次世代公共交通システム導入検討調査業務委託

報 告 書

令和2年12月

次世代公共交通システム検討調査業務委託

-目次-

第１章　まちづくりからみた次世代公共交通の必要性 ……p.1

1-1　宇部市・山口市・山陽小野田市の将来像（JR 宇部線・小野田線沿線の将来像） ……p.1

1-2　宇部市・山口市・山陽小野田市の現状（JR 宇部線・小野田線沿線の現状） ……p.4

1-3　JR 宇部線・小野田線沿線のまちづくりの実現に向けた課題（方向性） ……p.9

第2章　次世代公共交通の導入可能性 ……p.10

2-1　次世代公共交通システム導入の考え方 ……p.10

2-2　住民移動ニーズに基づく需要予測 ……p.13

2-3　概略事業化計画 ……p.16

2-4　導入効果 ……p.18

第3章　実現に向けた課題 ……p.22

3-1　事業・運営に関する課題 ……p.22

3-2　新たな技術導入に関する課題 ……p.22

3-3　法制度に関する課題 ……p.23

3-4　まちづくりに関する課題 ……p.23

3-5　市民・関係団体との連携・協議 ……p.23

第 1 章　まちづくりからみた次世代公共交通の必要性

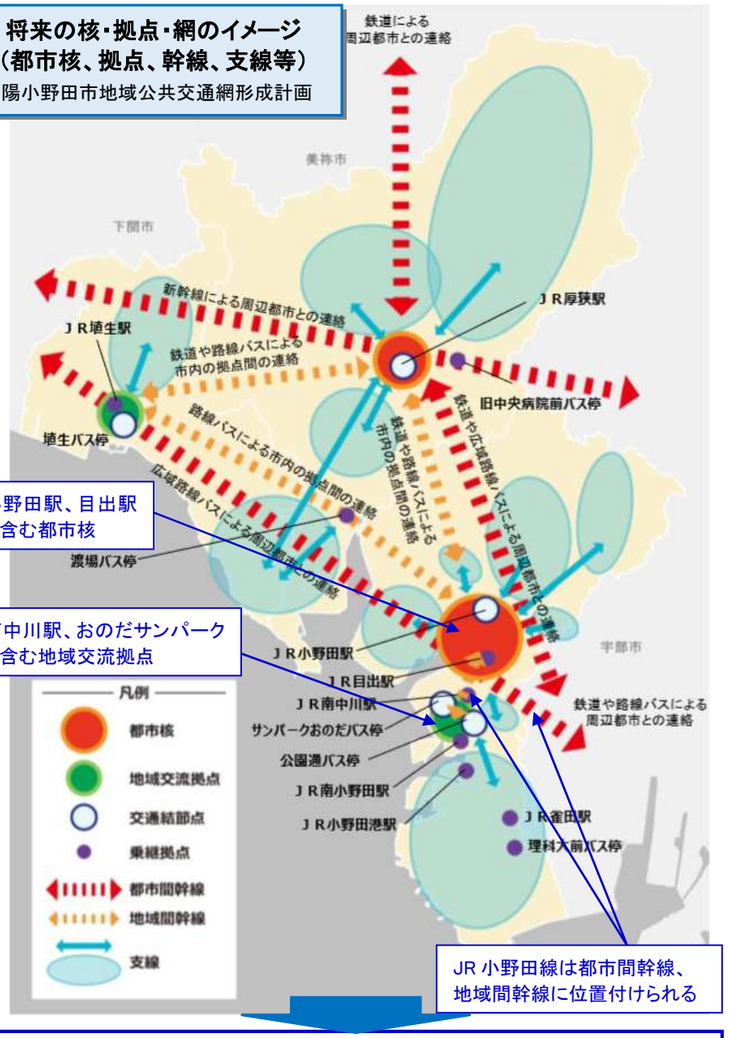
1-1　宇部市・山口市・山陽小野田市の将来像（JR 宇部線・小野田線沿線の将来像）

JR 宇部線、小野田線の沿線を形成する宇部市、山口市、山陽小野田市におけるまちづくりの方針（都市像）、交通網再編の方針（網形成）の位置付けを以下に整理する。

●まちづくりの方針（都市像）　*※上位関連計画よる市の核や拠点等の位置づけ*

山陽小野田市　（JR 小野田線）

将来の核・拠点・網のイメージ（都市核、拠点、幹線、支線等）
山陽小野田市地域公共交通網形成計画



小野田駅、目出駅を含む都市核

南中川駅、おのだサンパークを含む地域交流拠点

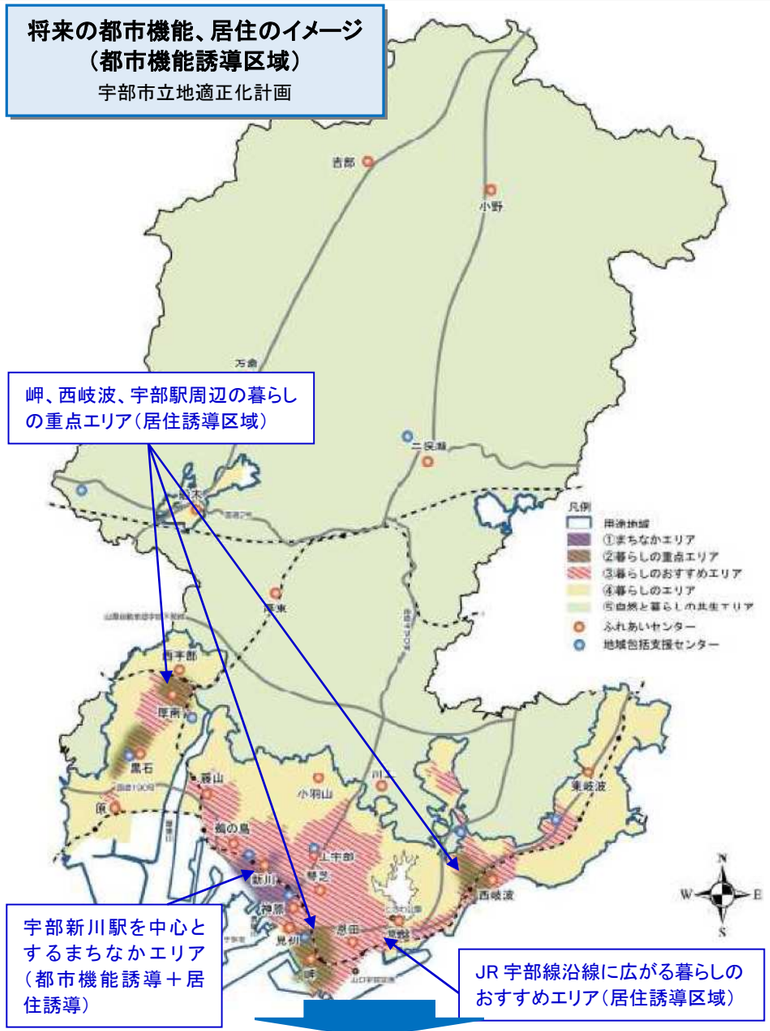
JR 小野田線は都市間幹線、地域間幹線に位置付けられる

- JR 小野田線は都市核かつ交通結節点である小野田駅を拠点として、宇部市方面を結ぶ都市間幹線、地域間幹線として位置づけられる。
- JR 小野田線の小野田駅、目出駅は都市核に含まれる。南中川駅はおのだサンパークが近く、地域交流拠点として位置付けられる。
- この他、南中川駅、南小野田駅、小野田港駅、雀田駅は乗継拠点に位置付けられる。

⇒JR 小野田線による山陽小野田市−宇部市間は都市間幹線、地域間幹線に位置づけられ、都市核（小野田駅、目出駅）、地域交流拠点を中心とした路線網の形成（支線とのネットワークも含む）が求められる。

宇部市　（JR 宇部線・小野田線）

将来の都市機能、居住のイメージ（都市機能誘導区域）
宇部市立地適正化計画



岬、西岐波、宇部駅周辺の暮らしの重点エリア（居住誘導区域）

宇部新川駅を中心とするまちなかエリア（都市機能誘導＋居住誘導）

JR 宇部線沿線に広がる暮らしのおすすめエリア（居住誘導区域）

- JR 宇部線・小野田線は宇部新川駅を含む「まちなかエリア※」を中心として宇部市内外を東西に結ぶ基幹ネットワークとして位置付けられる。※都市機能誘導区域、居住誘導区域と位置付けられる。
- JR 宇部線沿線は宇部駅周辺、岬、西岐波が「暮らしの重点エリア」（居住誘導区域）に位置付けられるとともに、広く沿線が「暮らしのおすすめエリア」に該当している。JR 小野田線も妻崎駅周辺が「暮らしのおすすめエリア」に該当している。

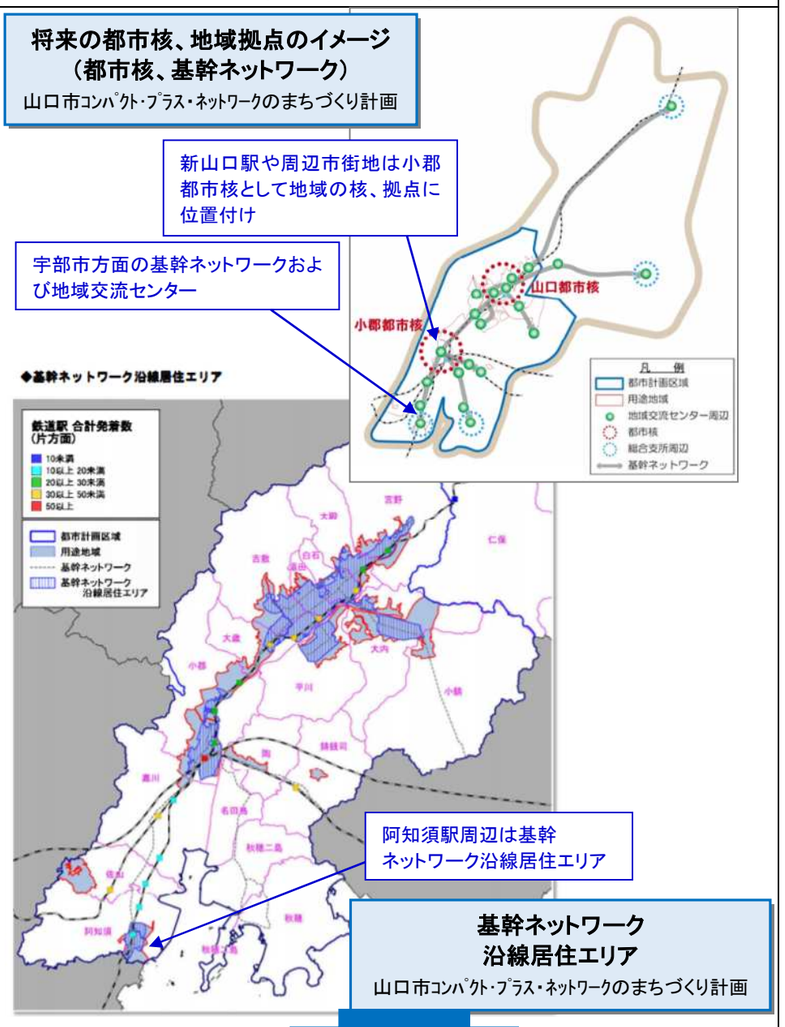
⇒JR 宇部線の沿線は特に都市機能誘導、居住誘導の主要地域に位置付けられており、エリア設定に対応した交通軸の形成が求められる。小野田線も原の拠点への対応が求められる。

山口市　（JR 宇部線）

将来の都市核、地域拠点のイメージ（都市核、基幹ネットワーク）
山口市ｺﾝﾊﾟｸﾄ･ﾌﾟﾗｽ・ﾈｯﾄﾜｰｸのまちづくり計画

新山口駅や周辺市街地は小郡都市核として地域の核、拠点に位置付け

宇部市方面の基幹ネットワークおよび地域交流センター



阿知須駅周辺は基幹ネットワーク沿線居住エリア

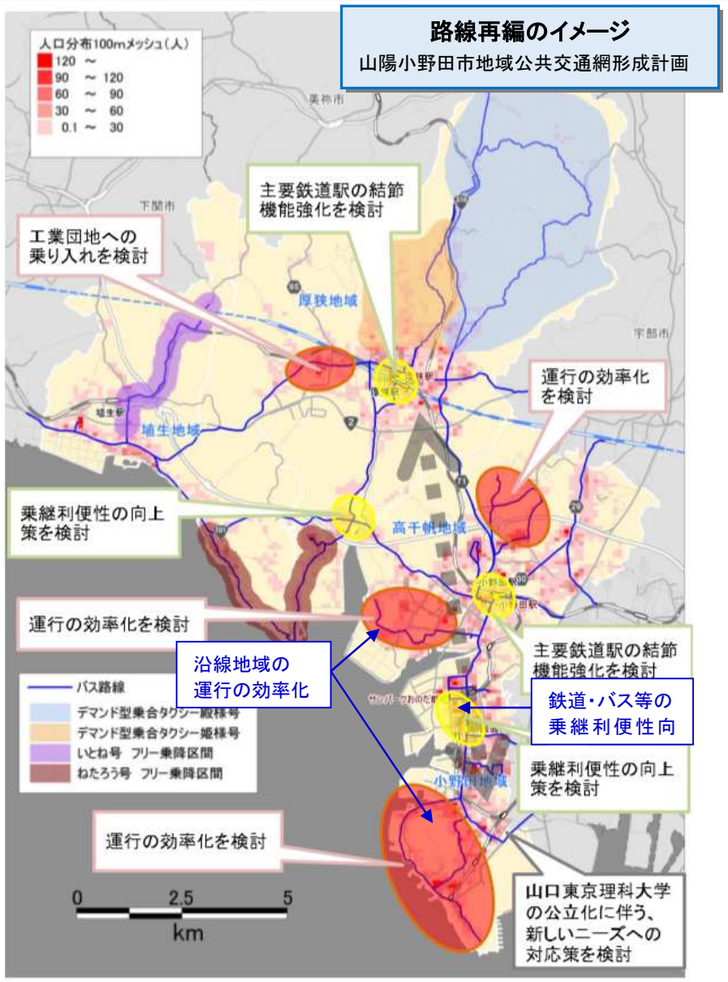
基幹ネットワーク沿線居住エリア
山口市ｺﾝﾊﾟｸﾄ･ﾌﾟﾗｽ・ﾈｯﾄﾜｰｸのまちづくり計画

- JR 宇部線は小郡都市核にある新山口駅と山口市南部を結ぶ基幹ネットワークとして位置付けられる。
- また阿知須駅周辺は基幹ネットワーク沿線居住エリアとして位置付けられる。

⇒JR 宇部線は山口市南部を結ぶ路線の基幹ネットワークとして位置付けられ、また新山口駅のある拠点、阿知須駅周辺の沿線居住エリア設定に対応した交通網の形成が求められる。

●交通網再編の方針（バスを中心とする網形成の方針）　*※上位関連計画よる将来の交通網再編の位置づけ*

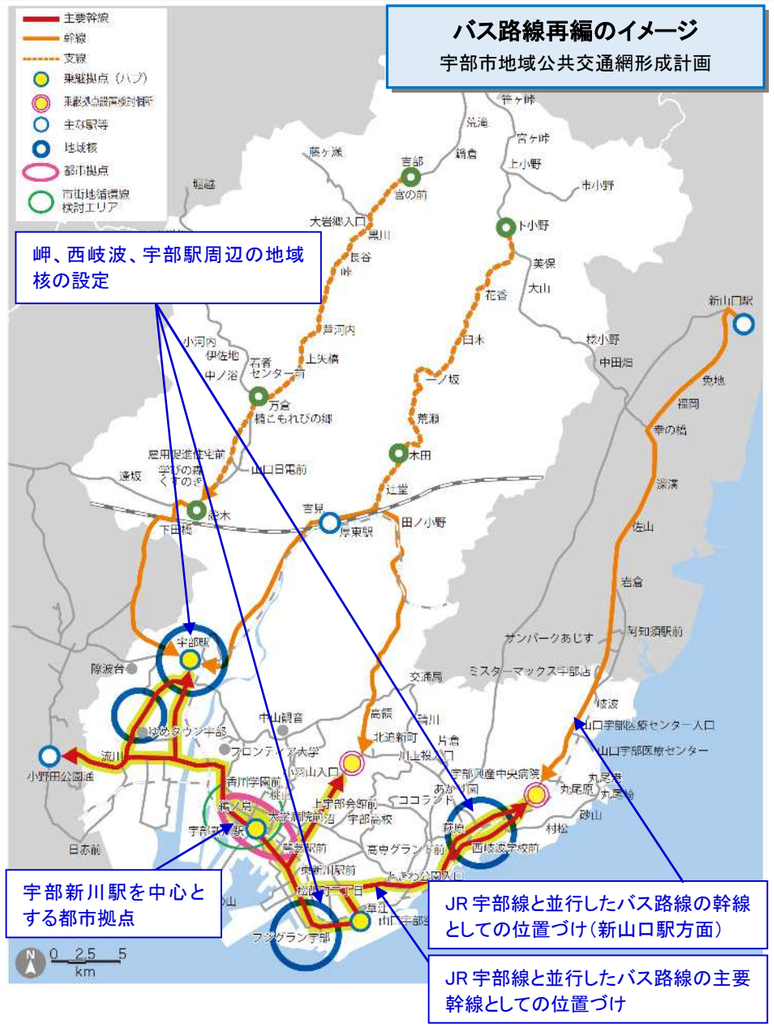
山陽小野田市　（JR 小野田線）



- JR 小野田線は小野田駅や南小野田駅においてバス路線との乗継利便性向上策検討、沿線地域においてバス路線の運行の効率化の検討が位置付けられている。

⇒JR 小野田線を含む鉄道、バスの乗継利便性の確保や、沿線地域を含む交通の運行の効率化が求められている。

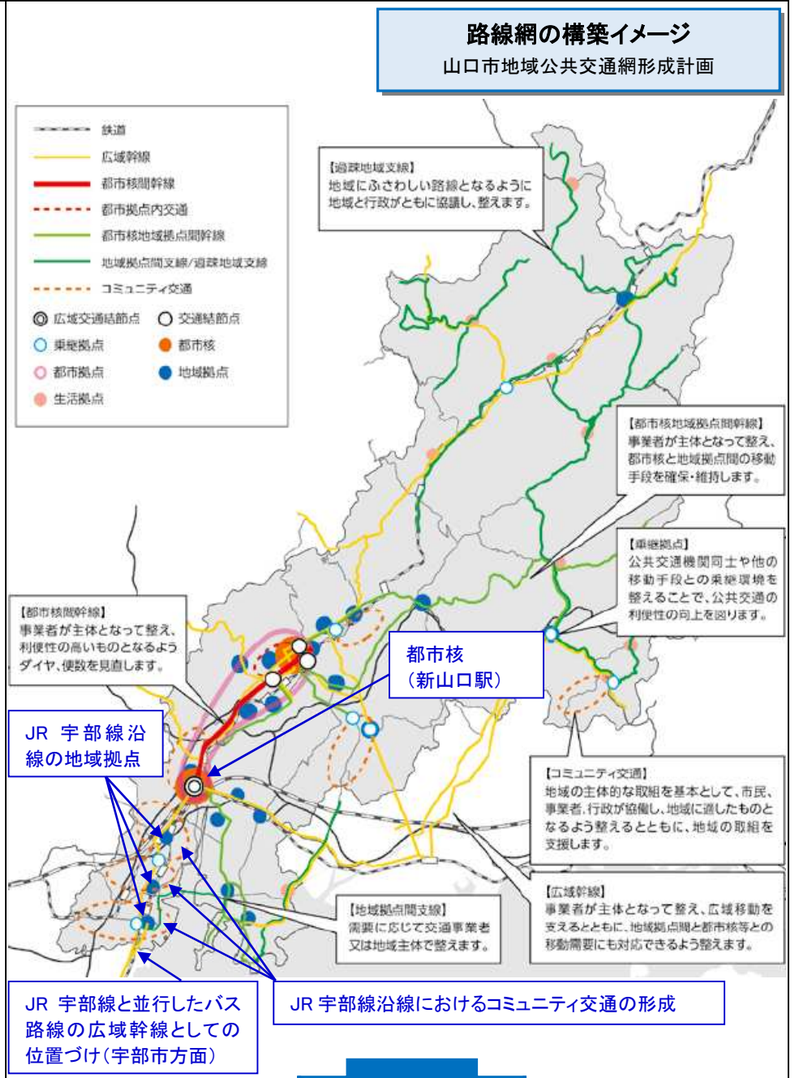
宇部市　（JR 宇部線・小野田線）



- JR 宇部線と並行してネットワークを形成するバス路線は、主要幹線あるいは幹線と位置付けられる。
- JR 宇部線は宇部新川駅の都市拠点、宇部駅、岬（フジグラン宇部）、西岐波の地域核を結ぶ主要な幹線をなす。
- JR 宇部線の新山口駅方面は、宇部興産中央病院を乗継拠点として、幹線に繋がる位置付けとなる。

⇒JR 宇部線に並行するバス路線は主要幹線あるいは幹線として位置付けられている。都市拠点や地域核を結ぶ交通軸として JR 宇部線とあわせ主要幹線、幹線としての位置付け、強化が求められる。

山口市　（JR 宇部線）



- JR 宇部線は都市核である新山口駅を拠点として、山口市南部を結ぶ広域幹線ネットワークのバス路線と並行して運行している。
- JR 宇部線沿線の駅は乗継拠点としての位置づけがある。
- また、新山口駅から宇部市方面を結ぶ広域幹線の沿線に広がる地域において、コミュニティ交通が位置付けられ、乗継拠点で広域幹線に繋がる位置付けとなる。

⇒JR 宇部線および山口市南部を結ぶ路線が広域幹線に位置付けられている。そして新山口駅の拠点、沿線の地域の拠点設定に対応した交通軸の形成、沿線のコミュニティ交通に繋がる路線の形成が求められる。

