

# 各種調査結果と周南市の公共交通の 課題、計画の基本方針等について

2

# 計画策定の流れと今日の論点

# 計画策定の流れ

3



# 今日の論点

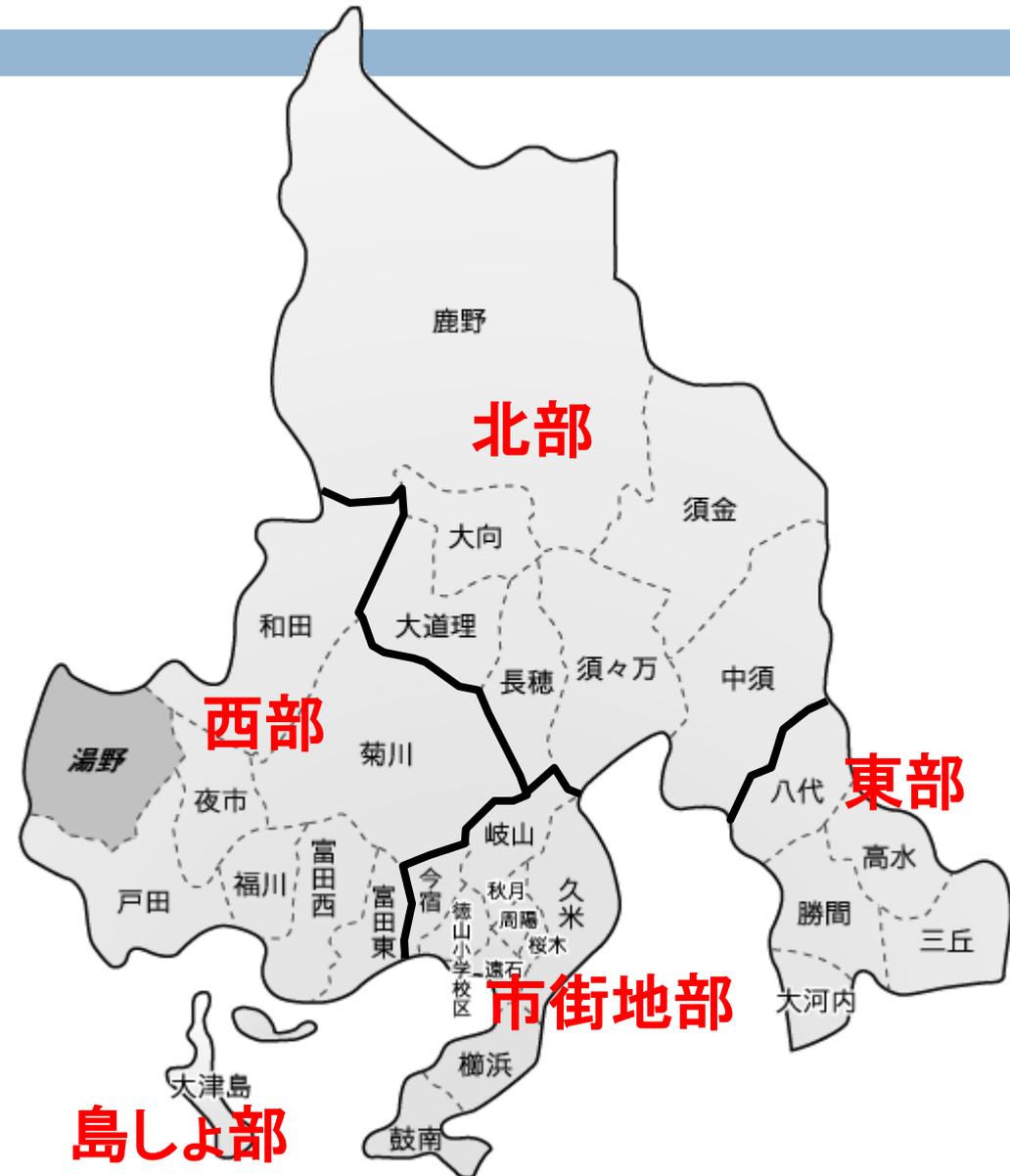
4

- 各種調査結果から浮かび上がった課題の設定は、周南市の公共交通を考える上で適切か？
- 課題を踏まえた基本方針や目標の設定は、周南市の公共交通のマスタープランとしてふさわしいか？

# 検討単位としてのエリア分割

5

- 地形的特性や生活圏、既存の路線体系等を踏まえ、周南市を右の5つのエリアに分割
- アンケート調査の集計や各種方針設定にあたり、この単位を基本とする



6

# 住民アンケート調査

# 住民アンケート調査の概要

7

## 住民アンケート調査の概要

目的	<ul style="list-style-type: none"><li>・市民の移動実態や既存の公共交通のサービス改善ニーズを把握</li><li>・アンケート調査を通じて市民と公共交通に関する問題を共有し、公共交通を守る意識の醸成を図る</li></ul>
調査対象	周南市に居住する市民4000世帯（世帯ごとに調査票を2部ずつ配布）
調査実施日	平成27年8月下旬～9月上旬
設問内容	<ul style="list-style-type: none"><li>・属性</li><li>・日常生活での移動手段</li><li>・通勤・通学先（通勤や通学をしている人のみ）</li><li>・よく利用する医療機関、公共交通があれば便利になると思う医療機関</li><li>・よく利用する商業施設、公共交通があれば便利になると思う商業施設</li><li>・鉄道の利用にあたっての不便の有無、改善すべき点</li><li>・目的別（通勤・通学、通院、買い物）のバス利用頻度</li><li>・周南市内を運行するバスの満足度（5段階評価）</li></ul>
調査方法	コミュニティ単位（大津島除く）で同じ数だけ対象世帯を無作為抽出し、郵送配布・郵送回収
回収状況	回収 1566世帯 回収率 39%（調査票2451部）

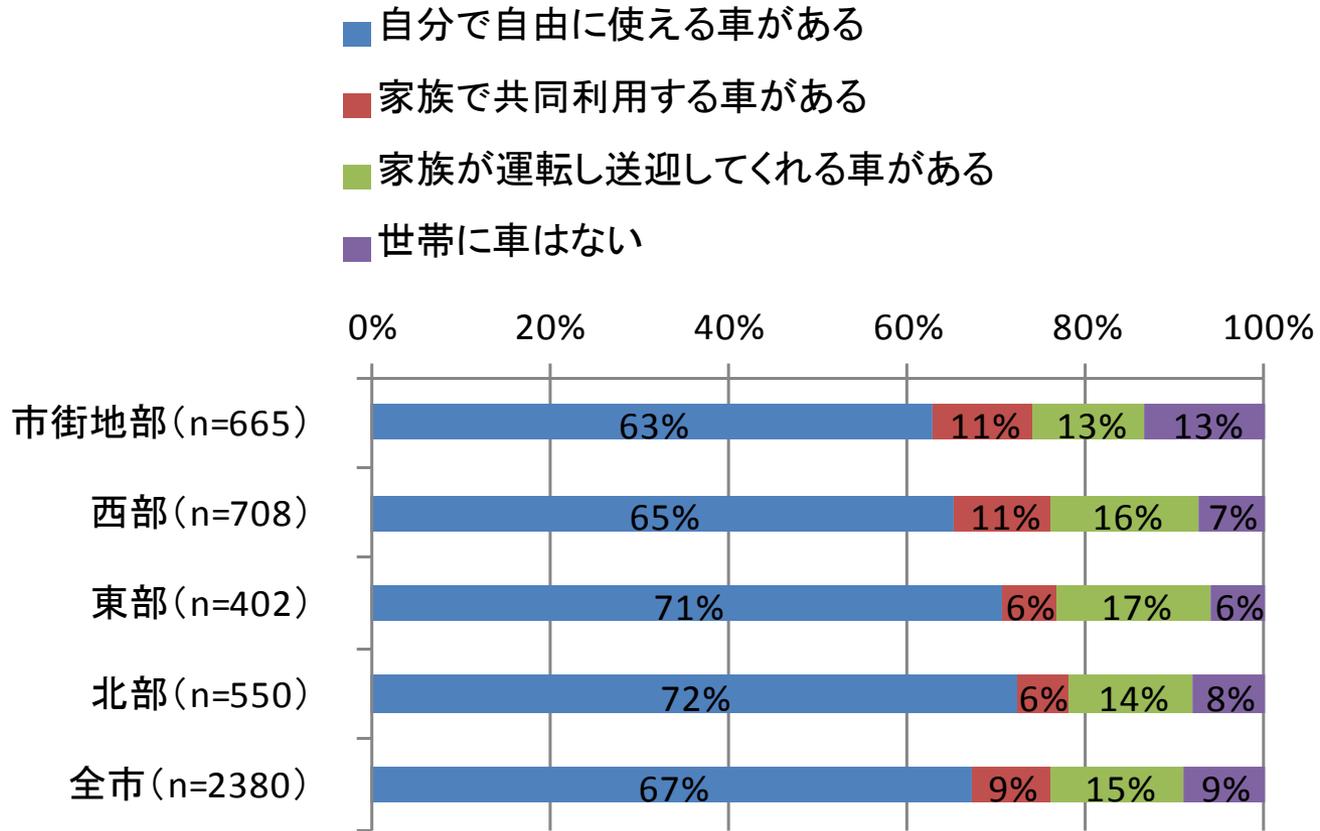
# 住民アンケート調査の回収状況

8

居住地 年齢	市街地部										西部								東部					北部						居住地不明	総計								
	徳山	遠石	岐山	今宿	桜木	周陽	秋月	柳浜	久米	鼓南	小計	福川	福川南	富田東	富田西	湯野	戸田	夜市	菊川	和田	小計	大河内	勝間	高水	三丘	八代	小計	大道理	大向			長穂	須々万	中須	須金	鹿野	小計		
15-19	2					1		3			6	3	4	3	5					1	3	19		1	3	3	2	9	1	3		5	3	1	1	14	1	49	
20-24	2	1			1		4	1	1	1	11	3	2	3	1							9						0	1		1						2		22
25-29	2	2	1		1	1			9	3	20		1	4	5	1			7	3	1	22	1	2	1		4	8			1						1	3	54
30-34		4	7	4		3	3	5	2	1	29	2	2	3	4	1	3	2	6			23				1	1	2	1		4	1	1	1			8	4	66
35-39	4	3		3		2	2	6	2		22	2		2	5	2	4	4	5	1		25	3	4	4		2	13	2	1	4	1		3	7	18	1	79	
40-44	3	10	4	4	8	7	8	4	1	2	51	1	6	3	3	2	3	5	5	3		31	5	2	4	1	3	15	2		4	4	2			1	13	4	114
45-49	1	4	6	2	5	5	4	5	3	3	38	2	3	8	7	3	1	2	9	2		37		5	6	8	4	23	2	1	6	2		1	1	13	3	114	
50-54	4	3	4	5	8	5	3	5	3	1	41	9	6	4	7	8	3	2	5	4		48	1	2	3	4	5	15	3	1	4	6	4	2	4	24	5	133	
55-59	8	13	10		1	4	4	8	2	2	52	2	5	7	4	5	2	3	6	6		40	4	11	6	5	12	38	5	8	10	13	3	2	4	45	3	178	
60-64	2	6	10	5	7	15	15	10	6	3	79	10	6	6	8	9	4	12	15	10		80	8	11	12	9	11	51	6	11	13	11	11	9	7	68	7	285	
65-69	11	6	10	6	8	8	17	12	11	7	96	11	17	11	14	22	11	18	4	18		126	22	17	11	10	11	71	15	20	27	10	20	8	18	118	5	416	
70-74	8	6	6	6	14	14	3	10	6	10	83	13	6	9	10	11	13	16	4	10		92	7	12	21	21	10	71	9	16	6	14	17	10	14	86	6	338	
75-79	11	7	6	11	7	5	6	8	5	12	78	8	9	12	7	13	7	6	7	10		79	9	7	7	18	8	49	15	5	11	7	13	11	12	74	6	286	
80-84	4	5	1	5	5	6	2	3	2	8	41	9	3	3	4	14	7	4	5	20		69	5	9	3	8	11	36	3	8	7	4	7	5	4	41	5	192	
85-89		1	3	4	4	3	1	2	3	1	22	2	3		2	5	4	2	2	7		27	1	1	5	3	6	16	8	6	2	6	2	11	4	39	2	106	
90-94						1					1					1						1						0		1			1		1	3		5	
95-99											0											0						0						1		1		1	
年齢不明		1				1	1	1			4		2									2						0			1	1			1	3	4	13	
総計	62	72	68	55	69	80	75	83	56	54	674	77	75	78	86	97	62	83	77	95	730	66	84	86	91	90	417	73	81	101	85	84	67	80	571	59	2,451		

