

# 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P D C A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。

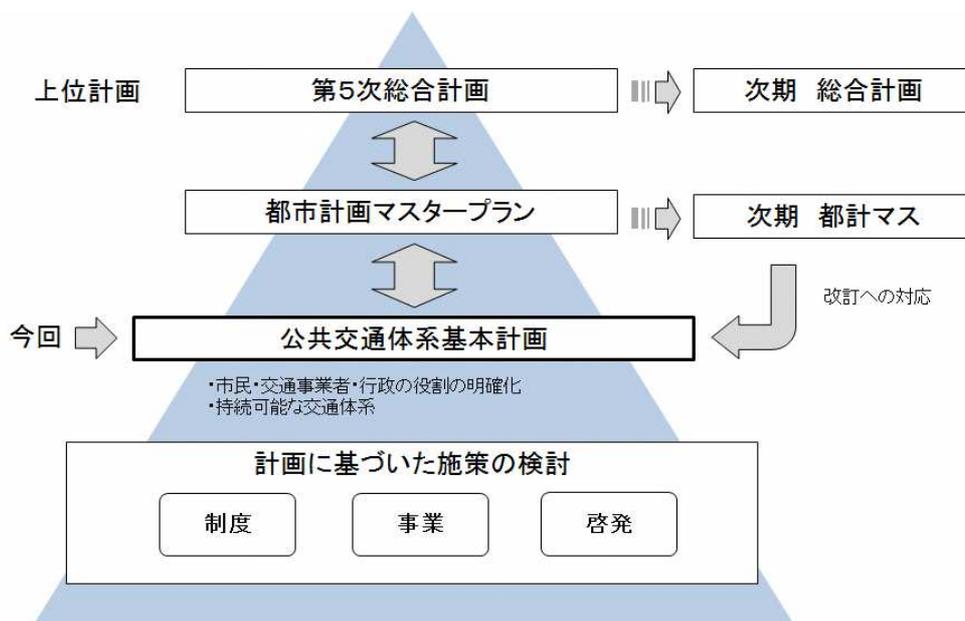
このため、これまでの公共交通の状況を踏まえ、今後の公共交通における市民、事業者、そして行政の役割を明確にするとともに、全市的な本市の持続可能な交通体系についての基本的な考え方を整理し、具体的な施策へと展開していくための「公共交通体系基本計画（以下、「基本計画」という。）」を策定することとしました。

