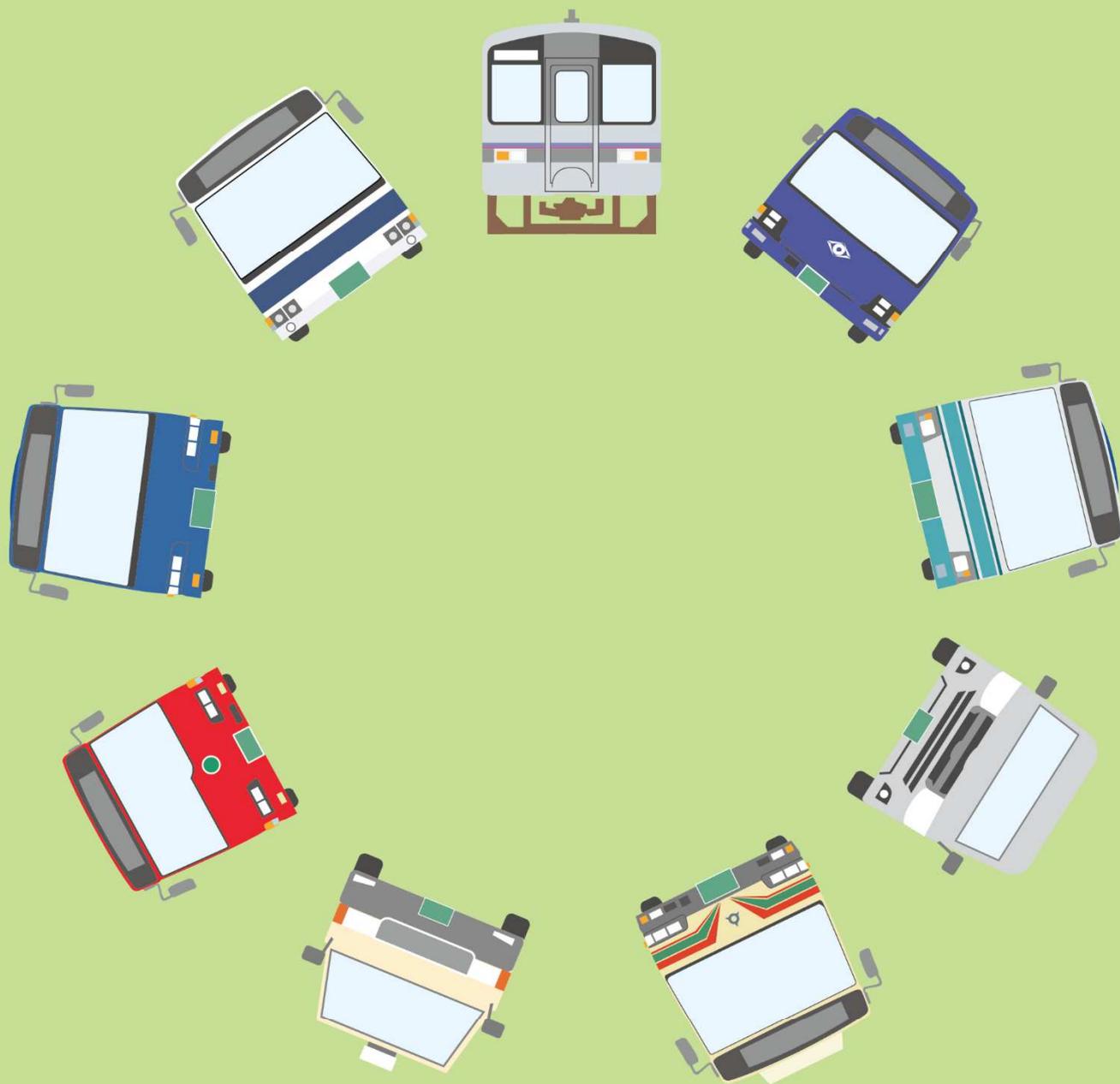


美祿市地域公共交通計画



令和5年3月策定
令和6年6月改訂

美 祿 市

目次

第1章 計画の策定について	1
1 計画策定の目的	1
2 計画の位置付け	1
3 計画の区域	3
4 計画の期間	3
第2章 地域公共交通を取り巻く環境の変化	4
1 国の動向など	4
2 美祢市の現状	6
第3章 地域旅客運送サービスの現状	11
1 美祢市内の地域公共交通網	11
2 交通不便地域の状況	33
3 公共交通の担い手	34
4 移動手段確保に係る財政支出	35
第4章 地域公共交通計画に係る課題の整理	36
1 前計画で位置付けられた事業の実施状況	36
2 目標達成状況の評価	38
3 継続取組が必要な課題など	39
4 公共交通に関する課題	40
5 利用促進に関する課題	49
6 協働・連携に関する課題	51
第5章 地域公共交通計画の体系(基本理念、基本方針、目標など)	53
1 基本理念及び基本方針	53
2 地域公共交通網の将来像(あるべき姿)及び公共交通の役割	54
3 計画の目標	57
第6章 目標を達成するための施策及び実施主体	59
1 目標を達成するための施策の体系	59
2 施策の概要	63
第7章 目標の評価指標及び進行管理	86
1 目標の評価指標	86
2 目標の進行管理	89

第1章 計画の策定について

1 計画策定の目的

本市では、これまで「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年10月施行）（以下、「活性化再生法」という。）」に沿い、平成29年3月に「美祢市地域公共交通網形成計画」（以下、「前計画」という。）を策定しました。また、この前計画に位置付けられた事業を計画的に実行するため、「美祢市地域公共交通再編実施計画」を策定し、平成30年度にはデマンド型乗合タクシー（ジオタク）の再編や美祢駅・大田中央・秋吉の3拠点を繋ぐ、まちの骨格となる市内主要幹線を構築し、地域から拠点へ、拠点から広域への移動が可能な公共交通網を整備し、市民の利便性向上を図りました。

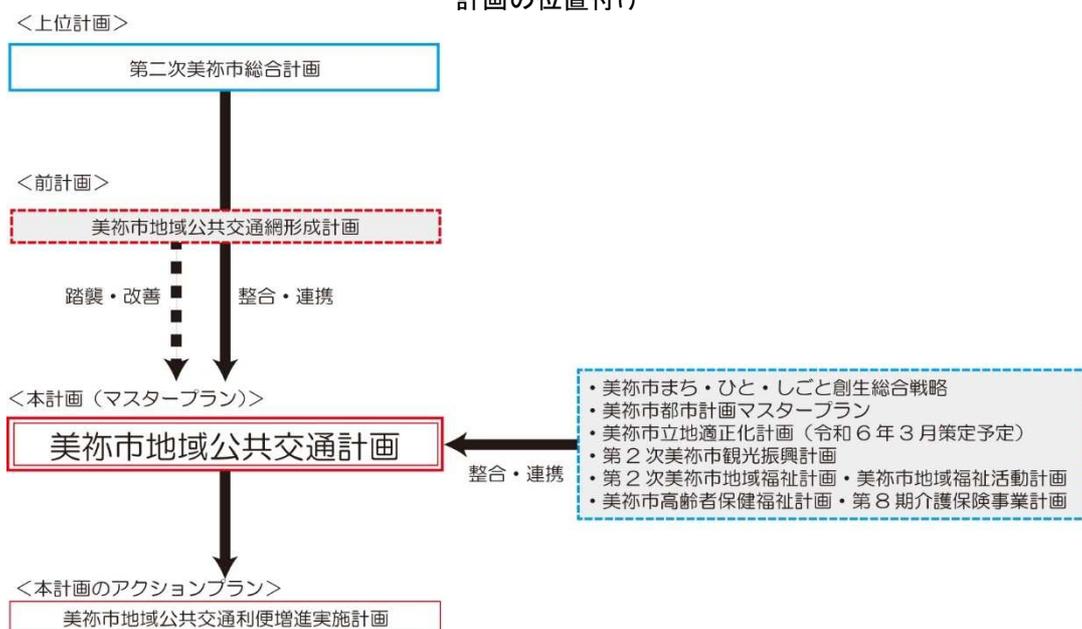
そのような中、令和2年11月に活性化再生法等の一部を改正する法律が施行され、公共交通機関に加え、福祉輸送、スクールバス等地域の輸送資源を総動員し、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする「地域公共交通計画」の策定が地方公共団体の努力義務とされました。

このことから、活性化再生法等の公共交通関連法の改正、本市を取り巻く社会状況の変化や前計画からの課題を踏まえ、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成及び市民の移動手段の維持・確保のため、地域公共交通が果たすべき役割を明確にし、本市の地域公共交通の将来像とその実現に向けた「美祢市地域公共交通計画」（以下、「本計画」という。）を策定します。

2 計画の位置付け

本計画は、総合計画をはじめとした上位・関連計画と連携し、整合性を確保した本市の公共交通政策のマスタープランとして位置付けます。さらに、本計画に基づき、令和5年度以降に取り組むべき事業を実現するためのアクションプランとして「美祢市地域公共交通利便増進実施計画」の認定を目指します。

計画の位置付け



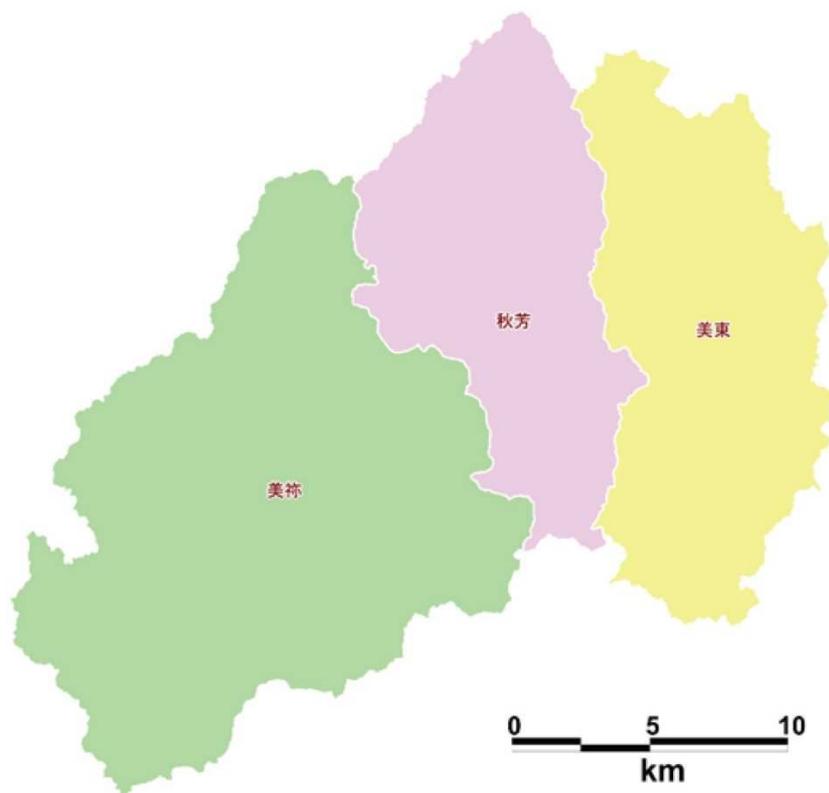
上位・関連計画における公共交通の役割及び公共交通に関連する施策・事業は以下に示すとおりです。

上位・関連計画の概要

項目	計画の名称等（策定年月）	公共交通の役割等	公共交通に係る施策・事業等
上位	第二次美祢市総合計画 （令和2年3月）	拠点をつなぎ、持続可能なまちづくりに寄与する。	・高齢化社会に向けた整備・充実 ・地域公共交通網の活性化
関連	美祢市都市計画マスタープラン （平成30年1月）	誰もが安心・快適な移動ができるようになる。	・誰もが利用しやすい公共交通環境の整備・充実
	美祢市立地適正化計画 （令和6年3月策定予定）	策定中のため、立地適正化計画の担当課と調整し、整合を図る。	
	第2次美祢市観光振興計画 （令和2年3月）	地域内の移動を円滑にし、滞在時間の延長に寄与する。	・あんもないと号の運行情報発信 ・三次交通としてのレンタサイクル活用の促進
	第2次美祢市地域福祉計画・美祢市地域福祉活動計画 （令和2年3月）	地域のつながりづくりに寄与する。	・公共交通機関を利用することが困難な方を対象に、福祉車両の貸出サービスや運転ボランティア活動（主に通院）を実施 ・地域自らが主体的に交通弱者対策に取り組めるよう、地域運営組織の設立を推進
	美祢市高齢者保健福祉計画・第8期介護保険事業計画 （令和3年3月）	ジオタク運行事業	・高齢者等の日常移動手段として、ジオタクを運行 ・地域の実情を踏まえて段階的に再構築を検討

3 計画の区域

本計画の対象区域は、美祢市内全域とします。



4 計画の期間

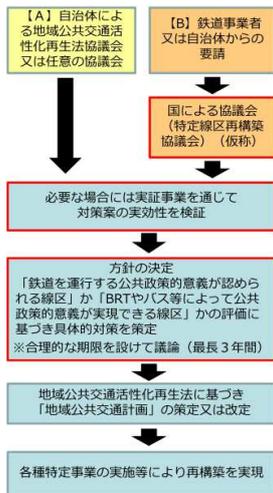
計画の期間は令和5年4月から令和10年3月までの5年間とします。

第2章 地域公共交通を取り巻く環境の変化

1 国の動向など

(1) 「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」からの提言

令和4年4月にJR西日本から「ローカル線に関する課題認識」が示されました。一方で、国土交通省は「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」を設置し、ローカル線区のあり方に関して「危機的な状況のローカル線区について、沿線自治体を中心となって協議会等を設け、将来に向けた地域モビリティのあり方について検討を進めることが基本原則である」との提言がとりまとめられました。



	鉄道を運行する公共政策的意義が認められる線区	BRTやバス等によって公共政策的意義が実現できる線区
再構築の方向性	・地域戦略と利用者の視点に立った鉄道の徹底的な活用と競争力の回復（運行コストの削減を図りつつ、利便性を向上）に向け、鉄道輸送の高度化に取り組んでいく	・BRT・バスを導入し、運行コストを削減しつつ、増便、ルート変更、バス停の新設等により鉄道と同等又はそれ以上の利便性を実現していく
事業者の役割	・自治体や他の輸送モードと連携して鉄道の利便性と持続可能性の向上に取り組み、鉄道の活性化と維持に努める	・(JRは)自治体や地元バス事業者等と協働して新たな輸送モードの持続的な運行及び利便性の確保に最大限の協力を ・(JRは)鉄道区間との乗り継ぎ利便性の確保、観光を含む地域振興に引き続き協力
自治体の役割	・公共政策的意義（鉄道が各地域で果たしている役割）の観点から、上下分離化を含め、今後の在り方に積極的に関与 ・国と共同で公共交通サービスの再構築を支援	・BRT導入に際しては、公共政策的意義の観点から、専用道の公道化を含め、今後の在り方に積極的に関与 ・国と共同で公共交通サービスの再構築を支援 ・不要となった鉄道施設の有効活用、橋梁等を撤去する時期等に関する関係施設管理者の配慮
国の役割	入口段階：協議会における必要なデータ分析や実証事業への支援 出口段階： ・協議会での合意を条件に、認可運賃とは異なる、地域ニーズを踏まえた運賃の設定を可能とする仕組みの構築 ・車両・駅、専用道の整備等の競争力強化や、新たなチケットレスシステムの導入等のスマート化に資する追加的な投資への支援 ・自然災害を被った線区を沿線自治体が上下分離方式を導入しつつ復旧させ、鉄道輸送の高度化を図る場合については、沿線自治体の負担内容を踏まえ、国による支援内容の拡充について検討	

資料：国土交通省ホームページ

(2) アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会からの提言

国土交通省の有識者検討会において、住民の豊かなくらしの実現に不可欠な存在であるバス・鉄道などの地域交通について、人口減少やコロナ禍の影響で一層厳しい状況であることも踏まえ、最新のデジタル技術等の実装を進めつつ、官と民、交通事業者相互間、他分野との「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」（刷新・再構築）する提言がとりまとめられました。

提言の概要

1. はじめに

○ 人口減少、輸送需要の減少の継続等により交通崩壊の懸念。一方、最新のデジタル技術やデータの効果的な活用による効率性・利便性の向上が期待されるほか、地域づくりにおける交通の価値を共有し、相互に能動的でイノベティブな連携、すなわち「共創」の取組の芽が出始めている。

2. 基本的考え方

○ 「共創」により地域交通の確保に取り組む場合には、現行の補助制度と比べてより**持続可能で実効性ある支援措置**を講ずるべき。

3. 具体的な検討の方向性

(1) **官と民の共創**：意欲的な地域に対するエリア一括で複数年化された支援制度の創設
 (2) **交通事業者間の共創**：事業者や交通モードの垣根を越えて「共創」を進めるための環境整備に対する支援
 (3) **他分野を含めた共創**：地域のくらしのための交通のプロジェクトや人材育成に対する支援の強化

4. まとめ

○ 地域交通を単純に延命するだけでは、全国各地で明るい未来を展望することは困難。本検討会における議論に加え、我が国として推進している技術や投資も取り込んで地域交通をより良くしていくという視点が重要。具体的には、自動運転やMaaSなどの「交通DX」、車両の電動化や再生エネルギーなどの「交通GX」、そして「**3つの共創**」により、利便性・持続可能性・生産性が向上する形に**地域交通を「リ・デザイン」し**、地域のモビリティを確保するというコンセプトの下でさらに議論を深化させていくことが必要。

資料：国土交通省ホームページ

(3) 新技術を活用したサービスの提供

複数の公共交通やその他のサービスを組み合わせることで検索・予約・決済を一括で行うことができる MaaS (Mobility as a Service) ※、次世代車両の導入による自動運転や CO₂ の削減、AI を活用した配車サービス等が全国各地で進められています。

※MaaS(Mobility as a Service)

地域住民や旅行者一人ひとり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ることで検索・予約・決済を一括で行うサービスで、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にもつながる重要な手段。

■ ぶらやま(山口版 MaaS)

県内広域での回遊性向上による観光振興や交流人口の拡大に向けて構築された山口版の MaaS アプリ。本市では、令和 4 年度に実証実験を行った「秋吉台かるすとタクシー」などのデジタルチケット販売で「ぶらやま」を活用しています。

利用区間	片道運賃
別府駅前～弁天池	500円
別府駅前～別府駅前	500円
別府駅前～別府駅前	1,000円

資料：やまぐち MaaS 用 Web アプリ「ぶらやま」ホームページ

■ AI オンデマンドバス

これまで人力で行っていた配車に AI を活用し、リアルタイムで最適配車を行うことで、交通事業者の人力によるルート決定の手間がなくなり、利便性の向上や業務の効率化が期待されるため、全国各地で導入されています。



のりこと宗像



資料：のりことホームページ

2 美祢市の現状

(1)人口減少及び高齢化の状況

本市では少子高齢化が進展しており、令和2年国勢調査で市全体の人口は23,247人、高齢化率は42.7%となっています。特に秋芳地域では50.0%以上となっています。今後も人口が減少し、高齢化率が増加していくことが予想されています。

また、人口は美祢市役所周辺、美東総合支所周辺、秋芳総合支所周辺に集積しています。それ以外には、幹線道路沿いに多く集積し、縁辺部は人口が低密度となっています。

人口推移

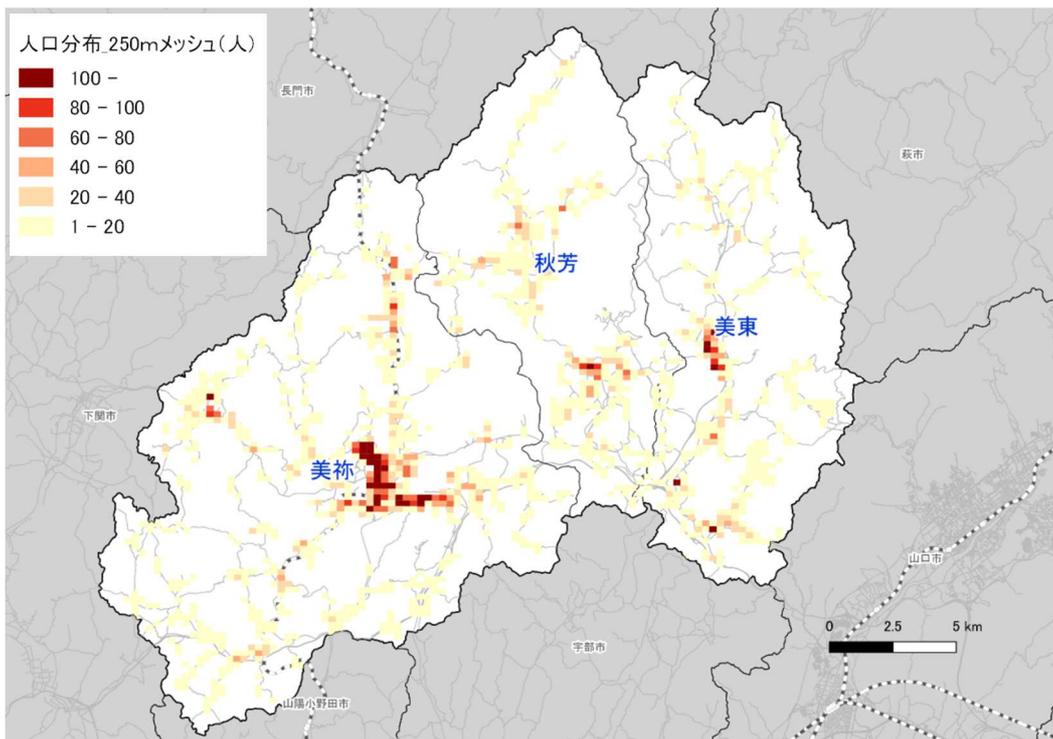


令和2年国勢調査

国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

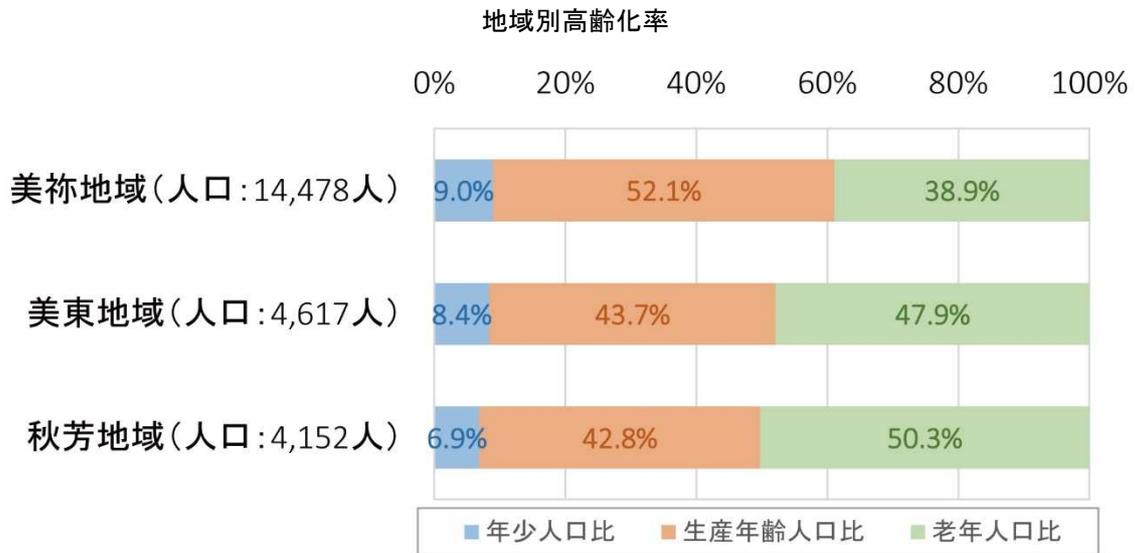
※2025年以降は「国立社会保障・人口問題研究所」のデータ(平成30年3月公表)に基づく推計値

人口分布



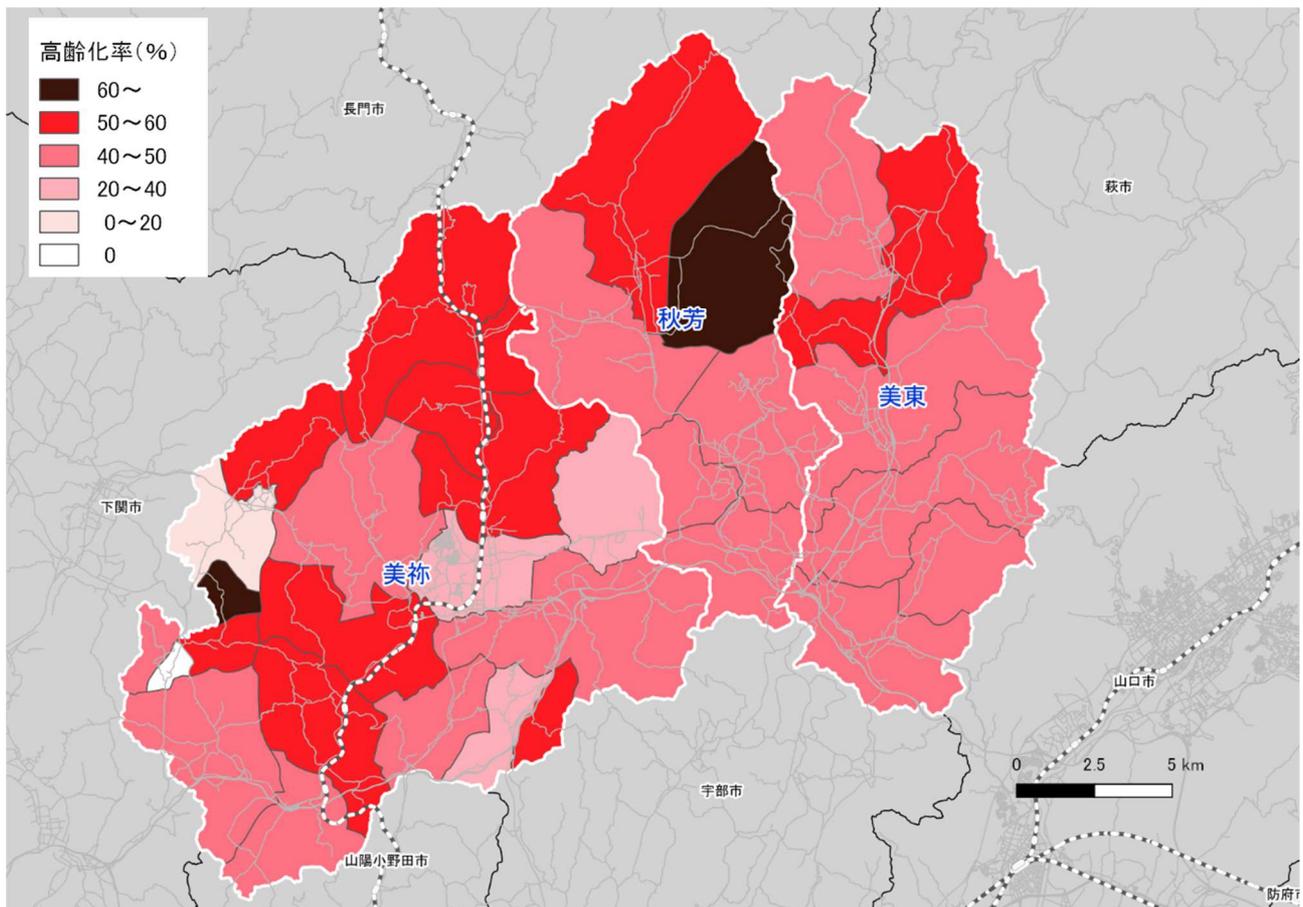
令和2年国勢調査

美祢地域の北部及び南西部、美東地域北部、秋芳地域北部において、高齢化率が50%以上の地区が多くみられます。



令和2年国勢調査

地区別の高齢化率



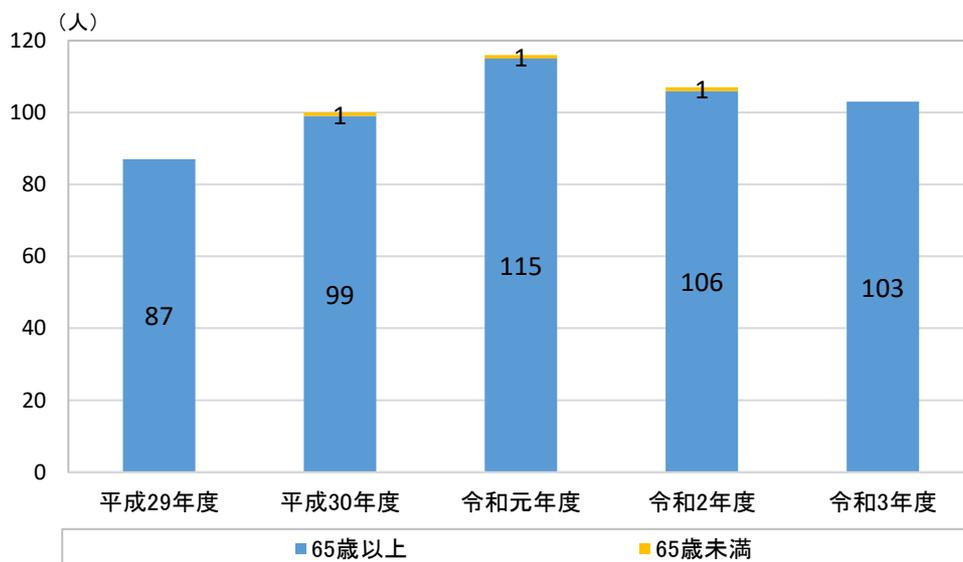
令和2年国勢調査

(2) 運転免許返納者数の推移

本市の運転免許返納者数は令和元年度までは増加傾向にありましたが、令和2年度以降は減少しており、令和3年度の103件のうち全員が65歳以上となっています。

本市では、運転免許証を自主返納した高齢者に交付される「運転卒業者サポート手帳」を提示することで、市内の4社のタクシーを1割引きで利用することができるほか、特定の公共施設の割引を受けることができます。

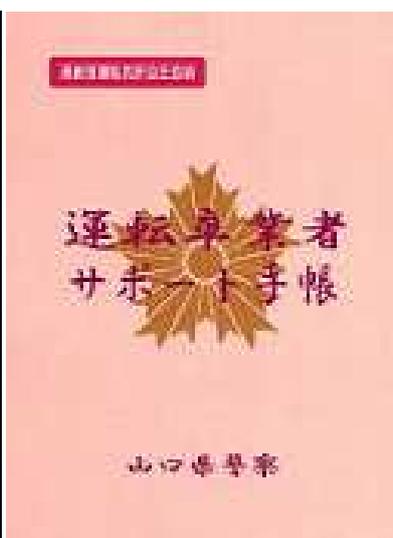
運転免許返納者数の推移



美祿警察署のデータを基に作成

運転免許返納者への支援

項目		支援内容
民間事業者	美祿構内タクシー	タクシー料金が1割引きになります。
	秋芳タクシー	
	美祿第一交通	
	いさむや第一交通 秋芳洞営業所	
公共施設	秋芳洞観覧料	1人通常1,200円の観覧料を、1,100円に割引します。
	大正洞・景清洞観覧料	1人通常1,000円の観覧料を、900円に割引します。
	厚保老人憩の家入浴施設 使用料	1人1回100円の使用料が無料になります。
	高齢者福祉施設「カルストの湯」入浴施設使用料	1人1回200円の使用料が無料になります。(美祿市民限定)

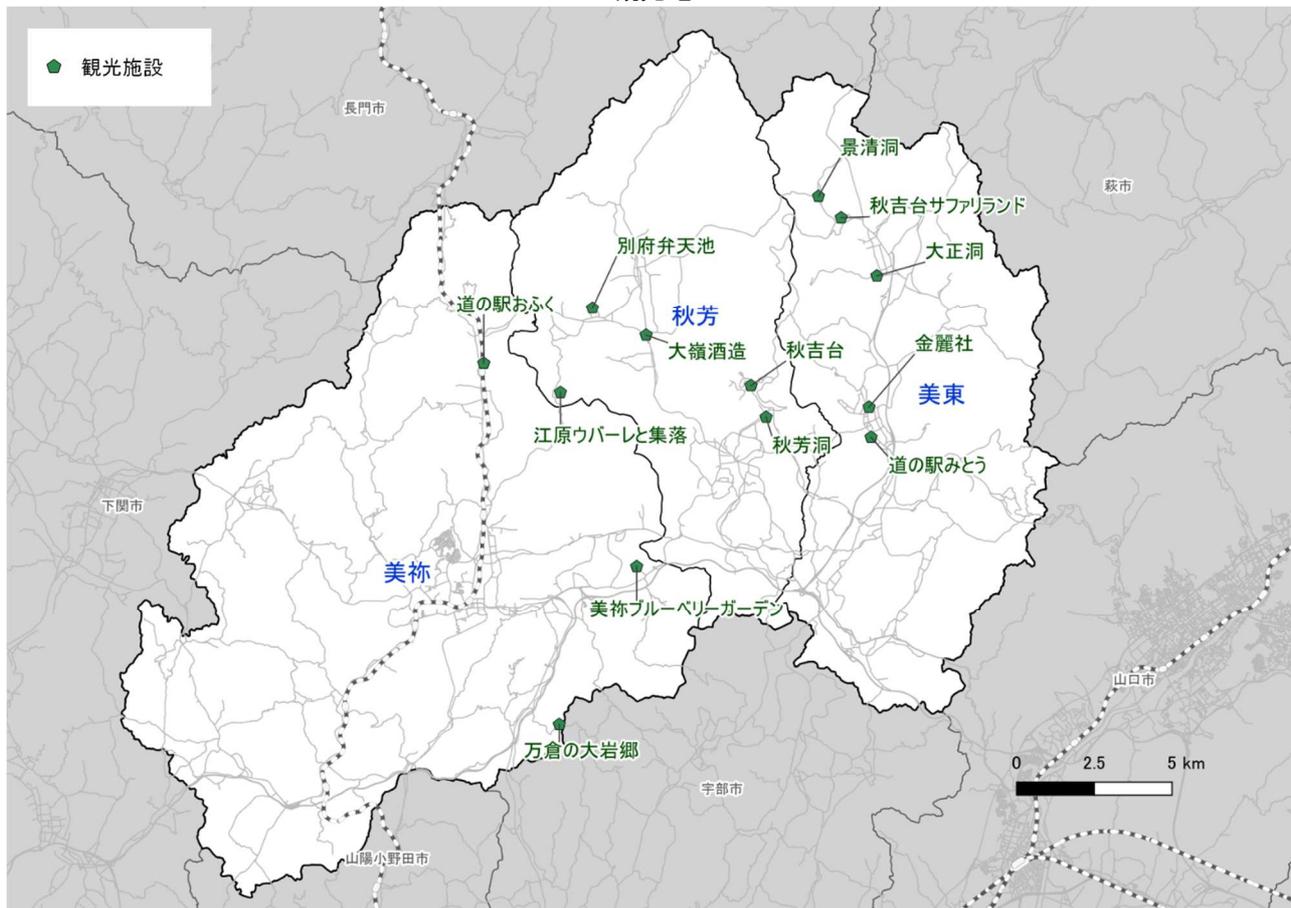


(3) 観光動向

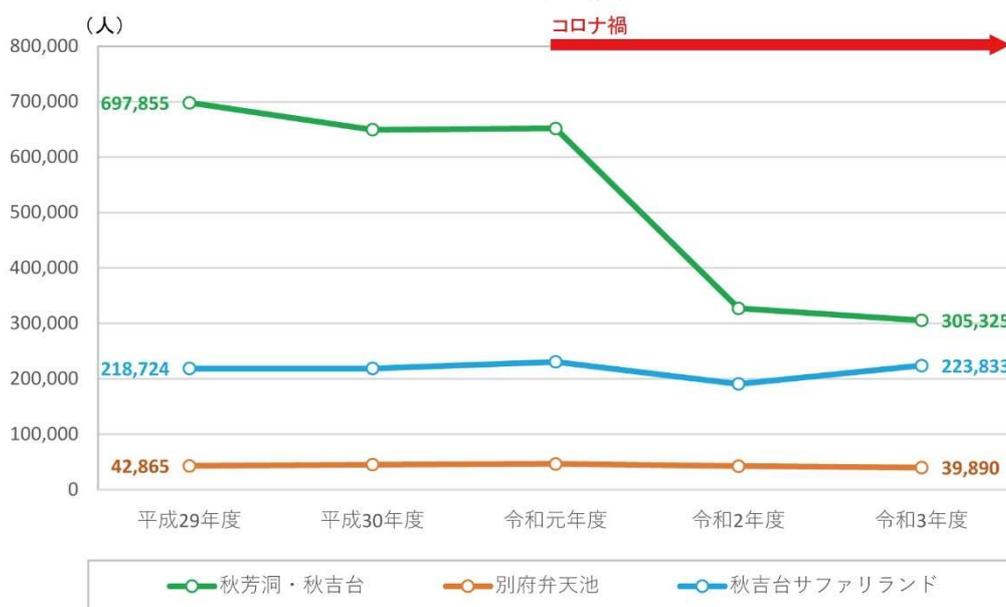
市内には県内有数の観光地である秋吉台・秋芳洞があり、その周辺には別府弁天池など複数の観光地が点在しています。

