

宇部市の公共交通の総合的な方針

平成26年9月

宇部市

目 次

I 基本方針	1
1 方針策定の目的	1
2 本市の公共交通の問題点	1
3 本市の公共交通に関する経費	2
4 「宇部市の公共交通のあり方検討協議会」からの意見具申を受けて・・・	3
II 施策展開	5
1 まちづくりと公共交通	5
2 バス交通	7
3 JR線	11
4 コミュニティ交通	13
5 タクシー	18
III まとめ	19

I 基本方針

1 方針策定の目的

今後の超高齢社会においては、移動を制限される市民が増加してくると予測されます。また、低炭素まちづくりを進める上でも、公共交通の役割の見直しや位置付けが重要となってきました。

このようなことから、公共交通をこれからのまちづくりの目標達成のための「手段」の一つとして位置付け、「持続性の高い公共交通体系の確立」を目的として本方針を策定し、交通モードごとに基本的な考え方や取組を示して、交通事業者をはじめとした関係機関との協議・調整を行うとともに、市民のご理解とご協力をいただきながら取り組んでいきます。

策定目的

持続性の高い公共交通体系の確立

2 本市の公共交通の問題点

高齢化の進行もあり、公共交通の必要性に関する市民からの声が多く聞かれる一方、本市の公共交通の利用者数は減少傾向に歯止めがかからない状況であり、公共交通を取り巻く環境は厳しいものがあります。

利用者減少の要因の一つとしては、交通インフラの整備によって自家用車が普及し、人々のライフスタイルがより広域化へと変化したことが挙げられます。また、高齢化の進行が著しい中山間地域では、基幹産業である農業の従事者が多く、農作業や移動に関する自家用車への依存度が高くなっています。

次に、人口減少の影響などから、鉄道や路線バスの強みである大量輸送が発揮できなくなり、加えて、規制緩和の影響により交通事業者の経営体力が低下するなか、利用者の需要に適応した新たな公共交通ネットワークが確立されていないことが要因としてあげられます。

そして、これらの社会的、構造的な要因と相まって、公共交通の現状に関する正確な情報の開示と発信が十分でなかったことから、移動手段としての公共交通をみんなで支えていくという市民の機運が高まらず、利用者離れが進んだことが考えられます。

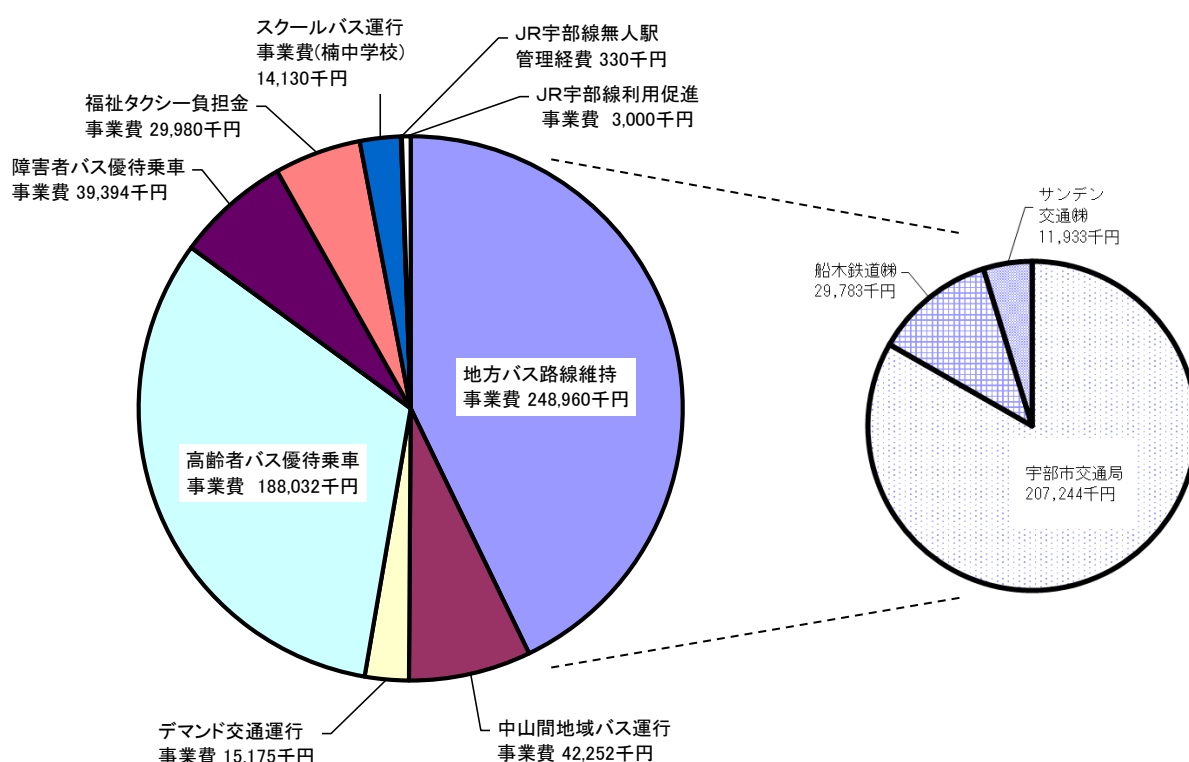
- ◆バス路線の特徴は、昭和40年代から急激に開発された郊外住宅に向かって延伸していったため、放射状になっています。
- ◆JR宇部線は、工業地帯の発達にあわせて線路が延伸していったため、沿岸部を運行しています。

