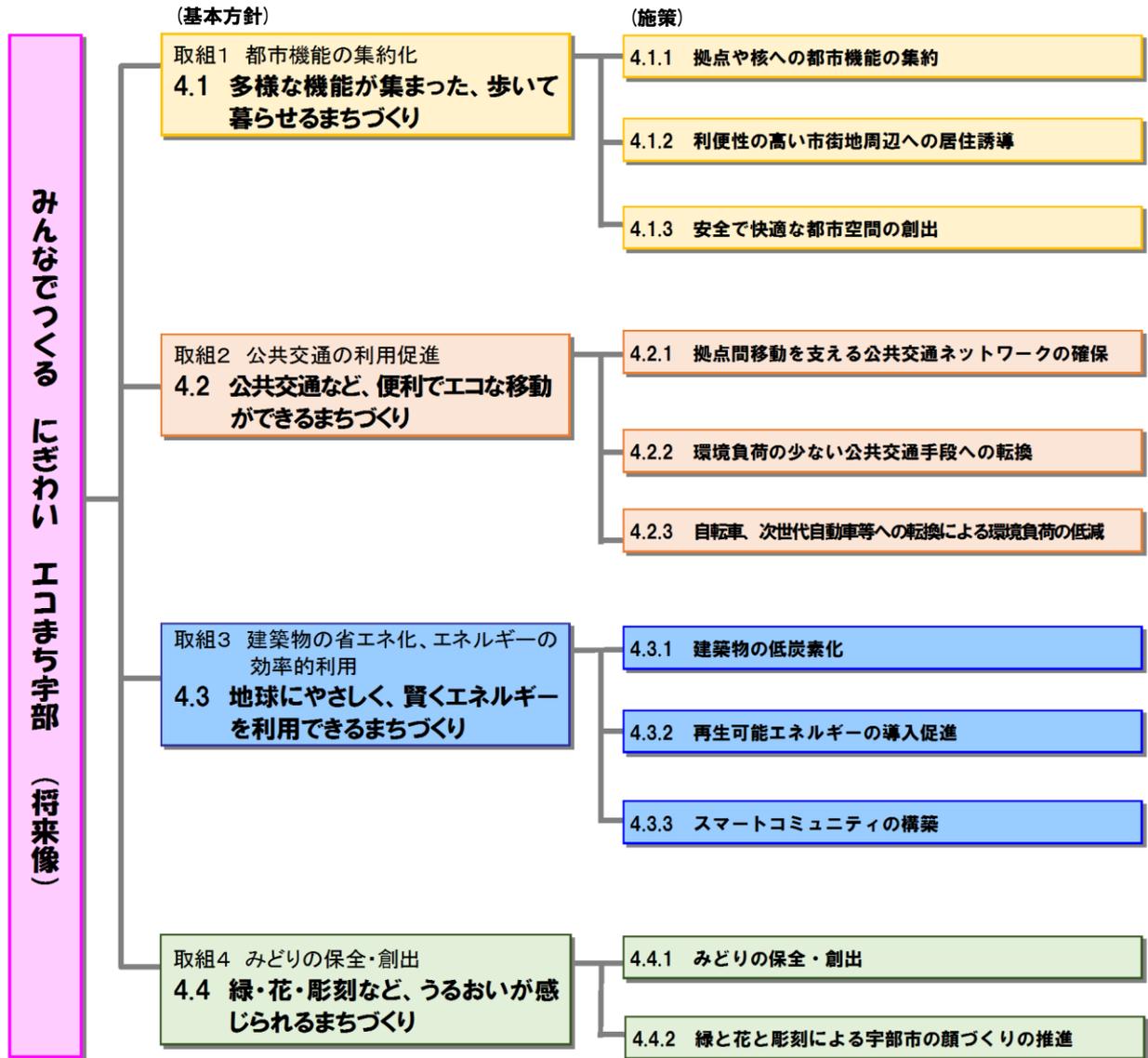


4

施策の推進

にぎわいエコまちの施策体系



4.1 「多様な機能が集まった、歩いて暮らせるまちづくり」

4.1.1 拠点や核への都市機能の集約

将来の人口推計結果によると、本市では今後市街地の低密度化が進むことが予測されており、地域コミュニティの維持、生活利便性の維持・向上の観点から、都市機能の集約化が求められている。

市民生活の利便性を維持向上することや持続的な都市経営を実現するため、都市拠点や地域拠点それぞれの役割に応じて、商業、医療、福祉等の市民生活を支える都市機能を維持するとともに、インセンティブを与えながら都市機能を誘導する。さらに、地域コミュニティ核においては既存の機能の維持を前提としながら、コンパクトなまちづくりの骨格を形成する。

1) 都市拠点

中心市街地については、本市の玄関口である宇部新川駅や市役所をはじめ複合的な都市機能が立地するとともに、周辺部には市域を超えた利用が見込まれる山口大学医学部附属病院が立地している。そのため、全市民の生活を支えるとともに、市外からの来街者ももてなす多様な都市機能を維持・誘導し、本市の顔としてふさわしい、にぎわいを創出する。

