

新たな地域交通モデル形成に関する取組方針

令和8年3月改訂

新たな地域交通モデル検討委員会

目次

1	地域交通を取り巻く環境.....	1
1-1.	人口減少・少子高齢化の現状とその影響.....	1
1-2.	観光.....	5
1-3.	運転手不足.....	7
1-4.	新たな技術の開発や社会実装の動き.....	8
1-5.	災害.....	10
1-6.	地域交通に関する法律の改正等.....	11
2	目指すべき将来の姿と取り組むべき重要テーマ.....	14
3	テーマ別の取組方針.....	15
3-1.	交通空白地の移動手段確保.....	15
3-2.	幹線路線の維持.....	25
3-3.	市街地における回遊性の向上.....	29
3-4.	観光地等の移動利便性向上.....	34
3-5.	運転手不足の解消.....	39
3-6.	公共交通へのデジタル技術の活用.....	42
3-7.	災害発生時における移動手段の確保.....	46
4	検討委員会.....	50
4-1.	運転手不足の解消.....	50
4-2.	検討委員一覧.....	53
4-3.	山口県内の新たな地域交通モデル情報.....	53

はじめに

新たな地域交通モデル検討委員会では、本県における地域特性等を踏まえた課題を整理し、MaaS等の新たなモビリティサービスの活用や既存の公共交通サービスの改善等を含めた様々な視点からの取組を推進していくための指針として「新たな地域交通モデル形成に関する取組方針」を策定しました。

山口県内の市町、交通事業者等におかれましては、県内の地域交通の課題について理解を深めていただくとともに、取組方針に基づいた様々な視点からの取組を検討・実施し、各地域の課題解決に活用いただくようお願いします。

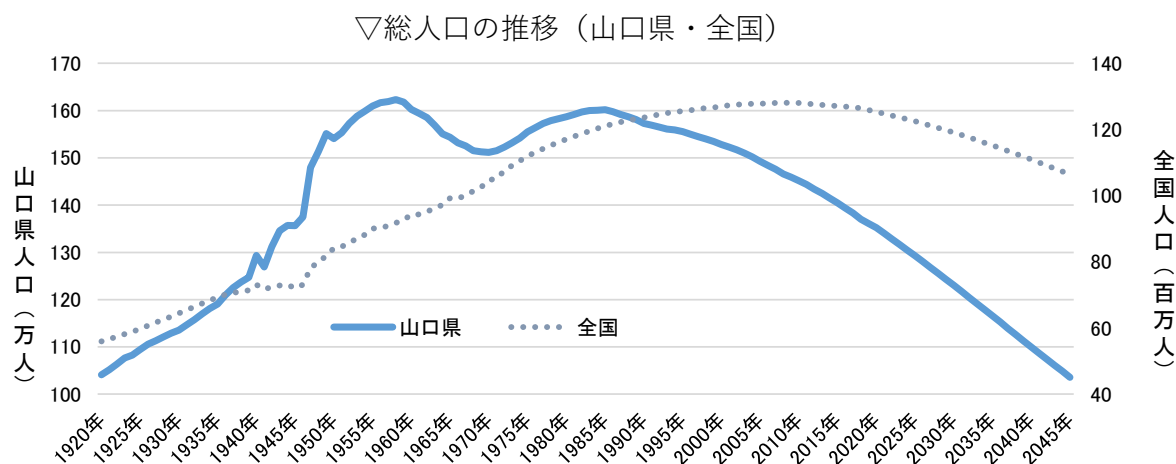
地域交通を取り巻く環境は時々刻々と変化しています。こうした変化に対応するため、情報収集や関係者との意見交換等を行い、取組方針についても適宜見直しを行いながら、多様化する地域交通の課題解決に取り組んでいきます。

1 地域交通を取り巻く環境

1-1. 人口減少・少子高齢化の現状とその影響

①山口県の人口

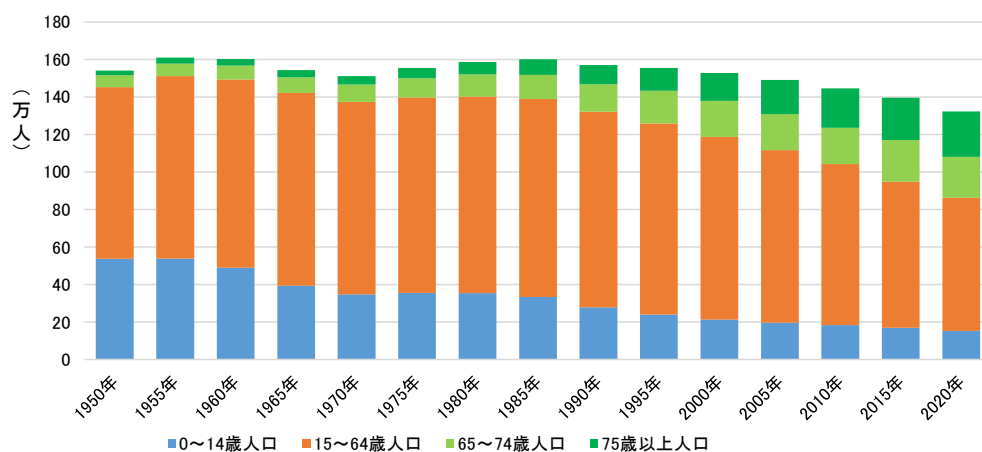
山口県の人口は、平成 17 年（2005 年）に 150 万人を割り込み、平成 28 年（2016 年）には 140 万人を割り込んだ。今後もこの趨勢が続くと仮定すると、令和 27 年（2045 年）には約 104 万人に減少すると推計される。



資料：山口県人口ビジョン〔改訂版〕令和2年3月

65 歳以上人口（老年人口）は、高齢化の進展に伴い増加を続けており、令和 2 年（2020 年）には約 46.0 万人と、30 年前（平成 2 年（1990 年）：約 24.9 万人）の約 11.8 倍になっている。人口減少、老年人口の増加が、公共交通の利用者数の減少、自動車を運転できない高齢者の増加に影響している。

▽年齢区分別の人口の推移（山口県）



資料：国勢調査

②日常生活の移動

県内市町に対するアンケート調査（令和5年）によると、県内の全ての市町において、交通空白地（公共交通を利用しにくい地域）が存在するという結果が得られた。

今後、高齢化が進展することで、交通空白地における日常生活（買物、通院など）の移動手段の確保の必要性がさらに高まることが考えられる。



交通空白地の移動手段を確保していく取組が重要

重要テーマ1

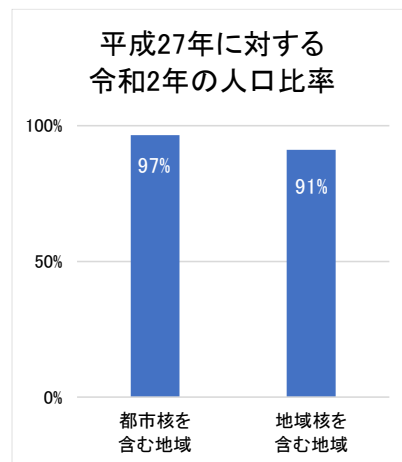
③広域的な移動

県内人口の推移を地域別（平成の大合併前の市町村単位）にみると、特に、旧町村部の地域において、人口減少が著しい状況であった。

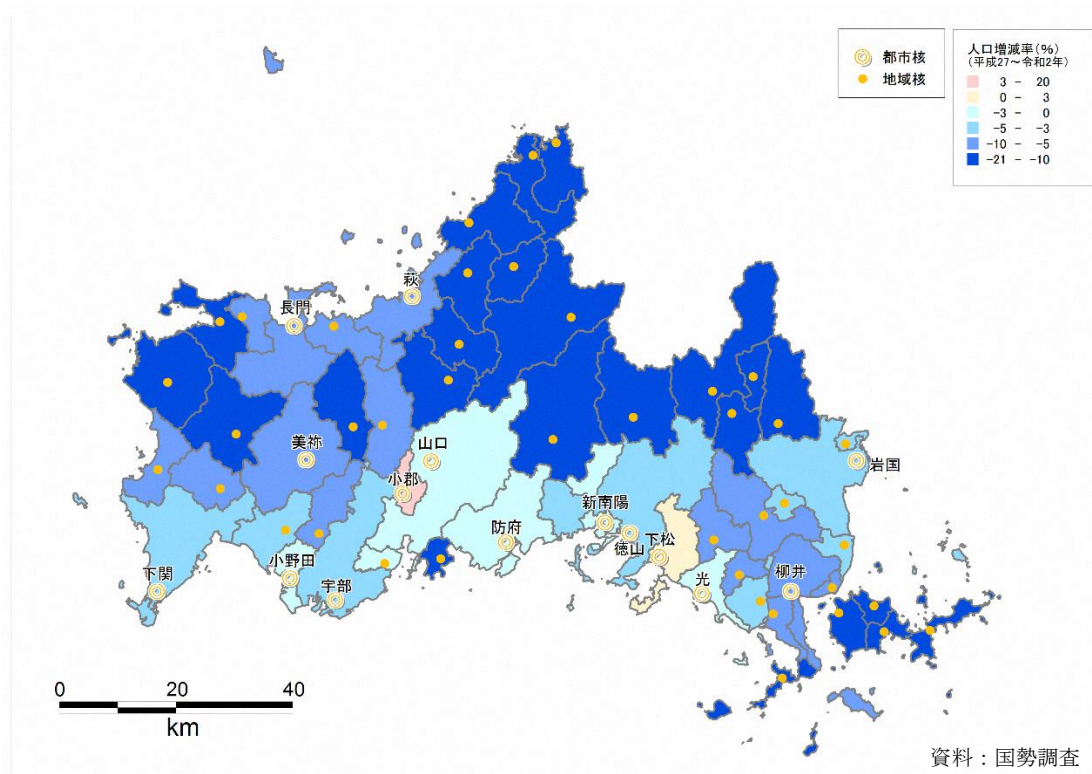
市街地中心部を含む地域（都市核を含む地域）の令和2年の県内人口は、平成27年に対して97%であり、減少幅は3%である一方で、旧町村部を含む地域（地域核を含む地域）の令和2年人口は平成27年に対して91%であり、減少幅は9%となっており、より顕著な減少が見られる。

旧町村部を含む地域（地域核を含む地域）で人口減少が進むことで、広域的な移動を担う幹線路線¹の利用者の減少が見込まれる。

▽エリア別人口増減率（平成27年度から令和2年度）



資料：国勢調査



地域にとって必要な幹線路線の維持を図る取組が重要

重要テーマ2

¹ 複数の市町村にまたがって走る鉄道や広域的な路線バス。

④市街地の移動

人口減少や高齢化が進み、運転免許を返納する高齢者が増加傾向にある中、市街地においても移動の円滑化をはかり、安心して快適に暮らすことができる環境づくりを進めていく必要がある。

公共交通機関の利便性向上や交通結節点の機能強化を進めるとともに、それぞれの地域における市街地活性化や都市機能集積等のまちづくりの取組と一体となって、地域のニーズに合った移動手段の確保を進めていくことが重要である。

→ まちづくりの取組と一体となった
市街地の回遊性を高める取組が重要

重要テーマ3

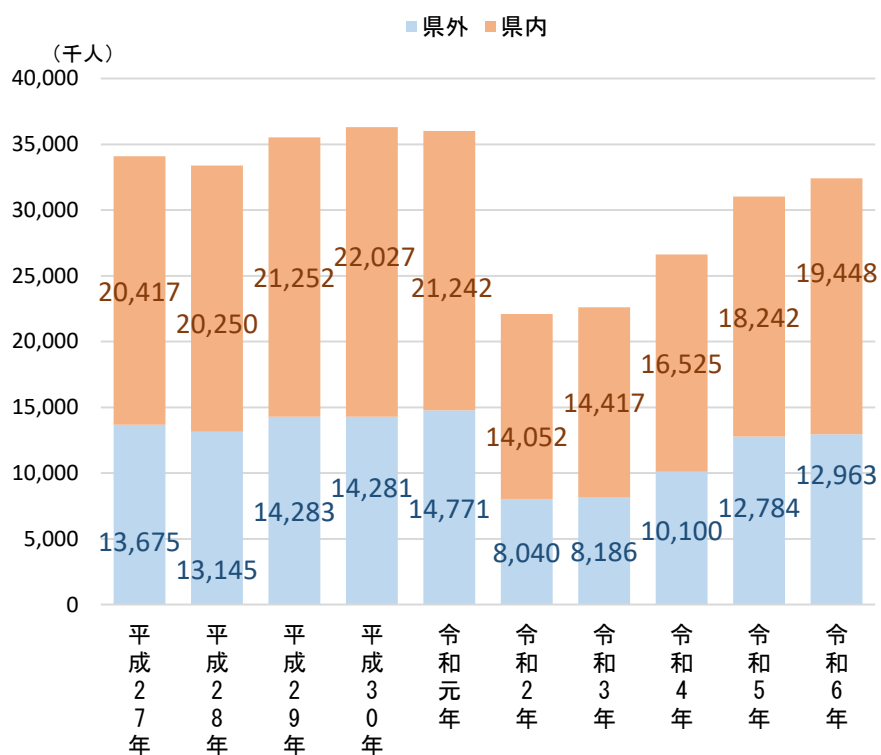
1-2. 観光

①県内観光客数の推移

観光キャンペーン「やまぐち幕末ISHIN祭」や「山口ゆめ花博」などを通じて、山口県のブランド力が高まり、県内観光客数は平成30年に過去最高となった。

その後、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて、令和2年に大きく減少し前年比61%となったが、行動制限の緩和等や5類移行に伴い、令和4年からは回復基調にある。

