

周南市地域公共交通計画
【資料編】

(令和 3(2021)年 3月策定)
令和 8(2026)年 3月改訂

第1章 計画の概要	
1.1 これまでの取組状況.....	1
第2章 現状診断	
2.1 周南市の地域特性.....	8
2.2 周南市における公共交通ネットワークの現状.....	15
2.3 周南市におけるお出かけに関する現状診断.....	31
第3章 本市が目指す姿	
3.1 上位・関連計画の整理.....	49
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.....	52

1.1 これまでの取組状況

1.1.1 周南市生活交通活性化計画

目的	身近な移動手段であり、環境負担の軽減、交通渋滞の緩和、交通事故の発生抑制等の効果も期待できる路線バスを中心とした生活交通のサービス向上、利用促進を図るとともに、新たな生活交通システムの導入等も含めて、市民の生活交通手段の確保策を講ずること
計画期間	平成22年度～平成28年度（当初は平成26年度まで／2か年延長）
課題	①バス路線の利用促進 ②新たな交通システムの構築 ③多面的な移動手段の確保
基本理念・基本方針	【理念】みんなで育てよう！わたしたちの生活交通 【基本方針】①バス路線の利用促進 ②新たな交通システムの構築 ③多面的な移動手段の確保
施策・事業	1 バス路線の利用促進 (1) コミュニケーション施策の推進 (2) 生活交通に関する情報発信 (3) 利用者の立場に立ったサービスの提供 (4) 施設の整備等 <hr style="border-top: 1px dashed #003366;"/> 2 新たな交通システムの構築 (1) 乗合タクシー等の運行 (2) 自家用自動車による有償運送 <hr style="border-top: 1px dashed #003366;"/> 3 多面的な移動手段の確保 (1) 福祉部門との役割分担 (2) スクールバスの活用
評価指標	路線バス・乗合タクシーの利用者数（市内で完結する路線）

1.1.2 周南市地域公共交通網形成計画

目的	公共交通ネットワークの将来像やその実現に向けた方策について示した、公共交通のマスタープランとなる「周南市地域公共交通網形成計画」を策定し、本市における公共交通の役割を明確にすることで、まちづくりに寄与する持続可能な公共交通の形成を図ること
計画期間	平成28年度～平成37年度（前期5年間に集中的に取り組み、前期終了後に見直し）
課題	<ol style="list-style-type: none"> ①移動ニーズの変化への対応による公共交通ネットワークの維持 ②過度な運賃負担の軽減 ③来訪者の二次交通の確保 ④交通結節点等における乗継環境の改善 ⑤新たな利用者の掘り起こし ⑥公共交通に関わる主体の連携の強化
基本理念・基本方針	<p>【理念】 共につくる未来につなぐ公共交通</p> <p>【基本方針】 ①効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの構築 ②利用しやすいサービスと環境の整備 ③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</p>
施策・事業	<ol style="list-style-type: none"> ①路線バスの見直しと利用不便地区への対応 ②移動ニーズに合わせた路線バスの経路再設定 ③公共交通利用に対する運賃負担軽減実験の実施 ④市街地循環線の導入 ⑤主要ターミナルにおける分かりやすいのりば案内の実施 ⑥交通結節点の機能強化 ⑦パークアンドライドの推進 ⑧各交通手段間の乗継ダイヤの調整 ⑨停留所における民間との協働による待合環境の整備 ⑩GPSを用いた車両位置確認システムの導入 ⑪車両・施設等のバリアフリー化の推進 ⑫わかりやすい情報提供の実施 ⑬市民に対するモビリティ・マネジメントの実施 ⑭事業所等に対するモビリティ・マネジメントの実施 ⑮地域主体の移動手段確保の取組へのサポート制度の構築 ⑯運転士等の人材育成支援制度の創設 ⑰公共交通に関係する主体の情報共有のしくみづくり
評価指標	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスやコミュニティ交通の年間利用者数（市内完結路線のみ） ・ 移動手段が確保された地区の人口割合 ・ 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 ・ 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 ・ 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 ・ 転入者の転入後の公共交通利用率 ・ 市内における公共交通の乗り方教室の年間実施回数 ・ 市内一斉ノーマイカー運動への参加事業所数 ・ コミュニティ交通の導入地区数 ・ 人材育成支援制度の利用者数

1.1.3 周南市地域公共交通計画（以下「現計画」という。）

目的	「周南市地域公共交通網形成計画」の前期事業計画期間が満了をむかえ、公共交通を取り巻く社会状況の変化や前期計画で見えてきた課題、市民の皆さま方のご意見等を踏まえ、本市の公共交通ネットワークの在り方について検討を行い、後期事業計画として「周南市地域公共交通計画」を策定する。
計画期間	令和3年度～令和7年度（後期周南市地域公共交通網形成計画の位置づけ）
課題	①都市計画とネットワークの整合性の確保 ②地域で必要な移動手段の維持 ③公共交通の利用促進と意識の醸成 ④交通手段の担い手の確保
基本理念・基本方針	【理念】 共につくる未来につなぐ公共交通 【基本方針】 ①効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの構築 ②利用しやすいサービスと環境の整備 ③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
施策・事業	①コンパクトなまちづくりと連携した公共交通網の形成 ②自由に移動できる手段が無い人を対象とした移動手段の維持・確保・支援 ③公共交通のキャッシュレス化 ④交通結節点及び待合環境の整備 ⑤公共交通に関する情報発信の強化 ⑥施設・車両のバリアフリー化 ⑦利用しやすい運賃設定 ⑧市民に対するモビリティ・マネジメントの実施 ⑨すべての交通手段の担い手確保に係る取組の実施
評価指標	<ul style="list-style-type: none"> 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 市内の乗合バス事業の経常収支率 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） 移動手段が確保された地区の人口割合 コミュニティ交通の導入地区数 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 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 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 市内における公共交通の乗り方教室の年間実施回数 市内一斉ノーマイカー運動への参加事業所数 人材育成支援制度の利用者数

1.1.4 現計画の施策取組状況

※令和7（2025）年3月時点

＜全体的な評価指標＞				
評価指標	計画策定時	評価値	目標値	達成状況
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	606万人	691万人/年	概ね達成
市内の乗合バス事業の経常収支率	54.6%	48.6%	54.6%	概ね達成
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	323百万円	248百万円	概ね達成

＜目標1 効率的で利便性の高い公共交通を提供する＞

施策の実施状況

①コンパクトなまちづくりと連携した公共交通網の形成

事業概要	取組内容	R3	R4	R5	R6	R7
路線バスの見直しと財政支援	<ul style="list-style-type: none"> 利用実態等を踏まえたバス路線の見直し・ダイヤ調整の実施 国県・他市と協調した地方バス路線維持対策費補助の実施 					→
路線バスとコミュニティ交通の連携	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティ交通と路線バスのダイヤ調整の実施 					→
市街地循環線の運行	<ul style="list-style-type: none"> 市街地循環線の運行 					→
AI等の先端技術の活用検討	<ul style="list-style-type: none"> 県等と連携した自動運転EVバスの実証運行の実施（R6年度-） 				→	→

②自由に移動できる手段が無い人を対象とした移動手段の維持確保支援

事業概要	取組内容	R3	R4	R5	R6	R7
コミュニティ交通の維持管理	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティ交通の維持管理 					→
新たな交通手段や制度の導入検討	<ul style="list-style-type: none"> バス廃止路線等へのコミュニティ交通の導入 介護保険制度を活用した「地域支え合い移動支援」補助制度の導入 高校生通学定期券購入補助制度の導入（R6年度～） 					→
既存輸送資源の有効活用を検討	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス、タクシーを活用した遠距離通学児童・生徒の移動支援 					→
高齢者バス・タクシー運賃助成制度の検討・導入	<ul style="list-style-type: none"> R3年度の実証実験を経てR4年度に導入 					→

評価指標		計画策定時	評価値	目標値	達成状況
1-1	移動手段が確保された地区の人口割合	83%	80%	88%	概ね達成
1-2	コミュニティ交通の導入地区数	5地区	8地区	8地区	達成

<目標2-1 公共交通を利用しやすい環境を整備する>

施策の実施状況

③公共交通のキャッシュレス化

事業概要	取組内容	R3	R4	R5	R6	R7
交通系ICカードの導入 推進	・R4年度に路線バス、R5年度に JR山陽線で導入		→			

④交通結節点及び待合環境の整備

事業概要	取組内容	R3	R4	R5	R6	R7
バス停等の待合環境 整備	・R4年度に徳山駅東側駅前乗降場の再整備 ・R6年度に刈尾待合所の整備を実施 ・R7年度に戸田駅前乗降場の整備を 実施		→			
上屋等の施設を設置 する制度構築の検討	・上屋等の施設を設置する制度 構築の検討		→			
「徳山北部拠点施設」 における交通結節機能 の整備	・R8年度に「(仮称)徳山北部拠 点施設」が供用開始予定		→			

⑤公共交通に関する情報発信の強化

事業概要	取組内容	R3	R4	R5	R6	R7
公共交通マップの 作成・配布	・路線等の見直しに合わせて 作成・配布		→			
GTFSデータの整備	・R6年度に路線バスのGTFSデータ 整備済み				→	
バスロケーションシス テム等の導入検討	・R3年度に路線バスで導入		→			
来訪者への公共交通 利用のPR	・JR岩徳線利用促進委員会におけ る企画の実施等 ・徳山駅周辺官民連携管理運営事 業におけるPR		→			

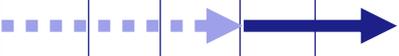
⑥施設車両のバリアフリー化

事業概要	取組内容	R3	R4	R5	R6	R7
車両等のバリアフリー化	・国庫補助等を活用し、随時実施		→			
施設のバリアフリー化	・R3年度に櫛ヶ浜駅のトイレ・ス ロープを設置	→				

<目標2-1 公共交通を利用しやすい環境を整備する>

施策の実施状況

⑦利用しやすい運賃設定

事業概要		取組内容	R3	R4	R5	R6	R7
高齢者バス・タクシー運賃助成制度の検討・導入（再掲）		・R3年度の実証実験を経てR4年度に導入					
離島高齢者航路運賃助成制度		・R7年度に助成制度の拡充					
定額運賃等の調査・研究		・高校生通学定期券購入補助制度の導入（R6年度～）（再掲）					
評価指標		計画策定時	評価値	目標値	達成状況		
2-1-1	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%	1.5%	8.0%	未達成		
2-1-2	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	6件	4件	達成		
2-1-3	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	未達成		

<目標2-2 公共交通を利用する意識を醸成する>

施策の実施状況

⑧市民に対するモビリティマネジメントの実施

事業概要	取組内容	R3	R4	R5	R6	R7
公共交通の利用促進企画等の検討・実施	・夏休み等のこども50円バスの実施	→				
情報誌の作成や路線バス等の乗り方教室	・公共交通マップの作成・配布(再掲) ・公共交通情報誌「notta!」の作成・配布(R4年度～) ・バスの乗り方教室の実施(R5年度～) ※R2～R4年度はコロナ禍のため中断	→				
JR岩徳線の利用促進イベントの企画・実施	・JR岩徳線利用促進委員会における企画の実施等(再掲)	→				
ノーマイカーデーへの参加呼びかけ等	・ノーマイカーデーへの参加呼びかけ	→				
パークアンドライドの利用促進	・市街地循環線の運行(再掲)	→				

評価指標		計画策定時	評価値	目標値	達成状況
2-2-1	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	未達成
2-2-2	市内一斉ノーマイカー運動への参加事業所数	25事業所	13事業所	60事業所	未達成

<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>

施策の実施状況

⑨すべての交通手段の担い手確保に係る取組の実施

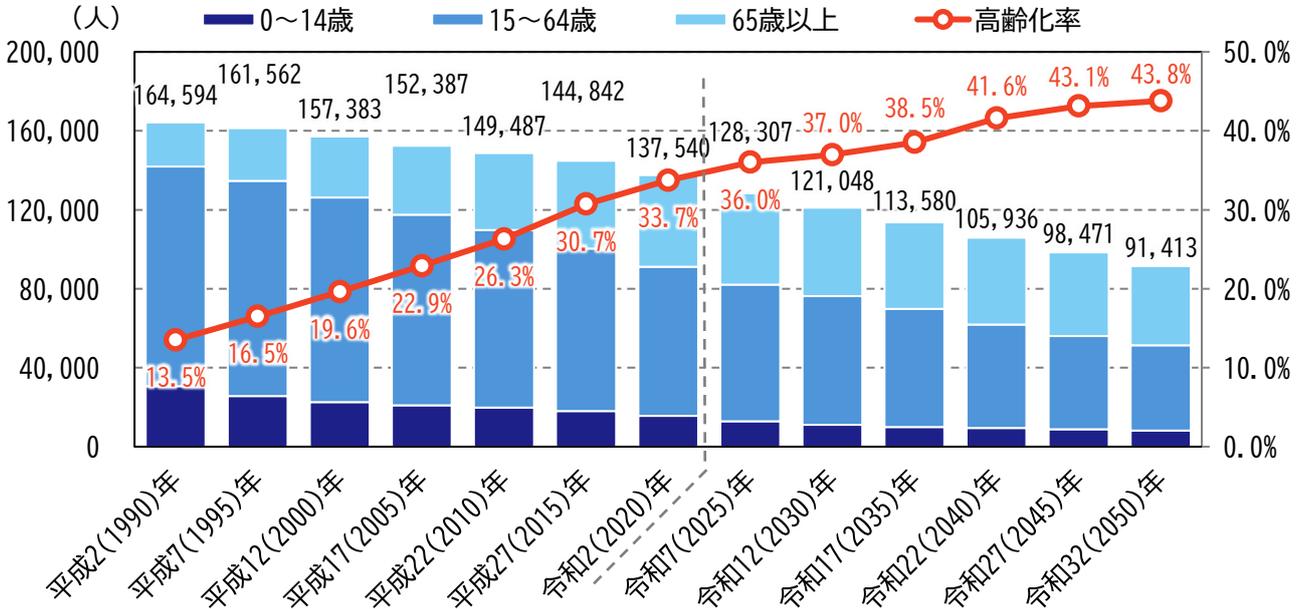
事業概要	取組内容	R3	R4	R5	R6	R7
担い手確保に係る取組	・バス運転体験会(防長交通)の実施 ・山口県バス・タクシー運転士確保対策連携協議会と連携した取組(R6年度～)	→				
事業者協力型自家用有償運送の検討	・事業者協力型自家用有償運送の検討	→				
地域公共交通会議の開催	・地域公共交通会議の開催	→				

評価指標		計画策定時	評価値	目標値	達成状況
3	人材育成支援制度の利用者数	5人/年	4人/年	10人/年	未達成

2.1 周南市の地域特性

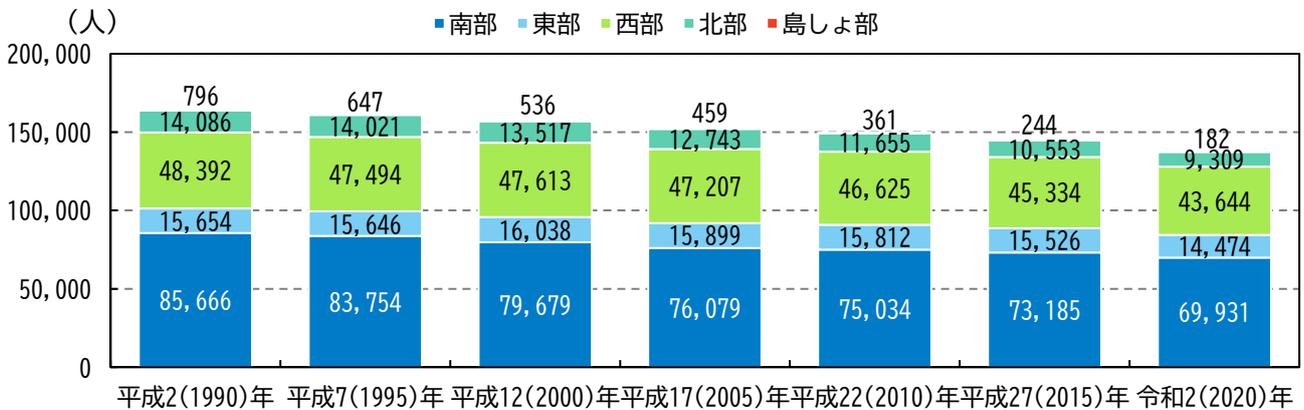
2.1.1 人口概況

- 令和27（2045）年には人口が10万人を下回る推計となっています。また、高齢化率が令和32（2050）年には43.8%まで上昇する見通しです。
- 地域別でも減少傾向が続いており、島しょ部や北部の減少割合が大きくなっています。



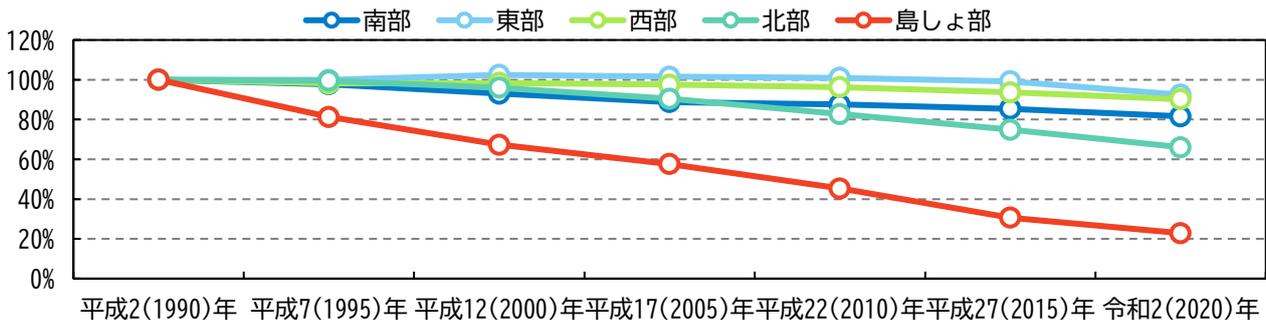
出典：国勢調査（平成2(1990)年～令和2(2020)年）、国立社会保障人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

