

周南市地域公共交通計画

(素案)

周南市

目次

第1章	はじめに	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
第2章	周南市の現状とまちづくりの方向性	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
第3章	周南市の公共交通における問題点と課題	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
第4章	計画の基本的な方針	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
第5章	計画の目標	55
第6章	計画に位置づける施策・事業とその実施主体等	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

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など、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(Mobility-as-a-Service)¹、AIによるデマンド配車システムなど、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の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などが取り入れられ、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。

¹MaaS(マース)=Mobility as a Service：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など、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（※策定中）」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。

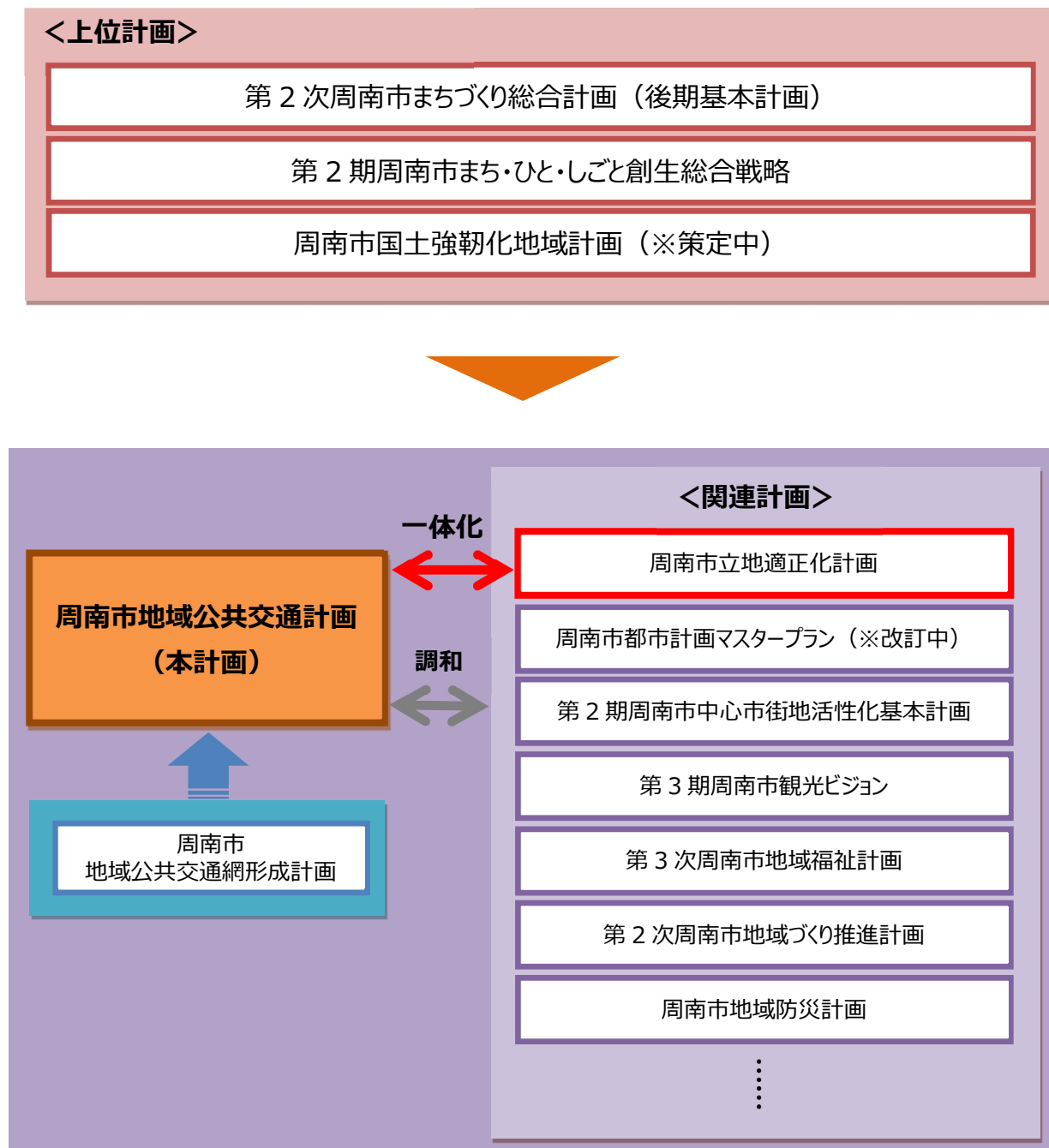


図1 上位・関連計画と本計画の関係

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。

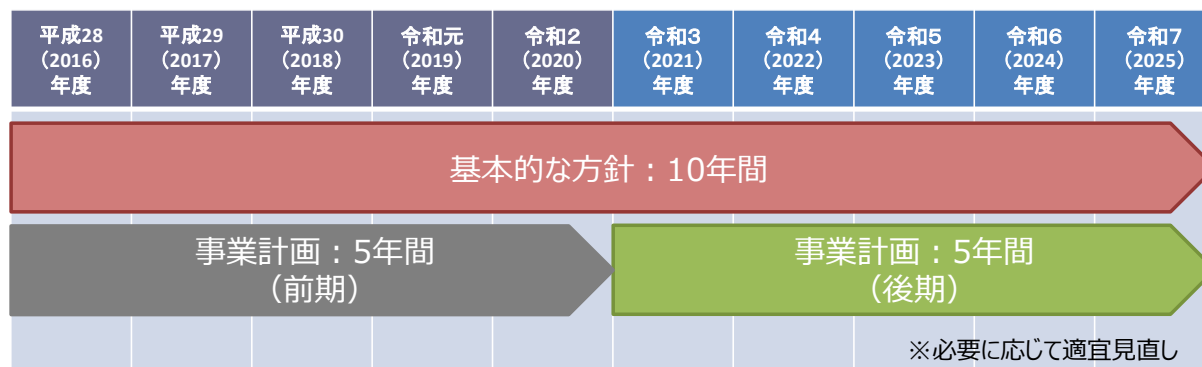


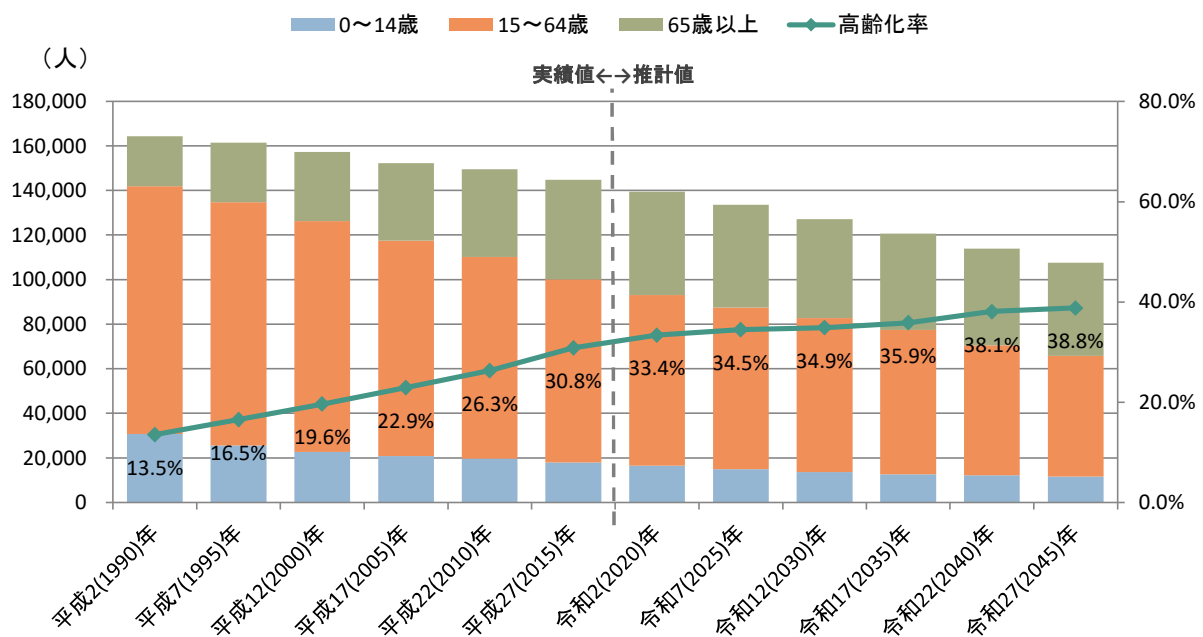
図3 対象期間の概念図

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。

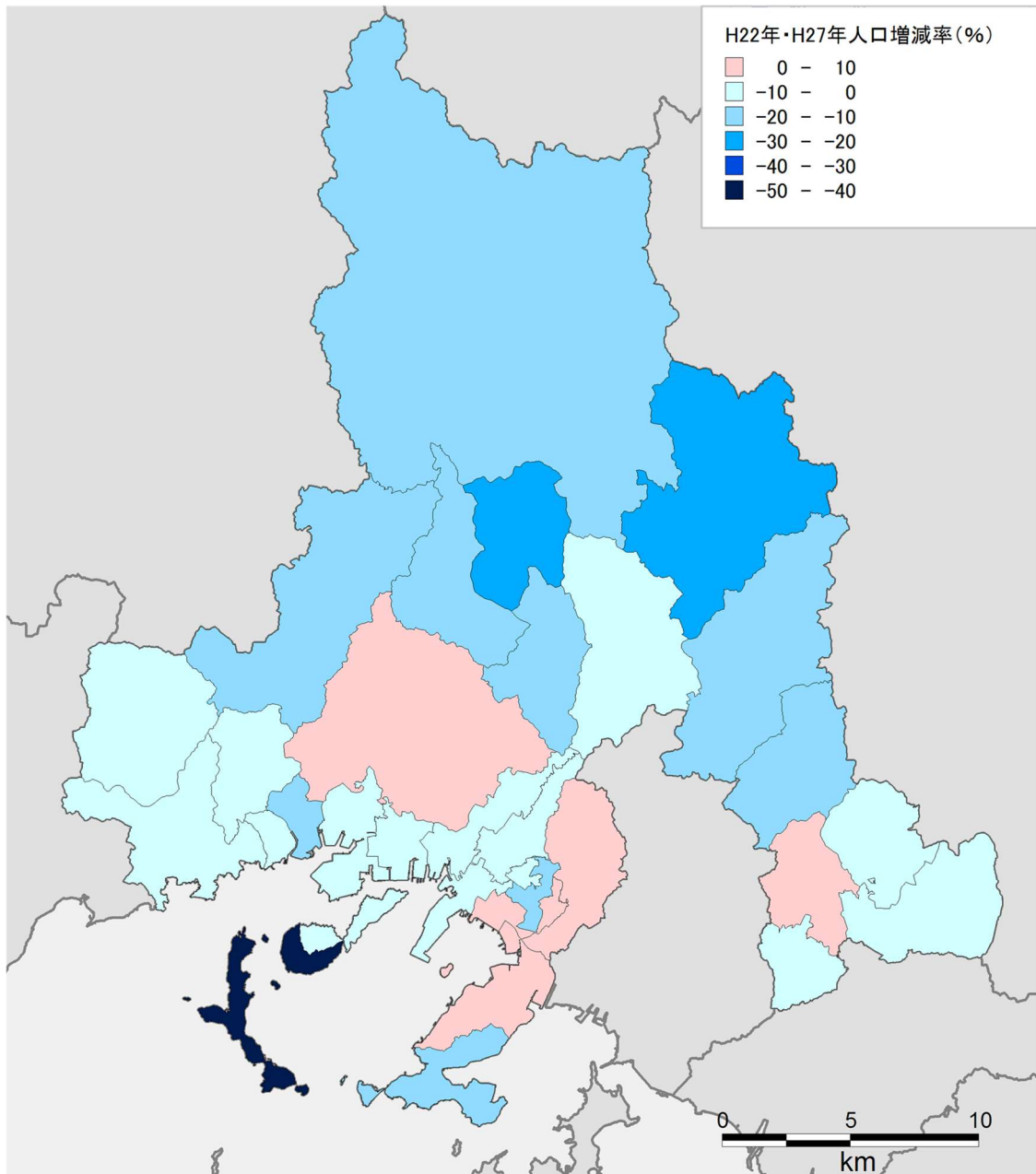


資料：国勢調査（1990年～2015年）、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

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、スプロール化が進んでいます。人口集中地区² (DID: Densely Inhabited District) の拡大状況を見ても、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。

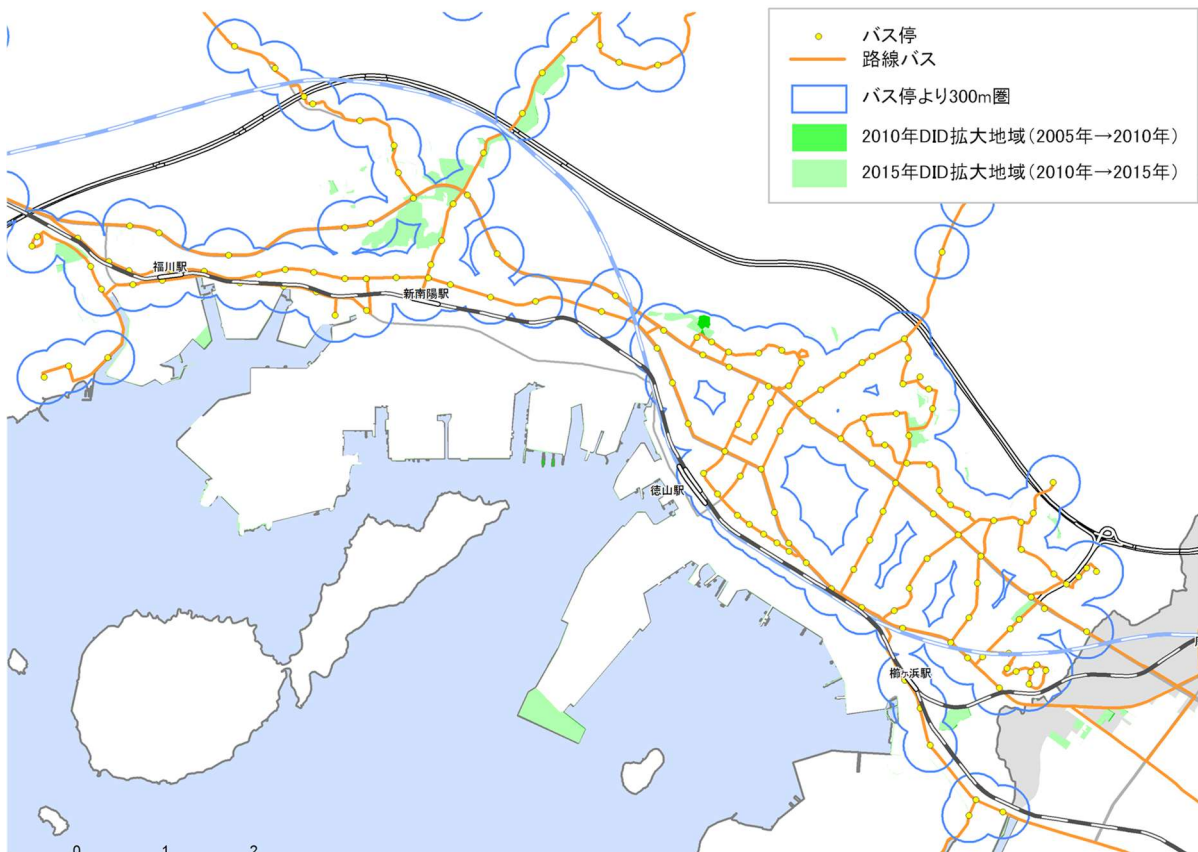
しかしながら、DID 内の人口密度・人口は右肩下がりの傾向が続いていることから、都市の低密度化が進んでいる状況です。



資料：国勢調査 (2010 年・2015 年)

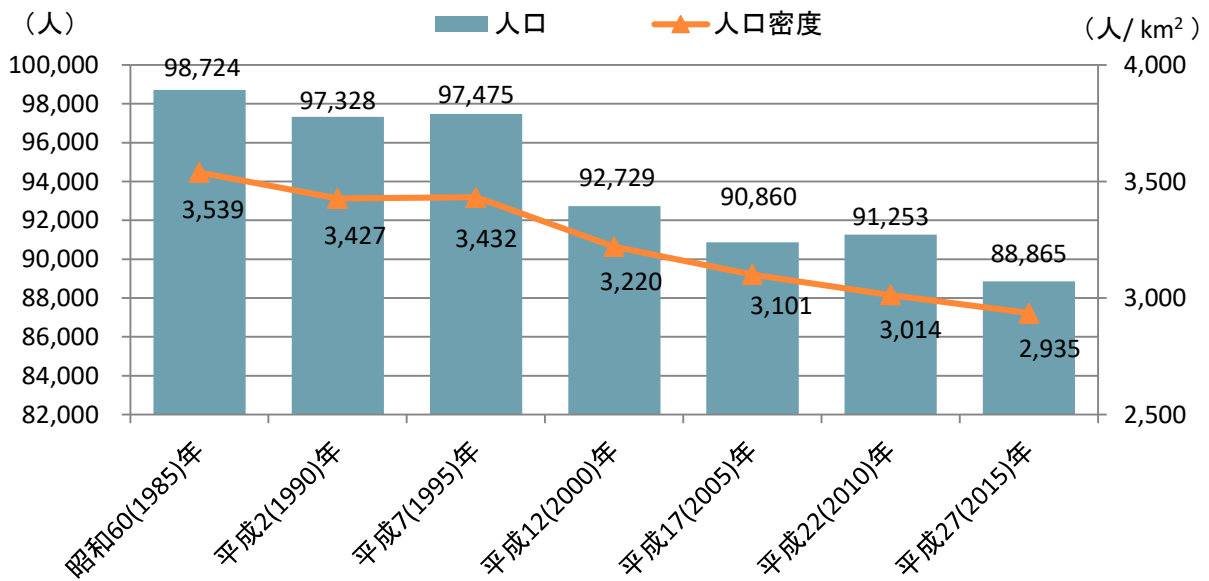
図 5 周南市の人口増減率

²人口集中地区 国勢調査において設定される統計上の地区。市区町村の区域内で人口密度が 4,000 人/km²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）

