

「宇部市地域公共交通計画（素案）」 パブリック・コメント実施結果

- 1 パブリック・コメント募集期間 令和4年1月17日（月）～令和4年2月7日（月）
- 2 意見提出者数 13 人
- 3 意見の件数 55 件
- 4 答申案に対する意見と対応

項目	件数	対応区分		
		A	B	C
		意見を踏まえて計画書に反映するもの	意見の趣旨がすでに素案に反映されているもの	今後の参考とさせていただくもの
全般	10			10
地域公共交通を取り巻く環境の変化	1			1
市内の公共交通の現状	11	2	1	8
前計画の検証	3			3
関連する計画の整理	7		1	6
地域公共交通の将来像	1	1		
計画の基本理念	1	1		
地域公共交通における役割	1			1
施策体系	3			3
施策の概要	15			15
計画の評価指標	2		1	1
合計	55	4	3	48

No.	項目	ページ	意見の概要	市の考え方	対応区分
1	全般		計画の策定に当たり主旨は理解出来るが高齢者を救済する為の助成も考慮し利便性を保つ為、路線バスの確保や地域内交通についても再考すべきところがあると思う。高齢者救済を最優先する事が目的であり、地域性にもよるが、環境の変化も考慮して過去に実施して来た好事例やPR方法等紹介する事も参考になると思う。	高齢化の進行に伴い、地域における高齢者の移動手手段の確保は重要な課題であると考えています。このため、地域内交通の導入・運営に係る支援を行っていますが、ご意見のとおり、運営主体である地域組織に情報提供します。	C
2	全般		宇部市営バスの小型化および省エネ車の導入を提案する。	車両の小型化について、現在、大半の車両は全長が9メートル以下の中型車両で運行しており、運行ルートや利用実態に合わせて7メートル以下の小型車両やワンボックスタイプの車両も運用しています。今後も利用実態に合わせて、効率的な車両運用を図ります。また、省エネ車については、車両本体の価格や燃料補給施設の設置などで経営面の負担が大きいことから、当面の導入は困難ですが、長期的な車両運用の中で、引き続き情報収集し、更新の可否について検討します。	C
3	全般		バス停の屋根設置他利用者サービスの向上策を望む。	バス停の上屋やベンチの設置につきましては、各バス停の利用状況等を考慮し、利用者数が多いなど必要性が高く、かつ、歩道通行時の安全が確保できることから、年次的に予算の範囲内で整備を進めていますが、要件を満たすバス停の上屋は、ほぼ整備されています。このため、今後は施設の維持と更新を中心としたサービス向上に努めます。	C
4	全般		バス路線の復活を希望出来るなら、市街地循環線での150円バス、桃山線を検討して頂きたい。あわせて、桃山地域コミタク関連で、東岐波での「300円乗合タクシー」や「宇部市まちなかAI乗合タクシー」のような実証実験を桃山地域コミタク運営協議会などと考えて頂ければと思う。	いただいたご意見は、今後の取組の参考にさせていただきます。	C
5	全般		公共交通拠点に貸自転車（電動の2輪車・3輪車を含む）制度を考えられないか。	シェアサイクルは、市民や観光客が手軽に利用できるだけでなく、公共交通の補完、地域・観光の活性化、健康の増進や環境負荷の軽減等の、幅広い分野での効果が期待できます。本市では、令和元年度にシェアサイクルの実証実験（約3ヶ月間）を行いました。1日平均1.3人という実績であったため、本格運行には至っていません。いただいたご意見は、今後の取組の参考にさせていただきます。	C

