

周南市の路線バス再編の方向性について

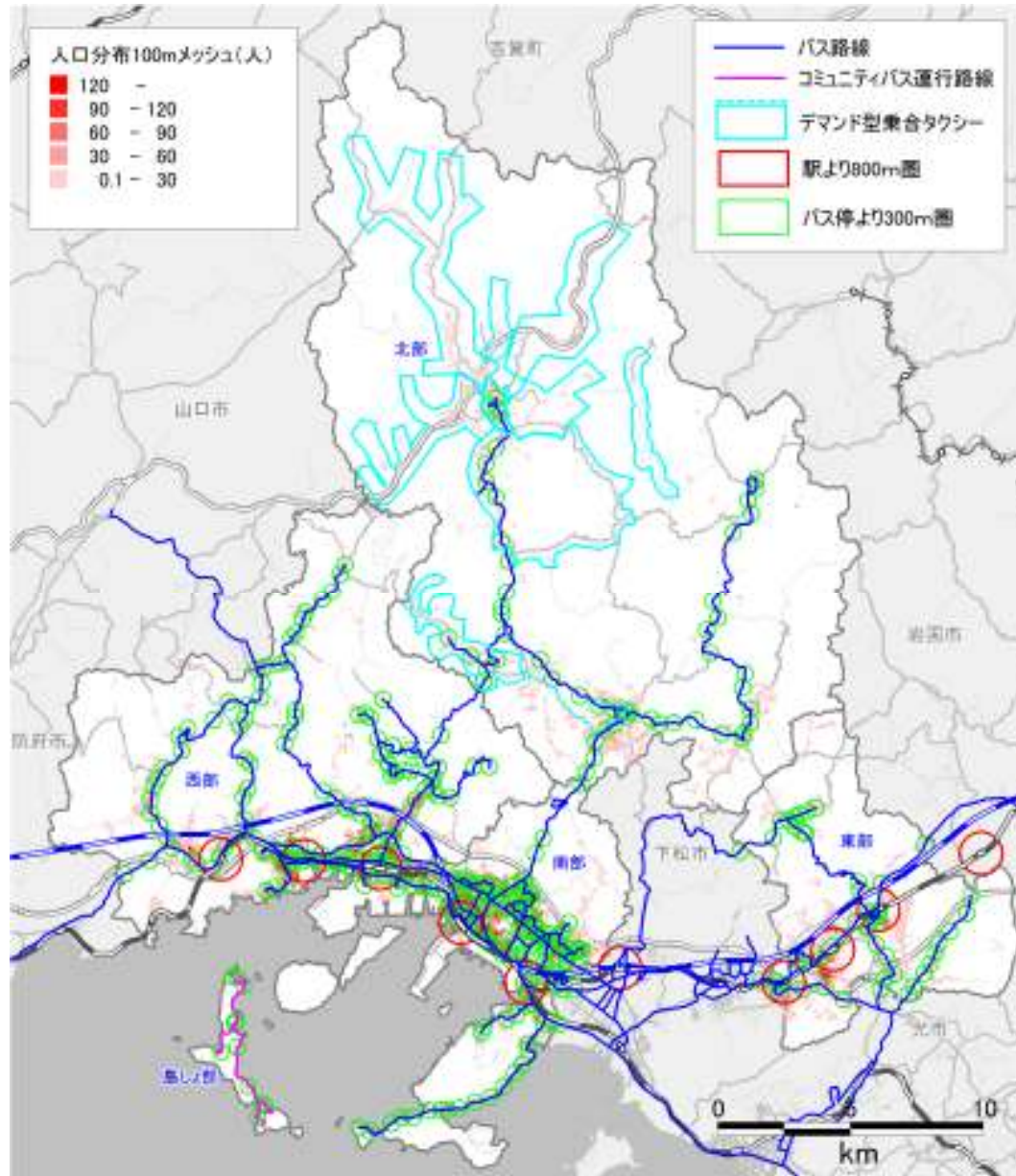
2

路線バスの現状

バス等の路線設定と人口分布

※H27年6月時点

3



- 北部は利用圏外に分散的に人口が分布
- 東部は国道沿線の団地にバスが乗り入っていない場合が多く、利用圏外に多くの人口が分布



市街地周辺の路線重複状況

※H27年6月時点

4



- 幹線・支線の区別があまり無く、ほとんどの路線が徳山駅まで運行
- 新南陽～徳山間などは多くの路線が重複して運行

周辺部の沿線環境

5



主要な交通結節点の待合環境

6

ゆめプラザ熊毛



新南陽駅前



須々万中心部（高樋口）



コアプラザかの



各区間の運行便数

※H27年6月時点

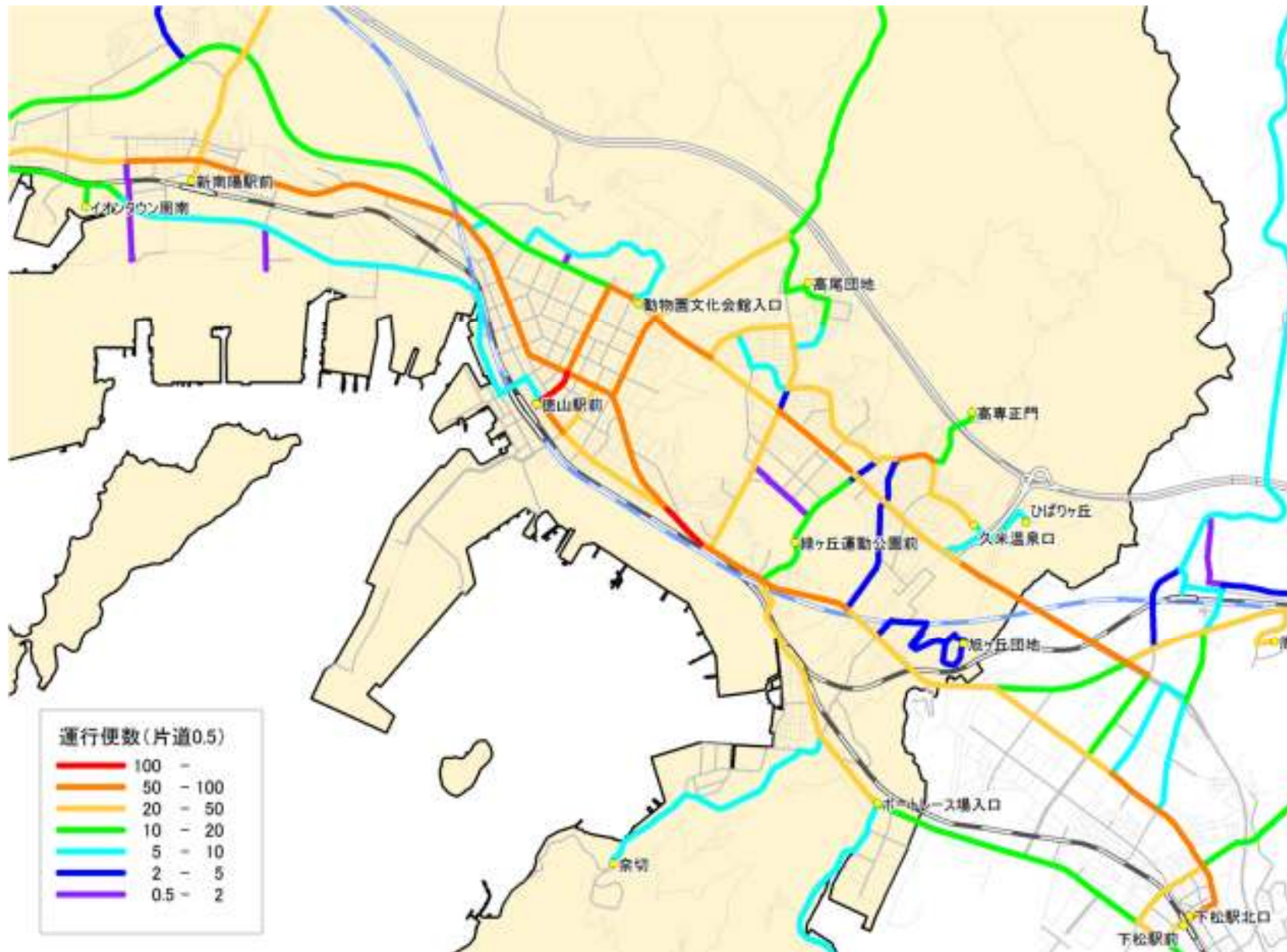
7



各区間の運行便数（市街地拡大）

※H27年6月時点

8



運行便数とおおよその運行間隔

※H27年6月時点

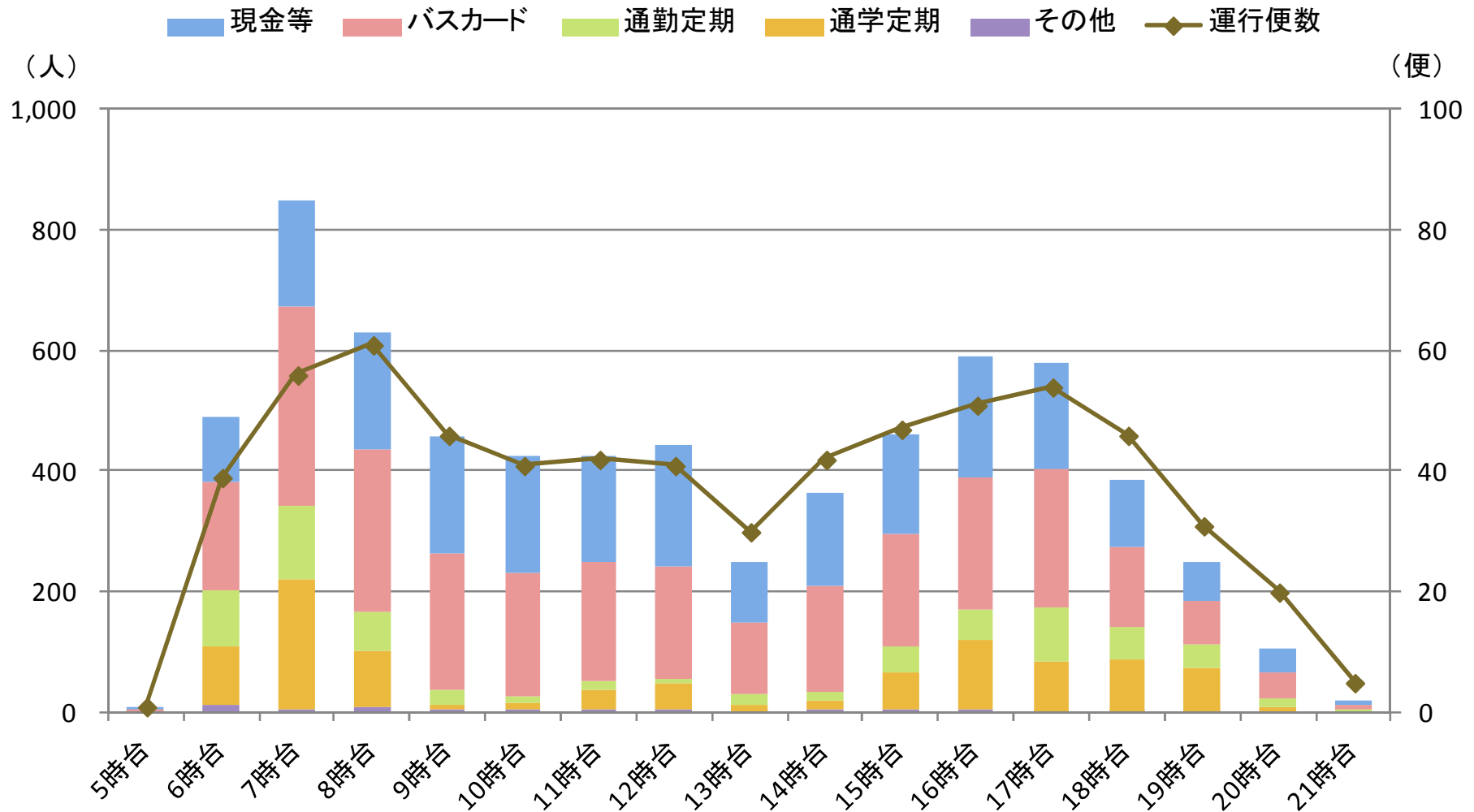
9

- 周南市内のバスの運行時間帯は、概ね6時台～20時台（起点発時刻）の15時間程度
- 運行時間を15時間とした場合の1時間あたりの運行便数の目安は次の通り

平日 運行 便数	1時間あたり (目安)	運行間隔 (目安)	該当する主なバス停と平日運行便数（H28.10.1時点の時刻表より）				
			幹線部分	支線部分			
				東部	西部	南部	北部
