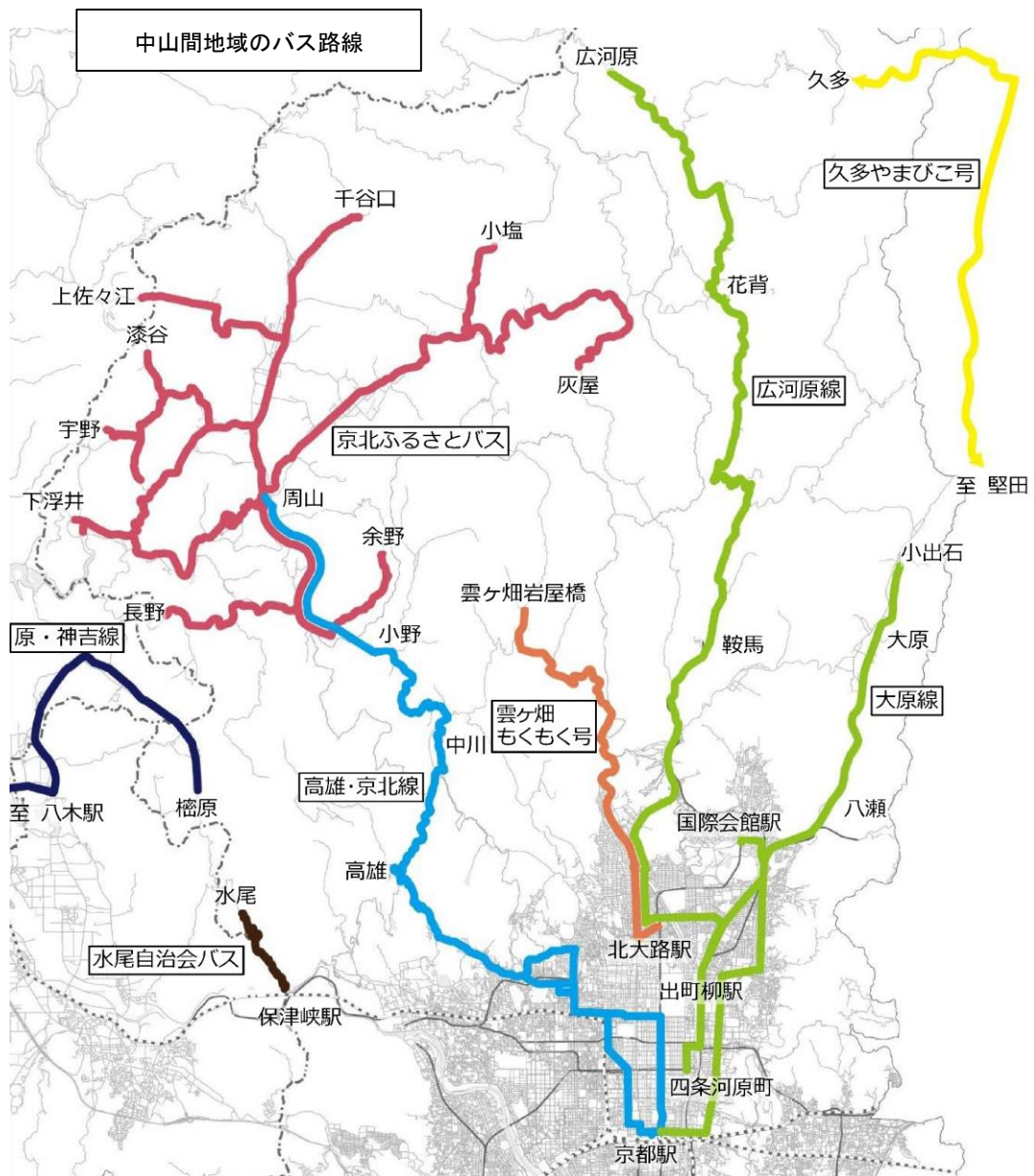


中山間地域等の交通について

《中山間地域の状況》

- 一般的な特徴として、市街中心部から距離があり、人口密度が低い。交通環境については、鉄道駅から遠く離れている場所が多く、路線バスの運行本数も非常に少ないことが多い。
- 京都市内の中山間地域としては、北区の「中川、小野郷、雲ヶ畑」、左京区の「別所、花背、久多、広河原、大原」、右京区の「水尾、宕陰、京北」などが挙げられる。
- 中山間地域における生活交通としては、例えば次のようなものがある。



