

周南市地域公共交通計画
(令和8年3月改訂)

<素案>
- 12月25日時点版 -

令和 年 月
周南市

第1章 計画の概要	
1.1 計画策定の背景・目的	1
1.2 計画の位置づけ	1
1.3 計画区域	2
1.4 計画期間	2
1.5 対象となる交通手段	2
1.6 これまでの取組状況	3
1.7 施策遂行における役割分担	4
第2章 現状診断	
2.1 周南市における公共交通ネットワークの現状	5
2.2 周南市におけるお出かけに関する現状診断	9
第3章 本市が目指す姿	
3.1 周南市の公共交通の問題点	13
3.2 周南市の公共交通における課題	15
3.3 公共交通施策の基本的な考え方（理念）	17
3.4 本市の目指すべき暮らしの姿と公共交通ネットワーク	17
3.5 本計画の基本方針、目標、評価指標	22
3.6 評価指標の目標値の設定と調査方法	23
第4章 施策・事業の設定	
4.1 施策の基本体系と考え方	27
4.2 施策・事業の内容	28
第5章 実施体制・役割分担	
5.1 計画推進マネジメントに係る体制	33
5.2 モニタリングPDCAのスケジュール	33
別冊資料一	
1 はじめに	
2 交通ネットワークの位置づけと役割	
3 地域公共交通確保維持事業の必要性	
4 地域公共交通確保維持事業の対象とする運行系統	
資料編一	
第1章 計画の概要	
1.1 これまでの取組状況	
第2章 現状診断	
2.1 周南市の地域特性	
2.2 周南市における公共交通ネットワークの現状	
2.3 周南市におけるお出かけに関する現状診断	
第3章 本市が目指す姿	
3.1 上位・関連計画の整理	
3.2 市民・関係者のニーズ	
3.3 周南市の公共交通の問題点	
第4章 その他	
4.1 周南市地域公共交通会議の規約、委員名簿、開催状況	

1.1 計画策定の背景・目的

本市では、平成22(2010)年度に「周南市生活交通活性化計画」、平成27(2015)年度に「周南市地域公共交通網形成計画」、令和2(2020)年度に「周南市地域公共交通計画（以下、「現計画」という。）」を策定し、継続して持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けて取り組んできました。交通事業者をはじめ地域住民、関係機関と連携しながら、公共交通の維持確保、利便性向上等に関する様々な施策を展開し、一定の成果を上げてきました。

現計画策定以降、人口減少、少子高齢化が一層進行し、令和7(2025)年10月末時点の本市の住民基本台帳人口は約13.3万人となり、高齢化率も33.8%まで上昇しました。また、交通事業者における運転者不足の深刻化や新型コロナウイルス感染症による利用者減少等により、交通事業者の経営環境は厳しさを増しています。

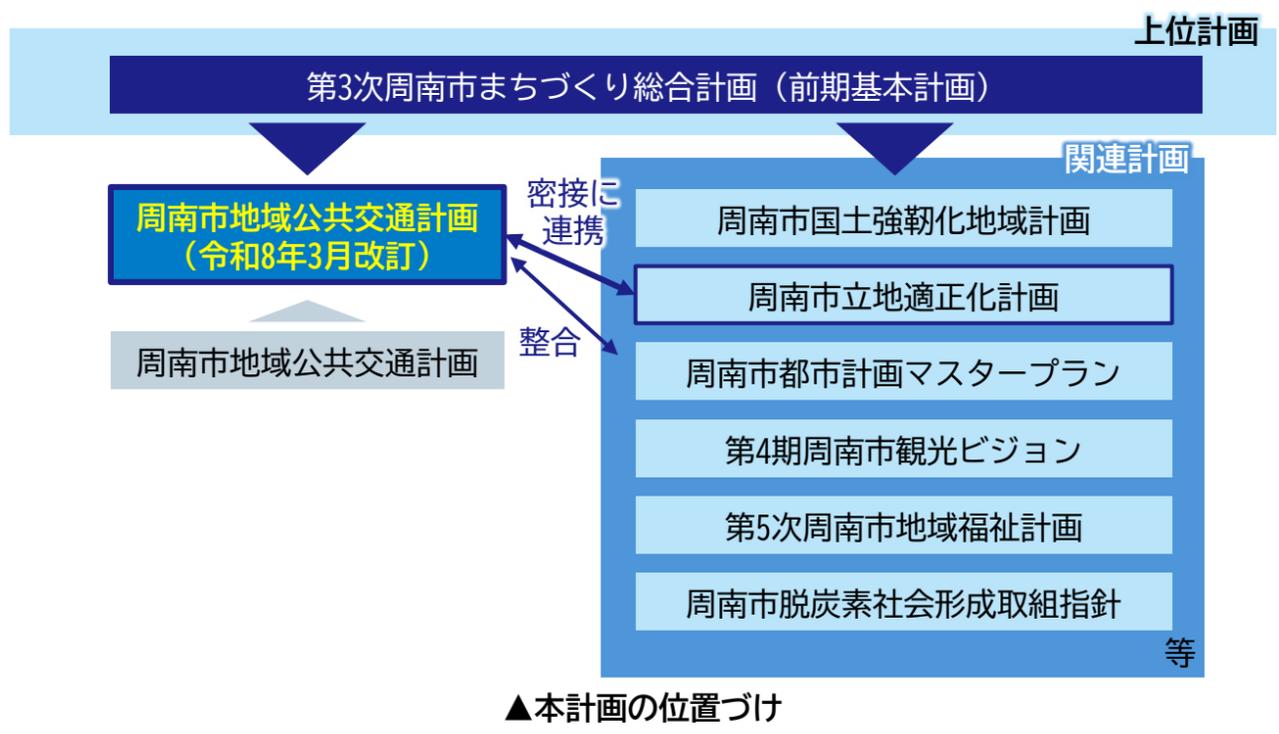
このような中、令和7(2025)年3月に、国土交通省より「地域公共交通計画のアップデートガイドランス」が公表され、モビリティデータの活用、多様な関係者との連携、機動的な実行体制の構築等を重視した新たな計画策定手法が示されました。特に、科学的な現状分析に基づく課題整理、10のKPI指標設定、PDCAサイクルによる継続的改善等が求められています。

以上のことを踏まえ、令和8(2026)年3月をもって現計画の計画期間が満了することから、これまでの成果と課題を検証するとともに、国のアップデートガイドランスに準拠した「周南市地域公共交通計画（令和8年3月改訂）（以下、「本計画」という。）」を策定します。本計画では、データを活用した科学的分析に基づき、多様な分野と連携しながら、持続可能で利便性の高い地域公共交通の構築を目指し、市民が安心して移動できる環境を確保することを目的とします。

1.2 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条に基づく法定計画として策定するものです。

本計画の策定にあたっては、本市のまちづくりの最上位計画となる「第3次周南市まちづくり総合計画」の方針に基づくとともに、「周南市立地適正化計画」や「周南市都市計画マスタープラン」をはじめとした関連計画との整合を図ることとします。



1.3 計画区域

周南市全域を対象としますが、一部、市外の地域間幹線系統の運行区域を含みます。

なお、本計画では、公共交通に関する様々な分析にあたり、生活圈等を踏まえ、市内を次の5エリア(南部、東部、西部、北部、島しょ部)に分けています。



▲エリア区分図

1.4 計画期間

本計画の計画期間は、令和8(2026)年度～令和12(2030)年度を基本としますが、進捗状況等により変更する場合があります。

1.5 対象となる交通手段

本計画において対象とする公共交通は以下のとおりとします。

▼各種交通手段と本計画の対象とする公共交通

	公共交通機関	地域の輸送資源
対象	鉄道(在来線) 路線バス 乗用タクシー 航路(大津島) コミュニティ交通	
対象外	鉄道(新幹線) 高速バス 航路(大分)	介護・福祉タクシー スクールバス 福祉有償運送 施設等の送迎

必要に応じ連携

1.6 これまでの取組状況

▶ 詳細は資料編p. ● 参照

- 平成22(2010)年度に「周南市生活交通活性化計画」を策定しました。路線バスを中心とした生活交通のサービス向上や利用促進、市民の生活交通手段の確保策などの取組を位置付けました。
- 平成27(2015)年度に「周南市地域公共交通網形成計画」を策定しました。効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの構築、利用しやすいサービスと環境の整備、関係者の役割分担と連携による公共交通を軸としたまちづくりの推進を基本方針として、取組を推進することとしました。
- 令和2(2020)年度に「周南市地域公共交通計画」を策定しました。基本的な取組方針は「周南市地域公共交通網形成計画」を踏襲しつつ、都市計画との連携やDXの拡大などを念頭に、取組を推進することとしました。次ページに、現計画において設定した評価指標の達成状況を示します。新型コロナウイルス感染症の影響が長引き、目標値に近づきつつあるものもありますが、多くの指標が未達成となっています。（今後更新予定）



▲ 現計画において位置付けた事業の取組例（左上から時計回りに：防長交通(株)へのICOCA導入、JR岩徳線利用促進事業、自動運転の実証実験、コミュニティ交通の導入、公共交通情報誌「notta!」）

▼ 現計画の評価指標の達成状況

評価指標	計画策定時	現状値	目標値	達成状況
< 全体的な評価指標 >				
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	691万人/年	580万人	691万人/年	
市内の乗合バス事業の経常収支率	54.6%	46.3%	54.6%	
公共交通を維持するための行政負担額(路線バス、コミュニティ交通、離島航路)	248百万円	309百万円	248百万円	
< 目標1 効率的で利便性の高い公共交通を提供する >				
移動手段が確保された地区の人口割合	83%	80%	88%	
コミュニティ交通の導入地区数	5地区	7地区	8地区	
< 目標2-1 公共交通を利用しやすい環境を整備する >				
主な観光施設(徳山動物園)の来訪者の公共交通(鉄道または路線バス)利用割合	6.9%	7.6%	8.0%	
停留所における民間との協働による待合環境の整備件数	1件	2件	4件	
施設等におけるGPSを活用した運行情報案内機器の整備件数	1件	1件	5件	
< 目標2-2 公共交通を利用する意識を醸成する >				
市内における公共交通の乗り方教室の年間実施回数	2回/年	1回/年	4回/年	
市内一斉ノーマイカー運動への参加事業所数	25事業所	12事業所	60事業所	
< 目標3 関係者の連携により公共交通の事業環境を確保する >				
人材育成支援制度の利用者数	5人/年	10人/年	10人/年	

※R6.3時点(今後更新予定)

1.7 施策実施における役割分担

本計画に基づく施策を円滑に進めるためには、行政だけではなく、様々な主体が役割を分担しながら連携していく必要があります。そのため、以下のとおり各主体の果たすべき役割を定めます。

▼ 施策実施における役割分担

市民	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 公共交通の積極的な利用：現に公共交通を利用している方は引き続き利用するとともに、普段は自家用車を使う方でも公共交通を利用する機会を作る。 ▶ 公共交通を守る取組の推進：公共交通の利用促進やコミュニティ交通への参画など公共交通を守るための活動に参加する。
周南市	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 公共交通の維持・確保：都市計画等の多様な分野と連携しながら、公共交通の維持・確保に向けて財政面の支援や施策を実施する。 ▶ 公共交通の活性化に向けた取組の推進：利用促進につながる施策を実施するほか、多様な主体の連携による公共交通の活性化を促進する。
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 公共交通の運営：地域に愛される公共交通を目指し、安全・安心な公共交通サービスを提供する。 ▶ 生産性向上に係る取組の推進：新技術の導入等による生産性の向上に努める。

2.1 周南市における公共交通ネットワークの現状

●幹線・支線等の状況

本市における本計画の対象となる公共交通には、JR山陽線やJR岩徳線の鉄道、路線バス、コミュニティ交通、一般乗用タクシー、徳山と大津島を結ぶ離島航路があります。

北部では、多くの地区においてコミュニティ交通の運行が行われており、広い市域をカバーしています（このほか、令和7(2025)年度に新たに1地区で「交通空白」解消緊急対策事業による実証運行を実施）。その他の地域では、路線バスが中心となっていますが、市民の多くは現計画で示している「移動手段が確保された地区」（駅から800m、バス停から300mの範囲内）にお住まいの方となっています。

周南市都市計画マスタープランにおける都市拠点では、様々な施設が集積して立地しています。拠点間の移動は、南部～西部間や南部～東部間、南部～下松市・光市間では鉄道と路線バスが、北部～南部間や北部～西部間では路線バスが、それぞれ幹線として運行されています。また、地域内の各地から拠点へのアクセスは、路線バスやコミュニティ交通等が担っています。

▼周南市の拠点の位置づけ

拠点	場所	役割
広域都市拠点	徳山港、JR徳山駅、市役所周辺	公共交通の結節点となる機能、行政、文化、商業・業務、サービス、医療・福祉機能等のあらゆる都市機能が集約した都市拠点の形成を図る。
地域都市拠点	新南陽駅周辺、熊毛総合支所、鹿野総合支所、須々万支所周辺	超高齢社会等に対応した特に医療・福祉機能の充実など、市域全体の効率的な機能の分散と役割分担等バランスのとれた都市機能の配置を図る。