120.0	8.0	7.5分	青山町(123.5)				
90.0	6.0	10分	新南陽駅, 駅通(87.0) 新宿三丁目(80.5) 防長交通本社前(79.0)				
60.0	4.0	15分	周陽町中央病院入口(61.0) 横浜(54.5) 動物園文化会館入口(54.0)				
45.0	3.0	20分	松保町(44.5) 戸田駅前(43.5) 福川駅前(39.5)			中央病院前 (45.0)	
30.0	2.0	30分	櫛ヶ浜駅前(30.0) 西京銀行本店前(28.0)			楠木二丁目 (26.0)	
15.0	1.0	60分	清光台入口(18.0) 須々万(15.0) コアプラザかの(13.0)	三丘温泉(12.0)	湯野温泉(15.5)	高尾団地(13.0)	
7.5	0.5	120分	南工前(10.5)	魚切(7.5)	長田海兵公園(10.0) トヤマ正門(7.0) 四熊(7.0)	秋月小前(8.5) ひばりヶ丘(8.5) 旭ヶ丘団地(8.0) 杵島(8.0) 金剛山(7.5)	須金局前(7.0)
6.0以下	-	-		自由が丘団地入 口(4.0)	和田(5.0) 矢櫃(4.0) 大谷公民館(2.0)	奈切(5.5)	

時間帯別の運行便数と利用者数

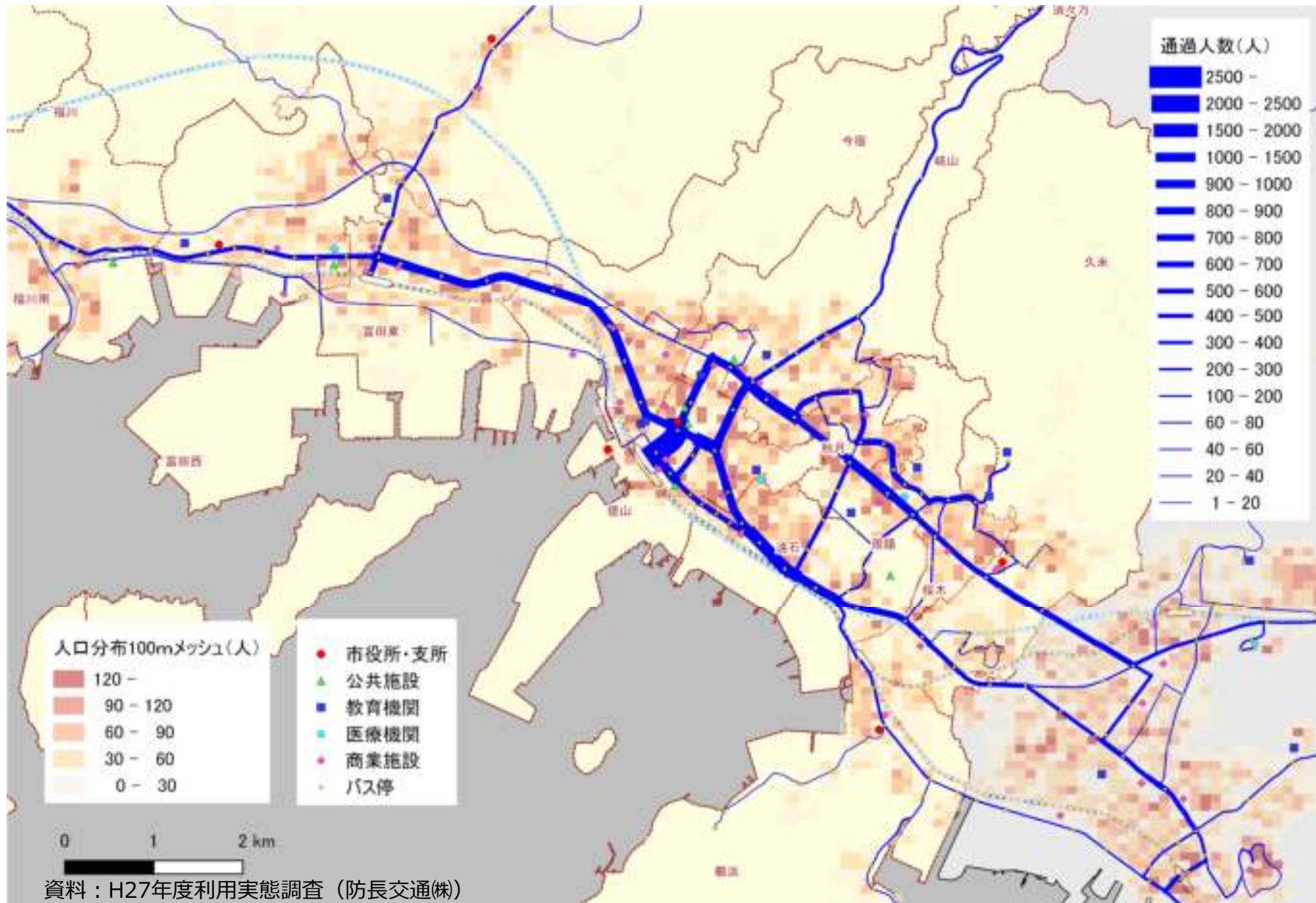
10



資料：H27年度利用実態調査（防長交通株） ※周南市に係る系統のみ

利用実態（区間別通過人数：市街地拡大）

12



資料：H27年度利用実態調査（防長交通株）

路線の収支状況 (幹線)

※H27年年度実績 (資料: 防長交通㈱)

