

# 京田辺市の公共交通を取り巻く現状について -地域全体を俯瞰して-

立命館大学 衣笠総合研究機構客員協力研究員 井上 学

E-Mail:CQA04666@nifty.ne.jp

# 京田辺市の特徴

## ■若い世代が多い

- ・多様な世代で構成されている
- 様々なことにチャレンジしやすい

## ■様々な顔を持つ街

- ・昔からある伝統的な地域
- ・新興住宅の地域
- ・通勤通学先、買い物先が多様
- 多様な地域に顔が向いている
- ・商店街
- ・郊外型店舗

# 京田辺市の公共交通の特徴

- 京都市・大阪市・奈良市など移動しやすい鉄道
  - ・多様な世代で構成されている
    - 様々なことにチャレンジしやすい
- 市内・京都駅・くずはなど移動しやすいバス
- 一部では公共交通が弱い地域も

多様な地域に顔が向いている京田辺市の特徴がふまえられている

→多くの人が公共交通を利用しているでしょうか？

# 「移動」は私たちの生活で欠かせない

- 私たちは「いかにして楽に移動するか」考えている
  - ≡コストを最小限・効用を最大限にしたい！
- ・ お金や体力・時間を最小にしたい
- ・ 移動して得られるメリットを最大にしたい

「これを実現するのはクルマしかない！」  
と**錯覚**している（させられている）

# 公共交通のイメージ

■本数が少ない・運賃が高い・いつ来るかわからない  
等々

→乗らないバスはなくなってしまいます

■無料のタクシーは実現困難です

人口が減少して税収が減っていくのに医療や年金の負担が増えるのがこれからの日本です

■しかも **「公共交通の業界は いま大変です」**

# バス業界の状況

- バス業界の深刻な人出不足
- ほとんどのバス事業者で運転士・整備士の不足
- ・ ようやくメディアでもこの問題が報道・インフルエンザがバスの運行に影響



The image shows a screenshot of the NHK NEWS WEB website. At the top, the logo "NHK NEWS WEB" is visible along with the date "2019年(令和元年)6月11日 火曜日" and a search bar. Below the navigation menu, there is a large banner for a "特設サイト" (Special Site) titled "路線バス" (Route Bus). The banner features a stylized illustration of a yellow bus in a cityscape with landmarks like the Tokyo Tower and a Ferris wheel. Below the banner, there is a headline and several lines of text.

今、全国の路線バスが大変なことになっています。

運転手不足で、赤字路線だけでなく、大都市部の黒字路線でも減便・廃止せざるをえない事態になっているのです。

NHKのニュースサイトでは、バスをめぐる現状について記事を書き載せてきました。

これまでに掲載した記事が一度に見られるよう、特設サイトをつくりました。

NHKでは今後も地域の足である路線バスをめぐる記事などを随時、掲載していきます。

出典：NHK NEWS WEB : <https://www3.nhk.or.jp/news/special/bus/index.html>

# バス業界の状況

## ✓ データから見るバス業界の現状

バス運転手の平均年収

457万円



全職業の平均 491

バス運転手の平均 457

34万円下回る

(平成29年賃金構造基本統計調査より作成)

バス運転手の平均労働時間

月210時間



全職業の平均 178

バス運転手の平均 210

32時間上回る

(平成29年賃金構造基本統計調査より作成)

バス運転手の離職率

約4年で半数近く



慢性的な人手不足に陥っているバス業界では女性運転手の採用などに力を入れる会社も

(平成25年国土交通省調べ)

路線バス事業者の赤字率

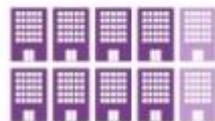
約69%



(平成29年国土交通省調べ)