【参考】各種上位関連計画の整理（一覧）

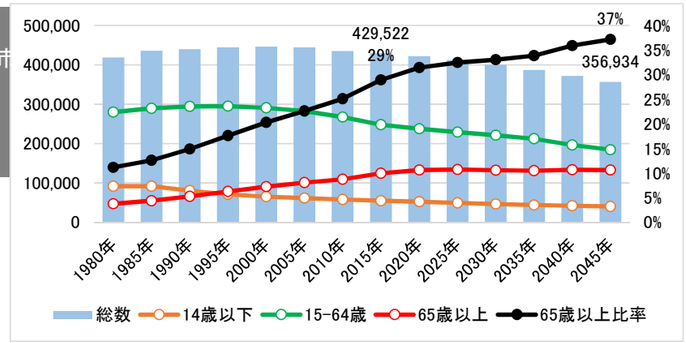
		山陽小野田市　（JR 小野田線）	宇部市　（JR 宇部線・小野田線）	山口市　（JR 宇部線）
該当区間	JR 宇部線	―	JR 宇部線【岐波駅～宇部駅】	JR 宇部線【新山口駅～阿知須駅】
	JR 小野田線	JR 小野田線【雀田駅～小野田駅、雀田駅～長門本山駅】	JR 小野田線【居能駅～長門長沢駅】	―
総合計画		**■第二次山陽小野田市総合計画（H30～R11）** ・公共交通に関する施策展開 地域公共交通の利用促進（→地域公共交通の利用促進を図るため、既存交通施設の機能向上と交通機関の円滑な運営を図る。）	**■第四次宇部市総合計画（H22～R3）** ・公共交通の取組目標 地域特性に対応しつつ、利用しやすい生活交通体系の構築、情報提供の充実、利用意識の醸成を行い、移動に不自由している高齢者や学生等の移動手段の確保を図るとともに、中心市街地活性化などのまちづくりの手段とするため、生活交通の活性化・再生を行う。 ・取組の方向性　地域経済の活性化→低炭素まちづくり→生活交通の活性化・再生	**■第二次山口市総合計画（H30～R9）** ・施策　　持続可能な公共交通の構築 ■基本事業 ・利便性の高い基幹交通ネットワークの構築（→公共交通機関を利用して、目的地まで円滑、迅速に移動できます。） ・地域にふさわしい交通のしくみの構築（→市民、事業者、行政が協働し、地域特性やニーズにあった効率的で利便性の高い移動手段が確保されています。）
都市マス		**■山陽小野田市都市計画マスタープラン[改訂中]（～R11）** ・基本理念　都市機能の充実とネットワークの強化により、快適・便利な都市を創る　等 ・基本方針　コンパクトな市街地の実現による住みよい暮らしの創造 ネットワークを活かした住みよい暮らしの創造　等 ・交通体系整備の方針　持続可能な公共交通サービスの確保・提供 自家用車を使わない人の移動手段の確保、地球環境への負荷の低減などの観点から、交通事業者との連携のもと、地域の実情や移動ニーズに合った持続可能な公共交通サービスのあり方や体系を検討し、サービスの確保・提供に努めるとともに、鉄道・バス・タクシーの利用促進に向けた基盤整備や情報提供等を図る。 ・公共交通及び歩行者空間の方針 JR 小野田線については、人口や都市施設が集積する市街地内を通っている強みと、鉄道によって市街地が東西に分断されている弱みを考慮し、より使用しやすく、市街地の一体性を強化できるような環境の整備について検討する。	**■宇部都市計画マスタープラン（H28～R7）** ・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」「安心できる暮らしをみんなで築く都市づくり」「宇部らしい環境を交流につなげる都市づくり」に取り組み、『多極ネットワーク型コンパクトシティ（集約型都市構造）の実現』を目指す。 ・都市拠点、地域拠点、地域コミュニティ核の形成とそれらを結ぶ公共交通軸の強化を図る。 ●多極ネットワーク型コンパクトシティの実現に向けた基本的な考え方 1　日常生活に必要な機能は小学校区を基本に維持し、市民の生活利便性を維持する。 2　利用頻度の高い場所等に広域的な都市機能を集約（維持・誘導）し、市民の生活利便性を向上する。 3　拠点や地域コミュニティ核を結ぶ公共交通を強化し、拠点や地域コミュニティ核間の連携を推進する。 4　拠点およびその周辺、公共交通の軸周辺等に居住を誘導し、利便性の高い居住環境を構築する。	**■山口市都市計画マスタープラン（H24～R12）** ・将来都市構造を「重層的集約型環境共生都市」とし、現在の土地利用や都市機能に配慮しながら都市づくりを進めている。 ●公共交通の整備の方針 1　機能的な公共交通ネットワークの構築（→都市拠点間においては、既存の鉄道及び道路網を活用したダブルトラック機能による重点的な公共交通連携軸の強化を図り、都市拠点同士の一体性を高めます。都市拠点と地域拠点間、地域拠点と地域拠点間においては、既存の鉄道やバス路線の活用により利便性の向上を図るとともに、さらなる周辺地域においては、コミュニティ交通の活用により、公共交通体系が充実したネットワークの形成を図る。） 2　交通結節点機能の強化と利用しやすい施設整備（→鉄道駅において、他の交通機関や自動車、自転車等との乗り換えやすさやバリアフリー化の向上、地域交流の拠点としての二次的価値を高めるなどの活用を検討し、人々が利用しやすく、交流が促進される施設としての機能形成を図る。）
立地適正化計画		―	**■宇部市立地適正化計画(H30～R17)** ・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～ ・まちづくり方針②　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 ・利便性：公共交通機関を維持し、地域のライフスタイルに応じた生活を実現 ・都市機能誘導に係る施策・施策 1-2　公共交通の利便性向上 宇部新川駅周辺を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、次世代公共交通システムの検討により、公共交通の利便性向上を図る。 ・居住誘導に係る施策・施策 2-6　公共交通サービスの向上による利便性の確保 鉄道・バスの利用促進、バス路線網の再編等、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、次世代公共交通システムを検討し交通利便性の向上を図る。 ・地域支え合い包括ケアシステムの施策・施策 3-5　地域に即した移動手段の確保 地域住民の日常生活の利便性を高めるために、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する。	**■山口市ｺﾝﾊﾟｸﾄ・ﾌﾟﾗｽ・ﾈｯﾄﾜｰｸまちづくり計画（立地適正化計画）（～R22）** ・「都市的居住環境エリア」の中でも、地域拠点を結ぶ、鉄道や国道・県道を走る主要な公共交通を主体とした「基幹ネットワーク」の沿線を、特に人口が集積した居住環境として、「基幹ネットワーク沿線居住エリア」を設定 ・基本方針2．誰もが利用しやすい、公共交通を主体とした持続可能なネットワークの確保 ・施策 2-1 マイカーに頼り過ぎない交通まちづくりの推進　→公共交通の速達性・定時性を図り、利便性を高めることで、公共交通の優先性を確保 ・施策 2-2 利用しやすい公共交通環境の整備　→鉄道、路線バス、タクシーなど既存の資源を有効に活用しながら、利用者の視点に立ち、誰もが安心して快適に公共交通機関を利用できる環境を整え、輸送サービスの利便性の向上。 ・施策 2-3 豊かな暮らしと交流のまちづくりに寄与する公共交通網の構築　→都市核、地域拠点、生活拠点など、それぞれの間の移動や交流を支えるため、市民、事業者、行政の適切な役割分担のもと、持続可能な公共交通網を構築。
地域公共交通網形成計画		**■山陽小野田市地域公共交通網形成計画（H28～R3）** ・基本理念　みんなでつくる住み良いまちの 便利な公共交通 ・基本方針1　効果的・効率的な公共交通網（地域資源を活かし、幹線・支線それぞれが地域の移動ニーズに合った、持続可能な公共交通網を整備します） ・都市間幹線　JR小野田線、路線バス（・周辺都市との交流・連携を強化するため、関係自治体及び交通事業者と連携の上 、サービス水準の維持・確保に努める ・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　JR小野田線、路線バス（・市内における拠点間の連携を強化するため、サービス水準の維持・確保に努める）	**■宇部市地域公共交通網形成計画（H28～R3）** ・基本的な方針　便利で「使える」地域公共交通網の形成、関係者の連携による地域公共交通の維持 ・地域公共交通網の将来像 主要幹線、幹線、支線、地域内交通をネットワーク化します。 また、乗継拠点を設けることで、主要幹線と幹線、支線、地域内交通の接続性を高め、効率的で効果的な地域公共交通網の形成を目指す。 ・施策　バス路線の再編地域公共交通の利便性を向上するため、複雑でわかりにくいバス路線を、人口集積に応じたメリハリのある路線に再編する。	**■第二次山口市市民交通計画（地域公共交通網形成計画）(H30～R9)** ・基本理念　～マイカーに頼り過ぎないまちづくりを目指して～育て支えよう！みんなの公共交通 ・基本目標 4　豊かな暮らしと交流のまちづくりに寄与する公共交通網の構築 ・推進施策 4(1)公共交通体系に沿った路線網の構築（バス路線の再編） ・市民生活を支えるとともに、都市活動の活性化と地域間交流を促すため、公共交通体系に基づき、適切な役割分担のもと、「基幹交通」、「支線交通」及び「コミュニティ交通」を整える。また、バスのルート及びダイヤ、便数については、公共交通体系に基づき、最適なものとなるよう、必要に応じた見直しを行う。
その他		**■山陽小野田市観光振興ビジョン（H27～H31）** ・近隣市との連携を強め、相互の観光資源を補完し、旅行者の周遊性の向上を図る。	**■宇部市観光戦略アクションプラン（H30～R4）** ・戦略8：二次交通の機能充実として、空港やJRの主要駅と市内観光地を結ぶ利便性の向上、乗り継ぎ方法、時刻表の案内等をわかりやすく提供	**■山口市観光交流加速化ビジョン(H31～R9)** ・ 山口都市核―小郡都市核（JR 新山口駅）―山口宇部空港を結ぶ交通アクセスの向上

1-2 宇部市・山口市・山陽小野田市の現状（JR 宇部線・小野田線沿線の現状）

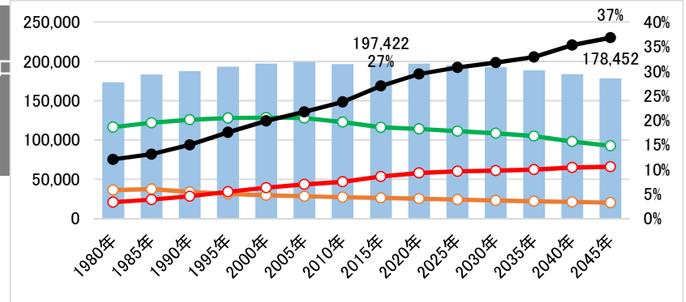
（１）人口推移・分布、施設の立地状況

・JR 宇部線、小野田線沿線の３市はいずれも人口減少に突入している。
・2020 年以降は高齢者は横ばい、それ以外は減少傾向が続く。

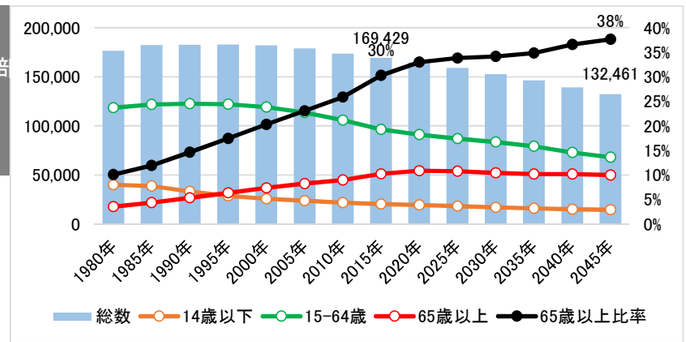
３市合計



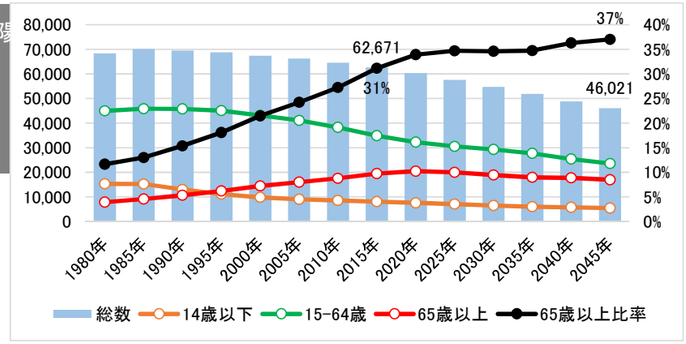
山口市



宇部市



山陽小野田市

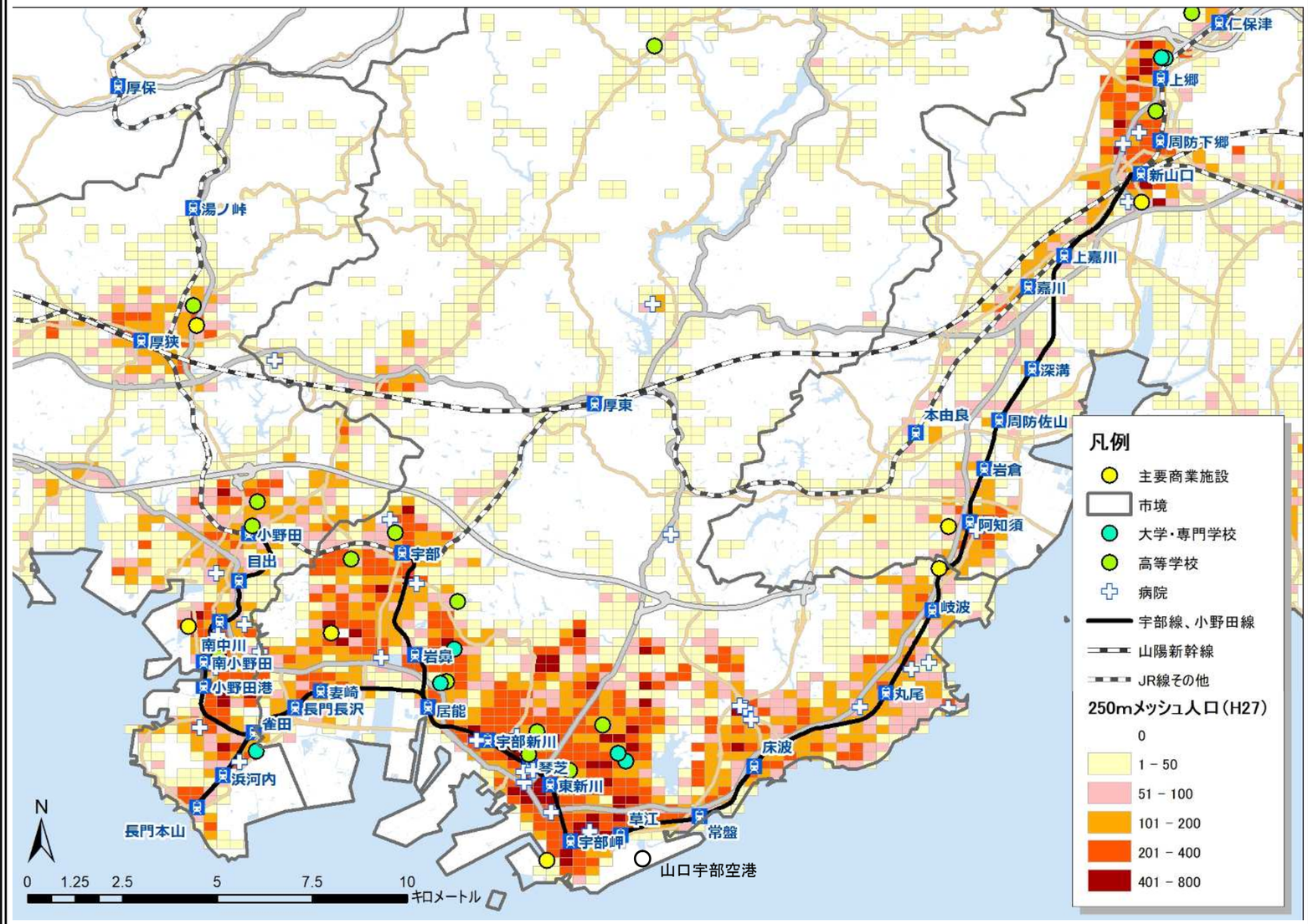


【人口分布】宇部市、山陽小野田市では、JR 宇部線、小野田線沿いに人口が集中しているが、駅から距離のある地域においても人口の集中が見られ、これらは主に路線バスによりカバーされている。山口市内の JR 宇部線沿線の人口分布は、宇部市と比較すると人口が少ない。

【商業施設】ゆめタウン宇部、フジグラン宇部、おのだサンパークなど、主要商業施設は鉄道駅からやや離れた立地となっている。宇部市と山口市の市境の商業施設は、街道沿いに立地しており、鉄道駅からやや距離がある。

【教育施設】宇部市内、山陽小野田市内の高校や大学のうち、山口大学工学部など一部の学校は鉄道駅から距離のある立地となっている。

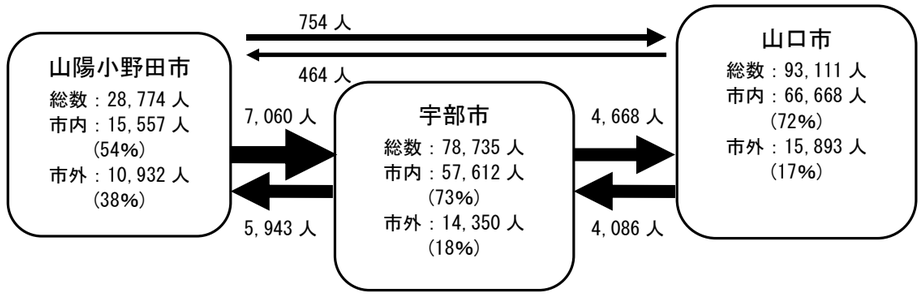
【医療施設】宇部新川駅から宇部岬駅にかけての区間で立地する医療施設は、駅から距離が近い場所に立地しているが、床波駅や丸尾駅、宇部駅周辺の医療施設などは、駅から離れた立地となっている。



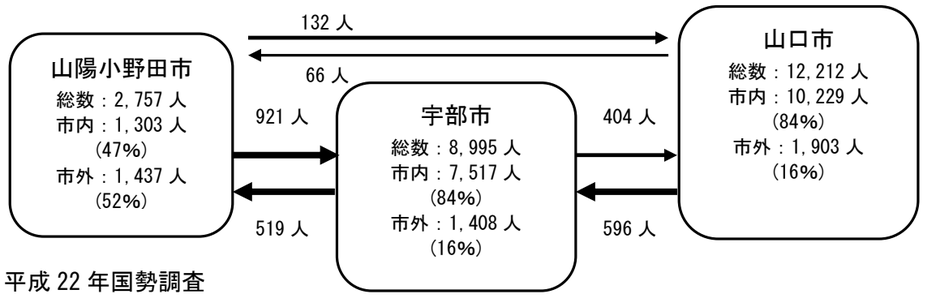
（２）通勤・通学の移動実態、移動手段（平成 22 年国勢調査より）

・宇部市と山陽小野田市、宇部市と山口市の間で通勤、通学の流動が多くみられる。
・都市間の移動では鉄道の比率が一定程度ある。山口-宇部間は 10%前後)。一方、自動車の比率は高い。

【通勤】15 歳以上就業者の流動状況　※15 歳以上就業者の市内就業者は、自宅就業者を除く

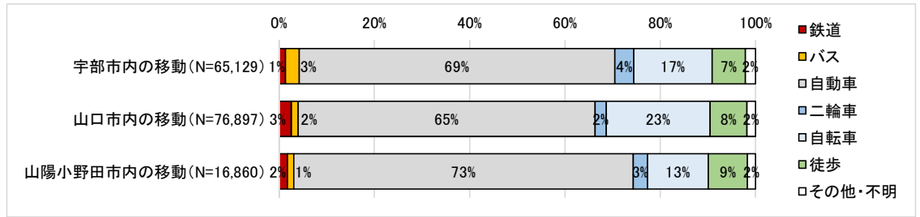


【通学】15 歳以上通学者の流動状況

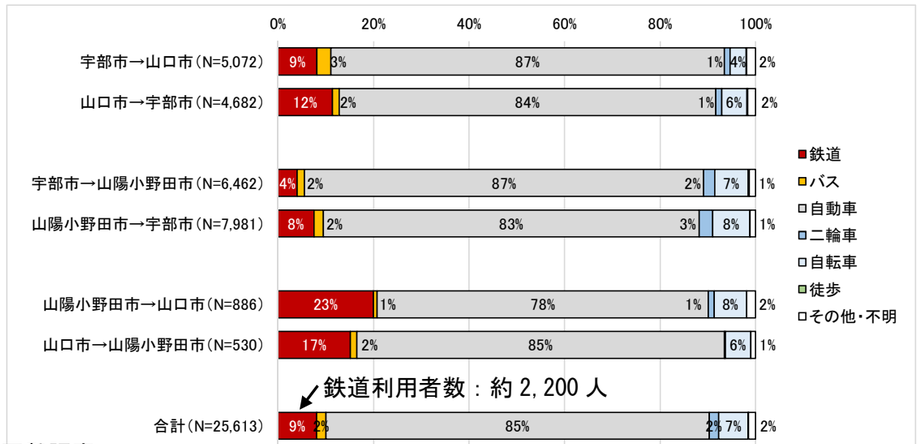


出典：平成 22 年国勢調査

市内移動の
移動手段



都市間移動の
移動手段



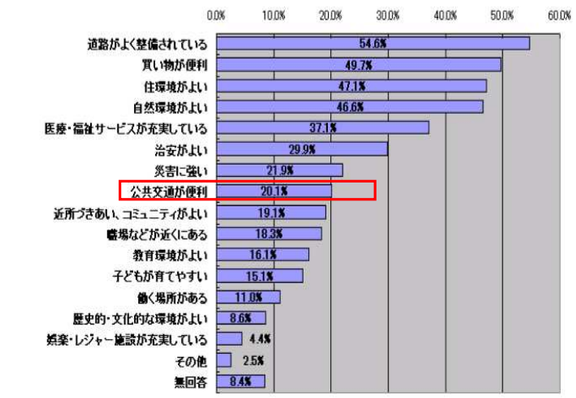
出典：平成 22 年国勢調査

（３）市民の公共交通に対する意識

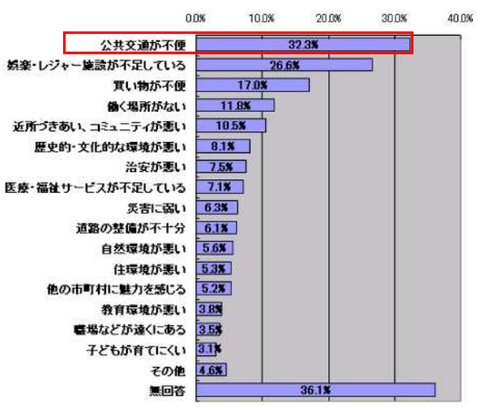
・宇部市民の意識として、住みやすさの中の公共交通の利便性に対する意識は低く、一方、住みにくさにおいては公共交通に関する意見が多い。(→公共交通改善により市民の住みやすさ向上を図る余地がある)

宇部市民アンケート[H25]　**宇部市の住みやすさ・住みにくさ（住みやすい 86.1%、住みにくい 9.5%）**

住みやすいと思われる点（n=875）



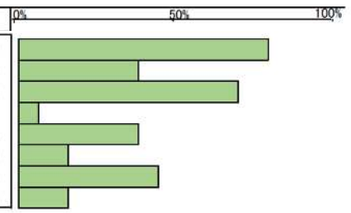
住みにくいと思われる点（n=97）



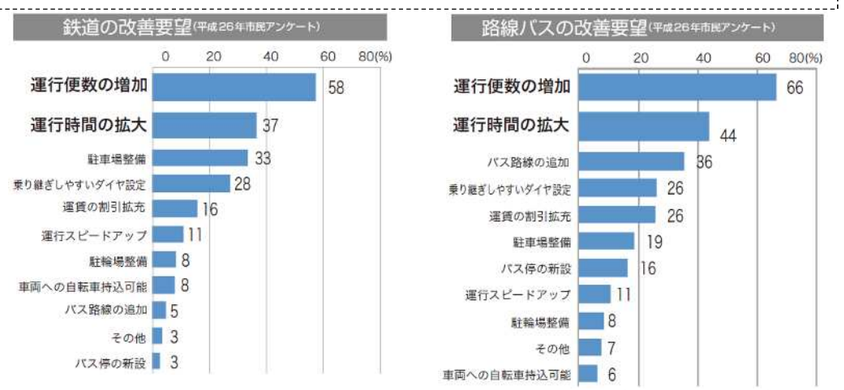
・市民モニターアンケートでは、ＪＲ宇部線に対する意見として、鉄道とバスとの乗継利便性、運行本数の増加に対する意見が多い。
・市民アンケートでは、鉄道に対する改善要望として、運行便数の増加や時間の拡大の意見が多い。、
・路線バスの改善要望についても、同様に、運行便数の増加や時間の拡大の意見が多い。、

宇部市インターネット市民モニターアンケート[H26]　**「ＪＲ宇部線について」**

NO	設問	選択肢	回答数	比率
20	利用のためになにを希望するか（複数回答可）	他の鉄道やバスとの乗り継ぎが便利になること	25 件	80.6%
		他の鉄道やバスとの乗り継ぎ案内を増やすこと	12 件	38.7%
		運転本数が増えること	22 件	71.0%
		運賃が安くなること	2 件	6.5%
		始発・終発の時刻が改善されること	12 件	38.7%
		車両の改善が図られること	5 件	16.1%
		駅に駐車場（駐輪場）が設置されること	14 件	45.2%
		その他	5 件	16.1%



宇部市民アンケート[H26]　**公共交通の改善要望**



（宇部市公共交通網形成計画より）

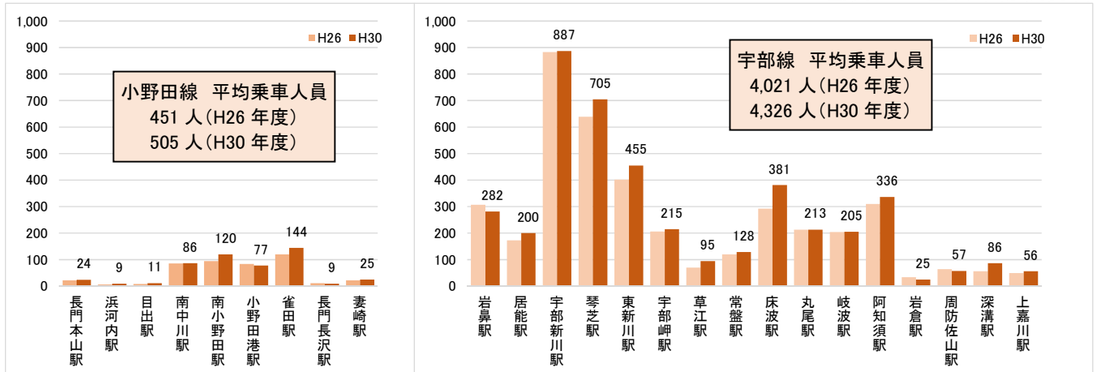
（４）公共交通の現状

①JR 宇部線・小野田線の状況

・JR 宇部線は 1 時間に 1～2 本（ピーク時は時間 3 本）、JR 小野田線は 2～3 時間に 1 本で運行。
・JR 宇部線は、宇部新川駅や琴芝駅に比べて、他の駅は利用が少なく、1 日数十人程度の利用となっている駅も見られる。
・JR 小野田線は、JR 宇部線と比べて平均乗車人員が少ない駅が多い。

駅別の 1 日平均乗車人員

出典：JR 西日本提供資料



[参考]JR 宇部線・小野田線の概要

・専用軌道　JR 宇部線　：宇部駅-新山口駅間 33.2 ㎞　（16 駅）
　　JR 小野田線：居能駅 － 小野田駅間 11.6㎞　（11 駅）
　　雀田駅 － 長門本山駅間 2.3㎞
・運行ｻｰﾋﾞｽ　JR 宇部線　：日中 1 本/h、ﾋﾟｰｸ時最大 3 本/h
　　最速 51 分（評定速度 32 ㎞/h の場合）
　　JR 小野田線：日中 0.5～1 本/h、ﾋﾟｰｸ時最大 2 本/h
　　（長門本山駅方面は一日 3 本）
・車両　：136～160 名/両（先頭車：座席 48、立席 88）
　　（宇部線は 1～3 両編成のため 3 両編成では最大 480 人乗車）

