

◆京都府城陽市の概要



近畿運輸局

別添1

市の概要

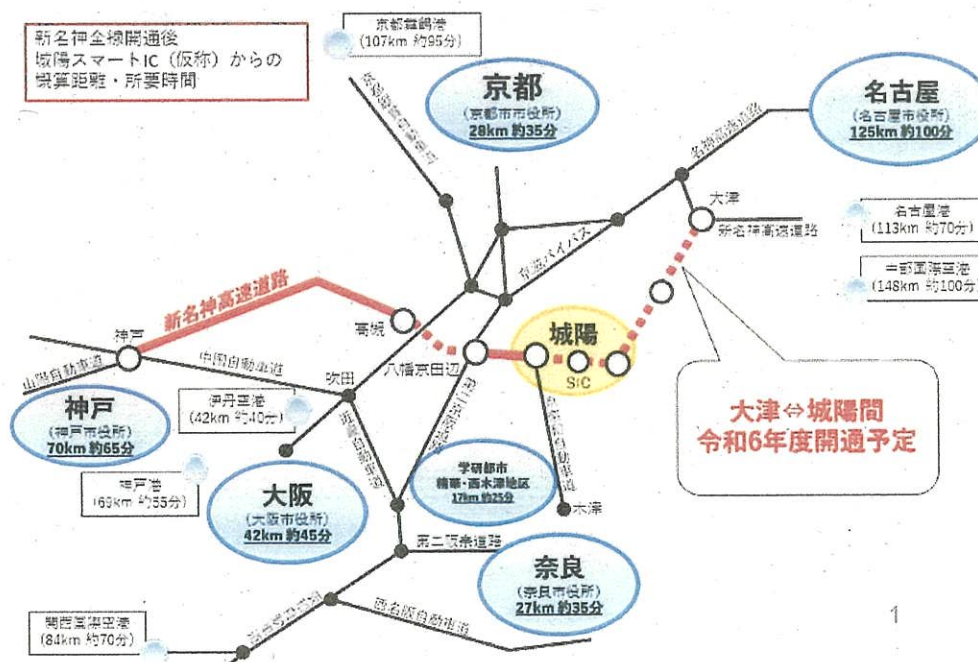
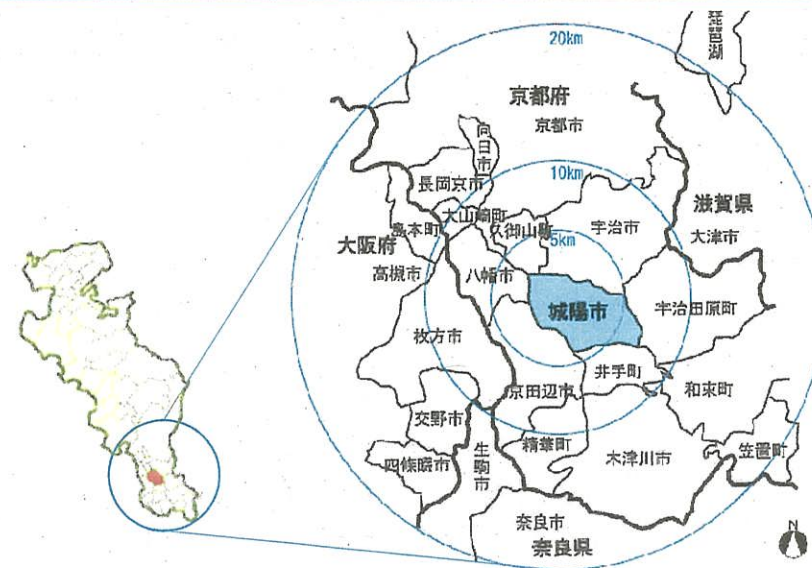
- 京都市と奈良市のほぼ中間に位置し、周りを宇治市、久御山町、八幡市、京田辺市、井手町、宇治田原町に囲まれる
- 市域は東西9.0km・南北5.4km、総面積32.71km²
- 西には木津川が流れ、東には広大な丘陵地を有する
- 人口は、73,799人（令和4年4月時点 推計）

交通に関する動き

- 平成7年10月 東部地域循環バス路線開設（城陽さんさんバスの前身）
- 平成19年11月 愛称を「城陽さんさんバス」に決定
- 平成28年4月 城陽市地域公共交通会議設置
- 平成28年7月 高齢者外出支援事業開始
- 平成30年6月 青谷方面乗合タクシー試験運行開始
- 令和03年3月 城陽市交通ガイドマップ作成

公共交通・観光等に関する計画等



- 第4次城陽市総合計画（平成29年7月）
- 城陽市都市計画マスタープラン（平成30年5月）
- 第2次城陽市観光振興計画（平成29年3月）
- 城陽市高齢化社会における地域交通のあり方について（平成28年3月）



市内交通の状況




○鉄道

鉄道路線はJR奈良線・近鉄京都線の2路線があり、駅は各路線3駅ずつの計6駅がある

- ・JR奈良線：城陽駅、長池駅、山城青谷駅
- ・近鉄京都線：久津川駅、寺田駅、富野荘駅

○路線バス

市内のバス路線として、市町をまたいで運行する一般路線の2路線、プラムイン城陽を起終点として、市内を市街地に沿って運行する城陽さんさんバスの2路線がある（全路線とも京都京阪バスが運行）

