

# 平生町地域公共交通計画



令和 6（2024）年 3 月

山口県平生町



# 目次

<b>1. 計画の概要</b> .....	<b>1</b>
1.1 計画策定の背景・目的 .....	1
1.2 計画の位置づけ .....	1
1.3 計画期間 .....	2
1.4 計画の区域 .....	2
<b>2. 本町の現状</b> .....	<b>3</b>
2.1 上位・関連計画 .....	3
2.2 地域概況 .....	5
2.3 地域公共交通の現状 .....	14
<b>3. 地域公共交通に対するニーズ調査</b> .....	<b>35</b>
3.1 住民アンケート調査 .....	35
3.2 ヒアリング調査 .....	42
<b>4. 地域公共交通の問題点・課題</b> .....	<b>45</b>
4.1 地域公共交通の問題点 .....	45
4.2 地域公共交通の課題 .....	50
<b>5. 基本方針と将来像</b> .....	<b>51</b>
5.1 地域公共交通の基本方針 .....	51
5.2 地域公共交通の将来像 .....	53
<b>6. 計画の目標</b> .....	<b>59</b>
6.1 計画の目標 .....	59
6.2 目標に対する数値指標・目標値 .....	60

## 7. 目標達成に向けた事業 ..... 64

- 7.1 計画に位置づける事業 ..... 64
- 7.2 事業の概要 ..... 65

## 8. 計画の達成状況の評価 ..... 80

- 8.1 推進体制 ..... 80
- 8.2 達成状況の評価と見直し ..... 81

## 9. 付属資料 ..... 83

- 9.1 計画策定の経緯 ..... 83
- 9.2 平生町地域公共交通協議会 設置要綱 ..... 84
- 9.3 平生町地域公共交通協議会 委員名簿 ..... 87

## 1. 計画の概要

### 1.1 計画策定の背景・目的

近年の人口減少や自家用車への依存、新型コロナウイルス感染症の感染拡大等の影響を受け、地域公共交通の利用者数は減少傾向にあり、交通事業者や自治体の財政負担は増加しています。

さらに、交通事業者においては運転士不足が深刻化しており、サービスを縮小せざるを得ない状況も発生するなど、需要と供給の両面から人口減少の影響を受け、地域公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増しています。

今後、少子高齢化の更なる進展や高齢化社会の到来、運転免許証返納者の増加等に伴い、地域公共交通による移動需要が高まることが予測され、地域公共交通の果たすべき役割はこれまで以上に重要なものとなっていきます。

こうした地域公共交通を取り巻く厳しい状況を踏まえ、目指すべきまちの将来像「自然豊かな活気あふれる 幸せのまち 平生」の実現に向け、地域公共交通の方向性を示す計画を策定することとしました。

平生町地域公共交通計画（以下、本計画）は、持続可能な地域公共交通網を形成し維持するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づき設置する平生町地域公共交通協議会が主体となり推進する、地域公共交通施策のマスタープランとなるものです。

### 1.2 計画の位置づけ

本計画は、上位計画となる「第五次平生町総合計画」に即し、「第2期平生町まち・ひと・しごと創生総合戦略」などの関連計画との整合を図りながら、各種計画と連携して策定する計画です。

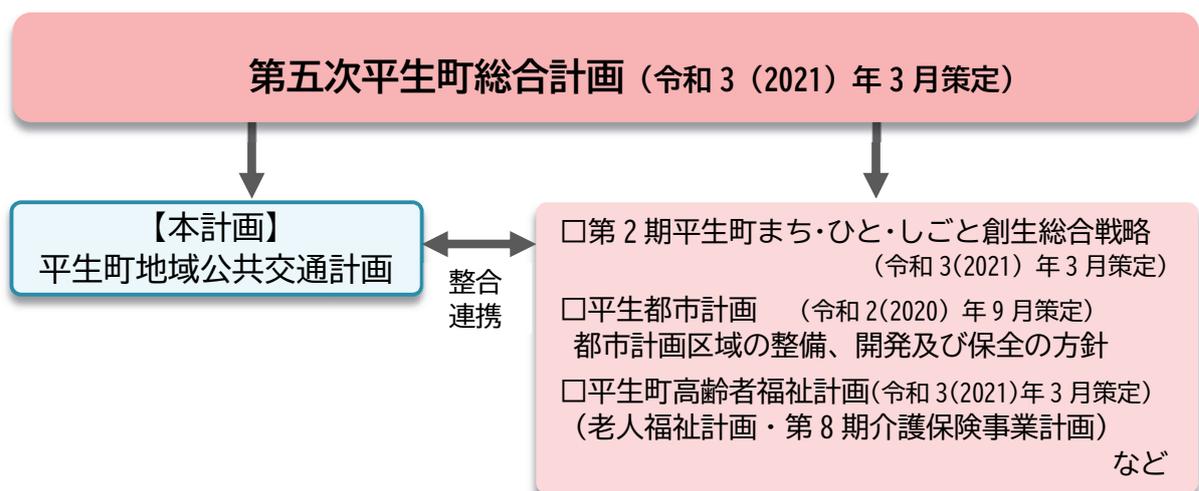


図 本計画の位置づけ

### 1.3 計画期間

計画期間は、令和6（2024）年度から令和10（2028）年度までの5年間とします。

なお、計画期間内においても、社会情勢の変化や事業の進捗状況等を踏まえ、必要に応じて計画内容の検証及び見直しを行います。

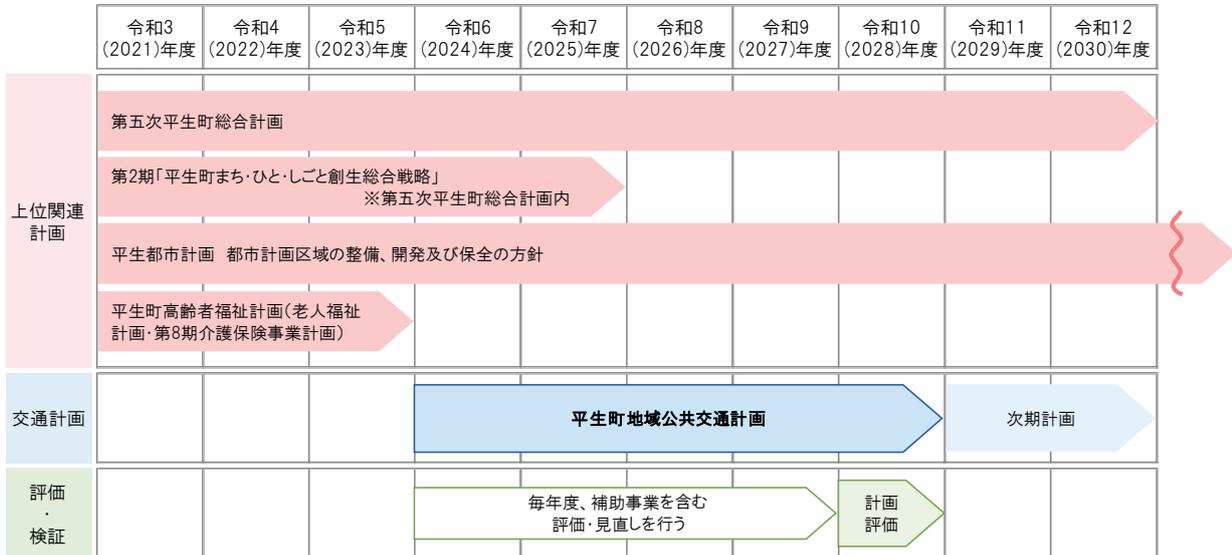


図 計画期間

### 1.4 計画の区域

計画の区域は、町内全域とします。ただし、事業内容に応じ、周辺市町と連携して取り組みます。



図 計画の区域

## 2. 本町の現状

### 2.1 上位・関連計画

本計画の策定にあたり、計画の方針や取組について、反映すべきもの、整合を図るべきものとして、地域公共交通に関連する内容を含む、上位・関連計画を整理しました。

上位・関連計画のうち、関連の深い一部の計画の概要を抜粋し、次頁にまとめます。

表 整理した上位・関連計画一覧

NO	計画名	策定年月（計画期間）
1	第五次平生町総合計画	令和3(2021)年3月 (令和3(2021)年度～令和12(2030)年度)
2	第2期「平生町まち・ひと・しごと創生総合戦略」 ※第五次平生町総合計画内	令和3(2021)年3月 (令和3(2021)年度～令和7(2025)年度)
3	平生都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	令和2(2020)年9月 (令和2(2020)年～令和22(2040)年)
4	平生町高齢者福祉計画 (老人福祉計画・第8期介護保険事業計画)	令和3(2021)年3月 (令和3(2021)年度～令和5(2023)年度)
5	第3次平生町地域福祉計画	令和3(2021)年3月 (令和3(2021)年度～令和7(2025)年度)
6	第三次平生町健康づくり計画	令和3(2021)年3月 (令和3(2021)年度～令和7(2025)年度)
7	第2期平生町子ども・子育て支援事業計画	令和2(2020)年3月 (令和2(2020)年度～令和6(2024)年度)
8	平生町障がい者福祉基本計画	平成30(2018)年3月 (平成30(2018)年度～令和5(2023)年度)
9	平生町教育振興基本計画	令和3(2021)年3月 (令和3(2021)年度～令和7(2025)年度)
10	平生町協働推進プラン	平成25(2013)年12月 (平成25(2013)年度～)
11	平生町DX推進計画	令和5(2023)年7月 (令和5(2023)年度～令和9(2027)年度)
12	新たな地域交通モデル形成に関する取組方針	令和5(2023)年3月改訂
13	第2期広島広域都市圏発展ビジョン	令和5(2023)年3月改訂
14	第七次やまぐち高齢者プラン	令和3(2021)年3月
15	熊南総合事務組合船舶運航事業経営戦略	令和3(2021)年3月 (令和2(2020)年度～令和11(2029)年度)

表 上位・関連計画の概要

【計画名】第五次平生町総合計画	
将来像と基本目標	<p>【将来像】自然豊かな活気あふれる 幸せのまち 平生</p> <p>【基本目標】1：魅力と活気あふれるまちづくり 2：ひとが輝くまちづくり 3：生涯安心なまちづくり 4：安全で快適に暮らせるまちづくり 5：未来へつなぐまちづくり</p>
地域公共交通に関連する施策など	<p>■目指す姿</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全で快適な公共交通が確保され、移動の利便性が高いまち</li> <li>・島民の生活環境維持と島の交流人口や関係人口の創出</li> </ul> <p>【施策】利便性の高い公共交通の確保と離島振興</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線の維持・確保</li> <li>・離島航路の維持・確保</li> </ul>
【計画名】第2期「平生町まち・ひと・しごと創生総合戦略」	
地域公共交通に関連する施策など	<p>【施策】観光の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域観光推進事業</li> <li>・「イタリアーノひらお推進事業」の展開と戦略的な観光情報の発信</li> </ul> <p>【施策】移住定住の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関係人口の創出</li> <li>・移住支援事業</li> </ul>
【計画名】平生都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	
都市づくりの基本理念	<p>【基本理念】穏やかな自然に包まれた快適生活都市づくり</p> <p>○柳井市、田布施町との都市機能の連携強化を図るとともに、都市内に蓄積された都市基盤施設を活用することで、中心市街地の再構築を行う。また、立地適正化計画制度の活用を検討するなどして都市機能等を誘導し、中心市街地の拠点性を高めることにより、公共交通や徒歩による移動が可能な集約型の都市づくりを進める。</p>
地域公共交通に関連する方針	<p>■交通施設の都市計画の決定の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○広域都市圏等との連携を促進する総合的な広域交通ネットワークの充実・強化</li> <li>○幹線道路ネットワークの構築や公共交通機関の利便性の向上</li> <li>○都市部と過疎化・高齢化が進む農山漁村地域において、交流を強化する交通体系の整備・充実</li> <li>○山陽本線の利便性向上を図るとともに、身近な交通手段であるバスや離島航路などの公共交通の維持・充実</li> <li>○公共交通の利用を促進するため、バス停及び歩道、自転車道など、交通施設のユニバーサルデザインに配慮した整備やパークアンドライド、サイクルアンドライドの普及を推進</li> </ul>
【計画名】平生町高齢者福祉計画（老人福祉計画・第8期介護保険事業計画）	
基本理念と基本方針	<p>【基本理念】生涯安心なまちづくり</p> <p>【基本方針】1. 介護予防・健康づくりなどの推進 2. 地域包括ケアシステムの推進 3. 認知症「共生」・「予防」の推進 4. 持続可能な制度の再構築・介護現場の革新</p>
移動に関連する施策	<p>■重点項目：生活支援体制の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○日常生活支援サービスの推進 ⇒移動支援サービスの整備</li> <li>○高齢者福祉サービスの充実 ⇒福祉タクシー利用助成事業</li> <li>○高齢者の安全・安心 ⇒ユニバーサルデザインの推進</li> </ul> <p>■重点項目：防災・感染症対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○交通安全対策の推進 ⇒免許返納と交通手段の充実</li> </ul>

## 2.2 地域概況

### 1) 地勢

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 438 メートル)、箕山(標高 400 メートル)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成っています。

気候は、年間を通じて雨の少ない瀬戸内海式気候に属しており、面積は全体で 34.54 平方キロメートル(令和 4(2022)年調査)となっています。また、室津半島の西に位置する熊毛群島のうち、佐合島が本町に属し、18.2 キロメートルに及ぶ海岸線は波静かで陽光に恵まれており、瀬戸内海国立公園の一端を形成し、豊かな自然環境を有しています。

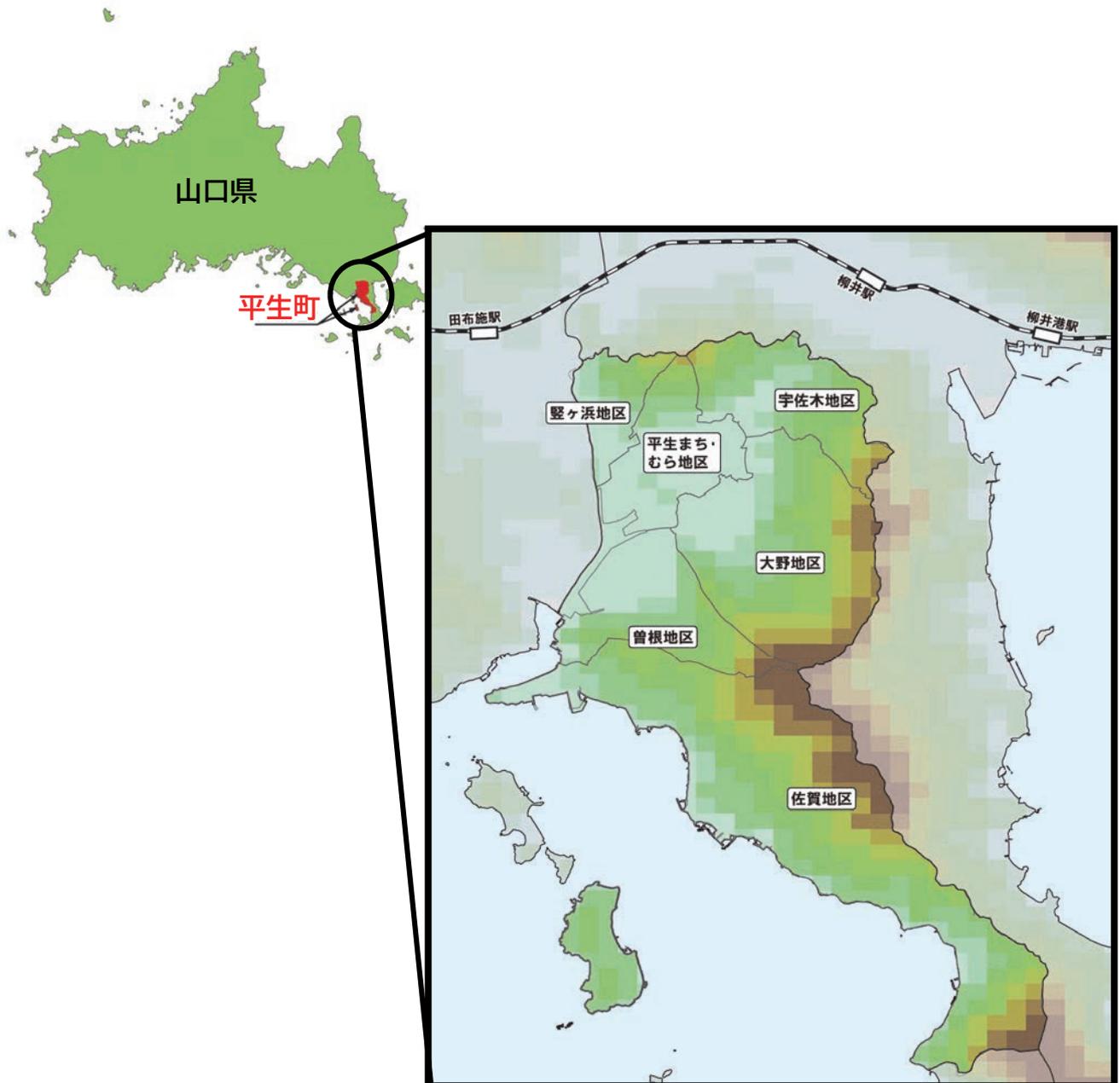


図 本町の位置

出典：平生町 HP、国土数値情報

## 2) 道路網と施設配置

本町は、町北部を横断する国道 188 号と町を縦断する県道 23 号光上関線（主要地方道）を軸に構成されています。国道 188 号は本町と柳井市及び田布施町を、県道 23 号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。また、町内の生活道路として大野地区～宇佐木地区間を結ぶ県道 165 号大野南長迫線や、柳井市から大野地区、平生まち・むら地区をつなぐ県道 152 号伊保庄平生線が町民の生活を支えています。

各種施設は、町内では町の中心部（平生まち・むら地区）に集中しており、隣接する柳井市及び田布施町の JR 駅周辺などにも、多くの施設が立地しています。

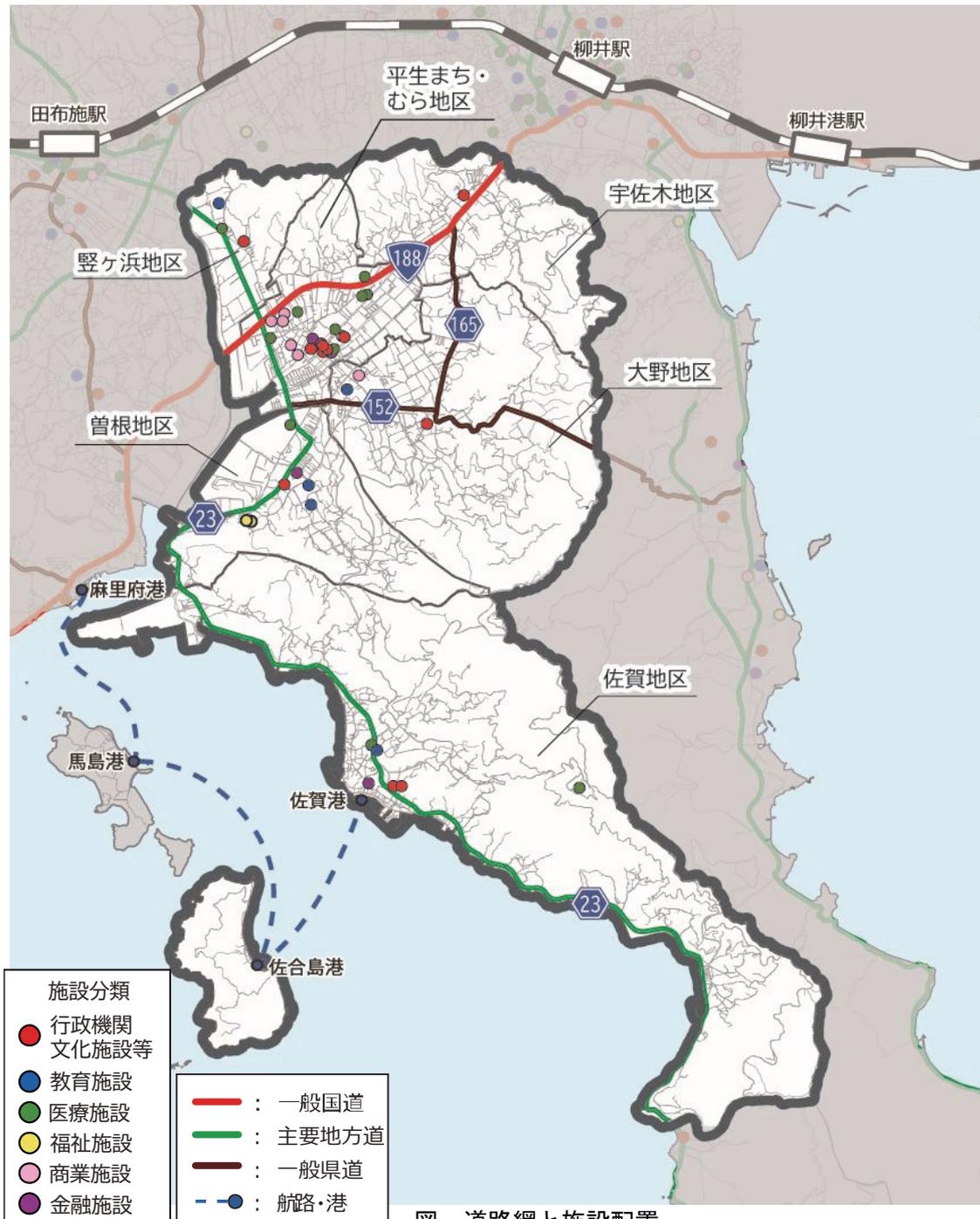


図 道路網と施設配置

出典：平生町 HP、山口県社会福祉協議会、金融機関・銀行検索他

### 3) 人口・世帯動態

#### (1) 人口分布

人口は、平生まち・むら地区に集中しているほか、バス路線となっている国道や主要地方道、一般県道沿いに集積しています。

一方で、竪ヶ浜地区や大野地区、曾根地区、佐賀地区では、主要道路から離れた地域にも、低密度ながら分布しています。

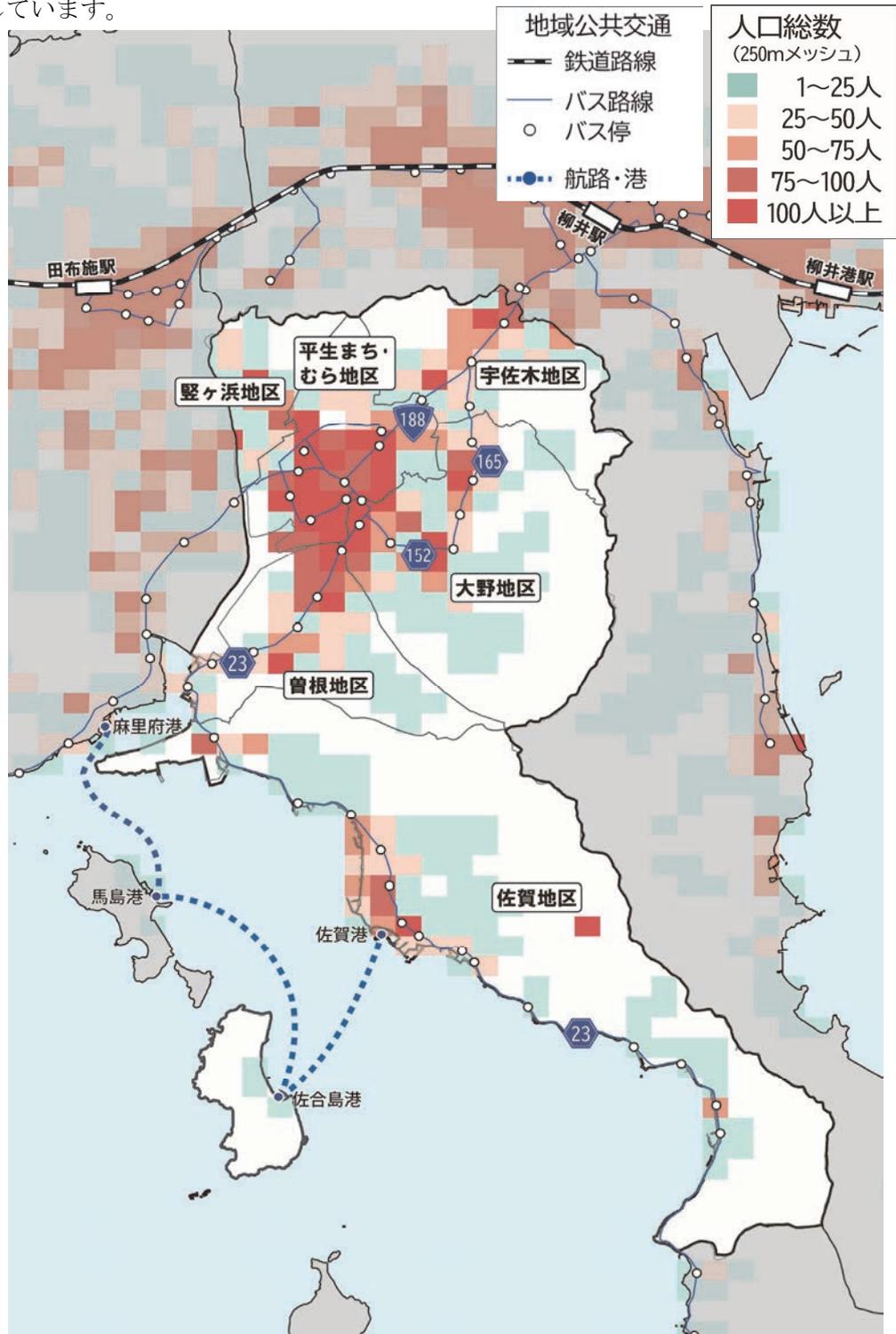


図 人口分布 (250mメッシュ)

出典：国勢調査 (令和2 (2020) 年)

## (2) 将来推計

本町の総人口は昭和 60 (1985) 年の 15,030 人をピークに、令和 2 (2020) 年の 11,914 人と 35 年間で約 3 千人減少しています。また、令和 7 (2025) 年からの将来展望人口では、今後も減少傾向が続くことが予測されています。

一方、高齢化率を見ると、昭和 60 (1985) 年に 20%に到達し、5 人に一人が高齢者となりました。その後も高齢化率は上昇し、現在 (令和 2 (2020) 年) は 43%、約 20 年後 (令和 22 (2040) 年) には、約半数が高齢者となる予測となっています。

地区別の人口変化では、平生まち・むら地区はやや増加すると予測されている一方で、佐賀地区は現在の約 4 割に、曾根地区や壱ヶ浜地区では現在の約半分まで減少する予測となっており、本町全体の人口の約半数が平生まち・むら地区に集中すると予測されています。

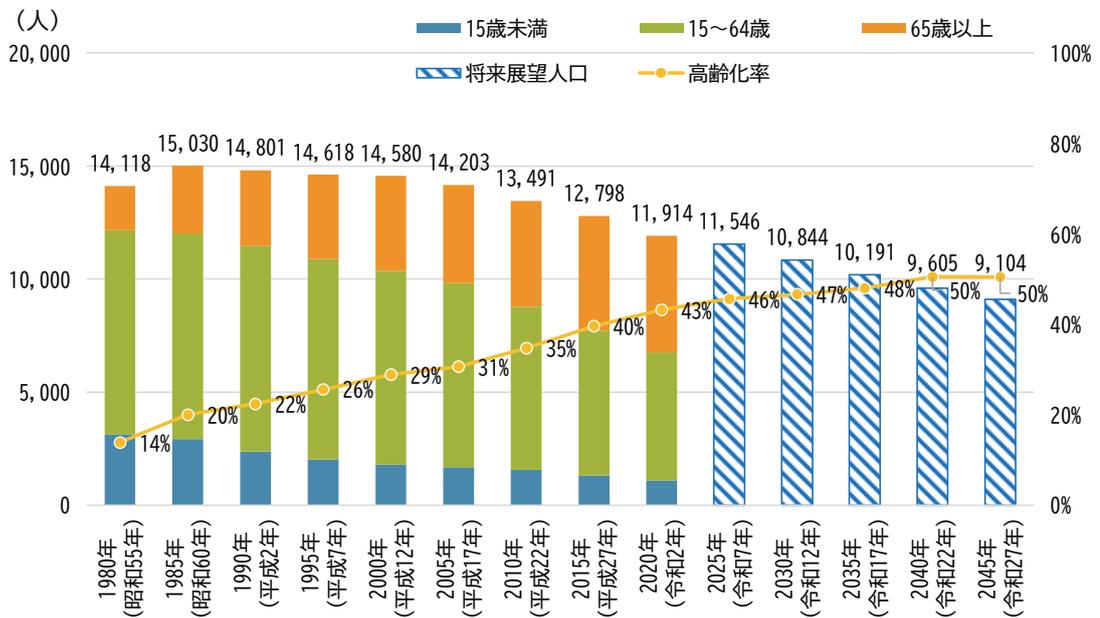


図 本町における人口と高齢化率の推移

出典：国勢調査 (昭和 55 (1980) 年～令和 2 (2020) 年)、  
「第五次平生町総合計画」将来展望人口  
(令和 7 (2025) 年～令和 27 (2045) 年)

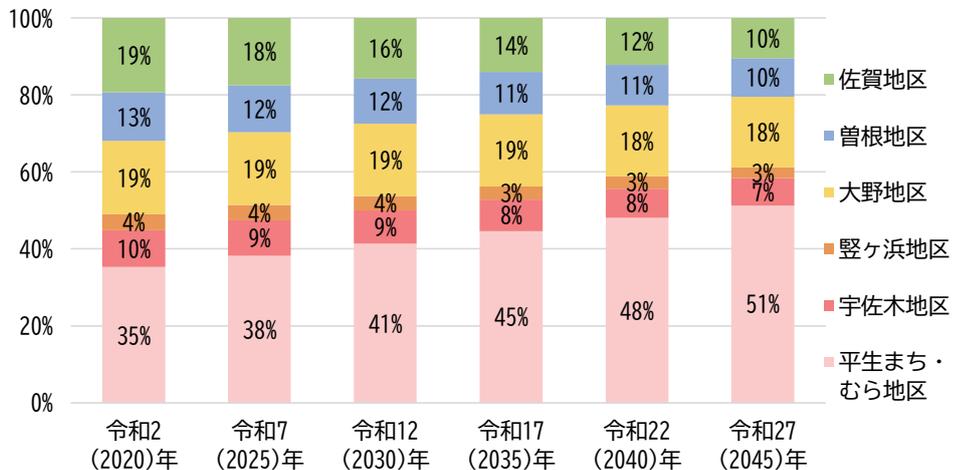


図 将来人口の地区別割合の推移

資料：将来人口・世帯予測プログラムより出力 (国土技術政策総合研究所)