JR 宇部線 駅の状況（宇部市内）

駅名	駅構造 ホーム	駅構造 路線橋	キロ程	最寄の学校	1日平均乗車人員(H26年度)	概要	都市計画上の地域
岐波駅	1面2線		-		204	無人駅	
丸尾駅	1面1線		2.5km		213	無人駅	
床波駅	2面2線	○	3.7km		292	無人駅	地域拠点
常盤駅	1面1線		1.8km		120	無人駅　ときわ公園への最寄り駅	
草江駅	1面1線		1.8km		70	無人駅　山口宇部空港の最寄り駅	
宇部岬駅	2面2線	○	1.2km		206	無人駅	地域拠点
東新川駅	2面2線	○	1.6km	○	402	無人駅　中央公園テニスコートの最寄り駅	
琴芝駅	1面1線		0.7km	○	639	無人駅	中心市街地
宇部新川駅	2面3線	○	1.1km		883	直営駅　本市の玄関口となる拠点駅	中心市街地
居能駅	2面2線	○	1.8km	○	173	無人駅　JR小野田線との接続駅	
岩鼻駅	2面2線	○	1.4km	○	306	無人駅	
宇部駅	3面6線	○	2.9km	○	1,839	直営駅　JR山陽本線との接続駅	地域拠点

JR 小野田線 駅の状況（宇部市内）

駅名	駅構造 ホーム	駅構造 路線橋	キロ程	最寄の学校	1日平均乗車人員(H26年度)	概要	都市計画上の地域
要崎駅	1面2線		1.8km		22	無人駅	
長門長沢駅	1面1線		2.5km		11	無人駅	

②路線バスの運行状況、収支状況

・路線バスは、宇部新川駅から北東部方面、及び JR 宇部線と並行する路線において運行本数が多くなっている。
・宇部市交通局の平成 30 年度実績では収支率が 61%、宇部市の補助が 1.7 億円投入されている。

バスサービス状況、利用者及び収支

宇部市を運行するバス（宇部市交通局、サンデン交通、船木鉄道）の実態【H30】

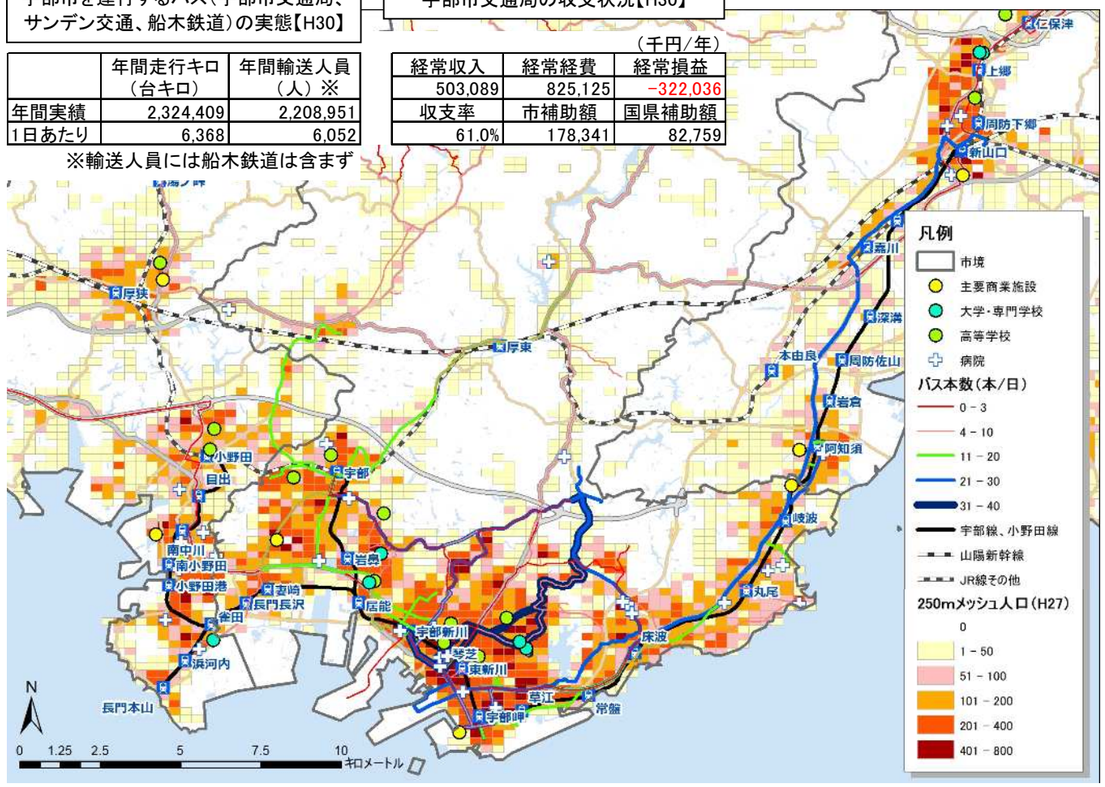
	年間走行キロ（台キロ）	年間輸送人員（人）※
年間実績	2,324,409	2,208,951
1日あたり	6,368	6,052

※輸送人員には船木鉄道は含まず

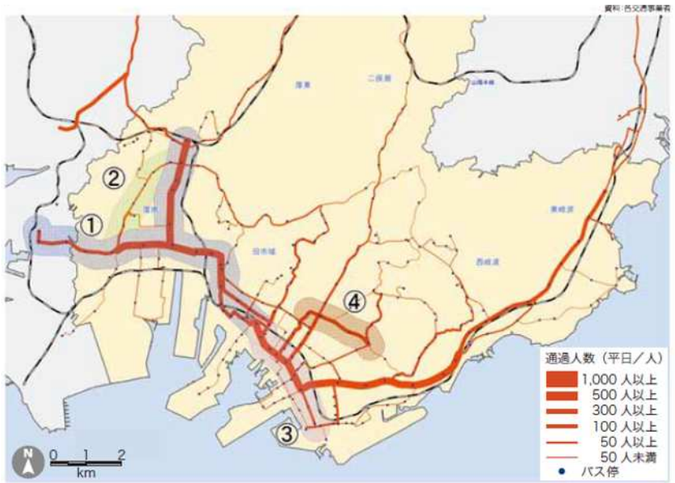
宇部市交通局の収支状況【H30】

（千円/年）

経常収入	経常経費	経常損益
503,089	825,125	-322,036
収支率	市補助額	国県補助額
61.0%	178,341	82,759



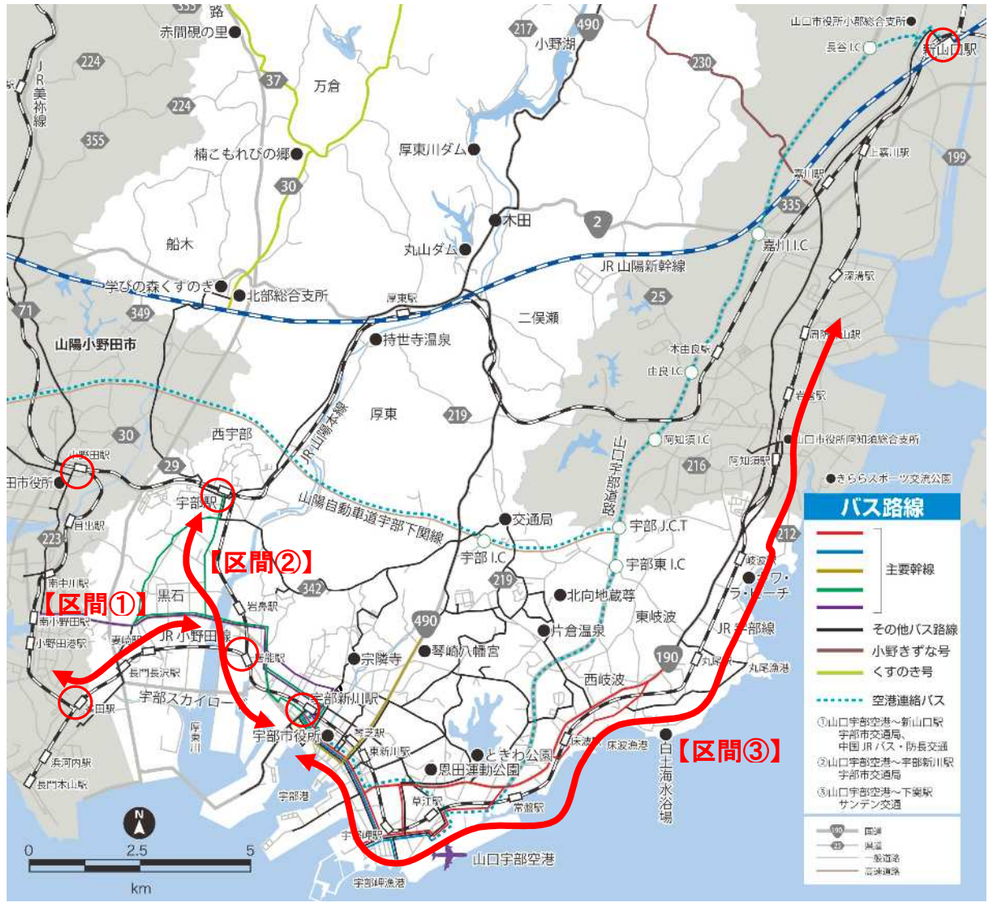
バス停区間別の利用者数



③JR 宇部線・小野田線沿線のバス路線

・JR 宇部線、小野田線沿線において、宇部市を発着するバス路線の系統一覧が右表である。
・全ての系統を合わせると、1 日当たりの走行距離 6,368 キロ、利用数 6,052 人となっている。
・バス路線の多くは、JR 宇部線、小野田線の路線と大きく都市軸上で並行して運行している。
・JR 宇部線、小野田線を将来的に次世代公共交通化する場合、並行するバス路線については、統合あるいは再編し、効率的な交通体系を構築することが考えられる。
・鉄道とバス路線が並行する区間として以下の三つに分け、どの路線が並行するか整理した。
　区間① JR 小野田線（居能駅~雀田駅区間）
　区間② JR 宇部線（宇部駅~宇部新川駅区間）
　区間③ JR 宇部線（宇部新川駅以東）
・並行する系統は全 92 系統中 48 系統となっている（表の○印）。
・1 日当たり利用者数 6,052 人のうち、並行して運行する系統に該当する利用者数は 5,107 人と多数となることが把握できる。（ただし、どのバス停で乗降したかを加味していないことに留意が必要である。また船木鉄道などのデータは未反映。）

山口宇部道路経由路線（空港バス）および
サンデン交通の下関からの路線は除外



【区間①】
JR 小野田線
居能駅～雀田駅

【区間②】
JR 宇部線
宇部駅～宇部新川駅

【区間③】
JR 宇部線
宇部新川駅以東

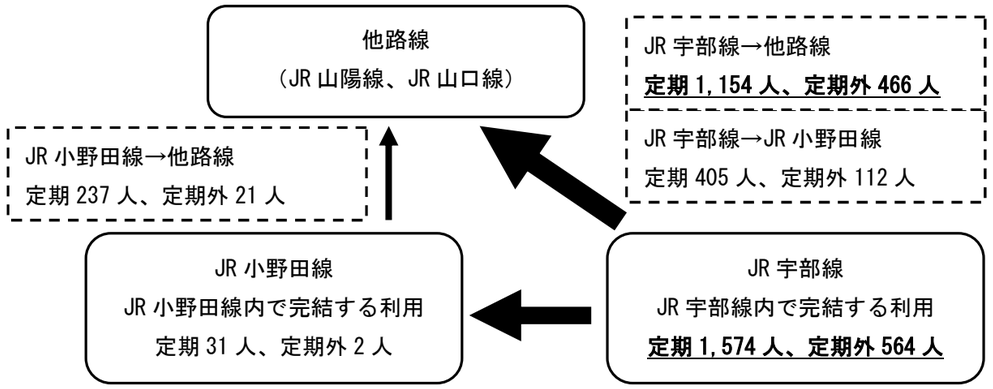
宇部市を運行するバス（宇部市交通局、サンデン交通、船木鉄道）の実態【H30】

運行事業者	系統番号	系統地図番号	【区間①】JR小野田線 居能駅～雀田駅	【区間②】JR宇部線 宇部駅～宇部新川駅	【区間③】JR宇部線 宇部新川駅以東	【合計】（宇部線、小野田線合計）	並行区間に立地する起終点駅		運行系統名 起点	経由地	終点	系統キロ	運行回数（往復/日）	乗車密度	輸送量	年間実車走行キロ（キロ/年）	輸送人員（人/年）
宇部市交通局	1001	2			○	○	草江駅	常盤駅	山口宇部空港	山口宇部道路	新山口駅	23.3	9.0	9.7	87.3	160,602.9	71,871
	1011	3			○	○	宇部新川駅	草江駅	宇部新川駅	松山町二丁目	山口宇部空港	5.2	9.0	1.9	17.1	34,176.5	21,430
	1021	S1			○	○	宇部新川駅	草江駅	宇部新川駅	フジグラン宇部	山口宇部空港	5.4	1.9	3.0	5.7	7,873.2	17,803
	1201	1			○	○	宇部新川駅	常盤駅	宇部新川駅	山口宇部道路	新山口駅	26.9	8.2	5.2	42.6	168,582.0	53,079
	1202				○	○			宇部新川駅	山口宇部道路	新山口駅新幹線口	27.1	0.5	5.3	2.6	4,932.2	2,967
	1241	E9			○	○	宇部新川駅	新山口駅	宇部新川駅	東岐波商業団地前・サンパークあじす	新山口駅	30.4	7.0	6.2	43.4	159,433.4	129,896
	1251	E8			○	○	宇部新川駅	新山口駅	宇部新川駅	日の山園・サンパークあじす	新山口駅	30.3	3.0	5.7	17.1	68,109.0	53,079
	1252	E7			○	○	宇部新川駅	新山口駅	宇部新川駅	日の山園	新山口駅	28.2	1.0	4.6	4.6	21,168.4	16,814
	1401	E6			○	○	宇部新川駅	阿知須駅前	宇部新川駅	今村	サンパークあじす	17.6	3.3	6.1	20.1	43,809.0	53,739
	1402	E4			○	○	宇部新川駅	阿知須駅前	宇部新川駅	今村・ミスターマックス宇部店	サンパークあじす	18.0	4.2	5.5	23.1	55,689.4	61,981
	1403	E5			○	○	宇部新川駅	阿知須駅前	宇部新川駅	山口宇部医療センター・ミスターマックス宇部店	サンパークあじす	20.0	4.7	4.9	23.0	69,105.0	66,926
	1405	E3			○	○	宇部新川駅	阿知須駅前	宇部新川駅	今村	阿知須駅前	15.9	0.8	3.1	2.4	9,667.2	6,923
	1801	E1			○	○	宇部新川駅	丸尾駅	宇部新川駅	床波	宇部興産中央病院	10.4	6.6	3.6	23.7	50,508.6	55,058
	1802	E2			○	○	宇部新川駅	丸尾駅	宇部新川駅	岬町一丁目・床波	宇部興産中央病院	12.8	2.3	5.5	12.6	22,343.2	22,419
	1803	12			○	○	宇部新川駅	丸尾駅	宇部新川駅	岬町一丁目・山口宇部空港・村松	宇部興産中央病院	16.2	2.9	4.2	12.1	35,417.4	30,331
	2001	W8	○	○		○	長門長沢駅	琴芝駅	小野田営業所	大学病院前	常盤町二丁目	10.8	11.1	3.4	37.7	88,090.0	103,521
	2201	62	○	○		○	雀田駅	雀田駅	西ヶ丘入口	ゆめタウン宇部	日赤前	10.5	3.3	2.9	9.5	25,545.4	21,430
	2202	61	○	○		○	雀田駅	妻崎駅	日赤前	ゆめタウン宇部	西ヶ丘	10.2	3.3	3.5	11.5	24,826.8	26,045
	3001	21			○	○	宇部新川駅	床波駅	宇部新川駅	今村	片倉	11.1	0.9	2.5	2.2	8,037.6	5,275
	3011	22			○	○	宇部新川駅	床波駅	宇部新川駅	今村・あすとぴあ六丁目	交通局	14.9	1.3	4.7	6.1	14,455.1	16,814
	3221	31					宇部新川駅	琴芝駅	宇部新川駅	琴芝駅前	あすとぴあ六丁目	8.7	2.9	3.3	9.5	19,028.9	25,715
	3411	23			○	○	宇部新川駅	床波駅	宇部新川駅	ときわ公園	あかり園入口	9.5	3.8	4.2	15.9	26,410.6	23,408
	3412	24			○	○	宇部新川駅	床波駅	宇部新川駅	岬町一丁目・ときわ公園	あかり園入口	11.9	1.4	5.0	7.0	13,019.8	21,430
	3421	25			○	○	宇部新川駅	床波駅	宇部新川駅	ときわ公園・あすとぴあ六丁目	交通局	14.8	4.8	4.8	23.0	52,810.8	57,036
	3422	26			○	○	宇部新川駅	床波駅	宇部新川駅	岬町一丁目・ときわ公園・あすとぴあ六丁目	交通局	17.2	2.6	4.9	12.7	33,424.4	29,012
	3602	75			○	○	床波駅	宇部新川駅	宇部新川駅	神原公園・萩原・岬町一丁目	宇部新川駅	20.9	6.6	6.3	41.5	50,857.4	62,970
	3612	76			○	○	宇部新川駅	床波駅	宇部新川駅	岬町一丁目・萩原・神原公園	宇部新川駅	20.9	7.3	6.9	50.3	55,900.7	65,278
	4001	W1	○	○		○	宇部駅	琴芝駅	宇部駅	宇部新川駅	常盤町二丁目	8.6	1.3	2.6	3.3	8,345.1	7,912
	4002	W3	○	○		○	宇部駅	宇部岬駅	宇部駅	助田	八王子	11.9	6.3	4.7	29.6	55,000.5	88,026
	4003	W2	○	○		○	宇部駅	宇部岬駅	宇部駅	助田	八王子	11.5	0.3	3.2	0.9	2,794.5	4,286
	4201	W5	○	○		○	宇部駅	宇部岬駅	木田	宇部駅・助田・フジグラン宇部	八王子	21.5	7.8	5.8	45.2	123,008.0	148,359
	4202	W4	○	○		○	宇部駅	琴芝駅	木田	宇部駅・助田	常盤町二丁目	18.2	1.4	2.9	4.0	19,881.8	20,111
	4602	W7	○	○		○	妻崎駅	琴芝駅	宇部駅	ゆめタウン宇部・流川	常盤町二丁目	11.9	14.8	4.4	65.1	129,300.5	163,854
	4606	W6	○	○		○	妻崎駅	琴芝駅	宇部駅	流川	常盤町二丁目	11.3	0.3	2.8	0.8	3,259.2	3,627
	5001	N2					宇部新川駅	琴芝駅	宇部新川駅	神原公園	交通局	8.3	7.7	1.6	12.3	46,783.2	32,309
	5021	N1					宇部新川駅	琴芝駅	宇部新川駅	神原公園	北追新町	6.1	5.1	3.3	16.8	22,982.9	32,639
	5201	N4					宇部新川駅	琴芝駅	宇部新川駅	善和	十文字	31.3	3.8	3.4	12.9	88,707.3	49,783
	5204	N3					宇部新川駅	琴芝駅	宇部新川駅	善和	木田	15.4	2.9	4.5	13.0	33,712.3	30,661
	6001	34					宇部新川駅	琴芝駅	宇部新川駅	神原公園・ひらき台	交通局	12.2	6.2	3.2	19.8	55,368.7	59,673
	6011	33					宇部新川駅	琴芝駅	宇部新川駅	神原公園	ひらき台	7.6	5.9	4.2	24.7	33,149.1	56,376
	6013	32					宇部新川駅	琴芝駅	宇部新川駅	宇部高校	ひらき台	5.8	0.9	1.5	1.3	4,228.7	9,231
	6201	36					宇部新川駅	東新川駅	宇部新川駅	東新川駅前	交通局	11.5	3.6	3.0	10.8	30,626.4	29,672
	6202	35					宇部新川駅	東新川駅	宇部新川駅	東新川駅前	ひらき台	6.9	1.3	5.5	7.1	6,712.0	19,122
	7001	52			○	○	宇部新川駅	宇部岬駅	交通局	北小羽山二丁目	八王子	13.0	4.9	3.9	19.1	47,332.8	58,025
	7003	51							宇部新川駅	北小羽山二丁目	交通局	8.2	2.9	1.9	5.5	17,810.8	9,561
	7020	54		○		○		宇部駅	宇部新川駅	東小羽山五丁目・中山	宇部駅	11.4	5.3	4.5	23.8	44,919.2	66,597
	7021	55		○		○		宇部駅	宇部新川駅	北小羽山二丁目・中山・フロンティア大学	宇部駅	12.6	6.2	4.5	27.9	57,043.8	86,707
	7022	53		○		○		宇部駅	小羽山入口	東小羽山五丁目・中山	宇部駅	8.7	0.3	4.1	1.2	2,114.1	3,627
	7601	81							沖ノ山	興産本社前	宇部新川駅	2.8	0.6	1.1	0.6	1,360.8	1,648
	7701	82					宇部新川駅	東新川駅	宇部新川駅	埠頭入口	リサイクルプラザ	4.0	0.6	3.4	2.0	1,944.0	4,616
	7801			○		○			宇部新川駅	清水川・山口宇部空港・ときわ公園	宇部新川駅	16.6	1.3	3.6	4.6	8,099.2	16,814
	7802			○		○			宇部新川駅	ときわ公園・山口宇部空港・清水川	宇部新川駅	16.6	1.3	4.2	5.4	8,099.2	18,792
	7803	73			○	○	宇部新川駅	草江駅	宇部新川駅	清水川・山口宇部空港・ときわ公園・大学病院	宇部新川駅	16.8	2.6	3.0	7.8	16,333.1	17,144
	7804	74			○	○	草江駅	宇部新川駅	宇部新川駅	大学病院・ときわ公園・山口宇部空港・清水川	宇部新川駅	16.8	2.6	3.7	9.6	16,332.8	19,122
	7811	11			○	○	宇部新川駅	草江駅	宇部新川駅	清水川	丸山公園	7.1	2.3	1.9	4.3	12,006.6	11,539
	7901	72					宇部新川駅	琴芝駅	宇部新川駅	川崎美術館前・琴芝駅前・大学病院	宇部新川駅	6.4	3.9	0.9	3.5	9,331.2	4,945
	7902								宇部新川駅	川崎美術館前・琴芝駅前・大学病院正門口	宇部新川駅	6.2	1.6	0.8	1.2	3,783.5	3,627
	7911	71					宇部新川駅	琴芝駅	宇部新川駅	大学病院・琴芝駅前・川崎美術館	宇部新川駅	6.4	3.3	0.8	2.6	7,776.0	3,627
	7912								宇部新川駅	大学病院正門口・琴芝駅前・川崎美術館	宇部新川駅	6.2	1.6	0.4	0.6	3,783.5	1,648
	8001								市小野	花香	木田	13.1	1.0	0.0	0.0	9,563.0	0
	8011								市小野	大山	嘉川駅	13.5	3.4	0.0	0.0	33,924.3	0
	8012								下小野	大山	嘉川駅	9.4	0.5	0.0	0.0	3,431.0	0
	8013								市小野	大山	新山口駅	18.1	2.0	0.0	0.0	26,280.4	0
	8014								下小野	大山	幸の橋	8.7	0.3	0.0	0.0	2,114.1	0
	9001								宇部新川駅	今村	北向地蔵入口	11.7	8.0	2.3	18.4	1,872.0	1,418
	9002								宇部新川駅	神原公園	北向地蔵入口	9.5	1.0	1.8	1.8	190.0	133
	9003								宇部新川駅	今村	片倉	11.1	10.0	1.8	18.0	444.0	281
	9004								宇部新川駅	神原公園	片倉	8.9	1.0	1.7	1.7	35.6	26
	9301								宇部新川駅	神原公園	山大工学部	4.1	10.0	6.6	66.0	221.4	543
	9601								山口宇部空港	ときわ公園	宇部新川駅	9.5	3.0	1.7	5.1	513.0	482
	9602								山口宇部空港	—	ときわ公園	3.2	0.5	4.1	2.0	28.8	30
	9242								宇部新川駅	今村・東岐波商業団地前	阿知須駅前	16.0	0.5	10.2	5.1	16.0	62
	9702								常盤町二丁目	北小羽山二丁目	交通局	9.7	1.0	8.6	8.6	19.4	46
合計			587,171	779,708	979,498	1,759,206									1,078.3	2,324,408.7	2,208,951.0
1日あたり			1,609	2,136	2,684	4,820									3.0	6368.2	6051.9
○その他																	
サンデン交通		サ	○	○		○	長門長沢駅	琴芝駅	彦島営業所	小月駅	宇部中央	54.5	3.5	4.9		139,146.8	86,204
		サ					長門長沢駅	琴芝駅	下関駅	小月駅	宇部中央	49.7	8.5	4.9		308,369.6	160,269
		サ	○	○		○	長門長沢駅	琴芝駅	小月駅	小野田駅	宇部中央	31.5	2.0	2.4		46,064.3	16,458
		サ	○	○		○	長門長沢駅	琴芝駅	小野田駅	中川通	宇部中央	13.0	1.0	1.1		9,527.6	2,205
		高速							下関駅	宇部IC・山口宇部空港	フジグラン宇部		16.0				
船木鉄道		船	○	○		○	宇部駅	琴芝駅	船木	宇部駅・宇部新川駅	宇部市役所		29.0				
		船							際波台		宇部駅		7.0				
		船	○	○		○	宇部駅	琴芝駅	際波台	宇部駅・宇部新川駅	宇部中央		7.0				
		船	○	○		○	長門長沢駅	琴芝駅	厚狭駅	宇部駅・宇部新川駅	宇部中央		20.0				
									市立病院	美祢駅	二ツ道祖	11.6	0.5			1,322.2	
									船木	万倉	堀越	11.4	0.5			2,637.8	
									船木	こもれびの郷	堀越	11.9	3.5			30,529.2	
									船木	日電・吉部	瀬戸	17.9	0.5			4,331.8	
									船木	吉部	瀬戸	16.9	0.0			18,434.0	
									船木	こもれびの郷	瀬戸	17.4	4.5			57,139.5	
									船木	藤ケ瀬	瀬戸	22.9	0.5			5,541.8	
									船木	こもれび藤ケ瀬	瀬戸	23.4	0.5			5,662.8	
									船木	日・こもれび・藤	瀬戸	24.4	0.5			5,900.9	
中国JRバス		高速			○	○	宇部新川駅	草江駅	山口駅	宇部新川駅	博多バスターミナル		14.0				

