



光市地域公共交通計画

人、地域、暮らしをつなぎ、ゆたかな社会へつながる公共交通



令和4年3月
光市

11 住み続けられる
まちづくりを



市長あいさつ

「公共交通」は、誰もが住み慣れた地域で安心して暮らしていくために必要な、まさに市民生活を支える社会基盤の一つであり、誰もが幸せを実感することができる「ゆたかな社会」の実現に向けて、真正面から向き合い、取り組むべき課題であります。



このため、本市にふさわしい公共交通ネットワークの構築に向けて、鉄道やバス・タクシーといった公共交通網の担い手である「交通事業者」を中心に、お互い様の気持ちで支え合う「市民」と「行政」の3者が、それぞれ主体的な役割を担うことにより、互いの強みを発揮できる「3方よし」となる公共交通政策を進めてまいりました。

一方、これまでの公共交通は、私たちの移動手段そのものでしたが、人口減少や少子高齢化が顕著に進む中、通院や買い物などの日常生活に必要な移動が困難な方への対応をはじめ、新型コロナウイルス感染症で生じた移動ニーズの変化への対応や、脱炭素社会に向けた検討など、今までと異なる視点による新たな役割が求められています。

こうした新たな時代の要請に応えるため、これからの社会における公共交通は、自家用車に比べて一度に大量の人を運ぶことができ、地球への環境負荷が少ないという「環境」に配慮した移動手段であること、また、住み慣れた地域で当たり前で買い物をしたり通院ができ、安心して地域で過ごせる「未来」を運んでくれるものといった2つの新しい価値が必要となります。

本計画では、こうした新しい価値とこれまでの取組を紡ぎ合わせて、「交通事業者」、「市民」、「行政」に加え、「環境」、「未来」それぞれが満たされる「5方よし」の考え方のもと、本計画の将来像「人、地域、暮らしをつなぎ、ゆたかな社会へつながる公共交通」の実現に向けて、本市の地域特性に最適で持続可能な公共交通ネットワークの構築に取り組んでまいります。

終わりに、本計画の策定にあたり真摯にご協議をいただいた「光市地域公共交通協議会」の委員の皆様をはじめ、アンケート調査などにご協力いただいた多くの市民の皆様に対し、心からお礼を申し上げます。

令和4年3月

光市長 市川 熙

目次

はじめに	1
1 計画策定の目的.....	1
2 計画の位置づけ.....	2
3 計画の区域.....	2
4 計画の期間.....	2
第1章 本市の現状.....	5
1 位置・地勢.....	5
2 人口.....	6
3 移動の目的地となる施設の分布.....	9
4 自動車の保有状況及び通勤・通学時の交通手段.....	12
第2章 上位・関連計画におけるまちづくりの方向性.....	17
1 上位計画.....	17
2 関連計画.....	20
3 その他.....	23
第3章 本市の公共交通の現状.....	24
1 道路網の整備状況.....	24
2 公共交通等の整備状況.....	25
3 公共交通等への支援状況.....	43
4 公共交通等の担い手の状況.....	44
5 公共交通等に対する住民の意向等.....	46
6 公共交通分野における技術革新の動向.....	54
7 既存計画の評価検証.....	57
第4章 本市における公共交通の課題.....	61
第5章 地域公共交通計画の基本方針.....	65
1 計画の将来像.....	65
2 公共交通の果たす役割と公共交通ネットワークのイメージ.....	66
3 計画の目標.....	68
第6章 目標を達成するための施策.....	69
1 計画推進の基本姿勢.....	69
2 施策の体系.....	70
3 施策の内容.....	71
第7章 計画の達成状況の評価.....	84
1 評価指標.....	84
2 目標の進行管理.....	85
用語解説	86

はじめに

1 計画策定の目的

現在、我が国の公共交通を取り巻く状況は、高齢化に伴う運転免許証の返納や核家族化の進展により、日常生活に必要な移動手段の確保が困難な交通弱者への対応として、公共交通の重要性が再認識されています。

また、世界中で猛威を振るう新型コロナウイルス感染症の影響で多くの人が外出・移動を控えたことにより、鉄道やバス、タクシーなどの公共交通の利用者が減少しましたが、公共交通は、人々の生活や健康、福祉、教育、産業等を支える為に、感染リスクを抱えながら事業を継続し、社会活動の維持・継続への多大な貢献を果たしています。

一方で、新型コロナウイルス感染症の影響により鉄道やバス、タクシーなどの公共交通の利用回復が見通せない中、公共交通事業者への行政による欠損額補助も増加傾向であることに加えて、公共交通の運転手の人員不足と高齢化が深刻な課題となっており、民間サービスの提供が困難な地域の増加が懸念されるなど、地域における持続可能な公共交通のあり方が問われています。

こうした中、国においては、令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正し、策定する計画の名称を「地域公共交通網形成計画」から「地域公共交通計画」へと変更されました。従前は任意であった計画の策定が努力義務とされたことに伴い、新たに地域の輸送資源を総動員するという視点のもと、鉄道やバス、タクシーなどの既存の公共交通サービスの改善に加えて、地域ニーズに即した多様な交通手段の活用や継続可能な地域公共交通システムの導入など、地域主体による公共交通政策の総合的なマネジメントを求めています。

本市では、令和4年度からのまちづくりの指針である「第3次光市総合計画」において、「誰一人取り残さない」SDGsの理念等を取り入れながら、新たな課題である脱炭素化に向けた取組や地球温暖化に配慮したまちづくりの推進など、より多様な視点から「ゆたかな社会」の実現を目指すこととし、公共交通政策の推進については、特に重点的に取り組む戦略プロジェクトの一つとして「地域がつながる 光駅のバリアフリー化と公共交通ネットワーク構築プロジェクト」を位置付け、持続可能で利便性の高い交通網の形成や地域内交通の拡充などに、重点的に取り組むこととしました。

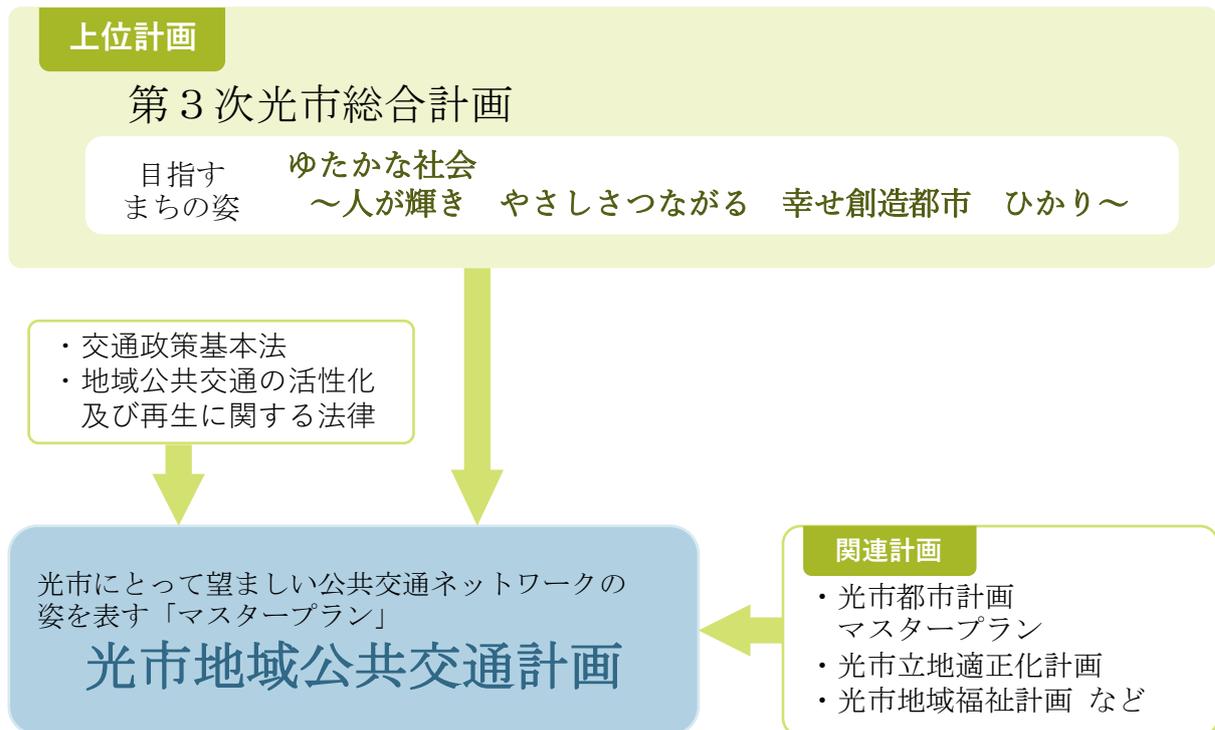
本市の公共交通には、現計画である光市公共交通網形成計画を策定した平成28年度から5年が経過し、人口減少社会が進行する中で、地域の実情に即した移動手段の確保が求められる一方で、光駅拠点整備や瀬戸風線の整備などのまちづくりが進められており、これらへの対応も視野に入れた、新たな地域公共交通政策の展開が求められています。

こうした状況のもと、本市の地域特性に相応しい交通網の形成を図り、本市の公共交通ネットワークのあり方をお示しするため、本市の公共交通のマスタープランとして「光市地域公共交通計画」を策定します。

2 計画の位置づけ

本市の持続可能な旅客運送サービスの提供を確保するため、「光市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を包含して策定した「第3次光市総合計画」を上位計画とし、「光市都市計画マスタープラン」や他の関連計画（光市立地適正化計画、光市地域福祉計画など）との整合を図りつつ、20年後のまちの姿である「ゆたかな社会」を見据え、本市の地域公共交通が担うべき今後5年間の方向性を示した「マスタープラン」として策定します。

▼光市地域公共交通計画の位置づけ（図1）



3 計画の区域

本計画の区域は、光市の全域とします。

4 計画の期間

計画の期間は、令和4年度から令和8年度までの5年間とします。

光市地域公共交通計画（令和4年度～令和8年度）

《将来像》

人、地域、暮らしをつなぎ、ゆたかな社会へつながる公共交通

計画の目標

目標1

まちづくりと連携した
公共交通網の形成

目標2

便利で快適な
利用環境の整備

目標3

市民とともに守り支える
公共交通の推進

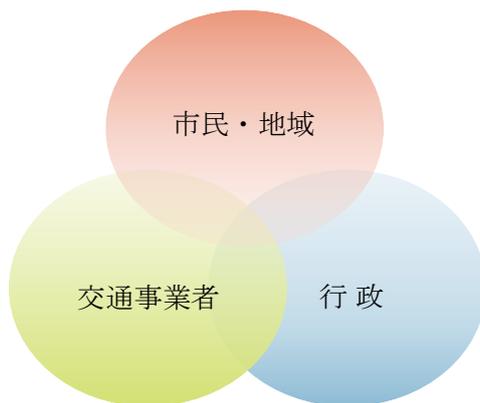
計画推進の基本姿勢

地域力を活かす

民間活力を活かす

交通結節機能を活かす

施策の展開



計画とSDGsの関連について

SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）は、2030年（令和12年）までに持続可能でより良い世界を達成するために、平成27年9月の国連サミットで採択された、17の目標と169のターゲットで構成される国際目標です。

このうち、公共交通の取組は、目標11「住み続けられるまちづくりを」を中心に位置付けがなされています。

本計画では、こうしたSDGsの理念のもと、計画推進の基本姿勢「地域力を活かす」「民間活力を活かす」「交通結節機能を活かす」の3つの視点から施策に取り組むこととし、様々な実施主体（市民・地域、交通事業者、行政）が主体的に役割を担うことにより、本市の地域特性に相応しい交通網の形成を図り、まちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークのあり方を示します。

■17の持続可能な開発目標（SDGs）

1 貧困 1 貧困をなくそう 	2 飢餓 2 飢餓をゼロに 	3 保健 3 すべての人に健康と福祉を 	4 教育 4 質の高い教育をみんなに 	5 ジェンダー 5 ジェンダー平等を実現しよう 	6 水・衛生 6 安全な水とトイレを世界中に 
7 エネルギー 7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに 	8 成長・雇用 8 働きがいも経済成長も 	9 イノベーション 9 産業と技術革新の基盤をつくろう 	10 不平等 10 人や国の不平等をなくそう 	11 都市 11 住み続けられるまちづくりを 	12 生産・消費 12 つくる責任 つかう責任 
13 気候変動 13 気候変動に具体的な対策を 	14 海洋資源 14 海の豊かさを守ろう 	15 陸上資源 15 陸の豊かさも守ろう 	16 平和 16 平和と公正をすべての人に 	17 実施手段 17 パートナリシップで目標を達成しよう 	

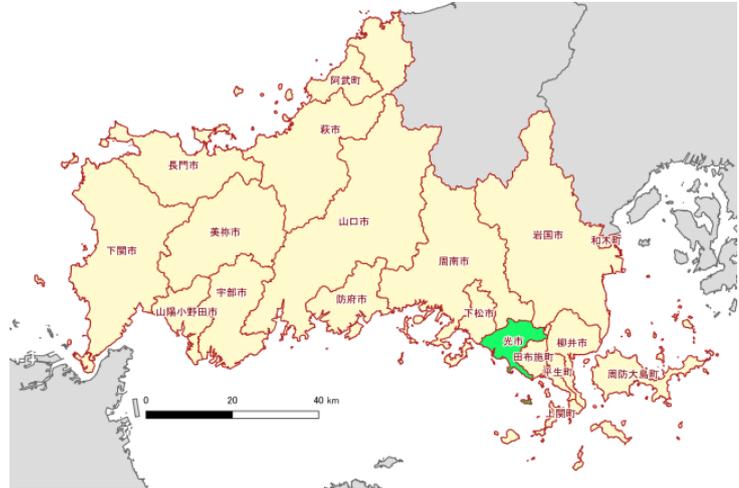
(1) 貧困をなくそう	(10) 人や国の不平等をなくそう
(2) 飢餓をゼロに	(11) 住み続けられるまちづくりをしよう
(3) すべての人に健康と福祉を	(12) つくる責任 つかう責任
(4) 質の高い教育をみんなに	(13) 気候変動に具体的な対策を
(5) ジェンダー平等を実現しよう	(14) 海の豊かさを守ろう
(6) 安全な水とトイレを世界中に	(15) 陸の豊かさも守ろう
(7) エネルギーをみんなにそしてクリーンに	(16) 平和と公正をすべての人に
(8) 働きがいも経済成長も	(17) パートナリシップで目標を達成しよう
(9) 産業と技術革新の基盤をつくろう	

第1章 本市の現状

1 位置・地勢

- 光市は、県の東南部に位置し、面積は、92.13 km²で、市内を流れる島田川、田布施川の両河川を中心にまとまった平地が広がっています。

▼光市の位置（図 2）

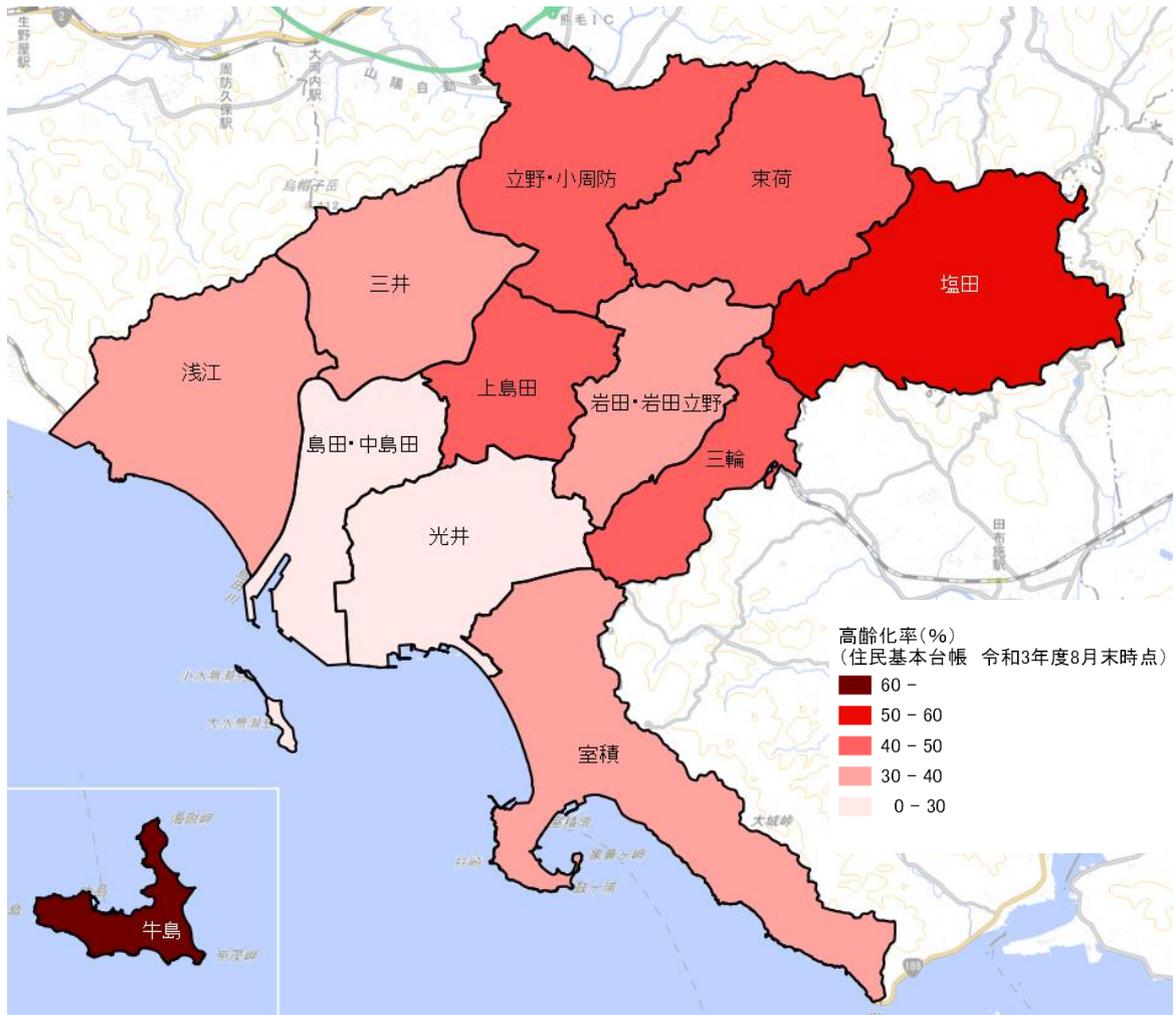


▼色別標高図（図 3）



地理院タイル（色別標高図）を基に独自に作成したデータを掲載。河川は島田川及び田布施川のみを抜粋して掲載。
海域部は海上保安庁海洋情報部の資料を使用して作成。

▼地区別の高齢化率（図 5）



資料：住民基本台帳（令和3年8月末時点）、地理院タイル（淡色地図）にポリゴン等を追記して掲載

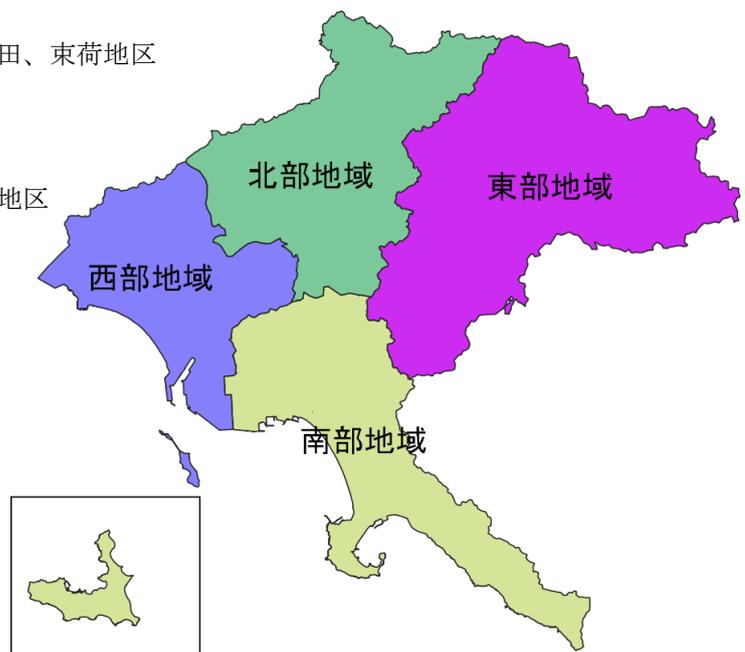
▼地域の設定（図 6）

東部地域：岩田・岩田立野、三輪、塩田、東荷地区

西部地域：浅江、島田・中島田地区

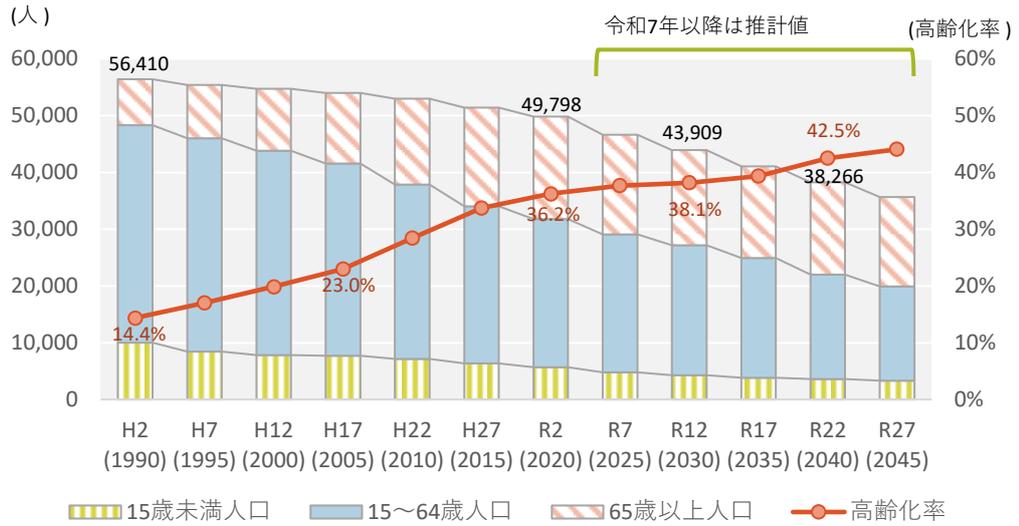
南部地域：室積、牛島、光井地区

北部地域：三井、上島田、立野・周防地区



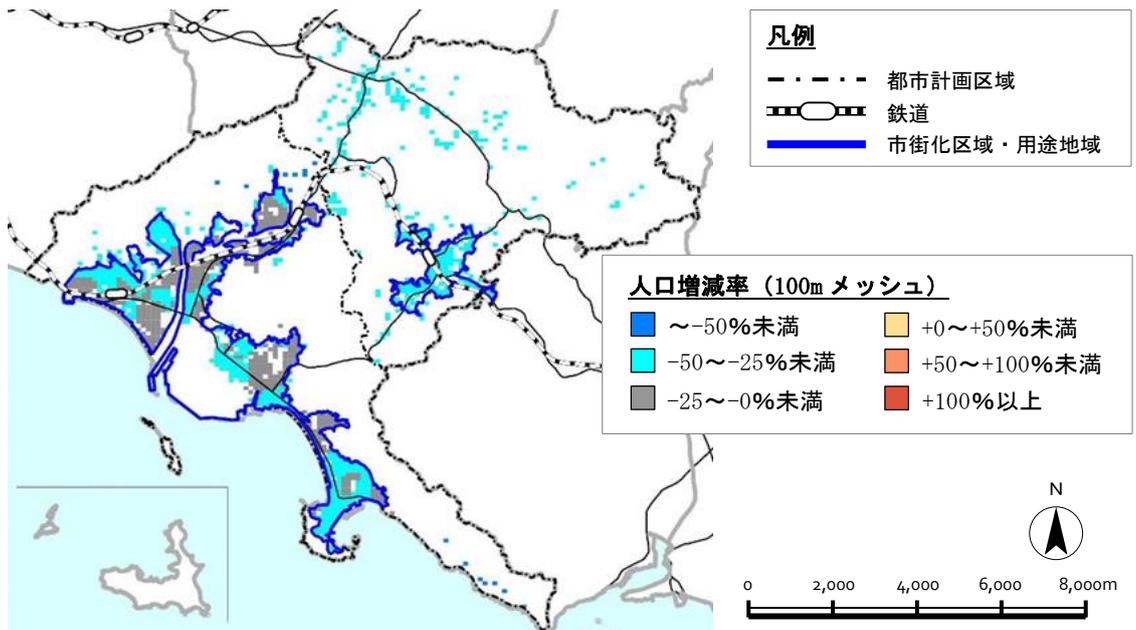
出典：第3次光市総合計画の「地域の設定」に地区名を補足して掲載

▼人口と高齢化率の推移 (図 7)



