

平生町生活交通活性化計画

平成24年10月

平生町

は じ め に

生活交通は、日常生活の中で、通院・通学や買い物のため利用するものであり、その中心となるのはバス事業者による路線バスです。

その路線バスを取り巻く環境は、自家用車の普及などの要因により利用者の減少傾向に歯止めのかからない状況が長期にわたり続いており、大変厳しい状況にあります。このため、この路線バスを維持すべく本町では国・県と連携してバス事業者に対して財政的支援を行っております。

また、一方においては、高齢化の進展などによりバスの利用そのものが困難な町民が増加しており、いわゆるこれらの「交通弱者」に対しては、運賃の一部を助成する福祉タクシー助成制度を行っています。

しかしながら、これらの施策によっても日常の移動手段に不便さを感じている町民が存在していることもアンケート調査などの結果から明らかとなっています。

今後、高齢化も加速度的に進展すると考えられ、現在は自力での移動手段を確保できている町民の人も、今後においては、その維持も困難になってくる場合が増加してくるものと予想されます。

こうした状況の中で、各地域の状況に応じた町全体の生活交通のあり方について、特に高齢者等の移動手段の確保を図るため、町内の各種団体の代表者による準備会からの提言や各地区社会福祉協議会や福祉の輪づくり運動推進委員会での協議、さらには、国・県の担当者を加えた生活交通活性化協議会での議論を重ねてまいりました。

そして、このたび、町民の皆様のご参加とご協力により「平生町生活交通活性化計画」を策定いたしました。

今後、本計画の基本目標である「利便性の高い持続可能な生活交通の確立」を目指して、各地区の状況を踏まえて、具現化への取り組みを協働して実践してまいります。ひとりでも多くの町民の皆様へ、本計画の趣旨をご理解いただくとともに、ご協力いただきたいと思います。

終わりに、本計画の策定にあたり、ご意見、ご助言をいただきました「平生町生活交通活性化協議会」の委員各位並びにご協力いただきました関係団体、アンケート調査にご回答いただきました町民の皆様に心よりお礼申し上げます。

平成24年10月

平生町長 山 田 健 一

目次

序章 計画策定にあたって

1 計画策定の趣旨	1
2 計画の位置付け	1
3 計画期間	2

第1章 町の概要

1 位置・面積	3
2 人口等の推移	5
3 道路の現況	8
4 公共施設等の分布	9
5 生活圏の結びつき	10

第2章 生活交通（陸地部）の現状

1 路線バス	11
2 高速バス	17
3 生活交通関係の助成制度	18

第3章 生活交通（陸地部）に関するニーズ

1 生活交通活性化計画策定準備委員会における協議結果等について	21
2 生活交通（陸地部）に係るアンケート調査結果	24
3 生活交通に関する地区団体のヒアリング結果	30

第4章 生活交通（陸地部）に係る課題

1 町全体の課題	35
2 地区別の課題	37

第5章 生活交通（陸地部）のあり方

1 基本目標	45
2 基本方針	46
3 生活交通（陸地部）の体系	47
4 路線バス見直しの方針	49
5 路線バスを利用しにくい地域への対応	50
6 公共交通機関の利用促進	51
7 今後の取り組み方針等について	52

資料

1 平生町生活交通活性化計画策定の経緯	53
2 平生町生活交通活性化協議会設置要綱	54
3 平生町生活交通活性化協議会名簿	56

序章 計画策定にあたって

1 計画策定の趣旨

本町における路線バスを中心とした生活交通（※）は、自家用車を運転できない人などが、通院や買い物などの日常生活を円滑に行うことができるようにするための移動手段として必要不可欠なものでありますが、生活交通の中心的な役割を担っている路線バスについては、自家用車などの普及に伴い利用者が減少したことで赤字路線となっており、国・県及び町において補助を行い路線の維持を図っている状況にあります。

一方、高齢化の急速な進行により、バス停留所から自宅までの距離が遠く、利用しにくいなど、これまでの生活交通手段だけでは対応することができない、いわゆる「交通弱者」が増えていることもアンケート調査結果などからみることができます。

また、現在は自家用車で移動可能な高齢世代も、自力での移動が困難となる世代に移行していくことも想定しなければなりません。

今までの交通手段に加え、さらにきめ細やかで利便性の高い移動方法の確保など、新たな交通手段への対応も求められていると考えられます。

以上のような現状や今後の更なる高齢化社会を踏まえ、本町における生活交通の中心である路線バスの維持・活性化を図るとともに、それを補完するための町内の各地区にふさわしい形態での新たな生活交通を確立するため、「平生町生活交通活性化計画」を策定するものです。

なお、本計画は陸地部の生活交通のあり方に限定して計画策定を行います。

（※）本町における生活交通の定義

地域における通勤、通学、通院、買い物などの日常生活に必要な公共的交通手段

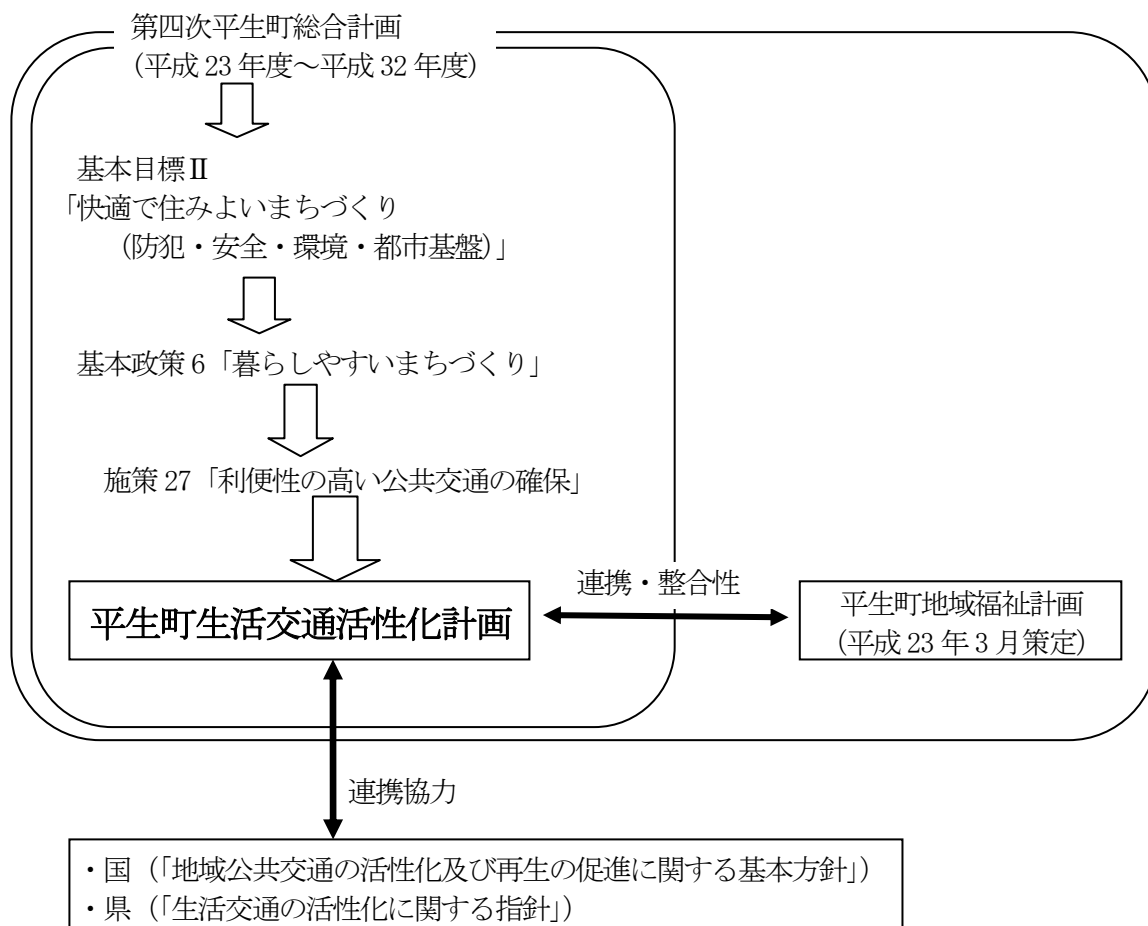
2 計画の位置付け

本計画は、上位計画である「第四次平生町総合計画」に掲げられた「利便性の高い公共交通の確保」の実現を図るため、本町の現時点で求められる、あるいは、将来を展望した交通施策全体の基本方針として策定するものです。

また、平成22年度に策定した「平生町地域福祉計画」などの関連施策と分野横断的な視点から連携・整合性を図りながら整理し、本計画を策定します。

さらに、国の「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」や県の「生活交通の活性化に関する指針」等を踏まえ、国や県と連携協力しながら、一体となって生活交通の維持・活性化に取り組んでいくこととします。

図 計画の位置付け



3 計画期間

本計画の期間は、平成 24 年度から平成 32 年度 (2012 年度～2020 年度) までの 9 年間とします。

なお、本計画の取り組みの状況や社会情勢の変化に合わせた計画とするために、必要に応じて見直しをするものとします。

第1章 町の概要

1 位置・面積

本町は、山口県の東南部、室津半島の西に位置し、大星山（標高 438m）、箕山（標高 400m）を中心とした丘陵地帯と、平生平野を中心とした平野部からなっています。西に田布施川を挟んで田布施町、北と東は田布施町、室津半島の山稜つたいに柳井市と接し、南は半島なかばで上関町と境を分けています。面積は 34.47 km²、土地利用は、山林が 51%と最も多く、次いで農用地 28%、宅地 11%等の順になっています。

また、町内は、平生地区（大字平生町、平生村、堅ヶ浜、宇佐木）、大野地区（大字大野北、大野南）、曾根地区（大字曾根）、佐賀地区（大字佐賀、小郡、尾国、佐合島）、と大きく 4 つの地区に区分けされています。

図 山口県内における平生町の位置

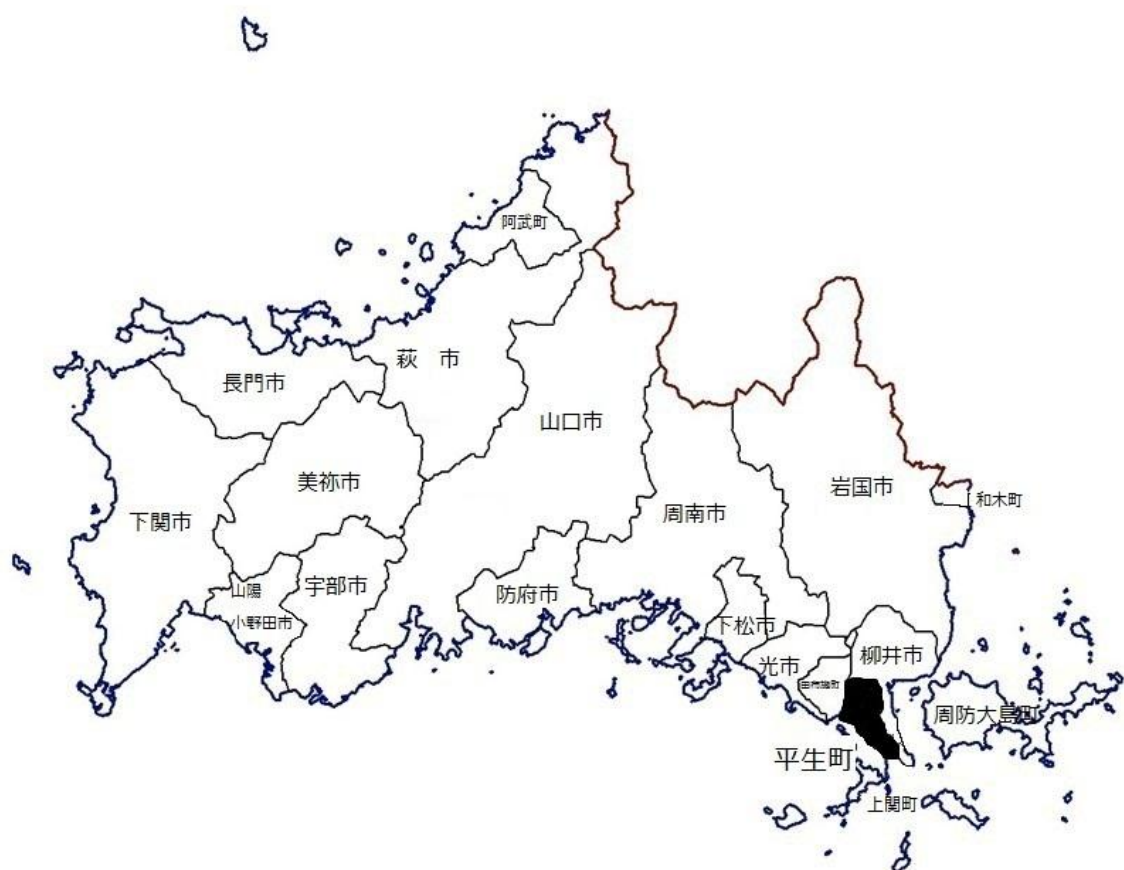
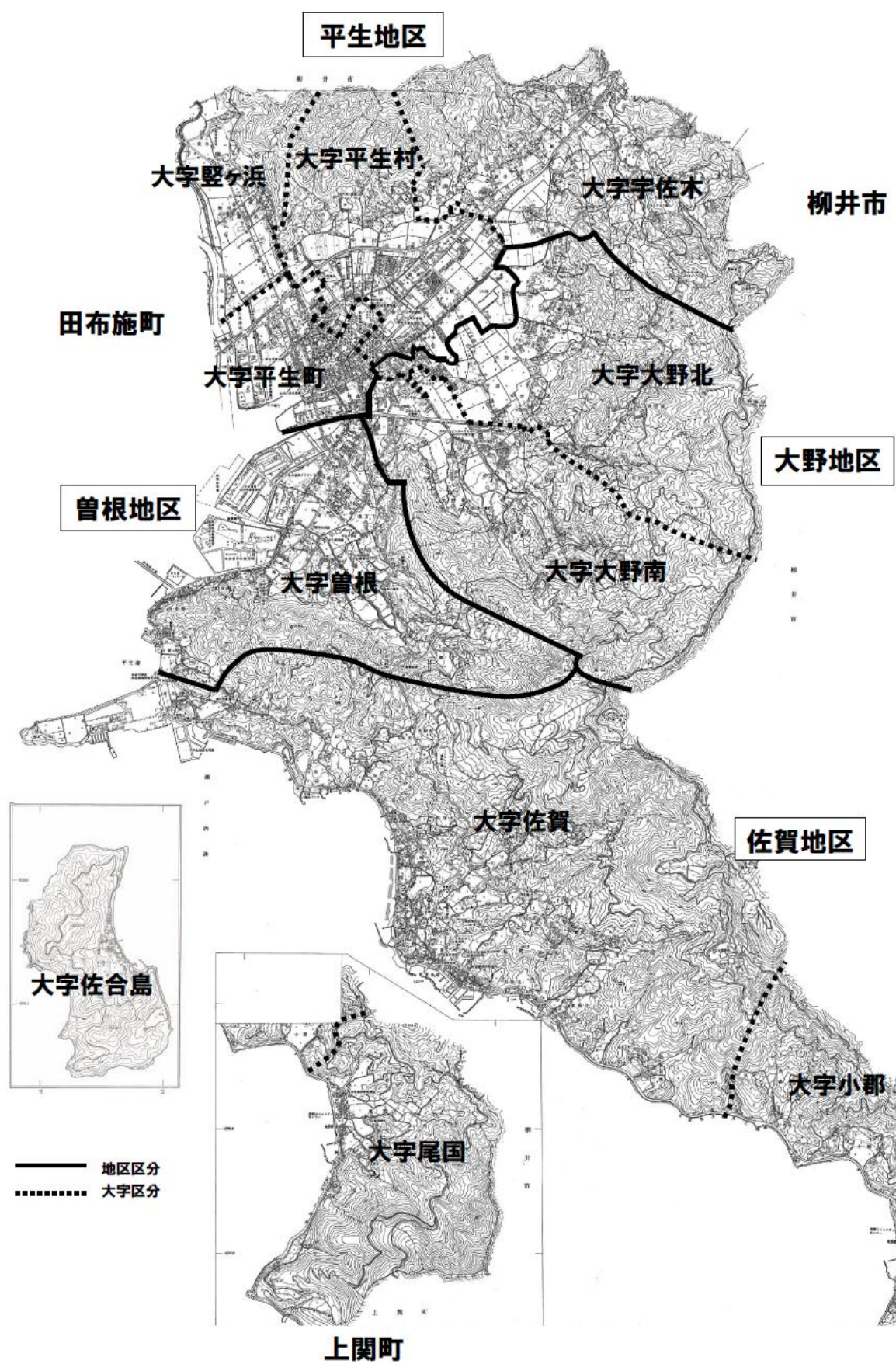


