

# 答 申

(生活支援路線のより効率的・効果的な確保策について)

(安全・安心・快適な市バスサービスのあり方について)

平成 17 年 4 月 26 日

京都のバス事業を考える会



平成 17 年 4 月 26 日

京都市長 梶 本 頼 兼 様

京都のバス事業を考える会  
座長 三 輪 泰 司

## 答 申

より利便性の高い公共交通網とするための

- 1 生活支援路線のより効率的・効果的な確保策について
- 2 安全・安心・快適な市バスサービスのあり方について

平成 16 年 8 月 11 日付けで諮問のあった上記のことについて、次のとおり答申する。



# 目 次

## はじめに

### 生活支援路線のより効率的・効果的な確保策について.....1

#### 1 生活支援路線の現状と課題.....1

- (1) 生活支援路線の定義と現状 ..... 1
- (2) 生活支援路線の分類と特徴 ..... 1
- (3) 施策の方向性 ..... 6

#### 2 生活支援路線の分類ごとの運営方策.....11

- (1) 生活支援路線の分類 ..... 11
- (2) 最大通過人員から見た分類と運営方策 ..... 11
- (3) 赤字額による分類における運営方策 ..... 12
- (4) 運行回数の少ない，また輸送需要の少ない系統における運営方策 ..... 13
- (5) 地域別の施策の方向性 ..... 13

#### 3 代替運行による効果.....16

- (1) 小型バス代替 ..... 16
- (2) 乗合タクシー代替 ..... 16

#### 4 代替運行手段におけるサービスの確保.....17

- (1) 基本方針 ..... 17
- (2) 運行経路 ..... 17
- (3) 運行ダイヤ ..... 18
- (4) 乗車定員 ..... 18
- (5) 新たに生じる乗換への配慮 ..... 18
- (6) バリアフリーへの対応 ..... 18

(7) 運賃体系並びに運賃收受方法 .....	19
<b>5 代替運行以外の収支とサービスの改善策.....</b>	<b>20</b>
(1) 基本方針 .....	20
(2) 必要な系統の見直し .....	20
(3) 運賃施策等のサービス向上策 .....	21
(4) 鉄道や市バス循環系統との連携策 .....	21
<b>6 生活支援路線の確保策(案) .....</b>	<b>22</b>
<b>7 生活支援路線の確保策のモデル実施.....</b>	<b>23</b>
(1) 基本方針 .....	23
(2) 小型バス・乗合タクシー代替モデル実証実験 .....	23
(3) 代替モデル以外の確保策 .....	25
<b>安全・安心・快適な市バスサービスのあり方について.....</b>	<b>29</b>
<b>1 市バスサービスの向上の必要性.....</b>	<b>29</b>
<b>2 路線・ダイヤの改善.....</b>	<b>31</b>
(1) 継続して取り組むもの .....	31
(2) 新規に取り組むもの .....	32
<b>3 市バスの走行環境の改善による定時性の確保.....</b>	<b>34</b>
(1) 継続して取り組むもの .....	34
(2) 新規に取り組むもの .....	34
<b>4 バリアフリー・情報発信・環境対策.....</b>	<b>36</b>
(1) 継続して取り組むもの .....	36
(2) 新規に取り組むもの .....	37
<b>5 運賃制度の改善.....</b>	<b>40</b>

(1) 継続して取り組むもの .....	40
(2) 新規に取り組むもの .....	41
<b>6 安全運行, 接遇向上への取組 .....</b>	<b>42</b>
(1) 継続して取り組むもの .....	42
(2) 新規に取り組むもの .....	43
ア 利用者意見の反映 .....	43
イ 研修の充実 .....	43
ウ バス停・バス車内における旅客案内の充実 .....	43
エ モニター（実地調査）制度の充実 .....	43
<b>7 民営バス等との連携 .....</b>	<b>44</b>
(1) 案内の連携 .....	44
(2) 運賃の連携 .....	45
<b>8 市民理解を得るためのPRの取組 .....</b>	<b>46</b>
(1) 継続して取り組むもの .....	46
<b>おわりに .....</b>	<b>47</b>

## はじめに

本市の公共交通は、基幹的な交通機関としての鉄道（地下鉄・JR・民営鉄道）のほか、広く市内一円に張り巡らされた路線バス（市バス・民営バス）やコミュニティバスが、市民の貴重な生活の足として、また、入洛観光客の移動手段として、大きな役割を果たしている。市バスについては、少子長寿化やマイカー利用の増加の影響を受け、旅客数は減少しているものの、引き続き本市の交通需要を面的にカバーする主要な公共交通として、その役割は重要な位置を占めるものである。

しかしながら、費用のうち人件費が多くを占めるいわば労働集約型産業の典型であるバス事業は、全国的な傾向として経営は厳しさを増し、困難な状況に直面している。

このような中、バス事業の需給調整規制撤廃、いわゆる規制緩和に伴い、新規事業者のバス事業への参入及び撤退が原則自由化されるとともに、バス事業者の創意工夫により様々な形態のサービス提供が可能となるなど、バス事業を取り巻く環境は大きく変わりつつある。

その規制緩和実施下において、徹底したコスト削減による運営でもなお赤字となる路線で、市民の足として欠くことの出来ない「生活支援路線」については、より効率的・効果的な確保方策が求められているところである。

一方で、地球環境問題や長寿化社会への対応として、人、まち、環境にやさしい公共交通優先のまちづくりが政策として重要であり、公営交通としても、一層利用者のニーズにあった、便利で快適な市バスサービスを提供することが求められる。

本答申では、この「生活支援路線」のより効率的・効果的な確保策について、現状と課題を整理したうえで、市民の足を守るために必要な施策を提示し、併せて、市バスをはじめとする公共交通の利用を更に促進するための取組として、安全・安心・快適な市バスサービスの改善のあり方について提言を行うものである。



## 生活支援路線のより効率的・効果的な確保策について



## 1 生活支援路線の現状と課題

### (1) 生活支援路線の定義と現状

- 市バス系統のうち、民営並みコストで運営してもなお赤字になる路線を「生活支援路線」と定義している。
- 生活支援路線は平成 15 年度において 37 系統あり、平成 14 年度に比べ 3 系統減少した。うち 27 系統が系統全体で赤字、10 系統は系統全体では黒字であるが外郭線外では赤字である。
- 平成 15 年度の民営並みコストで運営してもなお生じる赤字相当額は、37 系統で約 1,054 百万円となっている。うち、系統全体で赤字の系統の赤字額は 27 系統で約 877 百万円、系統全体では黒字であるが外郭線外では赤字である系統 10 系統における、外郭線外での赤字額は約 177 百万円となっている。

### (2) 生活支援路線の分類と特徴

- この生活支援路線の利用実態を把握し、課題を明らかにするため、収支率、赤字額規模、旅客数、時間帯別利用状況、系統特性、鉄道との接続状況、地域特性、民営バスとの競合など、様々な区分で分類し、その実態把握を行った。

#### ア 経営状況（収支率区分）

- 経常収支率（民営並みコストでの支出額に対する収入額の割合）を見ると、70～100%程度の系統が比較的多いが、50%未満という、いわば支出の半分以下の収入しか得られない系統も 8 系統（外郭線外が赤字のもの 1 系統を含む）存在する。
- また、経常赤字額を見ると、民営並みコストで運営を行った場合でも、年間 1 千万～5 千万円の赤字となる系統が大半を占めるが、年間 5 千万円以上の赤字となる系統が 5 系統存在する。
- 赤字額が特に多いのは、18、13、84、22、20、南 1、78、16、南 5 の各系統であり、これらの系統についてはそれぞれ年間 4 千万円以上、9 系統計で約

5億2700万円と、総赤字額の約半数を占める。

イ 1日平均旅客数（旅客数区分）

- 1日平均旅客数を見ると、1,000人以上の利用がある系統が、生活支援路線全体の半数以上を占める。しかし、一部系統については500人未満である。
- 系統全体で黒字であり、外郭線外のみで赤字になっている系統は、大部分が旅客数は1,000人以上となっているが、これらの多くは外郭線内のいわゆる都心地域の利用であり、外郭線外の郊外部の利用が少なくなっているのが現状である。

ウ 最大断面通過人員

- 系統全体で赤字の系統について、1運行当たりの最大通過人員を見ると、1運行当たり最大でも15人を下回る系統が2系統、29人以下の系統が7系統存在する。これらについては、経常収支率も50%未満、又は50%～70%となっている。

エ 時間帯別旅客数（時間帯別利用状況区分）

- 平成14年10月の交通調査によると、1時間当たりの旅客数が、終日50～100人程度となっている系統が多く、少ないものでは1時間平均20人を下回る系統もある。
- 最多時間帯における1時間当たりの旅客数を見ると、100人を超える利用がある系統が大部分を占める。すなわち、ピーク時とりわけ7～8時の通勤通学ラッシュ時においては、引き続きバスとしての輸送が必要と考えられる系統が多く存在する。一方、50人未満の系統も5系統ある。
- 早朝（5～6時台）及び夜間（20時以降）については、大幅に需要が減少し、1時間当たり20人を下回る系統が多い状況である。

オ サービス水準（運行本数、鉄道結節等）

- 運行回数については、生活支援路線の多くが旅客数の少ないことから40回未満（おおむね1時間1本～2本）であり、これらの系統は乗車密度も10

人未満と少ない。40 回以上の運行回数を持つ系統は 10 人以上の乗車密度を持つ場合が多い。

- すべての生活支援路線が、何らかの形で地下鉄又は民営鉄道と結節しているが、一部の生活支援路線においては、系統から最寄り 1km 程度の範囲で鉄道駅が存在するにもかかわらず、アクセス出来ていない路線が存在する。

#### カ 旅客の利用目的

- 敬老乗車証利用率が 30% を超える高い系統もあり、そうした系統については、より乗車しやすいよう、シームレスやバリアフリーに配慮する必要があると考えられる。
- 一方、通勤・通学目的の利用が高い系統にあつては、朝のピーク時に需要の多くが集中しており、その需要に合わせた輸送力を確保する必要がある。しかし、昼間の需要が少なくなっているため、非効率な状態となっている。
- また、通勤・通学利用が多い系統は、朝ラッシュ時に「住宅地 駅」、夕方ラッシュ時に「駅 住宅地」の片方向輸送になっており、運行上非効率な状態となっている。
- 西系統・南系統については、最寄り鉄道駅と周辺地域との結節に利用されている系統が多く、それらの系統については主として通勤・通学需要が多いといった特徴がある。

#### キ 単独路線比率

- 生活支援路線の中には、民営バスを含めた他路線の重複がない単独路線部分がある系統が多い。
- 単独路線比率（他に重複する系統がない区間の延長割合）が高い路線については、他に需要を代替できる路線がないため、引き続き何らかの足の確保が必要である。
- 多くの区間で重複している系統にあつては、他の系統との統合・系統見直しも含め、赤字額の削減が必要と考えられる。

## ク 沿線人口（潜在需要）

- 各系統から半径 500m 以内に居住する人口を集計して、収支率との関係について検討を行った。
- 沿線人口の少ない系統については潜在需要も少ないものと考えられるが、一定の沿線人口があるにもかかわらず収支率が 50%を下回っている系統もある。これらは需要の顕在化がなされていないものと考えられ、需要喚起のため、系統見直しも含めたサービス向上が必要と考えられる。

## ケ 地域別の課題

### < 南部地域 >

- 久我・淀地区からの流動の多くは横大路・中書島方面へ向かっているほか、伏見区内などの鉄道沿線方面への流動が主となっている。
- 高度集積地域があり、今後の開発の進展により需要の増加が見込まれるため、代替に当たっては需要動向を見極める必要がある。
- 九条・十条通並びに久世橋通については、他に重複する路線がない単独路線が多い。また、交通の流動の方向としては、南北方向へ向かう流動が多く、また、都心へ直達した流動が多いのが特徴である。
- この地域には、13,16,18,19 系統など、都心と直結した系統が多く、これらの系統は路線長が長いため、コストも相当かかっているのが現状である。