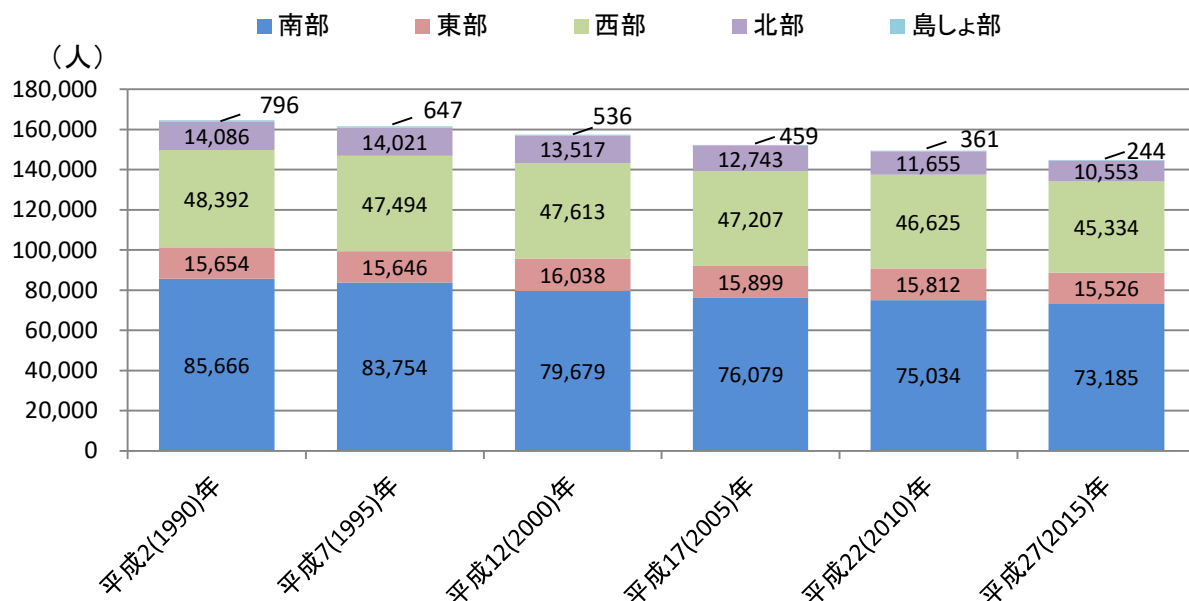
※2015年 DID 拡大地区とは、2010年から2015年の5年間で、新たに拡大した DID のエリアを指す
 図 6 人口集中地区の拡大状況（平成 22（2010）年以降）



資料：国勢調査（1985年～2015年）

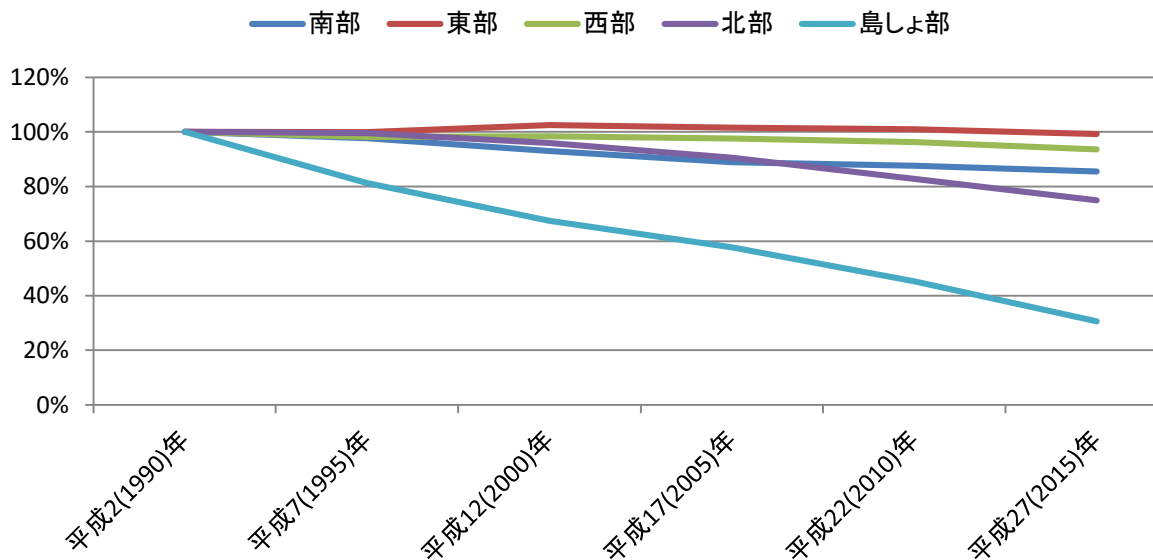
図 7 人口集中地区内の人口及び人口密度

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



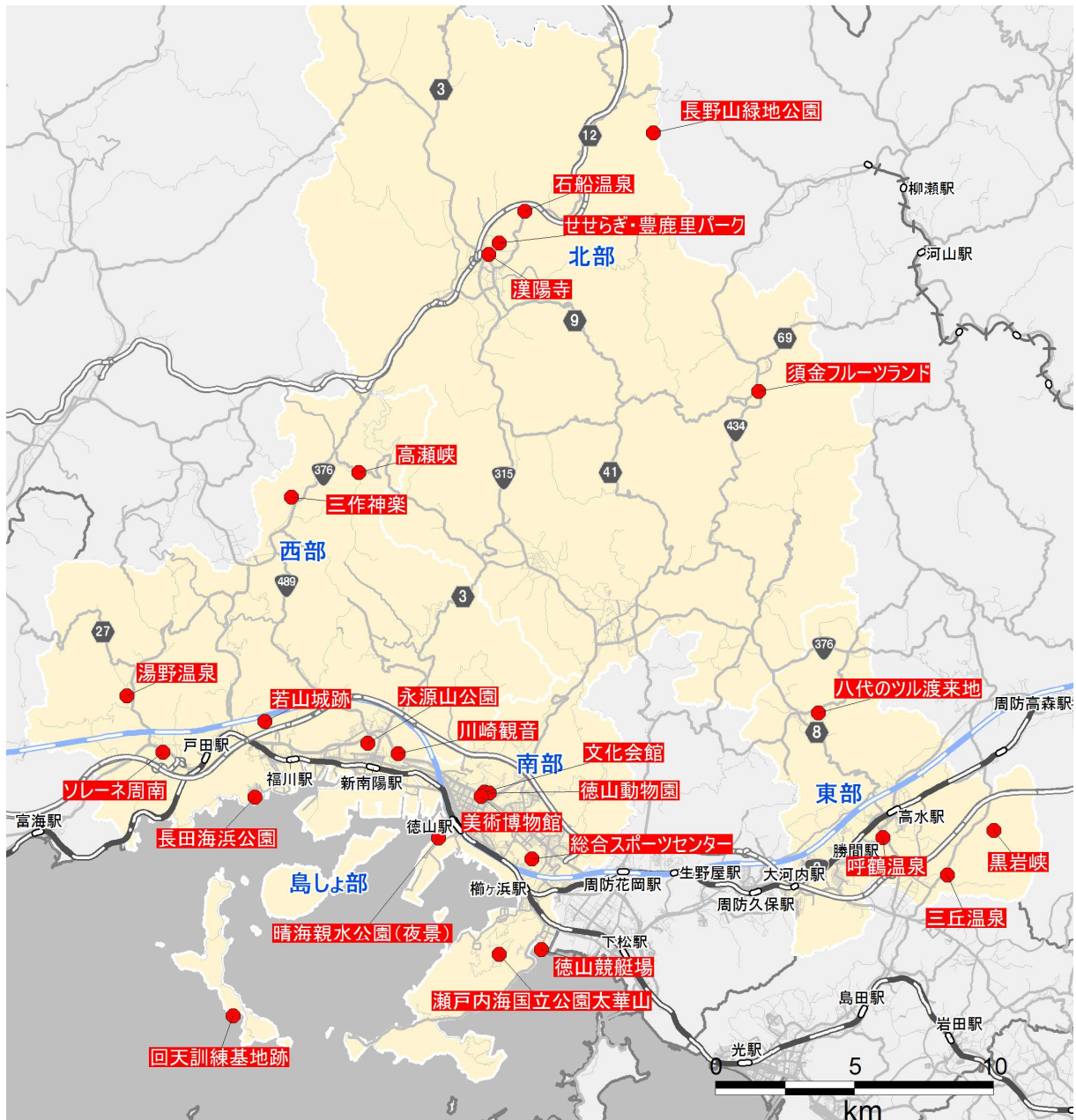
資料：国勢調査（1990年～2015年）

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、温泉など、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、無形の文化財など、多様な地域資源を観光資源として活用しています。

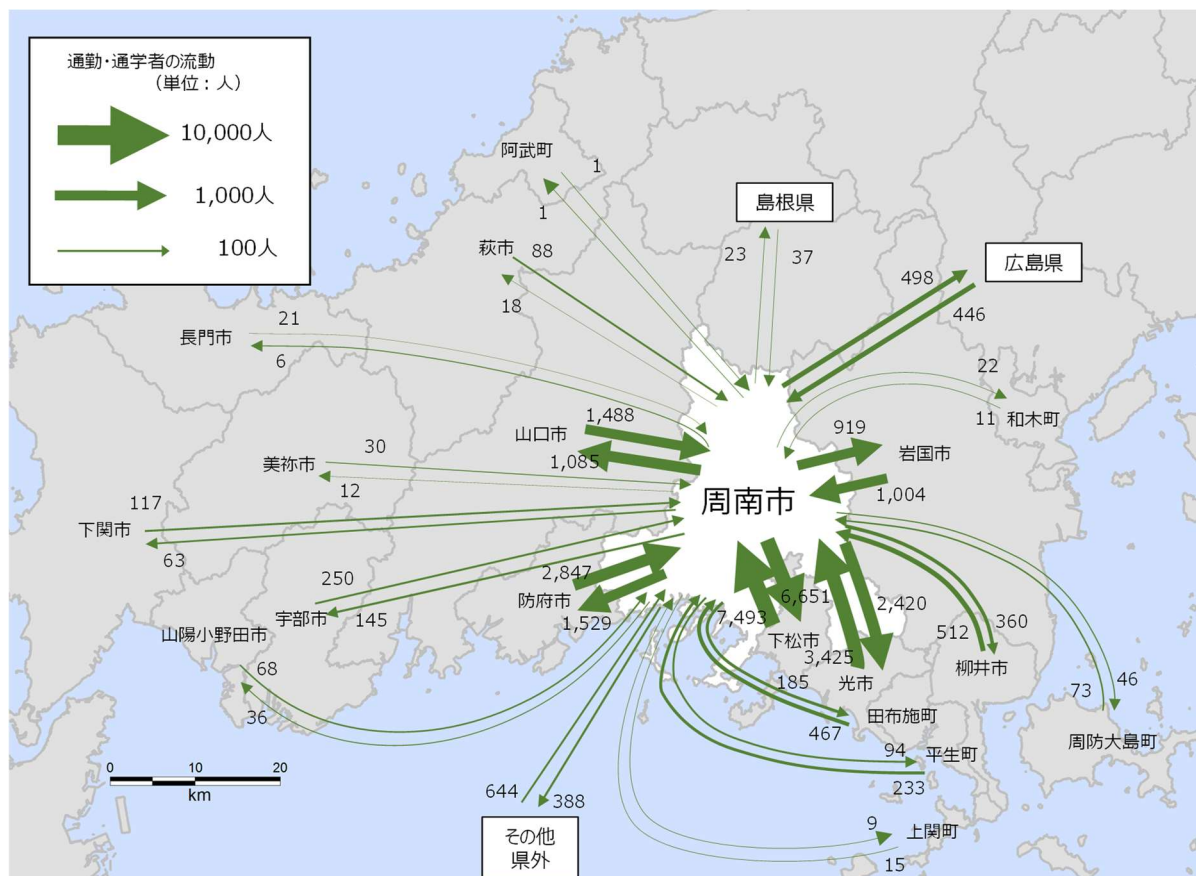


資料：周南市

図 10 主な観光資源の分布

2-1-3. 通勤・通学の状況

通勤・通学の人口流動の流出をみると、近隣市町との往来が多く、特に下松市や光市、防府市との間での移動が多くなっています。



資料：国勢調査（2015年）

図 11 周南市内外への通勤・通学流動（15歳以上）

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。

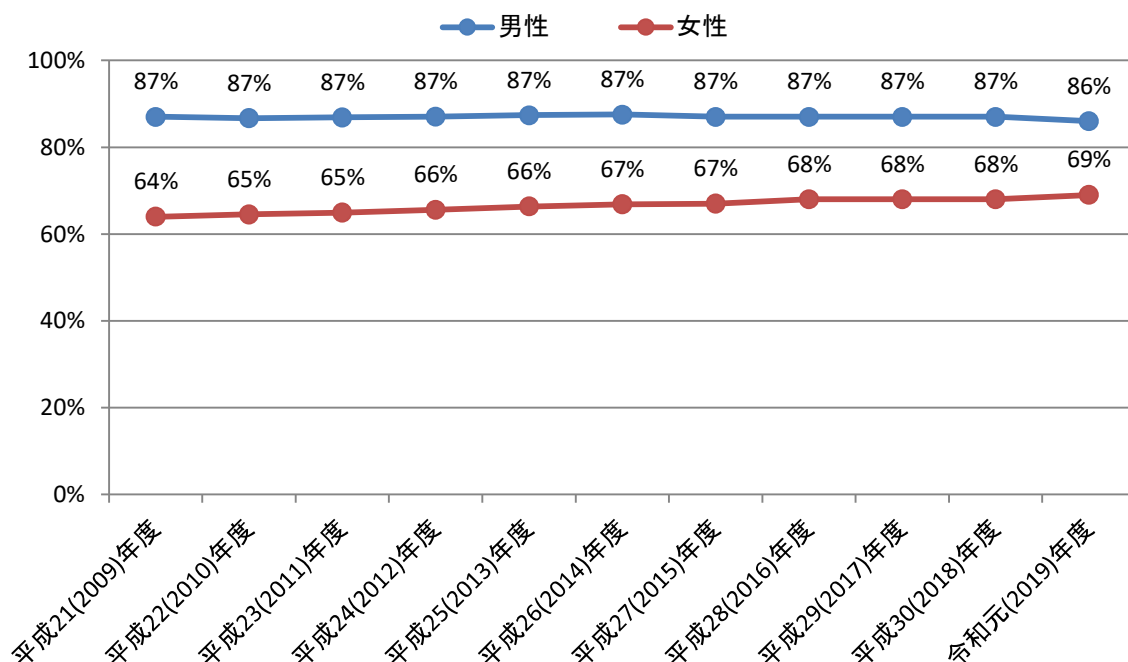
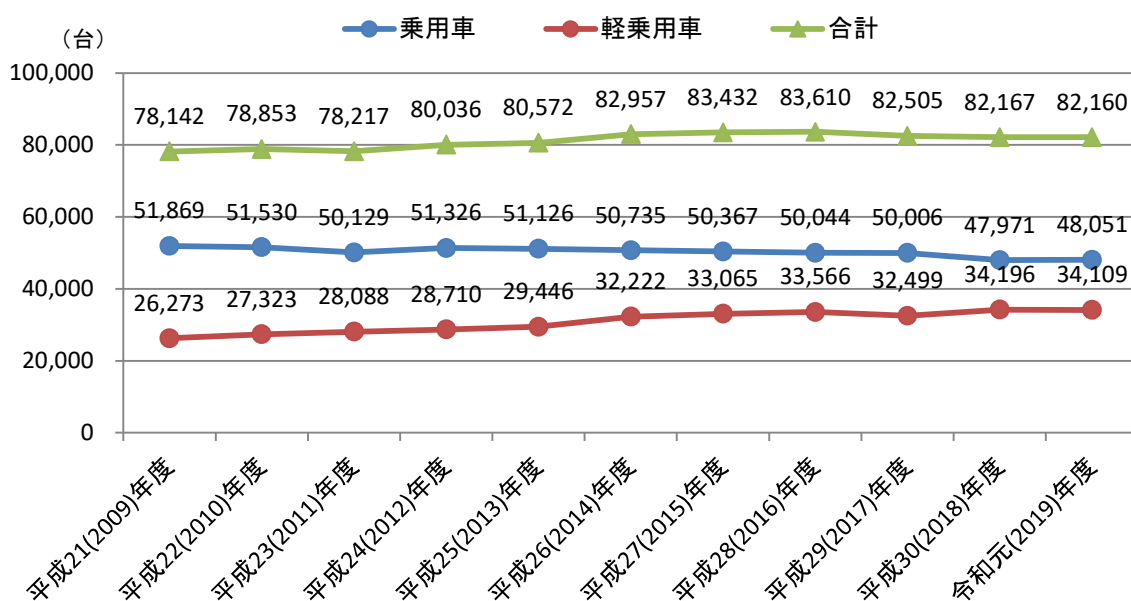


