

京田辺市 Kyotanabe City  
市民出前講座  
平成●年●月●日

## 地域公共交通の活性化について — 知ること・できること —



京田辺市建設部計画交通課

---

---

---

---

---

---

---

---

0 **そもそも…** 京田辺市 Kyotanabe City

Q1.なぜ「交通」って大切なの？

Q2.「公共交通」って何？

Q3.「バス」の語源って知っていますか？

2

---

---

---

---

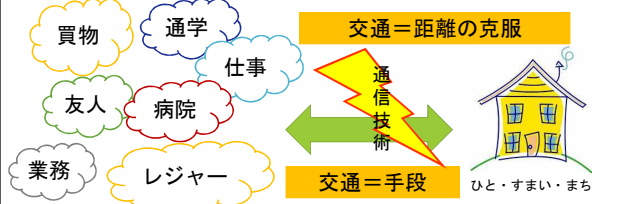
---

---

---

---

0 **Q1. なぜ「交通」って大切なの？** 京田辺市 Kyotanabe City



出典：土井（2017）交通政策研究ユニット資料をもとに作成

「住む・働く・憩う」を結ぶ  
住民の「暮らし」と「なりわい」を支える

3

---

---

---

---

---

---

---

---

## 0 Q2. 「公共交通」って何？

京田辺市 Kyotanabe City

**公共交通**って、行政などの公共団体が運営するもの？

**公共交通**とは、不特定多数(誰でも)が一定の料金を支払うことで利用することのできる交通手段のことを言います。  
例えば、鉄道、バス、タクシー、飛行機、船舶など。  
ここで言う「**公共**」とは、「誰でも使える」という意味と解釈できます。

4

---

---

---

---

---

---

---

---

## 0 Q3. 「バス」の語源って知っていますか？

京田辺市 Kyotanabe City

「**バス**」とは、ラテン語の「omnibus(オムニ**バス**)」が由来です。

オムニバスの意味は、「**すべての人のために**」という意味です。

※公共交通: 不特定多数の誰でもが利用できる  
=すべての人のために

5

---

---

---

---

---

---

---

---

## I 知ること

京田辺市 Kyotanabe City

1. 全国の公共交通を取り巻く環境
2. 京田辺市の公共交通を取り巻く環境
3. 京田辺市の取り組み

6

---

---

---

---

---

---

---

---

**I** 1. 全国の公共交通を取り巻く環境 京田辺市 Kyotanabe City

**(1) 都市構造の変化**

**都市の構造**  
現在に至るまで人の居住や就労といった生活形態に応じて変化

**中世までの都市**  
□住民の大部分が職住接近

**現代の都市**  
□交通手段の発達に伴い職住が分離  
□都心部分の人口増加に伴い、人は郊外へと居住するようになり都市は拡大  
□日本では戦後まもなく都市への人口集中に伴って市街地が形成され、都心部の商店街は繁栄  
→ 同時期にモータリゼーションが始まり、都市の郊外化が進んだ

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

**I** 1. 全国の公共交通を取り巻く環境 京田辺市 Kyotanabe City

**(2) モータリゼーション**

高度経済成長→道路整備→モータリゼーションと住宅の郊外化の加速  
→世帯あたりのマイカー保有率が上昇→中心市街地の衰退

年度	乗用車保有台数 (万台)	乗合バス(輸送人員) (万人)
1975	1604	9119
1980	2275	8097
1985	2704	6998
1990	3294	6500
1995	4296	5112
2000	4803	4296
2005	5758	4803
2010	5629	4244
2013	5790	4158
2014	5936	4175
2014	6005	4175

モータリゼーションの進展により、地域公共交通の位置づけが相対的に低下。  
↓  
輸送人員の減少に歯止めがかからない状況に。

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

**I** 1. 全国の公共交通を取り巻く環境 京田辺市 Kyotanabe City

**輸送人員の推移 (H12年度を100とした場合)**

特に地方部では、輸送人員の減少に歯止めがかからない状況。

地方部は約 **24%減**

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

## I 1. 全国の公共交通を取り巻く環境

京田辺市 Kyotanabe City

年度	廃止路線キロ
20年度	1,911
21年度	1,856
22年度	1,720
23年度	842
24年度	902
25年度	1,143
26年度	1,590
計	9,964