- ・ 雲ヶ畑 雲ヶ畑自治振興会「雲ヶ畑バス もくもく号」(北大路駅前～雲ヶ畑岩屋橋)
- ・ 岩 陰 京阪京都交通「原・神吉線」(八木駅前～原)
- ・ 京 北 西日本JRバス「高雄・京北線」(京都駅～周山)
京北ふるさと公社「京北ふるさとバス」(山国・黒田線, 宇津線, 矢代線, 田貫線, 弓削線, 細野線)
- ・ 久 多 久多自治振興会「久多支え合いバス・やまびこ号」(久多地域～堅田駅周辺)
- ・ 大 原 京都バス「大原線」(国際会館前～小出石)
- ・ 広河原 京都バス「広河原線」(出町柳駅前～広河原)
- ・ 水 尾 水尾自治会バス (JR 保津峡駅～嵯峨水尾)

《参考》 国における動き **資料8別紙**を参照

- 国土交通省では、高齢化が進行する中山間地域における人流・物流の確保のため、「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスの2020年までの社会実装を目指し、全国13箇所で、順次、実証実験を実施予定。
- 実験データを活用しながら、産学官が連携して、貨客混載や観光などの地域の特色を踏まえたビジネスモデルを検討することとされている。
- ※ 「道の駅」は、全国に設置された1,117箇所のうち約8割(876箇所)が中山間地域に設置されており、物販をはじめ、診療所や行政窓口など、生活に必要なサービスが集積しつつある。

《郊外部等の状況》

京都市には中山間地域の他にも広大な郊外部があり、公共交通網の密度が高いとはいえない地域があるほか、市街中心部に近くても高齢者や障がい者など移動に制約の多い方にとっては、鉄道駅又は路線バスの停留所までの距離が遠く感じられる地域などがある。

(例1) 洛西ニュータウンの状況

- 昭和50年代前半に開発されてから、40年以上が経過し、人口は減少傾向が続いており(平成7年から平成27年の間に、人口が約33%減少)、世帯数も減少傾向
- 平成7年から平成27年の間に、高齢者人口は約4倍に増加し、年少人口は、約3割に減少
- 京都市全体の傾向と比較すると、60～70歳代の人口が多く、40歳代以下の人口が少ない傾向
- ニュータウン内の4つの小学校の児童数も減少(各小学校ともピーク時の12%～28%となっている)
- 洛西地域には市バス、ヤサカバス、京阪京都交通、阪急バスの4社局のバスが乗り入れており、阪急桂駅やJR桂川駅とニュータウンを結んでいる。(平成28年度の輸送人員は平成21年度より69万人増)

