

公共交通における課題や基本方針・事業実施方針について

(2) 利用実態調査・市民アンケート調査のまとめ（詳細は資料1をご確認ください）

1 御所市の公共交通の課題の整理

1-1 現況整理結果

(1) 現況及び上位関連計画のまとめ

表：現況及び上位関連計画まとめ

項目	まとめ
概況	<ul style="list-style-type: none"> ・奈良県北西部に位置しており、奈良市や大阪市中心部へのアクセス利便性が高い。 ・1958年(昭和33年)に4町村が合併して市制を施行した。
人口	<ul style="list-style-type: none"> ・人口は1980年(昭和55年)から減少し続けており、2045年(令和27年)には1980年(昭和55年)と比べて約63%の人口が減少することが予測されている。 ・近鉄・JR御所駅周辺及び東部地域など中心市街地に人口が集中している。 ・高齢化率は40%を超えており、2040年(令和22年)には50%を超えると予想されている。 ・20代～40代半ばでは転出超過、60代以上では転入超過の傾向がある。 ・観光客数、産業就業者数は減少傾向にあるが、外国人人口は増加している。
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ・今後交通利便性が向上する京奈和自動車道周辺では農地が広がっている。 ・中心市街地はコンパクトにまとまっており、コンパクトシティが既に形成されている。
施設分布状況	<ul style="list-style-type: none"> ・都市機能の多くが近鉄・JR御所駅からの徒歩圏内に集積している。
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・市内には7つの駅があるが、年間乗車人員の合計は2021年度(令和3年度)の時点で1,346,619(人/年)となっており、2016年度(平成28年度)と比較して約24%減少している。 ・近鉄御所駅でのみ駅前広場が整備されているが、バスやタクシー等で混雑しており、駅前広場としての機能が不足している。 ・路線バスの利用人員は2021年度(令和3年度)の時点で157,864(人/年)となっており、2017年度(平成29年度)と比較して約19%減少している。 ・コミュニティバスの利用者数は2021年度(令和3年度)の時点で20,266(人/年)となっており、有料化が始まった2008年度(平成20年度)以降減少し続けている。 ・コミュニティバスは近鉄御所駅での利用が突出して多い。 ・市内の公共交通の再編が2023年(令和5年)1月11日から実施され、北部では輸送密度が高いコミュニティバスを運行、南部では少ない需要に応じた輸送密度がコンパクトで利便性の高いデマンドタクシーが導入されている。 ・奈良県ではタクシーの輸送人員・営業収入ともに減少傾向にある。 ・本市の公共交通カバー率は高い水準を維持しているが、市内南部では一部公共交通空白地がみられる。
道路等	<ul style="list-style-type: none"> ・京奈和自動車道の全線開通並びに御所高取バイパスの開通により、奈良県だけでなく、大阪府や京都府からのアクセス環境の向上が見込まれる。 ・自動車保有台数は減少傾向にあるが、1世帯あたりの自動車保有台数は奈良県の平均を上回っており、自動車交通への依存度が高くなっている。 ・交通事故の発生件数は年々減少している。
交通行動	<ul style="list-style-type: none"> ・交通手段として、自動車の利用が多くなっている。 ・65歳以上の外出率は増加しているが、他の世代と比較すると低い傾向にある。 ・市内での移動が全トリップの約56%を占めている。
上位関連計画	<ul style="list-style-type: none"> ・奈良県では地域公共交通網形成計画が策定されており、2022年度(令和4年度)に地域公共交通計画として改定予定である。 ・「行きたい、住みたい、語りたい。～自然と歴史を誇れるまち こそ～」を将来都市像としてまちづくりを進めている。 ・近鉄御所駅をはじめとする中心市街地で具体的なまちづくり計画ならびに交通施策の展開が進められている。 ・御所市内公共交通運行効率化計画に基づき、コミュニティバスの再編及び新たな交通手段の導入が進められている。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・歳入・歳出総額ともに増加傾向にあるが、経常収支比率は90%を超えている。