3 本市の公共交通に関する経費

高齢化の進展により、公共交通の必要性や重要性についての社会的な要請は増加傾向にあります。

その一方で、他市の例と同じく、人口減少の影響などから、本市の公共交通の利用者数は減少傾向となっているため、バス路線の維持のための補助金や福祉優待制度などに多額の費用を投じています。

平成26年度当初予算額 581,253千円



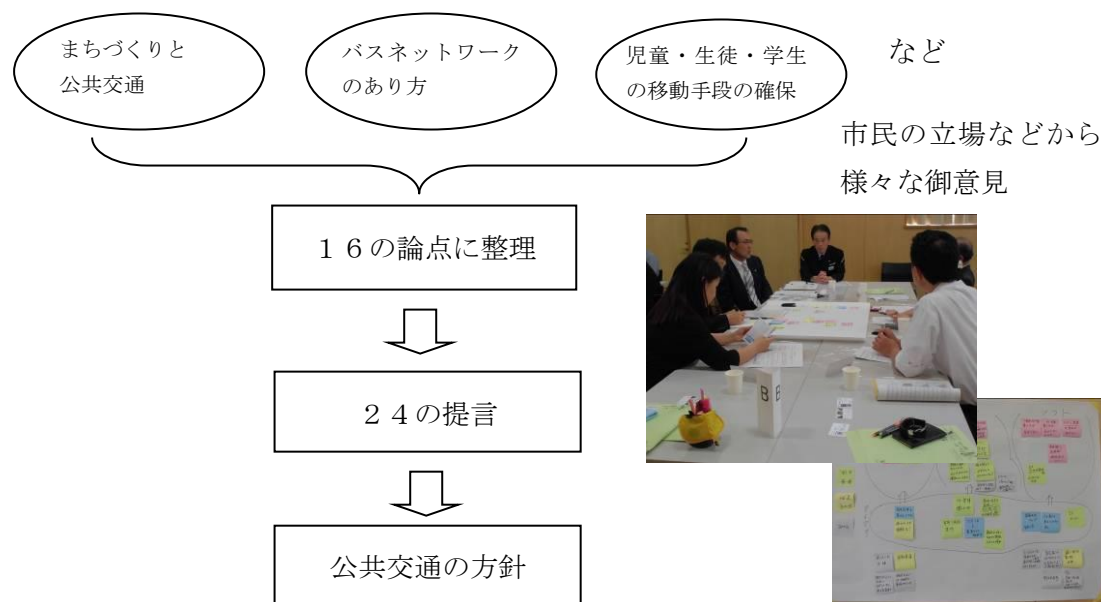
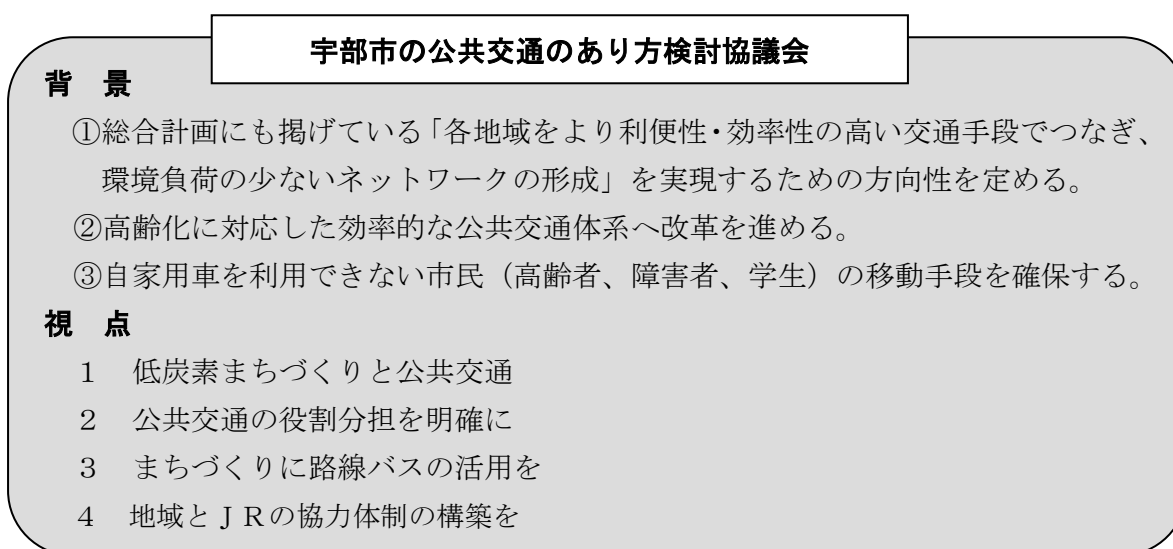
区 分	事 業 内 容
地方バス路線維持事業	バス路線の欠損額への補填
中山間地域バス対策事業	小野地区の生活交通バス、楠地域のくすのき号の運行経費
デマンド交通対策事業	中山間部でのデマンド交通運行、西宇部でのコミュニティタクシーの運行補助
高齢者バス優待乗車事業	70歳以上の宇部市民 1乗車につき100円で利用可
障害者バス優待乗車事業	交付の対象者はバスの利用が無料
福祉タクシー負担金事業	身体障害者手帳1～3級、療育手帳Aの方のタクシー代を一部助成
スクールバス運行事業	吉部、万倉校区の中学生を楠中学校まで送迎
JR宇部線利用促進事業	東新川駅テニスコート口の維持管理経費

