

京都市バスの路線・ダイヤの在り方に関する検討委員会

答 申

令和5年3月

目 次

1	京都市バスの路線・ダイヤの在り方に関する検討委員会における審議経過	1
2	今後の市バス路線・ダイヤの在り方について ―基本的な考え方―	4
3	取組項目	
	(1) より多くの皆様にご利用いただくための取組	
	・ 路線（系統）のブラッシュアップ	6
	・ 便利で使いやすいダイヤ編成	6
	・ 幅広い世代のお客様のご利用に向けた取組	7
	・ 市民との協働による事業の推進	7
	・ 分かりやすさの向上	8
	・ 公共交通の利用促進に向けた各種施策との連携	8
	・ 経営状況等の見える化	9
	(2) 京都を観光で訪れる旅行者の皆様により便利で快適に市バスをご利用いただくための取組	
	・ 市民生活と観光との調和を目指した系統の運行	10
	・ 地下鉄をはじめとする鉄道と組み合わせた移動経路への誘導	11
	・ 旅行者の皆様へのキメ細やかな案内	11
	(3) より一層効率的な市バス事業の運営を行っていくための取組	
	・ ご利用状況に応じた輸送力の再配分	12
	・ 運営の効率化	12
	(4) ご利用の少ない路線を維持・確保していくための取組	
	・ 地域ごとの特性に応じた路線の維持・確保の取組	13
	・ 運行サービスの水準の検討	13
	むすびに	14
	資料編 近年の路線・ダイヤ編成の取組とコロナ禍の影響	15

1 京都市バスの路線・ダイヤの在り方に関する検討委員会における審議経過

京都市の運営する市バス事業は、市内バス輸送の8割超を担い、通勤・通学や買い物、通院といった日常生活での移動をはじめ、産業・観光やスポーツ、文化芸術活動といった多様な都市活動を支えている。近年、乗合バスをはじめとする地域公共交通の経営は、全国的に見ると、人口減少等の影響で非常に厳しい状況に置かれている中、京都市においては、日常での利用者の増加や、インバウンドの増加という追い風もあって、事業規模を拡大し、路線やダイヤの充実を進めてきた。運転士や整備士といった担い手不足や、多額に上る設備更新費用など、今後の経営に当たっての憂慮すべき課題はあるものの、安定的な事業運営のもと、京都市民の生活の移動、また、来訪者の移動に必要な社会インフラとして、機能を果たしてきたところである。

しかしながら、令和2年当初から世界中で猛威を振るった新型コロナウイルス感染症の影響により、こうした状況は一変した。人の移動が大きく制約を受ける中で、安定経営の基盤であった旅客数と運賃収入は急激かつ大幅に減少し、市バス事業は令和2年度から2年連続で巨額の赤字を計上するに至った。テレワークやオンラインでの取引など、コロナ禍を経た生活様式や行動の変化、他方では、燃料費が高騰していることを考えると、以降も大変厳しい状況が続いていくと見込まれる。この危機を克服し、将来にわたる事業の継続と安定経営に向けて策定された「京都市交通局 市バス・地下鉄事業経営ビジョン【改訂版】(2021-2028)」に基づき、様々な経営努力が続けられているところであり、事業の基本であり経営に大きく影響する路線やダイヤについては、効率性と利便性の両面から、点検と見直しが進められようとしている。

こうした中、京都市バスの路線・ダイヤの在り方に関する検討委員会(以下、「本委員会」という。)では、令和4年6月15日に京都市から「自動車運送事業における路線及び運行計画に係る基本方針に関する事項」について諮問を受け、令和3年度に実施された「市バス旅客流動調査」の結果等に基づき、京都の都市の特性に適したバス路線のネットワーク、また、今後、回復していくであろう観光と市民生活との調和といった観点から、5回にわたり審議を重ねてきた。また、市バス事業が「経済性の発揮」と「公共の福祉の増進」を基本原則とする公営企業として運営されており、学びや就業から、余暇の過ごし方、健康の増進まで、人々の様々な生活の場面で移動の基盤として活用されていることに鑑み、子育てや高齢化、福祉の観点をはじめ、幅広い世代や多様な人々の利用に結びつく環境の構築といった面からも検討を行ってきた。

本答申は、これまでの審議を踏まえ、京都のまちの多様な都市活動を支える市バスが、今後とも持続可能な運営のもと、その機能がより一層発揮されるよう、運行サービスの基本的な部分である路線・ダイヤ編成について、今後、具体的な運行計画を検討するに当たっての基本となる考え方、取組の視点、取り組むべき項目について、取りまとめたものである。

[参考：本委員会における審議内容]

開催日		主な内容
第1回	令和4年 6月15日	・ 諮問 ・ 市バスの御利用状況の現状 ・ 今後の市バス路線・ダイヤの在り方に向けての検討課題
第2回	8月31日	・ 中心部と周辺部での御利用の特性について ・ 各エリアの系統の御利用状況の特徴について
第3回	10月 5日	・ 観光輸送の在り方について ・ 今後の市バス路線・ダイヤの在り方について (論点整理)
第4回	11月18日	・ 今後の市バス路線・ダイヤの在り方について (素案)
第5回	令和5年 2月15日	・ 答申 (案) について

[委員名簿 (五十音順、敬称略)]

氏名	役職・所属団体等
いのうえ まなぶ 井上 学	龍谷大学文学部教授
○ う の のぶひろ 宇野 伸宏	京都大学大学院工学研究科教授
おかだ まり 岡田 まり	立命館大学産業社会学部教授
こいし くみす 小石 玖三主	社会福祉法人京都市社会福祉協議会会長
せと うた 瀬戸 うた	市民公募委員
たなか ちひろ 田中 千尋	NPO法人京都子育てネットワーク事務局長
◎ つかぐち ひろし 塚口 博司	立命館大学名誉教授
とくだ せい子 徳田 せい子	市民公募委員
むらた まさあき 村田 雅明	京都商工会議所議員 株式会社アーキエムズ代表取締役社長
やまもと あつひこ 山本 篤彦	公益社団法人京都市観光協会課長補佐 京都総合観光案内所 (京なび) 副所長

【◎委員長、○副委員長】

交 自 運 第 2 1 号
令和 4 年 6 月 1 5 日

京都市バスの路線・ダイヤの
在り方に関する検討委員会 委員長 様

京都市公営企業管理者
交通局長 北村 信幸

京都市バスの路線・ダイヤの在り方に関する検討委員会への諮問について

下記のとおり、貴委員会の御意見を賜りたく諮問いたしますので、御審議いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

記

1 諮問事項

自動車運送事業における路線及び運行計画に係る基本方針に関する事項について

2 諮問の趣旨

京都市バスは、市内バス輸送の85パーセントを担っており、通勤・通学をはじめ観光、文化など市民の皆様の暮らしと多様な都市活動を支える重要な役割を果たしています。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症拡大の影響でお客様数と運賃収入は大きく減少し、また、テレワークなどの新たな生活様式の定着等のお客様数はコロナ禍前の水準に戻らないことが予想されることに加え、全国的なバス運転士等の担い手不足や、車両等の設備の更新に多額の費用を要するといった課題もあります。

こうした厳しい経営環境の中、交通局では、一層効率的で利便性の高い路線・ダイヤ編成で将来にわたって市民生活と都市活動をしっかりと支えていくことを目指し、この間のお客様の御利用状況の変化やお客様のニーズ等を踏まえ、今後の市バスの運行計画の基本となる方針を策定することとしています。