図 12 周南市における運転免許保有率の推移（全年齢の男女別）



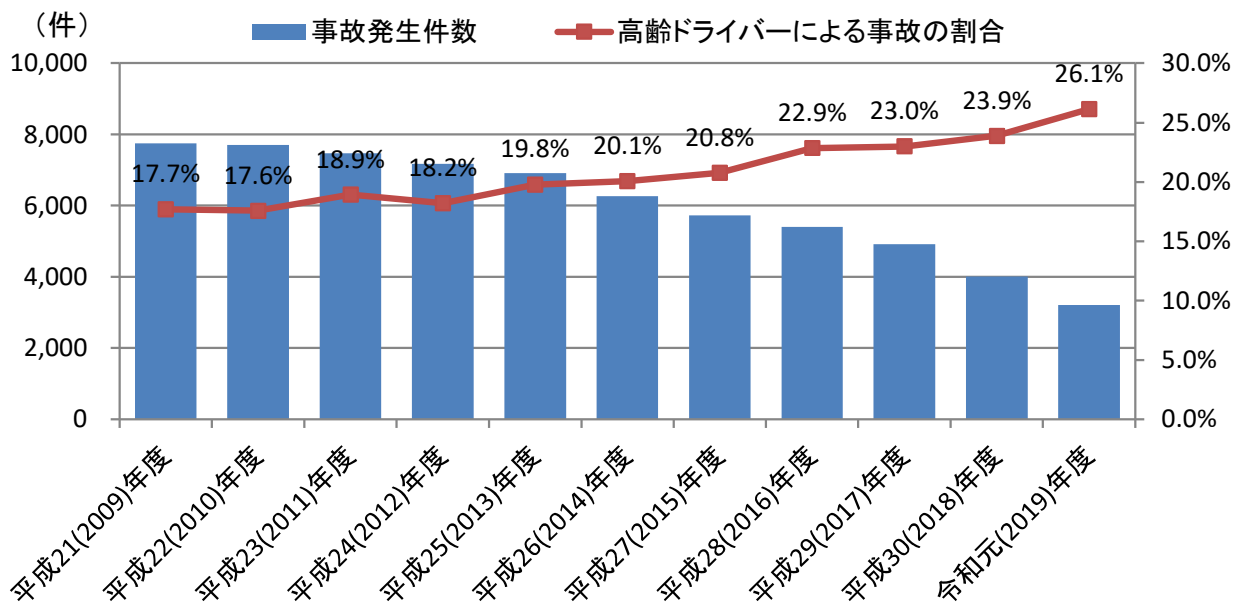
資料：周南市

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。

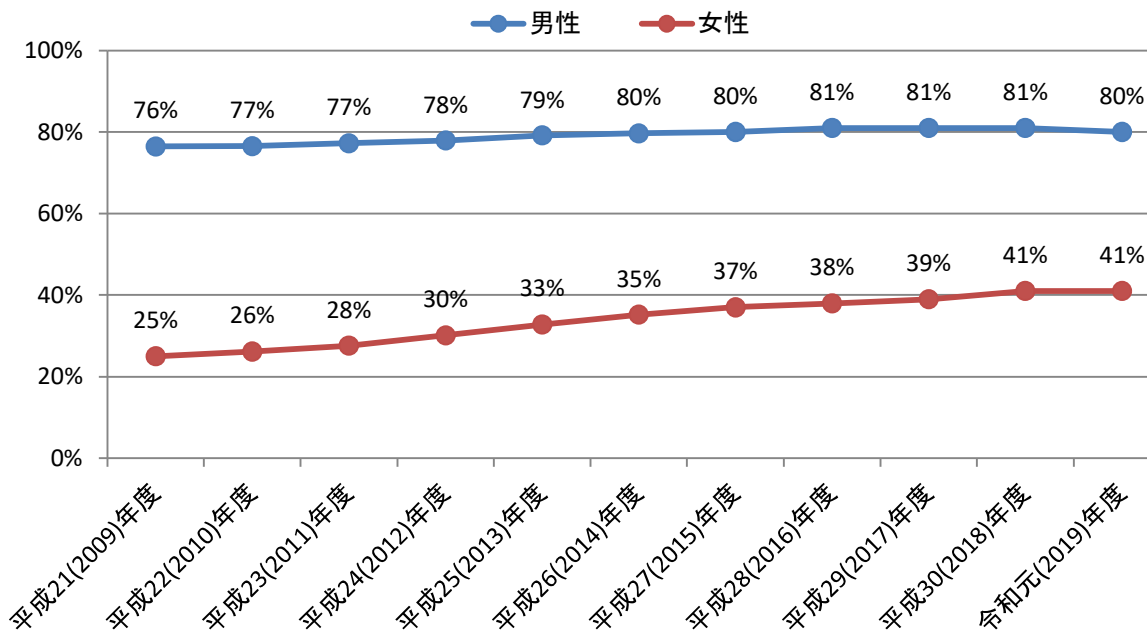
65 歳以上の運転免許保有率は、男性は横ばいですが、女性は増加しています。



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[※]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。

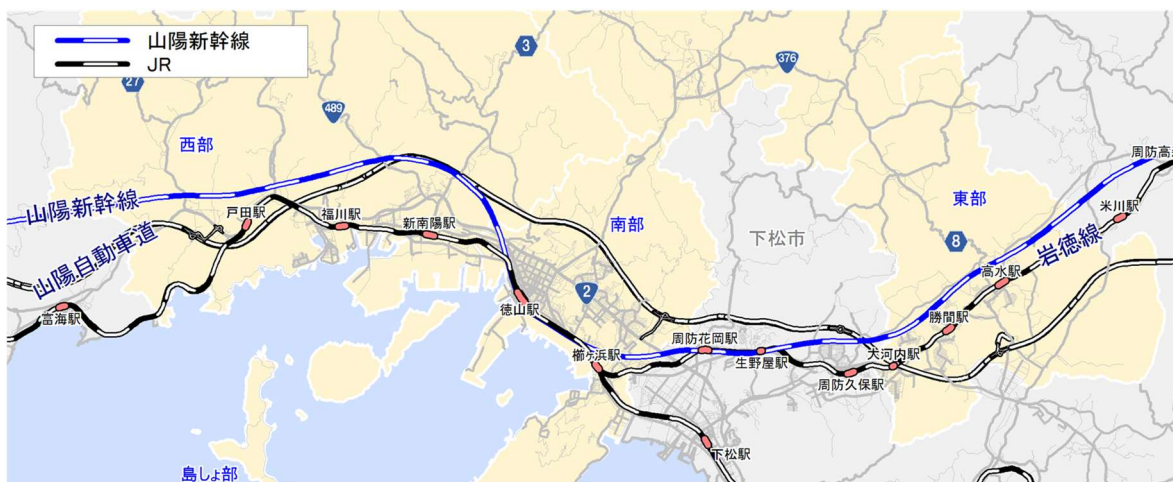
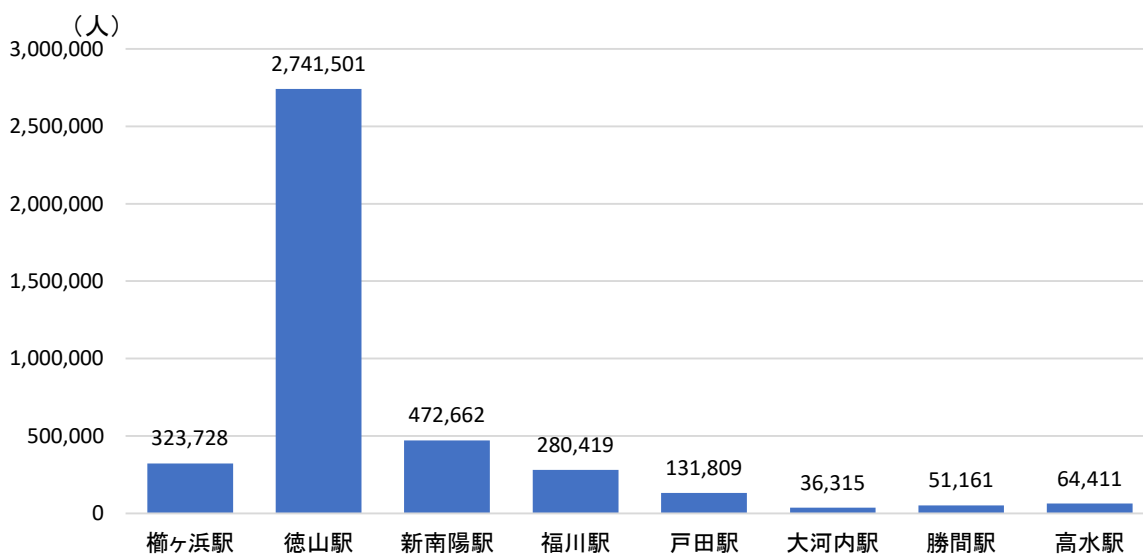


図 16 周南市に係る鉄道網

② 利用状況

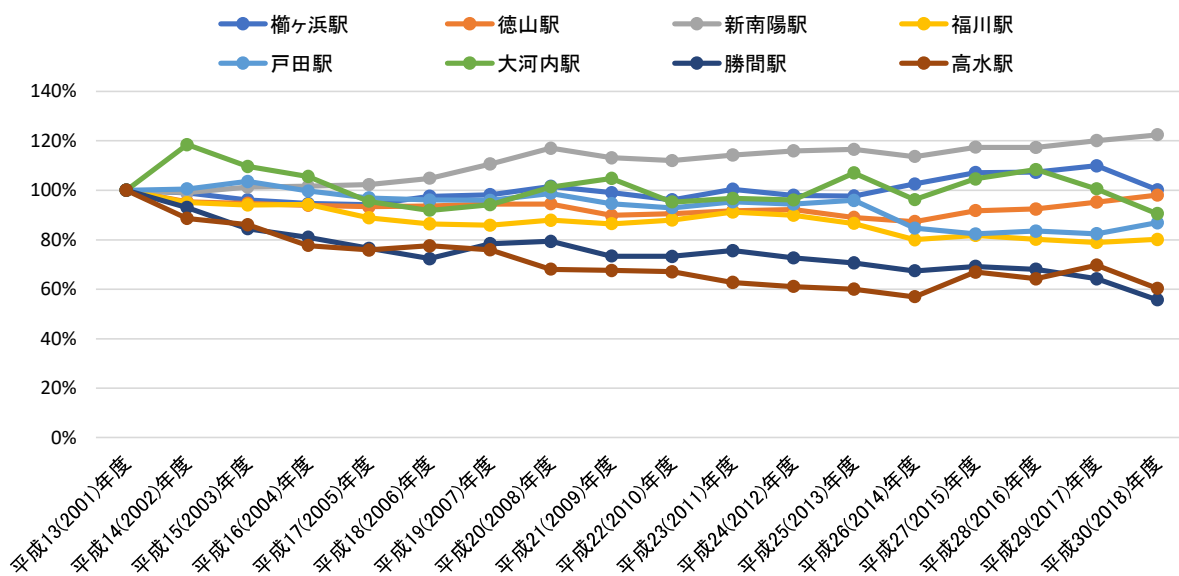
駅別の乗車人員をみると、徳山駅が突出して利用者数が多いほか、新南陽駅、櫛ヶ浜駅の利用が多くなっています。

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、徳山駅や櫛ヶ浜駅などで駐車場・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：295台】 新南陽駅前駐輪場 ※70台増設予定
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。

北部などの山間部では、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。

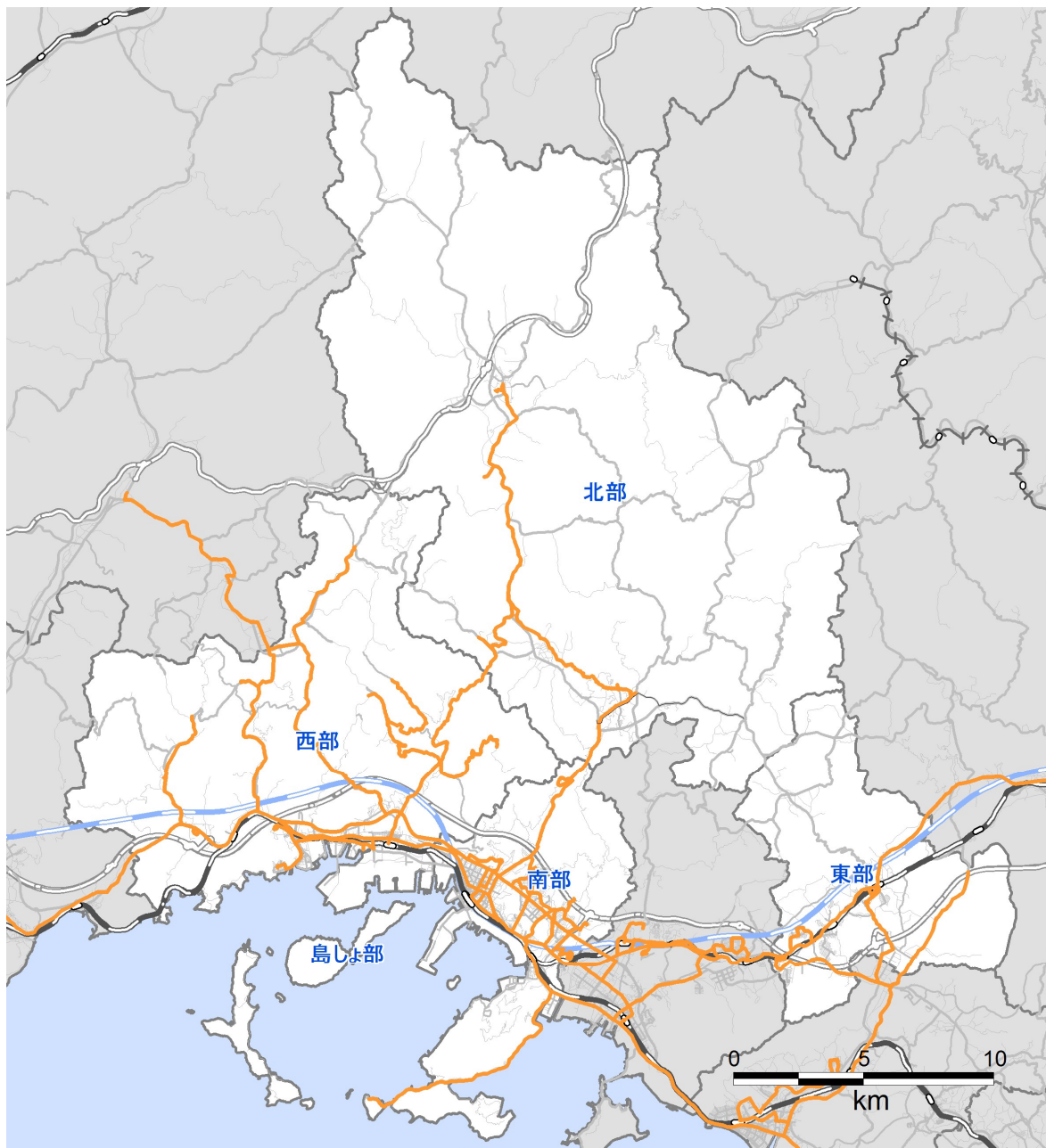


図 19 周南市に係る路線バス網 (令和 2 (2020) 年 10 月現在)

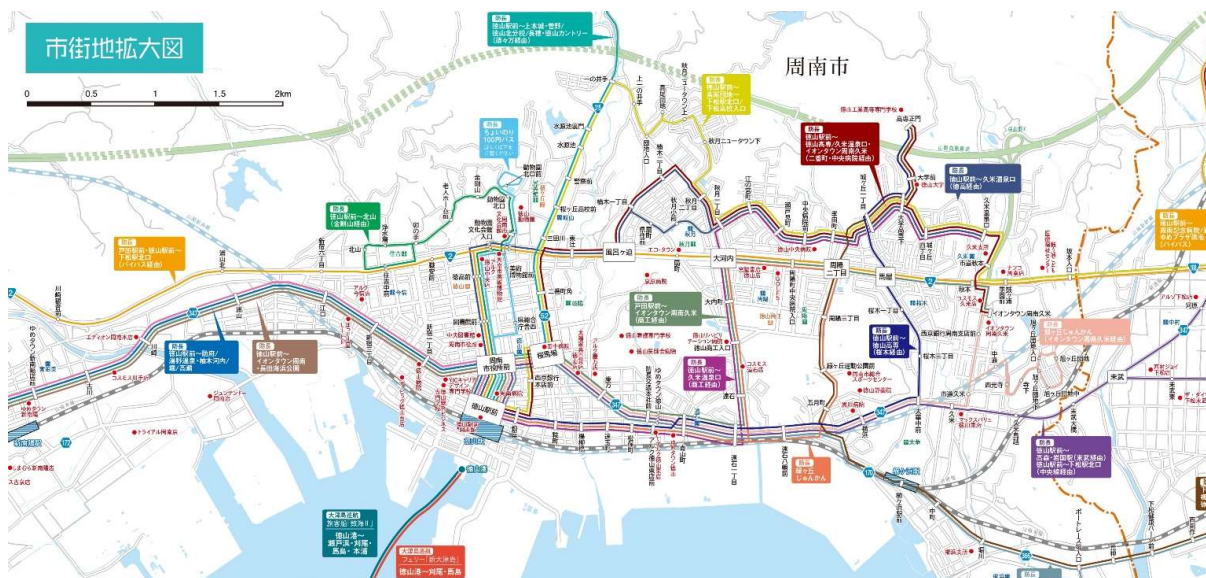
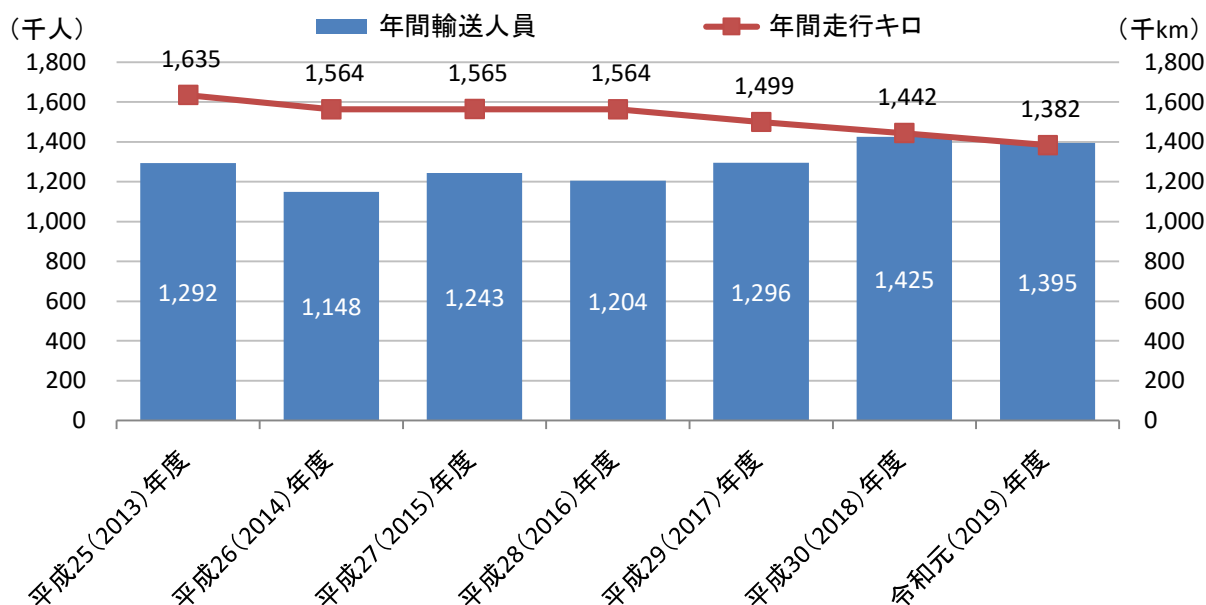


