

## 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航されています。また、周防灘フェリー(株)によって、徳山港～竹田津港(大分県)へフェリーが運航されています。

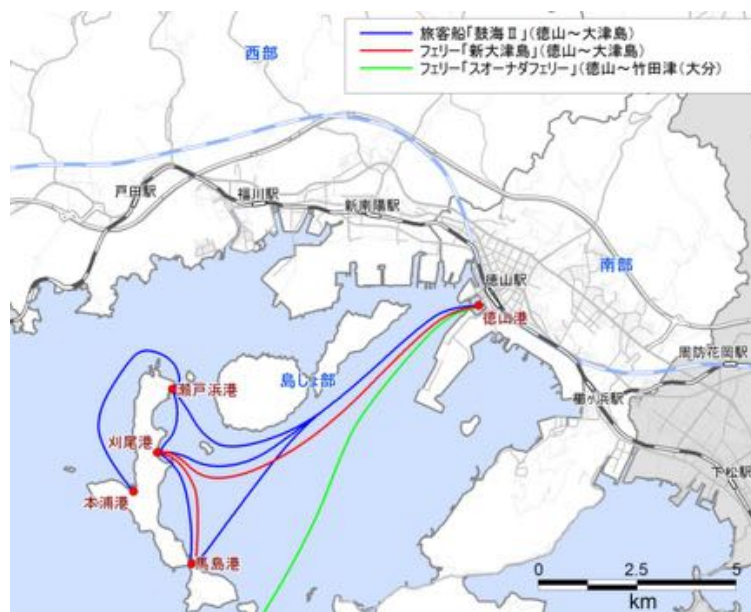
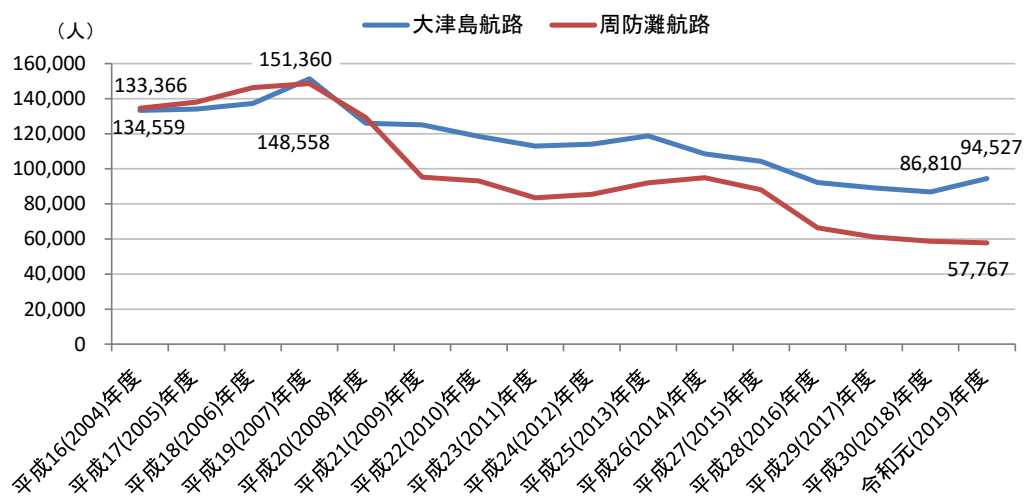


