

## 4. 長門市の公共交通の課題

### (1) 主要課題

#### ① 交通弱者の移動手段の確保

自動車の運転が困難な高齢者の多くや高校生の通学の半数は公共交通を利用していることや、公共交通の利用者の大半が高齢者の買い物・通院のための利用と高校生以下の通学利用となっていることを踏まえ、公共交通の運行にあたっては、通勤・通学・買い物・通院の需要、特に、自動車の運転が困難な高齢者の買い物・通院及び高校生以下の通学での需要に的確に対応することが重要です。

また、幹線道路から外れた位置には、公共交通を利用できない小規模な集落、すなわち公共交通不便地域が市全域に散在しており、高齢化が進展している本市においては、これらの地域の住民の足を確保することも必要です。

#### ② 望ましい交通体系の構築

現在のバス系統は、バス事業者3社で概ね市内3方面の分担がなされているものの、路線ごとに運行がバラバラで、利便性が低く、運行系統の中には乗車密度が1人未満の系統も少ない状況が見られます。

現状のバス路線や運行ダイヤでは、居住地域によっては行くことのできない店舗や病院があるため、各地域から市の中心市街地への移動と中心市街地内での移動の両方の利便性が高く、望ましい交通体系への再構築を図る必要があります。

#### ③ 財政負担の抑制

路線バスの利用者数は1日約950人、乗合タクシーの利用者数は平日1日約23人で、その多くは赤字路線であり、路線バスと乗合タクシーを合わせて市単独で年間約1.1億円の補助を行っているのが現状です。今後も公共交通を維持していくためには、利便性を維持しながらも効率的な運行体系を構築することで、行政による過大な負担を低減することが求められています。

そのため、路線バスについては、適切に代替交通手段を確保しつつ、改善を要するバス路線の統廃合を検討し、財政負担の軽減に繋げる必要があります。乗合タクシーについては、利用状況及び収支状況を踏まえ、効率的な運行に向けた改善を図る必要があります。

#### ④ 公共交通の利便性確保

長門市駅や人丸駅のように鉄道と路線バス・乗合タクシーの接続が比較的良好な地点もあるものの、その他の鉄道駅や主要なバス停においては、異なる交通手段、路線間の乗り継ぎがうまくいかない状況にあります。

公共交通の結節機能を担う鉄道駅やバス停においては、乗り継ぎの向上や利用環境の改善等を図り、利便性を確保する必要があります。

#### ⑤ 公共交通の利用促進

市民の交通手段は自家用車中心であり、買い物、通院の際の公共交通利用が10%程度という現状があります。生活の足として、市民が利用したくなる公共交通の実現を図る必要があります。また、市外からの来訪者を対象とした公共交通の利用促進策についても考慮する必要があります。

## (2) 交通体系別の課題

### ① 基幹交通体系（鉄道、幹線バス路線）

現在、本市中心部から東部、南部、西部の3方向に基幹となるバス路線が走り、東部方向は萩市や秋芳洞と、南部方向は下関市とを結ぶ都市間連絡路線としての役割も担っています。また、西部方向は、市内完結路線であるものの日置地区および油谷地区とを結ぶ、市の骨格を担う路線です。路線バスのヒアリング調査によると、市境をまたいで乗車している利用者も少なくない状況が見られるため、これらは、公共交通の幹線系統としての機能を維持していくことが不可欠です。

また、同じく東部、南部、西部の3方向の基幹となる鉄道についてもその機能を維持するとともに、鉄道駅については、交通結節点としての機能を強化するため、跨線橋を含めた駅内の段差の解消などを図るとともに、バス事業者とも連携を図り、路線バスとの乗り継ぎ時間や相互の案内等の改善による利便性向上が必要です。

### ② 生活交通体系（市内完結バス路線、乗合タクシー）

ブルーライン交通のバス路線は、すべて市内で完結するバス路線であり、幹線系統として位置付けられる「長門病院・長門市駅～人丸駅～川尻・油谷島」をつなぐ路線を除き、利用実態に応じた運行形態の見直しが求められます。幹線系統である人丸駅以西（人丸駅～川尻・油谷島）についても、朝の時間帯は通学や高齢者の通院による利用者が多いが、昼以降に関しては利用者が非常に少ないという状況を勘案し、そのあり方の検討が必要です。

防長交通の野波瀬漁協前を起点終点とするバス路線に関しては、1日5往復の運行ですが、幹線から外れる野波瀬口～野波瀬漁協前間の距離が短く、運行効率を考慮すると、この路線を独立して運行する必要性に乏しいといえるため、見直しの検討が必要です。

乗合タクシーについては、津黄・後畑地区を走る路線は午後運行便がフリー降車であるものの、洪水・真木地区を運行する路線は全便で定められた停留所での乗降であり、当該地区のアンケートでは自宅の近くで乗降できるようにしてほしいという改善要望が多くあがっています。沿線の集落の中には停留所から離れたところもあり、停留所まで行くのに負担となっているため、フリー乗降化など柔軟な対応が必要です。また、路線付近にある公共交通不便地域を含め、見直しの検討も必要です。

### ③ 中心部における交通体系（バス路線）

市中心部のJ A深川～長門市駅には一日約60往復の路線バスの便がある一方で、市民の移動先としてのニーズが高い主要施設へのアクセスの利便性には偏りがあります。このため、主な移動目的地である長門市駅、高校、商業施設（フジ長門店、ウェーブ、Aコープ等）、医療施設（長門総合病院、岡田病院、斎木病院等）への市内各方面からのアクセスが容易になるよう、路線の変更を検討する必要があります。

ブルーライン交通の上川西線については、上川西線のルート以西にも集落が多く分布しているものの、これらをカバーする公共交通手段が存在しないため、西深川エリア内の公共交通不便地域を解消できるようなルートの見直しについて検討することが必要です。