

宇治市公共交通体系基本計画の策定状況について

本市はこれまで、全市的な公共交通の利用促進を図るとともに、バス路線の休廃止となった地域においては、市民・事業者と協働した「宇治市のりあい交通事業」を開始し、既存公共交通の維持や地域の交通手段の確保に努めてまいりました。

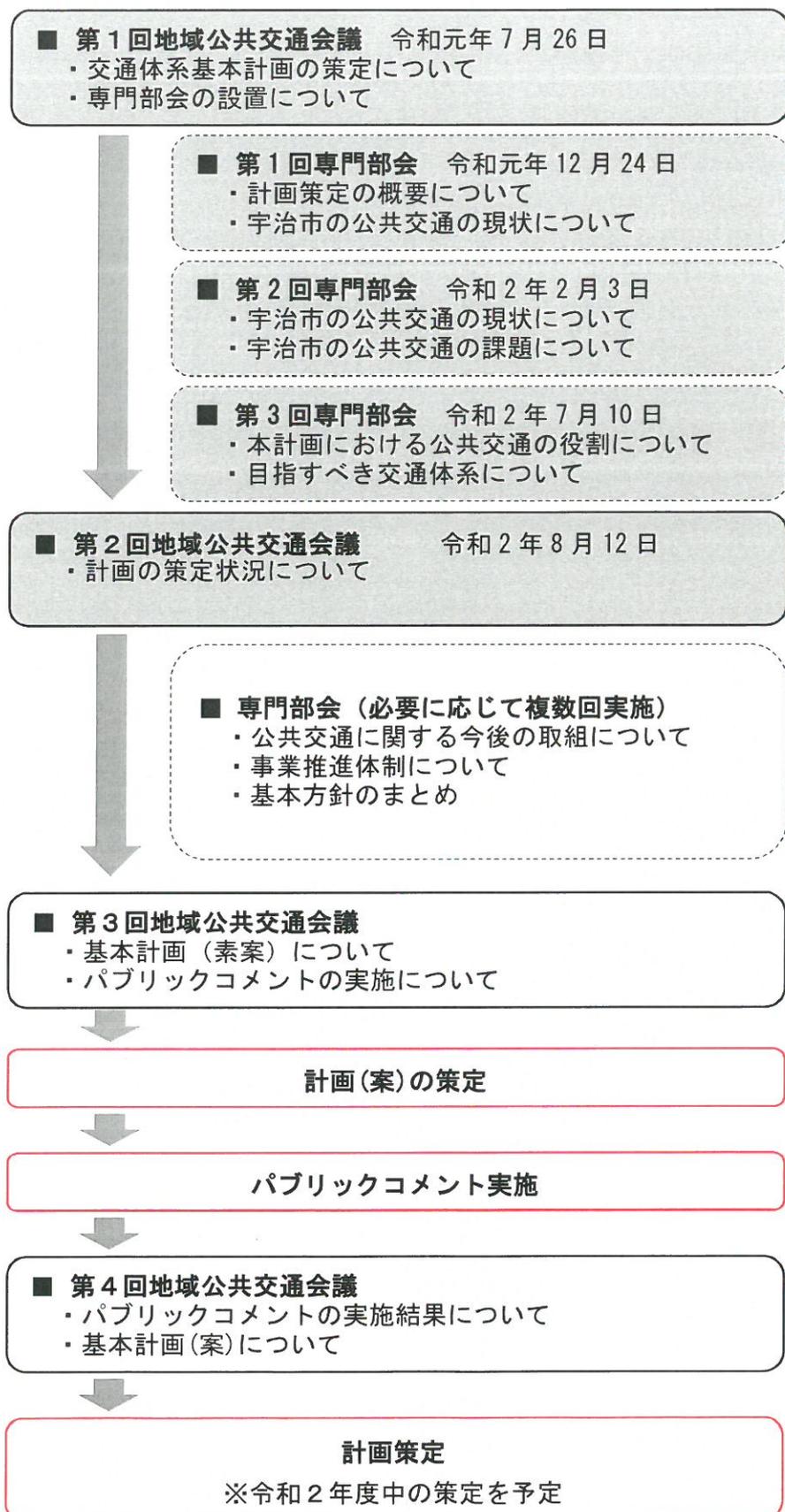
しかし、近年の少子高齢化・人口減少等による社会情勢の大きな変化に伴い、移動困難者の増加が見込まれ、これまで以上に交通手段の確保が課題となってきます。