No.	項目	ページ	意見の概要	市の考え方	対応区分
6	全般		屋間の公共交通利用の多くは、買い物、病院への通院であるが、すでにショッピングセンターや個人病院は郊外に多く、自宅から近いところを利用したいとのニーズに対し、適当な公共交通が少なく、やむを得ずタクシー利用している。 場合によっては医療費より高がついている。各地域ごとに街づくり政策を作成してはどうか。	本市の公共交通空白地域などでは、地域組織との協働で、地域内交通を導入・支援することとしています。また、各地域においては、地域内の公共交通の方向性など、将来を見据えた地域活動の基本となる計画である「地域計画」を策定しています。	C
7	全般		現状のコミュニティタクシー（コミタク）の車両は通常のタクシー仕様であり、福祉タクシー仕様となっていない。車内は狭く、車いすも載せにくい。 少なくともジャンボタクシー並みの車両が望まれる。タクシー会社に対して車両の購入・運行助成制度があるとよい。 客も増え、採算性も上がる。	いただいたご意見は、今後の取組の参考にさせていただきます。	C
8	全般		公共交通の利用者を増やすために、観光旅行、出張など中・長距離（広域）移動する顧客のニーズを把握するためのアンケート調査なども重要である。 今後、人口は必ず減少するため、地域活性化には観光客が一番。問題点として、外国語看板・パンフレットが少ない（常盤公園にはあるが） ・語学のできるタクシー運転者の養成（中国・韓国・東南アジアからの観光客は個人旅行、家族旅行者も増えている…裕福になっている）⇒運転手、ガイドへの研修助成制度など。	いただいたご意見は、関係部署に情報共有するとともに、今後の取組の参考にさせていただきます。 なお、宇部市交通局では、令和4年3月から交通系ICカードを導入し、運用を開始することに合わせ、全ての路線バスの運賃表示器を更新することにしてします。同表示器は、多言語対応に加え、静止画、動画ともに対応可能なPRも流せる規格となっていますので、ときわ公園など本市の観光拠点の紹介もしていきたいと考えています。	C
9	全般		宇部市営バスへの提言 ①ニーズに合わせた車両の導入として、市内を走る車両はすべて中・小型にする。イニシャルコストは必要だが長期的見地から検討する。コストダウン、環境対策などのために。多少の狭い道の運行ルートにも対応が可能。サービス向上にもなる。大型バスは観光等団体顧客用とする。 ②各バス停に待ち時間開示のため、運行状況システムを導入する。顧客へのサービス向上対策。（道路の混雑状況により、到着時間の変動がある） ③いずれの時か、車両のEV化を図る。	①現在、年次的に路線バス車両は中・小型バスに更新しているところであり、今後も利用実態に合わせて、効率的な車両運用を図ります。 ②宇部市交通局では、平成30年5月からバスの運行状況をWebサイトで確認できる「うべバスナビ」を導入しており、利用者の方がリアルタイムで待ち時間やバスの現在地を確認できるようになっています。今後、このサービスのPRに努めます。 ③インフラ環境など課題もあり、早期の導入は困難ですが、長期的な視点で、更新の可否について検討します。	C

No.	項目	ページ	意見の概要	市の考え方	対応区分
10	全般	2	駅舎アートの写真について、地域住民との協働による駅舎アートは、宇部線の各駅で可能であれば行うと良いと思う。 (駅舎も明るくなるし、地域の駅として大切に扱われる。)	今後も、JR西日本と協議をしながら検討していきたいと考えています。	C
11	地域公共交通を取り巻く環境の変化	7	65歳以上返納者数割合がR1からR2へ減少していることの影響と思われることを記載して欲しい。 例えば、新型コロナの影響でバスよりマイカー運転を望む高齢者の割合が増えたと思われるなど。	減少の要因として、新型コロナウイルスの感染拡大の影響で、重症化しやすい高齢者が外出しづらくなったことなど、様々な要因が考えられますので、原文のままとさせていただきます。	C
12	市内の公共交通の現状	10	バス停から300m以内のエリアを公共交通がカバーしているとの記載ですが、バスの本数によると思われる。そのことについて注記が望ましい。 鉄道駅から800m以内をカバーエリアと評価していますが、徒歩で800mとしても、自転車利用でカバーエリアは広げることが可能であり、サイクル&ライドの可能性を記載できますか。その可能性をもっと促進するとよい。 宇部駅の駐輪場改善でサイクル&ライド利用者が増えたか、快適性が増したかなど、調査して。	市営バスの路線は、平成28年3月に策定した現計画である「宇部市地域公共交通網形成計画」の方針に基づき、より効率的に見直したところであり、運行ダイヤについてはエリア毎の利用状況等を踏まえて設定しています。 「サイクル&ライドの可能性」については、本項目が市内の公共交通の現状を記載している箇所であることから、原文のままとさせていただきます。 宇部駅の駐輪場については、以前は、一部砂利敷きのため駐輪場以外の駅舎前の舗装スペースに駐輪する利用者がいましたが、改善された後は、正しく駐輪場が利用されるようになったとJR西日本に確認していますので、快適性が増したものと推察しています。	C
13	市内の公共交通の現状	10	カバー人口比率が82.8%となっているが、住民感覚では、交通網の充実感はないと思うので、まず数字上のPRは必要と思う。 ただ、後期高齢者は、300m以内と思われる。(買物時に荷物が持てるだろう距離)	徒歩圏の基準については、「都市構造の評価に関するハンドブック」(国土交通省)に基づいています。 公共交通のカバー人口については、地域と一体となって公共交通を考えていく場などで活用します。	C
14	市内の公共交通の現状	11	鉄道と路線バスの利用状況が、それぞれH27とH28～では、あまりにも短すぎるのではないか。 特に鉄道は、「平成30年度までは増加傾向」とあるが、中長期的にも増加傾向なのかと市民に誤解を与える表現と思われる。 例えば、環境省の「平成21年度低炭素地域づくり面的対策事業(宇部地域)」報告書には、宇部線が、1965年から2007年まで約85%減、市営バスが63年～約87%減とある。 環境省の調査のように、ある程度中長期的な、利用状況を記載すべき。	JR宇部線の年間利用者数の推移について、平成21年度から平成26年度までは減少傾向、平成27年度から平成30年度までは増加傾向で、平成21年度と平成30年度の人数はほぼ同数でした。 このため、「平成30年度までは、ほぼ横ばいでしたが」という表現に修正します。	A

