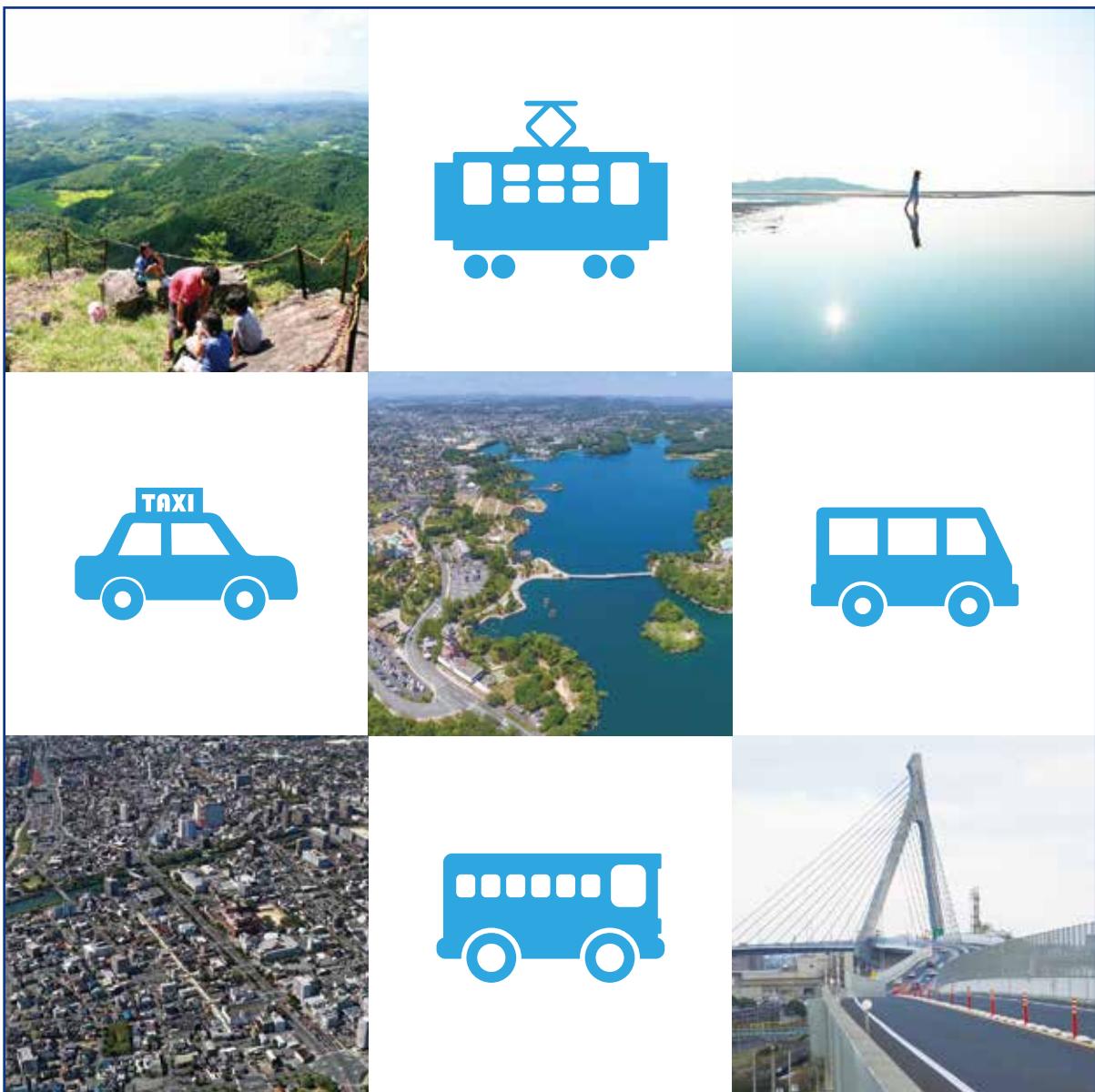


宇部市  
地域公共交通計画





## 「みんなで支える 安心・安全で、 快適な暮らしを保つ地域公共交通」を 目指して

### 宇部市長 篠崎 圭二

市民にとって、暮らしを支える地域公共交通は欠かせない存在ですが、人口減少社会の到来や新型コロナウイルス感染症拡大の影響等を背景に、利用者数の減少など、地域公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しています。

一方で、運転免許証の返納等によって、自動車を運転できなくなる高齢者が増加傾向にあることから、暮らしに密着した安心・安全な移動手段の維持・確保は重要な課題となっています。

本市では、平成27年3月に「宇部市公共交通協議会」を設立し、市内の公共交通における課題や今後のるべき姿についての協議を基に、「宇部市地域公共交通網形成計画」を平成28年3月に策定しました。平成29年3月には、「地域公共交通再編実施計画」を策定し、移動手段の役割の明確化や、効率的・効果的な路線再編を進めるとともに、路線バスや鉄道が運行していない地域においては、地域内交通を導入し、住民の移動手段の確保に取り組んできたところです。

令和3年度をもって、「宇部市地域公共交通網形成計画」が終了することから、これまでの取組の評価・検証とともに、本市の地域公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、地域における公共交通のあり方を総合的に示すマスタープランとして、本計画を策定しました。

本計画は、公共交通を将来にわたって持続可能な移動手段とすること、また、新型コロナウイルス感染症拡大により深刻な影響を受けた公共交通の維持・確保を目指し、「みんなで支える 安心・安全で、快適な暮らしを保つ地域公共交通」を基本理念に掲げています。

今後は、本計画に基づき、市民や関係者等との協議を重ねながら、様々な施策に取り組んでまいりますので、皆様の一層の御理解と御協力をお願い申し上げます。

結びに、本計画の策定にあたり、御尽力をいただいた宇部市公共交通協議会委員の皆様をはじめ、貴重な御意見や御協力をいただいた市民の皆様に心からお礼を申し上げます。

令和4年3月

## 第1章

### 計画の策定について

1

- ① 計画策定の目的 1
- ② 計画の位置付け 1
- ③ 計画の区域 2
- ④ 計画の期間 2

## 第2章

### 地域公共交通の現状と課題

3

- ① 地域公共交通を取り巻く環境の変化 3
- ② 市内の公共交通の現状 9
- ③ 前計画の検証 18
- ④ 関連する計画の整理 22
- ⑤ 地域公共交通に係る課題 29

## 第3章

### 計画の基本理念・目標

30

- ① 地域公共交通の将来像 30
- ② 各公共交通サービスの役割 31
- ③ 計画の基本理念 33
- ④ 計画の基本方針・目標 34

## 第4章

### 目標達成に向けた施策

35

- ① 施策体系 35
- ② 施策の概要 37

## 第5章

### 計画の評価指標

48

## 用語解説

53

# 第1章 計画の策定について

## ① 計画策定の目的



本市では、市民の元気で安心な暮らしを支え「使いやすく、持続可能な地域公共交通網」を形成するため、平成28年に「宇部市地域公共交通網形成計画（以下、「前計画」という。）」を策定し、主要幹線や乗継拠点の設定等のバス路線の再編や、地域内交通の導入による住民の移動手段の確保など、地域公共交通の維持・改善に取り組んできました。

しかし、人口減少・超高齢化の進行、モータリゼーションの進展、利用者ニーズの多様化などを背景として、利用者数は減少傾向にあり、地域公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しています。

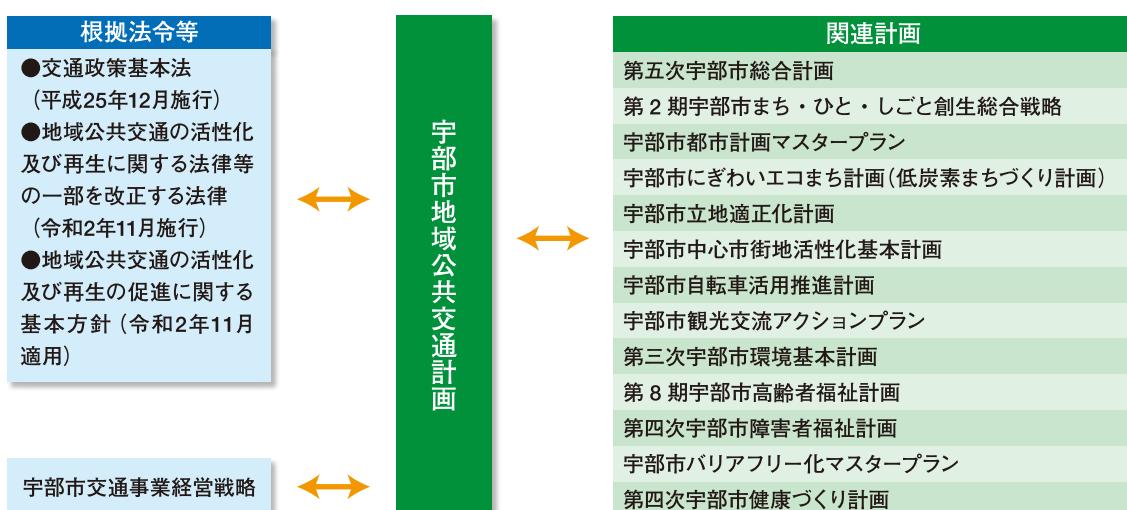
このような中、令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、「活性化再生法」という。）等の一部を改正する法律が施行され、鉄道や路線バス、タクシー、各種送迎サービスなど、地域における輸送資源を総動員し、地域住民・交通事業者・行政の連携のもと、地域にとって望ましい公共交通ネットワークの構築を図るため、「地域公共交通計画」の策定が地方公共団体の努力義務とされました。

本計画は、地域公共交通を取り巻く社会経済状況の変化や、令和3年度で計画期間が終了する前計画の評価・検証を踏まえ、公共交通が果たすべき役割を明確にするとともに、持続可能な地域公共交通を実現するため、その基本方針や取り組むべき施策を示すマスタープランとして策定するものです。

## ② 計画の位置付け



本計画は、「第五次宇部市総合計画」を上位計画とし、各分野の関連計画や公営交通事業者である宇部市交通局の経営戦略等との整合を図り、宇部市が目指すまちづくりの中で公共交通が果たすべき役割と取り組むべき施策を体系的に示します。



### ③ 計画の区域



本計画の区域は、宇部市全域とします。

### ④ 計画の期間



計画の期間は令和4年度～令和8年度の5年間とします。

なお、計画期間内であっても、社会状況の変化等に合わせ、必要に応じて見直しを行います。



〔停留所集約後の宇部新川駅バス停〕



〔地域住民との協働による駅舎アート：JR宇部線東新川駅〕

## 第2章 地域公共交通の現状と課題

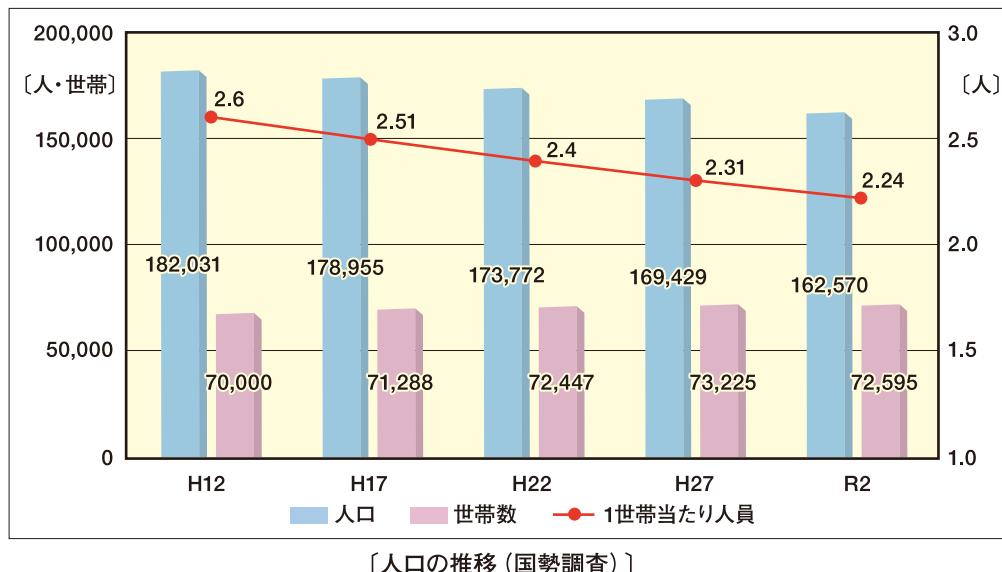
### ① 地域公共交通を取り巻く環境の変化



#### (1) 人口の動向

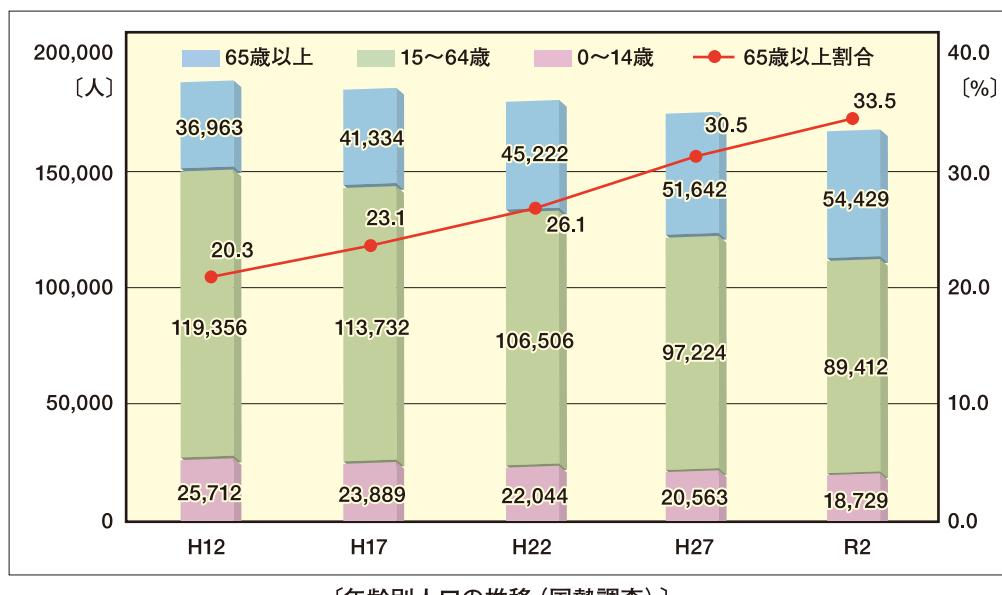
##### ① 人口の推移

- 本市の人口は、令和2年で162,570人となっており、10年前の平成22年と比べて、約11,000人減少しています。また、世帯数は72,595世帯と、これまでほぼ横ばいで推移していますが、1世帯当たりの人員は減少傾向にあります。