- ・一般路線バス：大久保宮ノ谷線、新田辺宇治田原線
- ・城陽さんさんバス
鴻ノ巣山運動公園近鉄寺田線：プラムイン城陽長池線：


○乗合タクシー

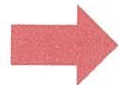
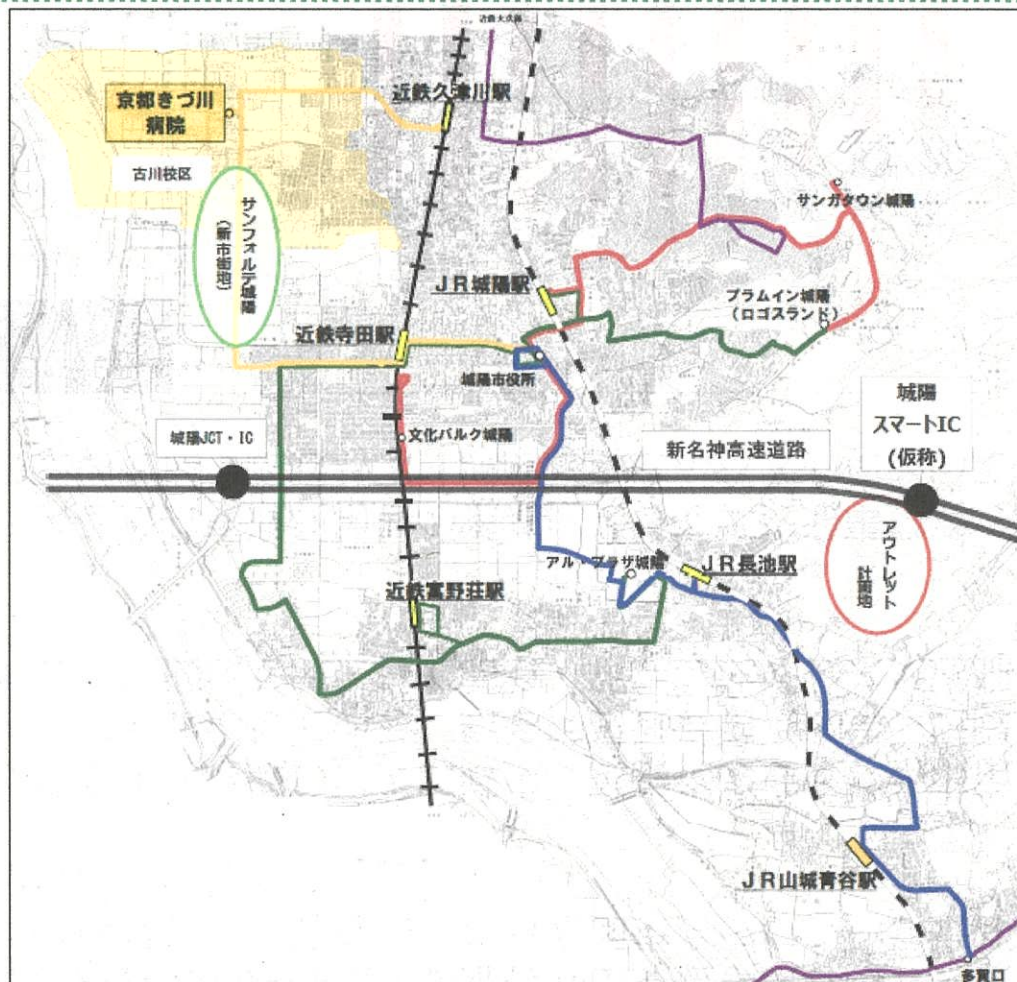
青谷地域の交通手段を確保するため、火・木曜日に多賀口～城陽市役所間を定時定路線で運行している

- ・青谷方面乗合タクシー：

○送迎バスへの相乗り（無償）

京都きづ川病院と老人福祉センターの送迎バスに相乗りが可能（利用者は古川校区在住で65歳以上の方に限る）

- ・京都きづ川病院送迎バス：



昭和40年代から京都や大阪のベッドタウンとして急速に発展し、平成7年には人口8万5千人とピークを迎えたが、その後、若年層の市外流出や少子高齢化による人口減少が進み、現在は人口7万3千人台まで落ち込んでいる。

市内の移動手段については、一定確保できているものの、今後、新名神高速道路の整備を契機として、東部丘陵地におけるアウトレットモールの立地や基幹物流施設の整備など、新たなまちづくりが進んでいく中で、新たな人の流れが生じることが想定される。これら公共交通を取り巻く環境の変化を見極め、住民向けの公共交通を含めた移動手段について、検討していく必要がある。

城陽市内における公共交通を取り巻く環境の変化

これまで、平成27年度の有識者会議によってまとめられた報告書「城陽市高齢化社会における地域交通のあり方について」を基に、バスの利用促進・高齢者外出支援事業等の公共交通の維持・活性化に向けた取り組みを市の施策として実施し、青谷方面乗合タクシーや京都きづ川病院送迎バスの導入などの成果を挙げている。

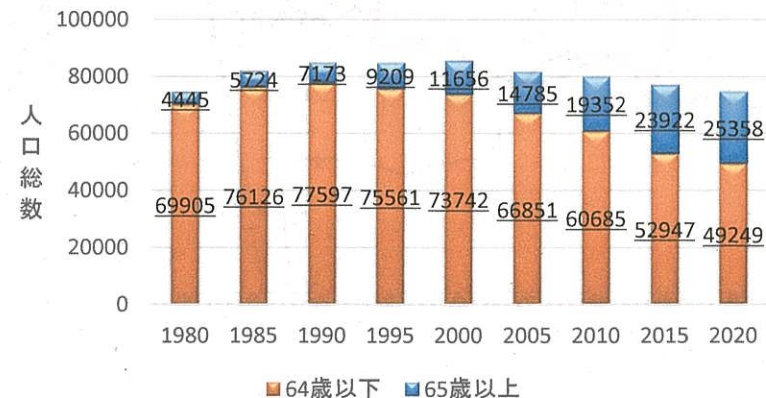
しかしながら、報告書がまとめられてから6年が経過し、人口減少・高齢化の進行や新市街地の形成など公共交通を取り巻く環境は大きく変化している。新名神高速道路（大津～城陽間）の開通やアウトレットモールの開業等の転換点を前にしており、新たな地域公共交通施策の方向付けが必要となっている。

