

宇部市地域公共交通計画(素案)

令和4年1月

目次

●第1章 計画の策定について	1
1 計画策定の目的	1
2 計画の位置付け	1
3 計画の区域	2
4 計画の期間	2
●第2章 地域公共交通の現状と課題	3
1 地域公共交通を取り巻く環境の変化	3
2 市内の公共交通の現状	9
3 前計画の検証	18
4 関連する計画の整理	22
5 地域公共交通に係る課題	28
●第3章 計画の基本理念	29
1 地域公共交通の将来像	29
2 計画の基本理念	30
●第4章 計画の基本方針・目標と地域公共交通における役割	31
1 計画の基本方針・目標	31
2 地域公共交通における役割	32
●第5章 目標達成に向けた施策	34
1 施策体系	34
2 施策の概要	36
●第6章 計画の評価指標	47

第1章 計画の策定について

1 計画策定の目的

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

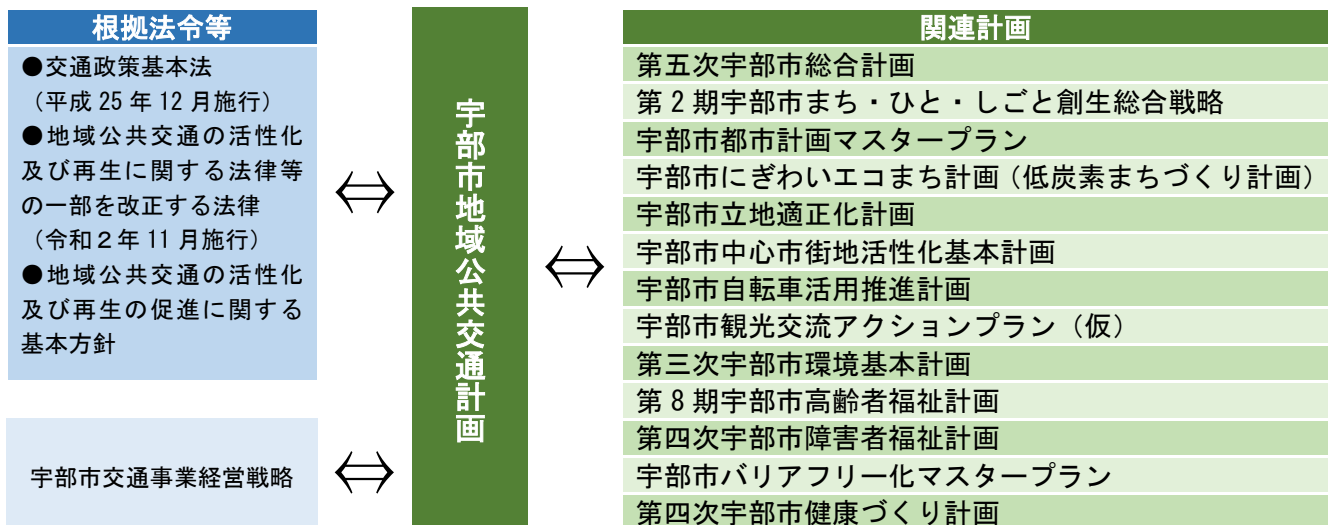
しかし、人口減少・超高齢社会の到来、モータリゼーション※1の進展、利用者ニーズの多様化などを背景として、公共交通の利用者は減少傾向にあり、地域公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しています。

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

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

2 計画の位置付け

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



※1 自動車が普及し、一般の生活の必需品となる現象。

※2 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を一体的かつ効率的に推進するために定められた法律。市町村等による地域公共交通網形成計画の作成、同計画に定められた地域公共交通再編事業を実施するための地域公共交通再編実施計画の作成、同計画が国土交通大臣の認定を受けた場合における同事業の実施に関する道路運送法等の特例等について定められている。