本方針の策定に当たり、様々な観点から、京都市バスの路線及び運行計画に係る事項について、貴委員会の御意見を賜りたく、諮問いたします。

2 今後の市バス路線・ダイヤの在り方について ―基本的な考え方―

1 現在の市バス路線ネットワークの維持・継承

昭和3年にはじまる市バス路線は、市電を補助する公共交通機関として京都市域の拡がりとともにネットワークを整備し、市電・市バスから市バス・地下鉄という交通体系の変化に対応した路線再編、そして、その時々¹の京都のまちの変化に合わせた路線・ダイヤの改良を重ねながら、現在に至っている。

令和3年に実施した調査の結果からは、市内中心部でのご利用が全体の75%を占めており、市バス路線ネットワーク全体を維持するうえで重要な基盤となっていること、また、こうしたエリアを運行する循環系統や幹線系統は、京都のまちの特色である基盤の目状の街路を活かした経路設定となっており、経路上でお客様が入れ替わりながら多様な需要に対応すると同時に効率性にも優れている特徴が見られた。

こうしたことから、今後の路線・ダイヤを考えるに当たっては、多くのお客様のご利用で支えられている現在の市バス路線ネットワークを基本に、より利便性が高く、効率的な運行に向けて、必要となる取組を加えていくことが望まれる。

2 市民生活と観光との調和

市バス事業は、通勤や通学、買い物、観光などの目的で市内を移動される皆様にご利用いただくことで成り立っている。このうち、観光でのご利用は、コロナ禍の収束とともに回復していくことが期待できるものの、京都市内にお住まいの皆様の日々の生活でのご利用の充実と、観光客の皆様にご利用いただける環境の充実との調和を図ることが大切である。

利用者の回復に応じ、増便等で市バスの混雑の緩和に取り組むことはもとより、輸送力には限りもあることから、市バスだけでなく、地下鉄をはじめ鉄道を組み合わせたルートへと誘導することで市バスへの集中を分散化し、市民生活と観光との調和を目指すことが求められる。

3 京都市の成長戦略と軌を一に

日常での利用は、コロナ禍によるテレワークなどの新しい生活様式の定着等で以前の水準に戻るとは見込みにくく、また、今後を見ると、高齢化等で移動ニーズが多様化するとともに、人口の減少で通勤や通学などの人々の日常的な移動そのものが減少していくことが見込まれる。

こうした中、京都市では、都市の魅力や活力を市民の豊かさにつなげ、ひとと企業に選ばれる好循環を目指す「都市の成長戦略」を推進しており、市バス・地下鉄をはじめとする公共交通は、人々の移動を担うことでこれを力強く牽引する重要な役割を担っている。安全・安心、そして快適・便利な輸送サービスを安定的に提供することで、移住・定住や企業誘致を促進し、誰もが安心して住み続け、学び、働くことができ、誰もが訪れ、文化をはじめ多様な京都の魅力に触れることができる、こうした市民生活と都市活動を支え、そして、そのご利用によって支えられる持続可能な社会インフラを目指していくことが望まれる。

取組の視点

① 日々のご利用のお客様の利便性の確保や向上等への対応

- ・約半数を占める「通勤」と「通学」での利用の利便性（ルートや本数）をしっかりと確保し、更なる利便性の向上にも取り組むべきである。
- ・高齢化の進展も踏まえ、「買い物」や「通院」などの昼間の需要に対応できる路線・ダイヤが望まれる。
- ・毎時同分に発車するパターンダイヤなどの利用しやすいダイヤ編成を更に推進すべきである。

② 観光でご利用のお客様への対応と市民の皆様の日々のご利用との調和

- ・既設系統の増発や臨時便の運行、観光系統の充実など、観光利用の回復に応じて輸送力を強化、混雑の抑制に積極的に取り組むべきである。
- ・地下鉄をはじめとする鉄道と組み合わせたスムーズな移動へと観光客を誘導することを更に推進すべきである。
（移動ルートの分散化）

③ 事業運営の一層の効率化

- ・利用状況に応じた運行本数となるよう輸送力の再配分（増便／減便）を行うべきである。
- ・利用者が少ない地域については、路線の維持に努めつつ、地域ごとの特性や需要と供給を踏まえた適正なルートや運行本数などについても留意したうえで、効率的なバス運行となるよう見直しを検討すべきである。

④ 新たなご利用の開拓

- ・鉄道駅への接続など、便利なルートを設定して新たな需要の開拓に取り組むべきである。
- ・分かりやすい情報発信、情報提供の強化で、日々のご利用はもちろん、あまり市バスをご利用にならない方の利用促進を図るべきである。
- ・地域の皆様と連携してモビリティ・マネジメントを更に推進することが望まれる。
- ・未来を担う子どもたちをはじめ幅広い年代の皆様に快適にご利用いただける環境づくりに取り組むべきである。

取組項目

1 より多くの皆様にご利用いただくための取組

路線（系統）のブラッシュアップ

便利で使いやすいダイヤ編成

幅広い世代のお客様のご利用に向けた取組

市民との協働による事業の推進

分かりやすさの向上

公共交通の利用促進に向けた各種施策との連携

経営状況等の見える化

2 京都を観光で訪れる旅行者の皆様により便利で快適に市バスをご利用いただくための取組

市民生活と観光との調和を目指した系統の運行

地下鉄をはじめとする鉄道と組み合わせた移動経路への誘導

旅行者の皆様へのキメ細やかな案内

3 より一層効率的な市バス事業の運営を行っていくための取組

ご利用状況に応じた輸送力の再配分

運営の効率化

4 ご利用の少ない路線を維持・確保していくための取組

地域ごとの特性に応じた路線の維持・確保の取組

運行サービスの水準の検討

※これらの項目は、令和6年3月のダイヤ改正で実施することを目指すこととし、早期の対応が必要な取組については、前倒しで実施することも検討すべきである。

3 取組項目

具体の取組

1

より多くの皆様にご利用いただくための取組

路線（系統）のブラッシュアップ

取組の視点 ① ② ④

新規

充実

- 京都駅周辺や四条界限、主要な鉄道駅への接続を基本とした現在の市バス路線ネットワークを大切に、更なる利便性向上に取り組むべきである。
- 目的地へ直通する経路のほか、乗継ルートも上手く活用いただけるよう、利用シーンに応じて直通又は乗継で目的地まで行くことができる、ネットワークを活かした多様なルートが選択できる系統網を、市バスお客様アンケートの結果等で得られた意向や市バス旅客流動調査での利用状況も踏まえながら構築していくことが望まれる。
- 朝夕の「通勤」や「通学」、昼間の「買い物」や「通院」など、それぞれのシーンで使いやすい行先やルートを引き続き検討すべきである。
- 今後、整備される駅前広場への乗入れや既存の駅前広場への接続強化など、近くの鉄道駅等へのアクセス向上を図るべきである。
- 観光利用に関しては、鉄道駅から主な観光地方面へ運行する「楽洛ライン」の充実をはじめ、利用者のニーズに対応した観光系統の運行や既存系統の見直しを行うことが望まれる。