これらの状況を踏まえ策定することといたしました、本市の持続可能な公共交通のあり方を見据えた「宇治市公共交通体系基本計画」の策定状況について報告します。

資料 1 宇治市公共交通体系基本計画にかかる協議の進め方

資料 2 宇治市公共交通体系基本計画の策定状況について

宇治市公共交通体系基本計画にかかる協議の進め方



凡例

…市が行う業務

…交通会議

…専門部会

宇治市公共交通体系基本計画の策定状況について

【計画の構成（案）】

はじめに

1. 計画策定の趣旨
2. 計画の位置付け
3. 計画の期間
4. 国の考え方

第1章 宇治市の公共交通の現状

1. 本計画における公共交通の位置付け
2. 宇治市の公共交通の取り組み
3. 宇治市の公共交通の現状と課題

第2章 公共交通の役割と方向性

1. 公共交通の役割
2. 宇治市の目指すべき交通体系
3. 計画の方向性

第3章 公共交通に関する今後の取り組み

1. 目指すべき交通体系づくりに向けて
2. 各モードごとの取り組み

第4章 事業推進体制

第2章までの内容
に関して協議中

計画策定の趣旨と公共交通の位置付けについて

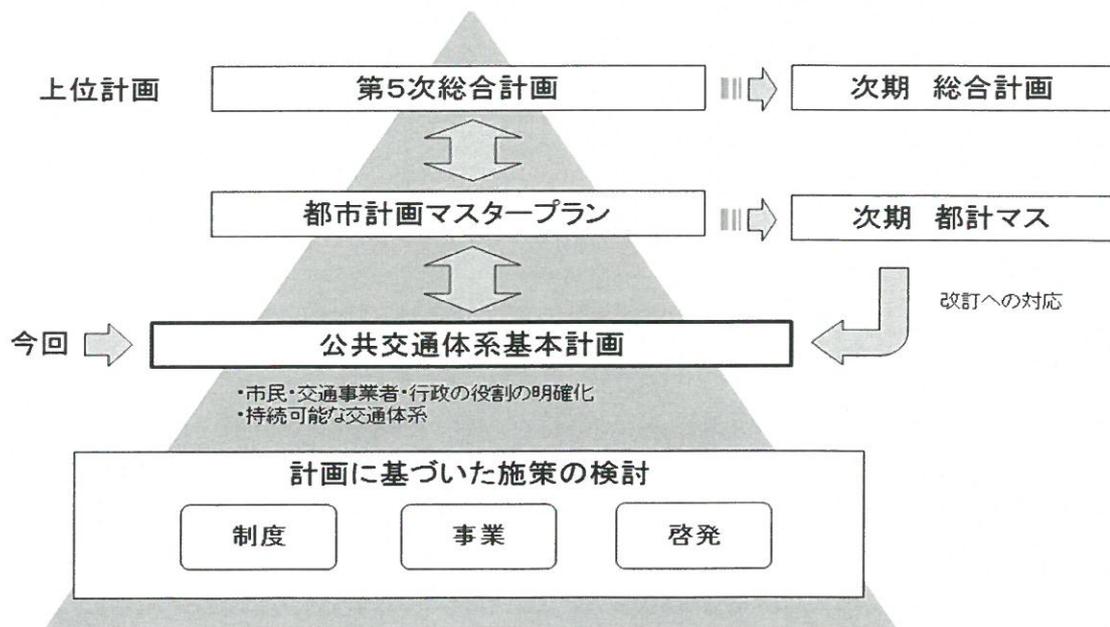
計画策定の趣旨

本市では、これまで全市的な公共交通の利用促進を図るとともに、バス路線の休廃止となった地域においては、市民・事業者と協働した「宇治市のりあい交通事業」を創設し、既存公共交通の維持や、地域の交通手段の確保に努めてきました。しかしながら、少子高齢化の進展等に伴い、移動が困難になられる方が増加するなど公共交通に対する社会的ニーズも変化しており、このような状況に対応した公共交通のあり方について検討する必要性が高まってきました。

