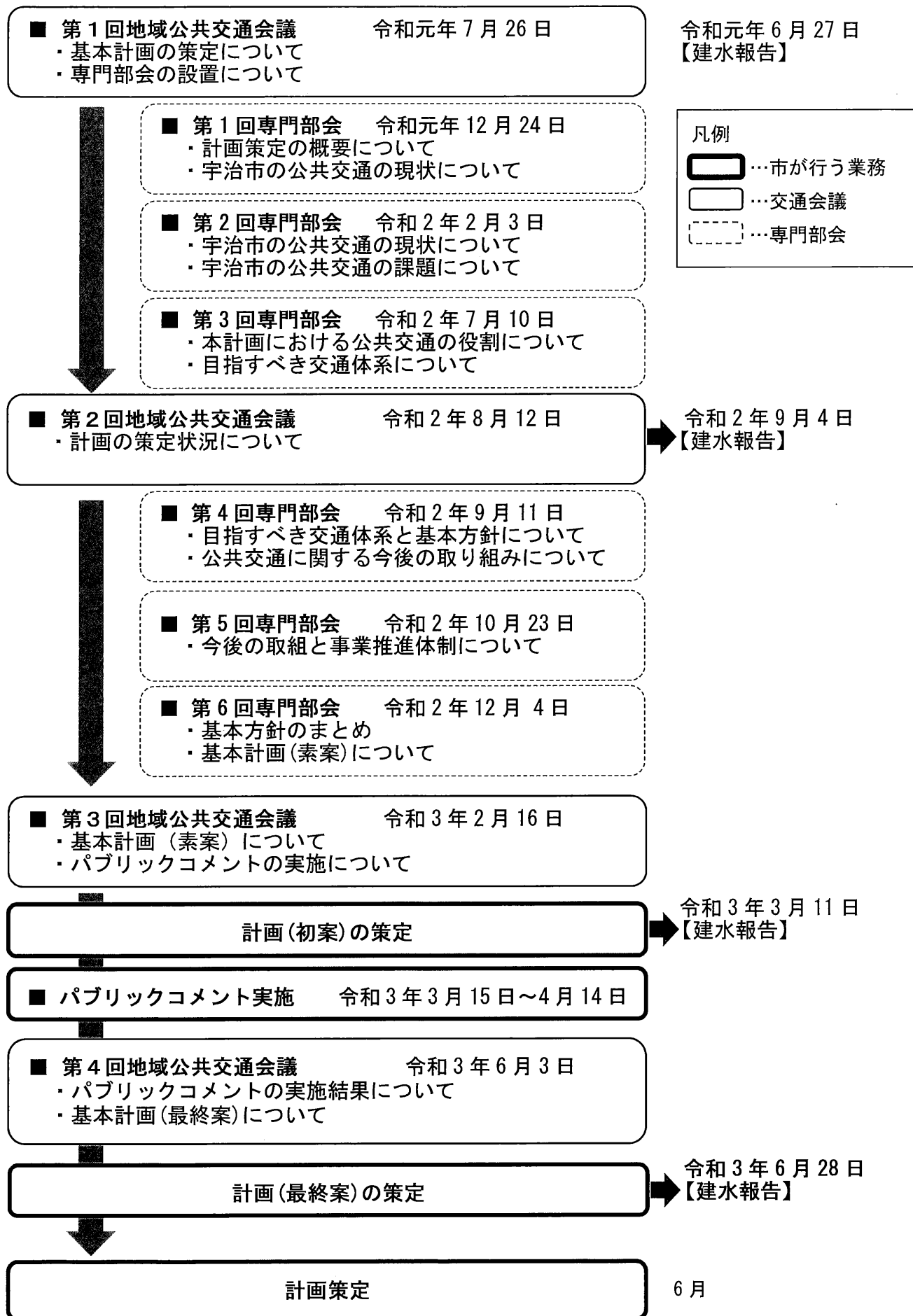


令和 3 年 6 月 2 8 日
建設水道常任委員会資料
都市整備部交通政策課

宇治市公共交通体系基本計画(初案)のパブリックコメントの結果
及び最終案の策定について

宇治市公共交通体系基本計画(初案)についてのパブリックコメントの結果
及び宇治市地域公共交通会議での意見等を踏まえた最終案を取りまとめまし
たので、報告します。

宇治市公共交通体系基本計画にかかる協議の進め方



「宇治市公共交通体系基本計画（初案）」に対する
パブリックコメント（意見募集）結果

1. 意見募集期間

令和3年3月15日（月）から令和3年4月14日（水）まで

2. 提出者数 43人

（内訳）

1. 交通政策課への持参	11人
2. 郵送	4人
3. ファクシミリ	20人
4. 電子メール	6人
5. 市民の声投書箱への投函	2人

3. 意見数 99件

（内訳）

1. 基本方針①－1 「既存交通環境の整備」に関すること	12件
2. 基本方針①－2 「市民意識の向上」に関すること	2件
3. 基本方針② 「地域に応じた移動手段への支援」に関すること	48件
4. 基本方針③ 「まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの 充実」に関すること	16件
5. 基本方針④ 「次世代交通サービスの研究」に関すること	6件
6. その他	15件

※ 1人で複数の意見を出された方があるため、提出者数と意見数の
合計は一致しない

4. ご意見の内容及びこれに対する宇治市の考え方

1. 基本方針①－1

「既存交通環境の整備」に関すること（12件）

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正有無
(1) 路線バスについて			
1	現在ある路線については、本数を増やし、利用しやすくしてほしい。	いただいたご意見は、事業者にお伝えいたします。 本計画では、利便性向上に向けた交通環境の整備を図ることとしており、引き続きバス等の公共交通利用促進の中で取り組んでまいりたいと考えています。	無
2	羽戸山地域は、丘陵地にあり、建築協定のため住宅地で周囲にお店やコンビニがない。高齢になり、自家用車等に乘れなくなると、買い物や受診に困る。坂の勾配もきついため歩いて買い物や受診に行くことが難しい。 羽戸山地域は、菟道高校行きのバスが通ってはいるが、菟道高校生の利用する朝・夕の時間帯の運行しかなく、高齢者が利用するには不便。 そのような状況から高齢者が閉じこもりがちになり、相談が遅れ、必要な支援も届きにくい。 地域のケアマネジャーを対象に実施した事前アンケートからも羽戸山地域のバスは本数が少なく交通の便が悪いという意見あり。		
3	京都京阪バス240、240A、250、250A系統合わせて、近鉄大久保駅方面行、所要時間短縮のため琵琶台2丁目、同3丁目経由でなく琵琶台1丁目経由にする。		
4	御蔵山では、循環バスが通っているが、近年本数が減らされ、終バスも9時台となった。若年層は自家用車を利用する人が多いが、高齢者はバスを利用するか、徒歩しかない。年々、高齢者が増えており、廃車をする人が増えている。		
5	宇治駅から文化センター（図書館）、宇治市植物園行きの本数も少ない。文化センターへは御蔵山からバス、JR、バスと乗り継ぐため交通費は往復1,220円かかる。	利便性を向上させるためには、乗り継ぎによる運賃割引の導入も一つの方策と考えられますが、公共交通利用における運賃設定については、利用促進や路線維持のための採算性確保といった観点から慎重な検討が必要であると考えております。 本計画では、利便性向上に向けた交通環境の整備を図ることとしており、引き続きバス等の公共交通利用促進の中で取り組んでまいりたいと考えています。	無
6	京都市は地下鉄・市バス一日券が900円である。宇治市は京都市より市街地地域が狭いので京阪電車と京都京阪バスで500円程度にする。京阪電車と京都京阪バスが運用開始すれば、近鉄、JR西日本も参入してくるのではないかな？		
7	路線バスと鉄道、例えば京都京阪バスを京阪宇治で乗り継ぐ場合、事業者が異なるという理由で双方運賃が課金される。初乗運賃を双方共半額にする。大阪市や京都市は乗継割引制度がある。		
8	京都京阪バス同士で近鉄大久保駅で乗り継ぐ場合、通し運賃か、乗継割引を適用する。		
9	京都京阪バス240、240A、250、250A系統合わせて、京阪宇治駅方面行が平日昼間が等間隔ダイヤになってなく利用しづらい。等間隔にする。	利便性を向上させるためには、パターンダイヤと呼ばれる等間隔運転の導入も一つの方策と考えられます。 本計画では、利便性向上に向けた交通環境の整備を図ることとしており、引き続きバス等の公共交通利用促進の中で取り組んでまいりたいと考えています。	無

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正 有無
(2) 道路環境の整備について			
10	道路上の白線ライン・一時停止・横断歩道が消えている箇所引き直しを。	道路の維持管理については道路管理者や交通管理者の対応となりますが、歩行者の安全対策の一つとして、本計画では、利便性向上に向けた交通環境の整備を図るために、バリアフリー全体構想に基づく駅や周辺道路などをはじめとしたバリアフリー化を進めることとしており、引き続き関係機関と連携した取り組みを進めてまいりたいと考えております。	無
11	市内各所の交差点の信号を歩車分離にして、交通の安全と円滑に寄与する。	歩行者の安全対策の一つとして、本計画では、利便性向上に向けた交通環境の整備を図るために、バリアフリー全体構想に基づく駅や周辺道路などをはじめとしたバリアフリー化を進めることとしており、引き続き関係機関と連携した取り組みを進めてまいりたいと考えております。	無
12	バリアフリー推進はもとより、木幡地域の歩道確保・整備が至急必要。御陵道踏切の拡幅についてはＪＲ奈良線の複線化で東西へ広がることで一層危険が予想されることもあり、踏切拡幅が必要。特に小学生・中学生の通学路でもあり至急の検討を。		

2. 基本方針①ー2

「市民意識の向上」に関すること（2件）

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正有無
13	健康で自分でいきたい所に行く交通手段がほしい高齢者が増加するであろう。これからの時代であるコロナ禍で知る生活が変様していく中で外出することは健康維持に繋がる。	外出することによって健康維持に繋がることも踏まえ、目的地まで外出する機会があることは健康増進に繋がると考えております。 本計画では、誰もがより分かりやすく利用しやすい公共交通を目指すこととしており、引き続き関係機関と連携した取り組みを進めてまいりたいと考えております。	無
14	バスが営業ベースで採算が合わないのならば、他の方法の検討も必要だろうが、住民や利用者に負担がかかるやり方では持続するのは難しいと思う。	鉄道、路線バス、タクシーをはじめとする公共交通は、「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」であり、適切な運賃設定がされた上で、運行されるものと考えております。 本計画では、三者協働による持続可能な公共交通の構築を目指し、一人ひとりの移動が社会的にも望ましい方向に変化することを促すために、引き続き利用者を確保するための取り組みを進めてまいりたいと考えております。	無

3. 基本方針②

「地域に応じた移動手段への支援」に関すること（４８件）

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正有無
(1) 地域に応じた移動手段について（西小倉）			
15	私は数十年前に小倉町堀池に引っ越してきました。その頃は、この町は活気があり、交通や、スーパーなど便利が良くて住み良い街で満足していました。でも今はバス路線が廃止され、その後乗合タクシーを試みましたが、それさえなくなりました。そのため私達は市役所や文化センター、太陽が丘、植物園などへ行けなくなって、私達の生活に豊かさをもたらしてくれる施設への利用が難しくなりました。その上、車の免許証の返納を呼びかけてきます。返納するためには市はもっと交通の便を良くすることを考えてほしい。赤字路線を廃止するのではなく市民の便利を考えて高齢者にも住みやすい町づくりを考えてほしい。そうすれば若い世代の人達も、もどってくるのではないだろうか。		無
16	公共交通で一番困っているのは、市役所や宇治文化センター、ＪＲ宇治駅方面に行くことが難しい事です。路線バスが廃止されてから公共交通を利用して行くことができません。ＪＲ小倉駅はできましたが、駅までが遠くて歩くと３０分近くかかります。バスに乗ろうと思うと、近鉄大久保駅で乗りかえるか、遠いバス停まで歩いて、またバスを降りてから目的地まで歩くということになってしまいます。		無
17	前回の巡回タクシーを走らせて貰っていましたが、その折に結構意見が出て検討されたのではないのですか。市役所を希望する人達との意見交換会が何度も持たれて私も出掛けていきました。その反省に基づいて何か良い方法は無いのですか。武田病院へ行かれている（私も）方が多い様に思われました。何とか病院にも寄付を願ったり、市も金銭面でそして私達も負担をし良い方法を考えてくれるのが市役所の役目でしょう。市民が困っているのだから協力して何とか良い方法を考えてほしいと思います。巡回タクシーが不意に赤字だと言う事で中止となりました。そして今、又意見を求めるのは理解出来ません。どうか困っている市民の声を汲んで頂き、巡回バスの再開を考えて頂き度々良ろしくお願いを申し上げます。	平成２５年度にバス路線が休廃止となった西小倉地域においては、「宇治市のりあい交通事業」を活用され、平成２９年１０月から２年間のりあいタクシーを運行されていましたが、利用者数の減少や運営資金の調達などに課題があり、現在運行を休止されています。 本計画では、高齢化の進展等により、駅やバス停などの交通結節点までの距離に関わらず移動が困難な方がおられることから、引き続き地域とも意見交換を行うなど、継続してのりあい交通事業に取り組むとともに、鉄道、路線バスの補完的な役割を担っているタクシーの効果的な活用方法を検討することとしております。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	
18	私現在高齢でまだ自転車に乗れ市役所や文化ホールにも行けませんが、これから年をかさねるとなかなかつらいことが出てくると思われます。西小倉と市役所方面への乗り合いバスがあれば心強いと考えております。どうか宜しく御検討の程お願いします。		
19	基本方針の１～４を読みましたが、高齢の為意味を理解しがたく、でもとにかく以前の様な乗り合いタクシーがあれば本当に助かります。病院へ行ったり市役所への交通手段は全てタクシーで行って居ります。相当高額な金額となり家計にひびいて苦しいです。何とか市からの援助ができないでしょうか。確かに乗車する人数は少ないように見受けられました。でもこれから運転免許証を返納する人が次々と居られると思います。どうかこんな人達の事をおくみ取り下さって、宇治の町が大好きな私の願いを届けてくださる様お願い致します。		