平均11年以降の法的整理・事業再生等の事例

- 法的整理  
○民営化  
○東海バス  
○北越交通  
○北越交通  
○東海交通  
○東海交通  
○東海交通  
○東海交通  
○東海交通
- 法的整理  
○大分バス  
○中国バス
- 事業再生  
○大分バス  
○中国バス

一般バス路線では、平成21年度から平成26年度までの5年間で約8,053kmの路線が完全に廃止。

鉄軌道では、平成12年度から平成26年度までの15年間で37路線・約754kmが廃止。

交通空白地域の拡大

出典：平成26年度 国土交通大学校専門課程 地域公共交通（1期）研修資料

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

## I 1. 全国の公共交通を取り巻く環境

京田辺市 Kyotanabe City

### (3)人口減少社会

高齢者や学生など、地域公共交通に頼らざるを得ない住民が一定数存在

通勤・通学需要の減少が地域公共交通の経営を圧迫

出典：平成28年度 国土交通大学校専門課程 地域公共交通（1期）研修資料

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

## I 1. 全国の公共交通を取り巻く環境

京田辺市 Kyotanabe City

- 20～40歳代は減少傾向  
□ 若者の車ばなれ  
□ 非正規雇用の増加  
□ 情報技術の進展
- 65歳以上は増加傾向  
□ 健康な高齢者の増加  
□ 運転できる高齢者の増加

※「生成原単位」=1日1人あたりどれくらい交通しているのか。

出典：京阪神都市圏交通計画協議会（2012）「平成22年の京阪神都市圏における人の動き」、p.10

---

---

---

---

---

---

---

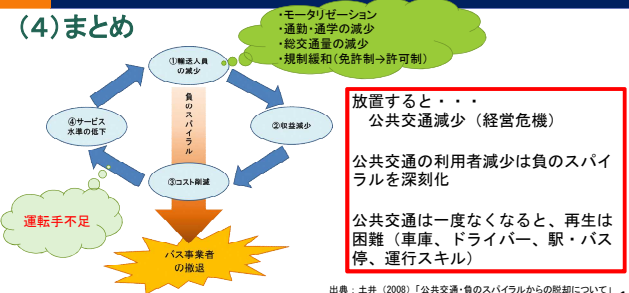
---

---

---

**I 1. 全国の公共交通を取り巻く環境** 京田辺市 Kyotanabe City

**(4) まとめ**



放置すると・・・  
公共交通減少（経営危機）

公共交通の利用者減少は負のスパイラルを深刻化

公共交通は一度なくなると、再生は困難（車庫、ドライバー、駅・バス停、運行スキル）

出典：土井（2008）「公共交通-負のスパイラルからの脱却について」  
『土木計画学研究・講演集』第37巻（CD-ROM）をもとに加筆・修正

13

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

**I 2. 京田辺市の公共交通を取り巻く環境** 京田辺市 Kyotanabe City



平成29年4月1日 市制20周年  
**便利でええやん！京田辺**

14

---

---

---

---

---

---

---

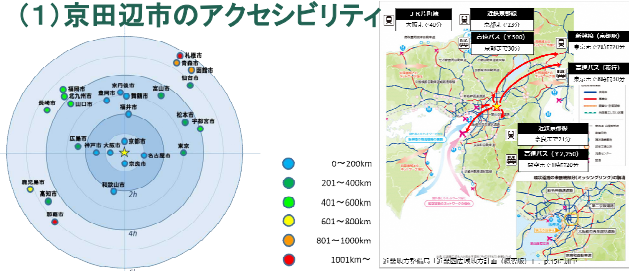
---

---

---

**I 2. 京田辺市の公共交通を取り巻く環境** 京田辺市 Kyotanabe City

**(1) 京田辺市のアクセシビリティ**



0～200m  
201～400m  
401～600m  
601～800m  
801～1000m  
1001km～

15

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

**I 2. 京田辺市の公共交通を取り巻く環境** 京田辺市 Kyotanabe City

**(2) 京田辺市の指標①**

社会増減率：8.0% …… 2/120市中

公共交通（鉄道・バス）分担率：25.4% …… 14/120市中

生産年齢人口：66.2% …… 4/120市中

高齢者人口：19.0% …… 112/120市中

出典：近畿地方整備局(2016)「近畿コンパクトシティガイド」

16

---

---

---

---

---

---

---

---

**I 2. 京田辺市の公共交通を取り巻く環境** 京田辺市 Kyotanabe City

**(2) 京田辺市の指標②**

運転免許返納状況の推移(京田辺市)