このような中、これまでの公共交通の状況を踏まえ、今後の公共交通における市民、事業者、そして行政の役割を明確にするとともに、全市的な本市の持続可能な交通体系についての基本的な考え方を整理し、具体的な施策へと展開していくための「公共交通体系基本計画」を策定することとしました。

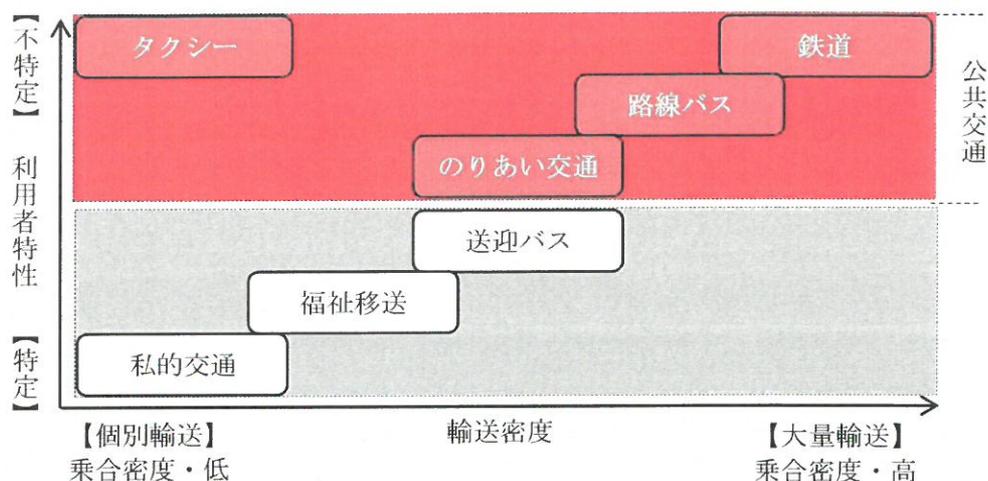
計画の位置付け、期間

- ・ 上位計画である「第5次総合計画」及び「都市計画マスタープラン」と整合を図る
- ・ 計画策定後、計画に基づいた施策を検討する
- ・ 計画の期間は、令和2年度から令和12年度までの概ね10年間とするが、今後策定が予定されている「第6次総合計画」と期間を合わせることで、必要に応じて見直していく