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正有無
20	バス路線や運行本数が少なく、とても不便しています。「認知症にやさしいまち」という宇治市の高齢者施策に高齢者がいきいきとすごせるよう、自分の足で行きたいところに行く条件を作ってほしいのです。もっとバスがたくさん走れば利用者も増えて運転免許証を手渡したあとも出かけやすくなります。少し小さめのバスなども走らせれば経費も少しは減らせるのではないのでしょうか。横島や小倉方面のバスがなくなるととても困っています。気軽に使いやすいデマンドタクシーも走らせてほしいです。使いやすくないと利用者は減って悪循環になります。	平成25年度にバス路線が休廃止となった西小倉地域においては、「宇治市のりあい交通事業」を活用され、平成29年10月から2年間のりあいタクシーを運行されていましたが、利用者数の減少や運営資金の調達などに課題があり、現在運行を休止されています。 本計画では、高齢化の進展等により、駅やバス停などの交通結節点までの距離に関わらず移動が困難な方がおられることから、引き続き地域とも意見交換を行うなど、継続してのりあい交通事業に取り組むとともに、鉄道、路線バスの補完的な役割を担っているタクシーの効果的な活用方法を検討することとしており、デマンド型交通と呼ばれる予約に応じた運行形態も検討の対象となるのではないかと考えているところです。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無
21	財源の確保も必要です。城陽市や久御山町に八幡市など、近隣の交通政策と実態を検証することです。東京の武蔵野市のムーバスは良い見本です。自宅から目的地、鉄軌道への接続をできる様に「デマンドタクシー」運行する事です。宇治市の人口減を止める、住民が住み良い、暮らしやすい町づくりです。西小倉の住民から見て、これまで小中学校の耐震補強、エアコンや近鉄小倉駅西側の駅前広場のための用地買収などは、市長の決断で出来た事です。西小倉のりあいタクシーもあと少し市の援助があれば続けられたもの。今、小倉の地域の高齢化が進み、ゆっくり時間をかけている訳にはいきません。市長の思いきった「決断」が必要です。		無
22	基本方針2「地域に応じた移動手段への支援」について。 西小倉地域で、H29秋から約2年間のりあい交通が運行されました。私もサポート会員になりましたが、利用したい日時と目的地が合わず一度も利用することなく運行休止となりました。自治連合会の方がずいぶん苦勞されていたのは知っていますが、行政が手厚い支援をされていた記憶はありません。高齢の方は日常の買い物や通院にとっても困っておられます。ドアツードアの要求が高い方にはやはりタクシーでしょう。個人で予約・走行するのではなく、同一方面に行く方と乗り合わせたり、運行ルートを調整すれば、個人負担が抑えられ、タクシー運行によるエネルギー使用や空気の汚染も抑えられるでしょう。ぜひ予約制乗合いタクシー制度を創設してください。また、山間地域における交通については、スクールバス運行時、地域の方も利用可能とするような柔軟な対応も有効ではないでしょうか。検討をお願いします。	平成25年度にバス路線が休廃止となった西小倉地域においては、「宇治市のりあい交通事業」を活用され、平成29年10月から2年間のりあいタクシーを運行されていましたが、利用者数の減少や運営資金の調達などに課題があり、現在運行を休止されています。 本計画では、高齢化の進展等により、駅やバス停などの交通結節点までの距離に関わらず移動が困難な方がおられることから、引き続き地域とも意見交換を行うなど、継続してのりあい交通事業に取り組むとともに、鉄道、路線バスの補完的な役割を担っているタクシーの効果的な活用方法を検討することとしており、デマンド型交通と呼ばれる予約に応じた運行形態も検討の対象となるのではないかと考えているところです。 また、スクールバスの活用は移動手段確保の一つの方策であり、児童・生徒の通学のための移動手段であるというスクールバス本来の役割を踏まえながら、その活用に向けた検討について、十分な調整が必要と考えているところです。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正 有無
(2) 地域に応じた移動手段について (炭山)			
23	スクールバスの利用も30年以上前からお願いしています。教育委員会は絶対無理とは言っておられません。問題を詰めて協議していただきたい。	スクールバスの活用は移動手段確保の一つの方策であり、児童・生徒の通学のための移動手段であるというスクールバス本来の役割を踏まえながら、その活用に向けた検討について、十分な調整が必要と考えているところです。	無
24	ボランティアで車を出していただいている方も高齢化で何年していただけるのか不安です。スクールバスをうまく活用できないのか検討していただきたいと思います。免許返納が言われていますが、運転ができなくなると生活がたちいかなくなります。	本計画では、様々な取り組みの円滑な推進に向けて、関係者間での連携や情報共有に努めることとしており、引き続き関係機関と連携した取り組みを進めてまいりたいと考えております。	
25	来年には後期高齢者となります。できることなら、この地で生を終えたいと願っている者の一人です。それには、これまでも、これからも交通手段がないことがネックとなっています。年々齢を重ね自身の体の衰え、判断力の低下が心配でも、免許を返納できないでいます。それもいつまで続けられるか否応なく近い将来返納せざるをえません。 2018年12月に市議会で採択された炭山の請願はいつ具現化するのでしょうか。 30年以上前から、せめてスクールバスに乗せてほしいと市と交渉するもいまだ叶わずにいます。その頃お年寄りが「バスの乗せてもらえるのが先か、霊柩車に乗るのが先か」と言ったことが忘れられません。今私がその立場にいます。 交通体系基本計画では、交通弱者すべてに目を向けてほしいです。	本計画では、地域に必要な移動手段を確保するために、地域住民の主体的な取り組みに対して新たな支援策を検討することとしています。その一つとして、炭山地域の交通空白地有償運送への支援につきましては、鉄道や路線バスが運行していない地域における新たな取り組みとして考えており、今後も引き続き地域とともにご利用いただきやすい運行内容を検討してまいりたいと考えています。 また、スクールバスの活用は移動手段確保の一つの方策であり、児童・生徒の通学のための移動手段であるというスクールバス本来の役割を踏まえながら、その活用に向けた検討について、十分な調整が必要と考えているところです。 引き続き関係機関とも連携した取り組みを進めてまいりたいと考えております。	無
26	2018年12月の議会で全会一致で炭山の交通手段整備に賛成して頂きました。炭山の交通難民の実情を理解して頂けた結果だと思います。市民の安全、安心を第一にと言っておられます(市長のお言葉)。私達にとって一番の安全、安心は足の確保です。それが生活の基盤だからです。今回意見を出させて頂いた人はほんの一部です。介護でそれも書けない人や体調が優れず出せない人もいます。提出した人だけが困っているのではありません。ご理解願います。	本計画では、地域に必要な移動手段を確保するために、地域住民の主体的な取り組みに対して新たな支援策を検討することとしています。その一つとして、炭山地域の交通空白地有償運送への支援につきましては、鉄道や路線バスが運行していない地域における新たな取り組みとして考えており、今後も引き続き地域とともにご利用いただきやすい運行内容を検討してまいりたいと考えています。	無
27	山間僻地地区の炭山は、少子高齢化現象が市街地地区よりより加速度をもって進んでいます。高齢者の免許返納が行政からも奨励されていますが、自家用車しか移動手段のない炭山では免許返納したくてもなかなかできるものではありません。痛切にほかの移動手段があればなあと願っている住民がたくさんおられます。高齢者のみならず小、中、高校生たちも同様です。長年にわたってこの交通手段の問題解決が望まれてきました。どうぞ検討の程をよろしくお願いいたします。		

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正有無
28	長年、炭山に住んでいます。公共の乗り物が無いところに住んだのですが、まだ元気いっぱいでした。子供たちが巣立って年齢とともに少しずつ体力も落ちて来ましたが、ここは自家用車しか移動手段がないという状況でまわりの人たちも同じように高齢化して最近お互いに話す内容は、免許返納をしたいのに移動手段が全くないことがおかしい、同じ宇治市の住民で税金を払っているのになど、行政として平等に考えていただきたいと思います。 早く安心して移動可能の実現させてください。私たちに時間はありません。炭山に住んでいる間に乗り物を通してください。どうぞよろしくお願いします。	本計画では、地域に必要な移動手段を確保するために、地域住民の主体的な取り組みに対して新たな支援策を検討することとしています。その一つとして、炭山地域の交通空白地有償運送への支援につきましては、鉄道や路線バスが運行していない地域における新たな取り組みとして考えており、今後も引き続き地域とともにご利用いただきやすい運行内容を検討してまいりたいと考えています。	無
29	炭山や笠取地域の交通問題も大切です。すでに限界集落になっていますが、自然回帰の暮らし方が、これから大切になるはずで、一日に1～2回でも市内と結ぶ交通体系を考えるべきだと思います。		
30	地域の主体的な取り組みへの支援について 「主体的な取り組みへの支援」とありますが、それが無い地域でも移動に困難を抱えている方がおられます。市はそういった方々のニーズを把握し、市が主体となって取り組みを展開することが求められているのではないのでしょうか。山間地域における交通空白地有償運送も支援にとどまらず市が主体となって進めていただきたい。	本計画では、目指すべき交通体系として「市民・事業者・行政の三者協働による調和のとれた持続可能な公共交通の構築」を掲げており、地域に応じた移動手段への支援として、地域の方には、「地域ニーズ集約と積極的な提案・協力」、行政は「制度の策定と運行への支援」といったそれぞれの役割分担のもと今後の取り組みを進めてまいりたいと考えております。	無
31	主体的な取り組みについて市の主体的な取り組みと地域への働きかけこそが重要 地域の主体的な取り組みへの支援が述べられています。地域の主体的な取り組みがないところはどのようなのでしょうか。主体的な取り組みがないところにも様々なニーズがあり、公共交通の整備が必要であることは言うまでもありません。市の主体的な取り組みと地域への働きかけこそが重要で、このことを明記すべきです。 「山間地域における交通空白地有償運送への支援」も市が主体となって実施すべきです。	炭山地域の交通空白地有償運送への支援につきましては、鉄道や路線バスが運行していない地域における新たな取り組みの一つとして考えており、今後も引き続き地域とともにご利用いただきやすい運行内容を検討してまいりたいと考えています。	無
32	既存公共交通の維持について 初案では「人口の約9割が既存の鉄道駅やバス停の徒歩圏内に集中していることから公共交通に恵まれている」とありますが、約1割は公共交通に恵まれていません。そこに目を向けずに「恵まれた既存公共交通を持続させていくためにはさらなる利用促進」といわれても約1割の市民はとまどうばかりです。2007年宇治市公共交通アンケート(宇治市公共交通空白地域対策検討)や2012年のマスタープランにあるように公共交通空白地域の現状と対応についても記述していただきたい。約1割の市民も税金を納めそこで生活をしています。	本計画では、都市機能の現状として、一般的な指標として用いられることの多い、駅から1km、バス停から400mの範囲をお示ししております。本市は、駅、バス停などの交通結節点が多いことから、公共交通に恵まれた都市であると考えておりますが、鉄道や路線バスが運行していない地域や駅やバス停などの交通結節点までの距離に関わらず移動が困難な方に対して、新たな取り組みが必要と考えているところです。 様々な移動ニーズに対応していくために、タクシーの効果的な活用方法の検討や地域が主体となった取り組みに対する支援など、地域や事業者との協働による新たな仕組みづくりに取り組んでまいりたいと考えております。	無

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正有無
(3) 地域に応じた移動手段について (槇島)			
33	高齢者が外出するのに一番困っているのが、交通手段が少ないことです。バス路線が無くなり、回数も減りました。市内では、特に東西の交通手段が少なすぎます。特に槇島一帯は、まったく公共交通の便がありません。	利用者の減少に伴いバス路線が廃止された明星町、西小倉、槇島町の3地域では、地域住民・事業者と協働した「宇治市のりあい交通事業」を創設し、地域が主体となって移動手段の確保に取り組まれてきたところです。一方、高齢化の進展等により、駅やバス停などの交通結節点までの距離に関わらず移動が困難な方に対して、新たな取り組みが必要と考えているところです。 本計画では、様々な移動ニーズに対応していくために、タクシーの効果的な活用方法の検討や地域が主体となった取り組みに対する支援など、地域や事業者との協働による新たな仕組みづくりに取り組んでまいりたいと考えております。	無
34	槇島地域は、交通機関がなく、買い物や通院、市役所に行くのに困っている。最寄りの駅は向島駅だが京都市にあり、宇治市内へのアクセスが困難。 高齢や認知症で自家用車を運転することが難しくなった時に、買い物や通院ができなくなる。車がないと生活できないため、高齢や認知症で免許返納の必要性があっても免許返納が難しい。		
35	以前に交通機関(宇治交通バス)がありましたが、最近十年来その路線が廃止になり困っている人(居住者)がたくさん居ると思います。ぜひ公共バスを通してほしいです。		
36	宇治市は既存の鉄道駅やバス停の徒歩圏内に人口の約9割が集中していて、公共交通機関として恵まれているという側面もありますが、高齢化が進んでいる現在、徒歩圏内の定義が高齢者にはあてはまらない場合があると考えられます。例えば、槇島地域ではバス路線が廃止されて以降、公共交通機関の駅やバス停がない状態です。このような地域への移動手段の確保、または高齢者でも徒歩移動が可能な範囲での生活環境の整備(買い物・通院・活動の場)が必要と考えます。目指すべき交通体系と基本方針について(基本方針2、4)が、上記の課題解決につながると考えますが、実現可能でより具体的な計画の策定が今後必要と考えます。	本計画では、都市機能の現状として、一般的な指標として用いられることの多い、駅から1km、バス停から400mの範囲をお示ししております。本市は、駅、バス停などの交通結節点が多いことから、公共交通に恵まれた都市であると考えておりますが、鉄道や路線バスが運行していない地域や駅やバス停などの交通結節点までの距離に関わらず移動が困難な方に対して、新たな取り組みが必要と考えているところです。 様々な移動ニーズに対応していくために、タクシーの効果的な活用方法の検討や地域が主体となった取り組みに対する支援など、地域や事業者との協働による新たな仕組みづくりに取り組んでまいりたいと考えております。	無
37	槇島町月夜に住んでいます。私の徒歩ですがJR宇治駅：18分、京阪宇治駅：27分、近鉄小倉駅：20分、宇治市役所：35分と「公共交通に恵まれた都市」とはとても思えません。12年前に引っ越してきた頃は、自宅前に宇治駅、市役所前へのバス停がありましたが、早々に廃止になりました。コミュニティバスを検討中との案内があったと思うのですが、それも無く今はただ歩くのみです。年齢を重ねるごとに外出を控えねばなくなるのが現状です。ココ「槇島町月夜」は「徒歩圏内に人口の約9割が集中」から外れている地域なのでしょうか。だとするならばコミュニティバスであったり、タクシーチケットの配布があったり何かの検討をお願いします。 ○徒歩圏内とは徒歩何分までなのかを示してほしい ○9割から外れた地域への具体案を明確な形で示してほしい		

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正有無
38	病院、医院、市場（マーケット）、駅など、住民が普段利用する施設を結ぶコミュニティバスの設置を検討ください。東部地域、榎島地域、西宇治地域というふう に、塊として検討いただければ、宇治市全体の交通事情が変わると思います。	本計画では、高齢化の進展等により、駅やバス停などの交通結節点までの距離に関わらず移動が困難な方がおられることから、鉄道、路線バスの補完的な役割を担っているタクシーの効果的な活用方法を検討していくこととしています。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無
39	市の公共交通については、市役所・文化センター・太陽ヶ丘など市の公共施設のアクセスが悪い事、特に近鉄沿線からのアクセスが悪い事が問題だと思う。	宇治市役所・宇治市文化センター・太陽が丘には、路線バスの停留所がありますが、お住まいの地域によっては、鉄道と路線バスの乗り継ぎや目的地まで直接タクシーを利用するなど、既存公共交通を柔軟に活用していただく必要があります。 本計画では、高齢化の進展等により、駅やバス停などの交通結節点までの距離に関わらず移動が困難な方がおられることから、鉄道、路線バスの補完的な役割を担っているタクシーの効果的な活用方法を検討していくこととしています。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無
40	「タクシーの効果的な活用方法を検討する」とのことですが、タクシーの利用は高価で何回も利用することができません。宇治西部の地域に住んでいて、本当に不便です。鉄道は宇治市外に移動するには有効ですが、市内の移動には気軽に乗れるバスを運行してほしいです。便数は少なくともよいのでバスの運行をもとにもどして下さい。	京都市域におけるタクシー（普通車）の上限運賃は、ワンメーター（1.2 km）で460円であり、お一人で利用される場合は、大量輸送の鉄道、路線バスと比較すると運賃を高価に感じられる方もおられると考えられます。利用者の減少に伴いバス路線が休廃止された明星町、西小倉、榎島町の3地域では、地域住民・事業者と協働した「宇治市のりあい交通事業」を創設し、地域が主体となって移動手段の確保に取り組まれてきたところです。 本計画では、様々な移動ニーズに対応していくために、地域や事業者との協働による新たな仕組みづくりに取り組んでまいりたいと考えております。	無

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正 有無
(4) 移動手段について (デマンド型交通)			
41	基本方針の2にあるように、駅やバス停と結ぶデマンドタクシー方式を考えて下さい。各介護施設や医療施設が実施しているような方法でいいです。例えば、白川の住民からよく聞きますが、ゆうゆうの里のバスに、白川の住民も乗車できたらいいのに…というような方式です。	本計画では、高齢化の進展等により、駅やバス停などの交通結節点までの距離に関わらず移動が困難な方がおられることから、鉄道、路線バスの補完的な役割を担っているタクシーの効果的な活用方法を検討することとしており、デマンド型交通と呼ばれる予約に応じた運行形態も検討の対象となるのではないかと考えているところです。 また、地域ごとに運行されている送迎バスなどの活用については、地域住民のニーズを踏まえながら、実現可能性も含めて関係機関との調整を図ってまいりたいと考えております。	無
42	一家庭で車を2台以上持つような社会では、公共交通、特にバスを利用する人は減っているが、高齢化で車を手放した時、公共交通に頼らざるをえない。その時、バス路線の減少や運行本数の減少で使いたくても使いにくい、生活にあっていない交通体系にある。便利になれば使う人は増えるので、小型バスで路線、運行本数を増やすとか、デマンドタクシーの導入とか早急な実施が必要だと思います。バス会社は赤字になれば路線の休廃止など行なうが「公共交通」なので、行政が税金投入で支えて行かないといけないのではないかと思います。		
43	タクシー（マイクロバス含む）で近隣の駅や病院、商店街・モール等を結ぶネットワークを設定。例えば、東宇治地域をいくつかブロックにして、乗車ポイントを設定する（電柱ほど多数にナンバーを標示して自宅から出来る限り近所で乗れるように）→前日までの予約優先として当日は空きがあればのせる。料金は無料クーポンを出来る限り配布する（京都市のように65歳以上は無料とする）		
44	家から駅までバスを利用していますが、最近便数が減っています。地域によっては廃止されています。運行が赤字だったら市が補助すればいいと思う。また、文化センター・市役所までバス一本で行けたらいいと思います。バス停、駅まで歩いていけない人も増えている。タクシー代の補助やデマンドタクシーを考えてほしい。交通問題は、死活問題であり、早急に具体化してほしい問題である。町内会などで話し合う時間をもつといい。市の方も早急に具体的ビジョン、施策をもってほしい。中学校給食のようなことにならないようにしてほしい。また、他府県の情報を集め、早急に具体策をうち出してほしい。	本計画では、高齢化の進展等により、駅やバス停などの交通結節点までの距離に関わらず移動が困難な方がおられることから、鉄道、路線バスの補完的な役割を担っているタクシーの効果的な活用方法を検討することとしており、デマンド型交通と呼ばれる予約に応じた運行形態も検討の対象となるのではないかと考えているところです。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無
45	「宇治市公共交通体系基本計画」の中の(2). 新たな移動ニーズへの対応について、〈公共交通に対する社会的ニーズの変化〉〈移動が困難な方の存在〉が取り上げられていますが、高齢化による需要は元より、市民全体が市内の移動に大きな不便を感じています。最つと早い内に取り組むべきことでした。市内の東から西へ移動するのに大きな荷物もあり、やむをえずタクシーを使ったら片道2,000円もかかりました。電車でも丹波橋(京都市)まで出て遠回りしなければならず、なぜ税金をここに使わないのかと、不誠実すぎます。基本方針2の新規1では、予約制乗合タクシー等の活用を。2そして継続3、4を是非とも早急に進めてください。移動手段が無ければ、人的交流ができません。精神的な健康のためにも生活者の目線で政策を進めるべきと考えます。		