図 27 周南市に係る航路

### 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。



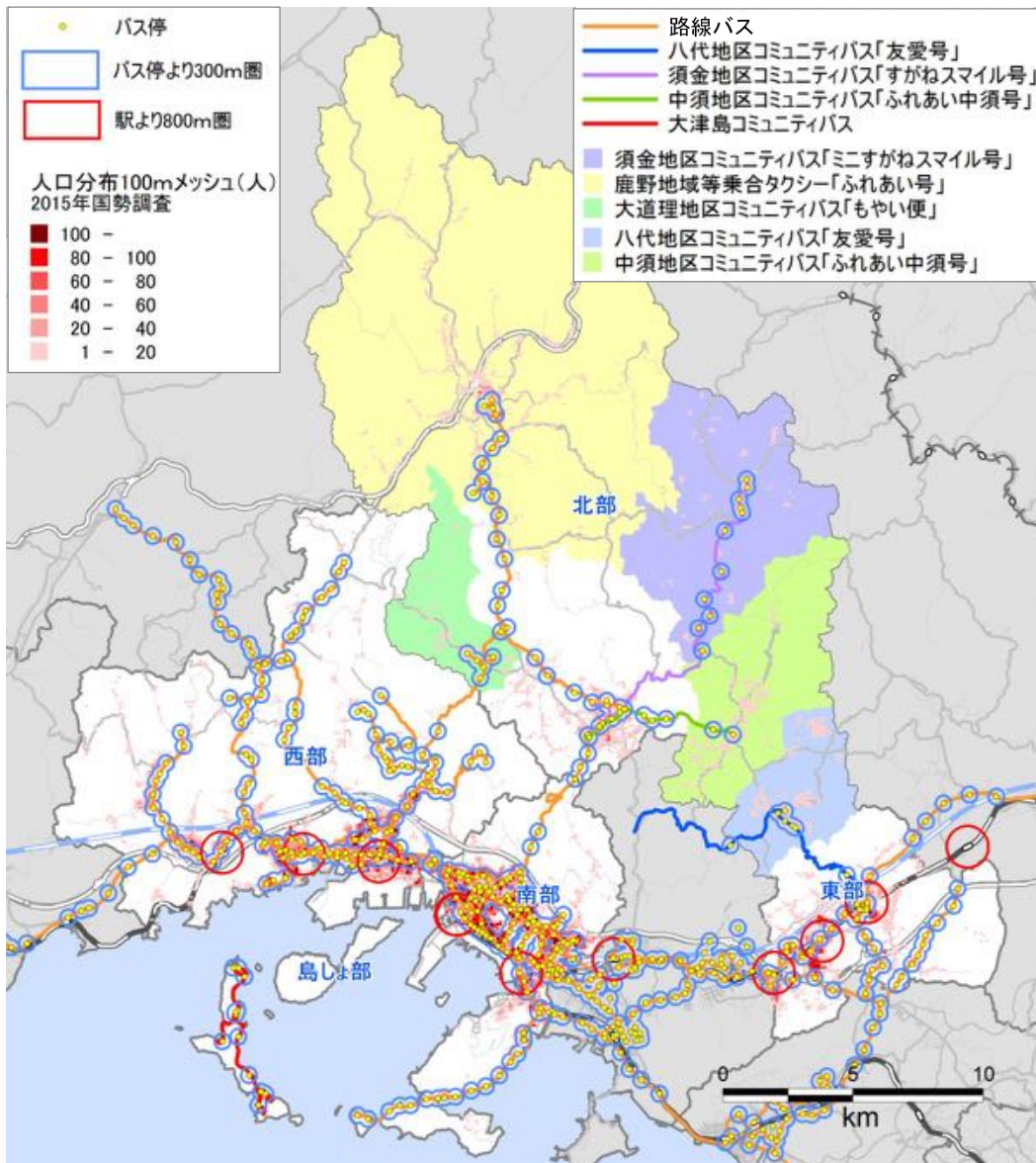
資料：周南市

※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。

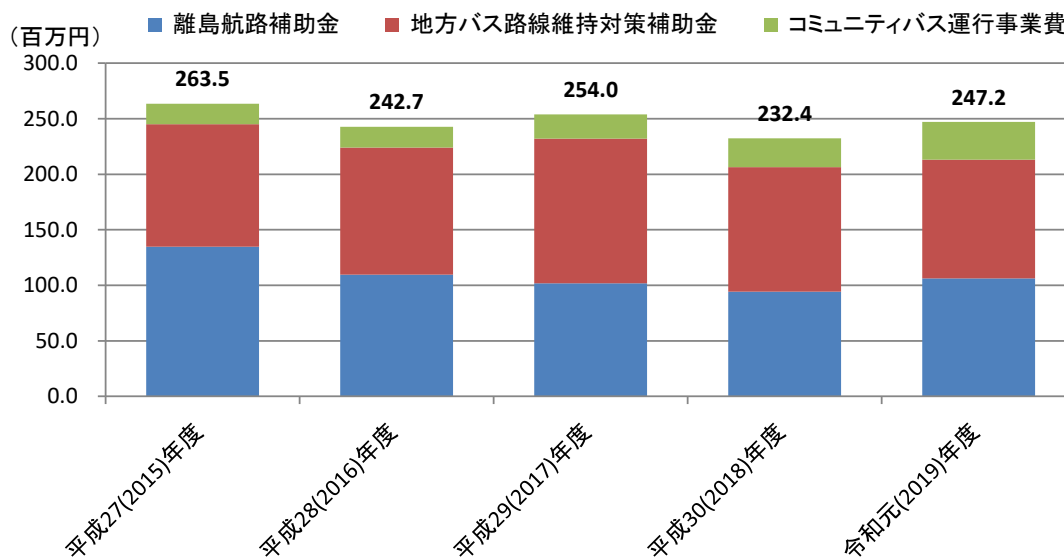


資料：国勢調査（2015年）

