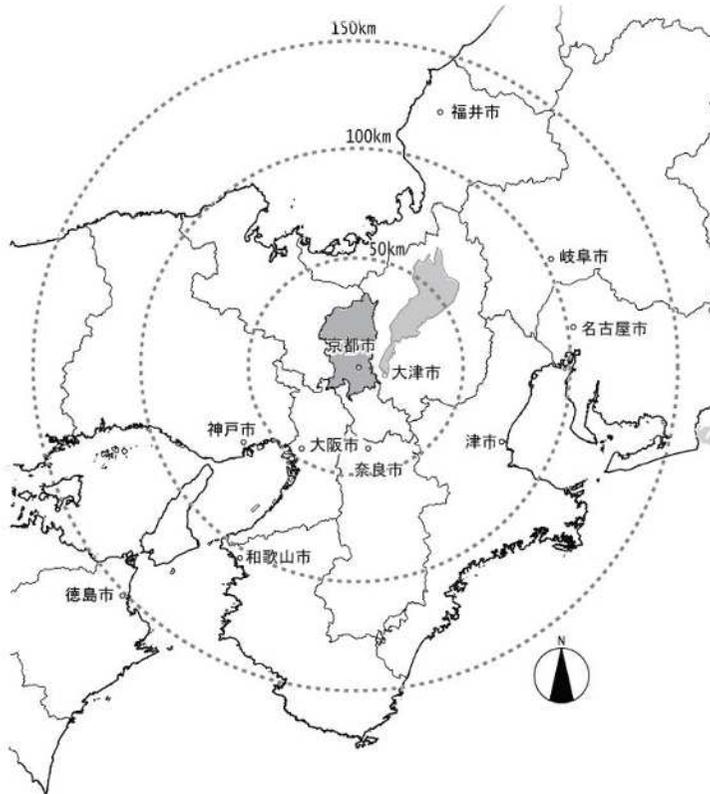


現況に基づく課題の整理

第3回 京都市地域公共交通計画協議会
令和4年12月1日

- 人口146万人を有する政令指定都市。大阪市、神戸市と並ぶ近畿地方の大都市の一つ。周囲を三方の山々に囲まれた地理条件の下、市街化区域のほぼ全域が人口集中地区。
- 1200年を超える長い歴史を持つ歴史都市。市内中心部は、平安京造成の際の碁盤目状の道路構成を基礎としている。
- 都心部や伏見の中心部など古くからの市街地を中心に発展。高度経済成長期に一部スプロール化したものの、多様な地域コミュニティでまとまりのある市街地が形成されている。

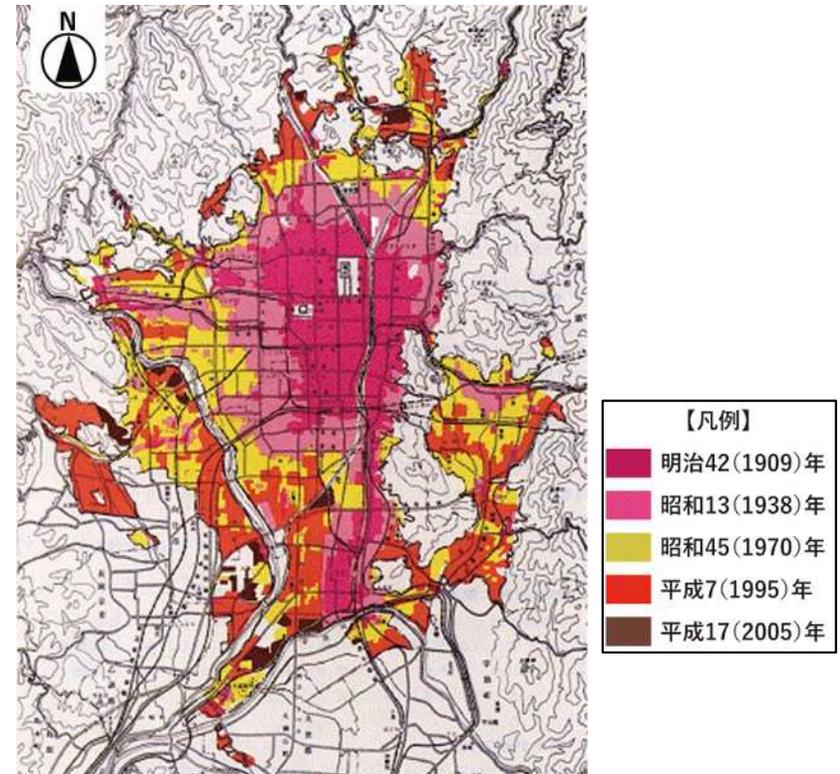
◆京都市の位置



◆平安京の町割

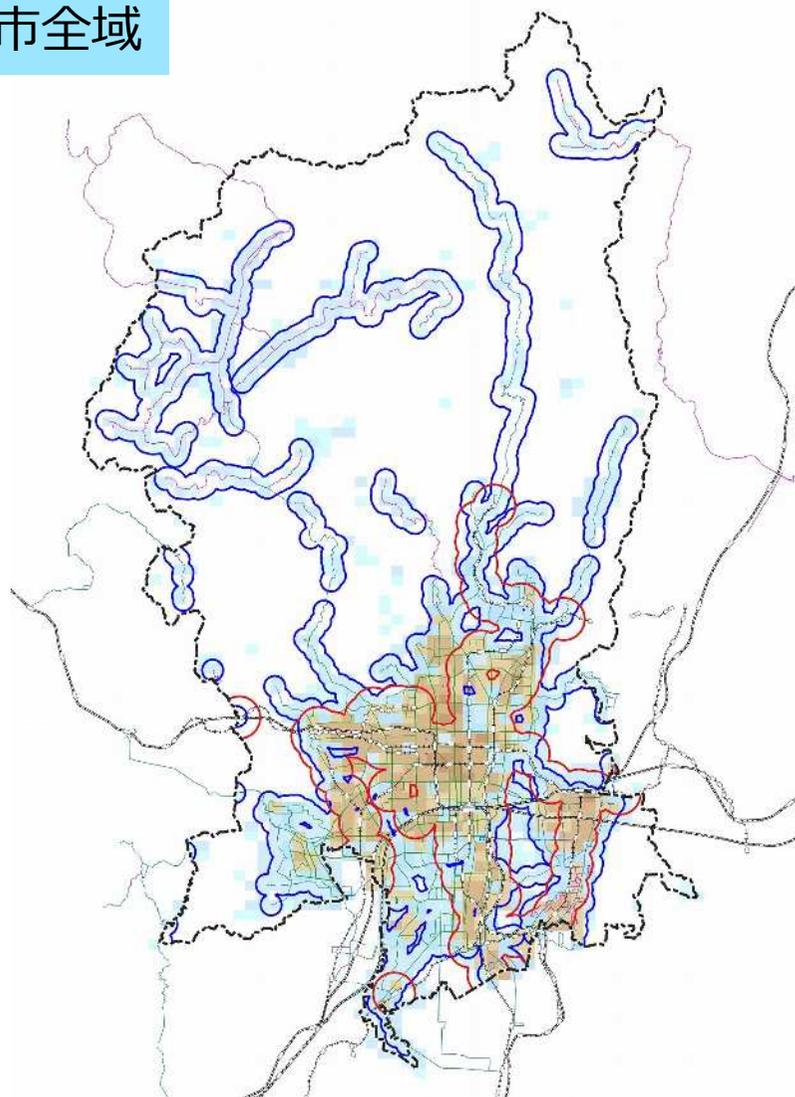


◆市街地の変遷図

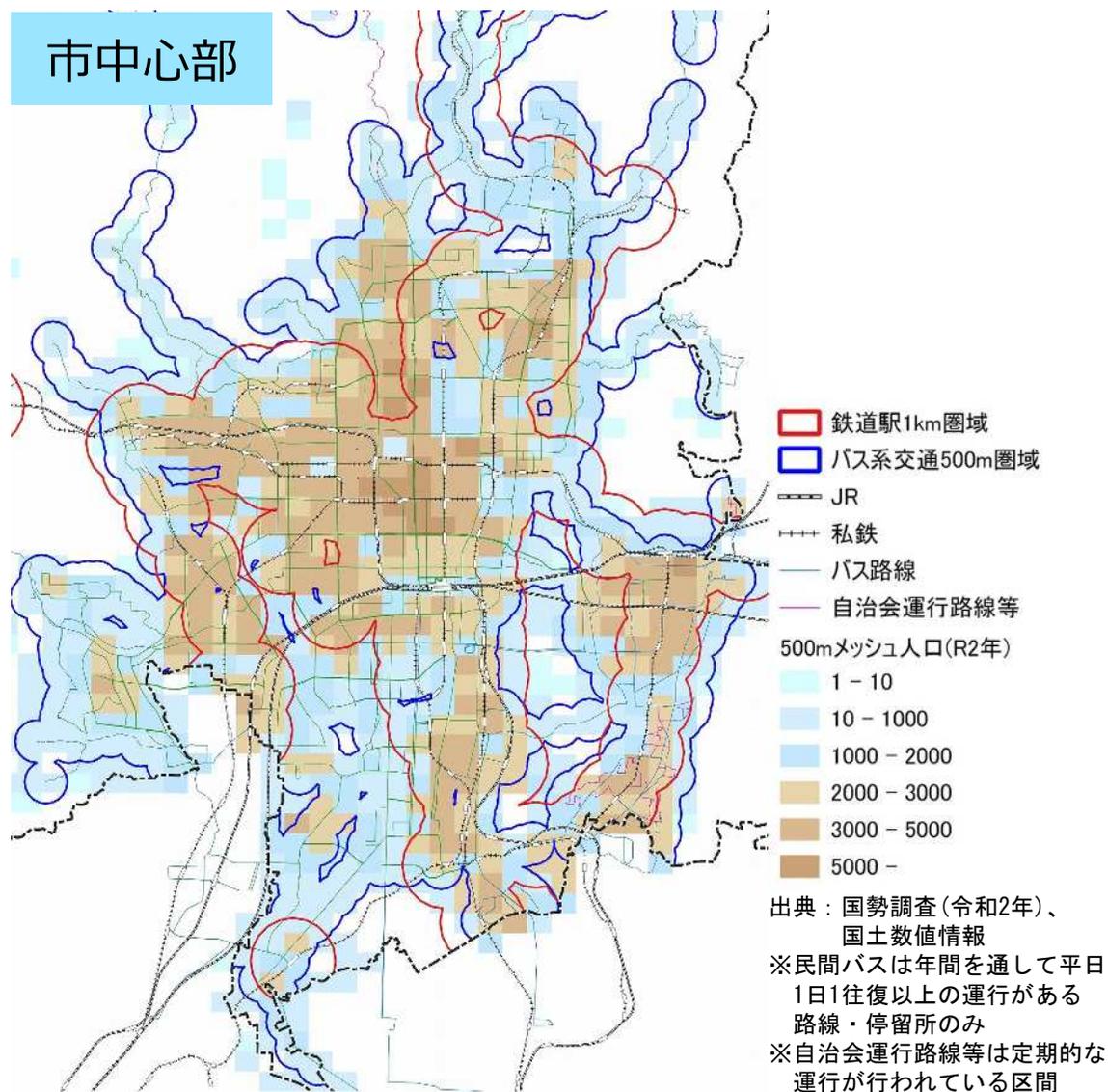


- 京都市の中心部は、ほとんどが公共交通圏域内となっている一方で、中心部の外では、一定人口がありながら圏域外となっているエリアがあるなど、人口の分布や公共交通の運行状況が地域によって大きく異なる

市全域

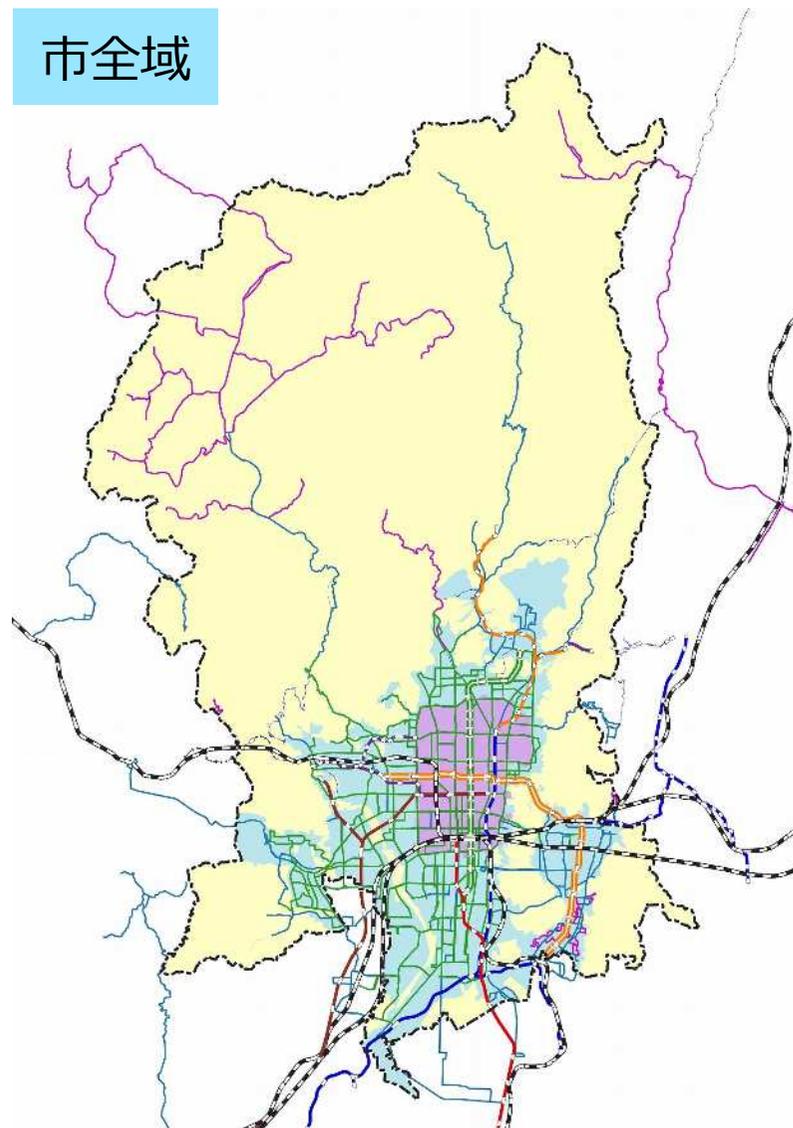


市中心部

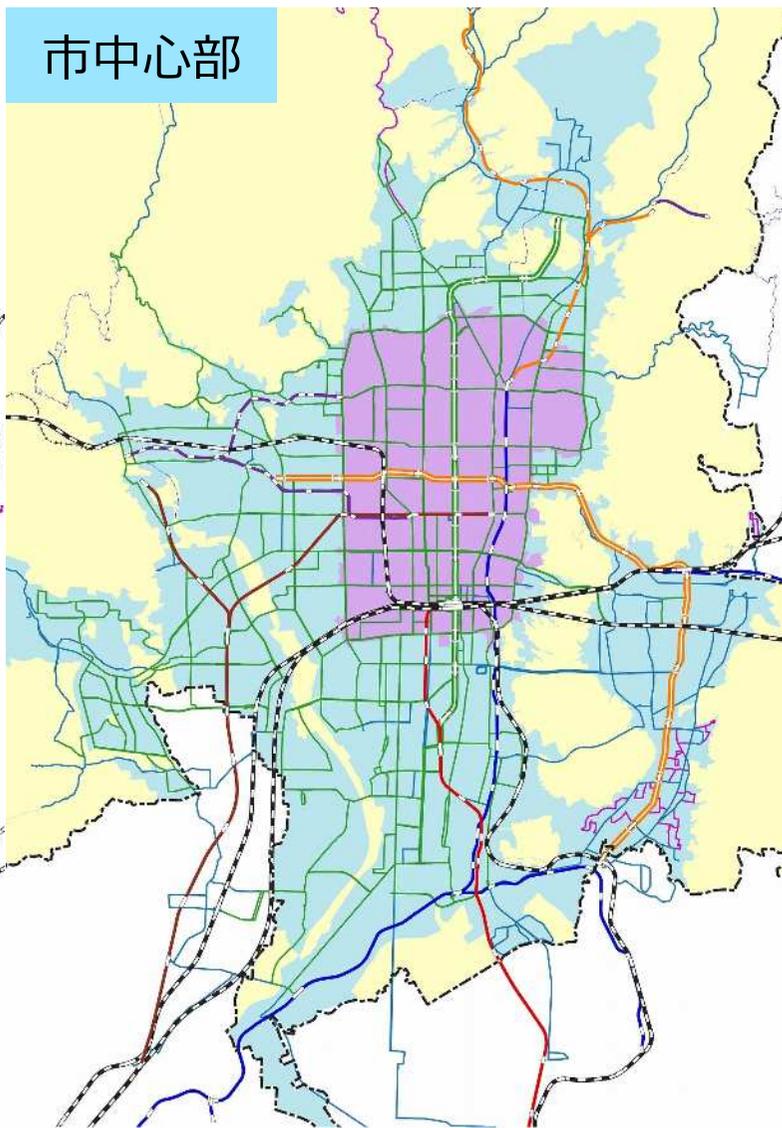


- 人口が集積し鉄道を含めた公共交通ネットワークが発達している「都心部」、一定人口が集積しバスを中心とした公共交通ネットワークを有する「周辺部」、人口の集積、公共交通の発達とも限定的な「中山間地域等」の3つの広域に分類して課題を整理する。

市全域



市中心部



都心部：市バス循環系統の外郭線の内側
※外郭線：北大路通、西大路通、九条通、東大路通（東鞍馬口通と丸太町通の間は白川通）
人口：39.7万人 面積33.4km²

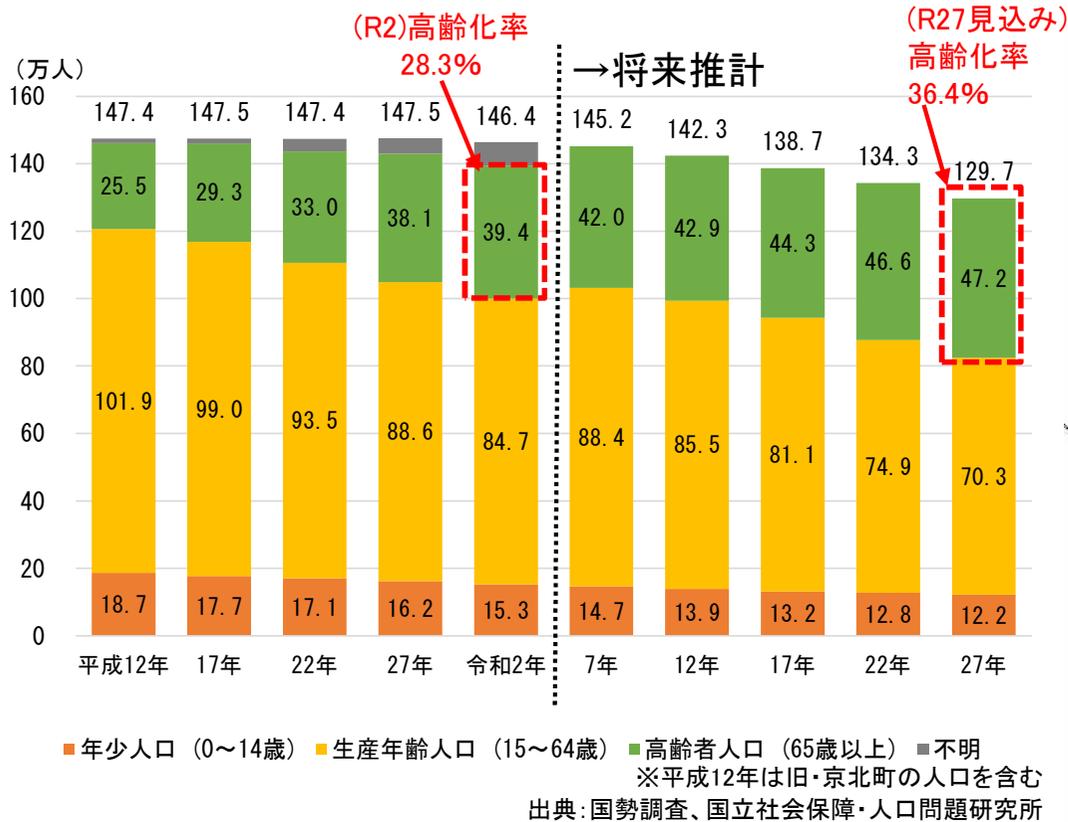
周辺部：外郭線外の市街化区域および市街化調整区域内で人口1,000人以上または人口密度4,000人/km²以上の町
人口：102.5万人 面積132.4km²

中山間地域等（以下、「中山間」）：周辺部に含まれない市街化調整区域および都市計画区域外の地域
人口：4.1万人 面積662.3km²

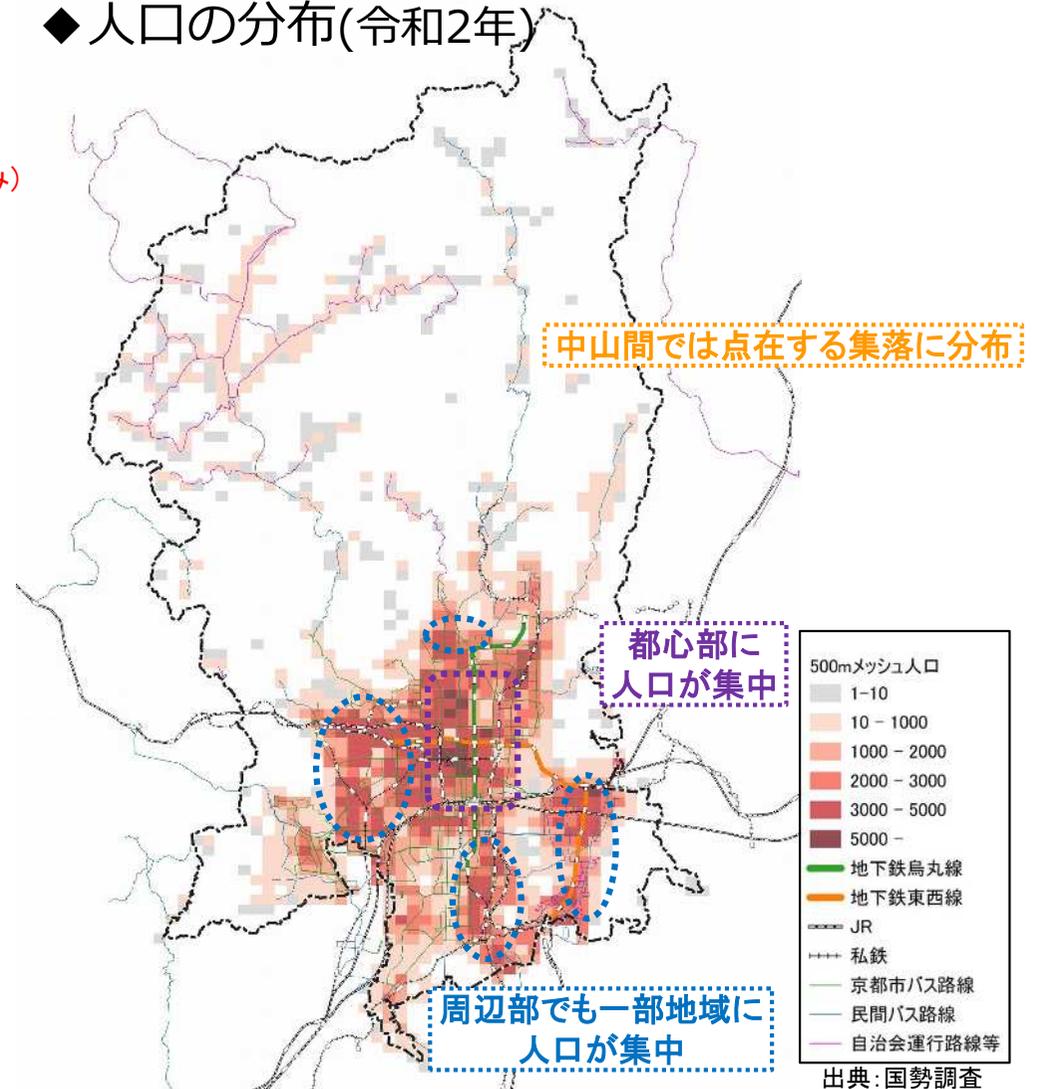
- 京都市バス
- 民間バス路線
- 自治会運行路線等
- 鉄道路線
 - 地下鉄烏丸線
 - 地下鉄東西線
 - JR線
 - 阪急電鉄
 - 京阪電気鉄道
 - 近畿日本鉄道
 - 京福電気鉄道
 - 叡山電鉄
 - その他鉄道路線
- エリア区分
 - 都心部
 - 周辺部
 - 中山間

- 令和2年までの20年間で、市全体の総人口が横ばいの中、高齢者人口は1.5倍以上に増加。
- 今後総人口は減少、高齢者は増加し、令和27年には高齢化率が35%を超える見込み。
- 人口は都心部のほか、周辺部の一部に集中。中山間では点在する集落に分布している。

