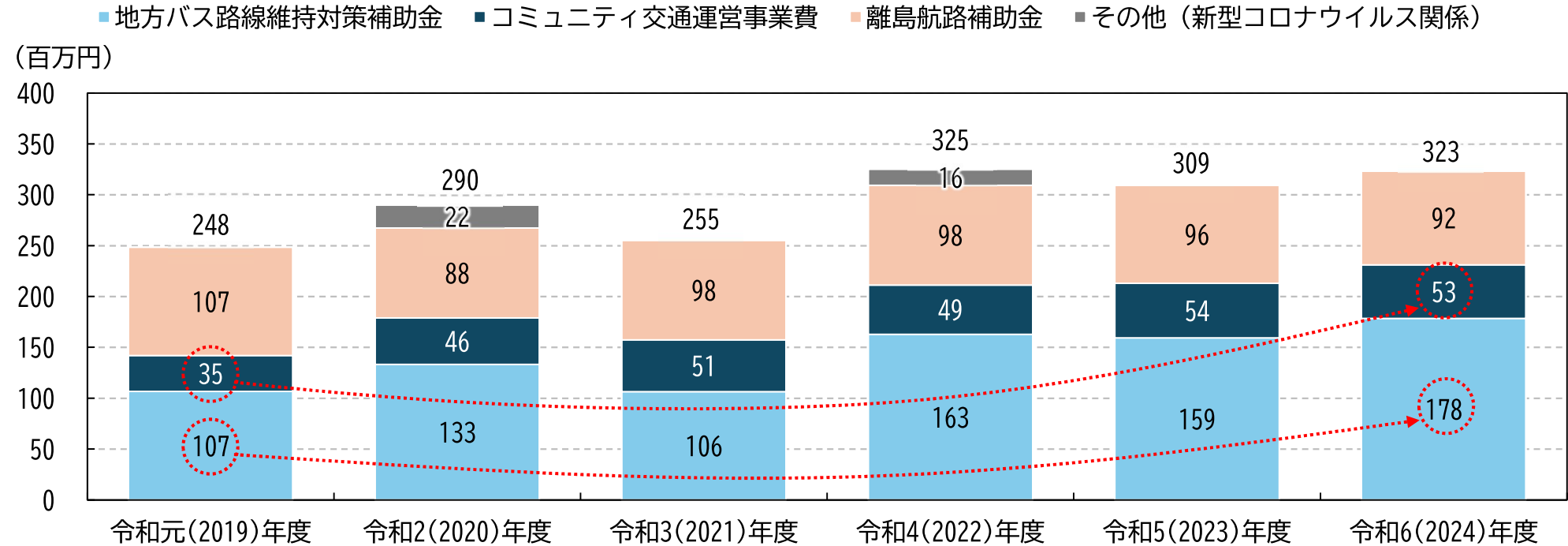


●市全体

- 物価高騰に伴う運行経費の上昇に伴い、公共交通の運行に係る補助金額が増加傾向にあり、このままではさらなる増加も見込まれる。
- コミュニティ交通の増加に伴い、運行に係る費用負担が増加している。
- 市の財政に限りがある中で、運行に係る費用負担のみが増加すると、利用促進等の他の取組へ振り分ける予算が少なくなるおそれがある。

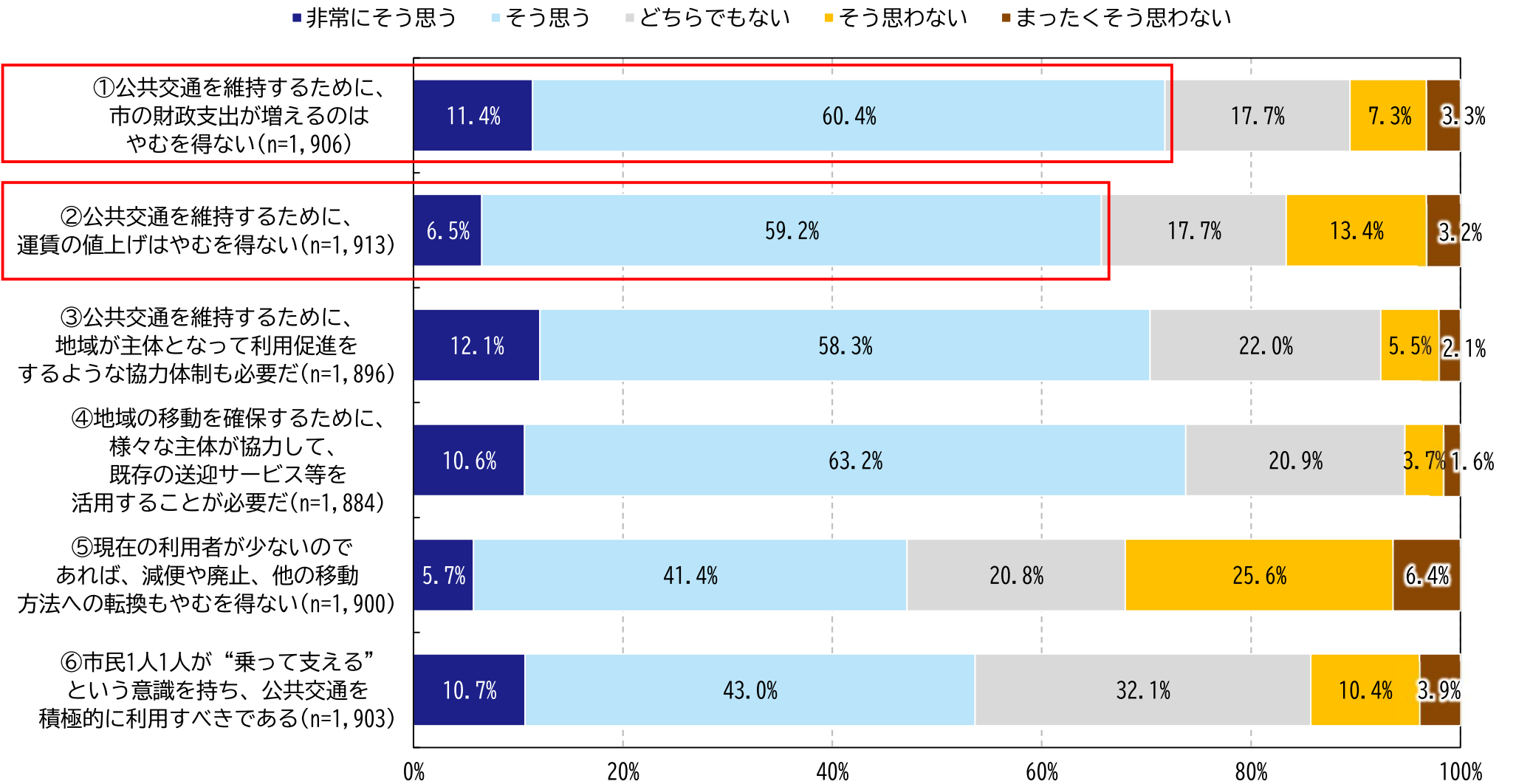


出典：周南市資料

▲行政負担の推移

●市全体

- 公共交通を維持するために、市の財政支出が増えることや運賃の値上げは、やむを得ないとする意見が60%を超えている。
- 近年、運賃が見直されておらず、運行経費の上昇に対応できていない。

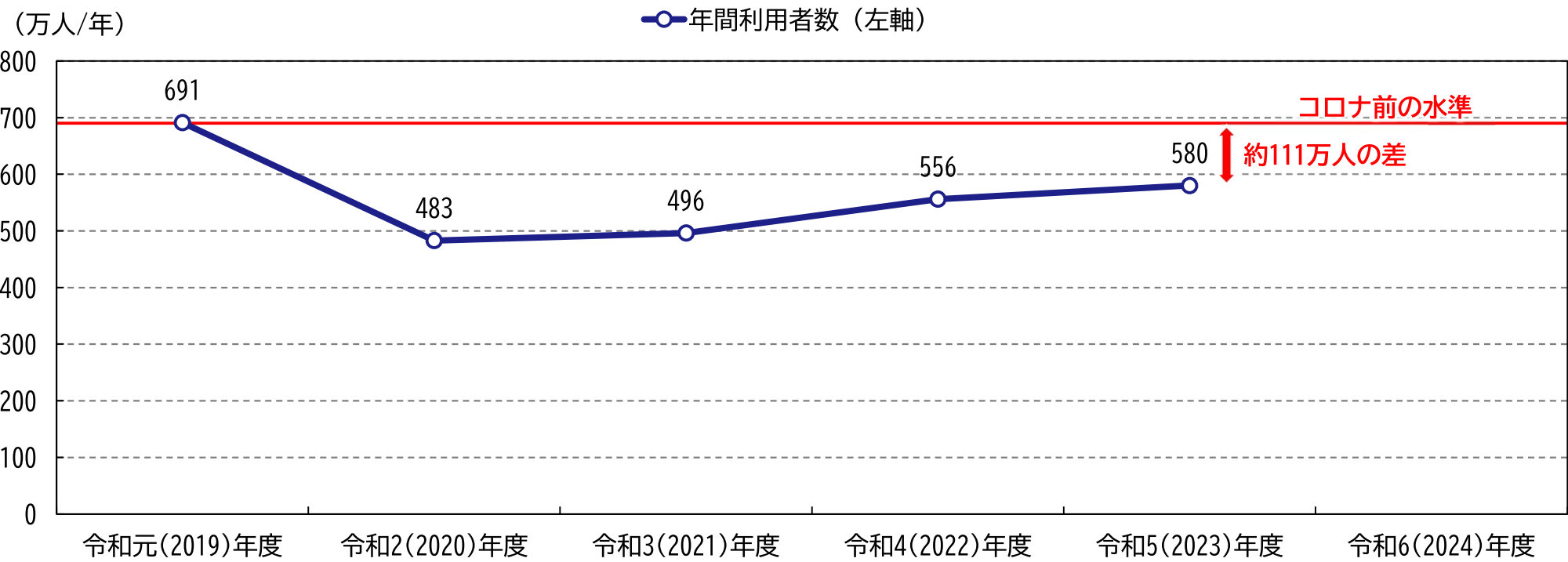


出典：市民アンケート調査(令和7(2025)年)

