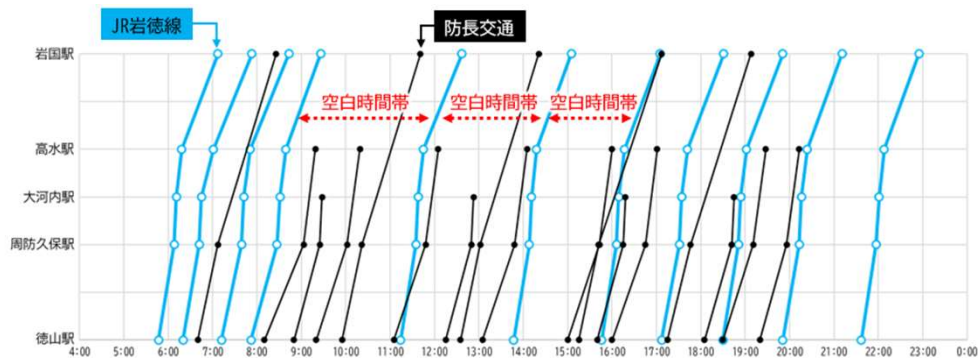


②中山間地域等では移動ニーズの分散化が進行するおそれがある

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

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

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



▲鉄道の空白時間帯発生例

③公共交通の情報が分かりづらい

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

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

④公共交通の運営費増加により市の財政負担が増加傾向にある

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

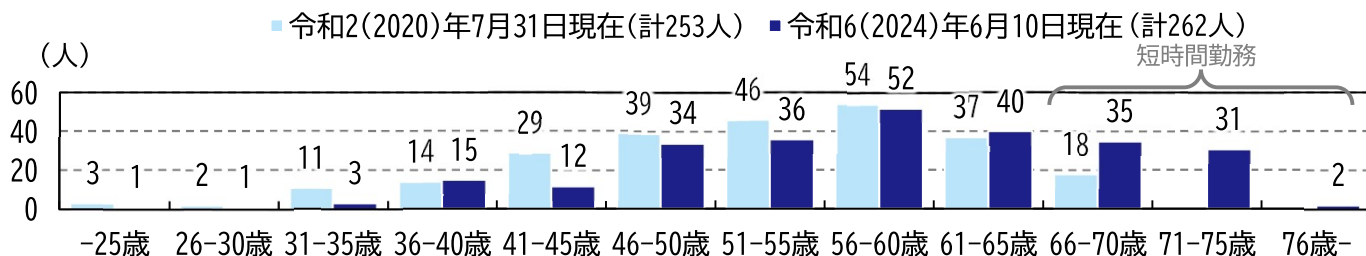
このような状況下で、市の限られた財源の中で公共交通の維持に係る財政負担が増加すると、利用促進や利便性向上等に向けた取組が後回しになり、利用者減少と財政負担増加の悪循環に陥るおそれがあります。