④鉄道の利用実態（鉄道 OD データ（JR 西日本提供、※平成 29 年度データ）より）

・１日の平均利用者数は JR 宇部線 4,276 人（定期利用が 3,133 人、定期外利用が 1,143 人）。
・JR 宇部線内で完結する移動は 2,137 人で全体の約半数、JR 小野田線接続は 507 人、他路線接続は 1,619 人 。
・宇部新川駅、琴芝駅、東新川駅の乗車が多く、特に定期外は宇部駅に乗車が集中している。

■路線間の移動状況



■定期、定期外別の駅間移動量

■定期利用（人/日）

着駅＼発駅		宇部線 山口市 上嘉川	深溝	周防佐山	岩倉	阿知須	宇部線 宇部市 岐波	丸尾	床波	常盤	草江	宇部岬	東新川	琴芝	宇部新川	居能	岩鼻	計
宇部線	新山口	4	9	3	3	13	11	10	18	18	6	7	15	26	22	7	18	189
	山口市内駅	1	0	1		2	1	5	3	28	2	4	31	88	14	8	4	193
	宇部市内駅	16	24	28	13	106	76	86	61	12	10	15	47	101	41	63	10	711
	宇部				0	7	35	45	87	15	21	47	59	95	58	4	10	481
小野田線	宇部市内駅												4	2	3	0		8
	山陽小野田市内駅					1	0	1	7		1	4	17	29	46	22	0	127
	小野田						6	7	22	1	4	5	29	65	83	16	32	270
他路線	厚狭以西	1	24	1	1	2	4	8	11	4	6	11	73	128	150	14	108	546
	厚東～嘉川					0						1	2	2	6		8	19
	四辻以東	4	19	7	3	38	12	10	23	16	8	7	11	20	18	4	18	218
	山口線	18	20	9	6	65	18	24	43	26	9	11	18	48	24	4	30	371
計		45	95	49	26	233	162	196	274	120	67	112	305	604	465	141	239	3,133

着駅＼発駅		小野田線 山陽小野田市 目出	南中川	南小野田	小野田港	雀田	宇部市 長門長沢	妻崎	山陽小野田市 浜河内	長門本山	計
宇部線	新山口	0	1	0	4	7	1	1		0	14
	山口市内駅		0	1							1
	宇部市内駅	3	20	30	20	44	4	5	2	8	135
	宇部		11	11	10	12			1	4	49
小野田線	宇部市内駅					0				0	0
	山陽小野田市内駅		2	1		3		0			6
	小野田	1			3	13	1	4	3		25
他路線	厚狭以西	4	32	59	37	47	1	7	1	4	192
	厚東～嘉川			8	0						8
	四辻以東		3	1		10	1				14
	山口線		3	4	2	11		1		2	22
計		7	72	114	75	147	8	18	6	19	465

■定期外利用（人/日）

着駅＼発駅		宇部線 山口市 上嘉川	深溝	周防佐山	岩倉	阿知須	宇部線 宇部市 岐波	丸尾	床波	常盤	草江	宇部岬	東新川	琴芝	宇部新川	居能	岩鼻	計
宇部線	新山口	1	1	2	1	20	0	3	15	1	4	8	11	12	36	2	3	121
	山口市内駅	0	0	0	0	4	3	1	4	1	1	11	3	3	10	1	0	42
	宇部市内駅	2	0	1	1	35	34	5	34	2	2	32	27	22	83	17	15	312
	宇部	0	0	0		2	1	1	7	0	0	13	11	12	33	3	6	89
小野田線	宇部市内駅					0	0	0	0	0	0	0	1	0	3	1	0	5
	山陽小野田市内駅			0	0	1	0	0	1	0	0	1	2	2	30	6	1	44
	小野田	0	0	0		2	1	0	2	0	0	1	9	9	32	3	4	63
他路線	厚狭以西	0	1	0	0	5	3	3	8	1	6	12	26	20	119	9	12	226
	厚東～嘉川	0	0	0		2	0	0	0	0	0	0	1	1	4	0	0	8
	四辻以東	1	1	1	1	11	5	5	8	3	9	7	20	12	65	2	2	153
	山口線	1	1	1	0	13	4	2	5	1	3	4	13	8	20	1	1	79
計		6	5	4	4	94	50	20	84	10	26	90	123	102	435	46	44	1,143

着駅＼発駅		小野田線 山陽小野田市 目出	南中川	南小野田	小野田港	雀田	宇部市 長門長沢	妻崎	山陽小野田市 浜河内	長門本山	計
宇部線	新山口	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
	山口市内駅		0	0	0	0	0	0			0
	宇部市内駅	3	4	1	0	1	1	1	1	2	15
	宇部	0	0	0	0	0	0	0		0	0
小野田線	宇部市内駅					0	0	0			0
	山陽小野田市内駅	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
	小野田	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
他路線	厚狭以西	0	3	2	2	3	1	1	0	1	12
	厚東～嘉川	0	0	0	0	0	0	0		0	0
	四辻以東	0	1	1	1	3	0	1	0	0	7
	山口線	0	1	0	0	0	0	0		0	2
計		4	11	4	4	9	2	3	1	3	41

■合計（人/日）

着駅＼発駅		宇部線 山口市 上嘉川	深溝	周防佐山	岩倉	阿知須	宇部線 宇部市 岐波	丸尾	床波	常盤	草江	宇部岬	東新川	琴芝	宇部新川	居能	岩鼻	計
宇部線	新山口	6	10	5	4	33	11	13	33	19	10	15	26	38	58	9	21	310
	山口市内駅	1	1	1	0	6	4	6	6	29	3	15	33	92	24	9	4	235
	宇部市内駅	18	24	29	14	142	110	91	95	14	12	47	74	123	125	80	25	1,024
	宇部	0	0	0	0	8	35	46	94	15	21	60	70	107	91	6	16	569
小野田線	宇部市内駅					0	0	0	0	0	0	4	2	6	1	0		13
	小野田市内駅				0	0	1	0	1	8	0	1	5	19	31	76	28	1	172
	小野田	0	0	0		2	7	7	24	1	4	7	38	74	115	19	35	333
他路線	厚狭以西	1	25	1	1	7	7	11	19	5	12	23	99	148	269	23	120	772
	厚東～嘉川	0	0	0		2	0	0	0	0	0	1	3	3	9	0	8	27
	四辻以東	5	20	7	4	49	17	15	31	19	16	14	31	33	83	6	20	370
	山口線	19	21	10	7	78	21	26	47	27	12	15	30	56	44	5	31	451
計		51	99	53	30	328	213	215	358	130	92	203	427	706	900	187	282	4,276

着駅＼発駅		小野田線 山陽小野田市 目出	南中川	南小野田	小野田港	雀田	宇部市 長門長沢	妻崎	山陽小野田市 浜河内	長門本山	計
宇部線	新山口	0	2	0	4	7	1	1	0	0	16
	山口市内駅		0	1	0	0	0	0			1
	宇部市内駅	6	24	30	20	45	4	6	3	11	149
	宇部	0	11	11	10	12	0	0	1	4	49
小野田線	宇部市内駅			0		0		0		0	0
	小野田市内駅	0	3	1	0	3	0	0	0	0	7
	小野田	1	0	0	4	14	1	4	3	0	26
他路線	厚狭以西	4	35	61	39	49	2	8	1	5	204
	厚東～嘉川	0	0	8	0	0	0	0		0	9
	四辻以東	0	4	2	1	13	1	1	0	0	21
	山口線	0	4	4	2	11	0	1		2	24
計		11	83	118	79	155	10	21	7	22	507

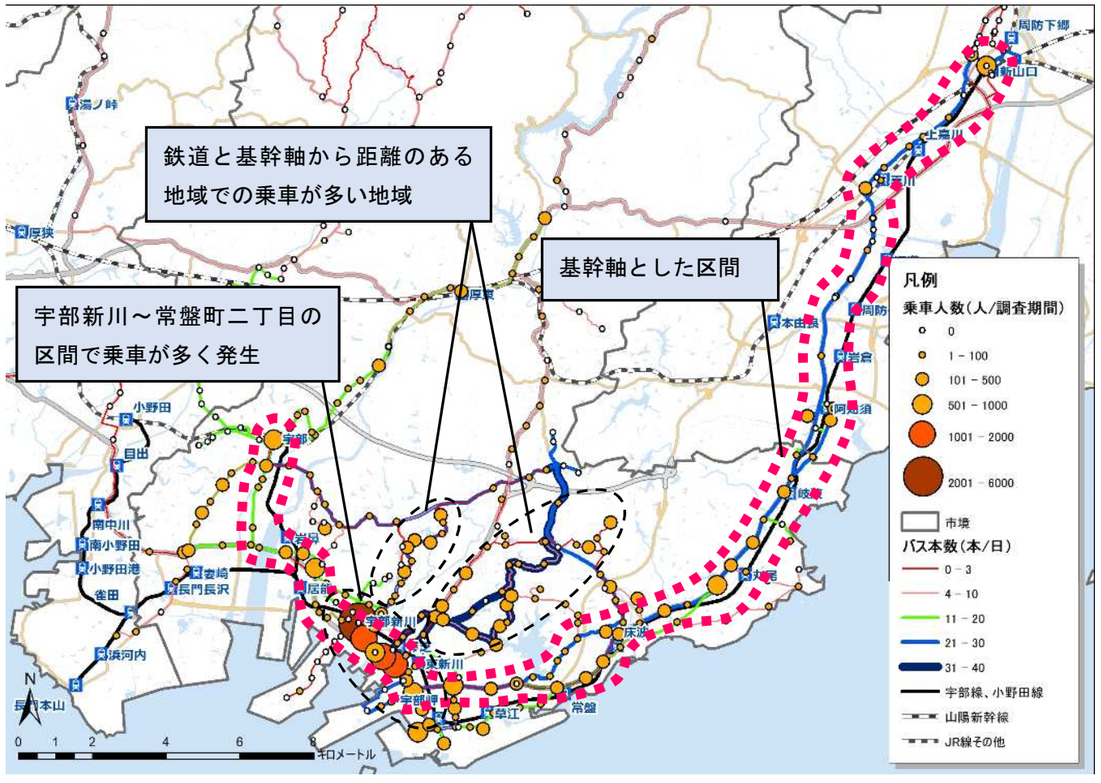
⑤バスの利用実態（H30 宇部市交通局バス OD データ（市提供）より）

・基幹軸（宇部駅～宇部新川駅～常盤町、松山町～宇部興産中央病院～新山口駅の区間）を考えた場合、１日の利用者数約 6,000 人に対し、基幹軸で完結する利用は約 2,300 人（38%）、基幹軸に乗り入れる移動まで含めると約 5,000 人（81%）となり、多くの利用は基幹軸に関係する利用となる。

■路線別の基幹軸乗入人数、比率

	利用者数（H30実績） 年間	1日平均	乗降調査データ 利用者数（期間中）	基幹軸で完結	基幹軸に乗入	人数推計 基幹軸で完結	基幹軸に乗入	比率 基幹軸で完結	基幹軸に乗入
空港線（新山口～空港）	71,871	197	273	0	273	0	197	0%	100%
空港線（宇部新川～空港）	39,233	107	295	60	258	22	94	20%	87%
新山口線（宇部新川～新山口）	255,835	701	3991	3991	3991	701	701	100%	100%
阿知須線（宇部新川～阿知須）	189,569	519	2342	2342	2342	519	519	100%	100%
中央病院線（宇部新川～宇部興産中央病院）	107,808	295	1249	937	1217	222	288	75%	97%
片倉線（宇部新川～片倉、交通局）	22,089	61	317	182	309	35	59	57%	97%
萩原線（宇部新川～あかり園・交通局）	130,886	359	1608	391	1317	87	294	24%	82%
片倉臨時線（今村経由）	1,699	5	906	128	859	1	4	14%	95%
片倉臨時線（神原公園経由）	159	0	158	0	77	0	0	0%	49%
片倉線（宇部新川～あすとぴあ）	25,715	70	429	25	145	4	24	6%	34%
八幡宮線（宇部新川～木田・十文字・交通局）	145,392	398	1862	73	971	16	208	4%	52%
開線（宇部新川～交通局・ひらき台）	125,280	343	1747	98	1271	19	250	6%	73%
東新川線（宇部新川～東新川～交通局・ひらき台）	48,794	134	688	27	511	5	99	4%	74%
萩原循環線（宇部新川～ときわ湖畔北）	128,248	351	1648	134	1312	29	280	8%	80%
小羽山線（宇部新川～小羽山～宇部）	224,517	615	3343	93	2060	17	379	3%	62%
小野田線（小野田営業所～常盤町二丁目）	103,521	284	1571	361	1393	65	251	23%	89%
目赤線（目赤前～西ヶ丘）	47,475	130	527	0	261	0	64	0%	50%
西宇部線（宇部～宇部新川　～八王子）	100,224	275	1356	854	1312	173	266	63%	97%
西宇部線（木田～宇部～宇部新川　～八王子）	168,470	462	2204	982	1909	206	400	45%	87%
黒石線（宇部～流川～常盤町二丁目）	167,481	459	1937	849	1697	201	402	44%	88%
東部市内循環線（宇部新川～ときわ公園入口）	83,411	229	964	15	534	4	127	2%	55%
市街地循環線（宇部新川～大学病院～琴芝駅）	13,847	38	148	2	59	1	15	1%	40%
沖の山線（宇部新川～沖の山）	1,648	5	19	0	0	0	0	0%	0%
沖の山線（宇部新川～リサイクルプラザ）	4,616	13	64	2	45	0	9	3%	70%
合計	2,207,788	6,049	29,646	11,546	24,123	2,326	4,930	38%	81%
	人/年	人/日	人/期間	人/期間	人/期間	人/日	人/日		

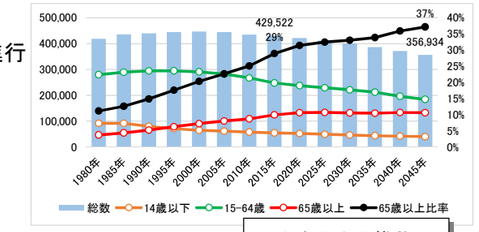
■停留所ごとの乗車人数



1-3　JR 宇部線・小野田線沿線のまちづくりの実現に向けた課題（方向性）

都市の課題

- 人口減少や少子化・高齢化が進行
- モータリゼーションの進展
- 都市のスプロール化
- 中心市街地の空洞化
- 市街地の低密度化
- 公共交通利用者の減少
- 公共インフラ老朽化、維持費の増大



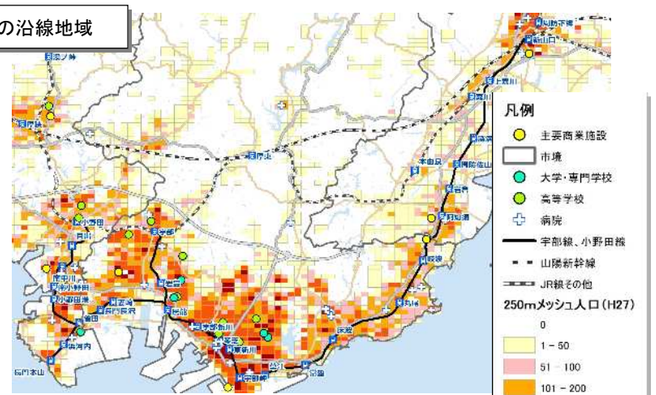
3 市の人口推移

・今後このまま人口が減少すると・・・・
　市街地の人口密度はさらに低下し、一定の人口集積により支えられてきた医療・商業施設、鉄道・バス等の公共交通サービスの提供が困難となり、市民の日常生活に支障が生じる可能性がある。

目指す「多極ネットワーク型コンパクトシティ」

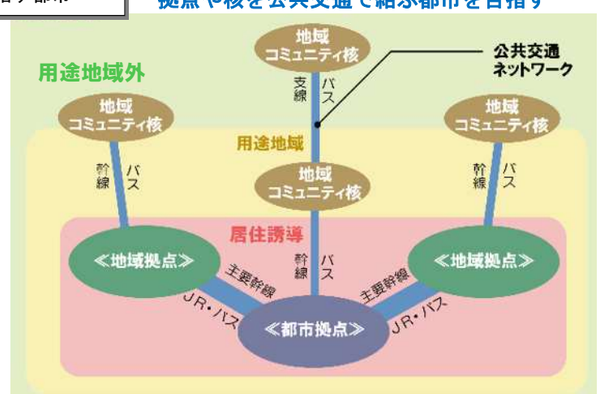
- 都市拠点や地域拠点、地域コミュニティ核の拠点性を高め、それぞれの拠点や核を公共交通で結ぶ、**多極ネットワーク型コンパクトシティ**を目指す。
- 都市拠点や地域拠点、公共交通の主要幹線周辺などに居住を誘導する。

現在の沿線地域



目指す都市

拠点や核を公共交通で結ぶ都市を目指す



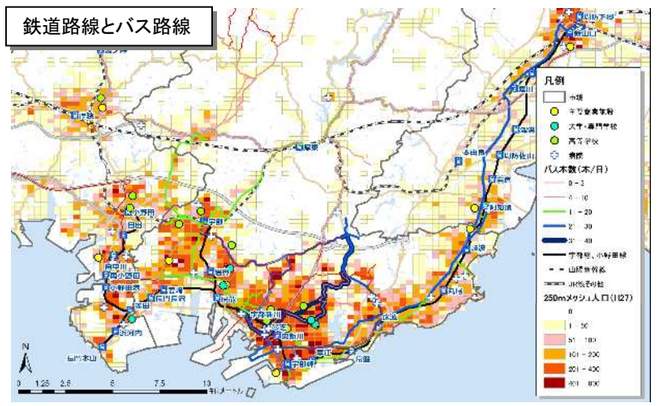
多極ネットワーク型コンパクトシティの実現に向けた課題

（「拠点性を高め、それぞれの拠点や核を公共交通で結ぶ」まちづくりの実現に向けた公共交通網の課題）

●課題１：都市拠点、地域拠点間を結ぶ鉄道、バスが並行して運行（効率化、強化の必要性）

○JR 宇部線、小野田線とバス路線網の主要な区間においては、鉄道の軸とバス路線の軸が重複している（重複して軸を形成）。
　※宇部市内のバス路線 92 系統中 48 系統が、JR 宇部線・小野田線と並行している。（前頁より）
○バス利用者の主な利用区間、バスの本数が多い区間も鉄道と重複。（下図より）

鉄道路線とバス路線



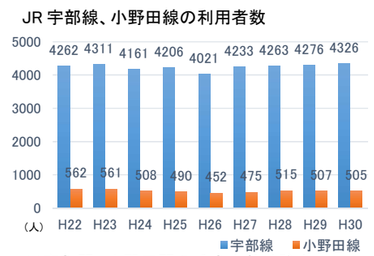
バス路線と利用者数

（宇部市公共交通網形成計画より）

●課題２：鉄道・バスの利用減少、改善ニーズ、今後の持続性

○公共交通の利用実態 → 人口減少、自動車への依存等により、公共交通利用者数が減少傾向（鉄道は持ち直し）。（下図より）
○公共交通へのニーズ → 公共交通について、便数の増加や運行時間の拡大といった利便性向上のニーズが高い。（下図より）
○公共交通の収支 → 宇部市交通局の路線の収支率は 61%[H30]であり、公共交通の確保・維持において課題。（p. 5 より）

JR 宇部線、小野田線の利用者数

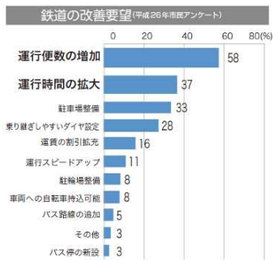


※宇部駅、小野田駅の乗車人数は除く

宇部市交通局の利用者数

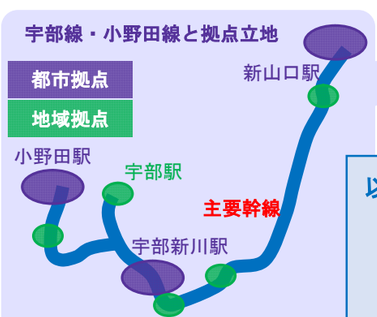
路線バスの改善要望（平成26年市民アンケート）

鉄道の改善要望（平成26年市民アンケート）



（宇部市公共交通網形成計画より）

宇部線・小野田線と拠点立地



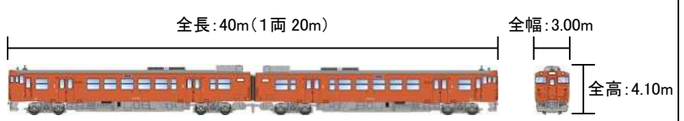
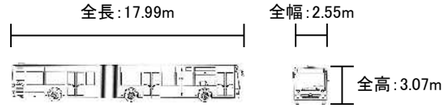
３市の都市の拠点（核）は JR 宇部線、小野田線で繋がっており、また各市の地域拠点も路線上に立地している（路線形態、拠点の立地状況を生かしていくことが必要）

以上より、都市拠点と地域拠点間を結ぶ持続可能な公共交通ネットワークの構築に向け、都市の主要幹線を形成している鉄道とバス路線を一体的な交通システムと捉え、主要幹線のサービスの向上と効率性の向上、さらには地域の一体的かつ持続可能な交通システムの構築を目指していく必要がある。

第2章　次世代公共交通システム導入の可能性

2-1　次世代公共交通システム導入の考え方

＜JR 宇部線・小野田線の機能向上に想定される手段＞

	既存鉄道（現状）	BRT（Bus Rapid Transit）	LRT（Light Rail Transit）
システムの概要と車両の特徴	**○既存鉄道の概要（105 系等）** ・専用軌道　JR 宇部線　：宇部駅-新山口駅間 33.2 ㎞　（16 駅） JR 小野田線：居能駅 － 小野田駅間 11.6㎞（11 駅） 雀田駅 － 長門本山駅間 2.3㎞ ・運行ｻｰﾋﾞｽ JR 宇部線　：日中 1 本/h、ﾋﾟｰｸ時最大 3 本/h 最速 51 分（評定速度 32 ㎞/h の場合） JR 小野田線：日中 0.5～1 本/h、ﾋﾟｰｸ時最大 2 本/h （長門本山駅方面は一日 3 本） **○車両の主な特徴** ・1 両定員　：136～160 名/両（先頭車：座席 48、立席 88） 1 編成定員：136～最大 480 人（1 両編成～3 両編成） ・最大輸送力：1,440 人/h（ピーク時最大 3 本/h） ・最高速度　：85 ㎞/h（実運転は 60 ㎞/h） 	**○ＢＲＴの概要** ・ＢＲＴはバスを用いて大都市およびその都心域の大量公共旅客幹線輸送を実現するシステムを指す。 ・日本では、専用走行空間を有する又は運行車両に連節バスを用いる路線バスを指して「ＢＲＴ」と呼称する例が多い。 ・一般に、人口密度が高く利用者が多い大都市では鉄道が適しているが、中規模の都市では鉄道に比べ輸送力は劣るものの、自由度が高く、比較的経済的なＢＲＴの方が適していると言える。 **○車両の主な特徴** ・1 車両定員　：110 名/車両 ・ノンステップ（連節バス）　・低床車両による段差のない乗降 ・ゴムタイヤ 	**○ＬＲＴの概要** ・ＬＲＴとは、単に低床式車両の活用だけではなく、走行路面、電停、運行システム、デザインなど従来の機能を大幅に向上させた次世代型路面電車システムである。 ・一般に、人口密度が高く利用者が多い大都市では鉄道が適しているが、中規模の都市では鉄道に比べ輸送力は劣るものの、自由度が高く、比較的経済的なＬＲＴの方が適していると言える。 **○車両の主な特徴** ・1 編成定員　：155 名/編成（3 両編成） ・ノンステップ　・低床車両による段差のない乗降 ・鉄輪、音や振動の小さな構造
車両寸法	※最大３両編成で運行 	※メルセデス・ベンツ社　シターロ G の場合 ※全長(17.99m)が道路法に基づく一般的制限値を超える他、軸重 10t 以上、全幅 2.5m 以上となるため、特殊車両申請が必要 	※福井鉄道　FUKURAM(フクラム)の場合
定員数	最大 480 人乗車（１両あたり約 136～160 名）	110 名（1 車両）	155 名（1 編成）
運行最高速度	現状 85 ㎞/h 実運転は 60 ㎞/h	60㎞/h ※道路をバス専用道路として運用する場合、 道路運送法上の専用自動車道として整備する方法、または 道路交通法による規制の方法があるが、いずれも 法定の最高速度は 60㎞/h	併用軌道…40㎞/h 以下 ※軌道運転規則による 専用軌道…60～90㎞/h ※国内外の実績による