# 自家用車保有状況

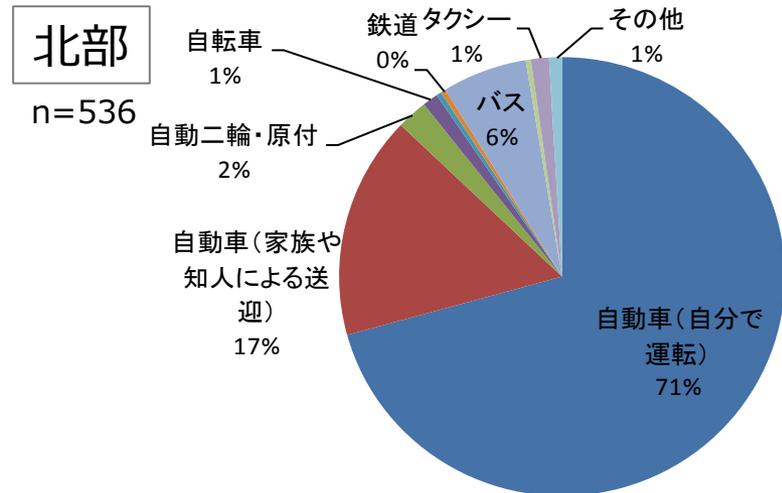
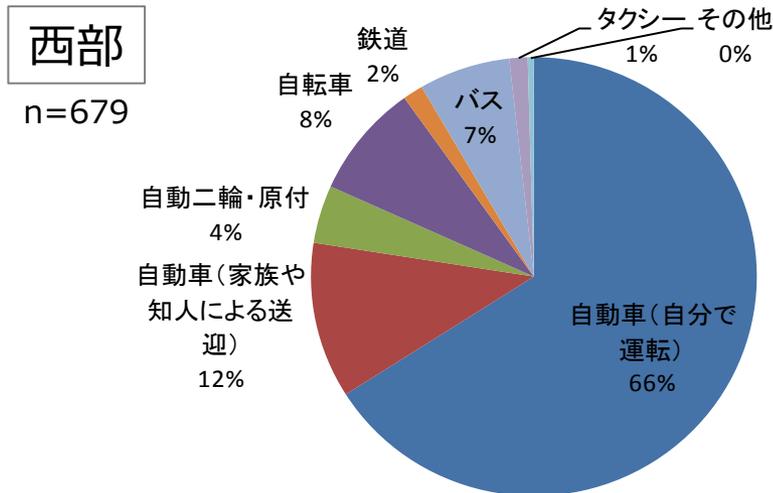
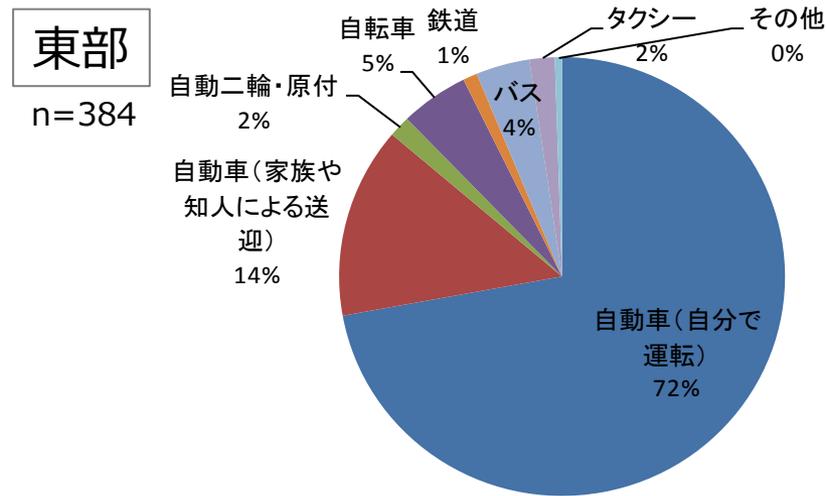
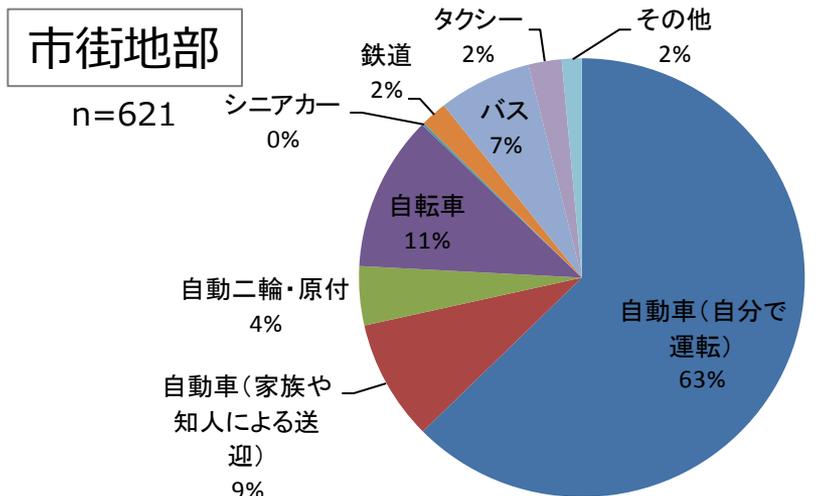
9



自動車の保有状況

# 日常生活における移動手段

10



日常生活で一番よく利用する移動手段

# 通勤での移動実態

通勤者の居住地と勤務先

勤務先		居住地			
		市街地部	西部	東部	北部
市内	市街地部	55%	35%	18%	30%
	西部	17%	49%	9%	20%
	東部	0%	0%	9%	2%
	北部	3%	1%	3%	34%
市外	下松市・光市	18%	6%	46%	7%
	岩国市	2%	0%	6%	1%
	柳井市	2%	0%	4%	0%
	防府市・山口市	1%	6%	0%	2%
	その他	3%	2%	4%	2%
計		100%	100%	100%	100%

⇒詳細は別紙参照

# 通院・買い物での移動実態

12

## <通院>

- 一部の地区（周陽や徳山）に通院先が集中
- 東部は下松方面への通院も多い

## <買い物>

- 市街地部は概ね地区内で済ませているが、西部・東部・北部はエリア内の一部の地区（西部な富田東・西、東部は高水・勝間、北部は須々万）に集中
- 下松市に隣接する地区は下松方面への買い物も多い（東部は買い物では下松方面が中心）

⇒詳細は別紙参照

# 通院・買い物等での公共交通利用ニーズ

13

## <通院>

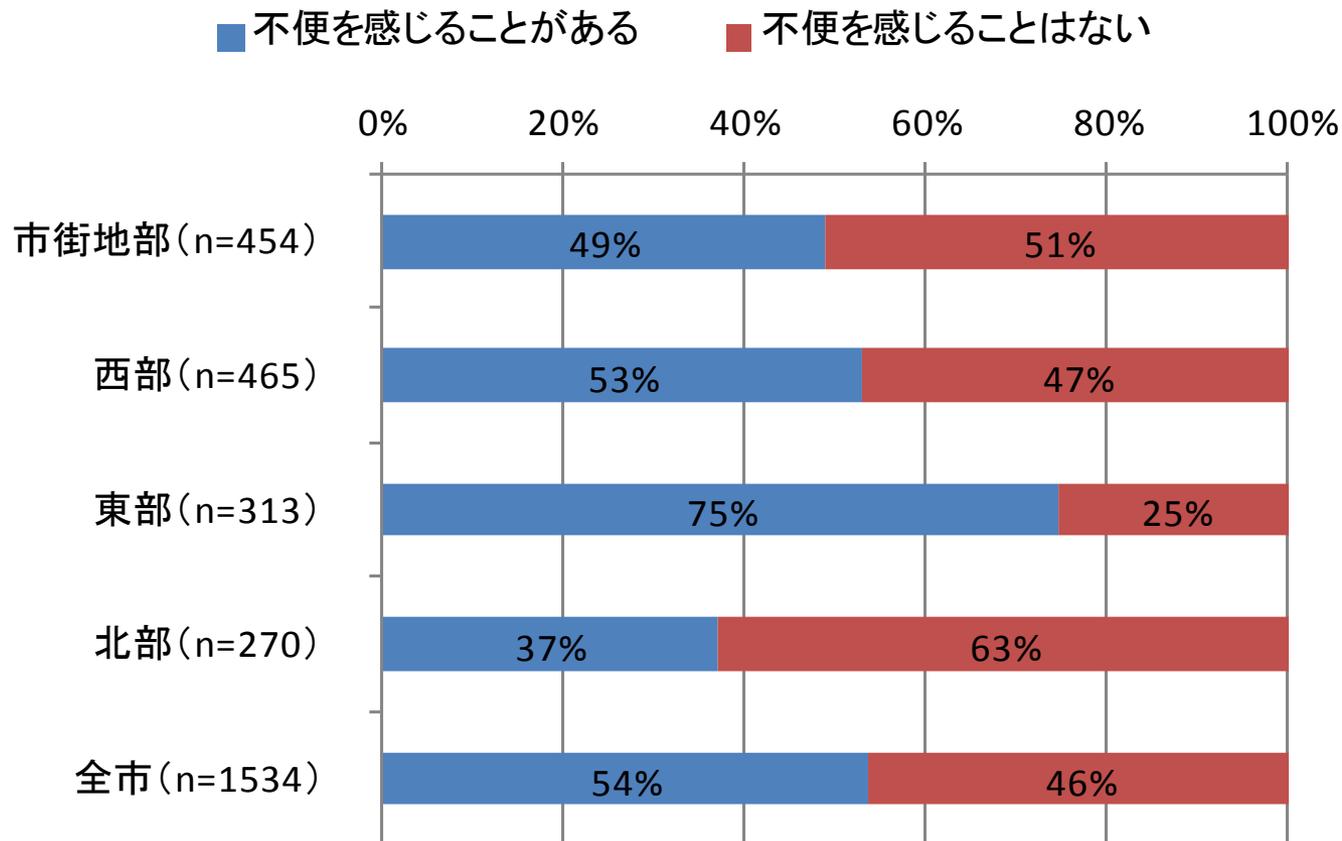
- 全体的に周陽地区への利用ニーズが高い
- 東部では下松方面への利用ニーズも高い