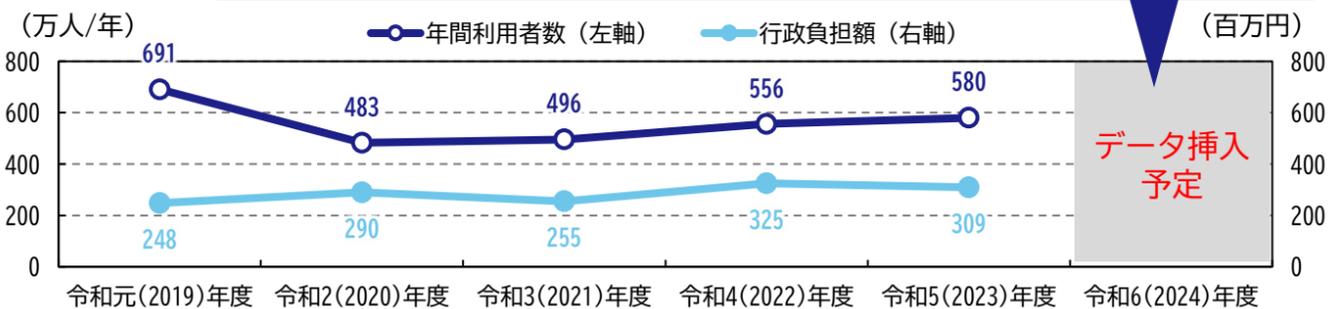
出典：周南市都市計画マスタープラン

バス路線を維持するために、本市では交通事業者を対象に、国や県と連携して補助金を支出していますが、物価高騰等に伴う運行経費の上昇に伴い、補助金額が増加傾向にあります。

公共交通の年間利用者数（延べ利用者数）は、新型コロナウイルス感染症による利用者減少から回復基調にありますが、まだ完全には回復していない状況です。

なお、全ての周南市民が今より月1回多く公共交通を利用した場合、年間利用者数は約160万人増加し、現状の約1.3倍になります。このことから、市民の皆様一人ひとりが少しでも公共交通を利用する機会を増やしていくことが大切です。

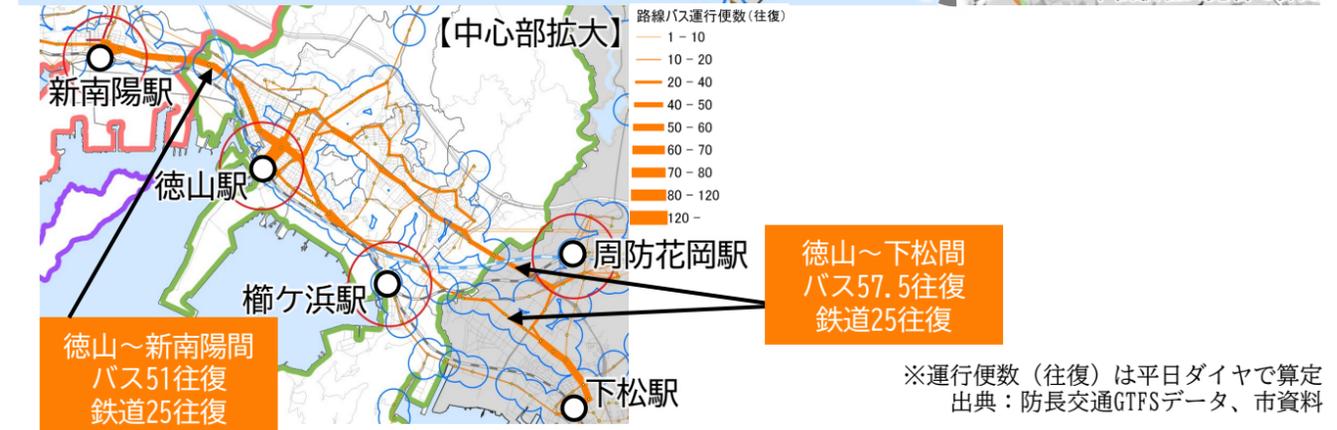
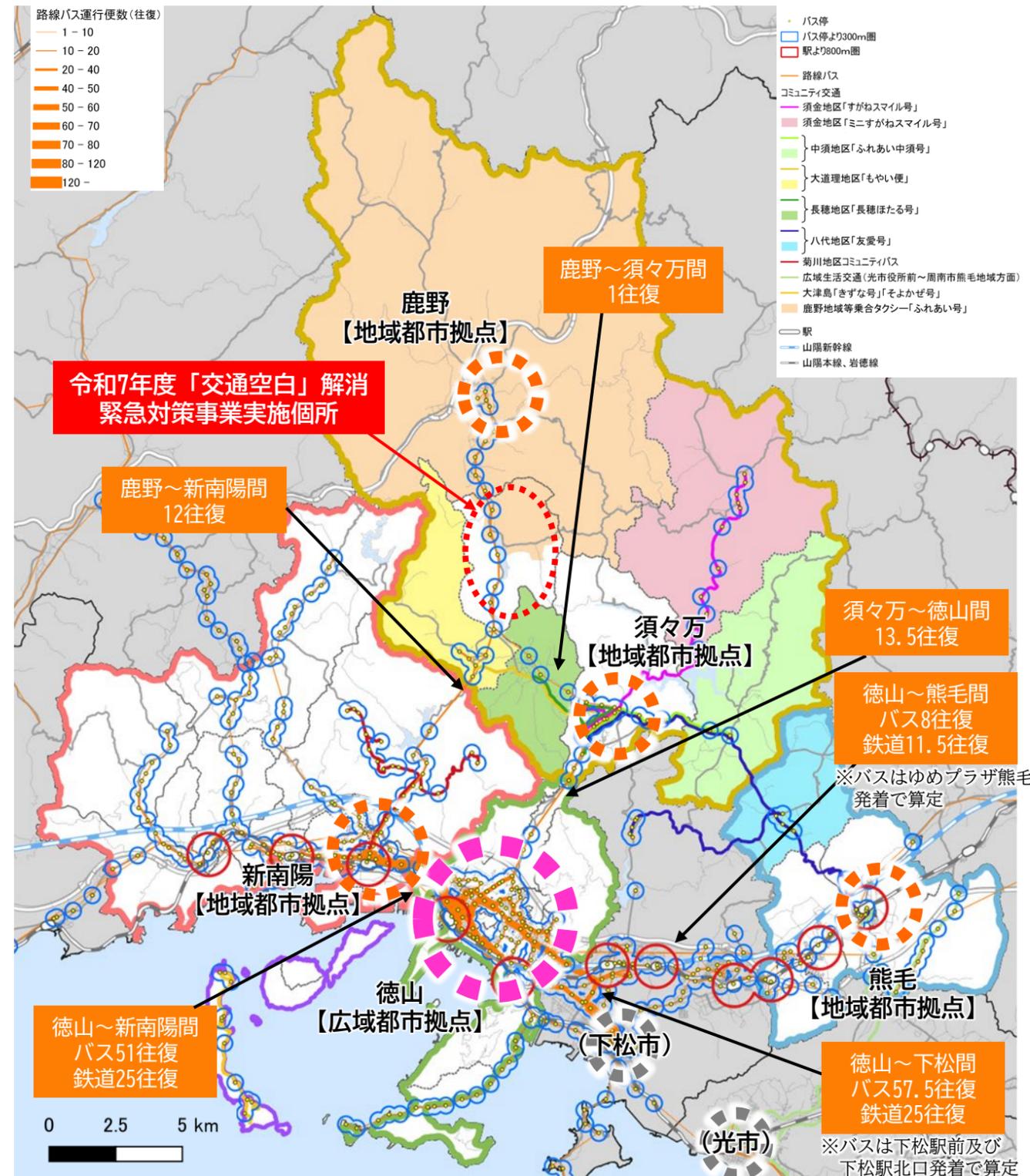
周南市民133,309人 ×月1回(年12回) → 利用者数 約160万人増 (令和7(2025)年10月31日現在) (現行比約1.3倍)



▲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）の年間利用者数と、公共交通を維持するための行政負担額（路線バス、コミュニティ交通、離島航路）の推移

●交通結節点の状況

本市の都市計画マスタープランにおいて、広域都市拠点、地域都市拠点に位置付けられる各拠点には、幹線・支線の乗継をするための交通結節点が設けられています。また、北部における交通結節点となる(仮称)徳山北部拠点施設の整備が進められています。



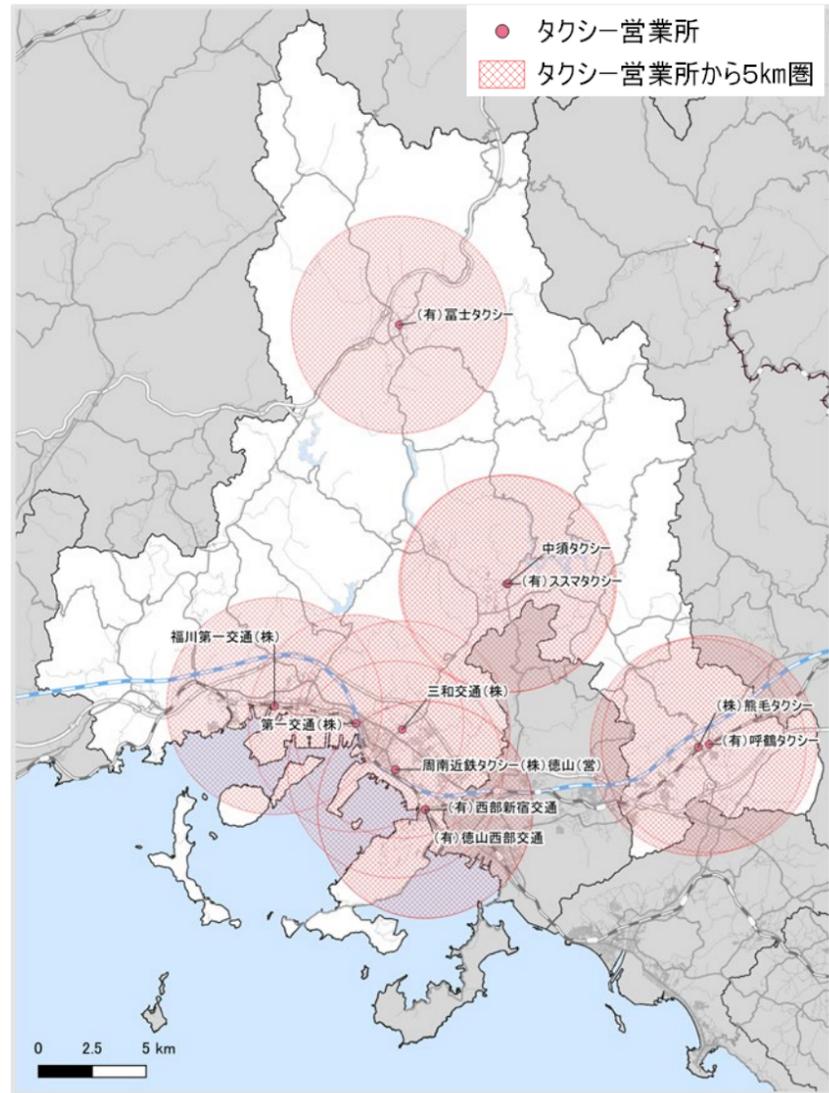
▲公共交通の運行状況と駅800m・バス停300m圏の状況

※運行便数(往復)は平日ダイヤで算定
出典：防長交通GTPSデータ、市資料

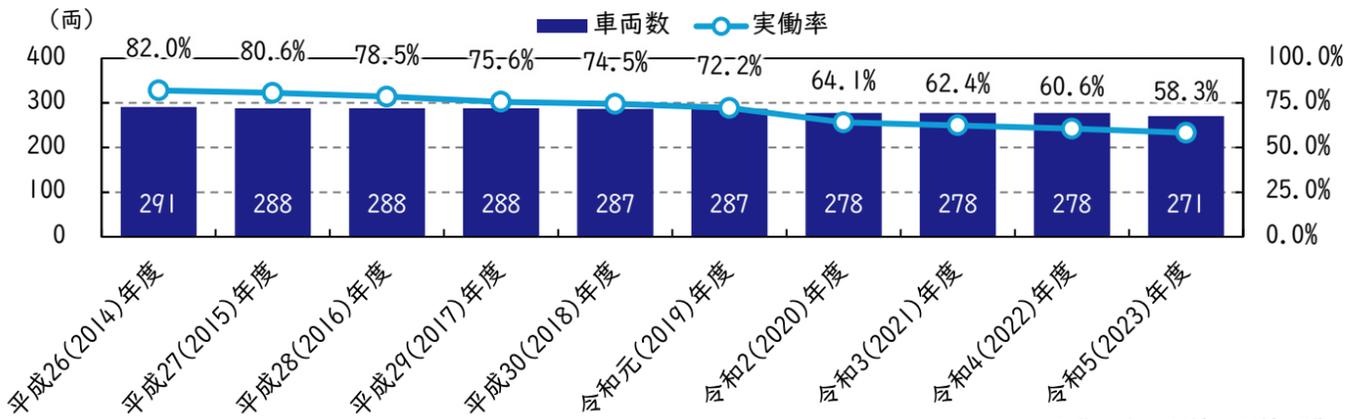
●一般乗用タクシーの状況

一般乗用タクシーは、鉄道やバス等のようなまとまった移動需要ではなく、個別の移動需要に面的に柔軟に対応しており、市民アンケート調査（資料編p●参照）によると、例えば、南部や西部においては通院目的で多く利用されています。

一方で、本市はタクシー事業の「準特定地域」に指定されており、新規参入の審査が厳格化されるとともに、増車が認可制とされており、減車後の増車には一定の制約があります。タクシー事業者としては、年々実働率が低下している状況で減車の検討をせざるを得ない一方、需要が回復した時に増車ができず、需要に対応できなくなるという状況に直面しています。