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正 有無
(5) 移動手段について (コミュニティバス等)			
46	高齢者社会ですので巡回バスを希望します。免許返納後の足が心配で買い物、医者、文化活動（退部者が出ています）に支障が起きてきます。現実の問題となっていると思います。巡回バスがあれば免許返納もしやすくなります。極限まで運転する必要が無くなり、安全な日常生活が出来ると思います。特に宇治市は坂道が多く苦痛を感じます。主体・狙いは、買い物（医者）病院、警察、市役所、文化活動に参画しやすいことが希望です。精華町では、100円バスとして運用されています。京都市は無料です。（財政危機で再検討中とか？）宇治市も100円バスでよいと思います。		
47	20数年前、低床バスが（老人向け、子供向け）走らせてほしいと思って小さな講座を開いたことを思い出した。あれから歳月がたって高齢化、少子化は大きく突入してきている。高齢化による自動車離れも顕著であるので、バス利用者、タクシー利用者、買い物や観光（宇治市内だけ）にいくのに乗り合い循環バスがあればいいと思う。 例えば。 【ミニ宇治観光ルート】 1 「向島」→「大久保」→「植物園」→「太陽ヶ丘」→「宇治」→「三室戸」→「黄檗」→「木幡」→「六地藏」 2 「六地藏」→・・・→「向島」 【買い物ルート】 3 「京阪黄檗駅」→「隠元橋」→「京都文教大学」→「松本スーパー」→「ミットミ（ベルファ前）」→「ニトリ」→「向島駅」 4 「向島駅」→「ニトリ」→「ミットミ（ベルファ前）」→・・・→「JR黄檗駅」	鉄道、路線バス、タクシーをはじめとする公共交通は、「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」であり、適切な運賃設定がされた上で、運行されるものと考えております。 本計画では、高齢化の進展等により、駅やバス停などの交通結節点までの距離に関わらず移動が困難な方がおられることから、鉄道、路線バスの補完的な役割を担っているタクシーの効果的な活用方法を検討していくこととしています。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無
48	私は高齢です。歩けるのも後2～3年だと思います。どこかへ行きたい時マイクロバスの乗り合いで家に向いに来てもらって、用事のある場所に止めてもらいたいです。		
49	安価なコミュニティバス（ミニバス）を縦横に走らせることにより、マイカー族を減らすことにつながり、高齢者の外出も容易になる。		
50	高齢者にかかわらず、買い物・病院・役所・公民館などへの移動困難な市民の移動対策が必要。例えば、乗り合いタクシー的なもので、無料が望ましいが、万が一有料でも1回100円～200円程度の負担。		

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正 有無
51	宇治市内は坂道が多くて健康な若者でも歩行が困難です。羽戸山・琵琶台・寺山台などは、一応バス路線が入っていますが、折居台はまったくバスの便がありません。例えば、白川―折居台―市内商店街や公共施設、医療機関などを結ぶ循環型の乗合タクシー方式。志津川と明星町―菟道―帯を結ぶ方式など、一定の地域に限定してでもいいですから、住民のくらしと結びついた交通体系を考えて欲しいです。これらは高齢者だけではありません。若年層や中年層の通学・通勤の便にも喜ばれるはずです。特に白川は、在住の住民がどんどん減っています。お茶の産地である白川の地域を守るためにも、公共交通の乗り入れを実施しなければなりません。今後は暮らし方の変化で、若い人でも、自家用車を持つ人は減るのではないのでしょうか。気候変動の問題も交通問題と同レベルで考えるべき課題と思います。	本計画では、高齢化の進展等により、駅やバス停などの交通結節点までの距離に関わらず移動が困難な方がおられることから、鉄道、路線バスの補完的な役割を担っているタクシーの効果的な活用方法を検討していくこととしています。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無
52	病院・買い物への手段、駅・バス停までの交通手段の対策に予算を組むべき。観光・子育て施策（中宇治を集中的に発展させるために交通体系が組み直されることはあってはならないと思う）まずは、市内市民の移動手段の改善に取り組んでほしい。（炭山などの山間エリア含む）		
53	宇治川で分断されて東宇治は西宇治から孤立しています。隠元橋を渡る公共交通の施策が求められます。「六地藏」―「木幡」―「黄檗」―「隠元橋」―「槇島」―「小倉」―「大久保」 病院やマーケットに行きたいと思ってても足がないからです。乗合タクシーの公的運用も無理でしょうか。地域通貨で老人の足を支援することを検討して下さい。京都市は地下鉄・市バスに無料パスを用意していますが、宇治市は隣接地です。地域通貨（宇治市のマーケットで使用できると地域活性にもつながる）の意味を考えるとよいでしょう。		
54	高齢者の買い物・通院の足の対策が緊急の課題と思う。		

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正 有無
(6) 移動手段について (その他)			
55	宇治市は「公共交通に恵まれた都市」ではない。宇治市は京阪、近鉄、ＪＲは通っているが、住宅地が最寄り駅から遠い地域が多くある。山を切り開いて住宅地としたところが多い。宇治川の東では御蔵山、南山、平尾台、羽戸山、三室戸などが該当し、多くの住民が生活している。最寄り駅までは相当の距離があり、バスがない地域は徒歩か自転車を利用しなければならない。	本計画では、都市機能の現状として、一般的な指標として用いられることの多い、駅から１ｋｍ、バス停から４００ｍの範囲をお示ししております。本市は、駅、バス停などの交通結節点が多いことから、公共交通に恵まれた都市であると考えておりますが、鉄道や路線バスが運行していない地域や駅やバス停などの交通結節点までの距離に関わらず移動が困難な方に対して、新たな取り組みが必要と考えているところです。 様々な移動ニーズに対応していくために、タクシーの効果的な活用方法の検討や地域が主体となった取り組みに対する支援など、地域や事業者との協働による新たな仕組みづくりに取り組んでまいりたいと考えております。	無
56	(２－１ 公共交通の役割) および (基本方針２) について 特に、タクシーの現状については、もう少し正直・本音ベースで市内の事業者と意見交換を行って頂き、事業者が市民の足としての自覚を持つためのインセンティブを検討して頂いた方が良いかもしれません。私自身、妻の通院のために、市内のタクシー事業者を一時使っていたことがありましたが、まだコロナ禍前で観光客等の長距離利用者が多かったこともあってか、電話で自宅から病院までの移動をお願いしても断られることが何度かあり、利用をやめてしまいました。結局、近くの鉄道駅のタクシー乗り場まで歩くか、他の移動手段（マイカーなど）を考えるしかなく、とても「ドアツードア」の移動が可能になっているとは言えないと思います。日時を指定しての予約を受け付けていない事業者も多く、新たな移動ニーズへの対応を担うには、利便性向上にご尽力いただく必要があると思います。	本計画では、様々な取り組みの円滑な推進に向けて、関係者間での連携や情報共有に努めることとしています。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無
57	高齢者にも、十分歩ける人もおれば、バス停まで歩けない人もいます。一律にタクシー利用や、乗り合いタクシーということは考えないでほしい。	本計画では、駅やバス停などの交通結節点までの移動が困難な方に対して、タクシーの効果的な活用方法を検討していくこととしています。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無
58	宇治徳洲会病院を北西部のバスターミナルとし病院の送迎バスと路線バスを一元化する。	新たな移動手段確保の検討においては、既存公共交通を基盤として考え、利用が減少しないよう十分に整合性を図る必要があります。 本計画では、様々な移動ニーズに対応していくために、地域や事業者との協働による新たな仕組みづくりに取り組んでまいりたいと考えております。	無
59	基本方針２「地域に応じた移動手段への支援」とは具体的にどのようなものなのか。介護予防・日常生活総合事業の訪問型介助移動支援サービスの事業やその他地域の助け合い型の移動サービスについての位置づけをどう考えたらよいか（公共サービス）	本計画では、高齢化の進展等により、駅やバス停などの交通結節点までの距離に関わらず移動が困難な方がおられることから、鉄道、路線バスの補完的な役割を担っているタクシーの効果的な活用方法を検討していくこととしています。 引き続き関係機関とも連携した取り組みを進めてまいりたいと考えております。	無
60	地域乗り合いタクシー方式の場合は、費用も自治体・バス会社・該当地域の自治会や町内会で合同して出資できないでしょうか。私が以前いた折居台での自治会の予算は、かなりの余裕があったと思います。	本市では、バス路線が休廃止された地域を対象に「のりあい交通事業」を実施しており、この制度のように、地域の実情に応じた運行内容を検討しながら、地域、事業者と協働した取り組みが必要と考えているところです。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正 有無
61	市民の足である交通機関は、地域によっては収益が赤字となる場合がある。これは、宇治市が補填し、市民が暮らしやすい環境を作るべきである。市民への恩恵が少ない歴史公園に莫大な税金を使うより、市民の足を確保するための予算を十分とっていただきたい。	本市では、バス路線が休廃止された地域を対象に「のりあい交通事業」を実施しており、この制度のように、地域の実情に応じた運行内容を検討しながら、地域、事業者と協働した取り組みが必要と考えているところだ。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無
62	地域に必要な移動手段を確保するために地域住民の主体的な取り組みへの支援について 今後は、平等な運賃以外の地元住民への負担（会費、地元負担金や運営活動への参加等）がある場合、世帯ごとの自由意思によらず負担を強いられることが無いようにしていただきたい。例えば自治会や町内会等の団体が、多数決等であっても加入全世帯に多寡を問わず負担を求める場合には行政が支援を行わないでいただきたい。（団体内部の意思決定に行政は関与できないが、その団体を支援しない事は出来るはず。自由参加、入退会自由の団体が全会一致で負担を許容している場合のみ支援していただきたい。）ただし、行政が支援する以上は、すべての利用者に対し年齢、居住地域や加入団体、会費や負担金や寄付あるいは運営への協力などの有無によって、利用の制限や運賃等に差をつける事が無い事。	本計画では、鉄道、路線バス、タクシーをはじめとする公共交通は、「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」と考えております。公共交通だけではすべての移動を担うことは困難であり、必要な方に対しては福祉施策と連携するなど、関係者間での連携や情報共有に努めてまいりたいと考えております。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無

4. 基本方針③

「まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの充実」に関すること（16件）

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正有無
(1) 道路環境の整備について			
63	市道下居大久保線（カムループス通）の車両の制限速度を旅行速度向上の為、全線50km/hにする。	市道下居大久保線は現在40km/hを最高速度として規制されていますが、旅行速度を上げるために規制速度を緩和するのは交通安全上の問題があります。 本計画では、これまでの過度なマイカー依存から、モビリティ・マネジメント等による公共交通の利用促進を図っていく必要があるとしており、公共交通の利用促進に向けた施策を展開していくとともに、バス定時性確保の観点から交通渋滞緩和の対策を検討するなど、渋滞対策にも取り組んでまいりたいと考えております。	無
64	先ず公共交通の利用促進を図る為に幹線道路の慢性的な渋滞を緩和させる道路整備が必要でないでしょうか。例えば、JRの複線化工事に伴う交差点を移動した宇治橋西詰め付近の渋滞。幹線道路にあるバス停の停留所の拡幅。蛇行している幹線道路の直線化が必要であると思われる。上記で交通状況が改善できれば、バスの時刻表の正確さが図れ、信用できれば利用客も戻ってくるのではないのでしょうか。	本計画では、バス定時性確保の観点から交通渋滞緩和の対策を検討するなど、まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの充実において、研究してまいりたいと考えております。	無
65	道路整備がまず必要かと思います。宇治市の道は狭い、坂がある等走りにくい、行きにくい場所が多くあります。障害物のある道も多々あります。そして町の保全とでもいうのでしょうか、タバコの吸い殻、ごみの散乱しているところ、今でもあります。道路整備は金と時間がかかりますので、まず出来る事からの「景観」を行ってみては如何でしょうか？駅前ロータリーでの禁煙と罰則（禁煙地区になっていますが、罰金がないので多くの方、吸っています。又、吸殻を溝蓋やマンホールに捨てる人もいます。）他市からの通行人も見えています。条例化しては如何ですか？違法駐車も目立ちます。歩道に停めているバイク、車は歩行の妨げで危険です。できる所から如何でしょうか？	移動にあたっては、徒歩も重要と考えており、本計画では、公共交通や徒歩など、誰もが安全・安心で円滑な移動を支えるための都市交通基盤の整備を促進することとしており、引き続き駅をはじめとする歩行空間の安全対策に取り組んでまいりたいと考えております。	無
66	市道宇治白川線が市役所前で慢性的に車両渋滞し、旅行速度の低下を招いている。早朝でも緊急自動車も迂回している。下居大久保線を宇治槇島線と直結する。	自動車交通のネットワークそのものの検証は、将来交通量の推計をする中で、上位計画である「都市計画マスタープラン」において検討する必要があると考えております。 本計画では、これまでの過度なマイカー依存から、モビリティ・マネジメント等による公共交通の利用促進を図っていく必要があるとしており、公共交通の利用促進に向けた施策を展開していくとともに、バス定時性確保の観点から交通渋滞緩和の対策を検討するなど、渋滞対策にも取り組んでまいりたいと考えております。	無
67	府道新宇治淀線～宇治淀線の皇大神宮前～近鉄大久保駅南の車道の信号を連動化して旅行速度の向上と渋滞を解消する。		
68	市内各所の主な交差点で右折車線がないところに右折車線を設置する。		

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正 有無
69	(基本方針3)について まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの充実には是非進めて頂きたいと思います。特に、「歩行空間等の整備」については、交通結節点周辺のみだけでなく、市内全体で、歩行者や自転車利用者の安全性が確保されていないと感じることが多々あります。特に、自転車については、「宇治市の代表交通手段別分担率」をみても、いつの年代も一定の利用者が見込め、自家用車に代わる交通手段としてももう少し注目・支援しても良いかと思いました。自動車、自転車、歩行者を分離した路線を整備するなどして安全性を確保したうえで、バイクシェアを市内各地に整備したり、自転車を持ち込み可能な車両を鉄道・バスで取り入れたり、などすれば、徒歩や自転車と公共交通機関を組み合わせた移動を選ぶ市民も増えるのではと感じます。	市内全域の道路整備については、上位計画である「都市計画マスタープラン」において検討する必要があると考えております。 本計画では、安全・安心で円滑な移動を支えるための都市交通基盤の整備を促進することとしており、駐輪場も含めた駅周辺のまちづくりと連携した交通結節点機能の強化に取り組んでまいりたいと考えております。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無
70	基本方針1-2「市民意識の向上」について。 私も過度なマイカー利用から公共交通利用への意識の転換を図ることは大事だと思います。健康な人は、自然環境の点からももっと自転車を利用したら良いと思います。その為には、まちづくりと関わって、安全に安心して走行できる自転車道の整備が必要です。観光面でもレンタサイクルでゆったり宇治のまちを巡ってもらい、ぜひ施策の具体例にあげてください。	本計画では、安全・安心で円滑な移動を支えるための都市交通基盤の整備を促進することとしており、駐輪場も含めた駅周辺のまちづくりと連携した交通結節点機能の強化に取り組んでまいりたいと考えております。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無
(2) 観光について			
71	乗るたびにポイントカードでポイント付与。バス・タクシー併用でポイント加算、ポイント還元としては、宇治の名産品、お茶・茶団子・茶アメ・中高生対応としてはお茶アイス・ケーキなどメーカー等とタイアップ。中高生も学校に行くだけでポイント加算(中学生は休日?) “宇治市民全員が観光大使”	本計画では、産業や観光振興の方向性を踏まえ、新たな交通需要の可能性について研究することとしております。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無
72	宇治田原町が、町内を巡る交通手段を実施しています。最近乗せてもらいました。桜のシーズン、町外からの観光客も乗っていました。コロナ禍が終了したら、宇治田原には、きっと観光客が増えるでしょう。ご参考までに。		
73	観光の面からも、平等院、宇治上神社、萬福寺等観光地を巡回する循環バスを導入。住民も利用可。		