### 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。

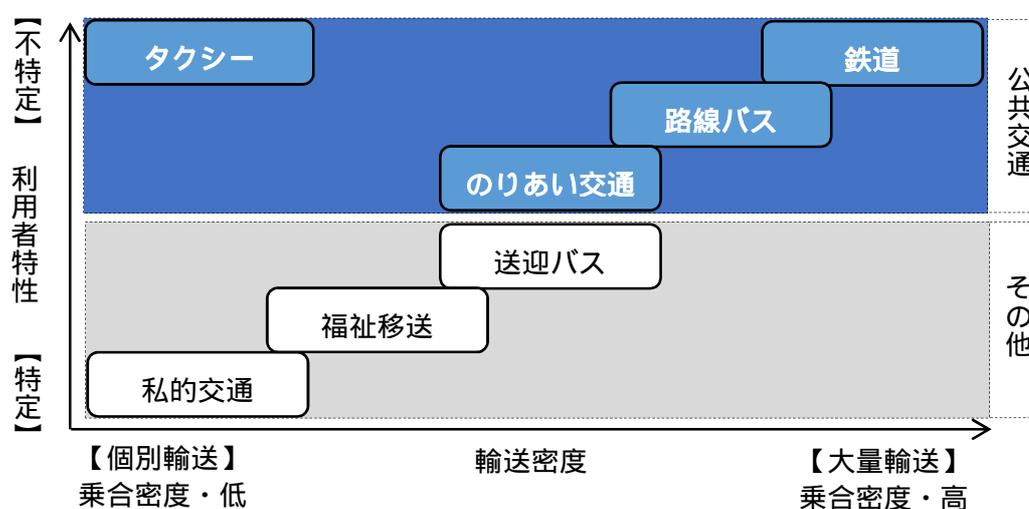
# 第1章 宇治市の公共交通の現状

## 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】

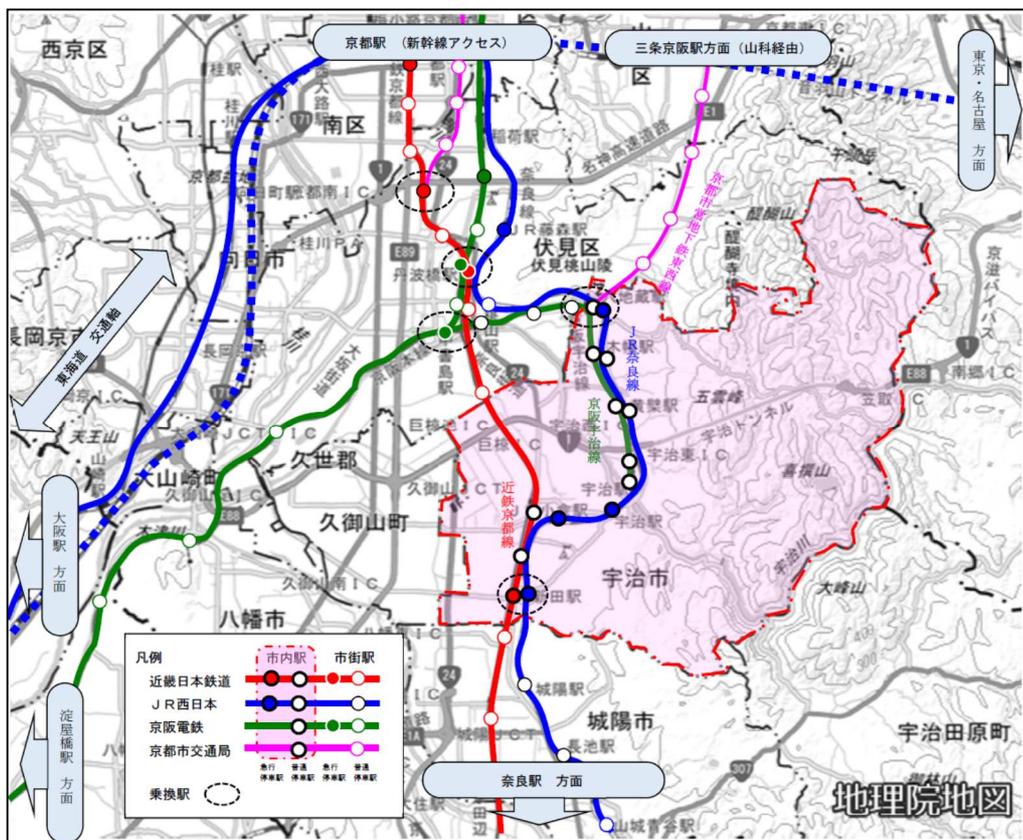
	対象の移動手段	利用者	利用の特性
公共交通	○鉄道 ○路線バス ○タクシー ○のりあい交通	・乗降場所（駅、バス停）まで行ける	・利用者不特定 ・運賃を払えば誰でも利用可
送迎バス	○病院バス ○スクールバス ○企業バス 等	・送迎先を目的地とする	・利用者、目的地特定 ・送迎先までの移動
福祉移送	○福祉有償運送 ○福祉タクシー 等	・介護認定、障害がある ・乗降場所まで移動困難 ・乗降に介助が必要	・利用者限定 ・輸送と介助が一体となったドアツドアの移動
私的交通	マイカー 自転車 徒歩 等	・すべての人	・利用者により選択可 ・利用、目的地自由 ・運送対価なし