▲周南市の人口の推移と将来見通し



出典：国勢調査（平成2(1990)年～令和2(2020)年）

▲周南市の地域別の人口推移



平成2(1990)年 平成7(1995)年 平成12(2000)年 平成17(2005)年 平成22(2010)年 平成27(2015)年 令和2(2020)年

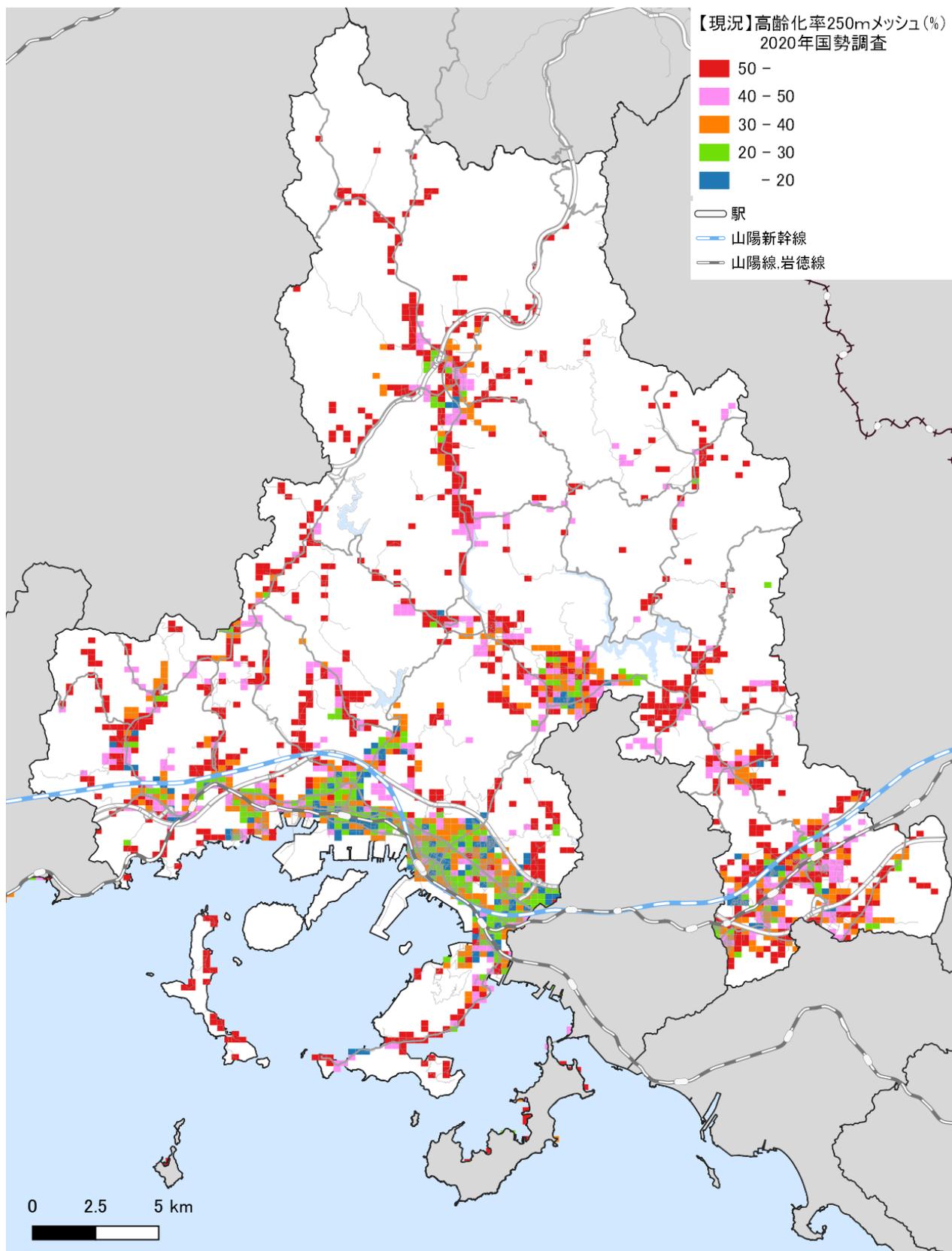
※平成2(1990)年度を100%とした場合

出典：国勢調査（平成2(1990)年～令和2(2020)年）

▲周南市の地域別の人口推移の割合

2.1.2 高齢化率

■ 高齢化率は中山間地域を中心に高い地域があり、50%を超える場所も多くみられます。

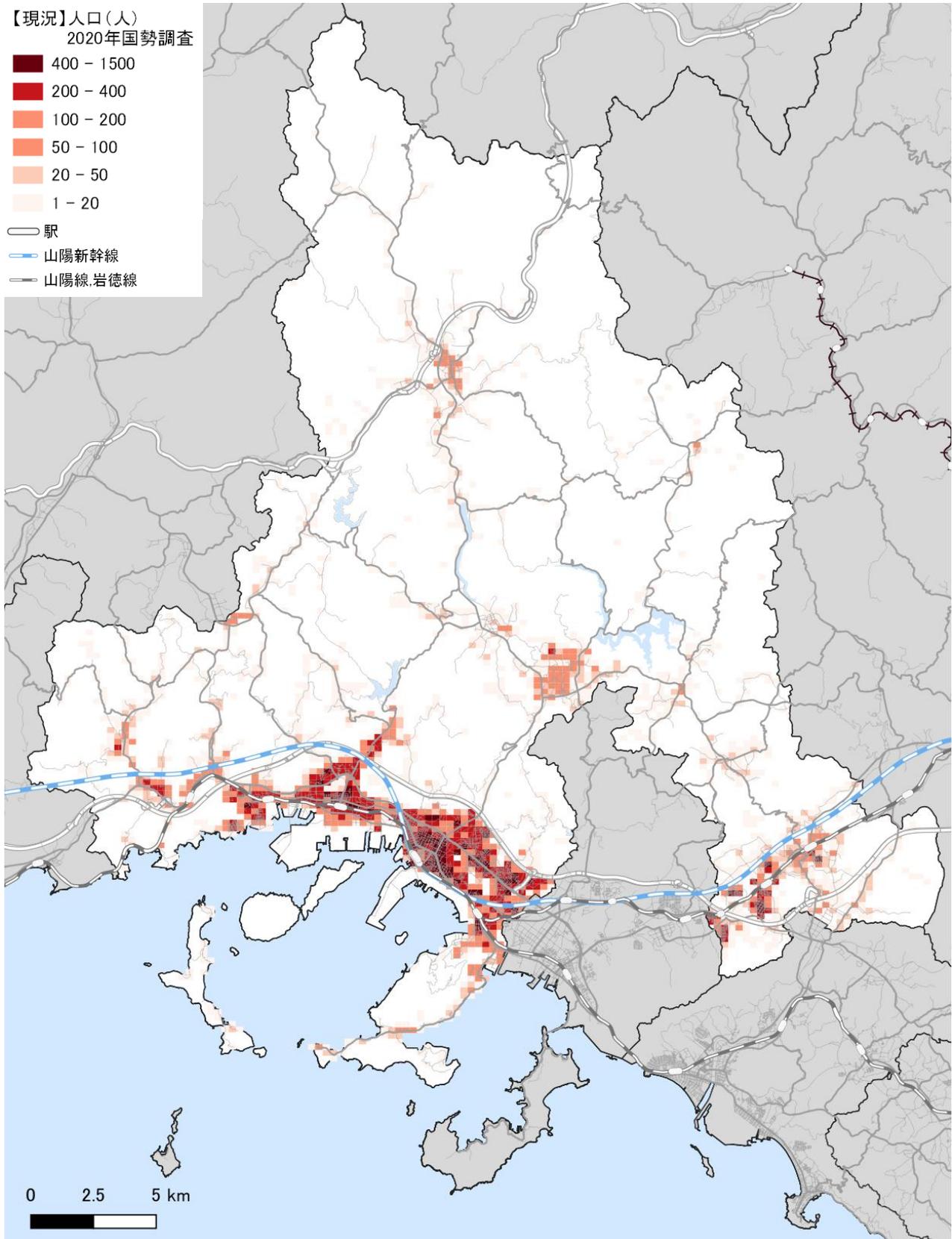


出典：国勢調査（令和2(2020)年）

▲周南市の令和2(2020)年の高齢化率（250mメッシュ）

2.1.3 人口分布

- 周南市の人口は南部や西部の沿岸部を中心に密度が高くなっています。
- その他の地域でも、主に都市拠点の周辺で密度が高くなっています。

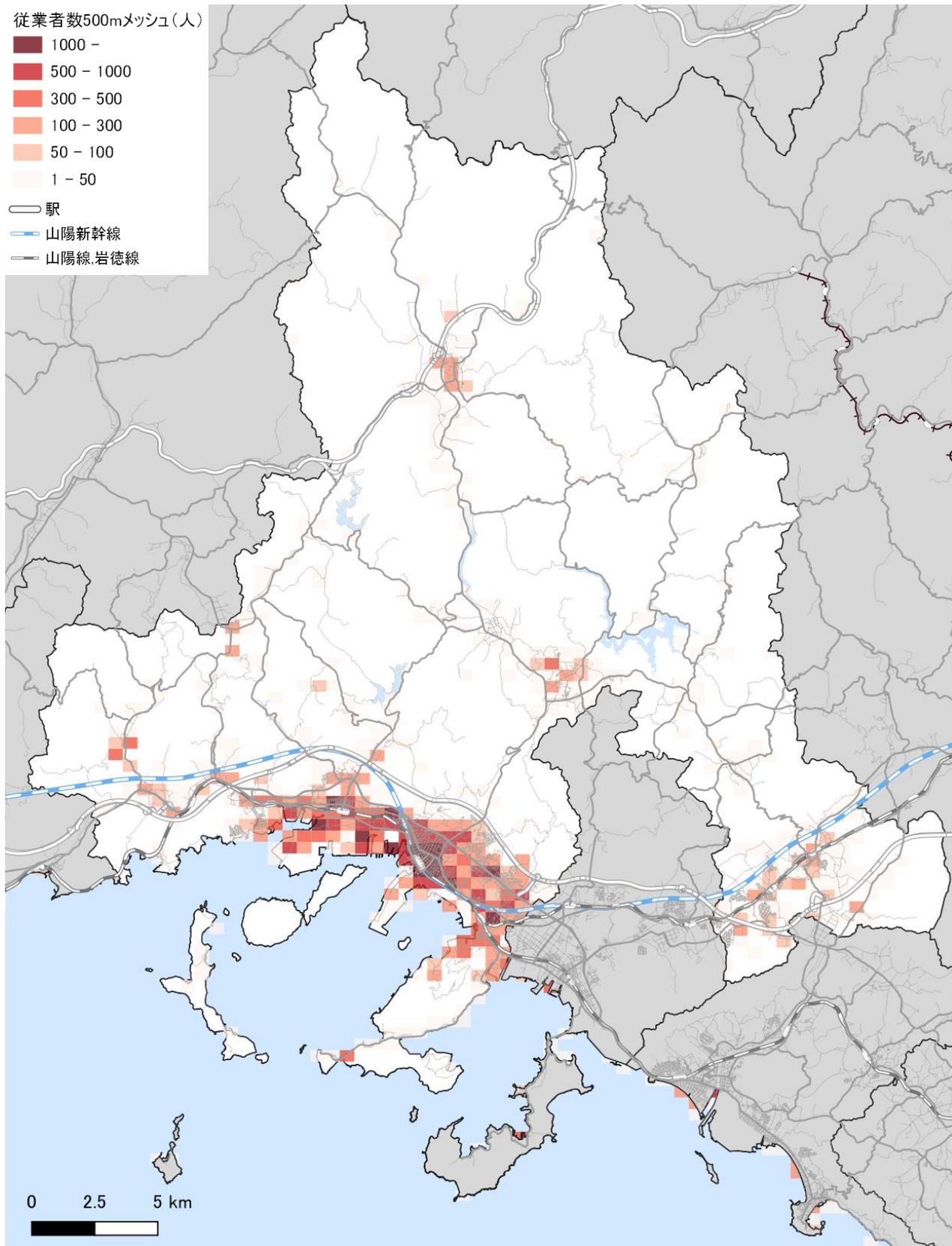


出典：国勢調査（令和2(2020)年）

▲周南市の令和2(2020)年の人口分布（250mメッシュ）

2.1.4 従業者数分布

- 従業者人口はJR山陽線沿いに多く分布しています。
- その他の地域では主に都市拠点の周辺に集積していますが、西部地域では湯野などにも集積がみられます。



出典：e-Stat経済センサス

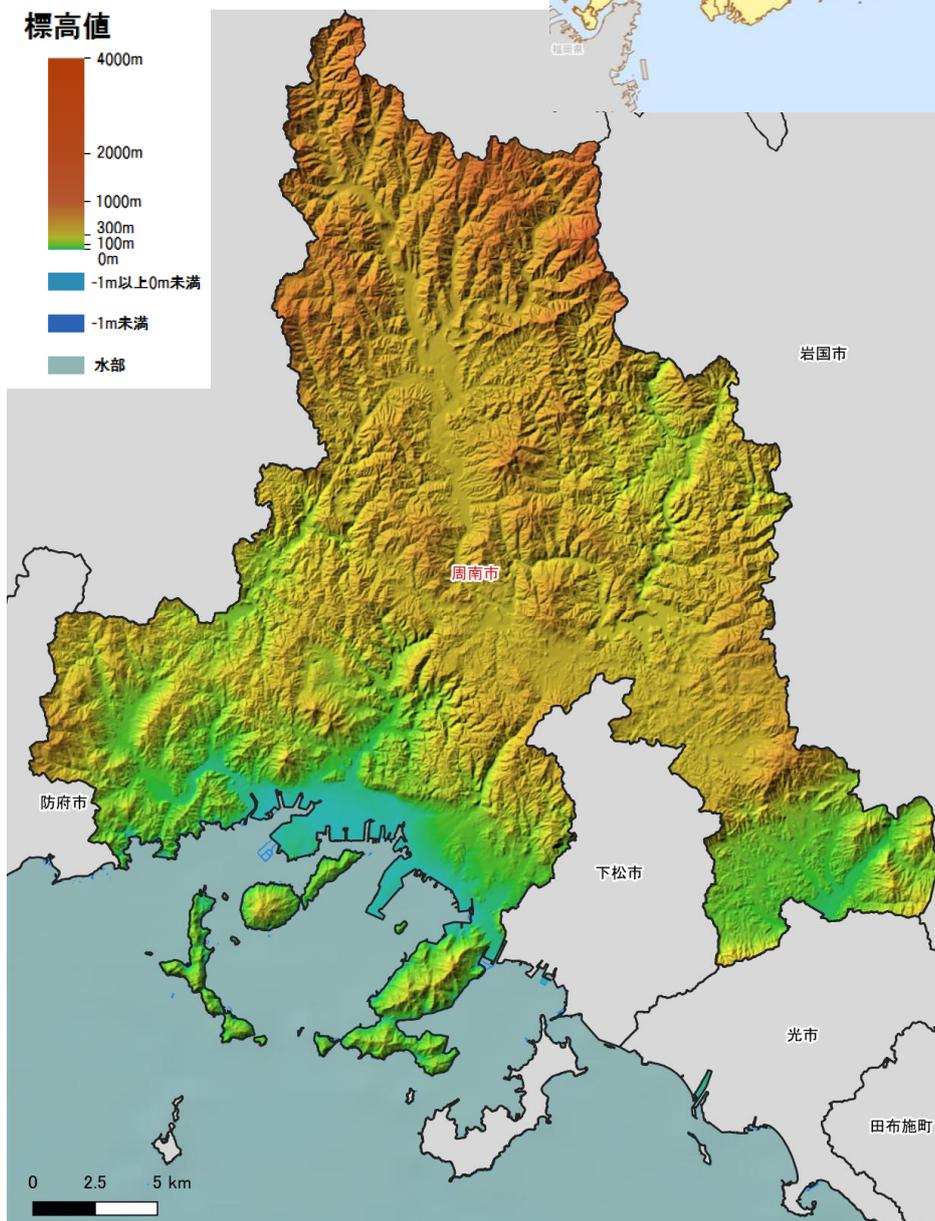
▲周南市の従業者人口（500mメッシュ）

2.1.5 位置・地勢

- 本市は、山口県の南東部に位置し、南は瀬戸内海から北は中国山地まで、面積656.29平方キロメートルの広大な市域を有する、人口約13万人の都市です。
- 北は島根県吉賀町に、東は岩国市、下松市、光市に、西は山口市、防府市にそれぞれ接しており、下松市と光市とは、通勤、通学、買い物等において特に結びつきが強く、周南広域都市圏を形成しています。



▲位置

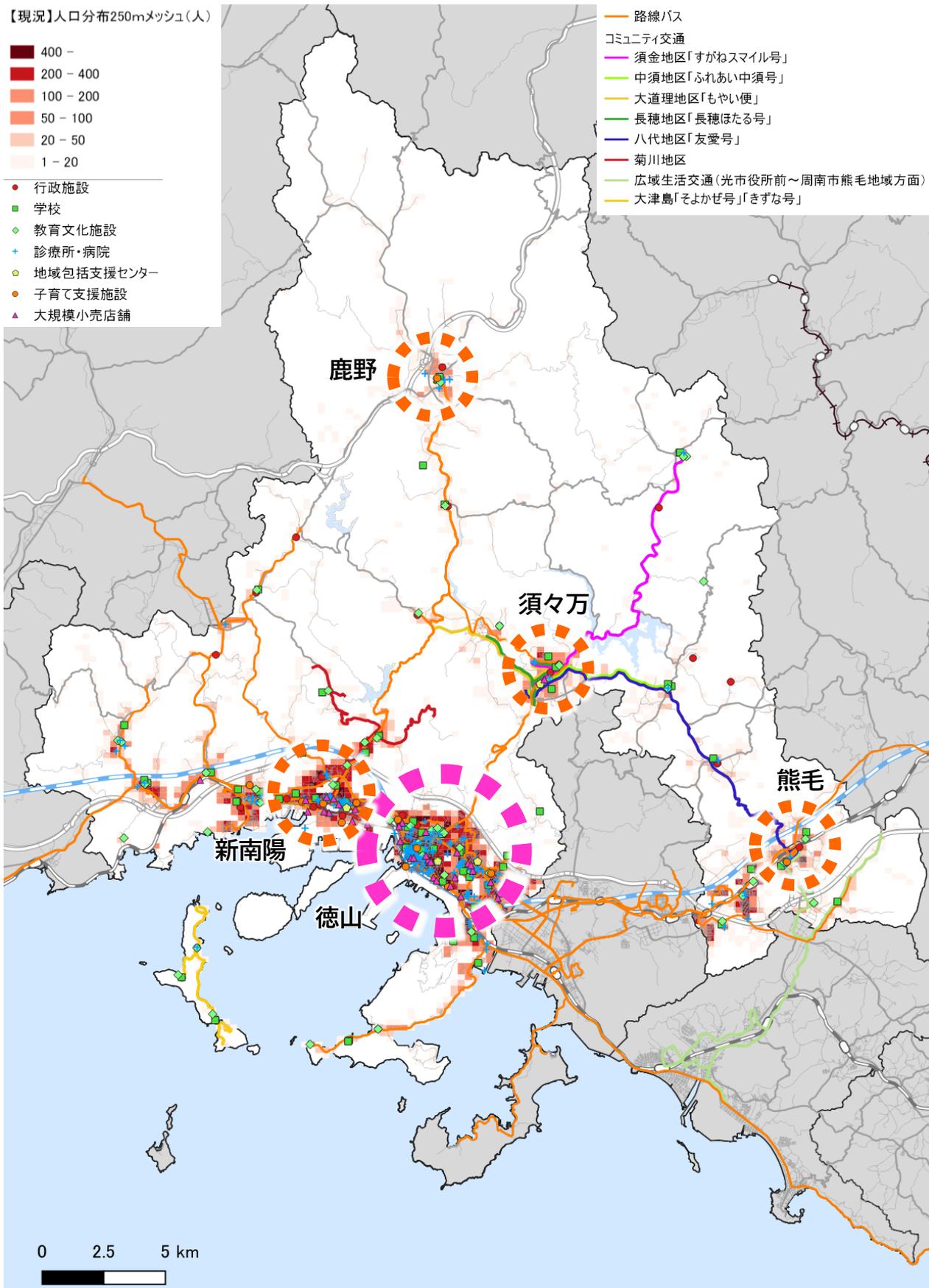


▲地勢

出典：国土数値情報

2.1.6 施設の立地状況

■ 目的地となる公共施設や病院、教育施設、商業施設は徳山市街地や各地域の都市拠点を中心に集積しています。



出典：国勢調査（令和2(2020)年）、周南市立地適正化計画

▲周南市内における目的地となる各種施設等の立地状況と人口分布

■ 市の主な観光資源としては、太華山や大津島などで構成される瀬戸内海国立公園や、ナベヅルが越冬する特別天然記念物八代のツルおよびその渡来地、温泉等、豊かな自然にもとづくものが多いです。



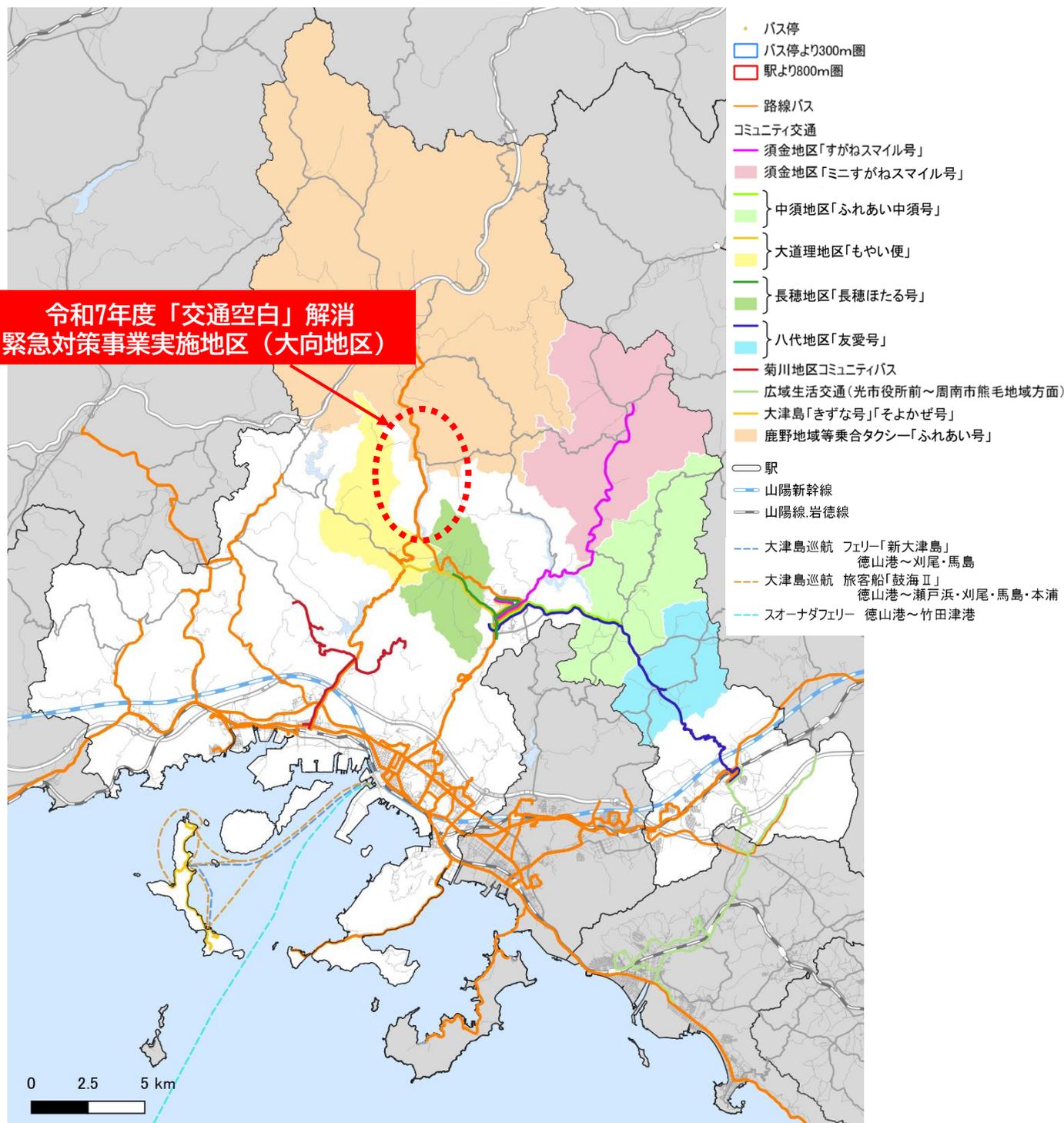
出典：周南市観光パンフレット「しゅうなん旅図鑑」

▲周南市内の観光施設の分布

2.2 周南市における公共交通ネットワークの現状

2.2.1 交通網全体

- 南部や西部では路線バス（防長交通）が幅広くカバーしています。
- 南部や西部の市内沿岸部間の移動や南部と東部の移動を支える幹線として、鉄道（JR山陽線、JR岩徳線）が運行しています。
- 北部や東部では、7地区でコミュニティ交通を運行しています。（このほか、令和7年度に1地区で実証運行を実施）
- 大津島と本土部の間は、大津島巡航がフェリーと旅客船を運航しているほか、都市間航路として周南市と国東市（竹田津）を結ぶフェリーが運航しています。



出典：防長交通、市資料

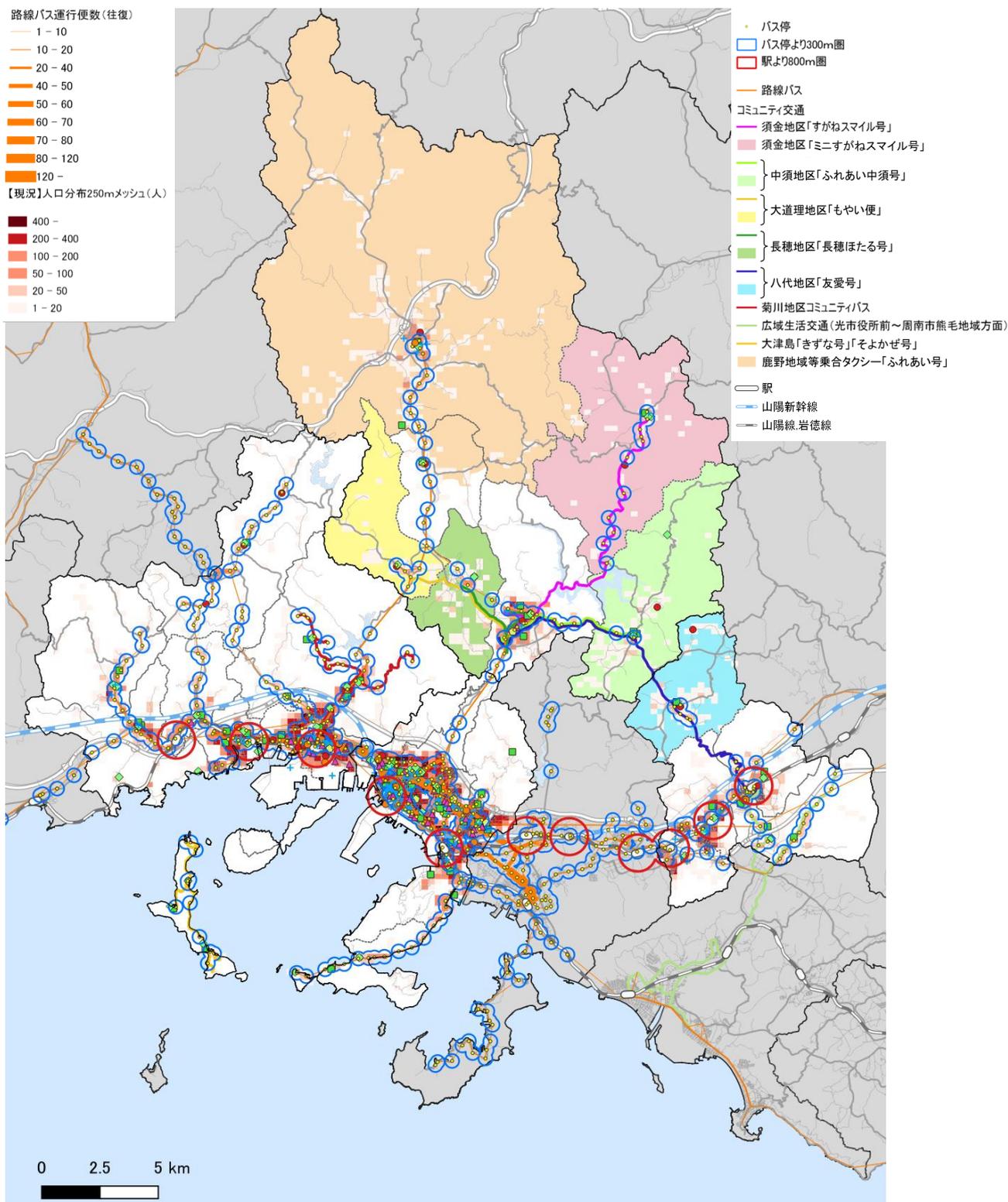
▲周南市内の公共交通網（全体像）

2.2.2 移動手段が確保された地区の状況

- 本市では、現計画において「移動手段が確保された地区」の人口割合を評価指標に定め、目標値の達成に向けて取り組んできました。

定義：鉄道駅や棧橋から半径800m、路線バスやコミュニティ交通の停留所から半径300m、予約型乗合タクシーの運行エリアのいずれかに該当する地区、及び公共交通以外での移動手段が確保された地区