### < 西部地域 >

- 西部地域における生活支援路線は、山越中町を発着する路線と京都外大前（梅津車庫）を発着する系統に二分され、その多くが重複して複数系統が走行する系統となっている。
- 山越・嵐山方面から都心方面へは通勤需要を始め、観光需要も多く、また、京都駅をはじめとする都心部と直結している系統が多いのが特徴である。旅客の乗車距離も長く、地域から都心部への利用が多くなっている。
- 梅津方面については、梅津車庫への出入庫の関係で比較的運行回数が多いが、一方で五条通近辺、とりわけ西京極付近の旅客数が少なくなっており、赤字が生じている状態である。

<北部地域>

- 岩倉方面については3系統，上賀茂・西賀茂方面へは2系統が生活支援路線となっている。これらの多くは外郭線外でのみ赤字の系統となっているが，要因の1つとして，沿線に大学が多く立地しており，ピーク需要は大変多いものの片方向輸送の傾向が大変強く，結果としてコストがかかっているのが現状である。

<洛西地域>

- 洛西方面については桂駅と洛西ニュータウン・桂坂ニュータウンとを結ぶ，通勤・通学需要のウェイトが大変高い地域である。そのため，片方向輸送の傾向が強く，また，昼間の需要が少ない系統が多い。

### (3) 施策の方向性

- 市交通局においては京都市交通事業審議会提言(平成15年4月)を受け「京都市交通事業アクションプログラム」を策定し、経営健全化のための取組を進めているところであり、「管理の受委託」の拡大や人件費抑制などのコスト縮減策や、利用促進の取組を進めているところである。
- その中で、上記提言の「おわりに」では、「地域における公共交通の確保については、バス車両の小型化や乗合タクシーの運行などを含めたサービス提供形態のあり方に関する検討」の必要性について言及されている。
- 本協議会においては、現在のバスのサービス(運行回数、乗継利便性、運賃、定時性など)が利用しやすい形態になっているか、また、サービス改善の可能性について指摘が出されたところである。
- 上記を踏まえ、「効率的運営策」と「利便性向上策」の両方を実施することが、生活支援路線をはじめとする公共交通を確保し、市民の足を守ることにつながるものと考えられる。
- そのため、まず効率的運営策として、生活支援路線について、輸送需要に合わせた、通常のバス車両(大型・中型)、小型バス、乗合タクシーによる「サービス提供分担」を行う。その場合、小型バス・乗合タクシーで代替した場合においても『交通サービスレベルを低下させずに市民の足を維持する』ことに特に留意する必要がある。
- また、利便性向上策として、公共交通ネットワークとして地下鉄、JR、民鉄の各鉄道駅との接続、運行本数などのサービスレベルなどをもとにして、利便性向上による旅客増に向けて、必要な系統の経路見直しや増便等も含めて検討し、可能なところから実施するものとする。
- 具体的には、地域(南部、西部、北部、洛西など)の交通特性を踏まえ、潜在的ニーズの掘り起こしも含めた適切な形でのサービス提供を考え、実施するものとする。



## ア 輸送需要の少ない系統の代替交通機関の検討

- 輸送需要に合わせた輸送手段の提供の検討として、「時間帯別」の「区間別の最大通過人員」を見ると、「系統全体で赤字」の系統については、最大でも 20 人を下回る程度の需要しかないなど、既存のバス車両では供給過剰である系統が存在する。また、バス停間の「乗車密度」(各バス停区間における平均通過人員)を細かく分析すると、系統によっては少ない乗車密度となっている区間も存在する。
- これら輸送需要の少ない系統若しくは時間・区間帯については、より輸送力の小さい低コストの輸送手段の提供による、よりきめの細かいサービスの提供と効率化の両立が考えられる。
- 小型バスは一般的に定員 29 人以下のバスを指し、経費削減等を目的として全国各地で導入が進められている。初期投資や維持費の軽減が図れるとともに、狭い道幅にも対応できるなど、より柔軟な交通サービスの提供が可能となるメリットがある。他都市では、小型バス導入と同時に運行増便や乗継割引の拡充を図るなどのサービス向上とのセット施策により、利用者利便の向上を図っている例が多い。
- 乗合タクシーとは、輸送需要の少ない地域において、乗車定員 10 人以下の自動車いわゆるタクシー車両を使用した運行形態をいう。バス車両よりもコスト面で有利であり、狭い道路でも対応可能で地域密着型のきめ細かい輸送サービスが提供できるなどのメリットがある。これも全国各地で導入が進められている。
- 以上より、輸送需要の少ない系統若しくは区間・時間帯について、小型バス若しくは乗合タクシーの活用と、既存バス路線や鉄道等公共交通との有機的な結合による、公共交通ネットワークの一層の充実が必要である。
- 小型バス若しくは乗合タクシーへの代替の際の留意事項として、乗り継ぎによる運賃負担の軽減や乗り場の移動などに伴う身体的負担の軽減など、乗り継ぎの増加による利用者の利便性を損ねないよう配慮を行うことが必要である。具体的には乗継運賃を無料とすることや、乗継地点の整備やダイヤの調整などによる乗換距離・時間の短縮などが必要である。

## イ 輸送需要の多い系統における方向性

- 生活支援路線にあっても、ピーク時において一定の需要がある路線が多く存在する。特に、「系統全体では黒字であるが外郭線外で赤字の路線」については、外郭線外においても、日中・ピーク時を問わず一定の需要が存在している。これらの路線については、引き続き大型、中型バスによる輸送力の確保が必要である。
- ただし、収入に対して支出が多い（赤字額が大きい）系統にあっては、「管理の受委託」の拡大による効率的な運営を行うほか、旅客ニーズにあったダイヤや、鉄道駅との結節強化など、利便性向上に取り組み、旅客増による収入増を図ることが必要である。

## ウ 単独路線部分が多い系統における方向性

- バス系統の多くは、同一区間に複数の系統が走行しているが、外郭線外の郊外部では、単一の系統しか走行していない区間も多い。これらのバス系統を廃止することは、市民の足の喪失に直結するため、避けることが必要であり、引き続き何らかの手段で市民の足が確保されるべきである。
- ただし、収支上厳しい系統も多いため、今後も市民の足を確保するには、「管理の受委託」の拡大や先に述べた小型バスや乗合タクシーなどの活用による効率化のほか、旅客数を増やすなどの努力が必要である。具体的には、鉄道駅への結節機能を強化することや、ニーズに特化した系統・ダイヤに見直すことなどが考えられる。
- なお、潜在的需要量が多いにもかかわらず、現況の利用者数が少なくなっている系統（の区間・時間帯）については、沿線人口などの潜在的需要量をにらみつつ、適切な運行回数などサービス水準を求める必要がある。

赤字額の大小別に見た系統別の現状と課題

区分	系統番号	起点	終点	地域	1日当たりの旅客数(人:H15)	旅客数増減率(H13→H15)	単独路線比率(%)	運行回数(回/日)(H16.3.20)	乗車密度(人)	民営並みコストによる赤字額(千円)	民営並みコストによる収支率(%)	キロ当たり沿線人口(人/km)	1運行当たり最大通過人員(人)		現状と課題	系統番号	
													終日	早朝・夜間			
系統全体が赤字	5千万円以上	18	みぶ交通局前	久我石原町	南部	2,487	↓	37%	66.0	8	△ 103,508	61%	8,514	33	21	・最大通過人員は多い。 ・大宮通の需要が多く、また四条大宮～久我間の利用も若干存在する。 ・単独路線比率が高い。(九条以南は単独区間)	18
		13	四条烏丸	久世工業団地前	南部	4,016	↑	0%	70.5	13	△ 70,325	78%	11,374	52	29	・昼間の一部時間帯、21時以降の一部では最大通過人員は15人以下。 ・吉祥院運動公園以南が極端に少ない。 ・通勤利用が半数以上、昼間時の利用少ない。	13
		84	京都駅八条口 アバンティ前	京都外大前	南部	272	↓	52%	15.0	4	△ 57,089	28%	7,610	15	12	・最大通過人員、運行回数が少ない。 ・単独路線比率が極めて高い。(久世橋通・葛野大路の一部が単独路線)	84
		22	横大路車庫前	南工業団地前	南部	1,411	↓	6%	39.0	7	△ 56,595	62%	4,127	35	28	・19時以降の最大通過人員は少ない。 ・中書島～横大路の地域内移動ならびに中書島～久我間の利用が多い。	22
		20	横大路車庫前	横大路車庫前	南部	1,030	↑	8%	43.5	5	△ 55,942	54%	2,932	31	31	・17時以降の最大通過人員は少ない。 ・ラッシュ時間帯と昼間時間帯の利用格差が大きい。	20
	3～5千万円	南1	竹田駅西口	桂駅東口	南部	1,010	→	18%	34.0	7	△ 48,771	57%	6,476	27	16	・終日に亘り利用は低調である。 ・竹田駅付近と桂駅付近に需要が偏っており、通し利用は少ない。 ・今後の南部地域のまちづくりの進展に合わせ強化が必要。	南1
		78	京都駅前	久世工業団地前	南部	886	↓	0%	25.0	9	△ 46,149	57%	8,306	49	15	・18時以降は最大通過人員が少ない。 ・通勤利用が多いが昼間は少ない。 ・京都駅～吉祥院間の利用が多い。	78
		16	九条車庫前	京都駅前	南部	461	→	45%	36.0	3	△ 45,238	43%	8,620	20	6	・16年3月20日から一部経路を見直した。 ・八条・十条通が単独区間で、京都駅～八条通沿線の利用が多い。 ・高齢者の利用が多い。	16
		南5	京都駅前	竹田駅東口	南部	531	↓	66%	31.5	6	△ 43,154	47%	10,126	40	6	・ラッシュ時間帯の最大通過人員は多いものの、早朝夜間は極めて少ない。 ・ほぼ全線が単独区間で、旅客の乗車キロが長い。 ・高齢者の利用が多い。	南5
		臨南5	竹田駅東口	竹田駅東口	南部	82(内数)	↓	48%	9.0(内数)	3	△3,718(内数)	59%		13	0	・ご利用は極めて少ない。	臨南5
		南8	横大路車庫前	横大路車庫前	南部	399	↓	41%	18.0	3	△ 39,875	42%	9,434	19	5	・早朝夜間は最大通過人員が非常に少ない。 ・中書島駅周辺での利用が多い。 ・高齢者の利用が多い。 ・運行回数が少ない。	南8
		42	京都駅前	洛西口駅前	南部	365	→	10%	15.0	6	△ 39,019	41%	6,946	26	5	・平成15年3月16日から阪急洛西口駅開設に伴い駅接続とした。 ・運行回数が少ない。	42
	19	横大路車庫前	京都駅前	南部	533	↑	0%	18.0	6	△ 33,317	53%	5,542	16	12	・終日に亘り利用は低調である。 ・旅客数が増加傾向にある。 ・運行回数が少ない。	19	
	2～3千万円	69	みぶ交通局前	桂駅東口	西部	1,350	→	33%	20.0	9	△ 29,849	74%	11,648	40	40	・梅津～上桂、物集女街道が単独区間。 ・通勤利用が多い。 ・多い区間は西大路四条～梅津付近で、桂駅へのアクセスは少ない。 ・運行回数が少ない。	69
		8	四条烏丸	高雄	西(北)部	999	↓	0%	20.0	9	△ 26,607	73%	8,443	37	28	・JRバスとの競合区間が多く、千本通沿線以外は乗車密度が少ない。 ・運行回数が少ない。	8
		65	岩倉操車場前	四条烏丸	北部	706	↓	0%	17.5	9	△ 25,486	65%	9,830	30	13	・18時以降の最大通過人員が少ない。 ・全区間が他路線と重複している。 ・運行回数が少ない。	65
		西4	洛西バスターミナル	洛西口駅前	洛西	376	***	0%	22.0	***	△ 25,270	49%	6,188	***	***	・平成15年3月16日から阪急洛西口駅開設に伴い駅接続とした。 ・阪急バス、京都交通バス、ヤサカバスとの競合がある。 ・運行回数が少ない。	西4
		43	四条烏丸	久世橋東詰	南部	677	↓	7%	17.0	7	△ 21,127	68%	10,994	34	8	・18時以降の最大通過人員は少ない。 ・7時台～9時台と17時台においては、最大通過人員は多い。 ・運行回数が少ない。	43