図 20 沿岸部における路線バスの運行経路（令和 2（2020）年 4 月現在）

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など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。

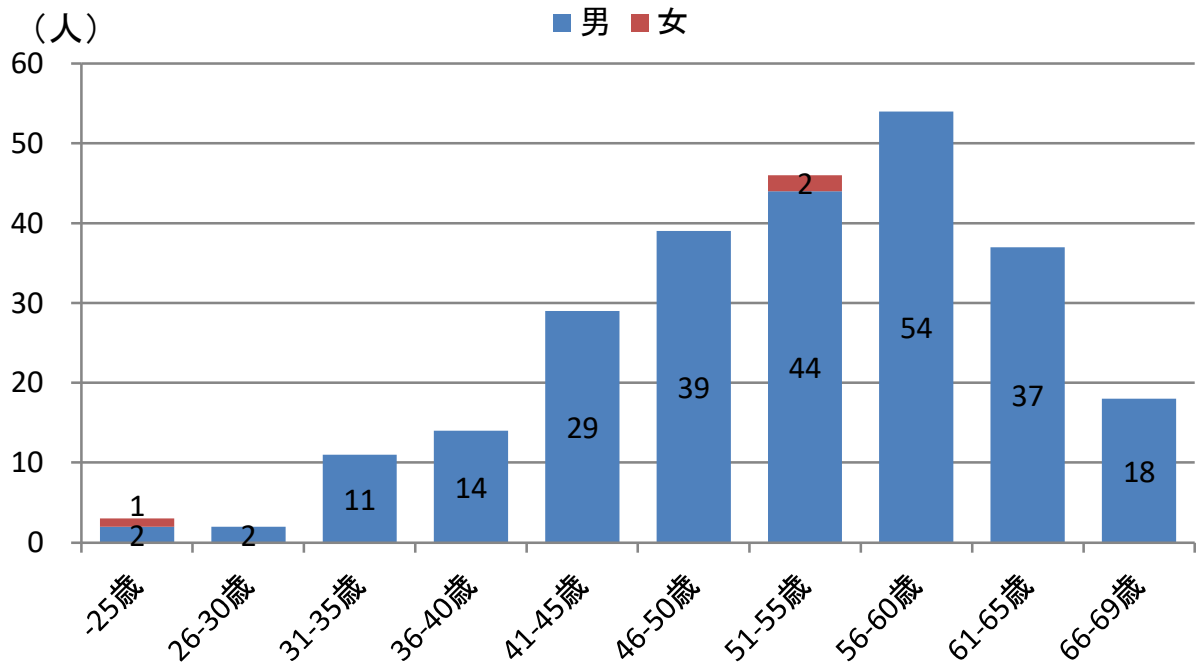


資料：周南市

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³

① 運行状況

本土部では 5 エリア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。

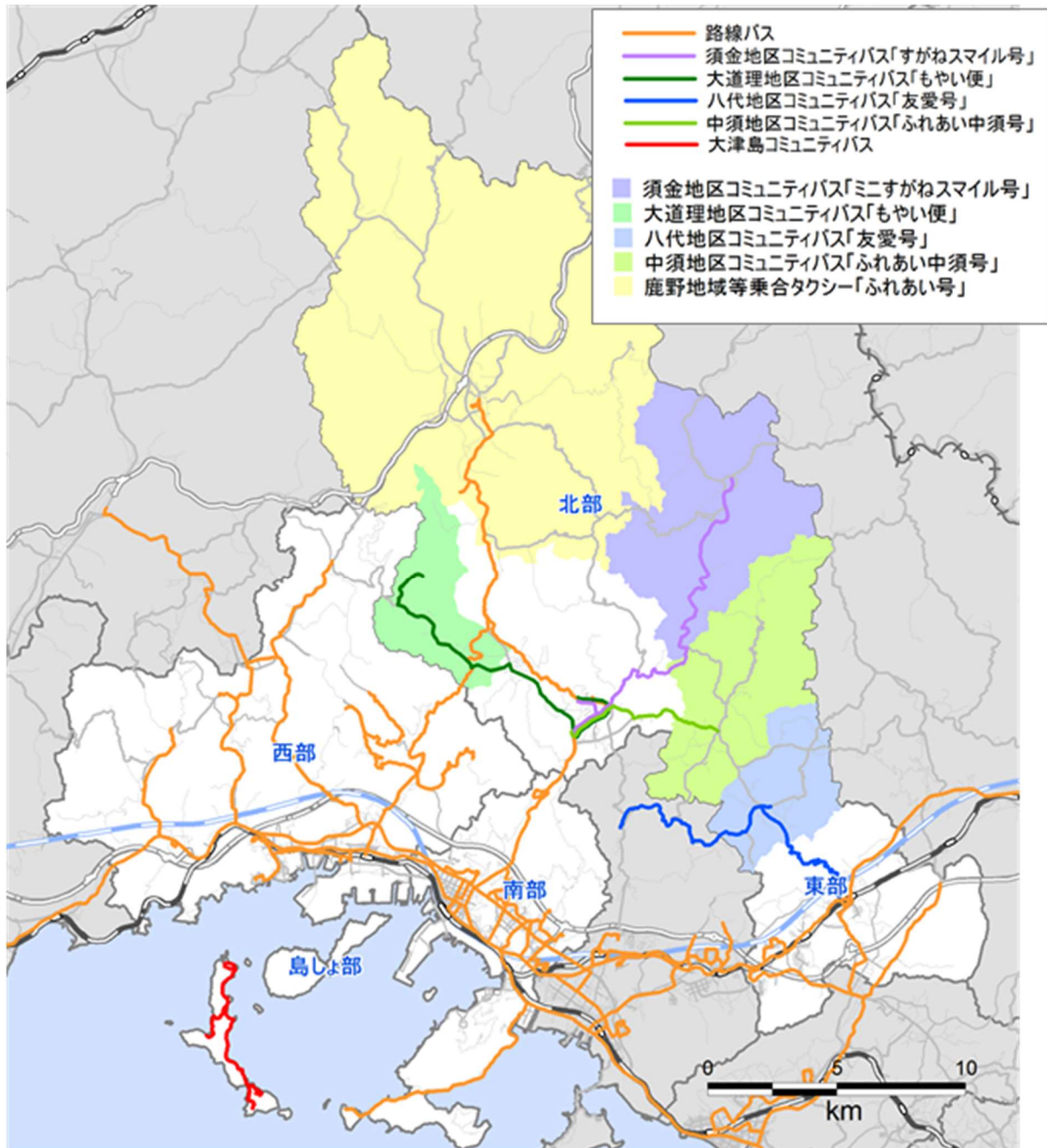
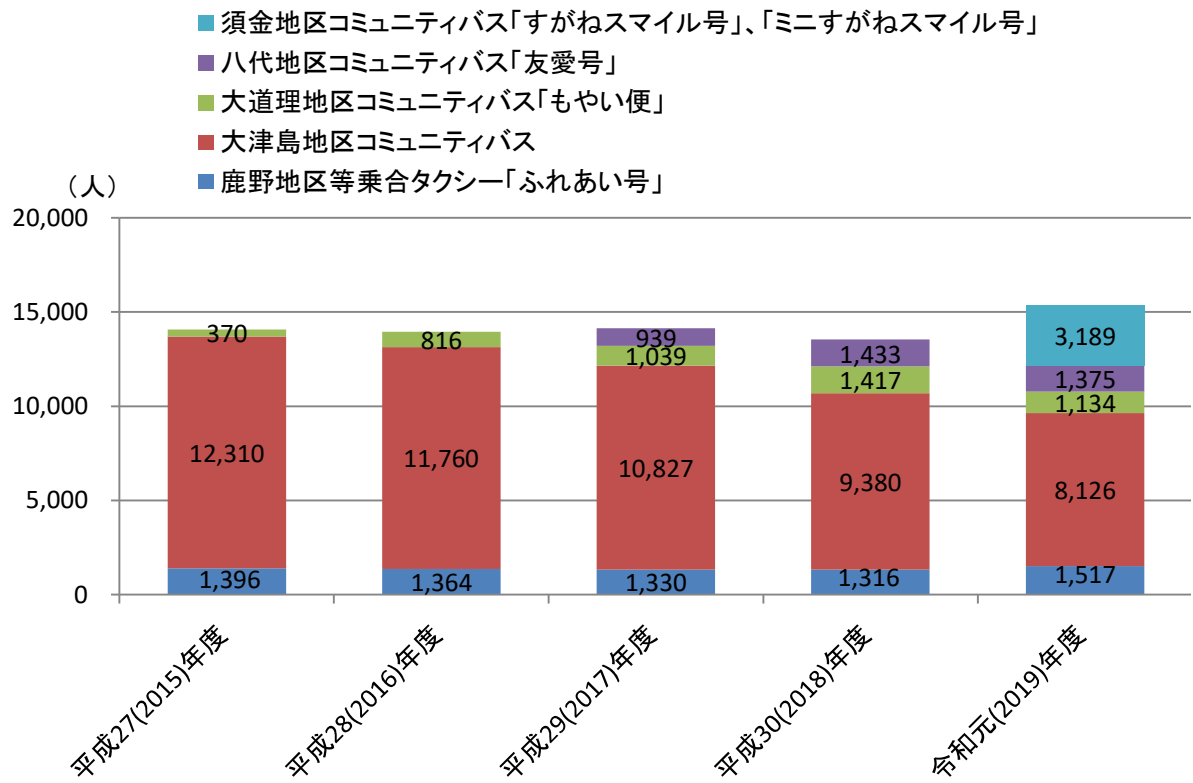


図 23 周南市に係るコミュニティ交通の運行エリア (令和 2 (2020) 年 10 月現在)

³ 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



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。

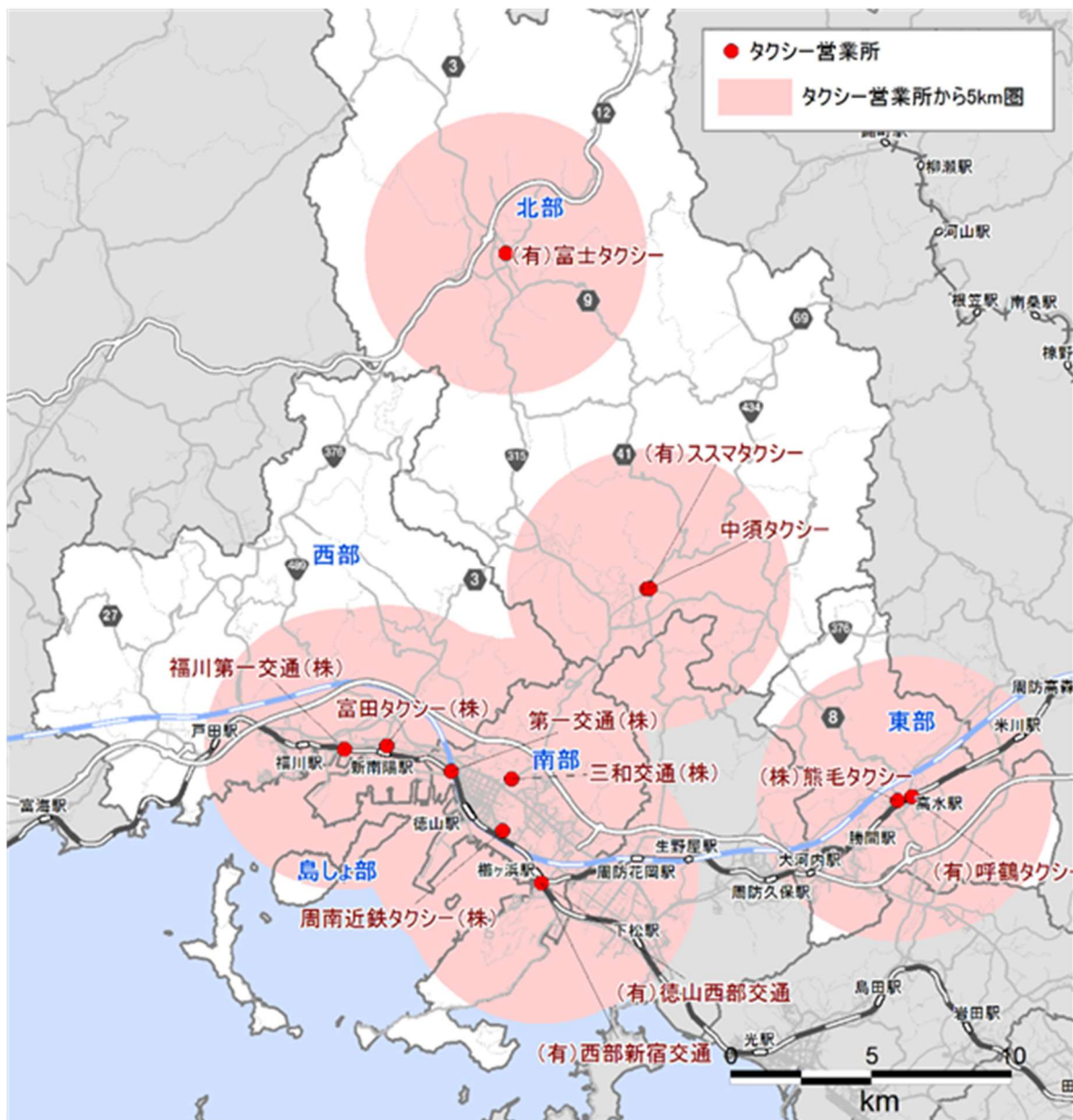


図 25 周南市内のタクシー営業所分布

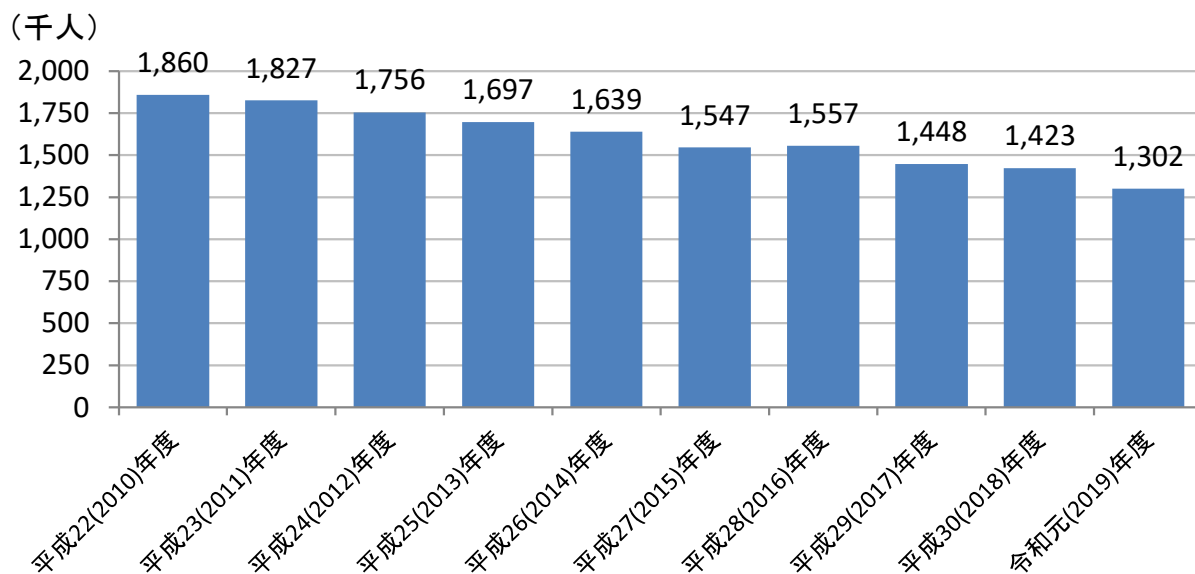
表 2 各タクシー事業者の保有車両台数

会社名		車両台数		
		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行されています。また、周防灘フェリー(株)によって、徳山港～竹田津港(大分県)へフェリーが運行されています。

