

現況に基づく課題の整理 追加資料

第4回 京都市地域公共交通計画協議会
令和5年3月22日

1. 事業者の連携に関するこれまでの取組 …P.2～3
事業者間の連携による、乗継の利便性向上、乗車券や案内の統一等の取組を整理
2. 近畿圏パーソントリップ調査（P T調査）結果を用いた現況整理補足資料 …P.4～11
令和3年9～11月に実施された第6回近畿圏パーソントリップ調査結果の速報値を用いて、3エリアの状況を整理
3. 各部会（地域公共交通会議）の状況 …P.12～14

- ダイヤ調整や施設整備による、鉄道間や鉄道⇔バス間の乗換利便性向上、円滑化を実施。
- 複数のバス事業者での連携した運行やダイヤ調整による利便性向上を推進。
- 複数事業者での乗車券の共通利用や利用範囲拡大等により、運賃面のシームレス化を推進

乗換のシームレス化

- 洛西WGの取組として、阪急桂駅やJR桂川駅で鉄道との接続を重視したバスダイヤを設定(H22年～)
※洛西WG
洛西地域において事業者の連携により公共交通の利便性を図ることを目的に設置されたワーキンググループ。地域を運行する鉄道2社、バス事業者4者、市で構成。
- 阪急・嵐電西院駅で、ホーム移設や改札口の新設等による乗継利便性向上・移動円滑化を実施(H29年)



均一運賃区間の拡大・乗車券の共通利用化

- 均一運賃区間の拡大による分かりやすい運賃体系(H26以降嵯峨・嵐山、岩倉・修学院、上賀茂・西賀茂、高雄地域で順次拡大)
- フリー乗車券で利用可能な事業者やエリアを拡大
- 市バスの市内中心フリーICOCA定期券を、京都バスやJRバスの均一運賃区間でも利用可能に(H29年・R2年)



事業者間で連携した運行／等間隔運行

- 洛西WGの取組として、阪急桂駅～桂坂地域間で2事業者あわせて10分間隔となるようダイヤを設定(H22年～)
- 観光路線や大学への通学路線において、市バスと民間事業者が連携し、共に運行(R4年～)



複数事業者で利用可能なフリー乗車券

- 市内5社局の鉄道が乗り放題のフリー乗車券「歩くまち・京都レールきっぷ」を夏季・冬季に発売(H27年～)
- JRバス高雄京北線をはじめとする「森の京都」エリアのバス各社を共通利用できる周遊パスを発売(R2年～)



- 公共交通における案内の多言語化・共通化をはじめ、分かりやすさの向上に向けた取組
- 洛西地域では平成22年より、洛西WGの取組としてのりばや案内表示の共通化を推進

案内表示の多言語化・ピクトグラム活用による分かりやすさ向上



洛西地域におけるバス停標柱の一本化、時刻表・路線図の様式統一、案内の充実



鉄道⇔バス乗換案内の改善



▲駅構内にバス乗り場案内を掲示

バス停名の事業者間での統一



▲バス車内表示器の乗換案内で駅名も表示



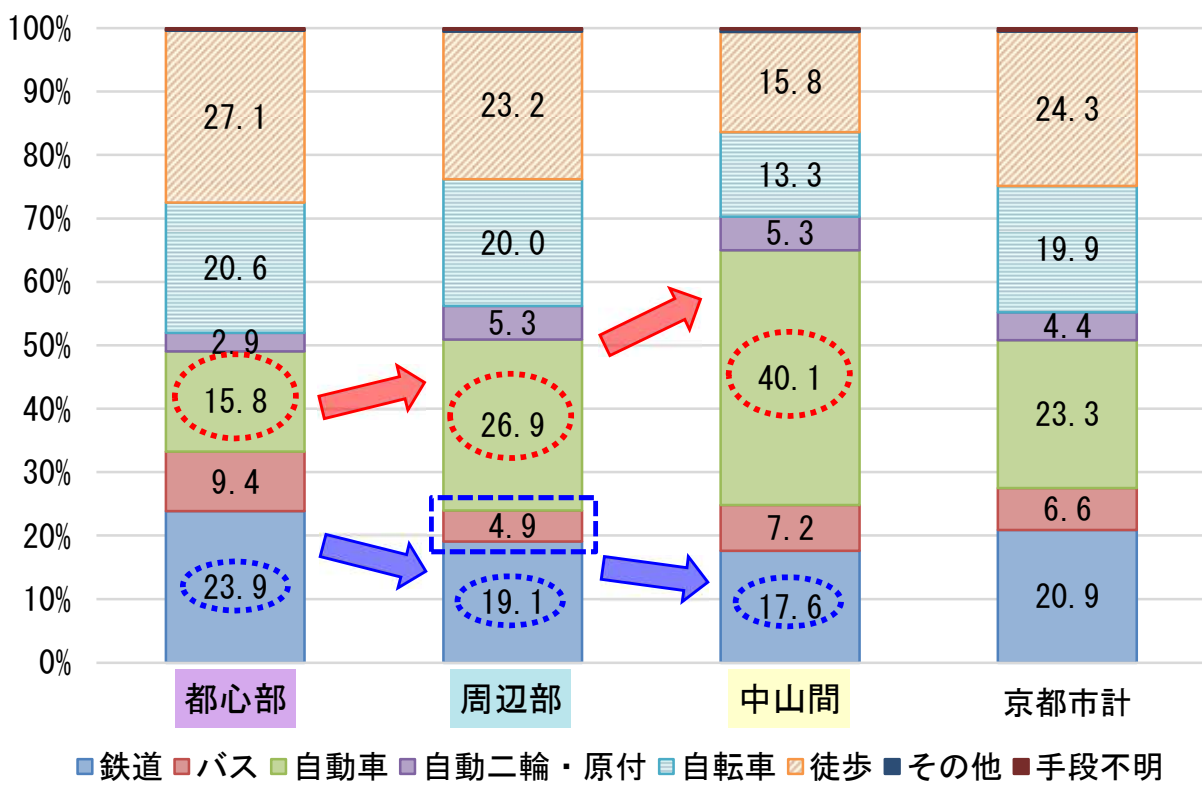
▲バス停名称を市バスと民間事業者で統一

- 都心から郊外になるほど、自動車による移動の割合は高く、鉄道や自転車や徒歩による移動の割合は低い。
- 周辺部ではバスによる移動の割合が、都心部や中山間と比べ低い。