13



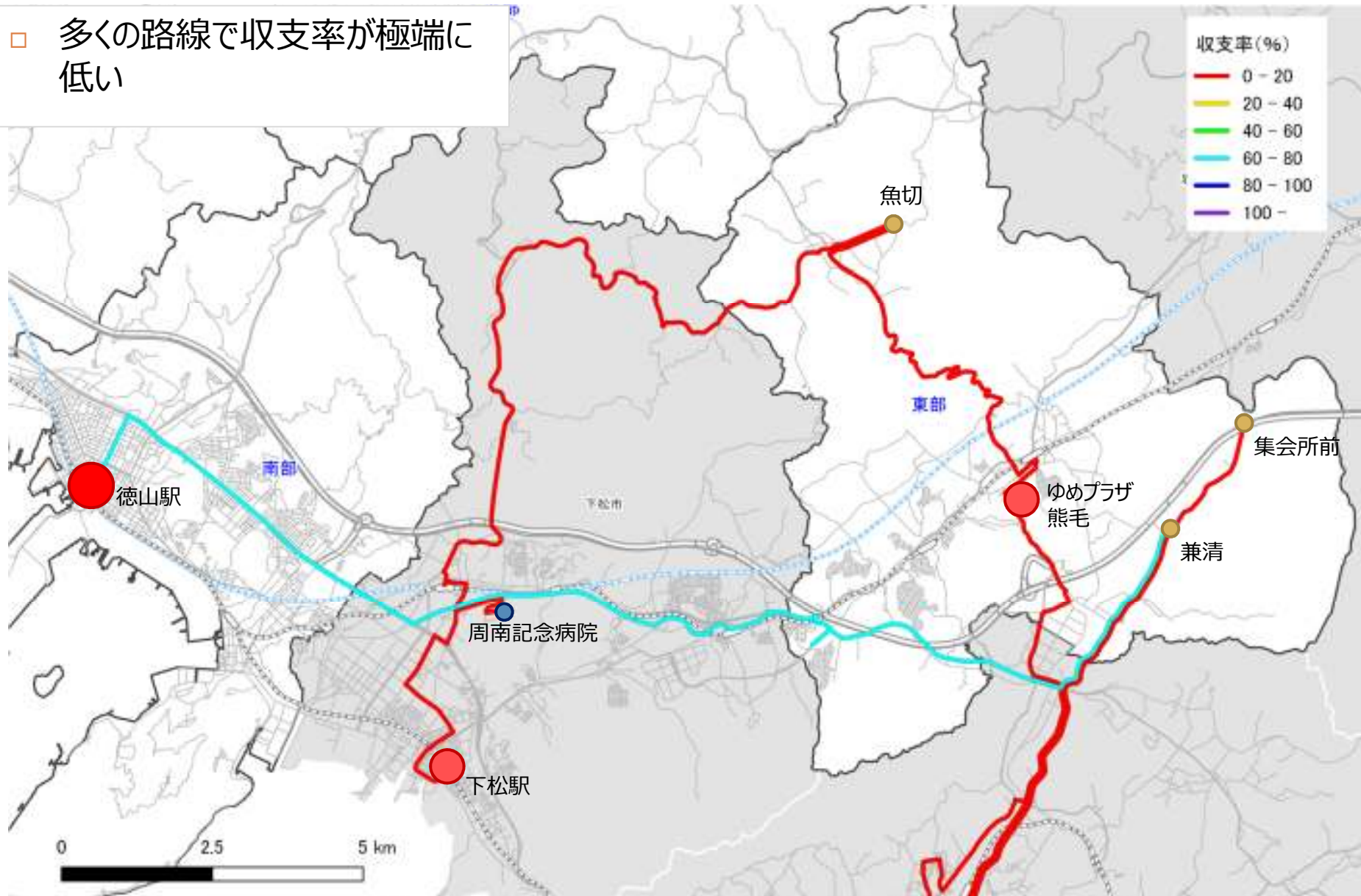
- 北部エリアへの地域間幹線は、須々万を經由する路線の収支率が比較的高い
- 下松～徳山～戸田間の地域間幹線は、複数ある路線のうち、徳山駅以西のバイパスを運行する路線や櫛ヶ浜駅を經由して下松駅に至る路線の収支率が比較的低い