H2～R2は国勢調査の数値を、R7以降は第3次光市総合計画（社人研推計準拠）の数値を記載したもの

▼人口増減率（平成27年（2015年）⇒令和22年（2040年））(図8)



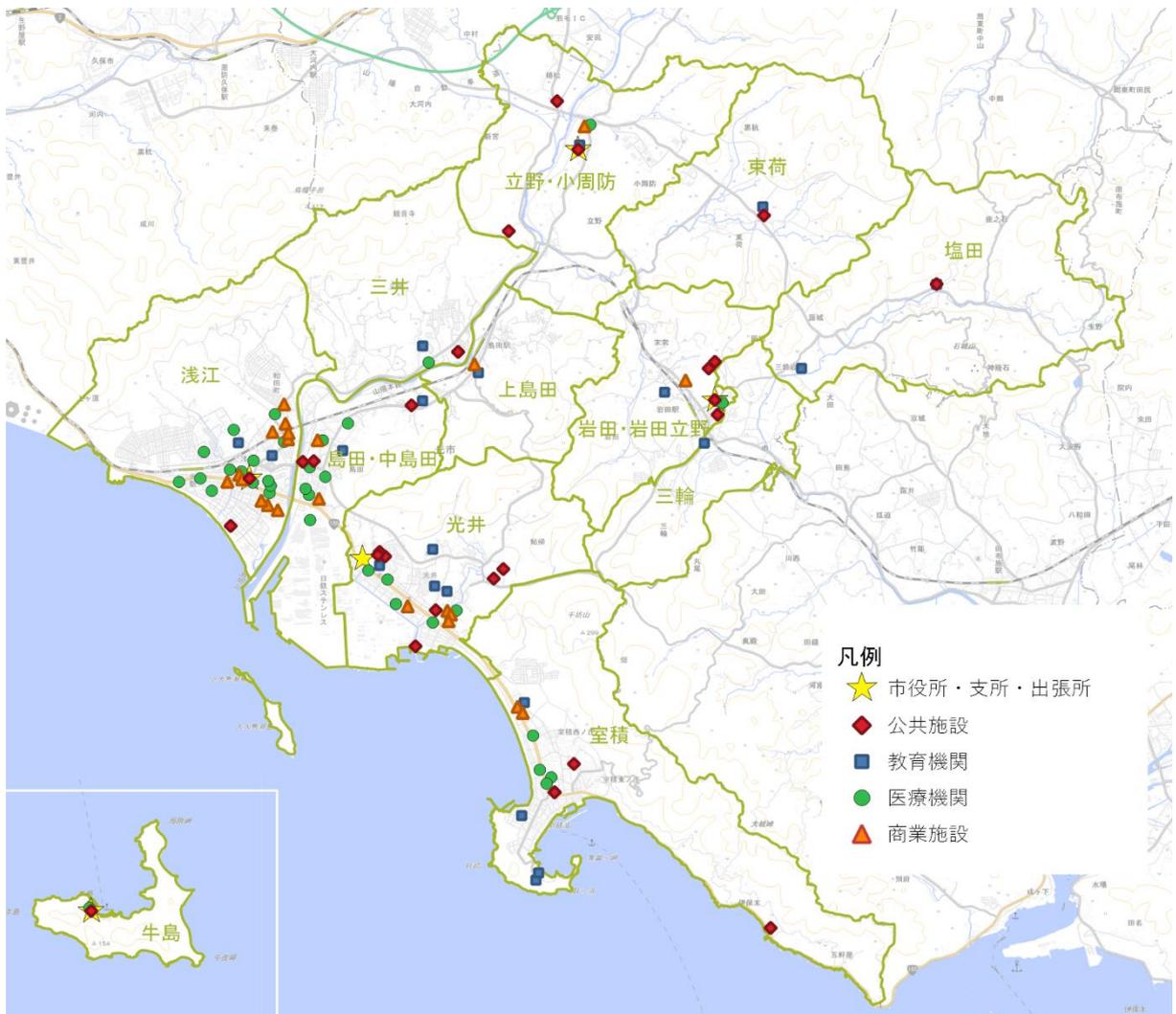
資料：光市立地適正化計画

3 移動の目的地となる施設の分布

(1) 機能集積

- 移動の目的地となる主要な施設の多くは、浅江地区、島田・中島田地区を中心に国道188号沿いに分布しています。
- 令和元年5月に光市立光総合病院が虹ヶ浜から光ヶ丘に移転、県立光丘高等学校が令和4年3月末で閉校し、県立光高等学校と再編統合されるなど、主要な医療・教育施設の配置が変わってきています。また、岩田駅周辺では、公共施設の再編と集約が進められました。

▼機能の集積状況（図9）



地理院タイル（淡色地図）にポイント等を追記して掲載

(2) 観光

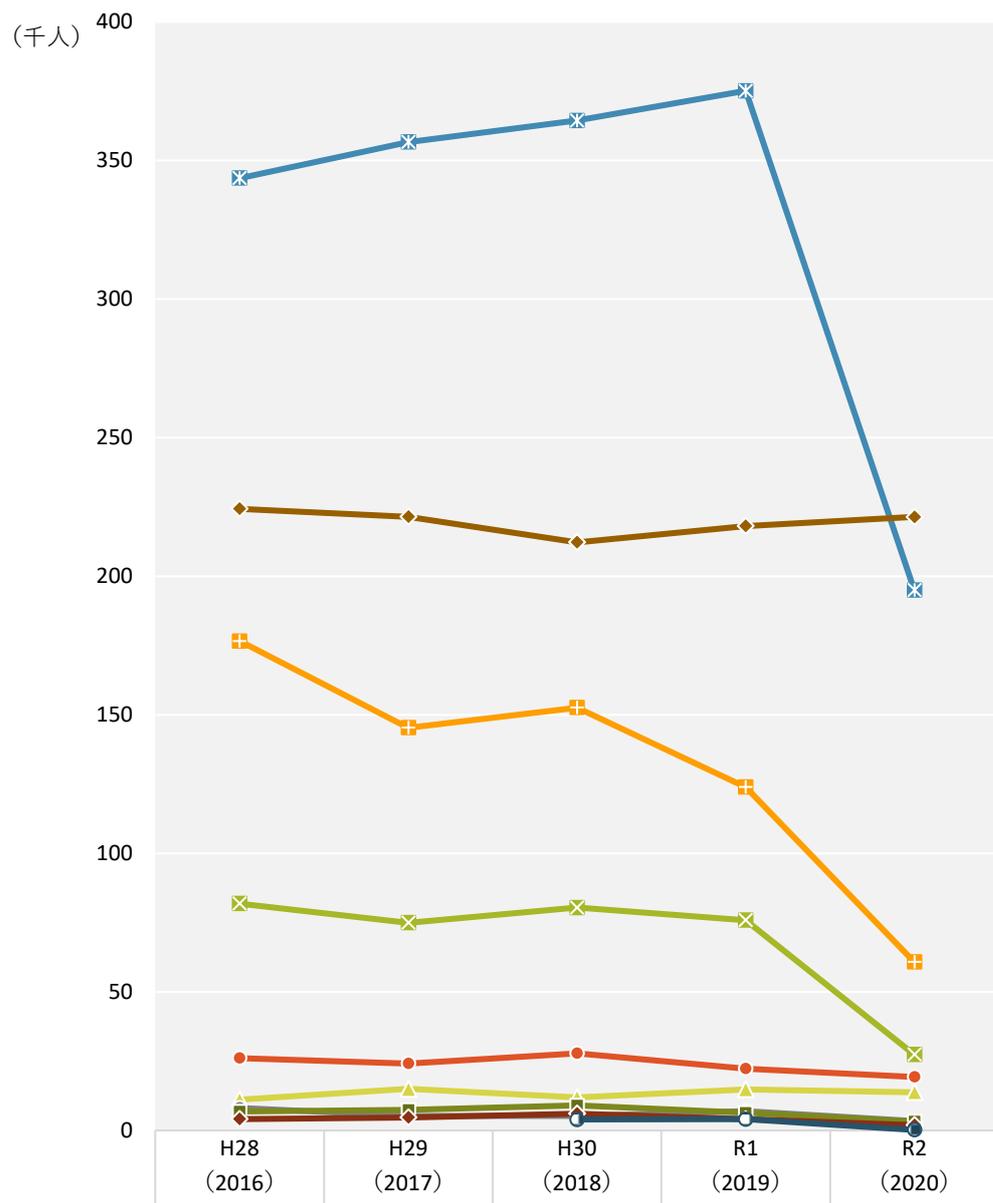
- 西日本屈指の海水浴場である室積・虹ヶ浜海岸をはじめ、冠山総合公園や伊藤公記念公園、石城山県立自然公園や海商通りなど、自然や歴史、文化に育まれた多くの観光資源を有しています。
- 令和2年からの新型コロナウイルス感染症拡大の影響で、外出自粛や海水浴場の不開設、イベントの中止、観光施設の休館等が相次ぎ、観光客が激減した観光地もあります。

▼観光資源 (図 10)



地理院タイル（淡色地図）にポイント等を追記して掲載

▼観光客入込数（図 11）



	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)
室積公園、普賢寺、史跡	81,831	74,901	80,383	75,835	27,333
室積海岸	26,100	24,100	27,800	22,300	19,300
虹ヶ浜海岸	176,594	145,285	152,593	123,912	60,779
冠山総合公園	343,712	356,692	364,459	375,167	194,971
フィッシングパーク光	11,131	14,947	11,884	14,801	13,737
光ふるさと郷土館	8,098	5,146	5,237	6,870	3,325
伊藤公資料館	6,801	7,338	8,991	6,304	3,129
石城山県立自然公園	4,080	4,646	6,041	4,010	1,877
里の厨	224,354	221,436	212,249	218,114	221,405
産業観光			3,906	3,994	173

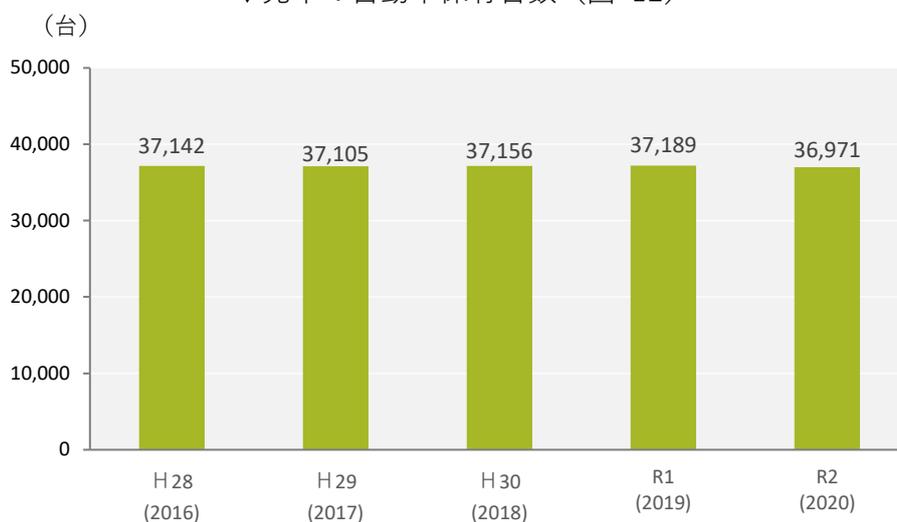
資料：山口県の宿泊者及び観光客の動向

4 自動車の保有状況及び通勤・通学時の交通手段

(1) 自動車の保有状況

- 光市における自動車保有台数は、近年はほぼ横ばいとなっています。
- 免許返納者の多くは高齢者で、近年は増加傾向にあります。

▼光市の自動車保有台数（図 12）



資料：山口県統計年鑑
ただし、貨物用被けん引、乗合バス、特殊用途車、二輪は除く

▼免許返納者数の推移（図 13）

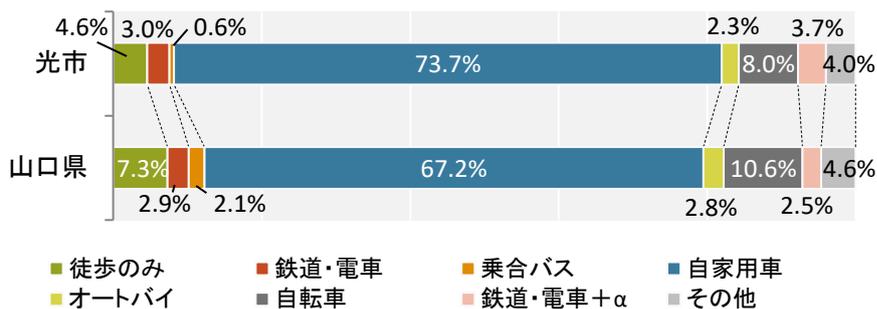


資料：光警察署

(2) 通勤・通学

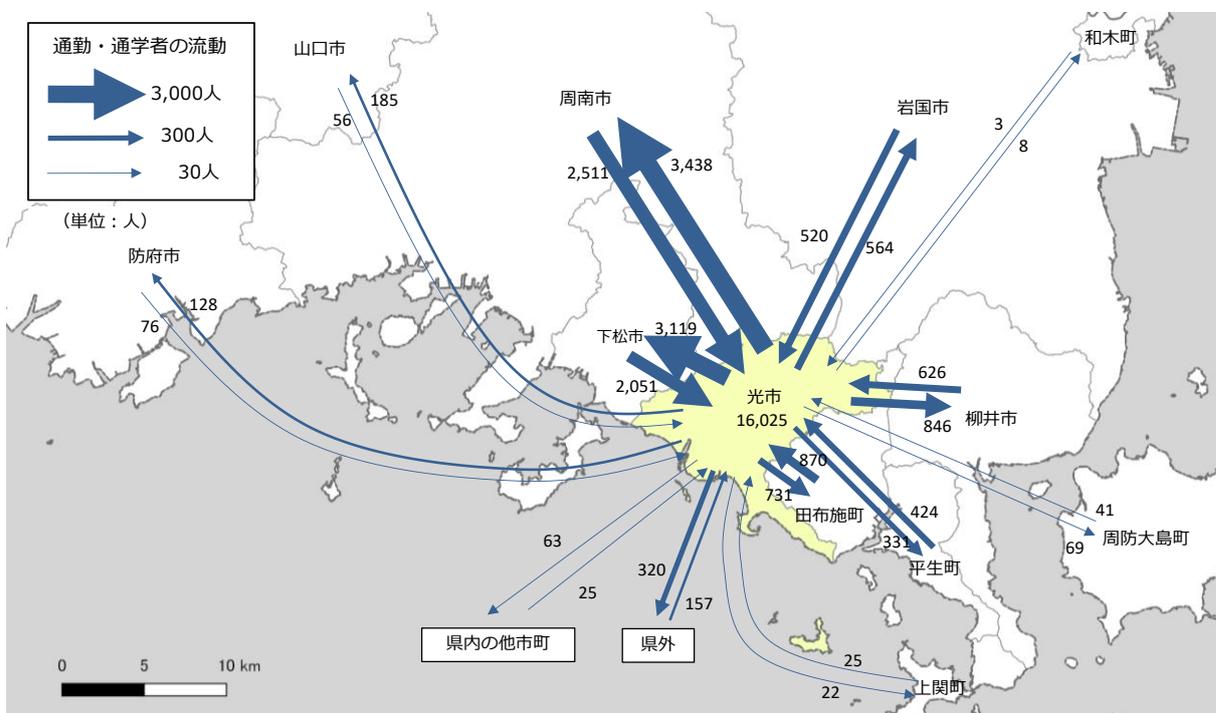
- 国勢調査における光市の通勤・通学時の利用交通手段をみると、平成 22 年では「自家用車」が 73.7%を占めており、山口県全体の 67.2%を上回っています。
- また「鉄道・電車」は 3.0%で山口県全体の 2.9%とほぼ同値ですが、「乗合バス」は 0.6%で、山口県全体の 2.1%を下回っています。
- 15 歳以上の通勤・通学流動は、隣接する周南市、下松市との流動が大きくなっています。

▼通勤・通学における利用交通手段 (図 14)



資料：平成 22 年国勢調査 (15 歳以上通勤・通学者)

▼通勤通学流動 (図 15)

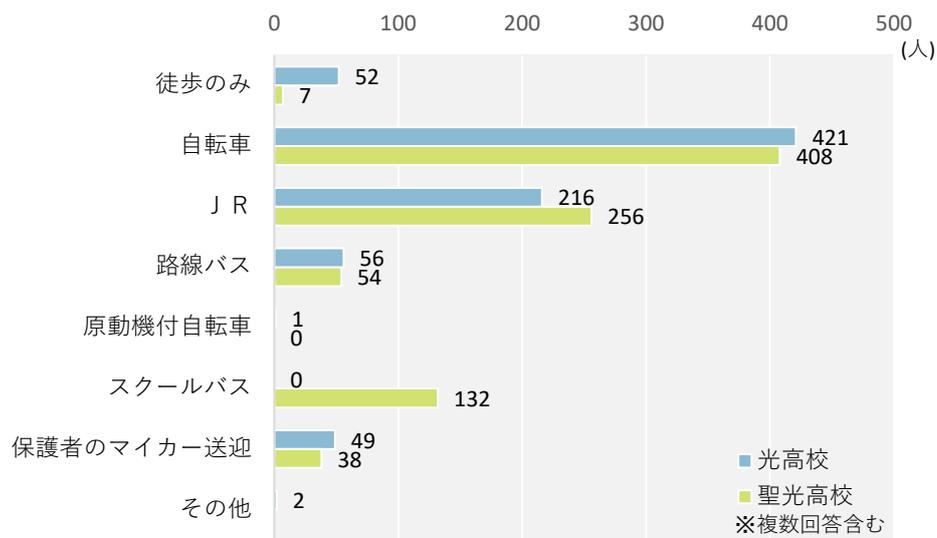


資料：平成 27 年国勢調査 (15 歳以上通勤・通学者)

《高等学校等》

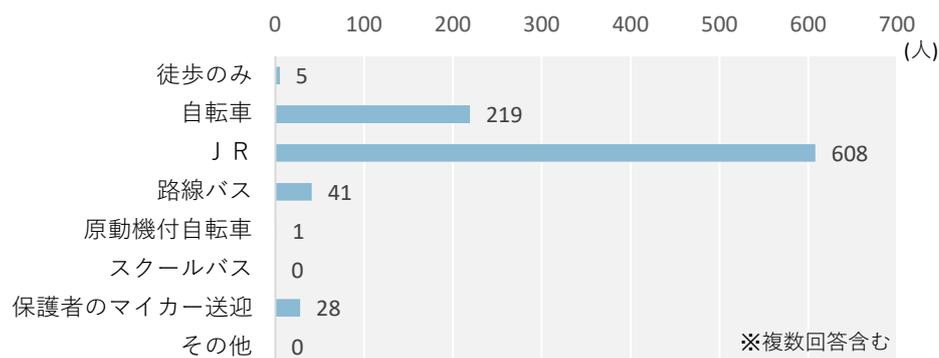
- 令和3年9月に実施した「市内及び近隣高校事務局アンケート調査」において、本市に立地する県立光高等学校は全校生徒581名の内鉄道を216名、路線バスを56名が利用しています。また、聖光高等学校は全校生徒598名の内鉄道を256名、路線バスを54名が利用しています。
- 光市内から近隣の市外の高等学校等に通学する生徒の多くは鉄道を利用しています。
- 自転車で通学する生徒も多くいますが、雨天時などは路線バスや保護者によるマイカー送迎に切り替える生徒もいます。