JR桂川駅前ロータリー

大型商業施設が開業し、地域の核が形成されているJR桂川駅とその周辺
JR向日町駅の周辺でも、東口駅前広場の整備などの市街地再開発事業が進められている。

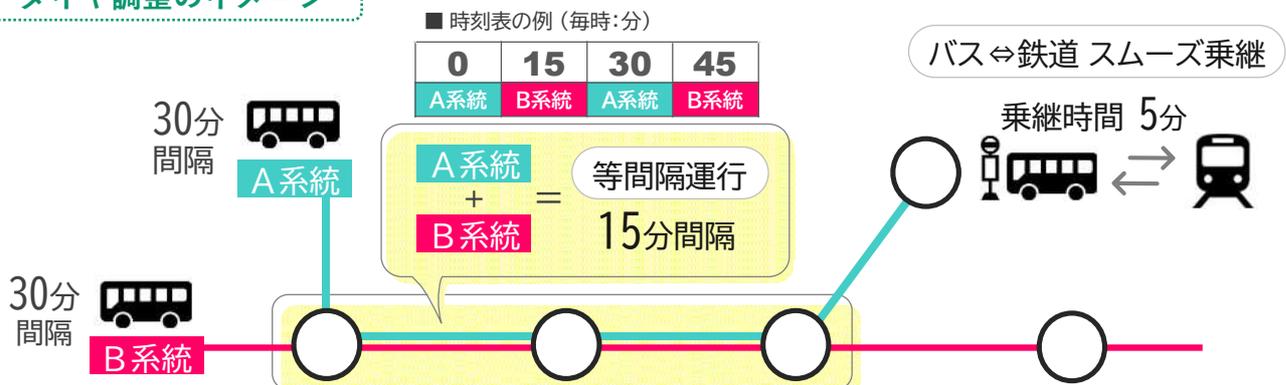
便利で使いやすいダイヤ編成

取組の視点 ①

充実

- 系統の特性に応じて、毎時0分発、30分発などの分かりやすいダイヤづくり（パターンダイヤ）を更に進めることが望まれる。
- 異なる系統番号のバスが同じ路線を運行する区間では、運行間隔を揃えるなどバスが交互で等間隔に到着するよう系統間のダイヤ調整を進め、より利便性を高める工夫を行うべきである。
- 公共交通ネットワーク全体の利便性向上の面からも、鉄道到着後しばらくしてバスが出発するなど、鉄道との乗継がしやすいダイヤ設定を更に進めることが望ましい。
- 停留所間の走行時分を見直したり、折返し地点のダイヤを調整して、定時運行、定刻発車がしやすい運行状況に応じた定時性の高い運行ダイヤの策定に努めるべきである。

ダイヤ調整のイメージ



幅広い世代のお客様のご利用に向けた取組

取組の視点④

新規 充実

- 妊娠されている方や乳幼児をお連れの方、ご高齢の方、障害のある方など、幅広い層の皆様へ寄り添った、安心・快適にご利用いただける公共交通を目指すべきである。
- 未来を担う子どもたちにこれからも長く市バスをご利用いただけるよう、イベントなどを通じて市バスへの親しみや理解が深まる取組を推進していくことが望まれる。
- 通院や日常のお出かけなど利用時間帯や目的地のニーズの変化をとらえ、ご高齢の方にとっても利用しやすい路線・ダイヤを検討していくことが求められる。
- 土休日等に市バス通勤定期券所持者と同行される家族全員の運賃が割引となる「環境定期券制度」のPRや、お子様と一緒にバスにご乗車いただくための啓発など、ご家族の皆様で市バスをご利用しやすい環境づくりを促進していくべきである。
- 大学や高校等を結ぶ「通学ルート」の路線・ダイヤの利便性を確保するとともに、授業前後のご利用の多い時間帯には状況に応じて増発を行うほか、前後の便にも乗車いただく等、分散乗車の周知を図ることが求められる。



市民との協働による事業の推進

取組の視点①④

充実

- 沿線にお住いの皆様が主体となって取り組む「モビリティ・マネジメント (MM)」の活動と連携し、市バスの更なる利用促進により路線の維持・利便性の向上に努めるべきである。加えて、地域住民にとどまらず、路線沿線の企業や大学などとの連携も望まれる。

MMの活動が継続して取り組まれている地域



MMの取組事例

- ワークショップの開催
- お出かけマップやポケット時刻表、ニュースレターの配布
- PR動画の放映



分かりやすさの向上

取組の視点①②

新規 充実

- 交通局ホームページをはじめ、停留所や車両の案内表示など、様々な場面でスムーズにバスを利用できるよう情報提供を積極的に行っていくことが望まれる。
- 各停留所の時刻や各系統の運行経路、停留所の位置などの情報を、国土交通省が定める「標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）」に基づいて整備し、誰もが使えるオープンデータとして公表することで、民間事業者等が市バスの運行情報を活用しやすい環境を整え、便利な検索サービスの開発を促していくことが求められる。
- バス車両の行先表示器をフルカラーLED化することに伴い、多彩な色や情報が表示できる特徴を活かし、視認性の高いきめ細かい行先表示となるよう更に検討を進めるべきである。
- 系統番号についてはバス事業者間で一部重複が生じており、その変更には経費等を要するが、観光利用の多い系統など、可能なものから解消を図っていくことが望ましい。また、海外からの旅行者の利用にも留意しながら、系統番号や経由地・行先の表示方法等についてもより一層の工夫が望まれる。



出典：高槻市営バスHP、「行先表示コレクション」
<https://www.citybus.city.takatsuki.osaka.jp/collection/kisaki.html>
 (参照 2022-11-8)

様々なご利用シーンに応じた情報提供

ご乗車前

停留所

バス車両

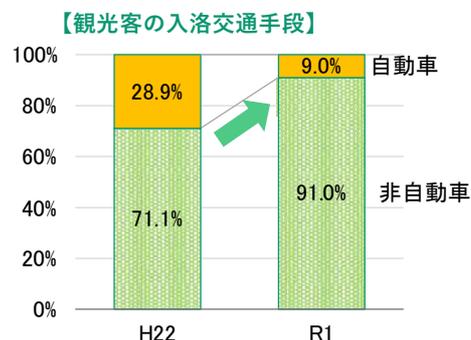
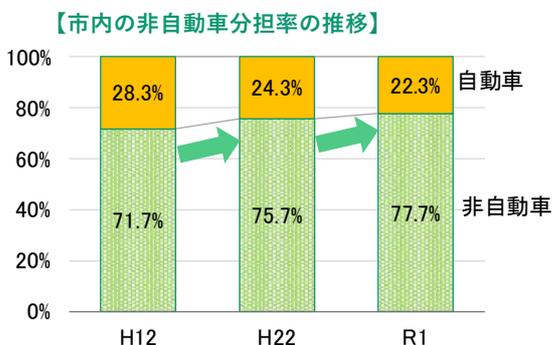
見たい! 知りた! 行きたい!

公共交通の利用促進に向けた各種施策との連携

取組の視点②④

充実

- クルマに過度に依存しない、人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の取組や地域ごとの特性を活かした効果的な土地・空間利用や都市機能の配置・誘導など、各種施策と連携することで、京都での住みよいまちづくりと市バスをはじめとする公共交通の利用者増の相乗効果を図るべきである。



※ H12、H22は近畿圏PT調査、R1は京都市独自調査
 出典：「歩くまち・京都」総合交通戦略2021

経営状況等の見える化

取組の視点④

新規 充実

- 市バス・地下鉄の経営状況や市バス各系統の営業係数、その他様々な取組について、交通局ホームページやSNS、市バス車内や地下鉄駅への交通局ニュースの掲出など、多様な広報手段を活用して視覚的にも分かりやすい情報を定期的に発信するなど、経営状況等の「見える化」を更に推進すべきである。