### (3) 地区別人口と高齢化率

本町全体の人口は、令和2（2020）年時点で11,914人であり、そのうち34%が平生まち・むら地区に集中しており最も多く、次いで佐賀地区（20%）、大野地区（19%）となっています。

地区別の高齢化率は、佐賀地区が最も高く、6割以上（67%）が65歳以上となっており、他地区に比べ突出して高い状況にあります。

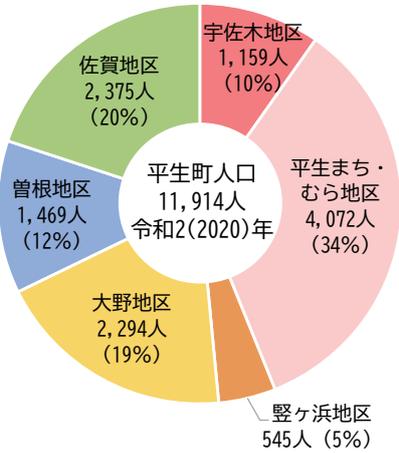


図 地区別人口割合

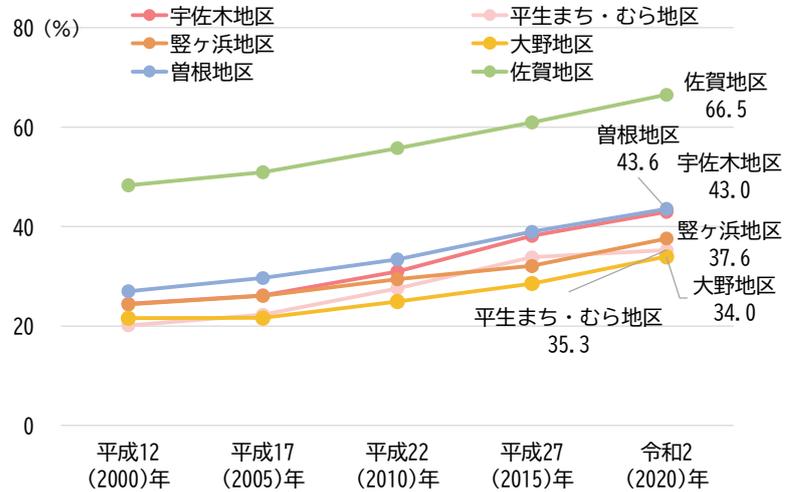


図 地区別の高齢化率の推移

出典：国勢調査

### (4) 世帯数の推移

世帯数は、平成12（2000）年の5,056世帯から微減傾向にあり、令和2（2020）年には4,837世帯となっています。また、1世帯あたりの人数も減少傾向にあります。

一方で、高齢者単身世帯数は増加傾向にあり、全世帯に占める高齢者単身世帯の割合は、令和2（2020）年に約17%となり、6世帯に1世帯は65歳以上の単身世帯となっています。

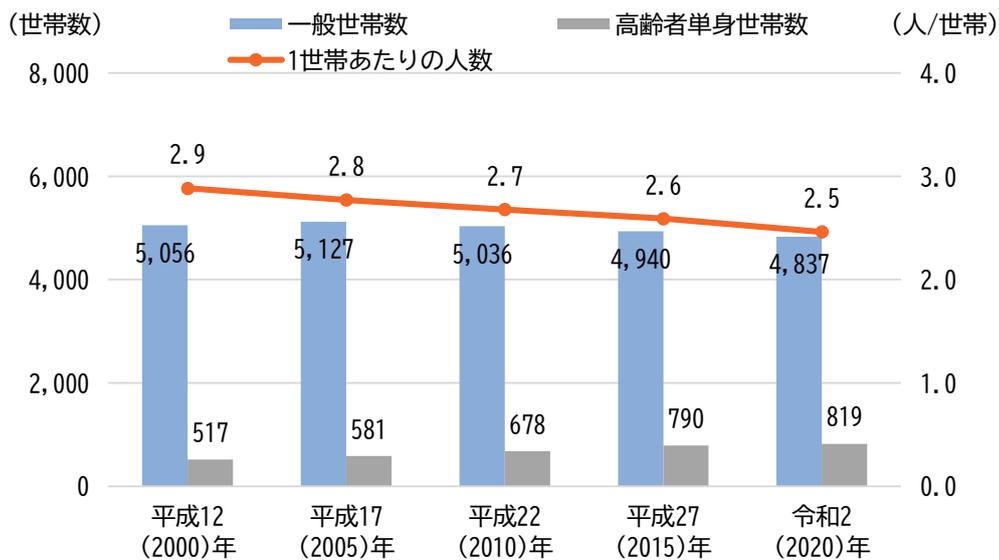


図 一般世帯数と1世帯あたりの人数及び高齢者単身世帯数の推移

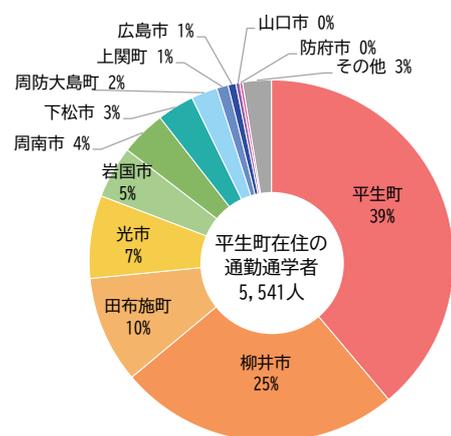
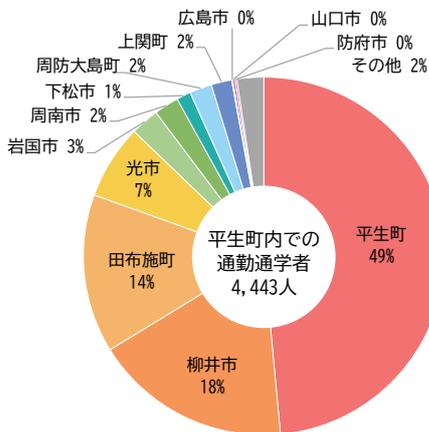
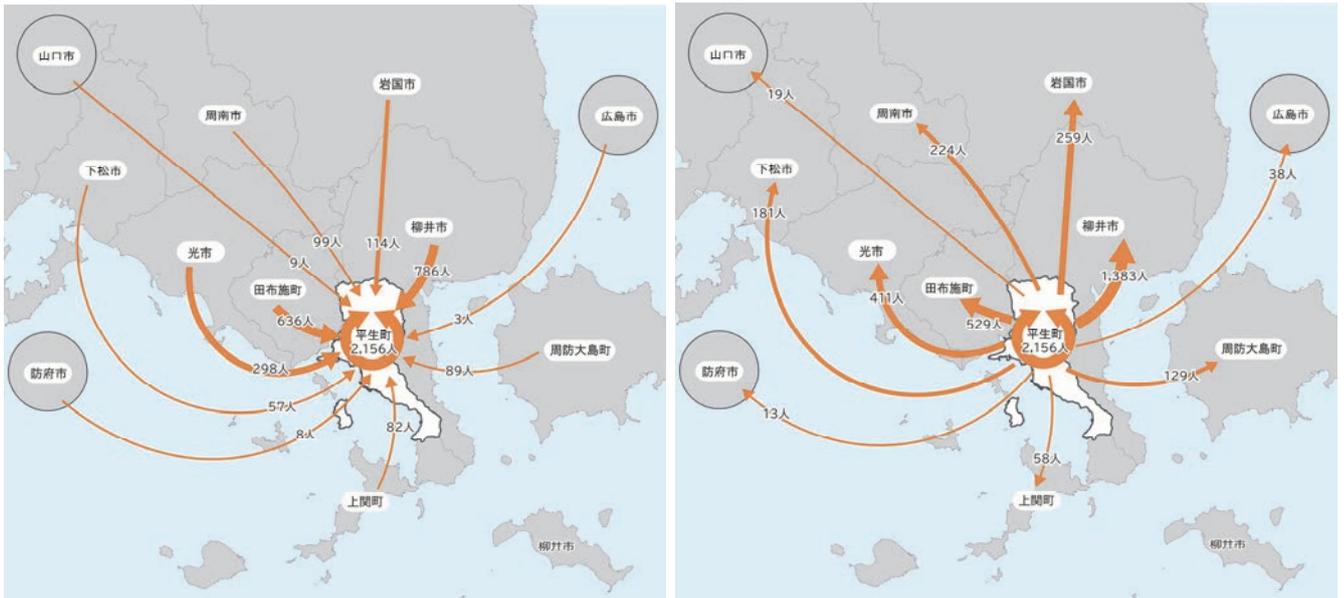
出典：国勢調査

#### 4) 地域の移動特性

##### (1) 通勤通学流動

通勤通学流動では、15歳以上の町内で通勤・通学している人(4,443人)のうち、2,156人(49%)が町内の在住者であり、隣接する柳井市からは786人(18%)、田布施町からは636人(14%)の流入があります。

また、町内在住者の15歳以上の通勤・通学者(5,541人)のうち、2,156人(39%)が町内へ通勤・通学しており、柳井市へは1,383人(25%)、田布施町へは529人(10%)の流動があり、柳井市や田布施町との行き来が多く見られます。



【町内就業・就学者の通勤通学流動】

【町内在住者の通勤通学流動】

図 通勤通学流動

出典：国勢調査（令和2（2020）年）

## (2) 買い物・通院流動

買い物では、町内全ての地区から平生まち・むら地区への流動が集中しており、平生まち・むら地区、大野地区、曾根地区、佐賀地区からは70%以上を占めています。一方で、宇佐木地区や堅ヶ浜地区からは柳井市方面への流動も比較的多い状況となっています。

通院流動では、買い物流動ほどの集中はなく、平生まち・むら地区と柳井市方面への流動が同程度となっています。

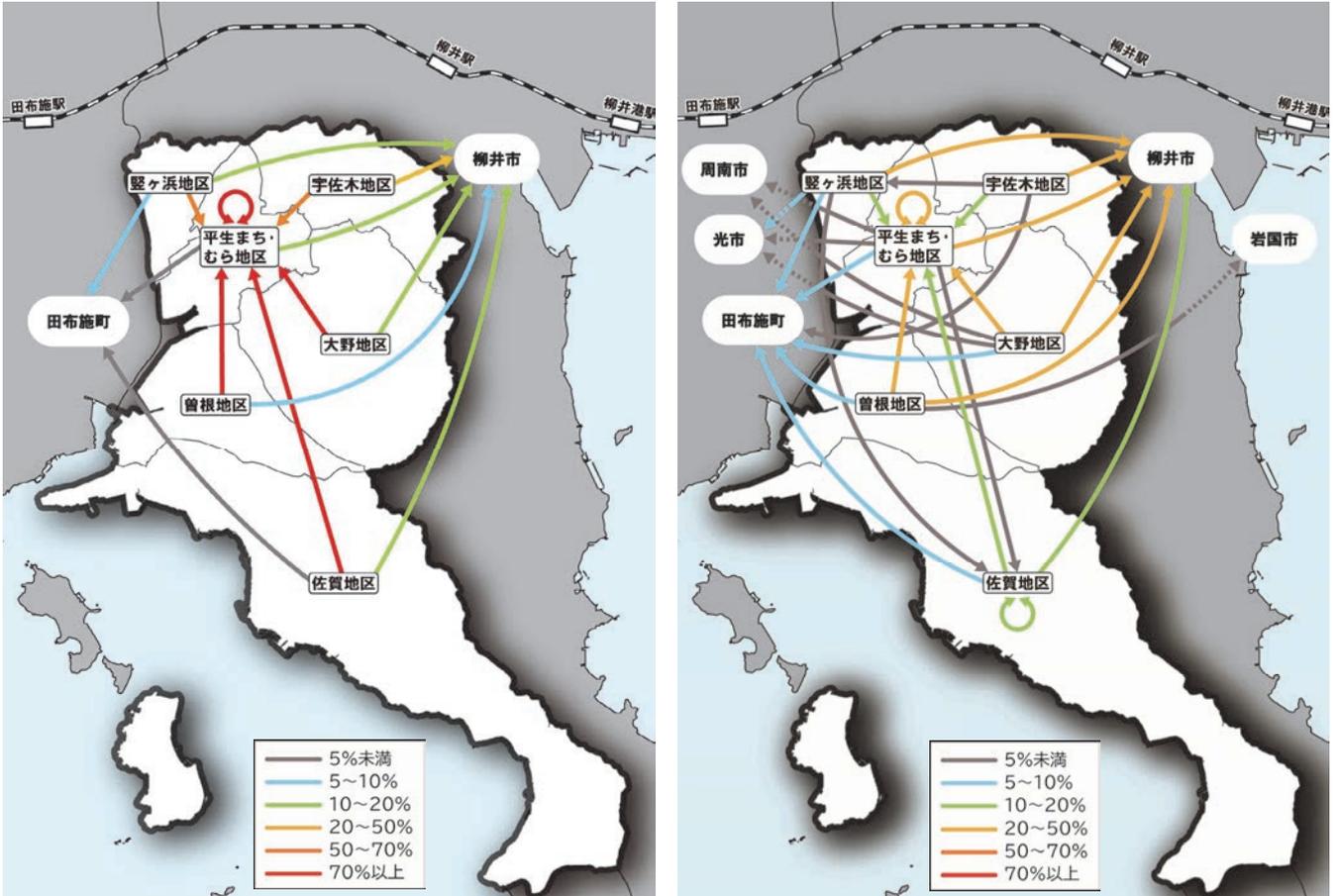


図 買い物・通院流動

資料：住民アンケート調査  
※地区ごとに集計し、2%以上を表示

## 5) 観光動向

### (1) 観光施設分布

町内及び周辺市町の観光施設は、歴史・文化に関する施設や神社・仏閣に関する施設が多く、広く分布しています。

これらの観光施設は、路線バスの運行路線沿線に立地しているものが多いものの、一部は路線バスの運行路線から離れている施設もあります。



図 観光施設分布

出典：平生町 HP、平生町観光協会 HP、山口県の宿泊者及び観光客の動向（令和 4（2022）年）

## (2) 観光客数

平成 27 (2015) 年からの本町及び県全体の観光客数の変化を見ると、本町は緩やかな減少傾向にあります。

一方で、県全体の観光客数は増減の変動があり、令和 2 (2020) 年～令和 3 (2021) 年は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で大きく減少しており、本町でもやや減少傾向が大きくなっています。令和 4 (2022) 年は、県全体及び本町ともに、回復傾向が見られます。

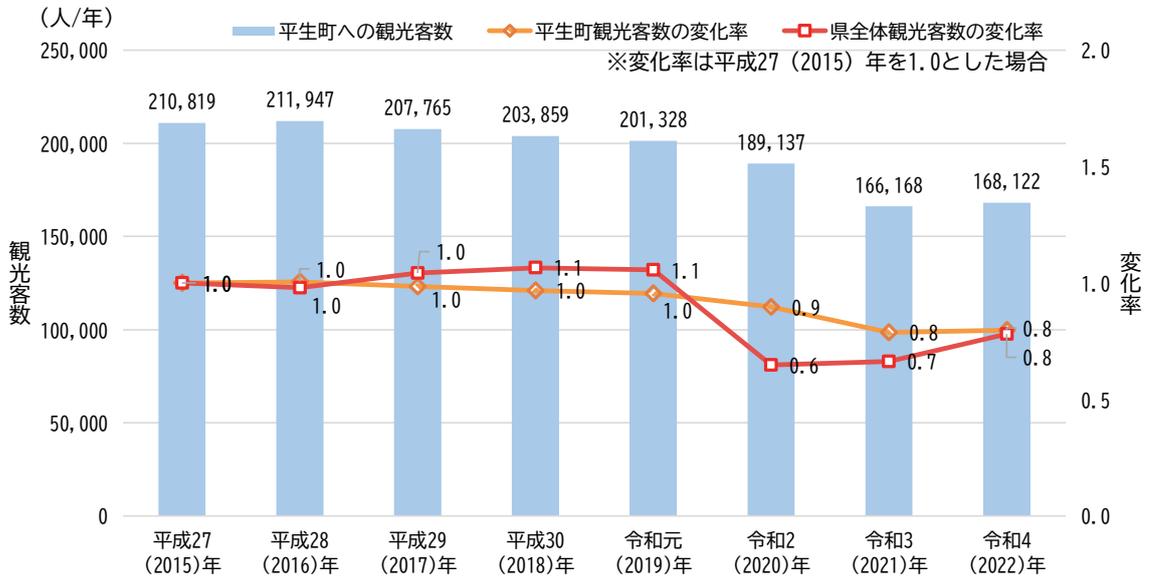


図 本町への観光客数と本町及び県全体の観光客数の変化率の推移

出典：山口県の宿泊者及び観光客の動向（令和 4 (2022) 年）

## 2.3 地域公共交通の現状

### 1) 地域公共交通の概況

本町の地域公共交通は、路線バス、おでかけ支援サービス（移送サービス）、タクシー、福祉タクシー、渡船航路が担っています。

路線バスは、人口が集積している平生町役場周辺や沿岸部を中心に運行しており、一部丘陵地帯を除き、バス停半径 500m 内で概ねカバーしています。

路線としては、柳井～上関間、柳井～徳山間、イオンタウン平生～大屋東（柳井市）間など、本町に関連する 6 路線の運行があります。

そのほか、路線バスの利用が難しい地域や、移動にお困りの高齢者への支援として、ボランティアによるおでかけ支援サービス等が町内 3 地区（宇佐木地区・大野地区・佐賀地区）で実施されています。

タクシー事業は、タクシー事業者 1 社と福祉タクシー事業者 2 社が町内に立地しているほか、柳井駅前のタクシー会社の営業エリアにもなっています。

航路は、離島である佐合島への移動手段となる佐賀港～佐合島港～田布施町の麻里布港までの運航があります。

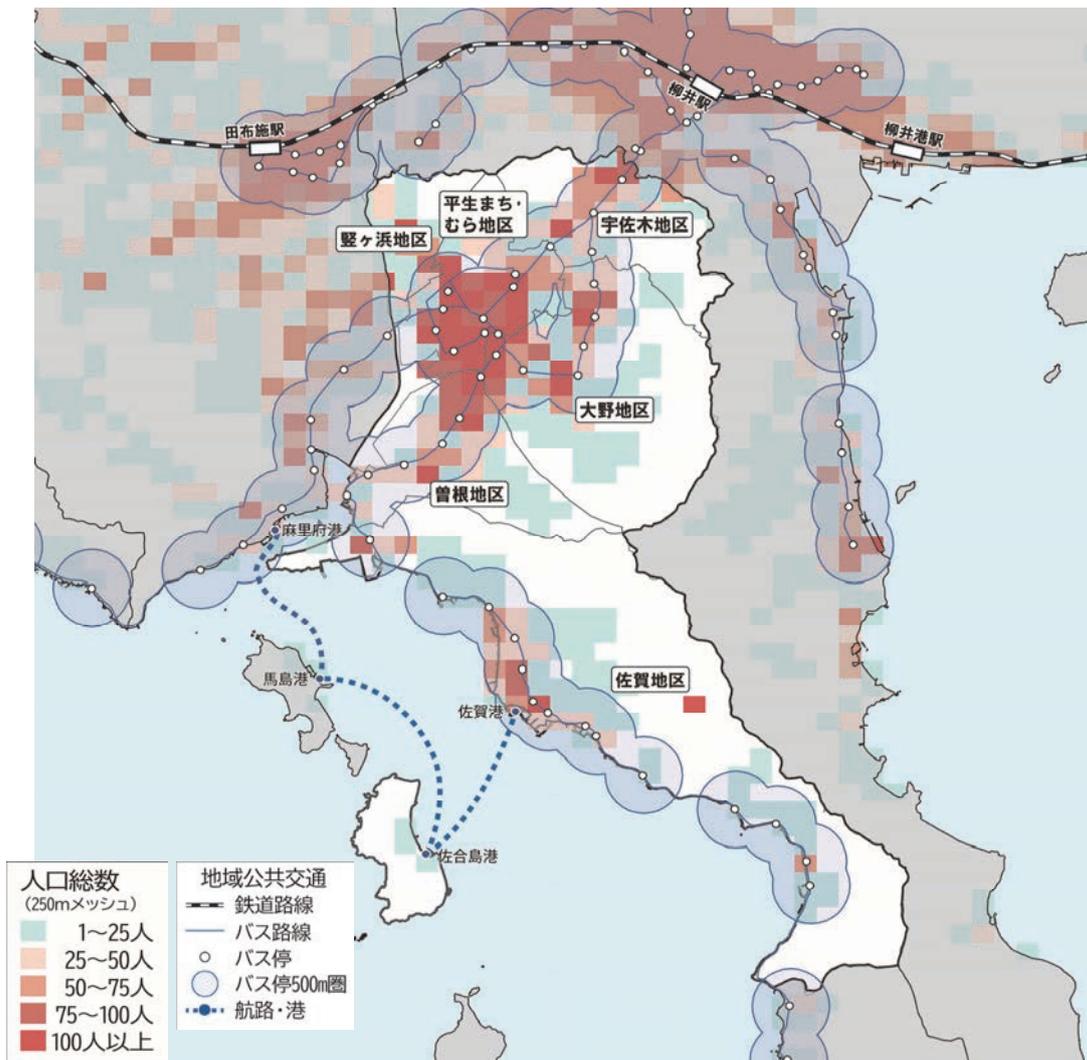


図 本町の人口分布と地域公共交通体系

出典：国勢調査（令和 2（2020）年）等

## 2) 公共交通のサービス水準

### (1) 路線バス

#### ① 運行路線

路線バスは、本町を經由し、柳井駅方面と上関町方面を結ぶ路線、柳井駅方面と徳山駅方面を結ぶ路線のほか、町内が発着地となるイオンタウン平生や平生小前、脇の浜と柳井駅方面を結ぶ路線が運行しています。

柳井駅から町内中心部を結ぶ国道 188 号には、複数の路線が運行しています。



図 本町内を運行する路線バス系統図

## ②運行本数

運行本数は、柳井駅から宇佐木バス停間で最も多く、平日は 59 便/日、土日祝日は 52 便/日の運行があります。一方で大野地区内を運行する宇佐木バス停から平生小前バス停間は平日 2 便/日、土日祝日 1 便/日のみの運行となっています。

※片道を 1 便で計上



図 町内を運行する路線バスの運行本数（平日ダイヤ）（令和 5（2023）年 9 月現在）

出典：防長バス時刻表 R5. 3. 18 変更

### ③運賃

運賃は170円からの対距離区間制運賃となっており、イオンタウン平生などの中心部から、平生まち・むら地区、大野地区、宇佐木地区、曾根地区までは200円台以下で利用可能であるのに対し、佐賀地区の尾国地区からは700円以上もかかり、地区によって運賃負担が大きく異なる状況となっています。



図 路線バスの運賃（本町中心部から）

※イオンタウン平生、平生、平生小前などのバス停からの運賃

#### ④支払方法

運賃の支払方法は、現金、通勤・通学定期のほか、バスカードからの移行が進められている交通系 IC カード（ICOCA）があります。

バスカードの発売は、交通系 IC カードの導入に伴い令和 6（2024）年 2 月 22 日をもって終了し、利用は令和 6（2024）年 9 月末に終了する予定となっています。

そのほか、中学生・高校生・大学生・専門学生を対象とした学生フリー定期券（柳井・大島）が販売されています。

#### ⑤運行状況の情報提供

本町内を運行する路線バスの運行状況は、BUSit（バスイット）というサービスで、リアルタイムの情報提供が行われています。

このサービスはバス停名または、地図上から運行情報を知りたいバス停を選択することで、運行されている路線と方面が表示され、特定の路線と方面を選択することで、今から運行のある便、到着までの時間、バス停毎の運行順及びバスの現在地が表示されます。

また、国土交通省により標準化が進められている「標準的なバス情報フォーマット（GTFS）」を用いたデータ作成が進められており、令和 6（2024）年春には web map へのバス停表示などが実現する予定となっています。



図 BUSit による情報提供

出典：BUSit web 画面

## (2) 航路

町内の有人の離島である佐合島へは、佐賀港～佐合島港～馬島港～麻里府港間で、馬島・佐合島航路が1日5往復で運航しています。佐賀港には、待合所のほか、航路利用者用の駐車場が整備されています。

旅客運賃は、片道（2区間まで）大人160円で、回数券や定期券もあります。そのほか、荷物運賃や貸切運航もあります。

佐賀港から路線バスへの乗り継ぎ状況としては、最寄りの佐賀バス停までは、徒歩で5分程度かかる状況となっています。



図 航路図



写真 馬島・佐合島航路佐賀港渡船乗り場



写真 馬島・佐合島航路佐賀港待合所



写真 馬島・佐合島航路佐賀港駐車場

表 馬島・佐合島航路時刻表

馬島・佐合島航路時刻表（佐賀→佐合島→馬島→麻里府）

便	佐賀発	佐合島着	佐合島発	馬島着	馬島発	麻里府着
1	-	-	-	-	6:50	6:58
2	7:50	7:58	8:10	8:21	8:25	8:33
3	11:50	11:58	12:00	12:11	12:15	12:23
4	14:10	14:18	14:20	14:31	14:35	14:43
5	15:45	15:53	15:55	16:06	16:10	16:18
6	17:30	17:38	17:39	17:50	17:51	17:59

馬島・佐合島航路時刻表（麻里府→馬島→佐合島→佐賀）

便	麻里府発	馬島着	馬島発	佐合島着	佐合島発	佐賀着
1	7:05	7:13	7:20	7:31	7:35	7:43
2	10:20	10:28	10:30	10:41	10:45	10:53
3	13:35	13:43	13:45	13:56	14:00	14:08
4	15:10	15:18	15:20	15:31	15:35	15:43
5	16:25	16:33	16:35	16:46	16:50	16:58
6	18:00	18:08	-	-	-	-

※このほか、7月20日から8月20日までの土曜日・日曜日・祝日及び盆(8月13日から8月15日)に運行する便が1往復あります。

表 馬島・佐合島航路運賃表

種別		単位	区分	運賃又は料金
旅客運賃	一般	片道1人 (2区間まで)	大人	160円
			小人	80円
	回数券	片道11枚分1組	大人	1,600円
	通勤定期	1人1ヶ月	大人	5,760円
通勤定期	1人1ヶ月	中学生・高校生	3,840円	
		小学生以下	1,920円	
荷物運賃	片道1個	10kg以下	60円	
		10kg超20kg以下	120円	
		20kg超30kg以下	180円	
貸切運航料金	1回	昼間運航	7,860円	
		夜間運航	10,210円	

出典：田布施町 HP

※令和5（2023）年9月現在

### (3) おでかけ支援サービス等

おでかけ支援サービスは、通院や買い物などの外出が困難な高齢者や孤立する高齢者支援として実施されている移送サービスで、実施する地域団体（宇佐木・佐賀コミュニティ協議会）に対し、町から公用車の提供などのサポートを行っています。

そのほか、大野地区では社会福祉協議会独自の高齢者の移動支援として、ボランティアによる移送サービスが実施されています。

おでかけ支援サービスも大野地区で実施されているサービスも、利用登録を行ったうえで利用できるサービスとして実施されています。

表 おでかけ支援サービス等の実施状況

地区名	活動日	運転車両（所有者）	実施団体
宇佐木地区	金曜日	8人乗りミニバン （本町の公用車）	宇佐木コミュニティ協議会
佐賀地区	火曜日（佐賀地区） 水曜日（尾国地区）	8人乗りミニバン （本町の公用車）	佐賀コミュニティ協議会
大野地区※	月～土曜日	軽自動車 （平生町社会福祉協議会）	大野地区社会福祉協議会

※大野地区は、社会福祉協議会独自のサービスとして実施

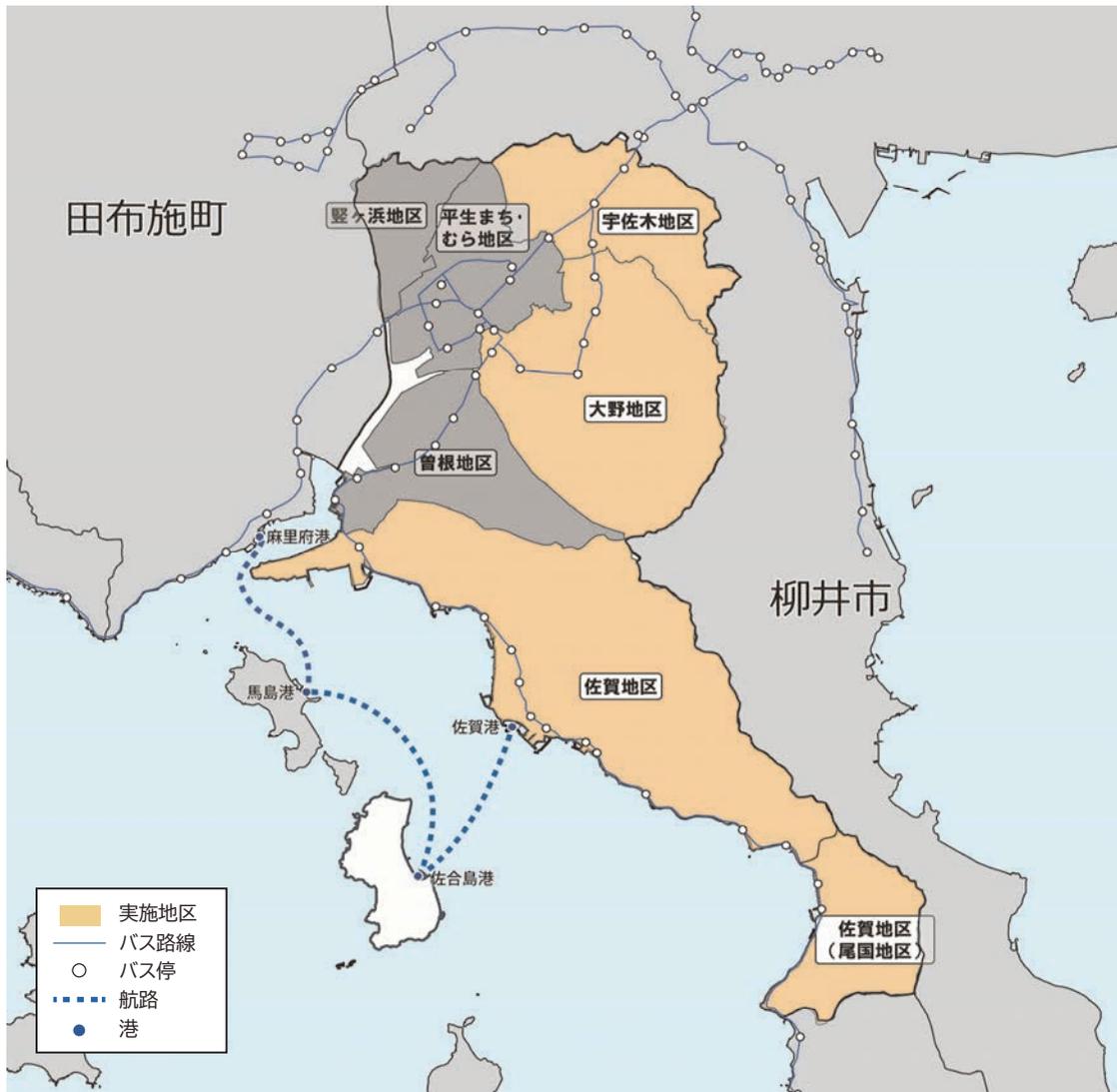


図 おでかけ支援サービス等の実施地区

(4) タクシー・福祉タクシー

町内には、一般タクシー事業者が1社、福祉タクシー事業者が2社立地しているほか、柳井市や田布施町に立地する一般タクシー、福祉タクシー事業者が連携してタクシー事業を担っています。



