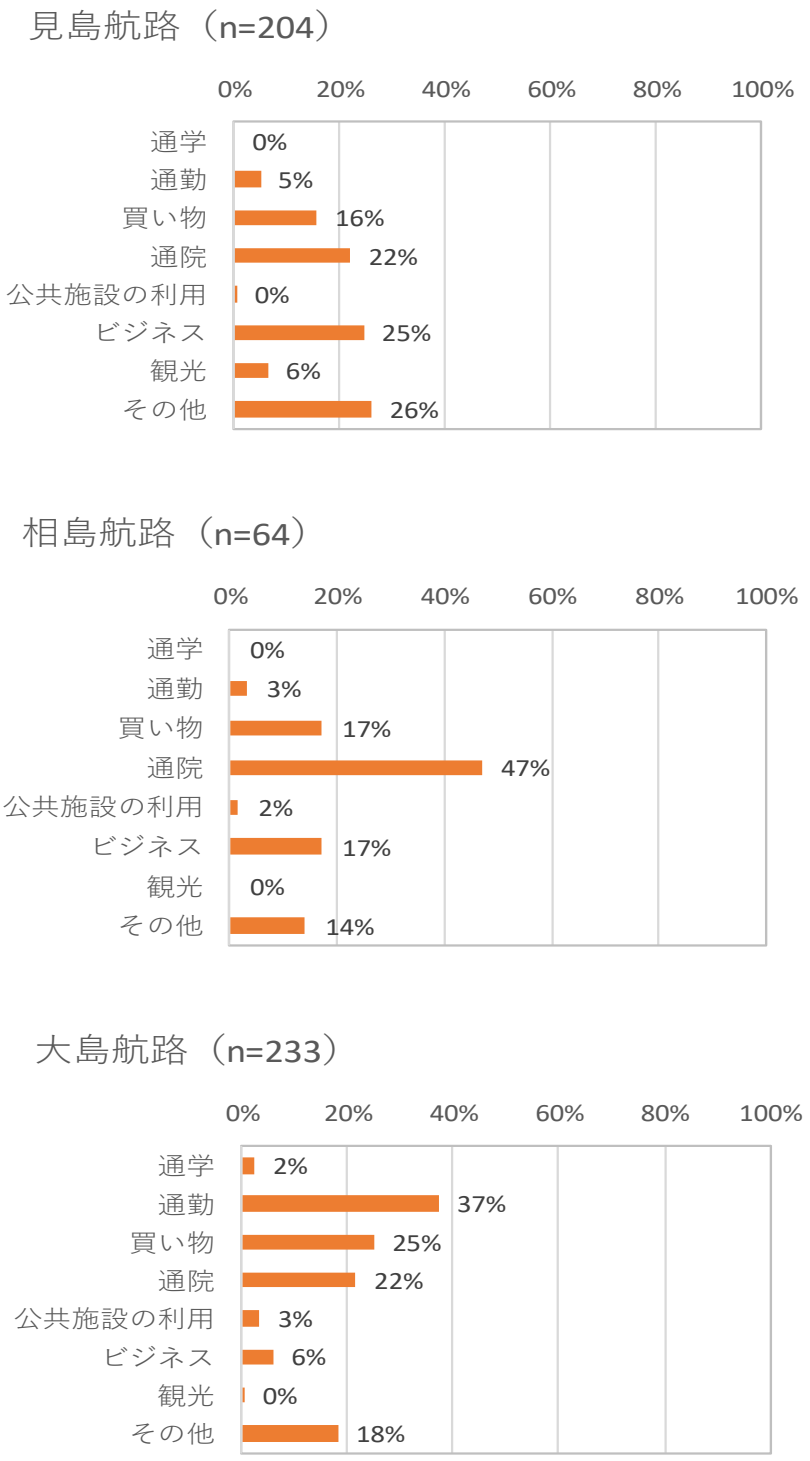



**図　各航路の利用目的**　出典：離島航路調査（平成 30 年）

## 6.6. 待合環境の現況調査

待合環境の現状を確認して、今後のバス停の整備方針を検討するため、バス停、ベンチ、上屋の現地調査を実施した。調査結果は、バス停、上屋、ベンチの設置状況や老朽化の状況などを整理したバス停カルテとして整理した。

### （1）現地点検によるバス停カルテ作成

- 市内 406 箇所のバス停について、目視による点検を行い、全バス停のカルテを作成
- バス停、ベンチ、上屋の 3 種類の状況評価

| バス停名 | 6 新堀 | | | | 方 面 | まぁーるバス 西回りコース | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 路 線 | 萩循環まぁーるバス 西回りコース（西作くん） | | | | | | |
| 座 標 | 緯 度 | 34.411302 | | | 経 度 | 131.398828 | |
| バス停 | 構 造 | 形 式 | 1本バス停 | 設置方法 | 移動式 | 照 明 | 無 |
| | 備 考 | 一部時刻表の剥がれ、紐で柵に固定 | | | | | |
| ベンチ | 数 量 | 1 基 | | | | | |
| | 長さ（m） | タイプ1 | 1.8 | タイプ2 | | タイプ3 | |
| | 備 考 | | | | | | |
| 上 屋 | 数 量 | - 基 | | | 設置場所 | | |
| | 長さ×奥行×高さ(m) | - | | | | | |
| | 支柱・梁 素材 | | | | 屋根 素材 | | |
| | 備 考 | | | | | | |



図 バス停カルテの例

## （２）調査結果

萩市内の 406 基のバス停のうち 95 基は、バス停、ベンチ、上屋に問題があることを確認した。今後、交通結節点、利用者の多いバス停中心に、バス停の整備も進めて、待合環境の向上が求められる。

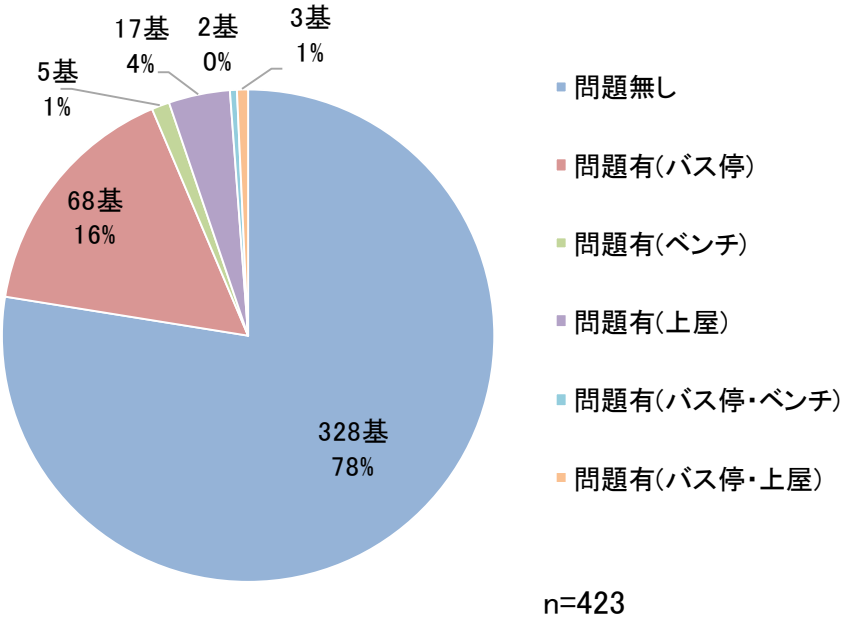



図　バス停の劣化状況

表　バス停、ベンチ、上屋の問題について

| 項目 | 内容 |
|---|---|
| バス停 | 一部時刻表の剥がれ、バス停支柱の傾き、時刻表無し、バス停名無し |
| ベンチ | 損壊、座板の破損 |
| 上屋 | 屋根の一部破損、雨漏り、張出部床の腐朽、床板の落下、自転車置場一部部材の腐朽 |

表　問題のあるバス停の例

| | |
|---|---|
| 新堀バス停<br> <br>【バス停の劣化状況】<br>一部時刻表の剥がれ、紐で柵に固定 | 萩本陣温泉入口バス停<br> <br>【時刻表】<br>時刻表の剥がれ |
| 市民体育館入口バス停<br> <br><br>【ベンチの劣化状況】<br>座板の腐朽 | 定期船のりば入口バス停<br> <br><br>【上屋の劣化状況】<br>天井の梁と金属部分に錆が発生 |
| 仁保谷入口バス停<br> <br>【上屋】<br>全体的に腐朽しており、利用は危険 | 見定バス停<br> <br>【上屋】<br>屋根に穴が開いている |

## 7. 課題の整理

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

### 利用者目線で見た現状と課題

| | |
|---|---|
| (1)利用者の声に寄り添った公共交通網の構築 | 住民アンケート調査などで明らかになった利用者の声に寄り添った公共交通網を構築するためには、総合的な観点から公共交通の在り方を検討する必要がある。 |
| (2)高齢化の進展による高齢者の移動手段確保 | 今後、特に高齢者の一人暮らし世帯などにおいて移動が困難となる方が増加することが予想され、高齢者の移動手段を確保する必要がある。 |
| (3)地域毎に異なる目的地や移動ニーズに対応した公共交通網の構築 | 高齢者の生活行動は、域内外や他市町など地域毎に移動ニーズが異なっており、それらのニーズに対応した公共交通網を構築する必要がある。 |
| (4)公共交通で成り立つ通学環境 | JR や路線バスにより萩市内外の高校への通学手段が確保されており、通学需要を十分に考慮した上で公共交通網を構築する必要がある。 |
| (5)観光客の移動手段確保 | 観光利用されている JR や路線バスは、観光客の利便性も考慮した公共交通網を構築する必要がある。 |

### 公共交通の運行面から見た現状と課題

| | |
|---|---|
| (1)多様な移動手段の効果的な融合による、住民に密着した公共交通網の形成 | 広大な市域を有する萩市には、多様な移動手段が存在しているが、より住民に密着した公共交通網を形成するため、各種交通資源を効果的に融合する必要がある。 |
| (2)公共交通の運転手の高齢化及び運転手不足 | 運転手の高齢化や運転手不足により、現在の路線を維持する事さえ困難になっており、運行の効率化や運転手の確保が必要である。 |
| (3)利用者ニーズに応じた路線の見直し | 公共交通利用者の減少に伴い、路線を維持するための萩市の財政負担も増加しており、利用者のニーズに応じた路線の見直しの検討が必要である。 |
| (4)幹線と支線の役割分担と交通結節機能の充実 | 重複する路線の解消や幹線と支線の交通結節点の機能強化など、幹線と支線の役割分担の見直しの検討が必要である。 |
| (5)隣接自治体との広域的な連携の必要性 | 市境をまたぐ広域的な幹線が多く、隣接自治体と連携しながら幹線の見直しの検討を進める必要がある。 |

## 7.1. 利用者目線で見た現状と課題

### （1） 利用者の声に寄り添った公共交通網の構築

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

| 地域・地区 | バス停（乗り場）や駅が遠い | 路線バスや列車が行きたいところへ行かない | 運行ダイヤが利用しにくい | バス・列車の車両やバス停・駅が使いにくい | バスや列車の使い方が分らない |
|---|---|---|---|---|---|
| 川北地区（n=16） | 13% | 25% | 25% | 13% | 13% |
| 川南地区（n=16） | 50% | 25% | 25% | 25% | 13% |
| 椿東地区（n=20） | 40% | 40% | 45% | 35% | 10% |
| 椿地区（n=6） | 17% | 33% | 0% | 17% | 0% |
| 山田地区（n=9） | 22% | 22% | 44% | 22% | 22% |
| 三見地区（n=6） | 67% | 50% | 50% | 33% | 17% |
| 大井地区（n=4） | 75% | 50% | 0% | 50% | 0% |
| 萩地域（n=77） | 36% | 32% | 31% | 26% | 12% |
| 川上地域（n=6） | 50% | 33% | 33% | 67% | 0% |
| 田万川地域（n=12） | 67% | 33% | 50% | 42% | 25% |
| むつみ地域（n=10） | 30% | 10% | 30% | 10% | 10% |
| 須佐地域（n=17） | 47% | 41% | 24% | 24% | 24% |
| 旭地域（n=8） | 50% | 25% | 13% | 25% | 0% |
| 福栄地域（n=12） | 50% | 33% | 50% | 17% | 0% |
| 合計（n=142） | 42% | 32% | 32% | 27% | 12% |