表：利用実態調査および市民アンケート調査のまとめ

項目	まとめ
利用実態調査	<ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケートと比較して学生からの回答が多く、全体の約13%を占めている。 ・運転免許証を自主返納した市民は全体の約5%にとどまっている。 ・鉄道(近鉄・JR)は世代によって利用頻度と利用目的が大きく異なる。 ・鉄道(近鉄)は市外の降車駅に「阿部野橋駅」といった奈良県外の駅が多い一方で、鉄道(JR)では「高田駅」や「五条駅」といった奈良県内の駅が多い。 ・鉄道における満足度・重要度や乗り継ぎについての評価から、鉄道間の乗り継ぎ利便性の強化は急務である。 ・路線バス(奈良交通)は市民の基幹交通ではなく、補助的な役割を持つ公共交通として利用されている。 ・路線バス(奈良交通)を固定のバス停から乗降車している人は少なく、日常の移動の中で突発的に利用されている傾向にある。 ・路線バス(奈良交通)の満足度・重要度の評価から、早期に着手すべき重点施策として、「鉄道への乗り継ぎ環境や利便性の強化」が挙げられる。 ・路線バス(奈良交通)やコミュニティバスの乗り継ぎ先の主な交通手段としては「近鉄」や「JR」といった鉄道が多く挙げられていることから、路線バス(奈良交通)やコミュニティバスはフィーダー交通としての役割を果たしていることがわかる。 ・コミュニティバスは全世代で共通して「利用しない」人が圧倒的に多く、利用促進策を早急に検討・実施する必要がある。 ・コミュニティバスの満足度・重要度の評価から、早期に着手すべき重点施策として、「適切な運行本数や運行時間帯の検討」が挙げられており、来年1月より実施される市内公共交通の再編で改善されるのかどうか検証が必要である。 ・タクシーを日常的に利用している市民はほとんどいない。
市民アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許証を持っていない方のうち、自主返納をした人は約20%しかおらず、自主返納をするつもりはない人も一定数いる。 ・普段の生活での外出では「買い物」を目的にしている人が多く、移動手段は「自動車」が70%以上を占めており、自動車交通への依存度が高いことがわかる。 ・鉄道(近鉄・JR)は市民の移動手段として定着していないが、駅が位置している地区での利用が比較的多い。 ・鉄道(近鉄・JR)の利用者を増加させるためには、運行内容ではなく、移動手段の転換(自動車から公共交通)や駅までのアクセス強化を図る必要があると考えられる。 ・路線バス(奈良交通)を利用していない人は鉄道と比べて圧倒的に多くなっており、鉄道駅から離れている地区での利用が比較的多い。 ・路線バス(奈良交通)の利用者を増加させるためには、近鉄やJRと同様、移動手段の転換等を図ると同時に、事業者と調整しながら適切な便数を検討する必要がある。 ・公共交通を利用しない理由として「自分で車・バイク等を運転して移動できるから」や「家族の送迎で移動できるから」といった自動車での移動に関する項目が多い。 ・コミュニティバスの認知は進んでいるが、利用を促進できていない。 ・コミュニティバスは他の公共交通機関と比較して「利用しない」人が圧倒的に多く、利用する場合でも「月数回程度」や「年数回程度」といった限定的な利用が多い。 ・公共交通の満足度・重要度の評価では、鉄道では「鉄道間の接続」、路線バス(奈良交通)やコミュニティバスでは「運行本数」や「運行時間帯」が、満足度が低く重要度が高い指標となっている。 ・今後市内の公共交通が利用しやすくなったら行きたい場所や施設として、市内の商業施設だけではなく、市外の大規模商業施設へ行きたいという声が多く挙げられている。 ・今後の公共交通の利用について、「将来は利用したいと思う」と回答した市民が約40%を占めていることから、市民の公共交通に対する将来への期待やニーズは高い。 ・今後市内南部で導入されるデマンド交通について、南部地区での認知は確実に進んでいるが、更なる認知活動が必要である。

(3) 国によるマクロな視点からの外部環境の整理 (PEST分析)