また、新型コロナウイルスの感染拡大による公共交通利用者の激減によって、交通事業者の経営状況が悪化しているが、城陽市内の交通を担う路線バス「城陽さんさんバス」においても、利用者が激減している。

公共交通を取り巻く背景

- 新名神高速道路（大津～城陽間）が開通予定（令和6年度）
- 城陽スマートインターチェンジ（仮称）の設置
- （仮称）京都城陽プレミアム・アウトレットの開業予定（令和6年度）
- 府立木津川運動公園（北側区域）の整備
- 東部丘陵地青谷先行整備地区における次世代基幹物流施設の開業予定（令和8年）
- 人口がピーク時（85,398人、H7.10時点推計）より1万人以上減少
- 生産年齢人口（15才～64才）割合が54.8%と低く高齢人口（65才～）の割合が34.0%と高い

城陽市の人口推移



城陽市内における公共交通を取り巻く環境の変化



課題

1. 「城陽さんさんバス」の維持・活性化
2. 既存市街地における移動手段の確保
3. アウトレットモールへの移動手段の確保
4. 運転者の人材不足への対応



提案

1. 適切な運賃水準と財政負担の検討及び利用促進策の推進
2. 移動ニーズの把握と運送サービスの総動員
3. 関係者との連携によるアクセス整備
4. 交通事業者・行政の連携による雇用の確保



提案を踏まえた「地域公共交通計画」の策定

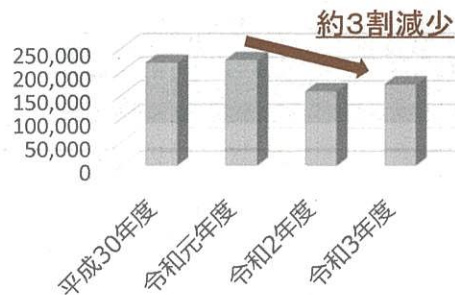
課題① 「城陽さんさんバス」の維持・活性化

「城陽さんさんバス」は、高齢者や交通弱者の生活交通手段の確保及び外出機会の創出を主な目的として運行し、令和元年度までは利用者が堅調に増加していたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて利用者が激減した。現在もコロナ前の水準まで戻っていないことから、運賃収入が減っている。

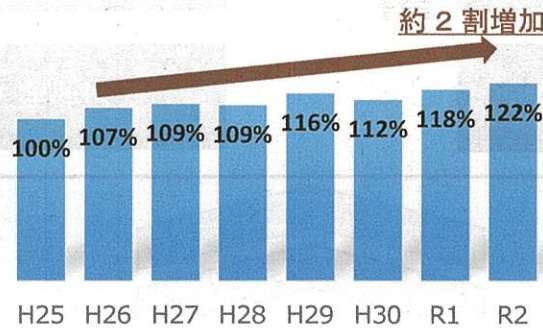
公共交通手段に対する利用意識の変化等による利用者の行動変容は、公共交通による移動需要の減少が一時的な消失に留まらず、恒常的な利用動向の変化として定着する可能性がある。

主に人件費上昇に伴い運行経費が年々増加していることに加え、利用者が減少したことで、市の補助金（運行経費の2/3：上限5300万円）と運賃収入だけでは運行経費をまかなうことができなくなった。

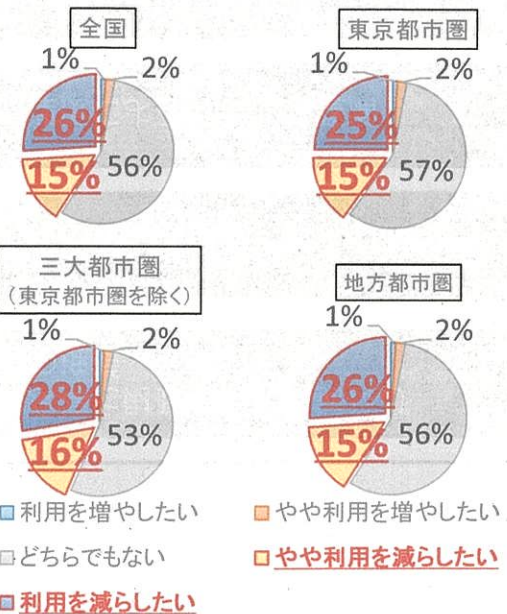
城陽さんさんバス年間乗客数（推計）



城陽さんさんバスの運行経費



移動について交通手段利用意識の変化(バス)



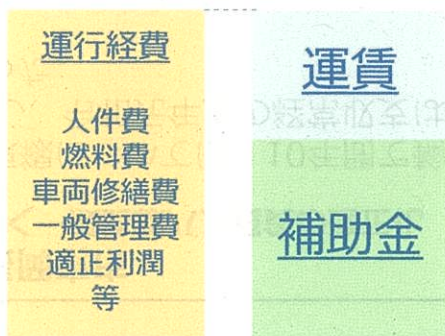
国土交通省：R3度 新型コロナ感染症の影響下における生活行動調査 より

提案① 適切な運賃水準と財政負担の検討及び利用促進策の推進



提案① 適切な運賃水準と財政負担の検討及び利用促進策の推進

- ・バス事業者が赤字を補填する状況が続けば、バス路線の撤退に繋がる。城陽さんさんバスの運行を維持していくため、運行経費、利用実態、市民生活における必要性などを分析し、近隣自治体を運行するバス路線とのバランスも考慮のうえ、受益に応じた適切な運賃水準について関係者間で協議する。
- ・健康、福祉、観光など様々な分野で効果をもたらす公益性を踏まえ、適切な財政負担について検討する。
- ・財政負担や利用者負担に見合うサービス水準を維持するため、利便性の向上や利用促進等の施策を講じる。
 - ・利用者増加のために、通勤通学・観光客も含めた利用促進策を検討
 - 例：ダイヤ見直し等の利便性向上、割引券の発行・利用促進イベントの実施、バス待ち環境の充実 など
 - ・市民向けMM（モビリティマネジメント）等の実施
 - 例：バスの乗り方教室開催、乗って公共交通を維持するという意識啓発 など

