

ヒアリング調査結果の報告 (詳細版)

令和6年9月

けいはんな学研都市（京都府域）
地域公共交通協議会

1. 交通事業者ヒアリング調査概要

- けいはんな学研都市（京都府域）の公共交通の将来ビジョンを具体的な施策の方向性を検討するため、交通事業者の意向を把握することを目的として調査を実施。
- 鉄道事業者4社、バス事業者2社、タクシー事業者3社にヒアリング調査を行った。

運行事業	会社名	方式	調査日
鉄道	近畿日本鉄道株式会社（近鉄）	対面	2024年7月25日 16:00～
	西日本旅客鉄道株式会社（JR西日本）	対面	2024年7月26日 13:30～
	大阪市高速電気鉄道株式会社 （Osaka Metro）	対面	2024年7月30日 10:00～
	京都市交通局	WEB （台風の影響）	2024年8月28日 15:30～
バス	奈良交通株式会社（奈良交通）	対面	2024年8月1日 14:00～
	京阪バス株式会社（京阪バス）	対面	2024年8月2日 10:00～
タクシー	加茂タクシー 城南タクシー株式会社 （加茂タクシー／城南タクシー）	対面	2024年8月9日 14:00～
	山城ヤサカ交通株式会社（山城ヤサカ）	対面	2024年8月19日 14:00～
	学研都市交通株式会社 （学研都市交通）	対面	2024年8月19日 16:00～

2. ヒアリング内容（鉄道）

○鉄道事業者ヒアリング項目は以下の通り。ただし、事業者によっては該当しない設問項目もあるため、適宜削除。

	項目
1. 現状について (利用状況、会社の状況)	利用状況(平日・休日)
	利用層
	利用者の傾向
	収支
	利用促進に向けた取り組み、効果
	路線バス、他鉄道との乗り継ぎに関する連携
2. 車両、運転士の確保について	車両の更新状況
	乗りたくなるような車両の導入
	運転士の確保状況
3. 増便・減便後の変化について	近鉄京都線の平日昼間急行増便後の利用状況
	J R 奈良線第2期複線化後の利用状況
	JR片町線 減便の影響
4. 今後の見通しについて	見直し路線の有無
	利用状況の今後の見通し
5. 京阪奈新線について	京阪奈新線実現への期待度
	京阪奈新線との相互乗り入れについての考えと、乗り入れに向けて解決すべき課題
6. 将来構想について	相互乗り入れについて、乗入れ時の課題（集電方式）
	連続立体交差について
	単線区間について
7. リニア新幹線、北陸新幹線への期待	リニア中央新幹線への期待、延伸等が実現した場合の想定される効果
	北陸新幹線への期待、延伸等が実現した場合の想定される効果

2. ヒアリング内容（バス）

○バス事業者ヒアリング項目は以下の通り。

	項目
1. 現状について （利用状況、会社の状況）	利用状況(平日・休日)
	利用が多い便、利用者層
	利用促進に向けた取り組み、効果
	路線バス、他鉄道との乗り継ぎに関する連携
	ダイヤの見直し
2. 車両、運転手の確保について	車両の更新状況
	乗りたくなるような車両の導入
	運転手の確保状況
3. 開発の影響について	開発に伴うダイヤの見直し
	開発に伴う変化
4. 今後の方向性について	新規路線について
	増便について
	利用状況の今後の見通し
5. 新交通システム、新技術の導入について	BRT導入意向について
	自動運転技術の導入について
	運行上の課題について
6. 将来の鉄道ネットワークに関する期待	京阪奈新線への期待と見込まれる効果
	リニア中央新幹線中間駅設置による効果
	北陸新幹線中間駅設置による効果
7. その他	交通結節点について改善してほしい点
	けいはんな学研都市内で事業を行う上での課題

2. ヒアリング内容（タクシー）

○タクシー事業者ヒアリング項目は以下の通り。

	項目
1. 現状について (利用状況、会社の状況)	利用状況(平日・休日)
	主な目的地
	特に利用が多い時間帯の利用者層
	クラスター間移動の需要
	利用促進に向けた取り組み
2. 車両、運転手の確保について	車両の更新状況
	運転手の確保状況と年齢構成
	運転手不足の影響について
3. 開発の影響について	開発に伴う変化
4. 将来の鉄道ネットワークに関する期待	京阪奈新線への期待と見込まれる効果
	リニア中央新幹線中間駅設置による効果
	北陸新幹線中間駅設置による効果
5. 今後の課題意識	今後の課題について

