

テーマ1:市民の暮らしを支える公共交通機関の利用促進

少子高齢社会を迎え、高齢者をはじめとする交通弱者にとって、公共交通は日常生活に不可欠な移動手段であるとともに、本市の重要なインフラのひとつであることから、市民・地元関係者（企業）、交通事業者と連携して公共交通機関の利用促進を図り、持続可能な公共交通を実現する。

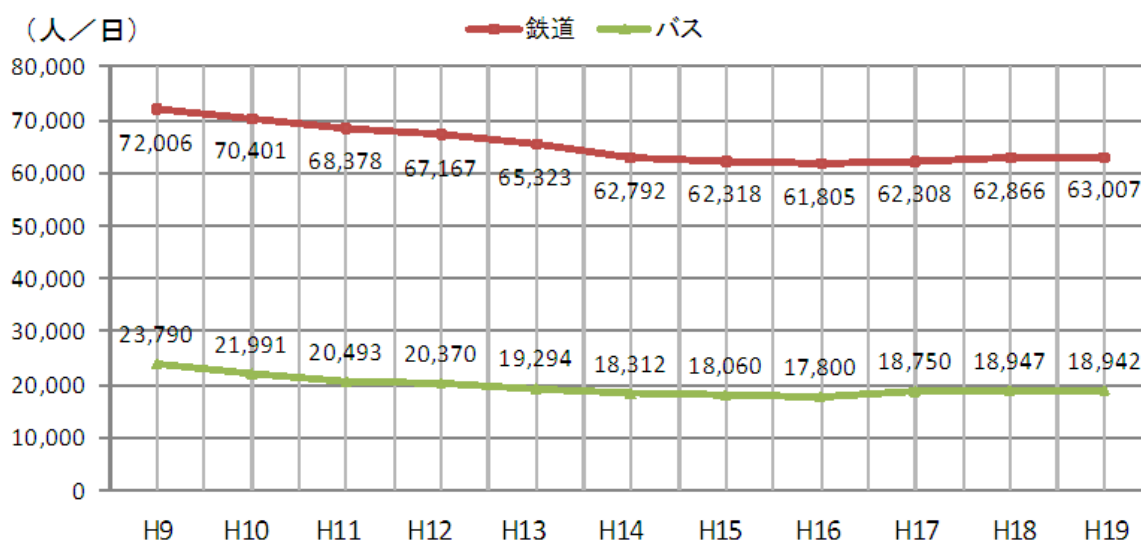
現状と課題

本市は高度成長期の公害問題から郊外に大規模な団地開発が進み、臨海部の就業地と居住地が分離した都市構造となっている。

また、市街地の拡大にあわせてバス路線も増加し、市民の大半は公共交通を利用できる環境にあるが、本市の自動車依存率は昭和46年から平成13年で倍増（62.6%）し、自動車依存率の高い中京都市圏の平均56.3%を上回っており、今後もしばらく増加する見込みである。

自動車依存率の高まりにより、公共交通機関の利用者は減少傾向が続いており、現在、市民自主運行バス「生活バスよっかいち」の支援を行うとともに、不採算バス路線である山城富洲原線、神前高角線、磯津高花平線の3路線を市が年間約45百万円を支出して維持しているが、鉄道、バス路線の減便や廃止が進むことが懸念される。

【市内の1日あたり鉄道、バス乗車人員の推移】



出典：鉄道、バス事業者提供資料に基づく

リーディングプロジェクト

(市民・地元関係者(企業)、交通事業者との連携による公共交通網の整備)

利用者である市民・地元関係者(企業)、交通事業者、行政のそれぞれの役割分担を定め、運行本数などのサービス向上や駅前広場や駐輪場の整備などに連携して乗り継ぎを含めた公共交通の利用環境の改善を図るとともに、公共交通を利用した散策ルートの発掘やウォーキング大会などの利用促進施策を展開し、鉄道や主要バス路線の利用促進を図る。

経営内容が悪化している鉄道支線について、利用者、事業者と連携して運営手法の見直し、利用促進策や支援策について具体的に検討する。

また、不採算バス路線について、代替交通(住民や地元関係者が参画して運営するコミュニティバス、乗合タクシー等)の導入も具体的に検討する。

(まちづくりと連携した公共交通網の利便性向上)

まちづくりと連携し、中心市街地や郊外団地などを結ぶバス路線の充実、利便性の向上を図るほか、丘陵地の住宅地と鉄道支線駅や病院・ショッピングセンターなどを結ぶバス路線の強化をすすめるとともに、土地利用政策と連携して公共交通軸沿線に住宅や道路、公園等の施設や人口の集約を図る。

(高齢者や障害者のための新たな交通手段の導入)

公共交通機関利用が困難な障害者等のためにNPOや社会福祉法人等が運営するスペシャル・トランスポート・サービス(福祉有償運送等)について、事業主又は事業実施を希望する事業主への適切な支援・指導(法人格取得や体制づくり等)を行う。

注)福祉有償運送：NPOや社会福祉法人などの非営利法人が、高齢者や障害者などの公共交通機関を使用して移動することが困難な人を対象に、通院、通所、レジャーなどを目的に有償で行う車による移送サービスのことで、事業開始にあたっては市町村等が主宰する運営協議会の協議を経て、運輸支局に登録申請を行う必要がある。