



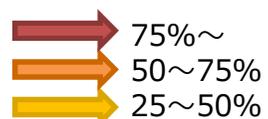
周南市の路線バス網の現状と 再編方針案について



市民の移動ニーズ（買い物）

食料品・日用品の買い物

基本的に自圏域内を利用している割合が高いが、戸田圏は新南陽圏を、熊毛圏と須々万圏は下松市を利用する割合も高い



※各圏域の回答数を100として割合を算出



買回り品の買い物

徳山圏と新南陽圏を利用している割合が高いが、下松市を利用する割合も高い





市民の移動ニーズ（通院）

診療所の利用

基本的に自圏域内を利用している割合が高い



総合病院の利用

全ての生活圏において徳山圏を利用している割合が高いが、戸田圏と鹿野圏は新南陽圏の割合も高い





路線バスの現況について



公共交通サービスの現状

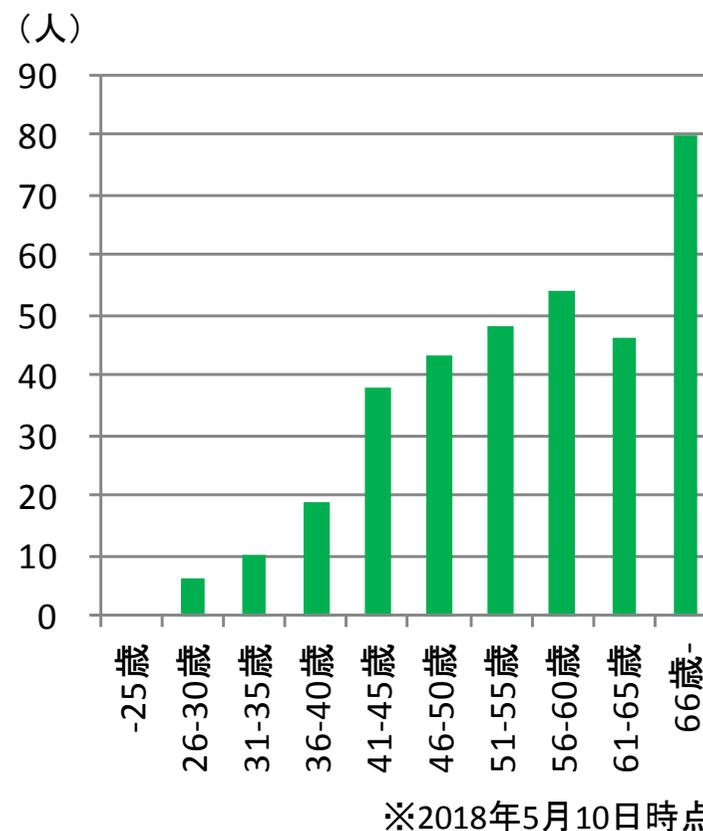
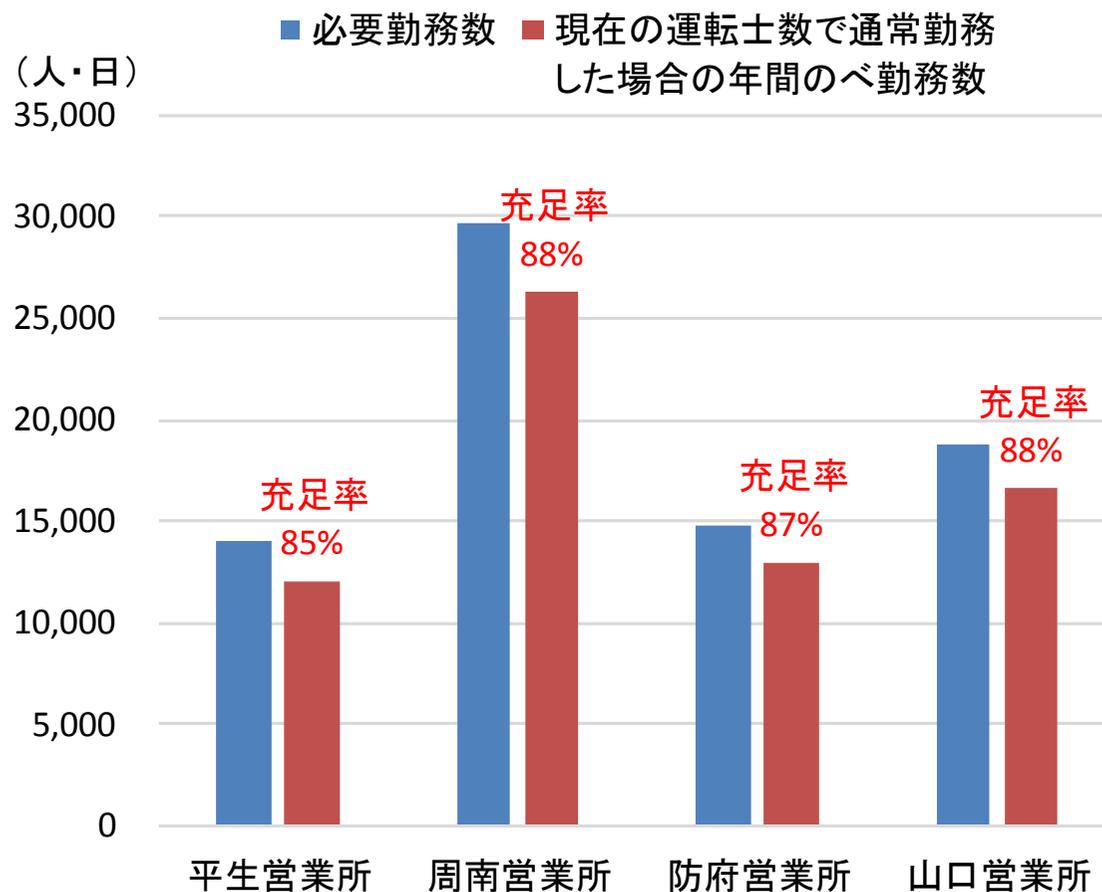
平日 運行 便数	1時間あたり (目安)	運行間隔 (目安)	該当する主なバス停と平日の発着便数 (H30.4.1時点の時刻表より)				
			幹線部分	支線部分			
				東部	西部	南部	北部
120.0	8.0	7.5分	青山町(109.5)				
60.0	4.0	15分	防長交通本社前(70.5) 新宿三丁目(66.5) 周陽町中央病院入口(59.5) 新南陽駅通(54.5) 動物園文化会館入口(54.0)				
45.0	3.0	20分	横浜(49.5) 松保町(39.0) 福川駅前(37.0) 戸田駅前(43.5)			中央病院前(40.0)	
30.0	2.0	30分	西京銀行本店前(35.0)			楠木二丁目(24.0)	
15.0	1.0	60分	櫛ヶ浜駅前(21.0) 清光台入口(17.0) 須々方(15.0)		湯野温泉(12.5)	高尾団地(12.5)	
7.5	0.5	120分	コアプラザかの(10.0) 南工前(7.5)	三丘温泉(11.5)	長田海兵公園(8.0)		須金局(7.0)
6.0以下	-	-		自由が丘団地入口(4.0)	和田(5.5) トヤマ正門(5.0) 四熊(5.0) 矢櫃(2.0) 大谷公民館(2.0)	秋月小(5.5) 金剛山(5.5) 粕島(5.0) 旭ヶ丘団地(4.5) 奈切(1.0) ひばりヶ丘(0.5)	