公共交通を取り巻く環境(外部環境)が、現在または将来にどのような影響を与えるのか、把握・予測します。外部環境は、「政治(Politics)」「経済(Economy)」「社会(Society)」「技術(Technology)」の4つの視点で整理します。社会的な潮流として、世の中の変化・流れ・トレンドを認識します。

表: 公共交通を取り巻く環境の分類(政治・経済・社会・技術)

政治(Politics)	経済(Economy)
<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通計画の高度化、策定推進 交通の脱炭素化に向けた取組み(次世代自動車の普及促進、公共交通の利用促進/CO₂排出量の少ない輸送システムの導入推進) 集約型まちづくりの推進(都市のコンパクト化の推進、ウォークアブル空間の形成、自転車活用政策の推進(自転車活用推進計画)) 鉄道における安全対策の推進(開かずの踏切、ホームドア) 観光需要の回復施策、古民家等の歴史的資源を活用した観光まちづくりの推進、新たな観光資源の開拓(ワーケーション等)、訪日外国人旅行者等の広域周遊観光の促進 公共交通機関のバリアフリー化の推進(ノンステップバス、福祉タクシー等の導入支援など) 道の駅の整備推進、高速道路の休憩施設の活用による拠点の作成の促進 集落地域における「小さな拠点」づくりの推進 地域公共交通確保維持改善事業(生活交通の確保・維持、鉄道設備の整備・バリアフリー化等への支援事業) バスロケーションシステム、ICカードシステム等の導入促進 LRT、BRT、キャッシュレス決済手段の導入等の支援 テレワークの推進 	<ul style="list-style-type: none"> コロナ禍からの社会経済活動の回復 新型コロナ危機を契機としたテレワークの進展、生活重視への意識変化 コロナ禍以後の通勤混雑の緩和 自動車運送事業等の担い手不足の深刻化 ビザの戦略的緩和(海外観光客回復の兆し)
社会(Society)	技術(Technology)
<ul style="list-style-type: none"> 気候変動に伴う災害の激甚化・頻発化 SDGsに対する社会的気運の高まり(脱炭素型ライフスタイルへの人々の関心の高まり) 人口減少、少子高齢化の本格化(公共交通サービスの需要縮小、経営悪化、運転者不足の深刻化) 交通事故の更なる削減の必要性 コロナ禍によるバスを取り巻く環境の悪化 コロナ禍によるテレワークの浸透 	<ul style="list-style-type: none"> 交通の脱炭素化に向けた取組み(MaaS等新たなモビリティサービスの推進) ドローン物流の開発・活用(買物不便地域への物流手段等) ICTやAI等の技術革新やスマートフォンの急速な普及 自動運転の実現(社会実装予定、法整備等) 公共交通分野におけるオープンデータ化の推進 交通関連ビッグデータを活用した新たなまちづくり(PT等)の検討 スマートシティの推進

資料: 国土交通省「令和4年版 国土交通白書2022 ～気候変動とわたしたちの暮らし～」

(4) 本市の内部環境と外部環境の整理 (SWOT分析)

今後の公共交通の社会環境を把握するために、公共交通に関する施策動向や現状及び外部環境等について、「強み(Strengths)」「弱み(Weaknesses)」「機会(Opportunities)」「脅威(Threats)」に整理します。本市の現状として認識し、今後の施策展開の方向性として考慮します。