No.	項目	ページ	意見の概要	市の考え方	対応区分
15	市内の公共交通の現状	12	<p>中心部、厚南、西岐波、東岐波など、高い家賃や固定資産税を払い、便利さを求めて引っ越ししている人もいる。</p> <p>公共交通とはいえ、全て平等では成り立たない。</p> <p>中心部、厚南、西岐波、東岐波など、人口増加の地区に地域内交通だけではなく、路線バスを走らせて欲しい。</p> <p>地域内交通は、少々内輪の人のみが利用して、外から来た人や、若者、子育て世代は利用しづらい。</p> <p>高齢者は、優待乗車券と地域内交通の2つが利用できる。</p> <p>地域内交通と、一般のタクシーとの地域における不平等さを感じる。</p>	<p>路線バスは、限られた財政負担の中で、各地域の利用実態を踏まえた運行本数やルートになっており、また、地域内交通は、交通不便地域などを対象として、路線バスと比較して概ね少ない運行本数となっています。</p> <p>地域内交通の周知に関しては、来訪者、子育て世代、若年層など、誰もが利用しやすいよう、バス停での時刻表掲示、チラシの自治会での班回覧、全戸配布などで周知をしているところですが、いただいたご意見は、地域組織に情報提供してまいります。</p>	C
16	市内の公共交通の現状	12	<p>地域運営組織において、利用者の減少に対する対策を検討しているが、運行内容の変更（改定）が年1回しかないのでは効果の検証が後手になっている。</p>	<p>年2回以上変更しようとする、変更内容の地域への周知や、地域運営組織で変更内容を検討する期間の確保が難しいと考えています。</p>	C
17	市内の公共交通の現状	14	<p>内訳で正規雇用率が記載されていないので、実際の状況はわからない。待遇改善は必要。</p>	<p>当項目については、主に運転士が不足していることを表したものであり、正規社員・職員の雇用率は調査していません。</p> <p>待遇改善の可否については、各交通事業者の経営状況によりますが、市としては、公共交通の運転士という職業の魅力向上を図るために、WebサイトやSNS等を活用してPRを行うことなどに取り組みます。</p>	C
18	市内の公共交通の現状	15	<p>人口が減少しているのなら、利用者が減少しているのは必然。北部地域においては、それは顕著と思う。</p> <p>見捨てるわけではないが、くすのき号、小野きずな号のために、「運転手」「バス」「財政支出」が増加するのは、おかしいと思う。</p>	<p>北部地域の路線バスやデマンドバスの利用者数は年々減少傾向にありますが、高齢化が急速に進む地域の住民の移動手段の確保は重要な課題であると考えています。</p> <p>このため、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地域の方と協議を行いたいと考えています。（素案41ページ）</p>	B
19	市内の公共交通の現状	15	<p>「財政支出の推移」で金額単位がない。</p>	<p>単位（千円）を追記します。</p>	A