徳山駅周辺の幹線道路沿いのバス停は、多方面からの路線が集中するため、発着便数が非常に多い



担い手の現状①

運行の担い手となる運転士の不足と高齢化が深刻な状況



周南市を運行する路線バスが所属する営業所の年間必要勤務数と現在の運転士数での充足状況

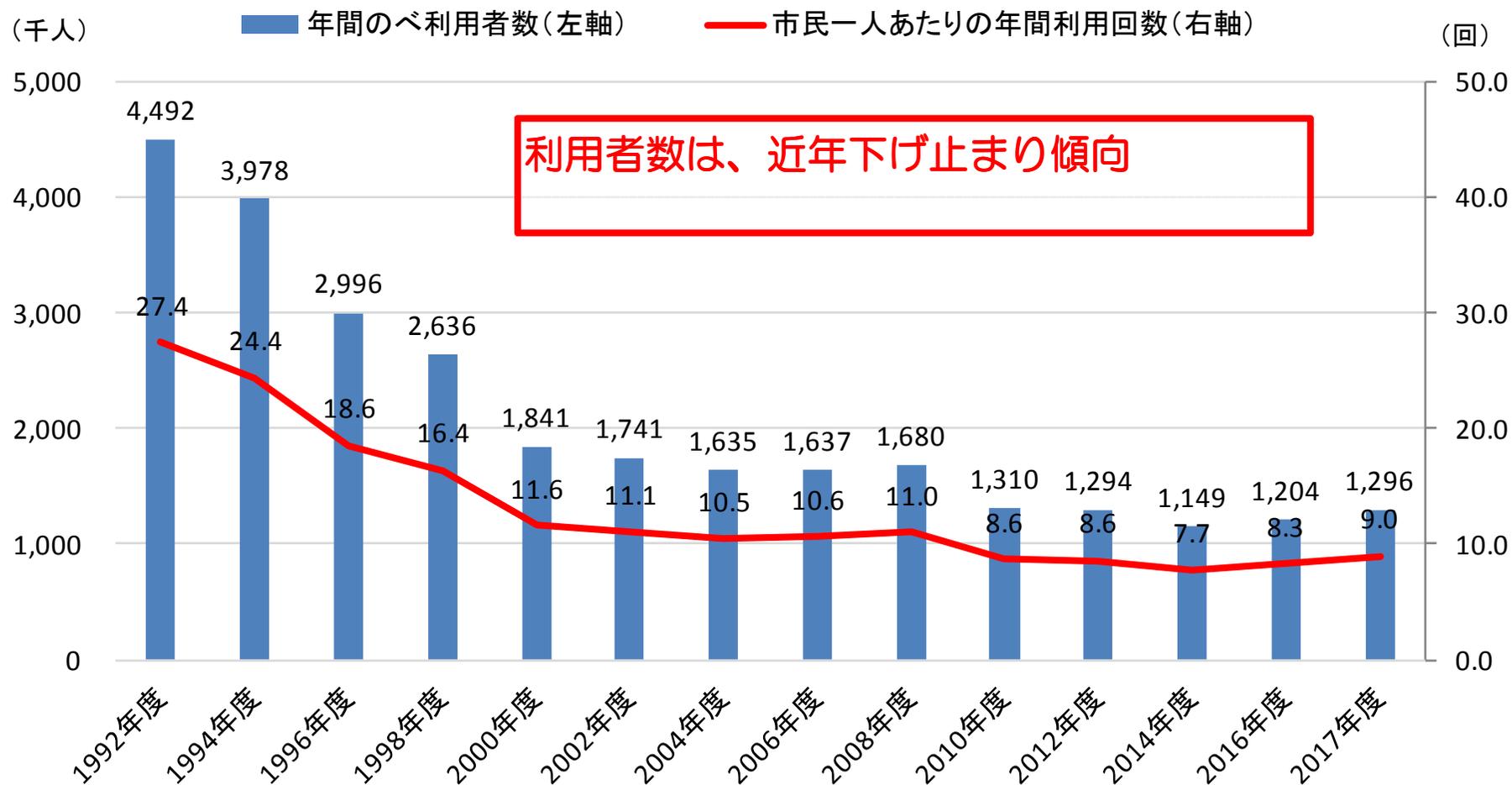
防長交通(株)の運転士の年齢構成



利用状況について

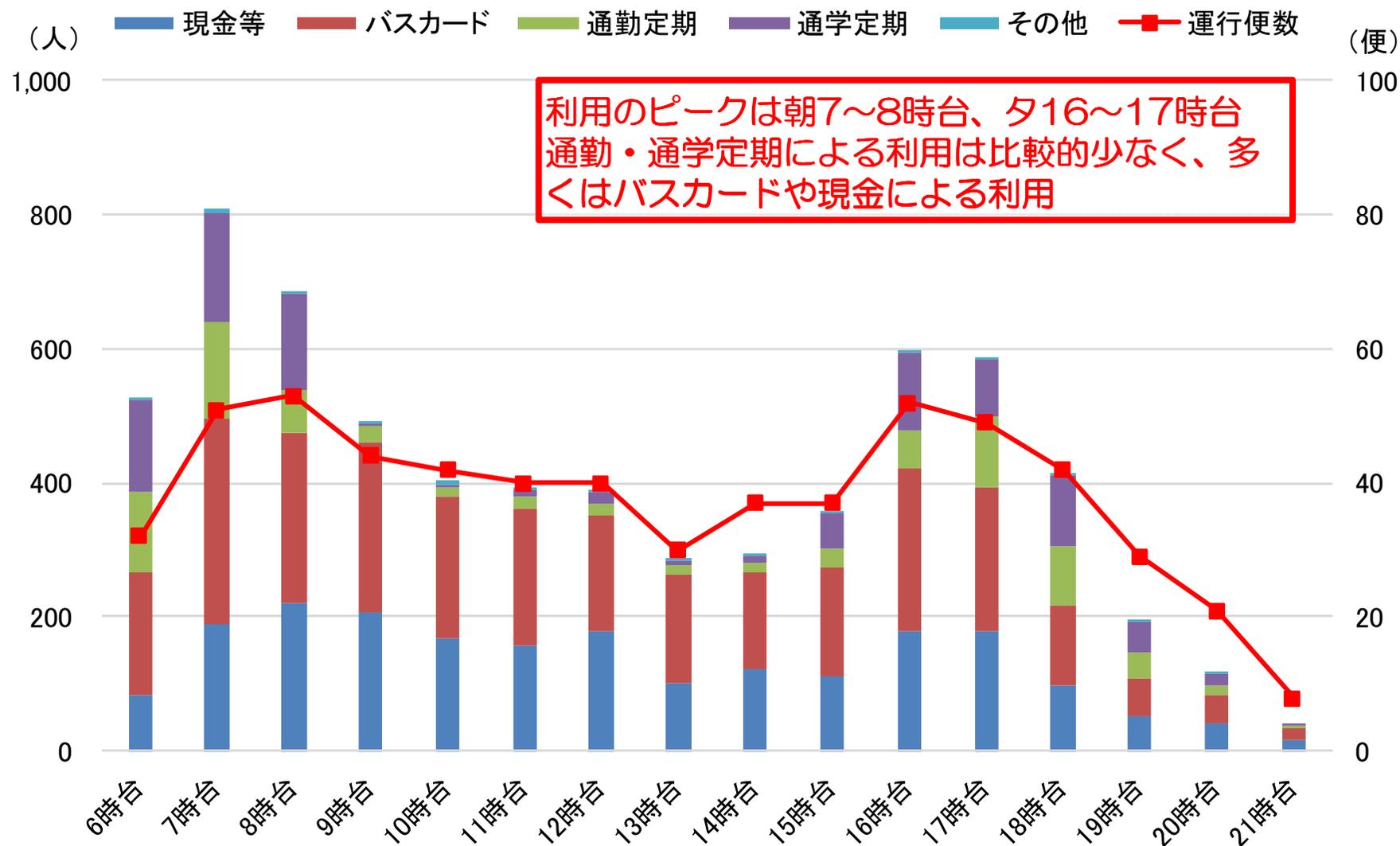


路線バスの利用者数の推移



※周南市内で完結する系統の利用者数のみ集計

時間帯別・支払区分別の利用状況