路線の収支状況（支線：東部）

※H27年年度実績（資料：防長交通㈱）

14

- 多くの路線で収支率が極端に低い



路線の収支状況（支線：西部）

※H27年年度実績（資料：防長交通㈱）

15



路線の収支状況（支線：北部）

※H27年年度実績（資料：防長交通株）

17

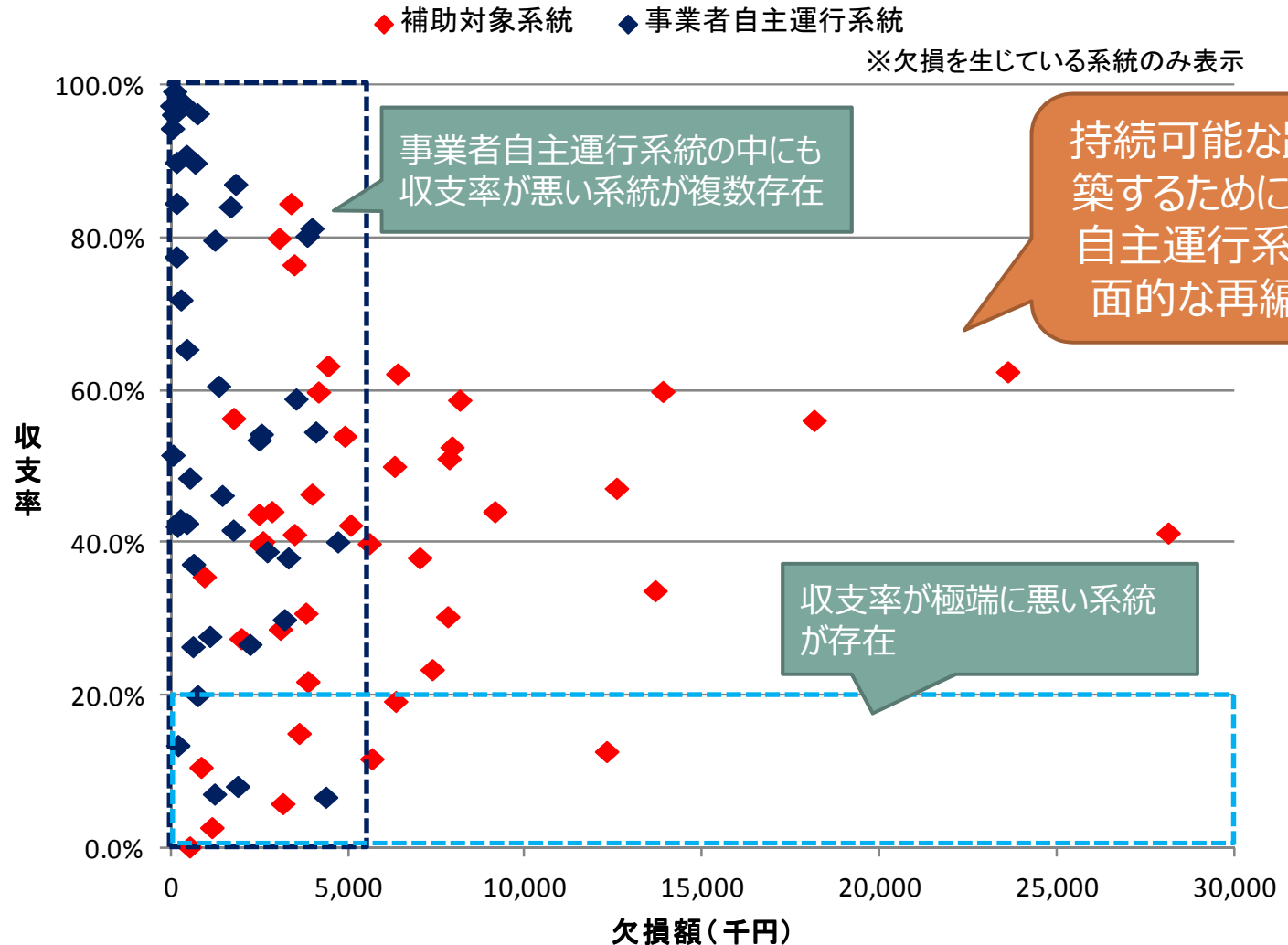
- 中須・須金方面を運行する路線は収支率が40～60%程度にとどまっている



系統ごとの収支状況

※H27年年度実績（資料：防長交通株）

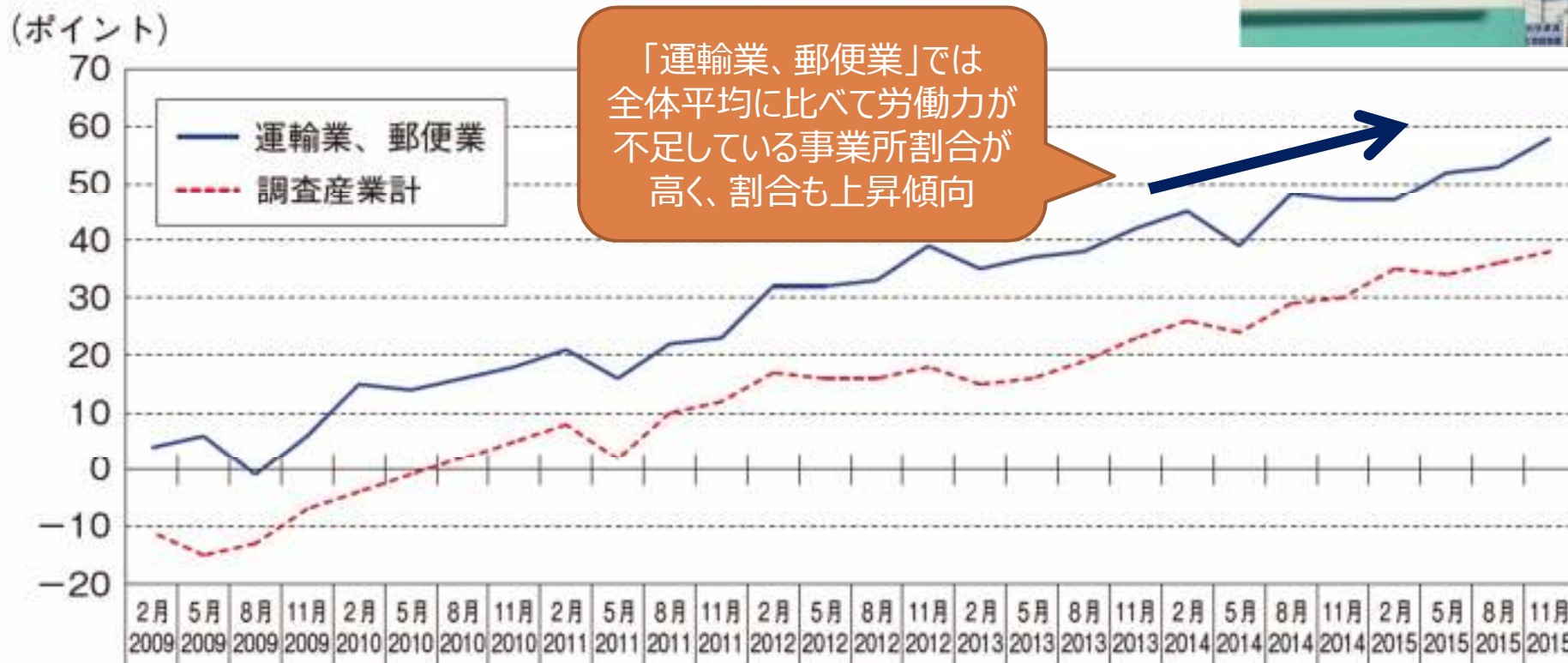
18



運行の担い手の動向



図表2-14 常用労働者の過不足判断D.I.の推移



資料：厚生労働省「労働経済動向調査」から国土交通省総合政策局作成
 ※「平成27年度交通の動向」及び「平成28年度交通施策」（国土交通省より抜粋）

労働者過不足判断D.I. = 労働者が「不足」する事業所の割合 - 労働者が「過剰」な事業所の割合

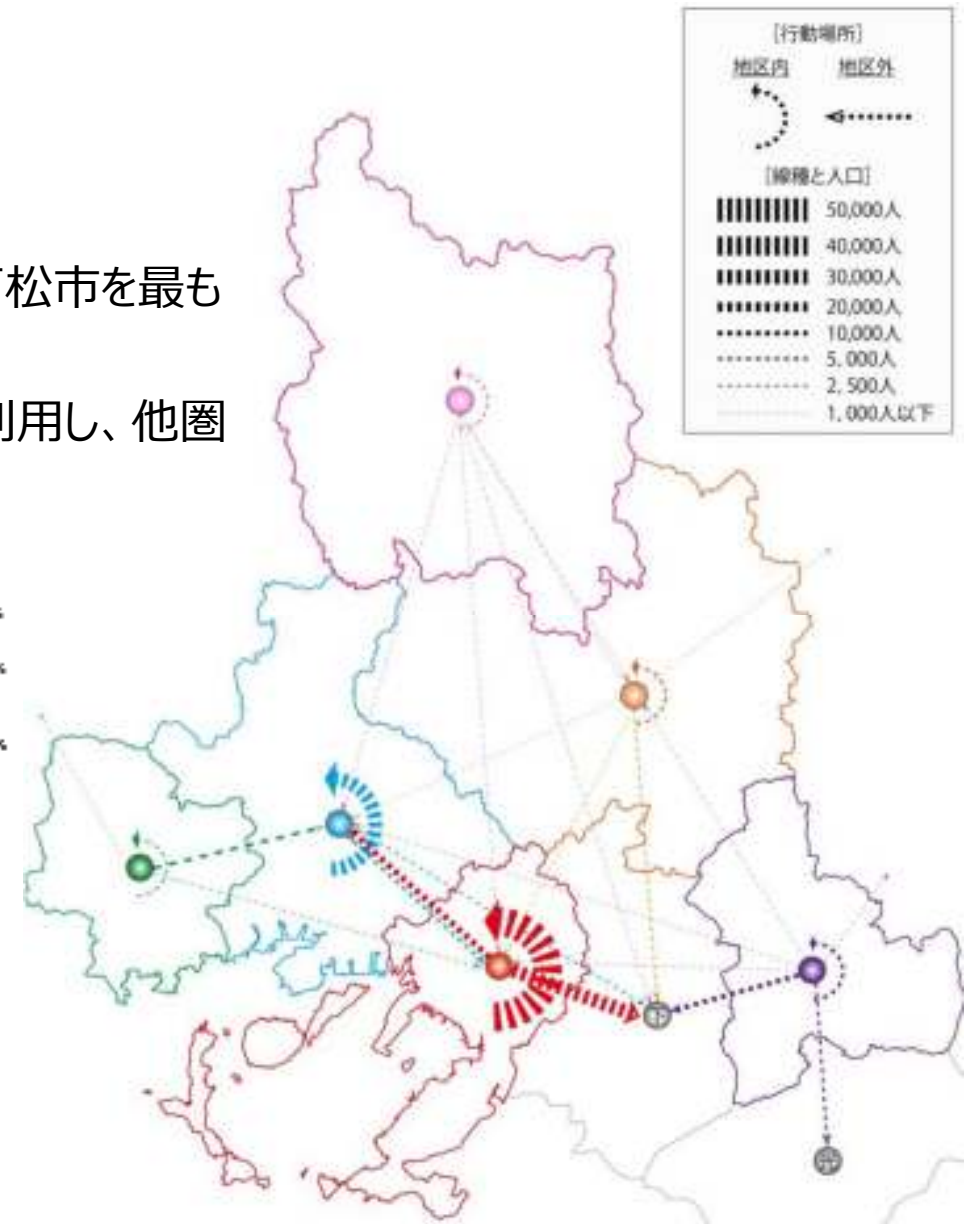
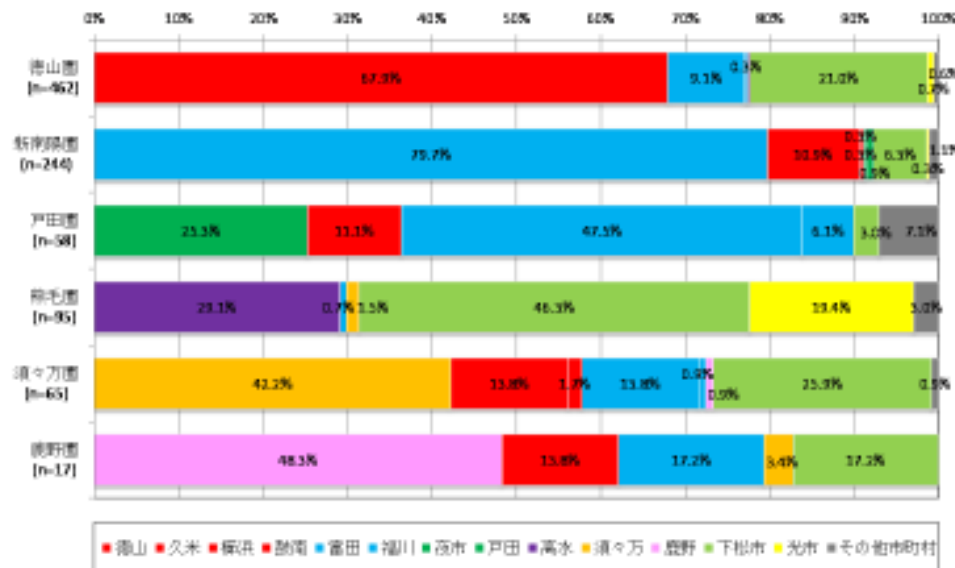
20