時刻表への営業係数の表示



※写真はイメージです

平日		土曜日	休日
06:00	06:00	06:00	06:00
06:10	06:10	06:10	06:10
06:20	06:20	06:20	06:20
06:30	06:30	06:30	06:30
06:40	06:40	06:40	06:40
06:50	06:50	06:50	06:50
07:00	07:00	07:00	07:00
07:10	07:10	07:10	07:10
07:20	07:20	07:20	07:20
07:30	07:30	07:30	07:30
07:40	07:40	07:40	07:40
07:50	07:50	07:50	07:50
08:00	08:00	08:00	08:00
08:10	08:10	08:10	08:10
08:20	08:20	08:20	08:20
08:30	08:30	08:30	08:30
08:40	08:40	08:40	08:40
08:50	08:50	08:50	08:50
09:00	09:00	09:00	09:00
09:10	09:10	09:10	09:10
09:20	09:20	09:20	09:20
09:30	09:30	09:30	09:30
09:40	09:40	09:40	09:40
09:50	09:50	09:50	09:50
10:00	10:00	10:00	10:00
10:10	10:10	10:10	10:10
10:20	10:20	10:20	10:20
10:30	10:30	10:30	10:30
10:40	10:40	10:40	10:40
10:50	10:50	10:50	10:50
11:00	11:00	11:00	11:00
11:10	11:10	11:10	11:10
11:20	11:20	11:20	11:20
11:30	11:30	11:30	11:30
11:40	11:40	11:40	11:40
11:50	11:50	11:50	11:50
12:00	12:00	12:00	12:00
12:10	12:10	12:10	12:10
12:20	12:20	12:20	12:20
12:30	12:30	12:30	12:30
12:40	12:40	12:40	12:40
12:50	12:50	12:50	12:50
13:00	13:00	13:00	13:00
13:10	13:10	13:10	13:10
13:20	13:20	13:20	13:20
13:30	13:30	13:30	13:30
13:40	13:40	13:40	13:40
13:50	13:50	13:50	13:50
14:00	14:00	14:00	14:00
14:10	14:10	14:10	14:10
14:20	14:20	14:20	14:20
14:30	14:30	14:30	14:30
14:40	14:40	14:40	14:40
14:50	14:50	14:50	14:50
15:00	15:00	15:00	15:00
15:10	15:10	15:10	15:10
15:20	15:20	15:20	15:20
15:30	15:30	15:30	15:30
15:40	15:40	15:40	15:40
15:50	15:50	15:50	15:50
16:00	16:00	16:00	16:00
16:10	16:10	16:10	16:10
16:20	16:20	16:20	16:20
16:30	16:30	16:30	16:30
16:40	16:40	16:40	16:40
16:50	16:50	16:50	16:50
17:00	17:00	17:00	17:00
17:10	17:10	17:10	17:10
17:20	17:20	17:20	17:20
17:30	17:30	17:30	17:30
17:40	17:40	17:40	17:40
17:50	17:50	17:50	17:50
18:00	18:00	18:00	18:00
18:10	18:10	18:10	18:10
18:20	18:20	18:20	18:20
18:30	18:30	18:30	18:30
18:40	18:40	18:40	18:40
18:50	18:50	18:50	18:50
19:00	19:00	19:00	19:00
19:10	19:10	19:10	19:10
19:20	19:20	19:20	19:20
19:30	19:30	19:30	19:30
19:40	19:40	19:40	19:40
19:50	19:50	19:50	19:50
20:00	20:00	20:00	20:00
20:10	20:10	20:10	20:10
20:20	20:20	20:20	20:20
20:30	20:30	20:30	20:30
20:40	20:40	20:40	20:40
20:50	20:50	20:50	20:50
21:00	21:00	21:00	21:00
21:10	21:10	21:10	21:10
21:20	21:20	21:20	21:20
21:30	21:30	21:30	21:30
21:40	21:40	21:40	21:40
21:50	21:50	21:50	21:50
22:00	22:00	22:00	22:00
22:10	22:10	22:10	22:10
22:20	22:20	22:20	22:20
22:30	22:30	22:30	22:30
22:40	22:40	22:40	22:40
22:50	22:50	22:50	22:50
23:00	23:00	23:00	23:00
23:10	23:10	23:10	23:10
23:20	23:20	23:20	23:20
23:30	23:30	23:30	23:30
23:40	23:40	23:40	23:40
23:50	23:50	23:50	23:50
24:00	24:00	24:00	24:00

時刻表の右下に営業係数※を表示

※ 営業係数

100円の収入を得るために要した費用を示す指標であり、100未満であれば黒字系統、100を超えれば赤字系統であることを示す。

- 乗務員人件費 (運転士や整備士の給料)
- 燃料油消費 (ガソリン代 (経油費))
- 車両償却費 (バス車両の価値減少額)

$$\frac{\text{営業費用}}{\text{営業収入}} \times 100 = \text{営業係数}$$

- 運送収入 (お客様からいただく運賃)
- 運送雑収 (広告料収入等)



ホームページでの経営状況等の発信

見える化 持続可能な市バス・地下鉄に向けて 経営状況等の「見える化」に取り組んでいます

2年連続赤字決算

コロナ対策や経費の削減に努めましたが、赤字決算は避けられず...。2年間で運賃収入は令和元年度と比べて約▲270億円減収。コロナ半端ないって!

2022.08.12

営業係数? 「131」って良い数字? 悪い数字?

営業係数...それは100円稼ぐために必要な費用の指標。100未満なら黒字、100を超えれば赤字。令和3年度の市バス全体の営業係数は131。つまり...赤字デス!!

2022.09.30

たったひとつの単純(シンプル)な答え...『秋の京都は混む』

11月は紅葉シーズン。市バスは大増便。それを圧倒する秋の京都の混雑。やっぱり...「地下鉄最強〜」

2022.10.28

原油高はつらいよっ

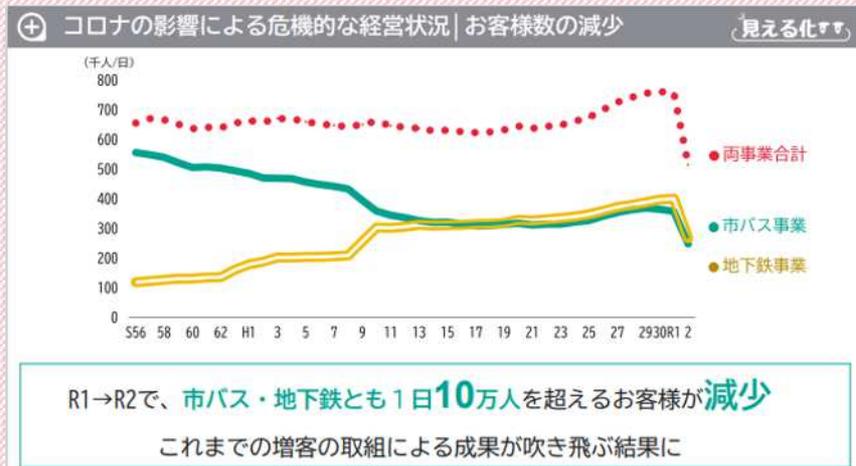
市バスの燃料である軽油。軽油の価格が10円上昇すると年間約1.5億円のコストアップになってしまいます。コロナでお客様が減少し、収入が落ち込んでいるなか、燃料代まで増加するのは...つらいよっ。

2022.07.15

まちピンチ

コロナの影響でお客様数が大きく減少。運賃収入はもちろんのこと、実は駅ナカの売上や広告料収入も落ち込んでいます。まちピンチ。

2022.08.15



京都を観光で訪れる旅行者の皆様により便利で快適に市バスをご利用いただくための取組

市民生活と観光との調和を目指した系統の運行

取組の視点①②

新規

充実

- 観光利用の回復の動向を注意深く見ながら、当面の間は、季節的に増加する需要に対しては、既設系統の臨時増発や、鉄道駅から主な観光地方面への「楽洛 東山ライン」などの臨時便を柔軟に運行し、対応していくことが望まれる。
- 利用者の回復に応じ、通勤・通学などの日常利用が多く、また、観光でのご利用が多い既設系統の増便（減便したダイヤの復便）を行い、混雑緩和を図るべきである。
- 観光利用に関しては、鉄道駅から主な観光地方面へ運行する「楽洛ライン」の充実をはじめ、利用者のニーズに対応した観光系統の運行や既存系統の見直しを行うことが望まれる。（再掲）
- 観光シーズンの最繁忙期には、民間バス事業者とも連携することでバスの輸送力の更なる強化を図ることが望ましい。

