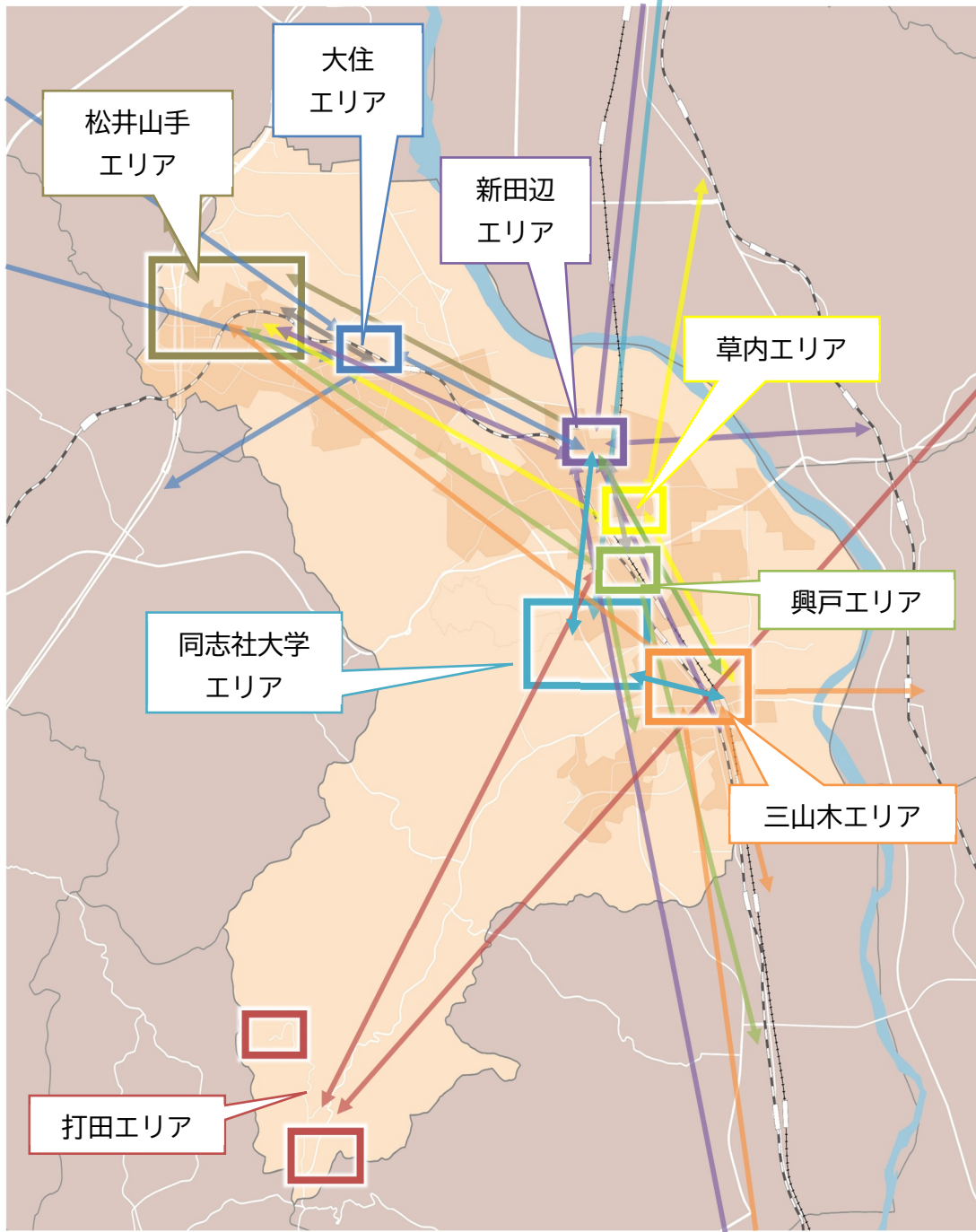


## 2.3 移動ニーズの把握

### 1) 人流データ

- ・人の動きは鉄道に沿った形で多くなっています。
- ・一方、鉄道がないエリアへの流動もあり、鉄道以外の手段にもニーズがあると考えられます。

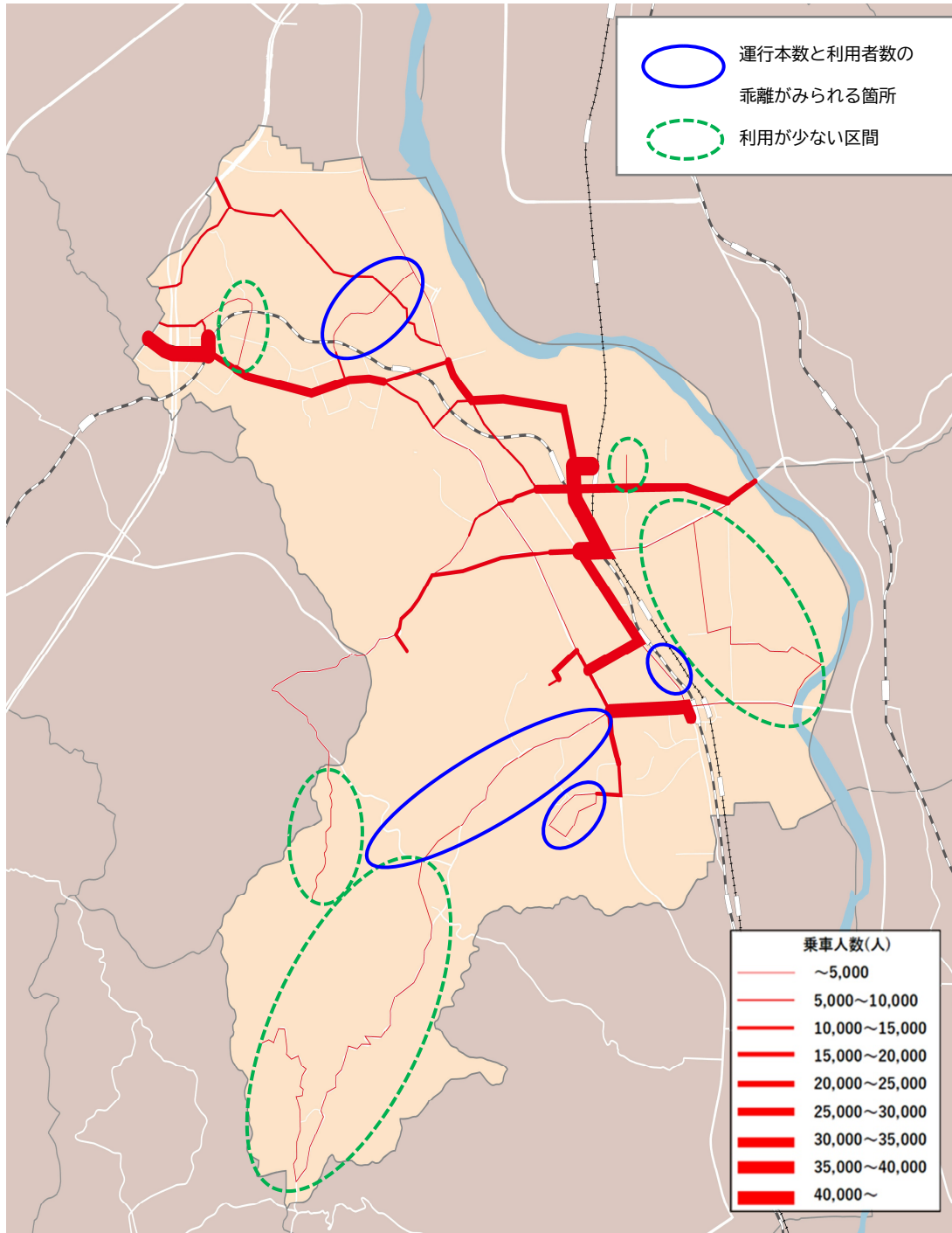


出典：Agoop 流動人口データ（令和5年10月データ）

図 京田辺市に関連する主な人の動き（人流データ）

## 2) 路線バス IC カードデータ

- ・新田辺駅と松井山手駅間は利用者数が多くなっています。
- ・大住地区や打田・高船地区は利用が少ない状況です。(新しい交通サービスの検討や地域の資源を活用した輸送サービスの確保が検討されています)



出典：各社 IC データ (令和 6 年 4 月~6 月)

図 路線別の乗車人数 (IC カードデータ)

### 3) 路線カルテ

- ・路線バス IC カードデータや各バス事業者が保有する輸送実績をもとに、路線の利用状況を整理しました。
- ・市内を通る路線すべてに対してカルテ形式で整理を実施しました。以下に路線ごとの利用状況一覧を記載します。