◆人口と高齢化率の推移

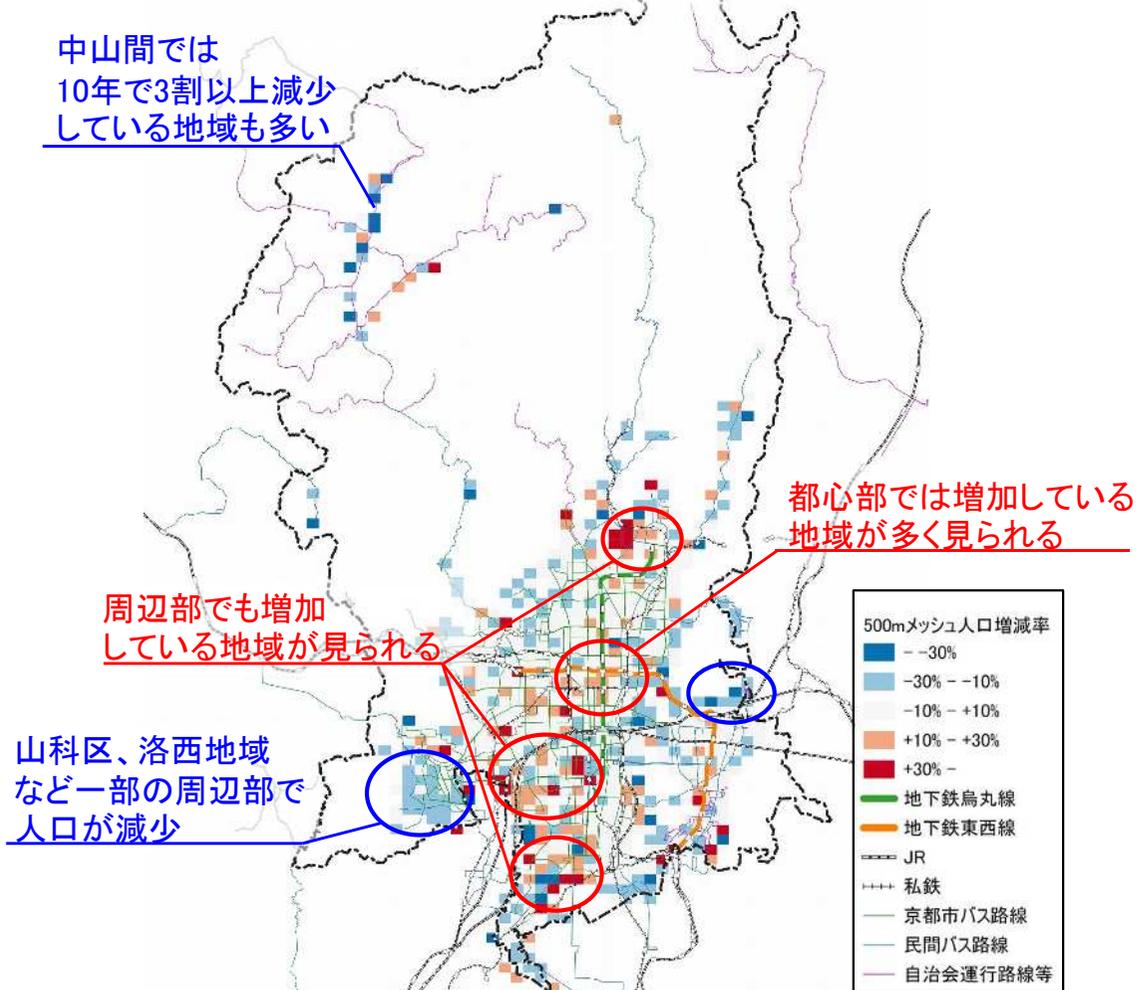


◆人口の分布(令和2年)



- 都心部では人口が増加している地域が多い。周辺部でも増加する地域が見られる一方、一部地域で人口が減少。中山間では、10年間で3割以上人口が減少している地域もみられる。
- 大学卒業後の就職時、さらに、結婚・子育て世代（20代後半～30代後半とその子ども）で転出超過となっている。

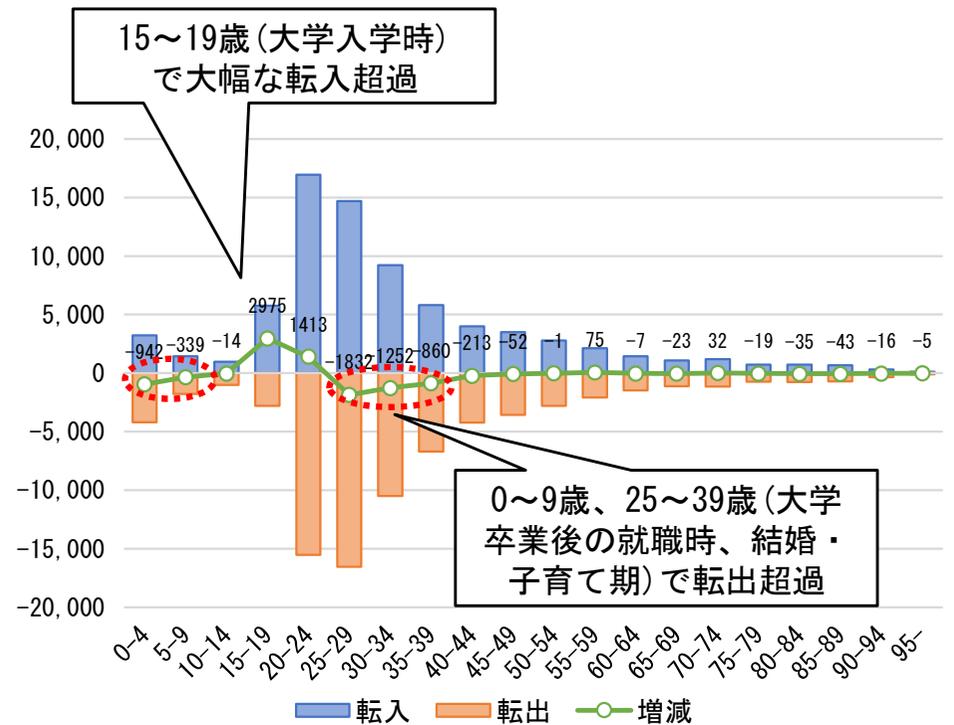
◆人口の増減(平成22年→令和2年)



※令和2年人口が50人以上のメッシュのみ表示

出典:国勢調査

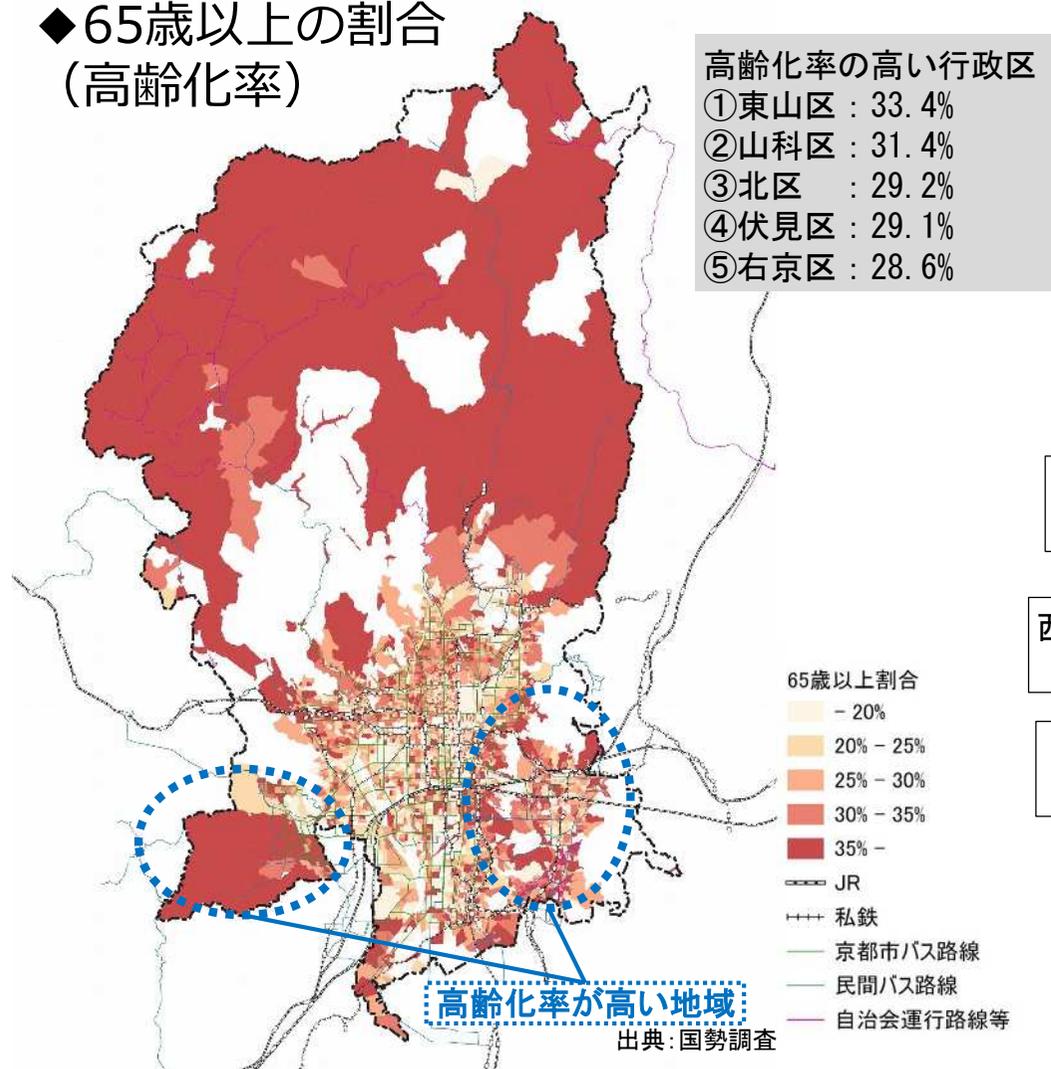
◆年代別の人口の転入・転出



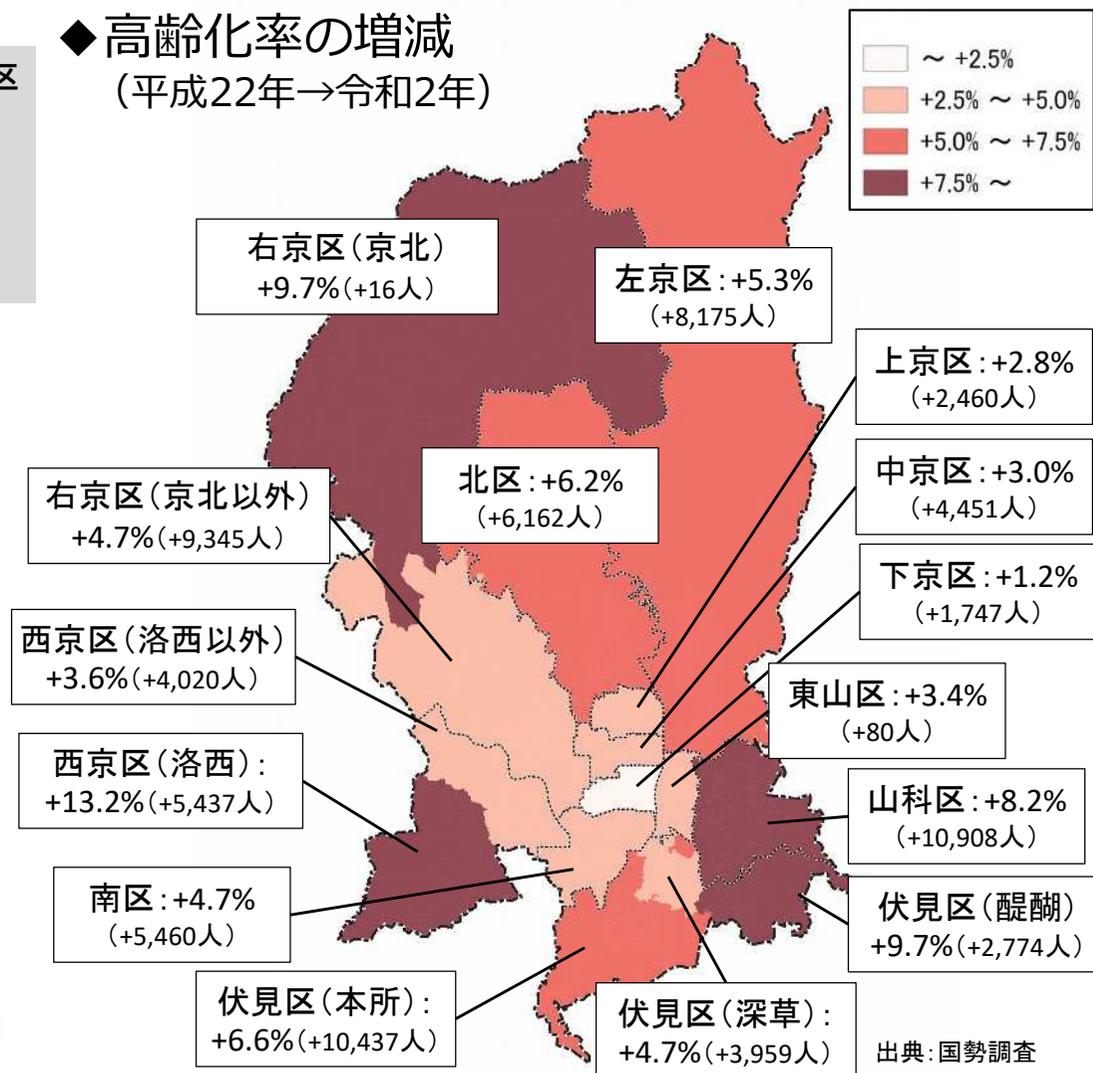
出典:京都市オープンデータポータルサイト「KYOTO OPEN DATA」
年齢5歳階級別転入元転出先別移動者数 令和3年 外国人含む 男女計

- 中山間のほか、東山区、山科区、洛西地域、醍醐地域など、周辺部の一部で高齢化率が高い地域がみられる。
- この10年間で、京北地域などの中山間のほか、山科区や洛西地域、醍醐地域など周辺部の一部地域で、高齢化が特に急速に進展。

◆65歳以上の割合 (高齢化率)

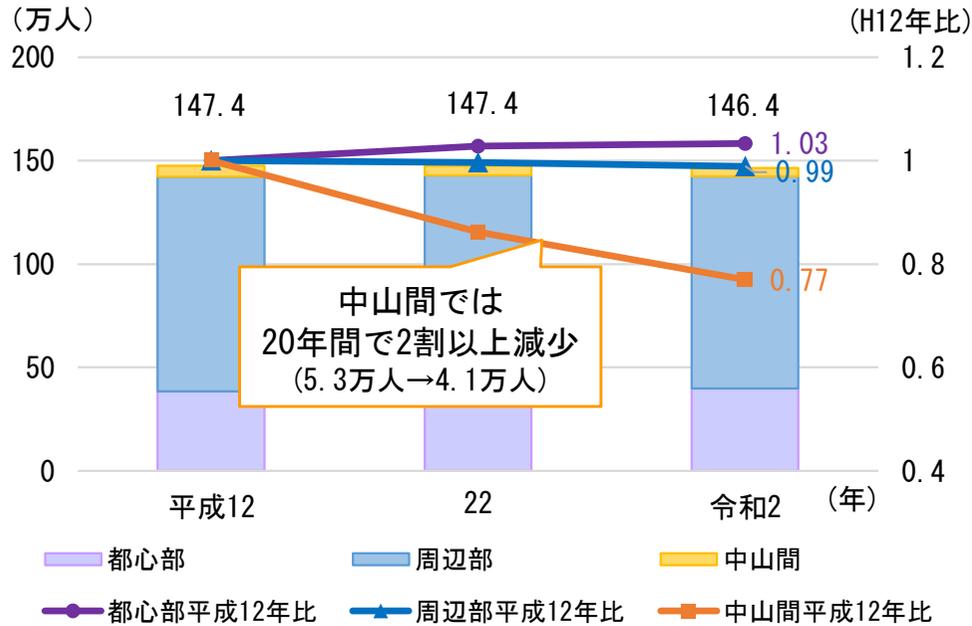


◆高齢化率の増減 (平成22年→令和2年)



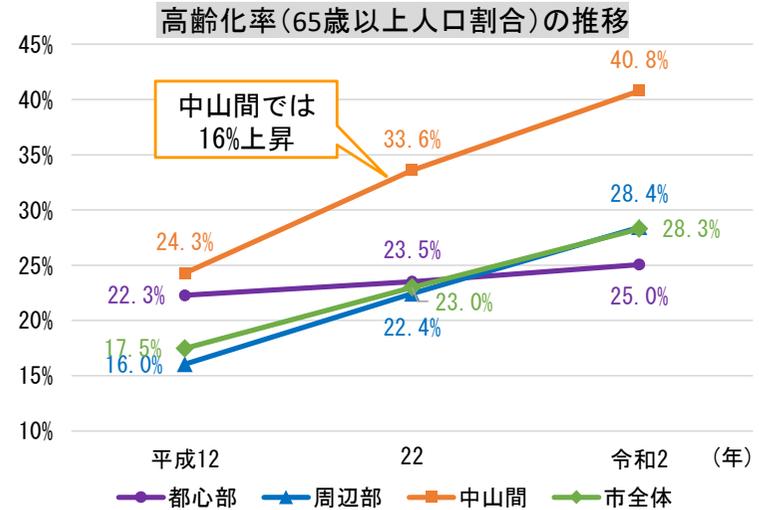
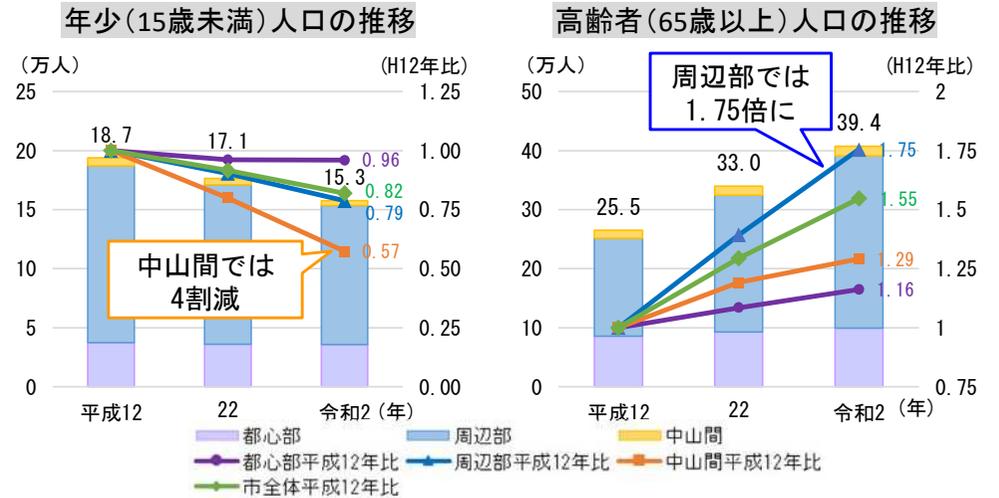
- 人口は、都心部や周辺部では変化が小さい一方、中山間では20年間で2割以上減少。
- 15歳未満の人口は、20年間で市全体では約2割、中山間では4割以上減少。
- 65歳以上の人口は、20年間で市全体では1.5倍に、周辺部では1.75倍に増加。

◆エリア別の人口推移



出典: 国勢調査
 ※平成12年の値には旧京北町の人口を含む

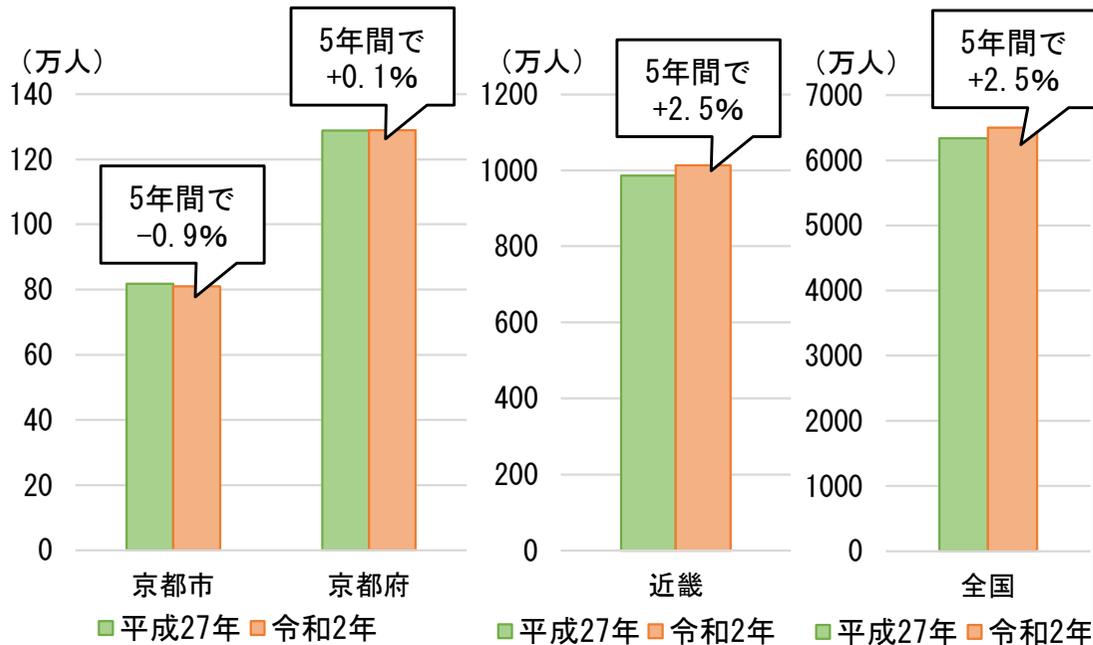
◆エリア別の年少・高齢者人口・高齢化率推移



出典: 国勢調査

- 従業者数は、全国的には増加する一方、京都市では5年間で1%程度減少。
- 市内の従業員人口は、商業施設や多くの企業等が集積する都心部に特に集中している。
- 周辺部でも「らくなん進都」など新たに企業の立地が進むエリアには集積が見られる。

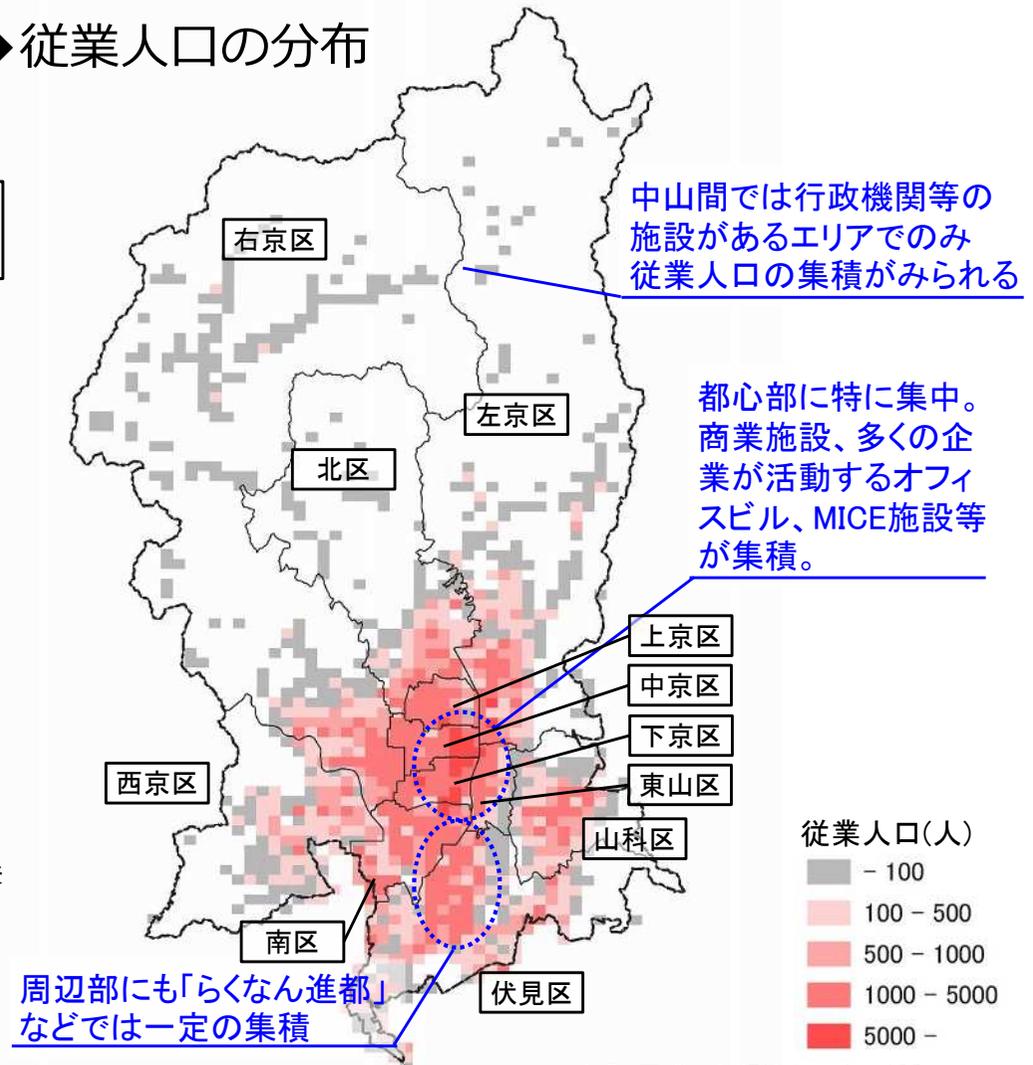
◆従業員人口の推移



※集計結果（原数値）に含まれる「不詳」をあん分等によって補完した「不詳補完値」を示している

出典：国勢調査

◆従業員人口の分布

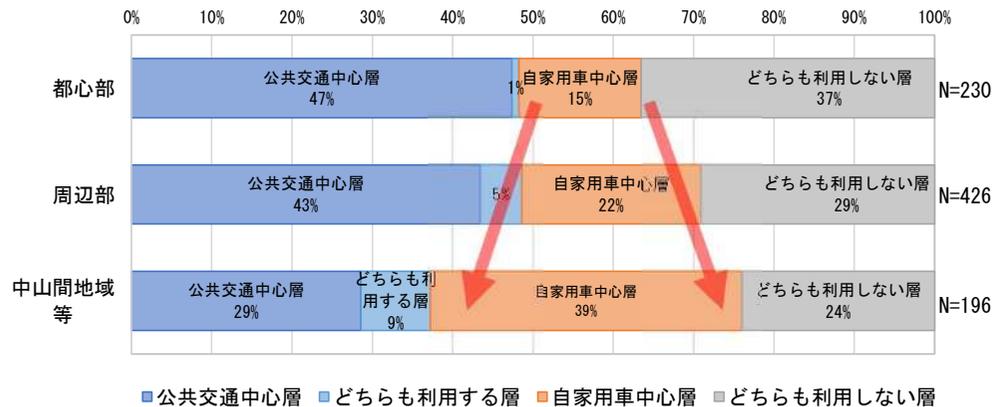


出典：平成28年経済センサス-活動調査

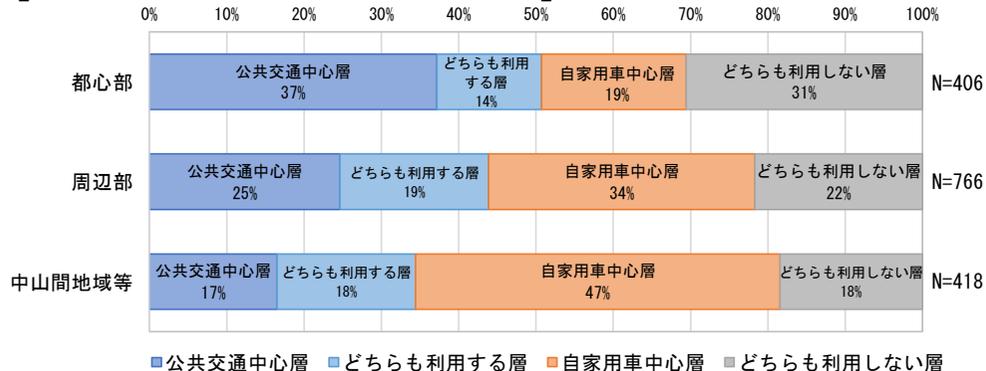
- 通勤・通学目的では、外出全体に比べて3エリアともで公共交通利用の割合が高いが、特に都心部・周辺部で公共交通利用の割合が多く、中山間では自家用車利用が増える。
- 地域や交通手段、年齢層に関係なく外出頻度は週5回以上が多い。