年度	運転免許返納者数	運転免許返納者数うち高齢者(65歳以上)	運転免許返納率	運転免許返納率うち高齢者(65歳以上)
H25 (H25.1.1~12.31)	22人	19人	0.24%	0.05%
H26 (H26.1.1~12.31)	46人	42人	0.49%	0.11%
H27 (H27.1.1~12.31)	111人	106人	1.19%	0.26%
H28 (H28.1.1~12.31)	142人	136人	1.48%	0.32%

出典：京都府警察本部運転試験場への電話聞き取りによる(H29.6.27)

17

---

---

---

---

---

---

---

---

**I 2. 京田辺市の公共交通を取り巻く環境** 京田辺市 Kyotanabe City

**(3) 京田辺市の都市構造と交通ネットワーク**

京田辺市型集約都市構造を構成する、北部地域、中部地域、南部地域の3地域に区分

- 北部地域**  
拠点：JR松井山手駅
- 中部地域**  
拠点：新田辺駅、京田辺駅周辺と市役所周辺との連携
- 南部地域**  
拠点：近鉄・JR三山木駅周辺

各拠点駅周辺に商業・業務施設が集積

**9つの鉄道駅と各拠点から放射状に伸びたバス路線網により利便性の高い交通ネットワークを形成**

出典：「京田辺市都市計画マスタープラン(H33.4版訂)」p.63

18

---

---

---

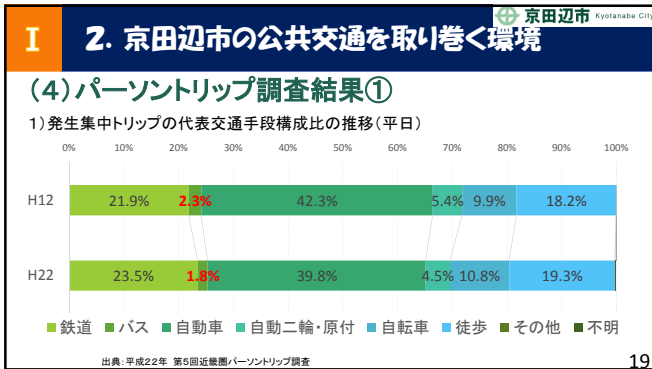
---

---

---

---

---




---

---

---

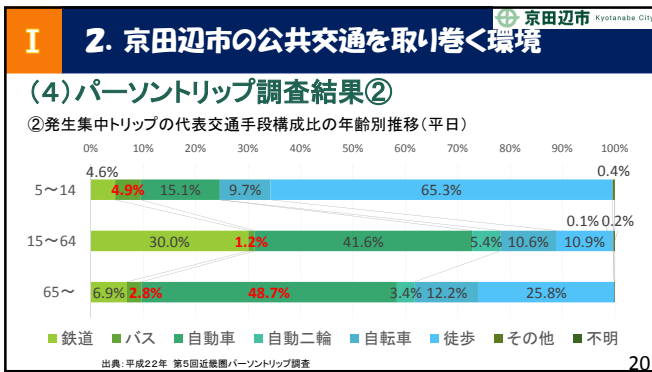
---

---

---

---

---




---

---

---

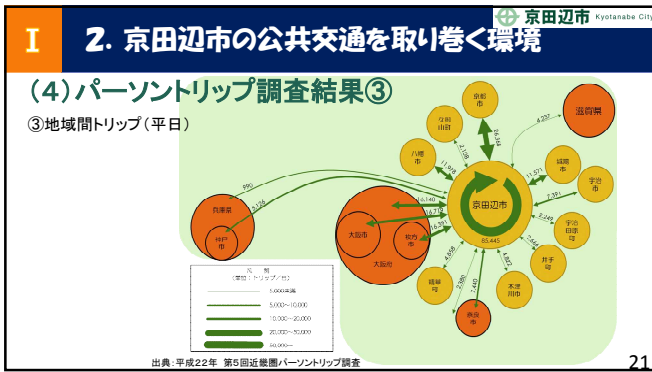
---

---

---

---

---




---

---

---

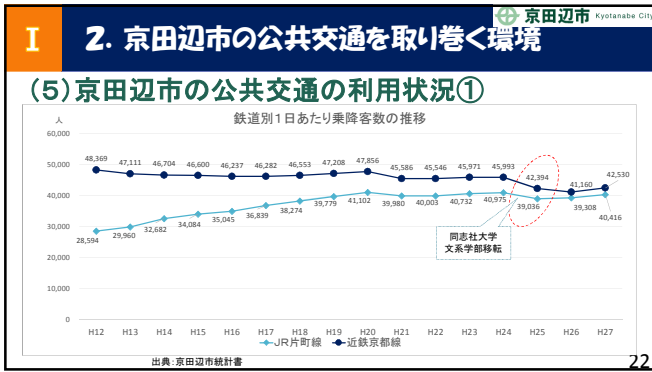
---

---

---

---

---




---

---

---

---

---

---

---

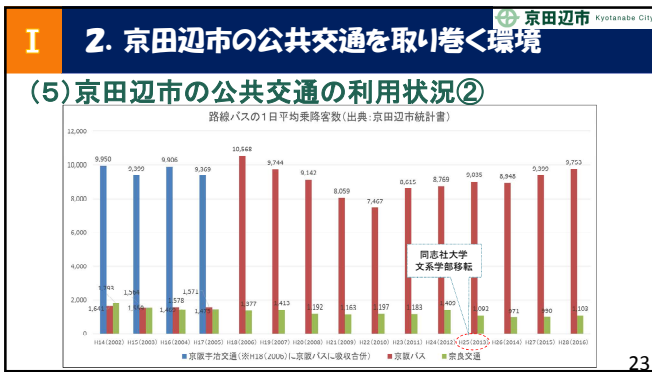
---

---

---

---

---




---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---




---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---