既設系統の増便



楽洛ラインの運行



【令和4年「秋のおもてなしキャンペーン」市バス臨時便等の運行経路図】

地下鉄をはじめとする鉄道と組み合わせた移動経路への誘導

取組の視点②

充実

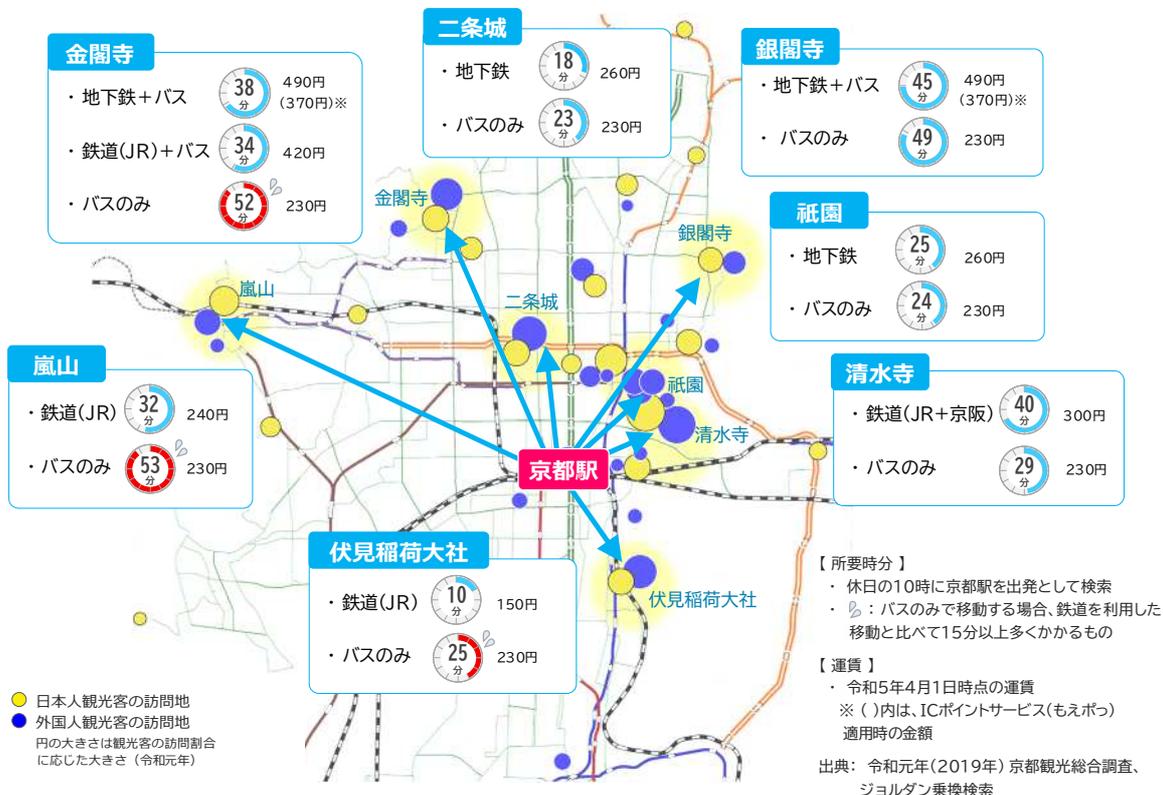
- 観光シーズン等には交通渋滞が発生し、また、市バスの輸送力には限界もあることから、最寄りの地点までスピーディーに移動できる地下鉄をはじめとした鉄道を利用いただくなど、「地下鉄・バス1日券」等を活用しながら、地下鉄等と市バスを組み合わせた移動経路へと誘導、案内すべきである。
- 春や秋の観光シーズンに実施している、市バスから地下鉄への無料乗継を継続・実施日や実施停留所の拡充を図ることが望まれる。



京都駅前 市バスのりばのデジタルサイネージでの案内

京都駅から主要観光地への所要時分・運賃

所要時分は、定刻どおり運行した場合で、駅又は停留所から観光地までの徒歩時間を含みます。
バスの所要時分については、観光シーズンの土日祝日には、道路渋滞により2倍近くの時間がかかることがあります。



旅行者の皆様へのキメ細やかな案内

取組の視点②

充実

- 京都駅前バスのりばや主な観光地最寄りの停留所において実施している、語学が堪能な「京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”」による案内活動は、学生も多く携わるなど、学びのまち京都ならではの取組であり、継続して実施することが望まれる。
- 大型手荷物をお持ちのお客様に、キャリーサービスや一時預かりサービスなどの利用を積極的に案内し、手ぶら観光の推進に努めることが望まれる。



京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”による案内活動

ご利用状況に応じた輸送力の再配分

取組の視点 ① ③

充実

- 利用者の多い系統はこの間に減便したダイヤの復便や増便を、ご利用の少ない系統は地域ごとの特性を踏まえたうえでの運行本数の見直しなどを行い、限りある輸送力を効果的に配分すべきである。
- 時間帯ごとのご利用状況や平日と土曜日・休日とのご利用状況の違いなど、系統ごとの特性に応じたダイヤ設定への見直しを検討すべきである。
- 運行見直し（経路変更や増・減便等）に当たっては、市バス旅客流動調査による旅客数など利用状況を示す指標や、経営上の指標である営業係数も勘案し、検討していくことが求められる。その際には、時間帯や1便ごとのご利用状況も点検し、利用者の利便性にも留意しながら検討すべきである。