運転手不足のバス会社

8割



このうち5社に1社は運転手が足りずに「減便」や「路線の廃止」などを検討

10年間の路線廃止距離

約14,000km

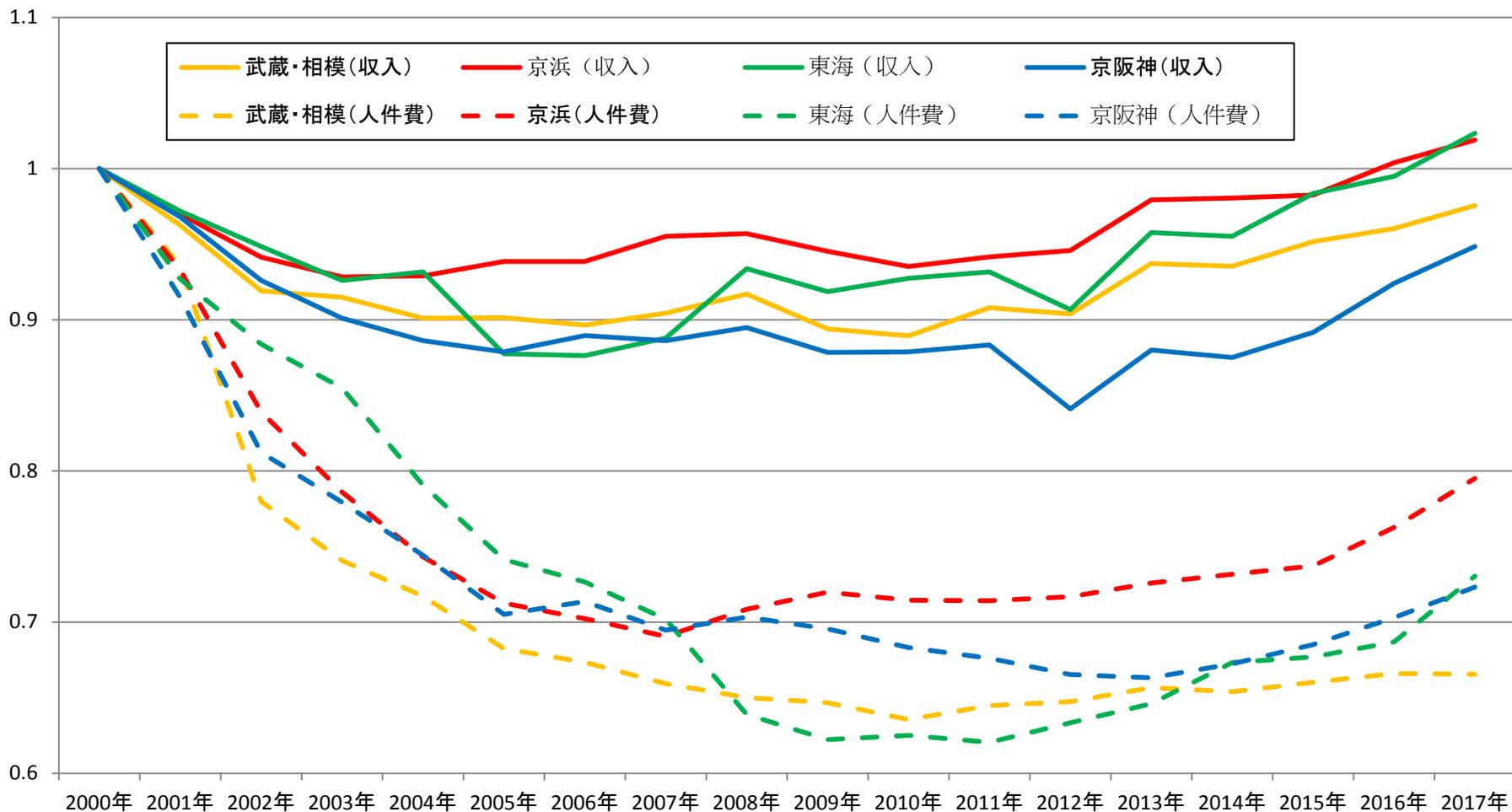


東京からコロンビアまでの距離とほぼ同じ  
※平成19年度から平成28年度までの10年間

■ 「乗らないけれどもバスを走らせて」という時代ではないのです

運転士が足りない  
ので乗らないバス  
は補助金をもらっ  
てもなくなります

# バス業界の状況



**2000年を1とした場合のブロック別実車走行キロ当たりの収入と人件費  
(保有車両30両以上の民間事業者) (実線：収入 破線：人件費)**

出典：国土交通省「乗合バス事業の収支状況」各年度版

# バス業界の状況

- 利用者が少ないのでバスを廃止する時代から  
「バスの運転士がいないのでバスを廃止する」時代に
- バス会社がそれでも踏ん張っているのは…  
これまで地域の人々に支えられてきたという  
**「地域愛」** で動いている
- ★このバス会社の地域愛に  
「地域はどう答えますか？」

# 新しい公共交通の潮流

- 観光客（来訪者）の利用  
公共交通で地域を回遊してもらうことで路線を維持する
- 貨客混載バス  
空いているスペースに荷物置き場を設置してヒトもモノも運ぶ  
※宅配事業者とバスの時刻を調整するなど条件に制約があります
- グリーンスローモビリティ  
小型車両でバス停から自宅を結ぶ「ラストワンマイル」
- MaaS シームレスな移動を実現する取り組み
- なによりも地域の公共交通を維持するには  
「地域の方々の日常の利用」が基本です