▽山口県内への観光客数の推移

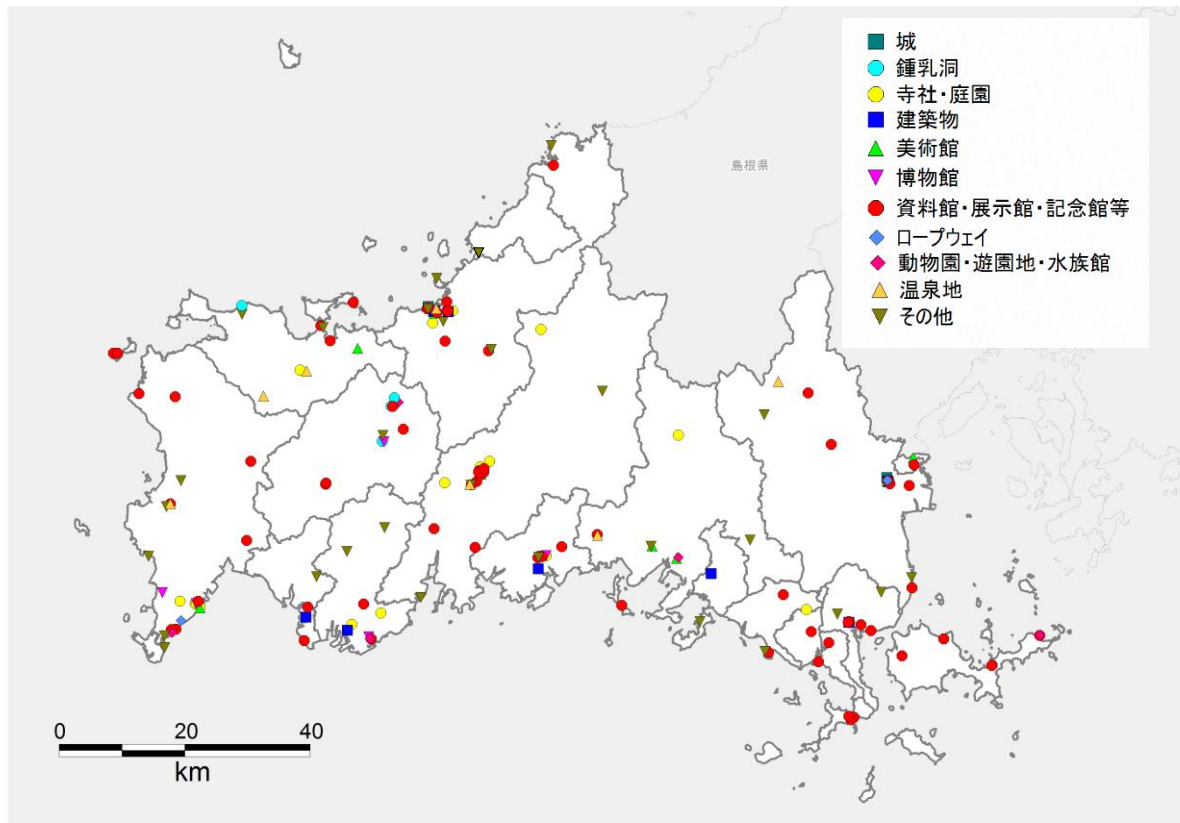


資料：令和6年 山口県の宿泊者及び観光客の動向

②各地域に点在する観光施設等

山口県は様々な観光施設等を有するが、その所在地は県内に広く点在しており、観光地への移動利便性を向上させる取組を進めることが重要である。

▽観光施設等の分布



資料：山口県



観光地の移動利便性向上に向けた取組が重要

重要テーマ4

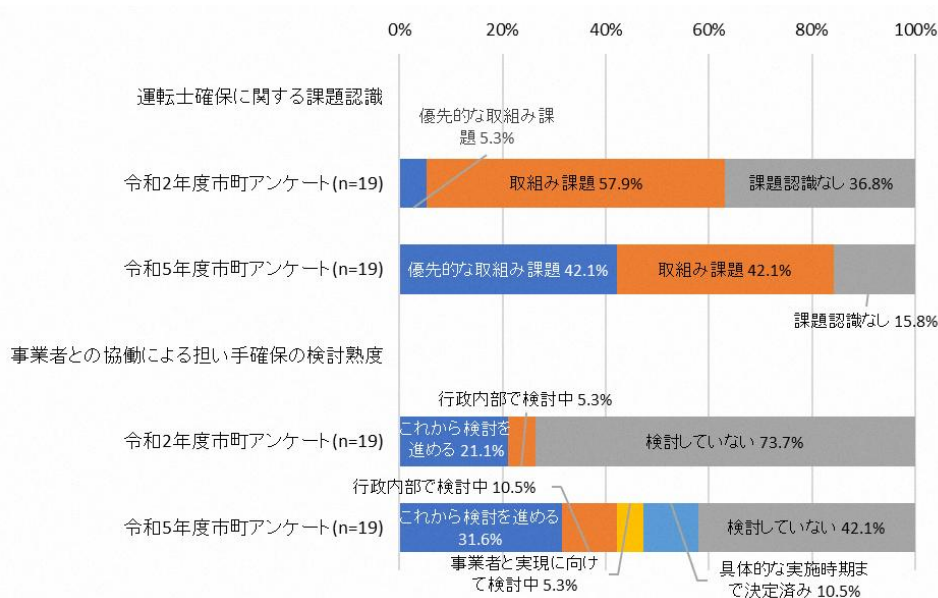
1-3. 運転手不足

バスやタクシー等、地域公共交通を担う運転手不足が全国的に顕在化しており、それが路線の減便・縮小・廃止につながっている例もある。

また、2024年4月からの改正「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の適用により、乗務員不足に拍車がかかっている。

山口県では、こうした動向から担い手確保を重要な取組課題と考える自治体が大きく増えており、実際に検討が進んでいる自治体もある。

▽県内自治体の運転士確保に関する課題認識と担い手確保の検討熟度



資料：山口県市町アンケート調査結果

➔ 運転手不足の解消に向けた取組が重要 重要テーマ5

1-4. 新たな技術の開発や社会実装の動き

近年、AI²やICT³等のイノベーションの急速な進展を背景として、交通分野においても、AIやICT等を活用した新たな技術の開発・社会実装が進められている。

①MaaS、AIデマンドタクシー、自動運転などの新たな技術

全国各地でMaaS⁴、AIを活用したデマンドタクシー、自動運転などの開発・社会実装が進んでおり、山口県でも同様にデジタル技術を活用した新たなモビリティサービスの導入に向けた検討・実証が進んでいる。

こうした取組を通じ、新たな技術の活用が進められることで、利用者の利便性、運行効率の大幅な向上、交通分野以外の産業と連携した地域振興などが期待される。

▽MaaSとは

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



資料：「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について」国土交通省

² Artificial Intelligence の略で人工知能の意味。

³ Information and Communication Technology の略で情報通信技術の意味。

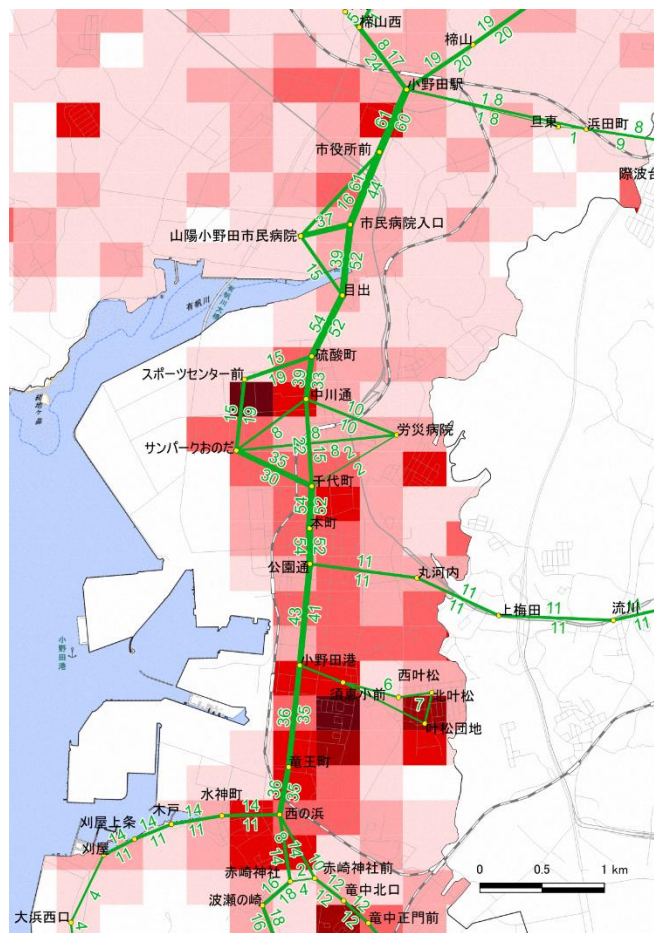
⁴ Mobility as a Service の略でマースと読む。すべての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。

②標準的なフォーマットによるデータ整備

路線バスや鉄道等、公共交通機関の利便性向上や、MaaS等の新たなモビリティサービスの基盤整備を図るためには、「標準的なバス情報フォーマット⁵」(GTFS-JP形式)等、公共交通情報の共通フォーマットによるデータ整備・オープンデータ化⁶を進めることが重要である。

また、交通事業者と行政が協働することで、データに基づいた効率的・効果的な運行サービス、利用促進、運行支援策の検討も可能となる。

▽GTFSをもとに作成したバスのサービスレベル(運行頻度)図



→ 公共交通へのデジタル技術の活用に向けた取組が重要 重要テーマ6

⁵ バス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。バス停、経路、運賃情報等を含む静的データ「GTFS-JP」と、運行状況等の動的データ「GTFS リアルタイム」がある。

⁶ 作成したデータを誰でも許可されたルール の範囲内で自由に複製・加工や頒布などができるようにすること。

1-5. 災害

近年、全国各地で大雨や地震等の災害が発生しており、交通機関も大きな影響を受けている。

「平成 30 年 7 月豪雨災害」では、県内全域で記録的な豪雨となり、浸水害や土砂災害、道路等の損傷による交通網の寸断など、東部を中心に甚大な被害をもたらした。

▽平成 30 年 7 月豪雨災害(被災箇所)



災害時等において移動手段の確保を図る取組が重要

重要テーマ7

1-6. 地域交通に関する法律の改正等

ローカル鉄道・路線バスなどの地域交通は、人口減少やモータリゼーション等による長期的な利用者の落ち込みに加え、ライフスタイルの変化や担い手不足の影響もあり、大変厳しい状況に置かれている。こうした状況を踏まえ、令和2年・令和5年に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、「地域交通法」という。）から、取組方針に反映すべきポイントを整理した。

《ポイント1》 まちづくりと連携した公共交通の再構築、共創の推進

従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービス等）の活用や、新たな移動サービスによる利便性向上等により、持続可能なサービスの確保を図る。

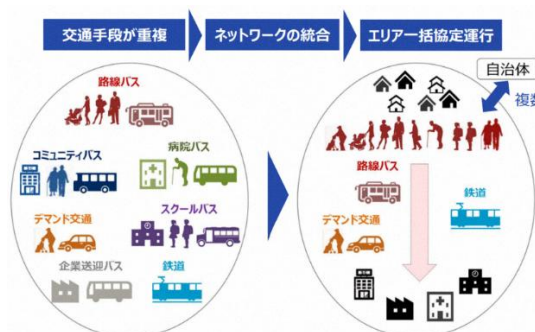
また、地域交通をくらしと一体として捉え、地域の多様な関係者の共創（官民の共創、交通事業者間の共創、他分野を含めた共創）により地域交通の維持・活性化に取り組む。

▽山口県における既存の地域旅客運送サービスの例

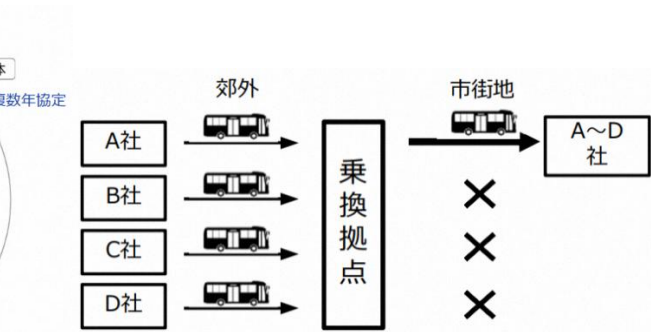


1 地域交通を取り巻く環境

▽官民の共創のイメージ



▽交通事業者間の共創のイメージ



▽他分野を含めた共創のイメージ



→ まちづくりと連携し、地域の多様な関係者との共創により、持続可能な旅客運送サービスとして維持・活性化に取り組むことが重要

《ポイント2》 新たなモビリティサービス等の活用、交通 DX・GX の推進

全国各地のMaaS等の新たなモビリティサービスの実証実験を支援し、地域の交通課題解決に向けたモデル（新モビリティサービス）構築を推進する。

また、ポストコロナ時代の急速な社会構造の変化に対応して、経営効率化・経営力強化を図るため、自動運転やMaaSといった交通DXの取組、車両の電動化や再生可能エネルギーの地産地消等の交通GXの取組により、利便性・持続可能性・生産性の向上を図る。なお、自動運転ではSAEレベル4に相当する、運転者がいない状態での自動運転の許可制度の創設等を内容とする道路交通法の改正が行われている。