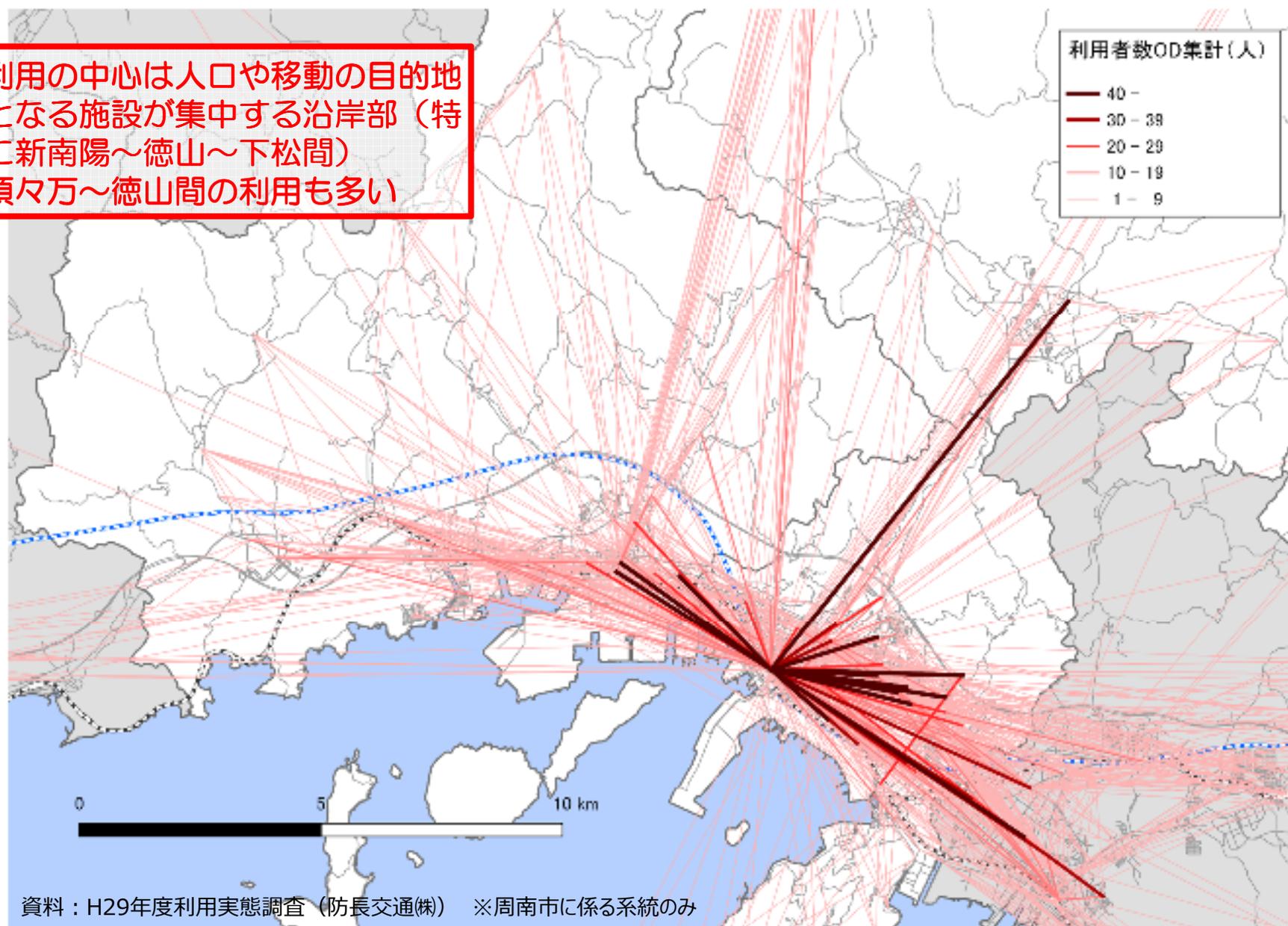


資料：H29年度利用実態調査（防長交通株） ※周南市に係る系統のみ、時間帯は各便の起点発時刻で分類



利用区間

利用の中心は人口や移動の目的地となる施設が集中する沿岸部（特に新南陽～徳山～下松間）
須々万～徳山間の利用も多い



資料：H29年度利用実態調査（防長交通株） ※周南市に係る系統のみ

各路線の収支状況（H28.10～H29.9）



- **運行経費 < 運賃収入の路線**

戸田～徳山～下松（中央線）

徳山駅～高専

緑ヶ丘じゅんかん

高尾団地～秋月～下松駅

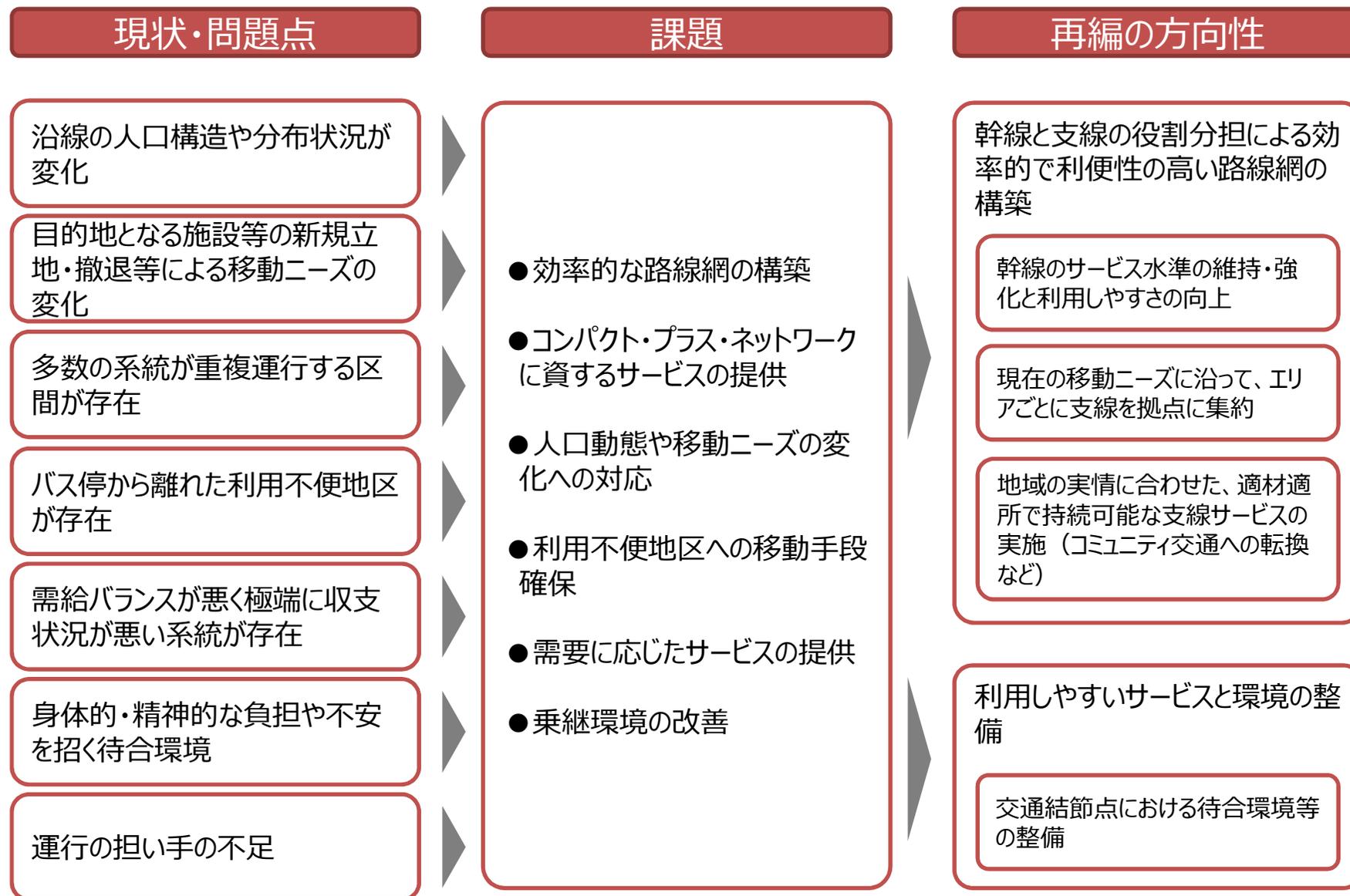