表: 公共交通の現状の分類(強み・弱み)【内部環境】

分類項目	内容
強み(Strengths) 【好影響を与える内部環境】	<p>【土地利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> 中心市街地がコンパクトにまとまっている。 中心市街地を中心にDID(人口集中地区)が存在している。 京奈和自動車道周辺の土地活用ポテンシャルが高い。 <p>【公共交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> バス路線が充実しており、近隣主要駅へのアクセス性が高い。 市内の公共交通の再編が行われ、コミュニティバスの再編ならびにデマンドタクシーが導入される。 <p>【道路等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 京奈和自動車道の開通により、本市と近隣市町村を繋ぐ広域的な道路ネットワークが充実している。 <p>【交通行動】</p> <ul style="list-style-type: none"> 65歳以上の外出率が増加傾向にある。 <p>【上位関連計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> 近鉄御所駅をはじめとする中心市街地で具体的なまちづくり計画ならびに交通施策の展開が進められている。 近鉄・JR御所駅並びにその周辺では、交通結節点としての機能を向上させ、魅力ある駅周辺のまちづくりを進めていくために必要な交通関連施策を展開している。
弱み(Weaknesses) 【悪影響を及ぼす内部環境】	<p>【人口】</p> <ul style="list-style-type: none"> 全国や奈良県と比較して急速なペースで人口減少が進んでいる。 高齢化率が高く、2040年には50%を超える見込みである。 平均世帯人員が低下しており、高齢者単独世帯が増加している。 働く世代の転出超過が顕著であり、自然減である。 本市の観光客数は新型コロナウイルスの影響もあり年々減少している。 <p>【土地利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> 京奈和自動車道周辺の土地活用ポテンシャルの高さを活かしていない。 <p>【公共交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道の運行本数が少なく、利便性が低い。 鉄道の乗車人員が減少傾向にある。 近鉄御所駅の駅前広場としての機能が不足している。 バリアフリーが十分に整備されている駅が少ない。 路線バスの利用人員は年々減少傾向にある。 コミュニティバス利用者は減少しており、市負担額も増加傾向にある。 地区やバス停により、コミュニティバスの利用者数に偏りがある。 タクシーの輸送人員、営業収入ともに減少傾向にある。 <p>【道路等】</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車交通への依存度が高くなっている。 運転免許証自主返納者に対する支援制度が充実していない。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> 経常収支比率が90%を超えており、財政構造の弾力性が失われている。

表:公共交通の現状の分類(機会・脅威)【外部環境】

分類項目	内容
機会 (Opportunities) 【好影響を与える外部環境】	<p>【道路等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京奈和自動車道の全線開通並びに御所高取バイパスの開通により、近隣主要都市からのアクセス環境の向上が見込まれる。 ・運転免許証自主返納者数が増加傾向にある。 ・運転免許証自主返納者への優遇措置の導入が進んでいる。 <p>【上位関連計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2022年度(令和4年)に「奈良県地域公共交通計画」が策定予定である。 ・周辺市町村での地域公共交通計画の策定が進んでいる。 ・バリアフリー新法が施行されて以降、市町村が主体となって住民の「移動等」の円滑化に取り組んでいる。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・MaaSなど新技術・IT技術の進展
脅威 (Threats) 【悪影響を及ぼす外部環境】	<p>【人口】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少、少子高齢化が進行している。 ・高齢者の単独世帯や夫婦のみの世帯といった構成が増加傾向にある。 ・要介護(要支援)認定者数が増加傾向にある。 ・新型コロナウイルス感染拡大により、観光客数が減少している。 ・長寿化が進んでおり、2050年には女性の平均寿命は90歳を超える見込みである。 <p>【土地利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・DID(人口集中地区)が縮小傾向にある。 <p>【公共交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス感染拡大により、公共交通の利用機会の減少が進んでいる。 ・バス運転手をはじめとする公共交通運転手の高齢化が進行している。 <p>【道路等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・75歳以上の運転免許証保有者数が増加している。 <p>【交通行動】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の外出率は非高齢者と比較して低い。 ・オンラインサービスの加速により外出機会が減少している。 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近くに大規模災害(南海トラフ地震等)が起きる確率が高い。