## (2) 公共交通の実態

### 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】

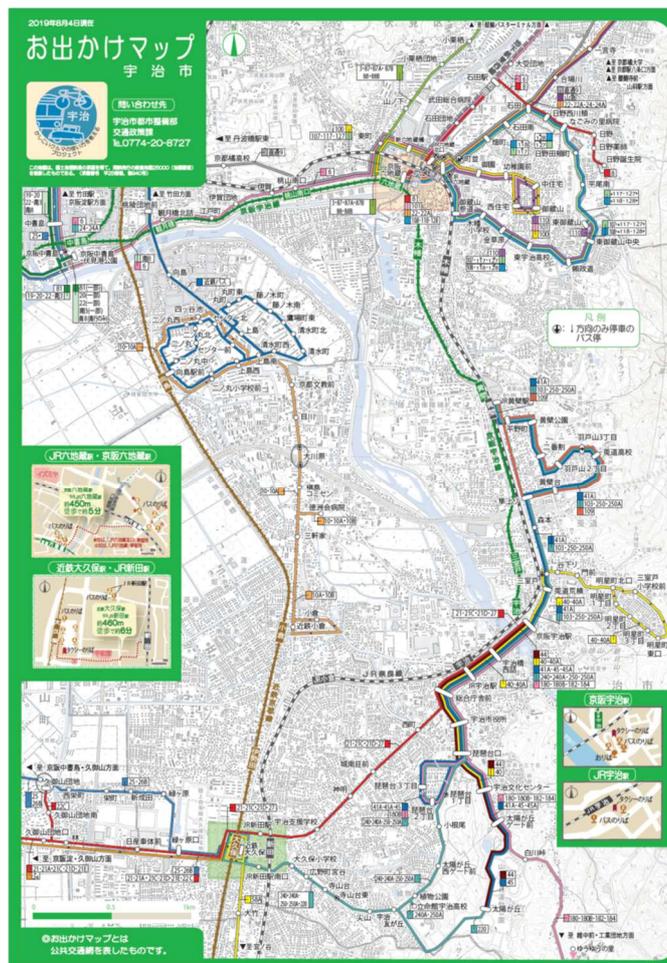


資料：本市作成

## 路線バス

- ・ 市内で営業するバス事業は、京都京阪バス株が大部分を占め、京阪六地蔵駅、京阪宇治駅、JR六地蔵駅、JR黄檗駅、JR宇治駅、JR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

## タクシー

- ・ 宇治市全域を運行範囲として、JR六地蔵駅、JR黄檗駅、JR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。