**I 2. 京田辺市の公共交通を取り巻く環境**

**(7) 運行負担金路線①**

京田辺市内バス路線

- ※自主運行路線 ※バス事業者が、需要(利用実績)や収益性を考慮して、**独自**に運行している路線。
- 運行負担金路線
  - 京阪バス 京田辺市内線(66系統)  
田辺八幡線(74系統)
  - 奈良交通 東部循環線(1・2系統)  
三山木高船線(90・91系統)

市が運行経費の一部を負担し、鉄道駅、公共施設(市役所・福祉センター)と各集落を結ぶバス路線。

**3機能**

- ①福祉バスとしての機能の確保(宝生苑、常磐苑への立ち寄り)
- ②市役所へのアクセス機能の確保
- ③旧集落における高齢者の移動支援機能の確保

25

---

---

---

---

---

---

---

---

**I 2. 京田辺市の公共交通を取り巻く環境**

**(8) 主な課題**

<b>路線</b>	<input type="checkbox"/> 鉄道との重複区間の整理 <input type="checkbox"/> 交通不便地域の解消 <input type="checkbox"/> 速達性の確保	路線再編	<b>地域公共交通活性化</b>
<b>ダイヤ</b>	<input type="checkbox"/> 鉄道とのスムーズな連携 <input type="checkbox"/> 定時性の確保 <input type="checkbox"/> 利用しやすい便数設定	ダイヤ改定	
<b>収支</b>	<input type="checkbox"/> 利用者数が少なく赤字路線 <input type="checkbox"/> 低い収支率 <input type="checkbox"/> 運行負担金の妥当性	利用者数を増やす 負担金の見直し	
<b>情報</b>	<input type="checkbox"/> 路線図やダイヤの提供 <input type="checkbox"/> 乗り方の案内 <input type="checkbox"/> バス路線の現状把握	情報提供	

26

---

---

---

---

---

---

---

---

**I 3. 京田辺市の取り組み**

**(1) バス交通等検証委員会①**

**バス交通等検証委員会とは**

**<目的>**

- 京田辺市域における市民生活に必要なバス等による輸送の確保その他市民の利便性を図るとともに、**バス等公共交通のあり方**を協議していく。
- 負担金を支出している路線について、負担金の**妥当性**についても検証していく。