表 路線別輸送実績

事業者名	路線	路線 番号	利用者数 (人)	走行キロ1キロメー トル当たり運送収入 (円)
京阪バス (株)	松井山手駅-樟葉駅	16	7,910	195.97
		16A	65,635	389.95
		16B	9,441	354.82
		30	192,197	437.80
	松井山手駅-ソフィアモール-松井山手駅、摂南大学北口	600	16,298	350.40
		直通	1,627	277.69
	近鉄新田辺-松井山手駅	64	3,461	328.54
		67	86,293	556.53
		68	27,158	424.32
	近鉄新田辺-樟葉駅	31	326,395	629.85
		67B	73,521	368.41
		67D	770,763	482.86
	近鉄新田辺-茂ヶ谷	69	35,193	535.52
	近鉄新田辺-石清水八幡宮駅	74	71,669	279.43
		75C	93,794	382.38
	京田辺市役所-近鉄新田辺-石清水八幡宮駅	74A	69,999	303.58
		74B	9,423	202.30
	京田辺市役所-松井山手駅-ソフィアモール	66A	61,139	297.58
		66B	9,016	199.12
	三野・池嶋-石清水八幡宮駅	76B	15,973	508.92
		79	14,668	346.42
	近鉄新田辺-穂谷・長尾駅	79	19,329	335.68
		81	13,023	431.80
		89	71,962	174.81
		89B	22,061	134.30
		89C	9,988	140.01
	椿本チエイン-JR 京田辺	直通	339,471	830.56

表 路線別輸送実績

事業者名	路線	路線番号	利用者数(人)	走行キロ1キロメートル当たり運送収入(円)
京都京阪バス(株)	近鉄新田辺-維中前・緑苑坂・工業団地	60	14,008	394.76
		60B	7,738	570.06
		62	177,346	350.51
		62B	62,118	369.36
		62C	43,704	421.29
奈良交通(株)	三山木駅-水取・高船	90	9,058	101.9
		91	11,265	88.1
	東部循環(三山木駅-新田辺駅)	1,2	13,074	92.7
	三山木駅-同志社大	99	18,139	559.4
		100	99,052	559.1
	新田辺駅-同志社大	101	130,879	559.1
		102	24,543	559.1
三山木駅-同志社山手-三山木駅	50	32,545	554.6	

路線カルテ【京阪バス(株) 近鉄新田辺-松井山手駅】

1 路線の概要

- (1) 運行会社  
・京阪バス
- (2) 路線系統  
・64、67、68系統 近鉄新田辺-松井山手駅
- (3) 運行本数  
・64系統：平日1本/日、休日0本/日  
・67系統：平日8本/日、休日9本/日  
・68系統：平日4本/日、休日4本/日
- (4) 公共施設等の立地  
・中央図書館、はぐはぐルーム松井山手、地域子育て支援センター松井山手  
・北部住民センター、大住児童館、老人福祉センター宝生苑(64系統)  
・京都田辺中央病院  
・大住中、大住小(64系統)
- (5) 負担金の有無  
・なし

2 系統別利用状況(ICカードデータ)



▼山手線簡易路線図



系統	64、67、68系統			
	京阪バス			
運行事業者	日あたりの利用人数(人)	便あたりの乗車人数(人)	朝ピーク(7-9時)時の平均乗車人数(人)	オフピーク時の平均乗車人数(人)
松井山手駅-松井ヶ丘一丁目	20.1(13.8)	1.5(1.1)	1.9	1.2
松井ヶ丘一丁目-花住坂	21.8(14.6)	1.7(1.1)	2.0	1.4
花住坂-虚空蔵谷	25.2(15.1)	1.9(1.2)	2.5	1.4
虚空蔵谷-大住ヶ丘西	22.5(15.6)	1.7(1.2)	2.2	1.3
大住ヶ丘西-大住ヶ丘	28.0(17.6)	2.2(1.4)	3.0	1.4
大住ヶ丘-健康ヶ丘	33.2(20.1)	2.8(1.5)	4.3	1.7
健康ヶ丘-JR大住駅	25.7(11.4)	3.2(1.3)	5.2	2.0
JR大住駅-健康村	30.1(11.8)	3.8(1.3)	6.0	2.4
健康村-茶屋前	41.7(12.9)	4.6(1.4)	6.6	3.1
茶屋前-稲葉	51.6(20.6)	4.3(1.6)	5.9	3.2
稲葉-JR京田辺	50.6(20.4)	4.2(1.6)	5.7	3.2
JR京田辺-近鉄新田辺	52.2(19.8)	4.0(1.5)	5.0	3.2
JR京田辺-田辺本町	6.1(-)	6.1(-)	6.1	-
田辺本町-一休寺道	6.1(-)	6.1(-)	6.1	-
一休寺道-茶屋前	6.1(-)	6.1(-)	6.1	-
健康村-三野	6.3(-)	6.3(-)	6.3	-
三野-中島橋	6.3(-)	6.3(-)	6.3	-
中島橋-館	0.3(-)	0.3(-)	0.3	-
館-大住ヶ丘北	0.2(-)	0.2(-)	0.2	-
大住ヶ丘北-大住ヶ丘	0.5(-)	0.5(-)	0.5	-
茶屋前-豊	8.7(6.8)	2.2(3.4)	3.0	1.4
豊-健康ヶ丘	8.0(7.5)	2.0(3.7)	3.5	0.5