## 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宇治駅を經由し文化センターまで運行されています。

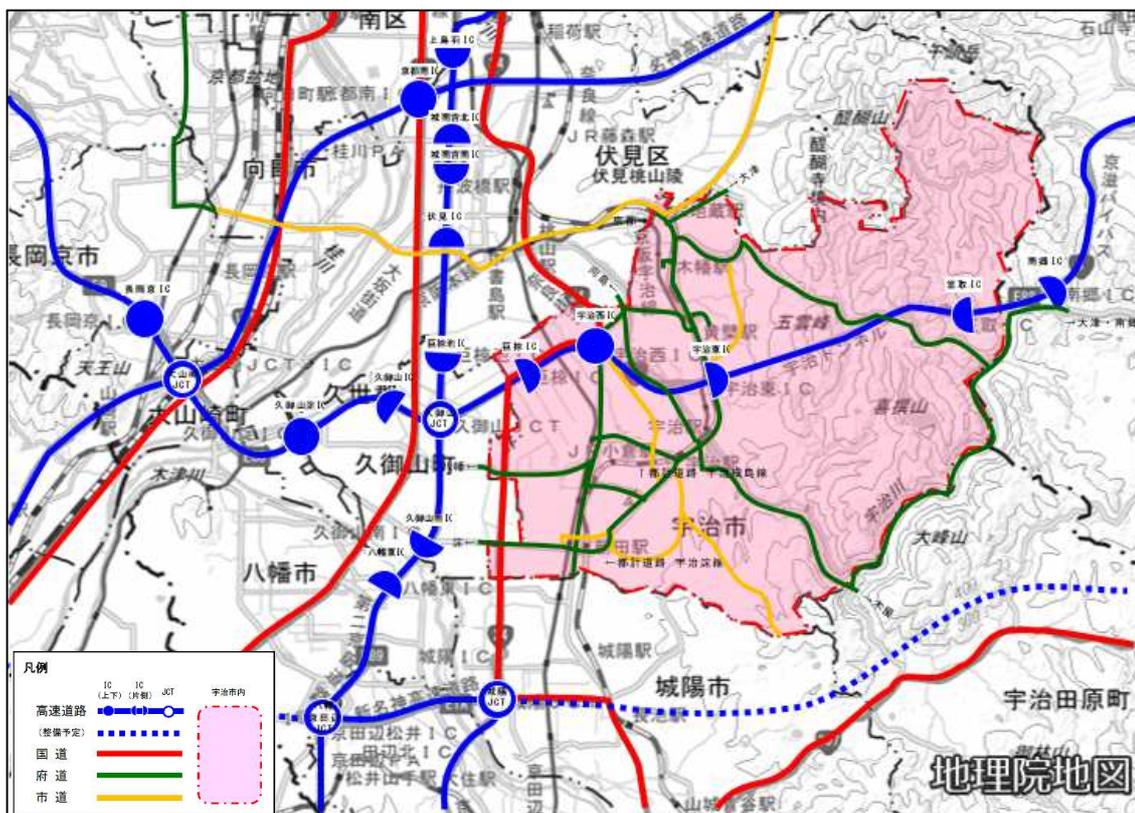
その他（公共交通以外）

- ・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 (京都京阪バス株 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 (加茂タクシー株 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