▲周南市内のタクシー営業所と営業所から5km圏の分布



▲周南市内のタクシー車両数と実働率の推移

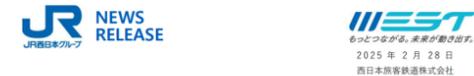
出典：中国運輸局運輸要覧

●運行の担い手の確保状況

公共交通の運行には、運転業務を担う運転士や船員に加えて、保線作業員や整備士、配車係といった運行を支える人が必要です。しかしながら、全国的にこうした運行の担い手が減少しており、高齢化も進行しています。

鉄道では、保線作業員の確保を目的として日中に運休して保線作業を行う場合があるほか、バスでは、運転士不足を背景とした減便が実施されることがあります。

このように、運行の担い手不足はサービスの見直しに直結しています。こうした事態に対応するため、国を挙げて担い手不足への対策として様々な取組を行っており、本市内ではその一環として自動運転の社会実装に向けた実証実験を行っています。

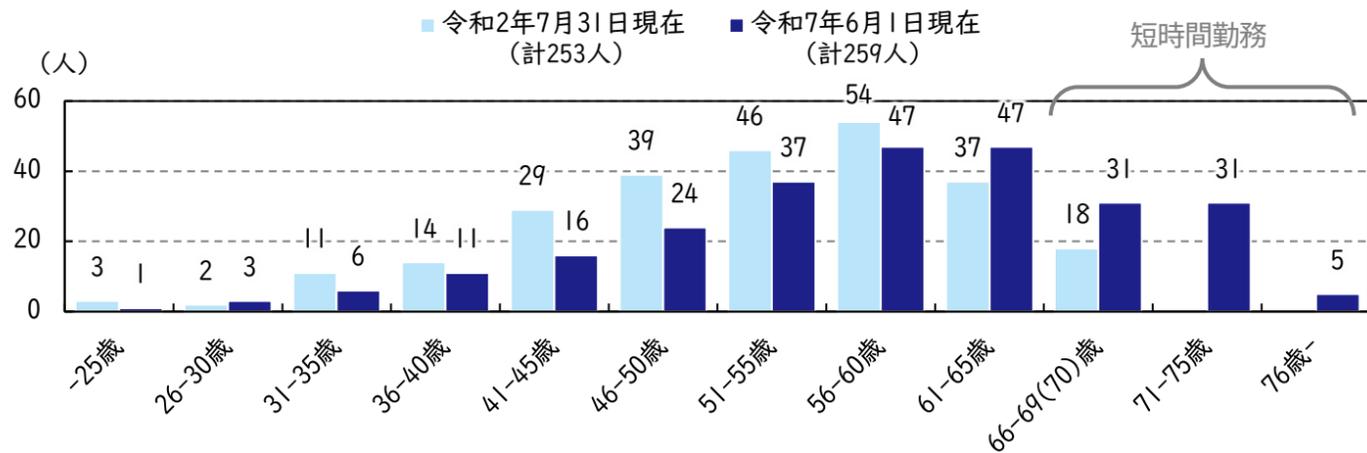


岩徳線（岩国駅～徳山駅）における
昼間時間帯集中工事に伴う列車の運休について

労働人口の減少や線路保守を担う建設業界における働き方改革の進展に伴い線路保守作業員の確保が困難となるなか、作業員の働き方改革や効率的なメンテナンス、作業の安全性向上を進めるため、一部の列車を運休し、普段は夜間を実施している工事を日中時間帯に集中的に実施します。
ご利用のお客様にはご不便をおかけしますが、ご理解とご協力をお願いします。

出典：JR西日本Webサイト

▲鉄道の日中運休の記者発表



▲防長交通の運転士の年齢構成の推移

出典：防長交通資料

●移動支援等に係る施策の取組状況

本市において、移動支援や公共交通の利用促進等を目的として、様々な部署等が施策を行っています。施策の実施にあたっては、関係部署等の間で連携していく取組を進めていく必要があります。

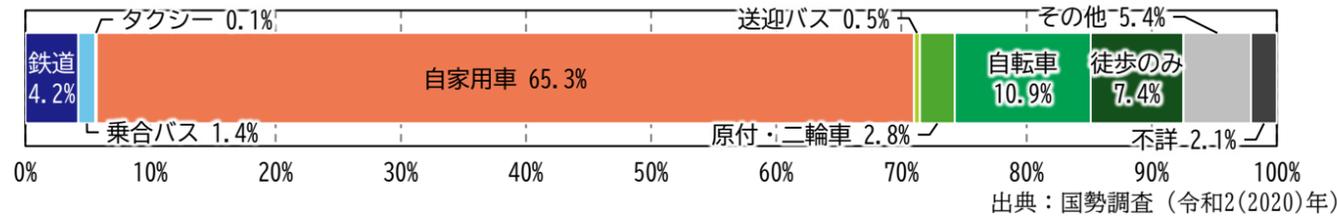
▼移動支援等に係る主な施策の内容（令和7年度時点）

高齢者バス・タクシー運賃助成	高齢者支援課	<ul style="list-style-type: none"> 75歳以上の高齢者及び74歳以下の自動車運転免許を有しない高齢者を対象に1枚200円の運賃助成券を年間48枚交付。 バスは1乗車、タクシーは運賃が1,000円未満で1枚、以降1,000円ごとに1枚利用可。
離島高齢者航路運賃助成制度	公共交通対策課	<ul style="list-style-type: none"> 島内在住の75歳以上の高齢者を対象に島内各港～徳山港間の片道船賃の助成券を年間48枚交付。
周南市高校生通学定期券購入補助制度	公共交通対策課	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスや離島航路で通学する高校生を対象に定期券の購入費用の一部を補助。 1カ月あたり9,000円を超えた額が対象。
JR岩徳線団体利用助成事業	JR岩徳線利用促進委員会	<ul style="list-style-type: none"> 8名以上で岩徳線内のいずれかの駅を乗降した場合に、乗車券の購入費用の一部を補助。
移動支援サポート事業「おでかけふくちゃんGO！」	市社会福祉協議会	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者や障害者の移動支援を目的とした車両の貸出。 原則周南市内での買い物や通院、サロン等への参加のための移動に利用可能。
介護予防・日常生活支援総合事業補助制度	地域福祉課	<ul style="list-style-type: none"> 条件に当てはまる高齢者の買い物支援や移動支援を行うグループ活動に対し、活動費を補助。

2.2 周南市におけるお出かけに関する現状診断

●お出かけの概況

令和2(2020)年国勢調査によると、通勤通学目的では、下松市や光市、防府市、山口市への移動もみられますが、多くは市内で完結する移動となっており、代表交通手段では自家用車が65%、鉄道や乗合バスが5%程度の分担率となっています。



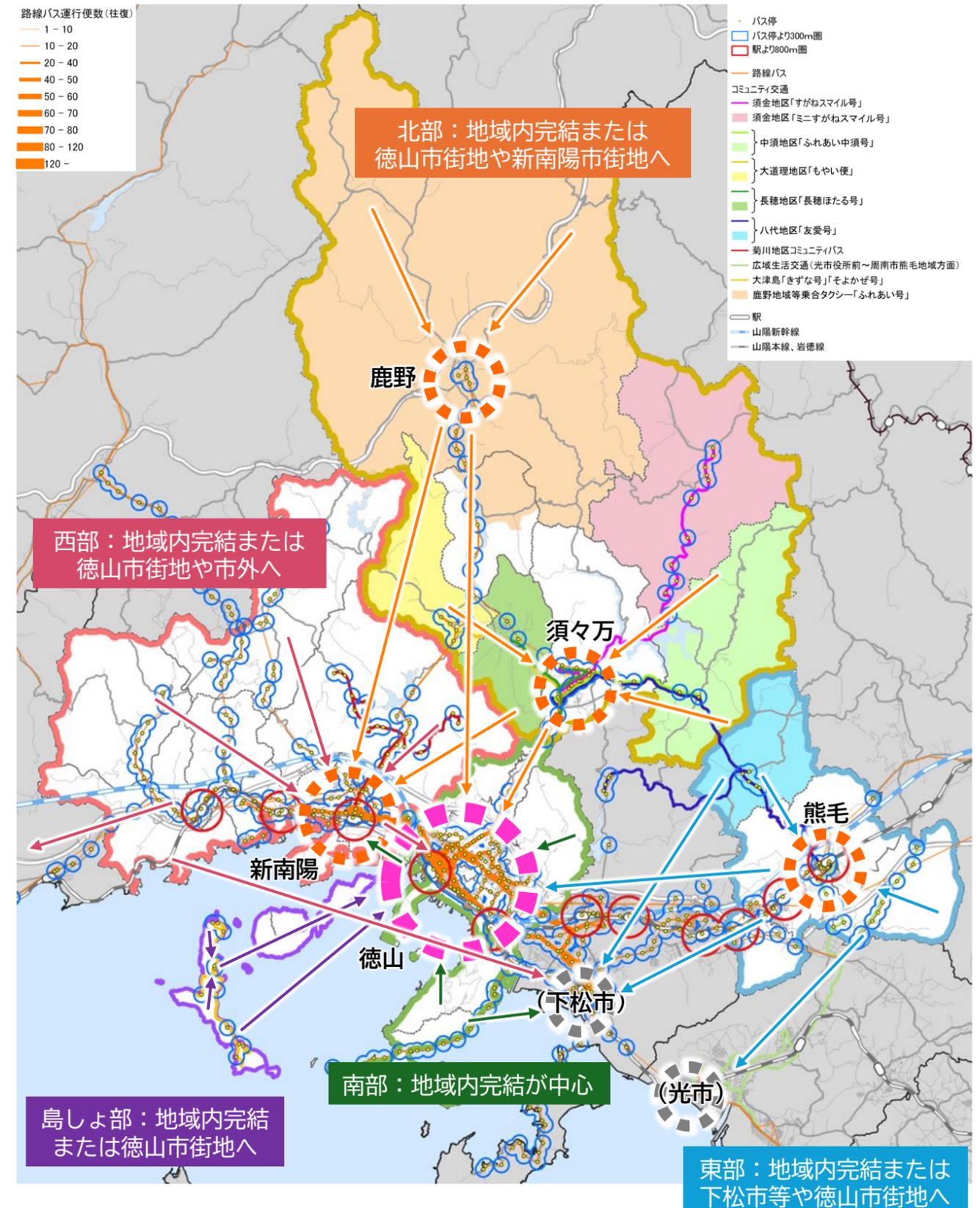
▲周南市における通勤通学の代表交通手段分担率

また、市民アンケートの結果から、地区別の大きな移動状況は右図及び下表のとおりとなっています。以下で示すとおり、地域によって行先や移動手段が異なることから、地域に合わせた対策が必要となります。

▼周南市民の移動の概況

S	行き先	移動手段
南部	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 地域内（徳山市街地）完結の移動が多い。 ◆ 新南陽市街地や市外（下松市等）への移動もみられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 地域内の場合、車（自分で運転）の分担率は、通勤通学・買い物・通院のいずれも60～75%程度であり、他地域と比べると低い。 ◆ 通勤通学における公共交通の分担率は、地域内完結移動で鉄道が2%、バスが7%、新南陽市街地への移動で鉄道が11%、バスが8%、市外（下松市等）への移動で鉄道が16%、バスが13%である。
西部	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 地域内（新南陽市街地）完結の移動が多い。 ◆ 徳山市街地や市外（下松市や防府市等）への移動もみられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 地域内の場合、車（自分で運転）の分担率は、通勤通学・買い物・通院のいずれも65～80%程度であり、やや高い。 ◆ 通勤通学における公共交通の分担率は、徳山市街地への移動で鉄道が16%、バスが10%、市外（下松市や防府市等）への移動で鉄道が16%、バスが2%である。
東部	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 地域内（熊毛市街地）完結の移動や市外（下松市や光市等）への移動が多い。 ◆ 徳山市街地への移動もみられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 地域内の場合、車（自分で運転）の分担率は、通勤通学・買い物で80～95%程度と高いが、通院のみ60～70%程度で徒歩の分担率が高い。 ◆ 通勤通学における公共交通の分担率は、地域内完結移動で鉄道が9%、バスが0%、徳山市街地への移動で鉄道が28%、バスが10%である。
北部	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 鹿野地区の人は地域内（鹿野市街地）完結の移動や新南陽市街地、徳山市街地への移動が多い。 ◆ その他の地区の人は地域内（須々万市街地）や徳山市街地、市外（下松市等）への移動が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 地域内の場合、車（自分で運転）の分担率は、通勤通学・買い物・通院のいずれも70～85%程度であり、やや高い。 ◆ 通勤通学における公共交通の分担率は、徳山市街地への移動でバスが16%、市外（下松市等）への移動で鉄道が11%、バスが16%である。
島しょ部	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 地域内完結の移動や徳山市街地への移動が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 島内は徒歩やコミュニティバスの利用が多く、島内移動で航路はあまり使われていない。

出典：大津島島民アンケート調査（令和6(2024)年）、市民アンケート調査(令和7(2025)年)



出典：防長交通GTFSデータ、大津島島民アンケート調査（令和6(2024)年）、市民アンケート調査(令和7(2025)年)