◆ 3 エリア別代表交通手段別発生集中量（平日）

代表交通手段：1つのトリップの中で複数の交通手段を用いている場合の主な交通手段。優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪→徒歩の順。自宅から駅まで自転車で移動し、駅から鉄道で勤務先へ行く場合の代表交通手段は「鉄道」となる。

発生集中量：ある地域から出発したトリップのトリップエンド数と、ある地域に到着したトリップのトリップエンド数の合計



出典：第6回近畿圏パーソントリップ調査（速報値）

パーソントリップ調査とは

- 人の1日のすべての動き(「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したのか)をとらえる調査
- 第6回(令和3年)近畿圏パーソントリップ調査は、令和3年9月～11月に実施。H22年の第5回以来11年ぶり。
- 近畿全域(2府4県)の約936万世帯のうち無作為抽出された約44万世帯に調査票を配布し、うち約10万世帯・約19万人が回答。
- 同じ地域(市区町村)に住む、同じ性別、年代の人は似たような行動を取るという考え方にに基づきデータを拡大し集計している。

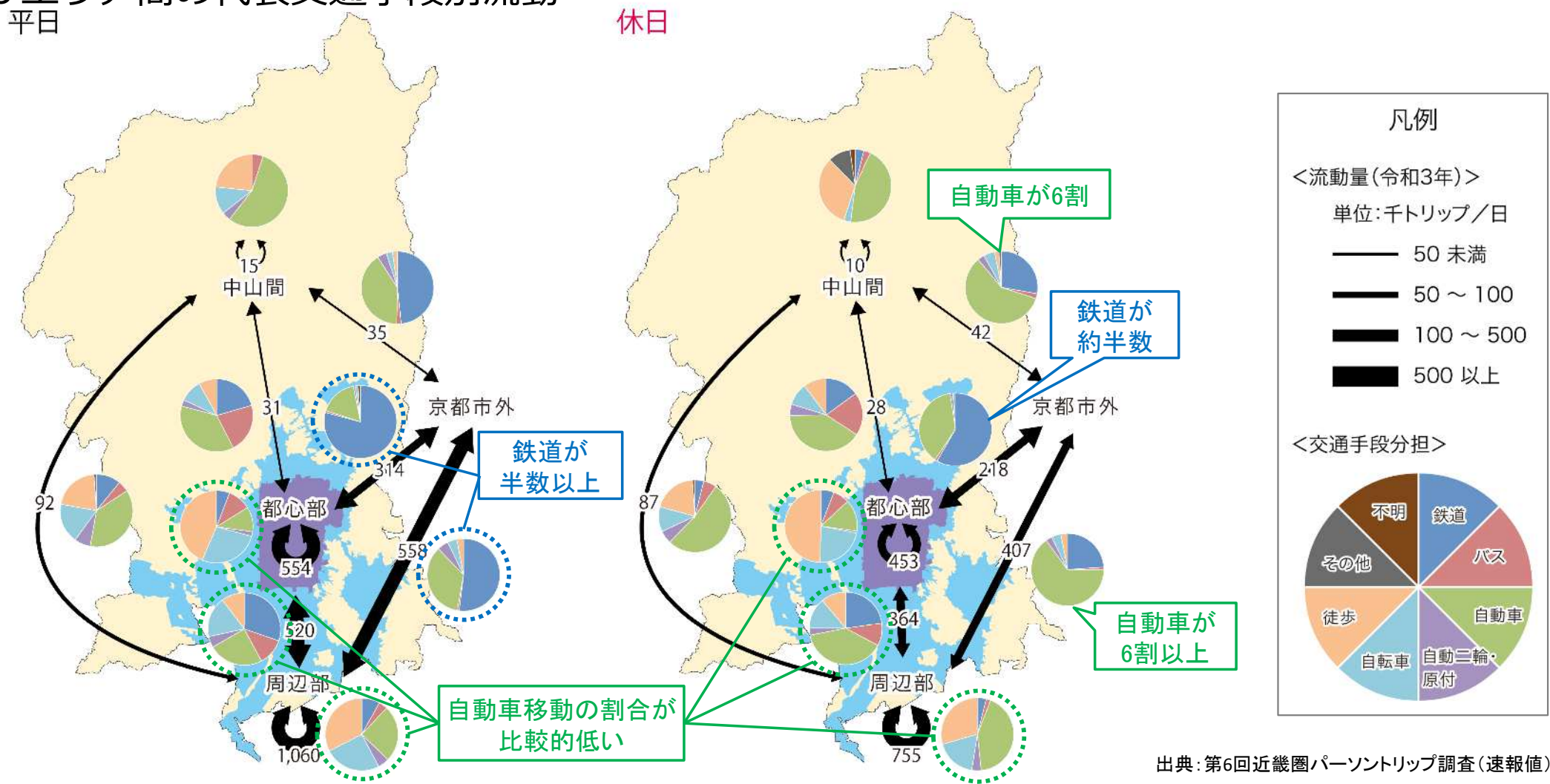
3エリア別の発生集中量(単位:トリップエンド)

	平日	休日
都心部	2,014,754	1,544,038
周辺部	3,372,363	2,435,838
中山間	189,639	181,729
不明	185,080	129,216
京都市計	5,761,836	4,290,821

※拡大後の値を示している。
出典：第6回近畿圏パーソントリップ調査（速報値）

- 都心部、周辺部の各エリア内で完結する移動は徒歩・自転車移動の割合が、都心部⇄周辺部の移動は、鉄道・バス移動の割合が高い。中山間内の移動や中山間⇄他のエリア間移動は自動車移動の割合が高い。
- 平日に比べ休日の方が、市内の移動、市外との移動とも自動車移動の割合が高い。