## <買い物>

- 全体的に下松方面への利用ニーズが高い
- 富田東・西地区への利用ニーズも、ほぼ全市的に見られる

# 鉄道の利用にあたっての不便の有無

14

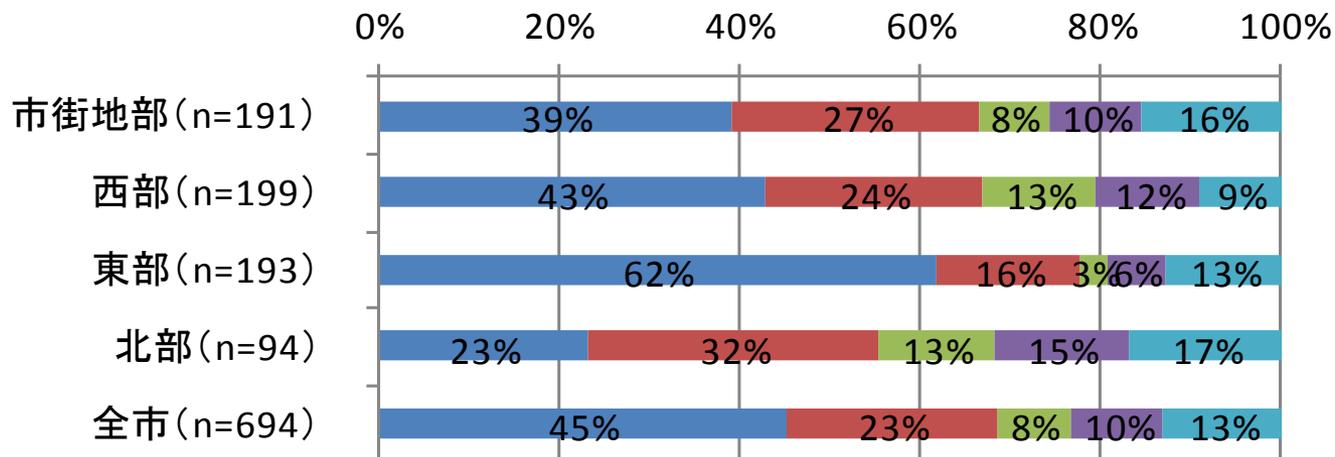


**JR山陽本線および岩徳線の利用にあたっての不便の有無**

# 鉄道の改善すべき点

15

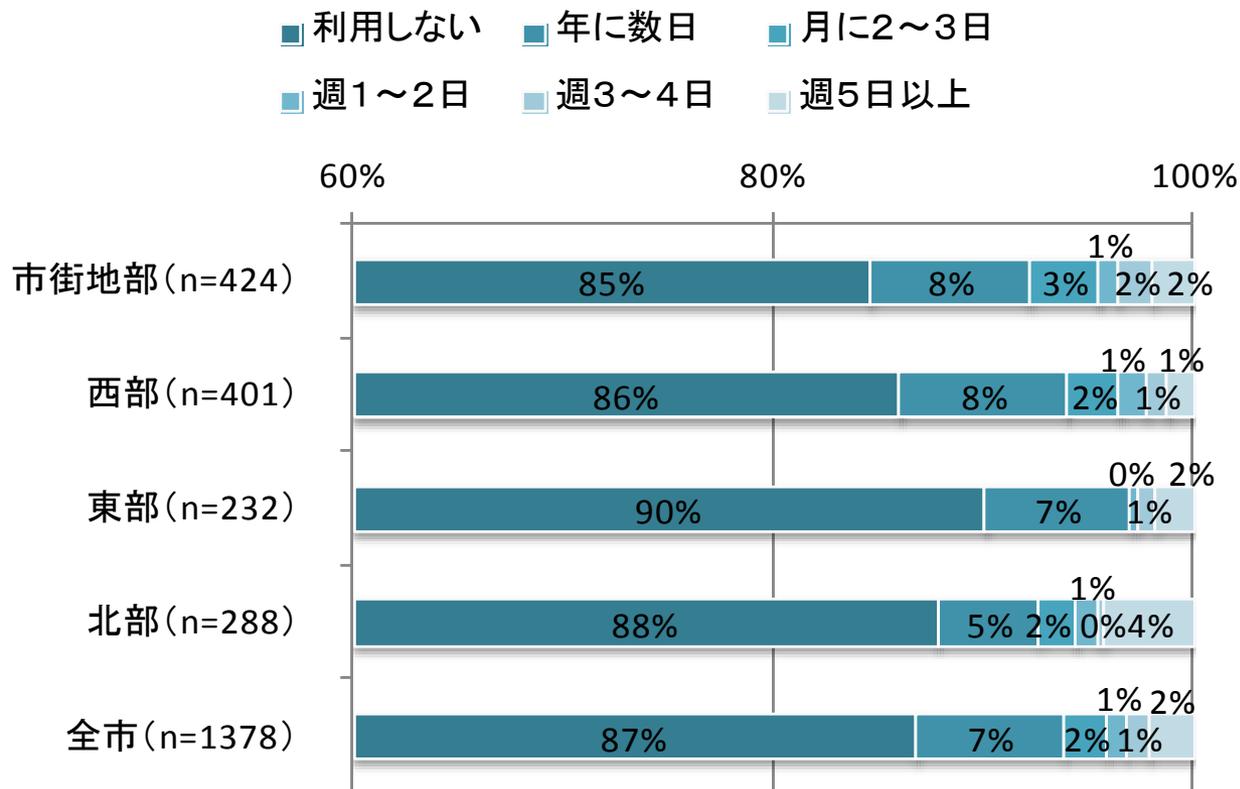
- 便数を増やす
- バスとの乗継を便利にする
- 駅舎内の段差解消やエレベータ設置などバリアフリーにする
- 鉄道とバスの乗継時刻表を作る
- その他