注1 「系統全体では黒字・外郭線外では赤字」の「民間並みコストによる赤字額」は、外郭線外の赤字額である。  
 2 「系統番号」に下線のあるものは、「管理の受委託」系統である。(6号、75号は平成16年11月1日から実施した。)  
 3 早朝とは5時台から6時台まで、夜間とは20時以降である。

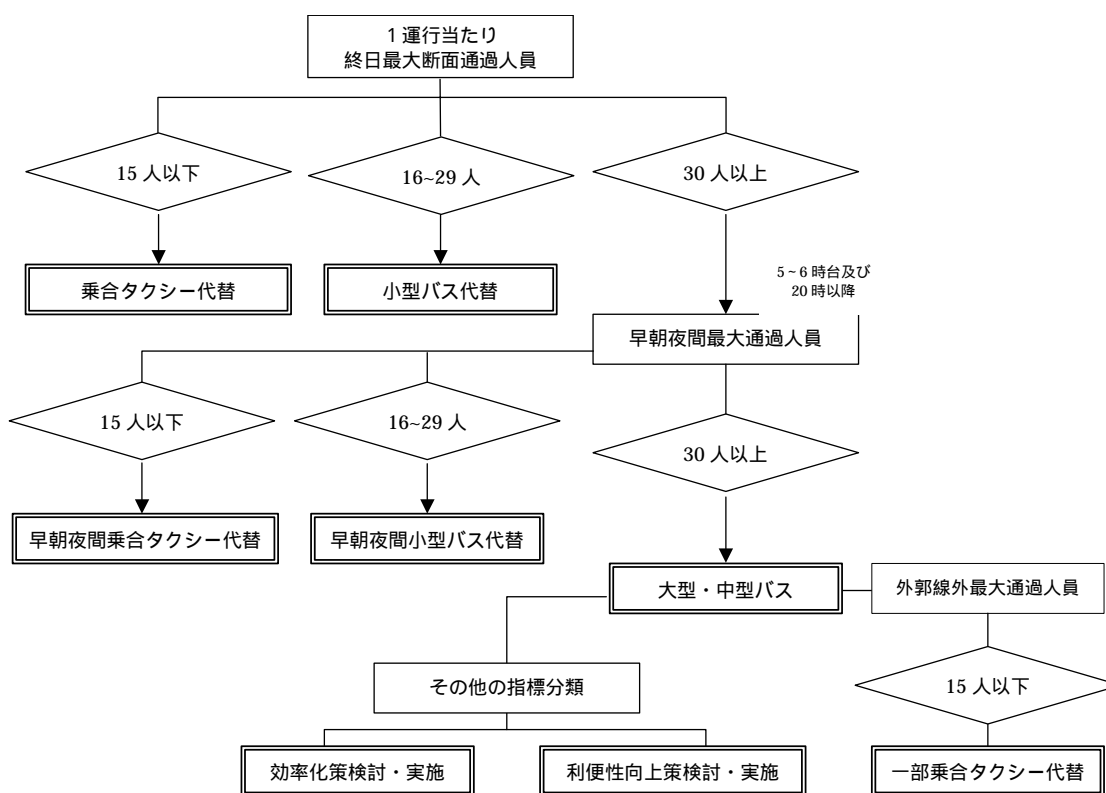
赤字額の大小別に見た系統別の現状と課題

区分	系統番号	起点	終点	地域	1日当たりの旅客数(人:H15)	旅客数増減率(H13→H15)	単独路線比率(%)	運行回数(回/日)(H16.3.20)	乗車密度(人)	民営並みコストによる赤字額(千円)	民営並みコストによる収支率(%)	キロ当たり沿線人口(人/km)	1運行当たり最大通過人員(人)		現状と課題	系統番号		
													終日	早朝・夜間				
系統全体が赤字	赤字額の大小で見た分類	2千万円未満	南3	横大路車庫前	竹田駅西口	南部	469	↓	39%	23.0	4	△ 19,120	62%	5,578	14	13	・南部高度集積地区の輸送の拡大が見込まれる。 ・最大通過人員、乗車密度が少ない。 ・油小路通が単独区間である。	南3
			西5	桂坂中央	桂駅西口	洛西	2,416	↓	0%	41.0	13	△ 17,467	89%	5,032	59	52	・桂坂NTと桂を結ぶ通勤路線で、ピーク時の片方向輸送的要素が強い。 ・ピーク時、早朝夜間の最大通過人員は多いが、昼間時需要が少ない。 ・京都交通と競合する。	西5
			27	京都外大前	京都外大前	西部	1,192	↓	19%	80.0	7	△ 14,869	84%	11,122	36	24	・H16.3.30から乗り継ぎモデルを実施している。	27
			75	山越中町	京都駅前	西部	1,265	↓	16%	24.5	10	△ 14,701	85%	11,014	33	24	・19時以降の最大通過人員は少ない。	75
			10	山越中町	三条京阪前	西部	3,665	↓	0%	47.5	11	△ 11,949	95%	10,120	50	21	・ラッシュ時間帯と昼間時間帯の利用格差が大きい。 ・旅客の乗車キロが長い。 ・全区間が他路線と重複している。	10
			南2	竹田駅西口	免許試験場前	南部	786	↓	0%	30.5	10	△ 11,128	82%	5,367	40	33	・竹田駅へのアクセス機能を持った通勤路線である	南2
			西3	洛西バスターミナル	桂駅西口	洛西	3,555	→	0%	56.0	14	△ 10,465	95%	6,842	81	69	・ピーク時における片方向輸送の傾向が強い。 ・一日中最大通過人員は多い。 ・通勤通学利用が多く、鉄道アクセス利用が大部分を占める。 ・全区間が他路線と重複している。	西3
			西6	桂坂中央	桂駅西口	洛西	1,416	↑	0%	35.0	8	△ 7,465	92%	4,373	45	運行なし	・京大桂キャンパス開校に伴う、経路変更、増便を実施した。(H15.3.16)	西6
			西8	洛西バスターミナル	桂駅西口	洛西	583	***	0%	30.0	***	△ 2,606	33%	5,817	***	***	・昼間時に運行を行っている地域循環型路線である。 ・平成16年3月20日の新設系統である。	西8
			11	山越中町	三条京阪前	西部	3,674	→	0%	45.5	15	△ 222	100%	11,538	61	30	・ピーク時における片方向輸送の傾向が強い。 ・旅客の乗車キロが長い。 ・全区間が他路線と重複している。	11
系統全体では黒字・外郭線外では赤字	赤字額の大小で見た分類	2千万円以上	5	岩倉操車場前	京都駅前	北部	12,583	→	6%	118.0	21	△ 49,481	67%	8,424	95	69	・上終町以北(均一外)で需要に段差がある。 ・岩倉付近は地下鉄、京都バスと競合しており、岩倉から都心方面の利用は少ない。	5
			59	山越中町	三条京阪前	西部	5,876	→	13%	58.0	18	△ 34,996	70%	6,419	75	36	・観光での利用が多い。	59
			80	京都外大前	祇園	西部	1,674	→	0%	36.0	9	△ 22,659	46%	10,008	47	17	・五条通において京阪バス、京都交通と競合しており、乗車密度が少ない。 ・全区間が他路線と重複している。	80
			32	京都外大前	銀閣寺道	西部	3,444	→	7%	43.0	12	△ 21,792	71%	10,057	77	29	・観光目的の利用が多い。 ・四条河原町を中心とした需要構成で、通し利用は少ない。	32
			26	山越中町	京都駅前	西部	5,759	↑	0%	58.5	17	△ 16,761	83%	2,422	51	39	・一日中最大通過人員は大きく、本数も多い。 ・京都駅・西大路四条からの利用が多く、通し利用も多い。 ・全区間が他路線と重複している。	26
			28	京都駅前	大覚寺	西部	4,000	→	15%	43.0	18	△ 14,071	91%	8,702	56	55	・一日中最大通過人員が多い。 ・京都駅、西大路四条間連ODが多い。 ・外郭線外でも他路線と重複している。	28
			31	岩倉操車場前	四条烏丸	北部	1,305	↓	13%	18.5	11	△ 9,308	70%	10,964	38	17	・6時台、18時以降の外郭線外においては最大通過人員は少ない。 ・外郭線外で単独区間が一部存在する。 ・運行回数が少ない。	31
			1	西賀茂車庫前	出町柳駅前	北部	4,138	→	11%	63.0	14	△ 3,988	94%	11,826	73	28	・一日中最大通過人員が多い。 ・北大路BTで需要に段差があり、以北の需要が多い。 ・佛教大学への通学が多く、ピーク時片方向に偏った輸送となっている。	1
			4	上賀茂神社前	京都駅前	北部	3,755	↓	20%	52.0	11	△ 3,232	97%	1,874	52	28	・平成16年3月20日から京都駅への急行運転を開始した。 ・北大路以北においては単独路線部分が多い。	4
			6	四条大宮	玄塚	西(北)部	2,527	↑	0%	42.0	16	△ 228	99%	3,001	64	41	・通勤通学利用多い。 ・四条大宮から北部への通し旅客が多く、また外郭線外の赤字は僅か。 ・全区間が他路線と重複している。	6

## 2 生活支援路線の分類ごとの運営方策

### (1) 生活支援路線の分類

- 生活支援路線の時間帯別の1運行当たり終日最大通過人員を指標として、通過人員を乗合タクシー代替可能(15人以下)小型バス代替可能(16~29人)、中型バス・大型バス(30人以上)の3段階に分類して、終日若しくは早朝・夜間あるいは区間別に見た代替可能手段について分類した。



- なお、引き続き大型バス・中型バスによる輸送が必要と考える系統も含め、赤字額の大小、経常収支率の大小、旅客数等の指標により更なる分類を行ったうえで、効率化策並びに利便性向上策(需要喚起)の検討を行うものとする。

### (2) 最大通過人員から見た分類と運営方策

系統全体が赤字、系統全体では黒字であるが外郭線外で赤字の系統について、最

大通過人員を把握して、小型バス・乗合タクシー代替の方向性を見た。

ア 系統全体で赤字の系統

- 1 便当たり最大でも 15 人を下回る系統が 2 系統、29 人以下の系統が 7 系統存在する。これらについては、経常収支率も 50% 未満、又は 50% ~ 70% となっている。
- これらの系統については、輸送需要を考慮すると、小型バス若しくは乗合タクシーでの代替が可能であると考えられる。
- また、夜間（20 時以降）若しくは早朝（5~6 時台）において、最大通過人員が 15 人を切っている路線は、経常収支率の大小にかかわらず相当数存在している。これらについても、時間帯によって乗合タクシーの活用が考えられる。
- 最大通過人員が 30 人以上である路線については引き続き大型バス・中型バスによる運行が必要である。ただし、系統特性を把握したうえで、別途効率化策を検討する必要がある。

イ 系統全体では黒字であるが外郭線外でのみ赤字である系統

- 外郭線外でのみ赤字の系統については、その多くが外郭線外においても 30 人以上の最大通過人員を持つため、引き続き大型バス・中型バスによる輸送が必要である。
- しかし、夜間にあっては、通過人員が小さくなる系統も存在しており、場合によっては外郭線外に限って乗合タクシーを活用することも考えられる。

(3) 赤字額による分類における運営方策

- 赤字額 1 千万 ~ 5 千万円の系統が多いが 5 千万円以上の赤字を出す系統が 5 系統存在する。これら赤字額の大きい系統は一般的に営業距離が長く、また、ラッシュ輸送と昼間時の輸送需要の格差が大きいことなど、コストがかかる要因が存在すると考えられる。かつ旅客の乗車距離も長い系統が多く、おおむね地域から都心部への足として利用されている。