# 新しい公共交通の潮流

## ■ MaaSが手助けする未来

### 小田急電鉄の新サービスに感じた「MaaSプラットフォーム—大競争の幕開け」

10/17(木) 10:15配信



小田急電鉄の新サービスに感じた「MaaSプラットフォーム—大競争の幕開け」の画像

次世代移動サービス「MaaS (Mobility as a Service)」を巡って、このところさまざまな動きが活発化している。筆者が先を見越して注目するのは、この分野のプラットフォームの勢力争いだ。先頃発表された小田急電鉄の取り組みから、そのポイントを探ってみよう。

小田急電鉄が新サービス「EMot」に込めた想いとは

「小田急はデジタル技術を顧客接点に生かして、お客さまに新たな価値を提供したい」——。小田急電鉄の星野晃司社長は、同社が先頃開いたMaaSの新たな取り組みについての発表会見でこう切り出した。(写真1)

MaaSの新たな取り組みとは、同社が開発するオープンな共通データ基盤「MaaS Japan」を活用したMaaSアプリ「EMot (エモット)」のサービスを提供開始し、アプリが有する機能についての実証実験を10月末から開始するというものだ。

EMotは、ユーザーの日々の行動の利便性をより高め、新しい生活スタイルや観光の楽しみ方を提案するアプリである。

■ MaaSはあくまでも地域をよくするための「手段」です  
※アプリを作ったら終わりではありません

MaaSを活用して地域をよくするには

・ **地域の方々の取り組み**

が重要です

# 地域公共交通会議

- 新しい公共交通の潮流に素早く対応するには  
→ 地域で取り組むための体制が必要

- ・ 検討委員会
- ・ 運営（運行）協議会

…現在運行しているバスについて考える

- ・ 地域公共交通会議
- ・ 法定協議会

…現在運行している公共交通やこれからの公共交通について考える

- これまでは「バスが廃止される」「どうしよう」という対策  
これからは「自分の地域にふさわしい公共交通は何か」

という政策

# 地域公共交通会議・法定協議会

## ■地域公共交通会議

地域の状況やニーズに即した移動サービス・サービス水準・運賃等について協議（必要に応じて、地域の交通計画を策定）

★地域で考えた移動サービスについて素早く対応できる

## ■2006（平成18）年10月：改正道路運送法で制度化

- ・地域住民に愛着を持って利用してもらおう「バス」とする
- ・計画段階から地域住民や利用者が参画
- ・周囲の交通システムとの連続性・整合性についても十分配慮
- ・地域の交通ネットワーク全体の維持・発展

地域住民・利用者・地方公共団体・交通事業者等の地域の関係者からなる新たな協議組織

# 地域公共交通会議・法定協議会

- 地域公共交通会議や法定協議会が目指すもの  
「お願いモード」から「私ができること」への変化

※陳情や要望の場ではありません

地域の目指すものは何でしょう？

地域の公共交通を維持するには自分は何をしたらよいでしょう

人口が少なくても…

同じ赤字でも利用者が少ない赤字ではなく利用者が多いけれども赤字を目指す

# 地域公共交通会議・法定協議会

## ■ 地域公共交通会議や法定協議会が求められる背景

- ・ 人口の減少による公共交通の存立の危機
- ・ 公共交通 = 派生需要
  - …まちづくりと公共交通の計画は一体に
- ・ 地域の課題は地域によって様々
  - …民間事業者だけに任せるのではなく、地方公共団体が旗振り役となって考える

!! 地方公共団体がすべての作業を行うのではない  
→関係者が適宜分担・地方公共団体はとりまとめ役

◆ 地域戦略の一環として持続可能な公共交通ネットワークの形成が求められている

# 地域公共交通会議・法定協議会

## ■ これまでは…

- ・バスを走らせてほしい
- ・バスが廃止になったどうしよう
- ・コミュニティバスを走らせよう

個々に検討していた・対策が主であった

## ■ これからは…

地域全体の公共交通について考える政策の時代

- ・これまでの事業者・役場への「お願いモード」からの脱却
- ・「あったらいいな」ではなく「利用したくなる形態」を目指す
- ・町の状況や関係者間の情報が共有できるのでお互い理解しながら計画が進められる