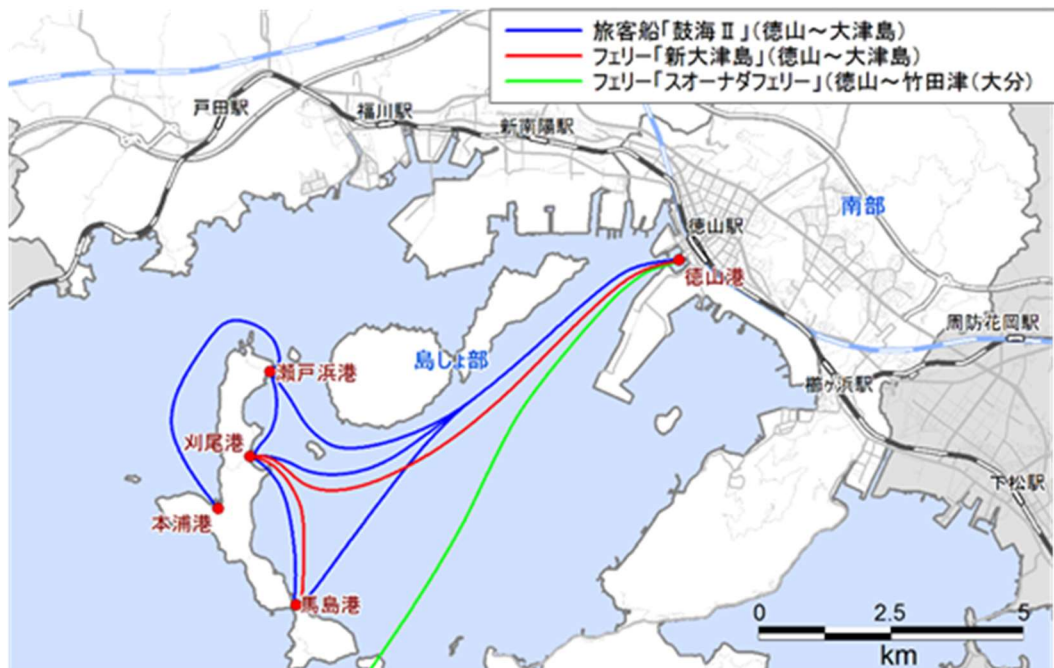
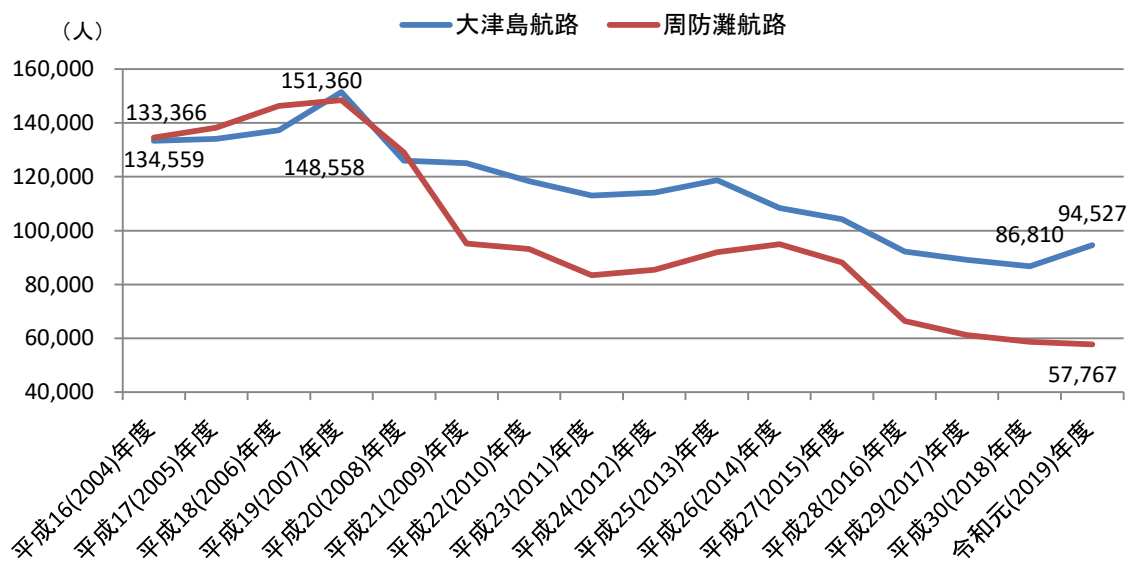


図 27 周南市に係る航路

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。



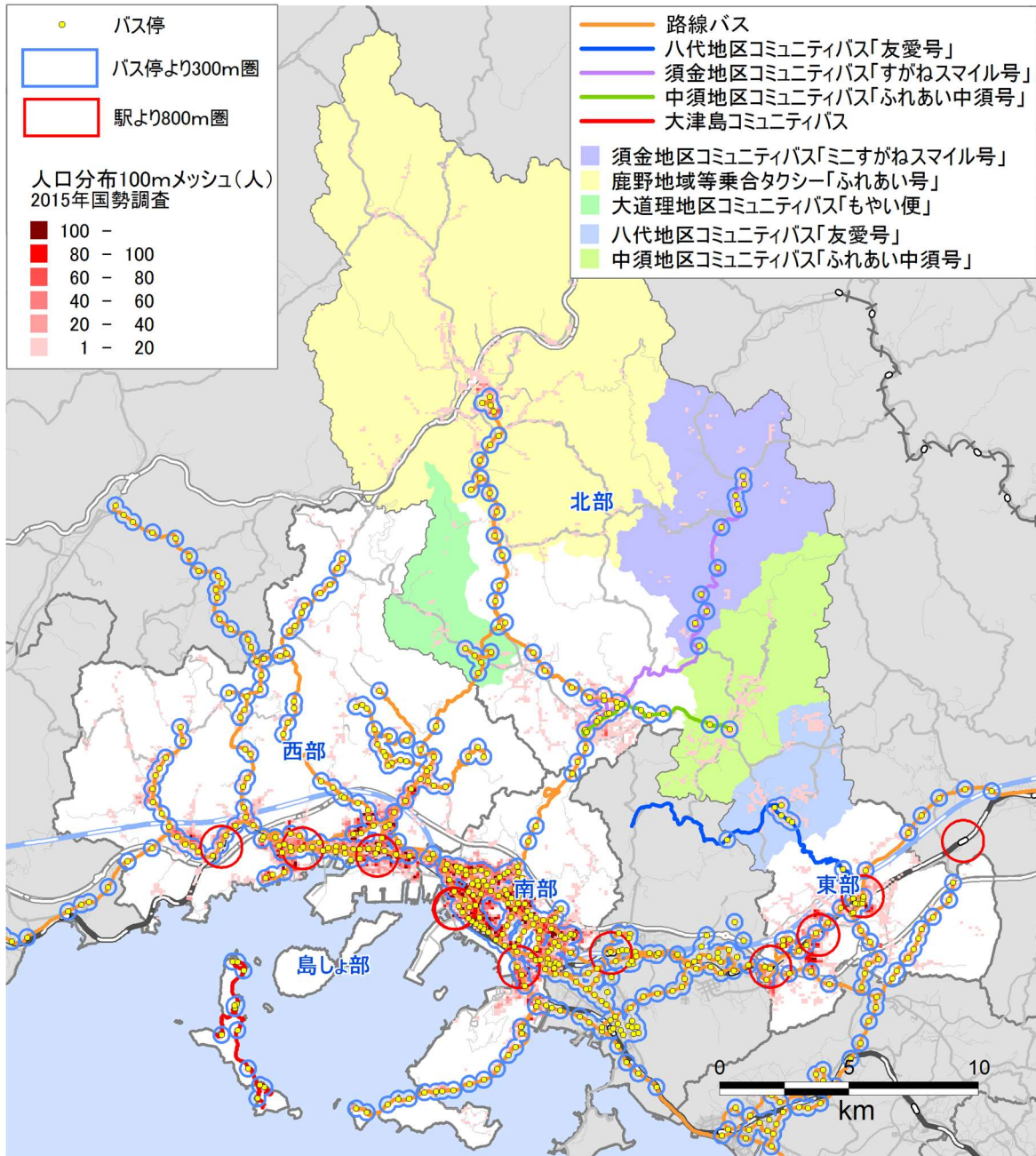
資料：周南市

※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を中心に空白地がみられます。

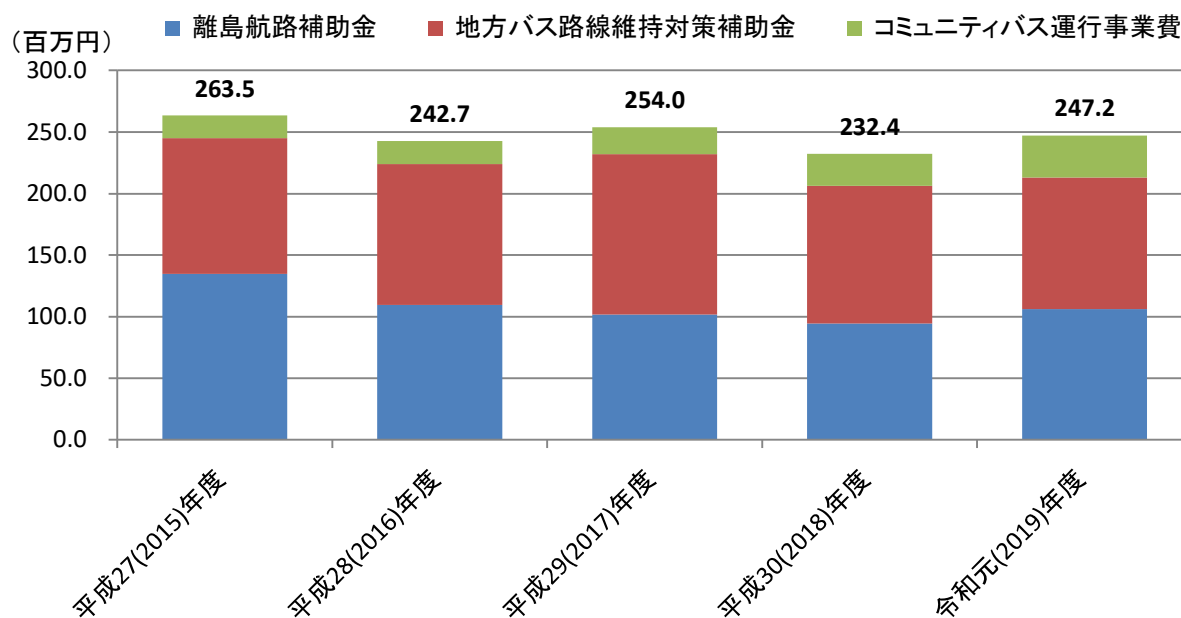


資料：国勢調査（2015年）

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。

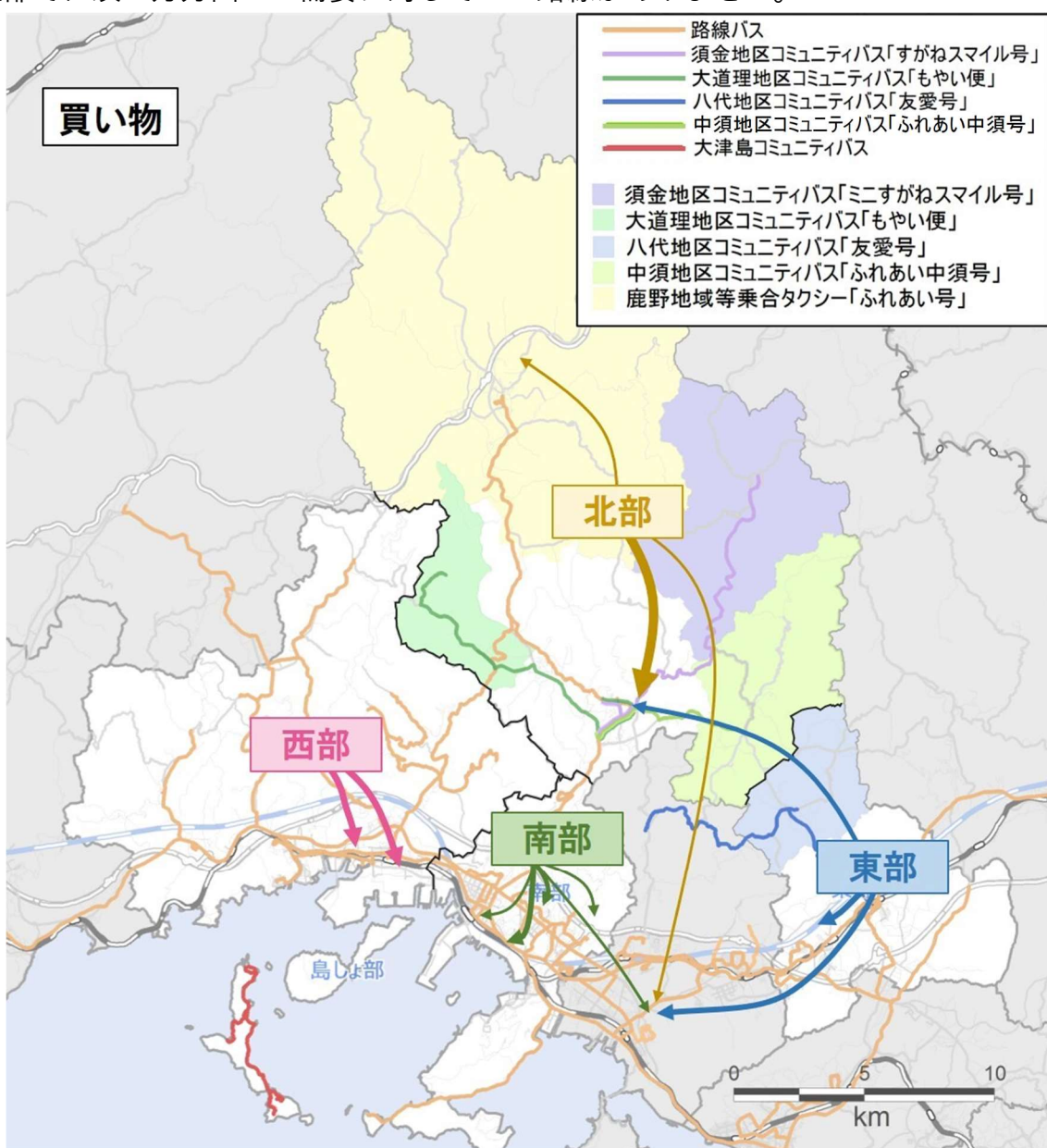
南部：どの目的も徳山や周陽、秋月、久米に分散

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

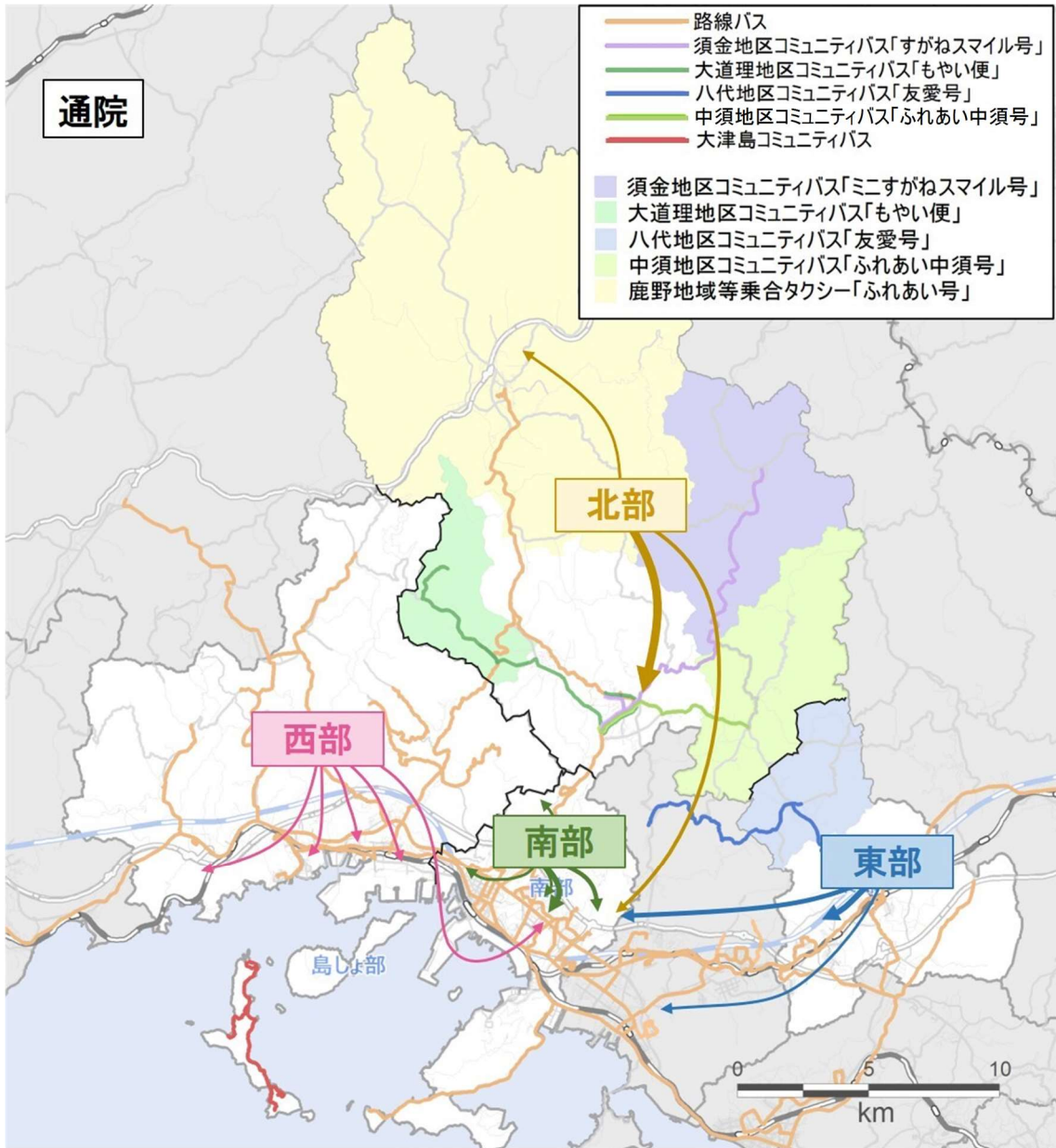
なお、これらの移動需要に対し、おおむね各地域からバス路線が伸びていますが、東部では須々万方面への需要に対してバス路線がありません。