- これらの系統で、小型並びに乗合タクシーで代替が可能な系統については、利便性向上策（需要喚起策）と併せて、検討を行う必要があるが、代替が困難なものにあつては、効率化案として、運営方法の改善が必要となる。その場合考えられる方法の1つとして 朝・夕などは都心部への直通系統として、昼間・夜間などは、外郭線部の乗継拠点（鉄道駅など）までの運行とする一方、運行回数について増便を図ることや最寄り鉄道駅への結節について検討すべきである。

#### (4) 運行回数の少ない、また輸送需要の少ない系統における運営方策

- 運行回数については、生活支援路線の多くが 40 回未満（おおむね 1 時間 1 本～2 本）であり、これらの系統は乗車密度も 10 人未満と少ない。逆に、40 回以上の運行回数を持つ系統は 10 人以上の乗車密度を持つ場合が多い。
- このことより、運行回数が 40 回未満で 10 人以上の乗車密度を持つ系統にあつては、潜在需要も見極めつつ増便などの検討も含めて利便性向上を図り、需要喚起を図ることが考えられる。また、運行回数が少なく、重複している系統については、統合したうえで運行回数を増便することにより、需要喚起を図ることを検討すべきである。

#### (5) 地域別の施策の方向性

##### ア 南部地域

###### <久我・淀> <横大路>

- 地下鉄竹田駅や駅前バス乗降場が整備中の中書島駅、淀駅、JR 長岡京駅などの鉄道駅と結節を強化することにより、公共交通全体の利便性の確保を図ることが重要である。
- また、JR 西大路駅と向日町駅間に新駅が設置されることとなっており、当該駅への結節についても検討すべきである。
- 施策の方向性としては、鉄道結節に併せた経路の見直し、系統の単純化や増便を行うことが考えられる。

<九条・十条> <久世・鳥羽>

- 施策の方向性としては、引き続き都心と当該地域の直達性を維持しながらの検討が必要であるが、重複している枝系統の統合などにより系統数の整理を行い、その分を増便で補うことにより利便性向上を図ることなどが考えられる。
- また、JR西大路駅と向日町駅間に設置が予定される新駅との結節について検討すべきである。

イ 西部地域

<山越・嵐山>

- 施策の方向性としては、外郭線内については、一部の路線について循環系統との統合を図り、外郭線外において乗継拠点（東西線の天神川延伸に伴い天神川を經由し、西大路四条などの鉄道駅）を発着する路線と乗り継ぎを実施することで、系統の短絡化を図り重複を解消するとともに、山越方面と都心を直接結ぶ直通系統と併行して運用することで効率化を図ることが考えられる。

<梅津・西京極>

- 施策の方向性としては、五条通付近においては、可能な系統については阪急西京極駅との結節を図ることで、地域の端末交通としての機能に特化した系統の単純化や増便を図るなどが考えられる。
- なお、当該地域を運行する27号系統については、平成16年3月から地域循環型系統として203号系統との乗継モデルを実施し、また、69号系統については、平成16年11月から二条駅ターミナルへ接続運行して利便性向上に努めているが、その利用状況や利用者の声を聞く中で、よりよい運営形態を見極め、他の系統についても拡大実施することを検討する必要がある。

ウ 北部地域

- 施策の方向性としては、需要の少ない早朝・夜間において他の代替手段による運行を行うことによる効率化が考えられる。
- また、北大路駅での乗換需要が多く、需要段差が生じていることより、北大



路バスターミナルを拠点として乗り継ぎを実施し、外郭線内を循環系統に一元化することによる効率化が考えられる。

- なお、4号系統については、平成16年3月から需要喚起策として、四条河原町 京都駅間を直行運転する経路延長を実施しており、その動向を見ながら検討すべきである。

## エ 洛西地域

- 施策の方向性としては、地域の中心である洛西・桂坂ニュータウンと桂駅の輸送（特に通勤・通学輸送）については、引き続き鉄道端末輸送としての役割を果たす必要があり、需要に見合った輸送力の確保が必要である。
- 一方、洛西地区はいわゆるベッドタウン的性格が強い地域であり、昼間人口が比較的少ないと考えられ、平日昼間時間帯においては需要が少ない系統が多い。そのため、平成16年3月から西1号と西3号を昼間時に統合して西8号として運行しているが、今後においても他の系統について、昼間時の統合を行うことで、コスト縮減に努めることが考えられる。
- また、京都大学桂キャンパス方面への学生輸送という新たな需要への対応が必要であり、生活交通と合わせて、需要動向をみながら考えていくべきである。
- また、JR西大路駅と向日町駅間に設置が予定されるJR新駅との結節について検討すべきである。

### 3 代替運行による効果

#### (1) 小型バス代替

- 大型バスに比べると、燃料費・車両償却費等で 8 パーセント程度の経費削減が可能との試算である。
- 小型車両であることから、運行経路の自由度が高まり、利便性向上策が可能となる。
- その他の効果として、小型化することによる環境負担の軽減も副次的な効果として考えられる。

#### (2) 乗合タクシー代替

- ジャンボタクシーのキロ当たりコストは、おおむね民営バス並みのコストの 2 分の 1 程度との試算である。
- このことから、運行回数を増便することが可能であり、また、運行経路の自由度が高まり、利便性向上策が可能となる。

## 4 代替運行手段におけるサービスの確保

### (1) 基本方針

- 小型バス・乗合タクシーによる市バスの代替運行は、運行車両を変更することによって、サービス水準を確保しながら運行経費を削減することを目指したものである。したがって、現行の市バスのサービス水準を下回ることがあってはならない。
- 更に、1章の施策の方向性で述べたように、生活支援路線のより効率的・効果的な確保のためには「効率的運営策」と「利便性向上策」の両立が不可欠であることを踏まえると、現行の市バスの車両を単純に小型バス・乗合タクシーに置き換えるだけでは、充分とは言えない。
- 代替運行のメリットをより効果的に活用するためには、各事業者の創意工夫に基づく提案を受入れ、利便性向上につながる柔軟な運行方策を目指す必要がある。
- 小型バス・乗合タクシーへの代替運行のサービス水準について、具体的に、運行経路、運行ダイヤ（頻度）、（需要に見合った）乗車定員、新たに生じる乗換への配慮について、対応の方向性を整理した。

### (2) 運行経路

- 運行経路のサービス水準確保とは、代替運行の場合も市バスが停車するバス停での乗降ができるようにすることであり、基本的には、市バスと同一の経路を運行する方策が考えられる。
- 他事例としてはデマンド（予約受信）による路線を定めない方式が考えられる。つまり、現行より利便性を向上させるための需要喚起策として、フリー乗降若しくはデマンド方式を併用する施策である。
- 上記を踏まえ、原則として起終点や主要バス停等、必要なバス停を交通局から指定することとし、その他は事業者の創意工夫に基づく柔軟な対応を行うことを考えるべきである。
- その際、既存路線以外でも定時性が確保できる経路、また、多くの利用が見

込める経路等，車両の小型化によるメリットが生かせるような工夫がなされるべきである。

### (3) 運行ダイヤ

- 基本的には現行の市バスの運行本数を最低限のものとして維持することを条件とし，それ以上の事業者の創意工夫による増便やダイヤの見直しを行い利便性の向上を行うものとする。

### (4) 乗車定員

- 代替が可能な系統を抽出して実施するため，需要に見合う乗車定員は確保される。
- ただし，特定日等多客時の対策として，増車や大型車両利用の必要性について検討を要すると考える。

### (5) 新たに生じる乗換への配慮

- 現行の市バス系統を分割して，乗合タクシーへの代替運行を行う際には，利用者に乗換による負担を生じさせることから，物理面，料金面において乗換抵抗を軽減・解消する必要がある。
- 物理面の乗換抵抗の軽減方策としては，既存バス停周辺において乗合タクシーが停車することにより，乗換を容易にするように配慮するものとする。
- 料金面の乗換抵抗の解消・軽減策としては，現在 27 号系統と 203 号系統で実施している乗継モデルと同様のシステムの導入を行うことで，利用者の乗継利便性の確保を行うものとする。また，スルッとKANSAI等のプリペイドカード利用が可能なものとするべきである。

### (6) バリアフリーへの対応

- 車椅子利用者については，小型バスにあっては車椅子対応可能車両の使用，乗合タクシーにあっては乗務員による介護も必要に応じて実施することにより対応を図る。

- 視覚障害者については、乗務員によるマイク案内若しくは肉声での対応により、利用者の乗降を支援するものとする。

(7) 運賃体系並びに運賃收受方法

- 小型バス、乗合タクシーともに、利用者利便を損ねないよう、現行の市バスの運賃体系を維持・適用するものとする。
- また、トラフィカ京カード・スルツとKANSAIカードのプリペイドカードへの対応可能な機器の搭載を行うものとする。

## 5 代替運行以外の収支とサービスの改善策

### (1) 基本方針

- 小型バス若しくは乗合タクシーによらず，引き続き大型若しくは中型バスによる輸送が必要な系統にあっても，利便性向上による需要喚起並びに効率化による赤字額の圧縮が必須である。
- 必要に応じて民間のノウハウを参考にしつつ，可能な施策については実施すべきである。
- ただし，市民生活に必要と考えられる最低限のサービスについては，引き続き交通局が責任を果たすことが適当である。
- また，公共交通全体としてのネットワークを有効活用するためには，地下鉄をはじめJR・民鉄の各鉄道事業者との結節強化が不可欠である。
- 現在の市バス利用者のみならず，現在，市バスを利用していない潜在的ニーズの掘り起こしによる，利用者の増加も同時に目指すべきである。

### (2) 必要な系統の見直し

- 前述のように，赤字額の多い系統の多くは，距離が長いこと，ピーク時とオフピーク時の需要段差が多いことなどが特徴である。
- 距離の長い系統や，他の系統との重複区間が長い系統，鉄道駅ターミナル等の特定バス停の前後で大きく乗車人員が異なるような系統は，系統を区分することを検討する必要がある。
- 時間帯による需要変動に応じた運行系統の見直しを行うことが適当であり，朝・夕などは都心部への直通系統として，昼間・夜間などは，外郭線部の乗継拠点（鉄道駅など）までの運行とする一方，運行回数について増便を図ることや最寄り鉄道駅への結節を図ることなどが考えられる。
- 系統数が多くて分かりにくいことから，特に多数が重複して運行している部分について，運行系統数の整理を行うことで，より分かりやすい市バスネットワークを構築することも必要である。

### (3) 運賃施策等のサービス向上策

- バス利用のメリットは、近くのバス停から目的地まで、乗り継ぎすることなく行けることである。系統再編により長大路線を分割するならば、バス同士の乗換抵抗（運賃含む）の低減を図り、利用者の増加を図ることが必要である。

### (4) 鉄道や市バス循環系統との連携策

- 地下鉄をはじめ各鉄道事業者と市バスの連携を高めることで、公共交通全体の利便性向上を図ることが、公営交通に課せられた重要な役割である。
- そのため、基幹的な交通機関である鉄道と、それを補完する役割を担う市バスとの役割を明確にし、双方の相乗効果により公共交通全体の利用者の増加を図るべきである。具体的には、市バスから鉄道駅へのアクセスを更に充実したうえで、鉄道と市バスとの乗り継ぎの利便性向上を図るべきである。
- また、主として外郭線内を走る市バス循環系統（200番台）と、その他均一系統・多区間系統との連携を図ることで、市バス同士の役割分担（基幹系統と枝系統）が具体的には、現在27号系統、203号系統で実施している乗継モデルの拡大が考えられる。
- なお、乗継モデル実施に当たっては、乗継地点におけるバス停環境の整備（上屋、接近表示等）の充実や、乗継系統のダイヤが乗り継ぎしやすいよう工夫が必要である。