▲公共交通の運行状況と駅800m・バス停300m圏と主な市民の移動イメージ

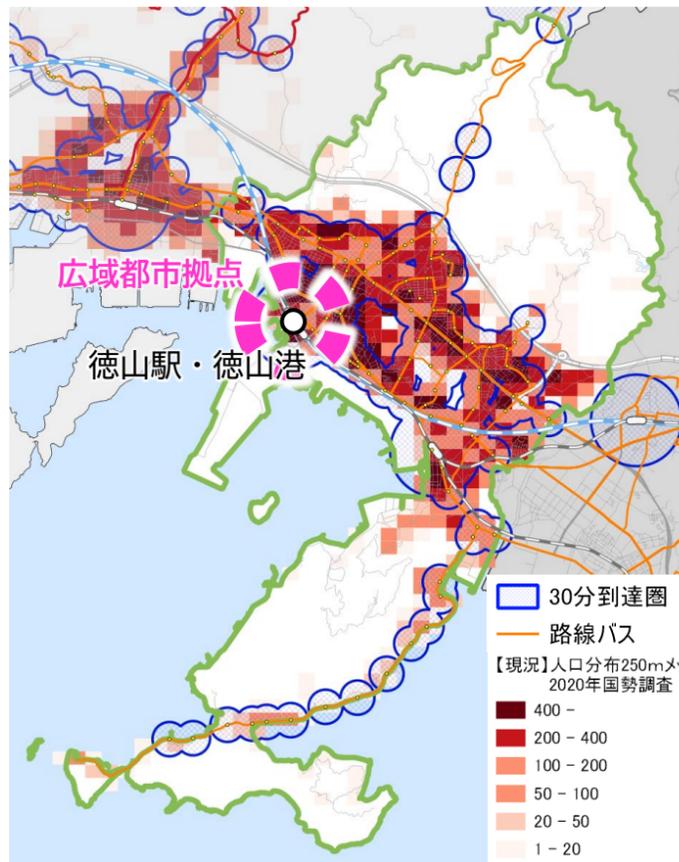
●各都市拠点へのアクセス状況

周南市都市計画マスタープランにおいて、広域都市拠点、地域都市拠点が設定されています。これらの都市拠点に公共交通で30分以内に到達できる場所（30分到達圏）を地域ごとに整理すると、以下のとおりとなります。

30分到達圏の定義

各都市拠点における交通結節点まで鉄道・路線バス・コミュニティ交通で到着する範囲として、次の①～③のいずれかに該当する範囲。
 ①「30分以内に到着する駅」から半径800m
 ②「30分以内に到着するバス停」から半径300m
 ③30分以内に到着する区域運行の範囲

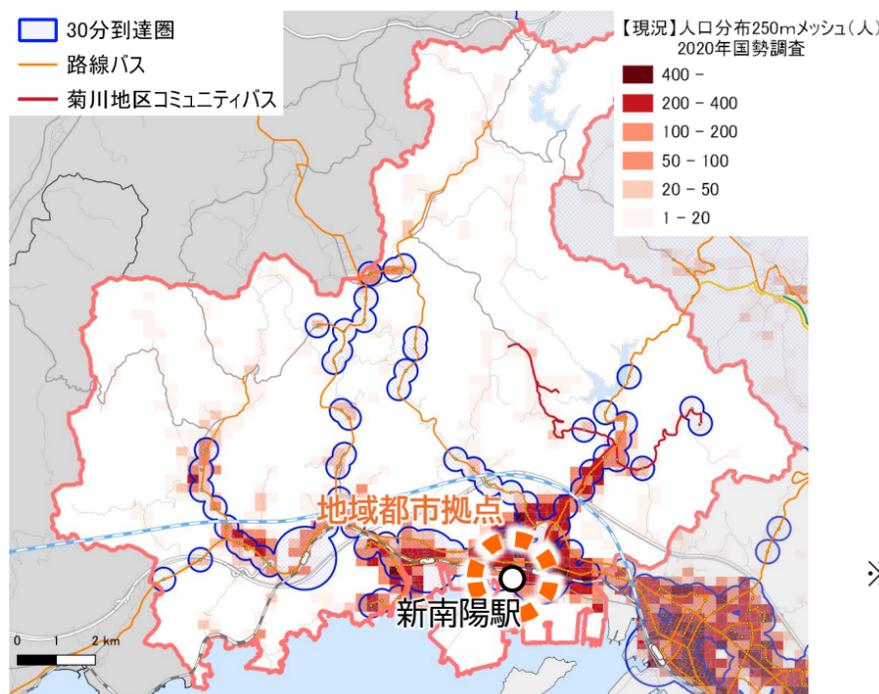
<南部>



広域都市拠点	徳山(徳山港、JR徳山駅、市役所周辺)
広域交通結節点	徳山駅・徳山港
交通手段	鉄道、路線バス
南部地域人口	67,660人
30分到達圏内人口	55,588人
割合	82.2%

※市民アンケートで自宅からバス停まで歩いて行ける範囲にあると回答した人の割合：94.5%

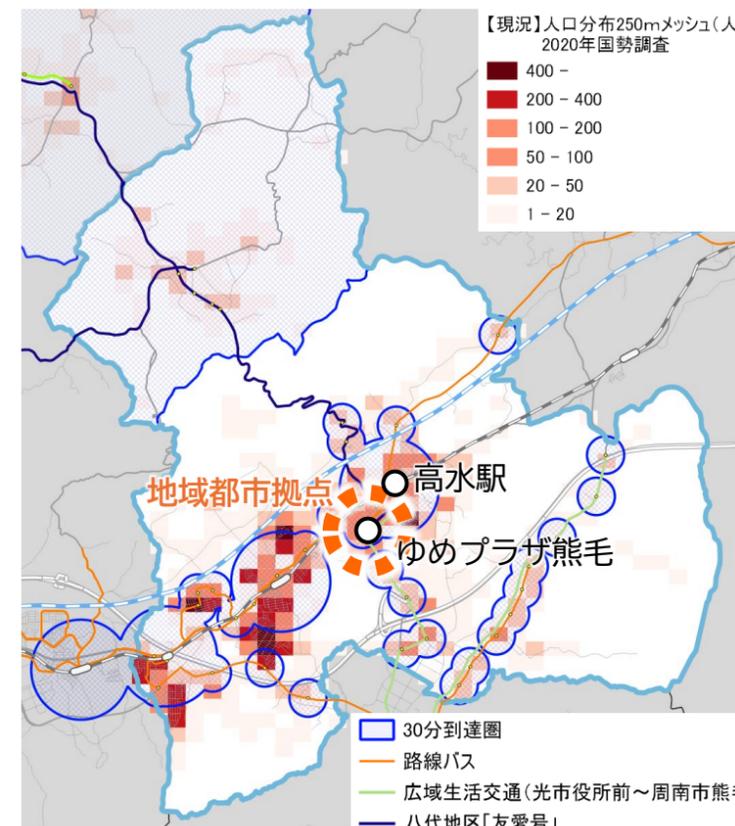
<西部>



地域都市拠点	新南陽(新南陽駅周辺)
主要交通結節点	新南陽駅
交通手段	鉄道、路線バス、コミュニティ交通
西部地域人口	44,020人
30分到達圏内人口	33,495人
割合	76.1%

※市民アンケートで自宅からバス停まで歩いて行ける範囲にあると回答した人の割合：90.6%

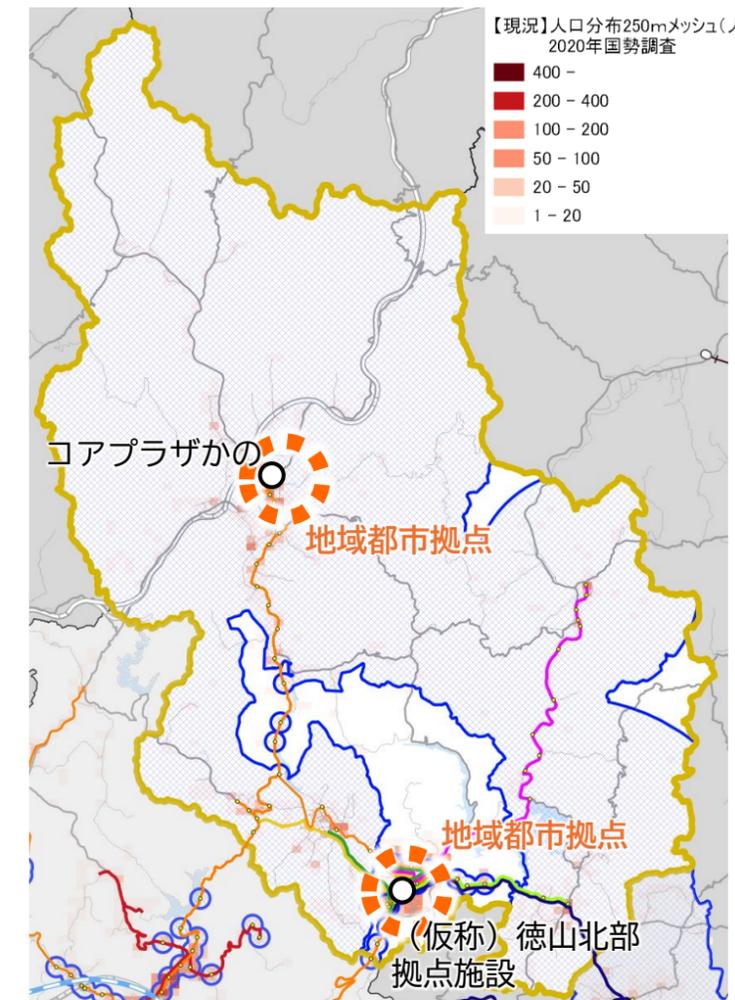
<東部>



地域都市拠点	熊毛(熊毛総合支所周辺)
主要交通結節点	ゆめプラザ熊毛
交通手段	鉄道、路線バス、コミュニティ交通
東部地域人口	14,771人
30分到達圏内人口	13,327人
割合	90.2%

※市民アンケートで自宅からバス停まで歩いて行ける範囲にあると回答した人の割合：89.0%

<北部>



地域都市拠点	須々万(仮称)徳山北部拠点施設周辺 鹿野(鹿野総合支所周辺)
主要交通結節点	(仮称)徳山北部拠点施設、コアプラザかの
交通手段	路線バス、コミュニティ交通
北部地域人口	9,593人
30分到達圏内人口	7,525人
割合	78.4%

※市民アンケートで自宅からバス停まで歩いて行ける範囲にあると回答した人の割合：77.5%

人口データの出典：令和2(2020)年国勢調査
時刻表の出典：防長交通、市資料(令和7(2025)年10月時点)

3.1 周南市の公共交通の問題点

本市における公共交通の問題点は、以下の5つに整理されます。

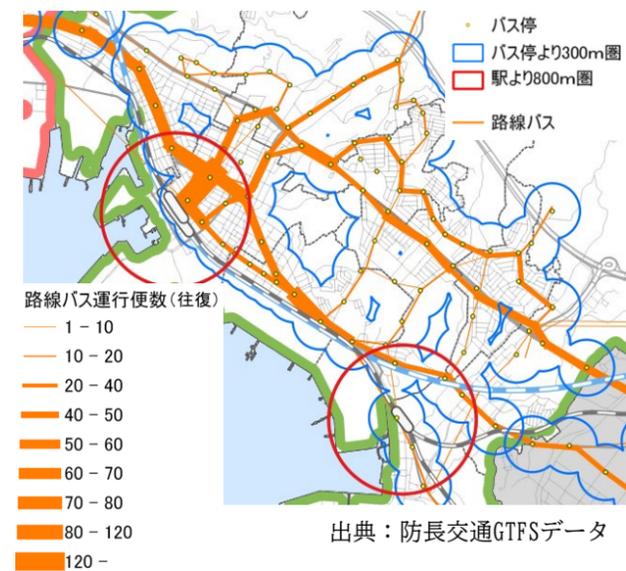
①沿岸部では公共交通のサービス水準の高さに対して利便性が低い

南部や西部などの沿岸部は、人口集積により移動需要が多く、鉄道や路線バスが運行するサービス水準の高い地域です。

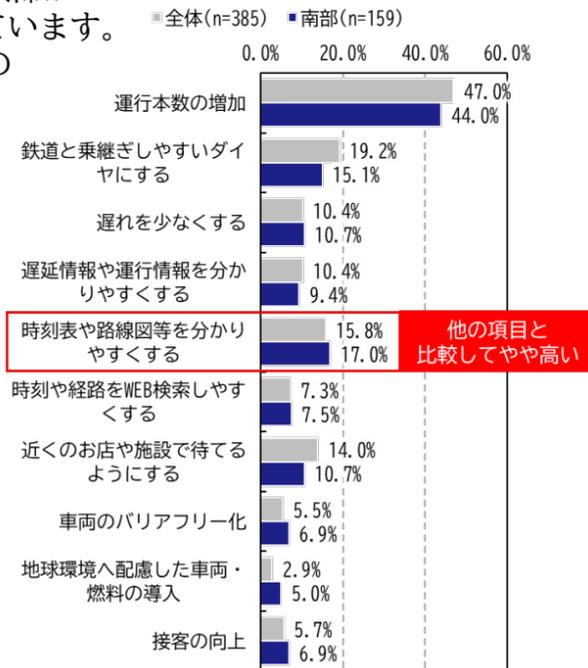
しかし、路線バスの運行間隔が不均等であるほか、同じ起終点でも便によって経路が異なり、運行ルートが複雑で分かりづらいという声も存在します。一方、鉄道では、JR徳山駅で停車する時間が10分以上あり、徳山駅を通過する東西方向の移動が不便な場合があります。