- 令和6（2024）年度時点で、当該地区の人口割合は80%となっています。



出典：防長交通GTFSデータ、市資料、国勢調査（令和2（2020）年）

▲公共交通の運行状況と「移動手段が確保された地区」の状況

2.2.3 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、地域都市拠点を設定しています。これらの都市拠点に公共交通で30分以内で到達できる場所（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。

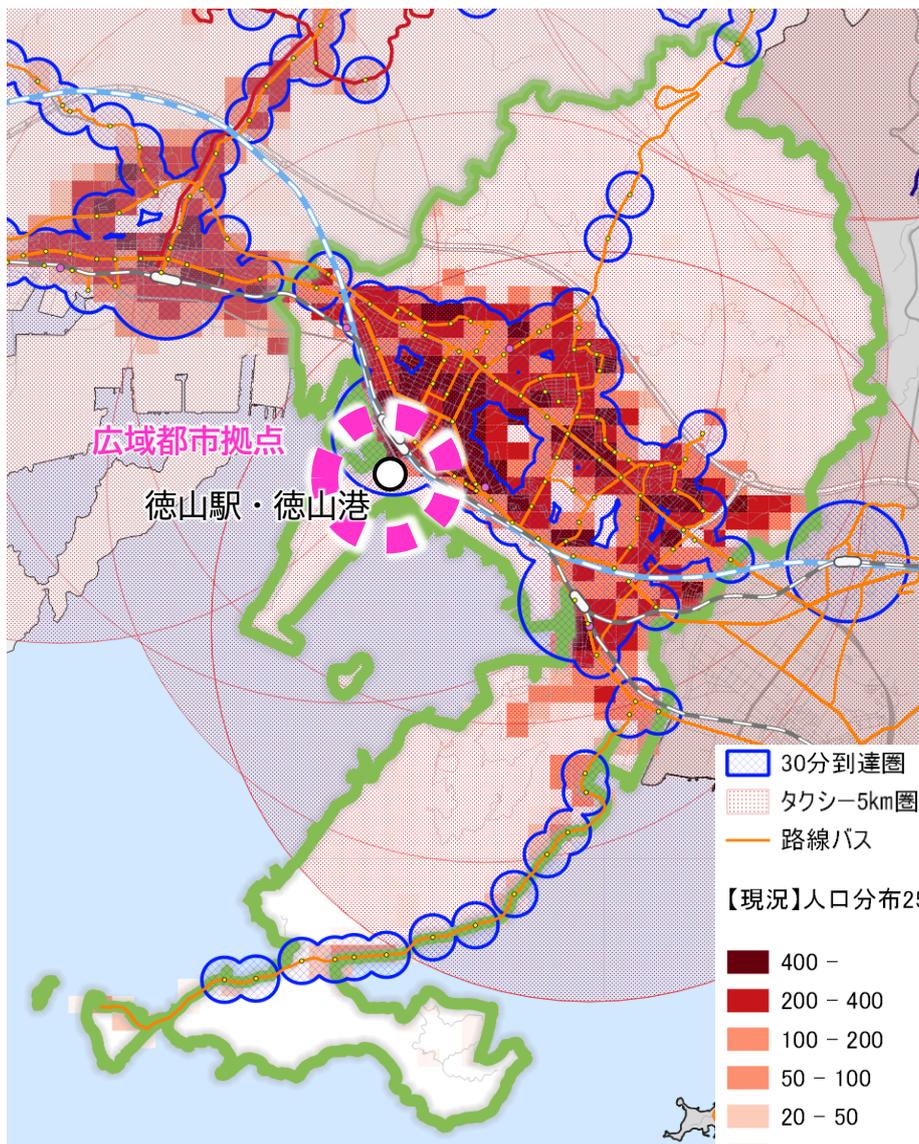
定義：各都市拠点における交通結節点まで鉄道・路線バス・コミュニティ交通で到着する範囲として、次の①～③のいずれかに該当する範囲。

- 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

全体 人口 136,044人 30分到達圏内人口 109,935人 割合 80.8%

<南部>

■ 半島部などにおいて、30分到達圏に含まれない箇所がみられます。



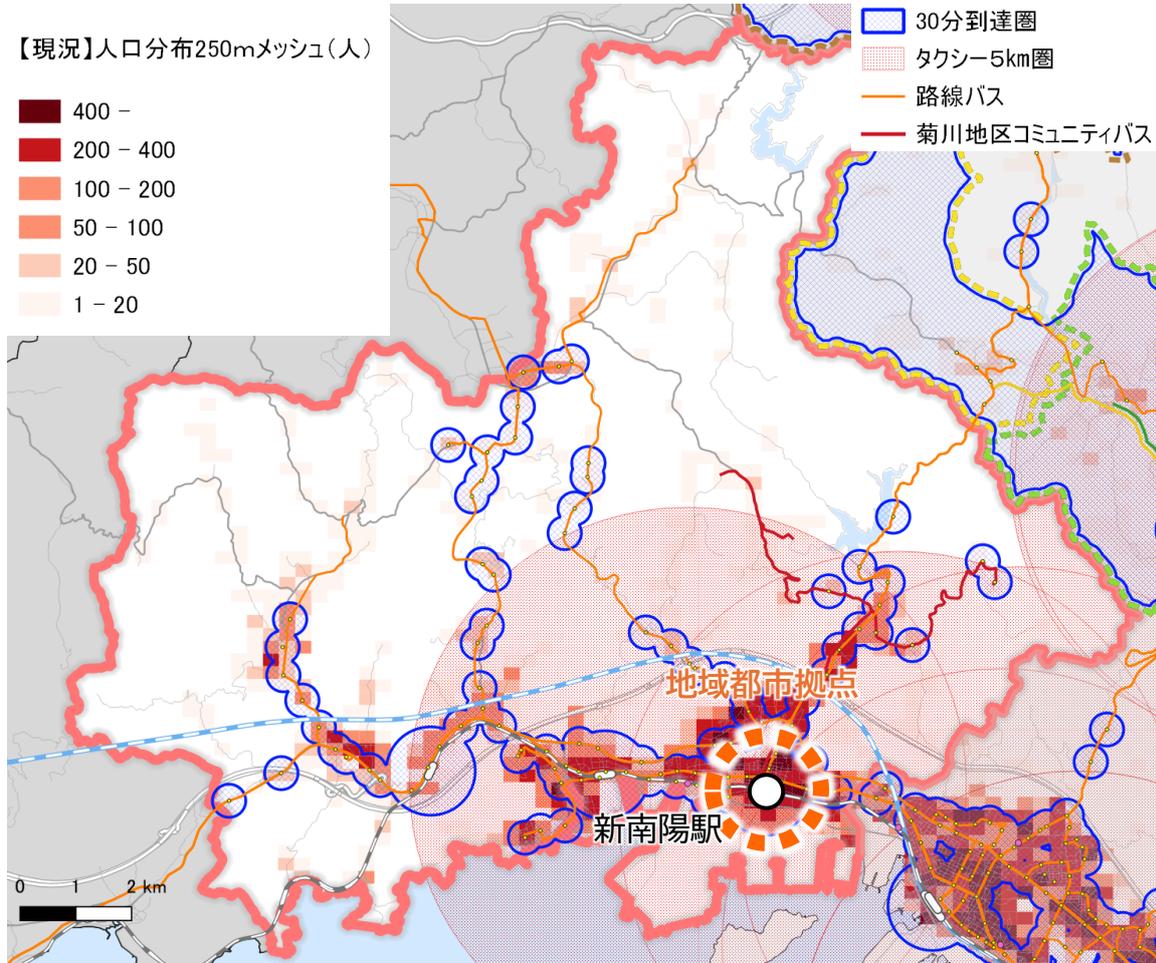
広域都市拠点	徳山港、JR徳山駅、市役所周辺
広域交通結節点	徳山駅・徳山港
交通手段	鉄道、路線バス
南部地域人口	67,660人
30分到達圏内人口	55,588人
割合	82.2%

※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%

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)

<西部>

- 鉄道駅から少し離れた地区で、人口集積がみられるエリアでも30分到達圏に含まれない箇所がみられます。
- 菊川や和田などでは、路線バスやコミュニティ交通が運行しているものの、新南陽駅までで30分以上かかることから、30分到達圏に含まれない箇所がみられます。



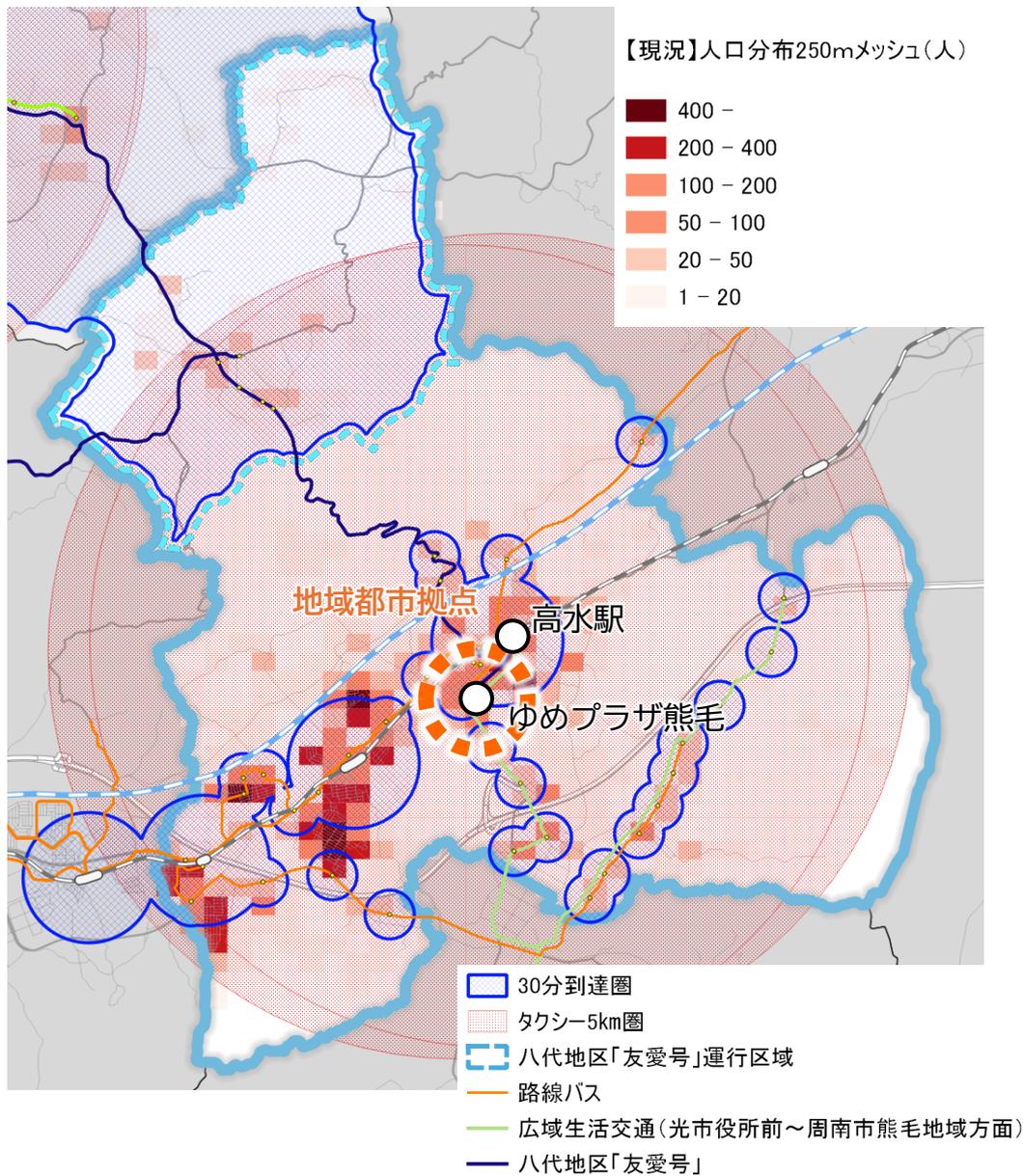
地域都市拠点	新南陽駅周辺
主要交通結節点	新南陽駅
交通手段	鉄道、路線バス、コミュニティ交通
西部地域人口	44,020人
30分到達圏内人口	33,495人
割合	76.1%

※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%

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)

<東部>

- 30分到達圏内の人口割合が90%超と市内で最も高くなっています。
- バス路線から少し離れた地区に一部の住宅団地など人口集積がみられるエリアがあり、30分到達圏に含まれない場合がみられます。



地域都市拠点	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%

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)

<北部>

■ 多くの地区で区域運行が導入されていますが、須々万市街地ではバス路線から少し離れた地区に人口集積がみられるエリアがあり、30分到達圏に含まれない場合があります。



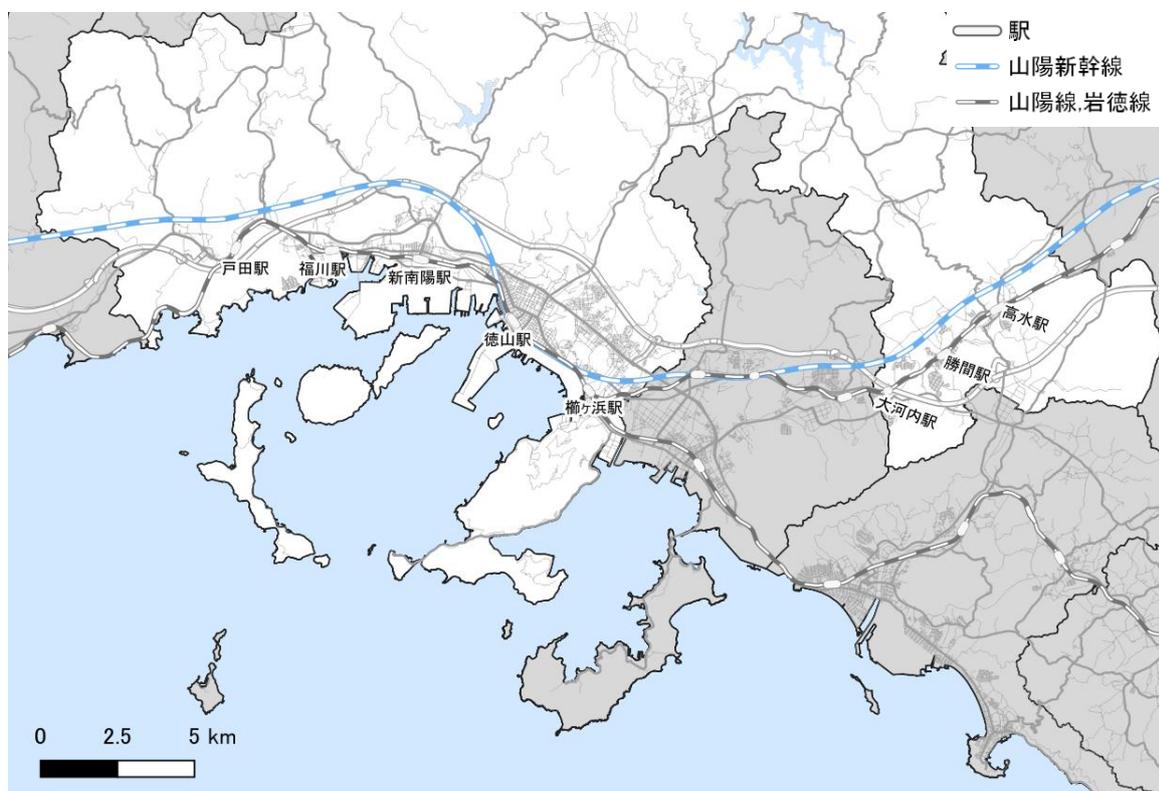
※市民アンケートで自宅からバス停まで歩いて行ける範囲にあると回答した人の割合：77.5%

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)

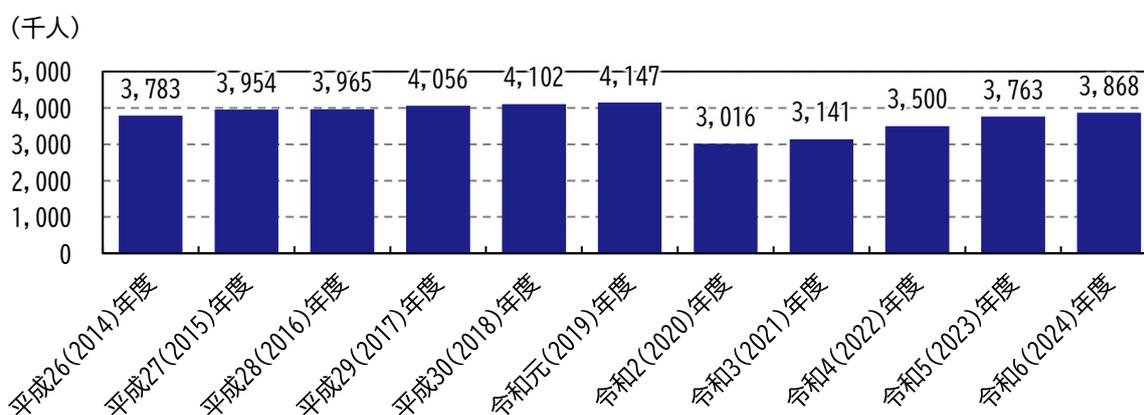
2.2.4 公共交通の運行状況・利用状況等－公共交通カルテ

JR西日本

■運行経路図

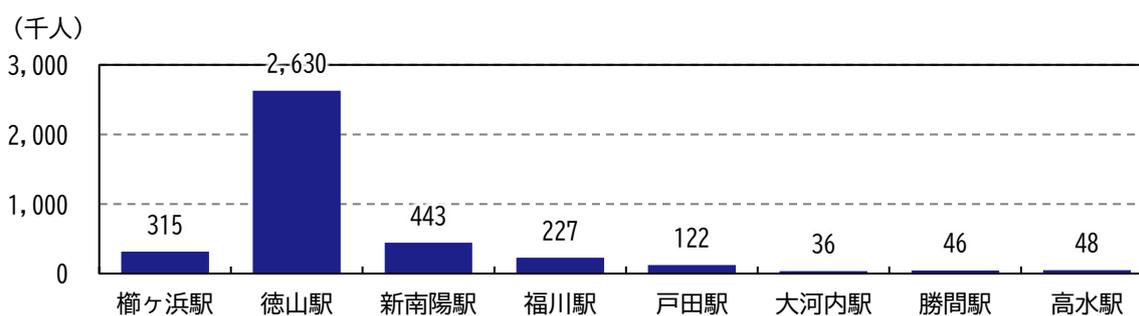


■年間輸送人員の推移(市内8駅合計)



出典：山口県統計年鑑（山口県）
※新幹線乗降人員を含む

■駅別輸送人員(令和6(2024)年度)

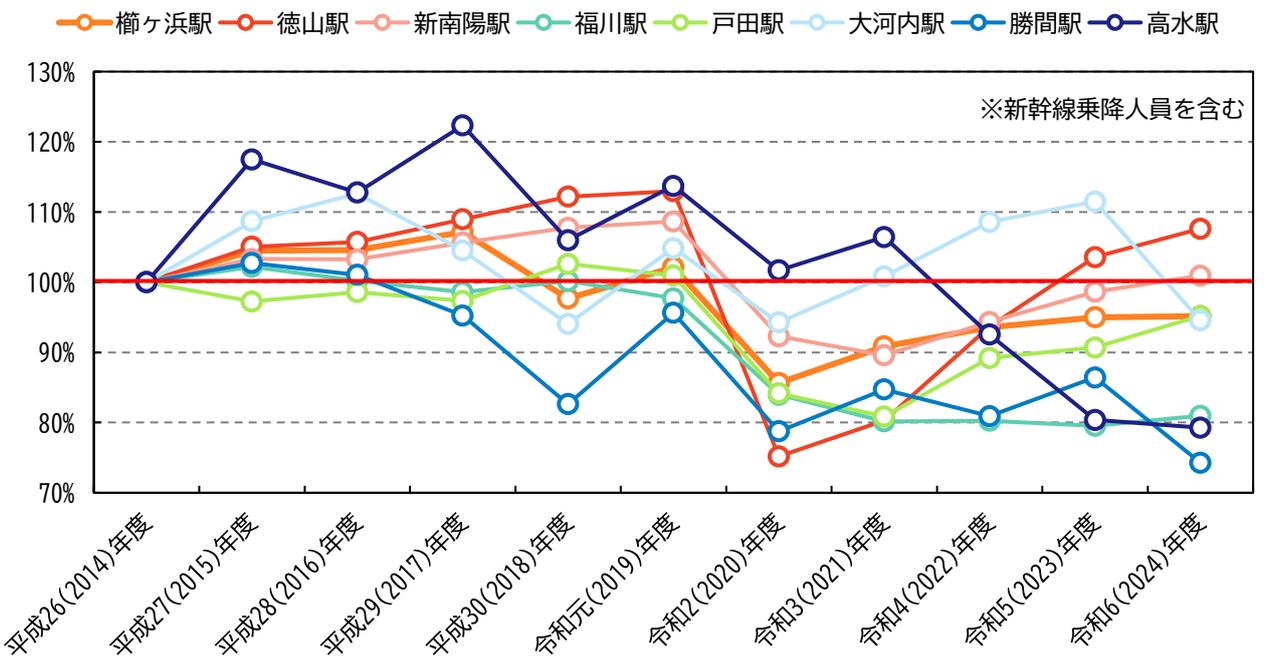


出典：山口県統計年鑑（山口県）
※徳山駅は新幹線乗降人員を含む

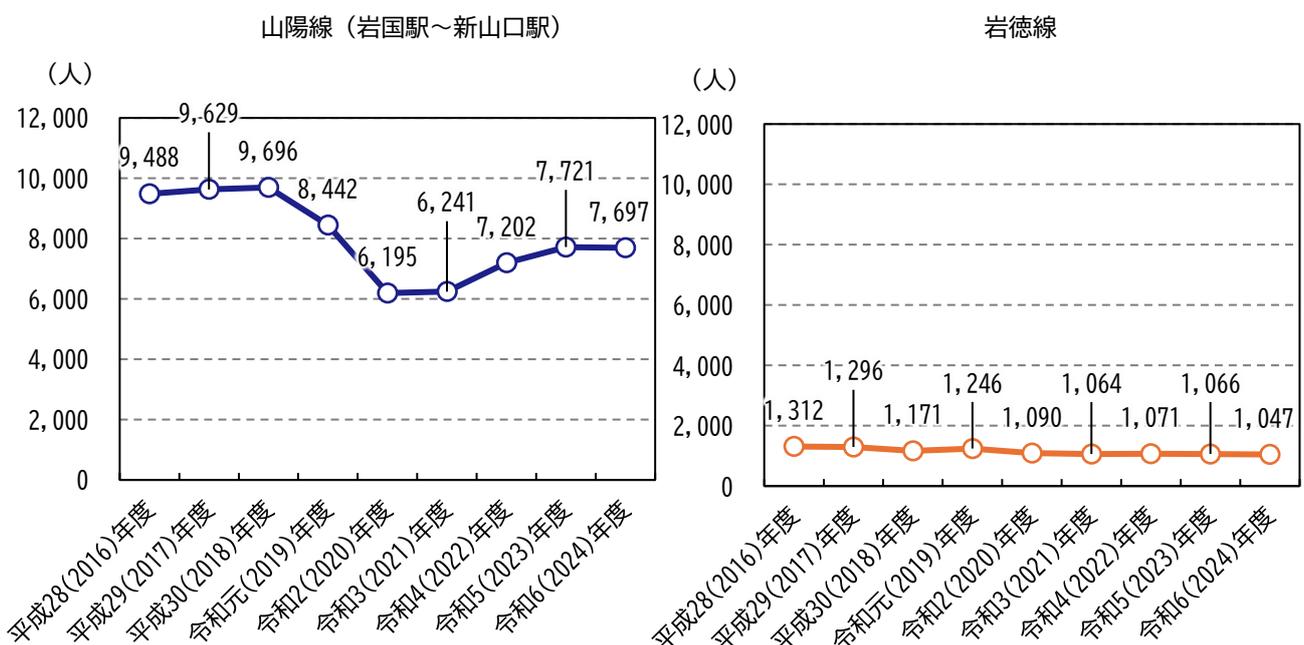
■運行状況

路線名	運行区間区域	運行頻度			国・県補助
		平日	土	日	
岩徳線	徳山～周防久保～岩国	11.5	11.5	11.5	—
山陽線	柳井～新山口（区間外までの運行含む）	25.5	25.5	25.5	—
	下関→下松	0.5	0.5	0.5	—

