

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の移動の利便性や回遊性を高め、交流を活性化す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）、高齢化が進行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）、利用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等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)

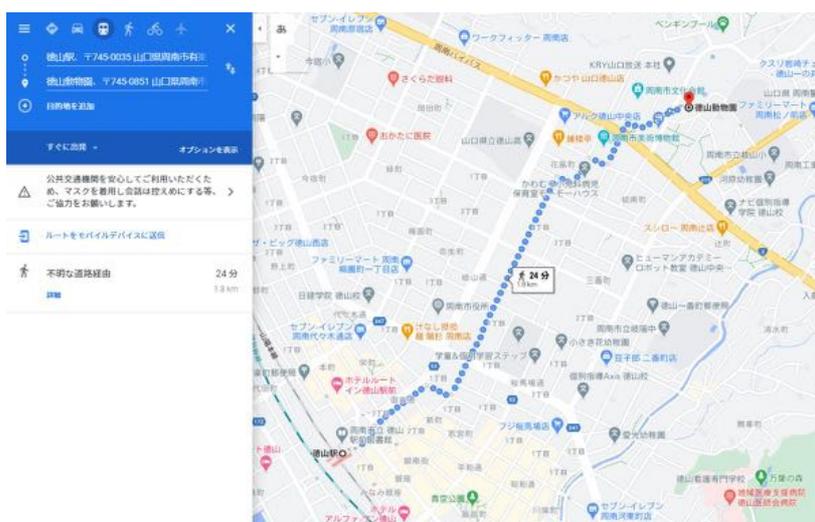


図 55 Google マップへの対応状況

(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徳山北部拠点施設の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。DIDが拡大し、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等、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、以下のとおり整理されます。

(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・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）を次のとおり定めます。

<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とおりです。

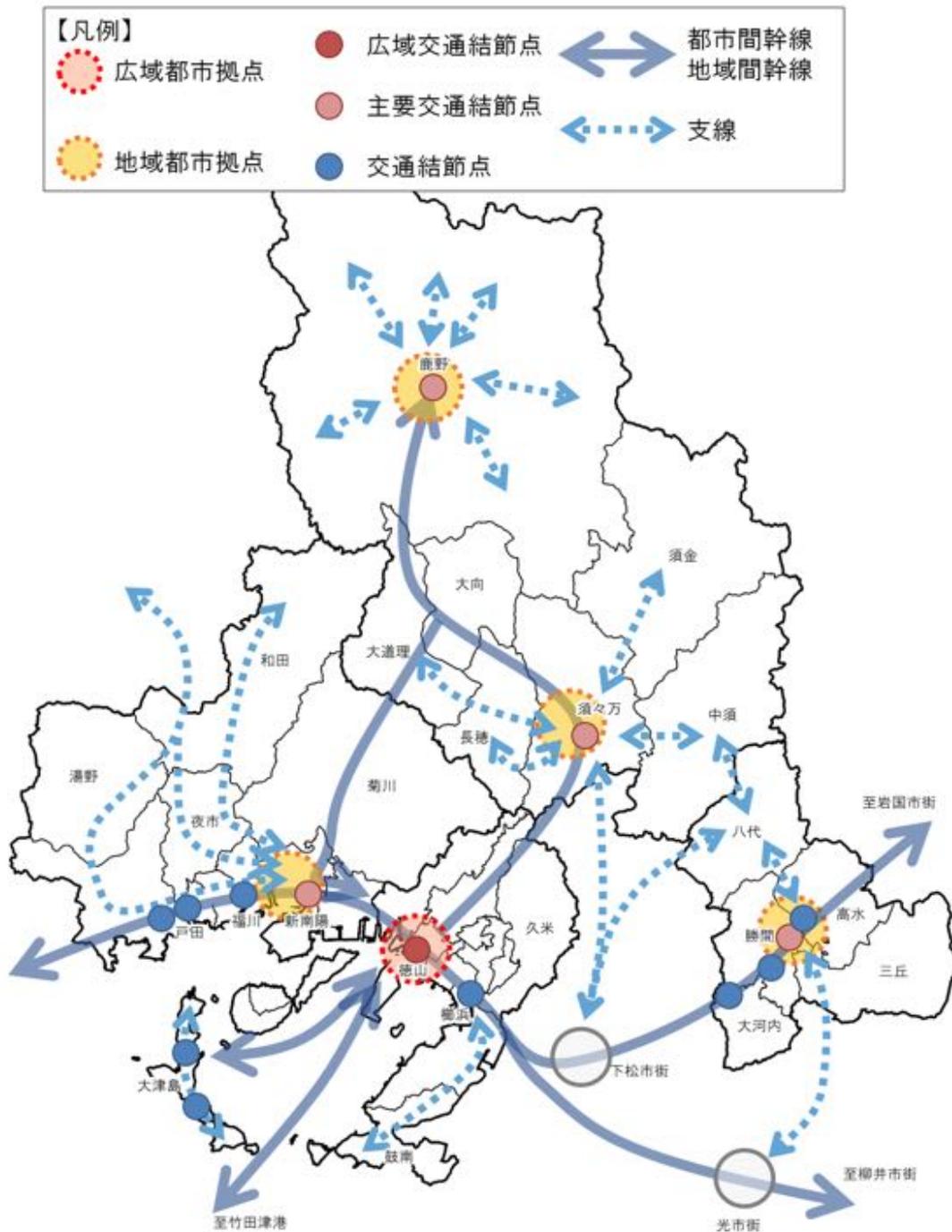


図 57 公共交通ネットワークの将来イメージ

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）を以下のとおり設定します。

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、情報提供の改善等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とおり設定します。

