



# 周南市の路線バス網の現状と再編方針案について

1

## 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

75%~  
50~75%  
25~50%

※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



2

# 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



資料：立地適正化計画策定時の市民アンケート調査（2016年7月実施）

# 路線バスの現況について





# 公共交通網の現状

※平成29年9月末現在



系統が非常に多いため、路線がわかりにくく、初めて乗る人や来訪者が使うには難しい状況  
ほとんどのバス路線は徳山駅を起終点としているため、途中区間での重複運行が多い（特に新南陽駅～徳山駅～下松駅間）

市民の日常生活における移動が概ね各生活圏単位で収まっている中、路線網は周辺部から徳山駅までの直通運行を基本としている



# 公共交通サービスの現状

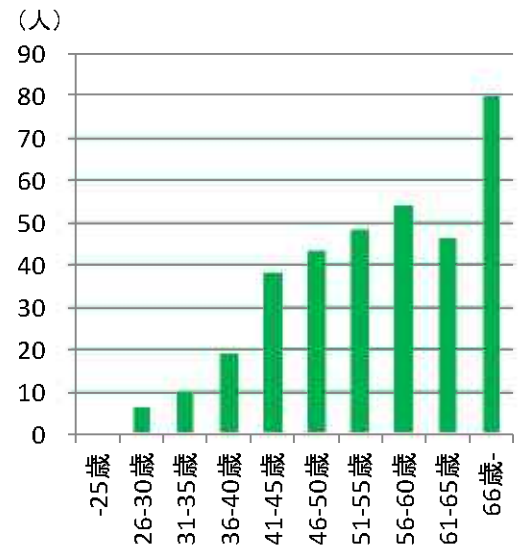
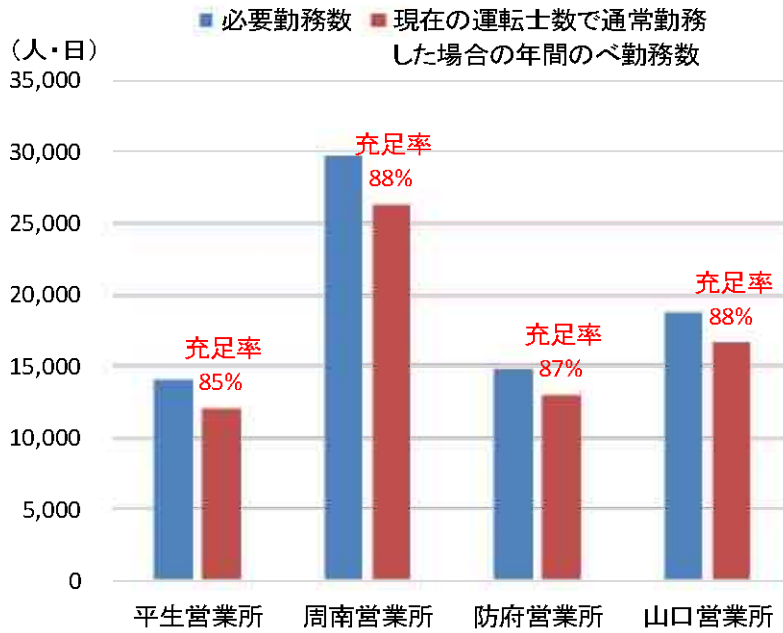
平日 運行 便数	1時間あたり (目安)	運行間隔 (目安)	該当する主なバス停と平日の発着便数 (H30.4.1時点の時刻表より)				
			幹線部分	支線部分			
				東部	西部	南部	北部
120.0	8.0	7.5分	青山町(109.5)				
60.0	4.0	15分	防長交通本社前(70.5) 新宿二丁目(66.5) 周陽町中央病院入口(59.5) 新南陽駅通(54.5) 動物園文化会館入口(54.0)				
45.0	3.0	20分	横浜(49.5) 松保町(39.0) 福川駅前(37.0) 戸田駅前(43.5)			中央病院前(40.0)	
30.0	2.0	30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) トクマ江門(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) 稲島(5.0) 旭ヶ丘団地(4.5) 奈切(1.0) ひまけ丘(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