＜各輸送システムのメリット・デメリット＞

公共システムの種類		既存鉄道（現状） 	BRT（Bus Rapid Transit） 次世代交通として専用道路化 	既存バス（大型バス、中型バス等） 既存車両を使い専用道路化 	LRT （Light Rail Transit）
①輸送機能	運行本数	ピーク時 3 本/h オフピーク時 1 本/h	ピーク時 3 本/h 以上（必要需要に対応） オフピーク時 1 本/h 以上（必要需要に対応） ※本数確保には車両が行違いできる対応が必要	既存車両の専用区間乗り入れ	ピーク時 3 本 オフピーク時 1 本
	所要時間	51 分（JR 宇部線）	現状とほぼ同等	現状とほぼ同等	現状とほぼ同等
	輸送能力 （定員）	136～480 人/編成 （1 両～3 両編成）	110 人/車両 （連節バス車両）	中型バス　60 人前後/車両 大型バス　80 人前後/車両	155 人/編成 （3 両編成）
②アクセス機能	駅への 行きやすさ	現状と同等	新駅（乗降場）設置が容易・安価であり、利用圏域の拡大を図ることができる。	現状と同等	新駅設置が容易・安価であり、利用圏域の拡大を図ることができる。
③交通結節機能	他交通手段との連携	駅での乗換環境の整備が必要となる バス交通との連携強化、P&R 等の実施による結節点機能の強化が必要	バス交通との連携強化、基幹軸への一般バス乗り入れ、P&R 等の実施による結節点機能の強化が必要	基幹軸への乗り入れにより、支線部分と幹線部分の連携確保 P&R 等の実施による結節点機能の強化が必要	駅での乗換環境の整備が必要となる バス交通との連携強化、P&R 等の実施による結節点機能の強化が必要
④市内交通体系	市全体の交通の最適化	鉄道とバス路線の競合が発生 （主要方面が重なり非効率な状況）	ＢＲＴ運行区間と市全体のバス路線をセットで再編することで効率化が可能	専用区間と市全体のバス路線をセットで再編することで効率化が可能	鉄道とバス路線の競合が継続 （主要方面が重なり非効率な状況）
⑤利用のしやすさ	乗り降りのしやすさ	ホーム高さへの対応（現状）	低床式車両でホーム高さへの対応が可能	低床式車両でホーム高さへの対応が可能	低床式ＬＲＶでホーム対応が可能
	わかりやすさ	現状と同等（鉄道敷が整備されていることにより、分かりやすさを維持）	シンボリックな車両導入および道路空間として整備するため、大量輸送機関としてのわかりやすさを確保（鉄道に比べ劣るが通常のバス交通に比べ分かりやすい）	通常のバス交通と同等となり他手段に比べれば分かりづらい（基幹軸の分かりやすさ確保の工夫が必要）	現状と同等（鉄道敷が整備されていることにより、分かりやすさを維持）
⑥環境負荷の低減		電化	内燃機関のため CO2 の排出等が多い	内燃機関のため CO2 の排出等が多い	電化
⑦シンボル性の向上		現状と同等	新型車両の導入により、沿線地域のイメージアップに寄与する	現状と同等	新型車両の導入により、沿線地域のイメージアップに寄与する
コスト	概算総事業費	―	整備費　キロ当たり数億円 車両購入費を要する	整備費　キロ当たり数億円 （既存車両使用にて車両購入費は不要）	整備費　キロ当たり 25 億円
施工性		―	列車運行を休止して施工する必要がある （1～2 年程度、代替交通機関が必要）	列車運行を休止して施工する必要がある （1～2 年程度、代替交通機関が必要）	列車運行を休止して施工する必要がある（数ヶ月程度の運行休止が必要な場合もある）
総合評価	メリット	・大量需要への対応が可能 ・環境負荷が小さい	・イニシャルコストが安い ・まちの活性化への効果が高い ・市および地域全体の交通体系の効率化を図ることが出来る ・一般道を走行可能	・イニシャルコストが安い ・市および地域全体の交通体系の効率化を図ることが出来る ・一般道を走行可能	・環境負荷が小さい ・まちの活性化への効果が高い ・既存の鉄軌道を活かすことができる
	デメリット	・バリアフリー対応が不十分 ・市および地域全体の交通体系の効率化を図りにくい	・1 台の輸送能力が鉄道に比べ低い ・排出ガスが多い	・1 台の輸送能力が他手段に比べ低い ・排出ガスが多い	・一般道は走行できず、柔軟な運用が困難

事例のポイント　専用道かつ連節バスや輸送力向上の本格的なＢＲＴ事例は日本ではない。

＜BRT・専用軌道の導入事例（国内）＞

都市・地域名	**気仙沼市、大船渡市** （JR 東日本 気仙沼線、大船渡線）	**日立市** （日立電鉄交通ｻｰﾋﾞｽ） 	**石岡市** （関鉄ｸﾞﾘｰﾝﾊﾞｽ） 	**名古屋市** （名古屋ｶﾞｲﾄﾞｳｴｲﾊﾞｽ） 	【参考】 大船渡線 BRT で 自動運転バス実証実験
BRT の種類	専用道・非連節	専用道・非連節	専用道・非連節	高架軌道・非連節	専用道・非連節
都市人口規模	気仙沼市 6.1 万人、大船渡市 3.5 万人 陸前高田市 1.9 万人、石巻市 14.7 万人	18 万人	7 万人	232 万人	大船渡市 3.5 万人
導入年	大船渡線 平成 25 年 3 月 気仙沼線 平成 24 年 12 月	平成 25 年 3 月	平成 22 年 8 月	平成 13 年 3 月	2018 年 12 月 12 日～2019 年 3 月 8 日
路線キロ	99km	3.2km	5.1km	6.5 km	447m（磁気マーカー）
転換・導入理由	復旧の早期化	鉄道廃線利用＋市民要望	鉄道廃線利用＋市民要望	運政審答申 12 号に中量軌道系交通システムとして整備することが適当と位置づけ	バス自動運転の技術実証
運行頻度	1～2 本／h	1～2 本／h	2 本／h	ピーク時間片方向 19 本/h（7 時台）	不明
乗車人員	1,586 人／日	375 人／日 *（採算ライン 470 人／日）*	780 人／日 *（採算ライン 1,000 人／日）*	11,600 人/日 （H28 年度）	不明
概算事業費	不明	2.6 億円/km　※鉄道施設撤去費は除く	1.7 億円/km	58 億円/km【事業費 375 億円】	不明

＜連節バス・一般道の導入事例（国内）＞

都市・地域名	**神奈川県藤沢市** （神奈川中央交通） 	**千葉県千葉市** （京成バス） 	**岐阜県岐阜市** （岐阜バス） 	**新潟県新潟市** （新潟交通） 	**福岡県福岡市** （西鉄バス）
BRT の種類	一般道・連節車両	一般道・連節車両	一般道(ﾊﾞｽ専用ﾚｰﾝ)・連節車両	一般道・連節車両	一般道・連節車両
都市人口規模	43 万人	97 万人	42 万人	81 万人	155 万人
導入年	平成 17 年 3 月	平成 22 年 2 月	平成 23 年 3 月	2015 年 9 月～	平成 28 年試行、平成 29 年循環運行開始
路線キロ	4.2km(湘南台-慶応大学)	4.45 km	約 10 km	7km(新潟駅-青山)　一部専用レーン	
転換・導入理由	輸送力向上、駅前交通処理円滑化	輸送力向上	基幹軸の形成と市全体の交通再編	基幹軸の形成と市全体の交通再編	バス路線の再編と効率化、ﾈｯﾄﾜｰｸ強化
運行頻度	平日 38 往復	運行 250 本中 153 本が連節バス	平日 16 往復（連節バス）	ＢＲＴ区間平日 309 本、土休日 192 本 うち連節バス平日 62 本、土休日 34 本	内回り、外回りとも 15 分に 1 本
乗車人員	不明	約 20,000 人/日の輸送(連節導入前)	不明	ＢＲＴ区間のバス利用者数 16,578 人/日（6,051 千人/年）	約 1,500～6,700 名/日程度
概算事業費	2.3 億円 連節バス車両 4 台、PTPS 他車載機器	【事業費 11 億円】(15 車両、ｼｽﾃﾑ)	不明	事業費 12 億円	不明

＜BRT の導入事例（海外）＞

（参考:バスがまちを変えていく[BRT の導入計画作法]中村文彦教授他著）

都市・地域名	**フランス・ナント** （都市共同体） 	**フランス・ストラスブール** （都市共同体） 	**フランス・ルーアン** （都市共同体） 	**オランダ・アイントフォーフェン**	**韓国・ソウル首都ＢＲＴ**
BRT の種類	専用道・連節車両	専用道(専用ﾚｰﾝ)・連節車両	専用道(専用・非専用ﾚｰﾝ混在)・連節車両 光学式白線検知による半自動運転の仕組み	専用軌道(道路中央の専用ﾚｰﾝ)・連節車両 磁気マーカーの埋め込み	専用道(道路中央の専用ﾚｰﾝ)・連節車両 専用レーンに 80 系統が乗り入れ
都市人口規模	市 28.5 万人（都市圏 59.1 万人）	市 27.2 万人（都市圏 45.0 万人）	市 11.1 万人（都市圏 46.4 万人）	市 21.6 万人（都市圏 30.0 万人）	市 1,000 万人（都市圏 1,500 万人）
導入年	2006 年	2013 年	2001 年	2004 年	ソウル～河南 2012 年 11 月 *（2004 年）*
路線キロ	6.6km	1 系統 5.2 km	29.8 km(3 系統)	2 系統 17 km（うち 15 kmが専用軌道）	ソウル～河南 10.5km *（12 路線 115 km）*
転換・導入理由	幹線の形成（将来は LRT へ移行）	自転車や歩行者を優先するまちづくり	幹線の形成（東西方向）	ﾈｯﾄﾜｰｸ拡充による交通のﾊﾞﾗﾝｽを図る	幹線の形成
運行頻度	3 分間隔	平日日中 8～9 分間隔	ﾋﾟｰｸ時 2 分間隔、ｵﾌﾋﾟｰｸ時 3 分間隔	不明	
乗車人員	34,800 人/日（2014）	9,000 人/日（2014 年 3 月時点）	57,000 人/日	不明	ソウル～河南 58,000 人/日
設備投資	11 億円/km【事業費 74 億円】	不明	9 億円/km【事業費 257 億円】	不明	61,678 百万ウォン(BRT 建設 27,885、BRT 車庫地 20,060、乗換施設 13,733) **≒55 億円**

2-2 住民移動ニーズに基づく需要予測

（１）アンケート実施概要

○アンケート実施時期　　令和２年１月

○アンケート配布・回収数　　配布 3,000 票　　回収 881 票　　回収率 29.4%

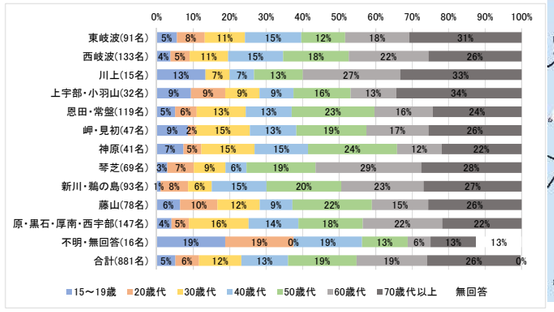
○アンケートで把握した内容

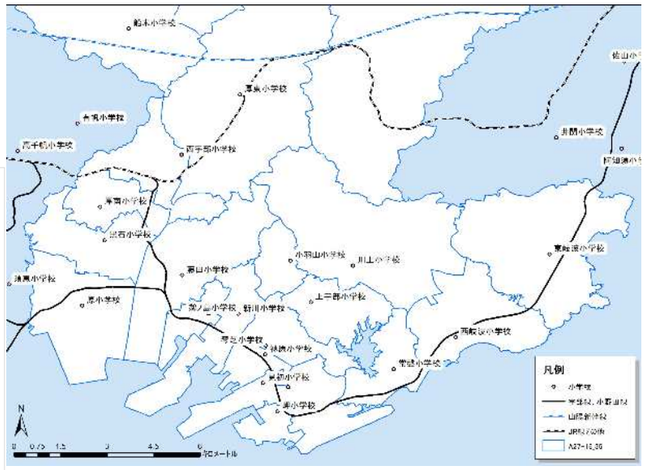
問１　基本属性	性別、年齢、住所、住まい、最寄り駅・バス停、職業、免許・自家用車保有
問２　日常的な通勤・通学	通勤・通学の有無、行き先、頻度、外出実態、交通行動
問３　日常的な買い物・通院	買物・通院の有無、行き先、頻度、外出実態、交通行動
問４　公共交通を利用して いただくための取組	鉄道の改善策、路線バスの改善策、必要とするサービス、 改善された場合の利用意向、駅やバス停の徒歩の許容距離、タクシー利用

（２）アンケート結果

1）基本属性【設問１】

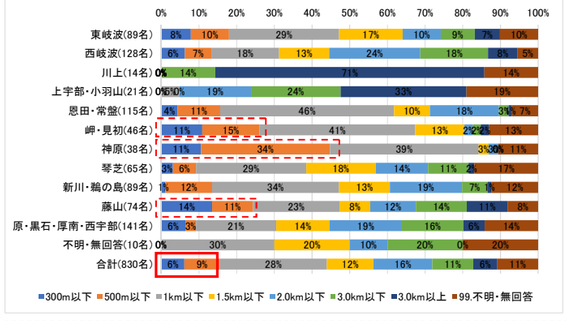
○居住地域別回収状況（小学校区別）



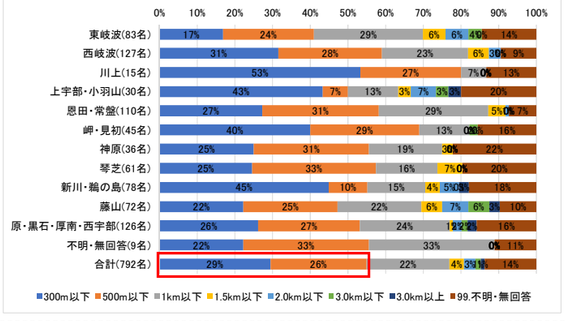


・JR 宇部線沿線より広く回答が得られている。
・小学校区・年齢別の回答者数は上図の通り。

○自宅から駅までの距離（駅名回答者 830 名）

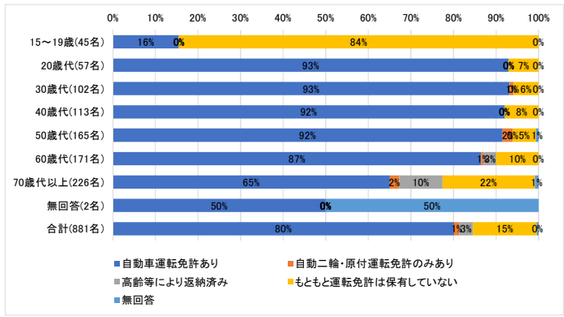


○自宅からバス停までの距離（バス停名回答者 792 名）

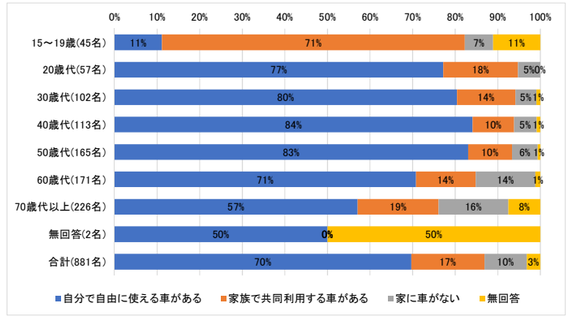


・自宅から駅までの距離は 500m 以下 15%、バス停までの距離は 500m 以下 55%である。

○自動車等免許保有状況



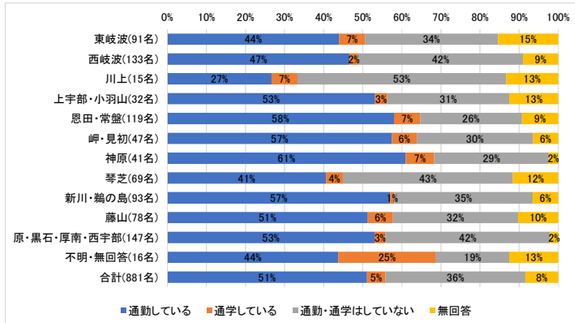
○自動車保有状況



・自動車等免許の保有は、20 歳代～60 歳代において 90%前後である。70 歳代以上は 65%であり、免許返納者が 10%いる。
・自動車の保有状況は、全体として自分で自由に使える車がある回答者は 70%、家族で共同利用する車がある回答者は 17%である。家に車が無いとの回答は 10%である。
・自分で自由に使える車がある回答者は 20 歳代～60 歳代において 80%前後であるが、70 歳代以上は 57%。

2）日常的な通勤・通学【設問２】

○通勤・通学の有無



○通勤・通学の移動手段

通勤	鉄道	路線バス	学校・勤務先の送迎バス	自家用車（自分で運転）	自家用車（送迎）	自動二輪・原付	自転車	徒歩	その他	無回答
東岐波(40名)	8%	3%	0%	73%	0%	3%	8%	8%	3%	10%
西岐波(62名)	2%	3%	0%	84%	0%	6%	3%	6%	0%	3%
川上(4名)	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
上宇部・小羽山(17名)	6%	0%	6%	65%	6%	0%	6%	0%	0%	18%
恩田・常盤(69名)	3%	0%	0%	70%	3%	3%	13%	3%	0%	9%
岬・見初(27名)	0%	11%	0%	59%	4%	0%	11%	22%	0%	11%
神原(25名)	0%	0%	0%	60%	4%	0%	12%	12%	0%	12%
琴芝(28名)	4%	7%	0%	75%	0%	7%	0%	14%	0%	4%
新川・鵜の島(53名)	8%	6%	0%	60%	0%	2%	9%	19%	0%	11%
藤山(40名)	0%	3%	0%	83%	3%	0%	5%	3%	0%	8%
原・黒石・厚南・西宇部(78名)	4%	4%	0%	82%	0%	1%	3%	5%	1%	6%
不明・無回答(7名)	0%	14%	0%	29%	0%	14%	0%	14%	0%	43%
合計(450名)	3%	4%	0%	73%	1%	3%	7%	8%	0%	9%

通学	鉄道	路線バス	学校・勤務先の送迎バス	自家用車（自分で運転）	自家用車（送迎）	自動二輪・原付	自転車	徒歩	その他	無回答
合計(42名)	21%	0%	0%	7%	10%	2%	57%	38%	0%	5%

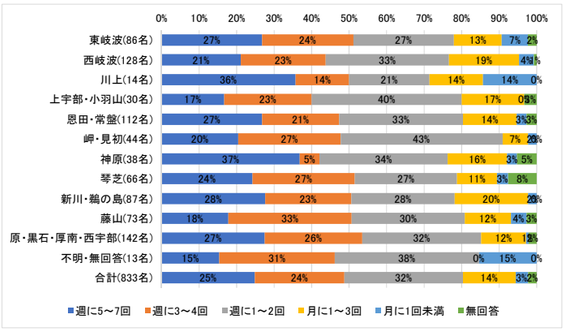
○通勤・通学の行き先（通勤・通学有の方 806 名）

	東岐波	西岐波	川上	上宇部・小羽山	恩田・常盤	岬・見初	神原	琴芝	新川・鵜の島	藤山	原・黒石・厚南・西宇部	市内（その他）	市外（山口市）	市外（山陽小野田市）	市外（その他）	無回答	合計
東岐波	7	3	0	3	1	0	4	0	6	2	1	3	6	2	4	35	77
西岐波	3	9	0	0	1	5	11	0	11	1	4	3	8	0	3	62	121
川上	0	1	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	8	13
上宇部・小羽山	1	0	2	0	0	1	2	0	5	1	1	2	1	1	0	11	28
恩田・常盤	1	4	1	6	2	8	3	2	18	5	5	2	8	4	4	35	108
岬・見初	0	2	0	0	2	8	5	4	3	0	2	0	0	0	1	16	43
神原	0	1	0	1	3	1	7	4	4	2	1	0	1	3	0	12	40
琴芝	0	0	0	6	1	2	3	1	7	2	2	2	2	1	2	30	61
新川・鵜の島	0	4	0	3	3	2	5	0	12	2	2	4	5	2	5	38	87
藤山	0	3	0	3	5	1	1	2	9	5	3	1	2	4	0	31	70
原・黒石・厚南・西宇部	0	1	0	4	2	4	9	1	7	3	21	3	5	14	5	65	144
不明・無回答	0	0	0	2	1	0	2	2	1	0	0	0	0	0	1	5	14
合計	12	28	5	29	21	32	53	16	83	23	42	20	38	31	25	348	806

・通勤者は全体の 51%、通学者は全体の 5%の回答。
・交通手段について、通勤は自家用車（自分で運転）は 73%、一方、鉄道は 3%、路線バスは 4%に限られる。
・交通手段について、通学は自転車が 57%、徒歩が 38%、鉄道が 21%である。路線バス利用の回答はゼロ。
・通勤・通学の行き先として、新川・鵜の島小学校区、神原小学校区が多い他、原・黒石・厚南・西宇部小学校区が多い。また、市外（山口市）も多くなっている。

３）日常的な買い物・通院等【設問３】

○買い物・通院等の頻度（買い物・通院等有の方 833 名）



○買い物・通院等の移動手段（買い物・通院等有の方 833 名）

	鉄道	路線バス	自家用車（自分で運転）	自家用車（送迎）	自転二輪・原付	自転車	徒歩	タクシー	その他	無回答
東岐波(86名)	5%	2%	41%	22%	2%	5%	9%	1%	3%	17%
西岐波(128名)	4%	4%	33%	33%	2%	8%	13%	1%	1%	15%
川上(14名)	7%	21%	29%	36%	0%	7%	21%	0%	0%	7%
上宇部・小羽山(30名)	3%	10%	27%	23%	3%	7%	13%	0%	0%	27%
恩田・常盤(112名)	2%	3%	28%	36%	0%	8%	14%	2%	0%	14%
岬・見初(44名)	2%	2%	36%	18%	0%	14%	18%	0%	0%	14%
神原(38名)	3%	5%	37%	24%	0%	5%	13%	3%	3%	16%
琴芝(66名)	5%	3%	24%	30%	2%	15%	15%	2%	2%	18%
新川・鵜の島(87名)	2%	10%	38%	26%	0%	3%	10%	1%	0%	20%
藤山(73名)	3%	8%	29%	36%	1%	8%	8%	1%	0%	15%
原・黒石・厚南・西宇部(142名)	4%	3%	39%	37%	0%	4%	6%	0%	0%	15%
不明・無回答(13名)	0%	0%	31%	8%	0%	8%	8%	0%	8%	38%
合計(833名)	3%	5%	33%	30%	1%	7%	11%	1%	1%	16%

○買い物・通院等の行き先（買い物・通院等有の方 833 名）

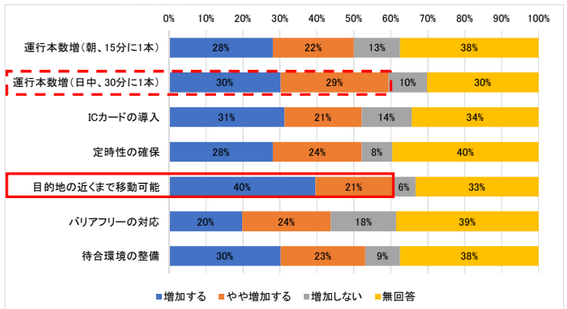
	東岐波	西岐波	川上	上宇部・小羽山	恩田・常盤	岬・見初	神原	琴芝	新川・鵜の島	藤山	原・黒石・厚南・西宇部	市内（その他）	市外（山口市）	市外（山陽小野田市）	市外（その他）	無回答	合計
東岐波	30	12	0	0	2	6	4	0	2	0	1	2	15	5	1	6	86
西岐波	6	42	0	0	6	26	5	4	8	0	2	3	9	2	0	15	128
川上	0	4	0	0	1	2	0	2	2	0	0	1	1	0	1	0	14
上宇部・小羽山	0	1	0	2	1	3	5	4	5	1	3	0	0	1	0	4	30
恩田・常盤	0	0	0	0	25	35	8	0	13	1	3	6	1	8	2	10	112
岬・見初	0	0	0	0	7	21	3	0	3	0	1	4	0	2	0	3	44
神原	0	0	0	0	5	12	3	2	3	0	1	1	0	2	0	9	38
琴芝	0	3	0	0	7	7	5	13	14	0	1	3	1	2	1	9	66
新川・鵜の島	0	2	1	0	0	10	7	13	23	3	7	2	2	9	1	7	87
藤山	2	0	0	0	0	2	0	7	17	2	29	1	0	7	1	5	73
原・黒石・厚南・西宇部	1	2	0	0	2	4	4	2	4	1	86	5	2	19	1	9	142
不明・無回答	0	0	0	1	2	3	1	0	1	0	0	2	0	0	0	3	13
合計	39	66	1	3	58	131	45	47	95	8	134	30	31	57	8	80	833