図 平生町内の地区



2 人口等の推移

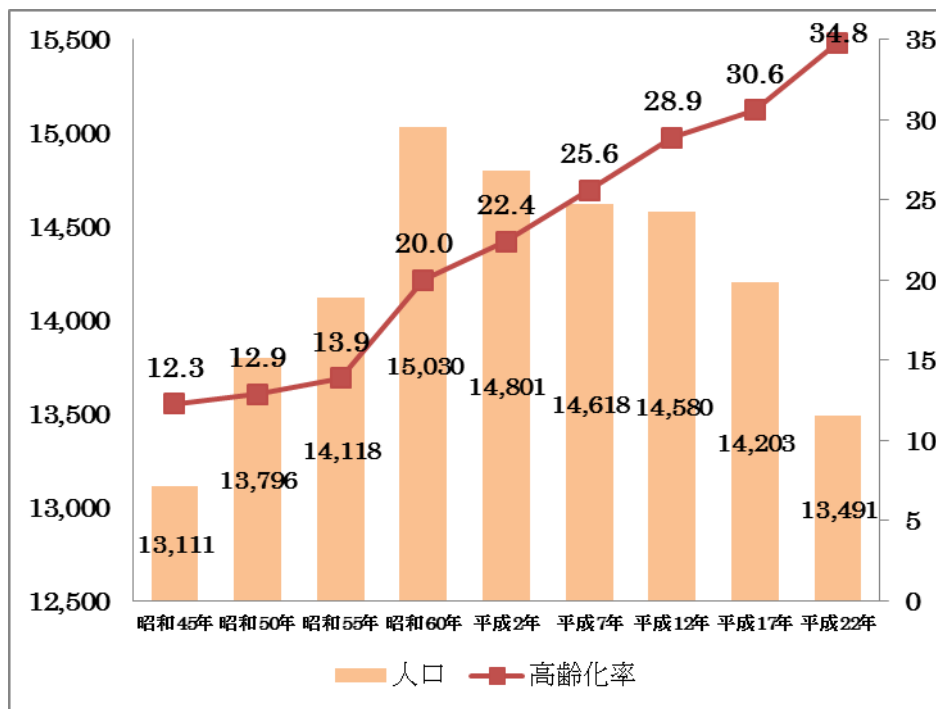
(1) 総人口等の推移

本町の総人口をみると、平成 22 年は 13,491 人です。その推移をみると、昭和 60 年の 15,030 人をピークに減少傾向にあります。

一方、総人口に対する高齢化率（65 歳以上）をみると、平成 22 年は 34.8%です。その推移をみると、増加傾向にあります。

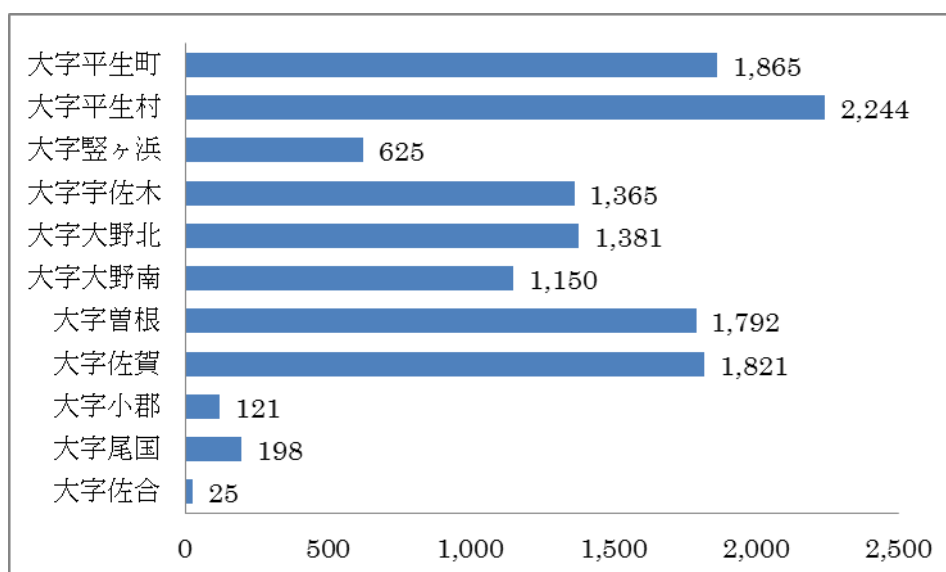
また、大字別の人口をみると、町中心部（大字平生町、平生村）に集中しています。

図 総人口と高齢化率（65 歳以上）の推移



資料：国勢調査

図 大字別の人口（平成 22 年）



資料：国勢調査

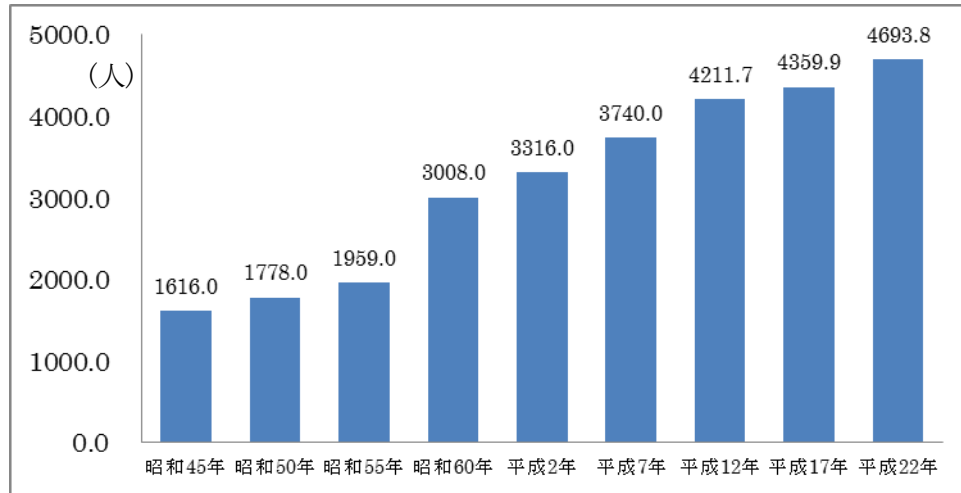
注：大字佐賀の人口は、光輝病院の入院患者数(904 人)を除く。

(2) 高齢者数等の推移

高齢者数（65 歳以上）をみると、平成 22 年は 4693.8 人です。その推移をみると、昭和 45 年の 1,616 人と比較して 3 倍近く高齢者数が増加しています。

また、大字別の高齢化率をみると、佐賀地区（大字佐賀、小郡、尾国、佐合）において高齢化率が高く、周辺地区に行くほど高齢化が進行しています。

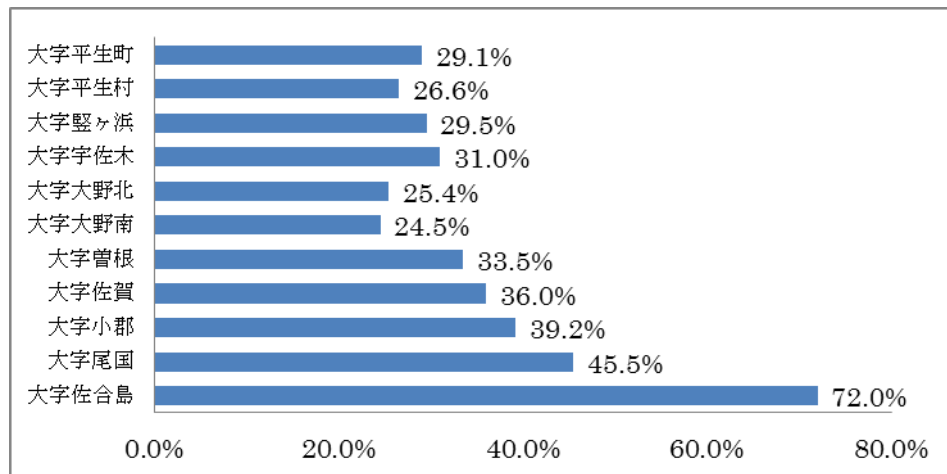
図 高齢者数（65 歳以上）の推移



資料：国勢調査

注：高齢者数には、年齢不詳人口を各年代の割合に応じて割り振っている。

図 大字別の高齢化率（平成 22 年）



資料：国勢調査

注：大字佐賀の高齢化率は、光輝病院の入院患者数(904 人)を除いた推計値

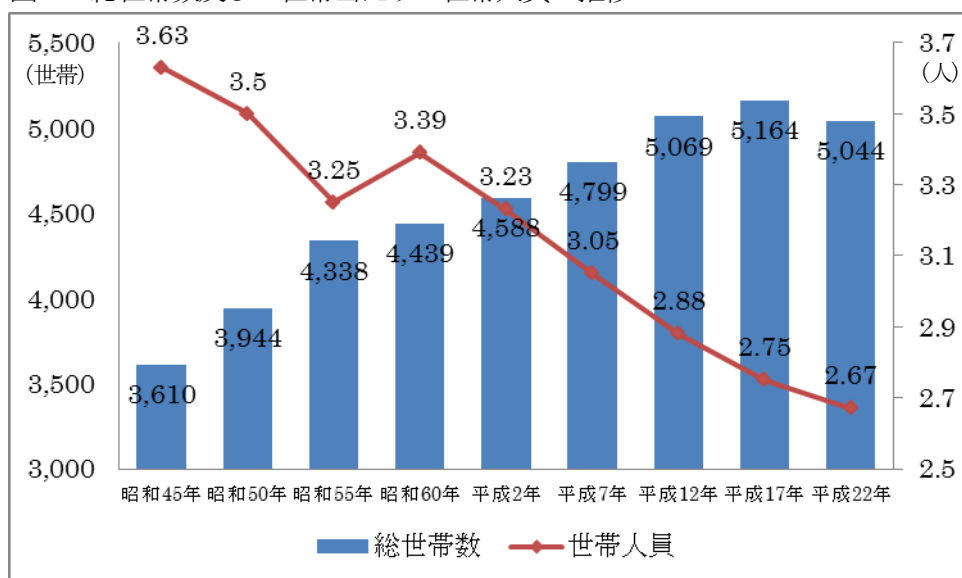
(3) 総世帯数等の推移

総世帯数をみると、平成22年は5,044世帯です。その推移をみると、平成17年まで増加傾向にあり、平成22年は若干減少していますが、全体的には増加傾向にあります。

また、1世帯当たりの世帯人員をみると、平成22年は2.67人です。その推移をみると、昭和60年以降減少傾向にあります。

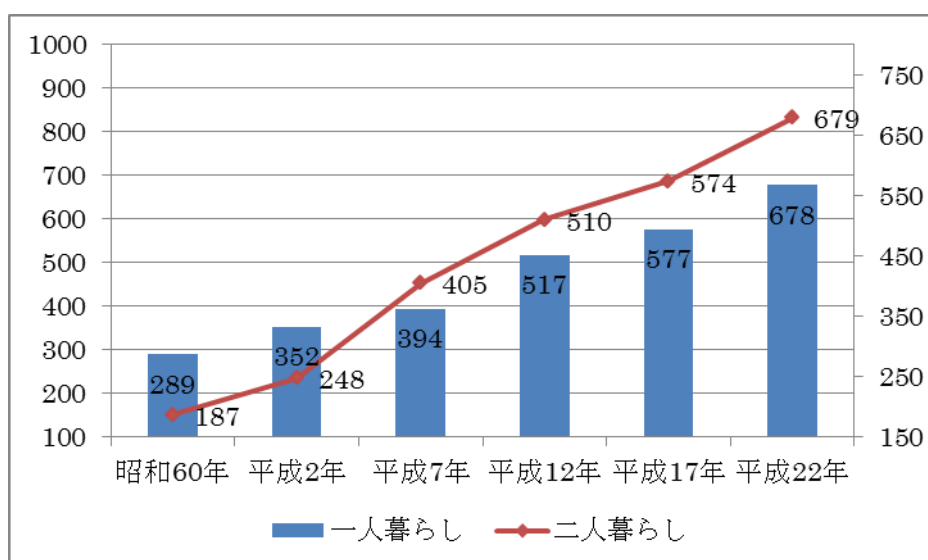
さらに、65歳以上の高齢者の一人暮らし世帯及び二人暮らし世帯数をみると、平成22年は一人暮らし世帯は678世帯、二人暮らし世帯は679世帯です。その推移をみると、高齢者のみの世帯は増加傾向にあります。