図 洛西ニュータウンの人口・世帯数の推移

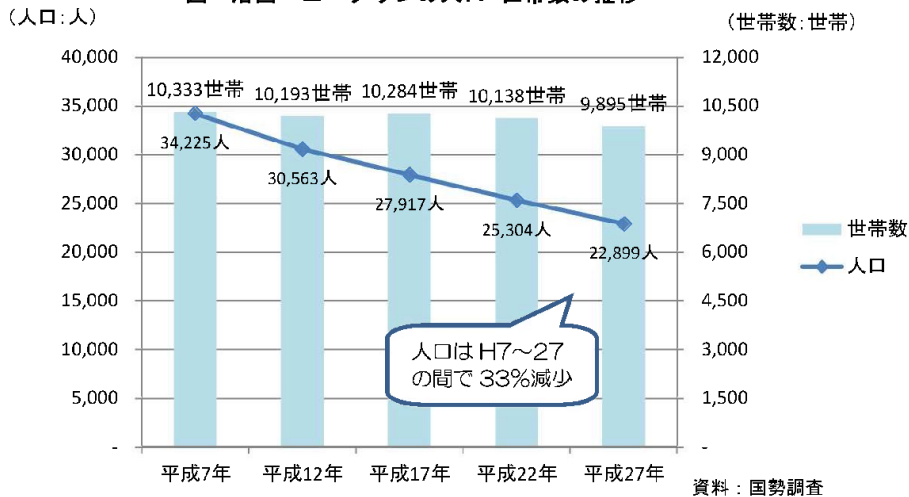
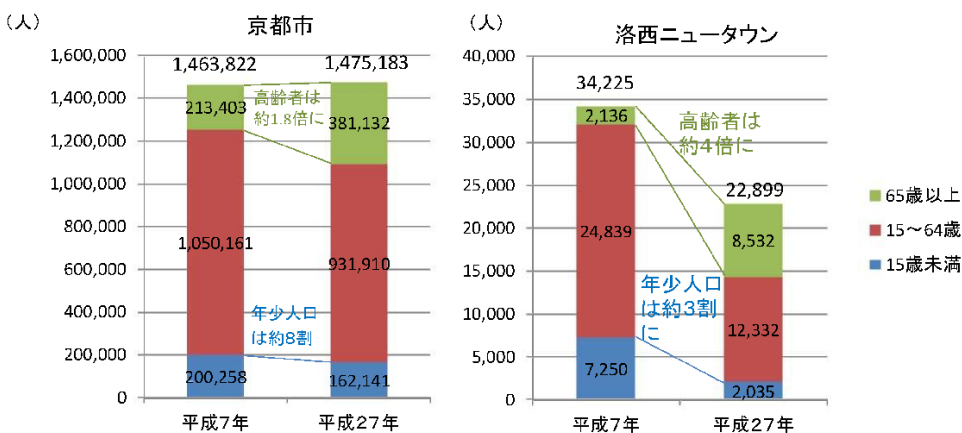
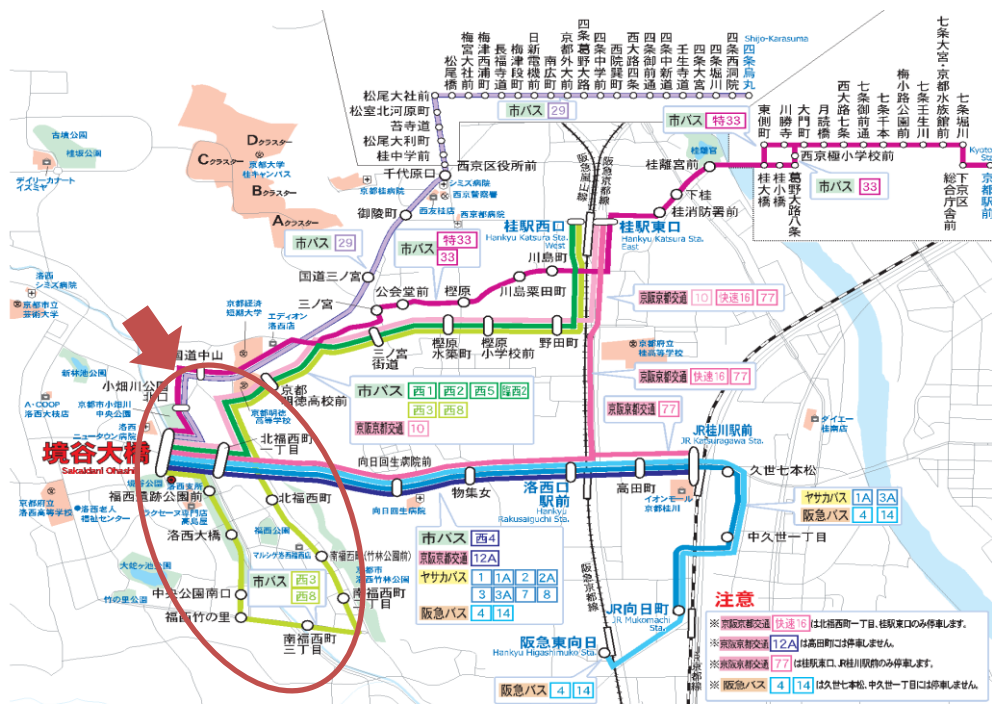


