

柳井市の移動に関する問題点・課題（案）

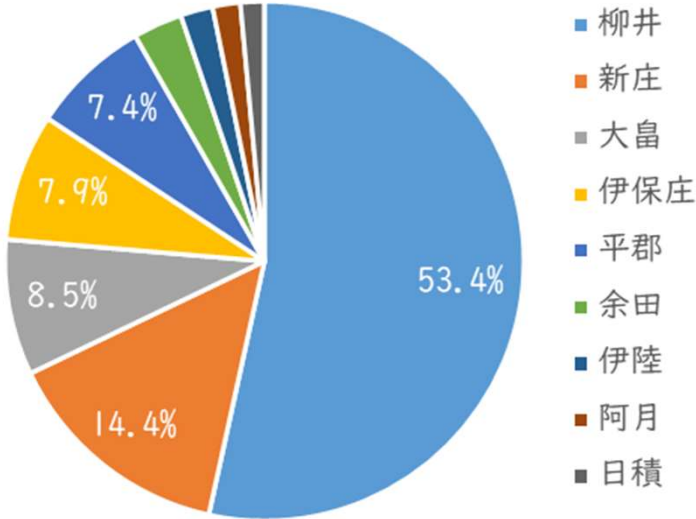
問題点① 市内全域での移動手段の確保

- 柳井市では、中心部からの距離がある4地区（日積、伊陸、阿月、大畠）で予約制乗合タクシーの運行を開始し、生活に必要な移動手段を確保してきた。
- 一方、予約制乗合タクシーを導入していない本土部の4地区（柳井・新庄・余田・伊保庄）でも、幹線道路や駅から離れた一部の地域において、公共交通を利用しづらい地域が存在している。
- これらの地域においては、高齢者おでかけサポート事業の利用費に占める割合も高くなっており、生活に必要な移動手段として機能していると考えられる。
ただし、高齢者おでかけサポート事業には年齢制限（75歳以上）があり、一部の交通弱者が事業の対象外となっている。

地区	柳井市中心部までの移動手段
予約制乗合タクシー導入地区 （日積、伊陸、阿月、大畠）	予約制乗合タクシー ※地区内なら誰でも利用可能
	鉄道・バス ※沿線住民のみ利用可能
本土部のその他地区 （柳井、新庄、余田、伊保庄）	一般タクシー ※おでかけサポート事業には年齢制限あり
	鉄道・バス ※沿線住民のみ利用可能

各地区から柳井市中心部までの移動手段

高齢者おでかけサポート事業の
利用金額に占める地区割合（R5年度実績）



問題点② 移動のニーズに合った交通サービスの提供

- 柳井駅において、バスから鉄道への乗り継ぎ時間が長いケースが存在しており、市外への外出のニーズに対応できていない可能性がある。
- 通学に関する高校生アンケート結果から、柳井高校では「保護者による送迎」による通学の割合が高い。
- 令和8年度の再編統合で、新高校（現在の柳井高校）へ通学する生徒数が増加するため、通学のニーズを把握し、それに対応した交通サービスの提供が必要と考えられる。

	バス発着時刻 (上馬皿方面)	乗換方向	JRの柳井駅発着時刻 () 内は乗換時間	
			徳山方面	岩国方面
往路	8:29着	→	8:53発 (24分)	8:33発 (4分)
	8:56着	→	9:22発 (26分)	9:53発 (57分)
	10:34着	→	11:20発 (46分)	10:47発 (13分)
復路	12:36発	←	11:46着 (50分)	12:19着 (17分)
	13:43発	←	12:46着 (57分)	13:19着 (24分)
	14:18発	←	13:46着 (32分)	