図 タクシー事業者の立地状況

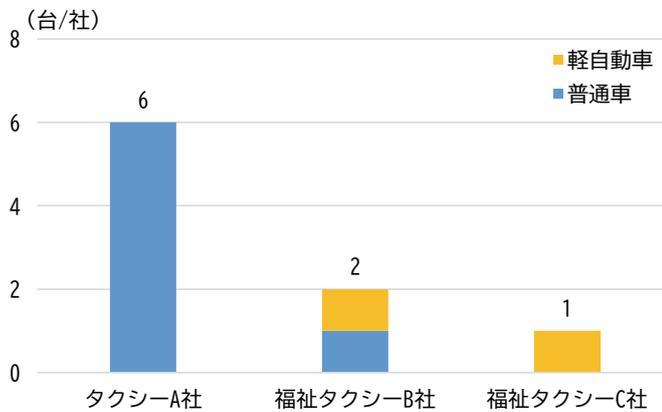


図 町内のタクシー・福祉タクシー事業者のタクシー車両の所有台数

資料：ヒアリング調査結果

(5) 鉄道

鉄道駅は、町内には立地していないものの、町内を運行する路線バスは JR 山陽本線の柳井駅に接続しています。一方で、田布施駅に町内から接続する路線バスの運行はありません。

バス路線が接続している柳井駅では、上り（岩国方面）25 便/日、下り（徳山・防府方面）26 便/日の運行があり、朝夕の通勤・通学時間帯は、1 時間に 2～3 便程度、昼間の時間帯は 1 時間に 1 便程度の運行があります。

柳井駅での路線バスと電車の接続状況（乗り継ぎ時間を 15 分程度まで許容するとした場合は）、運行方面別や時間帯によって接続していない時間帯が存在しています。また、夜の時間帯は、路線バスの運行は 20 時台が最終バスとなっていますが、電車は 22 時台まで運行があるため、夜の時間帯の接続はできていない状況にあります。

表 JR 柳井駅の時刻表

JR柳井駅 【毎日】			
（岩国方面）		（徳山・防府方面）	
行先	発時刻	行先	発時刻
西条	5:43	下関	5:52
岩国	6:33	下関	6:11
広	7:00	新山口	6:43
岩国	7:27	新山口	6:59
岩国	8:01	下関	7:25
岩国	8:33	下関	7:54
岩国	8:51	徳山	8:53
岩国	9:53	下関	9:22
岩国	10:47	下関	10:20
岩国	11:47	下関	11:20
岩国	12:47	下関	12:20
岩国	13:47	下関	13:20
岩国	14:47	下関	14:20
岩国	15:36	下関	15:11
岩国	16:28	下関	16:13
岩国	17:01	下関	16:41
岩国	17:31	下関	17:17
岩国	17:58	下関	17:46
岩国	18:30	下関	18:25
岩国	18:58	新山口	18:56
岩国	19:34	新山口	19:18
岩国	20:22	下関	19:52
岩国	20:54	新山口	20:19
岩国	21:33	下関	20:58
岩国	22:28	徳山	21:21

出典：JR おでかけネット  
令和 5（2023）年 3 月 18 日改正版

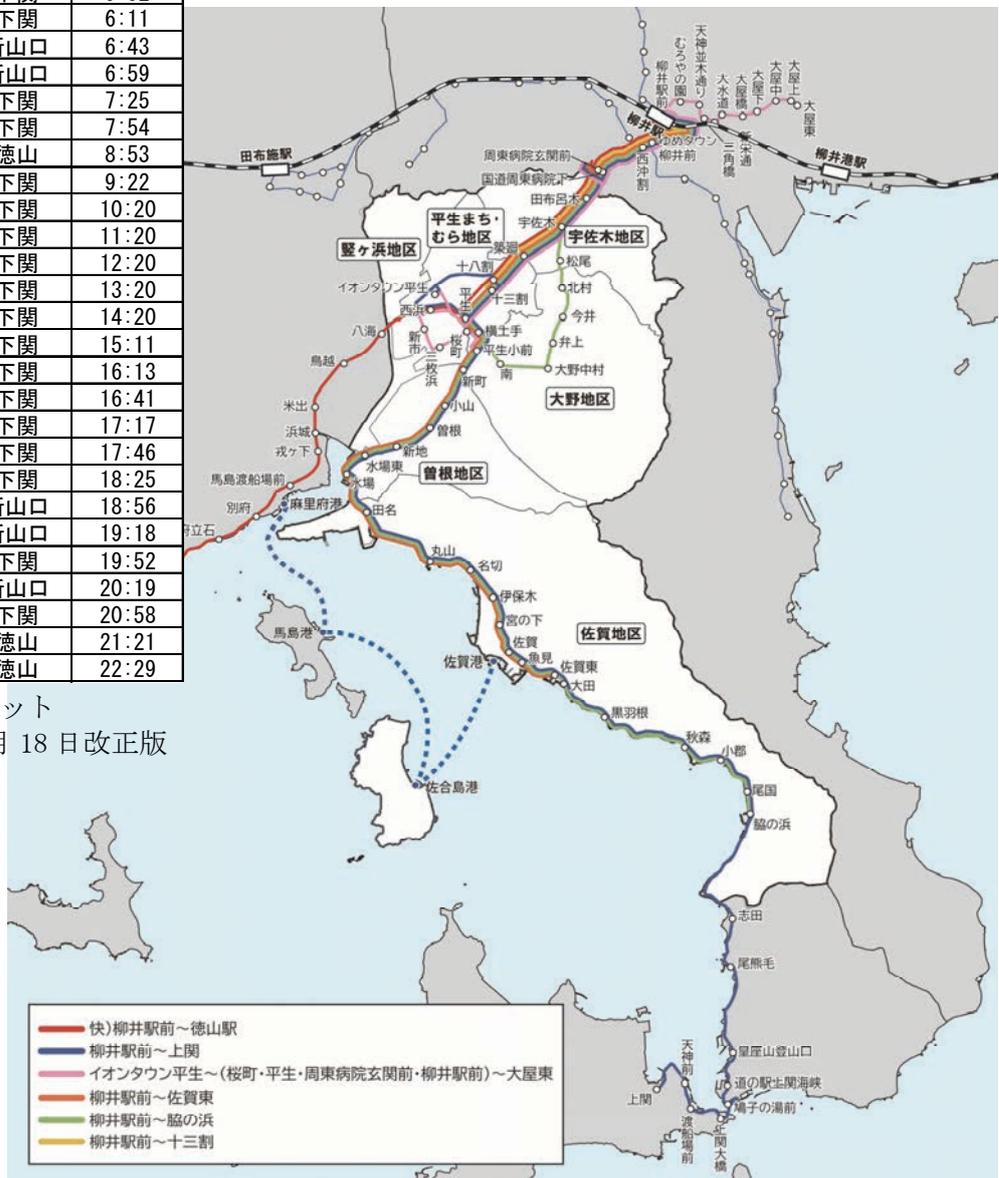


図 鉄道網と町内を運行するバス路線

## (6) 移動支援策

高齢者や運転免許証を持たない交通弱者等への移動支援として、福祉や教育分野からの支援も行っています。

### 【平生町障がい者福祉基本計画】

#### ■福祉タクシー利用助成事業

- ・平成 31（2019）年 4 月 1 日に、介護サポートタクシー事業と障害福祉タクシー事業を統合し、対象者にタクシー利用補助券を支給しています。

#### 【対象者】

- ・要介護・要支援が必要な方または、75 歳以上の家族を含み車両及び運転免許証を持たない方など

#### 【支援状況】

- ・一人当たり：年間 24 枚×1 冊（腎臓機能障害の方は 24 枚×6 冊）※1 枚はタクシー初乗り運賃

### 【平生町教育振興基本計画】

#### ■遠距離通学費補助

- ・「義務教育小学校児童及び中学校生徒の通学費助成に関する条例」に基づき、遠距離通学者に対する補助を実施しています。

#### 【対象者】

- ・通常の経路による通学経路が児童は 3km、生徒は 6km 以上を対象  
施行規則により、距離を細分化して補助率を設定

### 3) 公共交通の利用状況

#### (1) 路線バス

##### ① 輸送人員と収支率

町内を運行する路線バスの輸送人員は、令和2（2020）年度までは、年間32～34万人程度で推移していましたが、令和3（2021）年度に、前年から約9万人も減少しています。

それに伴い、50%を超えていた収支率は令和3（2021）年度に42%に落ち、令和4（2022）年度も減少したまま推移しています。

1日の乗込み調査結果により把握された町内のバス停の乗降者数の推移では、令和2（2020）年から減少し、減少したまま推移しており、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受けていると考えられます。

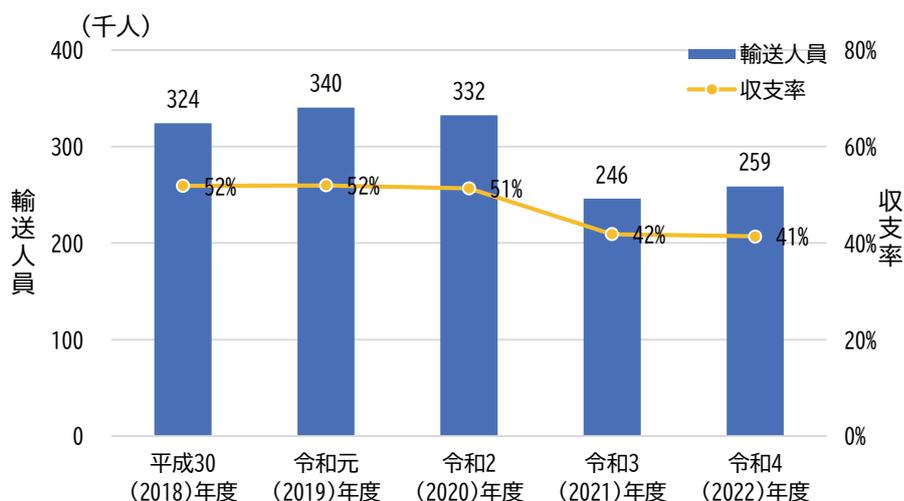


図 町内を運行する路線バスの輸送人員と収支率の推移

資料：バス事業者提供資料

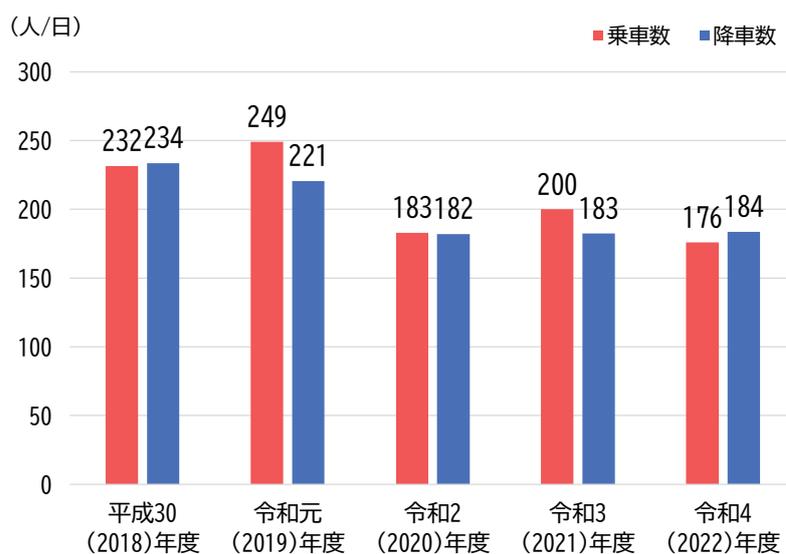


図 町内のバス停の乗降者数の推移（1日調査の結果）

資料：バス事業者提供資料

## ②乗車券別利用状況

町内を運行する路線バス利用者の乗車券別利用割合は、現金利用が約3割、バスカード利用が約3割、定期券（通勤・通学・学生フリー）利用が約3割となっています。

バスカードの利用は、交通系ICカード（ICOCA）の導入により、令和6（2024）年9月末までに終了する予定であり、今後は交通系ICカードへ移行することが見込まれます。

約3割の利用がある定期券のうち、1割強は小学生通学定期の利用となっており、柳井駅前⇔佐賀東、柳井駅前⇔上関、平生小⇔大屋東、柳井駅前⇔脇の浜の路線は、小学生の遠距離通学の手段としての役割を担っています。

そのほか、柳井駅前⇔上関、柳井駅前⇔脇の浜などでは、学生フリー定期券の利用が多いなど、路線によって利用傾向に特徴があります。

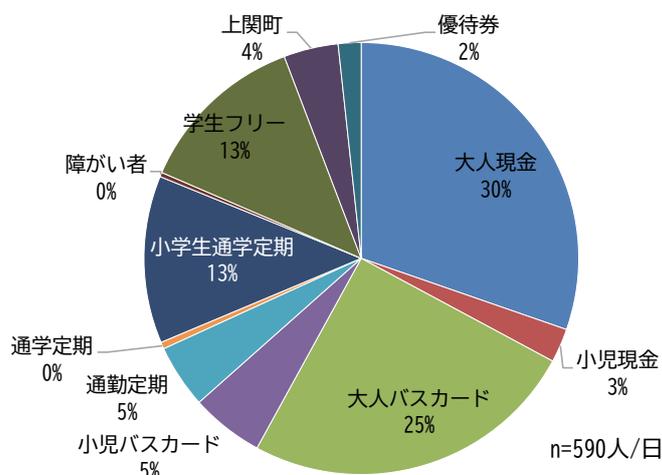


図 町内を運行するバス路線の乗車券別利用割合（令和4（2022）年）

表 町内を運行するバス路線別の乗車券別利用者数と利用割合（令和4（2022）年）

路線	運行本数	大人現金	小児現金	大人バスカード	小児バスカード	通勤定期	通学定期	小学生通学定期	障がい者	学生フリー	上関町	優待券	計
快)徳山駅前⇔柳井駅前	20	112	5	86	25	19	2	1	0	23	0	4	277
柳井駅前⇔上関	24	53	6	51	4	6	1	40	1	39	24	6	231
イオン・平生小⇔(桜町・平生・柳井駅)⇔大屋東	4	8	0	6	1	0	0	20	0	0	0	0	35
柳井駅前⇔佐賀東	5	6	2	1	1	2	0	9	0	0	0	0	21
柳井駅前⇔(大野・平生)⇔脇の浜	3	0	0	4	1	1	0	4	1	13	0	0	24
柳井駅前⇔十三割	3	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
総計	59	179	15	148	32	28	3	74	2	75	24	10	590

路線	運行本数	大人現金	小児現金	大人バスカード	小児バスカード	通勤定期	通学定期	小学生通学定期	障がい者	学生フリー	上関町	優待券	計
快)徳山駅前⇔柳井駅前	20	40%	2%	31%	9%	7%	1%	0%	0%	8%	0%	1%	100%
柳井駅前⇔上関	24	23%	3%	22%	2%	3%	0%	17%	0%	17%	10%	3%	100%
イオン・平生小⇔(桜町・平生・柳井駅)⇔大屋東	4	23%	0%	17%	3%	0%	0%	57%	0%	0%	0%	0%	100%
柳井駅前⇔佐賀東	5	29%	10%	5%	5%	10%	0%	43%	0%	0%	0%	0%	100%
柳井駅前⇔(大野・平生)⇔脇の浜	3	0%	0%	17%	4%	4%	0%	17%	4%	54%	0%	0%	100%
柳井駅前⇔十三割	3	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
総計	59	30%	3%	25%	5%	5%	1%	13%	0%	13%	4%	2%	100%

資料：バス事業者提供資料

### ③バス停ごとの乗降者数

町内を運行する路線バスで、乗車数が多いバス停は、柳井駅前、徳山駅前、西沖割、平生小前、国道周東病院下の順となっています。町内のバス停では、平生小前（新町含む）での乗車が最も多く34人/日、次いでイオンタウン平生で18人/日となっています。

降車数も同傾向で柳井駅前、新町、国道周東病院下、西沖割、徳山駅前などの利用が多く、町内のバス停では、新町（平生小前含む）での降車が最も多く40人/日、次いで十三割（平生、横土手含む）で21人/日となっています。

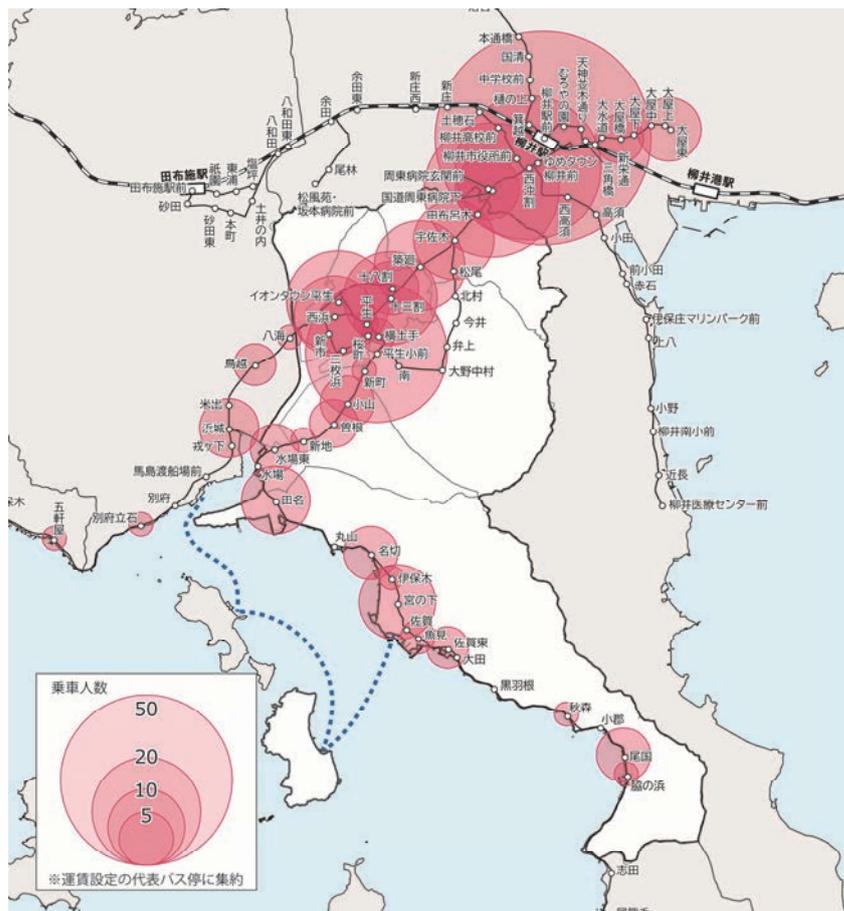


図 町内を運行するバス路線の代表バス停ごとの乗車人数（人/日）  
※運賃設定の代表バス停に集約して表示

表 町内を運行するバス路線の代表バス停ごとの乗車・降車・乗降者数（人/日）

代表バス停	所在地	乗車人数	降車人数	乗降者数
柳井駅前	柳井市	79	72	151
国道周東病院下	柳井市	31	36	67
徳山駅前	周南市	43	22	65
西沖割	柳井市	36	29	65
新町	平生町 曾根地区/大野地区	1	40	41
平生小前	平生町 大野地区/曾根地区	34	4	38
十三割	平生町 平生まち・むら地区	15	21	36
国道光駅前	光市	24	10	34
イオンタウン平生	平生町 平生まち・むら地区	18	15	33
渡船場前	上関町	12	17	29
築廻	平生町 平生まち・むら地区	14	13	27
室積	光市	12	15	27
周東病院玄関前	柳井市	7	19	26
亀の井ホテル前	光市	17	8	25
宇佐木	平生町 宇佐木地区	11	12	23
高砂町	下松市	6	16	22
西浜	平生町 平生まち・むら地区	11	10	21
光市役所前	光市	12	8	20
北河畑	光市	5	14	19
豊井東	下松市	7	11	18
豊井	下松市	5	13	18
魚見	平生町 佐賀地区	2	16	18
上関	上関町	10	7	17
光製鉄前	光市	7	9	16
下松駅前	下松市	9	5	14
浜城	田布施町	6	8	14
光局前	光市	10	3	13
田名	平生町 佐賀地区	8	5	13
戸仲	光市	6	6	12
荒神	周南市/下松市	5	7	12

資料：バス事業者提供資料  
(令和4(2022)年)

#### ④バス停間の乗降者数

町内を運行する路線バスのバス停間の利用状況は、周南市方面からの長距離路線もあることから、本町外のみでの利用が約4割を占めています。また、柳井市⇒上関町のような、本町を通過する利用も1割以上あります。

市町別の乗降ペアごとの利用者数では、平生町内で乗り降りする利用が約1割、柳井市から本町への移動での利用が約1割、平生町から柳井市への移動での利用や約1割で、本町と柳井市間の移動で多く利用されています。

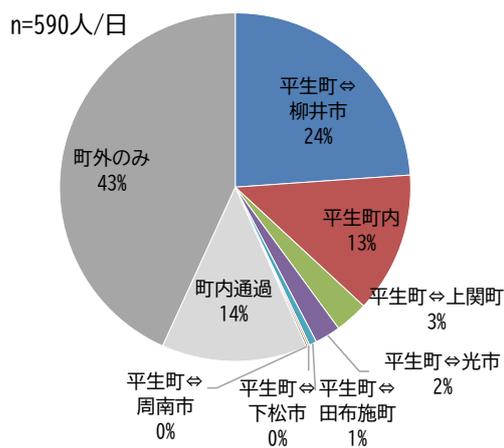


図 市町別の乗降ペアごとの利用割合

表 市町別の乗降ペアごとの利用者数（人/日）

乗⇒降	利用者数	利用者割合
平生町⇒平生町	77	13%
柳井市⇒平生町	74	13%
平生町⇒柳井市	67	11%
柳井市⇒柳井市	51	9%
光市⇒光市	35	6%
光市⇒下松市	30	5%
周南市⇒周南市	29	5%
上関町⇒柳井市	27	5%
柳井市⇒上関町	24	4%
周南市⇒光市	20	3%
周南市⇒下松市	19	3%
光市⇒周南市	16	3%
下松市⇒周南市	15	3%
下松市⇒光市	13	2%
光市⇒柳井市	10	2%
平生町⇒上関町	10	2%
光市⇒平生町	9	2%
下松市⇒下松市	8	1%
上関町⇒平生町	8	1%
光市⇒田布施町	7	1%
田布施町⇒光市	7	1%
柳井市⇒光市	7	1%
柳井市⇒田布施町	6	1%
平生町⇒光市	5	1%
上関町⇒上関町	3	1%
平生町⇒田布施町	3	1%
周南市⇒柳井市	2	0%
田布施町⇒柳井市	2	0%
下松市⇒平生町	1	0%
周南市⇒田布施町	1	0%
周南市⇒平生町	1	0%
田布施町⇒下松市	1	0%
田布施町⇒平生町	1	0%
柳井市⇒下松市	1	0%

■：平生町を通過 ■：平生町外のみ

資料：バス事業者提供資料  
(令和4(2022)年)

また、町内を運行する路線バスで利用が多い乗降ペアは、柳井駅前から国道周東病院下、国道周東病院下（田布呂木含む）から新町（平生小前含む）で1日あたり20名程度の利用があります。

町内での移動では、築廻から新町（平生小前含む）や、平生小前（新町含む）から築廻で1日あたり10名程度の利用があり、その利用の多くは小学生の通学移動となっています。

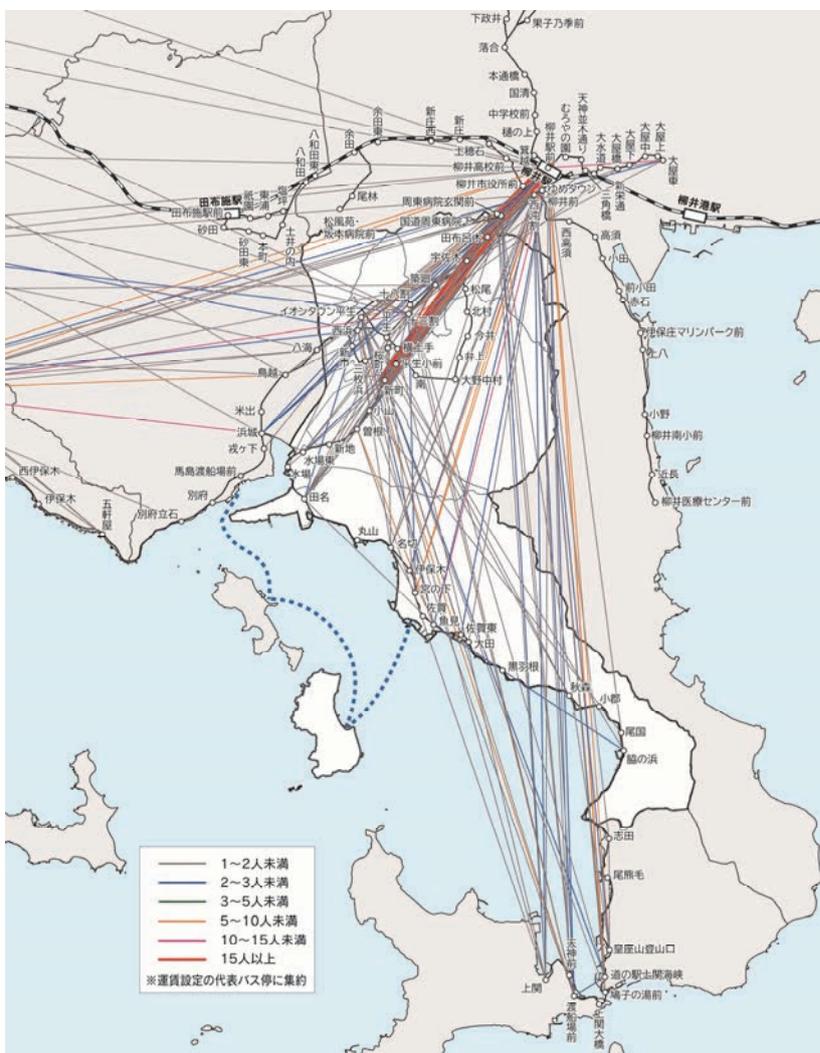


図 町内を運行するバス路線の代表バス停ごとの乗降ペア（人/日）

表 町内を運行するバス路線の代表バス停ごとの乗降ペア（人/日）（上位抜粋）

乗車バス停	所在地	降車バス停	所在地	利用者数
柳井駅前	柳井市	⇒ 国道周東病院下	柳井市	23
国道周東病院下	柳井市	⇒ 新町	平生町 曾根地区/大野地区	17
築廻	平生町 平生まち・むら地区	⇒ 新町	平生町 曾根地区/大野地区	12
平生小前	平生町 大野地区/曾根地区	⇒ 築廻	平生町 平生まち・むら地区	12
平生小前	平生町 大野地区/曾根地区	⇒ 周東病院玄関前	柳井市	12
十三割	平生町 平生まち・むら地区	⇒ 柳井駅前	柳井市	10
柳井駅前	柳井市	⇒ 西沖割	柳井市	8
国道光駅前	光市	⇒ 高砂町	下松市	7
国道光駅前	光市	⇒ 豊井	下松市	7
宇佐木	平生町 宇佐木地区	⇒ 新町	平生町 曾根地区/大野地区	7
柳井駅前	柳井市	⇒ 魚見	平生町 佐賀地区	6
周東病院玄関前	柳井市	⇒ 柳井駅前	柳井市	6
徳山駅前	周南市	⇒ 堀川	周南市	5
徳山駅前	周南市	⇒ 豊井東	下松市	5
浜城	田布施町	⇒ 室積	光市	5
亀の井ホテル前	光市	⇒ 十三割	平生町 平生まち・むら地区	5
イオンタウン平生	平生町 平生まち・むら地区	⇒ 柳井駅前	柳井市	5
大屋東	柳井市	⇒ 柳井駅前	柳井市	5
上関	上関町	⇒ 柳井駅前	柳井市	5
平生小前	平生町 大野地区/曾根地区	⇒ 宇佐木	平生町 宇佐木地区	5
柳井駅前	柳井市	⇒ 渡船場前	上関町	5

※運賃設定の代表バス停に集約して表示

(2) 航路

佐賀港～佐合島港～馬島港～麻里府港間で運航されている航路の利用者数は、年間2万人程度で推移しています。新型コロナウイルスの感染が拡大した令和2(2020)年度には、1万7千人弱に利用者数が減少しましたが、令和4(2022)年度には回復しています。

佐合島港関連の利用者数も、同様に令和2(2020)年度には減少しましたが、令和4(2022)年度には、平成30(2018)年度よりも増加しています。

港間での利用では、麻里布～馬島間の利用が約6割を占めています。

本町内に位置する佐合島港及び佐賀港関連では、佐合島～佐賀間の利用が年間約5千人、次いで麻里布～佐合島間の利用が年間約2千人で、佐合島への行き来は、主に佐賀港からのアクセスとなっています。