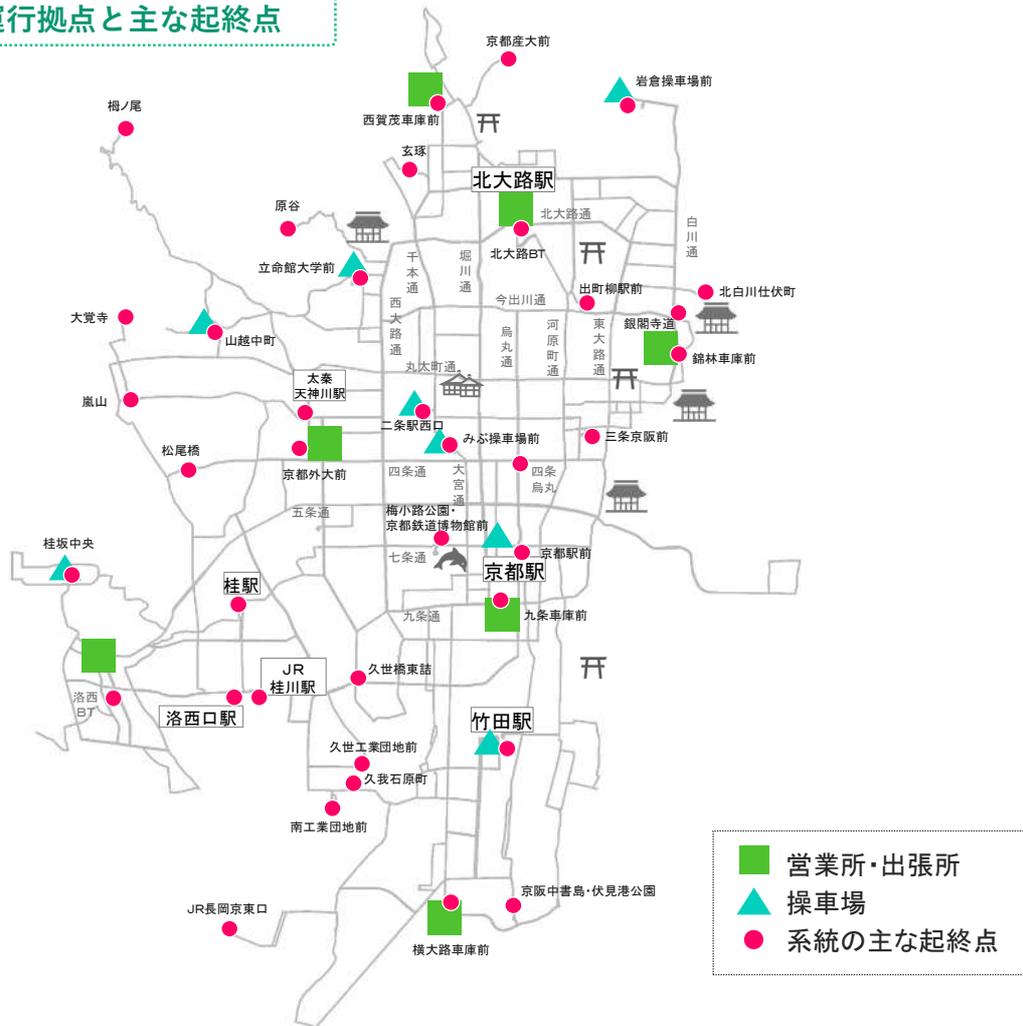
運営の効率化

取組の視点 ③

充実

- 営業所と運行拠点となる操車場や系統の起終点間の回送運行について、ご利用の見込める区間については営業運行化を更に検討すべきである。
- 現在、6営業所1出張所の体制で74の系統を担当系統ごとに運行している。系統の担当営業所の見直しや、系統のルート工夫などを行い、特に利用の少ない区間の運行見直し（区間運転化）など、効率の良い運行を検討していくことが望まれる。

市バスの運行拠点と主な起終点



地域ごとの特性に応じた路線の維持・確保の取組

取組の視点③

新規

充実

- 市バスのほか民間バス事業者が運行している地域では、事業者間の連携を深めながら、持続可能な生活交通の確保に向けて、路線をともに維持していくことが求められる。
- 利用者が少ない地域では、近くを運行する系統と統合するなどして、効率化も図りつつ、路線を維持するよう努めることが望まれる。また、鉄道駅との接続強化などで利用の拡大を目指すなど、利便性確保と利用促進に向けた取組を更に検討することが望まれる。

運行サービスの水準の検討

取組の視点③

新規

- 現在、市バスが運行している地域では、利用状況や沿線の環境、他の交通事業者による鉄道・バスの運行状況など地域ごとの特性を踏まえ、日常生活を支える交通手段として今後も運行を維持していくことが重要である。
- 運行頻度などのサービス水準については、ラッシュ時間帯など特定時間帯のみ運行するようなものを除き、概ね1時間に1回程度の運行を目安としつつ、地域ごとの特性、市バス事業の経営状況等も勘案し、総合的に判断されるべきものとする。

1便当たりの利用者数
令和3年（人／本）



出典：令和3年市バス旅客流動調査

むすびに

昭和3年5月にはじまる京都市バスは、市域の拡大とともに中心部から郊外へと路線を拡張し、市電の廃止後は中心部における基幹交通として役割を果たし、さらに、地下鉄の開業等に伴う改編を経て、現在のネットワークを形成している。

本委員会では、近年の市バス事業における取組の状況も振り返りながら、令和3年度に実施された「市バス旅客流動調査」、「市バスお客様アンケート調査」の結果から、現在の路線ネットワークが機能しているかどうかを点検するとともに、持続可能な交通インフラとしてこれからも機能を果たしていくには、どのような姿であるべきか、各委員のそれぞれの立場からの知見も踏まえ、議論を重ねた。

また、パブリックコメントでは数多くの意見が寄せられ、市バスの路線やダイヤへの関心の高さ、また、市バスが身近な交通機関として人々の日々の生活の中にしっかりと定着していることを改めて認識することとなった。

その結果、市民生活の基盤となり、多くの利用者に支えられている現在の市バス路線ネットワークは、現段階においては概ね有効に機能しており、これを基本に、より利便性が高く、効率的な運行に向けて、必要となる取組を加えていくことが望ましいと考える。

こうした検討をしている折、京都のまちは10年に1度と言われる大雪に見舞われ、積雪や路面凍結により、鉄道やバスなどの運行にも影響が生じた。そのような中であっても、市バスは可能な限りの運行を継続し、市民の信頼に応える公営交通の底力を発揮したことは大いに記憶に留めるべきであろう。現在の利用者からの支持を保ち続けながら、さらに多くの利用者の方にご利用いただくこと、現下の厳しい経営状況においては、改めてこうした点を強く意識し、効率的な運行を目指しつつ、これまでの運行サービスにさらに磨きをかけ、市民をはじめ、利用者の期待に応じていってほしい。

一方、人口の減少や高齢化といった社会情勢の変化は、これから先、加速しながら進むことが想定される。交通事業者は、経営面においても、運営面においても、その影響を強く受ける。その変化を敏感に感じ取り、社会やまちの変化にしなやかに対応するため、不断の点検と見直しを行う姿勢もまた変わらずに必要である。

景観、伝統、文化といった京都の魅力や、豊かに息づく地域コミュニティといった京都の活力を市民の豊かさにつなげ、誰もが、訪れ、学び、暮らし、働き続けることができるまち。子どもをはぐくみ、未来へと受け継いでいけるまち。市バスは、地下鉄とともに、こうした京都のまちを支える交通基盤であり、また、まちづくりを牽引する役割も担っている。ひとと企業に選ばれる京都市の成長戦略と軌を一に、持続可能な社会インフラとして、安全・安心な運行のもと、都大路を走り続けることを願って結びとしたい。

京都市バスの路線・ダイヤの在り方に関する検討委員会

委員長 塚口博司

資 料 編

近年の路線・ダイヤ編成の取組とコロナ禍の影響

近年の路線・ダイヤ編成の取組とコロナ禍の影響

1 平成26年3月「市バス新運転計画」がスタート

市バスは、お客様数の減少などで厳しい経営状況が続く中、路線・ダイヤの縮小を続けてきました。しかし、数次にわたる経営健全化の取組により黒字基調に転じた平成15年度以降は、お客様のより一層の利便性向上を目指し、パターンダイヤの導入や夜間の増便など、路線・ダイヤの充実に努め、お客様数についても、平成17年度以降、増加傾向に転じました。

その後、更に便利で分かりやすい路線・ダイヤ編成を目指して、平成24年度には「市バス旅客流動調査」と「市バスお客様アンケート調査」を実施し、この調査結果を基に、今後の方向性として、市民の皆様に着している既存の系統を活かしなが、主要系統の増便や鉄道との結節強化、分かりやすい情報提供など、必要な取組をプラスすることで市バスの利便性を高め、利用促進を図っていくこととしました。

この方向性を踏まえ、平成26年3月には「市バス新運転計画」を策定。24両もの大幅な増車により、これまでにない事業規模の拡大を行い、系統の新設や増便など、路線・ダイヤの拡充を行いました。

■ 平成26年3月ダイヤ改正当時の主な取組

主要系統の増便・複数系統間でのダイヤ調整

市内各エリアを運行する市バス路線の利便性向上に向け、増便や等間隔運行を拡大

〔主要系統の増便〕

市内中心部を運行する循環系統や、京都駅や四条界隈に接続しネットワークの骨格を形成する幹線系統など、ご利用の多い系統を増便

増便系統：**101** **105** **107** **108** **5** **59** **73**

〔複数系統による等間隔運行の拡大〕

丸太町通、大手筋通等で等間隔運行を拡大

■ 丸太町通（嵯峨瀬戸川町～西ノ京町）
91 + **93** 号系統 = 10分間隔（6回/時）



■ 大手筋通（中書島～西大手筋～国道大手筋）
20 + **22** 号系統 = 15分間隔（4回/時）



鉄道との乗継利便性向上

〔鉄道から市バスにスムーズに乗り継げるダイヤ設定〕

■ 地下鉄烏丸線／北大路駅

1、**37** 号系統
北大路バスターミナル発（西賀茂方面行）のダイヤを、21：04～23：33までの間、京都駅方面からの地下鉄全列車到着後5分後に発車するダイヤ設定に