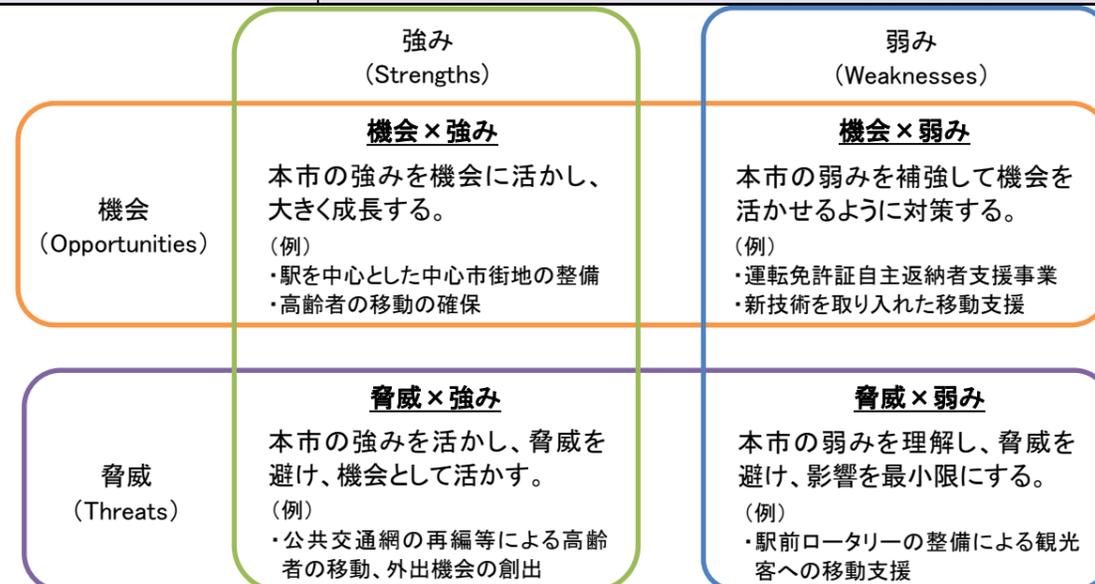


図:今後の施策展開の方向性

1-2 公共交通の課題

これまでの調査及び検討結果から、本市における公共交通の課題を以下に整理します。

(1) まちづくりの将来像に対応した課題

本市では、上位計画である「御所市第6次総合計画」ならびに「御所市都市計画マスタープラン」を策定しており、その中の将来都市像として「行きたい、住みたい、語りたい。～自然と歴史を誇るまち こそ～」を掲げています。このまちづくりの将来像の実現に向けて、上記計画の方針と連携した公共交通施策を検討していく必要があります。

また、本市では中心市街地に人口と都市機能が集積しており、すでにコンパクトシティが形成されています。しかし、市内郊外から中心市街地へのアクセス性が弱いため、このアクセス性を公共交通の連携等により強化し、中心市街地の交通結節点としての機能を強化していく必要があります。

(2) 今後の人口動態や時代のニーズに対応した課題

本市では人口減少ならびに少子高齢化が進行しており、高齢者の単独世帯も増加しています。そのため高齢者、特に運転免許証自主返納者に対する公共交通施策を検討していく必要があります。

また、昨今では新型コロナウイルスの感染拡大の影響などにより、人々の暮らしや働き方、移動のあり方が見直されています。そのため、それら時代のニーズに応じた公共交通サービスをどのように提供していくか検討していく必要があります。

(3) 移動手段の確保に対応した課題

本市では上述のとおり、高齢者ならびに高齢者単独世帯が増加していますが、移動手段には自動車に用いられており、自動車交通への依存度が高くなっています。そのため、車がなくても生活できる環境を整えるための公共交通施策を検討していく必要があります。

また、本市では市内の公共交通の再編が2023年(令和5年)1月から実施され、市内北部では輸送密度が高いコミュニティバスを運行、市内南部は少ない需要に応じた輸送密度がコンパクトで利便性の高い停留所方式の運行形態となるデマンドタクシーを導入しています。この公共交通網については今後、利用者や市民の意見を定期的に把握しつつ随時改善・検証し、より良いものにしていく必要があります。

(4) 利用者の確保・利用促進に対応した課題

本市の公共交通の利用者数は鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシーともに減少傾向にあります。そのため、行政ならびに交通事業者が連携した利用者の増加につながる施策展開が必要です。また、アンケートの結果から、公共交通を利用しない理由として「自分で車・バイク等を運転して移動できるから」「家族の送迎で移動できるから」といった意見が多いことがわかります。公共交通を将来にわたって持続可能なものにしていくためにも、市民の移動手段を自動車から公共交通へ転換し、公共交通の利用を促進する方法を検討していく必要があります。

