9.1. 広域幹線の再編方針

9.1.1. 再編のポイント

路線・地域の抱える課題

- 国庫補助対象の地域間幹線系統として運行している路線もあるが、国庫補助で赤字部分をまかないきれず、沿線自治体の負担となっている路線も存在し、また、近年は沿線自治体の負担が増加傾向にある。
- 長大路線は所要時間が長く、路線形態を維持したままでは定時性確保や運行効率化 が難しい状況にある。

再編の方向性

- 運転手不足への対応や財政的な負担の軽減等の公共交通網全体のリソースの最適 化に向け、利用実態を踏まえた路線の分割と枝線区間の運行水準の適正化を検討 する。
- 隣接市にまたがる路線については、路線のあり方や財政的な支援のあり方について周辺自治体と協議を行う。
- 長期的には、沿線自治体の同意を前提に、全ての長大路線について乗継拠点での 分割を視野に検討を進める。
- 交通系 IC カードの導入を前提とした乗継割引制度を検討し、乗継に伴う負担軽減を図る。

再編内容

サンデン交通

西市・仙崎方面

<Step. 2 >

- 通学需要を勘案し、現行路線での維持を基本とする。
- 利用の低迷する時間帯で、運行水準を適正化し運行効率化 を検討する。

<Step. 4 >

● 沿線自治体との協議を行い、小月駅周辺での全ての路線の 分割を検討する。

サンデン交通

御注連方面

< Step. 2 >

● ブルーライン交通と重複している御注連一西市間について、サンデン交通の運行の取りやめを検討する。

サンデン交通

小野田・宇部方面

< Step.2>

● 利用の低迷する時間帯で、運行水準を適正化し運行効率化を 検討する。

< Step. 4 >

● 沿線自治体との協議を行い、小月駅周辺での全ての路線の分割を検討する。

サンデン交通

美祢方面

< Step.2>

● 利用の低迷する時間帯で、運行水準を適正化し運行効率化を 検討する。

< Step. 4 >

● 沿線自治体との協議を行い、小月駅周辺での全ての路線の分割を検討する。

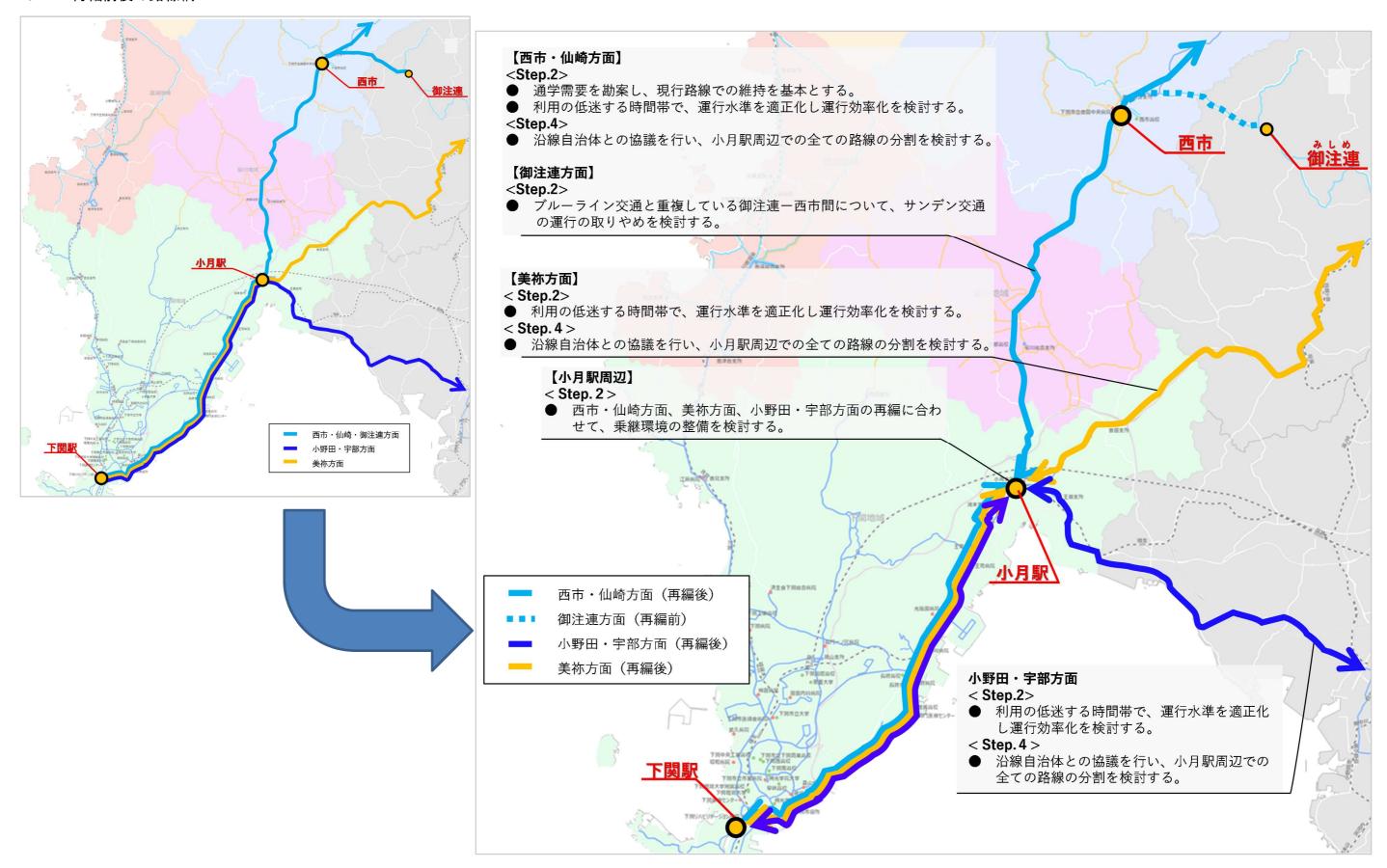
サンデン交通

小月駅周辺

< Step. 2 >

● 西市・仙崎方面、美祢方面、小野田・宇部方面の再編に合わせて、乗継環境の整備を検討する。

9.1.2. 再編前後の路線網



9.1.3. 路線別の再編内容

(1) 西市・仙崎・御注連方面

<Step. 2 >

	下関駅から、小月を経由し、豊田町西市を経て仙崎(大泊)までをつないでいる。
	通学時間帯の朝は、上り・下り方面共に通学利用が多く、全体としては下関駅
運行の目的	一西市間での利用が多い。
	通学需要を勘案し、現行路線での維持を基本に、現行ダイヤの便別利用状況か
	ら利用の低迷する時間帯で、運行水準を適正化し、運行効率化を検討する。
運行事業者	サンデン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	大型バス