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正有無
(3) その他について			
74	J R奈良線第2期複線化事業について複線化によりダイヤの乱れの低減化、高速化は理解できるが、いずれなされる鉄道増便により、平面交差する道路及び、立体交差道路への交通集中による、渋滞、路線バス及び緊急自動車の遅延が予測される。 鉄道、道路関係各法に抵触する道路との平面交差による複線化工事を線増部分を立体交差による工事に切替える。道路と平面交差は将来に向けて汚点を残す。	本計画では、バス定時性確保の観点から交通渋滞緩和の対策を検討するなど、まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの充実において、研究してまいりたいと考えております。	無
75	京阪宇治線六地蔵駅を宇治市側に移設し待避線を設置し速達列車を設定、緩急接続運転する。線形改良を行い、宇治～中書島現行15分をノンストップ6分程度、途中六地蔵停車で7分程度六地蔵～中書島現行7分を3分程度、黄檗～中書島現行11分を六地蔵で乗換9分程度で結ぶ。京阪電車において観光シーズンに現行淀発着の急行を枚方市か樟葉で分割併合し特急として宇治線に乗り入れる。	駅の移設については、鉄道、路線バス、タクシーなど既存公共交通と連携し検討する必要があります。 本計画では、まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの充実を図ることとしており、新たな交通需要の可能性について研究してまいりたいと考えております。	無
76	中央リニア新幹線京都府駅をJ R新田、近鉄大久保駅付近に誘致し、宇治市内、京都府奈良県他都市と中京、首都圏との速達性向上	関西圏の広域交通ネットワークを確保するためにリニア中央新幹線の誘致も望まれますが、本計画では、まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの充実を図ることとしており、新たな交通需要の可能性について研究してまいりたいと考えております。	無
77	近鉄小倉駅の地下を高架にするかどうか？駅前の広場をどう活用するのか宇治市の発展のために早急に検討してほしい。	本計画では、駅周辺のまちづくりと連携した交通結節点機能の強化に取り組んでまいりたいと考えております。 また、近鉄小倉駅周辺のまちづくりについては、現在検討委員会での協議を踏まえ検討しているところです。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無
78	公共交通について、毎年赤字続きの電車・バスについて希望を申し上げます。京都市政に生まれ育ち長い間京都市で過ごしてきました。20年程前に宇治市に来て毎日便利に生活していますが、毎年3月になると交通関係の赤字が発表され、その繰り返しで何一つ改められず赤字続きです。一案として府内の住民にも希望する者には市内の方々よりは割増しにしてもバスを配布してみても如何でしょうか。希望者は多いかわかりませんが、私の周りにはたくさんおられます。私の住む所は10m先が伏見区です。市のバスについても赤字のため値上がりを検討されていると聞いています。それも一案です。高齢者も少しは貢献できるかと思えます。是非京都市・府がいがみ合うのではなく、大阪の様に必要な事に対しては、手をつないで改善して欲しいです。年寄りの一案として宜しく御検討お願い致します。	本計画では、まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの充実を図ることとしており、近隣自治体とも連携してまいりたいと考えております。	無

5. 基本方針④

「次世代交通サービスの研究」に関すること（6件）

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正 有無
79	（1－2 宇治市の公共交通の取り組み）、（1－3 宇治市の公共交通の現状と課題）、および（基本方針1）について マイカーへの過度の依存が課題として特定され、公共交通機関の利用促進が一つの解決策として提示されているかと思います。しかし、日本や世界各地の他都市の事例を見ても、自家用車利用者に代替交通手段の利用を促すうえで、公共交通機関だけに的を絞っては効果が無いことは証明されているかと思います。ただ近年、他の交通手段（自転車、シェアードモビリティ〔自転車、スクーター、自動車〕、配車サービス〔タクシー、TNC〕）が普及・改善したことで、これらと組み合わせることで公共交通機関の利便性が再認識され、特に若い世代で自家用車を持たない機運が高まっているのも事実です。御市におかれましても、公共交通機関だけでなく、公共交通機関に接続する手段の利便性・安全性の向上も同時に目指すことで、マイカー利用を削減する方向へ舵を切るべきかもしれません。また、単に「市民意識の向上」を計るだけでなく、どうすれば利用してもらえるかを考え、利便性向上に努めなければ、今、自家用車に乗っている市民が公共交通機関に乗り換えることは無いと思います。	マイカー依存からの脱却については、公共交通機関と自転車など他の移動手段との連携も視野に入れながら進めていく必要があると考えております。 本計画では、多様化する移動ニーズに対応し、移動手段の安全性や利便性を向上させるために次世代交通サービスの研究を図ってまいりたいと考えております。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無
80	久々に地域のバス停の時刻表をのぞいて驚いた。長らくバスを利用していなかったもので1時間に3本まで減っていることに気づいてなかった。なぜ利用者が減少しているのか。使いづらからに他ならない。本数が少なく定刻にこないのに朝の時間に使えるものではないでしょう。それは利用啓発で何とかなるものではない。子育て世代のマイカー依存脱却のためには、地球温暖化をくいとめる方向の意識づけとともにマイカーにかわるものを巡回コミュニティバス等が望まれるのではないか。また駅周辺には駐輪場も満杯が続き利用できない。まずはここからではないか。駅内のエレベーターもしかり。のりあい交通事業やボランティア輸送がどのくらいの比率ではじまっているのかも数字であらわしてほしかった。自転車、歩行者の安全な道路整備を急いでほしい。	公共交通利用者の減少は、利便性が低いこと以外にも要因があると考えており、利用者確保の取り組みの中で引き続き研究しているところです。 マイカー依存からの脱却や様々な移動手段の活用に関して、本計画では、駅周辺の利用環境の向上を図るとともに次世代交通サービスの活用に向けて調査研究してまいりたいと考えております。	無

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正 有無
81	（基本方針4）について 最新技術（ICT 利用やMaaS 導入）については、是非、失敗例も含めて情報収集して頂きたいと思います。私自身、仕事を通して調査しましたが、世界各地で色々な事例があり、特に失敗例からは学ぶことが多いです。特に、独自アプリの開発・導入に拘るあまり、（特定の交通手段しか表示されず不便なため）結局だれも利用してくれないといったことは避けて欲しいと思います。それよりも、例えば、経路検索については、既に利用者が使用しているアプリ・ウェブサイトを市民アンケート等で調査したうえで、これらのアプリ・ウェブサイトの運営者（国産であればジョルダン、駅探など。国際的なものも含むとGoogle Map、Transit App、Moovit など）に対し、よりリアルタイムで正確なデータ共有を行うなどするのが近道だと思います。運営者が公共交通事業者でなければ、競合する事業者を表示しないということも無いので、利用者としては多様な移動手段を組み合わせた経路検索ができ「利用したい」と思うと考えられます。 また、将来的に外国人観光客が戻った時も、最初から英語対応しているアプリにデータ共有してあれば、言語対応の手間が省けます。決済手段についても、同様に、まずは市民が何を使っているか把握することから始めても良いかもしれません。 なお、路線バスについては、スマホ等で既に到着時間予測を表示したりできることも、バス停の表示で知りましたが、バスを使わない人などは知らない人も多いだろうな、と思います。「市民意識の向上」の一環として、昔に比べて技術の発展によって公共交通機関が使いやすくなっていることを、もっと広報しても良いかと思います。 それから、MaaS の導入には、これまで同じ地域で競合してきた交通事業者同士が互いに協力することが不可欠です。そのためには、まず地域特有の課題を特定し、その課題解決への意思と、その解決策としてMaaS（やその他技術）があるという認識を、全ての関係者で共有することが大事かと思っています。	最新技術については、国や関係機関とも連携し先進事例等の情報収集を行っているところです。 本計画では、次世代交通サービスについて、引き続き調査研究を行ってまいりたいと考えております。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無
82	「基本方針4」を含む御計画全体で、シェアードモビリティに全く言及が無いのには少し驚きました。市内では既にタイムズカーシェアなどのカーシェアリングがかなり普及しており、私自身も自家用車に代わる移動手段として利用してきました。バイクシェアについては、源氏物語ミュージアム等に実験的に導入されていた（今は廃止）のを見たことがありますが、これも、利用者目線では、市内各地の目立つ場所に駐車場があつて初めて便利と感じられるものだと思います（特に宇治は坂道が多いので、電動自転車だと、より良いかもしれません）。 MaaS や自動運転など未導入の技術の調査と並行して、既に市内に存在する（または過去に導入したが廃止した）新興モビリティ技術・サービスのユースケースを見直して、改良を目指すことも同時に進めても良いかと思いました。		
83	高齢者で自転車の移動もできなくなりました。病院、駅までの移動、宇治市の素敵なイベントにも参加できません。公共交通のバスもなくなり困っております。ICT、MaaSなどを利用しいち早く取りくんで頂きたい。	本計画では、公共交通の利便性を向上させるため、ICTの活用やMaaSの考え方の導入など新たなサービスについての調査研究に努めることとしており、実現可能性も含めて研究を進めてまいりたいと考えております。	無
84	現状バスが主要な移動手段となっていますが、廃ガス対応も十分でないバスが前近代的な法律から大型バスで狭い街中を運行しています。現状エコの観点から小型バスの電気バスにて対応、立ち席を増やして対応すれば。	本計画では、技術革新に伴う次世代交通サービスの研究を行うこととしており、グリーンスローモビリティ等の活用に向けた調査研究を進めてまいりたいと考えております。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無

6. その他（15件）

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正有無
85	出されている基本方針については賛成です。こうした良い基本方針が出ているのに、なかなか実現しないのが残念です	本計画策定後の施策展開にあたっては、着手可能な施策から早期に取り組んでまいりたいと考えております。	無
86	公共交通体系の整備は、「宇治市の全ての施策の土台」との認識の共有化が重要 公共交通体系の整備は、まちづくりの土台として位置づけるべきものです。決して交通問題だけ切り離して施策できるものではありません。宇治市のまちづくりと一体となって検討されることにより、公共交通体系の整備は宇治市の全ての施策の土台となります。この認識を共有化することが重要です。公共交通体系の整備は高齢者を始めすべての住民が元気に生き生きと社会参画できる仕組みの土台でもあります。「高齢者の生きがいづくりと社会参加の促進」「社会参画、生きがいを加えた宇治方式地域包括ケアシステムの構築」（宇治市高齢者保健福祉計画）、「住民が住み慣れた地域で暮らし続けること」「住民の生活の質が向上すること」につながるものであり、全ての宇治市民にとって重要な視点です。公共交通空白地や不便地では運転免許証を自主返納しにくい状況があります。近年頻発する高齢者の運転事故防止や安全な地域社会のためにも、速やかに自主返納希望者を支援する制度が必要です。そして、公共交通体系の整備こそが重要です。初案には「まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの充実」が書かれていますが、上記のような視点を加筆してください。	総合計画は「宇治市のまちづくりの最高指針」であり、本市の全事業の指針を示しております。 本計画は、総合計画や都市計画マスタープラン等関連する上位計画の内容を踏まえて策定を進めており、引き続き関係機関と連携しながら事業に取り組んでまいりたいと考えております。	無
87	公共交通確保について、行政の役割と基本姿勢を明らかにしてください。 「生活交通は、市民の諸活動の基盤であり、日常生活において重要な役割を果たし、地域社会の形成を支えるだけでなく、社会経済を発展させるとともに、文化を創造するなど豊かな社会の実現のために不可欠なものである。」と生活交通確保の特別な意義を述べる自治体、またシンプルに「公共交通確保の基本方針1.「市民の足を守る」を基本理念とする」とする自治体もあります。宇治市においても「本市では、だれもが快適に移動でき、利便性の高い交通体系をめざしています」（2007年宇治市公共交通アンケート）と述べました。 今回の初案には、「行政の役割を明確にする」とはされていますが、このような基本的な姿勢に関する記述が見当たりません。基本計画の全文又は第1章の冒頭にこのような姿勢を示す記載が必要です。	都市計画マスタープランでは、交通の基本的方針を「だれもが快適に移動でき、利便性の高い交通体系の実現をめざします」としております。 本計画は、総合計画や都市計画マスタープラン等関連する上位計画の内容を踏まえて策定を進めており、引き続き関係機関と連携しながら事業に取り組んでまいりたいと考えております。 また、本計画では、目指すべき交通体系として、市民・事業者・行政の三者協働による調和のとれた持続可能な公共交通の構築を掲げており、4つの基本方針に基づき今後の施策を検討してまいりたいと考えております。	無
88	公共交通体系基本計画では住民の足は守れません。「宇治市まちづくり公共交通基本条例」が必要です。全国の条例を調べて、その状況を明らかにして下さい（岐阜市など）。	本計画は、持続可能な交通体系についての基本的な考え方を整理するものとしており、目指すべき交通体系にも掲げておりますように、公共交通を維持していくためには、行政だけでなく、市民や事業者とも協働した取り組みが必要と考えています。 施策展開の方向性に示しておりますとおり、それぞれの役割をもとに取り組みを進めてまいりたいと考えております。	無

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正有無
89	基本計画策定時の委員長、副委員長のやり取りが誘導的だったことと学者ならではの現場の実情を把握しようとしないう姿勢が、答えが最初からありきの審議会だったと印象を受けている。予算がとえば何の施策も打てないのが現状で市民負担の言い訳にされている感もある。高齢化が進んでいることは何十年も前から予測でき対処してこなかったこと自体がおかしい。	本計画については、地域公共交通会議での協議を踏まえ策定することとしております。地域公共交通会議は、道路運送法の規定に基づき、学識経験者のほか、市民公募委員や公共交通事業者などに委員として参画いただき、公共交通の在り方一般に関する事などについて、これまで様々な観点からご意見をいただいていたところですので。 一方で、高齢化による施策の方向性についてはあらゆる分野に関することでもあり、公共交通においても同様に検討が必要であると考えております。	無
90	基本計画を策定する委員会に市民代表は何人入っていますか？複数人入るべきと思います。本施策には住民の視点が欠けています。	地域公共交通会議は、本市における需要に応じた市民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、本市の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するために設置しており、市民公募委員として現在1名の方に参加していただいています。また、本計画の策定にあたっては、これまでの市の現状を踏まえ、各種イベント、地域との懇談会、要望などを通じていただいている様々なご意見を参考にしております。 計画策定後の具体的な施策については、既存公共交通との整合性も含めて、施策に関するニーズの把握というものも重要であると考えているところでございます。	無
91	松村淳子市長の3年度施政方針に「市民とともに未来を見据え、同じ方向を向きながら」誰ひとり取り残さない」「新たなふるさと宇治」「輝く宇治」に取り組むため全力で市政運営に当たって参ります。」とおっしゃっています。正に私たちが待っていた言葉です。 宇治市公共交通体系基本計画を読ませて頂きましたが、疎外感を感じます。炭山には元々公共交通機関がないのです。既存の機関があったけど廃止になったところとは違います。長年住んでいますが、子供が学生時代は仕事と送迎で1日5～8往復も珍しくない異常な生活でした。(よく大きな事故を起こさなかったと思います)子供も不自由でした。 現在、車の運転にも不安を感じていますが、免許返納したらたちまち移動に困り、閉じこもり認知症になるでしょう。ボランティアで助け合い交通を担って下さっている方々も皆さん高齢で持続はむづかしいですし、親切な良い方ばかりですが、やはり急な病気やケガの時は遠慮があり頼みにくいです。気がねなく利用できる公共交通機関がほしいです。福祉のお世話になるのを少しでも先伸ばしにできるよう、健康で過ごせるようにしたいです。	本計画では、鉄道、路線バス、タクシーをはじめとする公共交通を「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」と位置づけており、鉄道・路線バスの運行していない地域においても、地域に必要な移動手段を確保するため支援策を検討するとしています。地域に応じた移動手段への支援としては、地域の方には、「地域ニーズ集約と積極的な提案・協力」、行政は「制度の策定と運行への支援」といったそれぞれの役割分担のもと今後の取り組みを進めてまいりたいと考えております。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正有無
92	高齢者です。今年免許の更新を受けますが、その三年後の足を考えると長年住んだ地を離れ市街地への転出を考える日々を送るため日常が晴れません。もう少し早く安心して日常が過ごせんことを願います。 又一人で住む住民としては多々の用をこなすため一人での外出が増えその都度のボランティアの助けを借りるのが本当に心苦しく同年輩の方々の力もいつまでかと心配です。 この地で小さな事業所を持っています。従業員は無くアルバイトを頼みたくても足の確保が無いため諦めざるを得ないことも多く仕事にすら障り、ますます日常が厳しくなっています。随分前からの案件を知らながら高齢になる迄動かなかったことを悔い、見知らぬ地への不安と病気への怖れをもって一日も早い良い結論が出ることを祈ります。	本計画では、鉄道、路線バス、タクシーをはじめとする公共交通を「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」と位置づけており、鉄道・路線バスが運行していない地域においても、地域に必要な移動手段を確保するため新たな支援策を検討することとしています。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無
93	宇治市は現在、18万人余の人口のうち、5万3千人以上が65歳以上の高齢者で、自家用車を持つ人は年々減っているのではないのでしょうか。私も高齢で運転を止めて、折居台からJR駅に近いマンションに移動しました。多く的高齢者が今、市内でもこのように移動しています。折居台の上の方は空家がどんどん増えています。	高齢化等の進展に伴って、公共交通に対する社会的ニーズが変化してきていることは認識しているところでございます。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無
94	何年か前、奈良の三郷町に見学に行った時の担当の方はとても前向きに取り組んでくださったのですが次年度には担当を変えられて一歩進んだ話もそのまになり、その間の労力や時間が無駄になり勿体ないです。今担当して頂いている方も引き続きやって頂き後戻りの無いよう心からお願いいたします。	他の自治体への視察は、その地域の取り組みや課題を理解する良い機会となることから、今後必要に応じて実施してまいりたいと考えております。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無
95	今後増加する後期高齢者の生活を考えた場合は、公共交通機関を使って遠くまで外出する生活は考えにくいと想定されます。後期高齢者が徒歩移動可能な範囲に、移動販売、地域住民のつどいの場、病院送迎バスのバス停等の環境整備を行っていく必要があると考えます。その場合、都市整備部交通政策課単体の計画・実施では実現は難しいと考えられますので「庁内検討会」「宇治市地域公共交通会議」において宇治市役所全体の施策として検討頂ければと思います。	本計画では、事業推進にあたり、関係機関との意見交換・情報共有を図ってまいりたいと考えております。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無
96	路線バスはよっぽど条件が整わないと十分な賃金を出して採算を取れない。三重県東員町は宇治市の財政規模1/8くらいで国の補助を含んで6,200万円の費用をかけている。宇治市なら5億円くらいの費用だ。各施策において国、府補助金の模索及び要望並びに市費の投入	鉄道、路線バス、タクシーをはじめとする公共交通は、「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」であり、適切な運賃設定がされた上で、運行されるものと考えております。 本計画では、三者協働による持続可能な公共交通の構築を目指し、引き続き利用者を確保するための取り組みを進めてまいりたいと考えております。	無