◆移動手段

[通勤・通学目的での外出]

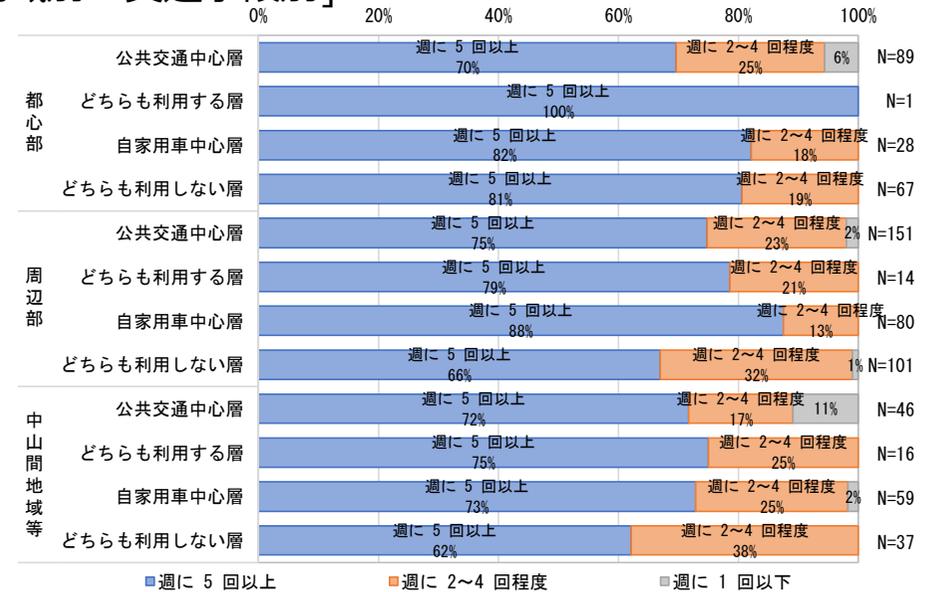


[外出全体（全ての移動目的）]



◆外出頻度

[地域別・交通手段別]

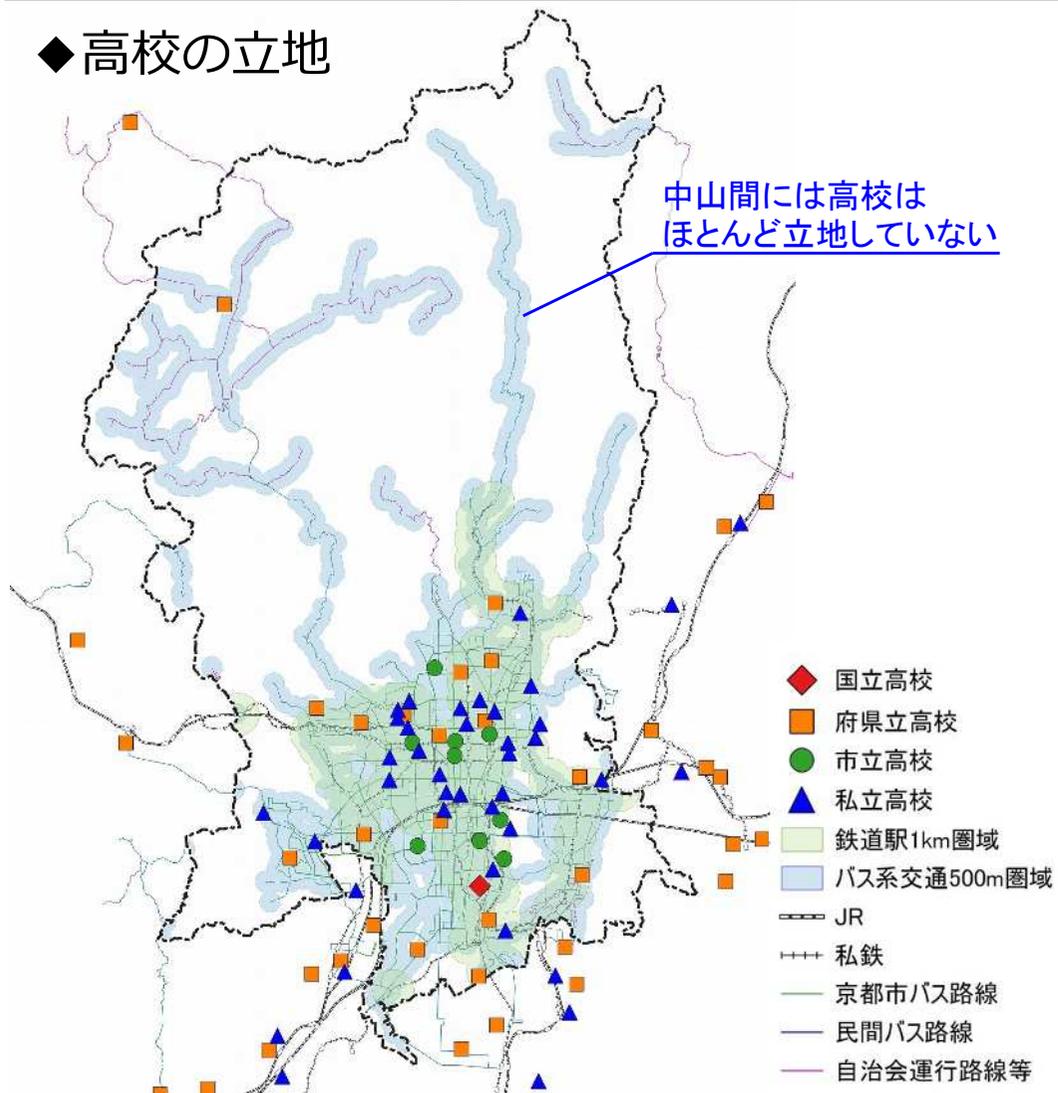


[年齢層別]

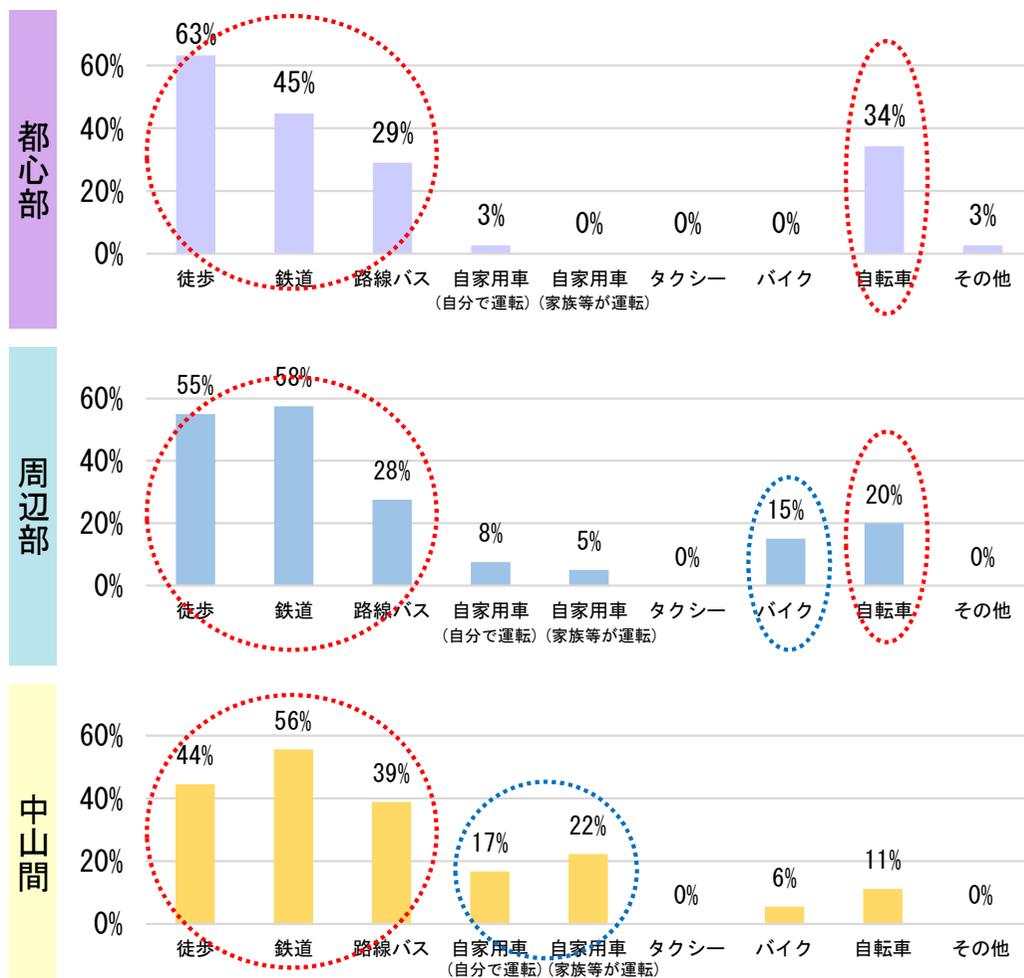


- 中山間には高校の立地が少なく、遠距離通学が必要となるケースがあると考えられる。
- 大学生の通学は徒歩、鉄道、路線バス、自転車が多い。周辺部・中山間ではバイクや自家用車も一定数存在する。

◆高校の立地



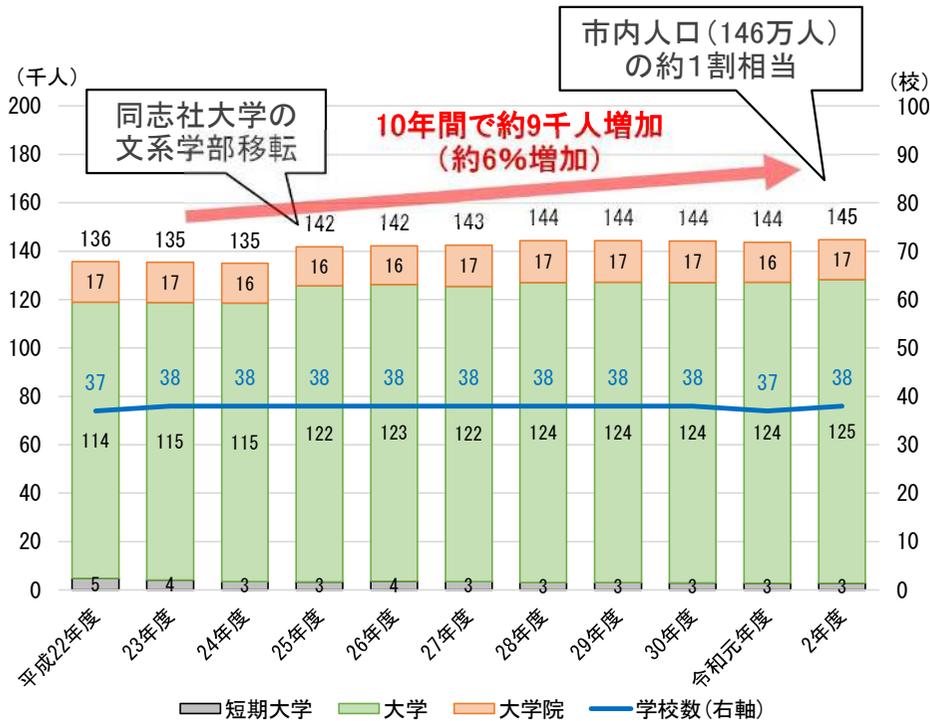
◆大学生の通学手段（複数選択）



出典:京都市の交通に関するアンケート調査結果(令和4年)

- 大学生数は市内の人口の約1割（145千人）に相当。10年間で約9千人（約6%）増加。
- 近年郊外から市内へのキャンパス移転が行われ、今後も予定されている。
- 一部大学では、学部の新設等による入学者数の増加もみられる。

◆京都市内に立地する大学数・学生数



※学生数は、京都市内にある学部及び研究科（本部が京都市内にもない場合も含む。）に在籍する人数で、専攻科及び別科の学生並びに聴講生等を含む。
 ※学校数は、京都市内に大学及び短期大学の本部がある学校の校数。

出典：京都市統計書（学校基本調査）

◆キャンパスの移転・学部の新設等

市内中心部へのキャンパス移転(予定)例

- 平成25年：同志社大学の文系学部が今出川キャンパスへ統合
- 平成27年：京都先端科学大学（当時：京都学園大学）が京都太秦キャンパスを新設
- 令和5年：市立芸術大学が西京区大枝から京都駅東側へ移転予定
- 令和7年：龍谷大学社会学部が津市瀬田から深草へ移転予定

近年の市内での学部等新設

- 平成29年：京都産業大学で2学科を開設（定員計400名）
 京都橘大学が2学部を開設（定員計230名）
 京都精華大学が芸術学部造形学科を開設（定員240名）
- 平成30年：大谷大学が2学部を開設（定員計350名）
 京都外国語大学が国際貢献学部を開設（定員220名）
 京都産業大学が情報理工学部を開設（定員160名）
 京都橘大学が健康科学部に2学科を開設（定員120名）
- 令和2年：京都先端科学大学が太秦に工学部を新設（定員200名）

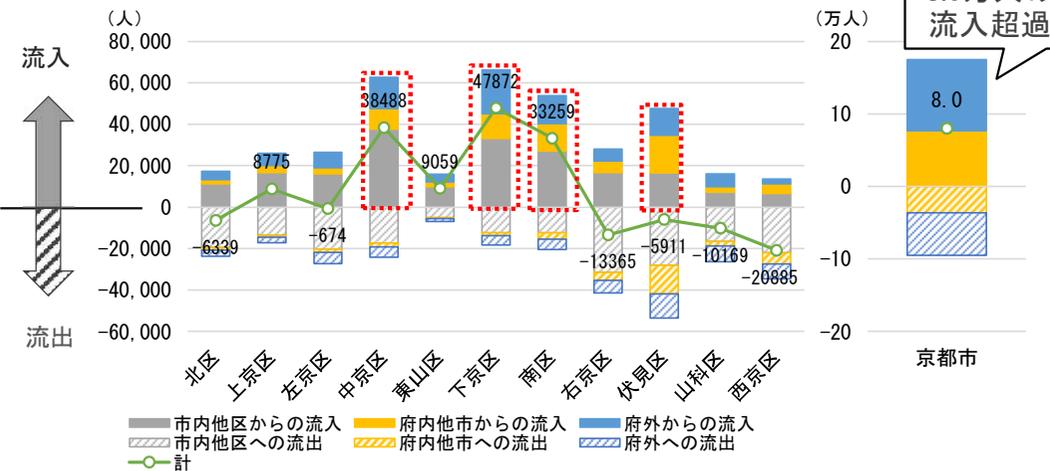
出典：文部科学省「年度別開設大学等一覧」

一方、市外への移転も

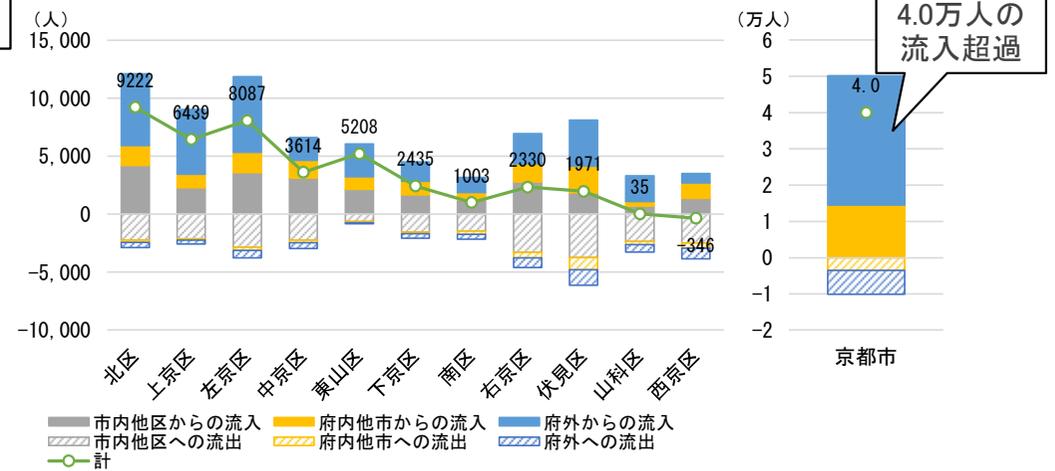
- 平成27年に立命館大学経営学部、政策科学部等が大阪府茨木市「大阪いばらきキャンパス」(OIC)へ移転

- 通勤では約8万人、通学では約4万人、市外からの流入人口が流出人口を上回っている。
- 通勤では、中京区、下京区などの都心部や、周辺部では南区、伏見区への流入が多い。
- 周辺部では市外を含め区外への通学の割合が、中山間では区内従業の割合が高い。

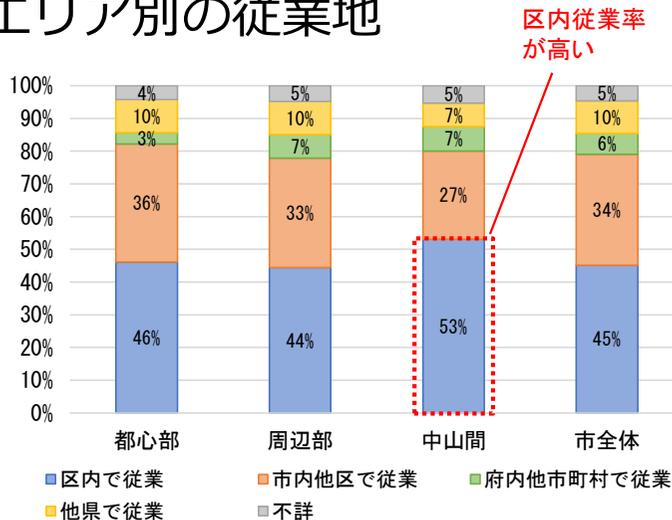
◆通勤での人口流出入



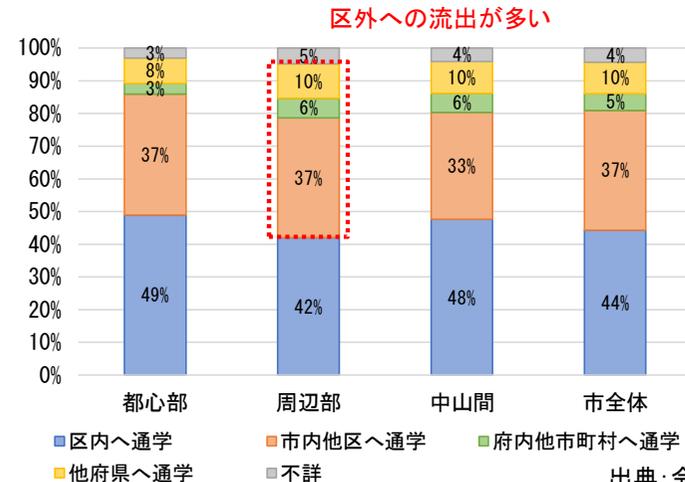
◆通学での人口流出入 ※15歳以上の通学者のみ



◆3エリア別の従業地

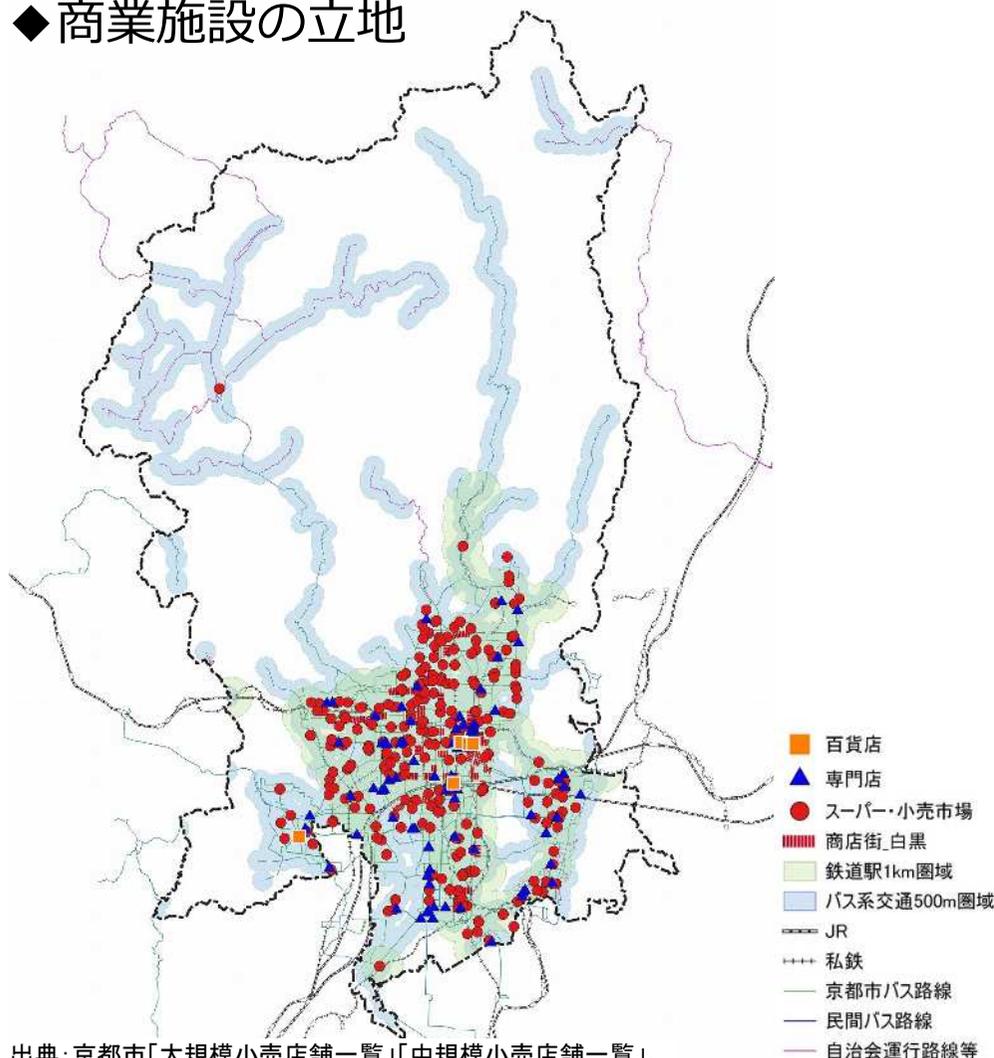


◆3エリア別の通学先



- 都心部や多くの周辺部で百貨店・小売店等の商業施設が多く立地する一方、中山間では日常的な買い物が不便な地域も多い。
- 郊外に行くほど自家用車利用が増える。各年代で他の移動目的と比べ自家用車利用が多い。

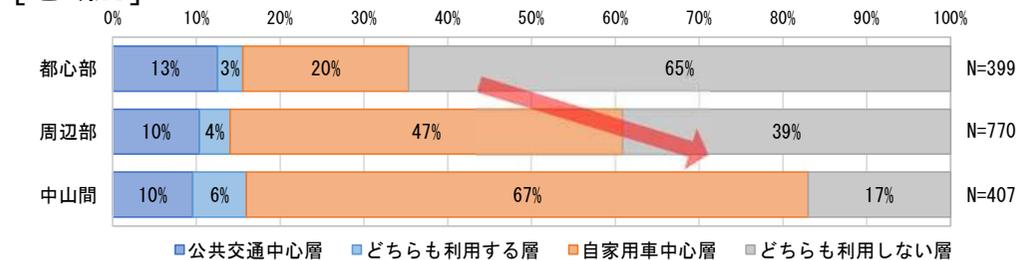
◆ 商業施設の立地



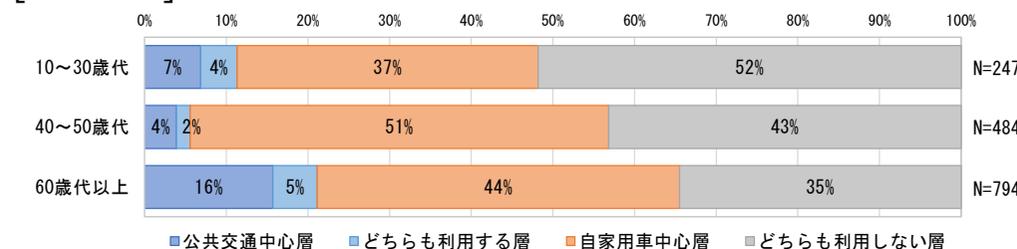
出典：京都市「大規模小売店舗一覧」「中規模小売店舗一覧」、
京都府商店街振興組合連合会、iタウンページ

◆ 利用交通手段

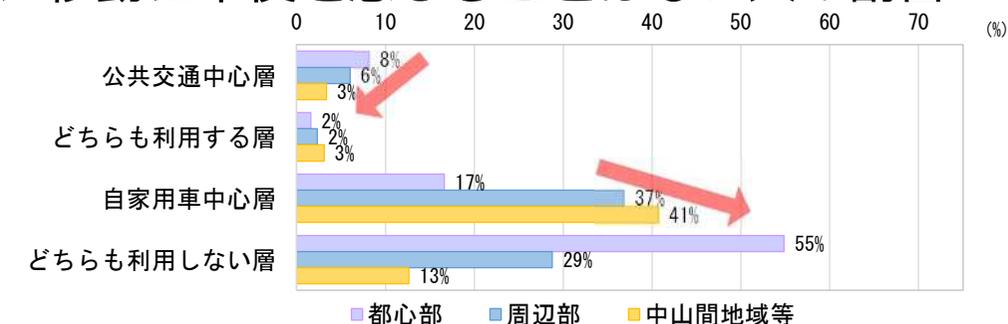
[地域別]



[年齢層別]