3. 交通事業者ヒアリング結果まとめ

交通事業者の 人材確保状況について	<ul style="list-style-type: none">• 鉄道事業者：育成期間が長いいため経時的に状況が変化するものの、現状減便に至るほどの人手不足は起こっていないが、今後への懸念はある。• バス事業者：鉄道事業者以上の人手不足になっており、実際に人手不足を理由とした廃線も起こっている。高齢化が進んでいることから、今後の人材確保に強い危機感を持っている。• タクシー事業者：人手不足の事業者が2社、十分に確保できている事業者が1社間かれ、事業者で大きく意見が分かれた。ただし、十分に確保できている事業者も、人材確保ができていないのは本エリアに限ったことであり、全社的にみると人手不足の状況。
京阪奈新線について	<ul style="list-style-type: none">• けいはんな線の延伸2ルートが地交審で答申されていることは了知しているが、具体的な計画はない。• 関西圏の鉄道ネットワーク強化の面では期待が大きい。• 実現には莫大な費用がかかることが予想されるため、需要と費用の関係を具体的に検討する必要がある。• 京阪奈新線が開通した場合、現状のバス路線と完全に重複するため、路線の再編、減便は不可避。• 駅にタクシー乗り場があれば待機することができるので需要が伸びる可能性はあるもの、駅の乗降人数が変化するため現在のタクシー需要がなくなるのではないかと懸念がある。
増便・減便について	<ul style="list-style-type: none">• 現状のご利用状況ではJR片町線の復便可能性は低い。イベントに合わせた増便増結は検討する。• 近鉄京都線、JR奈良線では需要に応じた増便を実施し、想定通りの推移。
けいはんな学研都市の 開発の影響について	<ul style="list-style-type: none">• バス事業者：開発に伴う路線、ダイヤの見直し計画はない。開発により利用者増の可能性もあるが、渋滞への懸念もある。• タクシー事業者：需要増が見込まれる地域に対しては、配車時間の集中に対する懸念（主に午前中）がある。また駅が増えることで運行エリアが広がり、需要に対応しきれないことへの懸念も聞かれた。
今後の見通しについて	<ul style="list-style-type: none">• 鉄道事業者：コロナ禍を経て利用状況は回復傾向であるものの、現状の対コロナ前9割程度で止まると予測しており、その予測にもとづいた見通しを検討している。• バス事業者：現状の路線を維持することが最優先。

4. 調査結果（鉄道）

■ 1. 現状について

○平日の利用者が多い時間帯は通勤・通学時間帯と帰宅時間帯

①利用状況
■近鉄（京都線、けいはんな線） 平日：7:00～9:00、16:00～20:00 休日：8:00頃、17:00～18:00
■Osaka Metro 平日：7:00～10:00、17:00～19:00 休日：8:00～19:00
■京都市交通局 平日：7:00～9:00、17:00～18:00 休日：10:00～12:00頃と16:00～17:00頃に緩やかなピーク
②けいはんな学研都市方面からの利用者
■近鉄京都線 大阪方面：全体の 1 割程度 / 京都方面：全体の 7 割程度 / 奈良方面：全体の 2 割程度
■近鉄けいはんな線 大阪方面：全体の 6.5 割程度 / 京都方面：全体の 10% 以下 / 奈良方面：全体の 3.5 割程度
■Osaka Metro 近鉄全線からけいはんな線経由でOsaka Metro利用者は、全体の 1% 程度 学研奈良登美ヶ丘駅からの利用は上記利用者の 1/10 程度
■京都市交通局 竹田駅以南は全体のうち5%程度、新田辺より先は全体の2～3%程度
③収支
■近鉄 全社では黒字。路線単位の収支情報は公表していない。

4. 調査結果（鉄道）

■ 1. 現状について

○利用促進に向けた取り組みは、利便性向上に関する取り組み、乗りたくなる車両の導入に関する取り組み、PRに大別される

④利用促進に向けた取り組み

■近鉄

- R4年度 観光特急あをによし（大阪～奈良～京都）運行開始。
- R4年度 3月からQRコードを活用したデジタル切符サービスを開始。（継続中）
- R5年度 近鉄全線2日間フリー切符の発売。

■JR片町線

デジタルスタンプラリー、フォトコンテスト。

■JR奈良線

- お茶の京都トレイン（ラッピング電車）の運行。（2023年3月運行開始）
- 奈良線複線化（昨年度開始）にあわせた奈良線沿線企業への訪問。
→チラシ配布、企業祭への参加などにより奈良線複線化のPR活動を行った。（50社程度）
- 鉄道媒体を利用プロモーション、大河ドラマと連携したキャンペーン。
- イベントにあわせた列車の増便増結。