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正有無
97	隣接する京都市は70歳以上に市営交通の優待があるが、宇治市民には交通費の援助がない。市営地下鉄をよく利用するが、宇治市民には恩恵がない。	京都市は福祉施策として市営交通の優待を実施されております。公共交通だけですべての移動を担うことは困難であり、必要な方に対しては福祉施策と連携するなど、関係者間での連携や情報共有に努めてまいりたいと考えております。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無
98	交通費は「生活費」であり、利用者の全額自己負担が前提です。自己負担でタクシーを利用すれば、高くついても大抵のことは可能です。公共交通に対しての要求は各世帯によってさまざまで、必要ない世帯、あったとしても生活パターンに合わず使えない世帯も多くあります。 地域住民同士の助け合いで地域で支える、とか、地域福祉、とかおっしゃる方もありますが、必要とする人が行政や他の住民にも負担を振り分けて自分の負担を軽くしたいだけではないか、とともえられます。助け合いを否定はしませんが、何をどこまで助けるかを選べずに強要される事是不愉快です。高齢者が増えているからと言って、高齢者の為の負担の多い地域に若年層が喜んで転入してくるのでしょうか？。自由意志による入退会自由の団体が割勘で行えば済む話です。必要とする人が少なければ負担は当然大きくなります。 町内会や自治会等の団体が、大多数が納得する運営が出来ていないことは過去の宇治市のアンケートでも明らかで、納得性のない負担増は地域住民の対立拡大と組織の弱体化を加速するだけです。行政としては一律に負担増を強いる活動に支援をして、お墨付きを与えるようなことが無いようにしていただきたいと思います。	本計画では、鉄道、路線バス、タクシーをはじめとする公共交通は、「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」と考えております。公共交通だけですべての移動を担うことは困難であり、必要な方に対しては福祉施策と連携するなど、関係者間での連携や情報共有に努めてまいりたいと考えております。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無
99	抽象的表現が多い。	本計画は、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たものであり、具体的な施策については、計画策定後に検討してまいります。	無

主な意見と回答

1. 基本方針①－1

「既存交通環境の整備」に関すること

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正有無
(1) 路線バスについて			
1	現在ある路線については、本数を増やし、利用しやすくしてほしい。	いただいたご意見は、事業者にお伝えいたします。本計画では、利便性向上に向けた交通環境の整備を図ることとしており、引き続きバス等の公共交通利用促進の中で取り組んでまいりたいと考えています。	無
(2) 道路環境の整備について			
12	バリアフリー推進はもとより、木幡地域の歩道確保・整備が至急必要。御陵道踏切の拡幅についてはＪＲ奈良線の複線化で東西へ広がることで一層危険が予想されることもあり、踏切拡幅が必要。特に小学生・中学生の通学路でもあり至急の検討を。	歩行者の安全対策の一つとして、本計画では、利便性向上に向けた交通環境の整備を図るために、バリアフリー全体構想に基づく駅や周辺道路などをはじめとしたバリアフリー化を進めることとしており、引き続き関係機関と連携した取り組みを進めてまいりたいと考えております。	無

2. 基本方針①－2

「市民意識の向上」に関すること

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正有無
14	バスが営業ベースで採算が合わないのならば、他の方法の検討も必要だろうが、住民や利用者に負担がかかるやり方では持続するのは難しいと思う。	鉄道、路線バス、タクシーをはじめとする公共交通は、「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」であり、適切な運賃設定がされた上で、運行されるものと考えております。 本計画では、三者協働による持続可能な公共交通の構築を目指し、一人ひとりの移動が社会的にも望ましい方向に変化することを促すために、引き続き利用者を確保するための取り組みを進めてまいりたいと考えております。	無

3. 基本方針②

「地域に応じた移動手段への支援」に関すること

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正有無
(1) 地域に応じた移動手段について（西小倉）			
20	バス路線や運行本数が少なく、とても不便しています。「認知症にやさしいまち」という宇治市の高齢者施策に高齢者がいきいきとすごせるよう、自分の足で行きたいところに行く条件を作してほしいのです。もっとバスがたくさん走れば利用者も増えて運転免許証を手渡したあとも出かけやすくなります。少し小さめのバスなども走らせれば経費も少しは減らせるのではないのでしょうか。槇島や小倉方面のバスがなくなってとても困っています。気軽に使いやすいデマンドタクシーも走らせてほしいです。使いやすくないと利用者は減って悪循環になります。	平成２５年度にバス路線が休廃止となった西小倉地域においては、「宇治市のりあい交通事業」を活用され、平成２９年１０月から２年間のりあいタクシーを運行されていましたが、利用者数の減少や運営資金の調達などに課題があり、現在運行を休止されています。 本計画では、高齢化の進展等により、駅やバス停などの交通結節点までの距離に関わらず移動が困難な方がおられることから、引き続き地域とも意見交換を行うなど、継続してのりあい交通事業に取り組むとともに、鉄道、路線バスの補完的な役割を担っているタクシーの効果的な活用方法を検討することとしており、デマンド型交通と呼ばれる予約に応じた運行形態も検討の対象となるのではないかと考えているところです。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正有無
(2) 地域に応じた移動手段について (炭山)			
25	来年には後期高齢者となります。できることなら、この地で生を終えたいと願っている者の一人です。それには、これまでも、これからも交通手段がないことがネックとなっています。年々齢を重ね自身の体の衰え、判断力の低下が心配でも免許を返納できないでいます。それもいつまで続けられるか否応なく近い将来返納せざるをえません。 2018年12月に市議会で採択された炭山の請願はいつ具現化するのでしょうか。 30年以上前から、せめてスクールバスに乗せてほしいと市と交渉するもいまだ叶わずにいます。その頃お年寄りが「バスの乗せてもらえるのが先か、霊柩車に乗るのが先か」と言ったことが忘れられません。今私がその立場にいます。 交通体系基本計画では、交通弱者すべてに目を向けてほしいです。	本計画では、地域に必要な移動手段を確保するために、地域住民の主体的な取り組みに対して新たな支援策を検討することとしています。その一つとして、炭山地域の交通空白地有償運送への支援につきましては、鉄道や路線バスが運行していない地域における新たな取り組みとして考えており、今後も引き続き地域とともにご利用いただきやすい運行内容を検討してまいりたいと考えています。 また、スクールバスの活用は移動手段確保の一つの方策であり、児童・生徒の通学のための移動手段であるというスクールバス本来の役割を踏まえながら、その活用に向けた検討について、十分な調整が必要と考えているところです。 引き続き関係機関とも連携した取り組みを進めてまいりたいと考えております。	無
30	地域の主体的な取り組みへの支援について 「主体的な取り組みへの支援」とありますが、それがない地域でも移動に困難を抱えている方がおられます。市はそういった方々のニーズを把握し、市が主体となって取り組みを展開することが求められているのではないのでしょうか。山間地域における交通空白地有償運送も支援にとどまらず市が主体となって進めていただきたい。	本計画では、目指すべき交通体系として「市民・事業者・行政の三者協働による調和のとれた持続可能な公共交通の構築」を掲げており、地域に応じた移動手段への支援として、地域の方には、「地域ニーズ集約と積極的な提案・協力」、行政は「制度の策定と運行への支援」といったそれぞれの役割分担のもと今後の取り組みを進めてまいりたいと考えております。 炭山地域の交通空白地有償運送への支援につきましては、鉄道や路線バスが運行していない地域における新たな取り組みの一つとして考えており、今後も引き続き地域とともにご利用いただきやすい運行内容を検討してまいりたいと考えています。	無
(3) 地域に応じた移動手段について (槇島)			
36	宇治市は既存の鉄道駅やバス停の徒歩圏内に人口の約9割が集中していて、公共交通機関として恵まれているという側面もありますが、高齢化が進んでいる現在、徒歩圏内の定義が高齢者にはあてはまらない場合があると考えられます。例えば、槇島地域ではバス路線が廃止されて以降、公共交通機関の駅やバス停がない状態です。このような地域への移動手段の確保、または高齢者でも徒歩移動が可能な範囲での生活環境の整備（買い物・通院・活動の場）が必要と考えます。目指すべき交通体系と基本方針について（基本方針2、4）が、上記の課題解決につながると考えますが、実現可能でより具体的な計画の策定が今後必要と考えます。	本計画では、都市機能の現状として、一般的な指標として用いられることの多い、駅から1km、バス停から400mの範囲をお示ししております。本市は、駅、バス停などの交通結節点が多いことから、公共交通に恵まれた都市であると考えておりますが、鉄道や路線バスが運行していない地域や駅やバス停などの交通結節点までの距離に関わらず移動が困難な方に対して、新たな取り組みが必要と考えているところです。 様々な移動ニーズに対応していくために、タクシーの効果的な活用方法の検討や地域が主体となった取り組みに対する支援など、地域や事業者との協働による新たな仕組みづくりに取り組んでまいりたいと考えております。	無
40	「タクシーの効果的な活用方法を検討する」とのことですが、タクシーの利用は高価で何回も利用することができません。宇治西部の地域に住んでいて、本当に不便です。鉄道は宇治市外に移動するには有効ですが、市内の移動には気軽に乗れるバスを運行してほしいです。便数は少なくともよいのでバスの運行をもとにもどして下さい。	京都市域におけるタクシー（普通車）の上限運賃は、ワンメーター（1.2km）で460円であり、お一人で利用される場合は、大量輸送の鉄道、路線バスと比較すると運賃を高価に感じられる方もおられると考えられます。利用者の減少に伴いバス路線が休廃止された明星町、西小倉、槇島町の3地域では、地域住民・事業者と協働した「宇治市のりあい交通事業」を創設し、地域が主体となって移動手段の確保に取り組まれてきたところです。 本計画では、様々な移動ニーズに対応していくために、地域や事業者との協働による新たな仕組みづくりに取り組んでまいりたいと考えております。	無

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正有無
(4) 移動手段について (デマンド型交通)			
41	基本方針の2にあるように、駅やバス停と結ぶデマンドタクシー方式を考えて下さい。各介護施設や医療施設が実施しているような方法でいいです。例えば、白川の住民からよく聞きますが、ゆうゆうの里のバスに、白川の住民も乗車できたらいいのに…というような方式です。	本計画では、高齢化の進展等により、駅やバス停などの交通結節点までの距離に関わらず移動が困難な方がおられることから、鉄道、路線バスの補完的な役割を担っているタクシーの効果的な活用方法を検討することとしており、デマンド型交通と呼ばれる予約に応じた運行形態も検討の対象となるのではないかと考えているところです。 また、地域ごとに運行されている送迎バスなどの活用については、地域住民のニーズを踏まえながら、実現可能性も含めて関係機関との調整を図ってまいりたいと考えております。	無
(5) 移動手段について (コミュニティバス等)			
49	安価なコミュニティバス (ミニバス) を縦横に走らせることにより、マイカー族を減らすことにつながり、高齢者の外出も容易になる。	鉄道、路線バス、タクシーをはじめとする公共交通は、「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」であり、適切な運賃設定がされた上で、運行されるものと考えております。 本計画では、高齢化の進展等により、駅やバス停などの交通結節点までの距離に関わらず移動が困難な方がおられることから、鉄道、路線バスの補完的な役割を担っているタクシーの効果的な活用方法を検討していくこととしています。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無
(6) 移動手段について (その他)			
58	宇治徳洲会病院を北西部のバスターミナルとし病院の送迎バスと路線バスを一元化する。	新たな移動手段確保の検討においては、既存公共交通を基盤として考え、利用が減少しないよう十分に整合性を図る必要があります。 本計画では、様々な移動ニーズに対応していくために、地域や事業者との協働による新たな仕組みづくりに取り組んでまいりたいと考えております。	無

4. 基本方針③

「まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの充実」に関すること

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正有無
(1) 道路環境の整備について			
64	先ず公共交通の利用促進を図る為に幹線道路の慢性的な渋滞を緩和させる道路整備が必要でないでしょうか。例えば、JRの複線化工事に伴う交差点を移動した宇治橋西詰め付近の渋滞。幹線道路にあるバス停の停留所の拡幅。蛇行している幹線道路の直線化が必要であると思われる。上記で交通状況が改善できれば、バスの時刻表の正確さが図れ、信用できれば利用客も戻ってくるのではないのでしょうか。	本計画では、バス定時性確保の観点から交通渋滞緩和の対策を検討するなど、まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの充実において、研究してまいりたいと考えております。	無
(2) 観光について			
73	観光の面からも、平等院、宇治上神社、萬福寺等観光地を巡回する循環バスを導入。住民も利用可。	本計画では、産業や観光振興の方向性を踏まえ、新たな交通需要の可能性について研究することとしております。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無

5. 基本方針④

「次世代交通サービスの研究」に関すること

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正有無
81	（基本方針4）について 最新技術（ICT 利用やMaaS 導入）については、是非、失敗例も含めて情報収集して頂きたいと思います。私自身、仕事を通して調査しましたが、世界各地で色々な事例があり、特に失敗例からは学ぶことが多いです。特に、独自アプリの開発・導入に拘るあまり、（特定の交通手段しか表示されず不便なため）結局だれも利用してくれないといったことは避けて欲しいと思います。それよりも、例えば、経路検索については、既に利用者が使用しているアプリ・ウェブサイトを市民アンケート等で調査したうえで、これらのアプリ・ウェブサイトの運営者（国産であればジョルダン、駅探など。国際的なものも含むとGoogle Map、Transit App、Moovit など）に対し、よりリアルタイムで正確なデータ共有を行うなどするのが近道だと思います。運営者が公共交通事業者でなければ、競合する事業者を表示しないということも無いので、利用者としては多様な移動手段を組み合わせた経路検索ができ「利用したい」と思うと考えられます。 また、将来的に外国人観光客が戻った時も、最初から英語対応しているアプリにデータ共有してあれば、言語対応の手間が省けます。決済手段についても、同様に、まずは市民が何を使っているか把握することから始めても良いかもしれません。 なお、路線バスについては、スマホ等で既に到着時間予測を表示したりできることも、バス停の表示で知りましたが、バスを使わない人などは知らない人も多いだろうな、と思います。「市民意識の向上」の一環として、昔に比べて技術の発展によって公共交通機関が使いやすくなっていることを、もっと広報しても良いかと思います。 それから、MaaS の導入には、これまで同じ地域で競合してきた交通事業者同士が互いに協力することが不可欠です。そのためには、まず地域特有の課題を特定し、その課題解決への意思と、その解決策としてMaaS（やその他技術）があるという認識を、全ての関係者で共有することが大切かと思います。	最新技術については、国や関係機関とも連携し先進事例等の情報収集を行っているところです。 本計画では、次世代交通サービスについて、引き続き調査研究を行ってまいりたいと考えております。 いただいたご意見は、本計画策定後に施策を展開していく中で参考とさせていただきます。	無