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。

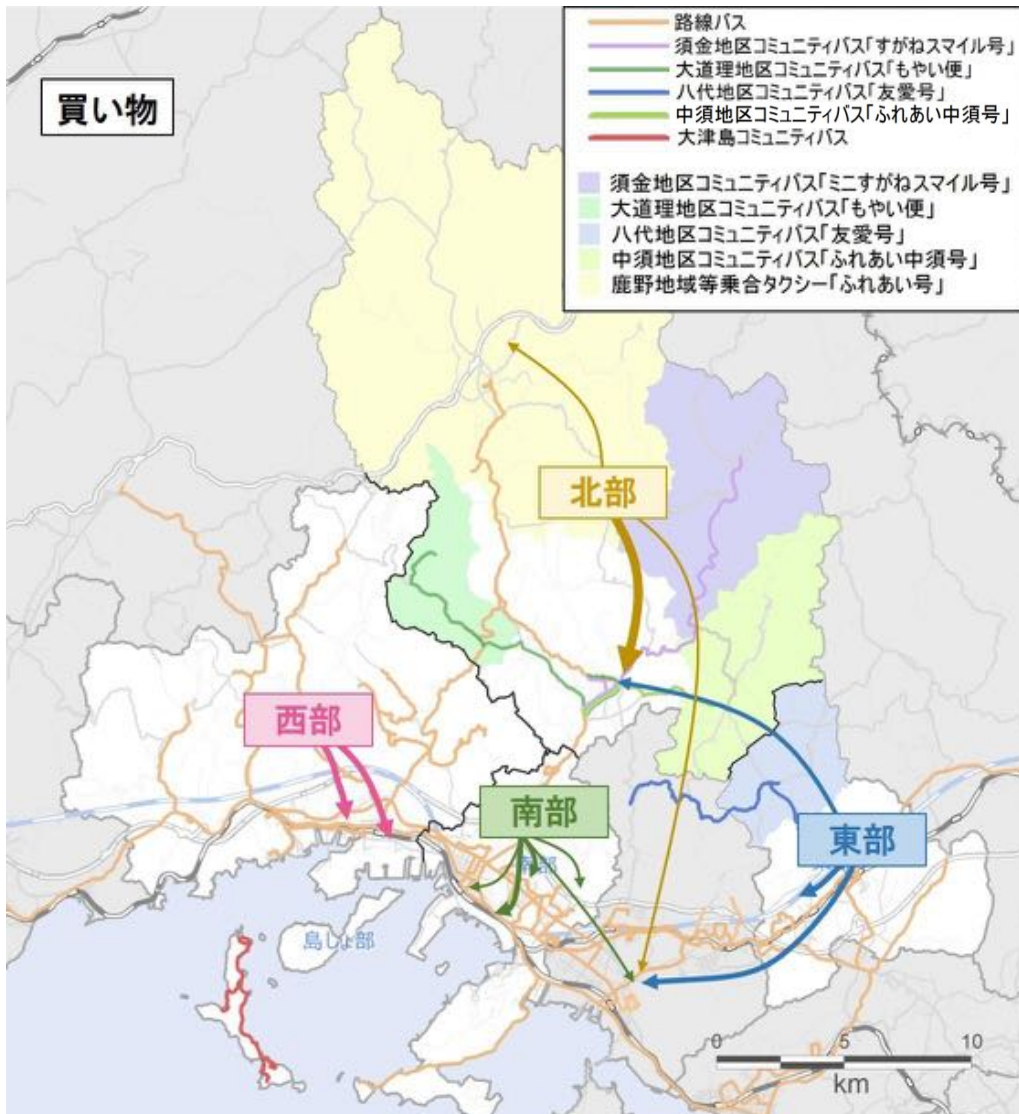
南部：どの目的も徳山や周陽、秋月、久米に分散

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

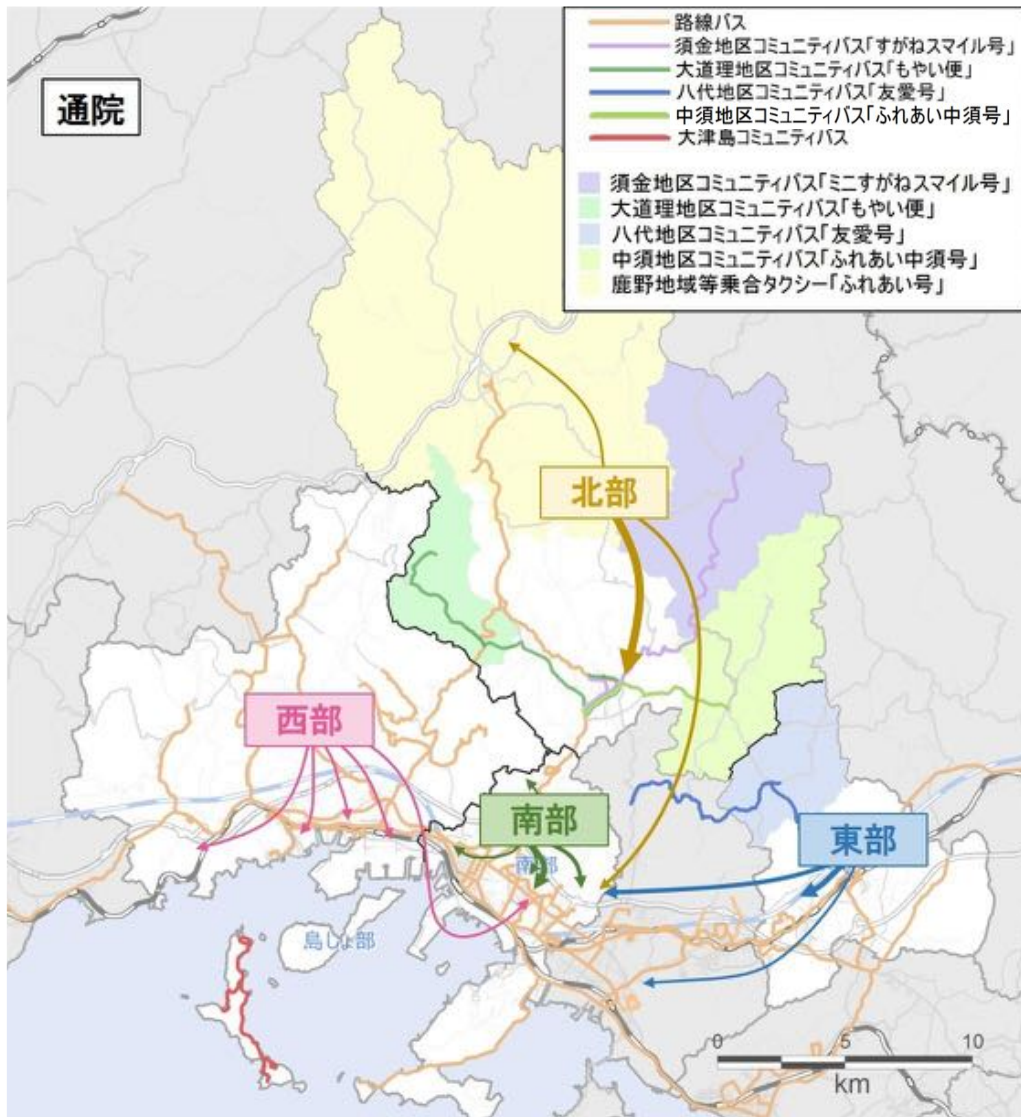
なお、これらの移動需要に対し、おおむね各地域からバス路線が伸びていますが、東部では須々万方面への需要に対してバス路線がありません。