図　地域別の移動に関する課題（再掲）

出典：民生委員アンケート結果（平成 30 年）

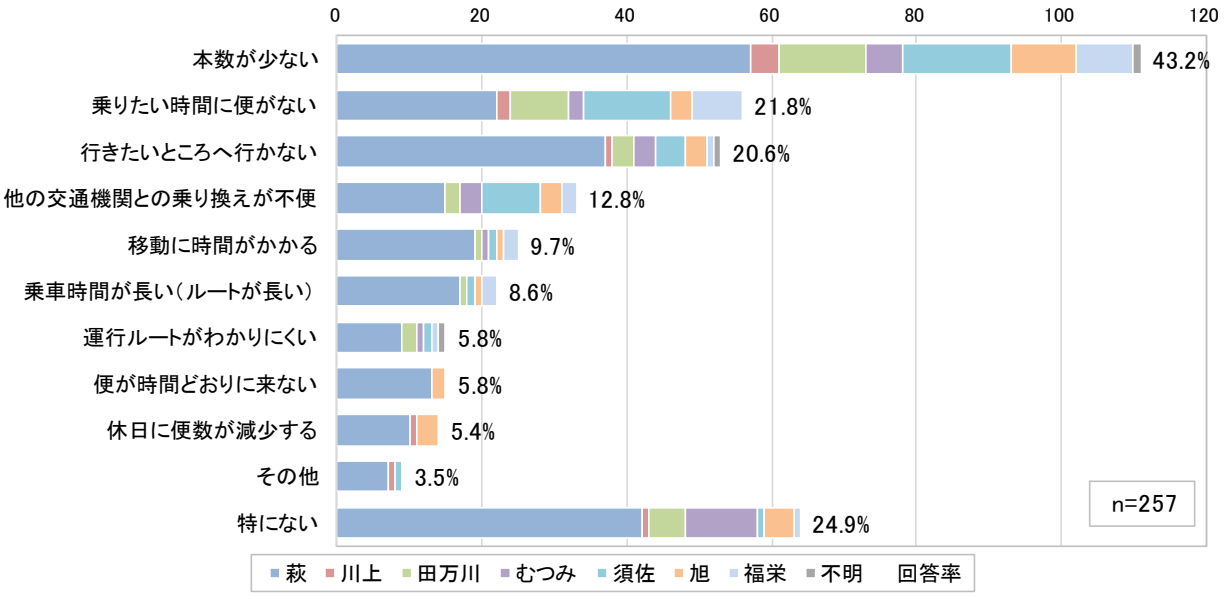



図　公共交通の運行ダイヤ・ルートについての不満点（再掲）

出典：住民アンケート結果(65 歳以上)（平成 30 年）

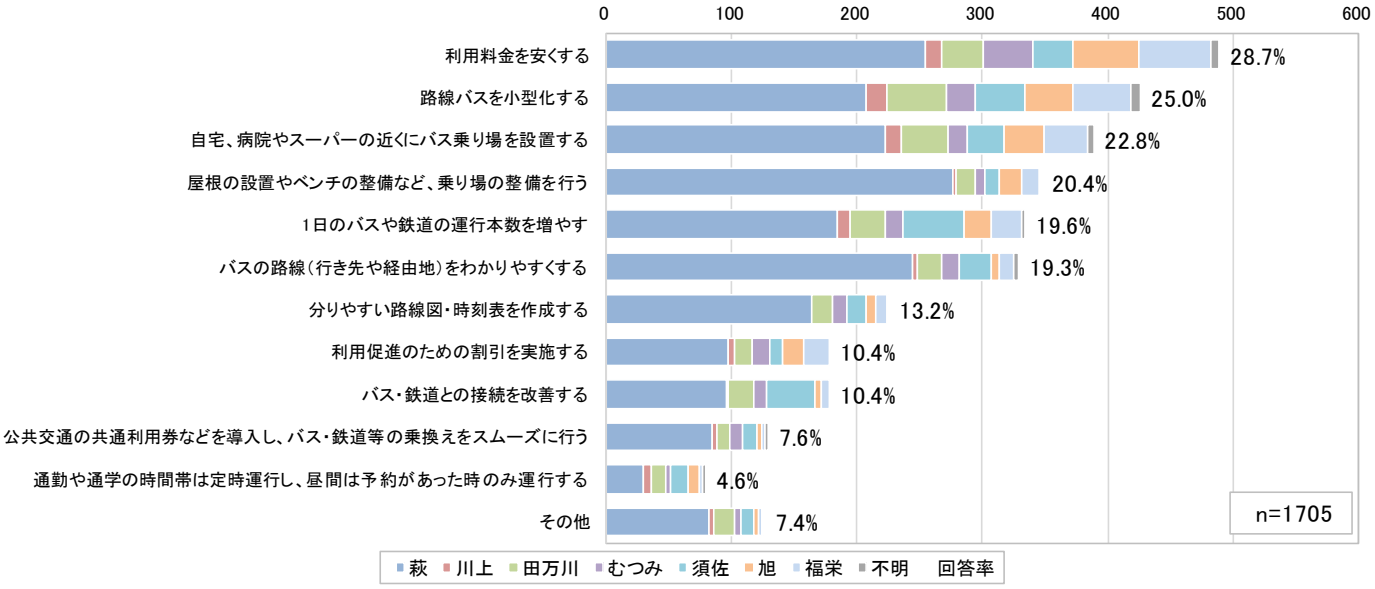



図　地域別の移動に関する課題（再掲）

出典：住民アンケート結果(65 歳以上)（平成 30 年）

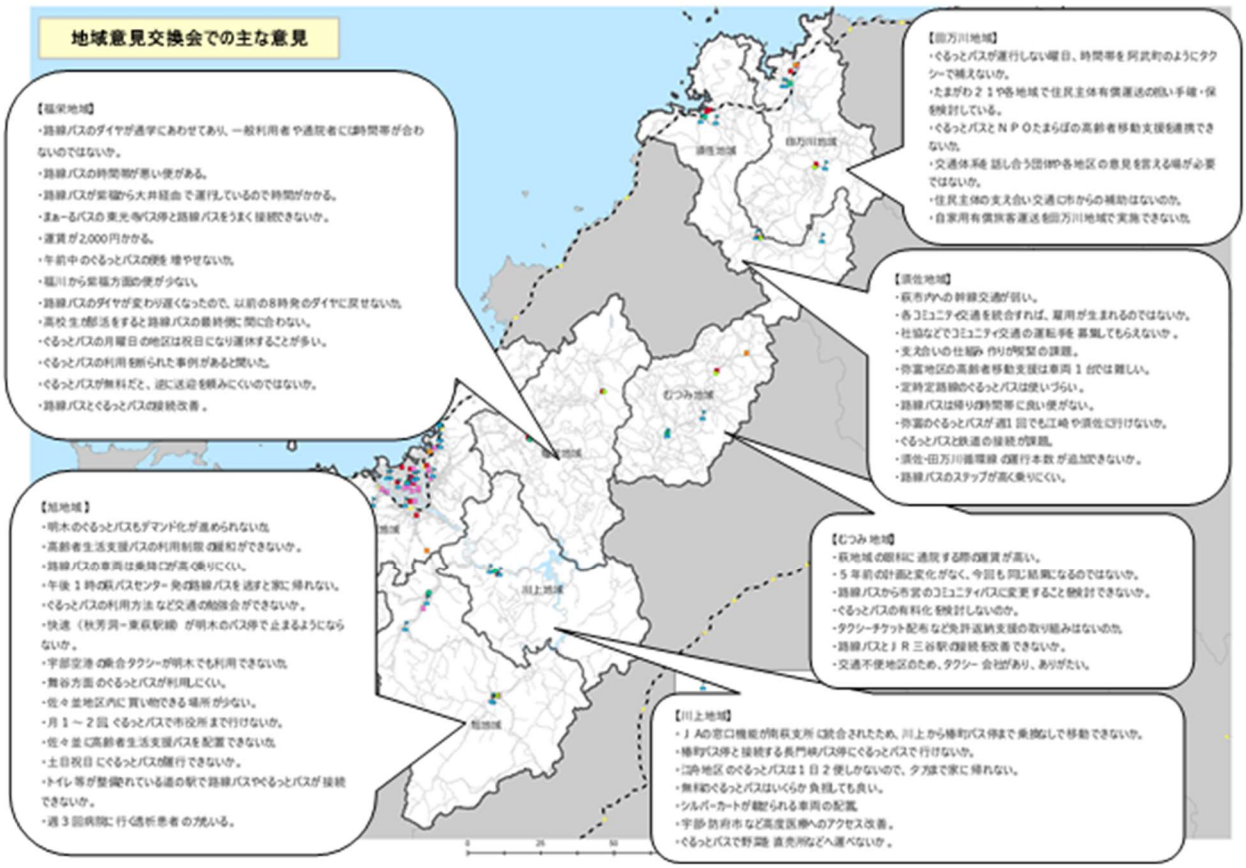
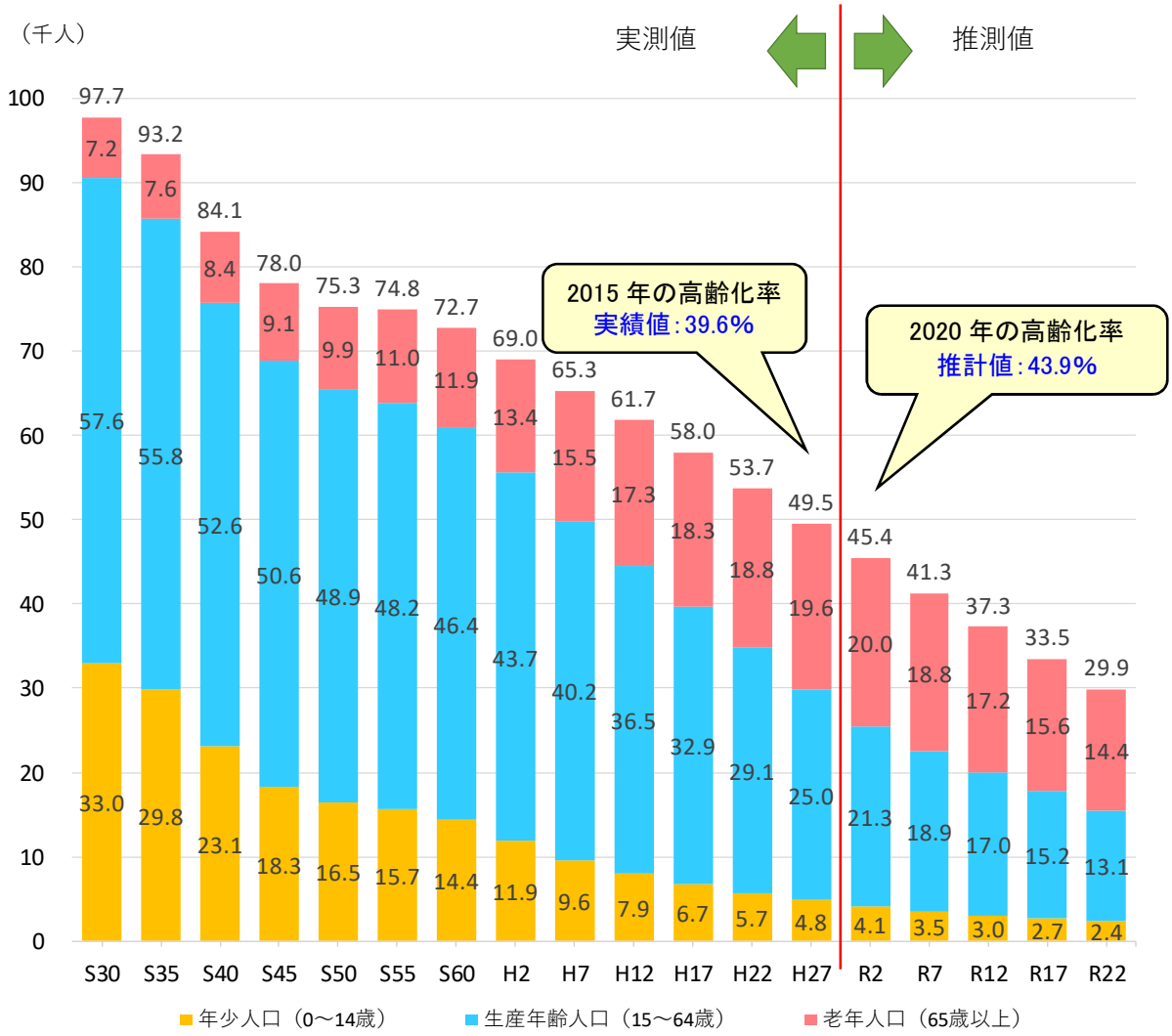



図　地域意見交換会での主な意見（再掲）

## （２）高齢化の進展による高齢者の移動手段確保

萩市の人口は、昭和 30 年をピークに減少している。2020 年の予測では、人口は 4.5 万人となり、高齢化率（65 歳以上人口）は 43.9%に達するとされている。

高齢化の進展に伴い、高齢化率及び高齢者数は増加しており、2020 年まで増加すると予測され、高齢者の移動手段を確保することが重要となる。




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

図　萩市の人口推移（再掲）

高齢者数自体は 2020 年にピークを迎えるが、年齢が上がるにつれて運転免許証の返納者や、送迎してもらえる人がいない人の割合が増加するなど、交通弱者の割合が高まる傾向にある。

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

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

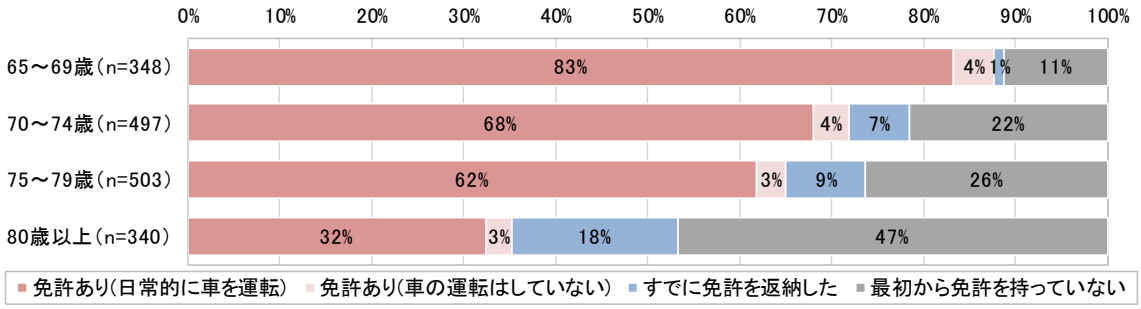



図　高齢者の運転免許保有状況（再掲）

出典：住民アンケート結果(65 歳以上)（平成 30 年）

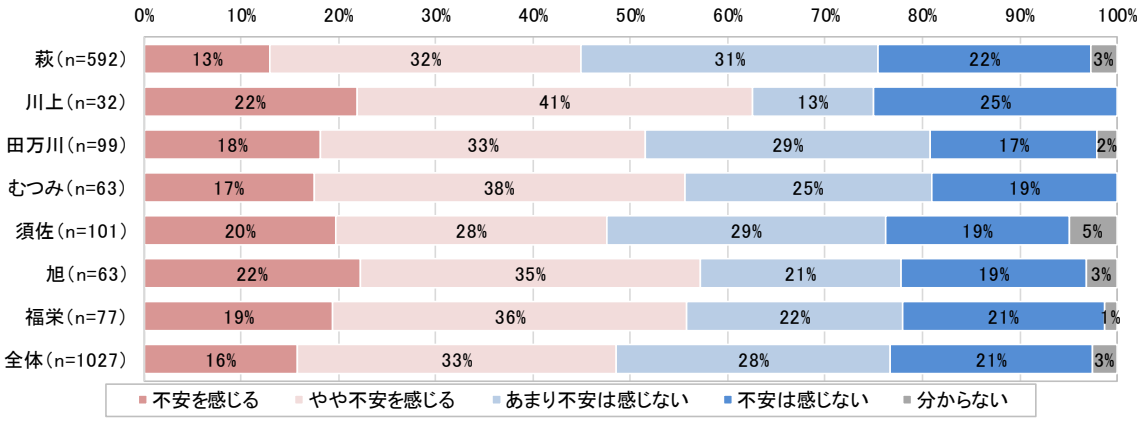



図　近い将来の運転への不安

出典：住民アンケート結果(65 歳以上)（平成 30 年）

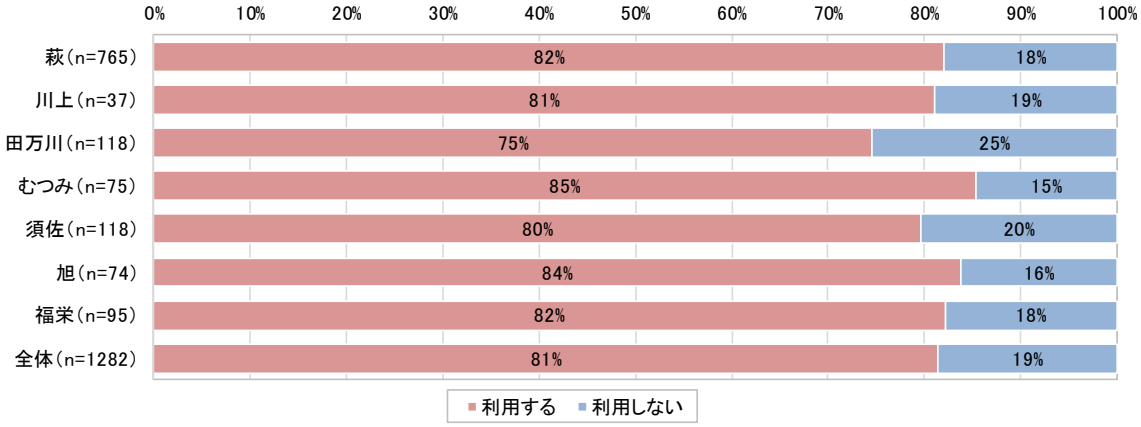



図　自動車の運転が不安になった場合、路線バス等の公共交通の利用意向

出典：住民アンケート結果(65 歳以上)（平成 30 年）

## （３）地域毎に異なる目的地や移動ニーズに対応した公共交通網の構築

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

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

図　居住地域別の高齢者が買い物でよく利用する地域（店）（再掲）

出典：住民アンケート結果(65 歳以上)（平成 30 年）

| | | 居住地域 | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 萩 n=1297 | 川上 n=62 | 田万川 n=173 | むつみ n=115 | 須佐 n=187 | 旭 n=134 | 福栄 n=134 | 合計 n=2102 |
| 通院施設 | 萩 | 95% | 56% | 5% | 36% | 15% | 45% | 79% | 72% |
| | 川上 | 0% | 37% | 0% | 0% | 0% | 1% | 0% | 1% |
| | 田万川 | 0% | 0% | 12% | 0% | 1% | 0% | 0% | 1% |
| | むつみ | 0% | 0% | 0% | 36% | 0% | 0% | 0% | 2% |
| | 須佐 | 0% | 0% | 17% | 0% | 45% | 0% | 0% | 6% |
| | 旭 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 9% | 0% | 1% |
| | 福栄 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 15% | 1% |
| | 宇部市 | 0% | 2% | 1% | 0% | 2% | 1% | 1% | 1% |
| | 山口市 | 2% | 5% | 1% | 28% | 1% | 44% | 4% | 6% |
| | 岩国市 | 0% | 0% | 2% | 0% | 1% | 0% | 0% | 0% |
| | 長門市 | 1% | 0% | 0% | 1% | 0% | 1% | 1% | 1% |
| | 益田市 | 0% | 0% | 63% | 0% | 36% | 0% | 0% | 8% |
| | 合計 | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

図　居住地域別の高齢者が通院でよく利用する地域（病院）（再掲）

出典：住民アンケート結果(65 歳以上)（平成 30 年）

## （4） 公共交通で成り立つ通学環境

萩市の高校生は、JR や路線バスにより萩市内外の高校への通学手段が確保されており、各地域から市内外の高校に通学する事が可能である。特に、むつみ地域は路線バス、須佐・田万川地域は鉄道による通学割合が高くなっている。

これらの通学需要を十分に考慮した上で公共交通網を構築する必要がある。

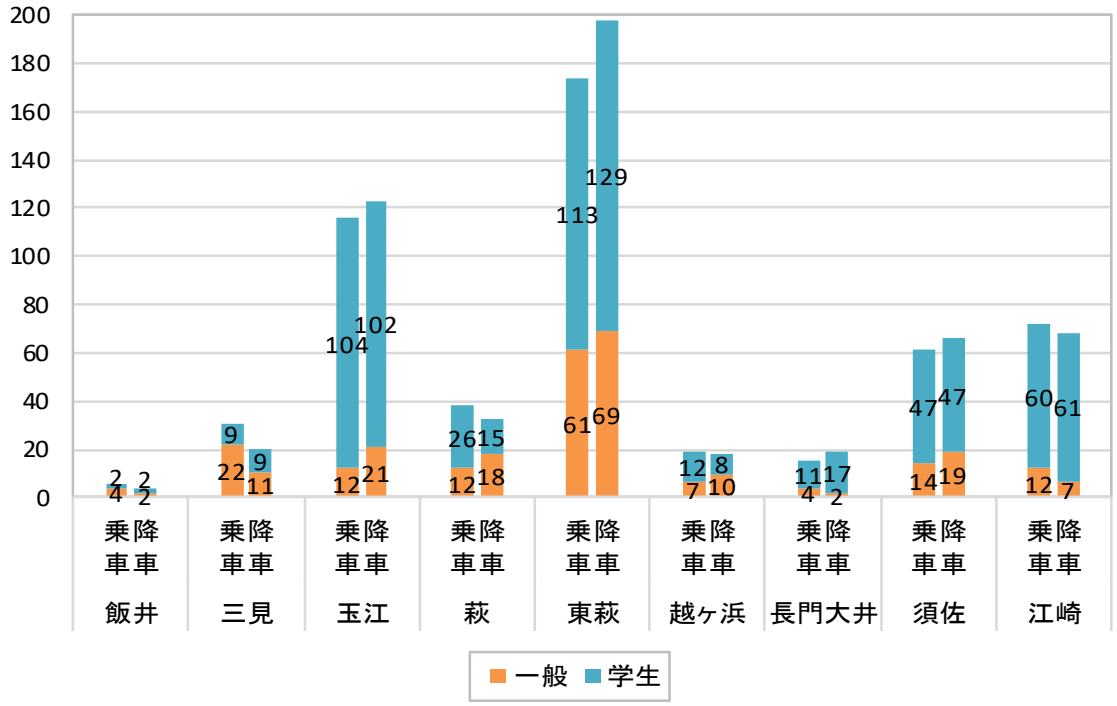



図　JR 各駅の平日における一般客と学生の割合（再掲）

出典：JR 調査（平成 30 年）

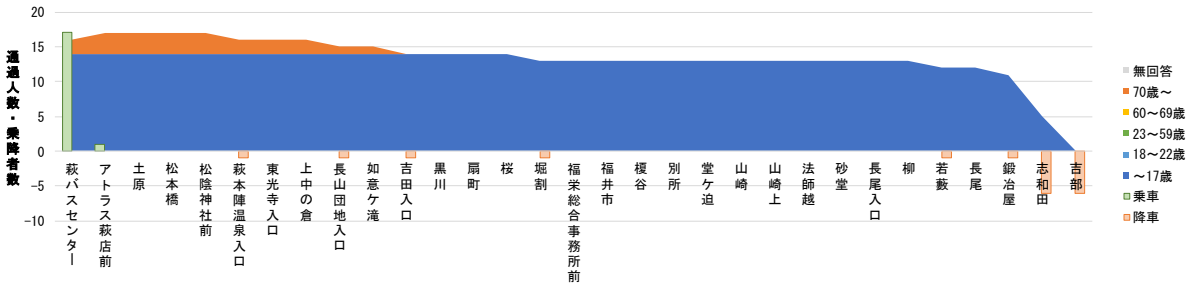



図　萩 BC～吉部線（バスセンター→吉部方面）の年齢別乗客数

出典：路線バス乗込み調査（平成 30 年）

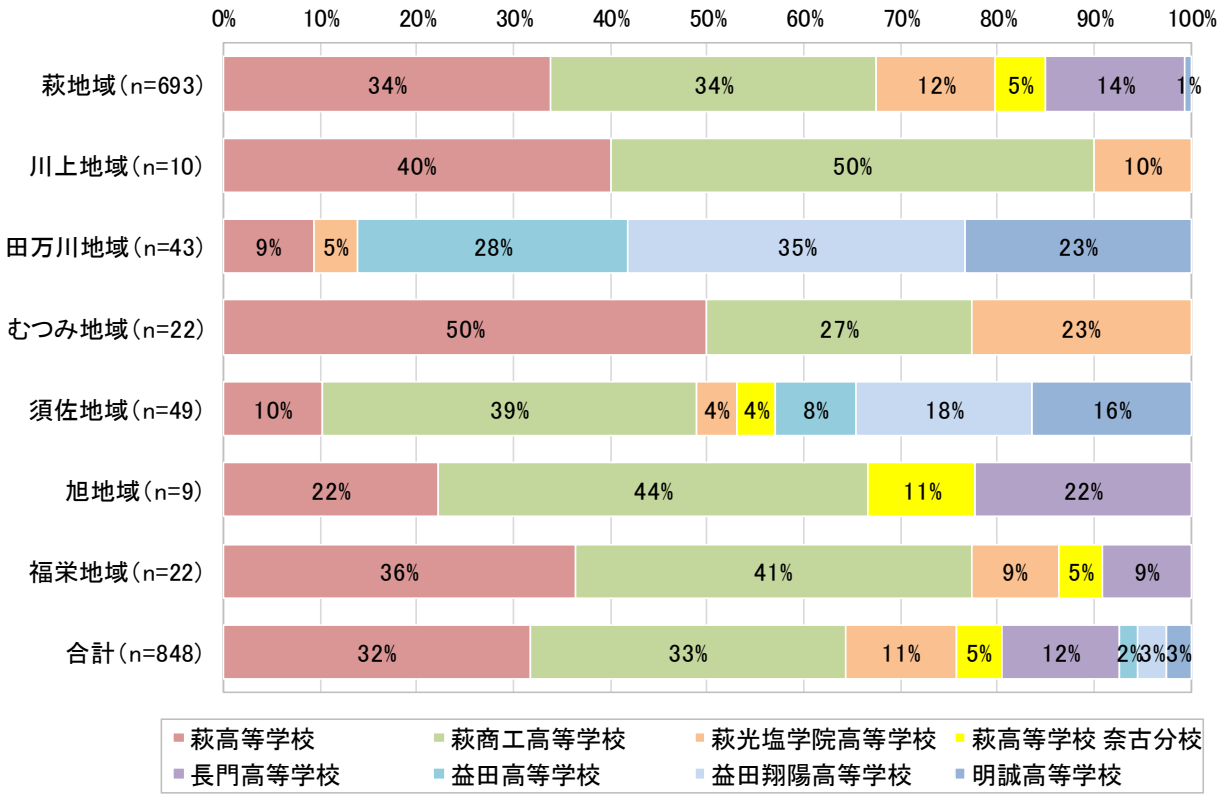



図　高校生の地域別通学先

出典：高校生アンケート調査（平成 30 年）

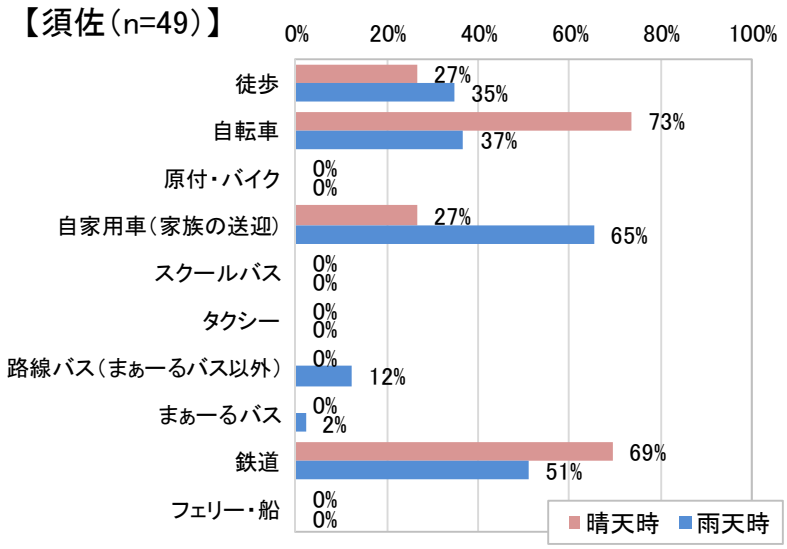



図　須佐地域居住の高校生の通学手段（再掲）

出典：高校生アンケート調査（平成 30 年）

## （５）観光客の移動手段確保

萩市は、松下村塾などの世界遺産をはじめとする著名な観光資源を有しており、概ね 240 万人程度の観光客が来訪している。

観光客も利用する公共交通（ＪＲ、スーパーはぎ号、まぁーるバス）では、観光利用が 2～3 割に及び、観光客の移動ニーズや利便性も考慮した公共交通網を構築する必要がある。