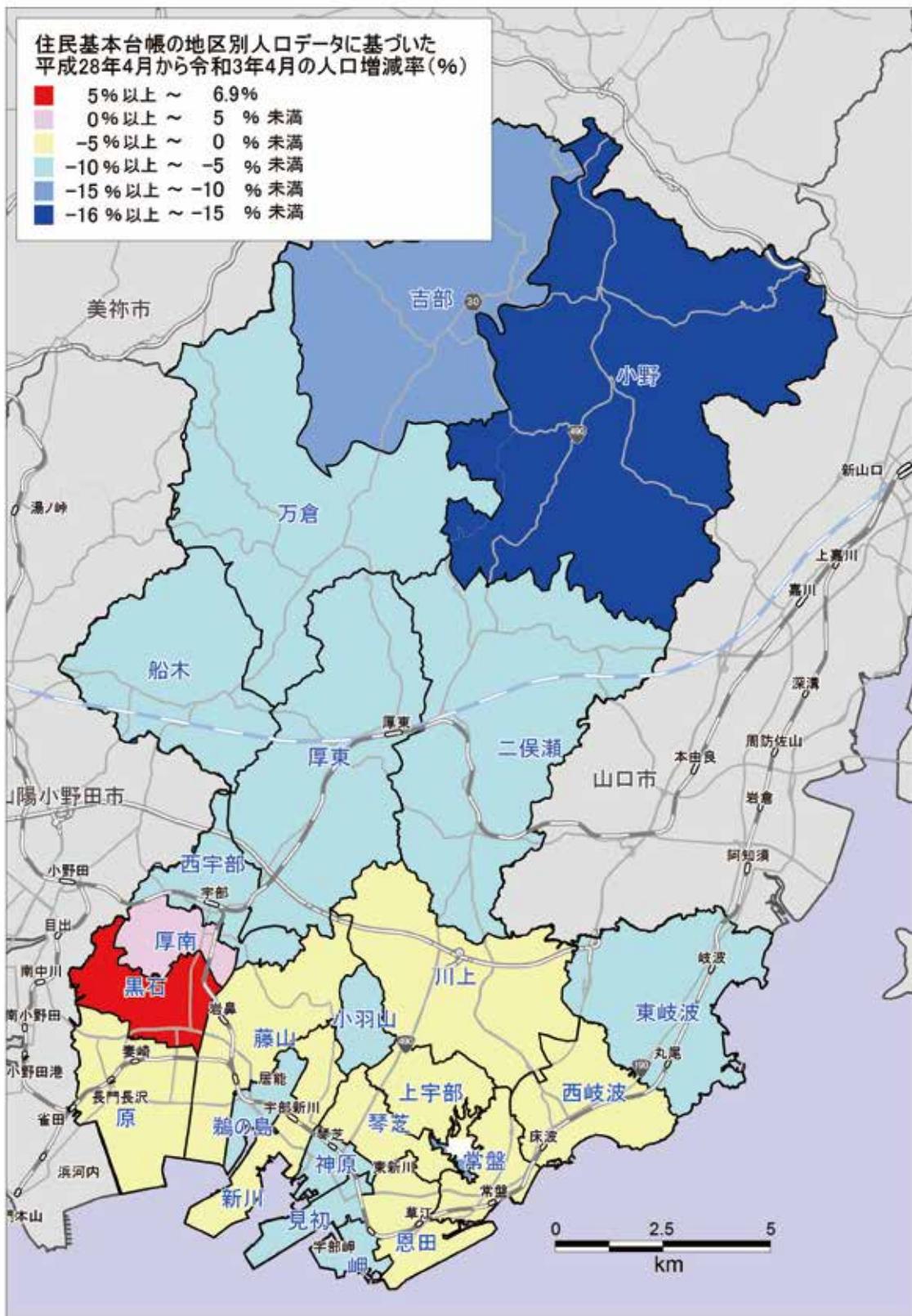
##### ② 年齢別人口の推移

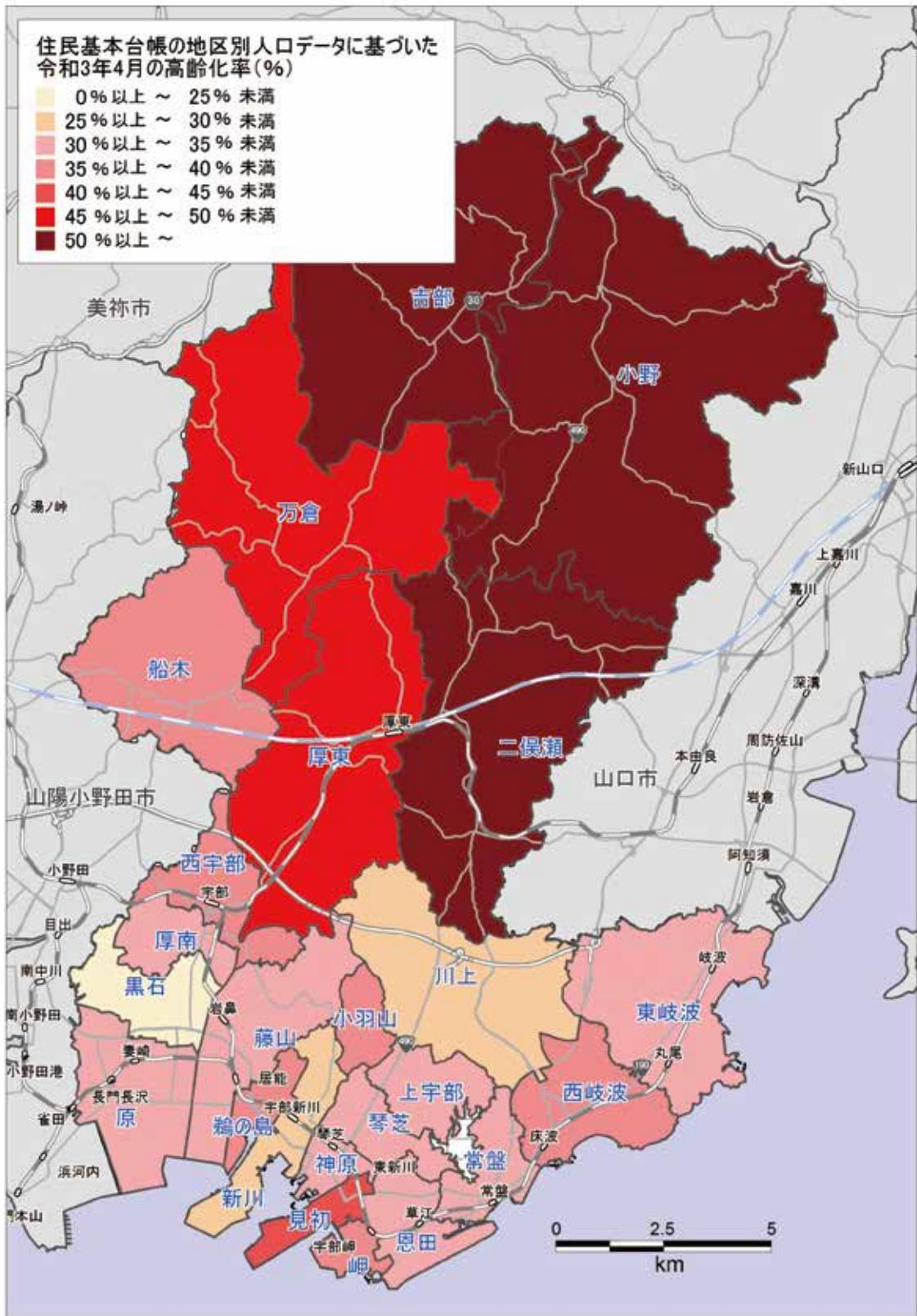
- 年齢別人口の推移では、令和2年の65歳以上の割合（高齢化率）は33.5%と、10年前の平成22年の26.1%と比べて、7.4ポイント増加し、高齢化が進んでいます。



### ③地区ごとの人口増減と高齢化率

- 市北部では、人口の減少と高齢化の進行が顕著となっていますが、西部では、増加している地区（黒石、厚南）が見られます。

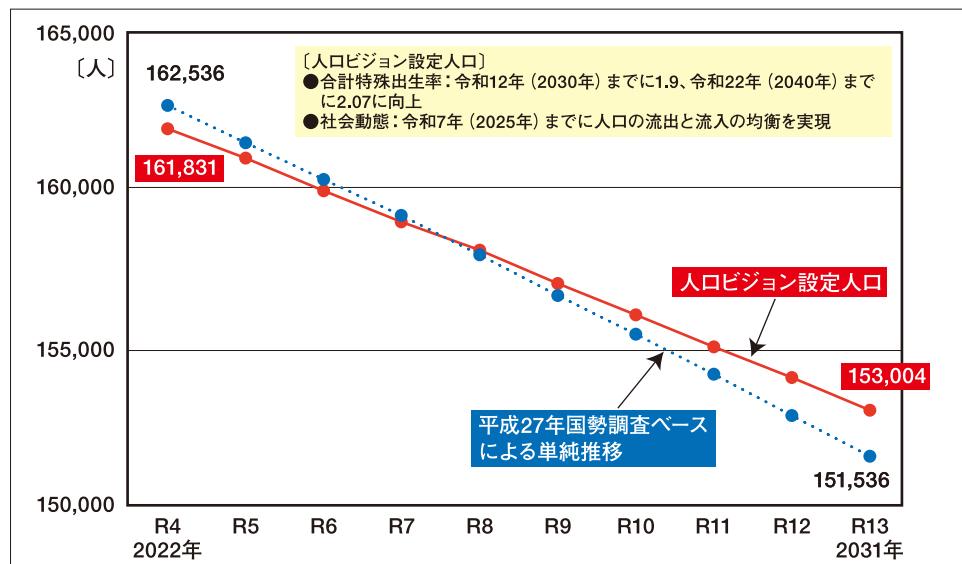




## (2) 将来人口

### ① 将来推計人口

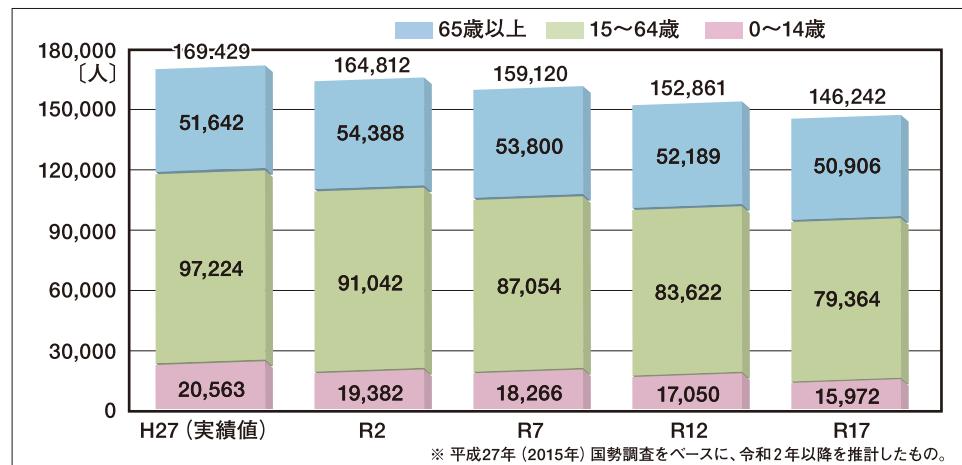
- 平成27年度に策定した「宇都市人口ビジョン」では、本市における人口の現状分析を行い、目標すべき方向性と人口の将来展望を設定しており、国立社会保障・人口問題研究所（以下、「社人研」という。）の推計値を基本しながら、様々な人口減少対策に取り組むことにより、人口の減少を最小限に抑え、目標年次である令和42年の人口を「127,000人」と設定しています。
- 社人研による人口推計では、令和4年度からスタートする第五次宇都市総合計画の計画最終年度（令和13年度）における本市の人口を、約151,500人と予測しています。しかし、総合計画では、持続可能なまちの構築に向けて、人口の確保は重要な要素であることから、人口ビジョンを踏まえ、計画最終年度の目標人口を「153,000人」と設定しています。



[宇都市の人口の将来推計（社人研準拠推計と目標人口）]

### ② 年齢区分別人口

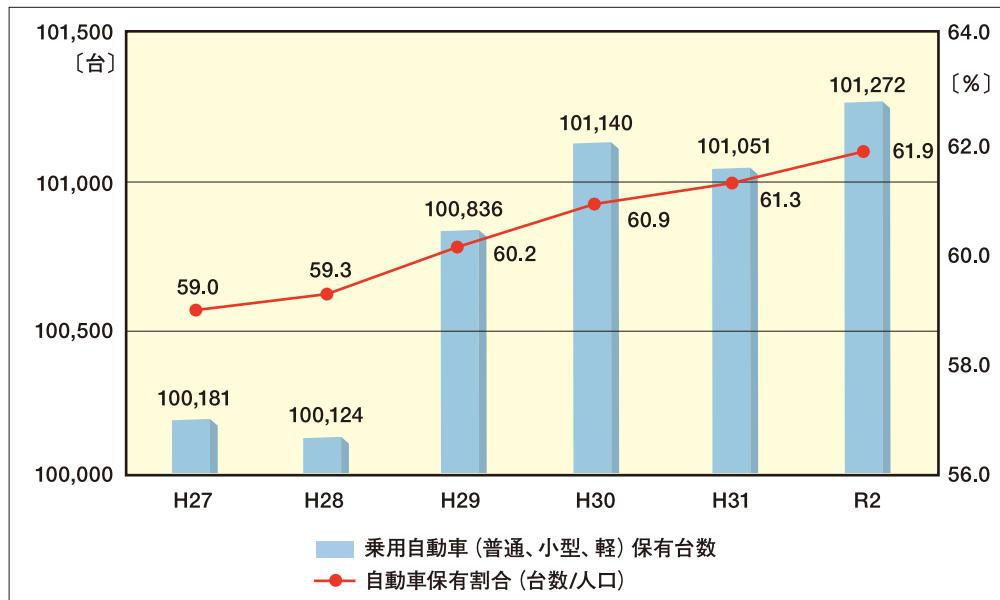
- これまででは老人人口（65歳以上）が増加を続けていましたが、令和2年を境に減少傾向に転じ、以降、年少人口（0～14歳）と生産年齢人口（15歳～64歳）を含めた全ての世代で、人口が減少していくことが予想されます。



[年齢区分別人口の将来推計]

### (3) 自動車の保有状況

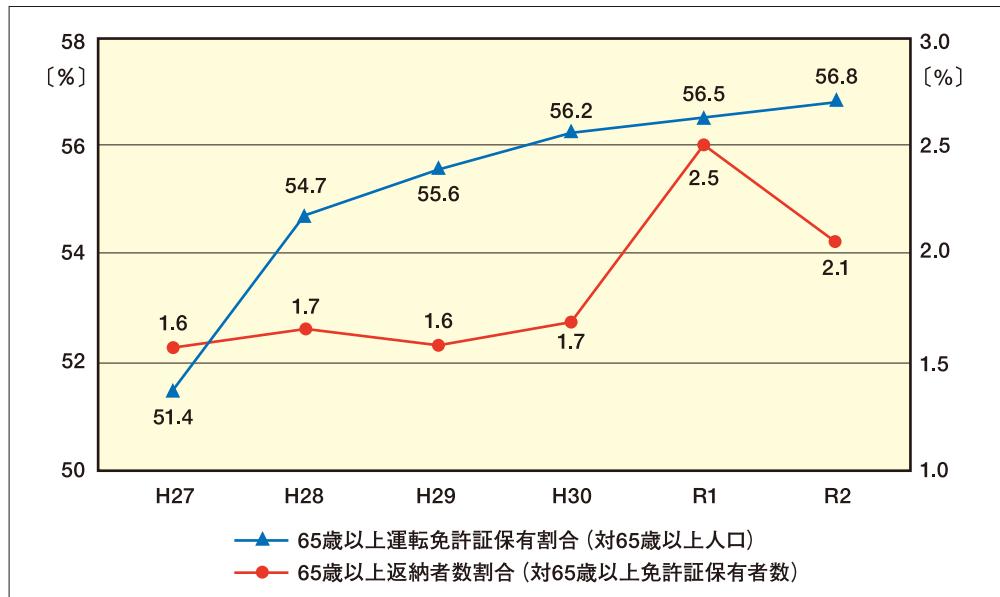
- 人口に対する乗用自動車の保有割合は、令和2年で61.9%と、5年前の平成27年と比べて、2.9ポイント増加しています。



[自動車保有割合の推移(住民基本台帳、山口運輸支局)]

### (4) 高齢者の運転免許証保有状況

- 65歳以上で運転免許証を保有している人の割合が増加する一方で、免許証を返納した人の割合についても、令和2年は2.1%と、5年前の平成27年と比べて、0.5ポイント増加しています。



[65歳以上の運転免許証返納者数の割合(宇部警察署)]

## (5) 新たな技術開発や社会実装の動き

- AI・IoT等の先端技術を産業や社会生活に取り入れ、経済発展と社会的課題の解決を両立していくSociety5.0の実現に向けた取組が全国各地で進められており、公共交通の分野においても、MaaSや自動運転、AIを活用したデマンドタクシー等の開発・社会実装が行われています。
- 本市では、平成31年3月に自動運転の実証実験を、令和2年2月から3月にかけてAI乗合タクシー実証実験を行いました。



[MaaS のイメージ]



### ●自動運転サービス実証実験

高齢化が進行する地域での人や物流の輸送手段の確保、観光への活用等を図る移動システムの構築を目指して、平成31年に国土交通省と連携して行った実証実験であり、「楠こもれびの郷」を拠点にJR厚東駅までの区間で実施しました。



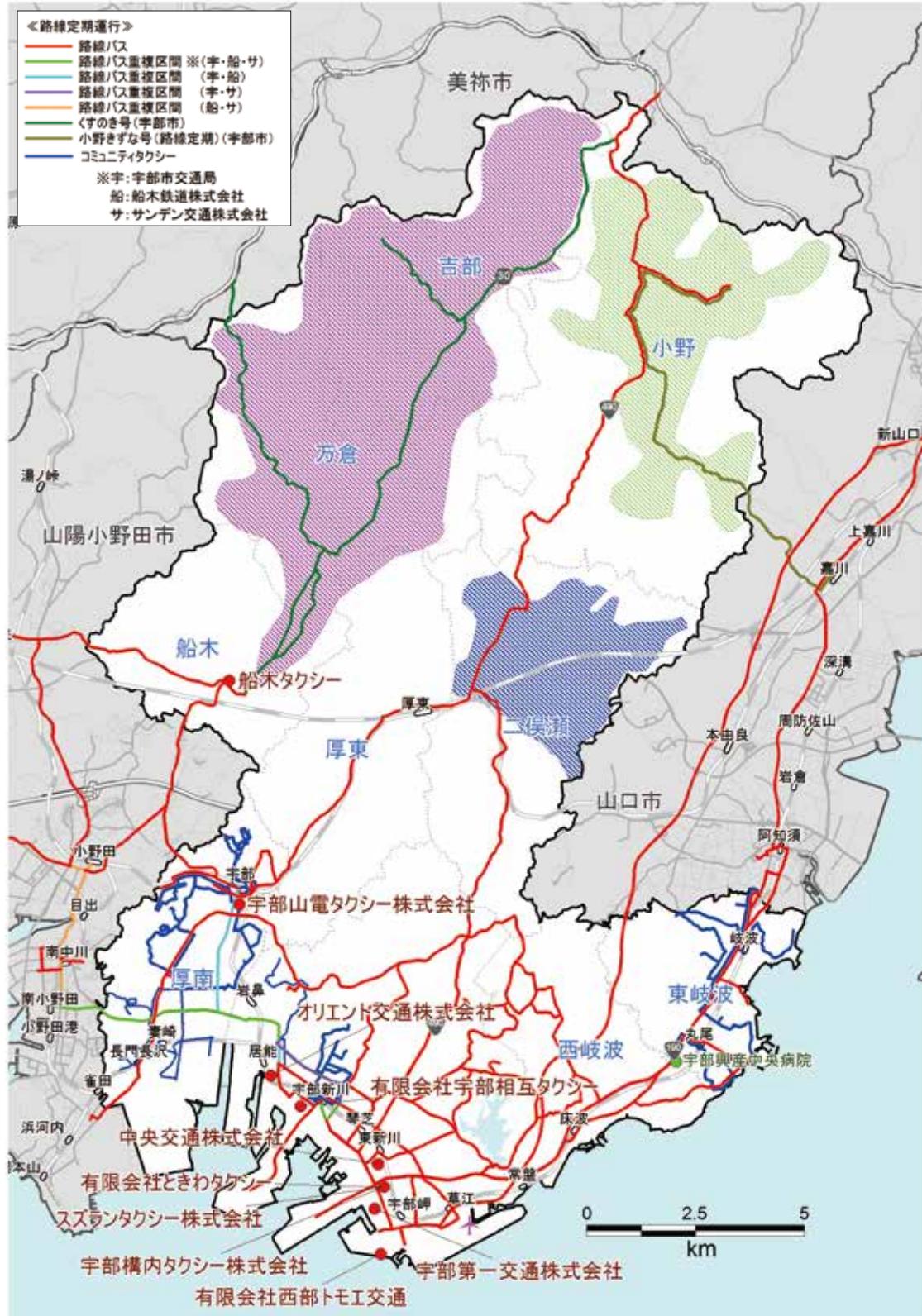
### ●AI乗合タクシー実証実験

専用ウェブアプリや電話での複数の予約に対して、AIで最適なルートを自動設定するAI乗合タクシーの実証実験を、「まちなかエリア」と「東岐波エリア」で令和2年に実施しました。複数の移動ニーズへの対応やタクシーへの乗り合いがどの程度受け入れられるのか等について調査しました。