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

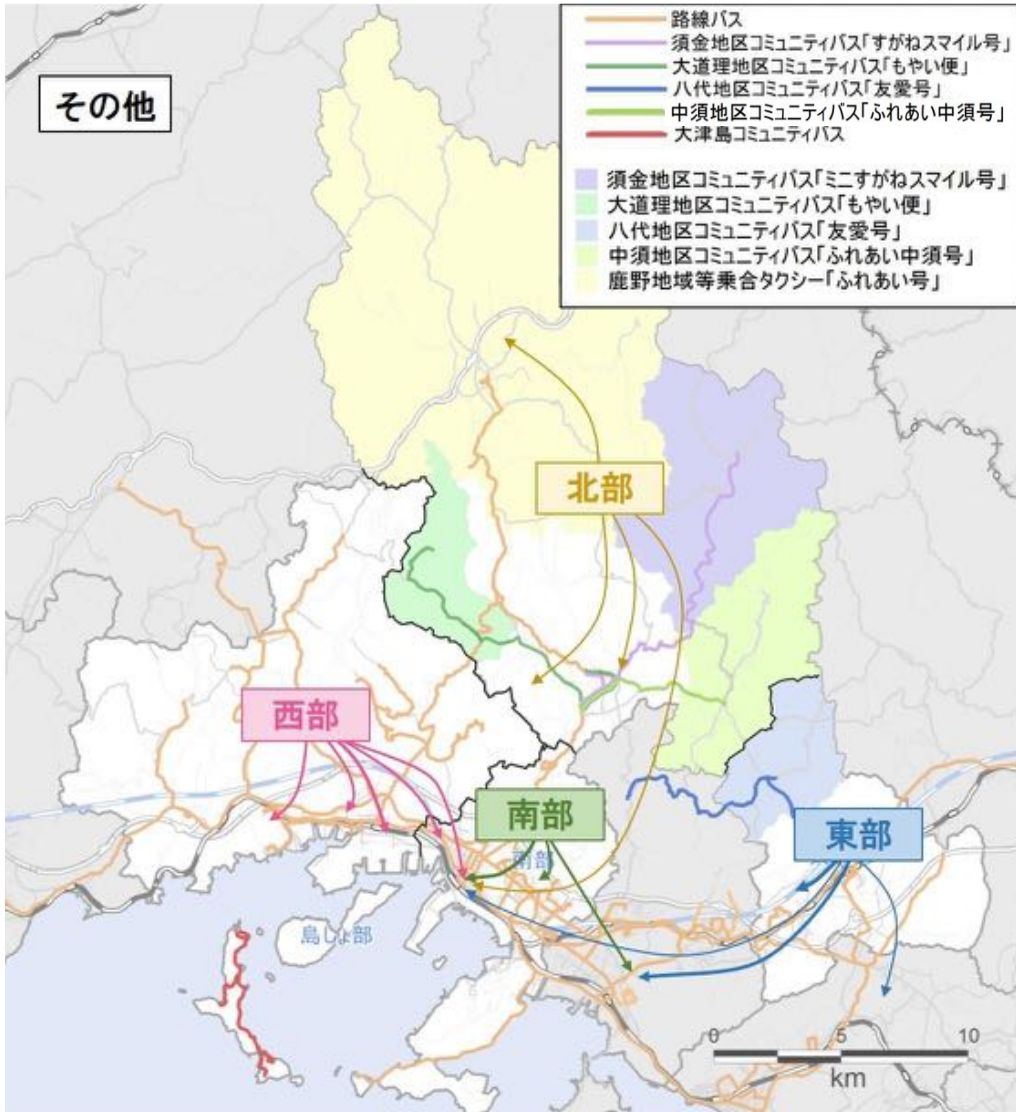
図 31 買い物移動需要とバス路線の関係



資料：市民アンケート調査（2020年）

※通院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）

※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