**<委員構成(16名)>**

- 学識経験者(1名)
- 市民又は利用者の代表(6名)
- 市内の各種団体の代表者(5名)
- 市議会議員(2名)
- 交通事業者(2名)

27

---

---

---

---

---

---

---

---

**I 3. 京田辺市の取り組み** 京田辺市 Kyotanabe City

**(1) バス交通等検証委員会②**

**<開催履歴>**

- 平成22年5月に設置
- 平成22年度から26年度までで計8回開催
- 平成27年度から市民公募、交通事業者等に参画してもらい、**新たな検証委員会をスタートさせる**
- 平成27年度 3回開催
- 平成28年度 6回開催
- 平成29年度 5回開催
- 平成30年度 1回開催(6月末時点)




28

---

---

---

---

---

---

---

---

**I 3. 京田辺市の取り組み** 京田辺市 Kyotanabe City

**(1) バス交通等検証委員会③**








29

---

---

---

---

---

---

---

---

**I 3. 京田辺市の取り組み** 京田辺市 Kyotanabe City

**(1) バス交通等検証委員会④**








**主な意見**

- ・バス待ち環境(上屋、時刻表)の改善
- ・鉄道・バス間の乗り継ぎの改善
- ・ニーズにあったダイヤ設定か?
- ・料金体系

30

---

---

---

---

---

---

---

---

**I 3. 京田辺市の取り組み** 京田辺市 Kyotanabe City

**(2) 地域との対話・連携**  
 沿線地域と意見交換 (H30. 6末で計50回実施)  
 今後もエリアを拡大し継続的に実施する予定

**① 聞く**  
(まず地域、関係者の声を聞く)

**② 知る**  
(現状・課題、時刻・路線を知る)

**③ 乗る**  
(実際に乗ってもらう)

**④ 守る**  
(マイバス意識を高め大切な交通資源を守る)

31

---

---

---

---

---

---

---

---

**II またまたクイズです(?!?)** 京田辺市 Kyotanabe City

Q4. 公共交通(バス・電車)の最大の「敵」って何でしょう?

Q5. クルマの維持費っていくらぐらいでしょう?

Q6. クルマのCO2排出量ってどれくらいでしょう?

32

---

---

---

---

---

---

---

---

**II Q4. 公共交通の最大の「敵」は?** 京田辺市 Kyotanabe City

★一家に1台が当たり前の時代。  
 ★1台どころか、2台、3台……一人1台の場合も。

**【再掲】**  
 モーターゼーションの進展により、地域公共交通の位置づけが相対的に低下。  
 ↓  
 輸送人員の減少に歯止めがかからない状況に。

33

---

---

---

---

---

---

---

---

## II Q5. クルマの維持費って？

京田辺市 Kyotanabe City

以下の条件でざっくりと計算すると・・・

項目	経費額等	備考
購入時のクルマの価格(諸経費込み)	250万円	平均相場
クルマの使用予定年数	12.91年	(一社)自動車検査登録情報協会
1ヶ月のガソリン代	6,000円	レギュラーガソリン120円×50ℓ
1ヶ月の駐車場代	8,305円	平均相場(京田辺市)
自動車税(年間)	39,500円	普通車1.5ℓ超2.0ℓ以下
自動車保険(任意保険)代	73,599円	平均相場
1回の車検代(保険・税金含む)	84,008円	平均相場
1年間にかかるその他の諸経費(高速利用料など)	それぞれ	

クルマの維持費 = 520,411円/年  
 = **1,426円/日**

**これって、高いですか？安いですか？  
バス代や電車代と比べるとどうですか？**

34

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

## II Q6. クルマのCO2排出量って？

京田辺市 Kyotanabe City

1世帯が1年間で削減できるCO<sub>2</sub>排出量

**\*クルマから公共交通(バス・電車)に転換した場合どうなる？**

【転換前のCO<sub>2</sub>排出量】  
 ★クルマに乗っている時間  
 60分/日 × 0.094kg/分 = 5.640kg/日

【転換後のCO<sub>2</sub>排出量】  
 ★クルマに乗っている時間  
 30分/日 × 0.094kg/分 = 2.820kg/日  
 ★バスに乗っている時間  
 15分/日 × 0.050kg/分 = 0.750kg/日  
 ★電車に乗っている時間  
 15分/日 × 0.010kg/分 = 0.150kg/日  
 合計 = 3.720kg/日