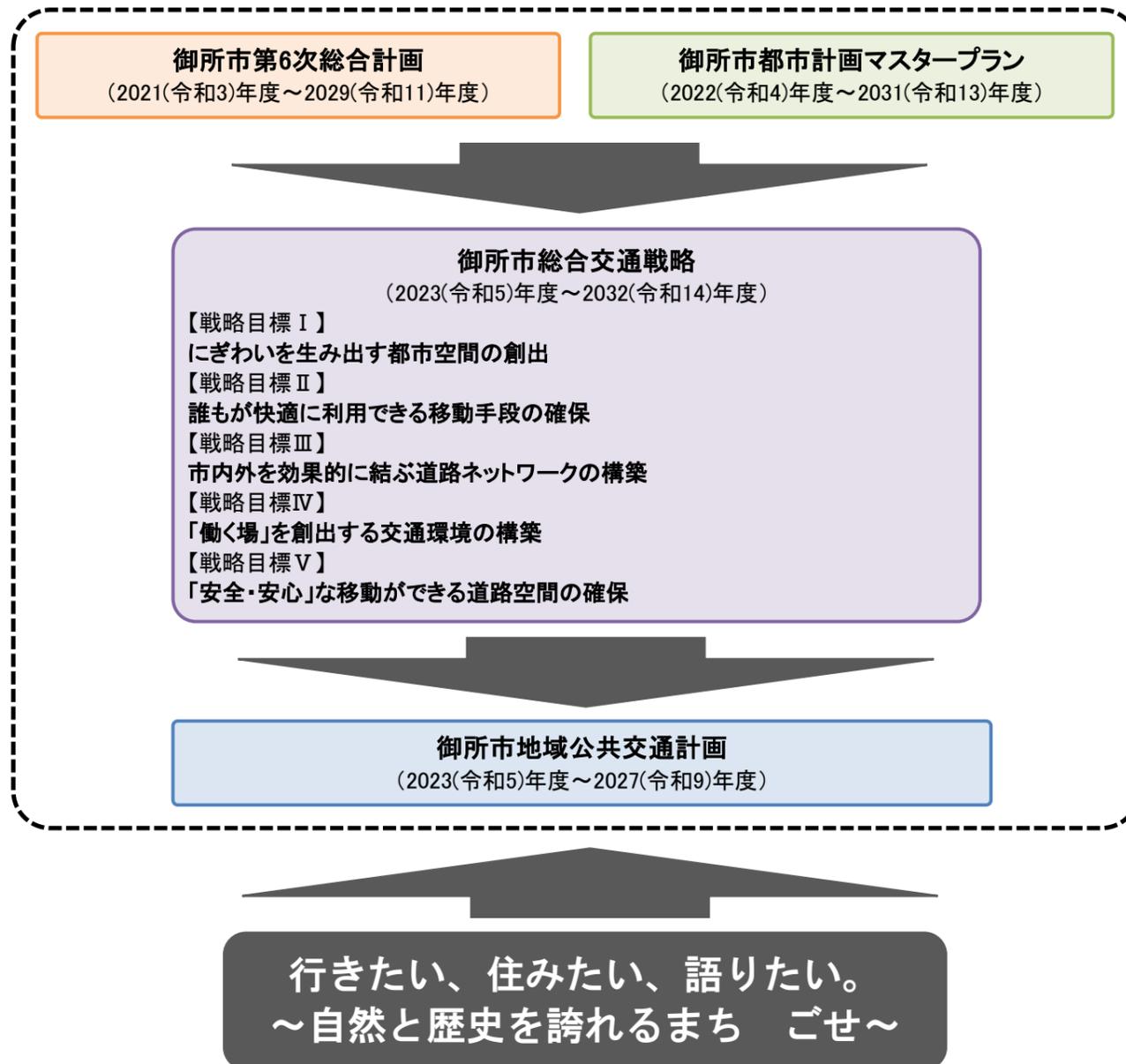
これらの施策展開には利用環境の整備等のハード面だけでなく、車内の快適性向上や運行情報の提供等といったソフト面での施策展開も合わせて検討する必要があります。