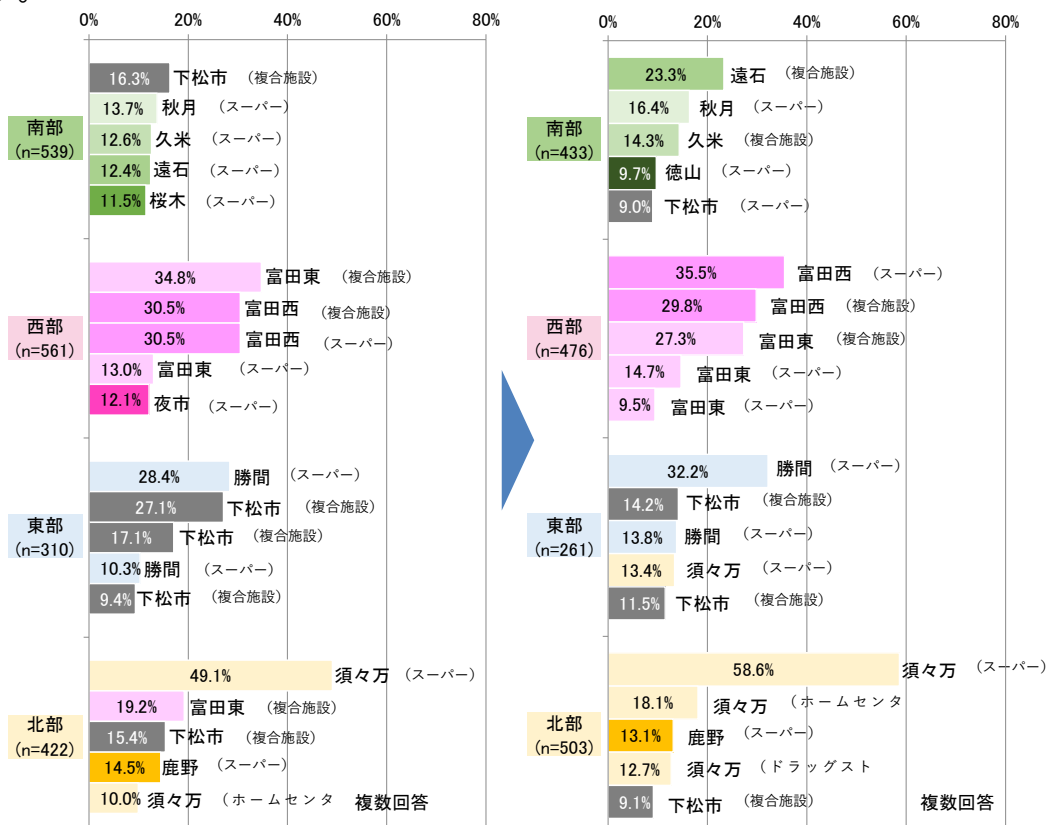
②平成 27（2015）年からの移動需要の変化

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  
 東部では下松市への需要が減り、須々万への需要が増加  
 北部では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

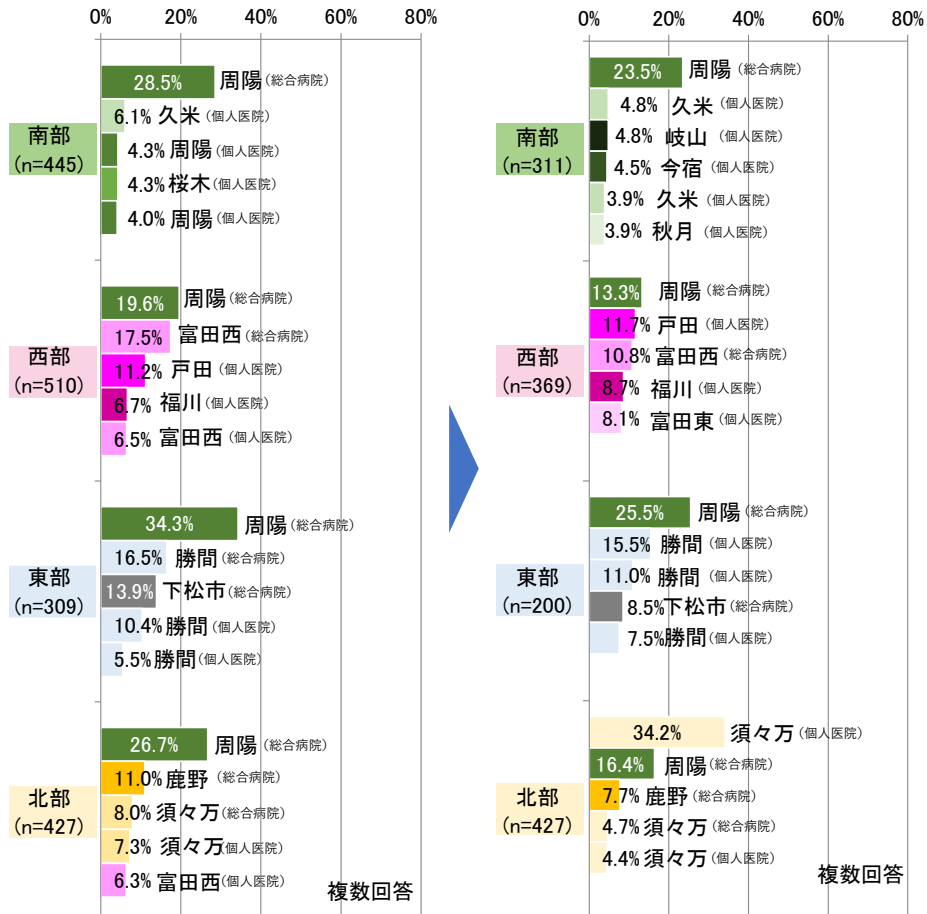
特に、北部では、買い物・通院ともに須々万への需要が高まっている傾向がみられます。