図 総世帯数及び1世帯当たりの世帯人員の推移



資料：国勢調査

図 65歳以上の高齢者の一人暮らし世帯及び二人暮らし世帯数の推移



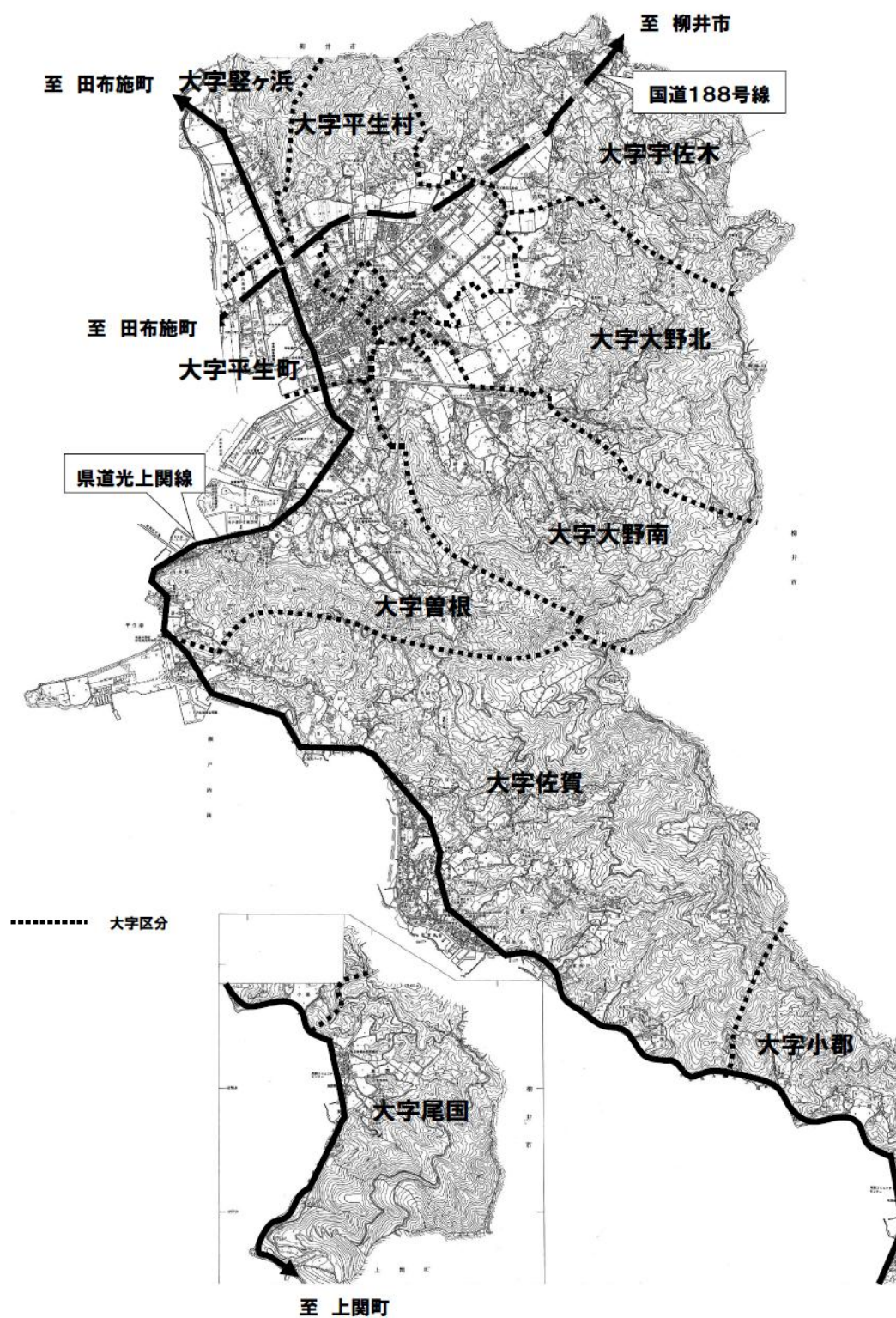
資料：国勢調査

注：単位はともに世帯。左軸が一人暮らし世帯、右軸が二人暮らし世帯

3 道路の現況

本町の道路網は、国道 188 号線と県道光上関線を軸に構成されており、国道 188 号線は本町と柳井市及び田布施町を、県道光上関線は本町と田布施町及び上関町を結んでおり、本町の広域連絡軸としての役割を果たしています。

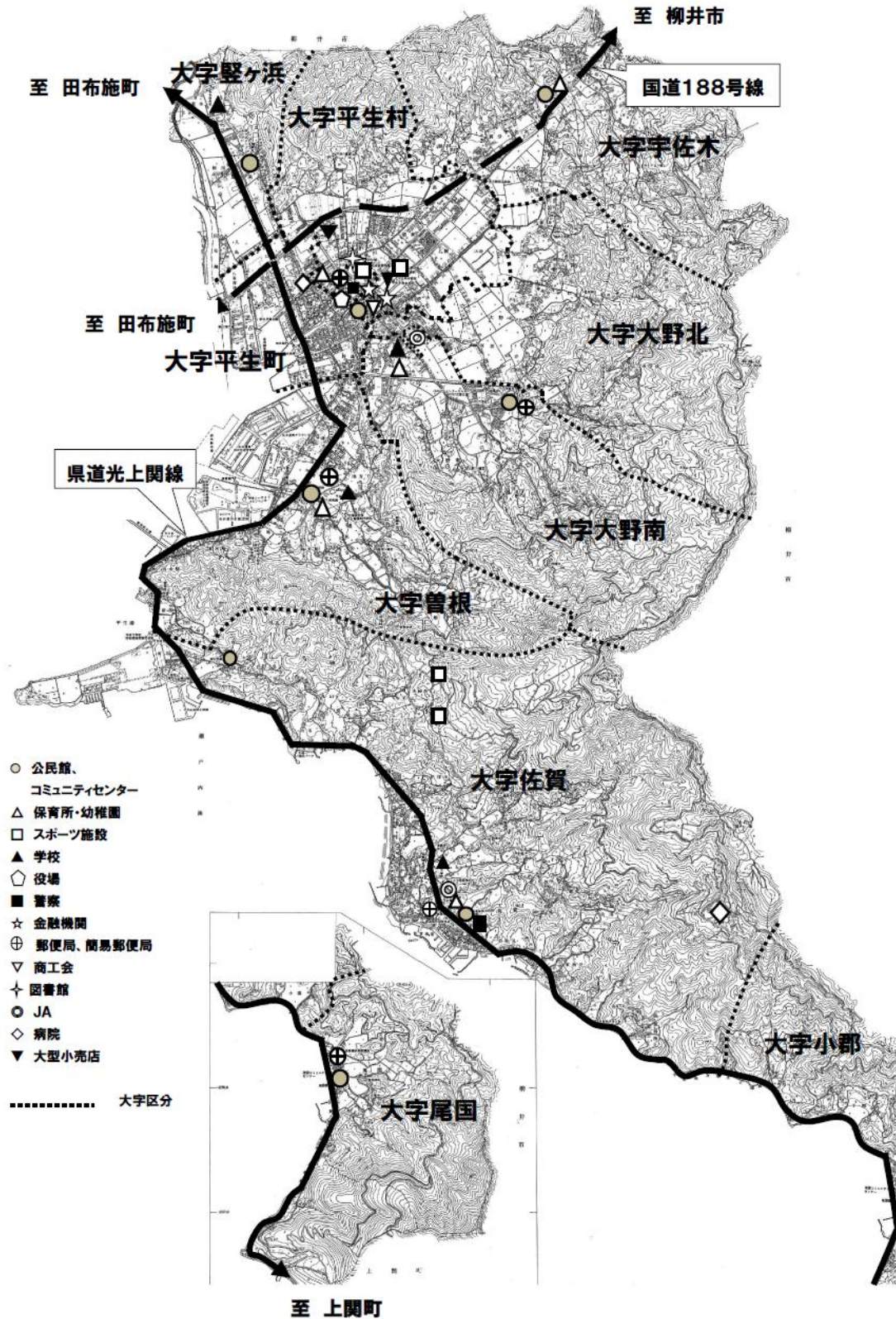
図 道路の現況



4 公共施設等の分布

公共施設等の分布をみると、町中心部（大字平生町、平生村）に主な施設等の集積がみられます。周辺地区では施設の数、種類が少ない状況にあります。

図 公共施設等の分布



5 生活圏の結びつき

生活圏の結びつきについては、昨年実施した「平生町生活交通に関するアンケート」調査結果から以下のような整理ができます。

(1) 主な外出目的について

回答者全員による集計では「通勤」が最も多く、次いで「買い物」「通院」の順になっています。

一方、路線バスを利用する人と利用しない人に区別して集計すると、路線バスを利用する人の外出目的は「通院」が最も多く、次いで「買い物」「レジャー」の順になっています。また路線バスを利用しない人の外出目的は「通勤」が最も多く、次いで「買い物」「通院」の順になっています。

(2) 主な行き先について

回答者全員による集計では「平生地区（中心部）」が最も多く、次いで「柳井市」「光市、下松市、周南市」の順になっています。

一方、路線バスを利用する人と利用しない人に区別して集計すると、路線バスを利用する人の行き先は「柳井市」が最も多く、次いで「平生地区（中心部）」「光市、下松市、周南市」の順になっています。路線バスを利用しない人の行き先は「平生地区（中心部）」への移動が最も多く、次いで「柳井市」「光市、下松市、周南市」の順になっています。

以上のことから、路線バスを利用する人については「通院」目的で「柳井市」方面への移動が多く、路線バスを利用しない人については、「通勤」目的で「平生地区（中心部）」への移動が多い傾向にあります。

表 主な外出目的の上位一覧

	第1位		第2位		第3位	
回答者全員	通勤	39.2%	買い物	33.8%	通院	15.8%
路線バスを利用する人	通院	50.3%	買い物	24.8%	レジャー	10.3%
路線バスを利用しない人	通勤	45.5%	買い物	35.3%	通院	9.7%

表 主な行き先の上位一覧

	第1位		第2位		第3位	
回答者全員	平生地区	44.0%	柳井市	31.5%	光市、下松市、周南市	8.4%
路線バスを利用する人	柳井市	59.8%	平生地区	29.3%	光市、下松市、周南市	6.7%
路線バスを利用しない人	平生地区	46.6%	柳井市	26.6%	光市、下松市、周南市	8.7%

第2章 生活交通（陸地部）の現状

1 路線バス

(1) バス路線の状況

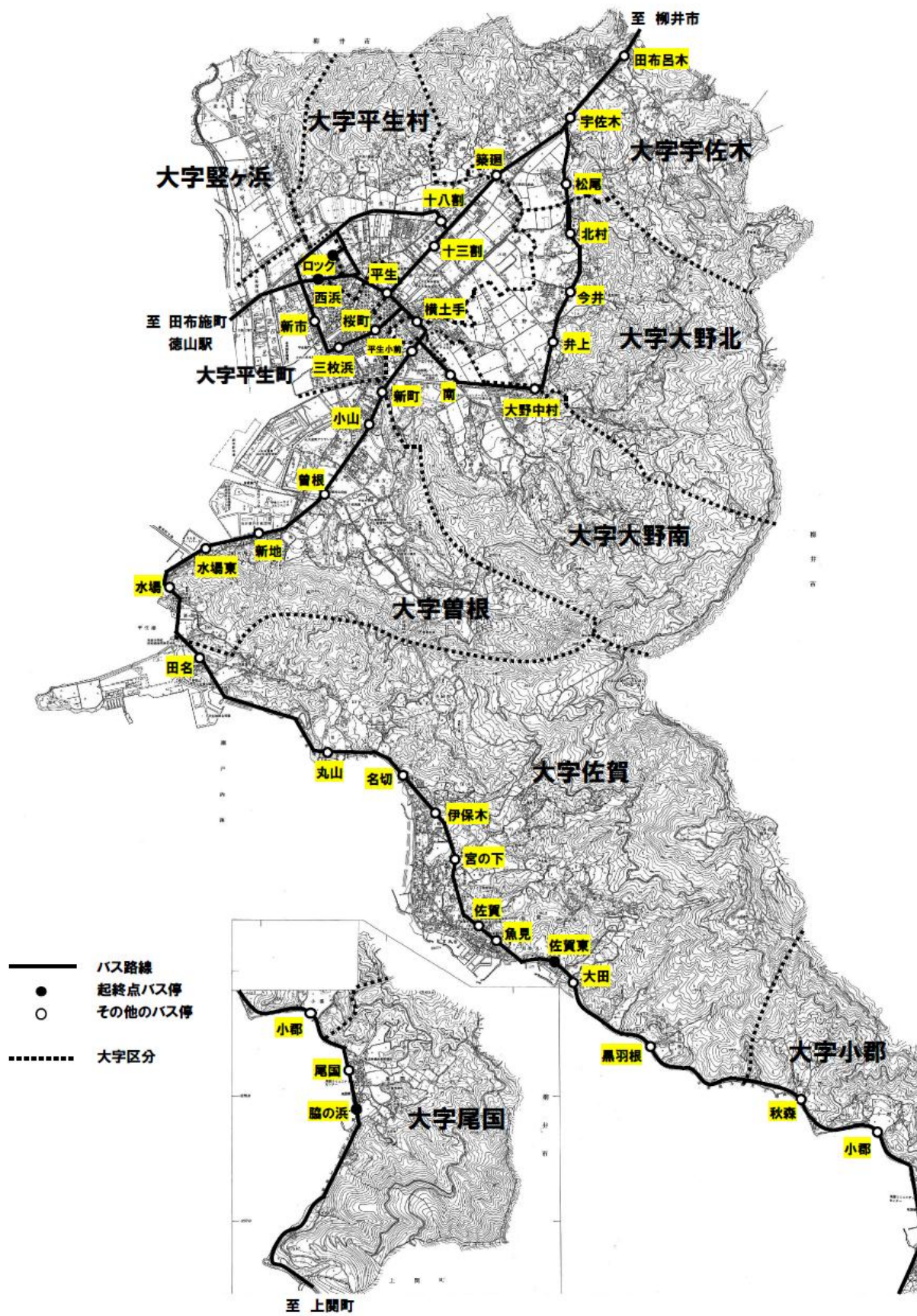
町内を運行するバス路線は、本町と柳井市及び上関町を運行する路線、本町と柳井市、田布施町、光市、下松市及び周南市を連絡する路線及び本町と柳井市（大屋東）を運行する路線の計3路線10運行系統あり、これら路線バスの運行主体はすべて防長交通㈱です。

表 バス路線の運行区間

	運行路線		運行系統		
			起点	主な経由地	終点
1	柳井～上関	①	柳井駅	十三割	上関
		②	柳井駅	ロックショッピングタウン	上関
		③	柳井駅	十三割	佐賀東
		④	柳井駅	大野	脇の浜
		⑤	柳井駅	十三割	脇の浜
2	柳井～徳山	①	柳井駅	築廻・平生	徳山駅
		②	平生	光市役所	徳山駅
		③	柳井駅	築廻・平生	光市役所
3	ロック～大屋東	①	ロック	西浜・桜町・平生	大屋東
		②	西浜	桜町・平生	大屋東