加えて、自家用車利用の集中により通勤時等に渋滞が発生し、朝夕を中心に路線バスの定時性が低下しています。

これらにより、サービス水準は高いものの実際の利便性が低い状況となっています。



▲徳山駅周辺の運行経路と運行頻度



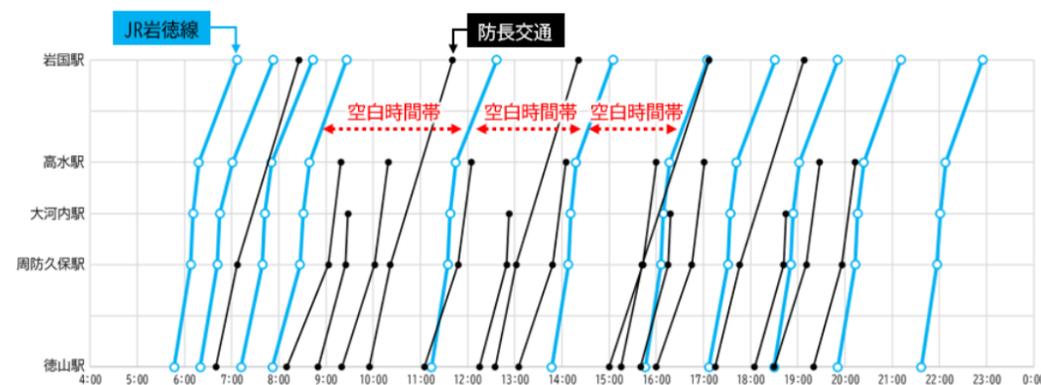
出典：市民アンケート調査(令和7(2025)年)
▲市全体と南部にお住まいの市民が挙げる路線バスの改善点

②中山間地域等では移動ニーズの分散化が進行するおそれがある

沿岸部以外の地域はエリアが広く人口密度が低いいため、移動ニーズが分散し、鉄道や路線バスでは十分に対応しきれず、移動が自家用車中心の生活が続いています。

今後、人口減少に伴う高校統廃合などにより、移動ニーズの分散化がさらに進んでいくおそれがあります。

自家用車中心の生活が定着し、公共交通の利用者が減少すると、今後も減便や空白時間帯が発生し、その結果、さらに自家用車利用が固定化される悪循環に陥り、移動ニーズに対する公共交通の対応力が著しく低下することが懸念されます。

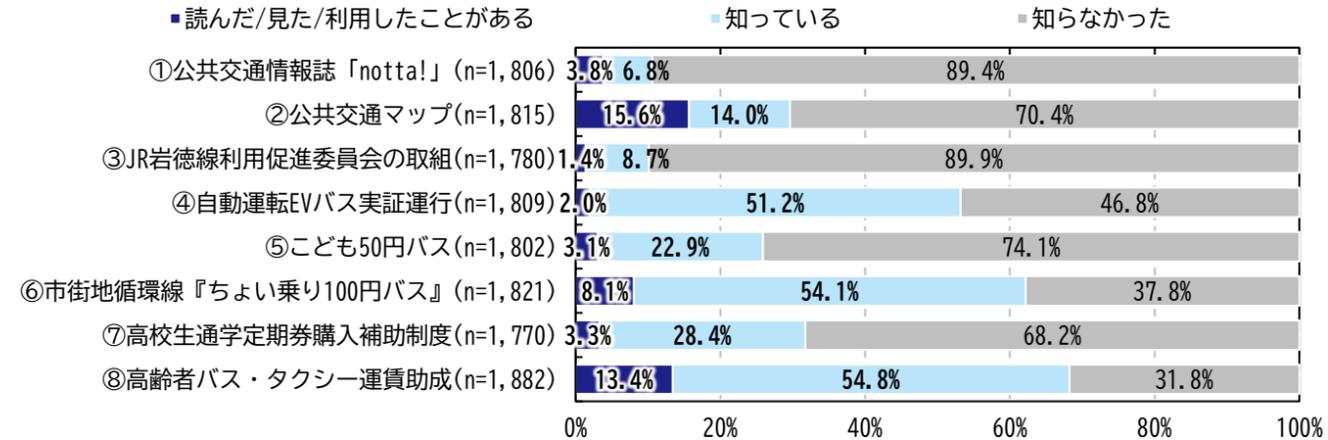


▲鉄道の空白時間帯発生例

③公共交通の情報が分かりづらい

本市では公共交通に関する様々な情報発信等の施策を、行政・事業者が連携して進めてきました。しかし、その施策に係る情報が広く認知されている状況ではありません。

また、公共交通を普段利用しない自家用車中心の生活をしている方にとっては、公共交通に乗る機会が限られることから、乗り方、運行経路、運賃等の公共交通に関する情報が認知されにくいと考えられます。



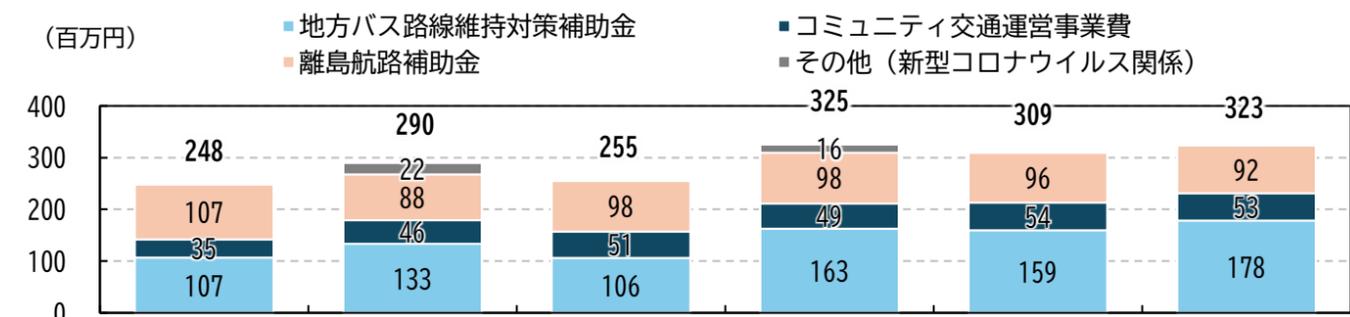
▲各種施策の認知度

出典：市民アンケート調査(令和7(2025)年)

④公共交通の運営費増加により市の財政負担が増加傾向にある

人件費や燃料代の増加に伴い、公共交通の運行に係る経費が増加傾向にあり、それを支える市の補助金額も年々増加傾向にあります。物価上昇に対応した適切な運賃改定が必要な時期にありながら、現状では価格転嫁が十分に進んでおらず、市の財政負担がさらに増加しています。

このような状況下で、市の限られた財源の中で公共交通の維持に係る財政負担が増加すると、利用促進や利便性向上等に向けた取組が後回しになり、利用者減少と財政負担増加の悪循環に陥るおそれがあります。



▲公共交通を維持するための行政負担額の推移

出典：市資料

⑤公共交通の運行を支える担い手不足により安定的なサービス提供が困難になっている

公共交通の運行を支える担い手の不足が深刻化しており、運転士や船員だけでなく、バスの整備士や鉄道の保線作業員など、運行を支える様々な業種で人員不足と高齢化が同時に進展しています。

交通事業者は採用活動の強化や労働環境・雇用環境の改善に取り組んでいるものの、抜本的な解決には至っていない状況にあります。

既に鉄道では保線作業員の確保のために日中時間帯の運休を余儀なくされ、バスでは運転士不足に2024年問題も相まって減便が発生しているなど、公共交通の安定的なサービス提供そのものが脅かされています。

▶ データ等は本編p.7参照

3.2 周南市の公共交通における課題

本市における公共交通の課題は、以下の4つに整理されます。

それぞれの課題の解決に向けた取組を進めることで、車に頼りすぎなくても、公共交通を上手に使いながら生活を営むことのできる都市を目指していく必要があります。

①既存の資源を活かした利便性の確保

沿岸部における利便性の低さの解消や中山間地域等での公共交通での移動ニーズへの対応のため、交通手段間や交通手段同士の連携により空白時間帯の補完や接続の改善等の利便性向上を図る必要があります。

また、人口減少に伴う拠点機能低下に対応するため、都市機能を集約したまとまりのある都市づくりと連携し、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を形成する必要があります。

さらに、関係者間の連携により外出機会の創出と公共交通利用の促進を図ることで、利用者増加と利便性向上の好循環を生み出すことが求められます。

※市民アンケート調査で「地域の移動を確保するために、様々な主体が協力して、既存の送迎サービス等を活用することが必要だ」という質問に「非常にそう思う」「そう思う」と回答した人の割合：73.8%

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を維持していくため、市民の理解も得ながら、適切な運賃改定や、国・県・市・事業者・利用者の費用負担構造の見直しをすることで、交通事業者の経営基盤の強化と持続可能性の向上を図り、安定的なサービス提供体制を確保する必要があります。

また、利用促進や利便性向上等の施策にも適切に予算配分を行うことで利用者増加を図り、公共交通を維持するための行政負担の軽減を実現することが求められます。

※市民アンケート調査で「公共交通を維持するために、運賃の値上げはやむを得ない」という質問に「非常にそう思う」「そう思う」と回答した人の割合：65.7%

③情報発信の強化

公共交通の情報が分かりづらいだけでなく、そもそも公共交通を利用する発想にならなかつたり、公共交通の使い方が分からなかつたりする状況があるため、認知度向上を図る必要があります。自家用車中心の生活をしている方に対して、公共交通の情報を効果的に伝える仕組みづくりが重要です。

また、関係者間の連携により外出機会を増やす取組を推進し、その中で公共交通を上手に活用する方法を提案・啓発することで、公共交通に対する理解促進と利用意欲の向上を実現することが求められます。

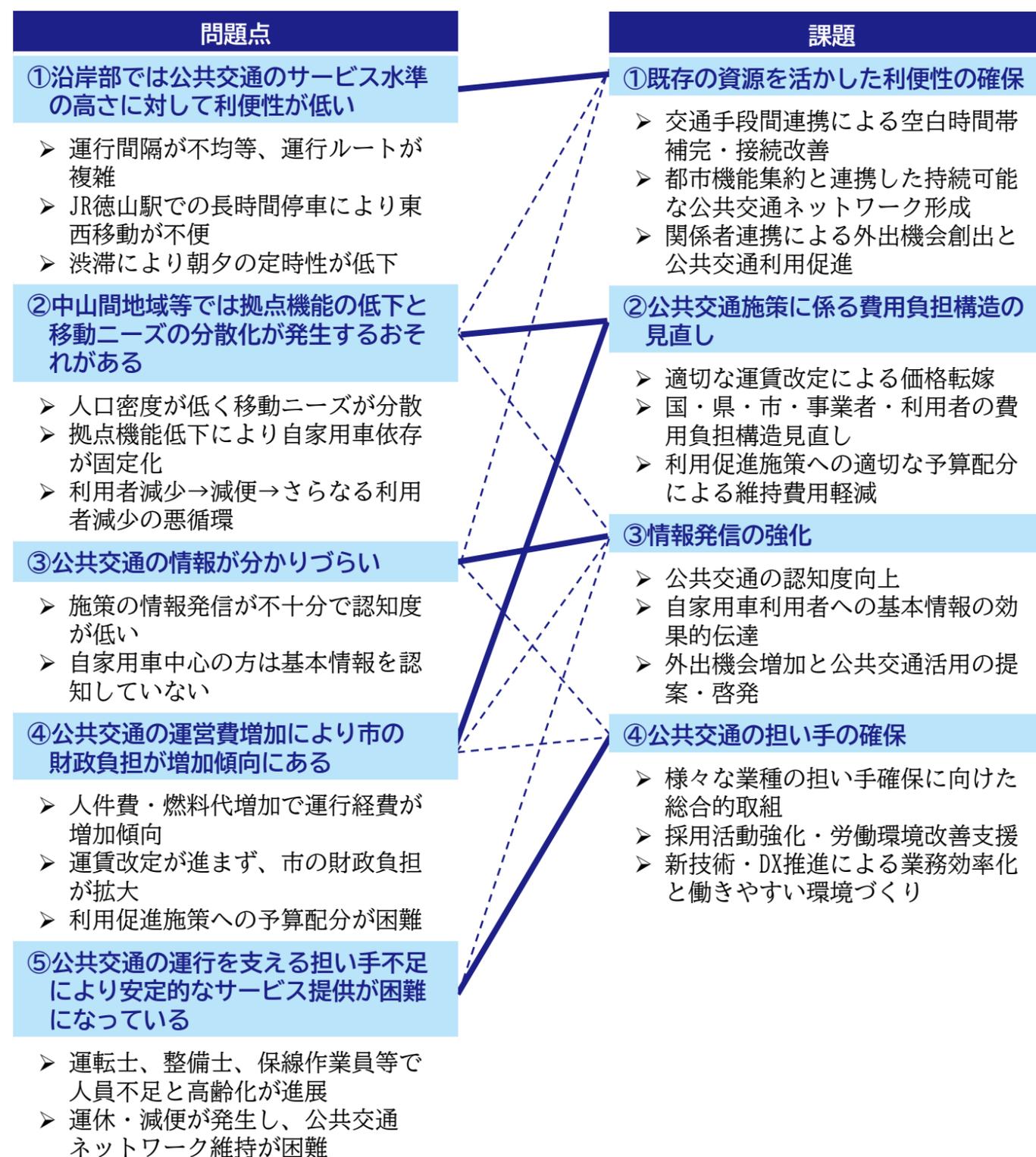
※市民アンケート調査で「公共交通を維持するために、地域が主体となって利用促進をするような協力体制も必要だ」という質問に「非常にそう思う」「そう思う」と回答した人の割合：70.4%