## ② 市内の公共交通の現状

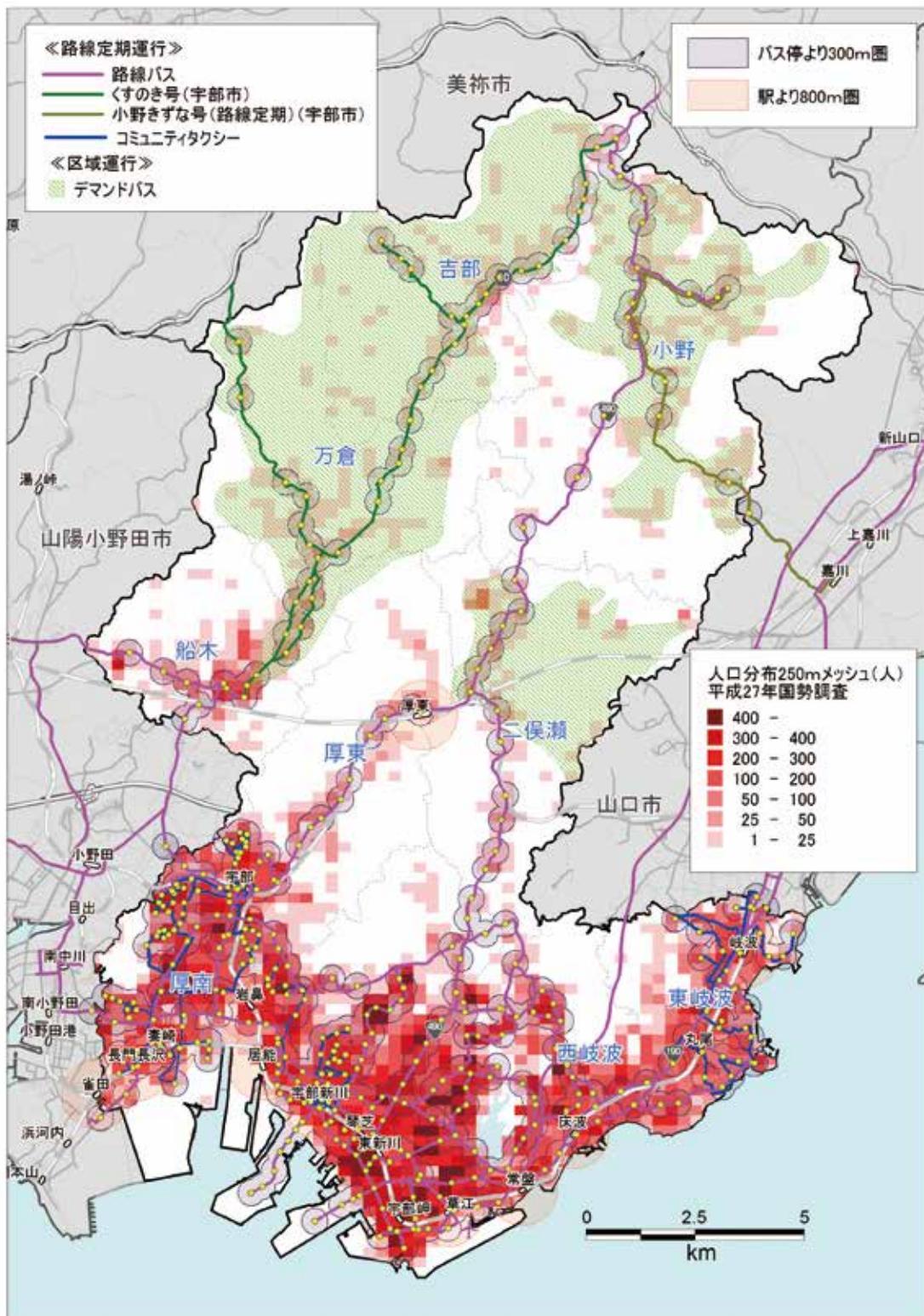


### (1) 宇部市の公共交通ネットワーク



## (2) 公共交通のカバー人口

- 一般的な徒歩圏を鉄道駅から800m以内、又はバス停から300m以内のエリアと設定すると、本市の公共交通圏内の人団は約14万人であり、公共交通のカバー人口比率は82.8%となっています。



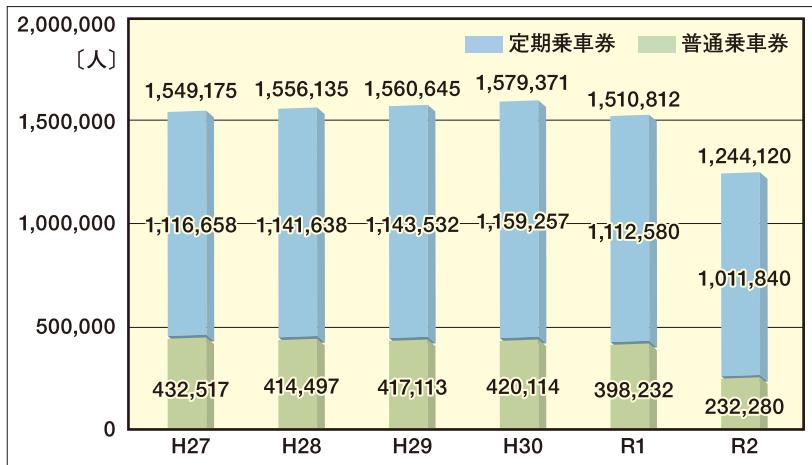
[参考：都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）]

### (3) 公共交通の利用状況

公共交通の利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年度は大幅に減少しています。

#### ①鉄道

- 市内の鉄道として、JR宇部線やJR小野田線、JR山陽本線があります。
- 利用者数は、平成30年度までは、ほぼ横ばいでしたが、令和元年度以降は減少しています。



JR山陽本線

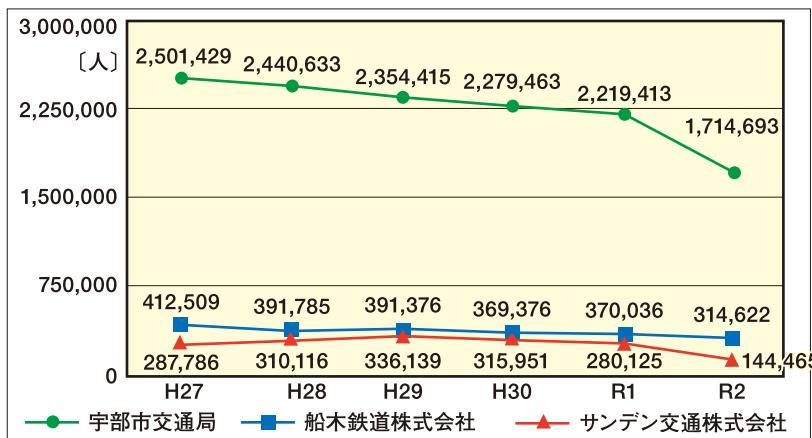


JR宇部線

[JR宇部線の年間利用者数の推移 (山口県統計年鑑)]  
(JR宇部線は、新山口駅、宇部駅は含まない。居能駅は含む。)

#### ②路線バス

- 市内では、宇都市交通局、船木鉄道(株)、サンデン交通(株)の3事業者が運行しています。また、中心市街地では、市街地循環線(小型バス)が運行しています。
- 全ての路線バス事業者において、ここ数年、利用者数は減少傾向となっています。



宇都市交通局



サンデン交通(株)

[路線バスの年間利用者数の推移]

(宇都市交通局、船木鉄道株式会社は4月～3月、サンデン交通は10月～9月で算出)



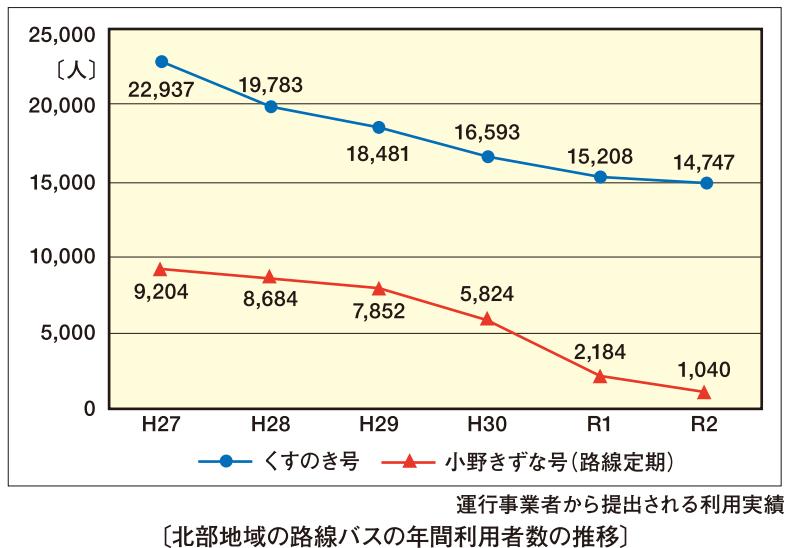
市街地循環線



サンデン交通(株)

### ③北部地域の路線バス

- 北部地域の路線バスとして、小野地区では「小野きずな号（路線定期）」、楠地域では「くすのき号」が運行しています。
- 利用者数は年々減少傾向にあり、特に、小野きずな号の利用者数については、令和元年度以降、平成30年度の50%以下に減少しています。



くすのき号



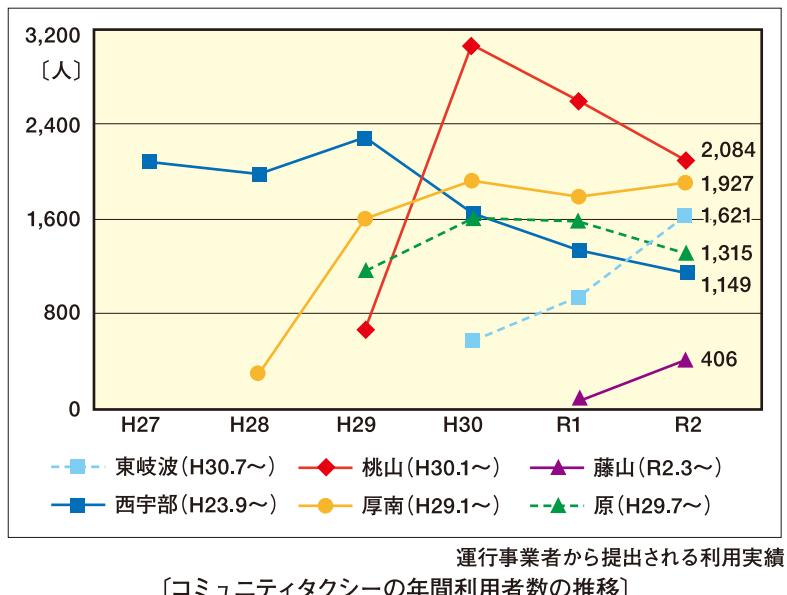
小野きずな号

### ④地域内交通

鉄道や路線バスが運行していない地域では、地域住民の移動手段として、コミュニティタクシー（路線定期）とデマンドバス（区域運行）が担っています。

#### ■ コミュニティタクシー

- 東岐波地区及び厚南地区においては、利用者数が増加傾向にあるものの、桃山地域、西宇部地区及び原地区においては、利用者数が減少しています。



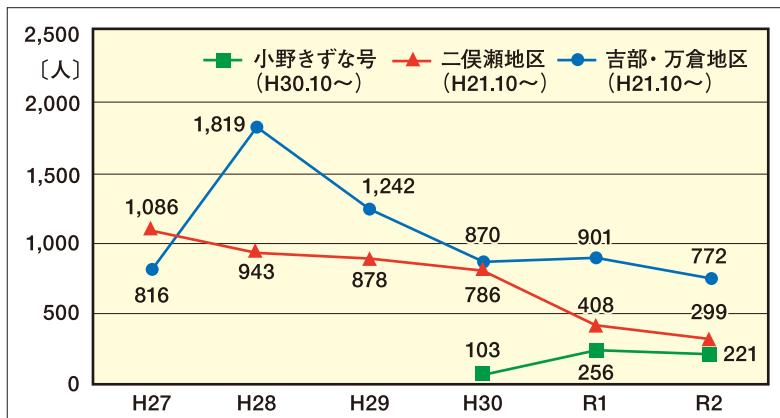
原地区コミュニティタクシー  
「ハッピー号」



西宇部地区コミュニティタクシー  
「なでしこ号」

### ■デマンドバス

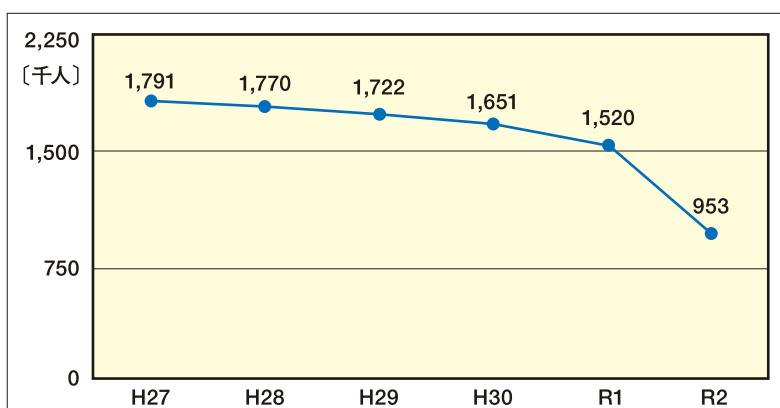
- 「小野きずな号（デマンド）」の利用者数はほぼ横ばいですが、「二俣瀬地区」と「吉部・万倉地区」のデマンドバスは減少傾向となっています。



吉部・万倉地区デマンドバス

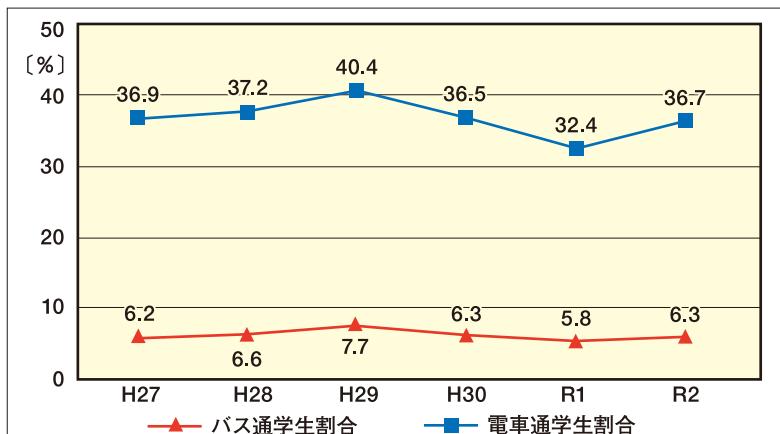
### ⑤タクシー

- 市内にはタクシー事業者が10社営業しており、ドア・トゥー・ドアの運送サービスを担っています。
- 利用者数は、令和2年度で年間約95万人であり、平成27年度と比べて約84万人減少しています。