3 計画の区域

本計画の区域は、宇部市全域とします。

4 計画の期間

計画の期間は令和4年度～令和8年度の5年間とします。

なお、計画期間内であっても、社会情勢の変化等を踏まえ、必要に応じて見直しを行います。



〔停留所集約後の宇部新川駅バス停〕



〔地域住民との協働による駅舎アート: JR 宇部線東新川駅〕

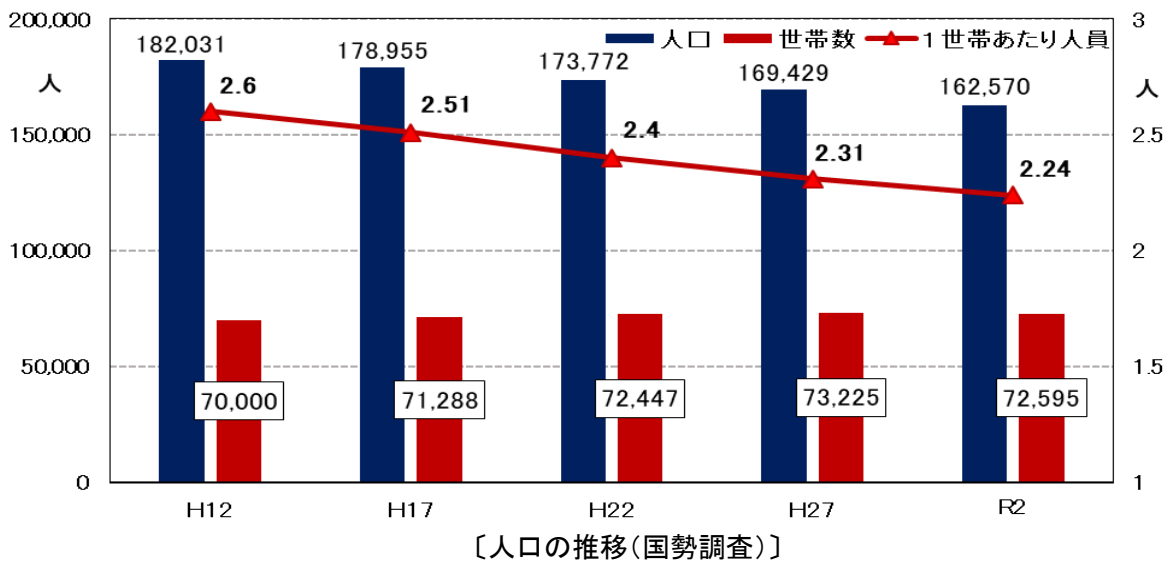
第2章 地域公共交通の現状と課題

1 地域公共交通を取り巻く環境の変化

(1) 人口の動向

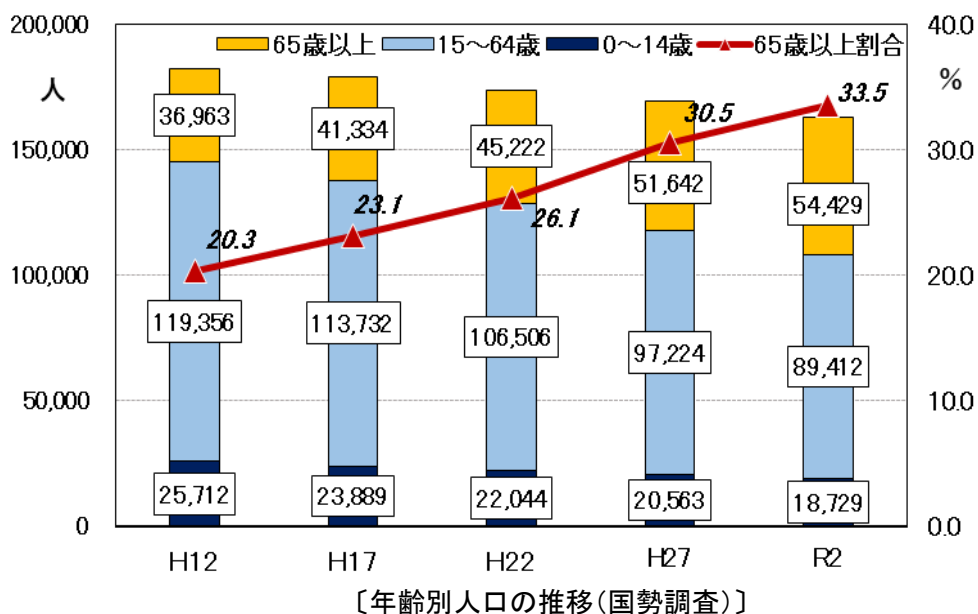
① 人口の推移

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



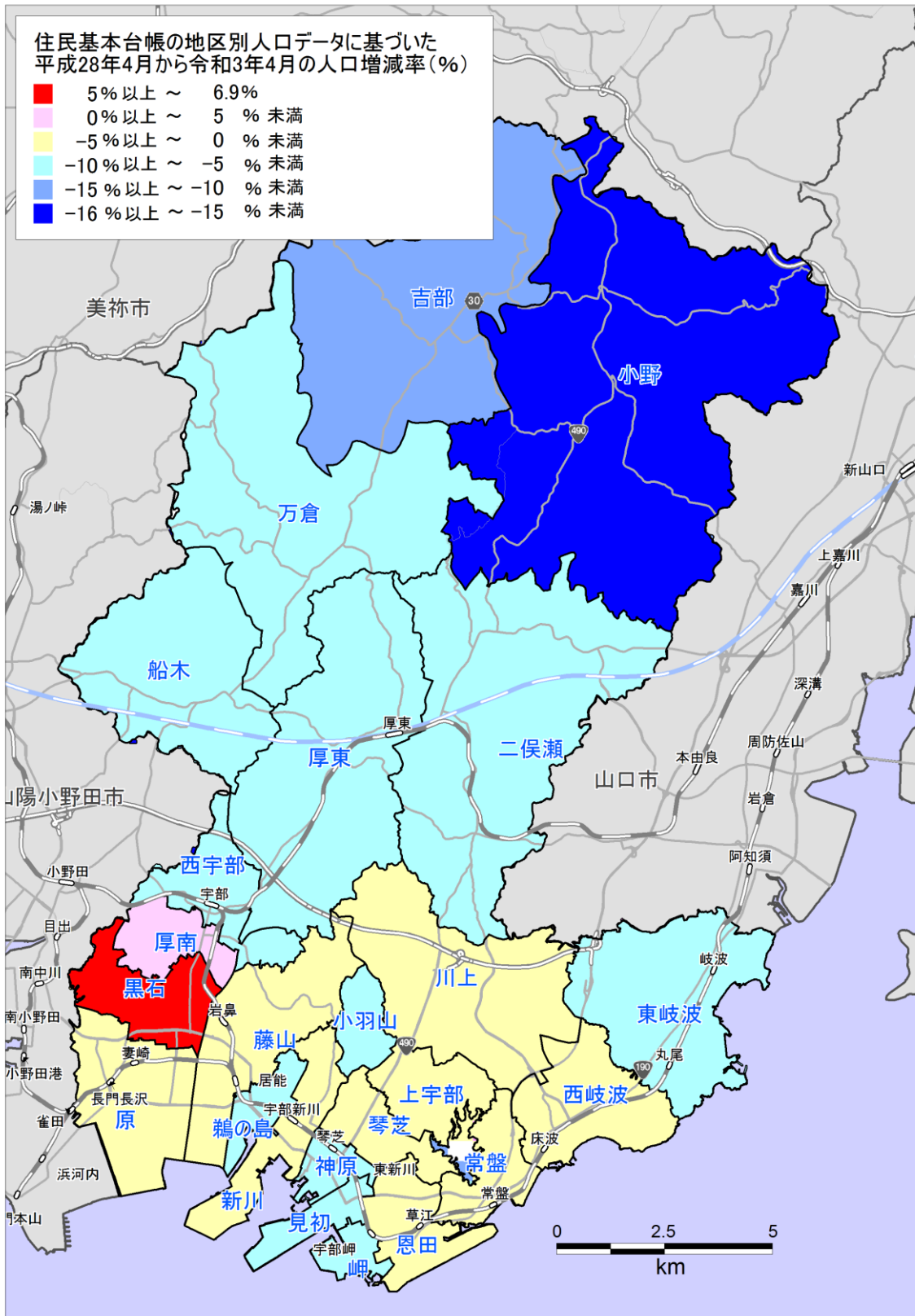
② 年齢別人口の推移

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



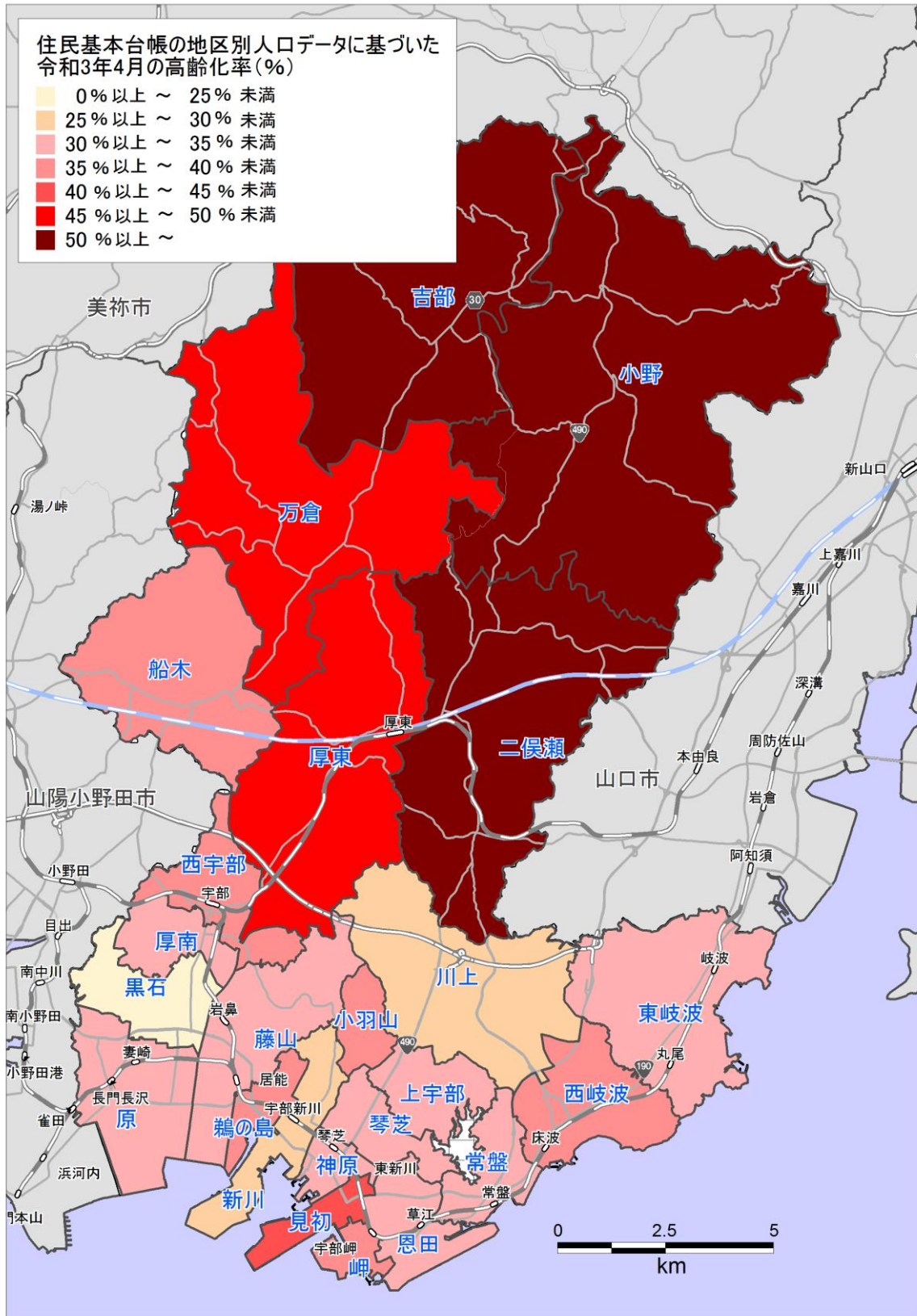
③ 地区ごとの人口増減と高齢化率

●地区ごとの人口の増減については、特に北部地域において減少が顕著となっており、市西部においては、増加している地区（黒石、厚南）も見られます。



〔地区別人口増減の推移(住民基本台帳)〕

●高齢化率については、北部地域において高くなっています。

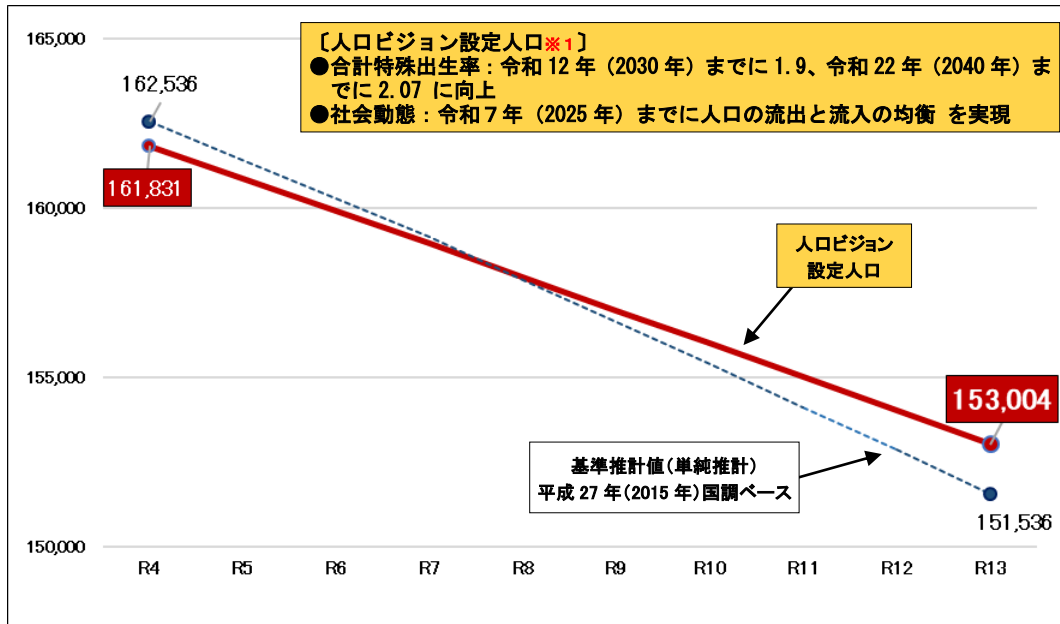


〔地区別高齢化率(住民基本台帳)〕

(2) 宇部市の将来人口

① 将来推計人口

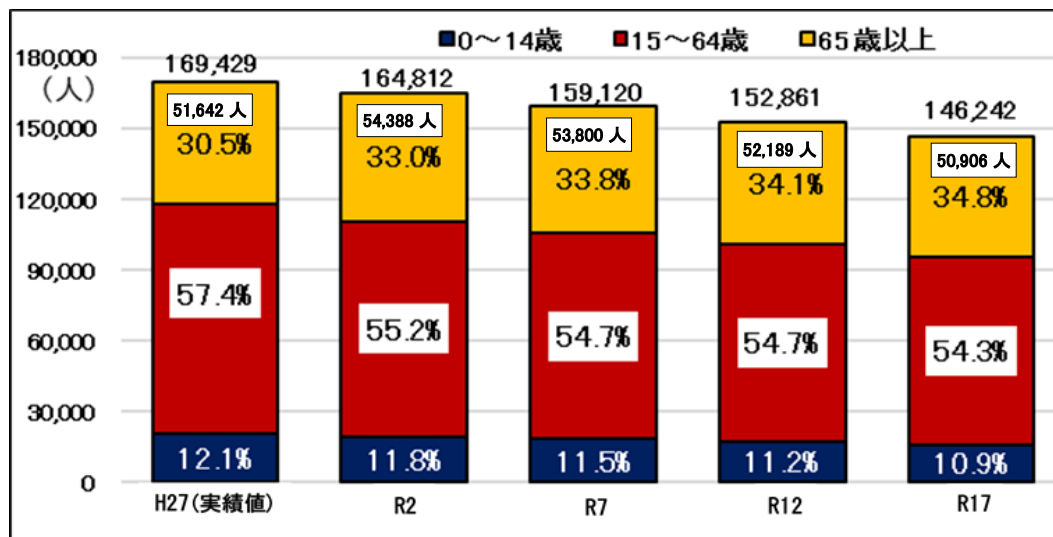
- 「第五次宇部市総合計画」では、計画の期間中（令和4年度～令和13年度）において、団塊の世代が後期高齢者になる時期が到来することから、今後も人口の自然減が続くと見込まれ、国立社会保障・人口問題研究所が算出した単純推計では、総合計画の最終年度である令和13年の本市の人口は、約151,500人と予測されています。しかし、持続可能なまちの構築に向けて、人口の確保は重要な要素であることから、総合計画においては、「宇部市人口ビジョン」（平成27年策定）を踏まえ、計画最終年度の目標人口を「153,000人」と設定しています。



〔宇部市の人口の基準推計値と目標人口〕

② 年齢区分別人口

- 人口の年齢構成については、これまでは老年人口（65歳以上）が増加を続けていましたが、令和2年を境に減少傾向に転じており、今後、年少人口（0～14歳）と生産年齢人口（15歳～64歳）を含めた全ての世代で減少していくことが予想されます。

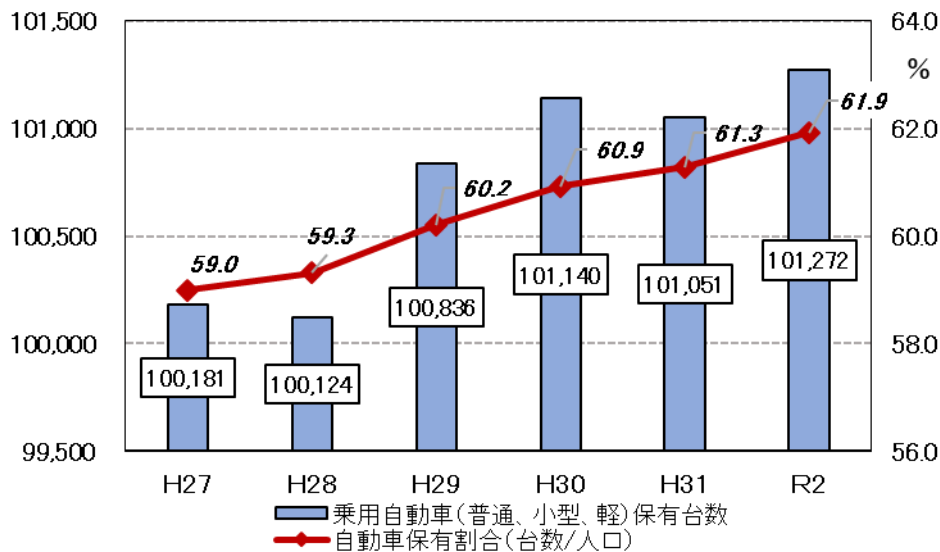


〔年齢区分別人口の将来推計〕

※1 人口ビジョン設定人口については、国の「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」及び県の「山口県人口ビジョン」の設定条件と整合を図っている。国のビジョンでは、この条件の実現により、2060年に総人口1億人を確保し、その後、2100年前後には人口が定常状態になることを見込んでいる。

(3) 自動車の保有状況

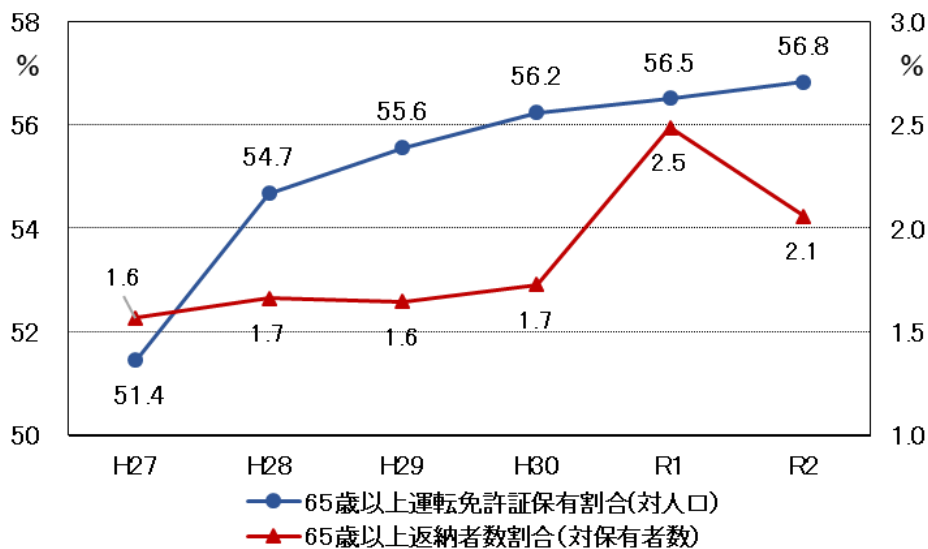
●人口に対する乗用自動車の保有割合は、令和2年で61.9%と、5年前の平成27年と比べて、2.9ポイント増加しています。



〔自動車保有割合の推移(住民基本台帳、山口運輸支局)〕

(4) 高齢者の運転免許証保有状況

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



〔65歳以上の運転免許証返納者数の推移(宇部警察署)〕

(5) 新たな技術開発や社会実装の動き

- AI※1・IoT※2等の先端技術を産業や社会生活に取り入れ、経済発展と社会的課題の解決を両立していく Society 5.0 の実現に向けた取組が全国各地で進められており、公共交通分野においても、MaaS※3や自動運転、AI を活用したデマンドタクシー※4等の開発・社会実装が行われています。
- 本市では、平成 31 年 3 月に自動運転の実証実験を、令和 2 年 2 月から 3 月にかけて AI 乗合タクシー実証実験を行いました。



〔MaaS のイメージ〕



●「楠こもれびの郷」を拠点とした自動運転サービス実証実験

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



● AI 乗合タクシー実証実験

専用 Web アプリや電話での複数の予約に対して AI で最適なルートを自動設定する AI 乗合タクシーの実証実験を、「まちなかエリア」と「東岐波エリア」で令和 2 年に実施しました。