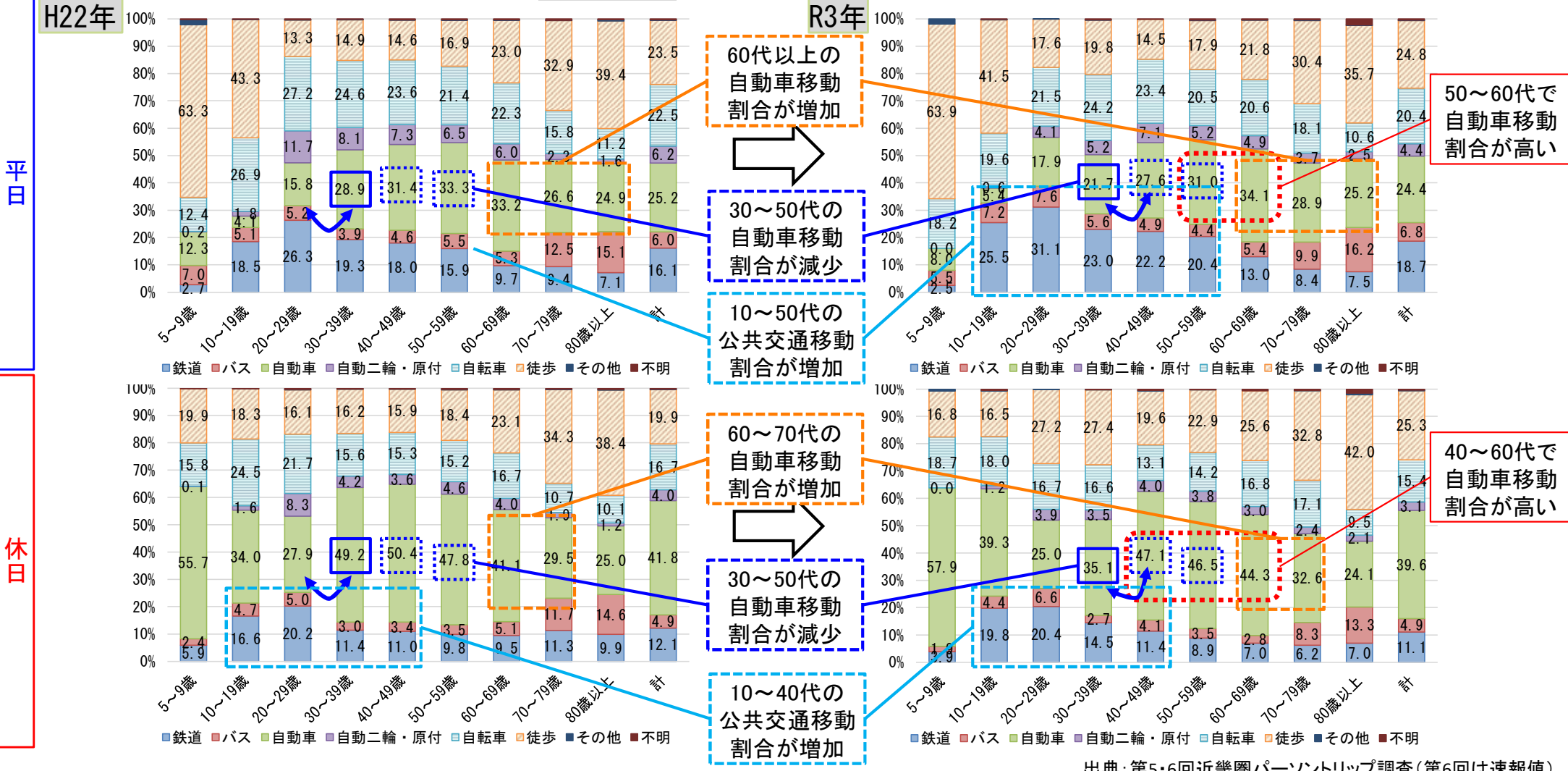
◆ 3 エリア間の代表交通手段別流動



パーソントリップ調査結果 年代別代表交通手段の変化（市全体）₆

- 市全体では、平日は50～60代、休日は40～60代で、自動車移動の割合が高い。
- 自動車移動の割合は、30～50代（特に30代）で減少する一方、60代以上ではやや増加。
- H22年の20代、R3年の30代の自動車移動割合は、一つ上の世代（+10歳）との差が大きい。