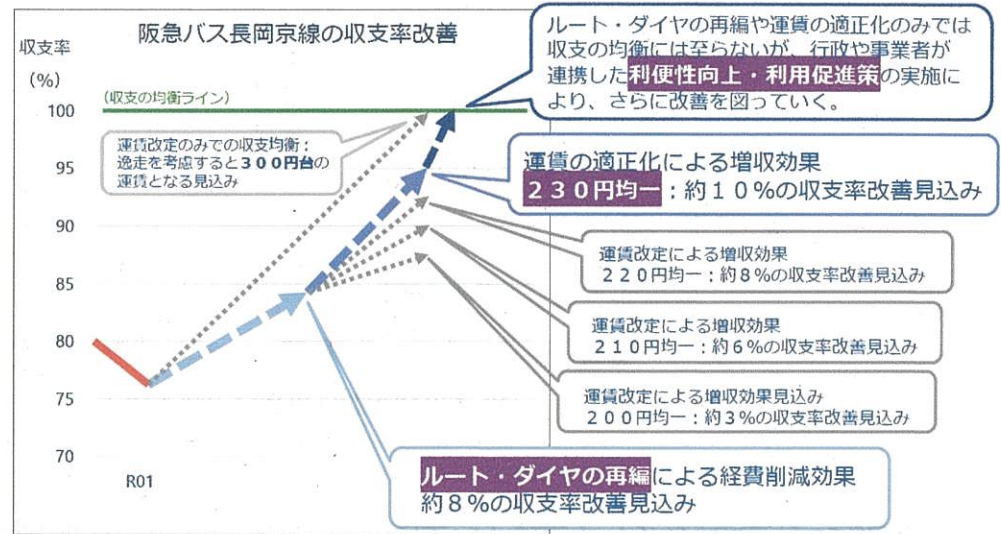


交通の充実は、地域コミュニティ活性化、健康や生活の質向上に繋がる ⁶

【参考】 京都府長岡京市

データに基づく一般路線バス運賃の適正化

- ・ 阪急バス長岡京線については、10年間で輸送人員が約25%減少し、令和元年度の経常収支は約1億円の赤字となった。
- ・ 長岡京市域について、170円～の距離制認可運賃を230円均一の協議運賃とすることで、大幅な減便を回避することに成功した。
- ・ 運賃改定にあたっては、増収効果などのデータをもとに関係者間で協議を重ね、市民に共有・説明することで、理解を得ることができた。



【参考】 奈良県広陵町

関係者が一体となったコミュニティバスの利用促進

- ・ 公共交通の利用に付加価値を与えるため、コミュニティバス「広陵元気号」にポイントカード制度を導入。町内の商業施設と連携し、既存利用者へ付加価値を付与するとともに、無関心層の利用にもアピールした。
- ・ 愛着を持ってもらえるようなバスを目指して、町内の小学生を対象に公共交通総合時刻表へ掲載する絵と元気号の標語を募集。絵は765作品、標語は266作品の応募があった。
- ・ 広陵元気号のシートポケットに絵本や文庫本などを入れて、いつでもどこでも図書館のように本を借りたり読んだりできる「まちじゅう図書館」を実施した。



お買い物ポイントカード



公共交通総合時刻表



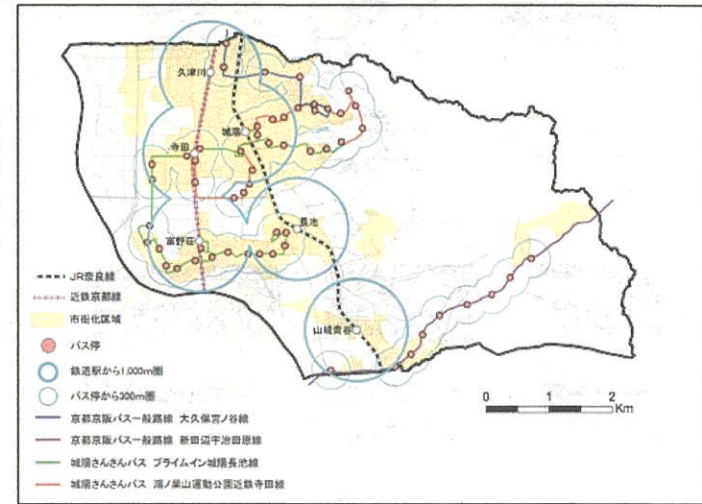
広陵元気号車内に本を設置

課題② 既存市街地における移動手段の確保

高齢化の進行によって運転免許を返納する高齢者が増加しており、これまで以上に公共交通を便利にする必要がある。

また直面する人口減少による交通需要の減少は公共交通の衰退にも繋がり、公共交通の衰退は地域コミュニティの衰退に繋がる。地域コミュニティの構成員が交通を自分ごとととらえ、移動の機会創出や、適切な移動手段を提供するなど、地域コミュニティの課題を一体となり解決しあうことが重要である。

また、状況把握については、統計、実態調査に基づく客観的なデータをもとに検討すべきである。



- 市北東部（久世地域）においては、利用の低迷により平成24年にバス路線が休止された。しかし、高齢化により、坂道の歩行が困難な地域住民が増えたことから、地元自治会・バス事業者・行政で一般バス路線のルート変更を検討したが、沿線住民の理解が得られず実現には至らなかった。

- 市北西部では、京都きづ川病院の協力により、病院の送迎バスに相乗りができる「高齢者外出支援事業」が実施されているが、利用の対象者や乗降場所が限定されている。

- 平成31年3月にまちびらきをした新市街地「サンフォルテ城陽」には、企業や店舗が集積しているが、1 km圏内に鉄道駅やバス停がなく、従業員の通勤手段は、駅からの徒歩や自家用車に限られている。