コロナ禍以降、秋吉台・秋芳洞の観光客は著しく減少し、別府弁天池の観光客は横ばいになっている一方で、秋吉台サファリランドの利用者数は増加しています。

観光地



年間観光客数の推移



第3章 地域旅客運送サービスの現状

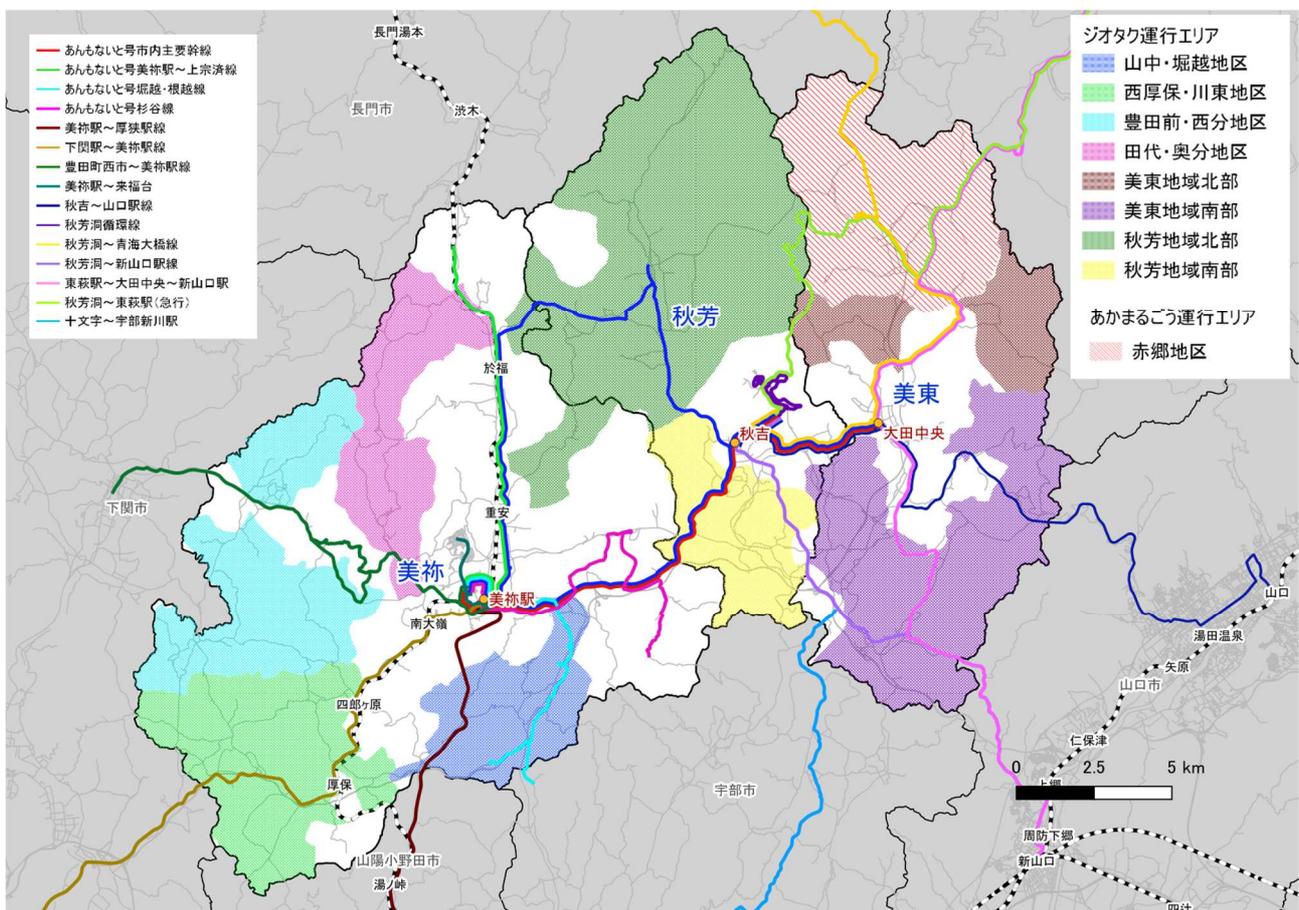
1 美祢市内の地域公共交通網

本市では鉄道 1 事業者、路線バス 6 事業者、タクシー 4 事業者が主体となって、本市の地域公共交通ネットワークを形成しています。

鉄道は、市域を南北に縦断する JR 美祢線が都市間の移動を担っています。

都市拠点における主要な公共交通結節点（以下、「主要結節点」という。）を美祢駅、地域拠点における主要な交通結節点を大田中央バス停及び秋吉バス停と位置付け、主要結節点から隣接市を結ぶ広域移動を民間路線バスが、主要結節点間を結ぶ市内の移動を民間路線バスとあんもないと号（路線定期運行のコミュニティバス）が協働で担っています。また、居住地から都市拠点や地域拠点の主要結節点を結ぶ市内の移動をあんもないと号やジオタク（デマンド型乗合タクシー）が担っています。

美東部の赤郷地区においては、高齢者への生活支援の一環として住民が主体となって移動手段を確保しています。



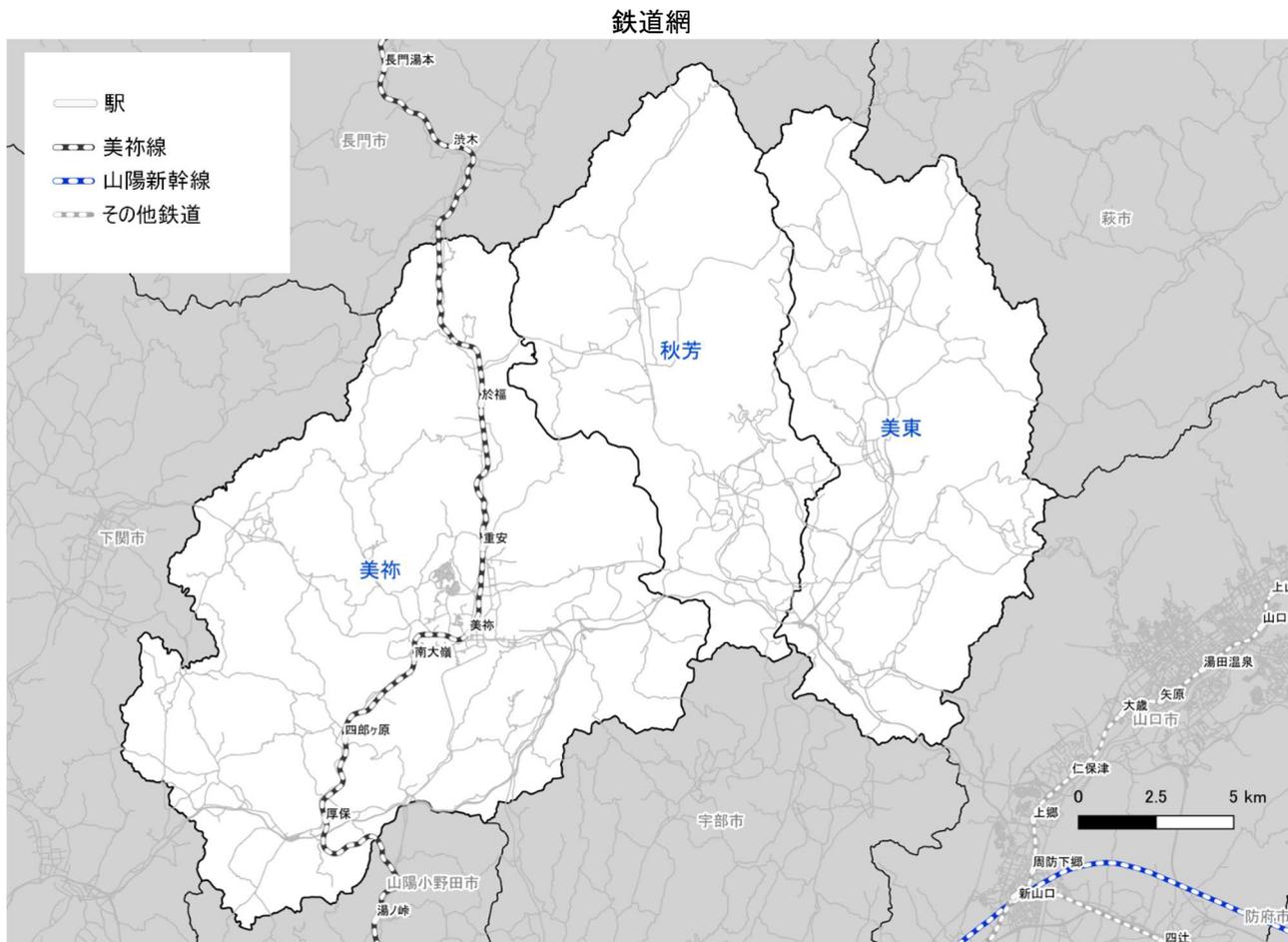
(1) 鉄道

JR 美祢線は山陽本線の厚狭駅と山陰本線の長門市駅を結び、本市を南北に横断する路線です。JR 美祢線には 12 の駅（起終点駅を含む）があり、そのうち市内には 6 つの駅があります。

JR 美祢線は山陽小野田市・美祢市・長門市間の通学手段や日常生活のための交通手段となっています。

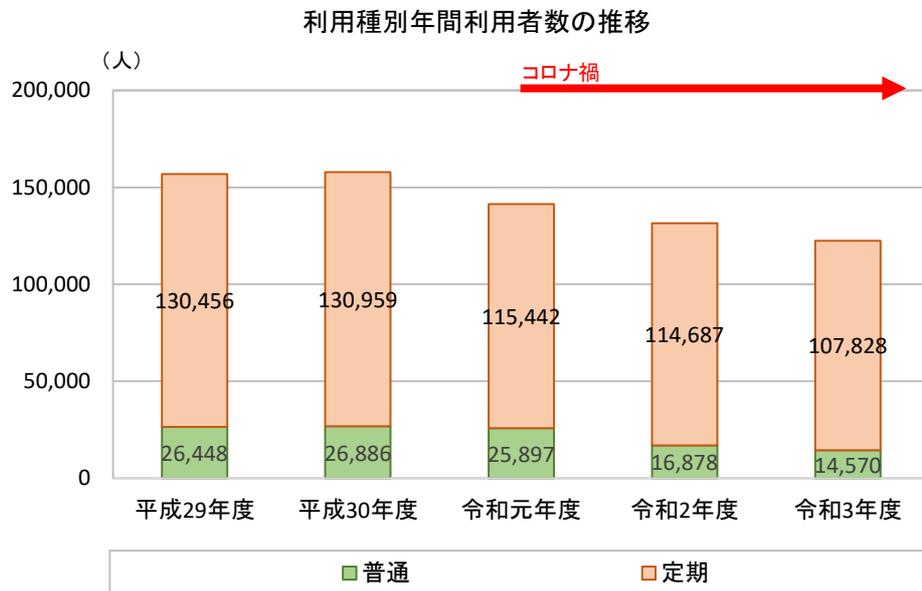
運行回数(令和 4 年 10 月時点)

路線名	運行事業者	運行区間	運行日	運行頻度
美祢線	JR 西日本	厚狭駅～美祢駅～長門市駅	毎日	9.0 往復

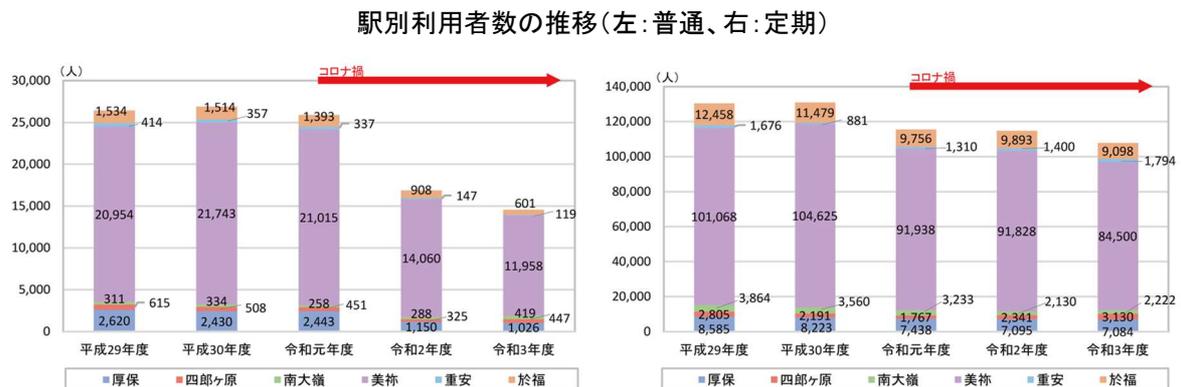


近年、利用者数は減少傾向となっています。美祢市内の駅からの利用は定期券の割合が非常に高くなっています。

令和元年度以降、コロナ禍により普通乗車券利用の減少割合が大きくなっています。



山口県統計年鑑



山口県統計年鑑

(2) 民間路線バス

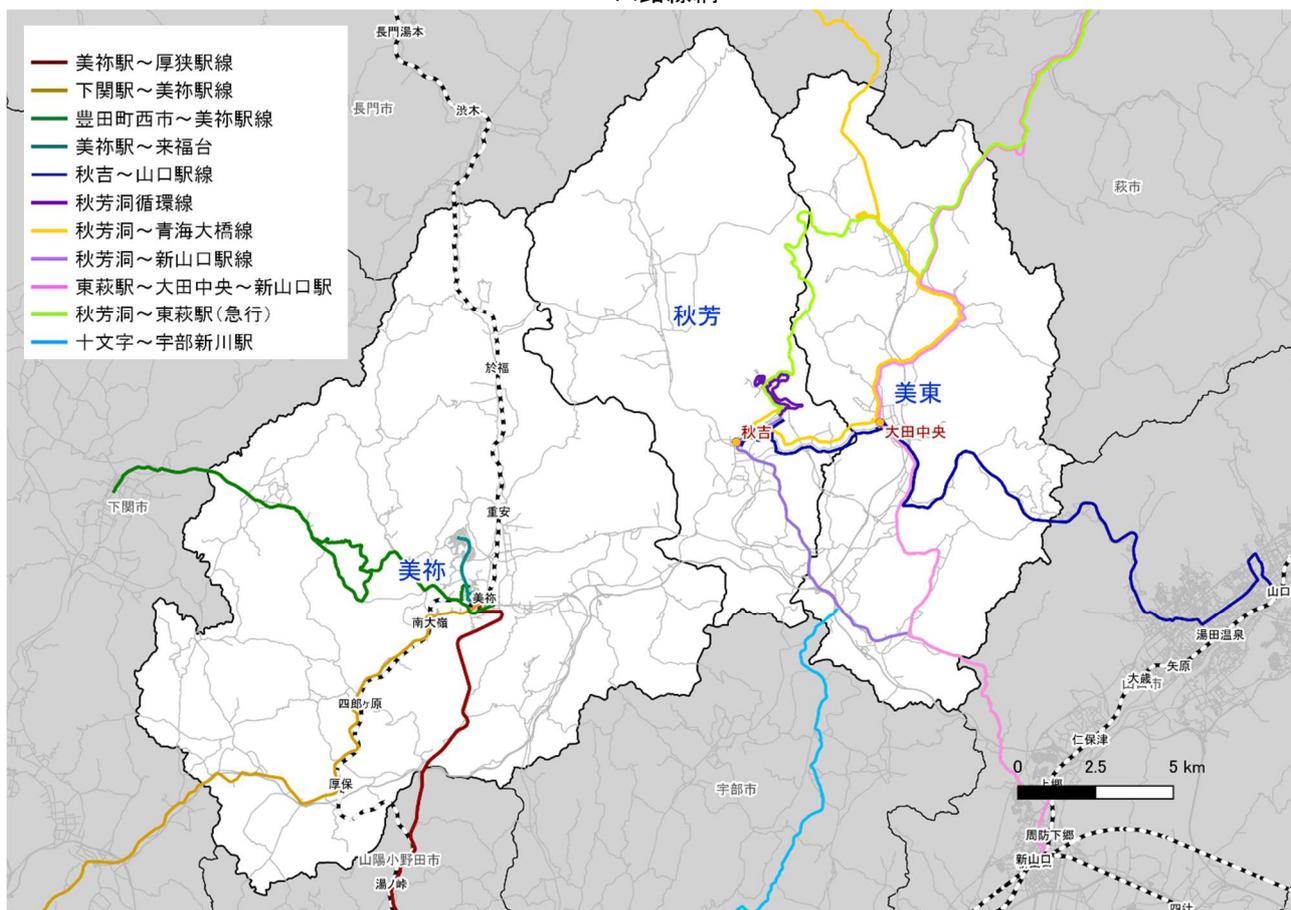
民間路線バスは、交通事業者 6 社が 12 路線を運行しています。

市の西部では、サンデン交通、ブルーライン交通が下関方面を、船木鉄道が、山陽小野田市、宇部市方面を、宇部市交通局が宇部市方面を担っています。市の東部では、防長交通が山口市、萩市、長門市方面を、中国ジェイアールバスが山口市方面の移動を担っています。

運行回数(令和 4 年 10 月時点)※平日の運行頻度

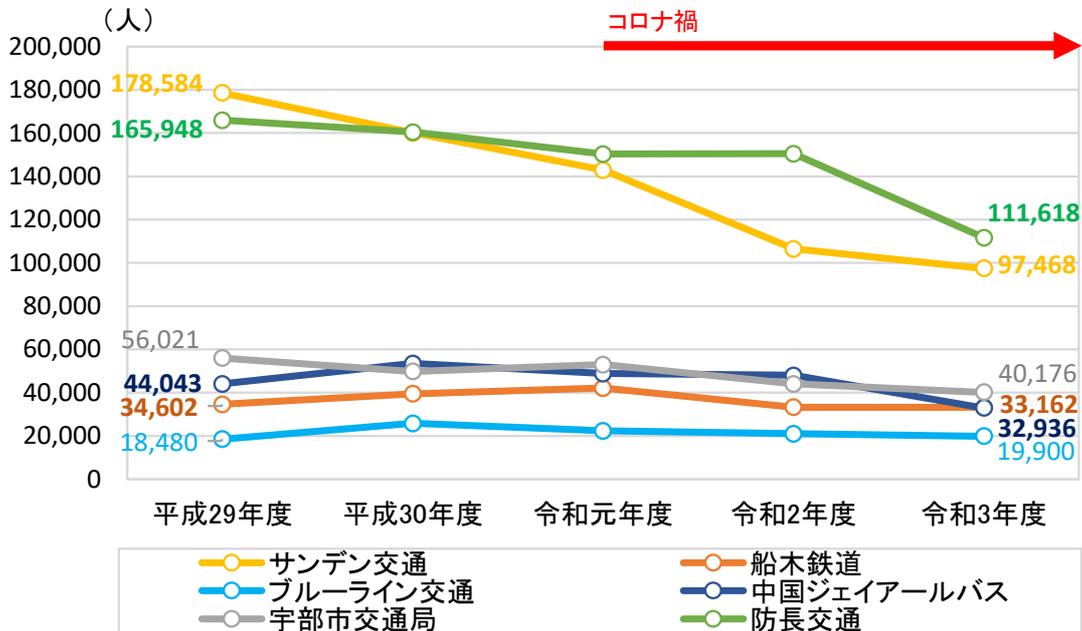
路線名	運行事業者	運行区間	運行日	運行頻度
下関駅～美祢駅線	サンデン交通	下関駅～美祢駅	毎日	7.5 往復
豊田町西市～美祢駅線	ブルーライン交通	豊田町西市～美祢駅	毎日	10.0 往復
美祢駅～来福台線		美祢駅～来福台	毎日	5.0 往復
秋吉～山口駅線	中国ジェイアールバス	秋吉～山口駅	月～金	6.0 往復
		秋吉～山口駅	土日祝	4.0 往復
秋芳洞循環線	防長交通	秋芳洞～秋吉台～秋芳洞	毎日	2.5 往復
秋芳洞～青海大橋線		秋芳洞～青海大橋	毎日	4.0 往復
秋芳洞～新山口駅線		秋芳洞～新山口駅	毎日	9.0 往復
東萩駅～大田中央～新山口駅線		東萩駅前～新山口駅	毎日	9.0 往復
秋芳洞～東萩駅線(急行)		秋芳洞～東萩駅前	毎日	2.0 往復
十文字～宇部新川駅線	宇部市交通局	十文字～宇部新川駅	毎日	4.0 往復
美祢駅～厚狭駅線	船木鉄道	厚狭駅～美祢駅	毎日	1.0 往復
船木～堀越・瀬戸		厚狭駅～美祢駅	毎日	4.0 往復

バス路線網

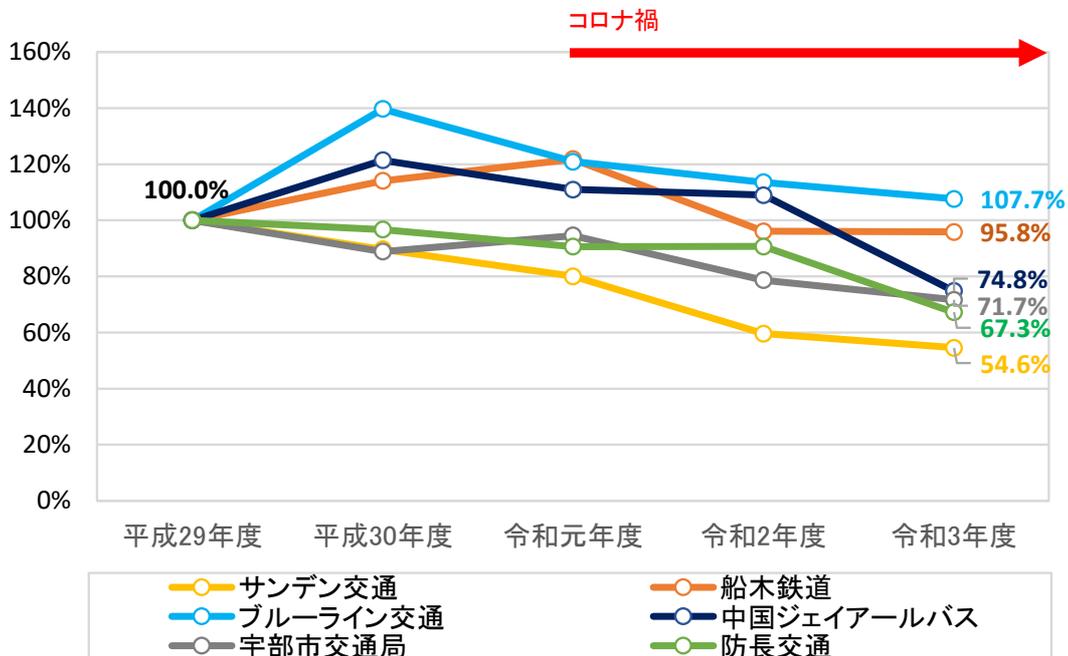


平成29年度以降、本市に乗り入れる交通事業者ごとの利用者数について、令和元年度までブルーライン交通、中国ジェイアールバス、船木鉄道は増加傾向にありましたが、令和元年度以降はブルーライン交通を除き減少しています。特に、防長交通及びサンデン交通の減少率は30%以上となっています。

利用者数の推移



利用者数の増減率



(3) あんもないと号(コミュニティバス)

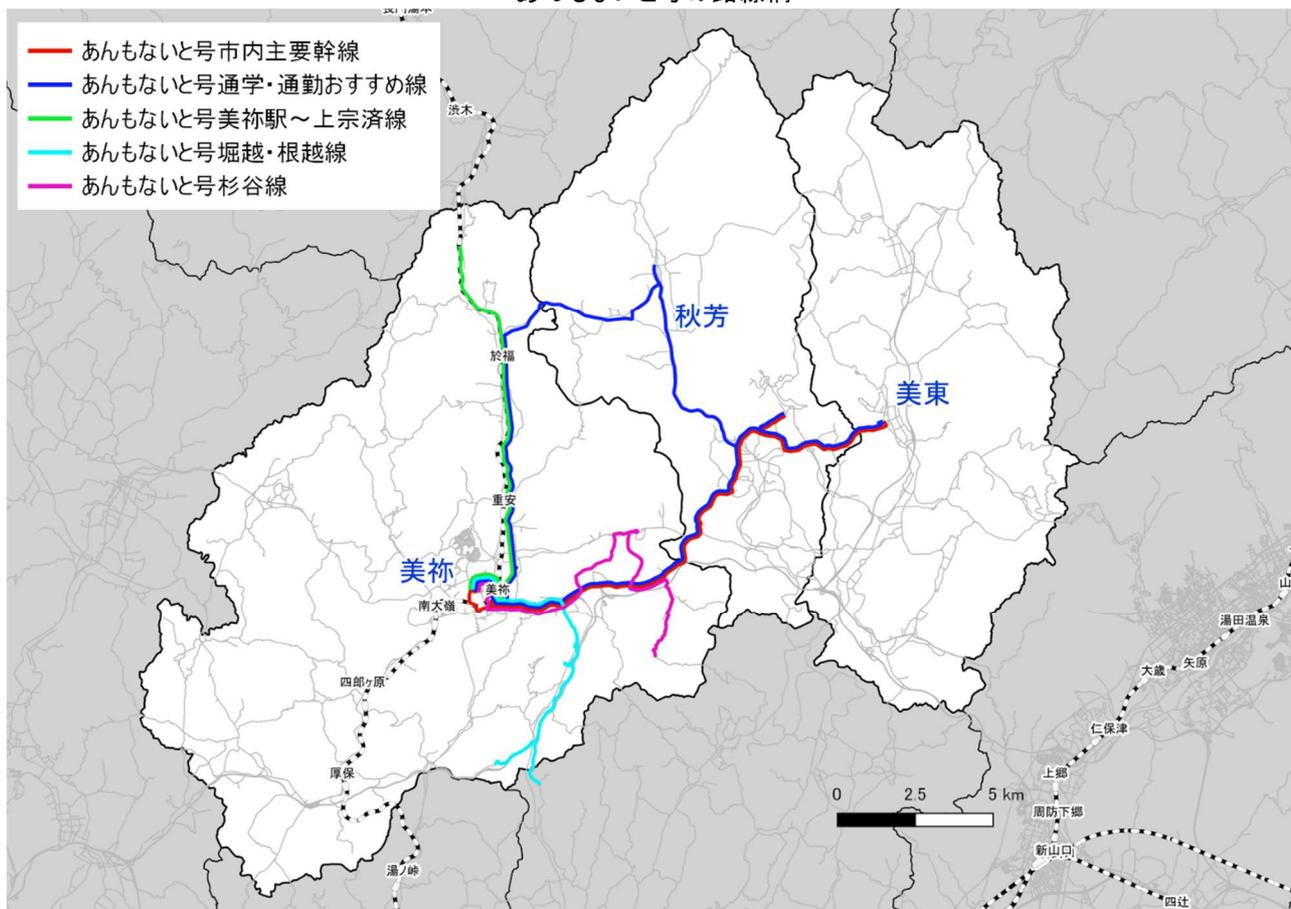
あんもないと号は市内の移動を担っており、美祢駅を中心に路線を運行しています。

都市拠点・地域拠点の主要結節点間の移動を市内主要幹線、通学・通勤の移動を通学・通勤おすすめ線が担っています。また、各地区から都市拠点・地域拠点の主要結節点までの移動を上宗済線、堀越・根越線、杉谷線が担っています。

運行頻度(令和4年10月時点)※平日の運行頻度

路線名	運行事業者	運行区間	運行日	運行頻度
市内主要幹線	船木鉄道	大田中央～美祢市立病院	月～金	7.5 往復
		大田中央～美祢駅	土日祝	7.0 往復
通学・通勤おすすめ線		美祢駅方面/秋芳洞方面/大田中央方面	月～金	3.5 往復
美祢駅～上宗済線		上宗済～美祢市立病院	月～金	5.5 往復
		道の駅おふく～美祢市立病院	土日祝	2.0 往復
堀越・根越線		根越～美祢市立病院	月～金	2.0 往復
		二ツ道祖～美祢市立病院	火・木	0.5 往復
			土日祝	3.5 往復
杉谷線		杉谷～美祢市立病院	月～金	3.5 往復

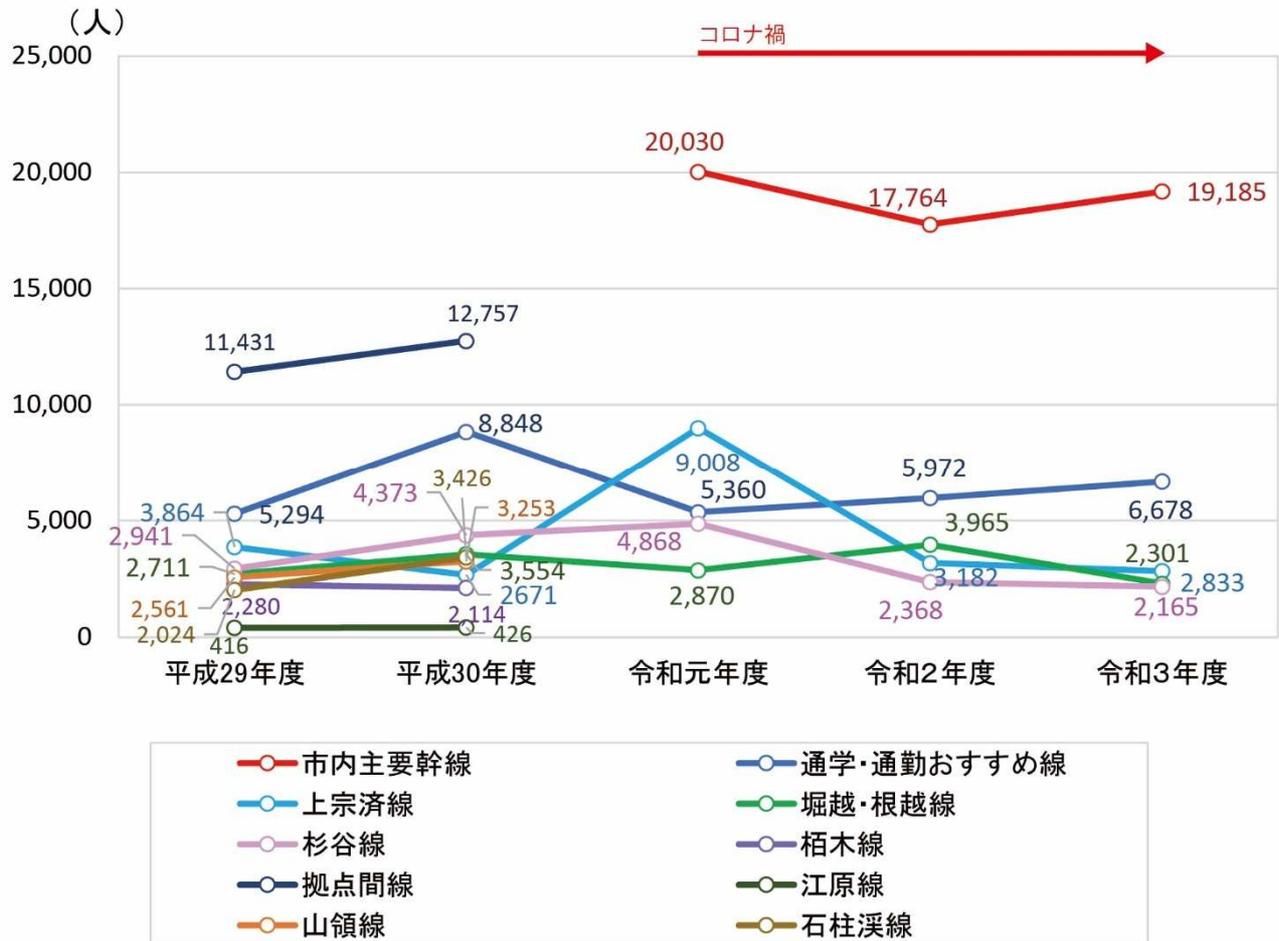
あんもないと号の路線網



通学・通勤おすすめ線の利用者数は増加していますが、それ以外の路線は減少傾向となっています。特に、上宗済線、杉谷線の利用者数は大きく減少しています。

1 便当たりの利用者数は市内主要幹線 3.6 人/日、通学・通勤おすすめ線 3.9 人/日となっています。小学生や通勤の利用がある堀越・根越線の利用者数は 1.3 人/日、杉谷線も 1.3 人/日となっています。上宗済線については、0.9 人/日となっています。