1 地域交通を取り巻く環境

▽交通 DX・GX のイメージ

交通DX

自動運転

地方公共団体が地域づくりの一環として行うバスサービスについて、実証事業を支援



▲茨城県境町の自動運転バスの運行

MaaS

交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進



交通GX

交通のコスト削減・地域のCN化

車両電動化と効率的な運行管理・エネルギーマネジメント等の導入を一体的に推進

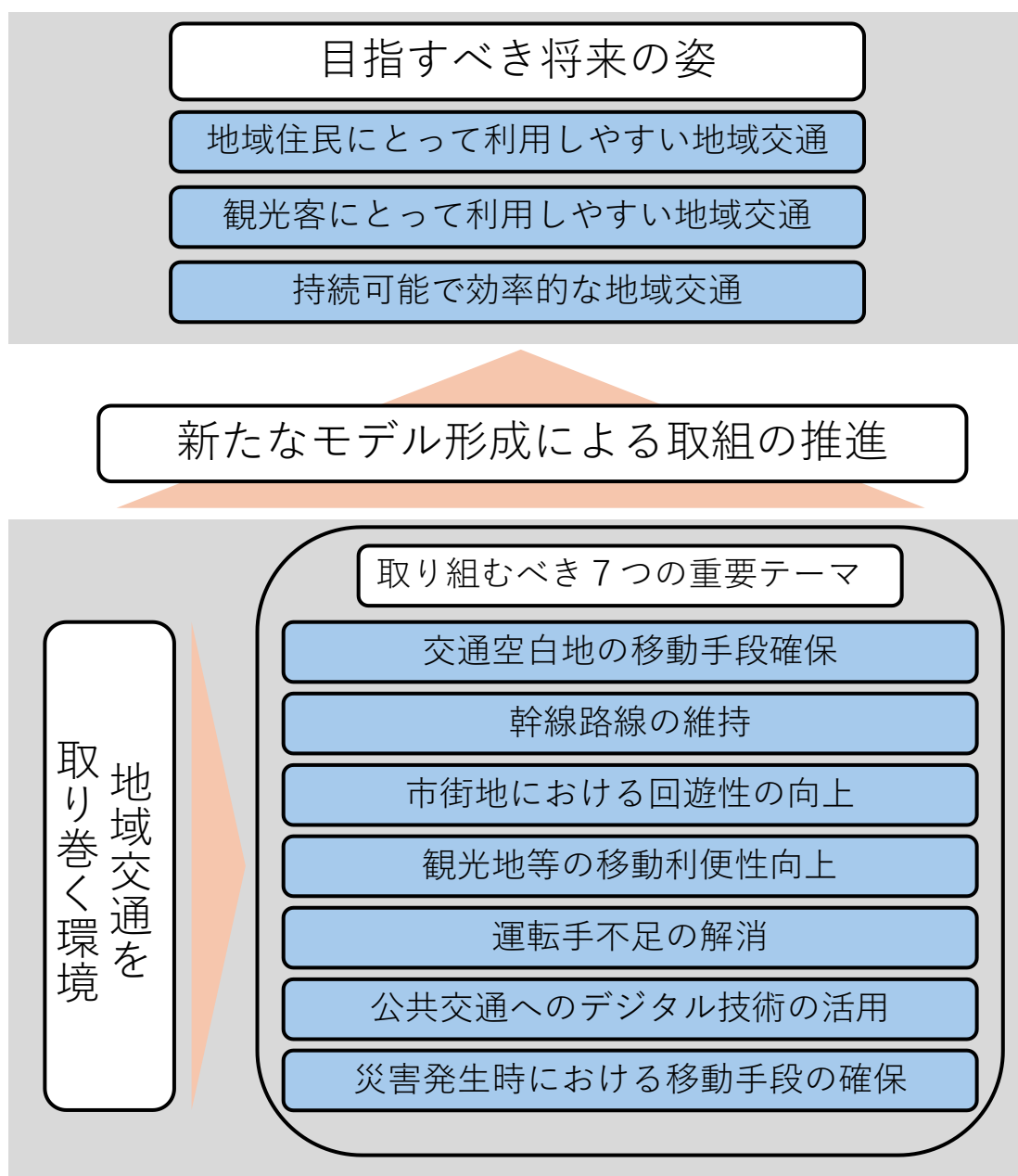


→ 交通 DX・GX の取組の推進が重要

2 目指すべき将来の姿と取り組むべき重要テーマ

県内の地域交通が、地域住民や観光客にとって利用しやすいものとなり、また、将来にわたって持続していけるよう、『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』を目指す。

地域交通を取り巻く環境を踏まえ、山口県の実地交通課題として重点的に取り組むべき7つのテーマを設定し、本検討委員会において、テーマごとに今後の取組方針を定めた。



3 テーマ別の取組方針

3-1. 交通空白地の移動手段確保

現状・課題

①郊外団地・市街地における交通空白地

従来、中山間地域に多く見られた交通空白地が、バス路線の縮小、廃止等により郊外団地や市街地にもみられるようになった。令和5年度の調査では、県内市町の32%が郊外団地、市街地の中に移動手段の確保が求められている地区があると回答した。

中山間地域と比較して、郊外団地や市街地では人口が集積し、医療機関・商業施設等への移動距離が比較的短く、また、交通事業者の営業拠点が近くに所在することも多く、こうした特性に応じた検討を進めていく必要がある。

▽市町において移動手段の確保が求められている地区

移動手段の確保が求められている地区	回答割合
中山間地域	53% (10/19 市町)
郊外団地	32% (6/19 市町)
市街地の中	32% (6/19 市町)
移動の目的地が存在する拠点周辺	5% (1/19 市町)

資料：山口県市町アンケート調査結果（令和5年）

②「交通空白」の概念の変化

令和6年4月の「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」では、交通空白地について、「移動を希望する者が、恒常的に許容可能な時間内に公共交通を利用できない地域・時間帯」とされ、これまでの一定の距離に駅やバス停がないなどの空間的な概念に加え、時間的な概念も取り入れられた。



③「交通空白」解消本部の設置

全国的に「交通空白」の解消に向けた体制整備が進んでおり、令和6年7月、地域住民や来訪者がタクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェア、公共ライドシェア等を利用できない「交通空白」の早急な解消に向けて、国土交通省「交通空白」解消本部（本部長：国土交通大臣）が設置された。

令和7年5月には、「交通空白」解消に向けた取組方針2025が策定され、令和7年度から9年度の「交通空白解消・集中対策期間」における、「交通空白」の解消と持続可能な体制づくりの道筋及びその実現に向けた国による総合的な後押しが示されている。

④移動手段確保に係る行政負担

県内では、人口減少や少子高齢化の影響により、乗合バスの輸送人員は減少傾向が続いている。

特に利用者が少なく、路線バスによる運行が適さない路線については、効率的で利便性の高いデマンド型乗合タクシー等へ転換が進められるなど、各市町において、地域の実情を踏まえた交通体系の見直しが進められてきた。

一方で、利用者数減少の影響等により、利用者1人あたりの行政負担が大きくなっていることから、行政負担の適正化に向けたさらなる検討が必要である。

▽利用者1人あたりの行政負担額（平均）

区 分	行政負担額(平均)
路線型コミュニティバス・乗合タクシー	1,540円
区域型（デマンド型）コミュニティバス・乗合タクシー	5,249円
交通空白地有償運送	2,641円
（参考）山口県地区でタクシー（普通車）10kmを利用する際の運賃	3,560円

資料：山口県市町アンケート結果（令和5年）

⑤路線バス、タクシー事業者の経営環境

人口減少・少子高齢化の影響により、県内の路線バスやタクシーの輸送人員が近年減少傾向にあることに加え、燃料価格高騰の影響や運転手不足等により、路線バス事業者、タクシー事業者の経営環境は一段と厳しさを増している。

こうした中、路線バス事業者は地域内移動を担う路線の整理を検討しており、市町は、必要な路線を維持するため、路線の整理検討に関与していく必要がある。

また近年、各地域において、デマンド型乗合タクシー事業等の導入が進められており、タクシー事業者がこうした事業を受託することにより、経営が安定するメリットを得られる一方、タクシーの需要環境、運転手の拘束時間によってはタクシー営業の機会損失が生じるデメリットも見られる。

▽事業者ヒアリング結果

バス事業者

- 運転手不足の深刻化が 2024 年問題でさらに加速する可能性があるため、運転手確保に関する支援が欲しい。

タクシー事業者

- 利用はコロナ前の水準まで戻っておらず、経営的には厳しい状況が続いているため、新たな取組への着手や利用促進に関する支援が欲しい。

⑥他の分野との連携・貨客混載

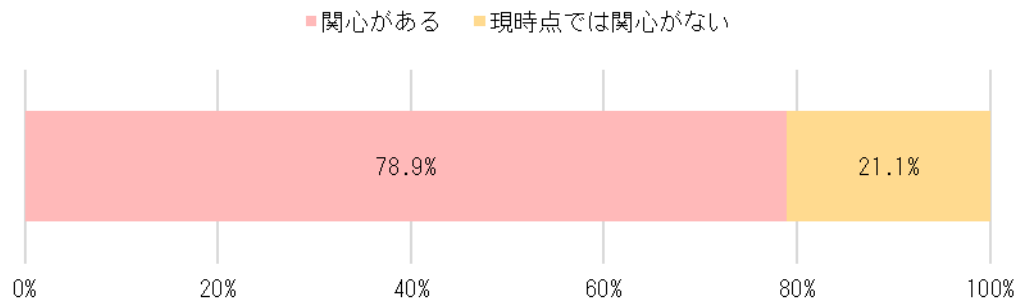
令和 5 年に改正された地域交通法では、①官民共創、②交通事業者間共創、③他分野共創の「3つの共創」、すなわち、地域の関係者の連携と協働を通じて、利便性・持続可能性・生産性を高め、地域公共交通の「リ・デザイン」を進めることが期待されている。また、路線バス等の旅客運送サービスの収支悪化や物流サービスの担い手不足の深刻化を背景として、旅客運送及び貨物運送の効率化を図るため、旅客運送事業者による貨客混載⁷運送等の円滑な導入に向けた新たな事業（貨客運送効率化事業）も創設されている。

自治体アンケート調査(令和 6 年度)によると、県内自治体の 8 割が共創モデル実証プロジェクトに関心を持っている。「交通×住宅」、「交通×医療」、「交通×教育」、「交通×介護」に対し 5 割以上の自治体に関心を示しており、「交通×住宅」は 7 割程度と特に高い関心を示している。

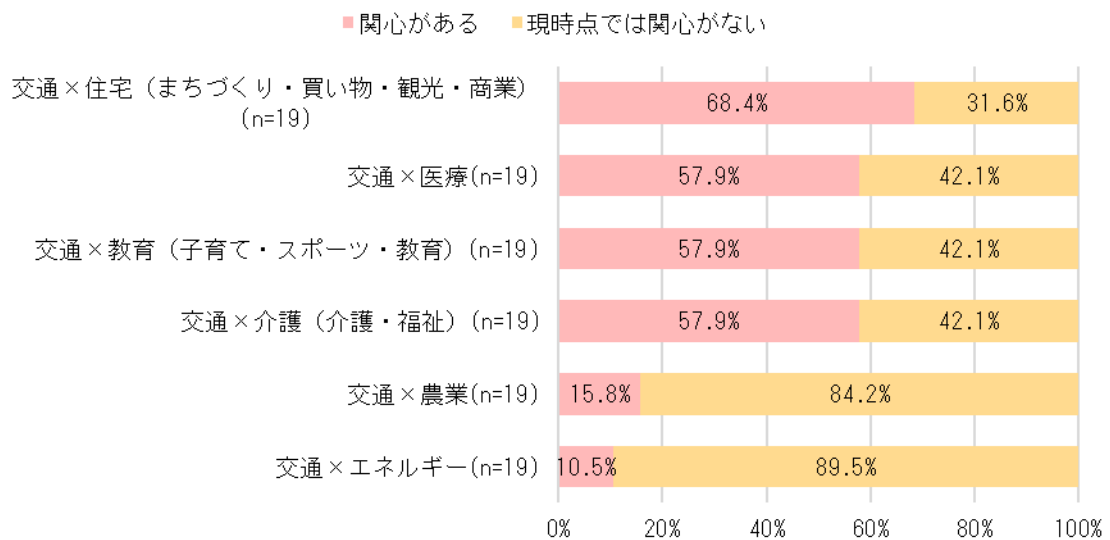
⁷ 鉄道・バス・タクシー等で貨物と旅客を同じ車両で輸送すること。公共交通機関を活用することにより、事業者の輸送の効率化や収益の向上等が期待される。