No.	項目	ページ	意見の概要	市の考え方	対応区分
20	市内の公共交通の現状	16	<p>既存の店や施設にムリヤリ公共交通を当てはめるから難しくなっている面もあるはず。</p> <p>まずは、コンパクトシティを目指し、市役所周辺、旧井筒屋、県健康福祉センター跡などに、買い物ができたり、市民が座って長時間くつろげる場所を作って欲しい。</p> <p>そこで、市役所周辺を中心に、バスの路線を敷き直し、各地域から中心部、中心部から各地域へのバスを走らせ、買い物弱者を救って欲しい。</p> <p>尾中病院も市役所の近くに移動し、利用しやすくなった。</p> <p>新天町のまるきも、フリースペースや子育ての遊び場ができ、助かっている。</p> <p>図書館は、出入口をもっと広くし、バスを入れて欲しい。</p> <p>まちづくりには、バス、電車はとても大事なので、中心部のあらゆる所（福祉会館、多世代ふれあいセンター、保健センター、裁判所）にも、どんどんバスが走って欲しい。</p> <p>そのために、道路の拡張も必要だと思う。市が所有する土地、建物について、バスを走らせるために新たに改修して欲しい。</p>	<p>いただいたご意見は、関係部署に情報共有するとともに、今後の取組の参考にさせていただきます。</p>	C
21	市内の公共交通の現状	16	<p>市民満足度や住みにくいところなど、受け身の意識だけ調査しているように思われます。</p> <p>市民も加わって乗って支える意識と行動を応援するような、アンケートでの訊き方をすべきかと思えます。</p> <p>ここの記載方法をすぐ修正するのは無理としても、今後のために。</p>	<p>ご意見いただいた「アンケートでの訊き方」は、「モビリティ・マネジメント」の考え方として、大変重要なことだと認識していますので、今後アンケートを実施する際の参考にさせていただきたいと思えます。</p>	C

No.	項目	ページ	意見の概要	市の考え方	対応区分
22	市内の公共交通の現状	16	<p>宇部市民の意識調査によると「宇部が住みにくいところとして、公共交通が不便」が55.4%と高い数字になっている。</p> <p>“高齢者が自動車の免許返上しない”、“公共交通が不便ゆえ、利用しない”などの大きな理由となっている。人は何かの目的があって移動する。移動には買い物、病院、市役所など公共施設、通勤・通学、趣味、観光など様々な目的がある。</p> <p>その移動手段には「歩く」、「自転車」、「バイク・自家用車など」自力で移動できるものと、「バス」、「鉄道」、「タクシー」などいろいろな交通手段を利用するものがある。</p> <p>また、企業などの出張や旅行目的のための長距離移動（宇部や他住民の広域往来）には「航空機」、「新幹線」、「長距離バス」などのことも考慮しなければならない。</p> <p>公共交通を考える前に移動（交通）の原点から考える必要がある。</p> <p>もっと市民のニーズを把握できないか？</p> <p>市政懇談会などの共通課題としたらいかがであろうか。</p>	<p>いただいたご意見は、今後の取組の参考にさせていただきます。</p>	C
23	前計画の検証	18	<p>乗り継ぎ拠点政策は早急に検討・実施が望まれる。</p> <p>例えば、市営バスと民間バス・タクシー・JR・航空会社などとの政策協議が必要。（共通ICカードの導入）</p> <p>提案例として、JR宇部新川駅には表改札口のみで、島・小串方面には不便であり、北改札口の設置とともに北口バス停があれば便利である。</p> <p>市民館・文化会館・山口大附属病院への近道ゆえ、公共交通の利用者が増えると思われる。</p>	<p>いただいたご意見は、今後の取組の参考にさせていただきます。</p>	C
24	前計画の検証	19	<p>新型コロナウイルスで減少とあるのに、令和3年度の目標値（鉄道・路線）が高すぎるのではないだろうか。</p>	<p>ご意見の目標値については、平成28年3月に策定した現計画である「宇部市地域公共交通網形成計画」で定めた最終年度（令和3年度）の目標値です。</p> <p>当時、予測できなかった新型コロナウイルス感染症の影響などもあり、鉄道やバスの乗降者数は、現計画策定時から、大幅に減少している状況です。</p>	C