利用者数の推移

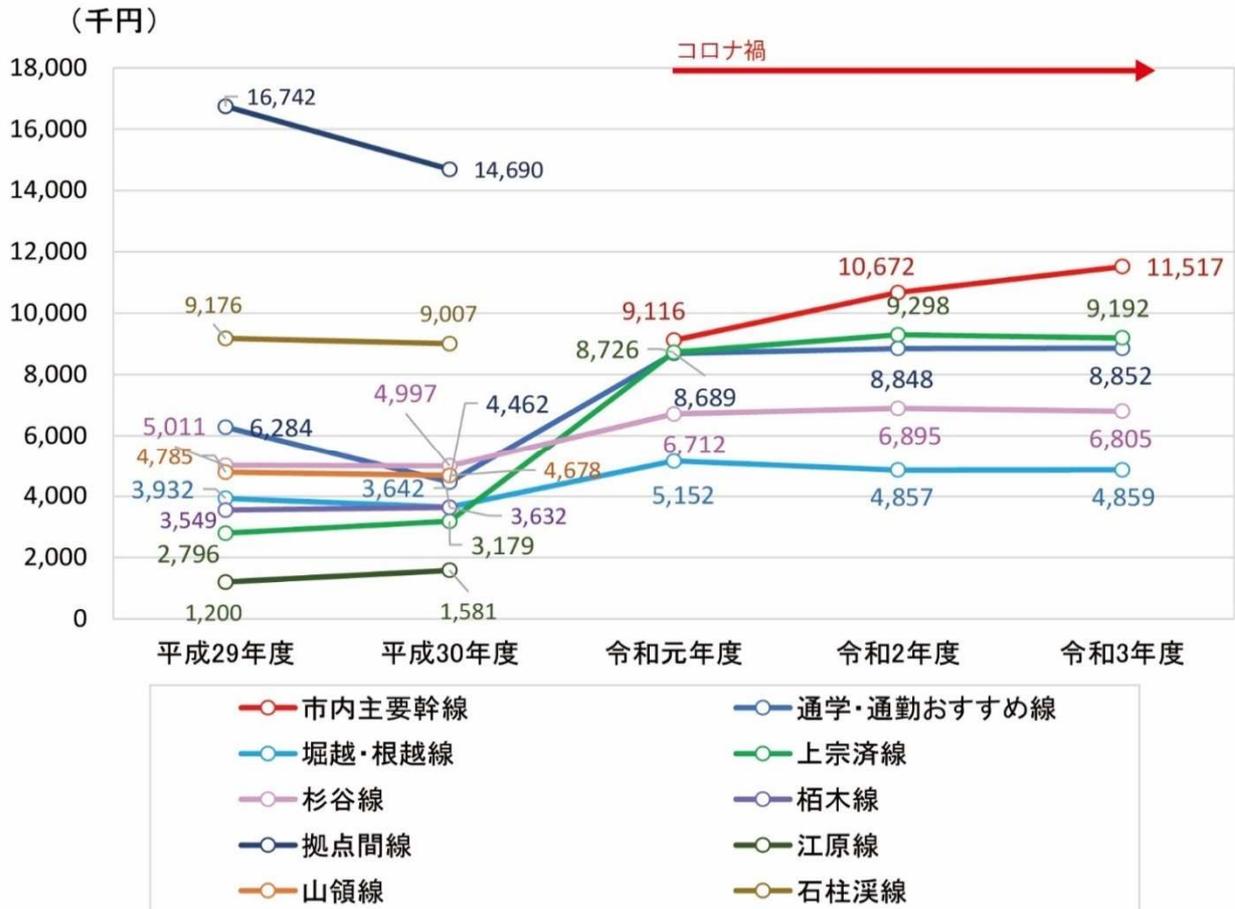


1 便当たりの利用者数

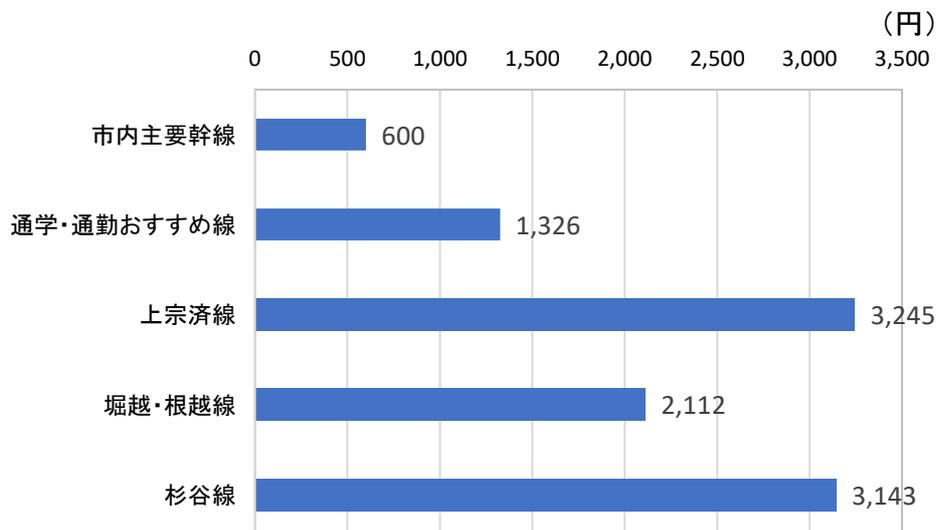
路線名	運行区間	運行頻度	1 便当たりの利用者数
市内主要幹線	大田中央～美祢市立病院	7.5 往復	3.6
通学・通勤おすすめ線	美祢駅方面～秋芳洞方面～大田中央方面	3.5 往復	3.9
上宗済線	上宗済～美祢市立病院	5.5 往復	0.9
堀越・根越線	根越～美祢市立病院	2.5 往復	1.3
杉谷線	杉谷～美祢市立病院	3.5 往復	1.3

各路線の市から運行事業者への補助金は令和元年度までは増加し、それ以降は、市内主要幹線の補助金が大きく増加しており、それ以外の路線は横ばい傾向となっています。都市拠点や地域拠点の主要結節点間を結ぶ市内主要幹線や通学・通勤おすすめ線は1乗車当たりの補助金が1,500円未満となっている一方で、居住地から都市拠点の主要結節点を結ぶ上宗済線、堀越・根越線、杉谷線は1乗車当たりの補助金が2,000円以上となっています。

補助金の推移



1乗車当たりの補助金



(4) ジオタク

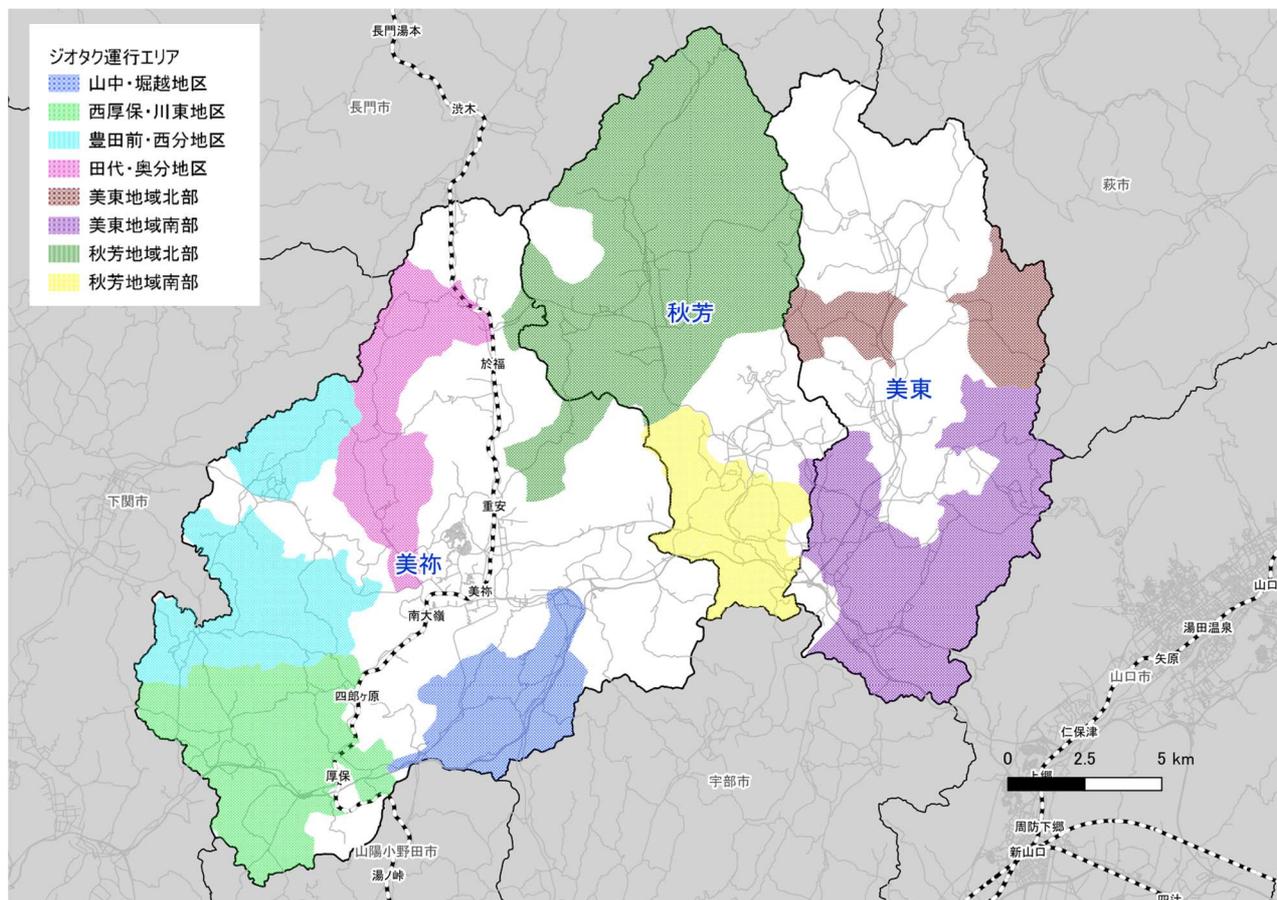
ジオタクは区域運行で地域内の移動を担っており、各区域で週3日運行し、美祢地域で4区域、美東地域で2区域、秋芳地域で2区域で運行しています。

ジオタクの利用対象区域と路線バスやあんもないと号の運行経路が重複して運行している場合、バス停から300m圏内の住民は、制度上ジオタクを利用できなくなっています。

運行頻度(令和4年10月時点)

運行区域	運行事業者	運行区間	運行日	運行頻度
山中・堀越地区	美祢構内タクシー	市立病院⇔山中⇔万倉地⇔美祢駅方面	月水金	3.0 往復
西厚保・川東地区		西厚保・川東⇔美祢駅方面	月水金	3.0 往復
豊田前・西分地区		豊田前・西分⇔美祢駅方面	月水金	3.0 往復
田代・奥分地区		田代・奥分⇔美祢駅方面	月水金	4.0 往復
美東地域北部	美祢第一交通	長登⇔大田中央方面	月火木	3.5 往復
美東地域南部		薬大寺・大石⇔大田中央方面	月水金	3.0 往復
秋芳地域北部	秋芳タクシー	別府・嘉万⇔美祢駅方面	月水金	3.0 往復
		別府・嘉万⇔秋吉方面		1.0 往復
秋芳地域南部		岩永・本郷・杵田⇔秋吉方面	月水金	1.0 往復
		岩永・本郷・杵田⇔美東病院方面		1.0 往復
	岩永・本郷・杵田⇔美東病院方面	2 便		

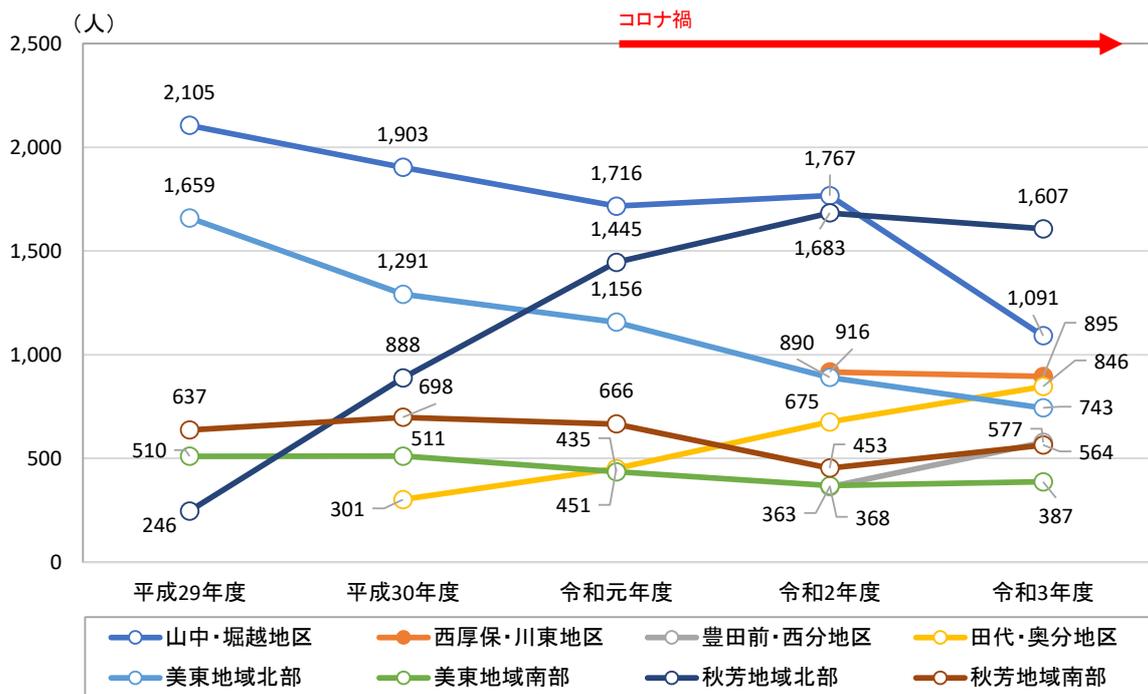
ジオタクの運行区域



ジオタクの利用者数は全体的に減少傾向となっています。ジオタクは運行区域の拡大やダイヤの調整など、運行改善を図ってきましたが、山中・堀越地区は利用頻度の高い方の利用がなくなり、美東地域北部・南部、秋芳地域南部は、新型コロナウイルス感染症の影響等により利用者数が減少しています。また、美東地域北部は令和元年度以降、赤郷地区の運行を“あかまるごう”へ移管したため、利用者数は減少しています。

一方で、平成29年度以降に新設された田代・奥分地区、豊田前・西分地区、秋芳地域北部の利用者数は増加傾向となっています。

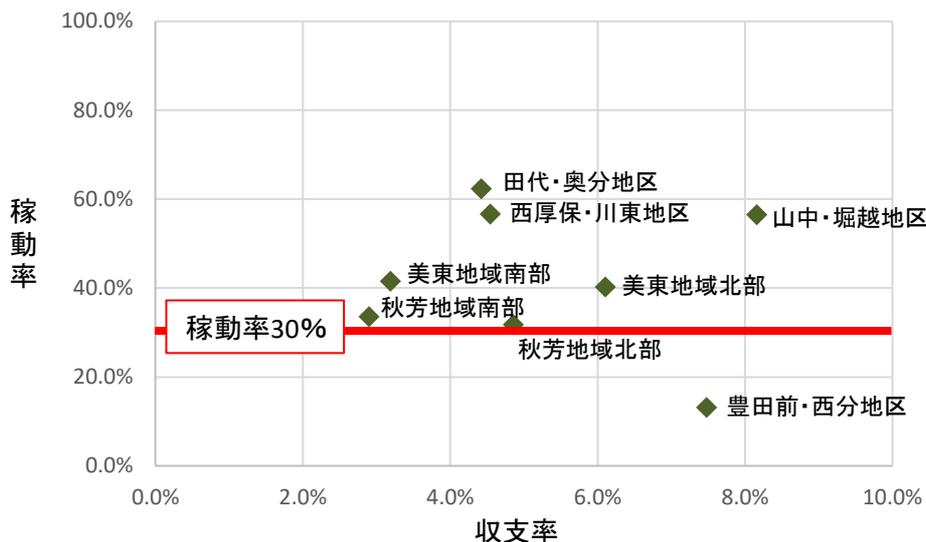
利用者数の推移



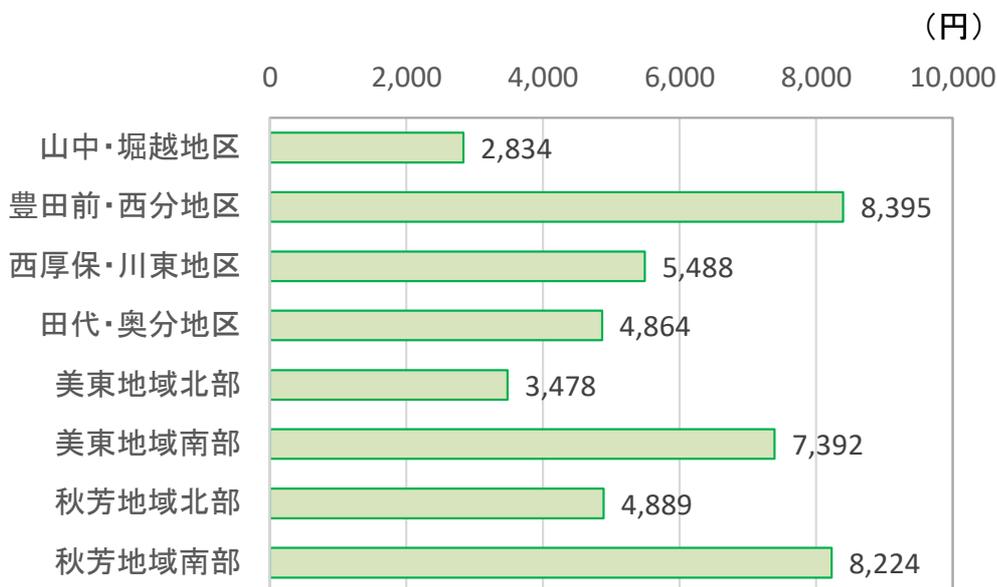
豊田前・西分地区では稼働率が30%を下回っています。また、美東地域北部・南部と秋芳地域北部と南部で稼働率が50%を下回っています。

ジオタクの運行に係る赤字部分は市が運行事業者に対し、委託料として支出しています。地区別の1乗車当たりの行政負担が5,000円以上の区域が8区域中4区域となっており、特に豊田前・西分地区で8,395円、秋芳地域南部で8,224円、美東地域南部7,392円と高くなっています。

便別稼働率と収支率



1乗車当たりの行政負担



(4) タクシー

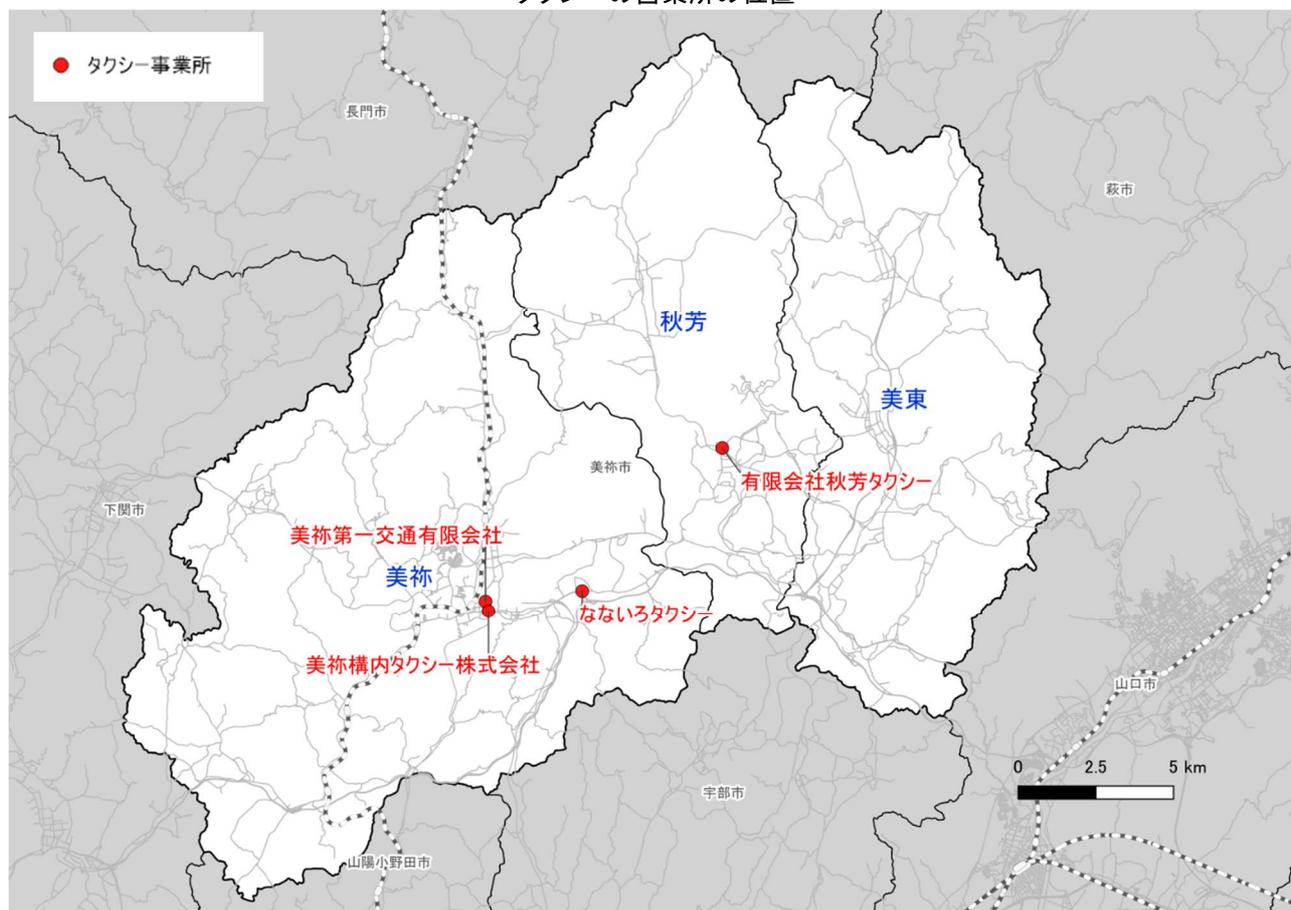
市内にはタクシー事業者 4 社があります。美東地域には営業所はありませんが、予約に応じて配車されるようになっているため、市内全域でタクシーを利用することができます。

夜間の運行は、市が支援を行い、美祢構内タクシー及びなないろタクシーが担っています。

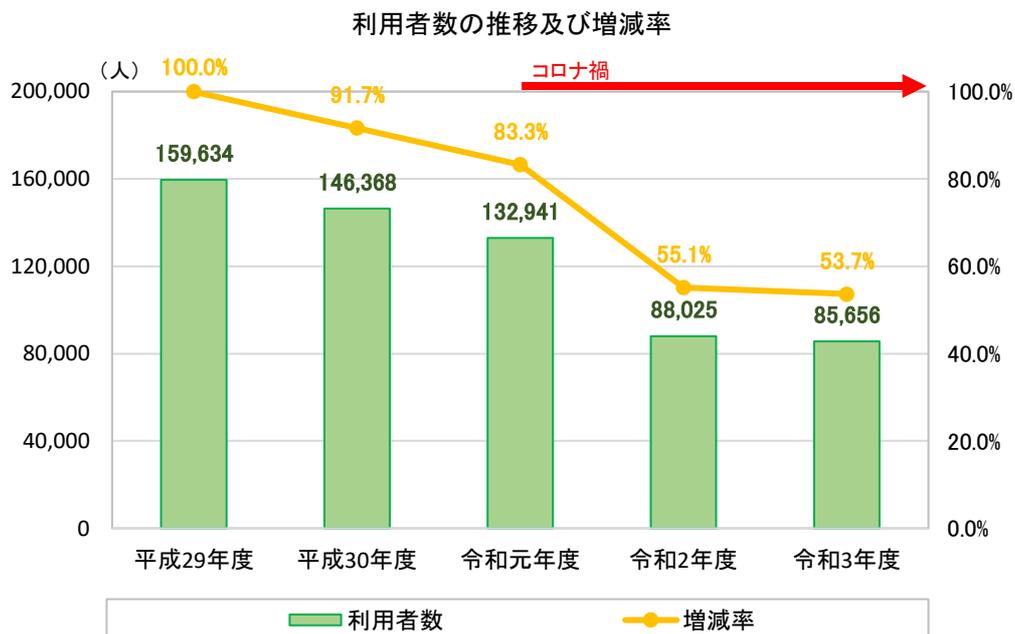
運行時間帯と車両保有台数

交通事業者	運行時間帯	車両台数 (台)			
		セダン型	ジャンボ	その他	合計
美祢構内タクシー	6:00~25:00	8	4	0	12
美祢第一交通	6:00~18:00	13	2	0	15
秋芳タクシー	6:00~18:00	5	3	1	9
なないろタクシー (なないろケア)	6:00~24:00	1	1	2	4

タクシーの営業所の位置



近年、タクシーの利用者数は減少傾向にあり、令和元年度以降はさらに利用者数は減少しています。平成29年度を基準とすると、令和3年度では利用者数が約50%減少しています。



(5) 地域住民主体の移動手段

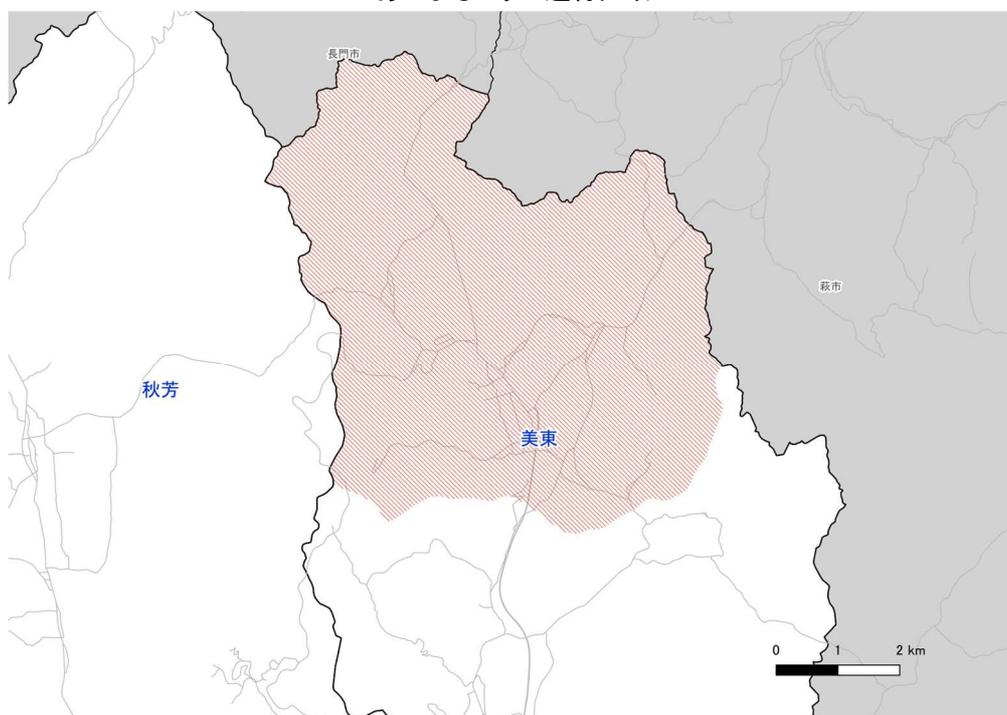
地域内の小学校が閉校したことに伴い、地域運営組織である一般社団法人ドリームレッドが美東北部の赤郷地区から大田小学校へのスクールバスを運行しています。また、この空き時間を利用して区域運行のデマンド型乗合タクシーである“あかまるごう”を地区内の高齢者の生活に必要な移動手段として無料で運行しています。

地域の団体がスクールバスの運行や地区内の高齢者の移動手段確保に取り組んでいる事例は本市にはなく、先進的なモデルとして、他地区への展開が期待されています。

運行回数(令和4年10月時点)

名称	運行事業者	運行区域	運行日	運行頻度
あかまるごう	一般社団法人ドリームレッド	赤郷地区～美東中心部	火木土	1.0往復
参考：赤郷スクールバス	一般社団法人ドリームレッド	赤郷地区～大田小学校	毎日	1.0往復

あかまるごうの運行区域



利用状況



(6) 通院に特化した移動手段

① 病院間無料シャトルバス

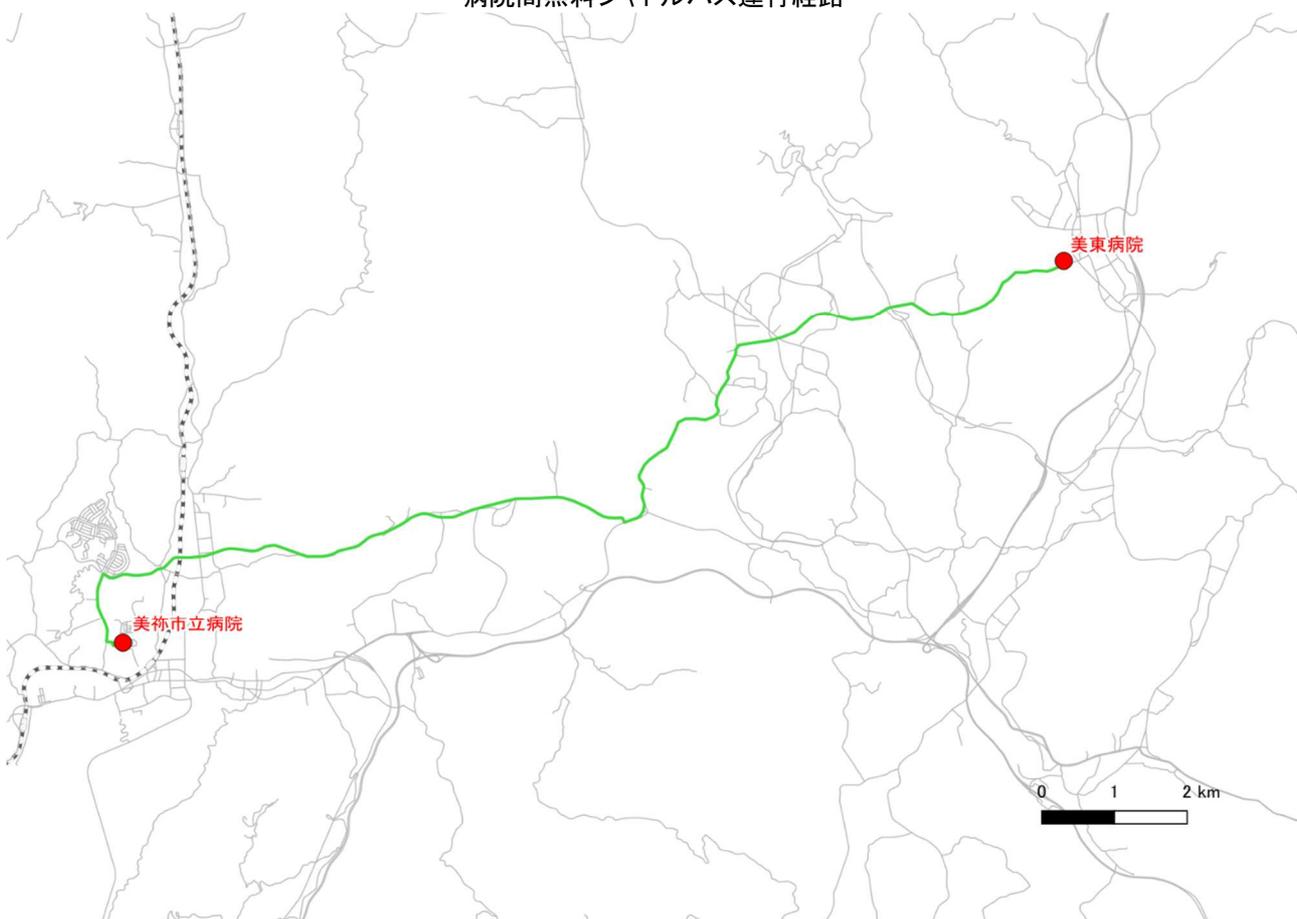
本市では2つの公立病院が外来・入院及び救急医療サービスを提供していますが、各病院で取り扱う診療科が異なるため、美祢市立病院と美東病院を一体の医療機関と考え、一階と二階をつなぐエレベーターのような役割を病院間無料シャトルバスが担っています。

病院間無料シャトルバスは美祢市立病院から美東病院間をあんもないと号の市内主要幹線に近い経路で運行しています。

運行回数(令和4年10月時点)