- ① 中心拠点として広域的な求心力を高めるため、行政機関の更新、高い機能を有する医療、金融機関などの都市機能の維持・誘導を促進する。
- ② 市民の生活の質を高めるとともに、来街者が宇部の魅力に触れられる文化・芸術・交流・教育施設などの機能を維持・誘導する。
- ③ 少子高齢化に対応した医療・福祉施設や、子育て世代に必要な子育て支援機能の立地を維持・誘導する。
- ④ 商店街や大規模小売店舗と連携し、中心市街地全体をひとつのマルシェとして機能させるイベントを開催する等、既存の商業ストックを活かしながら、中心市街地のにぎわいを創出する。
- ⑤ 山口宇部空港や国内有数の企業が立地するポテンシャルを活かした業務機能の立地を誘導する。
- ⑥ 中心拠点としての広域的な交通結節点の強化を図る。

2) 地域拠点

都市拠点や地域コミュニティ核との連携を前提に、各地域拠点が担う役割を踏まえた都市機能の維持・誘導を行う。地域（複数の小学校区）の生活に必要な都市機能を充足しつつも、全市民を対象とした特定の都市機能を備えることで、生活利便性の向上に繋げる。

- ① 拠点周辺地域の住民が利用する一定規模の商業施設の立地を維持・誘導する。
- ② 少子高齢化に対応した医療、福祉施設などの立地を維持・誘導する。
- ③ 地域の交流を促進するコミュニティや公共施設の立地を促進する。
- ④ 地域拠点としての交通結節点の強化を図る。

3) 地域コミュニティ核

本市では、急速な高齢化・人口減少が予想される地区も存在し、日常生活の最も身近な単位である地域コミュニティの存続が危惧される状況も予想される。これまでのコミュニティ活動の経緯も踏まえながら、小学校区を基本に日常生活に必要な生活支援機能や、コミュニティ活動の維持に向けた地域の交流機能の維持を行う。

- ① 地区住民が日常的に利用する商業施設（食料品・日用品）、身近な医療・福祉機能、子育て支援施設などの維持を行う。
- ② 地区のコミュニティ活動を行う中心的な場としての機能の維持を行う。

4.1.2 利便性の高い市街地周辺への居住誘導

本市では、住宅が広範囲に分布してきており、今後の人口減少によりさらに人口密度が低下し、日常生活に必要なサービスを維持できなくなるおそれがある。

市民の居住地選択の尊重を第一に、人口減少社会においても、身近な地域で日常生活に必要なサービスを容易に享受できるよう、利便性の高い拠点や核、公共交通軸周辺等にインセンティブを与えながら、居住を緩やかに誘導し、利便性・快適性の高い市民生活を実現する。

1) 都市拠点及びその周辺

生活支援機能や業務機能との近接性を活かした宇部市版の利便性の高いライフスタイルを創出し、それを享受できる範囲とその周辺に居住機能の誘導を推進する。

2) 地域拠点及びその周辺

高い利便性の得られる商業施設や、鉄道駅、バス停から歩いて移動できる範囲とその周辺に中低層の居住機能の誘導を推進する。

3) 地域コミュニティ核及びその周辺

地域コミュニティ核及びその周辺の子供や高齢者が歩いて移動できる範囲とその周辺に居住機能の誘導を推進する。

4) 公共交通軸の周辺

複数の地域コミュニティ核や拠点を利用しやすい場所、自動車に依存しない生活ができる場所として、公共交通軸を担うバス路線のバス停や鉄道駅から子供や高齢者が歩いて移動できる範囲に居住機能の誘導を推進する。

5) 郊外部(用途地域内において、拠点や核・公共交通軸周辺以外の場所)

地域コミュニティ核や拠点周辺への居住誘導に伴い、郊外部において空き家が発生し、既存ストックの有効活用ができなくなる懸念がある。一方、拠点等と比べて大規模な住宅ストックが多く、恵まれた自然にも近いという別の評価軸を持ち合わせており、例えば、自動車を有する子育て世帯がこれらの住環境を望む場合も考えられる。よって、郊外部の住宅ストックを有効に活用しながら、人口減少下においても可能な限り人口の確保を行う。

また、空き家・空き地が放置され、良好な生活環境を維持できない場合においては、必要に応じて、空き家・空地から市民が利用できる緑地や市民農園などへの転用整備を支援する。

4.1.3 安全で快適な都市空間の創出

安心安全な歩行者や自転車走行空間、にぎわいと潤いを創出するイベント・交流空間などを拠点に整備し、市民及び来街者が歩きたくなるまちを実現する。

1) 魅力ある歩行者空間や自転車走行空間の創出

都市拠点や地域拠点を中心に、鉄道駅やバス停、主要施設等をつなぐ歩行者空間や自転車走行空間の確保、バリアフリー化やベンチ等の休憩スポットの設置などにより、市民及び来街者が快適に移動できる環境を整備する。

2) 交流広場機能の整備

① 都市拠点

にぎわいのある中心市街地とするためには、単に都市機能の集約だけでなく、人々との出会いなど、訪れるたびに新たな発見や楽しみが見つけられる空間とすることが必要である。

現在の中心市街地には買い物の途中で気軽に休んだり、人が交流したりするスペースが少なく、にぎわいが生まれにくい。そのため、人の多く集まる場所等にまちなかイベント広場を整備し、市民のコミュニティ活動や、市民と来街者の交流イベントを継続的に開催するなど、市民や来街者が魅力を感じる交流の場を創出する。

