



Community Center

Highschool

North terminal

East area station

New town

Community bus

Shopping Center

Zoo

University  
Central Hospital

Park

Highschool

Shopping Center

Junior Highschool

City hall

Central area station

ShinkanSen

# 周南市 地域公共交通計画



令和 3 (2021) 年 3 月



## 目次

<b>第1章</b>	<b>はじめに</b> .....	1
1-1.	計画策定の目的 .....	1
1-2.	計画の位置づけ .....	2
1-3.	計画の区域.....	3
1-4.	計画の対象期間 .....	3
<b>第2章</b>	<b>周南市の現状とまちづくりの方向性</b> .....	4
2-1.	周南市の現状 .....	4
2-2.	周南市の公共交通を取り巻く現状.....	12
2-3.	公共交通に関する市民の意識 .....	25
2-4.	周南市のまちづくりの上位計画・関連計画との整理 .....	37
2-5.	計画目標の達成状況 .....	43
<b>第3章</b>	<b>周南市の公共交通における問題点と課題</b> .....	46
3-1.	周南市の公共交通が果たすべき役割 .....	46
3-2.	周南市の公共交通の現状・問題点.....	47
3-3.	公共交通の課題 .....	50
<b>第4章</b>	<b>計画の基本的な方針</b> .....	51
4-1.	基本理念.....	51
4-2.	公共交通ネットワークの方向性と将来イメージ.....	51
4-3.	基本方針.....	54
<b>第5章</b>	<b>計画の目標</b> .....	55
<b>第6章</b>	<b>計画に位置づける施策・事業とその実施主体等</b> .....	59
6-1.	計画に位置づける施策の体系 .....	59
6-2.	施策と事業の内容.....	60
6-3.	事業の進捗管理 .....	79

<b>参考資料</b> .....	81
1. 周南市地域公共交通会議規約.....	82
2. 周南市地域公共交通会議委員名簿.....	85
3. 周南市地域公共交通会議の開催状況.....	86
4. アンケート調査の実施状況.....	87

## 第1章 はじめに

### 1-1. 計画策定の目的

人口減少や少子高齢化、モータリゼーションの進展、公共交通の担い手不足の深刻化等、公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しており、こうした傾向が続けば、将来にわたって公共交通を維持することが難しくなることが見込まれる状況となっています。

こうしたことから、本市では平成28(2016)年3月に「周南市地域公共交通網形成計画」を策定し、持続可能な公共交通ネットワークの形成に向け、交通事業者をはじめ地域住民、関係機関と連携を図りながら、様々な施策を展開してきました。

計画策定から5年が経過する中で、IoTやAIを活用した様々な技術革新が進展し、自動運転やMaaS<sup>1</sup>、AIによるデマンド配車システム等、新たな情報技術を用いた様々な取組が進められており、公共交通を取り巻く環境も大きな転換期といえる状況となってきました。

また、令和2(2020)年11月には「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一部を改正する法律」が施行され、まちづくりと連携した地域公共交通のネットワーク形成と、地域における輸送資源の総動員による持続可能な旅客運送サービスの提供を確保すること等が取り入れられ、それに伴う新たな制度等も導入されました。

一方、令和2(2020)年から急速に拡大した新型コロナウイルス感染症は、社会に大きな影響を及ぼし、交通業界においては利用者が激減したことに伴い、公共交通を引き続き維持・確保することが大変厳しい状況となっています。

このたび、「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、こうした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」を策定します。

---

<sup>1</sup>MaaS(マース)：“Mobility as a Service”の略称。出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで提供する等、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。

1-2. 計画の位置づけ

本計画は、本市のまちづくりの最上位計画となる「第2次周南市まちづくり総合計画」や「第2期周南市まち・ひと・しごと創生総合戦略」及び「周南市国土強靱化地域計画」の方針に基づいて策定する計画です。また、策定にあたっては前期計画の考え方を踏襲するほか、「周南市立地適正化計画」をはじめとした関連計画と調和を図ります。

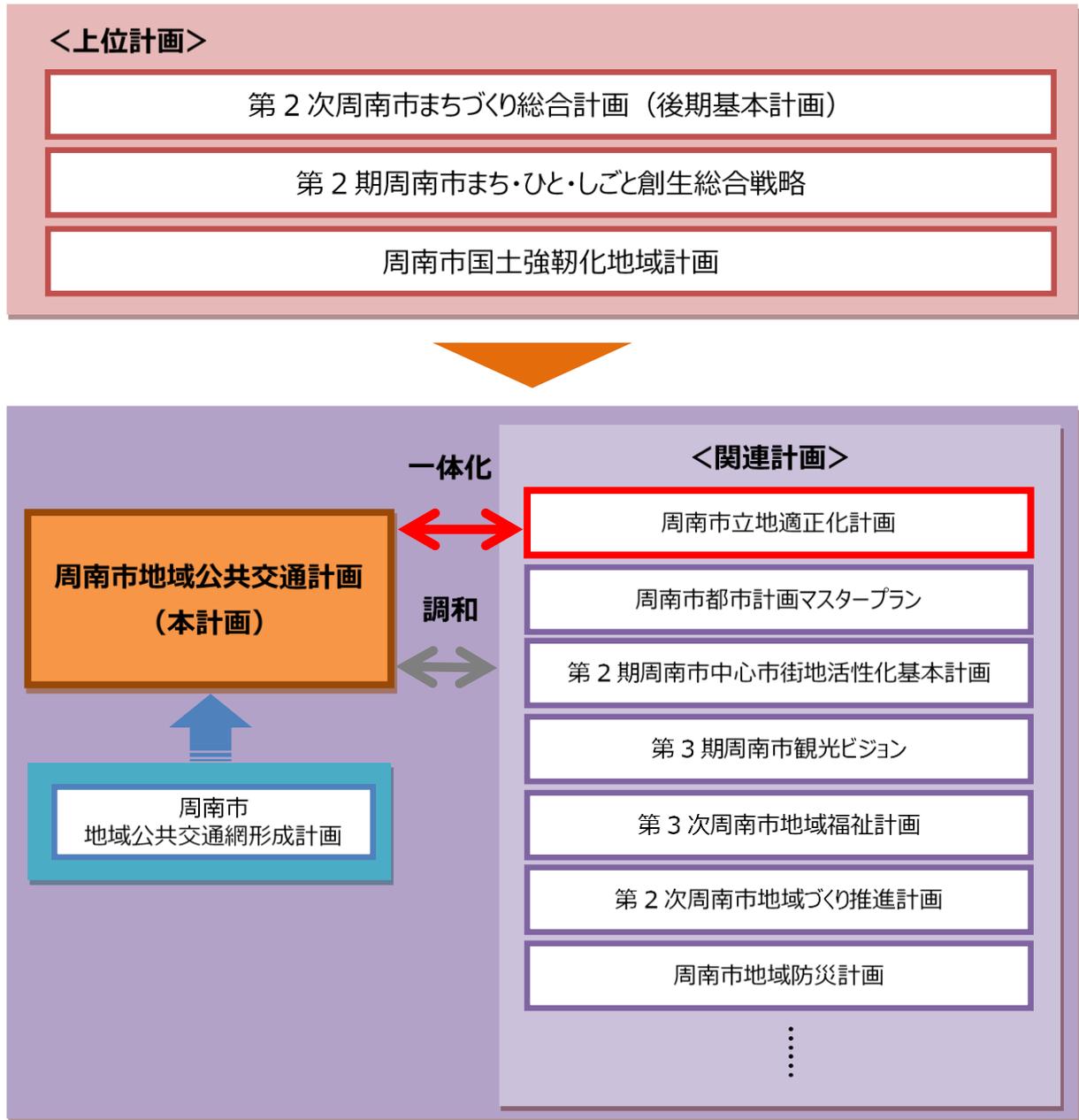


図 1 上位・関連計画と本計画の関係

1-3. 計画の区域

計画の区域は、周南市全域とします。なお本計画では、公共交通に関する様々な分析にあたり、生活圏等を踏まえ、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。



図 2 エリア区分図

1-4. 計画の対象期間

計画の対象期間は、令和3（2021）年度から令和7（2025）年度までの5年間とします。なお、計画の基本的な方針は、前期計画である「周南市地域公共交通網形成計画」を踏襲し、前期5年間で取り組んだ事業の実施状況及び目標の達成状況を踏まえた上で、本計画において見直しを実施・更新することとします。



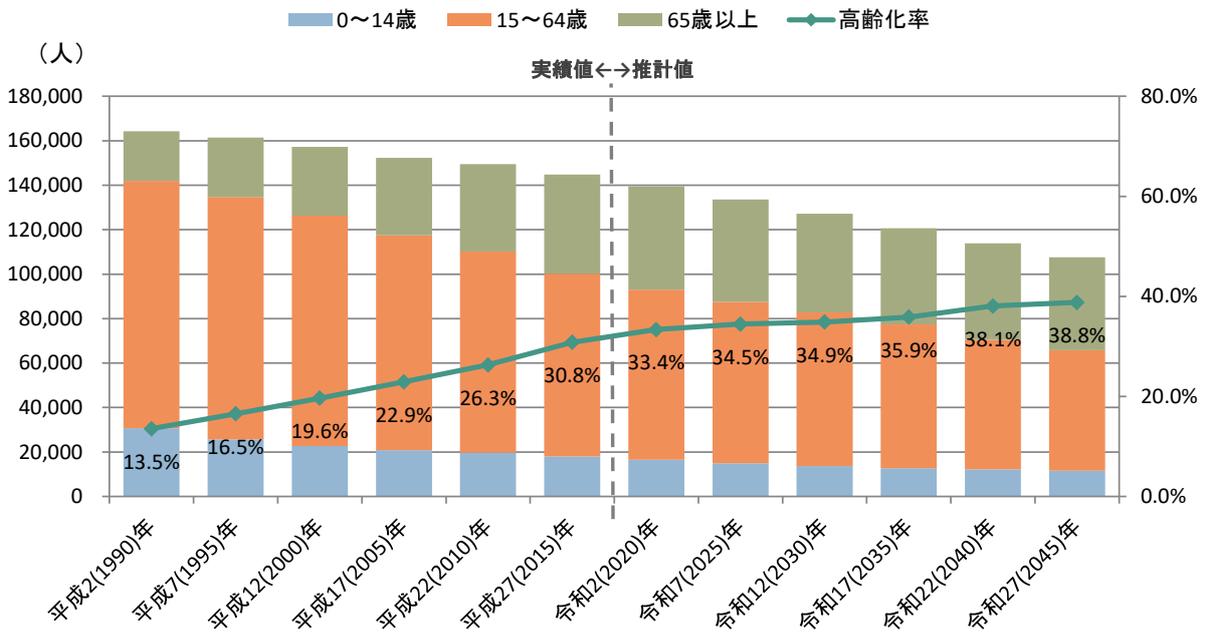
図 3 対象期間の概念図

## 第2章 周南市の現状とまちづくりの方向性

### 2-1. 周南市の現状

#### 2-1-1. 人口

本市の人口の推移をみると減少が続いており、20年後の令和22(2040)年には約11万4千人と見込まれています。65歳以上の高齢者は増加し、令和22(2040)年には、高齢化率が約38%まで上昇すると見込まれています。

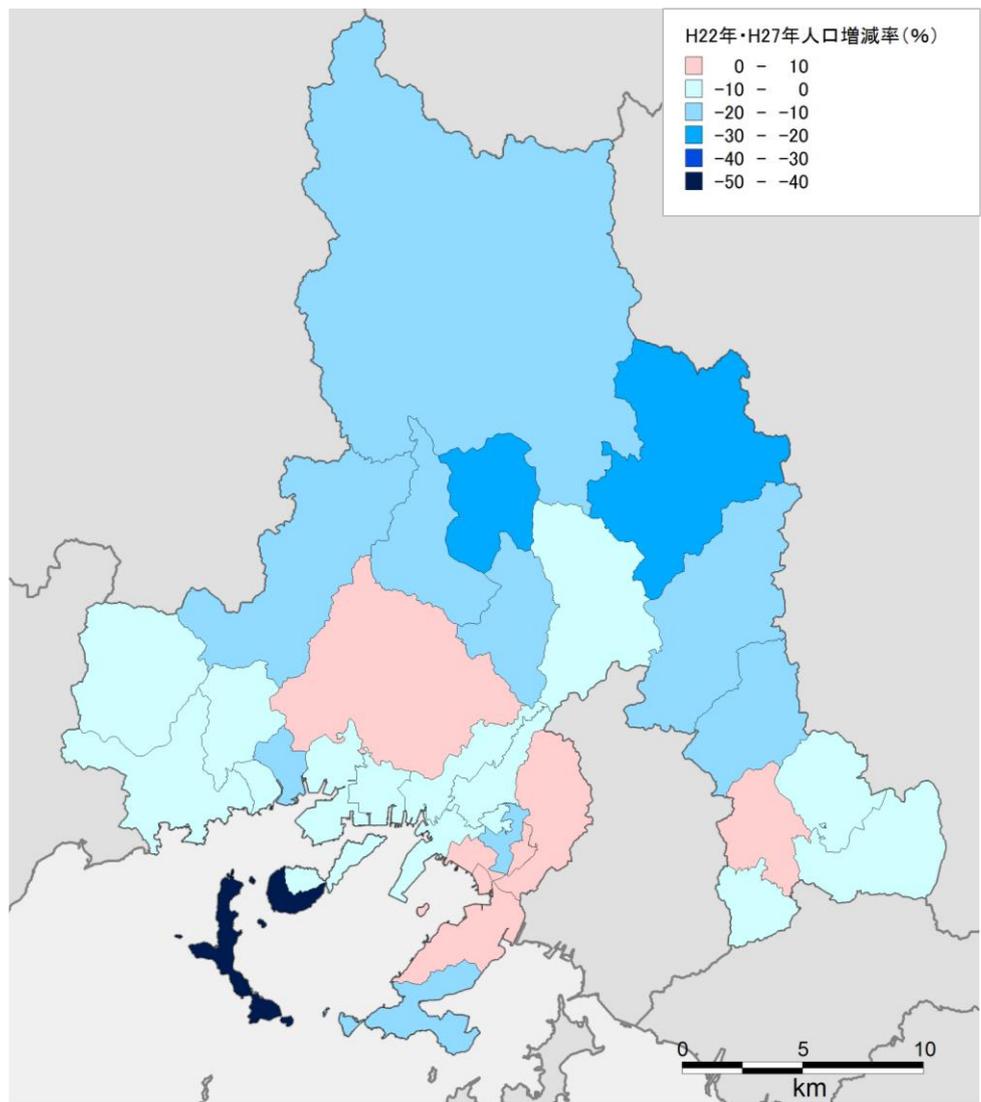


資料：国勢調査（1990年～2015年）、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

図4 周南市の人口の推移と将来見通し

平成 22 (2010) 年と平成 27 (2015) 年で比較すると、島しょ部及び中山間地域を中心に人口減少がみられます。一方で、中心部から少し離れた郊外部で人口増加がみられ、スプロール化<sup>2</sup>が進んでいます。人口集中地区<sup>3</sup> (以下「DID」という。)の拡大状況をみても、年々郊外部かつバス路線からやや離れたエリアに拡大していく傾向にあります。

しかしながら、DID 内の人口密度・人口は右肩下がりの傾向が続いていることから、都市の低密度化が進んでいる状況です。

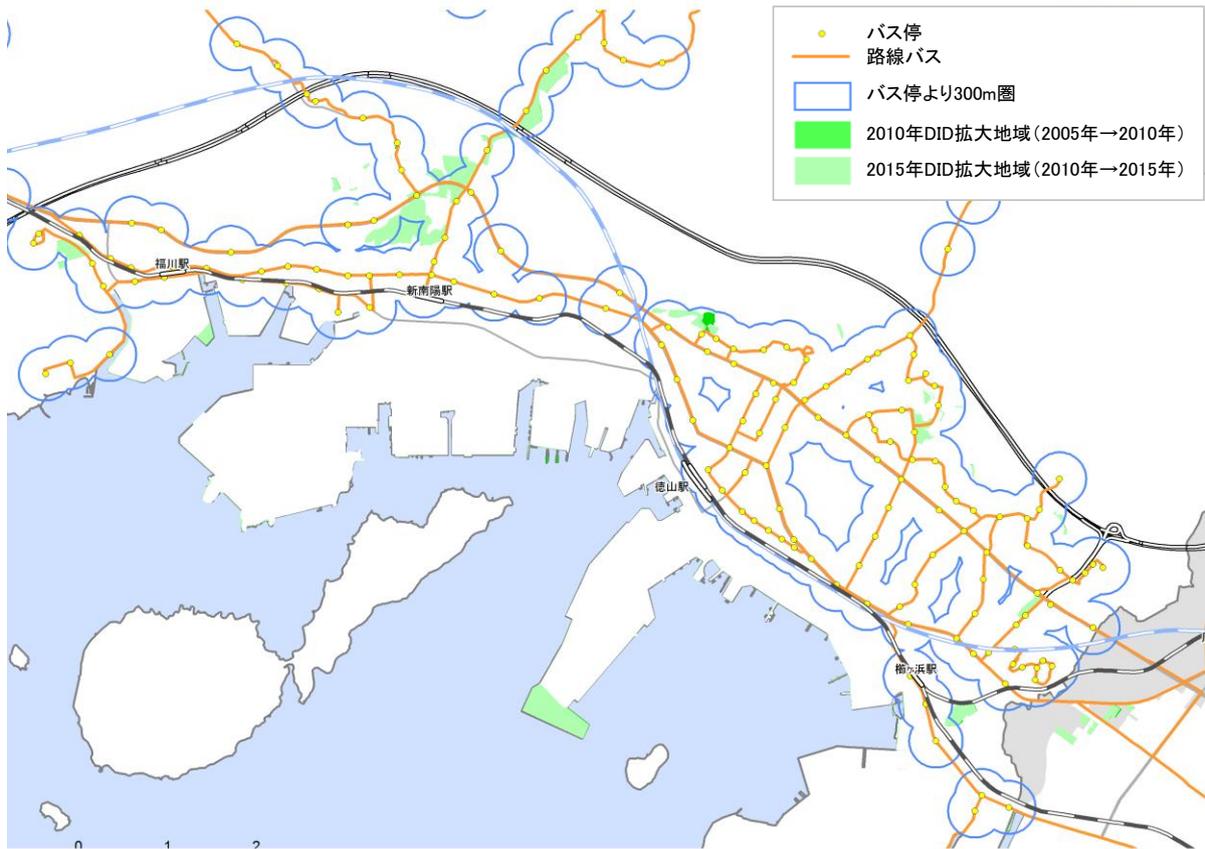


資料：国勢調査 (2010 年・2015 年)

図 5 周南市の人口増減率

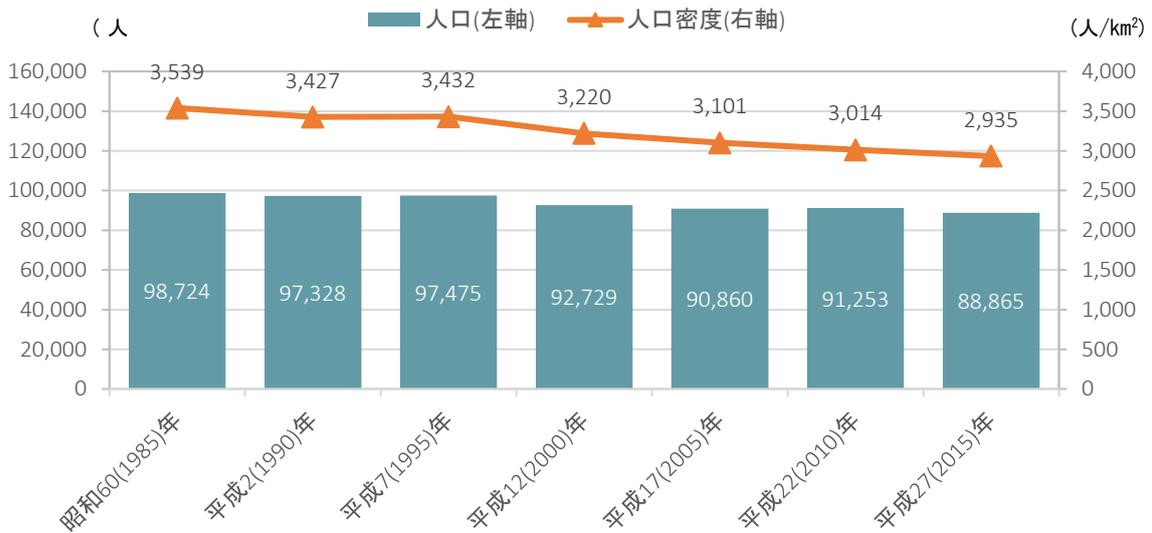
<sup>2</sup>スプロール化：都市が急速に発展し、都心部から周辺へと無秩序・無計画に市街地開発が不規則に広がる現象。

<sup>3</sup>人口集中地区 (DID)：“Densely Inhabited District”の呼称。国勢調査において設定される統計上の地区。英語による市区町村の区域内で人口密度が 4,000 人/km<sup>2</sup>以上の基本単位区が互いに隣接して人口が 5,000 人以上となる地区に設定される。



資料：国勢調査（2010年～2015年）

※例えば、2015年 DID 拡大地域とは、2010年から2015年の5年間で、新たに拡大した DID のエリアを指す  
 図 6 人口集中地区の拡大状況（平成 22（2010）年以降）



資料：国勢調査（1985年～2015年）

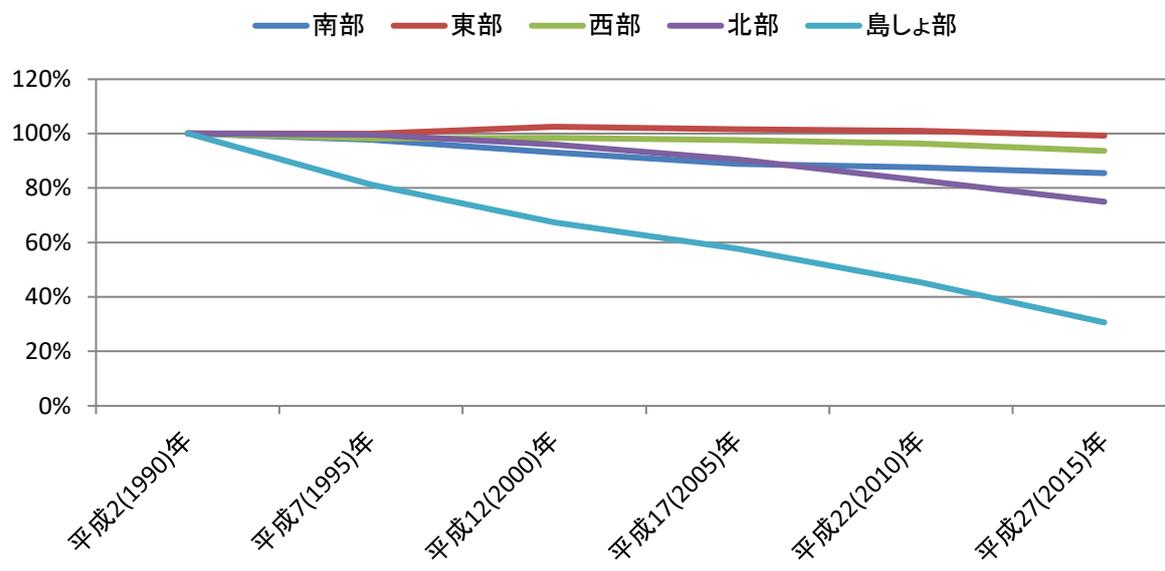
図 7 人口集中地区内の人口及び人口密度

地域別にみると、人口の推移割合が最も大きいのは島しょ部で、平成2（1990）年～平成27（2015）年の25年間で人口が1/3程度まで減少しています。次いで、北部、南部の順に人口減少割合が多くなっています。