▼光高等学校・聖光高等学校の生徒の普段の通学手段（全生徒）（図16）



資料：高校等事務局アンケート（令和3年度時点）

▼近隣市町の高校等への普段の通学手段（光市内在住の生徒のみ）（図17）



資料：高校等事務局アンケート（令和3年度時点）

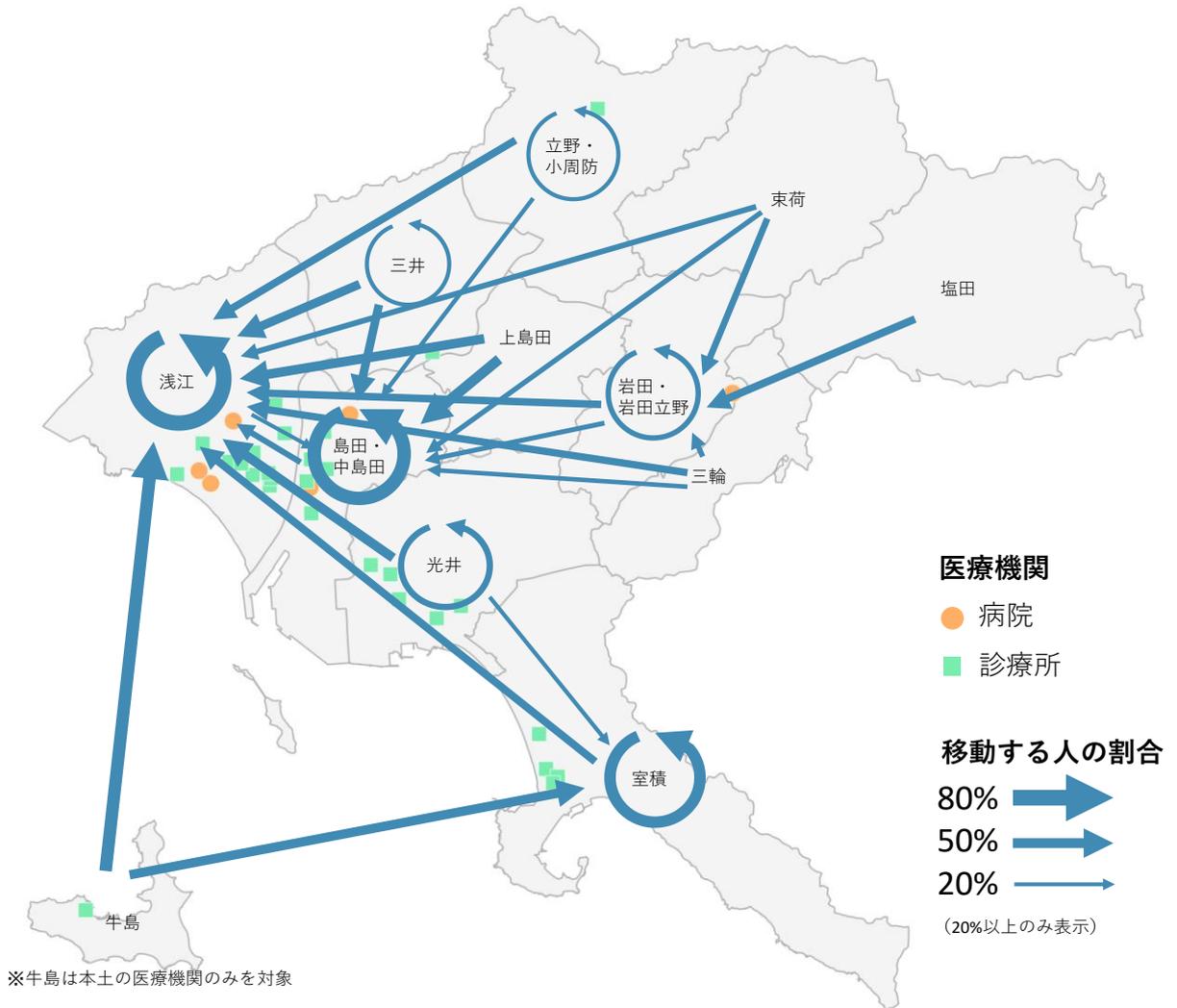
《小中学校》

- 室積小学校では、路線バスを利用している児童がいます。
- 山口大学教育学部附属光小学校・光中学校が室積地区にあり、小学生については徳山駅及び光駅からスクールバスが運行されていますが、一部の小学生と中学生は路線バスを利用しています。

(3) 通院・買い物

- 通院に関しては、浅江地区、島田・中島田地区、室積地区は自地区内での移動が多く、特に浅江地区、島田・中島田地区は他地区からの移動も多くあります。
- 上島田地区、三輪地区、塩田地区、東荷地区には医療機関がないため、医療機関のある他地区へ移動する必要があります。

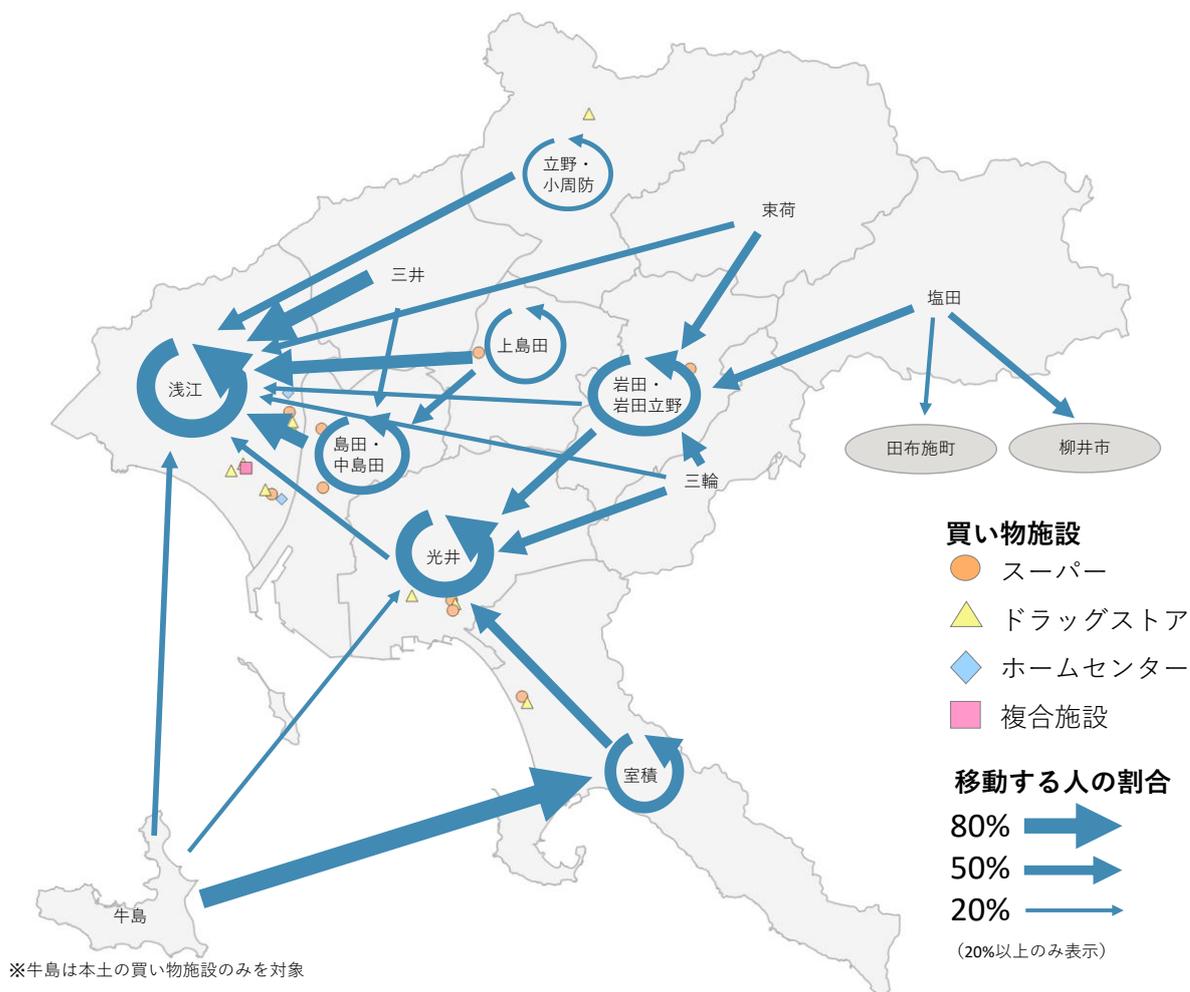
▼市民の市内の通院流動（図 18）



資料：令和3年度公共交通に関する市民アンケート

- 買い物に関しては、浅江地区、光井地区は自区内での移動が多く、室積地区や岩田・岩田立野地区もやや多い傾向です。特に浅江地区は、他地区からの移動も多くあります。
- 三井地区、三輪地区、塩田地区、東荷地区と離島の牛島には買い物施設がないため、買い物施設へ行くには、他地区へ移動する必要があります。

▼市民の市内の買物流動（図 19）



資料：令和3年度公共交通に関する市民アンケート

第2章 上位・関連計画におけるまちづくりの方向性

1 上位計画

第3次光市総合計画

計画の期間	令和4年度～令和8年度
目指すまちの姿	ゆたかな社会 ～人が輝き やさしさつながる 幸せ創造都市 ひかり～
まちづくりの 基本姿勢	○新たな課題に対応する「しなやかさ」 ○“やさしさ”を届け続ける「たくましさ」 ○地域や世代を超えた「つながり」

第6章 つながる光・未来戦略プロジェクト

4 地域がつながる

光駅のバリアフリー化と公共交通ネットワーク構築プロジェクト

戦略的取組1 光駅拠点整備の推進

光駅拠点整備を着実に進めるとともに、民間活力により、駅周辺のにぎわいを創出します。

(具体的取組)

- ・ J R光駅のバリアフリー化と南北自由通路の更新
- ・ 駅前広場の機能充実・再配置
- ・ 民間活力によるにぎわいの創出 など

戦略的取組2 持続可能な公共交通ネットワークの構築

持続可能で利便性の高い交通網の形成を図るとともに、地元での買物や通院などの移動手段を確保するため、地域組織が運営するコミュニティ交通の導入支援など、地域内交通の拡充を図ります。

(具体的取組)

- ・ J R光駅の交通結節機能の充実
- ・ 地域の特性に応じた生活交通の確保支援
- ・ 公共交通ネットワークの構築 など

第7章 分野別計画

基本目標1 限りない市民力・地域力がゆたかに花開くまち

重点目標1 地域の活性化のために

政策2 持続可能な地域コミュニティの形成

【現状と課題】

- 市民ニーズや地域課題が多様化・複雑化する中、地域の暮らしを守り、豊かな地域社会の構築に向けて、人と人とのつながりや支え合いのもとに、地域の実情に応じた自助、互助、共助、公助の役割分担による主体的な地域コミュニティの運営とともに、高齢者をはじめ地域住民の日常生活に必要な移動手段の確保が求められています。

【施策展開の方向】

(5) 地域における移動手段の確保

高齢者をはじめ地域住民の日常生活に必要な移動手段を確保するため、伊保木地区において、「いおき楽々会」が実施する交通弱者への送迎等の先行事例をモデルとしながら、地域の特性に応じた移動手段の確保とともに、地域住民が主体性を持ちながら、地域における移動手段として持続可能な運営体制の構築に努めます。

指標名	近況値 (R 2)	目標値 (R 8)
⑤コミュニティ交通事業の実施団体数	1 団体	3 団体

基本目標4 自然と都市が潤いゆたかに調和したまち

重点目標2 便利で快適に暮らすために

政策3 公共交通ネットワークの構築

【現状と課題】

- 本格的な人口減少に伴い、鉄道やバス、タクシーなど公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足が深刻化する中、地域の公共交通の維持・確保がより厳しくなる一方、高齢者における運転免許の返納も年々増加傾向にあるなど、その受け皿となるべき移動手段の確保がますます重要になっています。
- 国においては、地域の公共交通の改善や移動手段の確保に取り組む仕組みづくりとともに、特に過疎地域における移動ニーズへの対応や持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するため、令和2年11月より「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」を施行しました。
- 本市には、光駅、島田駅、岩田駅の3つの鉄道駅をはじめ、路線バスや循環バス、タクシー、離島航路など、生活に密着した多様な公共交通機関が存在しており、既存の路線等の維持・確保とともに、中山間地域をはじめ、交通弱者への支援が必要な地域における「コミュニティ交通事業」の展開など、市民の移動手段の確保・充実に努めてきました。
- 一方、市民のバス交通網の整備に対するニーズは比較的高いものの、利用者の減少に伴う市営バスや交通事業者の財政負担の増加、バス運行便数の減少などの課題を抱える中、将来的な瀬戸風線の開通や光駅拠点整備などの大型事業の進捗は、将来的な公共交通体系にも大きな影響を与える可能性があります。
- そうした中、地域の特性に応じた生活交通を確保するため、令和3年度の庁内組織の改編により、公共交通政策課を新たに設置し、「光市地域公共交通計画」に基づき、3つの鉄道駅を中心とした交通結節機能の強化や、地域で豊かに暮らし続けることができる公共交通ネットワークの構築に向けた取組が求められています。

【施策展開の方向】

(1) 公共交通網の整備

本市の分散型都市構造により地域特性が異なる点や将来の都市構造を見据えながら、「光市都市計画マスタープラン」や「光市立地適正化計画」などの関連計画を踏まえ、「光市地域公共交通計画」に基づき、市民生活や通勤・通学の利便性向上に向け、持続可能な公共交通網の整備を

進めます。

(2) 公共交通の利用促進

地域の特性やニーズ、まちの変化に応じた移動手段の検討等による生活交通の確保や、生活交通の利用率の向上に向けた交通事業者等との連携に努めるなど、公共交通全体における利用の促進に取り組みます。

(3) 交通結節機能の強化

令和2年9月に策定した「光駅拠点整備基本計画」に基づき、光駅拠点整備による利便性の向上や主たる交通の拠点である光駅、島田駅、岩田駅の3つの鉄道駅を主要交通結節点として、市役所前及び室積コミュニティセンター付近を交通結節点として位置づけるなど、それぞれの交通結節機能の強化を図ります。

【成果指標】

指標名	近況値	目標値 (R 8)
①市内のJR駅乗車数(1日あたり)	3,204人	3,300人
②路線バス年間利用者数	540,205人	580,000人

政策7 安心の島づくり

【現状と課題】

- これまで、安心の核となる「牛島憩いの家デイサービスセンター」や「牛島診療所」の運営をはじめ、離島航路の維持や利便性の向上、また、漁港、防災ヘリコプター離着陸場の整備や衛生環境の向上など、多様な面から必要な生活基盤の整備を進めるとともに、牛島の文化財マップの作成・配布や交流ツアーの実施などを通じて、島の魅力発信に努めてきました。
- 引き続き、ライフラインである飲料水供給施設の長寿命化や離島航路の維持、高齢化が進む島民の保健・福祉・医療の確保、また漁業の振興や衛生環境の維持・向上など、安全・安心で持続可能な生活を重層的に支援する必要があります。

【施策展開の方向】

(1) 生活環境の整備

本市が出資する牛島海運有限会社への支援を継続するなど、会社の安定的な経営を保持し、牛島と本土を結ぶ唯一の航路の維持に努めます。

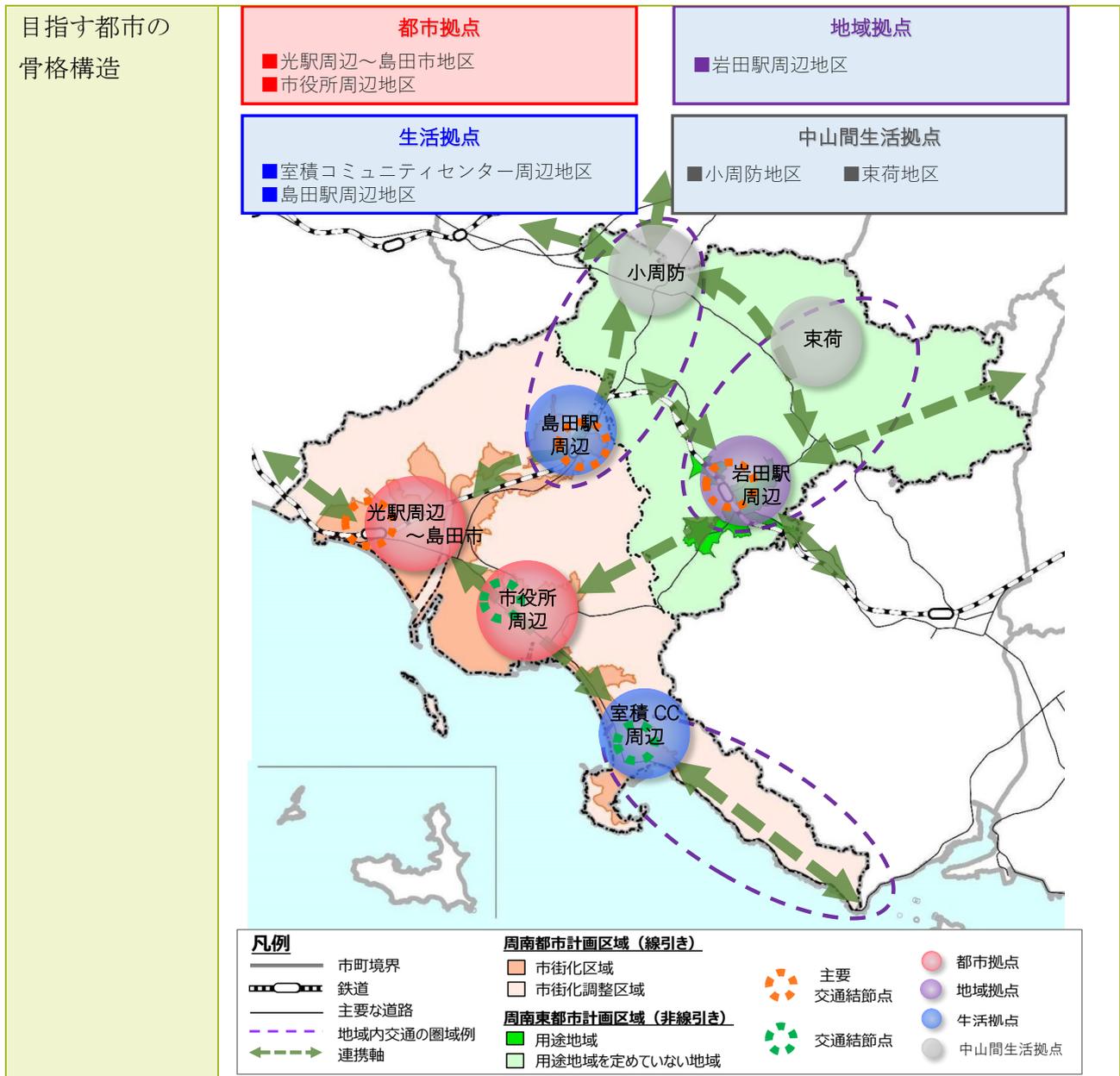
【成果指標】

指標名	近況値	目標値 (R 8)
①「うしま丸」の利用客数(1日あたり)	18人	22人

2 関連計画

光市都市計画マスタープラン（平成 24 年 3 月策定）	
計画の期間	～令和 13 年度
将来都市像	人の活力と豊かな自然が調和した 多核連携によるコンパクトな都市
基本的な視点	<ul style="list-style-type: none"> ○安心して住まい、しあわせを感じるまち ○生き生きと働き、活気に満ちるまち ○心身ともに憩い、輝く未来につながるまち
住環境づくりの方針図	<p> 都市拠点地区 生活・交流拠点地区 下水道排水計画区域 土地区画整理事業（調査・研究を含む） 田園（多自然型居住ゾーン） 森林・丘陵ゾーン 市街化区域・用途地域 住居ゾーン 商業・業務ゾーン 工業ゾーン </p>

光市立地適正化計画（平成 31 年 3 月策定）	
計画の目標年次	～令和 22 年度
基本的な方向性	多核連携による 選ばれ、住み続けられるコンパクトな都市づくり <ul style="list-style-type: none"> ○方向性 1 利便性が高く、魅力ある都市拠点の形成 ○方向性 2 自然と調和した安全・安心で、まとまりのある市街地の形成 ○方向性 3 人と地域を結び、ゆたかな「未来」につなぐ公共交通網の形成



第4期光市地域福祉計画 (令和4年3月策定)	
計画の期間	令和4年度～令和8年度
基本理念	みんなが やさしさでつながり 支え合う 心ゆたかな福祉のまちづくり
基本目標	基本目標Ⅰ 地域を担い支える人づくり 基本目標Ⅱ やさしさで人がつながる仕組みづくり 基本目標Ⅲ 支え合い安心して生活できる地域づくり
施策・事業内容	基本目標Ⅲ 支え合い安心して生活できる地域づくり 2 誰もが安心して生活できる環境づくり 行政の取組において「地域の特性に応じた生活交通を確保するため、「地域公共交通計画」のもと、地域で暮らし続けることができる公共交通ネットワークの整備」が挙げられています。

第2次光市環境基本計画（平成30年3月策定）	
計画の期間	～令和4年度
目指すべき環境像	人に自然に やさしさあふれる環境都市 ひかり ～自然のめぐみに感謝し 美しいふるさとをいつまでも～
基本方針	（1）多様な自然と歴史が息づき、豊かな原風景を次世代へつなぐまち 【自然共生社会の実現】 （2）低炭素で地球へのやさしさを大切にするまち 【低炭素社会の実現】 （3）循環を基調に限りある資源を大切にするまち 【循環型社会の実現】
実施に向けた主な取組み	後期リーディングプロジェクト 「みんなで作る エコまち推進プロジェクト」 実施に向けた主な取組みとして、以下が挙げられています。 【市民】公共交通機関や自転車等の積極的な利用に努めます。 【事業者】ノーマイカー通勤の推奨、エアコン照明の調節など、事業所を挙げた省エネルギーの取組みに努めます。 【市】公共交通機関の利用促進に努めます。