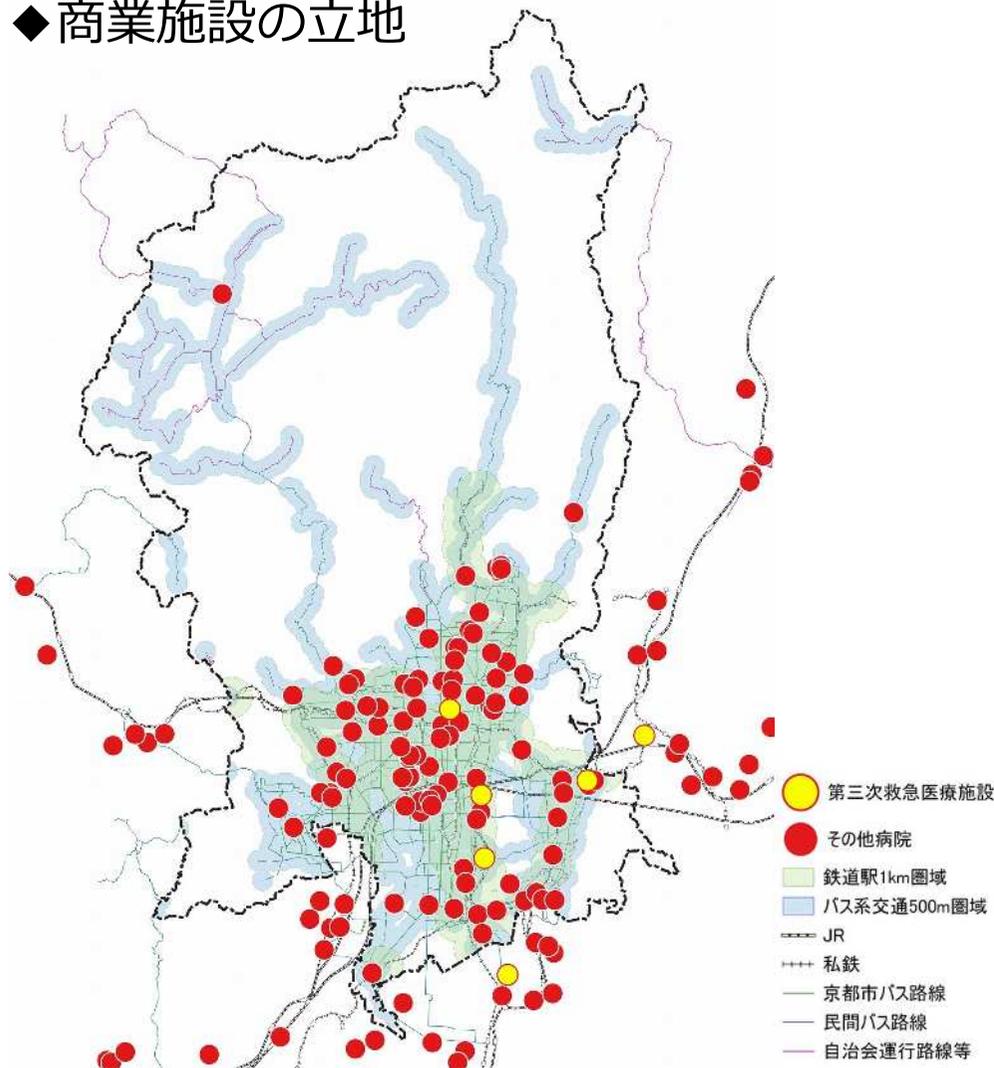
◆ 移動に不便を感じることはない人の割合



出典：京都市の交通に関するアンケート調査結果(令和4年)

- 都心部や周辺部には多くの病院が立地する一方、中山間は病院の数が限られ、市外の病院が最寄りとなる地域も見られる。
- 都心部→周辺部→中山間と郊外に行くほど、公共交通で移動していることに対し不便さを感じる割合が高い。

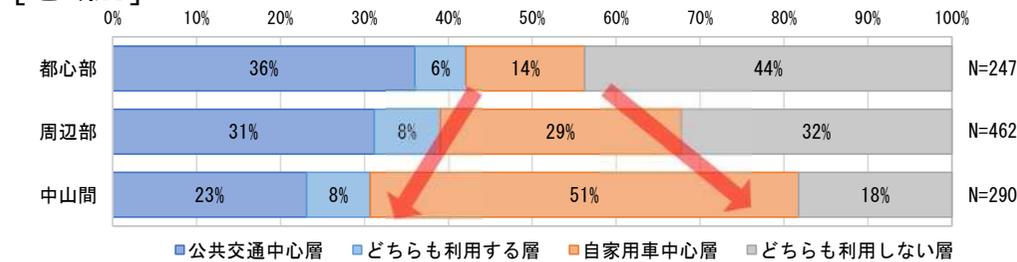
◆ 商業施設の立地



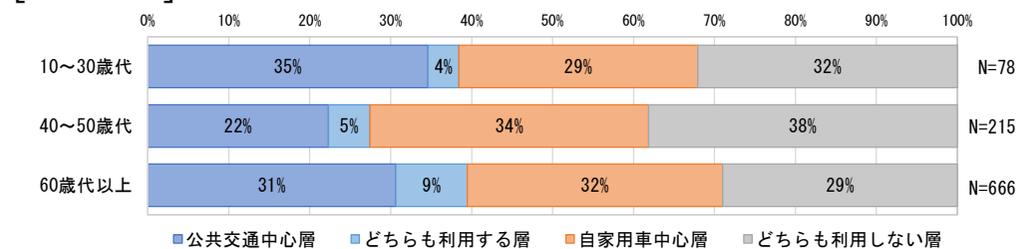
出典：国土数値情報

◆ 利用交通手段

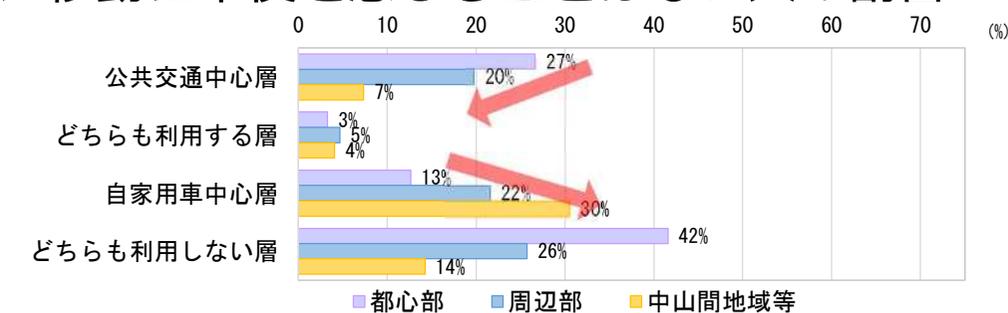
[地域別]



[年齢層別]



◆ 移動に不便を感じることはない人の割合

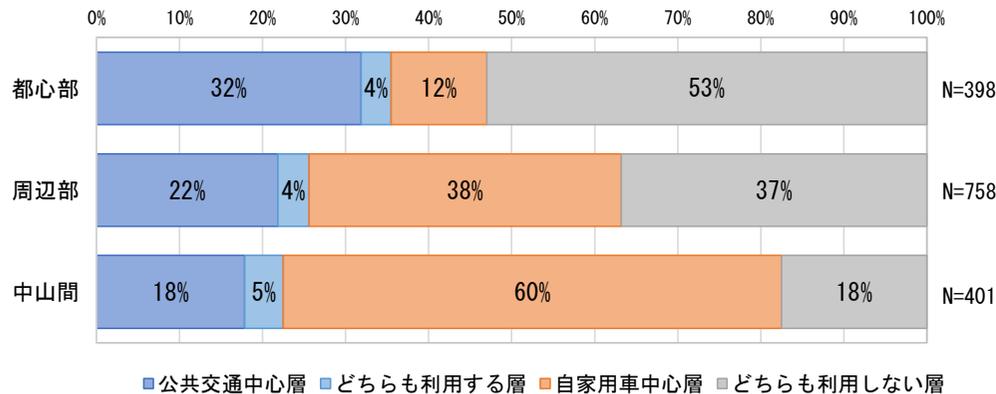


出典：京都市の交通に関するアンケート調査結果(令和4年)

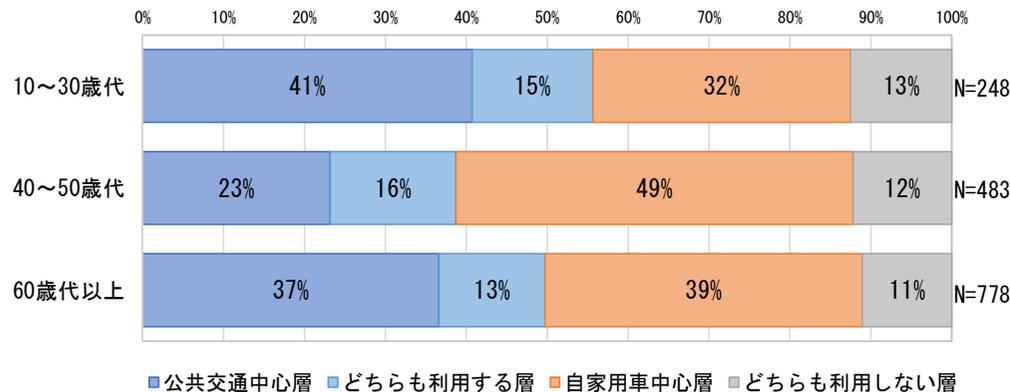
- 都心部は公共交通利用が多く、周辺部・中山間の郊外に行くほど自家用車利用が多い。
- 都心部→周辺部→中山間と郊外に行くほど、移動に不便を感じる割合が高く、外出頻度は低くなる。

◆ 利用交通手段

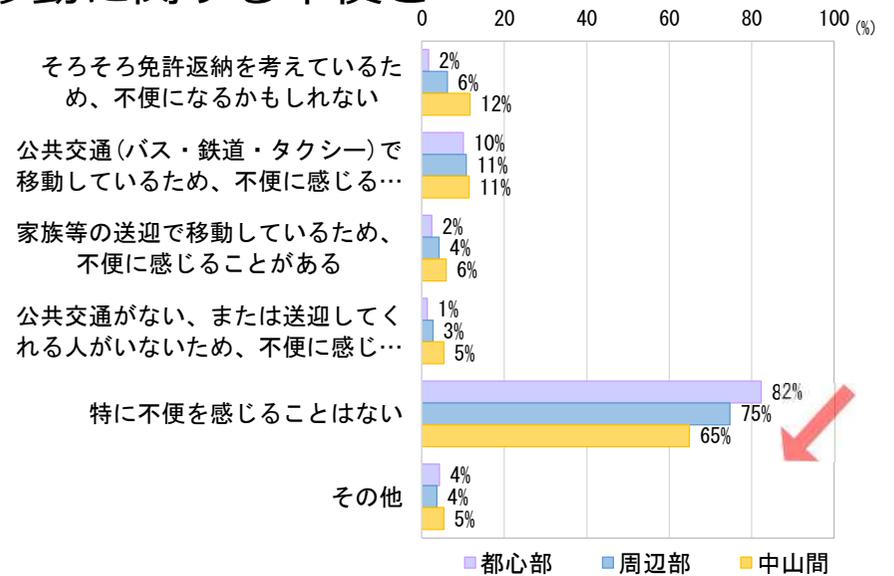
[地域別]



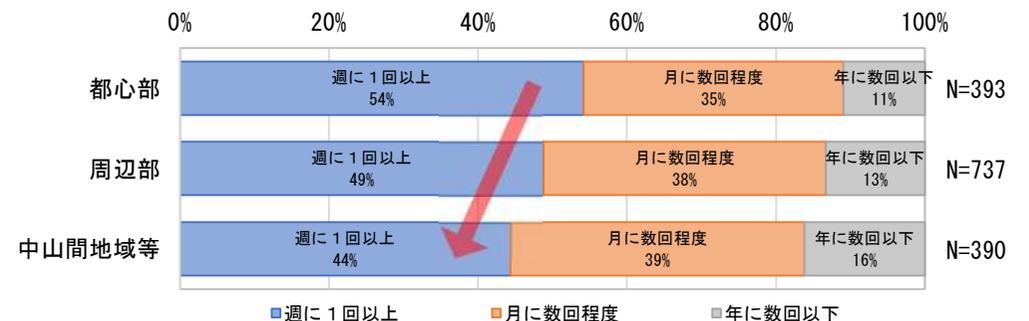
[年齢層別]



◆ 移動に関する不便さ



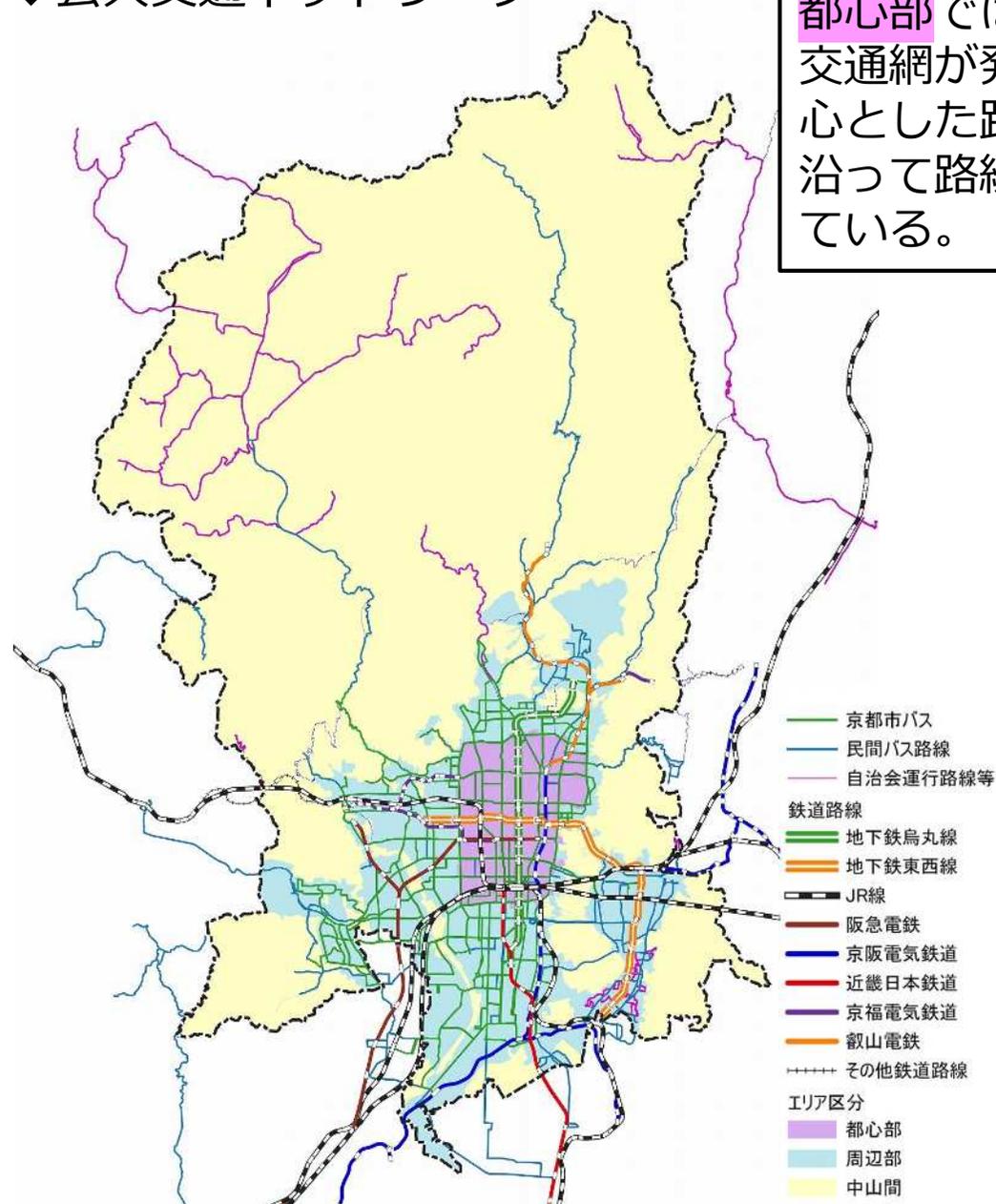
◆ 休日の外出頻度



公共交通の現況 市内の公共交通ネットワーク（鉄道・バス）¹⁶

◆公共交通ネットワーク

都心部では市バス・地下鉄を中心とした、きめ細かな公共交通網が発達。周辺部では、鉄道駅や中心部への接続を中心とした路線バス網が充実。中山間では、点在する集落に沿って路線バスまたは自治会主体の輸送サービスが運行している。



※路線バスは平日1日1往復以上の運行がある区間を実線で表示

鉄道

- ・ 京都市交通局（烏丸線、東西線）
- ・ JR東海（東海道新幹線）
- ・ JR西日本（東海道本線、山陰本線、湖西線、奈良線）
- ・ 阪急電鉄（京都本線、嵐山線）
- ・ 京阪電気鉄道（京阪本線、鴨東線、宇治線、京津線）
- ・ 近畿日本鉄道（京都線）
- ・ 京福電気鉄道（嵐山本線、北野線）
- ・ 叡山電鉄（叡山本線、鞍馬線）
- ・ 嵯峨野観光鉄道

路線バス

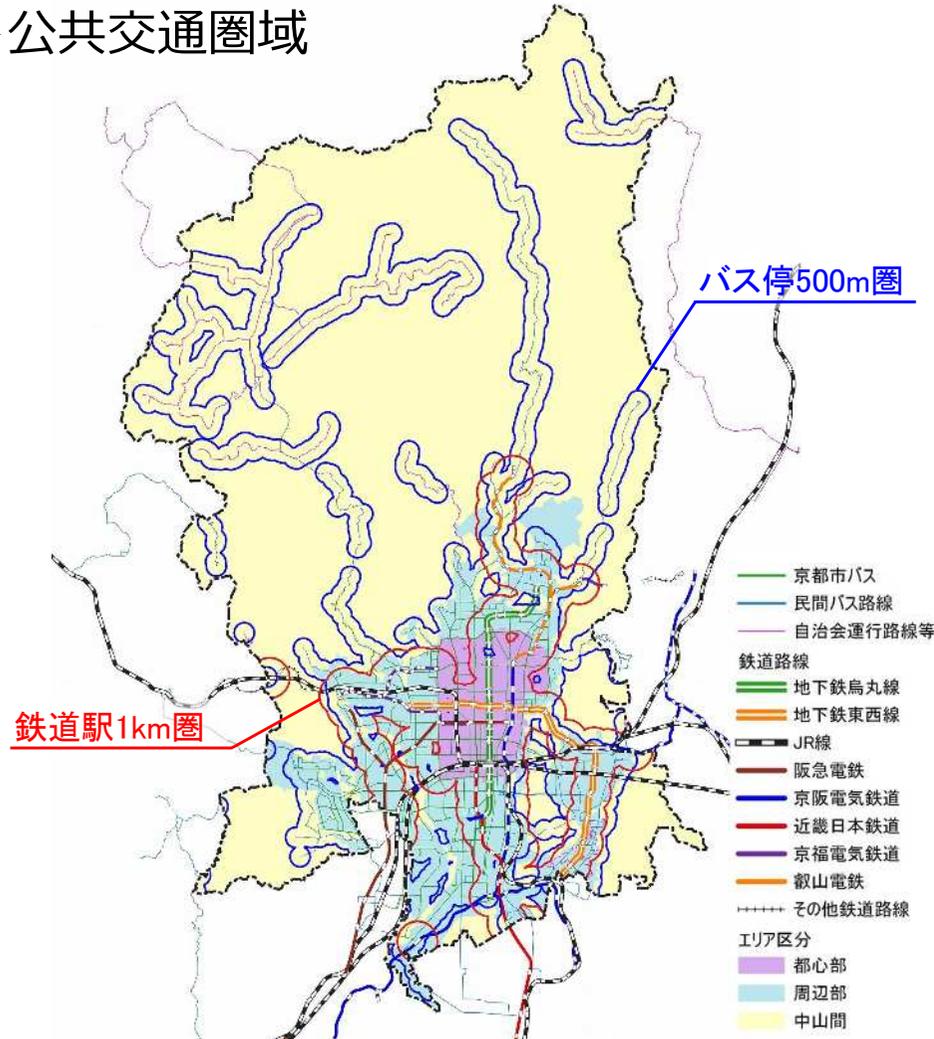
- ・ 京都市交通局
- ・ 京都バス
- ・ 京阪バス
- ・ 京阪京都交通
- ・ 京都京阪バス
- ・ 西日本ジェイアールバス
- ・ 阪急バス
- ・ ヤサカバス
- ・ 近鉄バス
- ・ ケイルック
- ・ プリンセスライン
- ・ 高槻市交通部

自治会等が主体の輸送サービス

- (有償)
- ・ 醍醐コミュニティバス
- ・ 京北ふるさとバス
- ・ 雲ヶ畑バスもくもく号
- ・ 久多やまびこ号
- ・ 水尾自治会バス
- ・ 南丹市営バス
- (無償)
- ・ 小金塚地域循環バス

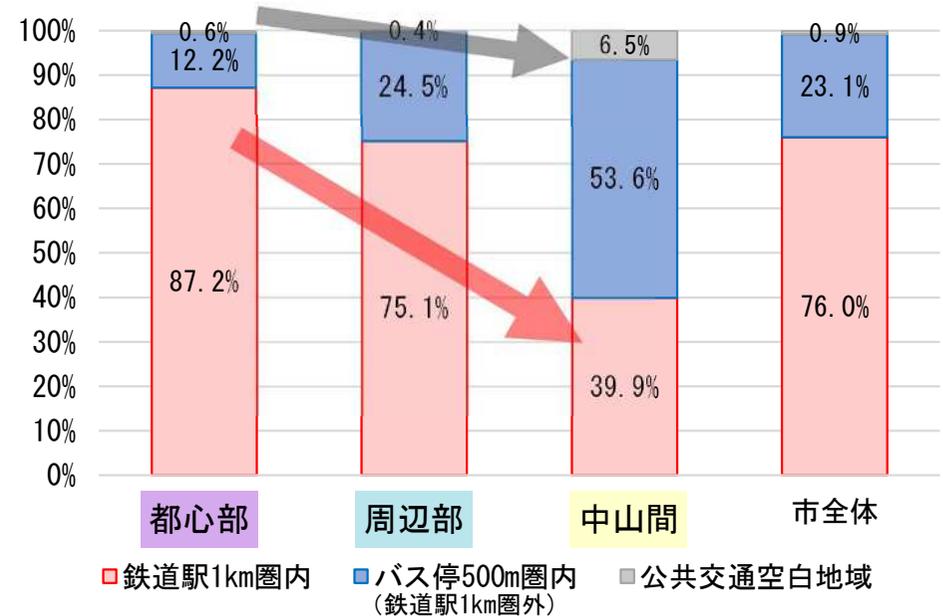
- 市全体では、人口の99.1%が公共交通カバー圏内（76.0%が鉄道駅1km圏内）。
- 都心部は人口の99.4%が公共交通カバー圏内（87.2%が鉄道駅1km圏内）。
- 周辺部は人口の99.6%が公共交通カバー圏内（75.1%が鉄道駅1km圏内）。
- 中山間は人口の93.5%が公共交通カバー圏内（39.9%が鉄道駅1km圏内）。

◆公共交通圏域



◆3エリア別鉄道駅・バス停圏人口カバー率

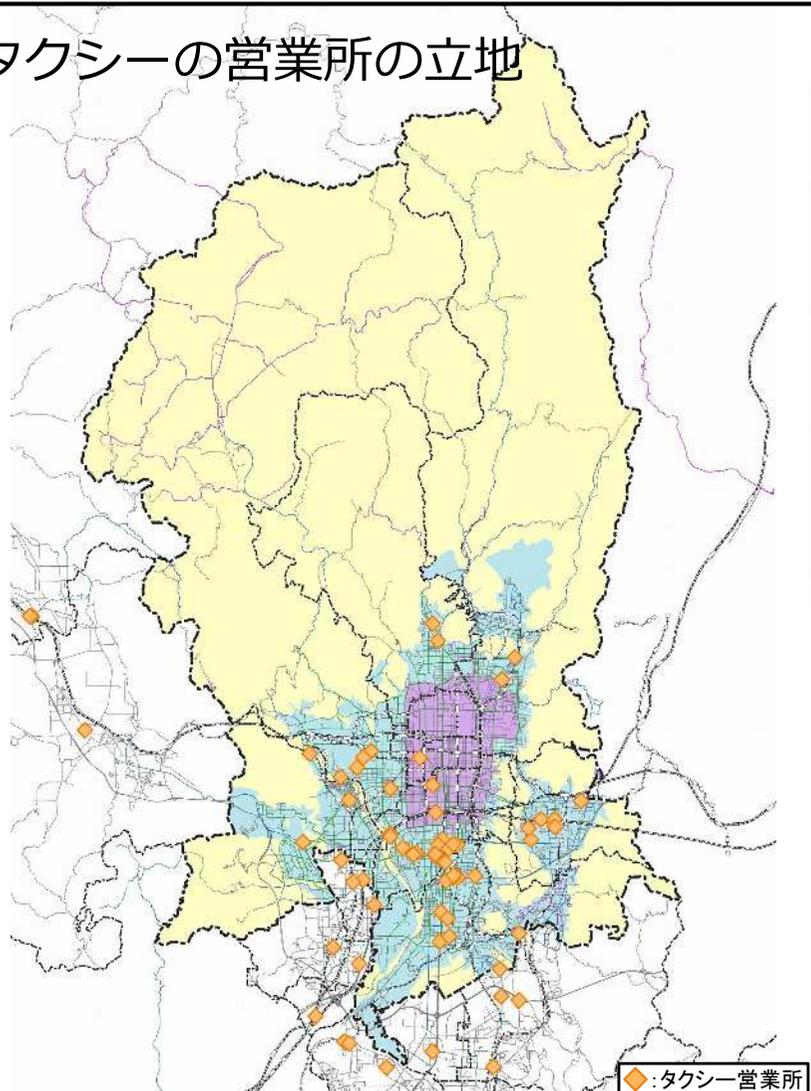
都心部→周辺部→中山間と郊外に行くほど、バス停圏域のみにカバーされている人口が増える。



※500mメッシュ単位で中心点が圏域に含まれるメッシュをカバー圏内とした。

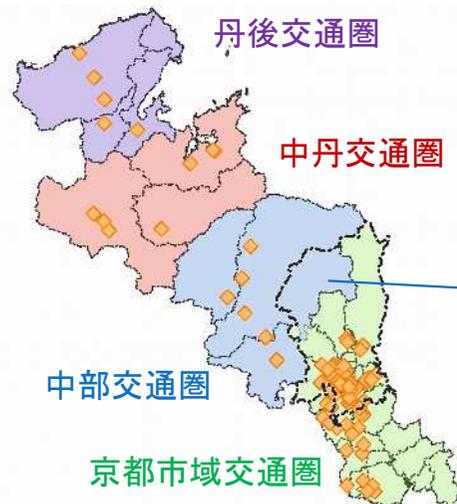
- タクシーの営業所は周辺部を中心に立地し、中山間には立地がない。
- 特に京北地域は、南丹市と同じ営業区域（中部交通圏）に含まれるため、京北地域内の移動に京都市内のタクシー事業者は利用できない。