資料：防長交通㈱

図 バス路線の状況



(2) 路線バスの運行回数

路線バスの運行回数をみると、柳井駅～（築廻・平生経由）～徳山駅が平日 10 回、日曜祝日 8 回と最も多く、次いで柳井駅～（ロック経由）～上関が平日及び日曜祝日が 7.5 回、柳井駅～（十三割経由）～上関が平日及び日曜祝日 4 回等の順になっています。

また、平生～（光市役所経由）～徳山駅、柳井駅～（十三割経由）～脇の浜、柳井駅～（大野経由）～脇の浜などは運行回数が少ない路線となっています。

表 路線バスの運行回数

	運行路線		運行系統			運行回数 (回)	
			起点	主な経由地	終点	平日	日曜 祝日
1	柳井 ～上関	①	柳井駅	十三割	上関	4	4
			上関	十三割	柳井駅	4	4
		②	柳井駅	ロックショッピングタウン	上関	8	8
			上関	ロックショッピングタウン	柳井駅	7	7
		③	柳井駅	十三割	佐賀東	2	0
			佐賀東	十三割	柳井駅	4	2
		④	柳井駅	大野	脇の浜	1	1
			脇の浜	大野	柳井駅	1	0
2	柳井 ～徳山	①	柳井駅	築廻・平生	徳山駅	10	8
			徳山駅	平生・築廻	柳井駅	10	8
		②	平生	光市役所	徳山駅	1	0
			徳山駅	光市役所	平生	1	0
		③	柳井駅	築廻・平生	光市役所	1	1
			光市役所	平生・築廻	柳井駅	1	1
3	ロック ～ 大屋東	①	ロック	西浜・桜町・平生	大屋東	4	4
			大屋東	平生・桜町・西浜	ロック	3	3
		②	西浜	桜町・平生	大屋東	1	1
			大屋東	平生・桜町	西浜	2	2

資料：防長交通概

(3) 路線バスの利用状況

路線バスの年間利用者数をみると、平成 23 年度は 392,237 人です。平成 19 年度と比較して約 1 %減少しており、年間利用者数が伸びていない傾向にあります。

また、運行系統別の増減率（平成 19 年度比）をみると、柳井駅～（十三割経由）～脇の浜は 58.6%増加、次いで西浜～（桜町・平生経由）～大屋東は 42.1%増加しています。

一方、柳井駅～（築廻・平生経由）～光市役所は 29.3%減少、柳井駅～（十三割経由）～上関は 23.5%減少しています。

表 運行系統別の年間利用者数の推移

運行系統			年間利用者数(人)					増減率 (平成 19 年度比) (%)
起点 (終点)	主な経由地	終点 (起点)	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	
柳井駅	十三割	上関	58,024	64,838	55,761	55,015	44,386	▲ 23.5
柳井駅	ロック	上関	80,735	90,130	85,982	91,663	87,827	8.8
柳井駅	十三割	佐賀東	24,336	26,974	30,197	38,504	28,985	19.1
柳井駅	大野	脇の浜	16,515	14,737	18,123	19,463	16,687	1.0
柳井駅	十三割	脇の浜	2,855	3,674	3,440	3,810	4,528	58.6
柳井駅	築廻・平生	徳山駅	173,790	164,883	158,149	157,501	168,979	▲ 2.8
平生	光市役所	徳山駅	3,131	4,189	2,350	3,743	3,136	0.2
柳井駅	築廻・平生	光市役所	8,103	8,655	5,230	5,827	5,726	▲ 29.3
ロック	西浜・桜町	大屋東	22,580	22,917	19,918	23,764	22,579	▲ 0.0
西浜	桜町・平生	大屋東	6,617	7,995	10,453	10,517	9,404	42.1
合 計			396,686	408,992	389,603	409,807	392,237	▲ 1.1

資料：防長交通課

(4) バス路線に対する補助の状況

ア 補助区分

バス路線に対する補助区分は、次のような3種類になります。

このうち、本町が補助している運行系統は、単独補助路線3運行系統、国庫補助路線2運行系統になります。

表 バス路線に対する補助の状況

区分	内容	運行系統数
単独補助路線	・バス事業者が自主運営している路線であるが、事業収支が悪化しているため本町を含む関係市町が補助している路線 ・複数市町にまたがる路線については、関係市町に対して県補助がある。	3
国庫補助路線	・複数市町にまたがる路線 (平成13年3月31日における市町の状態) ・1日の輸送量が15～150人のもの ・1日当たりの運行回数が3回以上のもの (地域協議会が認めた場合は平日1日3回以上のもの)等	2
非補助路線	本町が補助していない路線	5

表 バス路線の補助区分

補助区分	番号	運行路線	運行系統		
			起点 (終点)	主な経由地	終点 (起点)
単独補助路線	①	柳井～上関	柳井駅	十三割	佐賀東
	②		柳井駅	大野	脇の浜
	③		柳井駅	十三割	脇の浜
国庫補助路線	①	柳井～上関	柳井駅	十三割	上関
	②		柳井駅	ロックショッピングタウン	上関
非補助路線	①	柳井～徳山	柳井駅	築廻・平生	徳山駅
	②		平生	光市役所	徳山駅
	③		柳井駅	築廻・平生	光市役所
	④	ロック～大屋東	ロック	西浜・桜町・平生	大屋東
	⑤		西浜	桜町・平生	大屋東

イ バス路線対策補助金の状況

バス事業者に対するバス路線対策補助金は、平成 23 年度で 6,843 千円であり、その内訳は国・県補助金 4,299 千円、町補助金 2,544 千円となっています。

その推移をみると、国・県補助金及び町補助金ともに、平成 20 年度をピークに減少傾向にあります。

表 路線バス対策補助金の推移

年度	国・県補助金 (千円)	町補助金 (千円)	合計 (千円)
19	6,279	4,358	10,637
20	6,942	4,466	11,408
21	5,468	4,083	9,551
22	4,597	3,854	8,451
23	4,299	2,544	6,843

資料：総合政策課

2 高速バス

高速バスについては、田布施～（平生・柳井市役所経由）～広島バスセンターまでの1路線が運行されており、本町では防長交通㈱平生営業所前のみ乗降車できます。

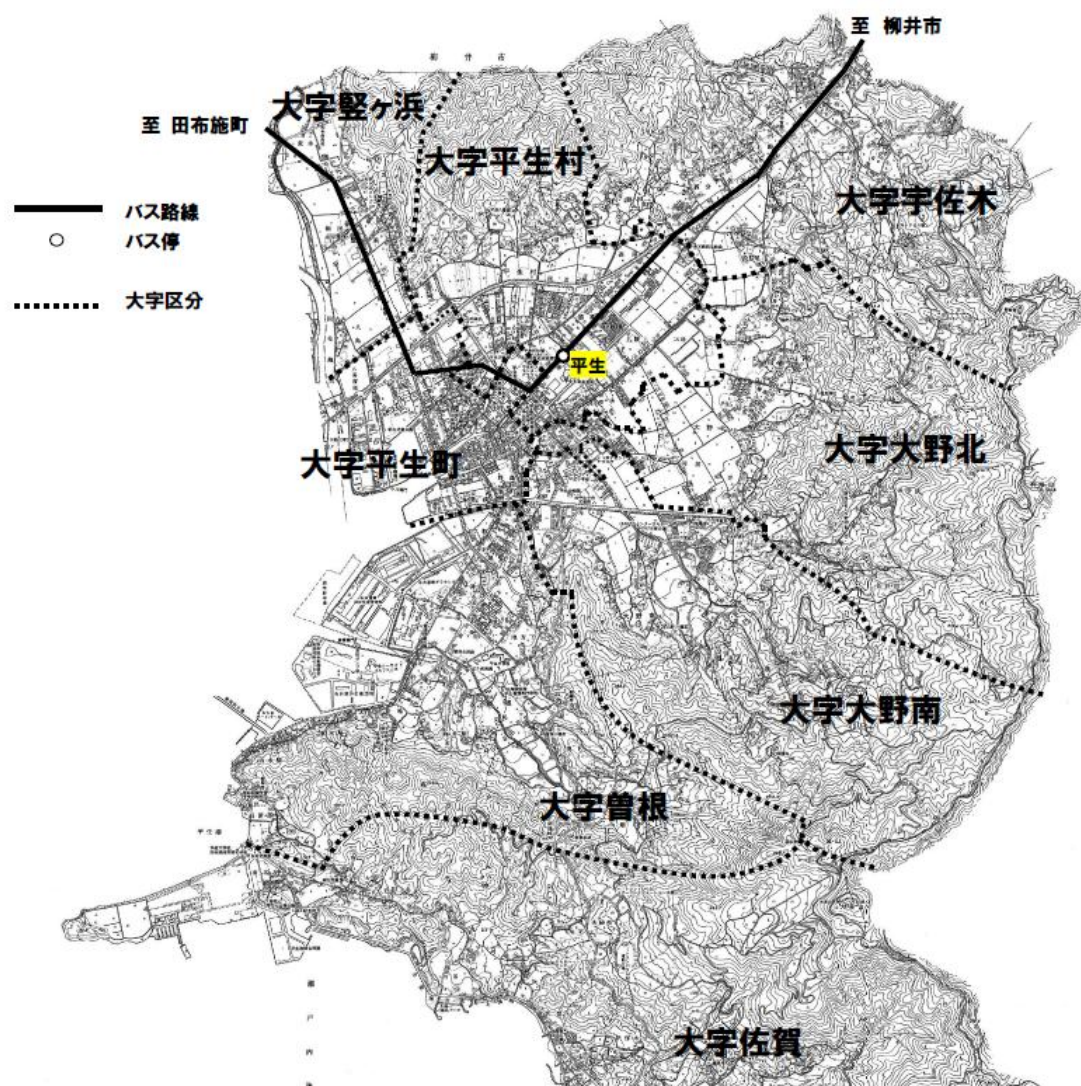
運行回数は、平日、日曜祝日ともに8回となっています。

表 高速バスの運行状況

起点 (終点)	主な経由地	終点 (起点)	運行回数 (回)	
			平日	日曜祝日
田布施	平生・柳井市役所前	広島バスセンター	8	8

資料：防長交通㈱

図 高速バス路線図



3 生活交通関係の助成制度

(1) 本町が実施している助成制度

ア 心身障害者福祉タクシー事業

心身障害者福祉タクシー事業は、心身障害者の福祉の増進を図ることを目的に、タクシー料金の一部を助成する事業です。

【助成対象者】

本町に住民登録があり、次の各号に該当する人

- ・身体障害者手帳 1 級～3 級を所持する人
- ・療育手帳 A・B を所持する人
- ・精神障害者保健福祉手帳を所持する人

【助成内容】

- ・タクシー料金の基本料金を助成（福祉タクシー割引券として交付）
 - ・年間 24 枚（1 カ月あたり 2 枚）の福祉タクシー割引券を交付
 - ・腎臓機能障害により人工透析を実施している通院患者は 48 枚交付
 - ・自動車税等の減免を受けていない人は 48 枚追加交付（合計 96 枚）
 - ・年度途中で申請した人は、残りの月数に応じて必要枚数を交付
- ※ただし、介護サポートタクシー券と併用して利用することはできません。

表 心身障害者タクシー事業の対象者数、利用者数及び利用率（平成 23 年度）

対象者数（人）	利用者数（人）	利用率（%）
535	185	34.6

資料：健康福祉課

イ 介護サポートタクシー事業

介護サポートタクシー事業は、外出の困難な要介護及び要支援状態にある高齢者等の外出支援及び福祉の増進を図ることを目的に、タクシー料金の一部を助成する事業です。

【助成対象者】

- ・介護保険被保険者で、要介護・要支援認定を受けている人

【助成内容】

- ・タクシー料金 500 円を助成（介護サポートタクシー券として交付）
 - ・年間 24 枚の介護サポートタクシー券を交付
- ※ただし、心身障害者福祉タクシー割引券と併用して利用することはできません。

表 介護サポートタクシー事業の対象者数、利用者数及び利用率（平成 23 年度）

対象者数（人）	利用者数（人）	利用率（%）
595	140	23.5

資料：健康福祉課

ウ 遠距離通学費補助事業

遠距離通学費補助事業は、保護者負担の軽減を図ることを目的に、遠距離通学児童及び生徒に対して通学費の一部を助成する事業です。

【助成対象者】

- ・片道2km以上の小学校児童及び片道6km以上の中学校生徒

【助成内容】

- ・年間の保護者負担額の上限が1万円以下となるよう補助

表 遠距離通学費補助事業の利用者数（平成23年度）

平生小学校(人)	佐賀小学校(人)	平生中学校(人)
60	23	2

資料：教育委員会学校教育課

(2) 国が実施している制度

● タクシー運賃割引制度

身体障害者等の積極的な社会参加を支援することを目的に、タクシー運賃の割引制度を実施しています。

【助成対象者】

- ・身体障害者手帳又は知的障害者の療育手帳等を所持している人

【助成内容】

- ・身体障害者手帳等を提示することにより、タクシー運賃が1割引

表 タクシー運賃割引制度の利用件数

平成23年度(件)
980

資料：(社)山口県乗用自動車協会

(3) 山口県警が実施している制度

● 運転卒業証制度

高齢者(65歳以上)が運転免許証を自主返納すると、支援団体より様々な支援を受けることができます。

【助成対象者】

- ・運転免許証を自主返納し、運転卒業証・運転卒業サポート手帳又は運転経歴証明書を交付された高齢者

【助成内容】

- ・運転卒業サポート手帳を支援団体等に提示することにより、タクシー料金の1割引など、様々な支援を受けることができます。
- ・運転経歴証明書を提示した場合は、運転卒業サポート手帳への支援団体の一部については対象とはなりません。

表 運転卒業証交付者数

平成 23 年度 (人)
16

資料：柳井警察署

第3章 生活交通（陸地部）に関するニーズ

1. 生活交通活性化計画策定準備委員会における協議結果等について

(1) 準備委員会設置の目的

準備委員会は、生活交通活性化計画の策定の円滑な推進を図ることを目的に、自治会や各種福祉団体の代表者等（10名）により設置し、現状における生活交通に関する課題や問題点の洗い出しを行いました。

(2) 準備委員会の開催状況

準備委員会は、下記の日程により開催しました。

	開 催 日	開 催 場 所
第 1 回	平成23年9月27日（火）	平生町役場
第 2 回	平成23年10月25日（火）	平生町役場

(3) 準備委員会での協議内容等

- 平生町の生活交通に関する意見等について
- 平生町の生活交通アンケート調査について

(4) 準備委員会での主な意見等

ア 生活交通活性化計画全般について

- 計画そのものの考え方について
 - ・路線バスの維持と新たな生活交通の実施については、考え方を変えて議論する必要がある。
 - ・現在健康福祉課が実施している各種の助成制度と本計画との関係はどうなるのか。別のものとして扱うのか。