複数の移動ニーズへの対応状況や、タクシーに乗り合うことがどの程度受け入れられるのかなどを調査しました。

※1 Artificial Intelligence の略で、人が実現するさまざまな知覚や知性を人工的に再現するもの。

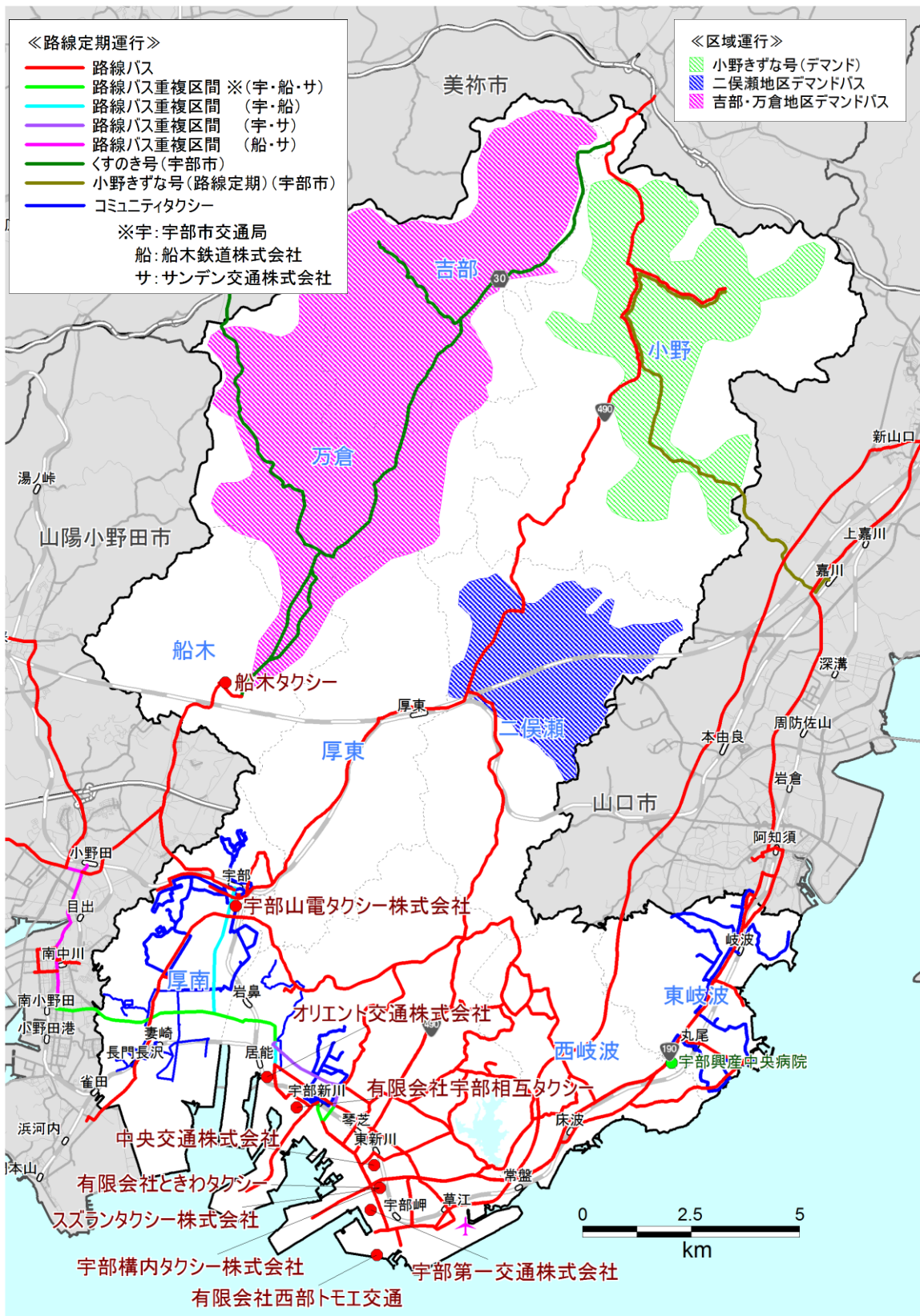
※2 Internet of Things の略で、家電製品や車等の様々なモノとインターネットを接続し、相互に制御することが可能な仕組みのこと。

※3 Mobility as a Service の略で、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

※4 通常の路線バスのような路線定期の運行ではなく、需要（デマンド）に応じて経路や運行時間を変えて運行するタクシー。

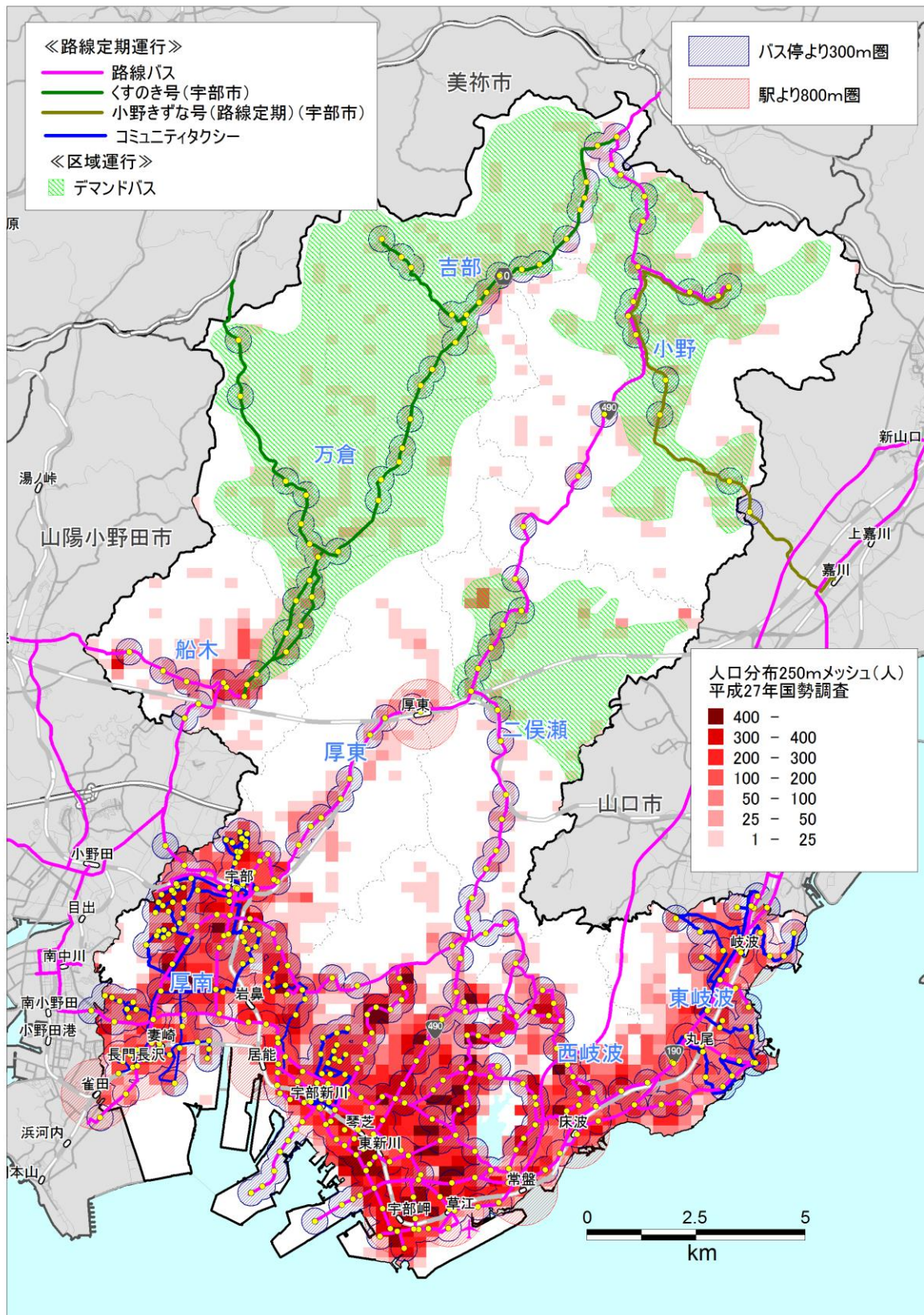
2 市内の公共交通の現状

(1) 宇部市の公共交通ネットワーク



(2) 公共交通のカバー人口

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



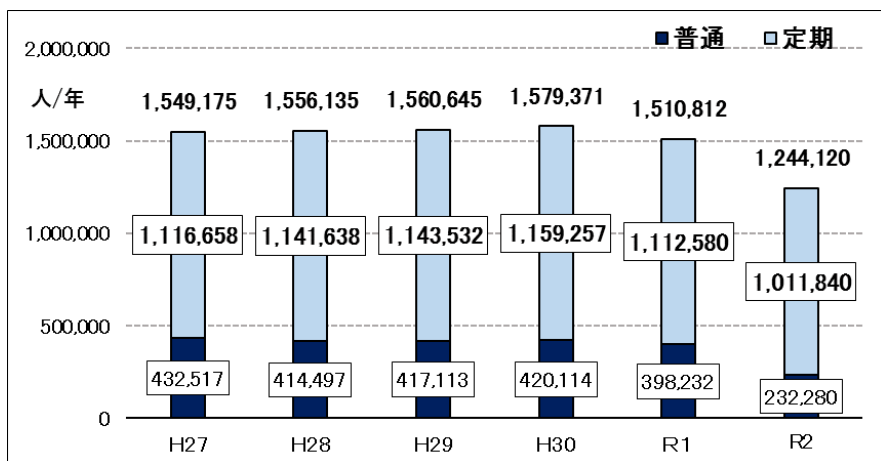
[参考:都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)]

(3) 公共交通の利用状況

令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通の利用者が大幅に減少しています。

① 鉄道

- 市内の鉄道として、JR宇部線、JR小野田線、JR山陽本線があります。
- 平成30年度までの利用者数は増加傾向にありましたが、令和元年度以降は減少しています。



JR山陽本線

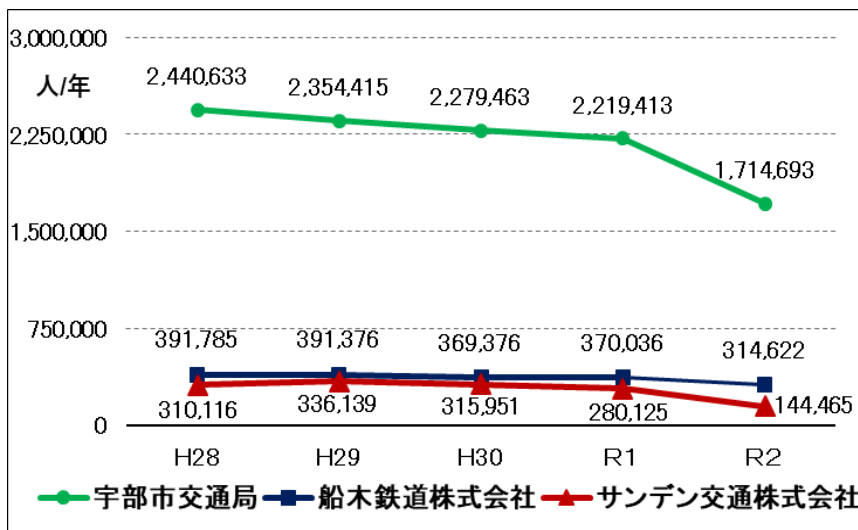


JR宇部線

〔JR宇部線※1の年間利用者数の推移(山口県統計年鑑)〕

② 路線バス

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



宇部市交通局



船木鉄道株

〔路線バスの年間利用者数の推移〕

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



市街地循環線

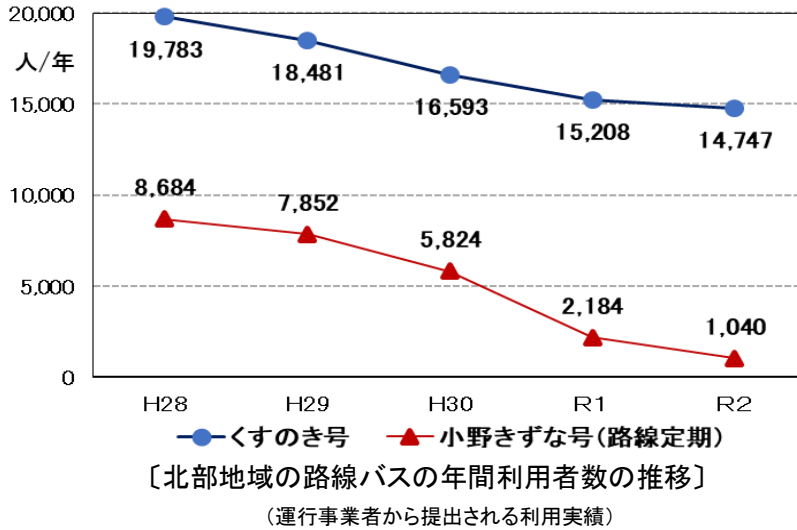


サンデン交通株

※1 新山口駅、宇部駅は含まない。居能駅は含む。

③ 北部地域の路線バス

- 北部地域の路線バスとして、小野地区では「小野きずな号（路線定期）」、楠地域では「くすのき号」が運行しています。
- 利用者数は年々減少傾向にあり、特に、小野きずな号は、令和元年度以降、利用者数が平成30年度の50%以下となっています。



小野きずな号



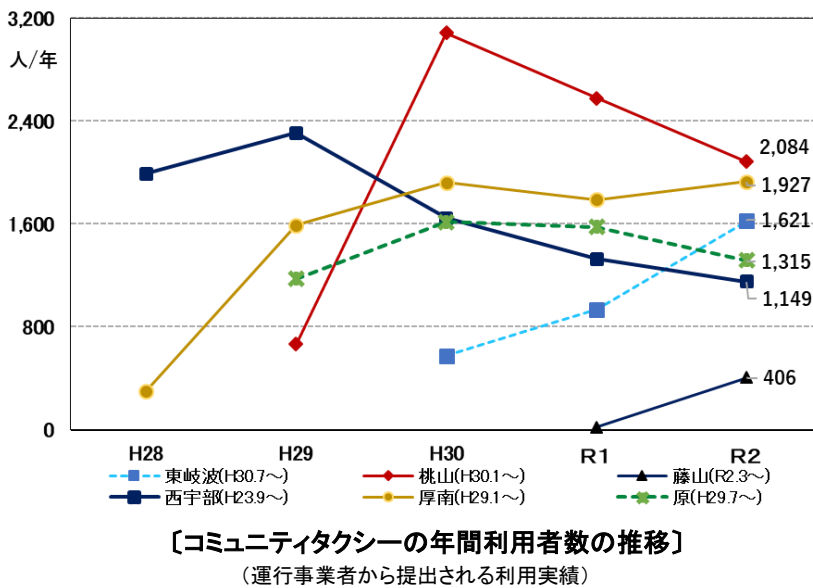
くすのき号

④ 地域内交通

鉄道や路線バスが運行していない地域では、地域住民の移動手段として、コミュニティタクシー※1（路線定期）とデマンドバス（区域運行）が担っています。

■コミュニティタクシー

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



原地区コミュニティタクシー
「ハッピー号」

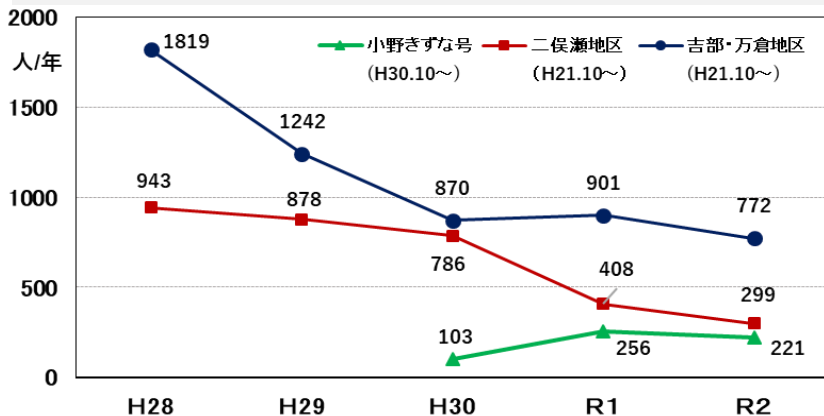


西宇部地区コミュニティタクシー
「なでしこ号」

※1 路線バス等が運行していない地域の移動手段確保のため、地域組織が運営する公共交通であり、運賃、ダイヤ、停留所位置等を決めて定時定路線でタクシー車両により運行している。