④公共交通の担い手の確保

安定的なサービス提供が困難になっている状況を改善するため、運転士や船員だけでなく、整備士や保線作業員など運行を支える様々な業種の担い手確保に向けた総合的な取組が必要です。交通事業者による採用活動強化や労働環境・雇用環境の改善を支援するとともに、業界全体の魅力向上を図ることが重要です。

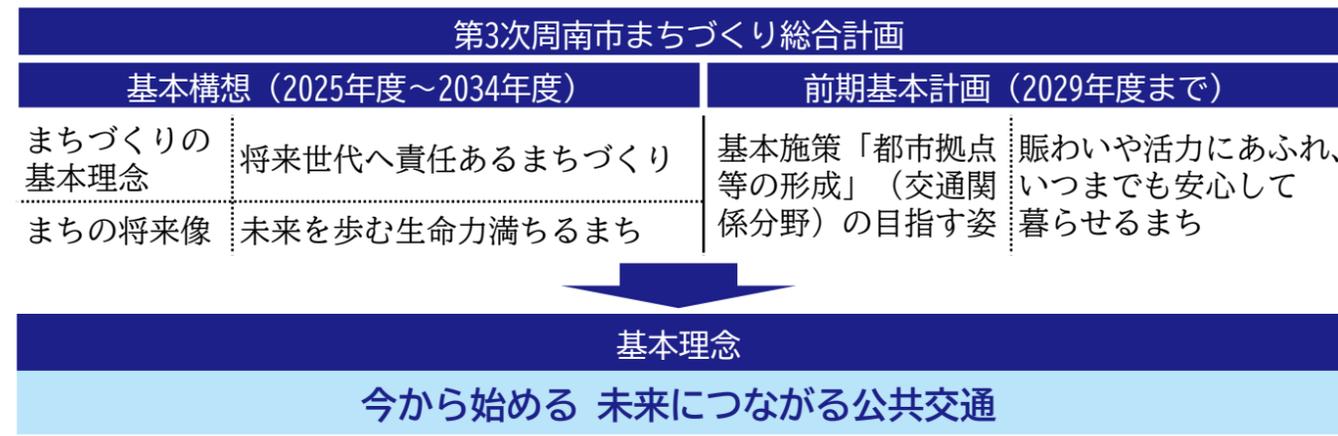
また、新技術の活用やDXの推進により業務効率化と働きやすい環境づくりを進め、若年層をはじめとした多様な人材の参入を促進する必要があります。

本市における公共交通の問題点と課題の関係を整理すると、以下のとおりとなります。これらの問題点と課題が複数項目で関連しあっています。



3.3 公共交通施策の基本的な考え方（理念）

第3次周南市まちづくり総合計画で示されている本市のまちづくりの基本理念や将来像を踏まえ、本計画における公共交通施策の基本的な考え方（理念）を以下のとおり定めます。



公共交通は、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を形成するための重要なツールです。将来世代が安心して暮らせる持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、市民一人ひとりが「今」から公共交通を積極的に利用し、支えていくことが必要です。「今」の取組が「未来」の豊かな暮らしと活力ある地域社会の実現につながることを共通認識として、みんなで育てる公共交通を目指します。

3.4 本市の目指すべき暮らしの姿と公共交通ネットワーク

3.4.1 交通ネットワークの方向性

本計画における交通結節点の位置づけ、鉄道、航路、路線バス、コミュニティ交通といったそれぞれの交通手段が果たすべき役割等を明確にするため、本市の公共交通ネットワークの方向性を以下のとおり定めます。

▼交通結節点の位置づけと方向性

分類	位置づけ	該当場所	将来の方向性
広域交通結節点	本市において中心的な場所にあり、幹線同士、あるいは幹線・支線の乗継が可能な場所	徳山駅・徳山港	<ul style="list-style-type: none"> ● 幹線同士、あるいは幹線・支線の円滑な乗継が可能となるよう整備を行う。 ● タクシーや自家用車、自転車との連携についても考慮する。
主要交通結節点	各エリアにおいて中心的な場所にあり、幹線・支線の乗継が可能な場所	西部 新南陽駅	<ul style="list-style-type: none"> ● 幹線・支線の円滑な乗継が可能となるよう整備を行う。 ● タクシーや自家用車、自転車との連携についても考慮する。
		東部 ゆめプラザ熊毛バス停	
		北部 (仮称)徳山北部拠点施設、コアプラザかのバス停	
交通結節点	幹線・支線の乗継が可能な場所	その他の鉄道駅、道の駅ソレーネ周南、馬島港、刈尾港	<ul style="list-style-type: none"> ● 幹線・支線の円滑な乗継が可能となるよう整備を行う。 ● 自家用車、自転車との連携についても考慮する。

▼各交通手段の役割分担の方向性

分類	役割	対象交通手段	将来の方向性
都市間幹線	周辺都市との連絡	JR山陽線、JR岩徳線、路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 国・県と協調して周辺都市との連携を図るため、必要なサービス水準を検討し、維持・確保に努める。 ● 近隣自治体との広域連携を考慮する。 ● 速達性、定時性、輸送力を中心にサービスを考える。
地域間幹線	市内拠点間の連絡	JR山陽線、JR岩徳線、路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内における広域都市拠点・地域都市拠点間の連携を強化するため、必要なサービス水準を検討し、維持・確保に努める。 ● 都市間幹線や支線との円滑な乗継に可能な限り配慮する。 ● 速達性、定時性、輸送力を中心にサービスを考える。
支線	周辺地域から各拠点や交通結節点との連絡	路線バス、コミュニティ交通、大津島航路	<ul style="list-style-type: none"> ● 各地域内における市民の生活を支えるため、必要なサービス水準を検討し、維持・確保に努める。 ● 都市間幹線や地域間幹線との円滑な乗継に可能な限り配慮する。 ● 持続性・柔軟性を中心にサービスを考える。
その他	個別のきめ細かな移動需要への対応	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 各地域内における市民の生活を支えるため、事業の維持・確保に努める。

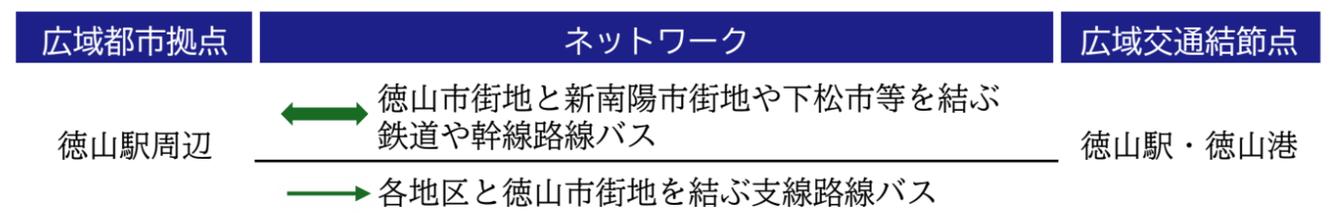
3.4.2 本市の目指すべき暮らしの姿

基本理念の内容を踏まえ、本計画の計画期間終了後に達成を目指す本市の暮らしの姿（地域別）を以下のとおり定めます。

<南部>



達成を目指す暮らしの姿	
通勤通学	▶ 徳山市街地へは路線バス、新南陽市街地や下松市へは路線バスやJRを利用して行くことができる。
買い物	▶ 身近な買い物は、徒歩・自転車圏内で完結する。 ▶ その他の買い物は、徳山市街地へ路線バスやタクシー等を利用して行くことができる。
通院	▶ 日常の通院は徒歩・自転車圏内のかかりつけ医を利用することができる。 ▶ 総合病院等を受診する場合でも、路線バスやタクシー等を利用して行くことができる。 ※ バス・タクシー運賃助成券などの施策を活用することができる。

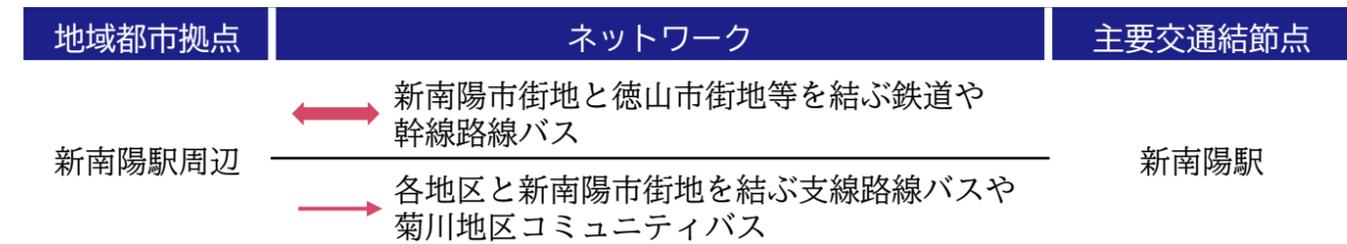


<西部>



達成を目指す暮らしの姿	
通勤通学	<ul style="list-style-type: none"> 徳山市街地や下松市、防府市へは路線バスやJRを利用して行くことができる。 鉄道駅までは自転車や路線バス、送迎で行くことができる。
買い物	<ul style="list-style-type: none"> 身近な買い物は、徒歩・自転車圏内で完結する。 その他の買い物は、新南陽市街地や徳山市街地へ路線バスやタクシー等を利用して行くことができる。
通院	<ul style="list-style-type: none"> 日常の通院は徒歩・自転車圏内のかかりつけ医を利用することができる。 総合病院等を受診する場合でも、路線バスやタクシー等を利用して行くことができる。

※ バス・タクシー運賃助成券などの施策を活用することができる。

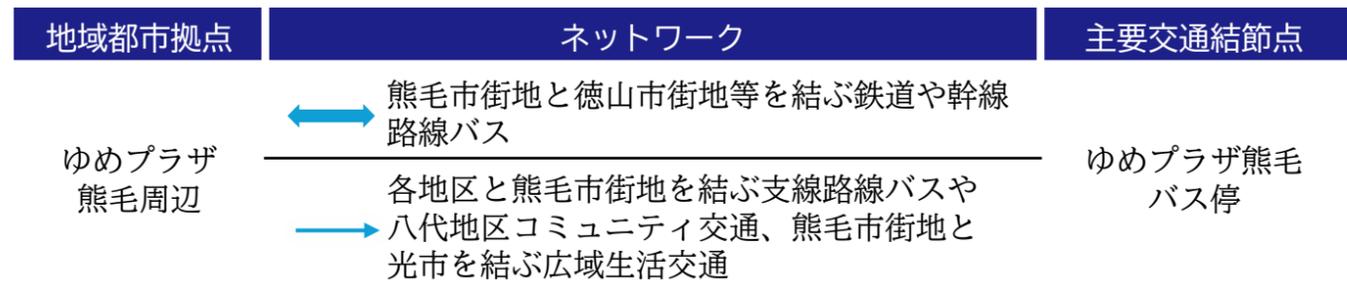


<東部>



達成を目指す暮らしの姿	
通勤通学	<ul style="list-style-type: none"> 徳山市街地や下松市へは路線バスやJRを利用して行くことができる。光市へは広域生活交通とJRを利用して行くことができる。 鉄道駅までは自転車や路線バス、送迎で行くことができる。
買い物	<ul style="list-style-type: none"> 身近な買い物は、徒歩・自転車圏内で完結する。 その他の買い物は、熊毛市街地や徳山市街地、下松市へ路線バスやタクシー等を利用して行くことができる。
通院	<ul style="list-style-type: none"> 日常の通院は徒歩・自転車圏内のかかりつけ医を利用することができる。 総合病院等を受診する場合でも、路線バスやタクシー等を利用して行くことができる。

※ バス・タクシー運賃助成券などの施策を活用することができる。



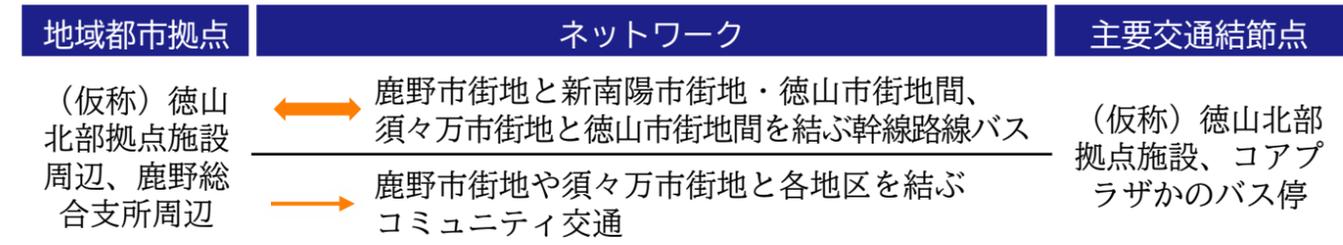
<北部>



達成を目指す暮らしの姿	
通勤通学	<ul style="list-style-type: none"> 新南陽市街地や徳山市街地へは路線バスを利用して行くことができる。 交通結節点までは自転車やコミュニティ交通、送迎で行くことができる。
買い物	<ul style="list-style-type: none"> 身近な買い物は、徒歩圏内（移動スーパーや宅配スーパー含む）で完結または地域都市拠点へコミュニティ交通やタクシー等を利用して行くことができる。 その他の買い物は、徳山市街地や新南陽市街地へ路線バスやタクシーを利用して行くことができる。
通院	<ul style="list-style-type: none"> 日常の通院は徒歩・自転車圏内またはコミュニティ交通でかかりつけ医を利用することができる。 総合病院等を受診する場合でも、路線バスやタクシー等を利用して行くことができる。

