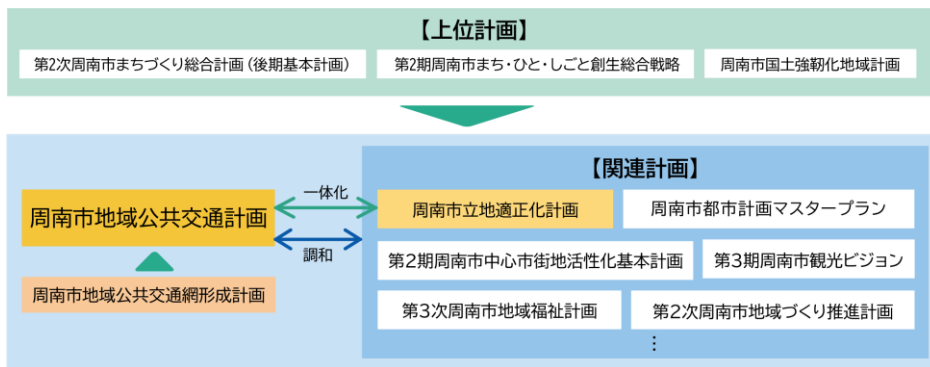


1. 計画策定の目的

人口減少や少子高齢化、公共交通の担い手不足の深刻化等、将来にわたって公共交通を維持するための課題が顕在化する一方で、自動運転や MaaS¹等、新たな情報技術を用いた取組が進められ、公共交通を取り巻く環境は大きな転換期を迎えています。

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」を策定し様々な施策を展開しており、このたび前期計画で見てきた課題や昨今の公共交通を取り巻く社会状況の変化、また市民の皆さま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の見直しを行い、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。

2. 計画の位置づけ



▲ 上位・関連計画と本計画の関係

3. 計画の区域と対象期間

計画の区域：
周南市全域

対象期間：
令和 3(2021)年度から
令和 7(2025)年度までの
5 年間

4. 周南市の現状・問題点

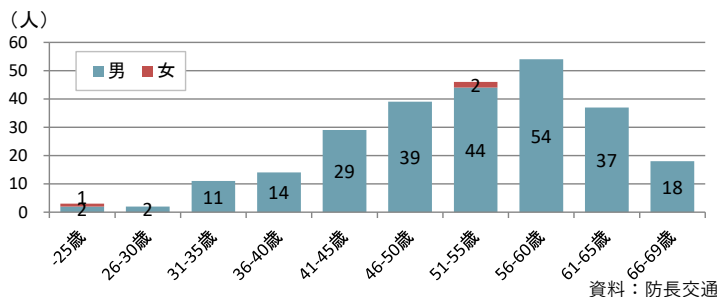
①自由に移動できる手段が無い人の移動ニーズへの対応が不十分

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。

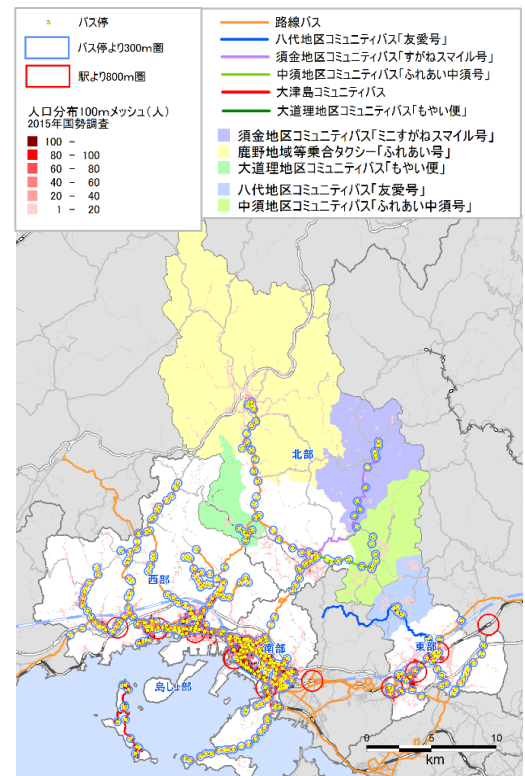
公共交通事業者の収支悪化や公共交通の担い手不足等の現状から、便数削減や路線廃止等により利便性が低下し、利用不便地区において高齢者や若者等の移動ニーズへの対応が十分にできていない状況です。

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・航路)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。



▲ バス運転士の年齢構成(令和 2(2020)年 7 月 31 日現在)



▲ 周南市の公共交通の利用不便地区

¹MaaS(マース)：“Mobility as a Service”の略称。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等、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。

③バス利用者への情報発信が分かりにくい

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ン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。



▲ 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)

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い地域において、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。