6. その他

No.	ご意見の内容	ご意見に対する本市の考え方	修正有無
85	出されている基本方針については賛成です。こうした良い基本方針が出ているのに、なかなか実現しないのが残念です	本計画策定後の施策展開にあたっては、着手可能な施策から早期に取り組んでまいりたいと考えております。	無

宇治市公共交通体系基本計画

(最終案)

宇 治 市

目 次

はじめに

1 宇治市公共交通体系基本計画策定の趣旨	・・・1
2 基本計画の位置付け	・・・1
3 基本計画の期間	・・・2
4 国の考え方	・・・2

第1章 宇治市の公共交通の現状

1－1 基本計画における公共交通の位置付け	・・・3
(1) 公共交通の考え方	・・・3
(2) 公共交通の実態	・・・4
(3) 道路の実態	・・・6
1－2 宇治市の公共交通の取り組み	・・・7
(1) 公共交通の利用促進	・・・7
(2) のりあい交通事業	・・・7
1－3 宇治市の公共交通の現状と課題	・・・8
(1) 人口推計	・・・8
(2) 都市機能	・・・9
(3) 人の移動	・・・10
(4) 鉄道網と利用状況、駅の整備状況	・・・11
(5) バス路線と利用状況、バス停の整備状況	・・・12
(6) タクシーの運行状況	・・・12

第2章 公共交通の役割と基本方針

2－1 公共交通の役割	・・・13
(1) 各移動手段の特性	・・・13
(2) 宇治市における公共交通の役割	・・・14
2－2 目指すべき交通体系と基本方針	・・・15

第3章 公共交通に関する今後の取り組み

3－1 展開する施策の方向性	・・・18
----------------	-------

第4章 事業推進体制

- 4－1 交通体系の実現に向けたPDCAサイクルの実施 . . . 24
- 4－2 関係組織間の連携 . . . 24
- 4－3 基本計画の見直し . . . 24

はじめに

1. 宇治市公共交通体系基本計画策定の趣旨

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（以下、「のりあい交通事業」という。）」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、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。

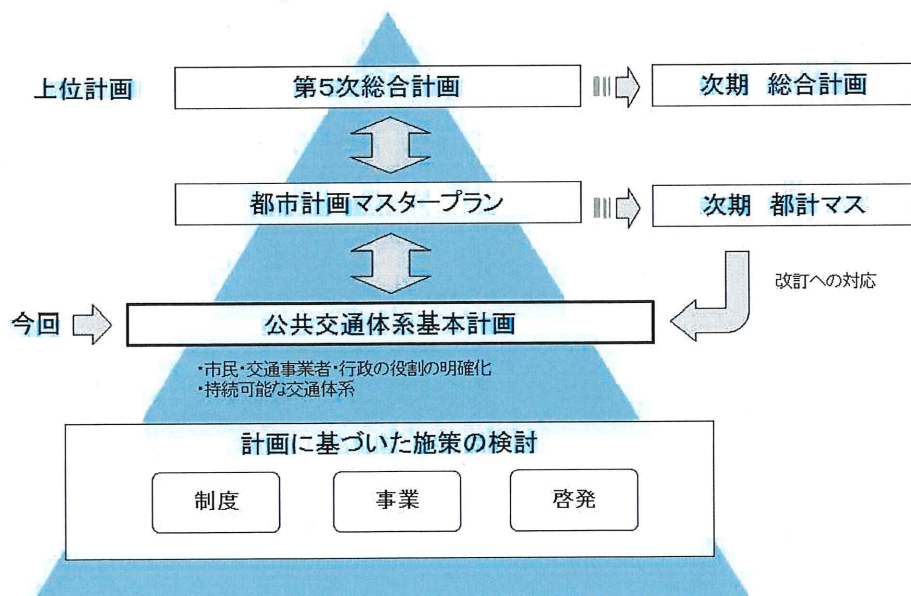
このため、これまでの公共交通の状況を踏まえ、今後の公共交通における市民、事業者、そして行政の役割を明確にするとともに、全市的な本市の持続可能な交通体系についての基本的な考え方を整理し、具体的な施策へと展開していくための「公共交通体系基本計画（以下、「基本計画」という。）」を策定することとしました。

2. 基本計画の位置付け

基本計画は、本市の上位計画である「第5次総合計画」及び「都市計画マスタープラン」と整合を図りながら、今後の宇治市における持続可能な公共交通のあり方について検討していきます。

また、計画策定後、計画に基づいた施策を検討していくこととします。

【図表 基本計画の位置付け】



3. 基本計画の期間

基本計画の期間は、今後策定が予定されている次期総合計画と期間を合わせることとし、令和3年度から令和15年度までの13年間とします。

なお、関連する上位計画の変更やまちづくりの動向等を踏まえつつ、必要に応じて見直しを行うこととします。

【図表 関連する上位計画の期間】

上位計画	現計画の期間	次期計画の期間
宇治市第5次総合計画	H23年～R3年 (11年間)	R4年～R15年 (12年間)
宇治市都市計画マスタープラン	H16年～R5年 (20年間)	R4年～
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	R2年度～R6年度 (5年間)	R7年度～

4. 国の考え方

国においては、交通政策の根幹となる「交通政策基本法」や、地域関係者が主体的に対策を講じていくための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」等の法整備が行われています。

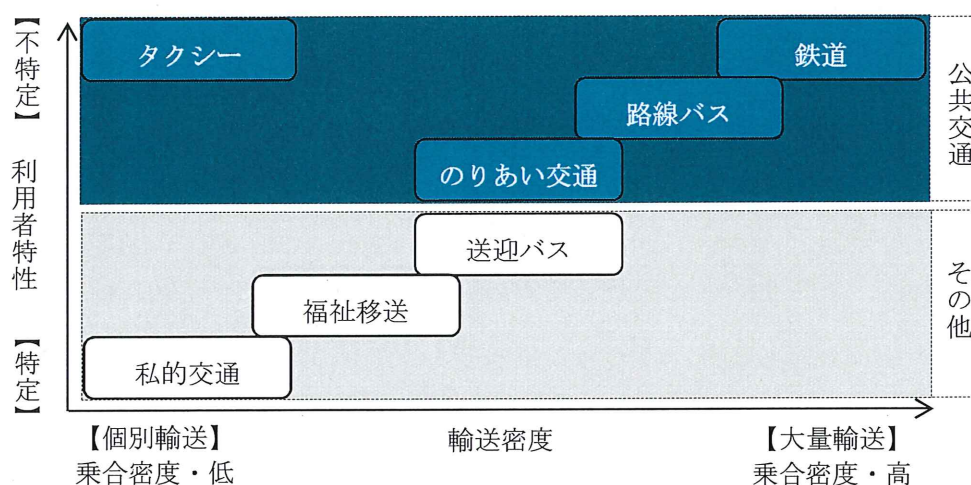
第1章 宇治市の公共交通の現状

1-1 基本計画における公共交通の位置付け

(1) 公共交通の考え方

基本計画では、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します。

【図表 主な移動手段別の利用者特性と輸送密度】



【図表 利用者と移動手段の関連整理】

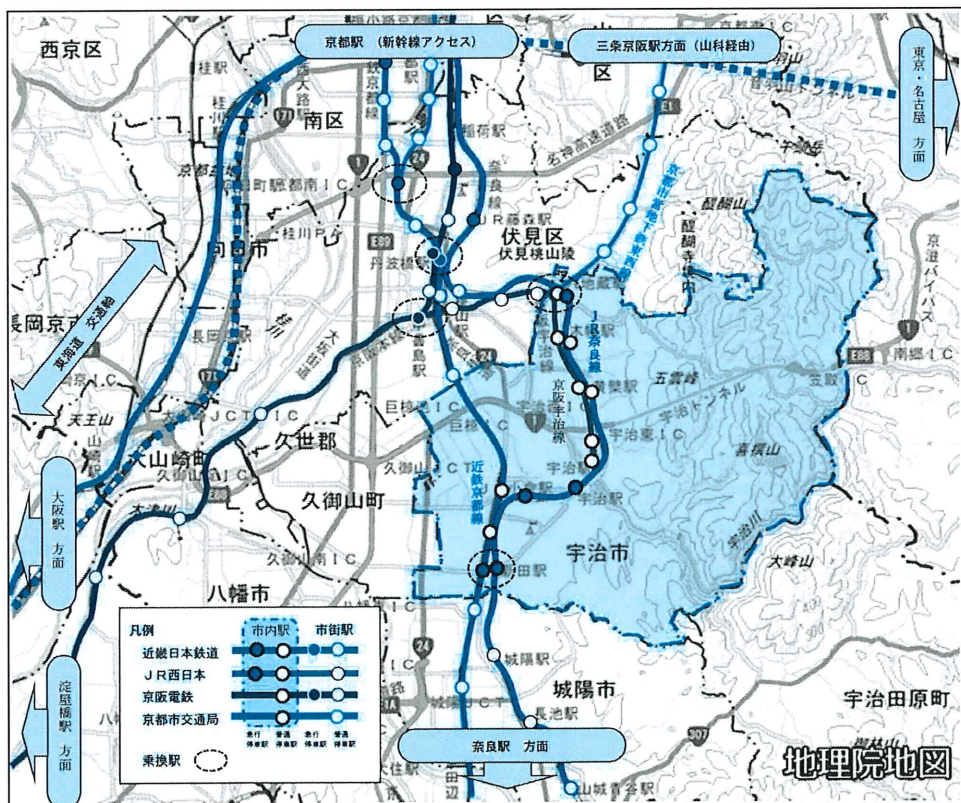
	対象の移動手段	利用者	利用の特性
公共交通	○鉄道 ○路線バス ○タクシー ○のりあい交通	・乗降場所（駅、バス停）まで行ける	・利用者不特定 ・運賃を払えば誰でも利用可
送迎バス	○病院バス ○スクールバス ○企業バス 等	・送迎先を目的地とする	・利用者、目的地特定 ・送迎先までの移動
福祉移送	○福祉有償運送 ○福祉タクシー 等	・介護認定、障害がある ・乗降場所まで移動困難 ・乗降に介助が必要	・利用者限定 ・輸送と介助が一体となったドアツードアの移動
私的交通	○マイカー ○自転車 ○徒歩 等	・すべての人	・利用者により選択可 ・利用、目的地自由 ・運送対価なし

(2) 公共交通の実態

① 鉄道

- ・市内の鉄道路線は、ＪＲ奈良線と近鉄京都線、京阪宇治線、京都市営地下鉄東西線の４路線があります。ＪＲ奈良線と近鉄京都線が市街地域を南北に通過し、京阪宇治線が市中心部に乗り入れています。また、京都市営地下鉄はＪＲ六地蔵駅と連絡する形で乗り入れています。
- ・市内の鉄道駅は、１４駅あり（京都市、城陽市の行政界付近を考慮すると１７駅）、そのうち３駅（ＪＲ六地蔵駅、ＪＲ宇治駅、近鉄大久保駅）では快速、急行が停車しており、ＪＲでは１５分に１便、近鉄や京阪では１０分に１便の便数が確保されています。
- ・市内では、鉄道４路線相互間利用のための乗り換えの接続駅はありませんが、六地蔵駅や新田駅・大久保駅など近接している駅があります。
- ・市外では、京阪と近鉄は丹波橋駅、ＪＲと京阪は東福寺駅、近鉄と京都市営地下鉄は竹田駅で接続しており、京都市内や大阪方面へのアクセスは確保されています。

【図表 宇治市周辺の鉄道運行状況】

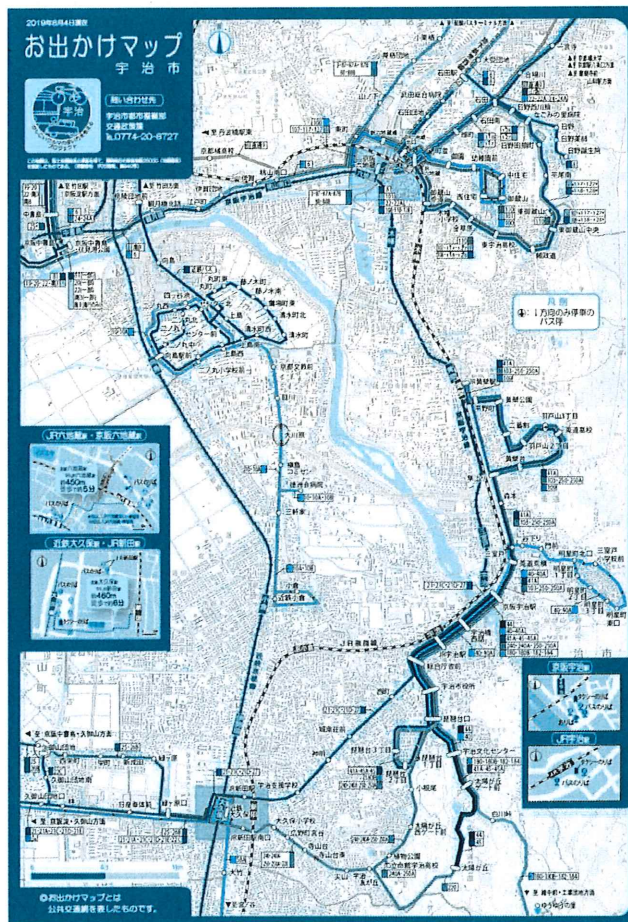


資料：本市作成

② 路線バス

- ・市内で営業するバス事業は、京都京阪バス㈱が大部分を占め、京阪六地蔵駅、京阪宇治駅、J R 六地蔵駅、J R 黄檗駅、J R 宇治駅、J R 新田駅、近鉄大久保駅、近鉄小倉駅にアクセスしています。

【図表 バス路線の運行状況】



資料：お出かけマップ宇治市

③ タクシー

- ・宇治市全域を運行範囲として、J R 六地蔵駅、J R 黄檗駅、J R 宇治駅、京阪宇治駅、近鉄大久保駅など、市内の主要駅やその周辺にタクシー乗り場が整備されています。

④ のりあい交通

- ・本市では、平成 25 年度にバス路線が休廃止された地域を対象として、地域が運営主体となり、交通事業者、市の三者協定により新たな公共交通を運行する「のりあい交通事業」の制度を運用しています。

- ・明星町地区では、明星町自治会が運営主体となり、京都京阪バス株式会社に運行を委託され、「明星レインボウバス」の名称で、京阪宇治駅、ＪＲ宇治駅を経由し文化センターまで運行されています。

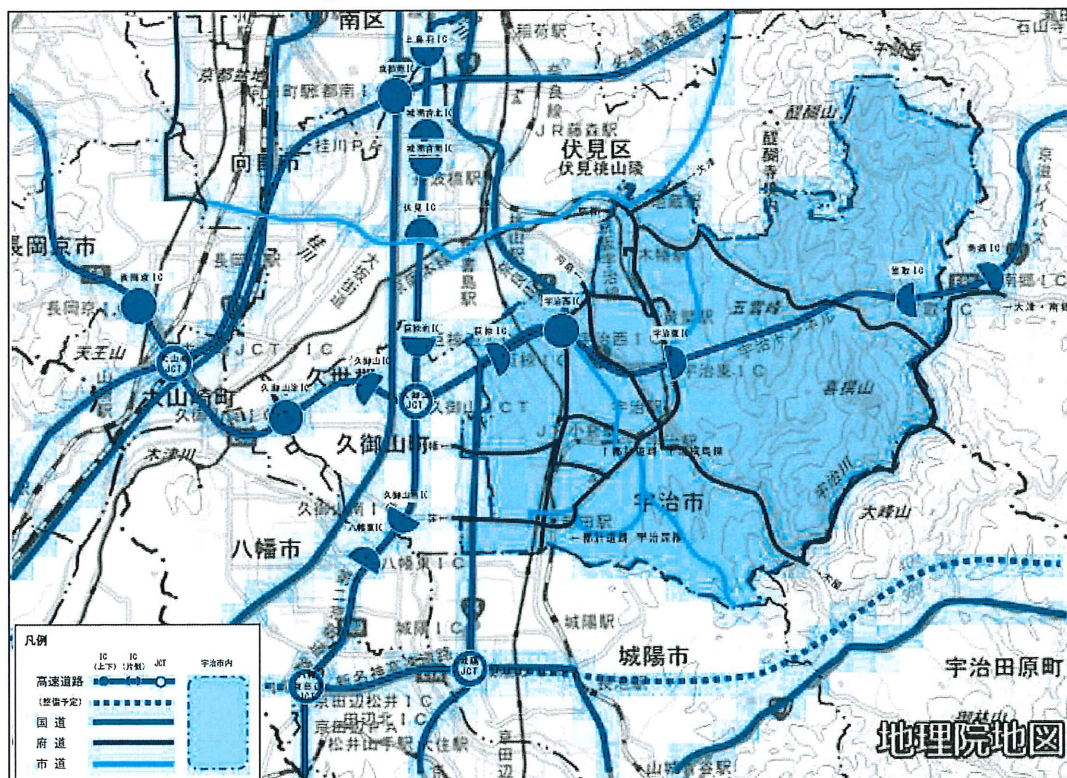
⑤ その他（公共交通以外）

- ・宇治病院、京都岡本記念病院、宇治徳洲会病院、宇治黄檗病院、京都きづ川病院などへの病院バスが運行しています。
- ・山間地域においては、炭山、西笠取、二尾へのスクールバスが運行されているほか、高齢化の進展によりマイカーを運転ができなくなった方など、地域住民の移動を支えるため、ボランティア輸送による取り組みも行われています。