〔タクシーの年間利用者数の推移（中国運輸局運輸要覧）〕

### ⑥通学における公共交通の利用状況



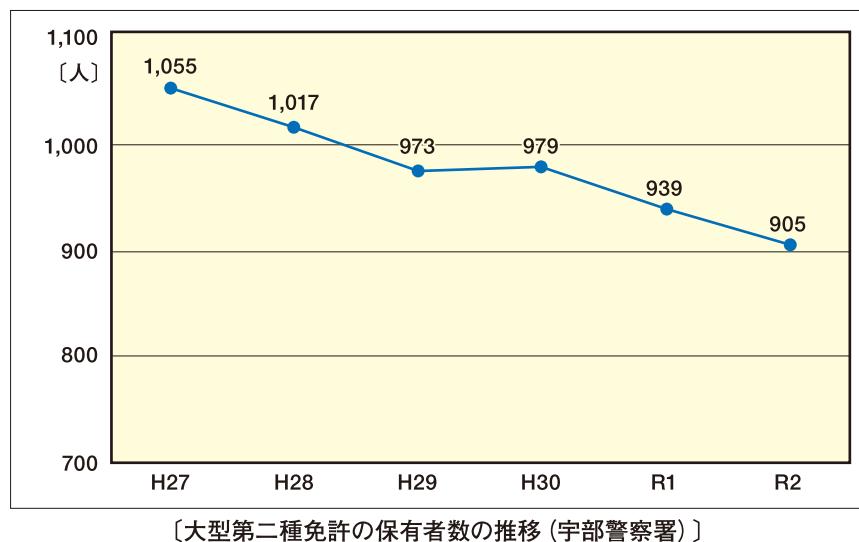
- 中学校や高等学校等への通学に、公共交通を利用している学生の割合は、5年前と比べて、ほぼ横ばいとなっています。

〔中高生等の公共交通による通学割合の推移〕

## (4) 運転士の状況

### ①大型第二種免許の保有状況

- 路線バスの運転に必要な大型第二種免許の宇部警察署管内における令和2年末現在の保有者数は905人と、5年前の平成27年末に比べ150人減少しています。



### ②路線バス運転士の充足状況

- 市内を運行する3事業者とも、運転士の充足率が100%に満たない状況です。

事業者名	充足率
宇部市交通局	95.8%
船木鉄道株式会社	84.1%
サンデン交通株式会社	84.0%

事業者を対象としたヒアリング調査結果(R3)  
〔路線バス運転士の充足状況〕

### ③運転士の年齢構成

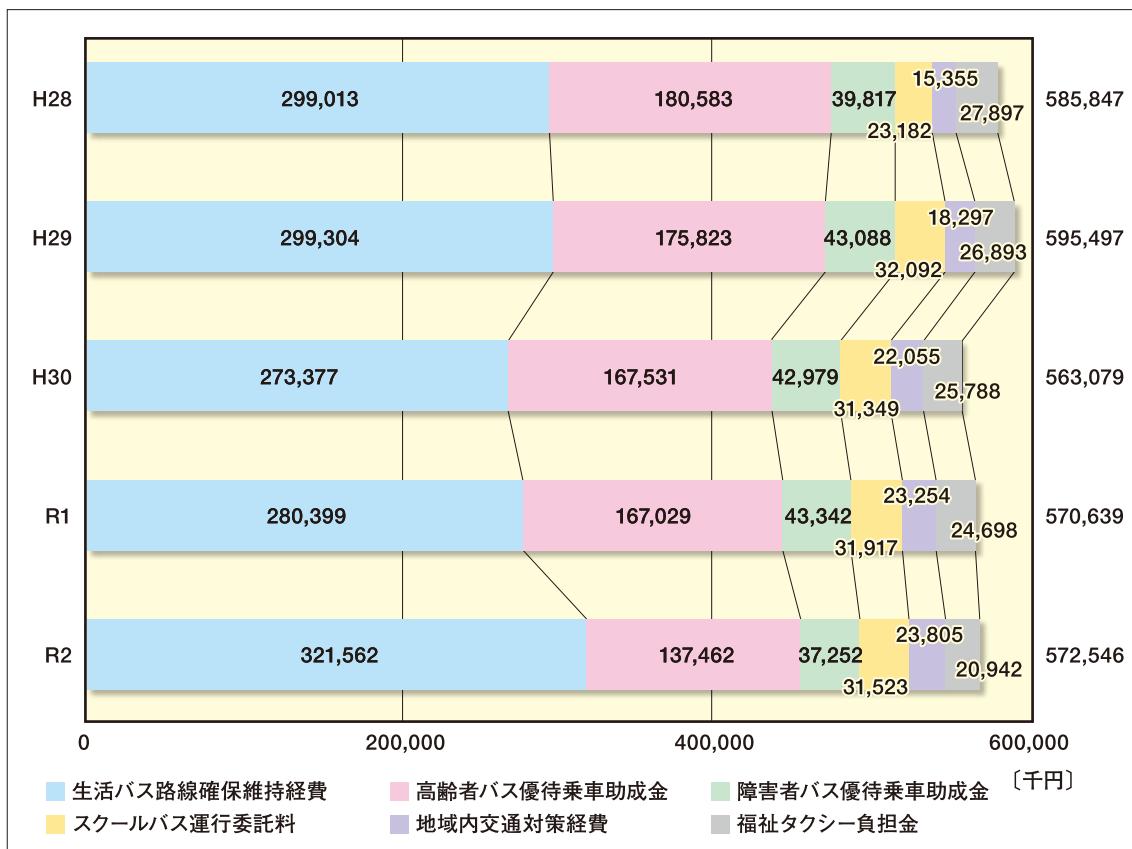
- 3事業者とも、50代以上の運転士の割合が半数を超えていました。

事業者名	30代 以下	40代	50代	60代	70代
宇部市交通局	10.1%	10.1%	50.8%	29.0%	-
船木鉄道株式会社	3.8%	15.1%	39.6%	35.8%	5.7%
サンデン交通株式会社	14.0%	26.6%	42.6%	16.8%	-

事業者を対象としたヒアリング調査結果(R3)  
〔運転士の年齢構成〕

## (5) 公共交通に関する財政支出

- 平成29年度に実施した大規模なバス路線の再編により、平成30年度は生活バス路線確保維持経費は減少しましたが、その後、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、路線バスの利用者数が減少したため、令和2年度は再び生活バス路線確保維持経費が増加しています。
- 高齢者バス優待乗車助成金については、延べ利用者数の減少に伴い、支出額も減少傾向となっています。また、障害者バス優待乗車助成金についても、令和元年度までほぼ横ばいでいたが、令和2年度は延べ利用者数の減少に伴い、支出額が減少しています。
- 地域内交通対策経費は、平成29年度に原地区と桃山地域、平成30年度に東岐波地区、令和元年度に藤山地区を開設したため、それぞれ翌年度以降は増加しています。

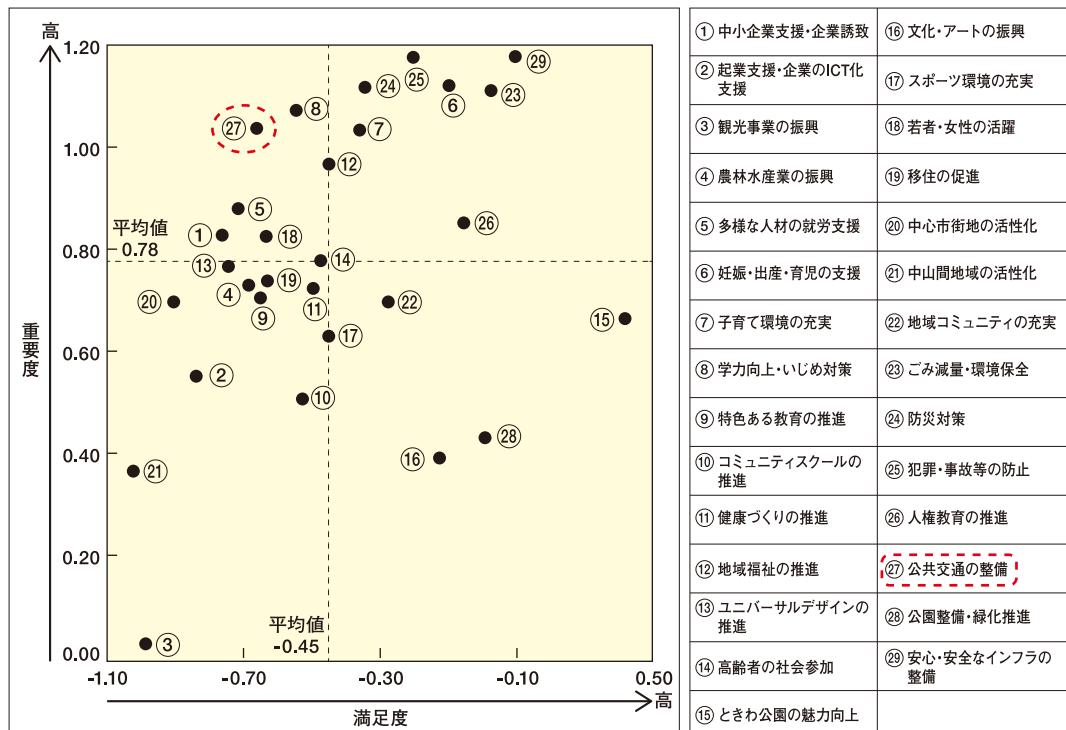


- 生活バス路線確保維持経費:**バス事業者における路線バス運行のうち、不採算路線を維持する経費、小野きずな号・くすのき号の経費
- 高齢者バス優待乗車助成金:**70歳以上の高齢者を対象とした高齢者バス優待乗車証交付に要する経費
- 障害者バス優待乗車助成金:**身体障害者手帳（1級～3級）、療育手帳及び精神障害者保健福祉手帳の交付者を対象としたバス優待乗車証交付に要する経費
- スクールバス運行委託料:**スクールバス運行に要する委託料
- 地域内交通対策経費:**コミュニティタクシー、デマンドバスの運行に要する経費
- 福祉タクシー負担金:**身体障害者手帳（1級～3級）及び療育手帳（A）の交付者を対象とした福祉タクシー券交付に要する経費

## 公共交通に関する市民の意識 ~第五次宇都市総合計画市民意識調査より

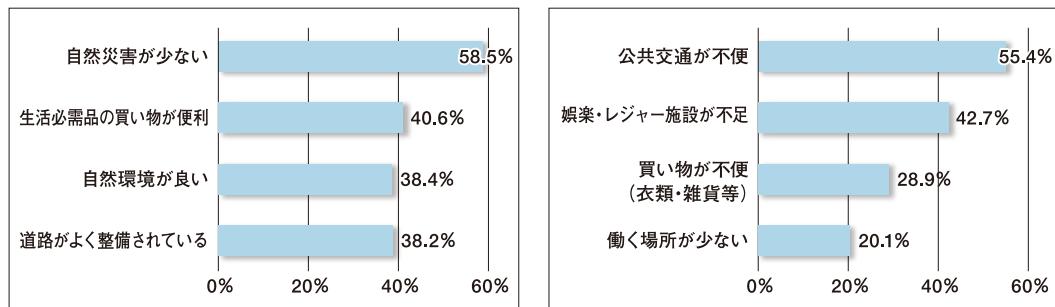
### ①「第四次宇都市総合計画・後期実行計画」の各施策に対する満足度・重要度について

「第四次宇都市総合計画後期実行計画」(計画期間：平成30年度～令和3年度)に基づき、これまで取り組んできた施策の中で、「公共交通の整備」は重要な取組と認識されているものの、満足度が平均より低い結果となっています。



[市民から見た各施策の満足度・重要度]

### ②宇都市の「住みやすいところ」と「住みにくいところ」について



[宇都市の住みやすいところ]

[宇都市の住みにくいところ]

宇都市の「住みやすいところ」として、「自然災害が少ない」や「生活必需品の買い物が便利」が挙げられている一方で、「住みにくいところ」として「公共交通が不便」を挙げる声が多い結果となっています。

## (6) 公共交通を取り巻く現状

市内の公共交通を取り巻く現状について、以下のとおり、整理します。

### 現状(問題点)

- 人口の減少とともに、1世帯当たりの人員も減少傾向にあります。また、これまででは老年人口(65歳以上)が増加を続けていましたが、今後は、年少人口(0~14歳)と生産年齢人口(15~64歳)を含めた全ての世代で減少していくことが予想されます。
- 人口の増減や高齢化の状況が地域によって異なっています。(特に、市北部において、人口減少や高齢化の進行が顕著となっています。)
- 超高齢化の進行に伴い、高齢者で運転免許証を保有している人の割合が増加する一方で、免許証返納者の割合も増加傾向にあります。
- 路線バスをはじめ、公共交通の利用者数が減少傾向にある中、令和2年以降は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、更に減少しています。このため、生活バス路線確保維持事業における市の財政負担が増加しています。
- 市内を運行する路線バスの事業者においては、運転士の充足率が100%に満たない状態が続いている、また、運転士の高齢化も進んでいます。
- 市民意識調査によると、「第四次宇部市総合計画・後期実行計画」に基づき進めてきた施策で、「公共交通の整備」は市民から重要な取組と認識されているものの、満足度が平均より低い取組となっています。また、「宇部市の住みにくいところ」として、「公共交通が不便」を挙げる人が最も多い結果となっています。



- ・人口減少や自動車保有率の増加、新型コロナウイルス感染症の拡大等を背景に、公共交通の利用者数が減少していることから、今後、公共交通の運行本数の減少など、利便性の低下が懸念されます。
- ・交通事業者の経営の悪化により、持続可能で安心・安全な運送サービスを提供できる健全な事業体制の維持ができなくなる可能性があります。また、公共交通に係る市財政の負担の増加が見込まれます。
- ・超高齢化の進行により、高齢者による運転免許証の自主返納が進みつつあることから、自動車を運転することができない高齢者が増えることにより、食料品等の日常の買物が困難な状況に置かれる、いわゆる「交通弱者」の増加が懸念されます。
- ・路線バスやタクシー等の運転士の人材不足や高齢化等により、公共交通の担い手不足が深刻化しており、今後の継続的な事業運営の維持が懸念されます。

### (3) 前計画の検証



#### (1) 目標1 地域公共交通の利便性の向上

これまで、主要幹線や乗継拠点の設定等のバス路線の再編や、地域内交通の導入による地域住民の移動手段の確保など、地域公共交通の維持・改善に取り組んできました。しかし、路線バスについては、利用者数の減少が顕著であることから、バスロケーションシステムやICカード等の新技術の導入など、更なる利用促進の強化を図る必要があります。また、地域内交通の導入（支援）や公共交通のバリアフリー化などは、移動手段の確保の観点からも引き続き充実を図る必要があります。

施 策	実施内容・効果など
バス路線の再編	<ul style="list-style-type: none"> <li>●主要幹線や乗継拠点、幹線・支線・広域幹線の設定など、人口集積に応じたメリハリのあるバス路線に再編。</li> <li>●人口が一定数以上の地域が連なり、拠点を結ぶ区間を「主要幹線」として設定し、等間隔運行を実施。</li> </ul>
路線バスの主要幹線化	<ul style="list-style-type: none"> <li>●宇部興産中央病院に東部の乗継拠点を設置。</li> <li>●中央部と北部の乗継拠点（琴崎八幡宮付近）は未設置。</li> </ul>
乗継拠点の設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>●宇部新川駅バス停の乗継環境の改善。（西方面へのバス停を集約）</li> <li>●バス路線の再編により、市から交通事業者への補助金を、再編前（平成28年度）と比較して、約2,000万円削減。</li> </ul>
地域内交通の導入（支援）	<ul style="list-style-type: none"> <li>●計画期間内において、5地区（地域）のコミュニティタクシーの導入を支援。これにより、カバー人口比率を6.9%増加。</li> </ul>
乗継割引、運賃制度の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>●宇都市交通局：交通系ICカードの導入（令和4年3月）に合わせ、利用促進のため乗継割引額を増額（20円→50円）。</li> </ul>
鉄道との乗継改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>●JRのダイヤ改正時における、バス事業者への迅速な情報提供により、鉄道との乗継を円滑化。</li> </ul>
バスロケーションシステムの導入検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>●宇都市交通局：平成29年度に「うべバスナビ」を導入。導入後、月平均1万件程度の利用。</li> <li>●サンデン交通株：平成30年度に「もくいく」を導入。令和2年11月までの約2年半の期間に、アクセス数が1万件以上増加。</li> <li>●利用者の利便性の向上を図るために、正確な到着情報を提供。</li> </ul>

ICカードの導入検討	●サンデン交通(株):令和2年度導入。運賃払いの円滑化とともに、車内での転倒・ケガ等のリスクを軽減(車内事故が1年で7割減少)。 ●宇部市交通局:令和4年3月に導入。
観光地へのアクセス強化	●宇部新川駅、ときわ公園、山口宇部空港をつなぐ「めぐりーな」の運行ルートを見直し、所要時間が短い路線に再編。 ●ときわ動物園入園券と1日乗車券のセット商品を販売。
バリアフリー車両の導入	●高齢者や障害者等の乗降の円滑化を図るために、年次的にノンステップバスを導入。