【転換後のCO<sub>2</sub>排出削減量】  
 5.640 - 3.720 = 1.920kg/日  
 1年間に換算すると、460.800kg/年

18本分のヒノキが1年間に吸収するCO<sub>2</sub>量に相当する!!  
(※ヒノキ1本のCO<sub>2</sub>吸収量は25kg/年とする)

出典: 日本電器ビルメンテナンス協会ホームページ  
 参考: 愛知県交通対策課エコモビリティライフ推進G

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

## II 分かっちゃいるけど、やめられない!!

京田辺市 Kyotanabe City

「○○えびせん」のような・・・フレーズですが。

- ★クルマの維持費も以外に高い?!
- ★やっぱり環境にも良くない・・・。
- ★健康面でも・・・ などなど。

**分かっちゃいるけど、やめられない!! だって、便利だから。**

毎日の行動のなかで、**少しでも公共交通(バス・電車)に乗る機会を増やしてみませんか？**できるところから・・・。

36

---

---

---

---

---

---

---

---

---

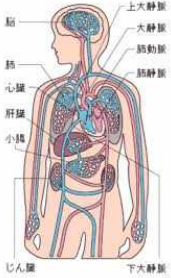
---

III 地域公共交通を活性化させるために 京田辺市 Kyotanabe City

(1)「交通まちづくり」という考え方

人体に例えると、  
 各臓器;まち・集落  
 血管;道路、線路などのネットワーク  
 血流;交通の流れ  
 健康な人とは？  
 健康なまちとは？

コンパクト・プラス・ネットワーク  
 =まちづくり(都市計画)+交通



37

---

---

---

---

---

---

---


---

III 地域公共交通を活性化させるために 京田辺市 Kyotanabe City

(2)「路線バス」という選択

①交通資源を活かしたまちづくり  
路線バス？  
コミュニティバス？  
デマンド交通？

②高齢化に対応したまちづくり  
路線バス？  
コミュニティバス？  
デマンド交通？



38

---

---

---

---

---

---

---

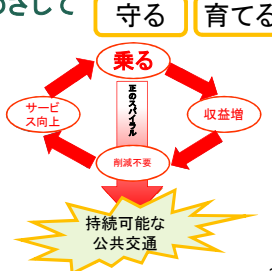
---

III 地域公共交通を活性化させるために 京田辺市 Kyotanabe City

(3) 持続可能な公共交通をめざして

守る 育てる

将来を見据えた公共交通の維持確保  
 さらなる交通ネットワークの強化  
 市民の安心・安全・豊かな暮らしの向上



39

---

---

---

---

---

---

---

---

III 地域公共交通を活性化させるために 京田辺市 Kyotanabe City

(4) 京田辺市のアクセシビリティの向上



**域外交通の充実**

交通利便性を活かした外とのつながり

バス：高速バス、路線バス  
 鉄道：JR片町線、近鉄京都線、北陸新幹線  
 自動車：広域道路網（第二京阪、新名神）

**域内交通の充実**

外とのつながり（ネットワーク）を活かす市内移動のさらなる充実

バス：路線バス  
 鉄道：JR片町線（複線化）、近鉄京都線

40

---

---

---

---

---

---

---

---

III 地域公共交通を活性化させるために 京田辺市 Kyotanabe City

**バス交通の課題**

1. 輸送人員の減少（モータリゼーション、人口減少、規制緩和）
2. 経営状況の悪化
3. 赤字路線の増加
4. 運転手不足

**縮小・撤退**

**バス交通の役割**

1. 地域住民の移動手段の確保
2. コンパクトシティの実現
3. まちの賑わいの創出や健康増進
4. 人の交流の活発化
5. 環境負荷の軽減

**再び注目!!**

**多面的な役割を持つ交通手段**

41

---

---

---

---

---

---

---

---

IV さいごに 京田辺市 Kyotanabe City

『乗って残そうバス交通』を合い言葉に！！

子どもたちのためにも



お年寄りのためにも



42

---

---

---

---

---

---

---

---