② 地域拠点

地域拠点の中心となる鉄道駅や商業施設の周辺に交流広場などを整備し、地域交流の場を創出する。

4.1.4 都市機能の集約化における施策のロードマップ

都市機能の集約化に関する施策について、実施地域、実施主体、実施時期を整理したロードマップを以下に示す。

表 4-1 都市機能の集約化における施策のロードマップ

多様な機能が集まった、歩いて暮らせるまちづくり

	施策	実施地域	実施主体	短期(～2024年) (概ね10年)	中期(～2034年) (20年間)	長期(～2054年) (40年間)
4.1.1 拠点や核への都市機能の集約	1) 都市拠点への都市機能の集約	都市拠点	宇部市 民間事業者	→		
	2) 地域拠点への都市機能の集約	地域拠点	宇部市 民間事業者	→		
	3) 地域コミュニティ核への都市機能集約	地域コミュニティ核	宇部市 民間事業者	→		
4.1.2 利便性の高い市街地周辺への居住誘導	1) 都市拠点及びその周辺への居住誘導	都市拠点周辺	宇部市 民間事業者	→		
	2) 地域拠点及びその周辺への居住誘導	地域拠点周辺	宇部市 民間事業者	→		
	3) 地域コミュニティ核及びその周辺への居住誘導	地域コミュニティ核周辺	宇部市 民間事業者	→		
	4) 公共交通軸の周辺への居住誘導	都市拠点 公共交通軸周辺	宇部市 民間事業者	→		
	5) 郊外部(用途地域内において、拠点や核・公共交通軸周辺以外の場所)への対策	拠点・核周辺 以外	宇部市 民間事業者	→		
4.1.3 安全で快適な都市空間の創出	1) 魅力ある歩行者や自転車走行空間の創出	都市拠点 地域拠点	宇部市 民間事業者	→		
	2) ①都市拠点における交流広場機能の整備	都市拠点	宇部市 民間事業者	→		
	②地域拠点における交流広場機能の整備	地域拠点	宇部市 民間事業者	→		

※各施策の実現に向けては、行政、住民、民間企業が一体となって実施する必要があるため、現段階では概算事業費の算出は行っていない。

4.2 「公共交通など、便利でエコな移動ができるまちづくり」

4.2.1 拠点間移動を支える公共交通ネットワークの確保

地域の拠点や地域コミュニティ核をつなぐ、鉄道、バスによる公共交通軸（主要幹線、地域内幹線）を対象として、公共交通分野で取り組むべき施策を実施していく。

今後、人口減少等により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、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る。

1) 拠点間移動に応じた公共交通ネットワークの確保

自動車を持たなくても安心して生活できるよう、鉄道、路線バス等による公共交通ネットワークを確保する。1路線で地域内を網羅することは困難なため、バス交通の主要幹線と地域内幹線、地域内支線の乗り換えが可能な、乗り換え拠点整備によるネットワークの確保・強化を推進する。

2) 公共交通ネットワーク軸沿線への居住機能の誘導

鉄道及びバスの公共交通ネットワーク軸の沿線地域へ居住機能を誘導することにより、居住者が公共交通を利用しやすい環境をつくり、公共交通利用者の増加につなげ、ネットワークが維持されることが期待される。

4.2.2 環境負荷の少ない公共交通手段への転換

現況では自動車の利用率が高いが、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る。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る。

1) 公共交通の利便性向上対策の検討・実施

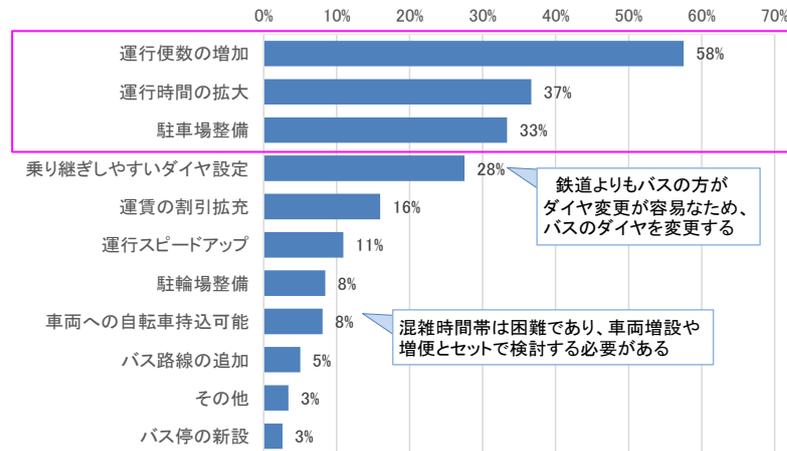
鉄道、バス等の公共交通の拠点間移動に合わせた改善や交通結節点の機能強化により、利便性の向上を図り、市民や来街者が利用しやすい公共交通を実現する。

① 鉄道の利便性向上施策の検討・実施の考え方

宇部市が2014年に実施した市民アンケート調査結果では、運行便数の増加、運行時間の拡大、駐車場整備といった施策へのニーズが高い結果となっている。

なお、「乗り継ぎしやすいダイヤ設定」については、鉄道に比べてバスの方がダイヤ変更が容易なため、バスのダイヤについて重点的に検討することとする。

この他、宇部新川駅や宇部駅については、交通結節点の機能強化を検討することとする。



出典：低炭素まちづくり計画に関する市民アンケート(2014年)