⑤北部における須々万を中心としたまちづくりの進展

市民アンケート調査結果によると、例えば買い物では右のような傾向がみられました。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。

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。



資料：市民アンケート調査（2020年）

▲ 買い物移動需要とバス路線の関係

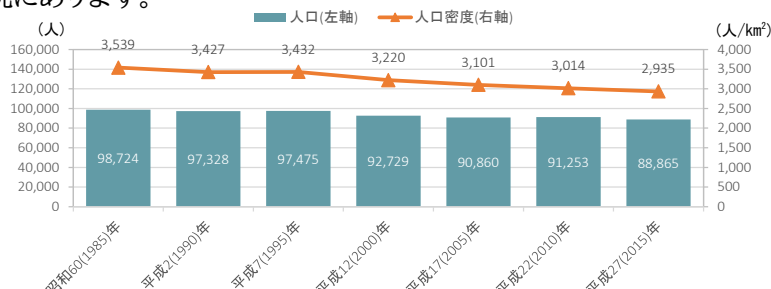
※買い物でよく行く行き先の上位 5 か所を抽出、線の太さはニーズの強さの傾向を表す

⑥都市計画とネットワークの整合性が取れていない

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る一方で、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²が進んでいます。

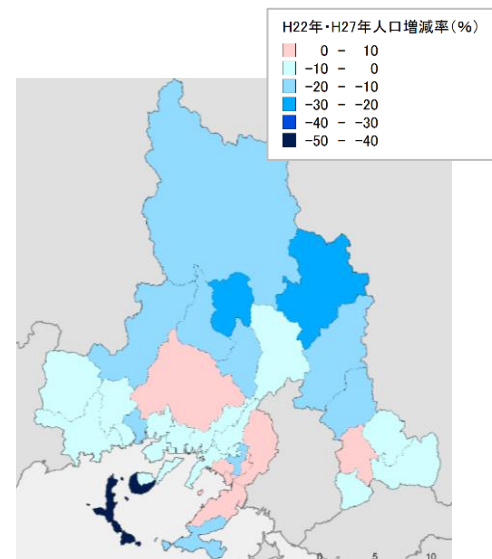
また、人口集中地区³(以下「DID」という。)内の人口密度・人口は右肩下がりの傾向が続いており、都市の低密度化が進んでいる状況です。

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：国勢調査（1985年～2015年）

▲ 人口集中地区内の人口及び人口密度



資料：国勢調査（2010年・2015年）

▲ 周南市の人口増減率

²スプロール化：都市が急速に発展し、都心部から周辺へと無秩序・無計画に市街地開発が不規則に広がる現象。

³人口集中地区 (DID)：“Densely Inhabited District”の呼称。国勢調査において設定される統計上の地区。英語による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。