※2018年5月10日時点

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

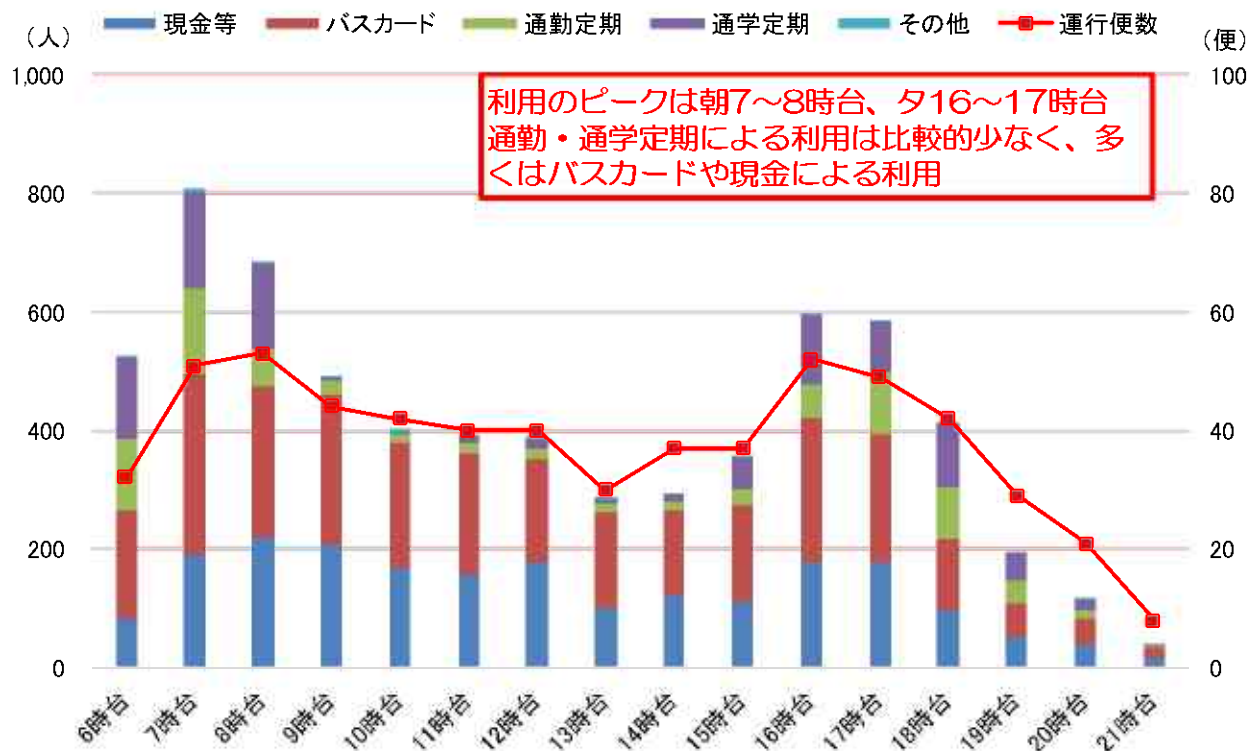


# 路線バスの利用者数の推移



※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

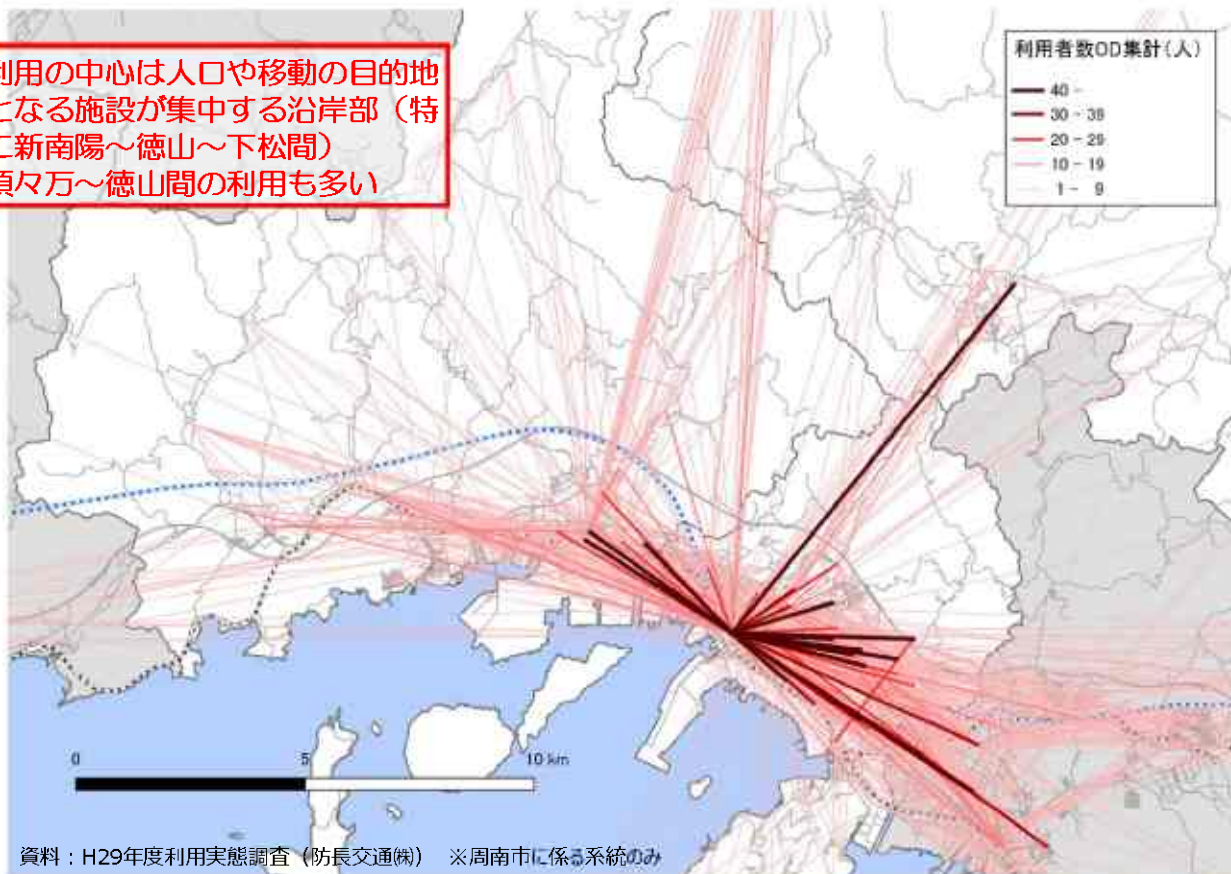


資料：H29年度利用実態調査（防長交通株式会社） ※周南市内に係る系統のみ、時間帯は各便の起点発時刻で分類



# 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



11