▲公共交通の運行等に対する市民の意識

●市全体

➤利用者数はコロナ感染拡大前の水準まで戻っていない。



出典：周南市資料

▲公共交通（鉄道、路線バス、コミュニティ交通、タクシー、離島航路）の年間利用者数の推移

●市全体

➤公共交通の担い手が不足している。

鉄道	内容調整中
バス	
航路	
タクシー	

出典：ヒアリング調査結果（令和7(2025)年）

▲運行の担い手不足に係る事業者の意見

●市全体

➤高校統廃合の影響により、通学の移動需要が変わる可能性がある。

▼県立高校再編整備計画 前期実施計画に基づく再編内容

市町	対象高校		市町	統合先高校	統合年度
周南市	熊毛北高校		柳井市	柳井高校	令和8 (2026)
柳井市	柳井高校		田布施町	田布施農工高校	令和8 (2026)
	柳井商工高校				
平生町	熊毛南高校				
田布施町	田布施農工高校				

出典：山口県教育委員会「県立高校再編整備計画 前期実施計画」

▼県立高校再編整備計画 後期実施計画（素案）において示されている統合案

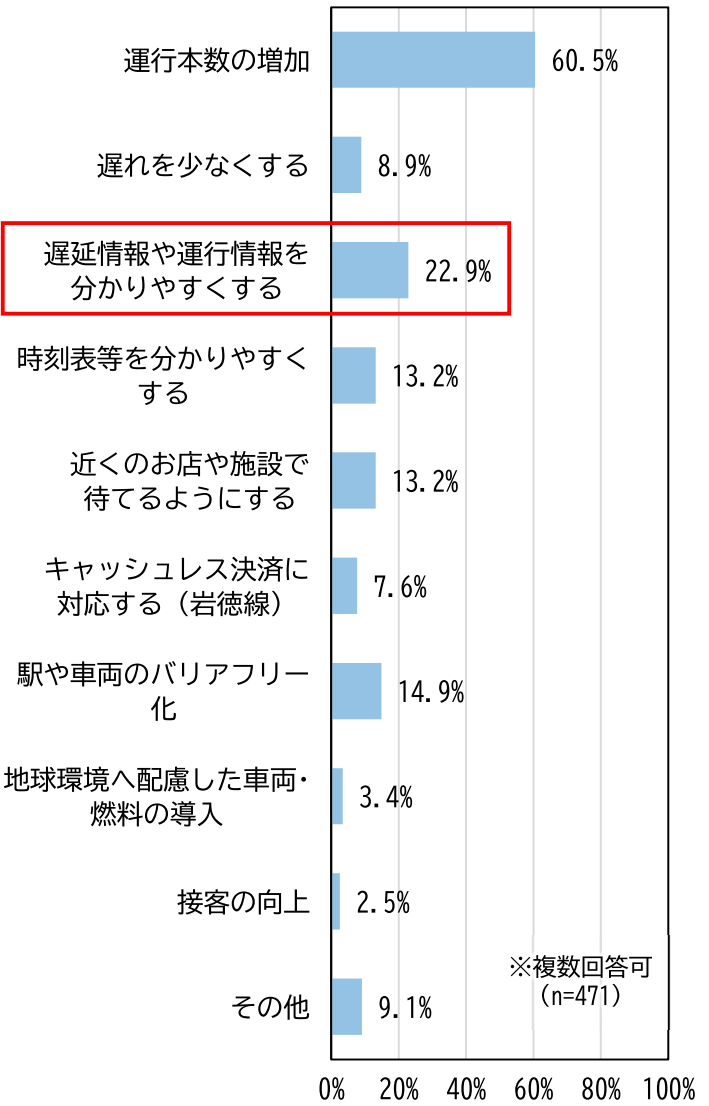
市町	対象高校		市町	統合先高校	統合年度
下松市	下松高校		下松市	下松高校	令和11 (2029)
	華陵高校		周南市	南陽工業高校	令和13 (2031)
周南市	南陽工業高校				
	新南陽高校				