4 「宇部市の公共交通のあり方検討協議会」からの意見具申を受けて

本市では、平成20年3月に国の補助を受け、「宇部市公共交通総合連携計画」を策定して、ハードとソフトでの対策を平成23年度まで行いました。

平成25年3月に「宇部市の公共交通のあり方検討協議会」を設置し、過去の経緯などを踏まえて、本市のバスや鉄道、タクシーなどの全ての公共交通の課題や今後のあるべき方向性の議論を通じて、意見具申書をいただきました。

この意見具申書での提言を踏まえて、本市の公共交通の総合的な方針を定めています。



※「宇部市の公共交通のあり方検討協議会」の意見具申書では、6項目に区分して24の提言がされていますが、そのうち「まちづくりと公共交通の関わり」と「公共交通の役割分担と受益者負担の考え方」は関連しているため、本方針では一括りにし、その他の4項目については交通モードごとに整理しています。その上で、項目ごとに市の基本的な考え方を示し、具体的な主な取組及び交通事業者によるその他の取組について明記しました。

方針のキーワード、基本方針及び目標指標は以下のとおりとします。

キーワード 知ってもらって、乗ってもらう

知ってもらってとは・・・

バスやＪＲの利用者は減少傾向です。こういった現状を知ってもらう。

バスやＪＲの運行情報などを届け、使ってもらうために知ってもらう。

乗ってもらうとは・・・

何とんでも、バスの便数や路線を維持していくためには、何より利用者が増加することが最も重要です。

【基本方針】

市街地では、幹線バス路線やＪＲ宇部線を宇部市の都市計画やまちづくりの「公共交通軸」とし、運行頻度を高めることにより利用者の増加を図ります。

郊外部では、公共交通とマイカーの適度な利用を啓発するとともに、交通結節点の整備などにより、市街地との利便性の向上を図ります。

中山間地域では、地域と共に、市と交通事業者が協力して創意工夫を行い、交通弱者の移動手段を確保します。

【目標指数】

成果指標	現状値(H25)	目標値(H29)
市営バスの利用者数(人/日)	7,086	7,700
ＪＲ宇部線の利用者数(人/日)	4,185	4,300
デマンド交通の一地区利用者数(人/日)	4	7

II 施策展開

1 まちづくりと公共交通

基本的な考え方

市内のバス路線、JR線などの役割分担により、地域特性に対応して体系化していくことを目指します。また、過度なマイカー利用を抑制する啓発活動や公共交通に関心を持たせる機会を教育活動に取り入れながら、市街地の居住人口の動向に対応する施策に公共交通の視点を入れ、中心市街地と東部・西部を結ぶ幹線バス路線（運行頻度が高く利用者も多い路線）とJR宇部線を公共交通軸として利便性を確保していきます。

そして、誰もが利用しやすい公共交通とするため、バス車両等のバリアフリー化など交通事業者との協調に基づく、安心安全で快適な車内空間づくりを推進していきます。

また、方針での各施策の進捗状況に応じて、継続的な情報提供に努めるとともに、交通事業者との情報交換や市民理解に取り組んでいきます。

《現状》

宇部市のバス路線網は、宇部市交通局、船木鉄道㈱、サンデン交通㈱の3交通事業者により運行され、市街地では一定の頻度で運行されています。

また、市内のバス路線の多くは、運賃収入では運行経費を賄えないことから、国・県・市からの財政支援を受けて運行されており、平成26年度当初予算での本市からの財政支援は、2億4,896万円となっています。

今後の、バス路線の支援については、赤字補填から明確な目的をもった支援と見直しを行っていく必要があります。

市内を運行するバスのバリアフリー対応について、平成25年度末の状況では、船木鉄道㈱のバス車両は100%、宇部市交通局のバス車両は30.5%となっています。

《課題》

宇部市営バスを含む公共交通を、これからのまちづくりの目標達成のための手段の一つとして位置付け、中心市街地の活性化の観点も取り入れたバス路線の見直しなどを行う必要があります。

さらに、高齢社会において、バス車両のバリアフリー化を進めるとともに、高齢者のバス利用時の不安を解消するために、丁寧でわかりやすい案内など更なるサービスの向上が必要です。