■Osaka Metro

- 2024年5月10日発行の沿線情報誌にて、近鉄エリア（主に奈良、生駒エリア）を特集し、近鉄主要駅で配架した。

■京都市交通局

- 民間事業者等との連携。（イベントチケット+1日乗車券等）

⑤路線バス、他鉄道との接続について

■近鉄、JR西日本

- 路線バス：ダイヤ接続は考慮していないが、鉄道のダイヤ変更がある場合は事前に周知し、時間帯によっては接続を考慮したバスダイヤとしている。
- 他鉄道：接続は考慮していない。

4. 調査結果（鉄道）

■ 2. 車両・運転士の確保について

○運転士の確保状況は経時的に変化する。採用ができたとしても運転士に育成するまでに1年程度かかることから、将来的な人手不足を見据えた取り組みが求められる。

①車両の更新状況

■近鉄

- 経年50～60年の車両から順次更新を進める予定。
- 京都線は新型一般車両をR6年度秋に導入予定。

■JR西日本

- 車両更新の計画は片町線、奈良線ともない。

②乗りたくなるような車両の導入について

■近鉄

- 観光特急あをによし（大阪～奈良～京都）の運行。
- 安心して乗車できる車内空間づくり。（新型一般車両の主な特徴）
→座席のLC化（ラッシュ時以外に座れる座席の導入）、ベビーカーや大型荷物をお持ちのお客様が気兼ねなく座ることが出来るスペースの導入、防犯カメラの設置。

■JR西日本

- お茶の京都トレイン（2023年3月～）
- 山陰線：森の京都QRトレイン
- KYOTO SANGA TRAIN（特急電車）

③運転士の確保状況について

■近鉄、JR西日本

- 人材の確保状況は経時的に変わるため、一概には回答できない。ただ、現状として減便に直結する程度の人手不足には至っていない。

4. 調査結果（鉄道）

■ 3. 増便・減便後の変化について

- 近鉄京都線、JR奈良線の増便後の利用状況は想定どおりまたは想定以上。
- JR片町線の復便可能性は低い。現状として他社への減便による影響はない。

①今年から増便された近鉄京都線の平日昼間急行便について、増便後の利用状況

■ 近鉄

- インバウンドの増加等により、京都線の昼間の需要が増えていたため増発した。需要を踏まえたものであるため想定通り。

②令和5年に開業したJR奈良線第二期複線化事業について、開業後の利用状況

■ JR西日本

- 一定の効果がある。

③令和4年のJR片町線木津～同志社前間減便について、この減便に関する利用者からの反応と、減便による影響

■ JR西日本

- 今後もイベント等に合わせた増便増結は行う予定だが、現状のご利用状況では復便の可能性は低い。

■ 近鉄

- 影響はほとんどない。

4. 調査結果（鉄道）

■ 4. 今後の見通しについて

- ダイヤの見直しに関する具体的な検討はしていない。
- 新型コロナウイルスの影響による利用者の減少は回復傾向にあるものの、コロナ前と同水準までの回復は難しいとの意見が聞かれた。

①現在、ダイヤ見直しを検討している路線

■近鉄

- 未定。

■JR西日本

- ない。

②今後の見通しについて

■近鉄

- 利用状況を見て適切なダイヤの検討を進めている。

■JR西日本

- 利用状況は回復傾向だが、生活様式や働き方が大きく変わっているのでコロナ前に回復することはないと考えている。現状の9割程度で止まると思っているため、これを受けて今後の方針を決めている。

4. 調査結果（鉄道）

■ 5. 京阪奈新線について

- 京阪奈新線整備について、けいはんな線の延伸 2 ルートが地交審で答申されていることは了知しているが、近鉄としては具体的な計画はないとの回答。
- JR西日本、Osaka Metroとも関西圏のネットワーク強化につながる施策としての期待が聞かれた。

①京阪奈新線にどの程度期待するか。また、仮に国費を投入して進める場合、どのような手法が考えられるか。

■ 近鉄

- エリア活性化、近鉄けいはんな線との接続による利便性向上を踏まえ、けいはんな線の延伸 2 ルートが地交審で答申されていることは了知しているが、当社として具体的な計画はない。
- 様々な事業スキーム（1種、2種・3種、受託運行など）が考えられるが、民間鉄道事業者としては、採算が取れ、持続可能な事業スキームであることが大前提と考える。

■ JR西日本

- 関西圏の鉄道ネットワーク強化の面では望ましい。
- 具体的なことがなにも決まっていないため、ダイヤ・需要予測等の検討はしていない。

■ Osaka Metro

- 京阪奈新線開通に伴い、けいはんな学研都市の人口・企業数が増加することで、大阪市内⇄けいはんな学研都市間の移動が活発になると考えられ、Osaka Metro路線の利用客が増加することを期待。
- 新線により「京田辺・新田辺～祝園・新祝園」⇄「大阪市内」の所要時間・乗り換え回数が改善されることから、この地域間を移動する方の一部がOsaka Metroに転換すると予想。