出典：山口県教育委員会「県立高校再編整備計画 後期実施計画（素案）」

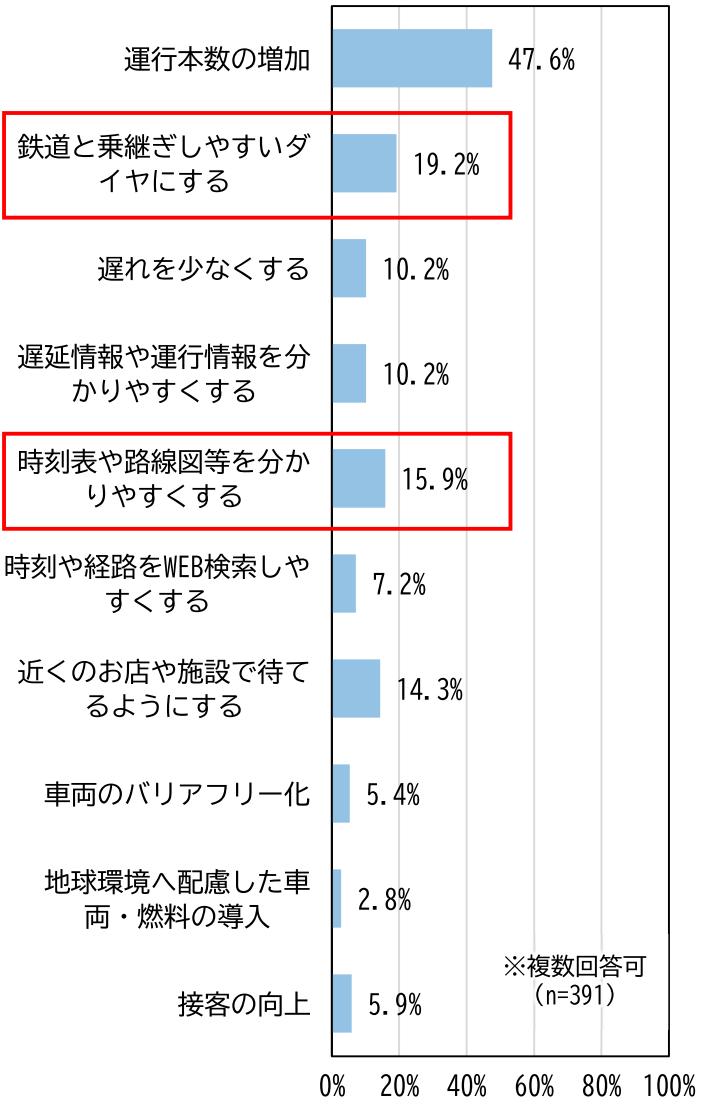
●市全体

➤公共交通の「分かりやすさ」や「乗継しやすさ」が改善点に挙げられている。
➤コミュニティ交通ではドアツードア方式を希望する声がある。

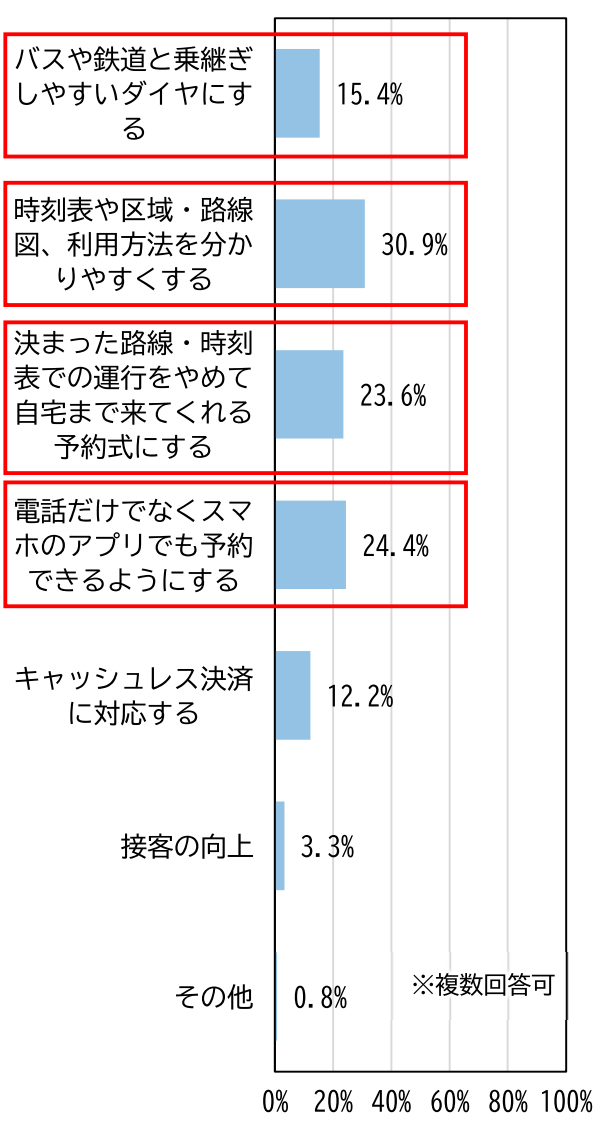
鉄道の改善点



路線バスの改善点

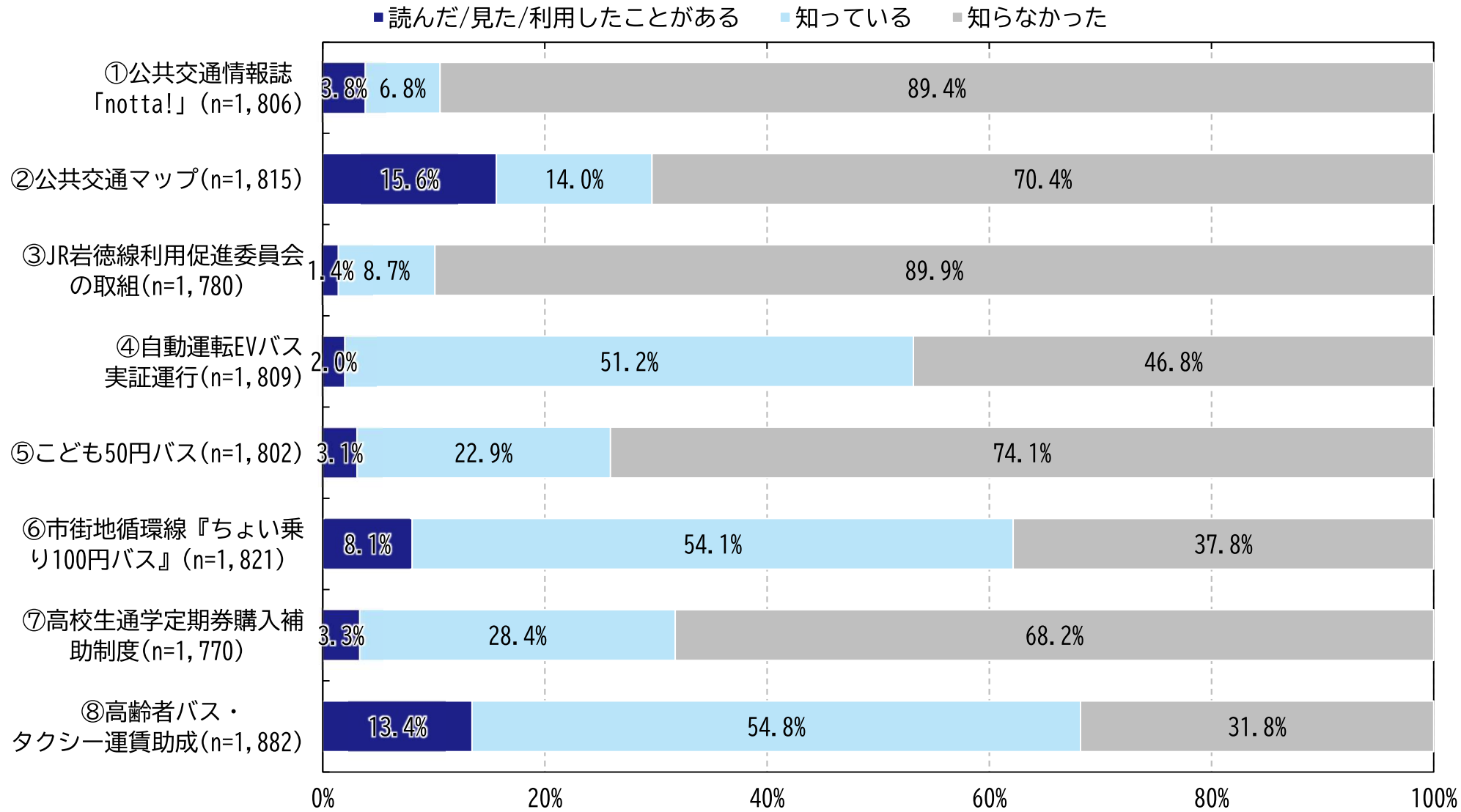


コミュニティ交通の改善点



●市全体

➤自動運転EVバスや高齢者バス・タクシー運賃助成の施策認知度は50%を超えている一方、その他の施策の認知度が低い。



出典：市民アンケート調査(令和7(2025)年)

▲公共交通の利用促進等に係る施策の認知度

●南部



▲南部にお住まいの市民の移動イメージ

▼南部にお住まいの市民の移動状況

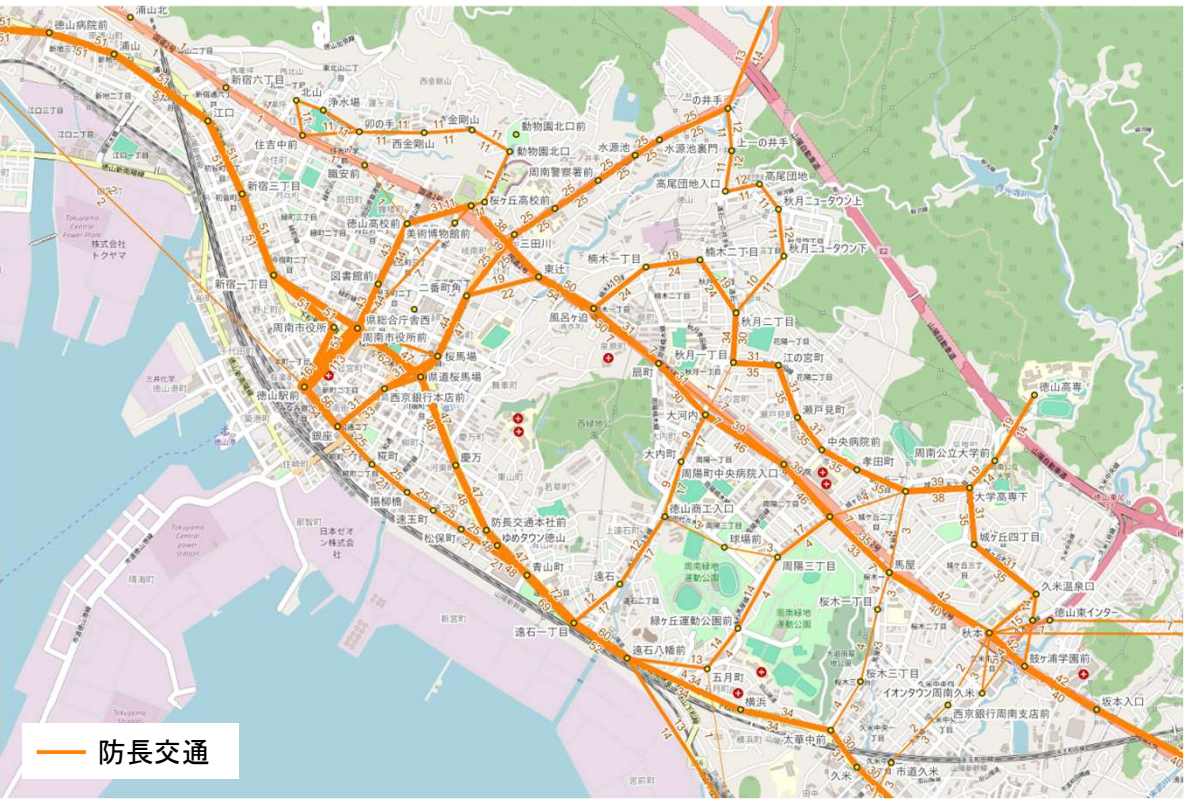
	行き先	移動手段
通勤 通学	◆地域内への移動が多く、次いで新南陽市街地、市外。	◆ほぼ全てで車（自分で運転）が60%以上。 ◆地域内の場合、徒歩や自転車の分担率が高い。また、バスの分担率も7%。 ◆新南陽市街地へは鉄道の分担率が11%、バスの分担率が8%。市外の場合は鉄道が11%、バスが15%。
買い物	◆最もよく行く買い物先では地域内がほとんど。 ◆次によく行く買い物先では、市外が多い。	◆全てで車（自分で運転）の分担率が60%以上。 ◆最もよく行く買い物先では、地域内では、徒歩や自転車の分担率が高い。路線バスの分担率は5%で、タクシーは1%。市外では路線バスの分担率が4%で、タクシーは2%。 ◆次によく行く買い物先では、南部で徒歩の分担率が下がる。市外では路線バスの分担率が8%に上昇している。
通院	◆ほとんど地域内で完結している。	◆全てで車（自分で運転）の分担率が60%以上。 ◆最もよく行く通院先では、徒歩や自転車の分担率が高く、路線バスの分担率が6%で、タクシーは5%。 ◆次によく行く通院先では、路線バス、タクシーの分担率が共に10%で、車（自分で運転）の分担率が低下している。

出典：市民アンケート調査(令和7(2025)年)

南部

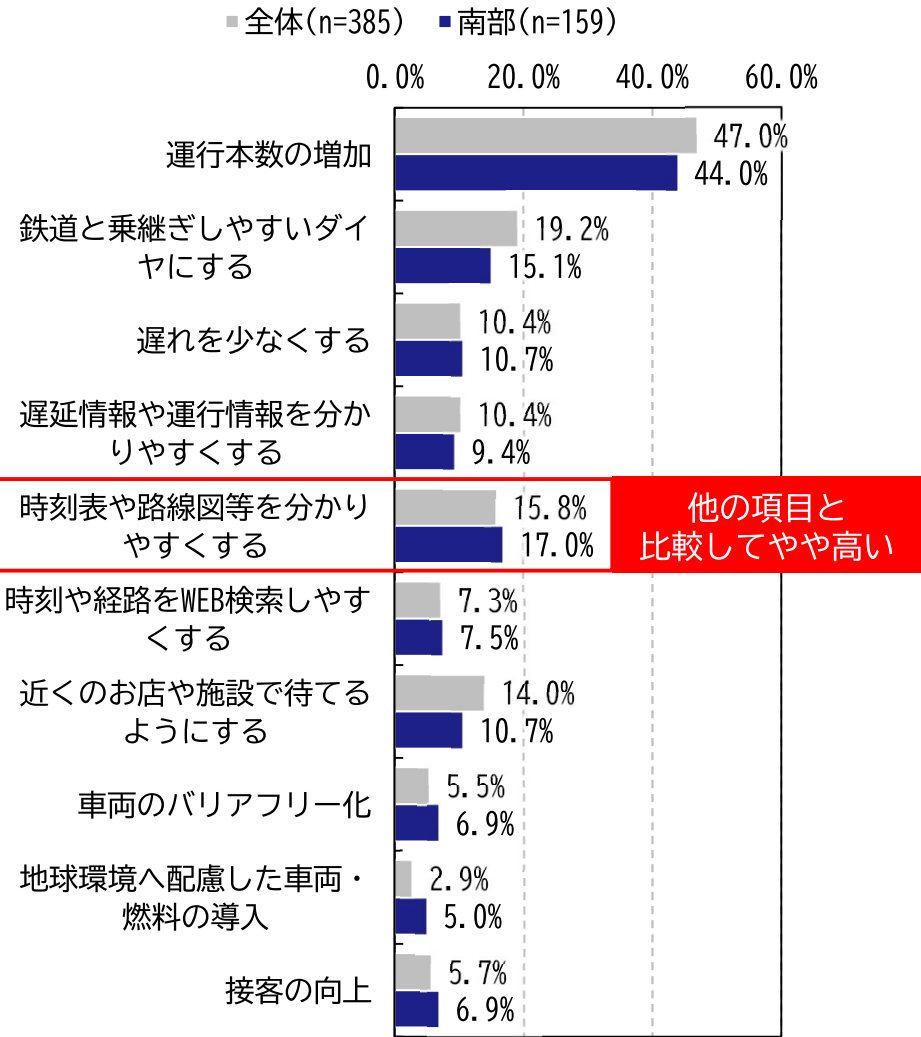
問題点

徳山駅から国道188号や2号方面は一定の便数があるが、徳山市街地内では**バスの運行ルートが複雑で分かりづらい**。



地図出典：Open street map／データ出典：防長交通GTFSデータ

▲沿岸部の路線バスの運行状況



出典：市民アンケート調査(令和7(2025)年)