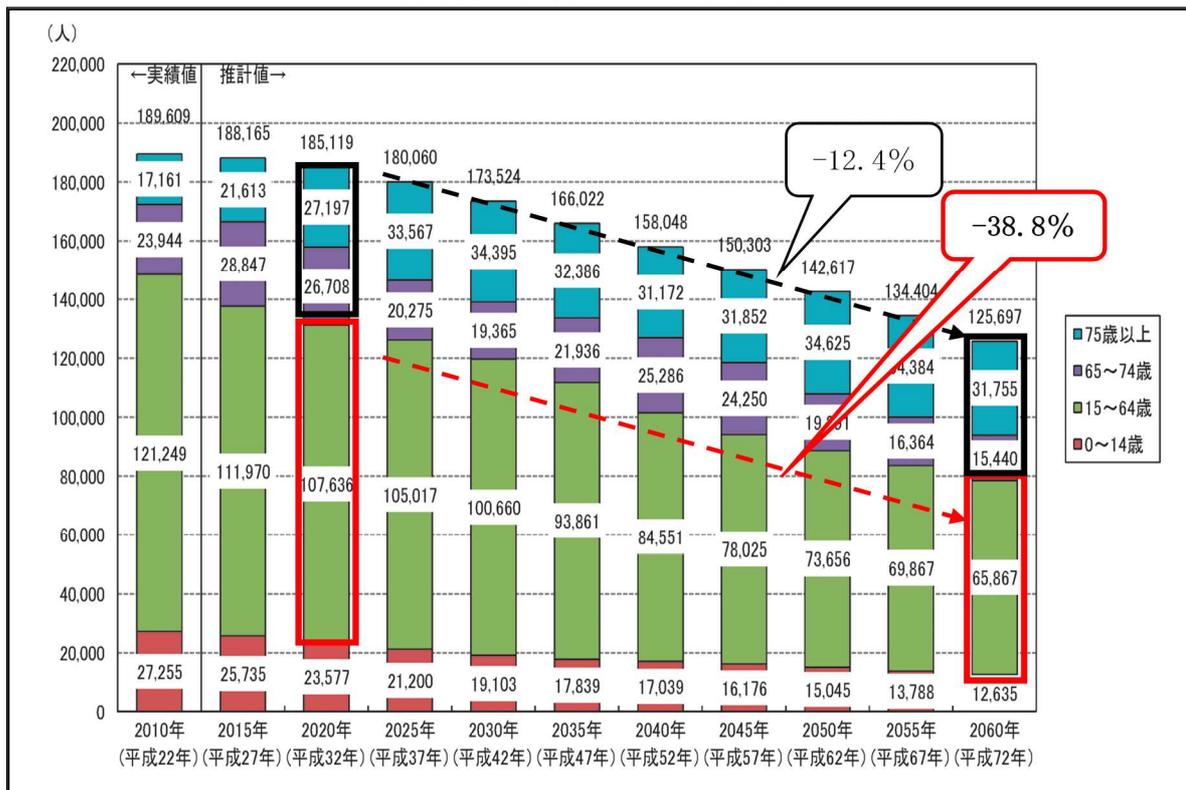
### 1 - 3 宇治市の公共交通の現状と課題

#### (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）

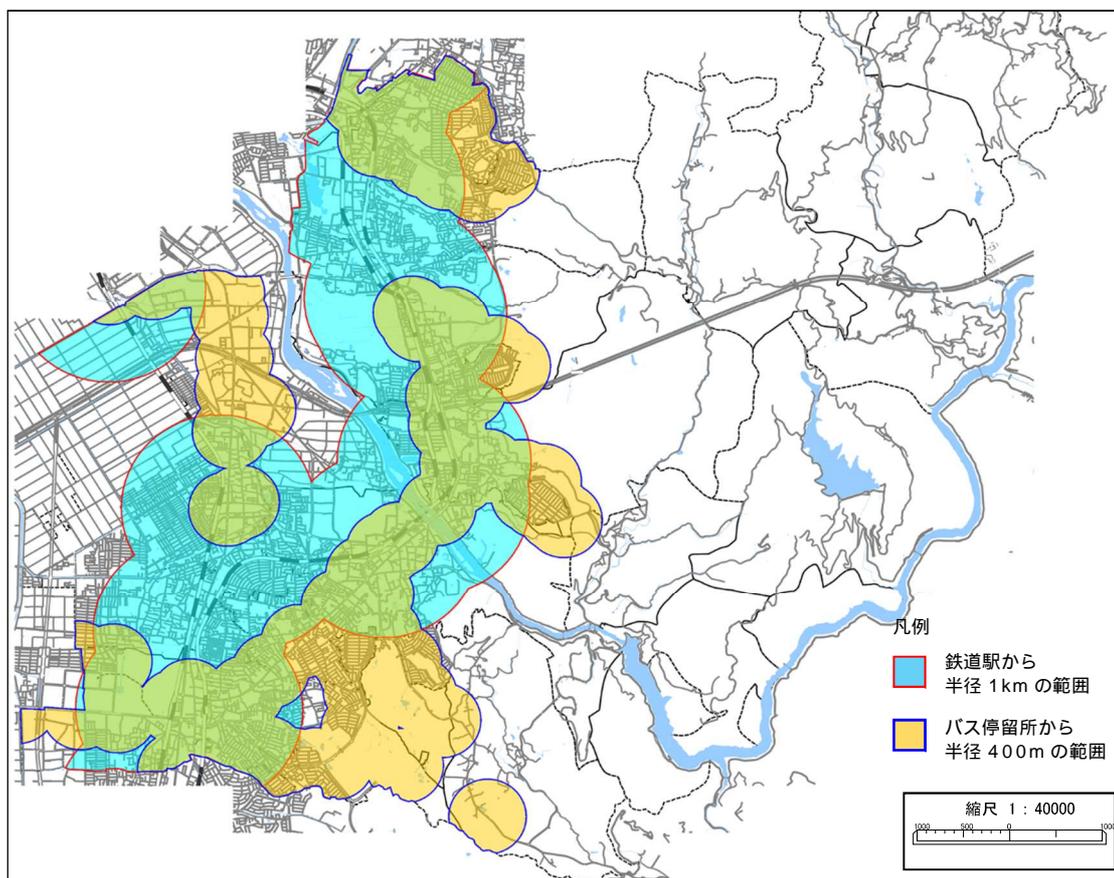
## (2) 都市機能

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】



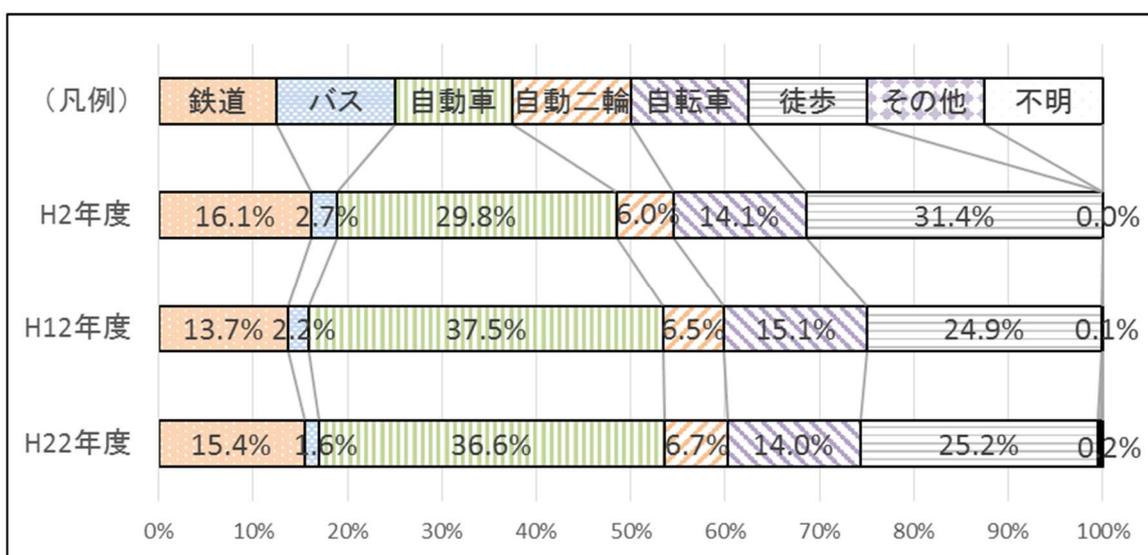
資料：本市作成

### (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）】



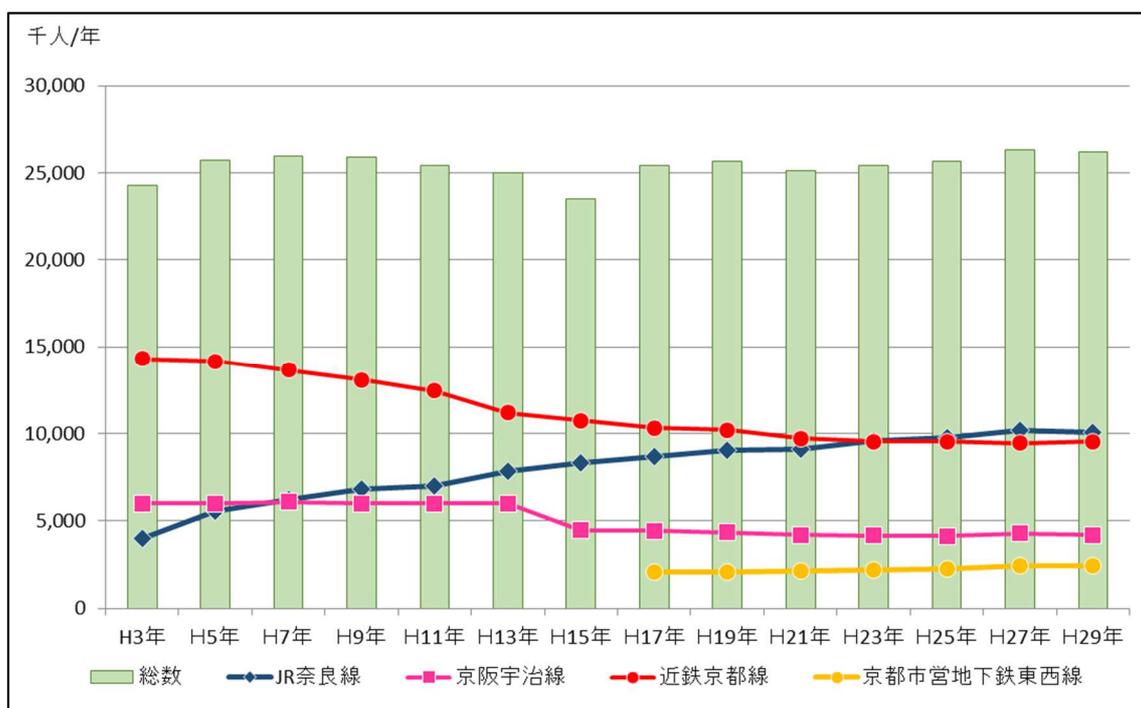
資料：第5回（平成22年）近畿圏パーソントリップ調査から本市作成

#### (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】



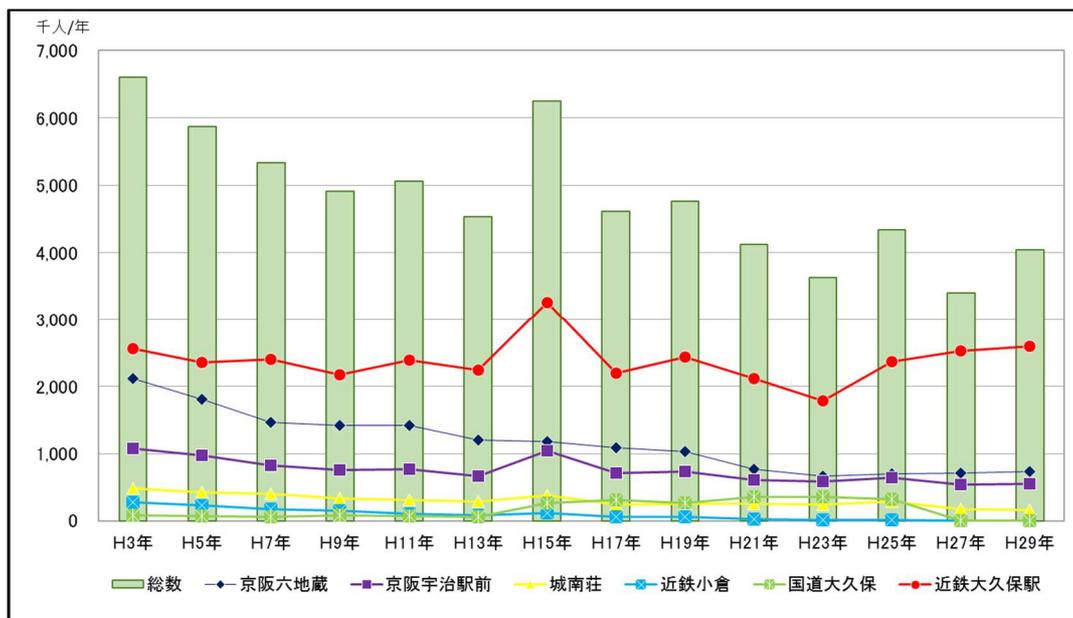
資料：宇治市統計書から本市作成

## (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】

#### 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

#### 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

#### 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

### 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

### 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

### 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

### 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】

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】

【施策展開の方向性】

【展開する施策（案）】

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

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

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

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

### 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	<b>既存交通環境の整備</b>	
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 <sup>1</sup> 化・ユニバーサルデザイン <sup>2</sup> 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 -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	<b>市民意識の向上</b>	
展開する 施策(案)	モビリティ・マネジメント <sup>3</sup> 、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

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	<ol style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ol>
	継続	<ol style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ol>
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

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	<ol style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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）</li> </ol>
	継続	<ol style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ol>
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

### 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	<ol style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>2. 公共交通の利便性を向上させるため、ICT<sup>4</sup>の活用や MaaS<sup>5</sup>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</li> </ol>
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<sup>6</sup>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。