※その他は運行経費 > 運賃収入の路線

- 山間部や半島部など、人口密度の低い地域を運行する路線ほど収支率は低い
- 都市間幹線や地域間幹線の一部にも収支率が非常に低い路線が存在



路線バス網の課題と再編方針

路線バス網の課題と再編の方向性

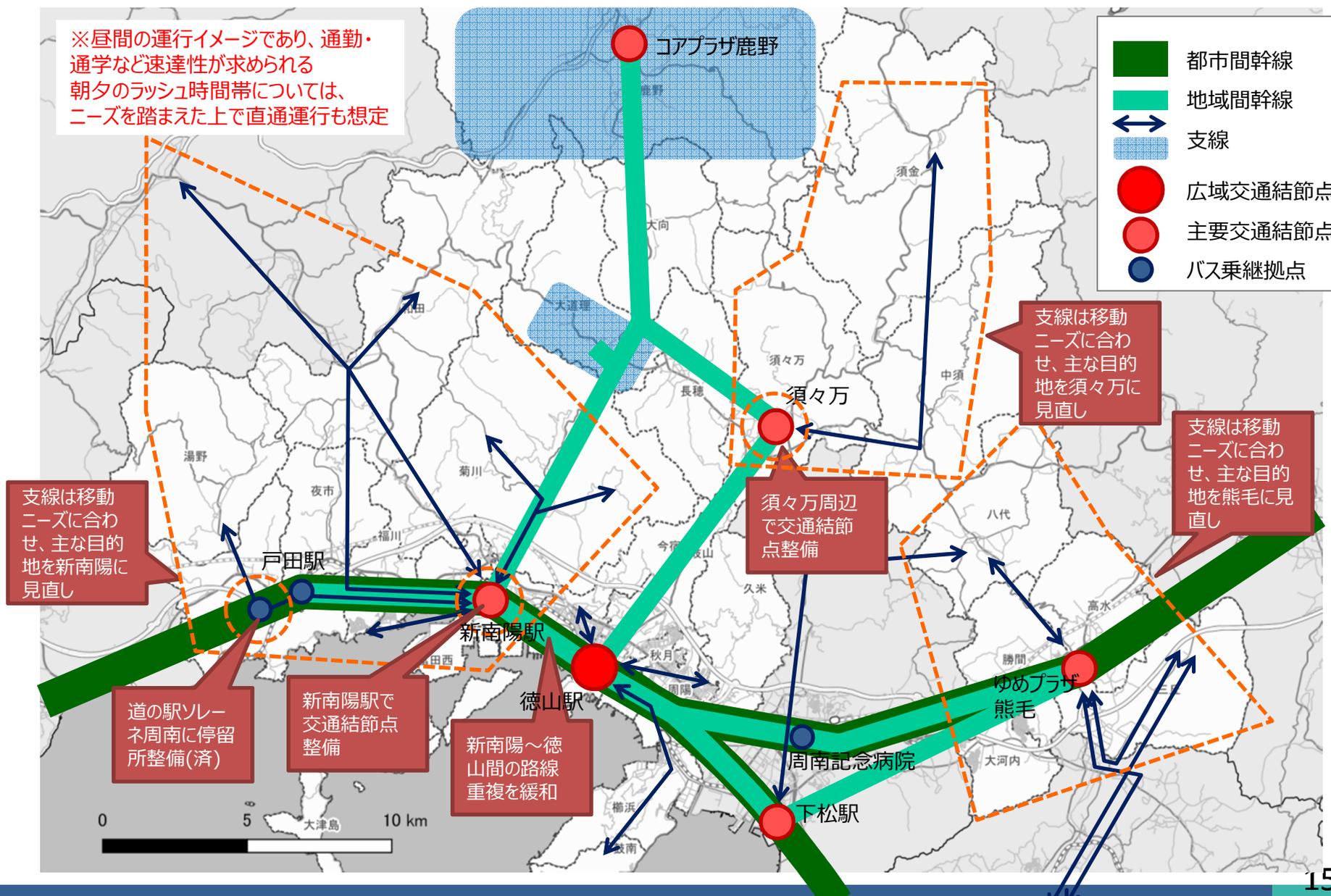




再編の方向性

※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、コースを踏まえた上で直通運行も想定

- 都市間幹線
- 地域間幹線
- 支線
- 広域交通結節点
- 主要交通結節点
- バス乗継拠点





交通結節点の整備等