(3) 道路の実態

- ・市内の道路網は、名神高速道路とつながっている京滋バイパスが市内を通過し、国道 24 号、第二京阪道路といった広域幹線道路が整備されており、また市内の交通渋滞を緩和する道路として、宇治槇島線、宇治淀線などの都市計画道路も整備されています。

【図表 宇治市周辺の道路網】



資料：本市作成

1-2 宇治市の公共交通の取り組み

(1) 公共交通の利用促進

自動車交通から公共交通機関への利用促進を図るため、公共交通機関の利用環境及びサービスの向上促進に努めています。

【図表 公共交通の主な利用促進】

主な利用促進	内容
「お出かけマップ」の作成・配布	日常生活に利用しやすいよう、バスのルートや停留所の位置等をわかりやすく表示したマップを「お出かけマップ」として作成し、市内の公共施設等で配布している
市内イベント等による啓発	例年宇治橋通り商店街で開催される「わんさかフェスタ」にブースを出展するなど、自転車シミュレーターや、鉄道・バスの塗り絵等の体験を通じて、公共交通利用の啓発を行っている
交通事業者による環境整備に対する支援	駅周辺のバリアフリー化、ＪＲ奈良線高速化複線化事業に対する補助や、バスロケーションシステム整備への補助など、交通事業者に対して誰もが利用しやすい環境整備への支援を行っている

(2) のりあい交通事業

平成25年4月にバス路線が休廃止となった地域においては、「のりあい交通事業」を活用され、地域が主体となって移動手段の確保に取り組まれています。

【図表 のりあい交通事業の取り組み状況】

地域・運行委託	運行経過	主な取り組み
明星町地区 (京都京阪バス㈱による運行)	・H26.4～ 試験運行開始 ・H27.4～ 本格運行開始	・スタンプラリー ・ギャラリーバス ・案内看板の設置 等
西小倉地区 (加茂タクシー㈱による運行)	・H29.10～ 試験運行開始 ・H30.10～ 本格運行開始 ・R1.10～ 運行休止	・サポート会員制の運用 ・運行のしおり配布 等
槇島町地区	－	・地域内で運用の協議 等

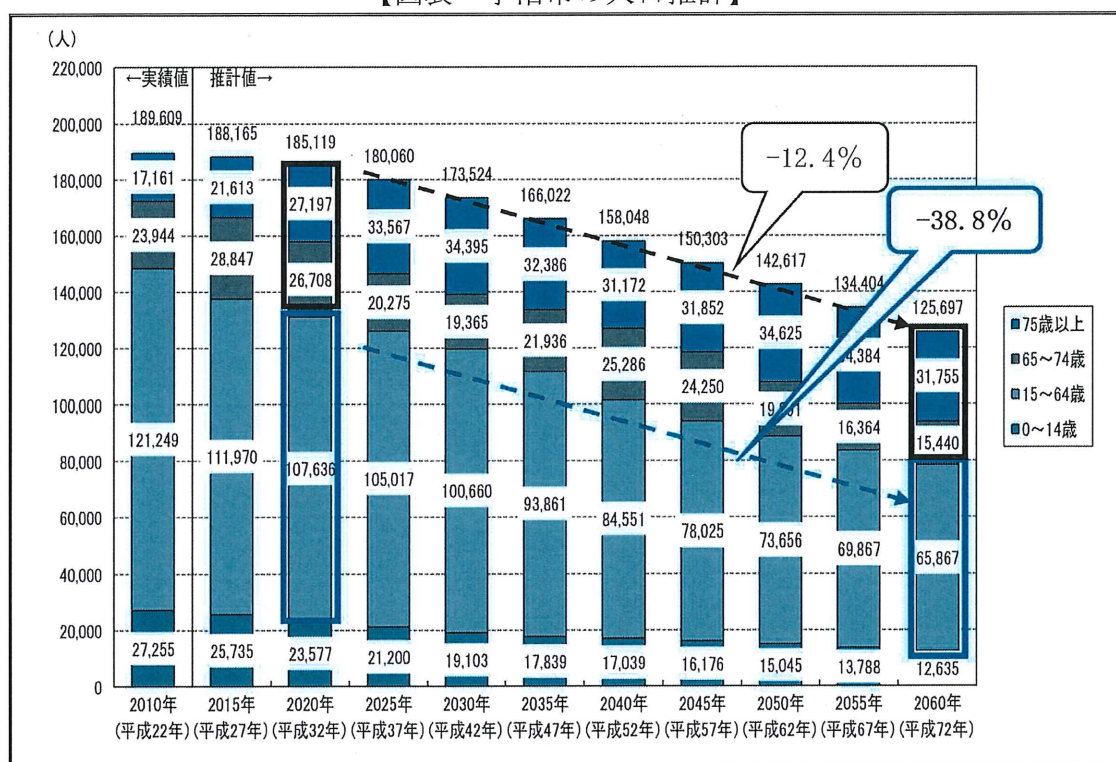
1-3 宇治市の公共交通の現状と課題

(1) 人口推計

本市においては、平成25年に宇治市第5次総合計画第2期中期計画において、人口推計を行っています。本市の人口は、令和42年（2060年）に約12万6千人まで減少し、その際には人口のおよそ4割が65歳以上、4人に1人が75歳以上の高齢者になるとともに、生産年齢人口の減少が顕著に表れ、通勤・通学利用者の減少が見込まれます。

将来的には、交通需要の大きな割合を占める通勤・通学の利用である生産年齢人口の減少が鉄道・バス等の交通事業者の経営を圧迫する危機的状況が予測されることから、通勤・通学利用者の確保を主とした更なる既存公共交通の利用促進を図る必要があります。

【図表 宇治市の人口推計】



資料：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）

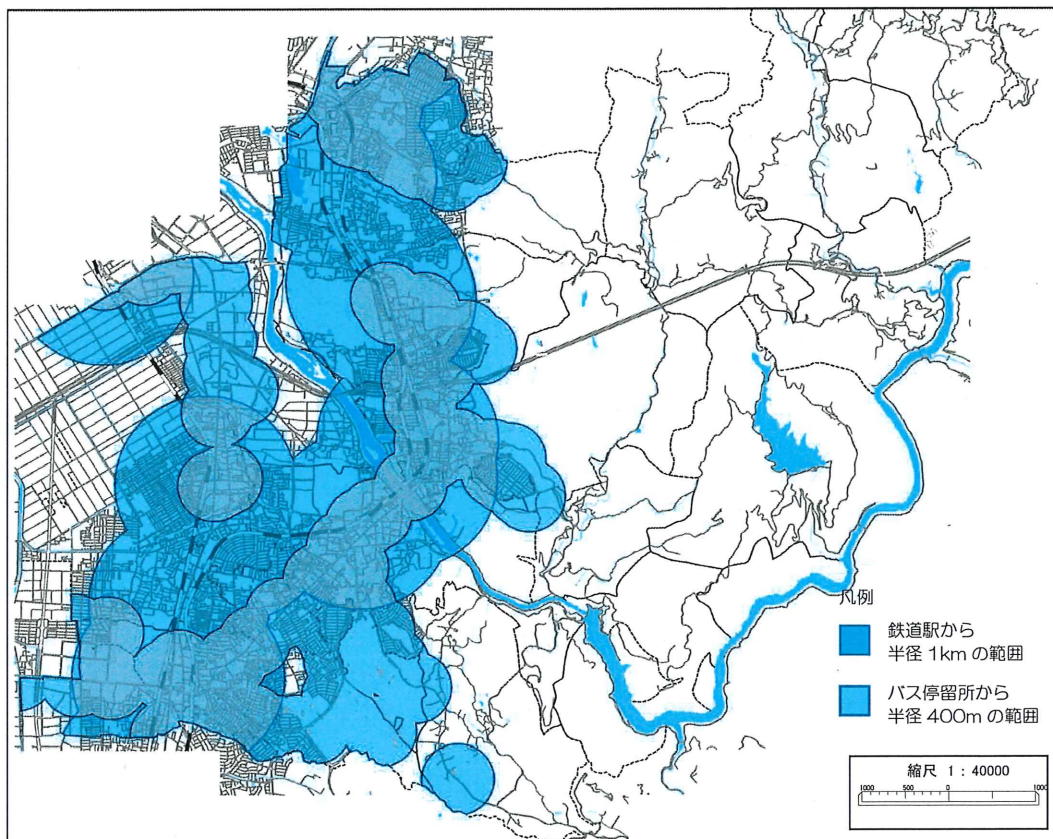
(2) 都市機能

本市においては、鉄道駅から半径1km、バス停留所から半径400mの範囲に人口の約9割の方が居住されており、鉄道を中心として公共交通に恵まれた都市であると考えられます。

しかしながら、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であることや、駅やバス停などの交通結節点までの移動が困難な方が存在することから、既存公共交通を基盤とした移動手段の確保について検討する必要があります。

また、これまで鉄道や路線バスが運行していない山間地域においても、高齢化に伴い、移動手段の確保について検討する必要があります。

【図表 宇治市の交通結節点周辺の状況】



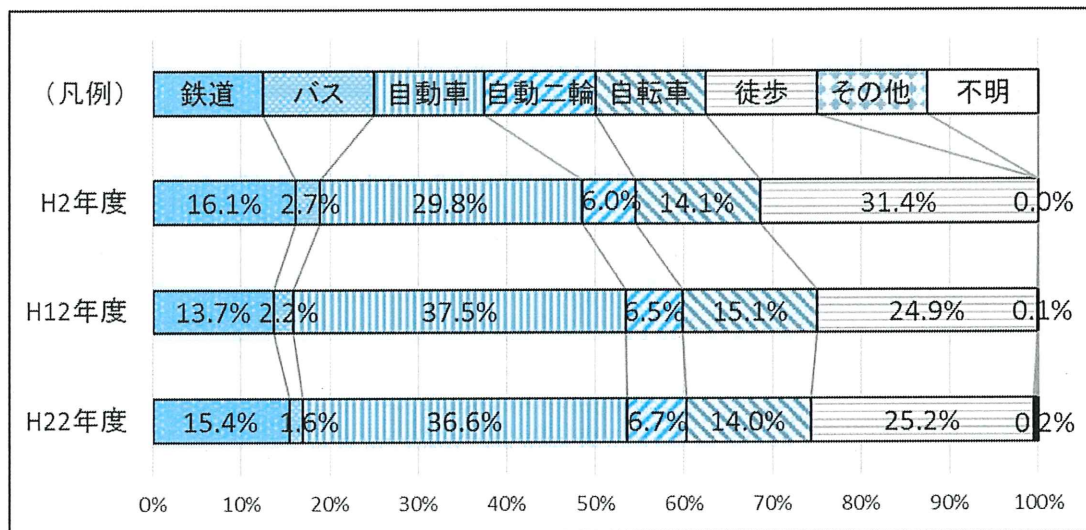
資料：本市作成

(3) 人の移動

本市の代表交通手段別分担率では、平成2年度に比べて平成22年度では、バスを中心として公共交通の割合は下降しています。また、自動車の割合が10年前と同様かそれ以上になっているなど、今後もマイカー依存が継続・進展することで、公共交通利用の減少が考えられます。

このようなマイカー依存の継続・進展に対して、モビリティ・マネジメント等による公共交通の利用促進について検討する必要があります。

【図表 宇治市の代表交通手段別分担率（平日）】



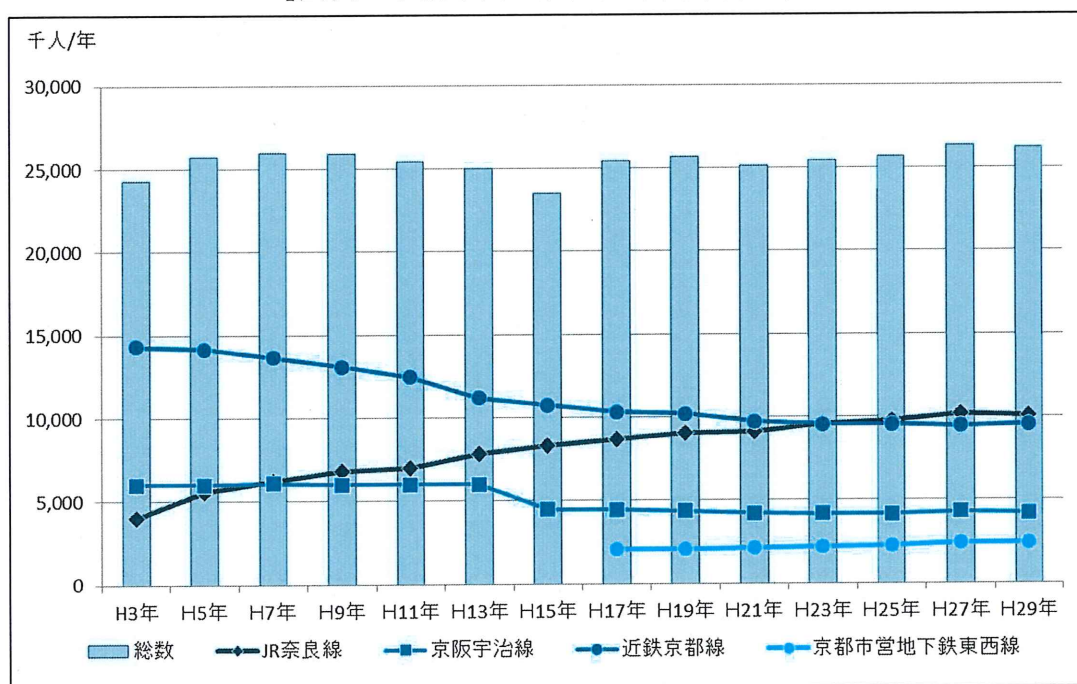
資料：第5回（平成22年）近畿圏パーソントリップ調査から本市作成

(4) 鉄道網と利用状況、駅の整備状況

鉄道の利用者数は、全体として微増傾向にあり、交通機関別では、近鉄京都線と京阪宇治線は微減傾向にありますが、京都市営地下鉄東西線は微増傾向にあり。また、JR奈良線は複線化などの利便性向上や観光入込客の取り込み等により増加傾向にあります。

各鉄道駅においては、バリアフリー全体構想に基づき、駅周辺を含めてバリアフリー化を進めているところですが、整備が完了していない駅については、関係機関の協力を得ながら整備を図るとともに、鉄道相互間の乗り継ぎやバス、タクシー、自転車等の他の移動手段との連携を強化し、利便性向上について検討していく必要があります。