図 洛西ニュータウンの人口の年齢3区分ごとの人口の推移

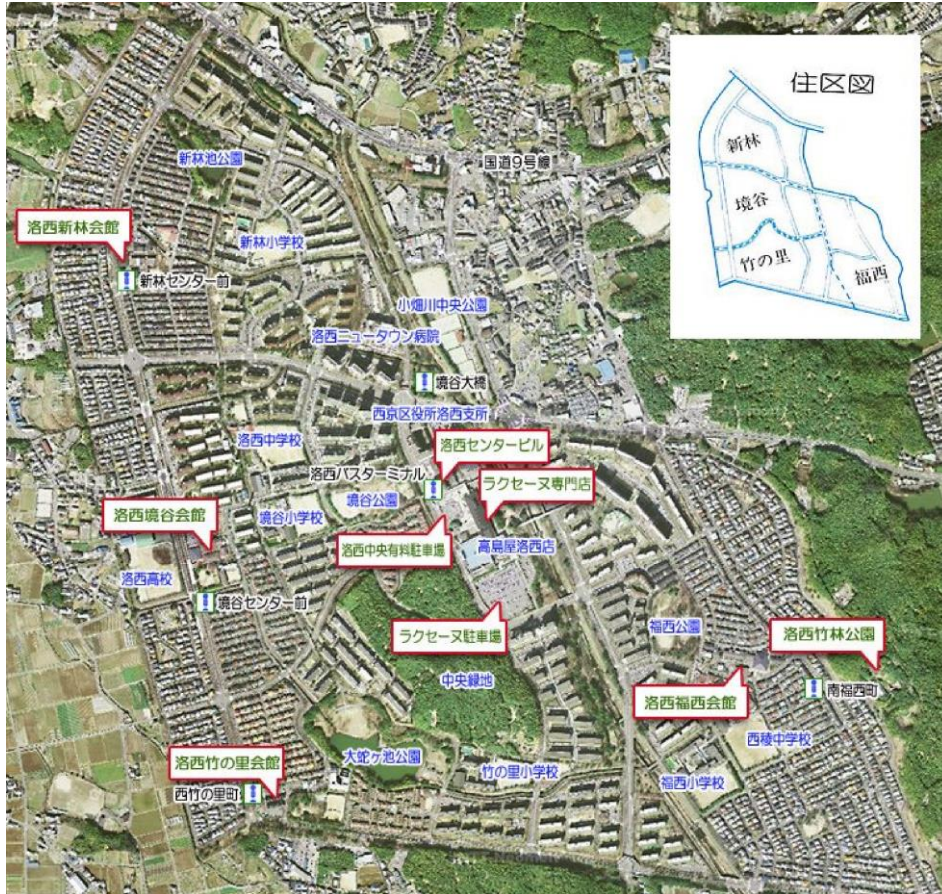


(洛西ニュータウンアクションプログラムより抜粋)