3 テーマ別の取組方針 3-1 交通空白地の移動手段確保

▽共創モデル実証プロジェクトへの関心



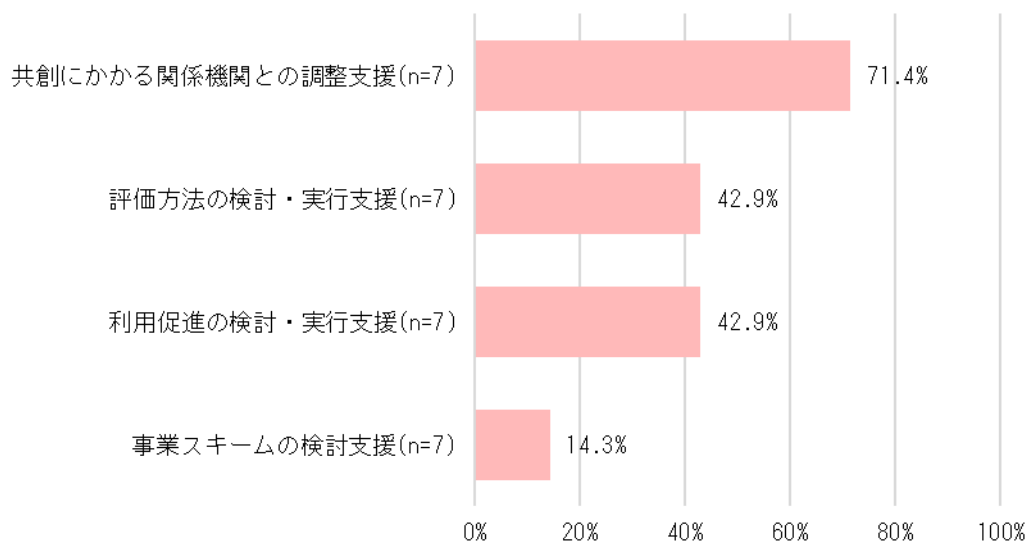
▽各モデルへの関心



▽県に求める支援

※導入予定または導入済みの事業があると回答した自治体のみ回答

※複数回答可



⑦新たな技術への期待

Ma a Sや自動運転をはじめとした新たな技術が開発され、各地で実装に向けた取組が進められている。

新たな技術の活用により、交通空白地の移動手段の確保、行政負担の軽減、運転手不足解消、事業収支の改善等への貢献が期待される。

一方で、将来の投資効果やコスト面（初期投資、メンテナンス）が見通せないため、導入に向けた検討や実証実験への着手をためらっている市町もある。

自動運転に関しては、閣議決定されたデジタル田園都市国家構想総合戦略で「地域限定型の無人自動運転移動サービスについて、2025年度を目途に50か所程度、2027年度までに100か所以上の地域で実現する。」と記され、全国各地で実証事業が行われている。

▽活用が期待される新たな技術・新たな取組の例

技術名称	メリット	デメリット・留意点
自動運転	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転手が不要 ● ヒューマンエラーでの事故排除による安全性向上 ● 運転操作のバラツキが減り、バス停へ正着⁸が可能（バスタイプ） 	<ul style="list-style-type: none"> ● コスト面（初期投資、メンテナンス）の不安 ● 操作介入時の監視は必要（バスタイプ） ● 自律走行型の場合、道路環境の改善（歩車分離等）が必要
A I オンデマンド	<ul style="list-style-type: none"> ● A Iを活用することで最適配車が可能となり、より効率的な運行が可能 ● 効率的な運行で運行費用や行政負担の低減が期待される 	<ul style="list-style-type: none"> ● コスト面（初期投資、メンテナンス）の不安 ● 高齢者等のI Tリテラシーの低い方への対応
Ma a S等	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通手段の選択肢拡大、ワンストップでシームレスなサービス提供による移動の利便性向上、高齢者等の移動困難者の移動手段確保、外出機会の創出 ● 小売り、飲食等の商業、観光、医療、福祉、教育、一般行政サービスとの連携による移動自体の高付加価値化 	<ul style="list-style-type: none"> ● サービス水準を維持していくための事業者負担が必要 ● 事業の組み方によっては本業を圧迫する恐れ ● 事業者の収益を担保するための一定程度の行政負担が必要

⁸ バス停にぴたりと横付けして停車させること。

3 テーマ別の取組方針 3-1 交通空白地の移動手手段確保

	<ul style="list-style-type: none"> ● 定額運賃（サブスク⁹）、変動運賃（ダイナミックプライシング¹⁰）など、民間発意のサービスも期待 ● 高齢ドライバーが運転免許を返納した後の外出機会の維持に期待 	
サービス提供を目的とした車両の開発	<ul style="list-style-type: none"> ● 移動と地域づくりの双方に寄与 	<ul style="list-style-type: none"> ● コスト面（初期投資、メンテナンス）の不安

【取組事例】

別冊 2. 自動運転運行サービスの実証事業（美祢市）

⁹ サブスクリプションの略。定額料金を支払うことで一定期間中に無制限でサービスを利用すること。

¹⁰ 需要と供給に応じて価格を変動させる仕組み。

⑧ライドシェアの制度化

バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合に、市町村やNPO法人などが自家用車を活用して提供する自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）に加え、令和6年3月からタクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする日本版ライドシェアが創設された。山口県においては、金曜日・土曜日の16時台から翌5時台をタクシーが不足する曜日及び時間帯とされ、地域の自家用車・ドライバーを活用した、タクシー不足の解消に向けた取組が進められている。



3

資料：国土交通省

山口県内の自治体では、公共ライドシェアについては関心が高く、既に多くの自治体で導入済みまたは導入予定である。一方で日本版ライドシェアについてはあまり関心が高くなく、関心を持っていたとしても関与することを検討している自治体は少ない。

交通事業者については、運行の安全管理やドライバーの労務管理、拘束時間も含めた最低賃金の保障等の課題が多いことや、既存の二種免許保有の運転手のモチベーション維持の観点から参入を見送る事業者が多い。

令和6年度の調査結果から、行政が交通空白解消を主目的として導入検討を行う場合は、ドライバー管理の担い手となる交通事業者の運行の安全管理、ドライバーの労務管理、二種免許保有の既存の運転手のモチベーション管理、他の移動手段への影響等について確認を行うとともに、事業の収益性の検証を行い、事業継続の仕組みを検討することが望ましい。

3 テーマ別の取組方針 3-1 交通空白地の移動手段確保

▽公共ライドシェア・日本版ライドシェアに対する県内自治体の状況

	公共ライドシェア	日本版ライドシェア
関心がある	84.2%	26.3%（自治体での関与を検討）
計画へ位置づけ済	57.9%	5.3%
導入済	57.9%	10.5%
県に求める支援	28.6%（関係機関との調整） 28.6%（利用促進の検討・実行） 21.4%（事業スキームの検討） 14.3%（評価方法の検討・実行） 21.4%（その他（運行経費補助））	—

資料：山口県市町アンケート調査結果（令和6年）

▽公共ライドシェア・日本版ライドシェアに対する交通事業者の考え方

	公共ライドシェア	日本版ライドシェア
共通	・どれほどの管理が必要で、どれほどの責任を負うのかが明瞭でないため参画は難しい	・運行の安全管理、ドライバーの最低賃金保障や労務管理の面で課題がある
バス事業者	・既存の公共交通とのバランスに考慮が必要	・一般乗用の事業許可を新たに取得してまで参入する意志はない
タクシー事業者	—	・収益性が低い ・二種免許保有者のモチベーション低下に注意が必要

資料：交通事業者ヒアリング調査結果（令和6年）

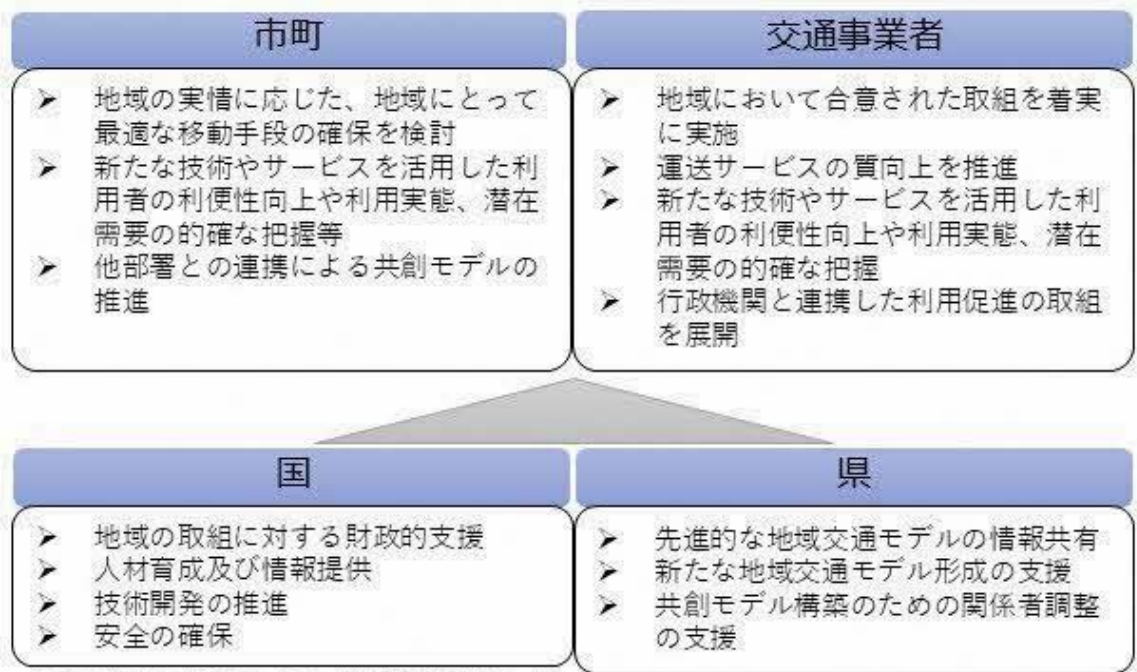
望ましい姿

- 中山間地域、郊外団地、市街地において、地域の多様な関係者との連携・協働により、利便性・持続可能性・生産性の高い移動手段が確保されている。
- 路線バス事業者、タクシー事業者が公共の役割を果たしつつ、営利を追求できる機会を失わない環境づくりがされている。
- 行政負担が抑えられ、継続的にサービスの提供が行える仕組みとなっている。

県取組方針

- 各市町の計画等に基づき、地域に適した地域交通を形成できるように、先進的な地域交通モデルの情報共有、新たな地域交通モデル形成の支援を行う。

《期待される役割》



※「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」より

重点施策

重点施策	具体的な取組イメージ
先進的な地域交通モデルの情報共有	<ul style="list-style-type: none"> ウェブサイト、市町の交通会議等を通じた情報共有 セミナーや視察、体験会の開催を通じた県内への波及促進
新たな地域交通モデル形成の支援	<ul style="list-style-type: none"> 新たな地域交通モデル形成のための実証事業への支援 <ul style="list-style-type: none"> （令和3年度以降）実証事業に係る調査・分析業務、実証経費の一部支援 （令和5年度以降）専門家派遣を通じた検討段階から導入段階までの伴走支援、実証経費の一部支援 <p>検討モデルの例</p> <ul style="list-style-type: none"> 郊外団地・市街地の交通空白地対策（R3実証事業） 他分野（福祉・医療・教育・商業・観光）との連携、貨客混載 新たな技術を活用した交通空白地対策（R5実証事業）

スケジュール

取組	令和3年度	令和4年度	令和5年度以降
先進的な地域交通モデルの県内への波及	→		
新たな地域交通モデル形成の支援	実証事業の検討・実施・効果検証		
		→ 各地域への展開	

【取組事例】

- 別冊 1. ダイナミック・プライシングの視点を取り入れたタクシー助成の実証
5. デマンド交通の認知段階に応じた周知活動

3-2. 幹線路線の維持

現状・課題

①幹線バス路線が抱える課題

都市間を結ぶ幹線路線については、鉄道、路線バスが担い、地域の発展を支えているが、幹線路線バスには、長大な路線や、鉄道と並行して運行されている路線、複数のバス事業者が重複して運行する区間がみられる。

このため、渋滞等による運行時刻の遅れや利用者に便利なダイヤ設定ができない等の課題を抱えており、幹線路線バスの運行効率化を図る必要がある。

加えて、運転手不足の深刻化、運行収支の悪化等により運行サービスの維持も課題である。

②地域公共交通計画と補助の連動化

国土交通省では、地域公共交通の維持に対する支援として、乗合バスの運行費等に対し、「地域公共交通確保維持改善事業」に基づき、交通事業者等へ支援を行っている。以前の補助制度では、補助要件として地域公共交通計画（旧：地域公共交通網形成計画）の作成や、同計画における補助系統の位置付け等を求めていなかったが、真に公的負担により確保・維持が必要な系統等に対し、効果的・効率的な支援を実施するため、令和2年11月の地域交通法の改正と合わせる形で、地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けの補助要件化（計画制度と補助制度の連動化）が行われた。

これにより、補助の対象となる幹線系統に関する計画への位置づけが必要となっている。

③路線見直しの体制づくり

関係市町へのグループヒアリングでは、幹線路線バスの運行効率化を図っていくため、利用実態に基づいた検討や、関係者による協議を継続的に実施していくことの必要性等の意見が出された。