■デマンドバス

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

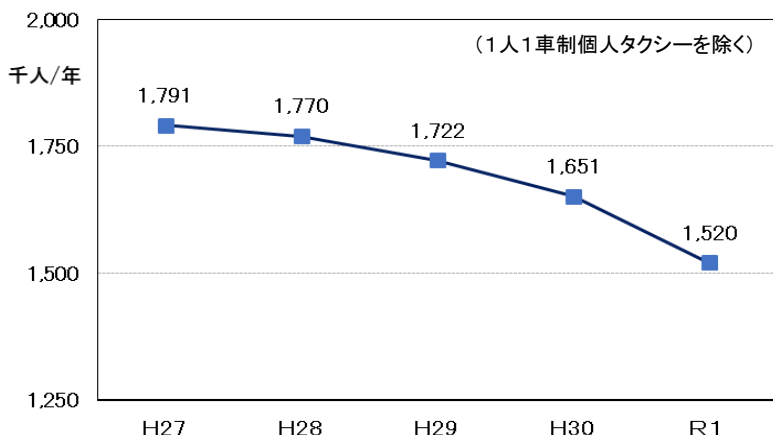


二俣瀬地区デマンドバス

デマンドバスの年間利用者数の推移

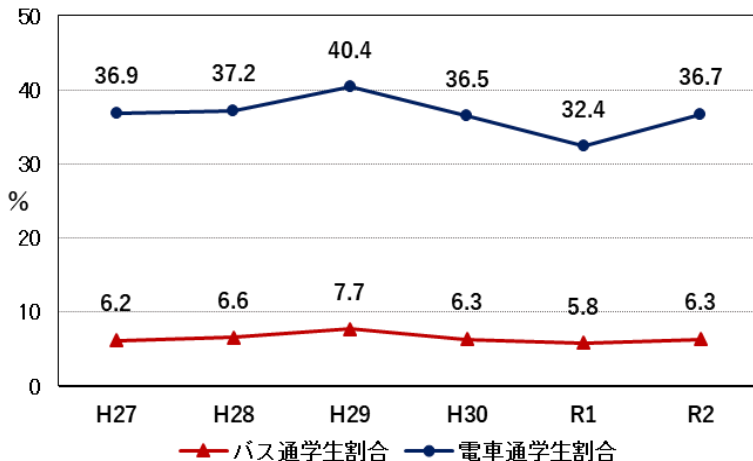
⑤ タクシー

- 市内にはタクシー事業者が10社営業しており、ドア・トゥー・ドアの運送サービスを担っています。
- 利用者数は、令和元年度で年間152万人であり、平成27年度の179万人と比べて27万人以上、1日当たりにすると約740人以上減少しています。



【タクシーの年間利用者数の推移(中国運輸局運輸要覧)】

⑥ 通学における公共交通の利用状況



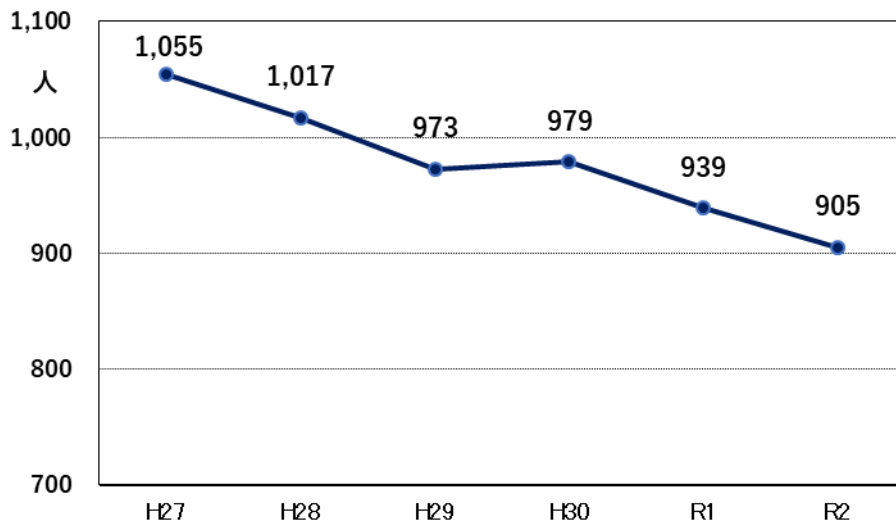
- 中学校や高等学校への通学に、公共交通を利用している学生の割合は、5年前と比べても、ほぼ横ばいとなっています。

【中・高生の公共交通による通学割合の推移】

(4) 運転士の状況

① 大型第二種免許の保有状況

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



【大型第二種免許の保有者数の推移(宇部警察署)】

② 路線バス運転士の充足状況

- 市内を運行する3事業者とも、運転士の充足率が100%に満たない状況となっています。

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

【路線バス運転士の充足状況】

事業者を対象としたヒアリング調査結果(R3)

③ 運転士の年齢構成

- 全ての事業者において、50代以上の運転士の割合が半数を超えています。

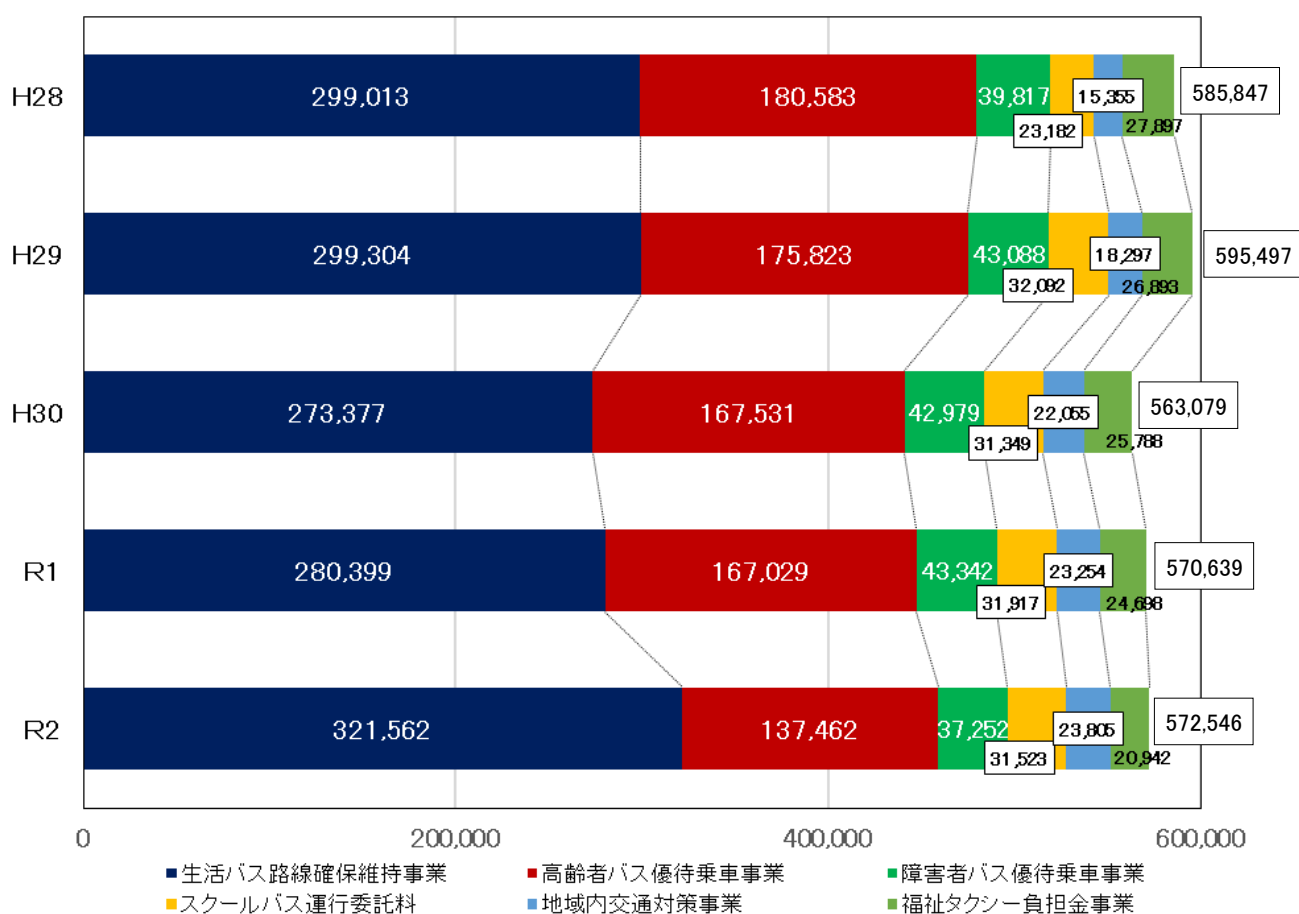
事業者名	30代以下	40代	50代	60代	70代
宇部市交通局	10.1%	10.1%	50.8%	29.0%	—
船木鉄道株式会社	3.8%	15.1%	39.6%	35.8%	5.7%
サンデン交通株式会社	14.0%	26.6%	42.6%	16.8%	—

【運転士の年齢構成】

事業者を対象としたヒアリング調査結果(R3)

(5) 公共交通に関する財政支出

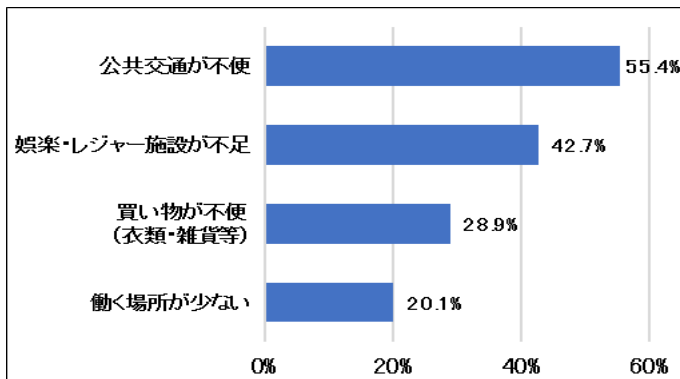
- 平成 29 年度に実施した大規模なバス路線再編の効果により、平成 30 年度は、生活バス路線確保維持事業における財政支出は減少しましたが、その後、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、路線バスの利用者が減ったため、令和 2 年度は再び生活バス路線確保維持事業における財政支出が増加しています。
- 高齢者バス優待乗車事業については、延べ利用者の減少に伴い、支出額も減少傾向となっています。
- 障害者バス優待乗車事業については、令和元年度まで支出額はほぼ横ばいでしたが、令和 2 年度は延べ利用者の減少に伴い、支出額も減少しています。
- 地域内交通対策事業は、平成 29 年度に原地区と桃山地域、平成 30 年度に東岐波地区、令和元年度に藤山地区を開設したため、それぞれ翌年度以降は、市からの財政負担が増加しています。



〔公共交通に関する年間財政支出の推移(宇部市決算資料)〕

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

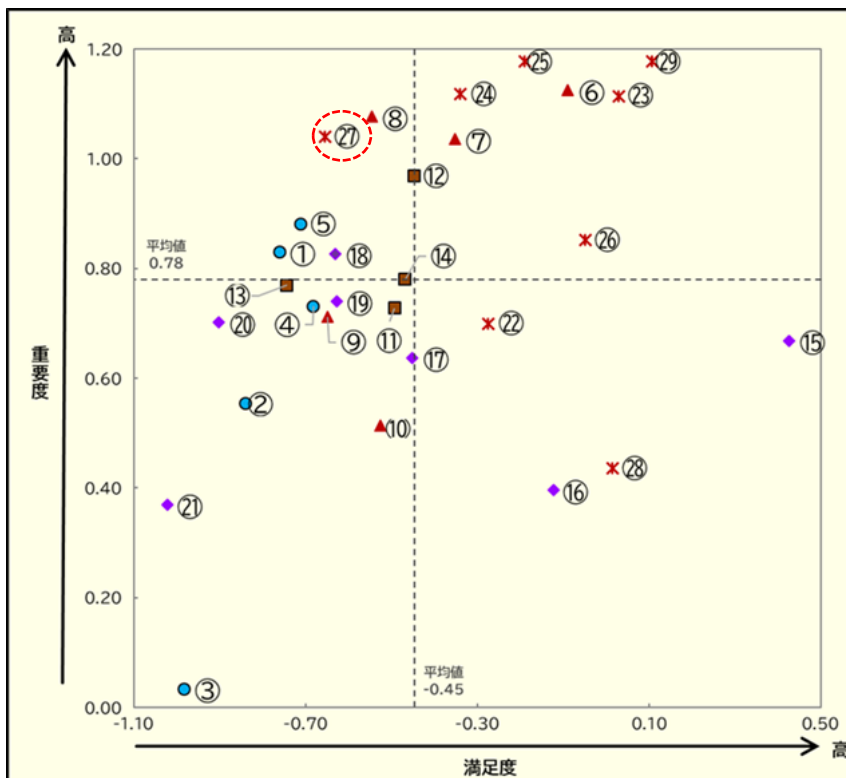
(6) 市民意識調査(第五次宇部市総合計画アンケート調査)



●令和3年1月に実施した市民意識調査によると、宇部市の「住みにくいところ」として、「公共交通が不便」が最も多くなっています。

〔宇部市の「住みにくいところ」について〕

●「第四次宇部市総合計画後期実行計画」に基づき進めてきた施策の中で、「公共交通の整備」は、重要な取組と認識されているものの、満足度が平均より低い取組となっています。