【主な取組】**①幹線バス路線の利便性の向上**

市街地への幹線バス路線（運行頻度が高く利用者も多い路線）では、利便性を高めることで利用者の増加が期待できることから、等間隔運行などのダイヤ改正について、交通事業者との協議・調整を行います。

②利用促進（モビリティ・マネジメント）の実施

転入者に対する公共交通マップの配布など、モビリティ・マネジメントを実施します。
また、学校と連携し、子ども達の公共交通に対する意識の醸成や自治会・老人クラブなど地域団体への啓発活動を実施します。

【その他の取組】**③バスのバリアフリー化**

車両のバリアフリー化が遅れている宇部市交通局では、出入口の段差を無くして乗降性を高めたノンステップバスについて、平成26年度から年3台程度導入していく予定であり、計画的な実施について支援していきます。



2 バス交通

基本的な考え方

現在、運行しているバス路線をそれぞれの特徴により分類し、市の財政支援の目的や収支状況などバス路線の評価に関するデータの可視化を図ります。

また、見直し基準を策定し、基準に該当する路線（系統、区間など）については、必要に応じて地域と協議の上で、改廃や新しい交通モードの導入などの対策を講じます。

利用促進に向けては、区間制運賃のわずらわしさの解消やシームレス化（乗り継ぎのしやすさ）のため、乗継割引運賃などの新たな運賃制度の導入や循環バスにゾーン毎の均一運賃制度の導入、バスの運行に関する情報提供や利用者へのサービスの向上を推進していきます。

《現状》

現在、市内を運行しているバス路線は、宇部市交通局が24路線（93系統）、船木鉄道（株）が4路線（12系統）、サンデン交通（株）が2路線（4系統）となっており、運行ルートは、ほとんどが宇部新川駅から常盤町二丁目を中心として、国道190号から東西、北部へ放射状に伸びています。循環路線については、宇部市交通局の片倉循環線、萩原循環線、東部市内循環線（めぐりーな）の3路線が運行されています。

また、市内を運行するバス路線は、すべて初乗り運賃からの区間運賃制となっています。

《課題》

バス路線の延伸などに関する要望は多く寄せられていますが、自家用車の普及や人口減少などにより利用者は年々減っており、バス事業の経営は、年々厳しくなっています。

このような実態を知ってもらうことや、都市形態の変化などに併せて、費用対効果も考えてバス路線の最適化を継続的に行っていく必要があります。

一方、運賃収入の確保には更なる利用促進策を実施していく必要があります。区間運賃制では、利用距離に比例して運賃がかかるため、長距離での移動を要する北部地域の方の利用者負担が大きくなっており、新たな利用者の獲得に向けた取組が求められます。また、1回の運行で多くの施設やエリアをカバーする循環型のバス路線の場合は、乗降しやすく、分かりやすい運賃制度を導入する必要があります。

【主な取組】

①バス路線の情報公開

毎年度、バス路線単位で状況を把握・評価するために、バス事業者と連携して台帳を作成し、市のホームページで公表します。

②見直し基準によるバス路線の見直し

バス路線に対する見直し基準を策定し、地域やバス事業者へ改善に関する働きかけを行うことにより、地域の交通を地域で考えていただく機会を設けるとともに、利用者の利便性の向上と路線の効率化につなげていきます。

また、見直し基準を達成しない系統や区間については、バス事業者に対し減便や廃止等の検討を依頼し、その他の見直しに係る必要な協議と手続きについて地域への支援を行います。

③乗継割引運賃の検討

バスは電車と違って、乗り継ぐと運賃の負担が大きくなることから、利用者の負担軽減のため、ICカードと乗継割引制度の導入について、バス事業者と検討します。

【その他の取組】

④ゾーン毎の均一運賃の導入

平成26年度に、新たに運行を予定している厚南循環線の均一運賃制度の導入を支援します。

⑤バス乗り方教室の実施

子ども達のバスへの関心を高め、今後の利用者とするためにバス事業者が実施するバスの乗車体験、路線図や時刻表の見方の説明、バリアフリー体験などを盛り込んだ乗り方教室の実施や、教育の場での公共交通に関する周知について支援していきます。



見直しの対象の系統(区間)について

「宇部市の公共交通のあり方検討協議会」の意見具申を受けて、以下のとおりバス路線のそれぞれの特徴により分類します。

このうち「**A 主要幹線路線**」は、周辺市との移動手段としての広域路線であり、国の補助要件に基づき、経費見込額の45%を上限として国、県から補助金を受けることができます。このことから、県の協議会の場等において、関係市との費用負担を含め、路線の維持・見直しに取り組んでいくこととします。