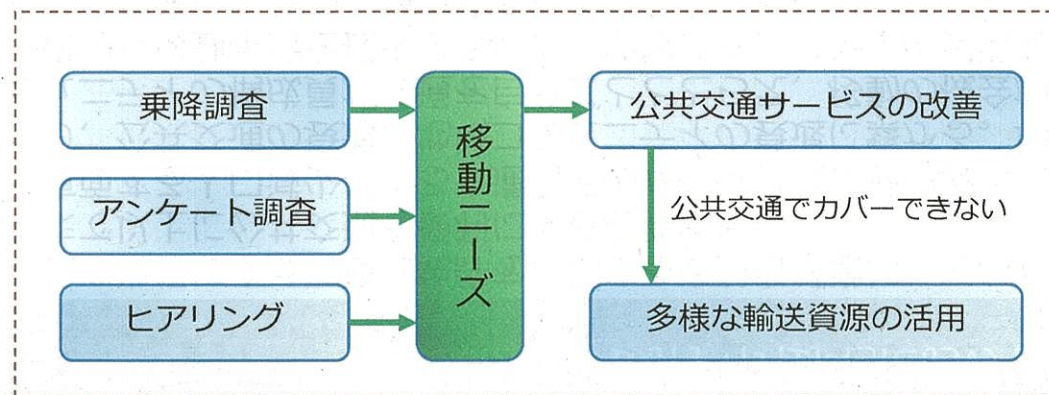


提案② 移動ニーズの把握と運送サービスの総動員



提案② 移動ニーズの把握と運送サービスの総動員

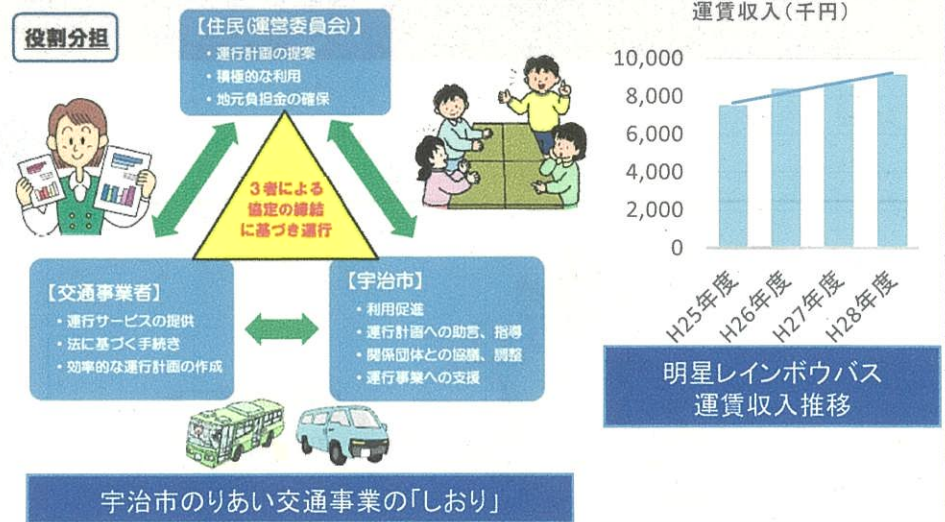
- 住民や従業者の移動ニーズを把握するため、乗降調査やアンケート調査などを実施し、既存の公共交通サービスの改善によって、需要に応じた運送サービスを提供することができないか検討する。
また、公共交通で移動ニーズに対応しきれない場合は、地域で利用可能な他の輸送資源の活用を検討する。
- 公共交通サービスで移動需要に応じることが困難な地域においては、住民が主体となって、グループヒアリングやワークショップの実施により、地域に適した輸送資源を模索する。
- 企業や店舗が集積する「サンフォルテ城陽」への既存市街地の住民や従業者の移動手段を検討する。



【参考】京都市宇治市

住民主体による公共交通運行に対する支援制度

- ・住民、交通事業者、行政の三者協定による「宇治市のりあい交通事業」により、民間バス撤退後の交通空白地域における地域の足を確保した。
- ・住民が主体となった利用促進策や維持資金の募集、行政からの自律的支援などにより、利用者増加や収支改善による事業継続を実現している。
- ・市が実施する住民説明会や事業者ヒアリング等により、普段から意識や情報を三者で共有している。



【参考】東京都文京区：文京区コミュニティバス「Bーぐる」

利用実績・利用実態・沿線を取り巻く状況の調査を基にした運行形態の検討

- ①平成29年3月：文京区コミュニティバス運行等検討準備調査
運行開始から約10年が経過し、利用実績の動向や沿線を取り巻く状況に変化がみられることから、検討すべき課題を洗い出し、体系的に整理した。
- ②平成30年3月：文京区コミュニティバス課題等分析委託
上記調査で示された課題等に対し、OD調査や区民ニーズ調査等、具体的な調査分析を行い、運行に係る総合的かつ具体的な検討を行った。
- ③令和元年6月：新規路線導入区域を本郷・湯島地域に決定
上記分析で示された最適化案を評価分析し、新規路線導入区域を決定した。
- ④令和元年11月：新規路線ニーズ調査の実施
ルート検討のため、対象地区住民へのアンケートにより外出状況やバス利用動向等を把握し、運行事業者選定の材料とした。

不便地の検討



課題③ アウトレットモールへの移動手段の確保

新名神高速道路（大津～城陽間）の開通に合わせて、東部丘陵地域においてアウトレットモールの開業及び府立木津川運動公園（北側区域）の一部供用開始が予定されており、人の流れが一層活発化することが想定される。

東部丘陵地域と既存市街地を接続する施策を講じることで、東部丘陵地域開発を市域全体の活性化の契機とすることが重要である。

また、アウトレットモールは、新名神高速道路を活用した広域的な交通アクセスについては強みがあるものの、近隣地域からの公共交通によるアクセスが課題である。



・アウトレット施設概要(予定)