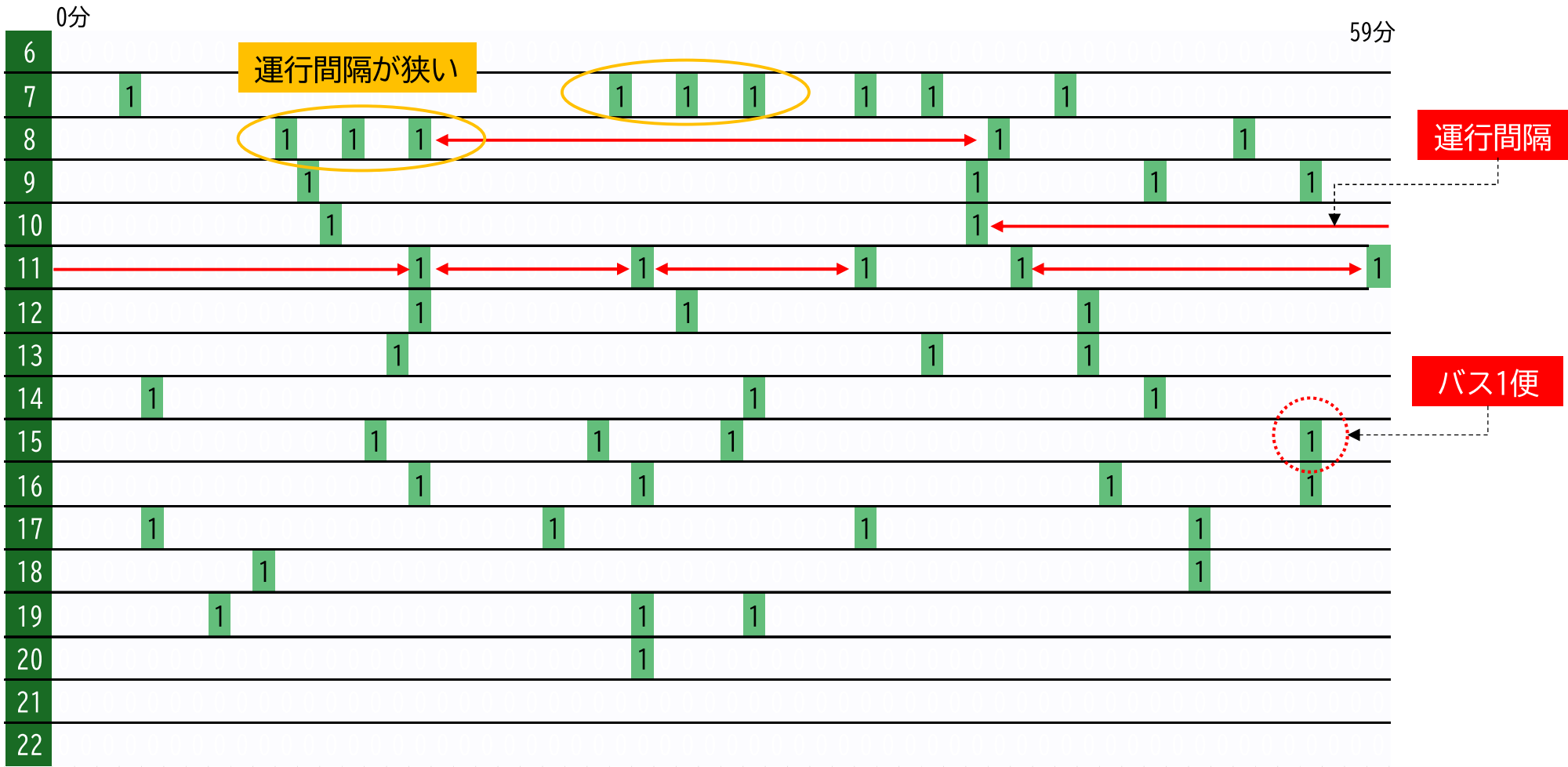
▲市全体と南部にお住まいの市民が挙げる路線バスの改善点

●南部

問題点

➤ 幹線沿いのバスは運行間隔が均等でないため分かりづらく、間隔が狭いところでは実質的に便数が減ることから、便数が一定程度確保されているにも関わらず利便性が低い。

例：新宿三丁目→徳山駅方面



出典：防長交通時刻表

▲幹線部分の路線バスの運行状況（時刻表）

●南部

問題点

- 周南公立大学や徳山高専の通学利用で年度初めなどに利用者が乗り切れない時間帯がある。

データ・写真等あれば追加

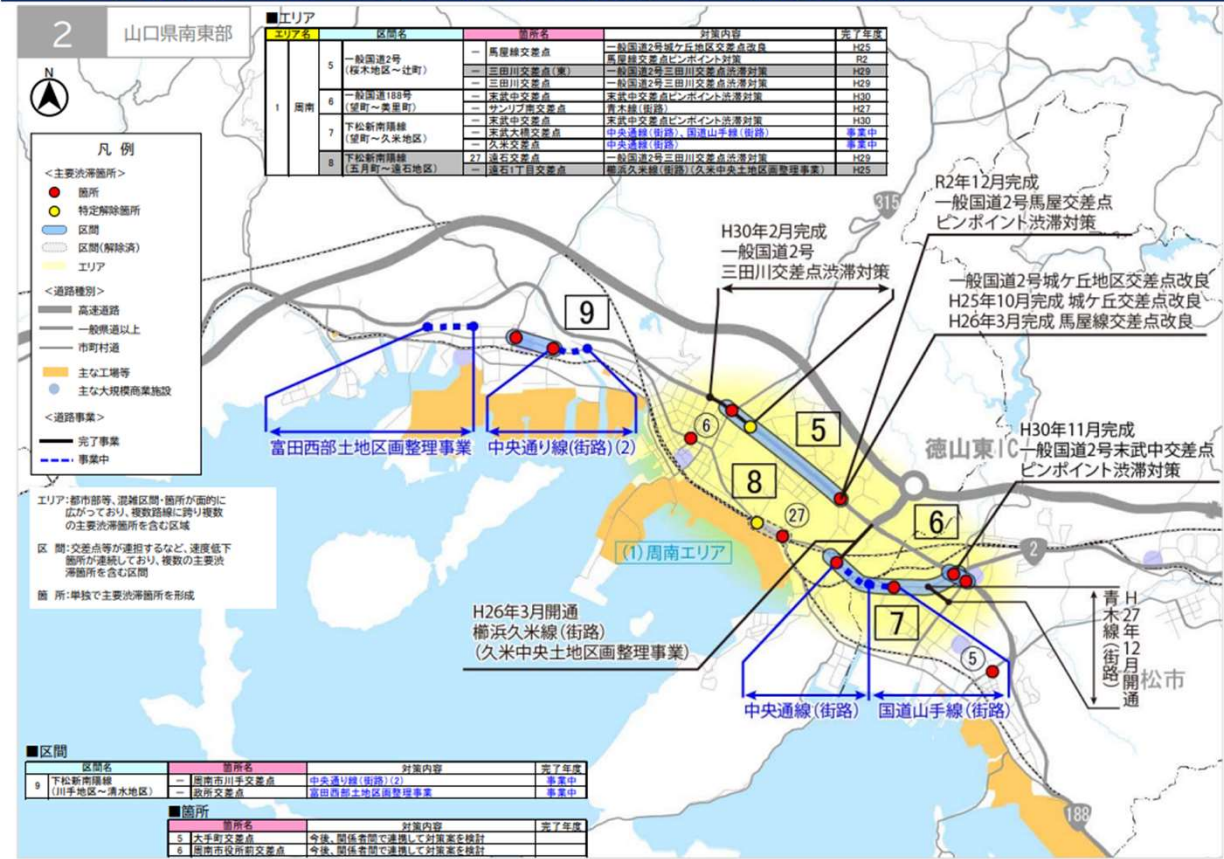
南部

問題点

沿岸部の道路では**渋滞が発生**しており、遅延が発生している。

※渋滞の発生状況についてはトヨタ・モビリティ基金資料を参照

主要渋滞箇所の選定・対策状況(山口県南東部) 2.主要渋滞箇所のフォローアップ



出典：国土交通省山口河川国道事務所「令和7年度第1回山口県道路交通渋滞対策部会資料」

▲周南市内・下松市内の主要渋滞箇所

●西部



▲西部にお住まいの市民の移動イメージ

▼西部にお住まいの市民の移動状況

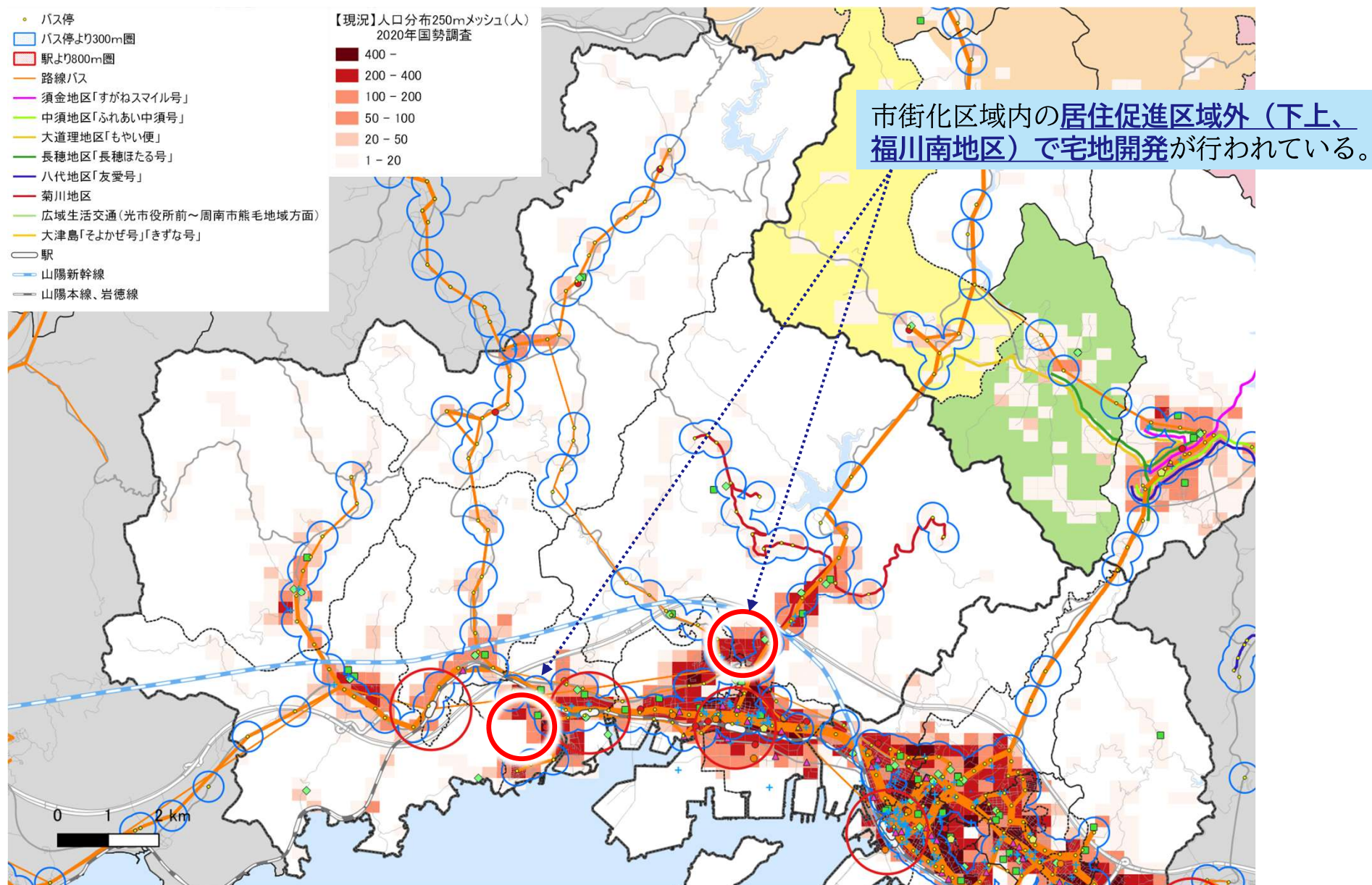
	行き先	移動手段
通勤 通学	◆新南陽地区の人は地域内または徳山市街地への移動が多い。 ◆その他の地区の人は新南陽市街地や徳山市街地への通勤が多く、次いで市外（下松市や防府市）、地域内。	◆ほぼ全てで車（自分で運転）が70%以上。 ◆南部（徳山）や市外へ行く人の鉄道の分担率がそれぞれ16%、8%。バスの分担率も南部は10%弱ある。
買い物	◆新南陽地区の人はほぼ新南陽市街地。わずかに徳山市街地。 ◆その他の地域の人でも新南陽市街地が多く、次いで地域内、徳山市街地。 ◆次によく行く買い物先では、徳山市街地や市外（下松市や防府市、山口市）が多い。	◆車（自分で運転）の分担率が70%以上。 ◆最もよく行く買い物先では、南部への買い物では路線バスや鉄道の利用が若干みられる。西部ではコミュニティ交通やタクシーの利用もみられるが、わずか。 ◆次によく行く買い物先では、南部では路線バスや鉄道の分担率が下がるが、西部では上がっている。