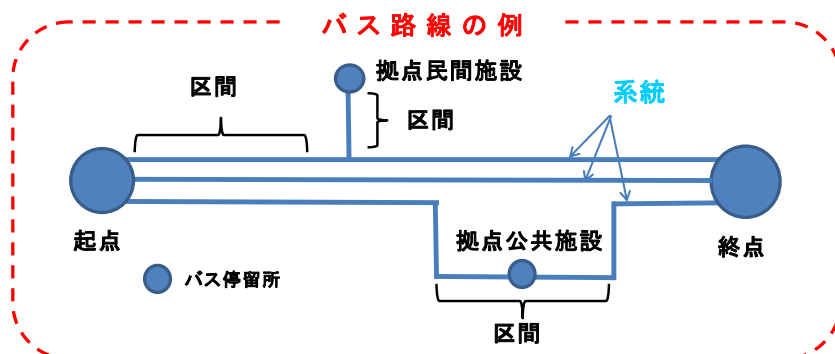
本基準で見直すバス路線は、「**B 地域内幹線路線**」(市内のみで運行する市単独補助路線)です。この路線の中で、採算性が低い系統や利用者が少ない系統を抽出し、「必要性」と「サービス改善」の二つの視点を含めて検証します。

バス路線の特徴による分類

分類	路線名	路線の特徴	基準の取扱
A	主要幹線路線	都市間・地域間の利便性、効率性を重視した路線 例)宇部市交通局 新山口線、小野田線 他 船木鉄道(株) 宇部線、小野田線 他 サンデン交通(株) 下関～宇部線	対象外 (県協議会等)
B	地域内幹線路線	各地域内の幹線を通り、地域内の主要施設(公共施設、商業施設、医療機関、銀行など)をつなぐための路線 例)宇部市交通局 中央病院線、黒石線 他多数 船木鉄道(株) 宇部(際波)線	対象

コミュニティ交通

C	地域内支線路線	各地域内の居住地から地域内幹線路線又は地域内主要施設までをつなぐコミュニティ路線	別途取扱い (16 ページ)
D	中山間地域路線	小野、二俣瀬、万倉、吉部の4地域の交通結節点までの路線(廃止路線代替バス) 例)宇部市生活交通バス、くすのき号	別途取扱い (15 ページ)



見直しフロー

- 1 バス路線台帳の作成と公表（前年度の運行実績に基づき、各路線の系統ごとに作成）
- 2 利用促進対象の系統又は区間等の抽出

※抽出する系統又は区間等の基準（指標）

評価指標①

- ・ 経常収支率が 50% 未満であること。

評価指標②

- ・ 1日の乗降客数が 5人 以下の停留所。
- ・ 乗降データから、1便あたりの最大利用者数が、10人 未満の系統又は区間

評価の視点①

- ・ 沿線での高校生の通学利用がなく、今後3年間の通学に係る利用見込みはどうか。
- ・ 廃止された場合、タクシーなど代替交通モードが利用可能な地域であるか。

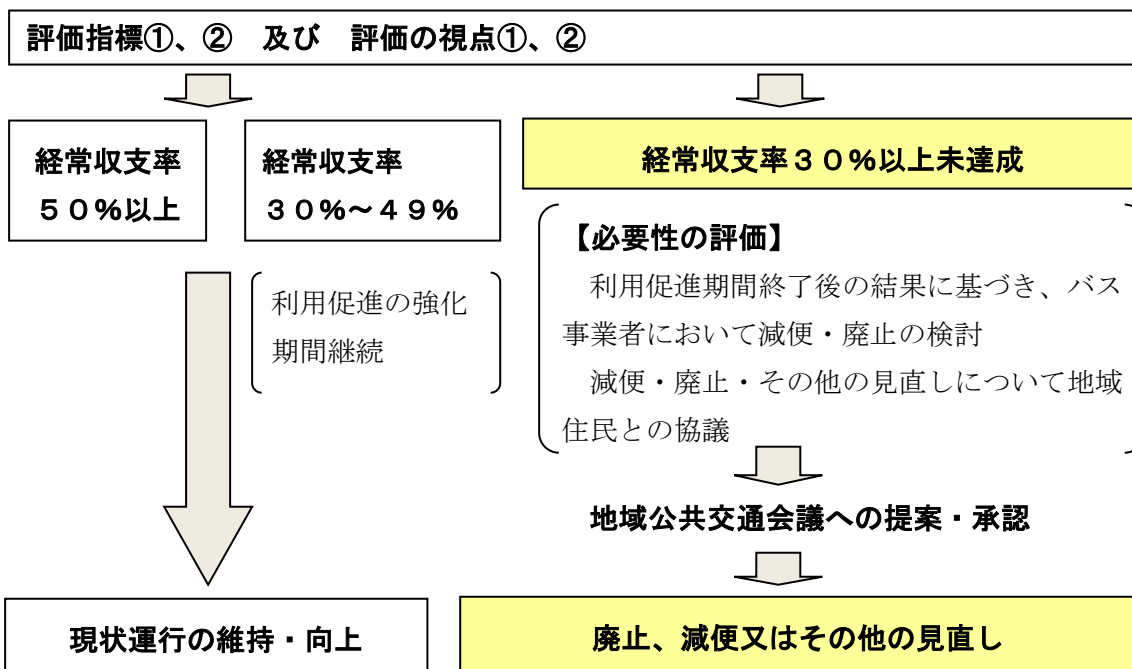
評価の視点②

- ・ 運行時間帯、運行便数（待ち時間）、バスの待ち環境、サービスの情報提供状況

3 対象となった系統又は区間の利用促進の強化

対象系統又は区間の地域住民への周知、利用促進の強化期間（1年程度）

4 再評価の実施



※公共交通の経費の中で多くを占める地域内幹線路線を見直すにあたっては、過去3年間の財政負担額の平均を超えないように努めます。

3 JR線

基本的な考え方

JR宇部線を「東西方向の都市軸を構成する交通」として、JR小野田線を「山陽小野田市とを結ぶ移動手段」として位置付けます。また、鉄道を維持していくため、JRと市、地域等の協力体制を構築するとともに、利用の促進に取り組みます。