No.	項目	ページ	意見の概要	市の考え方	対応区分
25	前計画の検証	20	目標の評価指数の目標値は令和元年度、令和2年度の数値と比較しあまりにも高いのではないかと？ 絶対に達成できる数値とは思われない。 何か特別の施策があるのであれば、教えて欲しい。	ご意見の目標値については、平成28年3月に策定した現計画である「宇部市地域公共交通網形成計画」で定めた最終年度（令和3年度）の目標値です。 当時、予測できなかった新型コロナウイルス感染症の影響などもあり、鉄道やバスの乗降者数は、現計画策定時から、大幅に減少しています。 なお、「宇部市地域公共交通計画（素案）」では、中心市街地におけるバスの乗降者数の目標は設定しませんが、宇部新川駅における鉄道の乗降者数、宇部新川駅バス停における乗降者数を設定しています。	C
26	関連する計画の整理	22	公共交通に関する取組について、地域福祉タクシーの一環として、コミュニティタクシー路線外の後期高齢者にタクシー補助券の導入の検討をお願いしたい。（地域の実情に合わせた）	タクシー運賃の補助については、市の財政負担が多額となることや、鉄道・路線バスなど、他の公共交通に影響を与える可能性があることから、慎重な検討が必要であると考えています。	C
27	関連する計画の整理	23	第2期宇部市まち・ひと・しごと創生総合戦略の施策「安心して暮らせるまちづくり」、宇部市都市計画マスタープランの施策「都市をつなぐ交通ネットワーク」に関して、桃山地域のコミュニティタクシー（コミタク）関連で言えば、バス路線の廃止による代替としてのコミタク立ち上げであり、元の路線利用者に西桃山の方がおられたことから新起点として発電所を設けたことにより新川、鶺の島二つの路線が生まれた。 他地区のような買物に特化したものでなく、新川はA整形外科、B内科を經由、鶺の島は大学病院を經由する生活に関連する路線としたが終点は宇部新川駅となっている。 スーパーMでの買物にしても午前中にするとしたら、新川ルート往路2便で行き、復路1便を利用して、鶺の島ルートなら往路、復路とも1便を利用する事で約3～40分の買物ができる。 他の便では、片道のみで利便性には不便なのが実情である。 地域の方からの要望もあって、Fグランへのモデルコースも示されているが利用度は、残念ながら低いものとなっている。 生活関連として病院を經由する路線としているが、初診以外は予約制であり利用者は殆どいないのも実情である。 （路線の変更も検討の必要あり）	地域内交通は、地域の運営組織でルート変更等を協議しており、本市としては、協議への参加や運輸支局への手続き等の支援を行っています。 いただいたご意見は、運営主体である地域組織へ情報提供をさせていただきます。	C



No.	項目	ページ	意見の概要	市の考え方	対応区分
28	関連する計画の整理	23	<p>宇部新川駅を起点としたグリーンスローモビリティ（グリスロ）を利用して、図書館に行くには便利だが、帰りにはコミタクの接続はない。</p> <p>M常盤通り店で買物利用するにもグリスロで行き、10分程度で買物すればグリスロで戻れるが少し厳しく、コミタク接続もない。</p> <p>路線バス（路線W8）を使うにしても常盤町二丁目11:25、12:51発を利用すれば黄幡公園前、浜町バス停に戻ってくることも出来るが、利用度UPの為に、コミタクやグリスロ、市営バスの連携で接続を考えて頂きたい。</p> <p>市交通政策推進グループ、地域支援チーム、交通局の三者での検討をお願いする。</p>	<p>グリーンスローモビリティは、令和2年9月から中心市街地の主要な拠点をつなぐ“小さな循環線”として、本格運行を開始しました。</p> <p>導入後、ルート変更を行う見直しを実施したものの、低調な利用実績となっており、現在、最適な活用方法について検討を進めているところです。</p>	C
29	関連する計画の整理	25	<p>「関連する誘導施策」に「宇部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」とあるが、是非、玄関口にふさわしい整備をお願いしたい。</p>	<p>いただいたご意見は、関係部署に情報共有するとともに、今後の取組の参考にさせていただきます。</p>	C
30	関連する計画の整理	26	<p>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について、現在各地区においては、デイサービスなどの送迎の為の車両があまりにも多く行き来しているように見える。</p> <p>各施設がまるで対象者の取り合いをしているように見え、その為の車両が多すぎると思う。</p> <p>各施設を調整し、方面別などの工夫で使用車両も減らせると思うし、排ガスも減らせると思う。</p>	<p>令和3年11月に、施設の垣根を越えて共同送迎するサービスを全国で初めて開始した自治体がありますが、まだ事例も少ないため、今後、国や他の自治体の動向を踏まえて研究します。</p>	C
31	関連する計画の整理	27	<p>宇部駅の交通結節機能を充実とあるが、以前より言われているが、具体策が無い。</p>	<p>宇部駅は、本市も補助金を負担し、バリアフリー化工事を実施し、エレベーター付こ線橋を設置するなど、交通結節機能の充実が図られました。</p> <p>なお、「宇部市地域公共交通計画（素案）」では、「JR宇部駅に停車する山陽本線の列車と、路線バス・JR宇部線の接続を円滑にする」ことで交通結節機能の充実を図ることとしています。（素案46ページ、51ページ）</p>	B
32	関連する計画の整理	27	<p>健康づくりに配慮したまちづくりのなかで、シニアライフに向けて、マイカー利用の市民もときどきバスや電車に乗る機会をつくることで、歩数アップ、健康増進に役立つことをアピールすべきと思う。</p> <p>健康づくり計画を作る際に、そういう活動を取り入れ、調査実践して欲しい。</p>	<p>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と考えており、関係部署と連携し、「第四次宇部市健康づくり計画」に記載する方向で調整します。</p>	C