※集計データ日数は56日(2024年4月6日~6月30日の平日と土曜 日曜 祝日)  
※ICカード利用者数のみの集計  
※赤字は土曜・日曜・祝日のデータを示す

3 総括(2023年度年間輸送実績) ※ICカード、現金、定期券、回数券等すべての集計

系統番号	利用人数(人)	負担金(千円)	平均乗車密度(人)	走行キロ1キロメートル当りの運送収入(円)	施設
64	3,461	なし	4.5	328.54	中島橋付近に大住工業専用設備が立地
67	86,293	なし	11.9	556.53	JR大住駅に接続
68	27,158	なし	9.5	424.32	特になし

64系統：中島橋バス停利用の通勤需要が高い  
67系統：JR大住駅に接続しており、平均乗車密度や運送収入も大きい  
68系統：最短で新田辺駅に行く系統であり、平均乗車密度や運送収入も大きい

図 路線カルテ一例

### 3 公共交通を取り巻く現状と課題

京田辺市の公共交通の現状について整理しました。

#### 鉄道

- ・ JR 片町線が市の南東部から北西部に、近鉄京都線が市の南東部から北部にかけて縦断しています。
- ・ JR 片町線は市内に 5 つの駅があり、快速・区間快速など全種別が全駅に停車します。
- ・ 近鉄京都線は市内に 4 つの駅があり、新田辺駅は、特急を除く全種別が停車します。
- ・ JR 片町線・京田辺駅から京橋方面へは平均 14 分間隔、木津方面へは平均 30 分間隔で運行されています。
- ・ 近鉄京都線・新田辺駅から京都方面へは平均 5 分間隔、大和西大寺方面へは平均 7 分間隔で運行されています。
- ・ 1 日の平均乗降客数は、JR 片町線では横ばいから増加傾向、近鉄京都線では横ばい傾向です。
- ・ 同志社大学文系学部移転により、JR 同志社前駅、近鉄興戸駅で大幅に乗降客数が減少しています。
- ・ 新型コロナウイルス感染症の影響により、令和 2 年（2020 年）は各社とも大幅に乗降客数が減少しています。
- ・ 現在乗降客数は回復基調にありますが、新型コロナウイルス感染症の流行以前までは回復していません。

#### 路線バス

- ・ 京阪バス・京都京阪バス・奈良交通の 3 社が運行しています。
- ・ 京阪バス・京都京阪バスは近鉄新田辺駅以北を運行しており、奈良交通は近鉄新田辺駅以南を運行しています。
- ・ 自動車専用道路を運行する路線バス「ダイレクトエクスプレス京都」が京阪バスにより運行されており、京都駅へアクセスしています。
- ・ 京阪バスは平成 22 年（2010 年）以降、乗降客数は増加傾向に転じていますが、平成 29 年（2017 年）をピークに減少傾向です。
- ・ 奈良交通の乗降客数は横ばいで推移しています。
- ・ 主要バス停の乗降客数は京阪バス松井山手駅で増加傾向にあり、ダイレクトエクスプレス京都の運行開始が影響したと考えられます。

#### タクシー

- ・ 法人タクシー事業者は 2 事業者がサービスを展開しています。
- ・ 個人タクシー事業者は約 20 事業者です。
- ・ 京田辺市では、福祉タクシーの助成を行っています。

## 自動車

- ・自家用車保有台数は年々増加しています。

## その他の移動手段

- ・三山木エリアの打田地区、高船地区、天王地区では、普賢寺小学校のスクールバスが運行されています。
- ・山城田辺自動車学校の送迎バスが、JR 三山木駅、近鉄新田辺駅、JR 松井山手駅を巡回しています。
- ・京田辺市内に立地する企業には拠点駅と会社間を結ぶ従業員送迎バスを運行している企業があります。