・買い物・通院等の外出について、全体として週 5～7 回 25%、週 3～4 回 24%、週 1～2 回 32%である。。
・交通手段について、自家用車（自分で運転）33%、自家用車（送迎）30%である。一方、鉄道は 3%、路線バスは 5%に限られる。
・買い物・通院等の行き先として、原・黒石・厚南・西宇部小学校区（ゆめタウン宇部が立地）、岬・見初（フジグラン宇部が立地）が多い。この他、西岐波、恩田・常盤、市外（山陽小野田市）（おのだサンパークが立地）も多くなっている。

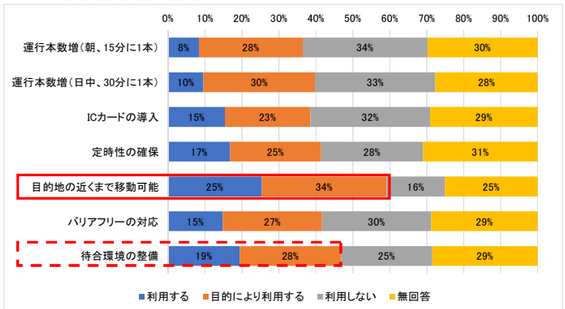
４）公共交通を利用していただくための取組【設問４】

○鉄道の改善策【問 4-1】

＜公共交通利用者＞（n=96）



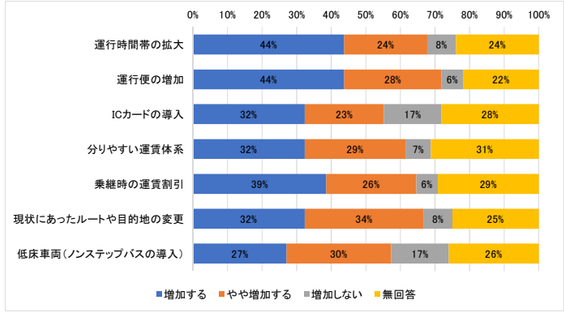
＜公共交通非利用者＞（n=785）



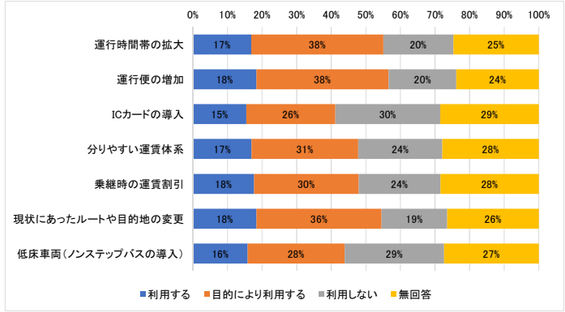
・鉄道を利用するための改善策は、公共交通利用者・非利用者ともに、「目的地の近くまで移動可能」が増加する・やや増加する（利用する・目的により利用する）の回答が多い（6 割程度）。
　→路線を含めて柔軟な運行が可能な次世代公共交通による改善の可能性
・この他、公共交通非利用者においては、「待合環境の整備」が多い。公共交通利用者については、日中の本数増加が多くなっている。

○路線バスのサービス改善策【問 4-2】

＜公共交通利用者＞（n=96）



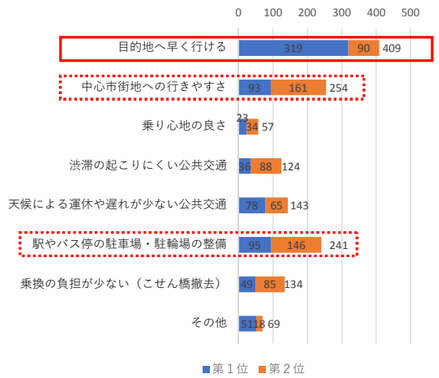
＜公共交通非利用者＞（n=785）



・バスを利用するための改善策は、公共交通利用者・非利用者ともに、「運行便の増加」が増加する・やや増加する（利用する・目的により利用する）の回答が多く、次いで「運行時間帯の拡大」が多い。。

○必要とするサービス【問 4-3】

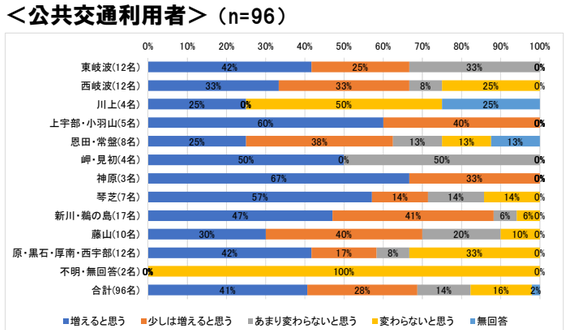
＜公共交通利用者・非利用者＞（n=744）



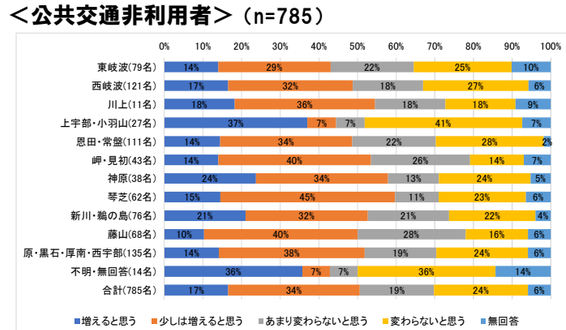
・公共交通を利用していただくための必要とするサービスについては、目的地まで早く行けるとの回答が最も多い。
・この他、中心市街地への行きやすさ、駅やバス停の駐車場・駐輪場の整備、中心市街地への行きやすさが多い。

○鉄道・バスのサービスが改善された場合の利用意向【問 4-4】

＜公共交通利用者＞（n=96）



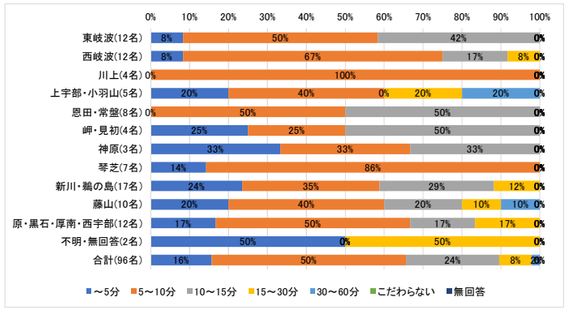
＜公共交通非利用者＞（n=785）



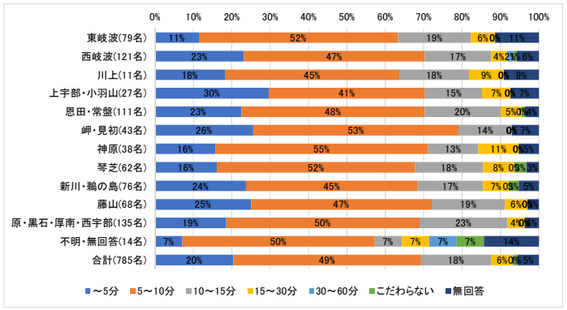
・鉄道・バスのサービスが改善された場合の利用意向について、増えると思うとの回答は公共交通利用者のうち 41%、非利用者のうち 17%となっている。少しは増えるを含めると、増えるとの回答は公共交通利用者のうち 69%、非利用者のうち 51%となっている。
・地域別でみると、上宇部・小羽山において、増えると思うとの回答が比較的高い傾向にある。

○駅やバス停までの許容する距離【問 4-5】

＜公共交通利用者＞（n=96）



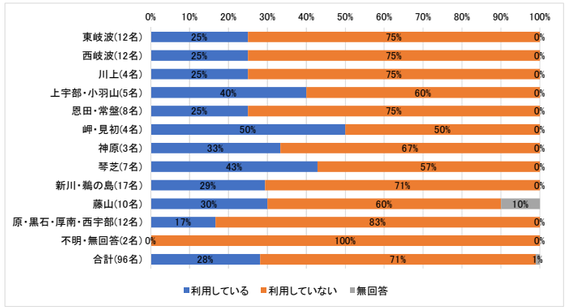
＜公共交通非利用者＞（n=785）



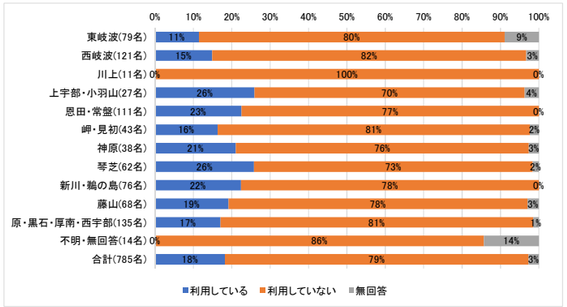
・自宅から駅まで許容する距離について、5～10 分以内が公共交通利用者・非利用者ともに 50%程度である。5 分以内との回答は公共交通利用者で 16%、非利用者で 20%存在しており、10 分程度の距離となれば、回答者の 8 割程度は許容できると考えられる。

○タクシーの利用状況【問 4-6】

＜鉄道・バス利用者＞（n=96）



＜鉄道・バス非利用者＞（n=785）



・タクシー利用は鉄道・バス利用者は 28%、非利用者は 18%である。

○公共交通に対する自由意見【問 4-7】

・自由意見の記述あり 388 人分（回答者 881 人のうち自由意見記入率 44%）。意見の例を以下に示す。

内容	意見数	割合
運行本数(頻度)	88	22.7%
運行時間帯	59	15.2%
運賃、IC、支払い	52	13.4%
路線、ダイヤの接続	38	9.8%
駅施設	14	3.6%
バス停（位置）	18	4.6%
待合環境	11	2.8%
ルート、行先、路線	48	12.4%
運賃表、路線図、時刻表、わかりづらさ	36	9.3%
ドライバー	9	2.3%
車両乗り降り(段差)	5	1.3%
車両数バスの大きさ	10	2.6%
現状以外のサービス（他の移動手段等）	23	5.9%
駐車場、駐輪場、新規施設	9	2.3%
運休、遅れ	16	4.1%
その他	162	41.8%
合計（複数回答あり）	388	100.0%

運行本数（頻度）（88 件）
・鉄道は1時間に1本程度の時間帯があり増やしてほしい。
・利用者の多い時間帯は車両を増やしてほしい。
・バスの運行本数が増えれば、多くの人が利用しやすい。

運行時間帯（59 件）
・終電、最終バスが早くて利用しづらい。
・早い時間や遅い時間の鉄道やバスがあれば通勤で利用できる。

運賃、IC、支払い（52 件）
・ICカードが導入されると便利。
・キャッシュレス化を進めてほしい。

路線・ダイヤの接続（38 件）
・鉄道とバスの接続を良くしてほしい。
・鉄道間の乗継ぎ(JR 宇部線-山陽線間など)を良くしてほしい。

駅施設（14 件）
・駅のバリアフリー化をしてほしい(上下移動等)。
・駅のトイレ環境等の改善。

○新たな次世代公共交通システムの導入による利用増分の算出

・アンケート項目の、【問 4-1、4-2】サービス改善策（鉄道・バス／運行本数増、定時性確保、目的地近くまでの運行等）を導入し、利便性が向上した場合の、【問 4-4】利用増加等の可能性を以下の通り算出した。
・なお、現在の鉄道、路線バス利用を考慮する必要があるため、以下の 2 点をを踏まえて算出する。

❶現在の鉄道、路線バス利用者が、利便性向上により利用頻度が上がる分（→利用増分として算出）

❷現在公共交通を利用していない方が、利便性向上により新たに利用する分（→新たな利用分として算出）

【結論】
・鉄道、路線バスの利便性向上による利用増、新たな利用の回答意向より、配布地域全体に拡大した場合、次世代公共交通システムでは**約 1,840 人の利用増**、路線バスについては**約 790 人の利用増**が想定される。

※鉄道の条件：運行本数増（朝 15 分に 1 本、日中 30 分に 1 本）、IC カード導入、目的地まで近い、定時性の確保、バリアフリーの対応、待合環境の整備
※バスの条件：運行時間帯の拡大、運行本数増、IC カード導入、わかりやすい運賃体系、乗継割引、移動目的地にあったルート変更、低床車両導入

【公共交通の利用者増分の算出の流れ】

①配布、回収状況

対象地区の人口	154,665	a
配布数	3,000	b
回収数	881	c

②回答者の公共交通利用有無

	現在公共交通を利用している	公共交通は利用していない	
公共交通利用有無	96	785	d

③公共交通の利便性向上に関する意向

公共交通の利便性向上に関する回答意向 ※鉄道の回答を優先し、重複はしない形で集計処理	【問4-1】鉄道について A(※)	【問4-1】鉄道について B(※)	【問4-2】路線バスについて A	【問4-2】路線バスについて B	【問4-1】鉄道について C(※)	【問4-1】鉄道について D(※)	【問4-2】路線バスについて C	【問4-2】路線バスについて D	合計	
回答者数	3	24	0	15	13	148	0	83	286	e
回収数全体に対する比率	0.3%	2.7%	0.0%	1.7%	1.5%	16.8%	0.0%	9.4%	32.5%	f=e/c
配布数に対する比率	0.1%	0.8%	0.0%	0.5%	0.4%	4.9%	0.0%	2.8%	9.5%	g=e/b

※A：改善策の全てにおいて、利用が「増加する」を選択　B：改善策の全てにおいて、利用が「増加する」または「やや増加する」を選択

※C：改善策の全てにおいて、「利用する」を選択　D：改善策の全てにおいて、「利用する」または「目的により利用する」を選択

全てに「増加する」と答えた人は週に2日、全てに「増加する」または「やや増加する」と答えた人は週に1日利用が増加すると仮定する

全てに「利用する」と答えた人は週に2日、全てに「利用する」または「目的により利用する」と答えた人は月に2日利用すると仮定する

④公共交通利用回数の増分試算

公共交通利用の仮定	公共交通利用の増加日数を仮定				新たに公共交通を利用する日数を仮定				合計	
	週に2日増加	週に1日増加	－	週に1日増加	週に2日利用	月に2日利用	－	月に2日利用		
1日平均外出数(回/日)	2/7	1/7	－	1/7	2/7	2/30	－	2/30	－	i
公共交通利用の増加数(人/日)	0.9	3.4	－	2.1	3.7	9.9	－	5.5	25.5	j=e×i
往復考慮(人/日)	1.7	6.9	－	4.3	7.4	19.7	－	11.1	51.1	k=j×2

⑤アンケート回答者の集計値

	利用増	新たな利用	合計	
次世代公共交通システムの利用分(人/日)	8.6	27.2	35.7	ℓ
路線バスの利用分(人/日)	4.3	11.1	15.4	m

「鉄道」の利便性向上による利用増を「次世代公共交通システム」の導入による利用増と仮定する

⑥配布地域全体への割り戻し

	利用増	新たな利用	合計	
次世代公共交通システムの利用分(ℓ×a/b)	442	1,400	*1,842*	*人/日*
路線バスの利用分(m×a/b)	221	571	*791*	*人/日*

算出結果
・アンケートで示す利便性の高い次世代公共交通システム、路線バスの導入により
○次世代公共交通システムの利用増：約1,840人／日
○路線バスの利用増：約790人／日
が見込まれる

2-3 概略事業化計画（候補等）

①概算整備事業費、経費、収入の設定

（１）概算整備事業費、運行経費

・概算整備事業費、毎年の運行経費を試算

■概算整備事業費

・現在の JR 宇部線区間の整備を仮定し、鉄軌道の撤去、路盤の整備、停留所の整備、車両購入を考慮

※連節バスは８両購入、中型バスは既存の宇部市交通局の車両の使用を想定

■運行経費

・ピークの本数を８本往復、オフピークを４往復として、運行経費を試算（利用状況に見合う本数設定）

■概算整備事業費

項目	事業費	補助率	負担額
インフラ費	146	55%	66
車両購入費	7	33%	5
合計	153	－	71
	億円		億円

※概算整備事業費は他施工事例を踏まえ精査
※インフラ費とは、鉄道施設撤去費・BRT 施設整備費・用地費等
※補助率の根拠
　インフラ部：社会資本整備交付金（国の補助率 55%）
　車両部：地域公共交通バリア解消促進等事業（国の補助率 33%）
※運行経費での運行単価は山陽ブロック単価を参考に見直し

■運行経費

車両 起点 終点	連節バス 宇部 新山口	中型バス 宇部 岐波	中型バス 宇部新川 新山口	
運行キロ	33.2	20	27	キロ
ピーク時本数	4	2	2	往復/時
ピーク時間	1	1	1	時間
オフピーク時（休日も）	2	2	－	往復/時
オフピーク時間	16	16	－	時間
平日１日走行キロ	2,390	1,360	108	キロ/日
休日１日走行キロ	2,258	1,360	0	キロ/日
年間走行キロ	856,560	496,400	26,460	キロ/年
運行単価	515.15			円/キロ
運行経費	441,256	255,720	13,631	千円/年
	710,607			千円/年

（２）運賃収入

・現在の JR 宇部線利用者、宇部市交通局利用者の OD データより、次世代公共交通システムへの転換人数を整理し、鉄道と同等・鉄道とバスの中間・バスと同等の運賃を定期の割引率を考慮した運賃収入を設定

■鉄道利用者

・区間別の OD、運賃表より収入を算出、定期の割引率は学生が多い点を考慮し 50%と設定

■路線バス利用者

・発着バス停より鉄道利用駅を設定し、鉄道の運賃及び割引率を適用

※鉄道とバスの中間値はそれぞれの運賃体系を比較し鉄道の 1.5 倍と設定（定期の割引率は鉄道と同等）

■転換対象利用者数

		利用者数 人/日
①鉄道利用者	定期	3,133
	定期外	1,143
	合計	4,276
②路線バス※基幹軸で完結	定期・パス	2,160
	現金	165
	合計	2,326
③路線バス※基幹軸に乗入	定期・パス	2,377
	現金	227
	合計	2,604

運賃設定その１

■鉄道と同等の運賃の場合

平均運賃 円/人	割引率 %	運賃収入 千円/年
115	50%	131,307
224		93,529
144		224,836
106	50%	83,833
203		12,276
113		96,109
106	50%	91,947
212		17,592
115		109,538

	利用者数 人/日	運賃収入 千円/年
①+②	6,601	320,945
①+②+③	9,205	430,483

運賃設定その２

■鉄道とバスの中間値の運賃の場合

平均運賃 円/人	割引率 %	運賃収入 千円/年
172	50%	196,961
336		140,293
216		337,254
158	50%	124,927
303		18,294
169		143,221
158	50%	137,019
316		26,215
172		163,234

	利用者数 人/日	運賃収入 千円/年
①+②	6,601	480,475
①+②+③	9,205	643,708

運賃設定その３

■バスと同等の運賃の場合

平均運賃 円/人	割引率 %	運賃収入 千円/年
230	50%	262,614
448		187,058
288		449,672
213	50%	167,665
407		24,552
226		192,217
212	50%	183,893
424		35,183
230		219,077

	利用者数 人/日	運賃収入 千円/年
①+②	6,601	641,890
①+②+③	9,205	860,966

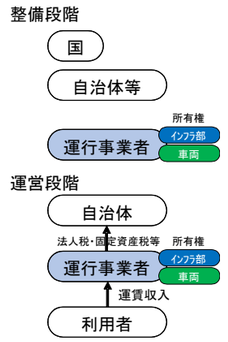
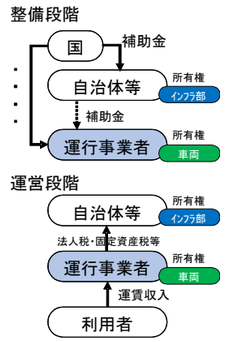
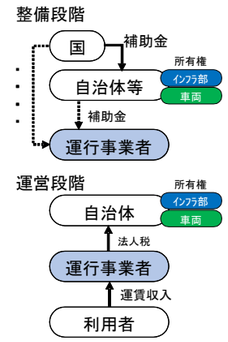
※利用者数に対する運行本数の確保

・ピーク時 1 時間での利用が全利用の 1 割とすると、①+②で**約 660 人**（6,601 人×1 割≒660 人）
・連節バスの定員は 110 人、中型バスは 70 人と想定し、ピーク時は連節バス 4 本、中型バス 4 本運行のため、
　輸送容量は 110 人×4 便＋70 人×4 便＝**720 人**となるため、利用者数は輸送容量を下回る

②事業スキーム

・事業スキームは民設民営の他、公設民営での車両の補助有無でケースを２つ設定。

■事業スキーム

民設民営： インフラ、運行ともに事業者	公設民営： インフラ部の整備は公共が実施、運行は民間事業者が実施	
ケース１：インフラ部、車両費は事業者負担	ケース２：インフラ部は公共が負担（車両費は事業者が負担）	ケース３：インフラ部、車両費ともに公共が負担（車両は貸与）
		

③必要需要量の設定

・①（２）で算出した運賃収入は、バスと同等の運賃設定とした場合を除き、①（１）で算出した運行経費を下回るため、

✓ケース１、ケース２は**30 年で償還が完了する必要需要量（＝現在から増加が必要な分）**を算出

✓ケース３は**単年度で成立する必要需要量（＝現在から増加が必要な分）**を算出

→鉄道は定期の割引率が大きいため、現在の需要のみでは採算性の確保は困難、鉄道の運賃体系を維持する場合は、現在の 2 倍～3 倍の需要が必要

■ケース１（民設民営）

・事業費、運行経費から必要な収入は年間約 **8.87 億円/年**
→鉄道と同等の運賃の場合：最大 2.8 倍
→鉄道とバスの中間の場合：最大 1.8 倍
→バスと同等の運賃の場合：最大 1.4 倍

運賃体系	転換需要 対象者	転換需要 利用者数	需要が一定と仮定 必要需要	需要が一定と仮定 増加率	需要が減少を仮定 必要需要	需要が減少を仮定 増加率
鉄道と同等	①+②	6,601	16,623	252%	18,235	276%
	①+②+③	9,205	17,282	188%	18,958	206%
鉄道とバスの中間	①+②	6,601	11,104	168%	12,181	185%
	①+②+③	9,205	11,557	126%	12,678	138%
バスと同等	①+②	6,601	8,312	126%	9,118	138%
	①+②+③	9,205	8,641	94%	9,479	103%

■ケース２（公設民営：インフラ部のみ全額補助）

・事業費、運行経費から必要な収入は年間約 **7.97 億円/年**
→鉄道と同等の運賃の場合：最大 2.5 倍
→鉄道とバスの中間の場合：最大 1.7 倍
→バスと同等の運賃の場合：最大 1.2 倍

運賃体系	転換需要 対象者	転換需要 利用者数	需要が一定と仮定 必要需要	需要が一定と仮定 増加率	需要が減少を仮定 必要需要	需要が減少を仮定 増加率
鉄道と同等	①+②	6,601	14,994	227%	16,392	248%
	①+②+③	9,205	15,588	169%	17,042	185%
鉄道とバスの中間	①+②	6,601	10,015	152%	10,950	166%
	①+②+③	9,205	10,425	113%	11,397	124%
バスと同等	①+②	6,601	7,497	114%	8,196	124%
	①+②+③	9,205	7,794	85%	8,521	93%

■ケース３（公設民営　インフラ部および車両全額補助）

・事業費、運行経費から必要な収入は年間約 **7.77 億円/年**
→鉄道と同等の運賃の場合：最大 2.4 倍
→鉄道とバスの中間の場合：最大 1.6 倍
→バスと同等の運賃の場合：最大 1.2 倍

運賃体系	転換需要 対象者	転換需要 利用者数	需要が一定と仮定 必要需要	需要が一定と仮定 増加率	需要が減少を仮定 必要需要	需要が減少を仮定 増加率
鉄道と同等	①+②	6,601	14,616	221%	15,981	242%
	①+②+③	9,205	15,195	165%	16,615	180%
鉄道とバスの中間	①+②	6,601	9,763	148%	10,675	162%
	①+②+③	9,205	10,162	110%	11,111	121%
バスと同等	①+②	6,601	7,308	111%	7,991	121%
	①+②+③	9,205	7,598	83%	8,307	90%