①中小企業支援・企業誘致	⑩文化・アートの振興
②起業支援・企業のICT化支援	⑪スポーツ環境の充実
③観光事業の振興	⑫若者・女性の活躍
④農林水産業の振興	⑬移住の促進
⑤多様な人材の就労支援	⑭中心市街地の活性化
⑥妊娠・出産・育児の支援	⑮中山間地域の活性化
⑦子育て環境の充実	⑯地域コミュニティの充実
⑧学力向上・いじめ対策	⑰ごみ減量・環境保全
⑨特色ある教育の推進	⑱防災対策
⑲コミュニティスクールの推進	⑳犯罪・事故等の防止
⑳健康づくりの推進	㉑人権教育の推進
㉒地域福祉の推進	㉓公共交通の整備
㉔ユニバーサルデザインの推進	㉕公園整備・緑化推進
㉖高齢者の社会参加	㉗安心・安全なインフラの整備
㉘とぎわ公園の魅力向上	

〔「画後期実行計画」の施策に対する満足度・重要度について〕

(7) 公共交通を取り巻く現状のまとめ

① 地域の現状

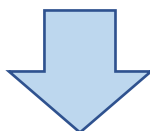
- 人口減少等に伴い、利用者が減少しています。
- 人口の増減や高齢化の状況が地域によって異なっています。(特に、北部地域において、人口の減少や高齢化が顕著となっています。)
- 高齢者で運転免許証を保有している人の割合が増加する一方で、免許証返納者の割合も増加傾向にあります。

② 公共交通の現状

- 路線バスをはじめ公共交通の利用者が減少傾向にある中、令和2年以降は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、減少が顕著になっています。このため、生活バス路線確保維持事業における市の財政負担が増加しています。
- 市内を運行する路線バスの事業者においては、運転士の充足率が100%に満たない状態が続いており、また、運転士の高齢化も進んでいます。

③ 市民の意向等

- 第五次宇部市総合計画の策定にあたり実施した市民意識調査によると、「宇部市の住みにくいところ」として、「公共交通が不便」が最も多く挙げられています。
- 第四次宇部市総合計画後期実行計画に基づき進めてきた施策で、「公共交通の整備」は、重要な取組と認識されているものの、満足度が平均より低い取組となっています。



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

3 前計画の検証

(1) 目標1 地域公共交通の利便性の向上

路線バスの主要幹線化などバス路線の再編や、地域内交通の導入による地域住民の移動手段の確保など、地域公共交通の維持・改善に取り組んできました。しかし、特に路線バスについては、利用者数の減少に歯止めがかかっていないことから、バスロケーションシステムやICカードなどの新技術を活用するなど更なる利用促進の強化を図っていく必要があります。また、地域内交通の導入（支援）や公共交通のバリアフリー化などは、移動手段の確保の観点からも引き続き充実させる必要があります。

施 策	実施内容・効果など
バス路線の再編	<ul style="list-style-type: none"> ●主要幹線や乗継拠点、幹線・支線・広域幹線の設定など、人口集積に応じたメリハリのあるバス路線に再編。 ●人口が一定数以上の地域が連なり、拠点を結ぶ区間を「主要幹線」として設定し、等間隔運行を実施。
路線バスの主要幹線化	<ul style="list-style-type: none"> ●宇部興産中央病院に東部の乗継拠点を設置。 ●西方面への乗継拠点として、宇部新川駅バス停を集約。
乗継拠点の設置	<ul style="list-style-type: none"> ●北部乗継拠点（琴崎八幡宮付近）は未設置。 ●バス路線の再編による市補助金の額は、再編前（平成28年度）と再編後（令和元年度）を比較すると、約2,000万円削減となった。
地域内交通の導入（支援）	<ul style="list-style-type: none"> ●計画期間内において、5地区（地域）のコミュニティタクシー導入を支援。導入により、カバー人口比率が6.9%増加した。
乗継割引、運賃制度の検討	<ul style="list-style-type: none"> ●宇部市交通局：ICカード※1の導入（令和4年3月）に合わせ、利用促進のため乗り継ぎ割引金額を増額（20円→50円）。
鉄道との乗継改善	<ul style="list-style-type: none"> ●JRのダイヤ改正時に、バス事業者へ情報提供し、鉄道との乗継改善を図った。
バスロケーションシステム※2の導入検討	<ul style="list-style-type: none"> ●宇部市交通局が平成29年度に「うべバスナビ」を導入。導入後、月平均1万件程度の利用がある。 ●サンデン交通株が平成30年度に「もくいく」を導入。令和2年11月までの約2年半の期間に、アクセス数が1万件以上増加している。 ●正確な到着情報の提供により、利用者の利便性の向上を図った。

※1 情報（データ）の記録や演算をするために集積回路（IC）を組み込んだカードのこと。現金を持ち合わせていなくてもバスや電車を利用できるもので、多様な運賃割引の設定や物販など幅広い対応が可能なカード。

※2 GPS（全地球測位システム）などを利用して、バスの接近や到着予測時刻を、バス停留所や携帯電話などに情報提供するシステム。

ICカードの導入検討	<ul style="list-style-type: none"> ●サンデン交通(株)：令和2年度導入。運賃払いの円滑化とともに、車内での転倒・ケガなどのリスクが軽減された。(車内事故が1年で7割減少した) ●宇部市交通局：令和3年度末に導入。
観光地へのアクセス強化	<ul style="list-style-type: none"> ●宇部新川駅、ときわ公園、山口宇部空港をつなぐ「めぐりーな」を見直し、所要時間が短い路線に再編した。 ●ときわ動物園入園券と1日乗車券のセット商品を販売。
バリアフリー※1車両の導入	<ul style="list-style-type: none"> ●年次的にノンステップバス※2を導入し、高齢者や障害者などの乗降の円滑化に寄与している。

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

※1 障害者や高齢者等が社会生活に参加する上で、生活の支障となる物理的な障害や、精神的な障壁を取り除くための施策やその障害を取り除いた状態。

※2 利用者の乗降をより容易にするため、地上から車両の床面までの地上高が65cm以下の車両であって、ステップ(階段)を解消したバス。

(2) 目標2 “まちなかのにぎわい”創出への貢献

“まちなかのにぎわい”創出を目指し、市街地循環線の導入などに取り組んできましたが、利用者が低迷しており、今後、施策の見直しやさらなる周知が必要です。

施策	実施内容・効果など
市街地循環線の導入	●平成29年度に市街地循環線を導入し、宇部新川駅、市役所、図書館、大学病院などへのアクセスの向上につながったが、1便当たり2人程度の利用となっている。
主要幹線のブランディング	●宇部新川駅バス停に主要幹線の表示を設置。
公共車両優先システム(PTPS) ^{※1} の導入検討	●公共車両優先システムの導入については、関係機関を交えて検討したが、実施には至っていない。

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

(3) 目標3 利用促進、運行改善による地域公共交通の維持

地域公共交通を維持していく意識を醸成するため、より効果的な施策を、地域住民と一体となって実施していく必要があります。

施策	実施内容・効果など
地域内交通の運営(支援)	●計画前から実施の1地区を含め、6地区(地域)で、地域内交通を運営(支援)。乗合であるため、交流の場として機能するなど、様々な利用促進により、1年間で600人以上利用者が増えている地区がある。
モビリティ・マネジメント ^{※2} の実施	●出前講座及び乗り方教室の実施、法人定期券の販売、ワークショップの実施。
鉄道・バスの利用促進	[鉄道] ●JR宇部線利用促進協議会による利用促進。 [路線バス] ●乗り方教室の実施。 ●山口県と連携したノーマイカー月間等の実施。
通勤・通学に配慮した運行	●埠頭線、沖の山線にて実施。 ●通学の移動手段に係るアンケート実施。

※1 路上の光学式車両感知器とバス車載装置間で双方向通信を行い、バス優先信号制御、バスレーン内違法走行車への警告、バス運行管理支援、所要時間表示などをリアルタイムで行うシステム。

※2 渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、自家用車の利用に頼る状態から公共交通、自転車、徒歩に自発的に転換することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策。

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

※1 提示すると1乗車 100 円で乗車できる1か月 3,000 円、3か月 9,000 円の無記名式のバス環境定期券。

4 関連する計画の整理

(1) 第五次宇部市総合計画

中長期的スパンで見た本市の将来像（将来都市像）やまちづくりの方向性等を定めた市の最上位計画です。まちづくりの基本目標の一つである「安心・安全で快適に暮らせるまち」の中で、地域公共交通に関する施策方針が示されています。

〔計画期間〕 令和4年度～令和13年度

〔基本理念〕

- 今日の宇部市を築き上げる理念であった「共存同栄・協同一致」の精神と、「人間が尊重される都市づくり」の市民宣言を宇部のこころとして尊重する。
- 平和を愛する市民の自治意識の高揚と公共の福祉を尊重する。
- 市民生活優先を基調として、安心・安全で暮らしやすい居住環境の向上を図る。
- 多様な主体との共創により、人と環境が調和した持続可能な社会の形成を目指す。

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

〔関連する基本目標と施策の方針〕

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

(2) 第2期宇部市まち・ひと・しごと創生総合戦略

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

〔計画期間〕 令和2年度～令和6年度

〔関連する目標・施策・取組内容〕

- 基本目標：ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる
～活力を生み、安心な生活を実現する環境の確保

- 施策：質の高い暮らしのためのまちの機能の充実

- ・生活バス路線の維持・確保

地域住民、特に自ら移動手段を持たない高齢者や高校生等にとって必要不可欠な生活バス路線を維持・確保するため、効率的で利便性の高い運行ダイヤの実現や車両のバリアフリー化の推進、バスロケーションシステムの運用等による利用促進に取り組みます。

- 施策：安心して暮らせるまちづくり（安心）

- ・地域内交通の導入促進

市民の日常生活における移動手段を確保するため、路線バスが運行していない地域や、これからバス路線の見直しが行われる区間等において、地域組織が運営するコミュニティタクシーなど、地域内交通の導入を支援します。

●横断的な目標：新しい時代の流れを力にする～地域における Society 5.0 の推進

●施策：未来技術の活用による地域課題の解決、地域の魅力向上

・MaaS、AI などの活用による交通インフラの高次化

MaaS、AI による配車や自動運転などの最新技術を活用し、効率性と利便性の高い新たな移動サービスの実現を目指します。

・ICT※1 活用による公共交通のキャッシュレス化の推進

地域住民や観光客など公共交通利用者の利便性向上による利用促進を図るため、公共交通機関への交通系 IC カードやモバイル決済の導入など、キャッシュレス化を推進します。

(3) 宇部市都市計画マスタープラン

主要課題の解決と都市の将来像の実現に向けて、「多極ネットワーク型コンパクトシティ（集約型都市構造）」の実現をめざすため、公共交通軸によるネットワークの強化等の方向性が示されています。

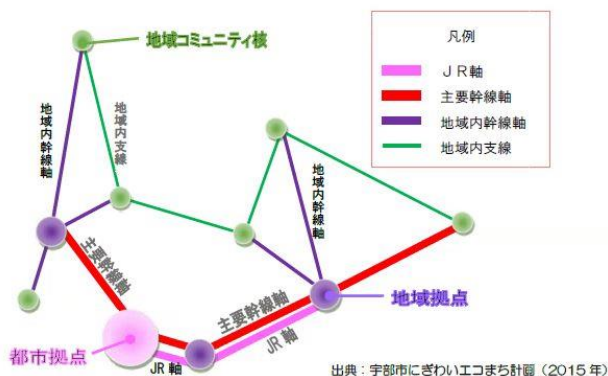
〔目標年次〕平成 28 年度～令和 7 年度

〔都市の将来像〕みんなで築く 活力と交流による元気都市

〔関連する都市づくりの目標と取組〕

●目標：都市空間の再編で活力を高める都市づくり

・目標実現に向けた取組を通して、「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の実現を目指します。また、実現に向けた基本的な考え方の中で、地域住民の移動手段となる公共交通軸を設定しています。



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

〔関連する都市づくりの方針と施策〕

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

●施策：

・広域をつなぐ交通ネットワークの構築

山口宇部空港の交通結節点としての機能強化 など

・都市をつなぐ交通ネットワークの構築

宇部新川駅・宇部駅の交通結節点としての機能強化 など

・地域間をつなぐ交通ネットワークの構築

拠点や地域コミュニティ核を結ぶ道路や公共交通の充実 など

※1 Information and Communication Technology の略で、インターネットのような通信技術を利用した産業やサービスなどの総称。

(4) 宇部市にぎわいエコまち計画(低炭素まちづくり計画)

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

〔計画期間〕平成27年度～令和6年度

〔将来像〕みんなでつくるにぎわいエコまち宇部

〔関連する将来の都市構造の基本的な考え方〕

- ・拠点や核を結ぶ公共交通を強化し、拠点や核間の連携を推進する

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

〔関連する取組・基本方針・施策〕

- 取組：公共交通の利用促進

- 基本方針：公共交通など、便利でエコな移動ができるまちづくり

- 施策

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

〔関連する二酸化炭素削減量目標〕

- ・鉄道の転換交通量：610,354人キロ⇒23,140t-CO₂削減
- ・バスの転換交通量：639,808人キロ⇒17,979t-CO₂削減
- ・次世代自動車普及率：75%⇒55,706t-CO₂削減

(5) 宇部市立地適正化計画

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

〔計画期間〕平成30年～令和17年

〔実施方針〕にぎわい・安心・利便性の高い生活の実現

～多極ネットワーク型コンパクトシティ×地域支え合い包括ケアシステム～

〔関連するまちづくり方針と目標指標〕

- 方針：公共交通と生活利便性を活かし、歩いて暮らせる居住区域づくり

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

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

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

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

〔関連する誘導施策〕

・都市機能誘導区域

宇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、利便性の高い交通結節点の構築を推進するとともに、次世代交通システムの検討により、公共交通の利便性の向上を図ります。

・居住誘導区域

多くの人々が利用する歩道や JR 駅周辺・バス停などのバリアフリー化・ユニバーサルデザイン※1に配慮した整備を進め、誰もが安心して暮らすことができる市街地の形成を図ります。