資料：市民アンケート調査（2020年）

※買い物・通院・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

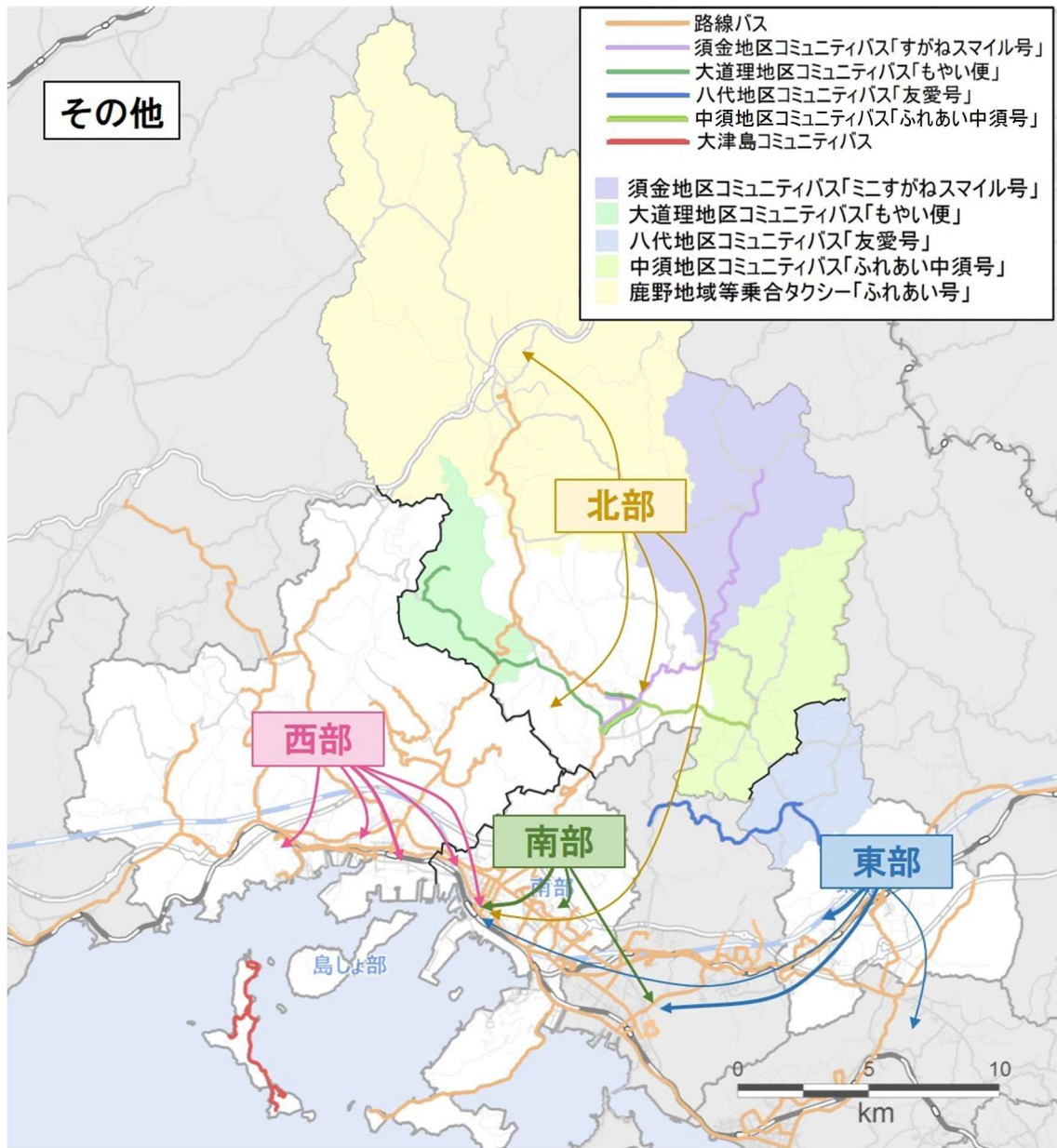
図31 買い物移動需要とバス路線の関係



資料：市民アンケート調査（2020年）

※買い物・通院・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 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）

※買い物・通院・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

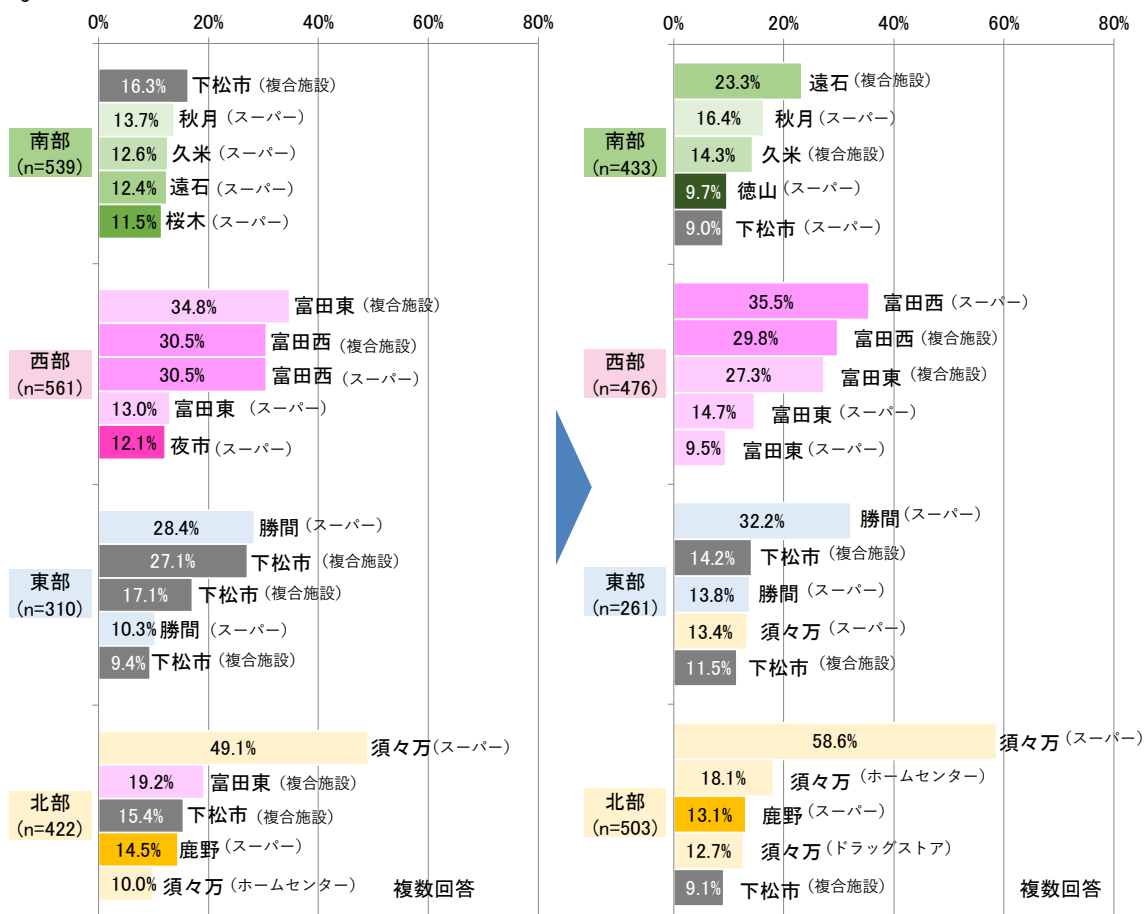
②平成 27（2015）年からの移動需要の変化

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
 北部では須々万への需要が増加
 東部では下松市への需要が減り、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

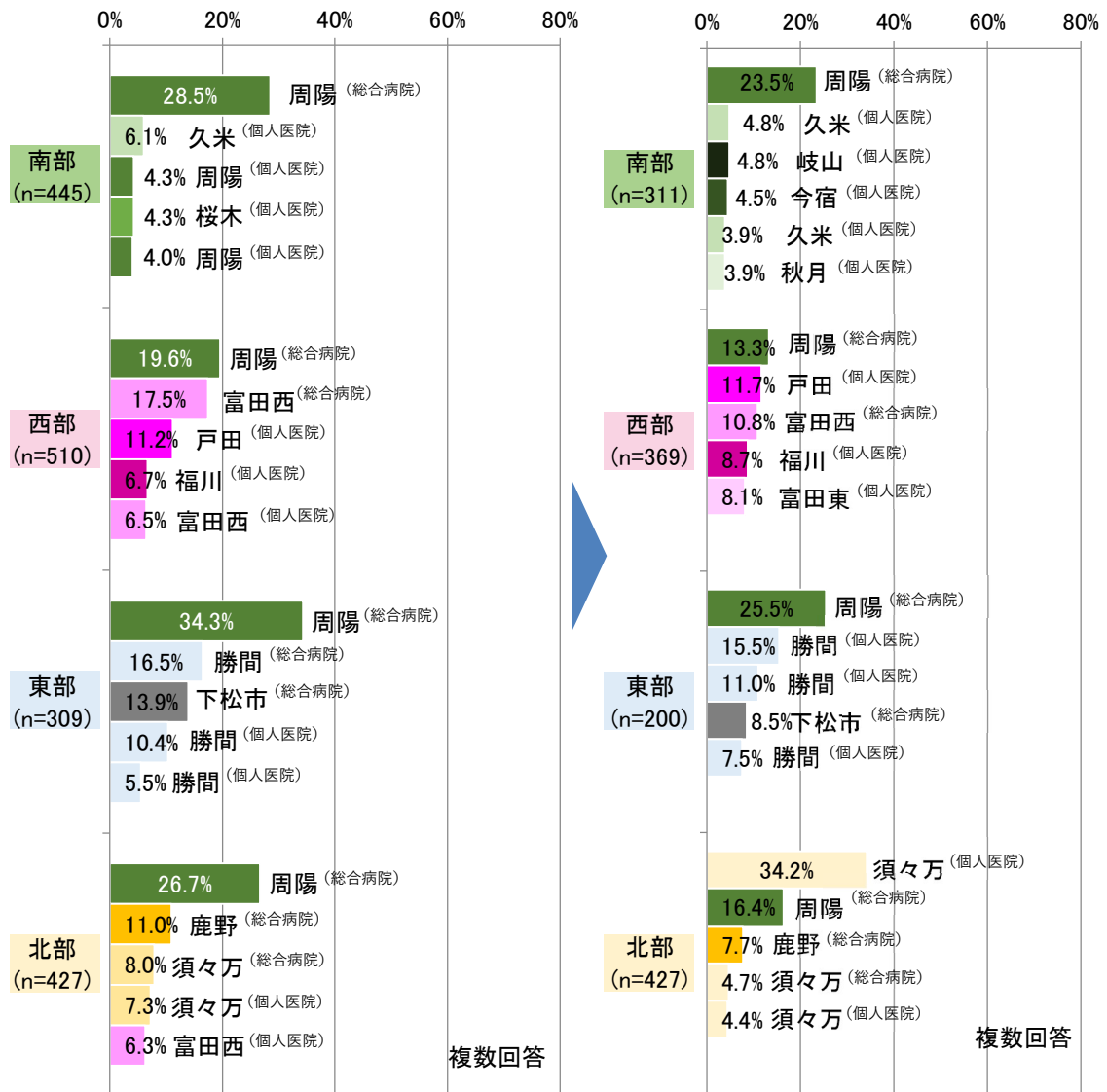
特に、北部では、買い物・通院ともに須々万への需要が高まっている傾向がみられます。



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通りとなり、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。

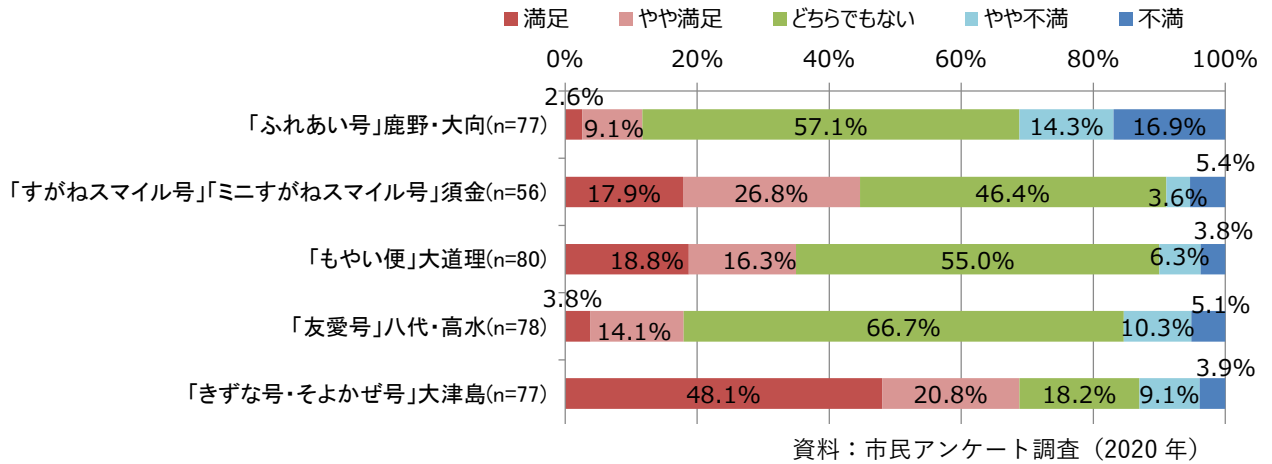


図 36 コミュニティ交通の満足度

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。

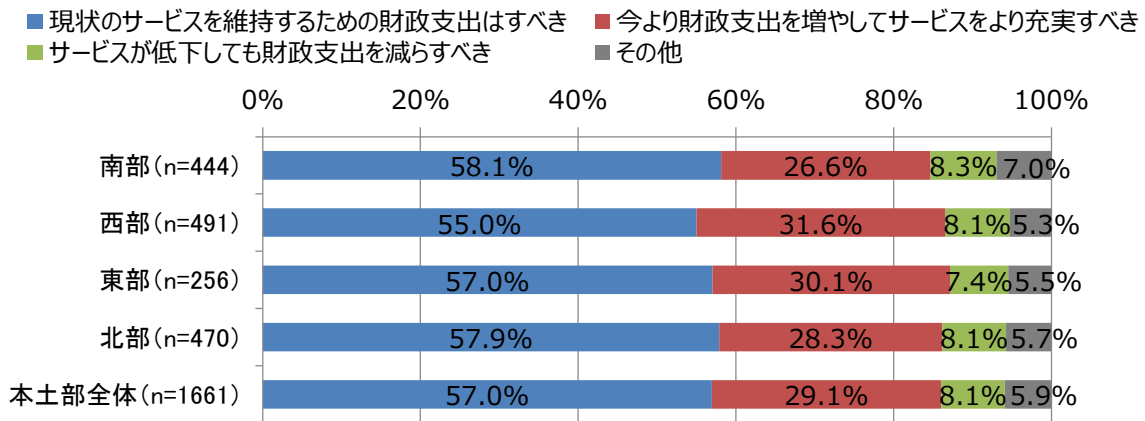
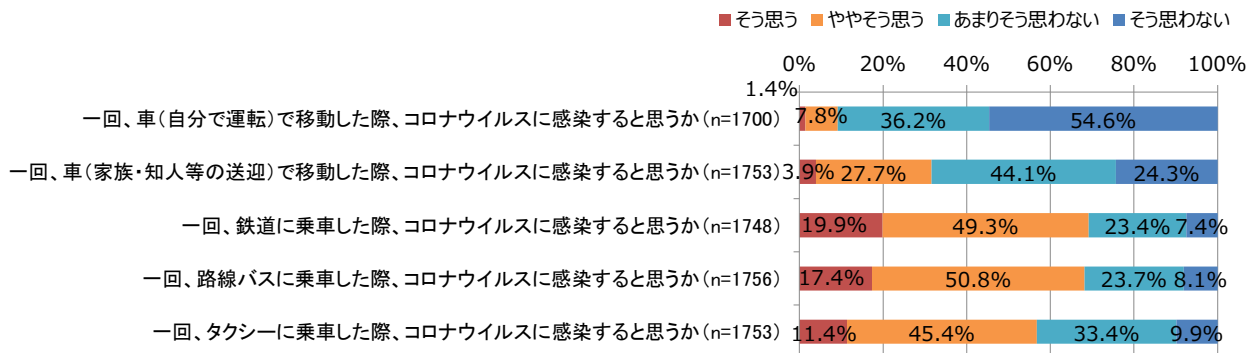