## 6 生活支援路線の確保策（案）

系統	効 率 化 策						利 便 性 向 上 策		
	代替可能なもの			代替以外の方向性			鉄道 結節	増便	その他具体的内容
	小型バス	乗合タクシー		時間帯による 運行経路の 見直し	系統の単純化 と増便	天神川延伸 に伴う 系統見直し			
終日		特定時間							
系統全体で赤字の系統	8								
	10								
	11								急行運転
	13								
	16								
	18								
	19								
	20								
	22								
	27								
	42								
	43								
	65								代替区間の復路運行での 営業運行
	69								
	75								
	78								
	84								鉄道駅結節
	西3								
	西4								
	西5								
西6									
西8									
南1									
南2									
南3								高度集積地域輸送	
南5									
臨南5									
南8									
系統全体では赤字・ 外郭線外では赤字の系統	1								
	4								急行運転（実施中）
	5								
	6								
	26								
	28								
	31								代替区間の復路運行での 営業運行
	32								
	59								
80									



## 7 生活支援路線の確保策のモデル実施

### (1) 基本方針

- 生活支援路線を分類した結果，大半の系統において，終日又は一部の時間帯で小型バスあるいは乗合タクシーへの代替が可能であり，また，外郭線外であれば，乗合タクシーでの代替が可能な系統が存在することが提示された。
- 生活支援路線のうち，その運行経路付近に鉄道駅があるものについては，利便性向上策として鉄道結節が有効である。
- 今後，生活支援路線のより効率的・効果的な確保策として，これら代替運行案や利便性向上策の具体化を図っていくことが必要である。
- 鉄道結節による利便性向上策については，旅客増対策として，可能なものについて早急に取り組むべきである。
- 代替運行の具体化に当たっては，法制度上の課題や，事業者の経営判断等の課題を詰めていく必要があるが，迅速な施策の実現を目指して，制度化に当たっての問題点と解決策の検証を行うため，当面，モデル実証実験を行っていくことが必要である。
- 代替運行手段の導入とともに，柔軟で自由度の高い運行形態を採用し，潜在的な需要を掘り起こす努力を行うものとする。

### (2) 小型バス・乗合タクシー代替モデル実証実験

#### ア 委託形態

- 事業者の創意工夫を促し，より利便性の高いバスサービスを提供するため，交通局からは，必要なサービスレベル（運行回数，主要バス停の設定）を規定し，それ以上のサービス（詳細の運行経路，増便，フリー乗降若しくはデマンドなど）について，広く事業者側からの提案を受けるものとする。
- 具体的には，交通局は，小型バスでの代替が可能な系統やタクシーでの代替が可能な系統について，運行本数，運賃制度の維持，必要な輸送力の確保，その他のサービスに関する事項について守るべきサービス水準を規定し，事業者は，柔軟な路線設定や乗降システム等を提供することと，車両や乗務員

の運用の工夫によるコスト削減を図ることとする。

## イ モデル案

- 次の4つのケースについての実証実験が考えられるが、実施に当たっては事業者提案を受け十分に調整のうえ、順次行うこと。
- 各ケースにおいては2案ずつ掲げているが、これは事業者からの提案を受けやすくするために複数案としたものである。

ア 小型バス終日代替モデル

イ 乗合タクシー終日代替モデル

ウ 乗合タクシー（早朝・夜間）代替モデル

エ 小型バス又は乗合タクシー（早朝・夜間）一部区間代替モデル

詳細は26ページから28ページのとおりである。

- 示してある運行回数や運行経路については、あくまで現在のサービス水準を示したものであり、実施に当たっては、現在の水準並びに輸送目的が確保できれば、鉄道駅結節など若干の経路の見直し、時間帯による運行経路の変更の検討や、増便など、事業者の創意工夫による利便性の向上を期待するものである。

## ウ モデル案の課題

- すべての系統で「管理の受委託」を実施しているため、委託先の同意を得ることはもとより、「管理の受委託」の効果を上回る財政効果を挙げることを前提とすること。
- (イ)エの小型バス又は乗合タクシー（早朝・夜間）一部区間代替モデルにおいては、利用者の乗継負担を軽減するため、乗継施設の整備などの施策が同時に必要である。また、早朝若しくは夜間のみの代替モデルにあっては、既存車両の有効活用により、コスト削減につながるような、効率的な車両運用のあり方について検討が必要である。

## エ 効果検証の内容

- モデル実施の目的は、効率化による赤字額の削減と、利便性の向上による利用者増を図ることであり、モデル実施による効果を市民に向けて明らかにする必要がある。そのためには、モデル実施によるコスト削減額、また、利用者の増減を評価指標とすべきである。
- また、効果検証に当たり、バス利用者が参画できる機会を設け、アンケート・ヒアリング等により利用者からの視点で評価・検証を行うことが必要である。
- 一方、どの程度が民間に委託され、どの程度のサービス改善がなされたかを公表することで、改善の成果を広く市民に知らしめることができる。

## オ モデル実施の周知，P Rと合意形成

- 本実証実験を効果のあるものにするため、沿線住民に対する周知，P Rを行い、併せてモデル実施に対する市民合意を得ることが重要である。そのため、事前の住民説明やP Rなどを積極的に行うことで、実験の周知を図り、理解と協力を得る努力を行う。

### (3) 代替モデル以外の確保策

- 代替モデル以外の確保策についても、併せて実施することが望ましいことから、鉄道結節による利便性向上策で可能なものについて早急に取り組み、旅客増を図るべきである。

## 小型バス代替モデル実証実験(終日代替運行)

### 1 目 的

(1)生活支援路線のより効率的・効果的な確保策の一つとして、小型バスでの代替運行が挙げられており、モデル系統において実証実験を行うものである。
(2)小型バスにより運行することから、その特性を活用するため、可能な限り、鉄道駅をはじめ利用の多いと思われる地点へ迂回運行して、需要喚起を図ることとする。
(3)小型バスにより、運行することで環境負荷を低減することができる。

### 2 終日代行運行

項 目	内 容		
	案 1	案 2	
運行目的	京都駅以南から八条通・九条通近辺の南区における生活の足を守るため、地域密着型の運行を行うものである。	鉄道駅(竹田・中書島・JR藤森など)との結節を図り、鉄道端末としての機能を持った地域密着型の運行を行うものである。	
運行計画	(1)モデル系統	16号	南8号
	(2)運行経路	九条車庫前 ~ 京都駅前	横大路車庫前 ~ 竹田駅東口 ~ 横大路車庫前
	(3)運行回数	36回	18回
	(4)運賃	220円	220円
	(5)需要喚起策	JR西大路駅接続	JR藤森駅接続
	(6)留意事項	往路は西大路駅接続が困難	復路は藤森駅接続が困難
現在の利用状況	(1)1日平均旅客数	461人	399人
	(2)経常赤字額	45,238千円	39,875千円
	(3)現行運営形態	京阪バスに運行委託	
	(4)現状と課題	・八条・十条通が単独区間であり、八条通沿線の利用が多い。	・早朝夜間は最大通過人員が非常に少ない。 ・中書島駅周辺での利用が多い。

## 乗合タクシー代替モデル実証実験

### 1 目 的

(1)生活支援路線のより効率的・効果的な確保策の一つとして、乗合タクシーでの代替運行が挙げられており、モデル系統において実証実験を行うものである。
(2)乗合タクシーにより運行することから、その特性を活用するため、可能な限り、鉄道駅をはじめ利用の多いと思われる地点へ迂回運行して、需要喚起を図ることとする。
(3)乗合タクシーにより、運行することで経費を削減できることから、需要喚起のために運行回数を増加できる。
(4)乗合タクシーにより、運行することで環境負荷を低減することができる。

### 2 終日代行運行

項 目	内 容		
	案 1	案 2	
運行目的	単独路線である久世橋通などの生活の足を守りつつ、鉄道駅と結節し、あわせてニーズにあわせた柔軟な交通の提供を行うものである。	単独路線の生活の足を守りつつ、竹田駅との結節を強化し、あわせてニーズにあわせた柔軟な交通の提供を行うものである。	
運行計画	(1)モデル系統	84号	臨南5号
	(2)運行経路	京都外大前～葛野大通路～JR西大路駅～久世橋通～京都駅八条口	竹田駅東口～坊町～竹田駅東口
	(3)運行回数	15回	9回
	(4)運賃	220円	220円
	(5)需要喚起策	JR西大路駅接続・増便	増便
現在の利用状況	(1)1日平均旅客数	272人	82人
	(2)経常赤字額	57,089千円	3,718千円
	(3)現行運営形態	京阪バスに運行委託	京阪バスに運行委託
	(4)現状と課題	・最大通過人員、運行回数が少ない。 ・ラッシュ時間帯と昼間時間帯の利用格差が大きい。	・最大通過人員、運行回数が極めて少ない。 ・路線の大半が単独区間である。

### 3 早朝・夜間代替運行

項 目	内 容		
	案 1	案 2	
運行目的	早朝・夜間において、鉄道駅と地域との結節を効果的に高めるために、ニーズに合わせた柔軟な運行を行うものである。	早朝・夜間において、都心と地域との直結性を効果的に高めるために、ニーズに合わせた柔軟な運行を行うものである。	
運行計画	(1)モデル系統	42号	43号
	(2)運行形態	早朝・夜間代替運行	夜間代替運行
	(3)運行経路	京都駅～洛西口駅前	四条烏丸～久世橋東詰
	(4)運行回数	15回(早朝3回,夜間5回)	17回(夜間2回)
	(5)運賃	150～220円	220円
	(6)需要喚起策	運行経路の自由度向上・増便	運行経路の自由度向上・増便
	(7)留意事項	調整系統	
現在の利用状況	(1)1日平均旅客数	365人	677人
	(2)経常赤字額	39,019千円	21,127千円
	(3)現行運営形態	阪急バスに運行委託	阪急バスに運行委託
	(4)現状と課題	・平成15年3月16日の阪急洛西口駅開設に伴い駅接続とした。	・18時以降の最大通過人員は少ない。 ・7時台～9時台と17時台においては、最大通過人員は大きい。 ・運行回数が少ない。

## 小型バス又は乗合タクシー代替モデル実証実験

### 1 目 的

(1)生活支援路線のより効率的・効果的な確保策の一つとして、系統全体が赤字及び系統全体では黒字であるが、外郭線外では赤字の系統について、モデル実証実験を行うものである。
(2)可能な限り、鉄道駅をはじめ利用の多い地点へ迂回運行して、需要喚起を図ることとする。
(3)小型バス又は乗合タクシーにより、運行することで経費を削減できることから、需要喚起のために運行回数を増加できる。
(4)小型バス又は乗合タクシーにより、運行することで環境負荷を低減することができる。

### 2 早朝・夜間代替運行(一部区間の代替を含む)

項 目	内 容		
運行目的	早朝・夜間において、岩倉等北部地域と都心地域の直達性を効率的に確保するため、同種の方法を持つ2系統を統合の上、ニーズに応じて柔軟な運行を行うものである。		
運行計画	(1)モデル系統	31号	65号
	(2)区 分	外郭線外では赤字	系統全体が赤字
	(3)運行経路	岩倉操車場前～四条烏丸	岩倉操車場前～四条烏丸
	(4)運行回数	18.5回(早朝2回,夜間2回)	17.5回(早朝1回,夜間2回)
	(5)運 賃	160～420円	160～420円
	(6)需要喚起策	運行経路の自由度向上・増便	
	(7)留意事項	調整系統	
現在の利用状況	(1)1日平均旅客数	1,305人	706人
	(2)経常赤字額	9,308千円(外郭線外のみ)	25,486千円
	(3)現行運営形態	京阪バスに運行委託	
	(4)現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・6時台,18時以降の外郭線外においては最大通過人員は少ない。</li> <li>・外郭線外で単独区間が一部存在する。</li> <li>・運行回数が少ない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・18時以降の最大通過人員が少ない。</li> <li>・全区間が他路線と重複している。</li> <li>・運行回数が少ない。</li> </ul>