No.	項目	ページ	意見の概要	市の考え方	対応区分
33	地域公共交通の将来像	29	地域交通の将来像の模式図ですが、自転車でのサイクル&ライドを示唆するよう、自転車のイラストを入れたらいかがでしょうか？	「宇部市自転車活用推進計画」を関連計画として掲載しているため、模式図に自転車のイラストを追加します。	A
34	計画の基本理念	30	「公共交通が将来に向けて持続可能な移動手段となるために」⇒「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」受け身でなく、能動体の表現を。文章が長すぎてわかりにくいです。 ・・・ために、・・・なって、・・・ながら、・・・目指し、・・・掲げ、・・・進めます。 活動する主体として、地域住民の参加意識が薄いので、校区など地区の関与コミットメントをもう少し打ち出したらいかがでしょうか。	ご意見を参考として、「計画の基本理念」の該当箇所を修正いたします。	A
35	地域公共交通における役割	33	宇部市民にとっては、新山口駅も主要な駅だと思う。もちろん、宇部線もあるが、重い荷物を持って新幹線→JR→バスの乗り換えは大変なので新山口駅→宇部新川駅のバス路線の停留所から乗り換えがスムーズになるようにダイヤを調整して欲しい。	宇部新川駅や新山口駅での乗り換えが円滑にできるよう、ダイヤの情報共有や調整など、事業者間の協力を推進していきます。	C
36	施策体系	34	公共交通利用者増のため、企業、団体、学校との連携協定を結ぶと意識向上が図れる。	いただいたご意見は、今後の取組の参考にさせていただきます。	C
37	施策体系	34	「第5章 目標達成に向けた施策」の前に、第6章 計画の評価指標」が来ると分かりやすい。	本計画では、本市の地域公共交通の将来像を実現するため、5つの目標を設定し、その達成に向けた施策を体系化しています。 また、それらの施策の進捗状況を把握する目安として評価指標を設定しています。 このため、記載のとおり順序とさせていただきます。	C
38	施策体系	34	目標1公共交通の利用者数の確保・施策③公共交通の利用促進について、モビリティマネジメントを独立記載してはどうだろうか。	モビリティマネジメントについては、公共交通の利用促進という視点に基づき、各関係機関と具体的な調整を行うこととなるため、現時点では、公共交通の利用促進の項目に含めることとしています。	C