◆年代別代表交通手段別生成量 市全体



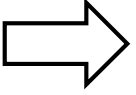
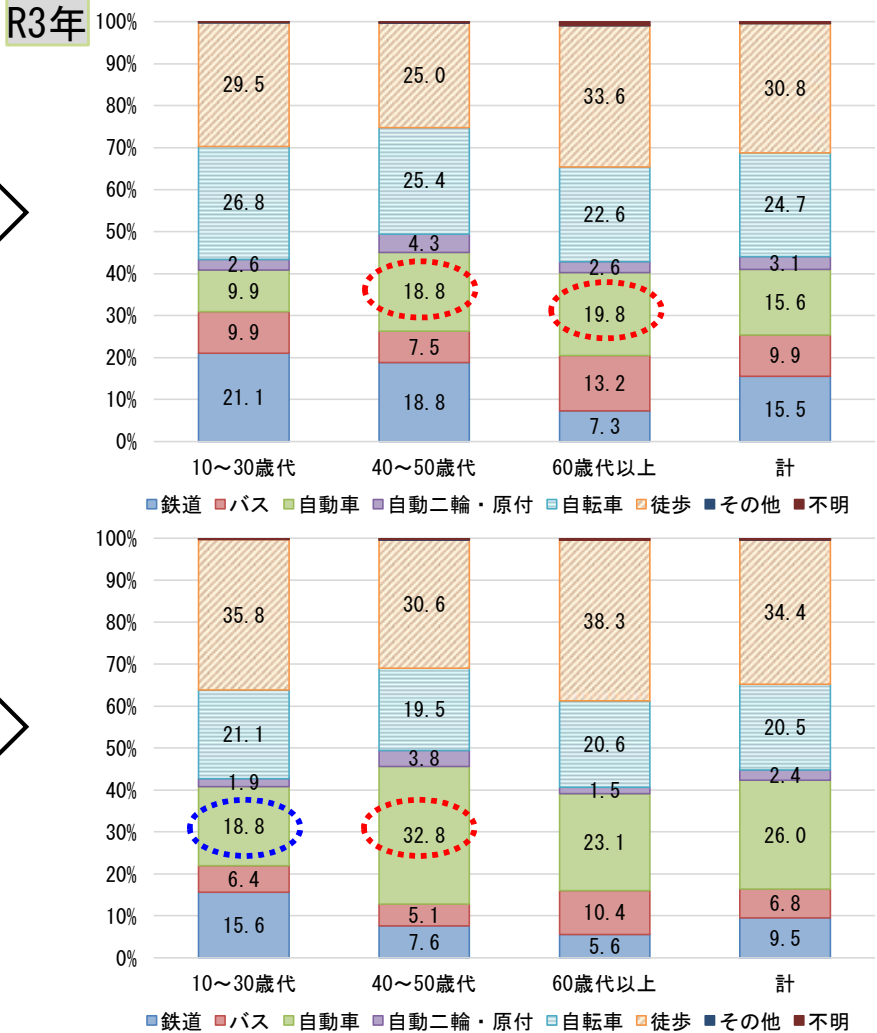
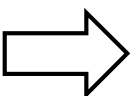
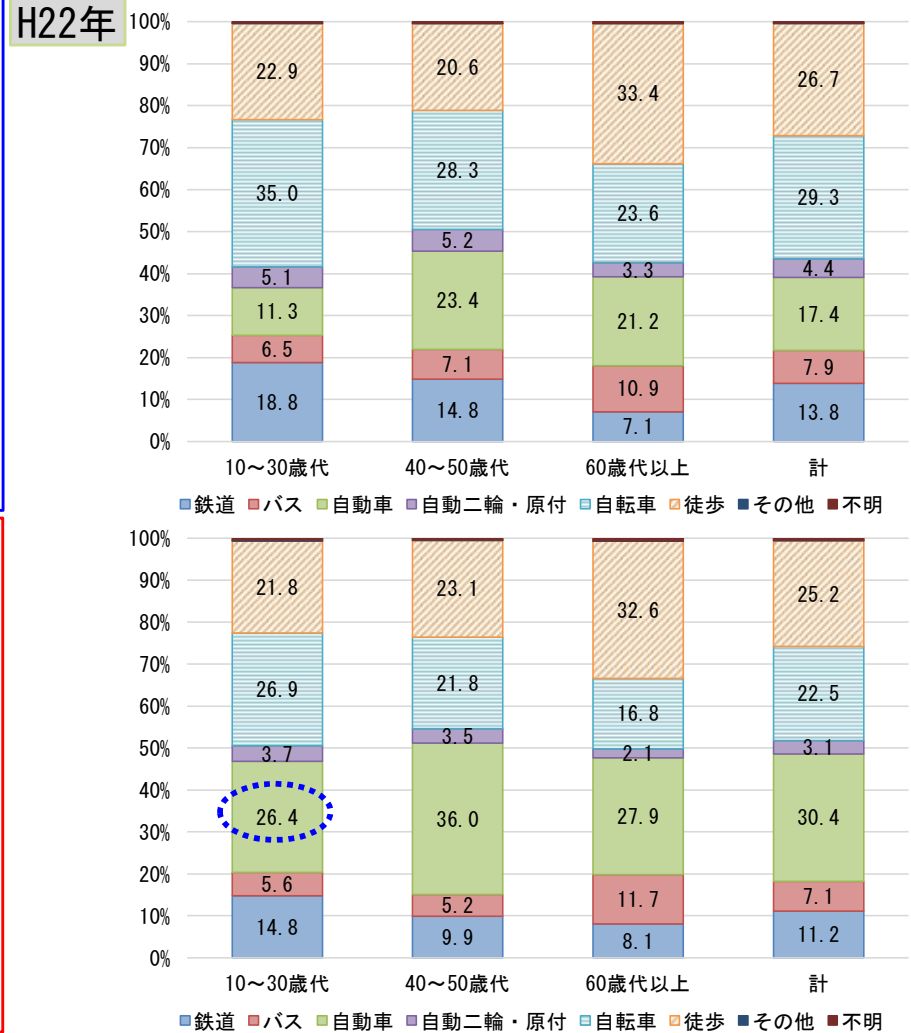
パーソントリップ調査結果 年代別代表交通手段の変化（都心部）⁷

- 平日は40代以上、休日は40～50代で、自動車移動の割合が高い。
- 自動車移動の割合は、いずれの世代でも減少している。特に休日の10～30代で減少が大きい。