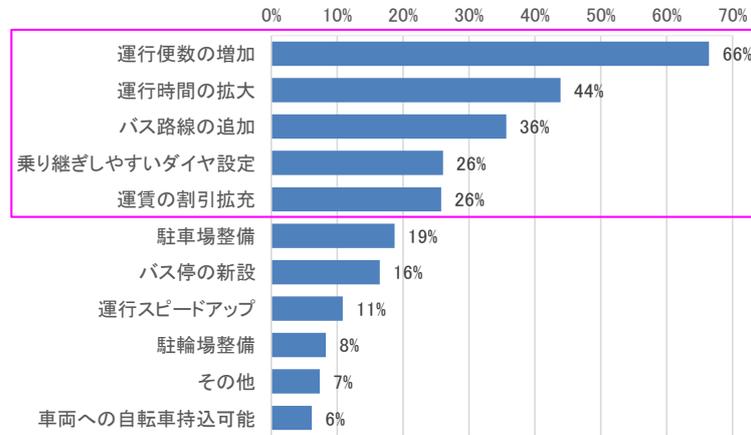
図 4-1 自動車利用者が鉄道へ転換する際の条件

表 4-2 施策の検討

施策	検討内容
増便・運行時間の拡大	・増便 ・運行時間の拡大
駐車場・駐輪場の整備	・鉄道駅周辺で既存駐車場と連携又は低・未利用地等を活用した駐車場・駐輪場の整備
主要駅舎及び駅前広場のリニューアル	・宇部新川駅、宇部駅の駅舎及び駅前広場のリニューアル
無人駅周辺の環境美化	・地域全体やボランティア団体と連携して無人駅周辺の環境美化を図る

② バスの利便性向上施策の検討・実施の考え方

市民アンケート調査結果より、運行便数の増加、運行時間の拡大、バス路線の追加、乗り継ぎしやすいダイヤ設定、運賃の割引拡充といった施策へのニーズが高くなっている。これより、自動車利用者がバスへ転換する際の条件でニーズが高いものを重点的に検討することとする。



出典：低炭素まちづくり計画に関する市民アンケート(2014年)

図 4-2 自動車利用者がバスへ転換する際の条件

表 4-3 施策の検討

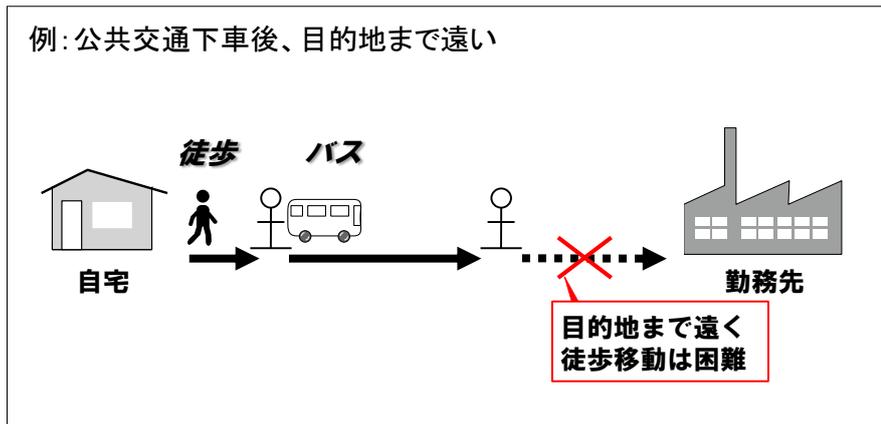
施策	検討内容
増便・運行時間の拡大	幹線路線について ・運行便数の拡大 ・運行時間の拡大 ・等間隔ダイヤの導入
バス路線の見直し	・路線バスの見直し基準により、利用者の利便性と路線の効率化を図る
乗り継ぎ環境の整備	・電車やバスの乗継時間を考慮したダイヤへの改正 ・乗継拠点の整備 ・バスやバス停のバリアフリー化
運賃の割引拡充	・乗継割引・ゾーン内均一運賃の導入
駐車場・駐輪場の整備	・バス停周辺の低・未利用地等を活用した駐車場・駐輪場の整備
ICT の活用	・IC カードの導入

③ 公共交通を補足する移手段の構築

人の移動を考える際、起点から終点まで、かつ往復で公共交通の利用条件が満たされていない場合は、公共交通への転換が困難と考えられる。

そのため、公共交通を補足する手段として、自転車や電動アシスト自転車、これらを活用したコミュニティサイクル※1、超小型EV※2やパーソナルモビリティ※3を活用したシェアリングの対応策（案）などの適用可能性を検討する。