市民の生活実態と都市づくりの方向性

食料品・日用品の買い物

21

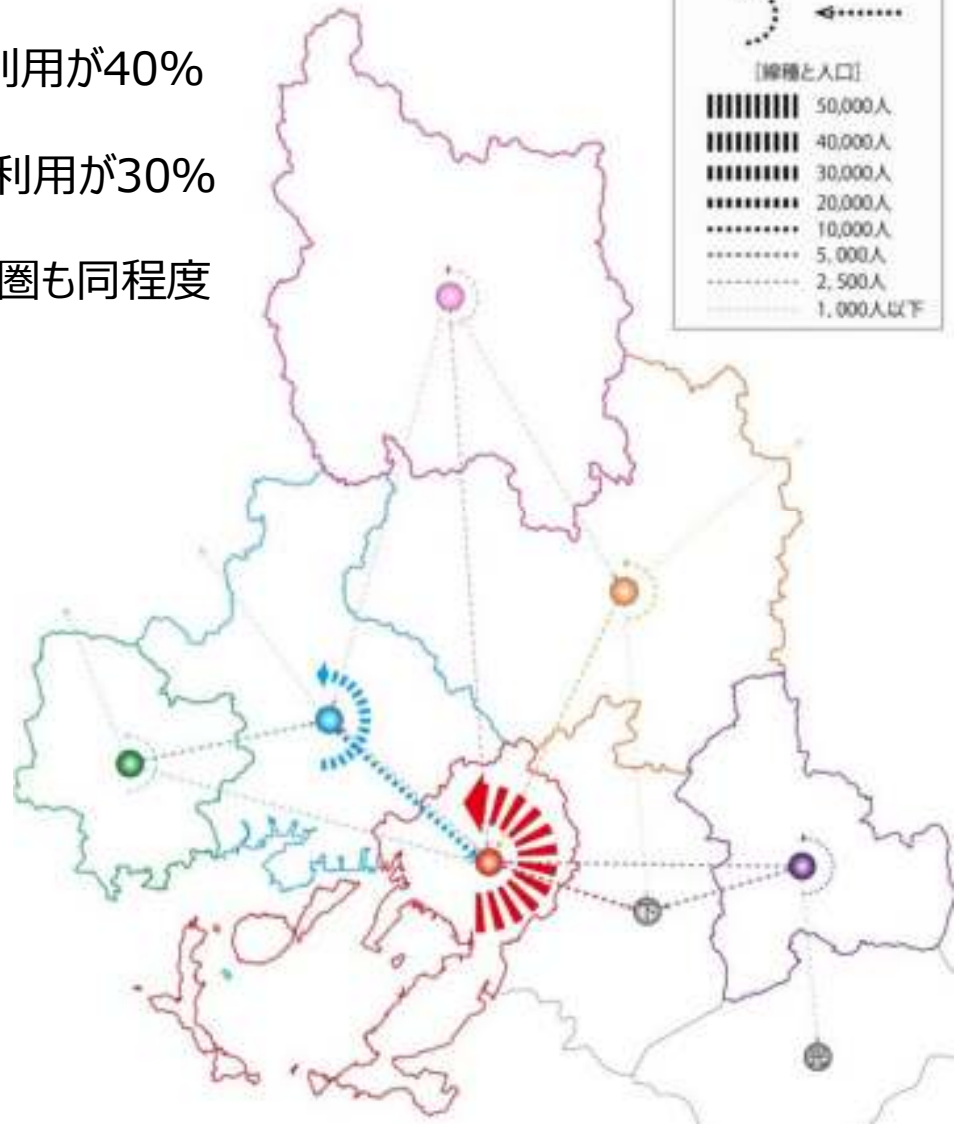
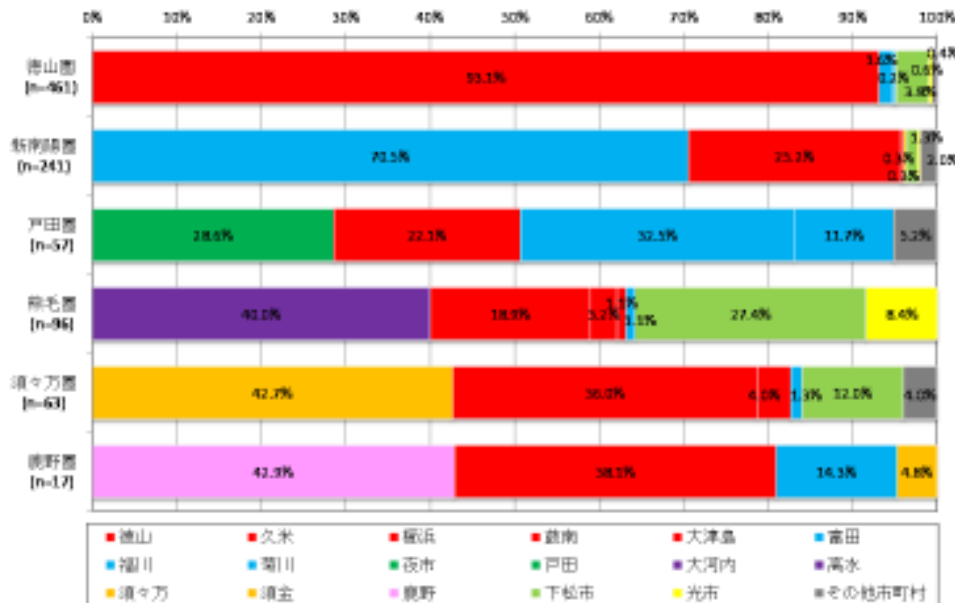
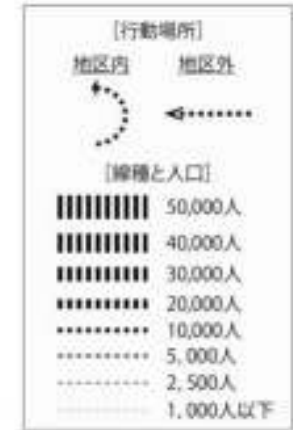
- 徳山圏は約68%が圏域内を利用
- 新南陽圏は約80%が圏域内を利用
- 戸田圏は50%以上が新南陽圏を利用
- 熊毛圏は65%以上が圏域外を利用し、下松市を最も多く利用
- 須々万圏と鹿野圏は50%弱が圏域内を利用し、他圏域の利用は少ない



医療施設の利用（通院）

22

- 徳山圏は90%以上が圏域内を利用
- 新南陽圏は70%以上が圏域内を利用
- 戸田圏は圏域内の利用が低く、新南陽圏の利用が40%以上
- 熊毛圏は40%が圏域内を利用し、下松市の利用が30%弱
- 須々万圏は約40%が圏域内を利用し、徳山圏も同程度の割合で利用
- 鹿野圏は約40%が圏域内を利用



都市づくりの方向性①

23

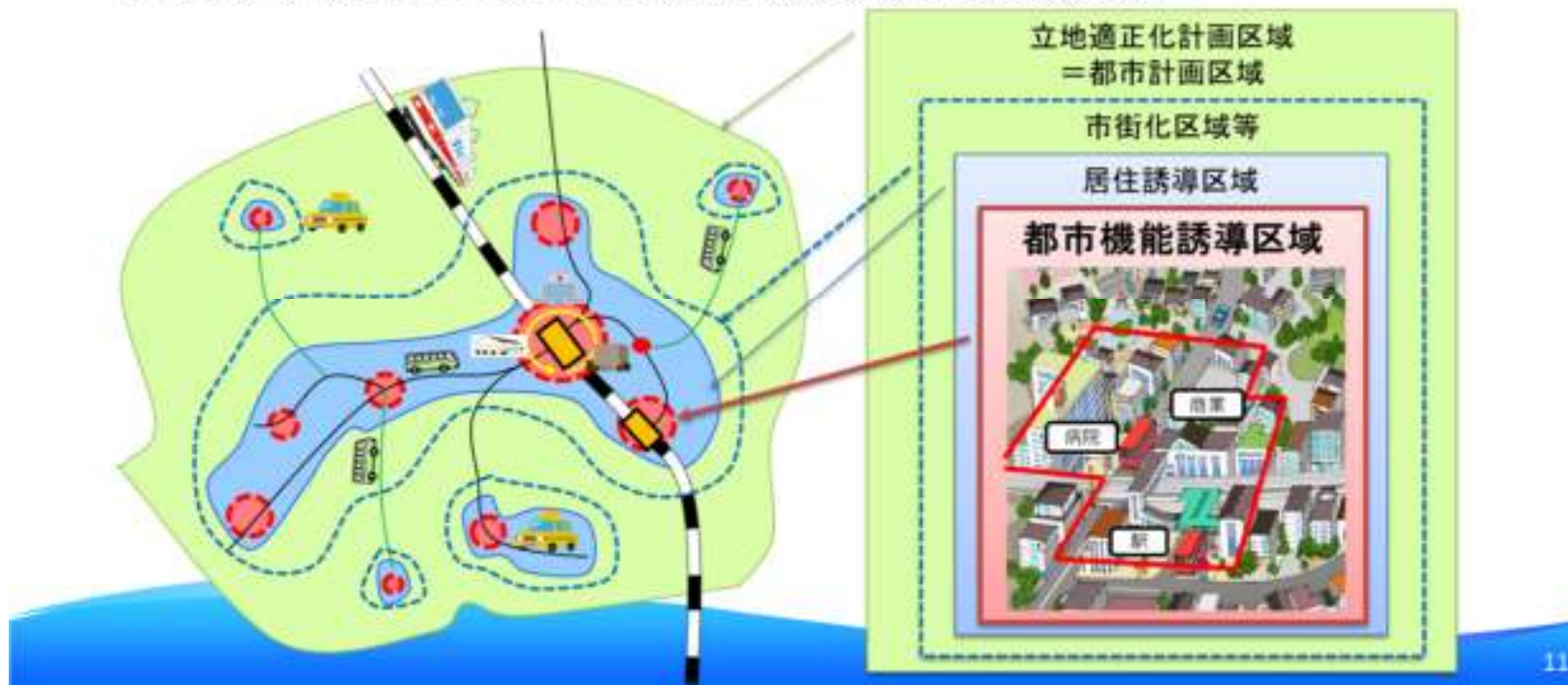
2. 都市機能誘導区域について

都市機能誘導区域

②都市機能誘導区域を定めることが考えられる区域

- > 鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域
- > 周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等
- > 都市の拠点となるべき区域

※都市機能誘導区域を設定することにより、例えば届出義務が課される等の措置が講じられることとなることから、区域の設定に当たっては、その境界を明確にし、届出の必要の有無が明らかになるようにしなくてはならない。