※ バス・タクシー運賃助成券などの施策を活用することができる。
 ※ 北部における移動スーパーの利用割合：23.3%
 ※ 北部における宅配スーパーの利用割合：23.7%

出典：市民アンケート調査(令和7(2025)年)

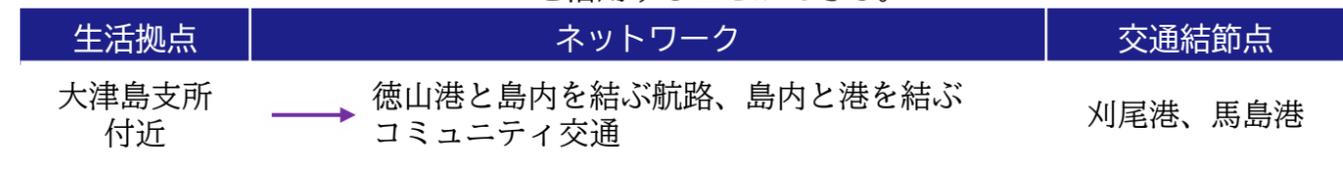


<島しょ部>



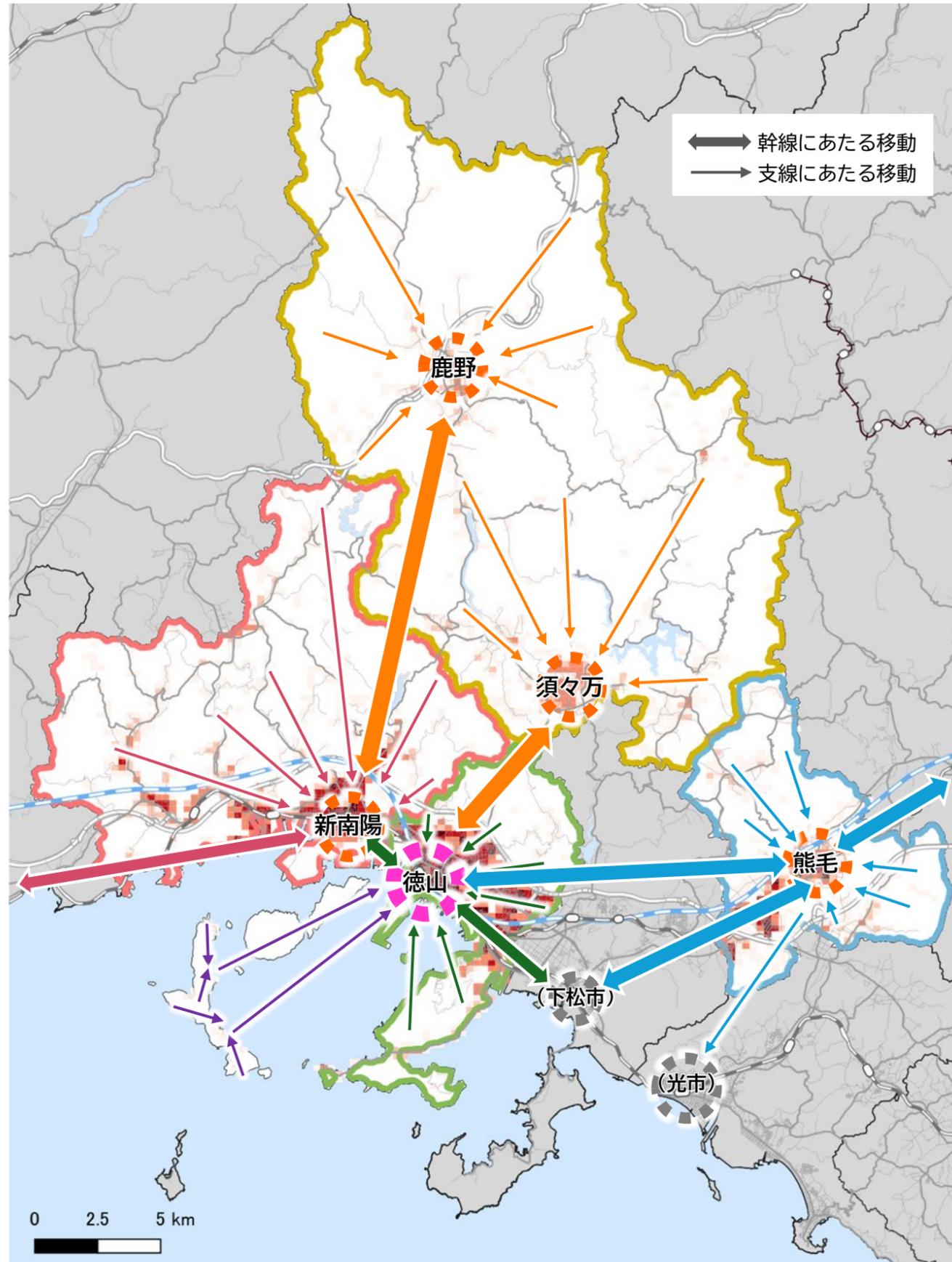
達成を目指す暮らしの姿	
通勤通学	<ul style="list-style-type: none"> 徳山市街地へは航路を利用して行くことができる。
買い物	<ul style="list-style-type: none"> 身近な買い物は、島内（移動スーパー含む）ではコミュニティ交通、徳山市街地へは航路を利用して行くことができる。 その他の買い物は、徳山市街地へ航路を利用して行くことができる。
通院	<ul style="list-style-type: none"> 日常の通院は徒歩・自転車圏内またはコミュニティ交通で診療所を利用することができる。 総合病院等を受診する場合でも、航路と路線バスやタクシー等を利用して行くことができる。

※ 離島航路助成券やバス・タクシー運賃助成券などの施策を活用することができる。



3.4.3 本市の目指すべき公共交通ネットワーク

以上の内容を踏まえ、本市の目指すべき公共交通ネットワークを整理すると、以下のとおりとなります。



▲本市の目指すべき公共交通ネットワーク

3.5 本計画の基本方針、目標、評価指標

本市における将来像や基本理念を踏まえ、本市における公共交通の課題解決に向けた、本計画の基本方針（取組の方向性）を、以下のとおり定めます。

▼本計画の基本方針とその考え方

基本方針

①鉄道とバスの連携による利便性の高い公共交通ネットワークの形成

拠点間を結ぶ幹線のサービス水準を維持するとともに、交通結節点の環境整備を図ります。また、各地域から生活拠点・地域都市拠点等への接続を確保し、鉄道とバスの連携を図ることで利便性の高い公共交通ネットワークを形成します。

②健全な公共交通運営に向けた事業環境の確保

公共交通の持続可能な運営を実現するため、運行の担い手確保と費用負担構造の見直しを推進します。適正な運賃水準の設定と公的支援のバランスを図りながら、車両更新やシステム整備等の利便性向上を継続的に実施し、健全な事業環境を構築します。

③多様な主体の連携による公共交通を積極的に利用する環境の創出

公共交通の優位性を市民に広くPRし、情報発信や啓発活動等のソフト施策を積極的に展開します。企業・学校・地域等の多様な主体との連携により、公共交通利用への転換を促進し、市民一人ひとりが公共交通を身近に感じ、積極的に利用する環境を創出します。

上記の基本方針を踏まえ、本計画において計画期間中に達成すべき目標や、その達成状況を評価するための評価指標、アウトカム指標としての計画全体の評価指標を、それぞれ以下のとおり定めます。

▼本計画の基本方針と目標、評価指標

基本方針	目標	評価指標
計画全体		a) 公共交通の延べ利用者総数 b) 公共交通分担率
①鉄道とバスの連携による利便性の高い公共交通ネットワークの形成	1-1) 拠点間を結ぶ幹線のサービス水準の維持	c) 幹線軸のサービス水準 d) 幹線軸の延べ利用者数
	1-2) 各地域から拠点への接続の確保	e) 各拠点への30分到達圏の人口割合 f) コミュニティ交通の延べ利用者数
②健全な公共交通運営に向けた事業環境の確保	2-1) 運行の担い手の確保	g) 運行の担い手の確保状況
	2-2) 費用負担構造の見直し	h) 公共交通の収支率 i) 公共交通を維持するための行政負担額
	2-3) 利便性向上等に係る投資	j) 車両の更新数
③多様な主体の連携による公共交通を積極的に利用する環境の創出	3-1) 情報発信の推進に向けた投資	k) 市民の施策認知度
	3-2) 関係者間の連携による利用促進施策の推進	l) 関係者間で連携した事業の実施数
	3-3) 高齢者や高校生の公共交通の利用機会の創出	m) 利用機会の創出に係る取組の利用者数

3.6 評価指標の目標値の設定と調査方法

評価指標の現状値や目標値の設定と、対象、調査方法について、それぞれ以下のとおり定めます。なお、評価指標の実績は周南市地域公共交通会議へ報告することとします。

また、これら設定した評価指標と目標の考え方について、新たな感染症の拡大や物価高騰などの外的要因の影響が大きくなると見込まれる場合、周南市地域公共交通会議において協議の上、見直すことがあります。

▼評価指標の算出方法（1/4）

評価指標 a) 公共交通の延べ利用者総数

現状値	令和5(2023)年度	712万人/年	目標値	(算定中)
評価対象・方法	鉄道、路線バス（市またぎの系統を含む）、コミュニティ交通、タクシー、離島航路の年間延べ利用者数の合計値			
目標値の考え方	現状維持を目指す			
評価方法	毎年度、事業者からの報告を基に集計し、算定する。			

評価指標 b) 公共交通分担率

現状値	通勤通学	12.9%	目標値	通勤通学	(算定中)
	買い物	5.7%		買い物	(算定中)
	通院	11.1%		通院	(算定中)
評価対象・方法	市民アンケート調査における目的別の公共交通（鉄道、路線バス・高速バス、コミュニティ交通、タクシー）の利用割合				
目標値の考え方	現状以上を目指す				
評価方法	計画最終年度に実施する市民アンケート調査結果を踏まえて集計し、算出する。				

評価指標 c) 幹線軸のサービス水準

現状値	徳山－新南陽間	77.5往復	目標値	徳山－新南陽間	(算定中)
	徳山－熊毛間	19.5往復		徳山－熊毛間	(算定中)
	徳山－須々万間	13.5往復		徳山－須々万間	(算定中)
	新南陽－鹿野間	9.5往復		新南陽－鹿野間	(算定中)
評価対象・方法	幹線区間を運行する鉄道や路線バスの平日の運行便数(往復)の合計値				
目標値の考え方	現状維持を目指す				
評価方法	毎年度、時刻表や事業者からの報告を基に集計し、算出する。				

▼評価指標の算出方法（2/4）

評価指標 d) 幹線軸の延べ利用者数

現状値	徳山－新南陽間	1,219,196人	目標値	徳山－新南陽間	(算定中)
	徳山－熊毛間	617,145人		徳山－熊毛間	(算定中)
	徳山－須々万間	119,103人		徳山－須々万間	(算定中)
	新南陽－鹿野間	129,783人		新南陽－鹿野間	(算定中)
評価対象・方法	幹線区間内の鉄道駅（徳山駅を除く）の乗車人数と、幹線区間内を運行する路線バスの系統の延べ利用者数の合計値				
目標値の考え方	現状維持を目指す				
評価方法	毎年度、事業者からの報告を基に集計し、算出する。				

評価指標 e) 各拠点への30分到達圏の人口割合

現状値	南部	82.2%	目標値	南部	(算定中)
	西部	76.1%		西部	(算定中)
	東部	90.2%		東部	(算定中)
	北部	78.4%		北部	(算定中)
評価対象・方法	各地域の拠点（交通結節点）まで公共交通で30分で行くことのできる区域（30分到達圏）内に住んでいる人口の割合				
目標値の考え方	現状維持を目指す				
評価方法	毎年度、時刻表等を基に人口割合を推計し、算出する。				

評価指標 f) コミュニティ交通の延べ利用者数

現状値	令和5(2023)年度	16,075人	目標値	(算定中)
評価対象・方法	市内で運行しているコミュニティ交通の年間延べ利用者数の合計値			
目標値の考え方	現状維持を目指す			
評価方法	毎年度、市にて利用者数を取りまとめて、算出する。			

評価指標 g) 運行の担い手の確保状況

現状値	路線バス・コミュニティ交通の運転士数	58.3%	目標値	路線バス・コミュニティ交通の運転士数	(算定中)
	タクシー実働率（令和5(2023)年度）			タクシー実働率	(算定中)
評価対象・方法	路線バス・コミュニティ交通の運転士数は、路線バスの市内営業所管内の運転士数とコミュニティ交通の運転士数の合計、タクシー実働率は周南市のタクシー実働率				
目標値の考え方	現状以上を目指す				
評価方法	運転士数：毎年度、事業者等からの報告を基に集計し、算出する。 実働率：中国運輸局運輸要覧を参照する。				

※現状値の数値について精査中のため修正の可能性あり

▼評価指標の算出方法（3/4）

評価指標 h) 公共交通の収支率	
現状値	令和5(2023)年度 46.3% 目標値 (算定中)
評価対象・方法	市内で運行している路線バス、コミュニティ交通の収支率（運賃収入÷運行経費）
目標値の考え方	現状以上を目指す
評価方法	毎年度、事業者等からの報告を基に集計し、算出する。