目標の評価指標	計画策定時	参考 (令和元年度)	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和3年度)
鉄道利用者数 (JR宇部線) ※新山口駅、宇部駅は含まない。 居能駅は含む。	4,021人/日	4,139人/日	3,409人/日	4,300人/日
路線バス利用者数 (宇部市交通局)	6,891人/日	6,064人/日	4,698人/日	7,700人/日
地域内交通の利用者数	4,064人/年	9,785人/年	9,794人/年	9,000人/年
新たに導入する地域内交通の目標値 (年間収支率)				
東岐波地区コミュニティタクシー	-	12.6%	21.4%	20%以上
桃山地域コミュニティタクシー		12.6%	11.4%	
藤山地区コミュニティタクシー		-	17.7%	
厚南地区コミュニティタクシー		15.0%	15.2%	
原地区コミュニティタクシー		30.7%	23.1%	
(年間利用者数)				
東岐波地区コミュニティタクシー	-	934人	1,621人	1,500人以上
桃山地域コミュニティタクシー		2,575人	2,084人	
藤山地区コミュニティタクシー		-	406人	
厚南地区コミュニティタクシー		1,787人	1,927人	
原地区コミュニティタクシー		1,576人	1,315人	

## (2)目標2 “まちなかのにぎわい”創出への貢献

“まちなかのにぎわい”創出を目指し、市街地循環線の導入等に取り組んできましたが、利用者数が伸び悩んでいることから、今後、更なる周知とともに、施策の見直しを行っていく必要があります。

施 策	実施内容・効果など
市街地循環線の導入	●平成29年度に市街地循環線を導入。宇部新川駅、市役所、図書館、大学病院等へのアクセスの向上を図ったが、利用状況は1便当たり2人程度。
主要幹線のブランディング	●宇部新川駅バス停に主要幹線の表示を設置。
公共車両優先システム（PTPS）の導入検討	●関係機関を交えて検討したが、課題が多く未実施。

目標の評価指標	計画策定時 (令和元年度)	参考 (令和元年度)	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和3年度)
宇部新川駅における鉄道の乗降者数	1,767人/日	1,655人/日	1,202人/日	2,000人/日
中心市街地におけるバスの乗降者数	5,248人/日	4,030人/日	3,042人/日	5,600人/日

## (3)目標3 利用促進、運行改善による地域公共交通の維持

地域公共交通の維持・利用に向けた意識の醸成を図るため、より効果的な施策を実施していく必要があります。

施 策	実施内容・効果など
地域内交通の運営(支援)	●計画前から実施の1地区を含め、6地区(地域)で、地域内交通を運営(支援)。 (乗合のため、交流の場としても機能するなど、1年間で600人以上利用者数が増加している地区がある。)
モビリティ・マネジメントの実施	●出前講座や乗り方教室の実施、法人定期券の販売、ワークショップの実施。
鉄道・バスの利用促進	〔鉄道〕 ●JR宇部線利用促進協議会による利用促進。 〔路線バス〕 ●乗り方教室の実施。 ●山口県と連携したノーマイカー月間等の実施。
通勤・通学に配慮した運行	●埠頭線、沖の山線にて実施。 ●通学の移動手段に係るアンケート調査の実施。

目標の評価指標	計画策定時	参考 (令和元年度)	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和3年度)
地域内交通の利用者数(再掲)	4,064人/年	9,785人/年	9,794人/年	9,000人/年
エコ定期券の販売数	10,134枚/年	6,294枚/年	5,085枚/年	11,350枚/年
公共交通の乗り方教室の参加者数	947人/年	1,179人/年	1,159人/年	1,000人/年



## ④ 関連する計画の整理



### (1) 第五次宇部市総合計画(基本構想・前期実行計画)

本市の目指すべき将来都市像を定めるとともに、その実現に向けた基本的な施策を体系化した市の最上位計画です。「基本目標5 安心・安全で快適に暮らせるまち」に向けた施策として「利便性の高い地域公共交通の確保」が位置付けられています。

#### ■ 基本構想

[計画期間] 令和4年度～令和13年度

[将来都市像] ひとが輝き 交流ひろがる わたしたちの宇部～共存同榮の精神を未来につないで～

[関連する基本目標と施策方針]

- 基本目標5：安心・安全で快適に暮らせるまち

- ・人口減少・超高齢社会にあっても、市民の安心・安全な暮らしを支えるため、人口集積や移動実態・ニーズなど、地域特性を踏まえた公共交通サービスの充実を図ります。
- ・MaaSやキャッシュレス決済など、新たな技術やサービスを活用し、移動の利便性の向上とともに、まちづくりや観光振興等の視点も踏まえた利用を推進することにより、交流と賑わいを創出します。

#### ■ 前期実施計画

[計画期間] 令和4年度～令和8年度

[関連する施策] 利便性の高い地域公共交通の確保

- ・公共交通の利用促進と意識の醸成

持続可能な地域公共交通を確保していくため、地域住民の通勤・通学や通院・買物、来訪者にとって有効な移動手段となるよう、ICカードなど新たな技術を活用して、公共交通の利便性向上と利用促進を図ります。また、各種関連計画との連携・整合を図り、まちづくりや福祉、環境など、様々な観点から地域の価値向上につなげるとともに、地域住民に対して公共交通を支え、守っていくという利用意識の醸成を図ります。

- ・地域内交通の導入・運営支援

運転免許証の返納により、自動車を運転できなくなる高齢者など、移動制約者の日常生活の移動手段を確保するため、交通空白地域等において、コミュニティタクシーなどの地域内交通の導入・運営を支援します。

- ・安心・安全で質の高い運送サービスの提供

公共交通事業者の健全な事業体制の確保を図るとともに、交通結節点における待合環境の改善や乗継における平均待ち時間の短縮化に努め、安心・安全で質の高い運送サービスを提供します。なお、宇部市交通局においては、中長期的な視点に立って、事業継続のための取組を推進します。

### (2) 第2期宇部市まち・ひと・しごと創生総合戦略

本市の第1期総合戦略の検証や、国・県の「総合戦略」を踏まえ、人口減少への対策の強化に加えて、Society5.0 等の新しい視点を盛り込んだ施策等を設定しています。

[計画期間] 令和2年度～令和6年度

[関連する目標・施策・取組内容]

- 基本目標4：ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる  
～活力を生み、安心な生活を実現する環境の確保
- 施策：(1) 質の高い暮らしのためのまちの機能の充実
  - ・生活バス路線の維持・確保  
地域住民、特に自ら移動手段を持たない高齢者や高校生等にとって必要不可欠な生活バス路線を維持・確保するため、効率的で利便性の高い運行ダイヤの実現や車両のバリアフリー化の推進、バスロケーションシステムの運用等による利用促進に取り組みます。
- 施策：(3) 安心して暮らせるまちづくり（安心）
  - ・地域内交通の導入促進  
市民の日常生活における移動手段を確保するため、路線バスが運行していない地域や、これからバス路線の見直しが行われる区間等において、地域組織が運営するコミュニティタクシーなど、地域内交通の導入を支援します。
- 橫断的な目標2：新しい時代の流れを力にする～地域におけるSociety 5.0の推進
- 施策：(2) 未来技術の活用による地域課題の解決、地域の魅力向上
  - ・MaaS、AIなどの活用による交通インフラの高次化  
MaaS、AIによる配車や自動運転などの最新技術を活用し、効率性と利便性の高い新たな移動サービスの実現を目指します。
  - ・ICT活用による公共交通のキャッシュレス化の推進  
地域住民や観光客など公共交通利用者の利便性向上による利用促進を図るため、公共交通機関への交通系ICカードやモバイル決済の導入など、キャッシュレス化を推進します。

### (3) 宇都市都市計画マスターplan

都市計画法に基づく「都市計画に関する基本的な方針」として、多極ネットワーク型コンパクトシティの実現に向け、公共交通軸によるネットワークの強化等の方向性が示されています。

[目標年次] 令和7年度

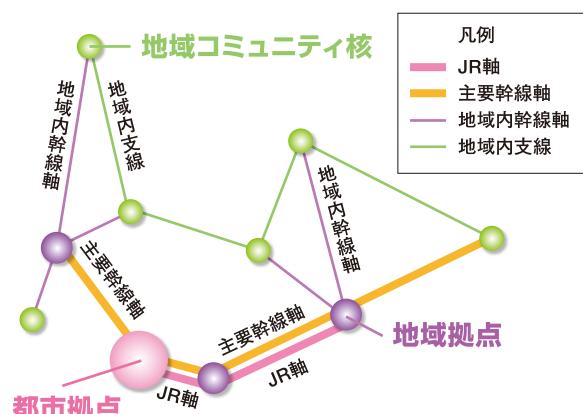
[関連する都市づくりの目標]

都市空間の再編で活力を高める都市づくり

- ・各拠点や地域コミュニティ核間を利便性の高い公共交通ネットワークおよび道路ネットワークでつなぐことにより、誰もが移動しやすい都市をめざします。

[都市機能を集約する拠点・地域コミュニティ核と公共交通軸に関する方向性]

拠点や地域コミュニティ核をつなぎ、将来的に一定の運行本数が確保されるバスおよび鉄道（JR）を、「公共交通軸」と位置付けます。都市拠点、地域拠点、地域コミュニティ核間を公共交通軸で結び、利便性が高く快適な移動環境を構築することでネットワークが強化され、地域間の交流促進、市民生活の利便性向上、地域の活性化等に寄与すると考えられます。



〔関連する都市づくりの方針と施策〕

- 方針：拠点や地域コミュニティ核をつなぐネットワークを強化する（交通ネットワーク）

●施策：

- ・広域をつなぐ交通ネットワークの構築  
山口宇部空港の交通結節点としての機能強化など
- ・都市をつなぐ交通ネットワークの構築  
宇部新川駅・宇部駅の交通結節点としての機能強化など
- ・地域間をつなぐ交通ネットワークの構築  
拠点や地域コミュニティ核を結ぶ道路や公共交通の充実など

#### (4) 宇部市にぎわいエコまちづくり計画(低炭素まちづくり計画)

魅力的で利便性の高い、にぎわいのある持続可能なコンパクトなまちづくりを進めるために「多極ネットワーク型コンパクトシティへの転換」を目指した公共交通の役割を位置付けています。

〔計画期間〕平成27年度～令和6年度

〔将来像〕みんなでつくるにぎわいエコまち宇部

〔関連する将来の都市構造の基本的な考え方〕

- ・拠点や核を結ぶ公共交通を強化し、拠点や核間の連携を推進する

日常生活に密接に関係する核や広域的利用に対応した拠点を公共交通で結び、核や拠点間の移動手段を確保することで、相互の連携を促し、市民がより多様な機能を利用しやすい環境を構築します。

〔関連する取組・基本方針・施策〕

- 取組：公共交通の利用促進

- 基本方針：公共交通など、便利でエコな移動ができるまちづくり

●施策

- ・人口減少の進行等により、今後、公共交通利用者数の減少が懸念されるが、拠点間移動に応じた改善や公共交通ネットワーク沿線に居住機能を誘導することで利用者数を確保し、都市拠点と地域拠点や地域コミュニティ核間の公共交通ネットワークの確保を図ります。
- ・自動車の利用率が高い状況の中、鉄道やバス等の公共交通の利便性向上・利用促進により自動車から環境負荷の少ない公共交通手段への転換を図る必要があります。これにより、自動車交通減少による渋滞緩和や環境負荷の低減が期待されます。
- ・公共交通は多様化したニーズに全て対応できるわけではなく、自動車交通の削減には限界があります。そのため、公共交通で対応が困難な場所（自宅周辺や勤務地等）や時間帯の移動については、短距離は自転車・電動アシスト自転車など、中・長距離は次世代自動車等への転換を促進し、環境負荷の低減を図ります。また、タクシーや業務車両についても、次世代自動車への転換の促進を図ります。

〔関連する二酸化炭素削減量目標〕

・鉄道の転換交通量：610,354人キロ⇒23,140t-CO<sub>2</sub>削減

・バスの転換交通量：639,808人キロ⇒17,979t-CO<sub>2</sub>削減

・次世代自動車普及率：75%⇒55,706t-CO<sub>2</sub>削減

## (5) 宇都市立地適正化計画

立地適正化計画は、居住や都市機能の誘導により、コンパクトシティの形成を推進する計画であり、「将来都市構造のイメージ」の中で公共交通の役割を位置付けています。

〔計画期間〕 平成30年～令和17年

〔実施方針〕 にぎわい・安心・利便性の高い生活の実現

～多極ネットワーク型コンパクトシティ×地域支え合い包括ケアシステム～

〔関連するまちづくり方針と目標指標〕

●方針：公共交通と生活利便性を活かし、歩いて暮らせる居住区域づくり

中心市街地と日常生活を支える地域の拠点が結ばれ、地域の活性化に貢献する地域公共交通ネットワークを構築し、ライフスタイルに応じた居住区域を提案します。

●目標指標：通勤・通学の公共交通利用割合：4.3%(2010年)⇒5%(2035年)

●方針：地域支え合い包括ケアシステムを強化し、安心した暮らしにつながる地域づくり

「地域福祉の推進」と「住民自治による地域づくり」により、子どもから高齢者まで全ての地域住民が、住み慣れた地域で安心して暮らせるまちづくりを推進します。

〔関連する誘導施策〕

・都市機能誘導区域

宇都新川駅周辺を市の玄関口にふさわしい魅力ある空間として整備し、利便性の高い交通結節点の構築を推進するとともに、次世代交通システムの検討により、公共交通の利便性の向上を図ります。

・居住誘導区域

多くの人が利用する歩道やJR駅周辺・バス停などのバリアフリー化・ユニバーサルデザインに配慮した整備を進め、誰もが安心して暮らすことができる市街地の形成を図ります。

鉄道・バスの利用促進やバス路線網の再編など、持続可能な公共交通ネットワークの再構築を図るとともに、次世代交通システムを検討し、交通利便性の向上を図ります。

〔関連する地域支え合い包括ケアシステムの施策〕

地域住民の日常生活の利便性を高めるため、路線バスが運行していない地域やバス路線の見直しが行われる区間等において、地域内交通など、地域のニーズに応じた移動手段の導入を支援します。

## (6) 宇都市中心市街地活性化基本計画

中心市街地の再生のため、「官民協働による多世代がにぎわう安心・快適・利便性の高いまちづくり」の実現に向けて策定された計画であり、この計画の中で、公共交通は宇都新川駅周辺地区における役割を期待されています。

〔計画期間〕 令和2年度～令和6年度

〔目指す中心市街地の都市像〕

官民協働による 多世代がにぎわう安心・快適・利便性の高いまちづくり

～まちなかスマートシティの実現～

〔関連するまちづくりの方針・活性化の目標・施策〕

●方針①：安心で、健康で、快適に暮らせるまち、目標：まちなか居住の推進

●方針②：商業・業務など新たなビジネスに挑戦できるまち、目標：経済活力の向上

●方針③：新たな魅力を創出し、人々が交流するまち、目標：まちなかにぎわい創出

## (7) 宇部市自転車活用推進計画

平成30年6月に閣議決定された国の「自転車活用推進計画」に基づき、自転車の活用を推進し、歩行者・クルマと共に存できる安心・安全なまちを目指すため策定された計画であり、「交通体系における自転車の役割の拡大」が基本理念の一つに掲げられています。

〔計画期間〕令和2年度～令和11年度

〔基本方針〕RIDE（走るRun、増やすIncrease、広げるDevelop、学ぶEducate）

〔関連する目標、施策、講すべき措置〕

●目標1：走る（Run）～安全で快適に楽しく通行できるまちづくり～

●施策：鉄道・バス利用に対応した駐輪環境の整備

・駅やバス停周辺において、駐輪ニーズに応じた駐輪場を整備します。

●目標3：広げる（Develop）～自転車で新たに広がる地域づくり～

●施策：自転車活用による観光・地域振興の促進

・鉄道駅やバス停付近に自転車を停めて、公共交通機関を利用するサイクル・アンド・ライドを促進します。

## (8) 宇部市観光交流アクションプラン

〔計画期間〕令和4年度～令和8年度

〔関連する基本方針、取組の方向性、施策〕

●基本方針：まちなか・広域での周遊・交流の促進

●取組の方向性：空港・鉄道・路線バスの活用

●施策

・JR西日本との連携

・空港やJR主要駅と市内観光地を結ぶ路線バスなどの交通利便性の向上

・回遊性向上につながる観光情報の充実

・観光パンフレットやガイドマップの充実

## (9) 第三次宇部市環境基本計画

〔計画期間〕令和4年度～令和13年度

〔目指す望ましい環境像〕

緑と花と彫刻に囲まれた 豊かな自然と住みよい環境が共存する持続可能なまち 宇部

〔関連する基本目標、施策、目標値〕

●基本目標：地球環境に配慮した暮らしを実践するまち

●施策：低炭素なまちづくりの推進

・公共交通の利便性を向上し、環境負荷の少ない公共交通手段への転換を促進することで、自動車利用の低減を図ります。

●基本目標：良好な生活環境を守り安心して生活できるまち

●施策：環境に配慮した都市整備

・環境と社会に配慮した多様な交通手段を確保します。

## (10) 第8期宇部市高齢者福祉計画

〔計画期間〕令和3年度～令和5年度

〔基本理念（目指すまちの姿）〕

高齢者が「元気」「活躍」「イキイキ」と世代を超えて支え合う、地域共生のまち・うべ

〔関連する基本目標・取組・事業〕

● 基本目標4：安心

地域の連帯で、見守りネットワークなど、地域の多様な主体を活用したきめ細やかな生活支援・介護予防サービスを充実します。

● 取組：地域支援体制の強化

● 事業：多様な移動手段の確保と支援

地域内交通など、通院や福祉・生活等の主要拠点施設への移動手段の確保を行う仕組みづくりを推進します。

## (11) 第四次宇部市障害者福祉計画

〔計画期間〕平成30年度～令和5年度

〔基本理念〕

障害のあるなしにかかわらず、互いの個性を認め合い、いきいきと安心して暮らせる地域共生のまちづくり

〔関連する基本目標と施策〕

● 基本目標：互いを理解し、共生するまちづくり（ユニバーサルデザインのまちづくり）

● 施策：公共交通機関のバリアフリーの推進

・障害者や高齢者が利用しやすいように、引き続きノンステップバスなどの導入を促進します。

・車いすの利用者をはじめ、高齢者、ベビーカー使用者等が利用しやすいユニバーサルデザインタクシーの導入を促進します。

## (12) 宇部市バリアフリー化マスタープラン

〔計画期間〕令和2年度～令和6年度

〔基本理念〕誰もが安全・快適に暮らせる共生とにぎわいのあるまちづくり

〔関連する基本方針〕建物や公共交通施設等のバリアフリー化の推進

〔全市的な取組〕

・多目的トイレやエレベーターの設置・その案内表示など、既存の施設を含むハード対策に加え、職員の接遇・研修を含めたソフト対策を推進

・駅や停留所などの乗降所では、必要と認められる箇所に視覚障害者用誘導ブロック等の設置

・既存の点字表示やスロープ・視覚障害者用誘導ブロック等は、利用者目線による利便性向上を図る

・車内アナウンスや車内案内表示の多言語化

〔移動等円滑化促進地区における取組〕

● 市役所周辺

・市の玄関口である宇部新川駅において交通結節点としての機能充実を図り、市内外からの公共交通によるアクセスの利便性を向上

・宇部新川駅の駅舎や駅前広場など一体的なバリアフリー化について検討

●宇部駅周辺

- ・西の交通拠点として、宇部駅の交通結節機能を充実
- ・JR宇部駅のバリアフリー化を図るため、エレベーター付き跨線橋等の整備
- ・駐車場の増設とともに、利用者のニーズに応じた駅前広場の一体的な整備