資料：国勢調査（1990年～2015年）

図8 周南市の地域別の人口の推移



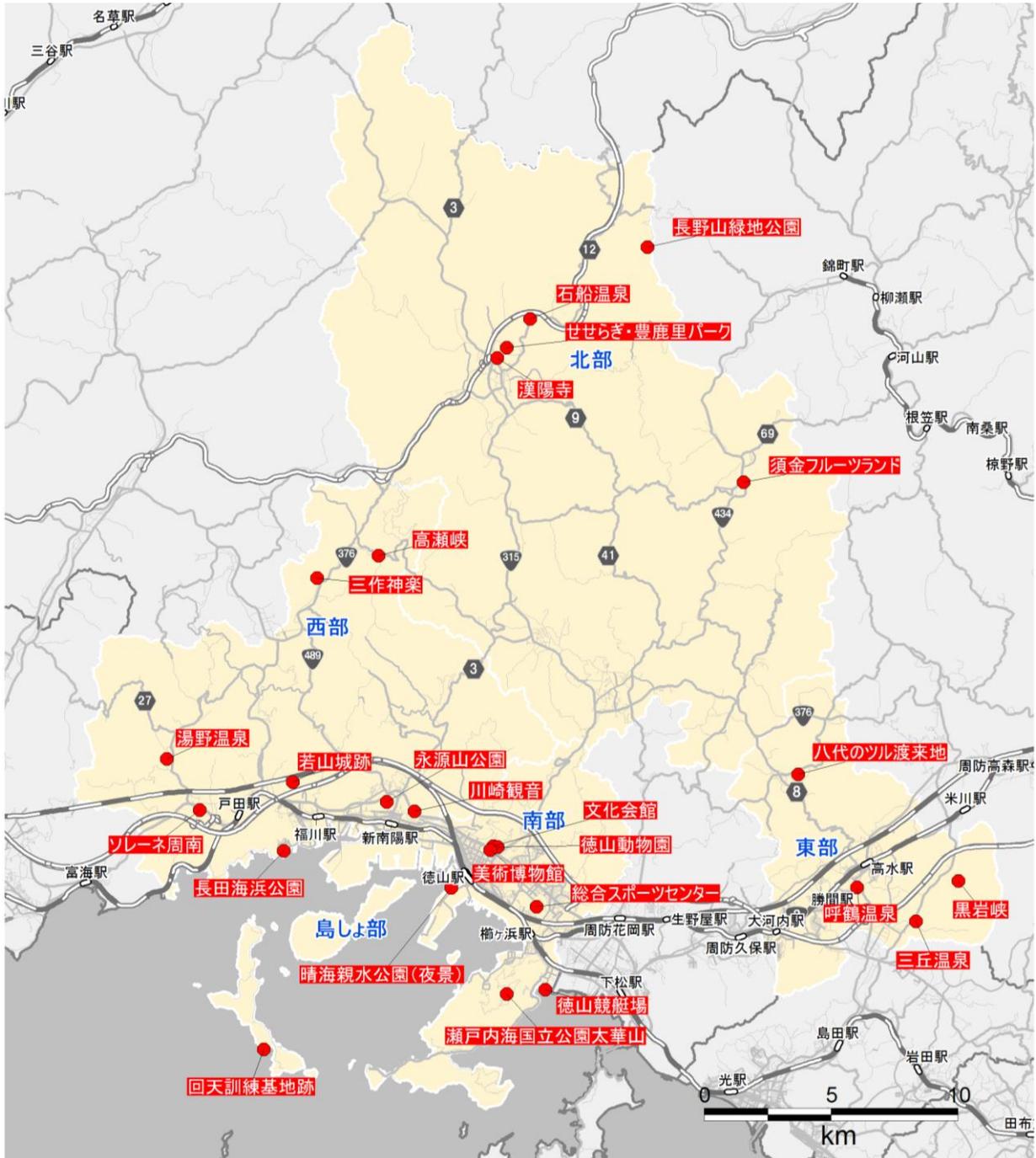
資料：国勢調査（1990年～2015年）

図9 周南市の地域別の人口の推移割合（平成2（1990）年を100%とした場合）

## 2-1-2. 観光資源の状況

市の主な観光資源としては、太華山や大津島で構成される瀬戸内海国立公園や、八代地区で越冬する特別天然記念物のナベヅル、温泉等、豊かな自然にもとづくものが多くあります。

また、市街地の徳山動物園や美術博物館といった文化施設、沿岸部に広がる工場夜景、大津島の回天訓練基地や国指定無形民俗文化財の「三作神楽」のような有形、無形の文化財等、多様な地域資源を観光資源として活用しています。



資料：周南市

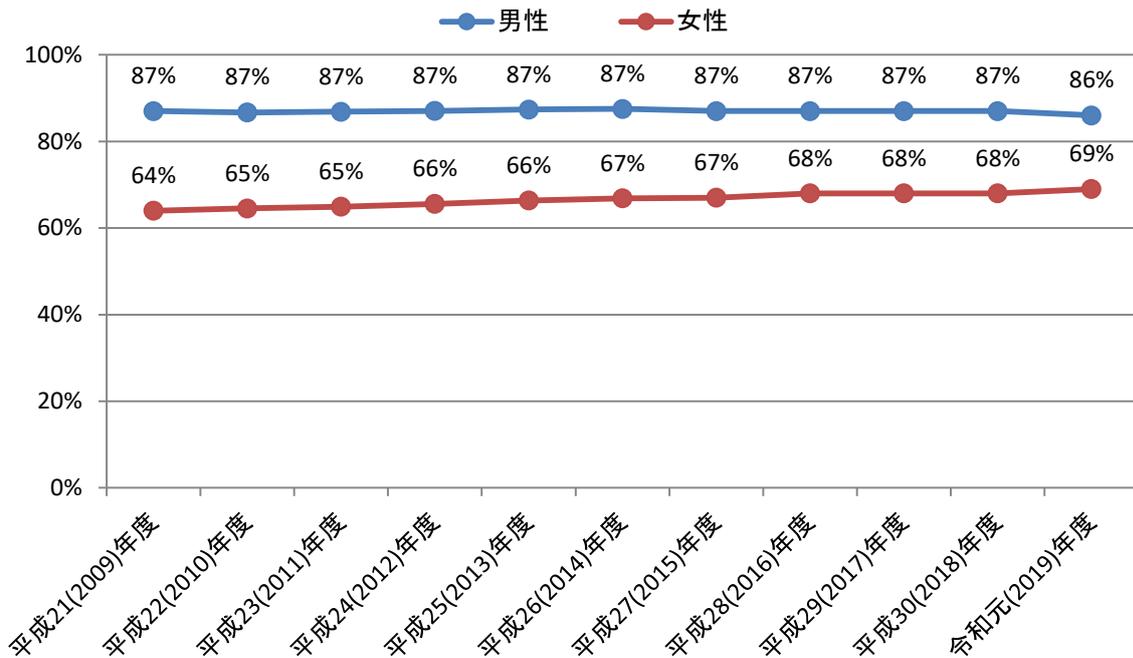
図 10 主な観光資源の分布 2-1-3. 通勤・通学の状況



2-1-4. 地域におけるマイカーの状況

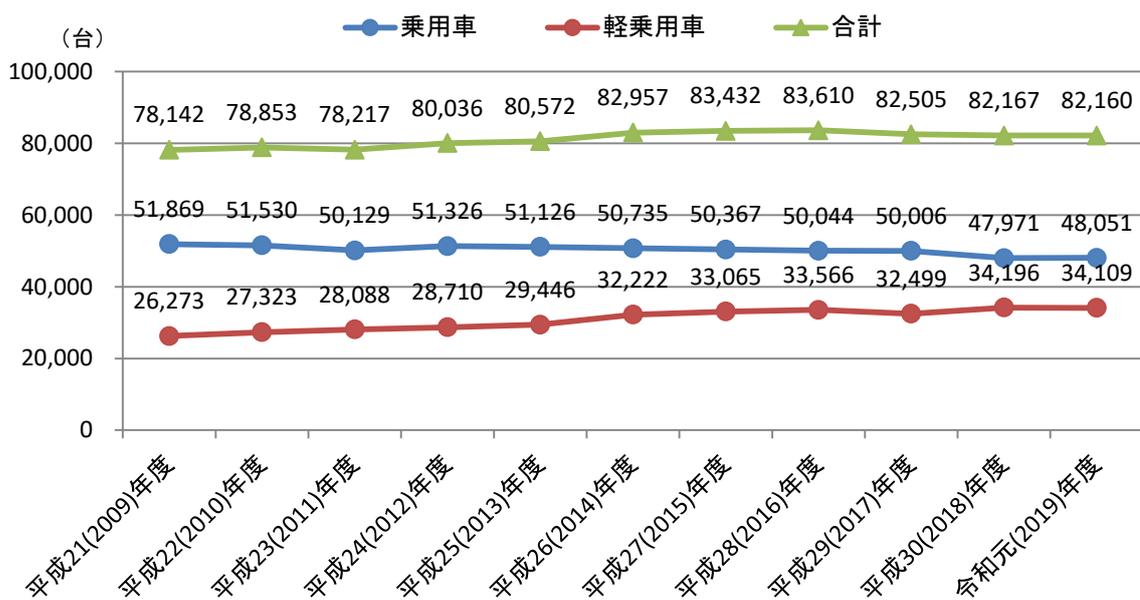
市民の運転免許保有率（全年齢）は、男性はほぼ横ばいである一方、女性はやや増加傾向となっています。

市内の自動車保有台数は平成 28（2016）年度をピークに漸減傾向にあります。乗用車の保有台数が減少する一方、軽乗用車の保有台数は増加傾向にあります。



資料：周南市

図 12 周南市における運転免許保有率の推移（全年齢の男女別）



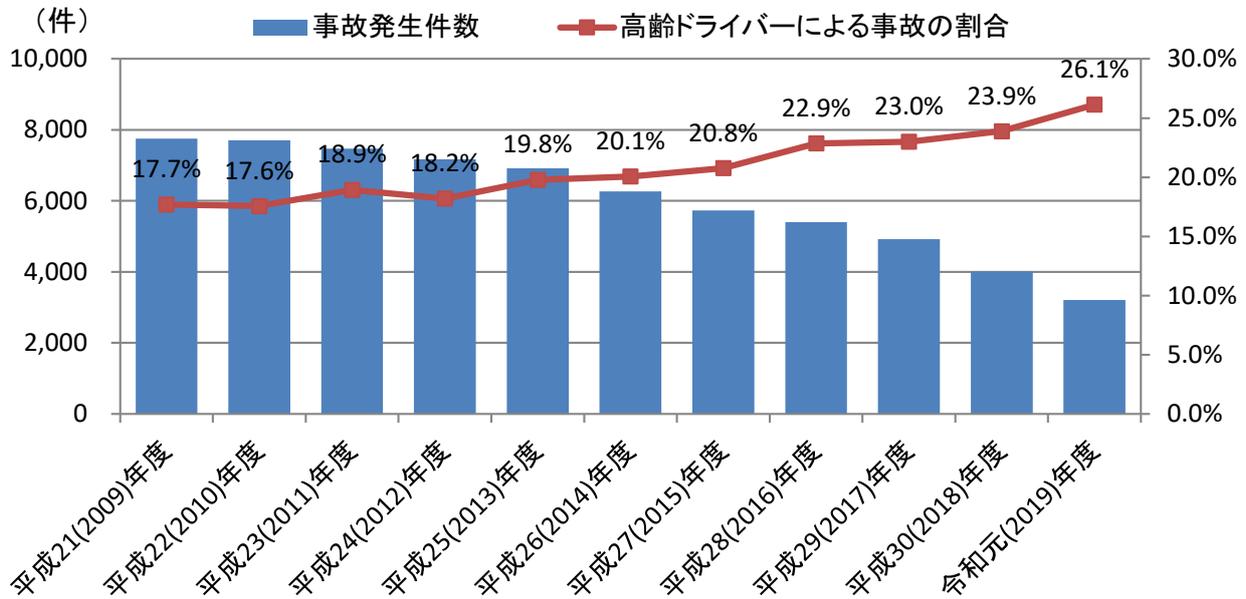
資料：周南市

図 13 周南市における自動車保有台数の推移

### 2-1-5. 高齢ドライバーによる事故

県内の交通事故の発生件数は減少傾向が続き、平成17(2005)年度の半数以下まで減っています。一方で、交通事故全体に占める65歳以上の高齢ドライバーによる交通事故の割合は、依然として増加傾向が続いています。

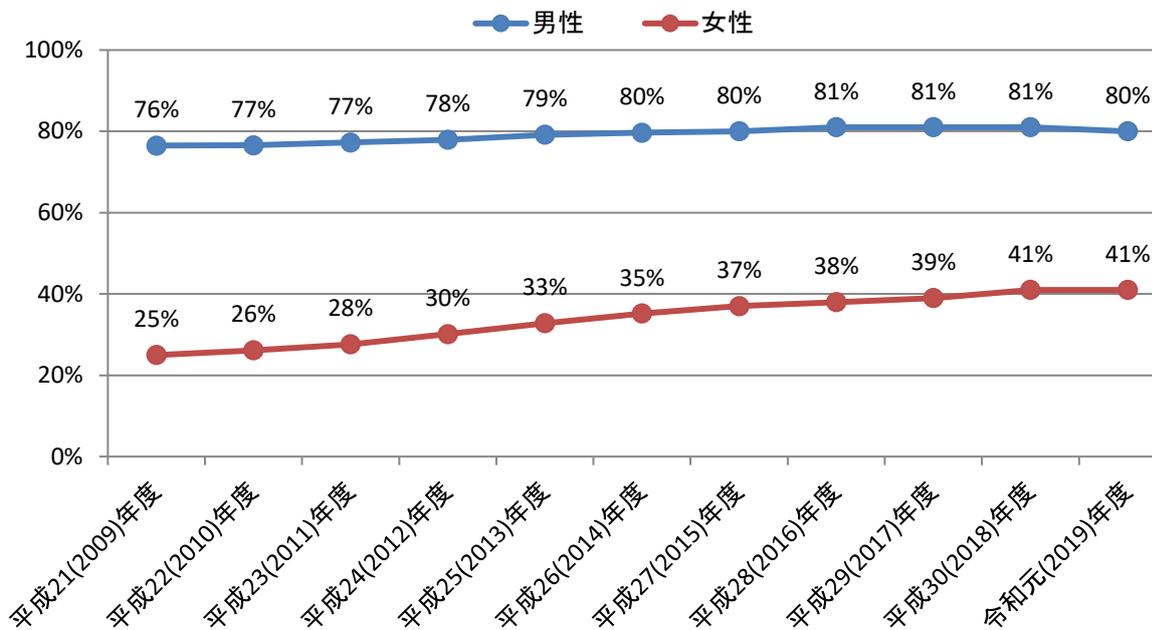
65歳以上の運転免許保有率は、男性は横ばいですが、女性は増加しています。



資料：山口県警察本部「交通白書 2019年版」

図 14 山口県内における交通事故の年間発生件数と高齢ドライバーによる事故<sup>※</sup>の割合の推移

※65歳以上の高齢者が原付以上の車両を運転して第1当事者となった事故をさす



資料：周南市

図 15 周南市における運転免許保有率の推移 (65歳以上の男女別)

2-2. 周南市の公共交通を取り巻く現状

2-2-1. 陸上交通の概況

(1) 鉄道

① 運行状況

JR 山陽新幹線のほか、在来線は JR 山陽本線、JR 岩徳線が東西方向に運行されています。市内には徳山駅をはじめ、8つの在来線駅があります。

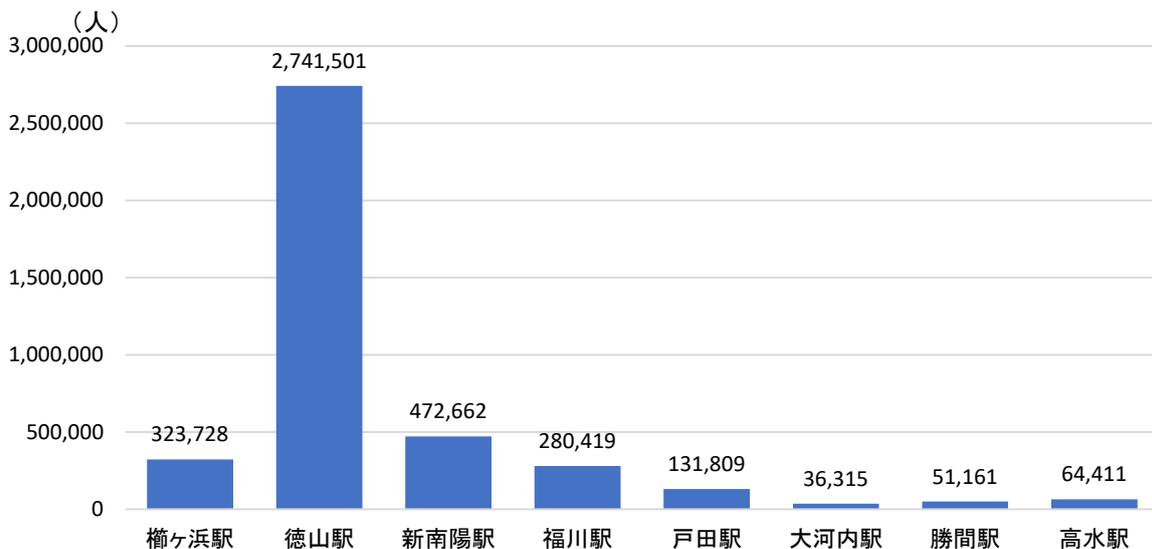


図 16 周南市に係る鉄道網

② 利用状況

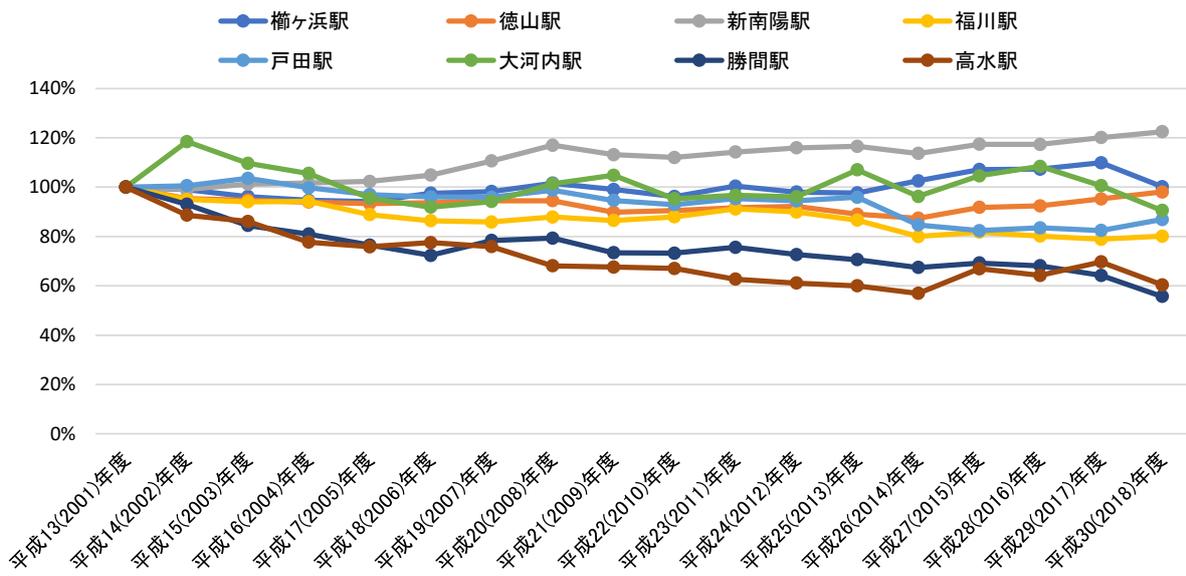
駅別の乗車人員をみると、徳山駅が突出して利用者数が多いほか、新南陽駅、櫛ヶ浜駅の利用が多くなっています。

利用者数の推移をみると、新南陽駅では利用者数が年々増加している一方で、岩徳線の勝間駅や高水駅では利用者数が年々減少しています。徳山駅は、平成 26 (2014) 年度以降、利用者数が増加傾向です。



資料：山口県統計年鑑（山口県）

図 17 駅別の年間乗車人員(平成 30 (2018) 年度) ※徳山駅は新幹線乗降人員を含む



資料：山口県統計年鑑（山口県）

図 18 駅別の年間乗車人員の推移割合（平成 13（2001）年度を 100%とした場合の割合）

## ③ 駐車場・駐輪場の台数

各駅には駐車場や駐輪場が整備されています。5年前と比較して、徳山駅や櫛ヶ浜駅等で駐車場・駐輪場の収容台数が増えています。

表 1 各駅の駐車場・駐輪場の整備状況（市営のみ）

駅名	駐車場収容台数	駐輪場収容台数
徳山駅	【収容台数：225台】 徳山駅前駐車場、徳山駅西駐車場の 合計※有料	【収容台数：964台】 徳山駅西側駐輪場、徳山駅東側駐輪場、 徳山駅南側駐輪場の合計
櫛ヶ浜駅		【収容台数：415台】 櫛ヶ浜駅西駐輪場、櫛ヶ浜駅東駐輪場の合計
新南陽駅	【収容台数：7台】 新南陽駅前広場駐車場 ※月極区画を除いた数値、月極以外は無料	【収容台数：365台】 新南陽駅前駐輪場
福川駅	【収容台数：5台】 福川駅南駐車場（送迎用） ※無料	【収容台数：303台】 福川駅前駐輪場、福川駅南駐輪場の合計
戸田駅	【収容台数：26台】 戸田駅前駐車場 ※無料	【収容台数：34台】 戸田駅前駐輪場
大河内駅	【収容台数：58台】 大河内駅前駐車場 ※無料	【収容台数：62台】 大河内駅駐輪場
勝間駅	【収容台数：42台】 勝間駅前駐車場 ※無料	【収容台数：122台】 勝間駅駐輪場
高水駅	【収容台数：33台】 高水駅前駐車場 ※無料	【収容台数：75台】 高水駅駐輪場

## (2) 路線バス

### ① 運行状況

市内の路線バスは防長交通(株)により運行されています。路線は、大半が徳山駅を中心とした運行を行っており、南部では網目状に運行されています。

北部等の山間部では、主に国道や県道を運行しています。南部では、JR 山陽本線や JR 岩徳線と補完しあいながら運行している一方、経路が重複する系統が存在します。



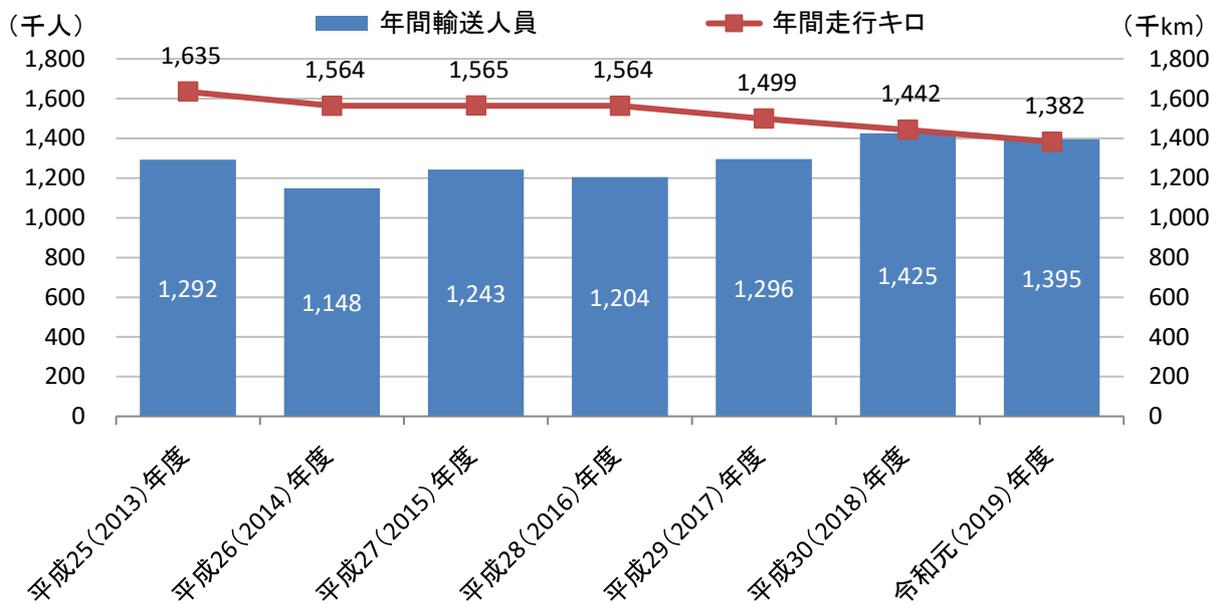
図 19 周南市に係る路線バス網（令和 2（2020）年 10 月現在）



図 20 沿岸部における路線バスの運行経路（令和 2（2020）年 4 月現在）

②利用状況

市内の路線バスの利用者数は年度により若干の増減はありますが、ほぼ横ばいの傾向を示しています。一方で、利用者数が少ない路線の見直しを行う等により年間走行キロが減少していることから、効率化が図られているといえます。