- 公共交通の再編に合わせて、新南陽駅前の交通広場の機能向上

■バス乗降場2ヶ所、 ■タクシー乗場2ヶ所、 ■送迎車5台

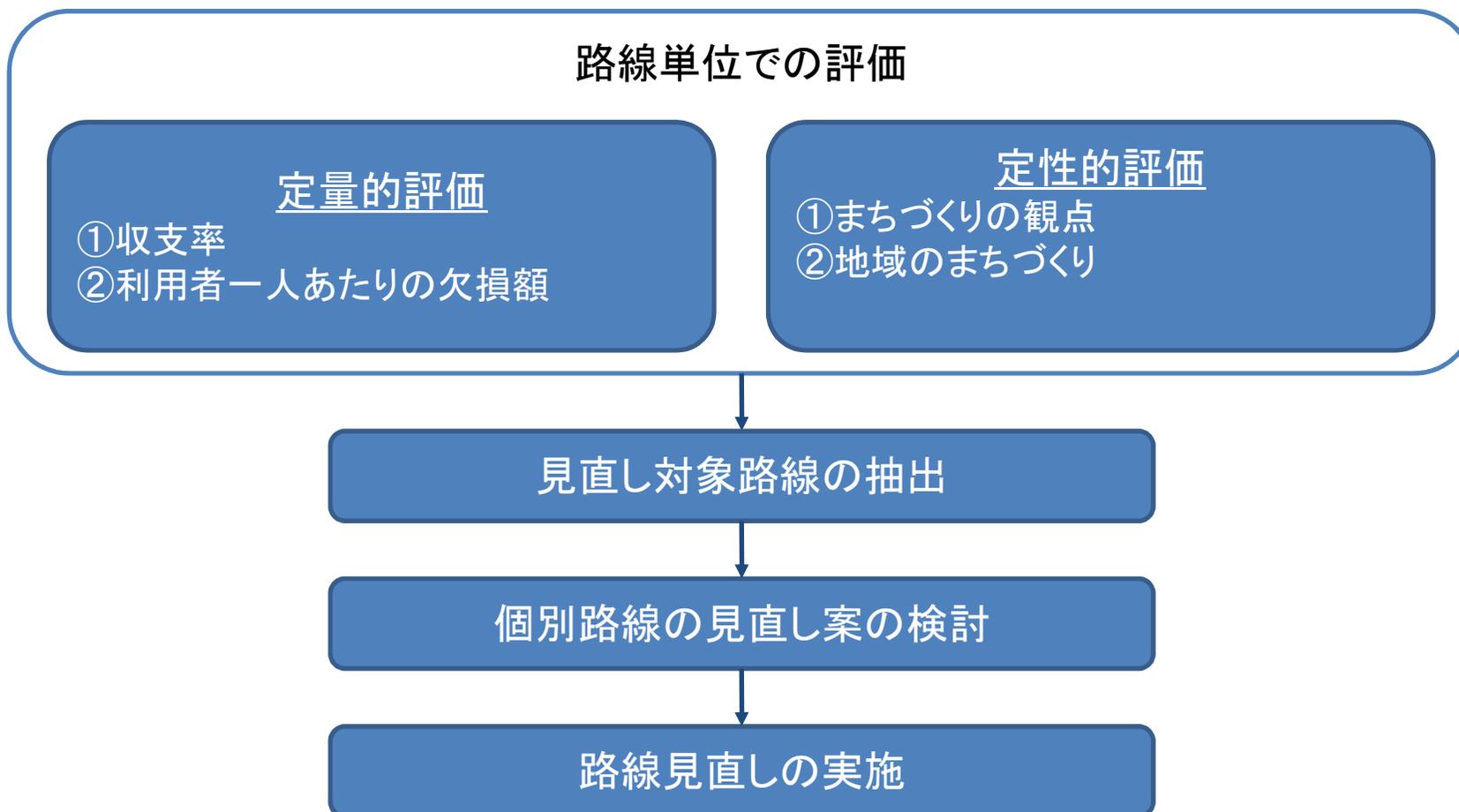




個別路線の評価



評価・見直しの流れ





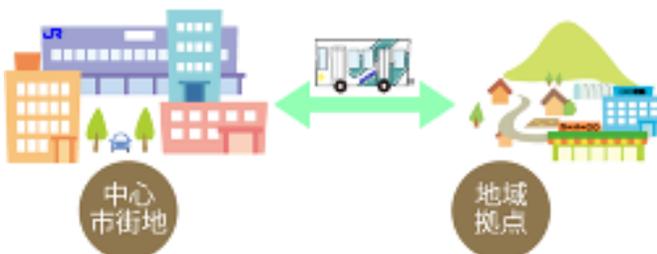
路線のあり方と評価項目① (定量的評価)

都市間幹線



- 周辺都市の中心拠点との交流・連携に寄与
- 速達性、定時性、輸送力に配慮した運行

地域間幹線



- 市内拠点間(下松市の中心拠点を含む)の交流・連携に寄与する路線
- 速達性、定時性、輸送力に配慮した運行
- 都市間幹線や支線との円滑な乗継に可能な限り配慮

支線



- 沿線に居住する市民の生活を支える路線
- 持続性・柔軟性に配慮した運行
- 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

評価項目

- ①収支率(需給バランスに関する評価)
- ②利用者一人あたりの欠損額(サービスの効率性に関する評価)



路線のあり方と評価項目② (定性的評価)

まちづくりの観点



- 沿線に都市計画上の拠点や目的地となる主要な施設(病院、スーパー、高校・大学等)が立地しているか？
- 福祉、環境など、他分野への大きな影響はないか？

地域のまちづくり

高齢の住 2 暮らしの困り事を助け合おう!