No.	項目	ページ	意見の概要	市の考え方	対応区分
39	施策の概要	36	通勤利用者の促進として、企業とも連携し、ノーマイカーデーやCO2削減策として、企業から大枠の予算を引き出す一方で、社員の公共交通利用者に対しては大幅な割引メリットを提供することを提案する。 企業が地域の公共交通のスポンサーとなる代わりに、スポンサー権限で自由に利用できるようにすることで、運動習慣、会社帰りに一杯、ウォーカブルな会社までのワンマイルの充実などの発展を引き出すことを提案する。 時間に追われる出勤から、マイペースで歩いたり、自転車を楽しみつつの通勤、退社後の第二のウィークデーを創出することを提案する。	山口県では、平成24年度から、県下バス事業者の協力の下、県内一斉ノーマイカーデーにおいて、バス半額券を配布し、本市においても取り組んでいるところです。 いただいたご意見は、今後の取組の参考にさせていただきます。	C
40	施策の概要	38	わかりやすい行先案内表示をしたり、バス停の名称をわかりやすくして、市民を中心に、バスの利用回数が増えるような取組を求める。 また、市役所前などのバス停の路線や時刻表を見る際に、左側と右側に離れたバス停を見に行くのは不便である。 横に並んでいないと見にくい。	いただいたご意見は、今後の取組の参考にさせていただきます。 また、市役所バス停の案内については、令和4年5月に供用を開始する新庁舎の一階に電光表示板を設置しますので、是非ご活用ください。	C
41	施策の概要	41	宇部駅～木田～交通局～（木田～小野方面）として、宇部駅や交通局で乗り継ぎすることによって、営業係数の改善や北部地域の路線確保が行えると思う。	北部地域における公共交通については、路線バスの収益性のみでなく、交通空白地域における地域内交通（デマンドバス）の運行等とを総合的に考慮し、効果的・効率的な公共交通体系を考えていく必要があると考えています。	C
42	施策の概要	41	北部地域との往来増加、学校や施設など定期便が必要な箱モノ、イベントを誘致し、街からの往来を増やし、逆に北部地域の（交通利便性がバリアになっていた）マンパワーを不足している就業要員として活用することなど、公共機関による長距離移動を日常とする施策の拡充を提案する。 貨物便との併用でコストメリットを追求することで、使用者負担を削減して使用者のすそ野を広げることを提案する。 定期券の積極発行、フリー乗降区間の設定、待ちの不便を解消するためのストップの整備、ラストワンマイルの移動の支援など利用者が増える、新たな利用者増につながるサービスの発案を提案する。	当施策は、地域とともに、これからの公共交通のあり方を考えていくことを趣旨としています。 地域の実情の把握や利用促進策の検討の中で、ご意見の内容も参考とさせていただきます。	C

No.	項目	ページ	意見の概要	市の考え方	対応区分
43	施策の概要	41	何年も前からあの手この手と行っているが利用者の増加がないということであれば、無駄な経費を使う事になり必要性を感じていないと思う。 常盤通りを中心にまちづくりを考えても、人の流れが昔の様な常盤通りではなくなってきている現状では無理である。	市街地循環線については、今後、現状分析を行い、利用者数を確保するための見直しを行うこととしています。 また、中心市街地に関する今後のご意見については、関係部署と共有させていただきます。	C
44	施策の概要	41	市街地循環線だけでなく、開・萩原や片倉なども系統見直しや乗り継ぎの見直しにより改善したほうがいいと思う。	いただいたご意見は、今後の取組の参考にさせていただきます。	C
45	施策の概要	42	コロナ禍は今後も続くはずである。 観光という目線は、優先順位を下げ、公共交通を、市民（高齢者、障害者、子ども等）が生活圏における手段として利用する目線で考えて欲しい。	本計画における施策に優先順位は設けていませんが、公共交通の大きな目的は、地域住民の安心・安全な移動手段として機能することと考えています。 また、本市への来訪者に向けた市内での移動手段の確保も課題であると認識しています。	C
46	施策の概要	42	厚南から観光地ときわ公園へ行く直通のバスが無い。 宇部駅は本線なのに、ときわ公園の案内板もないし直通のバスも無い。 また空港の案内も無い。 もっと広く宇部全体を活性化して欲しい。 宇部線は限られた乗客であるが、山陽本線は遠くからの人流がある。 もっと宇部駅を利便よく活性化して、他県や他市からの人流を呼び込んではどうか。	路線バスの運行ルートは「宇部市都市計画マスタープラン」に位置付けた拠点（都市拠点と地域拠点）を接続する役割を担っており、ルート設定の基本的な考え方となっています。 都市拠点を越える移動につきましては、乗り継ぎによる移動にご理解をお願いします。 宇部駅の案内板は、バリアフリー化工事に伴い撤去し、現時点で設置する予定はありませんが、いただいたご意見は、関係部署と共有させていただきます。 なお、本計画においては、市民だけでなく市への来訪者に対しても質の高い運送サービスを提供するため、宇部駅において、山陽本線と他の公共交通機関との乗継時間の短縮化を図るよう取り組みます。	C
47	施策の概要	44	市内の企業向けに送迎バスを提案して、収益を上げられないだろうか。	平成21年10月に路線バスによる瀬戸原工業団地への乗り入れをしましたが、利用者が少なく、平成28年9月に廃止しました。 企業向けの送迎バスは、広範囲の居住地からの通勤に対応する必要があるため、利用実績を上げることは困難であると考えています。 いただいたご意見は、今後の取組の参考にさせていただきます。	C