今後、交通事業者を含めた関係者が、路線の見直しを検討していくための体制づくりが必要である。

④地方ローカル線の活性化

鉄道は通学や通勤等の移動に欠かせない移動手段であるが、沿線地域の人口減少等により厳しい経営環境に置かれている。

山口県においては、各ローカル線の沿線自治体による利用促進協議会等が設置され、沿線の活性化に向けた議論が進められている。

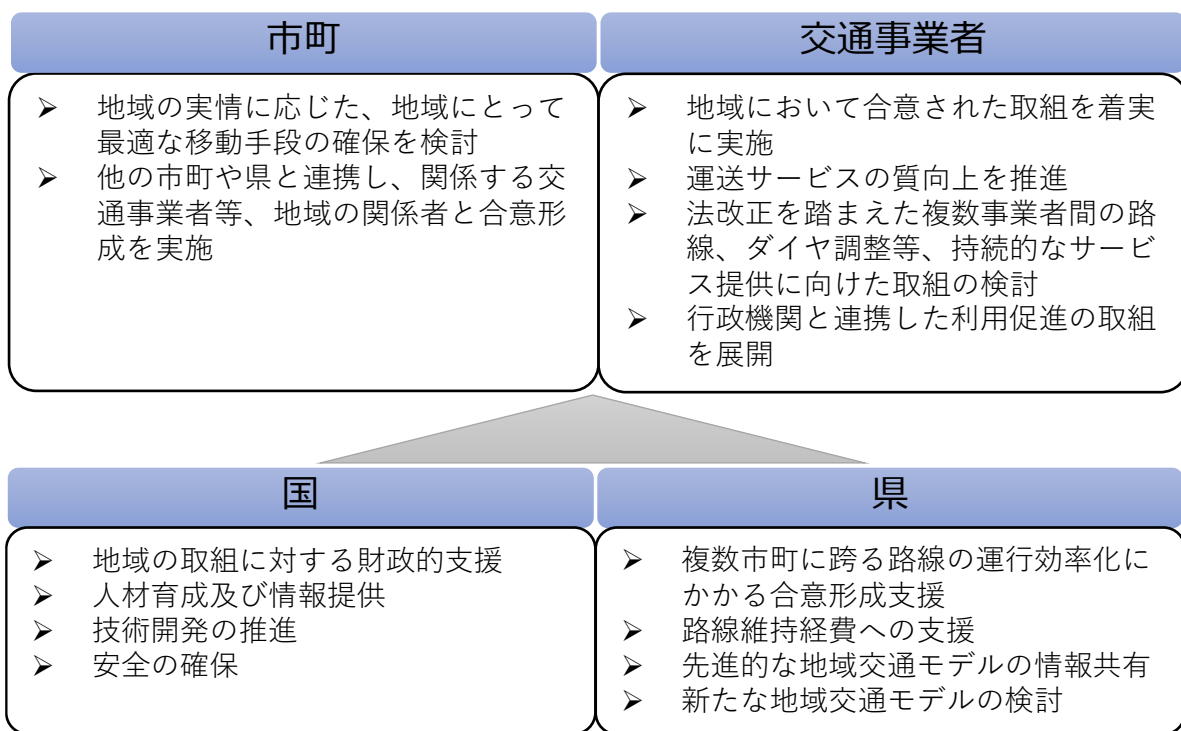
望ましい姿

- 交通事業者や行政等、関係者が連携し、利用実態やニーズを踏まえ必要な幹線路線（区間）が設定され、継続的に維持されている。

県取組方針

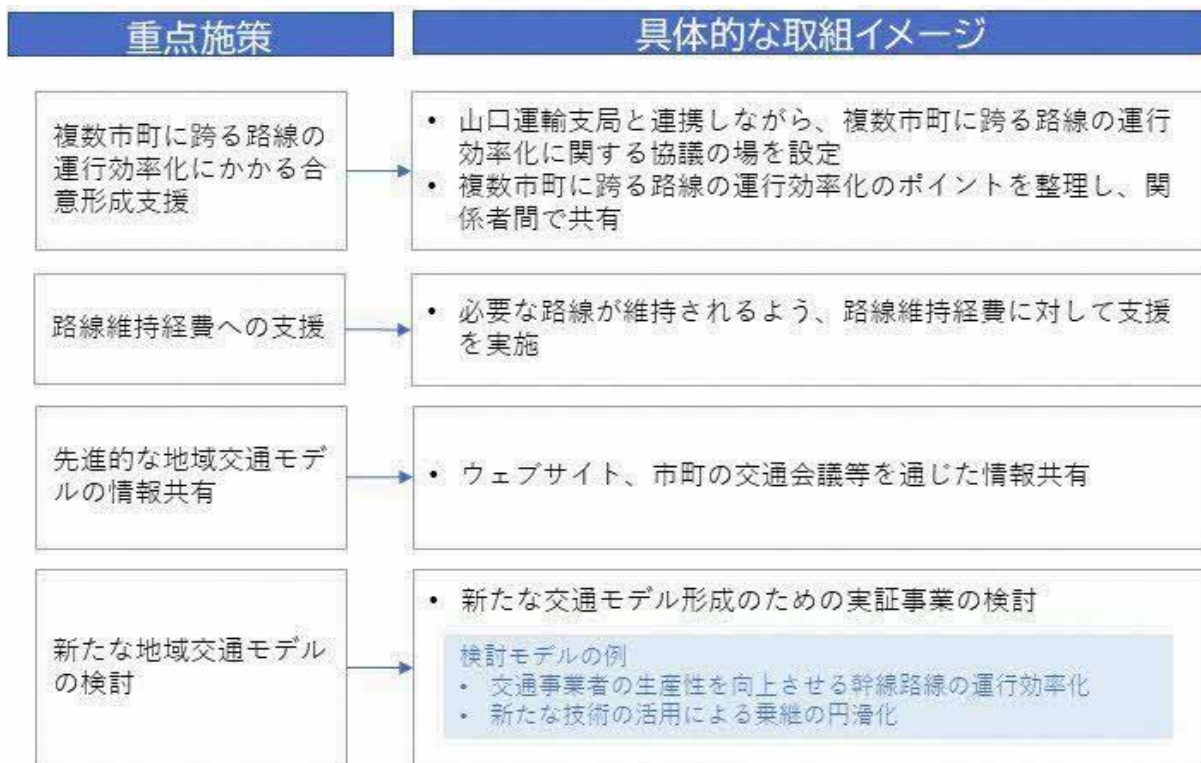
- 交通事業者や行政等、関係者間での十分な連携を図り、必要な幹線路線（区間）が維持できるよう、市町、交通事業者の合意形成を支援する。

《期待される役割》



※「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」より

重点施策



スケジュール

取組	令和3年度	令和4年度	令和5年度以降
複数市町に跨る路線の運行効率化にかかる合意形成支援	→		
路線維持経費への支援	→		
先進的な地域交通モデルの情報共有	→		
新たな地域交通モデルの検討	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> 実証事業の検討 </div>		
		<div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; display: inline-block;"> 各地域への展開 </div>	

3-3. 市街地における回遊性の向上

現状・課題

①まちづくりの取組との連携

各市町では、地域公共交通計画（旧：地域公共交通網形成計画）に市街地の移動円滑化に係る事業を位置づけ、取組を推進している。特に、市街地循環線の導入や乗継拠点の整備等、まちなかのにぎわい創出、拠点性の高い都市の形成、主要施設の円滑な移動を目的とした取組が進められている。

■市街地循環線「ちょい乗り 100 円バス」(周南市)

周南市では、JR 徳山駅と文化会館、動物園、美術博物館などを結ぶ市街地循環線「ちょい乗り 100 円バス」を運行している。土・日曜日、祝日に 1 日 27 便を 20 分間隔での運行となっている。併せて、パークアンドライド駐車場を設定し、マイカーからちょい乗り 100 円バスに乗り換えることで市街地での周遊を促す取組を実施している。

▽ちょい乗り 100 円バスの運行経路

▽徳山駅周辺の都市機能誘導区域



令和 7 年 11 月 20 日から同年 12 月 19 日にかけては、ちょい乗り 100 円バスの全部若しくは一部置き換えを見据え、レベル 2 での自動運転の実証運行が行われ、延べ 2,167 名の乗車があった。

実証運行の際の利用者アンケートでは、日常的な公共交通手段としての利用に対し前向きとする回答が 92.3%等、肯定的な意見が多く寄せられた。

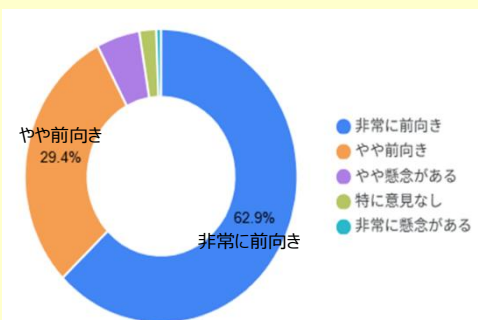
▽実証実験の運行経路



▽自動運転車両



▽日常的な公共交通としての利用



【取組事例】

別冊 3. 自動運転 EV バス実証運行 (周南市)

②新たな技術への期待

MaaSや自動運転、グリーンスローモビリティ¹¹等の新たな技術の活用を通じて交通DX、交通GXを進め、市街地のさらなるにぎわい創出、拠点性や利便性の向上が期待される。

▽活用が期待される新たな技術等の例

技術名称	メリット	デメリット
MaaS	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通手段の選択肢拡大、ワンストップでシームレスなサービス提供による移動の利便性向上、高齢者等の移動困難者の移動手段確保、外出機会の創出 ● 小売り、飲食等の商業、観光、医療、福祉、教育、一般行政サービスとの連携による移動自体の高付加価値化 ● 商業施設との連携や都市計画との連携により、まちづくりへも貢献 ● 公共交通情報のオープンデータ化により民間発意のサービスも期待 	<ul style="list-style-type: none"> ● サービス水準を維持していくための事業者負担が必要 ● 事業の組み方によっては本業を圧迫する恐れ ● 事業者の収益を担保するための一定程度の行政負担が必要
グリーンスローモビリティ等	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域のコミュニティ形成の機能を持ち、シンボリックな移動手段となる可能性（バス型） ● 細い街路でも走行可能（カート型） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 一充電あたりの走行距離が短い ● 他の交通を阻害するような運行経路は設定できない（交通量の多い道路や幅員の広い道路での走行、危険を伴う右折など）
EV車両の導入	<ul style="list-style-type: none"> ● CO2排出量削減、環境負荷低減 	<ul style="list-style-type: none"> ● コスト面、充電設備への配慮が必要

③先進的な取組

山口県内でも、一部の地域において、新たな技術を活用した先進的な取組が進められており、今後、県内各地域への横展開による取組の喚起が期待される。

【取組事例】

別冊 6. 公用車（小型モビリティ含む）のカーシェア（山口市）

¹¹ 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。

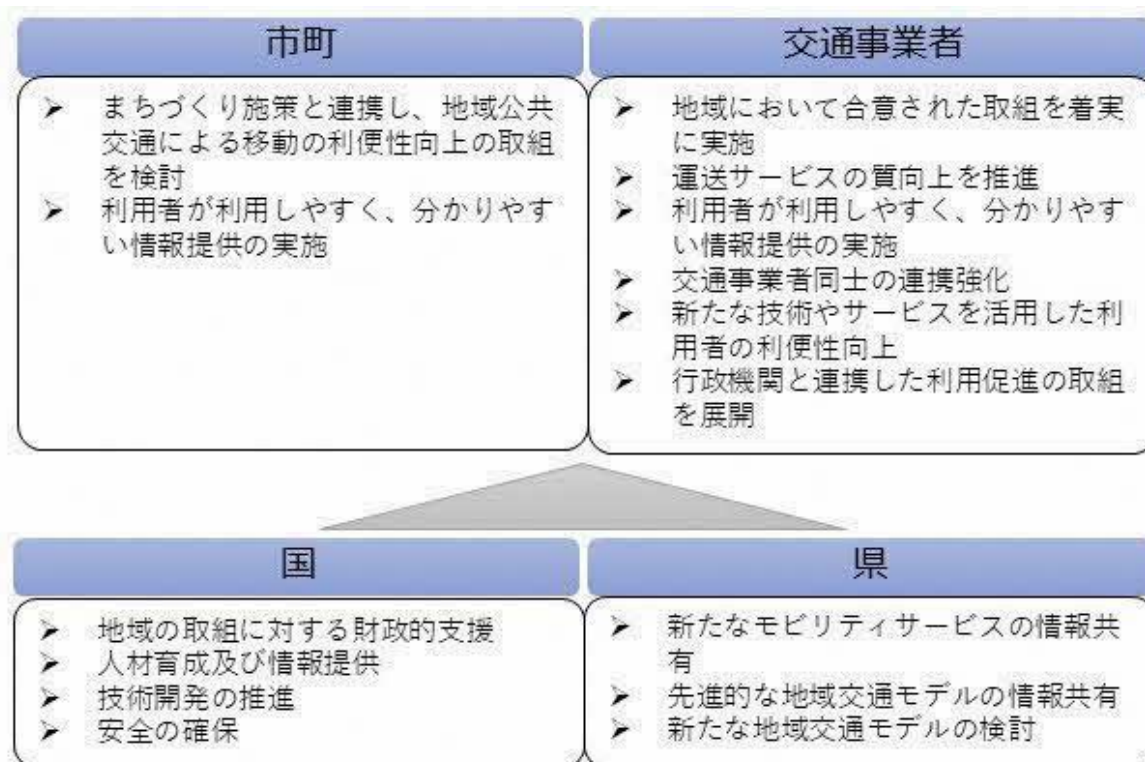
望ましい姿

- まちづくりと連動した移動手段が確保され、まちなかのにぎわい創出に貢献している。
- まちの付加価値向上に資する交通DX、交通GXが進められている。

県取組方針

- MaaSアプリ等を活用し、新たなモビリティサービスの導入を促進する。
- 各市町の方針に基づき、地域に適した地域交通を形成できるように、先進的な地域交通モデルの情報共有、新たな地域交通モデル形成の支援を行う。

《期待される役割》



※「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」より

重点施策

重点施策	具体的な取組イメージ
新たなモビリティサービスの情報共有	<ul style="list-style-type: none"> 実証実験で得られたノウハウ等を県内市町に共有
先進的な地域交通モデルの情報共有	<ul style="list-style-type: none"> ウェブサイト、市町の交通会議等を通じた情報共有
新たな地域交通モデルの検討	<ul style="list-style-type: none"> 新たな地域交通モデル形成のための実証事業を検討 <p>検討モデルの例</p> <ul style="list-style-type: none"> 新たな技術の活用によるまちのにぎわい創出 共通乗車券の導入等