2 基本的な方針

2-1 御所市が目指す公共交通の将来像

本市では、御所市第6次総合計画や、御所市都市計画マスタープランで掲げた将来都市像の実現を目指し、各種計画を策定しています。

本計画では、上位計画における将来都市像の実現に向けた、公共交通の将来像ならびに基本方針を設定し、その実現に向けて実施する事業を示していきます。そのため、公共交通の将来像は、御所市第6次総合計画や御所市都市計画マスタープラン、御所市総合交通戦略の将来都市像を踏襲するものとします。



2-2 基本方針

本市の現状や課題・社会環境・上位関連計画における将来像等を踏まえて、公共交通の将来像を実現する基本方針を設定します。

【基本方針Ⅰ】

中心市街地の交通拠点としての機能向上を実現する公共交通網の構築

近鉄・JR御所駅をはじめとする中心市街地には本市の都市機能が集積しており、公共交通ネットワークの中心となる交通拠点となっています。この交通拠点としての機能を最大限に活かし、地域ににぎわいと交流を生み出すための公共交通網を構築します。

【基本方針Ⅱ】

誰一人取り残さない公共交通網の構築

本市の地域公共交通カバー率は高い水準を維持していますが、市内南部では依然として公共交通空白地がみられます。これらの住民の外出・移動機会を創出し、すべての人が快適に自由に移動できる公共交通網を福祉と連携しながら構築します。また、既存の公共交通が運行されている地域についても、地域のニーズや実情に応じた施策を展開します。

【基本方針Ⅲ】

人口減少や少子高齢化を踏まえた移動手段の転換支援

本市では人口減少や少子高齢化が進行しており、今後もその傾向は続くものと考えられますが、移動手段としては自動車が多く用いられています。そのため、公共交通が市民の移動手段へと定着し、利用したいと思えるような公共交通サービスを展開し、車がなくても生活できるような交通環境を構築します。

【基本方針Ⅳ】

地域・交通事業者・行政が一体となった公共交通の維持・利用促進

本市の公共交通の利用者は年々減少していますが、今後公共交通が果たす役割はますます重要なものとなっていきます。そのため、公共交通を公共サービスとしてとらえ、行政の補助も投入しながら維持していきます。また、この投資を最大限活かし、公共交通を将来にわたって持続可能なものとしていくために、地域・交通事業者・行政が一体となって育て、守っていくものとします。

2-3 事業実施方針

【基本方針Ⅰ】

中心市街地の交通拠点としての機能向上を実現する公共交通網の構築

【事業実施方針】

(1) 近鉄・JR御所駅の交通拠点としての機能強化

本市の玄関口である近鉄・JR御所駅は、中心市街地の中で最も重要な拠点であり、公共交通ネットワークの中心となる交通拠点となります。近鉄・JR御所駅が一体となった駅前空間の整備にあわせて、乗り継ぎ利便性の向上や駅構内のバリアフリー化等をすすめ、誰もが利用しやすい、市の中心としてふさわしい交通拠点としての機能強化を図ります。

【事業例】近鉄・JR御所駅が一体となった駅前広場の整備、近鉄御所駅の移設 等

(2) 中心市街地へのアクセス性の確保

本市の玄関口である近鉄・JR御所駅をはじめとする中心市街地へのアクセス性を公共交通の面から確保し、来訪者や市民が集い、交流する空間づくりを目指します。

【事業例】鉄道と連動したバス運行ダイヤの設定、地域公共交通の相互乗入れの検討 等

(3) 市内回遊性の確保

本市には葛城山や葛城一言主神社をはじめとする様々な観光資源が点在しています。この観光資源を活かすため、鉄道駅から観光地を公共交通で結ぶ等の移動支援を行い、観光来訪者が快適に過ごせるような交通環境の構築を図り、市内での回遊性を確保します。