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）

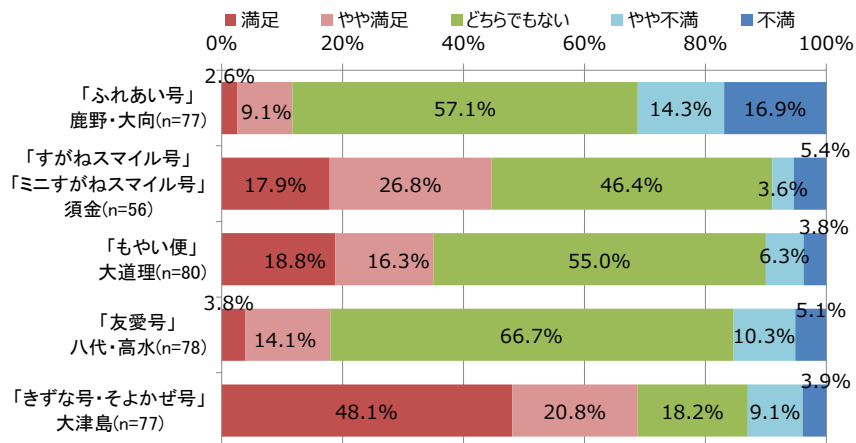
※ 具体の施設名ではなく、施設の所在するエリア名を記載

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とおりとなり、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。

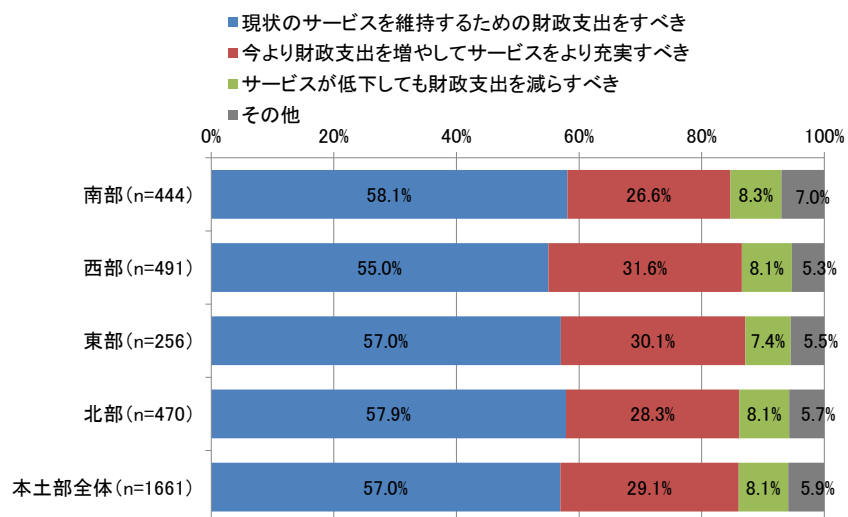


資料：市民アンケート調査（2020年）

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。

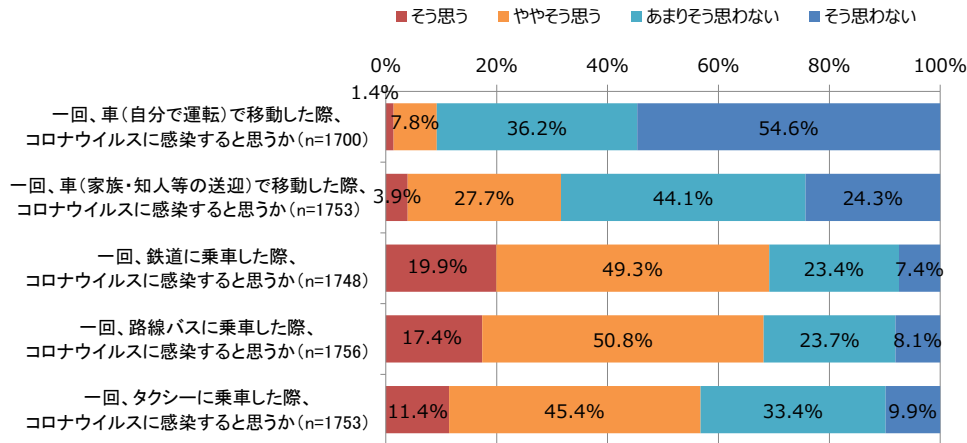


資料：市民アンケート調査（2020年）

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

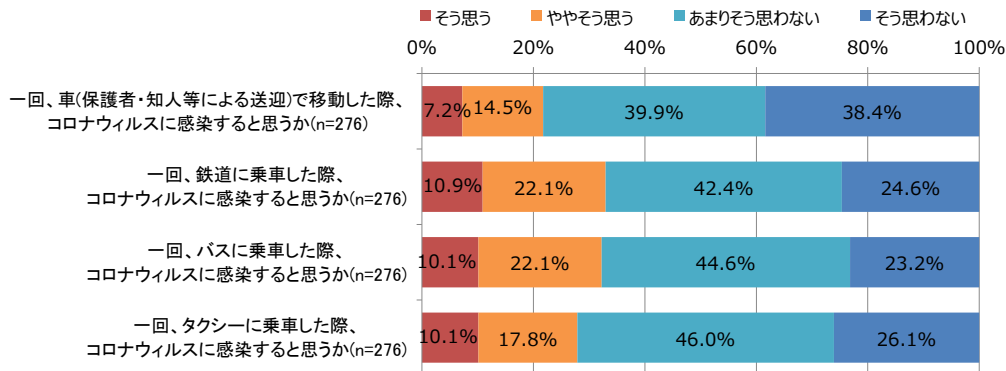
令和2（2020）年の市民アンケート調査において、一回鉄道・路線バス・タクシーに乗車した際、コロナウイルスに感染すると思うか聞いたところ、「そう思う」「ややそう思う」と回答した割合は、約半数にのびりました。