JR山陽本線および岩徳線の改善すべき点

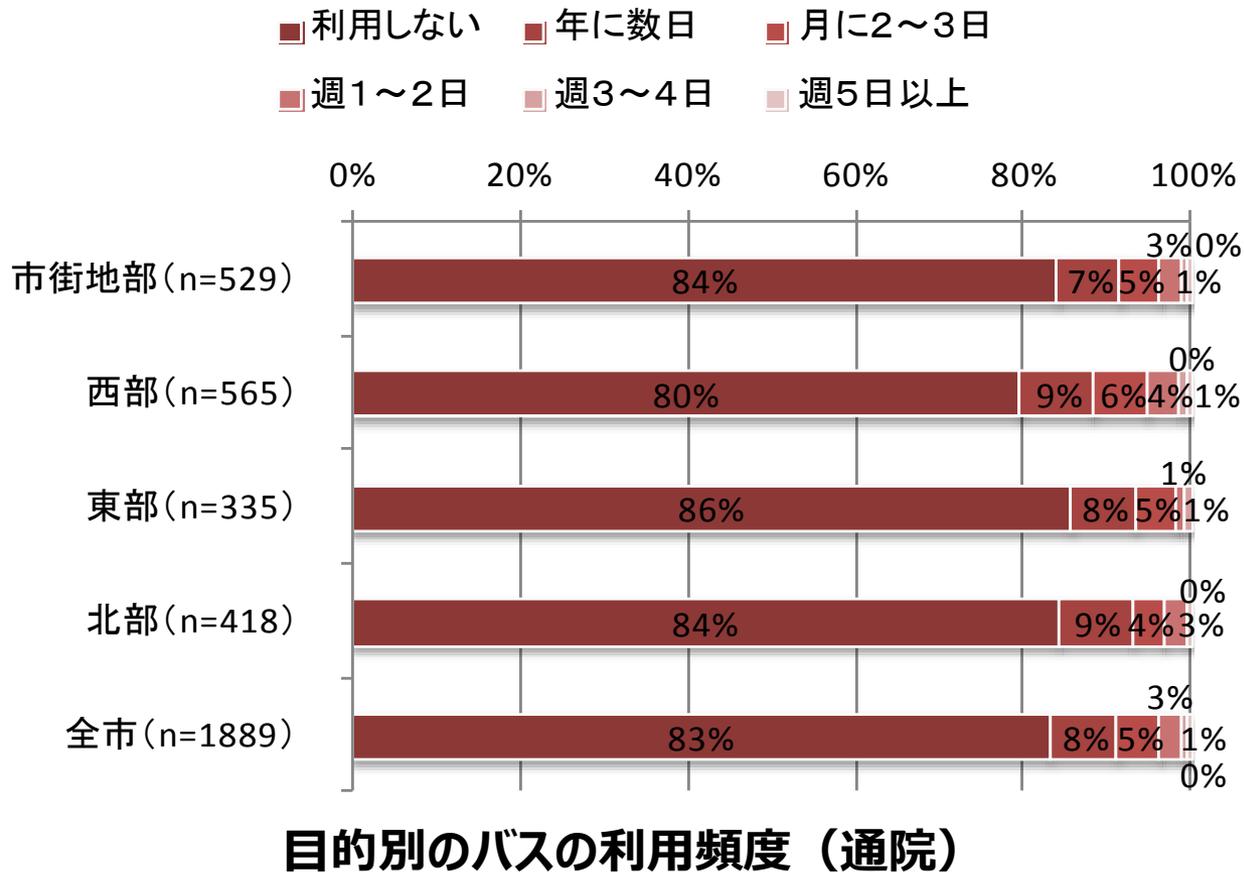
# 目的別のバス利用頻度（通勤・通学）

16

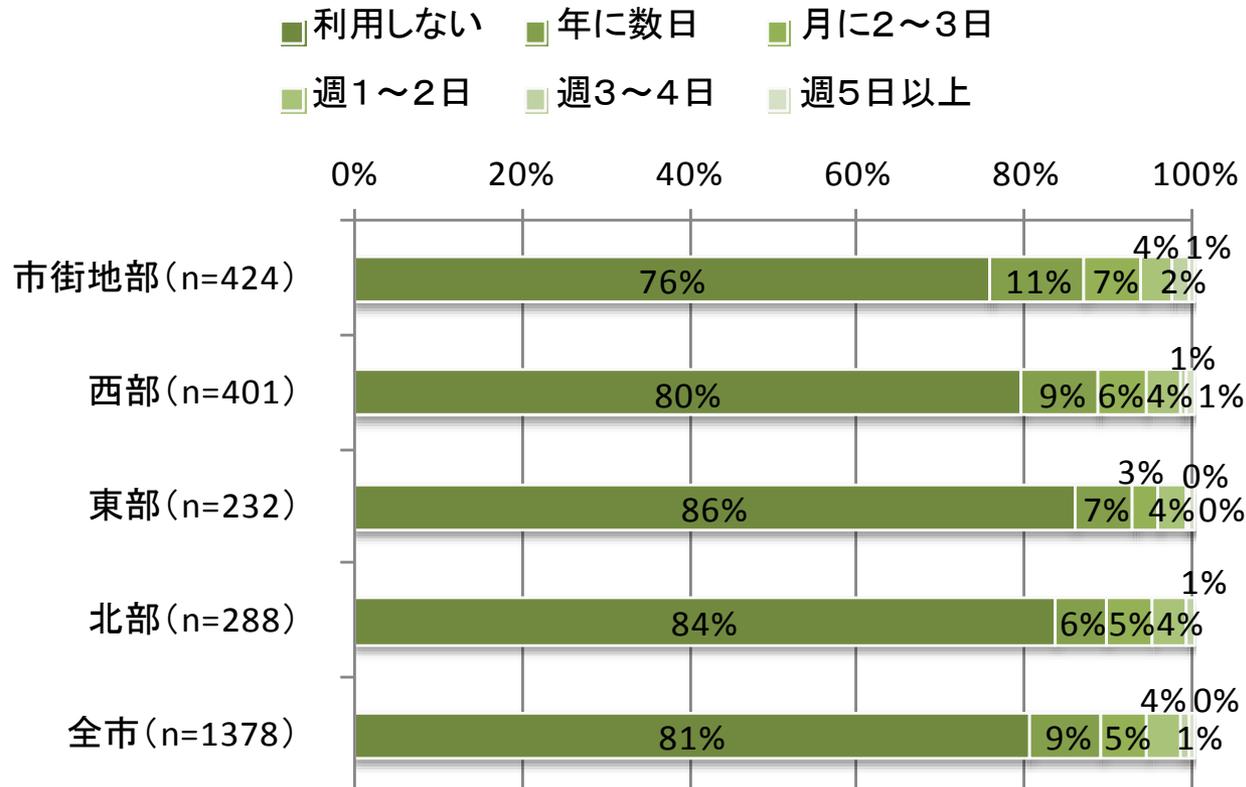


目的別のバスの利用頻度（通勤・通学）

# 目的別のバス利用頻度（通院）

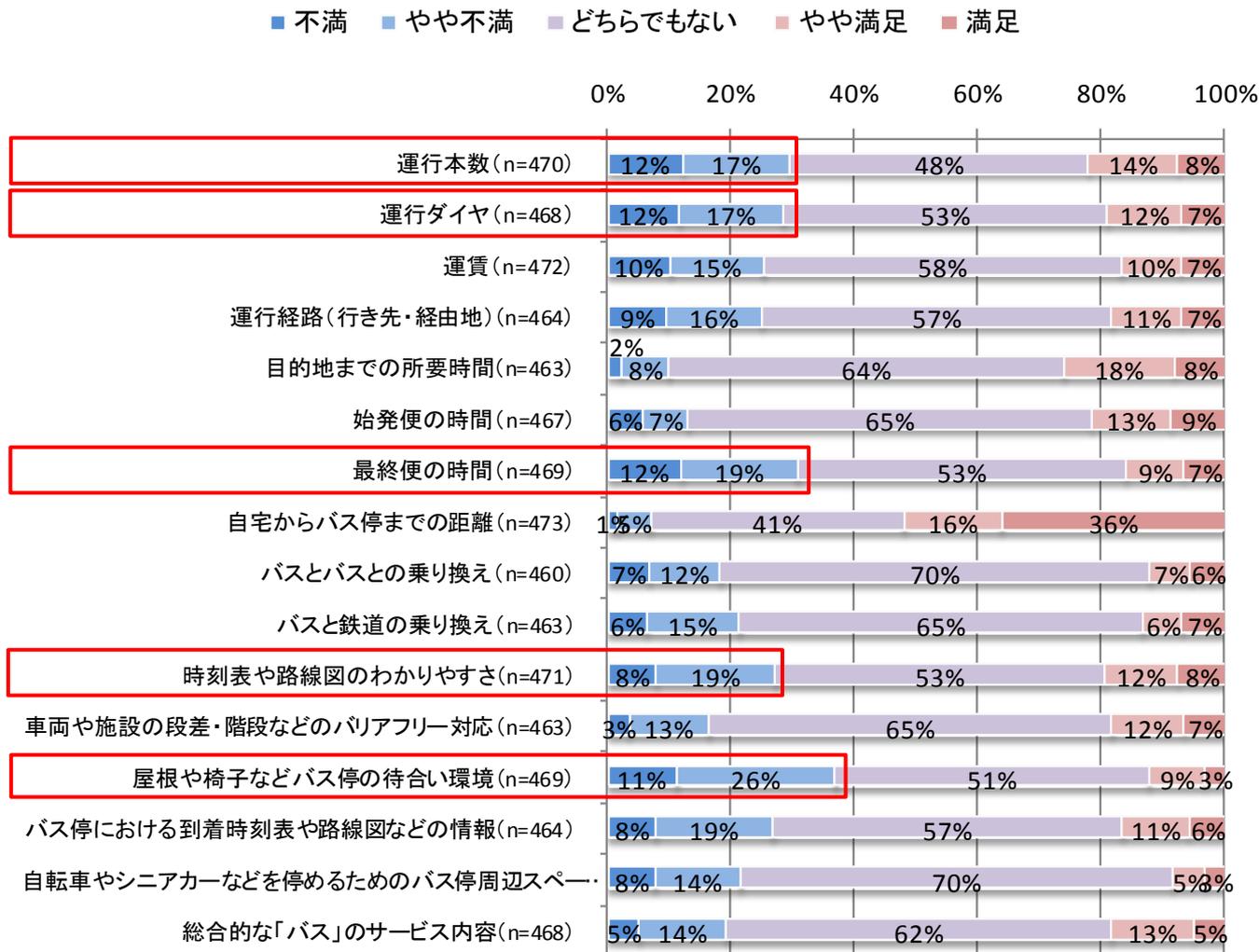


# 目的別のバス利用頻度（買い物）



目的別のバスの利用頻度（買い物）

# バスの満足度（市街地部）



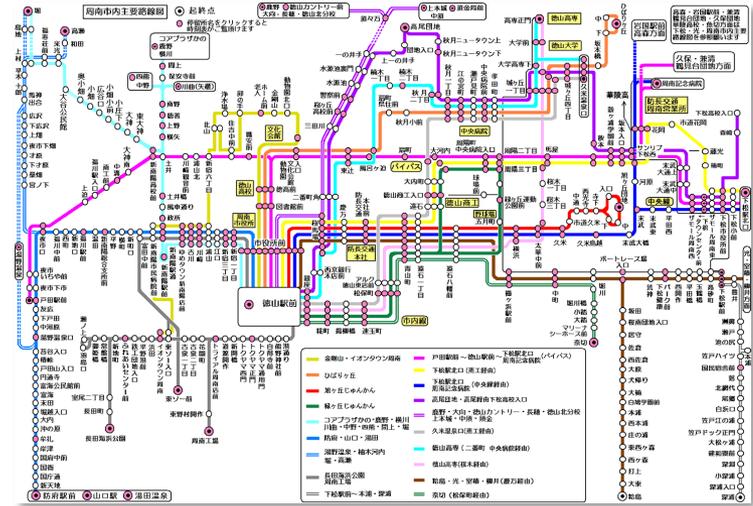
バスのサービス項目別の満足度（市街地部）

# バスの具体的な不満内容(市街地部)

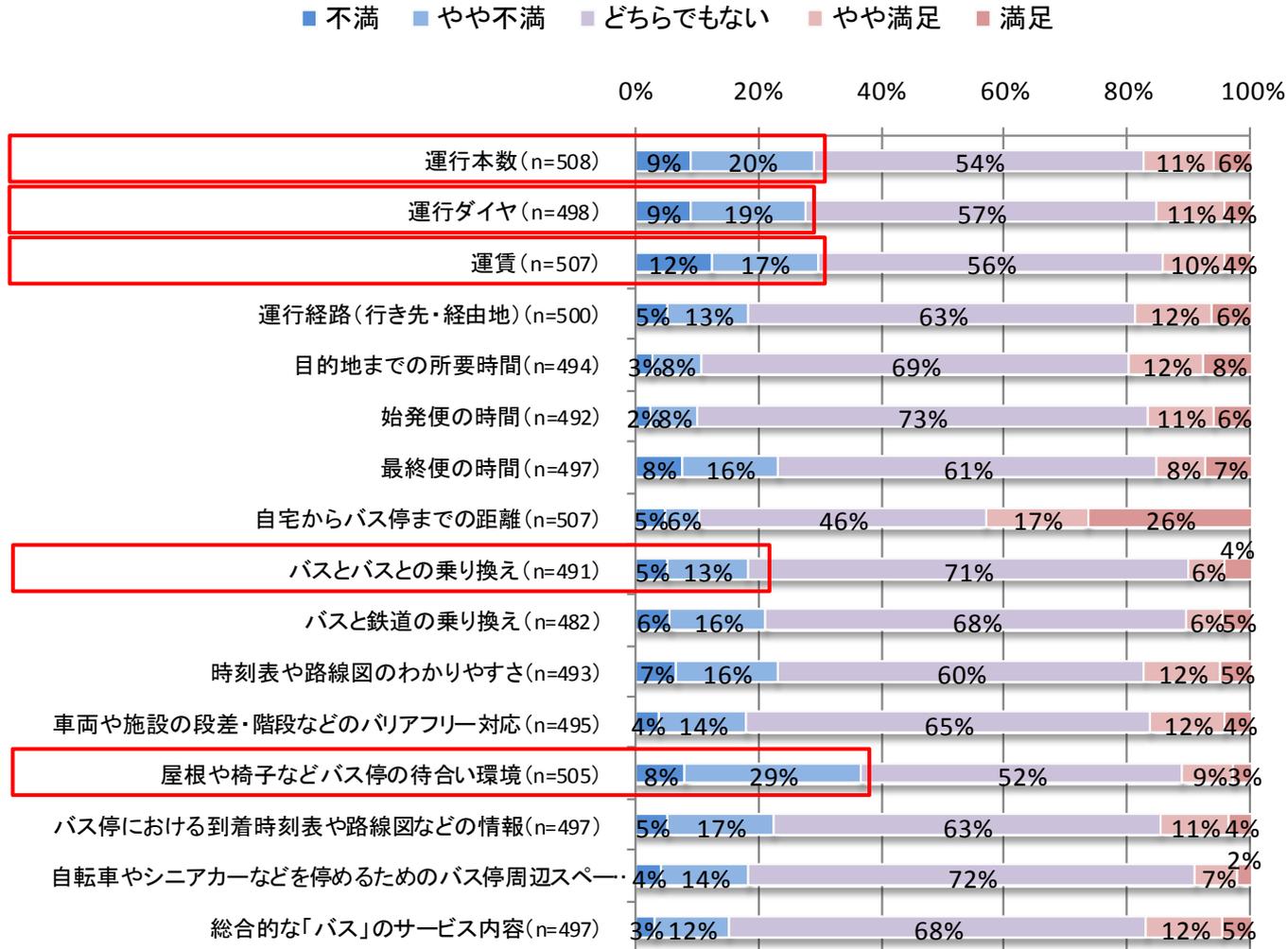
- ❑ 最終便の時間が早い (63件)
- ❑ 路線 (図) がわかりにくい (41件)
- ❑ 屋根をつけてほしい (31件)
- ❑ 渋滞でバスが遅れるため、時間が読めない (8件)
- ❑ 朝・夕の運行頻度を上げてほしい (6件)