〔運行ルートを鉄道駅を経由する経路に変更〕

- 地下鉄烏丸線／竹田駅 ⇄ **81** 号系統（9時台以降の全便）
- 地下鉄東山線／二条駅 ⇄ **18**、**特18**号系統の全便
- 京阪電車／淀駅 ⇄ **20**号系統の全便
- 京都駅八条口アバンティ前 ⇄ **16**号系統の全便（十条通方面）

分かりやすさ向上への取組

より便利にわかりやすく、さらに多くの皆様にご利用いただける市バスを目指し、案内表示を新たなデザインに一新

〔主要幹線道路に「ラインカラー」を設定〕



〔案内表示のリニューアル〕

地域主体の「モビリティ・マネジメント」と一体となった路線・ダイヤの拡充

地域の皆様が主体となり実践する「モビリティ・マネジメント（MM）」に区役所、交通局等が協働して取り組み、市バスをより多くの方にご利用いただくことによって、路線・ダイヤを拡充

※ モビリティ・マネジメント

「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通などの交通手段を適度に使う状態」へと自発的に転換することを促す、地域や関係者による協働の取組

MMの実践による路線・ダイヤの拡充のプロセス



2 平成26年以降の主な取組

平成26年3月の「市バス新運転計画」以降も、沿線のまちづくりの進展に合わせた路線の新設や系統の増便等の“攻めの経営”を推進し、増車による市バス路線ネットワークの強化に努め、更なる利便性向上を図りました。

■ 平成27年～平成29年の主な取組

- ・ 主要系統の増便
- ・ 地域主体のMMと一体となった路線・ダイヤの拡充
- ・ 梅小路公園へのアクセスを便利に
- ・ 京都駅八条口への市バス乗入れ拡大
- ・ 早朝や夜間時間帯の運行充実
- ・ 岩倉・修学院地域、上賀茂・西賀茂地域への均一運賃区間の拡大



■ 平成30年～令和2年の主な取組

- ・ 通勤や通学時間帯の輸送の充実
- ・ 観光利用の多い系統の増便
- ・ 地域主体のMMと一体となった路線・ダイヤの拡充
- ・ 分かりやすさの向上（停留所名称及び系統表示の変更）
- ・ 前乗り後降り方式の導入（急行100号系統など）
- ・ まちづくりの進展に合わせた利便性向上
（上賀茂神社前を起終点とする系統の西賀茂車庫前への延伸など）



3 市バス混雑対策の実施

その間、通勤や通学でのご利用の増加に加え、訪日外国人観光客の急増も相まって、市バスのお客様数は年々増加し、一部の路線や区間では車内が過度に混雑するなど、日常生活で市バスをご利用のお客様にご不便をおかけする状況が生じていました。

このため、市バスの混雑対策を喫緊の課題として、車両を増やし、路線・ダイヤの充実に努めましたが、バス運転士・整備士などの担い手の不足や、車庫用地の不足といった経営課題に直面し、これまでのように輸送力を強化し続けることは難しい状況となりました。そこで、様々な工夫を凝らしながら、市民生活と観光との調和に向けた取組を展開してきました。

■ 混雑対策の取組内容

輸送力の強化

〔車両・系統の充実〕平成25年度～

- ・ 車両数：平成24年度 764両 → 令和元年度 822両 (+58両)
- ・ 系統数：平成24年度 74系統 → 令和元年度 82系統 (+8系統)

〔ラッシュ型車両の導入〕平成23年度～

- ・ 座席を減らし、より多くのお客様が乗車できるよう通路を広くしたラッシュ型車両を導入

〔停留所状況確認システムを活用した機動的な臨時バスの運行〕平成29年3月～

- ・ カメラで停留所の混雑状況をリアルタイムで確認し、臨時バスをタイムリーに運行
設置箇所：京都駅前、四条河原町、清水道、金閣寺道、銀閣寺道、祇園など



ラッシュ型車両(車内)

手ぶら観光の普及促進

〔航空機内や空港リムジンバス等でのPR〕平成30年11月～

- ・ キャリーバック等を配送する手ぶら観光カウンターや、地下鉄を上手に利用した観光を案内するリーフレット等を作成し、民間事業者と連携して関西国際空港や大阪国際空港からお越しになる観光客にPRを実施

市バスから地下鉄への誘導

〔地下鉄・バス1日券の積極的なPR〕平成30年3月～

- ・ JR西日本等の民間事業者とも連携したPRを実施
- ・ 京都バスと連携して大原方面へのルート（地下鉄国際会館駅→京都バス）をPR、観光地と移動経路の分散化を推進



地下鉄・バス1日券専用ホームページ



無料乗継を案内する様子
(金閣寺道)

〔市バスから地下鉄への無料乗継〕東山三条：平成17年5月～、金閣寺道：平成30年4月～

- ・ ゴールデンウィークと秋の観光シーズンに、京都駅へお帰りになるお客様を対象に、東山三条、金閣寺道において、車内混雑緩和を図るために実施
- ・ 地下鉄を活用して快適に移動いただくとともに、先の停留所でお待ちのお客様が市バスに乗りやすい環境を創出



京都駅での案内の様子

〔京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”による案内活動〕平成27年10月～

- ・ 語学堪能な学生スタッフ等を京都駅前、四条河原町、五条坂、金閣寺道等に配置し、鉄道とバスを組み合わせたルート案内や混雑する系統の分散乗車などを案内

乗降時間の短縮、生活と観光の棲み分け等

〔前乗り後降り方式の導入〕平成31年3月～

- ・ バスの停車時間の短縮や、車内での移動をスムーズにすることを目的に、100、101、102号系統等に前乗り後降り方式を導入

〔観光（急行）系統車両の分かりやすさの向上〕平成31年3月～

- ・ 観光のお客様には、生活系統ではなく観光に便利な系統のご利用を推奨するため、観光(急行)系統であることが一目で識別しやすいヘッドマークやパートラッピング（100、101、102号系統の専用車両のみ）を導入



観光系統ヘッドマーク



乗車口

降車口

パートラッピング車両

〔金閣寺道停留所における生活系統と観光（急行）系統ののりばの分離〕平成31年3月～

- ・ ゴールデンウィークと秋の観光シーズンに日常利用と観光利用の棲み分けを図るため、金閣寺道の京都駅方面停留所(南行)を、生活系統と観光(急行)系統に分離

〔大型手荷物対応車両の導入〕平成31年3月～

- ・ キャリーバッグ等の大型手荷物を車内に持ち込まれるお客様が多かったことから、バス車内の座席を一部撤去し、大型手荷物がおけるスペースを確保した車両を導入



観光(急行)系統→大型キャリーバッグ
約6個分のスペース



生活系統→大型キャリーバッグ
約2個分のスペース

民間事業者との連携

〔京都バスとの連携事業〕令和元年11月～

- ・ **京都バスによる増便**
秋の観光シーズンにおいて、市バスによる増便や臨時運行に加え、京都駅と東山エリアの輸送力強化を図るため、京都バスによる増便を実施
- ・ **大原地域へのアクセス強化**
京都駅から大原地域へのアクセスについて、観光のお客様に向け、地下鉄・バス1日券を活用して、地下鉄と京都バスを組み合わせたご案内を実施