図　観光施設等も周遊するまぁーるバスのルート

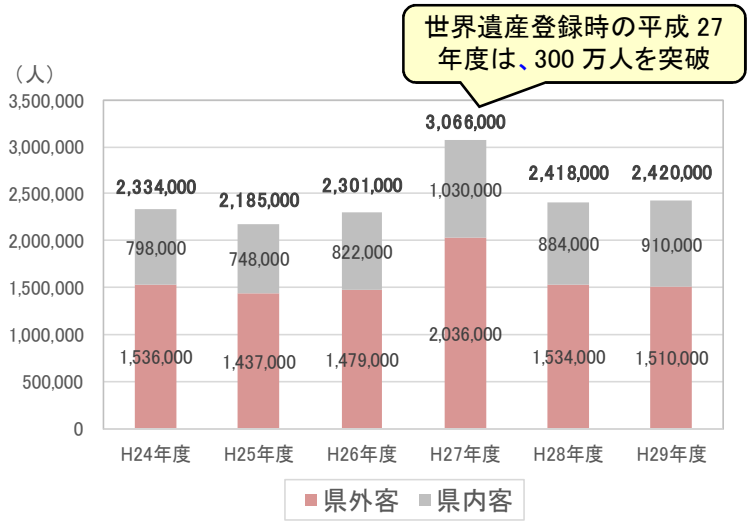



図　観光客数の推移（再掲）

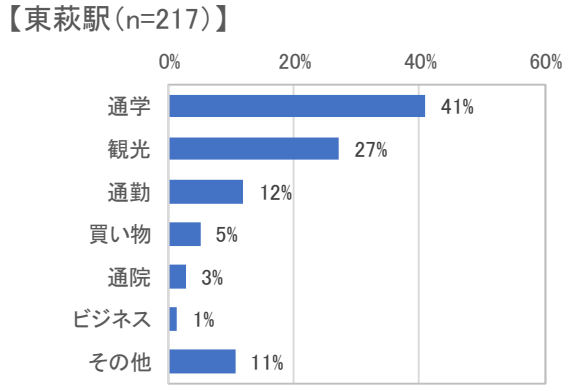



図　東萩駅の利用目的（再掲）　出典：JR 調査（平成 30 年）

萩・明倫学舎

松下村塾

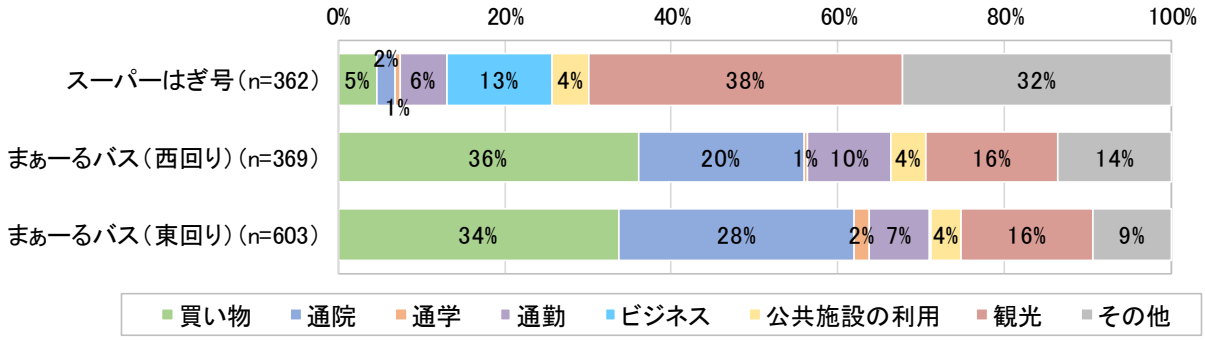



図　路線バスの利用目的　出典：路線バス乗込み調査（平成 30 年）

## 7.2. 公共交通の運行面から見た現状と課題

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

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

幹線

JR 山陰本線

スーパーはぎ号（高速バス）

離島航路

路線バス（防長交通）

路線バス（ 中国 JR バス）

路線バス（石見交通）

まぁーるバス

ぐるっとバス

スクールバス（混乗）

タクシー

住民主体の移動手段(NPO 等)

支線

「4. 公共交通の現況」で整理したとおり、JR・路線バス・まぁーるバス・ぐるっとバス等の多様な公共交通による人口のカバー率は 92%（ぐるっとバスを含まない場合は 84%）で、萩市の公共交通網は全域に及んでいるが、より住民に密着した公共交通網を形成するため、これらの交通資源をより効果的に融合する必要がある。

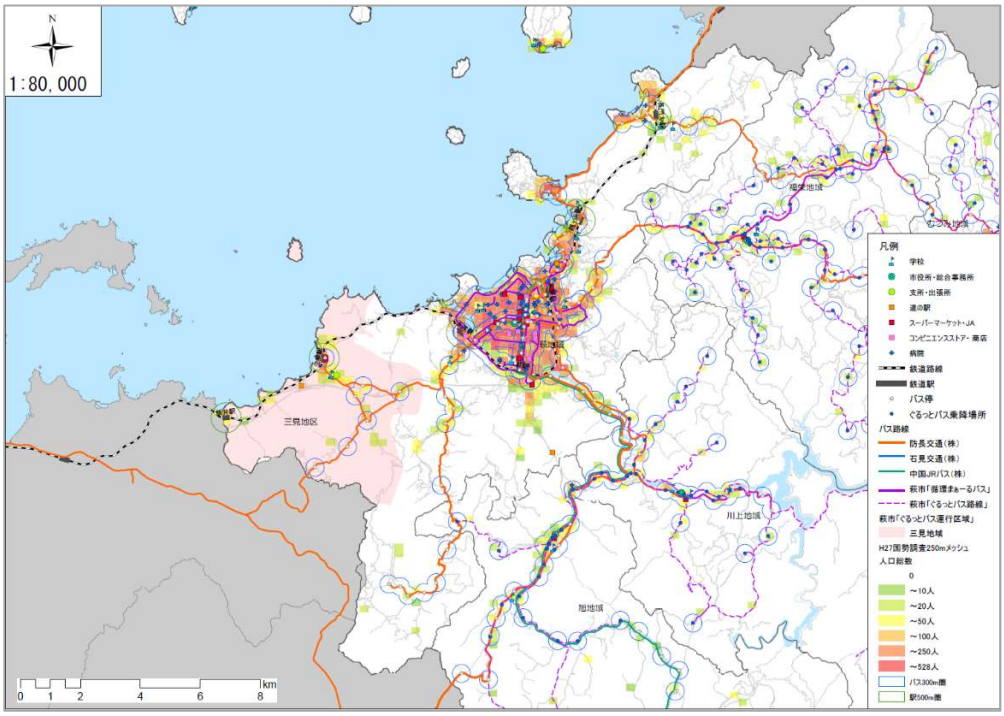



図　公共交通カバー分布図（萩地域）（再掲）

図　公共交通カバー分布図（須佐地域・田万川地域）（再掲）

## （２）公共交通の運転手の高齢化及び運転手不足

バスやタクシー事業は、全産業と比較して、労働時間は長い上、年間所得額は低く、有効求人倍率も高くなっており、公共交通の運転手不足が全国的に深刻な状況にある。

萩市においても、今後は、路線バス事業者の高齢化及び運転手不足や、周辺地域のタクシー事業者の休廃業等により、現状の運行形態を維持し続けることが困難になる恐れがあり、運行形態の総合的な見直しや運転手の確保が必要である。

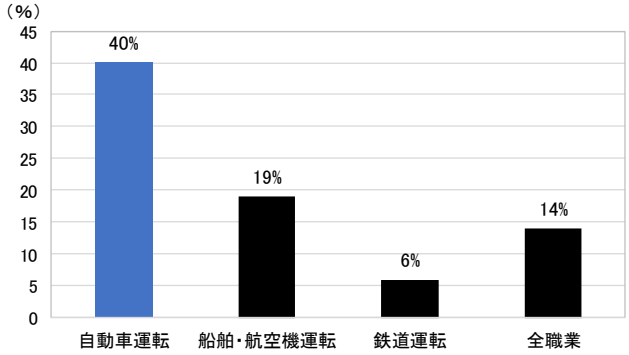
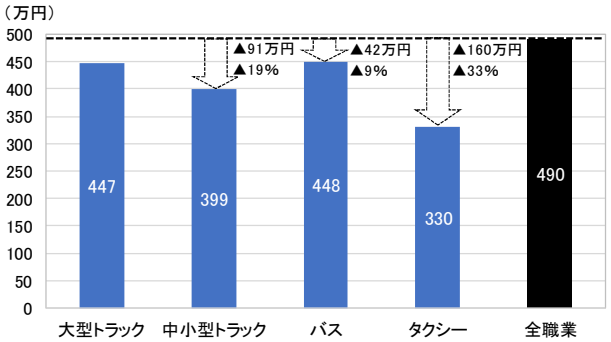



図　週間就業時間が 60 時間を超える者（全国）
（月 80 時間の時間外労働時間に相当）の割合の比較




注 1）「大型トラック」、「中小型トラック」、「バス」及び「タクシー」はそれぞれ「平成 28 年賃金構造基本統計調査」における「営業用大型貨物自動車運転者」、「営業用普通・小型貨物自動車運転者」、「営業用バス運転者」及び「タクシー運転者」の数値。

注 2）年間賃金は、「平成 28 年賃金構造基本調査」の「決まって支給する現金給与」の年間換算に「年間賞与その他特別給与額」を加えたもの。

図　年間賃金の比較（全国）

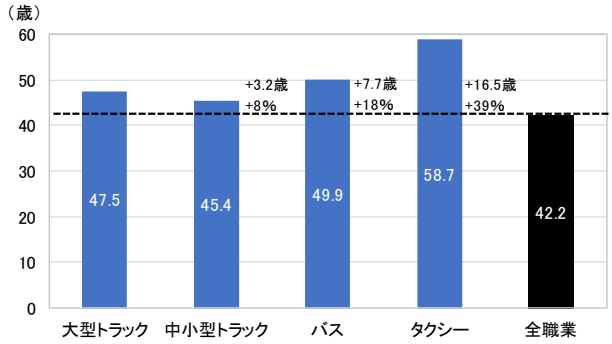
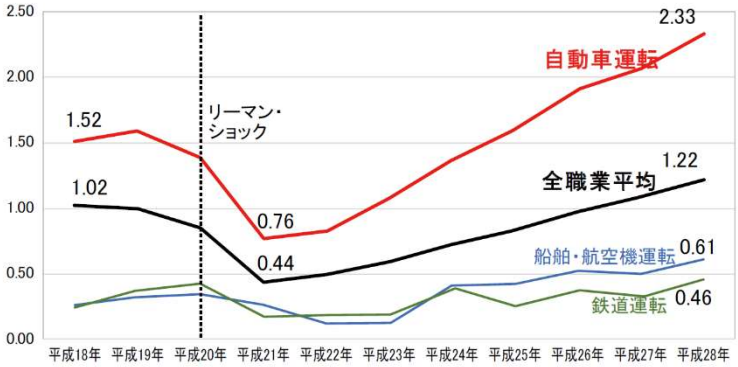



図　平均年齢の比較（全国）




注）「自動車運転」、「船舶・航空機運転」及び「鉄道運転」は、厚生労働省「一般職業紹介状況」の「自動車運転の職業」、「船舶・航空機運転の職業」及び「鉄道運転の職業」の数値。

図　有効求人倍率の推移（全国）

出典：自動車運送事業の働き方をめぐる状況について　国土交通省自動車局

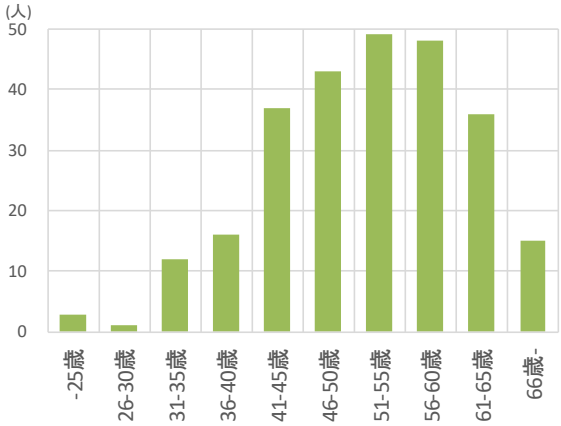



図　萩市のバス事業者の運転士年齢構成

出典：バス事業者提供資料

## （３）利用者ニーズに応じた路線の見直し

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

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

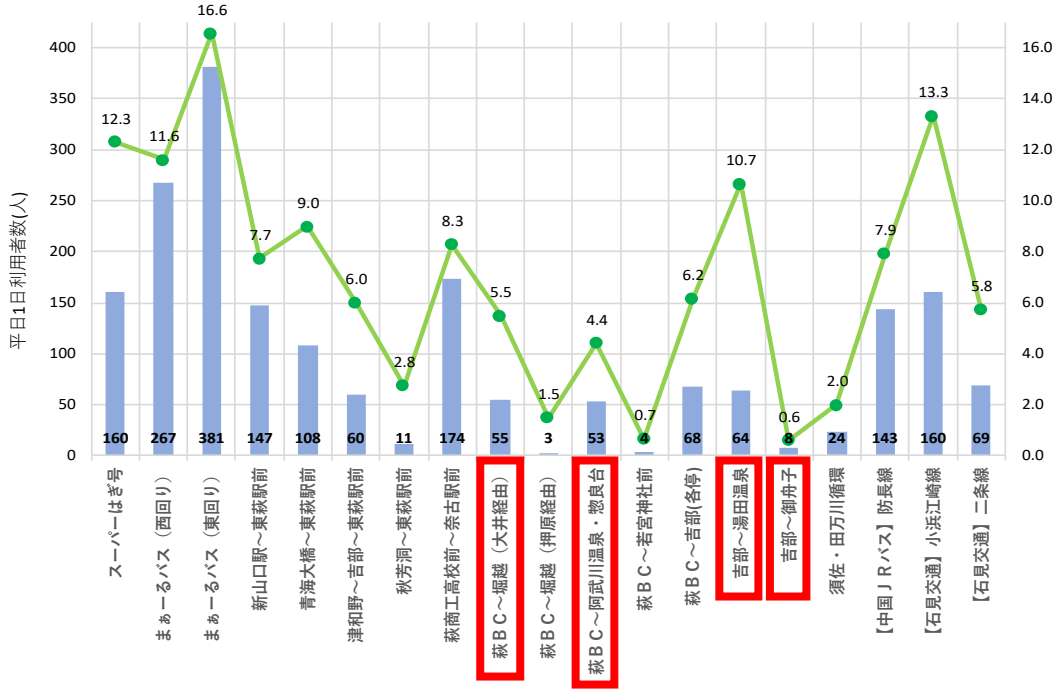



図　平日１日及び１便あたり利用者数（再掲）

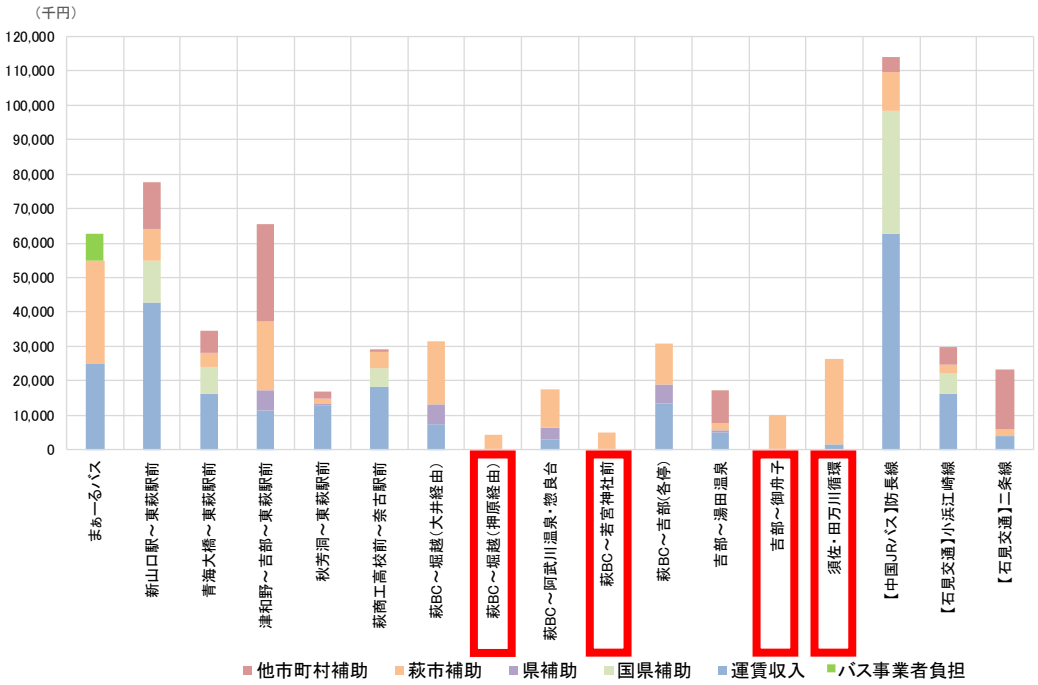



図　運賃収入と萩市・国県自治体・バス事業者負担（再掲）

萩 BC～吉部線は、高校生の通学での利用が主になっており、朝 1 便目や帰りの便の利用者は多い。一方、日中の利用者は少なく、移動ニーズと運行密度の不一致が生じており、運行形態や運行回数の見直しが必要と考えられる。

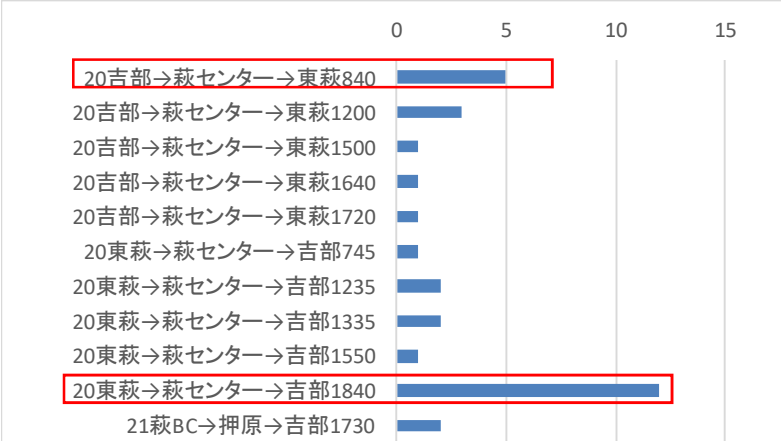
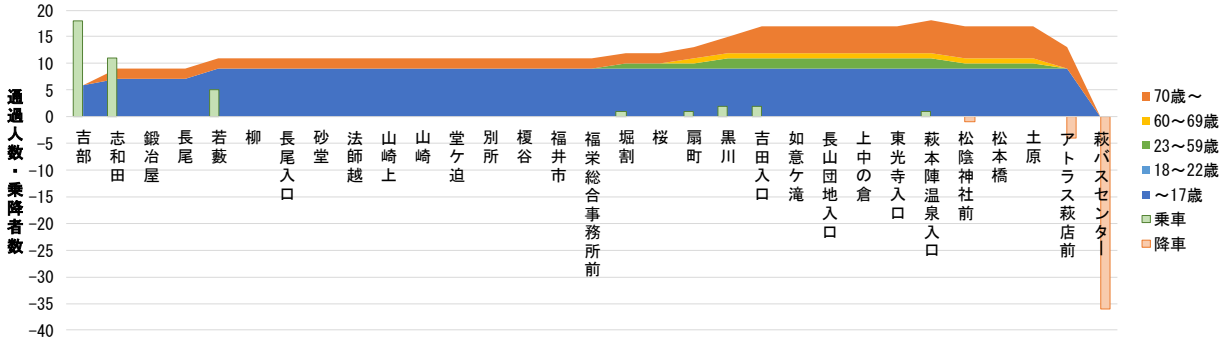