公共交通の位置付け

本計画では、公共交通を「不特定多数の誰もが対価を支払うことで利用できる移動手段」とし、「鉄道」、「路線バス」、「タクシー」、「のりあい交通」を対象とする

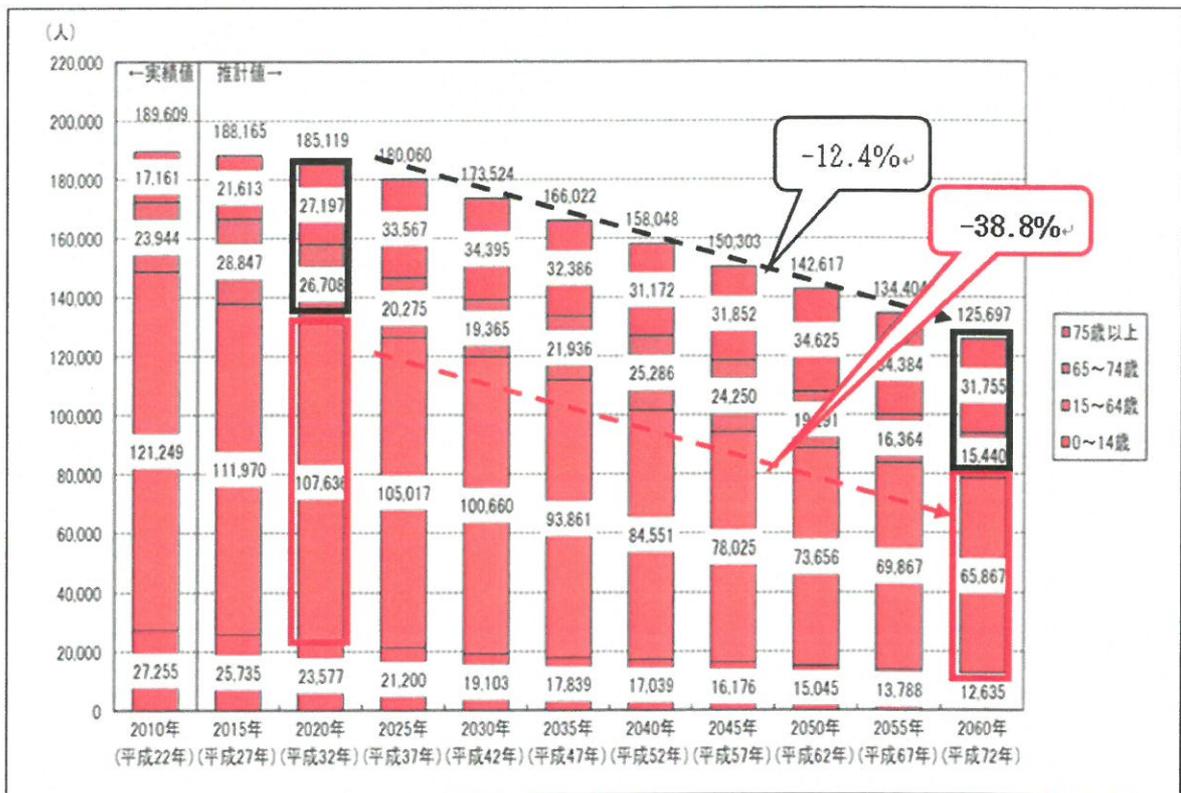


	対象の移動手段	利用者	利用の特性
公共交通	○鉄道 ○路線バス ○タクシー ○のりあい交通	・乗降場所（駅、バス停）まで行ける ・乗降に介助が不要	・利用者不特定 ・運賃を払えば誰でも利用可
送迎バス	○病院バス ○スクールバス ○企業バス 等	・送迎先を目的地とする	・利用者、目的地特定 ・送迎先までの移動
福祉移送	○福祉有償運送 ○福祉タクシー 等	・介護認定、障害がある ・乗降場所まで移動困難 ・乗降に介助が必要	・利用者限定 ・輸送と介助が一体となったドアツードアの移動
私的交通	○マイカー ○自転車 ○徒歩 等	・すべての人	・利用者により選択可 ・利用、目的地自由 ・運送対価なし