柳井駅でのバスとJRの乗換時間の例

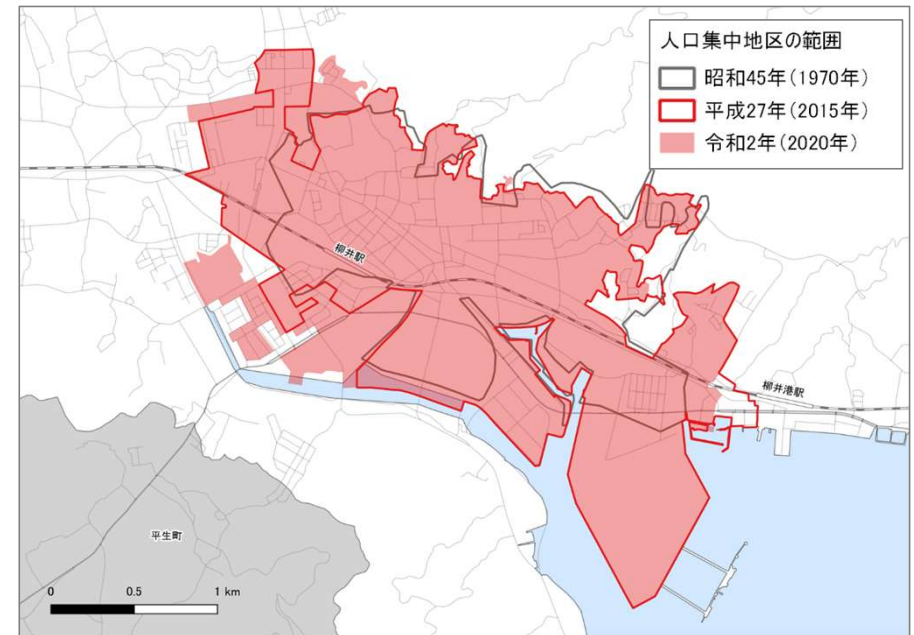
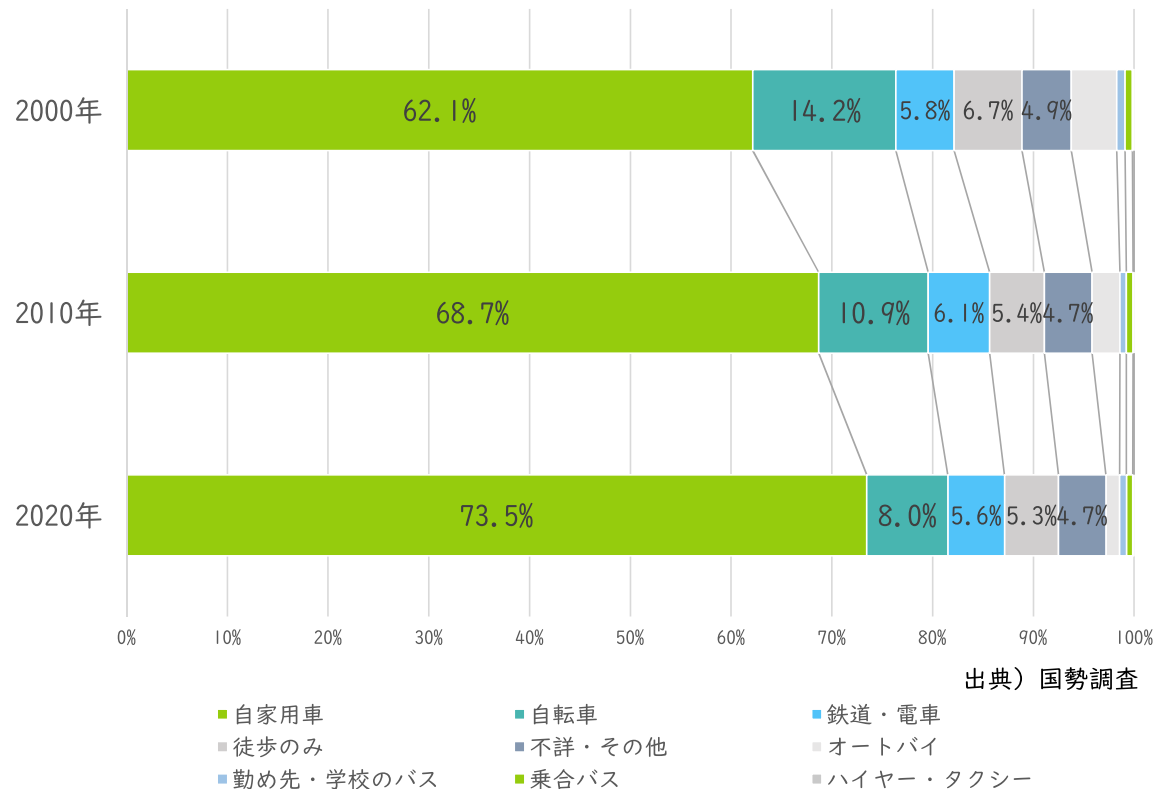
登校手段 (通常時)	全体 (n=1070)	柳井高校 (n=102)	柳井商工 高校 (n=204)	柳井学園 高校 (n=161)
徒歩のみ	16.6%	13.7%	12.3%	33.5%
自転車	45.4%	41.2%	56.9%	18.6%
原付	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%
保護者による送迎	31.4%	49.0%	27.0%	26.1%
防長バス	12.4%	9.8%	6.4%	8.1%
JR	44.6%	39.2%	42.6%	37.9%
スクールバス	3.2%	0.0%	0.0%	7.5%
その他	0.1%	0.0%	0.5%	1.2%