- ・地域のお助け隊をつくる。
- ・地域の“夜”を盛りまとめる。
- ・高齢者が気軽に利用できる交通を考える。

交通弱者の交通手段を確保。誰でも気軽に利用できる「すずれ道中途下車」を導入しよう!

- ・交通弱者(子ども、高齢者等の立し人、高齢者など)の交通手段を確保します
- ・実態調査＝地域のニーズを探ります
- ・車の確保、運転手の確保を行います
- ・沿道便の巡回コース、時刻表を作成し、駐車場の安全確保を行います

	H28	H29	H30	H31	H32~
プロジェクト推進体制の設置					
・実態調査(各自治会・駅区単位で行います)	～以降継続				
・車・運転手の確保	～以降継続				
・巡回コース・時刻表・駐車場の確保	～以降継続				
・巡回便運航開始	～以降継続				

※5年以内の導入を目標とします!

- 沿線コミュニティにおいて「地域の夢プラン」を策定し、その中で移動手段確保に関することを課題に位置付けているか？



周南市内を運行する路線バスの状況 (対象期間:平成28年10月～平成29年9月 ※一部の路線はこれ以降、運行経路や運行回数に変更あり)

路線	A 実車走行キロ	B 沿線人口 (人)	C 輸送人員 (人)	定量評価				定性評価				夢プランでの課題の位置づけ
				【評価①】 収支率	判定 ①	【評価②】 利用者 一人 あたりの 欠損額(円)	判定 ②	拠点や主要施設の立地				
								拠点	スーパー	病院	高校・ 大学	
都幹01 岩田	234,536.4	34,332	74,834	37.6%	E	442	E	○				
都幹02 柳井	319,015.5	25,040	151,505	51.9%	D	191	C	○				
都幹03 山口・防府	272,221.5	40,454	188,678	52.8%	D	172	C	○				
地幹01 EW戸田・徳山・下松(中央線)	201,778.9	35,999	312,334	110.8%	A	0	A	○				
地幹02 EW戸田・徳山・下松(E/R2+BP)	94,366.8	40,690	110,543	82.7%	B	33	B	○				
地幹03 EW戸田・徳山・下松(BP)	187,315.0	33,023	174,844	73.6%	C	57	B	○				
地幹04 E1熊毛・徳山	229,330.3	40,775	237,793	74.3%	C	56	B	○				
地幹05 E2熊毛・下松	46,626.4	13,617	21,041	46.1%	D	270	D	○				
地幹06 N1鹿野・新南陽・徳山	305,749.8	31,512	146,563	58.6%	D	195	C	○				
地幹07 N2鹿野・須々万・徳山	104,617.5	11,947	67,157	86.7%	B	47	B	○				
東支01 三丘	70,086.3	22,838	45,585	53.5%	D	162	C	○				○
東支02 八代	52,579.4	12,759	12,985	28.0%	E	659	E	○				○
西支01 湯野	234,476.4	21,219	157,940	56.3%	D	147	C	○		○	○	
西支02 新・和団(大谷経由)	47,448.8	15,709	19,703	37.4%	E	341	E	○	○			○
西支03 新・和団(夜市味経由)	105,035.3	19,386	52,115	51.0%	D	223	D	○				○
西支04 中野・西船	91,484.2	15,621	48,326	43.8%	D	241	D					
西支05 矢櫃	48,032.9	15,470	28,348	43.3%	D	217	D					
西支06 長田・周南工場	104,585.5	22,406	73,191	53.0%	D	152	C		○			
南支01 高尾司地・秋月・下松	94,192.8	31,059	149,487	103.4%	A	0	A	○	○	○		
南支02 秋月・城ヶ丘	142,656.1	31,926	214,281	98.1%	B	3	B	○	○	○		
南支03 高専	29,705.2	27,799	88,042	156.4%	A	0	A				○	
南支04 旭ヶ丘	32,660.1	14,080	27,775	50.5%	D	116	C					
南支05 緑ヶ丘	91,444.4	14,020	171,152	112.0%	A	0	A			○	○	
南支06 金剛山	37,042.3	17,177	33,914	56.3%	D	108	C		○			
南支07 船島	90,426.0	12,608	37,117	43.4%	D	312	E	○				
南支08 余切	27,146.8	9,524	10,092	28.5%	E	435	E					
北支01 須金・中須	148,687.2	10,709	52,632	45.6%	D	347	E	○				○
下支01 高専	4,780.0	11,582	14,305	180.4%	A	0	A	○			○	
下支02 久保司地	17,521.3	20,569	15,127	63.3%	C	96	B					
その他	21,421.8		2,612	0.0%	-	1,687	-					
総計	3,486,959.5		2,749,901	64.0%		103						