光市観光アクションプラン（平成30年3月策定）	
計画の期間	～令和4年度
アクションプランの方向性	○方向性Ⅰ 光ブランドの創出と魅力ある観光資源の創出 ○方向性Ⅱ 多様化する観光ニーズに対応した受入環境の構築 ○方向性Ⅲ 幅広い媒体を活用した戦略的プロモーションの展開
施策例	アクションⅡー3「おもてなし」の充実 施策例として、「③観光資源を面的につなぐ公共交通網の整備」が挙げられています。

光駅拠点整備基本計画（令和2年9月策定）	
整備コンセプト	人、交通、自然をつなぐ、つながる光駅
整備の方向性	○誰にも安全でわかりやすい 安心環境づくり ○機能的で利用しやすい 円滑交通環境づくり ○便利、快適、スマートに 利便環境づくり ○人がつどい楽しむ魅力の核 にぎわい環境づくり ○民間活力の導入による 協働・連携環境づくり
整備概要	（1）南北自由通路の更新 （2）南口駅前広場の機能充実・再配置 （3）北口駅前広場の機能充実・再配置 （4）交流空間、サービス機能施設の整備 （5）にぎわい創出施設の導入

3 その他

(参考) 県が作成した公共交通に関する取組方針

新たな地域交通モデル形成に関する取組方針

(令和3年3月策定・新たな地域交通モデル検討委員会)

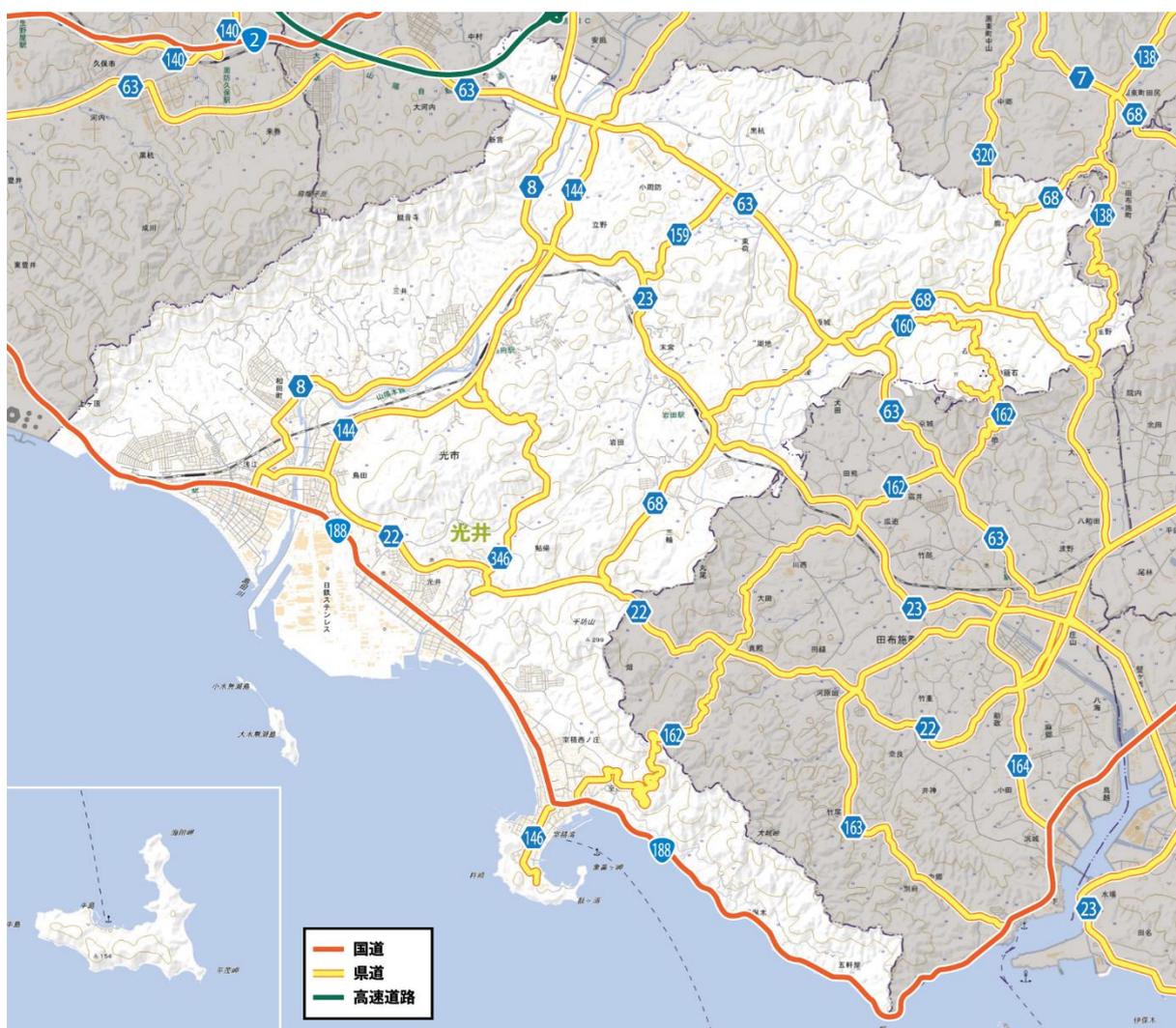
目指すべき将来の姿	<ul style="list-style-type: none">○地域住民にとって利用しやすい地域交通○観光客にとって利用しやすい地域交通○持続可能で効率的な地域交通
取り組むべき 7つの重要テーマ	<ol style="list-style-type: none">1 交通空白地の移動手段確保2 幹線路線の維持3 市街地における回遊性の向上4 観光地等の移動利便性向上5 運転手不足の解消6 公共交通情報のデジタル化7 災害発生時における移動手段の確保

第3章 本市の公共交通の現状

1 道路網の整備状況

- 海岸沿いに国道 188 号が市域の東西を結んでいます。また、県道 8 号（徳山光線）、23 号（光上関線）、63 号（下松田布施線）、68 号（光日積線）が基幹となる道路網を形成しています。
- 都市計画道路虹ヶ丘森ヶ峠線及び瀬戸風線の整備が進められています。

▼道路網（図 20）



地理院タイル（標準地図）にライン・記号等を追記して掲載

2 公共交通等の整備状況

(1) 鉄道

①運行状況

- 市内をJR山陽本線が横断し、光駅、島田駅、岩田駅の3駅があります。上下線合わせて1日53便運行しています。(令和3年10月時点)
- 光駅は光駅拠点整備基本計画に沿って、南北自由通路や南口・北口駅前広場の整備に向けた取組が進められています。
- 令和4年3月から、交通系ICカードICOCA(イコカ)が、光市内の3駅でも利用可能になります。

▼鉄道の運行状況(図21)

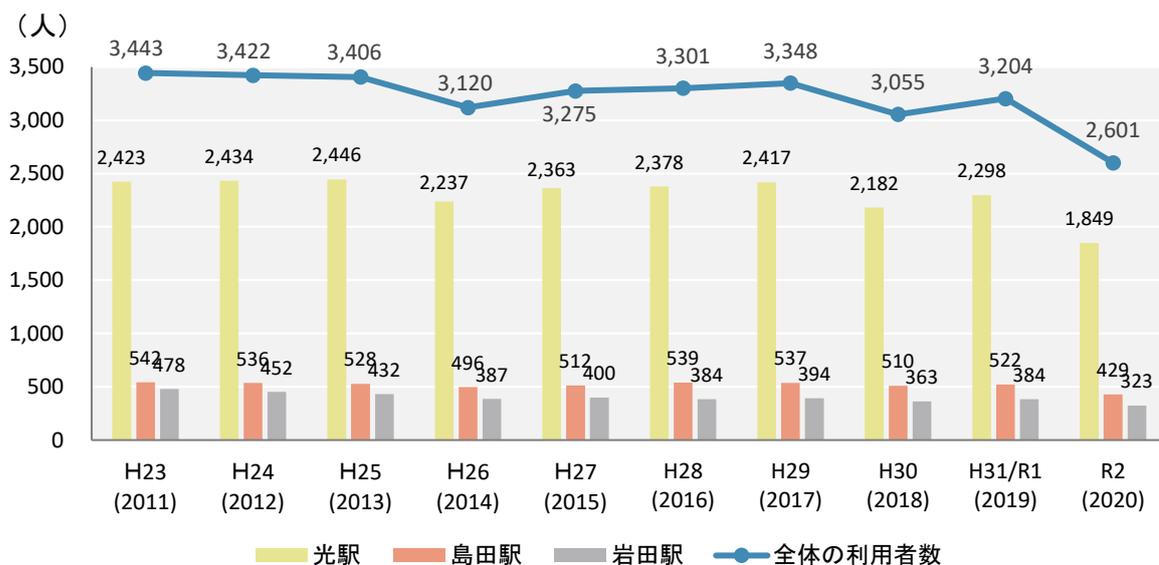


地理院タイル(淡色地図)に施設等を追記して掲載

②利用者数

- 光市内では1日平均乗車人員は光駅が最も多く、令和2年度は1日1,849人です。
- 過去10年の3駅の利用者数は微減傾向です。特に平成30年には豪雨災害により約2月間に渡って運休となり、また、令和元～2年度は新型コロナウイルスの感染拡大に伴う外出控えやテレワークの推進等の影響で利用者が大きく減少したものと考えられます。

▼駅別の1日平均乗車人員（図 22）



資料：山口県統計年鑑

(2) バス

①運行状況

- 中国ジェイアールバスの光線、防長交通の徳山駅前～柳井駅前線が国道 188 号を運行し、東西の広域移動を担っています。また、光市役所前～兼清（岩狩経由含む）・筏場・高水駅線が南北の移動を担っています。ひかりぐるりんバスは、光井地区、島田・中島田地区、浅江地区といった市街地を中心に運行しています。
- 光市営バスは、東部地域内（岩田・岩田立野地区、三輪地区、塩田地区、東荷地区）及び岩田地区から光井地区の区間を運行しています。

▼バス路線図（令和 3 年 10 月現在）（図 23）



地理院タイル（淡色地図）にライン等を追記して掲載

▽バスの運行状況（令和3年9月現在）（表1）

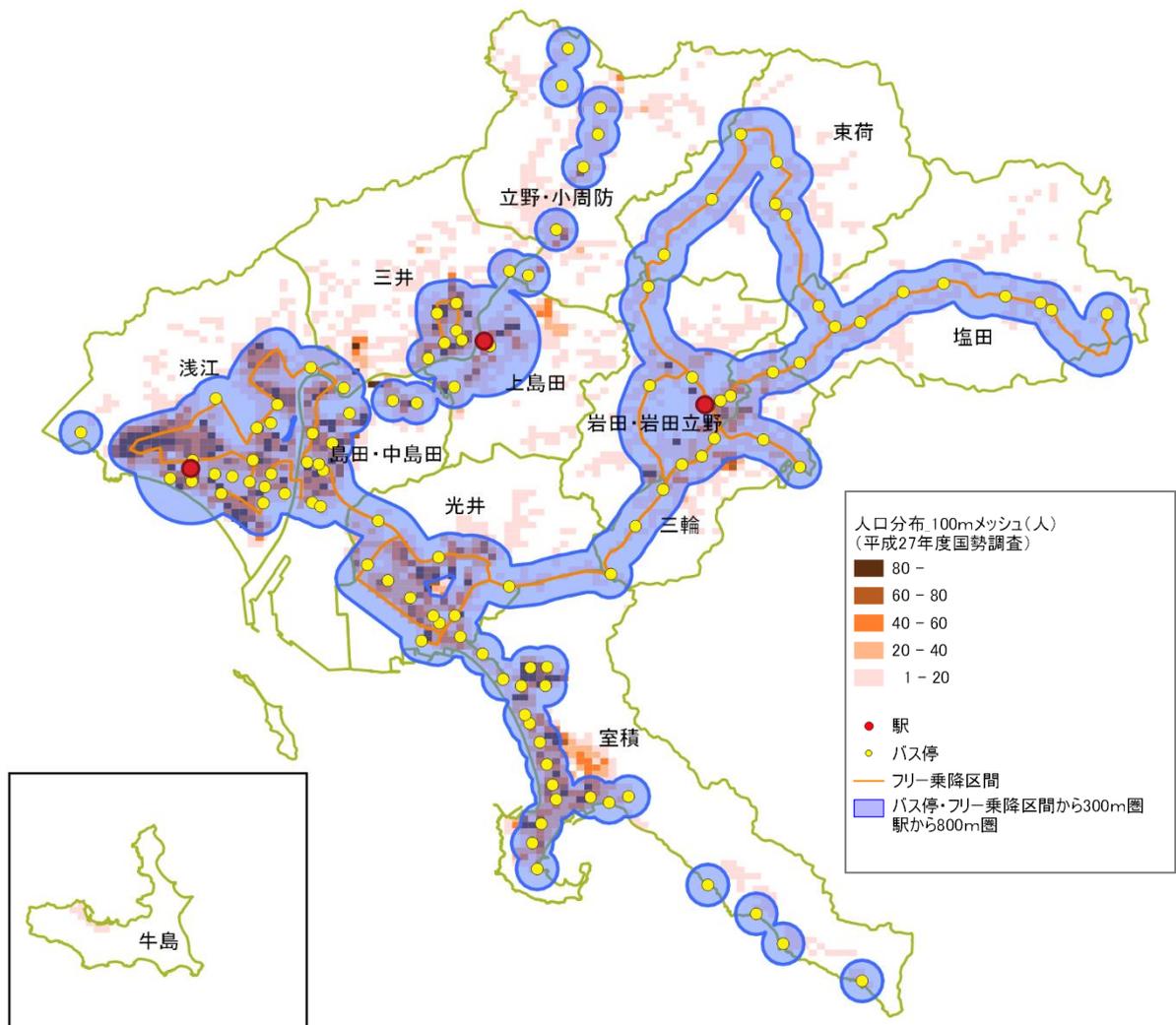
中国ジェイアールバス(株)				
光線	上り※1	下り※1	種別※2	補助
光駅～室積公園口（快速含む）	15便	15便	一般乗合	
光駅～かんぽの宿光	3便	2便	一般乗合	
光駅～千坊台～室積	2便	—	一般乗合	
光駅～室積	1便	2便	一般乗合	
光総合病院～室積公園口	3便	3便	一般乗合	光市
下松駅～室積公園口	1便	—	一般乗合	
下松TC～室積公園口	4便	4便	一般乗合	県・関係市
光駅～千坊台～室積公園口	1便	1便	一般乗合	
光駅～室積～江の浦	—	1便	一般乗合	
下松駅～光駅～千坊台～室積公園口	—	1便	一般乗合	
光駅～千坊台～かんぽの宿光	—	1便	一般乗合	
防長交通(株)				
徳山駅前～柳井駅前線	上り※1	下り※1	種別※2	補助
徳山駅前～柳井駅前線	10便	10便	一般乗合	国・県・関係市町
光市役所前～兼清・筏場・高水駅線	上り※1	下り※1	種別※2	補助
光市役所前～高水駅	4便	4便	一般乗合	関係市
光市役所前～筏場	2便	2便	一般乗合	県・関係市
光市役所前～兼清	6便	3便	一般乗合	関係市
光市役所前～岩狩～兼清	2便	2便	一般乗合	関係市
徳山駅前～兼清線	上り※1	下り※1	種別※2	補助
徳山駅～花岡～兼清	4便	4便	一般乗合	県・関係市
西日本バスネットサービス(株)				
ひかりぐるりんバス	右回り※1	左回り※1	種別※2	補助
ひかりぐるりんバス	3便	3便	一般乗合	国、光市
光市				
光市営バス			種別※2	補助
塩田線	6便	—	市町村運 営有償運 送	県
束荷線	6便	—		
市役所線	6便	—		
岩田・三輪線（予約制）	5便	—		
城南原線（予約制）	5便	—		

※1…平日1日の運行便数（令和3年10月1日時点）。片道を1便とする。ひかりぐるりんバス・光市営バスは循環型のため、1周を1便としてカウントする。

※2…一般乗合：乗合運行事業者が許可を得て定時定路線で運行する乗合バス。市町村営有償運送：地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために、市町村自らが保有する白ナンバーの車両を使用して旅客の運送を行うこと

- 鉄道駅の周辺や国道沿いは概ねカバーされています。
- 市営バスやひかりぐるりんバス、防長バスの一部にはフリー乗降区間が設定されており、経路周辺を全体的にカバーしています。
- 鉄道駅、バス停留所のいずれも徒歩圏内とならない公共交通空白地域には、光井地区や室積地区の内陸部の一部、上島田地区の山田団地など、人口密度が高いエリアが含まれます。
- 山間部や幹線道路に面していないエリアの多くが、公共交通空白地域となっています。

▼公共交通空白地域（令和3年10月現在）（図24）



- 国道 188 号沿い及び県道 144 号沿いは 1 日 20～40 便以上が運行されています。特に光駅～光市役所前～室積は 1 日 60 便以上の高頻度で運行されています。
- それ以外は 1 日 10 便以下の部分が多く、立地適正化計画で地域拠点と定めている岩田駅周辺地区と都市拠点と定めている市役所周辺地区を結ぶ路線も 10 便未満となっています。

▼バスの運行便数（令和 3 年 10 月現在）（図 25）



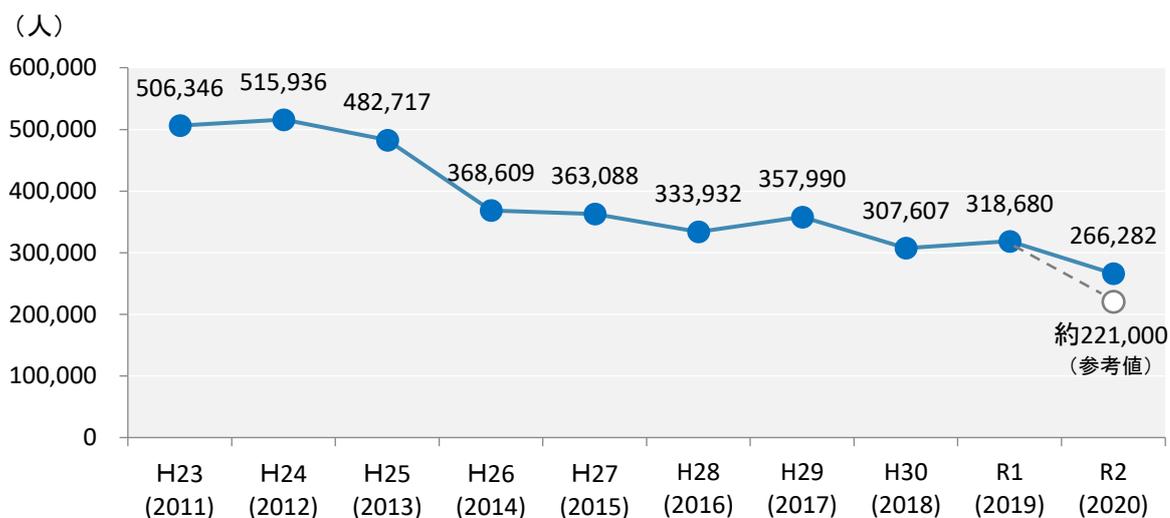
地理院タイル（淡色地図）にポイント等を追記して掲載
 ※片道を 1 便とカウント。ひかりぐるりんバス及び光市営バスは循環型のため 1 循環を 1 便としてカウント。
 なお、市外については、他の路線の便数を考慮していない。

②利用者数

光線（中国ジェイアールバス）

- 光線は、減少傾向にあり、10年前と比較して約半分です。
- 中国ジェイアールバスの利用者数は、年1回実施する乗降調査により推計したものです。令和2年度は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、調査時期が例年と異なったため、人数が実態と乖離している可能性があります。この為、令和元年度の人数をもとに営業収益の変動率を加味して再計算を行った人数を「参考値（千人未満切捨て）」として計上しています。

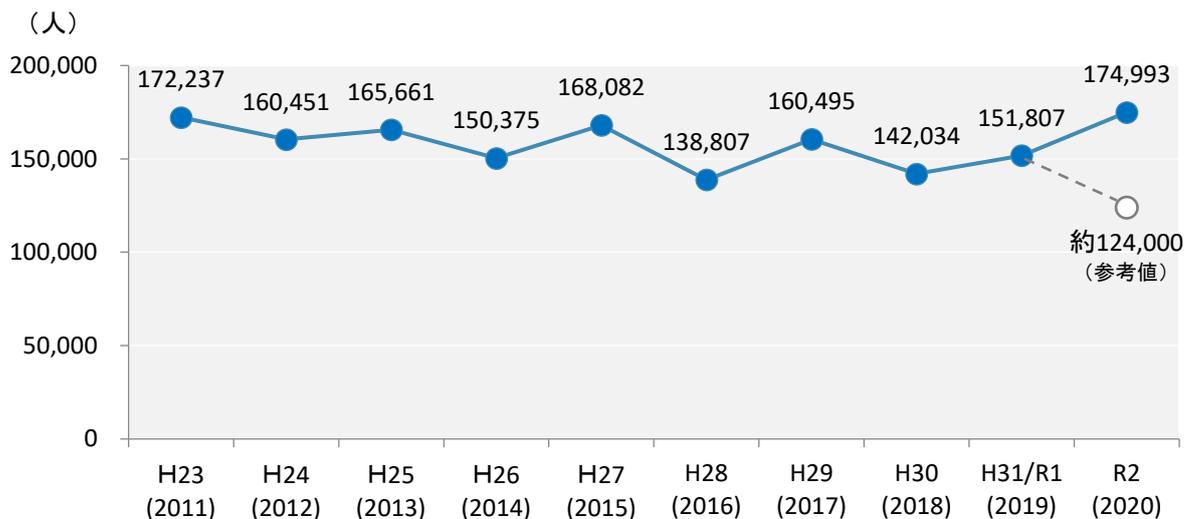
▼光線の利用者数の推移（図 26）



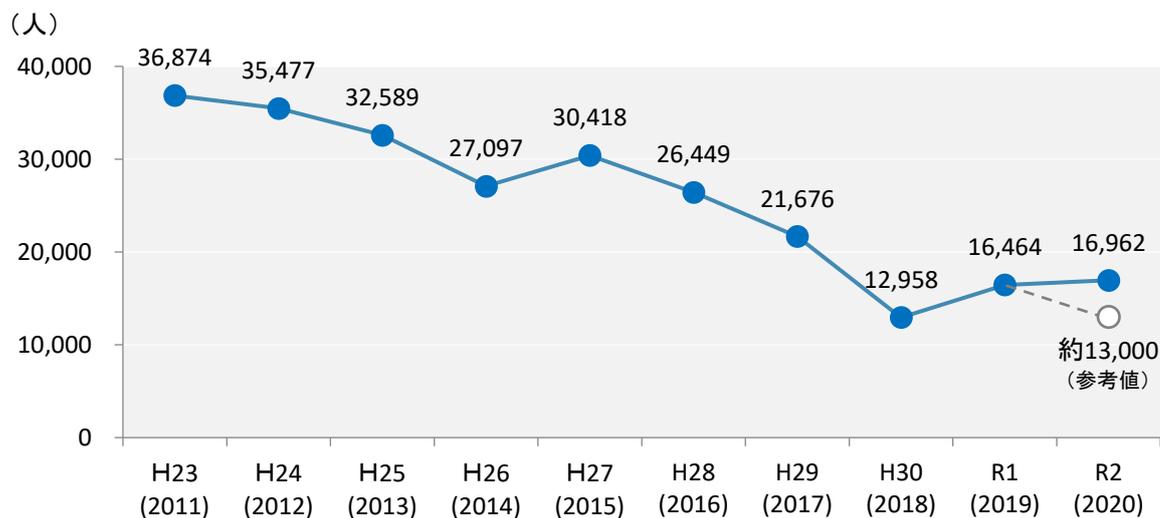
徳山駅前～柳井駅前線、光市役所～兼清（岩狩経由含む）・筏場・高水駅線、徳山駅前～兼清線（いずれも防長交通）