④次世代公共交通導入に伴う市内バス路線のシミュレーション

・次世代公共交通システムの導入に合わせ、市内バス路線のシミュレーションを行う。

（単位：輸送人員 人／年、経常収益・経常費用・収支額 千円／年。基幹軸で完結する割合・基幹軸を利用する割合はODデータより）

系統番号	地図番号	起点	経由	終点	輸送人員	経常収益	経常費用	収支額	収支率	再編の方向性	基幹軸で完結する割合	基幹軸を利用する割合	凡例
1001	2	山口宇部空港	山口宇部道路	新山口駅	71,871	56,808	57,011	−203	100%	再編対象外（空港線のため）	0%	100%	
1011	3	宇部新川駅	松山町二丁目	山口宇部空港	21,430	4,885	12,132	−7,247	40%	再編対象外（空港線のため）	29%	87%	
1021	S1	宇部新川駅	フジグラン宇部	山口宇部空港	17,803	1,980	2,795	−815	71%	再編対象外（空港線のため）	15%	88%	
1201	1	宇部新川駅	山口宇部道路	新山口駅	53,079	36,941	59,843	−22,902	62%	基幹軸に統合	100%	100%	
1202		宇部新川駅	山口宇部道路	新山口駅新幹線口	2,967	1,150	1,751	−601	66%	基幹軸に統合	100%	100%	
1241	E9	宇部新川駅	東岐波商業団地前・サンパークあじす	新山口駅	129,896	40,860	56,596	−15,735	72%	基幹軸に統合	100%	100%	
1251	E8	宇部新川駅	日の山園・サンパークあじす	新山口駅	53,079	16,239	24,177	−7,938	67%	基幹軸に統合	100%	100%	
1252	E7	宇部新川駅	日の山園	新山口駅	16,814	4,093	7,514	−3,422	54%	基幹軸に統合	100%	100%	
1401	E6	宇部新川駅	今村	サンパークあじす	53,739	12,870	15,551	−2,681	83%	基幹軸に統合	100%	100%	
1402	E4	宇部新川駅	今村・ミスターマックス宇部店	サンパークあじす	61,981	14,716	19,769	−5,053	74%	基幹軸に統合	100%	100%	
1403	E5	宇部新川駅	山口宇部医療センター・ミスターマックス宇部店	サンパークあじす	66,926	16,318	24,531	−8,213	67%	基幹軸に統合	100%	100%	
1405	E3	宇部新川駅	今村	阿知須駅前	6,923	1,533	3,432	−1,899	45%	基幹軸に統合	100%	100%	
1801	E1	宇部新川駅	床波	宇部興産中央病院	55,058	10,393	17,930	−7,537	58%	基幹軸に統合	100%	100%	
1802	E2	宇部新川駅	岬町一丁目・床波	宇部興産中央病院	22,419	6,528	7,931	−1,403	82%	基幹軸に統合	77%	97%	
1803	12	宇部新川駅	岬町一丁目・山口宇部空港・村松	宇部興産中央病院	30,331	6,744	12,572	−5,828	54%	基幹軸に統合	25%	93%	
2001	W8	小野田営業所	大学病院前	常盤町二丁目	103,521	16,801	31,270	−14,469	54%	平原以西で運行	23%	89%	
2201	62	西ヶ丘入口	ゆめタウン宇部	日赤前	21,430	4,116	9,068	−4,952	45%	現状維持	0%	58%	
2202	61	日赤前	ゆめタウン宇部	西ヶ丘	26,045	4,874	8,813	−3,939	55%	現状維持	0%	43%	
3001	21	宇部新川駅	今村	片倉	5,275	1,176	2,853	−1,678	41%	山村入口以北で運行	54%	89%	
3011	22	宇部新川駅	今村・あすとぴあ六丁目	交通局	16,814	3,484	5,131	−1,647	68%	山村入口以北で運行	58%	100%	
3221	31	宇部新川駅	琴芝駅前	あすとぴあ六丁目	25,715	4,439	6,755	−2,315	66%	常盤町二丁目以北で運行	6%	34%	
3411	23	宇部新川駅	ときわ公園	あかり園入口	23,408	6,355	9,375	−3,021	68%	ときわ公園入口以北で運行	17%	85%	
3412	24	宇部新川駅	岬町一丁目・ときわ公園	あかり園入口	21,430	3,232	4,622	−1,390	70%	ときわ公園入口以北で運行	16%	86%	
3421	25	宇部新川駅	ときわ公園・あすとぴあ六丁目	交通局	57,036	12,893	18,747	−5,854	69%	ときわ公園入口以北で運行	37%	89%	
3422	26	宇部新川駅	岬町一丁目・ときわ公園・あすとぴあ六丁目	交通局	29,012	7,461	11,865	−4,404	63%	ときわ公園入口以北で運行	9%	58%	
3602	75	宇部新川駅	神原公園・萩原・岬町一丁目	宇部新川駅	62,970	10,660	18,053	−7,393	59%	ときわ公園周辺で運行	8%	79%	
3612	76	宇部新川駅	岬町一丁目・萩原・神原公園	宇部新川駅	65,278	12,772	19,844	−7,071	64%	ときわ公園周辺で運行	9%	81%	
4001	W1	宇部駅	宇部新川駅	常盤町二丁目	7,912	1,316	2,962	−1,647	44%	基幹軸に統合	100%	100%	
4002	W3	宇部駅	助田	八王子	88,026	14,439	19,524	−5,085	74%	基幹軸に統合	58%	96%	
4003	W2	宇部駅	助田	八王子	4,286	513	992	−479	52%	基幹軸に統合	72%	100%	
4201	W5	木田	宇部駅・助田・フジグラン宇部	八王子	148,359	32,917	43,665	−10,748	75%	基幹軸に統合	38%	85%	
4202	W4	木田	宇部駅・助田	常盤町二丁目	20,111	2,824	7,058	−4,234	40%	基幹軸に統合	84%	96%	
4602	W7	宇部駅	ゆめタウン宇部・流川	常盤町二丁目	163,854	28,704	45,899	−17,195	63%	基幹軸に統合	44%	87%	
4606	W6	宇部駅	流川	常盤町二丁目	3,627	474	1,157	−683	41%	基幹軸に統合	31%	96%	
5001	N2	宇部新川駅	神原公園	交通局	32,309	4,988	16,607	−11,619	30%	常盤町二丁目以北で運行	10%	50%	
5021	N1	宇部新川駅	神原公園	北迫新町	32,639	5,293	8,158	−2,866	65%	常盤町二丁目以北で運行	3%	60%	
5201	N4	宇部新川駅	善和	十文字	49,783	12,970	31,489	−18,519	41%	交通局止まり	3%	42%	
5204	N3	宇部新川駅	善和	木田	30,661	7,586	11,967	−4,381	63%	交通局止まり	1%	66%	
6001	34	宇部新川駅	神原公園・ひらき台	交通局	59,673	9,239	19,655	−10,416	47%	常盤町二丁目以北で運行	6%	67%	
6011	33	宇部新川駅	神原公園	ひらき台	56,376	8,613	11,767	−3,154	73%	常盤町二丁目以北で運行	7%	77%	
6013	32	宇部新川駅	宇部高校	ひらき台	9,231	541	1,501	−960	36%	常盤町二丁目以北で運行	0%	84%	
6201	36	宇部新川駅	東新川駅前	交通局	29,672	5,070	10,872	−5,802	47%	常盤町二丁目以北で運行	4%	77%	
6202	35	宇部新川駅	東新川駅前	ひらき台	19,122	2,516	2,383	133	106%	常盤町二丁目以北で運行	3%	68%	
7001	52	交通局	北小羽山二丁目	八王子	58,025	10,084	16,802	−6,718	60%	宇部新川～東小羽山	2%	73%	
7003	51	宇部新川駅	北小羽山二丁目	交通局	9,561	2,112	6,322	−4,211	33%	宇部新川～東小羽山	0%	42%	
7020	54	宇部新川駅	東小羽山五丁目・中山	宇部駅	66,597	9,254	15,945	−6,692	58%	宇部新川～東小羽山	3%	60%	
7021	55	宇部新川駅	北小羽山二丁目・中山・フロンティア大学	宇部駅	86,707	11,811	20,249	−8,438	58%	宇部新川～東小羽山	3%	59%	
7022	53	小羽山入口	東小羽山五丁目・中山	宇部駅	3,627	467	750	−283	62%	宇部新川～東小羽山	0%	67%	
7601	81	沖ノ山	興産本社前	宇部新川駅	1,648	142	483	−341	29%	現状維持（通勤路線）	0%	0%	
7701	82	宇部新川駅	埠頭入口	リサイクルプラザ	4,616	348	690	−342	50%	現状維持（通勤路線）	3%	70%	
7801		宇部新川駅	清水川・山口宇部空港・ときわ公園	宇部新川駅	16,814	1,088	2,875	−1,787	38%	循環路線に統合	0%	59%	
7802		宇部新川駅	ときわ公園・山口宇部空港・清水川	宇部新川駅	18,792	1,237	2,875	−1,638	43%	循環路線に統合	0%	45%	
7803	73	宇部新川駅	清水川・山口宇部空港・ときわ公園・大学病院	宇部新川駅	17,144	1,850	5,798	−3,948	32%	循環路線に統合	2%	60%	
7804	74	宇部新川駅	大学病院・ときわ公園・山口宇部空港・清水川	宇部新川駅	19,122	2,216	5,798	−3,582	38%	循環路線に統合	0%	40%	
7811	11	宇部新川駅	清水川	丸山公園	11,539	1,562	4,262	−2,700	37%	循環路線に統合	6%	77%	
7901	72	宇部新川駅	川崎美術館前・琴芝駅前・大学病院	宇部新川駅	4,945	563	3,312	−2,750	17%	循環路線に統合	0%	39%	
7902		宇部新川駅	川崎美術館前・琴芝駅前・大学病院正門口	宇部新川駅	3,627	207	1,343	−1,136	15%	循環路線に統合	0%	30%	
7911	71	宇部新川駅	大学病院・琴芝駅前・川崎美術館	宇部新川駅	3,627	423	2,760	−2,337	15%	循環路線に統合	5%	55%	
7912		宇部新川駅	大学病院正門口・琴芝駅前・川崎美術館	宇部新川駅	1,648	120	1,343	−1,223	9%	循環路線に統合	0%	31%	
8001		市小野	花香	木田	0	97	3,395	−3,298	3%	生活路線のため現状維持	–	–	
8011		市小野	大山	嘉川駅	0	344	12,042	−11,698	3%	生活路線のため現状維持	–	–	
8012		下小野	大山	嘉川駅	0	35	1,218	−1,183	3%	生活路線のため現状維持	–	–	
8013		市小野	大山	新山口駅	0	267	9,329	−9,062	3%	生活路線のため現状維持	–	–	
8014		下小野	大山	幸の橋	0	21	750	−729	3%	生活路線のため現状維持	–	–	
9001		宇部新川駅	今村	北向地蔵入口	1,418	246	665	−418	37%	山村入口以北で運行	14%	95%	
9002		宇部新川駅	神原公園	北向地蔵入口	133	23	67	−44	34%	常盤町二丁目以北で運行	0%	49%	
9003		宇部新川駅	今村	片倉	281	48	158	−110	30%	山村入口以北で運行	–	–	
9004		宇部新川駅	神原公園	片倉	26	4	13	−8	35%	常盤町二丁目以北で運行	–	–	
9301		宇部新川駅	神原公園	山大工学部	543	118	79	39	150%	常盤町二丁目以北で運行	–	–	
9601		山口宇部空港	ときわ公園	宇部新川駅	482	56	182	−126	31%	再編対象外（空港線のため）	–	–	
9602		山口宇部空港	ー	ときわ公園	30	4	10	−6	43%	再編対象外（空港線のため）	–	–	
9242		宇部新川駅	今村・東岐波商業団地前	阿知須駅前	62	8	6	2	140%	基幹軸に統合	35%	76%	
9702		常盤町二丁目	北小羽山二丁目	交通局	46	9	7	2	133%	宇部新川～東小羽山	–	–	

	輸送人員	経常収益	経常費用	収支額	収支率		基幹軸で完結する割合	基幹軸を利用する割合
全路線	2,208,951	503,089	825,125	−322,036	61%		38%	81%
基幹軸以外	1,219,564	253,518	452,264	−198,746	56%		9%	70%

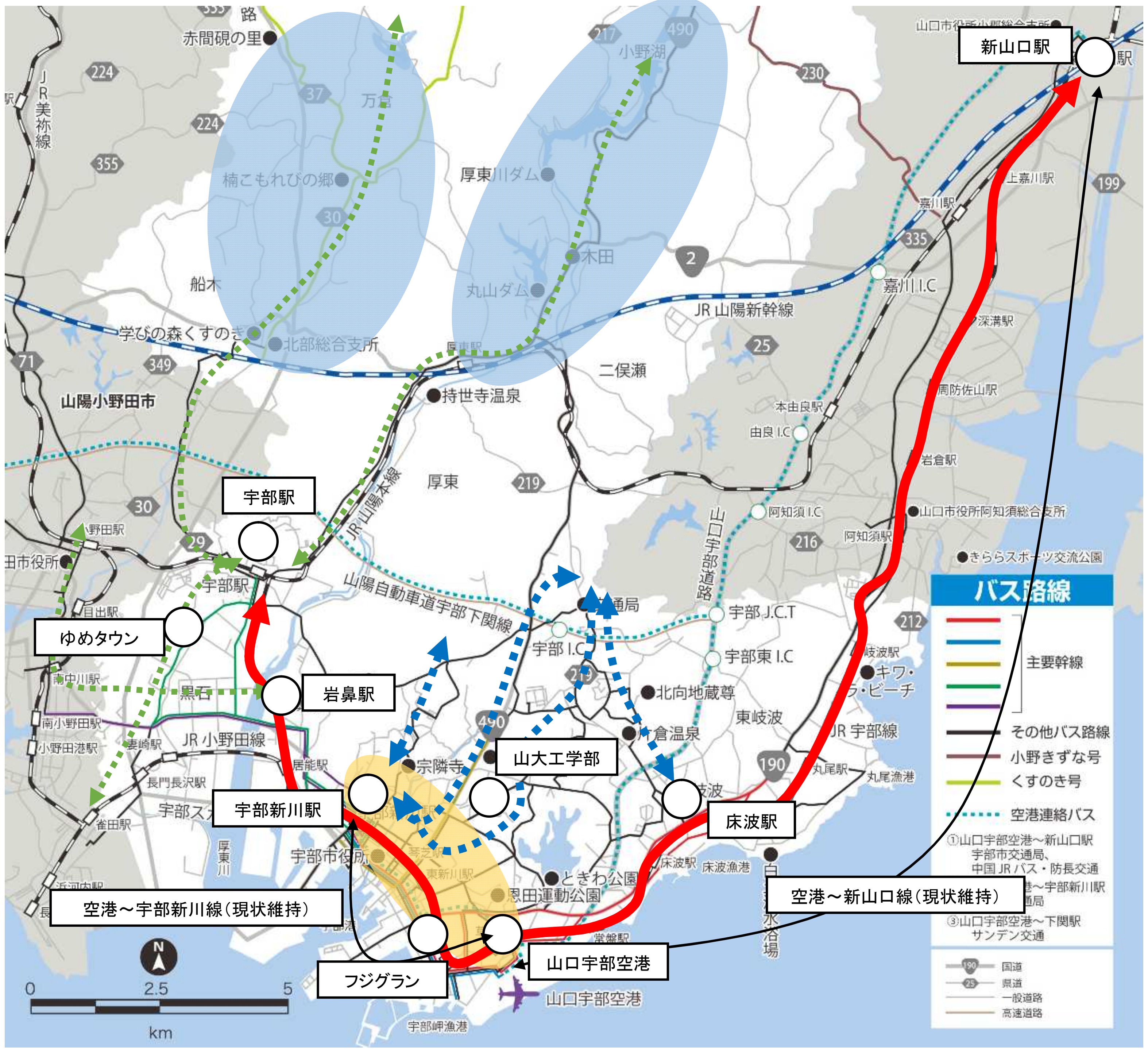
【再編方針】

次世代公共交通システム（基幹軸）：JR 宇部線、市内中心路線を統合した軸として設定

補完的なバス路線：利用の多い路線、市内の中心的な施設を通る路線であることから、バス路線としての維持を基本とし、次世代公共交通システムとの連携を図っていく

効率化が必要なバス路線：利用の少ない路線、郊外部・山間部にあたるため、自動運転やデマンド化など、支出の効率化、多様な移動に対応する改善を図っていく

中心部の回遊性向上：循環バスが複数路線運行しているが、収支状況は芳しくないため、中心部内の移動ニーズに対応し、循環バスの再編、自動運転化、タクシーとの連携などを念頭に改善を図っていく



2-4 導入効果

①次世代公共交通システムの導入に合わせた路線バスの効果

＜路線バス再編による影響＞

・前項の方針に沿った再編による収支変化の試算値は以下の通り

千円／年　千円／年　千円／年

系統番号	地図番号	起点	経由	終点	経常収益	経常費用	収支額	収支率
■空港線								
1001	2	山口宇部空港	山口宇部道路	新山口駅	56,808	57,011	−203	100%
1011	3	宇部新川駅	松山町二丁目	山口宇部空港	4,885	12,132	−7,247	40%
1021	S1	宇部新川駅	フジグラン宇部	山口宇部空港	1,980	2,795	−815	71%
9601		山口宇部空港	ときわ公園	宇部新川駅	56	182	−126	31%
9602		山口宇部空港	―	ときわ公園	4	10	−6	43%
小計					63,734	72,130	−8,395	88%
■基幹軸接続（ときわ公園、山村入口結節）								
3001	21	山村入口		片倉	243	797	−554	30%
3011	22	山村入口		交通局	680	2,376	−1,697	29%
3411	23	ときわ公園入口	ときわ公園	あかり園入口	3,448	5,428	−1,980	64%
3412	24	ときわ公園入口	岬町一丁目・ときわ公園	あかり園入口	1,960	3,068	−1,108	64%
3421	25	ときわ公園入口	ときわ公園・あすとぴあ六丁目	交通局	6,292	13,680	−7,388	46%
3422	26	ときわ公園入口	岬町一丁目・ときわ公園・あすとぴあ六丁目	交通局	5,942	9,106	−3,164	65%
9001		山村入口		北向地蔵入口	144	437	−294	33%
9003		山村入口		片倉	48	101	−53	48%
小計					18,755	34,993	−16,238	54%
■基幹軸接続（常盤町二丁目結節）								
3221	31	常盤町二丁目	琴芝駅前	あすとぴあ六丁目	3,967	5,590	−1,624	71%
5001	N2	常盤町二丁目	神原公園	交通局	4,112	13,606	−9,494	30%
5021	N1	常盤町二丁目	神原公園	北迫新町	4,391	6,152	−1,761	71%
5201	N4	常盤町二丁目		交通局	8,681	7,042	1,639	123%
5204	N3	常盤町二丁目		交通局	4,820	5,440	−619	89%
6001	34	常盤町二丁目	神原公園・ひらき台	交通局	8,021	17,238	−9,217	47%
6011	33	常盤町二丁目	神原公園	ひらき台	6,841	9,445	−2,604	72%
6013	32	常盤町二丁目	宇部高校	ひらき台	423	1,113	−690	38%
6201	36	常盤町二丁目	東新川駅前	交通局	4,365	9,454	−5,089	46%
6202	35	常盤町二丁目	東新川駅前	ひらき台	2,085	1,865	220	112%
9002		常盤町二丁目	神原公園	北向地蔵入口	21	57	−36	37%
9004		常盤町二丁目	神原公園	片倉	4	11	−6	42%
9301		常盤町二丁目	神原公園	山大工学部	118	50	68	237%
小計					47,849	77,062	−29,213	62%
■小羽山路線								
7001	52	交通局	北小羽山二丁目	東小羽山	5,485	6,462	−978	85%
7003	51	宇部新川駅	北小羽山二丁目	東小羽山	1,768	3,855	−2,087	46%
7020	54	宇部新川駅	東小羽山五丁目・中山	東小羽山	6,016	6,994	−977	86%
7021	55	宇部新川駅	北小羽山二丁目・中山・フロンティア大学	東小羽山	7,458	8,035	−578	93%
7022	53	小羽山入口	東小羽山五丁目・中山	宇部駅	333	431	−98	77%
9702		宇部新川駅	北小羽山二丁目	東小羽山	4	4	−0	99%
小計					21,064	25,781	−4,718	82%
■小野田方面路線								
2001	W8	小野田営業所		平原	6,809	13,898	−7,089	49%
2201	62	西ヶ丘入口	ゆめタウン宇部	日赤前	4,116	9,068	−4,952	45%
2202	61	日赤前	ゆめタウン宇部	西ヶ丘	4,874	8,813	−3,939	55%
小計					15,799	31,779	−15,980	50%
■その他路線								
3602	75	ときわ公園入口	ときわ湖畔・高専グランド前	ときわ公園入口	4,094	4,319	−224	95%
3612	76	ときわ公園入口	ときわ湖畔・高専グランド前	ときわ公園入口	4,678	4,747	−70	99%
7601	81	沖ノ山	興産本社前	宇部新川駅	142	483	−341	29%
7701	82	宇部新川駅	埠頭入口	リサイクルプラザ	337	690	−353	49%
8001		市小野	花香	木田	97	3,395	−3,298	3%
8011		市小野	大山	嘉川駅	344	12,042	−11,698	3%
8012		下小野	大山	嘉川駅	35	1,218	−1,183	3%
8013		市小野	大山	新山口駅	267	9,329	−9,062	3%
8014		下小野	大山	幸の橋	21	750	−729	3%
小計					10,016	36,974	−26,958	27%
■循環路線（新設）								
		宇部新川駅	大学医学部・ときわ公園・図書館	宇部新川駅	17,493	58,309	−40,816	30%

※循環路線の収支は、現在の循環路線の実績を踏まえ収支率30%として算出

	収益	経費	損益	収支率
路線バス合計	194,709	337,028	−142,318	58%
（現状）路線バス収支状況	503,089	825,125	−322,036	61%
差分	308,380	488,097	−179,718	
	千円	千円	千円	

＜次世代公共交通システムの収支予測＞

・現在の鉄道利用者、路線バス利用者（次世代公共交通システムの区間に該当する方のみ）による収入と経費は以下の通り

■次世代公共交通システム

○運行経費

710,607	千円

○運賃収入

	運賃収入（千円）		
	鉄道運賃	中間運賃	バス運賃
①鉄道＋バス（基幹軸で完結）	320,945	480,475	641,890
②鉄道＋バス（基幹軸乗入まで含む）	430,483	643,708	860,966

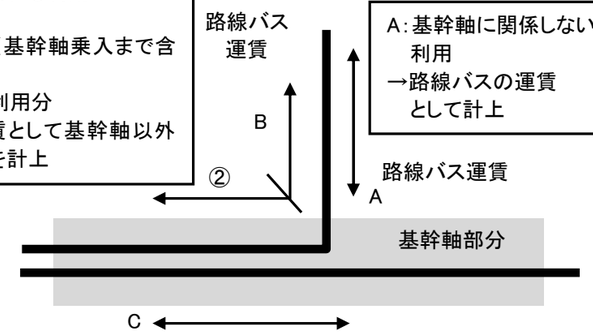
○損益額

	損益額（千円）		
	鉄道運賃	中間運賃	バス運賃
①鉄道＋バス（基幹軸で完結）	−389,662	−230,132	−68,717
②鉄道＋バス（基幹軸乗入まで含む）	−280,123	−66,898	150,360

※バス利用者の運賃収入の計算の考え方

B：基幹軸に乗り入れる利用
→基幹軸利用分
②鉄道＋バス（基幹軸乗入まで含む）に計上
→基幹軸以外の利用分
路線バスの運賃として基幹軸以外の区間の運賃を計上

A：基幹軸に関係しない利用
→路線バスの運賃として計上



C：基幹軸で完結する利用
→①鉄道＋バス（基幹軸で完結）に計上
※②にも含まれる

＜次世代公共交通システムの収支予測＞

・路線バスと次世代公共交通システムの合計は以下の通り
・次世代公共交通システムを鉄道と同等の運賃とする場合、次世代公共交通システムの損益額が多く、全体損益額が増加
・次世代公共交通システムを鉄道と路線バスの中間の運賃とする場合、損益額は１億円程度圧縮が可能
・次世代公共交通システムを路線バスと同等の運賃とする場合、現在の鉄道利用者の運賃が大幅に上がるため、収支は黒字

現状

■路線バス　（千円）

運賃収入	運行経費	損益額	収支率
503,089	825,125	−322,036	61%

次世代公共交通導入後

■路線バス　（千円）

運賃収入	運行経費	損益額	収支率
194,709	337,028	−142,318	58%

■次世代公共交通システム

運賃設定	運賃収入	運行経費	損益額	収支率
鉄道運賃	430,483	710,607	−280,123	61%
中間運賃	643,708		−66,898	91%
バス運賃	860,966		150,360	121%

■合計

運賃設定	運賃収入	運行経費	損益額	収支率
鉄道運賃	625,192	1,047,634	−422,442	60%
中間運賃	838,418		−209,216	80%
バス運賃	1,055,676		8,041	101%

＜市民アンケート調査の結果を踏まえた利用者増分の考慮＞

・公共交通の利便性向上による利用増を踏まえた運賃収入の想定は以下の通り
・鉄道と路線バスの中間運賃を想定し、想定利用者数を 50%とした場合、次世代公共交通システムの赤字額は増分で相殺可能