図　萩 BC～吉部線（便別利用者数）

出典：路線バス乗込み調査（平成 30 年）

■萩 BC 方面




■吉部方面

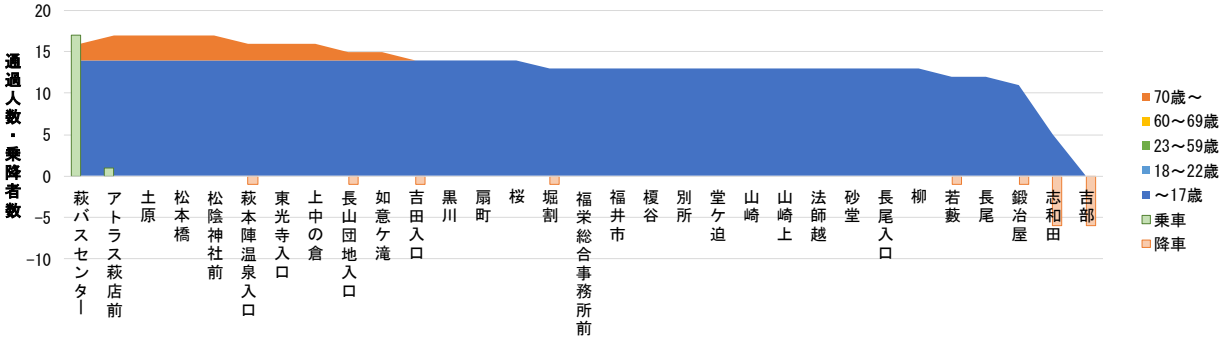



図　萩 BC～吉部線（バス停別の年齢階層別利用者数）

出典：路線バス乗込み調査（平成 30 年）

## （4）幹線と支線の役割分担と交通結節機能の充実

福栄・むつみ地域は、防長交通のバス路線とぐるっとバスの定時定路線が重複している。

須佐・田万川地域は、防長交通・石見交通のバス路線とぐるっとバスのデマンド区域が重複している。これらの重複している路線において、幹線と支線の役割分担と交通結節点の機能強化が必要となっている。

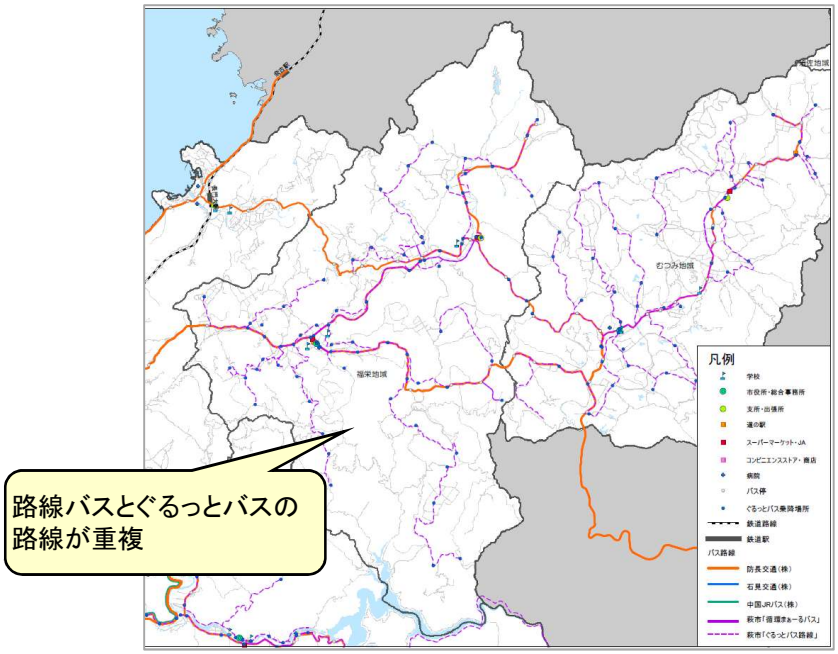



図　福栄地域・むつみ地域のバス路

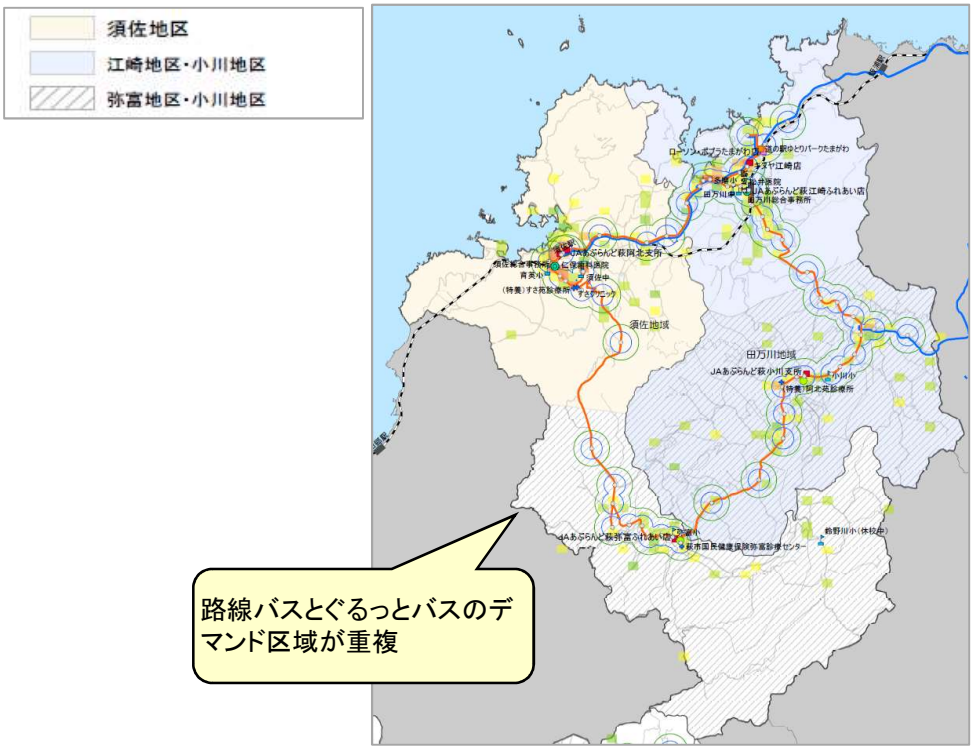



図　須佐地域・田万川地域のバス路線

## （5）隣接自治体との広域的な連携の必要性

萩市の市域を跨ぐ広域的な幹線は、JR 山陰本線、スーパーはぎ号、防長交通は 5 路線、中国 JR バスは 1 路線、 石見交通は 2 路線と多くの広域的な幹線が存在する。

これらの路線の再編等を検討する場合、長門市、山口市、阿武町、津和野町、益田市などの隣接自治体との連携が必要となる。

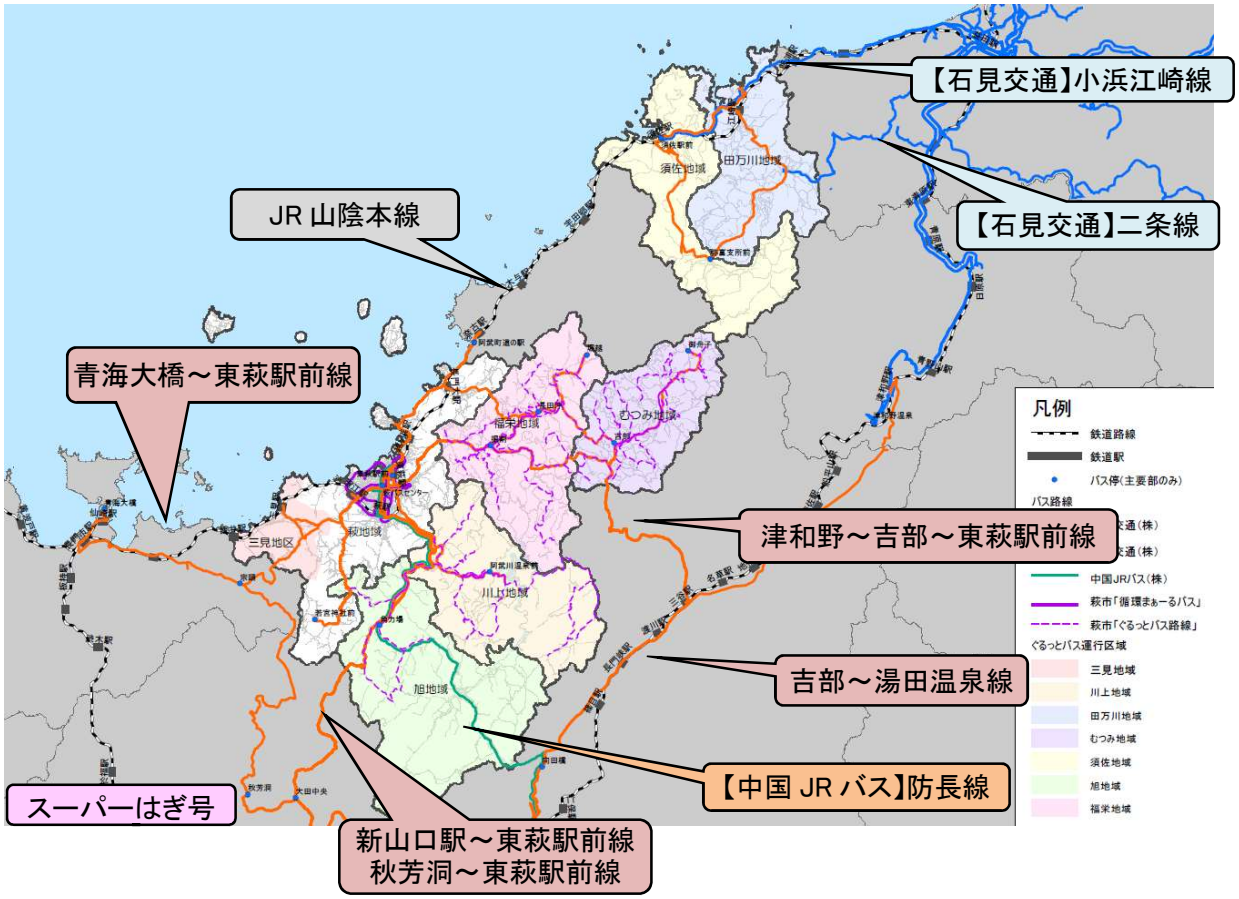



図　市域をまたぐ幹線

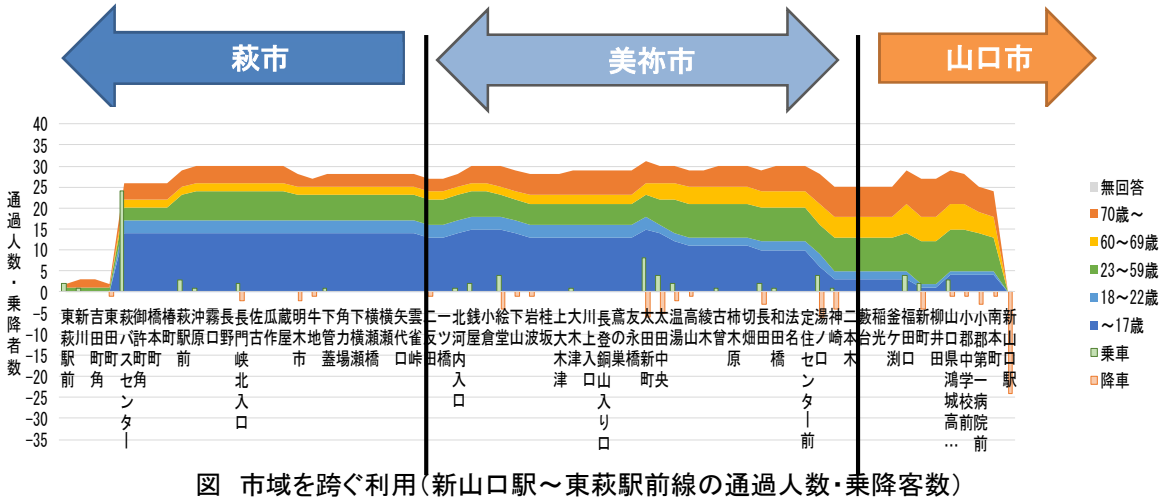



図　市域を跨ぐ利用（新山口駅～東萩駅前線の通過人数・乗降客数）

出典：JR調査（平成 30 年）

萩市において、市域を跨ぐ広域的な路線の利用者は、1～3 割程度である。
市域を跨ぐ広域的な路線は、隣接自治体を中心に、様々な地域からの利用がある。

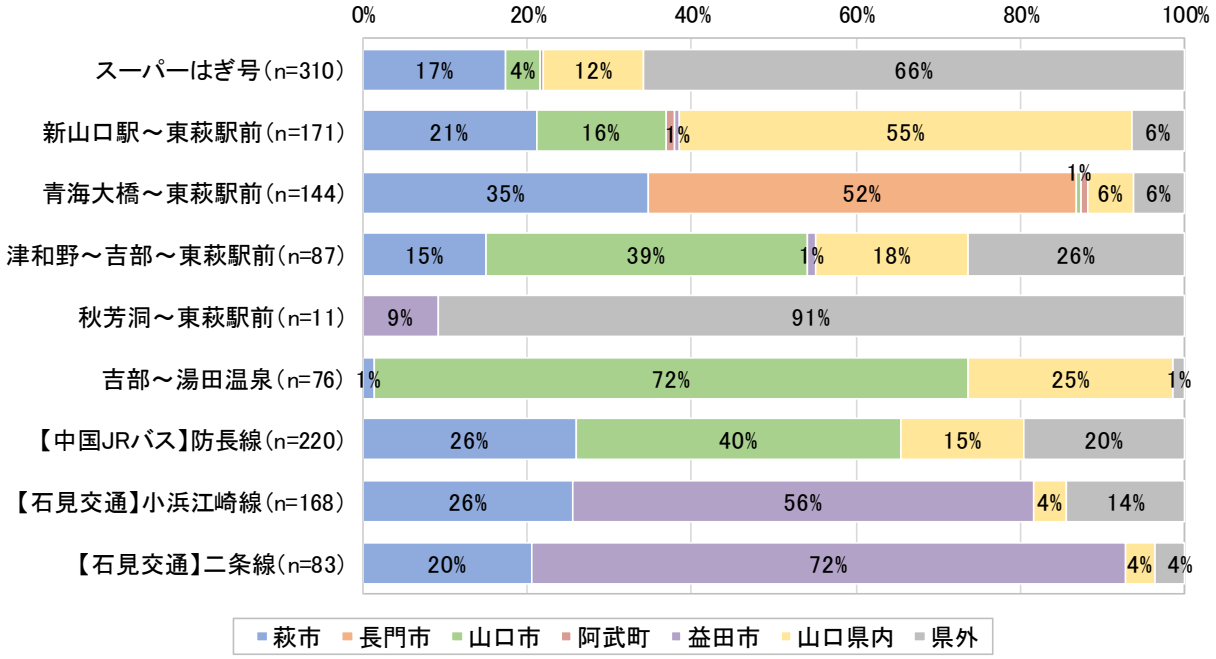



図　バス路線別の市域をまたぐ利用者の住所

出典：路線バス乗込み調査（平成 30 年）

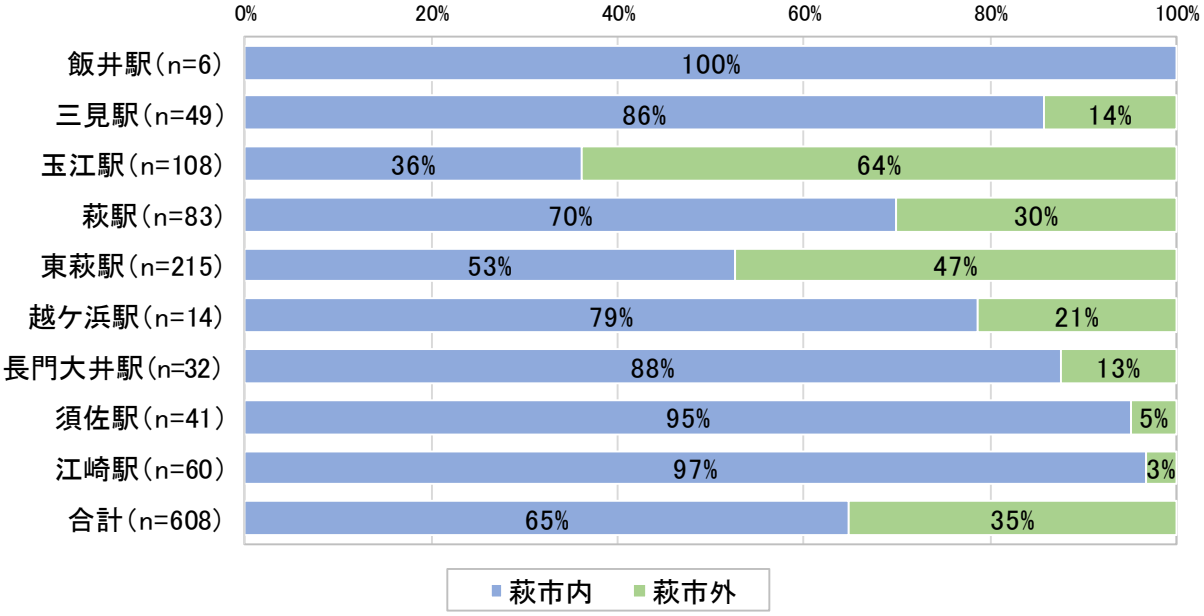
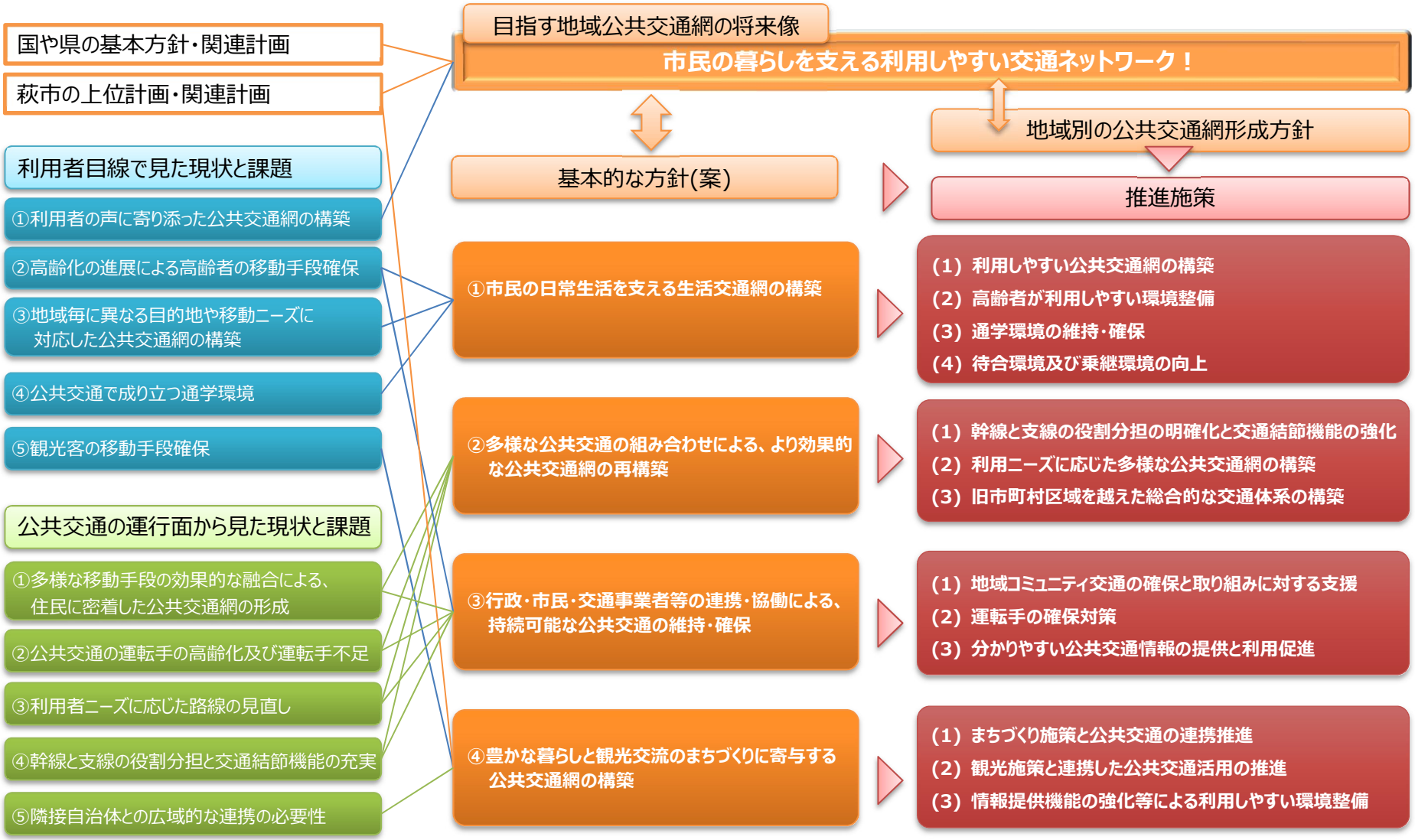