イ 地区別意見

○堅ヶ浜（平生）地区

- ・田布施町方面へ向かうバス路線がない。また、柳井市方面、町中心部へ向かうバス路線もない。町内で一番不便なところではないだろうか。
- ・タクシー等のバス代替手段の検討も必要と思われる。

○曾根地区

- ・曾根の山間部に住んでいる高齢者が運転免許証を返納したため、曾根公民館まで歩いていき、そこから光市の総合病院までタクシーで通院している事例がある。

○佐賀地区

- ・海岸地域に住んでいる人はバス停から近いが、山間部に住んでいる人はバス停まで距離がある。
- ・通院、買い物が不便である。
- ・タクシー運賃補助制度等があるが、評判がよくない。
- ・運転免許証を返納した場合、自転車による町中心部への移動は難しい。

○尾国（佐賀）地区

- ・高齢化率は 40%を超え、町内でも一番高齢化が進んでいると思うが、住民は元気であり、お互い助け合っている。また、バス停も近くにあるため、交通に関する問題はほとんど聞かない。

ウ 分野別意見

○子育て世帯関係

- ・子供連れの親はほとんど自家用車を利用している。
- ・自宅からバス停までの距離が近ければ子供連れのバス利用も可能だが、距離が遠くなるほど利用も難しく、結局は自家用車のほうが便利ということになってしまう。

○障害者関係

- ・バスの乗降口が高いため利用困難。ノンステップバスや低床バスの導入を望む。
- ・昇降口の幅が狭いため、荷物を持ったままでの乗り降りは困難である。

○高齢者関係

- ・現在健常な高齢者に対するタクシーの運賃補助も必要ではないか。
- ・高齢化等による運転免許証返納との関係はどう考えるのか。

エ 新たな生活交通に対する意見

○新たな移送方法等に対する意見

- ・ボランティア移送は利用者に遠慮があると考えられ、また、事故の問題もあるので、公共が輸送サービスや地域バス等を運行したほうが良いのではないか。
- ・他の先進自治体のように行政主導で独自路線を、公的補助も利用して検討してほしい。
- ・大型タクシーを利用した乗合い方式等の検討も必要ではないか。

オ バス事業者に対する意見・要望

○バス車両について

- ・バスを小型化し、町内をくまなく移動できれば便利であり、利用者も増えるのではないか。

カ 大野地区社会福祉協議会における移送サービスについて

○大野地区社会福祉協議会における利用状況等について

大野地区において、移動のための「足」の確保をどのようにすればよいかアンケート調査を行った。その結果、通院や買い物が困難であり、特に買い物の場合、帰りは荷物があるので自宅まで移送してほしいとの要望があった。

そのため、移送サービスを実施することになった。

現在、7年目に入り、平均利用者数は月に4人、一番多かった月は16人もの利用者があった。

ボランティア運転手は16名で、ローテーションにより対応している。

サービスは1週間に1回利用できる。土日は対応していない。利用者は利用希望日の2～3日前までに予約をすることとしているが、突発的な場合でも対応可能であれば対応している状況である。

保険については、運転者も利用者も加入している。

しかし、最近は利用者が気兼ねをしてこのサービスを利用せず、乗合でタクシーを利用しているケースもある。

キ アンケート調査について

○アンケート調査の目的や対象者について

- ・アンケート調査の目的がはっきりしていない。
- ・普段の移動に困っている人を対象とするのであれば、高齢者に対象を絞って調査すべきではないか。

2. 生活交通（陸地部）に係るアンケート結果

（1）調査の概要

ア 調査の目的

本調査は、町民の路線バスの利用状況や外出状況のほか、現在の路線バスを中心とした生活交通では対応しきれない人などに対する「新たな生活交通」へのニーズを把握し、生活交通活性化計画を策定するための基礎資料とするために実施しました。

イ 調査の対象者

調査の対象者は、15 歳以上の町民を対象としました。

ウ 調査の内容

調査の内容は、①回答者自身について、②路線バスの利用状況、③高速バスの利用状況、④「新たな生活交通」へのニーズ、の大きく 4 項目です。

エ 調査の方法

郵送での配布回収としました。

オ 調査の期間

調査の期間は、平成 23 年 11 月 18 日(金)から 12 月 16 日(金)の間としました。

カ 調査票の回収状況

アンケート調査表の配布数は 2,000 件（不在により不達となった 8 件を含む。）、回収数は 1,134 件で、回収率は 56.9%でした。地区別（平生・大野・曾根・佐賀）における回収率に大きな差異はありませんでした。

表 調査票の配布・回収状況

地区	配布件数（件）	回収数（件）	回収率（%）	備 考
平 生	961	548	57.0	大字平生町・平生村・堅が浜・宇佐木
大 野	392	221	56.4	大字大野南・大野北
曾 根	281	159	56.6	大字曾根
佐 賀	358	205	57.3	大字佐賀・小郡・尾国・佐合島
無回答	－	1	－	
合 計	1,992	1,134	56.9	

※不達件数が 8 件あるため、配布件数は 2,000 件と一致しません。

(2) 調査結果の概要

ア 路線バスの利用状況

路線バスを月1回以上利用する人については、全体では14.8%となり、月に1回から3回程度利用される人が大部分を占めています。

地区別にみると、佐賀地区が18.6%と最も高く、次いで曾根地区18.4%、平生地区14.5%、大野地区7.8%の順になっています。

主要なバス路線から最も距離があり、1日1往復のバス運行のみである大野地区が最も利用率が低くなっています。

一方、町中心部から距離があるため自転車や徒歩での移動が難しい佐賀地区や曾根地区は利用率が高いという結果となっています。

表 路線バスの利用状況

(単位：%)

地 区	毎日	週5～6日	週3～4日	週1～2日	月2～3回	月1回程度	合計
全 体	0.2	0.3	1.0	2.5	4.5	6.3	14.8
平生地区	0.2	0.2	0.9	2.6	4.0	6.6	14.5
大野地区	－	0.5	－	0.9	2.3	4.1	7.8
曾根地区	－	－	2.5	3.2	3.2	9.5	18.4
佐賀地区	0.5	0.5	1.0	3.4	8.8	4.4	18.6

イ 路線バスを利用している（月1回以上）と答えた人の状況

(ア) 主な外出目的について

主な外出目的については、全体では「通院」が50.3%と最も高く、次いで「買い物」24.8%の順になっており、この2つで外出目的の約3/4を占めています。

地区別にみると、佐賀地区において「通院」が65.8%と最も高くなっています。

表 路線バスを利用した主な外出目的

(単位：%)

地 区	通 院	買 い 物	レジャー	通 勤	その他
全 体	50.3	24.8	10.3	3.6	11.0
平生地区	45.6	27.8	11.4	5.1	10.1
大野地区	47.1	23.5	17.6	5.9	5.9
曾根地区	41.4	27.6	13.8	3.4	13.8
佐賀地区	65.8	18.4	2.6	－	13.2

(イ) 主な行き先について

主な行き先については、全体では「柳井市」が59.8%と最も高く、次いで「平生地区」29.3%、「光市・下松市・周南市」6.7%の順となっています。

地区別にみると、佐賀地区を除いて「柳井市」が最も高くなっています。佐賀地区については、「平生地区」が最も高くなっています。

表 路線バスを利用した主な行き先

(単位：%)

地 区	町 内				町 外						
	平生地区	大野地区	曾根地区	佐賀地区	柳井市	田布施町	上関町	光・下松・周南市	岩国市	周防大島町	その他
全 体	29.3	－	－	1.8	59.8	－	0.6	6.7	1.2	－	0.6
平生地区	20.3	－	－	－	67.1	－	－	8.9	2.5	－	1.2
大野地区	17.6	－	－	－	64.7	－	－	17.6	－	－	－
曾根地区	37.9	－	－	－	58.6	－	－	3.4	－	－	－
佐賀地区	47.2	－	－	8.3	41.7	－	2.8	－	－	－	－

(ウ) バス停までの交通手段について

バス停までの交通手段については、全体では「徒歩」が86.6%を占めており、路線バス利用者のほとんどの人は歩いてバス停まで移動しています。

地区別にみても、すべての地区において「徒歩」によるバス停への移動が最も高くなっています。

表 バス停までの交通手段

(単位：%)

地 区	徒 歩	自転車	家族送迎	タクシー	その他
全 体	86.6	7.6	1.7	2.9	1.2
平生地区	86.2	8.0	2.3	2.3	1.2
大野地区	72.2	22.2	－	5.6	－
曾根地区	96.4	－	－	3.6	－
佐賀地区	86.1	5.6	2.8	2.8	2.7

(エ) 路線バスに対する満足度について

路線バスに対する満足度については、全体では「大変満足」「やや満足」を合わせて50%となっており、路線バス利用者の満足度は比較的高くなっています。

地区別にみると、平生地区・佐賀地区では「大変満足」「やや満足」を合わせて50%を超えていますが、大野地区・曾根地区では、40%台にとどまっています。

表 路線バスに対する満足度

(単位：%)

地 区	大変満足	やや満足	どちらとも いえない	やや不満	大変不満
全 体	19.3	30.7	28.0	15.3	6.7
平生地区	23.3	27.4	23.3	19.2	6.8
大野地区	6.7	33.3	40.0	20.0	-
曾根地区	16.0	32.0	32.0	8.0	12.0
佐賀地区	20.6	35.3	32.4	8.8	2.9

(オ) 路線バスを利用しにくい点について

路線バスを利用しにくい点については、全体では「バスの便数が少ない」が26.0%で最も高く、次いで「バス運賃が高い」16.6%、「バス停に施設がない」11.0%、「最終便の時刻が早い」と「バスと鉄道の乗り継ぎが不便」が7.8%、「目的地へのバス路線がない」6.8%の順になっています。

地区別にみると、各地区ともに「バスの便数が少ない」が最も高く、佐賀地区においては30%に達しています。

その他の項目では、町中心部から遠距離となる佐賀地区や曾根地区においては「バスの運賃が高い」が他地区と比べて高くなっています。

表 路線バスを利用しにくい点（複数回答）

(単位：%)

地 区	バスの便数 が少ない	バスの運賃 が高い	バス停に 施設がない	最終便の 時刻が早い	バスと鉄道の 乗り継ぎが 不便	目的地への バス路線が ない
全 体	26.0	16.6	11.0	7.8	7.8	6.8
平生地区	25.7	13.2	9.7	9.0	10.4	6.9
大野地区	23.3	10.0	13.3	6.7	13.3	10.0
曾根地区	22.4	20.7	12.1	5.2	5.2	10.3
佐賀地区	30.0	21.4	12.9	7.1	2.9	2.9

ウ 路線バスの今後の利用意向について

路線バスの今後の利用意向については、全体では「現在利用しているし、今後も利用すると思う」「現在も利用しているが、運行サービスがもっと良くなればもっと利用したい」と回答した人が合計で14.1%となっており、前述「ア」の設問における月1回以上バスを利用すると回答した人の意見を反映した結果となっています。また、「現在利用していないが、運行サービスがもっと良くなれば利用したい」と回答した人が14.0%となっています。

地区別にみると、「現在は利用していないが、運行サービスがもっと良くなれば利用したい」と回答した人は大野地区が20.0%と最も高く、現在のバス路線の現状を反映していると考えられます。

表 路線バスの今後の利用意向

(単位：%)

地 区	現在利用しているし、今後も利用すると思う	現在利用しているが、運行サービスがもっと良くなればもっと利用したい	現在利用していないが、運行サービスがもっと良くなれば利用したい	現在は利用していないが、今後利用する可能性がある	現在も利用していないが、今後利用しないと思う	その他
全 体	9.2	4.9	14.0	25.1	42.2	4.6
平生地区	8.6	5.7	13.2	23.8	44.3	4.4
大野地区	5.1	2.9	20.0	25.1	44.0	2.9
曾根地区	10.4	6.7	11.1	26.7	40.7	4.4
佐賀地区	13.9	3.3	12.6	28.5	35.8	5.9

エ 今後の路線バスサービスへの要望事項について

前述「ウ」の設問のうち、「現在利用しているが、運行サービスがもっと良くなればもっと利用したい」「現在利用していないが、運行サービスがもっと良くなれば利用したい」と回答した人に対して、利用するにはどのようなサービスが必要かという設問をしたところ、以下の結果となりました。

全体では、「バスの便数が増えたら利用したい」「バスの運賃がもっと安くなったら利用したい」「自宅または目的地の近くにバス停ができれば利用したい」と回答した人が多数を占めています。

地区別にみると、大野地区は「バスの便数が増えたら利用したい」が31.6%と最も高く、曾根地区・佐賀地区は「バスの運賃がもっと安くなったら利用したい」が高くなっています。

表 今後の路線バスサービスへの要望事項

(単位：%)

地 区	バスの便数が増えたら利用したい	バスの運賃がもっと安くなったら利用したい	自宅または目的地の近くにバス停ができれば利用したい	バスと鉄道を乗り継ぎやすくすれば利用したい	バス停に施設（ベンチ、屋根、自転車置き場等）ができれば利用したい
全 体	27.2	18.1	15.4	9.6	6.4
平生地区	25.3	17.9	17.1	10.1	7.0
大野地区	31.6	12.0	17.9	9.4	6.0
曾根地区	29.7	20.3	12.5	12.5	3.1
佐賀地区	24.7	25.9	8.6	6.2	7.4

オ 新たな生活交通について

現在の路線バスでは対応しきれない人に対する「新たな生活交通」のあり方については、「地域で協力し、運営、有料運行する新たな生活交通の検討が必要だと思う」「事前に登録・予約を行い、自宅から目的地までを有料運行する新たな生活交通の検討が必要だと思う」「定時・定路線ではあるが、地域内をきめ細かに有料運行する新たな生活交通の検討が必要だと思う」がほぼ同一の回答率となっています。

地区別における大きな相違は見られませんでした。

表 新たな生活交通について

(単位：％)

地 区	地域で協力し、運営、有料運行する新たな生活交通の検討が必要だと思う	事前に登録・予約を行い、自宅から目的地までを有料運行する新たな生活交通の検討が必要だと思う	定時・定路線ではあるが、地域内をきめ細かに有料運行する新たな生活交通の検討が必要だと思う	新たな生活交通は必要ないと思う	わからない
全 体	25.9	20.5	22.3	5.0	22.8
平生地区	25.7	18.0	24.4	4.8	23.8
大野地区	27.0	20.9	20.9	5.1	21.4
曾根地区	24.7	22.7	22.7	6.7	20.0
佐賀地区	26.4	25.8	17.6	3.8	23.6