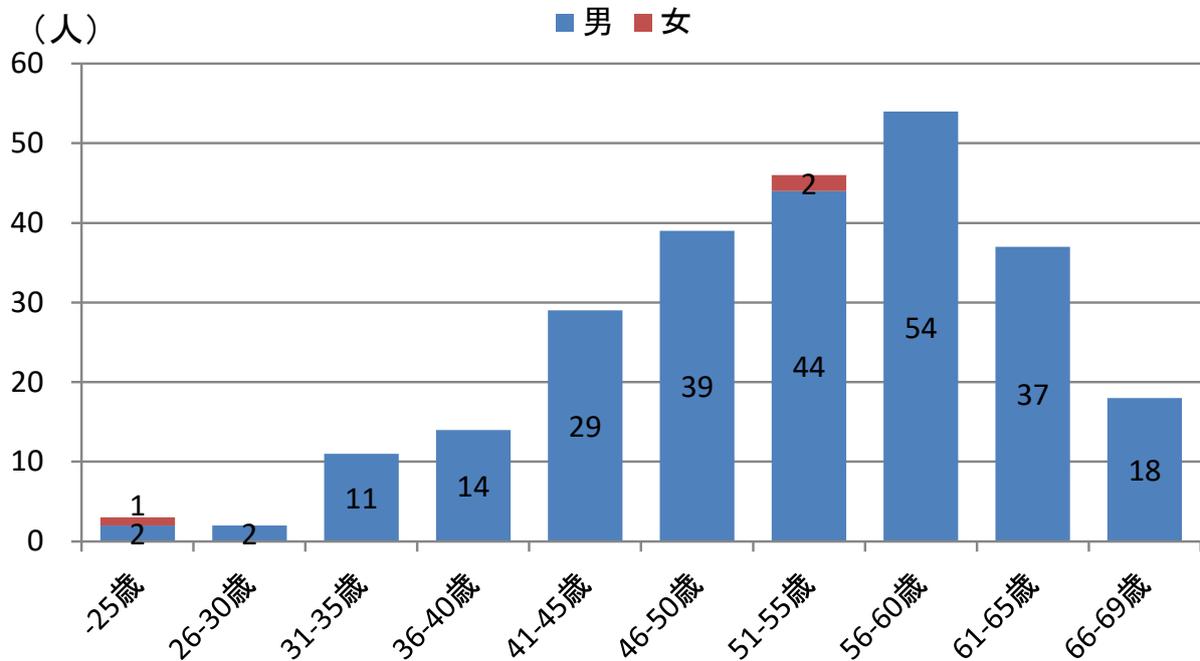


資料：周南市

図 21 路線バスの年間利用者数及び走行キロの推移（市内で完結する系統のみ）

### ③運転士確保に係る状況

運転士の高齢化が顕著となっており、運転士の年齢構成も41歳以上に極端に偏っている傾向にあります。特に56歳以上の運転士が多く、定年退職等に伴う人員不足に陥る可能性があります。



資料：防長交通

図 22 運転士の年齢構成（令和2（2020）年7月31日現在）

(3) コミュニティ交通<sup>4</sup>

## ① 運行状況

本土部では5地区でコミュニティ交通が路線バスを補完する形で運行しています。大津島では島民及び親族に利用者を限定したコミュニティバスが運行しています。

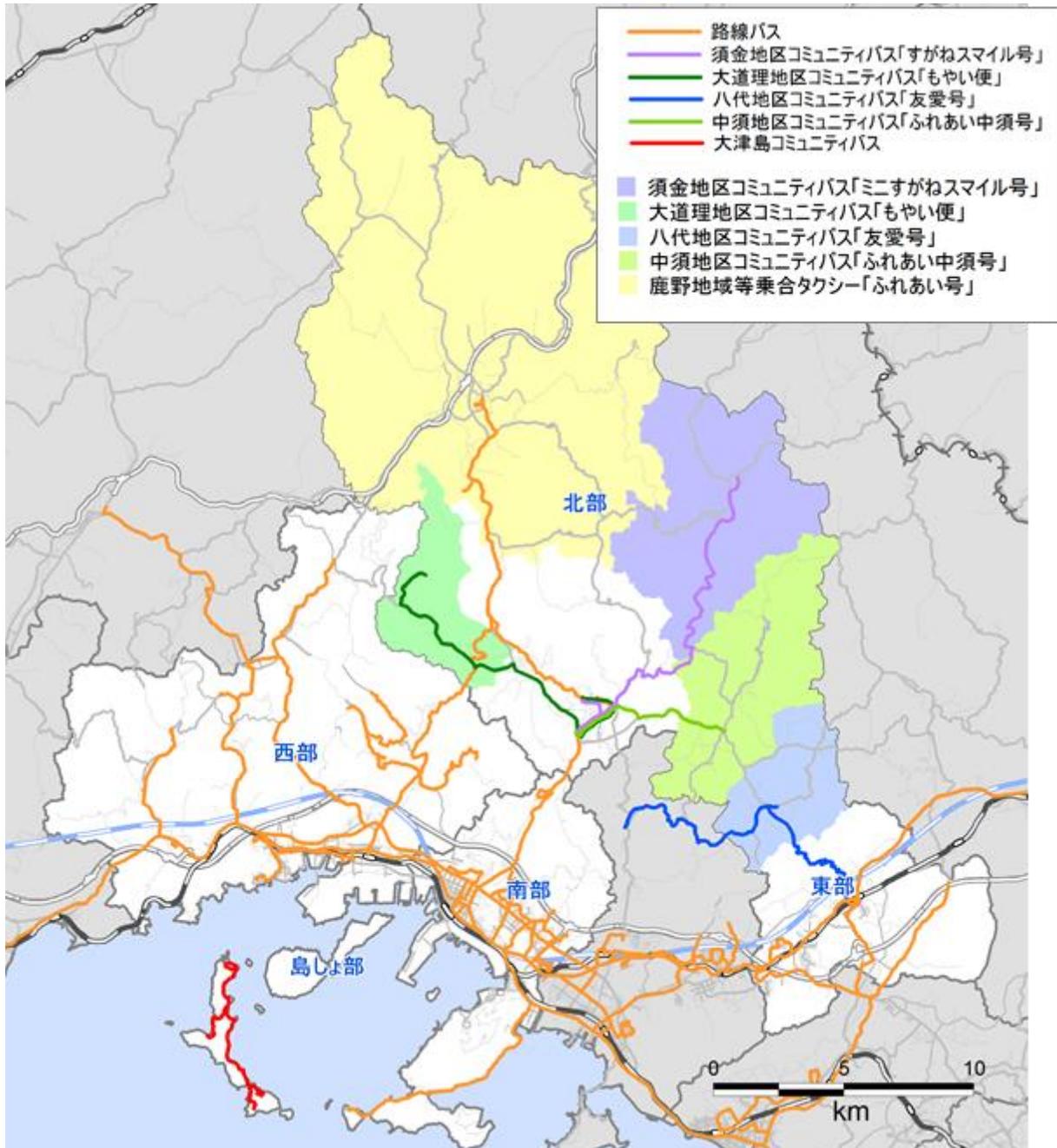


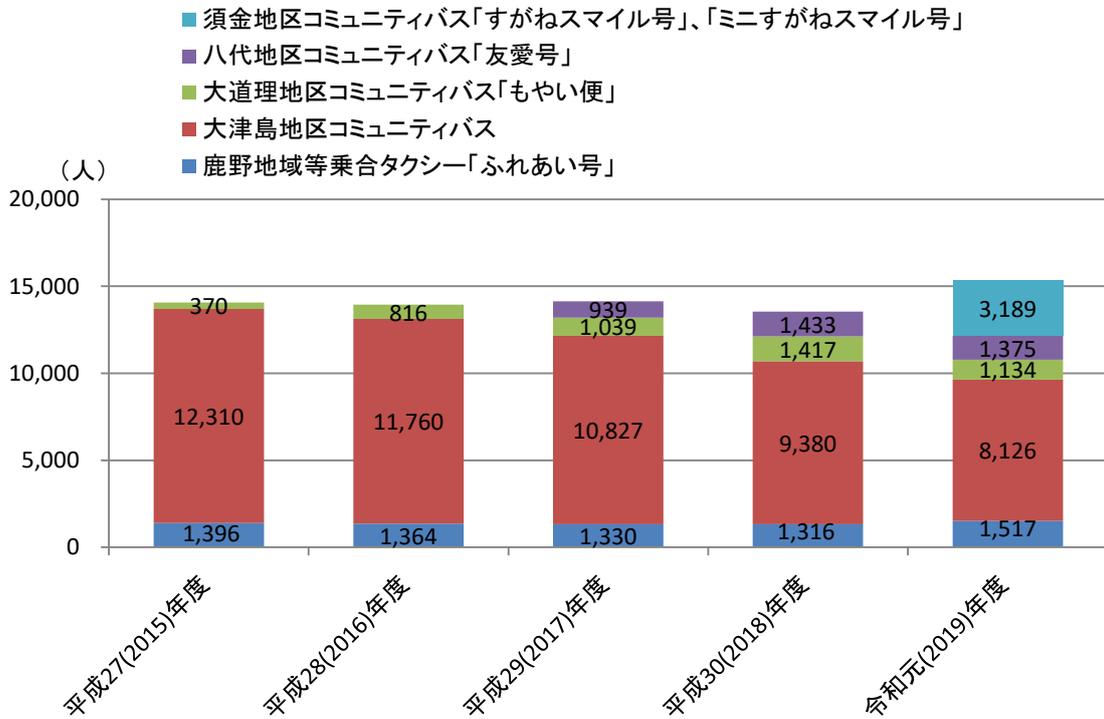
図 23 周南市に係るコミュニティ交通の運行エリア（令和2（2020）年10月現在）

<sup>4</sup> コミュニティ交通 民間交通事業者が主体的に運営する公共交通サービス（路線バス等）とは異なり、行政や地域の主体的な運営により提供される、コミュニティ内の移動を主とした公共交通サービスを、本計画では「コミュニティ交通」と定義する。

②利用状況

コミュニティ交通の利用者数は減少傾向にありましたが、令和元年に須金地区で新たなコミュニティ交通が運行開始されたことから、増加に転じています。

また、コミュニティ交通は平成27(2015)年度には3地区で導入されていましたが、令和元(2019)年度には5地区と、導入地区数が増えています。



資料：周南市

図 24 コミュニティ交通の利用者数

(4) タクシー

① 営業状況

タクシー営業所は沿岸部に比較的多く存在しますが、西部や北部はタクシー営業所がないエリアも存在します。

保有車両台数で見ると、南部や西部以外のタクシー会社での保有台数が少ない状況です。

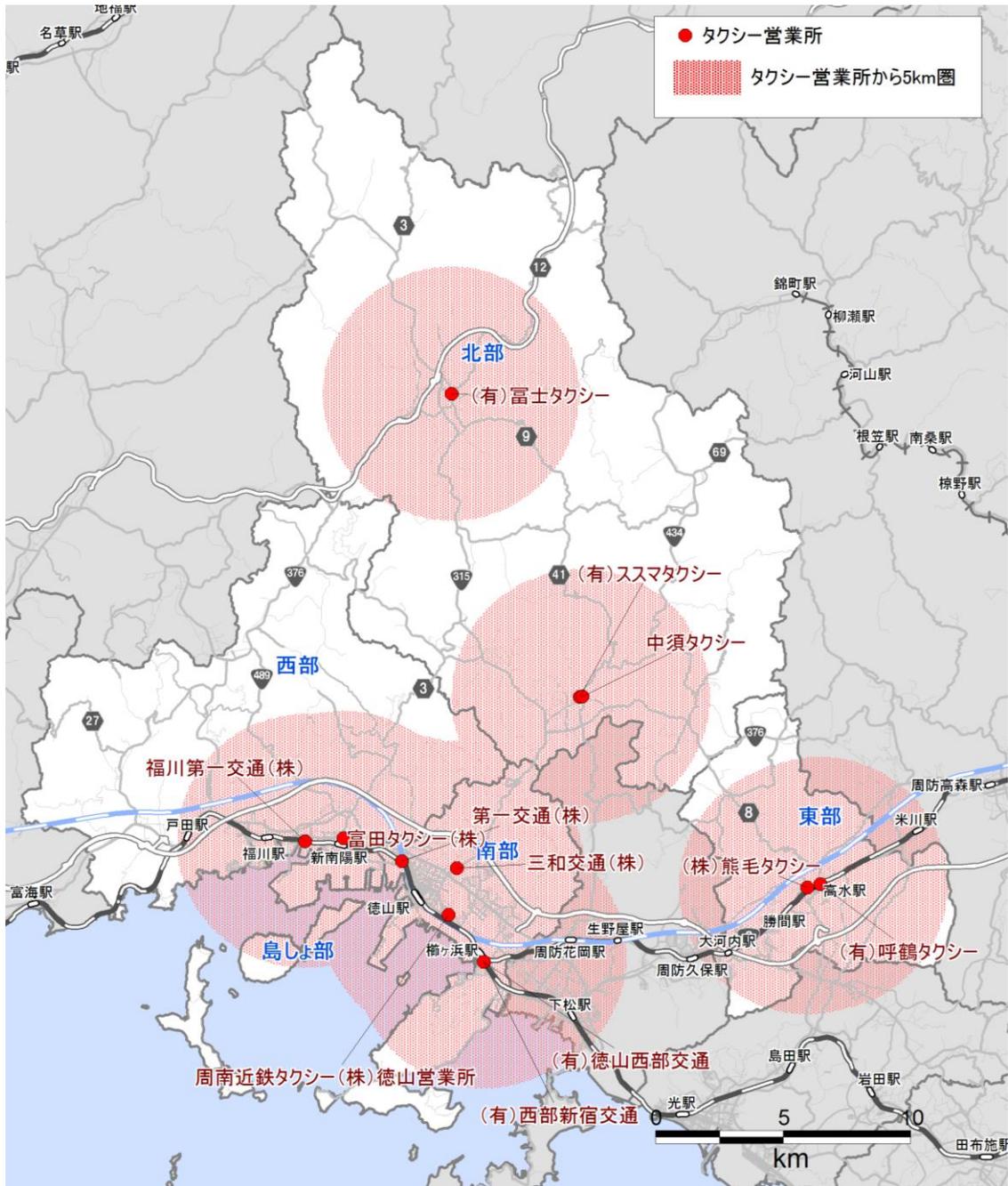


図 25 周南市内のタクシー営業所分布

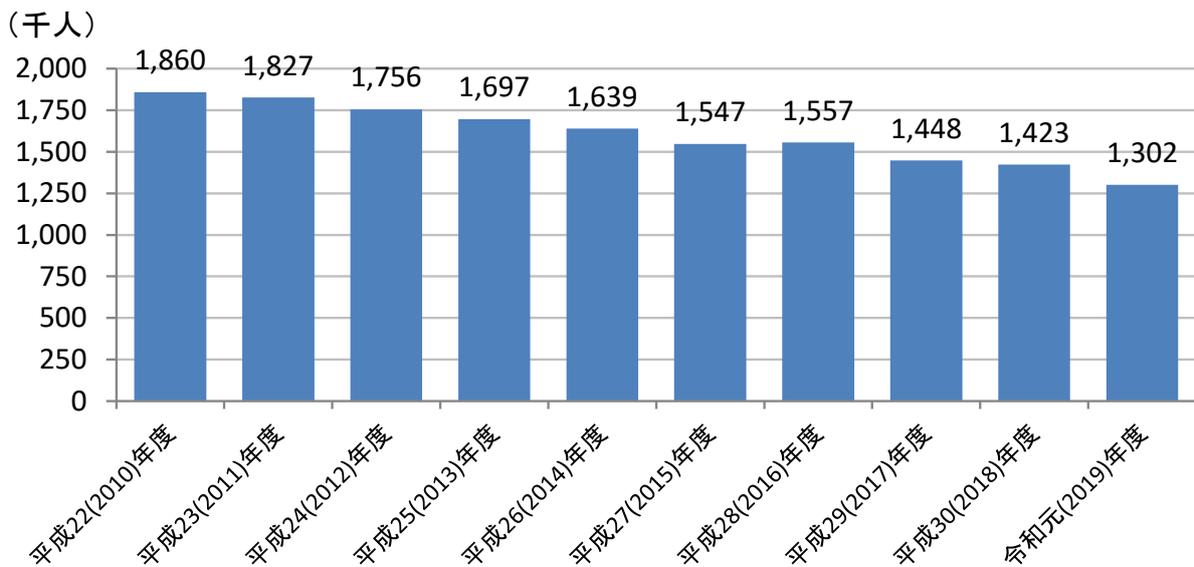
表 2 各タクシー事業者の保有車両台数

会社名		車両数		
		ジャンボ	普通車	福祉車両
南部	周南近鉄タクシー(株)	2	102	
	(有)徳山西部交通	1	33	
	三和交通(株)	1	39	
	(有)西部新宿交通	1	20	
	第一交通(株)		80	
東部	(有)呼鶴タクシー	1	4	
	(株)熊毛タクシー	1	6	1
西部	富田タクシー(株)		12	
	福川第一交通(株)	1	22	
北部	中須タクシー		2	
	(有)ススマタクシー		2	
	(有)富士タクシー	1	2	

資料：山口県タクシー協会 HP

## ②利用状況

利用者数は年々減少傾向を示しており、ここ10年間で3割ほど利用者数が減少しています。



資料：運輸要覧（中国運輸局）

図 26 周南市内のタクシー輸送人員の推移

## 2-2-2. 海上交通の概況

### ① 運航状況

大津島巡航(株)によって、旅客船・フェリーが徳山港と大津島内の各港へ運航されています。また、周防灘フェリー(株)によって、徳山港～竹田津港(大分県)へフェリーが運航されています。

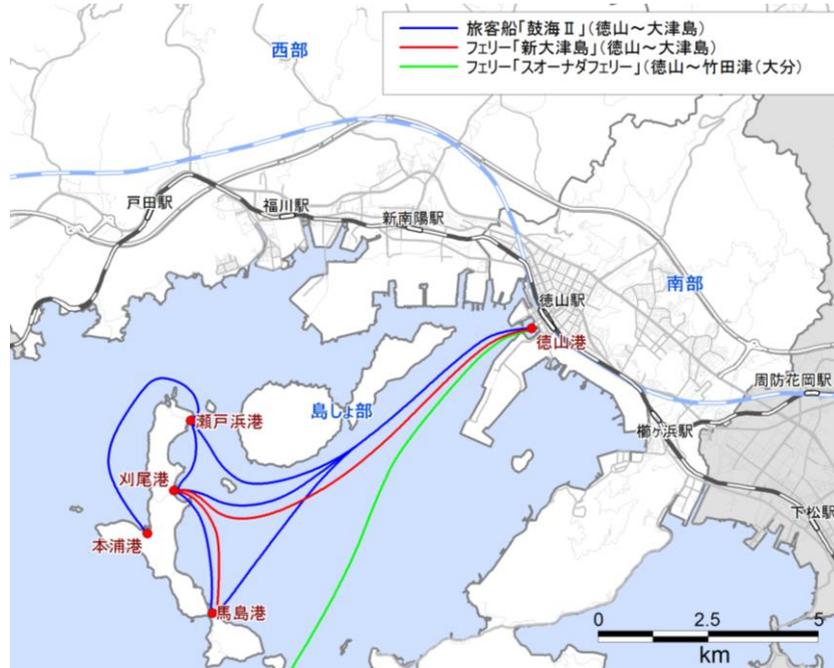
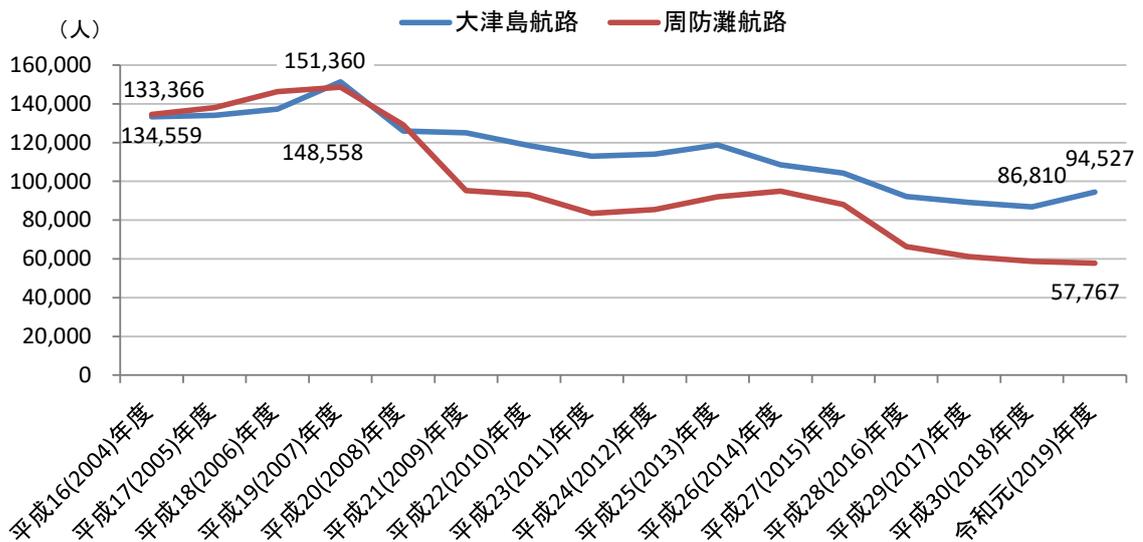


図 27 周南市に係る航路

### ② 利用状況

大津島航路・周防灘航路ともに、利用者数の減少傾向が続いています。



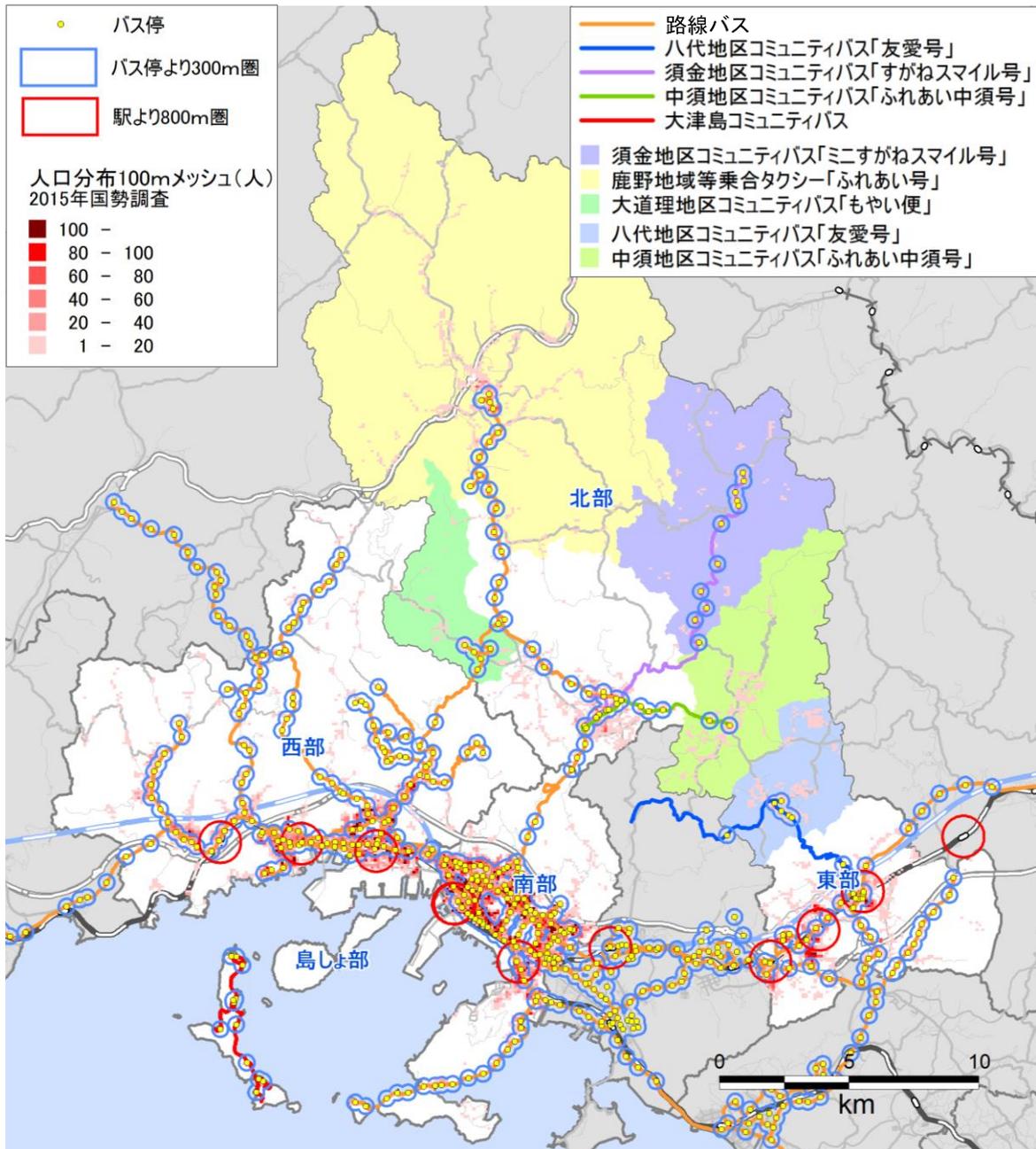
資料：周南市

※年度期間は前年10月1日～当該年9月30日

図 28 大津島航路及び周防灘航路の利用者数

### 2-2-3. 公共交通の利用不便地区の現状

鉄道駅から800m、バス停から300mの範囲を設定し、その範囲の外側を「公共交通の利用不便地区」とした場合、北部や南部、東部で駅を中心とした一部地域に空白地がみられます。