通院	◆新南陽地域の人は地域内または徳山市街地へ通院している。 ◆その他の地域の方は、地域内または新南陽市街地、徳山市街地へ通院している。	◆車（自分で運転）の分担率が70%以上。 ◆最もよく行く通院先では、直通できる路線バスの分担率が南部で7%、西部で2%程度となっており、西部ではタクシーの分担率も2%程度である。送迎も一定数みられる。 ◆次によく行く通院先では、車（自分で運転）の分担率が高くなるほか、タクシーの分担率も高くなっている。

出典：市民アンケート調査(令和7(2025)年)

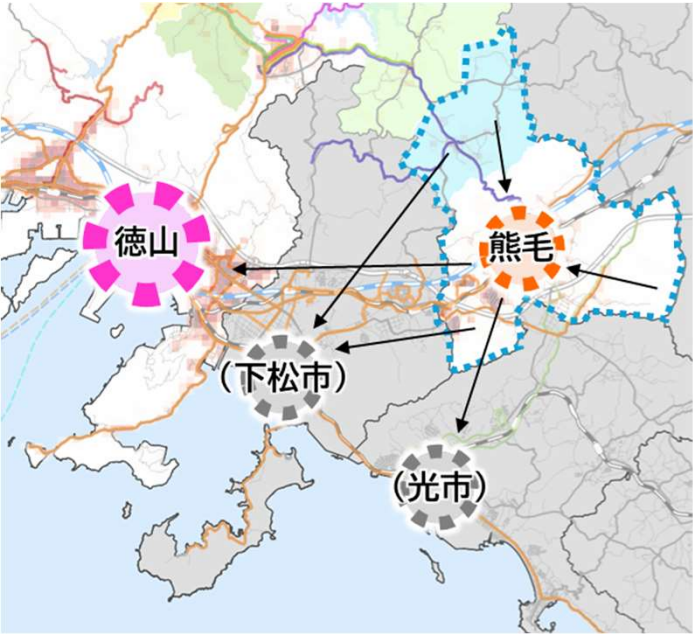
●西部

問題点

➤ 幹線道路（公共交通沿線）から少し離れたエリアにおいても宅地開発が進展している。



●東部



▲東部にお住まいの市民の移動イメージ

▼東部にお住まいの市民の移動状況

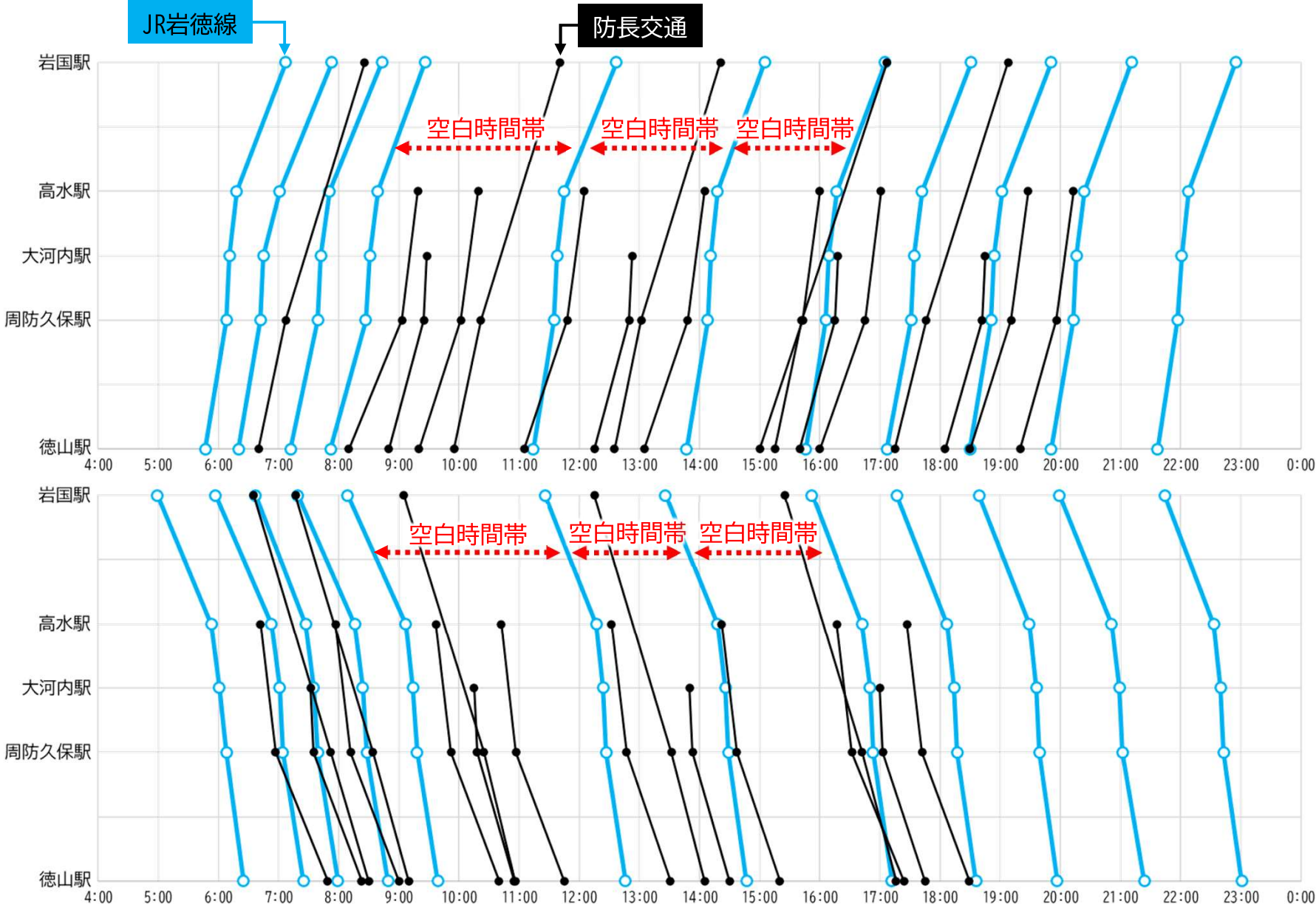
	行き先	移動手段
通勤 通学	◆市外（下松市、光市）への通勤が最も多く、次いで徳山市街地、地域内。	◆市外へ通勤する人はほぼ車（自分で運転）。 ◆徳山市街地へ通勤する人の鉄道の分担率が27%、路線バスの分担率が10%である。 ◆地域内へ通勤する人の鉄道の分担率が8%、徒歩の分担率が13%。
買い物	◆最もよく行く買い物先では、地域内と市外（おおむね下松市）が多く、徳山市街地や須々万市街地への需要は少ない。 ◆次によく行く買い物先では、市外（下松市、光市）が最も多く、次いで地域内、徳山市街地。	◆全てで車（自分で運転）の分担率が80%以上。 ◆最もよく行く買い物先では、東部において徒歩の分担率が11%、タクシーが4%、コミュニティ交通が1%。市外では路線バスの分担率が2%。 ◆次によく行く買い物先では、鉄道、コミュニティ交通の分担率がともに1%。
通院	◆最もよく行く通院先は地域内。次いで市外（おおむね下松市）、徳山市街地。 ◆次によく行く通院先は市外（おおむね下松市）、次いで徳山市街地。	◆全てで車（自分で運転）の分担率が70%以上。 ◆最もよく行く通院先では、南部では路線バスの分担率が5%、地域内では、路線バス、コミュニティ交通ともに1%であり、タクシーの分担率が6%。 ◆次によく行く通院先では、南部、地域内において路線バス、タクシーともに分担率が高くなっている。

出典：市民アンケート調査(令和7(2025)年)