《現状》

市内にあるJR山陽本線の駅は、宇部駅と厚東駅です。

また、JR宇部線は、東へは県央の中心駅である新山口駅まで、西へは時間帯によっては、新幹線駅でもある厚狭駅や本州の最西端でもある下関駅まで運行されています。

JR宇部線・小野田線は、本市の産業発展のために開業された経緯から、市街地の沿岸部で運行されています。利用状況では、高校生の通学利用が最も多く、宇部市・山陽小野田市の高校に通学する高校生の約35%が利用しています。(平成25年7月時点)

また、JR宇部線は、新幹線の停車駅である新山口駅までのアクセスとして、ビジネス客や旅行客の乗り継ぎとしても利用されています。

《課題》

ダイヤ等のサービス水準を維持・向上していくためには、利用者数の増加を図る必要があります。

JR宇部線・小野田線の本市内にある13駅のうち、宇部新川駅以外は全て無人駅であるため、定期券の購入ができないなどサービスの低下や防犯上の問題が懸念されます。

【主な取組】

①JR宇部線開業100周年記念事業

今から100年前の大正3年(1914年)に宇部線(当時は宇部軽便鉄道)が開業して以降、本市の産業は発展してきました。このため、開業100周年を記念したイベント等を展開し、宇部線の地域との関わりの歴史を振り返るとともに、これを機会として、市民のマイレール意識を醸成し、JR宇部線利用促進協議会を中心に官民一体となった利用促進に取り組んでいきます。



② JR小野田線開業100周年記念事業

JR小野田線は、宇部線の開業の翌年(1915年)に、小野田駅からセメント町駅(現小野田港駅)間で開業し、昭和22年(1947年)には宇部線と接続し、本市の発展に寄与してきました。開業100周年を機に、地域との関わりの歴史を振り返りながら、市民にマイルール意識をもってもらうため、山陽小野田市と連携して、記念事業に取り組みます。

③ 近隣市との利用促進等のネットワーク構築

近年のダイヤ改正で減便が続くJR宇部線・小野田線での利用促進を行うため、近隣自治体(山口市、山陽小野田市等)や民間企業との連携を強化します。また、それぞれの開業を記念したイベントなどを契機として、無人駅の駅舎周辺の環境美化など、沿線地域と西日本旅客鉄道㈱との協働事業を支援します。

④ 無人駅周辺の安心安全の取組

警察や地域と連携して行っていきます。また、無人駅舎の周辺整備については、地域団体やボランティア団体の主体的な取組と連携して、環境美化を図ります。

⑤ 無人駅舎の活用

無人駅のうち、乗降客の多い駅については、地域活性化に資する駅舎の有効な活用方法を検討していきます。

【その他の取組】

⑥ 電車乗り方教室の実施

子ども達の電車への関心を高め、今後の利用者となってもらうため、西日本旅客鉄道㈱が実施する乗り方教室(ワンマン電車の乗車体験、路線図や時刻表の見方の説明など)の実施を支援していきます。

4 コミュニティ交通

基本的な考え方

北部地域では、交通空白地域が特に多いことから、交通結節点までの移動手段を確保することとし、コミュニティ交通（支線交通）と幹線交通の有機的な連携が実現するよう、接続ダイヤを工夫します。また、地域コミュニティが地域の交通問題を自らのこととして考え、行動するための取組を支援します。

さらに、国の規制改革の動向を注視するとともに、交通弱者・交通空白地域対策として、多様な交通モードを調査し、導入の可能性について検討していきます。

《現状》

中山間地域では人口減少や少子高齢化の進行が著しく、民間バス路線の廃止後、地域の移動手段確保のための代替運行バスとして、市費によりバス事業者が運行しています。

また、中山間地域である小野地区では地域内の乗用タクシーを、二俣瀬地区では専用のジャンボタクシーを、また、吉部・万倉地区では専用のミニバスを活用して、デマンド交通を運行しています。

一方、郊外団地で高齢化が進行する西宇部地区の一部では、地域が運営主体となってタクシー事業者に委託し、定時定路線形態の乗合タクシーを運行しています。

《課題》

中山間地域の高校生や高齢者にとっては必要不可欠な移動手段であるものの、利用者数は市街地等に比べて限定的になっています。

デマンド交通などのコミュニティ交通は、エリアを区切って運行するため、市街地のバスより、運行内容をきめ細やかに設定していく必要があります。また、地域主体の取組が必要です。また、地域内の人口減少、バスへの乗り継ぎのための手段として二次交通となるなどの要因から、利用者数が伸び悩んでいます。