店舗面積：約30,000㎡

店舗数：約150店舗

駐車場：約4,000台 ※従業員用含む

開業：2024年春頃



提案③ 関係者との連携によるアクセス整備



提案③ 関係者との連携によるアクセス整備

- ・ アウトレットモールと鉄道駅とのアクセス整備を図るため、運営業者・交通事業者等の関係者と連携して、多様な移手段の確保を目指す。

【移手段の例】

主要駅（寺田駅等）からのシャトルバスの運行
タクシーの相乗りサービスのマッチング
「長池駅～木津川運動公園～アウトレットモール」の電動シェアサイクルの提供

- ・ 公共交通を利用しやすい環境の整備にあたっては、ハード・ソフト両面での対応が不可欠であるため、開発業者に必要な具体的な対策を提案する。

【必要な対策例】

バス・タクシー乗り場の設置（便利な場所・待合環境）
渋滞に巻き込まれないバス・タクシーの動線確保
わかりやすい案内表示（掲示板・バスロケーションシステム）

- ・ 朝夕の交通渋滞緩和、CO₂排出量削減、公共交通のサービス水準向上を図るため、アウトレットモール従業員のエコ通勤（車から環境に優しいエコな交通手段に転換すること）を積極的にサポートする。

【取組例】

エコ通勤優良事業所認証の取得支援、エコ通勤優良事業所の公表
エコ通勤優良事業所への特典付与（協賛店からの特典サービスの提供）

- ・ 市内滞在時間の増加方策の検討

【取組例】

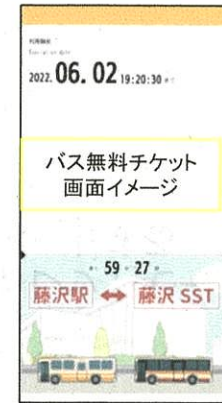
観光資源の発掘・磨き上げ
周遊ルートの造成



【参考】郊外商業施設「湘南T-SITE」—小田急電鉄

施設利用者に駅を結ぶバス無料チケット（デジタルチケット）を配布

- ・小田急電鉄が生活提案型拠点「湘南T-SITE」と連携し、税込2000円以上を購入した来店客に、同施設周辺のバス停と鉄道駅を結ぶ路線バスを往復利用できるデジタルチケット「湘南T-SITEバス無料チケット」を、MaaSアプリ「EMot」を通じて発行する。
- ・郊外商業施設が抱える交通課題を解決し、施設の利便性を高めるとともに、公共交通の利用によって自家用車の混雑緩和を通じたCO2排出量の削減を目指して取り組んでいる。



【参考】豊岡市

「e通勤プロジェクト」の実施

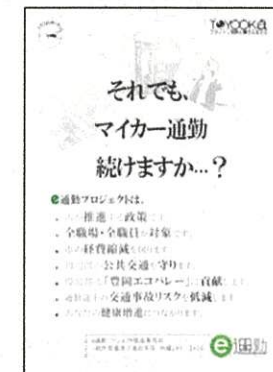
- ・市と交通事業者・市内事業者・市民が連携・共同して、マイカーから公共交通機関等での通勤に転換する温暖化防止や公共交通利用促進などを目的としたエコ通勤の取り組みを実施した。

【主な取り組み】

- ・全担バス神鍋線上限運賃200円設定
- ・通勤時間帯に運行するバスを増便
- ・通勤・通学定期所持者のバス無料化
- ・チラシ・グッズ配布等のe通勤街頭キャンペーンの実施
- ・市民を対象とした「豊岡ノーマイカーデー」の実施
- ・時刻表や協賛店の情報を掲載した公共交通情報誌「足ナビ」の発行
- ・市職員がマイカー通勤から公共交通を利用した通勤へ切り替えた結果、年間で約16.2tのCO2を削減し、市としてエコ通勤優良事業所の認証を取得した。



啓発グッズ（ティッシュ）



啓発チラシ

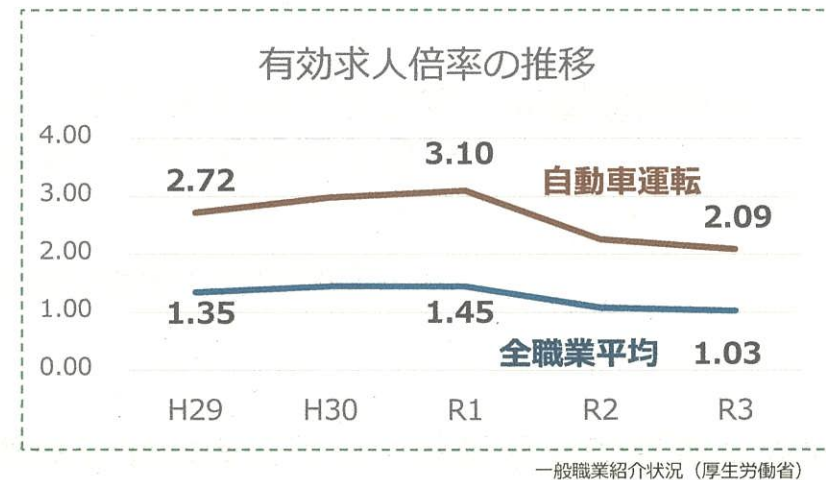
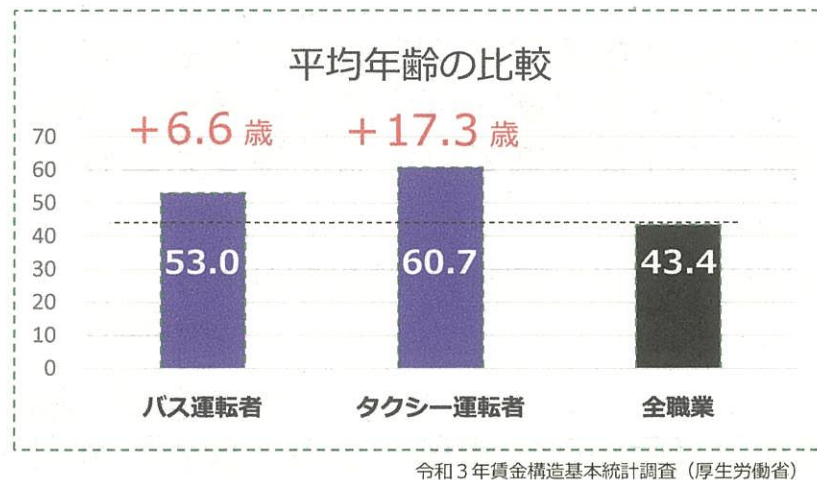
←豊岡市公共交通情報誌『足ナビ』