図 37 財政支出に対する意識

⑤新型コロナウイルスへの感染拡大に対する変化

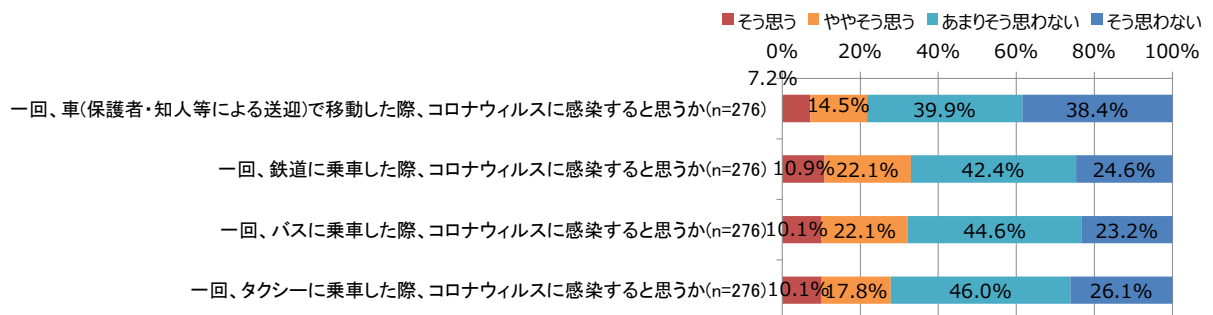
令和2（2020）年の市民アンケート調査において「一回、鉄道・路線バス・タクシーに乗車した際、コロナウイルスに感染すると思うか」聞いたところ、「そう思う」「ややそう思う」と回答した割合は、約半数にのびりました。



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、バス・電車・タクシーなど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れされています。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、社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

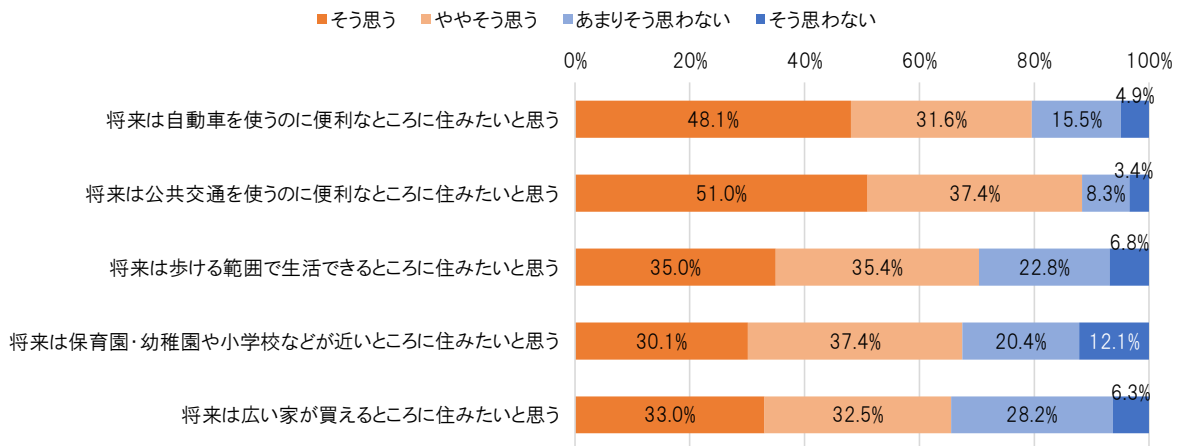
図 41 安全な公共交通の乗り方ポスター



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。

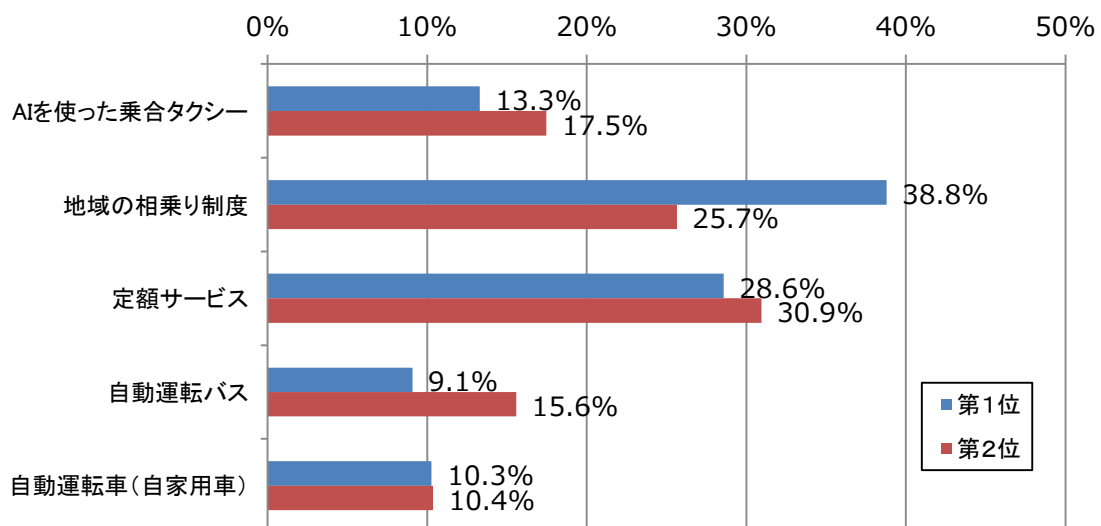


資料：高校生アンケート調査（2020年）

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。

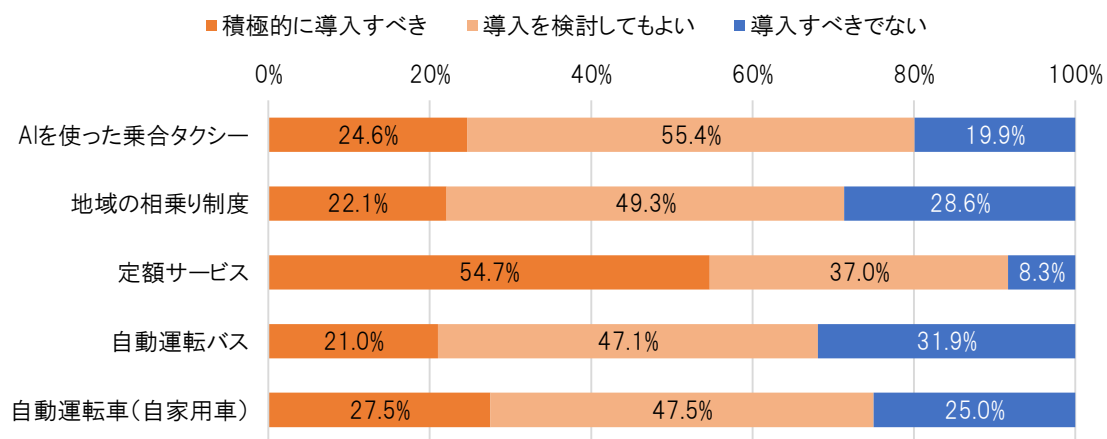


資料：市民アンケート調査（2020年）

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増えた一方で、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）など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。



Whim Urban 30
€62 / 30 days
30-day HSL ticket, City bike, and €10 taxis.
[read more](#)



Whim Unlimited
€499 / month
Unlimited access to car, taxi, public transport, and city bike.
[read more](#)



Whim to Go
Pay as you go
Each trip is paid separately with no subscription fee.
[read more](#)

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

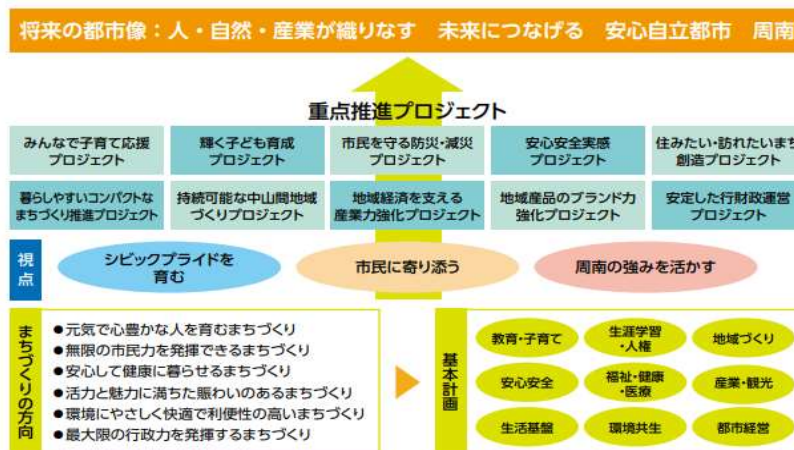


図 51 まちづくりの方向と後期基本計画における主要プロジェクトのイメージ

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 など

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

公共交通に係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)
5(2)コンパクト・プラス・ネットワークの推進		
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	
5(3)中山間地域の持続可能な生活圏づくり		
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 ※策定中

(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

- 情報通信利用環境として、学校では Wi-Fi を整備しているが、宿泊施設や交通機関で Wi-Fi 利用環境が不十分なところがある。第5世代移動通信システム(5G)のサービス提供により、高速・大容量、低遅延、多接続のメリットを活かし、より多くの防災情報を確実かつ高速に伝達するために活用していく必要がある。

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、県など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高める施設を維持・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

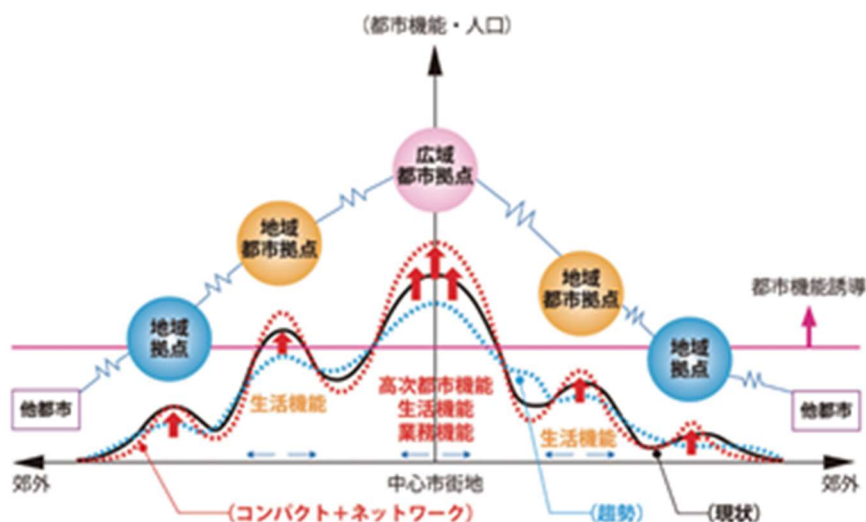


図 52 立地適正化計画における都市構造のイメージ

5. 周南市都市計画マスタープラン ※改訂中

(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

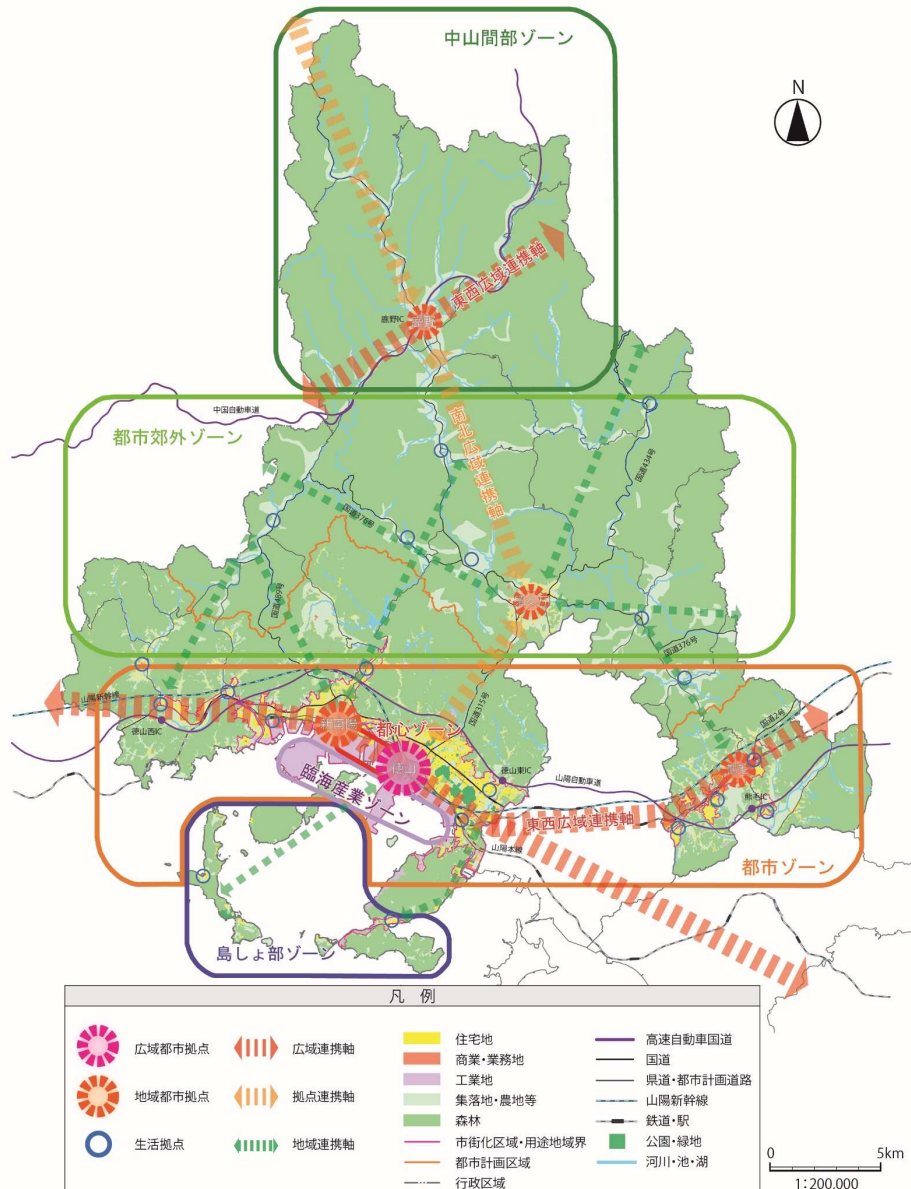


図 53 将来都市構造

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	高齢者などにやさしい移動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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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」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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 (予定) R3.4 (予定)	<ul style="list-style-type: none"> ・福川駅南駐輪場の増設（30台分） ・櫛ヶ浜駅東駐輪場の増設（206台分） ・徳山駅西側駐輪場の新設（334台分） ・徳山駅北口駅前広場バスターミナル供用開始 ・徳山駅西側駐輪場の増設（62台分） ・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） ・徳山駅南口駅前広場供用開始 	
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"> ・JR西日本のダイヤ等に対する要望の実施 ・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 	
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%**)	-%	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

**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 H29～	<ul style="list-style-type: none"> ・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） ・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	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、交流を活性化させ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）、交通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など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)

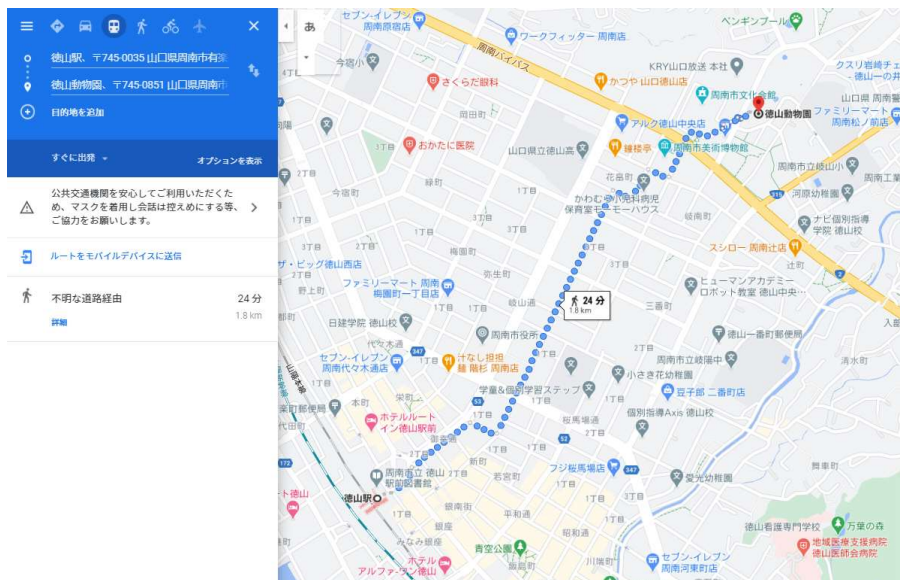


図 55 Google マップへの対応状況

(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北部拠点施設を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。周南市の DID(人口集中地区: Densely Inhabited District)内の人口密度・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など、サービス水準が低下していく状況にあります。



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、以下の通り整理されます。

(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・地域また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）を次の通り定めます。

<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"> ・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。