◆タクシーの営業所の立地



※(一社)京都府タクシー協会会員事業者の営業所を表示

◆府内のタクシーの営業区域



- 京北地域は、亀岡市や南丹市と同じ営業区域（中部交通圏）に属している
- 乗車地点または降車地点を営業区域に含むタクシー会社のみ利用可能（道路運送法第20条）
- 現在京北地域内にタクシー事業者はない
→京北地域では、京都市内発着の場合を除いて、南丹市など中部交通圏内に立地する市外のタクシー事業者を利用する必要

◆タクシー事業者のない京北地域の状況

- 京北はタクシーも通っていないので、雨が降った時は歩いて病院に行かなければならず不便です。

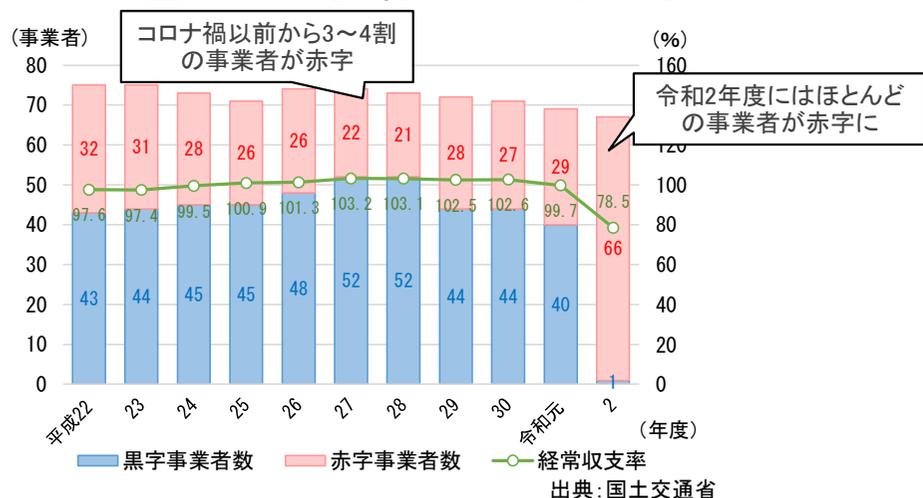
出典: 京都市の交通に関するアンケート調査結果(令和4年)

- 京北地域では、タクシーの運行をほとんど見かけない。地域外からの観光客が利用しているのを見かける程度。
- 周山駅でタクシーがないか聞かれることもあるが、京北地域には無いので、京北ふるさとバスのみで観光してもらっている。
- 地元の方もタクシーがないので、知り合いに送迎をお願いしている。

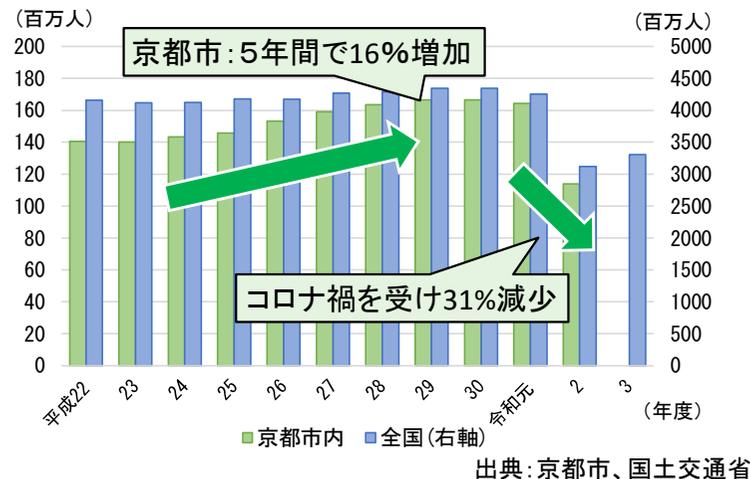
京北ふるさとバスヒアリング結果

- 全国的に、都市部でもコロナ禍以前からバス事業者の3~4割が赤字。
- 市バスの利用者数は増加傾向にあったが、コロナ禍を受け大きく減少。
- コロナ禍を受け、路線廃止や減便の意向を示す事業者も多い。

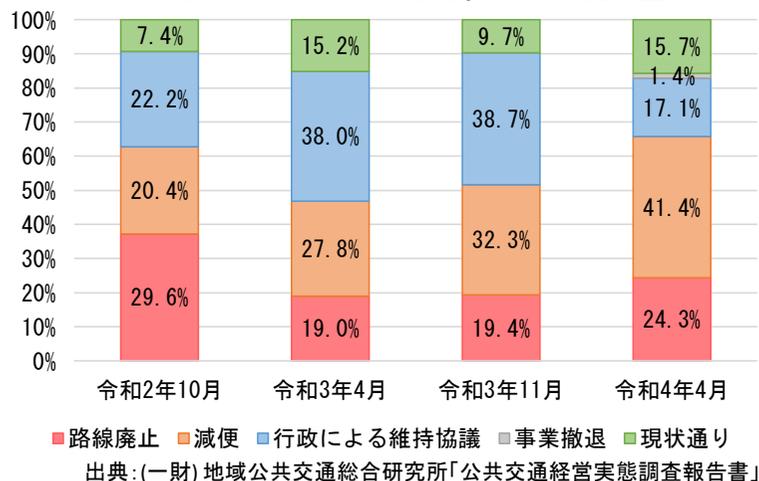
◆三大都市圏のバス事業者の収支状況



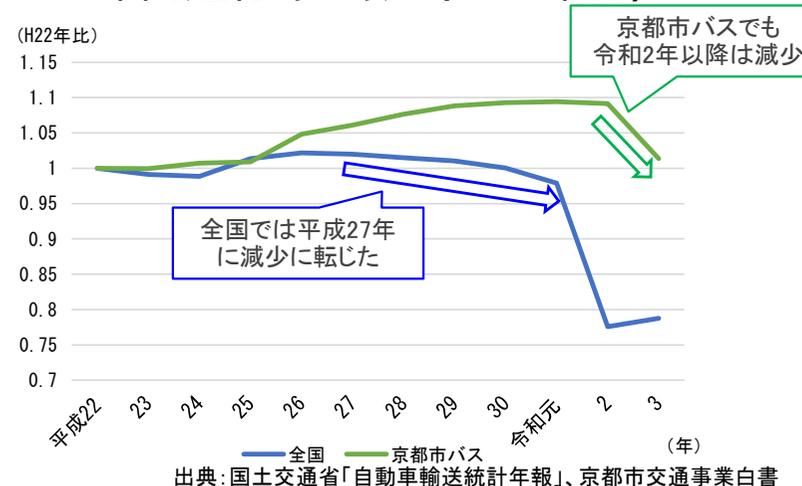
◆市内のバス利用者数



◆コロナ禍を受けたバス事業者の撤退・縮小意向

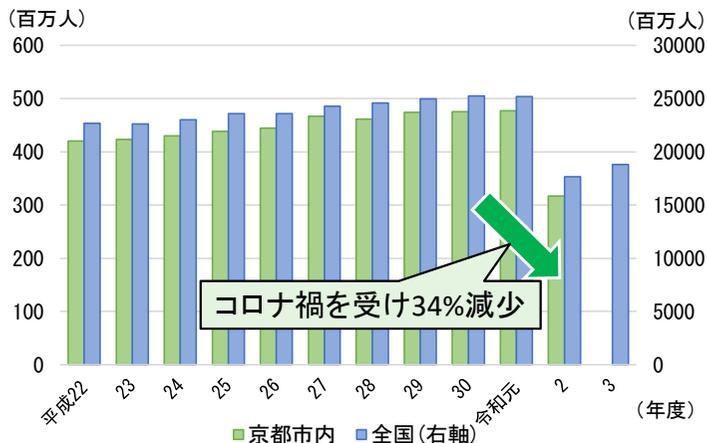


◆乗合バスの年間走行キロ数 (H22年比)



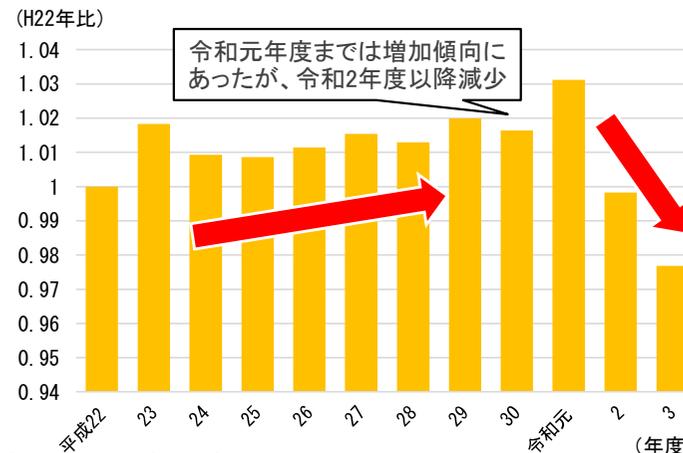
- 鉄道の利用者数や輸送規模は増加傾向にあったが、コロナ禍を受け大きく減少。
- タクシーは、京都・全国ともにコロナ禍以前から利用者数が減少傾向にあった。コロナ禍の影響を受けた令和2年度には利用者数・収入ともにおよそ半減。

◆市内の鉄道利用者数



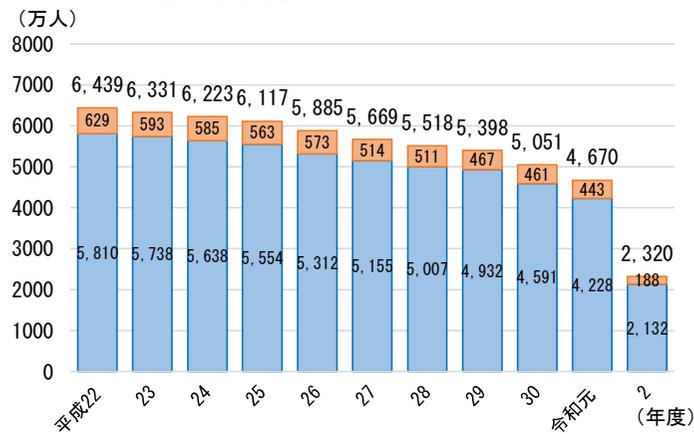
出典：京都市統計書、鉄道輸送統計年報

◆近畿運輸局の鉄道旅客車キロ



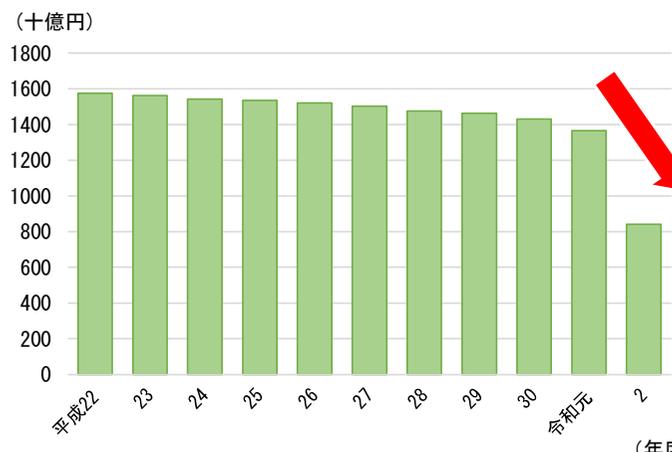
※旅客車キロ：両数×走行キロ 出典：国土交通省鉄道輸送統計調査

◆タクシー利用者数



出典：京都市統計書

◆全国の法人タクシーの営業収入

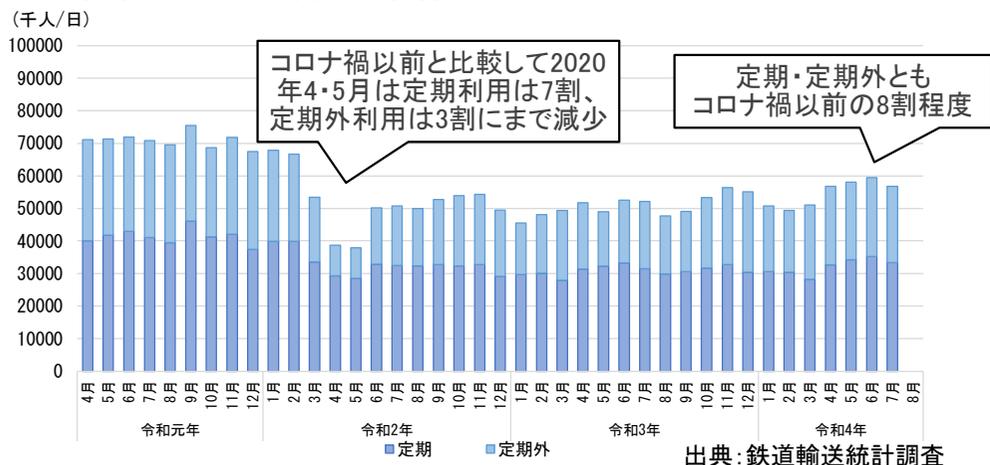


出典：全国自動車交通労働組合総連合会

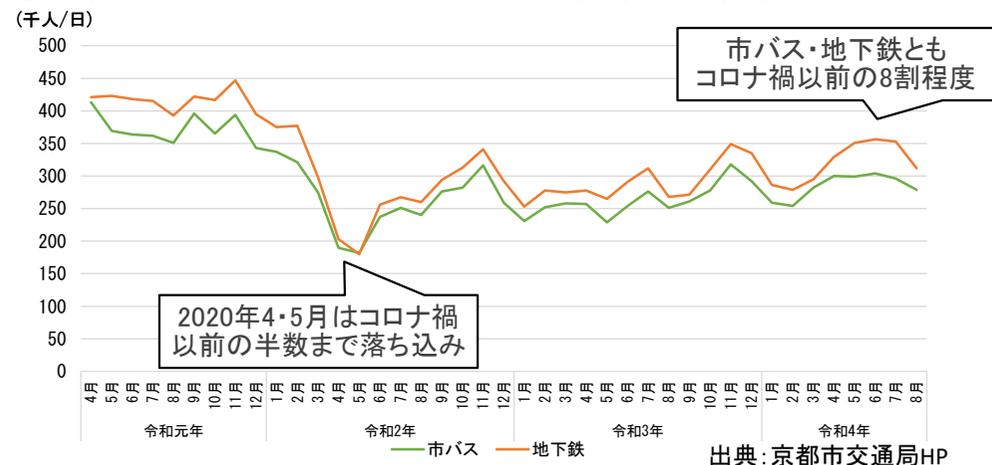
※法人タクシーは、向日市、長岡京市、八幡市、宇治市、城陽市、京田辺市、木津川市、乙訓郡、久世郡、綴喜郡及び相楽郡を含む。法人タクシー・個人タクシーともに、京都市のうち旧北桑田郡京北町地域を除く。

- 新型コロナウイルス感染症拡大から2年半以上が経った現在も、全国の鉄道・バス、京都市営地下鉄・市バスの利用者数はコロナ禍以前の8割程度、タクシー・ハイヤーの利用者数は7割強にまでしか回復していない。

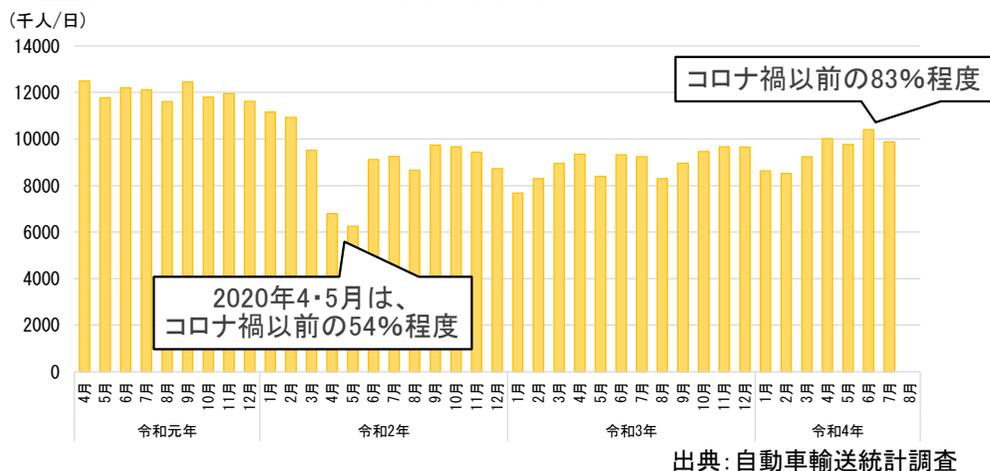
◆全国の鉄道利用者数



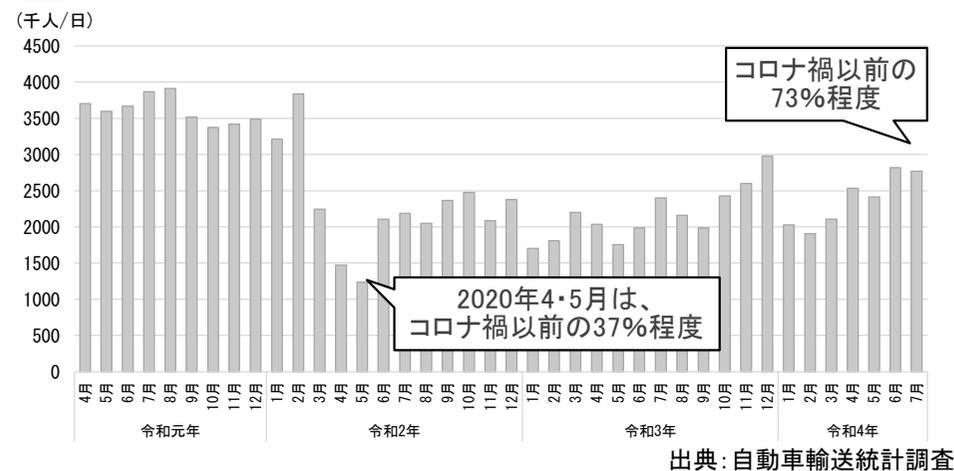
◆京都市バス・地下鉄の月別利用者数



◆全国の乗合バス利用者数



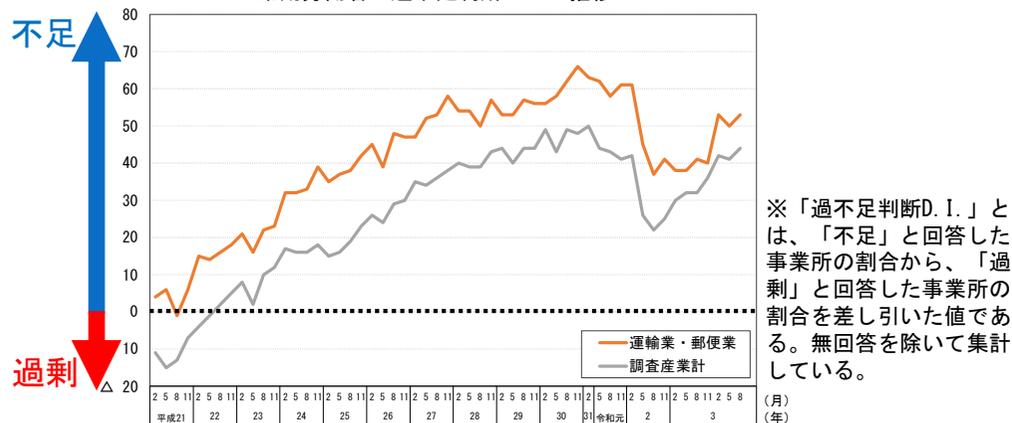
◆全国のタクシー・ハイヤー利用者数



- 交通事業の労働者不足感は、長期的に高まり続けており、産業の中でも高い水準。
- 自動車整備士数は10年間で約4%減少。平均年齢も約4歳上昇。
- 大型二種免許の保有者数は10年間で約2割減少。交付者数も減少傾向。
- 大型二種免許保有者に占める40代以下の割合は、10年で約5%減少。

◆ 交通事業の労働者不足感 (全国)

常用労働者の過不足判断D. I. の推移



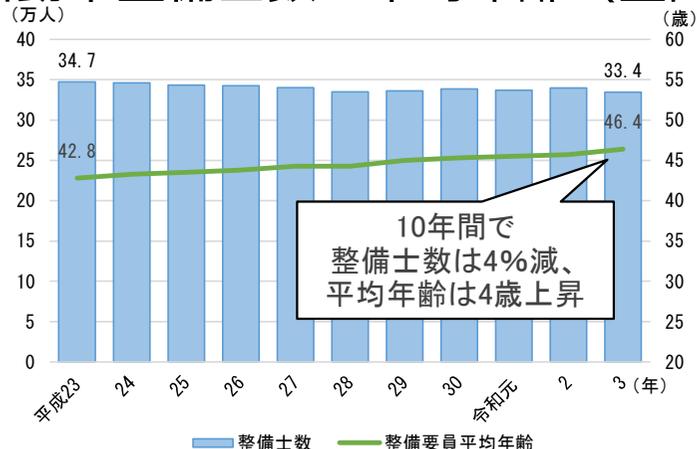
出典：厚生労働省「労働経済動向調査」

◆ 大型二種免許保有者数・交付件数(京都府)



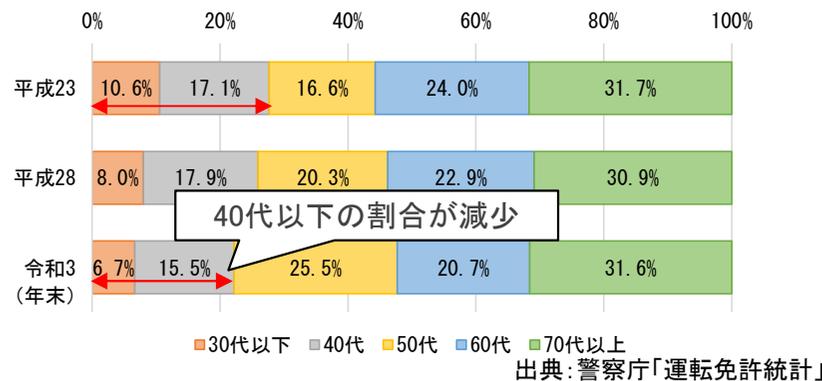
出典：警察庁「運転免許統計」

◆ 自動車整備士数・平均年齢 (全国)



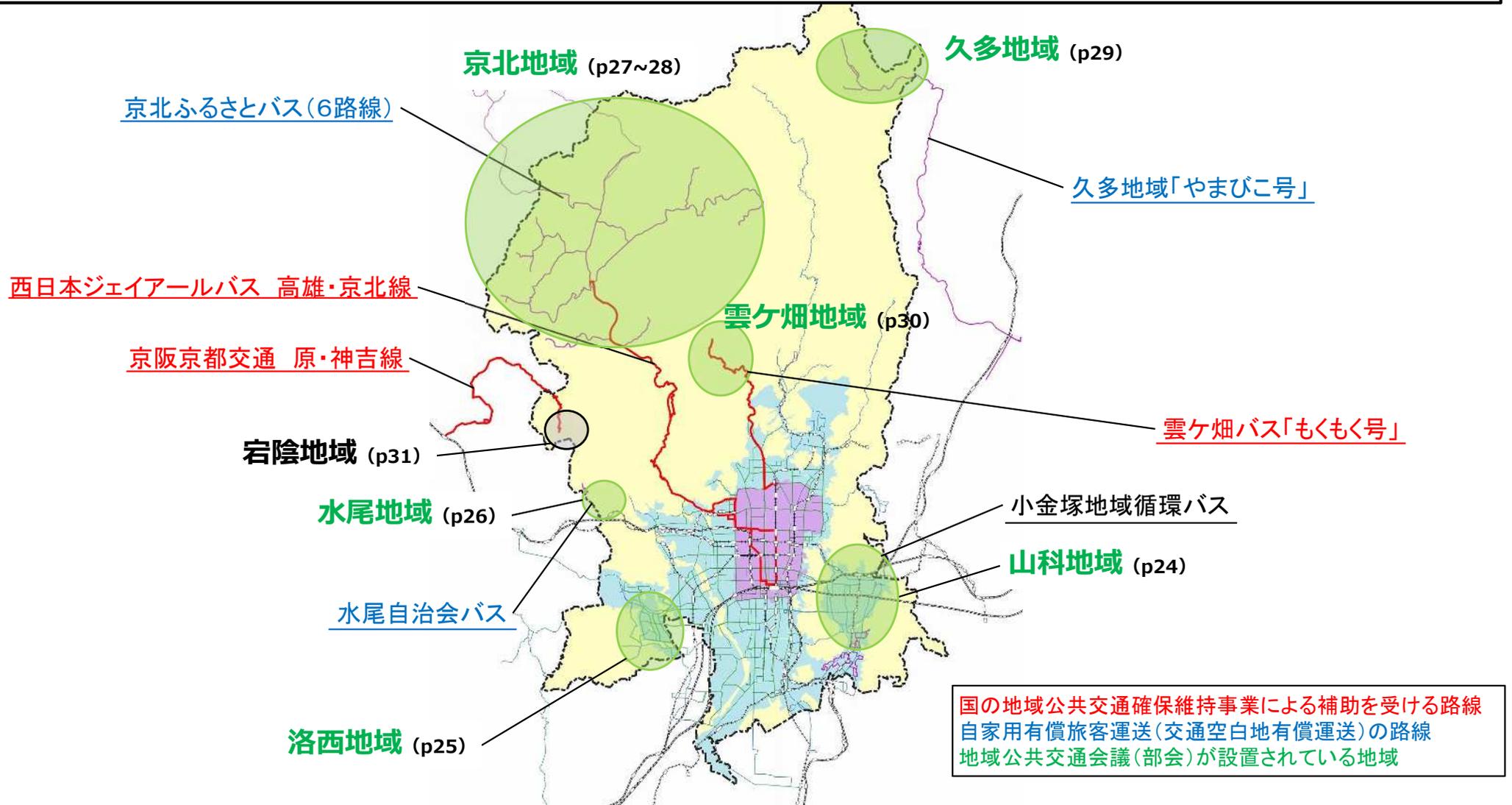
出典：自動車特定整備業実態調査結果

◆ 大型二種免許年代別保有者数 (京都府)



出典：警察庁「運転免許統計」

- 地域の総意により生活交通の維持確保が行われてきた6つのエリアで、「地域公共交通会議」（道路運送法に基づくもの）を設置。地域に特化した交通課題を議論してきた。
- 民間バス事業者による運行が厳しい地域では、路線バスの撤退等を受け、公的支援を受けながら地域等が主体となり地域の足を担っている。