課題④ 運転者の人材不足への対応

公共交通のサービスを持続させるためには、利用者を増やす取組に加えて、バス運転者を安定的に確保する必要があるが、人材が不足している。

また、バス運転者・タクシー運転者の平均年齢は全職業平均を大幅に上回っており、新たな担い手を確保しない限り、将来、事業を継続することが困難な状況に陥りかねない。

自動車運転の有効求人倍率は、全産業平均を大幅に上回っており、運転者を希望する若者を増やすための取組が課題である。



提案④ 交通事業者・行政の連携による雇用の確保



提案④ 交通事業者・行政の連携による雇用の確保

- 行政（交通・教育・労働等の担当）と交通事業者との連携により、運転者への就業を積極的に広報する。

【取組例】

自治体広報誌への掲載・企業説明会や職業体験の実施・学校訪問

- 公共交通の重要性、バス運転者という職業の魅力について発信する。
特に、実態と乖離した、運転者への「負のイメージ」を払拭するため、労働環境等を正確に理解してもらうことが重要である。

イメージ(例)	実態(例)
休みが少ない・長時間労働	「拘束時間」「運転時間」「休息时间」などが法律で規制されている。無理な勤務を強いられることはない。
運転が難しい	バックモニターや安全装置(ABSなど)が装備されており、昔に比べ安全性は格段に向上している。オートマ化も進んでいる。
定時運行のプレッシャー	道路事情等による遅延について、運転手が責任を負うことは無い。安全運転を最優先としている。



【参考】兵庫県朝来市

公共交通コラム・運転手募集の広報誌掲載

- ・第3次朝来市総合計画の中で、『暮らしを豊かにする公共交通の確保』を掲げており、市民と協力して公共交通の維持確保や利便性を向上させ、暮らしを支えるより良い公共の第一歩となるよう広報誌に「公共交通を考える」コラムを掲載している。
- ・第1回のテーマとして「地域公共交通の担い手不足」を取り上げるとともに、「バスの運転士・整備士として働いてみないか?」という求人の呼びかけを行った。
- ・市民に地域公共交通の現状について理解し、今後の地域公共交通について考えるきっかけの場として、コラムを活用している。



【参考】名鉄バス

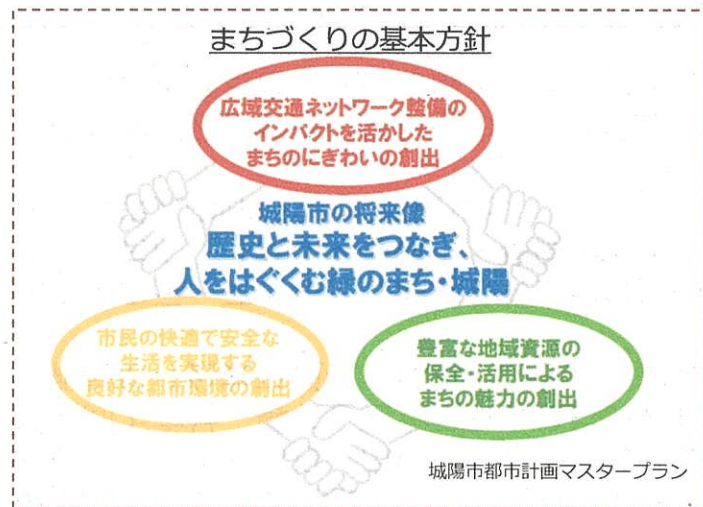
アプリを利用した自社乗務員からの紹介による運転士の採用

- ・乗務員不足によって労働環境が悪化する、という現場乗務員の危機感から、2019年4月からスマホアプリMyReferを活用した採用活動を開始した。
- ・乗務員自身が紹介者となって、アプリを使って知り合いに紹介し、興味のある方は応募者として応募するという方法を取ることで、会社説明のハードルを下げ、現場の声を発信することで、採用活動を活発化させた。
- ・アプリを使って年間20名程度の採用を出しており、アプリ活用前と比較して採用者数が約2倍に伸びた。



提案を踏まえた「地域公共交通計画」の策定

- ・ 本地域連携サポートプランにおける提案内容を踏まえたものとする
 - ・ 市民・交通事業者を含む関係者との合意形成を図り、一体となって策定を進める
 - ・ テレワーク、遠隔会議等による人流の変化や、人口減少、高齢化、城陽市のまちづくりプロジェクトの進展を視野に入れる等、将来を見据えたものとする
 - ・ 統計資料、交通事業者等からの情報提供、実態調査等データに基づくものとする
 - ・ 定量的な目標を設定、年度調査、分析、評価を反映する
 - ・ 地域社会全体の価値向上につなげるため、まちづくり、観光振興等の地域戦略と一体となるものとする
- (策定にあたっては、地域公共交通確保維持改善事業補助金の活用を検討する)



- ・ 交通を地域の暮らしと一体として捉え、地域公共交通の維持・活性化を目的として 複数の主体が連携して行う取組である「共創」を推進し、まちづくり、観光振興等の地域戦略と地域公共交通を一体的に考える (次頁、参照)