宇治市の公共交通の現状と課題について

①人口推計

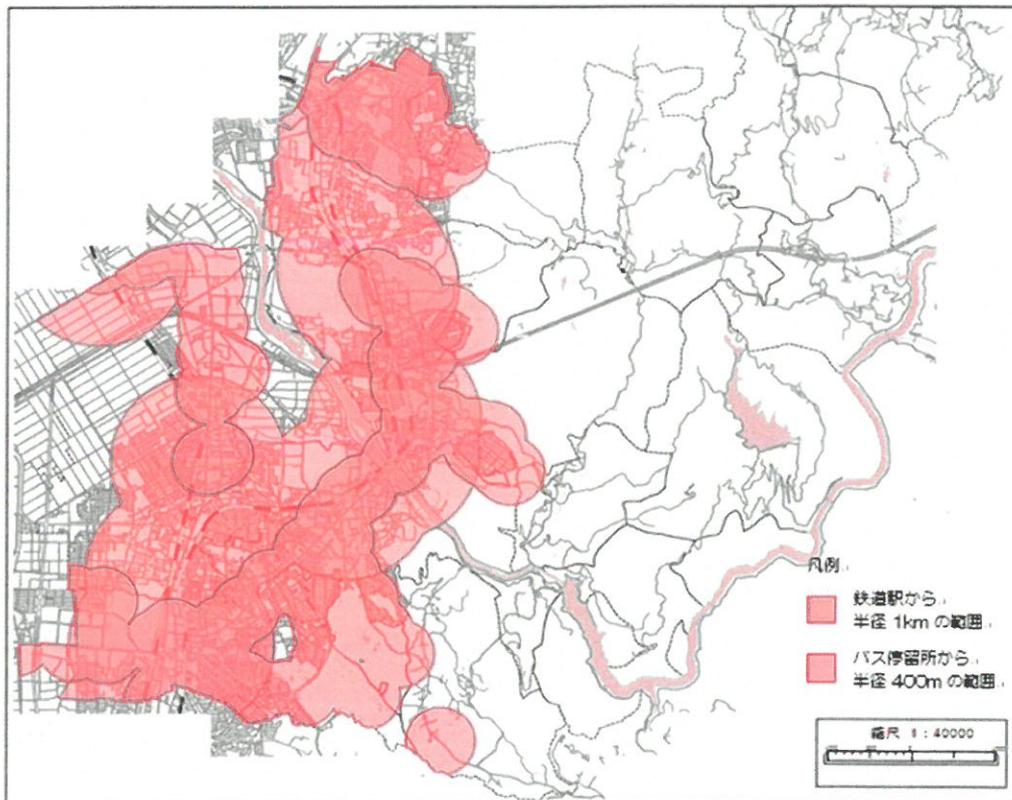
- 将来は人口減少と少子高齢化が進展
- 生産年齢人口の減少が顕著に表れる
 - 通勤・通学等の駅へ向かう移動が減少し、買い物や病院等の個別輸送の増加が見込まれることから、これら社会的ニーズの変化への対応について検討が必要



出典：宇治市人口ビジョン 宇治市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成28年3月）

②都市機能

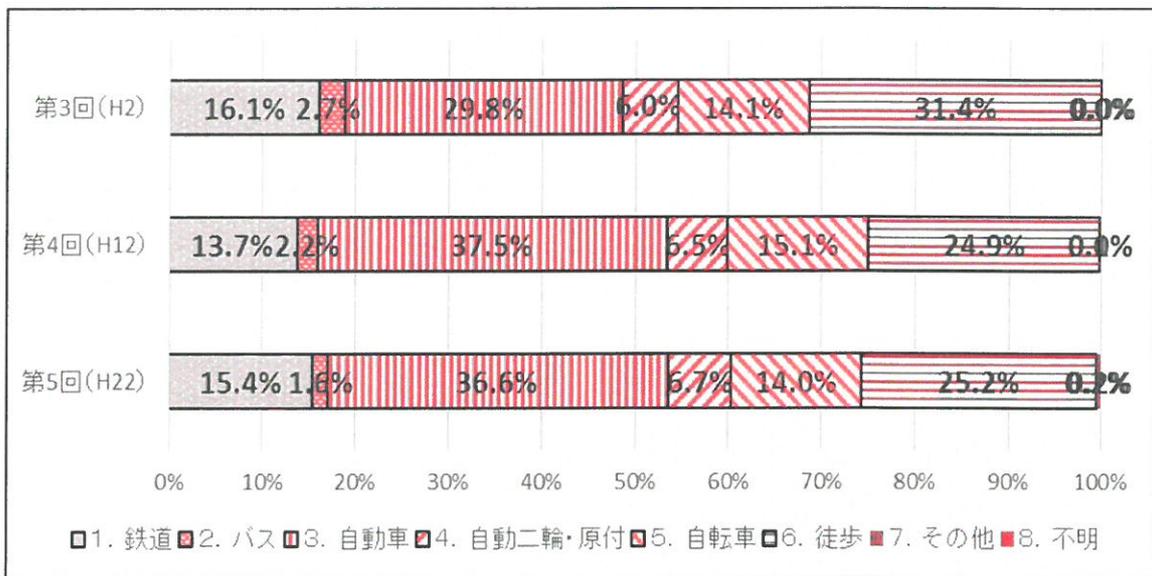
- 駅半径 1km、バス停半径 400m 圏域に人口の約 9 割が居住
- 鉄道を中心として公共交通に恵まれた都市
 - 徒歩や自転車で駅へ行きやすい反面、バスが利用されにくい構造
 - 既存公共交通を基盤として、駅やバス停等の交通結節点までの移動が困難な方への対応について検討が必要