■ 京都市交通局

- 増益につながるなら良いことだが、具体的な需要予測と整備費用を基に検討する必要がある。

②京阪奈新線との相互乗り入れについての考えと、乗り入れに向けて解決すべき課題について。

■ Osaka Metro

- 乗り入れについては近鉄の決定に従う。
- 乗り入れに向けては、車両・指令システムの改修、乗務員運用、駅務機器や案内装置の改修、走行距離が延びることによる定期検査周期の変更、規格の統一化などの課題がある。

4. 調査結果（鉄道）

■ 6. 将来構想について

- 連続立体交差化について、行政主体の事業であるとの認識が聞かれた。そのうえで、協議がある場合は前向きに検討するとの意見が聞かれた。
- JR片町線、JR奈良線の複線化実現には、利用者増→増便→複線化の検討のプロセスが必須。

①相互乗り入れについての考えと、相互乗り入れ実現に向けて解決すべき課題

■近鉄

- ・ 延伸に対する具体的な検討はしていない。
- ・ けいはんな線と京都線で集電方式、車両規格、建築限界が異なる。また、分岐器等の乗り込み施設が別途必要なことなどの課題が考えられる。

■京都市交通局

- ・ 近鉄から要請があれば検討するが、けいはんな線と京都線で集電方法が異なり現状では実現できない。集電方法が解決できたとしても、需要と比較して整備費用が莫大になる（ホーム柵形状の変更、改札機・券売機の改修等）ことが予想されるので、具体的な需要予測と整備計画がなければ検討が難しい。

②連続立体交差を目指すことへの考え

■近鉄、JR西日本

- ・ 都市計画事業であるため、行政側が事業主体として計画されるものである。
- ・ 交通渋滞解消、地域分断の解消、踏切廃止等メリットは理解しているため、協議があれば前向きに検討する。

③JR片町線、JR奈良線の複線化実現に向けた課題や自治体への期待と、JR片町線及びJR奈良線の複線化を仮に国費を投入して進める場合、考えられる手法

■JR西日本

- ・ 現状として複線化の実現性は低い。
- ・ 今後の開発に伴い輸送人員が増えた場合は、まず増便を行い、それでも足りない時に複線化を検討する。
- ・ 今ある便にしっかり乗っていただくための取り組みを進めていきたい。

4. 調査結果（鉄道）

■ 7. リニア中央新幹線、北陸新幹線への期待

- けいはんな学研都市⇔大阪市内での人流活性化への期待と、人流変化に伴う利用者減への懸念が聞かれた。
- 4社とも具体的な検討はしていない。

①けいはんな学研都市内へのリニア中央新幹線中間設置が実現した場合、貴社として予想される効果

■近鉄

- ・ 他鉄道会社が決定していない事項のため、コメントできない。

■JR西日本

- ・ 駅の位置、運行計画等が不明確なため予測が難しい。

■Osaka Metro

- ・ 大阪市内からリニア中央新幹線に乗車する際は新大阪駅の利用が大半を占めると考えており、けいはんな学研都市周辺に中間駅が設置されたとしても、Osaka Metroへの影響はほとんどないと想定している。
- ・ ただし、リニア中央新幹線中間駅設置に伴い、けいはんな学研都市がさらに活性化して、大阪市内との移動が増えることで、Osaka Metroの乗降者数が増加する可能性はあると考えている。
- ・ 東大阪市や生駒市周辺から東京方面と往来する際、新大阪駅利用から中間駅利用へ転換が発生し、Osaka Metroの乗降者数減少という影響もあると考えている。

■京都市交通局

- ・ 具体的な所見は持っていない。

②北陸新幹線延伸・中間駅（松井山手駅周辺）が実現した場合、貴社として予想される効果

■近鉄

- ・ 他鉄道会社が決定していない事項のため、コメントできない。

■JR西日本

- ・ 都市間の人の流れができるので、人の交流が活発化することは期待している。こちらとしても前向きに検討したい。

■Osaka Metro

- ・ 大阪市内から北陸新幹線に乗車する際は、新大阪駅の利用が大半を占めると考えており、松井山手周辺に中間駅が設置されたとしても影響はほとんどないと想定している。
- ・ 松井山手周辺が活性化した場合も、大阪市内との移動はJR利用が多くなり、Osaka Metroの乗降者増加にはつながりにくいと考えている。