柳井市内の高校への登校手段

問題点③ 自動車への依存と柳井駅周辺の拠点機能の低下

- 自動車への依存傾向が高まっており、通勤の際の交通手段として自家用車を利用する割合は、2010年から2020年の10年間で約5%の増加がみられた。
- 柳井市の市街地は拡大しており、市街地の人口密度は低下傾向にある。
- 自動車移動を前提とした市街地の拡大は、自動車への依存を助長し、柳井駅周辺の拠点機能の低下や公共交通の利用減少にもつながる可能性がある。

通勤・通学時の利用交通手段

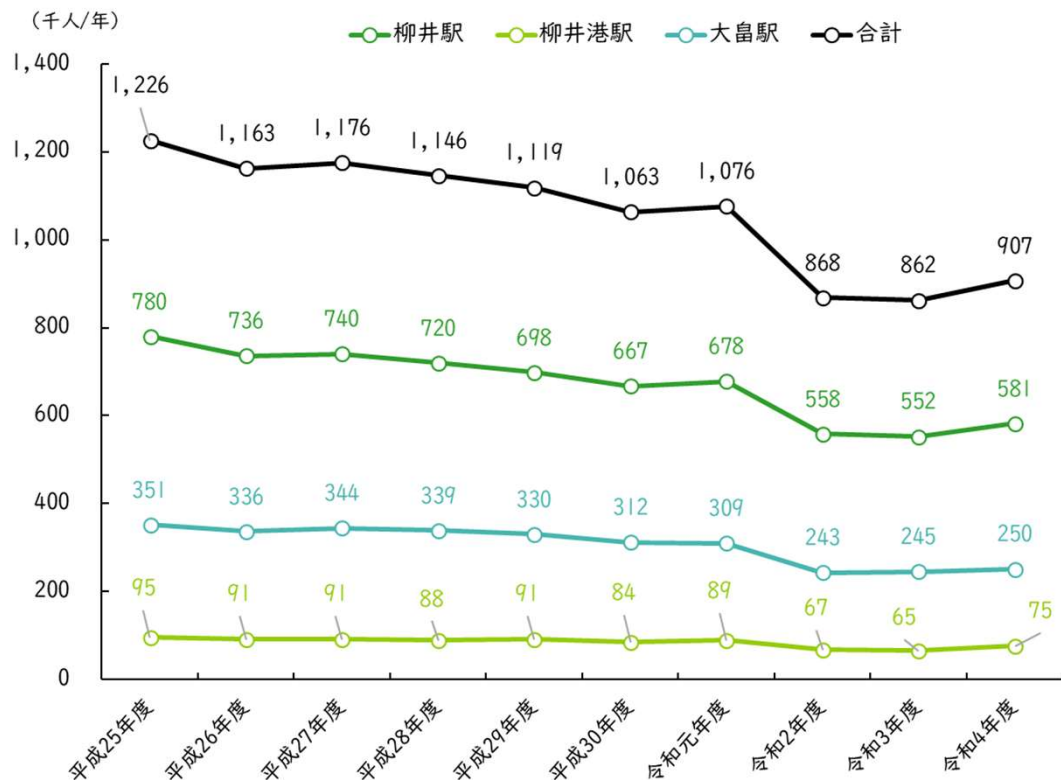


柳井市中心部の人口集中地区の変化

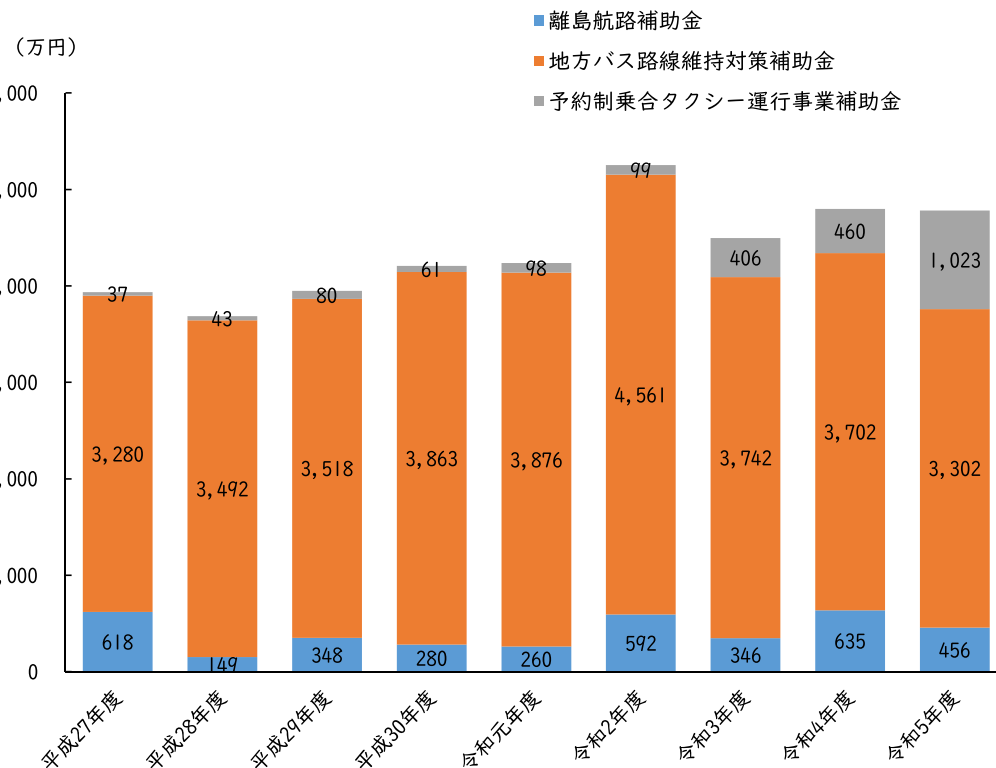
問題点④ 公共交通の利用減少と収支の悪化

- 人口減少や自動車依存に加えて、新型コロナウイルス感染拡大によって、公共交通利用者は大きく減少し、徐々に回復しているものの、コロナ禍前の水準までは回復していない。
- 利用者数減少による収支悪化により、柳井市が支出しているバス等の運行に係る補助金額も増加傾向にある。