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、鉄道・路線バス・タクシー等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、車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



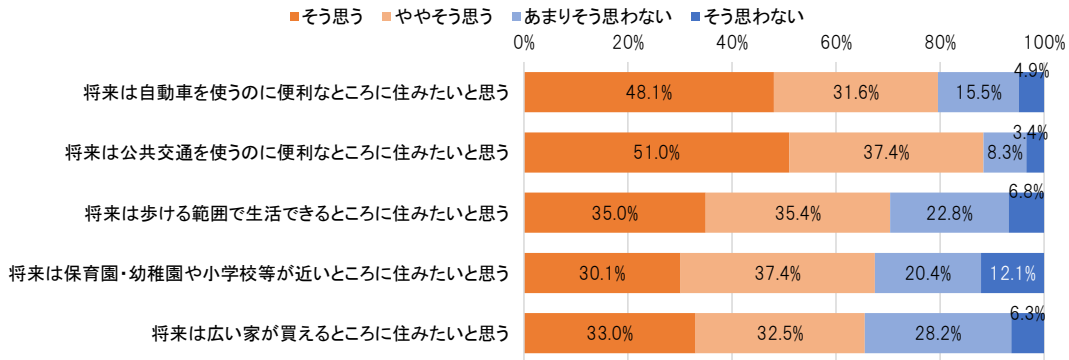
資料：日本モビリティ・マネジメント会議



図 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。

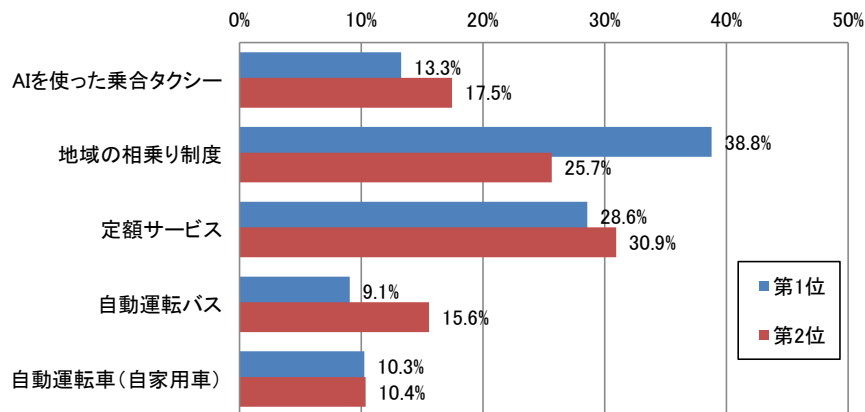


資料：高校生アンケート調査（2020年）

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。

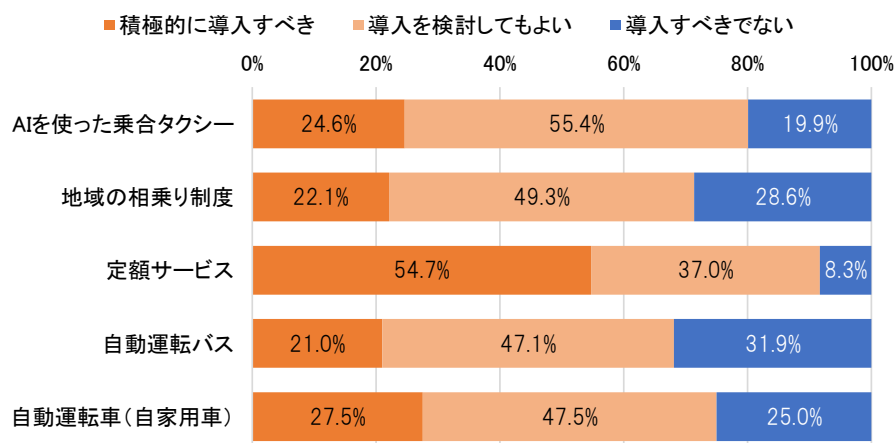


資料：市民アンケート調査（2020年）

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多く、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：のり-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）等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。



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 等



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)
<b>5(2) コンパクト・プラス・ネットワークの推進</b>		
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	
<b>5(3) 中山間地域の持続可能な生活圏づくり</b>		
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

(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

- 災害発生時の通信途絶を防ぐために、通信経路の冗長化等の機能強化を推進していく。また、情報通信利用環境を整備するため、民間事業者との連携を図りながら、Wi-Fi 利用環境の拡大を促進するとともに、市が管理する公共施設等の Wi-Fi 利用環境の充実を図る。あわせて第5世代移動通信システム(5G)の導入を推進する。

##### 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、県等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をもつ施設を維持・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