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

〔関連する地域支え合い包括ケアシステムの施策〕

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

(6) 中心市街地活性化基本計画

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

〔計画期間〕 令和2年度～令和6年度

〔目指す中心市街地の都市像〕

官民協働による 多世代がにぎわう安心・快適・利便性の高いまちづくり

～まちなかスマートシティの実現～

〔関連するまちづくりの方針・活性化の目標・施策〕

- 方針：安心で、健康で、快適に暮らせるまち、目標：まちなか居住の推進
- 方針：商業・業務など新たなビジネスに挑戦できるまち、目標：経済活力の向上
- 方針：新たな魅力を創出し、人々が交流するまち、目標：まちなかにぎわい創出

(7) 宇部市自転車活用推進計画

国の「自転車活用推進計画」を考慮し、歩行者・クルマと共存できる安心・安全なまちを目指すため策定された計画であり、「交通体系における自転車の役割の拡大」が基本理念の一つに掲げられています。

〔計画期間〕 令和2年度～令和11年度

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

〔関連する目標、施策、講ずべき措置〕

- 目標：走る（Run）～安全で快適に楽しく通行できるまちづくり～
- 施策：鉄道・バス利用に対応した駐輪環境の整備
 - ・駅やバス停周辺において、駐輪ニーズに応じた駐輪場を整備します。
- 目標：広がる（Develop）～自転車で新たに広がる地域づくり～
- 施策：自転車活用による観光・地域振興の促進

※1 あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず 多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。（障害者基本計画【平成14年12月24日閣議決定】より）

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

(8) 第三次宇部市環境基本計画

〔計画期間〕 令和4年度～令和13年度

〔目指す望ましい環境像〕

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

〔関連する基本目標、施策、目標値〕

- 基本目標：地球環境に配慮した暮らしを实践するまち
- 施策：低炭素なまちづくりの推進
 - ・公共交通の利便性を向上し、環境負荷の少ない公共交通手段への転換を促進することで、自動車利用の低減を図ります。
- 基本目標：良好な生活環境を守り安心して生活できるまち
- 施策：環境に配慮した都市整備
 - ・環境と社会に配慮した多様な交通手段を確保します。

(9) 第8期宇部市高齢者福祉計画

〔計画期間〕 令和3年度～令和5年度

〔基本理念(目指すまちの姿)〕

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

〔関連する基本目標・取組・事業〕

- 基本目標：安心
 - 地域の連帯で見守りネットワークなど地域の多様な主体を活用したきめ細やかな生活支援・介護予防サービスを充実します。
- 取組：地域支援体制の強化
- 事業：多様な移動手段の確保と支援
 - 地域内交通など、通院や福祉・生活等の主要拠点施設への移動手段の確保を行う仕組みづくりを推進します。

(10) 第四次宇部市障害者福祉計画

〔計画期間〕 平成30年度～令和5年度

〔基本理念〕

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

〔関連する基本目標と施策〕

- 基本目標：互いを理解し、共生するまちづくり（ユニバーサルデザインのまちづくり）
- 施策：公共交通機関のバリアフリーの推進
 - ・障害者や高齢者が利用しやすいように、引き続きノンステップバスなどの導入を促進します。
 - ・車いすの利用者をはじめ、高齢者、ベビーカー使用者等が利用しやすいユニバーサルデザインタクシーの導入を促進します。

(11) 宇部市バリアフリー化マスタープラン

〔計画期間〕 令和2年度～令和6年度

〔基本理念〕 誰もが安全・快適に暮らせる共生とにぎわいのあるまちづくり

〔関連する基本方針〕 建物や公共交通施設等のバリアフリー化の推進

〔全市的な取組〕

- ・多目的トイレやエレベーターの設置・その案内表示など、既存の施設を含むハード対策に加え、職員の接遇・研修を含めたソフト対策を推進
- ・駅や停留所などの乗降所では、必要と認められる箇所に視覚障害者用誘導ブロック等の設置
- ・既存の点字表示やスロープ・視覚障害者用誘導ブロック等は、利用者目線による利便性向上を図る
- ・車内アナウンスや車内案内表示の多言語化

〔移動等円滑化促進地区における取組〕

●市役所周辺

- ・市の玄関口である宇部新川駅において交通結節点としての機能充実を図り、市内外からの公共交通によるアクセスの利便性を向上
- ・宇部新川駅の駅舎や駅前広場など一体的なバリアフリー化について検討

●宇部駅周辺

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

(12) 第四次宇部市健康づくり計画

〔計画期間〕 令和4年度～令和8年度

〔基本理念〕 次世代に伝えていく「健康文化」のあるまちづくりの推進

〔関連する施策〕 健康づくりに配慮したまちづくり

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

5 地域公共交通に係る課題

「地域公共交通を取り巻く環境の変化」、「前計画の検証」、「関連する計画の整理」等を踏まえ、本市の地域公共交通における課題を整理しました。

1 地域公共交通に対する利用意識の醸成

- ・地域公共交通のあり方を地域住民が主体的にとらえる機会を創出するなど、地域における利用意識の醸成を図る必要があります。
- ・日常生活での利用のみならず、高齢者等の外出機会の確保や環境保全、観光振興、移住・定住、ワーケーション※1等の観点も踏まえ、わかりやすい公共交通の情報を幅広く提供し、利用者の裾野を広げていく必要があります。

2 公共交通の利便性の向上と効率的な運行

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

3 移動制約者の移動手段の確保・充実

- ・超高齢社会の進展・運転免許証の自主返納者の増加に伴い、マイカーを運転できなくなる「交通弱者」の増加が見込まれる中で、安心して暮らせる移動手段の確保が求められています。
- ・市内には高等学校や高等専門学校が9校あり、市外を含む周辺地域からの通学流動があるなど、鉄道・路線バスなど公共交通機関は、重要な通学手段として機能していることから、通学環境を確保・維持していく必要があります。

4 まちづくりと連携した持続可能な公共交通体系の形成

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

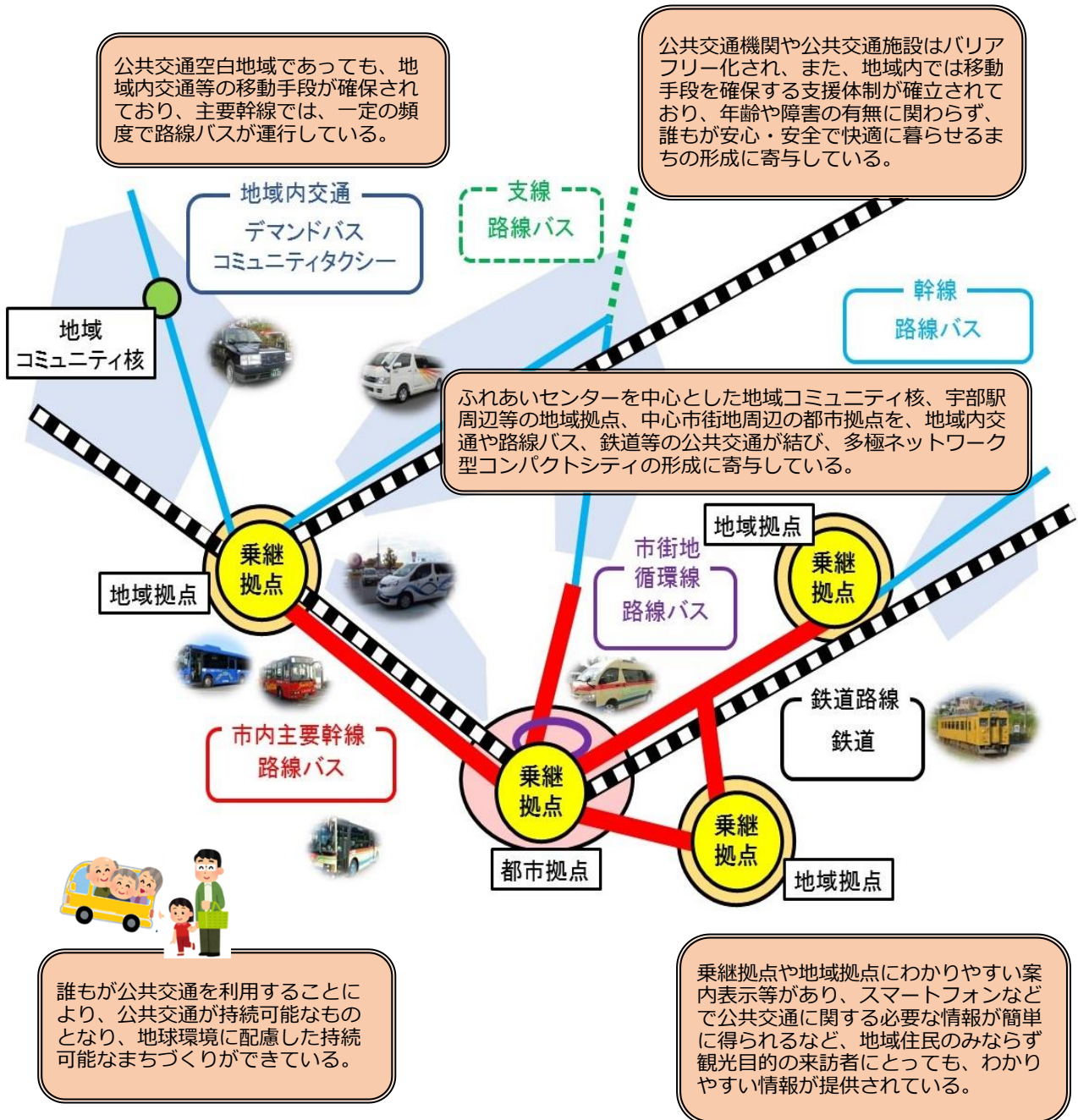
5 運転士の確保と事業体制の健全化

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

※1 ワーク(work)とバケーション(vacation)を合わせた言葉で、テレワーク等を活用し、リゾート地や温泉地、国立公園等、普段の職場とは異なる場所で余暇を楽しみつつ仕事を行うこと。

第3章 計画の基本理念

1 地域公共交通の将来像



2 計画の基本理念

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

〔基本理念〕

みんなで支える

安心・安全で、快適な暮らしを保つ地域公共交通

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

一方で、超高齢化の進行に伴い、運転免許証の返納により自動車を運転できなくなる人が増えており、地域住民の移動手段を確保する必要性から地域公共交通を維持・確保しなければならない状況も顕在化しています。

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

厳しい社会経済情勢の中にあっても、公共交通が将来に向けて持続可能な移動手段となるために、市・交通事業者・地域住民が一体となって、共創の考え方に基づいて互いに課題を共有しながら、公共交通を支え、守るという意思を持ち、コロナ禍により深刻な影響を受けた公共交通の機能を回復させることを目指し、「みんなで支える 安心・安全で、快適な暮らしを保つ地域公共交通」を本計画の基本理念として掲げ、実効性のある施策を進めます。

第4章 計画の基本方針・目標と地域公共交通における役割

1 計画の基本方針・目標

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

〔基本方針Ⅰ〕

地域住民・来訪者の移動手段の充実と地域の価値向上

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

【目標】

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

〔基本方針Ⅱ〕

安心・安全で質の高い運送サービスの充実

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

【目標】

- 公共交通事業の健全化
- 円滑な乗降の確保

2 地域公共交通における役割

本市の地域公共交通における各公共交通サービスの役割を以下に示します。(計画策定時点)

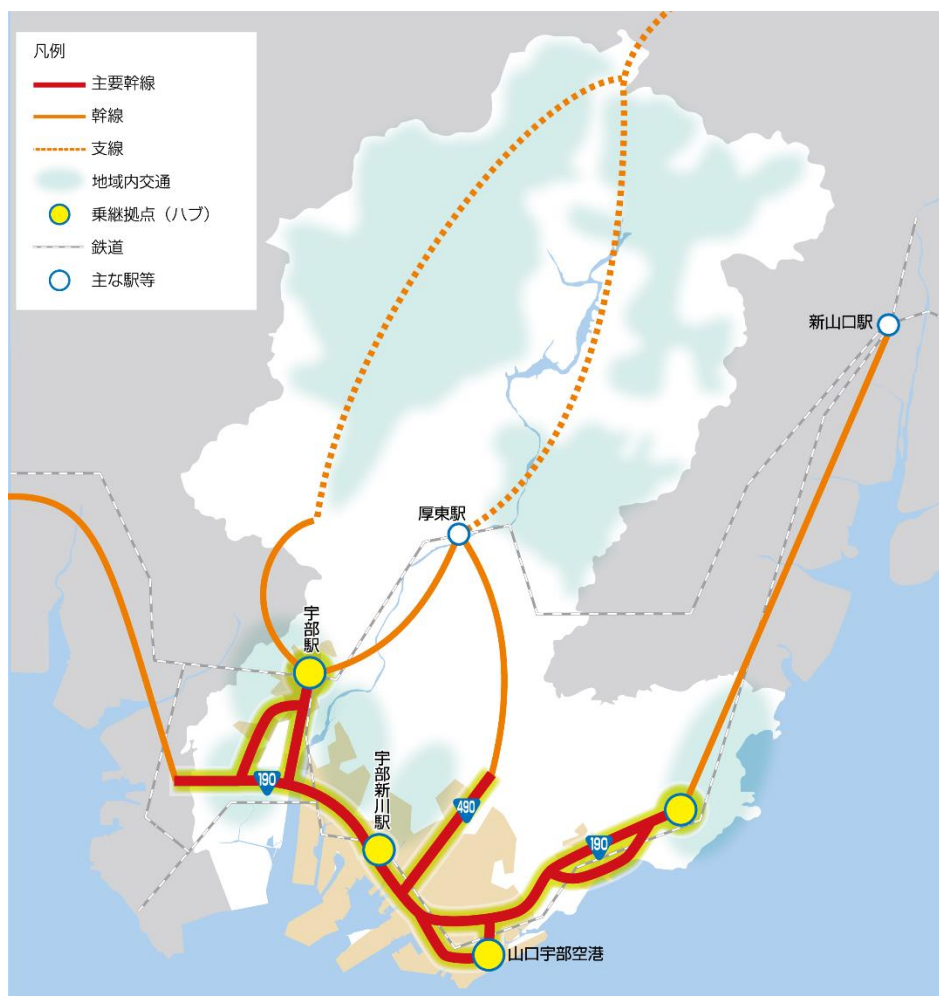
路線等の分類	公共交通サービス	役割	
鉄道路線	〔鉄道〕 JR 宇部線 JR 小野田線 JR 山陽本線	西日本旅客鉄道(株)	市内の移動だけでなく、市外との広域的な移動を担います。
主要幹線 国幹※1 国フ※2 対象系統あり	〔路線バス〕 ●西部主要幹線 ・西宇部線 ・厚東線※3 ・際波線 ・船木線 ・黒石線 ・西ヶ丘・日赤線※3 ・小野田線 ・厚狭線 ・下関線 ●中央部主要幹線 ・山口宇部空港線 ・小羽山線※3 ・八幡宮線 ・小野線 ・片倉線※3 ●東部主要幹線 ・新山口線 ・阿知須線 ・中央病院線	宇部市交通局 船木鉄道(株) サンデン交通(株)	都市拠点と地域拠点を接続します。
幹線 国幹 対象系統あり	〔路線バス〕 厚東線※3 西ヶ丘・日赤線※3 萩原線 萩原循環線 片倉線※3 開線 東新川線 小羽山線※3 小羽山・中山線	宇部市交通局	地域拠点と地域コミュニティ核(ふれあいセンター周辺)を接続します。
支線 国フ 対象系統あり	〔路線バス〕 埠頭線 沖の山線 くすのき号 小野きずな号(路線定期) 市街地循環線 東部市内循環線	宇部市交通局 船木鉄道(株)	主要幹線、幹線以外や市街地の循環を担います。
広域幹線	山口宇部空港連絡バス	宇部市交通局	二次交通として、山口宇部空港や新山口駅へのアクセスを確保します。