◆年代別代表交通手段別生成量 都心部

平日

休日



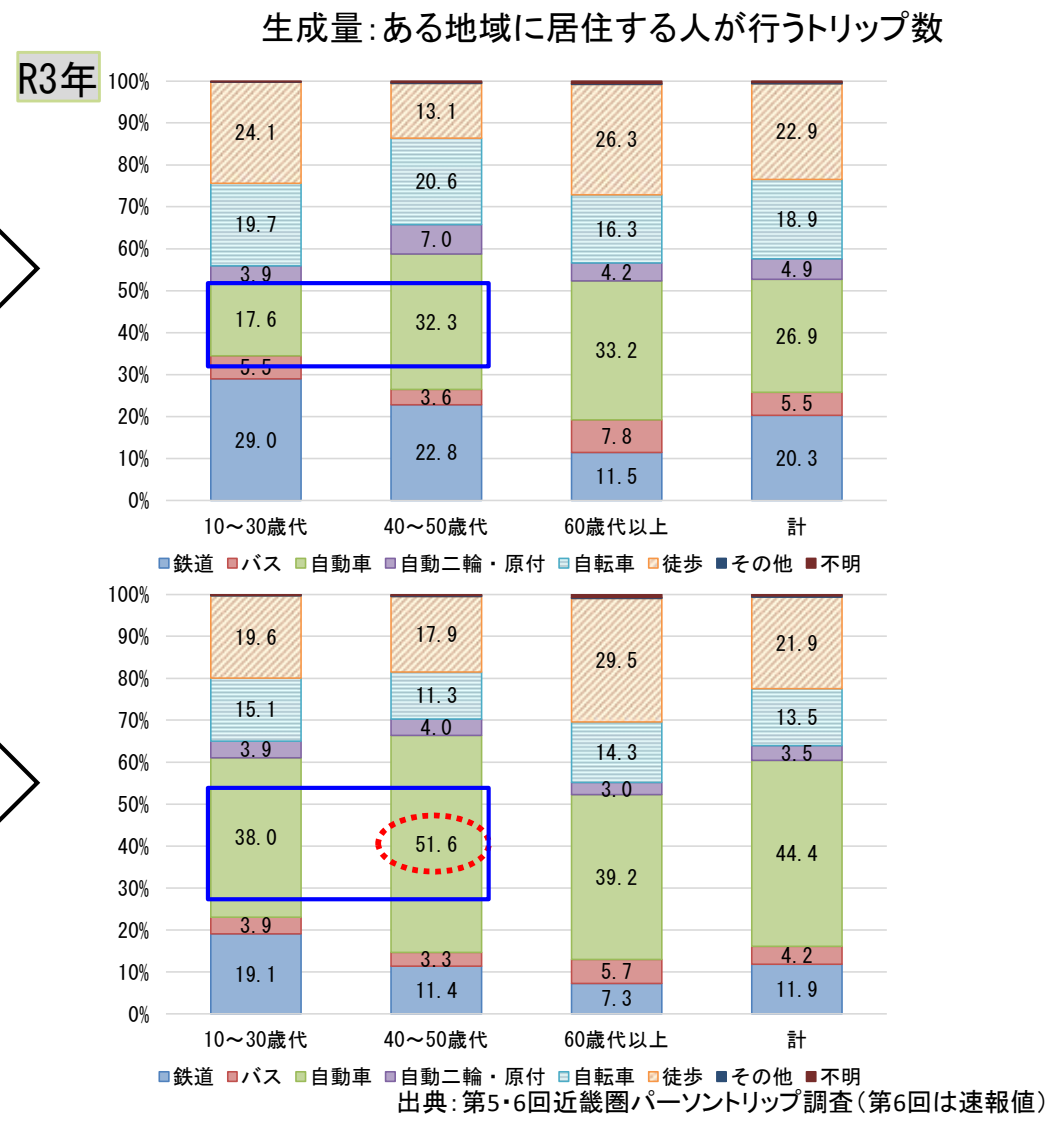
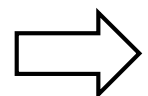
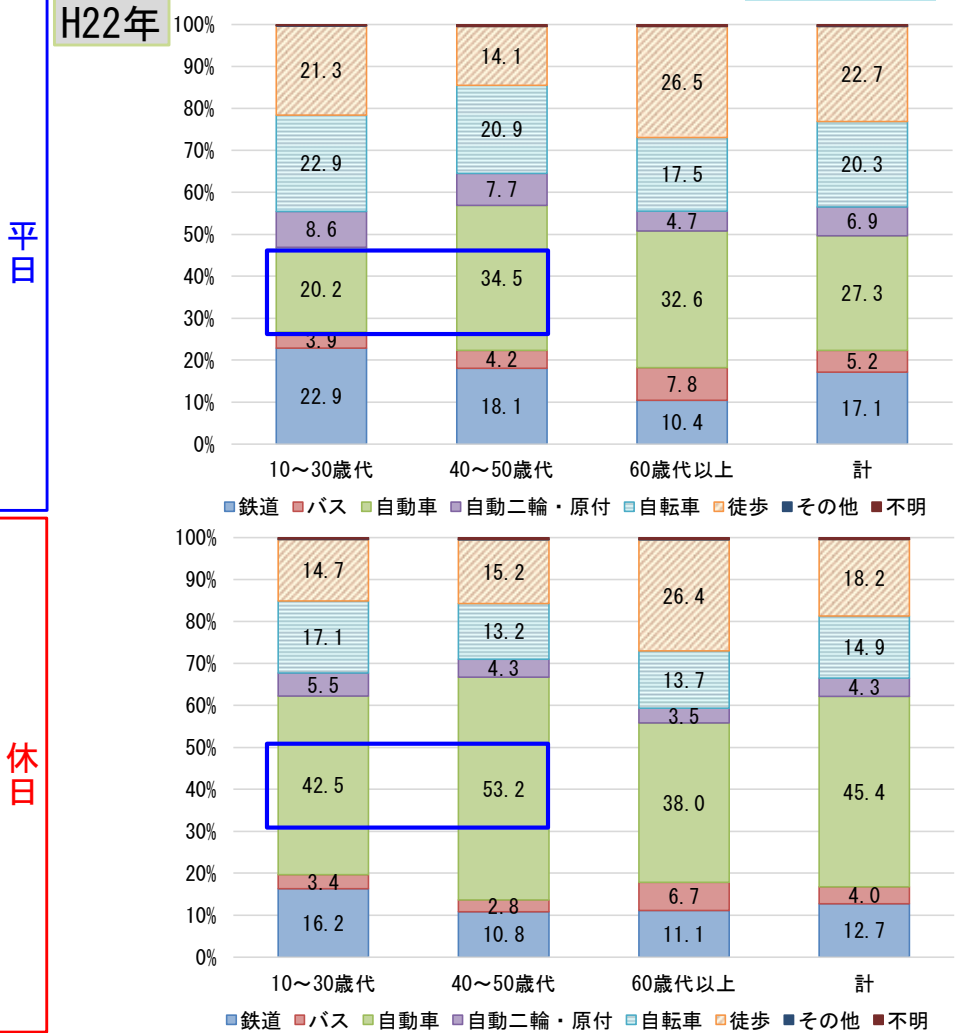
生成量:ある地域に居住する人が行うトリップ数

出典: 第5・6回近畿圏パーソントリップ調査(第6回は速報値)

パーソントリップ調査結果 年代別代表交通手段の変化（周辺部）⁸

- 平日休日とも、40代以上で自動車移動の割合が3割以上と比較的高い。特に休日の40～50代で5割以上と高い。
- 自動車移動の割合は50代以下では減少する一方、60代以上ではやや増加。

◆年代別代表交通手段別生成量 周辺部



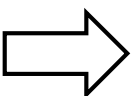
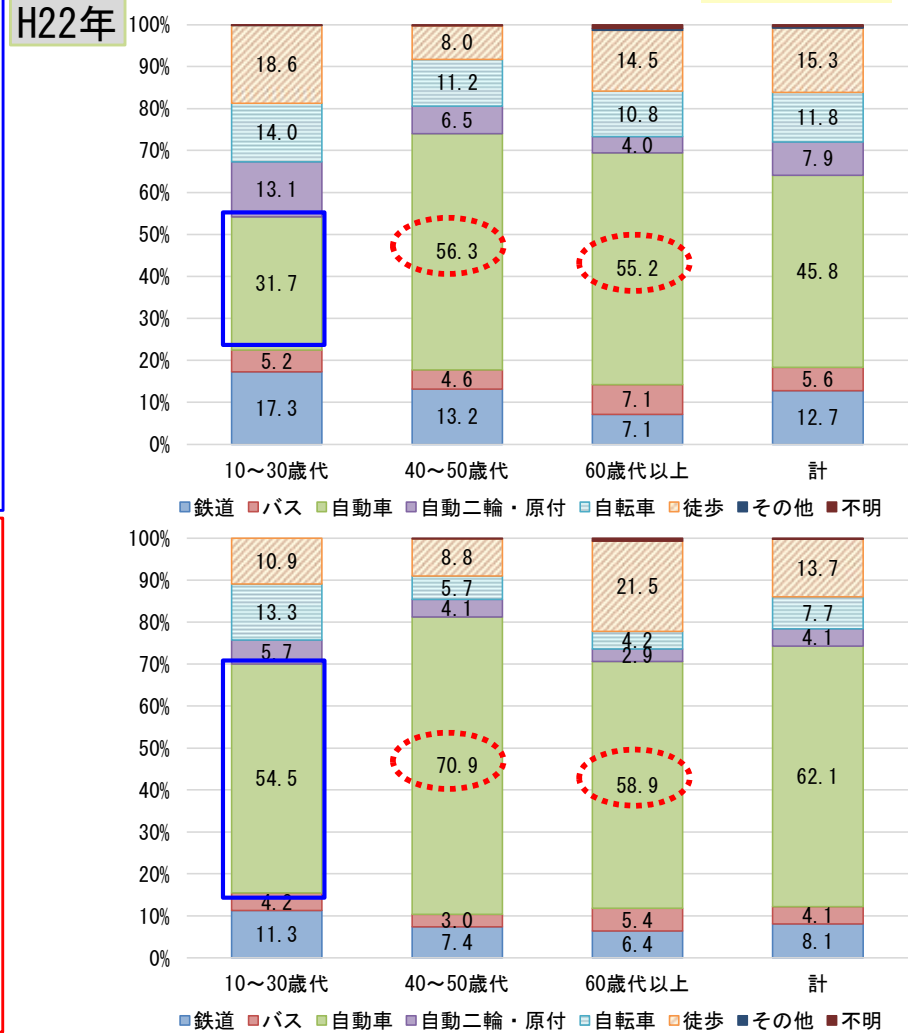
パーソントリップ調査結果 年代別代表交通手段の変化（中山間）⁹