- 地下鉄東西線の開業以降、京阪バスが地域の足を担ってきた。
- 地域の取組を踏まえた小循環路線の新設等、バスの利便性向上が図られてきた。一部地域で運行充実を求める声が挙がる一方で、新型コロナの影響等を受け、事業者は厳しい経営環境にあり、地域全体の路線・ダイヤを維持することも容易でなくなっている。路線の維持確保と利便性向上の両立が課題となっている。
- 小金塚地域では、地域住民によるボランティア輸送が開始。

◆地域の特徴

- 人口約13.5万人。高齢化率は34.0%で、市平均より急速に進行(国勢調査)。
- 平成9年10月の地下鉄東西線開業以前は市バスと京阪バスとが運行していたが、バス利用が大幅に減少することが見込まれたため、平成9年の東西線開業に際し、地域のバス運行が京阪バスに一元化された。
- 山科区には地下鉄をはじめ鉄道3路線が走っており、交通利便性の高い地域である一方、駅等から離れている地域もある。

◆これまでの取組

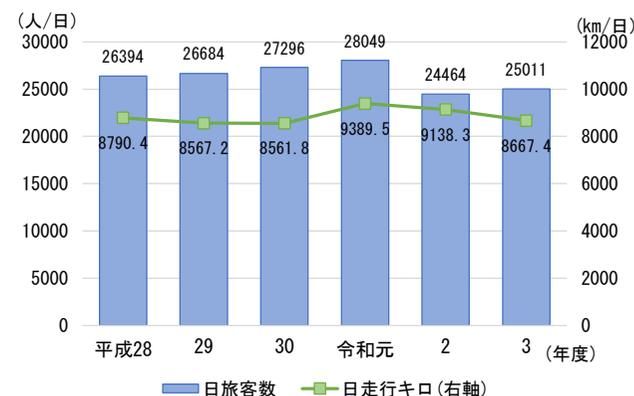
- 「山科区公共交通利用促進協議会」(H23年～)で公共交通の利用促進及び利便性向上の議論が進められてきた。令和3年に「京都市山科地域公共交通会議」に移行。
- これまでから、地域の熱心な要望やMM活動が継続して実施されている。
- 地域の取組等を踏まえ、「くるり200(現:くるり山科)」(H14年～)、「山科急行線」(H22年～)、「鏡山循環バス」(H25年～実証運行)、小金塚地域循環バス(H31年～実証運行)等の運行開始。
- 令和2年、京阪バスがダイヤ改定。(四条河原町方面の減便、京都駅への路線新設)
- 令和3年、市バス特80号系統(河原町三条～四条河原町～国道東野)が新設。
- 令和4年4月、小金塚地域で住民ボランティアバスの運行が開始。

<現況と課題>

- バス路線が減便となった地域や運行回数の少ない地域から、運行の充実を求める声が挙がる一方、交通事業者の努力だけでは、地域全体の路線の維持確保が難しい。
- 小金塚地域においては、安全かつ持続可能な運行に向け、地域と行政が一体となった取組が必要。



<京阪バス 京都市域の旅客数・走行キロ>



出典:山科区地域公共交通会議資料

- 路線バス4者が、住宅地から鉄道駅へのアクセスを中心に、地域内をきめ細かに運行。
- 洛西地域は人口減少と高齢化が急速に進行し、バス利用者が減少。持続可能な交通体系（路線、ダイヤ、運賃等）について、効率性と利便性の両面から検討、協議を行っている。

◆ 地域の特徴

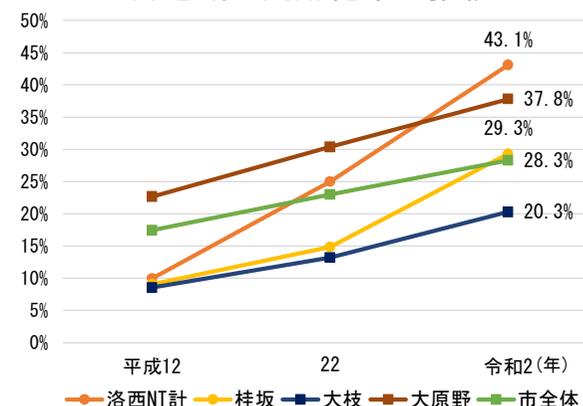
- 洛西ニュータウンや桂坂など、30~40年以上前に開発された住宅地が中心の地域。
- 洛西地域の人口は約5.0万人で減少傾向。特に、洛西ニュータウンでは、高齢化率が20年間で10%から43%へと急速に上昇(国勢調査)。
- バス事業者4者(京都市交通局、京阪京都交通、ヤサカバス、阪急バス)が運行。
- 通勤に自家用車を利用している人の割合は、洛西ニュータウンでは3割程度、桂坂や大原野では4割以上と高い(国勢調査)。

◆ 公共交通に関するこれまでの取組

- 平成15年の阪急洛西口駅、平成20年のJR桂川駅の開業に伴い、地域と各新駅とを結ぶバス路線が整備される。
- 平成20年に「洛西地域公共交通利便性向上検討ワーキンググループ(洛西WG)」を設置し、バス・鉄道事業者間の連携により利便性向上を図る取組を実施。
- 平成26年、福西学区が要望した桂川駅への市バス路線が新設。以降も継続して地域として利用促進活動を行い、利用者が増加。増便等が実現。
- 令和4年7月、洛西WGを「京都市洛西地域公共交通会議」に移行。



<各地域の高齢化率の推移>



<現況と課題>

- バス事業者4者により、洛西ニュータウン等の住宅地を中心に、鉄道駅に接続する路線バスが多く運行されている。
- ニュータウン等を中心に、洛西地域の大部分では市平均を上回る速さで高齢化が進行し、バス路線に対するニーズに変化が生じている。
- 利用者が減少する中、効率的で持続可能な交通体系（バス路線・ダイヤ）とともに、ダイヤ・運賃制度等も含めた利便性向上策について検討、協議を行う。

- JR保津峡駅の北に位置する山間の地域。人口38人、高齢化率は73.7%と極めて高い。
- 水尾地域の生活路線及び地域来訪者の観光路線として、JR保津峡駅と地域間で「水尾自治会バス」を運行。長年にわたって地域が主体となり、バス輸送を確保している。

◆ 地域の特徴

- JR嵯峨野線「保津峡駅」から北へ約4キロ、愛宕山の麓へと分け入ったところに位置する。
- 人口38人、高齢化率は73.7% (国勢調査)。

◆ これまでの取組

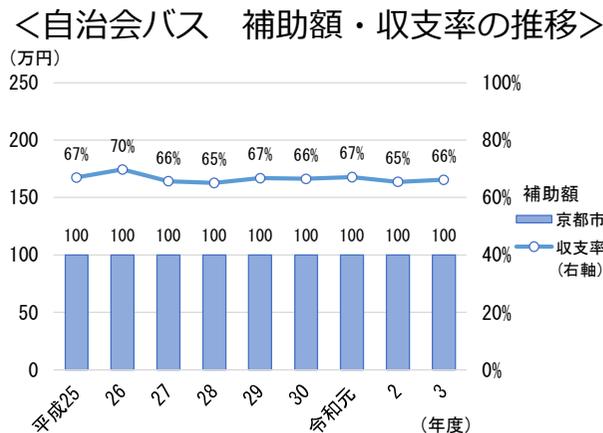
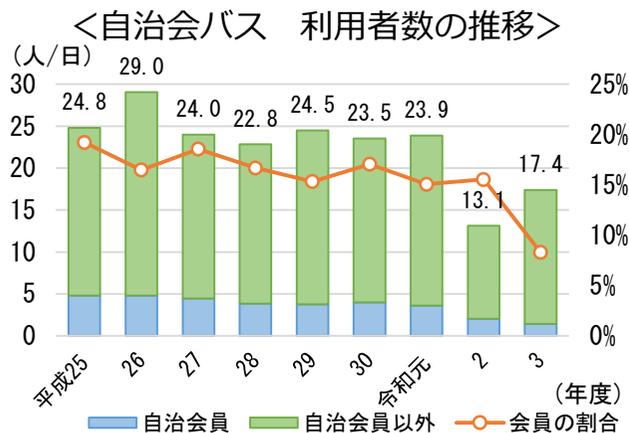
- 昭和29年以降、農協組合や自治会により生活の足の確保が行われてきた。
- 平成15年に道路運送法第80条の許可（自家用有償）を取得、以降市による支援を実施。
- 令和4年に京都市水尾地域公共交通会議を設置。（現在、自家用有償の登録手続き中）

◆ 水尾自治会バスの概要

- 水尾自治会が運行主体となり、水尾とJR保津峡駅との間を週5日・1日5往復運行。
- 26人乗りマイクロバスで、運賃は大人250円、小人150円。（世帯ごとの運営費負担あり）
- 人口減（老人ホーム「水尾寮」の転出等）及び高齢化により水尾住民による利用が減る一方、住民以外の利用が約9割を占める。



▲ 水尾乗り場



<支援の必要性>

水尾自治会バスは、最寄りの鉄道駅であるJR保津峡駅と水尾地域を結ぶ路線である。地域唯一の公共交通であり、地域住民の生活の足であるとともに、近年では利用の大部分を占めている地域外からの来訪者の足としても不可欠な路線である。

一方で、運賃収入と住民負担のみでは運営努力を講じても路線の維持が難しく、京都市が百万円を上限とする財政支援を平成16年から実施している。

- 京北地域は、人口は4,496人で、20年間で3割以上減少。高齢化率は46.6%。
- 京北地域内の足を担う「京北ふるさとバス」が6路線運行。利用者の多くは地域内の小中学生。利用促進に取り組むものの利用者は少なく、運営経費の不足分を市が支援している。

◆ 地域の特徴

- 右京区の北部に位置し、北西部は南丹市と接している。平成17年に京北町が京都市（右京区）へ編入された。広大な土地の9割以上を緑あふれる森林に占められている。
- 人口4,496人、高齢化率は46.6%。農林業の低迷とともに若年層が流出し、人口の減少、就業者数の減少が進んでいる。人口は20年間で3割以上減少(国勢調査)。
- 通勤では8割以上が自家用車利用、通学では4割以上が自転車を利用(国勢調査)。

◆ 地域内の公共交通

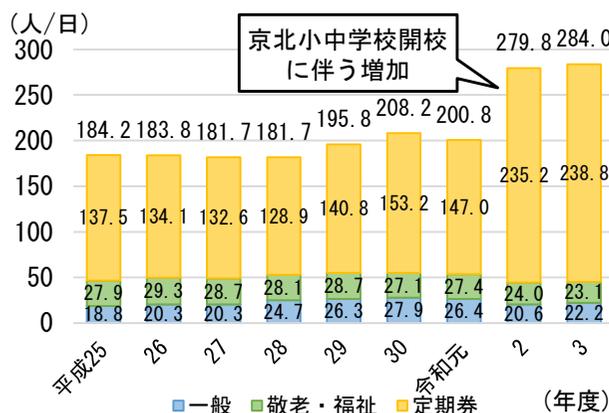
京北ふるさとバス（6路線）、スクールバス（3路線、すべて一般混乗）、
 病院送迎運行、福祉有償運送（社協外出支援事業）、
 西日本JRバス（周山～京都駅）、南丹市営バス



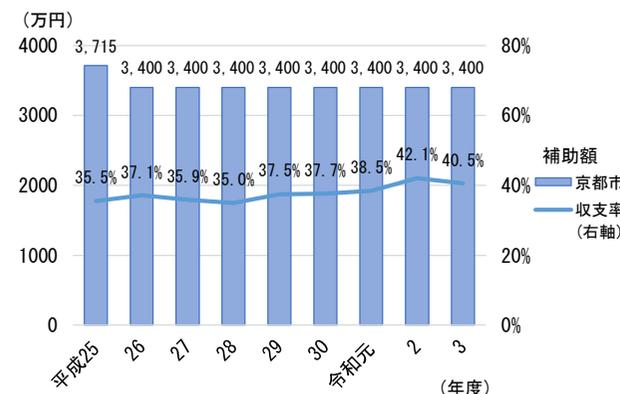
京北ふるさとバスの概要

- 京北ふるさとバスの前身である京北町営バスは、西日本JRバス路線の廃止に伴い、地域住民の足を確保するため、平成2年に運行を開始。平成17年、市町合併に伴い、町営バスを京北ふるさと公社が引継いだ。
- 地域内で6路線を運行。地域内の6地区と地域の中心部となる周山とを結ぶルートが設定されている。
- 広範なエリアに小集落が点在する特性上、採算性が極めて低い。人口減少とともに利用者が減少し、収入の6割程度を市の補助金が占めている。
- さらに市補助の財源となる「過疎債」について、令和3年度から京北地域が過疎地認定から外れることとなり、今後の運営を見据えた経営改善が不可欠となる。

<京北ふるさとバス 利用者数の推移>



<京北ふるさとバス 補助額・収支率の推移>



- 持続可能な公共交通に向け、京北ふるさとバス・スクールバスの一体的な運行等の取組を実施。
- 地域内を結ぶ「京北ふるさとバス」、京北地域と市内中心部を結ぶ「高雄・京北線」が周山で接続し、地域の足や来訪者の足として公共交通ネットワークを構築。事業者努力のみで維持が難しく、公的支援により運行確保している。

◆これまでの取組／京北ふるさとバスを中心とした取組

- 平成26年9月、「京都市京北地域公共交通会議」を設置
- 平成27年3月、「京北地域における公共交通ネットワークの再構築の方針」を策定。
→『持続可能で利用しやすい「地域が育む」公共交通』を目指し、様々な施策を実施。
ふるさとバス・スクールバスの一体的な運行(H29年4月～)、「美山・京北バス旅ルート」の設定(H29年10月～)、「買い物支援キャンペーン」(R2年3～6月)など

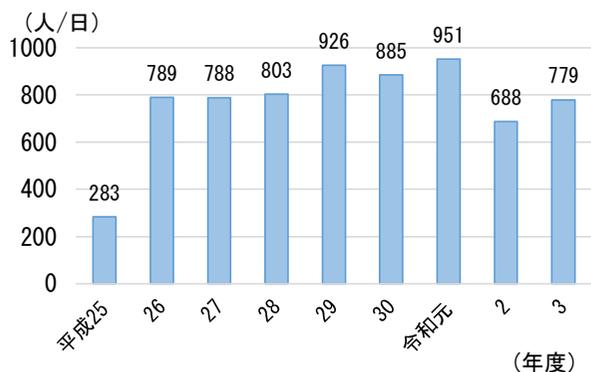
西日本ジェイアールバス／高雄・京北線の概要

- 京都駅～周山を1日14往復運行。京都駅から右京区／高雄・柵ノ尾、北区／中川・小野郷地域を經由し、京北地域とを結んでいる。

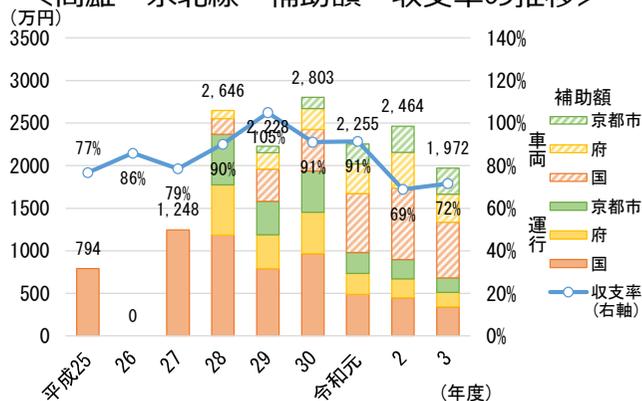
◆これまでの取組／高雄・京北線

- 京北地域等と市街地を結ぶ唯一の路線であり、地域間幹線補助系統として、国、府、市による支援で運行を維持。
- お得な乗車券の発売による利用促進(周山フリー乗車券、美山・京北バスたびきっぷ)

<高雄・京北線 利用者数の推移>



<高雄・京北線 補助額・収支率の推移>



<支援の必要性> (京北ふるさとバス)

京北地域の中心部となる周山(京北合同庁舎や商業施設が立地)を起点に、地域内の各地区や病院とを結んでおり、地域内の生活の足を担っている。周山で「高雄・京北線」と接続し、住民の市内中心部への移動や、来訪者の地域内移動を可能としており、地域に欠かせない公共交通である。

(高雄・京北線)

市内中心部と京北地域の中心である周山とを結び、通勤通学や買物、通院等の生活の足のほか、観光客の来訪の足の役割も担っている。市内中心部で京都駅・大宮駅・円町駅等の鉄道駅に結節するとともに、終点の周山では京北地域内を結ぶ「京北ふるさとバス」と接続しており、公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている。

⇒ふるさとバス、高雄・京北線の双方が、事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、継続した支援により運行を確保する必要がある。

- 滋賀県高島市、大津市と接する市最北部の地域。人口70人で、高齢化も進行。
- 民間バス路線の運行縮小を機に、地域が主体となった乗合交通の運行を開始。
- 大津市堅田への定期運行のほか、需要に応じ京都市中心部への臨時便も運行。

◆ 地域の特徴

- 滋賀県と接する、左京区最北部に位置する集落。
- 人口70人、高齢化率47.1% (国勢調査)。

◆ これまでの取組

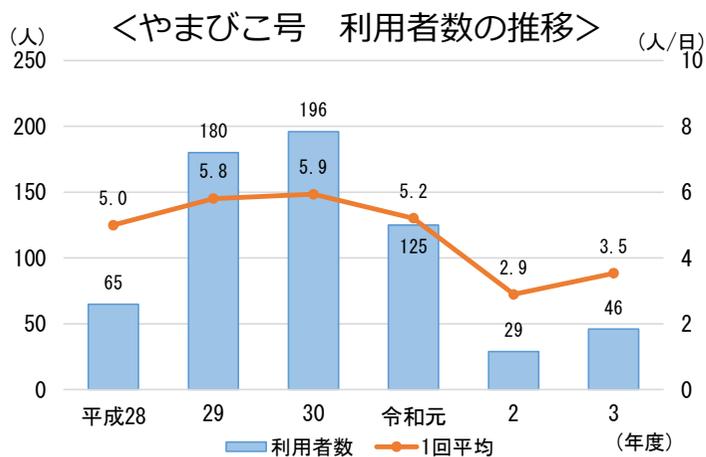
- 平成23年、京都バス比良線 (10系統) の平日運行が廃止。市街地への移動手段確保が課題となった。
- 平成25年以降、スクールバス等を活用した久多～堅田の路線バスの試行運行開始
- 平成28年、「京都市左京区久多地域公共交通会議」を設置し、久多地域の新たな交通手段として、交通空白地有償運送 久多支え合いバス「やまびこ号」の運行開始



久多支え合いバス「やまびこ号」

◆ 「やまびこ号」の概要

- 久多自治振興会が主体となり、同地域と堅田の間を月に2日程度運行するほか、需要に応じ京都市内等への臨時便を運行。10人乗りで、運賃は久多～堅田間大人500円。



※平成28年度は自家用有償旅客運送へ移行後のみの値

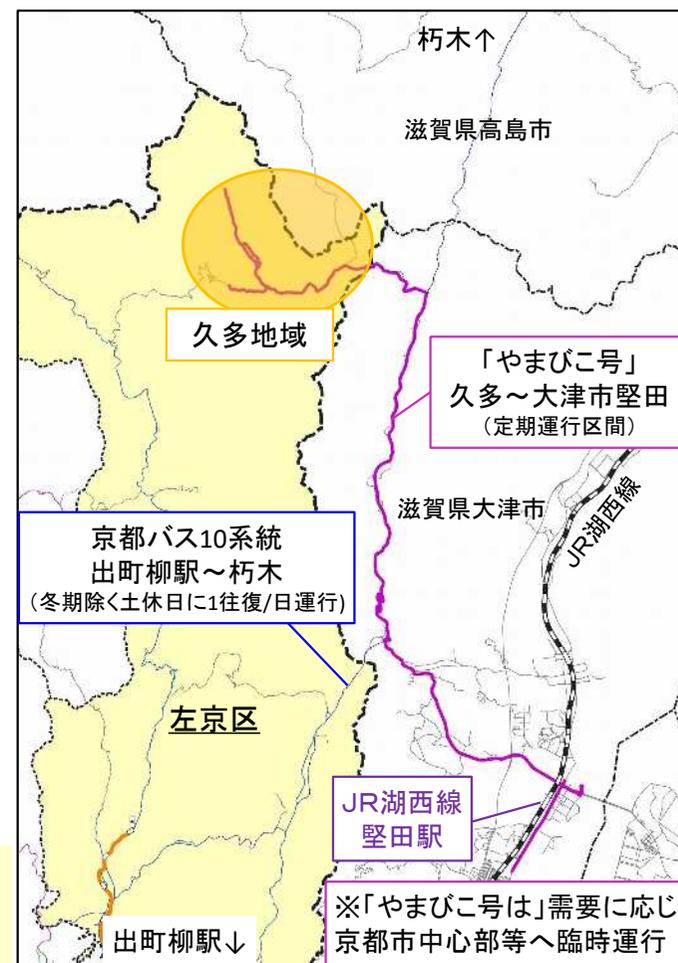
<やまびこ号への補助>

- 久多支え合い・助け合いのまちづくり 公共交通空白地有償運送スタートアップ支援補助金 (京都市左京区役所): 30万円/年 (H28~29年度)
- 平成27年共同募金・NHK歳末たすけあい助成金: 154万円 (H28年度)

<必要性>

「やまびこ号」は、久多地域と大津市堅田等とを結ぶことで、住民の通院や買物などの生活の足に加え、地域外からの来訪者等の送迎等を担っている。

また、需要に応じた臨時便も運行しており「やまびこ号」は久多地域から市街地への唯一の「生活の足」として欠かせない公共交通である。



※「やまびこ号」は「需要に応じ京都市中心部等へ臨時運行」

- 北区北部の山間に位置する地域で、人口127人、高齢化率は5割を超えている。
- 民間バス路線の廃止を受け、平成24年に地域が主体となった乗合バスの運行を開始。
- 国の地域公共交通確保維持事業による補助（地域内フィーダー系統補助）を受けている。

◆ 地域の特徴

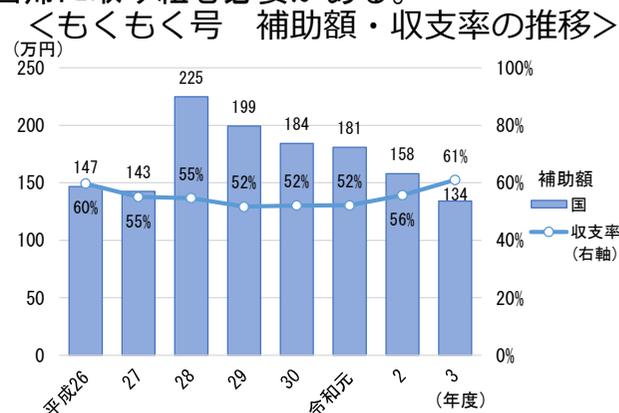
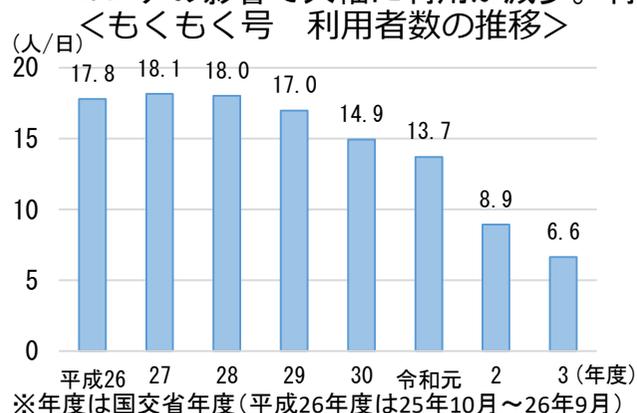
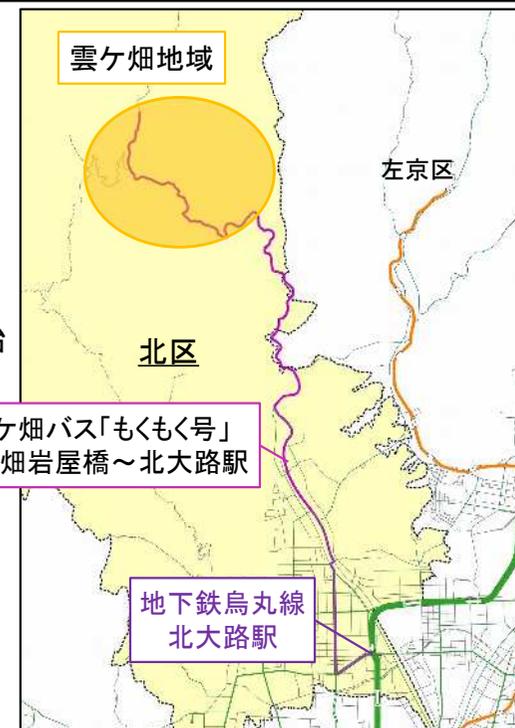
- 北区の鴨川源流域に位置する。人口127人、高齢化率55.9% (国勢調査)。

◆ これまでの取組

- 京都バス雲ヶ畑線が出町柳駅～岩屋橋間で1日4往復運行されていたが、赤字による撤退の申し出を受け、京都バスをはじめ、地域住民、学識経験者、行政によって構成する「雲ヶ畑地域における公共交通のあり方検討会議」を設置。平成24年3月末に雲ヶ畑線を廃止。
- 平成24年4月、新たな生活交通として、地域が運営主体となった雲ヶ畑バス「もくもく号」の運行開始
- 地域内フィーダー系統として、国による支援を受け運行を維持。

◆ 雲ヶ畑バス「もくもく号」について

- 雲ヶ畑自治振興会が運営主体、彌榮自動車株式会社が運行主体（競争入札により選定）。
- 北大路駅前～雲ヶ畑岩屋橋間を毎日2往復運行。
- 9人乗りジャンボタクシーで、運賃は大人400円又は700円。
- 高齢者をはじめ地域住民の通院・買い物のほか、行楽シーズンにはハイカー客の利用が多いが、新型コロナウイルスの影響で大幅に利用が減少。利用回帰に取り組む必要がある。



＜支援の必要性＞

雲ヶ畑バスもくもく号は、商業施設や病院等が立地する地下鉄北大路駅と同地域とを結ぶことで、住民の通院や買物などの生活の足を担っている。また、地域外からの登山客等の足も担っており、同地域唯一の公共交通として欠かせない路線である。

一方で、コロナ禍以前から利用者は減少傾向にあり、地域や事業者の運営努力だけでは路線維持が難しく、引き続き、地域公共交通確保維持事業による補助により運行を確保する必要がある。