31号系統は復路,四條烏丸から65号系統で循環運行し,65号系統は復路,四條烏丸から31号系統で循環運行する。

安全・安心・快適な市バスサービスのあり方について





## 1 市バスサービスの向上の必要性

- 近年，日常生活における自家用車利用の浸透，少子長寿化等が原因となってバス事業は，利用者が減少して，厳しい経営環境下にある。しかし，環境問題や長寿化社会への対応の必要性から，バスは将来においても大きな社会的責任を担っていくものと考えられる。
- 京都市交通局では，市バス・地下鉄事業の経営健全化を図るために，平成 15 年度に効率化と利便性向上を目的とする「京都市交通事業アクションプログラム」を定め，施策を順次実施してきた。この結果，アクションプログラムの中で挙げられた 27 項目すべてについて着手されており，引き続きこの取組を進める必要がある。
- この答申では市バスをはじめとする公共交通の利用を更に促進するために，安全・安心・快適な市バスサービスを実現するための取組として，バスサービスの最大の「商品」である系統やダイヤの分かりやすさ，乗継のしやすさ，定時性の確保，バスに関する情報提供，利用しやすい運賃，また，乗務員の接遇向上などの項目について改善の方向性を示すものである。
- 利便性を向上させるための取組を進めるに当たり，コストの増加や収入の減少を招く恐れのある施策を実施すれば，経営に影響が出る可能性もある。しかしながら，バスを含めた公共交通利用者の利便性向上は，「歩くまち・京都」の実現と公共交通優先のまちづくりの観点など，交通政策として必要な施策である。したがって，実行可能な施策から速やかに実行することが，公営交通である市バスに課せられた使命である。
- 公共交通の利用拡大が都市政策の目標の 1 つであることを踏まえ，今後一層の利用者の増加に努めるべきである。このため，民間バス事業者との連携も含め，自家用車からの転換により，公共交通全体の利用拡大を目指さなければならない。
- なお，これらの利便性向上策に対する財源の確保に当たっては，公営交通に課せられた「市民の足を守る」という使命に照らし，また，本市の交通政策の基本理念である「歩くまち・京都」の実現のために公共交通が担うべき役割を踏まえ，生活支援路線の確保等，市バスサービスの向上により地域社会

の利便性の向上に資する施策については、京都市としての支援も含めて検討されるべきであると考えます。

## 2 路線・ダイヤの改善

市バスの利用を促進するためには、分かりやすい系統、遅れを生じないダイヤを提供することが求められる。系統やダイヤはバス交通の最大の商品であるという認識のもと、そのための取組が今後においても重要である。

### (1) 継続して取り組むもの

#### ア 系統の見直し

- 平成 15 年 4 月に出された京都市交通事業審議会提言（以下審議会提言）では、路線の抜本の見直し策として、「中心部における系統の改善」「需要の少ない路線や地域における系統の再編」「距離の長い系統の見直し」「市バス同士の乗継を円滑にする系統設定上の工夫」の 4 つを掲げ、これを受けて交通局では毎年の運転計画見直しの際に実行に移しつつある。
- 系統の見直しに当たって、交通局では、これまで鉄道整備に併せて、少系統多便型の路線設定を目標とされてきたところである。鉄道との結節、特に市バス・地下鉄のネットワークの強化を図っていくため、既に具体的な整備計画がある地下鉄の延伸開業、JR 新駅など鉄道駅の設置、大規模集客施設の開設などについては、それぞれの計画に見合うよう、旅客流動を見極め、取組を進めるべきである。
- 27 号系統と 203 号系統の相互間で実施されている乗継モデルの評価、分析を行い、今後、系統の抜本の見直しを実施する場合において、より効果の高いものになるよう反映させるべきである。その際、異なる系統間の乗継がスムーズに行われ、乗継に際する利用者の抵抗感を減らすため、バス停における待合環境の整備や、系統間の乗継ダイヤの調整により乗換に要する時間を減らすなど、更に利用者のニーズにあった取組を進めるべきである。

#### イ ダイヤの適正化

- 交通局では運行所要時間を見直すなど、遅れの生じにくいダイヤ設定とすべく取組を進めているが、引き続き、実情にあった運行所要時間への見直しや特定区間の直通運行などの運行方法についても見直しを行い、バス運行の信

頼性を高め、併せて速達性にも配慮した取組を行うべきである。

- また、利用しやすいダイヤとして、パターンダイヤ化や毎時同時分発ダイヤ化などに、引き続き取り組むべきである。
- 一方、旅客数が多く、特に車内混雑の著しい系統にあつては、乗車機会の増加と車内混雑の緩和を目的とした増便を行い、サービス向上に努めることが必要である。

## (2) 新規に取り組むもの

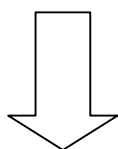
### ア システムの見直し

- 生活支援路線の効率的・効果的な確保策として、中間答申において小型バスや乗合タクシーでの代替運行策を提言したところである。
- 今後、実証実験の効果検証を踏まえて、順次具体化することとなるが、その場合、小型バスや乗合タクシー利用に伴い、狭隘道路利用が可能となる特性を考慮して、利便性向上のため最寄り鉄道駅への接続等に取り組むなど需要喚起のための経路見直しなどを検討すべきである。
- 更に平成 15 年の交通事業審議会提言を受け、現在交通局内において、「市バス系統改革プロジェクトチーム」が設置され、分かりやすいシステムのあり方などが検討されている。その検討においては、東西南北の骨格となる基幹系統を中心として、補完系統及び周辺部系統から構成される、分かりやすい系統網への体系的な見直しが提言されている。これらの系統と地下鉄とで形成されるネットワークが京都市の公共交通の中核として機能するために、乗継システムも含めた大胆な見直しを検討すべきである。
- そして、分かりやすい系統網について見直しを行う際には、最大 1 回の乗継を許容することについても検討し、その場合、利用者にとって路線がどの程度分かりやすくなるかということと、併せてバス停における待合環境の整備や、ダイヤの調整による乗継に要する時間を減らし、利用者の乗継抵抗感を減らす検討を行うべきである。
- これらの項目については、モデル実施等の手法も含め実現可能な施策から順次実施し、利便性向上に努めるべきである。

「市バス系統改革プロジェクトチーム」においては、分かりやすい系統のあり方など下記のような考え方で討議されている。

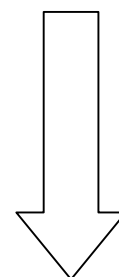
系統についての基本的考え方

一般系統と観光系統との棲み分け  
分かりやすさ、使いやすさの視点からの設定  
人の流れ、旅客需要に見合った設定  
高齢者や障害のある人への配慮  
限られた運送力の効率的な配分



一般系統

- 東西南北の基幹系統（分かりやすい線の構成）
  - ・ 人の流れに合わせた骨格の形成
  - ・ 系統に名称を付記（例：河原町線、四条線）
- 中心部の補完系統（使いやすい面の構成）
  - ・ 外郭線内を中心とした面的補強
  - ・ 縦横の運行でまかないきれない旅客需要への対応
- 周辺部地域の系統
  - ・ ターミナルや基幹系統と結節した、地域内での路線設定
  - ・ ラッシュ時や昼間の便数の一部を毎時0分発に市内中心部へ乗り入れるなど、通勤通学者、高齢者、障害のある人などへの配慮も行う。



観光系統

- 主要観光地を1本で結ぶ系統
- 地下鉄との連携
  - ・ 帰路における地下鉄の活用促進

### 3 市バスの走行環境の改善による定時性の確保

バス旅客の減少の大きな要因の1つとして、定時性の喪失が挙げられる。そのため、定時性確保の取組が行われているが、引き続き、警察や道路管理者等と連携して、取組を強化すべきである。

#### (1) 継続して取り組むもの

##### ア 京都府警との連携強化

- 現在、公共車両優先システム（PTPS）が北大路通から西大路通を經由して九条車庫前まで導入されているが、延着防止に一定の効果が見られることから、引き続き、東大路通など、南北方向の幹線を中心に拡大を要望すべきである。

##### イ バス専用レーン確保のための全市的取組

- 市内には、バス専用レーンが91 kmにわたり設置されているが、市民やドライバーに十分周知できていないと考えられる。その周知のため、あらゆる機会を通じて京都市全体で、啓発活動やPRに努めるべきである。
- 路上違法駐車車両、バス専用レーンへの進入車両等により、バスの走行環境は大変悪い状況にある。交通局と市長部局が連携し、これまで以上にバス専用レーン確保等の徹底に向けた取組を推進することが必要である。また、市民、事業者等に対し集中的な啓発キャンペーンを展開するなどの、関係部局が連携して区間及び期間を定め、重点モデル事業を実施すべきである。

#### (2) 新規に取り組むもの

##### ア バス専用レーン駐車違反車両の取締りの徹底

- 駐車違反の取締りについて、民間委託化が可能となるなど、システムが変更される予定となっている。京都市としても、これを契機としてバス専用レーンにおける駐車違反車両の取締り徹底を要望すべきである。

#### イ TDM施策の一環としてのパークアンドライドの交通社会実験

- 京都市では平成 14 年度から嵐山地区，平成 16 年度から東山地区においてパークアンドライド等の交通社会実験を実施しており，利用者からは評価を得ている。
- 今後，パークアンドライドはこれまでの社会実験の結果も踏まえ，今後のより良い運営のあり方について課題整理を行い，より実効性のある具体的内容について検討，実施していく必要がある。

#### ウ バスカメラによるバス専用レーン駐車車両への違反者への警告

- 平成 17 年度の国土交通省の重点施策である「バス交通再生プロジェクト」では，バスに搭載したビデオカメラを活用し，バス専用レーンにおいてバスの前方で違法走行や違法駐車をしている車両に対し警告することにより，バスの走行環境を改善し，バスの走行の円滑化を図ることが計画されている。交通局においても，こうした計画の全国的な展開状況やシステムを精査のうえ，交通渋滞・路上駐車の特に激しい路線を中心に，バスの走行環境の改善を図る手法として導入を検討すべきである。

## 4 バリアフリー・情報発信・環境対策

近年における急速な長寿化や、「京都市みやこユニバーサルデザイン推進条例」の施行など社会情勢の大きな変化を踏まえ、IT技術の発展を利用して、引き続き、バリアフリー化や情報発信の取組を進めることで、誰もが使いやすいバスサービスの提供と利用促進に努めるべきである。

その際、市バスや地下鉄などの公共交通は、マイカーよりもエネルギー効率に優れることから、地球温暖化防止の観点からも積極的に情報を発信するべきである。

### (1) 継続して取り組むもの

#### ア バリアフリー化の取組

- 交通局では、平成 12 年度からは、高齢者や身体に障害がある人等すべての人にやさしいバスとして、購入車両をすべてノンステップバスとしている。今後も、購入車両はノンステップバスとし、導入率 100%を目標に、バリアフリー化を促進すべきである。

#### イ 情報発信の取組

- 現在、地下鉄今出川駅において地下鉄・バス乗継案内板や市バス接近表示器（バスロケーションシステム）を設置し、「バスなび」などの紙媒体での路線案内の発行及びホームページでの情報発信の取組を行っているところである。
- また、広く普及している携帯電話への情報発信として、バス時刻表やバス接近情報の提供（ポケット・バスロケ）がされている。しかし、操作手順が複雑であるため、全停留所、全系統への二次元コードの設置などにより、簡易に利用できるよう迅速に改善すべきである。

#### ウ 都心部 100 円循環バスの運行

- 都心地域におけるバス利用の促進等を目的として平成 12 年 4 月から土曜・休日の運行を開始したところであるが、その利用が伸び悩んでいる状況にあ



る。100円循環バスは都心の回遊性を高めることで「歩くまち・京都」のまちづくりを支援するものであり、利便性の向上を図るための運行形態について、関係部局とも連携を取りながら検討を進めていくべきである。