【事業例】大型バスが発着できる駅前ロータリーの整備、臨時バス運行事業への補助、パークアンドライドやグリーンスローモビリティの導入検討 等

【基本方針Ⅱ】

誰一人取り残さない公共交通網の構築

【事業実施方針】

(1) 公共交通ネットワークの強化

誰もが利用しやすい公共交通とするため、既存の公共交通である鉄道・バス・タクシーの連携を図ります。また、市内を走るコミュニティバスやデマンド交通については、利用者の需要やニーズに応じた施策を展開することで、公共交通ネットワークの強化を図ります。さらに、障がい者の移動についても公共交通の面から支援し、円滑化を図ります。

【事業例】市内路線バス運行支援事業、福祉タクシー基本料金助成事業 等

(2) 多様化する移動目的に対応した地域公共交通サービスの提供

今後の人口減少や高齢化による高齢者人口の増加を踏まえて、通院や買い物等多様化する移動目的へ対応した地域公共交通サービスを提供します。

【事業例】キャッシュレス方式の支払い方法の導入検討、利用モデルダイヤの提供 等

(3) 市が運行する公共交通による移動支援

コミュニティバスやデマンド交通については、適切な運行路線の検討や移動時間の短縮・便数の最適化を行うことで、誰もが快適に利用できる移動手段としての確立を図ります。

【事業例】コミュニティバスの適切な運行路線の検討や便数の最適化 等

【基本方針Ⅲ】

人口減少や少子高齢化を踏まえた移動手段の転換支援

【事業実施方針】

(1) 公共交通の利便性向上

車がなくても快適に生活できるよう、地域間の移動を支えるコミュニティバス及びデマンドタクシーを中心として、その利便性の向上に努めます。また、利用者目線に立ったわかりやすい情報提供のあり方を検討し、快適な公共交通利用環境の構築を目指します。

【事業例】バスロケーションシステムの導入、公共交通相互の乗継案内などの情報提供 等

(2) 通勤・移動環境の向上

近鉄・JR御所駅をはじめとする鉄道駅からの通勤・移動環境を向上させ、本市で快適に働くことができる環境を創出し、生産人口の流入を図ります。

【事業例】近鉄・JR御所駅から産業集積地等への移動手段の確保 等

(3) 公共交通利用環境の整備

運行本数が少ない鉄道やバス停での待ち時間環境を改善し、待ち時間を快適に過ごせるようにするため、公共交通の待合環境をはじめとした利用環境の整備を行います。また、駅周辺の空間としての移動のしやすさを確保し、誰もが円滑に利用できるよう施設整備を検討します。

【事業例】公共交通結節点等の待合環境の整備、駅周辺のバリアフリー化 等

【基本方針Ⅳ】

地域・交通事業者・行政が一体となった公共交通の維持・利用促進

【事業実施方針】

(1) 公共交通の利用を促進するサービスの充実

市内の基幹交通である公共交通での移動手段を将来にわたって持続可能なものとするため、市民に対し公共交通の利用を促す啓発活動を実施し、公共交通の利用を促進します。

【事業例】市内を運行する公共交通の利用促進、モビリティ・マネジメントの実施 等

(2) 運転免許証自主返納支援

高齢者の公共交通の利用を促進するため、運転免許証を自主返納しやすい環境の整備を行政が主体となって実施します。

【事業例】運転免許証自主返納者に対する支援策導入・認知活動（PR活動）の実施 等

(3) 地域づくりと一体となった持続可能な公共交通体系の構築

市民が公共交通を守り・育てる意識を醸成するため、市が開催する各種イベント時における公共交通利用キャンペーン等を交通事業者と連携して実施します。また、市民による主体的な取組みに対して、交通事業者と行政がともに支援し、地域づくりと一体となった公共交通への愛着意識を高めます。

【事業例】イベント時における鉄道・路線バス等利用料金の割引制度導入 等