※同じような内容で複数の指摘がある中から特徴的なものを抜粋

※市街地部の全回答者数は674



# バスの満足度（西部）



バスのサービス項目別の満足度（西部）

# バスの具体的な不満内容（西部）

22

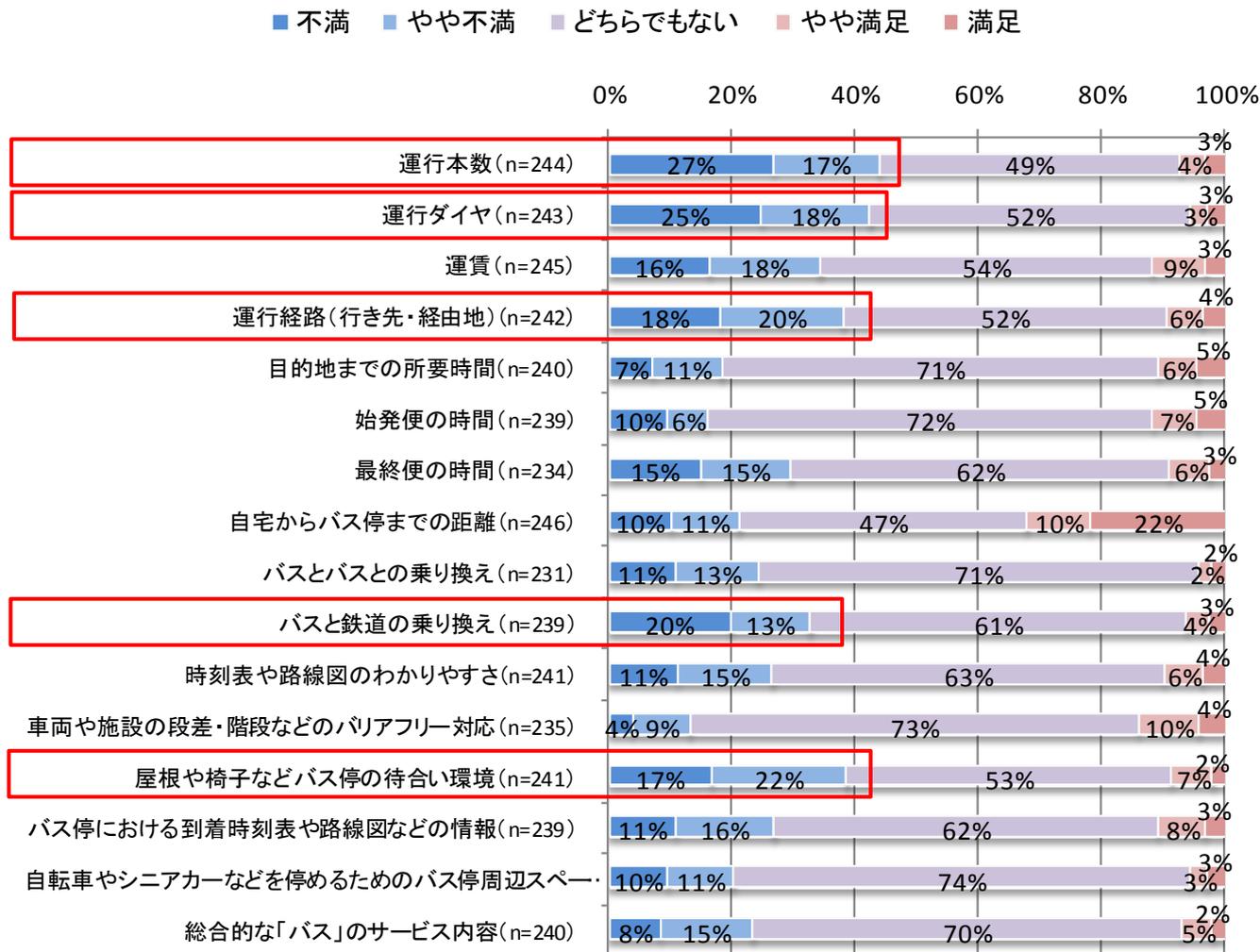
- 国道から県道に入ると、運賃が大幅に高くなる（36件）
- 屋根も椅子も無いバス停が多い（34件）
- 直通で目的地まで行くバスが少なく乗換が必要な上、待ち時間も長い（10件）
- 時間帯により頻度が違うので、一定の間隔でバスが来るようにしてほしい（10件）
- バスが遅れることが多い（7件）

※同じような内容で複数の指摘がある中から特徴的なものを抜粋

※西部の全回答者数は730



# バスの満足度（東部）



バスのサービス項目別の満足度（東部）

# バスの具体的な不満内容（東部）

- 便数が少ない上に、JR岩徳線との乗り継ぎも悪い（20件）
- 屋根や椅子のあるバス停が少ない（16件）
- 昼間の便数が少ない（10件）
- 経由地が多く、乗車時間が長い（6件）



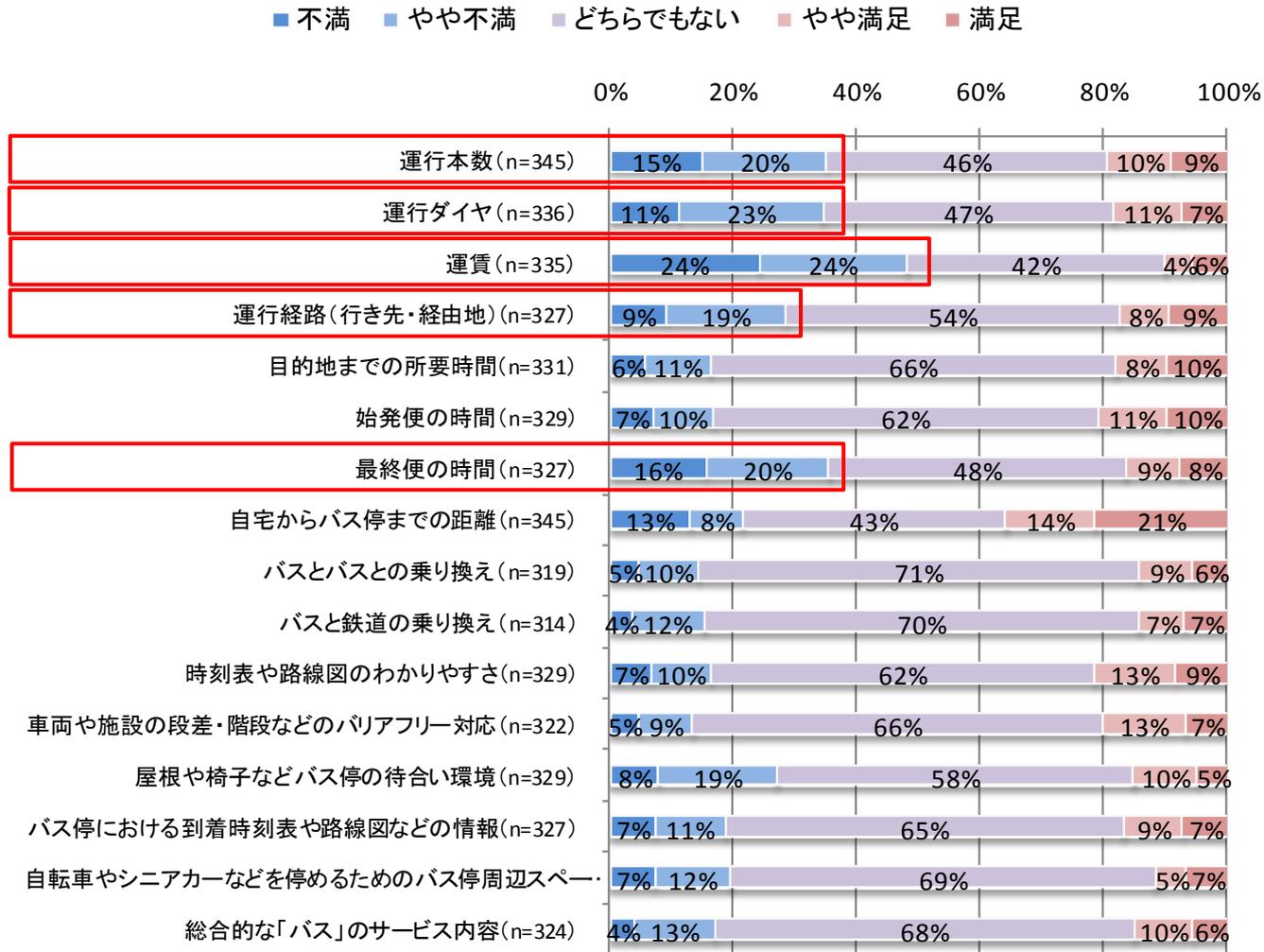
ゆめプラザ熊毛・切山・山田・久保団地 → (下高) → 下松駅前

始発	山田	ゆめプラザ熊毛	ゆめプラザ熊毛	切山	山田	ゆめプラザ熊毛	切山	ゆめプラザ熊毛	久保団地	切山
ゆめプラザ熊毛	720	830				1110		1520		
梶見台団地下	721	831						1521		
高水駅前	722	832				1112		1522		
原	723	833				1113		1523		
西原	724	834				1114		1524		
呼坂口	725	835				1115		1525		
呼坂大江	726	836				1116		1526		
野	727	837				1117		1527		
清光台入口	727	837				1117		1527		
遠見	728	838				1118		1528		
断想								1528		
夢ヶ丘三丁目								1530		
夢ヶ丘二丁目								1531		
埴	730	840				1120		1533		
埴	731	841				1121		1534		
埴								1709		
久保団地四丁目上								1710		
久保団地三丁目								1711		
東小								1818		
切山上			855	1005			1250		1820	
切山			857	1007			1252		1822	
切山中			859	1009			1254		1822	
山田	630									
山田	631									
山田	632									
久保団地二丁目	633									
久保団地四丁目	634	734	844	901	1011	1124	1256	1537	1712	1824
久保団地二丁目	635	735	845			1125		1538		
山田	636	736	846			1126		1539		
久保駅前				903	1013		1258		1714	1826
二ノ橋				904	1014		1259		1715	1827
久保市	638			906	1016		1301		1829	
久保出張所前	639			907	1017		1302		1830	
川原地	640			908	1018		1303		1719	1831
北河内		737	847			1127		1540		
青葉台団地入口		740	850			1130		1543		
岡ノ原	641	741	851	909	1019	1131	1304	1544	1720	1832
久保出全	642	742	852	910	1020	1132	1305	1545	1721	1833
中	643	743	853	911	1021	1133	1306	1546	1722	1834
下松高校入口	644	744	854	912	1022	1134	1307	1547	1723	1835
森	646	746	856	914	1024	1136	1309	1549	1725	1837
下松市役所前	647	747	857	915	1025	1137	1310	1550	1726	1838
大手町	648	748	858	916	1026	1138	1311	1551	1727	1839
中	650	750	900	918	1028	1140	1313	1553	1729	1841
高砂町	651	751	901	919	1029	1141	1314	1554	1730	1842
下松駅前	652	752	902	920	1030	1142	1315	1555	1731	1843

※同じような内容で複数の指摘がある中から特徴的なものを抜粋

※東部の全回答者数は417

# バスの満足度（北部）



バスのサービス項目別の満足度（北部）

# バスの具体的な不満内容(北部)

- 運賃が高い (68件)
- 運行本数が少ない (特に昼間) (52件)
- 最終便の時間が早い (31件)
- 鹿野から徳山への路線で、須々万経由の便を増やしてほしい (20件)

※同じような内容で複数の指摘がある中から特徴的なものを抜粋

※北部の全回答者数は571

鹿野方面の代表的なバス停間の運賃

単位：円

	鹿野	大向	大道理	間上	土井橋	新南陽 駅通
大向	410					
大道理	710	410				
間上	980	690	390			
土井橋	1110	830	560	260		
新南陽 駅通	1130	870	600	300	170	
徳山駅前	1160	1050	790	510	270	250



防長バス通過予定時刻表

コアプラザかの 平成23年11月1日改正

時刻	経由	行先
7:08	新南陽駅前	徳山駅前
8:08	新南陽駅前	徳山駅前
9:28	新南陽駅前	徳山駅前
11:08	新南陽駅前	徳山駅前
12:43	新南陽駅前	徳山駅前
13:58	新南陽駅前	徳山駅前
※ 15:33	新南陽駅前	徳山駅前
※ 16:13	新南陽駅前	徳山駅前
※ 17:33	新南陽駅前	徳山駅前