公共交通の利便性向上による利用増分の考慮

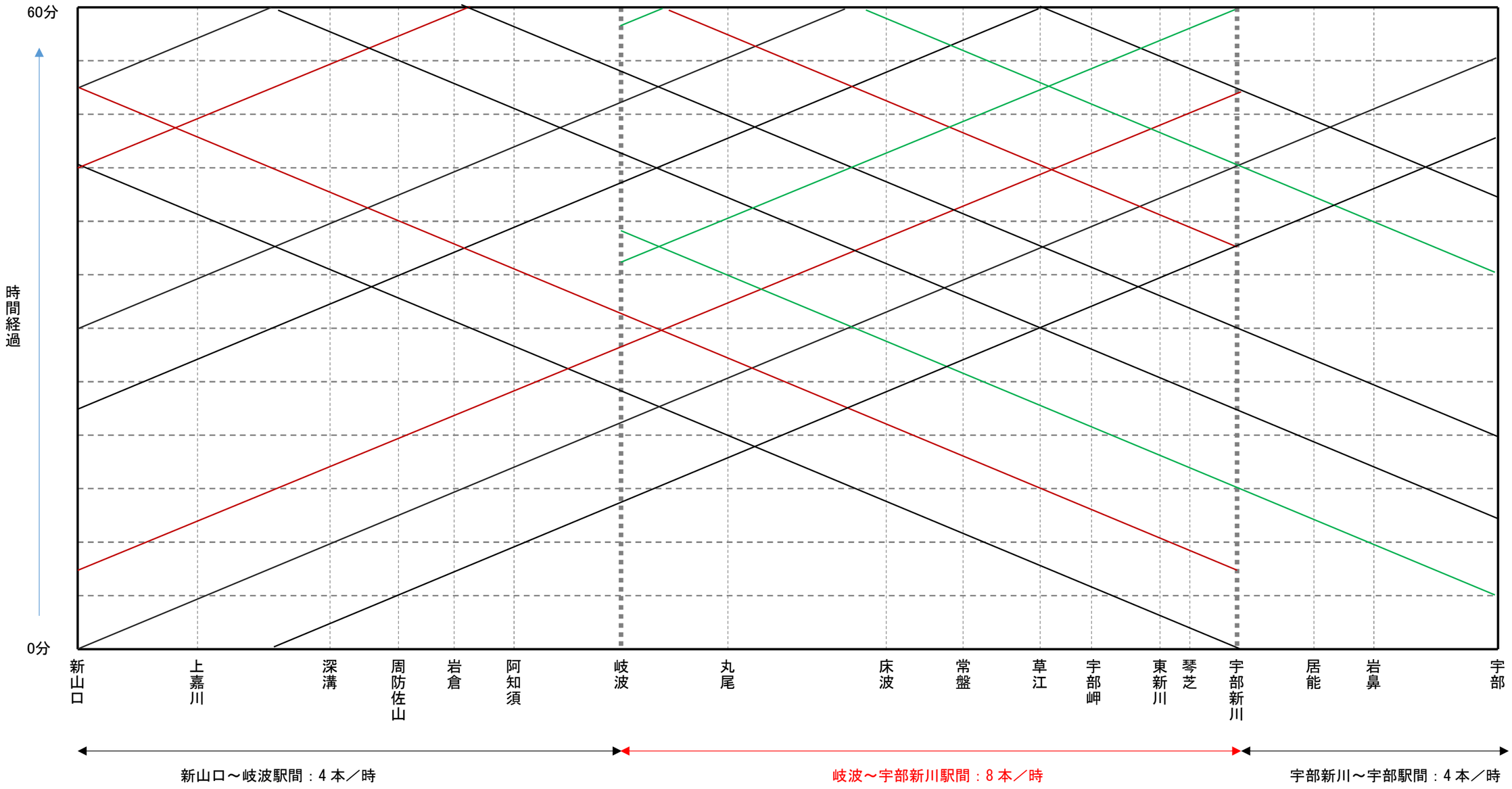
	想定利用者数（算出結果の何%が行動するか）			運賃単価	想定運賃収入（算出結果の何%が行動するか）			
	100%	50%	33%		100%	50%	30%	
次世代公共交通システム	1,842	921	307	133	89,569	44,785	14,928	鉄道運賃
				199	134,091	67,045	22,348	中間運賃
				266	179,138	89,569	29,856	バス運賃
路線バス	791	396	132	266	76,965	38,482	12,827	
			人／日	円／人			千円／年	

＜参考＞JR 宇部線 BRT 化の際のダイヤ設定（案）

・宇部新川駅～岐波駅間はピーク時 8 本/時、宇部新川駅～宇部駅間、新山口駅～岐波駅間は 4 本/時を想定

・運行系統は以下の 3 種類、宇部新川駅の発着が概ねパターンダイヤになるよう調整

新山口駅～宇部駅間（4 本/時）、　新山口駅～宇部新川駅間（2 本/時）、　岐波駅～宇部駅間（2 本/時）

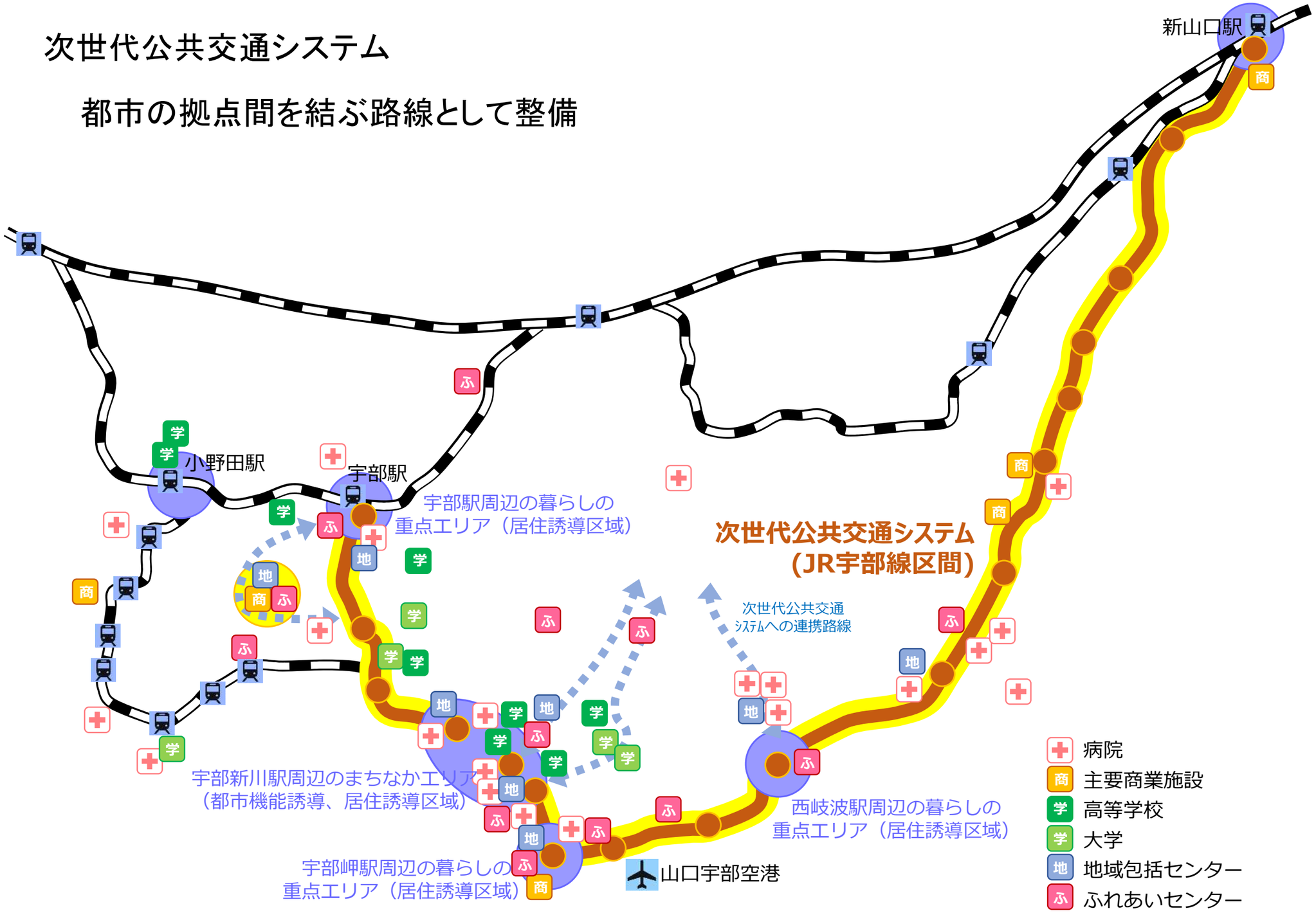


※上記における BRT の速度は、気仙沼、大船渡の BRT の事例を参考に設定（専用区間に限った速度（区間距離と時刻表より算出）はおよそ 40km/h）

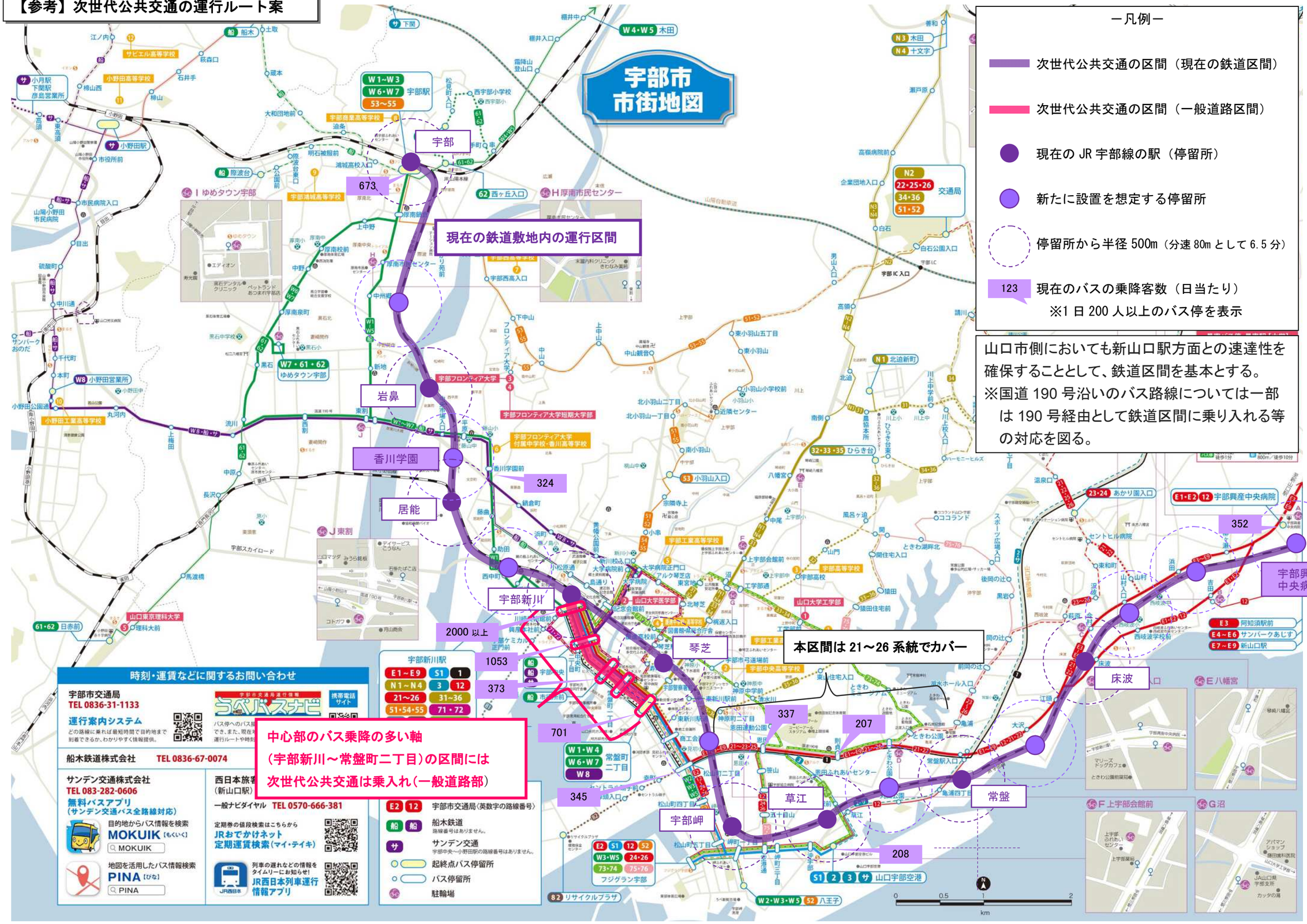
【参考】次世代公共交通システムの全体像

次世代公共交通システム

都市の拠点間を結ぶ路線として整備



【参考】次世代公共交通の運行ルート案



第3章　実現に向けた課題

3-1　事業・運営に関する課題

・インフラ整備費、運行維持、採算性確保の観点から、現在の需要のみでは採算性の確保は困難、鉄道の運賃体系を維持する場合は、現在の 2 倍～3 倍の需要が必要となる。

・民設民営、公設民営などケースによって、整備費負担や事業採算性確保の考え方が異なる。また、既存バス交通や鉄道との交通体系の構築の視点も踏まえ、整備主体および運行主体の検討、調整が今後必要となる。

3-2　新たな技術導入に関する課題
＜自動運転技術の適用について＞

事例のポイント　自動運転は将来を見越した取組みとして位置づける。またラストワンマイルにおける自動化等の可能性を整理する。

＜安全運転システム・自動走行システムの定義＞

・①システムの種類は、「情報提供型」と、「自動制御活用型」の 2 種類がある。また、自動制御運転活用型はレベル 1～4 までの 4 段階があり、システム（加速・操舵・制御）の操作方法（単独か複合か）、ドライバーの関与の範囲（ドライバーによる運転とシステムによる運転の閾値や、ドライバーとシステムの責任の存在）により分類される。

・自動制御活用型について、レベル 1（単独型）については既に実現済みであり、レベル 2（複合化）、レベル 3（高度化）についても 2020 年までに高速道路での自動走行車という点での実現を目標としている。一方、全自動走行システムについては、地域限定での特区活用による実現が検討されている状況にある。

（1）自動運転の運転システムによる分類

・自動運転の運転システムによる分類は、「情報提供型」と「自動制御活用型」の 2 種類に分類され、また自動制御活用型は自動運転の制御の程度により、レベル 1 からレベル 4 までに分類される。

分類	概要		備考
安全運転支援	情報提供型	情報提供型 ・ドライバーへの注意喚起による自動制御支援	—
準自動走行システム	自動制御活用型	レベル１：単独型 ・加速・操舵・制動のいずれかの操作をシステムが行う状態	—
		レベル２：システムの複合化 ・加速・操舵・制御のうち複数操作を一度に行う	・特別な手続きなく公道走行が可能である
		レベル３：システムの高度化 ・加速・操舵・制御をすべてシステムが行い、システムが要請したときのみドライバーが対応	・自動走行モード中は車内のドライバー監視義務が発生しないため、異常時の責任の内容や範囲の検討が必要。
全自動走行システム		レベル４：完全自動走行（運転者不要の自動運転） ・加速・操舵・制御を全てシステムが行い、緊急時を含めドライバーが全く関与しない状態	・無人で走行する社会の在り方や社会受容性の検討を含めて、制度・体系について検討していくことになる

（2）自動運転の運転システムの概要

・「情報提供型」は、ドライバーへの認知・判断遅れにより起こる事故の防止のための情報提供を行うが、「自動制御活用型」では、車両追従、レーンキープ、追突防止等の単独や複合機能により自動的に車を制御する。

分類		システムの概要
情報提供型		○交通安全支援システム（DSSS ： Driving Safety Support Systems） ・ドライバーの認知や判断遅れによる交通事故を未然に防止するため、道路側のセンサ・インフラを用い、見通しの悪い区間での出会い頭での衝突防止に役立つ情報をドライバー側に提供。
自動制御活用型	レベル１：単独型	○車両追従・レーンキープ・追突防止の機能 ・レーダー検知による前方走行車両への追従（ACC：Adaptive Cruise Control） ・カメラで道路白線を認識し、道路形状に沿いレーン中央走行（LKA：Line Keeping Assist） ・レーダーやカメラで障害物を検知し、自動ブレーキで衝突被害軽減（PCS：Pre-Crash Safety）
	レベル２：システムの複合化	○準自動パイロット ・入口ランプから出口ランプまでの合流、車線変更、車線・車間維持、分流などでの自動走行モード機能
	レベル３：システムの高度化	○ 自動パイロット ・高速道路等一定条件下での自動走行モード機能を有するシステム。 ・自動走行モード中は原則システム責任（システムからの要請に応じ、ドライバーが対応）
	レベル４：完全自動走行	○ 無人自動走行移動サービス ・車両内にドライバーが存在せず、遠隔操作（車両外）を担当する者を含む自動走行システム（遠隔型自動走行システム）による移動サービス。 ・専用空間における、無人自動走行システムによる移動サービス。

（3）自動運転の車種別分類

・乗用車やトラック等では、主として高速道路における運転手の負担軽減を目指しているが、地域公共交通サービスでは、定時性・快適性向上のほかに、小型・低速の移動サービスも対象としている。

分類	システム種類	システムの概要		
		概要	対象	社会的効果
先進自動走行自動車	乗用車等	・高速道路での自動走行車（準自動パイロット）の市場化 ・一般道での自動走行車の市場化	高速道路	・運転手の負担低減、快適性確保 ・運転手の異常時の安全・安心の確保
	トラック等	・高速道路におけるトラック等の隊列走行の実現		
地域公共交通サービス	自動走行機能付き地域公共交通システム	・自動走行技術による電車並みの定時性・快適性を確保したバスシステム（ART：Advanced Rapid Transit）	都市部	・速達性、定時性、環境性、安全性、快適性、アクセシビリティの向上による公共交通機関の利用拡大 ・高齢者等の移動手段確保
	地域公共交通サービス	・限定地域での無人自動走行による移動サービスの提供（小型・低速のシステム）	過疎地域等	・限定地域における、交通制約者の移動手段確保と地域の活性化 ・高齢者等の移動支援、交通事故削減

（4）自動運転の実現時期

・自動運転技術について、自家用車・バス・トラックでは、2020 年初頭までにレベル 3 を対象としているが、地域公共交通サービスでは、レベル 3～レベル 4 までを対象としている。

分類		自家用車・バス・トラック	自動運行走行機能付き地域公共交通システム	地域公共交通サービス
情報提供型		・2011 年に全国展開開始。	—	—
自動制御活用型	レベル１：単独型	・1990 年代後半から 2000 年代前半に製品化。国内外の一部車種にオプション等として設定。	—	—
	レベル２：システムの複合化	・2010 年台後半に高速道路における導入（長距離トラック、バス、一般乗用車等）	・2020 年に東京オリンピックで導入 ・2020 年代前半、地方中核都市への展開	—
	レベル３：システムの高度化	・2020 年代初頭に高速道路における導入を計画（高速道路での自動パイロット） ・2020 年代後半に、一般道における導入を計画	—	・2017 年を目途に限定地域での遠隔操作型のシステムの実験を、特区制度を活用し計画 ・その後 2020 年までにサービス実現する計画
	レベル４：完全自動走行	—	・2020 年代後半以降レベル 4（完全自動運行）を計画	・安全性を踏まえレベル 4 （完全自動運行）の実証の可能性を検討

3-3　法制度に関する課題

① 次世代公共交通（ＢＲＴ等）の専用道路区間の扱い

・次世代公共交通について、一般道を通行する場合は交通規制として道路交通法が適用され、また道路構造としては道路構造令が適用される。一方、専用道として整備される場合は、事例としては、以下のように一般道として整備される石岡市の例の他、道路運送法に基づく専用自動車道として整備される気仙沼線・大船渡線のような例がある。なお、参考として示す名古屋ガイドウエイバスは、軌道法による新交通であり、LRT や路面電車と同様の規制に基づき運行されている。

・今回の宇部線・小野田線の BRT 化については、気仙沼線・大船渡線あるいは石岡市・小美玉市（かしてつバス）の事例が参考となる。

＜専用道による BRT の事例と専用区間の適用＞

名称	区間管理	専用通行空間の適用	構造・幅員	交通規制
気仙沼市、大船渡市 （気仙沼線・大船渡線）	事業者	道路運送法第 75 条に基づく専用自動車道	一般自動車道構造設備規則	道路交通法
石岡市・小美玉市 （かしてつバス）	自治体（市道）	道路法に基づく専用道路	道路構造令	道路交通法
日立市 （ひたち BRT）	自治体（市道）	道路法に基づく専用道路	道路構造令	道路交通法
名古屋市 （ガイドウエイバス）	事業者	軌道法に基づく専用軌道	軌道建設規程	無軌条電車の法規

② 次世代公共交通（ＢＲＴ等）の導入における手続きの整理（国交省：連節バス導入ガイドラインより）

・新規導入として連節バスなど新たな車両導入に向けた基本的な検討の流れとポイントは以下のとおり。

＜新たな車両導入における手続きの整理＞

項目	検討の流れ	ポイント
事業計画変更申請	路線に配置する車両のうち、長さ、幅、高さ、又は車両総重量が最大の車両について、その値を申請し認可を受けることが必要。当該認可に当たっては、道路管理者等の関係者から意見を聴かなければならないことになっている。	・走行予定の道路（回送区間を含む）は、車両規格に照らして、道路構造上・周囲の交通環境上の支障がないかどうか。 ・バス停留所は、発着に際して、道路構造上・周囲の交通環境上の支障がないかどうか。 ・自動車車庫は車両の出入りに支障がないかどうか。
保安基準緩和認定申請	・自動車は、道路運送車両の保安基準に適合し、国が行う検査に合格しなければ道路を運行できない。 ・使用の態様が特殊であること等により保安基準の規定を適用しなくても支障がないと運輸局長が認定した場合には、運行することができる。	長さ、幅、軸重の他に保安基準に適合していない部位がある場合は、事前に運輸局に相談が必要。
並行輸入自動車の申請	・並行輸入自動車とは、型式指定自動車等の国土交通省の認証を受けていない外国製自動車のことであり、申請が必要。	連節バスは、国土交通省の認証を受けていないので、あらかじめ書面で保安基準適合性をチェックする並行輸入自動車の事前審査の申請が必要となる。
特殊車両の通行許可申請	・道路は、車両の長さ、重量等についての一定の規格（一般制限値）を超えない車両が安全・円滑に通行できるように設計されており、これを超えることはできないが、申請に基づき道路管理者が審査し、必要な条件を付して通行を許可した場合には、一般的制限値を超える車両の通行が可能となる。	特殊車両の通行許可が必要な一般的制限値 連節バス：長さ 18m、幅 2.55m、軸重 11,500kg 一般的制限値：長さ 12m、幅 2.5m、軸重 10,000kg

③ 次世代公共交通（ＢＲＴ等）の整備等に対する総合的な支援スキーム（国交省資料ほか）

名称	主体	対象	用途(概要)	補助率
社会資本整備 総合給付金	国土交通省 道路局 都市局	地方公共団体	・公設部分 事業者向け ・事業者への間接補助 ＢＲＴの走行空間（走行路面、停留所、シェルター等）、車両基地等の整備、ＩＣカードの導入等に対し総合的に支援	5.5/10 等
地域公共交通確保 維持改善事業	国土交通省 総合政策局 自動車局	運行事業者	・運行事業者向け ＢＲＴシステムの構築に不可欠な施設（連節車両、停留所施設、ＰＴＰＳの導入等）の整備、バスロケーションシステム、ＩＣカードシステムの導入等に対して補助	1/3 等
二酸化炭素排出 抑制対策事業費	環境省	運行事業者	バス車両、整備場、IC カード導入、PTPS、バスロケーションシステム、乗継情報提供など	公共交通利用転換事業計画策定事業：1/3 公共交通利用転換事業：1/2、5.5/10 等
訪日外国人旅行者受入環境整備 緊急対策事業	国土交通省 観光庁	運行事業者	バス車両、公衆無線 LAN(車外)、案内表示やホームページの多言語化、PTPS、バスロケーションシステムなど	1/3 等
訪日外国人旅行者受入基盤整備 ・加速化事業	国土交通省 観光庁	運行事業者	案内表示の多言語化（公共性のある施設）、ターミナルの移動円滑化（段差解消、多機能便所など）	1/3 等

3-4　まちづくりに関する課題

・都市の魅力づくりとともに、「使いやすく、持続可能な地域公共交通網」の形成に向けた取組を実施する。

・次世代公共交通をはじめとする充実した公共交通があることで、自家用車に過度に頼らなくても日常のお出かけや活動ができるまちづくりを進める。

3-5　市民・関係団体との連携・協議

・次世代公共交通の導入に際しては、地域・関係者との PR や利用促進を含む連携・協力体制の構築が必要である。

日立市（ひたち BRT）の地域活動

【サポーターズクラブ会議】

【沿線マップづくりワークショップ】

【日立港秋の味覚まつりでのＰＲ】

かしてつバスの地域活動

沿線にアジサイを植栽

アジサイ植栽後の様子