カ 自由記述欄における記述内容について

今回のアンケート調査では、設問のほかに自由記述欄を設け、生活交通に対する要望や考え方などを任意に回答していただきました。

1,134人の回答者のうち自由記述欄に記入された人は339人で、約3割の人が何らかの記載をされていました。

項目別にみると、「新たな生活交通に関する意見と考えられるもの」154件、「バス事業者に対する要望と考えられるもの」115件、「現在は充足しているものの将来について不安があるとされたもの」58件になっています。

表 自由記述欄における記述内容

(単位：件)

地 区	バス事業者に対する要望と考えられるもの	新たな生活交通に関する意見と考えられるもの	タクシーなどに対する助成制度に関するもの	現在は充足しているものの将来について不安があるとされたもの	スクールバスに関するもの	その他
全 体	115	154	22	58	5	84
平生地区	56	64	13	29	3	43
大野地区	23	34	3	7	0	12
曾根地区	21	25	3	10	1	13
佐賀地区	15	31	3	12	1	16

※一人で複数の区分にまたがる記述があった場合は、各々を1件としてカウントしています。

3 生活交通に関する地区団体のヒアリング結果

(1) 調査の概要

ア 調査の目的

各地区の実情に即した実効性のある、持続可能な生活交通のあり方を検討するため、生活交通に関する各地区の実情や課題、意見等に関するヒアリングを実施しました。

イ 調査項目

各地区におけるヒアリング調査項目は、以下のとおりです。

1. 外出の方法について
2. 路線バスの利用状況について
3. 路線バス利用における問題点について
4. 今後の生活交通のあり方等について
5. その他生活交通に対する意見・要望等

ウ 地区団体のヒアリングの日程

地区団体のヒアリングは、下記の日程により実施しました。

表 地区団体のヒアリング日程

地 区	実施年月日	開催場所
曾根地区 (曾根地区福祉の輪づくり 運動推進協議会)	平成23年10月13日(火)	曾根公民館
大野地区 (大野地区社会福祉協議会)	平成23年12月21日(水)	大野コミュニティセンター
平生地区 (平生地区社会福祉協議会)	平成24年1月11日(水)	ふれあいまちづくり センター (あいあむ)
佐賀地区 (佐賀地区福祉の輪づくり 運動推進協議会)	平成24年1月30日(月)	佐賀公民館

(2) 地区団体等のヒアリングの結果

ア 曾根地区 (曾根地区福祉の輪づくり運動推進協議会)

項 目	内 容
外出方法	・大野～佐賀の農免道路沿いに住む高齢者で、車の運転ができない人のなかには、自転車あるいは徒歩で買い物に出かける人もいるので、バスが運行されると高齢者の買い物等に変助かると思う。(路線バスだけでなく、乗合タクシー等の方法も検討して欲しい。) ・車の運転ができない人は、町内の病院に行くためにタクシーを利用しているが、往復で約4,000円も運賃がかかるため、交通費がかなりの負担になっている。
路線バス利用状況	・路線バスの利用はほとんどないのでは。(乗客数の多い時間帯は通学時ぐらいではないか。) ・買い物に行く際、行きは路線バス、帰りは荷物があるのでタクシーを利用している。(高齢者から聞いた話) ・周南市、光市方面にバスで出かける人が割といる。近くに周南市・光市方面行のバス停がないので、南周防大橋を自転車または徒歩で渡って田布施町のバス停まで移動している。
路線バス利用における問題点	・運賃が高い。他の市町のように100円、200円で乗れるバスがあれば利用者も増えるのではないかな。 ・曾根の山間部から最寄りのバス停まで徒歩で30～40分もかかる。 ・バスの乗降ステップが高いため、利用しづらい。ノンステップバスを導入すれば高齢者が楽に乗り降りできる。 ・広島行の高速バスと路線バスの乗り継ぎが連絡されていない。 ・田布施町方面へ行く路線がない。病院等へ通院する人がいるため、バス路線は必要と思われる。
今後の生活交通のあり方等	・無料の高齢者福祉バスを運行日、ルートを決めて運行させてみてはどうか。(下松市では曜日を決めて、笠戸島地区及び花岡・久保地区と老人福祉センターを無料運行するバスがある。社会福祉協議会が運営、運行している。) ・買い物や病院に行く時に、デイサービスの送迎バスのように、病院や大型スーパーなどの送迎バスが路線バスの隙間を埋めてほしい。
その他の意見	・運転免許証返納による町の助成制度が導入されたらよいと思う。

イ 大野地区（大野地区社会福祉協議会）

項 目	内 容
外出方法	・ほとんどの人は自家用車で外出している。
路線バス利用状況	・自家用車の方が便利なので、ほとんど利用しない。路線バスを利用する人はごく一部である。
路線バス利用における問題点	・自宅からバス停まで距離が遠い。
今後の生活交通のあり方等	・現在の移送サービスのように自宅から目的地まで行けるシステムが便利である。（高齢者や障害者等にとっては大事な移動手段） ・移送サービスを利用可能な人（利用条件に該当する人）だけでなく、誰でも利用できる方法が良い。（ワゴン車で地域を巡回） ・曜日によりルート（地区）を決めて、小型車両で巡回すれば利用者も増加するのではないか。（自宅の近くまで来てくれると良い。荷物の積み下ろしをしてくれる人に運転してほしい。） ・高齢者にとっては、買い物時の荷物等のことを考えると、自宅近くまで送迎してくれるシステムが必要である。 ・自宅からバス停まで移送する方法も考えられるが、高齢者にとっては乗り換え（乗ったり降ったり）が大変であり、嫌がると思う。
その他の意見	・現在の移送サービスの運転手をアルバイトや外部の人間で行えば、気兼ねせずに利用できるのではないかと。（現在は運転手がボランティアのため、利用者が気兼ねしている。）

ウ 平生地区（平生地区社会福祉協議会）

項 目	内 容
外出方法	・高齢者がシニアカーに乗っている姿を佐賀地区でよく見かけるが、堅ヶ浜地区には一人もいない。歩いて出かける姿をよく見かける。（健康のため） ・運転免許証を持っている高齢者は、運転が危険であると認識しつつも、自動車で出かけてしまう。
路線バス 利用状況	・柳井方面（ショッピングセンター）に行くために、よく路線バスを利用しているが、昼間などはほとんど乗客がおらず、貸切状態である。 ・ここ何年も路線バスを利用していない。
路線バス 利用に おける 問題点	・バスの料金が安い。 ・アンケートの自由記述には、「バスの便数が少ない」という意見があるが、必要な時間帯にバスが運行されていないだけで、実際はかなりの便数が運行されていると思う。必要な時間帯に効率よく運行されるようにし、無駄な便はなくすようにしたら良い。
今後の 生活交通の あり方等	・ドアツードアで対応するのは、過保護になりすぎているのではないかと。 ・地区別、自治会別で曜日を決めて、利用者が集まりタクシーを利用するようにしてみてもどうか。 ・ワゴン車で地域を巡回する。 ・会員制のバスを走らせてみる。
その他の 意見	・意見なし

エ 佐賀地区（佐賀地区福祉の輪づくり運動推進協議会）

項 目	内 容
外出方法	・バス停まで行くのに30分以上かかる地区があり、その地区のほとんどの人は自家用車で外出している。80歳以上の人も、仕方なく自家用車を運転している。 ・大段地区では、移動の際、自家用車を乗り合わせたり、買い物を頼んだり地区の人たちが協力している。 ・タクシーを利用することさえ気兼ねをする。（佐賀地区にはタクシー事業者はなく、遠方の平生地区から来てもらうことになるため）
路線バス利用状況	・意見なし
路線バス利用における問題点	・路線バスではないが、上関町営バスに乗車できればいいのだが。 ・柳井市の総合病院前のバス停が不便。できれば病院の入口付近に乗り入れて欲しい。（バス停から病院までの移動が高齢者には負担になる。）
今後の生活交通のあり方等	・意見なし
その他の意見	・現在の路線バスの運行状況を維持して欲しい。今より便数が減っては困ると思う。 ・子供料金があるので、シルバー料金があれば良いと思う。

第4章 生活交通（陸地部）に係る課題

1 町全体の課題

（1）人口減少や高齢化の更なる進行への対応

現在、人口減少や少子・高齢化の時代を迎えており、今後も同様の傾向が続き、更なる人口減少や高齢化が進行するものと見込まれます。

特に、高齢者数の増加が加速度的に進行することが予測され、それに伴う身体能力の低下や交通事故の増加などを背景に、将来的には運転免許証の返納等が進むものと思われ、また、現在自家用車等で自力での移動方法を確保している人も、将来的にはその移動手段を失うことにも繋がってくると考えられます。

一方、アンケート調査等により、「今後も路線バスを使用しないと思う。」と回答した人が40%を超えており、その理由として現在は「自家用車の方が便利だから」ということから、当面は路線バス等の公共交通機関の必要性を感じていない人も、将来においては「不安がある」とアンケートに回答している人も多数あり、現在移動方法に不自由している人のみならず、将来的に移動方法を失う可能性のある人への対応についても、その対策を検討、準備する必要があると考えられます。

（2）交通不便地域への新たな交通手段等の対応

生活交通のベースと考えられる路線バスの運行体系は国道188号線及び県道光上関線を中心に維持されていますが、バス運行路線から離れた地域で生活している人にとっては、路線バスの利用が困難な状況にあると考えられ、これまでの幹線道路中心の路線バス運行や各種の助成制度に加え、新たな生活交通の導入による移動手段の確保やサービスの向上を図る必要があると考えられます。

（3）生活交通に係る支援制度について

現在、本町における生活交通に係る支援制度として、心身障害者福祉タクシー事業、介護サポートタクシー事業及び遠距離通学費補助事業を行っており、また、バス事業者に対しては運行路線の維持のために補助金を交付するなど、町民の移動手段の確保のためにさまざまな支援を行っています。

また、国の支援としてタクシー運賃割引制度や、山口県警の運転卒業証制度によるタクシー料金割引制度も行われています。

しかしながら、これら支援制度の実施に対して、いわゆる「交通弱者」と言われる人すべてに支援が行き届いているかについては、各種タクシー助成制度については利用者が少ないことや路線バス利用者数も増加していないことから、生活交通に対する現行の支援制度やバス事業者に対する支援などの施策が、町民のニーズに合致しているとは言い難い状況にあると考えられます。

（4）多様な施策（仕組み）づくりによる生活交通全体の維持への対応

生活交通の基盤となる路線バスの維持を、これまで同様に交通事業者と行政のみで実施すること、また、主な対象者となる高齢者数の増加などにより行政による各種の交通施策への助成制度を拡充することは、厳しい財政状況を考えれば困難な状況にあります。

現在、大野地区においては、大野地区社会福祉協議会による「移送サービス」が実施されていますが、今後はこのような共助（互助）の考え方に立って、地域団体等の取り組みを行政が支援するような仕組みづくりも必要となってくるものと思われます。

このような取り組みが、町内各地区において実施され、町全体に展開することができれば、現在の路線バスでは対応できない交通ニーズを補完できることになり、町的生活交通全体の維持・活性化を図ることに繋がるとともに、町民一人ひとりの生活交通に対