- 徳山駅前～柳井駅前線は、概ね15万人前後で推移していますが、令和2年度は約12万4千人（参考値）に減少しました。
- 光市役所～兼清（岩狩経由含む）・筏場・高水駅線は、10年前と比較して約半分に減少しています。
- 防長交通の利用者数は、年1回実施する乗降調査により推計したものです。令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、調査時期が例年と異なったため、人数が実態と乖離している可能性があります。この為、令和元年度の人数をもとに営業収益の変動率を加味して再計算を行った人数を「参考値（千人未満切捨て）」として計上しています。

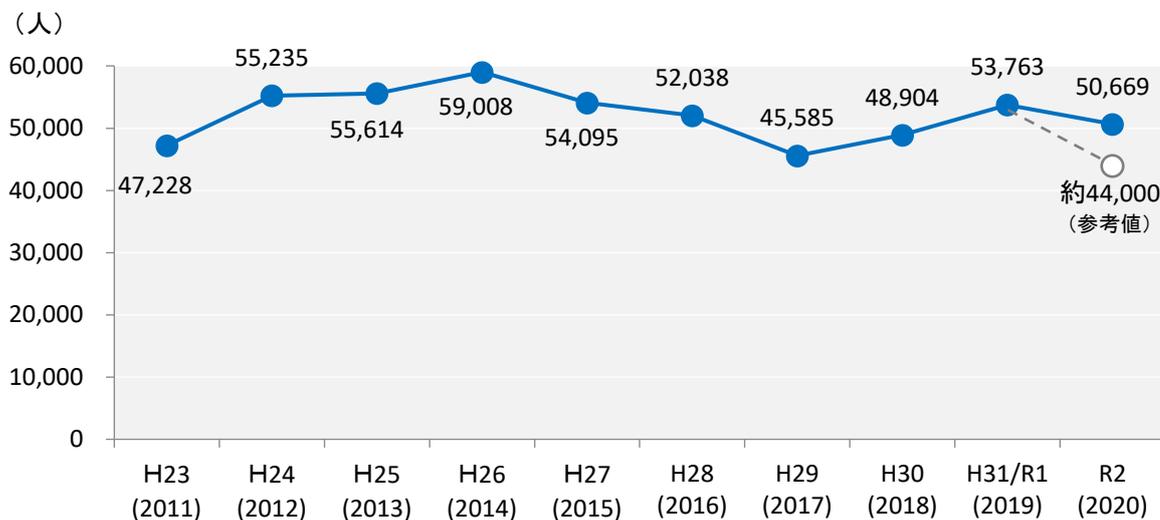
▼徳山駅前～柳井駅前線の利用者数の推移 (図 27)



▼光市役所～兼清 (岩狩経由含む)・筏場・高水駅線の利用者数の推移 (図 28)



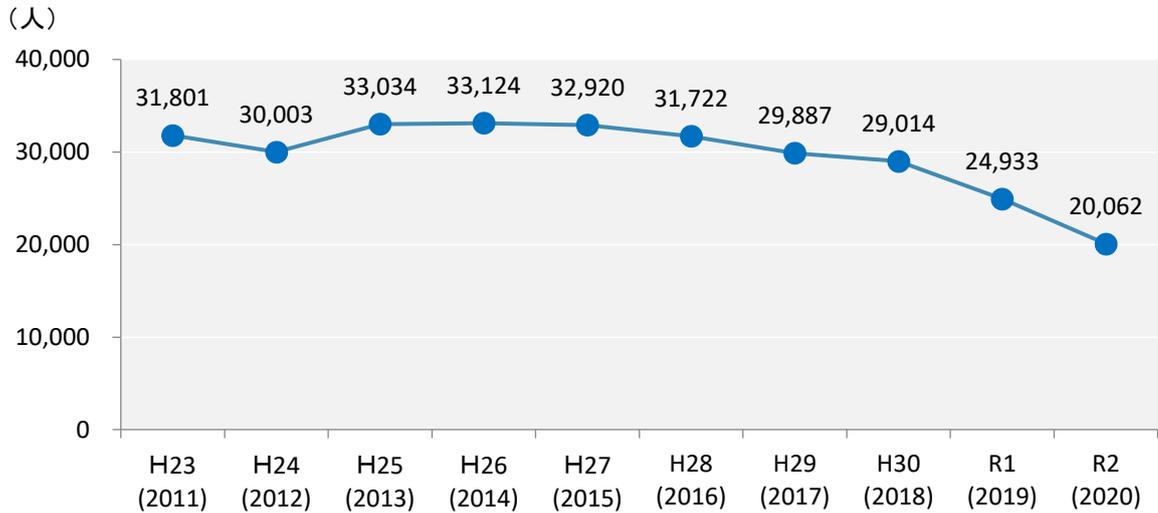
▼徳山駅前～兼清線の利用者数の推移 (図 29)



ひかりぐるりんバス（西日本バスネットサービス）

- ひかりぐるりんバスは、3万人前後で推移した後、令和元年は約2万5千人、令和2年は約2万人に落ち込みました。
- ひかりぐるりんバスは、毎日の乗車人数を積み上げたものです。

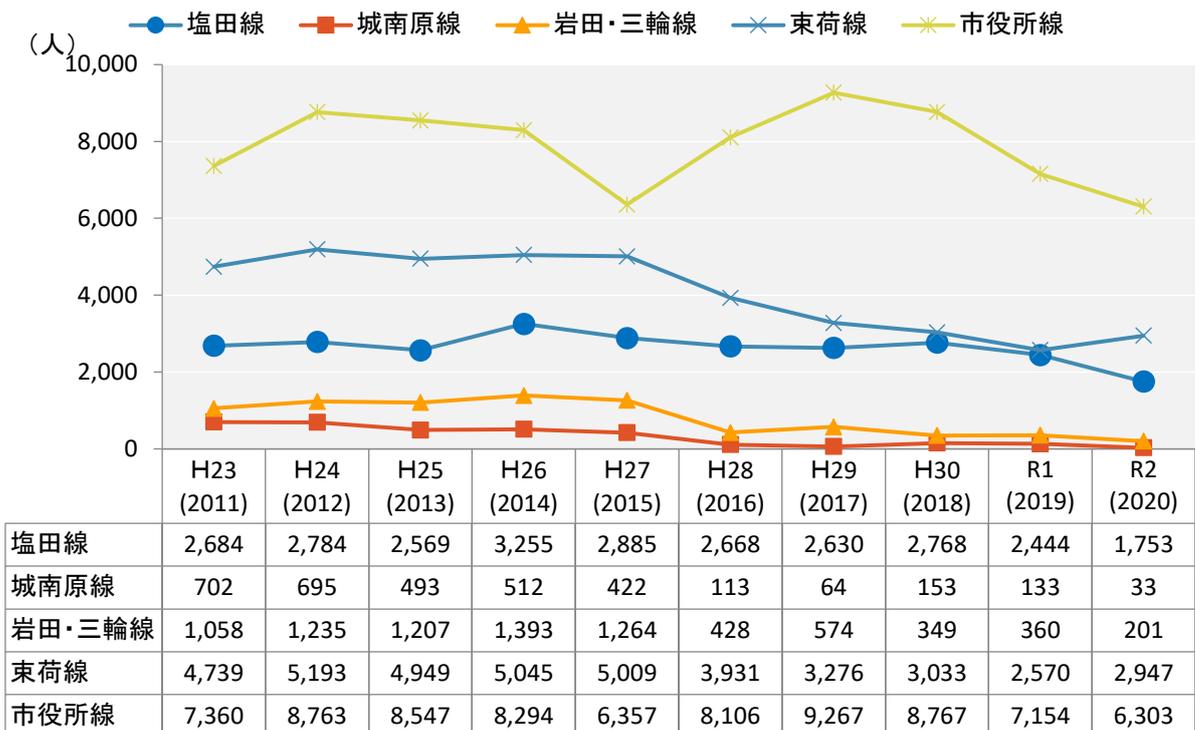
▼ひかりぐるりんバスの利用者数の推移（図 30）



光市営バス

- 光市営バスは、どの路線も減少傾向にあります。
- 光市営バスは、毎日の乗車人数を積み上げたものです。

▼光市営バスの利用者数の推移（図 31）



※城南原線と岩田・三輪線は、電話等による予約運行となります。

(3) 航路

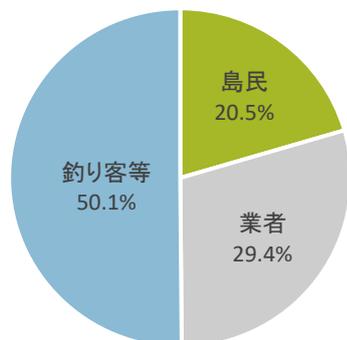
①運航状況

- 牛島港と室積港を結ぶ航路を牛島海運
 有限会社（第三セクター）が運航して
 います。牛島と本土を結ぶ唯一の公共交
 通機関であり、島外への通院や買い物
 など、生活に不可欠な航路です。運航便
 数は、1日3往復です。

②利用者数

- この10年で利用者数は半減しています。
 利用者の内訳をみると、島民利用より、
 釣り客などの観光客利用が多い状況で
 ず。
- シティプロモーションと連携した利用
 促進が進められています。

▼牛島～室積航路の利用者の内訳
 （令和2年度）（図 33）



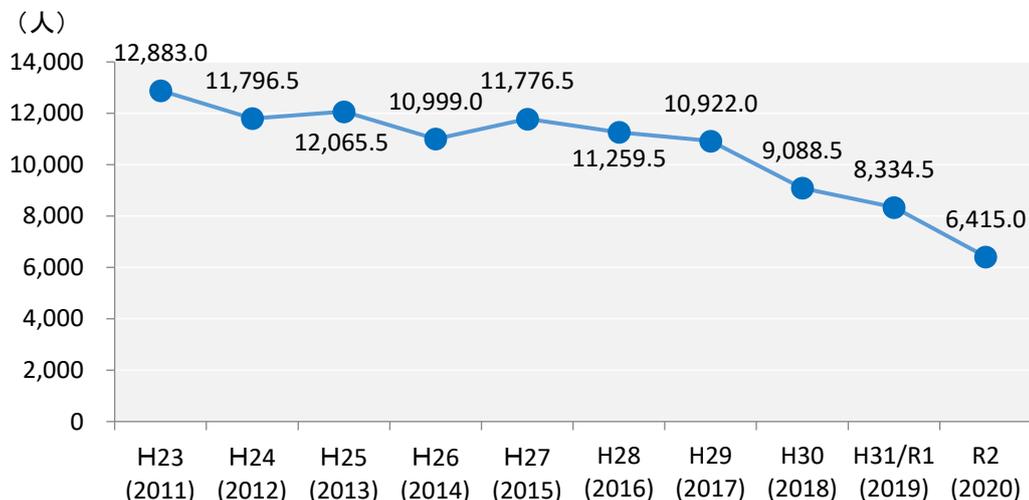
資料：光市

▼牛島～室積航路（図 32）



地理院タイル（淡色地図）にポイント等を追記して掲載

▼牛島～室積航路の利用者数の推移（図 34）



資料：光市 ※子供は0.5人として計上

(4) タクシー

- 浅江地区、島田・中島田地区に各 1 営業所、岩田・岩田立野地区に 2 営業所があります。

▼タクシー営業所の配置 (図 35)



地理院タイル (淡色地図) に施設等を追記して掲載

▽タクシー保有台数 (表 2)

タクシー営業所	普通車	福祉車両	ジャンボタクシー
周南近鉄タクシー(株)光営業所	24 台		—
(有)西部光タクシー	21 台	1 台	—
(有)大和タクシー	3 台		—
(有)岩田タクシー	3 台		—

資料：各タクシー営業所、令和 3 年 9 月時点

(5) その他の移動手段

- 利用者を限定してニーズに対応する移動手段を整理しました。市、地域団体、学校が主体となって住民の移動を担っています。

名称	光市コミュニティ交通事業																						
実施主体	いおき楽々会																						
対象者	室積小学校区に在住の登録者																						
運行範囲	室積小学校区																						
運行日、便数	週3回(火・水・金)																						
利用状況	<p>▼年間利用者数の推移(いおき楽々会)(図 36)</p> <table border="1"> <caption>年間利用者数の推移(いおき楽々会)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>利用者数(人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>H23 (2011)</td><td>275</td></tr> <tr><td>H24 (2012)</td><td>346</td></tr> <tr><td>H25 (2013)</td><td>345</td></tr> <tr><td>H26 (2014)</td><td>352</td></tr> <tr><td>H27 (2015)</td><td>335</td></tr> <tr><td>H28 (2016)</td><td>428</td></tr> <tr><td>H29 (2017)</td><td>341</td></tr> <tr><td>H30 (2018)</td><td>423</td></tr> <tr><td>R1 (2019)</td><td>433</td></tr> <tr><td>R2 (2020)</td><td>211</td></tr> </tbody> </table> <p>資料：光市、平成23(2011)年は10月からの数値</p>	年度	利用者数(人)	H23 (2011)	275	H24 (2012)	346	H25 (2013)	345	H26 (2014)	352	H27 (2015)	335	H28 (2016)	428	H29 (2017)	341	H30 (2018)	423	R1 (2019)	433	R2 (2020)	211
年度	利用者数(人)																						
H23 (2011)	275																						
H24 (2012)	346																						
H25 (2013)	345																						
H26 (2014)	352																						
H27 (2015)	335																						
H28 (2016)	428																						
H29 (2017)	341																						
H30 (2018)	423																						
R1 (2019)	433																						
R2 (2020)	211																						
備考	<p>平成23年10月からサービス開始。</p> <p>いおき楽々会(会長宅)へ利用前日までに電話連絡。</p> <p>市からステーションワゴン(8人乗り)を無償貸与。</p> <p>令和3年11月に軽自動車(4人乗り)に変更。</p>																						

名称	光市コミュニティ交通事業
実施主体	三島おたすけネット
対象者	三井小学校区・上島田小学校区にお住まいの登録者
運行範囲	三井小学校区・上島田小学校区
運行日、便数	週1回
備考	<p>令和4年3月から開始。</p> <p>市からステーションワゴン(8人乗り)を無償貸与。</p>

名称	病院間無料シャトルバス																																																	
実施主体	光市病院局																																																	
対象者	光総合病院及び大和総合病院で治療を受ける方とその付添の方																																																	
運行範囲	光総合病院～大和総合病院																																																	
運行日、便数	平日のみ（土日祝日は運休）																																																	
利用料金	無料																																																	
利用状況	<p style="text-align: center;">▼病院間無料シャトルバス年間利用者数の推移（図 37）</p> <table border="1"> <caption>病院間無料シャトルバス年間利用者数の推移 (単位: 人)</caption> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>光総合病院発</th> <th>大和総合病院発</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>H22 (2010)</td><td>500</td><td>800</td><td>1,322</td></tr> <tr><td>H23 (2011)</td><td>2,300</td><td>2,816</td><td>5,116</td></tr> <tr><td>H24 (2012)</td><td>2,700</td><td>3,051</td><td>5,751</td></tr> <tr><td>H25 (2013)</td><td>2,800</td><td>3,094</td><td>5,894</td></tr> <tr><td>H26 (2014)</td><td>2,900</td><td>3,247</td><td>6,147</td></tr> <tr><td>H27 (2015)</td><td>2,600</td><td>3,006</td><td>5,606</td></tr> <tr><td>H28 (2016)</td><td>2,700</td><td>2,602</td><td>5,302</td></tr> <tr><td>H29 (2017)</td><td>2,900</td><td>2,697</td><td>5,597</td></tr> <tr><td>H30 (2018)</td><td>3,300</td><td>3,140</td><td>6,440</td></tr> <tr><td>R1 (2019)</td><td>3,000</td><td>2,720</td><td>5,720</td></tr> <tr><td>R2 (2020)</td><td>2,300</td><td>1,967</td><td>4,267</td></tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">資料：光市病院局</p>		年度	光総合病院発	大和総合病院発	合計	H22 (2010)	500	800	1,322	H23 (2011)	2,300	2,816	5,116	H24 (2012)	2,700	3,051	5,751	H25 (2013)	2,800	3,094	5,894	H26 (2014)	2,900	3,247	6,147	H27 (2015)	2,600	3,006	5,606	H28 (2016)	2,700	2,602	5,302	H29 (2017)	2,900	2,697	5,597	H30 (2018)	3,300	3,140	6,440	R1 (2019)	3,000	2,720	5,720	R2 (2020)	2,300	1,967	4,267
年度	光総合病院発	大和総合病院発	合計																																															
H22 (2010)	500	800	1,322																																															
H23 (2011)	2,300	2,816	5,116																																															
H24 (2012)	2,700	3,051	5,751																																															
H25 (2013)	2,800	3,094	5,894																																															
H26 (2014)	2,900	3,247	6,147																																															
H27 (2015)	2,600	3,006	5,606																																															
H28 (2016)	2,700	2,602	5,302																																															
H29 (2017)	2,900	2,697	5,597																																															
H30 (2018)	3,300	3,140	6,440																																															
R1 (2019)	3,000	2,720	5,720																																															
R2 (2020)	2,300	1,967	4,267																																															
備考	<p>運転手は病院局が直接雇用。 トヨタハイエース 14 人乗り 1 台を使用。</p>																																																	

名称	ゆーぱーく光無料送迎バス（高齢者福祉送迎事業）																												
実施主体	光市（高齢者支援課）																												
対象者	60歳以上の市民及び介助者1名（利用対象者が介助を必要とする場合）																												
運行範囲	ゆーぱーく光⇄東部憩の家・西部憩の家・大和コミュニティセンター																												
運行日、便数	水曜日・木曜日（祝日及び12/29～1/3は運休）																												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">【行きの運行時刻】</th> <th colspan="2">【帰りの運行時刻】</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>東部憩いの家</td> <td>ゆーぱーく光</td> <td>ゆーぱーく光</td> <td>東部憩いの家</td> </tr> <tr> <td>9:40発</td> <td>10:00着</td> <td>13:10発</td> <td>13:30着</td> </tr> <tr> <td>西部憩いの家</td> <td>ゆーぱーく光</td> <td>ゆーぱーく光</td> <td>西部憩いの家</td> </tr> <tr> <td>11:10発</td> <td>11:20着</td> <td>14:30発</td> <td>14:40着</td> </tr> <tr> <td>大和コミュニティセンター</td> <td>ゆーぱーく光</td> <td>ゆーぱーく光</td> <td>大和コミュニティセンター</td> </tr> <tr> <td>11:55発</td> <td>12:10着</td> <td>15:20発</td> <td>15:35着</td> </tr> </tbody> </table> 	【行きの運行時刻】		【帰りの運行時刻】		東部憩いの家	ゆーぱーく光	ゆーぱーく光	東部憩いの家	9:40発	10:00着	13:10発	13:30着	西部憩いの家	ゆーぱーく光	ゆーぱーく光	西部憩いの家	11:10発	11:20着	14:30発	14:40着	大和コミュニティセンター	ゆーぱーく光	ゆーぱーく光	大和コミュニティセンター	11:55発	12:10着	15:20発	15:35着
【行きの運行時刻】		【帰りの運行時刻】																											
東部憩いの家	ゆーぱーく光	ゆーぱーく光	東部憩いの家																										
9:40発	10:00着	13:10発	13:30着																										
西部憩いの家	ゆーぱーく光	ゆーぱーく光	西部憩いの家																										
11:10発	11:20着	14:30発	14:40着																										
大和コミュニティセンター	ゆーぱーく光	ゆーぱーく光	大和コミュニティセンター																										
11:55発	12:10着	15:20発	15:35着																										
利用料金	無料（介助者も含む）																												
備考	予約不要、利用者が多い場合は2往復運行。 平成30年度から始まった事業で、令和2年度は延べ650名程度(往路乗車人員)が利用。																												

名称	聖光高等学校スクールバス
運行ルート	①福川～徳山 ②下松・熊毛 ③玖珂・周東 ④平生・田布施
利用状況	全校生徒598人の内、132人が利用（令和3年度）
備考	