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

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

※3 ルートにより、主要幹線と幹線に分類される。

<p>地域内交通</p> <p>国フ 対象系統あり</p>	<p>〔コミュニティタクシー〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西宇部地区 ・厚南地区 ・原地区 ・藤山地区 ・桃山地域 ・東岐波地区 <p>〔デマンドバス〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小野きずな号 (デマンドバス) ・二俣瀬地区 デマンドバス ・吉部・万倉地区 デマンドバス 	<p>宇部市交通局 船木鉄道(株) 宇部山電タクシー(株) 宇部第一交通(株)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・居住地と地域拠点、地域コミュニティ核、乗継拠点を接続します。 ・地域内交通としては ①路線定期運行（コミュニティタクシー等） ②区域運行（デマンドバス等） があります。 ・新たに導入する場合は、①を基本とし、移動ニーズや地域の特性、費用等を総合的に検討した上で、②も視野に入れ、導入を促進します。 また、交通事業者の状況等により、自家用有償旅客運送※1の導入も検討します。
<p>その他</p>	<p>タクシー等</p>	<p>市内各事業者</p>	<p>少量の移動需要等に対し、よりきめ細かい運送サービスを提供します。</p>





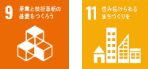








※1 バスやタクシー事業者によるサービスの提供が困難な場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置を取った上で、市やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。

第5章 目標達成に向けた施策

1 施策体系

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

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


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




※2 その他：行政機関、教育機関、NPO 法人等



方針	目標	施策	持続可能な開発目標 (SDGs)	実施主体			
				市	事業者	地域団体等	その他
安心・安全で質の高い 運送サービスの充実	4 公共交通事業の健全化	⑫ 公共交通への公的資金投入額の見える化		■	■		
		⑬ 不採算バス路線の収益性の改善		■	■		
		⑭ 運転士の適正な人員の確保		■	■		
	5 円滑な乗降の確保	⑮ 乗継利便の向上		■	■	■	
		⑯ 路線バスの待合環境の向上		■	■		■


2 施策の概要

基本方針1 地域住民・来訪者の移動手段の充実と地域の価値向上



目 標	1 公共交通利用者数の確保	<持続可能な開発目標> 
施 策	① 利便性の高い主要幹線（バス路線）の維持	
目 的	主要幹線における路線バスの利便性の向上を図り、公共交通を利用しやすい環境にすることで、公共交通利用者数の増加を目指す。	
現 状	路線バスにおいて、主要幹線を設定し、利用者にとって分かりやすい等間隔運行を実施することで利便性の向上に取り組んできた。	
概 要	<ul style="list-style-type: none"> ●路線バスの主要幹線の設定と主要幹線の平日日中の等間隔運行を継続することにより、主要幹線の利用者へのわかりやすさの向上と、待ち時間の短縮を図る。 ●乗継の利便性を考慮し、主要幹線においては、1時間当たり2～3便の運行状態を維持する。 	
実施主体	宇部市、交通事業者	



目 標	1 公共交通利用者数の確保	<持続可能な開発目標>   
施 策	② 通勤・通学における公共交通の利便性向上	
目 的	通勤・通学に配慮した運行など、利用者の利便性の向上を図る。	
現 状	市内だけでなく、近隣市へ、或いは近隣市からの通勤・通学者が一定数存在しており、公共交通は通勤・通学における移動手段として機能している。	
概 要	<ul style="list-style-type: none"> ●通勤の利用者等が偏る朝夕の時間帯のダイヤについて、運行頻度を高く設定する。 ●中学校や高等学校等を対象に、通学の移動手段に係るアンケートを実施し、その結果を交通事業者に提供することにより、鉄道とバスとの乗り継ぎ等に配慮した運行を行う。 	
実施主体	宇部市、交通事業者、その他（教育機関）	



目 標	1 公共交通利用者数の確保	<持続可能な開発目標>  
施 策	③ 公共交通の利用促進	
目 的	行政や交通事業者、地域住民等が一体となり、地域公共交通の維持とともに、様々な観点から地域の価値を向上させるため、公共交通の利用促進を図る。	
現 状	地域全体で各移動手段において利用促進に向けた取組を実施している。これまで取り組んできた施策を検証し、さらにターゲットを絞った利用促進や新規需要を開拓していく必要がある。	
概 要	<p>1 全般的な利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ●地域全体で、多様な公共交通手段を適度に利用することを目指すための取組（モビリティ・マネジメント）を行う。これにより、移動手段を確保するだけでなく、外出機会の増加による地域住民の健康増進や環境負荷を低減した環境に配慮したまちづくりにもつなげる。 ●鉄道事業者、バス事業者、市が連携・協力することで、共通乗車券を販売したり、その環境を整えるなど、利便性の向上につながるサービスを検討する。 <p>2 路線バスの利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ●障害者や高齢者等が利用しやすいよう、引き続きノンステップバス等の導入を促進する。 ●地域コミュニティや保育園、幼稚園、小学校等を対象に、路線バスの乗り方教室を引き続き実施する。 ●地域住民や本市への来訪者が路線バスを気軽に利用できるよう、ICカードによる決済の利用を促進する。 <p>3 鉄道の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ●JR 宇部線利用促進協議会及び JR 小野田線活性化委員会と協力し、JR 宇部線等の沿線住民の利用促進につながる事業を実施する。 <p>4 タクシーの利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ●ユニバーサルデザイン車両の導入を促進する。 	
実施主体	宇部市、交通事業者、その他（教育機関）	


目 標	1 公共交通利用者数の確保	<持続可能な開発目標> 
施 策	④ 公共交通に係る情報提供の充実	
目 的	地域住民や本市への来訪者が公共交通を利用しようと思うような、わかりやすい情報を提供する。	
現 状	路線バスの主要幹線化、等間隔運行などに取り組んできたものの、市民意識調査によると、宇部市の「住みにくいところ」として、「公共交通が不便」が最も多くなっており、市民に公共交通の情報が十分に伝わっていない可能性がある。	
概 要	<ul style="list-style-type: none"> ●市内の公共交通の情報をウェブサイトや市広報等に掲載し、周知する。 ●公共交通マップを作成し、転入者や本市への移住検討者への配布、ワーケーション施設等への設置を行う。 ●路線バスの時刻表等が記載されている「共通バス時刻表」を作成し、利用者等に配布する。 ●路線バスに関する情報提供として、バスロケーションシステム（宇部市交通局「うべバスナビ」、サンデン交通株式会社「もくいく」等）の活用を図る。 ●Google Maps 等の経路検索サービスに、路線バス等の情報を掲載する。また、地域内交通についても、経路検索サービスへの掲載ができるよう、GTFS※1データの整備を図る。 ●路線バスの主要幹線がどの運行区間のものであるかをわかりやすく示した「うべバス」サインを展開していくなど、主要幹線のブランディングを強化する。 	
実施主体	宇部市、交通事業者	


※1 国際的に広く利用されている標準的なバス情報フォーマットであり、整備した情報が迅速に世界中の経路検索サービスに反映されるという特徴がある。


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



目 標	2 地域とともに創る地域内交通	<持続可能な開発目標>  
施 策	⑥ 地域内交通の導入・運営への支援	
目 的	高齢者等の日常生活における買物や通院等の移動手段を確保するため、地域が運営する地域内交通の導入・運営を支援する。	
現 状	地域内交通を導入した地区の中には、地区内の人口減少や高齢化、新型コロナウイルス感染症の拡大等により、利用者の減少や収支状況が悪化している所がある。	
概 要	<ul style="list-style-type: none"> ●路線バス等が運行していない交通空白地域において、マイカーを持たない高齢者等の日常生活の移動手段を確保し、路線バスや鉄道との公共交通ネットワークを構築するため、地域内交通の導入・運営支援を行う。 ●地域内交通の導入・運営については、地域住民等で構成される地域組織が主体となり、市はその支援を行う。地域運営組織の担い手不足の解消など、運営体制の活性化についても、市と地域組織が連携して行う。 ●新たに導入する地域内交通については、次の①を基本とし、移動ニーズや地域特性、費用等を総合的に考慮した上で、②も踏まえて導入を検討する。また、交通事業者の状況等により、自家用有償旅客運送も選択肢の一つとする。 <ul style="list-style-type: none"> ①路線定期運行（コミュニティタクシー等） ②区域運行（デマンドバス等） ●地域内交通を既に運行している地域については、地域組織が主体となり、現行のサービス水準の維持に向けた利用促進を行う。 ●地域内交通の運行については、基準となる目標数値を設定し、目標未達成の場合は、利用促進の改善や運行内容の見直しを行う。 	
実施主体	宇部市、交通事業者、地域団体等、その他（NPO 法人）	

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


目 標	3 公共交通が及ぼす多様な分野への効果	<持続可能な開発目標> 
施 策	⑧ 市街地循環線の見直し	
目 的	まちなかの円滑な移動環境を創出するために導入した市街地循環線について、利用者の増加に向けた見直しを行う。	
現 状	“まちなかのにぎわい”創出のため、市街地循環線を導入してきたが、利用が低迷している。	
概 要	<ul style="list-style-type: none"> ●市街地循環線の必要性の有無も含め、様々な角度から現状分析を行い、見直しを行う。 ●国道190号、通称常盤通りを中心に「居心地がよく歩きたくなる」まちなかの形成を目指すウォーカーブルなまちづくりとの連携を図る。 	
実施主体	宇部市、交通事業者	


目 標	3 公共交通が及ぼす多様な分野への効果	<持続可能な開発目標> 
施 策	⑨ 観光地等への公共交通による移動の促進	
目 的	交流拠点や観光地への移動の利便性の向上など、公共交通の利用促進を図り、サービスの充実と利用者の増加に向けた一体的な実現を目指す。	
現 状	観光地等が最寄りのバス停は、新型コロナウイルス感染症の拡大等により、利用者が大きく減少している。	
概 要	<ul style="list-style-type: none"> ●ときわ公園をはじめとした市内観光地と、JR 主要駅や山口宇部空港等を結ぶ公共交通手段を確保し、交通機関の時刻等について、わかりやすい情報提供を行う。 ●MaaS への取組として、新たなモビリティサービス実証実験を導入する。 ●IC カードや MaaS によるバス乗車券のデジタル化等により、地域住民はもとより、本市への来訪者の利便性の向上を図る。 ●山口県や山口県央連携都市圏域の各自治体との連携を図る。 ●バスの 1 日乗車券や、ときわ動物園入園券とバス乗車券のセット商品等の販売促進を図る。 	
実施主体	宇部市、交通事業者、その他（山口県、山口県央連携都市）	


目 標	3 公共交通が及ぼす多様な分野への効果	<持続可能な開発目標> 
施 策	⑩ 公共交通を活用した意識の醸成	
目 的	地域住民に公共交通の利用による多様な分野への効果や公共交通を通じたバリアフリーについての理解を促す。	
現 状	地域公共交通を維持していくため、そのあり方を地域住民が主体的にとらえることが求められている。	
概 要	<ul style="list-style-type: none"> ●地域全体で、多様な公共交通手段を適度に利用することを目指すための取組（モビリティ・マネジメント）を行う。これにより、移動手段を確保するだけでなく、外出機会の増加による地域住民の健康増進や環境負荷を低減した環境に配慮したまちづくりにもつなげる。（再掲） ●地域住民が、高齢者・身体障害者等に対する介助等の体験等を行うことを通じて、交通バリアフリーについての理解を深めるとともに、ボランティアに関する意識を醸成し、誰もが高齢者・身体障害者等に対し、自然に快くサポートできる「心のバリアフリー」社会の実現を目指すことを目的に、国・交通事業者等と協力して「交通バリアフリー教室」を開催する。 	
実施主体	宇部市、交通事業者、その他（中国運輸局、教育機関）	