- 自動車移動の割合は、10～30代では減少する一方、40代以上では増加。
- 10～30代では、鉄道移動の割合が大きく増加している。

◆年代別代表交通手段別生成量 中山間

平日

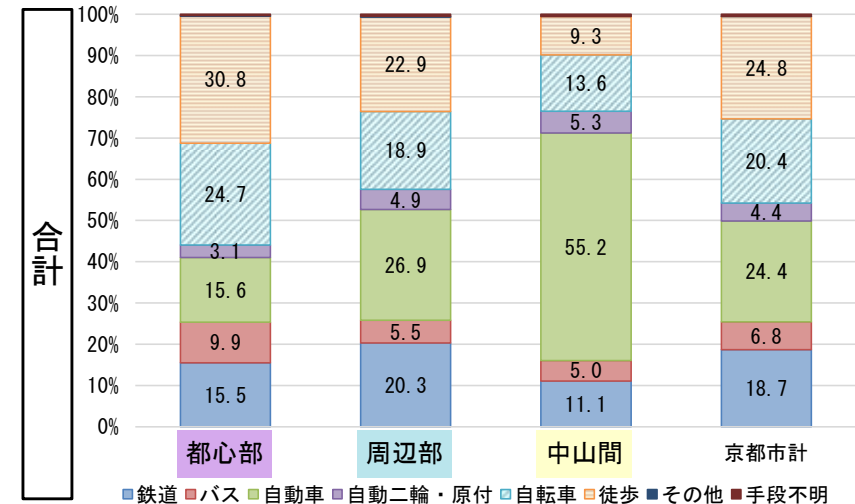
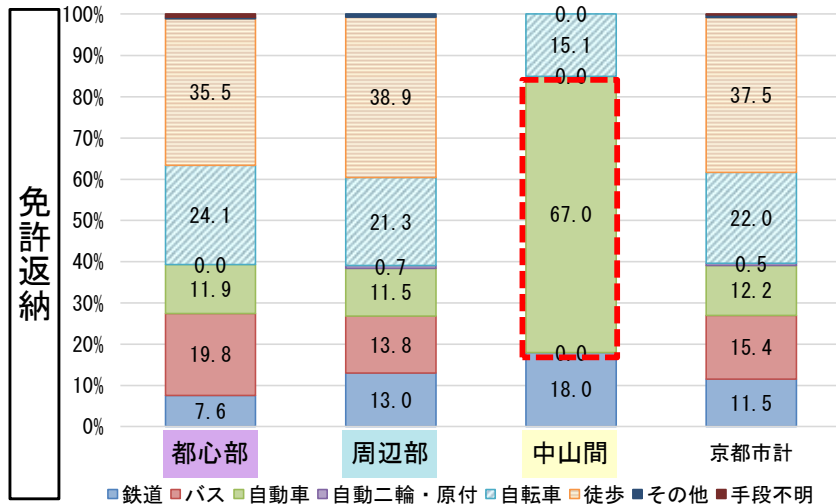
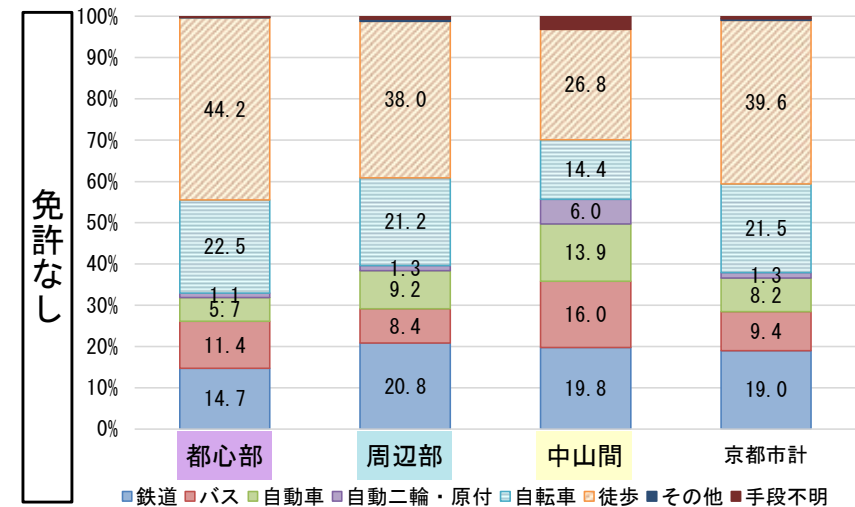
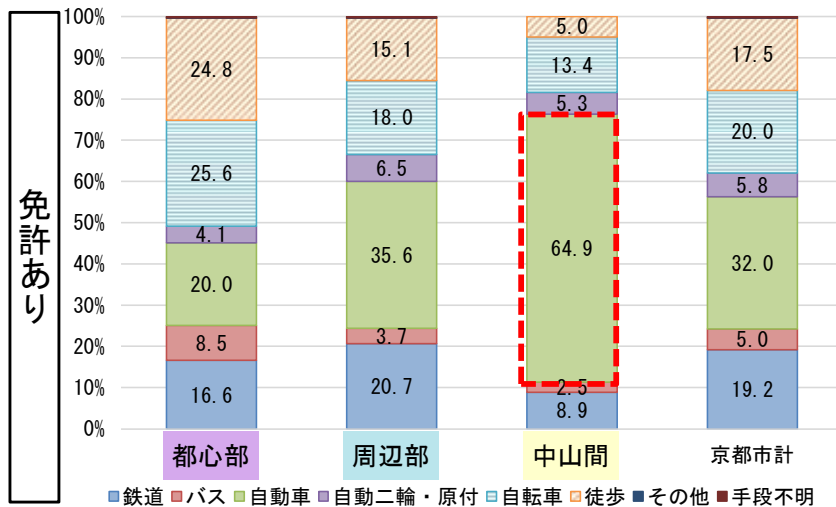
休日