■京都市交通局

- ・ 具体的な所見は持っていない。

5. 調査結果（バス）

■ 1. 現状について

- 平日利用と比較すると、休日利用が大幅に落ち込む
- 通勤・通学利用が主で朝の通勤・通学時間帯に利用のピークが見られる。

①現在の1日当たり利用者数（平日、休日）

■新祝園駅発着便

平日：4,045人 休日：1,303人

■三山木駅発着便

平日：1,109人 休日：269人

■高の原駅発着便

平日：5,285人 休日：2,650人

■けいはんな学研都市地域⇄京都市内直通バス

平日：159人 休日：運行無

■けいはんな線（けいはんな学研都市～京都駅八条口）

平日：19人 休日：運行無

②特に利用が多い時間帯の利用者層

■新祝園駅発着便

7:00台から8:00台

【駅着】光台・精華台等からの通勤・通学客／【駅発】学研都市内への通勤客

■三山木駅発着便

7:00台から8:00台

【7:00台】同志社山手からの鉄道に乗り継ぐ通勤・通学客／【8:00台】同志社大学へ向かう学生・教員

■高の原駅発着便

7:00台から8:00台

鉄道に乗り継ぐ通勤・通学客（平城・相楽ニュータウンや梅美台・州見台等の住民）

5. 調査結果（バス）

■ 1. 現状について

○利用促進に向けた取り組みには、利便性を高める取り組みに加えてサイクル&バスライドの取り組みが聞かれた。

③バス利用促進に向けた取り組みと効果

■奈良交通

- 自動継続型金額式定期券の販売 →乗車窓口の混雑が半減した。
- サイクル&バスライドの取り組み →「月1回の利用」「利用無」が減少し、週3～5回の高頻度利用が増加。

■京阪バス

- チラシの配布。
- 回数券の販売 →以前は行っていたが新規ユーザーの開拓につながらなかったため現在は廃止。

④鉄道、他路線バスとの接続について

■奈良交通

- 【バス】新祝園登美ヶ丘・光台住宅線・精華台住宅線・祝園木津川台線
- 【鉄道】近鉄京都方面急行電車、JRの京橋方面の電車

■京阪バス

- 考慮していない。
- 利用者の会社時間に合わせている。京都方面からの利用客が多い。

⑤ダイヤの見直しについて

■奈良交通

- ない。

■京阪バス

- 回答しにくい。

5. 調査結果（バス）

■ 2. 車両・運転手の確保について

- 車両更新は各社とも20年弱を目標としている。ただし、新型コロナウイルスの影響により更新計画は達成されていない。
- 運転手確保は各社とも厳しい状況であり、運転手不足が将来さらに深刻化することに対する懸念がある。

①車両の更新状況

■奈良交通

- 使用年数20年を目標に更新。
- 新型コロナウイルス蔓延時に車両投資を抑制したため、更新が間に合っていない状況。安全面・環境面・バリアフリー化の観点から早期の老朽車両代替を進めている。

■京阪バス

- 18年経過で更新。

②乗りたくなる車両の導入について

■奈良交通

- 1台でも多くの車両を代替するために、特殊車両の導入はしていない。
- 来訪者が多いエリアの車両は、それぞれのラインカラーのラッピングを施し、わかりやすさ向上につとめている。

■京阪バス

- Wi-Fi整備
- USB設置

③運転手の確保状況

■奈良交通

- やや不足している。
- 運転手の高齢化が進行しており、今後の運転手確保については懸念がある。

■京阪バス

- 全く足りていない。

5. 調査結果（バス）

■ 3. 開発の影響について

- 開発に伴う路線・ダイヤの見直しは現状行っていない
- 開発による需要増に伴う収支改善への期待が聞かれた一方、交通渋滞への懸念も聞かれた

①開発に伴う路線・ダイヤの見直しについて

■奈良交通

- 検討していない。
- 南田辺西地区、狛田西地区は三山木駅からの輸送が最も適切と考える。
- 新祝園駅はけいはんなプラザ方面への路線バスが飽和状態のため乗り入れ台数増加は困難。
- 新田辺駅は自社を含め3社が乗り入れており手狭。また当地区から遠く輸送効率が悪い。
- 三山木駅は広く、今後の需要増に対応しやすい。

■京阪バス

- エリア論から言うと、他社との協議が必要なため難しい。

②開発が進むことで考えられる変化

■奈良交通

- 【プラスの影響】三山木駅から南田辺西・狛田西地区の路線とすることで、既存の三山木駅から同志社山手の収支が改善し、路線の持続可能性が高まる。
- 【マイナスの影響】企業等が集積することで、沿線道路の渋滞が懸念される。