【現状と趨勢とコンパクト】

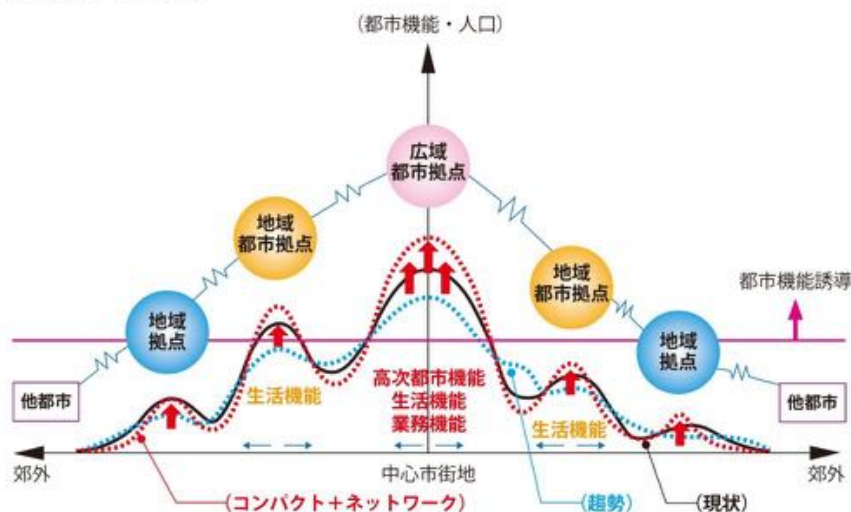


図 52 立地適正化計画における都市構造のイメージ

5. 周南市都市計画マスタープラン  
(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

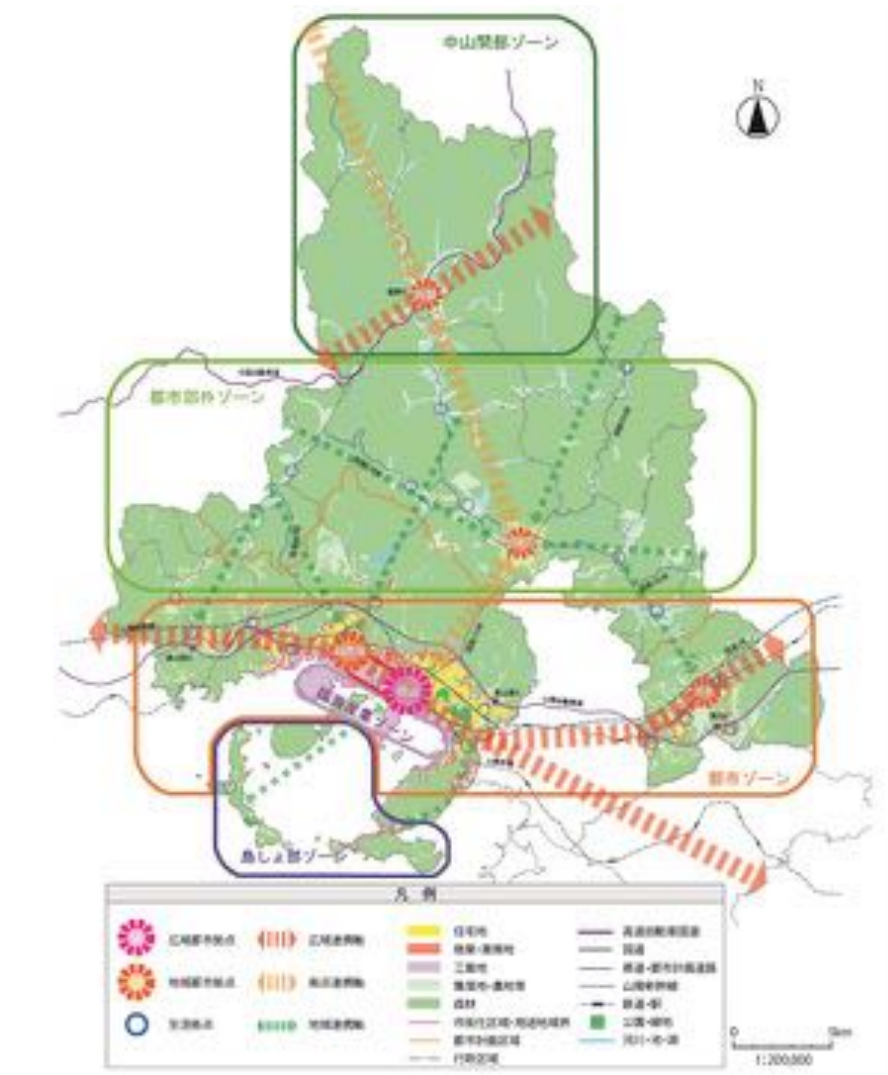


図 53 将来都市構造

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	高齢者等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	・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	・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「ソレーネ周南」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	・高齢者バス・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	・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	・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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福川駅南駐輪場の増設(30台分)</li> <li>・櫛ヶ浜駅東駐輪場の増設(206台分)</li> <li>・徳山駅西側駐輪場の新設(334台分)</li> <li>・徳山駅北口駅前広場バスターミナル供用開始</li> <li>・徳山駅西側駐輪場の増設(62台分)</li> <li>・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・障害者用駐車場の増設、駐輪場(70台分)の増設)</li> <li>・徳山駅南口駅前広場供用開始</li> </ul>		
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"> <li>・JR西日本のダイヤ等に対する要望の実施</li> <li>・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</li> </ul>		
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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%)</li> </ul>		

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	・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）	
		H29～	・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/年	10人/年