判定①: A 100%～ B 80～100% C 60～80% D 40～60% E ～40%

判定②: A 0 B 0～100 C 100～200 D 200～300 E 300～



路線別の方針

		種別		
		都市間幹線	地域間幹線	支線
判定結果	維持	現行サービスを基本に運行を継続		
	経過注視	関係市町・地域・コミュニティや事業者と協力し、 <u>利用促進活動を強化するとともに、経過を継続的に注視</u>		
	見直し	基本的に <u>路線維持を目指す</u> が、 <u>路線のあり方に照らしてその役割が達成できていない場合は、関係市町・地域や事業者と調整し、改善に向けた見直しを検討</u>	<u>路線のあり方に照らして問題点を整理し、関係コミュニティや事業者とともに改善に向けた具体的な見直し案(減便・廃止、コミュニティ交通への見直し等)を検討</u>	



便数設定の考え方

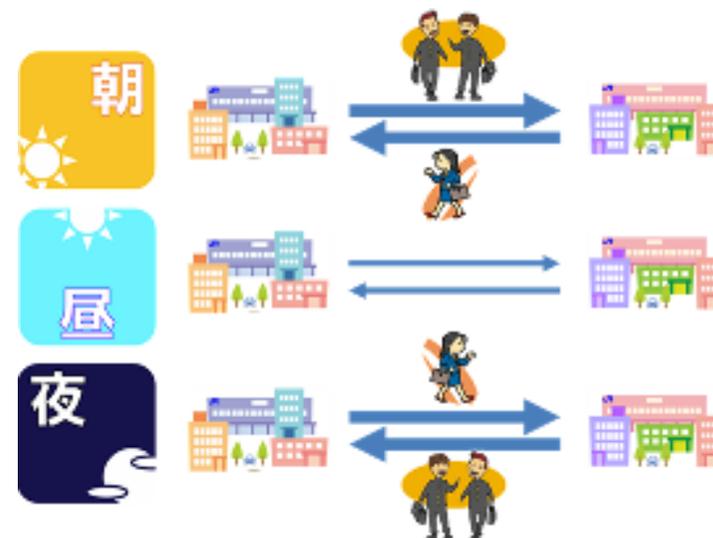
都市間幹線



- 最低ラインとして行き3便・帰り3便程度



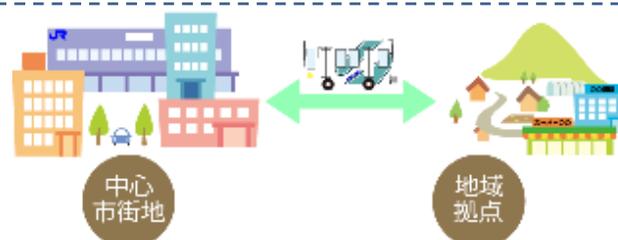
- 通学・通勤需要が一定数存在する場合は、定住促進・広域連携の観点から需要に応じて通学・通勤に適した便を検討



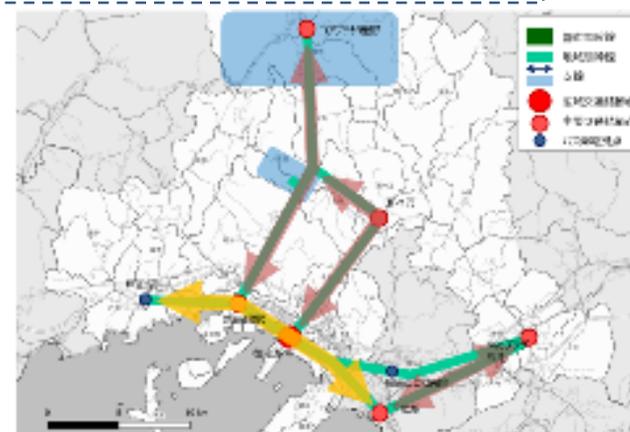


便数設定の考え方

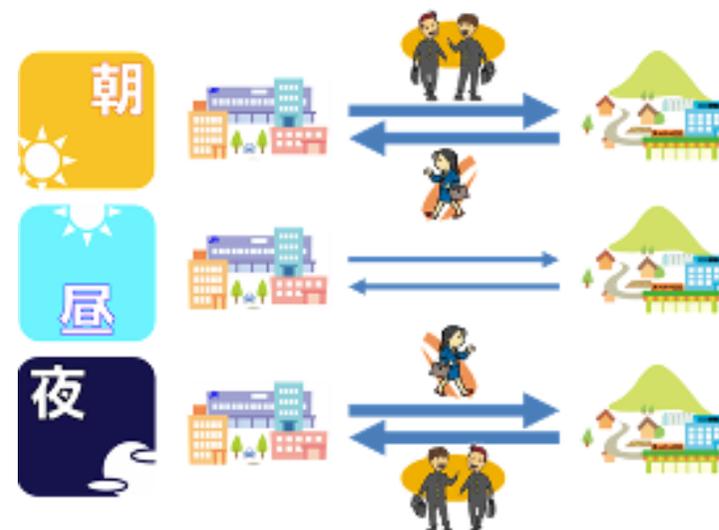
地域間幹線



- 沿岸部の東西方向は、拠点間の断面で1日を通じておおよそ30分に1便程度
- 北部の拠点と沿岸部の拠点を結ぶ南北方向は、拠点間の断面で1日を通じておおよそ60分に1便以上程度



- 定住促進・拠点維持の観点から、通学・通勤需要に対応した便を検討





便数設定の考え方

支線



- 高齢者など移動制約者の日常生活における移動(主に買い物・通院を想定)への対応を中心に便を検討
- 持続可能性の観点から、需要が極端に少ない場合は曜日運行も検討
- 運行する日は、最低ラインとして行き1便・帰り1便程度



- 通学・通勤需要への対応は需要に応じて検討