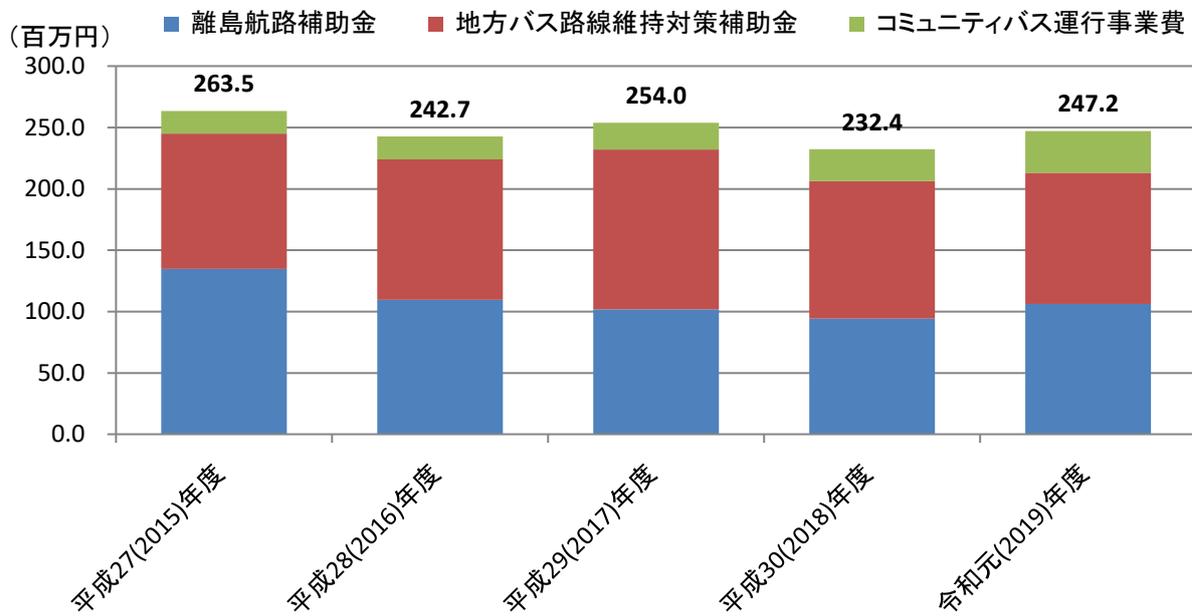


資料：国勢調査（2015年）

図 29 周南市の公共交通の利用不便地区

### 2-2-4. 公共交通の維持に係る財政支出状況

公共交通の維持に係る財政支出額はここ5年間では、コミュニティバス運行事業費は増加傾向にありますが、全体ではおおむね横ばいで推移しています。



資料：周南市

図 30 過去5年間の公共交通の維持に係る財政支出額の推移

2-3. 公共交通に関する市民の意識

①地域ごとの移動需要

令和2(2020)年8月に実施した市民アンケート調査結果によると、以下の傾向がみられました。

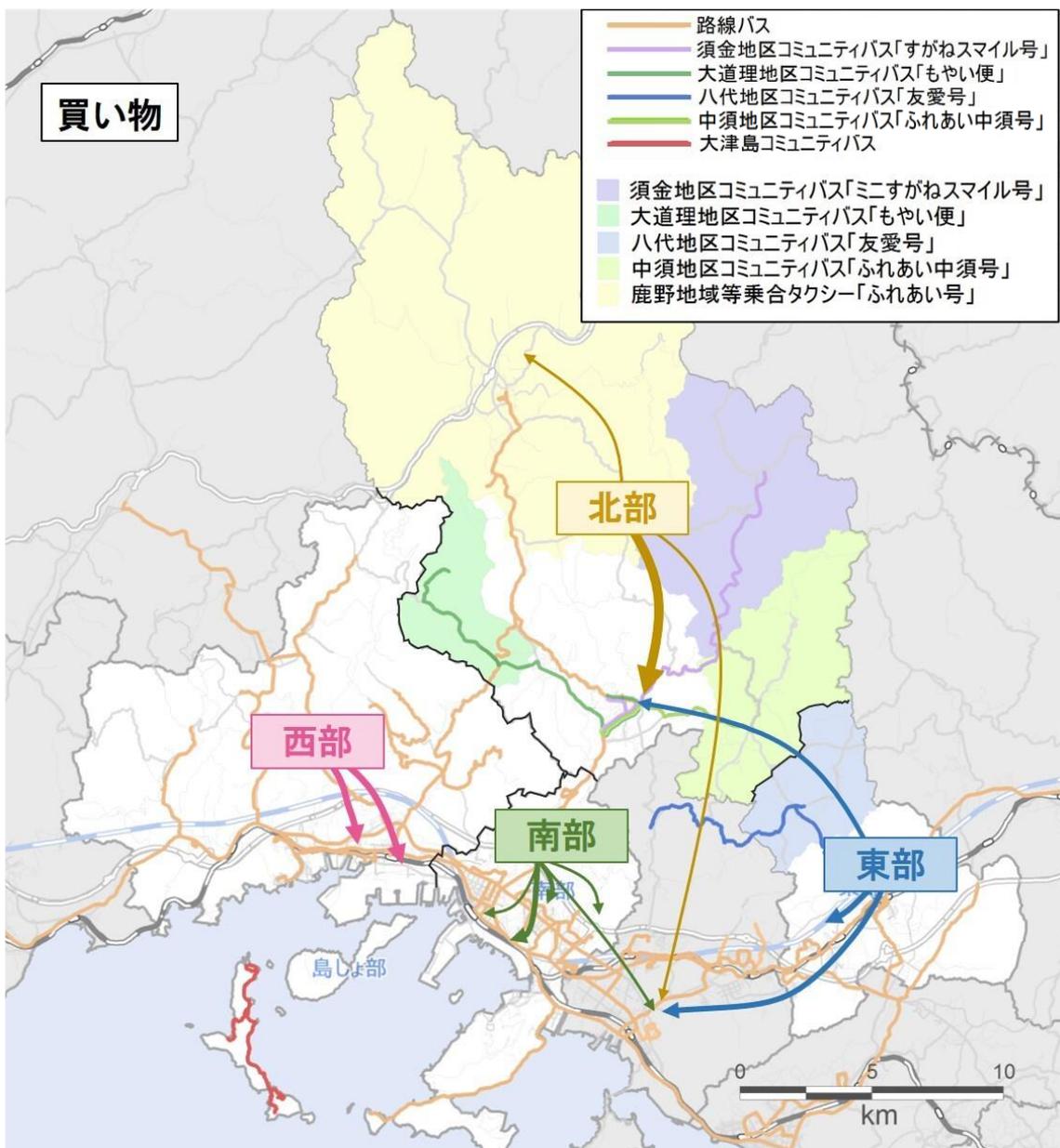
南部：どの目的も徳山や周陽、秋月、久米に分散

西部：買い物が富田西や富田東に集中、通院・その他は南部方面を含む沿岸部の地域に分散

北部：買い物・通院が須々万に集中

東部：買い物は勝間や下松市、須々万、通院・その他は勝間や下松市が多い

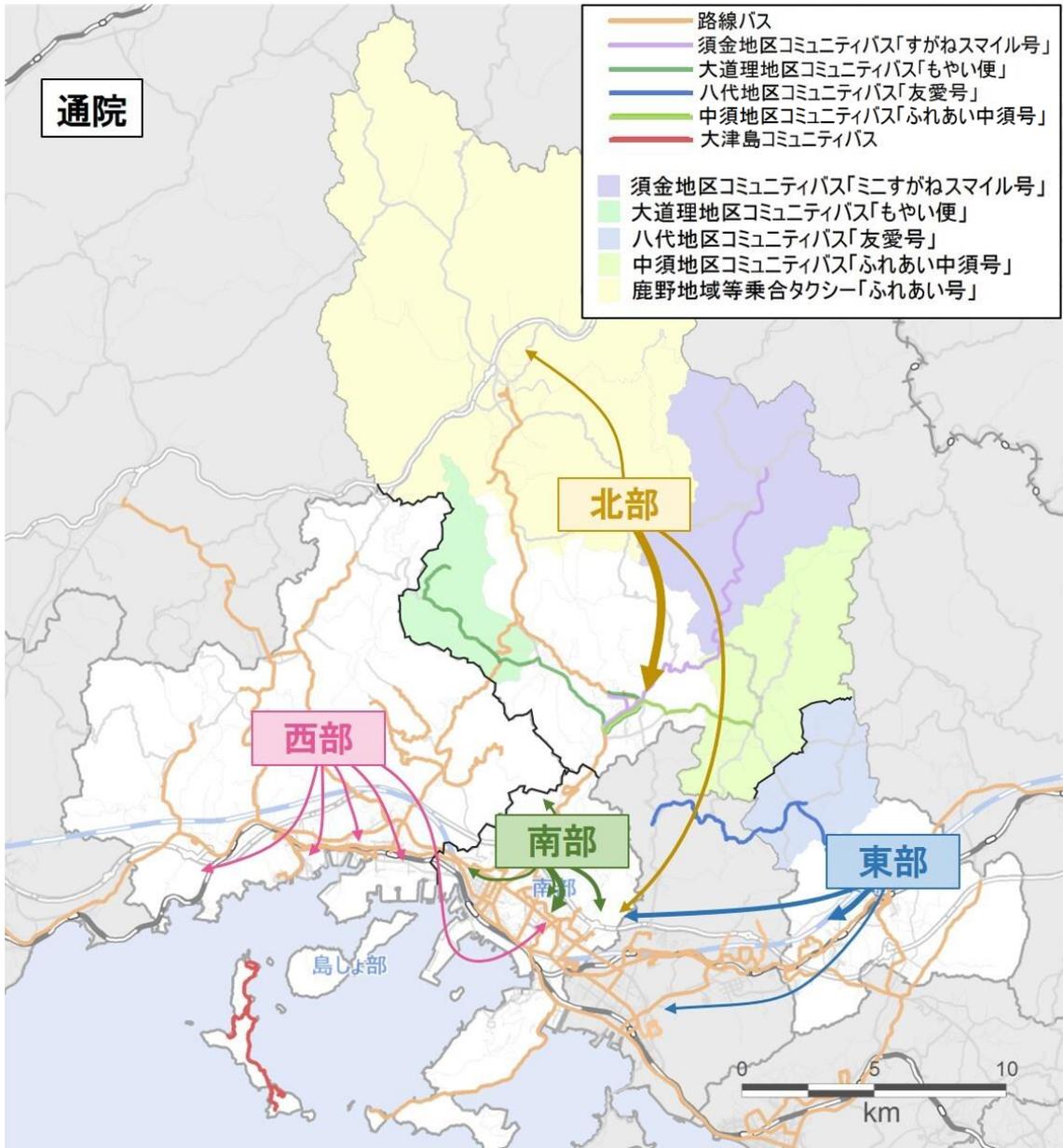
なお、これらの移動需要に対し、おおむね各地域からバス路線が伸びていますが、東部では須々万方面への需要に対してバス路線がありません。



資料：市民アンケート調査（2020年）

※買い物でよく行く行き先の上位5か所を抽出、線の太さはニーズの強さの傾向を表す

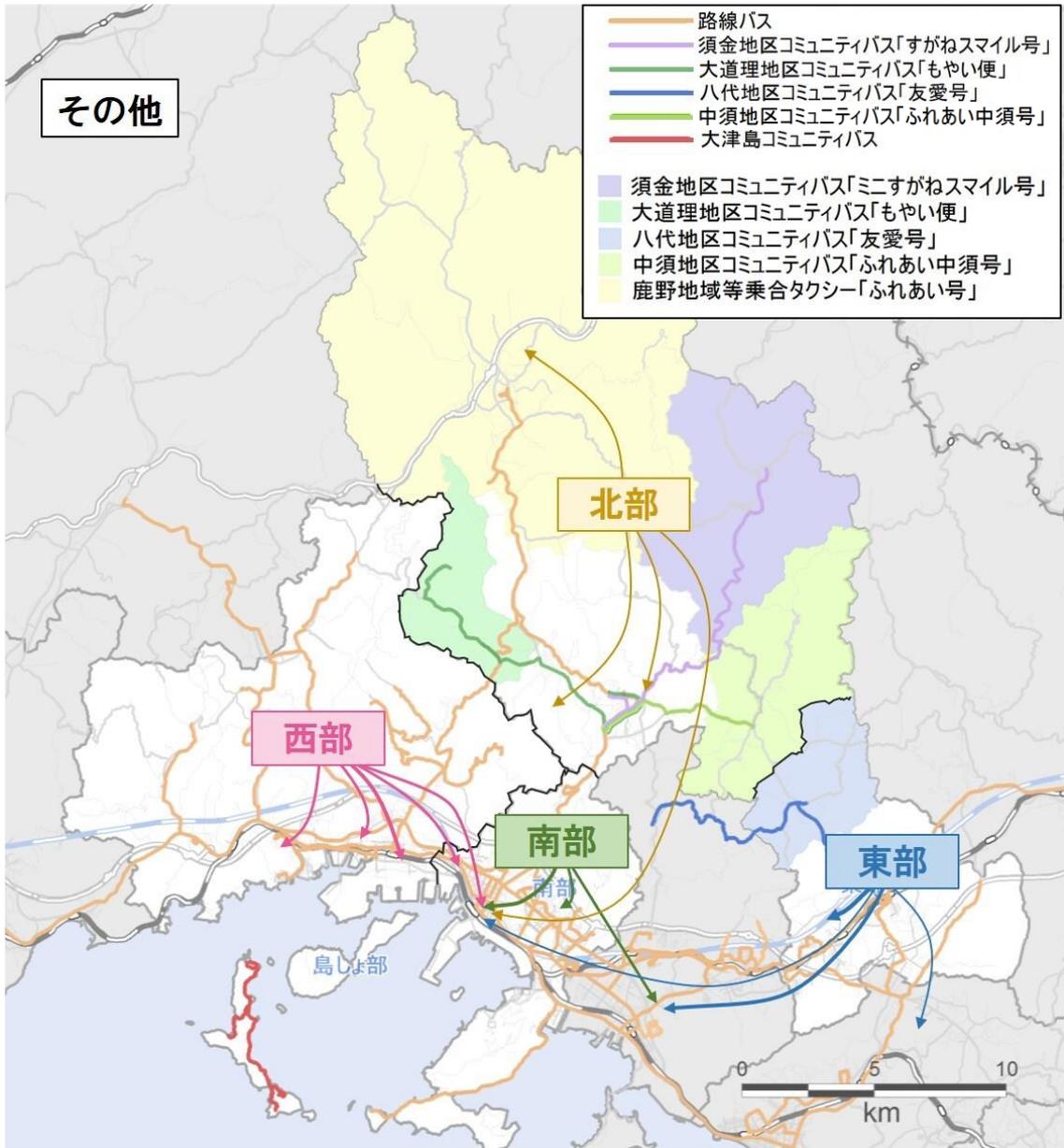
図 31 買い物移動需要とバス路線の関係



資料：市民アンケート調査（2020年）

※通院でよく行く行き先の上位5か所を抽出、線の太さはニーズの強さの傾向を表す

図 32 通院移動需要とバス路線の関係



資料：市民アンケート調査（2020年）

※その他でよく行く行き先の上位5か所を抽出、線の太さはニーズの強さの傾向を表す

図 33 その他の移動需要とバス路線の関係

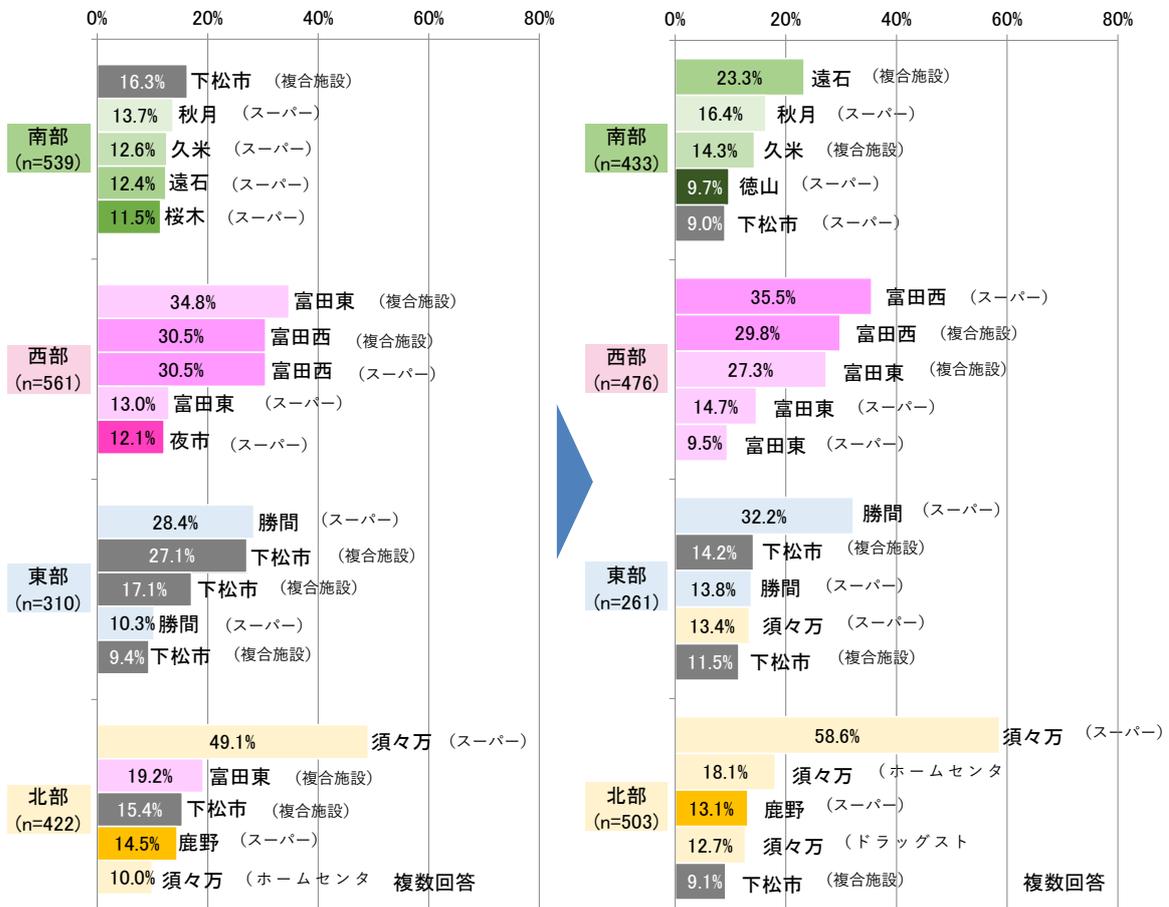
②平成 27（2015）年からの移動需要の変化

平成 27（2015）年 8 月に実施した市民アンケート調査結果と令和 2（2020）年の結果を比較すると、以下の傾向がみられました。

- 買い物：南部では分散傾向は変わらないが、下松市への需要が 5 年前から低下  
西部では富田西・富田東に需要が集約  
東部では下松市への需要が減り、須々万への需要が増加  
北部では須々万への需要が増加

- 通院：南部、西部ではあまり大きな傾向の違いはみられない  
北部では周陽への需要が減り、須々万への需要が増加  
東部では周陽や下松市への需要が減り、勝間への需要がやや増加

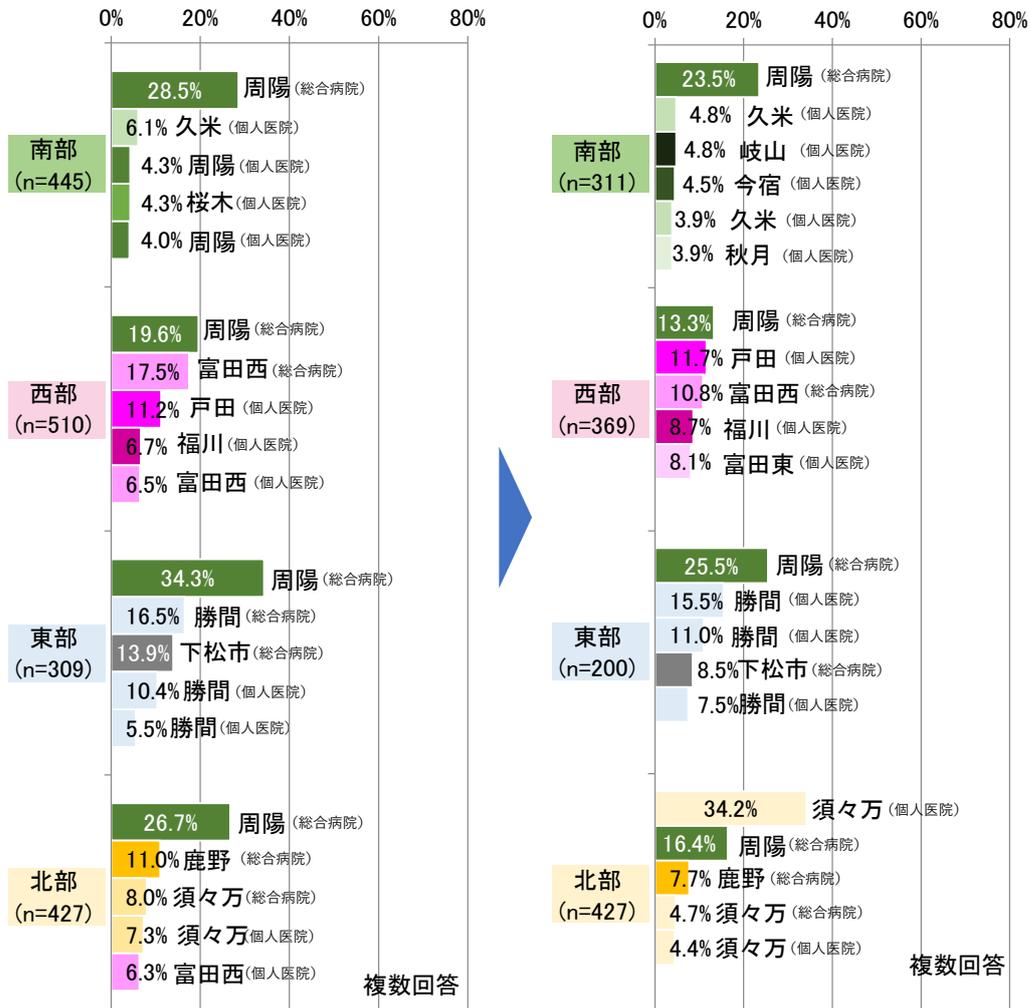
特に、北部では、買い物・通院ともに須々万への需要が高まっている傾向がみられます。



資料：市民アンケート調査（2015 年、2020 年）

※ 具体的な店名ではなく、店舗の所在するエリア名を記載

図 34 買い物移動需要の変化（左：平成 27（2015）年、右：令和 2（2020）年）



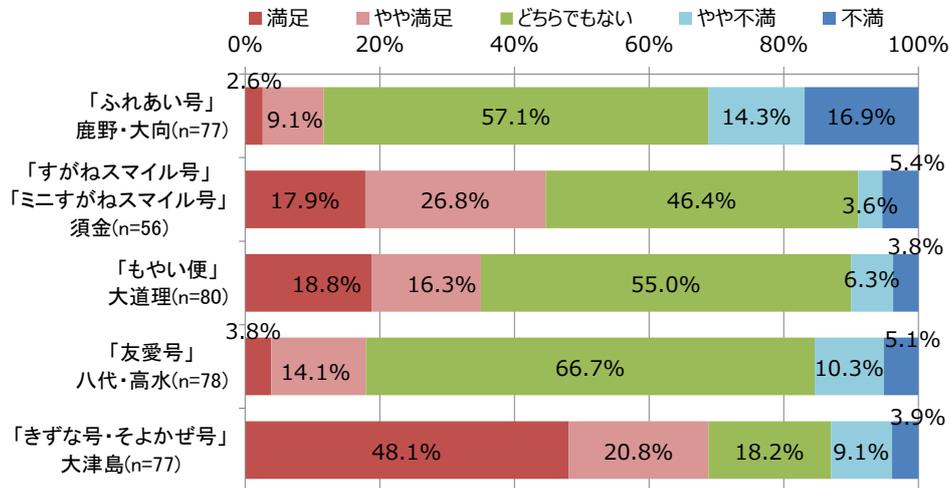
資料：市民アンケート調査（2015年、2020年）

※具体的な施設名ではなく、施設の所在するエリア名を記載

図 35 通院移動需要の変化（左：平成27（2015）年、右：令和2（2020）年）

### ③コミュニティ交通の満足度

令和2（2020）年の市民アンケートで寄せられた本土部4地域と大津島で運行しているコミュニティ交通の満足度は以下のとおりとなり、大津島や須金地区、大道理地区がやや満足度が高くなりました。