名称	山口大学教育学部附属光小学校スクールバス
運行ルート	①徳山駅～小学校 ②光駅～小学校
備考	民間バス事業者へ委託

(6) 交通結節点等の状況

- 主要交通結節点である光駅、島田駅、岩田駅は、駅舎を中心に待合施設や駐輪場・駐車場が整備されています。
- 交通結節点である光市役所前と室積コミュニティセンター付近は、複数の運行事業者のバスや航路との乗継エリアとなります。乗場間がやや離れているものもありますが、付近の公共施設を待合施設として使用することができます。

▼交通結節点 (図 38)



地理院タイル (淡色地図) にポイント等を追記して掲載

接続する公共交通の凡例 ○：接続あり -：接続していない

待合環境の凡例 ○：利用可能な設備がある -：設備なし

光駅（南口）※令和3年度時点			
	接続する公共交通		
	鉄道	○	
	中国ジェイアールバス	○	
	防長交通	○	
	ひかりぐるりんバス	○	
	光市営バス	-	
	タクシー（待機場）	○	
	航路	-	
	待合環境		
	待合施設	○	駅舎
	駐車場	○	有料（216台）
	駐輪場	○	無料（452台）
	トイレ	○	駅舎内に設置
経路の乗継情報	○	駅舎内に設置	

光駅（北口）※令和3年度時点			
	接続する公共交通		
	鉄道	○	跨線橋で南口へ移動の必要あり
	中国ジェイアールバス	○	
	防長交通	○	
	ひかりぐるりんバス	○	
	光市営バス	-	
	タクシー（待機場）	○	
	航路	-	
	待合環境		
	待合施設	-	
	駐車場	○	有料（58台）
	駐輪場	○	無料（308台）
	トイレ	-	
経路の乗継情報	○	駅舎内に設置（階段で南口へ移動の必要あり）	

島田駅		
	接続する公共交通	
	鉄道	○
	中国ジェイアールバス	—
	防長交通	○
	ひかりぐるりんバス	—
	光市営バス	—
	タクシー（待機場）	○
	航路	—
	待合環境	
	待合施設	○ 駅舎
	駐車場	—
	駐輪場	○ 無料（243台）
	トイレ	○ 駅敷地内に設置
	経路の乗継情報	○ 駅舎内に設置

岩田駅		
	接続する公共交通	
	鉄道	○
	中国ジェイアールバス	—
	防長交通	—
	ひかりぐるりんバス	—
	光市営バス	○
	タクシー（待機場）	○
	航路	—
	待合環境	
	待合施設	○ 駅舎
	駐車場	—
	駐輪場	○ 無料（282台）
	トイレ	○ 駅敷地内に公衆トイレを設置
	経路の乗継情報	○ 駅舎内に設置

光市役所前			
	接続する公共交通		
	鉄道	—	
	中国ジェイアールバス	○	
	防長交通	○	
	ひかりぐるりんバス	○	
	光市営バス	○	
	タクシー（待機場）	—	
	航路	—	
	待合環境		
	待合施設	○	市役所開庁日はロビーを利用可
	駐車場	—	
	駐輪場	—	
トイレ	○	市役所敷地内のトイレを利用可	
経路の乗継情報	○	市役所ロビーに電子掲示板を設置	

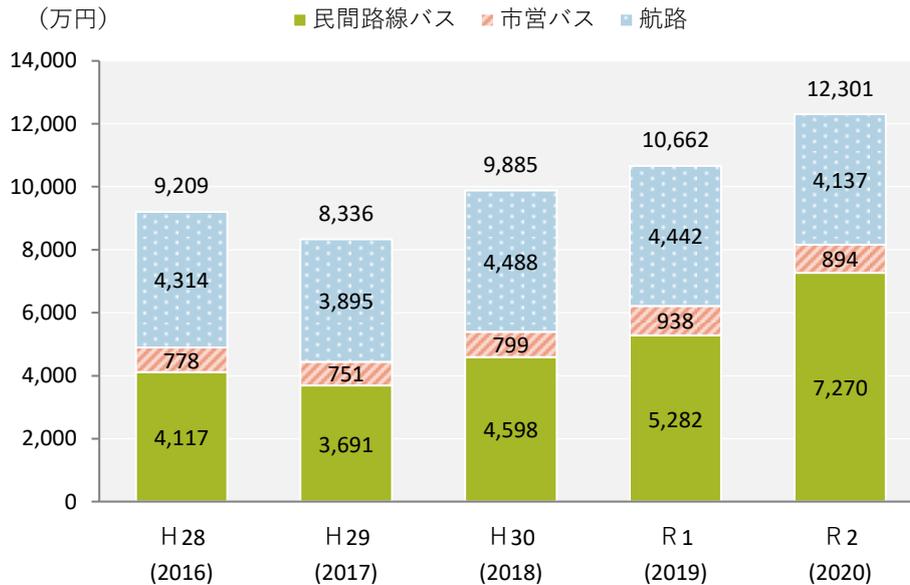
室積コミュニティセンター付近			
  	接続する公共交通		
	鉄道	—	
	中国ジェイアールバス	○	
	防長交通	○	
	ひかりぐるりんバス	—	
	光市営バス	—	
	タクシー（待機場）	—	
	航路	○	
	待合環境		
	待合施設	○	室積港。室積コミュニティセンター開館日は当ロビーを利用可。
	駐車場	○	室積港のみ（33台）
	駐輪場	—	
トイレ	○	室積港。室積コミュニティセンター開館日は当トイレを利用可。	
経路の乗継情報	○	室積コミュニティセンター内に設置。	

3 公共交通等への支援状況

本市の航路及び一部の路線バス、市営バスは利用者数の低迷などにより赤字運営となっておりますが、市民等に必要な移動手段を確保・維持するため、国・県・市による支援が行われています。その金額は、年々増加傾向にあり、令和2年度は合計で12,301万円になります。

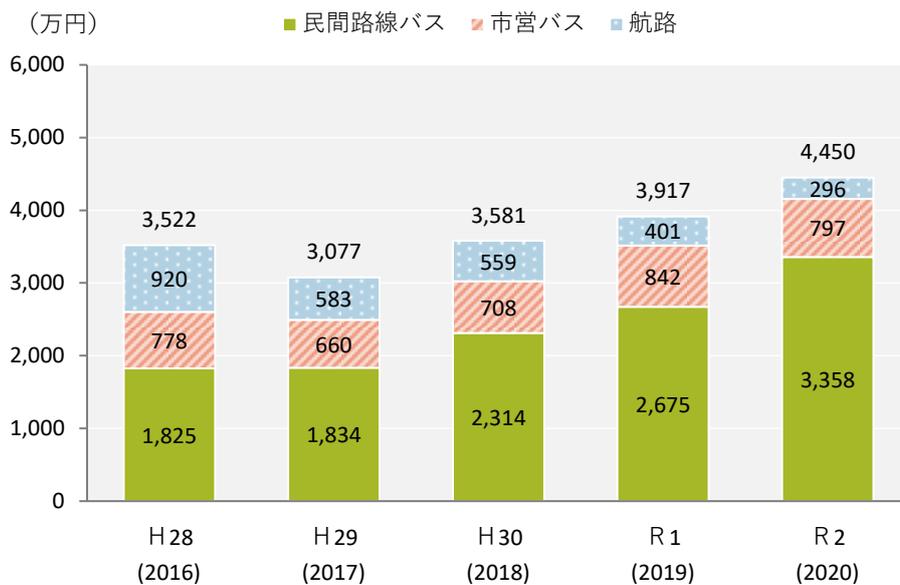
また、市の財政負担も年々増加しており、令和2年度は航路に296万円、バスに4,155万円を投じています。

▼国・県・市による補助金等支援額の推移（図 39）



市営バスは、運行経費から運賃収入を引いた金額。

▼市の実質負担額の推移（図 40）



民間路線バス及び航路は、市の補助金額から県から市に交付される補助金額を引いた市の実質負担額。
市営バスは、運行経費から運賃収入と県から市に交付される補助金を引いた市の赤字負担額。

4 公共交通等の担い手の状況

公共交通の維持・確保には、担い手となる運転士や車両等が不可欠です。運行事業者へのヒアリング調査から現状を把握します。

(1) 運転士等の充足状況

- 公共交通を担う運転士等については、バス、タクシー、航路において新たな人材の確保が難しい状況となっています。
- 現状ではおおむね充足していますが、運転士等の高齢化も進むことから、継続的な採用を進めていく必要があります。

▽運転士等の充足状況（表 3）

鉄道事業者	<ul style="list-style-type: none">・ 計画的に採用・育成しており、不足はない。
民間バス事業者	<ul style="list-style-type: none">・ 運転士の高齢化のため、若年層の採用が課題である。・ 募集してもなかなか応募がない。
光市営バス (タクシー事業者へ委託)	<ul style="list-style-type: none">・ 光市営バス専属の運転士を確保している。市営バスの車両は大型2種免許の保持者だけでなく、中型2種免許の保持者も運転できるが、中型2種免許の保持者でも人材確保は難しいと考えている。
タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none">・ 募集してもなかなか応募がない。・ 若い世代の運転士を増やしたい。
離島航路事業者	<ul style="list-style-type: none">・ 定年退職に伴い船員を募集しているが、母港が牛島にあるため、離島での居住が必要であり、転居等が必要になることからなかなか応募がない。・ 本土の自宅から通勤できるようになれば船員確保がしやすくなると期待される。
コミュニティ交通事業主体 (いおき楽々会)	<ul style="list-style-type: none">・ 今年は移住者を中心に若手運転手が確保できた。昨年までは運転手確保が難しく、地元の鉄工所の社員等に運転手を務めてもらっていた。

資料：交通事業者等を対象としたヒアリング調査（光市）

(2) 車両等の更新状況

- 車両や船舶の老朽化対策や、バリアフリー化の推進や安全性確保などの観点から、車両や船舶の計画的な更新が必要になります。
- 更新には多額の費用が必要となるため、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による経営状況の悪化を鑑みて、更新に慎重になっているケースも見受けられます。

▽車両等の更新（表 4）

鉄道事業者	・ 特になし
民間バス事業者	・ 車両の老朽化により更新が必要。
光市営バス (タクシー事業者へ委託)	・ 現在利用している 25 人乗り車両の老朽化に伴い、令和 3 年度中に 14 人乗り車両へ更新。
タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ セダン型のタクシー専用車 (220~230 万円程度) の製造が中止、スライドドア型のタクシー専用車 (350 万円程度) に移行されたが、高額なため、やむを得ず別の安価な車両で対応している。 ・ 経営状況や車両の走行可能距離を勘案しながら更新していく必要がある。
離島航路事業者	・ 持続可能で効率的な航路運航に向けて検討を行う。
コミュニティ交通事業主体 (いおき楽々会)	・ 運転しやすい小型車両 (軽自動車) への転換を行う。

資料：交通事業者を対象としたヒアリング調査（光市）

5 公共交通等に対する住民の意向等

公共交通に関する市民アンケート調査及び関連計画の策定時に実施されたアンケート調査から、市民のニーズや意向を整理します。

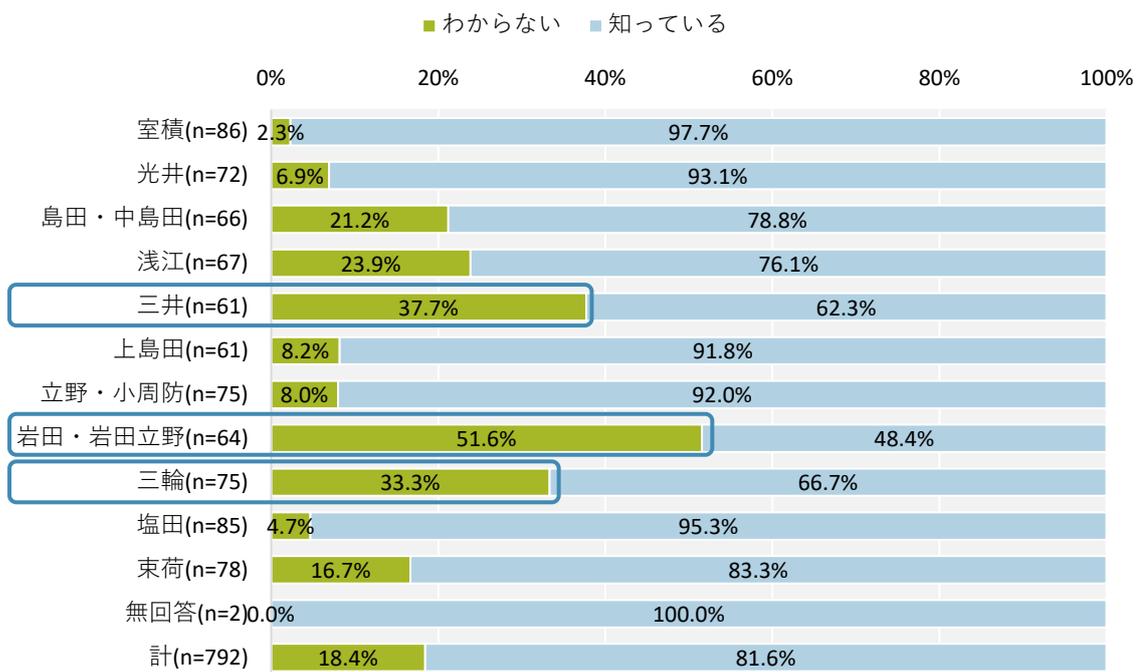
(1) 公共交通に関する市民アンケート結果

調査方法	市民 2,000 世帯を対象、地区毎に均等配分 住民基本台帳（住基ネット）による無作為抽出、郵送配布、郵送回収 令和 3 年 8 月下旬配布～9/3 〆切
回収数	1,001 人 (50.1%)

《最寄りバス停の認知度》

- 自宅からの最寄りバス停を「分からない」と回答した人が、岩田・岩田立野地区、三井地区、三輪地区では3割を超えています。

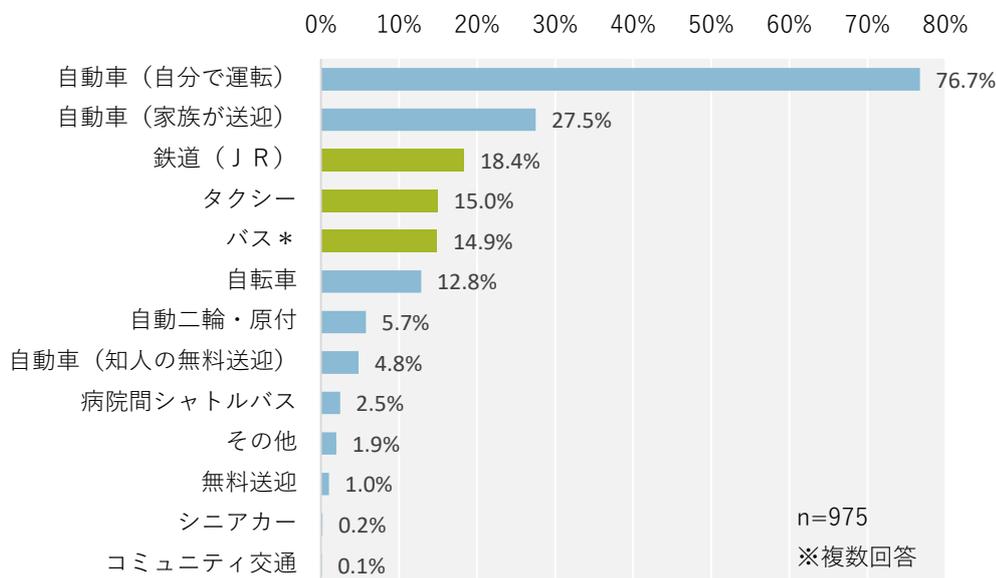
▼最寄りバス停の認知度（図 41）



《よく利用する移動手段（複数回答）》

- 「自動車（自分で運転）」が76.7%と最も多く、公共交通では、鉄道（JR）が18.4%、「タクシー」が15.0%、「バス（中国JRバス・防長交通・ぐるりんバス・市営バス）」が14.9%です。

▼よく利用する移動手段（図 42）

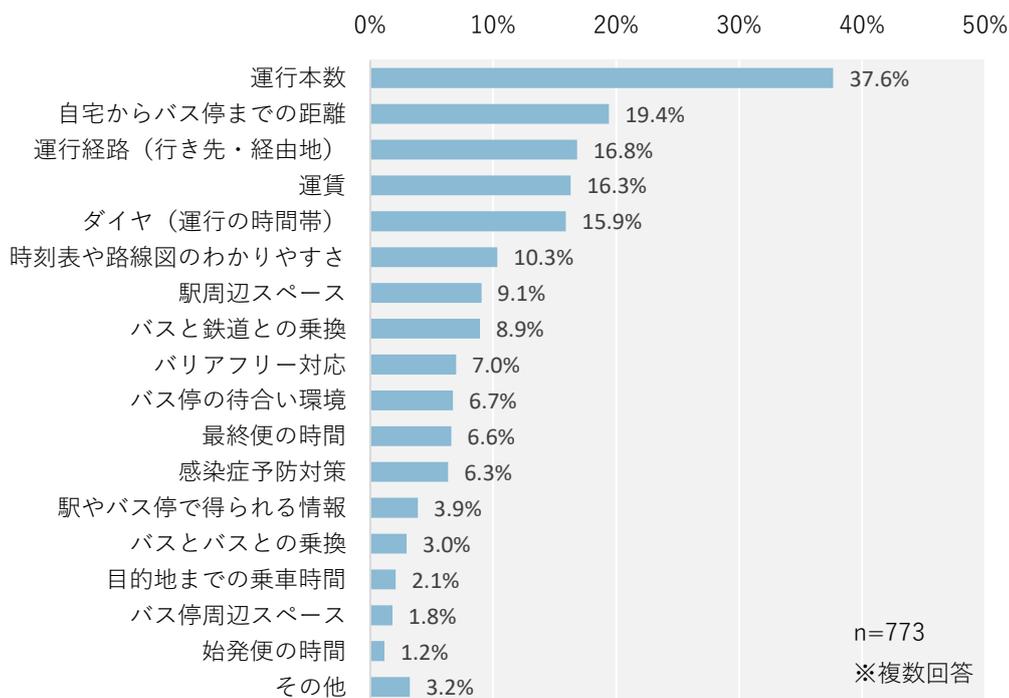


*中国JRバス・防長交通・ぐるりんバス・市営バスを含む

《公共交通の改善要望（複数回答）》

- 「運行本数」が37.6%と最も多く、次いで「自宅からバス停までの距離」19.4%、「運行経路（行先・経由地）」16.8%、「運賃」16.3%、「ダイヤ（運行の時間帯）」15.9%が挙げられています。

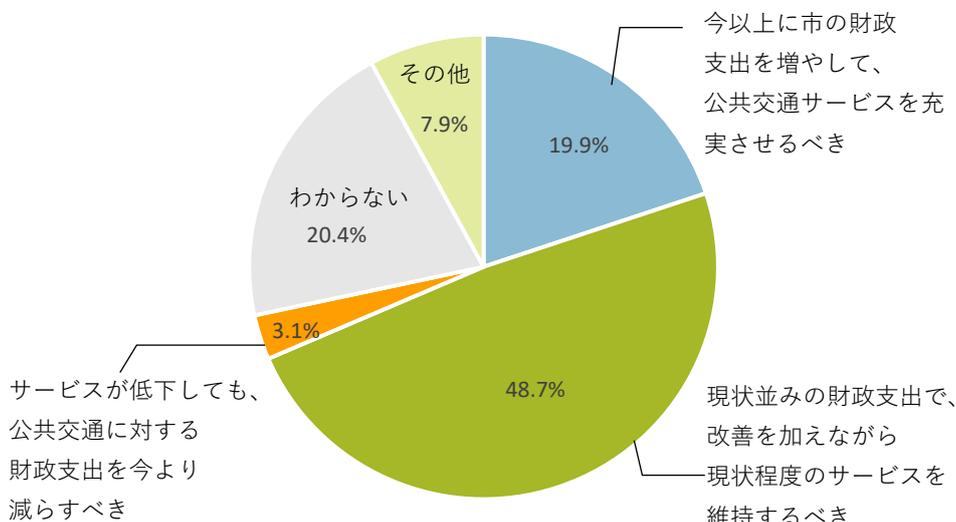
▼公共交通への改善要望（図 43）



《公共交通サービスと財政支出の意向》

- 「現状並みの財政支出で、改善を加えながら現状程度のサービスを維持するべき」が48.7%で最も多く、次いで「今以上に市の財政支出を増やして、公共交通サービスを充実されるべき」が19.9%と多くなっています。

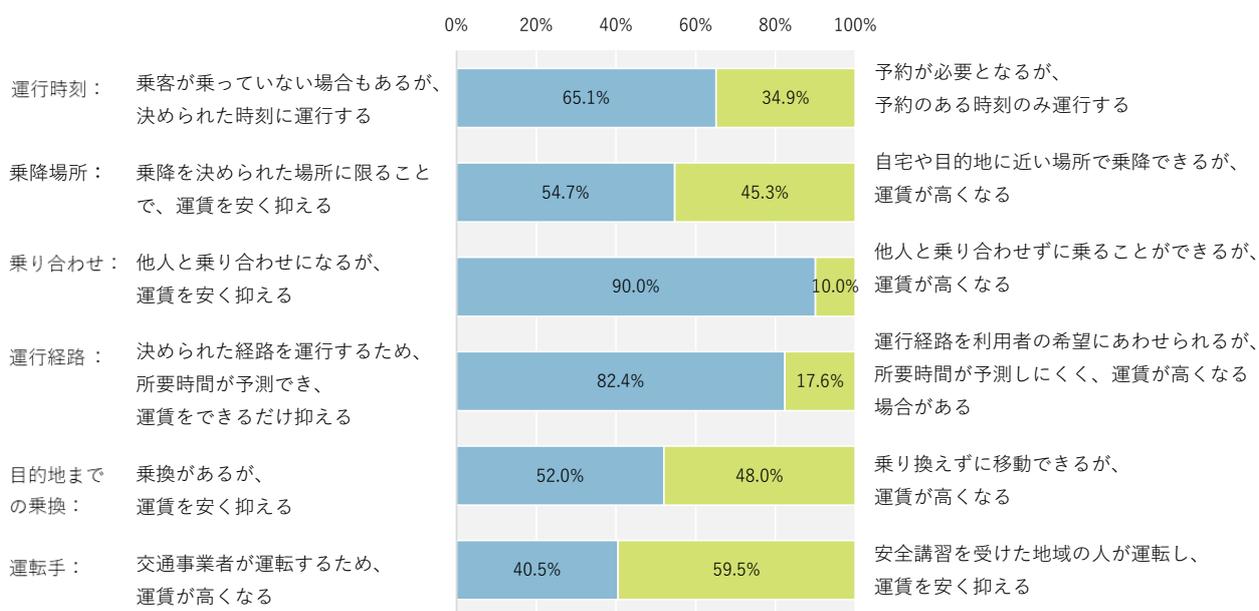
▼公共交通サービスと財政支出の意向（図 44）



《あなたがお住まいの地区に望ましい移動手段》

- 乗降場所については、「乗降を決められた場所に限定することで、運賃を安く抑える」が半数を超えています。一方で「自宅や目的地に近い場所で乗降できるが、運賃が高くなる」も45.3%います。
- 目的地までの乗換については、「乗換があるが、運賃を安く抑える」が52.0%、「乗り換えずに移動できるが運賃が高くなる」が48.0%とほぼ均衡しています。