名称	運行事業者	運行区間	運行日	運行頻度
病院間無料シャトルバス	美祢市病院事業局	美東病院～美祢市立病院	月～金	3.0往復

病院間無料シャトルバス運行経路



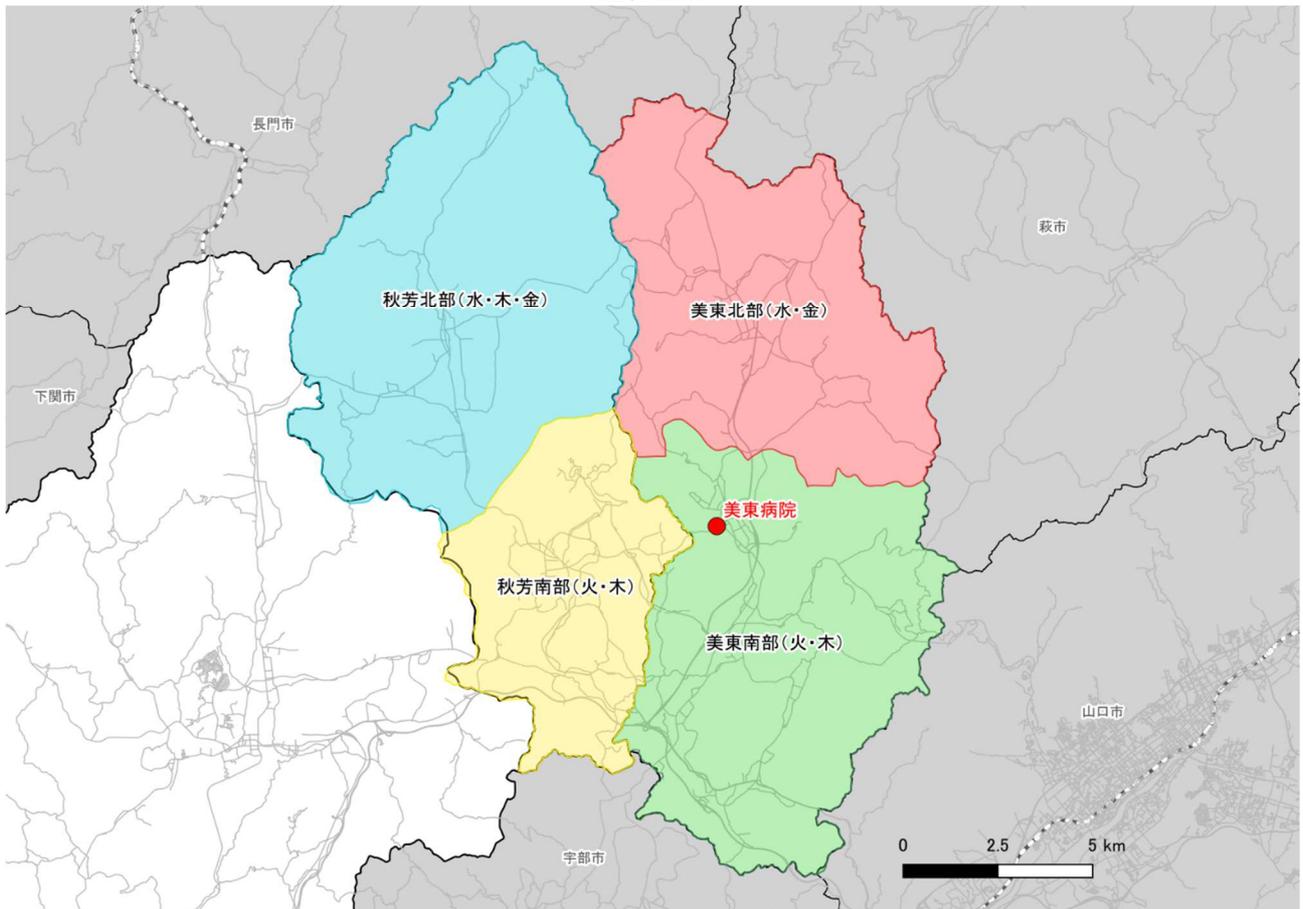
② 美東病院送迎車

美東地域及び秋芳地域の中山間部には医療機関がない地区が存在していることから、患者の移動手段として美東病院送迎車を運行しています。曜日別に美東北部・美東南部・秋芳北部・秋芳南部を運行し、同じ区域を運行するジオタクと運行曜日が重複しないように運行しています。

運行頻度(令和4年10月時点)

名称	実施主体	運行区域	運行日	運行頻度
美東病院送迎車	美東病院	美東北部	水・金	1.5往復
		美東南部	火	1.0往復
			木	1.5往復
		秋芳北部	水・木・金	1.5往復
		秋芳南部	火	1.0往復
			木	1.5往復

運行区域

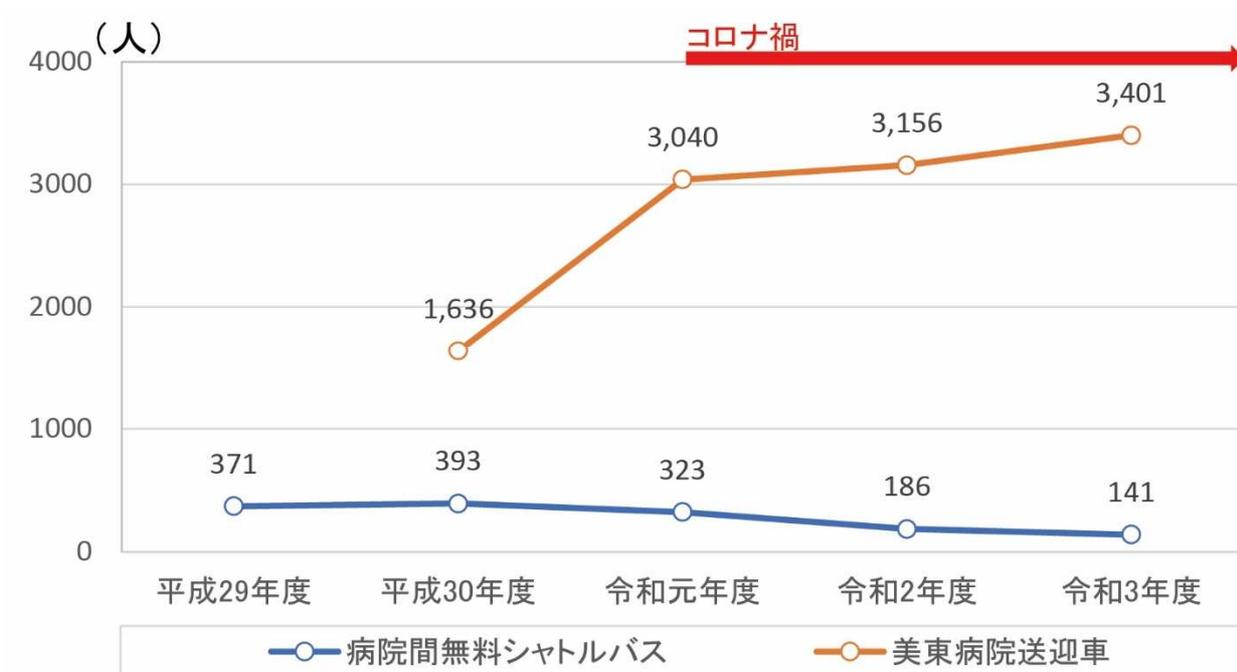


③ 病院間無料シャトルバス及び美東病院送迎車の利用状況

病院間無料シャトルバスの利用者数は減少傾向にあり、令和3年度は令和元年度と比較すると半数以下になっています。

一方で、美東病院送迎車は運行を開始した平成30年度以降、コロナ禍においても利用者数は増加しています。

年間利用者数の推移

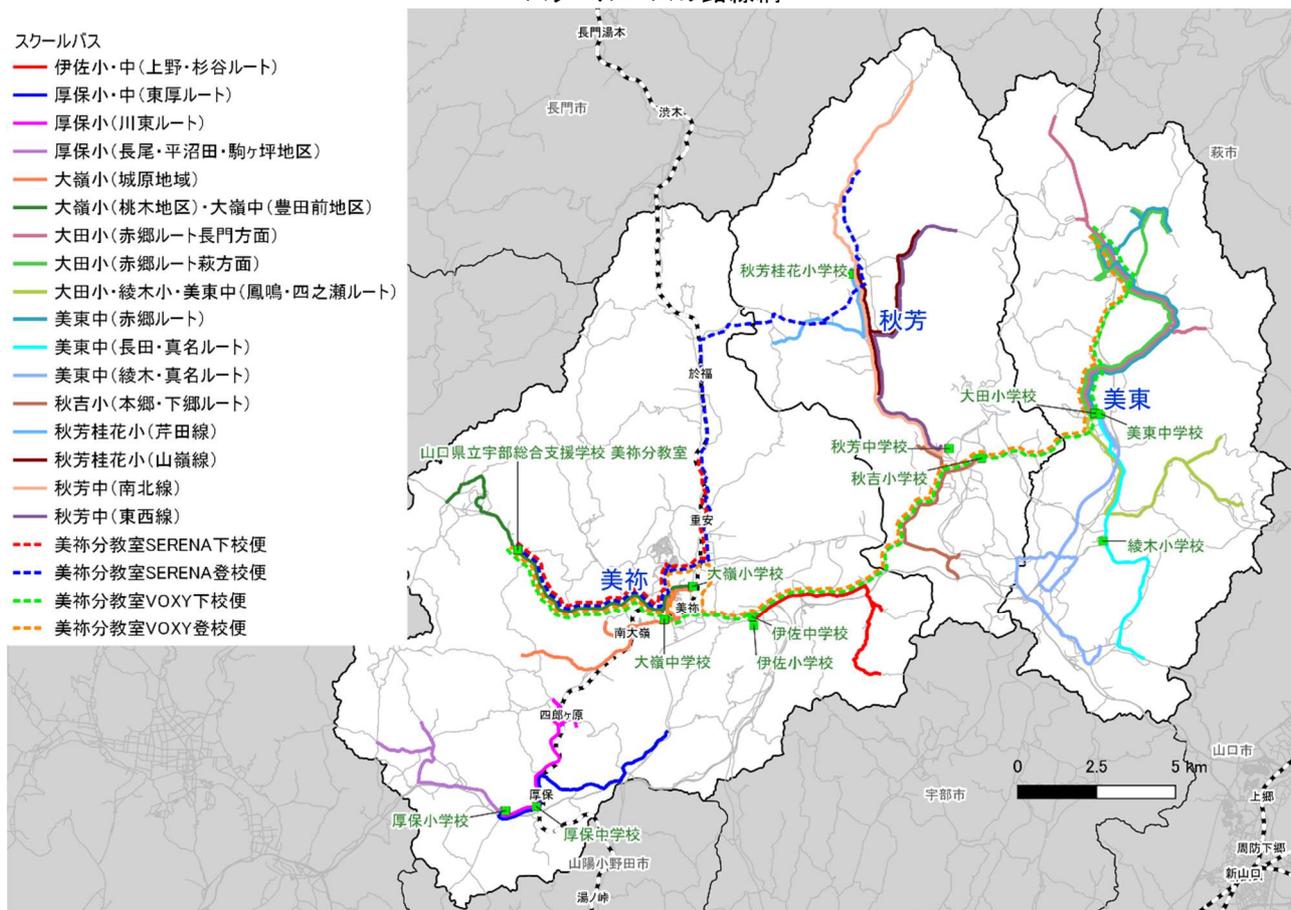


(7) 通学に特化した移動手段

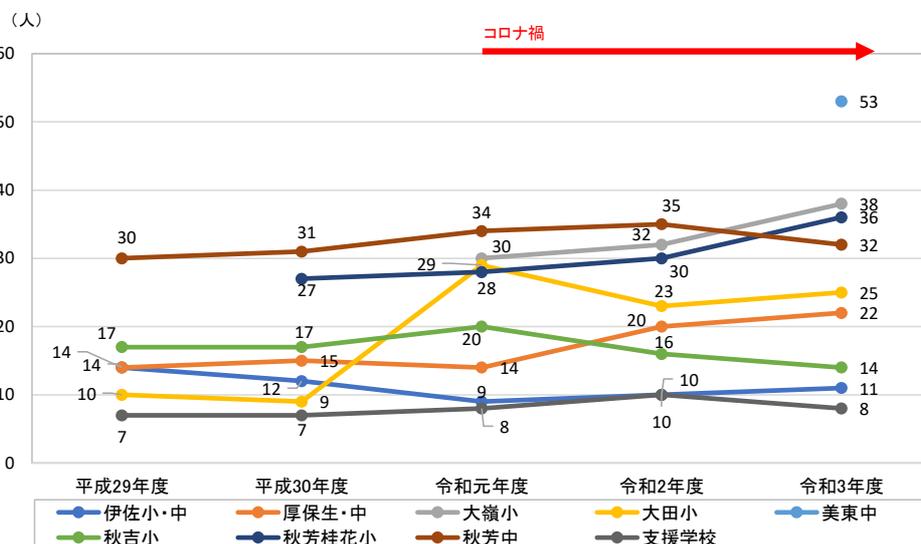
小・中学校の統廃合に伴い、スクールバス・スクールタクシーが小・中学校の通学を担っています。小・中学校のスクールバスは19路線、スクールタクシーは11路線の計30路線が運行しており、路線数増加による安定的運行を見据える必要があります。

小・中学校への通学支援は、原則小学校4Km、中学校6Km以上の児童生徒を対象とし、スクールバス・タクシーによる送迎のほか、交通機関の定期乗車運賃、保護者送迎に対する補助金を交付しています。

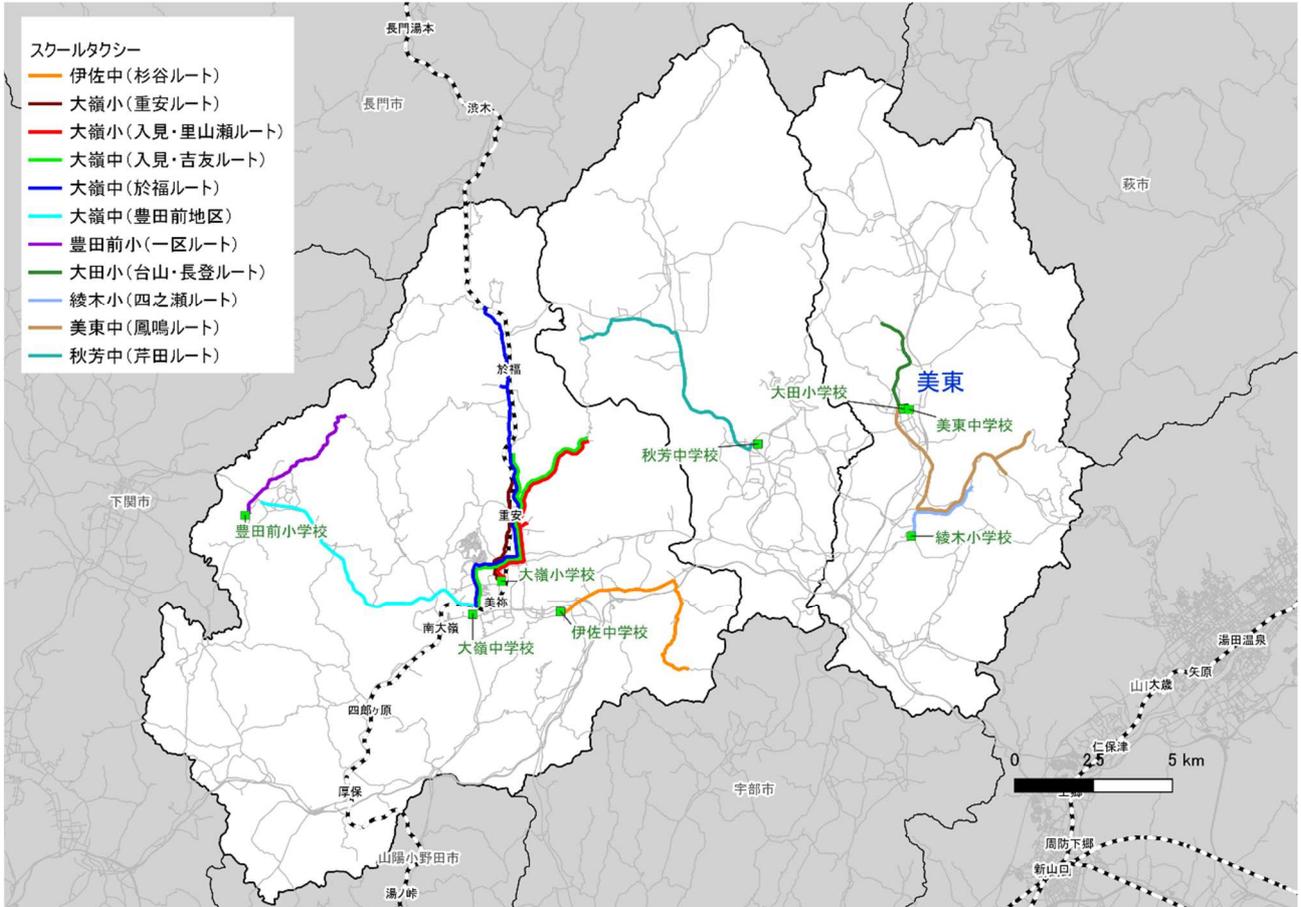
スクールバスの路線網



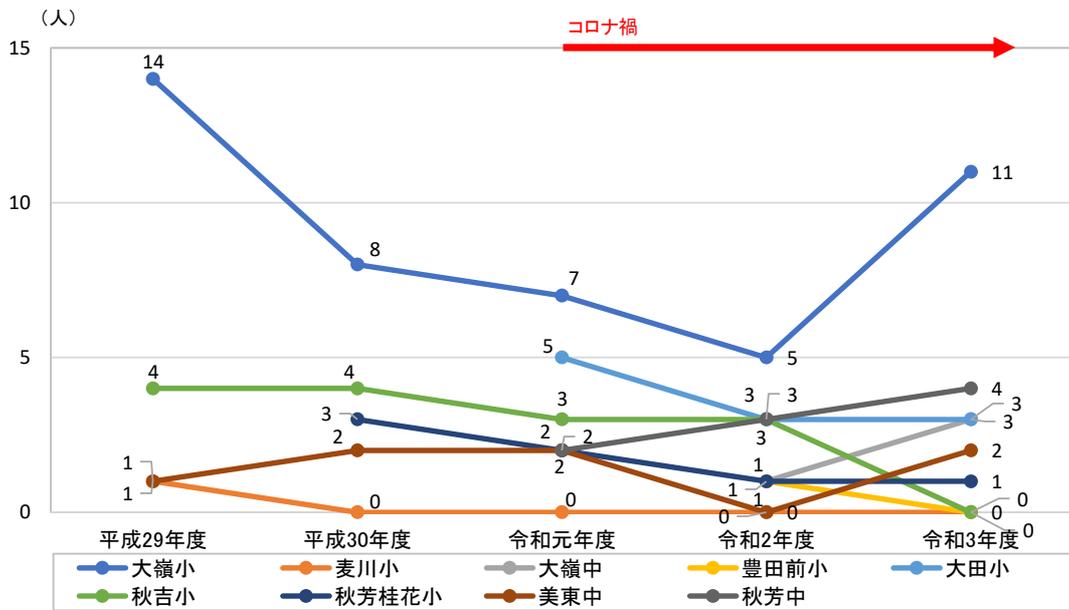
スクールバスの利用状況



スクールタクシーの路線網



利用状況



(8) 福祉輸送

① 外出支援

路線バス、あんもないと号やジオタクが接続されていない景清洞トロン温泉への外出支援を目的として、美東及び秋芳地域において無料送迎車を運行しています。また秋芳地域内を運行する際には、カルストの湯での降車も可能となっています。

平成 29 年度以降利用者数は減少しています。また、車両の老朽化により令和 3 年度からリース車両による運行に移行しています。

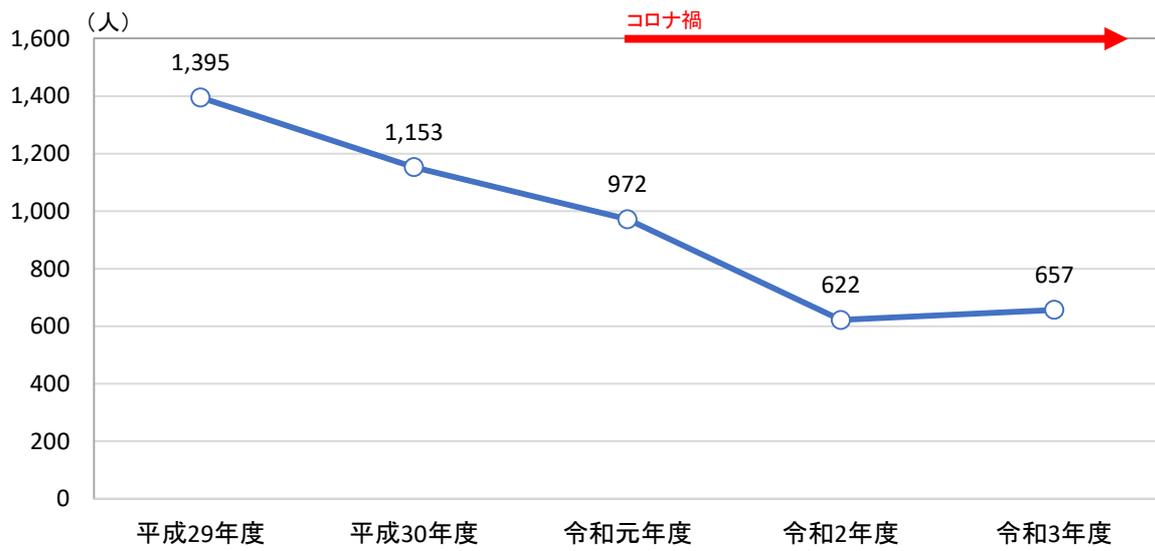
運行回数(令和 4 年 10 月時点)

路線名	運行事業者	運行区域	運行日	運行頻度
美東ルート	特定非営利活動法人やまぐち	美東北部・南部	火・木	1.0 往復
秋芳ルート	里山ネットワーク	秋芳北部・南部	水・金	1.0 往復

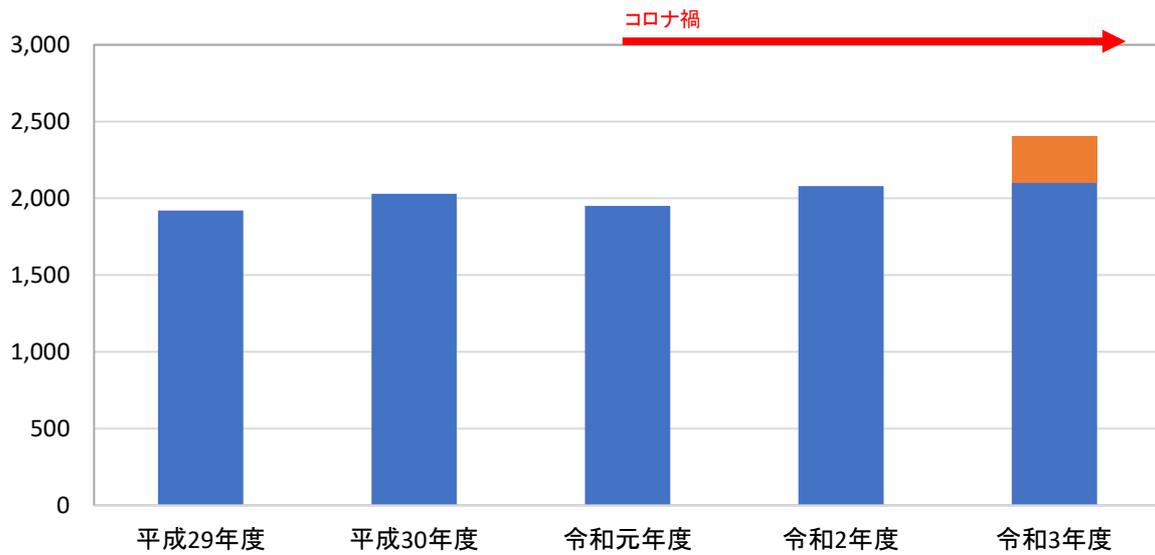
福祉輸送(外出支援)の路線図



利用状況



委託料等の状況



② 通院支援

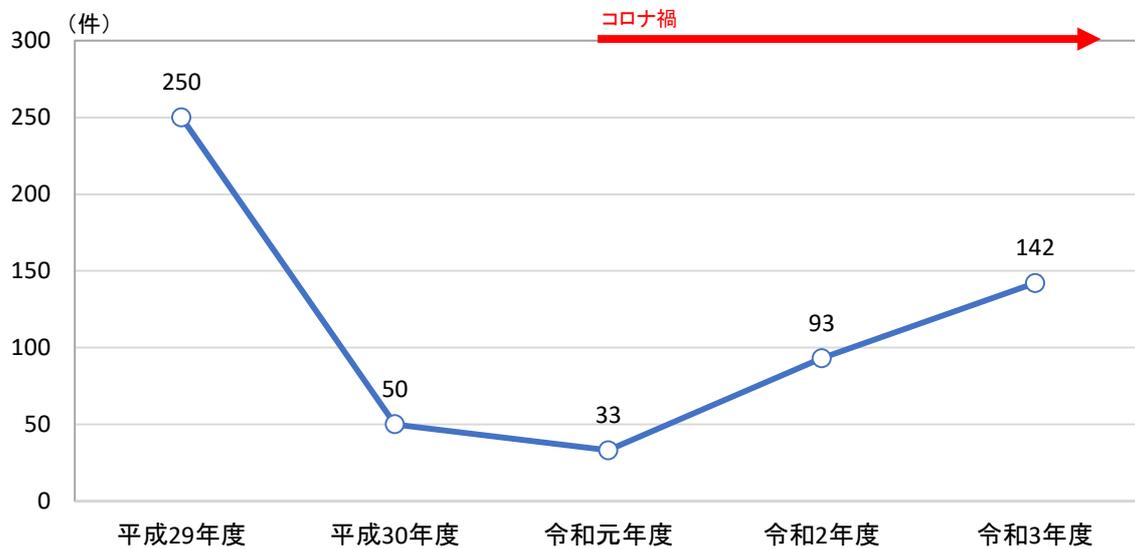
医療機関受診を支援するため、生活状況等を確認の上、公共交通利用や共助可能性等を考慮し、通院支援が必要と認められる方を対象に、運行範囲を市内として、美祢市社会福祉協議会を通じたボランティア団体が無償通院支援を行っています。

利用者数は年度により変動がありますが、セーフティネットとして重要な役割を果たしています。近年は支援に携わるボランティアの高齢化によりドライバーが少なくなってきました。

登録状況(令和4年10月時点)

利用登録者数	ボランティアドライバー
4人	3人

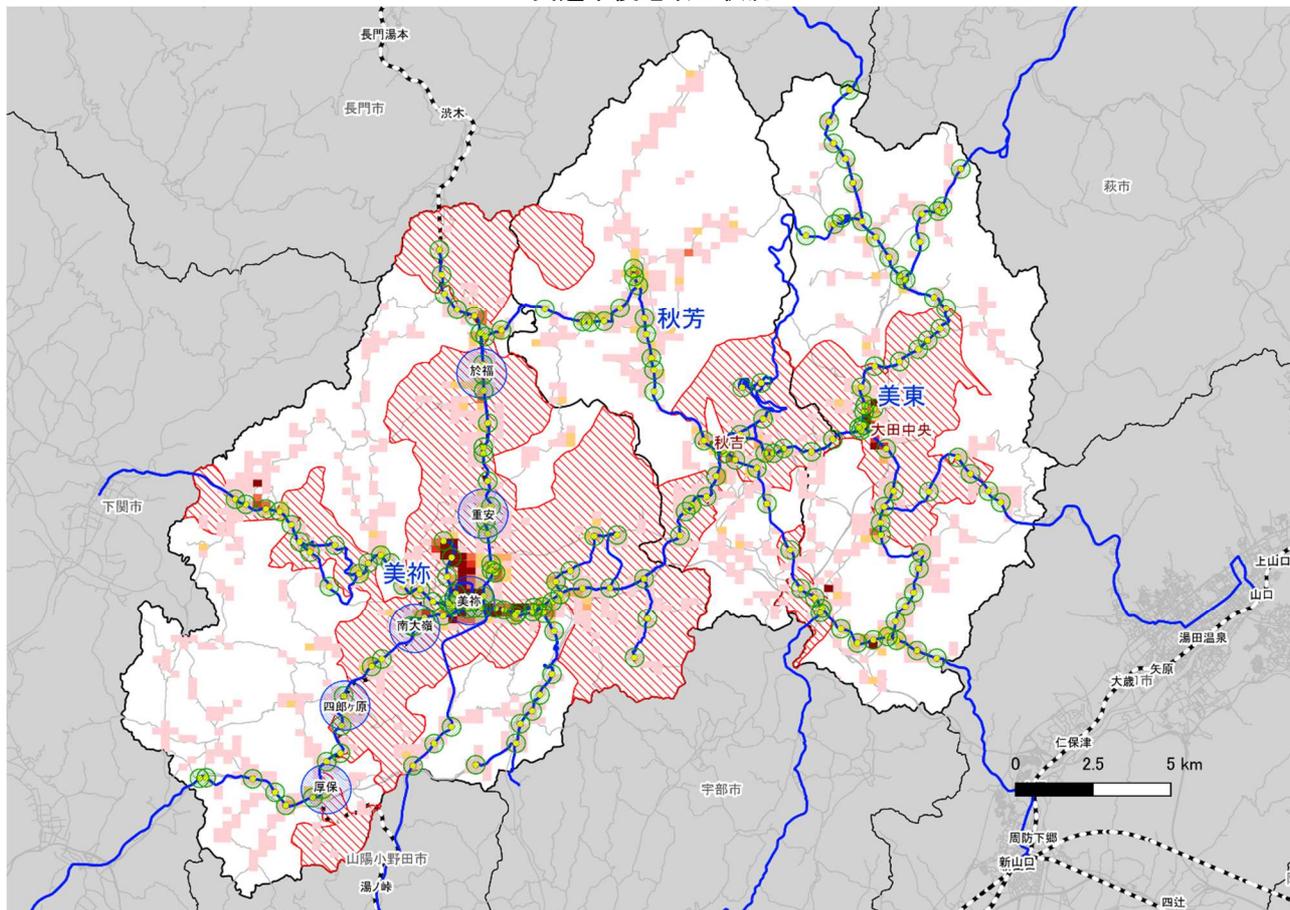
利用状況(令和4年10月時点)



2 交通不便地域の状況

交通不便地域の人口割合は 18.3% となっています。秋芳北部地域では平成 30 年度にあんもないと号からジオタクに転換など、交通不便地域の解消に取り組んできましたが、一部の地区で交通不便地域が残っています。

交通不便地域の状況

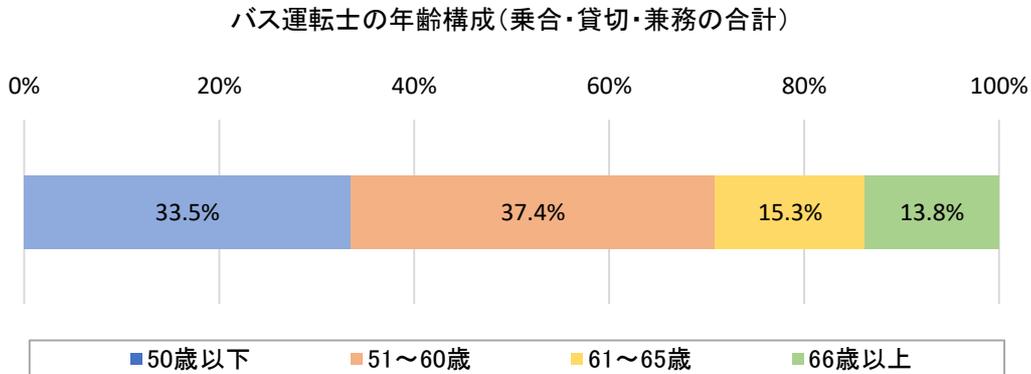


項目	人口	割合
公共交通圏内人口	18,987	81.7%
公共交通圏外人口	4,260	18.3%
合計	23,247	100.0%

3 公共交通の担い手

(1) バス運転士

バス事業者の運転士充足率の平均は91%となっており、運転士不足が深刻化しています。また、運転士の年齢構成については、60歳未満が大半を占める一方、66歳以上の運転士が一定数運転に従事しています。



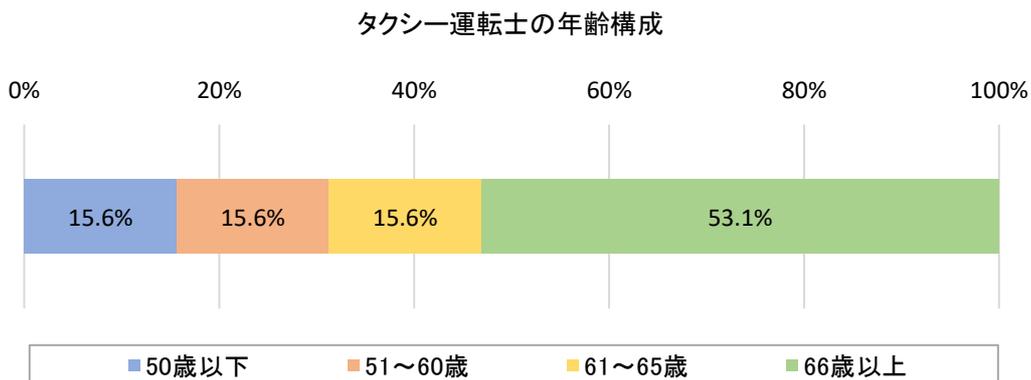
※充足率については、事業者ごとに1日に必要な作業数のうち、配置できる運転士数の割合を算出し、平均値を記載しています。(一部の事業者は車両保有台数のうち、配置できる運転士数で算出しています。)

※年齢構成については、防長交通のみ50歳以下=49歳以下、51~60歳=50~59歳、61~65歳=60~64歳、66歳以上=65歳以上となっています。

(2) タクシー運転士

タクシーの利用者数は減少傾向にあるため、稼働する車両台数を抑えて運行していますが、バス事業同様にタクシー事業においても運転士不足が深刻化しています。

また、年齢構成においては66歳以上の運転士が50%以上と高い割合となっており、運転士の高齢化はバス事業者よりも深刻です。



4 移動手段確保に係る財政支出

移動手段に係る市から運行事業者に対する財政支出は増加しています。

民間路線バスへの補助金は、令和元年度以降、新型コロナウイルス感染症の蔓延や原油高騰等により増加しています。あんもないと号への補助金は、平成30年度までの再編で一時的に減少しましたが、令和2年度以降は増加しています。また、運行区域の拡大、路線新設などにより、ジオタクへの委託料は平成29年度以降増加しています。

小・中学校の統廃合が進み、スクールバスやスクールタクシーが増加したことで、通学に係る補助金は、平成29年を基準とすると2.7倍以上の約7,000万円となっています。