## 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

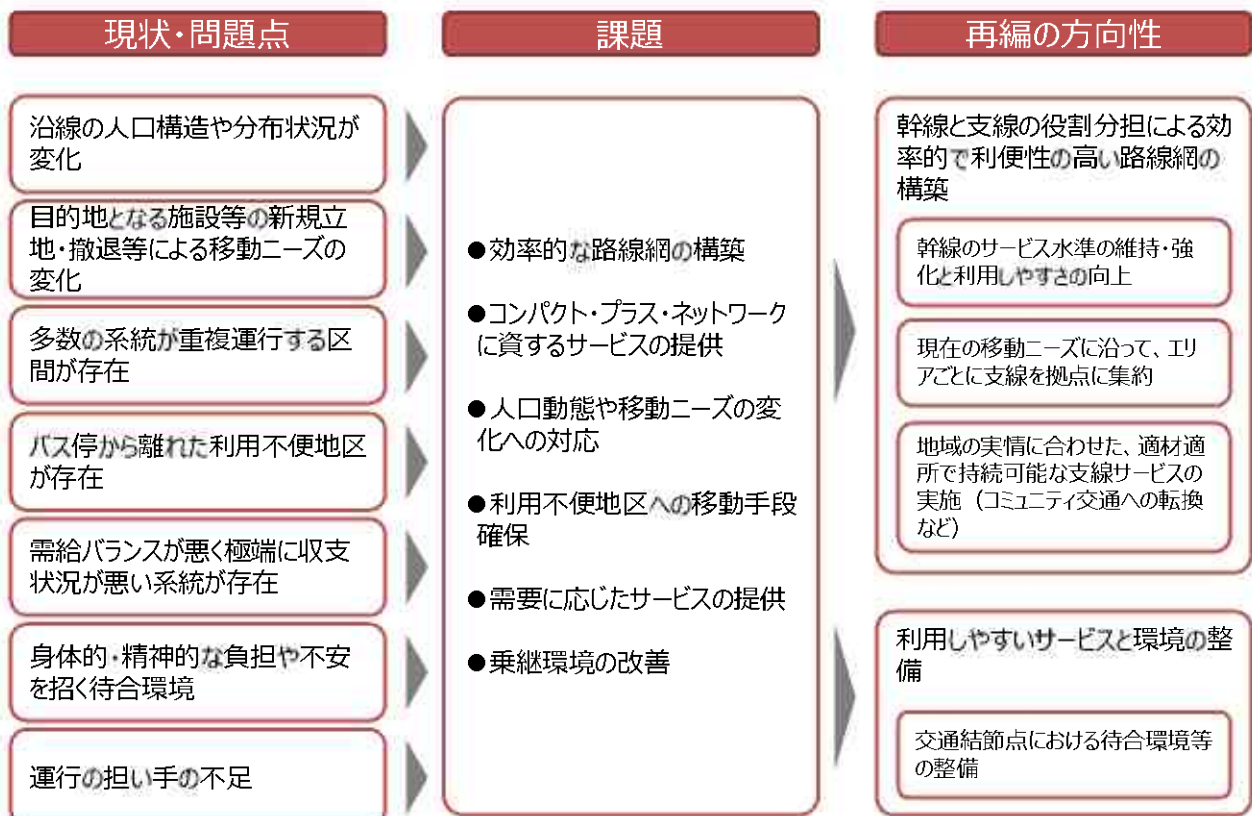
### ※その他は運行経費 > 運賃収入の路線

- 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

12

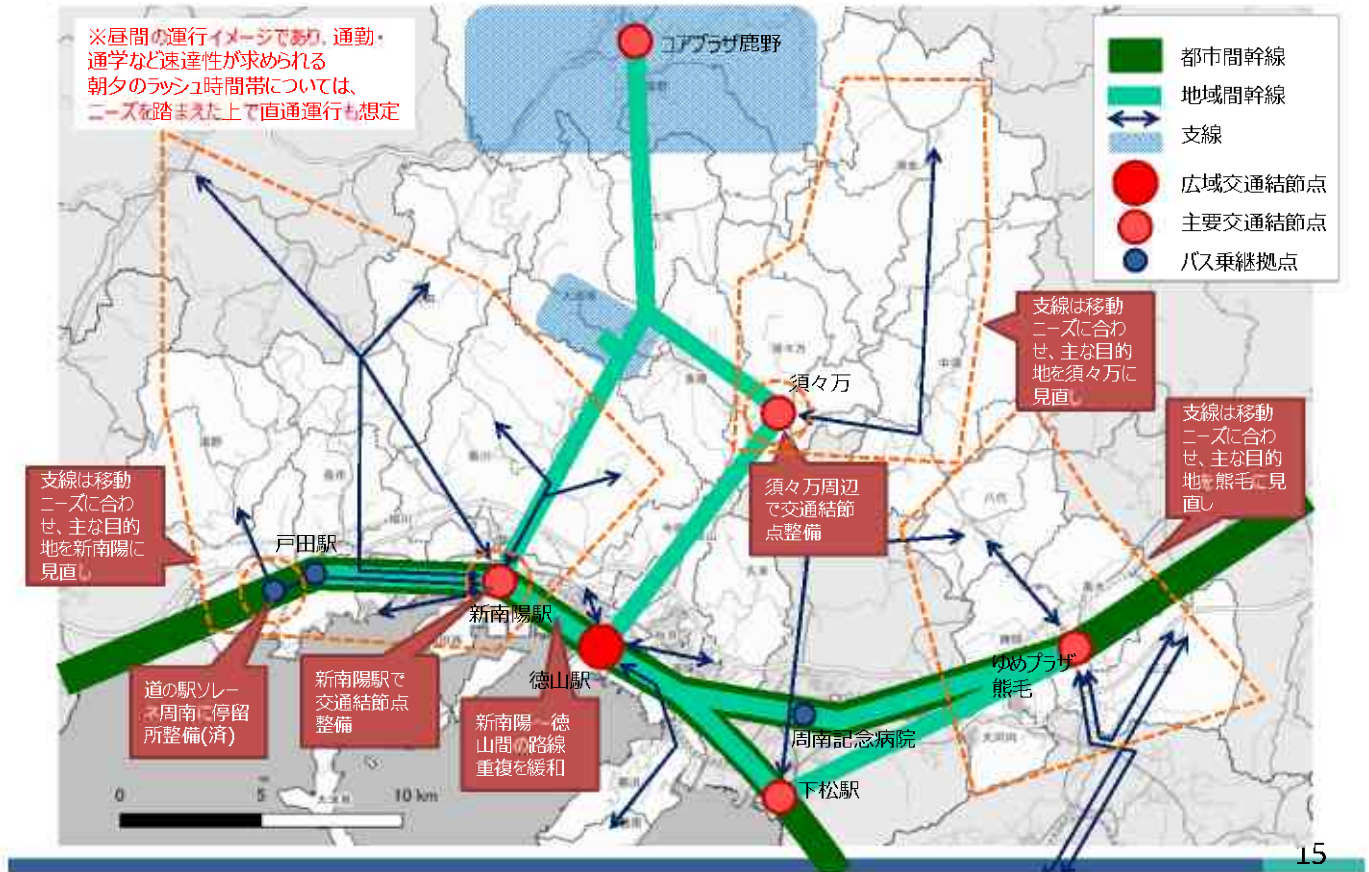
# 路線バス網の課題と再編方針

## 路線バス網の課題と再編の方向性





# 再編の方向性



# 