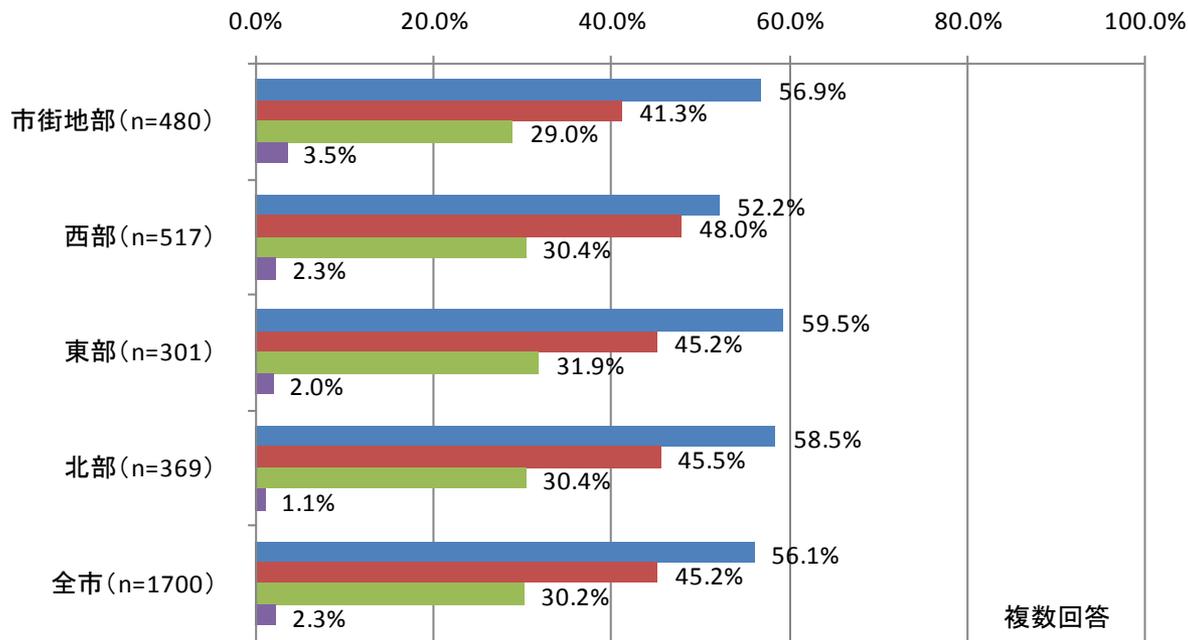
行先・経由等お間違えのないようご注意ください。  
交通事情等で遅延する事がありますのでご了承願います。

※印：日祝日及び12月29日～1月3日の間運休

防長交通圏南営業所 TEL0833-43-2200

# 動機づけ資料で興味を持った記事

■ 周南市路線バスのはなし ■ 高齢者の交通事故のはなし ■ 環境への影響のはなし ■ その他



複数回答

## 周南市の公共交通について

### 考えてみませんか?

#### 周南市の路線バスのはなし

市内を運行する路線バスの利用者は平成4年度から平成26年度までの間で約1/4に減少しました

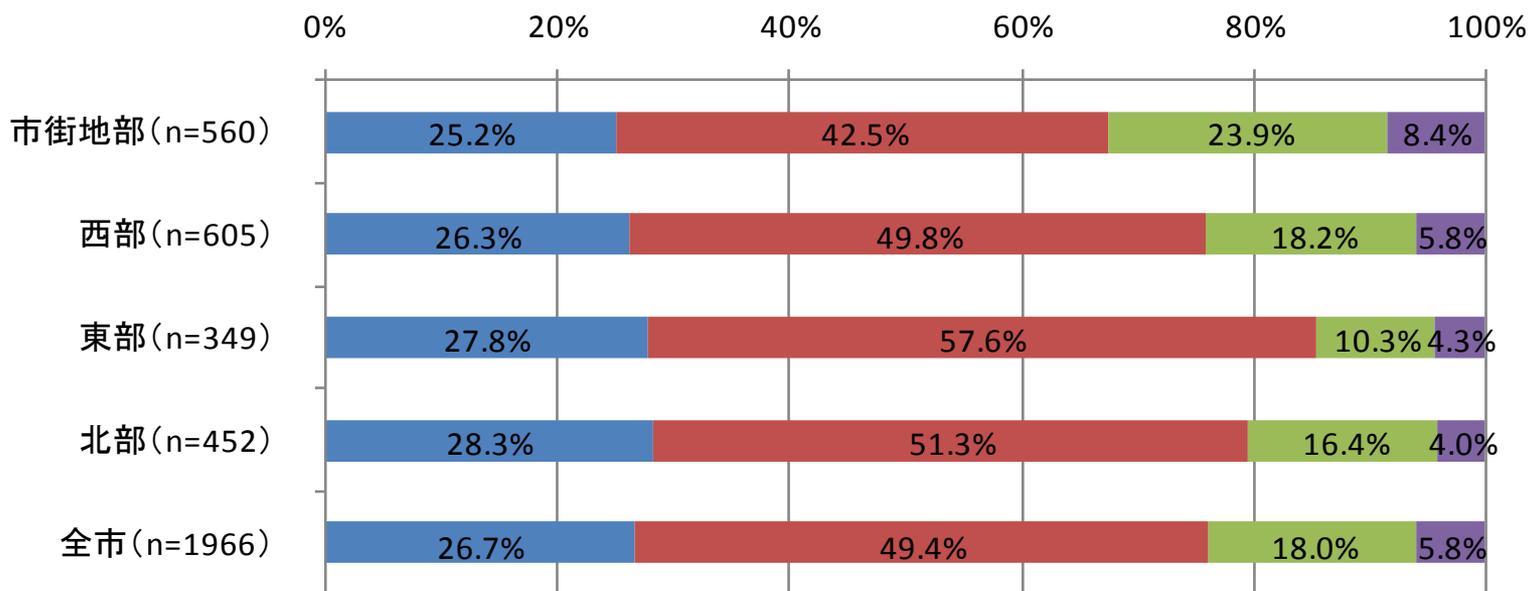
利用者が減ると、交通事業者の収入が減り、地域の路線バスを維持するのが難しくなります…。  
でも、路線バスなどの公共交通は、マイカーを自由に利用できない人（高齢者や児童・生徒など）が生活する上で、とても大切なものなのです。

地域の公共交通を知り、  
将来に残す為に  
たまにはバスなどの公共交通を  
利用してみませんか?

# 今後のバス利用意向

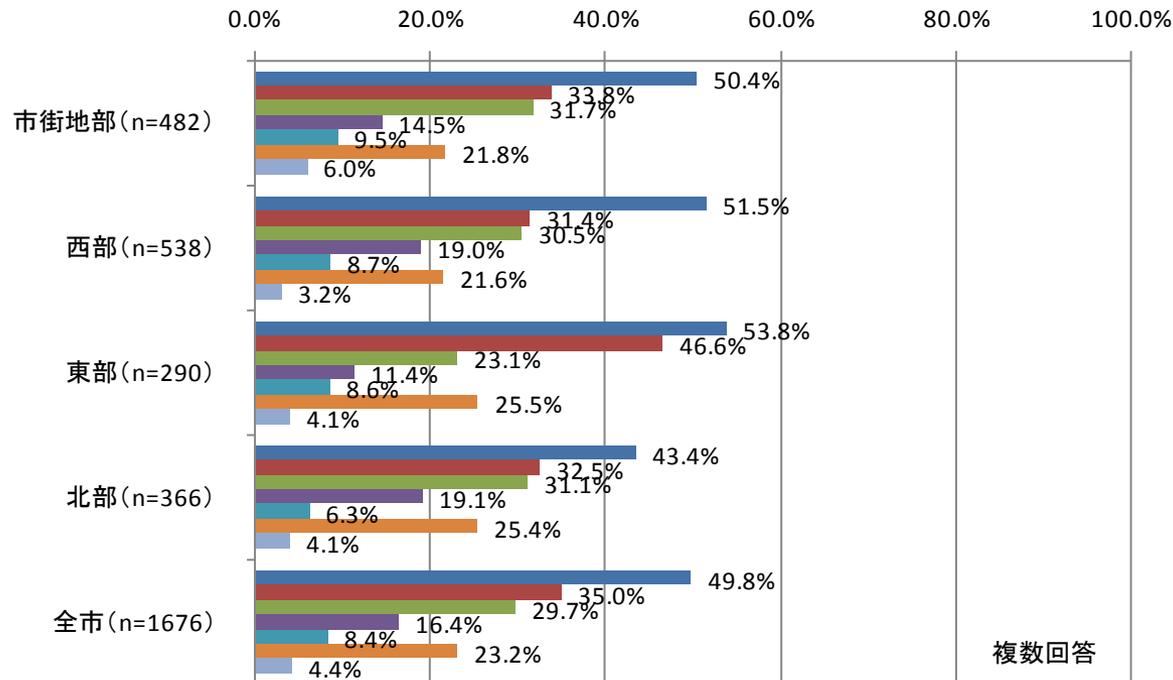
28

- 今まで利用していなかったが、今後も利用するつもりはない
- 今まで利用していなかったが、今後は利用しようと思う
- 今まで利用していたが、今後もこれまで通り利用しようと思う
- 今まで利用していたが、今後はこれまで以上に利用しようと思う



# 乗継を行う上で重視するもの

- 乗継便の情報を示した時刻表などを用意する
- 現状よりも便数を増やす
- ICカードを導入し、小銭の両替等を不要とする
- 乗継時に段差がないようバリアフリーなプラットホームを整備する
- 空調の効いた快適な待合施設を整備する
- 乗継拠点周辺で待ち時間を有効活用できる施設(スーパー・コンビニ等)を誘致する
- その他

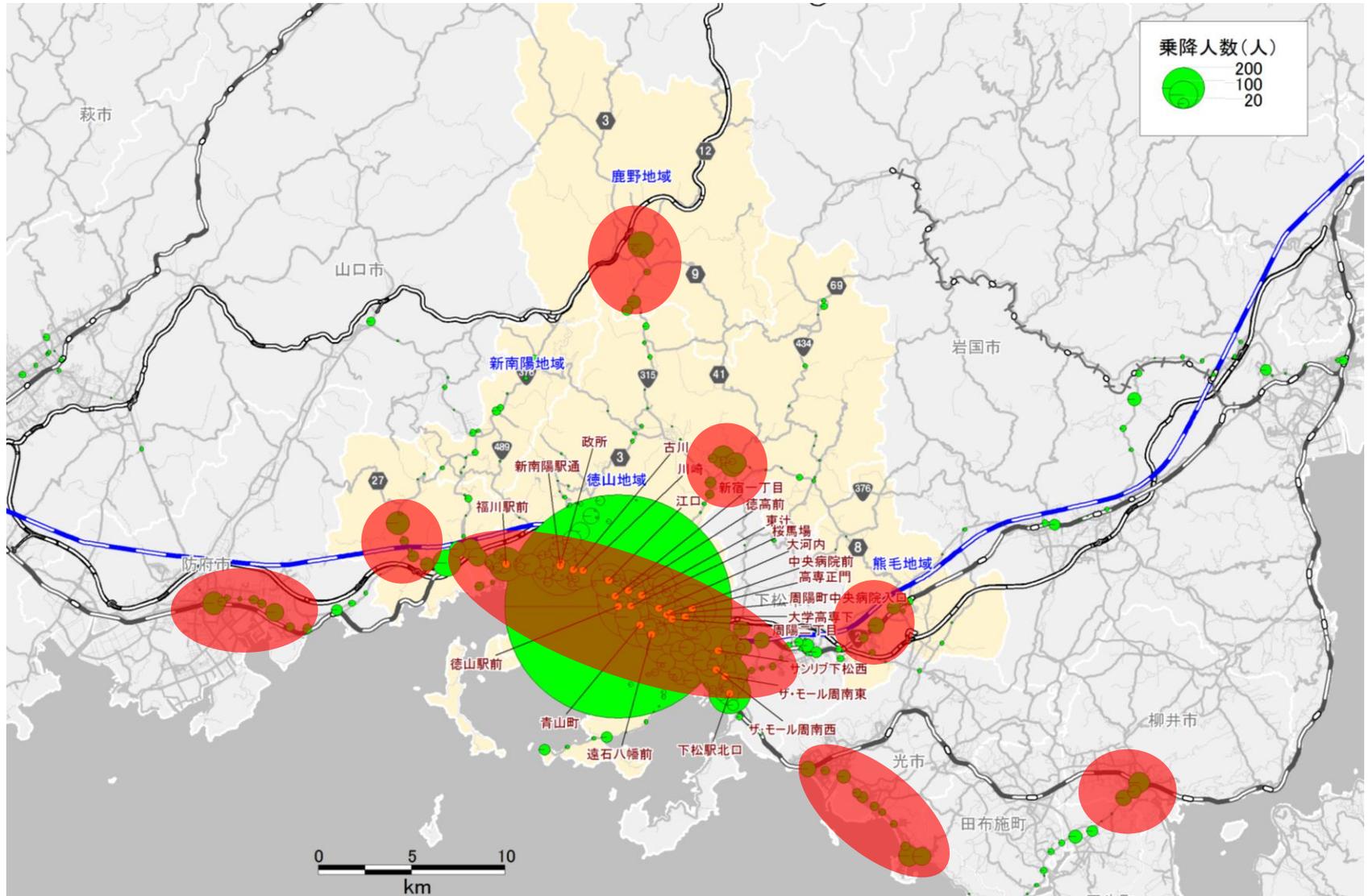


# 路線バス利用実態整理

平成26年6月に防長交通(株)が周南市に関する路線で実施した利用実態調査結果を整理し、周南市における路線バスの利用実態を“見える化”