スケジュール

取組	令和3年度	令和4年度	令和5年度以降
新たなモビリティサービスの情報共有			
先進的な地域交通モデルの情報共有			
新たな地域交通モデルの検討			

3-4. 観光地等の移動利便性向上

現状・課題

①観光客の動向

新型コロナウイルス感染症の世界的な流行により、観光客は一時激減し、高速バス・貸切バス利用者、観光地のタクシー利用者も大幅な減少となった。

現在は回復基調にあるが、回復基調にある観光客を円滑に受け入れるための運行サービスの提供・確保が課題となる。そのためには、コロナの影響で減少した乗務員数などを補いつつ、DX推進を実行し、効率的に運行サービスを提供できる仕組みをつくることが重要となる。

②観光二次交通の整備とわかりやすい情報発信

県内には、山口宇部空港と岩国錦帯橋空港に加え、新下関駅、厚狭駅、新山口駅、徳山駅及び新岩国駅の5つの新幹線駅が広域交通の主な玄関口となっている。

これらの交通結節点と観光地とを結ぶ観光二次交通の整備が課題となっており、観光客数が増加してきている中で、観光二次交通の整備を進め、観光客の利用を取り込んでいくことが公共交通の維持に重要である。

加えて、経路検索サービスでの表示や事前予約など、二次交通情報を観光客にも分かりやすい形で発信していくことも不可欠である。

③観光地における移動手段の確保

空港・新幹線駅・鉄道駅・港湾から主要観光地へのアクセスの改善や、主要観光地から周辺の観光スポットへの周遊円滑化を図る移動手段の確保を図るため、多くの観光地では、市町が中心となって観光周遊に資する移動サービスを展開されているが、民間事業者の自立した取組としていくことは容易ではない。

利便性の高いサービスを提供することができるよう、交通事業者、観光・宿泊事業者等の連携を促進させる仕組みづくりが必要である。

【取組事例】

別冊 7. 観光地およびその周辺の移動手段（美祢市）

④ M a a S 事業への取組

令和6年8月から、県内2空港の二次交通情報と航空会社のM a a Sを連携し、航空機の利用客が、事前にバスのデジタルチケットの購入や、タクシーの予約ができるサービスを提供することにより、シームレスに効率よく移動できる環境が整備されている。

引き続き、利用者の具体的なニーズを踏まえ、さらなる利用促進を図っていく必要がある。

バス予約画面(ANA 旅 CUBE)



いわくにバス

【岩国空港】空港
連絡バスデジタル
乗車券（岩国空港
→ 岩国駅東口）

12歳以上: ¥200
6~11歳: ¥100

バス乗車券画面(JAL MaaS)



TICKET NAME / 券名
山口宇部空港⇄新山口駅

EXPIRATION DATE / 有効期限
1日間 (ご利用開始から1日間有効)

RATE TYPE / 料金区分
大人 × 1
910円 (910円×1)

STATUS / ステータス
残り1枚(開始前)
0枚使用済

利用開始

タクシー予約画面
(ANA 旅 CUBE)

送迎パターン選択
 お迎え先 → 空港
 空港 → お送り先

お迎え先空港
山口宇部 ▼ 空港

お送り希望場所
*地図上の枠内で地点検索し、詳細場所をピンで指定してください

山口県宇部市沖宇部625-17



山口宇部空港
ふれあい公園
トヨタレンタカー
山口宇部空港店
山口宇部空港

ご利用便 / 到着時間
便
便名記入例: ANA183 又は NH183 (半角英数字)
2025年03月24日
時25分 (日本時間)

ご乗車日時
2025年03月24日15時25分 (日本時間)
*渋滞等が発生することが予想されます。
時間設定はお時間に余裕をもって行ってください。

メールアドレス
例) sorano@ana.co.jp

【取組事例】

別冊 8. 航空会社 MaaS サービスとの連携

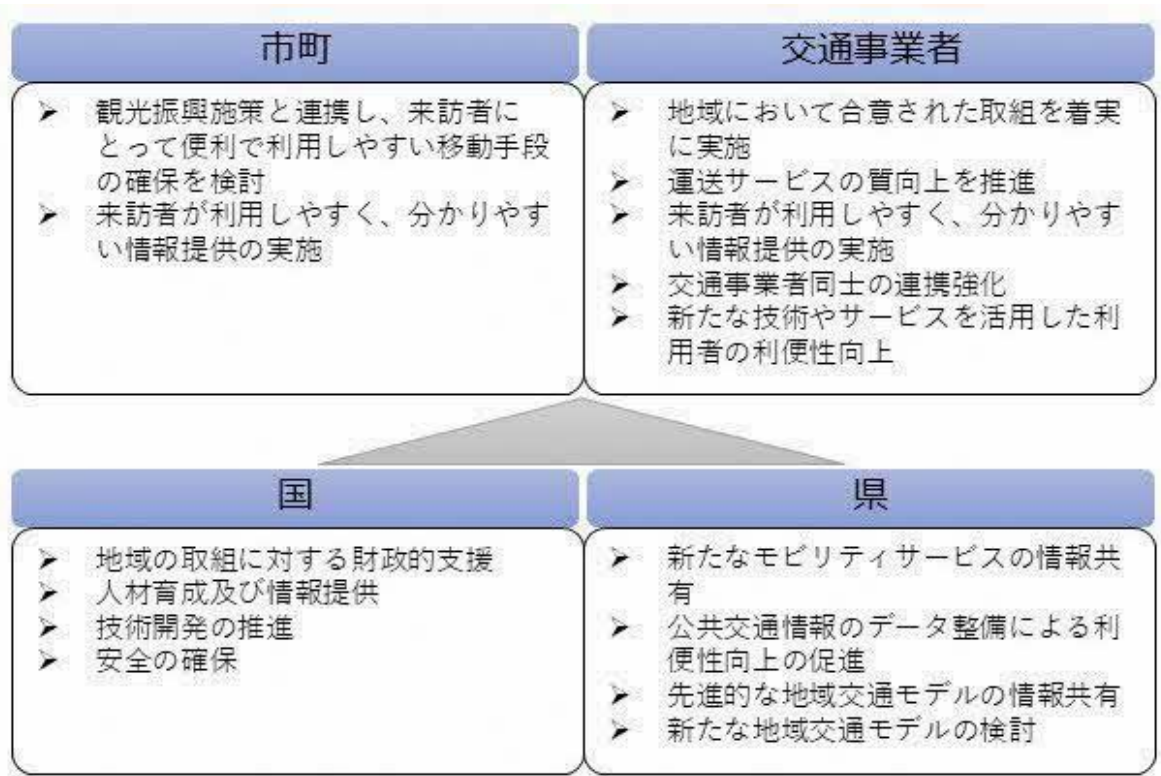
望ましい姿

- Ma a Sなどの最新技術を使用できる環境が整備され、ニーズに応じた移動サービスが円滑に利用できる。
- 空港・新幹線駅・鉄道駅・港湾から主要観光地への円滑なアクセス、主要観光地から周辺の観光スポットへの円滑なアクセスが可能である。
- 地域の多様な関係者との連携・協働により、観光客の移動手段が確保されている。

県取組方針

- Ma a Sアプリ等を活用し、新たなモビリティサービスの導入を促進する。
- 空港・新幹線駅・鉄道駅・港湾から主要観光地へのアクセス改善、主要観光地からの周遊の円滑化を図る。

《期待される役割》



※「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」より

重点施策

重点施策	具体的な取組イメージ
新たなモビリティサービスの情報共有	<ul style="list-style-type: none"> 実証実験で得られたノウハウ等を県内市町に共有
データ基盤の整備による公共交通機関の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通情報のデータ整備や経路検索サイトへの掲載に向けた支援を実施
先進的な地域交通モデルの情報共有	<ul style="list-style-type: none"> ウェブサイト、市町の交通会議等を通じた情報共有
新たな地域交通モデル形成の支援	<ul style="list-style-type: none"> 新たな地域交通モデル形成のための実証事業を検討 優先的に検討する観光二次交通・観光周遊交通モデル 新たな技術を活用した複数移動手段・複数事業者の連携 ターゲットとする観光客層ごとの嗜好にあった移動サービスの検討 観光二次交通・周遊交通の自立化支援

スケジュール

取組	令和3年度	令和4年度	令和5年度以降
新たなモビリティサービスの情報共有	実証実験で得られたノウハウ等を県内市町に共有		
公共交通情報のデータ整備による利便性向上の促進	データ整備の推進		
先進的な地域交通モデルの情報共有	経路検索サイトへの掲載		
新たな地域交通モデルの検討	実証事業の検討		
	各地域への展開		

3-5. 運転手不足の解消

現状・課題

①運転手不足の深刻化

県内事業者へのヒアリングでは、すべての事業者において都市部・地方部に限らず運転手が不足している、多くの事業者でドライバーの高齢化が進行し、若い運転手の確保が急務となっているという回答が得られた。

働き方改革関連法の自動車運転業務への適用で「時間外労働の960時間規制、勤務間のインターバルが従来の8時間から11時間へ変更」となる、いわゆる2024年問題の影響を受け、運転手不足はさらに深刻化している。

バスの運転手不足により、路線バスの減便や廃止に向けた検討が進められ、また、タクシーの運転手不足により、通院等の朝ピーク時における供給不足や深夜時間帯の営業取り止めにつながるなど、地域の移動手段確保に大きな影響がある。

運転手不足は事業者だけではなく、地域が連携して解決すべき課題となっている。

②運転手確保の取組

県では、バス・タクシー運転士確保対策連携協議会を設置し、交通事業者や関係行政機関等と連携して運転士不足の解消に向けた取組を行っている。

山口県内においては、バス・タクシー合同就職説明会やバス運転体験会、退職自衛官を対象とした説明会等を通じて、公共交通の担い手確保を図っている。

▽バス運転体験会



▽退職自衛官対象の説明会



また、新たに特定技能外国人の受入れが可能となったことを受け、受入機運を醸成するためのセミナーを実施した。

さらに、バス運転手専門の就職・転職支援サイト（どらなび）での山口県求人特集ページの掲載や首都圏で開催されるバス運転手専門の就職イベント（どらなび EXPO）へのブース出展を通じ、県外からの UIJ ターンを促進する活動を実施している。

▽どらなびに掲載した山口県特集ページ

▽どらなび EXPO でのブース出展



【取組事例】

別冊 9. 運転手確保の取組（山口県）

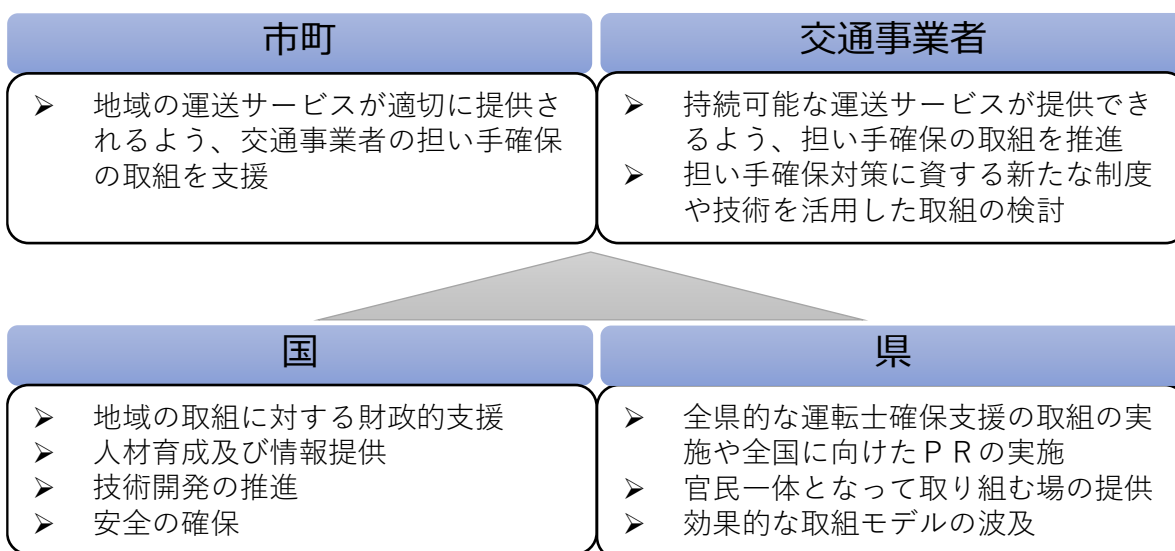
望ましい姿

- 地域交通として必要な路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー等の運行、交通事業者の事業継続に十分な運転手が確保されている。

県の取組方針

- 交通事業者・協会・市町と連携し、運転手不足に起因する路線のサービス低下（減便・路線縮小・廃止など）や事業廃止が発生しないように担い手確保の取組を進める。

《期待される役割》



※「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」より

重点施策

重点施策	具体的な取組イメージ
全県的な運転士確保支援の取組の実施や全国に向けたPRの実施	<ul style="list-style-type: none"> 市町を跨ぐ広域的な就職相談会の開催や全国的な求人サイトを活用したPR、大都市圏での就職イベントへの参加等を実施
官民一体となって取り組む場の提供	<ul style="list-style-type: none"> 運転士確保に官民一体となって取り組むため、関係団体を委員とした協議会を開催
効果的な取組モデルの波及	<ul style="list-style-type: none"> セミナー等により、全国の運転士確保事例や効果的な採用手法を学ぶ場を提供