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



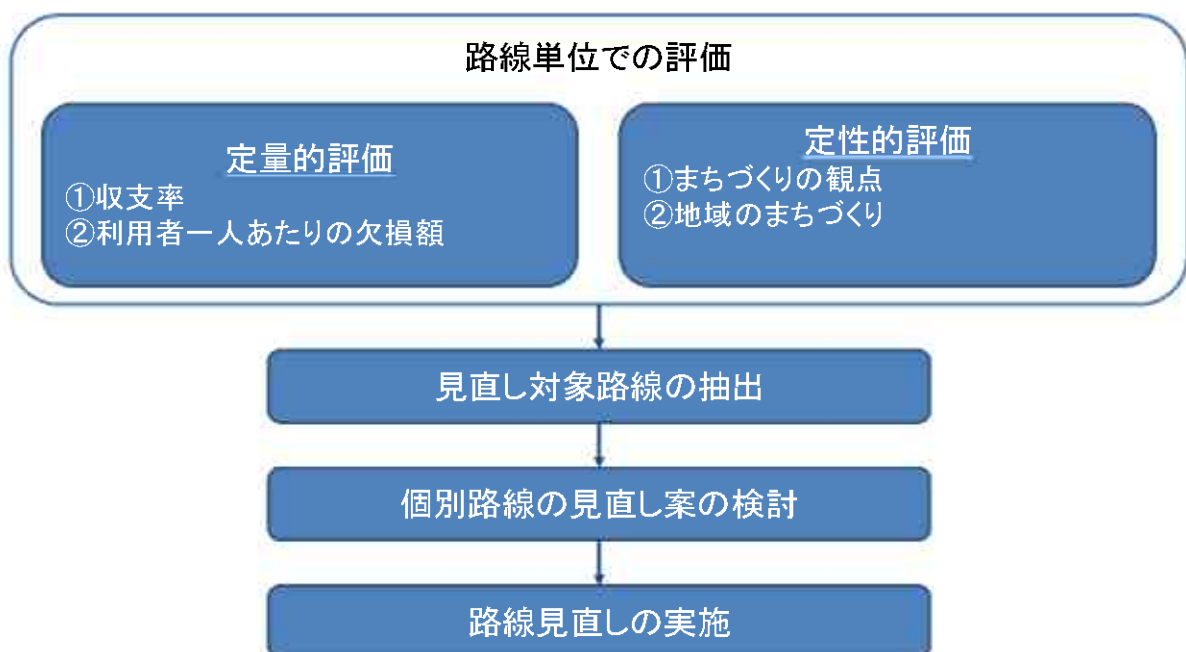




# 個別路線の評価



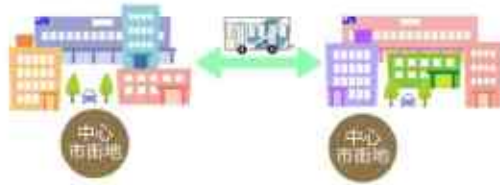
## 評価・見直しの流れ



# 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



- 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?



# 評価① 収支率



22



# 評価② 利用者一人あたりの欠損額



23



# 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、 利用促進活動を強化するとともに、経過を継続的に注視		
	見直し	基本的に路線維持を目指す が、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	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	



# 便数設定の考え方



- 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





**ご清聴ありがとうございました**