一方、団塊世代が多く、これから急速に高齢化が進行する郊外団地などは、バス停や駅から離れており、コミュニティ交通の導入に関する需要があります。

【主な取組】

①中山間地域バス路線の見直し

昭和60年9月をもって民間バス路線が廃止され、代替手段として周辺市へも経由して運行している中山間地域バス路線については、周辺市とも協議しながら運行内容等を見直すとともに、収支率も考慮して、その他の移動手段の確保について検討します。

②デマンド交通の最適化

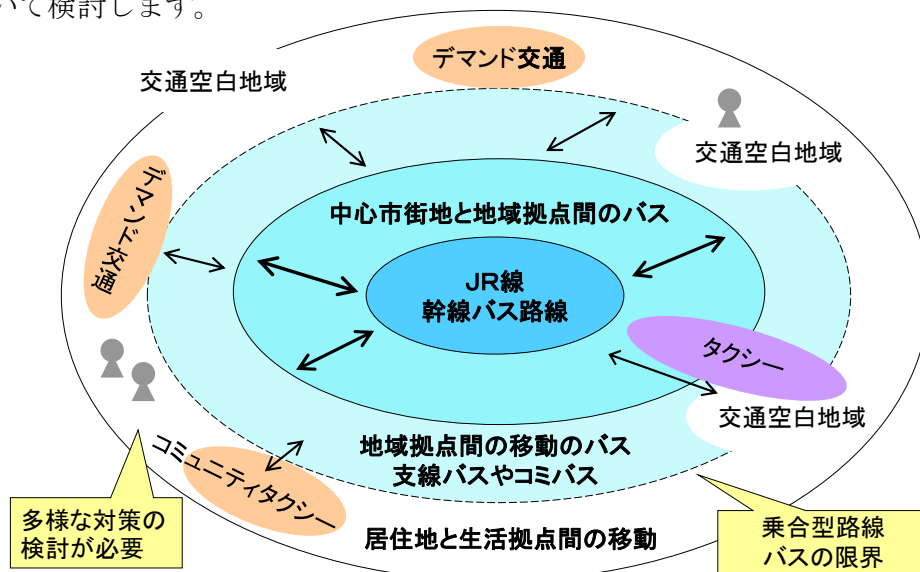
平成21年10月から中山間地域で運行を開始したデマンド交通について、地域との協議を行いながら、地域の状況を反映した運行内容に見直しするとともに、収支率も考慮して、その他の移動手段の確保について検討します。

③コミュニティ交通の導入、転換の推進

高齢化率の高い郊外の交通空白地域や不採算バス路線の周辺地域において、移動手段の確保のため、見直し基準を設けた上でコミュニティタクシー等の本格導入に向けた支援や実証運行を行います。

④交通空白地域での自家用車による輸送サービスの活用

バスやタクシー事業者の継続運行が困難な地域においては、自家用有償旅客運送での対応について検討します。



自家用有償旅客運送：地域内に担える交通事業者がない場合や、需要が少なく採算性の面から、交通事業者による運行が困難な場合に、地域公共交通会議で合意を得て運行される自家用車を利用した市町村バスやNPO等による有償の運送形態

中山間地域バス路線・デマンド交通の見直しフロー

- 中山間地域では人口減少や少子高齢化の進行が著しく、地域の面積も市街地に比べて広範囲で住居が分散しているため、点在化した地域に適した予約型のデマンド交通を運行しています。しかし、運行距離が長く、運行経費がかかる半面、利用者が多く見込めないため運賃収入は限られています。
このことから、当該地域でのデマンド交通に関する見直し基準として収支率（運賃収入÷運行経費）を5%に設定しました。また、デマンド交通を経由するなどして運行する中山間地域バス路線も同様とします。
- 地域のタクシー事業者、社会福祉法人、地域団体、個人を担い手とする効果的でコストがかからない交通手段を検討していきます。
- 交通手段の選択は、担い手の確保、運行ニーズ、市負担額等の観点から判断することとします。

定量的な見直し基準による1次評価

1 次 評 価	収 支 率	
	5%以上	5%未満
	継続・向上	改 善

その他の検証項目で要因等を整理

検 証	改善策、利用促進など	必要性、運行方法・形態 利用者負担など
--------	------------	------------------------

2 次 評 価	継続・向上	見直し
	路線、停留所、時刻・運賃など	運行方法、路線設定、停留所 時刻・運賃など

収支率5%以上未達成

廃止、減便又はその他の見直し

コミュニティバス・タクシーの見直しフロー

- ・郊外地は中心市街地と中山間地域の間に位置し、住宅開発が盛んに行われた地域でもあります。このエリアでは、ある程度住宅地が集積しており、各地域内の居住地から地域内幹線路線又は地域内主要施設までをつなぐコミュニティ路線が住民にとって必要なものとなっています。一方で、交通空白地域も存在しており、交通手段としてはバス停や駅のほか、病院や商業施設へアクセスする定時定路線型のコミュニティタクシー・バスが適しており、収支率については、バス路線と中山間地域でのデマンド交通との均衡を図り、20%未満を「重点改善」、20%以上50%未満を「改善」に設定しました。
- ・収支率以外にも、1便当たりの利用者数が1人未満（乗合運行でなくなった時）になった場合には見直しを行います。