図　JR 山陰本線の各駅における萩市内外の利用者

出典：JR調査（平成 30 年）

## 8. 計画の全体像

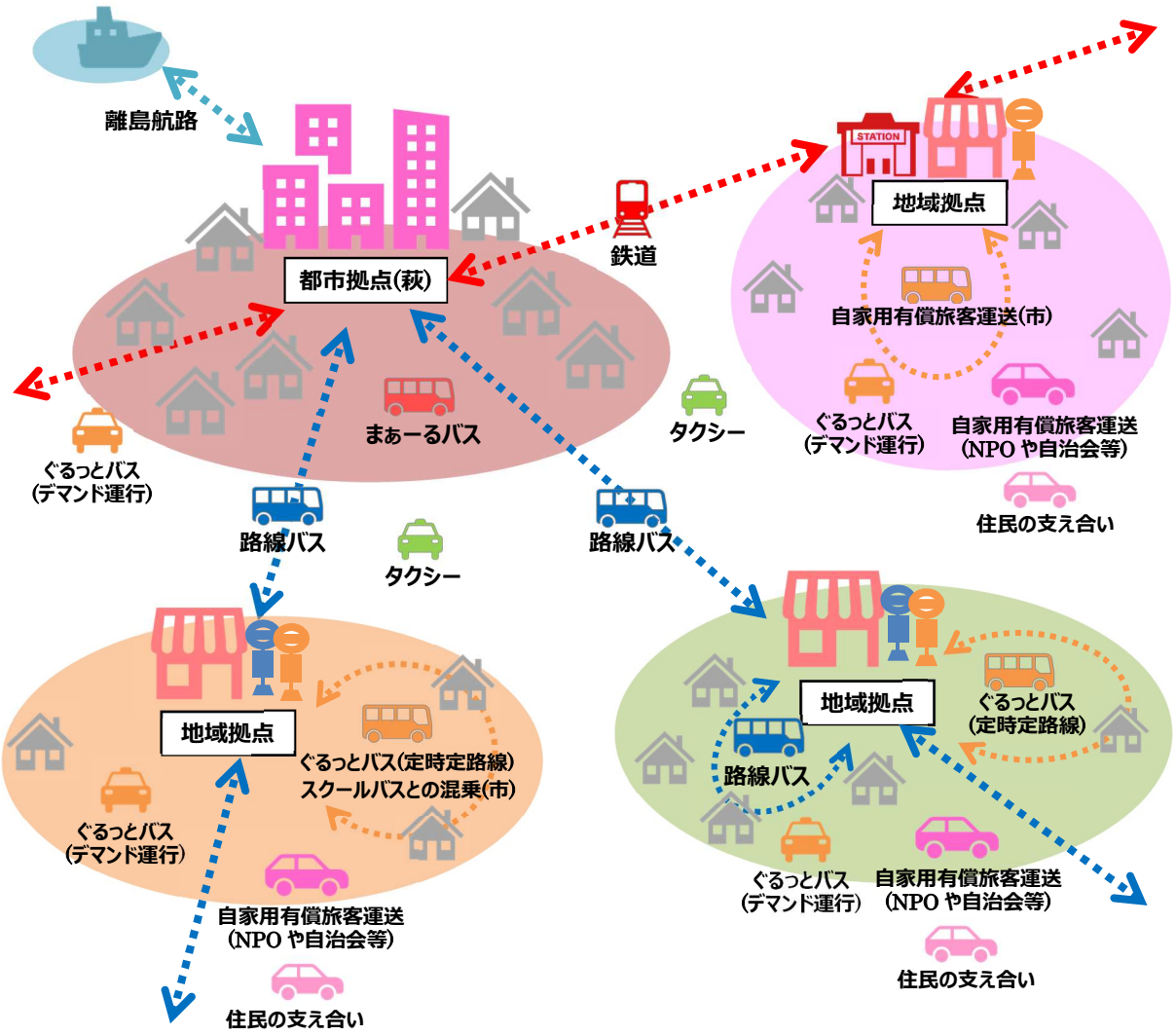

国や県の基本方針・関連計画
萩市の上位計画・関連計画
利用者目線で見た現状と課題
①利用者の声に寄り添った公共交通網の構築
②高齢化の進展による高齢者の移動手段確保
③地域毎に異なる目的地や移動ニーズに対応した公共交通網の構築
④公共交通で成り立つ通学環境
⑤観光客の移動手段確保
公共交通の運行面から見た現状と課題
①多様な移動手段の効果的な融合による、住民に密着した公共交通網の形成
②公共交通の運転手の高齢化及び運転手不足
③利用者ニーズに応じた路線の見直し
④幹線と支線の役割分担と交通結節機能の充実
⑤隣接自治体との広域的な連携の必要性
目指す地域公共交通網の将来像
市民の暮らしを支える利用しやすい交通ネットワーク！
基本的な方針(案)
地域別の公共交通網形成方針
推進施策
①市民の日常生活を支える生活交通網の構築
(1) 利用しやすい公共交通網の構築
(2) 高齢者が利用しやすい環境整備
(3) 通学環境の維持・確保
(4) 待合環境及び乗継環境の向上
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
(1) 幹線と支線の役割分担の明確化と交通結節機能の強化
(2) 利用ニーズに応じた多様な公共交通網の構築
(3) 旧市町村区域を越えた総合的な交通体系の構築
③行政・市民・交通事業者等の連携・協働による、持続可能な公共交通の維持・確保
(1) 地域コミュニティ交通の確保と取り組みに対する支援
(2) 運転手の確保対策
(3) 分かりやすい公共交通情報の提供と利用促進
④豊かな暮らしと観光交流のまちづくりに寄与する公共交通網の構築
(1) まちづくり施策と公共交通の連携推進
(2) 観光施策と連携した公共交通活用の推進
(3) 情報提供機能の強化等による利用しやすい環境整備

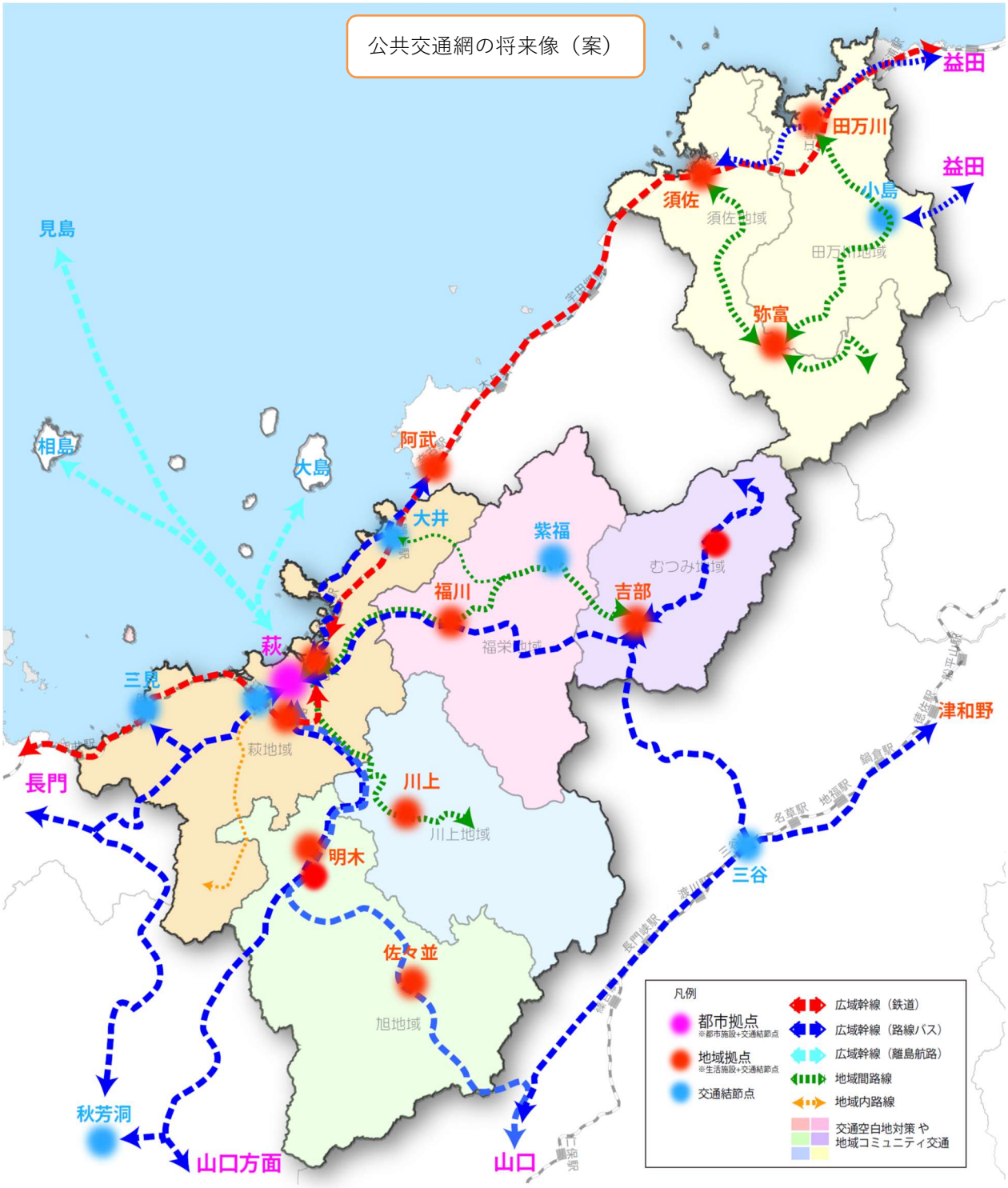
# 9. 目指す将来像と基本的な方針

## 9.1. 目指す将来像（案）

**市民の暮らしを支える利用しやすい交通ネットワーク！**

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






| | |
|---|---|
| 広域幹線 | 市域を跨ぐ路線 |
| 地域間幹線 | 旧市町村間（地域間）を跨ぐ路線 |
| 地域内路線 | 旧市町村間（地域間）を跨がない地域内の路線 |
| 交通空白地対策/地域ｺﾐｭﾆﾃｨ交通 | 地域内の交通空白地や交通不便地区における公共交通 |

## 9.2. 基本的な方針

市民の暮らしを支える利用しやすい交通ネットワーク！（将来像）を実現するための基本的な方針を示す。

**方針 1**

**市民の日常生活を支える生活交通網の構築**

世代や地域により異なる移動ニーズに対応した、誰もが利用しやすい、市民の日常生活を支える生活交通網を構築する。
そのために、現在運行されている基幹交通（路線バス、鉄道、JR）や萩循環まぁーるバス、ぐるっとバスについて、より利用しやすい運行形態への見直しを進める。

**方針 2**

**多様な公共交通の組み合わせによる、より効果的な公共交通網の再構築**

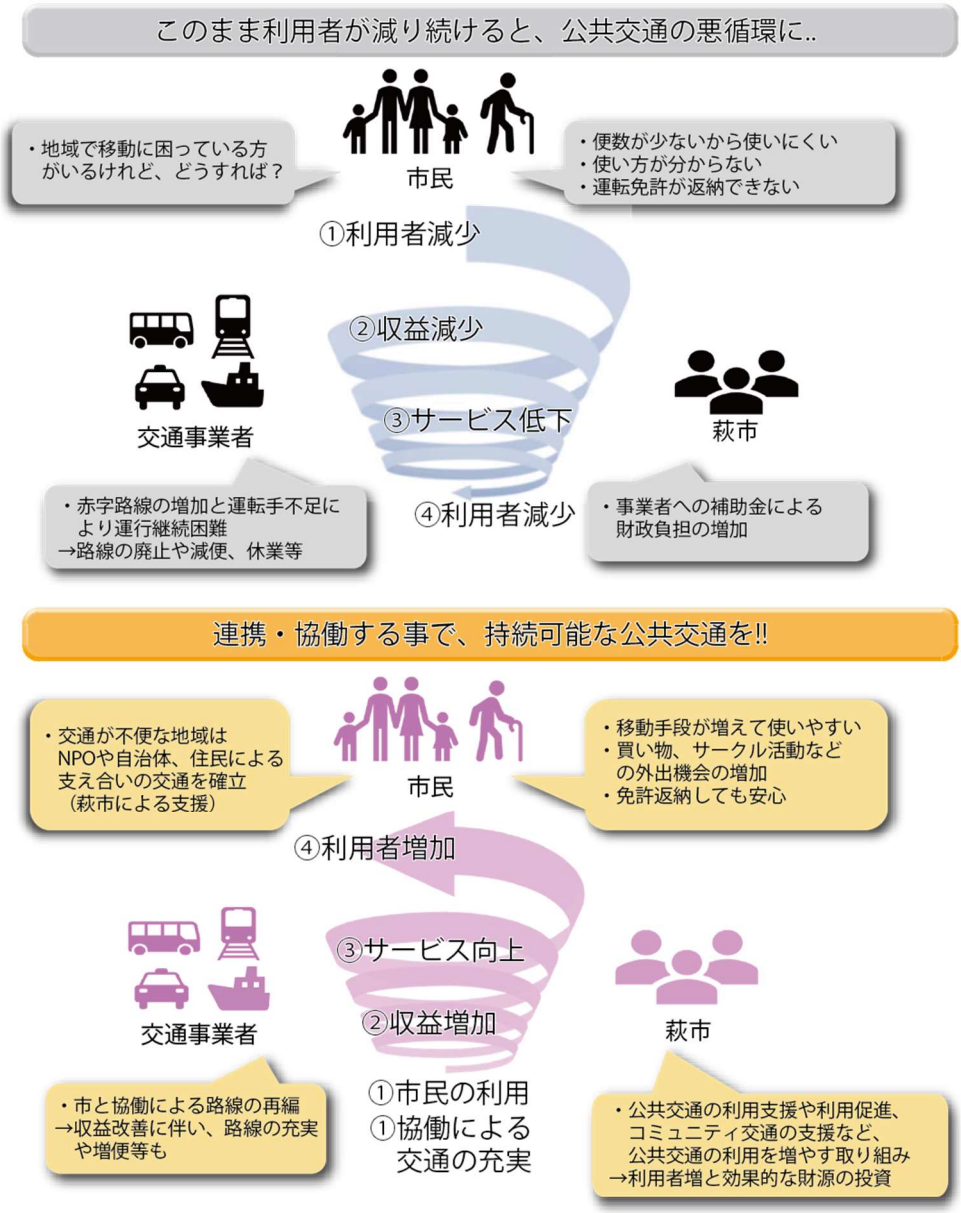
利用の低迷や幹線と支線の重複運行、運転手不足等の問題を踏まえると、現在の運行形態のまま公共交通網を維持し続けることは難しい。
現在の基幹交通と支線交通の接続環境を充実するとともに、住民による地域コミュニティ交通を推進することで、限りある交通資源を組み合わせながら、自宅から目的地まで、より効果的な公共交通網を再構築する。

| 分類 | 移動手段 | 内容 |
|---|---|---|
| ①交通事業者が担う公共交通 | ・路線バス<br>・鉄道<br>・タクシー | 公共交通として第一に、交通事業者が運行する路線バス、鉄道、タクシーが、地域住民や来訪者の移動を担う。 |
| ②萩市が担う公共交通 | ・萩循環まぁーるバス | 市街地における生活施設や観光施設等への移動を担う。<br>交通結節点で路線バスや鉄道に接続して、周辺地域や来訪者の市街地での移動を担う。 |
| | ・地域巡回ぐるっとバス<br>・スクールバスとの混乗<br>・自家用有償旅客運送 | 地域における生活施設や交通結節点への移動手段として、現在、市が運行主体の「ぐるっとバス」を地域特性に応じた運行形態（デマンド化等）にする等、交通空白地域内の移動手段を担う。 |
| ③住民主体の公共交通 | ・地域コミュニティ交通<br>・住民の支え合い交通（NPO・自治会等）<br>・自家用有償旅客運送<br>・生活支援サービス(福祉) | 交通事業者や市が担う公共交通でカバーできない移動ニーズについては、地域コミュニティ交通をはじめとする住民主体の公共交通を構築することにより、より決め細かな移動手段を確保する。 |

## 方針３

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

利用者の減少や運転士不足など、公共交通事業者の経営努力だけでは地域の公共交通を確保・維持できない。また、行政の公共交通の維持に係る費用負担の増大という課題などを踏まえ、地域コミュニティ交通の取り組みに対する支援を進め、住民も含めた三者が一体となった新たな公共交通網を形成し、持続的な公共交通を確保・維持する。



## 方針 4

### 豊かな暮らしと観光交流のまちづくりに寄与する公共交通網の構築

公共交通は移動手段として、様々な分野において担っている役割や効果が大きく、各種まちづくり施策との連携をより強化することで、市民の豊かな暮らしを支える。
また、隣接自治体や県・交通事業者と連携し、生活圏や広域的な観光周遊を支える幹線を維持するとともに、ICT、新技術の活用により、旅行者が快適に移動できる環境を整備し、国内外からの観光旅客の来訪を促進する。

図　目指すべきまちの姿と公共交通

出典：立地適正化計画協議資料

## 10. 推進施策

萩市地域公共交通網形成計画に記載する推進施策の一覧を下表に記載する。

| 基本方針 | 推進施策 |
|---|---|
| 1　市民の生活を支える生活交通網の構築 | (1) 利用しやすい公共交通網の構築<br>①効果的な路線バス運行形態への再編<br>②萩循環まぁーるバス運行形態の再編<br>③地域巡回ぐるっとバスの運行形態の再編 |
| | (2) 高齢者が利用しやすい環境整備<br>①利用しやすい運賃の検討、運転免許証自主返納者への支援<br>②高齢者等の移動サービスの利用促進<br>③高齢者が利用しやすい車両の導入 |
| | (3) 通学環境の維持・確保 |
| | (4) 待合環境及び乗継環境の向上 |
| 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構築 | (1) 幹線と支線の役割分担の明確化と交通結節機能の強化 |
| | (2) 利用ニーズに応じた多様な公共交通網の構築 |
| | (3) 旧市町村区域を越えた総合的な交通体系の構築 |
| 3　行政・市民・交通事業者等の連携・協働による、持続可能な公共交通の維持・確保 | (1) 地域コミュニティ交通の確保と取り組みに対する支援 |
| | (2) 運転手の確保対策 |
| | (3) 分かりやすい公共交通情報の提供と利用促進 |
| 4　豊かな暮らしと観光交流のまちづくりに寄与する公共交通網の構築 | (1) まちづく施策と公共交通の連携推進 |
| | (2) 観光施策と連携した公共交通活用の推進 |
| | (3) 観光客や来訪者が利用しやすい環境整備<br>①交通系 IC カードの導入<br>②バスロケーションシステムの活用<br>③交通結節点における情報提供機能の強化 |