- 最近、四条烏丸周辺において、複数の新たな商業施設が開業されており、その回遊のための利用機関としてPRし、それらの施設と連携を図る中で利用促進に取り組むべきである。

## エ 洛バスの運行

- 京都市が掲げる「5,000万人観光都市・京都」を実現するには滞在型観光の振興、中でも外国人観光客誘致の更なる推進が必要となる。そのために観光路線である100,101,102号系統の車体に一目で分かる車体デザインを導入し「洛バス」の愛称で運行を開始したところである。今後、「洛バス」の効果検証を行い、その結果を踏まえたうえで、外国人観光客や日本人入洛客への利便性向上策の取組を進めていくべきである。

## オ 環境対策

- 現在、市バスでは二酸化炭素の排出量が少ない天然ガスバス(CNG車)を30両、アイドリングストップバスを282両率先して導入している。また、平成12年度から使用しているバイオディーゼル燃料は、平成16年度から京都市独自の燃料化施設で従前より高品質に精製され、「みやこ・めぐるオイル」として市バス95両で使用している。
- 本年2月16日には地球温暖化防止京都議定書が発効されたこともあり、京都市地球温暖化対策条例をもとに、公営交通である市バスが更に積極的に取り組み、先導的な役割を担うべきである。

## (2) 新規に取り組むもの

### ア 体系的な情報提供による分かりやすさの向上

- 市民や特に観光客がバスに乗車する際には、運賃やバスの乗り方などの基本的情報、行き先や時刻表に関する情報、バス停の位置に関する情報、更に、

降車後目的地までの道のりなどの情報が必要で、これらが整理されていることが望ましい。

- これらの情報は駅などの案内板やバス停の掲示物、パンフレット等の紙媒体、インターネットなどで取得できるが、利用者からは「分かりにくい」という評価が聞かれる。特に、系統に関する情報は、系統そのものの複雑さの他、利用者に必要十分な情報が提供できていないことが要因として考えられる。
- 情報提供及び案内表示が体系的に整理されることで、利用者が容易にバスを利用できる環境を整え、見知らぬ土地を訪れた観光客であっても円滑な交通機関の利用ができるようにする必要がある。
- 具体的には、インターネット、紙媒体、ターミナルやバス停などにおける案内板、バス車体及び車内における案内表示などについて、相互矛盾なく有機的につながった情報として提供されるよう、情報の内容や整合性を吟味すべきである。以下、個々の施設等における改善の方向性を示す。

#### イ 停留所施設の充実によるバス待ち環境の改善

- 市バスのバス停においては、順次上屋やベンチ等の待合い施設の整備が進められているところであるが、今後も継続的にバス待ち環境の改善を推進すべきである。
- また、市民・観光客にとって分かりやすく、かつ使いやすいと思えるような停留所施設とすべきである。具体的には、高齢者や障害のある人等の交通弱者・観光客・外国人等、すべての人にとって分かりやすいことを基本としたバス停留所施設の整備に努めるべきである。
- 更に、地図・看板・サイン等の再作成も同時に行い、京都市全体でイメージを統一し、見やすく分かりやすいものとするべきである。
- 時刻表や路線図については、従来バス事業者ごとに作成しているため、複数事業者のバス停が同一位置にある場合に、利用者が複数の時刻表や路線図を見比べる必要があるなど、利便性が高いものとは言えない。バス利用者にとって利用しやすいバス停とするため、複数事業者の時刻表や路線図のデザイン統一や統合などにより、分かりやすい情報提供のあり方について、交通局

や民営事業者の協働により検討を進めるべきである。

- これら停留所施設の改善については、特定地域においてモデル導入を行ったのち、順次市全域への適用を行うべきである。

#### ウ 主要交差点における停留所位置案内の充実

- 主要交差点における、バス停留所の位置や系統の行き先案内などの情報提供板を設置し、利用者への情報提供を行うべきであり、四条河原町、四条烏丸といった主要交差点におけるモデル導入について検討する必要がある。

#### エ 情報発信の取組

- インターネットや携帯電話の急速な拡大を踏まえて、ホームページ、携帯電話における新たな情報発信として、「市バス・地下鉄の経路検索サービス」の実施について検討すべきである。
- また、観光地等においても、簡易に
  - ・市バス乗り場の位置
  - ・目的地へのバス系統
  - ・バス接近情報

などが検索できるサービスを提供することを検討すべきである。

#### オ 案内地図の拡充

- 特に、観光客にとってバス路線は複雑で分かりにくいものとなっていることから、誰もがバスを利用しやすくなるための情報提供手段として、路線図やバス停地図などの案内地図の整備・拡充は非常に重要である。
- 現在、紙によるバス路線案内の情報提供として「バスなび」などをはじめとする各種路線図を発行しており、観光客を中心として広く利用されているところであるが、引き続き、分かりやすい路線図の作成と頒布に努めるべきである。
- また、鉄道から市バスの乗換利便性を向上させるための取組として、地下鉄等の主要乗換駅において、市バス路線図や乗継案内板等の設置を推進すべきである。

## 5 運賃制度の改善

運賃に関する施策は、バスを含めた公共交通利用者を拡大するために、非常に有効な施策である。交通局では従来から、公共交通利用促進や環境負担軽減を目指し、1日乗車券や大学生向け通学定期の全線化、トラフィカ京カードによる乗継割引などの運賃制度改善の取組を進めているが、引き続き、利用しやすい運賃制度への改善に努めるべきである。

### (1) 継続して取り組むもの

#### ア 定期券制度の改善

- 週休2日制の浸透により、通勤定期券利用者が大幅に減少する中で、大学生向けの通学定期券は、均一区間内全線化によってその利用が大幅に増加している。
- 市バスの有するネットワークを最大限活用するためにも、全線化は有効であり、通勤定期券についても全線化される予定であるが、他の券種についても、全線利用化を視野に入れた検討をすべきである。

#### イ ICカード導入

- 「スルッとKANSAI」の加盟社局においては、現在、ICカードの導入が順次進められており、市バスにおいても、検討が進められている。
- ICカード化は、現在のプリペイドカードに替わるだけでなく、商業施設との連携や他の交通機関との連携など様々な機能の導入が可能であり、公共交通の利用促進に大きな役割を果たすものと考えられる。
- こういったことから、運賃箱機器の更新時期などを考慮して、早期に導入することを検討すべきである。

#### ウ 乗車券の磁気カード化の推進

- 現在多種にわたっている紙回数券等については、「トラフィカ京カード」や導入予定の市バス専用乗継割引カード「とくとくカード」など、利用者が使いやすく、乗り継ぎ利便性も考慮に入れた磁気券化を一層推進すべきである。

## (2) 新規に取り組むもの

### ア 乗継運賃のあり方

- 市バスにおいては、地下鉄と一体となったネットワークを最大限活用し、市全体の交通利便性の向上を行うことが、公営交通としての重要な役割である。現在、交通局内では抜本的なバス系統の見直しについて検討されている。見直しの中で、分かりやすさ、使いやすさが基本的な視点とされ、その場合は、乗継が大きな課題となるが、1回の乗継は無料とするなど、バスとバス及びバスと地下鉄の乗継運賃のあり方を検討すべきである。
- 特に、系統の見直しにより短絡化を図る場合には、乗継による運賃負担に配慮するとともに、乗継バスの連絡や他の系統の利用も含めた実質的な乗車機会が増加するように努めるなど、利便性の向上を図るべきである。

### イ 買い物ポイント乗車券

- ICカード導入時には、公共交通利用の促進のため、市内中心部における百貨店・商店街等とキャンペーンを行い、買い物額に応じたポイントにより、それを利用して市バス・地下鉄利用が可能となるよう検討すべきである。

## 6 安全運行，接遇向上への取組

市民のための行政サービスを実現するために，双方向のコミュニケーション型行政の必要性が着目されてきている。バス事業においても，このような視点を取り入れ，市民が望んでいることを事業に反映するとともに，市民にサービスするという意識改革に努めるべきである。

### (1) 継続して取り組むもの

#### ア 利用者意見の反映

- 市バスの運転やサービスについて，利用者のご意見，ご要望を聞き，事業運営に反映する取組の一環として，平成 16 年 9 月から，市バスの車内に「市バスご意見はがき」を設置したが，今後も書状や電話など，利用者のご意見に耳を傾け，事業に反映する取組が必要である。

#### イ 研修の実施

- バスの乗務員は直接乗客と接するため，運転態度や接客態度の評価がバス交通の評価に直結する要素を持っている。したがって，乗務員が「利用者に対して良好な交通サービスを提供する」という自覚を持つことが非常に重要である。
- 安全運行，接遇向上への取組として，交通局では毎年研修を充実しているところであるが，顧客満足度（CS）研修や，接遇状況の現地調査等，お客様対応に重点をおいた取組を行うなど，更に職員意識の変革を図るための充実した研修を実施すべきである。
- また，点呼などの労務管理や運行管理は引き続き厳格に行うことで，乗務員の労務環境の適正化を図り，安全かつ安定的にバスが運行されるような努力を日常的に行うべきである。

#### ウ バス停における旅客案内の充実

- 観光地や市内中心部のバス停において，京都を訪れる観光客の円滑な移動を支援するために，交通局では，特に観光シーズンにおいて職員を案内係とし

て配置し、利便性の向上を図っているところであり、引き続きサービス向上に努めるべきである。

## (2) 新規に取り組むもの

### ア 利用者意見の反映

- IT技術の発展により、インターネットや携帯電話が急速に拡大している。今後は電子メールなども積極的に活用して、より幅広くご意見、ご要望をお聞きし、事業に反映する取組が必要である。

### イ 研修の充実

- 本市においては、「5,000万人観光都市・京都」の実現を目指し、外国人観光客誘致を推進しているところであるが、入洛される外国人観光客に対する接遇の向上を図る研修も実施すべきである。

### ウ バス車内における旅客案内の充実

- 京都駅や主要観光地をはじめ、観光系統などのバスの車内放送等による経路案内・乗換案内や観光案内等を更に充実させることで、旅客利便性とサービス向上への取組を積極的に推進すべきである。

### エ モニター（実地調査）制度の充実

- 現時点では、交通局の管理職員が路線に添乗し、モニター(実地調査)を行っている。お客様の立場に立ち、建設的な意見をいただくよう、交通局以外の京都市職員に拡大していくことを検討するべきである。

## 7 民営バス等との連携

本会では、生活支援路線のより効率的、効果的な確保策について、バス・タクシーの民間交通事業者との連携を提言した。

市バスのサービスという視点でも重要な課題であり、今後も連携を強化することにより、公共交通全体の利用拡大を図るべきである。

また、京都市域においても、すでに住民主体のコミュニティバスが運行し地域に密着した住民の足としての役割を担っているところであり、京都市としても地域づくりや福祉施策などの観点から住民による自主的な取組が推進されるよう支援していくべきである。

### (1) 案内の連携

- 時刻表や路線図については、バス事業者ごとに作成しているため、複数の事業者のバス停が同一位置にある場合でも、各標識柱に掲出されており乗車する際にはそれぞれを見比べなければならないなど、利便性が高いとは言えない。
- 特に他府県からの観光客がバスに乗車する際には、行き先、運賃、時刻表などの基本的な情報や、バス停から目的地までの方向や距離などの情報が整理されていることが望ましい。
- そのためには、交通局をはじめ複数の事業者が停留所の時刻表や路線図のデザインを統一し、一本化するなどの検討を進めるべきである。
- 更に、地下鉄をはじめ基幹交通である鉄道との乗継案内についても更に充実させ、利便性の向上を図るべきである。
- また、平成16年度に「観光推奨バス路線指定制度」を活用して、京都市においては「洛バス」の運行をはじめとする外国人観光客向けの情報提供システムの充実を図った。現在、国における訪日外国人の増加を促進する「ビジットジャパンキャンペーン」が展開されており、外国人の移動円滑化のために法整備も図られようとしている。京都市においても「5,000万人観光都市・京都」を実現するために民間事業者と交通局が連携し、公共交通機関におけ