## 移動ニーズ

- ・人の動きは鉄道に沿った形で大きくなっています。
- ・一方、鉄道がない宇治田原町や枚方市方面への移動もあり、鉄道以外の手段のニーズもあります。

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

## 京田辺市の地域公共交通を取り巻く現状

### ①自家用車での移動が常態化

- ・自家用車保有台数は年々増加しており、若年層～高齢の方まで、日常の移動は自家用車を使うということが常態化しています。
- ・市内では交通集中による慢性的な渋滞が発生しています。
- ・ただし、通勤や通学で日常的に公共交通を利用している人や高齢者でバスに頼らざるを得ない人も一定数みられることから、その方々が外出できる環境を整える必要があります。

### ②交通事業者の運営状況の悪化

- ・バスやタクシーの運転士不足が極めて深刻であり、路線の維持にも影響を及ぼし始めています。
- ・利用者の減少により収支も悪化しており、厳しい経営状況となっています。
- ・京田辺市の補助金拠出額は年間約 82,800 千円であり、年々増加傾向です。
- ・走行キロ 1 キロメートルあたりの運送収入が著しく低い路線が存在し、事業者の運営を圧迫しています。
- ・移動手段の確保が重要ですが、サービスの低下⇒利用者の減少⇒減便・廃止といった負のスパイラルに陥ることが危惧されます。

### ③公共交通利用の減少

- ・公共交通利用者数は回復傾向にありますが、新型コロナウイルス感染症の拡大以前に届かない水準で横ばいとなっています。
- ・路線の平均乗車密度が低い路線や、利用者が少ない区間が存在しています。
- ・生活スタイルの変化も影響し、現状のままでは大幅な増加は見通せない状況です。

### ④地域公共交通サービスの改善要望も多い（利便性の低下）

- ・鉄道への接続や運賃、便数など、公共交通の利便性向上に対する要望が多いです。
- ・一方で、限られた資源や厳しい運営状況の中、対応できることが限られています。

### ⑤日常の移動に困っている人も存在

- ・特に自家用車を自由に使えない高齢者など、買い物や通院といった日常生活にも困っている人がいます。
- ・通学で毎日利用している学生もいます。

### ⑥公共交通に対する理解の不足

- ・公共交通の必要性は認識しているものの、直近の課題として捉えている人は十分多いとは言えません。
- ・バスの乗り方がわからない人もおり、移動の選択肢としてあがってこない状況です。
- ・一方で、利用方法など誰もが使いやすい地域公共交通になっていません。

### 課題1：誰もが移動に困らない地域公共交通の確保

- ・ 全ての人々が、確実に利用できる公共交通サービスを将来にわたって持続的に提供していかねばなりません。
- ・ 利用者の移動ニーズを適切に把握し、ニーズに沿った地域公共交通の見直しを図る必要があります。
- ・ 需給バランスを考慮した地域公共交通の見直しを図る必要があります。
- ・ 集約都市構造の交流基盤であり、来街者の移動も含め、拠点と人をつなぐ交通機能としての公共交通サービスを維持する必要があります。

### 課題2：公共交通を維持する仕組みづくり

- ・ 課題1に対して、交通事業者を取り巻く厳しい状況を鑑み、公共交通サービスを維持していくための仕組みを検討、構築する必要があります。
- ・ 運行収支が悪い路線のあり方について関係者で議論する必要があります。
- ・ 交通事業者と行政が協働し、それぞれの役割分担のもと取組みを推進することが重要です。

### 課題3：利用者数の回復・拡大

- ・ 事業者ごとに路線図が存在し、利用者にとってわかりにくい状況であり、目的地や施設等の情報が一体的に確認できるツールが必要です。
- ・ 公共交通の利便性向上を図り、より多くの利用者を獲得しなければなりません。
- ・ 利用しやすさを追求し、公共交通利用環境の改善を進めることが重要です。

### 課題4：公共交通が選択される環境づくり

- ・ 課題3に対して、利用者に関心を集め、様々な利用喚起や公共交通のPRを行うことで、利用促進を図る必要があります。
- ・ 特に、これまで公共交通を利用していなかった層を取り込むためには、公共交通に対する意識の変容を促すことが重要です。

### <京田辺市の特徴>

- ・ 人口は増加傾向にあることから高齢化率は同程度で推移しています。
  - ・ 大学があり若い世代の往来も多いです。
  - ・ 大阪や京都にも近く交通利便性の高い地域です。
  - ・ 自然も近くにあり居住環境も整っています。
- ⇒ **活力ある地域づくりが進められる基盤は揃っています。高齢者が元気に活動できる環境整備も引き続き必要です。**
- ⇒ **一方で、公共交通を取り巻く環境は非常に厳しく、従来のサービス提供を続けることが困難です。**