● 東部

問題点

➤ JR岩徳線は、時間帯によって運行間隔が長い場合がある。



▲JR岩徳線、防長交通の山ダイヤ（平日）

出典：JR、防長交通時刻表

●北部



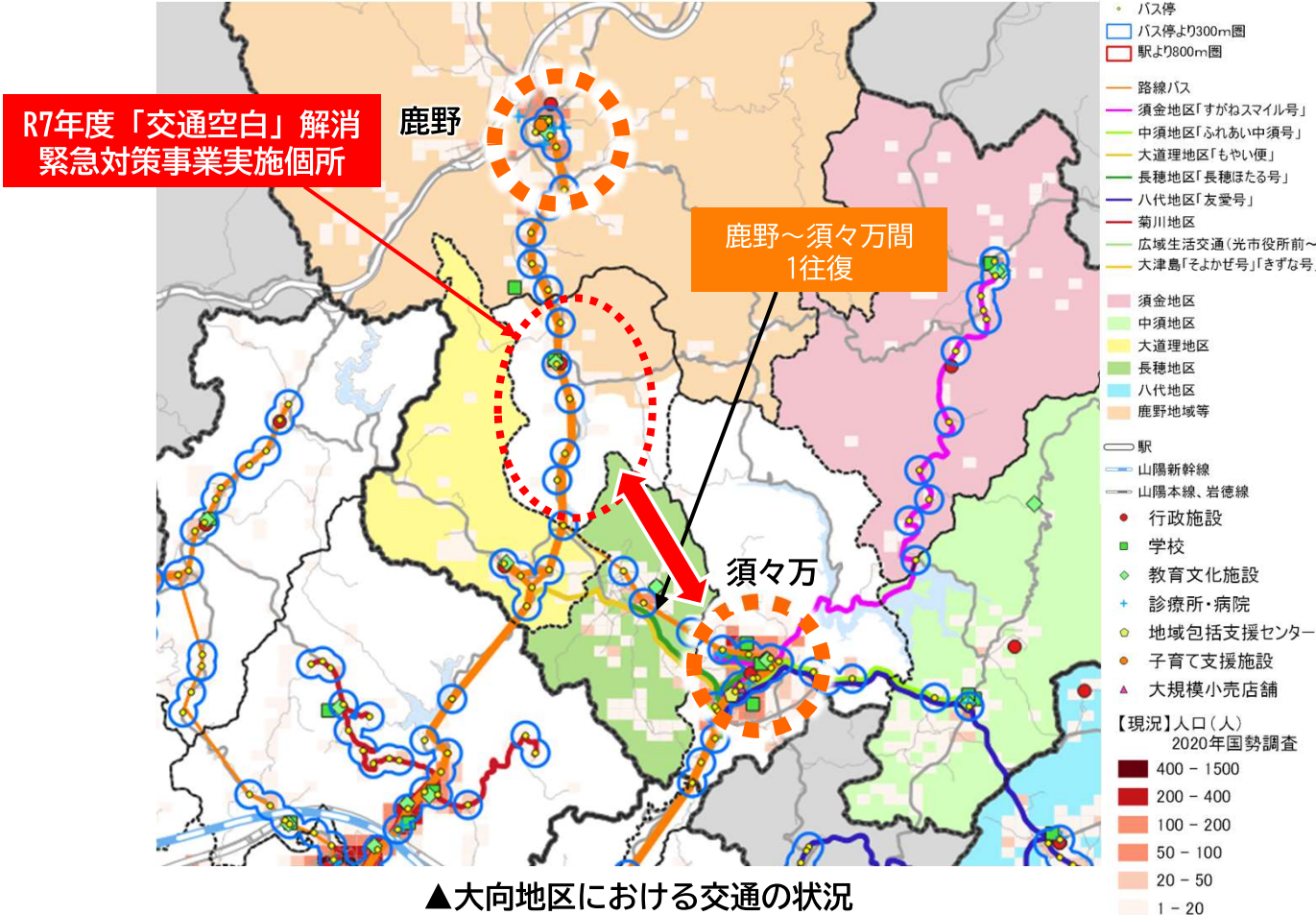
▲北部にお住まいの市民の移動イメージ

	行き先	移動手段
通勤 通学	◆鹿野地区の人は鹿野市街地への通勤が最も多く、次いで徳山市街地。 ◆鹿野地区以外の方は須々万または徳山市街地や市外（主に下松市）へ。	◆ほぼ全てで車（自分で運転）が70%以上。 ◆市外へ通勤する人は路線バス・鉄道の利用も一定数みられる。 ◆北部へ通勤する人は徒歩や自転車、原付、送迎などを利用する一方、コミュニティ交通の利用は無い。 ◆南部へ通勤する人の中にはコミュニティ交通を利用する人もおり、路線バスへの乗継が想定される。路線バスの利用も一定数みられる。
買い物	◆鹿野地区の人は地域内の買い物が最も多く、次いで新南陽市街地。 ◆鹿野地区以外の方は須々万または徳山市街地や市外が多く、新南陽市街地へも需要がみられる。	◆全てで車（自分で運転）の分担率が70%以上。 ◆最もよく行く買い物先では、南部や西部への買い物では路線バスの分担率が6～7%程度あり、コミュニティ交通からの乗継もみられる。また、北部への買い物でもコミュニティ交通の分担率が7%ある。タクシーの分担率は北部で0.8%と低い。 ◆次によく行く買い物先でもおおむね同様の傾向だが、車（自分で運転）の分担率が上がり、路線バスやコミュニティ交通の分担率が下がっている。
通院	◆鹿野地区の人は地域内の通院が最も多く、次いで徳山市街地、新南陽市街地。 ◆鹿野地区以外の方は須々万市街地または徳山市街地が多く、新南陽市街地へも需要がみられる。	◆全てで車（自分で運転）の分担率が70%以上。 ◆最もよく行く通院先では、南部や西部への通院では路線バスの分担率が6～7%程度、北部内の通院でも3%程度あり、コミュニティ交通からの乗継もみられる。また、北部内の通院でコミュニティ交通の分担率が8%ある。タクシーの分担率は南部、西部、北部のいずれも2%程度。 ◆次によく行く通院先では、南部において車（送迎）の分担率が高く、西部では路線バス、コミュニティ交通の分担率が高い。

●北部

現状

➤ **大向地区**では、時間帯によって須々万地区との移動が難しいことから、令和7(2025)年度に**国の補助を受けた実証運行**を実施している。



OOMUKAI TIMES 7月号

第218号/2025年7月1日発行 編集発行：大向市民センター（愛称：きんぽー館）
☎：88-0312 E-Mail：oomukai-ko@city.shunan.lg.jp ←情報があればこちらまで！

大向地区コミュニティバス 実証運行が始まります！

昨年度より検討を進めておりました、大向地区コミュニティバスの実証運行がいよいよ令和7年7月より始まります。
普段、車の運転をされる方も運転されない方も是非乗車されて、コミュニティバスの状況を体験してみてください！

※なお、今回は実証運行ということで、期間を限定しての実施となります。
本格運行への移行については、今後検討を行います。

～大向地区コミュニティバスとは～

- ・実証期間：令和7年7月～9月（3ヶ月）
- ・運行地域：大向地区内、大向～須々万間を運行します。
- ・買い物、通院、趣味など様々な目的でのお出かけに、どなたでも利用できます。
- ・タクシーと違い、乗り合いでの利用となります。
- ・須々万で防長バスに乗り換えて、徳山方面にも行けます。
- ・利用する際は、前日または当日に事前予約が必要となります。

詳細は裏面に記載していますので確認の上、ご利用ください。

Web：ではカラー版をご覧になれます。
QRコード→

大向地区の人口 前月比	
男性	119人（±0人）
女性	145人（±0人）
総人口	264人（±0人）
世帯数	160世帯（±0世帯）
高齢化率	68.2%（5/31現在）

出典：周南市資料

▲実証運行チラシ

●島しょ部

追って挿入予定

①沿岸部の人口集積状況に対して利便性が低い

- 交通手段間の連携が不足している（不均等な運行間隔・停車時間の長さ）
- 運行ルートが複雑で分かりづらいという声がある
- 通勤等でのマイカー利用で渋滞が発生し、朝夕を中心に定時性が低下している

②中山間地域等における移動ニーズに交通サービスが対応できていない

- マイカー中心の生活が定着しており、公共交通の利用が限られる
- 高校の統廃合により、通学先のニーズに変化が見込まれる
- 鉄道の空白時間帯がある

③公共交通の情報が分かりづらい

- マイカー中心の生活で公共交通に乗る機会が無い
- 実施している施策を含め、情報発信が十分でない

④公共交通の運行や施策に係る費用のあり方

- 運行経費の上昇等に伴い、運行に係る費用負担が増加傾向
- 物価が上昇傾向であるにも関わらず、価格転嫁ができていない
- 公共交通の利用促進に係る施策へ投資ができなくなるおそれがある

⑤担い手が不足している

- 運転士や整備士、保線作業員など運行に係る担い手が不足している

第3次周南市まちづくり総合計画

基本構想（2025年度～2034年度）		前期基本計画（2029年度まで）	
---------------------	--	------------------	--

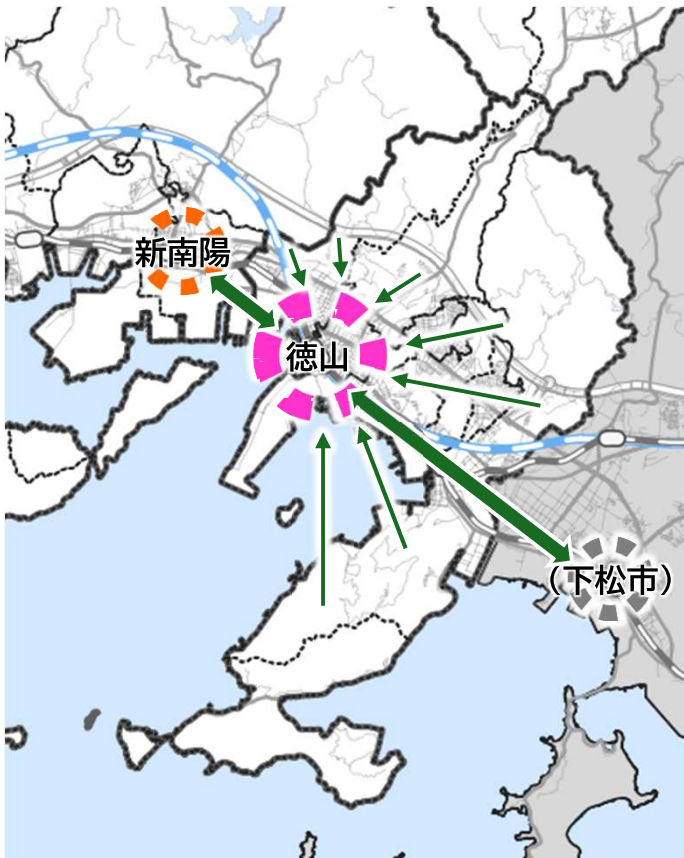
まちづくりの基本理念	将来世代へ責任あるまちづくり	交通関係の	賑わいや活力にあふれ、いつまでも安心して暮らせるまち
まちの将来像	未来を歩む生命力満ちるまち	目指す姿	