目 標	3 公共交通が及ぼす多様な分野への効果	<持続可能な開発目標>  
施 策	⑪ 新たな技術を活用したサービスの実装	
目 的	公共交通利用者の利便性向上を図るため、新たな技術を活用したサービスの実装を推進する。	
現 状	本市では、自動運転の実証実験、AI 配車の実証実験など、積極的に社会実装に向けた取組を実施している。	
概 要	<ul style="list-style-type: none"> ●MaaS等の新たな技術を活用したサービスの実装のため、ICカードや実証実験利用者の移動等のデータの活用を促進するとともに、観光の視点から、飲食業や宿泊業など公共交通以外の様々な分野の関係者との協議を行う。また、広域的な活用について、将来的な実装が見込める事業に取り組む。 	
実施主体	宇部市、交通事業者、その他（山口県、山口県央連携都市）	


基本方針2 安心・安全で質の高い運送サービスの充実


目 標	4 公共交通事業の健全化	<持続可能な開発目標> 																								
施 策	⑫ 公共交通への公的資金投入額の見える化																									
目 的	生活バス路線の不採算路線を維持する経費だけでなく、公共交通に関する宇部市全体の主な経費の状況を市民や関係機関と共有することにより、将来にわたる本市の公共交通の維持・確保に努める。																									
現 状	人口減少や高齢化等により、今後、市の税収減が予想される一方、地域住民の移動手段確保の重要性は増し、公共交通に係る市の公的資金負担額は増加していき、財源確保が厳しくなることが想定される。																									
概 要	<p>●効率的なサービスの提供に取り組むとともに、利用者ニーズを踏まえ、公共交通の維持・確保を図りながら、新しい取組や利便性の向上につながる取組を支援していくため、公共交通への公的資金投入額の見える化を図り、公共交通の関係者（団体）全体で共有することにより、今後の交通政策に活かしていく。</p> <table border="1" data-bbox="384 965 1355 1368"> <thead> <tr> <th>算出方法</th> <th>現状値 (令和元年度)</th> <th>現状値 (令和2年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>生活バス路線確保維持事業</td> <td>280,399 千円</td> <td>321,562 千円</td> </tr> <tr> <td>地域内交通対策事業</td> <td>23,254 千円</td> <td>23,805 千円</td> </tr> <tr> <td>高齢者バス優待乗車事業</td> <td>167,029 千円</td> <td>137,462 千円</td> </tr> <tr> <td>障害者バス優待乗車事業</td> <td>43,342 千円</td> <td>37,252 千円</td> </tr> <tr> <td>福祉タクシー負担金事業</td> <td>24,698 千円</td> <td>20,942 千円</td> </tr> <tr> <td>スクールバス運行委託料</td> <td>31,917 千円</td> <td>31,523 千円</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>570,639 千円</td> <td>572,546 千円</td> </tr> </tbody> </table>		算出方法	現状値 (令和元年度)	現状値 (令和2年度)	生活バス路線確保維持事業	280,399 千円	321,562 千円	地域内交通対策事業	23,254 千円	23,805 千円	高齢者バス優待乗車事業	167,029 千円	137,462 千円	障害者バス優待乗車事業	43,342 千円	37,252 千円	福祉タクシー負担金事業	24,698 千円	20,942 千円	スクールバス運行委託料	31,917 千円	31,523 千円	計	570,639 千円	572,546 千円
算出方法	現状値 (令和元年度)	現状値 (令和2年度)																								
生活バス路線確保維持事業	280,399 千円	321,562 千円																								
地域内交通対策事業	23,254 千円	23,805 千円																								
高齢者バス優待乗車事業	167,029 千円	137,462 千円																								
障害者バス優待乗車事業	43,342 千円	37,252 千円																								
福祉タクシー負担金事業	24,698 千円	20,942 千円																								
スクールバス運行委託料	31,917 千円	31,523 千円																								
計	570,639 千円	572,546 千円																								
実施主体	宇部市、交通事業者																									

目 標	4 公共交通事業の健全化	<持続可能な開発目標> 
施 策	⑬ 不採算バス路線の収益性の改善	
目 的	バス事業の健全化により、持続可能な公共交通サービスの提供を目指す。	
現 状	公共交通の利用者の減少により、交通事業者は厳しい経営状況となり、公共交通における運送サービスの低下が懸念される。	
概 要	<ul style="list-style-type: none"> ● 運賃について、複数のバス事業者で利用可能な枠組を維持しつつ、ICカードの活用による、利用者の利用実態を踏まえた新たな優待措置やサブスクリプション（定額乗り放題）等の導入など、適正な利用者負担への見直しを検討する。 ● バスの液晶運賃表示器に掲載する広告を募集し、スポンサー獲得の強化を図るなど、広告収入の増加に取り組む。 ● 収支率の低い系統や赤字額の大きい系統については、その要因を分析し、必要に応じて改善を行う。 ● 系統毎の需要の状況を踏まえ、路線維持の必要性を確認し、利用者の少なくなる区間の運行ルートの変更や系統分割等により平均乗車密度※1を向上させる取組を行う。 ● 宇部市交通局については、「宇部市交通事業経営戦略」に基づき、事業継続のための取組を実施する。 	
実施主体	宇部市、交通事業者	

目 標	4 公共交通事業の健全化	<持続可能な開発目標> 
施 策	⑭ 運転士の適正な人員の確保	
目 的	運転士の適正な人員の確保により、安心・安全な運送サービスの提供を確保する。	
現 状	本市で運行している交通事業者の運転士が不足・高齢化している。	
概 要	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転士の定着率の向上や運転士の年齢構成の適正化の観点から、正規社員への登用制度や正規社員採用を進める。 ● ICカードの利用を通じて得られた利用実態に関するデータを活用するなど、比較的利用の少ない日曜日や早朝の時間帯、20時以降の時間帯等における適正な便数の分析を行い、効率的な運行を図る。 ● 公共交通の運転士という職業の魅力向上を図るために、市ウェブサイトやSNS等を活用してPRを行う。 	
実施主体	宇部市、交通事業者	

※1 バスの起点から終点まで平均して何人乗車しているかを示す数値。

目 標	5 円滑な乗降の確保	<持続可能な開発目標> 
施 策	⑮ 乗継の利便性向上	
目 的	公共交通の乗継が発生する場合において、平均待ち時間の短縮化を図る。	
現 状	路線バスにおいて、主要幹線を設定し、等間隔運行を実施することで利便性向上を図ってきたが、一部の路線バスや鉄道との接続において、乗継ぎ待ち時間が長くなる時間帯が生じている。	
概 要	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄道のダイヤ改正等に合わせて、路線バスのダイヤを遅滞なく改正できるよう、各事業者による協力体制を整える。 ●複数事業者間での路線バスの接続を円滑にするため、市が中心となり、時刻の調整等を行う。 ●地域内交通のダイヤ等について、路線バスの停留所や鉄道駅での乗り換えまでの平均待ち時間を短縮できるように設定する。 	
実施主体	宇部市、交通事業者、地域団体等	

目 標	5 円滑な乗降の確保	<持続可能な開発目標> 
施 策	⑯ 路線バスの待合環境の向上	
目 的	路線バスの利便性を向上させるため、待合環境の維持管理を行う。	
現 状	長年運行している公共交通の一部の駅やバス停の施設等が老朽化している。	
概 要	<ul style="list-style-type: none"> ●利用者が多いバス停を中心に、上屋・ベンチ・照明設備等の維持管理を行い、老朽化に伴い倒壊等の懸念等がある小規模の交通施設は、解体・修繕等を行う。 ●視認性の悪い位置にあるバス停や歩道幅の狭い場所に設置されているベンチ等は、危険があると認められる場合、市、交通事業者、道路管理者、公安委員会が協議し改善を図る。 ●国道 190 号（常盤通り）を中心に「居心地がよく歩きたくなる」まちなかの形成を目指すウォークアブルなまちづくりや宇部市バリアフリー化マスタープランとの連携を図る。 	
実施主体	宇部市、交通事業者、その他（道路管理者、公安委員会）	

第6章 計画の評価指標

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

基本方針1 地域住民・来訪者の移動手段の充実と地域の価値向上

目標1 公共交通の利用者数の確保

評価指標① 地域住民等の公共交通の利用者数			
目標値の考え方			
地域住民等が利用しやすく、乗って支える公共交通となるため、鉄道や路線バスの利用者数を指標とする。			
【計測方法】 交通事業者が把握する乗降調査において把握			
算出方法	現状値 (令和元年度)	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和8年度)
①鉄道利用者数 (JR宇部線)	4,193人/日	3,409人/日	4,000人/日
②路線バス利用者数 (宇部市交通局)	6,064人/日	4,698人/日	5,500人/日

〔算出根拠〕

- ・鉄道については、利用者がコロナ発生前の水準まで戻ることを目指した上で、市全体の人口減少割合、高校生の人口減少割合を反映させた数値としている。
- ・路線バス（宇部市交通局）については、利用者がコロナ発生前の水準まで戻ることを目指した上で、コロナ発生前までの減少傾向を加味した数値としている。

評価指標② 学生の公共交通の利用割合			
目標値の考え方			
学生にとって利用しやすい公共交通を目指すため、宇部市及び山陽小野田市の高等専門学校、高等学校、私立中学校に通学する生徒の公共交通（鉄道、バス）の利用割合を指標とする。			
【計測方法】 市が学校に依頼するアンケート調査において把握			
算出方法	現状値 (令和元年度)	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和8年度)
①鉄道通学生の割合	32.4%	36.7%	37.0%
②バス通学生の割合	5.8%	6.3%	7.0%

〔算出根拠〕

- ・学生数は年々減少するが、利用者数ではなく割合としていることや過去の実績を踏まえ、令和元年度及び令和2年度を上回る目標値としている。
- また、学生時代に公共交通を利用された方は、その後も、公共交通を利用される可能性が高いと想定し、現状値を上回る目標値としている。

目標2 地域とともに創る地域内交通

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

〔算出根拠〕

- ・地域内交通の過去最高の利用者数は、平成30年度の10,599人であるが、導入を検討している新たな地域があること、高齢者や運転免許証を有していない人たちのニーズを背景に、既存の地域内交通の利用者増を図る必要があることなどを考慮し、過去の実績を上回る目標値としている。

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

〔算出根拠〕

- ・「宇部市の公共交通の総合的な方針」（平成26年9月策定）に基づき、コミュニティタクシーは20%、デマンドバスは5%を、見直しすべき収支率と設定している。

目標3 公共交通が及ぼす多様な分野への効果

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

〔算出根拠〕

- ・JR宇部新川駅については、利用者がコロナ発生前の水準まで戻ることを目指した上で、人口減少割合を反映させた数値としている。
- ・バス停については、利用者がコロナ発生前の水準まで戻ることを目指した上で、コロナ発生前までの減少傾向を加味した数値としている。

評価指標⑥ 公共交通の利用促進活動			
目標値の考え方			
利用促進活動を着実に進めていくため、地域コミュニティや小学校等を対象に実施したICカードの使い方を含めた「路線バス乗り方教室」への参加人数と、令和3年度末に交通局で導入されるICカードの利用率を指標とする。 【計測方法】交通事業者がカウント調査で把握			
算出方法	現状値 (令和元年度)	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和8年度)
路線バス乗り方教室への参加者数	1,179人/年	1,159人/年	1,200人/年
ICカード利用率	—	—	60%

〔算出根拠〕

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

基本的な方針 2 安心・安全で質の高い運送サービスの充実

目標 4 公共交通事業の健全化

評価指標⑦	公的資金が投入されている公共交通事業の収支率		
目標値の考え方			
<p>旅客自動車運送事業等報告規則（昭和 39 年運輸省令第 21 号）により提出する「一般旅客自動車運送事業損益明細表」の乗合事業から、算出される経常収支比率（経常収入／経常費用）を指標とする。</p> <p>上記の経常収支比率は、国・県・市からの補助金を入れずに計算するため 100%を下回っているが、経年で見えていくことにより、人口減少が進む中、バス事業の収支率の改善の状況がわかる。</p> <p>【計測方法】 交通事業者が把握</p>			
算出方法	現状値 (H30. 10. 1～ R1. 9. 30)	現状値 (R1. 10. 1～ R2. 9. 30)	目標値 (R7. 10. 1～ R8. 9. 30)
バス事業者の乗合事業の経常収支比率			
・ 宇部市交通局	61. 4%	54. 7%	62. 0%
・ 船木鉄道株式会社	38. 6%	36. 8%	39. 0%
・ サンデン交通株式会社	72. 1%	61. 9%	73. 0%

〔算出根拠〕

- ・ 現在、コロナ禍により交通事業者の経営は厳しい状況にあるが、バス利用者をコロナ発生前の水準まで戻すことを目指した上で、経常収支率がコロナ発生前の現状値（H30. 10. 1～R1. 9. 30）に戻ること为目标値としている。

目標5 円滑な乗降の確保

評価指標⑧	鉄道・路線バスの円滑な乗継 (JR宇部駅での山陽本線の電車との接続)
-------	---------------------------------------

目標値の考え方

JR宇部駅に停車する山陽本線（上り・下り）の列車と、路線バス・JR宇部線の接続を円滑にすることで、路線バスと鉄道の利用促進につなげる。

9時台～16時台に、JR宇部駅に停車する山陽本線の列車と、路線バス・JR宇部線の接続時間が15分程度である山陽本線の列車の割合と、JR宇部駅の乗降者数を指標とする。

なお、路線バスとは、西部主要幹線1に位置付けられているバス路線（宇部新川駅～新地～宇部駅）とする。

また、15分程度とは、路線バスの場合は、8分～20分での接続時間とし、JR宇部線については、15分以内での接続時間とする。

【計測方法】交通事業者が把握

算出方法	現状値 (令和元年度)	現状値 (令和2年度)	目標値 (令和8年度)
接続時間が15分程度の割合 〔JR山陽本線・上り〕			
バス・宇部線 → 山陽本線	75%	67%	100%
山陽本線 → バス・宇部線	58%	42%	100%
〔JR山陽本線・下り〕			
バス・宇部線 → 山陽本線	57%	79%	100%
山陽本線 → バス・宇部線	57%	57%	100%
JR宇部駅の乗降者数	3,566人/日	2,965人/日	3,500人/日

〔算出根拠〕

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

●目標達成状況の評価

目標の進行管理については、宇部市公共交通協議会において毎年度行う。