出典: 第5・6回近畿圏パーソントリップ調査 (第6回は速報値)

- 中山間では、免許返納後も自動車移動の割合が免許保有者と同程度に高い。免許返納後に公共交通へ転換せず（できず）、家族や知人の送迎に頼っていると考えられる。

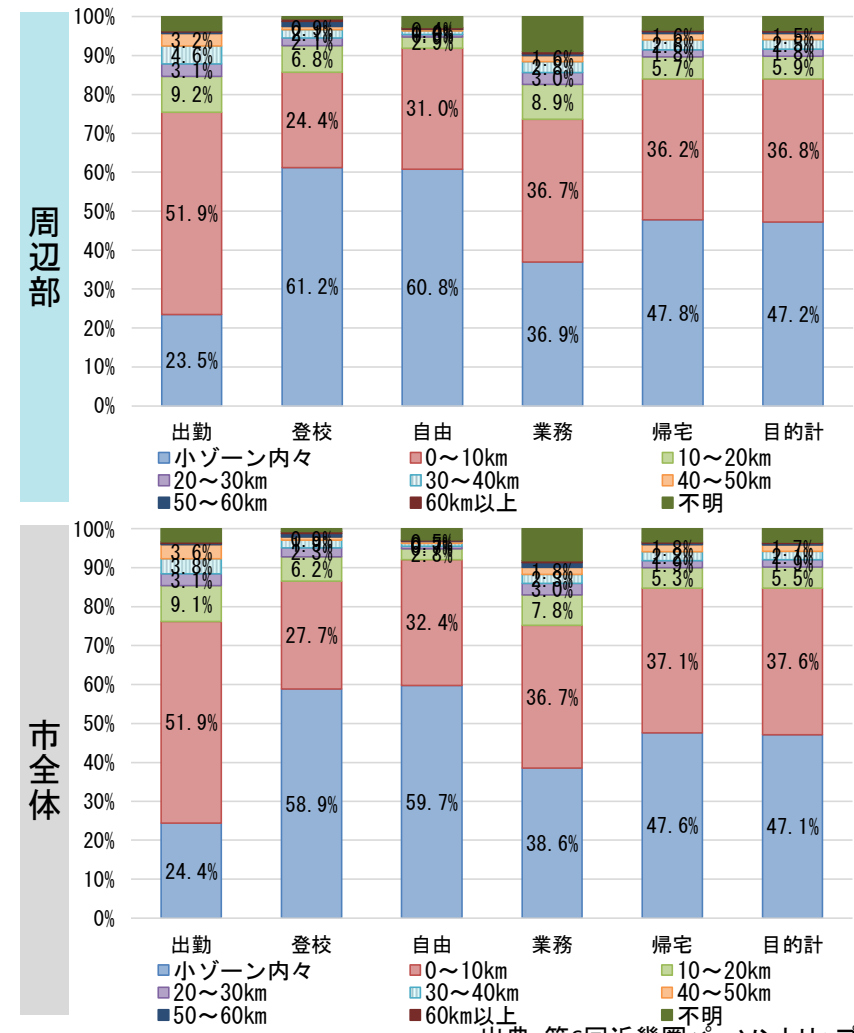
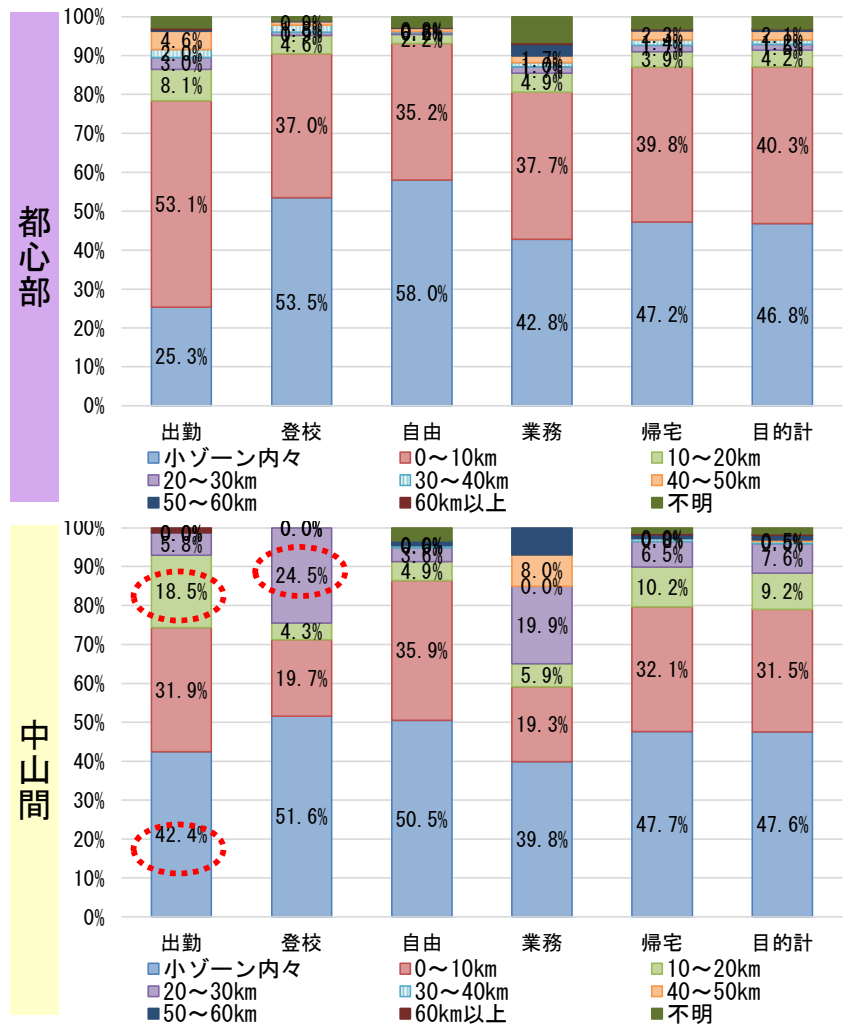
◆運転免許保有・非保有別代表交通手段別生成量（平日） 生成量：ある地域に居住する人が行うトリップ数