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。	●市内の乗合バス事業の経常収支率	●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。	●公共交通を維持するための行政負担額	●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 ⁵ を活用した運行情報案内機器の整備件数	1件	5件

⁵ 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 ⁶ 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

⁶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。

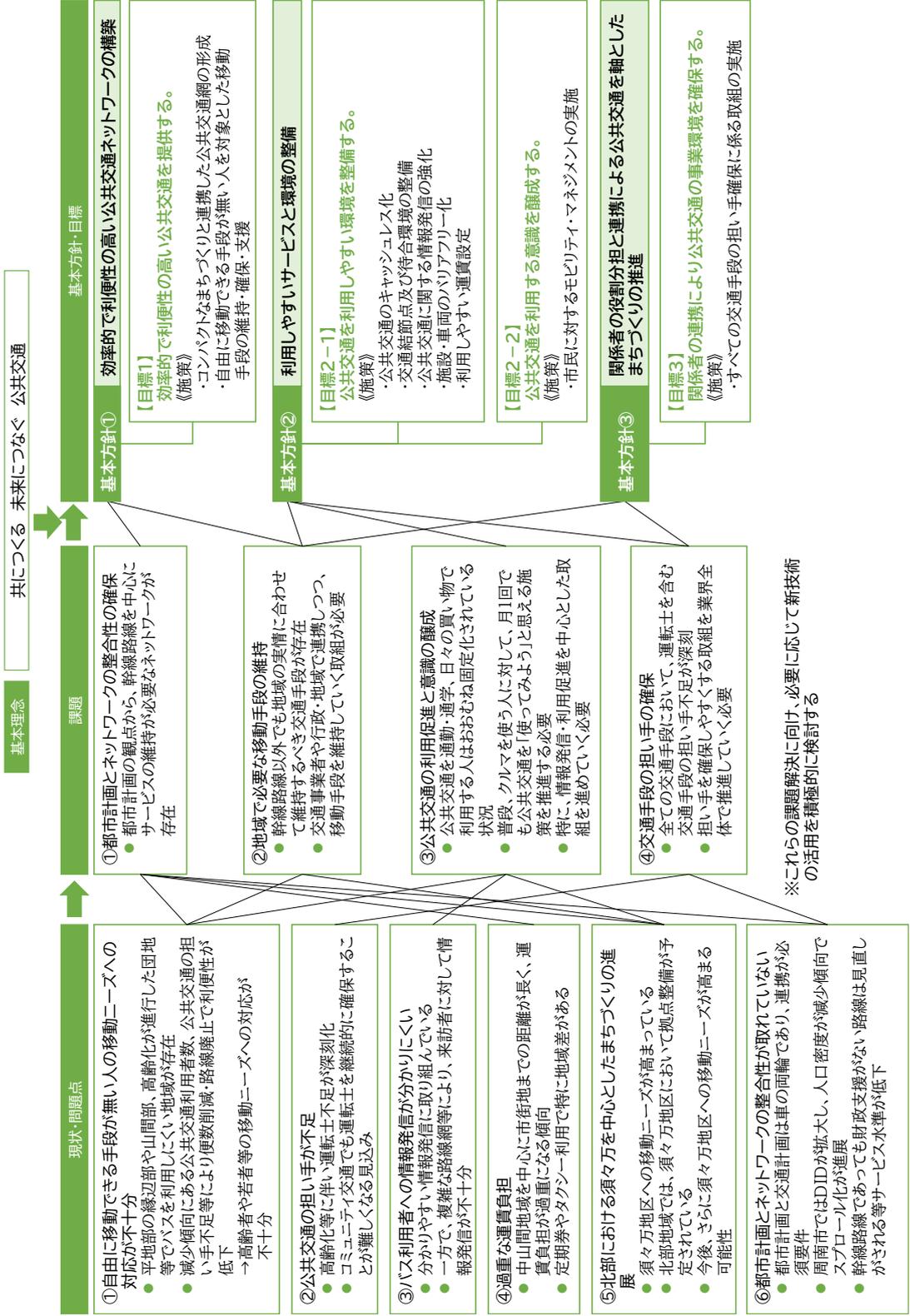


図 58 現状・問題点と課題、基本方針・目標の関係整理