運行日	毎日運行

系統	運行区間		系統キロ	運行回数	
אייאינ			不机イロ	再編前	再編後
仙崎系統①	起点	下関駅			状況に応じて沿線自治
(準急)	主な経由地	小月駅、俵山、長門市駅	76.7	7.0 往復	体、交通事業者と協議
(48)	終点	大泊			により設定する。
仙崎系統②	起点	下関駅	· 往:54.1		状況に応じて沿線自治
(準急)	主な経由地	小月駅	復:53.5	1.0 往復	体、交通事業者と協議
(华志)	終点	俵山温泉	後・33.3		により設定する。
	起点	小月駅			大況に応じて沿線自治 大況に応じて沿線自治
仙崎系統③	主な経由地	田部バイパス、俵山、	58.5	1.0 往復	体、交通事業者と協議
(準急)	//h	長門市駅			により設定する。
	終点	大泊			
	起点	下関駅			状況に応じて交通事業
西市系統①	主な経由地	小月駅、田部バイパス	35.1	1.5 往復	者と協議により設定す
	終点	豊田町西市			る。
	起点	下関駅			状況に応じて交通事業
西市系統②	主な経由地	小月駅、下大野	37.4	8.0 往復	者と協議により設定す
	終点	豊田町西市			る。
	起点	下関駅			
	主な経由地	ゆめタウン長府、小月			状況に応じて交通事業
西市系統③		駅、	39.1	0.5 往復	者と協議により設定す
		下大野			る。
	終点	豊田町西市			

系統	運行区間	系統キロ	運行回数		
不似	(E1) [四]		水帆イロ	再編前	再編後
	起点	小月駅			状況に応じて交通事
西市系統④	主な経由地	下大野	19.2	4.5 往復	業者と協議により設
	終点	豊田町西市			定する。
	起点	小月駅	16.9	2.0 往復	状況に応じて交通事
西市系統⑤	主な経由地	田部バイパス			業者と協議により設
	終点	豊田町西市			定する。
	起点	小月駅	往:7.6		状況に応じて交通事
西市系統⑥	主な経由地	田部バイパス) 往:7.6 · 復:7.5	2.0 往復	業者と協議により設
	終点	菊川温泉	仮・1.3		定する。

<Step. 2 >

実行の日的	ブルーライン交通と重複している御注連一西市間について、沿線自治体と協議
運行の目的	を行い、サンデン交通の運行の取りやめを検討する。
運行事業者	サンデン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	大型バス

系統	運行区間		系統キロ	運行回数	
				再編前	再編後
西市系統⑦	起点	下関駅		0.5 往復	状況に応じて沿線自治 体、交通事業者と協議に より設定する。
	主な経由地	ゆめタウン長府、小月	45.5		
	工な性田地	駅、下大野、豊田町西市			
	終点	御注連			
	起点	小月駅			状況に応じて沿線自治
西市系統⑧	主な経由地	下大野、豊田町西市	25.6	2.0 往復	体、交通事業者と協議に
	終点	御注連			より設定する。