■駅別の年間乗車人員の推移(平成26(2014)年度を100%とした場合の割合)

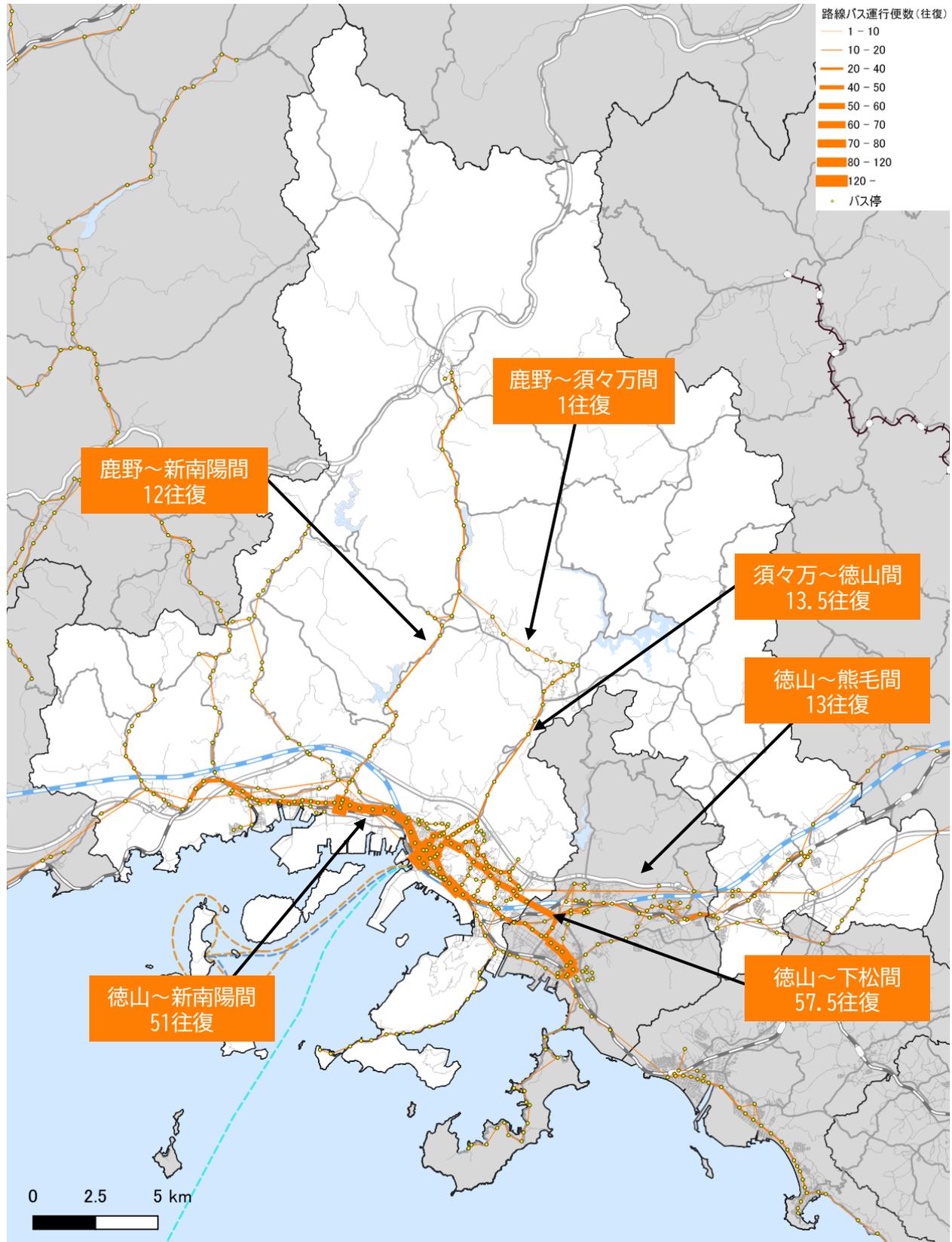


■輸送密度の推移

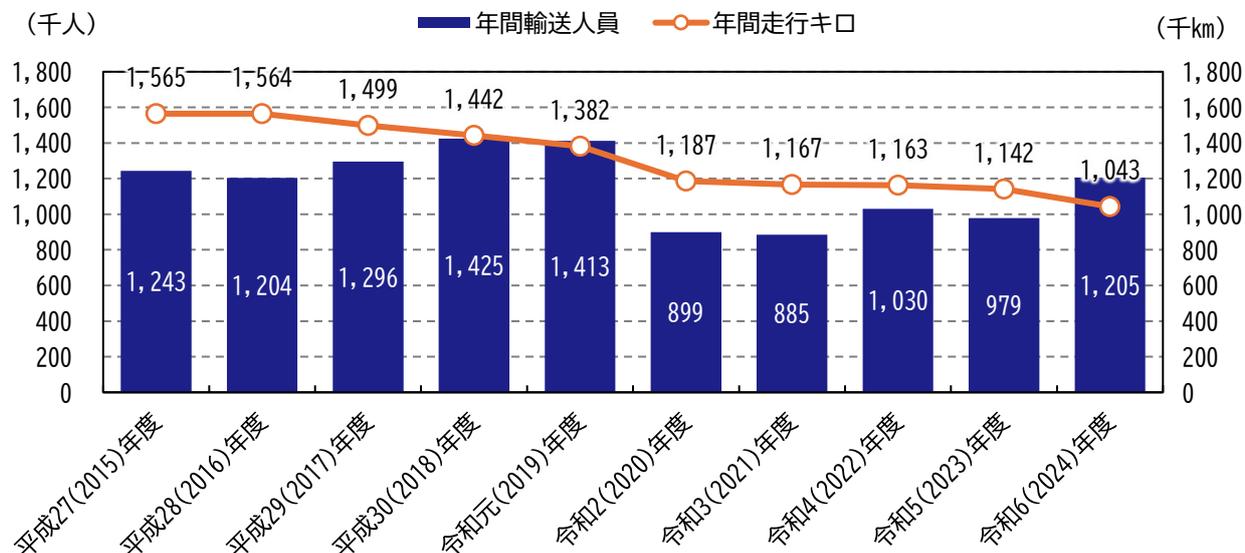


防長交通

■ 運行経路図

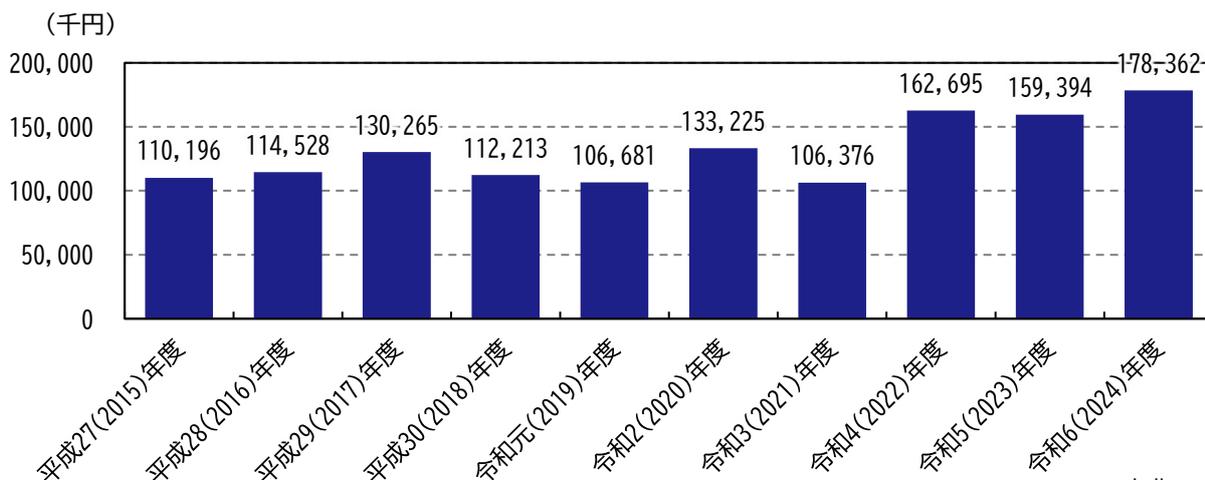


■輸送人員と走行キロの推移（市内で完結する系統のみ）



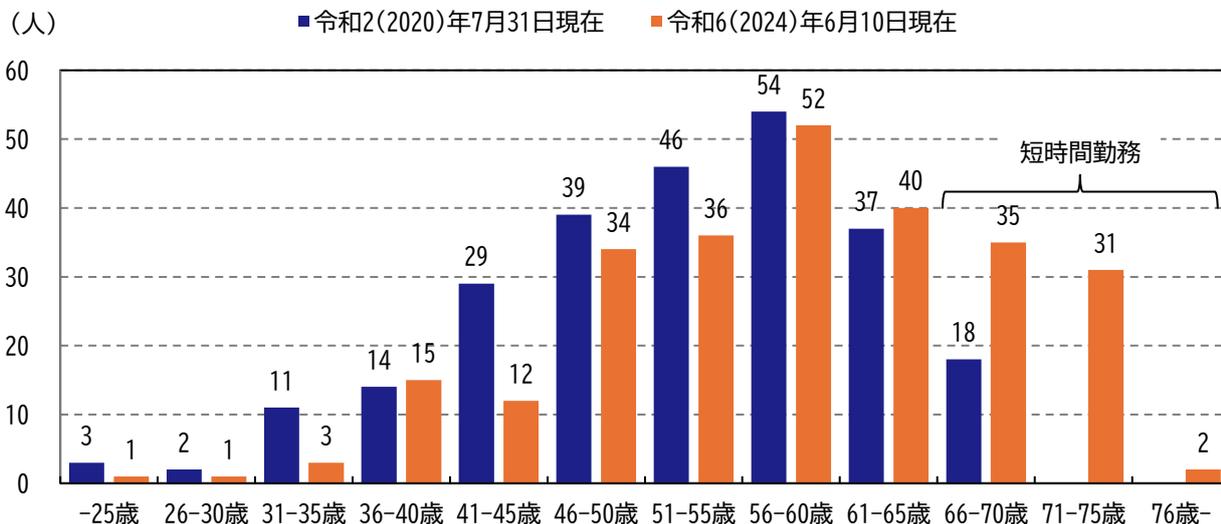
出典：防長交通

■地方バス路線維持対策事業費の推移



出典：市資料

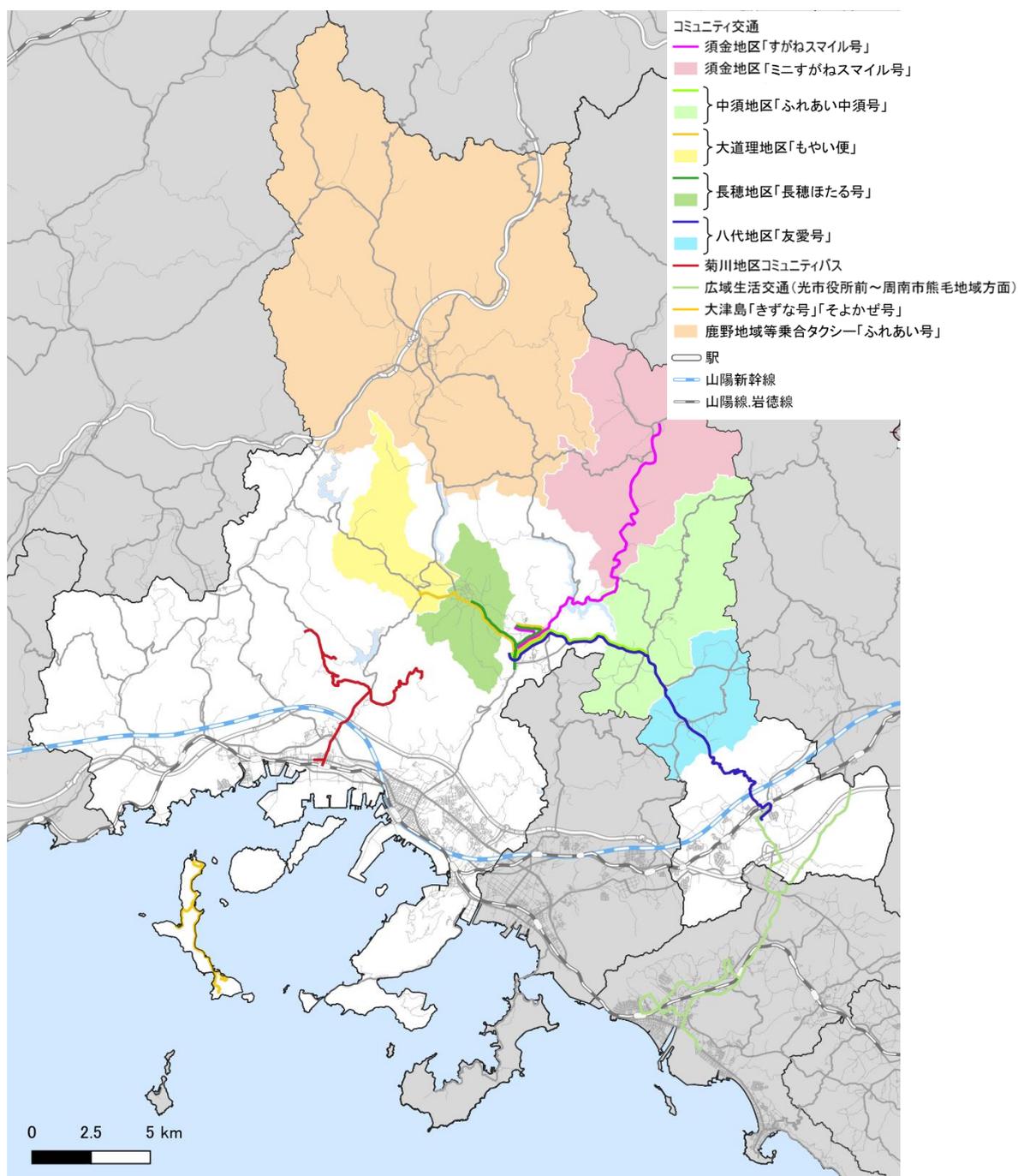
■運転士の年齢構成（防長交通全体）



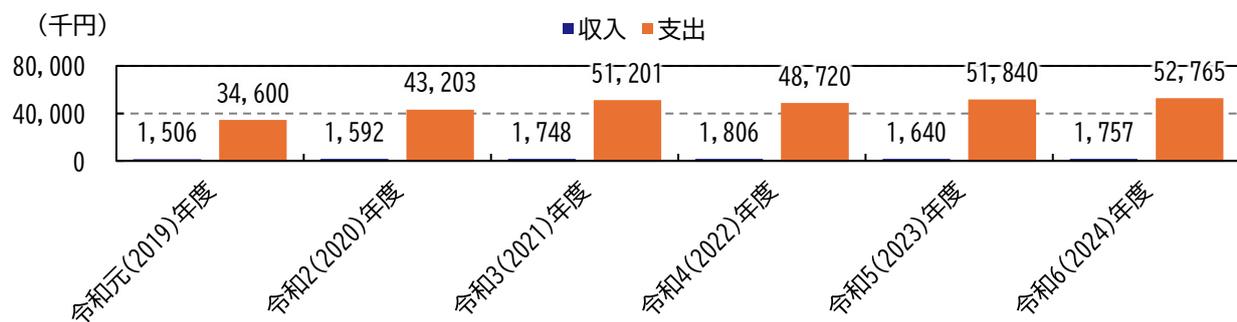
出典：防長交通

コミュニティ交通

■運行経路図



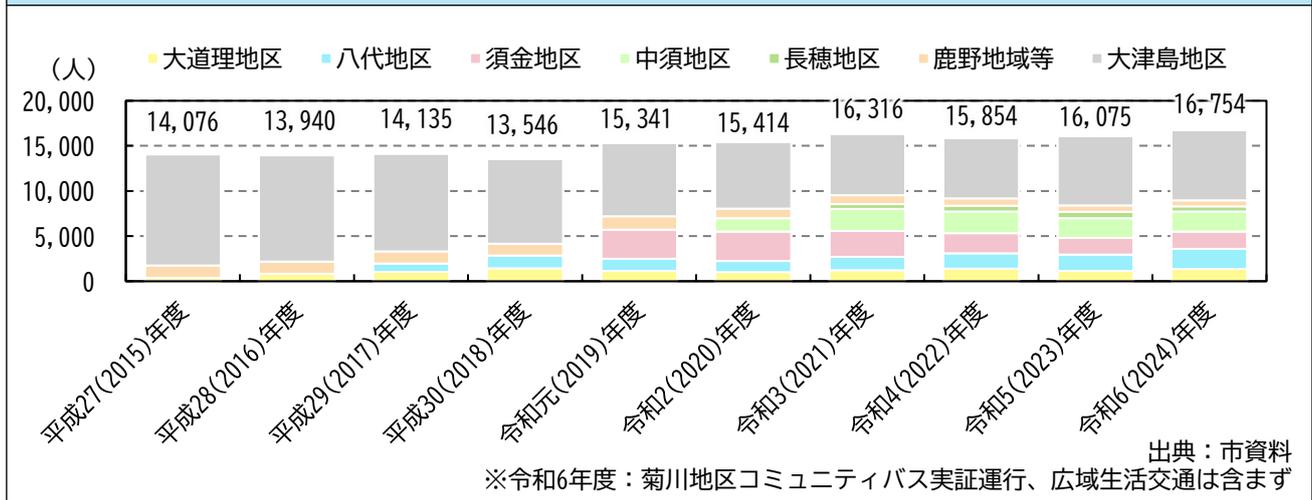
■経常収支の推移



※令和6年度：菊川地区コミュニティバス実証運行、広域生活交通は含まず

■運行状況					
路線名	運行区間運行エリア	事業許可	運行様態	実施主体	国・県補助
大道理地区コミュニティバス「もやい号」	大道理地区内～須々万地区内 大道理地区内	78条	路線不定期 区域運行	周南市	国 (フィーダー)
八代地区コミュニティバス「友愛号」	八代地区内～鶴いこいの里～ゆめプラザ熊毛	78条	路線定期	周南市	国 (フィーダー)
	八代地区内		区域運行		
八代地区コミュニティバス「友愛号」	八代地区内～鶴いこいの里～須々万農協		路線定期		
須金地区コミュニティバス「すがねスマイル号」	須金郵便局前～高樋口～周南高原病院	78条	路線定期	周南市	県
須金地区コミュニティバス「ミニすがねスマイル号」	須金地区内	78条	区域運行	周南市	県
中須地区コミュニティバス「ふれあい中須号」	中須支所～高樋口～須々万農協	78条	路線定期	周南市	県
	中須地区内		区域運行		
長穂地区コミュニティバス「長穂ほたる号」	長穂支所～高樋口～周南高原病院	78条	路線定期、 路線不定期	周南市	県
	長穂地区内		区域運行		
鹿野地区等乗合タクシー「ふれあい号」	鹿野地区内	4条 乗合	区域運行	交通事業者 (委託) ^{※1}	
大津島コミュニティバス「きずな号」「そよかせ号」	刈尾港～馬島港瀬戸浜港～本浦港	無償	路線定期	周南市	
菊川地区コミュニティバス	菊川地区内～菊川支所新南陽駅前～新南陽市民病院	78条	路線定期	周南市	国 (フィーダー)
広域生活交通（光市役所前～周南市熊毛地域方面）	光市役所前～島田駅・小周防兼清～高水駅、筏場集会所前	4条 乗合	路線定期	交通事業者 (委託) ^{※2}	県

■年間利用者数の推移



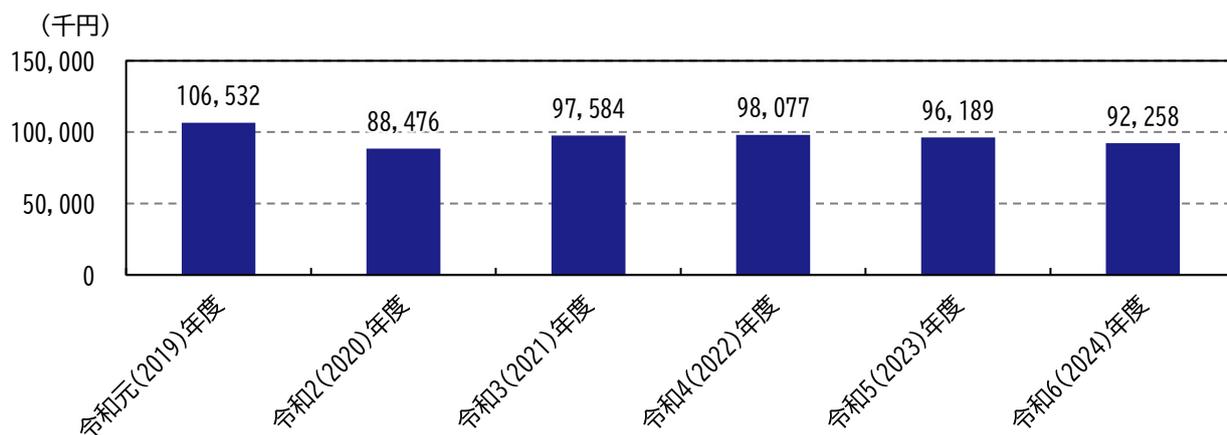
※1 周南市から委託 ※2 光市から委託。周南市が一部負担。

航路

■ 運航経路図



■ 離島航路補助金の推移

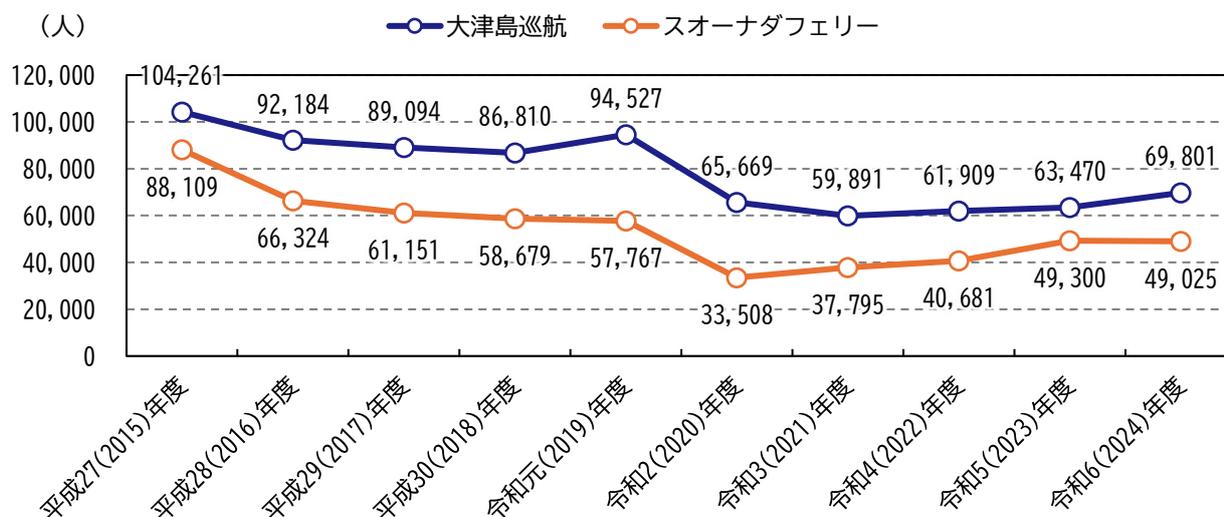


出典：市資料

■ 運航状況

路線名	運航区間	運航頻度			国・県補助
		平日	土	日	
大津島巡航（フェリー）	徳山港～刈尾・馬島	3.0	3.0	3.0	国県
大津島巡航（旅客船）	徳山港～瀬戸浜・刈尾・馬島・本浦	4.0	4.0	4.0	国県
スオーナダフェリー	徳山港～竹田津港	5.0	5.0	5.0	—