タクシーは、令和4年度から夜間の運行に対して補助金を交付しています。

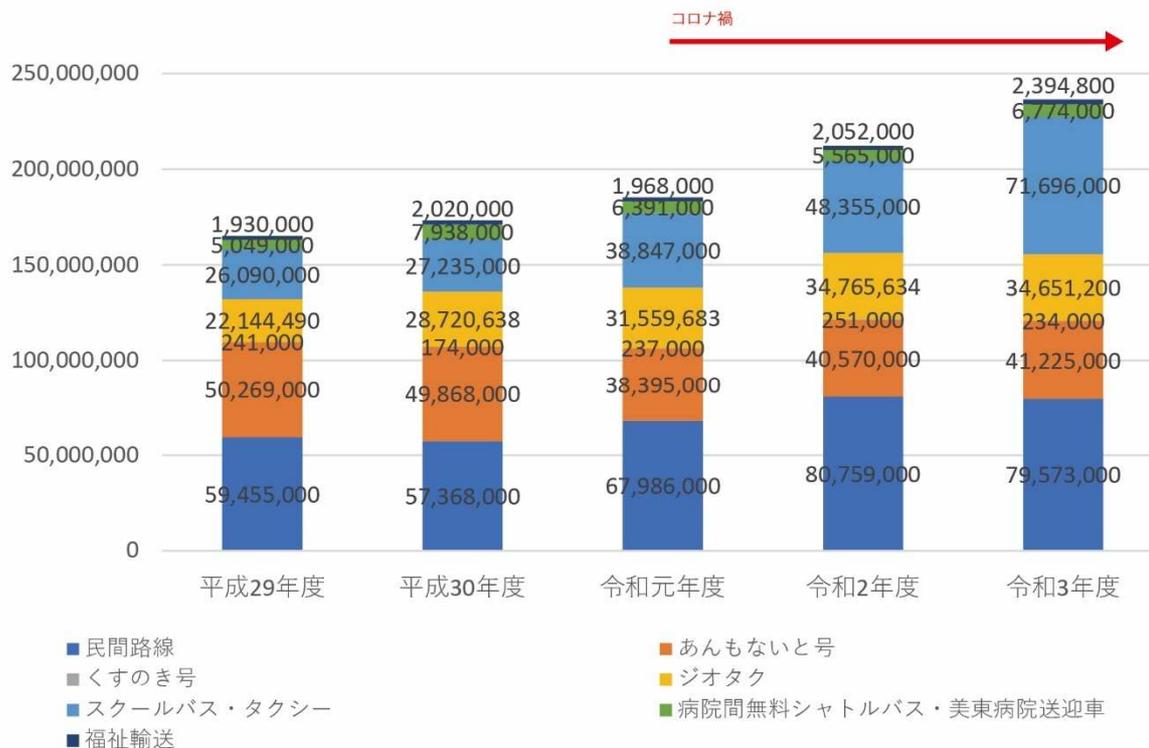
財政支出

(円)

項目	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
民間路線バス	59,455,000	57,368,000	67,986,000	80,759,000	79,573,000
あんもないと号	50,269,000	49,868,000	38,395,000	40,570,000	41,225,000
くすのき号	241,000	174,000	237,000	251,000	234,000
ジオタク	22,144,490	28,720,638	31,559,683	34,765,634	34,651,200
スクールバス・スクールタクシー	26,090,000	27,235,000	38,847,000	48,355,000	71,696,000
病院間無料シャトルバス・美東病院送迎車	5,049,000	7,938,000	6,391,000	5,565,000	6,774,000
福祉輸送	1,930,000	2,020,000	1,968,000	2,052,000	2,394,800

※民間路線バス及びあんもないと号については、事業年度(n年10月～n+1年9月)で算出

※支出額から国・県の補助金を除いた金額を記載



第4章 地域公共交通計画に係る課題の整理

1 前計画で位置付けられた事業の実施状況

前計画では美祢市総合計画の基本理念や目指す将来像との整合性を図るとともに、本市の地域公共交通の役割や取り組むべき課題を踏まえ、各種事業を実施しました。

◎：実施 ○：実施し、一部課題が残る △：未実施

事業	達成状況	事業内容など
事業① 美祢地域の都市核、美東地域、秋芳地域の地域核を繋ぐ市内主要幹線の充実	◎	<ul style="list-style-type: none"> 都市核、地域核を設定し、それらを結び、まちづくりの骨格となる市内主要幹線の運行を開始した。 秋吉～大田中央間は、民間路線バスの中国ジェイアールバスと防長交通、コミュニティバスのあんもないと号の3者が協働で運行サービスを維持している。 市内主要幹線とJR美祢線の乗継をスムーズにするため、ダイヤ調整を実施した。
事業② 地域内交通の地域の実情に合った移動手段への見直し、市が運行する移動サービスの効率化	○	<ul style="list-style-type: none"> アンケート調査結果を踏まえ、複雑な運行及び利用者が減少傾向にあったあんもないと号の一部を効率化し、ジオタクを新設した。 福祉部署と連携し、高齢者等の利用を増やすための取組を実施した。
事業③ 交通不便地域における地域との協働による新たな移動手段の導入検討	○	<ul style="list-style-type: none"> 一般社団法人ドリームレッドが運行するあかまるごうの導入や準備費用等を支援した。
事業④ あんもないと号、ミニバス等の地域内交通を見直す基準づくり	◎	<ul style="list-style-type: none"> 見直し基準は検討中であるが、アンケート調査結果、事業者ヒアリング、運行予約表等から利用状況を分析・検証し、運行計画を改善した。 ジオタクのダイヤ改正を検討した。 あんもないと号のダイヤ改正を検討した。 市民が親しみやすい乗り物とするため、ミニバスからジオタクへ名称を変更した。
事業⑤ 美祢地域の市街地移動サービス、利用環境の検討	◎	<ul style="list-style-type: none"> 次期計画での導入を目指し、交通事業者と実現可能性を検討した。 公共交通ガイド等を活用し、美祢地域の市街地に円滑に移動できる環境づくりを検討した。
事業⑥ 美東地域の中心部における短距離移動サービスの検討	◎	<ul style="list-style-type: none"> 次期計画での導入を目指し、近未来的な移動手段（自動運転など）の導入も視野に入れ、交通事業者と実現可能性を検討した。
事業⑦ 運賃制度の検討	○	<ul style="list-style-type: none"> 地域間における運賃負担に大きな差が出ないように運賃制度を検討した。
事業⑧ 小学校・中学校の通学の支援	◎	<ul style="list-style-type: none"> 教育委員会と連携し、市内小中学校の児童・生徒の通学を支援するとともに、効率的な移動手段を確保した。
事業⑨ 市内高校への通学環境の充実	◎	<ul style="list-style-type: none"> 新設されたあんもないと号「通学・通勤おすすめ線」のPR活動を実施した。 高校生を対象としたモビリティ・マネジメントを実施した。 中学生とその保護者を対象としたモビリティ・マネジメントを実施した。

事業	達成状況	事業内容など
事業⑩ 美祢駅の乗継環境の改善	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・快適な待合環境にするため、トイレ整備等を実施した。 ・待ち時間を有効活用する施設の誘致を検討した。
事業⑪ 公共交通機関の乗継改善	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・スムーズな乗継ダイヤを設定した。
事業⑫ バス停の利用環境改善	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・老朽化したバス停留所表示板を修繕した。
事業⑬ 秋芳洞・秋吉台の景観を活かした新たな観光サービスの導入・秋芳洞一帯の公共交通の見直し検討	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・トゥクトゥク（普通免許で運転可能で7人乗り）のレンタカー事業を実施した。 ・コムス（普通免許で運転可能な超小型電気自動車）のレンタル事業を実施した。
事業⑭ 秋芳洞バスターミナル、美祢駅、於福駅からの観光二次交通の充実	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・秋吉台かるすとタクシー実証運行（於福駅～道の駅おふく～別府弁天池～秋芳洞）を実施した。
事業⑮ 秋芳洞バスターミナルにおける観光バス（貸切バス）の利用環境の改善	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・秋芳洞バスターミナル内で、観光バス（貸切バス）が利用できるよう、利用環境を改善（路線バスと観光バスの乗降場所を統一）した。
事業⑯ わかりやすい情報提供	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・美祢市有線テレビで、ジオタクの乗り方動画の放送など情報発信の徹底を図った。
事業⑰ ターゲットを絞ったモビリティ・マネジメントの実施及びバスの乗り方教室の開催	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・JR 美祢線マイルール運動を実施した。 ・市内中学生及び保護者、市内高校生、民生委員を対象としたモビリティ・マネジメントを実施した。 ・福祉部門と連携し、サロン開催時におけるジオタク利用方法等の説明を行った。 ・美祢市警察署と連携し、免許返納者に対する情報提供を行った。
事業⑱ ICカードの導入	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・各事業者の導入（サンデン交通・中国ジェイアールバス・宇部市交通局・防長交通）を支援した。
事業⑲ バスロケーションシステムの導入	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・各事業者が導入（サンデン交通、中国ジェイアールバス、宇部市交通局、防長交通、船木鉄道）した。
事業⑳ 商業施設・医療機関との連携強化	○	<ul style="list-style-type: none"> ・サイサイみとうがジオタクサービス券を配布した。 ・公共交通沿線商業施設や医療機関との連携可能性を検討した。 ・福祉部門との連携強化を図った。
事業㉑ 地域内交通の地域運営組織の支援	○	<ul style="list-style-type: none"> ・美東町赤郷地区で組織の運営及び法人格取得の支援をした。

2 目標達成状況の評価

新型コロナウイルス感染症など前計画策定時には予測できない著しい外部環境の変化により、利用者数に関する目標は達成できていないものがあります。交通結節点の整備、待合環境の改善や利用促進に関する目標は達成しました。

基本方針1 「住みたくなる、住み続けたいまち」の創造

目標の達成状況

目標	評価指標	策定時	目標値	現状値
目標 (1) 日常生活の移動に係る公共交通の利便性向上	評価指標① 市内主要幹線の1日あたりの利用者数	73人/日	66人/日	104人/日
	評価指標② 地域内交通（支線、ミニバス、新たな移動手段）の1日あたりの利用者数	573人/日	226人/日	96人/日
目標 (2) 安心して子育てできる環境づくり	評価指標① 市内の高校の公共交通（JR美祢線、路線バス等）での通学者数	165人	216人	177人
	評価指標② 「本市内の高校に子供が入学した場合の中学生保護者の自家用車送迎への負担感」の割合が高い（40%以上）中学校数	4校	0校	3校
目標 (3) 公共交通機関の乗継利便性向上、待合環境の改善	評価指標① 主要結節点における利用環境の改善数	一箇所	1箇所	1箇所
	評価指標② バス停の利用環境の改善数	一箇所	10所	10箇所

基本方針2 地域の魅力発揮に貢献する公共交通の育成

目標の達成状況

目標	評価指標	策定時	目標値	現状値
目標 (4) 観光ニーズに対応した公共交通利用環境づくり	評価指標① 秋芳洞バスターミナルの1日あたりの乗降者数	187人/日	170人/日	97人/日
	評価指標② 観光二次交通の1日あたりの利用者数	14人/日	15人/日	12人/日
	評価指標③ 公共交通と観光の連携策の取組事例数	一事業	1事業	1事業

目標の達成状況

目標	評価指標	策定時	目標値	現状値
目標 (5) 新たな公共交通利用者の確保に向けた利用促進	評価指標① モビリティ・マネジメントの取組事例数	2 事業/年	4 事業/年	4 事業/年
	評価指標② 公共交通沿線の商業施設との連携策の取組事例数	1 箇所	3 箇所	1 箇所
	評価指標③ 地域内交通の運営組織の立ち上げ数	一団体	2 団体	1 団体

3 継続取組が必要な課題など

継続取組が必要な課題は以下のとおりです。

- 地域内交通を区域運行化しましたが、一部の地区において交通不便地域が残っています。
- あんもないと号と民間路線バスの運賃格差が生じ、運賃格差の解消を求める声があります。
- 福祉部門と連携したサロンにおけるジオタク利用方法の説明、さらなるジオタクの周知・利用促進の取組が必要です。
- 赤郷地区の先進的な事例を踏まえ、地域住民主体による移動手段確保の取組について、他地区への展開が期待されています。

4 公共交通に関する課題

前項におけるまとめを踏まえ、美祢市の取り組むべき公共交通の課題を、次のように整理します。

(1) 鉄道事業者との連携強化

現状 ・ 問題点	<ul style="list-style-type: none"> 平成 22 年 9 月に JR 美祢線利用促進協議会が発足し、それ以降様々な利用促進活動を展開してきましたが、令和 4 年 4 月に JR 西日本から「ローカル線に関する課題認識」が示され、JR 美祢線が輸送密度 2,000 人/日未満の線区別経営状況に関する情報開示対象に該当しています。
----------------	---

課題	<ul style="list-style-type: none"> JR 美祢線は、地域住民の生活路線、市内外高校の重要な通学手段であるとともに、観光振興・地域活性化の基盤としても重要な役割を果たしていることから、鉄道事業者、その他の交通事業者、住民、行政が連携して、鉄道の維持・活性化に向けた取組を推進する必要があります。
----	--

【別紙1】 在来線 線区別利用実績(2019 年度実績)



【別紙2】 2019年度 輸送密度（平均通過人員）2,000人/日未満の線区の経営状況（2017-2019平均）

路線	区間 ※	営業種	2017-2019係数				2017-2019収支(億円)			平均通過人員（人/日）		
			収支率 (A)/(B)	線区営業係数 100*(B)/(A)	線区運輸収入 (A)	線区営業費用 (B)	線区営業損益 (A)-(B)	1987	2019	2019/1987比		
(省略)												
美祢線	厚狭～長門市	46.0	15.9%	630	0.8	5.2	▲ 4.4	1,741	478	27%		

出典：西日本旅客鉄道株式会社 HP (https://www.westjr.co.jp/press/article/items/220411_02_local.pdf) を一部改変

(2) 地域拠点における主要結節点の再設定

現状 ・ 問題点	<ul style="list-style-type: none"> 令和6年度に美東及び秋芳総合支所の建替えが計画されています。
----------------	--

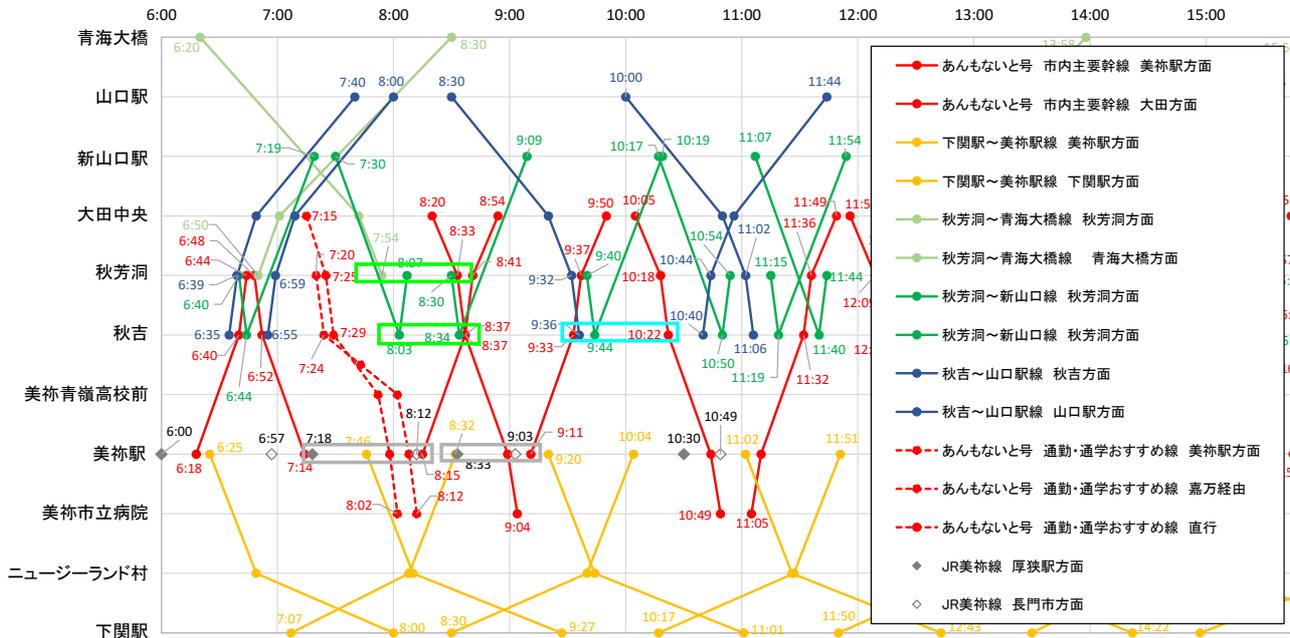
課題	<ul style="list-style-type: none"> まちづくりの観点や交通結節点としての役割などを考慮し、総合的な視点から地域拠点における主要結節点を再度位置付ける必要があります。
----	--

(3) 市内主要幹線の維持・改善

現状 ・ 問題点	<ul style="list-style-type: none"> 運行ダイヤの変更や減便等により、市内主要幹線と他路線の乗継ぎにズレが出始めています。また、通学や通勤の時間帯に特化した路線である「通学・通勤おすすめ線」が、テスト期間や短縮授業時など変則時間帯の通学に対応できていません。
----------------	--

課題	<ul style="list-style-type: none"> 外出機会の創出や地域間交流を促進する観点から、運行便数や乗継時間の調整等のサービスを維持・改善する必要があります。また、日中の移動手段についても、収支率の改善や継続的な運行サービスの維持・確保が課題となっています。
----	---

市内主要幹線の乗継の状況



(4)「まちづくり」に向けた移動手手段確保

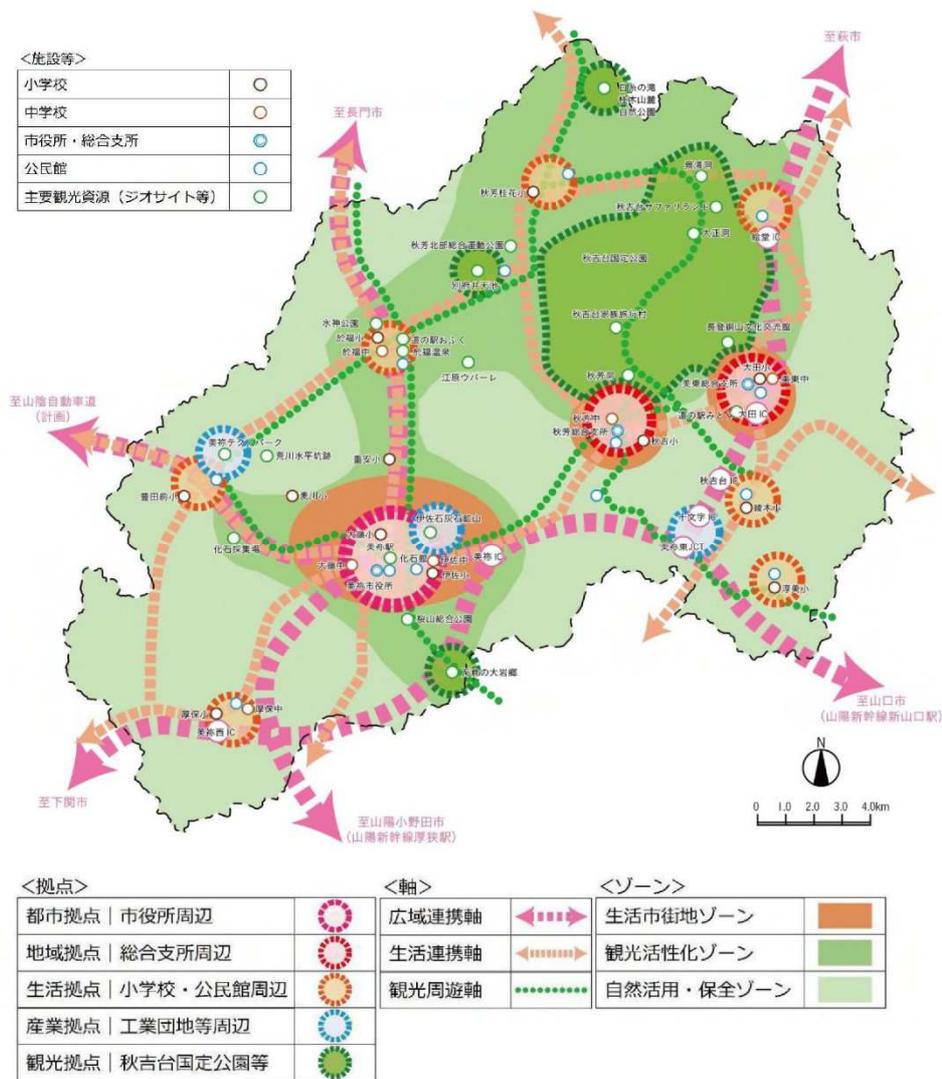
現状・問題点

- 第二次美祢市総合計画で実施された市民アンケート調査結果において、特に重点的に改善に取り組む必要がある施策の1つに公共交通の充実があげられています。また、増加が予想される高齢者が住み続けることができるよう、自家用車に過度に依存せず、徒歩範囲で一定の生活サービス等が享受できるまちづくりや、公共交通が利用しやすい都市づくりの推進があげられています。

課題

- あんもないと号（市内主要幹線）や路線バス・ジオタクにより主要結節点間や居住地と主要結節点間の移動手手段が確保されていますが、立地適正化計画と調和を図り、都市機能を確認・維持する観点から、都市拠点・地域拠点内のにぎわいを創出するための移動手手段確保が課題となっています。

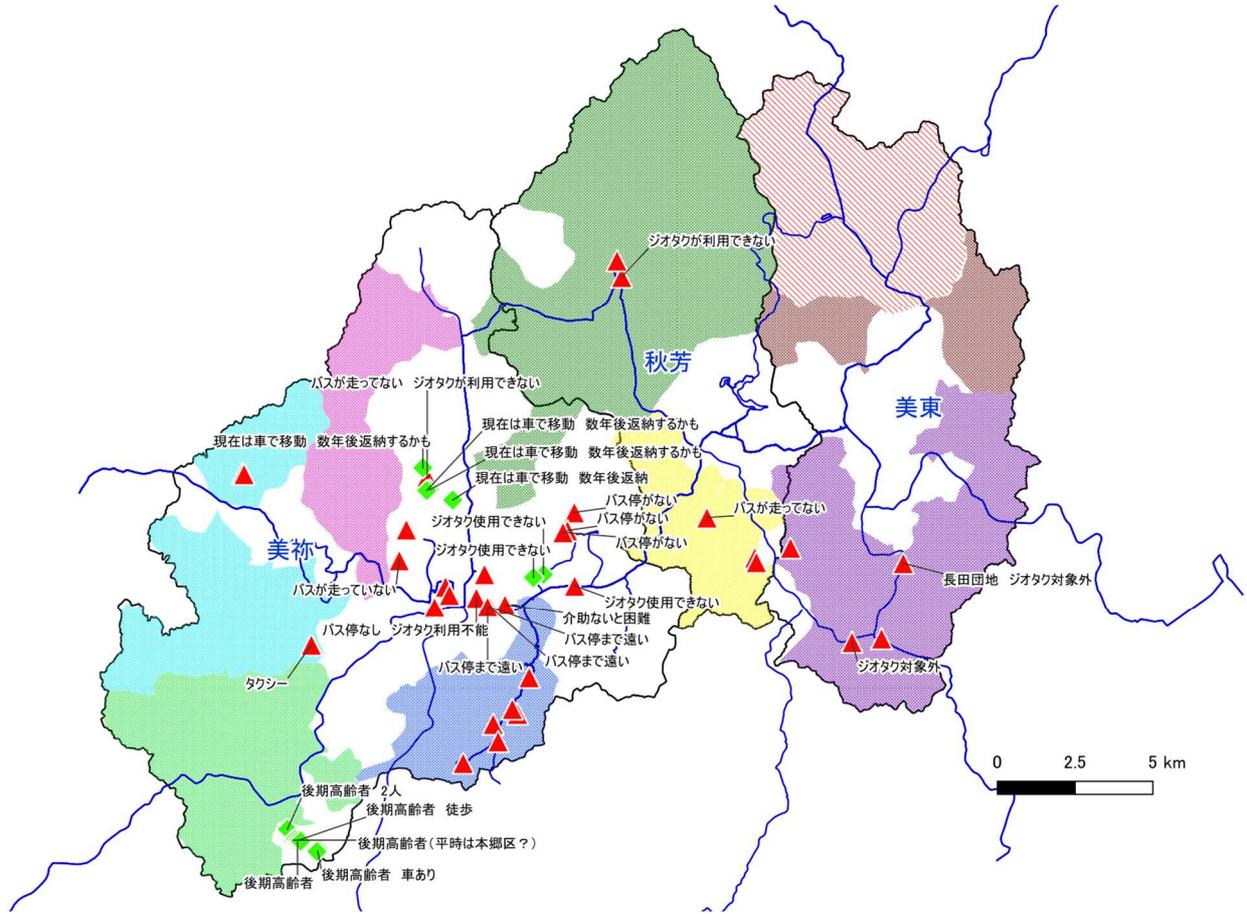
都市拠点イメージ



引用：第二次美祢市総合計画

民生委員アンケート調査結果

令和4年度実施民生委員アンケート調査結果



(6) 通学環境の充実

現状

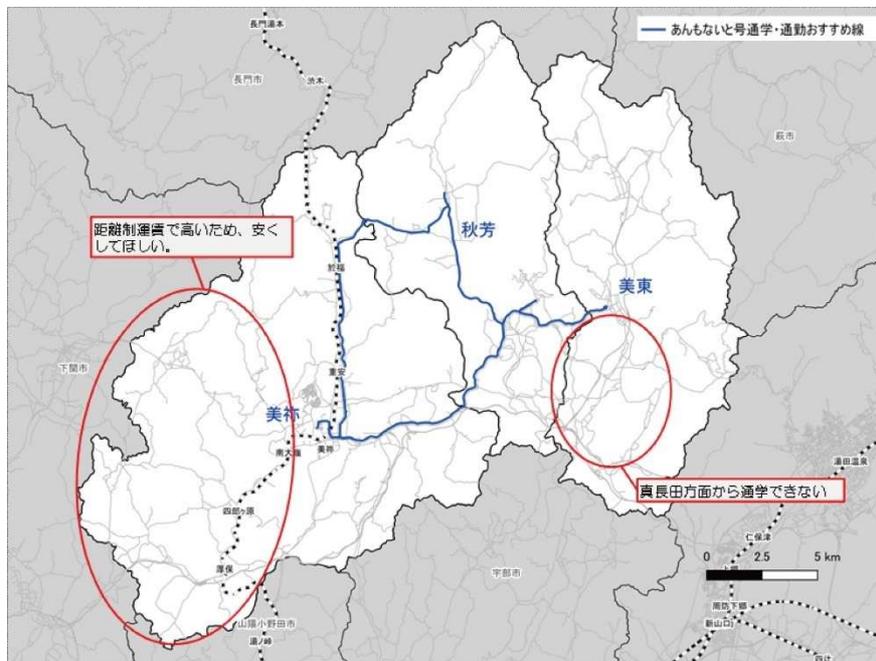
問題点

- 重要な地域資源である高等学校において、通学に特化した路線を整備しましたが、カバーできていない地域があり、地域間格差が生じています。また、テスト期間や短縮授業時など変則時間帯の通学への対応ができていません。
- 部活動の地域移行の検討や公設塾への通塾等、少子化や行政施策における地域間移動のニーズが増す中、送迎に対する保護者負担の解消が求められています。

課題

- 通学環境等の地域間格差の解消やニーズに対応した路線の再編を行い、生徒の文化活動・運動機会や学習機会の公平性を確保するとともに、利便性を高める必要があります。

寄せられた意見



運行時間帯



(7) 交通事業者の運営支援

現状 ・ 問題点	<ul style="list-style-type: none"> バス及びタクシー運転士の高齢化や運転士不足、コロナ禍による利用者数の減少に伴う収支への悪影響により、地域住民にとって必要不可欠な公共交通の事業継続が困難となる可能性があります。
----------------	--

課題	<ul style="list-style-type: none"> 運行に係る赤字補填だけではなく、持続可能な地域公共交通を確保するため、運行事業者への運営支援や需要創出が課題となっています。
----	--

タクシー事業者の運行状況

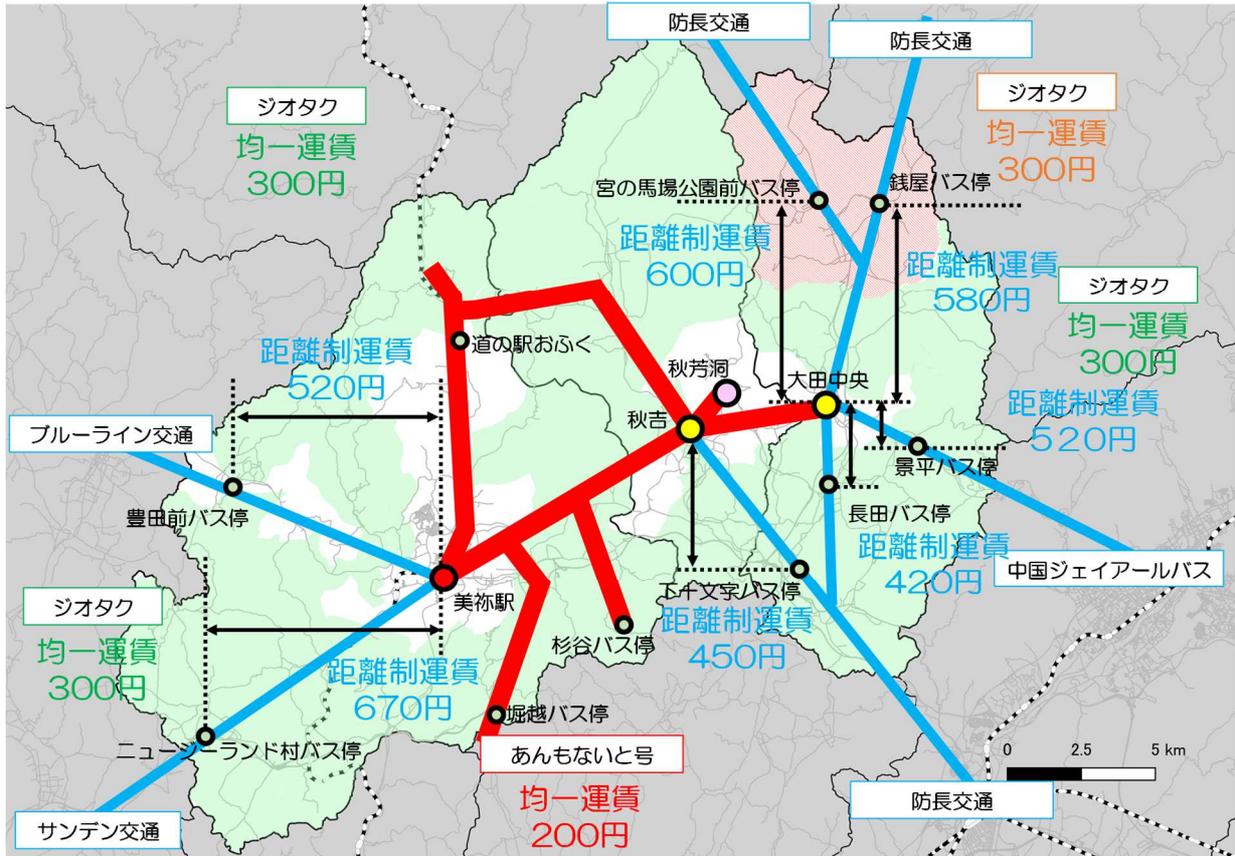
交通事業者	項目	運行時間帯																		路線数 台数
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
美祢構内タクシー	ジオタク																			4
	スクールバス																			6
	一般																			
	利用者数																			
美祢第一交通	ジオタク																			2
	スクールバス																			6
	一般																			
	利用者数																			
秋芳タクシー	ジオタク																			2
	スクールバス																			6
	一般																			
	利用者数																			
なないろタクシー (なないろケア)	ジオタク																			
	スクールバス																			11
	介護(一般)																			2(1)
	介護(一般込) の利用者数																			

(8) 運賃負担の地域間格差の解消

現状 ・ 問題点	<ul style="list-style-type: none"> ● あんもないと号と民間路線バスの重複区間において、協議運賃区間を設定し運賃負担の平準化を行いました。が、他路線においても住民から運賃負担の地域間格差解消を求める意見があります。
----------------	---

課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の活性化や行政負担を考慮しつつ、運賃負担の地域間格差を解消し、適正な運賃制度を整備する必要があります。
----	---

市内移動の運賃負担

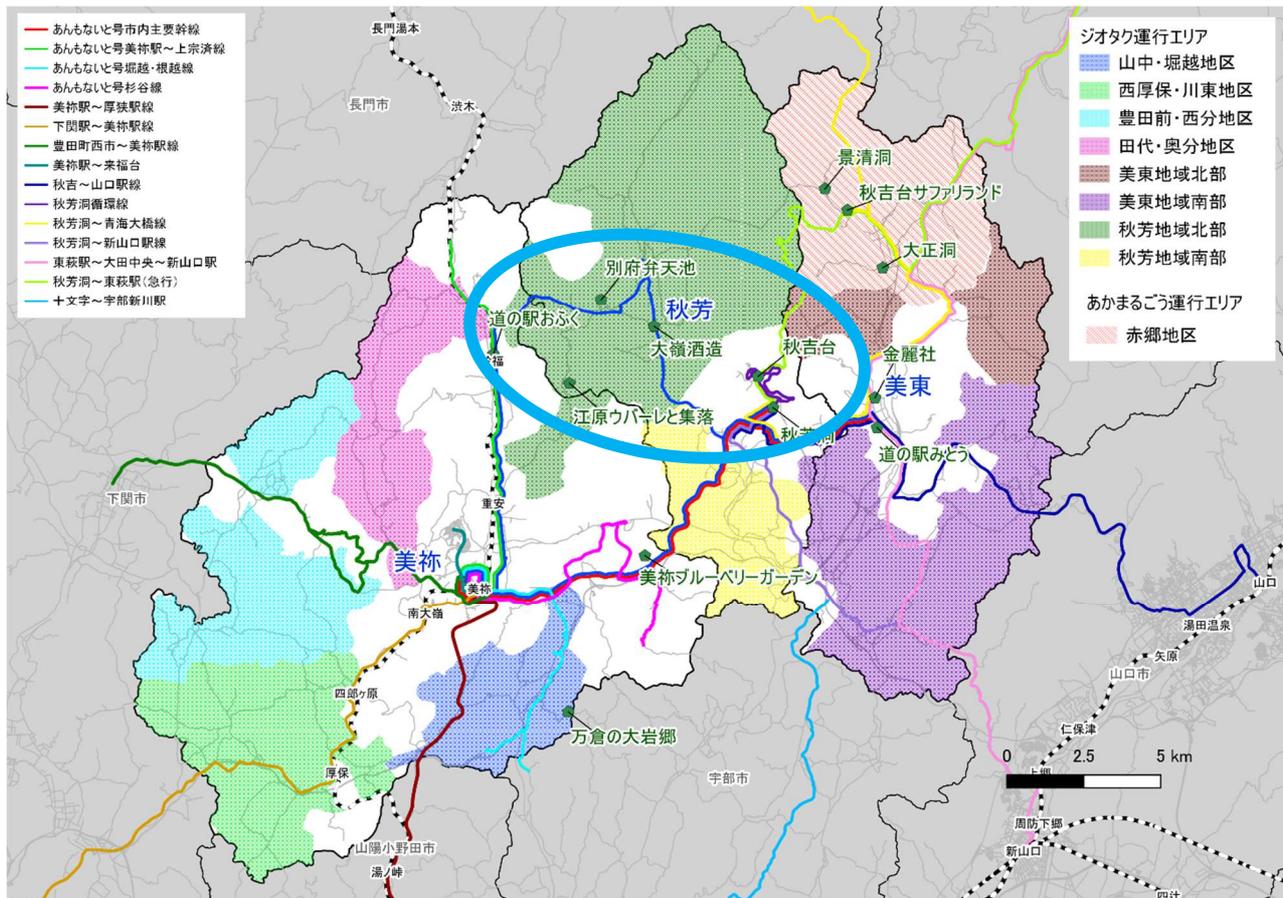


(9) 点在する観光スポットへのアクセス強化

現状 ・ 問題点	<ul style="list-style-type: none"> 市内には国定公園、特別天然記念物、名水百選や道の駅など観光名所が広範囲に点在していますが、公共交通によるアクセスが整備されていません。
----------------	---