都市づくりの方向性②

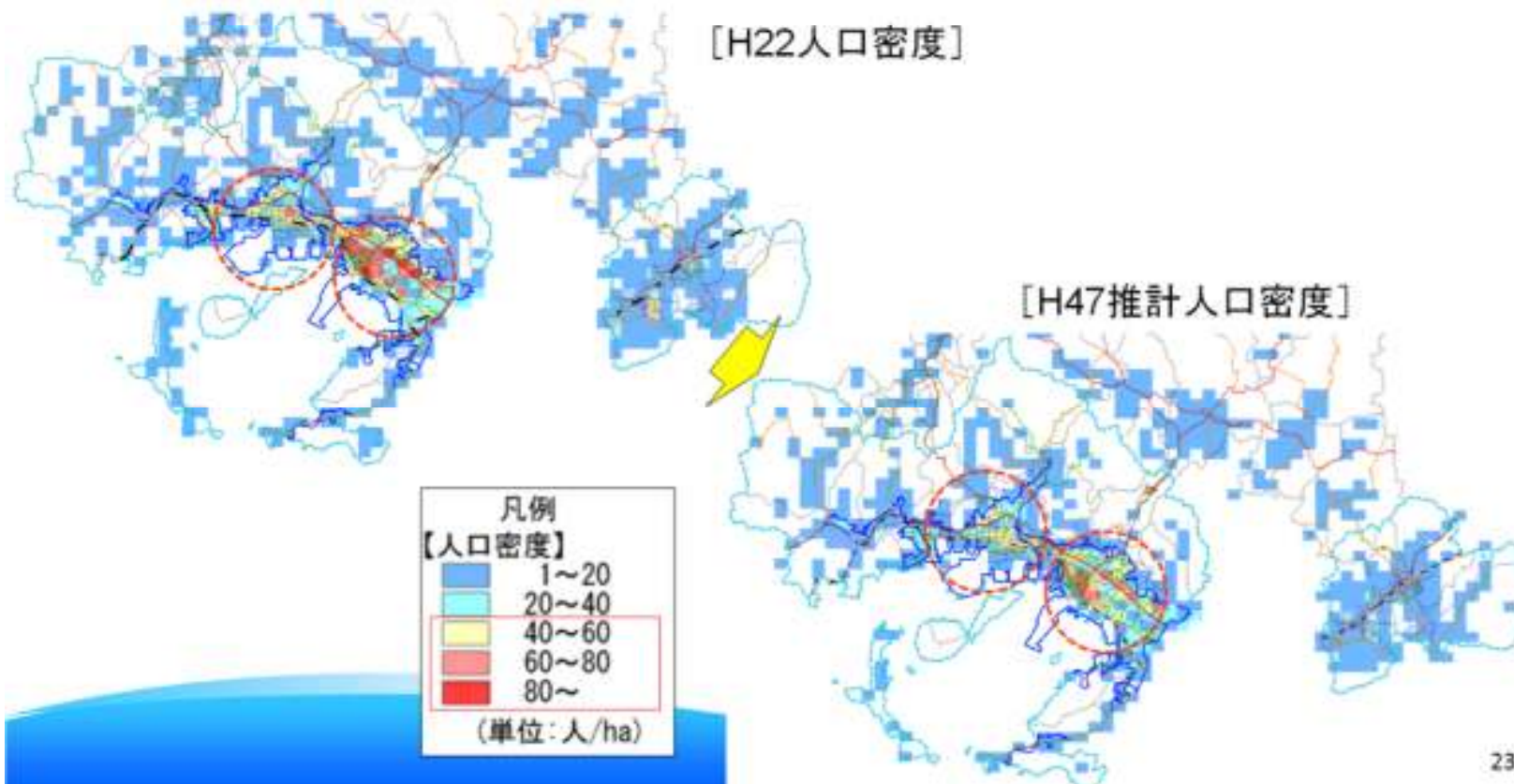
24

2. 都市機能誘導区域について



① 都市機能誘導区域を設定する都市拠点の検討 [人口]

人口密度の推移から、人口集中地区の基準である40人/haを維持できているメッシュは、徳山駅周辺と新南陽駅周辺に存在しています。



23

都市づくりの方向性③

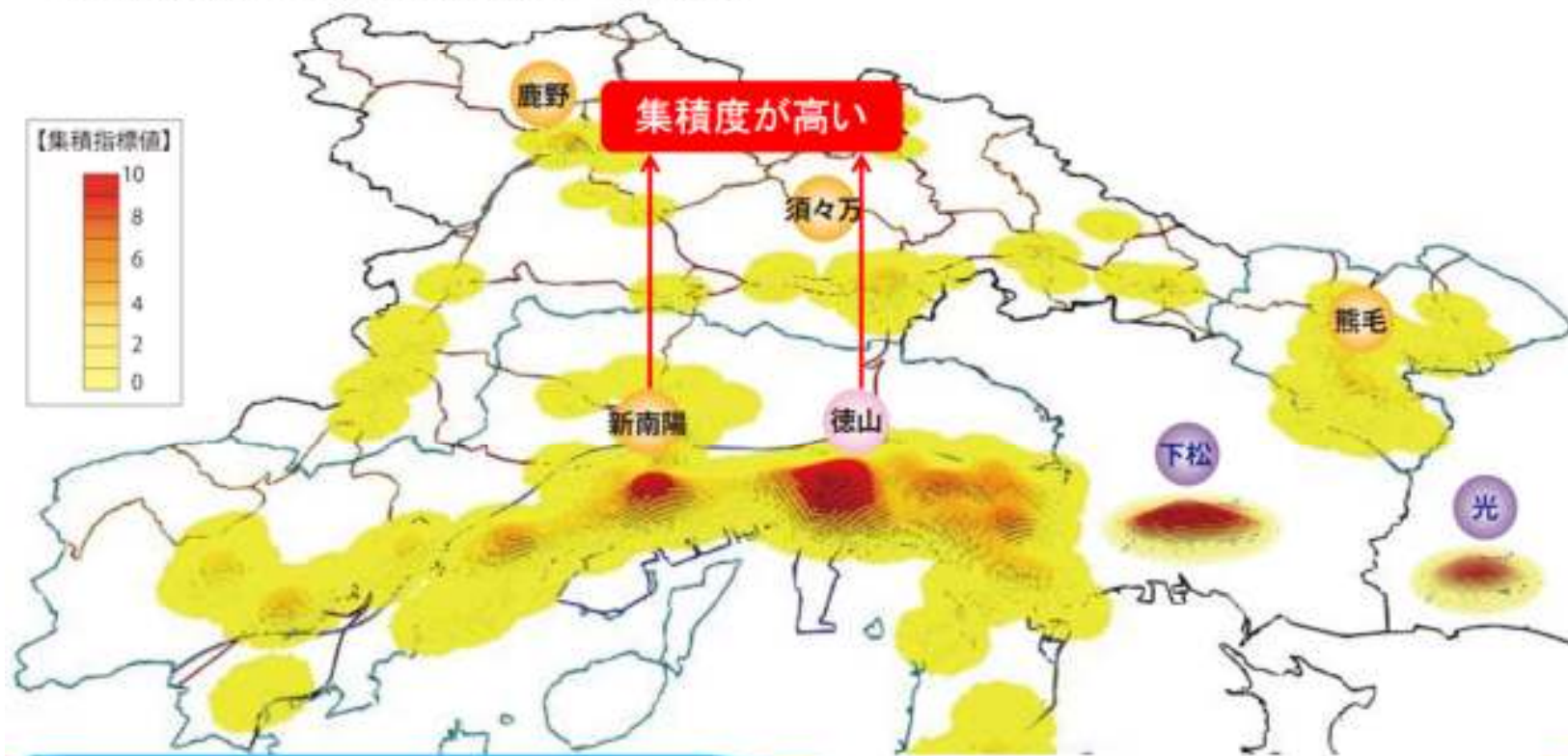
25

2. 都市機能誘導区域について



② 都市機能誘導区域を設定する都市拠点の検討 [施設]

行政、医療、福祉、教育文化、商業等の生活サービス施設は、徳山駅周辺と新南陽駅周辺の集積度が高くなっています。



都市づくりの方向性④

26

3. 誘導すべき都市機能増進施設について



誘導施設(案)

広域都市拠点〈徳山〉

～生活の豊かさと活力が溢れる都心～

- 商業施設、映画館等の娯楽施設
- 民間活力導入図書館
- 専修学校等
- 病院、診療所(例えば小児科、産婦人科)
- 子育て交流センター
- 美術博物館、博物館相当施設(動物園)
- 文化施設

地域都市拠点〈新南陽〉

～暮らしやすさと安心の副都心～

- 商業施設
- 病院
- 診療所(例えば小児科、産婦人科、整形外科、皮膚科、眼科、耳鼻咽喉科)