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通りです。

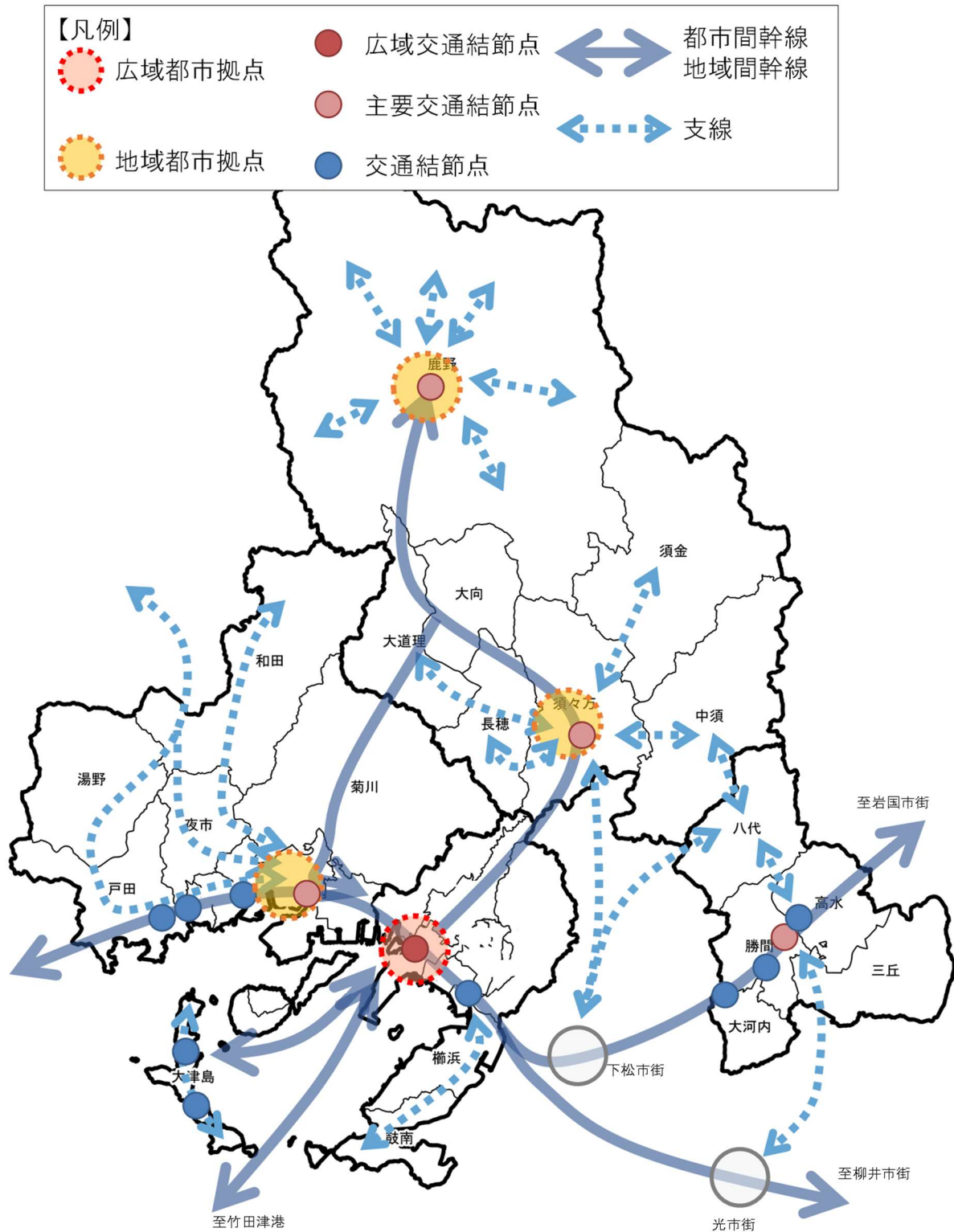


図 57 公共交通ネットワークの将来イメージ

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）を以下の通り設定します。

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、情報提供の改善など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通り設定します。

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。	●路線バスやコミュニティ交通の収支率	●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。	●公共交通への行政負担額	●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 ⁴ を活用した運行情報案内機器の整備件数	1件	5件

⁴ 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 ⁵ 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

⁵ 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。

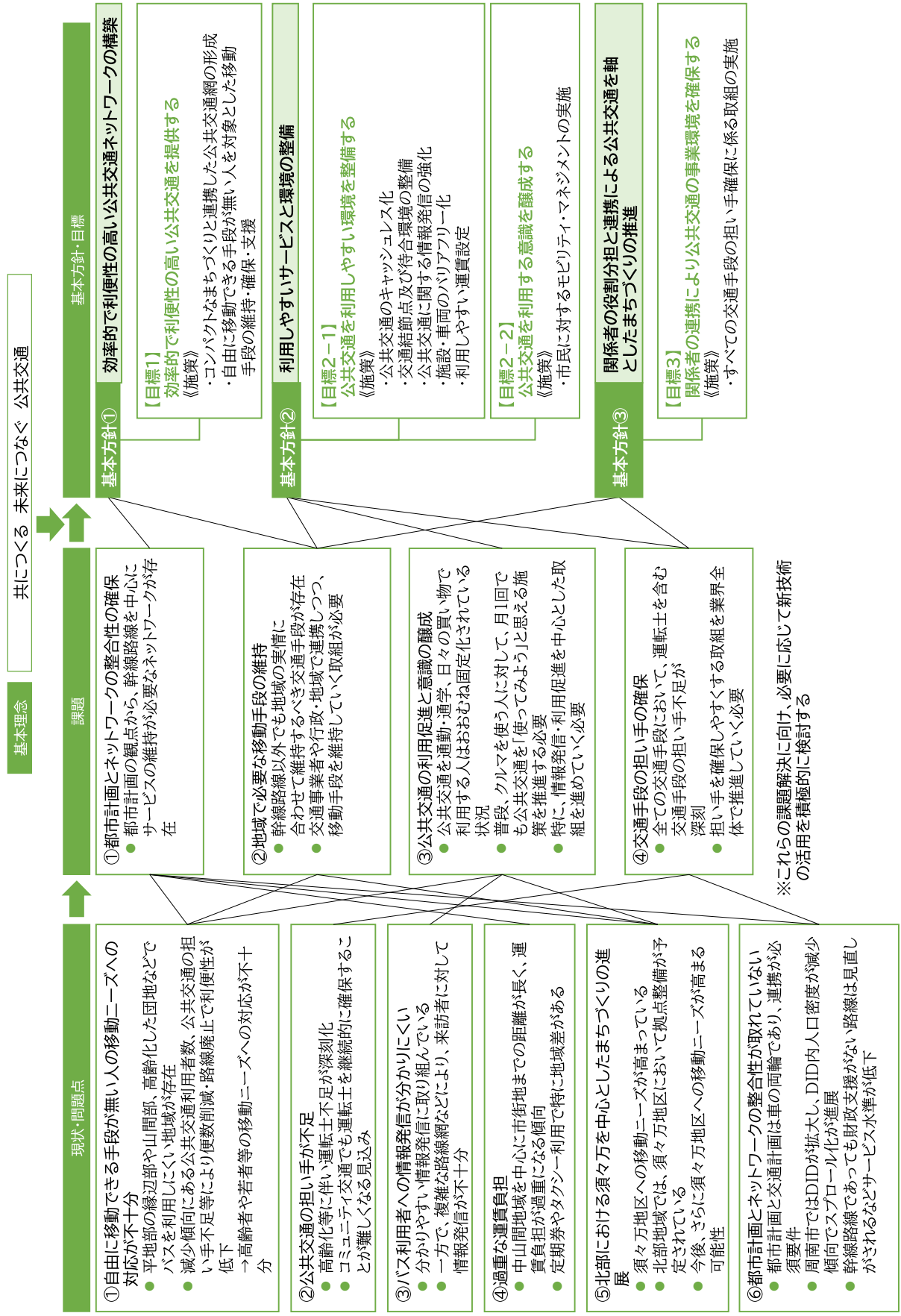


図 58 現状・問題点と課題、基本方針・目標の関係整理

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

基本目標	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
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 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
	【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

6-2. 施策と事業の内容

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

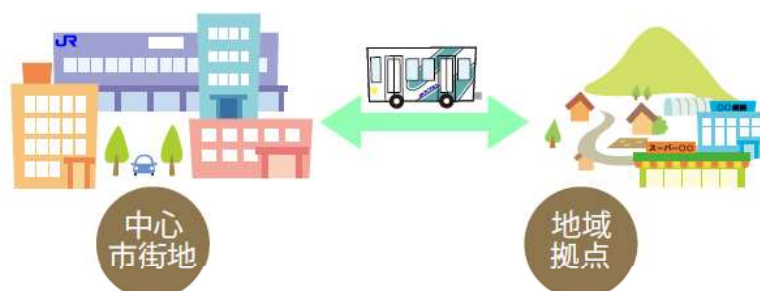
現状・問題点

- ・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（策定中）に基づき、公共交通利用者の利便性向上を図るため AI など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など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、高齢化した団地等、バスを利用しにくい地域に、高齢者を中心に自己の移動手段がない人がいる。

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バス・タクシー運賃助成、グリーンスローモビリティなど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など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)**
予約開始時刻前に中須支所へ予約された方を迎えます。中須支所まで運行します。
- 3 中須支所→須々方集落**
中須支所からは各集落に停車しながら、須々方集落まで運行します。
- 4 須々方集落→中須支所**
須々方集落でお待ちください。各集落に停車しながら、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迎えます。

予約運行エリア内(中須地区内)は、予約された方を迎えます。予約時刻により到着時刻が前後したり、目的地まで送迎になることがあります。

利用料金

1乗車につき、以下の乗車料のみです。
※バス乗降料・乗降補助料・乗降補助料は別料金です。

中須地区内(須々方集落) 大人 200円 子ども 100円
中須地区内(中須支所) 大人 100円 子ども 50円

中須地区外(中須支所) 大人 100円 子ども 50円
※中須地区外(中須支所)は、予約された方を迎えます。予約時刻により到着時刻が前後したり、目的地まで送迎になることがあります。

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⇄須々方集落→6,000円
10月 中須地区内-須々方集落内→3,000円

【乗降口】
ふれあい中須支所内、中須支所
※中須支所から中須地区内へは別料金がかかります。

予約先 第一交通株式会社 ☎(0834) 21-0015
〒769-0202 周南市 須々方集落 (0834) 21-2288

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月より運行開始になった中須地区コミュニティバス

長穂地区における見直し

- ・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の導入を目指す。

**長穂⇄須々万
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。
地域の皆様のご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、瀬戸渡バス停を運行します
・買い物、通院などのお出かけに、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1往復運行します
・訪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: ストアーうおたに ☎(0834) 88-0431
受付日: 火曜日・木曜日・金曜日 11:20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金曜日になります

時刻表

便	運行時間	備考
1	8:30 ~ 10:00	・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。
2	10:00 ~ 11:30	
3	11:30 ~ 13:00	・各便の運行時間内に複数の場所で乗り降りするような使い方はできません。
4	14:00 ~ 15:30	
5	15:30 ~ 17:30	

乗降場所

長穂地区内: 指定いただいた場所で乗り降りできます
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」の隣で乗り降りできません。

長穂地区外停車地

スーパー等: 須々万農産区、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、高橋口、瀬戸渡

須々万地区内停車地

岩崎薬局、山口銀行、ジュンテンドー、サンマート、岩本医院、高橋口バス停、JA、和奈古(訪長バス停)、一ノ宮(訪長バス停)

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12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
豊野・萩南・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24年4月1日以降生まれの人)
②年齢が65歳以上(昭和31年4月1日以降生まれの人)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21日(月)～令和3年3月31日(水)

助成を受ける方法は？ ※受付は平日・祝日を除く 9:30～17:15
受付窓口で申請手続きが必要です。
【受付窓口】萩南支所、豊野支所
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階庁舎)、高齢者支援課(1階庁舎)

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 庁舎窓口)
☎ 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は

- *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は

- *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 グリーンスロモビリティの活用事例(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

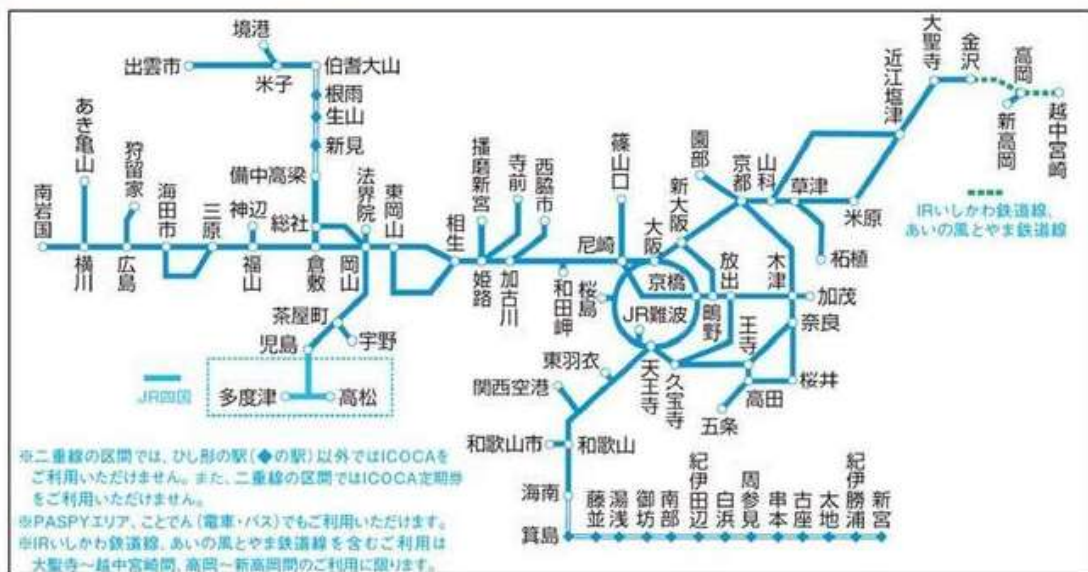
現状・問題点

- ・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、風よけなど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など、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などの協力も求める。
- ・ 「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。今後ますます便利になる公共交通を、みなさんも利用してみませんか。



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 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



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 ⁶ 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 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。

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など、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（大阪市高速電気軌道）

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の継続
- 市街地周辺部の交通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など、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・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）

助成を受けける方法は？ 受付は1・日・曜日を除く、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

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紙の作成、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



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)



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紙の例



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など	⇒	⇒	⇒	⇒	⇒
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

ふるさと山口企業合同就職フェアと同時開催！

公共交通担い手確保ミニフェア

山口県内の乗合バス・タクシー事業者が出展！！

10月30日(金) 午前 10:00～12:30 午後 13:30～16:00
 ○午前・午後で一部企業入替制 ○各30分前より受付開始

会場 山口グランドホテル 3階
 山口市小郡黄金町1-1(新山口駅新幹線口前)

フェア内容 事業者ブース
 二種免許取得情報コーナー 各社情報コーナー

対象者 求職中の一般の方
 2021年3月に大学、短大、専修学校等を卒業予定の方

入場無料 服装自由 入退場自由 マスク着用

問合せ 山口県観光スポーツ文化部交通政策課
 ☎083-933-3120

出展企業は10月中旬頃にWeb掲載予定↑

主催：山口県、中国運輸局山口運輸支局、(公社)山口県バス協会、(一社)山口県タクシー協会 後援：厚生労働省山口労働局

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 男性 定額500円

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をサポートします！！

■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。
 ※ご予約の際、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覧ください。

【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：山口県

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。



防長交通は安全評価最高ランクの3つ星を取得しています

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

〒745-8547 山口県周南市松保町7番9号

☎(0834)22-7838

防長交通株式会社ホームページ <https://www.bochobus.co.jp/>

〈平日9:00~17:30〉
採用担当まで

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

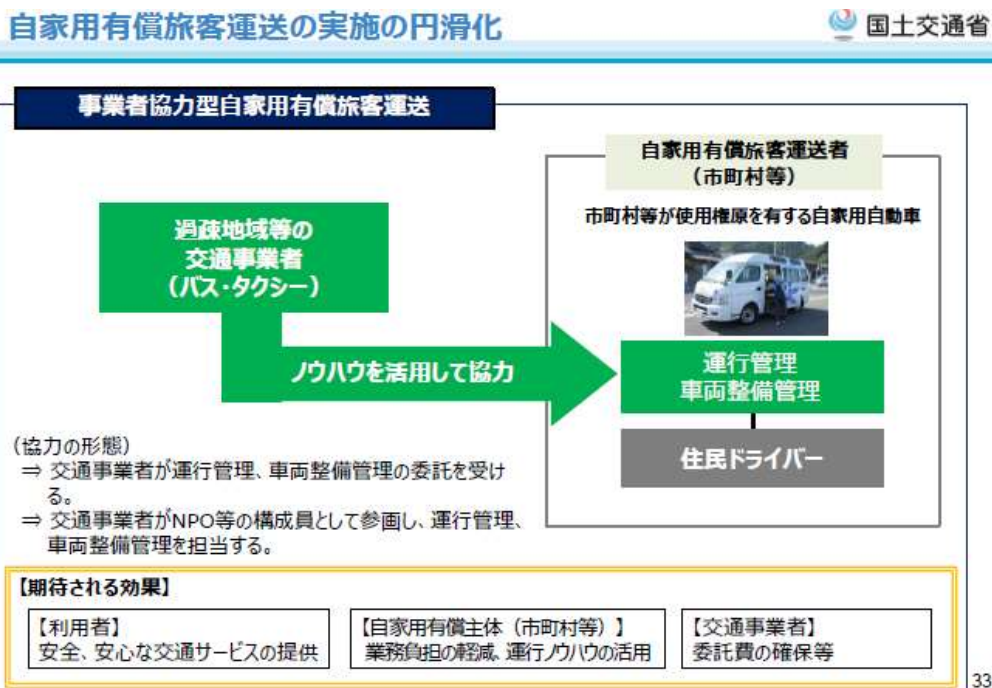




図 86 交通会議の開催の様子

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・検証し、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	データなどの取得方法	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 ⁷ 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

⁷ 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・解析を行うなど、情報を視覚的に表示させるシステム。

周南市地域公共交通計画(素案)

令和3(2021)年●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