〔公共交通を利用しない理由の例〕



対応策（案）：鉄道駅やバス停周辺で下記を整備し、公共交通への転換を促進

案 1: 駐輪場整備+各個人で所有している自転車や電動アシスト自転車を利用（短距離）

案 2: 自転車や電動アシスト自転車のコミュニティサイクル※1（短距離）

案 3: 超小型EV※2、パーソナルモビリティ※3のシェアリング（中・長距離）

※1 まちなかにいくつも自転車貸し出し拠点を設置し、利用者がどこでも貸出・返却できる新しい交通手段

※2 超小型電気自動車

※3 1人乗りの移動機器

2) 事業所、地域住民等を対象とした利用促進・PR の考え方

バスや鉄道の利用率が低い要因として、公共交通の運行内容等が知られていない可能性が挙げられる。

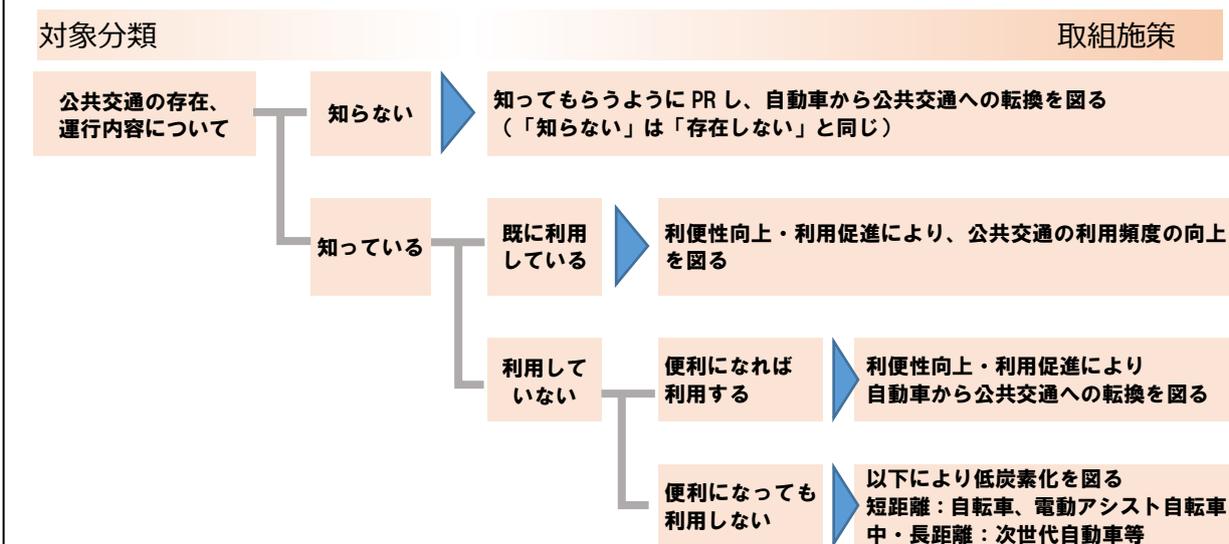
そこで、利便性の高い公共交通を構築した上で、公共交通に触れるイベントやPRといった取組が必要となる。さらに、わかりやすい情報提供やモビリティマネジメント（MM）など、これまでに実施している施策についても、改善や実施対象を拡大し、さらなる利用促進を図っていくことを検討する。

表 4-4 施策の検討

施策	検討内容
わかりやすい情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停における案内改善 ・バス路線図+時刻表の配布の拡大 ・鉄道駅や主要施設におけるバス停案内の充実 ・バス停検索システムの再構築
運行状況の発信	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停等におけるバスの位置情報発信 ・PC・携帯等で閲覧できる位置情報の発信 ・ICTの導入
沿線施設との連携	<ul style="list-style-type: none"> ・買い物割引券やバス割引券の発行
公共交通を活用したイベント	<ul style="list-style-type: none"> ・ラッピング車両 ・イベント時の車両出展
バスに慣れ親しんでもらう取組	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の乗り方教室
モビリティマネジメント(MM)	<ul style="list-style-type: none"> ・事業所を対象とした通勤 MM の拡大 ・地域住民 MM

《参考》

[対象の分類別の取組施策]



4.2.3 自転車、次世代自動車等への転換による環境負荷の低減

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る。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）や時間帯の移動は、短距離は自転車・電動アシスト自転車等、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る。

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る。

1) 自転車、電動アシスト自転車等への転換促進

移動距離が比較的短い場合は、自動車から自転車への転換可能性があると考えられる。

電動アシスト自転車は坂道の移動負担が軽減されることから、自転車と併せて転換を促進することにより、環境負荷の低減を図る。

2) 次世代自動車等への転換促進

中・長距離移動や営業・業務活動等で自動車を利用せざるを得ない場合は、環境負荷が小さい電気自動車等の次世代自動車の普及促進により、環境負荷の低減を図る。また、次世代自動車の環境整備としてEVステーションの設置を促進する。

4.2.4 公共交通の利用促進における施策のロードマップ

公共交通の利用促進に関する施策について、実施地域、実施主体、実施時期を整理したロードマップを以下に示す。

表 4-5 公共交通の利用促進における施策のロードマップ

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	実施地域	実施主体	実施時期		
				短期(~2024年) (概ね10年)	中期(~2034年) (20年間)	長期(~2054年) (40年間)
4.2.1 拠点間移動を支える公共交通ネットワークの確保	1) 拠点間移動に応じた公共交通ネットワークの確保	都市拠点 地域拠点 地域コミュニティ核	バス事業者	[Progress bar from 2024 to 2034]		
	2) 公共交通ネットワーク軸沿線地域への居住機能の誘導(都市構造分野の取組)	都市拠点 地域拠点 地域コミュニティ核	宇部市	[Progress bar from 2024 to 2034]		
4.2.2 環境負荷の少ない公共交通手段への転換	1) 公共交通の利便性向上対策の検討・実施	都市拠点 地域拠点 地域コミュニティ核	宇部市 交通事業者	[Progress bar from 2024 to 2054]		
	2) 事業所、地域住民等を対象とした利用促進・PRの考え方	市全域	宇部市 交通事業者	[Progress bar from 2024 to 2034]		
4.2.3 自転車、次世代自動車等への転換による環境負荷の低減	1) 自転車、電動アシスト自転車等への転換促進	市全域	宇部市 民間事業者 市民	[Progress bar from 2024 to 2054]		
	2) 次世代自動車への転換促進	市全域	宇部市 民間事業者 市民	[Progress bar from 2024 to 2054]		