※誘導施設として定める際は、関係行政機関や関係団体との個別調整が必要です。

立地適正化計画の方向性⑤

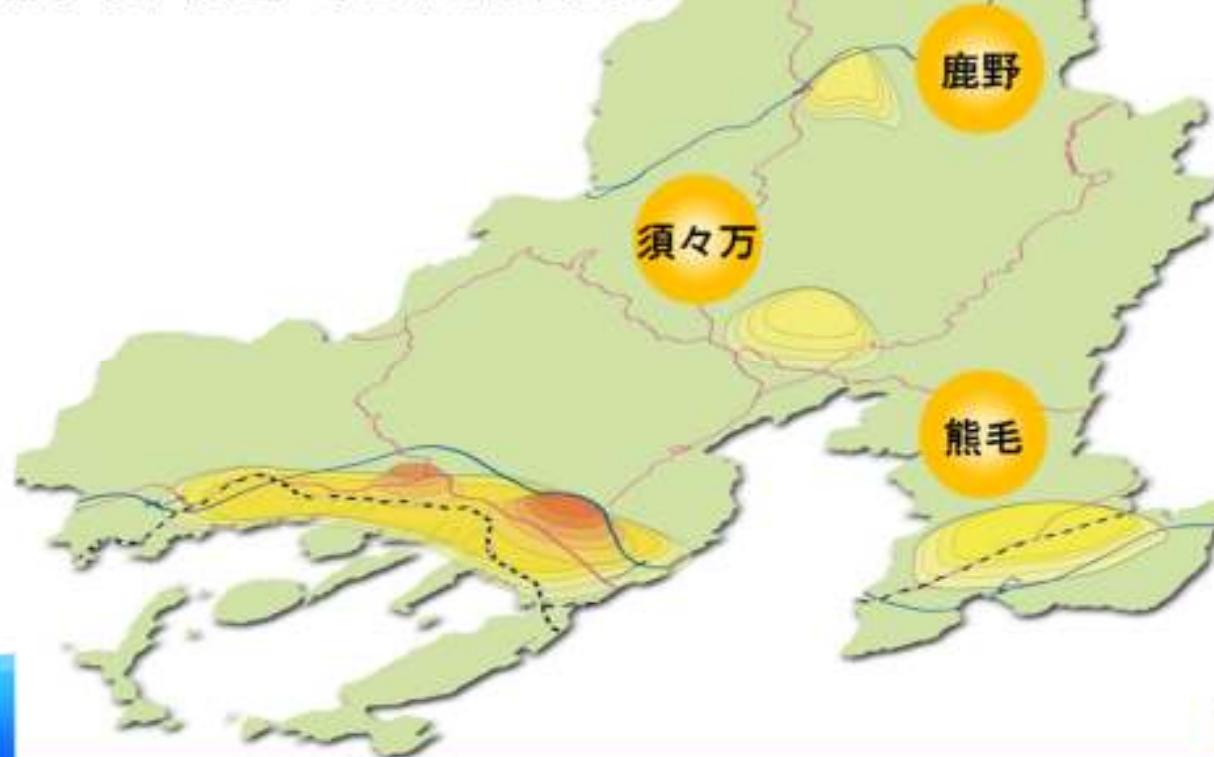
27

3. 誘導すべき都市機能増進施設について



その他の拠点の考え方

都市機能誘導区域を定める徳山と新南陽以外の地域都市拠点（熊毛、須々万、鹿野）、地域拠点、生活拠点についても、地域性の高い生活サービス機能（医療、商業等）について、施設の立地状況等を考慮しながら、当該施設の維持・更新、他拠点との連携（公共交通）等に取り組みます。



28

路線バス網の再編の方向性

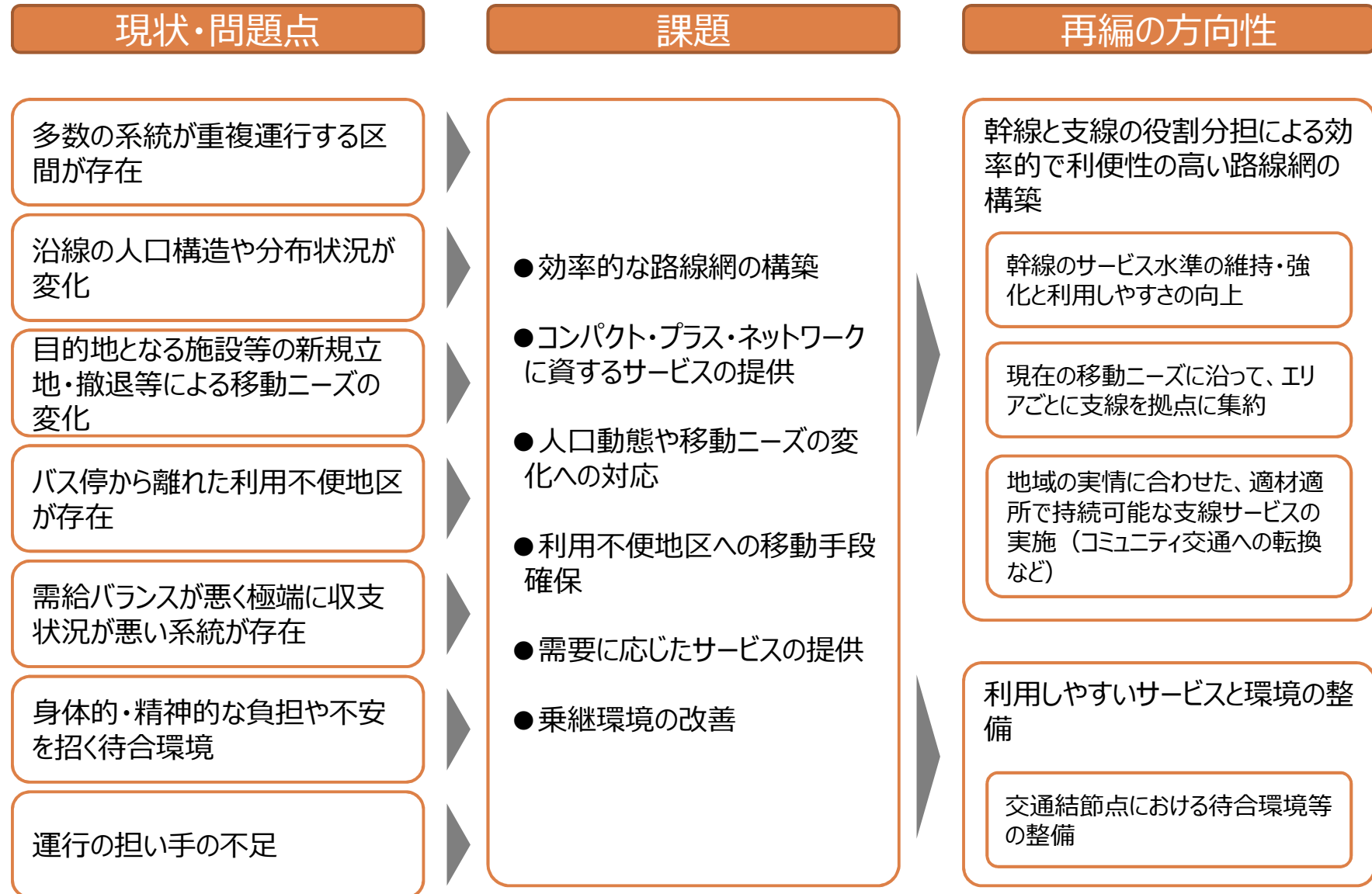
網形成計画における役割分担の方向性

29

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"> ・JR 山陽新幹線、JR 山陽本線、JR 岩徳線 ・周防灘航路 ・高速バス（広島方面、福岡方面） ・路線バス（岩国方面、下松・光方面、防府・山口方面） 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・近隣自治体との広域連携を考慮する ・速達性、定時性、輸送力を中心にサービスを考える
地域間 幹線	市内拠点間の 連絡	<ul style="list-style-type: none"> ・JR 山陽本線、JR 岩徳線 ・大津島航路 ・路線バス 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・都市間幹線や支線との円滑な乗継に可能な限り配慮する ・速達性、定時性、輸送力を中心にサービスを考える
支線	周辺地域から 各拠点や交通 結節点との連 絡	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス ・コミュニティ交通（乗合タクシー等） 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・都市間幹線や地域間幹線との円滑な乗継に可能な限り配慮する ・持続性・柔軟性を中心にサービスを考える