■京阪バス

- 他社の運行エリアのため、積極的に新規路線を設定することは考えていない。
- 協議会等で依頼があれば検討する。

5. 調査結果（バス）

■ 4. 今後の方向性

○奈良交通からは新規路線・増便検討を始める具体的な利用者数が聞かれた一方、地域の日中利用の重要性に関する意見も聞かれた。京阪バスからは人手不足のため、需要に対応できない現状が伝えられた。

①どの程度のニーズがあれば新規路線を検討するか

■奈良交通

- 150～200人規模の需要があった場合に検討する。ただし通勤需要＋地域の日中利用がなければ決定はできない。
〈具体的なプロセス〉 ①輸送時間帯、駅からの距離や時間等から輸送に必要な運転者数、車両数を算出。
②想定される利用者数から運賃収入を算出。
③「運賃収入＞運行コスト」の場合に検討。

■京阪バス

- 運転手が不足しているため、需要があっても対応は難しい。

②どの程度利用者が増えれば増便（輸送力増大車両の導入）を検討するか

■奈良交通

- 輸送能力に余力がない場合、50～70人程度（およそバス1台分）で増便を検討する。

■京阪バス

- 運転手が不足しているため、需要があっても対応は難しい。

③今後の見通しについて

■奈良交通

- 新田辺駅：同志社大学の学生数によるが、ほぼ横ばい。
- 三山木駅：南田辺西地区の開発により自社が新規路線を開設すれば伸びる見込み。
- 新祝園駅：リモートワークの定着等によりコロナ前に期待していたほどの利用増は見込めず、現在もコロナ前の輸送人員に戻っていない。

■京阪バス

- 現状の運輸事業を維持することが最優先のため、検討していない。

5. 調査結果（バス）

■ 5. 新交通システム、新技術の導入について

- 連節バスは少ない人員で輸送量を増大させることができるため、魅力的であるとの声が聞かれた一方で、実現には道路整備が必須との意見が聞かれた。
- 自動運転技術については、技術自体への期待があるものの実装までにはかなり時間がかかるとの意見が聞かれた。また実証実験に人手が割かれることに対する懸念も聞かれた。

①BRT導入意向について

■奈良交通

- BRT導入意向はない。

■京阪バス

- 連節バスについての興味はある。一人の運転手で輸送できる人員が増加することに魅力を感じている。ただ運行には道路整備が必須なので、そちらを整備していただければ検討できる。

②自動運転技術導入への考え方

■奈良交通

- 運転者不足への対応のため、社会実装を期待しているが、まだ時間はかかるという認識。
- 沿線における実証実験には参加・協力し、知見を蓄積しているところ。

■京阪バス

- 過去に自動運転の実験に参加した実績はあるが、人手不足のため人員派遣をする余裕がなく現状は積極的に参入できない状況。各事業者が積極的に参入している分野なので、静観し、情報収集している。

③現在運行している連節バスの運行範囲拡大予定と、運行上の課題について

■奈良交通

- 現在運行している連節バスの運行エリアを拡大する予定はない。
- 連節バス導入時に協議していた路線での運行が実現していない。この路線を実現することができれば輸送効率を上げることができる。

5. 調査結果（バス）

■ 6. 将来の鉄道ネットワークに関する期待

- 京阪奈新線開通によるバス路線の再編・減便への懸念が聞かれた。
- リニア中央新幹線、北陸新幹線の中間駅設置については地域の活性化を期待する声、利用者減に対する懸念が聞かれた。

①京阪奈新線の開通を期待するか。また開通した場合、どのような効果が予想されるか。

■ 奈良交通

- ・ 祝園駅～けいはんなプラザ～学研奈良登美ヶ丘駅間の路線が完全な並行路線となるため、路線の再編、減便は避けられない。

■ 京阪バス

- ・ 積極的ではないが、例えば直通バスの松井山手から学研奈良登美ヶ丘駅までの延伸の可能性はある。

②リニア中央新幹線の中間駅が設置された場合、どのような効果が予想されるか。

■ 奈良交通

- ・ 利便性向上や新たな流動が生まれることにより、地域が活性化することを期待する。

■ 京阪バス

- ・ 利用者が減少することに対する懸念がある。

③北陸新幹線の中間駅が設置された場合、どのような効果が予想されるか。

■ 奈良交通

- ・ 利便性向上や新たな流動が生まれることにより、地域が活性化することを期待する。

■ 京阪バス

- ・ 利用者が減少することに対する懸念がある。

5. 調査結果（バス）

■ 7. その他

- 駅周辺の渋滞対策、ロータリーの形状に対する意見が聞かれた。またサイクル&バスライドに向けた駐輪場整備への期待も聞かれた。
- 駅前ロータリーについては利用ルールの作成に対する要望が聞かれた。