洛西ニュータウン周辺バス路線図



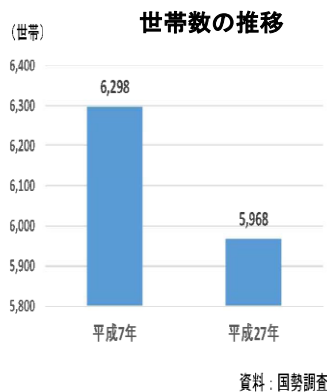
洛西ニュータウンエリア図（航空写真）



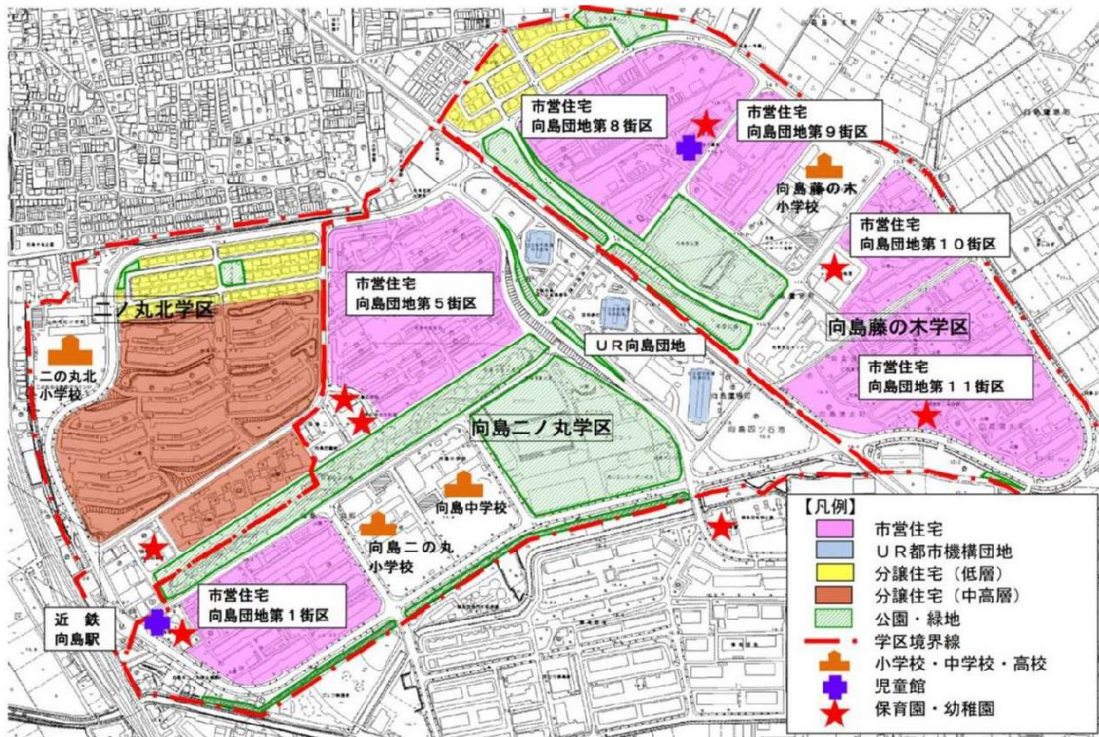
(京都市住宅供給公社 HP より)

(例2) 向島ニュータウンの状況

- 昭和50年代前半に開発されてから、40年以上が経過し、少子高齢化が進んでいる。
- 世帯数が減少し、急激な人口減少に加えて、65歳以上人口の数は約3.8倍に増加、15歳未満人口の数は約3割に低下
- 市全体と比較して、70～89歳の割合が高い一方、10～49歳だけでなく、60～69歳の割合も市全体よりも低くなっており、このまま推移すると高齢人口も含めて減少していく状況
- ニュータウン西端に近鉄向島駅があり、ニュータウン内には近鉄バスや京都京阪バスの路線がある。