定量的な見直し基準による1次評価

1 次 評 価	収 支 率		
	50%以上	20%～50%	20%未満
	継続・向上	改善	重点改善

その他の検証項目で要因等を整理

検 証	改善策、利用促進など	必要性、運行方法・形態 利用者負担など
--------	------------	------------------------

2 次 評 価	継続・向上	見直し
	路線、停留所、時刻・運賃など	運行方法、路線設定、停留所 時刻・運賃など

収支率20%以上未達成

廃止、減便又はその他の見直し

交通空白地域やバス交通から代替交通への転換地域に
 対するサポート事業の概要
 ～ 新しい地域の交通手段を創設します ～

■地域ニーズの把握や気運の醸成

①高齢化率の高い郊外部の交通空白地域や不採算バス路線の周辺地域を対象に、公共交通利用に関する講習会等を行い、コミュニティタクシーの運行開始などへの気運を醸成していきます。

バス路線の問題
 1 バス路線がない
 2 バス停から遠い など

地域の問題
 1 高齢化の進展
 2 病院や商業施設から遠い など

②また、地域の公共交通について、話し合いができるグループができた場合、まずはご相談ください。

■企画

交通政策担当者や地域支援員が地域に伺い、公共交通に関する問題点を整理し、アイデアや活動の方向性の話し合いをします。

■地域組織設立の支援

地域の交通手段について、前向きに検討し取り組んでいく地域住民などで構成する、検討組織の設立を支援します。

■調査・検討

需要を予測するためのヒアリングやアンケート調査等を実施します。アンケート結果や概況の状況から需要予測を推計し、実現の可能性を判断します。

■実証運行

運行ルートやバス停についての同意が得られた後、交通事業者等より本格運行に向けて必要となる運行経費が地域の方に提示され、実証実験運行が行われます。
 地域の方は、運営主体として代替交通の利用啓発運動とともに、積極的な利用をお願いします。

■本格運行

実証実験運行の結果、一定数の利用客があり、地域組織が確立され事業の確保に目処が立った場合、本格運行となります。

単年度事業としてだけでなく、
 複数年でも検討可能です。

6
 月
 ～
 1
 年間

5 タクシー

基本的な考え方

タクシーを地域公共交通として位置付け、事業者の効率的な事業運営や地域からの新しいニーズへ対応する取組を支援していきます。

《現状》

タクシーの事業者は、市街地に9事業所、中山間部には3事業所がありますが、車両は、市街地の事業所に集中しています。

《課題》

平成26年度に、市内のタクシー事業者の主体的な取組により、タクシーが地域公共交通としての機能を発揮できるようにするために、行政や地域と連携していくことなどを盛り込んだ地域計画の策定が予定されています。

【主な取組】

①主要な駅や公共施設での乗り場の改善

宇部新川駅の周辺整備などにおいては、時間帯を選ばず、移動の自由度が高いタクシーの特性が生かせるよう、乗り場を整備していきます。

②ユニバーサルデザインタクシー導入への支援

タクシー事業者が、国の補助を活用し、ユニバーサルデザインタクシーへ車両を更新することについて、必要な支援をしていきます。

Ⅲ まとめ

本市は道路網が整備され、遠隔地へも鉄道や空路を経由してスムーズに、目的地まで移動ができる環境にあります。一方で、公共交通を担う交通事業者のうち、特に、モーターゼーションの影響が大きいバスやタクシーでは、少子高齢化や人口減少が進展する中、厳しい経営環境にありながらも公共交通の福祉的役割も踏まえ、移動サービスの確保・維持に努めています。

また、鉄道に関しても、西日本旅客鉄道(株)には、住民生活や地域活性化のためにローカル路線の運行に尽力いただき、地域にとって欠かせない存在となっています。

今後は、低炭素まちづくりを推進するとともに、安心・安全なまちづくりを実現するために、利用者の需要に適応した新たな公共交通ネットワークを再編・確立するなど、本方針に沿った施策の展開を図っていきます。

また、公共交通の確保・維持・改善に対する国や県の支援を最大限に活用するとともに、過度なマイカー利用から公共交通への利用転換を促進するため、市民に理解と協力を求めていく必要があります。

このため、今後も地域特性を十分踏まえながら、利用しやすい公共交通体系の構築、情報提供の充実、利用意識の醸成を行い、効果的かつ効率的な運行サービスの提供を図り、利用者は「満足度の向上」、地域は「活力の創造」、事業者は「収入増」、行政は「負担の軽減」という Win-Win の体制を構築し、持続性の高い公共交通体系の確立を目指していきます。