柳井市内の各駅における乗車人員の推移

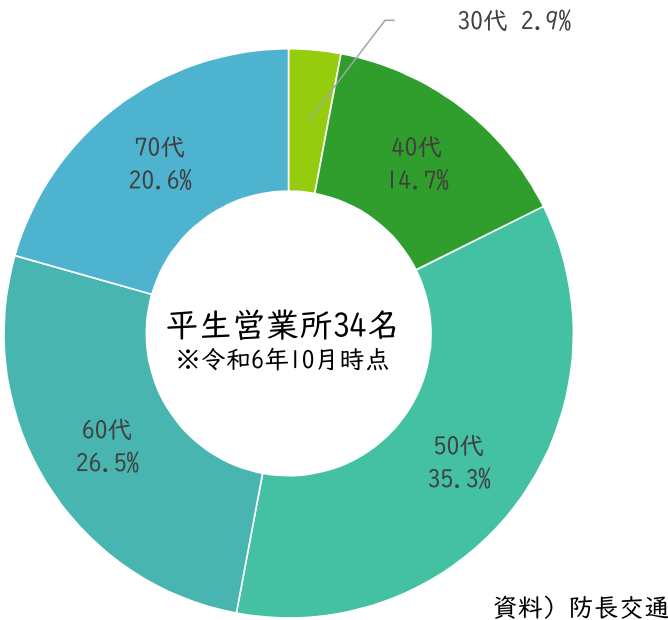


公共交通に係る財政支出の状況



問題点⑤ 運転士不足の深刻化

- 利用者数の減少に加えて、バス・タクシー運転士の高齢化や担い手不足が、持続的な事業運営を脅かしている。
- 運転士不足は、バスの路線廃止や減便の一因となっており、生活交通の維持にも影響を与えている。
- タクシー事業者は乗合タクシーやスクールバスの運行にも人手を割いており、早朝や昼前の需要の多い時間帯や予約が集中した際には配車を断るケースも生じている。



防長交通平生営業所の運転士年齢構成

交通事業者	担い手確保に関するヒヤリング結果抜粋
バス事業者	• 平生営業所管内では5割近くが60歳を超え、5年先はどうなっているか分からない。 • 運転士確保は全社的な課題となっている。 • 免許取得支援や入社支度金などの支援や就労条件の向上に取り組んでいる。
タクシー事業者	• 各社とも運転士の年齢構成は50代以上がメインとなっている。 • 運行車両数に対して運転士は不足している。今後の減車もありえる。 • 特に早朝、昼前、夕方、深夜は需要に追いついていない。

課題① 移動手段の適切な役割分担と必要なサービスの提供

- 各種公共交通事業者が、持続的に交通サービスを維持していくためには、それぞれが適切な役割分担を行うとともに連携を図ることが必要である。
- 将来にわたり利用者を確保していくため、地域の実情に合わせた交通サービスを提供し、その水準を維持していく必要がある。
- 交通結節点では乗継時間を快適に、安心して過ごすことができる環境を整えることも重要となる。

課題② 公共交通の利用を促進する情報提供と認知の拡大

- 公共交通を維持するためには、普段自家用車を使う市民に対する、公共交通を「使ってみよう」と思える情報提供や施策の推進が必要である。
- まずは交通結節点として、多くの利用者が見込まれるJR駅周辺の情報提供を強化し、認知を拡大していくことが、有効と考えられる。
- 加えて、利用者へのリアルタイムでの運行情報提供や利便性の高いサービスを提供するためには、年齢によらずスマホなどの情報通信端末を活用できる環境も重要となってくる。

課題③ 交通事業を支える人材の確保と効率的な運用

- 交通事業を支える人材の確保に継続して取り組んでいく必要がある。
- 特に、将来的に交通事業の担い手となる可能性がある若年層が、公共交通を身近に感じてもらう機会を提供する取り組みも重要となる。
- あわせて、担い手不足の状況でも事業を継続できるような効率的な運行も進めていく。
- 柳井市のこれからの公共交通を維持していくために、市民一人ひとりにできることがあるというモビリティマネジメントを推進する必要がある。