- 中山間では、通勤はゾーン内や10km以上の移動、通学は20km以上の移動の割合が他のエリアと比べて高い。中山間では長距離の通学が生じていると考えられる。

◆目的別生成量の距離帯構成（平日）

生成量：ある地域に居住する人が行うトリップ数



出典：第6回近畿圏パーソントリップ調査（速報値）

右京区京北地域 人口4,496人

京北地域公共交通会議を設置

→地域内の交通及び地域から京都駅までを結ぶバス路線の維持・確保、利用促進等について協議

- ・京北ふるさとバス（京北ふるさと公社運行）
地域内に6路線を運行 自家用有償旅客運送
- ・高雄・京北線（西日本ジェイアールバス）
周山～京都駅 14回／日運行 幹線系統補助路線

右京区宕陰地域 人口186人

- ・原・神吉線（京阪京都交通）
原～八木駅
3回／日運行 幹線系統補助路線

右京区水尾地域 人口38人

水尾地域公共交通会議を設置

→地域が主体の生活交通の運行について協議

- ・水尾自治会バス（水尾自治会運行）
水尾地域～保津峡駅
5回／日運行 自家用有償旅客運送（登録手続中）

西京区洛西地域 人口約49,800人

洛西地域公共交通会議を設置

→4つのバス事業者（市バス・京阪京都交通・阪急バス・ヤサカバス）が地域内及び鉄道駅（JR西日本、阪急電鉄）への結節を中心に運行を担っており、交通事業者間の連携等による持続可能な交通体系について、効率性及び利便性の観点から協議

左京区久多地域 人口70人

左京区久多地域公共交通会議を設置

→地域が主体の生活交通の運行について協議

- ・久多やまびこ号（久多自治振興会運行）
久多地域～大津市堅田駅周辺
2回／月運行 自家用有償旅客運送

北区雲ヶ畑地域 人口127人

雲ヶ畑区域公共交通検討協議会を設置

→地域が主体の生活交通の運行について協議

- ・雲ヶ畑バスもくもく号（雲ヶ畑自治振興会運行）
雲ヶ畑岩屋橋～北大路駅
2回／日運行 フィーダー系統補助路線

山科区 人口約135,100人

山科地域公共交通会議を設置

→公共交通の維持確保及び利便性向上に向けた協議

- ・地下鉄東西線の開業（平成9年）以降、京阪バスが地域のバス輸送を担っている。
- ・小金塚地域では、地域主体のボランティアバスを運行

国の地域公共交通確保維持事業による補助を受ける路線
自家用有償旅客運送(交通空白地有償運送)の路線
地域公共交通会議(部会)が設置されている地域

※人口は、令和2年国勢調査結果を基に記載。

会議名	開催日	主な内容
京都市山科地域公共交通会議	令和3年11月30日	<ul style="list-style-type: none">・ 会議の設置 ・ 山科地域の概要及び交通に関する状況を共有・ 地域が主体となって実施している利用促進の取組について・ 小金塚地域における住民ボランティアバスの運行について・ 意見交換（各委員が感じる交通の課題について）
	令和4年3月（書面）	<ul style="list-style-type: none">・ 市バス・地下鉄のダイヤ改正について・ 京阪バスの通勤定期券の割引率改定及び「PiTaPa」の割引サービス改定・ 小金塚地域における住民ボランティアバスの運行について
	令和4年6月28日	<ul style="list-style-type: none">・ 学識経験者による講演「地域公共交通計画の策定と地域公共交通会議の役割」・ フィールドワークの実施報告【令和4年6月17日、学識経験者や地域代表等の委員がバスに乗車し、山科地域におけるバス交通の実情を視察】・ 山科地域における地域公共交通の取組について（小金塚地域等、交通事業者）
	令和5年2月6日	<ul style="list-style-type: none">・ 地域公共交通計画の策定に向けた状況について・ 山科地域における公共交通の現況・課題について（意見交換）・ 山科地域における取組について（小金塚地域、地域MM、交通事業者）・ 今後の利用促進の取組について
京都市洛西地域公共交通会議	令和4年7月26日	<ul style="list-style-type: none">・ 会議の設置 ・ 洛西地域の概要及び交通に関する状況を共有・ 地域が主体となって実施している利用促進の取組について・ 交通事業者と京都市が連携した洛西WGにおける利便性の向上取組について・ 意見交換（各委員の方が感じる交通の課題について）
	令和5年3月6日	<ul style="list-style-type: none">・ 地域公共交通計画の策定に向けた状況について・ 洛西地域における公共交通の現況・課題について（意見交換）・ 洛西地域における取組について

会議名	開催日	主な内容
京都市水尾地域公共交通会議	令和4年2月10日 （オンライン）	・ 会議の設置 ・ 水尾自治会バスのこれまでの取組について ・ 水尾自治会バスの自家用有償旅客運送の登録申請について
京都市京北地域公共交通会議	令和4年3月（書面）	・ 京北ふるさとバスの利用促進について（令和3年度実績及び令和4年度計画） ・ 京北ふるさとバスの自家用有償旅客運送の更新登録申請について
	令和5年3月13日	・ 地域公共交通計画の策定に向けた状況について ・ 京北ふるさとバスの利用促進について（令和4年度実績及び令和5年度計画）
京都市左京区久多地域公共交通会議	令和4年3月（書面）	・ 久多やまびこ号の令和3年度運行実績及び令和4年度の運行計画について
京都市雲ヶ畑区域公共交通検討協議会	令和4年6月20日	・ 雲ヶ畑バスもくもく号の令和3年度の運行実績等について ・ 令和5年度地域内フィーダー系統確保維持計画について（国補助関係）
	令和5年1月（書面）	・ 雲ヶ畑バスもくもく号の令和4年度の事業評価について

【自家用有償旅客運送とは】

- ・ バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全措置をとったうえで、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する輸送サービス。
- ・ 旅客から収受する対価は実費の範囲内（ガソリン代、人件費等の営利を目的としない妥当な範囲内）。