図 航路図

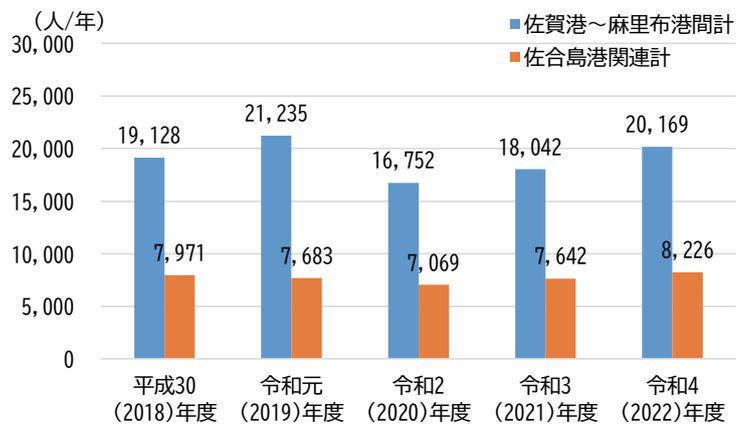


図 佐賀港～麻里府港間・佐合島港関連の利用者数の推移

資料：熊南総合事務組合運転日報

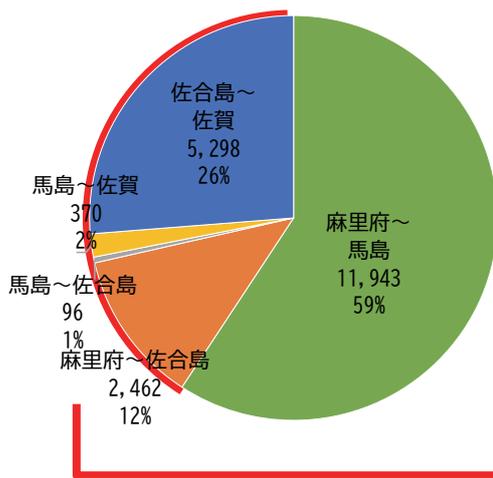


図 佐賀港～麻里府港間の利用区間割合

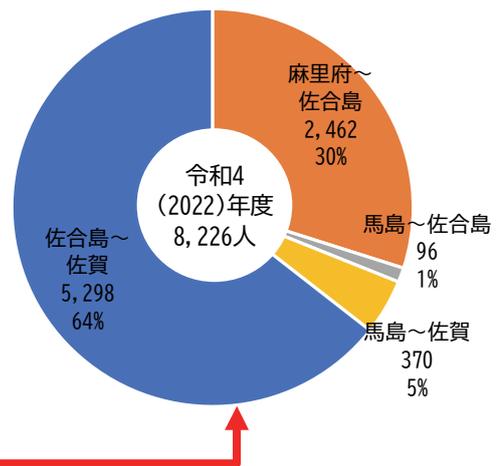


図 佐賀港及び佐合島港利用者数

資料：熊南総合事務組合運転日報

### (3) おでかけ支援サービス等

おでかけ支援サービスとして実施されている宇佐木地区及び佐賀地区（佐賀地区・尾国地区）の利用登録者数は各地区10～30名程度、地区社協により独自に実施されている大野地区では約30名となっています。

また、ボランティアの運転者として登録されている人数は、各地区とも10名弱で、宇佐木地区では3名となっています。

おでかけ支援サービスは、曜日運行の週1回運行で、運行1回あたり平均3～5名が乗り合って利用していますが、独自サービスで実施されている大野地区では、利用者のニーズに応じて運行されており、乗り合いでの利用はされていない状況にあります。

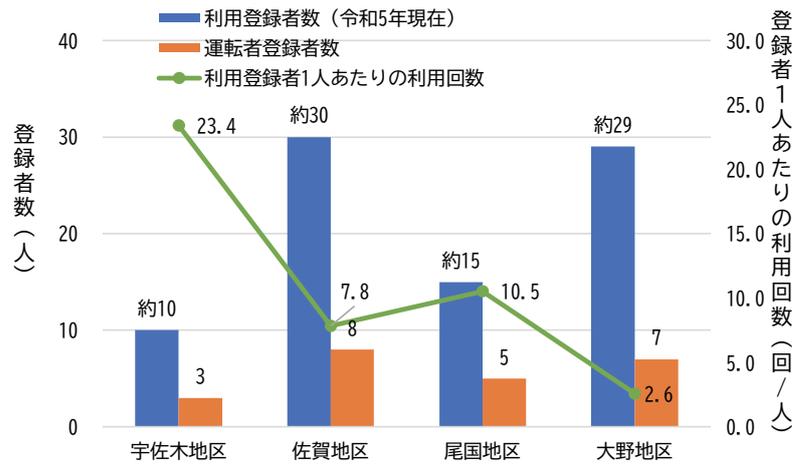


図 おでかけ支援サービスの登録者数と利用頻度

資料：町資料及びヒアリング調査結果

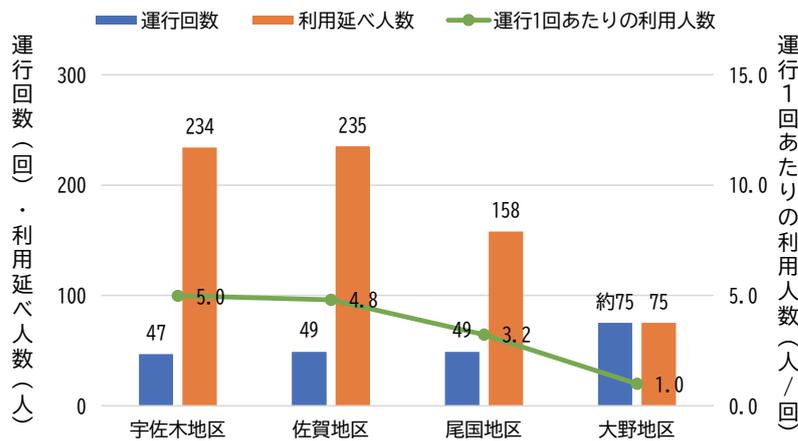


図 おでかけ支援サービスの運行状況と利用者数

資料：町資料及びヒアリング調査結果

#### (4) タクシー

##### ①輸送人員

町内に立地する平生タクシーの輸送人員は、平成 30（2018）年度には 3 万人程度となっていました。新型コロナウイルスの感染が拡大した令和 2（2020）年度には約 2 万人にまで減少しています。

令和 3（2021）年度以降は、回復傾向にあります。新型コロナウイルス感染拡大前の水準には回復していない状況にあります。

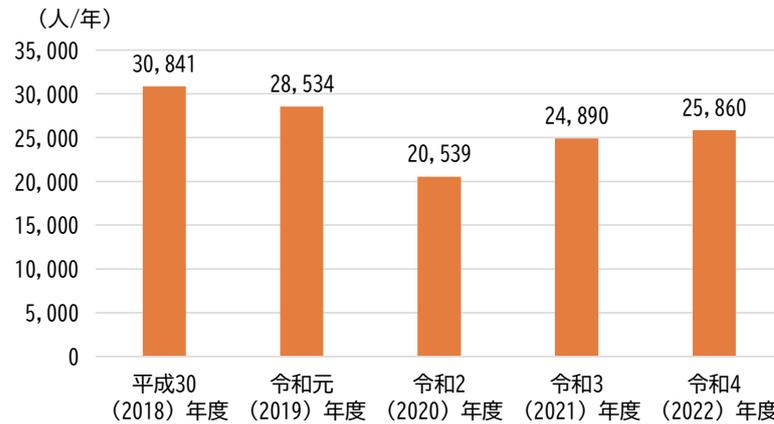


図 平生タクシーにおける輸送人員の推移

資料：ヒアリング調査結果

##### ②福祉タクシー助成利用者のタクシー利用状況

令和 5（2023）年度に実施された福祉タクシー助成利用者への利用実態アンケートによると、外出頻度は週 1～2 回が約 4 割であるのに対し、タクシーを利用する頻度は月数回が約半数を占めているため、タクシーと他の移動手段とを使い分けて利用されていることが伺えます。

タクシーを利用する際の移動目的では、通院が最も多い結果となっています。

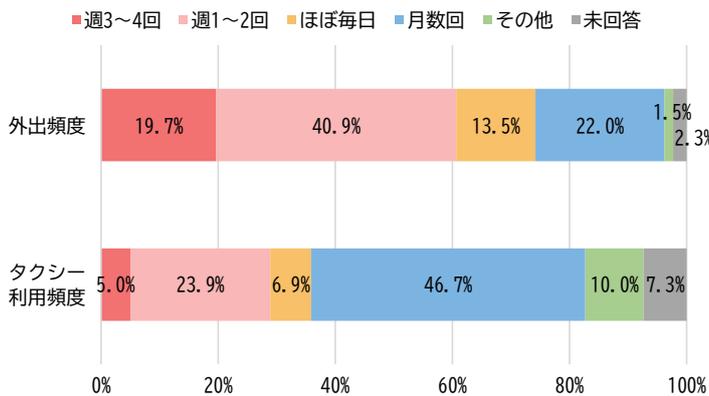


図 外出頻度とタクシー利用頻度

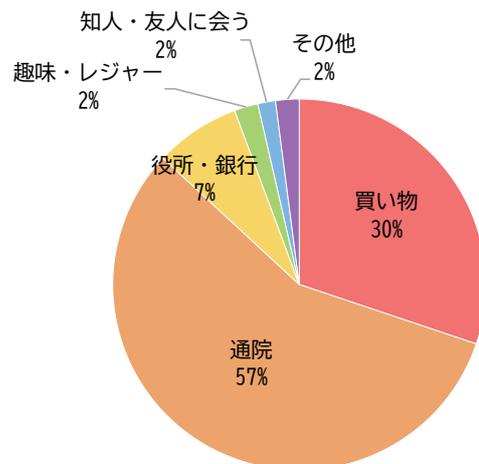


図 タクシーの利用目的

資料：福祉タクシー助成利用者アンケート

地区別のタクシー利用1回あたりの支払額では、平生地区、曾根地区では1,000円未満が6割程度を占めるのに対し、佐賀地区では1,500円以上が約半数となっており、地区毎の支払額に大きな差が生じています。

タクシー料金の負担に関する意向としても、支払額が多い佐賀地区や大野地区では負担が大きいと感じられている方が多くいます。

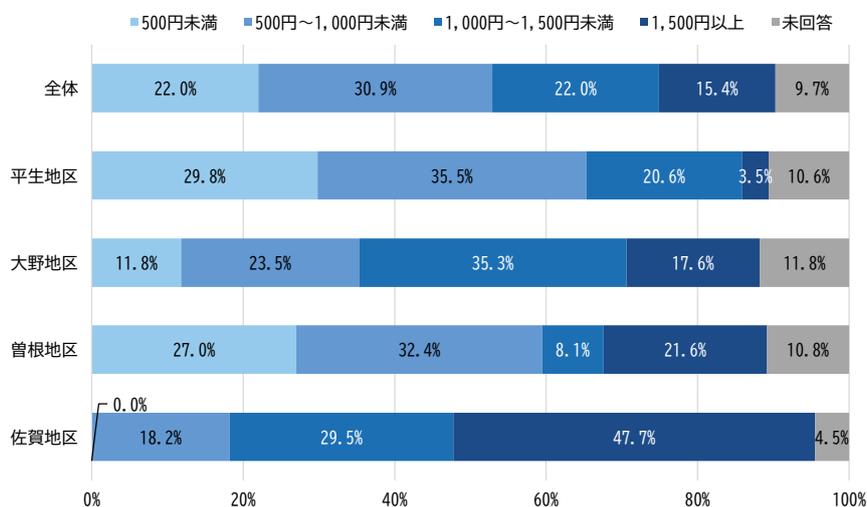


図 地区別のタクシー利用1回あたりの支払額

資料：福祉タクシー助成利用者アンケート

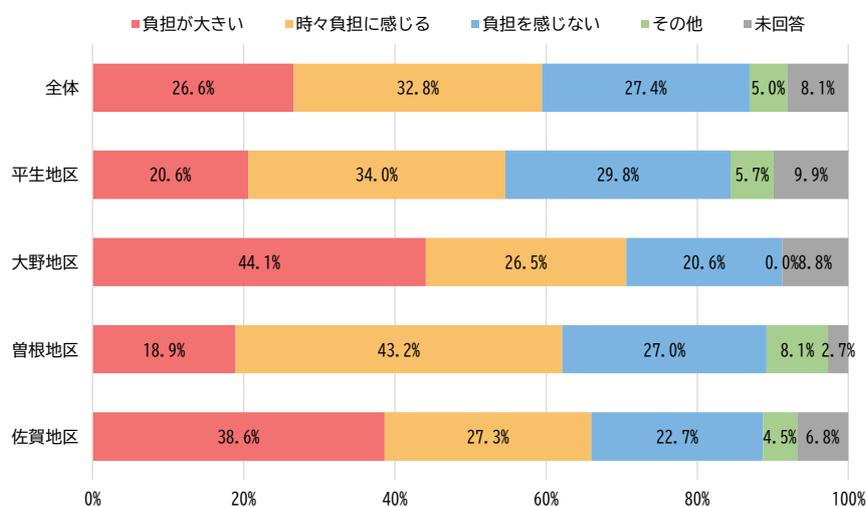


図 地区別のタクシー料金の負担に関する意向

資料：福祉タクシー助成利用者アンケート

#### 4) 地域公共交通事業に係る町負担額

地域公共交通事業に係る町の負担額は、令和4（2022）年度には約2,900万円を計上しており、平成30（2018）年度と比較すると倍以上となっています。

内訳としては、路線バスが約6割、航路が約2割、タクシー券助成が約1割となっており、共に増加傾向にあります。

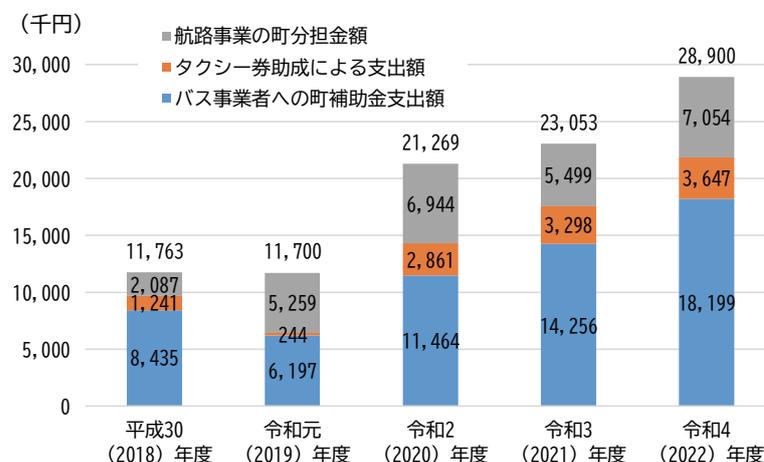


図 交通事業に係る負担金の推移

資料：町資料

##### (1) 路線バス

路線バスの運行を維持するため、地方バス路線維持対策事業費として町から支出しています。

輸送人員の推移及び、燃料費等の変動、算定方法の変更などの影響もあり、大きく変動していますが、令和元（2019）年度以降、大幅に増加しており、町の負担額は3年間で約3倍となっています。

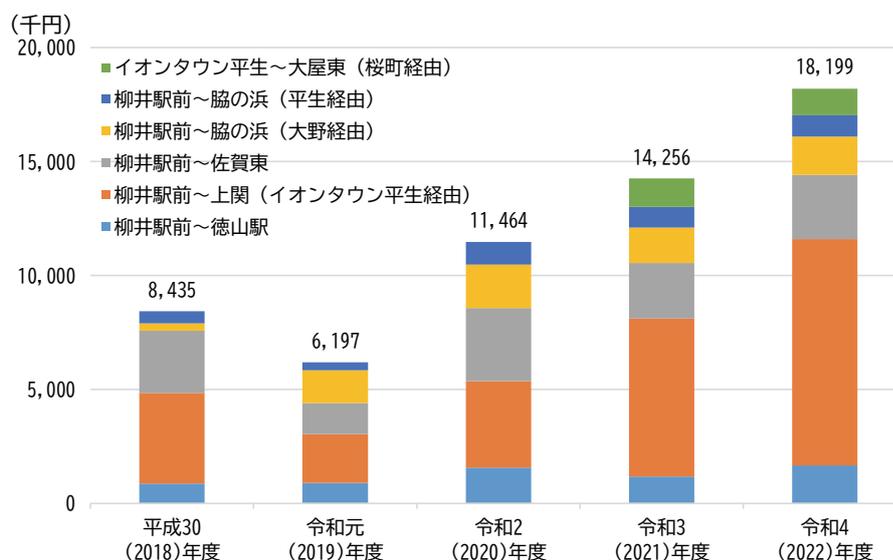


図 地方バス路線維持対策事業費の推移

資料：町資料

## (2) 航路

航路は、国庫補助金、県補助金、構成団体からの分担金で収支を確保することで、運航を維持しています。

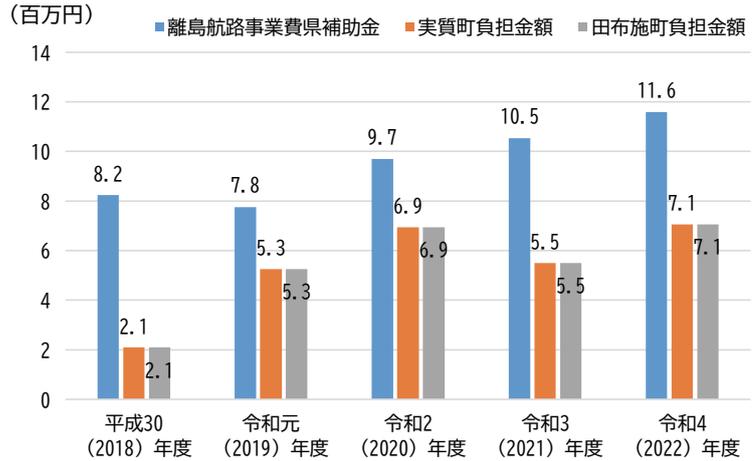


図 航路運航における補助金及び負担金額の推移

資料：町資料

## (3) おでかけ支援サービス

おでかけ支援サービス事業として、町では年間約 50～60 万円程度の予算を確保し、事業を実施しています。

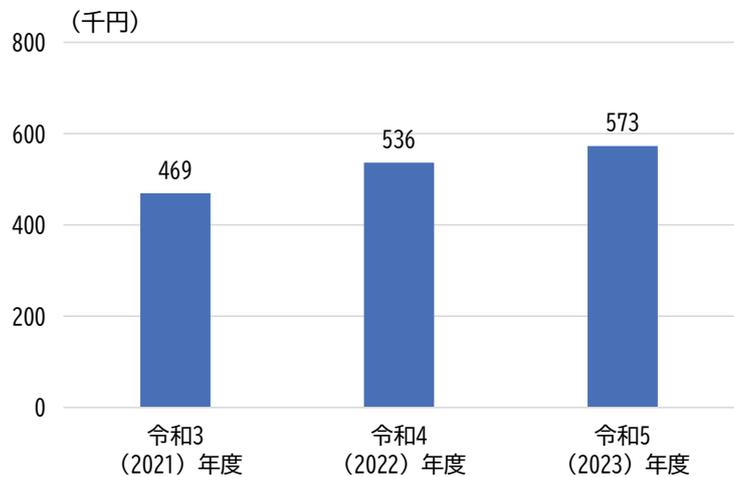


図 おでかけ支援サービスに係る当初予算の推移

出典：当初予算の概要（令和 3（2021）年度～令和 5（2023）年度）

## (4) 福祉タクシー利用助成

平成 31（2019）年 4 月から実施している福祉タクシー利用助成事業では、年間約 360 万円を助成金として支出しています。

支給人数は、年間 300 人程度で推移しています。

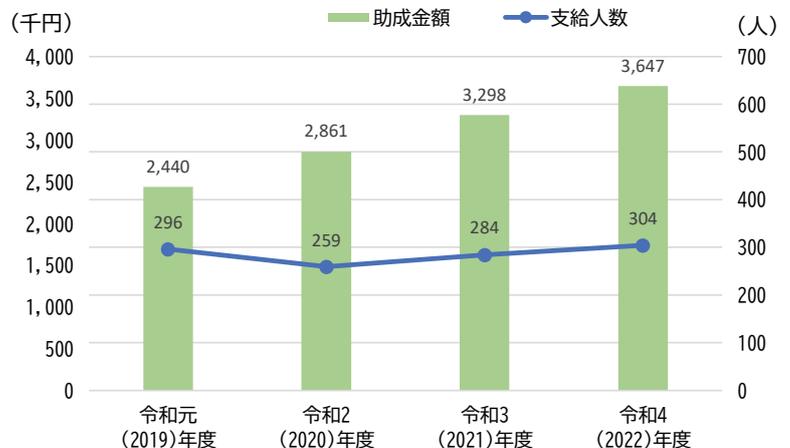


図 福祉タクシー利用助成金と支給対象者人数の推移

資料：町資料

### 3. 地域公共交通に対するニーズ調査

#### 3.1 住民アンケート調査

##### 1) 調査概要

項目	実施方法・内容等	
調査対象	・ 地域住民を対象に、地区別人口の割合に応じて無作為抽出 配布枚数：3,000 票	
配布・回収方法	・ 郵送による配布・回収	
調査方法	・ 調査票への記入式 ※WEB アンケート併用	
調査期間	・ 令和 5（2023）年 8 月 28 日～9 月 19 日	
調査内容	<b>【個人票】</b> 1. 個人属性 2. 自宅近くのバス停 3. 路線バスの利用状況 4. タクシーの利用状況 5. その他の移動サービスの利用状況 6. 日常の目的別の外出活動 7. 地域公共交通全般 8. 地域公共交通に対する意見	<b>【世帯票】</b> 1. 個人属性 2. 日常の移動について
回収状況	<b>【個人票】</b> ・ 回収数：1,243 票 （郵送：1,110 票、WEB：133 票） ・ 回収率 41.4%	<b>【世帯票】</b> ・ 回収数：1,859 票（個人回答数） 934 票（世帯回答数） （郵送：801 票、WEB：133 票）

地区毎の分析を行うため、各地区から一定数の回答が得られるようアンケート調査を実施したため、町全体の集計においては、地区の人口比率を反映し集計を行っています。

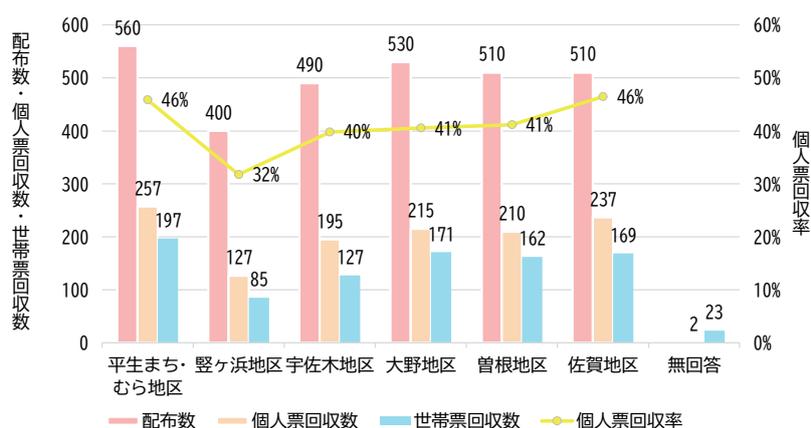


図 地区別の配布数・回収数

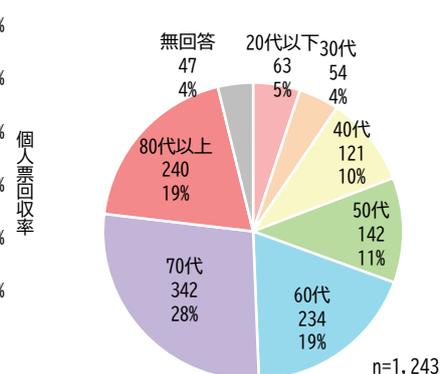


図 回答者の年齢（個人票）

## 2) 調査結果

### (1) 運転免許証の保有状況

- ・運転免許証の保有率は地区毎の大きな特徴はなく、年齢別では30～60代で9割以上となっています。一方で、80代以上の保有率は4割程度で、免許返納者も2割程度存在します。
- ・65歳以上の運転免許証保有者のうち約9割の人は、いずれ運転免許証を返納することを考えています。

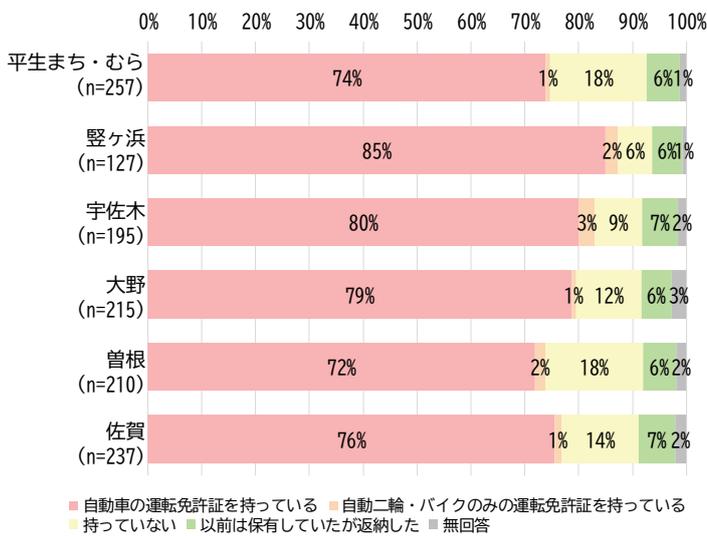


図 運転免許証の保有状況（地区別）

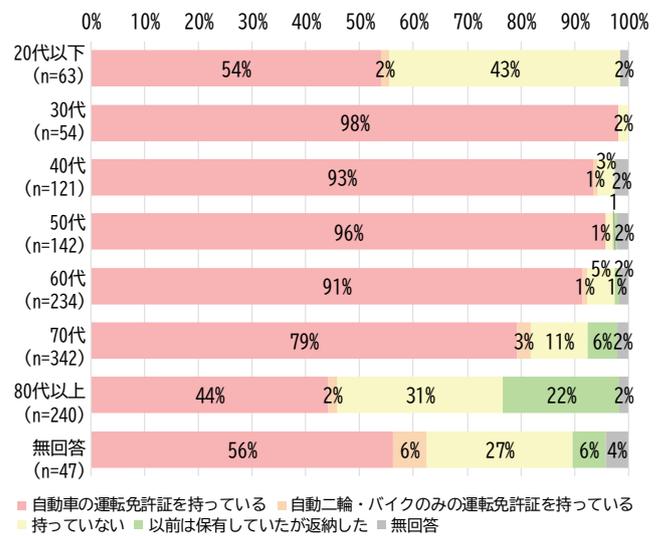


図 運転免許証の保有状況（年齢別）

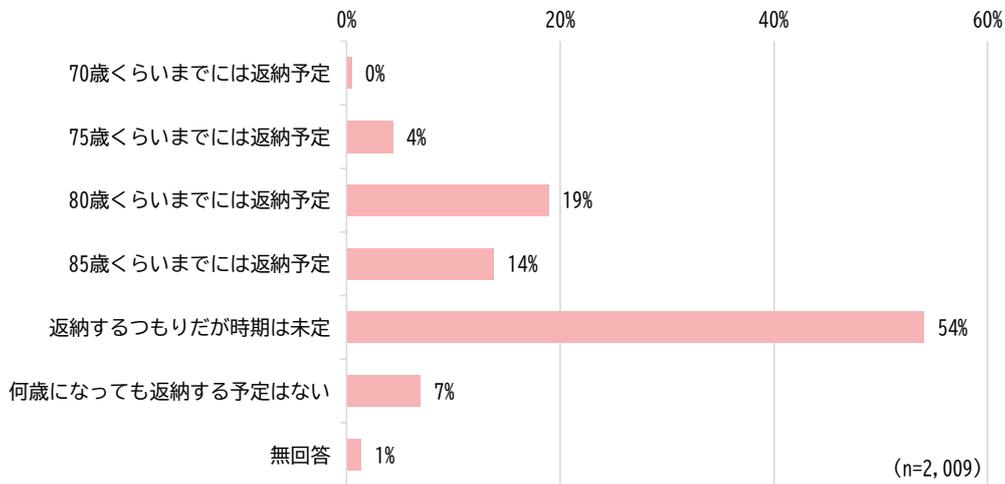


図 運転免許証の返納意向

※65歳以上の運転免許証保有者のみ

## (2) 地域公共交通の利用状況

### ① 路線バスの利用状況

- ・路線バスの利用頻度は、全ての地区、全ての年代で「ほとんど利用しない、利用したことがない」が大半を占めていますが、平生まち・むら地区、曾根地区、佐賀地区及び20代以下や80代以上の利用頻度がやや高い傾向にあります。
- ・路線バスを利用する主な目的は「通院」や「買い物」が多く、利用する理由は「他に移動手段がない」「自宅や目的地からバス停が近い」という理由が多い結果となっています。

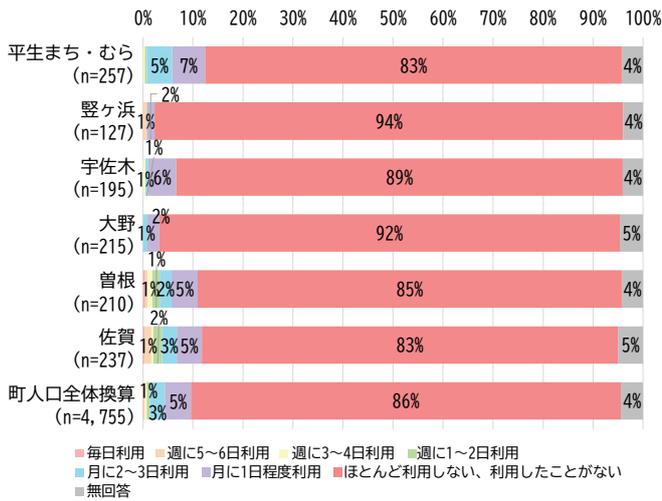


図 路線バスの利用頻度（地区別）

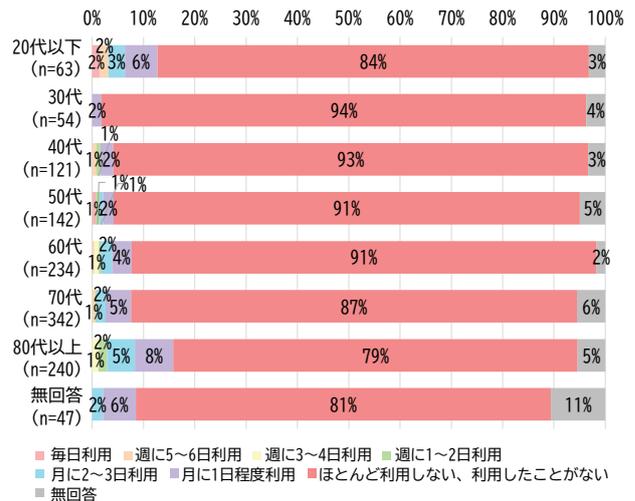


図 路線バスの利用頻度（年齢別）

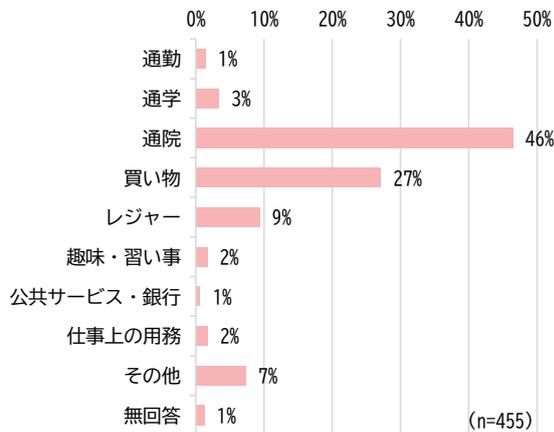


図 路線バスを利用する主な目的  
※路線バス利用者のみ

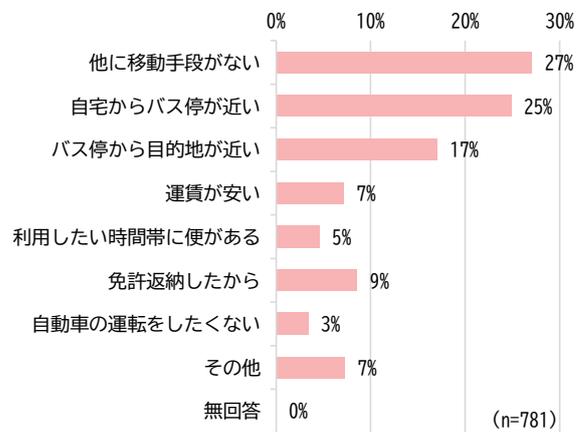


図 路線バスを利用する理由  
※路線バス利用者のみ

## ② タクシー・航路の利用状況

- ・タクシーの利用頻度も「ほとんど利用しない、利用したことがない」が8割以上を占めています。
- ・タクシーを利用する主な目的は「通院」が最も多く、約6割を占めています。
- ・馬島・佐合島航路は8割以上が「利用したことがない」と回答しており、利用は限定的となっています。利用目的では「レジャー」が最も多く、約6割を占めています。