# 乗降者の分布 (H26年度)



※運賃区界単位の乗降データであり、“指定停留所”、“普通停留所”における乗降数は前後の区界停留所に合算されている

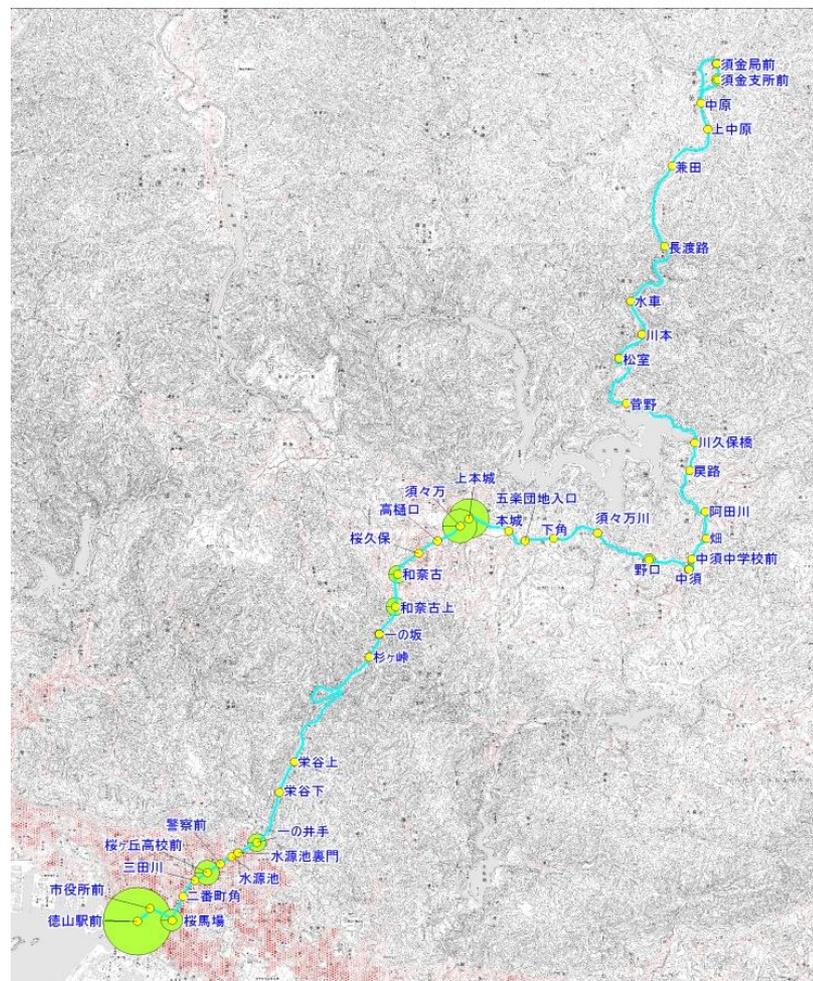
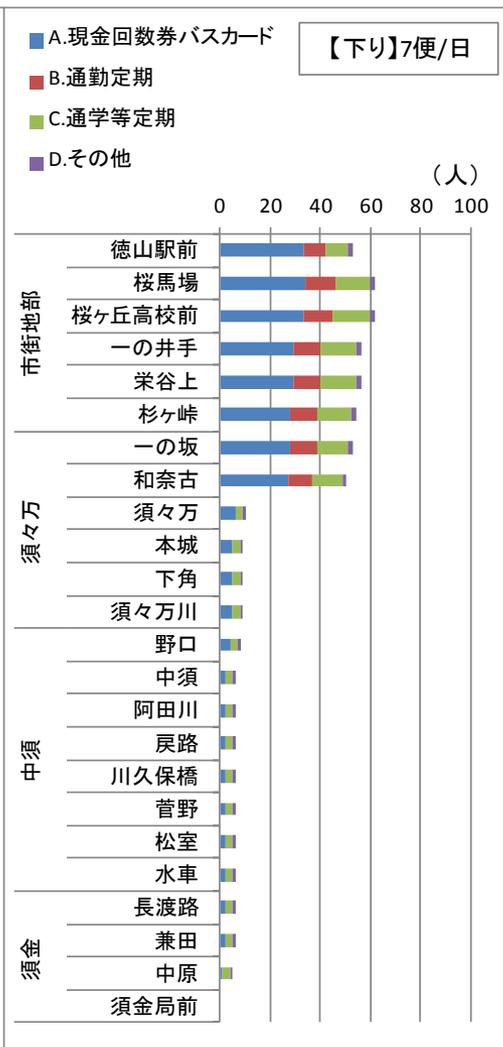
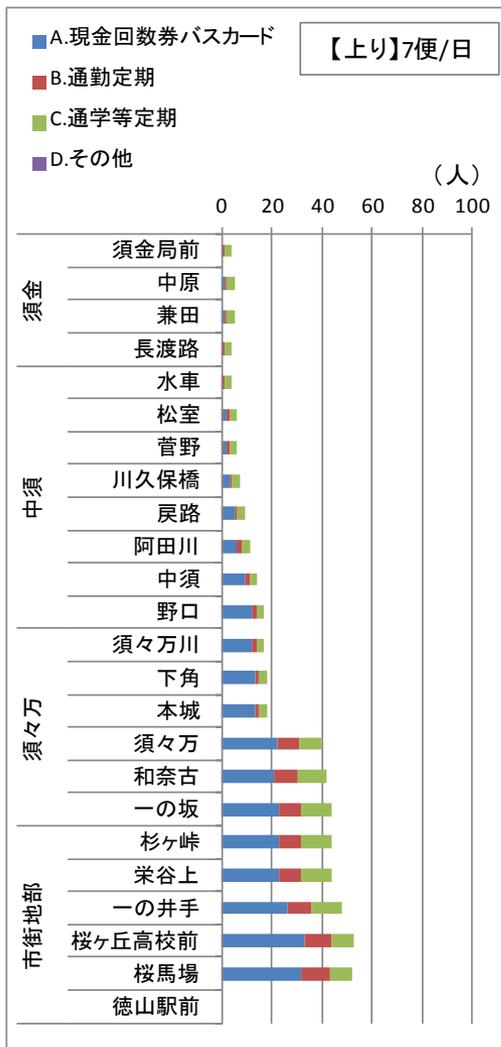
# 都市・地域間の利用実態（H26年度）

32

降車 \ 乗車	市街地部	西部	東部	北部	下松市・ 光市	岩国市	柳井市・ 平生町・ 田布施町	防府市・ 山口市	計
市街地部	<b>2,829</b> 41.8%	<b>495</b> 7.3%	<b>43</b> 0.6%	<b>180</b> 2.7%	<b>501</b> 7.4%	<b>3</b> 0.0%	<b>5</b> 0.1%	<b>11</b> 0.2%	<b>4,067</b> 60.1%
西部	<b>543</b> 8.0%	<b>523</b> 7.7%	<b>0</b> 0.0%	<b>40</b> 0.6%	<b>3</b> 0.0%	<b>0</b> 0.0%	<b>0</b> 0.0%	<b>13</b> 0.2%	<b>1,122</b> 16.6%
東部	<b>29</b> 0.4%	<b>0</b> 0.0%	<b>9</b> 0.1%	<b>0</b> 0.0%	<b>21</b> 0.3%	<b>3</b> 0.0%	<b>0</b> 0.0%	<b>0</b> 0.0%	<b>62</b> 0.9%
北部	<b>145</b> 2.1%	<b>43</b> 0.6%	<b>0</b> 0.0%	<b>31</b> 0.5%	<b>0</b> 0.0%	<b>0</b> 0.0%	<b>0</b> 0.0%	<b>0</b> 0.0%	<b>180</b> 2.7%
下松市・光市	<b>593</b> 8.8%	<b>5</b> 0.1%	<b>21</b> 0.3%	<b>0</b> 0.0%	<b>321</b> 4.7%	<b>1</b> 0.0%	<b>47</b> 0.7%	<b>1</b> 0.0%	<b>989</b> 14.6%
岩国市	<b>2</b> 0.0%	<b>0</b> 0.0%	<b>1</b> 0.0%	<b>0</b> 0.0%	<b>3</b> 0.0%	<b>61</b> 0.9%	<b>0</b> 0.0%	<b>0</b> 0.0%	<b>67</b> 1.0%
柳井市・平生町・ 田布施町	<b>3</b> 0.0%	<b>0</b> 0.0%	<b>0</b> 0.0%	<b>0</b> 0.0%	<b>37</b> 0.5%	<b>0</b> 0.0%	<b>52</b> 0.8%	<b>0</b> 0.0%	<b>92</b> 1.4%
防府市・山口市	<b>12</b> 0.2%	<b>5</b> 0.1%	<b>0</b> 0.0%	<b>0</b> 0.0%	<b>1</b> 0.0%	<b>0</b> 0.0%	<b>0</b> 0.0%	<b>132</b> 2.0%	<b>150</b> 2.2%
計	<b>4,156</b> 61.4%	<b>1,071</b> 15.8%	<b>74</b> 1.1%	<b>251</b> 3.7%	<b>887</b> 13.1%	<b>68</b> 1.0%	<b>104</b> 1.5%	<b>157</b> 2.3%	<b>6,768</b> 100.0%

⇒詳細は別紙参照

# 周辺部の利用実態の一例（須金方面）



# 運行事業者の声

- 市街地部で渋滞に巻き込まれ、ダイヤ通りの運行が難しくなっている
- より便利で無駄の少ない運行を実現するためには交通結節点を整備する必要があるが、そのためには行政を始めとした関係主体の協力が必要である
- 便数を増やすなど、サービスを上げることも必要だが、その分利用して戴かなければ企業として負担が大きい
- 運転士のなり手がおらず、慢性的に運転士不足の状況で、運行できるバスの便数に限りがある

# 考察

35

- 多くの利用が見られ、幹線的な役割を担っている路線は次の通り
  - ・旧新南陽市街方面～旧徳山市街～熊毛・下松方面（東西）
  - ・須々万～旧徳山市街（南北）
  - ・鹿野～大道理～旧新南陽市街・旧徳山市街（南北）
- 須金方面、四熊・中野方面、矢櫃方面、和田方面など、周辺部では利用が少なく、バス車両による運行が非効率になっている区間も存在