① 駅前広場などの交通結節点について、改善してほしい点

■ 奈良交通

- 駅周辺の渋滞対策。（特に学研奈良登美ヶ丘～国道163号～光台南間）
- バスが正着しやすい形状への変更。
- バス停周辺への駐輪場の設置。（サイクル&バスライドの促進）

■ 京阪バス

- 貸切バスが路線バスの乗場、降場を利用している駅がある。乗り間違い等が発生する原因になるため、ルールを作成してほしい。

② けいはんな学研都市でバス事業を行うにあたり、課題だと感じる点

■ 奈良交通

- リモートワークの定着等により、コロナ前に期待していたほどの利用増は見込めず、現在でもコロナ前の輸送人員には戻っていない。
- 学研奈良登美ヶ丘周辺の渋滞対策。

■ 京阪バス

- 交通網が脆弱な地域であるとの認識がある。そのため、他バス事業者との連携ができれば良いと思う。

6. 調査結果（タクシー）

■ 1. 現状について

○タクシーの利用は「自宅から病院、病院から買い物先、買い物先から自宅」という移動が多い。特に午前中に利用が集中するため、全ての需要には対応しきれていない状況。

①1日当たりの利用者数

■加茂タクシー／城南タクシー（現在の運行台数）

京田辺市：33台、木津川市：14台、精華町：3台

■山城ヤサカ

平日：1,900人 休日：1,890人

■学研都市交通

平日：150～200人 休日120～150人

②主な目的地

■山城ヤサカ

- ・ 午前中は病院関係（学研都市病院、中央病院、山城病院）、昼頃から帰宅が多い。
- ・ 特に9:30～10:00頃は買い物先（やまだや、アルプラザ）から自宅への送迎もある。

■学研都市交通

- ・ 「自宅から病院、病院から買い物先、買い物先から自宅」の移動が主。
- ・ 買い物先はドンキホーテ、アピタ、ハーベス、病院は山城病院、学研都市病院、平田内科などほとんど全て。

③特に利用が多い時間帯の利用者層

■山城ヤサカ

- ・ 午前中～15:00ごろ

■学研都市交通

- ・ 午前中

6. 調査結果（タクシー）

■ 1. 現状について

- クラスター間移動の需要はあまりなく、現在は近距離移動の需要がほとんど。
- 利用促進に向けた取り組みには、アプリの導入やプリペイドカードの導入が聞かれた一方、需要に対応できないため利用促進を行っていないとの意見も聞かれた。

④ クラスター間移動の需要

■ 加茂タクシー／城南タクシー

- 新興住宅ではほとんどない。自家用車送迎が主で、それが難しい場合にバス、タクシーの需要がある印象。

■ 山城ヤサカ

- 全くないわけではないが、かなり少ない。

■ 学研都市交通

- ない。現在の移動は、クラスター内の通院や最寄りの駅までの移動がほとんどを占める。

⑤ タクシー利用促進に向けた取り組み

■ 加茂タクシー／城南タクシー

- プリペイドカードの導入。（高齢者、子育て世代、学生向け）

■ 山城ヤサカ

- 配車アプリ専用車の導入。

■ 学研都市交通

- 利用促進を行った場合、ピークの需要が増えてしまい配車を断ることが増えてしまうため、利用促進は行っていない。

6. 調査結果（タクシー）

■ 2. 車両、運転手の確保について

- ガス供給場所が減少していることをきっかけに車両の更新を始めたとの声があった。
- 車両の更新は各社ともコロナの影響、半導体不足の影響を受け、満足にできていない状況。

①車両の更新状況

■ 加茂タクシー／城南タクシー

- 精華町内にガス屋がなくなった関係で、今年EV車を10台導入した。ただコロナの時期の更新ができなかったため、全ての車両を更新するまでには時間がかかる。（現在150台程度保有）

■ 山城ヤサカ

- 長いものだと15年程度使っている。月1台更新が目標だが、半導体不足の影響で車の供給自体が間に合っていないため難しい。
- 使用しているのはLPガス車がほとんど。

■ 学研都市交通

- 7年に一度程度。

6. 調査結果（タクシー）

■ 2. 車両、運転手の確保について

- 3社中2社が人手不足と回答。人手不足を前提としたサービス維持の工夫に対する言及もあった。
- 特に朝のピーク時は配車を断ることもある。

②運転手の確保状況と年齢構成

■加茂タクシー／城南タクシー

- やや不足している。今後の人手不足を踏まえると満足に人手を確保できる可能性は低く、限られた人員で工夫する必要があると考えている。
- 外国人の方を採用できる制度が整備されたが、求められる日本語能力基準がかなり高いため、抜本的な人手不足の解消にはつながらないと感じる。
- コロナ禍で60代の従業員が多く退職した。現在は40代、50代を中心に順調に乗務員を確保できている。