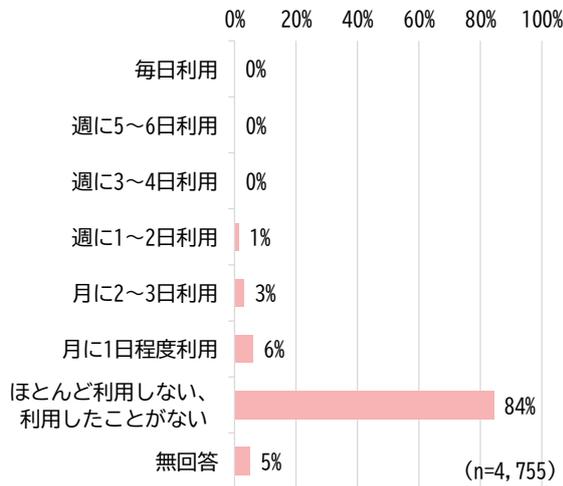


図 タクシーの利用頻度

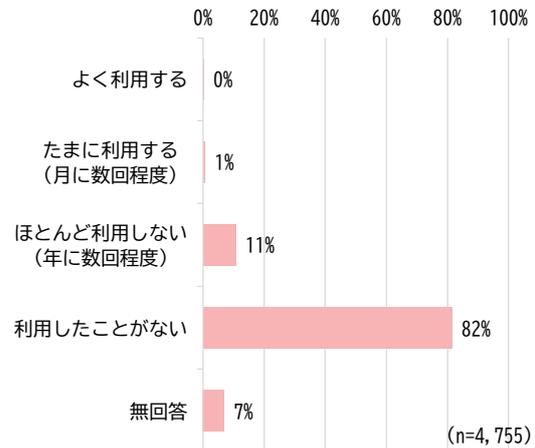


図 航路の利用経験

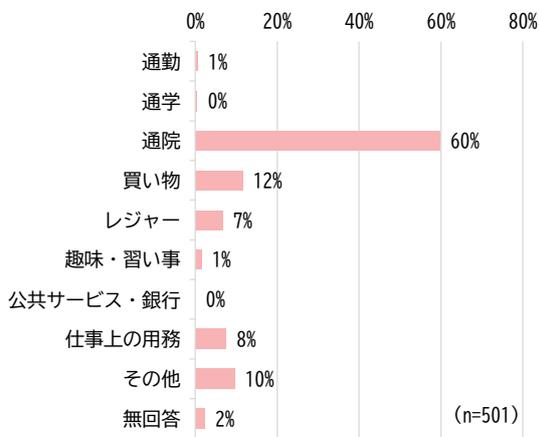


図 タクシーを利用する主な目的

※タクシー利用者のみ

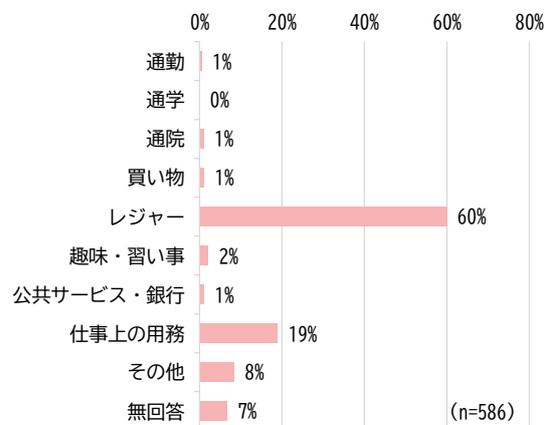


図 航路を利用する主な目的

※馬島・佐合島航路利用者のみ

### ③ おでかけ支援サービス利用状況

- ・おでかけ支援サービスは、運行地区では一定の認知度がありますが、半数程度にとどまっています。
- ・おでかけ支援サービスの利用経験は、運行地区にお住いで、サービスを知っている方でも、利用している人はごくわずかとなっています。
- ・運転ボランティアへの協力意向では、時間などの条件が合えば協力できると回答した人が、約1割存在します。



図 おでかけ支援サービスの認知度（地区別）

※75歳以上の運転免許証非保有者のみ

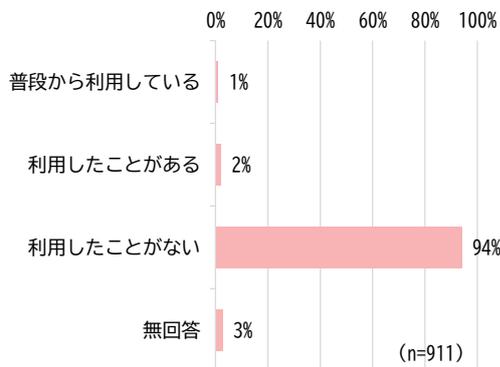


図 おでかけ支援サービスの利用有無

※運行地区の住民で、おでかけ支援サービスを知っている方のみ

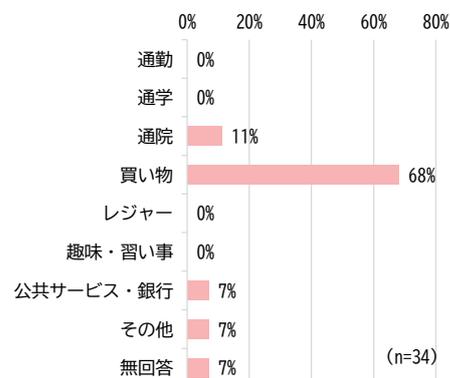


図 おでかけ支援サービスの利用目的

※おでかけ支援サービス利用者のみ

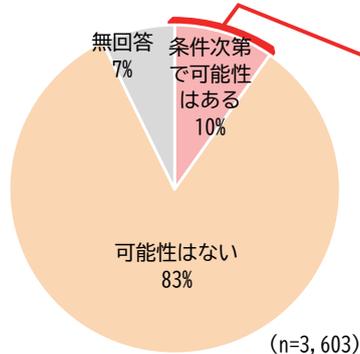


図 おでかけ支援サービスの運転ボランティア協力意向

※運転免許証所持者のみ

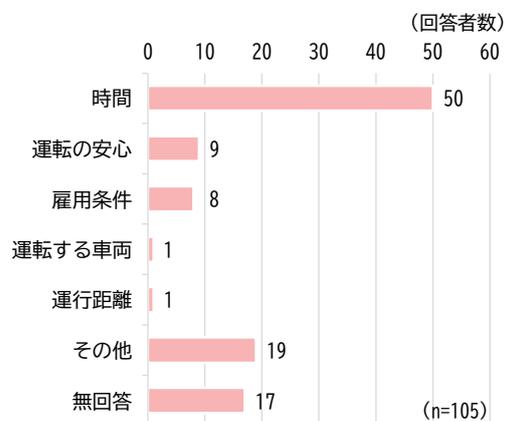


図 条件次第で可能性のある人の条件

※自由記述内容を分類して集計

### (3) 日常の外出活動について

- 日常生活での目的別の外出頻度は、買い物が「週に2~4日」、通院が「月に1~3日」、通勤・通学は「週に5日以上」が最も多く、目的ごとに傾向が異なることがわかります。
- 移動手段は、いずれの目的でも、「自家用車（自分で運転）」が60%以上を占め、自動車への依存傾向が見られます。
- 目的地への到着時刻は、いずれの目的でも午前中にピークが見られます。

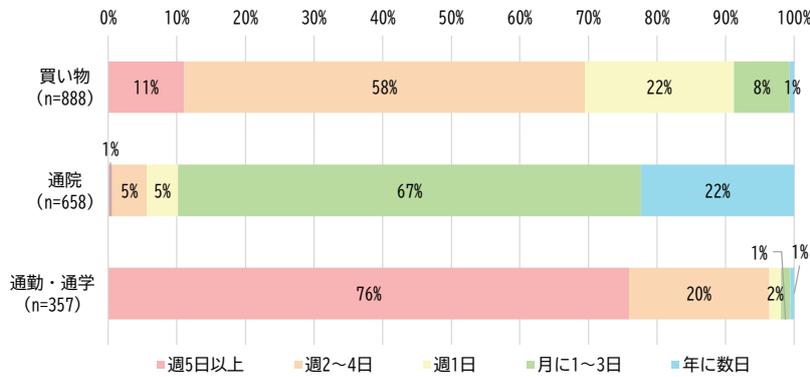


図 日常の外出における目的別の外出頻度

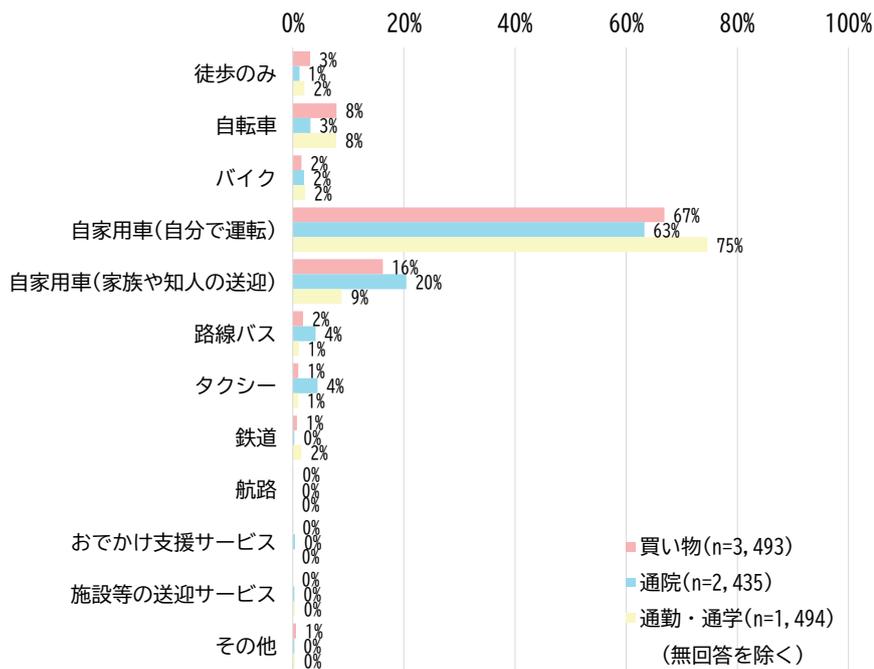


図 日常の外出における目的別の移動手段

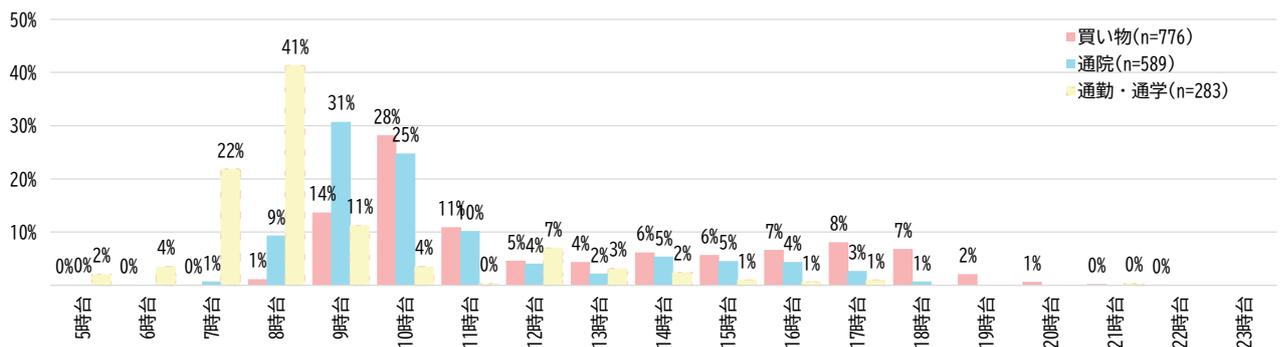


図 日常の外出における目的別の目的地への到着時刻

#### (4) 地域公共交通のサービス内容について

- ・地域公共交通サービスに対する満足度は、地区別・年齢別ともに「満足している」「どちらかという満足している」の回答は半数以下となっています。
- ・地区別の満足度では、宇佐木地区でやや高く、堅ヶ浜地区と大野地区が低い結果となっています。
- ・地域公共交通が不便で外出を諦めることがある人は、運転免許証保有者に比べ、持っていない人で多く4割を超えており、運転免許証の返納が進むことで、外出機会の喪失に繋がる懸念されます。

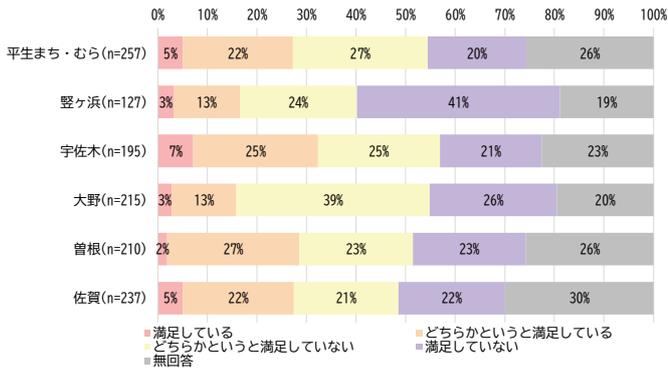


図 地域公共交通サービス全般の満足度(地区別)

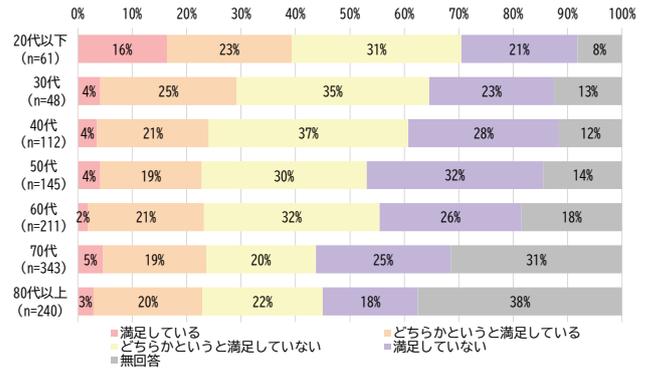


図 地域公共交通サービス全般の満足度(年齢別)

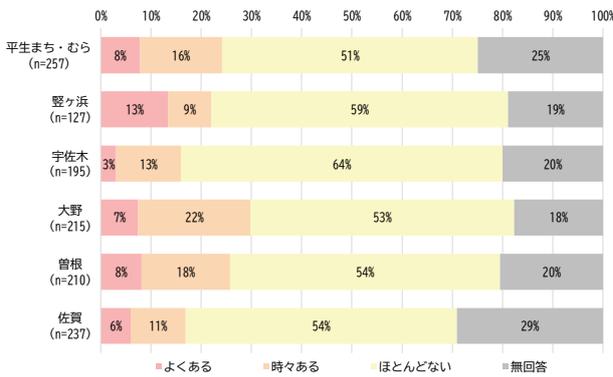


図 地域公共交通が不便で外出を諦めることの有無(地区別)

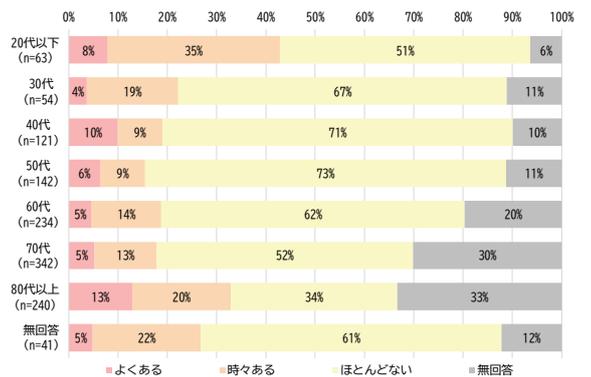


図 地域公共交通が不便で外出を諦めることの有無(年齢別)

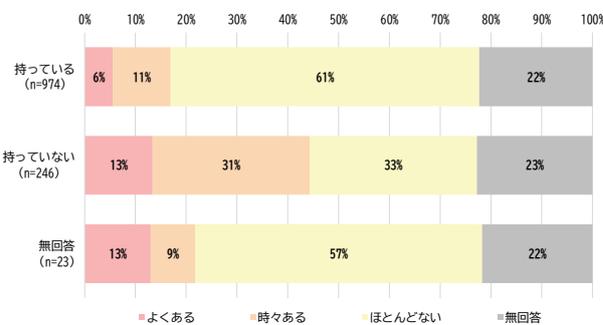


図 地域公共交通が不便で外出を諦めることの有無(運転免許証保有状況別)

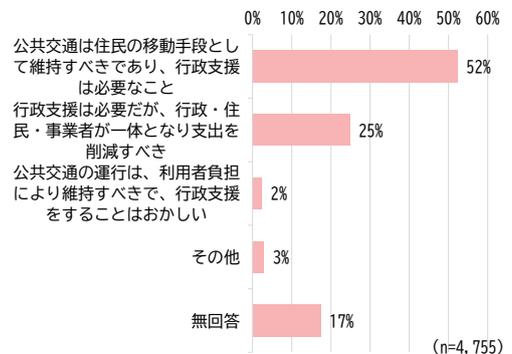


図 地域公共交通を継続的に運行するための費用負担の考え

## 3.2 ヒアリング調査

### 1) 調査概要

#### (1) 庁内関係部署等へのヒアリング

項目	内容等
対象	【まちづくり】地域振興課、【DX】デジタル推進課 【福祉】健康保険課・町民福祉課、【観光】産業課 【教育】教育委員会
日時	・令和5(2023)年9月27日
方法	・会議(集合)形式



写真 庁内関係部署へのヒアリング調査の様子

#### (2) 関係機関等へのヒアリング

令和5(2023)年9月11日～9月27日の間に対面(インタビュー)形式で実施しました。

##### ① 上関町へのヒアリング

項目	内容等
対象	上関町役場 産業観光課 商工観光係
調査内容	・町営バスの運行上の問題点・課題 ・連携運行の可能性について など

##### ② 地区団体へのヒアリング

項目	内容等
対象	平生まち・むらコミュニティ協議会、宇佐木コミュニティ協議会 曾根コミュニティ協議会、大野コミュニティ協議会/大野地区社会福祉協議会 佐賀コミュニティ協議会/佐賀地区社会福祉協議会
調査内容	・高齢者等交通弱者の外出傾向(方法・行先・頻度など)など

##### ③ 交通事業者へのヒアリング

項目	内容等
対象	【路線バス】防長交通株式会社【タクシー】柳井三和交通株式会社(平生タクシー) 【福祉タクシー】福祉タクシーきずな・福祉タクシーなないろ 【航路】熊南総合事務組合
調査内容	・事業が抱える課題・問題点 ・事業に関する将来展望 ・他の地域公共交通との連携可能性 など

##### ④ おでかけ支援サービス等実施団体へのヒアリング

項目	内容等
対象	宇佐木コミュニティ協議会、大野地区社会福祉協議会、佐賀コミュニティ協議会
調査内容	・実施の課題・問題点 ・地域公共交通との連携可能性 ・地域公共交通に求めるニーズ など

## 2) 調査結果

### (1) 庁内関係部署等へのヒアリング

- ・今後も進展する高齢化に対応するべく、地域公共交通の維持・充実が必要だと考えています。
- ・最近、導入された交通系 IC カードの利用方法も学べるバスの乗り方教室等、利用を促す取組が重要と考えています。

対象	項目	主な意見
地域振興課	拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平生都市計画で示す通り、都市拠点はイオンタウン平生を含む役場周辺、地域拠点は「各地域交流センター」「町武道館」「体育館」などが該当。</li> </ul>
	地域公共交通への考え、連携可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後も進展する高齢化に対応するため、バスやタクシーなどの地域公共交通機関の充実が必要。</li> <li>・町民からコミュニティバスによる幹線以外の運行を要望する声があった。</li> </ul>
デジタル推進課	移動サービスにおけるデジタルの活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・課題やニーズを確認し、デジタル化等の必要な対応を行う。</li> <li>・導入にあたっては費用対効果に関する検証も必要。</li> </ul>
	地域公共交通への考え、連携可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線の web map への公開や SNS の活用は協力可能。</li> <li>・ニーズを把握したうえで連携を進めたい。</li> </ul>
健康保険課 町民福祉課	おでかけ支援サービスの実施状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域からはボランティアドライバーの確保が難しいという声が上がっている。</li> <li>・無料であることが、利用を控えてしまう要因となっていると聞く。</li> </ul>
	地域公共交通への考え、連携可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ひとりでの外出が難しい高齢者も増えており、地域公共交通と福祉輸送の中間的な移動サービスの必要性を感じている。</li> </ul>
産業課	交通と観光施設との連携可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光地へバスやタクシーなどの地域公共交通でアクセス可能であることが重要であると考えている。</li> </ul>
	地域公共交通への考え、連携可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者や観光協会と連携できる取組を実施したい。</li> <li>・現在の路線バスの運行は、通勤・通学利用を想定したもので、観光客向けにはなっていない。</li> </ul>
教育委員会	バスの乗り方教室の実施や今後の実施実現性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・導入された交通系 IC カードの利用方法などを知ってもらうためにも必要である。</li> <li>・長期休暇期間中に、児童を対象に 50 円で路線バスを利用できる取組が実施されており、乗り方教室などと連動させることで、利用促進につながると思う。</li> </ul>
	地域公共交通への考え、連携可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在は、通学時間に合わせたダイヤでの運行となっているが、運転士不足が深刻であることを認識しており、今後も運行が継続されるのか不安。</li> <li>・将来的には、スクールバスを導入する必要性が高くなるのではないかと考えている。</li> </ul>

## (2) 関係機関等へのヒアリング

### ① 上関町へのヒアリング

#### 【町営バスの運行上の問題点・課題】

- ・町営バスの利用者減少に伴い、路線再編を検討している。
- ・町民の公共交通への関心が低く、自家用車への依存が高い。

#### 【連携運行の可能性】

- ・公共交通事業以外の交付金を受けており、町外の利用者を想定した乗降場所の設置等は難しい。

### ② 地区団体へのヒアリング

#### 【高齢者等の外出傾向】

- ・高齢になっても、自分で自家用車を運転して、買い物や通院する人が多い。
- ・運転ができなくなった人も公共交通ではなく、家族や近所の方の送迎での移動が多い。

#### 【移動における問題点】

〔平生まち・むら地区〕現時点では大きな支障は生じていない。

〔佐賀地区〕 中心部までの距離が遠く、バスやタクシーの運賃が高くなることもあり、免許返納が進まない。

#### 【地域公共交通に求めるニーズ】

- ・ボランティアで運行しているおでかけ支援は、ボランティアによる担い手がおらず、運行継続が困難となっている。
- ・他の市町で実施されている交通事業者による乗合タクシーのような仕組みづくりが必要。

### ③ 交通事業者へのヒアリング

#### 【事業が抱える課題・問題点】

- ・運転士の高齢化、人材不足が深刻。(路線バス・タクシー)

#### 【利用促進に向けた取組】

- ・バスの乗り方教室の定期的な実施。(路線バス)
- ・情報発信の充実。(福祉タクシー)

#### 【他の地域公共交通との連携】

- ・コミュニティ交通の導入、佐賀港での下船後の移動手段の確保。(路線バス・航路)

#### 【地域公共交通計画への提案】

- ・自家用有償運送による二種免許を持たないドライバーの活用も検討すべき。(タクシー)

### ④ おでかけ支援サービス実施団体へのヒアリング

#### 【おでかけ支援サービスの課題・問題点】

- ・無償であることから、利用したくても遠慮されている人もいると思う。
- ・ボランティアドライバーも高齢であるため、人を乗せて運転することに不安を感じている。

#### 【地域公共交通に求めるニーズ】

- ・町内全域でおでかけ支援サービスのような移動支援サービスの実施。
- ・交通事業者（プロドライバー）が運転する乗合タクシーの実施。

## 4. 地域公共交通の問題点・課題

### 4.1 地域公共交通の問題点

地域概況や地域公共交通の現状、各種ニーズ調査の結果を踏まえ、地域公共交通の問題点を以下のように抽出しました。

#### 【問題点①】地域公共交通サービスが行き届いていない地域が存在

- ・町民の生活移動では、町内だけでなく柳井市や田布施町も目的地となっていますが、現在の地域公共交通では、路線バスが柳井市に接続しているものの、田布施町への接続がない状況となっています。
- ・路線バスは、幹線道路を中心に運行していますが、堅ヶ浜地区での運行はなく、その他の地区でも、幹線道路から離れた地域では、路線バスを利用しづらい状況となっています。
- ・路線バスは、50 便/日以上のある区間もありますが、大野地区などには平日 2 便/日、土日祝 1 便/日のみの区間もあり、サービスレベルにも差があります。
- ・おでかけ支援サービスは、一部地域のみでの実施となっています。
- ・現在、平生まち・むら地区に人口も各種施設も集積していますが、今後さらに、平生まち・むら地区への人口集中が予想されており、中心部への移動の必要性が高まることが推察されます。
- ・平生まち・むら地区の中心部までの移動に係る費用は、路線バスでもタクシーでも地域によって大きな差が生じています。



図 町内を運行する路線バスの運行本数  
(平日ダイヤ) (令和 5 (2023) 年 9 月現在)



図 路線バスの運賃 (本町中心部から)  
※イオンタウン平生、平生、平生小前  
などのバス停からの運賃

## 【問題点②】高齢者の外出機会の喪失

- ・現状では、路線バス等はあまり利用されていませんが、免許返納後の交通手段として、路線バスやタクシーなどを利用すると回答した人が各地区とも3割以上、高齢化率が高い佐賀地区では、約6割となっており、地域公共交通の必要性は高まっています。
- ・65歳以上の運転免許証保有者のうち約9割の人は、いずれ免許返納することを考えています。
- ・現在、運転免許証を持っていない人は、持っている人と比べて、地域公共交通が不便で外出を諦めている人が多く、今後、免許返納が進むことで、外出を諦める方が増える可能性があります。
- ・自宅からバス停までの距離が遠いことが、外出を諦める原因のひとつとなっていると考えられます。
- ・特定の地域では、おでかけ支援サービスが実施されていますが、無料であることで利用を遠慮される人もいることが推察されます。

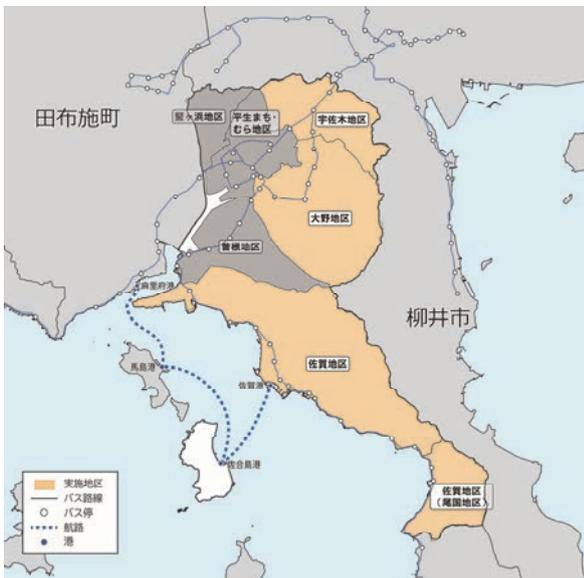


図 おでかけ支援サービス等の実施地区

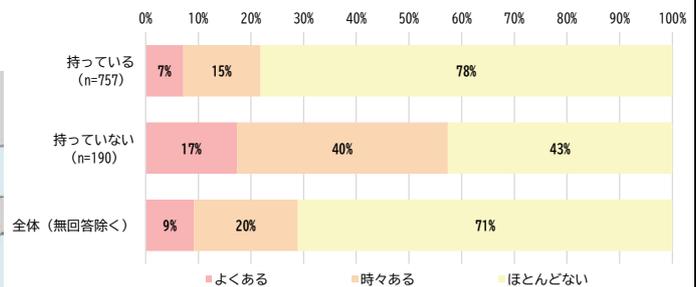


図 運転免許証の保有状況別の地域公共交通が不便で外出を諦めることの有無

資料：住民アンケート

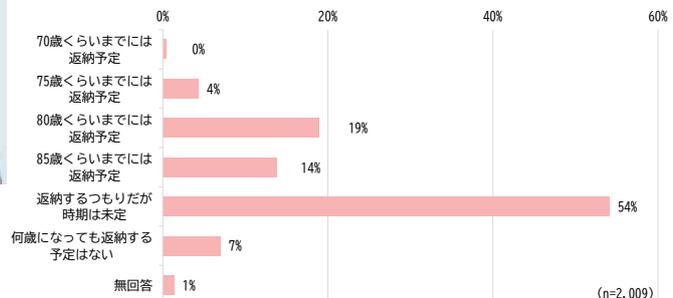


図 運転免許証の返納予定

資料：住民アンケート

対象：65歳以上の運転免許保有者

### ■おでかけ支援サービス等実施主体ヒアリング結果（抜粋）

#### ○おでかけ支援サービス等の課題・問題点

##### 【宇佐木地区】

- ・利用者が増えない  
⇒無償のボランティアドライバーが実施していることで、利用を遠慮する人もいると感じる。  
⇒PRが不足している。

##### 【大野地区】

- ・無料で利用できることが、利用を控えてしまう要因となっていると感じる。

### 【問題点③】自動車依存により地域公共交通への関心が低い

- ・自動車の運転免許証は約9割の方が持っており、通勤・通学をはじめ、買い物や通院などの目的での移手段として、自家用車への依存傾向が高い状況となっています。
- ・運転免許証を持っている人は路線バスを「ほとんど利用しない、利用したことがない」と回答した人が9割を占めており、地域公共交通への関心が低い状況となっています。
- ・一方で、運転免許証を持っていない人の約3割は、路線バスを利用しており、免許を持たない人や免許返納をした人の移手段のひとつとなっています。
- ・WEB上の地図検索サイトにバス停が表示されないことで、バス停の位置や名称、運行ルートを知ってもらう機会も少なく、来訪者も事前に調べておくことが難しい状況にあります。