資料：本市作成

③人の移動

- マイカーの利用割合が高い状態が継続
- バスの利用割合が低く、経年では更に低下している
 - マイカー依存から公共交通への転換を図るために、モビリティーマネジメント等の利用促進について検討が必要



資料：近畿圏パーソントリップ調査より本市作成

④鉄道

●JR 複線化や観光入込客の確保により全体として利用増加傾向

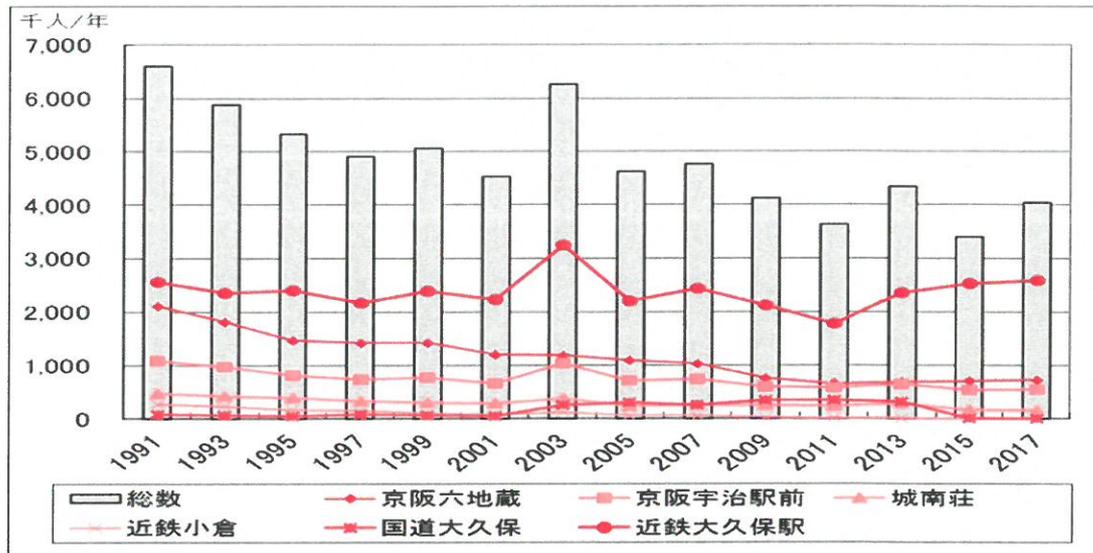
→ 引き続き駅周辺も含めたバリアフリー化を図るとともに、鉄道相互間の乗り継ぎや他の移動手段との連携を強化するなど利便性向上について検討が必要



資料：宇治市統計書より本市作成

⑤路線バス

- 利用者の減少による市内3路線の休廃止（H25年度）
 - 運転士不足による市内全線の減便（R1年度）
- バス停などの待合環境の改善や利便性向上について検討が必要



資料：宇治市統計書より本市作成

⑥タクシー

- 市内の主要駅やその周辺に乗り場が整備
 - 鉄道、バスなどの大量輸送機関の補完的な役割
 - 移動が困難な方の重要な移動手段
- 配車アプリの導入等によりタクシーの使い方にも進展がみられるため、鉄道やバス等他の公共交通と連携した効果的な活用方法など、利用者が利用しやすい情報の周知が必要