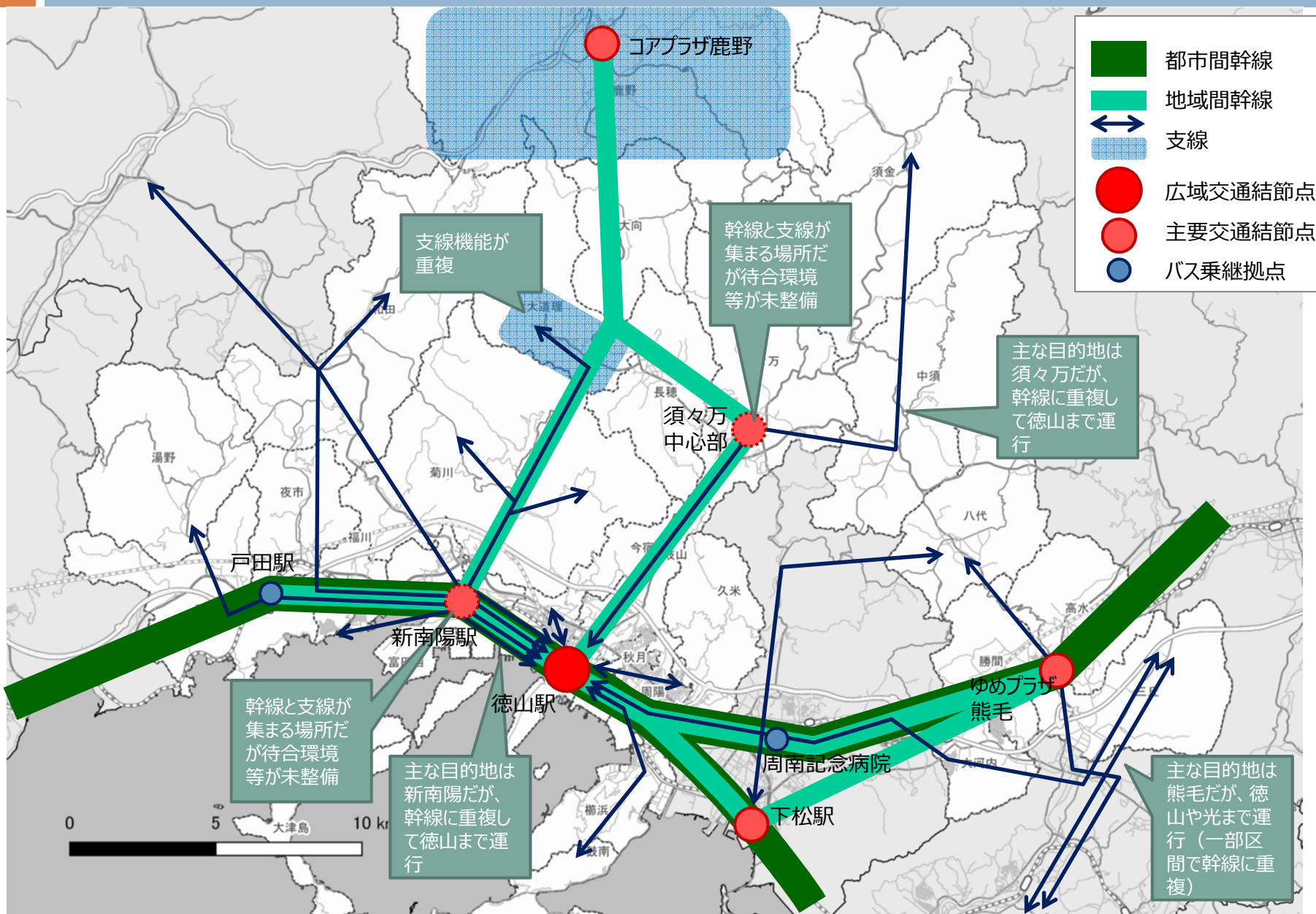
路線バス網の課題と再編の方向性

30



バス路線の現状イメージ

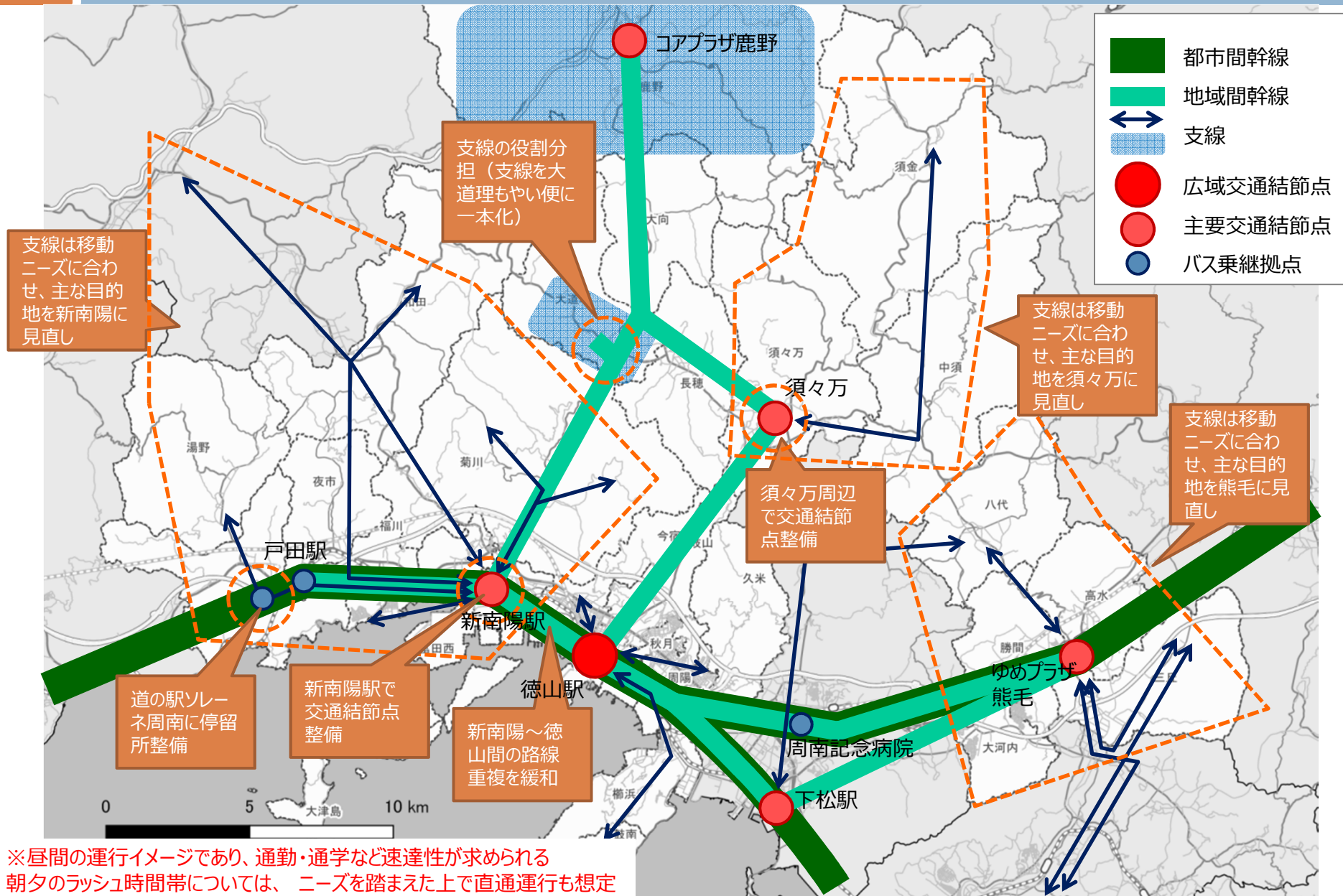
31



バス路線の再編イメージ

※他の市町にまたがる路線は要調整

32



※昼間の運行イメージであり、通勤・通学など速達性が求められる朝夕のラッシュ時間帯については、ニーズを踏まえた上で直通運行も想定

各路線のサービス水準の現状と検討の方向性

33

区分	サービス水準の現状（平日）	検討の方向性
都市間 幹線	<ul style="list-style-type: none"> ・岩国方面 5.0便／日 ・柳井方面 11.5便／日 ・湯田温泉方面 3.0便／日（※特急除く） 	<ul style="list-style-type: none"> ・広域都市拠点と移動ニーズが高い周辺都市の拠点を結ぶ ・速達性や人口集積等に配慮しつつ、現状をベースに水準を設定
地域間 幹線	<ul style="list-style-type: none"> ・徳山～下松間（旧国道2号や国道2号BP） ⇒概ね10～20分間隔 ・徳山～福川・戸田間（旧国道2号） ⇒概ね15～20分間隔 ・徳山～福川・戸田間（国道2号BP） ⇒概ね60～120分間隔 ・鹿野～新南陽～徳山、須々万～徳山、熊毛～徳山 ⇒概ね60分間隔 	<ul style="list-style-type: none"> ・各エリアの拠点および日常生活において生活圏を共有し、移動ニーズが高い周辺都市（下松市など）の拠点を結ぶ ・速達性や人口集積等に配慮しつつ、現状をベースに水準を設定
支線	<ul style="list-style-type: none"> ・路線によって様々（※P.9表参照） 	<ul style="list-style-type: none"> ・各居住地域から各エリアの拠点を結び、持続可能性や柔軟性等に配慮しつつ設定 ・各エリア内における通院・買い物その他、中心市街地に向かう幹線への乗継に配慮したダイヤを設定する ・運行便数は概ね行き2便、帰り2便程度を最低水準として検討

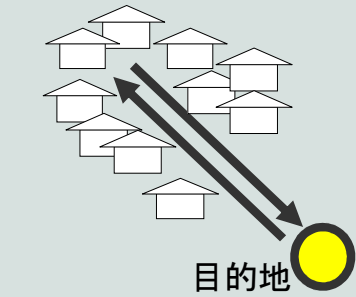
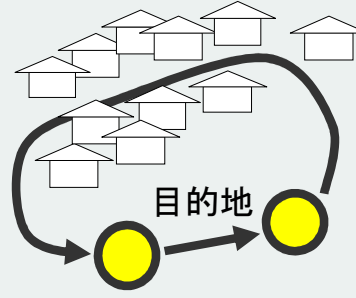
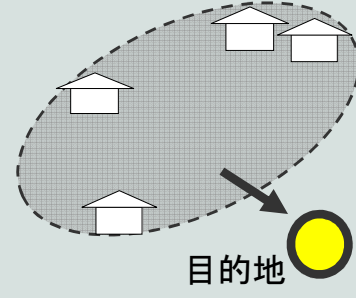
支線を運行する車両の多様な選択肢①

34

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		

支線を運行する車両の多様な選択肢②

35

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"> ・地域の中心部への道路沿いに居住者が集中する地区
	循環路線		<ul style="list-style-type: none"> ・周回道路がある団地 ・主な目的施設が離れて立地する市街地部（市街地循環） <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"> ・居住が広範囲にわたり低密度な地区 ・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

参考：イオンタウン周南久米へのバス停新設

36