課題	<ul style="list-style-type: none"> 実証運行の結果を踏まえ、国内外からの観光客（インバウンド等）の来訪を見据えた観光三次交通の整備が課題となっています。
----	--

観光地の分布状況と公共交通網



5 利用促進に関する課題

(1) 利用者目線に立ったわかりやすい情報提供

現状 ・ 問題点	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス事業者の交通関連情報が個別に発信されており、情報へのアクセス性や関連情報への発展性が低くなっています。また、正確な情報発信のための網羅的かつ詳細な記載が、高齢者にとっては可読性の低下につながっている可能性があります。
課題	<ul style="list-style-type: none"> デジタル情報においては、情報アクセス性を高めることや高齢者においては、移動目的に応じた可読性の高い情報提供を行う必要があります。

ジオタクの周知チラシ



10/10から **山中・堀越地区** のミニバスは

「のりあい ジオタク」に名称変更します

自宅前まで来てくれる！
電話予約制
美祿駅周辺へ1日3往復
月・水・金運行
一乗車300円
路線バスやJRへの乗継も便利

まずは **利用者登録**を！

のりあいジオタクのご利用方法

- 電話で予約する**
乗りたい日の出発時刻の30分前までに電話予約をします。
8:00 発の日は前日までにご予約ください。
- のりあいジオタクが来るのを待つ**
ご自宅までお待ちください。
- のりあいジオタクに乗る**
ご自宅までののりあいジオタクがお迎えにきます。
乗車 300 円をお支払いください。
ほかの利用者を乗せて目的地へ向かいます。

よくある質問

乗り予約は？
行きと戻り5分、乗りたい日の30分前までに電話予約をします。行きの予約時に、戻りの予約もできます。

予約を取り消したときは？
すぐにご相談センターにお電話ください。

どこへも行けますか？
乗り降りできる運行ルートが決まっています。詳しくは冊子をごらんください。運行ルートでも、目的地である美祿駅または本道の停留所（例えば、美祿駅から市立病院）に必ず乗車・降車（乗り降り）での立ち降りもできます。



のりあい ジオタク

山中・堀越地区
構境上、構境下、中村、西の谷、天子、上中村、長谷、引塚、榎崎、山ヶ科、堂下、広橋、下堀越、岩越、上堀越、奥中味、奥原、上万倉地、下万倉地、万倉地団地、中万倉地、第二万倉地、第一万倉地

美祿駅周辺の乗降場所

- 交通機関
 - JR美祿駅
- 公共施設
 - 美祿市役所
 - 伊佐公民館
- 医療機関
 - 美祿市立病院
 - 野間クリニック
 - 徳田外科医院
- 商業施設
 - ザ・ビッグ美祿店
 - ウエスタまるき美祿店
 - ホームプラザフコ美祿店
- 金融機関
 - J-A山口美祿 伊佐支所

運行日 月・水・金 早日は運休

運賃 一乗車につき **300円**

系統	発	着	月水金	火木	土日祝
あんもないと号 榎崎→美祿市立病院★	7:32	7:56	●	●	
あんもないと号 ニツ道祖→美祿市立病院※	9:47	10:11			●
ジオタク(早朝) 市立病院→山中→万倉地→市立病院	8:00	(9:00)	●		
ジオタク(早朝) 市立病院→山中→万倉地→市立病院	11:00	(12:00)	●		
ジオタク(早朝) 市立病院→山中→万倉地→市立病院	14:00	(15:00)	●		
能木線道 厚狭駅→美祿駅	13:40	14:05		●	
あんもないと号 ニツ道祖→美祿市立病院※	7:32	7:56			●
能木線道 厚狭駅→美祿駅	9:10	9:35			●
あんもないと号 ニツ道祖→美祿市立病院※	9:52	10:16			●
あんもないと号 ニツ道祖→美祿市立病院※	13:22	13:46			●
あんもないと号 ニツ道祖→美祿市立病院※	15:47	16:11			●

系統	発	着	月水金	火木	土日祝
ジオタク(早朝) 市立病院→万倉地→山中→市立病院	9:30	(10:30)	●		
ジオタク(早朝) 市立病院→万倉地→山中→市立病院	12:30	(13:30)	●		
あんもないと号 美祿市立病院→ニツ道祖※	15:19	15:43		●	●
あんもないと号 美祿駅→厚狭★	16:23	16:48		●	
ジオタク(早朝) 市立病院→万倉地→山中→市立病院	17:00	(18:00)	●		
あんもないと号 美祿駅→厚狭※	17:50	18:07		●	
能木線道 美祿駅→厚狭駅	14:20	14:44		●	
あんもないと号 美祿市立病院→ニツ道祖※	9:20	9:44			●
能木線道 美祿駅→厚狭駅	9:50	10:15			●
あんもないと号 美祿市立病院→ニツ道祖※	12:20	12:44			●

※振替は通りません。 ★ニツ道祖は通りません。

ジオタクは、乗りたい日の30分前までに8:00発の日は前日までに

52-0776 予約センター：美祿橋内タクシー株式会社
担当課 / 美祿市総合政策部地域振興課

(2) ターゲットを絞った利用促進

現状 ・ 問題点	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路網や駐車場が整備され、利便性の高い自家用車の利用者に対する公共交通への利用転換は、容易ではありません。一方で、中学生や高校生の通学に関するアンケート調査では、保護者が児童生徒の送迎に負担感を感じており、公共交通への利用転換の可能性が示されています。
----------------	--

課題	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通への効率的な利用転換を促進するため、画一的な手法ではなく、ターゲットを絞ったモビリティ・マネジメントによる利用促進策を実施する必要があります。
----	---

利用促進チラシとアンケート調査

市内の高校へは バス・電車で通学!

公共交通での通学移動を検討しよう!

通勤・通学の公共交通を利用し、通学することをおすすめします。

通勤・通学、特に通学・送迎地域からの通学移動の大幅に削減されました。

おまかせ 通学移動パターン表

A 豊田前周辺	ブルーライン交通 豊田前西市～美穂駅～美穂駅へ
B 豊保周辺	美穂線 または サンデン交通 下関駅～美穂駅～美穂駅へ
C 車越周辺	あんなもないと号 車越・標越線で市内高校へ (美穂前高校は美穂駅で乗車)
D 於保・秋元地域北部	あんなもないと号 通学・通勤おすまじ線 (萬方天神前経由) で市内高校へ
E 輪室周辺	防長交通 秋芳河～青海大橋線で大田中央へ →大田中央からあんなもないと号 通学・通勤おすまじ線 (伊佐直由) で市内高校へ ※下関時は、大田中央から防長交通 美穂線～新山口駅線に乗車
F 市庁主要幹線沿線	あんなもないと号 通学・通勤おすまじ線 (伊佐直由) で市内高校へ

(既設高校の方へ) あんなもないと号は、行きのみ乗車(往車フリー乗車)できます。下関の時は、美穂駅から乗車ください。

「中学生及び保護者を対象とした公共交通に関するアンケート調査」
—ご協力をお願い—

平素より、公共交通施策にご理解とご協力を賜り、誠にありがとうございます。
さて、本協議会では、社会情勢や市民ニーズの変化に合わせて、適宜事業内容を見直し、市民の皆様にとって利用しやすい公共交通網の整備を検討しています。
この調査は、通学の実態や公共交通(バス・JR 美穂線)に関するご意見などを把握し、今後の通学環境の改善や公共交通の利用促進等を検討する基礎資料(非公表)とするために実施するものです。
アンケート調査票は、市内の中学校に通う生徒の皆様に対し、学校を通じて配布しています。ご回答いただいた内容は全て統計的に処理を行い、この目的以外に使用することはありません。ご多用のところ誠に恐れますが、本調査の趣旨をご理解いただき、その実施についてご協力くださいますようお願いいたします。

令和4年4月
美穂市地域公共交通協議会

【アンケート調査に当たってのお願い】

- ・この調査は、中学生ご本人と保護者の方がお答えください。
- ・ご回答いただいた調査票は、**5月20日(金)**までに学校へ提出してください。

【問合せ先】

- ・調査についてご不明な点がありましたら、次のとおりご連絡ください。

美穂市地域公共交通協議会 事務局
美穂市 総務企画部 地域振興課(担当 籠田・森山) ☎: 0837-52-1128

問1から問4は、中学生の方ご本人がお答えください。

問1 あなた自身のことについておたずねします。以下の項目について、具体的内容を記述するか、あてはまるもの1つに○をつけてください。

① 住所	()市()町()番地、大字までご記入ください。番地は不要です。 【記入例】(美穂)市(大嶺町 森分)
② 性別	1 男 2 女
③ 自動車保有	1 世帯内に自家用車あり 2 なし
④ 自宅最寄りのバス停について	1 知っている 2 知らない → 自宅から、約()m または 徒歩で()分の所にバス停がある

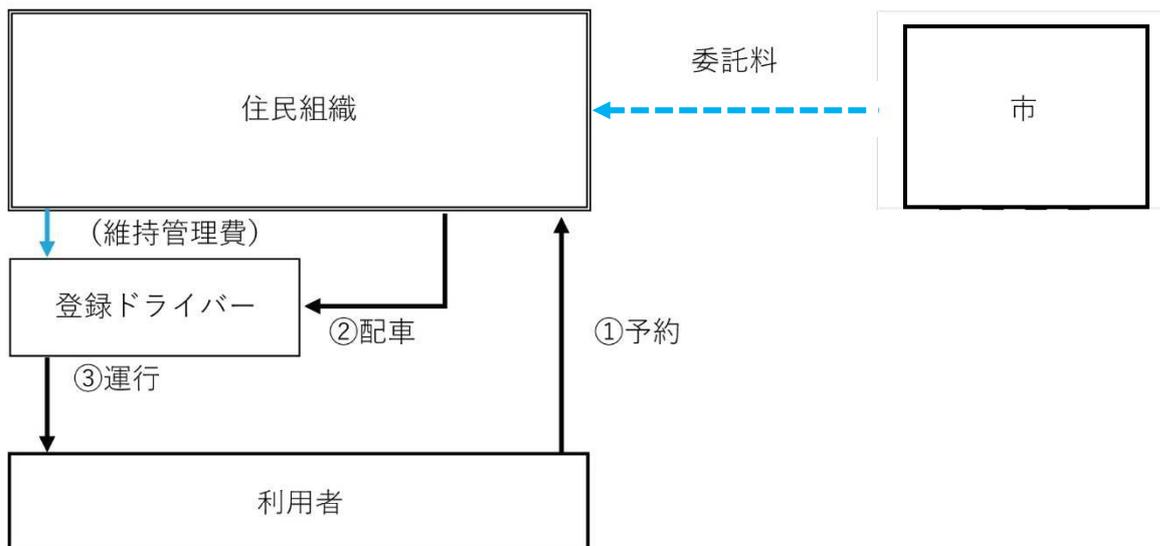
6 協働・連携に関する課題

(1) 住民との協働、地域が公共交通を支える取組の構築

現状 ・ 問題点	● 交通事業者における運転士不足や経営判断、交通事業維持や支援にかかる行政負担の増加により、交通サービスの提供が不十分な地域が生じています。
----------------	--

課題	● 地域住民との協働により、地域内交通が確立した地域の先進事例の分析を行い、協議・連携を深化・推進する必要があります。
----	---

あかまごうへの支援状況



【概要】

- ①予約：利用者が住民組織に配車を依頼（定時定路線にするなら予約不要）
- ②配車：住民組織が登録ドライバーの中から運転者を調整
（タクシー会社への外注も検討可）
- ③運行：利用者を目的地まで輸送

【備考】

- ・委託料：住民組織に対して、運営費用（燃料費、予約対応経費等）を含めて委託
- ・維持管理費：当該輸送サービスの用に供される部分の経費を負担

(2) 新技術の活用

現状 ・ 問題点	<ul style="list-style-type: none">● コロナ禍における新しい生活様式の浸透やデジタル予約・決済技術の進歩により、非接触環境下での多様な予約・決済手法が普及しています。● 運転士不足が深刻化する中、効率的な人的資源活用可能性のある AI 配車技術や人的資源不足補填の可能性のある自動運転等の導入が進みつつあります。
課題	<ul style="list-style-type: none">● 急速に発達しているデジタル技術等の新技術を活用し、生活様式の変化への対応や人的資源の確保、公共交通の利便性向上や利用促進を進める必要があります。

第5章 地域公共交通計画の体系(基本理念、基本方針、目標など)

1 基本理念及び基本方針

美祢市総合計画が目指す将来像や基本理念と整合性を図りつつ、公共交通の課題や公共交通が果たすべき役割を踏まえ、本計画が目指す将来像、基本的な方針（地域公共交通のあるべき姿）を以下のとおり設定します。

基本理念

「幸せを感じるまち」の礎となる地域公共交通の展開

基本方針1

「誰も一人にさせないまち」の創造

住み慣れた地域でいきいきと暮らし続けられるまちを目指すため、地域の移動ニーズを踏まえた再編・改善を行い、「誰も一人にさせないまち」の創造に貢献します。

基本方針2

未来につながる公共交通の形成

美祢市の将来を担う若い世代を応援する公共交通ネットワークを形成するとともに、長寿社会をいきいきと暮らすための健康寿命延伸を支援する公共交通システムを目指します。

基本方針3

地域との共創共栄を目指した公共交通の構築

市民、交通事業者、行政が共に協力し、地域公共交通の利用促進を図ることで、持続可能な公共交通サービスを維持しながら地域と共栄しうる公共交通を構築します。

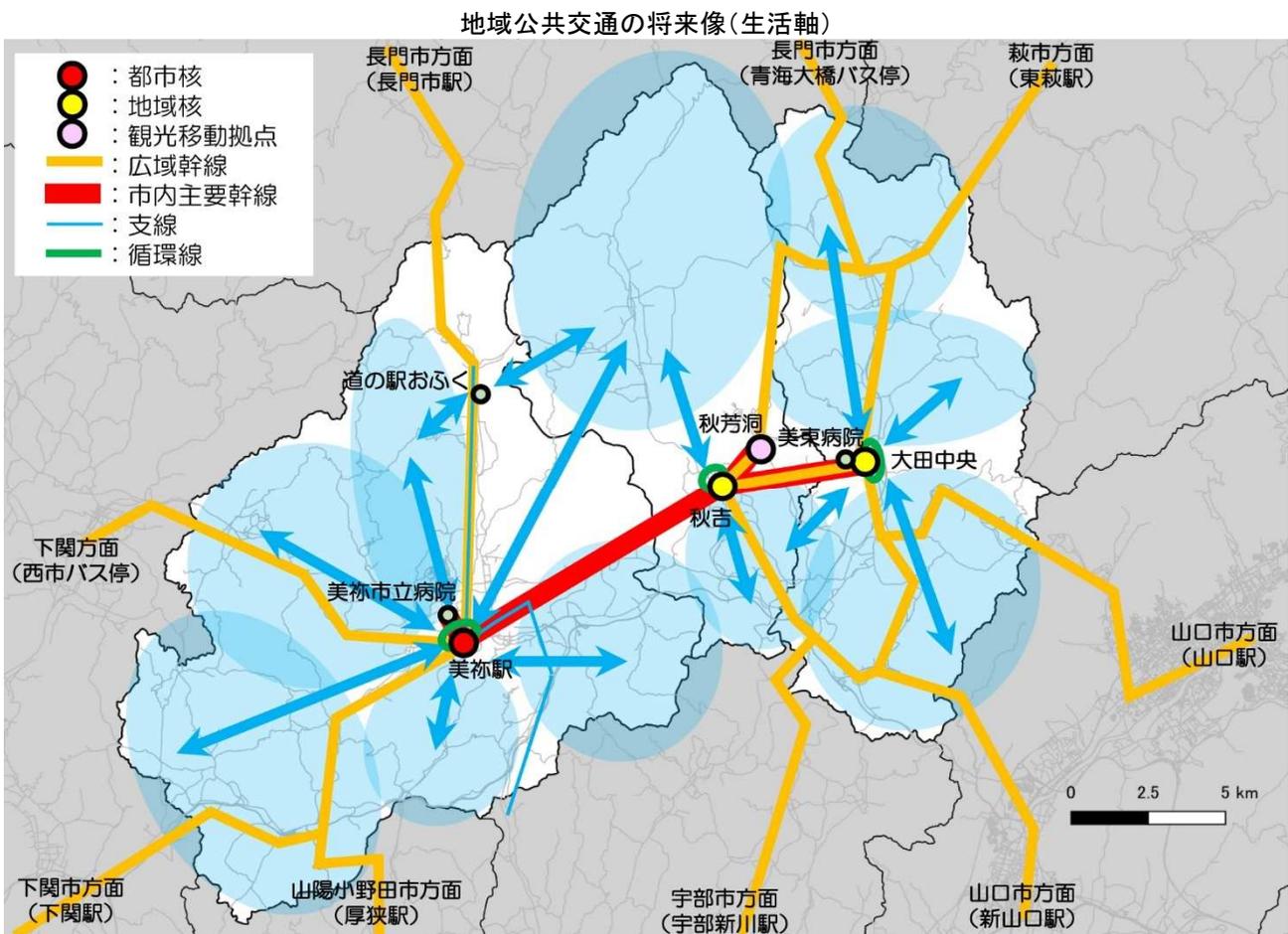
2 地域公共交通網の将来像(あるべき姿)及び公共交通の役割

(1)各交通手段の位置付けと将来の方向性

広域幹線、市内主要幹線、支線、循環線等で構成される公共交通網を形成します。JR 美祢線と民間路線バスは市内や隣接市間移動を担う交通手段として位置付けます。

あんもないと号は主要結節点間の移動、ジオタクは居住地から主要結節点等の移動を担う交通手段として位置付けます。また、利用実態を踏まえ、地域の移動ニーズに合った交通手段への見直しを行い、公共交通不便地域や都市拠点・地域拠点には新たな支線の導入を検討します。(1) 通院・買物等の日常生活の移動(生活軸)、(2) 通学・通勤移動(高校通学軸)、(3) 観光移動(観光軸)の3つの視点を持って地域公共交通網を形成します。

高校通学軸、観光軸については、「第6章 2 施策の概要」で示します。



公共交通網の将来像	交通機関	対象路線（区域）	役割
広域幹線	鉄道	・JR 美祢線	<ul style="list-style-type: none"> ・通学、通勤、観光移動等での市内移動さらには隣接市への移動を担う広域幹線として位置付けます。 ・日常生活圏が美祢市外に及んでいる地域は、買物、通院といった日常生活のための移動も担います。
	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・下関駅方面 ※国幹 ・山口駅方面 ※国幹 ・新山口駅方面 ※国幹 ・東萩駅方面 ※国幹 ・宇部新川駅方面※国幹 ・豊田町西市方面※国幹 ・青海大橋方面 	
市内主要幹線	路線バス あんもないと号 （コミュニティバス）	<ul style="list-style-type: none"> ・市内主要幹線 美祢駅～秋吉（秋芳洞）～大田中央 ・大海大橋方面、山口駅方面、新山口駅方面の民間路線バスの秋吉・秋芳洞～大田中央間 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市拠点の主要結節点である美祢駅、地域拠点の主要結節点である秋吉、大田中央間の移動を担う市内主要幹線として位置付けます。 ・観光では、上記に観光移動拠点である秋芳洞バス停を含む区間を追加します。
支線（地域内交通）	あんもないと号（コミュニティバス）	・通学・通勤おすすめ線	<ul style="list-style-type: none"> ・通学、通勤、買物、通院といった日常生活のための移動を担う路線として位置付けます。 ・市内他地域や隣接市への移動については広域幹線、市内主要幹線の駅やバス停（乗継拠点）、地域の拠点となる場所（小さな拠点）で乗継ぎます。 ・公共交通不便地域において、自家用車で移動できない高齢者等の買物、通院利用を前提として鉄道、路線バス、ジオタクを補完するものに位置付けます。 ・市内他地域や隣接市への移動については広域幹線、市内主要幹線の駅やバス停（乗継拠点）、地域の拠点となる場所（小さな拠点）で乗継ぎます。 ・公共交通が運行していない地区かつタクシー等の運行が難しい地区の高齢者の移動支援サービスとして位置付けます。
	ジオタク（デマンド交通）	<ul style="list-style-type: none"> ・山中・堀越地区 ※国フ ・厚保・西分地区 ※国フ ・豊田前・西分地区 ※国フ ・於福・奥分地区 ※国フ ・杉谷・河原地区 ※国フ ・美東地域北部 ※国フ ・美東地域南部 ※国フ ・秋芳地域北部 ※国フ ・秋芳地域南部 ※国フ 	
	タクシー活用制度	現時点ではなし	
	グループタクシー	現時点ではなし	
	ジオバス（自家用有償旅客運送）	<ul style="list-style-type: none"> ・於福線 ※国フ ・堀越・根越線 ※国フ 	
ボランティア輸送	・あかまるごう		
循環線	市街地・地域の中心エリア移動サービス	—	<ul style="list-style-type: none"> ・都市拠点の市街地、地域拠点の中心エリアに点在する施設等を結ぶ移動サービスとして位置付けます。
その他	スクールバス・スクールタクシー	・小中学校の通学確保が必要な路線	<ul style="list-style-type: none"> ・小・中学生の通学利用を最優先に運行します。 ・一般利用者の混乗利用や間合運行を検討します。
	タクシー	—	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道や路線バス、ジオタク等の地域内交通が運行していない曜日や時間帯の需要や、きめ細かいサービス需要に対応する交通として位置付けます。
	福祉輸送	—	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通が運行していない地区及び公共交通の利用が難しく、通院支援等が必要と認められる高齢者などの特定施設への移動支援サービスとして位置付けます。
	その他	現時点ではなし	<ul style="list-style-type: none"> ・レンタサイクルなども端末手段として位置付けます。

確保維持改善事業の幹線系統に該当する路線を「※国幹」、フィーダー系統に該当する系統や区域を「※国フ」と記載、対象系統は次頁

以下の系統は、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。事業及び実施主体の概要を示します。

<地域公共交通確保維持改善事業 幹線系統・車両減価償却費補助>

方面	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体
東萩駅	新山口駅	大田	東萩駅	4条乗合	路線定期	防長交通
新山口駅	新山口駅	十文字	秋芳洞	4条乗合	路線定期	防長交通
下関駅	下関駅	小月駅	美祢駅	4条乗合	路線定期	サンデン交通
豊田町西市	豊田町西市	美祢青嶺高校	来福台	4条乗合	路線定期	ブルーライン交通
豊田町西市	豊田町西市	平原・市立病院	来福台	4条乗合	路線定期	ブルーライン交通
宇部新川駅	宇部新川駅	善和	十文字	4条乗合	路線定期	宇部市交通局
山口駅	秋吉	洞・バイパス・大田中央・県庁	山口駅	4条乗合	路線定期	中国ジェイアールバス

<地域公共交通確保維持改善事業 フィーダー系統>

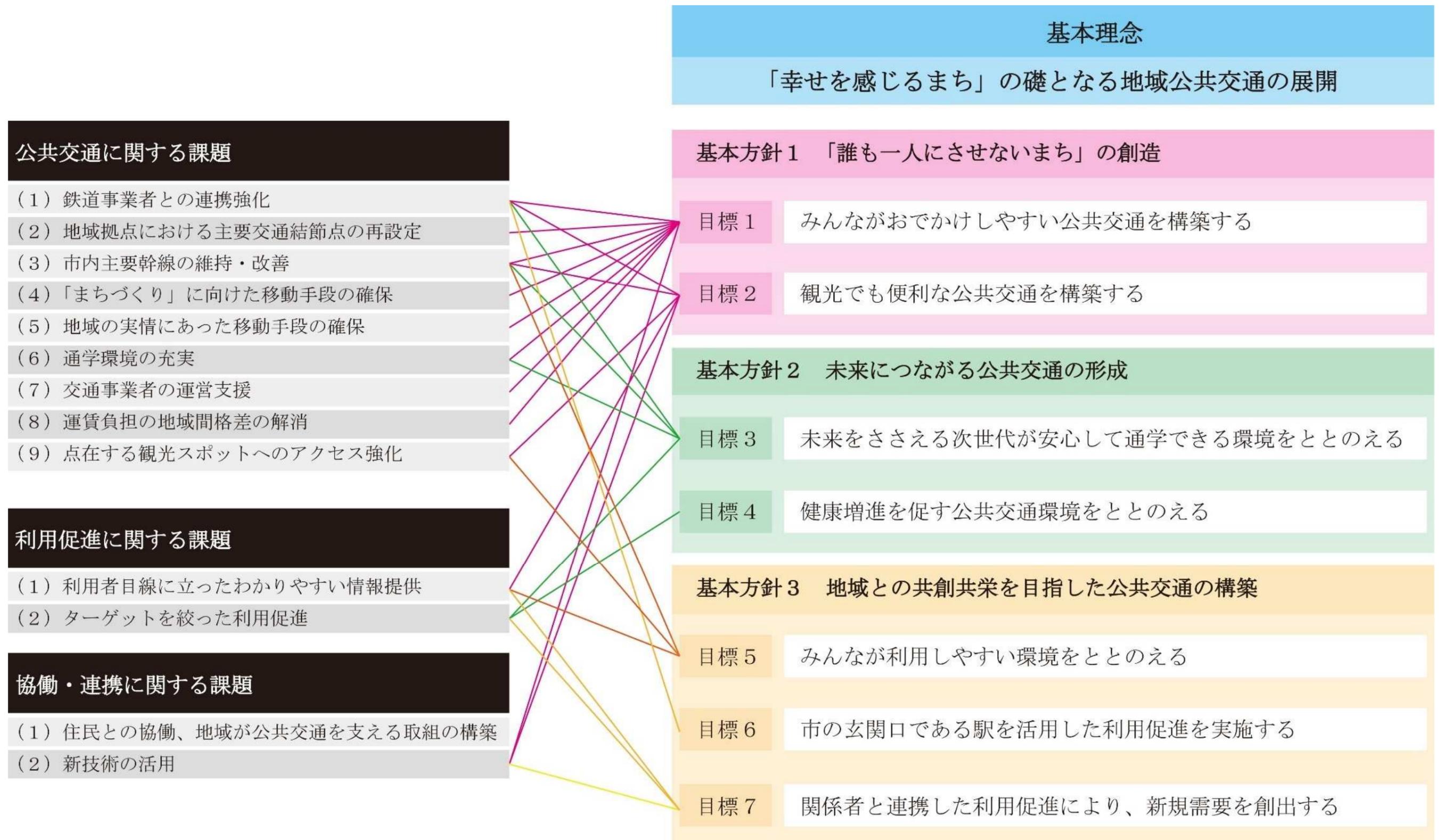
運行区域または系統（起点～経由地～終点）	事業許可区分	運行態様	実施主体
山中・堀越地区	4条乗合	区域	美祢構内タクシー
豊田前・西分地区	4条乗合	区域	
厚保・西分地区	4条乗合	区域	
於福・奥分地区	4条乗合	区域	
美東地域北部	4条乗合	区域	美祢第一交通
美東地域南部	4条乗合	区域	
秋芳地域北部	4条乗合	区域	秋芳タクシー
秋芳地域南部	4条乗合	区域	
杉谷・河原地区	4条乗合	区域	なないろケア
市立病院～石入・竜現地・於福・重安～市立病院	自家用有償旅客運送	路線定期	美祢市
美祢駅・市立病院～北川・堀越～根越	自家用有償旅客運送	路線定期	美祢市

<地域公共交通確保維持改善事業 車両減価償却費等国庫補助金>

運行区域または系統（起点～経由地～終点）	事業許可区分	運行態様	実施主体	車両の種類別	乗車定員
市立病院～石入・竜現地・於福・重安～市立病院	自家用有償旅客運送	路線定期	美祢市	普通自動車	10
美祢駅・市立病院～北川・堀越～根越	自家用有償旅客運送	路線定期	美祢市	普通自動車	10