※令和6（2024）年春にweb mapへ掲載開始予定

- ・おでかけ支援サービスは、実施地区では一定の認知度がありますが、半数程度にとどまっています。

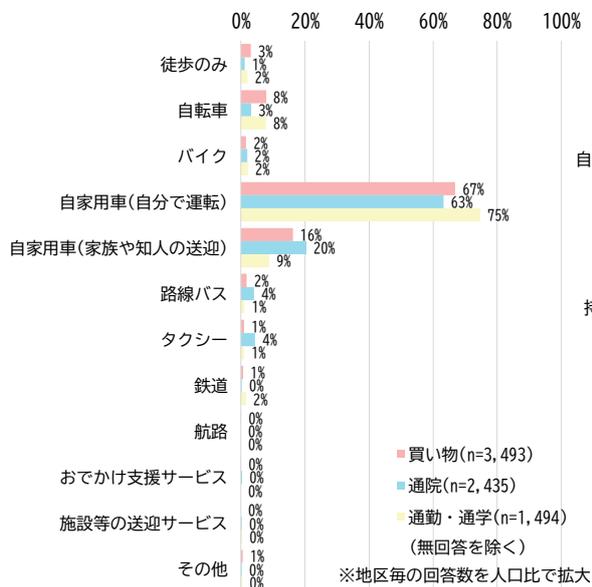


図 買い物・通院・通勤通学の移手段

資料：住民アンケート

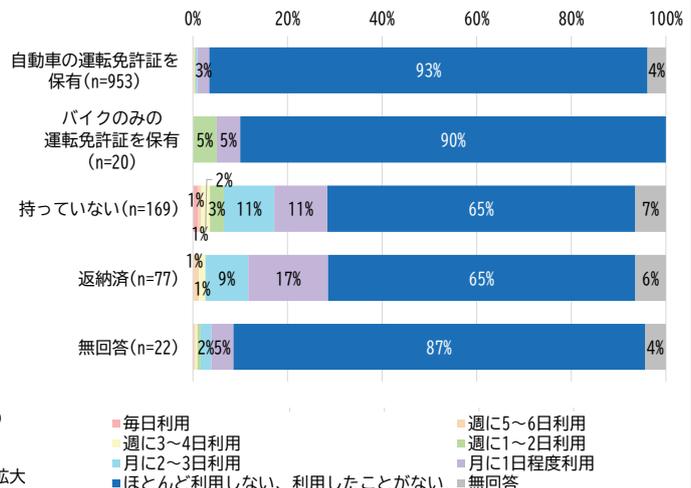


図 運転免許証の保有状況別の路線バス利用頻度

資料：住民アンケート

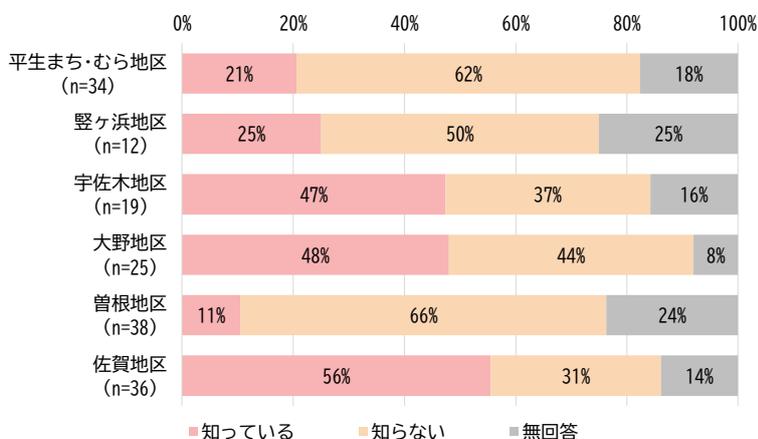


図 おでかけ支援サービスの認知度

資料：住民アンケート

対象：75歳以上の運転免許非保有者

#### 【問題点④】担い手不足による移動サービス維持への懸念

- ・路線バスやタクシー事業者では、運転士の高齢化や人材不足が大きな問題となっています。
- ・路線バス事業者では、運転士不足が深刻化しており、減便などの対応を取らざるを得ない状況となっています。
- ・おでかけ支援サービスにおいても、ボランティアドライバーの高齢化が深刻化しており、「新規のドライバー確保」や「ドライバーの運転不安」などの観点から運行継続が難しくなっている地区もあります。

#### ■交通事業者ヒアリング結果（抜粋）

##### ○事業が抱える課題・問題点

- ・運転士の高齢化、人材不足が深刻(路線バス・タクシー)

##### ○事業継続の懸念事項

- ・運転士不足が深刻化しており、減便などの対応を取らざるを得ない状況(路線バス)

#### ■おでかけ支援サービス等実施主体ヒアリング結果（抜粋）

##### ○おでかけ支援サービスの課題・問題点

###### 【大野地区】

- ・ボランティアドライバーは人を乗せて運転することに不安を感じている。
- ・現在の運行頻度で、ボランティアドライバーの人数に余裕がない状況。

###### 【佐賀地区】

- ・ボランティアドライバーの年齢上限を75歳としているが、70歳まで現役で働く人も多く、退職後となると4～5年程度しかなく、ボランティアドライバーの確保に苦慮している。
- ・地区内には幅員が狭い道も多く、離合が困難な場所もあり、高齢ドライバーにとっては難しい。
- ・地区住民の高齢化が進んでおり、2～3年もすれば運行継続は厳しくなると思われる。

##### ○地域公共交通との連携可能性

###### 【大野地区】

- ・ボランティアに依存せず、タクシー事業者などプロドライバーに担い手となってもらう。

###### 【佐賀地区】

- ・他の自治体で実施されているような交通事業者が運転する乗合タクシーの実施。

##### ○地域公共交通に求めるニーズ

###### 【大野地区】

- ・今後、おでかけ支援のようなサービスが必要となる方が増えると予想されるが、ドライバーの確保が難しいため支援を求める。

###### 【佐賀地区】

- ・ボランティアに代わる移動手段の確保。

## 【問題点⑤】移動サービスに係る行政の財政支出が増加

- ・地域公共交通事業において、利用者減少による収益減少や、燃料費の高騰などの影響で収支率は悪化しており、地域公共交通の維持に係る財政支出が増加しています。
- ・今後、人口減少が予測される中、高齢化が進むことで福祉・医療関連の財政負担の増加も予想されます。
- ・現在、福祉や医療、教育分野においても移動に関わる支援が実施されていますが、連携・協力に向けた体制が構築されていない状況にあります。

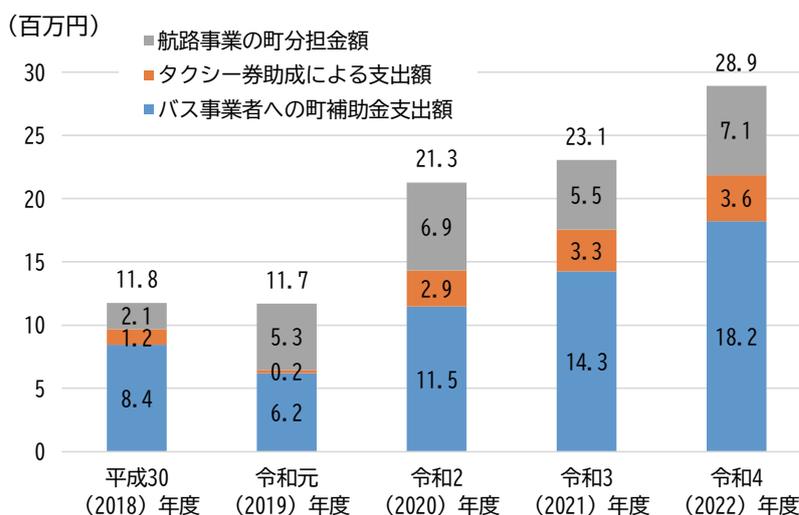


図 地域公共交通事業に係る町補助金の推移

資料：町資料

### ■庁内関係部署とのヒアリング（健康保険課・町民福祉課）結果（抜粋）

#### ○福祉タクシー利用助成

- ・福祉タクシー利用助成として実施している、タクシーチケットの配布は他の自治体と比べると充実していないと感じている。
- ・タクシーだけでなく、バスも利用できるチケットにしてはどうか。

#### ○地域公共交通計画への考え、連携可能性

- ・ひとりでの外出が難しい高齢者も増えており、公共交通と福祉輸送の中間的な移動サービスが必要。

### ■庁内関係部署とのヒアリング（教育委員会）結果（抜粋）

#### ○スクールバス導入の必要性

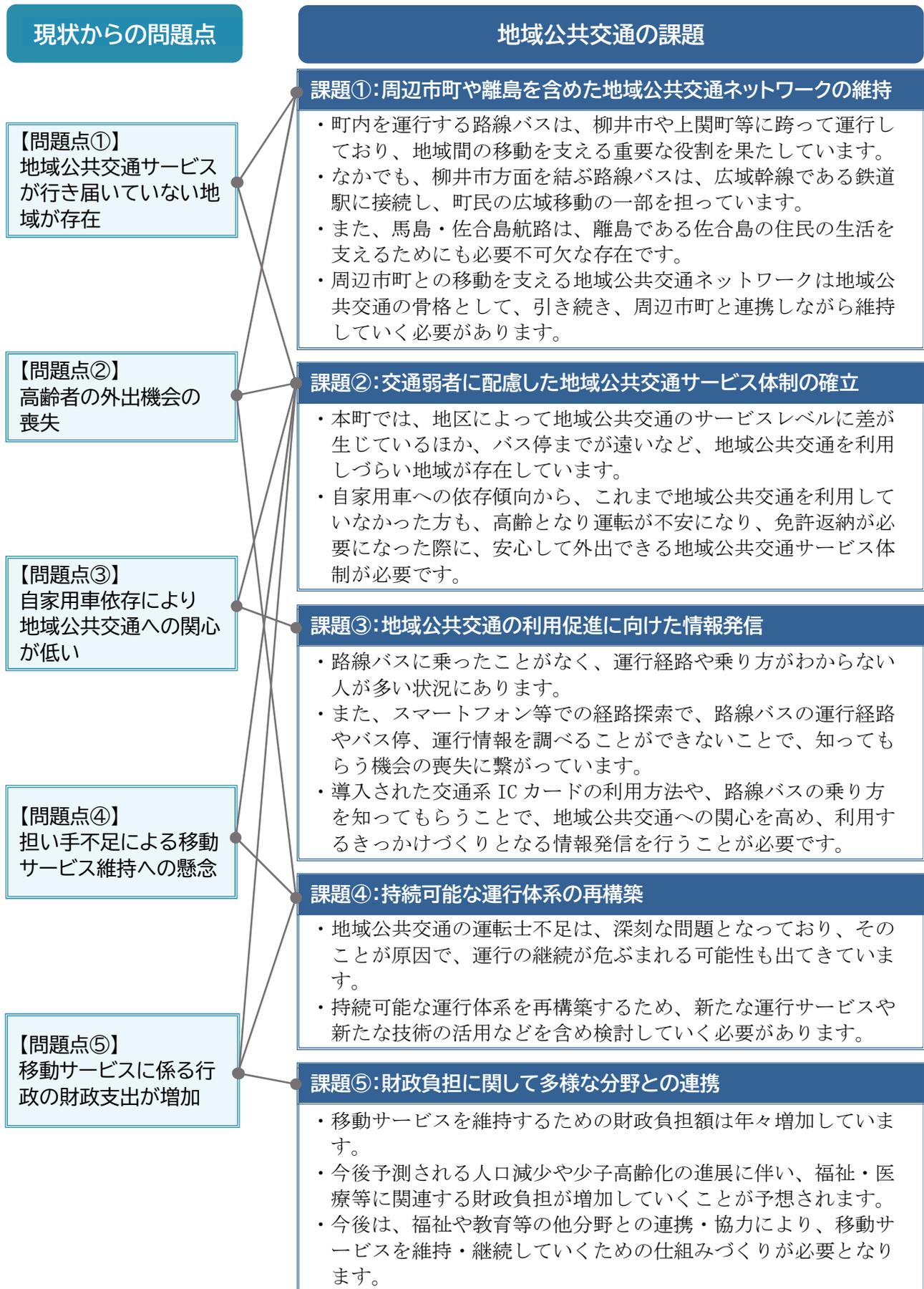
- ・今後の町立学校のあり方構想を検討するなかでは、スクールバスの導入を検討する必要があると考えている。

#### ○地域公共交通計画への考え、連携可能性

- ・将来的には、スクールバスを導入する必要性が高くなるのではないかと考えている。

## 4.2 地域公共交通の課題

前述した現状からの問題点を踏まえ、地域公共交通の課題を以下のように設定します。



## 5. 基本方針と将来像

### 5.1 地域公共交通の基本方針

#### 1) 地域公共交通の基本方針

第五次平生町総合計画をはじめとした上位・関連計画や、地域の現状、地域公共交通の問題点及び課題を踏まえ、地域公共交通の基本方針を設定します。

##### (1) 本町が目指す将来像

本町では、第五次平生町総合計画において、目指すべきまちの将来像として“自然豊かな活気あふれる 幸せのまち 平生”を掲げ、基本目標では、“魅力と活気あふれるまちづくり”“ひとが輝くまちづくり”“生涯安心なまちづくり”“安全で快適に暮らせるまちづくり”“未来へつなぐまちづくり”の5つを掲げ、将来像の実現に向けて取り組んでいます。

##### 基本目標①魅力と活気あふれるまちづくり

「活気あふれるまち」をつくるには、まちに魅力があり、いきいきと働ける仕事があることが大切です。

地域資源の見直しなどを行い、産業振興に取り組むまちづくりにより、「魅力と活気あふれるまち」を目指します。

##### 基本目標②ひとが輝くまちづくり

「幸せのまち」をつくるには、一人ひとりの個性を存分に生かしていくことが大切です。

自分らしさを発揮し挑戦できるまちづくりにより、「ひとが輝くまち」を目指します。

##### 基本目標③生涯安心なまちづくり

「幸せのまち」をつくるには、誰もが、いつまでも心身ともに元気であることが大切です。

地域全体で支え合うまちづくりにより、「生涯安心なまち」を目指します。

##### 基本目標④安全で快適に暮らせるまちづくり

「自然豊かなまち」をつくるには、安全・安心を実感できる社会基盤が大切です。

安全と環境を守るまちづくりにより、「安全で快適に暮らせるまち」を目指します。

##### 基本目標⑤未来へつなぐまちづくり

「幸せのまち」をつくるには、健全な行財政基盤のもと、一人ひとりの自由で自主的な取り組みが大切です。経営感覚を持った行財政運営を実施し、すべての関係者を協働で結ぶまちづくりにより、「未来へつなぐまち」を目指します。

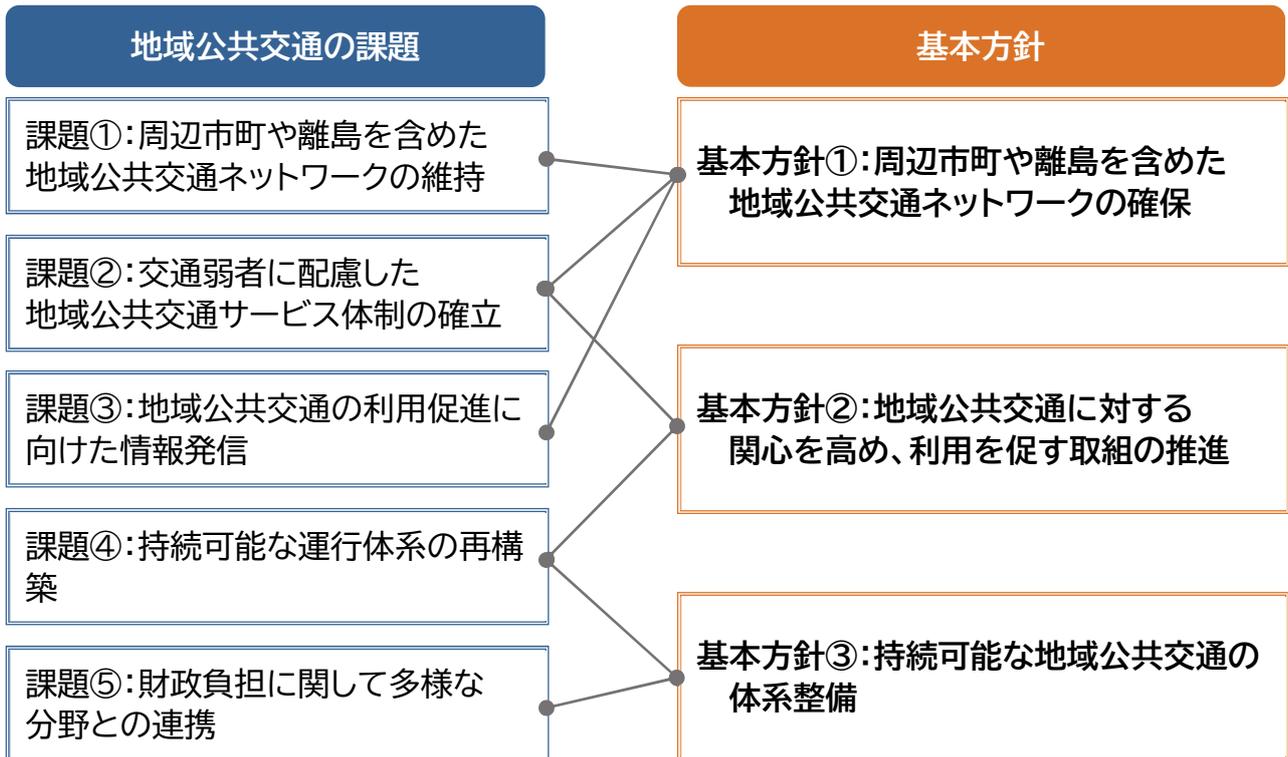
出典：第五次平生町総合計画

## (2) 本町の地域公共交通の基本方針

本町では、地域公共交通は町に住む誰もが気軽に利用することができる移動手段として、重要な役割を果たすものとして認識しており、本町における地域公共交通の基本理念及び基本方針を次のように設定します。

### [基本理念]

### 魅力と活気あふれる生涯安心で快適な地域公共交通



#### 基本方針①: 周辺市町や離島を含めた地域公共交通ネットワークの確保

- ・自動車を運転できない人も含めて生活交通を確保し、日常生活や通勤・通学の移動を確保する
- ・周辺市町と連携し、都市の骨格となるネットワークを維持確保していく
- ・島民の生活交通を維持するとともに交流人口や関係人口を創出する

#### 基本方針②: 地域公共交通に対する関心を高め、利用を促す取組の推進

- ・地域公共交通に関する情報を発信し、身近に触れる機会を創出することで、関心を高める
- ・地域公共交通の役割を認識してもらい、住民として使って守る意識を醸成する

#### 基本方針③: 持続可能な地域公共交通の体系整備

- ・持続性のある運行形態へ移行する
- ・多様な分野と相互に連携することによる持続可能な財源を確保する

## 5.2 地域公共交通の将来像

現在の地域公共交通の概略図と、本町が目指す地域公共交通の将来像を示します。

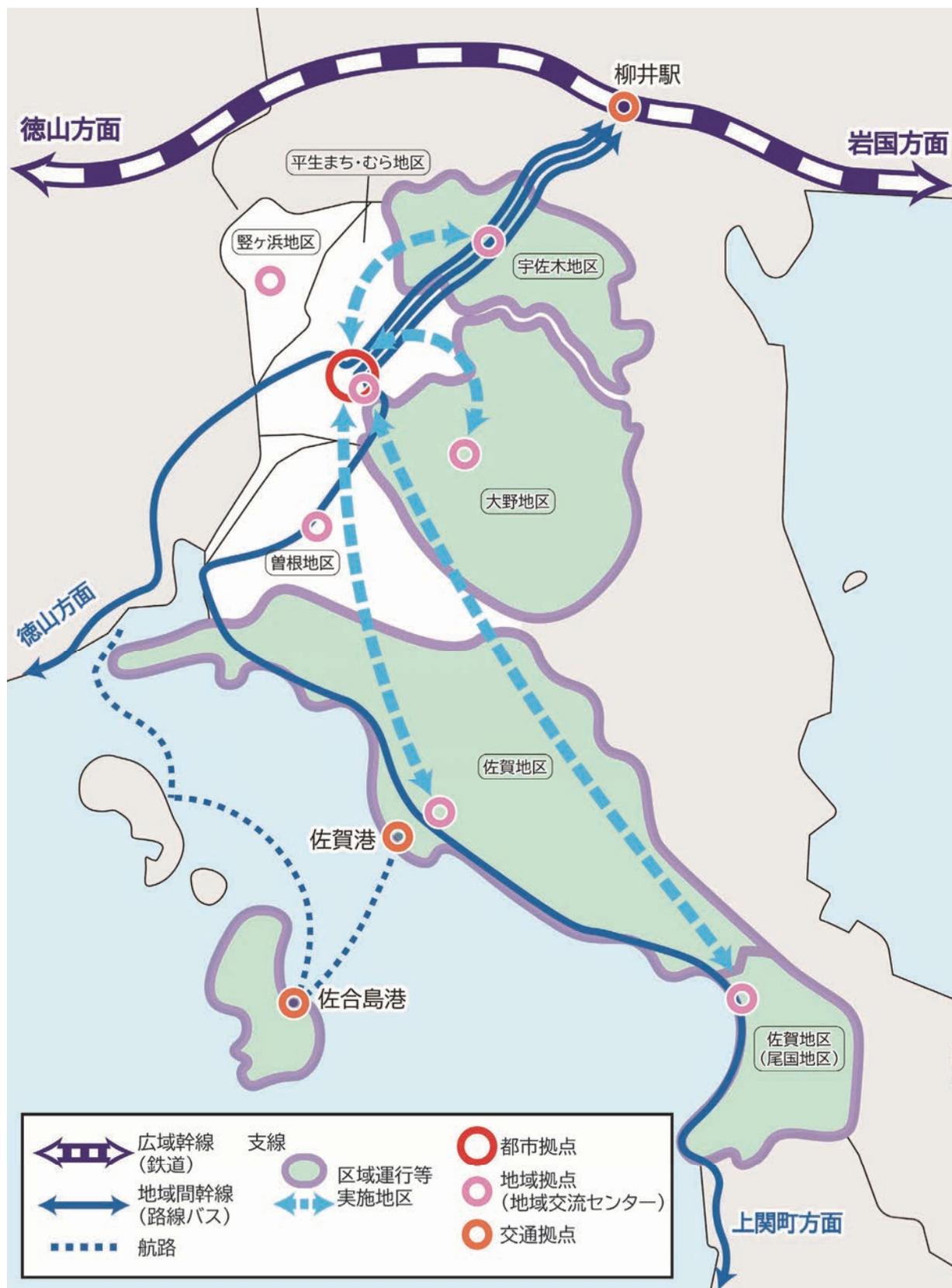


図 現況の地域公共交通の概略図

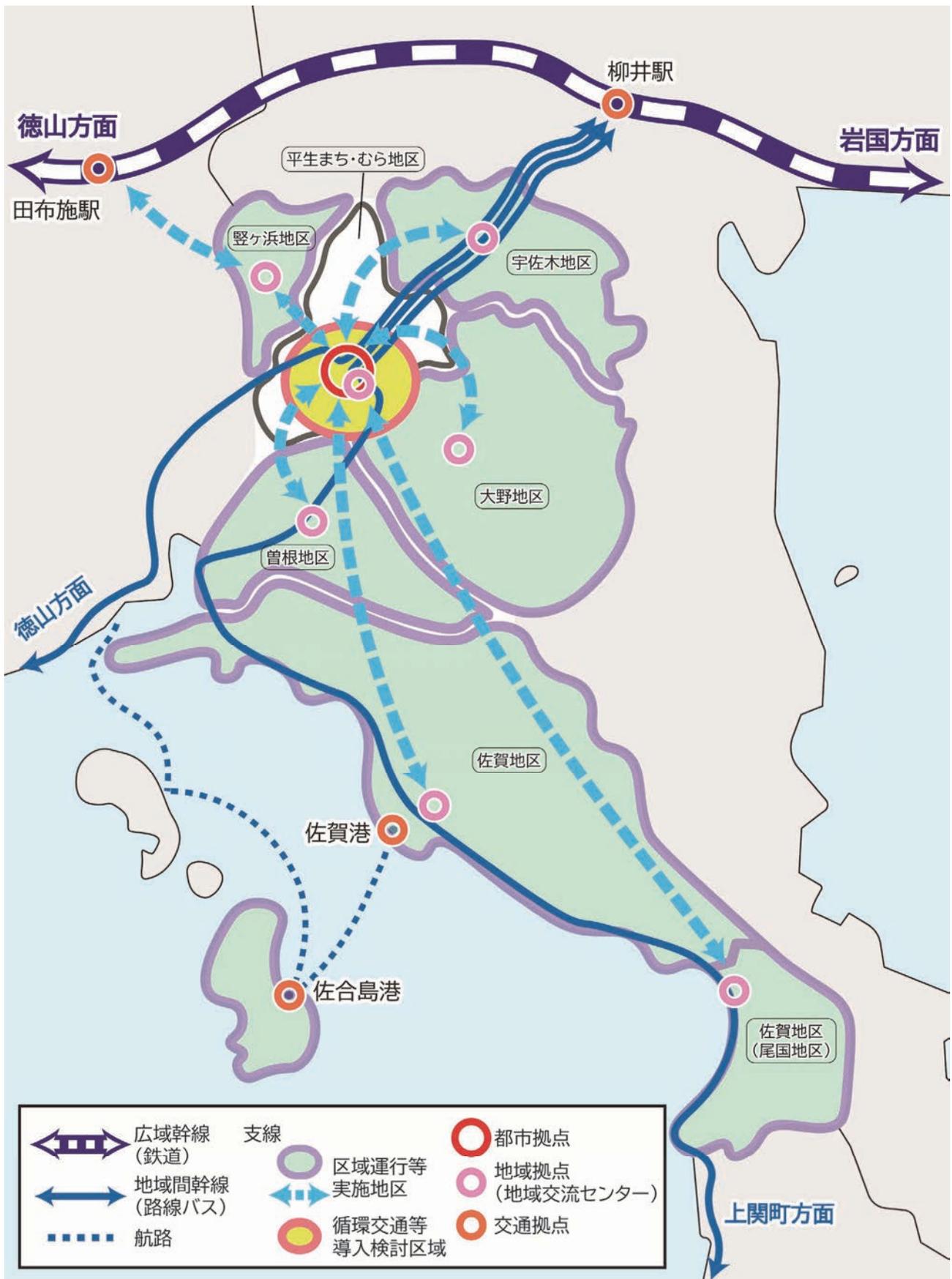


図 地域公共交通の将来像

## (1) 拠点の定義

拠点分類	対象箇所	まちづくり上の位置づけ
都市拠点	平生町役場周辺（イオンタウン平生・平生郵便局・山口銀行平生支店など）	・平生町役場などを中心に、地域住民の日常生活を支える生活サービス機能が集積しており、当該地区である平生まち・むら地区だけでなく、町内全域から人が集まる都市機能が集積する拠点としての役割を担う。
地域拠点	地域交流センター（平生まち・むら地域交流センター、堅ヶ浜地域交流センター、宇佐木地域交流センター、大野地域交流センター、曾根地域交流センター、佐賀地域交流センター、佐賀地域交流センター尾国分館）	・地域住民が集まる拠点であるとともに、地区内から都市拠点等への移動における拠点としての役割を担う。
交通拠点	鉄道駅（柳井駅・田布施駅） 港（佐賀港・佐合島港）	・日常生活における移動の拠点となり、町民だけでなく、本町の広域交流の玄関口として、鉄道、路線バスなどの各種交通機関が接続する交通拠点としての役割を担う。 ・本土側と各島しょ部を結ぶ交通拠点としての役割を担う。

## 地域公共交通ネットワークの定義

位置づけ	交通機関	果たすべき役割	確保・維持策
広域幹線	JR 山陽本線	・本町と近隣市、さらには岩国・徳山方面を結ぶ広域的な移動を担う。	※町内への駅の立地はないものの、利用状況を踏まえ、必要に応じて、交通事業者及び関連自治体への要望を行う。
地域間幹線	路線バス	・本町内及び近隣市町間を含む拠点間の移動を担う。	・地域公共交通確保維持事業（幹線補助・車両購入に係る補助）を活用し、持続可能な運行を行う。
航路	馬島・佐合島航路	・本町と周辺島しょ部の移動を担う。	・地域公共交通確保維持事業（離島航路運営費等補助）を活用し、生活航路を維持する。
支線	区域運行（乗合タクシー他）	・各地区の地域拠点（都市拠点が位置する平生まち・むら地区を除く）と都市拠点を結ぶ移動を担う。	・地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助※）を活用し、交通不便地域等の生活交通を確保する。
	循環交通	・都市拠点周辺の移動を担う。	・交通事業者と協議のうえ、地域等と連携して取り組む。

※フィーダー補助（正式名称：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助）：国土交通省の「地域公共交通確保維持改善事業」の補助メニューの1つで、幹線系統を補完する赤字の支線（フィーダー）の運行経費に対する補助のことです。

(2) 地域間幹線各路線の具体的な役割 (路線・系統別)