公共交通の役割と今後の方向性について		
これまでの専門部会における主な意見	専門部会における現在の整理	今後の方向性
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通は、利用者を確保し適切な運賃収入を得ることで持続していくもの(採算性の確保) 宇治市は、14の鉄道駅、多くのバス路線があることから、既存公共交通がしっかり機能している 現在運行されている路線については、一定採算性が確保され持続できていると考えられる 将来的にも既存公共交通を維持していくことが最も重要であり、今後の施策を考えるうえでの基本となる 過度なマイカー利用やこれまで以上に人口減少、少子高齢化が進展するなかでは、既存公共交通の維持は難しい マイカーと合わせて公共交通も利用するという生活を根付かせるため、モビリティーマネジメントによる意識の転換促進が重要 人口減少が進むと公共交通は維持できないため、宇治市内だけでなく周辺市町村の住民にも使ってもらう必要がある 将来の乗客を育てるために、子ども達が利用しやすい環境を作ることや、子どもたちが乗る習慣を身につけていくことが重要 	<p>公共交通の持続性</p> <p>公共交通を持続させるには、一人ひとりが公共交通を支えていることを理解し、適切な運賃設定と利用者の継続的な確保を図ることが重要</p> <p>引き続き既存公共交通の利便性向上を図るとともに、これまで公共交通を利用していなかった人や日常的にマイカーを利用されている人に対する転換促進が重要</p> <p>将来を見据え、公共交通を身近に感じていただくために、次世代を担う子どもたちを中心とした取り組みを進めることが重要</p>	<p>利用促進について</p>
<ul style="list-style-type: none"> 過度なマイカー依存や、少子高齢化等の進展に伴い、公共交通に対する社会的ニーズも変化してきている これまでは駅に向かう移動が主であったが、買い物や病院等に向かう個別輸送が増加している 個別輸送に対応する移動手段としてマイカーがあるが、身体的な理由で手放す際には公共交通への転換も困難な状態である 公共交通は、誰もが利用しやすいように駅などの交通結節点や車両等のバリアフリー化が進められている(段差解消の観点) 個別輸送を担うマイカーは、利便性が高いが多くの維持費がかかっている マイカーのような役割はタクシーが担っており、その運賃設定は相応の利便性に基づくものである 公共交通の採算性を確保するには、大量輸送を行う必要がある。輸送量が少ない場合に公共交通を維持するためには、公費の投入が求められる。 公費を投入した公共交通(コミバス等)の運行では、利用者の意識(受益者負担)が薄く持続が困難な傾向にある 	<p>移動が困難な方や個別輸送への対応</p> <p>人口減少、少子高齢化等により、これまでの通勤・通学等の駅に向かう移動が減少する一方で、買い物や病院など多様な目的地への移動も増えている</p> <p>鉄道、バスを中心とした公共交通は、大量輸送を担うものであり、公共の視点で輸送量の少ないすべての移動をカバーすることは困難</p> <p>個別輸送に対しては、鉄道、バスの定時定路線の補完的な役割を担っているタクシーの効果的な使い方について研究が必要</p> <p>福祉施策で移動の支援が必要な方はいる</p> <p>公共交通を利用しづらい方への支援については、対象者も含めて検討が必要</p>	<p>新たな移動手段について</p>
<ul style="list-style-type: none"> 駅、バス停等の交通結節点までの地域に必要な移動手段は、自助・共助のなかで地域が主体的に確保される姿が望ましい 地域で主体的に進めるにしても、最初から全てを地域だけで考えることは困難 「のりあい交通事業」の考え方のように、地域の主体的な取り組みを支援する考え方は妥当である 	<p>地域活動</p> <p>のりあい交通事業の考え方のように、地域が主体的に移動手段を確保する取り組みについて支援の検討が必要</p>	
<ul style="list-style-type: none"> 宇治市は、久御山町や宇治田原町等の他市町への移動を繋ぐ中継地点としての役割がある 企業誘致、観光需要の観点や近隣自治体の動向も踏まえ、長期的な視点で公共交通の将来像を考える必要がある 	<p>都市構造</p> <p>将来のまちづくりにおいて大きな交通需要を見込めるなら、新規路線の可能性も広がる</p>	<p>まちづくりとの連携について</p>
<ul style="list-style-type: none"> 自動運転やAI等の先進技術は進歩しており、今後の動向を注視していく必要がある 先進技術の一つであるMaaSの活用は、インフラや仕組みを確立したうえで実施されるものであり、日本での実施にはまだ時間が必要 	<p>先進技術</p> <p>移動手段の利便性向上に向けて、引き続き国や情報通信事業者の動向を注視して行くことが必要</p>	<p>先進技術の活用について</p>