評価指標 i) 公共交通を維持するための行政負担額	
現状値	令和5(2023)年度 309百万円 目標値 (算定中)
評価対象・方法	路線バス、コミュニティ交通、離島航路の維持に係る市の財政負担額の合計値（国補助や県補助における市の協調負担分含む）
目標値の考え方	現状以下を目指す
評価方法	毎年度、市にて決算額を取りまとめて、算出する。

評価指標 j) 車両の更新状況	
現状	5.6台/年（※直近5か年平均値） 目標 (算定中)
評価対象・方法	路線バスの更新車両数（地域間幹線系統確保維持改善計画に基づく車両更新の対象車両数全体：周南市外を含む）
目標値の考え方	現状維持を目指す
評価方法	毎年度、事業者からの報告を基に評価する。

評価指標 k) 市民の施策認知度	
現状値	36.7% 目標値 (算定中)
評価対象・方法	利用促進に係る各種取組の平均認知度（知っている＋利用経験がある）
目標値の考え方	現状以上を目指す
評価方法	計画最終年度に実施する市民アンケート調査結果を踏まえて集計し、算出する。

評価指標 l) 関係者間で連携した事業の実施数	
現状値	目標値 (算定中)
評価対象・方法	関係者間で連携して実施した利用促進に係る事業の実施数
目標値の考え方	現状以上を目指す
評価方法	毎年度、実施状況を市が取りまとめて集計し、算出する。

▼評価指標の算出方法（4/4）

評価指標 m) 利用機会の創出に係る取組の利用者数	
現状値	目標値 (算定中)
評価対象・方法	利用機会の創出につながる主な施策の利用者数の合計値（対象：高齢者バスタクシー運賃助成、離島高齢者航路運賃助成制度、周南市高校生通学定期券購入補助制度）
目標値の考え方	現状以上を目指す
評価方法	毎年度、実施状況を市が取りまとめて集計し、算出する。

4.1 施策の基本体系と考え方

前章で定めた基本方針や目標等を踏まえ、本計画に位置付ける施策体系を以下のとおり定めます。

▼施策体系

目標	施策
基本方針① 鉄道とバスの連携による利便性の高い公共交通ネットワークの形成	
1-1) 拠点間を結ぶ幹線のサービス水準の維持	①国や県と連携した幹線の維持
	②交通結節点・待合環境の整備
1-2) 各地域から拠点への接続の確保	③国や県と連携した路線・航路の維持
	④交通空白の解消に向けた取組
	⑤他の交通手段との連携
基本方針② 健全な公共交通運営に向けた事業環境の確保	
2-1) 運行の担い手の確保	⑥運行の担い手確保に係る取組の推進
2-2) 費用負担構造の見直し	⑦公共交通の費用負担構造の見直し
2-3) 利便性向上等に係る投資	⑧施設・車両の更新
	⑨DXの推進
基本方針③ 多様な主体の連携による公共交通を積極的に利用する環境の創出	
3-1) 情報発信の推進に向けた投資	⑩情報発信の推進
3-2) 関係者間の連携による利用促進施策の推進	⑪多様な主体と連携した公共交通の利用促進
	⑫JR岩徳線の利用促進、空白時間帯の軽減
	⑬公共交通を利用した通勤の促進
3-3) 高齢者や高校生の公共交通の利用機会の創出	⑭高齢者や高校生等を対象とした公共交通の利用促進

4.2 施策・事業の内容

施策① 国や県と連携した幹線の維持

事業概要イメージ 実施主体、 スケジュール	▶ 国や県の補助制度を活用した幹線バス路線の維持 <ul style="list-style-type: none"> ■ 国：地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線系統） ■ 県：山口県生活バス路線等対策事業費補助制度 ※対象系統は本計画（別冊資料）に掲載
	実施主体 防長交通、国、山口県、周南市、沿線市町 スケジュール 令和8年度以降、継続して実施

施策② 交通結節点・待合環境の整備

事業概要イメージ 実施主体、 スケジュール	▶ 「(仮称)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
	実施主体 周南市 スケジュール 令和8年秋頃に供用開始予定
	▶ 広域・主要交通結節点等における待合機能の確保、施設の整備・更新
	
	▲待合機能の確保例（ゆめプラザ熊毛）
	実施主体 周南市 スケジュール 令和8年度以降、順次実施

施策③ 国や県と連携した路線・航路の維持

事業概要イメージ 実施主体、 スケジュール	▶ 国や県の補助制度を活用した支線系統の維持 <ul style="list-style-type: none"> ■ 国：地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助） ■ 県：山口県生活バス路線等対策事業費補助制度
	実施主体 防長交通、国、山口県、周南市 スケジュール 令和8年度以降、継続して実施
	▶ 国や県の補助制度を活用した航路の維持 <ul style="list-style-type: none"> ■ 国：地域公共交通確保維持事業（離島航路運営費等補助） ■ 県：山口県離島航路補助制度
	実施主体 大津島巡航、国、山口県、周南市 スケジュール 令和8年度以降、継続して実施
	※いずれも対象系統は本計画（別冊資料）に掲載 ※国や県に対して、路線等の維持に対する支援制度の拡充や創設に向けた働きかけを実施

施策④ 交通空白の解消に向けた取組

事業概要イメージ 実施主体、 スケジュール	▶ 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 ■ 既存の路線バス・コミュニティ交通の維持 ■ 必要に応じて運行内容の見直しや実証運行の実施（国の補助金の活用も検討）	
	実施主体	防長交通、コミュニティ交通運行主体、地域住民、周南市
	スケジュール	令和7年度実証箇所は令和8年度に本格運行への移行を検討 その他の地域は状況に応じて検討
	▶ 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） ■ 利用状況や費用負担状況に応じ、運行方法等を見直しを検討	
実施主体	防長交通、コミュニティ交通運行主体、地域住民、周南市	
スケジュール	随時検討	

施策⑤ 他の交通手段との連携

事業概要イメージ 実施主体、 スケジュール	▶ 市街地循環線「ちょい乗り100円バス」等と連携したパーク＆ライド、サイクル＆ライドの実施、推進		
	実施主体		周南市
	スケジュール	令和8年度以降、継続して実施	
	▶ 交通手段間の連携強化（施策②等と連携） ■ 例：接続ダイヤの考慮、乗り場案内等の充実	▲パーク＆ライドの例	
実施主体	交通事業者、周南市		
スケジュール	ダイヤ改正等の状況を踏まえ、随時実施		

施策⑥ 運行の担い手確保に係る取組の推進

事業概要イメージ 実施主体、 スケジュール	▶ 運転体験会や就職フェアの開催		
	実施主体		交通事業者、県バス協会、県タクシー協会、山口県、周南市
	スケジュール	令和8年度以降、継続して実施	
	▶ 採用活動の強化 ■ 広報紙等への情報掲載 ■ 移住定住施策との連携	▲運転体験会の実施状況	
実施主体	交通事業者、山口県、周南市		
スケジュール	令和8年度以降、継続して実施		
		公共交通情報誌「notta!」への掲載例▶	

施策⑦ 公共交通の費用負担構造の見直し

事業概要イメージ 実施主体、 スケジュール	▶ 持続可能な運賃のあり方の検討・見直し ■ 市内の公共交通について、持続可能な運賃のあり方を検討し、協議が整い次第見直し
	実施主体
スケジュール	物価上昇の状況や費用負担の状況を踏まえて検討

施策⑧ 施設・車両の更新

事業概要イメージ 実施主体、 スケジュール	▶ 国の補助制度を活用した車両の更新 ■ 地域間幹線系統、地域内フィーダー系統における減価償却費補助制度を活用		
	実施主体		防長交通、国、山口県、周南市、沿線市町
	スケジュール	令和8年度以降、継続して更新	出典：JR西日本Webサイト ▲JR山陽線に導入予定の新型車両デザイン
	▶ JR山陽線の車両更新	実施主体	JR
スケジュール	令和8年度以降、順次更新		
▶ 航路改善計画に基づく船舶の更新	実施主体	大津島巡航	
スケジュール	航路改善計画に基づき実施		
▶ 広告収入を活用したバス停のリニューアル	実施主体	防長交通	
スケジュール	令和8年度以降、必要に応じて実施	▲広告収入を活用したバス停整備事例	

施策⑨ DXの推進

事業概要イメージ 実施主体、 スケジュール	▶ バスロケーションシステムの維持管理 ■ バスの遅延情報について発信を継続（システムの更新も随時実施） ■ 必要に応じて遅延を踏まえたダイヤ改正の検討		
	実施主体		防長交通、周南市、沿線市町
	スケジュール	令和8年度以降、継続して実施	▲自動運転の実証運行状況
	▶ GTFSデータの維持管理 ■ 防長交通のGTFSデータの継続更新	実施主体	防長交通
スケジュール	令和8年度以降、継続して実施		
▶ 新技術の実証・実装に向けた取組 ■ 新技術の実装に向けた取組の実施（国の補助金の活用も検討）	実施主体	交通事業者、国、山口県、周南市、その他関係者	
スケジュール	令和8年度以降、随時実施		

施策⑩ 情報発信の推進

事業概要イメージ
実施主体、
スケジュール

- ▶ 公共交通情報誌「notta!」の発行
 - 年1~2回程度の発行を継続
- | | |
|--------|----------------|
| 実施主体 | 周南市、その他関係者 |
| スケジュール | 令和8年度以降、継続して実施 |
- ▶ 公共交通マップの作成・印刷・配布
- | | |
|--------|-----------------------------|
| 実施主体 | 周南市、下松市、交通事業者 |
| スケジュール | 令和8年度以降、必要なタイミングで随時更新、印刷、配布 |
- ▶ バス等の乗り方教室などイベントへの参加
 - 学校や地域活動等での乗り方教室の開催
 - 交通安全教育と連携した取組の検討
- | | |
|--------|----------------|
| 実施主体 | 交通事業者、周南市 |
| スケジュール | 令和8年度以降、継続して実施 |
- ▶ 高校別の公共交通通学ダイヤのPR
 - 中学生を対象に進路選択の参考になるよう公共交通の周知を実施
- | | |
|--------|--------------|
| 実施主体 | 周南市 |
| スケジュール | 令和9年度以降、随時実施 |



▲公共交通情報誌「notta!」



▲イベント参加の例

施策⑪ 多様な主体と連携した公共交通の利用促進

事業概要イメージ
実施主体、
スケジュール

- ▶ 沿岸部における渋滞対策
 - データに基づく渋滞対策の検討
 - 渋滞対策につながる公共交通の利用促進
- | | |
|--------|-------------------------------------|
| 実施主体 | 周南市、企業、交通事業者、トヨタ・モビリティ基金 |
| スケジュール | 令和8年度 渋滞対策の検討、対策の実装準備
令和9年度 実装開始 |

■周南市の課題とカーボンニュートラルに向けた特徴

- ・9割を占める 産業に関連したCO₂削減は、コンビナート脱炭素推進協議会にて議論・推進中。
- その為、住民の生活利便性にも影響する交通渋滞に着目
- ⇒渋滞改善によりCO₂削減と住民のQOL向上を目指す

【周南市の特徴】

- ・コンビナート産業に関連したCO₂の排出が9割
- ・地勢的に限られた交通機関と臨海部に集中した市街区域

【地域課題とニーズ】

自動車を中心とする移動と臨海部に集中した道路網により

- ・コンビナート付近の慢性的な朝夕の渋滞
- ・コンビナート工事期間の来訪者による更なる混雑
- 上記要因によるCO₂増加と近隣住民の生活への影響



図.自動車走行データによる平均速度分析(渋滞箇所)

出典：トヨタ・モビリティ基金資料

▲データに基づく渋滞対策の検討イメージ



施策⑫ JR岩徳線の利用促進、空白時間帯の軽減

事業概要イメージ
実施主体、
スケジュール

- ▶ JR岩徳線利用促進委員会を通じた利用促進の実施
 - 団体利用助成事業の継続
 - JR岩徳線と並行する路線バスとの連携の検討
 - その他利用促進に係る取組の実施
- | | |
|--------|----------------|
| 実施主体 | JR岩徳線利用促進委員会 |
| スケジュール | 令和8年度以降、継続して実施 |



▲JR小野田線と船木鉄道バスの共通乗車の実証実験例

施策⑬ 公共交通を利用した通勤の促進

事業概要イメージ
実施主体、
スケジュール

- ▶ ノーマイカーデーの推進
 - 毎月第3金曜日のノーマイカーデーの継続
 - 協賛店舗や特典の拡大に向けた取組の実施
- | | |
|--------|----------------|
| 実施主体 | 周南市、協賛企業等 |
| スケジュール | 令和8年度以降、継続して実施 |

施策⑭ 高齢者や高校生等を対象とした公共交通の利用促進

事業概要イメージ
実施主体、
スケジュール

- ▶ 高齢者バス・タクシー運賃助成の実施
- | | |
|--------|----------------|
| 実施主体 | 周南市 |
| スケジュール | 令和8年度以降、継続して実施 |
- ▶ 離島高齢者航路運賃助成制度の実施
- | | |
|--------|----------------|
| 実施主体 | 周南市 |
| スケジュール | 令和8年度以降、継続して実施 |
- ▶ 高校生通学定期券購入補助制度の実施
- | | |
|--------|----------------|
| 実施主体 | 周南市 |
| スケジュール | 令和8年度以降、継続して実施 |
- ▶ こども50円バスキャンペーンの実施
- | | |
|--------|----------------|
| 実施主体 | 防長交通、県バス協会、山口県 |
| スケジュール | 令和8年度以降、継続して実施 |



出典：みんなが利用したくなる生活交通推進会議Webサイト

▲こども50円バスチラシ