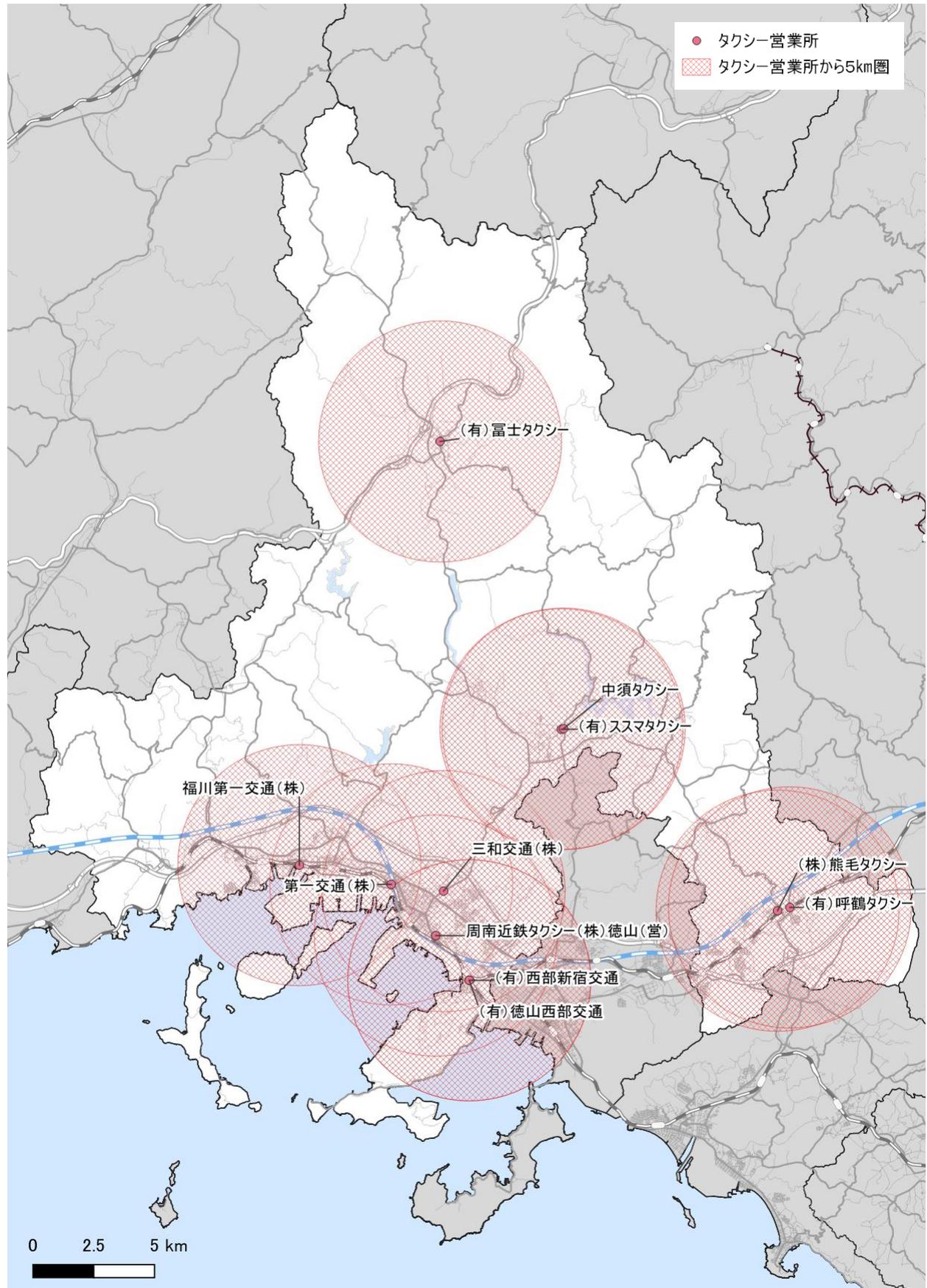
■ 年間輸送人員の推移



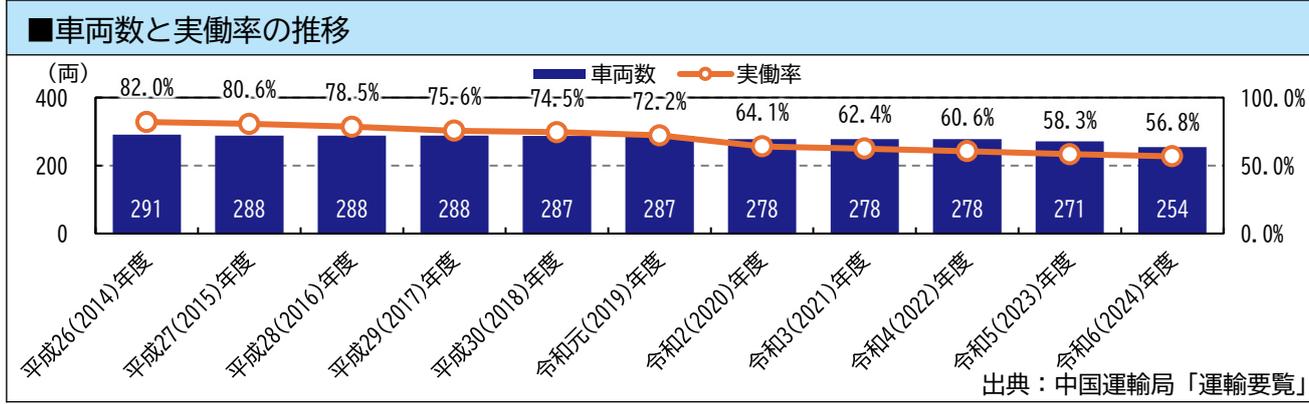
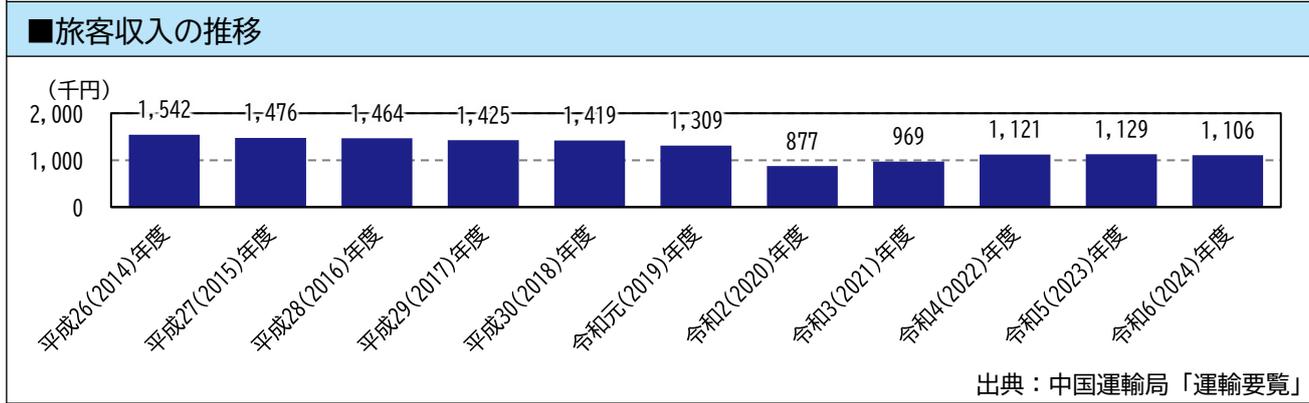
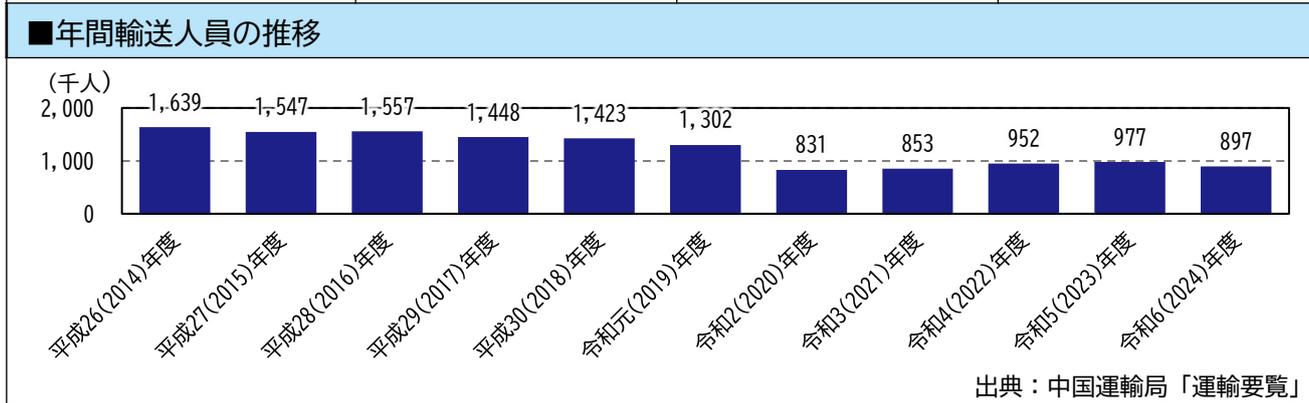
出典：大津島巡航、スオーナダフェリー
 ※大津島巡航の年度は前年10月1日～当年9月30日

タクシー

■営業所位置図



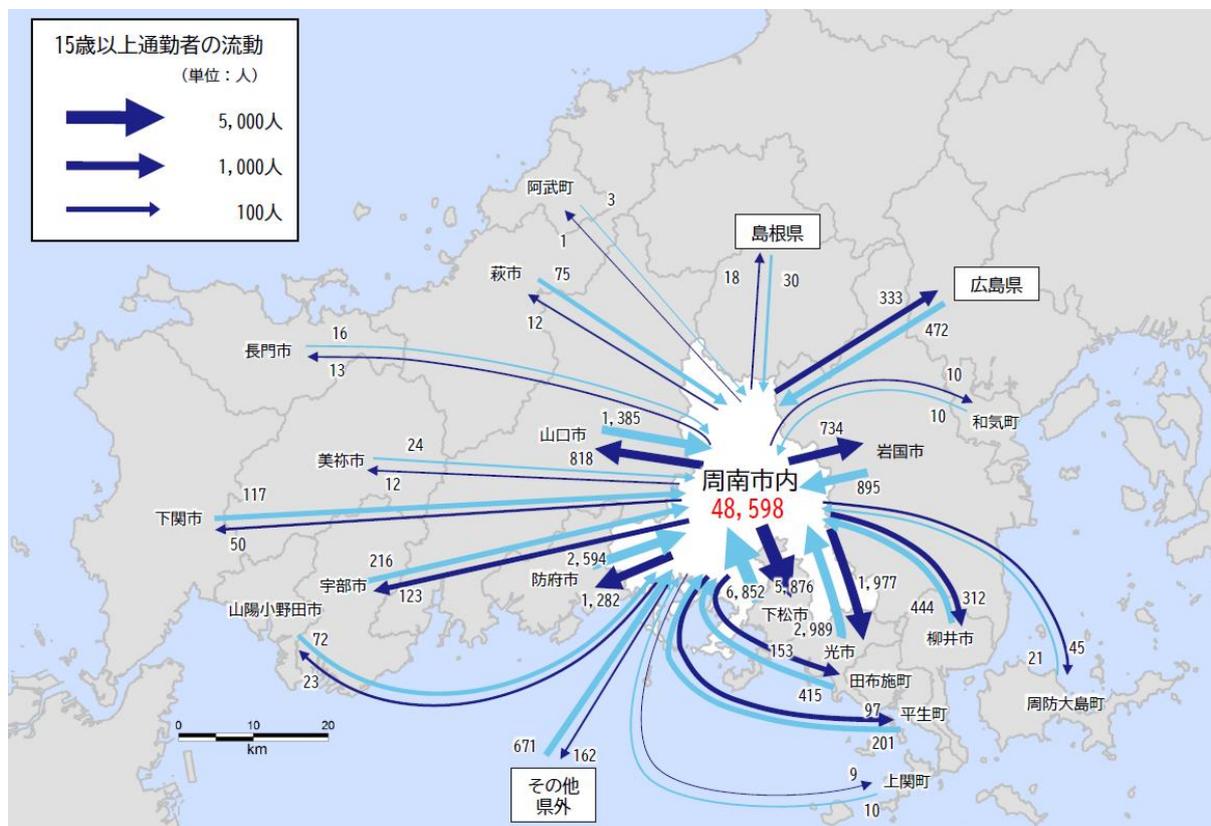
■会社別の車両台数		資料：山口県タクシー協会Webサイト	
会社名	車種台数		
周南近鉄タクシー（株）	ジャンボタクシー2両	普通車95両	
（有）徳山西部交通	ジャンボタクシー1両	普通車33両	
三和交通(株)	ジャンボタクシー1両	普通車30両	
（有）西部新宿交通	ジャンボタクシー1両	普通車20両	
第一交通(株)	ジャンボタクシー1両	普通車77両	
中須タクシー		普通車 2両	
（有）スマタクシー		普通車 1両	
福川第一交通(株)	ジャンボタクシー1両	普通車24両	
（有）呼鶴タクシー	ジャンボタクシー1両	普通車 4両	
（株）熊毛タクシー	ジャンボタクシー1両	普通車 6両	福祉車両1両
（有）富士タクシー	ジャンボタクシー1両	普通車 2両	



2.3 周南市におけるお出かけに関する現状診断

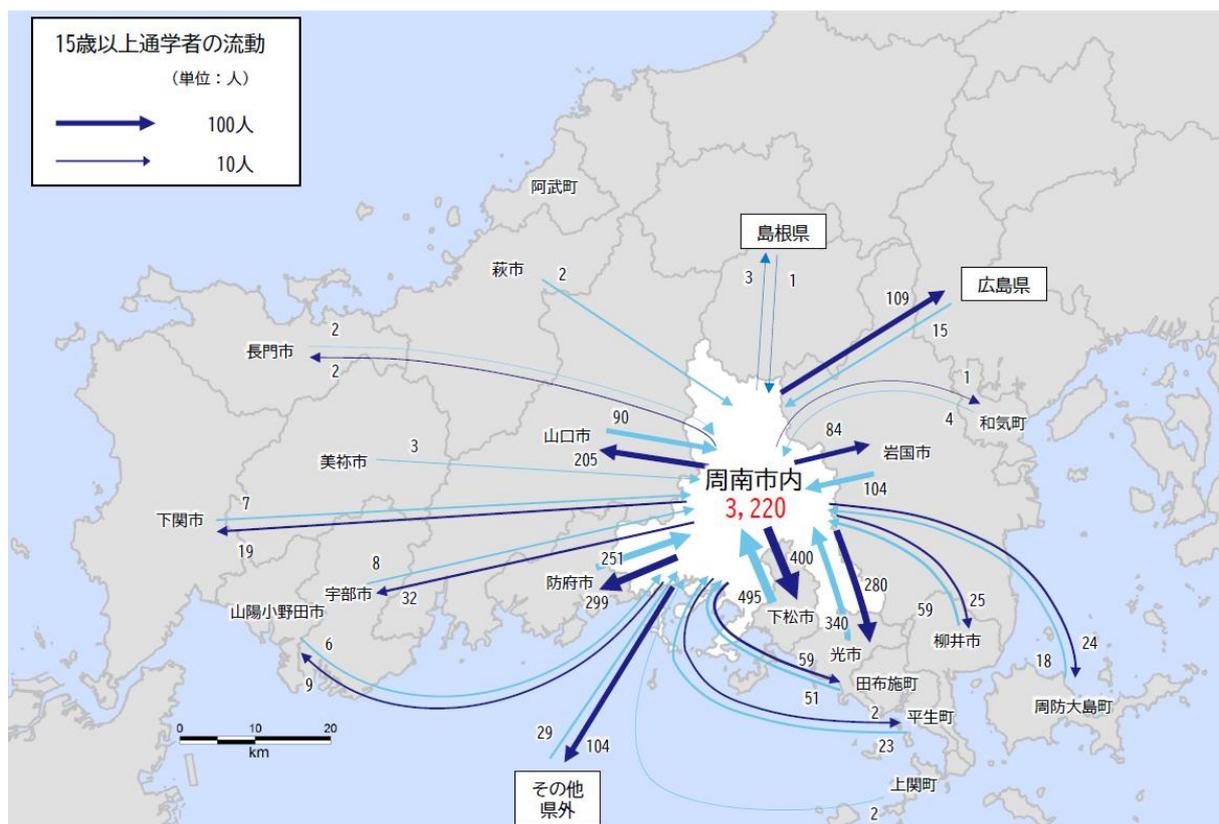
2.3.1 通勤通学の状況（市内外の移動状況）

- 通勤通学の移動状況は、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います。



出典：国勢調査（令和2(2020)年）

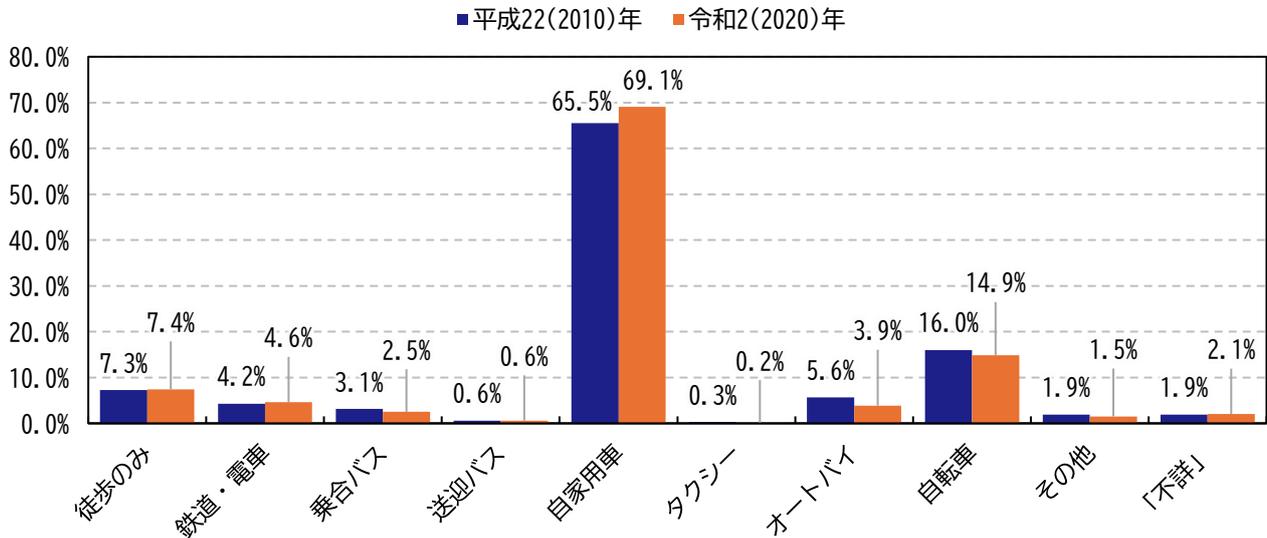
▲周南市における通勤流動



出典：国勢調査（令和2(2020)年）

▲周南市における通学流動

- 国勢調査における利用交通手段の結果をもとに、各交通手段を利用する割合を算出したところ、令和2（2020）年調査では乗用車が70%となっており、鉄道や乗合バス、タクシーといった公共交通の利用割合はおおむね3～5%程度となっています。
- 平成22年（2010）年調査と比べ、自家用車の割合が増えています。



※複数回答可のため割合の合計が100%を超える
出典：国勢調査（平成22（2010）年、令和2（2020）年）

▲周南市における通勤通学の交通手段の利用割合（経年比較）

2.3.2 地域別の移動状況

●南部

- 周南市南部においては、徳山市街地への移動が多くみられます。
- また、地域によっては新南陽や下松市などの隣接する市街地への移動もみられます。
- 鉄道やバスの利便性が比較的高いことから、分担率が他の地域と比べて高くなっています。



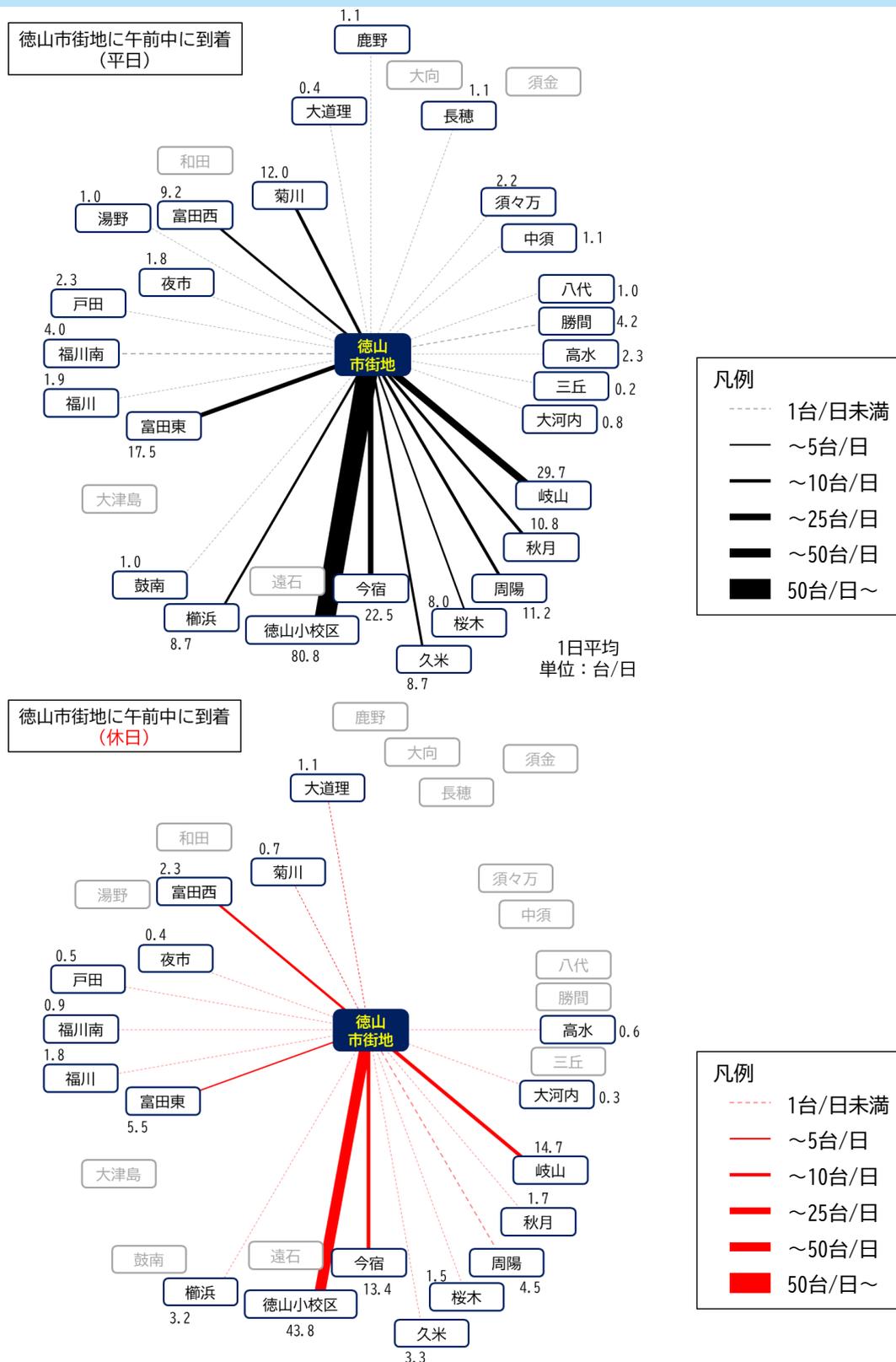
▲周南市南部における主な移動イメージ

▼周南市南部における移動の状況

	行き先	移動手段
通勤 通学	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 地域内への通勤が多く、次いで新南陽市街地、市外。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 行き先地域別のほぼ全てで車（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16%、バスが13%。
買い物	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 行き先地域別のほぼ全てで車（自分で運転）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3%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	<ul style="list-style-type: none"> ◆ ほとんど地域内で完結している。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 行き先地域別のほぼ全てで車（自分で運転）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、車（自分で運転）の分担率が低下し、路線バス、タクシーの分担率が共に9%に上昇している。