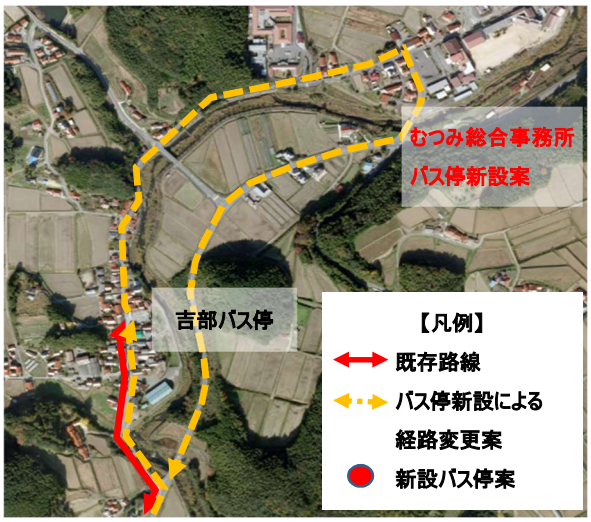
## 10.1. 市民の日常生活を支える生活交通網の構築

### （１）利用しやすい公共交通網の構築

現在運行されている、路線バス、萩循環まぁーるバス、ぐるっとバスの再編を行い、誰もが利用しやすい公共交通網を構築する。

#### ① 効果的な路線バス運行形態への再編

・ 路線バスは、運行事業者と連携し、利用者のニーズ（買い物・通院、通勤・通学等）に応じた運行ルートや運行便数等の見直しを進める。




▲例：むつみ総合事務所への乗入れの検討

東萩駅ー萩センターー青海大橋（センザキッチン）

| 速報 | 東萩駅 | 萩センター | 光山寺 | 三見駅 | 三見市 | 宗 | 須 | 湯免温泉 | 三隅駅前 | 長門市駅前 | 仙崎駅前 | センザキッチン | 青海大橋 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 快 | 650 | 658 | 704 | - | 710 | 721 | 728 | 734 | 751 | 756 | 757 | 800 |
| 快 | 850 | 858 | 904 | - | 910 | 921 | 928 | 934 | 951 | 956 | 957 | 1000 |
| 快 | 1125 | 1133 | 1139 | 1148 | 1155 | 1206 | 1213 | 1219 | 1236 | 1241 | 1242 | 1245 |
| 快 | 1310 | 1318 | 1324 | 1333 | 1340 | 1351 | 1358 | 1404 | 1421 | 1426 | 1427 | 1430 |
| 快 | 1500 | 1508 | 1514 | - | 1520 | 1531 | 1538 | 1544 | 1601 | 1606 | 1607 | 1610 |
| 快 | 1730 | 1738 | 1744 | - | 1750 | 1801 | 1808 | 1814 | 1831 | 1836 | 1837 | 1840 |

| 速報 | 青海大橋 | センザキッチン | 仙崎駅前 | 長門市駅前 | 三隅駅前 | 湯免温泉 | 宗 | 須 | 三見 | 三見駅 | 光山寺 | 萩センター | 東萩駅 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 快 | 643 | 646 | 647 | 652 | 709 | 715 | 722 | 73 | | - | 739 | 745 | 751 |
| 快 | 842 | 845 | 846 | 851 | 908 | 914 | 921 | 93 | | - | 938 | 944 | 950 |
| 快 | 955 | 958 | 959 | 1004 | 1021 | 1027 | 1034 | 104 | | 1052 | 101 | 1107 | 1113 |
| 快 | 1135 | 1138 | 1139 | 1144 | 1201 | 1207 | 1214 | 122 | | 1233 | 241 | 1247 | 1253 |
| 快 | 1530 | 1533 | 1534 | 1539 | 1556 | 1602 | 1609 | 162 | | - | 626 | 1632 | 1638 |
| 快 | 1657 | 1700 | 1701 | 1706 | 1723 | 1729 | 1736 | 174 | | - | 753 | 1759 | 1805 |

▲例：三見駅経由の増便の検討

・ 運転士が不足している状況から、既に廃止が計画されている路線もあり、利用者の動向を十分に把握した上で、代替手段を構築する必要がある。
代替手段の構築にあたっては、効率的な運行に適した小型車両を導入するなど、車両特性を活かしたきめ細かな路線の設定やデマンド交通への転換を図る。

**実施主体：萩市、バス事業者**

## （１）利用しやすい公共交通網の構築

### ②萩循環まぁーるバス運行形態の再編

- まぁーるバスは、バスセンター、ＪＲ、定期船乗り場などの主要結節点と医療機関や商業施設等をつなぎ、平成 12 年の運行開始から現在まで累計 450 万人の利用があるなど、市街地の移動手段として定着している。
- 一方、市民アンケートや地域意見交換会では、運行範囲の拡大（延伸）や逆回り運行、ルート改善などの要望も存在する。
- 市街地の移動手段として定着している現状や立地適正化計画によるコンパクトシティの形成も踏まえながら、市街地住民、周辺地域・離島住民、観光客・来訪者にとって、より利便性の高い運行形態へ再編する。

▼まぁーるバスの再編に向けた検討項目例

| 利用者 | 検討項目例 |
|---|---|
| 市街地住民 | ・現在の利用状況を踏まえた、より利便性の高い運行体系の検討 |
| 周辺地域、離島住民 | ・萩地域の周辺地区や周辺地域からの乗継による利便性向上（バスセンター、東萩駅、定期船乗り場）<br>・路線バスからの乗継促進の検討（まぁーるバスと路線バスの共通乗車券）<br>・まぁーるバス、路線バス、鉄道、地域コミュニティ交通等による総合的な萩市街地への移動手段の確保、交通空白地対策の検討 |
| 観光客・来訪者 | ・バスセンター、JR 東萩駅からの乗継利便性向上<br>・休日向けの観光周遊の検討 |

▲現行のまぁーるバスの路線図

▲まぁーるバスと路線バスの共通乗車券

**実施主体：萩市、バス事業者**

## （１）利用しやすい公共交通網の構築

### ③地域巡回ぐるっとバスの運行形態の再編

- ぐるっとバスは、それぞれの地域の実情に合わせ、柔軟に運行形態の見直しを行ってきたが、高齢化が進み、定時定路線方式の利用者数が減少するなど、よりきめ細かな移動手段の確保とわかりやすく利用しやすい運行制度への転換が課題となっている。
- また、地域意見交換会では、広域幹線との接続の向上に関する意見や有料化に関する意見もある。
- こうした状況の中で、デマンド方式を採用し、利便性を高めた須佐・田万川地域において、一定の成果が上がっていることから、現在の利用状況及び地域特性に応じた、高齢者がより利用しやすい運行形態への見直しを行う。
- 上記に合わせて、各地域での利用方法の周知を進めるとともに、有料化（自家用有償運送）の検討を行う。

月別ぐるっとバス利用者数の推移（須佐・田万川地域）　（単位：人）

| | | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 1月 | 2月 | 3月 | 計 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 須佐地域（弥富除く） | **H29年度** | 47 | 48 | 60 | 49 | 60 | 47 | 48 | 52 | 63 | 43 | 37 | 41 | **595** |
| | **H30年度** | 41 | 44 | 35 | 32 | 48 | 27 | 58 | 43 | 109 | 89 | 121 | 178 | **825** |
| | **H31年度（R1年度）** | 246 | 241 | 280 | | | | | | | | | | |
| 田万川地域（江崎・小川） | **H29年度** | 82 | 84 | 92 | 62 | 86 | 88 | 84 | 82 | 80 | 64 | 60 | 54 | **918** |
| | **H30年度** | 49 | 75 | 71 | 78 | 55 | 60 | 84 | 67 | 62 | 62 | 58 | 58 | **779** |
| | **H31年度（R1年度）** | 503 | 586 | 612 | | | | | | | | | | |

※須佐地域は、タクシー事業者の休業に伴い、平成30年12月から運行形態を見直し。
※田万川地域は、タクシー事業者の廃業に伴い、平成31年4月から2台体制とし、運行形態を見直し。

出典：ぐるっとバス利用状況調査

**実施主体：萩市、総合事務所、地域住民**

## （２）高齢者が利用しやすい環境整備

福祉施策と連携し、高齢者の公共交通機関の利用を促進することで、既存の公共交通機関の確保・維持を図り、運転に不安を感じる高齢者が、自家用車に依存しなくとも生活できる環境を整備する。

### ①利用しやすい運賃の検討、運転免許証自主返納者への支援

- 高齢者の周辺地域から萩地域への移動ニーズは高いものの、周辺地域の路線バスは運賃が割高となっており、往復二千円以上の運賃が必要な地域では、利用が極端に少なくなっている。
- 福祉施策と連携し、日常的に利用しやすい運賃、萩市街地と周辺部の運賃負担の在り方や運転免許証自主返納者の支援など、高齢者が安心して移動できる支援の仕組みを検討する。

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

| 通院施設 | 居住地域 | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 萩 n=1297 | 川上 n=62 | 田万川 n=173 | むつみ n=115 | 須佐 n=187 | 旭 n=134 | 福栄 n=134 | 合計 n=2102 |
| 萩 | 95% | 56% | 5% | 36% | 15% | 45% | 79% | 72% |
| 川上 | 0% | 37% | 0% | 0% | 0% | 1% | 0% | 1% |
| 田万川 | 0% | 0% | 12% | 0% | 1% | 0% | 0% | 1% |
| むつみ | 0% | 0% | 0% | 36% | 0% | 0% | 0% | 2% |
| 須佐 | 0% | 0% | 17% | 0% | 45% | 0% | 0% | 6% |
| 旭 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 9% | 0% | 1% |
| 福栄 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 15% | 1% |
| 宇部市 | 0% | 2% | 1% | 0% | 2% | 1% | 1% | 1% |
| 山口市 | 2% | 5% | 1% | 28% | 1% | 44% | 4% | 6% |
| 岩国市 | 0% | 0% | 2% | 0% | 1% | 0% | 0% | 0% |
| 長門市 | 1% | 0% | 0% | 1% | 0% | 1% | 1% | 1% |
| 益田市 | 0% | 0% | 63% | 0% | 36% | 0% | 0% | 8% |
| 合計 | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

▲ 居住地域別の高齢者が買い物・通院でよく利用する地域（再掲）

### ②高齢者等の移動サービスの利用促進

- 萩市では、地域全体で高齢者の生活を支える体制づくりを進めており、各地区の住民団体が主体となった支え合いによる高齢者生活支援サービスを実施している。
- よりきめ細かな高齢者の移動手段の確保のため、福祉施策と連携し、移動支援に取り組む実施団体の育成と新たな取り組みの推進、実施団体が利用する生活支援車両の有効活用等により、高齢者等の移動サービスの利用促進を図る。

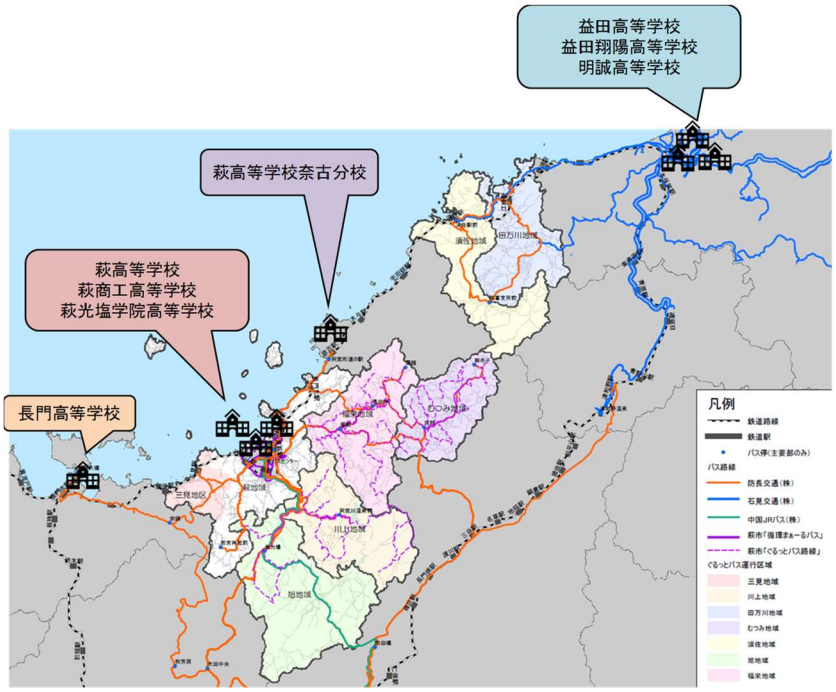
### ③高齢者が利用しやすい車両の導入

- 高齢者が移動しやすい環境を構築するため、老朽化した車両の更新と低床・環境対応車両の導入を推進するとともに、地域の地理的条件に対応する車両導入を推進する。

**実施主体：萩市、バス事業者**

## （３）通学環境の維持・確保

- 萩市の周辺地域に居住する高校生は、JR や路線バスにより萩市内外の高校へ通学している。
- ＪＲへの増便等の要望を行うとともに、運行便数・ダイヤ等利用しやすい路線バスへの運行形態の見直しや通学補助、また利用が少ない路線での代替手段の検討においては、通学手段の確保など、各地域から高校への通学環境の維持・確保を図る。




▲公共交通網と高校の位置図（再掲）

**実施主体：萩市、バス事業者**

## （４）待合環境及び乗継環境の向上

- 萩市や道路管理者等とバス事業者が連携し、交通結節点や利用者の多いバス停や安全性に問題のあるバス停等について利用環境の改善を行う。
- 自治会やバス事業者が主体的に行うバス停の整備に対する支援方法について調査・研究する。

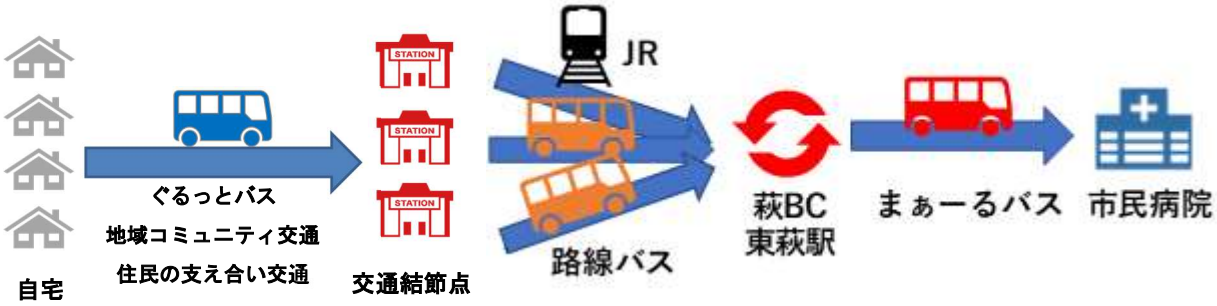
▲自治会によるバス停の整備例（越ケ浜バス停）

**実施主体：萩市、バス事業者、市民、民間企業等**

## 10.2. 多様な公共交通の組み合わせによる、より効果的な公共交通網の再構築

### （１）幹線と支線の役割分担の明確化と交通結節機能の強化

- 萩地域と周辺地域や隣接自治体を結ぶ、路線バス・スーパーはぎ号・ＪＲなどの広域的な幹線と、地域内を運行するぐるっとバスなどの支線の役割分担を明確にするとともに、幹線と支線が結節する交通結節機能の強化を図る事で、効果的な公共交通網を再構築する。
- そのために、高齢者や高校生、勤労世代などの移動実態と公共交通への要望、また観光客の移動ニーズ等を踏まえて検討を進める。
- まぁーるバスについては、市街地住民の移動手段だけでなく、バスセンターや東萩駅などの交通結節点で、広域幹線と接続することで、周辺地域や離島の住民や観光客にとっての移動手段としても、より利便性の高い運行形態を構築する。




▲例：自宅⇒目的地の利便性向上

**実施主体：萩市、バス・鉄道・離島航路事業者**

## （２）利用ニーズに応じた多様な公共交通網の構築

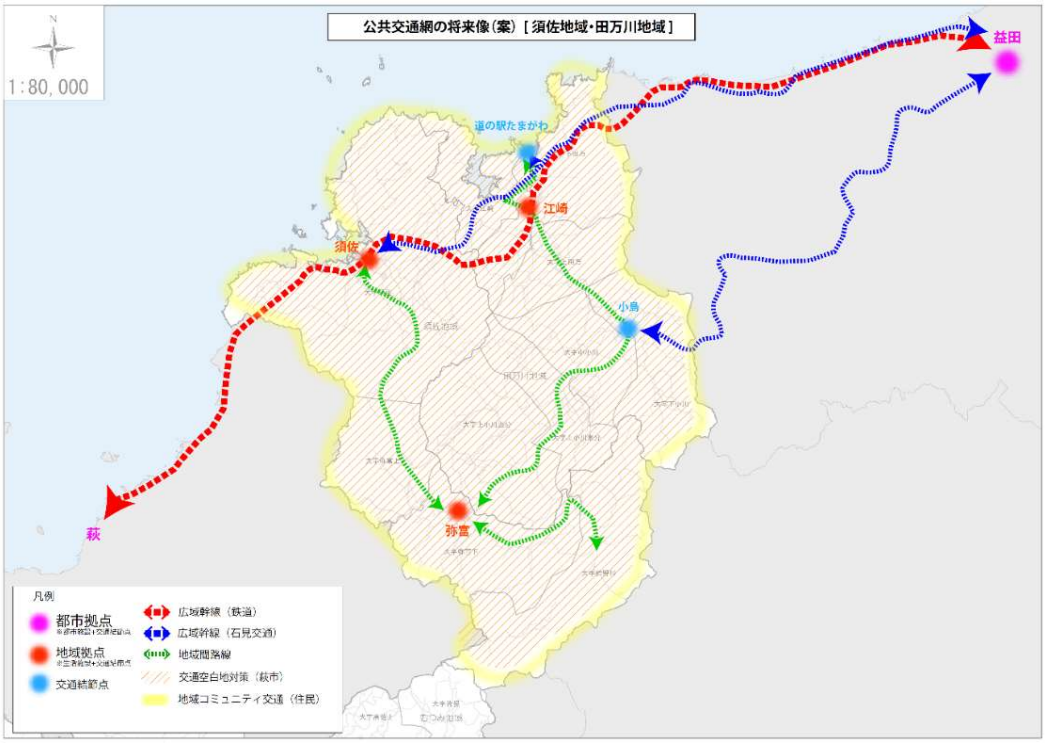
・ 周辺地域や市街地周辺の地区などの交通空白地域や交通が不便な地域においては、乗合タクシー、ぐるっとバス、自家用有償旅客運送、さらに住民の支え合いによる交通などの地域コミュニティ交通等の様々な交通体系を効果的に組み合わせることにより、交通事業者・行政・住民の協働による新たな公共交通網を形成し、暮らしを支える利用しやすい、持続可能な移動手段を確保する。

**実施主体：萩市、バス・鉄道・離島航路事業者**

## （３）旧市町村区域を越えた総合的な交通体系の構築

・ 生活圏や交通圏及び、地域の課題が似通った地域は、旧市町村区域を越えた総合的な交通体系の見直しを進める。

・ 施策例：須佐地域及び田万川地域では、買物や通院などの生活圏が重なっている部分が多く、タクシー事業者の休廃業への対応など、公共交通に関する課題も両地域に跨ったものとなっている。そうした現状を踏まえ、生活圏が近い地域間については、旧市町村の区域にこだわらず、より利便性が高く効率的な交通体系を構築する。