※各施策の実現に向けては、行政、住民、民間企業が一体となって実施する必要があるため、現段階では概算事業費の算出は行っていない。

4.3 「地球にやさしく、賢くエネルギーを利用できるまちづくり」

4.3.1 建築物の低炭素化

本市は市街地の中心部になるほど、建築物の老朽化が進んでいる状況にある。老朽化建築物は新築建築物と比較してエネルギー効率が低いため、エネルギーをより多く消費する傾向にある。

建築物や都市施設の更新にあわせ、既築の建築物への省エネ性能の高い機器・設備等の導入促進や、新築・改築建築物の環境性能の向上促進により、民生（家庭・業務）部門の二酸化炭素排出量を削減する。

1) 省エネ性能の高い機器・設備等の導入促進

市民生活において、省エネ性能の高い機器・設備等の導入を促進していくため、建築物に高効率機器（照明、空調、給湯機器）、コージェネレーションシステム、エネルギー管理マネジメントシステムなどの導入促進を図る。

表 4-6 施策の検討

施策	検討内容
高効率機器（照明、空調、給湯）の導入	○民生（家庭・業務）部門 ・潜熱回収型給湯器、ヒートポンプ給湯器の導入 ・高効率照明（LED 照明等）の導入 ・エアコンのエネルギー効率改善 ・省エネ家電の購入
コージェネレーションシステムの導入	○民生（家庭・業務）部門 ・コージェネレーションシステムの導入
エネルギー管理システム（EMS）の導入（エネルギーの見える化）	○民生（家庭）部門 ・ホームエネルギー管理システム（HEMS）の導入 ○民生（業務）部門 ・ビルエネルギー管理システム（BEMS）の導入

2) 建築物の環境性能の向上促進の検討

老朽化した公共施設や市営住宅の建替えに合わせ、建築物の省エネルギー化を検討するとともに、住宅・事業所の断熱化等を推進し、環境性能の向上の促進を図る。

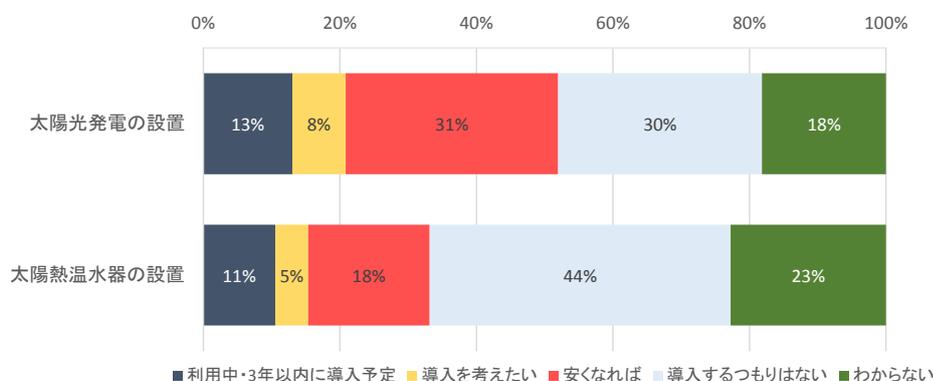
表 4-7 施策の検討

施策	検討内容
公共施設や市営住宅の省エネ性能の高い建物への建替え	<ul style="list-style-type: none"> ○公共施設(市営住宅以外) ・建築環境総合性能評価システム(CASBEE)の採用 ・受変電設備の省エネ化 ・省エネ効率の高い空気交換保温システム等の導入 ○市営住宅 ・雨水貯留施設の導入 ・外断熱工法の導入 ・省エネ効率の高い空気交換保温システム等の導入
家庭・事業所の省エネ性能の高い建物への建替え	<p>(促進内容)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○民生(家庭)部門 ・簡易版省エネ診断に関する情報共有 ・住宅の断熱化の推進 ○民生(業務)部門 ・ESCO 事業をはじめとする省エネに関する情報共有 ・建築物の断熱化の推進

4.3.2 再生可能エネルギーの導入促進

本市では住宅用太陽光発電などを中心に再生可能エネルギーの利用が進んでいるが、2014年に実施した市民アンケートによると、太陽光発電、太陽熱温水器について、「現在利用中」または「3年以内に導入予定」と回答されている市民は全体の1割程度で「導入を考えたい」と「安くなれば」が合計2～4割となっており、今後も継続的な導入促進が必要となっている。

市街地の住宅、事業所における太陽エネルギーの活用を推進するとともに、公共施設への再生可能エネルギーの導入を推進し、平時・災害時における分散型電源を整備する。



出典：低炭素まちづくり計画に関する市民アンケート(2014年)

図 4-3 再生可能エネルギー機器の導入意向

1) 住宅・事業所における太陽エネルギーの活用

住宅・事業所への太陽光発電設備、太陽熱利用設備の導入の促進を図る。

表 4-8 施策の検討

施策	検討内容
住宅・事業所への太陽光発電の導入促進	○民生(家庭・業務)部門 ・太陽光発電設備の導入促進
住宅・事業所への太陽熱利用の導入促進	○民生(家庭)部門 ・住宅における太陽熱温水器の導入 ○民生(業務)部門 ・事業所におけるソーラーシステムの導入

2) 公共施設等における再生可能エネルギー等の導入

市内の公共施設等のうち、太陽光発電設備を設置しているのは1割未満であることから、市内の公共施設等の新築や改築工事等に合わせて太陽光発電設備を設置するとともに、防災拠点・避難場所となる公共施設等や地域の集会所へは、災害時の非常用電源確保の観点から、太陽光発電設備と合わせて、蓄電池の導入を検討する。