いずれも出典：市民アンケート（令和7(2025)年）

■ 一方で、自動車（コネクティッドカー）の移動データを基にした来訪状況をみると、市街地のある徳山小校地区や岐山地区等からの来訪が多く、近距離でも自動車を利用している状況です。

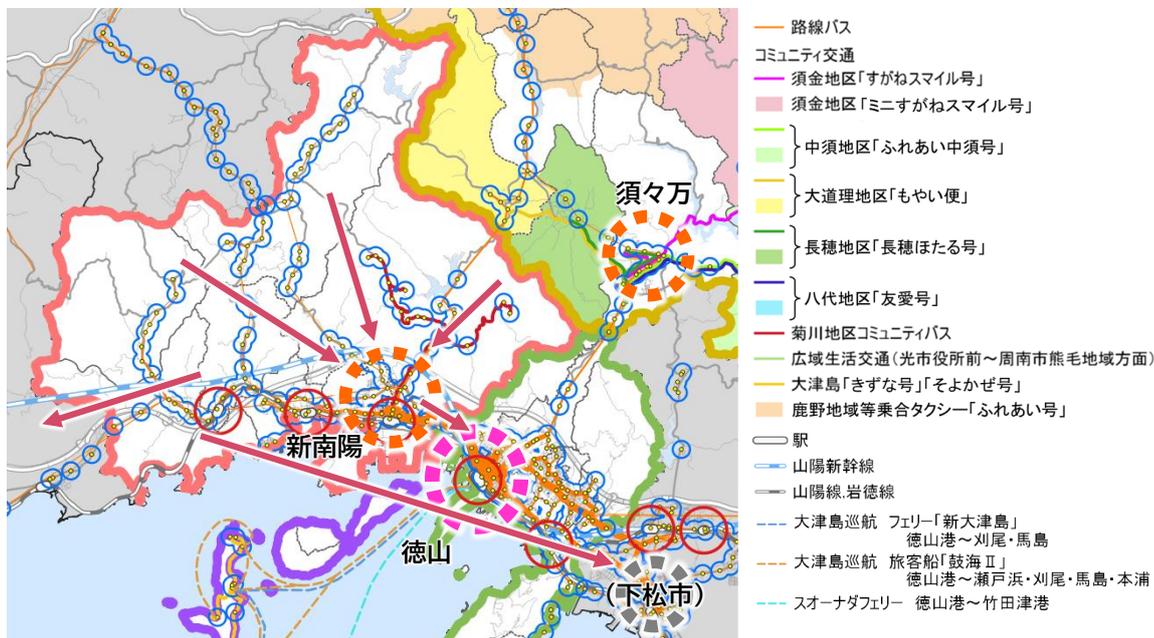


※徳山市街地の範囲は、周南市立地適正化計画における都市機能誘導区域を含む250mメッシュで算出している。
 出典：トヨタ自動車_コネクティッドカーから取得したデータ(データ取得期間：令和5(2023)年2月)
 提供：一般財団法人トヨタ・モビリティ基金

▲プローブデータによるコミュニティ別・平休別の徳山市街地へのコネクティッドカーの来訪状況

●西部

- 周南市西部においては、拠点である新南陽市街地や徳山市街地への移動が多くみられます。
- 鉄道が利用できることから、下松市や防府市等への移動もみられます。
- 一方で、買い物等では鉄道やバスの分担率が低くなっています。



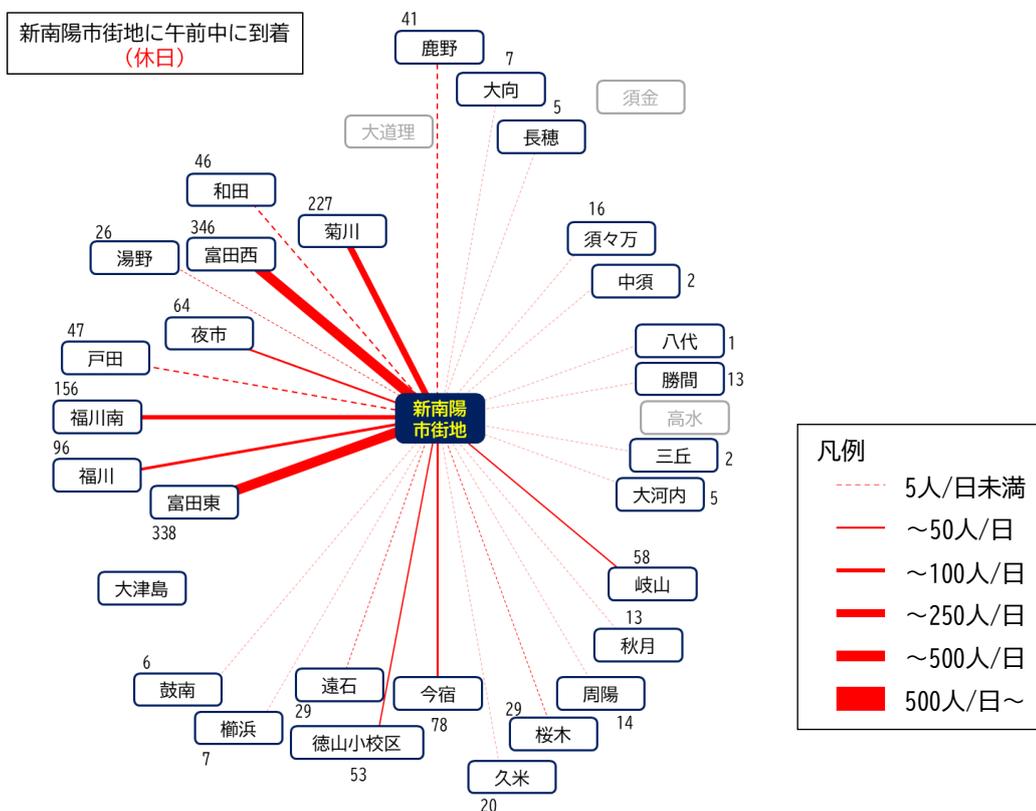
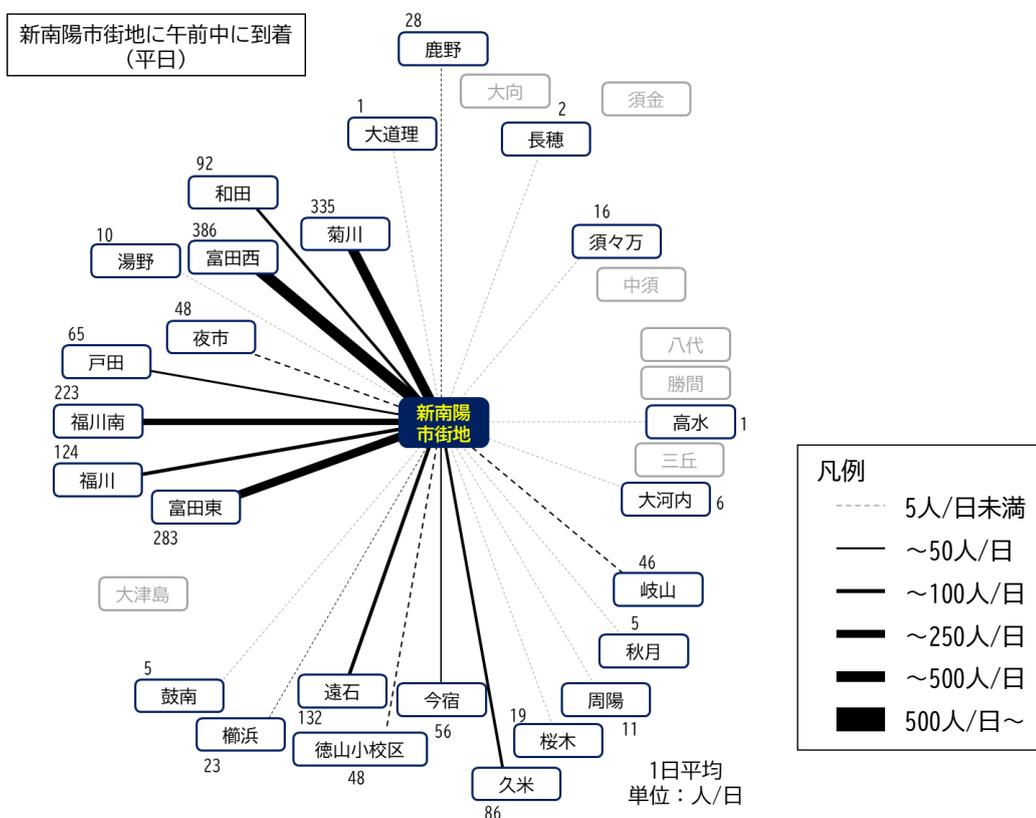
▲周南市西部における主な移動イメージ

▼周南市西部における移動の状況

	行き先	移動手段
通勤 通学	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 行き先地域別のほぼ全てで車（自分で運転）が70%以上。 ◆ 南部（徳山市街地等）や市外へ行く人の鉄道の分担率がそれぞれ16%、南部へ行く人のバスの分担率も10%。
買い物	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 新南陽地区の人はほぼ新南陽市街地。 ◆ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 行き先地域別の全てで車（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、南部への買い物では路線バスや鉄道の利用が若干みられる。 ◆ 次に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分担率が下がるが、西部への買い物では上がっている。
通院	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 新南陽地域の人には地域内または徳山市街地へ通院している。 ◆ その他の地域の人には、地域内または新南陽市街地、徳山市街地へ通院している。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 行き先地域別のほぼ全てで車（自分で運転）の分担率が70%以上。 ◆ 最もよく行く通院先では、路線バスの分担率が南部への通院で7%、西部への通院で2%程度となっている。西部への通院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、タクシーの分担率も高くなっている。

いずれも出典：市民アンケート（令和7(2025)年）

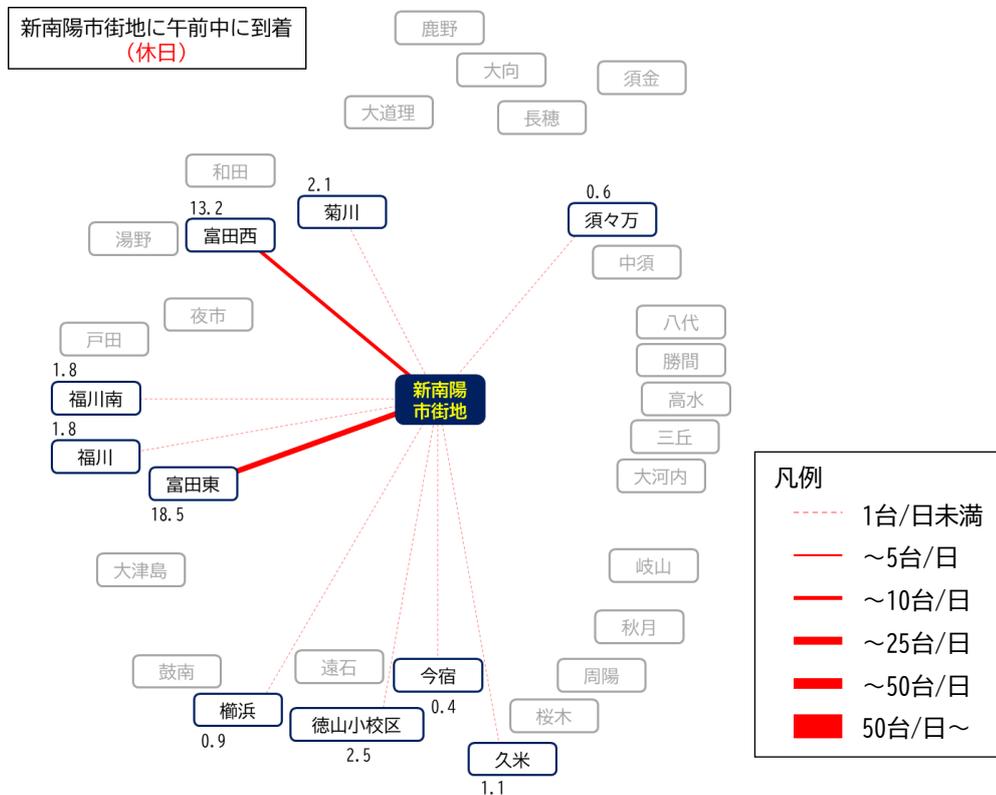
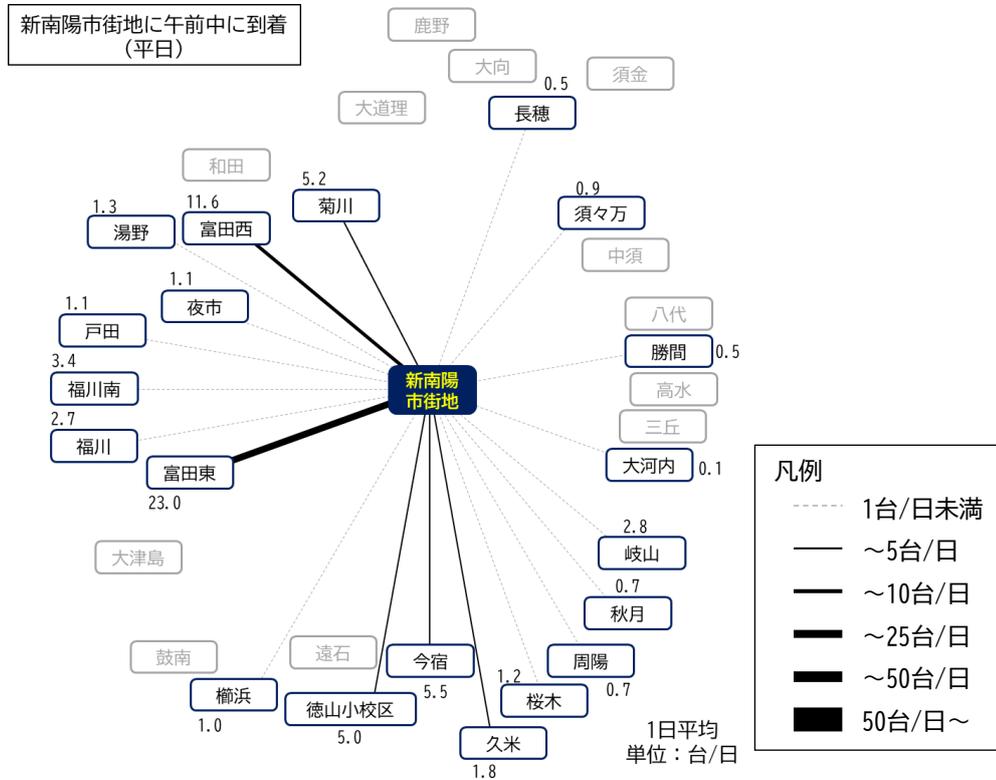
■ 携帯電話の位置情報による新南陽市街地への来訪状況は、西部地域の各コミュニティが多くを占めています。



※新南陽市街地の範囲は、周南市立地適正化計画における都市機能誘導区域として算出している。
 出典：KDDIの携帯電話の位置情報を用いた移動状況データ（データ取得期間：令和6(2024)年10月）
 提供：株式会社GEOTRA

▲携帯電話の位置情報によるコミュニティ別・平休別の新南陽市街地への来訪状況

■ 自動車（コネクティッドカー）の来訪状況も携帯電話の位置情報とおおむね同様の傾向を示しています。

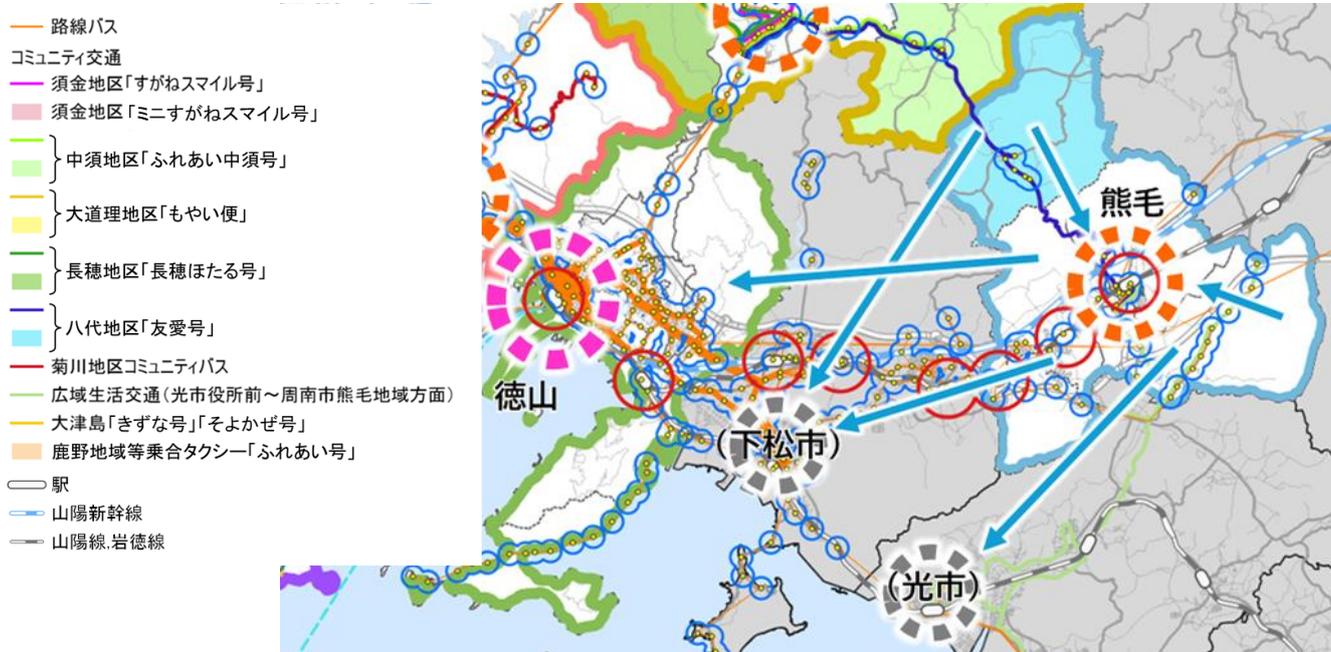


※新南陽市街地の範囲は、周南市立地適正化計画における都市機能誘導区域を含む250mメッシュで算出している。
 出典：トヨタ自動車_コネクティッドカーから取得したデータ(データ取得期間：令和5(2023)年2月)
 提供：一般財団法人トヨタ・モビリティ基金

▲プローブデータによるコミュニティ別・平休別の新南陽市街地へのコネクティッドカーの来訪状況

●東部

- 周南市東部においては、地形的要因から、徳山市街地よりも下松市や光市といった隣接市への移動が多くみられます。
- 車の分担率が高い一方で、徳山市街地への通勤では鉄道の分担率が高くなっています。



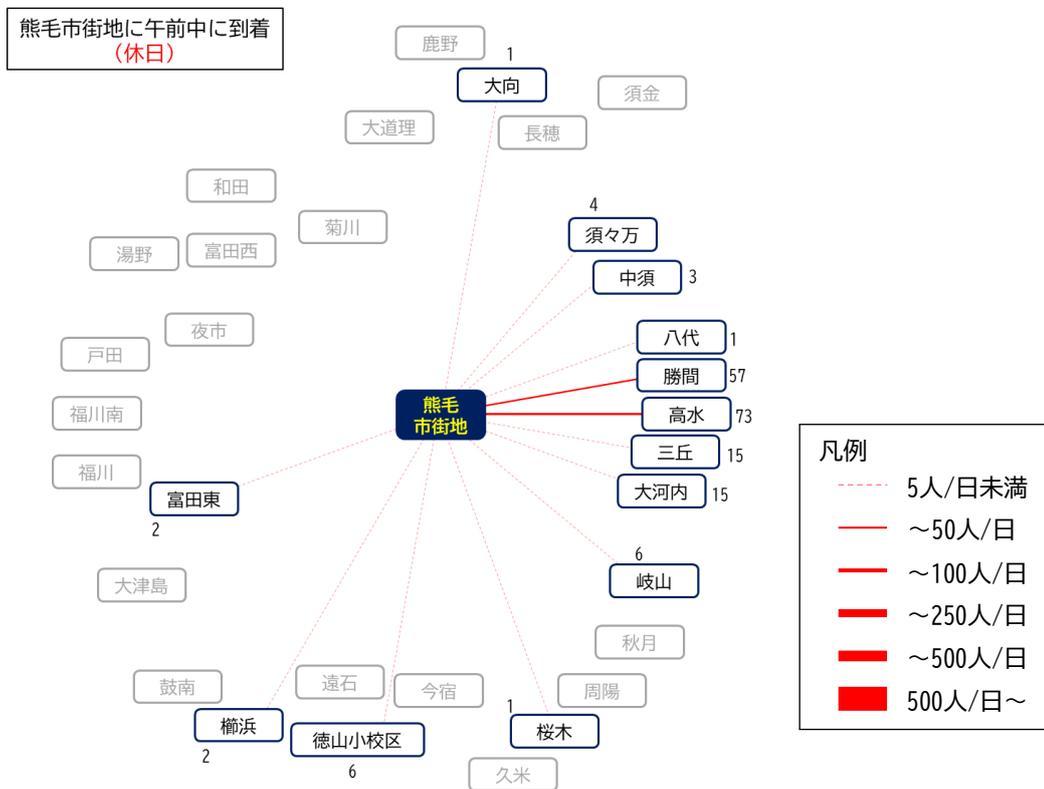
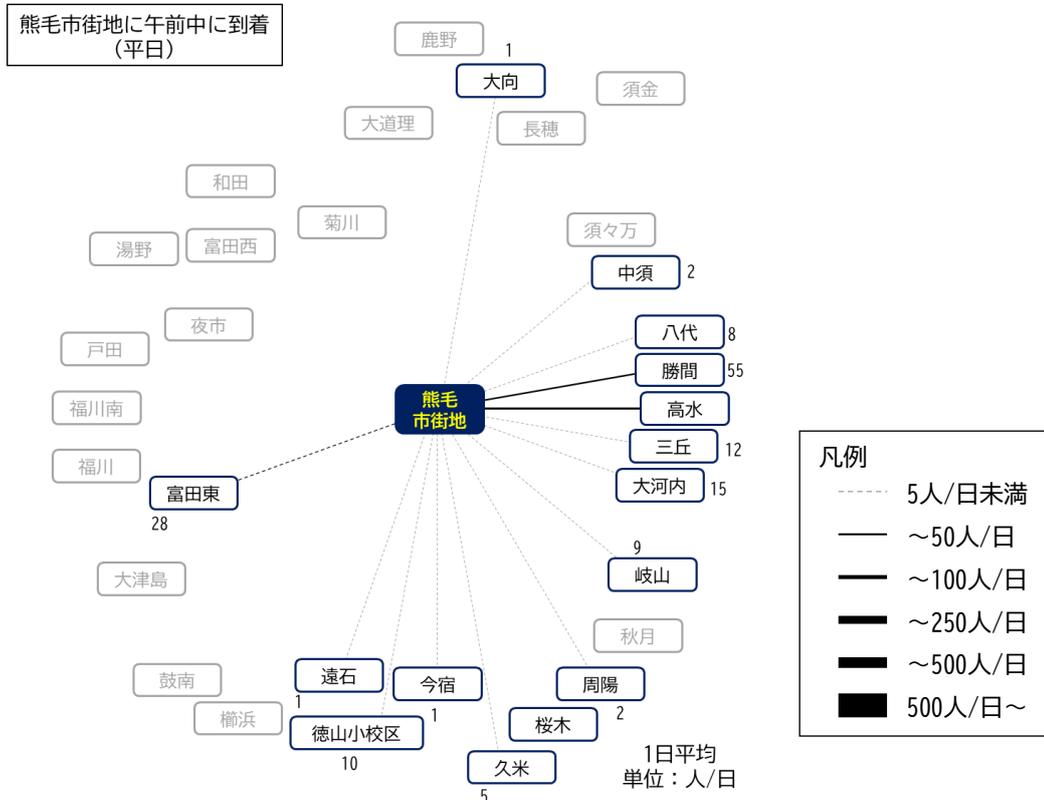
▲周南市東部における主な移動イメージ