<Step. 4 >

運行の目的	沿線自治体との協議を行い、小月駅周辺での全ての路線の分割を検討する
運行事業者	サンデン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	大型バス

(2) 小野田・宇部方面

<Step.2>

	下関駅から、小月駅を経由し小野田駅を経て、宇部中央までをつないでいる。
	全体の利用状況としては、下関駅―小月駅間での利用が多く見られ、小月駅を
運行の目的	跨いだ利用者は少数である。
	現行ダイヤの便別利用状況から利用の低迷する時間帯で、運行水準を適正化
	し、運行効率化を検討する。
運行事業者	サンデン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	大型バス
運行日	毎日運行

系統	運行区間		系統キロ	運行回数		
7141196			水帆イロ	再編前	再編後	
	起点	下関駅			状況に応じて沿線自治体、	
 国道線①	主な経由地	小月駅、小野田駅	往:49.4	7.5 往復	交通事業者と協議により	
	終点	 宇部中央 	復:49.7		設定する。	
	起点	下関駅			小刀に 内に イン	
国道線②	主な経由地	小月駅、小野田駅、 山陽小野田市民病院	50.5	0.5 往復	状況に応じて沿線自治体、 交通事業者と協議により 設定する。	
	終点	宇部中央			EXAC 9 30	
	起点	下関駅			状況に応じて沿線自治体、 交通事業者と協議により	
国道線③	主な経由地	小月駅	36.5	3.0 往復		
	終点	小野田駅			設定する。	
	起点	小月駅	往:31.2		状況に応じて沿線自治体、 交通事業者と協議により 設定する。	
国道線④	主な経由地	小野田駅	· 復:31.2	2.0 往復		
	終点	宇部中央	後・31.3			
	起点	小月駅			状況に応じて沿線自治体、	
国道線⑤	主な経由地	小野田駅、 山陽小野田市民病院	32.0	0.5 往復	交通事業者と協議により 設定する。	
	終点	宇部中央		_		

<Step. 4 >

運行の目的	沿線自治体との協議を行い、小月駅周辺での全ての路線の分割を検討する
運行事業者	サンデン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	大型バス

(3) 美祢方面

<Step. 2 >

	下関駅から、小月駅を経由し美祢方面までをつないでいる。全体の利用状況と
	しては、下関駅―小月駅間での利用が多く見られ、小月駅を跨いだ利用は少数
運行の目的	である。
	現行ダイヤの便別利用状況から利用の低迷する時間帯で、運行水準を適正化
	し、運行効率化を検討する。
運行事業者	サンデン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	大型バス
運行日	毎日運行

系統	運行区間	系統キロ・	運行回数		
714/196) (上)		再編前	再編後	
	起点	下関駅			状況に応じて沿線自治
美祢系統①	主な経由地	小月駅	43.2	3.5 往復	体、交通事業者と協議
	終点	美祢駅			により設定する。
美祢系統②	起点	下関駅			状況に応じて沿線自治
	主な経由地	小月駅	43.2	1.0 往復	体、交通事業者と協議
(準急)	終点	美祢駅			により設定する。
	起点	下関駅			状況に応じて沿線自治
美祢系統③	主な経由地	ゆめタウン長府、小月駅	44.9	3.5 往復	体、交通事業者と協議
	終点	美祢駅			により設定する。
	起点	下関駅		1.0 往復	状況に応じて交通事業
湯谷系統①	主な経由地	小月駅、肥田	26.6		者と協議により設定す
	終点	湯谷			る。
	起点	下関駅			状況に応じて交通事業
湯谷系統②	主な経由地	小月駅、畑	27.5	0.5 往復	者と協議により設定す
	終点	湯谷			る。
	起点	小月駅			状況に応じて交通事業
湯谷系統③	主な経由地	肥田	8.4	2.0 往復	者と協議により設定す
	終点	湯谷			る。

系統	運行区間	系統キロ	運行回数		
不机) 理1] [四]		水削1日	再編前	再編後
ニュージー	起点	小月駅			状況に応じて沿線自
ランド村	主な経由地	肥田	10.0	2.0 往復	治体、交通事業者と協
系統①	終点	ニュージーランド村			議により設定する。
ニュージー	起点	小月駅			状況に応じて沿線自
ランド村	主な経由地	畑	10.9	1.0 往復	治体、交通事業者と協
系統②	終点	ニュージーランド村			議により設定する。
東行庵	起点	小月駅			状況に応じて交通事
系が	主な経由地	畑、肥田	10.9	2.0 循環	業者と協議により設
不机	終点	小月駅			定する。

<Step. 4 >

運行の目的	沿線自治体との協議を行い、小月駅周辺での全ての路線の分割を検討する
運行事業者	サンデン交通株式会社
事業の種類	一般乗合
運行の形態	路線定期運行
車両	大型バス