### (13) 第四次宇部市健康づくり計画

〔計画期間〕令和4年度～令和8年度

〔基本理念〕次世代に伝えていく「健康文化」のあるまちづくりの推進

〔関連する取組〕

●心身の健康づくり

- ・徒歩や自転車、公共交通での移動は身体活動量の向上につながり、心身の健康づくりや生活習慣病の予防に役立つことを周知し、外出や地域活動への参加を促進します。

●健康に配慮したまちづくり

- ・自動車を運転しない高齢者等の日常生活の移動手段を確保するため、地域公共交通の利便性の向上に取り組みます。

## ⑤ 地域公共交通に係る課題



本市の地域公共交通における現状を踏まえ、以下のとおり課題を整理しました。

### 1 地域公共交通に対する利用意識の醸成

- ・地域公共交通のあり方を地域住民が主体的にとらえる機会を創出するなど、地域における利用意識の醸成を図る必要があります。
- ・日常生活での利用のみならず、高齢者等の外出機会の確保や環境保全、観光振興、移住・定住、ワーケーション等の観点からも、わかりやすい公共交通の情報を幅広く提供し、利用者の裾野を広げる必要があります。

### 2 公共交通の利便性の向上と効率的な運行

- ・公共交通の利用状況や利用者ニーズを踏まえ、地域の実情に合わせた交通手段の維持・確保を図る必要があります。
- ・個々の移動ニーズに応じて、新技術の活用や新たなサービスを導入するなど、利用者の利便性の向上を図る必要があります。
- ・地域公共交通を維持・活性化するため、交通事業者、企業、教育機関、地域団体や地域住民、行政が連携し、一体となって利用環境の整備や利用促進に取り組む必要があります。

### 3 移動制約者の移動手段の確保・充実

- ・超高齢化の進行、運転免許証の自主返納者の増加に伴い、自動車を運転することができない「交通弱者」の増加が見込まれる中で、安心して暮らせる移動手段の確保が求められています。
- ・市内には高等学校や大学等が多く、市外を含む周辺地域からの通学流動があるなど、公共交通機関が重要な通学手段として機能していることから、通学環境の確保という視点から、公共交通を維持していく必要があります。

### 4 まちづくりと連携した持続可能な公共交通体系の形成

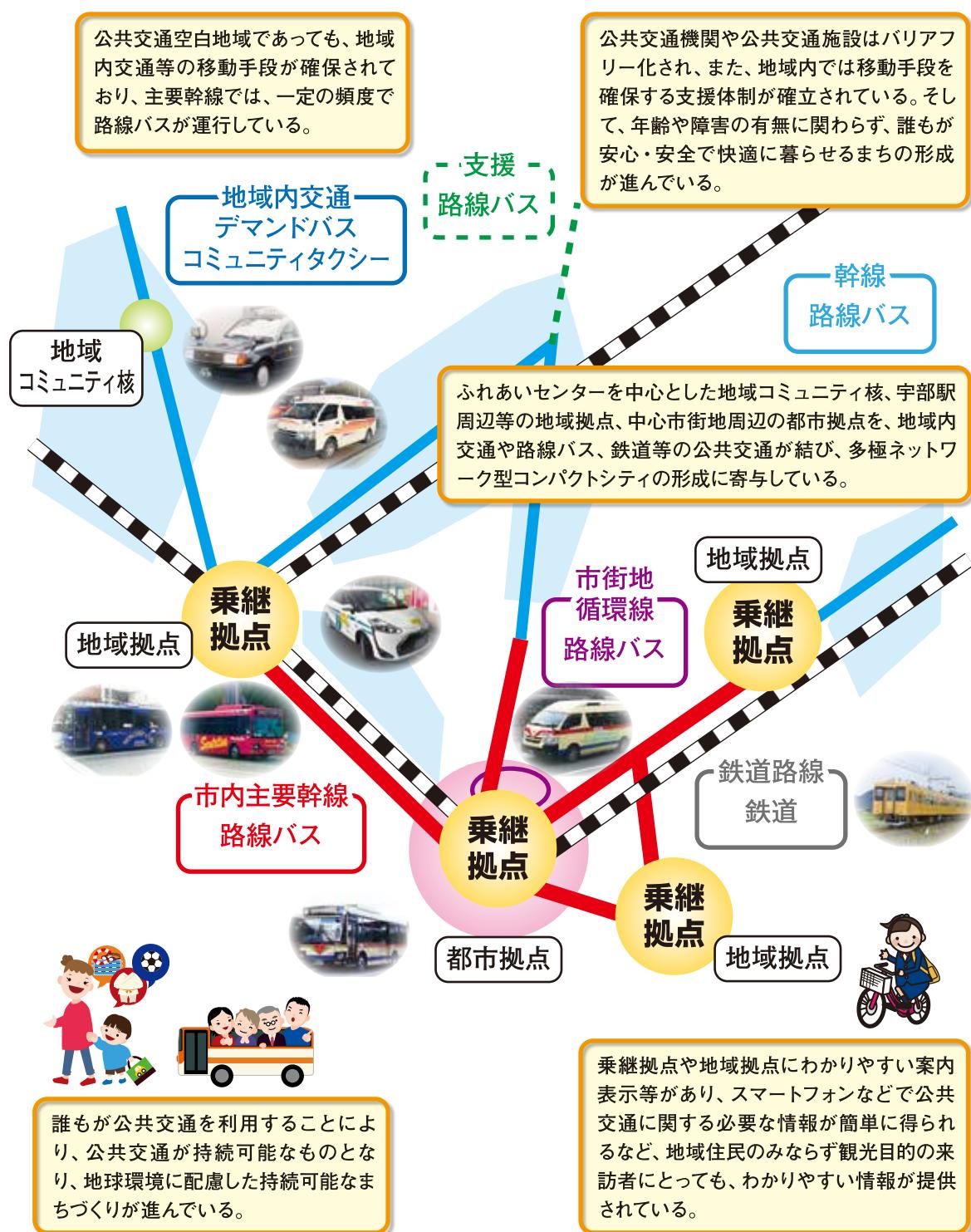
- ・今後の人口見通しを踏まえるとともに、環境や福祉、観光等の分野の各種関連計画と連携した公共交通ネットワークを構築していく必要があります。
- ・公共交通の適正なサービス水準を維持するとともに、まちづくり（都市政策）との整合性を図り、乗継拠点や地域コミュニティ核をつなぐネットワークを強化するなど、都市機能を確保する観点からも地域公共交通の活性化を図る必要があります。

### 5 運転士の確保と事業体制の健全化

- ・持続可能で、安心・安全な公共交通サービスを維持するため、運行系統の改善や適正な利用者負担の設定など、交通事業者の経営改善を進め、健全な事業体制の確保を図るとともに、運行体制に係る環境改善を図り、運転手等の公共交通の担い手を確保する必要があります。
- ・地域内交通や路線バス事業の経営面において、収支率の低下により、市の財政負担が増加傾向にあるため、持続可能な経営体制の確保を支援するなど、公共交通への財政負担の適正化を図る必要があります。

## 第3章 計画の基本理念・目標

### ① 地域公共交通の将来像



## ② 各公共交通サービスの役割



本市の地域公共交通における各公共交通サービスの役割を以下に示します。

路線等の分類	公共交通サービス	役 割	
鉄道路線	[鉄道] JR宇部線 JR小野田線 JR山陽本線	西日本旅客鉄道(株)	市内の移動だけでなく、市外との広域的な移動を担います。
主要幹線  国幹※1 国フ※2 対象系統あり	[路線バス] ●西部主要幹線 ・西宇部線 ・厚東線※3 ・際波線 ・船木線※3 ・黒石線 ・西ヶ丘・日赤線※3 ・小野田線 ・厚狭線 ・下関線 ●中央部主要幹線 ・山口宇部空港線 ・小羽山線※3 ・八幡宮線※3 ・小野線※3 ・片倉線※3 ●東部主要幹線 ・新山口線※3 ・阿知須線※3 ・中央病院線	宇都市交通局 船木鉄道(株) サンデン交通(株)	高頻度かつ等間隔で運行する路線バスとして設定し、分かりやすさや利便性を向上させる路線として、都市拠点や地域拠点等を接続します。
幹線  国幹 対象系統あり	[路線バス] 厚東線※3 船木線※3 西ヶ丘・日赤線※3 小羽山・中山線 小羽山線※3 八幡宮線※3 小野線※3 開線 東新川線 新山口線※3 阿知須線※3 萩原線 萩原循環線 片倉線※3	宇都市交通局 船木鉄道(株)	地域コミュニティ核（ふれあいセンター周辺）と、都市拠点や地域拠点等を接続します。
支線  国フ 対象系統あり	[路線バス] 埠頭線 沖の山線 くすのき号 小野きずな号（路線定期） 市街地循環線※4 東部市内循環線	宇都市交通局 船木鉄道(株)	主要幹線や幹線を補完します。
広域幹線	山口宇部空港連絡バス	宇都市交通局	二次交通として、山口宇部空港や新山口駅へのアクセスを確保します。

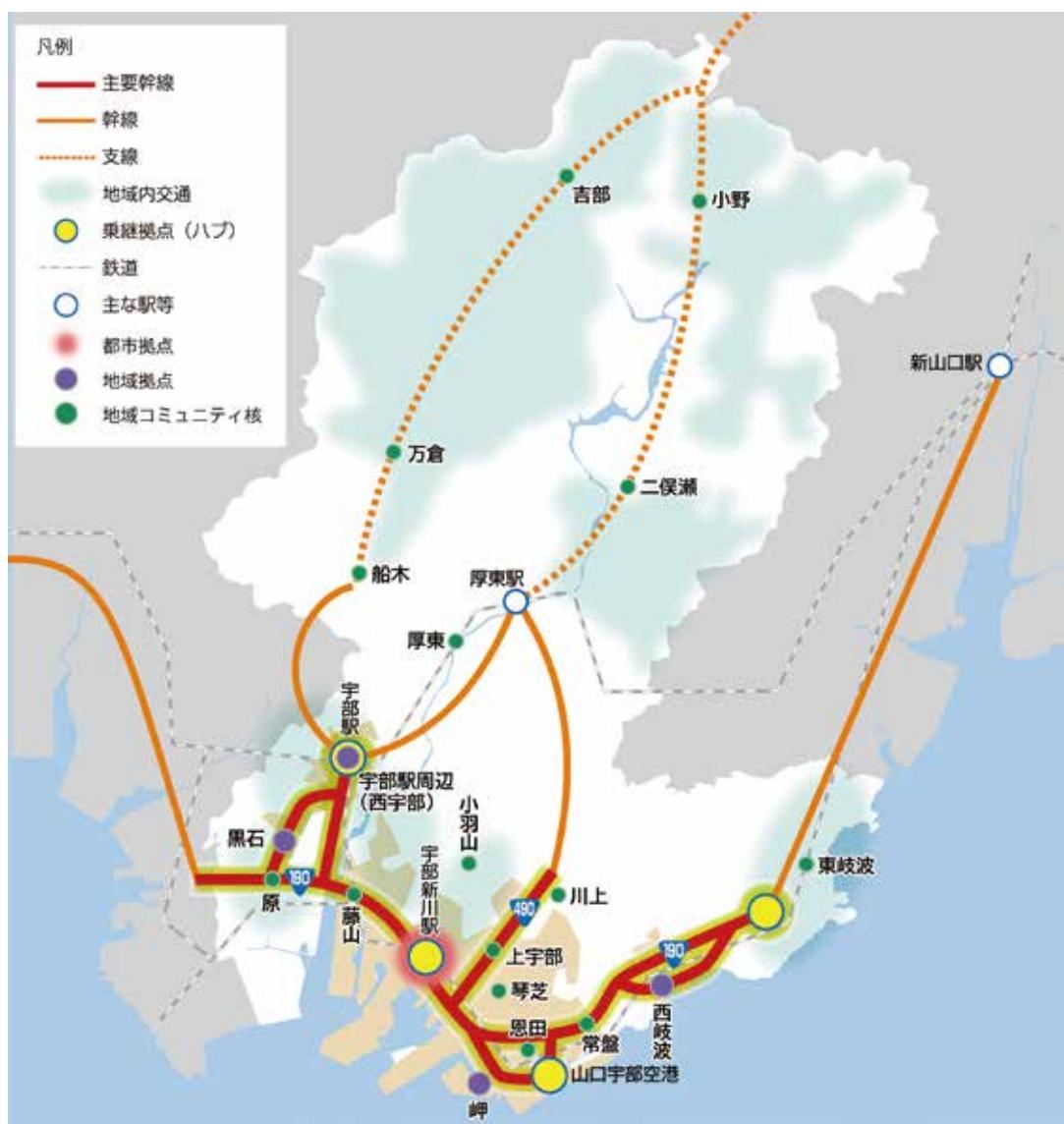
※1 複数市にまたがる路線バスの運行経費に対して国が交付する「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」。

※2 地域間交通ネットワークと接続する公共交通機関（フィーダー系統）の運行経費に対して国が交付する「フィーダー系統確保維持費国庫補助金」。

※3 ルートにより、主要幹線と幹線に分類される。

※4 国が交付する「車両減価償却費等国庫補助金」。

路線等の分類	公共交通サービス	役割	
<b>地域内交通</b> 国フ 対象系統あり	[コミュニティタクシー] ・西宇部地区 ・厚南地区 ・原地区 ・藤山地区 ・桃山地域 ・東岐波地区  [デマンドバス] ・小野きずな号 (デマンドバス) ・二俣瀬地区 デマンドバス ・吉部・万倉地区 デマンドバス	宇部市交通局 船木鉄道(株) 宇部山電タクシー(株) 宇部第一交通(株)	居住地と地域拠点、地域コミュニティ核、乗継拠点を接続します。
その他	タクシー等	市内各事業者	少量の移動需要等に対し、よりきめ細かい運送サービスを提供します。



### ③ 計画の基本理念



地域公共交通の将来像を実現するため、本計画の基本理念を定め、様々な交通施策を推進します。

#### 〔基本理念〕 みんなで支える 安心・安全で、快適な暮らしを保つ 地域公共交通

人口減少やモータリゼーションの進行、新型コロナウイルス感染症拡大の影響などにより、本市の公共交通の利用者数は減少傾向にあります。これに伴い、公共交通事業の収支状況は年々厳しさを増し、各交通事業者の経営状況の悪化により、減便や廃止等のサービス水準の低下を招き、さらに利用者数が減少するといった状況にあります。

一方で、超高齢化の進行に伴い、運転免許証の返納により自動車を運転できなくなる高齢者が増えており、地域住民の安心・安全な移動手段を確保する必要性から、地域における公共交通を維持・確保しなければならない状況が顕在化しています。

地域公共交通を維持・確保することは、移動手段の確保という交通分野の課題解決のみならず、まちづくりや福祉、環境、観光など、様々な観点から地域の価値を高めることにつながっています。

厳しい社会経済情勢の中にあっても、公共交通を将来に向けて持続可能な移動手段とするために、交通事業者、企業、教育機関、地域団体や地域住民、行政が一体となって、公共交通を支え、守るという意識を持ち、共創の考え方に基づいて互いに課題を共有しながら、新型コロナウイルス感染症拡大により深刻な影響を受けた公共交通の維持・確保を目指します。