■山城ヤサカ

- 十分に確保できている。140台のタクシーに220人の乗務員を確保できている。

■学研都市交通

- かなり不足している。

③運転手不足を原因として配車を断ることはあるか

■加茂タクシー／城南タクシー

- たまにある。配車の需要ピークが重なるため、仕方がないことだと思っている。

■山城ヤサカ

- 特に集中しない限り、配車を断ることはない。

■学研都市交通

- よくある。朝のピーク時は配車依頼があった内の約半分程度しか実際に配車できていない。

6. 調査結果（タクシー）

■ 3. 開発の影響について

- 過去の開発時等を踏まえて、企業送迎の需要が発生する可能性はあるものの、タクシー自体の需要に影響はないとの意見が聞かれた。
- 仮に開発により需要が発生した場合、現状の配車エリアとの両立を懸念する意見も聞かれた。

①開発に伴う変化

■ 加茂タクシー／城南タクシー

- あまりないと思う。駅まで行って、電車に乗る人が増えるだけだと感じている。

■ 山城ヤサカ

- 過去の開発でタクシー需要が増える期待があったが、実際は自家用車の送迎が大きくタクシー需要は伸びなかった。
- 企業が企業送迎を行う関係で送迎の運行管理の依頼は来ている。

■ 学研都市交通

- 狛田方面：病院ができたり、企業が来たりするので、光台の需要が一つ増えるイメージ。狛田方面の開発で拠点駅が変わる可能性があるため、迎えに行くことが難しくなるのではという懸念がある。
- 今後祝園駅、三山木駅、狛田駅、下狛駅にタクシープールを設置したとしても、どれくらいの車両が待機できるかはわからない。自社の駐在は難しい。

6. 調査結果（タクシー）

■ 4. 将来の鉄道ネットワークに関する期待

○京阪奈新線整備に伴う新駅設置により、タクシー需要が減ること、移動が短距離化することへの懸念が聞かれた。

①京阪奈新線への期待と見込まれる効果

■加茂タクシー／城南タクシー

- ・ 宇都宮ライトレール周辺ではタクシーの需要が減ったと聞いており、この地区でも同様のことが起こると懸念している。

■山城ヤサカ

- ・ あまり期待していない。タクシープールがなければ流しの運行ができないため、タクシープールの有無が影響すると思う。

■学研都市交通

- ・ 駅新設によりタクシーの運行エリアが広がるため、供給が薄くなることに懸念がある。
- ・ ひとつずつの移動が短くなることが予想され、売り上げは減ると考えている。

②リニア中央新幹線中間駅設置による効果

■加茂タクシー／城南タクシー

- ・ まちが活性化することとタクシーの需要が増えることはイコールではない。

■山城ヤサカ

- ・ あまり期待していない。タクシープールがなければ流しの運行ができないため、タクシープールの有無が影響すると思う。

■学研都市交通

- ・ 需要に応じてビジネスを展開していく予定。

③北陸新幹線中間駅設置による効果

■加茂タクシー／城南タクシー

- ・ 関西国際空港まで延伸しない限り、大きな影響はないと考えている。

■山城ヤサカ

- ・ あまり期待していない。タクシープールがなければ流しの運行ができないため、タクシープールの有無が影響すると思う。

■学研都市交通

- ・ 需要に応じてビジネスを展開していく予定。

6. 調査結果（タクシー）

■ 5. 今後の課題意識

○ライドシェアは棲み分けのルール必要性に対する意見、自家用有償旅客運送の今後の需要に対する予測、域内公共交通網の一体的な整備の必要性に関する意見等が聞かれた。

① 今後の課題

■ 加茂タクシー／城南タクシー

- 現在のタクシー業界は3大都市圏しか儲からない状況。車を増やすことはできるが、その場合乗務員1人当たりの売り上げが減ってしまう恐れがあるため、難しいと思っている。

■ 山城ヤサカ

- ライドシェアについては興味がある。タクシーの需要が全てなくなることになる懸念もあるが、うまく付き合う方策を考えているところ。
- 自家用有償旅客の取り組みはどんどん増えていくと予想している。特に木津川から東側はJR奈良線しか走っていないため、需要ができてくると考えている。

■ 学研都市交通

- 精華町は観光地がない。人を引き込みたいのであれば大型バスが入れるロータリーの整備が必須だと思う。
- 公共交通は地域の人々の生活を支えるものであるため、商業施設を中心にして駅等を配置することに疑問がある。住宅地の近くに駅を作ることが行政の仕事、商業施設などへの移動を支えるのが民間の仕事という考えがある。