る外国人向け案内等の充実に更に努めるべきである。

## (2) 運賃の連携

- 複数の事業者間での運賃の連携は、公共交通利用者の拡大を図るための有効な手段の1つである。
- 従前から「スルッとKANSAI」カードの導入による複数の事業者間での運賃の連携を図ってきたところであるが、より一層の利用者拡大を図れるようICカード導入を早期に検討すべきである。
- 更に、地下鉄をはじめ鉄道事業者において取り組まれている企画乗車券を活用し、公共交通機関のネットワーク拡大に努めるべきである。

## 8 市民理解を得るためのPRの取組

公営交通の施策実施に際しては、併せて市民への施策の周知、PRが重要であるが、必ずしも効果的かつ有効にPRされているとは言えない。特にバス交通については、日常的に利用しない人は、最寄りのバス停の位置や系統さえも知らないことが多い。このため、バスに関する基本的な情報を分かりやすく案内・提供するとともに、イベントの開催等により市民がバスを利用する機会を増やすように努めるべきである。

### (1) 継続して取り組むもの

- 現在、交通局においては、広報誌や車両の看板などによって、新しい乗車券の発売や施策実施のPRをしているところであるが、バス専用レーンの周知や環境定期券制度などの各種乗車券の拡大利用に向け、十分に周知出来ているとは言いがたい。
- 今後は、市バス車両の看板、交通局や京都市の有する広報媒体を利用して、これまで、余りバスを利用されていない人に向けても、よりタイムリーに効果的なPRを実施すべきである。
- また、駅や地域で行われるイベントに参加し、又はイベントを開催するなど、親しみの持てる交通機関とするための取組を今後も進めるべきである。
- 一方、観光客に対しては、市バス・地下鉄に乗って観光しやすい京都のまちをPRする必要がある。平成17年1月より、急行系統の100、101、102号系統を新たに「洛バス」として運行している。これは外国人向け観光推奨バスとして運行しているところである。バス車体への洗練されたデザインの導入とともに、外国人向けバスマップの作成、バス停留所の改良、車内案内の充実、観光案内板の整備といった施策を連携して行っており、観光客に分かりやすいバスとするための取組を進めているところである。
- 今後、施策の有効性を評価・検証したうえで、引き続き観光客の利便促進に努めるべきである。

## おわりに

- 本答申では、市民の足として欠くことの出来ない「生活支援路線」のより効率的・効果的な確保策について、「効率的運営策」と「利便性向上策」の両立が不可欠であるという基本認識に立ち、小型バス・乗合タクシーによる代替運行と柔軟な路線設定や乗継システム等を組み合わせた施策の考え方を示し、迅速な実現を目指してモデル実証実験を行うべきであると述べた。実証実験の実施に当たって、より利便性の高い公共交通サービスを提供するためには、小型バス・乗合タクシーによる代替運行を委託する民間交通事業者の創意工夫を促すべきであると考えます。
- また、生活支援路線の確保策のみならず、安全・安心・快適な市バスサービスの実現によって、より利便性の高い公共交通網とするため「利便性向上策」を提案し、実行可能なものから速やかに実行すべきであると述べた。そのためにも、具体的にすぐに取り組むべき項目、中期的に取り組む項目、長期的に計画する項目等の分類を行い、解決策について検討する必要がある。
- なお、生活支援路線の確保策の実施による財政効果については、モデル実証実験の結果等を踏まえた検証が必要であるが、それでも生じる赤字については、市民的議論をへて財政支援の方策について検討していく必要があると考えます。
- 更に、運行回数の増便や乗継運賃の無料化等の利便性向上策を実施することで、短期的には採算性の悪化を招くことも予想される。しかし、効率化を主眼としたコスト縮減策のみでは、結果として、利用者数の減少を招くことにもつながりかねない。公営交通に課せられた使命を踏まえ、社会的に必要と思われる利便性向上策に適切な投資を行い、限られた予算を最大限効率的に運用することが必要である。
- 本市の公共交通ネットワークを今後も維持し、発展させていくためには、中核を担う公営交通が、他の民間交通機関や、地域づくりや福祉施策などの観点からのコミュニティバスとも連携し、公共交通体系の整備をリードしていくべきである。またその際、モデル実証実験等によるノウハウも役立てるべきである。

- こうした公共交通の中核としての市バスサービスを考えるには、民間交通事業も含めた広く公共交通全体をマネジメントするという視点が必要である。効率的な経営のもとでの公営交通事業としての市バス運営を前提とし、今後の都市づくりを考えるうえで、交通事業の企画・計画部門と都市政策を担当する部門との一体的な運用も検討すべきであると考えます。
- その中で、利便性が高い公共交通ネットワークを戦略的に構築していくためには、既存ストックとしての市バスと地下鉄の有機的なネットワークを最大限活用することが公営交通に課せられた使命である。
- 最後に、受益者である地域住民が自らの足を守り、育てていくという発想を持ち、積極的な役割を担って頂くことも同時に重要であるため、行政・交通事業者・地域住民の三者が一体となって、今後も生活の足を守り育てていくことを強く期待するものである。

(参考資料)

## 目 次

1	諮問書	1
2	京都のバス事業を考える会 協議会 委員名簿	3
3	京都のバス事業を考える会 専門部会 委員名簿	4
4	京都のバス事業を考える会 審議経過	5
5	京都のバス事業を考える会 設置要綱	6



交 総 務 第 10 号  
平成 16 年 8 月 11 日

京都のバス事業を考える会  
座長 三輪 泰司 様

京都市長 梶 本 頼 兼

## 諮 問 書 ( 写 )

京都のバス事業を考える会設置要綱第 1 条の規定に基づき、下記の事項について貴協議会のご意見を賜りたく諮問いたします。

### 記

より利便性の高い公共交通網とするための

- 1 生活支援路線のより効率的・効果的な確保策について
- 2 安全・安心・快適な市バスサービスのあり方について

## 諮 問 理 由

京都のバス交通については、少子化、モータリゼーションの進展などにより、利用者が長期的な減少傾向にあり、経営環境は大変厳しいものとなっております。

このような状況の中、規制緩和実施下において、赤字ではあっても生活に必要な路線を含め、市内のバス輸送の大部分を担う市バスと、他の交通事業者が協力して、市民の足を守り、より利便性の高い公共交通網としていくための方策、特に、徹底したコスト削減による運営でもなお赤字となる路線で、市民の足として欠くことの出来ない「生活支援路線」のより効率的・効果的な確保策及び安全・安心・快適な市バスサービスのあり方についてご議論いただきと考えております。

なお、生活支援路線につきましては、平成 15 年 4 月に「京都市交通事業審議会」からいただいた提言におきましても、中長期的には、サービス水準の設定や負担のあり方及び運営手法について議論を深め、新たな仕組みづくりに取り組むこととされていたところであります。

つきましては、以上の事情をご賢察のうえ、バスを始め、多様な交通機関が連携することにより、将来にわたって安定的に市民の足を確保し、都市基盤としての機能を担うという公共交通の責務を果たしていくことができるよう、ご審議を賜り、今年度中にご意見をお取りまとめいただきますようお願い申し上げます。



京都のバス事業を考える会 協議会 委員名簿

(敬称略・50音順)

座長	三輪 泰司	京都造形芸術大学客員教授
委員	青木 信明	エムケイ(株)代表取締役社長
"	上田成之助	京阪バス(株)取締役社長
"	久保田雅晴	国土交通省近畿運輸局自動車交通部長
"	桑田 佳幸	彌榮自動車(株)取締役社長
"	塚口 博司	立命館大学理工学部教授
"	中野 淑夫	京都商工会議所観光部会副部会長・公認会計士
"	西脇 悦子	京都市地域女性連合会会長
"	松山 哲也	(株)京都新聞社報道局読者応答室編集委員
"	水口美智代	醍醐地域にコミュニティバスを走らせる市民の会 事務局次長
"	宮岡 勝志	近鉄バス(株)取締役社長

<京都市関係者>

委員	島田與三右衛門	京都市公営企業管理者交通局長
"	大島 仁	京都市都市計画局長

京都のバス事業を考える会 専門部会 委員名簿

(敬称略・50音順)

専門部会長	塚口 博司	立命館大学理工学部教授
委員	東 真一	エムケイ(株)経営企画室長
"	小谷 通泰	神戸大学大学院教授
"	楞川 幸太郎	近鉄バス(株)常務取締役営業部長
"	北川 賢持	彌榮自動車(株)取締役営業第二部部長
"	谷 恒夫	国土交通省近畿運輸局京都運輸支局長
"	中野 淑夫	京都商工会議所観光部会副部会長・公認会計士
"	藤山 雅三	京阪バス(株)企画室部長
<京都市関係者>		
委員	西村 京三	京都市交通局次長
"	谷口 進	京都市都市計画局都市企画部担当部長

平成 16 年 8 月 11 日（水）

第 1 回 協議会

- ・市長あいさつ
- ・座長の選出
- ・専門部会の設置，同部会長の指名
- ・京都市の公共交通，市バスの現況と課題等について説明及び審議

平成 16 年 9 月 16 日（木）

第 1 回 専門部会

- ・生活支援路線の状況等について説明及び審議

平成 16 年 9 月 27 日（月）

第 2 回 専門部会

- ・「中間報告」（素案）について  
生活支援路線のより効率的・効果的な確保策について

平成 16 年 10 月 14 日（木）

第 2 回 協議会

- ・「中間報告」（案）についての専門部会からの報告
- ・安全・安心・快適な市バスサービスのあり方について説明及び審議

平成 16 年 11 月 2 日（火）

第 3 回 専門部会

- ・「中間報告」（案）について  
生活支援路線のより効率的・効果的な確保策について

平成 16 年 12 月 3 日（金）

第 4 回 専門部会

- ・「中間報告」（案）について  
生活支援路線のより効率的・効果的な確保策について

平成 16 年 12 月 17 日（金）

第 5 回 専門部会

- ・「中間報告」（案）について  
生活支援路線のより効率的・効果的な確保策について

平成 16 年 12 月 22 日（水）

第 3 回 協議会

- ・「中間報告」（案）についての専門部会からの報告
- ・「中間報告」（案）に基づく審議並びに中間報告の決定
- ・安全・安心・快適な市バスサービスのあり方

平成 17 年 3 月 25 日（金）

第 4 回 協議会

- ・答申案の審議

## 京都のバス事業を考える会設置要綱

### (設置)

第1条 バス路線への新規参入などの規制緩和が実施された中、京都市域のバス輸送の大部分を担う市バスと他の交通事業者が協力して、市民の足を守り、より利便性の高い公共交通網とするための方策、特に周辺部の赤字路線（生活支援路線）のより効率的・効果的な確保策について議論していくため、市長の諮問機関として「京都のバス事業を考える会」（以下「協議会」という。）を置く。

### (組織)

第2条 協議会は、委員15名以内でもって組織する。

2 委員は、市長が委嘱し、又は任命する。

### (任期)

第3条 委員の任期は、当該諮問に係る協議が終了したときまでとする。

### (座長)

第4条 協議会に座長を置く。

2 座長は、委員の互選により定めるものとする。

3 座長は、協議会を代表し、会務を総理する。

### (会議)

第5条 協議会は、座長が招集し、会議の議長を務めるものとする。

2 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の専門的知識を有する者を会議に出席させ、その意見又は説明を求めることができる。

### (専門部会)

第6条 協議会は、専門的な見地から検討を深める必要があるときは、専門部会を置くことができる。

2 専門部会は、専門委員により構成する。

### (専門委員)

第7条 専門委員は、協議会委員の他、専門的な知識を有する者及び市職員のうちから、座長の推薦等により、市長が委嘱し、又は任命する。

2 専門委員は、座長が必要と認めるときは、協議会の会議に出席することができる。

### (庶務)

第8条 協議会の庶務は、交通局企画総務部総務課において行う。

### (その他)

第9条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、座長が協議会に諮って定める。

### 附 則

この要綱は、決定の日（平成16年8月6日）から施行する。