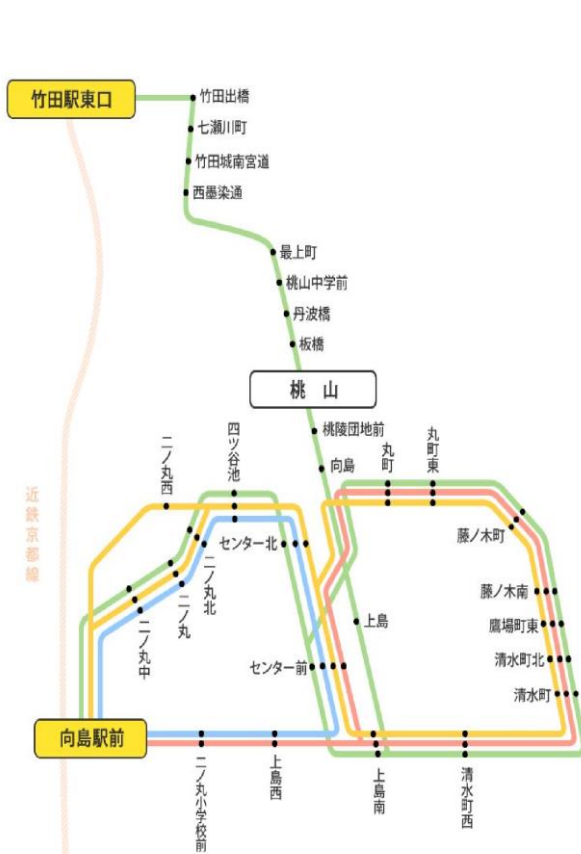


向島ニュータウン全体図

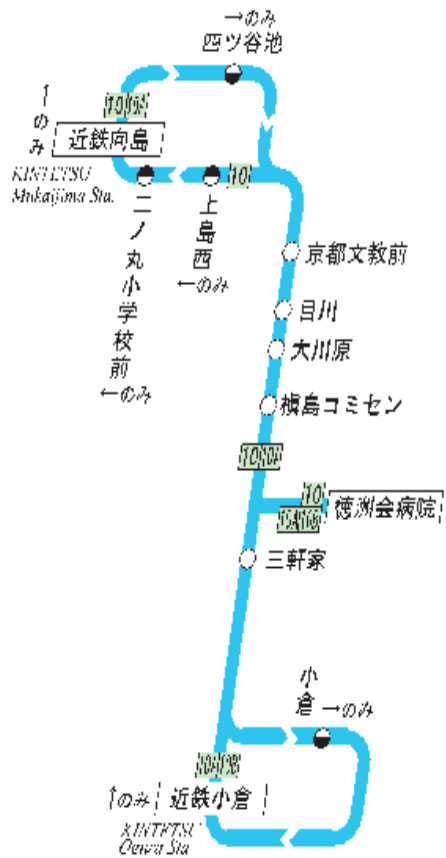


(上記グラフ及び全体図：向島ニュータウンまちづくりビジョンより抜粋)

近鉄バス路線図



京都京阪バス路線図



【参考】「歩くまち・京都」総合交通戦略における関連箇所の記載

公共交通不便地域のあり方

《施策の方向性》

地域住民や区役所・支所と交通事業者等との協働で、公共交通不便地域における公共交通の維持・確保を進めます。

公共交通不便地域における生活交通の維持に向けた取組は、バス以外の交通機関の活用等（例えば、スクールバスや福祉バスの活用、乗合タクシーの導入等）、当該地域のまちづくり、地域づくりと一体となって、広域的、総合的な視点から検討します。

《具体的な施策》

- 中山間地域における現行のバス路線については、地域の実情（需要）も勘案しつつ、地域の活性化や福祉の観点も踏まえ、持続的な運行維持方策について、地域住民や交通事業者、行政機関等が参画した検討の場を設置
- 地域住民の生活交通の維持に対する意識を高めて頂くような仕組みづくり

【参考】「歩くまち・京都」総合交通戦略における関連箇所の記載

コミュニティバス等の地域特性に応じた交通手段

《施策の方向性》

コミュニティバス等の施策効果としては、地域の住民の利便向上、地域コミュニティの活性化、高齢者等の外出促進などがあります。

地域のニーズに対応した交通手段となるように計画段階から地域住民が参画できるものとすることや、持続的に地域住民の足を確保するシステムとなるような財源・運営方法を構築することが重要になります。

このため、地域特性に応じた交通手段のあり方を検討する場を地域ごとに設置する仕組みづくりを行います。

《京都市における課題》

中山間地域や郊外部等における公共交通網及び物流網の維持・利便性向上

《意見交換》

- 課題が生じている背景やそれを踏まえた解決策（現在の技術等で実施可能なもの）についてどのようなことが想定されるか。
- この課題に対して、自動運転の活用を検討する場合、どのような方法が考えられ、どのような効果が期待できるか。