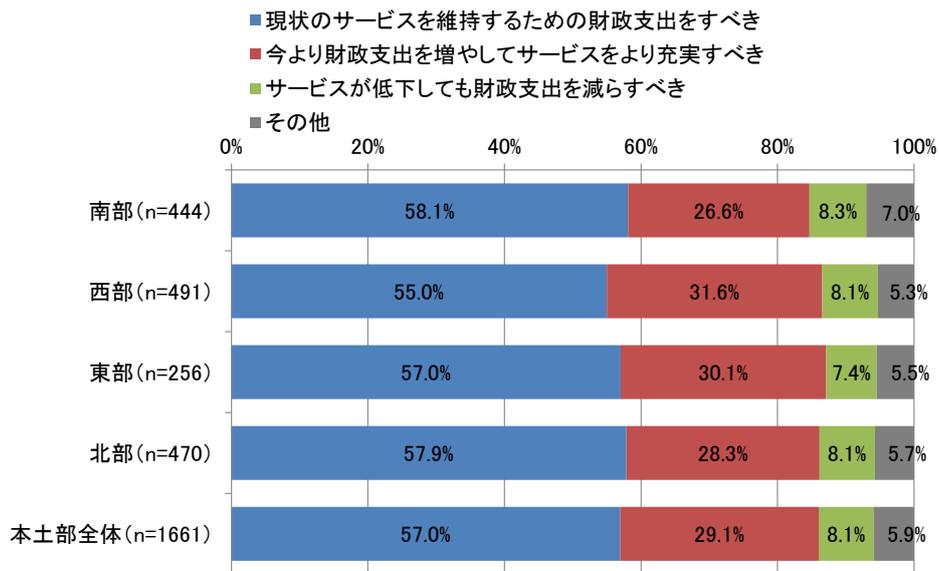


資料：市民アンケート調査（2020年）

図 36 コミュニティ交通の満足度

### ④財政支出に対する意識

令和2（2020）年の市民アンケートにおいて公共交通サービスに対する周南市の財政支出をどの程度行うべきか尋ねたところ、「現状のサービスを維持するための財政支出をすべき」との意見が全体の6割近くを占め、次いで「今より財政支出を増やしてサービスをより充実すべき」との意見が3割前後を占めました。

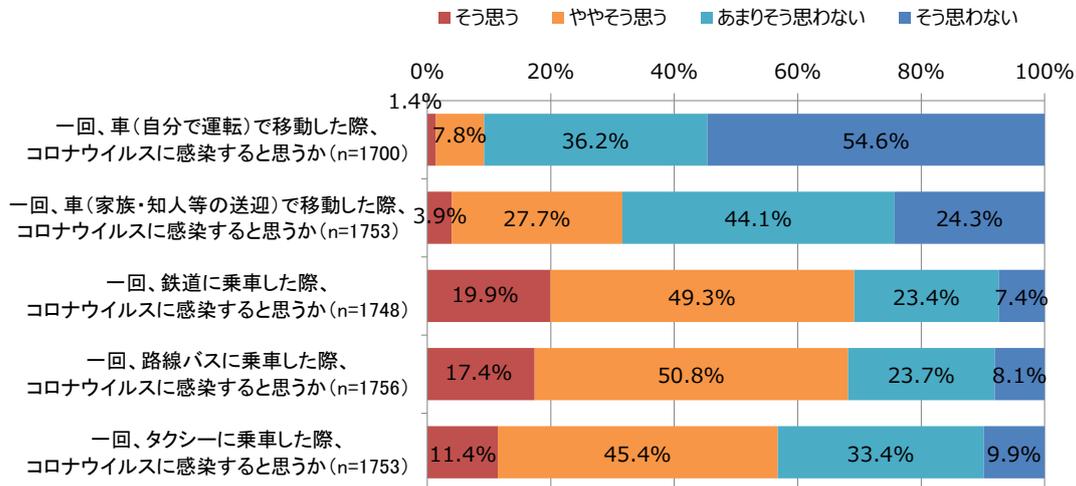


資料：市民アンケート調査（2020年）

図 37 財政支出に対する意識

### ⑤新型コロナウイルスへの感染拡大に対する変化

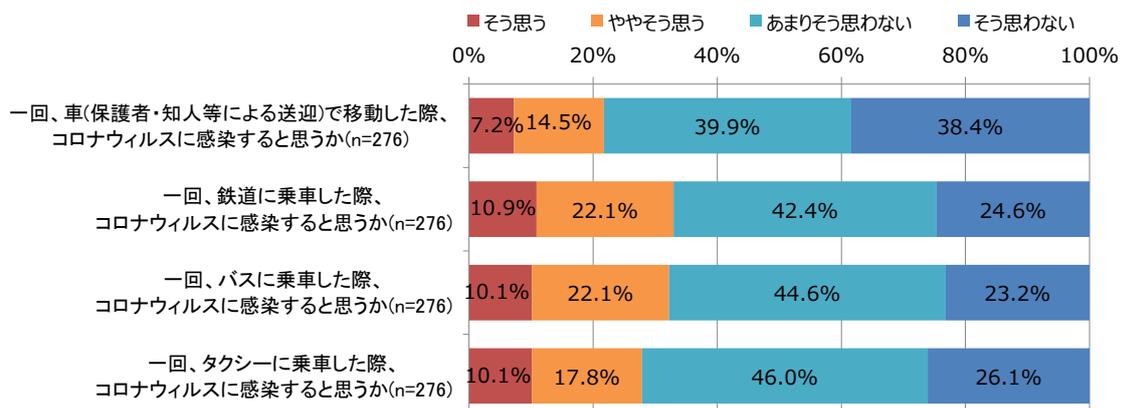
令和2（2020）年の市民アンケート調査において、一回鉄道・路線バス・タクシーに乗車した際、コロナウイルスに感染すると思うか聞いたところ、「そう思う」「ややそう思う」と回答した割合は、約半数にのぼりました。



資料：市民アンケート調査（2020年）

図 38 市民の新型コロナウイルス感染に対するリスク認知

周南市内の高校に通う高校2年生、周南市から市外の高校に通う高校2年生に対して実施したアンケート調査においても、同様の質問をしたところ、「そう思う」「ややそう思う」と回答した割合は3割程度と、高校生に比べ、一般市民に公共交通への感染リスクがやや高く評価されている傾向にありました。



資料：高校生アンケート調査（2020年）

図 39 高校生の新型コロナウイルス感染に対するリスク認知

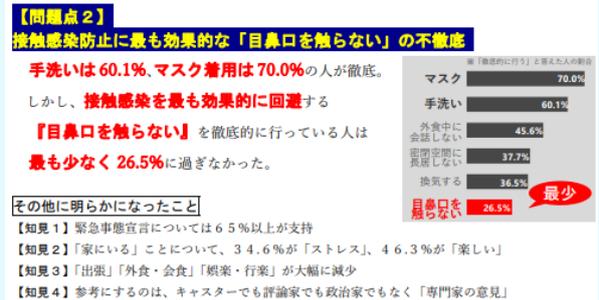
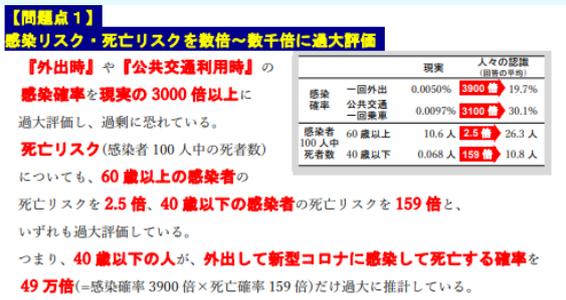
市民の間で、公共交通の感染リスクが過大に認知されている可能性があることから、鉄道・路線バス・タクシー等の公共交通を利用する方々が正しい知識と適切な対応を行うことで、公共交通を安全に利用できることをPRしていく必要があります。

コラム

土木学会土木計画学研究会による

公共交通利用における新型コロナウイルス感染に関する認識調査

土木学会土木計画学研究会の報告によると、「一回、電車やバスやタクシーに乗る」ことによる感染確率について、約 0.0097%であるとの報告がなされています。また、日本モビリティ・マネジメント会議においては、安全な公共交通の乗り方を示したポスターを作成し、車内掲示やラッピング等を行っています。



資料：土木学会土木計画学研究委員会

図 40 土木学会が実施した新型コロナウイルスによる行動・意識調査結果



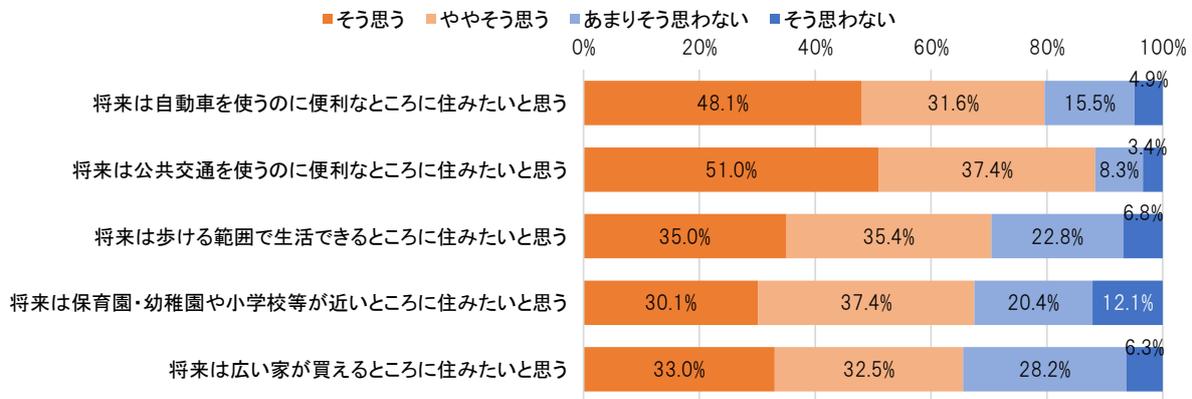
資料：日本モビリティ・マネジメント会議



図 41 安全な公共交通の乗り方ポスター 図 42 バス車体へのラッピング(広島県広島市)

### ⑥ 高校生の将来の住まいに関する認識

高校生に対して実施したアンケート調査において将来どのような「住まい」を選定するか尋ねたところ、公共交通を使うのに便利なところに住みたいと回答する人が最も多くなり、自動車を使うのに便利なところを上回る結果となりました。

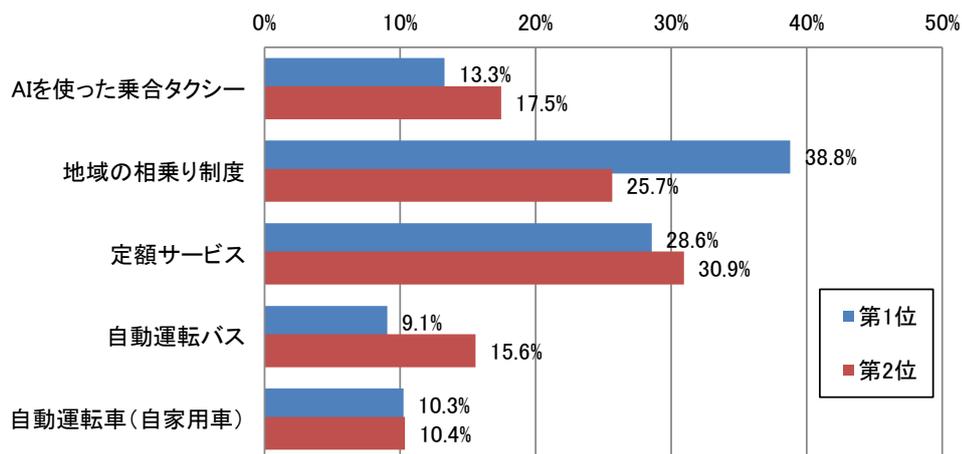


資料：高校生アンケート調査（2020年）

図 43 高校生の将来の「住まい」に関する認識

### ⑦ 新技術の評価

令和2（2020）年8月に実施した市民アンケートにおいて、導入すべきと思う新技術を以下の5つから選んでもらったところ、地域の相乗り制度と定額サービスが上位に選ばれる傾向がみられました。特に、相乗り制度については導入すべきと考える人が多くいることが分かります。

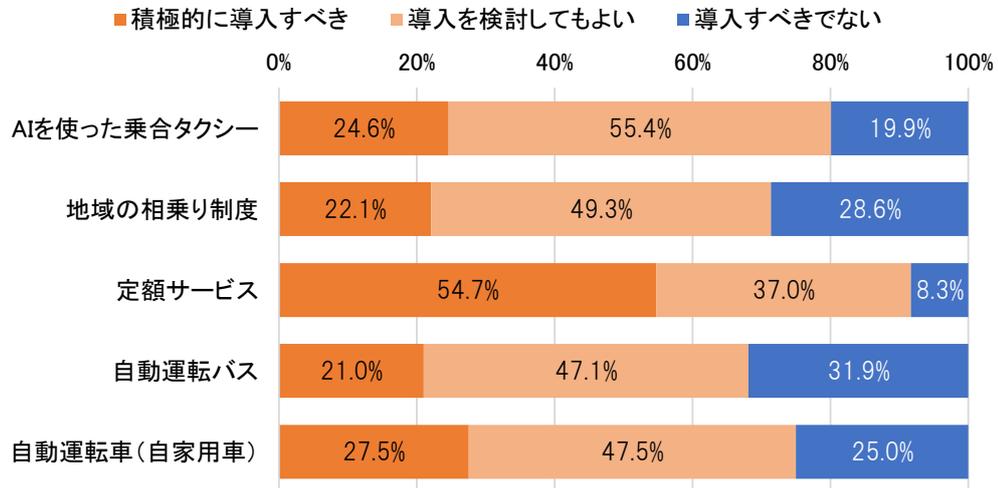


資料：市民アンケート調査（2020年）

図 44 導入すべきと思う新技術（上位2つを選定）

高校生アンケートでも同様に5つの技術について、導入すべきか否かを尋ねたところ、定額サービスは積極的に導入すべきとする回答が多く、次に導入すべきとの回答が多かったのは自動運転車（自家用車）となりました。

市民・高校生のいずれも、定額サービスに対して導入すべきとの意識が強い傾向にあることが分かります。



資料：高校生アンケート調査（2020年）

図 45 高校生の新技術の導入に関する評価

## コラム

## 新技術を活用した交通課題の解決事例

AI・IoT技術の急速な進展や、公共交通を取り巻く法改正に伴い、これまで実施できなかったような取組を行うことができるようになりました。ここでは、その一例をご紹介します。

## ①AIを使った乗合交通

行き先の違う複数の利用者が1台の車両に乗り合って移動する移動手段です。予約状況によってルートが変わるため、最適なルートを設定するためにAI（人工知能）が使われます。



図 46 AIを使った乗合交通の例（福岡県：のるーと）

## ②地域の相乗り制度

登録された地域のドライバーが、自家用車で移動手段の無い人の移動を有償で担う仕組みのことで、海外ではドライバーと利用者がそれぞれ評価する方式を導入して、安全性を高めている事例があります。



図 47 相乗りにより移動手段を提供する仕組みの例（北海道：notteco）

### ③定額サービス

鉄道やバスのほかタクシー（一定の範囲内に限る）等の公共交通サービスが定額乗り放題となるサービスです。海外では、料金に応じて範囲が広がったり、貸自転車やレンタカーも含めたサービスを提供している例もあります。

**令和元年11月12日(水)から 定額制のタクシー乗り放題サービス**  
**「井田いきいきタクシー」の**  
**実証実験を行います**

ご自宅と、いつもの買い物先、いつも利用する駅、かかりつけの病院などの間を1ヵ月乗り放題で利用できます！

運賃	運行日
大人 3,300円/月 小学生 1,650円/月 <small>小学生未満の幼児は無料（乗車は大人同様の場合に限り）</small>	月～金 (8:30～16:30) <small>*土日祝日及び12/31～1/3は運休</small>

自宅：年をとって車の運転が不安だ…  
 毎日の買い物の重い荷物から解放されたい！  
 家族の送迎を気軽にせす病院に送りたい！

地区内や温泉リゾート中心部の買い物先  
 井田地区周辺の主な駅・バス停  
 地区内や温泉リゾート中心部の診療所や病院

江津市内や川本町内の病院・スーパーなど  
 乗り換えて  
 大田市中心部の病院・スーパーなど

資料：国土交通省

図 48 定額サービスの例（左：フィンランド、右：島根県大田市）

### ④自動運転バス



資料：境町

資料：相鉄バス

図 49 自動運転バスの例（左：茨城県境町、右：神奈川県横浜市）

### ⑤自動運転車



図 50 自動運転車両の実証実験（山口県宇部市）

2-4. 周南市のまちづくりの上位計画・関連計画との整理

本計画の上位・関連計画は、総合計画、総合戦略の他、移動に関連する各種分野別計画が挙げられます。これら上位・関連計画におけるまちづくりの方向性について主なものを以下に示します。

1. 第2次周南市まちづくり総合計画 しゅうなん共創共生プラン 後期基本計画 (令和2(2020)年度～令和6(2024)年度)

まちづくりの基本理念

∞(無限)の市民力と最大限の行政力を結集し 周南の価値を高めるまちづくり

将来の都市像

人・自然・産業が織りなす 未来につなげる 安心自立都市 周南

まちづくりの方向と後期基本計画における主要プロジェクト

まちづくりの方向

- ・元気で心豊かな人を育むまちづくり
- ・無限の市民力を発揮できるまちづくり
- ・安心して健康に暮らせるまちづくり
- ・活力と魅力に満ちた賑わいのあるまちづくり
- ・環境にやさしく快適で利便性の高いまちづくり
- ・最大限の行政力を発揮するまちづくり

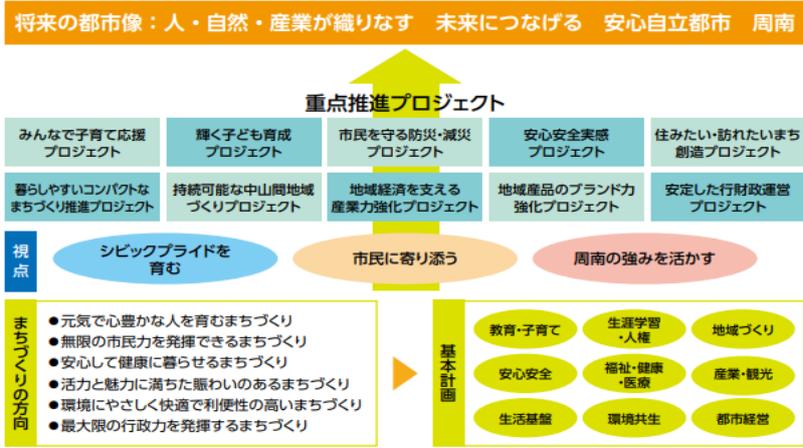


図 51 まちづくりの方向と後期基本計画における主要プロジェクトのイメージ

後期基本計画における公共交通に関する施策

まちづくりの方向性：環境にやさしく快適で利便性の高いまちづくり

【基本施策 7-1】交通網の充実	【基本施策 7-3】都市拠点等の形成
➢ 公共交通の確保・充実	➢ 中心市街地の拠点性の向上
➢ 交通結節点の環境整備	➢ 地域都市拠点や生活拠点の維持
➢ 駐車場・駐輪場の管理	

重点推進プロジェクト：暮らしやすいコンパクトなまちづくり推進プロジェクト  
持続可能な中山間地域づくりプロジェクト

- ・利用しやすい公共交通ネットワークの形成
- ・広域交通結節点である徳山駅周辺整備の推進 等

2. 第2期周南市まち・ひと・しごと創生総合戦略

(令和2(2020)年度~令和6(2024)年度)

総合戦略の基本方針

- I. 多様なしごとを創出し、安定した雇用を生む環境をつくる
- II. 若い世代の結婚、妊娠・出産・子育ての希望をかなえる
- III. 人口の流出を食い止め、市外からも人を呼び込む
- IV. 次世代につなぐ新たなまちをつくる

公共交通に関係する数値目標と具体的な取組

【基本目標5】時代に対応した、持続可能なまちづくり

推進施策(2)コンパクト・プラス・ネットワークの推進

推進施策(3)中山間地域の持続可能な生活圏づくり

表3 計画に位置付ける事業と重要業績評価指標(KPI)

主要事業	具体的な取組内容	重要業績評価指標(KPI)
<b>5(2) コンパクト・プラス・ネットワークの推進</b>		
①コンパクトシティの推進	計画的な土地利用の推進 組合施行による徳山駅前地区第一種市街地再開発事業への補助及び支援 コンビナート電力の利活用 空き家の適正な管理及び利活用の推進	居住促進区域内人口密度(時点) 現状(2019年度) 48.0人/ha 目標(2024年度) 47.3人/ha
②公共交通ネットワークの形成	地域公共交通計画(仮称)の策定 既存「輸送資源」の有効活用 新技術活用の検討	
<b>5(3) 中山間地域の持続可能な生活圏づくり</b>		
①中山間地域の拠点づくり	小さな拠点づくり・地域経営の体制づくりの支援 徳山北部地域の拠点形成	小さな拠点づくりに取り組む地区数(累計) 現状(2019年度) 1地区 目標(2024年度) 3地区
②公共交通ネットワークの形成(再掲)	地域公共交通計画(仮称)の策定 既存「輸送資源」の有効活用 新技術活用の検討	

### 3. 周南市国土強靱化地域計画

(令和3(2021)年度～令和7(2025)年度)

#### 基本目標

- ①人命の保護が最大限図られること
- ②市及び社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持されること
- ③市民の財産及び公共施設に係る被害の最小化
- ④迅速な復旧復興

#### 公共交通に関連する事業

##### 【個別施策分野】

##### ②住宅・都市・情報通信

###### ■情報通信環境の強化

- 災害発生時の通信途絶を防ぐために、通信経路の冗長化等の機能強化を推進していく。また、情報通信利用環境を整備するため、民間事業者との連携を図りながら、Wi-Fi 利用環境の拡大を促進するとともに、市が管理する公共施設等の Wi-Fi 利用環境の充実を図る。あわせて第5世代移動通信システム(5G)の導入を推進する。

##### ⑤交通・物流

###### ■災害時における公共交通の安定供給の確保

- 大規模災害に備え、災害発生時における市民の交通手段が確保されるよう、引き続き、JR・バス等交通事業者、警察、国、県等の関係機関との連携強化を図るとともに、周南市地域公共交通網形成計画に基づき持続可能な公共交通体系を構築する。また、事業者との連携による被災時の公共交通の早期復旧や効率的な代替輸送を実施するための日常的なネットワークの構築を図る。

###### ■地域公共交通の確保

- 大規模災害に備え、被災者の生活を支える地域公共交通を守り、維持していくため、引き続き、周南市地域公共交通網形成計画に基づき持続可能な公共交通体系を構築する。また、事業者との連携による被災時の公共交通の早期復旧や効率的な代替輸送を実施するための日常的なネットワークの構築を図る。

###### ■広域交通の確保

- 災害発生時等に地域交通網が分断された場合の代替経路・代替交通手段の検討・調整を、JR・バス事業者等と行っていく。

###### ■緊急輸送道路の機能強化・老朽化対策

###### ■代替輸送手段の確保

#### 4. 周南市立地適正化計画

(平成 29 (2017) 年度～令和 17 (2035) 年度)

##### 都市づくりの基本理念

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

- 基本方針 1 生活サービス施設や都市の魅力をもつ施設を維持・集約し、利便性や活力のある都市拠点を形成する。
- 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。
- 基本方針 3 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。