▲須佐地域・田万川地域一体となった将来像（案）

**実施主体：萩市、バス事業者**

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

### （１）地域コミュニティ交通の確保と取り組みに対する支援

- 高齢化に伴い、路線バスなど既存の交通手段では、きめ細かな高齢者の移動ニーズへの対応が困難となってきており、地域意見交換会では、住民による支え合いの仕組みづくりや自家用有償旅客運送への支援など、地域コミュニティ交通の推進を求める意見があった。
- 三見地区では、平成 28 年度から「三見地区各種団体連絡協議会」が市の公用車を活用して、住民主体で地域内の移動を支えている仕組みを構築している。
- 萩市では、地域全体で高齢者の生活を支える体制づくりを進めており、各地区で住民が主体となった支え合いによる高齢者生活支援サービスが実施されている。
- こうした地域内での支え合いによるコミュニティ交通の導入や実施団体の体制整備と担い手の確保を支援することで、萩市と市民が協働したきめ細かな交通網を構築する。
- また、タクシー事業者から離れた交通不便地区においても、きめ細かな移動ニーズに対応したサービスを行うため、自家用有償旅客運送の立ち上げを検討する団体の支援を行い、多様な地域コミュニティ交通を確保する。
- 地域コミュニティ交通の導入にあたって、市はモデル地区を募り、地域コミュニティの相談役となり、勉強会等を実施しながら、組織づくりや運行計画づくりを支援する。

（対 象 者）　三見地区内居住者
（運行区域）　三見地区内（各地区公会堂・三見公民館・三見駅・バス停・道の駅等を運行）　・・明石・市を例に利用方法を載せています
（利用方法）　利用（利用者登録制）する前日までに、道の駅萩・さんさん三見又は三見出張所に電話予約（予約受付時間：９時～１７時）
（運 行 日）　火・木・土曜日　午前９時　～　午後３時
列車・バス便発着時間に合わせて運行
臨時便として、イベント開催時運行あり
（運行車両）　10 人乗りマイクロワゴン（市所有の車両）
（運 転 手）　三見地区各種団体連絡協議会（ボランティア）
（利 用 料）　無料

▲参考：三見地区各種団体連絡協議会が実施しているぐるっとバスの概要

**実施主体：萩市、タクシー事業者、NPO、自治会、地区社協**

## （２）運転手の確保対策

- バスの運転手不足は全国的にも課題となっており、地域の公共交通の担い手として、県と連携しながらバス事業者等の公共交通の運転手の確保対策を進める。
- 防長交通では、運転手不足の対策として、大型二種免許取得費用に対する支援制度を実施されているが、このような情報を市や県の UIJ ターン施策と連動させるとともに、市への移住・定住を推進する支援策の実施や女性の就業促進のための支援策を検討する。
- ハローワークとの連携によって、就業促進を図るとともに、移住・定住者向けの萩暮らし応援サイト等を活用した運転手の確保を図る。
- 地域コミュニティ交通の運転手確保については、地域での話し合い等を通じて支援策を図る。

▲バス運転手の募集（防長交通）

▲山口県の UIJ ターン説明会

▲萩暮らし応援サイトの活用

**実施主体：萩市、山口県、バス事業者、タクシー事業者、市民**

## （３）分かりやすい公共交通情報の提供と利用促進

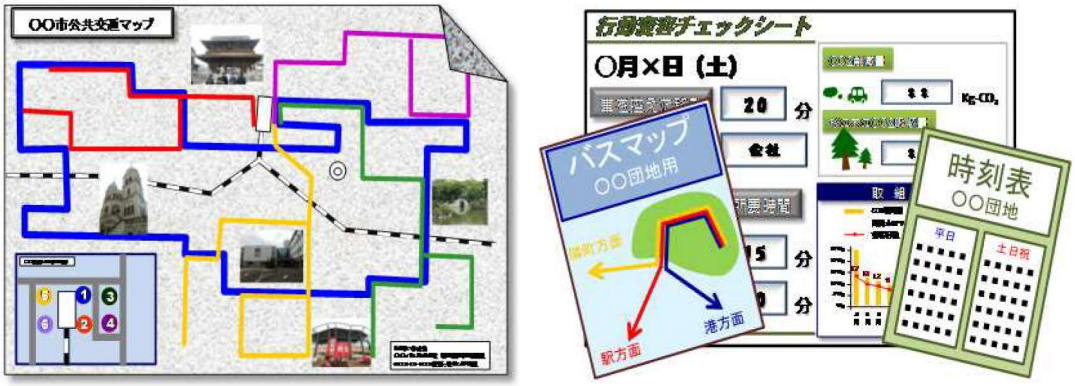
・ 公共交通の運行体系の構築とともに、市民や来訪者に対して積極的に情報提供や利用促進を実施して、利用してもらうことで公共交通を維持・確保する。

▼情報提供の実施例

| メニュー | 内容 |
|---|---|
| 総合時刻表の作成 | JR・路線バス・ぐるっとバス等、公共交通が一体となった分かりやすい公共交通情報の提供。 |
| 地域毎の公共交通情報の提供 | 各地域の公共交通に応じた公共交通情報の提供。 |

▼利用促進の実施例

| メニュー | 内容 |
|---|---|
| ワークショップの開催 | 特に地域住民の関わる施策の具体化や実施については、各地域でワークショップを開催して、地域住民と協働した取り組みとする。<br>（例：地域コミュニティ交通の確保と取り組みに対する支援） |
| モビリティマネジメントの実施 | 高齢者、高校生、勤労世代など、世代毎にモビリティマネジメントの実施。 |
| 高齢者の運賃補助 | 高齢者の利用しやすい運賃の検討、運転免許証自主返納者の支援（再掲） |




▲総合時刻表・地域別時刻表の作成、モビリティマネジメントの実施

**実施主体：萩市、交通事業者、市民、民間企業、教育委員会**

## 10.4. 豊かな暮らしと観光交流のまちづくりに寄与する公共交通網の構築

### （1）まちづくり施策と公共交通の連携推進

- 公共交通の価値や必要性は、交通分野単独ではなく、他の行政分野も含めて社会全体の支出の削減という視点で考える必要がある。
- 公共交通が関係する分野において、公共交通が担っている役割・効果は大きく、公共交通がなくなった場合には様々な対策が迫られる。
- 商業、教育、観光、建設、福祉、交通安全、総務、まちづくり、環境、地域コミュニティ等、様々な分野において公共交通の役割や効果があり、これらの施策と連携しながら、公共交通の推進を図る。
- 特に、まちづくり分野における立地適正化計画では、公共交通ネットワークの構築と連携を図りながら、医療・福祉、商業などの都市の生活を支える機能の立地誘導によりコンパクトなまちづくりを推進する。
- また、市域を跨ぐ広域的な幹線が多いため、生活圏や広域的な観光周遊を支える幹線の維持・確保を、隣接自治体や県・交通事業者と連携しながら進める。

図　公共交通の役割・効果

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

**実施主体：萩市、周辺自治体、山口県、交通事業者**

## （２）観光施策と連携した公共交通活用の推進

- 観光客の利用が想定される、スーパーはぎ号や JR などの広域幹線とまぁーるバスを利用した観光モデルコースを作成する。
- 移動手段と観光施設の情報が一体となったマップ等の情報提供をすることで、観光客による更なる公共交通の利用促進を図る。

▲例：観光列車とまぁーるバスの連携

観光モデルコース例
萩の世界遺産と町並みまぁーるコース

東萩駅（JR 観光特急、スーパーはぎ号）

萩反射炉、しーまーとで昼食

松下村塾、松陰神社

明倫学舎

萩城下町散策

菊ヶ浜の車窓風景

萩バスセンター着（スーパーはぎ号）

▲例：観光列車とまぁーるバスの連携

**実施主体：萩市、バス事業者、鉄道事業者**

## （３）情報提供機能の強化等による利用しやすい環境整備

市内の高校交通利用者をはじめ、観光客などの市外来訪者、外国人観光客等への情報提供や利便性向上のために、交通系 IC カードの導入、バスロケーションシステムの活用、交通結節点における情報機能の強化等の環境整備を進める。

### ① 交通系 IC カードの導入

・ バス事業者が山口県全域で行う交通系 IC カード導入事業について、山口県や周辺自治体と連携して導入支援を行う。

**実施主体：バス事業者、萩市、周辺自治体、山口県**

### ② バスロケーションシステムの活用

・ 2019 年 5 月から稼働しているバスロケーションシステムが幅広く活用されるよう周知に努めるとともに、時刻表のオープンデータ化による経路検索サービスとの連動、Google Maps 等のナビゲーションアプリと連携し、来訪者や観光客による公共交通の利便性を向上する。

▲バスロケーションシステム（Bus it ）

**実施主体：バス事業者、萩市**

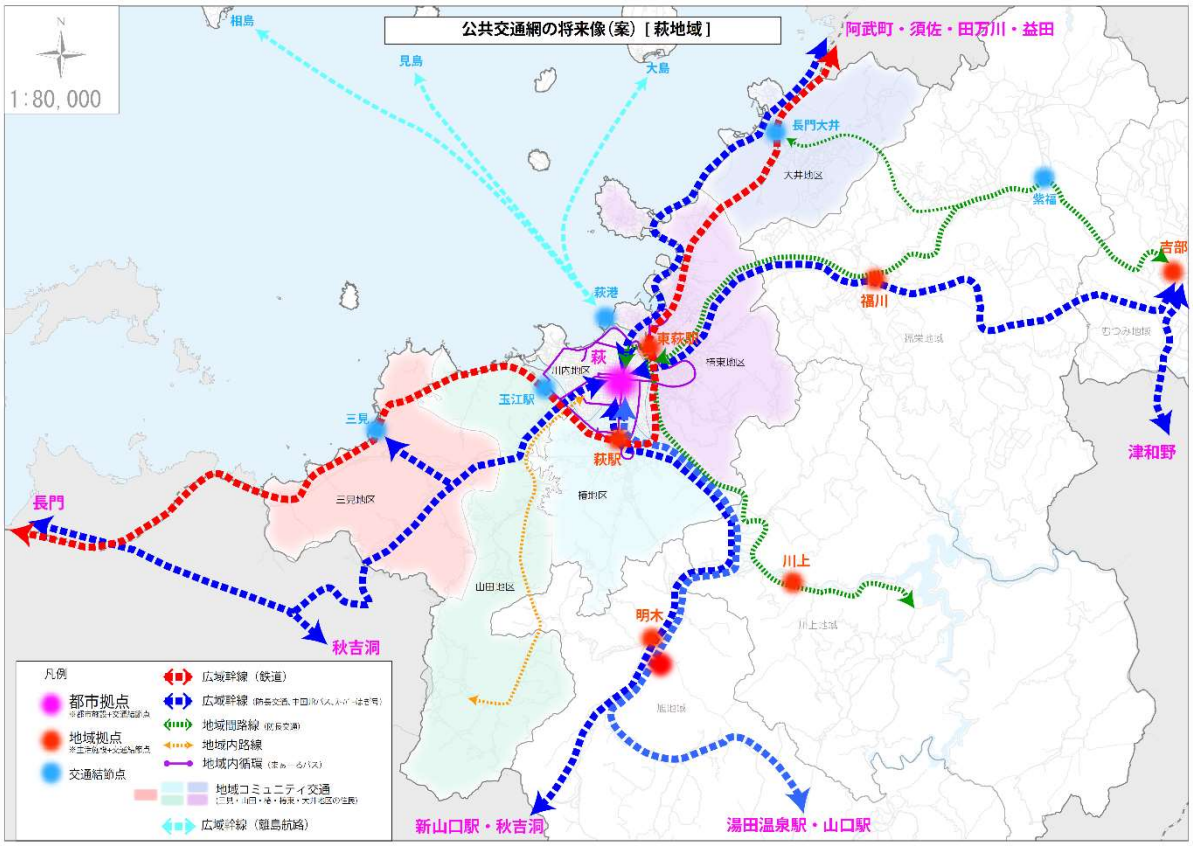
### ③交通結節点における情報提供機能の強化

・ 外国人観光客等への情報提供として、主要な交通結節点（萩バスセンター、萩・明倫センター、東萩駅、萩駅等）において、Wi-fi の設置や路線図やダイヤ表示の多言語表記を推進する。

**実施主体：バス事業者、鉄道事業者、萩市**

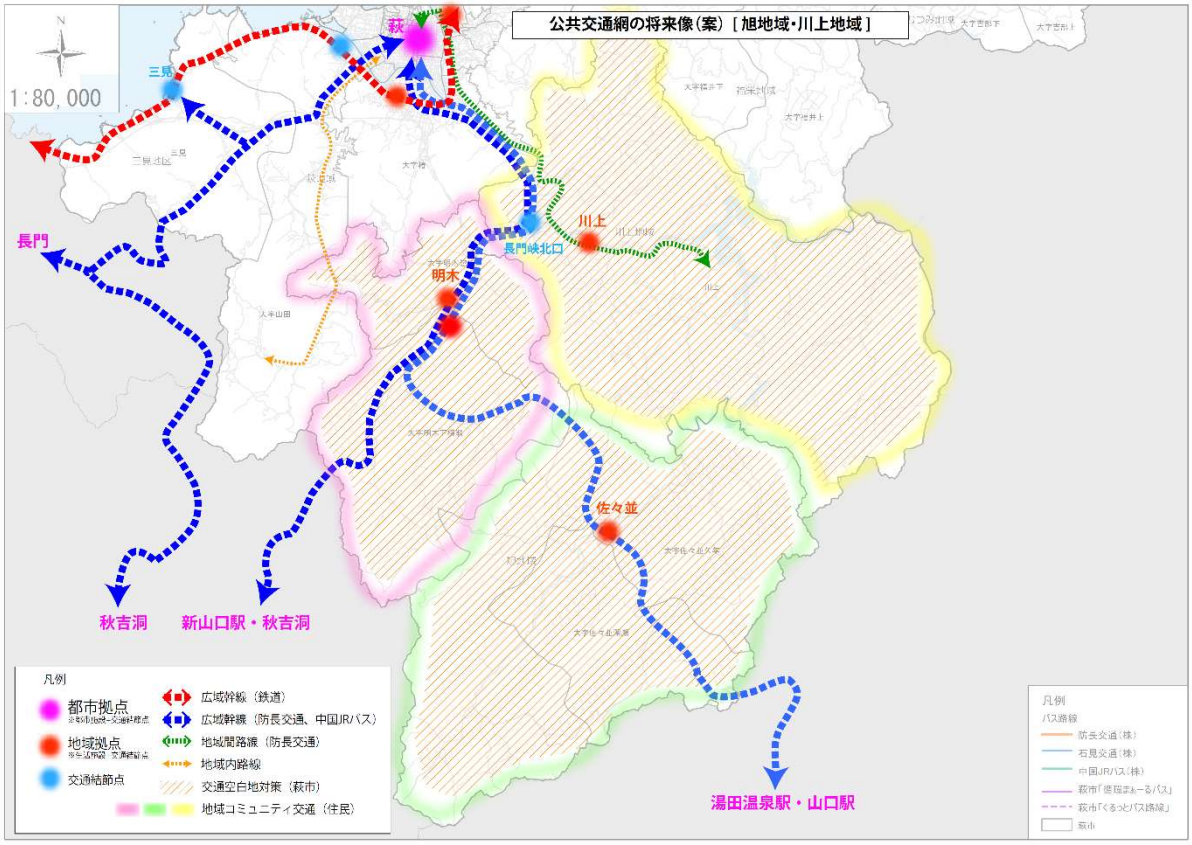
## 11. 地域別の公共交通網形成方針

萩市においては、都市部から中山間地域や離島など地域住民の移動ニーズや公共交通の現状が異なるため、地域固有の実情に応じた地域別の公共交通形成方針を示し、目指す地域公共交通網の将来像「市民の暮らしを支える利用しやすい交通ネットワーク」の実現を図る。




### (1) 萩地域の現状と方針

- 萩地域は、路線バスや鉄道、離島航路、タクシー等の様々な公共交通が存在し、山口方面、長門方面、津和野方面、益田方面など、広域幹線の起終点となっているほか、萩市の中心地と周辺地域や離島を結ぶ拠点として、市全域の公共交通の中核であり、多様な公共交通の組み合わせによる、より効果的な公共交通網を再構築する。
- まぁーるバスについては、市街地住民の利便性の向上を図るとともに、周辺地域や離島住民の市街地での移動手段であることから、JR や路線バス、離島航路等の基幹交通との接続に配慮し、通学環境も含めた乗継環境の向上など、利便性の高い運行形態へ再編する。
- また、萩地域の周辺地区等における交通空白地対策として、路線バスの運行ルート見直しの検討や住民主体による地域コミュニティ交通の導入を促進するとともに、見島における本村・宇津間など、離島における島内での移動手段の確保対策を推進する。
- 利用が低迷する路線バスについては、運転手不足の状況も踏まえて、利用者の動向を十分に把握した上で、代替による移動手段の確保を検討する。

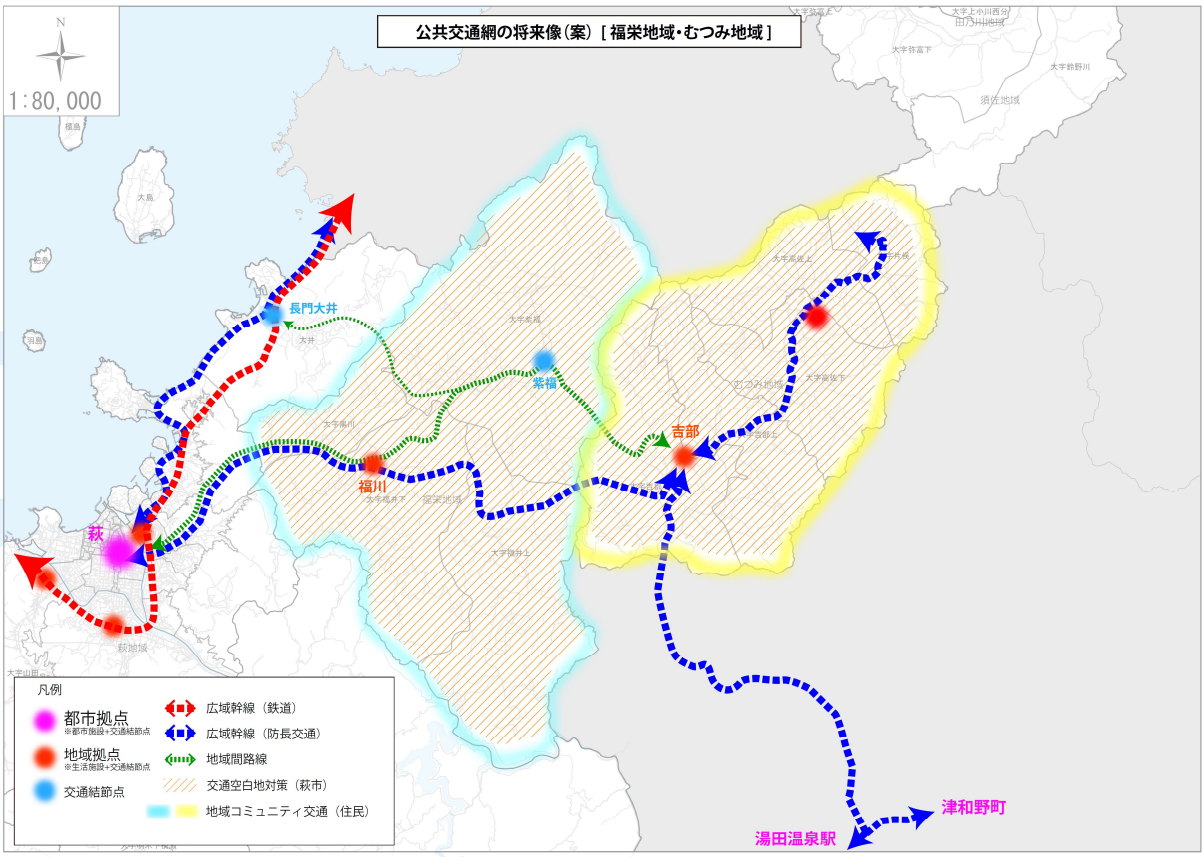



（２）川上地域の現状と方針

- 川上地域では、防長交通の萩バスセンター～阿武川温泉・惣良台線が萩地域への幹線として重要な役割を担っているが、広域幹線である防長交通の新山口駅～東萩駅前線と中国ＪＲバスの防長線は、バス停が集落から離れているため、利用が低迷している。
- 川上総合事務所周辺は、公民館や診療所などが集中し、防長交通との結節点でもあることから、川上地域の交通結節拠点として、利便性の向上を図る。
- 山口方面や萩椿方面への路線バスとの接続改善を行うため、長門峡入口バス停でのぐるっとバスとの接続など、利用しやすい交通網を構築する。
- 地域内を巡回するぐるっとバスについては、自宅から目的地までの移動手段の確保の観点から定時定路線方式からデマンド化を検討する。また、江舟地区には、１日２便の運行であり、増便を検討する。
- 住民の移動実態等を踏まえ、よりきめ細かな移動手段の確保を図るため、住民主体による地域コミュニティ交通の導入を促進する。