5. 周南市の公共交通における問題点と課題、基本的な方針



<基本理念>

共につくる 未来につなぐ 公共交通

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。

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。

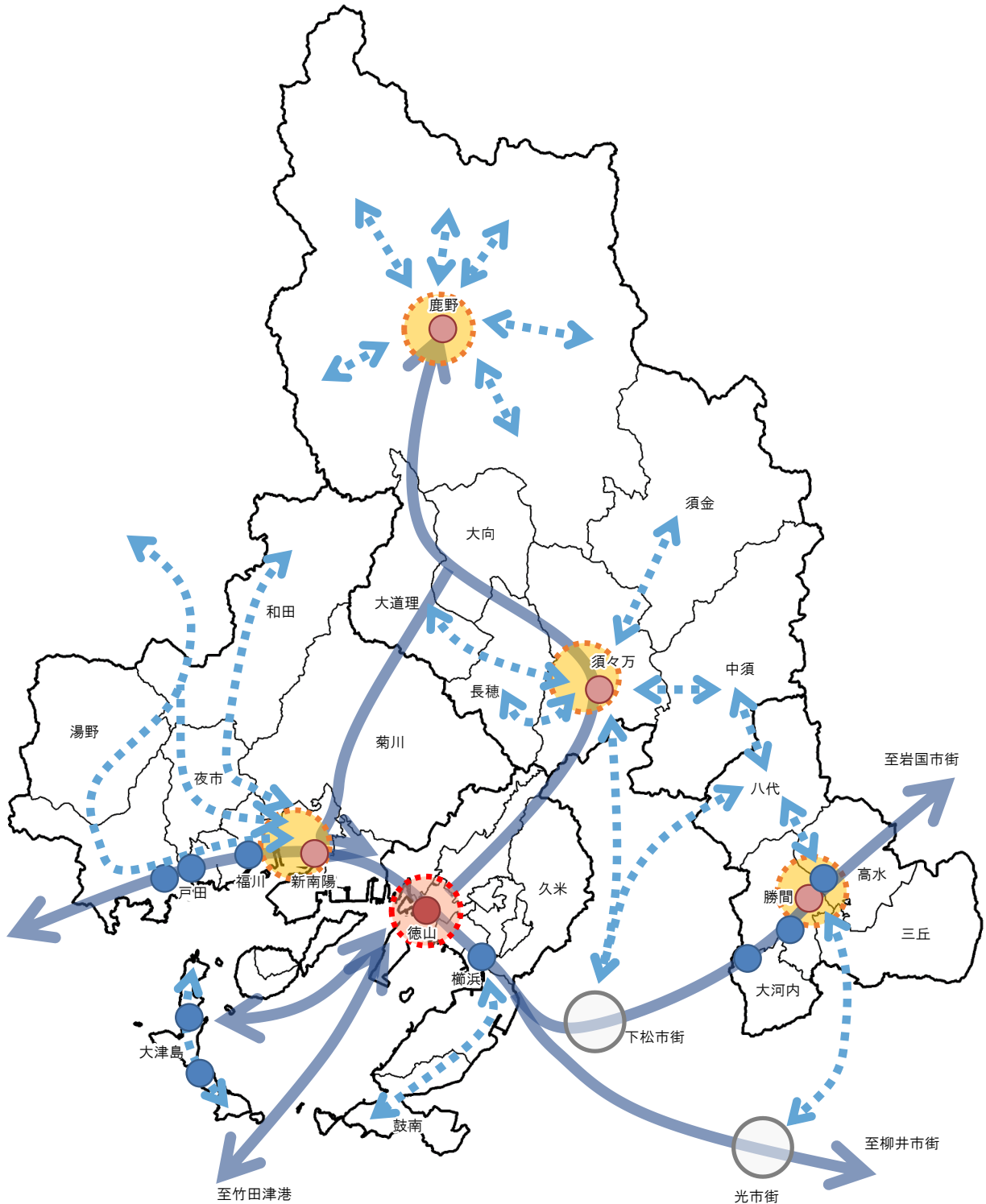
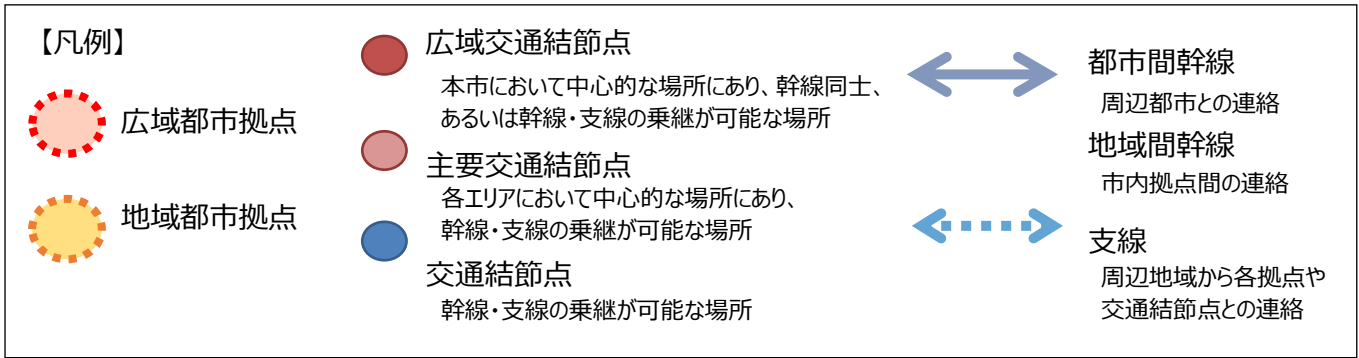
【目標2-2】 公共交通を利用する意識を醸成する。

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。

6. 公共交通ネットワークの方向性と将来イメージ



▲ 公共交通ネットワークの将来イメージ




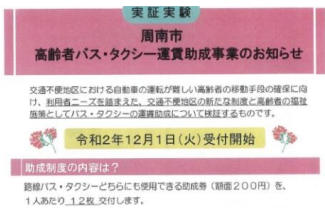
7. 計画の目標及び施策体系と評価指標

評価指標の数値…現状値(令和元(2019)年度) ▶ 目標値(令和7(2025)年度)