市全体の課題

- 都市拠点、地域拠点への集積と移動手段の確保
- 行政負担の増加抑制、適切な費用構造への転換
- 運転士等、運行の担い手の確保
- DXの推進、新技術の活用

●南部



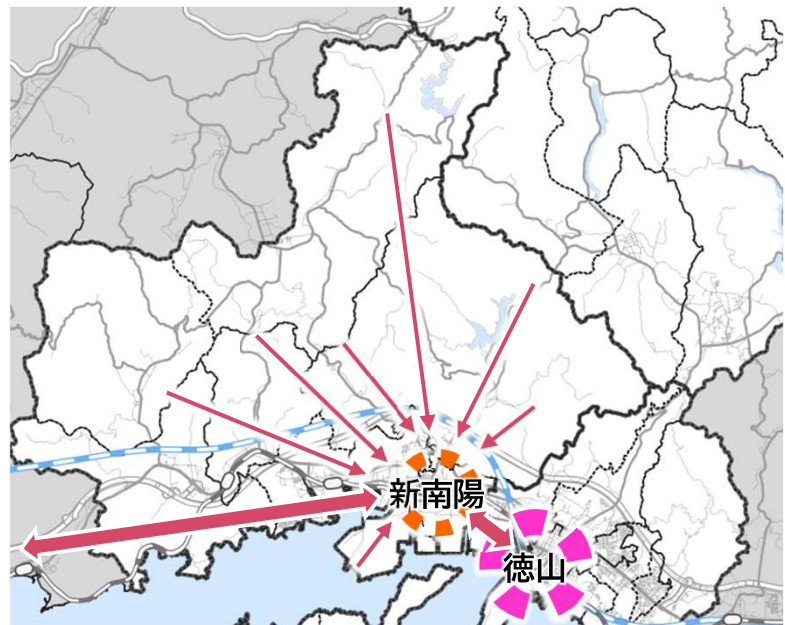
生活の姿		
通勤 通学	➤ 徳山市街地や下松市へは、路線バスで行くことができる。	
	➤ 新南陽市街地へは、路線バスやJRで行くことができる。	
買い物	平日	➤ 買い物は基本的に徒歩圏内で済ませられるが、午前中～午後早い時間に、路線バスで徳山市街地へ買い物に行き帰ってくることもできる。
	土日祝	➤ 平日同様、徒歩圏内での買い物が多い。 ➤ 中心部以外の人が徳山市街地まで買い物に行く場合、路線バスも一定程度使えるが、送迎やタクシー等が中心になる。
通院	➤ 近所の病院までは徒歩や自転車、公共交通で通院できる ➤ 午前中に徳山中央病院へ公共交通で通院して帰ってくることもできる	

ネットワーク	
➡	徳山市街地と新南陽市街地や下松市内等を結ぶ鉄道や幹線路線バス
→	各地区と徳山市街地を結ぶ支線路線バス

課題

- 徳山⇄下松間、徳山⇄新南陽間の幹線機能の維持（路線バス、JR）
- 徳山市街地における路線バスの運行ルートの整理と需要に合わせたダイヤ設定
- 徳山市街地へのアクセス機能の維持
- 沿岸部の渋滞軽減
- タクシー事業の維持

●西部



生活の姿

通勤 通学	➤ 鉄道駅までは自転車や路線バスが使える。駅まで送迎してもらうこともできる。 ➤ 路線バスで徳山市街地まで直通利用することもできる。 ➤ 徳山市街地や下松市内、防府市内にJRや路線バスで通える。	
買い物	平日	➤ 午前中～午後早い時間に新南陽市街地へ買い物に行って帰ってくることができる。 ➤ 高齢者は路線バス等を使って安価に移動できる。帰りはタクシー助成も上手に活用する。
	土日祝	➤ 近隣の買い物はタクシーや送迎等が中心になる。 ➤ 徳山市街地への往復は路線バスや鉄道で移動できる。
通院	➤ 近所の病院までは徒歩や自転車で通院できる。 ➤ 午前中に新南陽市民病院や徳山病院、徳山中央病院へ路線バスで通院して帰ってくることができる。 ➤ 高齢者は路線バス等を使って安価に移動できる。	

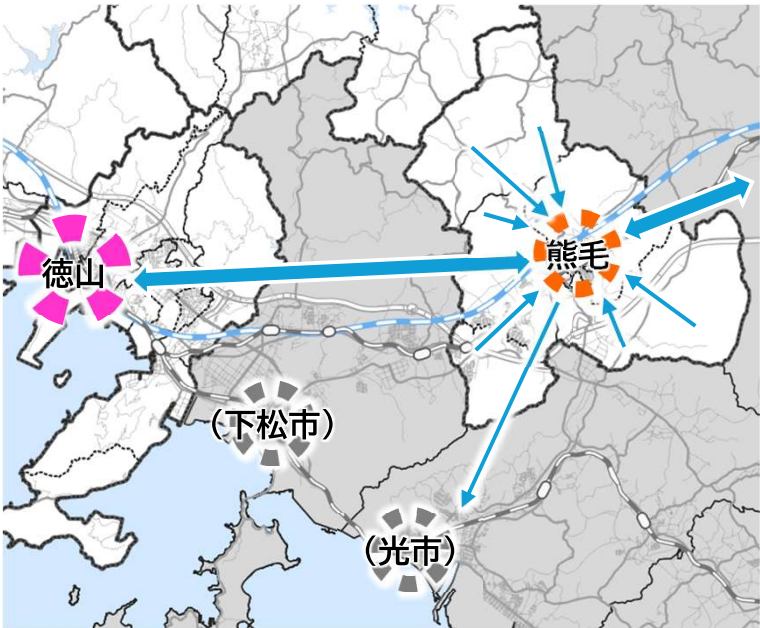
ネットワーク

- 新南陽市街地と徳山市街地等を結ぶ鉄道や幹線路線バス
- 各地区と新南陽市街地を結ぶ支線路線バスや菊川地区コミュニティ交通

課題

- 新南陽⇄徳山間の幹線機能の維持（路線バス、JR）
- 地域拠点へのアクセス機能の維持
- 鉄道駅での接続の改善
- タクシー事業の維持

●東部



生活の姿

通勤 通学	➢ 鉄道駅までは自転車や路線バスが使える。駅まで送迎してもらうこともできる。 ➢ 路線バスで徳山市街地まで直通利用することもできる。 ➢ 徳山市街地や下松市内にJRや路線バスで通える。 ➢ 広域生活交通と山陽線で光市以东の高校も通学できる。	
買い物	平日	➢ 午前中～午後早い時間に公共交通で熊毛市街地や下松市へ買い物に行き帰ることができる。 ➢ 高齢者は路線バス等を使って安価に移動できる。帰りはタクシー助成も上手に活用する。
	土日祝	➢ 近隣の買い物はタクシーや送迎等が中心になる。 ➢ 徳山市街地や下松市への往復はある程度公共交通で移動できる。
通院	➢ 近所の病院までは徒歩や自転車で通院できる。 ➢ 午前中に周南記念病院へ路線バスで通院して帰ることができる。 ➢ 高齢者は路線バスを使って安価に移動できる。	

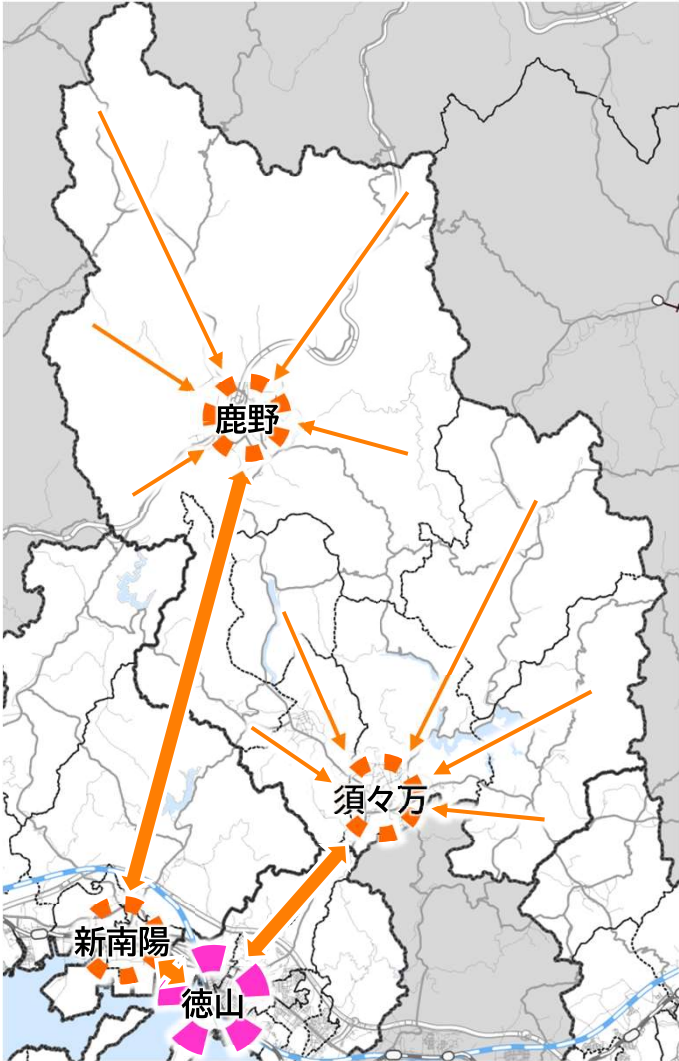
ネットワーク

- ➡ 熊毛市街地と徳山市街地等を結ぶ鉄道や幹線路線バス
- ➡ 各地区と熊毛市街地を結ぶ支線路線バスや八代地区コミュニティ交通、熊毛市街地と光市内を結ぶ広域生活交通