▼周南市東部における移動の状況

	行き先	移動手段
通勤 通学	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 市外への通勤で車（自分で運転）の分担率が60%以上。 ◆ 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	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 行き先地域別の全てで車（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、東部への買い物で徒歩の分担率が11%、タクシーが4%、コミュニティ交通が1%。市外への買い物で路線バスの分担率が2%。 ◆ 次によく行く買い物先では、市外（下松市、光市）への買い物で鉄道、コミュニティ交通の分担率がともに1%。
通院	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 行き先地域別の全てで車（自分で運転）の分担率が70%以上。 ◆ 最もよく行く通院先では、南部への通院で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。

いずれも出典：市民アンケート（令和7(2025)年）

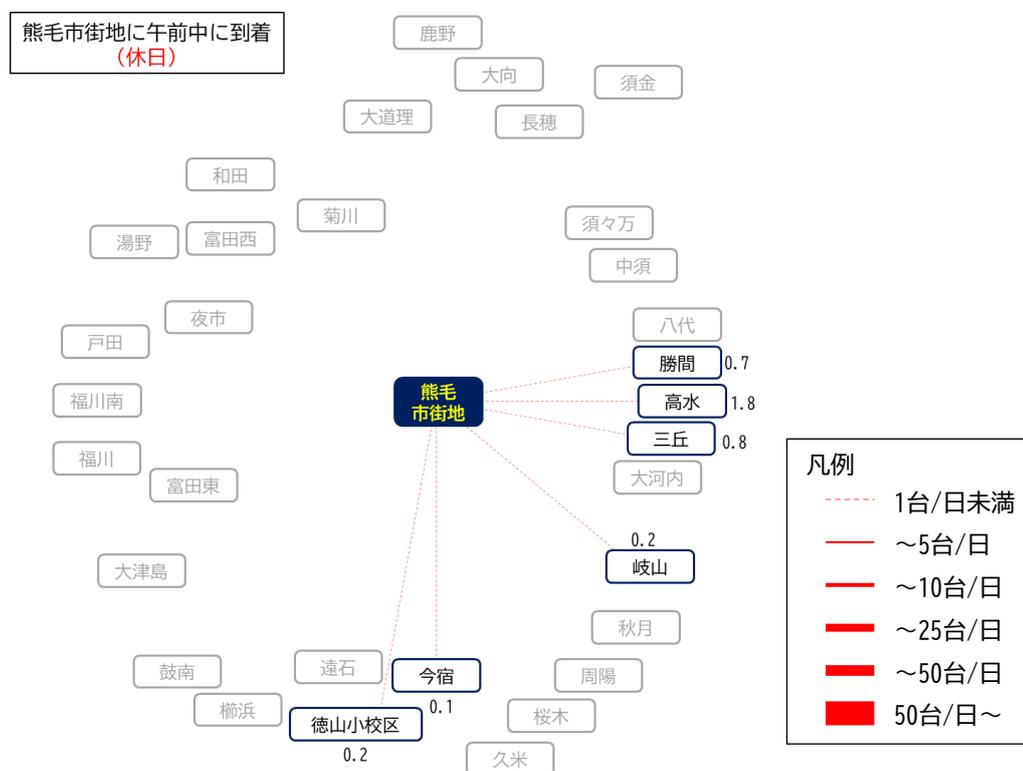
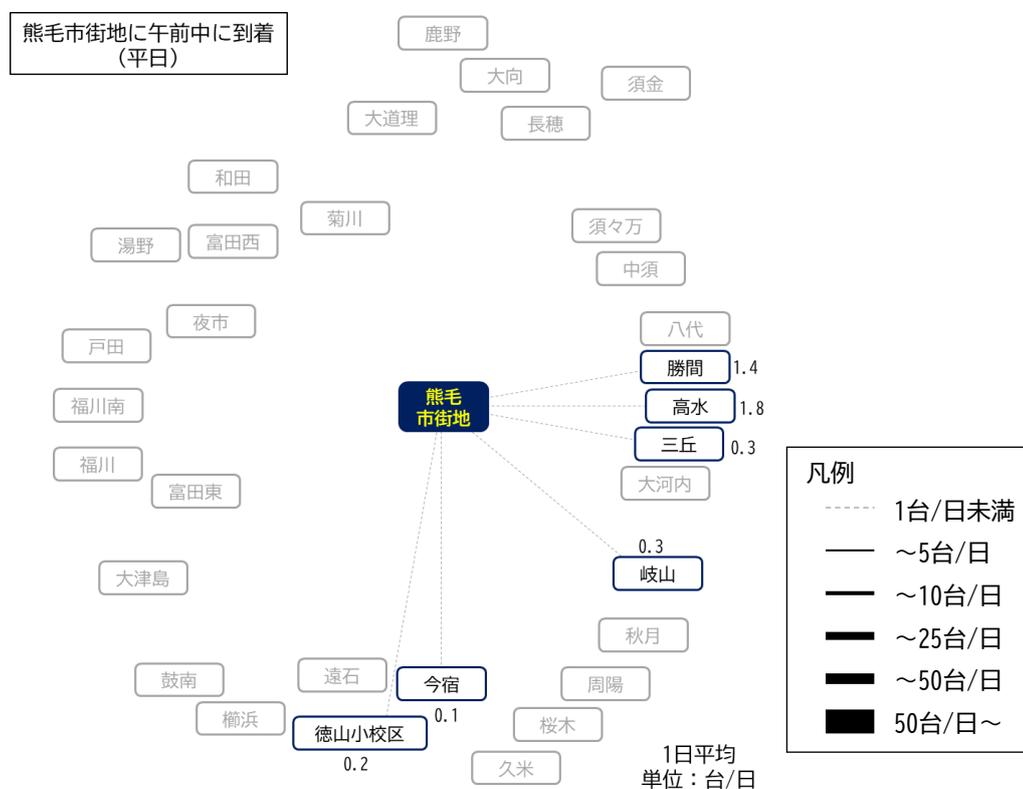
■ 携帯電話の位置情報を基にした熊毛市街地への来訪状況をみると、東部地域の各コミュニティからの来訪が多くを占めています。



※熊毛市街地の範囲は、主な拠点施設のあるゆめプラザ熊毛付近として算出している。
 出典：KDDIの携帯電話の位置情報を用いた移動状況データ（データ取得期間：令和6(2024)年10月）
 提供：株式会社GEOTRA

▲携帯電話の位置情報によるコミュニティ別・平休別の熊毛市街地への来訪状況

■ 自動車（コネクティッドカー）の来訪状況も携帯電話の位置情報とおおむね同様の傾向を示しています。



※熊毛市街地の範囲は、主な拠点施設のあるゆめプラザ熊毛付近を含む250mメッシュで算出している。
 出典：トヨタ自動車_コネクティッドカーから取得したデータ(データ取得期間：令和5(2023)年2月)
 提供：一般財団法人トヨタ・モビリティ基金

▲プローブデータによるコミュニティ別・平休別の熊毛市街地へのコネクティッドカーの来訪状況

●北部

- 周南市北部においては、鹿野と須々万の2つの都市拠点があり、移動特性が異なります。
- 鹿野地区では、鹿野市街地への移動のほか、徳山市街地や新南陽市街地への移動がみられ、路線バスも一定の利用がみられます。鹿野市街地への買い物や通院ではコミュニティ交通の利用もみられます。
- その他の地区では、須々万市街地や徳山市街地などへの移動がみられ、コミュニティ交通による通勤通学もみられます。



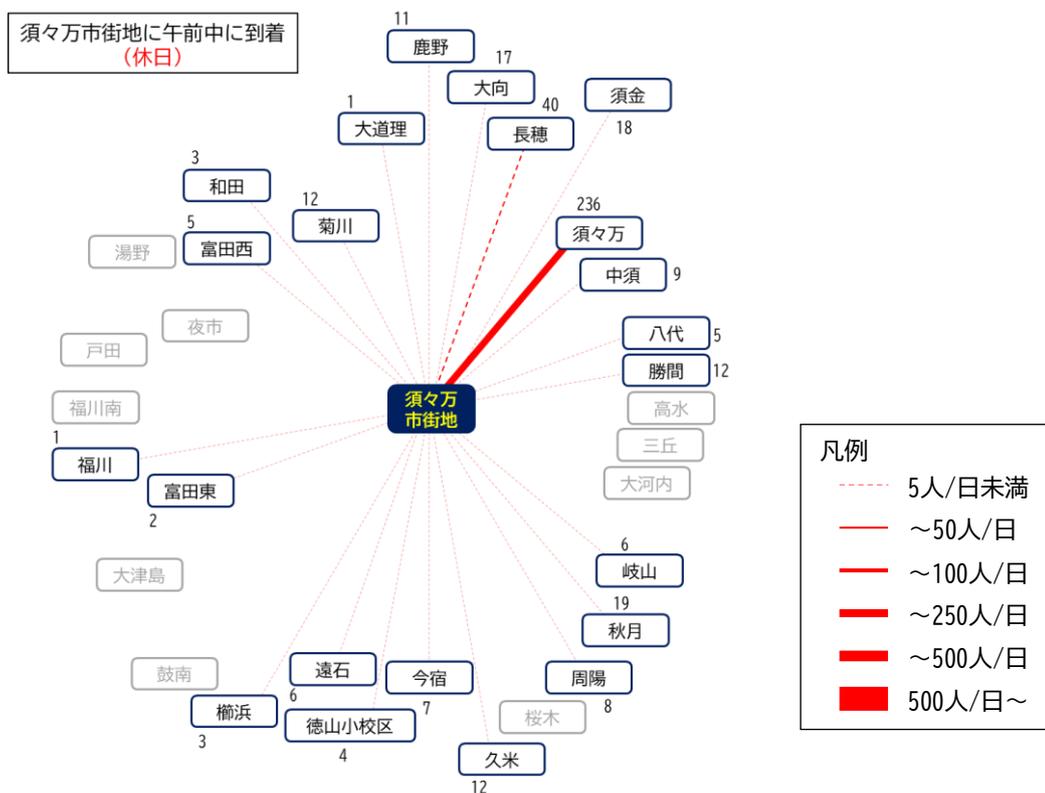
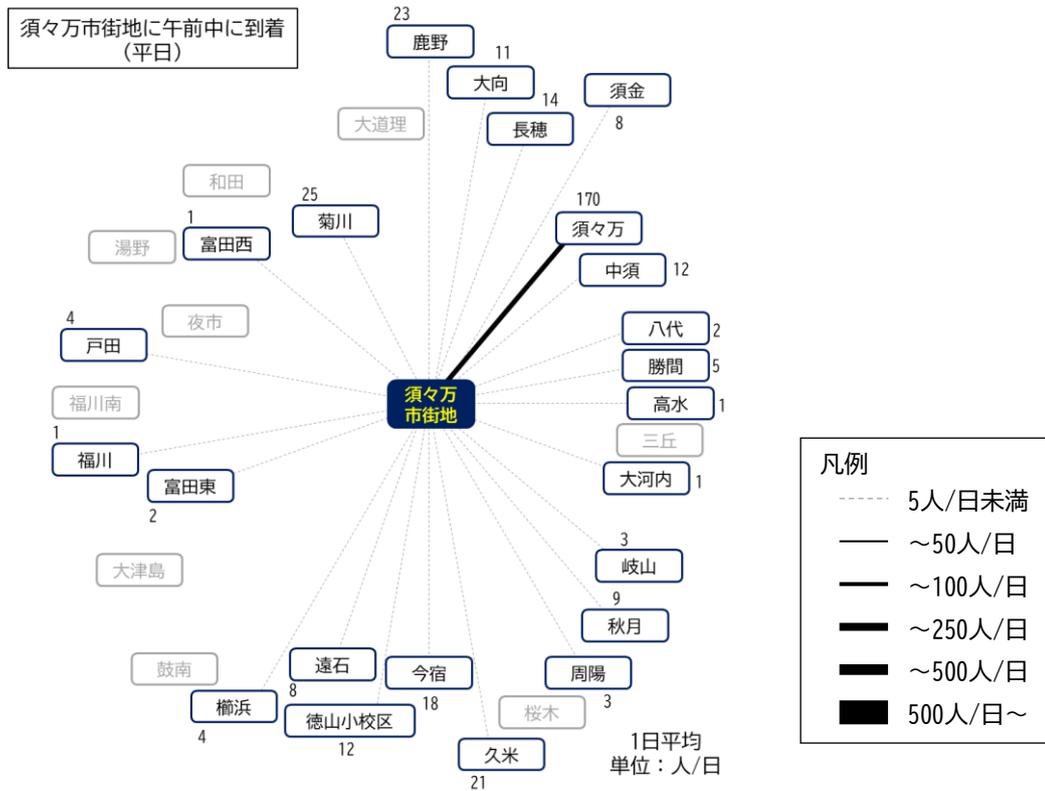
▲周南市北部における主な移動イメージ

いずれも出典：市民アンケート（令和7(2025)年）

▼周南市北部における移動の状況

	行き先	移動手段
通勤 通学	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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。 ◆ 鹿野地区以外の人は須々万または徳山市街地や市外（主に下松市）へ。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 行き先地域別のほぼ全てで車（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	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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。 ◆ 鹿野地区以外の人は須々万市街地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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 行き先地域別の全てで車（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8%ある。タクシーの分担率は北部で1%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	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 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。 ◆ 鹿野地区以外の人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。 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 行き先地域別の全てで車（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、南部への通院で車（送迎）の分担率が高く、西部への通院では路線バス、コミュニティ交通の分担率が高い。

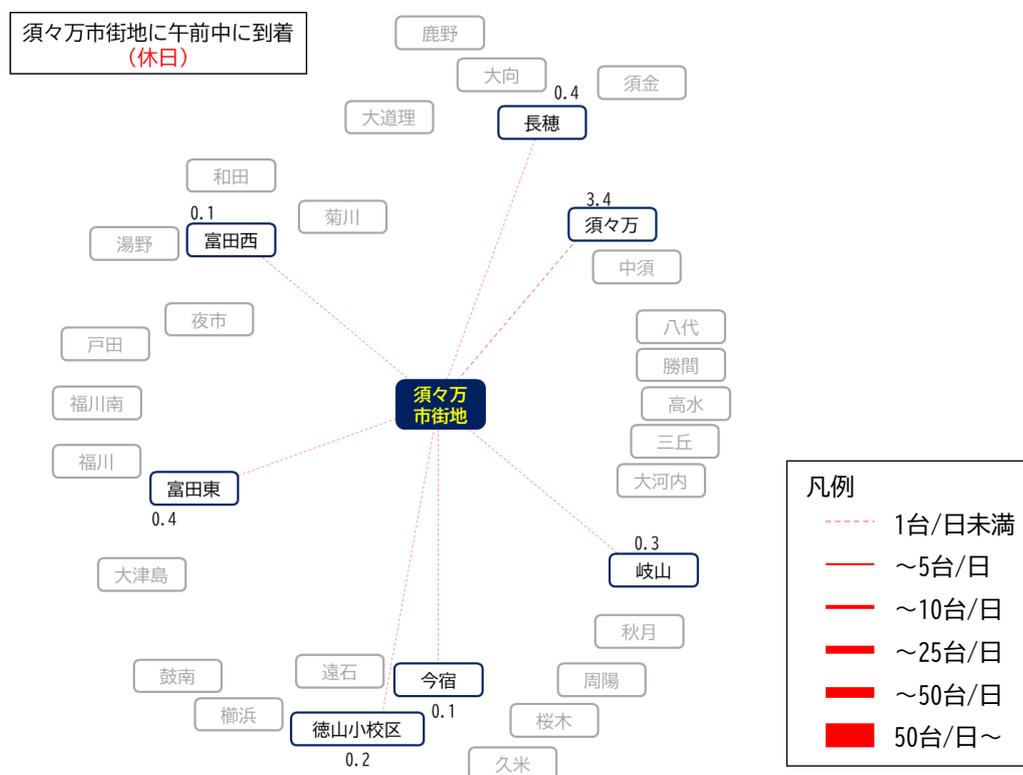
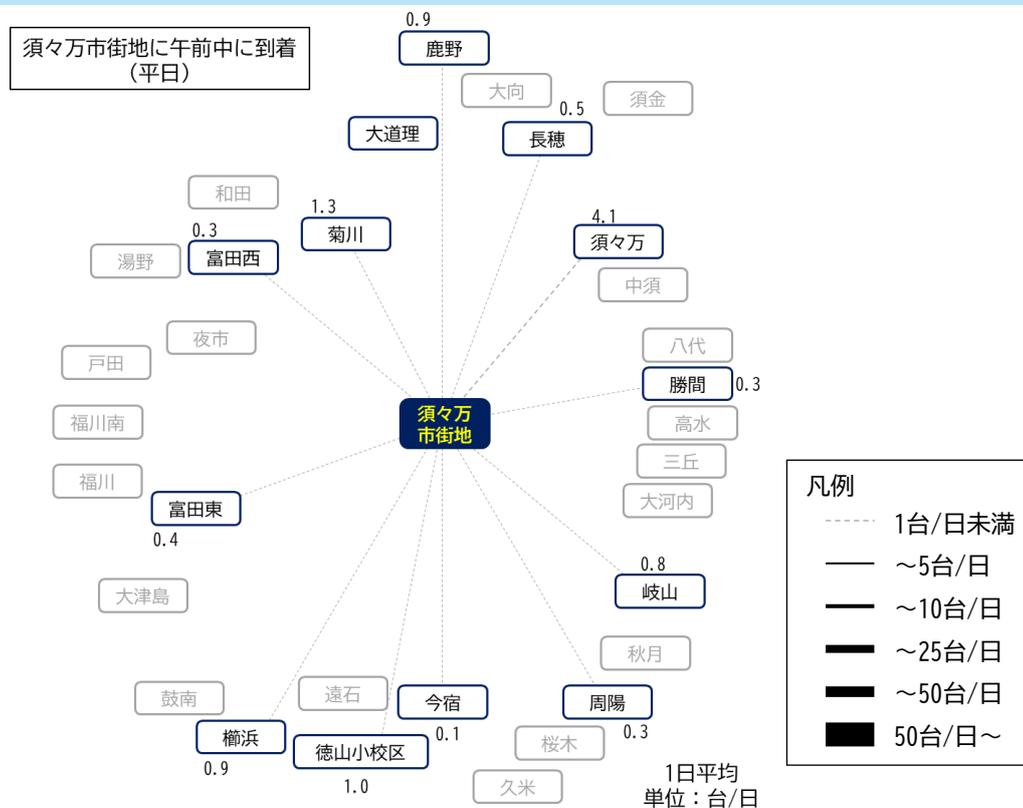
■ 携帯電話の位置情報を基にした須々万市街地への来訪状況をみると、北部地域の各コミュニティからの来訪が中心であり、一部、その他の各地域からも来訪がみられます。



※須々万市街地の範囲は、主な拠点施設のある（仮称）徳山北部拠点施設、市民センター付近として算出している。
 出典：KDDIの携帯電話の位置情報を用いた移動状況データ（データ取得期間：令和6（2024）年10月）
 提供：株式会社GEOTRA

▲携帯電話の位置情報によるコミュニティ別・平休別の須々万市街地への来訪状況

■ 自動車（コネクティッドカー）の来訪状況も携帯電話の位置情報とおおむね同様の傾向を示しています。

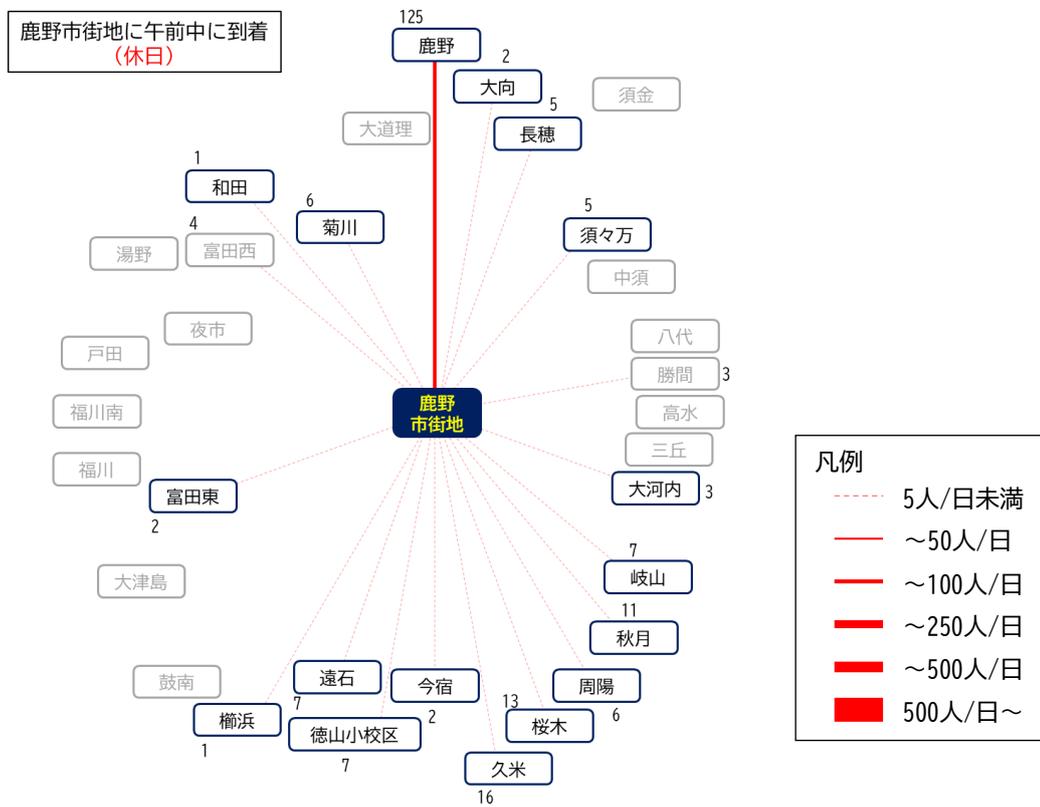
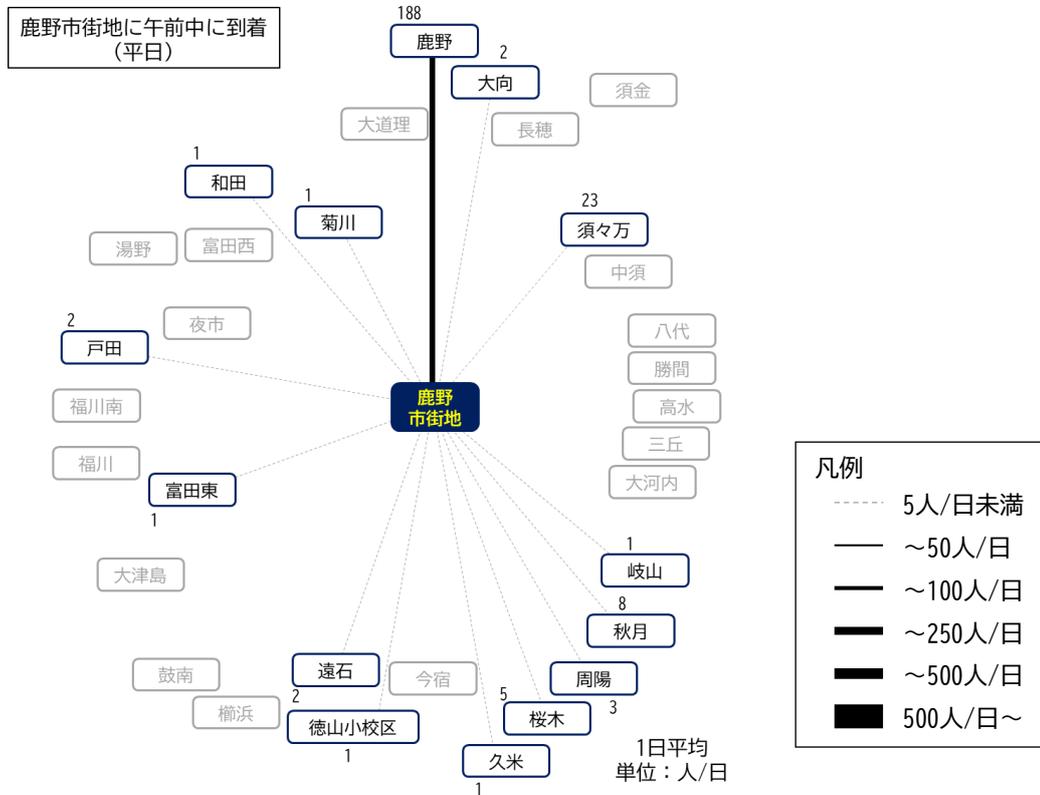