評価指標 全体的な	公共交通※の年間利用者数 (※…鉄道、路線バス、コミュニティ交通、 タクシー、離島航路)	市内の乗合バス事業の 経常収支率	公共交通を維持するための 行政負担額
	現状値 691万人/年 ▶ 目標値 691万人/年	現状値 54.6% ▶ 目標値 54.6%	現状値 248百万円 ▶ 目標値 248百万円
基本方針	目 標	施 策	個別の評価指標
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	1-1 移動手段が確保された地区の人口 現状値 83% ▶ 目標値 88%
		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	1-2 コミュニティ交通の導入地区数 現状値 5地区 ▶ 目標値 8地区
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	2-1-1 主な観光施設の来訪者の 公共交通利用割合 現状値 6.9% ▶ 目標値 8%
		④交通結節点及び 待合環境の整備	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 現状値 1件 ▶ 目標値 4件
		⑤公共交通に関する 情報発信の強化	2-1-3 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 現状値 1件 ▶ 目標値 5件
		⑥施設・車両の バリアフリー化	
		⑦利用しやすい運賃設定	
【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	2-2-1 公共交通の乗り方教室 年間実施回数 現状値 2回/年 ▶ 目標値 4回/年	
		2-2-2 市内一斉ノーマイカー 運動への参加事業所数 現状値 25事業所 ▶ 目標値 60事業所	
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。	⑨すべての交通手段の 担い手確保に係る 取組の実施	3-1 人材育成支援制度の利用者数 現状値 5人/年 ▶ 目標値 10人/年

8. 計画に位置付ける施策・事業等の内容

施策	事業概要	R3	R4	R5	R6	R7
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	<ul style="list-style-type: none"> 移動ニーズや立地適正化計画を踏まえた幹線の強化のほか、支線を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 路線バスとコミュニティ交通のダイヤ等の連携 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に基づき、公共交通利用者の利便性向上を図るため先端技術の活用検討 					
	 					
	▲ AI を使った乗合交通の例(福岡県:のるーと)					
	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスの幹線の見直しとあわせ、コミュニティ交通や高齢者バス・タクシー運賃助成制度、グリーンスローモビリティ等新たな交通手段や制度の導入を検討 福祉事業者や物流事業者等の既存輸送資源の有効活用を検討 					
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	<p>長穂地区におけるコミュニティバスの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> 長穂～須々万地区間にコミュニティ交通を導入 <p>四熊、中野、川曲地区における見直し検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 四熊、中野、川曲地区内を運行する路線バスの見直しを検討 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の協議・検討 					
						
	▲グリーンスローモビリティの活用事例(島根県大田市)					
	<ul style="list-style-type: none"> 交通系 IC カードの導入を推進 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 					
③公共交通のキャッシュレス化	 <p>● 新たに ICoca がご利用できる駅 ○ 既に ICoca がご利用できる駅</p>					
	▲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					

施策	事業概要	R3	R4	R5	R6	R7
④交通結節点及び待合環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> 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 上屋、風よけ等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) 近隣施設を待合場所として活用、地域住民による維持管理 「徳山北部拠点施設」の整備に合わせ、乗継や待合機能を備えた交通結節機能を整備  <p>▲ コンビニ店内におけるバスの待合環境整備の例(山口県山口市)</p>	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	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通マップの作成・配布 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 来訪者への公共交通利用のPR  <p>▲ 徳山駅前バスターミナルのサイネージ</p>	公共交通マップの作成・配布				
	GTFS データの整備					
	バスロケーションシステム等の導入検討					
⑥施設・車両のバリアフリー化	<ul style="list-style-type: none"> 車両等を更新する際のバリアフリー化 施設を整備・更新等する際のバリアフリー化  <p>▲ バス停と車両の離隔を小さくする縁石の導入事例(岡山県岡山市 後楽園前バス停)</p>	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	<ul style="list-style-type: none"> 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、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を軽減 定額運賃やゾーン運賃等、利用しやすい運賃体系の導入についての調査・研究  <p>▲ 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</p>	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					

施策	事業概要	R3	R4	R5	R6	R7
◎市民に対するモビリティ・マネジメントの実施	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者や市内の商業施設等と連携した公共交通の利用促進 バスに関する情報誌の作成、配布 鉄道、路線バス等の乗り方教室 企画列車の運行や旅行商品の開発 市内一斉ノーマイカーデーへの参加の呼びかけ 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 パークアンドライドの推進 					
	 <p>資料：日本モビリティ・マネジメント会議</p> <p>▲ 安全な公共交通の乗り方ポスター</p>  <p>資料：みんなが利用したくなる生活交通推進会議</p> <p>▲ バスの体験イベントの例</p>	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等	パークアンドライドの利用促進
◎すべての交通手段の担い手確保に係る取組の実施	<ul style="list-style-type: none"> 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を協議 					
	 <p>資料：国土交通省</p> <p>▲ 事業者協力型自家用有償運送の概要</p>  <p>資料：防長交通</p> <p>▲ 担い手確保の取組例</p>	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		

9. 事業の進捗管理

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サイクルを活用し、毎年度達成状況の評価・検証するほか、周南市地域公共交通会議において、事業の進捗状況を随時報告することにより、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。



周南市地域公共交通計画 令和3(2021)年3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
 TEL 0834-22-8426 FAX 0834-22-3707