① 路線バス

路線	系統	具体的な役割
快) 柳井駅前～徳山駅	柳井駅前～快) 光駅～徳山駅前	・本町内を經由し、柳井駅と徳山駅を連絡する。
	徳山駅前～快) 光駅・周東病院～柳井駅前	・主に、鉄道駅へのアクセス手段として、通勤・通学などの移動を担う。
柳井駅前～上関	柳井駅前～上関	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本町内を經由し、柳井駅と上関町を連絡する。</li> <li>・児童や学生の通学移動のほか、通院・買い物などの移動を担う。</li> </ul>
	柳井駅前～イオン・平生～上関	
	上関～周東病院～柳井駅前	
	上関～平生・イオン・周東病院～柳井駅前	
イオンタウン平生～(桜町・平生・周東病院玄関前・柳井駅前)～大屋東	平生小前～イオン・桜町・平生・周東病院・柳井駅前～大屋東	<ul style="list-style-type: none"> <li>・イオンタウン平生と柳井駅方面を連絡する。</li> <li>・児童の通学移動のほか、通院・買い物などの移動を担う。</li> </ul>
	イオンタウン平生～桜町・平生・周東病院・柳井駅前～大屋東	
	大屋東～柳井駅・平生・桜町～イオンタウン平生	
柳井駅前～佐賀東	柳井駅前～佐賀東	<ul style="list-style-type: none"> <li>・柳井駅と佐賀地区を連絡する。</li> <li>・児童の通学移動のほか、通院・買い物などの移動を担う。</li> </ul>
	佐賀東～周東病院～柳井駅前	
柳井駅前～脇の浜	柳井駅前～大野～脇の浜	<ul style="list-style-type: none"> <li>・柳井駅と佐賀地区(尾国地区)を連絡する。</li> <li>・児童や学生の通学移動のほか、通院・買い物などの移動を担う。</li> </ul>
	柳井駅前～平生～脇の浜	
柳井駅前～十三割	柳井駅前～十三割	<ul style="list-style-type: none"> <li>・柳井駅と平生まち・むら地区を連絡する。</li> <li>・主に、通院・買い物などの移動を担う。</li> </ul>

※ ■ : 地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し確保する路線

② 航路

路線	具体的な役割
馬島・佐合島航路	佐賀港～佐合島港～馬島港～麻里布港 <ul style="list-style-type: none"> <li>・佐賀地区本土と佐合島及び田布施町の馬島、麻里布港を連絡する。</li> <li>・主に、佐合島及び馬島住民の生活移動を担う。</li> </ul>

※ ■ : 地域公共交通確保維持事業(離島航路運営費等補助)を活用し確保する航路



図 路線バス及び航路図

### ③乗合タクシー

路線	具体的な役割
宇佐木地区 ※おでかけ支援サービスからの移行を検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域拠点と都市拠点・交通拠点を接続する。</li> <li>・主に、通院・買い物などの移動を担う。</li> </ul>
佐賀地区 ※おでかけ支援サービスからの移行を検討	
大野地区 ※移送サービスからの移行を検討	
曾根地区 ※新たに導入を検討	
堅ヶ浜地区 ※新たに導入を検討	

※■：導入する場合には、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し確保する路線

### ④循環交通

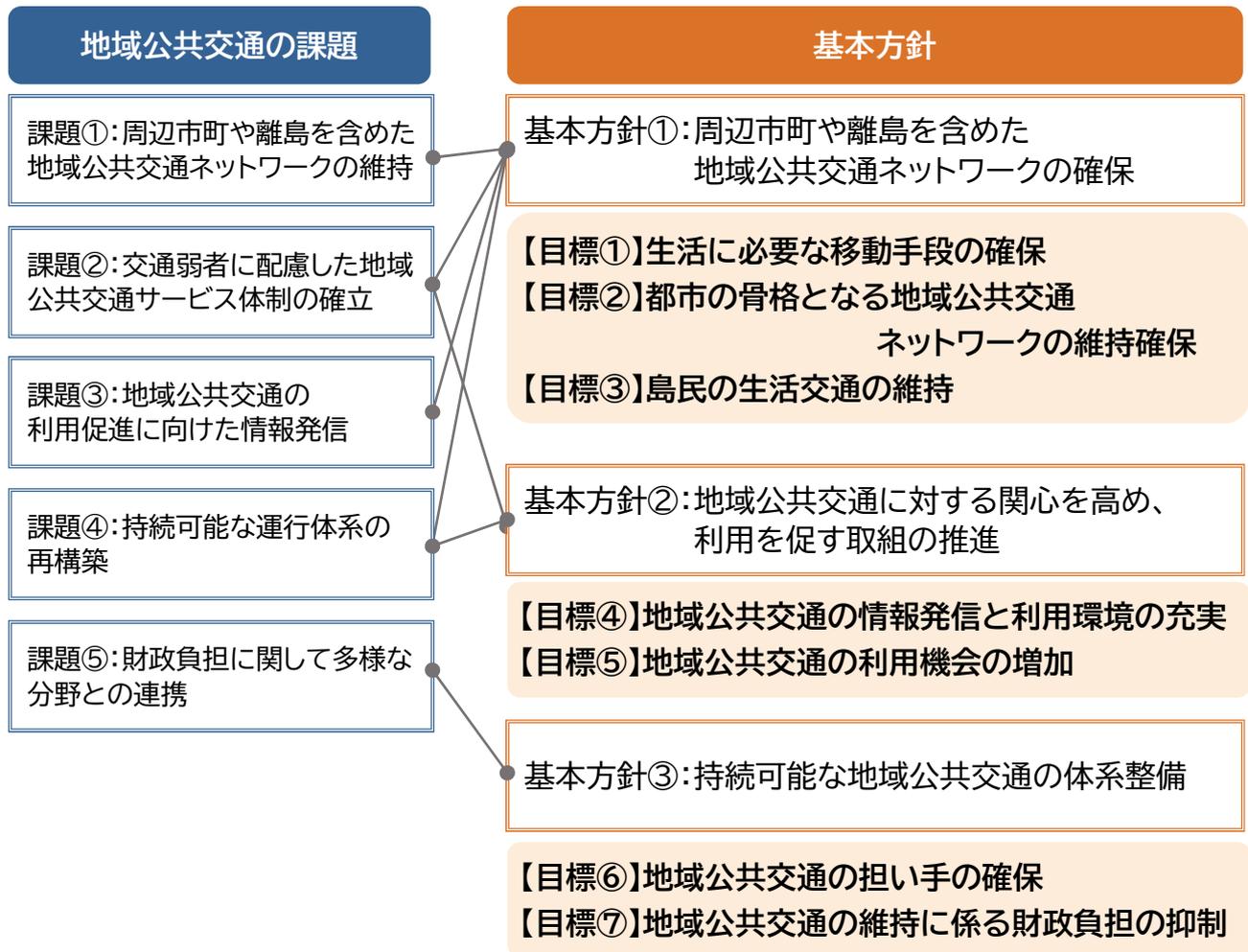
路線	具体的な役割
循環交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市拠点周辺の公共・医療・商業施設等を連絡する。</li> <li>・主に、通院・買い物などの施設間の移動を担う。</li> </ul>

## 6. 計画の目標

### 6.1 計画の目標

#### [基本理念]

魅力と活気あふれる生涯安心で快適な地域公共交通



## 6.2 目標に対する数値指標・目標値

### 基本方針①: 周辺市町や離島を含めた地域公共交通ネットワークの確保

#### 【目標①】生活に必要な移動手段の確保

- ・自家用車を運転できない高齢者等が、移動手段がないことや、費用負担が大きいことが原因で外出控えが生じないよう、生活移動に必要な移動手段を確保します。
- ・今後も続く、人口減少や少子高齢化を見据え、将来にわたり持続可能な移動手段を確保するため、新たな技術や国や各地の動向を注視します。

評価指標	現況値 (令和 5 (2023) 年度)	目標値 (令和 10 (2028) 年度)
①地域公共交通が不便で外出を諦める人の割合	29%	22%

#### 【目標②】都市の骨格となる地域公共交通ネットワークの維持確保

- ・非効率な運行を見直し効率化を図るとともに、継続的に運行支援を行い、町内及び周辺市町を連絡し、都市の骨格となる地域公共交通ネットワークを維持します。
- ・また、人口分布の変化や施設の統廃合などの都市構造の変化に伴い、機能集約等も見込まれることから、変化する移動に備え対応していきます。

評価指標	現況値 (令和 4 (2022) 年度)	目標値 (令和 10 (2028) 年度)
②路線バスの収支率	41%	42%

#### 【目標③】島民の生活交通の維持

- ・来訪者を含め航路利用を増やすとともに、島民の生活移動を支えるため、継続的に運航支援を実施し航路を維持していきます。
- ・また、佐合島・馬島の島民の生活実態や来訪者の実態を把握し、運航ダイヤの見直し等による効率化を図ります。

評価指標	現況値 (令和 4 (2022) 年度)	目標値 (令和 10 (2028) 年度)
③航路利用者数 (佐賀港及び佐合島港)	8,226 人/年	8,200 人/年

## 基本方針②:地域公共交通に対する関心を高め、利用を促す取組の推進

### 【目標④】地域公共交通の情報発信と利用環境の充実

- ・地域公共交通の利用者を増やすため、地域公共交通に関する情報発信や、利用しやすい環境整備などを進め、地域公共交通への関心を高めます。

評価指標	現況値 (令和 4(2022)年度)	目標値 (令和 10(2028)年度)
④路線バスの利用者数	259,000 人/年	261,000 人/年

### 【目標⑤】地域公共交通の利用機会の増加

- ・地域公共交通を利用したことがない人や、利用方法を知らない人に、知ってもらうきっかけづくりを行い、利用機会を増やします。

評価指標	現況値 (令和 5(2023)年度)	目標値 (令和 10(2028)年度)
⑤路線バスの利用状況 (月に 1 回程度以上利用する人の割合)	10%	25%

## 基本方針③:持続可能な地域公共交通の体系整備

### 【目標⑥】地域公共交通の担い手の確保

- ・地域公共交通を維持していくためには、担い手の確保が必要不可欠です。関係者が連携して、運行継続が可能となるよう担い手を確保します。

評価指標	現況値 (令和 5(2023)年度)	目標値 (令和 10(2028)年度)
⑥運転士確保に向けた町の取組件数	—	1 件/年以上

### 【目標⑦】地域公共交通の維持に係る財政負担の抑制

- ・人口減少や運行経費の上昇などにより交通事業における収支の悪化が見込まれるなか、利用促進や多分野で実施している移動を確保するための調査、助成制度の統合などを進めることで、地域公共交通を維持するための財政負担額の現状維持を目指します。
- ・一方で、新たなサービスとして導入を目指す乗合タクシーの運行に係る財政負担の増額を見込みます。

評価指標	現況値 (令和 4(2022)年度)	目標値 (令和 10(2028)年度)
⑦地域公共交通の運行に係る公的資金投入額 ※新規で導入を検討する乗合タクシーの運行に係る費用は別途計上	2,525 万円/年	現状維持

各指標の算出方法及び目標値の考え方を以下に示します。

<b>評価指標 ①地域公共交通が不便で外出を諦める人の割合</b>	
使用データ	町民を対象としたアンケート調査
算出方法	アンケート調査により、「地域公共交通が不便で外出を諦めることがあるか」の設問で、「よくある」「時々ある」と回答した人の割合から算出します。※無回答除く
目標値の考え方	「地域公共交通が不便で外出を諦めることがあるか」の設問で、「よくある」「時々ある」と回答した人の割合が、現在の運転免許保有者の回答と同水準とすることを目指します。
<b>評価指標 ②路線バスの収支率（4～3月の年度集計）</b>	
使用データ	路線バスの経常収益と経常費用 ※バス事業者より資料提供
算出方法	路線バスの収支率は、本町に関連する系統で周辺市町と跨り運行する部分も含んだ収支率「経常収益/経常費用」より算出します。
目標値の考え方	町内の人口は減少傾向にありますが、路線バスの利用促進を図り、現況と同程度の収支率を維持することを目指します。
<b>評価指標 ③航路利用者数（佐賀港及び佐合島港）（4～3月の年度集計）</b>	
使用データ	熊南総合事務組合運転日報 ※航路事業者より資料提供
算出方法	航路利用者数は、航路利用実績より利用区間別の利用者数から、佐賀港及び佐合島港に関連する値を合計して算出します。
目標値の考え方	現状の島民利用を維持するとともに、航路を利用する地域イベント等を開催することで、交流人口を増やし、航路利用者数の維持を目指します。
<b>評価指標 ④路線バスの利用者数（4～3月の年度集計）</b>	
使用データ	路線バスの輸送人員 ※バス事業者より資料提供
算出方法	路線バスの利用者数は、本町に関連する系統で周辺市町と跨り運行する部分も含んだ利用者数より算出します。
目標値の考え方	町内の人口は減少傾向にありますが、利用促進を図り、現況と同程度の路線バス利用者数を維持します。
<b>評価指標 ⑤路線バスの利用状況（月に1回程度以上の割合）</b>	
使用データ	町民を対象としたアンケート調査
算出方法	路線バスの利用状況は、アンケート調査から「路線バスを月に1回以上利用する割合」を算出します。※無回答除く
目標値の考え方	高齢者等を対象とした乗り方教室などの利用促進や、安心して免許返納ができる環境を整え、日常的に路線バスを利用する人を増やし、利用頻度を高めます。

<b>評価指標 ⑥運転士確保に向けた町の取組件数</b>	
<b>使用データ</b>	運転士確保に向けた町の取組実績
<b>算出方法</b>	毎年度、運転士確保に向けた町の取組件数を整理し算出します。
<b>目標値の考え方</b>	毎年継続して運転士確保に向けた取組を行うことを目標とします。
<b>評価指標 ⑦地域公共交通の運行に係る公的資金投入額</b> ※新規で導入を検討する乗合タクシーの運行に係る費用は別途計上	
<b>使用データ</b>	路線バス事業者への町補助金支出額・航路事業の町分担金額による支出額
<b>算出方法</b>	本町から交通事業者への補助金支出額及び負担額により算出します。
<b>目標値の考え方</b>	現在運行している地域公共交通の運行に係る財政負担額を維持することを目指します。ただし、新たに導入を予定している乗合タクシーの事業費は、別途必要となります。

## 7. 目標達成に向けた事業

### 7.1 計画に位置づける事業

#### 基本方針①: 周辺市町や離島を含めた地域公共交通ネットワークの確保

【目標①】生活に必要な移動手手段の確保

事業①-1: 乗合タクシーの導入検討  
事業①-2: 都市拠点周辺における循環交通の導入検討  
事業①-3: 将来を見据えた新たな交通モードの導入に関する検討  
事業①-4: 町内移動にかかる運賃の地域差の是正

【目標②】都市の骨格となる地域公共交通ネットワークの維持確保

事業②-1: 地域公共交通の運行支援  
事業②-2: 交通モードの適正化の実施  
事業②-3: 学校の再編統合等と連動した通学手段の確保検討

【目標③】島民の生活交通の維持

事業③: 航路を利用した交流イベントの実施

#### 基本方針②: 地域公共交通に対する関心を高め、利用を促す取組の推進

【目標④】地域公共交通の情報発信と利用環境の充実

事業④-1: 路線バスの利用方法や運行情報の充実とPR  
事業④-2: 待合環境の整備・確保  
事業④-3: 交通結節点へのデジタルサイネージの設置

【目標⑤】地域公共交通の利用機会の増加

事業⑤-1: 地域イベント等への地域公共交通での来訪の呼びかけ  
事業⑤-2: 高齢者や園児を対象としたバスの乗り方教室の実施

#### 基本方針③: 持続可能な地域公共交通の体系整備

【目標⑥】地域公共交通の担い手の確保

事業⑥: 運転士不足への対応

【目標⑦】地域公共交通の維持に係る財政負担の抑制

事業⑦: 住民の移動を確保するため福祉・教育分野などとの連携体制の構築と財源確保

## 7.2 事業の概要

### 【目標①】生活に必要な移動手段の確保

#### 事業①-1:乗合タクシーの導入検討

##### ◆事業概要

- ・自動車を運転できない高齢者等への対応として、地区コミュニティ協議会等によるおでかけ支援サービス等が実施されていますが、実施されていない地区が存在するほか、ボランティアによる実施体制の持続性が懸念されています。
- ・路線バスの運行路線から離れた地域にお住いの方への対応として、交通事業者が関与する体制での移動手段の導入を検討します。

##### ◆取組内容

#### ①おでかけ支援サービスから交通事業者による予約型乗合タクシーへの移行

- ・おでかけ支援サービス等が実施されている宇佐木地区、佐賀地区（佐賀地区・尾国地区）、大野地区を対象に、現在のボランティアによるおでかけ支援サービスから乗合事業としての予約型乗合タクシーへ移行することについて、おでかけ支援サービス等を実施している地区コミュニティ協議会等の意向把握を行います。
- ・地区コミュニティ協議会等の同意が得られれば、おでかけ支援サービスの登録者やサービス内容、予約体制等を可能な範囲で引継ぎ、交通事業者と連携し、予約型乗合タクシーへの移行に向けた検討を進めます。
- ・実施主体としては、交通事業者、町、地区コミュニティ協議会等が考えられますが、自家用有償運送として実施する場合においても安全性を考慮し、事業者協力型などで事業者が関与する体制を想定します。

(制度のイメージ図)

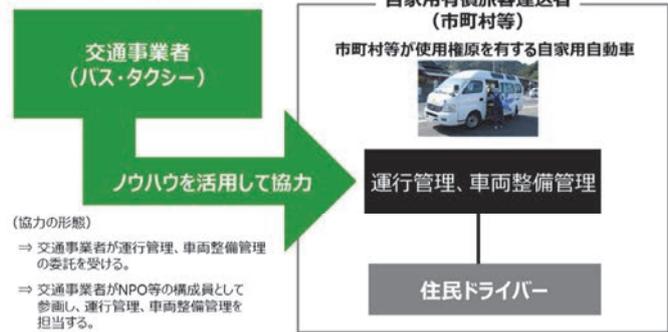


図 事業者協力型自家用有償運送のイメージ

出典:自家用有償旅客運送ハンドブック(国土交通省)

#### ②地域公共交通空白地域への乗合タクシーの導入

- ・現在、おでかけ支援サービスが実施されていない地区のうち、路線バスの運行路線から離れた地域（地域公共交通空白地）が多い壱ヶ浜地区、曾根地区においては、地区コミュニティ協議会及び交通事業者と連携し、予約型乗合タクシーの導入についての検討を進めます。

※導入の際には、地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）の活用を想定

取組主体	平生町、地区コミュニティ協議会等、交通事業者				
スケジュール					
事業概要	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度
①おでかけ支援サービスから交通事業者による予約型乗合タクシーへの移行	関係者調整・移行検討				
②地域公共交通空白地域への乗合タクシーの導入	関係者調整・導入検討				

【目標①】生活に必要な移動手段の確保

事業①-2:都市拠点周辺における循環交通の導入検討

◆事業概要

- ・平生まち・むら地区には、公共施設や商業・医療施設、金融機関など、生活移動の目的地となる施設が集積していますが、バス路線は周辺市町と連絡する役割の運行が多いものとなっています。
- ・日常生活での移動では、買い物と通院など、複数の目的で外出することが多いことを踏まえ、地域公共交通を利用して外出した際にも、施設間の移動を円滑にし、回遊性を高める循環交通の導入を検討します。

◆取組内容

①循環交通の導入検討

- ・イオンタウン平生やアルク平生店、平生クリニックセンターやおきの内科糖尿病クリニック、さいとう整形外科など、多くの方の立ち寄り先となっている施設や、公共施設、金融機関等を循環する交通手段の導入を検討します。



図 既存バス路線と循環交通の導入イメージ

※施設名を記載している医療・商業施設は、住民アンケートで目的地としての回答が多い施設

商業施設	医療施設
アルク平生店	平生クリニックセンター
イオンタウン平生店	おきの内科糖尿病クリニック
コスモス平生店	さいとう整形外科
ウオッツ平生店	向井医院
ナフコ平生店	たけの子クリニック

取組主体 平生町、交通事業者

スケジュール

事業概要	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度
①循環交通の導入検討	関係者調整・導入検討				

【目標①】生活に必要な移動手手段の確保

事業①-3: 将来を見据えた新たな交通モードの導入に関する検討

◆事業概要

- 交通事業者等の担い手不足が深刻化しており、人口減少、少子高齢化が進むなか、将来にわたり持続性を確保していくためにも、新たな交通モードの導入検討を進めておく必要があります。
- 自動運転やライドシェア等の規制や技術等に関する動向や、他地域での実証実験や実用化に向けた動向を注視し、町内での導入可能性について検討します。

◆取組内容

①新たな交通モードの導入検討に向けた動向調査

- 全国各地で実施されている自動運転バスの実証実験や実用化の状況などから、町内での導入を想定し、安全性、初期投資や人件費を含むランニングコストの事業費、サービス状況と利用状況、導入時の課題などの情報を収集します。
- 国において、「交通 DX・GX による経営改善支援事業」が行われているなど、全国的にデジタル技術の活用による新たな交通モードの導入検討、MaaS や AI オンデマンド交通の導入などの取組が進められています。本町にあった交通モードやサービスの導入に向けた検討に向け、新たな動向に注視します。



図 公道での定常運行を行う自動運転バス

出典: 茨城県境町 HP



図 MaaS のイメージ

出典: 国土交通省

MaaS (マース: Mobility as a Service): 地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスです。

取組主体	平生町、県、交通事業者				
スケジュール					
事業概要	令和 6 (2024)年度	令和 7 (2025)年度	令和 8 (2026)年度	令和 9 (2027)年度	令和 10 (2028)年度
①新たな交通モードの導入検討に向けた動向調査	調査				

【目標①】生活に必要な移動手段の確保

事業①-4:町内移動にかかる運賃の地域差の是正

◆事業概要

- 町内での生活移動における目的地は、商業施設や医療施設等が集積する平生まち・むら地区に集中しています。宇佐木地区、堅ヶ浜地区、大野地区、曾根地区は、平生まち・むら地区に近接していますが、佐賀地区は室津半島の西側に南北に長く、平生まち・むら地区から離れて位置しています。
- そのため、町内での移動において、路線バスやタクシー運賃に大きな地域差が生じています。自動車を運転できない人を対象に、運賃負担の地域差を是正し、住んでいる場所によって外出機会が失われることがないように、運賃体系の検討を行います。

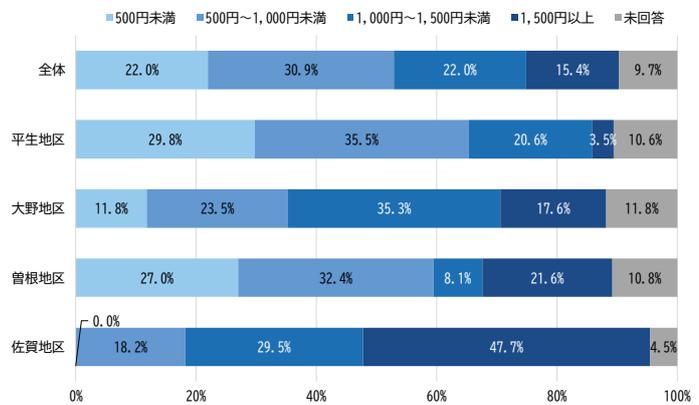


図 地区別のタクシー利用1回あたりの支払額

出典:福祉タクシー助成利用者アンケート

◆取組内容

①高齢者等を対象とした路線バスとタクシーの利用助成事業の検討

- 運転免許証を持たない高齢者などを対象に、町内での移動は一律とする均一運賃や、支払上限額の設定、定額定期や回数券など、利用者にとって利用しやすく、わかりやすい運賃制度の仕組みを検討します。
- 検討の際には、現在実施している福祉タクシー利用助成事業と統合することを前提とし、関係課で連携し調整を進めます。

路線バスの上限運賃制を導入しています (市内上限200円)

更新日: 2021年06月21日

---

制度概要

新型コロナウイルスの影響で減少するバス利用を促し、公共交通の維持を図ることを目的に路線バスの上限運賃制度を始めます。

---

令和3年4月1日から神尾グリーンバスが運行する市内の路線バス、コミュニティバス(ハートラン)の運賃が最大200円になります。

図 路線バスの上限運賃制の導入 (市内上限 200 円)

出典:丹波篠山市 HP

図 高齢者を対象に市内路線を乗り放題とする定額定期

出典:滋賀県守山市 HP

取組主体	平生町、交通事業者				
スケジュール					
事業概要	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度
①高齢者等を対象とした路線バスとタクシーの利用助成事業の検討	関係者調整・導入検討				→

【目標②】都市の骨格となる地域公共交通ネットワークの維持確保

事業②-1:地域公共交通の運行支援

◆事業概要

- 日常生活における移動手段の基盤として、町内及び周辺市町との連絡を含め、都市の骨格を担う地域公共交通を維持していく必要があります。
- 一方で、交通事業者の経営努力や別途実施する事業のみでは、継続運行が厳しい状況となっていることを踏まえ、引き続き、国、県、町及び構成団体等からの補助金や負担金を活用して維持していくことを目指します。

◆取組内容

①地域公共交通の運行支援

- 周辺市町と連絡する地域間幹線に位置づける路線は、児童や学生の通学移動のほか、通院や買い物などの日常生活の移動を担っており、地域公共交通ネットワークを形成する重要な路線です。
- 下表の路線等を対象に、国の補助制度である地域公共交通確保維持事業（幹線補助・フィーダー補助・車両購入に係る補助）や、県及び町からの補助制度を活用することで、路線を維持・確保します。
- 新たな交通の導入検討を行うものについても、導入の際には補助事業の活用を想定します。

表 地域公共交通確保維持事業を活用する路線・系統及び実施主体

交通機関	路線・系統	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
路線バス	快) 柳井駅前～徳山駅	4条乗合※	路線定期運行	交通事業者	幹線補助・車両購入に係る補助
	柳井駅前～上関				
	イオンタウン平生～(桜町・平生・周東病院玄関前・柳井駅前)～大屋東				
	柳井駅前～佐賀東				
乗合タクシー(区域運行)	各地区(宇佐木・佐賀地区・大野地区・曾根地区・堅ヶ浜地区)～平生まち・むら地区	計画期間内に導入検討 導入の際には、補助事業を活用		フィーダー補助※	
航路	馬島・佐合島航路	一般旅客定期航路	熊南総合事務組合	離島航路運営費等補助	

※4条乗合：道路運送法第4条の許可を受けて運行するもので、不特定多数の旅客を乗り合わせて運送する一般旅客自動車運送事業のことです。

※フィーダー補助(正式名称：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助)：国土交通省の「地域公共交通確保維持改善事業」の補助メニューの1つで、幹線系統を補完する赤字の支線(フィーダー)の運行経費に対する補助のことです。

取組主体 平生町、交通事業者、国、県、熊南総合事務組合

スケジュール

事業概要	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度
①地域公共交通の運行支援	継続的に実施				

【目標②】都市の骨格となる地域公共交通ネットワークの維持確保

事業②-2:交通モードの適正化の実施

◆事業概要

- ・現在（令和5（2023）年度時点）、町内を運行する路線バスは14系統あり、その中には、利用者がごくわずかで、非常に非効率な運行となっている系統が存在します。
- ・路線バス全体の事業性を高めるためにも、毎年の利用状況をモニタリングし、非効率な運行となっている系統を対象に、減便や系統の統合・廃止、車両のダウンサイジング等、運行の効率化を図る検討を行う必要があります。

◆取組内容

①路線バスの運行見直し検討の実施

- ・町内を運行する路線バスは、全て周辺市町と連絡する系統であることから、路線の位置づけ（連絡市町の数）や運行効率性（平均乗車密度）を踏まえ、極端に非効率な運行となっている系統については、減便や系統の統合・廃止、車両のダウンサイジング（国の補助制度の活用を想定）等の可能性について、交通事業者とともに検討します。

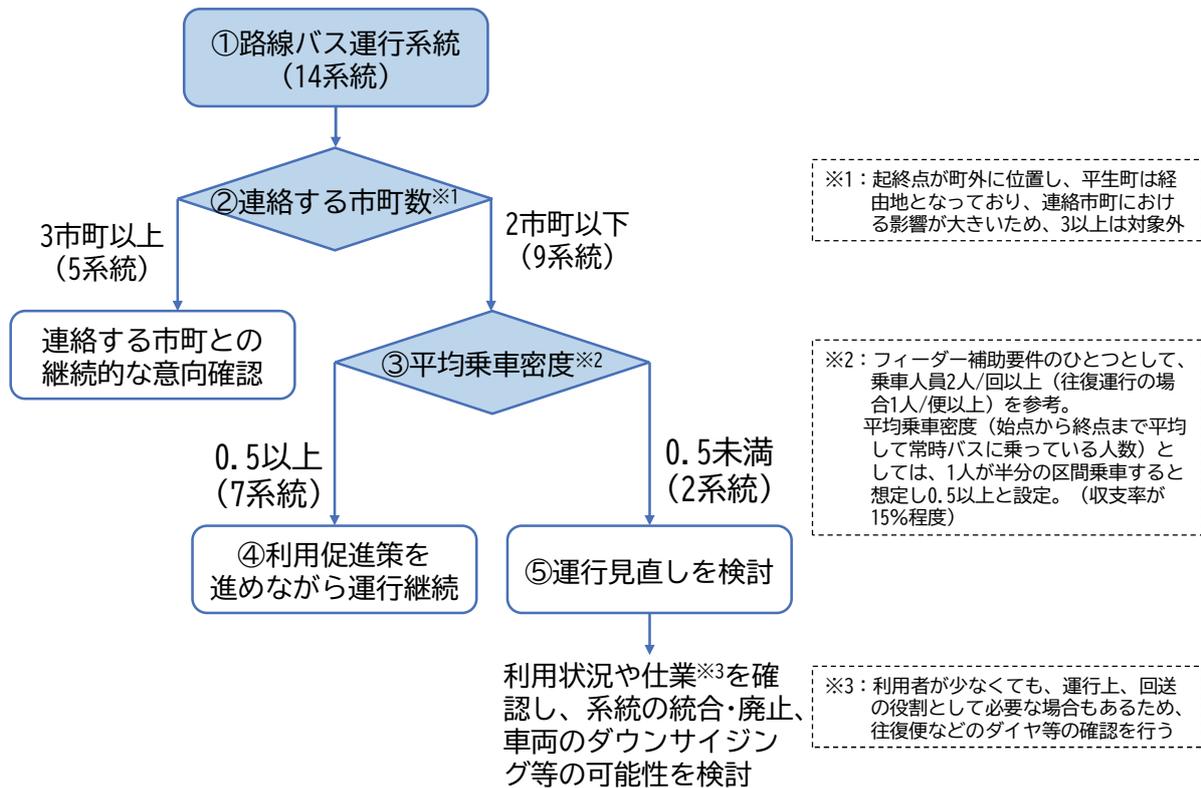


図 路線バスの運行見直しフロー（案）

取組主体	交通事業者、平生町、周辺市町				
スケジュール					
事業概要	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度
①路線バスの運行見直し検討の実施	継続的にモニタリング・見直し				

【目標②】都市の骨格となる地域公共交通ネットワークの維持確保

事業②-3:学校の再編統合等と連動した通学手段の確保検討

◆事業概要

- ・ 堅ヶ浜地区には県立熊毛南高等学校が立地していますが、山口県では県立高校の再編整備計画が進められており、柳井地域・周南地域の5校を2校に再編統合する方針となっています。
- ・ 学校の再編統合と連動して、通学手段を確保する方針を検討する必要があります。