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

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

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

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



▲防長交通（全体）の運転士の年齢構成の推移

出典：防長交通資料

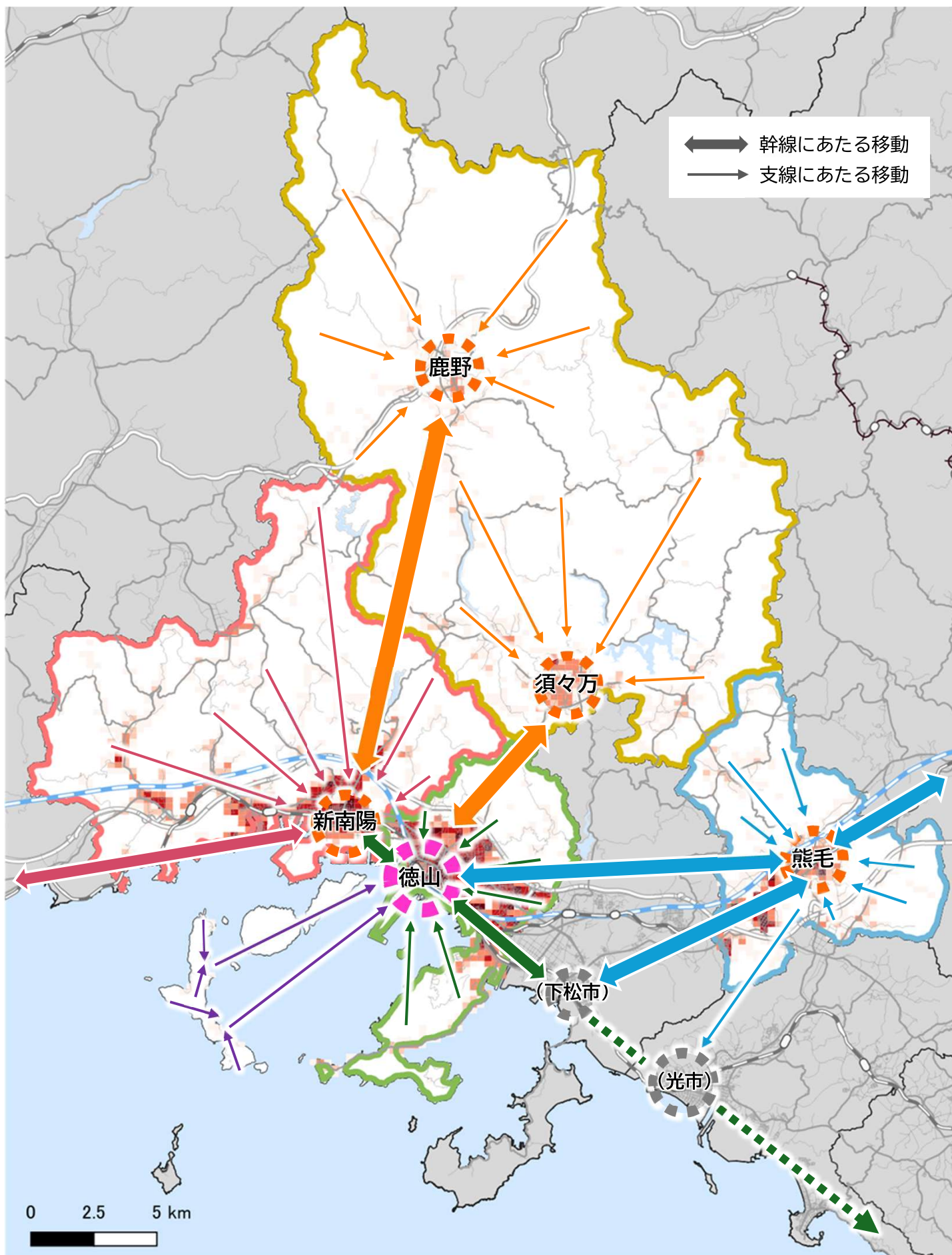
6. 周南市の公共交通における課題



7. 公共交通施策の基本理念、基本方針、目標

基本理念	今から始める 未来につながる公共交通	
基本方針	1 鉄道とバスの連携による利便性の高い公共交通ネットワークの形成	3 多様な主体の連携による公共交通を積極的に利用する環境の創出
	目標1-1) 拠点間を結ぶ幹線のサービス水準の維持 目標1-2) 各地域から拠点への接続の確保	目標3-1) 情報発信の推進に向けた投資 目標3-2) 関係者間の連携による利用促進施策の推進 目標3-3) 高齢者や高校生の公共交通の利用機会の創出
	2 健全な公共交通運営に向けた事業環境の確保	
	目標2-1) 運行の担い手の確保 目標2-2) 費用負担構造の見直し 目標2-3) 利便性向上等に係る投資	

8. 本市の目指すべき公共交通ネットワーク



▲本市の目指すべき公共交通ネットワーク

9. 計画の評価指標

▼計画の評価指標

目標	評価指標	現状値	目標値	
計画全体	I)公共交通の延べ利用者総数	769万人/年	769万人/年	
	II)通勤・通学における公共交通分担率	10.8%※1	10.8%以上	
基本方針1 鉄道とバスの連携による利便性の高い公共交通ネットワークの形成				
目標1-1)拠点間を結ぶ幹線のサービス水準の維持	1-1-1)幹線軸のサービス水準	徳山－新南陽間	77.0往復	77.0往復
		徳山－熊毛間	24.5往復	24.5往復
		徳山－須々万間	13.5往復	13.5往復
		新南陽－鹿野間	12.0往復	12.0往復
	1-1-2)幹線軸の延べ利用者数	徳山－新南陽間	1,229千人	1,229千人
		徳山－熊毛間	674千人	674千人
		徳山－須々万間	119千人	119千人
		新南陽－鹿野間	157千人	157千人
目標1-2)各地域から拠点への接続の確保	1-2-1)各拠点への30分到達圏の人口割合	80.8%	80.8%	
	1-2-2)コミュニティ交通の延べ利用者数	16,754人	16,700人	
基本方針2 健全な公共交通運営に向けた事業環境の確保				
目標2-1)運行の担い手の確保	2-1-1)運行の担い手の確保状況	路線バス・コミュニティ交通の運転士数	116人	116人以上
		タクシー実働率	56.8%	56.8%以上
目標2-2)費用負担構造の見直し	2-2-1)公共交通の収支率	48.6%	48.6%以上	
	2-2-2)公共交通を維持するための行政負担額	323百万円	323百万円以下	
目標2-3)利便性向上等に係る投資	2-3-1)車両の更新数	5.6台/年※2	5台	
基本方針3 多様な主体の連携による公共交通を積極的に利用する環境の創出				
目標3-1)情報発信の推進に向けた投資	3-1-1)市民の施策認知度	36.7%※1	36.7%以上	
目標3-2)関係者間の連携による利用促進施策の推進	3-2-1)関係者間で連携した事業の実施数	2事業	7事業	
目標3-3)高齢者や高校生の公共交通の利用機会の創出	3-3-1)利用機会の創出に係る取組の利用者数	12,774人	12,700人以上	