##### 誘導施設の立地を誘導するために講ずべき施策

- 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

- 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

【現状と趨勢とコンパクト】

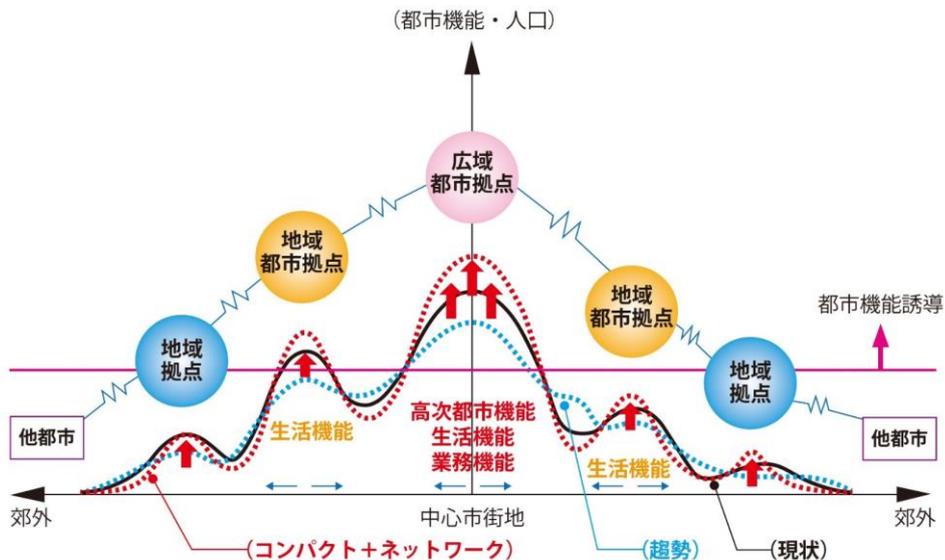


図 52 立地適正化計画における都市構造のイメージ

## 5. 周南市都市計画マスタープラン

(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



図 53 将来都市構造

### 都市づくりの基本方針 (交通関連部分のみ抜粋)

整備分野	交通関連の内容
市街地整備	中心市街地等の市街地整備の推進
住環境整備	まちなか居住による中心市街地の活性化
都市施設整備	交通ネットワーク・機能の充実
福祉関連施設等の整備	高齢者等にやさしい移動手手段の確保方策の検討

## 6. 第2期周南市中心市街地活性化基本計画

(令和2(2020)年度~令和7(2025)年度)

### 中心市街地におけるまちづくりの理念

**まちの資源を活かした、誰もが主役となれるまち 公園都市(パークタウン)周南**

### 公園都市(パークタウン)のイメージ

- ・活気・元気に溢れ、魅力が自然と生まれる「まち」
- ・便利な機能と豊かな環境が整備され、住んでみたくなる「まち」
- ・気軽に出てこられる、ホスピタリティに溢れた「まち」
- ・食べたり、遊んだりして、楽しさを感じられる「まち」
- ・緑豊かで、思わず、ずっと居たくなる「まち」
- ・全ての世代がくつろぎ、人と人の繋がりを感じられる「まち」

### 公共交通に関連する事業

- ・徳山駅前地区第1種市街地再開発事業
- ・徳山下松港フェリーターミナル再編整備事業
- ・市街地循環線運行事業

## 2-5. 計画目標の達成状況

計画で位置付けている評価指標について、目標に向けて着実に実績を伸ばしている項目もある一方で、伸び悩んでいる項目もみられます。これらの達成状況等を踏まえ、本計画において取り組む事業を検討します。

表 4 周南市地域公共交通網形成計画において位置づけられている目標と達成状況

目標1 市民の生活を支える公共交通サービスを提供する				
取り組んだ事業		主な実施内容		
①路線バスの見直しと利用不便地区への対応		H29.10 H31.4 R2.10	・八代地区「友愛号」本格運行開始 ・須金地区「すがねスマイル号」 「ミニすがねスマイル号」本格運行開始 ・中須地区「ふれあい中須号」本格運行開始	
②移動のニーズに合わせた路線バスの経路再設定		H28.11 H29.4	・イオンタウン周南久米のオープンに合わせ路線バスの乗入れの開始 ・道の駅「ソレーネ周南」に路線バスの乗入れの開始	
③公共交通利用に対する運賃負担軽減実験の実施		R2.12	・高齢者バス・タクシー運賃助成事業実証実験の実施	
評価指標		計画策定時	現状値 (令和元(2019)年度)	目標値 (令和7(2025)年度)
1-1	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)	116万人/年 (平成26(2014)年度)	116万人/年	113万人/年
1-2	移動手段が確保された地区*の人口割合	84% (平成27(2015)年度)	83%	88%
* 鉄道駅や桟橋から半径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				
目標2 来訪者が利用しやすい公共交通サービスを提供する				
取り組んだ事業		主な実施内容		
④市街地循環線の導入		H30.12	・市街地循環線「ちょい乗り100円バス」本格運行開始	
⑤主要ターミナルにおけるわかりやすいのりば案内の実施		H31.4 R1.10	・徳山駅北口駅前広場バスターミナルにデジタルサイネージ導入 ・南北自由通路みゆき口にバス乗り場案内等を設置	

評価指標		計画策定時	現状値 (令和元(2019)年度)	目標値 (令和7(2025)年度)
2	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	3.4% (平成27(2015)年度)	6.9%	8%

**目標3 負担や不安の少ない利用環境を実現する**

取り組んだ事業	主な実施内容			
⑥交通結節点の機能強化	H28.4 H29.7 H30.2 H31.4 R3.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福川駅南駐輪場の増設（30台分）</li> <li>・櫛ヶ浜駅東駐輪場の増設（206台分）</li> <li>・徳山駅西側駐輪場の新設（334台分）</li> <li>・徳山駅北口駅前広場バスターミナル供用開始</li> <li>・徳山駅西側駐輪場の増設（62台分）</li> <li>・新南陽駅（駅舎前に路線バス乗降場所の設置、スロープ・トイレ・障害者用駐車場の設置、駐輪場（70台分）の増設）</li> <li>・徳山駅南口駅前広場供用開始</li> </ul>		
⑦パークアンドライドの推進	H30.12	・市街地循環線「ちょい乗り100円バス」の運行に合わせパークアンドライド駐車場の設置		
⑧各交通手段間の乗継ダイヤの調整	毎年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR西日本のダイヤ等に対する要望の実施</li> <li>・路線バスとコミュニティバスのスムーズな乗継ダイヤの調整の実施</li> </ul>		
⑨停留所における民間との協働による待合環境の整備	H31.4	・須々万地区の民間施設を地元コミュニティ団体が借り受け、中山間地域を運行するコミュニティバスの待合所として活用		
⑩GPSを用いた車両位置確認システムの導入	H31.4	・市内を運行する路線バスの運行状況がリアルタイムで分かるバスロケーションシステムを導入		
⑪車両・施設等のバリアフリー化の推進	毎年度	・バリアフリー対応の路線バス車両を計画的に導入（防長交通（株）周南営業所におけるノンステップ・リフト付車両割合（令和元年度末：63.5%）		

評価指標		計画策定時	現状値 (令和元(2019)年度)	目標値 (令和7(2025)年度)
3-1	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	0件 (平成27(2015)年度)	1件	4件
3-2	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	0件 (平成27(2015)年度)	1件	5件

**目標4 新規利用者の掘り起こしを行う**

取り組んだ事業	主な実施内容	
⑫わかりやすい情報提供の実施	H30	・下松市と連携した周南圏域のバス路線マップを作成（データのみ）
⑬市民に対するモビリティ・マネジメントの実施	毎年度	・バス乗り方教室の実施（熊毛こどもゆめまつり（H29から毎年度実施）、鹿野ふるさとまつり（H28・R1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	H29	・市役所職員を対象としたモビリティ・マネジメントの実施

評価指標		計画策定時	現状値 (令和元(2019)年度)	目標値 (令和7(2025)年度)
4-1	転入者の転入後の公共交通利用率	-% (参考6% <sup>**</sup> )	-%	9%
4-2	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 (平成27(2015)年度)	2回/年	4回/年
4-3	市内一斉ノーマイカー運動への参加事業所数	26事業所 (平成27(2015)年度)	25事業所	60事業所

<sup>\*\*</sup>平成22年国勢調査における周南市の15歳以上の通勤・通学者の利用交通手段において、「鉄道・電車・乗合バス」のいずれかを利用している人の割合

**目標5 便利で持続可能な公共交通について共に考え実行する**

取り組んだ事業	主な実施内容	
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	H28	・コミュニティ交通導入ガイドラインの作成
⑯運転士等の人材育成支援制度の創設	H28～	・バス事業者において大型免許取得支援制度を創設
⑰公共交通に関係する主体の情報共有のしくみづくり	毎年度	・周南市地域公共交通会議の開催（交通事業者、行政機関、市民代表、福祉団体等） ・山口県生活交通確保維持改善協議会の開催（交通事業者、行政機関等）
	H29～	・JR岩徳線利用促進委員会の開催（JR西日本、山口県、沿線自治体）

評価指標		計画策定時	現状値 (令和元(2019)年度)	目標値 (令和7(2025)年度)
5-1	コミュニティ交通の導入地区数	3地区 (平成27(2015)年度)	5地区	8地区
5-2	人材育成支援制度の利用者数	-人/年 (平成27(2015)年度)	5人/年	10人/年

## 第3章 周南市の公共交通における問題点と課題

### 3-1. 周南市の公共交通が果たすべき役割

#### (1) 市民の日常生活における移動手段の確保

公共交通は、高齢者や児童・生徒、妊婦、障害者をはじめとしたマイカーを自由に利用できない人はもちろんのこと、全ての人が自立した日常生活を送るために必要不可欠な社会基盤であり、「安心自立都市 周南」の実現に向け、市民の生活を支える役割が求められます。

#### (2) コンパクト・プラス・ネットワークの実現

各地域の個性を活かし、互いを補完し合いながら市全体として持続可能な発展を遂げるため、都市機能を拠点にコンパクトに集積させ、拠点と拠点あるいは拠点と居住地を結ぶネットワークとして公共交通が機能する「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりに寄与することが求められます。

#### (3) まちの賑わい創出

外出機会を増やし、中心市街地や各地域に人を集めることで、まちに賑わいを創出する働きが求められます。

#### (4) 来訪者に対する便利な移動手段の提供

公共交通は、本市を訪れる全ての人々の移動の利便性や回遊性を高め、交流を活性化する役割が求められます。

## 3-2. 周南市の公共交通の現状・問題点

### (1) 自由に移動できる手段が無い人の移動ニーズへの対応が不十分

平地部の縁辺部や山間部（主にコミュニティ交通が運行されていない地域）、高齢化が進行した団地等において、バスを利用しにくい地域があります（p23）。

公共交通の利用者が減少傾向にあることや（p13、p19、p22）、公共交通の担い手が不足していることから、路線バスの便数削減・路線廃止をせざるを得ない状況となっており（p17）、利用不便地区における自己の移動手段を持たない高齢者や若者等の移動ニーズへの対応が十分にできていない状況です。

### (2) 公共交通の担い手が不足

鉄道以外の全ての公共交通事業者（路線バス・タクシー・コミュニティ交通）において、運転士が不足しています。特に路線バスにおいては、運転士の高齢化等により運転士不足が深刻化しています（p17）。また、地域のコミュニティ団体が運営するコミュニティ交通においても、運転士を継続的に確保することが難しくなることが見込まれます。

### (3) バス利用者への情報発信が不十分

徳山駅北口駅前広場の整備に伴い、バスターミナルをリニューアルし、乗り場の標柱やサイネージが新しく設置される等、分かりやすい情報発信に取り組んでいますが、一方で複雑な路線網を有していることから、特に来訪者に対して、行き先表示やインターネット上での案内等の情報発信が十分ではない状況です。

### (4) 過重な運賃負担

中山間地域を中心に、市街地までの距離が長く運賃負担が過重になる傾向にあります。特に、定期券の料金やタクシー利用における運賃負担に地域差が生じている状況です。



図 54 徳山駅のバスセンターバス行き先表示  
(上：ちよい乗り100円バス、下：動物園を経由する路線バス)

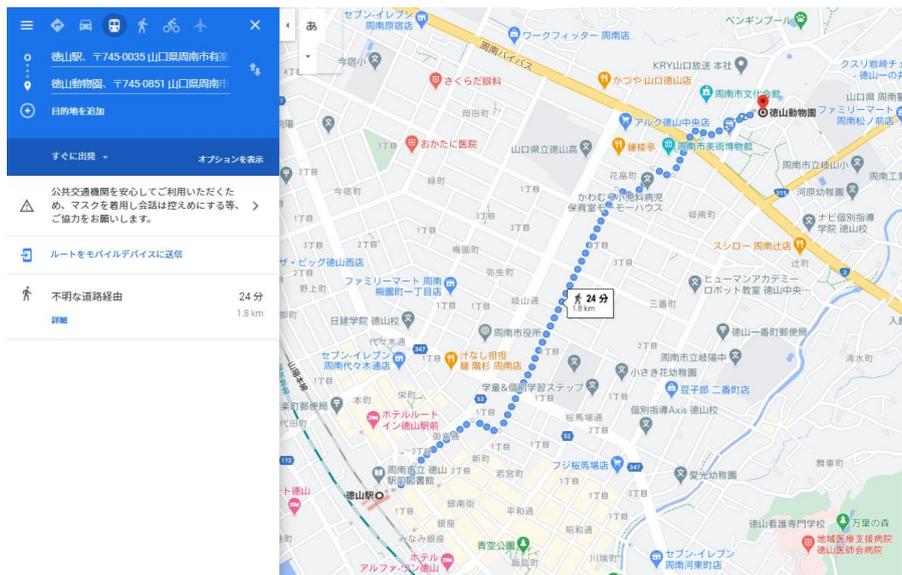


図 55 Google マップへの対応状況

(5) 北部における須々万を中心としたまちづくりの進展

北部地区住民の主な買い物先は須々万であり、5年前と比較しても、須々万地区への移動ニーズが高まっており（p28、p29）、須々万地区と周辺部を結ぶコミュニティ交通の導入も進んでいます。

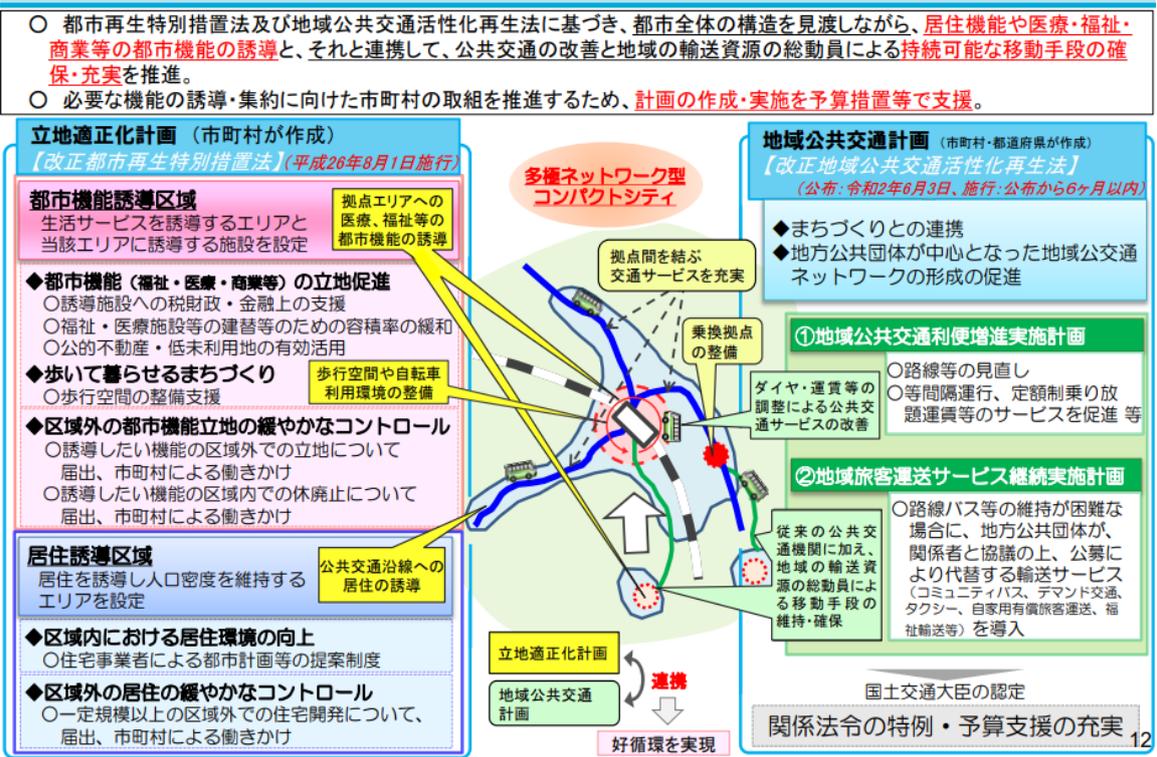
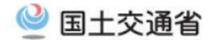
こうした中、須々万地区においては、周辺地域の生活圏づくりに向け徳山北部拠点施設の整備が検討されており、今後さらに須々万地区への移動ニーズが増加する可能性があります。

(6) 都市計画とネットワークの整合性

都市計画と交通計画は車の両輪であり、連携が必須要件です。DID が拡大し、人口密度・人口は右肩下がりの傾向が続いており、スプロール化が進んでいます。

一方、問題（1）や（2）で挙げたような公共交通事業者の収支悪化や公共交通の担い手不足等の現状から、公共交通計画において幹線路線に位置付けた路線であっても、財政支援の無い路線は見直しがされる等、サービス水準が低下していく状況にあります。

コンパクト・プラス・ネットワークのための計画制度



資料：国土交通省

図 56 将来像を見据えた路線の見直しと土地利用の関係

### 3-3. 公共交通の課題

以上の問題点を踏まえ、周南市における公共交通の課題は、以下のとおり整理されます。

#### (1) 都市計画とネットワークの整合性の確保

まちづくりの観点から、各種関連計画と連携した公共交通ネットワークを構築していく必要があります。まちづくりの施策と整合性を図りながら、幹線路線を中心にサービスを維持していく必要があります。

#### (2) 地域で必要な移動手段の維持

公共交通は市民の日常生活を営む上で重要な社会基盤であることから、地域の実情に合わせながら交通手段を維持・確保していく必要があります。そのためには、交通事業者や行政・地域・関係機関が連携しつつ、様々な取組を進めていくことが必要です。

#### (3) 公共交通の利用促進と意識の醸成

公共交通を通勤・通学、日々の買い物で利用する人は、おおむね固定化されている状況です。

公共交通を維持していくためには、普段自家用車を使う人に対して、月1回でも公共交通を「使ってみよう」と思える施策を推進する必要があります。特に、情報発信・利用促進を中心とした取組を進めていく必要があります。

#### (4) 交通手段の担い手の確保

全ての交通手段において、運転士を含む交通手段の担い手不足が深刻となっています。公共交通を維持していくためには、担い手を確保しやすくする取組を業界全体で推進していく必要があります。

## 第4章 計画の基本的な方針

### 4-1. 基本理念

これまでの地域や公共交通の現状、市民の意向等を踏まえ、利用しやすく持続可能な公共交通の形成のために、本計画の基本理念（取組の方向性）を次のとおり定めます。

<基本理念>

共につくる 未来につなぐ 公共交通

### 4-2. 公共交通ネットワークの方向性と将来イメージ

#### 4-2-1. 公共交通ネットワークの方向性

計画において、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、上位・関連計画における方向性や公共交通の利用実態等を踏まえ、本市の公共交通ネットワークの方向性を次のとおり定めます。

表 5 交通結節点の位置づけと方向性

分類	位置づけ	該当する場所等	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	・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。 ・タクシーやマイカー、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	<東部> ゆめプラザ熊毛バス停 <西部> 新南陽駅 <北部> 徳山北部拠点施設、コアプラザかのバス停	・幹線・支線の円滑な乗継が可能となるよう整備を行う。 ・タクシーやマイカー、自転車との連携についても考慮する。
交通結節点	幹線・支線の乗継が可能な場所	その他の鉄道駅の駅ソレーネ周南 刈尾港、馬島港	・幹線・支線の円滑な乗継が可能となるよう整備を行う。 ・マイカー、自転車との連携についても考慮する。

表 6 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 山陽新幹線、JR 山陽本線、JR 岩徳線</li> <li>・周防灘航路</li> <li>・高速バス（広島方面、福岡方面）</li> <li>・路線バス（岩国方面、下松・光方面、防府・山口方面）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺都市との交流・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。</li> <li>・近隣自治体との広域連携を考慮する。</li> <li>・速達性、定時性、輸送力を中心にサービスを考える。</li> </ul>
地域間 幹線	市内拠点間 の連絡	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 山陽本線、JR 岩徳線</li> <li>・大津島航路</li> <li>・路線バス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内における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。</li> <li>・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。</li> <li>・速達性、定時性、輸送力を中心にサービスを考える。</li> </ul>
支線	周辺地域から各拠点や交通結節点との 連絡	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス</li> <li>・コミュニティ交通（乗合タクシー等）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各エリア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。</li> <li>・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。</li> <li>・持続性・柔軟性を中心にサービスを考える。</li> </ul>

### 4-2-2. 公共交通ネットワークの将来イメージ

各交通手段の役割分担等に基づき、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークを形成するにあたり目指すべき将来イメージは次のとおりです。

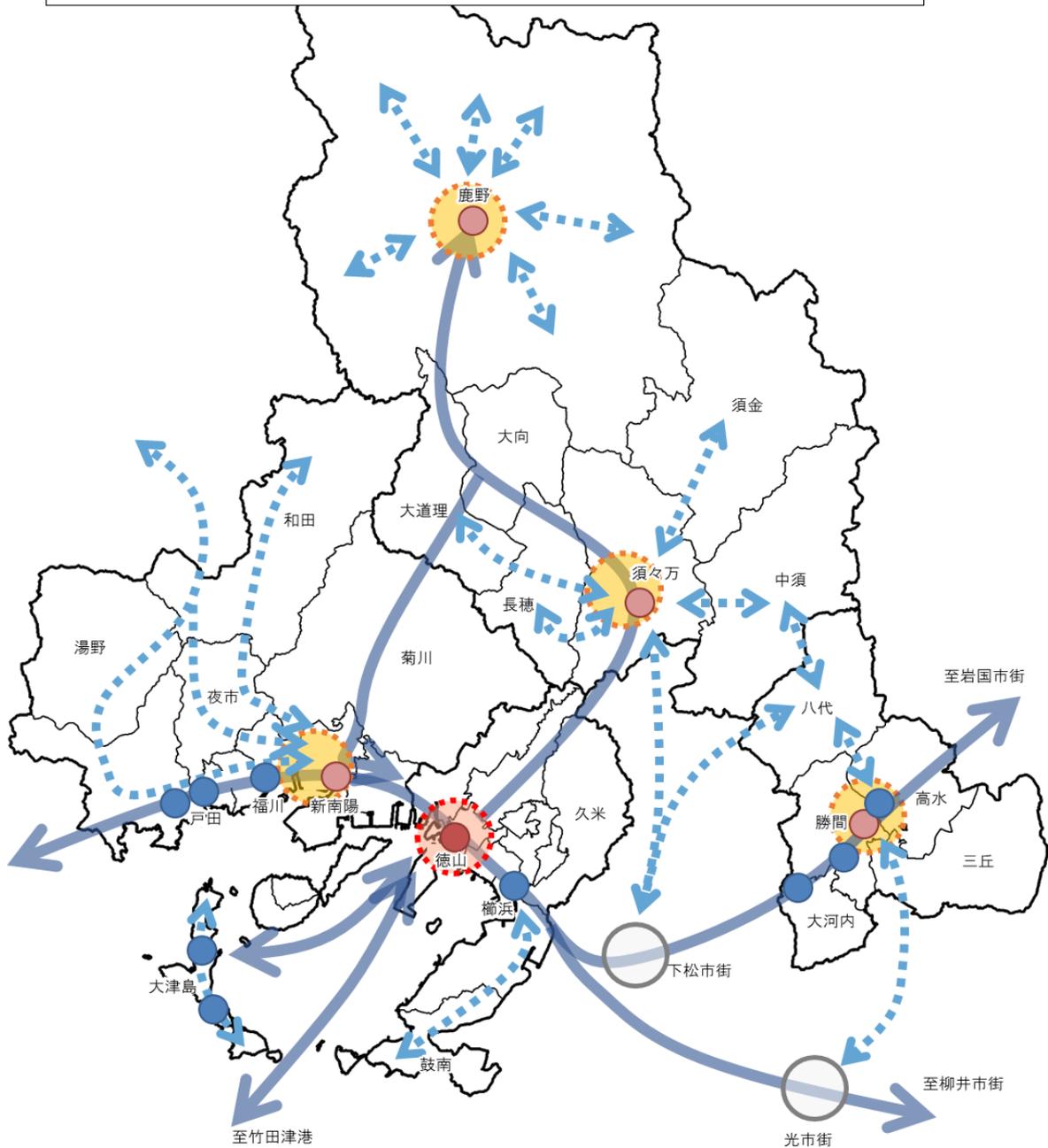
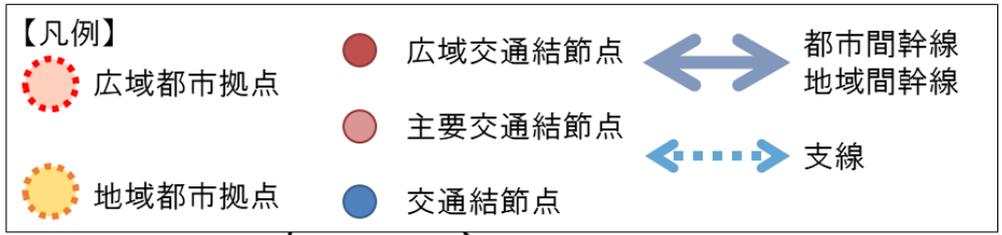