する認識も変えていけるものと考えられるため、町民、関係団体、交通事業者、町がお互いを補完しあう形での「生活交通」を新たに構築していく必要があります。

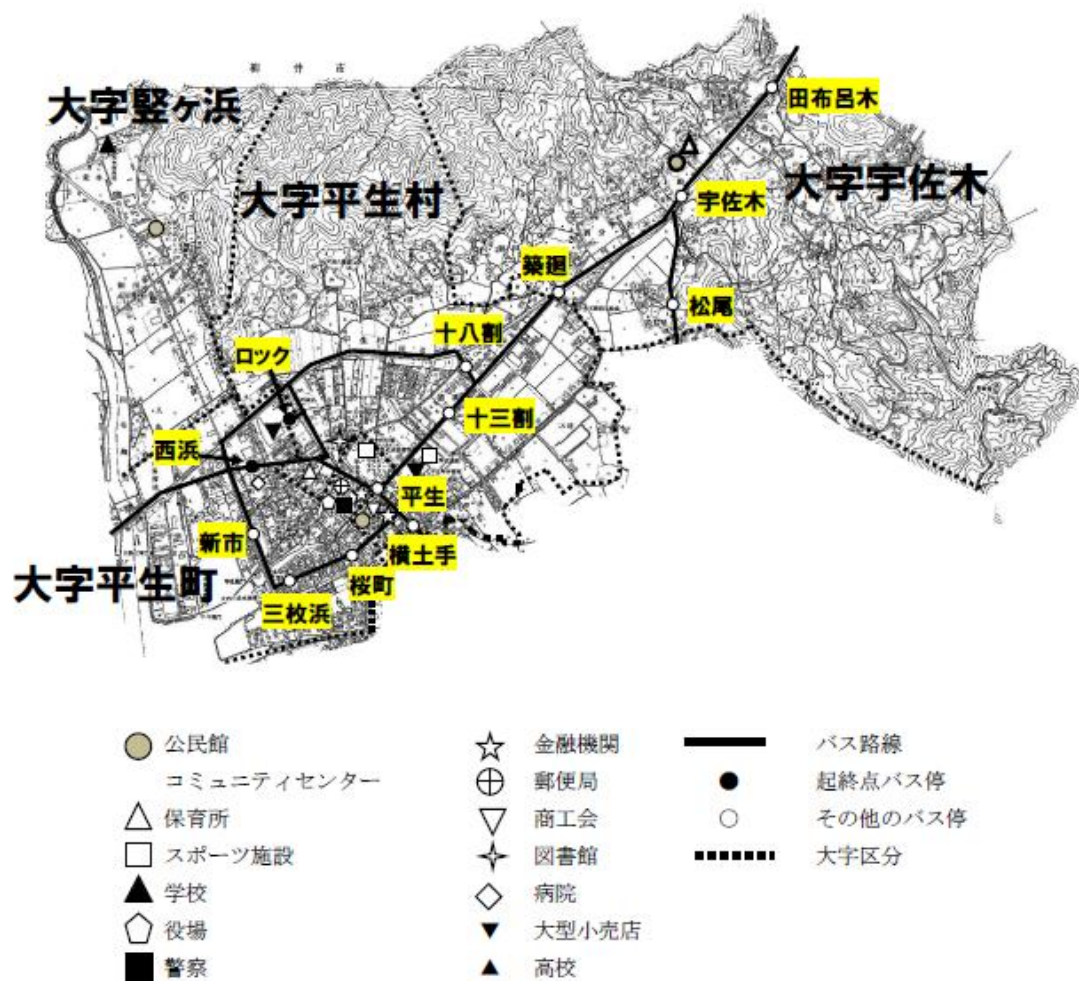
2 地区別の課題

(1) 平生地区（大字平生町、平生村、堅ヶ浜、宇佐木）の課題

表 生活交通に係る現状と課題

区 分		内 容
生 活 交 通 の 課 題 や 問 題 点		・徳山方面や上関方面の路線バスの分岐点となっており、他地区と比較して路線バスの運行回数は多い。 ・堅ヶ浜地区においては路線バスが運行されていないため、町中心部や田布施町・柳井市方面へ向かう公共交通機関がない。 ・国道 188 号線沿いなどバス停の近い地区を除くと、バス運行路線から距離があり、路線バスを利用しにくい地区がある。
ヒアリング結果		・柳井方面に行くために路線バスを利用しているが、昼間などはほとんど乗客がおらず、貸切状態だった。 ・バスの料金が安い。 ・アンケートでは、「バスの便数が少ない」という意見があるが、実際はかなり運行されていると思う。運行時間帯が問題ではないか。 ・地区別、自治会別で曜日を決めて乗合タクシーを利用してはどうか。 ・ワゴン車で地域を巡回してはどうか。 ・会員制のバスを走らせてはどうか。
生 活 交 通 に 関 する ア ン ケ ー ト 調 査 結 果	集 計 結 果	・路線バスを利用（月 1 回以上）している人 14.5%（79 人） ・路線バスを利用（月 1 回以上）している人の状況 ・外出目的：通院 45.6%、買い物 27.8% ・行 き 先：柳井市 67.1%、平生地区 20.3% ・路線バスに満足している人 50.7%（やや満足を含む。） ・路線バスを利用しにくい点：バスの便数が少ない 25.7%、バスの運賃が高い 13.2%、バスと鉄道の乗り継ぎが不便 10.4% ・路線バスの今後の利用意向 ・現在利用しているし、今後も利用したい 8.6% ・現在は利用していないが、運行サービスが良くなれば利用したい 13.2%
	自 由 意 見	・「車よりもバスのほうが安いし便利」と思えば利用が増える。 ・バスの無いところは、マイクロバスを走らせたほうが良いと思う。 ・町中心部の病院等を廻るバスがあればよい。 ・田布施町方面へのバス路線を復活して欲しい。 ・路線バスはお年寄りには不便。乗り降りが大変。
生 活 交 通 に 係 る 課 題		・路線バスを利用しにくい地区に対する交通手段の検討。 ・町中心部にある病院や大規模店舗・主要公共施設を連絡する交通手段の検討。

図 平生地区の生活交通の現状

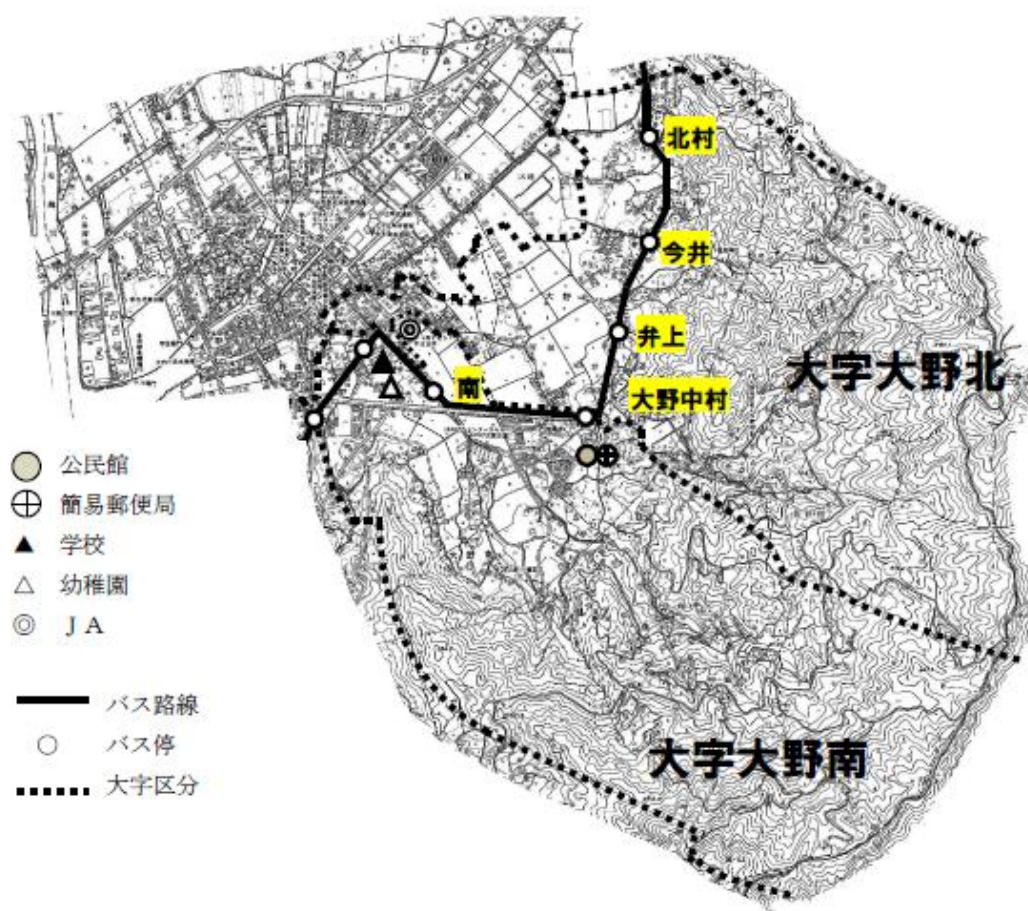


(2) 大野地区(大字大野北・大野南)の課題

表 生活交通に係る現状と課題

区 分		内 容
生活交通の課題や問題点		・上関方面行の路線バスが運行されている一部の地区を除いて、路線バスは1日1往復と少ない状況にある。 ・バス路線から距離のある山間部に集落が点在しており、バス停まで距離がある。 ・一部地区を除き、町中心部への路線バスがない。 ・大野地区社会福祉協議会において移送サービスを実施しているが、広がりが見られていない。
ヒアリングの結果		・ほとんどの人は自家用車で外出している。 ・路線バスを利用するのはごく一部の人である。 ・現在の移送サービス(大野地区社会福祉協議会運営)のように自宅から目的地まで行けるシステムが便利である。 ・移送サービスを利用可能な人だけでなく、誰でも利用できる方法が良い。(ワゴン車で地域を巡回) ・曜日によりルートを決めて小型車両で巡回すれば利用者もあるのではないかと。 ・現在の移送サービスの運転手をアルバイトや外部の人間で行えば、気兼ねせずに利用できるのではないかと。
生活交通に関するアンケート調査結果	集計結果	・路線バスを利用(月1回以上)している人7.8%(17人) ・路線バスを利用(月1回以上)している人の状況 ・外出目的:通院47.1%、買い物23.5% ・行き先:柳井市64.7%、光・下松・周南市、平生地区17.6% ・路線バスに満足している人40.0%(やや満足を含む。) ・路線バスを利用しにくい点:バスの便数が少ない23.3%、バス停に施設がない・バスと鉄道の乗り継ぎが不便13.3% ・路線バスの今後の利用意向 ・現在利用しているし、今後も利用したい5.1% ・現在は利用していないが、運行サービスが良くなれば利用したい20.0%
	自由意見	・大型バスは必要ない。バスを小型化し運行本数を増やして欲しい。 ・路線バスではなくミニバンのように5~7人乗れる車で乗合タクシーのようなものが良い。 ・1日1往復のみで往復利用できないダイヤ設定のため、不便である。 ・公民館等を生活交通のターミナルとして、路線バス(柳井駅行)や他の公民館への路線を作ってはどうか。 ・大野地区社会福祉協議会の移送サービスのよう、自宅からの移送が一番利用しやすく、高齢者にはありがたいサービスだと思う。
生活交通に係る課題		・大野地区社会福祉協議会の移送サービスは先進的事例でもあり、評価も高いが、移送するボランティアの確保や利用者の遠慮などにより、潜在的ニーズはあるものの、利用増加に結びついていない。 ・路線バスまで距離のある山間部に点在する集落に対しては、乗合バスなどの新たな対策を検討。 ・路線バスの運行時刻の改善による利用促進の検討。 ・町中心部への路線バスがないため、代替手段を検討。

図 大野地区の生活交通の現状



(3) 曾根地区(大字曾根)の課題

表 生活交通に係る現状と課題

区 分		内 容
生 活 交 通 の 課 題 や 問 題 点		・路線バスは、県道光上関線沿いに運行されている。 ・路線バスを利用しにくい地区が県道光上関線の東側に位置する山間部に広範囲に広がっている。
ヒアリングの結果		・山間部の農免道路にバスが運行すると高齢者の買い物等に変助かると思う。 ・車の運転ができない人は、町内の病院へ行くためにタクシーを利用しているが、交通費がかなりの負担になっている。 ・買い物に行く際、行きはバス、帰りは荷物があるので、タクシーを利用している。 ・山間部から最寄りのバス停まで徒歩で30～40分もかかる。 ・田布施町方面へ行く路線がない。田布施町方面へ通院する人がいるため、路線バスが必要と思われる。 ・無料の高齢者福祉バスを、運行日・ルートを決めて運行させてはどうか。 ・買い物や病院に行く時に、デイスサービスの送迎のように、病院や大型小売店などの送迎バスが路線バスの隙間を埋めてほしい。 ・運転免許証返納による町の助成制度が導入されたら良いと思う。
生 活 交 通 に 関 す る ア ン ケ ー ト 調 査 結 果	集 計 結 果	・路線バスを利用(月1回以上)している人18.4%(29人) ・路線バスを利用(月1回以上)している人の状況 ・外出目的:通院41.4%、買い物27.6% ・行 き 先:柳井市58.6%、平生地区37.9% ・路線バスに満足している人48.0%(やや満足を含む) ・路線バスを利用しにくい点:バスの便数が少ない22.4%、バスの運賃が高い20.7%、バス停に施設がない12.1% ・路線バスの今後の利用意向 ・現在利用しているし、今後も利用したい10.4% ・現在は利用していないが、運行サービスが良くなれば利用したい11.1%
	自 由 意 見	・地区で協力・運営し、通学・通院・通勤に活用できる生活交通があれば便利。 ・柳井～上関便を利用することが多いが、数本程度でいいので快速便が欲しい。 ・バス停のほか、集落の中心部まで来てほしい。(病院、大型小売店、公共施設等) ・バスの小型化が必要。 ・高齢者には地区内路線バスが必要。 ・有料運行でよい。(マイクロバス程度の車両で)
生 活 交 通 に 係 る 課 題		・路線バスを利用しにくい地区に対する交通手段の検討。 ・高齢化も進んでいることから、通院など福祉目的に限定した交通手段の検討。 ・山間部地区の生活道路が狭隘な地域には、乗合タクシーなどの新たな生活交通の検討。

図 曾根地区の生活交通の現状

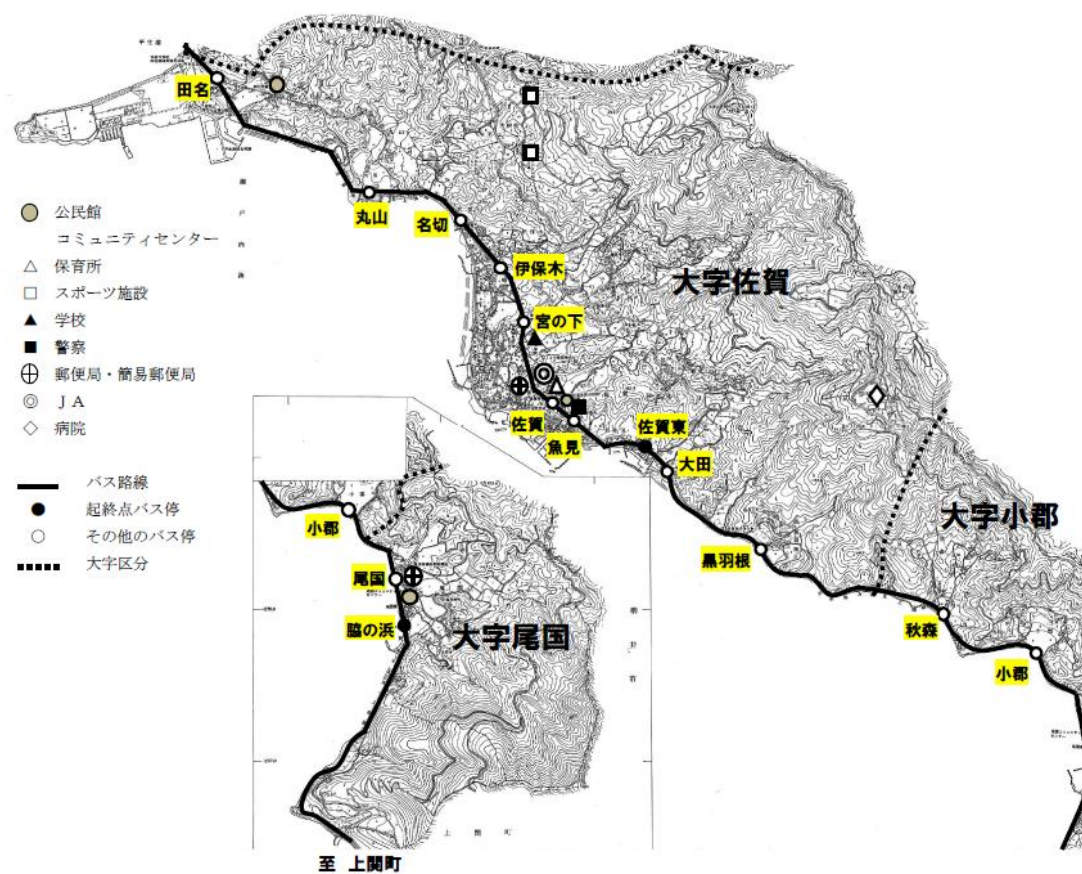


(4) 佐賀地区（大字佐賀、小郡、尾国）の課題

表 生活交通に係る現状と課題

区 分		内 容
生 活 交 通 の 課 題 や 問 題 点		・路線バスは、県道光上関線沿いに運行されている。 ・佐賀地区は佐賀・小郡・尾国の地区から構成されており、それぞれに交通事情が異なっている。 ・路線バスを利用しにくい地区が県道光上関線の東側に位置する山間部に広範囲に広がっている。
ヒアリングの結果		・バス停まで徒歩で30分以上かかる地区があり、その地区のほとんどの人は自家用車で外出している。 ・山間部にある大段地区では、移動の際、自家用車を乗り合わせたり、買い物を頼んだりと地区の人たちが協力している。 ・タクシーを利用することさえ気兼ねをする。(佐賀地区にはタクシー事業者はなく、遠方の平生地区から来てもらうことになるため) ・路線バスではないが、上関町営バスに乗車できればいいのではないかと。 ・現在の路線バスの運行状況を維持して欲しい。今より便数が減っては困る。 ・子供料金があるので、シルバー料金があれば良いと思う。
生 活 交 通 に 関 す る ア ン ケ ー ト 調 査 結 果	集 計 結 果	・路線バスを利用（月1回以上）している人18.6%（38人） ・路線バスを利用（月1回以上）している人の状況 ・外出目的：通院65.8%、買い物18.4% ・行 き 先：平生地区47.2%、柳井市41.7% ・路線バスに満足している人55.9%（やや満足を含む） ・路線バスを利用しにくい点：バスの便数が少ない30.0%、バスの運賃が高い21.4%、バス停に施設がない12.9% ・路線バスの今後の利用意向 ・現在利用しているし、今後も利用したい13.9% ・現在は利用していないが、運行サービスが良くなれば利用したい12.6%
	自 由 意 見	・各地区への巡回バスが運行されたら良いと思う。(町内、通院、買い物、保育園、通学を含む) ・路線バスは、朝夕（学生・通勤）のみでよいと思う。 ・通学時以外はマイクロバスでよいと思う。 ・乗合タクシー等の新たな生活交通の検討をすべきだと思う。 ・町専用のマイクロバスが良い。 ・予約タクシー的なことを気軽に利用出来たらよい。
生 活 交 通 に 係 る 課 題		・佐賀地区は町中心部から最も距離があり、他の地区と比較しても移動時間や運賃等がかかるため、運賃助成等を検討。 ・尾国地区については、上関町営バスの利用を希望する声もあることから、共同運行等の検討。 ・路線バスを利用しにくい地区（県道光上関線より東側の山間部）と沿岸部（公共施設、病院）を連絡する交通手段の確保。（予約タクシー、ボランティア運行等）