このため、「みんなで支える 安心・安全で、快適な暮らしを保つ地域公共交通」を本計画の基本理念として掲げ、実効性のある施策を進めます。

④

## 計画の基本方針・目標



地域の実情に即した持続可能な地域公共交通の実現を目指し、本計画の基本方針と目標を定めます。

基本  
方針

I

### 地域住民・来訪者の移動手段の充実と地域の価値向上

学生の通学のための公共交通の役割や高齢者の運転免許証の自主返納の増加等の現状を踏まえ、地域住民はもとより、本市への来訪者の移動手段の確保を図るとともに、地域公共交通をまちづくりや福祉、環境、観光など、地域全体の価値向上のための手段としてとらえ、地域公共交通の活性化を目指します。

#### 【目標】

- 公共交通利用者数の確保
- 地域とともに創る地域内交通
- 公共交通が及ぼす多様な分野への効果

基本  
方針

II

### 安心・安全で質の高い運送サービスの充実

公共交通においては、事故や危険のない安心・安全な運送サービスの提供が必要不可欠であるため、健全な事業体制を確保し、運転士不足の解消を図ることが重要です。また、本市では複数の公共交通サービスが提供されていることから、それらの乗継環境や待合環境の向上を図り、安心・安全と併せて、質の高い運送サービスの提供を目指します。

#### 【目標】

- 公共交通事業の健全化
- 乗継環境・待合環境の向上

## 第4章 目標達成に向けた施策

### ① 施策体系



本市の地域公共交通の将来像実現に向けて、5つの目標を設定し、その達成に向けた施策を、以下のとおり体系化します。また、各施策を実施することで2015年の国連サミットによって採決された持続可能な開発目標（SDGs）の実現も目指します。

基本方針	目標	施 策	持続可能な開発目標（SDGs）	実施主体			
				市	事業者	地域団体等※1	その他※2
地域住民・来訪者の移動手段の充実と地域の価値向上	1 公共交通利用者数の確保	① 利便性の高い主要幹線（バス路線）の維持		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
		② 通勤・通学における公共交通の利便性向上		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
		③ 公共交通の利用促進		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
		④ 公共交通に係る情報提供の充実		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
		⑤ 決済手段の多様化		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
	2 地域とともに創る地域内交通	⑥ 地域内交通の導入・運営への支援		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		⑦ 北部地域の公共交通の見直し		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	3 公共交通が及ぼす多様な分野への効果	⑧ 市街地循環線の見直し		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
		⑨ 観光地等への公共交通による移動の促進		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
		⑩ 公共交通を活用した意識の醸成		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
		⑪ 新たな技術を活用したサービスの実装		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>

※1 地域団体等：地域運営組織（コミュニティ推進協議会、自治会連合会など）、地域住民

※2 その他：行政機関、教育機関、NPO法人等

基本方針	目標	施 策	持続可能な開発目標(SDGs)	実施主体		
				市	事業者	地域団体等※ <sub>1</sub>
安心・安全で質の高い 運送サービスの充実	4 公共交通事業の健全化	⑫ 公共交通への公的資金投入額の見える化		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
		⑬ 不採算バス路線の収益性の改善		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
		⑭ 運転士の適正な人員の確保		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	5 乗継環境・待合環境の向上	⑮ 乗継の利便性向上		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		⑯ 路線バスの待合環境の向上		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

●持続可能な開発目標(SDGs) 17のゴールのうち、本計画で目指す4つの目標

内 容	
	開発目標3 すべての人に健康と福祉を あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する
	開発目標9 産業と技術革新の基盤をつくろう 強靭（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る
	開発目標11 住み続けられるまちづくりを 包摂的で安全かつ強靭（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する
	開発目標13 気候変動に具体的な対策を 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる

## ② 施策の概要



### 基本方針Ⅰ 地域住民・来訪者の移動手段の充実と地域の価値向上

目標	1 公共交通利用者数の確保	<持続可能な開発目標> 	
施 策	①利便性の高い主要幹線（バス路線）の維持		
目的	主要幹線における路線バスの利便性の向上を図り、公共交通を利用しやすい環境にすることで、公共交通利用者数の増加を目指します。		
現 状	路線バスにおいて、平成28年度から主要幹線を設定し、利用者にとって分かりやすい等間隔運行を実施することで、利便性の向上に取り組んできました。		
概 要	<ul style="list-style-type: none"> <li>●路線バスの主要幹線の設定と、主要幹線の平日日中の等間隔運行を継続することにより、利用者へのわかりやすさの向上と待ち時間の短縮を図ります。</li> <li>●乗継の利便性を考慮し、主要幹線においては1時間当たり2便程度の運行状態を維持します。</li> </ul>		
実施主体	宇部市、交通事業者		

目標	1 公共交通利用者数の確保	<持続可能な開発目標> 	
施 策	②通勤・通学における公共交通の利便性向上		
目的	通勤・通学に配慮した運行など、利用者の利便性の向上を図ります。		
現 状	市内のみならず、近隣市へ、又は近隣市からの通勤・通学者において、公共交通は通勤・通学の移動手段として機能しています。		
概 要	<ul style="list-style-type: none"> <li>●通勤・通学の利用者が多い朝夕の時間帯のダイヤについて、運行頻度を高く設定します。</li> <li>●中学生や高校生等を対象に、通学の移動手段に係るアンケートを実施し、その結果について交通事業者と調整することにより、鉄道とバスとの乗り継ぎ等に配慮した運行を行います。</li> </ul>		
実施主体	宇部市、交通事業者、その他（教育機関）		

目標	1 公共交通利用者数の確保	<持続可能な開発目標>   
施 策	③公共交通の利用促進	
目的	行政や交通事業者、地域住民等が一体となり、地域公共交通を維持するため、利用促進を図ります。	
現 状	新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、公共交通の利用者数の減少が顕著になっていることから、利用促進の強化を図る必要があります。	
概 要	<p>1 全般的な利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向に変化することを促す交通政策（モビリティ・マネジメント）を行います。これにより、地域住民の移動手段の確保とともに、外出機会の増加による高齢者等の健康増進や環境負荷低減による環境に配慮したまちづくりにもつなげます。</li> <li>●鉄道事業者やバス事業者、市が連携・協力することで、共通乗車券の販売など、公共交通を利用しやすいサービスや環境を検討します。</li> </ul> <p>2 路線バスの利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●障害者や高齢者等が利用しやすいよう、引き続きノンステップバス等の導入を促進します。</li> <li>●保育園や幼稚園、小学校、地域コミュニティ等を対象に、路線バスの乗り方教室を実施します。</li> <li>●地域住民や本市への来訪者が路線バスを気軽に利用できるよう、ICカードによる決済サービスを導入・利用促進します。</li> </ul> <p>3 鉄道の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●JR宇部線利用促進協議会及びJR小野田線活性化委員会と連携し、JR宇部線等の沿線住民の利用促進につながる事業を実施します。</li> </ul> <p>4 タクシーの利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●ユニバーサルデザイン車両の導入を促進します。</li> </ul>	
実施主体	宇部市、交通事業者、その他（教育機関）	

目標	1 公共交通利用者数の確保	<持続可能な開発目標> 
施策	④公共交通に係る情報提供の充実	
目的	地域住民や本市への来訪者に向けて、公共交通の利用につながる、わかりやすい情報を提供し、利用者の確保を図ります。	
現状	バス路線の再編や等間隔運行等に取り組んできたものの、市民意識調査によると、宇都市の「住みにくいところ」として、「公共交通が不便」が最も多く挙げられています。	
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>●市ウェブサイトや広報誌等を活用し、公共交通の情報をタイムリーに提供します。</li> <li>●公共交通ネットワークをわかりやすく示した「公共交通マップ」を作成し、転入者や本市への移住検討者への配付、ワーケーション施設等への設置を行います。</li> <li>●市内を運行する複数事業者の路線バスを掲載した「共通バス時刻表」を作成します。</li> <li>●「うべバスナビ」(宇都市交通局)、「もくいく」(サンデン交通株式会社)等のバスロケーションシステムによって、デジタルサイネージやスマートフォン等を活用した情報提供を行います。</li> <li>●GoogleMaps等の経路検索サービスに、路線バス等の情報を掲載します。また、地域内交通についても、経路検索サービスへの掲載ができるよう、GTFSデータの整備を図ります。</li> <li>●路線バスの主要幹線がどの運行区間のものであるかを示した「うべバス」サインを宇部新川駅バス停以外にも設置するなど、主要幹線のブランディングを推進します。</li> </ul>	
実施主体	宇都市、交通事業者	

目標	1 公共交通利用者数の確保	<持続可能な開発目標>  	
施策	⑤決済手段の多様化		
目的	ICカードの利用促進を図るとともに、利用情報（データ）の活用により、公共交通の利便性の向上を図ります。		
現状	令和2年度にサンデン交通株式会社が、令和3年度に宇部市交通局が、交通系ICカードを導入しました。運賃収受の自動化により、運転手との接触時間（降車時の運賃支払い時間）を減らすことで、円滑・迅速な料金の支払いを実現するとともに、新型コロナウイルス感染症の予防効果が期待されます。		
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地域住民や本市への来訪者が公共交通を気軽に利用できるよう、ICカードによる決済の利用を促進します。</li> <li>●ICカードの利用を通じて得られた利用状況に関するデータを、市と交通事業者が連携して分析・活用することにより、利用者の利用実態に応じた路線の見直しや運賃割引制度等の新たな施策を実施します。</li> <li>●公共交通の利便性を高めるため、ICカードを導入していない交通事業者に対して導入を支援します。</li> </ul>		
実施主体	宇部市、交通事業者		

目標	2 地域とともに創る地域内交通	<持続可能な開発目標>  
施策	⑥地域内交通の導入・運営への支援	
目的	交通空白地域における住民の日常生活における買物や通院等の移動手段を確保するため、地域が運営する地域内交通の導入・運営を支援します。	
現状	地域内交通を導入した地区の中には、地区内の人口減少や新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により、利用者数の減少や収支状況が悪化している所があります。	
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>●路線バス等が運行していない交通空白地域において、自動車を運転できなくなる高齢者等の日常生活の移動手段を確保し、バスや鉄道の路線網と接続した広域的な公共交通のネットワークを構築するため、地域内交通の導入・運営支援を行います。</li> <li>●地域内交通の導入・運営については、地域住民等で構成される地域組織が主体となり、市はその支援を行います。また、地域運営組織の担い手の確保など、運営体制の維持・活性化についても、市と地域組織が連携して行います。</li> <li>●新たに導入する地域内交通については、次の①を基本としますが、移動ニーズや地域特性、費用等を総合的に考慮した上で、②の導入についても検討します。また、交通事業者の状況等により、自家用有償旅客運送も選択肢の一つとします。           <ul style="list-style-type: none"> <li>①路線定期運行（コミュニティタクシー等）</li> <li>②区域運行（デマンドバス等）</li> </ul> </li> <li>●地域内交通を既に運行している地域については、地域組織が主体となり、現行のサービス水準の維持に向けた利用促進を行います。</li> <li>●地域内交通の運行については、基準となる目標数値を設定し、目標未達成の場合は、利用促進の改善や運行内容の見直しを行います。</li> </ul>	
実施主体	宇都市、交通事業者、地域団体等、その他（NPO法人等）	

目標	2 地域とともに創る地域内交通	<持続可能な開発目標>  	
施 策	⑦北部地域の公共交通の見直し		
目的	北部地域における日常生活の移動手段を維持するとともに、地域の実情に即した最適な公共交通ネットワークの構築を目指します。		
現 状	北部地域では運行開始から10年以上経過している路線もあり、人口減少や新型コロナウィルス感染症の拡大など、公共交通を取り巻く環境が大きく変化しています。		
概 要	<ul style="list-style-type: none"> <li>●現在運行中のデマンドバスについて、利便性の向上を地域と一体となって考えていくための仕組みづくりを進めます。</li> <li>●北部地域で運行している路線バスや地域内交通について、移動ニーズや利用状況に合った、より効果的・効率的な運行内容となるよう見直しを行います。</li> </ul>		
実施主体	宇都市、交通事業者、地域団体等		

目標	3 公共交通が及ぼす多様な分野への効果	<持続可能な開発目標> 	
施 策	⑧市街地循環線の見直し		
目的	まちなかの円滑な移動環境を創出するために導入した市街地循環線について、利用者数の増加に向けた見直しを行います。		
現 状	まちなかのにぎわい創出のため、市街地循環線を導入したものの、利用が伸び悩んでいます。		
概 要	<ul style="list-style-type: none"> <li>●市街地循環線の利用者数を確保するため、様々な角度から現状分析を行い、運行についての見直しを行います。</li> <li>●国道190号（常盤通り）を中心に「居心地がよく歩きたくなる」まちなかの形成を目指す、ウォーカブルなまちづくりとの連携を図ります。</li> </ul>		
実施主体	宇都市、交通事業者		

目標	3 公共交通が及ぼす多様な分野への効果	<持続可能な開発目標> 	
施策	⑨観光地等への公共交通による移動の促進		
目的	ときわ公園等の観光地や山口宇部空港等の交流拠点への移動の利便性の向上など、公共交通の利用促進を図り、サービスの充実と利用者の増加を目指します。		
現状	観光地等の最寄りのバス停では、新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により、利用者数が大きく減少しています。		
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>●ときわ公園をはじめとした市内観光地と、JR主要駅や山口宇部空港等を結ぶ移動手段を確保し、交通機関の時刻等について、わかりやすい情報提供を行います。</li> <li>●ウィズ・アフターコロナ社会における「観光地域づくり」として、山口県や山口県央連携都市圏域の各自治体と連携し、広域的なMaaSの導入など、新たなモビリティサービスの実証実験を行います。</li> <li>●非接触型の決済であるICカードの利用促進により、地域住民はもとより、本市への来訪者の利便性の向上を図ります。</li> <li>●バスの1日乗車券や、ときわ動物園入園券とバス乗車券のセットなど、企画商品の販売により利用者数の増加を図ります。</li> </ul>		
実施主体	宇部市、交通事業者、その他（山口県、山口県央連携都市）		



目標	3 公共交通が及ぼす多様な分野への効果	<持続可能な開発目標> 	
施 策	⑩公共交通を活用した意識の醸成		
目的	公共交通が、環境や福祉など、多様な分野と関連していることについて、地域住民の理解を深めることにより、公共交通の価値を高めます。		
現 状	公共交通の利用意識を高めるため、利用者側である地域住民等に公共交通が持つまちづくりや福祉、環境、観光など多様な分野への効果についての認識を高める取組を進めていく必要があります。		
概 要	<ul style="list-style-type: none"> <li>●一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向に変化することを促す交通政策（モビリティ・マネジメント）を行います。これにより、地域住民の移動手段の確保とともに、外出機会の増加による高齢者等の健康増進や環境負荷低減による環境に配慮したまちづくりにもつなげます。（再掲）</li> <li>●国や交通事業者等と連携して、交通バリアフリーについての理解を深めるための「交通バリアフリー教室」を開催します。これにより、高齢者・身体障害者等に対し、誰もが自然に快くサポートできる「心のバリアフリー」社会の実現を目指します。</li> </ul>		
実施主体	宇都市、交通事業者、その他（中国運輸局、教育機関）		

目標	3 公共交通が及ぼす多様な分野への効果	<持続可能な開発目標> 	
施 策	⑪新たな技術を活用したサービスの実装		
目的	公共交通利用者の利便性向上を図るため、新たな技術を活用したサービスの実装を推進します。		
現 状	本市では、自動運転やAI配車の実証実験など、デジタル先端技術を活用した社会実装に向けた取組を実施しています。		
概 要	<ul style="list-style-type: none"> <li>●令和4年度にMaaSの実証実験を行うとともに、観光の視点から、飲食業や宿泊業など公共交通以外の様々な分野の関係者とサービスにおける連携について協議を行います。</li> <li>●公共交通の利便性を高めるため、ICカードを導入していない交通事業者に対して導入を支援するとともに、ICカードの利用を通じて得られた利用状況に関するデータを市と交通事業者が連携して分析・活用します。</li> </ul>		
実施主体	宇都市、交通事業者、その他（山口県、山口県央連携都市）		