図 57 公共交通ネットワークの将来イメージ

### 4-3. 基本方針

上位計画で示された将来像や基本理念を踏まえるとともに、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（公共交通のあるべき姿）を以下のとおり設定します。

#### **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**

現在の移動ニーズを踏まえ、市民の日常生活における移動を持続的に支えることのできる、効率的で利便性の高い公共交通ネットワークを構築します。ネットワークの構築にあたっては、幹線と支線の役割分担を明確化し、地域によって異なる地理的状況や人口構成、都市機能の分布状況に配慮するとともに、地域に存在する運行資源を有効活用します。

#### **方針2：利用しやすいサービスと環境の整備**

公共交通の利用者が減少する中で新たな利用者の掘り起こしを行うため、交通結節点をはじめとした待合環境等のハード整備を行うとともに、情報提供の改善等ソフト面の対策を進め、初めて利用する人でも利用しやすい環境を整備します。

#### **方針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**

交通事業者、市民、行政といった関係主体が共に取り組むことにより、どこか一者に過度な負担とならないよう、関係者の役割分担と連携を強化し、持続可能な公共交通サービスを実現します。また、公共交通をまちづくりの軸とし、各種施策との連携を進めます。

また、災害発生時における市民の移動手段を確保するため関係機関との連携強化を図ります。

## 第5章 計画の目標

計画の基本的な方針を実現するため、本計画期間中に達成すべき目標と評価指標及び目標値を次のとおり設定します。

表 7 目標と評価指標

基本方針	目標	全体的な評価指標	個別の評価指標
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	【目標 1】 効率的で利便性の高い公共交通を提供する。	●公共交通（鉄道、バス、コミュニティ交通、タクシー、船）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 ●コミュニティ交通の導入地区数
基本方針 2 利用しやすいサービスと環境の整備	【目標 2 - 1】 公共交通を利用しやすい環境を整備する。	●市内の乗合バス事業の経常収支率	●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
	【目標 2 - 2】 公共交通を利用する意識を醸成する。	●公共交通を維持するための行政負担額	●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
基本方針 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	【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

## 全体的な評価指標

評価指標	現状値 (令和元(2019)年度)	目標値(※) (令和7(2025)年度)
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	691万人/年
市内の乗合バス事業(※)の経常収支率	54.6%	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	248百万円

※目標値の設定について、コロナ禍の影響は含めていないが必要に応じ見直しを行う。

※路線バスの年間利用者は、市内で完結する系統の利用者数

※離島航路は大津島航路のみを対象とし、年度期間は前年10月1日～当該年9月30日

※市内の乗合バス事業は、市内を運行する路線バス及びコミュニティ交通

## 個別の評価指標

### 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

#### 目標1 効率的で利便性の高い公共交通を提供する

評価指標		現状値 (令和元(2019)年度)	目標値 (令和7(2025)年度)
1-1	移動手段が確保された地区(※)の人口割合	83%	88%
1-2	コミュニティ交通の導入地区数	5地区	8地区

※鉄道駅や桟橋から半径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

### 基本方針2 利用しやすいサービスと環境の整備

#### 目標2-1 公共交通を利用しやすい環境を整備する

評価指標		現状値 (令和元(2019)年度)	目標値 (令和7(2025)年度)
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%	8%
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	4件
2-1-3	施設等におけるGPS <sup>5</sup> を活用した運行情報案内機器の整備件数	1件	5件

<sup>5</sup> GPS：Global Positioning System（全地球測位システム）の略。人工衛星を利用して位置情報を計測するシステム

## 目標 2-2 公共交通を利用する意識を醸成する

評価指標		現状値 (令和元(2019)年度)	目標値 (令和7(2025)年度)
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	4回/年
2-2-2	市内一斉ノーマイカー運動 <sup>6</sup> への参加事業所数	25事業所	60事業所

## 基本方針 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

### 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

評価指標		現状値 (令和元(2019)年度)	目標値 (令和7(2025)年度)
3-1	人材育成支援制度の利用者数	5人/年	10人/年

<sup>6</sup>ノーマイカー運動：マイカーの利用を減らすことで、公共交通の利用促進や環境への意識を高める取組のひとつ。

基本理念 共につくる 未来につなぐ 公共交通

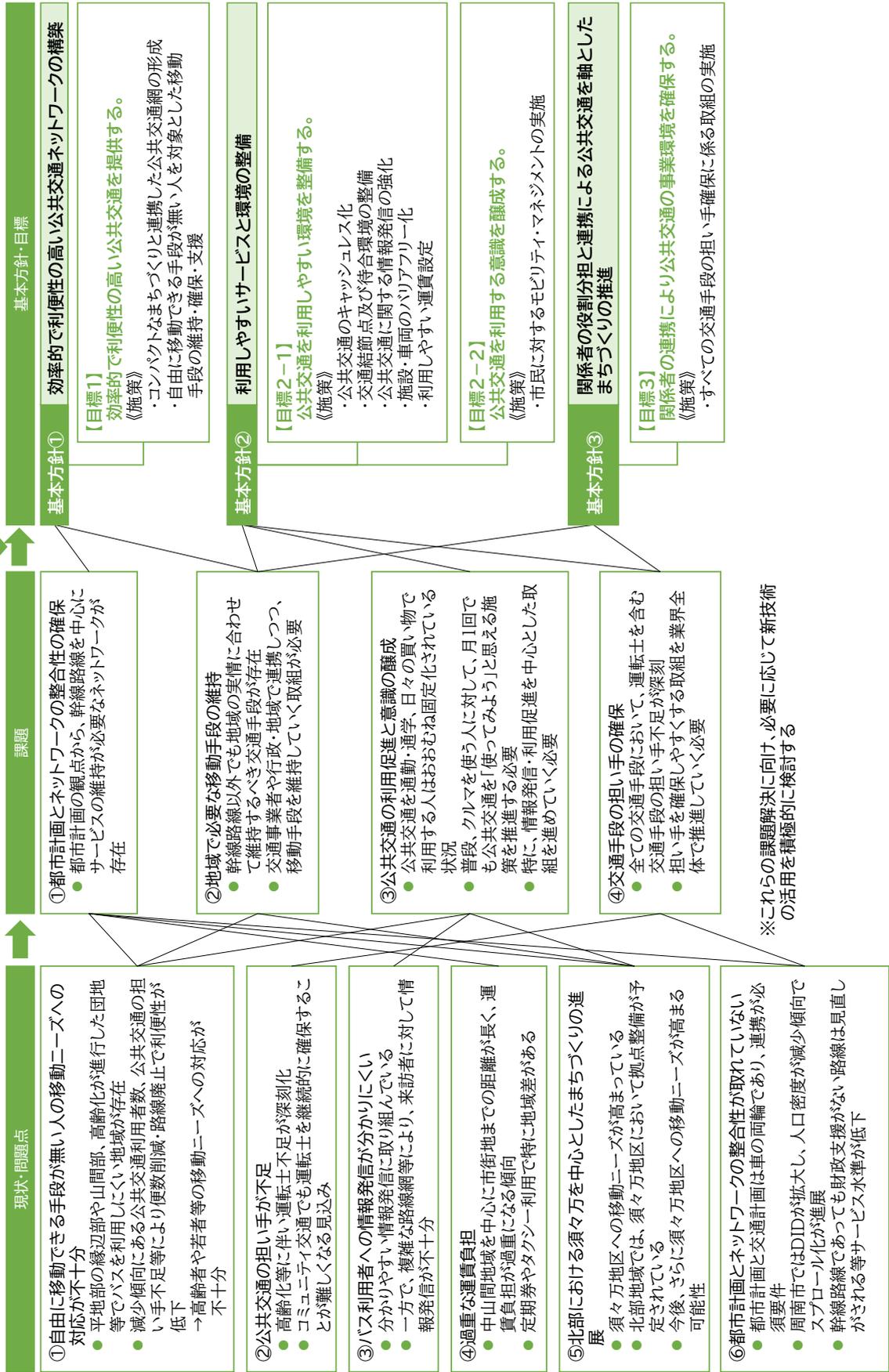


図 58 現状・問題点と課題、基本方針・目標の関係整理

## 第6章 計画に位置づける施策・事業とその実施主体等

### 6-1. 計画に位置づける施策の体系

前章で掲げた目標を達成するため、次に示す施策を計画に位置づけ、実施します。

表 8 計画に位置づける施策の体系

基本方針	目標	施策
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	【目標 1】 効率的で利便性の 高い公共交通を 提供する。	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
基本方針 2 利用しやすいサービスと 環境の整備	【目標 2-1】 公共交通を利用 しやすい環境を 整備する。	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	
	【目標 2-2】 公共交通を利用 する意識を醸成 する。	⑧市民に対するモビリティ・マネジメントの 実施
基本方針 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	【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。	⑨すべての交通手段の担い手確保に係る 取組の実施

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

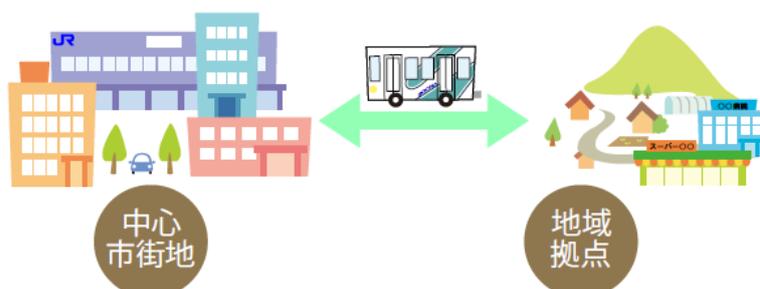
現状・問題点

- ・公共交通の利用者が減少傾向にあることに加え、公共交通の担い手が不足していること等により、路線バスの維持が難しい地域が存在している。
- ・移動ニーズと公共交通の路線網が合致していない箇所がある。

事業概要

- ・路線バスについては、移動ニーズや立地適正化計画を踏まえた幹線の強化を行うとともに、支線を地域の状況に応じた利便性が高く効率的な運行に見直し。
- ・幹線と支線の位置づけや役割に見合った財政支援を行い、適切なサービス水準を維持。
- ・路線バスとコミュニティ交通のダイヤ調整等の連携を図る。
- ・市街地中心部においては、賑わい創出に寄与する市街地循環線の運行を継続。
- ・周南市スマートシティ構想に基づき、公共交通利用者の利便性向上を図るため AI 等の先端技術の活用について検討。

幹線



支線



図 59 幹線と支線の役割分担のイメージ



図 60 2018年に導入した市街地循環線の取組



図 61 AIを使った乗合交通の例（福岡県：のるーと）

**実施主体**

交通事業者、山口県、関係自治体、周南市

**備考**

- ・地域の状況を踏まえ、地域と協議の上、検討を進める。

**スケジュール**

事業概要	R3 (2021年)	R4 (2022年)	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)
路線バスの見直しと財政支援	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
路線バスとコミュニティ交通の連携	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
市街地循環線の運行	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
AI等の先端技術の活用検討	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

## 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

### 現状・問題点

- ・平地部の縁辺部や山間部、高齢化が進行した団地等のバスを利用しにくい地域において、高齢者を中心に自己の移動手段を持たない人がいる。

### 事業概要

- ・路線バスの幹線の見直しとあわせ、幹線を補完する支線機能を担う、コミュニティ交通や高齢者バス・タクシー運賃助成制度、グリーンスローモビリティ等新たな交通手段や制度の導入を検討。
- ・交通事業者のみならず、福祉事業者や物流事業者等の既存輸送資源の有効活用について検討。

**① 利用にあたっての注意事項**

- ・中須支所から先の各集落で乗降される場合は、前日までの予約が必要です。
- ・予約は先着順です。1便の乗車定員は9名のため、ご予約や乗車人数が定員に達した場合は希望の便に乗車できない場合があります。
- ・道路状況や天候等により、予告なしに運休する場合や運行ルートを変更する場合があります。
- ・大きな荷物は載せられません。
- ・乗降に介助が必要な方は、介助者と一緒にご利用ください。
- ・一人で乗り降りすることができない手押し車や車いすについては持ち込むことができません。

**② 予約運行エリア(中須地区内)のご利用方法**

**前日まで**

- 1 電話予約**  
第一交通株式会社へ電話します。  
☎0834)21-0015  
受付時間  
8:30～17:00
- 2 予約運行エリア(中須地区内)**  
予約便でお乗車ください。  
予約された方を回りながら、中須支所まで運行します。
- 3 中須支所→須々万山**  
中須支所からは各停留所に停車しながら、須々万山まで運行します。
- 4 須々万山→中須支所**  
須々万山でお待ちください。各停留所に停車しながら、中須支所まで運行します。
- 5 予約運行エリア(中須地区内)**  
中須支所からは予約された方を回りながら、中須支所まで運行します。

予約運行エリア内(中須地区内)は、予約された方を回りながら運行しますので、予約状況により到着時刻が前後したり、目的地まで運行にならないことがあります。

**利用料金**

1乗車につき、以下の運賃がかかります。  
※各停留所乗降は1回につき1乗車として運賃がかかります。

中須地区→須々万山	大人 200円 子供 100円
中須地区内	大人 100円 子供 50円
須々万山→中須支所	大人 100円 子供 50円

**回数券・定期乗車券**

回数券・定期乗車券を10月1日(木)から販売します。

【回数券】  
200円券：11枚つづり—2,000円  
100円券：11枚つづり—1,000円

【定期乗車券】  
10月 中須地区⇔須々万山—6,000円  
10月 中須地区内⇔須々万山—3,000円

【乗降区間】  
ふたば山・中須支所内、中須支所  
ふたば山⇔中須支所内、中須支所

**予約先** 第一交通株式会社 ☎(0834) 21-0015  
〒226-0202 周南市 0834)21-3288

- 買い物・通院などのお出掛けに、どなたでも利用できます。
- 平日は5往復、土日祝は3往復運行します。
- 防長バスに乗り換えて徳山駅方面へ行けます。
- 予約運行エリア(中須地区内)は、予約があった場合のみ運行します。

問合せ 周南市役所 中須支所 ☎0834-89-0301

資料：周南市



図 62 2020年10月より運行開始した中須地区コミュニティバス

## 長穂地区におけるコミュニティ交通の導入

- ・長穂～須々万地区間の移動について、地域住民と運行ルートや運行ダイヤ等の協議を行い、利便性の高いコミュニティ交通を導入する。

**長穂地区コミュニティバスの実証運行をします**

**期間** 令和2年11月2日(月)～12月18日(金)

**運行日** 期間中の月曜日・水曜日・金曜日(祝日除く)

持続可能で利便性の高い移動手段を検討するため、この度、コミュニティバスの実証運行を実施することとなりました。地域の皆様の利用しやすい運行とするため、ぜひご利用いただき、多くのご意見を聞かせてください。

実証期間中は無料!

長穂地区コミュニティバス  
 ・長穂地区内、長穂須々万間、瀬戸義バス停を運行します  
 ・買い物、運動などのお出かけに、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  
 ・月曜日、水曜日、金曜日(祝日除く)に往復運行します  
 ・防長バスに乗り換えで徳山方面、新南陽方面に行けます。

**完全予約制(乗る前日に予約をお願いします)**

予約先: ストアアオだに ☎(0834) 88-0431  
 受付日: 火曜日・木曜日・金曜日 11/2乗車分は10/30受付  
 受付時間: 11時～15時  
 ※月曜日の予約日は前の週の金曜日になります

**時刻表**

便	運行時間
1	8:30 ～ 10:00
2	10:00 ～ 11:30
3	11:30 ～ 13:00
4	14:00 ～ 15:30
5	15:30 ～ 17:30

・便ごとに、左記の時間内で地区内もしくは地区間を1往復運行します。  
 ・各便の運行時間内に複数の場所で乗り降りするような便り方はできません。

**乗降場所**

長穂地区内: 指定いただいた場所の乗り降りができます  
 長穂地区外: 下記の「長穂地区外停車地」の場所で乗り降りできます  
 ただし、下表中の「須々万地区内停車地」の場で乗り降りできません。

**長穂地区外停車地**

スーパー等: 須々万農産、サンマート、ジュンテンドー、岩崎薬局、山口銀行  
 病院: 岩本医院、高松病院  
 バス停: 一ノ宮、和奈古、高樋口、瀬戸義

**須々万地区内停車地**

岩崎薬局、山口銀行、ジュンテンドー、高樋口バス停、サンマート、岩本医院、和奈古(防長バス停)、一の家(防長バス停)

**コミュニティバスマップ**

資料: 周南市

図 63 長穂地区コミュニティバス実証運行チラシ

## 四熊、中野、川曲地区における見直し検討

- ・四熊、中野、川曲地区内を運行する路線バスについて、地域の実態に合った運行形態への見直しを検討する。
- ・コミュニティ交通や既存輸送資源の有効活用のほか高齢者バス・タクシー運賃助成制度の活用等、複数の選択肢について地域住民と協議を行う。

**実証実験**

**周南市**

**高齢者バス・タクシー運賃助成事業のお知らせ**

交通不便地区における自動車の運転が難しい高齢者の移動手段の確保に向け、利用ニーズを踏まえ、交通不便地区の新たな制度と高齢者の福祉施策としてバス・タクシーの運賃助成について検証するものです。

**令和2年12月1日(火)受付開始**

**助成制度の内容は?**

路線バス・タクシーどちらにも使用できる助成券(額面200円)を、1人あたり1,2枚交付します。

**助成の対象になる人は?** ※年齢は令和2年度末時点

高野・鞍馬・三丘地区に住居登録があり、次の①・②いずれかに該当する人が対象です。

①年齢が75歳以上の人(昭和21年4月1日以前生まれの人)  
 ②年齢が65歳以上(昭和31年4月1日以前生まれの人)で運転免許証(普通・準中型・中型・大型)を持っていない人

**助成券を使用できる期間は?**

令和2年12月1日(月)～令和3年3月31日(水)

**助成を受ける方法は?** 受付日(月・日)の受付時間(9:30～17:15)

受付窓口で申請手続きが必要です。

【受付窓口】 飯南支所、瀬野支所  
 三丘市民センター<令和2年12月1日(火)～11日(金)>※  
 ※令和2年12月14日(月)以降は熊毛総合支所地域政策課で受付

【本庁受付窓口】 公共交通対策課(3階3階)・高齢者支援課(1階3階)

**助成制度のお問い合わせ先**

周南市 都市整備部 公共交通対策課(本庁3階 3階窓口)  
 ☎ 0834-22-8426

**助成券の使用について**

**▼路線バス・タクシー共通▼**

※周南市と契約している路線バス、タクシーに乗車するときに使用できます。  
 ※乗車地・降車地のいずれか一方が周南市内のときに使用できます。

**▼路線バスで使用する場合**

※助成券1枚につき、運賃が200円引となります。  
 ※1乗車につき1枚使用できます。  
 (※運賃が200円以下の場合も使用できますが、おつりは出ません。)

▽助成券の使い方  
 路線バスから降りるときに、助成券を運賃箱に入れ、残りの運賃をお支払いください。

▽注意事項  
 路線バスは、防長交通(株)が運行する路線バスのみ(高速バスは除きます)利用できます。

**▼タクシーで使用する場合**

※助成券1枚につき、運賃が200円引となります。  
 ※初乗り～999円までは1枚、1,000円～1,999円までは2枚使用できます。それ以降は、料金が1,000円増えるごとに1枚ずつ加算して使用可能です。  
 ※枚数の基準となる利用料金は各種割引前※の「メーター料金」です。  
 ※タクシー会社が行う割引

資料: 周南市

図 64 周南市高齢者バス・タクシー運賃助成事業 実証実験チラシ



図 65 グリーンスローモビリティの活用事例（島根県大田市）

**実施主体**

交通事業者、地域住民、関係自治体、周南市

**スケジュール**

事業概要	R3 (2021年)	R4 (2022年)	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)
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	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
既存輸送資源の有効活用を検討	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
高齢者バス・タクシー運賃助成制度の検討・導入	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

### ③公共交通のキャッシュレス化

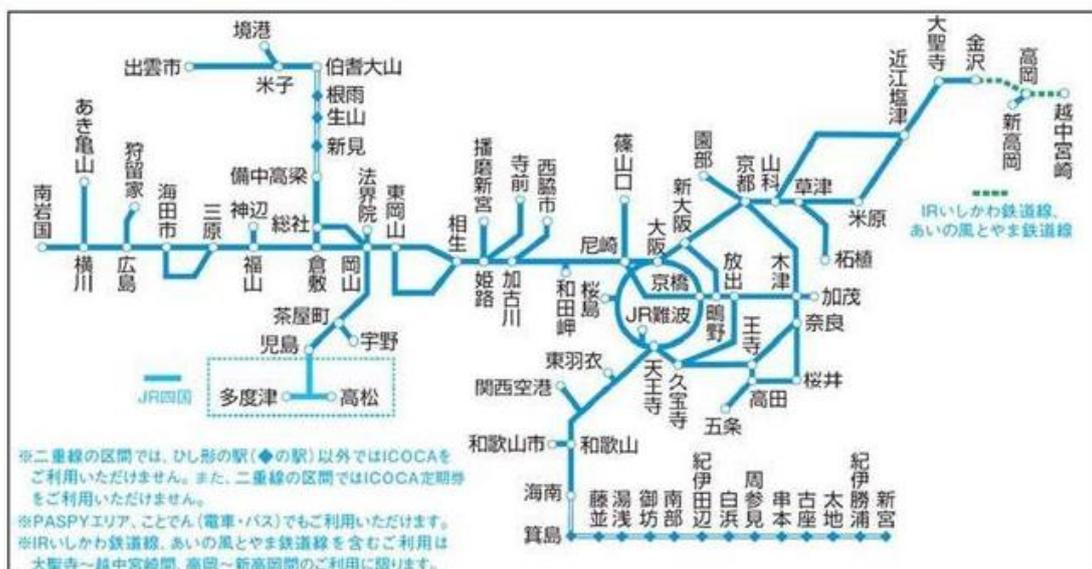
#### 現状・問題点

- ・周南市内の鉄道・路線バス・コミュニティ交通ともに交通系 IC カードに未対応。

#### 事業概要

- ・全国で普及の進む交通系 IC カードの導入を推進する。
- ・キャッシュレス化の動向により、交通系 IC カード以外のキャッシュレス決済についても導入可能性を検討する。

JR西日本ICOCAエリア(2019年10月時点)



資料：西日本旅客鉄道株式会社

図 66 山口県内の交通系 IC カードの導入状況と今後の拡大予定

#### 実施主体

交通事業者、関係機関、山口県、周南市

#### スケジュール

事業概要	R3 (2021年)	R4 (2022年)	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)
交通系 IC カードの導入推進		⇒	⇒	⇒	⇒

## ④交通結節点及び待合環境の整備

### 現状・問題点

- ・ 鉄道駅・航路待合所の環境整備のほか、北部地域において「徳山北部拠点施設」の整備が予定されている。

### 事業概要

- ・ 交通結節点やバス停における公共交通の待合環境を整備する。
- ・ バスが到着するまでの間、安心して待つことができるよう、上屋、風よけ等を設置する制度構築の検討（事業⑤とも連携し、良好な待合環境を形成）。
- ・ 近隣施設との合意が得られる場合、近隣施設内を待合場所とする等、必要以上に設備投資をしないよう努めるとともに、地域住民による維持管理等の協力も求める。
- ・ 「徳山北部拠点施設」の整備に合わせ、路線バスやコミュニティ交通との乗継や待合機能を備えた交通結節機能を整備する。

### 株式会社ファミリーマートと交通サービスの連携に関する協定を締結しました

[通常ページへ戻る](#) 掲載日：2020年4月6日更新 [Tweet](#) [シェア4](#)

このたび本市と株式会社ファミリーマートは、交通サービスの連携に関する協定を締結しました。この協定により、同社の店舗施設の一部が公共交通機関の待合所等として開放され、公共交通の利用者の利便性が向上します。

具体的には、同社の店舗施設において、バスの運行状況等を表示するデジタルサイネージが設置され、店舗内のイートインスペース等を、公共交通機関の利用者が待合スペースとして無償で利用できるようになりました。また、サイクル・アンド・ライド駐輪場（お住いの場所からバス等の公共交通機関を利用して目的地まで行くために、乗り場まで使用した自転車を無償で駐輪できる場所）の利用や、店舗でのバス切符の販売もあわせて開始されました。

なお、これらの取り組みは令和2年4月現在、「ファミリーマート山口泉都町店」において実施されています。今後もますます便利になる公共交通を、みなさんも利用してみてください。



資料：山口市

図 67 コンビニ店内におけるバスの待合環境整備の例（山口県山口市）



図 68 徳山駅前バスターミナルの待合環境



図 69 コミュニティ交通における民間施設を用いた待合環境の整備例（富司産業待合所）

**実施主体**

交通事業者、沿線協力施設管理者、地域住民、周南市

**スケジュール**

事業概要	R3 (2021年)	R4 (2022年)	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)
バス停等の待合環境整備	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
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					⇒