▼あなたのお住まい地区に望ましい移動手段（図 45）



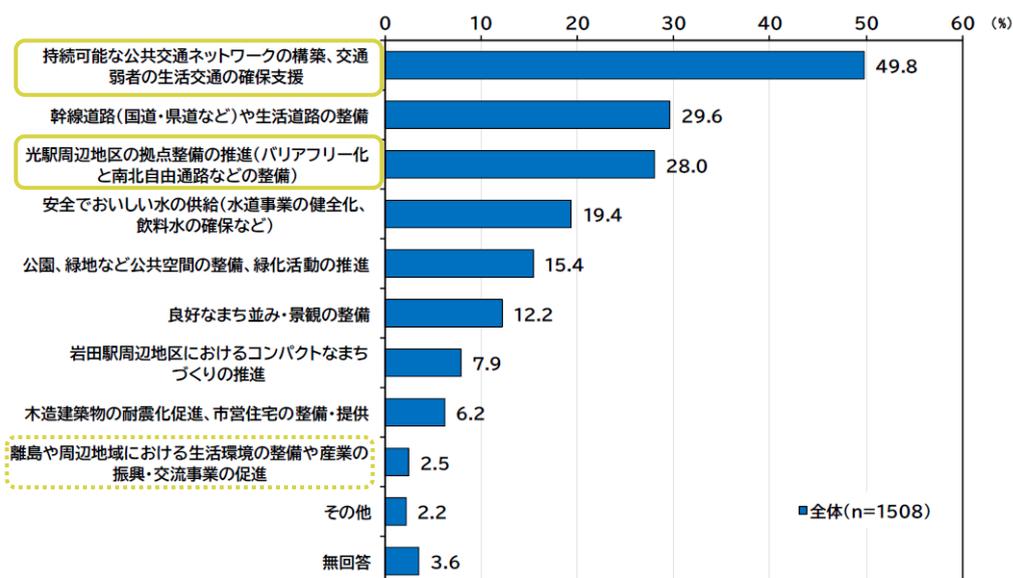
(2) 関連計画策定時における公共交通に対する住民の意向や利用実態

①第3次光市総合計画策定に向けた市民意識調査

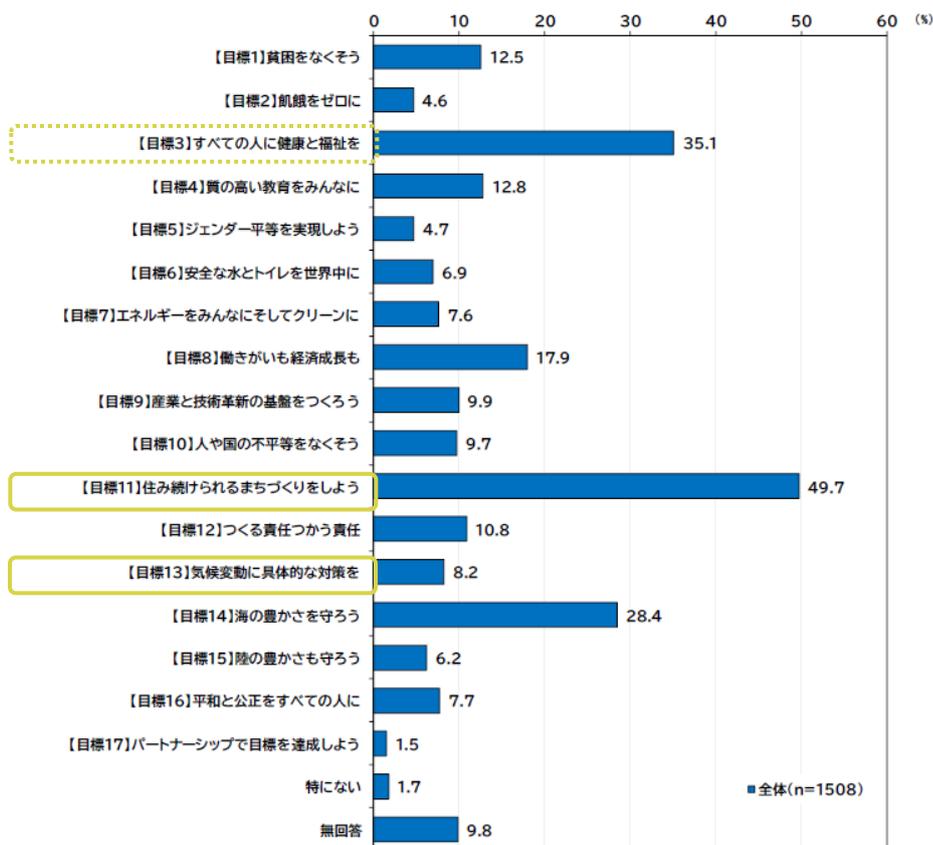
調査対象	16歳以上の市民 2,500人（住民基本台帳から無作為に抽出）		
調査方法	郵送による配布・回収（無記名回答方式）		
調査期間	令和2年11月18日～12月2日		
回収結果	配布数	2,500	有効配布数(A) 2,498
	回収数(B)	1,508	回収率(B/A) 60.4%

- 「持続可能な公共交通ネットワークの構築、交通弱者の生活交通の確保支援」が49.8%、「光駅周辺地区の拠点整備の推進（バリアフリー化と南北自由通路などの整備）」が28.0%と上位に挙げられています。
- 「『新たな日常』に対応した、感染症にも経済危機にも強い持続可能なまちづくりを進めるために特に必要だと思うこと」については、「ICT などデジタル技術を活用した新たな公共交通ネットワークの構築」が6.3%となっています。

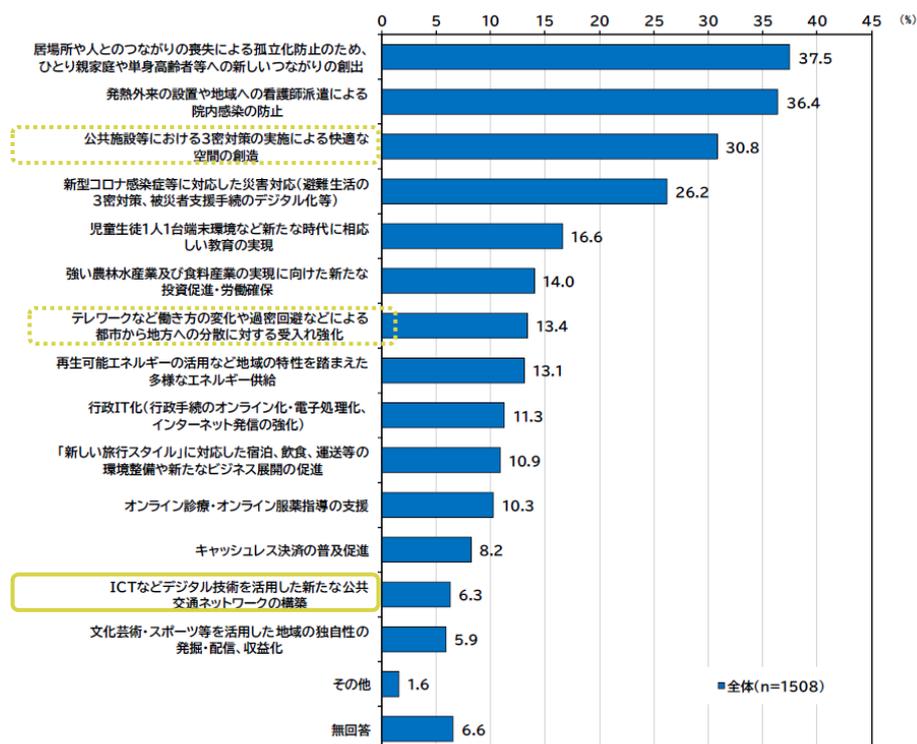
▼【都市基盤】や【生活環境】に関する取組みについて、特に必要だと思うこと（2つまで回答）(図 46)



▼SDGsに掲げる17のゴール(目標)のうち、
光市のまちづくりで特に必要だと思うもの(3つまで回答)(図47)



▼『新たな日常』に対応した、感染症にも経済危機にも強い持続可能なまちづくりを進めるために特に必要だと思うこと(3つまで回答)(図48)

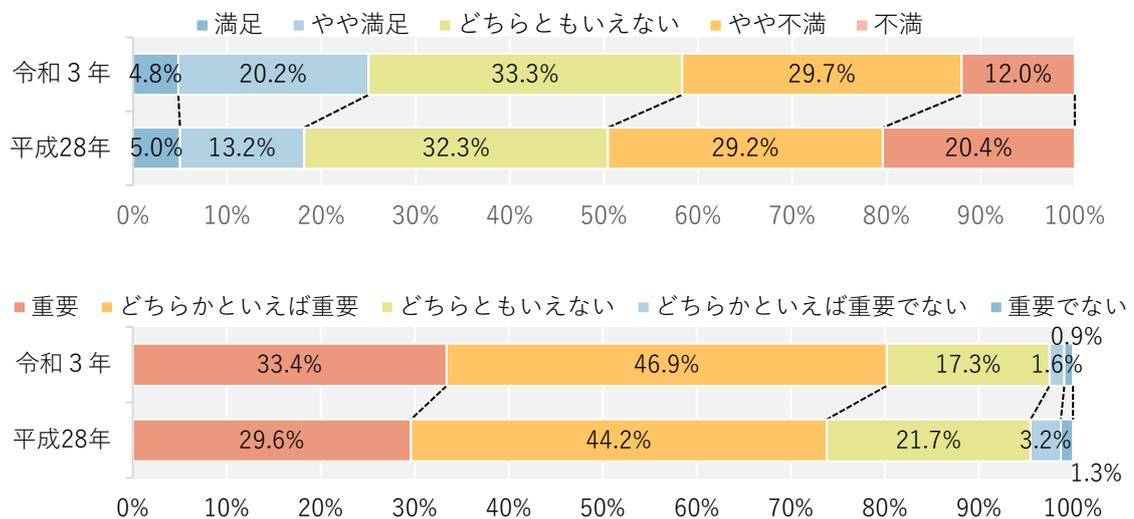


②光市まちづくり市民アンケート

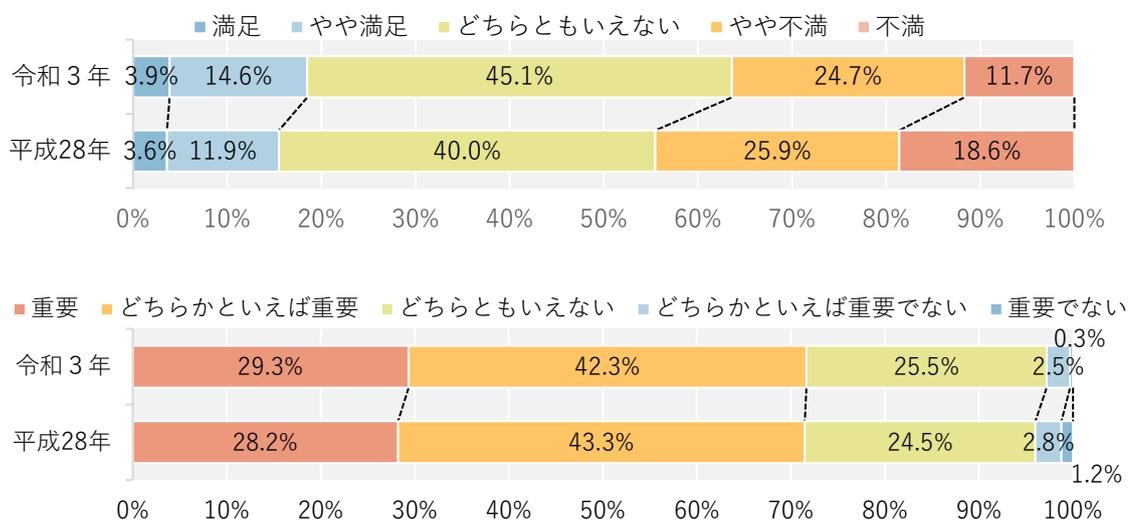
調査対象	光市に住む 18 歳以上の市民から 2,000 人を抽出				
調査方法	郵送配付・郵送回収				
調査期間	【令和 3 年度】 令和 3 年 6 月 16 日～6 月 30 日 【平成 28 年度】 平成 28 年 6 月 8 日～6 月 22 日				
回収結果	【令和 3 年度】	配布数	2,000	有効配布数(A)	1,999
		回収数(B)	1,055	回収率(B/A)	52.8%
回収結果	【平成 28 年度】	配布数	2,000	有効配布数(A)	1,998
		回収数(B)	795	回収率(B/A)	39.8%

- 「公共交通網の整備（平成 28 年は「バス路線網の整備）」・「交通結節機能の充実」について、平成 28 年と比較し令和 3 年は満足度・重要度共に上昇しており、住民ニーズに応えられるように改善されつつも、より一層重要視されています。

▼ 「公共交通網の整備（バス路線網の整備）」の満足度と重要度（図 49）



▼ 「交通結節機能の充実」の満足度と重要度（図 50）

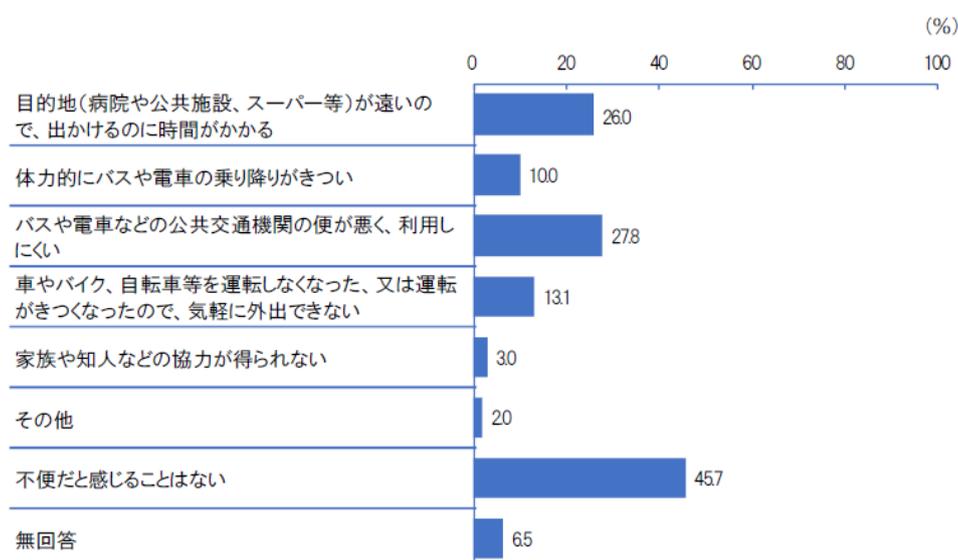


③光市介護予防・日常生活圏域ニーズ調査

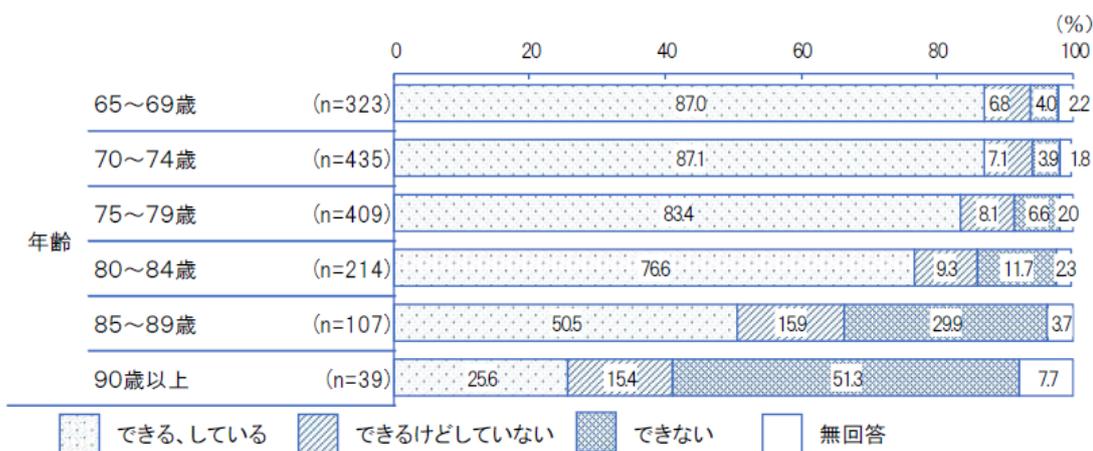
調査対象	要介護認定を受けていない高齢者（一般高齢者、介護予防・日常生活支援総合事業対象者、要支援者）2,000人（層化無作為抽出法により日常生活圏域ごとに対象者を抽出）
調査方法	郵送配付・郵送回収
調査期間	令和2年1月9日～令和2年1月27日
回収結果	回収数 1,565人 回収率 78.3%

- 外出の際、約半数は「不便だと感じることはない」と回答している一方、「バスや電車などの公共交通の便が悪く、利用しにくい」が27.8%、「車やバイク、自転車等を運転しなくなった、又は運転がきつくなったので、気軽に外出できない」が13.1%います。
- 15分位続けて歩くことについては、年齢が上がるにつれて「できない」と回答する人の割合が増え、80～84歳で11.7%、85～89歳で29.9%、90歳以上で51.3%となっており、最寄りの駅やバス停までの距離によっては移動ができない可能性が高まっています。

▼外出の際、不便だと感じること（図 51）



▼15分位続けて歩くことができるか（図 52）

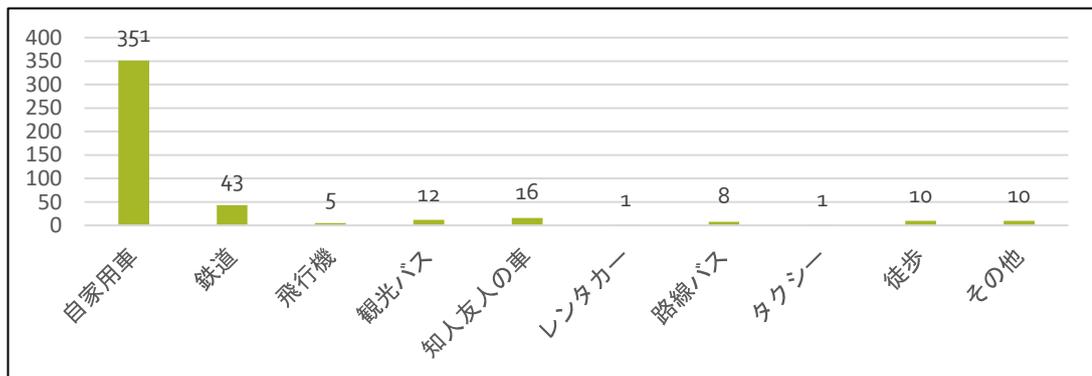


④光市の観光に関するアンケート調査

調査対象	冠山総合公園 梅まつり会場内来場者	冠山総合公園 ばら祭会場来場者	海水浴客
調査方法	冠梅広場、副管理棟にて実施	副管理棟にて実施	室積、虹ヶ浜、海の家
調査期間	平成 29 年 2 月 11 日～3 月 5 日	平成 29 年 5 月 6 日～6 月 21 日	平成 29 年 7 月 15 日～8 月 20 日
回収結果	合計 426 件		

- 全体では「自家用車」351 人（76.8%）が最多で、「鉄道」43 人（9.4%）と続いています。
- 梅まつり、ばら祭では「自家用車」が 85%を占め、「知人友人の車」、「観光バス」「レンタカー」等の駐車場を必要とする割合は 91.1%でした。海水浴は「自家用車」が 60.3%、「鉄道」が 26.2%です。

▼交通手段（複数回答）（図 53）



6 公共交通分野における技術革新の動向

(1) 国内における技術革新の動向

- 近年、目覚ましい技術の発展により、公共交通・移動の分野にも技術革新による利便性の向上や効率化の動きが加速しています。
- これらの新技術の導入により、時刻表や運行状況等の情報収集や料金支払が容易になるなど利用者の利便性向上に寄与するほか、事業者にとっても人材不足を補ったり、運行を効率化したりするなどのメリットが期待されています。