No.	項目	ページ	意見の概要	市の考え方	対応区分
48	施策の概要	44	公的資金投入額の見える化とともに、路線別営業係数も市民や関係機関と共有し、公共交通の維持・確保・利便性向上を行なって欲しい。	公的資金投入額の見える化については、いただいたご意見を参考とし、今後、どのような項目を示していくか検討を進めていきます。 なお、市Webサイトにおいて、「宇部市バス路線台帳」を掲載しており、その中で、路線バスの路線別・系統別の経常収支率を掲載しておりますので、そちらもご参照下さい。	C
49	施策の概要	44	公共交通事業で福祉を重視するならば、赤字はやむを得ないのではないだろうか。 どこまでなら財政負担は可能なのか示されるとわかりやすい。	公共交通事業に対する最適な財政負担は定めていませんが、限られた財源の中で、効率的・効果的なサービスの提供に取り組みたいと考えています。	C
50	施策の概要	45	公共交通事業の維持に向けて、早急にルートの変更や系統分割・収支率の低い系統の要因分析を行ってほしい。 路線や系統・本数によって営業係数が変わると思うが宇部新川・中央病院・フジグラン・交通局・宇部駅を乗り継ぎ拠点、常盤町2丁目・沼・常盤公園入口・今村・東割などを準拠点とし、ICカードも導入されるので、乗り継ぎをしても・しなくても、同じ料金とするなどして本数や利便性の向上を目指して欲しい。	市Webサイトで公表している「宇部市バス路線台帳」により対象路線の評価を行っています。 現行の運行ルートは「宇部市都市計画マスタープラン」の拠点を接続する役割を担っており、ルート設定の基本的な考え方は、都市拠点である中心市街地と住宅地との接続となっており、大幅に変更する必要は低いと考えています。 公共交通事業を維持する上で、交通事業者の保有する限られた運転士や車両では、これ以上の増便は難しいことから、本計画の各施策を着実に実行して利便性の向上を図ります。	C
51	施策の概要	45	運転士の確保は大型二種免許のハードルが高いため、中型車の導入も検討すべきではないか。	中型二種免許で運転できる車両（乗車定員29人以下）の導入は、運転士不足解消策の一つとして、有効な手段であると考えますが、中型タイプの路線バスは国内メーカーで製造されていないため、対応できる車両の改造が必要となり、購入経費が高額となります。 また、車両の小型化により、朝夕の通勤通学時間帯では乗車定員を上回る可能性があることから、運用が限定的となることが想定され、非効率な車両運用となります。 いただいたご意見は、今後の取組の参考にさせていただきます。	C
52	施策の概要	46	危ないバス停の移動やイスの設備など、宇部市の市民を中心に、安全で、利用回数が増えるような変更を求める。	いただいたご意見は、今後の取組の参考にさせていただきます。	C

No.	項目	ページ	意見の概要	市の考え方	対応区分
53	施策の概要	46	駅周辺やバス停がさびれているので、地域住民共々連携して整備し、人が使いたくなるような「ストップ」「ステーション」をクリエイトする。 学生などの若い感性からコンペ方式で活用や拠点としての活性化策を募集し、たとえのけ反るような突拍子もないアイデアでも部分的に試して面白がってみる機会とすることを提案する。	いただいたご意見は、今後の取組の参考にさせていただきます。	C
54	計画の評価指標	47	「コロナ発生前の水準まで戻る」という表現は、現実味がなく、コロナ発生前には戻らないと考える。 表現の方法を変更することを意見する。	コロナ禍以降、リモートワークや在宅勤務が増えていると思われませんが、本市においては、鉄道（宇部線）を利用している通学生の割合が比較的高く、路線バスは高齢者の割合が多いという分析をしています。 そのため、5年後の令和8年度にはコロナ禍の影響は少ないものと想定しています。	C
55	計画の評価指標	48	数値を示すだけでなく、行政がきちんと経営改善の指導も入れるような制度にして欲しい。	地域内交通は、バスなどが運行していない地域において移動手段を確保するために導入をしているものですが、公費の支出も考えた上で目標を設定しており、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うこととしています。（素案40ページ）	B