（３）旭地域の現状と方針

- 旭地域では、防長交通の新山口駅～東萩駅前線や中国ＪＲバスの防長線は、萩地域や山口市への広域的な幹線と地域内移動を担うぐるっとバス等支線と効果的な接続による利便性の向上を図る。
- 明木地区は、旭総合事務所及び農産物加工販売所「つつじ」を、佐々並地区は道の駅「あさひ」を交通結節拠点とし、ぐるっとバス等との結節機能を強化し、利便性の向上を図る。
- 自宅から目的地までの移動手段の確保の観点から、明木地区のぐるっとバスについては、佐々並地区と同様に定時定路線方式からデマンド化を検討する。
- 住民の移動実態等を踏まえ、よりきめ細かな移動手段の確保を図るため、住民主体による地域コミュニティ交通の導入を促進する。

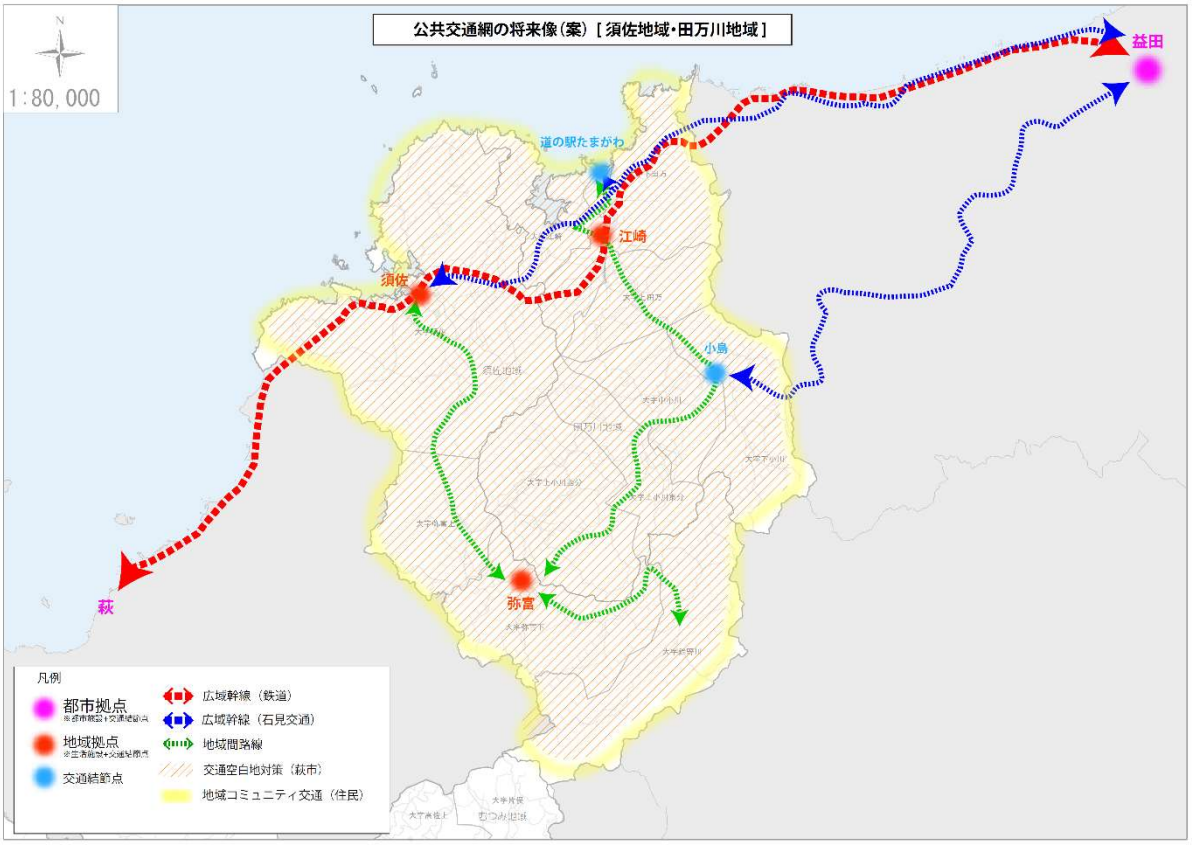



## （４）福栄地域の現状と方針

- 福栄地域では、路線バスが萩市中心部への幹線として運行しており、福栄総合事務所や道の駅「ハピネスふくえ」、紫福支所などの交通結節点において、幹線と地域内移動を担うぐるっとバス等支線との効果的な接続による利便性の向上を図る。
- 路線バスの運行ルートは、福川地区は、むつみ地域への経由地として、また、紫福地区へは大井地区からのルートとなっており、福川地区と紫福地区を結ぶルートへの見直しや通学環境を含めた利用しやすいダイヤへの改善等について検討する。
- ぐるっとバスについて、自宅から目的地までの移動手段の確保の観点から定時定路線方式からデマンド化を検討するとともに、路線バスとの接続改善など、ぐるっとバスの利便性の向上を図る。
- 住民の移動実態等を踏まえ、よりきめ細かな移動手段の確保を図るため、住民主体による地域コミュニティ交通の導入を促進する。

## （５）むつみ地域の現状と方針

- むつみ地域では、路線バスが萩市中心部への幹線として運行しており、むつみ総合事務所を交通結節点、高俣支所を地域拠点とし、幹線と地域内移動を担うぐるっとバス等支線との効果的な接続による利便性の向上を図る。
- 路線バスは、萩市中心部への公共交通として、通学環境を含めた利用しやすいダイヤへの改善等について検討する。
- 利用が低迷する路線バスについては、運転手不足の状況も踏まえて、利用者の動向を十分に把握した上で、代替による移動手段の確保を検討する。
- ぐるっとバスについて、自宅から目的地までの移動手段の確保の観点から定時定路線方式からデマンド化を検討するとともに、路線バスとの接続改善など、ぐるっとバスの利便性の向上を図る。
- 住民の移動実態等を踏まえ、よりきめ細かな移動手段の確保を図るため、住民主体による地域コミュニティ交通の導入を促進する。




（６）須佐地域の現状と方針

- 須佐地域では、ＪＲ山陰本線や石見交通は、萩地域や益田市への広域的な幹線として、JR 須佐駅を交通結節点、弥富支所を地域拠点として地域内移動を担う支線と効果的な接続による利便性の向上を図る。
- 萩市中心部への路線バスがないことから、JR が唯一萩市中心部への交通機関であり、住民の萩市中心部への移動手段として、また通学環境の確保の観点から、JR に増便や利用しやすいダイヤ等の要望を行う。
- 須佐地域及び田万川地域では、買い物や通院など生活圏が重なっている部分が多く、利用が低迷している路線バスについては、運転手不足の状況も踏まえて、利用者の動向を十分に把握した上で、代替による移動手段の確保を検討するとともに、須佐・田万川地域が一体となった交通体系の構築を図る。
- 住民の移動実態等を踏まえ、よりきめ細かな移動手段の確保を図るため、住民主体による地域コミュニティ交通の導入を促進する。

（７）田万川地域の現状と方針

- 田万川地域では、ＪＲ山陰本線や石見交通は、萩地域や益田市への広域的な幹線として、JR 江崎駅や道の駅「ゆとりパークたまがわ」、小川地区の小島バス停などの交通結節点において地域内移動を担う支線と効果的な接続による利便性の向上を図る。
- 萩市中心部への路線バスがないことから、JR が唯一萩市中心部への交通機関であり、住民の萩市中心部への移動手段として、また通学環境の確保の観点から、JR に増便や利用しやすいダイヤ等の要望を行う。
- 須佐地域及び田万川地域では、買い物や通院など生活圏が重なっている部分が多く、利用が低迷している路線バスについては、運転手不足の状況も踏まえて、利用者の動向を十分に把握した上で、代替による移動手段の確保を検討するとともに、須佐・田万川地域が一体となった交通体系の構築を図る。
- 住民の移動実態等を踏まえ、よりきめ細かな移動手段の確保を図るため、住民主体による地域コミュニティ交通の導入を促進する。

# 12. 計画の推進と目標

## 12.1. 施策のスケジュール

| 推進施策 | 実施主体 | 年度 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | R２ | R３ | R４ | R５ | R６ |
| **1　市民の日常生活を支える生活交通網の構築** | | | | | | |
| (1) 利用しやすい公共交通網の構築 | | | | | | |
| ①効果的な路線バス運行形態への再編 | 萩市、交通事業者 | | | | | |
| ②萩循環まぁーるバス運行体系の再編 | | | | | | |
| ③地域巡回ぐるっとバスの運行体系の再編 | | | | | | |
| (2) 高齢者が利用しやすい環境整備 | | | | | | |
| ①利用しやすい運賃の検討、運転免許証自主返納者の支援 | 萩市、交通事業者 | | | | | |
| ②高齢者等の移動サービスの利用促進 | | | | | | |
| ③高齢者が利用しやすい車両の導入 | | | | | | |
| (3) 通学環境の維持・確保 | 萩市 | | | | | |
| (4) 待合環境及び乗り継ぎ環境の向上 | 萩市、交通事業者、地域住民 | | | | | |
| **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** | | | | | | |
| (1) 幹線と支線の役割分担の明確化と交通結節機能の強化 | 萩市、交通事業者 | | | | | |
| (2) 利用ニーズに応じた多様な公共交通網の構築 | | | | | | |
| (3) 旧市町村区域を越えた総合的な交通体系の構築 | | | | | | |
| **3 行政・市民・交通事業者等の連携・協働による、持続可能な公共交通の維持・確保** | | | | | | |
| (1) 地域コミュニティ交通の確保と取り組みに対する支援 | 萩市、地域住民 | | | | | |
| (2) 運転手の確保対策 | 萩市、交通事業者、地域住民 | | | | | |
| (3) 分かりやすい公共交通情報の提供と利用促進 | 萩市、交通事業者、地域住民 | | | | | |
| **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** | | | | | | |
| (1) まちづくり施策と公共交通の連携推進 | 萩市 | | | | | |
| (2) 観光施策と連携した公共交通活用の推進 | 萩市、交通事業者 | | | | | |
| (3) 情報提供機能の強化等による利用しやすい環境整備 | | | | | | |
| ①交通系ICカードの導入 | 萩市、交通事業者 | | | | | |
| ②バスロケーションシステムの活用 | | | | | | |
| ③交通結節点における情報提供機能の強化 | | | | | | |

検討　実施

## 12.2. 計画の目標

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

| 基本的な方針（案） | 成果指標（案） | 設定の考え方 | 現状値<br>平成 30 年度 | 目標値<br>令和 6 年度 |
|---|---|---|---|---|
| 1 市民の日常生活を支える生活交通網の構築 | 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) | 利用しやすい公共交通を構築することで、交通弱者といわれる高齢者の満足度の向上 | **17%** | **25%** |
| | 高齢者の買い物、通院での公共交通利用割合 | 運行体系の見直しや新たな交通の導入、高齢者への利用者負担軽減策等による公共交通利用割合の増加 | **買い物 6%<br>通院 10%** | **買い物 10%<br>通院 15%** |
| | 路線バス年間利用者数 | 運行ルート、ダイヤ等の見直しや高齢者への利用者負担軽減策等による路線バス利用数の増加 | **223,876 人** | **230,000 人** |
| | ぐるっとバス年間利用者数 | デマンド化等運行体系の見直しや利用促進による利用者数の増加 | **13,383 人** | **24,000 人** |
| | まぁーるバス年間利用者数 | まぁーるバスの利便性の向上による利用者数の増加 | **213,943 人** | **238,000 人** |
| 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（ぐるっとバスも含む） | 現状の公共交通に加え、住民主体の公共交通等、多様な交通体系を組み合わせ、効果的な交通網を再構築しながら、高い公共交通カバー率を維持 | **92%** | **92%** |
| 3 行政・市民・交通事業者等の連携・協働による、持続可能な公共交通の維持・確保 | 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 | 住民主体の取り組み支援と地域コミュニティ交通の確立 | **導入支援<br>— 団体<br>運行実施<br>1 組織** | **導入支援<br>10 団体<br>運行実施<br>2 組織** |
| | 協議会・ワークショップの開催 | 公共交通の利用推進や自家用車からの利用転換を促進（モビリティ・マネジメント）、意見交換の開催 | **—** | **各地域で開催** |
| 4 豊かな暮らしと観光交流のまちづくりに寄与する公共交通網の構築 | まぁーるバスの市外来訪者年間利用者数 | 観光施策との連携や、経路検索サイトの活用等、積極的な情報提供による利用者の増加 | **34,231 人** | **38,000 人** |
| | スーパーはぎ号年間利用者数 | 観光施策との連携や、積極的な情報提供による利用者の増加 | **66,395 人** | **69,000 人** |
| | 交通系ＩＣカードの導入・利用促進 | 交通事業者へシステム導入促進とＩＣカードの利用促進 | **—** | **システム導入路線利用者数の 50%** |

## 12.3. 計画の推進体制と PDCA サイクルによる継続的な改善

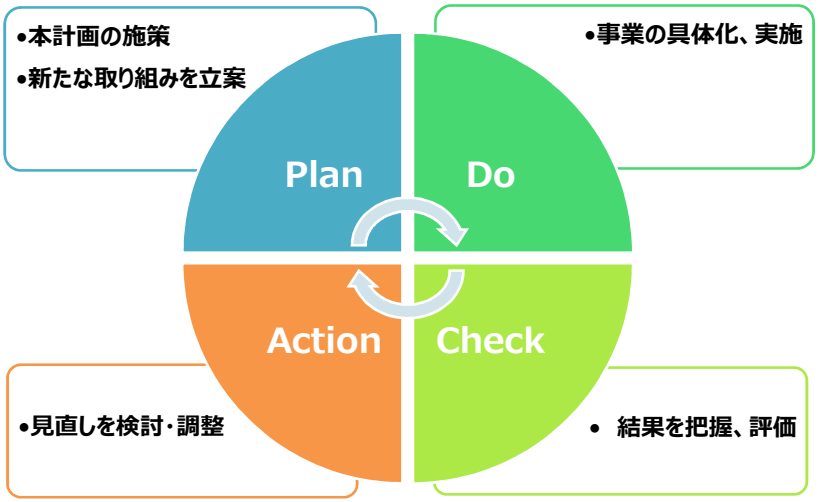
計画を推進する組織・関係者と果たすべき役割を記す。

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

そのために、継続的に取り組みを実施していく（Do）と同時に、その取り組み結果を詳細に把握・評価し（Check）、課題が見つかればさらに見直しを検討・調整し（Action）、新たな取り組みの計画を立案する（Plan）という「PDCA」のサイクルに基づいて、達成状況の評価を進めていく。このサイクルの継続的実施により、将来像の実現に寄与する施策を進めることができる。

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

| 実施主体 | 役割 |
|---|---|
| 萩市 | 交通事業者等との密接な連絡調整<br>推進施策等に係る事業展開及び関係機関、住民等との調整 |
| 交通事業者 | 旅客運送サービスの質の向上<br>利用状況等のデータの収集・分析及び萩市との共有<br>積極的な利用促進事業の実施 |
| 地域住民等 | 公共交通機関の積極的な利用<br>情報発信などの積極的な啓発活動の実施<br>地域等における要望等の取りまとめ<br>自治会、NPO 等、地域住民によるコミュニティ交通の推進 |
| 国・県 | 先進事例等の情報提供<br>行政及び交通事業者の人材育成<br>広域的な路線に関する自治体間の調整 |



## 巻末資料

### １．萩市地域公共交通会議　委員名簿

| 所　属 | 役　職 | 氏　名 |
|---|---|---|
| 萩市 | 商工政策部長 | 山本　徹 |
| 山口運輸支局 | 主席運輸企画専門官 | 秋本　由美 |
| 防長交通株式会社 | 取締役副社長 | 斎田　稔 |
| 中国ジェイアールバス株式会社 | 生活交通活性化推進室長 | 河内　政好 |
| 石見交通株式会社 | 安全輸送部長 | 渡辺　健一 |
| 萩タクシー協会 | 支配人 | 幸池　時正 |
| 社団法人山口県バス協会 | 専務理事 | 藤原　徳行 |
| 萩地域 | | 稲原　輝昭 |
| 川上地域 | | 横山　賢治 |
| 旭地域 | | 水津　芳子 |
| 福栄地域 | | 波多野　敏男 |
| むつみ地域 | | 大田　術夫 |
| 須佐地域 | | 石田　憲雄 |
| 田万川地域 | | 港　正彦 |
| 私鉄中国地方労働組合防長交通支部 | 書記長 | 石隈　信之 |
| 山口河川国道事務所萩国道出張所 | 所長 | 橋渡　健次 |
| 山口県萩土木建築事務所 | 維持管理課長 | 岸本　洋 |
| 萩市 | 土木建築部長 | 須山　靖夫 |
| 萩警察署 | 交通課長 | 金子　秀徳 |
| 山口大学大学院創成科学研究科 | 教授 | 榊原　弘之 |
| 西日本旅客鉄道株式会社広島支社長門鉄道部 | 総務科長 | 白木　和彦 |
| 萩海運有限会社 | 常務取締役 | 貞光　一成 |
| 山口県交通政策課 | 課長 | 末冨　芳伸 |
| 萩商工会議所 | 専務理事 | 古見　洋二 |
| 萩市観光協会 | 専務理事 | 松原　功明 |
| 萩市社会福祉協議会 | 地域福祉課長 | 山本　真琴 |

## 2．計画策定経過の概要

| 年 | 月 | 主な協議事項 |
|---|---|---|
| 平成 29 年度 | 1 月 | ● 計画策定の準備開始 |
| 平成 30 年度 | 4 月 | 【第 1 回地域公共交通会議】<br>● 地域公共交通網形成計画作成の背景とその目的について<br>● 萩市地域公共交通会議の設置目的及び地域公共交通網形成計画について<br>● 萩市地域公共交通網形成計画の策定に向けた調査計画書（案）について<br>● 萩市の概況・地域特性について |
| | 5 月 | 【第 2 回地域公共交通会議】<br>● 公共交通に関するニーズ等把握調査について |
| | 7-9 月 | 市民移動実態調査及び公共交通利用実態調査<br>● 市民移動実態調査（住民アンケート調査、民生委員アンケート調査。高校生アンケート調査）<br>● 公共交通利用実態調査（路線バス、まぁーるバス乗込み調査、ぐるっとバス利用状況調査、JR 利用状況調査、フェリー調査、待合環境調査） |
| | 11 月 | 【第 3 回地域公共交通会議】<br>● 市民移動実態調査の結果報告について<br>● 公共交通利用実態調査の結果報告について<br>● 公共交通の現状と課題及び萩市地域公共交通網形成計画基本方針（案）について |
| | 2 月 | 【地域意見交換会】<br>● 旭地域、川上地域、福栄地域、むつみ地域、須佐地域、田万川地域の計 10 会場で開催 |
| | 2 月 | 【第 4 回地域公共交通会議】<br>● 地域意見交換会の進捗状況について<br>● 萩市地域公共交通網形成計画（素案）について |
| 令和元年度 | 4 月 | 【地域意見交換会】<br>● 萩地域の計 7 会場で開催 |
| | 7 月 | 【第 5 回地域公共交通会議】<br>● 萩市地域公共交通網形成計画（案）について |
| | 9 月～10 月頃 | ● パブリックコメントの実施 |
| | 12 月頃予定 | 【第 6 回地域公共交通会議】<br>● 萩市地域公共交通網形成計画の承認 |
| 令和 2 年度～令和 6 年度 | | 計画に基づく、推進施策の実施<br>定期的な進捗の評価、改善 |

| 萩市地域公共交通網形成計画 | |
|---|---|
| 編集・発行 | 萩市　商工政策部　商工振興課　公共交通政策室<br>〒758-8555<br>萩市大字江向 510 番地<br><電話> 0838-25-3583　<FAX> 0838-25-3420<br><URL> |