## ⑤公共交通に関する情報発信の強化

### 現状・問題点

- ・公共交通を通勤・通学、日々の買い物で利用する人は、おおむね固定化されている状況。
- ・普段、自家用車を使う人に対して、月1回でも公共交通を「使ってみよう」と思える施策を推進する必要がある。特に、情報発信・利用促進を中心とした取組を進めていく必要がある。

### 事業概要

- ・公共交通に関する情報発信の取組として、以下のものを行う。
  - 公共交通マップの作成・配布  
周南市をはじめ周南圏域の公共交通マップを作成し、市民へ配布する。
  - GTFS<sup>7</sup>データの整備  
Google のバス路線検索へ対応。
  - バスロケーションシステム、サイネージの導入検討  
防長交通で導入しているバスロケーションシステムについて、位置情報を表示するデジタルサイネージの設置を推進する。
  - 来訪者への公共交通利用のPR



図 70 路線やお得な情報を掲載した公共交通マップ

<sup>7</sup>GTFS:「General Transit Feed Specification」の略。公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用されるファイルの共通形式。このデータを使って、Google のバス路線検索ができる。



図 71 徳山駅前バスターミナルのサイネージ



資料：防長交通

図 72 周南市内の路線バスで導入されているバスロケーションシステム

**実施主体**

交通事業者、周南市

**スケジュール**

事業概要	R3 (2021年)	R4 (2022年)	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)
公共交通マップの作成・配布		⇒	⇒	⇒	⇒
GTFS データの整備	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
バスロケーションシステム等の導入検討	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
来訪者への公共交通利用の PR		⇒	⇒	⇒	⇒

## ⑥施設・車両のバリアフリー化

### 現状・問題点

- ・一部の車両や施設では、乗降する際に段差があり、乗降の際に高齢者や障害者等にとって抵抗となっている。

### 事業概要

- ・車両等を更新する際のバリアフリー化。
- ・交通結節点における乗り場までの動線等、施設を整備・更新等する際のバリアフリー化。



図 73 車両のバリアフリー化のイメージ（ノンステップ車両）



図 74 バス停と車両の離隔を小さくする縁石の導入事例（岡山県岡山市 後楽園前バス停）



資料：国土交通省

図 75 鉄道駅のプラットフォームのかさ上げ事例

**実施主体**

交通事業者、周南市

**スケジュール**

事業概要	R3 (2021年)	R4 (2022年)	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)
車両等のバリアフリー化	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
施設のバリアフリー化	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

## ⑦利用しやすい運賃設定

### 現状・問題点

- ・中山間地域を中心に、市街地までの運賃負担が過重になる傾向にある。
- ・自己の交通手段を持たない高齢者において、移動にかかるコストが負担になっている。

### 事業概要

- ・高齢者バス・タクシー運賃助成制度の検討・導入及び離島高齢者航路運賃助成制度を継続。
- 市街地周辺部の利用不便地区からの移動や、移動距離が長くなりがちな中山間地域から中心市街地への移動等に対して、運賃の補助制度により負担軽減する。
- ・定額運賃やゾーン運賃等、利用しやすい運賃体系の導入についての調査・研究を行う。

**実証実験**

**周南市**  
高齢者バス・タクシー運賃助成事業のお知らせ

交通不便地区における自動車の運転が難しい高齢者の移動手段の確保に向け、利用者を踏まえ、交通不便地区の新たな制度と高齢者の福祉施策としてバス・タクシーの運賃助成について検証するものです。

**令和2年12月1日(火)受付開始**

**助成制度の内容は？**

路線バス・タクシーどちらにも使用できる助成券（額面200円）を、1人あたり12枚交付します。

**助成の対象になる人は？** ※年齢は令和2年末時点  
高野・鶴岡・三丘地区に住民登録があり、次の①・②いずれかに該当する人が対象です。  
①年齢が75歳以上の人（昭和21年4月1日以前生まれの人）  
②年齢が65歳以上（昭和31年4月1日以前生まれの人）で運転免許証（普通・準中型・大型）を持っていない人

**助成券を使用できる期間は？**  
令和2年12月21日（月）～令和3年3月31日（水）

**助成を受ける方法は？** 受付は土・日・祝日も可。8:30～17:15  
受付窓口で申請手続きが必要です。  
【受付窓口】 飯南支所、海野支所  
三丘市民センター（令和2年12月1日（火）～11日（金））※  
※令和2年12月14日（月）以降は熊毛総合支所地域政策課で受付  
【本庁受付窓口】 公共交通対策課（3階3号室）、高齢者支援課（1階3号室）

**助成制度のお問い合わせ先**  
周南市 都市整備部 公共交通対策課（本庁3階 3号室窓口）  
☎ 0834-22-8426

**助成券の使用について**

**▼路線バス・タクシー共通▼**

- \*周南市と契約している路線バス、タクシーに乗車するときに使用できます。
- \*乗車地・降車地のいずれか一方が周南市内のときに使用できます。

**▼路線バスで使用する場合**

- \*助成券1枚につき、運賃が200円引となります。
- \*1乗車につき1枚使用できます。  
(※運賃が200円以下の場合も使用できますが、おつりは出ません。)

**▽助成券の使い方**  
路線バスから降りるときに、助成券を運賃箱に入れ、残りの運賃をお支払いください。

**▽注意事項**  
路線バスは、防長交通（株）が運行する路線バスのみ（高速バスは除きます）利用できます。

**▼タクシーで使用する場合**

- \*助成券1枚につき、運賃が200円引となります。
- \*初乗り～999円までは1枚、1,000円～1,999円までは2枚使用できます。それ以降は、料金が1,000円増えるごとに1枚ずつ加算して使用可能です。
- \*枚数の基準となる利用料金は各種割引前※の「メーター料金」です。  
※タクシー会社が行う割引

資料：周南市

図 76 周南市高齢者バス・タクシー運賃助成事業 実証実験チラシ（再掲）

### 実施主体

交通事業者、周南市

### スケジュール

事業概要	R3 (2021年)	R4 (2022年)	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)
高齢者バス・タクシー運賃助成制度の検討・導入（再掲）	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
離島高齢者航路運賃助成制度	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
定額運賃等の調査・研究	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

## ⑧ 市民に対するモビリティ・マネジメントの実施

### 現状・問題点

- ・過度なマイカー利用等により、公共交通の利用者が減少
- ・公共交通を通勤・通学、日々の買い物で利用する人は、おおむね固定化されている状況
- ・普段、クルマを使う人に対して、月1回でも公共交通を「使ってみよう」と思える情報発信・利用促進策を中心とした取組を進めていく必要がある。
- ・このままのペースで利用者の減少が進めば、維持・存続が困難な路線も存在
- ・高齢ドライバーによる交通事故の割合が増加傾向にある。

### 事業概要

- ・交通事業者や市内の商業施設等と連携し、公共交通の利用促進および市内の経済活性化に繋がる企画の検討・実施。
- ・バスを使うライフスタイルを提案する情報誌の作成、配布。
- ・子どもや高齢者等にターゲットを定め、鉄道、路線バス等の乗り方教室を実施。
- ・JR 岩徳線の利用促進として企画列車の運行や旅行商品の開発等を実施。
- ・市内一斉ノーマイカーデーへの参加の呼びかけを事業所に対して継続的に実施。
- ・新型コロナウイルス感染防止対策等の安全な公共交通利用の PR にも取り組む。
- ・自家用車を利用して中心市街地へ移動するのではなく、地域の拠点となる場所まで自家用車で移動し、バスに乗り換えて中心市街地へ移動することで、長距離の運転による心理的・身体的負担を軽減。



資料:広島県バス協会



資料:防長交通

図 77 バス・鉄道と商業施設が連携した取組例

図 78 子ども 50 円バスキャンペーン

新型コロナにうつらない、うつさないために、今、できること。

バス・電車・この3つ 船・タクシーは、

をみんなで守れば 感染リスクはほとんどありません!

監修:宮沢 孝幸 准教授  
京都大学ウイルス・再生医学研究所

**1** 常に しっかり 換気!  
これで(広義の)「空気感染」リスクはほぼゼロ!

**2** 「目・鼻・口」は 何が何でも 触らない!  
これで「接触感染」リスクはほぼゼロ! ウイルスの届くツボ

**3** お静かに…。 話すなら 小聲で「マスク」!  
これで「飛沫感染」させるリスクはほぼゼロ! ウイルスの届くツボ

※身体が密着する種の「濃厚混雑」は「換気・除菌・除菌」の徹底が前提となり得ますのでお避け下さい。

もちろん、「除菌・除菌」も大切です。\*除菌やくしゃみは手でおさえず、上着の内側や袖(そで)で覆いましょう。

発行:一社団法人日本モビリティ・マネジメント会議(JCOMM)

資料：日本モビリティ・マネジメント会議

図 79 安全な公共交通の乗り方ポスター(再掲)

Bloom! February, 2020 Vol.2

特集・おーバスのある1日

おーバスのある1日。 通勤に、通学に、通院に、余暇に、観光に、あなたに?

小山に生きる。おーバスが活躍する。

おーバスのある1日 p.2  
保存版・全路線時刻表 p.4  
小特集・デマンドバスって? p.6  
norocaビッグニュース! p.8  
その他、充実の連載・コラム群!

日本屈指のがんばりを秘めたバスの情報紙

通勤に、通学に、通院に、余暇に、観光に、あなたに?

通勤に: 遠日 上京さん 40歳  
通学に: 仰かり Romyさん 17歳  
通院に: 健康 良子さん 40歳  
余暇に: 有給 遊さん 30歳  
観光に: 高美 一海さん 37歳

通勤にこのポイント! 通学にこのポイント! 通院にこのポイント! 余暇にこのポイント! 観光にこのポイント!

資料:小山市

図 80 バスを使うライフスタイルを提案する情報誌の例



資料：みんなが利用したくなる生活交通推進会議

図 81 バスの体験イベントの例



図 82 パークアンドライドの事業イメージ

**実施主体**

交通事業者、関係機関、市民、周南市

**スケジュール**

事業概要	R3 (2021年)	R4 (2022年)	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)
公共交通の利用促進企画等の検討・実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
情報誌の作成や路線バス等の乗り方教室	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
JR 岩徳線の利用促進イベントの企画・実施	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
ノーマイカーデーへの参加呼びかけ等	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
パークアンドライドの利用促進	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

## ⑨すべての交通手段の担い手確保に係る取組の実施

### 現状・問題点

- ・鉄道以外の全ての公共交通事業者（路線バス・タクシー・コミュニティ交通）において、運転士が不足している。

### 事業概要

- ・路線バスやタクシーの担い手確保に係る取組を実施。
- ・コミュニティ交通の担い手確保に向けた地域へのPR。
- ・事業者協力型自家用有償運送の検討。
- ・地域公共交通会議を開催し、関係者で公共交通網形成の協議を実施。

**バス・タクシー運転士体験会 & 企業説明フェア!**

バス・タクシーの運転士は地域を支える大切な仕事です。しかし、その大切な運転士が不足しています。そこで引続き、少しでもバスやタクシーの運転士の仕事を知らせてもらうための体験会を開催します。バスやタクシーを体験してみたい! 運転士の仕事を担いたい! 興味のある方はぜひこの機会をご利用ください。

**5月30日 11:00~17:00** ※雨天決行

山口県湯田自動車学校 山口市美2丁目4-55

**申込不要**

- バス・タクシー企業説明フェア(会場2階)
  - 常時自由参加可能! 個別相談も可能!
  - 事業部アールタイムに合わせたお茶場も!
  - 1回目: 11:00~、2回目: 13:10~、3回目: 14:50~、4回目: 16:30~
  - ハローワーク職員による就業相談ブースも設置!
- タクシー車両操作見学会(正面前)
  - 常時自由参加可能!
  - 本物のタクシー車両の展示見学!
  - 操作方法の体験も!

**要申込**

- バス運転体験 **127名**
  - バス運転士の仕事に興味があり、普通自動車免許をお持ちの方。
  - ※本県在住の方限定。体験は1回です。
  - ※本県在住の方限定。体験は1回です。

申込: 令和3年4月1日(水)~5月17日(月) 山口市公共交通委員会事務局へ Eメール・FAX ほかの申し込み方法もご用意ください。

参加交通事業者: 防長交通(株)・中国ジェイアールバス(株)・宇部市交通局・山口地区タクシー協会加盟各社

山口市公共交通委員会

資料：山口県

防長交通株式会社

**バス運転士体験会**

応募する前にバスを運転してみたい、詳しい話を聞いてみたい、という方々のために、会社説明・バス運転士体験会を開催します。

**参加費 女性 無料 活躍中**

**2019年 6/1(土) 10:00~12:00**

会場/南陽自動車学校 山口県周南市新田二丁目6-1 ※現地集合、現地解散となります

**内容**

- バス運転体験(一人当たり10分程度)
- 人事担当者からの仕事説明

**対象者**

- 21歳以上60歳未満の方(男女問わず)
- 大型、(準)中型、普通免許(AT限定不可)のいずれかをお持ちの方
- バス運転士に興味のある方

**参加費**

- 無料

**申込方法**

- 参加希望日の3日前までに下記問い合わせ先にお電話下さい

普通自動車免許しかお持ちでない方、大型自動車第二種運転免許取得サポートします!!

■会社概要・運転士の勤務内容・支度金制度・大型自動車第二種運転免許取得支援制度等をご説明します。 ※経験のない方、大型自動車第二種運転免許をお持ちでない方でも、充実の支援制度でサポートします。

■前職が営業職、介護職、製造業などの異業種からの転職、40歳・50歳代で転職された方、女性運転手の方も在籍しておりますので、普通免許のみ、異業種等から転職をお考えの方、女性の方もご遠慮なくご参加ください。

※ご予約の限、当日運営のために、お名前、住所、年齢、保有免許等をお伺いすることがあります。予めご了承ください。

※募集要項については防長交通ホームページもご参照ください。

**【問い合わせ先】防長交通株式会社 総務部採用担当**  
TEL: 0834-22-7838(平日9:00~18:00)

資料：防長交通

図 83 担い手確保の取組例

# バス運転士さん大募集 !女性ドライバーも活躍中!!

山口県下最大級の営業面積を誇る近鉄グループのバス会社!

「大型二種免許は持っていないけど、バスの運転手はずっと憧れだった」という方に朗報!

**免許取得費用は当社が負担!!**

学歴・年齢・性別不問、内定後に自動車学校に入校し、大型二種免許を取得できます。

**支援金制度(新設)**  
既に大型二種免許をお持ちの方は **20万円**  
それ以外の方は **10万円**を支給

**正社員登用制度有**  
大型車経験者であれば最短3ヶ月!!  
未経験の方でも1年で正社員登用制度を受ける事が出来ます。昨年は95%の受験者が正社員になりました。

職種	バス運転士
資格	学歴・性別不問 <small>(A1限定免許の方を除く)</small> ※資格を持っていない方は、内定後に自動車学校に入校し、大型二種免許を取得して頂きます。 ※大型二種免許保持者歓迎
時間	4勤1休の交番制(正規運転士は3勤1休)
給与	月給: 170,000円+諸手当 〔月収例: 235,000円(初年度平均総支給額)〕
賞与	年3回支給
待遇	支度金制度、社会保険完備、通勤手当、制服貸与、退職金・財形貯蓄制度、社宅有(単身)
応募	電話連絡の後、履歴書・運転記録証明書(過去5年分)を下記まで郵送ください。 ※書類審査の後、面接、実技試験を行います。




まずはお電話にてお気軽にお問い合わせください。

**防長交通株式会社** ☎(0834)22-7838 (平日9:00~17:30) 採用担当まで

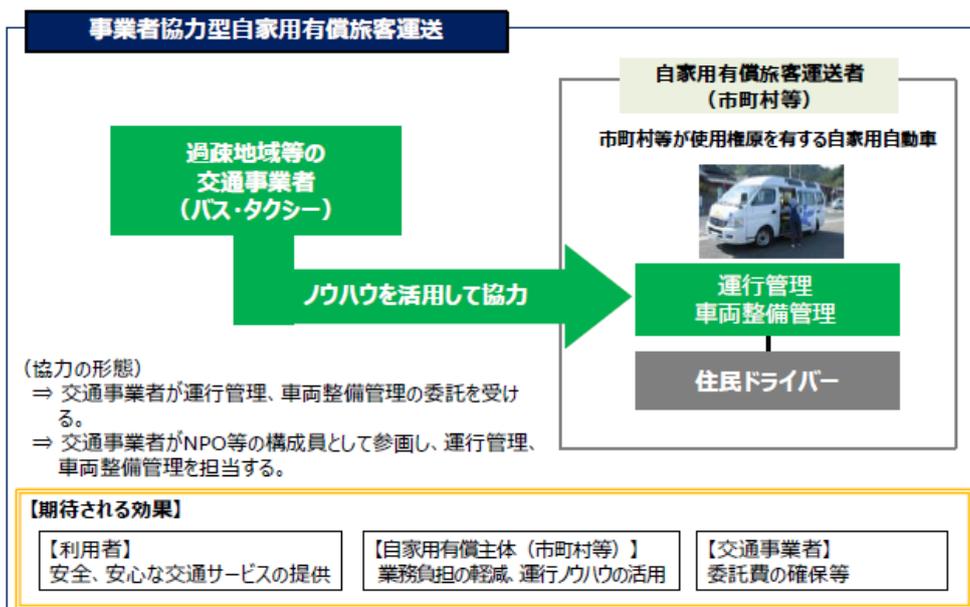
〒745-8547 山口県周南市松保町7番9号 防長交通株式会社ホームページ <https://www.bochobus.co.jp/>

資料：防長交通

図 84 事業者による運転免許取得支援制度の例

## 自家用有償旅客運送の実施の円滑化

国土交通省



33

資料：国土交通省

図 85 事業者協力型自家用有償運送の概要



図 86 交通会議の開催の様子

**実施主体**

交通事業者、地域住民、国土交通省、山口県、周南市

**スケジュール**

事業概要	R3 (2021年)	R4 (2022年)	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)
担い手確保に係る取組	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
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	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒

### 6-3. 事業の進捗管理

事業の進捗管理にあたっては、目標の達成状況等を評価指標で適切に評価するとともに、社会経済情勢やニーズ等の変化に合わせて、適宜事業内容を見直し、改善する必要があります。

そこで、PDCAサイクル（Plan（計画）、Do（実施）、Check（評価・検証）、Act（改善））を活用し、毎年度達成状況の評価・検証するほか、周南市地域公共交通会議において、事業の進捗状況を随時報告することとします。これらの評価・検証・報告により、必要に応じて事業の改善を図りながら、計画を推進します。



図 87 事業の進捗管理におけるPDCAサイクルのイメージ

表 9 事業の進捗管理の概要  
 <全体的な評価指標>

評価指標	データ等の取得方法	評価時期
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	交通事業者と市が利用者数を把握	毎年度
市内の乗合バス事業の経常収支率	交通事業者と市が利用者数を把握	毎年度
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）	市が把握	毎年度

<個別の評価指標>

評価指標	評価時期	データ等の取得方法	評価時期
【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	GIS <sup>8</sup> による演算で把握	毎年度
	コミュニティ交通の導入地区数	市が把握	毎年度
【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	市が定期的に調査を実施し把握	毎年度
	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	交通事業者と市が整備件数を把握	毎年度
	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	市が把握	毎年度
【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	交通事業者と市が実施回数を把握	毎年度
	市内一斉ノーマイカー運動への参加事業所数	市が把握	毎年度
【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	交通事業者と市が制度利用者数を把握	毎年度

<sup>8</sup>GIS：Geographic Information System（地理情報システム）の略。位置や空間に関する様々な情報を、コンピュータを用いて重ね合わせ、情報の分析・解析を行う等、情報を視覚的に表示させるシステム。

## 参考資料

- 1 周南市地域公共交通会議規約
- 2 周南市地域公共交通会議委員名簿
- 3 周南市地域公共交通会議の開催状況
- 4 アンケート調査の実施状況

## 1. 周南市地域公共交通会議規約

### 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た臨時監査とする。

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。

## 2. 周南市地域公共交通会議委員名簿

職 名	氏 名
周南市 都市整備部長	有馬 善己
中国運輸局 山口運輸支局 首席運輸企画専門官	秋本 由美
防長交通株式会社 営業部長	河合 貴志
西日本旅客鉄道株式会社 徳山駅 管理駅長	池田 和久
大津島巡航株式会社 専務取締役	井上 道隆
徳山地区タクシー協会 会長	松本 澄
周南市自治会連合会 会長	田中 義啓
周南市老人クラブ連合会 会長	原田 邦昭
周南市身体障害者団体連合会 会長	徳毛 裕之
鹿野地区女性団体連絡協議会 副会長	有國 美恵子
私鉄中国地方労働組合 防長交通支部 書記長	石隈 信之
周南警察署 交通課長	相良 竜二
光警察署 交通課長	大利 太郎
中国地方整備局 山口河川国道事務所 交通対策課長	河上 伸一
山口県 周南土木建築事務所 企画調査室 主幹	寿恵村 良成
山口県 観光スポーツ文化部 交通政策課長	伊藤 香緒利
周南北部地域包括支援センター サテライト担当	吉木 秀之
徳山工業高等専門学校教授	古田 健一

令和2年4月1日現在

### 3. 周南市地域公共交通会議の開催状況

回次	開催日	主な協議内容
第1回	書面開催	(1)役員選出について (2)令和2年度予算について (3)後期地域公共交通網形成計画策定支援業務実施に係る公募型プロポーザル選考委員の選定について
第2回	令和2年8月21日(金)	(1)自家用有償運送の更新登録について (2)防長バス路線菅野線の廃止について (3)高齢者バス・タクシー運賃助成事業実証実験について (4)後期地域公共交通網形成計画策定支援業務について (5)地域公共交通運営継続支援金について
第3回	令和2年11月19日(木)	(1)後期地域公共交通網形成計画について (2)高齢者バス・タクシー運賃助成事業実証実験について
第4回	書面開催	(1)周南市地域公共交通計画(素案)について
第5回	令和3年3月25日(木)	(1)周南市地域公共交通計画(案)について (2)周南市地域公共交通会議規約の改正について

#### 4. アンケート調査の実施状況

	住民アンケート		高校生 web アンケート
	本土部	大津島	
目的	新型コロナウイルスの感染拡大や施設立地の変化による移動ニーズの変化の把握	施設立地の変化による移動ニーズの変化の把握、島内・島外移動における改善点の把握	中長期的に公共交通を利用してもらうための取組の方向性を検討するための基礎材料を得る
調査期間	令和2年8月末～9月上旬	令和2年10月	令和2年10月中旬～11月上旬
配布・回収方法	郵送配布・郵送回収	郵送配布・郵送回収	URL/QRコードを記載した紙を配布・Web 回答
回収率・回収数	回収率：28.2% 回収数：1,842部	回収率：58.2% 回収数：122部	回収率：17.5% 回収数：276サンプル
調査対象者	周南市内本土部に居住する4,000世帯 ※人口が少ない地区からも一定数の調査票を回収できるよう、地区ごとに一定数の世帯を無作為抽出し、調査票を配布 ※各世帯に調査票を2部ずつ配布し、高校生以上で公共交通を必要とする可能性が高い2人まで回答を依頼	大津島全世帯165世帯 ※各世帯に調査票を2部ずつ配布し、高校生以上で公共交通を必要とする可能性が高い世帯員2人まで回答を依頼	① 周南市内の高校・高専(9校)に通う高校2年生 ② 周南市在住で周南市外の高校(10校)に通う高校2年生 ※該当生徒が10名以上いる高校を対象
主な質問項目	① 普段利用する買い物先、通院先、通勤通学先 ② コロナ前後での移動・外出の変化(交通手段や目的地) ③ 公共交通の利用に関するコロナの影響 ④ 公共交通への財政支出に対する意向 ⑤ (コミュニティ交通あり地域)コミュニティ交通に対する満足度・改善点 (コミュニティ交通なし地域)自地域における移動手段に求める条件 ⑥ 新技術に対する意向	① 普段利用する買い物先、通院先、通勤通学先 ② 島内を運行しているコミュニティバスの利用頻度、満足度 ③ 島内・島外の移動における改善点 ④ 住民にとって必要なサービス	① 主な通学手段 ② 新型コロナウイルスの感染拡大による公共交通への印象 ③ 公共交通(鉄道、バス、タクシー)に対する印象 ④ 自動運転等の新技術に関する印象 ⑤ 将来の公共交通を使う可能性 ⑥ 居住地に関する意識



# 周南市地域公共交通計画

令和3（2021）年3月改訂

発行／周南市都市整備部 公共交通対策課

〒745-8655 周南市岐山通 1-1