## 基本方針Ⅱ 安心・安全で質の高い運送サービスの充実

目標	4 公共交通事業の健全化	<持続可能な開発目標> 																								
施策	⑫公共交通への公的資金投入額の見える化																									
目的	生活バス路線の不採算路線を維持する経費だけでなく、公共交通に関する市全体の経費の状況を市民や関係機関と共有することにより、将来にわたる本市の公共交通の維持・確保に努めます。																									
現状	人口減少・超高齢化の進行等により、今後、市の税収減が予測される一方で、地域住民の暮らしを支える移動手段の確保に対する必要性の高まりが想定されることから、公共交通に係る市負担額の増加が見込まれます。																									
概要	<p>●利用者ニーズを踏まえ、公共交通の維持・確保を図りながら、新しい取組や利便性の向上につながる取組を支援していくため、公共交通への公的資金投入額の見える化を図り、公共交通の関係者（団体）全体で共有することにより、今後の交通政策に活かしていきます。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>算出方法</th> <th>令和元年度</th> <th>令和2年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>生活バス路線確保維持経費</td> <td>280,399千円</td> <td>321,562千円</td> </tr> <tr> <td>地域内交通対策経費</td> <td>23,254千円</td> <td>23,805千円</td> </tr> <tr> <td>高齢者バス優待乗車助成金</td> <td>167,029千円</td> <td>137,462千円</td> </tr> <tr> <td>障害者バス優待乗車助成金</td> <td>43,342千円</td> <td>37,252千円</td> </tr> <tr> <td>福祉タクシー負担金</td> <td>24,698千円</td> <td>20,942千円</td> </tr> <tr> <td>スクールバス運行委託料</td> <td>31,917千円</td> <td>31,523千円</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>570,639千円</td> <td>572,546千円</td> </tr> </tbody> </table>		算出方法	令和元年度	令和2年度	生活バス路線確保維持経費	280,399千円	321,562千円	地域内交通対策経費	23,254千円	23,805千円	高齢者バス優待乗車助成金	167,029千円	137,462千円	障害者バス優待乗車助成金	43,342千円	37,252千円	福祉タクシー負担金	24,698千円	20,942千円	スクールバス運行委託料	31,917千円	31,523千円	計	570,639千円	572,546千円
算出方法	令和元年度	令和2年度																								
生活バス路線確保維持経費	280,399千円	321,562千円																								
地域内交通対策経費	23,254千円	23,805千円																								
高齢者バス優待乗車助成金	167,029千円	137,462千円																								
障害者バス優待乗車助成金	43,342千円	37,252千円																								
福祉タクシー負担金	24,698千円	20,942千円																								
スクールバス運行委託料	31,917千円	31,523千円																								
計	570,639千円	572,546千円																								
実施主体	宇都市、交通事業者																									

目標	4 公共交通事業の健全化	<持続可能な開発目標> 	
施 策	⑯不採算バス路線の収益性の改善		
目的	バス事業の健全化により、持続可能な公共交通サービスの提供を目指します。		
現 状	公共交通の利用者数の減少により、交通事業者は厳しい経営状況となり、公共交通における運送サービスの低下が懸念されます。		
概 要	<ul style="list-style-type: none"> <li>●運賃について、複数のバス事業者で利用可能な枠組を維持しつつ、ICカードの活用による、高頻度利用者に対する新たな優待措置やサブスクリプション（定額乗り放題）等の導入など、適正な利用者負担への見直しを検討します。</li> <li>●バスの液晶運賃表示器に掲載する広告を募集し、スポンサー獲得の強化を図るなど、広告収入の増加に取り組みます。</li> <li>●収支率が低い系統については、その要因を分析・検証し、必要に応じて改善を行います。</li> <li>●系統毎の需要の状況を踏まえ、路線維持の必要性を確認し、利用者数が少ない区間の運行ルートの変更や系統分割等により、平均乗車密度の向上を図ります。</li> <li>●宇都市交通局については、「宇都市交通事業経営戦略」に基づき、事業継続のための取組を推進します。</li> </ul>		
実施主体	宇都市、交通事業者		

目標	4 公共交通事業の健全化	<持続可能な開発目標> 	
施 策	⑰運転士の適正な人員の確保		
目的	運転士の適正な人員の確保により、安心・安全な運送サービスの提供体制を確保します。		
現 状	交通事業者の担い手である運転士が不足かつ高齢化しています。		
概 要	<ul style="list-style-type: none"> <li>●運転士の定着率の向上や年齢構成の適正化の観点から、正規社員への登用制度や正規社員の採用を進めます。</li> <li>●ICカードの利用を通じて得られた利用実態に関するデータを活用するなど、曜日や時間帯等における利用頻度を分析し、適正な便数の設定等による効率的な運行を図ります。</li> <li>●市ウェブサイトやSNS等を活用し、職業としての「公共交通の運転士」に対する魅力度の向上に向け、PR・情報発信を行います。</li> </ul>		
実施主体	宇都市、交通事業者		

目標	5 乗継環境・待合環境の向上	<持続可能な開発目標> 	
施 策	⑯乗継の利便性向上		
目的	公共交通の乗継箇所において、平均待ち時間の短縮化を図ります。		
現 状	路線バスは、主要幹線を設定し、等間隔運行を実施することで利便性の向上を図ってきました。しかし、一部において、乗り継ぐ路線バスや鉄道の待ち時間が長くなる状態が生じています。		
概 要	<ul style="list-style-type: none"> <li>●鉄道のダイヤ改正等に合わせて、路線バスのダイヤを遅滞なく改正できるよう、各事業者による協力体制を整えます。</li> <li>●複数事業者の路線バスの接続を円滑にするため、市が中心となり、時刻の調整等を行います。</li> <li>●地域内交通のダイヤ等について、路線バスの停留所や鉄道駅での乗り継ぎまでの平均待ち時間を短縮できるように設定します。</li> </ul>		
実施主体	宇部市、交通事業者、地域団体等		

目標	5 乗継環境・待合環境の向上	<持続可能な開発目標> 	
施 策	⑯路線バスの待合環境の向上		
目的	路線バスの利用者に、安心・安全で快適な待合環境を提供します。		
現 状	公共交通の一部の施設（駅やバス停等）において、老朽化が進んでいます。		
概 要	<ul style="list-style-type: none"> <li>●利用者数が多いバス停を中心に、上屋・ベンチ・照明設備等の維持管理を行い、老朽化に伴い倒壊等の懸念がある小規模の交通施設は、解体・修繕等を行います。</li> <li>●視認性の悪い位置にあるバス停や歩道幅の狭い場所に設置されているベンチ等は、危険があると認められる場合、市や交通事業者、道路管理者、公安委員会が協議し改善を図ります。</li> <li>●宇部市バリアフリー化マスターplanに基づき、移動や施設利用の利便性、安全性向上を図ります。</li> <li>●国道190号（常盤通り）を中心に「居心地がよく歩きたくなる」まちなかの形成を目指す、ウォーカブルなまちづくりとの連携を図ります。</li> </ul>		
実施主体	宇部市、交通事業者、その他（道路管理者、公安委員会）		

## 第5章 計画の評価指標

本計画の基本方針を実現するため、計画期間中に達成すべき評価指標及び目標値を設定します。

### 基本方針Ⅰ 地域住民・来訪者の移動手段の充実と地域の価値向上

#### 目標1 公共交通利用者数の確保

評価指標①	地域住民等の公共交通の利用者数		
目標値の考え方			
算出方法	現状値 (令和元年度)	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和8年度)
①鉄道利用者数 (JR宇部線)	4,139人／日	3,409人／日	4,000人／日
②路線バス利用者数 (宇都市交通局)	6,064人／日	4,698人／日	5,500人／日

#### [算出根拠]

- ・利用者数が目標年度までにコロナ発生前の水準に戻ると想定した上で、鉄道については人口減少割合と高校生の（人口）減少割合を反映させた数値を、路線バス（宇都市交通局）については、コロナ発生前までの減少傾向を加味した数値を目標値として設定した。

評価指標②	学生の公共交通の利用割合		
目標値の考え方			
算出方法	現状値 (令和元年度)	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和8年度)
①鉄道通学生の割合	32.4%	36.7%	37.0%
②バス通学生の割合	5.8%	6.3%	7.0%

#### [算出根拠]

- ・学生数は年々減少するものの、これまでの利用割合を基に、令和元年度及び令和2年度の割合を上回ることを目標に数値を設定した。

## 目標2 地域とともに創る地域内交通

評価指標③	地域内交通の利用者数					
目標値の考え方						
地域内交通（コミュニティタクシー、デマンドバス）の利用者数を指標とします。						
【計測方法】地域組織、運行主体が把握						
算出方法	現状値 (令和元年度)	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和8年度)			
地域内交通の利用者数	9,785人／年	9,794人／年	12,000人／年			

### 〔算出根拠〕

- ・地域内交通の過去最高の利用者数（平成30年度：10,599人）を踏まえ、今後の導入に向けて現在検討を進めている地域があること、また、高齢者や運転免許証を保有していない人たちの増加が今後見込まれることなどを背景に、地域内交通の利用者数の増加を図る必要性を考慮し、過去の実績を上回ることを目標に数値を設定した。

評価指標④	地域内交通の年間収支率					
目標値の考え方						
地域が主体となって運営を行う地域内交通において、経営的な指標にも関心を持っていただき、利用促進や効率的な運行を地域とともに進めていくため、地域内交通の年間収支率を指標とします。						
【計測方法】地域組織、運行主体が把握						
算出方法	現状値 (令和元年度)	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和8年度)			
コミュニティタクシー 年間収支率 20%以上	目標達成 2地域／5地域	目標達成 2地域／6地域	目標達成 全ての地域			
デマンドバス 年間収支率 5%以上	0地域／3地域	0地域／3地域	全ての地域			

### 〔算出根拠〕

- ・「宇都市の公共交通の総合的な方針」（平成26年9月策定）に基づき、コミュニティタクシーは収支率20%、デマンドバスは収支率5%を目標値として設定した。

### 目標3 公共交通が及ぼす多様な分野への効果

評価指標⑤ 観光地等への最寄りのバス停等における路線バス等の1日の乗降者数			
目標値の考え方			
市内の交流拠点や観光地に近いバス停や駅における1日の乗降者の人数を指標とします。 【計測方法】交通事業者が実施する乗降調査において把握			
算出方法	現状値 (令和元年度)	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和8年度)
ときわ公園入口バス停の乗降者数	142人／日	89人／日	130人／日
山口宇部空港バス停の乗降者数	320人／日	107人／日	290人／日
宇部新川駅バス停の乗降者数	1,808人／日	1,452人／日	1,630人／日
JR宇部新川駅の乗降者数	1,655人／日	1,202人／日	1,600人／日

[算出根拠]

- ・利用者数が目標年度までにコロナ発生前の水準に戻ると想定した上で、バス停については、コロナ発生前までの減少傾向を加味した数値を、JR宇部新川駅については、人口減少割合を反映させた数値を目標値として設定した。

評価指標⑥ 公共交通の利用促進活動			
目標値の考え方			
利用促進活動を着実に進めていくため、地域コミュニティや小学校等を対象に実施する「路線バス乗り方教室」への参加人数と、交通局に導入したICカードの利用率を指標とします。			
【計測方法】交通事業者がカウント調査で把握			
算出方法	現状値 (令和元年度)	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和8年度)
路線バス乗り方教室への参加者数	1,179人／年	1,159人／年	1,200人／年
ICカード利用率(宇部市交通局)	－	－	60%

[算出根拠]

- ・乗り方教室への参加者数は、今後のICカードの利用促進活動も踏まえ、令和元年度及び令和2年度を上回る人数を目標値として設定した。
- ・ICカードの利用率は、現金やバスカード、宇部市高齢者バス優待乗車証等の支払方法ごとに、ICカードへの転換率を設定した数値を目標値として設定した。

## 基本方針Ⅱ 安心・安全で質の高い運送サービスの充実

### 目標4 公共交通事業の健全化

評価指標⑦	公的資金が投入されている公共交通事業の収支率					
目標値の考え方						
旅客自動車運送事業等報告規則（昭和39年運輸省令第21号）により提出する「一般旅客自動車運送事業損益明細表」の乗合事業から算出される経常収支比率（経常収入／経常費用）を指標とします。						
上記の経常収支比率は、国・県・市からの補助金を入れずに計算するため100%を下回りますが、経年で数値を追っていくことにより、バス事業の収支改善の状況が把握できます。						
【計測方法】交通事業者が把握	算出方法	現状値 (H30.10.1～ R1.9.30)	現状値 (R1.10.1～ R2.9.30)			
バス事業者の乗合事業の経常収支比率	・宇都市交通局 ・船木鉄道株式会社 ・サンデン交通株式会社	61.4% 38.6% 72.1%	54.7% 36.8% 61.9%			
			目標値 (R7.10.1～ R8.9.30)			
			62.0% 39.0% 73.0%			

#### [算出根拠]

- ・バス利用者数が目標年度までにコロナ発生前の水準に戻ると想定した上で、コロナ発生前の経常収支比率を参考に目標値を設定した。

## 目標5 乗継環境・待合環境の向上

評価指標⑧	鉄道・路線バスの円滑な乗継 (JR宇部駅での山陽本線の電車との接続)					
目標値の考え方						
JR宇部駅に停車する山陽本線（上り・下り）の列車と、路線バス・JR宇部線の円滑な接続を実現することで、路線バスと鉄道の利用促進につなげます。						
9時台～16時台において、路線バス・JR宇部線の接続時間が15分程度であるJR宇部駅に停車する山陽本線の列車の割合と、JR宇部駅の乗降者数を指標とします。						
算出方法	現状値 (令和元年度)	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和8年度)			
接続時間が15分程度の割合 〔JR山陽本線・上り〕 バス・宇部線 → 山陽本線 山陽本線 → バス・宇部線	75% 58%	67% 42%	100% 100%			
〔JR山陽本線・下り〕 バス・宇部線 → 山陽本線 山陽本線 → バス・宇部線	57% 57%	79% 57%	100% 100%			
JR宇部駅の乗降者数	3,566人／日	2,965人／日	3,500人／日			

### 〔算出根拠〕

- 各交通事業者の連携・協力により、可能な範囲でダイヤを調整していくこととし、目標値100%を目指す。
- JR宇部駅の乗降者数については、利用者数が目標年度までにコロナ発生前の水準まで戻ると想定した上で、人口減少割合を反映させた数値を目標値として設定した。

### 目標達成状況の評価

計画の推進にあたっては、社会環境や市民ニーズ等の変化に合わせて、最適な施策を実施していくためにPDCAサイクルを取り入れて目標の進行管理を行い、次年度以降につなげながら計画を推進します。

目標に対する達成度の評価について、宇部市公共交通協議会において毎年度行います。



## 用語解説

用語	解説
エコ定期券	宇部市交通局の全路線と、船木鉄道(株)とサンデン交通(株)の一部の区間で使用可能な、無記名式のバス環境定期券。販売価格は1か月3,000円、3か月9,000円で、乗車時に提示すると1乗車が100円になる。
公共車両優先システム (PTPS)	路上の光学式車両感知器とバス車載装置間で双方向通信を行い、バス優先信号制御、バスレーン内違法走行車への警告、バス運行管理支援、所要時間表示などをリアルタイムで行うシステム。
コミュニティタクシー	地域組織が運営する公共交通であり、運賃やダイヤ、停留所位置等を決めて、定時定路線でタクシー車両により運行している。
自家用有償旅客運送	バスやタクシー事業者によるサービスの提供が困難な場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置を取った上で、市やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。
人口ビジョン設定人口	「宇部市人口ビジョン」における目標人口については、国の「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」及び「山口県人口ビジョン」の設定条件と整合を図っている。国のビジョンでは、この条件を実現することで、2060年に総人口1億人を確保し、その後、2100年前後には人口が定常状態になることを見込んでいる。
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するために定められた法律。地方公共団体による地域公共交通計画の作成等について定められている。
デジタルサイネージ	液晶ディスプレイなどの映像表示装置。
デマンドタクシー	路線バスのような路線定期の運行ではなく、需要(デマンド)に応じて経路や運行時間を見て運行するタクシー。
ノンステップバス	利用者の乗降をより容易にするため、地上から車両の床面までの地上高が65cm以下の車両であって、ステップ(階段)を解消したバス。
バスロケーションシステム	GPS(全地球測位システム)などを利用して、バスの接近や到着予測時刻を、バス停留所や携帯電話などに情報提供するシステム。
バリアフリー	障害者や高齢者等が社会生活に参加する上で、生活の支障となる物理的な障害や、精神的な障壁を取り除くための施策やその障害を取り除いた状態。
平均乗車密度	バスの起点から終点まで平均して何人乗車しているかを示す数値。
モータリゼーション	自動車が普及し、一般の生活の必需品となる現象。
モビリティ・マネジメント	渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、自発的に公共交通や歩行などを含めた多様な移動手段を適度に利用することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策。

用語	解説
ユニバーサルデザイン	あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。
ワーケーション	ワーク (work) とバケーション (vacation) を合わせた言葉で、テレワーク等を活用し、リゾート地や温泉地、国立公園等、普段の職場とは異なる場所で余暇を楽しみつつ仕事を行うこと。
AI	Artificial Intelligenceの略で、人が実現するさまざまな知覚や知性を人工的に再現するもの。
GTFS	国際的に広く利用されている標準的なバス情報フォーマットであり、整備した情報が迅速に世界中の経路検索サービスに反映されるという特徴がある。
ICカード	情報 (データ) の記録や演算をするために集積回路 (IC) を組み込んだカードのこと。現金を持ち合わせていなくてもバスや電車を利用できるもので、多様な運賃割引の設定や物販など幅広い対応が可能なカード。
ICT	Information and Communication Technologyの略で、インターネットのような通信技術を利用した産業やサービスなどの総称。
IoT	Internet of Thingsの略で、家電製品や車等の様々なモノとインターネットを接続し、相互に制御することが可能な仕組みのこと。
MaaS	Mobility as a Serviceの略で、地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通や移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

# 宇部市地域公共交通計画

令和4年(2022年)3月  
宇部市 総合戦略局 交通政策推進グループ  
〒755-8601 宇部市常盤町一丁目7番1号  
TEL:0836-34-8831  
FAX:0836-22-6008



宇都宮市  
堤防  
公園  
交遊  
園

令和  
2年  
3月  
宇都宮市