3 計画の目標

本市における地域公共交通のあるべき姿を実現するために、地域公共交通課題の解決に向けた本計画の目標を次のように設定します。



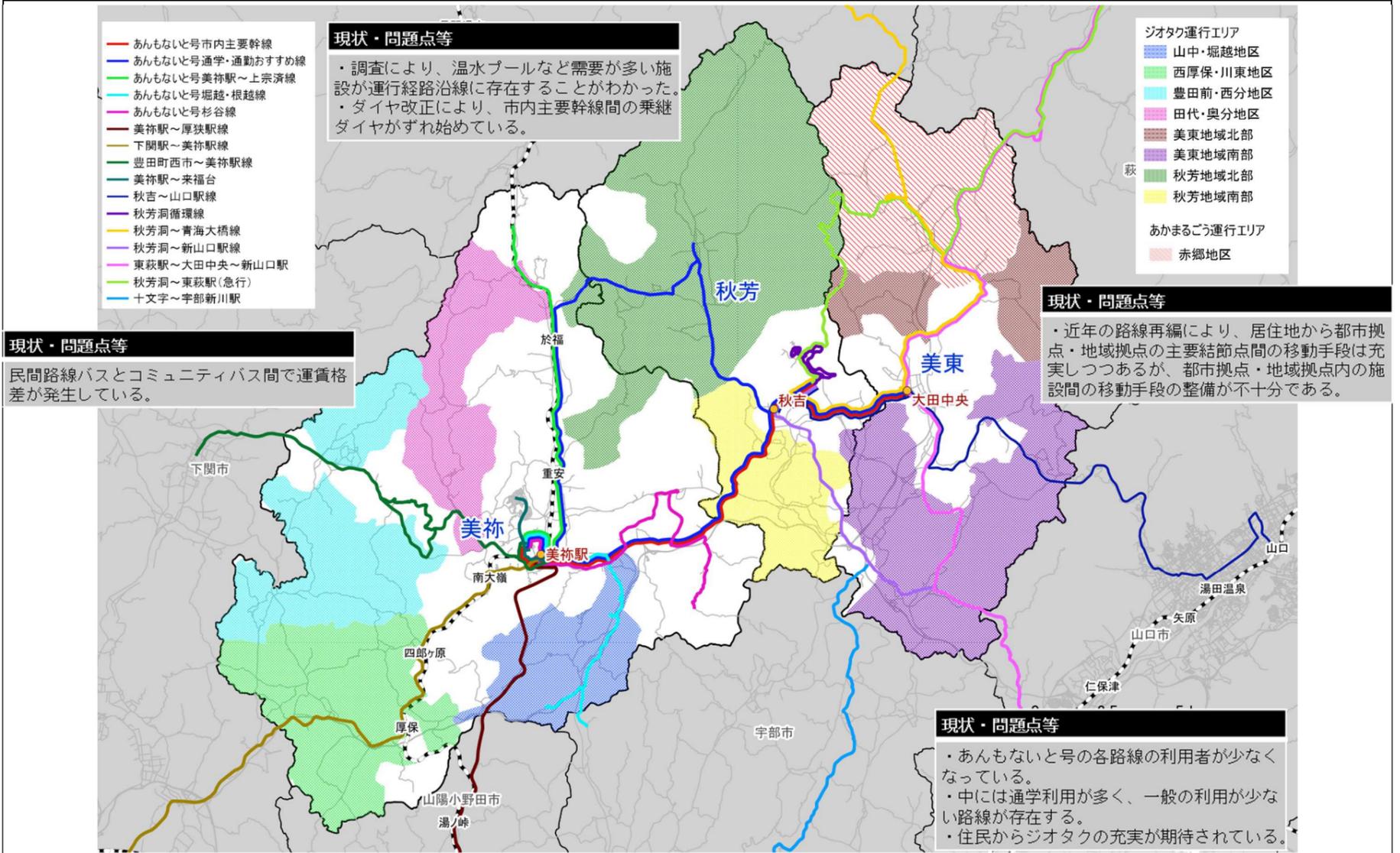
第6章 目標を達成するための施策及び実施主体

1 目標を達成するための施策の体系

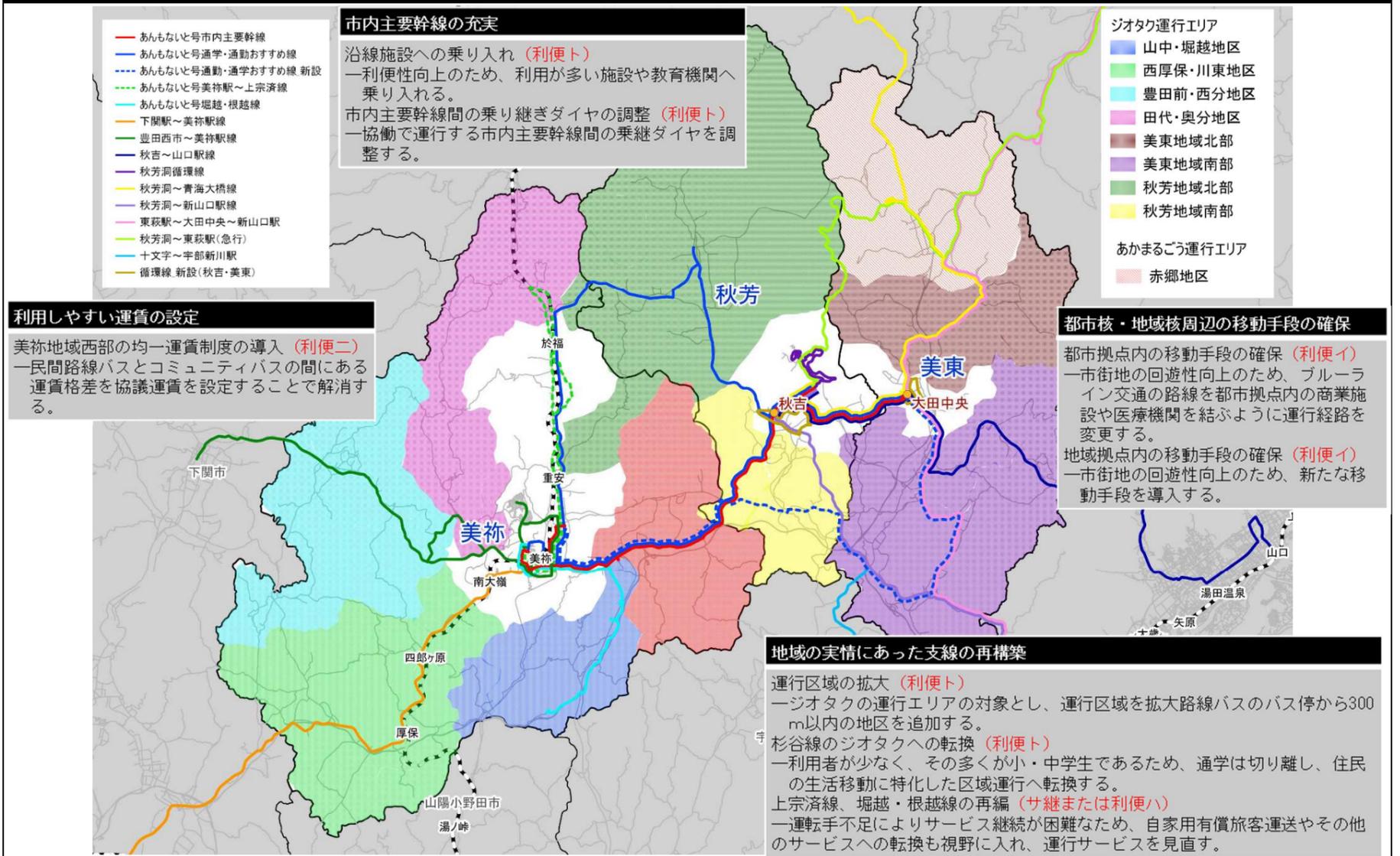
基本理念	基本方針	目標	番号	具体的な取組施策	具体的な取組	継続事業	サービス	利便増進	事業年度									
									美祢市	業者	交通事	住民	地域	施設	沿線	その他	令和5年度	令和6年度
「幸せを感じるまち」の礎となる地域公共交通の展開	「誰も一人にさせないまち」の創造	みんながおでかけしやすい公共交通を構築する	① 広域幹線の維持・改善	広域幹線の維持・改善 外部環境の変化に対応した継続的な支援	★	■	■			◎	○	○	○	○				
					★	■	■			◎	○	○	○	○				
			② 地域の実情に合った支線の再構築	交通不便地域の解消 あんもないと号杉谷線のジオタクへの転換 あんもないと号上宗済線の運行形態の変更 あんもないと号堀越・根越線の運行形態の変更	★	■	■			◎	○	○	○	○				
					★	■	■			◎	○	○	○	○				
					★	■	■			◎	○	○	○	○				
			③ 市内主要幹線の充実	運行経路の変更（温水プール、美祢青嶺高校への乗り入れ） 病院間無料シャトルバスとの統合 市内主要幹線の乗継ダイヤの調整	★	■	■			◎	○	○	○	○				
		★			■	■			◎	○	○	○	○					
	④ 都市拠点・地域拠点の移動手段の確保	都市拠点における移動手段の確保（ブルーライン交通の経路変更） 地域拠点における移動手段の確保 地域拠点の新主要結節点への公共交通の乗り入れ	★	■	■			◎	○	○	○	○						
				■	■			○	◎	○	○	○						
	⑤ 利用しやすい運賃・ダイヤの設定	美祢地域西部の均一運賃制度の導入 公共交通機関間の乗継ダイヤの調整 高齢者の運賃割引制度の調査・検討	★	■	■			◎	○	○	○	○						
				■	■			○	◎	○	○	○						
				■	■			◎	○	○	○	○						
	⑥ 運転士確保の支援	運転士紹介制度の検討 普通自動車第二種免許の取得支援 運転士確保イベントへの参画 夜間タクシー運行支援の継続等の検討		■	■			○	◎	○	○	○						
				■				◎	○	○	○	○						
				■				○	○	○	○	○						
			■	■			◎	○	○	○	○							
観光でも便利な公共交通を構築する	観光二次、三次交通の充実 観光軸に位置付けられる路線の利用促進 観光地を周遊する路線確保の検討 GTFS データの整備 車内や乗降場所、案内サインの多言語化		■	■			○	◎	○	○	○							
			■	■			◎	○	○	○	○							
			■	■			○	○	○	○	○							
			■	■			○	○	○	○	○							
未来につながる公共交通の形成	未来をささえる次世代が安心して通学できる環境をととのえる	⑧ 通学環境の充実	通学・通勤おすすめ線の新路線の導入 市内高校通学費補助の検討 小・中学生のあんもないと号無料利用の検討		■	■			◎	○	○	○	○					
					■	■			◎	○	○	○	○					
		⑨ 外出機会の創出による健康増進	歩数とリンクした公共交通の利用促進		■					◎	○	○						
地域との共創共栄を目指した公共交通の構築	みんなが利用しやすい環境をととのえる	⑩ デジタル技術を活用したアクセス網の整備	検索プラットフォームの構築 バスロケーションシステムの整備		■				◎	○	○	○	○					
					■	■			◎	○	○	○	○					
		⑪ 新技術活用による新たなサービスの提供	MaaS 推進（ぶらやまの継続） 新たな決済手段の導入支援 AI オンデマンドバスの導入検討 自動運転の実証実験支援		■	■			○	○	○	○	○					
					■	■			○	◎	○	○	○					
	市の玄関口である駅を活用した利用促進を実施する	⑫ JR 美祢線の利用促進	美祢駅舎や駅前広場の整備に向けた JR 西日本との連携 利用環境づくりに向けた JR 西日本との連携強化		■	■			○	○	○	◎	○					
					■	■			◎	○	○	○	○					
	関係者と連携した利用促進により、新規需要を創出する	⑬ ターゲットを絞った利用促進	免許返納者への支援制度の広報強化 通勤者への利用促進 ジオタクにおける移動目的別の利用促進 公共交通の乗り方教室の開催		■	■			○	◎	○	○	○					
					■	■			○	◎	○	○	○					
				■	■			○	◎	○	○	○						
⑭ 沿線施設での公共交通に関する情報提供	関係機関と連携した公共交通に関する情報提供 公共交通の乗り方説明動画の作成		■	■				○	◎	○	○	○						
			■	■			○	◎	○	○	○							
⑮ 地域との共創による移動手段の確保	沿線施設とのタイアップ 地域住民主体による移動手段確保に係る支援		■	■	■			○	◎	○	○	○						
			■		■		◎	○	○	○	○							

路線の再編（案）

再編前



再編イメージ（案）（利便増進事業に関する取組を記載）



※利便イ：特定旅客運送事業に係る路線等の編成の変更

利便ハ：自家用有償旅客運送の導入または路線若しくは自家用有償旅客運送から旅客運送事業への転換

利便二：運賃または料金の設定

利便ト：イ、ハ、ニに掲げる事業と併せて行う事業

サ継：サービス継続事業

2 施策の概要

基本方針

誰も一人にさせないまちの創造

目標

みんながおでかけしやすい公共交通を構築する

施策名 広域幹線の維持・改善

実施時期

R5 R6 R7 R8 R9

実施主体

美祢市

交通事業者

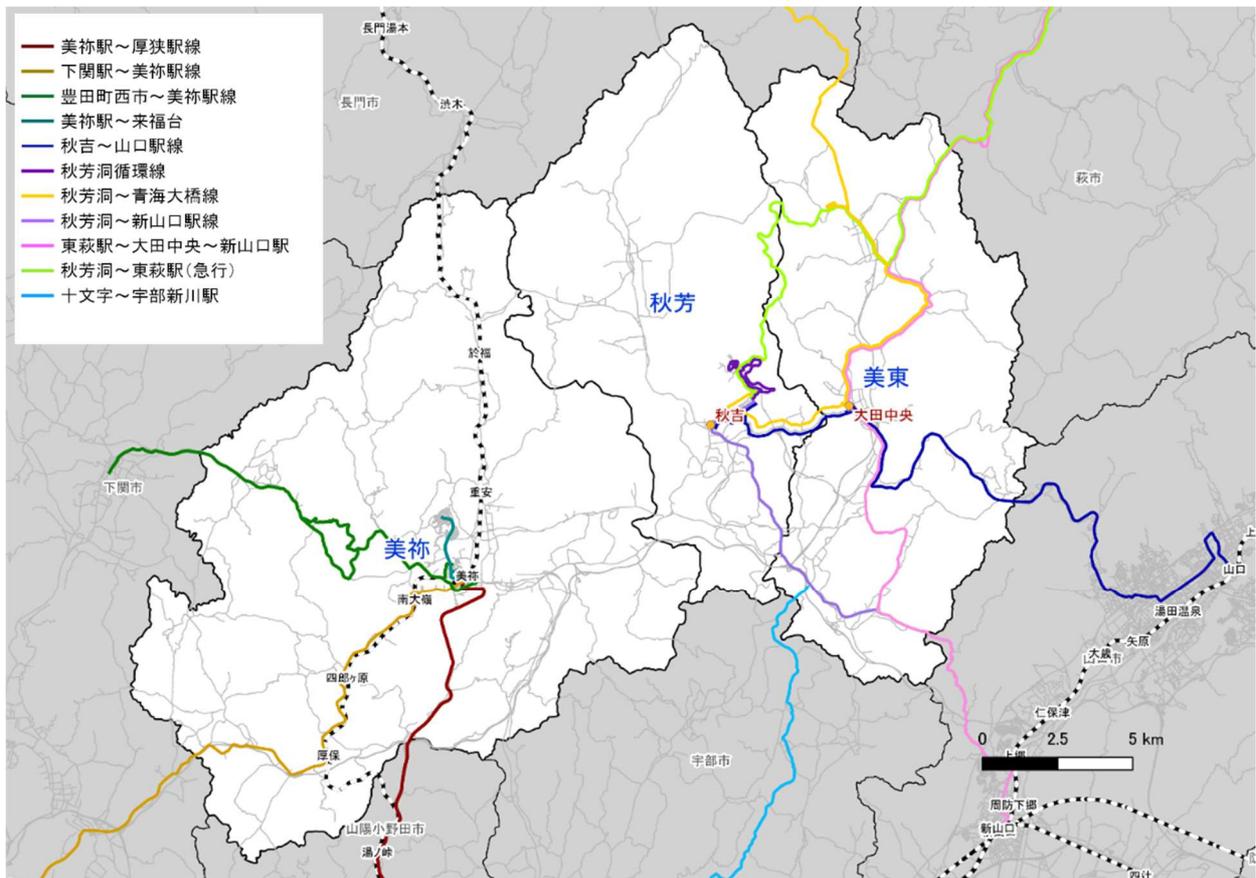
地域住民

沿線施設

その他

取組 広域幹線の維持・改善

広域幹線として位置づけられる JR 美祢線や路線バスは、近隣市から本市間の広域的な移動だけでなく、地域内の移動においても生活に必要な移動を担っています。利用者数が減少傾向にあるなか、行政と連携した利用促進などにより市民や観光客に利用して頂くことで路線の維持を目指します。また、乗降調査や地域からの意見・要望などは運行事業者と調整し、可能な範囲で効率的・効果的な運行改善を図ります。



取組 外部環境の変化に対応した継続的な支援

新型コロナウイルス感染症の拡大による利用者数の減少や原油価格の高騰による経費の増大など外部環境の変化による、予測できない事態が多く発生しています。広域幹線を維持していくため、著しい外部変化が起きた場合は運行事業者と協議の上、適宜、市として必要な支援を検討します。

基本方針

誰も一人にさせないまちの創造

目標

みんながおでかけしやすい公共交通を構築する

施策名 地域の実情に合った支線の再構築

実施時期

R5 R6 R7 R8 R9

実施主体

美祢市

交通事業者

地域住民

沿線施設

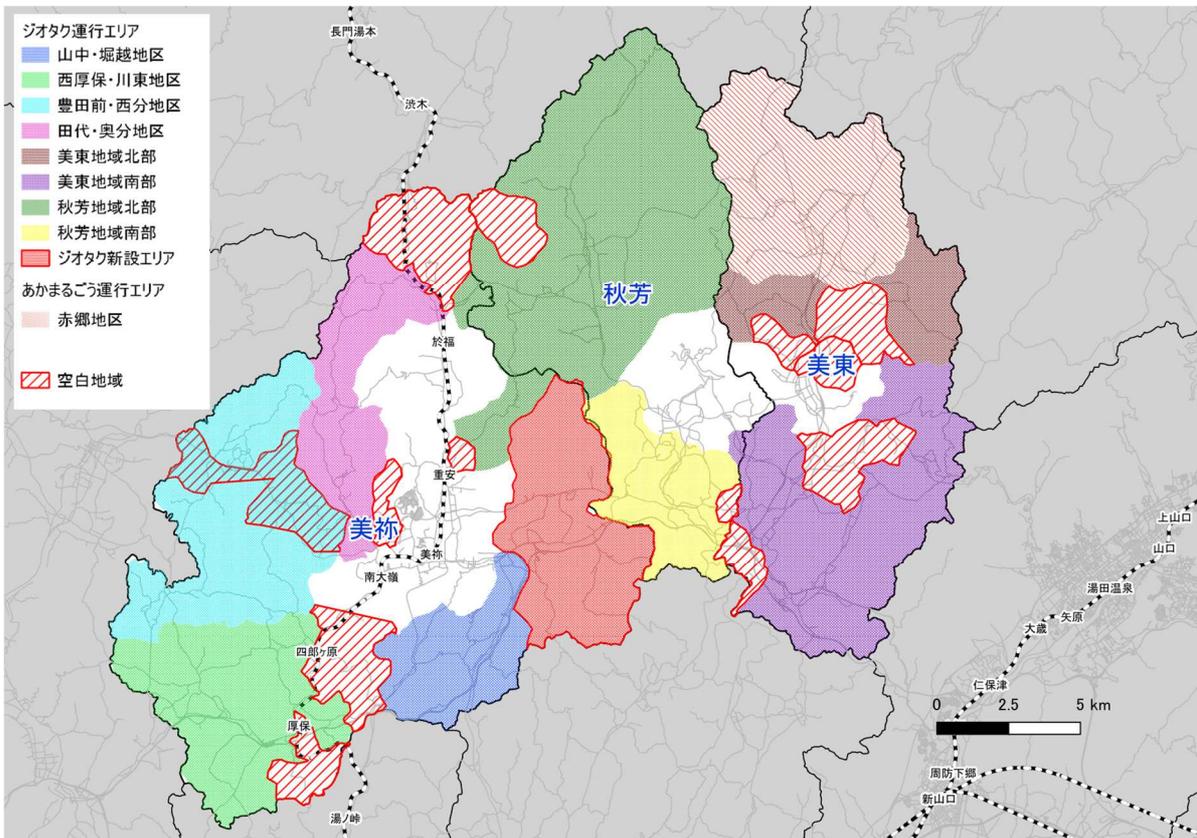
その他

※利便増進事業

取組 交通不便地域の解消

① ジオタクの運行区域の拡大（300m制度の廃止）

運行開始当初から路線バスとの競合を避けるため、路線バスのバス停から 300m 圏内の住民はジオタクの利用対象外と設定していました。地域住民から「高齢になり、300m 圏内でもバス停までの移動が難しい」といった意見があることや、公共交通を取り巻く環境が著しく変化するなか、地域の移動手段を協働で維持するため、300m 制度撤廃や運行区域を拡大することで、地域住民の生活に必要な移動手段を確保します。

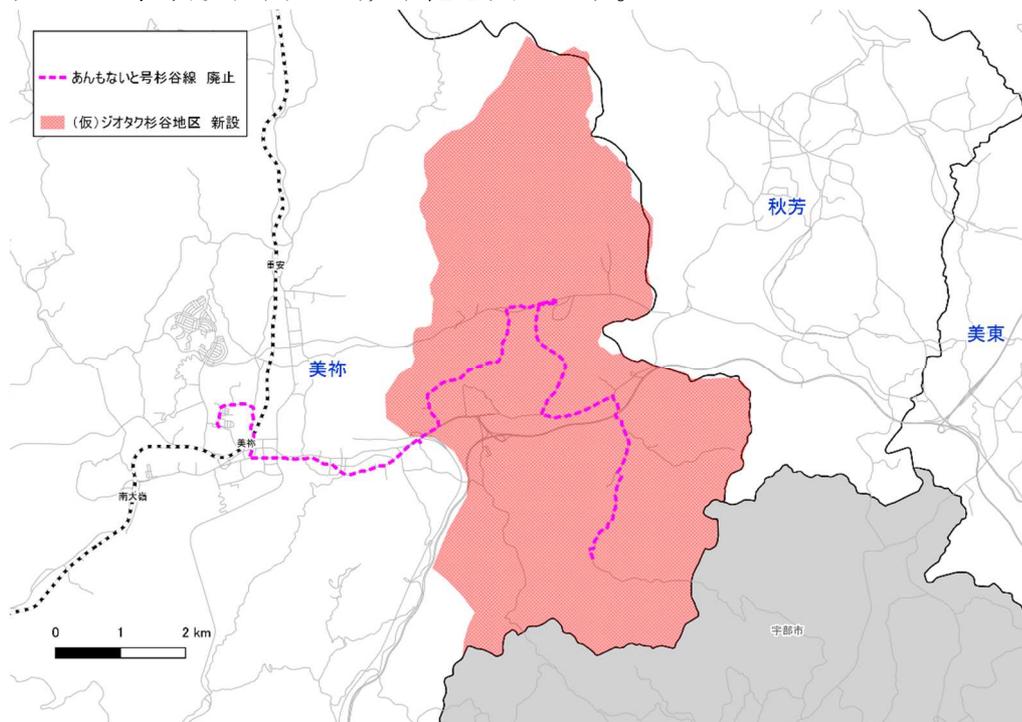


② スクールバスの有効活用の検討

小・中学校の統廃合による児童・生徒の通学支援のため、令和4年度は19路線のスクールバスが運行しています。(伊佐小、厚保小、大嶺小、大田小、綾木小、秋吉小、秋芳桂花小、伊佐中、厚保中、大嶺中、美東中、秋芳中、山口県立宇部総合支援学校美祢分教室)。通学や適宜実施される郊外学習での移動以外において、車両の有効活用を検討します。

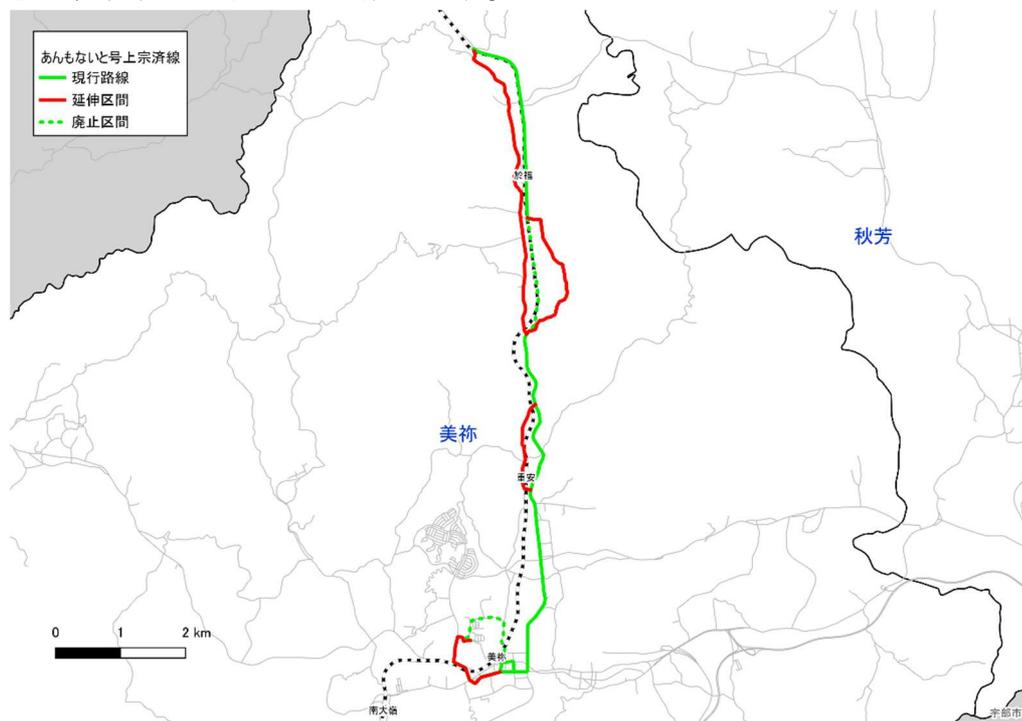
取組 あんもないと号杉谷線のジオタクへの転換

令和3年度の乗降調査結果において一般利用者が少なく、また運転士不足によりサービス維持が困難なことから、ジオタク（区域運行のデマンド型乗合タクシー）へ運行形態を見直すことで、利便性向上と効率化を図ります。



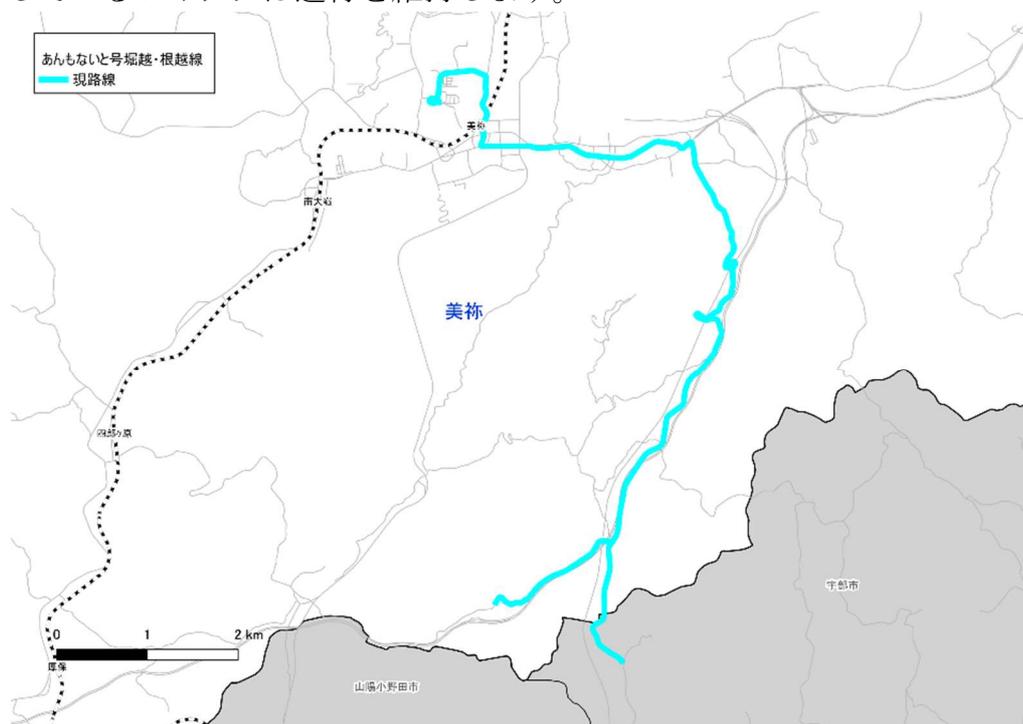
取組 あんもないと号上宗済線の運行形態の変更

運転士不足によりサービス維持が困難なことから、自家用有償旅客運送などに輸送モードを転換することで、サービス継続と運行に必要な車両等整備を検討します。新たなサービス検討では、旧道を運行経路とし、従来のバス停より近い場所で乗降できるようにすることで、利便性の向上を目指します。



取組 あんもないと号堀越・根越線の運行形態の変更

運転士不足によりサービス維持が困難なことから、自家用有償旅客運送などに輸送モードを転換することで、サービス継続と運行に必要な車両等整備を検討します。なお、現在運行しているジオタクは運行を維持します。



基本方針

誰も一人にさせないまちの創造

目標

みんながおでかけしやすい公共交通を構築する

施策名 市内主要幹線の充実

実施時期

R5

R6

R7

R8

R9

実施主体

美祢市

交通事業者

地域住民

沿線施設

その他

※利便増進事業

取組 運行経路の変更（温水プール、美祢青嶺高校への乗り入れ）

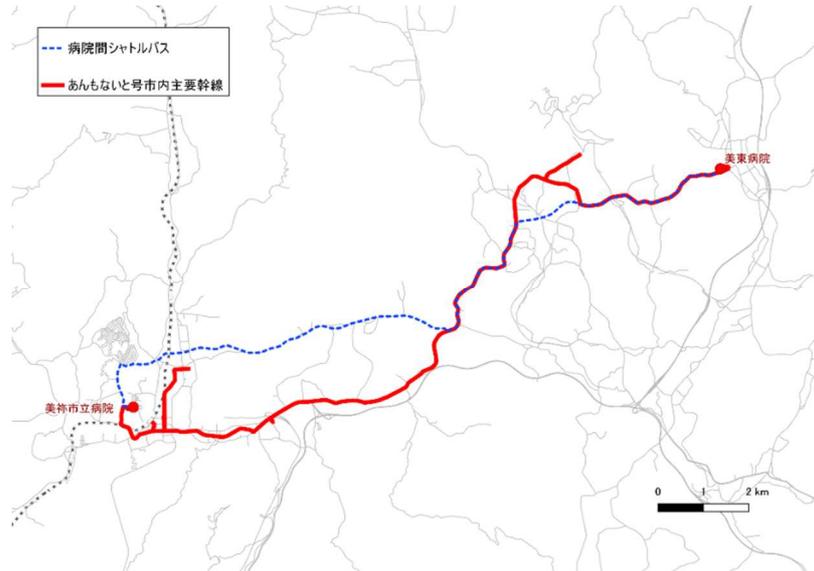
令和3年度の市内全線の乗降調査結果において、午後に児童・生徒の温水プールへの移動ニーズがあることから、市内主要幹線を温水プール敷地内に乗り入れることで、利便性の向上を図ります。

また、平成30年度に通学・通勤おすすめ線が美祢青嶺高校に乗り入れを開始し、一定の効果を上げている一方で、「テスト期間等も利用できる便がほしい」といった意見があることから、市内主要幹線の一部の便を乗り入れることで、さらなる利便性の向上を図ります。



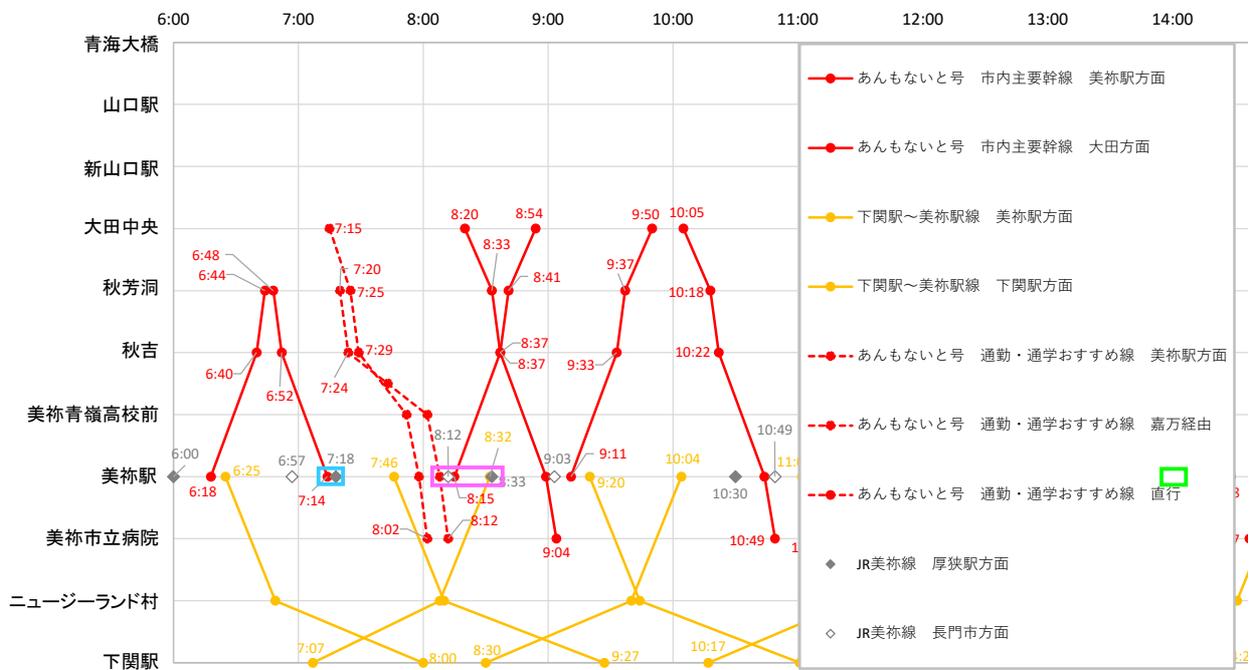
取組 病院間無料シャトルバスとの統合

病院間無料シャトルバスと市内主要幹線において、一部重複区間が存在していることから、市内主要幹線と統合することで、運行の効率化を図ります。なお、現在の運賃は無料であるため、統合後の市内主要幹線では病院間を移動する患者の運賃割引制度を検討します。



取組 市内主要幹線の乗継ダイヤの調整

市内主要幹線は民間路線バスとあんもないと号が協働して運行しています。各路線でダイヤ改正が実施される場合は、各事業者間で連携し、乗継時間を改善することで、乗継利便性の向上を図ります。また、市内主要幹線は広域幹線の JR 美祢線との乗継ぎに配慮したダイヤ設定により、JR 美祢線の利用促進を図ります。



基本方針

誰も一人にさせないまちの創造

目標

みんながおでかけしやすい公共交通を構築する

施策名 都市拠点・地域拠点の移動手段の確保

実施時期

R5 R6 R7 R8 R9

実施主体

美祿市

交通事業者

地域住民

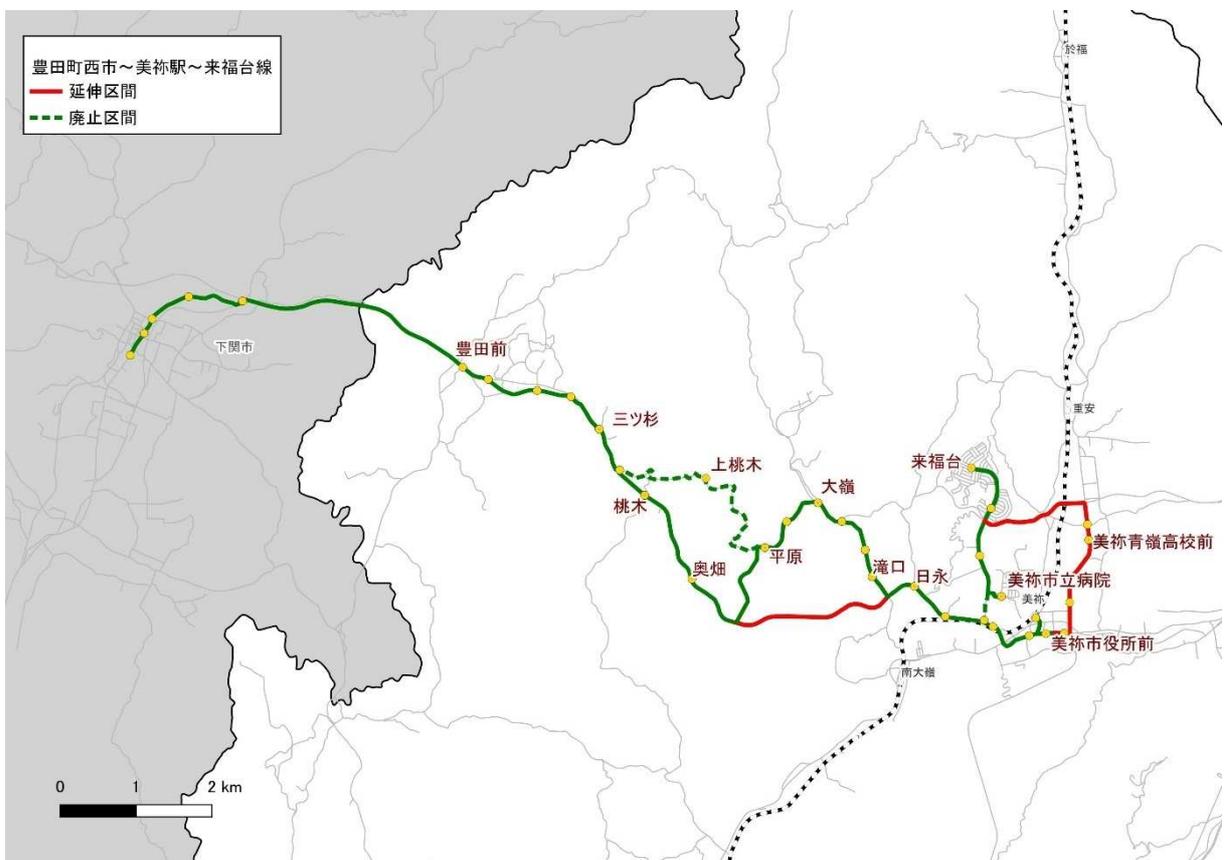
沿線施設

その他

※利便増進事業

取組 都市拠点における移動手段の確保（ブルーライン交通の経路変更）

市役所周辺に分散している商業施設、医療機関や高校への移動手段を確保し、周遊性を向上させることで、都市拠点のにぎわいを創出します。検討の際は、中心部を運行するバス路線やタクシー事業者と可能な限り競合にならないように配慮します。