◆取組内容

①学校の再編統合と連動した通学手段確保の検討

- ・ 県立高校の再編統合の方針では、県立柳井高等学校と県立田布施農工高等学校の校舎を活用する方向で進められています。現在、本町内から田布施農工高等学校が立地する田布施駅方面への路線バスの運行はなく、再編統合が行われた際には、本町内からの通学手段を確保する必要があります。
- ・ 検討においては、再編統合に関する情報提供を受けながら、周辺市町や県などと連携して通学手段のニーズ調査を実施し、バス路線の新設またはスクールバスの運行など、通学手段の確保に向けた検討を進めます。また、スクールバスを運行する場合には、一般混乗とすることで一般の方も利用できるものとなるよう検討します。
- ・ その他にも、少子化の影響を受け、各種学校の統廃合の検討が進められる可能性もあるため、統廃合が進められても、通学手段を確保できるよう、関係部署との情報共有を図ります。

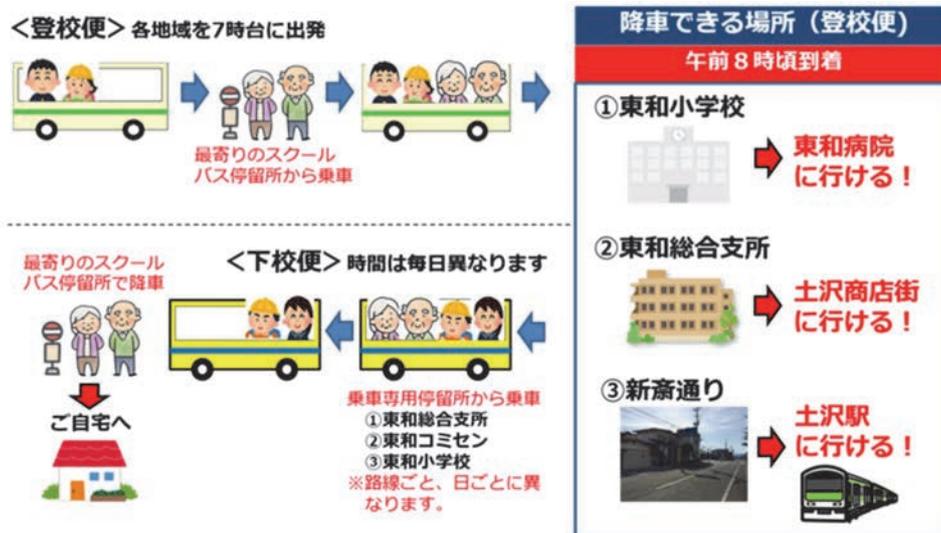


図 スクールバスの一般混乗イメージ

出典:岩手県花巻市 HP

取組主体	平生町、県、周辺市町、交通事業者				
スケジュール					
事業概要	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度
①学校の再編統合と連動した通学手段確保の検討	関係者調整・導入検討				

【目標③】島民の生活交通の維持

事業③：航路を利用した交流イベントの実施

◆事業概要

- ・佐合島の人口は減少傾向にありますが、馬島・佐合島航路は、島民の生活移動を担う航路であり、人口動向に応じて維持していくため、利用実態に応じた運航の効率化や、佐合島への来訪者を増やすなどの取組を進めます。



写真 馬島・佐合島航路を運航する ましま丸

◆取組内容

①利用実態に応じた運航ダイヤの見直し

- ・佐合島と馬島の島民の生活移動や、各島への来訪実態を把握し、効率的な運行ダイヤへの見直しを検討します。

②佐合島でのイベント開催の促進

- ・佐賀コミュニティ協議会主催の「佐合島へ行こう！」など、航路を利用して佐合島を訪れる地域イベントが実施されています。
- ・佐賀小学校では、総合的な学習の時間を使って、2年に1回、佐合島を訪問して島内を巡る「佐合島探検」を実施しています。
- ・この学習は、島の名所や自然の素晴らしさを目にすることで、地域の魅力を発見し、郷土を愛する心を育むことを目的としています。
- ・地域内外からの佐合島への来訪イベントを開催することで、航路利用者を維持します。



写真 佐賀小学校で実施されている佐合島探検の様子  
※平生町立佐賀小学校提供

取組主体 平生町、地区コミュニティ協議会、熊南総合事務組合

スケジュール

事業概要	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度
①利用実態に応じた運航ダイヤの見直し	関係者調整・見直し検討				
②佐合島でのイベント開催の促進	継続的に実施				

【目標④】地域公共交通の情報発信と利用環境の充実

事業④-1:路線バスの利用方法や運行情報の充実と PR

◆事業概要

- ・路線バスの利用方法をわかりやすく伝え、利用方法がわからないから利用できないと思っている人の意識を変える必要があります。

◆取組内容

①乗り方や便利な情報も伝える地域公共交通マップの作成・配布

- ・町内を運行するバス路線図や運行ダイヤ、JR 柳井駅での乗り継ぎ案内、タクシーや福祉タクシーに関する情報など、様々な交通手段も含めた地域公共交通に関する情報を掲載したマップを作成し配布することを検討します。
- ・バスカードから交通系 IC カードへの移行に伴い、交通系 IC カードの利用方法やバスのリアルタイムな運行情報を見ることができる BUSit など、実施している便利なサービスについても掲載します。



図 全モードの情報を掲載した公共交通マップ  
出典: 瀬戸内市公共交通マップ

②広報紙や SNS 等を活用した情報発信

- ・普段、地域公共交通を利用していない人への情報発信として、町の広報紙や SNS など、地域公共交通に関する取組を発信します。
- ・交通系 IC カードの導入及びバスカードの廃止に関する情報、令和 6 (2024) 年春から対応する GTFS (公共交通データフォーマット) により web map への掲載、経路検索サービス等が可能となることなど、利便性が向上するサービスを実施していることなどを積極的に発信します。



図 交通系 IC カード (ICOCA) 利用方法  
出典: 防長交通 HP

取組主体 平生町、交通事業者、周辺市町

スケジュール

事業概要	令和 6 (2024)年度	令和 7 (2025)年度	令和 8 (2026)年度	令和 9 (2027)年度	令和 10 (2028)年度
①乗り方や便利な情報も伝える地域公共交通マップの作成・配布	関係者調整・作成・配布検討				
②広報紙や SNS 等を活用した情報発信	継続的に実施				

【目標④】地域公共交通の情報発信と利用環境の充実

事業④-2:待合環境の整備・確保

◆事業概要

- ・平生小前やイオンタウン平生など利用者の多いバス停では、ベンチや屋根などの待合環境が整備されている箇所もありますが、老朽化していたり、ベンチ等が設置されていないバス停も多くあります。
- ・バス停での待合環境が整備されていることで、利用者の満足度の向上だけでなく、利用していない人からの関心を高め、利用促進や新たな利用者の発掘にも繋がると考えられます。

◆取組内容

①商業施設と連携した待合空間の確保

- ・待合環境を新たに整備するには、道路空間の制約や費用面においても、ハードルが高くなるため、まずはバス停近くに立地する既存の施設と連携することで、快適な待合空間の確保に向けた検討を行います。候補施設として、下記を想定します。

表 施設等との連携による待合空間の確保の候補施設

バス停名	候補施設
十八割	セブンイレブン山口平生店
三枚浜	セブンイレブン山口平生桜町店
平生②	平生郵便局



図 バス停前のコンビニでの待合スペースの提供  
出典:山口市 HP



図 商業施設と連携した「バス待ち処」  
出典:熊本市 HP

取組主体 平生町、商業施設

スケジュール

事業概要	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度
①商業施設と連携した待合空間の確保	関係者調整・設置検討				

【目標④】地域公共交通の情報発信と利用環境の充実

事業④-3:交通結節点等へのデジタルサイネージの設置

◆事業概要

- ・現在、バス運行の遅延情報は、スマートフォン等で確認することを前提に、バス停標柱への BUSit の案内と二次元バーコードを掲示することで実施されています。
- ・大きな画面で運行情報や遅延情報を提供することで、利用者の安心と利用満足度の向上に繋がるほか、バスを利用しない人の地域公共交通への関心を高めることにも繋がります。

◆取組内容

①待合環境整備と合わせたデジタルサイネージの設置

- ・近年、高齢者を含めスマートフォン保有率は上がっていますが、電話とメール以外の使い方に不安がある方や、二次元バーコードの読み取り方法がわからない方も存在します。
- ・商業施設に近接する利用者の多いバス停などを抽出し、待合空間の確保と合わせて、より多くの人に情報をわかりやすく伝えることができるデジタルサイネージの設置を検討します。



図 バス停近くのコンビニに設置されているデジタルサイネージ

出典: 山口市 HP



写真 徳山駅前のデジタルサイネージ

取組主体	交通事業者、商業施設、平生町				
スケジュール					
事業概要	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度
①待合環境整備と合わせたデジタルサイネージの設置	関係者調整・設置検討				

【目標⑤】地域公共交通の利用機会の増加

事業⑤-1:地域イベント等への地域公共交通での来訪の呼びかけ

◆事業概要

- ・自家用車への依存傾向が高い地域特性があることから、町内で開催される行事やイベントでは自家用車での来訪を前提としたアクセス案内が実施されています。
- ・町内で開催される行事やイベントにおいて、地域公共交通の利用を促す案内を行い、利用機会を創出します。

◆取組内容

①イベントチラシ等での地域公共交通によるアクセス案内の掲載

- ・地域内で開催されるイベント案内において、駐車場案内のみでなく、周辺マップへのバス停の表示や運行路線、ダイヤの案内など、地域公共交通も来訪手段の選択肢にあることを案内します。
- ・各種イベント案内のチラシ等の作成時において、主催団体へ地域公共交通情報の案内掲載を働きかけます。



【バス時刻表とバス停位置を掲載したアクセス案内】

図 山口市公共交通ふれあいフェスタのチラシ

出典：山口市 HP

②地域公共交通でのアクセスに配慮した地域での会合開催

- ・町や地区コミュニティ協議会等で開催する会合において、路線バスでの来訪も可能となるよう、運行ダイヤに配慮した開催時刻の設定を呼び掛けます。

取組主体	平生町、地区コミュニティ協議会				
スケジュール					
事業概要	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度
①イベントチラシ等での地域公共交通によるアクセス案内の掲載	継続的に実施				
②地域公共交通でのアクセスに配慮した地域での会合開催		継続的に実施			

【目標⑤】地域公共交通の利用機会の増加

事業⑤-2:高齢者や園児を対象としたバスの乗り方教室の実施

◆事業概要

- ・自家用車への依存傾向が強く、路線バスを利用したことがない人や、乗り方がわからない人も多い傾向にあります。このことで、高齢となり運転が不安になっても、運転を辞められない、運転できないから外出を控えるといった悪循環となっていると考えられます。
- ・また、交通系 IC カードの導入や、リアルタイムな運行情報の提供が行われており、利便性が高まっていることも伝えることで、安心して免許返納でき、たまにはバスを利用しようと思ってもらえる機会を創出します。

◆取組内容

①高齢者を対象としたバスの乗り方教室の実施

- ・高齢者同士が免許返納について話し合う機会にもなる、高齢者を対象としたバスの乗り方教室を実施します。また、山口県警察が各種企業や団体と連携して実施している、運転経歴証明書等を提示することで各種割引等の支援が受けられる「運転卒業証制度」を紹介するなど、免許返納後の外出機会の創出につなげます。
- ・現在、交通系 IC カードへの移行期間であるため、乗り方教室 と合わせて、交通系 IC カードを作り、実際に使ってみる体験を行うことで、バス利用へのハードルが下がり、免許返納前でも時々利用してみようという意識を高めます。

②園児を対象とした親子でのバスの乗り方教室の実施

- ・園児を対象に、バスを利用したことがない保護者と一緒に行う親子でのバスの乗り方教室を実施します。
- ・長期休み期間中には、子ども 50 円バスの取組を実施していることを周知するなど、親子での乗り方教室をきっかけに、日常生活での利用機会を創出します。
- ・子どもの頃からバスへの関心を持ってもらうことで、将来の職業選択のひとつとして、バス運転士があることを意識づけます。



図 バスの乗り方教室の様子

出典:防府市 HP

取組主体 平生町、交通事業者、交通管理者

スケジュール

事業概要	令和 6 (2024)年度	令和 7 (2025)年度	令和 8 (2026)年度	令和 9 (2027)年度	令和 10 (2028)年度
①高齢者を対象としたバスの乗り方教室の実施	継続的に実施				
②園児を対象とした親子でのバスの乗り方教室の実施	継続的に実施				

【目標⑥】地域公共交通の担い手の確保

事業⑥：運転士不足への対応

◆事業概要

- ・路線バスやタクシーだけでなく、ボランティアドライバーが実施するおでかけ支援サービスにおいても、ドライバーの高齢化と担い手不足が深刻であり、地域公共交通を維持するため、地域の輸送資源の総動員による運転士不足への対応が必要不可欠となっています。
- ・国土交通省等で実施された調査では、人を乗せて走る運転士として適正な賃上げ、労働環境の改善、運転士という職業イメージ向上なども重要な要素であるとされています。交通事業者のみでは対応できない状況となっているため、国や県、柳井広域都市圏とも連携して、広域的な対応が必要です。

◆取組内容

①移住定住と連携した就業斡旋や労働環境改善等への支援

- ・第2期平生町まち・ひと・しごと創生総合戦略の施策として実施する移住定住を勧めるうえで、職業の確保も重要な要素であるため、移住支援事業などと合わせて運転士の就職斡旋を行い、移住定住の促進と運転士の確保に向けて取り組みます。
- ・運転士の労働環境の改善や福利厚生の実施の観点から、休憩施設や更衣室などの環境改善や公共施設の有効活用など、交通事業者と連携した支援を検討し実施します。また、同様の問題を抱える広域都市圏で連携することでの相乗効果を期待します。

②交通事業者を対象とした研修の実施

- ・交通事業者各社が連携し、地域公共交通の担い手としての意識や運転技術の向上などを目的とした研修を実施します。各社の乗務員同士が集まることで、連帯感の向上に繋がることも期待します。

③ドライバーの発掘や送迎バス等のドライバーへの協力依頼

- ・住民アンケート調査において、運転ボランティアとして「条件次第で協力できる可能性がある」と回答した人が10%いました。
- ・乗合タクシーの導入検討において、事業者協力型の自家用有償運送での導入となった場合には、2種免許を持たないドライバーも講習を受けることで運転が可能となるため、運転に慣れている各種施設（保育園や医療施設など）で実施されている送迎バス等のドライバーなどへの協力依頼などを実施します。

「ノッカルあさひまち（自家用有償旅客サービス）」



図 マイカーを活用した共助型公共交通「ノッカルあさひまち」

出典：富山県朝日町資料

取組主体	交通事業者、平生町、周辺市町				
スケジュール					
事業概要	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度
①移住定住と連携した就業斡旋や労働環境改善等への支援	継続的に実施				
②交通事業者を対象とした研修の実施	継続的に実施				
③ドライバーの発掘や送迎バス等のドライバーへの協力依頼	事業①-1の運用を踏まえ、必要に応じて実施				

【目標⑦】地域公共交通の維持に係る財政負担の抑制

事業⑦:住民の移動を確保するため福祉・教育分野などとの連携体制の構築と財源確保

◆事業概要

- ・誰もが気軽に利用することができる移動手段を確保するためには、既存の地域公共交通（町内では、路線バス、航路、おでかけ支援サービス、タクシー、福祉タクシー）のみでなく、まちづくりや福祉、教育、観光、デジタル推進など、多様な分野との連携が不可欠となっています。
- ・また、誰もが快適に外出できる環境を整備することは、町の魅力アップのほか、健康増進や健康寿命の延伸などとも密接に関連し、町の活性化や福祉医療費の軽減などにも繋がることを意識し、多分野との連携体制の構築を進めるほか、財源を有効活用します。

◆取組内容

①庁内ワーキングの開催

- ・本計画の策定にあたり実施した庁内の関係課へのヒアリング調査において、各課が抱える課題等を共有、地域公共交通の役割を再認識し、福祉、教育、観光振興、デジタル分野等との連携などについて、意見交換を行いました。
- ・福祉タクシー助成や通学手段の確保など移動に関わる事業や、情報発信においては、デジタル化が必要不可欠となり、協働で取り組むことで解決に繋がることも多いため、定期的に庁内ワーキングを開催し、連携の可能性や協働で取り組む事業を推進します。



写真 庁内でのヒアリングの様子

②福祉・教育分野などの垣根を越えた移動手段確保のための財源確保

- ・地域公共交通事業に係る町の補助金は、年々増加しています。
- ・今後も人口減少と高齢化が進むことが予測されるなか、限られた財源を有効活用するため、福祉や教育分野など、移動に係る事業を実施している分野と連携し、住民の移動手段の確保に取り組みます。
- ・地域公共交通全体の利用者が増えるような助成事業の実施や統合、運行や利用助成以外の実態やニーズ調査事業においても、統合して実施することで、財源を有効活用します。

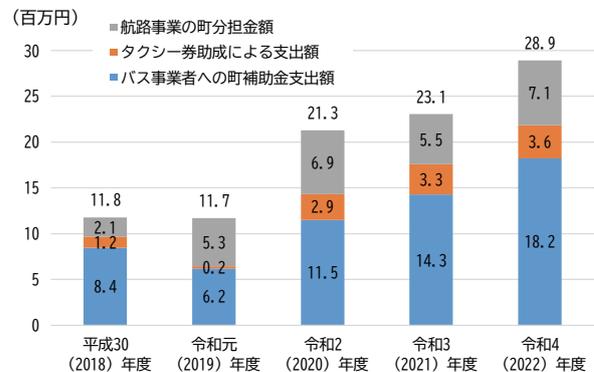


図 交通事業に係る町補助金の推移

出典:町資料

取組主体 平生町

スケジュール

事業概要	令和6 (2024)年度	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度
①庁内ワーキングの開催	継続的に実施				
②福祉・教育分野などの垣根を越えた移動手段確保のための財源確保	継続的に実施				

## 8. 計画の達成状況の評価

### 8.1 推進体制

本計画の事業の推進及び進捗状況の確認は、法定協議会である「平生町地域公共交通協議会」が主体となり実施します。

計画の推進にあたっては、「行政（町）」、「交通事業者」、「地域（住民・地元企業）」が協力・連携し、一体となって計画の目標達成に向けて取り組んでいきます。また、事業実施にあたっては、庁内関係各課及び周辺市町などと連携を図りながら推進していきます。



図 計画の推進体制

## 8.2 達成状況の評価と見直し

本計画の目標達成のため、事業の進捗状況のモニタリングを行いながら、PDCA サイクルを実施して実効性を高めていきます。

個別の事業について、毎年開催する平生町地域公共交通協議会において、当該年度の取組状況と、各評価指標の評価結果（アンケート調査が必要な指標を除く）を報告します。

なお、地域公共交通を取り巻く環境が変化することも見込まれるため、毎年開催する平生町地域公共交通協議会等において、関係者間での状況確認も実施しながら、適宜、見直しを行い、柔軟に対応していきます。

毎年度のマネジメントに関しては、「Plan（計画立案）」、「Do（事業実施）」、「Check（評価）」、「Action（改善・見直し）」、「Plan（見直し計画）」を実施していくことで、次年度の計画に反映し、年度間においても管理を行います。

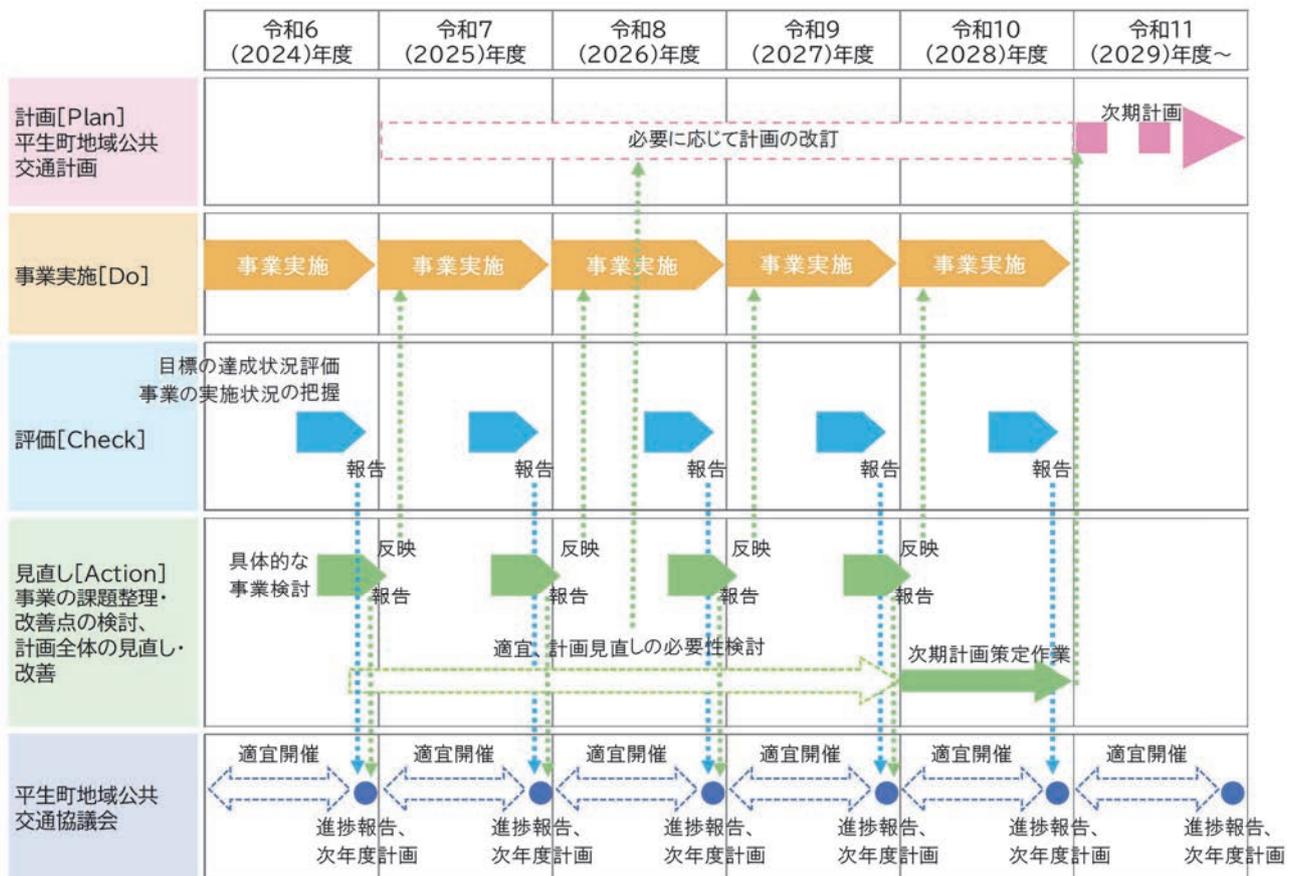


図 計画期間における PDCA 及び取組スケジュール



	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
計画の推進 (PDCAサイクル)	Plan(見直し計画)					Plan(次年度事業計画)						
	Do(事業実施)											
										Check(評価)		
										Action(改善・見直し)		
次年度予算									予算編成			議決
									●次年度予算要求			
町議会	必要に応じ 補正予算措置		6月 定例会	必要に応じ 補正予算措置		9月 定例会	必要に応じ 補正予算措置		12月 定例会	次年度予算の 議決		3月 定例会
平生町地域公共交通 協議会	事業の実施状況や、必要に応じて協議会開催(年に1~2回程度)								進捗状況の確認 次年度実施計画及 び予算案の承認		年度末 開催	

図 単年度の PDCA 及び取組スケジュール

## 9. 付属資料

### 9.1 計画策定の経緯

年月日	項目	主な内容
令和5年 5月9日	令和5年度 第1回平生町 地域公共交通協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和5年度事業実施計画（案）について</li> <li>・令和5年度予算（案）について</li> </ul>
令和5年 8月23日	令和5年度 第2回平生町 地域公共交通協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平生町地域公共交通計画策定支援業務の進め方について</li> </ul>
令和5年 8月28日～ 9月19日	住民アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町民等の移動の状況や公共交通の利用状況、ニーズ及び高齢化社会に向けた公共交通のあり方、地域公共交通の維持継続に対する意識等の把握のため、アンケート調査を実施</li> </ul>
令和5年 9月11日～ 9月27日	ヒアリング調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・庁内関係課等及び地区団体、交通事業者、おでかけ支援サービス実施団体等に対し、町民等の移動の状況、地域公共交通サービスや移動支援等に関する状況について、ヒアリング調査を実施</li> </ul>
令和5年 12月1日	令和5年度 第3回平生町 地域公共交通協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平生町地域公共交通計画の進捗について</li> <li>「地域公共交通の現状」</li> <li>「調査結果より問題点・課題の整理」</li> <li>「基本的な方針（案）」について</li> </ul>
令和6年 1月19日	令和5年度 第4回平生町 地域公共交通協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平生町地域公共交通計画（素案）について</li> </ul>
令和6年 1月22日～ 2月22日	パブリックコメント	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平生町地域公共交通計画（素案）に関する意見募集</li> </ul>
令和6年 2月27日	令和5年度 第5回平生町 地域公共交通協議会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平生町地域公共交通計画（素案）に対するパブリックコメントの結果報告及び計画（案）について</li> </ul>

## 9.2 平生町地域公共交通協議会 設置要綱

### 平生町地域公共交通協議会設置要綱

#### (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、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた平生町民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「交通計画」という。）の作成及び実施に関し必要な協議を行うため、平生町地域公共交通協議会（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協議を行う。

- (1) 地域の実情に応じた乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (2) 交通空白地有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 協議会の運営方法その他会議が必要と認める事項
- (4) 交通計画の策定及び変更の協議に関する事項
- (5) 交通計画の策定及び変更に要する経費等に関する事項
- (6) 交通計画及び交通計画に位置付けられた事業の実施に関する事
- (7) 交通計画の達成状況の評価に関する事

#### (組織)

第3条 協議会の委員は、次の各号に掲げる者のうちから町長が委嘱する。

- (1) 副町長
- (2) 一般旅客自動車運送事業者
- (3) 住民又は利用者の代表
- (4) 中国運輸局山口運輸支局長又はその指名する者
- (5) 運転手が組織する団体代表者
- (6) 道路管理者の代表者
- (7) 県警察の代表者
- (8) 学識経験者
- (9) その他町長が必要と認める者

#### (任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠委員の任期は、前任者の任期とする。

2 委員は、再任を妨げないものとする。

(役員)

第5条 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長 1人
- (2) 副会長 1人
- (3) 監事 1人

- 2 会長は、委員の互選により定める。
- 3 副会長は、委員の中から会長が指名する。
- 4 監事は、委員の中からこれを選任する。

(役員職務)

第6条 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

- 2 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。
- 3 監事は、協議会の会計を監査し、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(会議)

第7条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集する。

- 2 会議の議長は、会長をもって充てる。
- 3 会議は、委員の半数以上が出席しなければ、開くことができない。
- 4 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。
- 5 会議の議決は、出席委員の過半数で決することとし、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 6 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。
- 7 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

(分科会)

第8条 第2条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ会議に分科会を置くことができる。

(事務局)

第9条 協議会の事務を処理するため、事務局を平生町地域振興課に置く。

- 2 事務局に事務局長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
- 3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第10条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金その他の収入（以下「負担金等」という。）をもって充てる。

(財務に関する事項)

第11条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬及び費用弁償)

第12条 委員に対する報酬及び費用弁償は、会議日当として予算の範囲内で支給する。

2 前項により日当を受ける委員は、第3条の規定に基づく委員とする。

3 会議の委員及び関係者の報酬及び費用弁償に関する必要な事項は、会長が別に定める。

(運営に関する責任)

第13条 協議会の運営においては、第2条に規定する業務及び負担金等の取り扱いに関し、町の責任において対応するものとする。

(協議会が解散した場合の措置)

第14条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(協議結果の尊重義務)

第15条 協議会において協議が調った事項について、協議会の構成員は、その協議結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(その他)

第16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

(施行期日)

1 この要綱は、令和4年12月28日から施行する。

(平生町生活交通活性化協議会設置要綱の廃止)

2 平成24年5月14日制定の平生町生活交通活性化協議会設置要綱は、廃止する。

(経過措置)

3 この要綱の施行後、最初の委員の任期は、第4条第1項の規定に関わらず、令和6年3月31日までとする。

4 この要綱の施行後、最初に招集すべき協議会は、第7条第1項の規定に関わらず、町長が招集する。

### 9.3 平生町地域公共交通協議会 委員名簿

	区分	組織名・団体名	氏名
1	副町長	平生町	友田 隆
2	一般旅客自動車運送事業者	防長交通株式会社	河合 貴志
3		有限会社平生タクシー	河村 良太郎
4		福祉タクシーきずな	勝山 慎一
5		福祉タクシーなないろ	吉本 歩美
6		平生まち・むらコミュニティ協議会	須山 孝秀
7	住民または利用者の代表者	大野コミュニティ協議会	財満 茂樹
8		曾根コミュニティ協議会	藤田 衛
9		宇佐木コミュニティ協議会	藤井 登貴子
10		堅ヶ浜コミュニティ協議会	田村 昭治
11		佐賀コミュニティ協議会	生本 泰
12		平生町小中校長会	賀屋 陽子
13	中国運輸局山口運輸支局長又はその指名する者	中国運輸局山口運輸支局	館 昭憲
14	運転者が組織する団体代表者	私鉄中国地方労働組合防長交通支部	河本 広路
15	道路管理者の代表者	山口河川国道事務所	三浦 道人
16		柳井土木建築事務所	小野 理
17		平生町建設課	山崎 好博
18	県警察の代表	柳井警察署平生幹部交番	出穂 剛二
19	学識経験者	山口大学大学院	榊原 弘之
20	その他町長が必要と認める者	山口県観光スポーツ文化部交通政策課	渡邊 昭博
21		平生町町民福祉課	淵上 万理子
22		平生町健康保険課	久保 秀幸
23		平生町産業課	吉岡 文博
24		熊南総合事務組合	森本 充

事務局	平生町地域振興課	星出 一明
		伊藤 正晴
		清水 寛次
		中本 智博

※令和6（2024）年3月時点



平生町地域公共交通計画

令和6(2024)年3月

発行：山口県平生町（平生町地域公共交通協議会事務局：地域振興課）  
〒742-1195

山口県熊毛郡平生町大字平生町 210-1

TEL：0820-56-7120 FAX：0820-56-7123

URL：<http://www.town.hirao.lg.jp/>

E-mail：[sosei@town.hirao.lg.jp](mailto:sosei@town.hirao.lg.jp)