スケジュール

取組	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度以降
全県的な運転士確保支援の取組の実施や全国に向けたPRの実施	関係機関と連携した就職相談会等の開催			全国に向けたPR等
官民一体となって取り組む場の提供				協議会の開催
効果的な取組モデルの波及				セミナーの開催

3-6. 公共交通へのデジタル技術の活用

現状・課題

①M a a Sの取組の基盤となるデータ連携

M a a Sの取組を進めることで、交通手段の選択肢拡大、ワンストップでシームレスなサービス提供による移動の利便性向上、高齢者等の移動困難者の移動手段確保、外出機会の創出に加え、小売りや飲食等の商業、観光、医療、福祉、教育、一般行政サービスとの連携による移動自体の高付加価値化が期待されている。

M a a Sは統合の程度により5つに分類されているが、レベル4の「政策の統合」を見据え、関連データの連携を図っていく取組が必要である。

▽M a a Sの統合レベル

レベル4	政策の統合（データ分析による政策）
レベル3	サービス提供の統合（公共交通に加えてレンタカー等も統合）
レベル2	予約、決済の統合（1トリップの検索、予約、支払）
レベル1	情報の統合（複数モードの交通提案、価格情報）
レベル0	統合なし

資料：国土交通省資料

②公共交通へのキャッシュレス決済やバスロケーションシステムの導入

J R西日本においては、令和5年4月1日から山陽線全線及び山口線山口駅・湯田温泉駅へ、I C O C Aの利用エリアが拡大された。

県では、路線バスへの交通系I Cカード¹²等のキャッシュレス決済の導入について、令和2年度から支援し、令和7年度に県内全ての路線バス事業者へのキャッシュレス決済導入が完了した。

バスの運行状況を一目で確認できるバスロケーションシステム¹³の導入も進められており、既に多くのバス事業者においてサービスが提供されているが、バス事業者によって異なるシステムが導入されており、複数のバス事業者が乗り入れる交通結節点等ではデジタルサイネージに集約して表示することが困難なケースも見受けられる。

¹² 交通事業者等が発行しているI Cカードを指し、主に鉄道やバス等の公共交通機関で利用可能なI Cカードのこと。代表的なものとして「S u i c a」「I C O C A」「P A S M O」等がある。

¹³ 無線通信やG P Sなどを活用して、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システム。

また、タクシー事業者においては、配車アプリや、クレジットカード、QRコードなどの決済端末の導入が進められている。

こうしたシステムの導入には、多額の投資が必要となることがあり、国や県、市町の支援を受けてもなお、システムの導入経費、維持費の捻出が事業者にとって大きな課題となっている。

③公共交通情報のデータ化の現状及び利活用に向けた取組

公共交通機関の利便性向上や、MaaS等の新たなモビリティサービスの基盤整備を図るため、共通フォーマットによるデータ整備、オープンデータ化を進めることが重要である。

現在、交通事業者においては、データの整備は進んできているが、オープンデータ化はあまり進んでおらず、また、自治体のコミュニティバスにおいては、データ整備が進んでいないものも多いなど、データ整備に向けた継続的な取組が必要となる。

自治体・事業者における継続的なデータ作成・維持管理については、人員体制や機械設備（外部接続できるPC等）の充実度合いに依存する傾向があるため、継続的にダイヤを見直し、更新する体制を構築し、担当者の異動や退職等により作成や更新が滞らないように留意する必要がある。

【取組事例】

別冊 4. バスロケーションシステムの導入

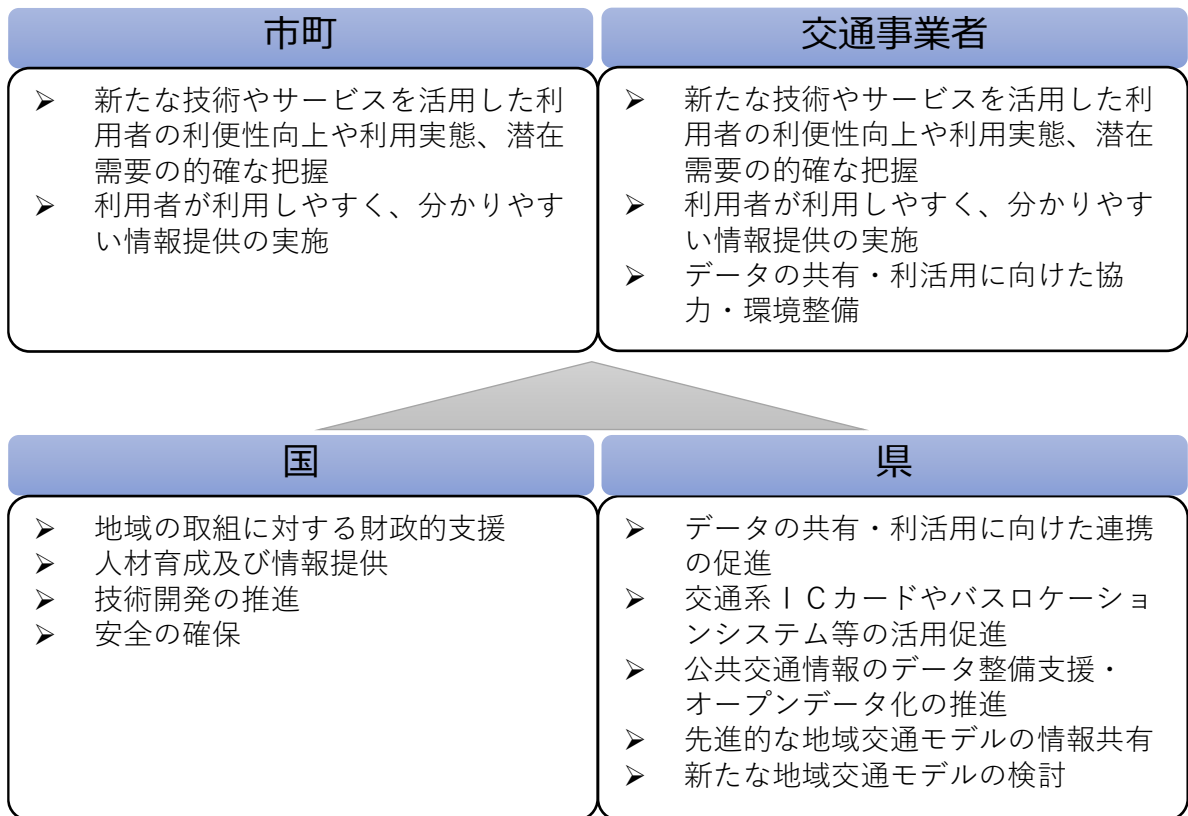
望ましい姿

- 公共交通へのデジタル技術の活用が促進され、便利で安全な移動サービスが提供されるとともに、MaaS関連データが政策評価や政策検討に活用されている。
- 交通DX・GXの導入により、利用者の利便性向上や交通事業者の経営改善が図られている

県取組方針

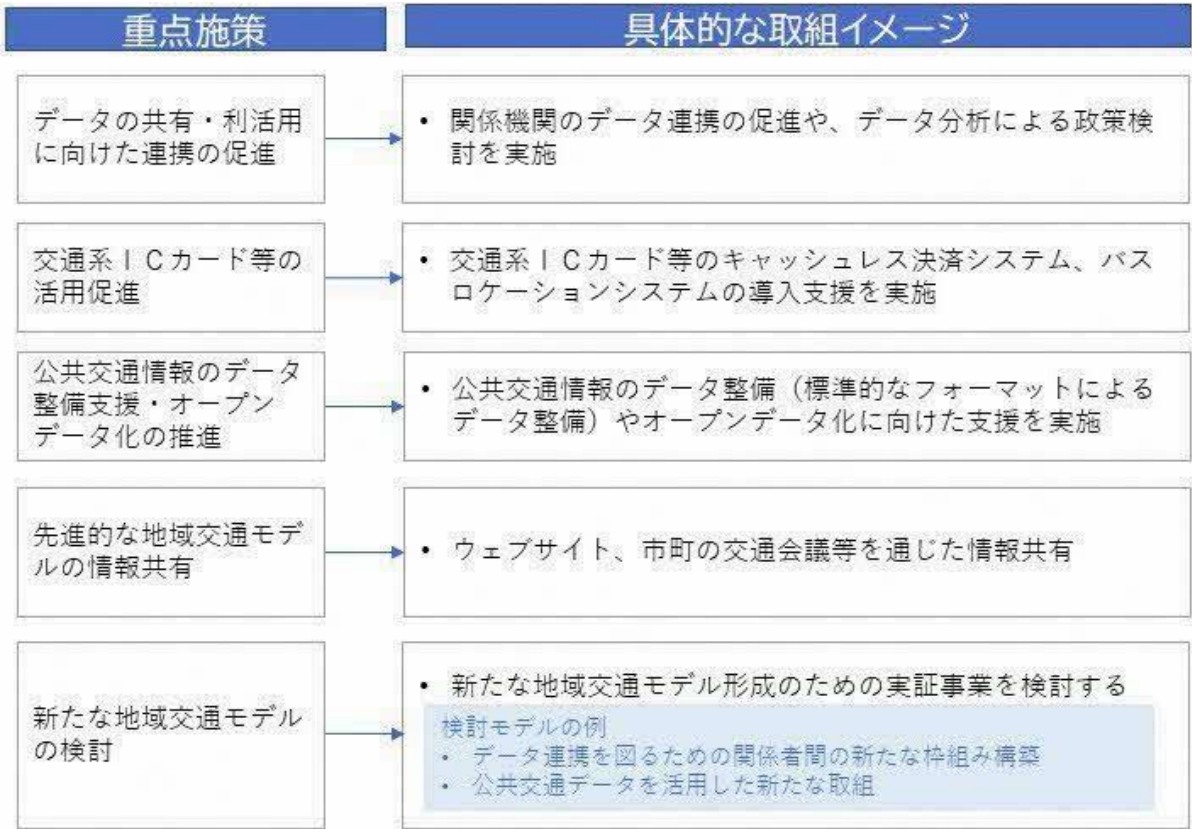
- 公共交通へのデジタル技術の活用を図り、モビリティ（輸送サービス、需要）の見える化を促進することで、交通事業者や行政等が、データに基づいた様々な取組（既存の公共交通の見直しや利用促進、新たな技術の活用等）を行うための基盤づくりを進める。
- MaaS統合レベルの向上が図られるよう、関連データの連携のための仕組みづくりに取り組むとともに、県内の関連サービスの導入・普及を支援する。

《期待される役割》

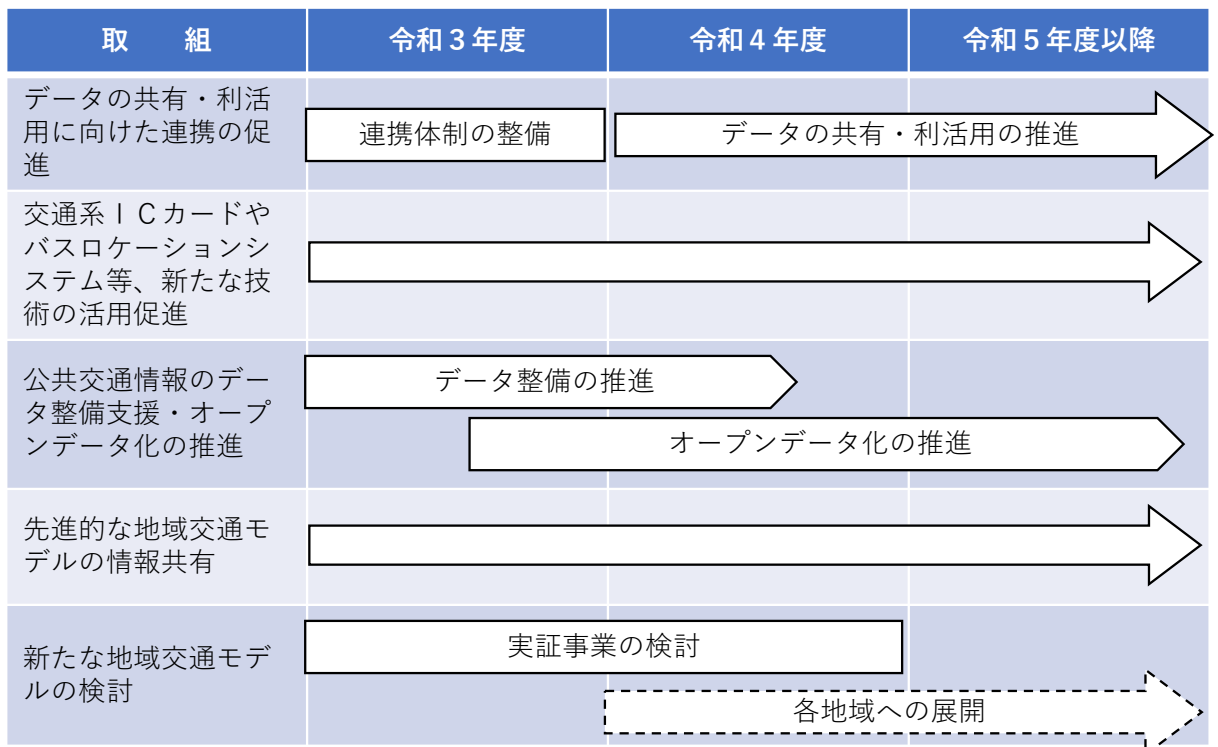


※「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」より

重点施策



スケジュール



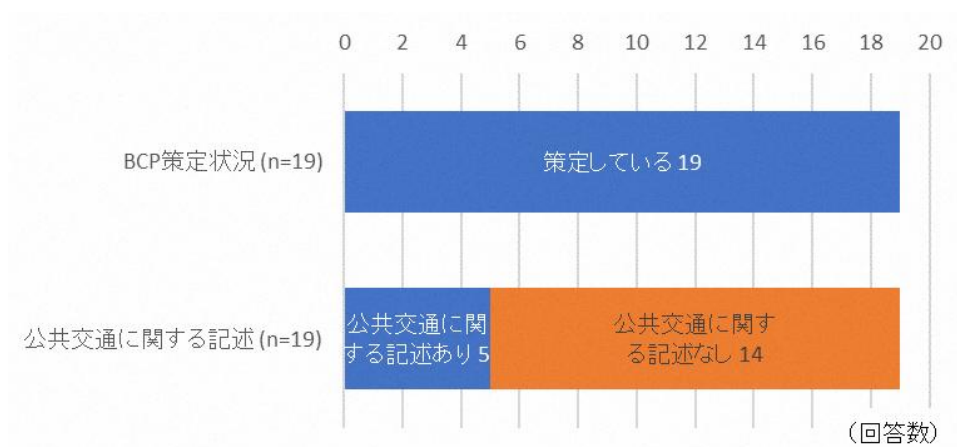
3-7. 災害発生時における移動手段の確保

現状・課題

①災害時の事業継続に向けた取組

災害発生時に備え、BCP（事業継続計画）を全ての市町が策定しており、うち5市町において公共交通に関する記載がある（令和5年度時点）。バス事業者は、計画運休などの実施による被災の回避、自治体と連携した運行状況の情報発信を行っている。タクシーは避難時の移動手段として機能するような運用が行われている。