表 4-9 施策の検討

施策	検討内容
太陽光発電設備の導入	○防災拠点・避難場所 ・公共施設や小中学校への太陽光発電設備の導入 ・自治会集会所への太陽光発電設備の設置推進 ○観光・交流施設 ・常盤公園や交流施設への太陽光発電設備の導入
小水力発電の導入	・かんがい放水等を利用した小水力発電の導入 ・中小河川に小型水力発電の設置を検討
バイオマスの利用促進	・浄化センターへの消化ガス発電設備の設置 ・公共施設への地元産ペレットストーブの導入
蓄電池の導入検討	・防災拠点・避難場所における蓄電池の導入検討
市有地等・公共施設等の活用	・未利用資源への太陽光発電設備の導入

4.3.3 スマートコミュニティの構築

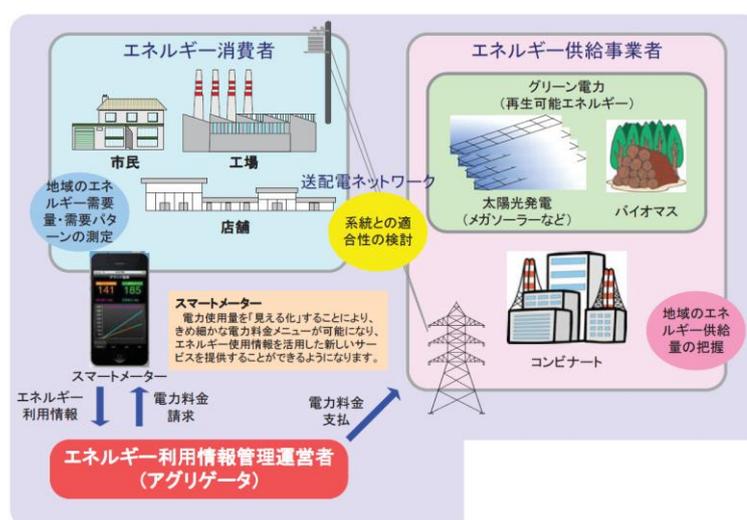
一般に、家庭では、朝夕のエネルギー消費量が多く、業務ビルでは日中のエネルギー消費量が多い。市街地全体のエネルギー利用を効率化するために、これらを地域レベルで管理する仕組みが必要となっている。

地区全体の電力などの有効利用や、再生可能エネルギーの活用などを組み合わせた社会システム（スマートコミュニティ）の構築をめざす。

1) 地域内エネルギー供給・管理の仕組みの検討

地域レベルでエネルギー管理を行い効率的な利用を進めるため、EMS（エネルギー利用情報管理システム）、蓄電池、地域エネルギーを活用して地域内エネルギーの供給・管理の仕組みを検討する。

また、電力システム改革の進捗をみながら、エネルギー利用情報管理運営者が地域内で電力販売を行う仕組みを検討する。



出典：宇部市スマートコミュニティ構想

図 4-4 宇部市スマートコミュニティ構想(イメージ)

2) 中心市街地へのスマートコミュニティの構築

住居や事業所が集中する中心市街地においては、省エネ活動が個別に行われていることから、宇部市スマートコミュニティ構想を踏まえ、中心市街地の以下 3 地区にスマートコミュニティを構築し、コミュニティ全体で電力を無駄なく効率良く使う。

表 4-10 施策の検討

施策	検討内容
宇部新川駅周辺地区	行政・民間による駅舎の改築・建替、複合施設整備に合わせたスマートコミュニティの構築
中央町三丁目地区	地区内の地権者などによる中層建築物の共同建替えに合わせたスマートコミュニティの構築
市役所周辺地区	新庁舎建設(スマートビル)に合わせ、周辺街区を含めたスマートコミュニティの構築

4.3.4 建築物の省エネ化、エネルギーの効率的利用における施策のロードマップ

建築物の省エネ化、エネルギーの効率的利用に関する施策について、実施地域、実施主体、実施時期を整理したロードマップを以下に示す。

表 4-11 建築物の省エネ化、エネルギーの効率的利用における施策のロードマップ

地球にやさしく、賢くエネルギーを利用できるまちづくり

	施策	実施地域	実施主体	短期(～2024年) (概ね10年)	中期(～2034年) (20年間)	長期(～2054年) (40年間)
4.3.1 建築物の低炭素化	1) 省エネ性能の高い機器・設備等の導入促進	市全域	宇部市 民間事業者 市民	→		
	2) 建築物の環境性能の向上促進の検討	市全域	宇部市 民間事業者 市民	→		
4.3.2 再生可能エネルギーの導入促進	1) 住宅・事業所における太陽エネルギーの活用	市全域	宇部市 民間事業者 市民	→		
	2) 公的施設における再生可能エネルギー等の導入	市全域	宇部市 民間事業者 市民	→		
4.3.3 スマートコミュニティの導入	1) 地域内エネルギー供給・管理の仕組みの検討	都市拠点	宇部市 民間事業者	→		
	2) 中心市街地へのスマートコミュニティの構築	都市拠点	宇部市 民間事業者	→		

※各施策の実現に向けては、行政、住民、民間企業が一体となって実施する必要があるため、現段階では概算事業費の算出は行っていない。

4.4 「緑・花・彫刻など、うるおいが感じられるまちづくり」

4.4.1 みどりの保全・創出

2012 年度における本市の用途地域の緑地率は 32.4%であり、緑の基本計画の目標値 30.4%を達成しているが、中心市街地の中央部にはまとまった緑地が少ないことから、市街地内における緑化の推進や公園等の整備が必要である。