# 地域公共交通会議・法定協議会

- ・私たちのまちの特徴は何か
- ・これからのまちづくりに向けて公共交通はどうあってほしいか

を考える

注意点は

- ・本当に必要か十分検討すること
- ・実際に利用されるサービスであること
- ・事業者にも過度な負担を強いないこと
- ・住民も責任を持つこと

# クルマが「便利」と思われる理由は・・・

- 安い！ ……実は1日1150～2000円かかっています
- 楽！ ……実は不健康ですが
- 速い！ ……本当に予定通りの時刻につけますか  
10数分早く着いたメリットを活かしていますか

クルマ「**だけ**」の生活をしていると・・・

クルマに乗れなくなったときに

「どこにもお出かけできなくなります」



# クルマと「お金」

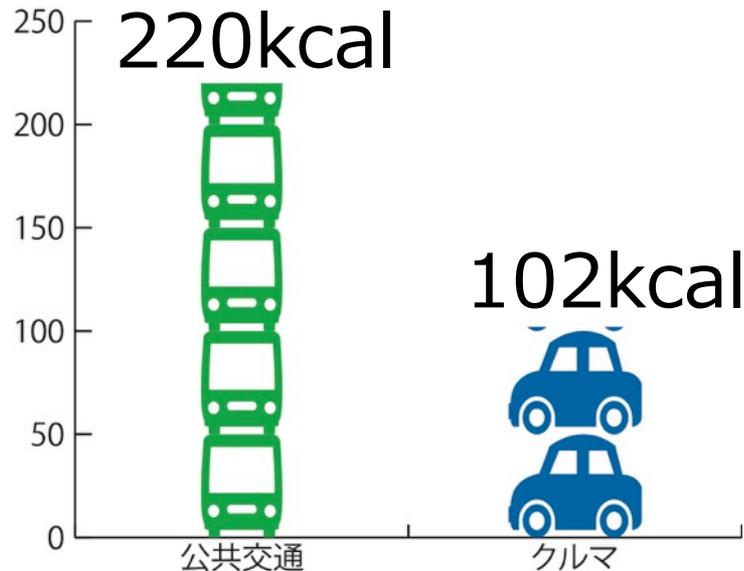


- 1000ccのトヨタビッツ (安い、小さな、燃費の良いクルマ)
- 持ってるだけで                      1日    1,150円
- かなり儉約して乗って 1日    1,500円
- 普通に乗って                      1日    2,000円以上

# クルマと「健康」



- 往復15kmの移動をすると・・・



公共交通の移動による  
消費カロリーは

**クルマの約2倍**

移動にともなう消費カロリー (kcal)

**■クルマの運転は公共交通の移動よりも「楽」  
ということとは・・・**

# 公共交通に乗れない？

- ・クルマが運転できなくなった→体力がないから  
ですので **バス・電車にも乗れないのです**
- ・クルマがあるからバスを使わない  
→クルマに乗れなくなった時にバスを使おう  
少なくとも **「バス・電車には乗れません」**



# 公共交通に乗れない？



- ・ 京都府北部の自治体のお話し  
**「免許返納するとすぐに亡くなる人が多い」**

- ・ 体がしんどくなってついにクルマをあきらめたから
- ・ クルマ以外の移動方法を知らないから引きこもりに

→クルマ移動は世界が広がらない

# どうしたらいいのだろう？

公共交通を使わない人

・本数が少ない・運賃が高い・行きたいところに行けない

・ **本数にあわせた生活ができる人**

・ **お得に移動できる人**

・ **行き先と最寄りバス停を知っている人**

■ **いろいろな移動方法を知っている人**

※クルマ以外の移動方法を知る

・ 情報も多様な  
手段で得ています



# でも・・・という方のために

- 週2日・1日3本のバスを使いこなす地域

10人乗りのバスにいつも数人乗っている

- ・ 特におばあちゃんたちが使いこなしている

- バスの本数が少ないのが不満ではなく  
時間をつぶす場所が不満

→バス待ち環境の整備は誰もがHappinessな場所に

# 地域で取り組みましょう

- 公共交通を維持するためのライフスタイルの実現
  - ・クルマよりも公共交通を使った生活は健康にもお財布にも優しい
  - ・いつか乗るかもしれない・クルマに乗れなくなったらバスに乗るは絶対に乗らない
  - ・現在の若い人は車に乗らない人が以前よりも増えている
  - ・公共交通の便利な地域に居住する傾向にある

**→公共交通で移動する街になることで地域の居住人口が維持・増加される**

# 地域で取り組みましょう

乗ってみたら意外と便利！

世代を問わず聞かれる感想です

- **できない理由や他の人の例ではなく  
自分は何ができるか一緒に考えましょう**