評価指標における現状値は、原則として令和6(2024)年度時点。


ただし、※1は令和7(2025)年度時点、※2は令和3(2021)年度～令和7(2025)年度の平均値としている。

10. 施策の基本体系と事業の内容

▼施策体系

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

▼施策・事業の内容（1/3）

施策	事業概要イメージ	スケジュール
施策①国や県と連携した幹線の維持	国や県の補助制度を活用した幹線バス路線の維持	令和8年度以降、継続して実施
施策②交通結節点・待合環境の整備 	「(仮称)徳山北部拠点施設」の整備に伴う交通結節機能・待合機能の整備 交通結節点等における待合機能の確保、施設の整備・更新	令和8年秋頃に供用開始予定 令和8年度以降、順次実施
施策③国や県と連携した路線・航路の維持	国や県の補助制度を活用した支線系統の維持	令和8年度以降、継続して実施
	国や県の補助制度を活用した航路の維持	令和8年度以降、継続して実施

▲待合機能の確保例
(ゆめプラザ熊毛)

▼施策・事業の内容（2/3）

施策	事業概要イメージ	スケジュール
施策④交通空白の解消に向けた取組	利用状況等を踏まえた路線バス・コミュニティ交通の運行の確保 需要に応じたダイヤや経路の見直し（路線バス、コミュニティ交通）	令和7年度実証箇所は令和8年度に本格運行への移行を検討 その他の地域は状況に応じて検討 随時検討
施策⑤他の交通手段との連携  ▲パーク&ライドの例	市街地循環線「ちょい乗り100円バス」等と連携したパーク&ライド、サイクル&ライドの実施、推進 交通手段間の連携強化（施策②等と連携）	令和8年度以降、継続して実施 ダイヤ改正等の状況を踏まえ、随時実施
施策⑥運行の担い手確保に係る取組の推進  ▲運転体験会の実施状況	運転体験会や就職フェアの開催 採用活動の強化	令和8年度以降、継続して実施 令和8年度以降、継続して実施
施策⑦公共交通の費用負担構造の見直し	持続可能な運賃のあり方の検討・見直し	物価上昇の状況や費用負担の状況を踏まえて検討
施策⑧施設・車両の更新  出典：JR西日本webサイト ▲JR山陽線に導入予定の新型車両デザイン	国の補助制度を活用した車両の更新 JR山陽線の車両更新 航路改善計画に基づく船舶の更新 広告収入を活用したバス停のリニューアル	令和8年度以降、継続して更新 令和8年度以降、順次更新 航路改善計画に基づき実施 令和8年度以降、必要に応じて実施
施策⑨DXの推進  ▲自動運転の実証運行状況	バスロケーションシステムの維持管理 GTFSデータの維持管理 新技術の実証・実装に向けた取組	令和8年度以降、継続して実施 令和8年度以降、継続して実施 令和8年度以降、随時実施

▼施策・事業の内容（3/3）

施策	事業概要イメージ	スケジュール
施策⑩情報発信の推進  ▲公共交通情報誌「notta!」	公共交通情報誌「notta!」の発行 公共交通マップの作成・印刷・配布 イベント等への参加 高校別の公共交通通学ダイヤのPR	令和8年度以降、継続して実施 令和8年度以降、必要なタイミングで随時更新、印刷、配布 令和8年度以降、継続して実施 令和9年度以降、随時実施
施策⑪多様な主体と連携した公共交通の利用促進	沿岸部における渋滞対策	令和8年度 渋滞対策の検討、対策の実装準備 令和9年度 実装開始
施策⑫JR岩徳線の利用促進、空白時間帯の軽減	JR岩徳線利用促進委員会を通じた利用促進の実施	令和8年度以降、継続して実施
施策⑬公共交通を利用した通勤の促進	ノーマイカーデーの推進	令和8年度以降、継続して実施
施策⑭高齢者や高校生等を対象とした公共交通の利用促進  出典：みんなが利用したくなる生活交通推進会議webサイト ▲こども50円バスチラシ	高齢者バス・タクシー運賃助成の実施 離島高齢者航路運賃助成の実施 高校生通学定期券購入補助の実施 こども50円バスキャンペーンの実施	令和8年度以降、継続して実施 令和8年度以降、継続して実施 令和8年度以降、継続して実施 令和8年度以降、継続して実施

11. 計画推進マネジメント

本計画の推進、進捗管理は周南市地域公共交通会議において実施することとします。

施策・事業の取組方針等の検討は、必要に応じて周南市地域公共交通会議幹事会において実施することとし、幹事会での検討内容を踏まえて翌年度の施策・事業内容を周南市地域公共交通会議で協議します。

なお、社会情勢や交通事業者の事業環境の変化などにより、必要に応じて本計画を改訂する場合があります。改訂の必要性ならびに改訂内容の検討も、必要に応じて幹事会において実施することとします。

周南市地域公共交通計画（令和8(2026)年3月改訂）

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