▽国内における技術革新の動向（表 5）

区分	項目	説明
決済制度	交通系 IC カード	交通事業者等が発行している IC カードを指し、主に鉄道やバス等の公共交通機関で利用できる。チャージ（入金）することで繰り返し利用できる。代表的なものとして Suica、ICOCA、PASMO 等がある。
	QR コード決済	QR コードを表示させたスマートフォンの画面または印字した用紙を車両等に搭載した専用端末で読み取ることで決済できる仕組み。
運賃・料金制度	ダイナミックプライシング	需要と供給に応じて価格を変動させる手法。繁忙期には高く、閑散期には安く設定される。
	サブスクリプション	定額料金を支払うことで一定期間中に無制限で利用できるサービス。
運行情報	G T F S	事業者と経路検索サイト等の情報利用者との情報受渡しのための共通フォーマットとして、バスにおいては、バス停、経路、運賃情報等を含む静的データ「G T F S - J P」と、運行状況等の動的データ「G T F S リアルタイム」があり、各運行事業者等がデータを作成し公開している。 同様に、鉄道、フェリー・旅客船航路、空路についてもフォーマットがあり、各運行事業者等が作成・公開している。
	ロケーションシステム	無線通信や GPS などを活用して、鉄道やバスの現在位置や運行情報をバスターミナル等に設置したモニターやスマートフォン等に情報提供する仕組み。
運行（航）支援	クラウド型配車サービス	運行事業者にシステムを置くのではなく、インターネット回線を通じてシステムを利用し配車を行う仕組み。AI（人工知能）を活用し、複数の利用者からの要望（出発地、到着地、時刻）を踏まえた最適なルートを設定するサービスもある。
	自動運転車	レベル 0（自動運転技術無し）～レベル 5（完全運転自

		動化)までレベル分けされており、日本ではレベル3(条件付自動運転)まで実車化されている。
	自動航行船	フェーズII(陸上からの操船やAI等による行動提案で、最終的な意思決定者である船員をサポートする船舶)の2025年の実用化に向けて実証事業等が行われている。
車両等	グリーンスローモビリティ	時速20km未満で公道を走る事が可能な4人乗り以上の電動パブリックモビリティ。
MaaS (マース)		Mobility as a Serviceの略。利用者にとっての最適な経路を提示するのみならず、複数の交通手段やその他のサービスも一括して提供する仕組み。すべての交通手段によるモビリティ(移動)を1つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。

(2) 本市における導入状況

- 令和3年度時点で、本市を運行する一部の公共交通機関において決済制度、運行情報（静的・動的）について新技術が導入されています。

▽本市における新技術の導入状況（令和4年3月現在）（表6）

区分	項目	事業者					
		JR西日本	中国ジェ イアール バス	防長交通	西日本バ スネット サービス	市営バス	牛島海運
決済 制度	交通系IC カード	○	○	—	—	—	—
運行 情報	G T F S	○	○	—	—	—	○
	ロケーショ ンシステム	○	○	○	—	—	—

前ページ「表5 国内における技術革新の動向」に対して、本市での導入あり○、導入なし—として表示。

7 既存計画の評価検証

(1) 事業の実施状況

目標1 効率的で利便性の高い公共交通網の整理

事業の内容・イメージ	具体的な実施状況
事業1) 市内バス路線の再編 (実施主体: 交通事業者、光市)	
①光駅周辺における交通網の整備 ○支線の利便性向上のため、現行バス路線のダイヤ・経路を変更 ○光駅から「新光総合病院」までの交通アクセスを整備	<ul style="list-style-type: none"> ・【R1】防長バス、中国JRバス、ひかりぐるりんバスが路線を見直し、光駅から光総合病院までの交通アクセスを整備した。 ・【R1】防長バスが光駅南口に乗入れを開始した。
②島田駅周辺における交通網の整備 ○幹線の利便性向上のため、バス路線を再編 ○再編は一定の時間を要するため、その間、地域の需要に応じて現行バス路線のダイヤ・経路を変更 ○バス路線の再編にあわせ支線の利便性向上のため、地域の需要に応じて運行形態・経路を変更 ○島田駅から「ゆーぱーく光」、「新光総合病院」までの交通アクセスの整備	<ul style="list-style-type: none"> ・【H30】周防地区、三井地区、上島田地区、中島田地区でワークショップを開催し、バス路線と交通弱者への移動支援に関する意見交換を行った。 ・【R1】防長バスが島田駅への乗入れを開始し、三島橋を経由して、光総合病院へ向かうバス路線を整備した。 ・【R2】周防地区、三井地区、上島田地区では地域互助による移動支援について話し合いを行い、周防地区は互助（ボランティア運送）の拡大。三井地区、上島田地区はコミュニティ交通事業による移動支援を進める方向性を決定した。 ・【R3】三井地区、上島田地区でコミュニティ交通を導入。
③岩田駅周辺における交通網の整備 ○幹線の利便性向上や機能強化のため、バス路線を再編 ○バス路線の再編にあわせ支線の利便性向上のため、地域の需要に応じて運行形態・経路を変更	<ul style="list-style-type: none"> ・【R1】大和コミュニティセンターの建て替えに伴い、市営バスの乗入れを開始した。
事業2) 地域内交通の導入	
○地域特性、移動ニーズなどの調査の実施 ○調査結果を踏まえた、デマンド型交通やコミュニティ交通の導入・拡充	<ul style="list-style-type: none"> ・【H29】三井地区、上島田地区、周防地区で公共交通利用促進説明会を開催した。 ・【H30】周防地区、三井地区、上島田地区、中島田地区でワークショップを開催し、バス路線と交通弱者への移動支援に関する意見交換を行った。 ・【R2】周防地区、三井地区、上島田地区では地域互助による移動支援について話し合いを行い、周防地区は互助（ボランティア運送）の拡大、三井地区、上島田地区はコミュニティ交通事業による移動支援を進める方向性を決定した。 ・【R3】いおき楽々会の高齢化に伴う担い手不足に対応するため、コミュニティ交通事業の貸与車両を普通車から軽自動車に変更した。

事業3) 主要幹線バス運行の改善	
○事業者の協調による運行ダイヤの変更・調整	・【R1】 光総合病院の開設に合わせ、バス路線の運行改善を図った。
事業4) 光市営バス運行の改善	
○岩田駅～市役所間の運行便数の増便	・【R1】 大和コミュニティセンターの建て替えに伴い、市営バスの乗入れを開始した。 ・【R3】 車両1台を14人乗りに小型化。

目標2 利用しやすい交通結節機能の充実

事業の内容・イメージ	具体的な実施状況
事業5) 交通結節点の環境整備	
①光駅周辺における交通網の整備 ○支線の利便性向上のため、現行バス路線のダイヤ・経路を変更 ○光駅から「新光総合病院」までの交通アクセスを整備	・【R1】 防長バス、中国JRバス、ひかりぐるりんバスが路線を見直し、光駅から光総合病院までの交通アクセスを整備した。 ・【R1】 防長バスが光駅南口に乗入れを開始した。
②島田駅周辺における交通網の整備 ○幹線の利便性向上のため、バス路線を再編 ○再編は一定の時間を要するため、その間、地域の需要に応じて現行バス路線のダイヤ・経路を変更 ○バス路線の再編にあわせ支線の利便性向上のため、地域の需要に応じて運行形態・経路を変更 ○島田駅から「ゆーぱーく光」、「新光総合病院」までの交通アクセスの整備	・【H30】 周防地区、三井地区、上島田地区、中島田地区でワークショップを開催し、バス路線と交通弱者への移動支援に関する意見交換を行った。 ・【R1】 防長バスが島田駅への乗入れを開始し、三島橋を経由して、光総合病院へ向かうバス路線を整備した。 ・【R2】 周防地区、三井地区、上島田地区では地域互助による移動支援について話し合いを行い、周防地区は互助（ボランティア運送）の拡大。三井地区、上島田地区はコミュニティ交通事業による移動支援を進める方向性を決定した。 ・【R3】 三井地区、上島田地区でコミュニティ交通を導入。
③岩田駅周辺における交通網の整備 ○幹線の利便性向上や機能強化のため、バス路線を再編 ○バス路線の再編にあわせ支線の利便性向上のため、地域の需要に応じて運行形態・経路を変更	・【R1】 大和コミュニティセンターの建て替えに伴い、市営バスの乗入れを開始した。
事業6) 乗継機能の改善	
○島田駅や岩田駅、市役所前などの交通結節点における乗継ダイヤの変更・調整	・【各年】 鉄道との接続に合わせた路線バスのダイヤ調整を行った。
事業7) バス停周辺の待合環境整備	
○市の施設や民地の空きスペース、バス停周辺施設、店舗等の協力による、バス停待合所の整備	・【H30】 防長交通が光市役所ロビーにダイヤを掲載するデジタルサイネージを設置した。 ・【R1】 防長バスの三島コミュニティセンター前のバス停新設の際に、コミュニティセンターのベンチ、ロビーなどが活用できるように対応した。

事業8)わかりやすい乗継情報の提供	
<ul style="list-style-type: none"> ○主要交通結節点にバス路線案内板の掲示 ○乗降者が多いバス停に乗継時刻表の掲示 	<ul style="list-style-type: none"> ・【H30】防長バスと中国 JR バスが、パソコンやスマートフォンでバスの位置情報や到着時刻の確認が可能となるバスロケーションシステムを導入した。

目標3 市民とともに守り支える環境づくり

事業の内容・イメージ	具体的な実施状況
事業9)「(仮称)光市公共交通情報冊子」の作成	
<ul style="list-style-type: none"> ○市内の公共交通情報(鉄道、路線バス、航路の経路・ダイヤ・運賃)の掲載 ○「運転卒業証制度」や「山口県共通バスカード」、「タクシー割引回数券」など、利用者にとってお得な情報の掲載 ○公共交通を使った「おでかけ事例」の掲載 ○公共交通によるメリット(排出ガス削減、健康、交通事故リスクの低減等)など、公共交通利用への転換を促進する情報の掲載 	<ul style="list-style-type: none"> ・【H29】公共交通の必要性やメリットなどの情報を掲載した光市公共交通ガイドブックを作成し、市民に配布した。 ・【R1】鉄道やバス路線、離島航路、ダイヤ、運賃等の情報を掲載した光市公共交通マップを作成した。 ・【R2】光市公共交通マップを改訂(ICカードの記載追加)した。
事業10)市民へのモビリティ・マネジメントの実施	
<ul style="list-style-type: none"> ○「(仮称)光市公共交通情報冊子」の配布 ○利用促進に向けた公共交通に関する説明会の開催 ○市民や事業者等に対しノーマイカー運動への参加の呼びかけ 	<ul style="list-style-type: none"> ・【H29】公共交通の必要性やメリットなどの情報を掲載した光市公共交通ガイドブックを作成し、市民に配布した。 ・【H30】ノーマイカー運動への参加を呼びかけた。 ・【R1、R2】市内中学校、高校からの依頼により、公共交通の現状や公共交通を守り支えるための利用促進について出前講座を実施した。 ・【R1、R2】光市公共交通マップを作成し、配布した。
事業11)観光客の利用促進	
<ul style="list-style-type: none"> ○ボランティアガイドと連携したタクシー事業の実施 ○公共交通を利用した観光モデルコースの設定 	<ul style="list-style-type: none"> ・【R1】観光パンフレットにおすすめルート案内を掲載した。 ・【R3】山口県観光連盟主催の「公共交通機関で山口県を巡る!ヒミツのスタンプラリー」が実施され、バス事業者が参加協力した。
事業12)牛島航路の観光客の利用促進	
<ul style="list-style-type: none"> ○牛島観光(牛島内の見どころ、遊び方の提案、釣りのポイント等)のPRするパンフレットやチラシの作成 ○SNSを活用した情報発信 ○牛島内で、探訪ツアーなどのイベントの実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・【各年】ホームページ、フェイスブックによる島内の紹介や釣り情報などを掲載し、情報発信を行った。 ・【R1】中国運輸局山口運輸支局と連携し、「船の乗り方教室」を実施した。 ・【R2】周南広域観光連携推進協議会主催「ぐるりんスタンプラリー」の対象施設にうしま丸を登録した。

(2) 評価指標の推移

目標1 効率的で利便性の高い公共交通網の整理

評価指標	策定時	評価指標の推移					目標値
		H29年度 (1年目)	H30年度 (2年目)	R元年度 (3年目)	R2年度 (4年目)	R3年度 (5年目)	
①光市まちづくり市民アンケートによる「バス交通網の整備」に対する満足度	18.2% (H28)	22.0 (H29)	20.8 (H30)	22.0 (R1)	23.4 (R2)	25.0 (R3)	21.4%
②路線バス利用者数	664,540 人/年 (H27)	598,194 (H28)	631,444 (H29)	555,587 (H30)	578,318 (R1)	540,205 (R2)	700,000 人/年

目標2 利用しやすい交通結節機能の充実

評価指標	策定時	評価指標の推移					目標値
		H29年度 (1年目)	H30年度 (2年目)	R元年度 (3年目)	R2年度 (4年目)	R3年度 (5年目)	
①光市まちづくり市民アンケートによる「交通結節機能の充実」に対する満足度	15.5% (H28)	16.7 (H29)	15.9 (H30)	16.1 (R1)	17.6 (R2)	18.5 (R3)	19.5%
②鉄道利用者数 (1日あたり)	3,275 人/日 (H27)	3,301 (H28)	3,348 (H29)	3,055 (H30)	3,204 (R1)	2,601 (R2)	3,450 人/日

目標3 市民とともに守り支える環境づくり

評価指標	策定時	評価指標の推移					目標値
		H29年度 (1年目)	H30年度 (2年目)	R元年度 (3年目)	R2年度 (4年目)	R3年度 (5年目)	
①公共交通に関する説明会の開催回数	—	2 (H29)	5 (H30)	3 (R1)	10 (R2)	7 (R3)	4件/年
②路線バスにかかる市の実質負担額	26,508 千円 (H27)	26,027 千円 (H28)	24,937 千円 (H29)	30,221 千円 (H30)	35,161 千円 (R1)	41,547 千円 (R2)	現状程度

第4章 本市における公共交通の課題

課題1 公共交通ネットワークに関する課題

課題1-1 都市構造の転換への対応

本市では、市役所本庁や総合福祉センター（あいぱーく光）、教育委員会など、主要な行政機能が南部地域にある一方で、地域医療の中核を担う光総合病院や本市の玄関口であるJR光駅は西部地域に位置することや、東部地域では岩田駅周辺に行政機能等が集約されているなど、本市は、公共施設や商業機能、住宅地などが地域ごとに集積して日常生活圏を形成している「分散型都市構造」となっています。

こうした状況の中、本市の総人口は今からおおむね20年後の令和22年度には40,000人を割り込み38,266人になると推計されており、人口減少により鉄道やバス、タクシーなどの公共交通の利用者数減少が懸念されています。

一方、令和3年6月に実施した「まちづくり市民アンケート調査（以下、「市民アンケート」という。）」においては、「バス交通網の整備」に対する重要度が80.3%と高くなっており、令和3年9月に実施した「公共交通に関するアンケート調査（以下「公共交通アンケート」という。）」においては、公共交通の改善要望として運行本数が37.6%と最も高くなるなど、公共交通の整備や充実を求める声が高くなっています。

今後、本市では、光駅前拠点整備や瀬戸風線整備が進捗する中、土地利用や市街地整備、都市施設の配置や整備などを計画的に進めるとともに、人口減少化における持続可能な都市の実現に向けて、居住や都市機能の立地等の在り方を示す「立地適正化計画」に基づき「多核連携型都市構造」の形成を図ることとしており、こうした将来的な都市の骨格構造の変化やまちづくりの目指す姿を見据えつつ、本市に最適な利便性の高い公共交通ネットワークの構築が求められています。

課題1-2 交通結節点の乗継利便性や待合環境の向上

市内には、光駅、島田駅、岩田駅の3つの鉄道駅があり、それぞれ西部地域、北部地域、東部地域に位置しています。鉄道駅は、市内地域を結ぶ役割のほか、広域的なネットワークとつながる主要交通結節点となりますが、光総合病院の移転新築に伴い、光駅と島田駅については、電車とバス路線の乗継や、バスとバスとの乗継、タクシーへの乗換など、様々な公共交通に接続するための重要な役割を担っています。

市民アンケート調査における「交通結節機能の充実」に対する満足度については、18.5%と低い結果になっており、鉄道とバス、あるいはバスとバスの乗継や運行ダイヤの調整、さらには、乗継地点における待合環境などが十分ではなく、乗り継いで移動する際に不便を感じている市民の状況が伺えます。

今後、利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けて、結節機能や待合環境の向上など、乗継にかかる利用者の負担軽減のための取組が求められています。

課題1-3 公共交通の担い手の確保

バス・タクシー等自動車運送事業の運輸関係業界は、近年の人口減少・高齢化の進展を背景に、構造的な人手不足の問題を継続して抱えています。

令和3年8月に実施した市内公共交通を担う民間事業者（路線バス3者、タクシー4者、航路1者）やコミュニティ交通の運行団体へのヒアリングでは、全ての事業者等から「運転手の高齢化」や「人員不足」への懸念が挙げられており、本市における公共交通サービスを将来にわたって安定的かつ持続的に供給するには、車両運行に必要な運転手の安定的な確保が課題となっています。

また、本市の有人離島の牛島と本土を結ぶ「牛島～室積航路」を運航する旅客船「うしま丸」は、平成16年の建造から18年目を迎えて船舶の老朽化が進む中、今後、離島航路の維持・確保が課題となっています。

課題2 公共交通の利用に関する課題

課題2-1 情報提供のわかりやすさの向上

本市では、鉄道をはじめ、主に幹線道路を走るバス路線による定時・定路線の大量輸送機関や、タクシーによるドア・ツー・ドアの機動的・個別的輸送機関を組み合わせることにより、市民の市内全域への移動手段を確保しています。

公共交通アンケートの「自宅最寄りのバス停までの移動」の質問のうち、わからないと回答された方の割合が30%以上となった地域が、市内11地域中3地域あるなど、路線バスに対する市民の認知度に、地域間のばらつきがあることが伺えます。

今後、限られた輸送資源の効果的・効率的な活用を図るため、バス路線を含めた公共交通全体の市民の認知度を高め、公共交通の利用が促進される取組が求められています。

課題2-2 財政負担の適正化

本市では、公共交通の維持に係る実質市負担額として年間約3,917万円（令和元年度決算）を支出していましたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による影響により公共交通の利用者が大幅に減少したため、同負担額は年間約4,450万円（令和2年度決算）まで増加し、利用者の回復への見通しが不透明な中、今後、さらなる財政支出が増大する可能性があります。

また、バス路線は利用者数等の状況によって、国・県補助金の減額や補助事業の不採択が生じるため、今後、さらに財政支出が増大する可能性があります。

一方、公共交通アンケートでは、公共交通サービスと市の財政支出の質問に対して、「現状並みの財政支出で、改善を加えながら現状程度のサービスを維持するべき」という回答が、48.7%と最も多くなっています。本市の公共交通を将来にわたって持続可能なものと

するためには、利用者の増加により、交通事業の収支改善を図るなど、公共交通ネットワークの効率的な活用が求められています。

課題2-3 公共交通分野のICT（情報通信技術）の高度化への対応

近年、AI（人工知能）やICT等の技術革新の急速な進展を背景として、交通分野においても、全国各地で、交通系ICカードによるキャッシュレス決済の導入や、AIやICT等の先端技術を活用したデマンドタクシー、MaaSのような新しいモビリティサービス、自動運転といった新しい技術開発・社会実装が進められています。

こうした新たな技術・サービスの地方への導入は、都市部と比較して地方の情報通信基盤の整備が遅れていることや、地方の公共交通機関へ導入するための費用面等の課題がある一方、観光客も含めた交流人口の拡大・観光振興の基盤の整備につながるなど、地域における交通課題解決の有効な手法の一つとして期待されています。

今後、本市の地域特性やライフスタイルを踏まえつつ、全ての利用者の利便性の向上につながるよう、本市に最適な先端技術の検討が求められています。

課題3 持続可能な社会の実現に関する課題

課題3-1 地域特性や社会環境の変化に応じた公共交通サービスの提供

公共交通アンケートの「普通自動車運転免許の保有状況」の質問のうち、免許保有者の返納意向において、将来の免許返納を考えているという回答は82.7%となっており、今後、本市では、社会環境の変化に伴う高齢者の免許返納や、高齢化に伴いバス停までの移動が困難となるなどの理由により、買い物や通院などの日常生活に必要な移動手段の確保が困難な方、いわゆる「交通弱者」の増加が見込まれます。

こうした中、公共交通アンケートの「あなたのお住まいの地区に望ましい移動手段」の質問のうち、「自宅や目的地に近い場所で乗降できるが、運賃が高くなる」が45.3%、「乗り換えずに移動できるが運賃が高くなる」が48.0%となっており、輸送サービスの利便性の向上を望む地域の現状が伺えます。

今後、SDGsの目指す「誰一人取り残さない」という理念のもと、地域ごとに異なる公共交通の整備状況を踏まえつつ、住み慣れた地域で安心して暮らせるよう、地域に最適な、利用者にやさしい移動の仕組みが求められています。

課題3-2 新型コロナウイルス感染症を契機とした生活様式等の変化への対応

新型コロナウイルス感染症の影響による「新しい生活様式」の受入れや、テレワークの導入などの社会環境の変化に伴い、公共交通の利用者は大きく減少しており、今後、感染拡大以前の交通需要には戻らない可能性も予見されています。

とりわけ高齢者の外出控えは、感染症予防には効果がある一方、閉じこもりによる身体機能の低下や受診機会の減少による健康状態の悪化とともに、生活の質の低下や介護・医療の財政負担の増加など、様々な影響が懸念されています。

今後、誰もが安心して公共交通を利用することができ、交通需要の回復が促されるよう、生活様式等の変化に適切に対応し、交通事業者の安全な運行と、利用者の安心な利用が両立された公共交通サービスの提供が求められています。

課題3-3 脱炭素社会の実現と公共交通網の維持に向けた意識の醸成

公共交通アンケートの「日常生活における移動手段」の質問に対して、「自動車」という回答が84.2%（自分で運転73.3%、家族や知人による送迎10.9%）となっており、本市では、公共交通の利用者が減少する一方、自由に使える交通手段として、多くの市民が自動車を利用している状況となっています。

こうした状況の中、国においては、地球温暖化の原因となる温室効果ガスの排出量の実質ゼロを目指す「脱炭素社会」への取組を推進しており、重要な課題である交通に関する環境負荷の低減を図るため、地球環境に負荷の少ないライフスタイルの普及・促進に向けて、積極的な市民参画のもと、行政機関だけでなく、各種交通サービスを提供する交通関係事業者等が連携・協力し、これまでの自動車へ過度に依存した交通体系からの脱却が求められています。