市民・交通事業者・行政等の関係者による「共創」の推進

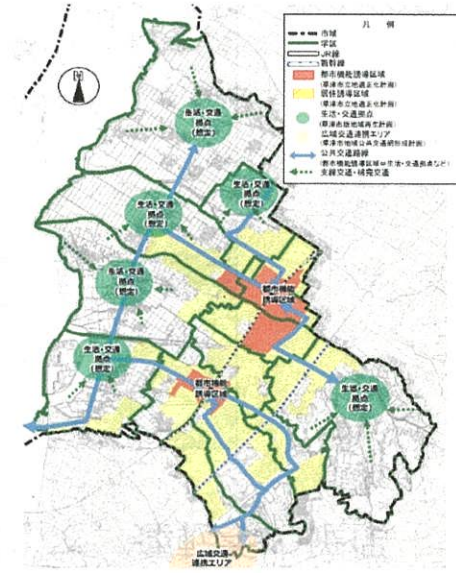
- ・市の交通部局においては、健康・福祉・教育・商業・観光振興などの関係部局と調整を図りながら、交通事業者・住民団体・病院・学校・商業施設・事業所等と連携して、地域の潜在需要を掘り起こす施策を推進する。
- ・地域公共交通は「乗らなければなくなる」ものであり、「乗って残す」必要があるということを自覚してもらうため、市と交通事業者をはじめとする関係者が一体となって、モビリティ・マネジメントの取組を推進する。
- ・将来にわたって地域公共交通を維持するため、地域の関係者が連携して、運転手の確保に向けた取り組みを行う。



【参考】草津市地域公共交通網形成計画

立地適正化計画・地域再生計画と連携したコンパクト・プラス・ネットワークの推進

- 草津市では、「地域公共交通網形成計画」「立地適正化計画」「地域再生計画」の3つの計画の連携により、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりに取り組んでいる。
- 都市機能誘導地域（立地適正化計画）と生活・交通拠点（地域再生計画）などを公共交通で結ぶ「効率的で利便性の高い公共交通網」の形成を目指すとともに、生活拠点内の普段の生活における移動手段を確保する施策を推進している。
- 各地域（学区）ごとに「課題」「市として目指すべき交通体系のあり方」を整理している。



【参考】五條市地域公共交通計画

まちづくり・市民・交通事業者・行政の視点からの目標設定と、設定根拠・算出方法の明確化

- 五條市地域公共交通計画では、「まちづくり」の視点に加えて、計画を支える重要な担い手である「市民」「交通事業者」「行政」のそれぞれの視点から目標を設定しており、各主体が目指すべき具体的な到達点を共有し、同じゴールに向かって取り組みを進めている。
- 数値指標の設定にあたっては、設定根拠、算出方法を明確にしている。

★ 五條市地域公共交通計画で定める評価指標と評価の基準

視点	目標	評価指標	評価の基準		考え方 (設定根拠・算出方法)	備考
			現状	目標 (R8年度)		
まちづくり	(1) 地域公共交通の維持・改善	① 地域公共交通の人口カバー率 ^{※1}	89.8%	89.8%	・住宅場所や年齢などに関係なく利用できる地域公共交通の環境を維持・改善する。	令和3年11月時点
		② 拠点施設への乗り入れ本数 (本拠を保持している人の割合)	JR五条駅 104本/日 五條バスセンター 150本/日	104本/日 150本/日	・市の活力を支える拠点へのアクセスについて、現状のサービスを確保する。	令和3年11月時点
	(2) 地域公共交通の利用促進	③ 地域公共交通に対する満足度	48.5% ^{※2}	38.0%	・地域ニーズに応じたサービスの提供により、不満を持っている人の割合を概ね10ポイント引き下げる。	令和3年度アンケート
市民	(4) 地域公共交通に対する理解の醸成	④ 人口に対する地域公共交通の利用率 (人口に対する乗降バス、市が運行する地域公共交通の利用者の割合)	5.88人・年	6.32人・年	・人口減少が進む中、地域ニーズに応じたサービスの提供等により利用者の維持・増加を図り、1人あたりの利用回数を0.5ポイント引き上げる。 (推計される人口減少が続いた場合にも、乗利用者の減少の割合を人口減少の割合に対して半分程度に抑える。)	利用率: 令和2年度実績人口: 令和3年3月末実績
		⑤ 地域公共交通に対する認知度	路線バス 72.8% ^{※3} コミュニティバス 73.0% ^{※3}	100.0% 100.0%	・地域公共交通が、市民の移動手段の選択肢として位置づけられるよう、それぞれの手段について「全く知らない」とする市民をゼロにする。	令和3年度アンケート
交通事業者	(5) 回りの維持・確保	⑦ 五條市で地域公共交通を提供する交通事業者数	4社	4社以上	・市民が生活に必要な地域公共交通サービスを今後も受け続けられるよう、提供環境を確保する。	令和3年時点
行政	(6) 持続的なサービスの提供に向けた効果的・効果的な運行の実現	⑧ 市の経費負担する地域公共交通 ^{※4} の1便あたりの利用回数を	路線バス ^{※4} 3.9人 ゴーちゃんバス 上記以外(ただし予約制のものに限る)	3.5人以上 1.0人以上	・持続的なサービスを提供するため、おおよそ自家用車やタクシー以上の乗客数を確保する。 ・ただし、路線バスについては、山間部地域へ向け運行する路線につき、現状の実績をもとに、10%程度の減を許容する。	令和3年度実績(推定)
		⑨ 市の経費負担する地域公共交通 ^{※4} の1人あたりの運行経費	-	※右記参照	・路線への影響を考慮し、効率的・効果的な運行の実現に向け、現状の収支状況を維持することとし、概ね令和3年11月の再編後の各路線の実績値以下とする。(10%程度の増を許容する。)	令和3年11月10日に再編を行った直後のため、実績値なし。