図 佐賀地区の生活交通の現状



第5章 生活交通（陸地部）のあり方

1 基本目標

第四次平生町総合計画において、生活（公共）交通に係る基本方針を施策体系の中に「利便性の高い公共交通の確保」として位置づけています。

こうした施策方針や生活交通に係る現状や将来的な課題を踏まえ、平生町における生活交通（陸地部）に係る基本目標を以下のように掲げます。

【平生町総合計画】

基本目標Ⅱ 快適で住みよいまち

基本政策6 暮らしやすいまちづくり

施策 27 利便性の高い公共交通の確保

基本方針 公共交通機関を必要としているすべての人が、バスなどを使って気軽に出かけることができる利便性の高いまちづくりを進めます。

人や環境にやさしい公共交通機関の活性化を図るとともに、交通空白地帯を解消し、移動の利便性の向上に努めます。

《 基本目標 》

利便性の高い持続可能な生活交通の確立

2 基本方針

(1) 持続可能な生活交通の維持・再構築

現在、町の生活交通の根幹をなしているバス事業者による路線バスを中心とした公共交通体系の維持・確保及び活性化を図るため、各地区の実情や住民からの要望に対応した見直しを検討し、併せて各種の交通施策に対する助成制度も見直すなど、町全体としてのサービスを実効性の高い効率的なものとするよう全体のバランスに配慮した生活交通の再構築を図ります。

(2) 利便性の高い生活交通の実現に向けた町民ニーズへの的確な対応

いわゆる「交通弱者」を含め、すべての町民が利用しやすい方法での選択可能な交通手段を組み合わせることにより、周辺市町を含めた目的地までの移動方法の確保に努めます。

(3) 各地区の状況に対応した移動手段の確保を目指した生活交通の実現

地区ごとに地理的条件、人口構成・分布が異なっていることから、地区ごとの状況を踏まえた柔軟な移動方法の実現を図るため、既存の路線バスなどの効率的な活用方法や乗合タクシーなどの新たな生活交通の導入を検討します。

(4) 行政や住民団体等との協働による生活交通の構築

現在、大野地区においては大野地区社会福祉協議会による移送サービスに取り組んでいるように、町民一人ひとりの生活交通に対する認識の醸成と、住民の主体的な取り組みを活かし、各種団体との協働による新たな形での各地区内移送を基本とする生活交通の構築も検討します。

3 生活交通（陸地部）の体系

（1）全体方針

ア 周辺市町との連絡

周辺市町（柳井市、上関町）との連絡は路線バスで行いますが、各種の交通施策に係る助成制度の見直しや、各地区の状況に応じて新たな生活交通の導入（予約乗合タクシー、小型車両による新たな路線運行等）を検討します。

バス路線の無い田布施町との連絡については、今後田布施町との協議を行い、実現の可能性を含めて検討します。

イ 町内の連絡

町内各地区と町中心部の連絡についても、路線バスでの移動を基本としますが、各種の交通施策に係る助成制度の見直しや、各地区の状況に応じて新たな生活交通の導入（予約乗合タクシー、小型車両による新たな路線運行等）を検討するほか、住民組織と連携した各地区内移送を基本とした交通手段についても検討します。

(2) 地区別の方針

ア 平生地区

平生地区を運行する路線バスは現行の運行を維持します。

バス停がない、あるいは路線バスを利用しにくい地区への対応として、乗合タクシーなどの新たな生活交通の導入を検討します。

イ 大野地区

大野地区では、町中心部に近い一部地区を除き、バスダイヤが1日1往復であり、また、往復で利用できないダイヤ設定となっていることから、路線バスの運行ダイヤ等の見直しを要望します。

また、路線バスを利用しにくい地区への対応として、現在行われている大野地区社会福祉協議会による移送サービスへの支援や乗合タクシーなどの新たな生活交通の導入についても検討します。

ウ 曽根地区

曽根地区を運行する路線バスは現行の運行を維持します。

路線バスを利用しにくい地区への対応として、町中心部などへの乗合タクシーなどの新たな生活交通の導入を検討します。

エ 佐賀地区

佐賀地区を運行する路線バスは現行の運行を維持します。

路線バスを利用しにくい地区への対応として、町中心部などへの乗合タクシーなどの新たな生活交通の導入や住民組織と連携した移送サービスの実現に向けた支援策を検討します。

また、尾国地区については、上関町営バスの利用の可否などについて、今後上関町と協議を行います。

4 路線バス見直しの方針

(1) 町の方針

ア 運行回数、運行時間帯等の見直し

路線バスについては、町内外との連絡の維持・強化を図るため、原則として既存路線や運行本数の維持を基本としつつも、路線バスの運行回数や運行時間帯等については、町民からの要望等により、以下のとおり、今後バス事業者と協議を行います。

- 利便性の低い路線バスについては、町内を運行している路線バス全体の中において運行ダイヤや本数について利便性の向上を実現できるようにバス事業者との協議を実施
- 高齢者の通院・買い物に配慮した運行ダイヤの設定
- スクールバスとして利用の多い平日の朝夕の時間帯については、他の時間帯便との調整による見直し
- 利用者の減少する昼間の時間帯は小型バスなどへの車両の見直し

イ 運行基盤の整備

乗降客の多いバス停や小学生、中学生がスクールバスとして利用するバス停については、バスの待ち時間を安全に過ごせるよう整備するほか、高齢者や障害者等の利用に配慮したバリアフリー車両への計画的な更新を行えるよう、今後バス事業者と連携しながら検討します。

5 路線バスを利用しにくい地域への対応

(1) 周辺市町間連絡交通手段

生活交通の根幹である路線バスの利用を基本とし、路線バス利用困難な地域から最寄りのバス停等への移動方法の確保に努めます。

特に路線バスの利用しにくい地区においては、地域の実情に合わせた形で交通事業者に対する町からの委託等による対策を検討します。

運行方式は地区の実情に応じて選択することとし、複数の運行方式を組み合わせるなど柔軟に対応することとします。

《具体的な例》

運行方式：予約乗合タクシー、小型車両による運行

運行主体：予約乗合タクシー ⇒ 交通事業者、平生町

小型車両による運行 ⇒ 平生町

運行区間：自宅または最寄りの乗降場所から町中心部及び周辺市町の病院等

運行日：平日のみの運行

運行回数：1日当たり2往復（原則）

運賃：運行方式により今後検討

(2) 町内地区間連絡交通手段

地区間の連絡についても、路線バスの利用を基本とします。

各地区内における路線バスの利用しにくい地区においては、地域の実情に合わせた形で交通事業者に対する町からの委託等による対策を検討します。

また、大野地区において地区社会福祉協議会が継続実施している移送サービスについては地区住民からの評価も高いと考えられることから、町は取り組みに対する支援方法等を検討します。

その他の地区においても、大野地区と同様の取り組みを導入する住民団体等に対して、支援の方法等を含め検討します。

《具体的な例》

運行方式：予約乗合タクシー、小型車両による運行、住民団体等による交通手段

運行主体：予約乗合タクシー ⇒ 交通事業者、平生町

小型車両による運行 ⇒ 住民団体、平生町

運行区間：自宅と地区中心地（主要バス停、病院等）

運行日：週1～2日（平日のみ）程度を基本（地区別に対応を検討）

運行回数：1～2往復（地区別に対応を検討）

運賃：運行方式により今後検討

6 公共交通機関の利用促進

路線バスを中心とした生活交通の重要性について、町民が再認識し、生活交通体系を町全体、あるいは地区ごとに維持し、今後も継続していくことができるような意識醸成のため、生活交通全体の現状や課題などについて、町民や交通事業者、行政や地区における活動団体が連携して以下のような取り組みの推進を検討します。

(1) 公共交通機関の利用促進への取り組み強化

省エネルギー対策や地球環境にも配慮した温室ガスの抑制を図るため、自家用車の代替手段としての公共交通機関の利用促進を図るとともに、路線バスの維持・確保にも繋がるよう、「ノーマイカーデー」を設定するなどの取り組みを推進します。

また、地区別・路線別の時刻表の作成や着色等による系統別のバス路線図等の案内看板を公共施設等に設置するなど、利用者の利便性を考慮した利用促進への取り組みを推進します。

7 今後の取り組み方針等について

今回、町全域及び各地区のあるべき生活交通について協議・検討し、計画を作成しました。計画策定後においては、この実現に向けて引き続いて以下のような取り組みを推進します。

(1) 生活交通活性化計画の具現化

本計画の作成に当たり、各地区での協議やアンケート調査の実施により、生活交通に対する認識が高くなっていると思われます。

計画の基本目標である「利便性の高い持続可能な生活交通の確立」を具現化するために、本町における生活交通の基盤である路線バスの維持・活性化のための利用促進に向けた取り組みのほか、路線バスでは対応しきれない地域などの個別事例等について関係者との協議を開始し、新たな生活交通の導入を具体的な形で効率的に運用できるよう検討し、具現化できるよう取り組みを進めます。

(2) 生活交通活性化計画具現化への支援

本計画に基づいた路線バスの維持・活性化や新たな生活交通の導入については、計画の具現化に向けた取り組みを進めるための支援方策について協議・検討します。

特に、住民団体主体の取り組みに対しては支援を拡充し、新たに導入を検討する団体等に対しては、関係機関との協議や必要な許認可申請についての支援に取り組むなど、地区の実情に柔軟に対応し、ニーズに沿った形での取り組みへの支援を一体となって進めていきます。

資料

1 平生町生活交通活性化計画策定の経緯

平成23年	8月10日	平生町生活交通活性化計画策定庁内委員会準備会
	8月24日	平生町生活交通活性化計画策定庁内委員会会議
	9月27日	第1回平生町生活交通活性化計画策定準備委員会
	10月13日	地区協議（曽根）
	10月25日	第2回平生町生活交通活性化計画策定準備委員会
	11月18日～12月16日	生活交通に関するアンケート調査実施（回収率56.9%）
	12月21日	地区協議（大野）
平成24年	1月11日	地区協議（平生）
	1月30日	地区協議（佐賀）
	5月30日	第1回平生町生活交通活性化協議会
	7月11日	地区協議（平生）
	7月18日	地区協議（大野）
	7月31日	第2回平生町生活交通活性化協議会
	8月 7日	地区協議（佐賀）
	8月13日～9月12日	パブリック・コメント実施
	9月28日	第3回平生町生活交通活性化協議会
	10月 1日	平生町生活交通活性化計画策定

2 平生町生活交通活性化協議会設置要綱

(設置)

第1条 平生町に在住する個人（以下「平生町民」という。）の日常生活に不可欠で、かつ、大量に旅客を運送する公共交通機関（以下「生活交通」という。）の活性化を図るにあたり、生活交通事業者や生活交通利用者等の意見を広く求めるため、平生町生活交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(職務)

第2条 協議会は、次に掲げる事項について調査、研究及び協議を行う。

- (1) 平生町生活交通活性化計画（以下「活性化計画」という。）の策定に関すること。
- (2) その他生活交通活性化に必要な事項に関すること。

(組織)

第3条 協議会は、委員16人以内をもって組織する。

2 委員は、次の各号に掲げる者のうちから町長が委嘱する。

- (1) 生活交通事業者等
- (2) 公共的団体等の代表者
- (3) 生活交通関係機関の者
- (4) 平生町内に住所を有する者で、前条の職務遂行のため一般公募に応じた者
- (5) その他町長が特に認めた者

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、再任を妨げないものとする。

(会長及び副会長)

第5条 協議会に会長及び副会長を置き、委員の互選によりこれを定める。

- 2 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。
- 3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が召集する。

2 会議の議長は、会長をもって充てる。

3 委員は、やむを得ない理由により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。

4 会長は、必要に応じ委員以外の者に出席を求め、助言等を求めることができる。

(事務局)

第7条 協議会の事務を処理するため、事務局を平生町総合政策課に置く。

(その他)

第8条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この要綱は、平成24年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成24年5月14日から施行する。

3 平生町生活交通活性化協議会委員名簿

(敬称略)

所属団体等	役 職	氏 名
防長交通株式会社 平生営業所	所長	山根 良治
曾根地区自治会連合会	会長	堀 宏
尾国地区協議会	会長	井上 正朗
平生地区社会福祉協議会	会長	武内 尊徳
大野地区社会福祉協議会	会長	帆足 智信
曾根地区福祉の輪づくり運動推進委員会	代表者	堀 建太郎
佐賀地区福祉の輪づくり運動推進委員会	代表者	生本 泰
平生町身体障害者協議会	会長	中田 敬子
平生町母子保健推進協議会	会長	西村 節子
平生町老人クラブ連合会	会長	小西 靖雄
公募委員	—	田丸 美千子
公募委員	—	松浦 美香
中国運輸局 山口運輸支局（運輸担当）	首席運輸企画専門官	井村 数弥
中国運輸局 山口運輸支局（企画担当）	首席運輸企画専門官	番原 洋治
山口県地域振興部観光交流局交通政策課	課長	松田 邦夫