市街地周辺の自然を大切に、二酸化炭素吸収源として機能する里山を創出・保全するとともに、市街地内の公共施設やオープンスペース等において、緑化を推進し、豊かな水と緑のうるおいが身近に感じられるまちをめざす。

1) 市街地内の緑化の推進・保全

市街地中央部にはまとまった緑地が少ないことから、公共施設の緑化だけでなく民有地における緑化を推進するとともに、公園等の整備による緑の創出を図る。

表 4-12 施策の検討

施策	検討内容
公園等における緑の保全・創出	・都市公園の整備やふれあいの場の創出 ・公園・緑地の適切な保全・管理
公共施設における緑化の推進	・公共施設の屋上・壁面緑化の推進 ・公共施設の芝生化の推進
民有地での緑化の促進	・駐車場や空地等、オープンスペースの緑化の促進 ・良好な樹林地等の保全 ・緑化地域制度の導入検討 ・生垣や緑化フェンス・緑化ブロックの導入 ・屋上緑化・壁面緑化の推進

4.4.2 緑と花と彫刻による宇部市の顔づくりの推進

市街地を流れる真締川や厚東川について、風の道としての活用やオアシス空間としての利用など、ポテンシャルが活用しきれていない状況にある。また、花壇コンクールの実施及びフラワーポットの管理、観光資源としての彫刻の再配置など、緑と花と彫刻であふれるまちづくりを推進するため、今後も官民連携による花壇・彫刻の整備が必要となっている。

市街地において、花の回廊づくりを推進するとともに、彫刻のあるまちづくりを推進し、花と彫刻による本市の顔づくりの推進を図る。

1) 水の軸の創出

市街地を流れる真締川や厚東川等について、風の道としての活用や、市街地内の緑あふれる交流の場としての環境・景観整備を進めることを検討する。

表 4-13 施策の検討

施策	検討内容
水と緑のネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> ・シンボルロードと真締川の交点におけるオアシス空間の創出 ・樹木や花壇の整備 ・水と緑の景観の形成
河川環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・自然の生態系に配慮した河川環境の整備
都市の熱環境の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・「風の道」としての河川整備によるヒートアイランド現象の緩和

2) 緑のネットワークの創出

市街地の主要街路において、倒木などにより街路樹が減少傾向にあることから、緑化事業計画に基づく植栽を推進し、緑のネットワークの創出を図る。

表 4-14 施策の検討

施策	検討内容
街路樹の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地街路 19 路線及び周辺地域幹線道路の街路樹の整備 ・常盤通りの街路樹保全・植栽

3) 花の回廊づくりの推進

花であふれるまちづくりを推進するため、市内を東西に走る国道 190 号や、シンボルロード等の中心市街地の街路を、市民と連携してフラワーロードとして整備するとともに、ときわ公園をはじめ、市内各地で花いっぱい運動の促進を図る。

表 4-15 施策の検討

施策	検討内容
国道 190 号等のフラワーロードの整備	<ul style="list-style-type: none"> ・適切な樹木の選定 ・未利用花壇の活用 ・緑や花の回廊づくり ・散水栓の設置やフラワーポットの更新
花いっぱい運動の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・街路・公園における花の創出 ・花壇コンクールの開催 ・花づくり講習会の開催
ときわ公園の花の倍増	<ul style="list-style-type: none"> ・花の本数や面積等の増大 ・「花いっぱい運動記念ガーデン」の活用 ・花とのふれあいの場の創出

4) 彫刻のあるまちづくりの推進

市民とともに回遊性の高い「彫刻のあるまちづくり」を進めるため、テーマ性を持たせた効果的な彫刻等の再配置を検討するとともに、彫刻に関する市民意識の向上や、彫刻のあるまちとしての積極的なPRの促進を図る。

表 4-16 施策の検討

施策	検討内容
回遊性向上に向けた彫刻の再配置	<ul style="list-style-type: none"> ・野外彫刻の効果的な設置(テーマ性を持った配置) ・彫刻による個性ある地域景観の形成
彫刻に関する市民意識の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・市民参加による定期的な彫刻清掃の促進 ・彫刻ボランティアの育成
彫刻のPR	<ul style="list-style-type: none"> ・観光資源としての積極的な活用

4.4.3 みどりの保全・創出における施策のロードマップ

みどりの保全・創出に関する施策について、実施地域、実施主体、実施時期を整理したロードマップを以下に示す。

表 4-17 みどりの保全・創出における施策のロードマップ

緑・花・彫刻など、うるおいが感じられるまちづくり

	施策	実施地域	実施主体	短期(～2024年) (概ね10年)	中期(～2034年) (20年間)	長期(～2054年) (40年間)
4.4.1 緑の保全・創出	1) 市街地内の緑化の 推進・保全	全市	宇部市 民間事業者 市民	→		
4.4.2 緑と花と彫刻 による宇部市 の顔づくりの 推進	1) 水の軸の創出	全市	宇部市 民間事業者 市民	→		
	2) 緑のネットワークの 創出	都市拠点 地域拠点	宇部市 民間事業者 市民	→		
	3) 花の回廊づくりの推進	全市	宇部市 市民団体	→		
	4) 彫刻のあるまちづくりの 推進	都市拠点	宇部市 市民団体	→		

※各施策の実現に向けては、行政、住民、民間企業が一体となって実施する必要があるため、現段階では概算事業費の算出は行っていない。