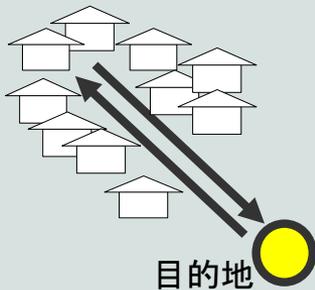
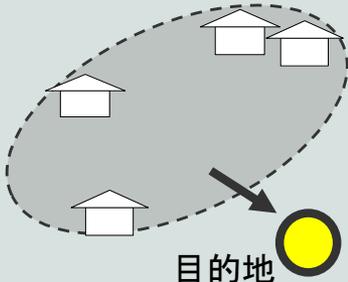
# 末端の公共交通サービスの多様な選択肢

36

車両	イメージ	適した条件等
大型バス 中型バス ※定員60～80人程度		・居住密度が高く、通勤・通学等を含め多くの需要が見込める路線（都市近郊の団地等） ※十分な道路幅員や折り返し地点の転回場が必要
小型バス ※定員30人程度		・居住密度がやや高く、一定の需要を見込める路線 ※十分な道路幅員や折り返し地点の転回場が必要
ジャンボタクシー ※定員10人程度		・中山間部等居住密度が低く、多くの需要が望めない路線 ※ある程度狭あいな道路でも運行が可能
セダン型タクシー ※定員4人程度		

# 末端の公共交通サービスの多様な選択肢

37

路線形態		イメージ	適した条件等
定路線運行	往復路線		<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の中心部への道路沿いに居住地が集中する地区</li> </ul>
	循環路線		<ul style="list-style-type: none"> <li>・周回道路がある団地</li> <li>・主な目的施設が離れて立地する市街地部（市街地循環）</li> </ul> <p>※乗車時間を考えると、1周30分程度以内での路線設定が望ましい</p>
区域運行 (デマンド)			<ul style="list-style-type: none"> <li>・居住が広範囲にわたり低密度な地区</li> <li>・中山間部等、複数に枝分かれした谷筋沿いに低密度な居住が見られる地区</li> </ul>

# バス等利用実態整理

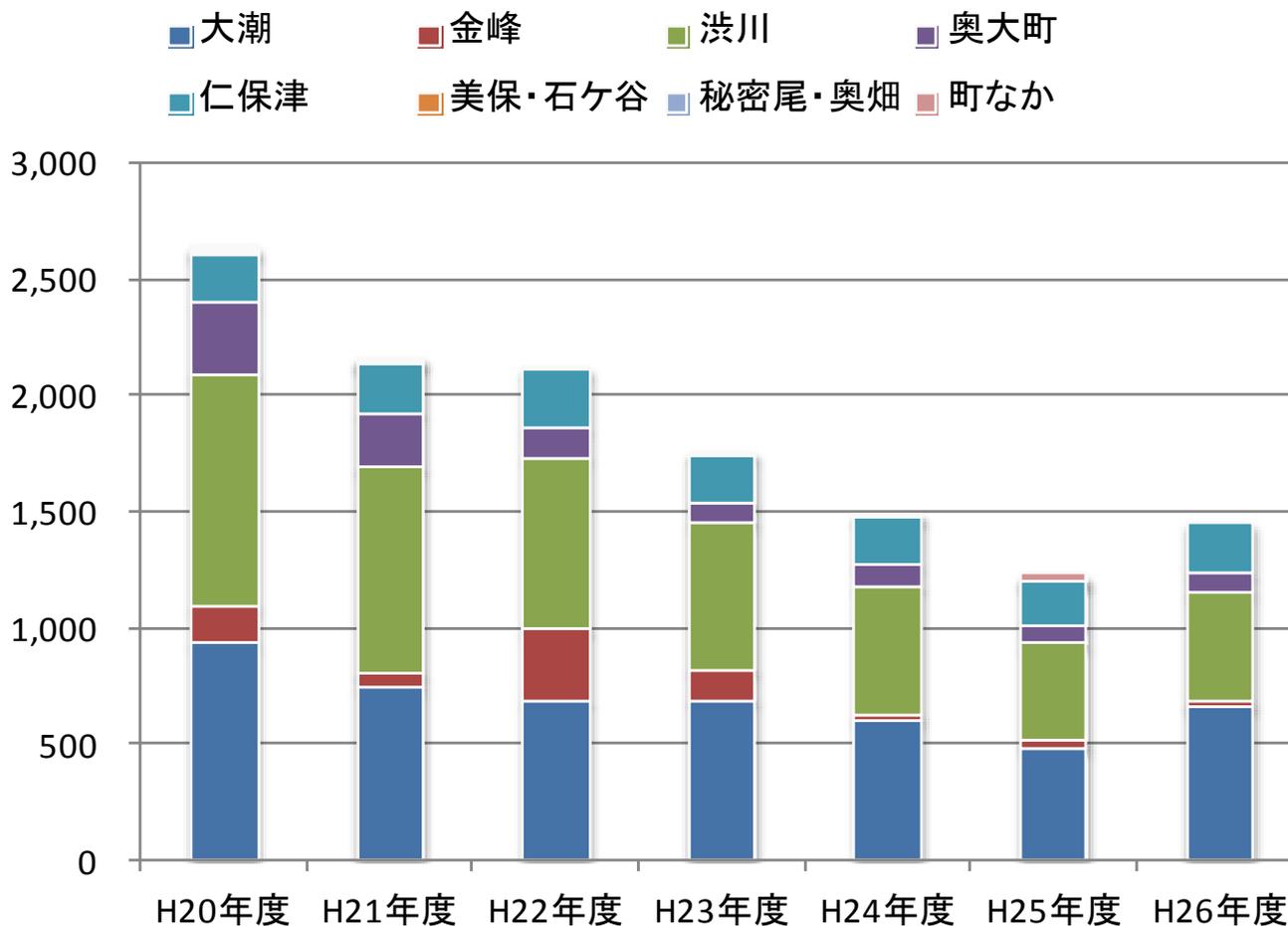
## ②ふれあい号利用実態整理

鹿野地域のデマンド型乗合タクシー“ふれあい号”の利用実績データを整理し、ふれあい号の利用実態を“見える化”



# ふれあい号の利用者数の推移

39



# ふれあい号の利用実態

年齢	項目	エリア							
		大潮	金峰	渋川	奥大町	仁保津	美保・石ヶ谷	秘密尾・奥畑	町なか
～64歳	人口	196	317	26	13	164	39	2	1034
	利用経験あり(※1)	4	0	2	0	0	0	1	0
	1年以内で利用あり(※2)	1	0	3	0	0	0	0	0
	1年以内で高頻度利用あり(※3)	0	0	1	0	0	0	0	0
	利用経験率	2.0%	0.0%	7.7%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%
	1年以内利用率	0.5%	0.0%	11.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	1年以内高頻度利用率	0.0%	0.0%	3.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
65～74歳	人口	89	153	22	12	67	17	4	243
	利用経験あり(※1)	5	3	1	1	1	1	0	1
	1年以内で利用あり(※2)	1	1	0	2	1	0	0	0
	1年以内で高頻度利用あり(※3)	0	0	0	0	1	0	0	0
	利用経験率	5.6%	2.0%	4.5%	8.3%	1.5%	5.9%	0.0%	0.4%
	1年以内利用率	1.1%	0.7%	0.0%	16.7%	1.5%	0.0%	0.0%	0.0%
	1年以内高頻度利用率	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.5%	0.0%	0.0%	0.0%
75歳～	人口	242	160	44	20	124	33	7	299
	利用経験あり(※1)	35	15	16	11	15	4	2	12
	1年以内で利用あり(※2)	16	4	12	3	5	0	0	0
	1年以内で高頻度利用あり(※3)	4	0	2	0	0	0	0	0
	利用経験率	14.5%	9.4%	36.4%	55.0%	12.1%	12.1%	28.6%	4.0%
	1年以内利用率	6.6%	2.5%	27.3%	15.0%	4.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	1年以内高頻度利用率	1.7%	0.0%	4.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
全年齢 (年齢不明を含む)	人口	527	630	92	45	355	89	13	1576
	利用経験あり(※1)	44	18	19	12	16	5	3	13
	1年以内で利用あり(※2)	21	5	16	7	8	0	0	0
	1年以内で高頻度利用あり(※3)	4	0	3	0	1	0	0	0
	利用経験率	8.3%	2.9%	20.7%	26.7%	4.5%	5.6%	23.1%	0.8%
	1年以内利用率	4.0%	0.8%	17.4%	15.6%	2.3%	0.0%	0.0%	0.0%
	1年以内高頻度利用率	0.8%	0.0%	3.3%	0.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.0%

※1 これまでの利用者から、物故者及び転居者等を除いた人の数

※2 過去1年(平成26年9月1日～平成27年8月31日)の間で少なくとも1回利用があった人の数

※3 過去1年(平成26年9月1日～平成27年8月31日)の間で48回(4回/月)以上利用があった人の数

# 運行事業者の声

41

- 車両を2台（ジャンボ1台、セダン1台）用意しているが、道路環境等の関係で、ジャンボはほとんど稼働していない
- 昨年度の見直しでタイヤが改善され、利用者が回復傾向
- 人口減少の影響もあると思うが、ふれあい号の導入以降、タクシー事業の利用が減っている

# 考察

- 利用が一部の高頻度利用者（主に75歳以上の高齢者）に限定されており、その人の生活スタイルの変化に伴い、各エリアの利用者数が大きく増減
- ほとんど利用したことのない人も多く、地域の生活交通として十分に認知されていない可能性あり
- 運行にあたっては効率性に配慮しつつ、地域のタクシー事業との両立の道を探る必要がある

43

# 周南市の公共交通の課題

# 利用環境の向上

44

- バス待ち時の身体的・精神的負担の軽減、不安の解消
- わかりやすい路線図や時刻表、のりば案内等、情報提供の改善
- 運賃に対する負担感を軽減する運賃施策の導入
- ダイアの遅れの改善による信頼性の回復
- 鉄道（新幹線を含む）や航路とバス等との乗継利便性の向上
- バスとバス、バスと乗合タクシー等との乗継利便性の向上
- 高齢化等を踏まえたバリアフリー化の推進

# 公共交通を守り・育てる体制の構築

- 市民の「公共交通を守り・育てる意識」の醸成と新規利用者の掘り起し
- 道路管理者、警察、目的地となる沿線の医療機関や商業施設等、関係者間の連携の強化
- 公共交通を中心としたまちづくりへの転換（集約型都市構造の実現に向けた取組をはじめ、福祉・観光等の周辺施策や施設整備との連携）
- 地域が主体となった移動手段確保の取組へのサポート体制の強化
- 公共交通の運行を維持するためのサポート体制の強化

# 便利で持続可能な公共交通網の構築

46

- “まちのすがた”に合わせた路線の見直し（中心市街地の魅力を高める公共交通サービスの実現、利用の少ない区間のフィーダー化等）
- 幹線機能の強化（運行頻度の強化、運行間隔の調整等）
- 利用者の待合機能、車両・乗務員の待機機能等、機能性の高い交通結節点の整備

47

# 計画の基本方針・目標

# 計画の基本方針・目標

## ＜基本方針＞

関係者が連携し、安心して利用できる使いやすい公共交通サービスを実現する

## ＜目標＞

- ①初めての人でも使える利用環境の実現
- ②関係者の連携による公共交通を中心としたまちづくりの実現
- ③便利で持続可能な公共交通サービスの提供