課題

- 熊毛⇄下松・徳山間の幹線機能の維持（路線バス、JR）
- 熊毛⇄徳山間のJRの空白時間帯の軽減（路線バスとの協調含む）
- 高校の統廃合により通学先ニーズが変化する場合への対応
- 地域拠点としての機能維持
- 地域拠点へのアクセス機能の確保・維持
- タクシー事業の維持

●北部



生活の姿		
通勤 通学	➤ 鹿野地区、大道理地区、長穂地区：新南陽市街地や徳山市街地へは、送迎＋路線バスで行くことができる。	
	➤ 須金地区、中須地区：徳山市街地へは、コミュニティ交通＋路線バスで行くことができる。	
買い物	平日	➤ 買い物は、午前中～午後早い時間に鹿野地区の人は鹿野市街地、その他の地区の人は須々万市街地に行き、帰ることができる。 ➤ 高齢者はコミュニティ交通を使って安価に移動できる。帰りはタクシー助成も上手に活用する。
	土日祝	➤ 近隣の買い物はタクシーや送迎等が中心になる。 ➤ 新南陽市街地や徳山市街地などへの大きな買い物では路線バスも使える。
通院	➤ 午前中に、鹿野地区の人は鹿野博愛病院や鹿野診療所、その他の地区の人は周南高原病院へコミュニティ交通で往復することができる。 ➤ 高齢者はコミュニティ交通を使って安価に移動できる。	

ネットワーク	
←→	鹿野市街地と新南陽市街地・徳山市街地間、須々万市街地と徳山市街地間を結ぶ幹線路線バス
→	鹿野市街地や須々万市街地と各地区を結ぶコミュニティ交通

課題

- 須々万⇄徳山、鹿野⇄新南陽・徳山間の幹線機能の維持
- 地域拠点としての機能維持
- コミュニティ交通を中心とした地域拠点へのアクセス機能の維持
- 地域拠点での乗継環境の整備
- タクシー事業の維持

●島しょ部

追って挿入予定

①既存の資源を活かした利便性の確保

- ・ 鉄道とバスの連携（空白時間帯の補完、接続の改善、運行間隔の調整）
- ・ 都市機能を集約したまとまりのある都市づくりとあわせた、地域都市拠点と生活拠点をつなぐ持続可能な公共交通ネットワークの形成
- ・ 関係者間の連携による外出・公共交通利用の促進

②公共交通施策に係る費用負担構造の見直し

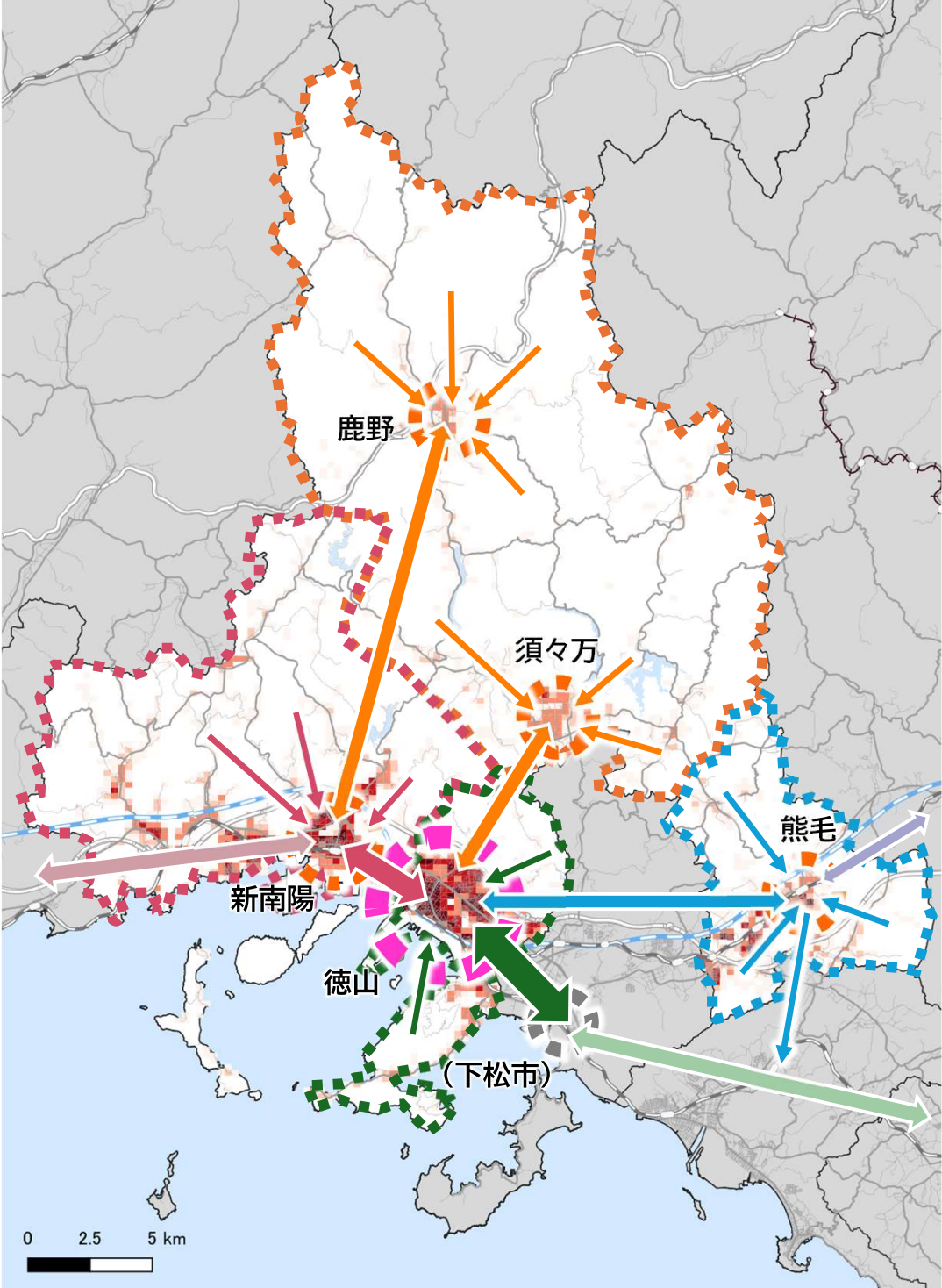
- ・ 幹線となる鉄道やバス路線の維持
- ・ 公共交通の運行に係る費用負担構造の見直し
- ・ 交通事業者の経営の持続可能性の向上
- ・ 鉄道をはじめとした利用促進に係る施策への投資

③公共交通の担い手の確保

- ・ 運行の担い手の確保
- ・ 新技術の活用やDXの推進による事業環境の向上（魅力向上）

➡これらを解決していくことで、車に頼りすぎなくとも、公共交通を上手に使いながら生活を営める都市を目指していく必要がある。

	ネットワーク
南部 ↔	➤ 徳山市街地と新南陽市街地や下松市内等をつなぐ鉄道や幹線路線バス ➤ 各地区と徳山市街地をつなぐ支線路線バス
西部 ↔	➤ 新南陽市街地と徳山市街地等をつなぐ鉄道や幹線路線バス ➤ 各地区と新南陽市街地をつなぐ支線路線バスや菊川地区コミュニティ交通
東部 ↔	➤ 熊毛市街地と徳山市街地等をつなぐ鉄道や幹線路線バス ➤ 各地区と熊毛市街地をつなぐ支線路線バスや八代地区コミュニティ交通、熊毛市街地と光市内をつなぐ広域生活交通
北部 ↔	➤ 鹿野市街地と新南陽市街地・徳山市街地間、須々万市街地と徳山市街地間をつなぐ幹線路線バス ➤ 鹿野市街地や須々万市街地と各地区をつなぐコミュニティ交通
島しょ部 ↔	追って挿入予定



ハード整備関係	
施設・車両の更新【継続】	➤ 地域間幹線系統における国庫補助を活用した車両更新 ➤ JR山陽線の車両更新 ➤ 航路改善計画に基づく船舶の更新 ➤ 交通結節点等の施設の整備・更新 ➤ 広告収入を活用したバス停のリニューアル
交通結節点・待合環境の整備【継続】	➤ 「徳山北部拠点施設」の整備に伴う交通結節機能・待合機能の整備 ➤ その他の交通結節点等における待合機能の確保
交通空白の解消に向けた取組【一部見直し】	➤ 利用状況等を踏まえた路線バス・コミュニティ交通の運行の確保 ➤ 需要に応じたダイヤや経路の見直し（路線バス、コミュニティ交通）
DXの推進【一部見直し】	➤ 運賃支払い等のキャッシュレス化 ➤ バスロケーションシステムの維持管理 ➤ GTFSデータの維持管理 ➤ 自動運転など新技術の実証・実装に向けた取組
他の交通手段との連携【継続】	➤ 市営駐車場・市営駐輪場を活用したパーク＆ライド、サイクル＆ライドの実施

利用促進関係

JR岩徳線の利用促進【継続】

- JR岩徳線利用促進委員会を通じた利用促進の実施

JR岩徳線の空白時間帯の軽減【新規】

- JR岩徳線と並行するバス路線と協調して公共交通利用者を確保する制度の検討

情報発信の推進【一部見直し】

- 公共交通情報誌「notta!」の発行
- 公共交通マップの作成・印刷・配布
- バス等の乗り方教室などイベントへの参加
- 高校別の公共交通通学ダイヤのPR

運賃負担の軽減【継続】

- 高齢者バスタクシー助成券の配布
- 離島高齢者航路運賃助成制度の継続
- こども50円バスキャンペーンの実施（事業者単独事業）

公共交通を利用した通勤の促進【継続】

- ノーマイカーデーの推進

多様な主体と連携した公共交通の利用促進【新規】

- 沿岸部における渋滞対策（トヨタ・モビリティ基金との連携）

その他

国や県と連携した路線の維持【継続】

- 地域公共交通確保維持改善事業（国）や山口県生活バス路線等対策事業費補助制度を活用したバス路線、コミュニティ交通の維持
- 地域公共交通確保維持改善事業（国）や山口県離島航路補助制度を活用した航路の維持

公共交通の費用負担構造の見直し【新規】

- 持続可能な運賃のあり方の検討・見直し

運行の担い手確保に係る取組の推進【継続】

- 運転体験会や就職フェアの開催
- 事業者・事業者団体による二種免許取得支援