▽BCP（事業継続計画）の策定状況



資料：山口県市町アンケート調査（令和5年）

▽事業者ヒアリング結果

バス事業者

- 台風など予測できる災害については、計画運休などを実施し、災害のリスクを避けている。
- 多くの事業者は災害時に関連自治体と連携した運行状況の情報発信を行っている。
- BCPの策定は災害後の臨時便の運行や復旧に有用である。

タクシー事業者

- タクシーは輸送の最後の砦として、利用者からの要望にはできるだけ対応し、運休は極力しないようにしている。
- 不測の事態に備え行動規範を共有しておくことが重要である。

②平時からの連携体制の構築

県内に大きな被害をもたらした「平成30年7月豪雨災害」では、JR山陽本線や岩徳線、山陰本線及び錦川鉄道において、土砂の流入や盛土の流出等による被害を受け、最大で2ヶ月以上の運転見合わせとなった。

それぞれの路線は、通学や通勤など県民生活に欠かせない交通手段として、また県外からの来訪者の移動の手段として多くの方に利用されており、運転見合わせの

間、道路の復旧状況を踏まえながら、バスによる代行輸送が実施された。

こうした災害時においても、代替交通等の移動手段が適切に確保されるよう、交通事業者や自治体が平時から連携体制を構築する必要がある。

▽平成30年7月豪雨災害(線路への土砂流入)



③緊急時の迅速な情報提供体制の構築

災害発生時など、緊急時には迅速かつ正確な情報提供が重要となる。公共交通分野においては、災害時の臨時ダイヤに関する情報や運行情報等に関する情報提供が求められる。公共交通情報を一括で確認できるポータルサイトの作成や連絡体制の整備等を行政と交通事業者が協働で行い、公共交通に関する包括的な情報提供が行える環境整備を進めていく必要がある。

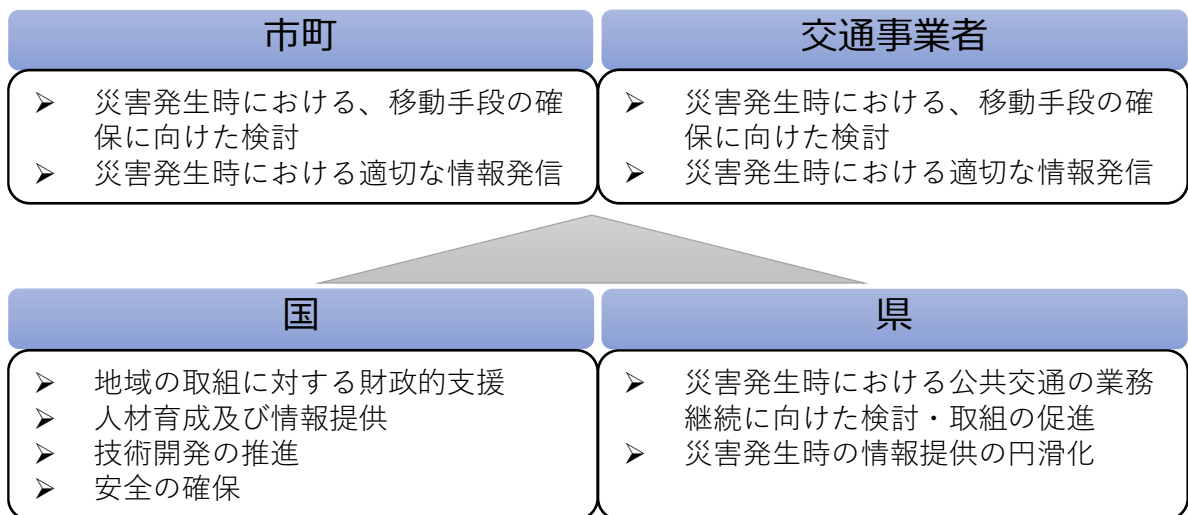
望ましい姿

- 各自治体及び交通事業者の連携体制が構築されており、災害が発生した場合に、速やかな対応・情報共有が可能となっている。
- 災害発生時においても、交通事業が適切に継続され、利用者への迅速な情報提供が実現されている。

県の取組方針

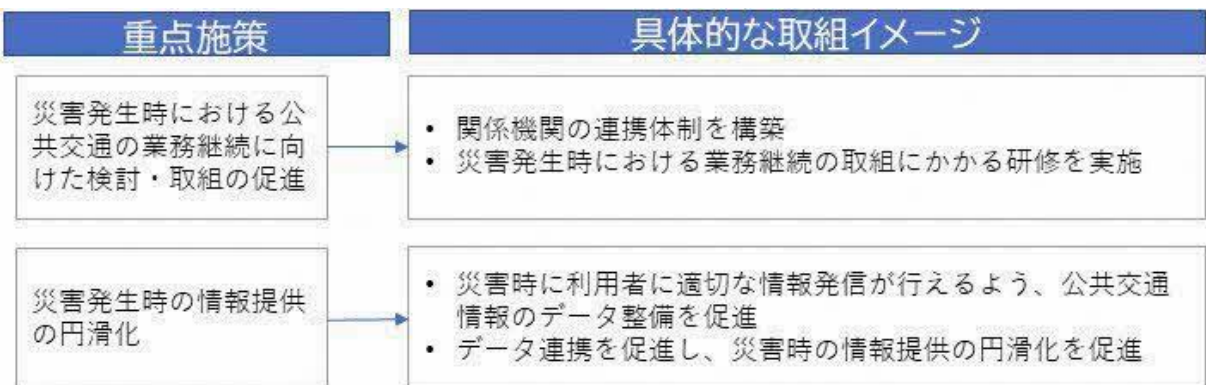
- 災害時の対応について関係者と定期的に意見交換を行い、災害発生時、復旧段階で活用可能な情報基盤、災害対応体制を構築する。

《期待される役割》



※「地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針」より

重点施策



3 テーマ別の取組方針 3-7 災害発生時における移動手段の確保

スケジュール

取 組	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度以降
災害発生時における公共交通の業務継続に向けた検討・取組の促進	連携体制の構築		
	研修の開催等による取組の促進		
災害発生時の情報提供の円滑化	データ整備の推進		
	データ連携の促進による情報提供の円滑化		

4 検討委員会

4-1. 検討経緯

令和2年6月に、学識経験者、国や市町、交通事業者の連携のもと、「新たな地域交通モデル検討委員会」を設置し、令和3年3月に本取組方針を策定した。以降、実証実験、市町アンケート調査、交通事業者ヒアリング調査を実施し、取組方針の見直しを行ってきた。

令和2年度

回	日程	内容
1	令和2年 6月4日（木）	<ul style="list-style-type: none">・新たな地域交通モデル検討委員会の設置について・事業の概要について・新たなモビリティサービスの動向について・山口県の地域交通を取り巻く現状・課題について・新たな地域交通モデル形成推進事業委託業務に係る公開型プロポーザルについて
2	令和2年 9月14日（月）	<ul style="list-style-type: none">・現状整理、分析の状況について・実地調査の概要について・路線バス情報のデータ化の推進について
3	令和2年 12月15日（火）	<ul style="list-style-type: none">・新たな地域交通モデル形成に関する取組方針（素案）について・実地調査の実施状況について・実証事業の概要（案）について
4	令和3年 3月17日（水）	<ul style="list-style-type: none">・新たな地域交通モデル形成に関する取組方針（案）について・実証事業の実施について

令和3年度

回	日程	内容
1	令和3年 7月15日（木）	<ul style="list-style-type: none"> ・取組方針を踏まえた新たな取組について ・新たな地域交通モデル形成推進実証事業の実施について（「ダイナミック・プライシング」の視点を取り入れたタクシーによる移動手段確保策）
2	令和3年 12月24日（金）	<ul style="list-style-type: none"> ・実証事業の実施状況及び分析について ・令和4年度の実証事業（案）について
3	令和4年 3月17日（木）	<ul style="list-style-type: none"> ・令和3年度新たな地域交通モデル形成推進実証事業の効果分析について ・令和4年度の取組（案）について ・新たな地域交通モデル形成に関する取組方針の見直しについて

令和4年度

回	日程	内容
1	令和4年 7月8日（金）	<ul style="list-style-type: none"> ・取組方針を踏まえた新たな取組について ・新たな地域交通モデル形成推進実証事業の実施について（オープンデータ活用型バスロケーションシステム導入実証事業）
2	令和4年 12月21日（水）	<ul style="list-style-type: none"> ・実証事業の実施状況及び分析について
3	令和5年 3月15日（水）	<ul style="list-style-type: none"> ・船木鉄道(株)におけるバスロケ導入実証事業の効果検証について

令和5年度

回	日程	内容
1	令和5年 5月8日（月）	<ul style="list-style-type: none"> ・事業の実施方法（委託事業者の選定方法）について
2	令和5年 8月18日（金）	<ul style="list-style-type: none"> ・アクセラレーター支援の対象について
3	令和5年 11月14日（火）	<ul style="list-style-type: none"> ・アクセラレーター支援の状況報告及び伴走支援対象について ・新モビリティサービス導入セミナー・試乗会の実施について
4	令和6年 3月13日（水）	<ul style="list-style-type: none"> ・アクセラレーター支援の状況報告及び今後の実施方法について ・取組方針案について

令和6年度

回	日程	内容
1	令和6年 5月13日（月）	・アクセラレーター支援の対象について
2	令和6年 11月20日（水）	・アクセラレーター支援の状況報告及び伴走支援対象について ・新モビリティサービス導入セミナー・試乗会の実施について ・市町へのアンケート、交通事業者へのヒアリングについて ・新たな地域交通モデル検討委員会規約の改正について
3	令和7年 3月19日（水）	・アクセラレーター支援の状況報告について ・自治体アンケート調査結果について ・交通事業者ヒアリング調査結果について ・新モビリティサービス導入セミナーの開催報告について ・新たな地域交通モデル形成に関する取組方針改訂案について

令和7年度

回	日程	内容
1	令和7年 5月1日（木）	・アクセラレーター支援の対象について
2	令和7年 11月19日（水）	・アクセラレーター支援の状況報告及び伴走支援対象について ・視察・セミナーの実施について ・新たな地域交通モデル形成に関する取組方針の改訂について ・自動運転サービス説明会の実施について
3	令和8年 3月27日（金）	・アクセラレーター支援の状況報告について ・視察・セミナーの開催報告について ・新たな地域交通モデル形成に関する取組方針改訂について

4-2. 検討委員一覧

【委員】

所 属	役 職
山口大学大学院創成科学研究科	教授 榊原 弘之
公益社団法人山口県バス協会	専務理事
一般社団法人山口県タクシー協会	専務理事
西日本旅客鉄道株式会社広島支社地域交通(山口)	課長
国土交通省中国運輸局交通企画課	課長
宇部市都市政策部交通政策課	課長
山口市都市整備部交通政策課	課長
周南市都市整備部公共交通対策課	課長
山口県観光スポーツ文化部交通政策課	課長

【オブザーバー】

所 属	役 職
国土交通省中国運輸局山口運輸支局	首席運輸企画専門官
山口県観光スポーツ文化部観光政策課	班長

【事務局】

山口県観光スポーツ文化部交通政策課（地域交通班）

4-3. 山口県内の新たな地域交通モデル情報

取組方針は、実証事業の検証等を踏まえて随時見直しを行うこととしており、最新の山口県の実証事業や新たな地域交通モデル、実証事業に関する情報は以下のウェブサイトを確認することが可能である。

<https://www.pref.yamaguchi.lg.jp/soshiki/94/14021.html>

発 行

令和3年3月策定・令和8年3月最終改訂

新たな地域交通モデル検討委員会

事務局：山口県観光スポーツ文化部交通政策課（地域交通班）

Email : a11300@pref.yamaguchi.lg.jp TEL : 083-933-3120