取組 地域拠点における移手段の確保

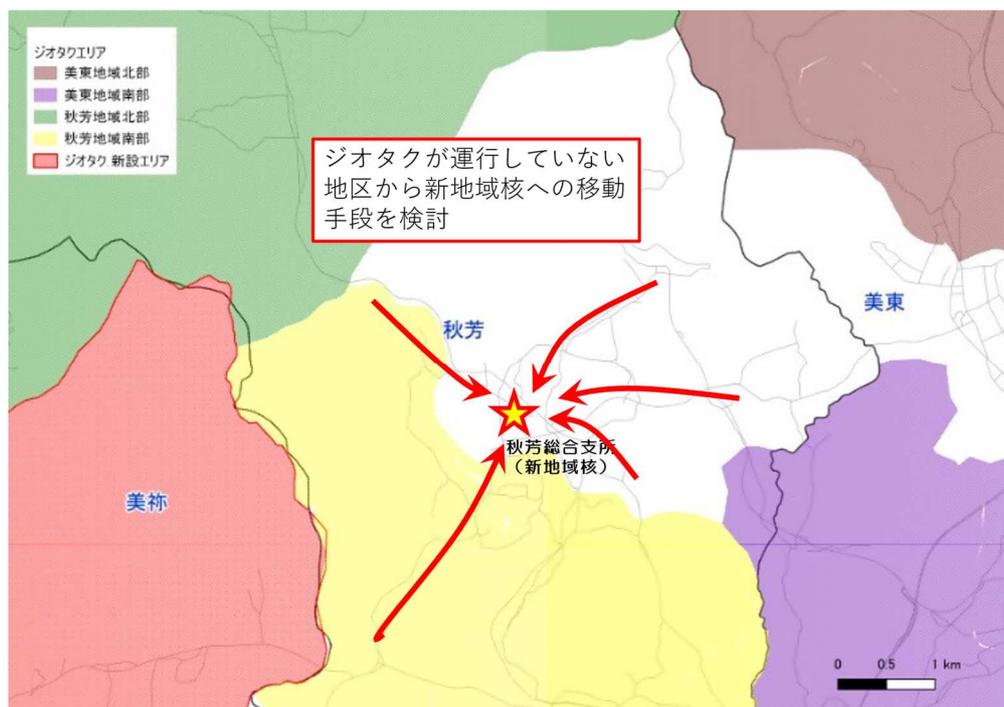
美東総合支所周辺

総合支所の建替えに伴い、地域拠点の主要結節点である大田中央バス停から美東総合支所間の移手段確保が求められています。また、大田中央バス停の環境改善、総合支所周辺に分散する商業施設や医療機関への移手段を確保し、周遊性を向上させることで、地域拠点のにぎわいを創出します。



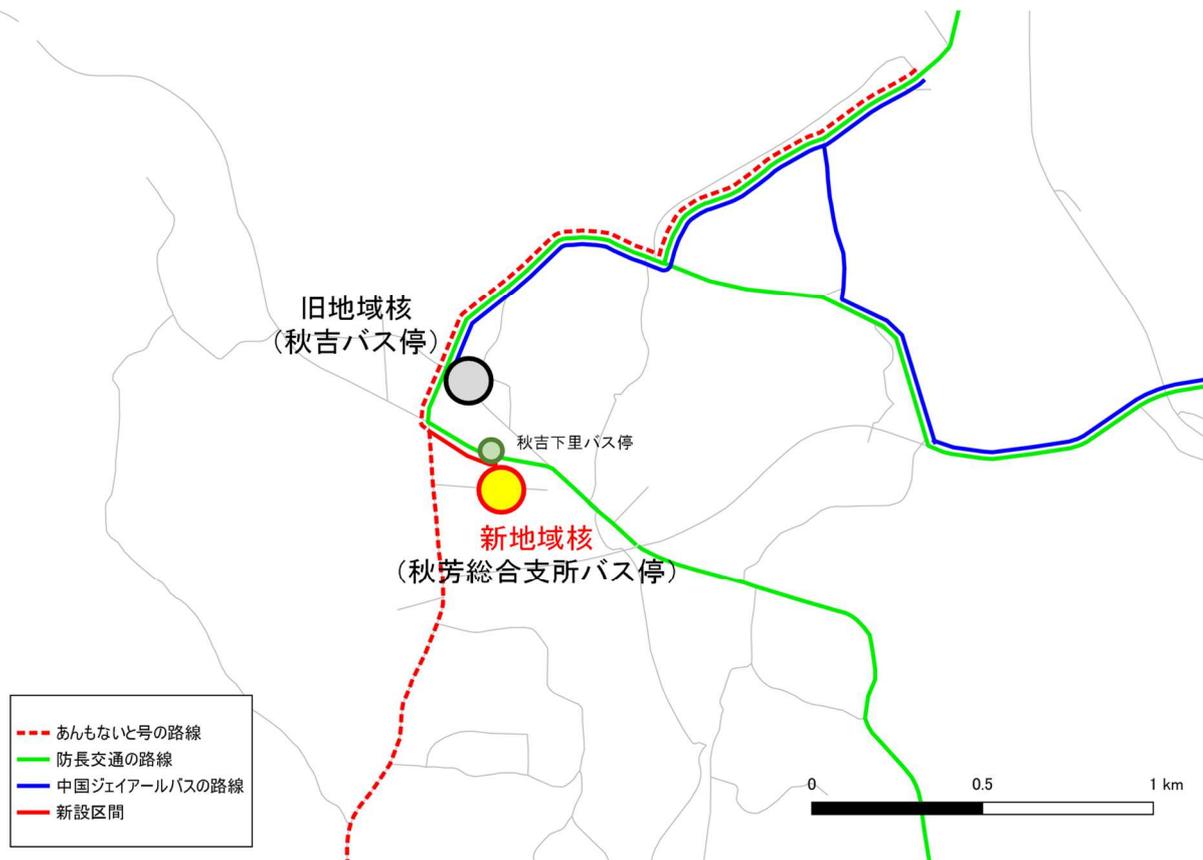
秋芳総合支所周辺

総合支所の建替えに伴い、図書館や貸スペースなどの複合施設となる新総合支所周辺への新たな人の流れを生み出し、にぎわいを創出するための移手段を検討します。



取組 地域拠点の新主要結節点への公共交通の乗り入れ

秋芳総合支所の建替えに伴い、地域拠点の主要結節点を秋吉バス停から秋芳総合支所へ変更し、新主要結節点となる秋芳総合支所にあんもないと号及びジオタクが乗り入れることで、利便性の向上を図り、周辺地区から地域拠点への人の流れを生み出します。民間路線バスについては、道路や転回場、駐車場の環境を踏まえ、建替え後の秋芳総合支所に可能な限り近場で乗降できるよう検討します。



基本方針

誰も一人にさせないまちの創造

目標

みんながおでかけしやすい公共交通を構築する

施策名 利用しやすい運賃・ダイヤの設定

実施時期

R5

R6

R7

R8

R9

実施主体

美祿市

交通事業者

地域住民

沿線施設

その他

※一部利便増進事業

取組 美祿地域西部の均一運賃制度の導入

市内の移動はあんもないと号が1乗車200円、ジオタクが1乗車300円となっています。一方で美祿地域西部では、サンデン交通及びブルーライン交通が距離制運賃で運行しています。地域住民から「市内の移動はあんもないと号と同額で民間路線バスも利用できないか」といった意見があることから、美祿地域西部でサンデン交通とブルーライン交通をあんもないと号と同額で利用できる制度を導入し、運賃負担を軽減するとともに、JR美祿線との連携による相互利用の促進を図ります。

参考：区間別運賃	
あんもないと号	距離にかかわらず200円均一運賃（小人100円）
サンデン交通	厚保駅～美祿駅間 450円 ニュージーランド村～美祿駅間 670円
ブルーライン交通	来福台～美祿駅 220円 豊田前～美祿駅 520円

取組 公共交通機関間の乗継ダイヤの調整

鉄道、路線バス等公共交通でダイヤ改正が実施される場合は、各事業者間で連携し、乗継時間を調整することで、乗継利便性の向上を図ります。

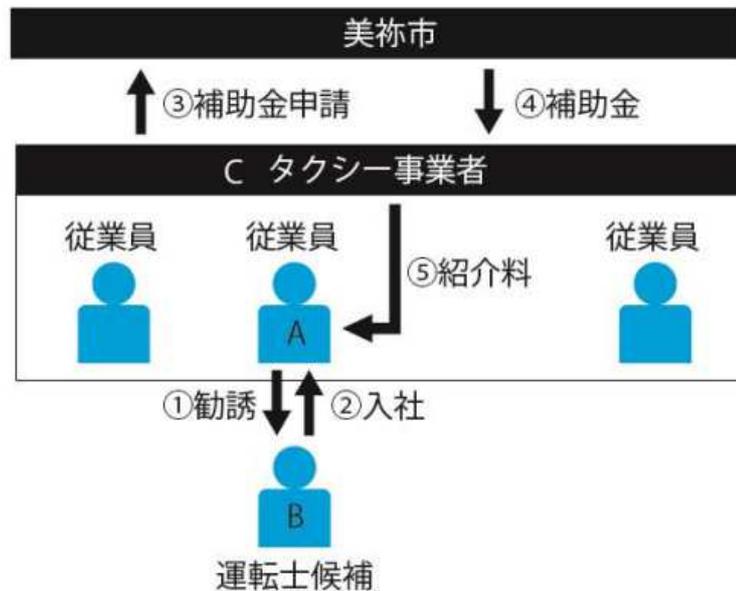
取組 高齢者の運賃割引制度の調査・検討

高齢者の通院や買い物などの外出を支援し、公共交通の利用促進を図るため、近隣自治体の制度や実現可能性等の調査を行い、運賃割引制度の導入を検討します。

施策名	運転士確保の支援	実施時期	R5	R6	R7	R8	R9
	実施主体		美祢市	交通事業者	地域住民	沿線施設	その他

取組 運転士紹介制度の検討

タクシー運転士の不足や高齢化が深刻化し、人材確保に向けた取組が急務となっていることから、運転士確保に対する支援を行い、持続可能なサービス提供を図ります。また、事業効果を高めるため、事業者への支援だけでなく、紹介者にメリットを付与する仕組みを検討します。



取組 普通自動車第二種運転免許の取得支援

運転士の不足や高齢化が深刻化するなか、地域住民主体による運行やタクシー運行において必要不可欠な資格である普通自動車第二種運転免許取得を支援することで、事業継続を後押しし、公共交通の持続可能性を高めます。

取組 運転士確保イベントの参画

運転体験会のイベントや就職フェアなど、運転士確保に関するイベントの開催に積極的に協力し、運転士不足の解消に努めます。イベントにあたっては、山口県や隣接自治体などと連携を図ります。

取組 夜間タクシー運行支援の継続等の検討

令和4年度から2年間の期間を定めて、夜間タクシー運行支援を実施しています。コロナ禍の影響、利用回復状況や支援の必要性を検証し、支援継続や制度内容について検討を行います。

基本方針

誰も一人にさせないまちの創造

目標

観光でも便利な公共交通を構築する

施策名 観光二次・三次交通の充実

実施時期

R5 R6 R7 R8 R9

実施主体

美祢市

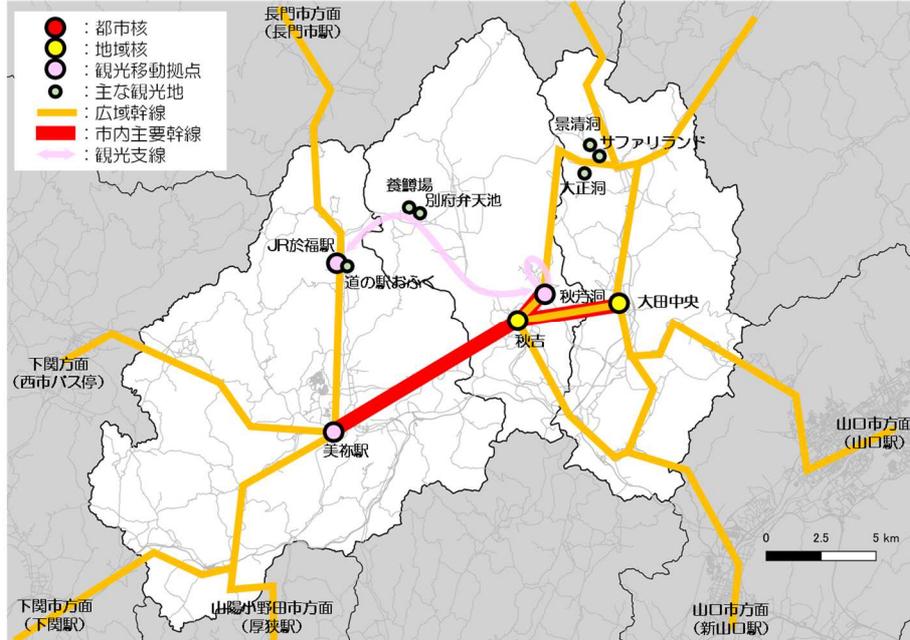
交通事業者

地域住民

沿線施設

その他

観光軸の位置付け



取組 観光軸に位置付けられる路線の利用促進

観光軸として位置づける隣接市から観光移動拠点を結ぶ広域幹線や秋芳洞循環線において、観光ニーズを考慮したダイヤ調整などにより、利便性の向上を図ります。また、秋吉台観光交流センター周辺の施設などと連携した企画乗車券発行の可能性を検討し、関係者との連携による利用しやすい環境を整えます。



※イメージであり、内容は架空のものです。また、この内容が企画・検討されているものでもありません。

取組 観光地を周遊する路線確保の検討

本市の中心観光地である秋吉台・秋芳洞やコロナ禍でも安定した観光客が訪れた別府弁天池など、点在する観光地と JR 於福駅間を結ぶ移動手段が整備・確保されていないことから、観光客（訪日外国人を含む）の利便性や周遊性向上に向けた移動手段を検討し、併せて JR 美祢線の利用促進を図ります。

取組 GTFS データの整備

経路を調べる段階で移動の選択肢にあがることから、観光二次：三次交通の利用可能性の向上につながることから、GTFS データを整備し、Google Map 等の経路検索エンジンに移動手段が表示される環境を整え、利用促進を図ります。

※GTFS (General Transit Feed Specification)

公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用される共通形式を定義したもので、Google 社向けのフォーマットとして作成されましたが、現在はオープン化され、誰もが使用できるものとなっています。

取組 車内や乗降場所、案内サインの多言語化

新型コロナウイルス収束後の観光ニーズの高まりに備え、情報提供ツールの多言語化を充実させることで、訪日外国人が観光しやすい環境を整えます。



国土交通省ホームページ 多言語化の取組の好事例

基本方針

未来につながる公共交通の形成

目標

未来をささえる次世代が安心して通学できる環境をととのえる

施策名 通学環境の充実

実施時期

R5 R6 R7 R8 R9

実施主体

美祢市

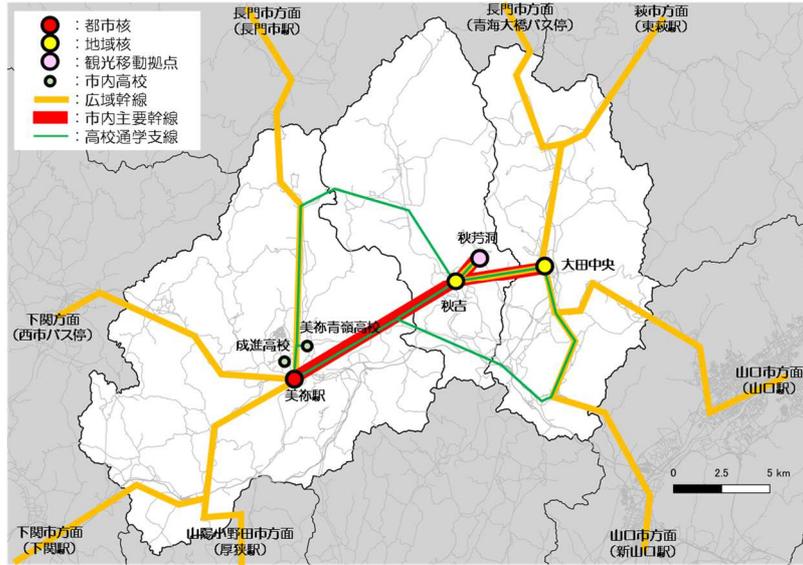
交通事業者

地域住民

沿線施設

その他

通学軸の位置付け



取組 通学・通勤おすすめ線の新路線の導入

綾木や真長田方面から美祢青嶺高校等へ通学できるようにするため、美東地域南部を運行する新たな通学・通勤おすすめ線の路線を導入し、通学環境の充実を図ります。

取組 市内高校の通学費負担軽減策の検討

市内高校への通学を促進するため、市内の高校に公共交通機関で通学する生徒の保護者に対して、通学費の負担軽減策を検討します。

具体的な検討策（案）

JR 美祢線	定期券購入額に対して定率又は定額を補助する。
路線バス	
あんもないと号	定期券制度を導入する。

取組 小・中学生のあんもないと号無料利用の検討

小学校ではスポーツ少年団員の広域募集が進んでおり、中学校では部活動の地域移行が検討され、児童・生徒の運動や文化活動に対する移動支援の必要性が高まっています。また、公設塾への通塾等、行政施策における地域間移動のニーズが高まっていることから、小・中学生のあんもないと号による移動を無料とし、児童・生徒の文化活動・運動機会や学習機会の公平性を確保することを検討します。

基本方針

未来につながる公共交通の形成

目標

健康増進を促す公共交通環境をととのえる

施策名 外出機会の創出による健康増進

実施時期 R5 R6 R7 R8 R9

実施主体

美祢市

交通事業者

地域住民

沿線施設

その他

取組 歩数とリンクした公共交通の利用促進

本市が推進する健康百寿を後押しするため、ウォーキング場所等の情報を提供し、健康増進効果が認められている徒歩の習慣化を目指した公共交通利用による外出機会の創出に取り組みます。

なお、公共交通の利用促進につながる外出機会とするため、歩数に応じたジオタクやあんもないと号の利用券の配付等を検討します。

事業イメージ

- ・歩数に応じて、ジオタク等の利用券を配布する。

利用券配布例

設定条件 : 性別 男、年代 70代

利用券配布 : 107,300 歩以上/月 (1日約 3,600 歩) で1枚

115,400 歩以上/月 (1日約 3,900 歩) で2枚



対象者のイメージ

- ・高齢者
- ・運転免許を持っていない人
- ・公共交通を日常的に利用している人
- ・健康に気を使っている人



周知場所のイメージ

- ・高齢者が集まる場（サロン等）
- ・公共交通の車内



健康づくりに関する働き

■「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン」の概要

超高齢社会に対応した都市への転換は、全ての都市において避けることができない政策テーマ

地域包括
ケアシステム

医療費適性化
健康日本

<<健康・医療・福祉の視点からの都市政策が必要>>

「健康・医療・福祉のまちづくりの推進」

多くの市民が自立的に、また、必要に応じて地域の支援を得て、より活動的に暮らせるまちづくり

<基本となる5つの取組>

- ・住民の健康意識を高め、運動習慣を身につける。
- ・コミュニティ活動への参加を高め、地域を支えるコミュニティ活動の活性化を図る。
- ・日常生活圏・徒歩圏域に都市機能を計画的に確保する。
- ・街歩きを促す歩行空間を形成する。
- ・公共交通の利用環境を高める。

市民意識

都市構造の
コンパクト化

ライフ
スタイル

出典：国土交通省都市局まちづくり推進課、都市計画課、街路交通施設課：健康・医療・福祉のまちづくり推進ガイドライン、平成26年8月

■健康日本21（第2次）における歩数目標

項目	現状(平成22年)		目標(平成34年)	
①日常生活における歩数の増加	20歳～64歳 男性7,841歩 女性6,883歩	65歳～ 男性5,628歩 女性4,584歩	20歳～64歳 男性9,000歩 女性8,500歩	65歳～ 男性7,000歩 女性6,000歩
②運動習慣者の割合の増加	20歳～64歳 男性 26.3% 女性 22.9%	65歳～ 男性 47.6% 女性 37.6%	20歳～64歳 男性 36% 女性 33%	65歳～ 男性 58% 女性 48%
③住民が運動しやすいまちづくり・環境整備に取り組む自治体数の増加	17都道府県 (平成24年)		47都道府県	

出典：健康日本21(第2次)(厚生労働省)より抜粋

■保健部局の健康づくり計画（例）



健康づくりの計画との積極的な連携が重要

左：堺市健康福祉局健康部健康医療推進課「堺市健康増進計画 健康さかい21(第2次) 平成26年3月」

右：福岡市保健福祉局健康医療部健康増進課「健康日本21福岡市計画(第2期) 平成25年6月」

国土交通省の資料を一部抜粋

施策名 デジタル技術を活用したアクセス網の整備

実施時期

R5

R6

R7

R8

R9

実施主体

美祢市

交通事業者

地域住民

沿線施設

その他

取組 検索プラットフォームの構築

公共交通に関する情報は、各事業者ウェブサイト、時刻表、交通ガイド等分散して発信されています。これらを1つのウェブサイトにインデックスとして入口（ハイパーリンク）を集約し、情報検索性の向上を図ります。また、関連する二次・三次交通への誘導可能性を高めます。

公共交通

美祢市 | 2023年11月19日

美祢市内を運行する交通事業者一覧

バス事業者
宇部市交通局 サンデン交通
中国ジェイアールバス 船木鉄道
ブルーイン交通 防長交通

タクシー事業者
構内タクシー 秋芳タクシー
第一交通 なないろケア

バスロケーションシステム（バスロケ）一覧

バスロケーションシステムは、GPSを用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や形勢電話、パソコンにバス運行情報を提供するシステムです。

うべバスナビ ●●●●
宇部市交通局 サンデン交通
くるけん せんナビ
中国ジェイアールバス 船木鉄道

BUSR
防長交通

観光アクセス

秋吉台・秋芳河

	運行事業者	時刻表	バスロケ
▶山口方面から	中国ジェイアールバス 防長交通	時刻表	くるけん BUSR
▶萩方面から			

取組 バスロケーションシステムの整備

スマートフォンやパソコンでバスの位置情報やダイヤの遅延状況などの情報を得ることができるシステムを導入することで、バス乗降時の不安感等の解消を図ります。

基本方針

地域との共創共栄を目指した公共交通の構築

目標

みんなが利用しやすい環境をととのえる

施策名 新技術活用による新たなサービスの提供

実施時期

R5 R6 R7 R8 R9

実施主体

美祢市

交通事業者

地域住民

沿線施設

その他

取組 MaaS 推進（ぶらやまの継続）

公共交通の観光利用促進を図るため、山口版 MaaS「ぶらやま」に参加します。
「ぶらやま」を活用した実証実験（令和4年度実施）

秋吉台かるすとタクシー（別府弁天池コース）



長門市・美祢市山口宇部空港直通便



取組 新たな決済手段の導入支援

ICカードだけでなく、キャッシュレス決済の手段が多様化していることから、市内を運行する交通事業者の新たな決済手段の導入を支援し、乗降時の利用者負担を軽減します。

Visaのタッチ決済機能のあるカード（クレジットカード、デビット、プリペイド）やスマートフォン等を、自動改札機に設置の専用端末にかざすことで、列車をご利用いただけます。

（※大人運賃のみの設定となります）



西日本鉄道ホームページ

取組 AI オンデマンドバスの導入検討

AIを活用した効率的な配車を行うシステムの導入により、運行事業者の運営の効率化及びスマートフォン等利用者の利便性向上を図ります。

なお、導入にあたっては利用ニーズや費用対効果を検証するために調査事業を実施し、その結果を踏まえて、実証実験や本格導入を検討します。



HOW TO USE for BUSINESSES
使い方（交通事業者）

- 01 複数利用者の受付**
利用者がお迎え場所・目的地をアプリに入力すると、AI（人工知能）それらのデータを集計します。
- 02 コールセンターでのAI配車**
AIが利用者の予約状況と配車状況のデータを照らし合わせながら最適なルート、及びドライバーを自動検索し配車指示を送ります。
- 03 ドライバーアプリでのルート表示**
アプリより指示を受けたドライバーは、ルート通りタクシーを走らせるだけ。ルート検索や時間配分をドライバーが行う必要はありません。

REA(山口第一交通グループ)ホームページ

取組 自動運転の実証実験支援

地域課題や交通事業者の経営課題を解決する手段の1つとして、次世代車両による自動運転の導入を積極的に支援します。

自動運転車両の例



株式会社モビホームページ

基本方針

地域との共創共栄を目指した公共交通の構築

目標

市の玄関口である駅を活用した利用促進を実施する

施策名 JR 美祢線の利用促進

実施時期

R5

R6

R7

R8

R9

実施主体

美祢市

交通事業者

地域住民

沿線施設

その他

取組 美祢駅舎や駅前広場の整備に向けた JR 西日本との連携

持続可能なまちづくりを目指し、JR 美祢駅の利用促進及び駅前のにぎわいを創出するため、JR 西日本と連携して駅舎や駅前広場の整備に取り組みます。

美祢駅舎と駅前広場の現状



取組 利用環境づくりに向けた JR 西日本との連携強化

JR 美祢線を利用した観光客への情報提供や円滑な乗り継ぎ環境を図るため、JR 西日本と積極的に情報共有や連携強化等の意見交換を行います。

基本方針

地域との共創共栄を目指した公共交通の構築

目標

関係者と連携した利用促進により、新規需要を創出する

施策名

ターゲットを絞った利用促進

実施時期

R5

R6

R7

R8

R9

実施主体

美祢市

交通事業者

地域住民

沿線施設

その他

取組 免許返納者への支援制度の広報強化

運転免許返納者への支援制度のパンフレットを作成し、免許返納者に配布することで、支援制度の認知度向上を図ります。

取組 公共交通機関による通勤

通勤者を自家用車から公共交通機関にシフトさせることで、安定的な運賃収入を確保するとともに、CO₂の削減に取り組めます。

取組 ジオタクにおける移動目的別の利用促進

通院や買い物のための移動手段として定着してきているジオタクをはじめて利用する人向けに、買い物や娯楽などのモデルコースを提案し、利用促進を図ります。

買物おすすめ便

秋吉地区を出発、美東地区でお買物をするときは、この便で！！

運行日 月・水・金（祝日は運休） 運賃 1回乗車 300円

運行地区・運行時間と行先

片山、内ヶ島、新質、…

秋吉各地区（発）⇒ 美東地区（着）	美東地区（発）⇒ 秋吉各地区（着）
8:40（発）	11:45（発）
10:30（発）	
13:00（発）	
14:35（発）	

サイサイみどう
でお買物？

取組 公共交通の乗り方教室の開催

高齢者や小学生、幼児を対象とした、公共交通の利用方法や必要性学べる機会を提供し、利用促進や利用意識の醸成を図ります。



施策名 沿線施設での公共交通に関する情報提供

実施時期

R5

R6

R7

R8

R9

実施主体

美祢市

交通事業者

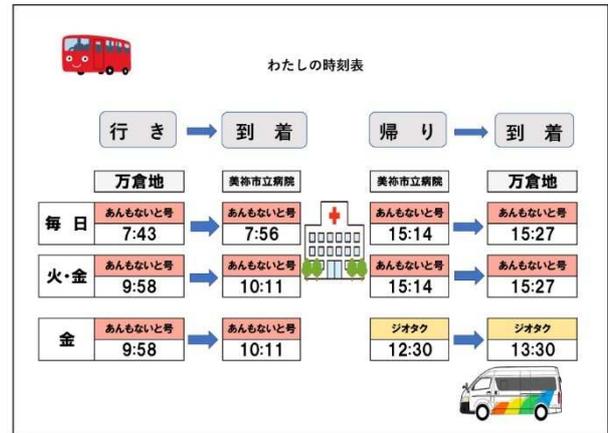
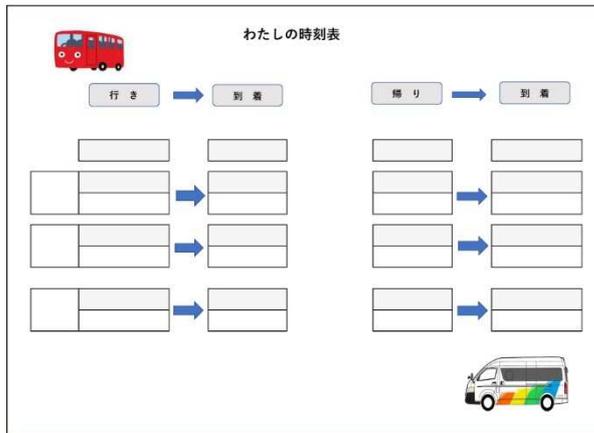
地域住民

沿線施設

その他

取組 関係機関と連携した公共交通に関する情報提供

公民館に、公共交通に関する情報提供ツール（時刻表、公共交通マップ等）を設置し、公共交通利用に対する不安の解消や利用促進を図ります。また、美祢市社会福祉協議会と協力して、高齢者を対象に個人のライフスタイルに応じた「わたしの時刻表」等を作成し、外出機会の創出と公共交通の利用促進を推進します。



美祢市社会福祉協議会提供「わたしの時刻表」

取組 公共交通の予約・乗り方説明動画の作成

公共交通の乗り方について解説した動画を作成し、美祢市有線テレビ（MYT）などで放送することで、市民への周知と利用促進を図ります。



「ジオタクを知っていますか？」提供:MYT

基本方針

地域との共創共栄を目指した公共交通の構築

目標

関係者と連携した利用促進により、新規需要を創出する

施策名 地域との共創による移動手段の確保

実施時期

R5 R6 R7 R8 R9

実施主体

美祢市

交通事業者

地域住民

沿線施設

その他

取組 沿線施設とのタイアップ

沿線施設敷地内への乗り入れや沿線施設による独自割引制度など、地域と連携の上、利用しやすい環境を整備・推進することで、利用促進を図ります。



サイサイみとう券

取組 地域住民主体による移動手段確保に係る支援

住民主体による移動手段確保の機運が高まった場合は、住民との共創による移動手段の確保等について、支援を検討します。また、車両準備などの支援が必要な場合は、スクールバスの運行時間帯以外での車両活用等も踏まえて検討します。

スクールバスの空き時間を活用した地域住民による移動サービス「あかまるごう」



第7章 目標の評価指標及び進行管理

1 目標の評価指標

目標を立て、定期的にモニタリング・評価をすることにより、関係者全員で地域公共交通の実態や危機感を共有し、行政が関係者と連携しながら事業改善を図ります。

目標1 みんながおでかけしやすい公共交通を継続して運行する

評価指標①		公共交通の1日当たりの利用者数	
指標選定理由			
各種事業の実施により公共交通の利用者数の増減を確認するため			
取得方法	種類	現状値（令和3年）	目標値（令和9年）
交通事業者から提供	民間路線バス	237人	547人
	あんもないと号	165人	170人
	乗合タクシー（ジオタク）	56人	70人
	自家用有償旅客運送（ジオバス）	—	25人

評価指標②		民間路線バスの収支改善率	
指標選定理由			
利用促進施策などにより収益が増加し、持続可能な運行となっているか把握するため			
取得方法	現状値（令和3年）	目標値（令和9年）	
交通事業者から提供	25.9%	前年度より 1%改善	

評価指標③		公共交通の行政負担	
指標選定理由			
公共交通の運行において、適切な財政支出となっているかを確認するため			
取得方法	現状値（令和3年）	目標値（令和9年）	
交通事業者から提供	236,548,000円	313,552,000円	

評価指標④		ジオタクの稼働率	
指標選定理由			
ジオタクが生活移動手段として機能しているか確認するため			
取得方法	現状値（令和3年）	目標値（令和9年）	
交通事業者から提供	41.96%	45%以上	

目標2 観光でも便利につかえる公共交通を構築する

評価指標①	秋芳洞バスターミナルの乗降者数	
指標選定理由		
秋芳洞バスターミナルが秋芳洞、秋吉台を中心とした観光の拠点となっているかを確認するため		
取得方法	現状値（令和3年）	目標値（令和9年）
交通事業者から提供	97人/日	105人/日

目標3 未来をささえる世代が安心して利用できる環境をととのえる

評価指標①	美祿市内の高校へ公共交通で通学している学生数の割合	
指標選定理由		
通学環境の改善策が公共交通利用に結びついているかを確認するため		
取得方法	現状値（令和3年）	目標値（令和9年）
年に1回、市から学校側へ聞き取り調査を実施	鉄道：32.8%（149人） バス：6.1%（28人）	鉄道：32.8% バス：10.0%

評価指標②	高校生の通学環境に対する満足度	
指標選定理由		
通学環境の改善策が高校生のニーズを満たしているかを確認するため		
取得方法	現状値（令和3年）	目標値（令和9年）
年に1回、市から高校生へ聞き取り調査を実施	—	80%

目標 4 新たに導入する制度の参加者数を増やす

評価指標①	高齢者外出支援事業の1日当たりの利用者数		
指標選定理由	公共交通による利用促進の取組が健康寿命延伸へ貢献しているかを確認するため		
	取得方法	現状値（令和3年）	目標値（令和9年）
	市がとりまとめ	—	224人

目標 5 みんなが利用しやすい環境をととのえる

評価指標①	検索プラットフォームのアクセス数		
指標選定理由	情報提供ツール（検索プラットフォーム）の情報検索性が向上しているかを確認するため		
	取得方法	現状値（令和3年）	目標値（令和9年）
	市がとりまとめ	663件/年	1,300件/年

目標 6 市の玄関口である駅を活用した利用促進

評価指標①	市内各駅の1日当たりの利用者数		
指標選定理由	JR美祢線の利用状況を把握し、利用促進の効果を確認するため		
	取得方法	現状値（令和3年）	目標値（令和9年）
	交通事業者から提供	335人	435人

目標 7 関係者と連携した利用促進により、新規需要を創出する

評価指標①	沿線施設や行政施策・事業と連携した利用促進の事例数		
指標選定理由	連携した利用促進策の実施状況を確認するため		
	取得方法	現状値（令和3年）	目標値（令和9年）
	市がとりまとめ	—	計画期間中に10事例

美祢市地域公共交通計画

令和5年3月

発行／美祢市地域公共交通協議会

(事務局：美祢市 総務企画部 地域振興課)

〒759-2292 山口県美祢市大嶺町東分 326 番地 1

TEL 0837-52-1128 FAX 0837-53-1959