※須々万市街地の範囲は、主な拠点施設のある（仮称）徳山北部拠点施設、市民センター付近を含む250mメッシュで算出している。

出典：トヨタ自動車_コネクティッドカーから取得したデータ（データ取得期間：令和5(2023)年2月）
提供：一般財団法人トヨタ・モビリティ基金

▲プローブデータによるコミュニティ別・平休別の須々万市街地へのコネクティッドカーの来訪状況

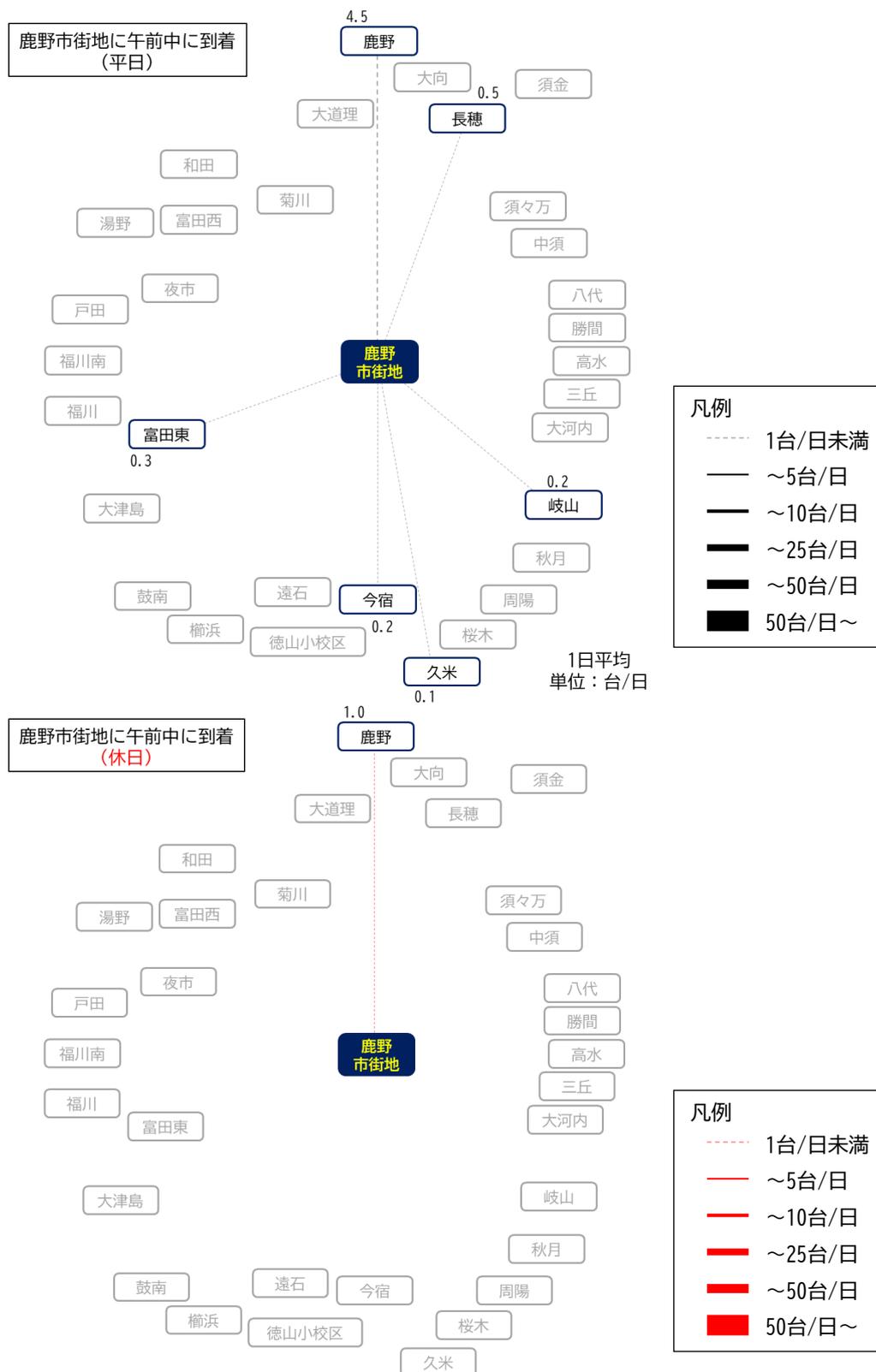
■ 携帯電話の位置情報を基にした鹿野市街地への来訪状況をみると、鹿野地区内からの来訪が多くを占めています。



※鹿野市街地の範囲は、主な拠点施設のあるコアプラザかの、鹿野総合支所付近として算出している。
 出典：KDDIの携帯電話の位置情報を用いた移動状況データ（データ取得期間：令和6(2024)年10月）
 提供：株式会社GEOTRA

▲携帯電話の位置情報によるコミュニティ別・平休別の鹿野市街地への来訪状況

■ 自動車（コネクティッドカー）の来訪状況も携帯電話の位置情報とおおむね同様の傾向を示しています。



※須々万市街地の範囲は、主な拠点施設のあるコアプラザかの、鹿野総合支所付近を含む250mメッシュで算出している。

出典：トヨタ自動車_コネクティッドカーから取得したデータ(データ取得期間：令和5(2023)年2月)
提供：一般財団法人トヨタ・モビリティ基金

▲プローブデータによるコミュニティ別・平休別の鹿野市街地へのコネクティッドカーの来訪状況

●島しょ部

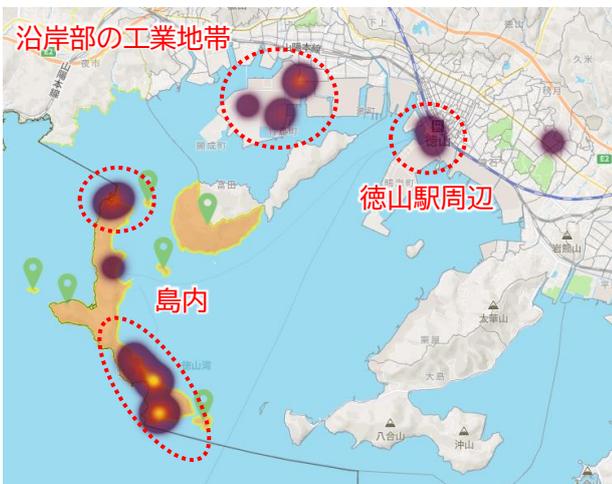
■ 周南市島しょ部においては、大津島巡航（フェリー）の寄港地である刈尾地区や馬島地区への移動のほか、大津島巡航へ乗り継いで徳山市街地への移動がみられます。



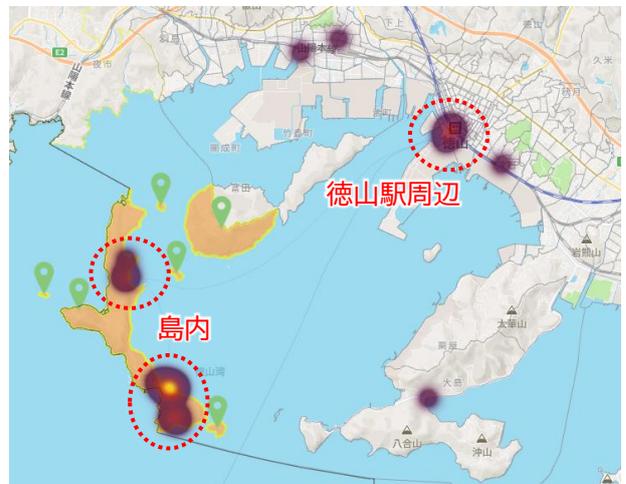
▲周南市島しょ部における主な移動イメージ

▼携帯電話の位置情報による周南市島しょ部における移動の状況

	行き先
通勤	◆ 主に島内及び徳山駅周辺や沿岸部の工業地帯への移動がみられる
買い物 通院等	◆ 主に島内及び徳山駅周辺等への移動がみられる



▲通勤目的の目的地ヒートマップ



▲買い物、通院等目的の目的地ヒートマップ

出典：KDDIの携帯電話の位置情報を用いた移動状況データ（データ取得期間：令和6（2024）年10月）
提供：株式会社GEOTRA

3.1 上位・関連計画の整理

計画名	第3次周南市まちづくり総合計画 前期基本計画2025▶2029
計画期間	令和7(2025)年度～令和16(2034)年度（基本構想の期間）
まちづくりの基本理念	将来世代へ 責任あるまちづくり
まちの将来像	未来を歩む 生命力 満ちるまち

前期基本計画の体系概要図



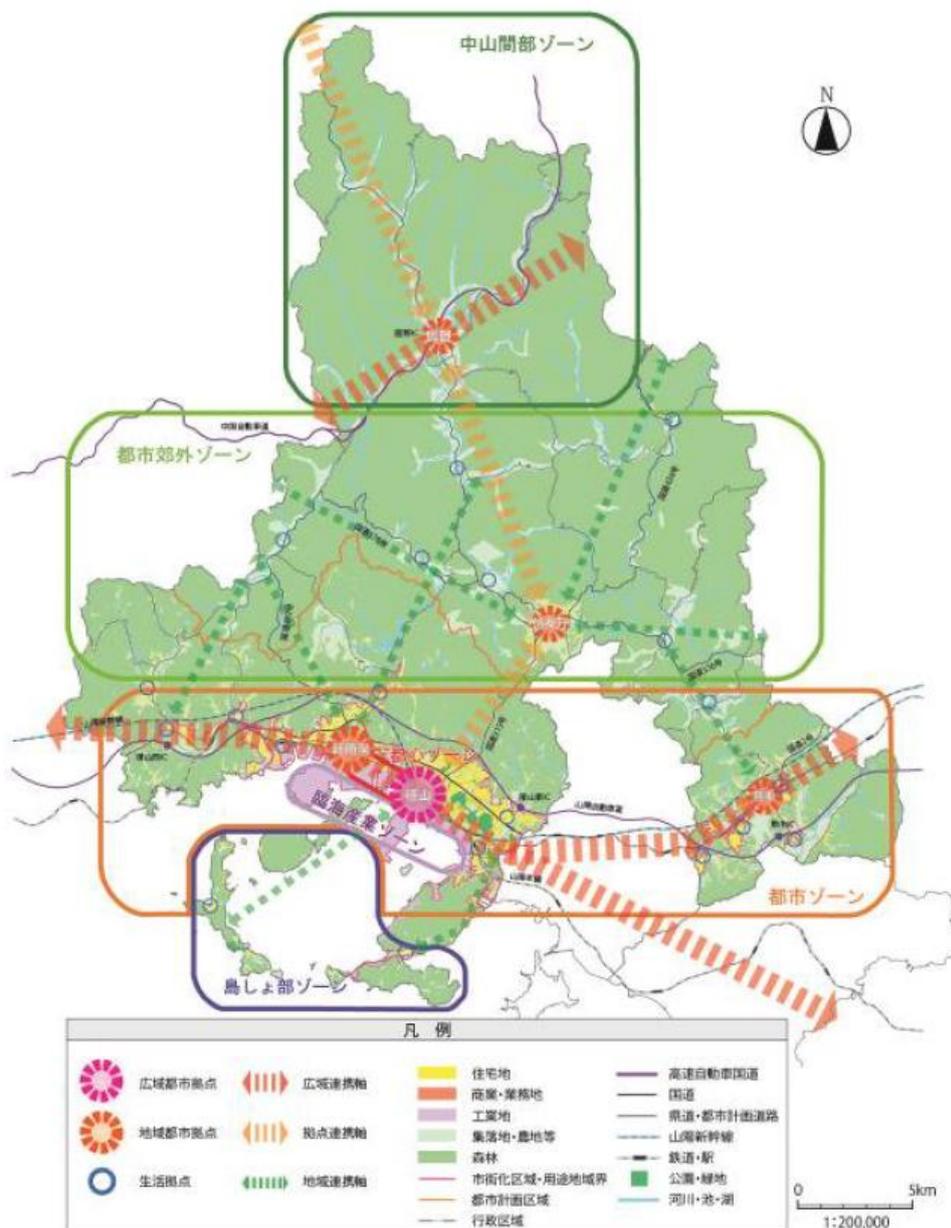
【分野7】生活基盤
 7-3 都市拠点等の形成
 ●目指す姿 賑わいや活力にあふれ、いつまでも安心して暮らせるまち
 ●推進施策の展開
 1 中心市街地の拠点性の向上
 2 地域都市拠点や生活拠点の維持

主な成果指標	2023年度	2029年度	指標の説明
公共交通の年間利用者数	683万人 (2022年度値)	現状値を維持	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

計画名	周南市立地適正化計画（令和7年2月改定）
計画期間	令和17(2035)年まで
基本理念	地域と拠点が連携し 安心・快適・活力を生み出す 未来につながる共創共生都市 周南
都市づくりの基本方針	<p>【基本方針1】生活サービス施設や都市の魅力を高める施設を維持・集約し、利便性や活力のある都市拠点を形成する。</p> <p>【基本方針2】生活サービスの充実、快適な居住環境の整備、公共交通の確保、地域社会の維持等により、良好な市街地を形成して居住を促進する。</p> <p>【基本方針3】<u>地域と拠点、人と人をつなぐ、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークを再構築する。</u></p>
誘導施設の立地を誘導するために講ずべき施策	<ol style="list-style-type: none"> 1) 既存の都市機能の維持・改善 2) 都市拠点の特性に応じた新たな都市機能の集約 3) 女性や子育て世代の暮らしを支える都市機能の充実 4) 電解コンビナート等の地域資源の活用 5) 適正な規模の都市拠点の形成 6) 魅力ある都市環境の推進 7) 公民連携の推進 8) 交通結節機能の強化
居住を促進するために講ずべき施策	<ol style="list-style-type: none"> 1) 街なか居住の推進と快適な居住環境の形成 2) 既存住宅の活用と優良な住宅の供給 3) 災害リスクの軽減 4) 多様な生活スタイルの実現 5) 移住・定住の推進 6) 適正な土地利用の推進と市街化の抑制 7) 公民連携の推進 8) 公共交通ネットワークの維持・改善
将来の市街地等イメージ	<p>The diagram illustrates the future urban landscape of Shunan City. It shows a central urban core (都心等) with various nodes (交通結節点) and clusters (集落地). The diagram is divided into different zones: public transport along-line urban areas (公共交通沿線市街地), general urban areas (一般市街地), and regional urban nodes (地域都市拠点).</p>

計画名	周南市都市計画マスタープラン
計画期間	平成20(2008)年度～令和10(2028)年度
都市づくりの基本理念	美しい自然と活力ある産業が調和し 快適・安全に暮らし健やかで心豊かにすごせるまち～市民と協働のまちづくり～

将来都市構造



※本図は大まかな範囲を模式的に示したものです。

公共交通に関する都市づくりの基本方針	整備分野	交通関連の内容
	3. 都市施設整備の方針	交通ネットワーク・機能の充実
	7. その他の都市整備の方針	高齢者などにやさしい移動手段の確保方策の検討

4.1 周南市地域公共交通会議の規約、委員名簿、開催状況

4.1.1 周南市地域公共交通会議の規約

周南市地域公共交通会議規約

平成27年4月1日制定

（目的）

第1条 持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための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（令和2年法律第36号）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の作成及び実施に関し必要な協議を行うため、また、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、周南市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

（事務所）

第2条 交通会議は、事務所を周南市役所内に置く。

（事業）

第3条 交通会議は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- （1）交通計画の策定及び変更の協議に関すること。
- （2）交通計画及び交通計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- （3）交通計画の達成状況の評価に関すること。
- （4）地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関すること。
- （5）市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること。
- （6）前各号に掲げるもののほか、交通会議の目的を達成するために必要なこと。

（委員）

第4条 交通会議の委員（以下「委員」という。）は次に掲げる者とする。

- （1）周南市長又はその指名する者
- （2）一般旅客自動車運送事業者
- （3）一般旅客自動車運送事業者が組織する団体
- （4）住民又は公共交通機関の利用者の代表
- （5）中国運輸局山口運輸支局長又はその指名する者
- （6）一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体
- （7）道路管理者、山口県警察、学識経験者その他の交通会議の運営上必要と認められる者

（委員の任期）

第5条 委員の任期は、3年とする。ただし、再任を妨げない。また、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

（会長及び副会長）

第6条 交通会議に会長を置き、周南市長又はその指名する者をもって充てる。副会長は委員のうちから会長が指名する。

2 会長は、交通会議を代表し、その会務を総理する。

3 副会長は会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

（監事）

第7条 監事は委員のうちから会長が2名指名し、交通会議の出納監査を行う。

2 出納監査は、会計年度ごとの定期監査及び必要に応じての臨時監査とする。

3 監事は、出納監査の結果を会長に報告しなければならない。

(会議)

第8条 交通会議の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

3 会議の議決方法は、出席した委員の過半数の同意でこれを決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められるときは、非公開で行うことができる。

5 会議は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、意見、助言等を求めることができる。

6 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(幹事会)

第9条 交通会議に、申請内容その他交通会議の運営に当たって必要な事項を処理するため、幹事会を置くことができる。

2 幹事会は、会長が必要と認める者をもって組織する。

3 幹事会は、必要に応じて関係者を招集し、意見を聴くことができる。

4 幹事会は、調査の経過及び内容を交通会議に報告するものとする。

(協議結果の尊重義務)

第10条 交通会議で協議が整った事項については、委員はその協議結果を尊重しなければならない。

(事務局)

第11条 交通会議の業務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

2 事務局は、周南市公共交通対策担当課に置く。

3 事務局に事務局長及び事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。

4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第12条 交通会議の運営に要する経費は、交付金、補助金、繰越金及び諸収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第13条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報償及び費用弁償)

第14条 委員等が会議に出席したときは報償及び費用の弁償を受けることができる。

2 前項に規定する報償及び費用弁償の額並びに支給方法等は、会長が別に定める。

(交通会議が解散した場合の措置)

第15条 交通会議が解散した場合には、交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを清算する。

(委任)

第16条 この規約に定めるもののほか、交通会議の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成27年4月1日から施行する。

附 則

この規約は、平成28年4月1日から施行する。

附 則

この規約は、平成30年3月31日から施行する。

附 則

この規約は、令和3年3月25日から施行する。

4.1.2 周南市地域公共交通会議委員名簿

	団体名・職名	氏名
1	周南市 都市整備部長	行富 広康
2	中国運輸局 山口運輸支局 首席運輸企画専門官（企画調整・観光担当）	國宗 裕司
3	防長交通株式会社 乗合営業部長	河合 貴志
4	西日本旅客鉄道株式会社 徳山統括駅長	若林 恒輔
5	大津島巡航株式会社 専務取締役	三崎 英和
6	徳山地区タクシー協会 会長	新宅 賢悟
7	周南市自治会連合会 理事	中村 洋一
8	周南市老人クラブ連合会 会長	岸村 敬士
9	周南市身体障害者団体連合会 理事	下村 幸子
10	鹿野地区女性団体連絡協議会 副会長	有國 美恵子
11	私鉄中国地方労働組合 防長交通支部 周南分会長	弘中 賢男
12	周南警察署 交通課長	深町 健史
13	光警察署 交通課長	森 慎也
14	中国地方整備局 山口河川国道事務所 交通対策課長	東 耕司
15	山口県 周南土木建築事務所 主幹	藤原 新
16	山口県 観光スポーツ文化部 交通政策課長	田村 良雄
17	周南北部地域包括支援センター 所長	岸村 愛
18	徳山工業高等専門学校 土木建築工学科 准教授	河野 拓也

令和7(2025)年12月末現在

4.1.3 周南市地域公共交通会議開催状況（令和7年度）

回次	開催日	主な協議内容
第1回	令和7(2025)年5月20日(火)	<ul style="list-style-type: none"> (1) 令和6年度事業報告及び決算報告について (2) 令和6年度監査報告について (3) 役員選出について (4) 令和7年度事業計画(案)及び当初予算(案)について (5) 周南市地域公共交通計画「追補版」について (6) 地域内フィーダー系統確保維持事業に係る地域公共交通計画認定申請(案)について (7) 広域生活交通路線(光市役所前～兼清・筏場・高水駅・岩狩経由兼清)に使用する車両に係る移動円滑化基準の適用除外について
第2回	令和7(2025)年11月13日(木)	<ul style="list-style-type: none"> (1) 周南市地域公共交通計画(令和8年3月改訂)の骨子案について
第3回	令和7(2025)年12月25日(木)	<ul style="list-style-type: none"> (1) 路線の見直しについて (2) 地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価(案)について (3) 周南市地域公共交通計画(令和8年3月改訂)の素案について
第4回	令和8(2026)年3月19日(木)	<ul style="list-style-type: none"> (1) 周南市地域公共交通計画(令和8年3月改訂)について (2) 地域公共交通確保維持改善事業に係る地域公共交通計画認定申請(案)について (3) 自家用有償旅客運送に係る登録事項変更届について

周南市地域公共交通計画
令和3(2021)年3月策定
(令和8(2026)年3月改訂)
【資料編】

発行／周南市地域公共交通会議
(事務局)周南市都市整備部公共交通対策課

〒745-8655 周南市岐山通1丁目1番地