- 南丹市や亀岡市と接する右京区西部の地域。人口186人、高齢化率は65.1%。
- 南丹市の八木駅から亀岡市を経て乗り入れる「原・神吉線」が唯一の公共交通。
- 国の地域公共交通確保維持事業による補助（地域間幹線系統補助）を受けている。

◆ 地域の特徴

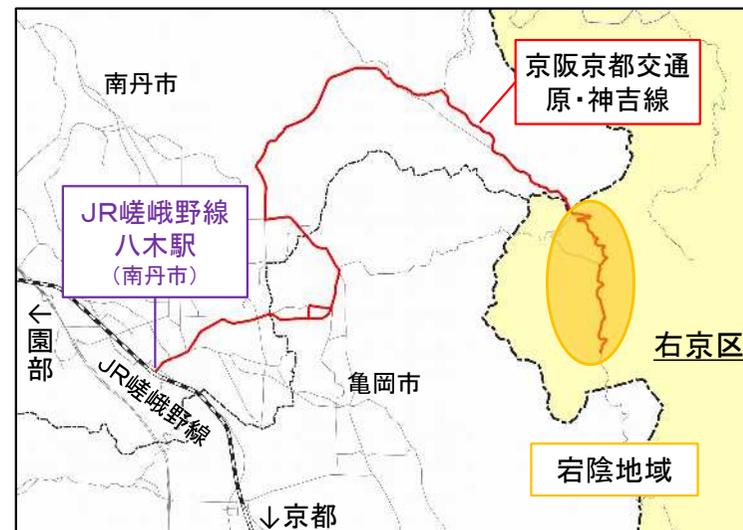
- 愛宕山の西麓に位置し、南丹市や亀岡市と接する。
- 人口186人、高齢化率65.1% (国勢調査)。
- 市外への通勤が3割と比較的多い (国勢調査)。

◆ これまでの取組

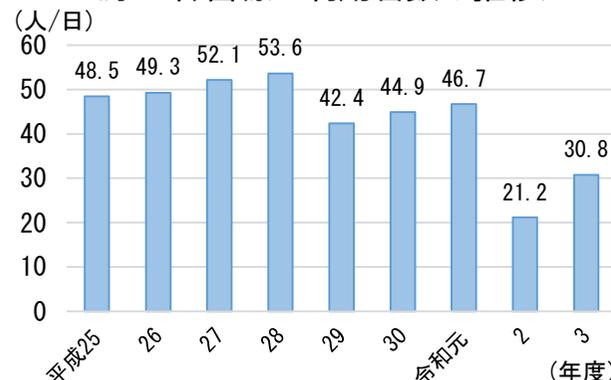
- ハイキングイベント、無料乗車券付きチラシの配布による域外からの利用促進を実施。
- 地域間幹線系統として、国、京都府、沿線自治体(京都市・亀岡市・南丹市)による支援を受け運行を維持。

◆ 京阪京都交通「原・神吉線」について

- 南丹市のJR嵯峨野線「八木駅」から右京区嵯原の「原」までを1日3往復運行。
- 地域住民の生活の足に加え、愛宕山へのハイキングへの足としても利用される。

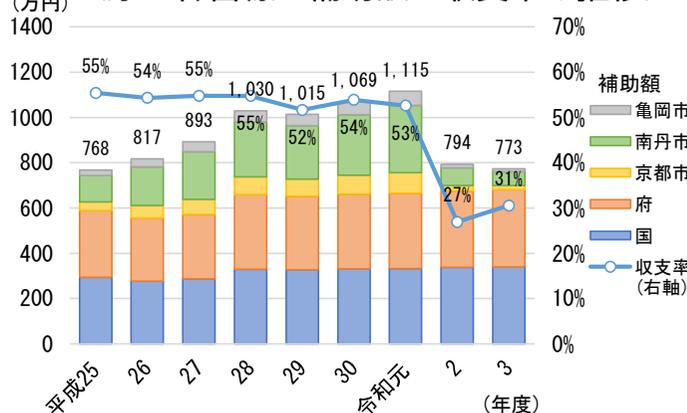


<原・神吉線 利用者数の推移>



※年度は国交省年度(H25年度はH24年10月～H25年9月)

<原・神吉線 補助額・収支率の推移>



<支援の必要性>

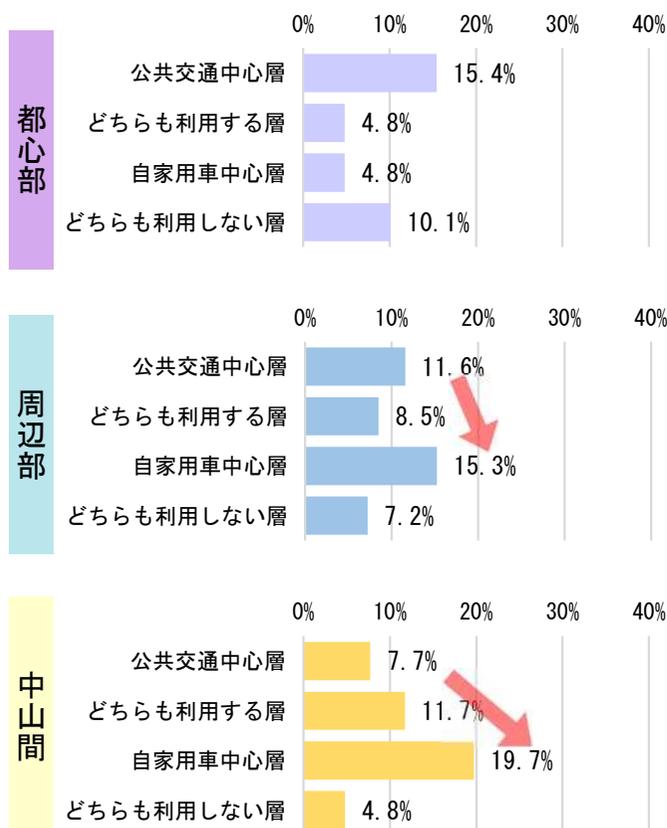
原・神吉線は、総合病院や商業施設が立地する南丹市の八木駅と右京区の宍陰地域とを結ぶ唯一の公共交通であり、地域住民の通勤通学、買物、通院等の生活の足に加え、ハイキング等の来訪者の足も担っている。

一方で、事業者の運営努力だけでは路線維持が難しく、引き続き、地域公共交通確保維持事業の補助により運行を確保する必要がある。

- 周辺部や中山間において、公共交通の利用が少ない自家用車利用者で、公共交通に利便性向上や「いつも利用できる安心感」、「将来免許返納した時の移動手段」を期待する声が多い。公共交通に対して、利用して維持していく「自分事」としての意識が不足している。

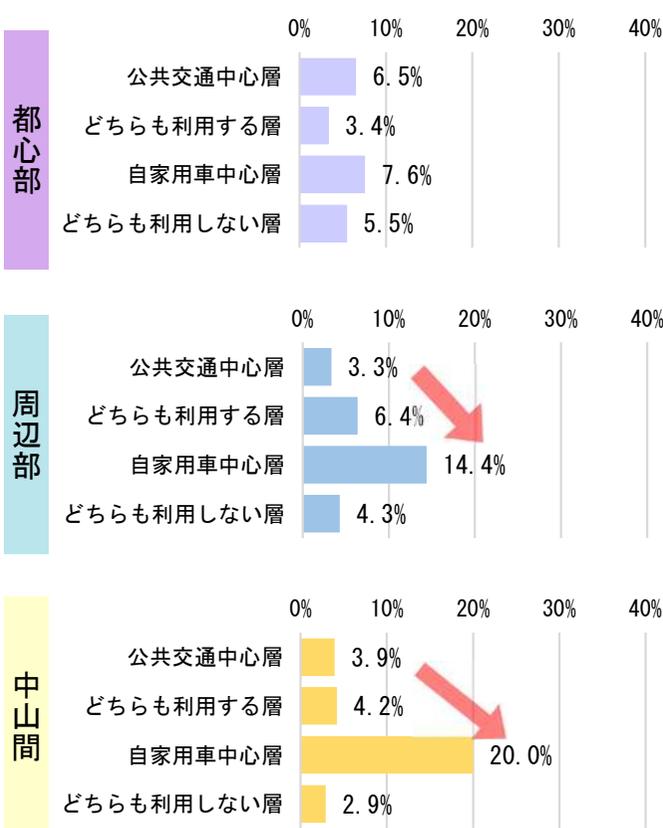
◆ 公共交通の維持に必要な取組み

[路線やダイヤを維持または便利にする]



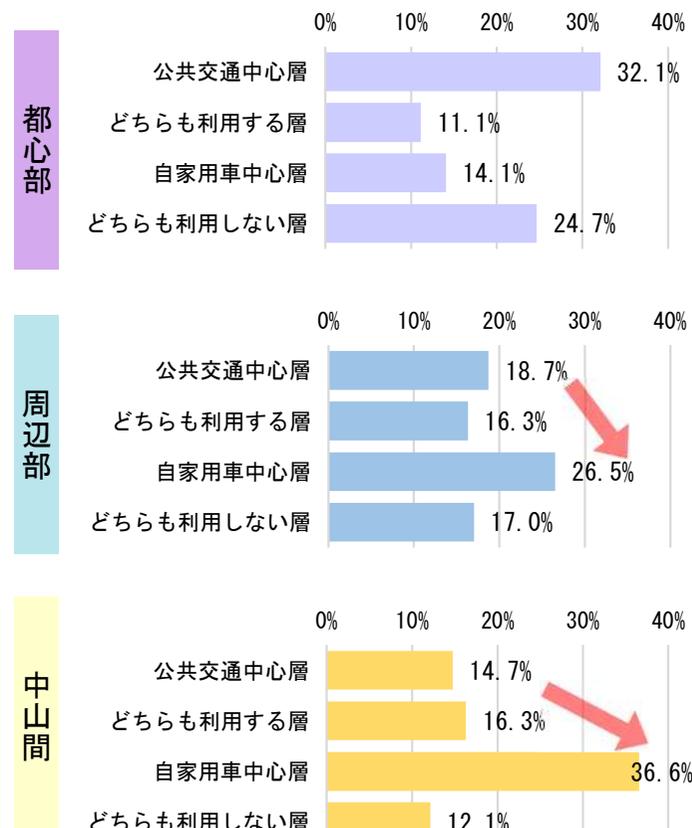
◆ 公共交通の役割

[将来免許返納した時の移動手段]



◆ 公共交通がもたらす効果

[いつでも利用できる安心感]

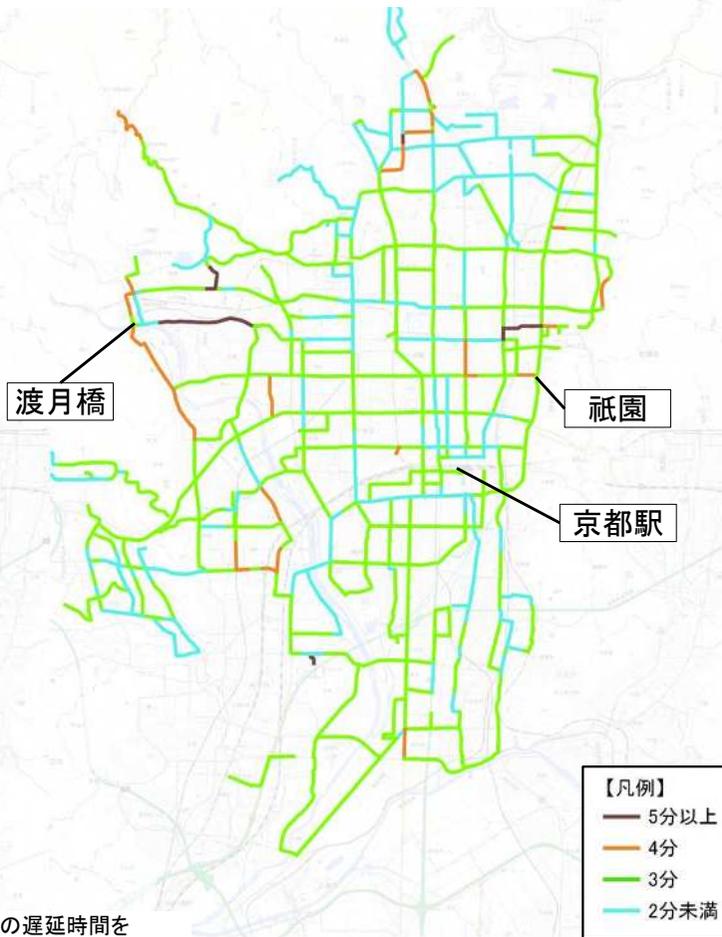


- コロナ禍前では、四条通や東山周辺、嵐山周辺等、広範囲で遅延が生じていたが減少傾向。
- 渋滞が減少していると感じている市民は15%程度。そう感じていない市民は4~5割程度で推移していたが、平成27年から令和元年にかけては減少していた。

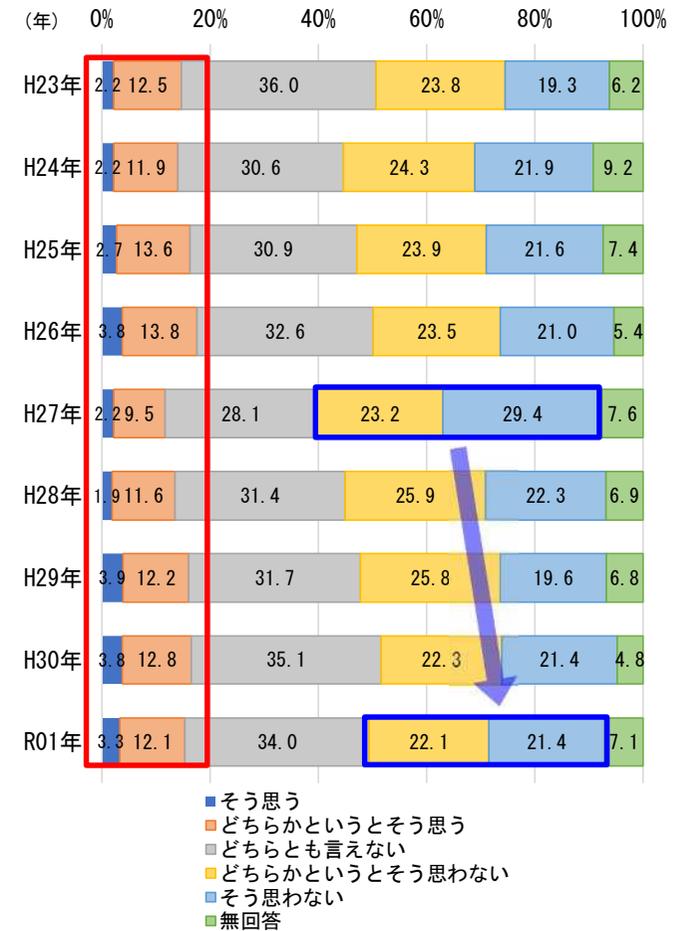
◆市バスの平均遅延時間 (コロナ禍前の平成23年度)



(コロナ禍後の令和3年度)



◆渋滞状況への市民の認識



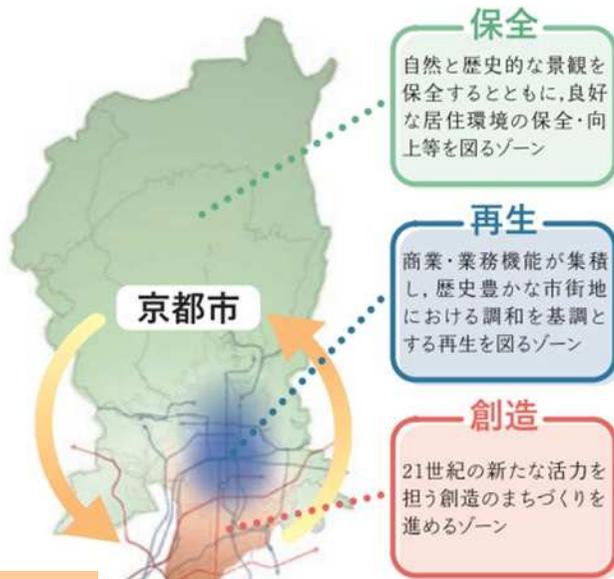
※平均遅延時間: 停留所間の系統毎、ダイヤ毎、平日・土曜日・休日毎の遅延時間を上下別に平均し遅延の大きい方向の値をその区間の平均遅延時間
 出典: 京都市交通局 第3回「京都市バスの路線・ダイヤの在り方に関する検討委員会」資料

出典: 京都市市民生活実感調査

- 「保全・再生・創造」の土地利用を基本に、京都の都市特性を踏まえた「持続可能な都市構造」を目指す。さらに、市内全体を5つのエリアに分類し、地域ごとの役割を考慮した取組が進められている。

◆都市計画マスタープラン

「保全・再生・創造」の土地利用を基本として、京都ならではの魅力と都市活力の循環により、多様な地域の拠点の活性化や働く場の確保などを実現し、地理的制約への対応と市域全体の持続性を目指す。



新たな視点

- ① 新たな時代の「職住共存・職住近接」
- ② 近隣都市との一体性や相互の効果を踏まえた都市圏の強化
- ③ これからの「暮らしと営み」に対応したまちづくりの推進

出典：京都市都市計画マスタープラン（令和3年9月）

◆京都市持続可能な都市構築プラン（立地適正化計画）

市内全体を5つのエリアに分類。地域ごとの役割等を考慮し、地域の特性と将来像を踏まえたうえで、取組を進める。

V 緑豊かなエリア

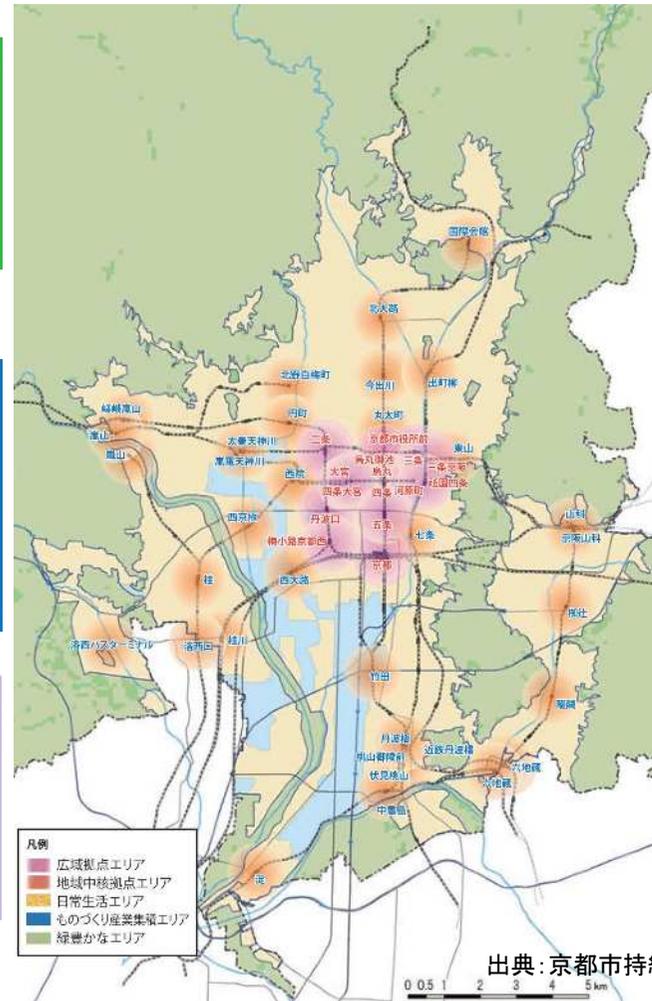
地域の生活・文化等の継承
農林業や観光等の産業の振興等により、地域の生活・文化等を維持・継承
市街化調整区域、都市計画区域外の地域

IV ものづくり産業集積エリア

ものづくり産業の集積
操業環境の確保、住宅との調和
産業用地・空間の確保により、京都にふさわしい産業を集積
工業・工業専用地域、らくなん進都等

学術文化・交流・創造ゾーン

京都ならではの資源を活かした新たな魅力や価値の創造
歴史、文化、大学、観光などの京都ならではの資源と多様な人が出会い、集い、交流
(あらかじめ場所を定めません)



Ⅰ 広域拠点エリア

京都の都市活力を牽引
国内外から訪れる多くの人々の活動を支える京都らしい都心空間の創出
歴史的都心地区周辺、京都駅周辺、二条・丹波口・梅小路周辺

Ⅱ 地域中核拠点エリア

定住人口の求心力
子育て期をはじめ、それぞれのライフステージに応じた必要な都市機能の効率的な利用
周辺部等における地域の拠点

Ⅲ 日常生活エリア

定住人口の生活の場
多世代が安心・快適に居住し地域のコミュニティ・文化を継承
市街化区域(ものづくり産業集積エリアを除く)

出典：京都市持続可能な都市構築プラン

- 「保全・再生」に十分配慮したうえで、「創造」的發展が可能となるよう、京都駅周辺等の新たな拠点形成や、若年・子育て層の居住環境の創出、隣接市町との一体的な發展等を目指し、都市計画の見直しに向けた議論が進んでいる。

◆都市計画の見直し（案）

都市格の向上により高まった都心部の熱を受け止める新たな拠点の形成

京都駅周辺で新たな拠点を形成し、都心部とその周辺を有機的に結び付けることで、市全体の持続性を向上

- 京都駅南部、梅小路京都西駅周辺
- らくなん進都（鴨川以北）、竹田駅周辺

京都の未来を支える若い世代をひきつける居住環境の創出

京都の未来を担う若年・子育て層をひきつける比較的地価が落ち着きアクセス性の高いエリア

- 東部方面の外環状線沿道（山科～六地藏駅間）
- 市街地西部の工業地域（西院駅・西大路駅・西京極駅周辺）

隣接市町の都市開発や将来的な都市基盤との連動による一体的・連続的なまちの形成

隣接市町と一体的な發展を目指すため、都市開発の進展と連動したまちづくりを進める

- 桂川、洛西口駅周辺
- 向日町駅周辺
- 淀駅周辺

工業地域における多様な立地ニーズへの対応

限られた産業用地のなかで、市街化調整区域から工業地域の創出も図りながら、多様なニーズに対応



出典：京都市『みんなが暮らしやすい魅力と活力のあるまち』の実現に向けた都市計画の見直しについて』（パブリックコメント案）

- 自動運転をはじめ、グリーンスローモビリティ、電動車いす、電動キックボードなど、新たな交通手段の開発が進んでいる。
- 高度化する情報通信技術を活用した、ソフト面での利便性向上も進められている。

◆自動運転バス



出典: 大津市HP

◆グリーンスローモビリティ

時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス。府内では伊根町や和東町で走行実績があり、定時定路線の無償運行のほか、デマンド運行も含めた公共交通空白地有償運送としての運行も行われている。



出典: 和東町HP

◆電動キックボード

京都市内でもシェアサービスが既に開始



画像: 株式会社LuupHP

<https://luup.sc/news/2022-03-24-kyoto-kickboard-start/>

◆MaaS(Mobility as a Service)

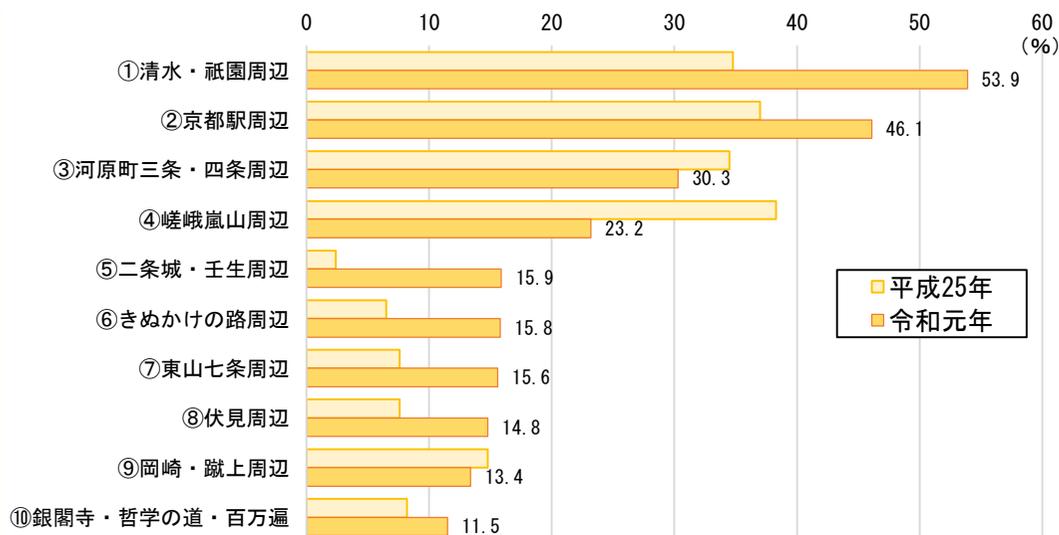
MaaSはマイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を一つのサービスと捉えシームレスに繋ぐ新たな移動の概念。スマートフォン等のMaaSアプリにより、出発地から目的地までの経路や発着時刻、所要時間、利用料金の検索、予約・決済を一括してできるようにすることで、快適で効率的な移動環境創出、人の移動の最適化が期待される。本市においても各事業者を中心に実証的な取組が行われている。

京の冬の旅 デジタルスタンプラリー
(令和4年1~3月)