【図表 宇治市内の鉄道別年間乗降推移】



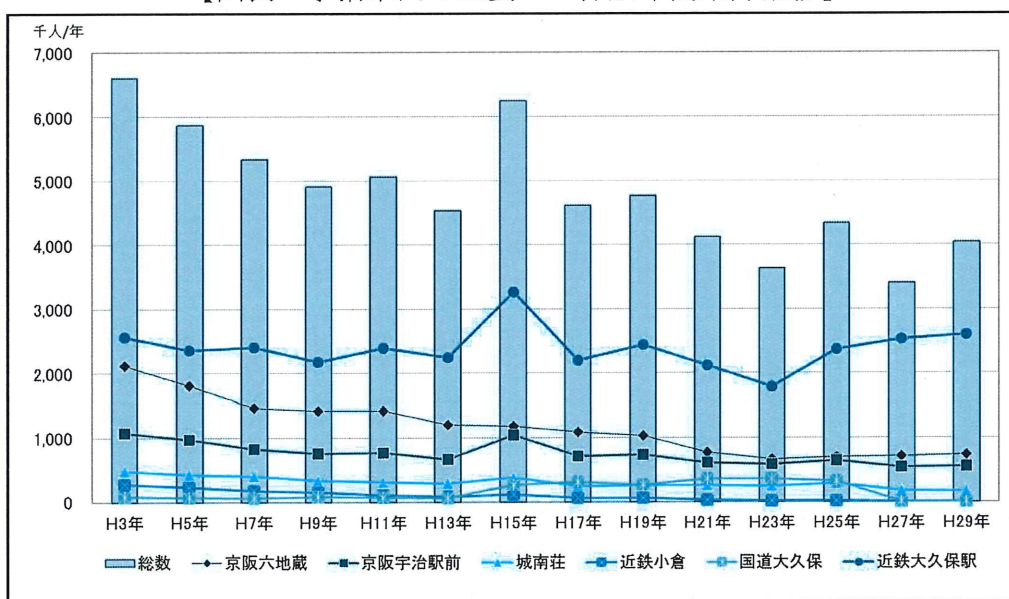
資料：宇治市統計書から本市作成

(5) バス路線と利用状況、バス停の整備状況

路線バスの輸送人員は、人口減少等の影響により長期的に減少しており、これに伴い平成 25 年度には、明星町、西小倉、槇島町の 3 地域で事業者による自主運行路線が休廃止されています。また、令和元年度には運転士不足による減便が実施されるなど、バス事業をとりまく環境は厳しい状況が続いています。

本市では平成 25 年度にバス路線が休廃止された地域において、地域が運営主体となる「のりあい交通事業」の制度を創設し、移動手段の確保に努めてきました。今後は、バス停の上屋・ベンチの整備といった待合環境の改善や、運行定時性向上のための渋滞対策などの利用者の利便性向上を図る取り組みについても、関係機関との連携により検討を進める必要があります。

【図表 宇治市内の主要バス停別年間乗降推移】



資料：宇治市統計書から本市作成

(6) タクシーの運行状況

タクシーは、ドアツードアで移動でき、個別需要に対応できるなど利便性に優れた交通機関であり、六地蔵駅や大久保駅等、市内の主要駅やその周辺にタクシー乗り場が整備され、バスなどの大量輸送機関の補完や移動が困難な方の日常生活の重要な移動手段として幅広く利用されています。

社会情勢の変化に伴う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ますが、電車やバスなど他の公共交通と連携した効率的な活用方法など、利用者が利用しやすいよう情報を周知する必要があります。

第2章 公共交通の役割と基本方針

2-1 公共交通の役割

(1) 各移動手段の特性

基本計画では、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します。

【鉄道】

鉄道は、輸送量や定時性に優れ、都市間を結ぶ公共交通として重要な役割を担っている。駅間の距離が長く目的地までは他の移動手段と組み合わせる必要があるが、通勤・通学をはじめ、観光等の多様な目的に応じた移動手段として活用されている。

【路線バス・のりあい交通】

路線バス・のりあい交通は、鉄道の次に大量輸送を可能としているが、交通渋滞の影響を受けることから定時性の確保に課題がある。バス停間の距離は比較的短いことから、地域に密着した地域間を結ぶ公共交通としての役割を担っている。通勤・通学利用をはじめ、通院、買い物等の多様な目的に応じた移動手段として活用されている。

【タクシー】

タクシーは、出発地から目的地までドアツードアによる移動を可能にし、個人や地域の実情に応じた運行をすることで、鉄道、路線バスの補完的な役割を担っている。個別輸送のため鉄道や路線バスと比較すると、1人当たりの運賃は高くなることから、荷物がある場合などの一時的な移動手段として活用されているほか、駅やバス停に行くことが困難な方を支える重要な役割を担っている。

(2) 宇治市における公共交通の役割

本市における公共交通は、各移動手段の特性をふまえ、「日常生活における移動手段」のほか、「まちのにぎわいの創出や健康増進」、「人の交流の活発化」についての役割を果たしています。

今後は、ICT の導入等により、さらなる利便性の向上が期待されています。

【公共交通の役割】

① 日常生活における移動手段

- ・通勤・通学利用をはじめ、運転のできない高齢者、障害のある人、児童・生徒、妊産婦等の誰もが利用できる日常生活の移動手段

② まちのにぎわいの創出や健康増進

- ・駅前周辺に人が集まることによるまちのにぎわいの創出
- ・外出機会の増加と駅やバス停まで歩くことによる健康増進

③ 人の交流の活発化

- ・観光旅客等の来訪者の移動の利便性向上により、人の交流を活発化

2-2 目指すべき交通体系と基本方針

新型コロナウイルス感染症の影響により、鉄道、路線バス、タクシーをはじめとする公共交通を取り巻く環境は大変厳しい状況にあります。

本市は、市内に14の鉄道駅があり、多くのバス路線も運行していることから、公共交通に恵まれた都市と考えられますが、今後もこうした既存の公共交通を持続していくためには、利便性の向上などさらなる利用促進に取り組み、利用者確保に向けた働きかけを行う必要があります。

過度なマイカー利用や、高齢化等の進展に伴って、公共交通に対する社会的ニーズが変化してきていることから、駅やバス停などの交通結節点までの距離に関わらず移動が困難な方などの新たな移動ニーズへの対応や、地域の主体的な取り組みへの支援について検討していく必要があります。

今後のまちづくりを踏まえた新たな交通需要への検討や、移動手段の安全性や利便性向上に向けた技術革新等による新たなサービスについての調査研究に努める必要があります。

こうしたことを踏まえ、基本計画の基本的な理念を目指すべき交通体系として以下のとおり定め、4つの基本方針に基づき、今後の施策を検討していくこととします。

＜目指すべき交通体系＞

市民・事業者・行政の三者協働による調和のとれた持続可能な公共交通の構築

基本方針①

モビリティ・マネジメントや環境整備をはじめとする既存公共交通の利用促進

既存公共交通を維持していくために、誰もがより分かりやすく利用しやすい公共交通を目指し、駅を含む周辺のバリアフリー化等の推進による「既存交通環境の整備」を図るとともに、一人ひとりが公共交通機関を支えていることを認識できるよう、次世代を担う子どもたちをはじめとした利用促進による「市民意識の向上」を図ります。

基本方針②

既存公共交通を基盤とした新たな移動ニーズへの対応

駅やバス停などの交通結節点までの距離に関わらず移動が困難な方がいらっしゃるなど、様々な移動ニーズに対応していくために、タクシーの効果的な活用方法の検討や地域が主体となった取り組みに対する支援など「地域に応じた移動手段への支援」を図ります。

基本方針③

市域全体の持続的発展に向けたまちづくりと一体となった公共交通ネットワークの充実

持続的なまちの発展に繋げるために、都市交通基盤の整備を進めるとともに、今後の産業や観光振興の方向性を踏まえ、新たな交通需要に対する新規路線の可能性を研究するなど「まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの充実」を図ります。

基本方針④

技術革新や ICT の導入による多様化するニーズへの対応

多様化する移動ニーズに対応し、移動手段の安全性や利便性を向上させるために、ICT の活用や MaaS の考え方の導入など新たな技術やサービスについての調査研究を行うなど「次世代交通サービスの研究」を進めます。

基本計画の骨子

【目指すべき
交通体系】

【基本方針】

【施策展開の方向性】

【展開する施策（案）】

市民・事業者・行政の三者協働による調和のとれた持続可能な公共交通の構築

①モビリティ・マネジメントや環境整備をはじめとする既存公共交通の利用促進

既存交通環境の整備

利便性向上に向けた
交通環境の整備

市民意識の向上

モビリティ・マネジメント
交通学習の実施

②既存公共交通を基盤とした新たな移動ニーズへの対応

地域に応じた
移動手段への支援

地域や事業者と協働した
新たな仕組みづくり

③市域全体の持続的発展に向けたまちづくりと一体となった公共交通ネットワークの充実

まちづくりと一体と
なった公共交通ネット
ワークの充実

交通網、交通結節点、
歩行空間等の整備と
まちづくりとの連携

④技術革新や ICT の導入による多様化するニーズへの対応

次世代交通サービスの
研究

技術革新に伴う次世代交通
サービスの調査研究

第3章 公共交通に関する今後の取り組み

3-1 展開する施策の方向性

本市の交通施策の展開にあたっては、前章で示した4つの基本方針に基づいて次のとおり検討を進めていくものとし、市民・企業、交通事業者、行政の役割分担をもとに計画的に取り組めます。

基本方針①-1

モビリティ・マネジメントや環境整備をはじめとする既存公共交通の利用促進

施策展開の 方向性	既存交通環境の整備	
展開する 施策(案)	利便性向上に向けた交通環境の整備	
施策の ねらい	高齢者、障害のある人及び妊産婦など、誰もがより分かりやすく利用しやすい公共交通を目指し、駅を含む周辺のバリアフリー ^{※1} 化・ユニバーサルデザイン ^{※2} 化をはじめとした利用環境及びサービスの向上を図る	
施策内容 考え方	新 規	1. 駅をはじめとする交通結節点については、駅前広場や駐輪場など周辺の施設整備と連携させ、乗り継ぎ利便性の向上や案内情報の充実を図る
	継 続	2. 宇治市交通バリアフリー全体構想に基づく駅や周辺道路などをはじめとしたバリアフリー化を進める 3. 高齢者、障害のある人などが移動や利用に困難が生じる状況を理解し、その社会参加に積極的に協力する心のバリアフリーを推進する
役割分担	市民・企業	取組への理解・協力
	交通事業者	取組の推進
	行 政	取組の推進・支援

＜施策の具体例＞

- ・バリアフリー全体構想に基づく駅や周辺道路の整備
- ・職員研修等による心のバリアフリーの啓発
- ・JR 奈良線高速化複線化事業への支援等による利用環境やサービス向上の促進

※1 障害のある人が利用するにあたって支障がないような設計をすること。又は、そのように設計されたもの。

※2 言語の違いや左右の利き手の違い、障害の有無、老若男女といった差異を問わずに、あらゆる人が利用できるように設計してあるデザインをいう。

基本方針①-2

モビリティ・マネジメントや環境整備をはじめとする既存公共交通の利用促進

施策展開の 方向性	市民意識の向上	
展開する 施策(案)	モビリティ・マネジメント※ ³ 、交通学習の実施	
施策の ねらい	既存公共交通を維持していくために、一人ひとりが公共交通機関を支えていることを認識できるよう、次世代を担う子どもたちをはじめとした利用促進を図る	
施策内容 考え方	新 規	1. 小・中学生へのバス等の乗車体験や職業体験、転入者・子育て世帯への利用啓発、企業への通勤時の公共交通利用の呼びかけなど、マイカーからの転換をはじめとした公共交通の利用促進を図る 2. 新型コロナウイルス感染症対策を踏まえ、新しい生活様式に対応した公共交通の利用啓発を行う
	継 続	3. 市内の既存イベントとの連携による利用啓発に取り組む
役割分担	市民・企業	積極的な参加・理解・協力
	交通事業者	取組への協力
	行 政	取組の立案

<施策の具体例>

- ・学校、企業等に向けたモビリティ・マネジメントの実施
- ・イベント出展等による積極的な情報発信
- ・お出かけマップの刷新等による案内情報の充実

※³ 1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

基本方針②

既存公共交通を基盤とした新たな移動ニーズへの対応

施策展開の 方向性	地域に応じた移動手段への支援	
展開する 施策(案)	地域や事業者と協働した新たな仕組みづくり	
施策の ねらい	交通結節点までの距離に関わらず移動が困難な方がいらっしゃるなど、様々な移動ニーズに対応していくために、地域や事業者との協働による新たな仕組みづくりに取り組む	
施策内容 考え方	新 規	1. 駅やバス停などの交通結節点までの移動が困難な方に対して、鉄道、路線バスの補完的な役割を担っているタクシーの効果的な活用方法を検討する 2. 地域に必要な移動手段を確保するために、地域住民の主体的な取り組みに対して、既存公共交通との整合を図りながら、運営に関する新たな支援策を検討する
	継 続	3. バス路線の休廃止地域については、継続して「のりあい交通事業」に取り組む 4. 様々な取り組みの円滑な推進に向けて、関係者間での連携や情報共有に努める
役割分担	市民・企業	地域ニーズ集約と積極的な提案・協力
	交通事業者	運行ノウハウの提供
	行 政	制度の策定と運行への支援

<施策の具体例>

- ・アプリ等の仕組みによるタクシーの効果的な活用方法の検討
- ・山間地域における交通空白地有償運送への支援
- ・バス路線休廃止地域におけるのりあい交通事業の実施

基本方針③

市域全体の持続的発展に向けたまちづくりと一体となった公共交通ネットワークの充実

施策展開の 方向性	まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの充実	
展開する 施策(案)	交通網、交通結節点、歩行空間等の整備とまちづくりとの連携	
施策の ねらい	公共交通や徒歩など、誰もが安全・安心で円滑な移動を支えるための都市交通基盤の整備を促進するとともに、新たな交通需要を取り込むために今後のまちづくりと連携した取り組みを進める	
施策内容 考え方	新 規	1. 産業や観光振興の方向性を踏まえ、新たな交通需要に対する新規路線の可能性を研究する 2. 駅をはじめとする交通結節点については、駅前広場や駐輪場など周辺の施設整備と連携させ、乗り継ぎ利便性の向上や案内情報の充実を図る（再掲）
	継 続	3. バス定時性確保の観点から交通渋滞緩和の対策を検討する 4. 駅をはじめとする交通結節点への歩行空間の交通安全対策に取り組む 5. 大規模な災害の発生時においても、公共交通の基盤を確保できるよう、交通施設等の防災機能の強化を促進する
役割分担	市民・企業	取組への理解・協力
	交通事業者	利用者確保に向けた検討
	行 政	利用環境の改善と関係機関との調整

<施策の具体例>

- ・ 駅周辺のまちづくりと連携した交通結節点機能の強化
- ・ 鉄道施設耐震化への支援等による防災機能の強化

基本方針④

技術革新や ICT の導入による多様化するニーズへの対応

施策展開の 方向性	次世代交通サービスの研究	
展開する 施策(案)	技術革新に伴う次世代交通サービスの調査研究	
施策の ねらい	多様化する移動ニーズに対応し、移動手段の安全性や利便性を向上させるために、技術革新に伴う新たな交通サービスの調査研究を行う	
施策内容 考え方	新 規	1. 駅周辺地域の活性化に向け、観光利用を含めた新たな移動手段の活用について調査研究を行う 2. 公共交通の利便性を向上させるため、ICT ^{※4} の活用や MaaS ^{※5} の考え方の導入など新たなサービスについての調査研究に努める
役割分担	市民・企業	取組への理解・協力
	交通事業者	導入事例の情報提供
	行 政	活用可能性に向けた調査研究

<施策の具体例>

- ・ グリーンスローモビリティ^{※6}や MaaS の活用に向けた調査研究
- ・ [再掲] アプリ等の仕組みによるタクシーの効果的な活用方法の検討
- ・ [再掲] お出かけマップの刷新等による案内情報の充実

※4 Information and Communication Technology の略。情報通信技術。

※5 Mobility as a Service の略。個々の利用者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通機関や公共交通以外の移動サービスを最適に組み合わせ、観光、小売、医療・福祉、教育等の多様な移動以外のサービスとも連携し、一括した検索・予約・決済等を提供するサービス。

※6 電動で時速 20 km 未満で公道を走る事が可能な 4 人乗り以上のパブリックモビリティ。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待される。

第4章 事業推進体制

4-1 交通体系の実現に向けたPDCAサイクルの実施

関係機関との意見交換・情報共有を図り、効果的・効率的な取り組みを推進するため、PDCAサイクルによる定期的、継続的な計画の見直しを実施し、より効果的な施策への改善を図っていきます。

4-2 関係組織間の連携

計画の進捗状況については、事務局（交通政策課）が、計画に基づく取り組みや施策について関係各課のヒアリングを行ったうえで、「庁内検討会」での意見交換や調整を経て、「宇治市地域公共交通会議」において管理・評価を行います。

【図表 庁内検討会構成】（◎：議長）

部名		課名	
1	政策経営部	1	経営戦略課
2	産業地域振興部	2	自治振興課
		3	観光振興課
		4	産業振興課
3	福祉こども部	5	障害福祉課
		6	こども福祉課
4	健康長寿部	7	長寿生きがい課
5	建設部	8	道路建設課
6	都市整備部	9	都市計画課
		10	交通政策課 ◎
7	教育委員会	11	学校管理課
		12	学校教育課

4-3 基本計画の見直し

今後の社会経済情勢の変化や国の交通関連政策の動向などを踏まえ、他の計画とも整合を図りながら、次期総合計画の進捗管理として行う総括・検証のサイクル（中期計画の4年）に連動する形で計画内容を点検し、必要に応じて見直しを実施します。