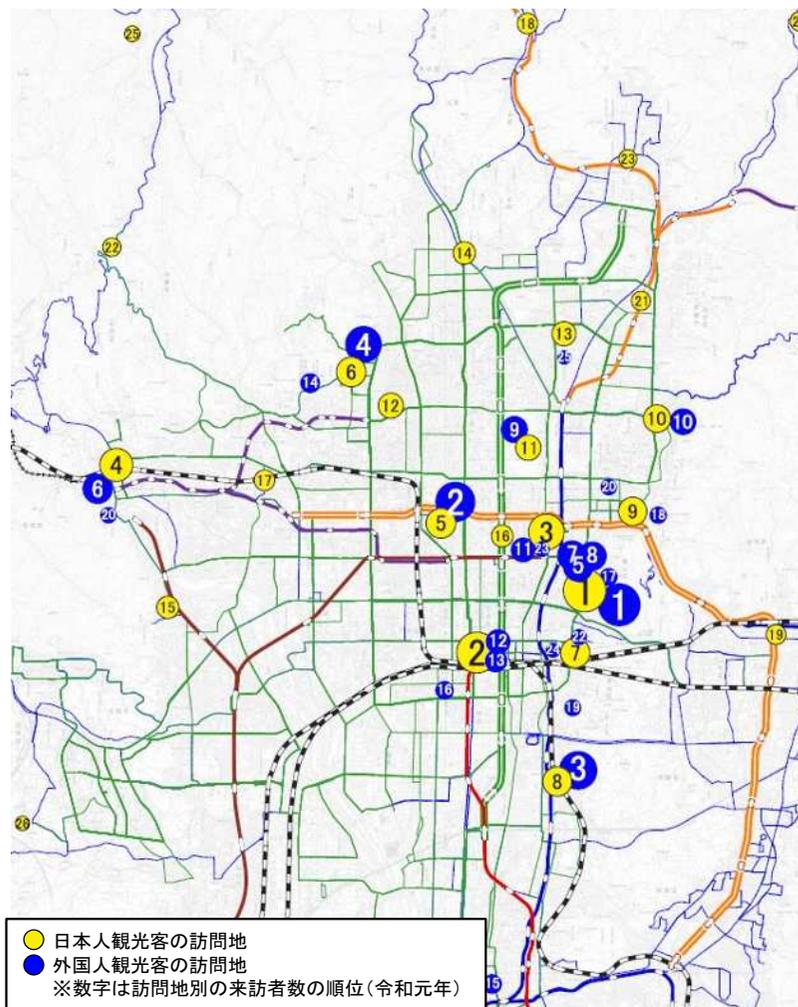
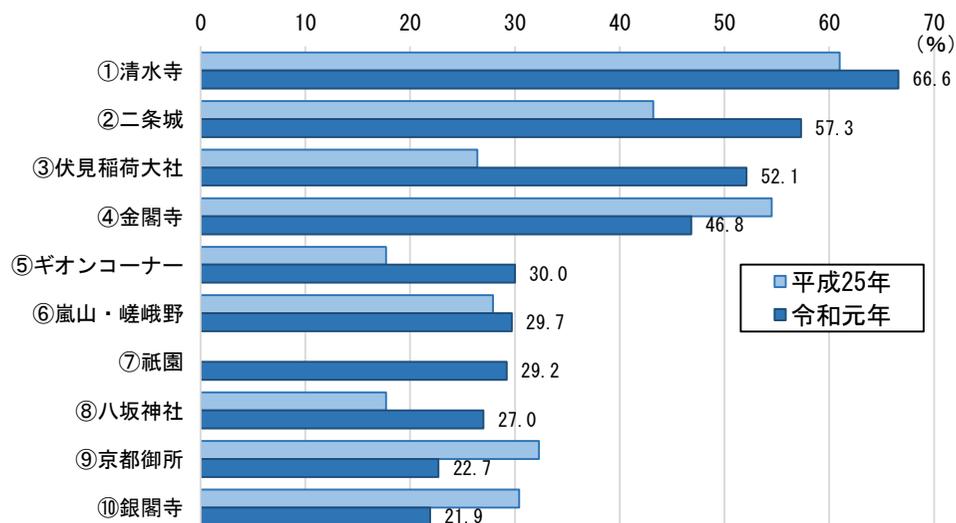


- コロナ禍以前は、日本人では清水・祇園や京都駅、四条河原町周辺、外国人では清水寺や二条城、金閣寺など都心部のスポットに観光客の訪問先が集中していた。

日本人の上位訪問地

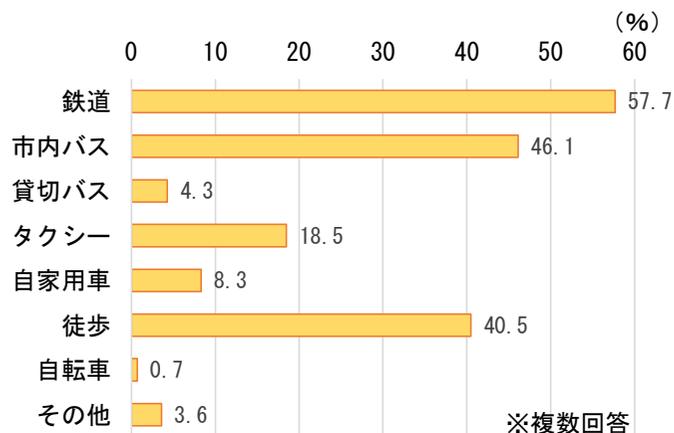


外国人の上位訪問地

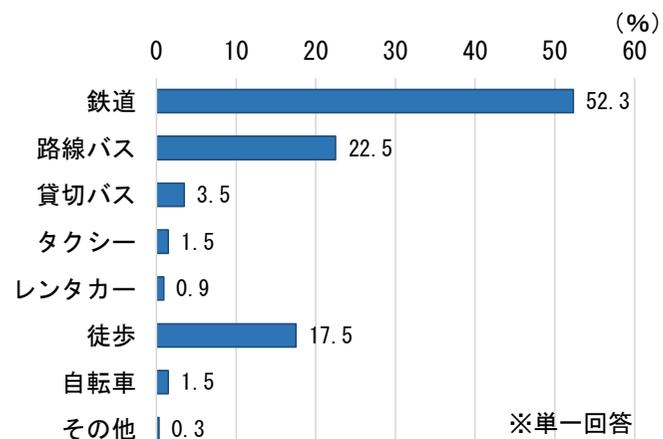


- 観光客の市内利用交通機関は、鉄道・路線バスの公共交通、徒歩が大半を占めている。
- コロナ禍以前の観光シーズンには、休日朝の時間帯に京都駅へ人が特に集中。

◆日本人観光客の市内利用交通機関

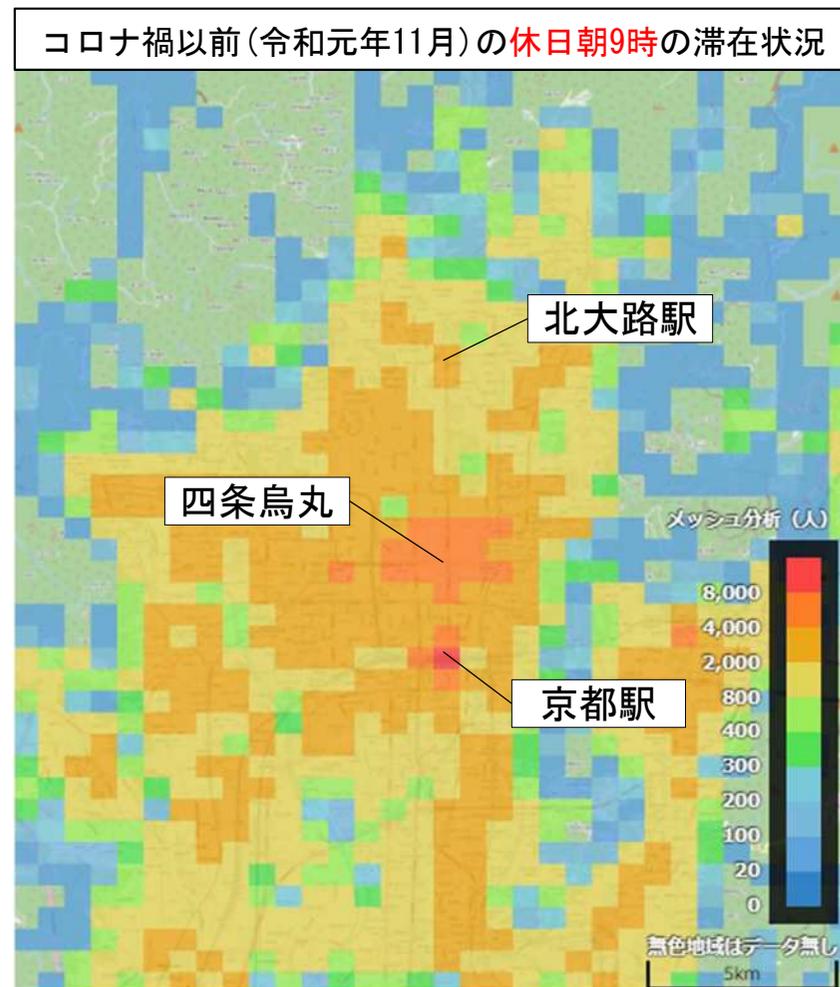


◆外国人観光客の市内利用交通機関



出典：京都観光総合調査（令和元年）

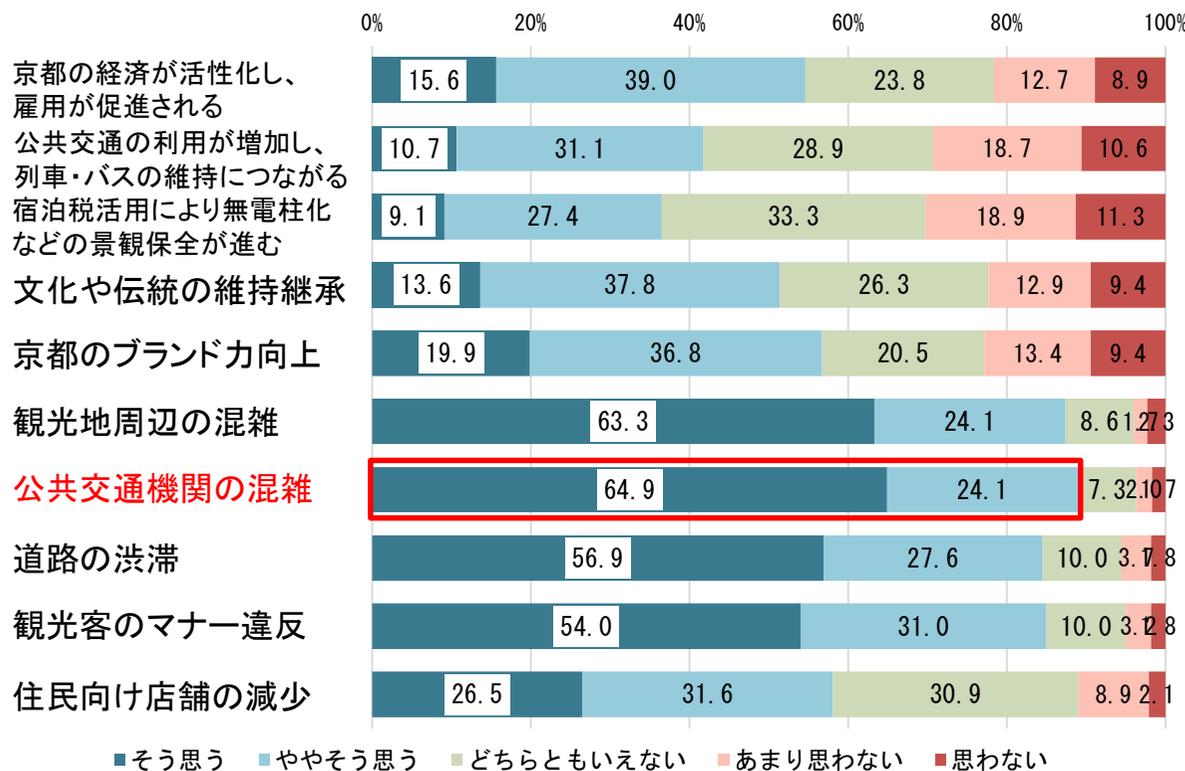
◆京都駅への一極集中



出典：「RESAS（地域経済分析システム）-流動人口メッシュ-」

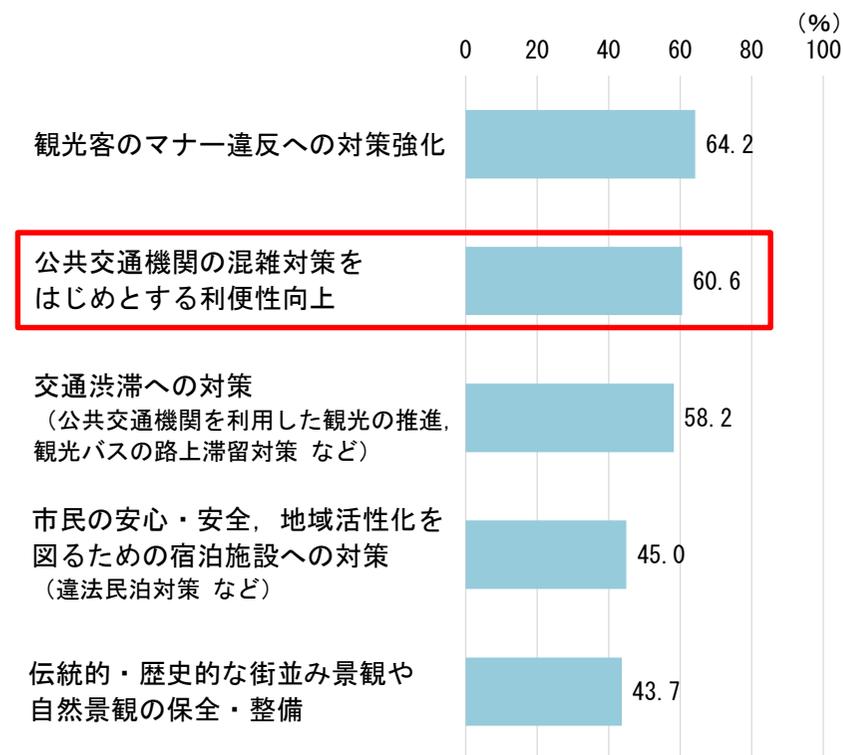
- 観光客が市にもたらす影響として、路線バスや地下鉄などの公共交通機関での混雑の発生を感じている市民は9割近くに上っている。
- 観光に関連する施策として、市民の6割以上が、公共交通機関の混雑対策をはじめとする利便性向上を望んでいる。

◆観光客が市にもたらす影響



※回答の選択肢については、要約して示している。

◆実施してほしい観光に関する施策



※上位5選択肢のみを示している。

- 令和3年度に策定された「京都観光振興計画2025」では、一部の観光地の混雑に対する分散対策等を通じて、市民生活と観光の調和を図ることを目指している。

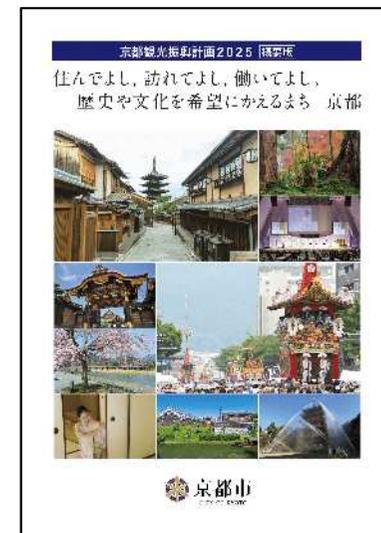
◆京都観光振興計画2025（令和3年3月策定 計画期間：令和3年度～令和7年度）

京都観光が目指す姿

- 市民の暮らしの豊かさの向上、地域や社会の課題解決、SDGsの達成に貢献し、感染症や災害などの様々な危機や環境問題に対応していく持続可能な観光

2030年に実現を目指す5つのまちづくりと観光

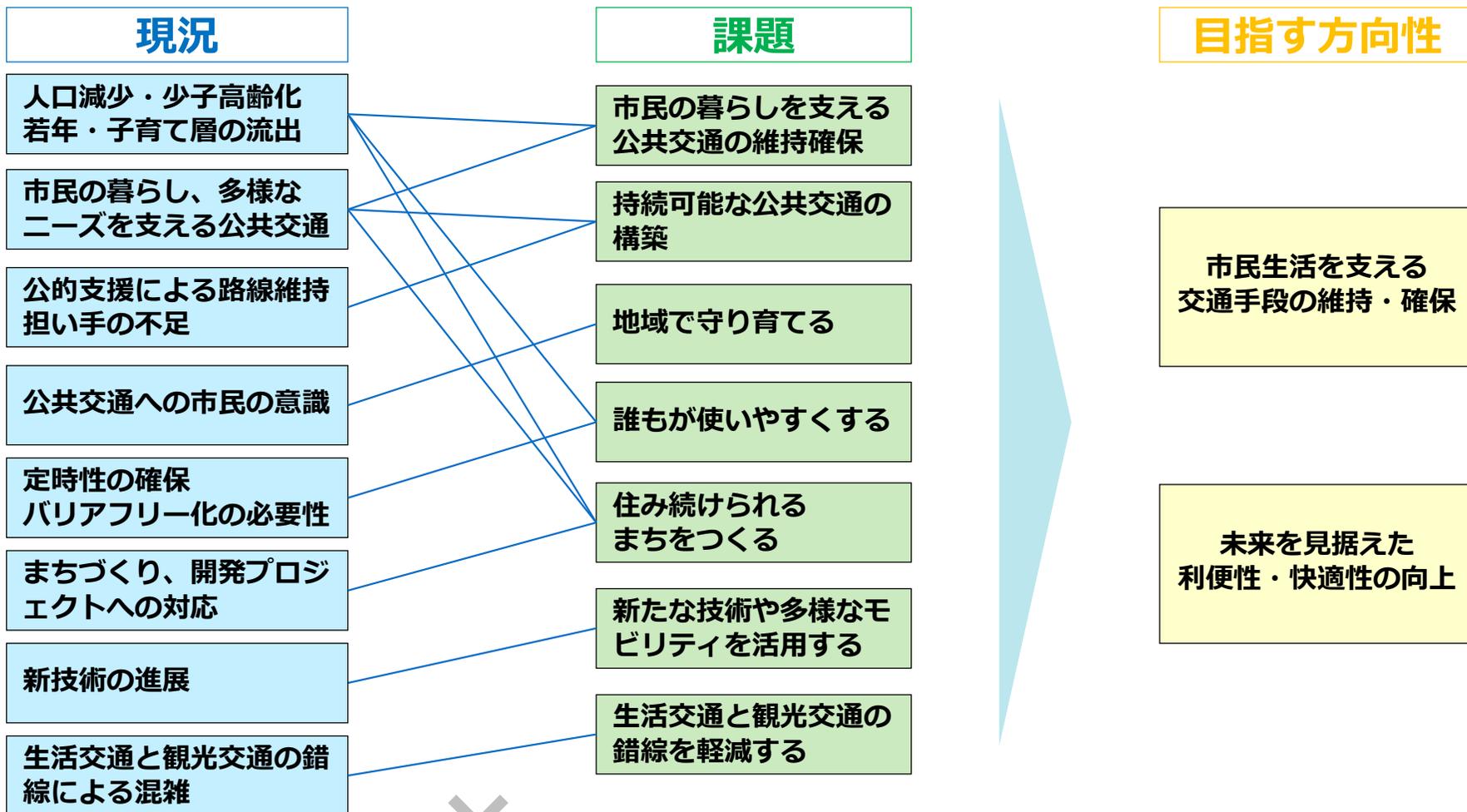
- 市民生活と観光の調和が図られ、市民が豊かさを実感できる。
 - 一部の観光地の混雑等の観光課題対策の強化等の取組を実施
- あらゆる主体が京都の「光」を磨き上げ、観光の質を高める。
- 観光の担い手がより活躍し、観光・文化分野での起業・新事業創出が盛んになり、都市の活力向上や文化の継承に寄与する。
- 感染症や災害などの様々な危機に対応できる、しなやかで力強く、安心・安全で環境に配慮した持続可能な観光を実現させる。
- MICE都市としての魅力を確認し、世界の人々が集い、多様性を認め合い、世界平和に貢献するまちになる。



「朝観光・夜観光」

評価指標

- 公共交通の混雑を経験した市民の割合
- 公共交通の利便性向上を感じた市民の割合
- 観光客の市内交通費(公共交通への貢献)
- 入洛時の公共交通利用割合
- 訪問時期の分散状況(月別繁閑差)
- 朝観光・夜観光の割合
- 「とっておきの京都」エリアや郊外の訪問地割合



地域の特性・課題

都心部

周辺部

中山間

- ・ 現況と課題を整理する視点や方向性が妥当かどうか、加えるべき点はないか
- ・ 目指す方向性や、今後必要と思われる取組

現況

人口減少・少子高齢化 若年・子育て層の流出

- 都心部と周辺部の一部で人口が集中する一方、周辺部の一部、中山間地域等で人口が減少。
- ニュータウン等、周辺部の一部や中山間で高齢化が急速に進展。
- 大学卒業後の就職時、結婚・子育て期（子どもと親世代）で市外へ転出超過。

市民の暮らし・多様なニーズを支える公共交通

- 市全体で人口の約99%が公共交通カバー圏域内に居住。
- 市内の従業人口はやや減少。市外から通勤通学する人口が多い。大学生数はやや増加。
- 3エリアとも、通勤通学で公共交通利用が多い。
- 中山間地域等では、高校通学に長距離移動が必要。
- 公共交通の役割を、若年・中高年は通勤通学、高齢者は買物や通院のための移動手段と考える人が多い。
- 周辺部、中山間と郊外に行くほど、自家用車利用が増え、公共交通の移動に不便を感じる人が多い。

公的支援による路線維持、担い手の不足

- 公共交通利用者数はコロナ禍を受け大幅に減少し、以降の回復も鈍い。
- 中山間地域等では公的支援により維持する路線も。
- 運転士・整備士の高齢化、長期的な不足。
- 利用者減、担い手不足を理由に減便等を検討する事業者も。

公共交通への市民の意識

- 周辺部や中山間地域等では、公共交通の利用が少ない自家用車利用者で、公共交通に利便性向上や「いつも利用できる安心感」を求める人が多いなど、「自分事」としての意識が不足している。

定時性の確保・バリアフリー化の必要性

- コロナ禍前は都心部や観光地で遅延が生じていたが減少傾向。
- 「心のバリアフリー」も含めたバリアフリー化への取組が求められている。

まちづくり、開発プロジェクトへの対応

- 都市計画では、地域の特性を踏まえたまちづくりが進められている。京都駅周辺での新たな拠点の形成や、アクセス性の高い地域での若い世代の居住環境の創出等を目指し、都市計画の見直しに向けた議論が進んでいる。

新技術の進展

- 自動運転バスや電動キックボードなど新たな交通手段の開発が進む。
- MaaSなど、ソフト面での利便性向上も進む。

生活交通と観光交通の錯綜による混雑

- 観光客が都心部の一部スポットに集中。
- 観光客による交通混雑への対策を望む市民も多い。
- 市の観光振興計画では、観光客の訪問先・時期・時間帯の分散が掲げられている。

課題

市民の暮らしを支える公共交通の維持確保

- 日常生活の様々な場面を公共交通が支えており、市民生活を守るうえで、公共交通の維持確保が必要。
- 高齢化等の利用者層の変化に合わせ、運行形態等をそのニーズを踏まえたものに見直す必要も。
- 特に中山間地域等では、交通弱者の移動手段確保が課題。

持続可能な公共交通の構築

- 事業者の努力のみでは、採算確保が難しいケースが増える可能性。現在の公共交通の維持確保が困難になることも想定される。
- 交通事業者・行政・地域住民が連携し、地域が一体となって望ましい移動手段を検討・確保する取組が必要。
- 公共交通の利用が少ない層の取り込みも必要。
- サービス維持に不可欠な担い手の確保が急務。

地域で守り育てる

- 市民が公共交通の必要性を認識するだけでなく、「自分事」として捉えてもらい、市民が主体となった利用促進など、公共交通維持に向けた取組を進める必要。

誰もが使いやすくする

- 車両や施設のバリアフリー化とともに、心のバリアフリーの推進が必要。
- 観光客をはじめとする移動需要の回復を見据え、定時性確保や混雑緩和など快適・円滑な移動の確保が必要。

住み続けられるまちをつくる

- 子育てしやすいまちづくりに寄与する取組を通じ、人口および公共交通利用者を確保していく必要。
- まちづくりと連携した公共交通体系の再構築が必要。

新技術や多様なモビリティを活用する

- 様々な地域・交通課題の解決に向け、新たなモビリティや新技術の活用など、様々な可能性を検討。新技術導入の可能性や手段の棲み分けの検討、環境整備を進める必要。
- データのオープン化やMaaSの実現など、デジタル化や情報活用等を通じて、経営効率化・経営力強化が必要。

生活交通と観光交通の錯綜を軽減する

- 観光客の回復を見据え、観光客による混雑の緩和策を検討し、市民生活への影響軽減を図る必要。
- 公共交通分野においても、観光客の分散に資する取組が必要。

現況

都心部

- 人口が集中し、増加している地域も多く見られる。高齢化は限定的。
- 人口のほとんどが公共交通カバー圏内に居住。
- 商業施設、多くの企業が活動するオフィスビル、MICE施設が集積しており、従業員人口が集中。
- 市バス・地下鉄を中心とした公共交通網が充実。
- 公共交通の利用と徒歩・自転車による移動が多い。
- 観光客の人気訪問地の大半が立地。コロナ前は多くの観光客が訪れ、交通混雑が発生。アンケートでは、混雑対策への要望が他地域と比べ高い。

周辺部

- 人口が集中し、増加する地域もある一方、山科区、洛西地域、醍醐地域など一部地域では人口が減少し、高齢化が急速に進展。ニュータウンで特に高齢化。
- 人口のほとんどが公共交通カバー圏内に居住。
- らくなん進都などの産業用地で従業員人口の集積が見られる。
- 鉄道駅との接続を中心としたバス路線網が充実しているが、一部のバス路線において輸送規模を維持できなくなるなど、交通課題が顕在化。
- 都心部に比べると公共交通利用が減り、通勤では自家用車も一定利用されている。
- 嵐山や伏見稲荷大社など一部人気観光地が立地。

中山間地域等

- 過疎化と高齢化が進む集落が点在。人口が大幅に減少。高齢化が著しい。
- 人口の7%が公共交通カバー圏外に居住。
- 自家用車による移動が中心となっているが、通勤では約3割が公共交通を利用。通学は徒歩と公共交通が中心だが、家族の送迎を含め自家用車移動もある。
- 地域が主体となったバス路線、自家用有償運送による輸送が行われている地域もあるが、公的支援なしには維持が困難。

課題

- 現在も公共交通の利用は多いが、周辺地域等の赤字路線を支える観点からも、更なる利便性向上と収益性の確保が必要。
- 通勤通学利用が多いことから、定時性・速達性の向上など、円滑な移動環境の実現が求められる。
- 観光需要の復活を見据え、観光客による混雑緩和策の検討、市民生活への影響の軽減が必要。

- 地域により、多様な交通課題が顕在化。地域毎の特性の違いに留意する必要。
- 都心部と比べて公共交通利用が少なく、路線維持に向けた課題が大きい。利用増加に向けて、地域全体の底上げが必要。
- 事業者連携・利用促進等を通じて、効率化による既存交通網の維持確保を図りながら、一層の利便性の向上が必要。

- 高齢者等の交通弱者を中心に、地域住民の生活の足の確保が課題。
- 利用促進の取組を継続するものの、利用者増加や地域だけの取組にも限界がある。
- 今後、公共交通利用の一層の減少が見込まれ、維持が難しくなる可能性が高い。
- 現在の輸送サービスの維持確保に向けた支援が必要。また、多様な移動手段の活用等、あらゆる角度から検討が必要。