〔JR西日本との連携事業〕令和元年11月～

- ・ **京都駅一極集中から他の鉄道駅への誘導**
JR西日本と連携し、JR京都駅構内にて交通局職員や京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”などによる、地下鉄やJR山科駅への案内誘導を実施

■ 運賃収入とお客様数、走行キロ数・車両数の推移

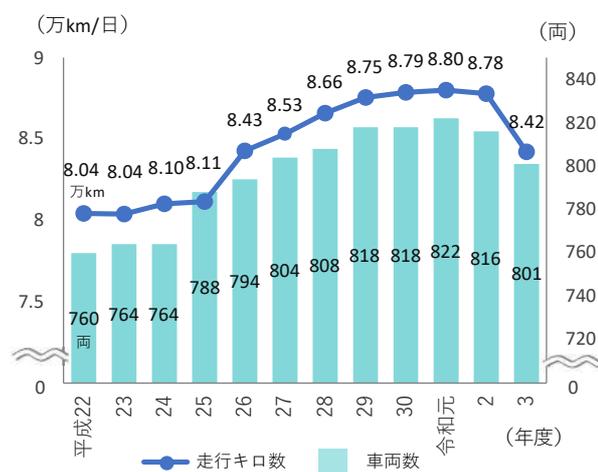
この間のお客様数の増加に合わせて、車両数と走行キロ数も年々増加。1日当たりのお客様数は、近年では過去最高となる36.8万人（平成29年度）、車両数は822両（令和元年度末）に達しました。

しかし、令和2年2月以降、新型コロナウイルス感染症が猛威を振るい、お客様数は急激に減少。現在では、徐々に回復しているものの、コロナ禍前と比べてまだまだ大幅な減少が続いています。

市バスの運賃収入とお客様数



市バスの走行キロ数と車両数



■ ご利用状況に応じた路線・ダイヤの見直し

お客様数の大幅な減少を受けて、令和3年3月のダイヤ改正、続く令和4年3月のダイヤ改正では、ご利用状況に応じた路線・ダイヤへと見直しを行い、車両数と走行キロ数を減らすことで、経費の削減を行いました。

〔令和3年3月のダイヤ改正における取組〕

- 近年、観光利用の増加を受け、運行の充実を行ってきた系統について、通勤・通学時間帯のダイヤは確保したうえで、ご利用状況に応じた昼間時間帯のダイヤの見直し等を実施

〔令和4年3月のダイヤ改正における取組〕

- 新型コロナウイルス感染症拡大の影響によるお客様数の大幅な減少を踏まえた急行系統等の休止
- 通勤・通学時間帯や最終便は堅持しながら、運行回数が多い系統を中心に、お客様への影響が少ない昼間時間帯以降を対象としたダイヤの見直し



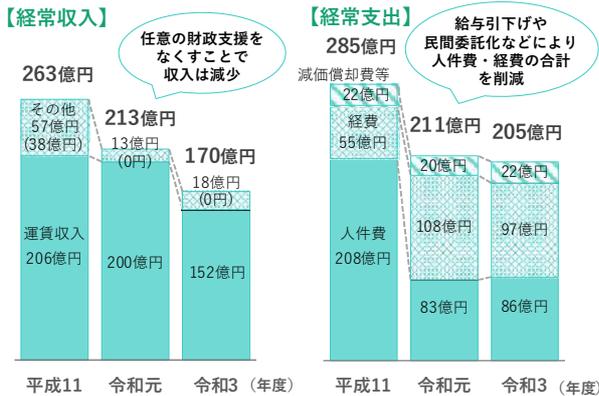
■ 市バス事業の財政状況

かつて危機的な経営状況にあった市バス事業は、これまでの数次にわたる経営健全化の取組で人件費・経費を大幅に削減。お客様の増加にも支えられ、平成15年度に経常収益の黒字を達成してからは、毎年度の決算で黒字を連続して計上することができるまで収支構造を劇的に改善し、平成25年度には累積欠損金を解消、平成26年度以降は京都市一般会計からの任意の補助金を繰り入れない自立した経営を続けてきました。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で、令和2年度と令和3年度は2年連続して経常赤字となり、再び累積欠損金が生じるなど、これまでに経験したことのない危機的な経営状況に直面しています。加えて、この間の燃料費の高騰も経営に大きな影響を及ぼしています。

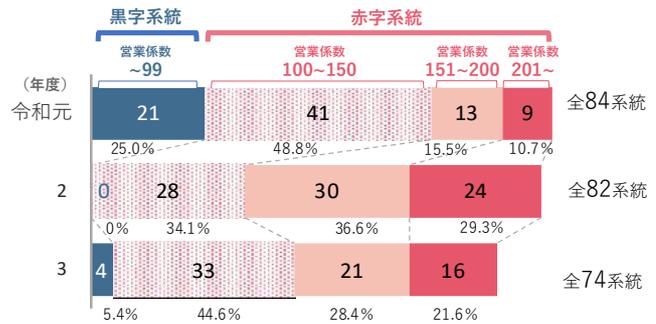
市バス路線ネットワークは、一部の系統の黒字で、赤字の系統を含め、全体を支えています（内部補助）が、令和2年度には全ての系統が赤字になり、こうした構造が崩れる事態となりました。令和3年度は少し改善しましたが、まだまだ出口は見えません。

市バス事業の収支構造の変化



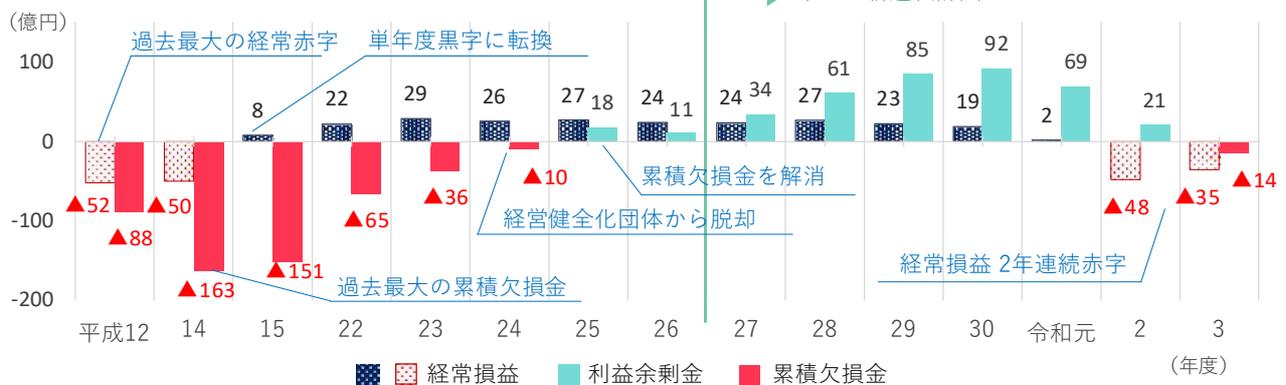
※ () は一般会計からの任意の財政支援の額

営業係数※



※ 100円の収入を得るために要した費用を示す指標であり、100未満であれば黒字系統、100を超えれば赤字系統であることを示す。

市バス事業の財政状況



市バス・地下鉄事業経営ビジョン【改訂版】の策定

「このままでは、将来にわたって市バスと地下鉄を維持していくことができない。」こうした認識のもと、市民の皆様の生活の足である市バスと地下鉄が、これからも京都の都市活動をしっかりと支えていくことができるよう、両事業の持続可能な運営に向けて、財政面を中心に計画の見直しを図った「市バス・地下鉄事業経営ビジョン【改訂版】(2021-2028)」(経営ビジョン改訂版)を令和4年3月に策定しました。

この経営ビジョン改訂版では、ご利用状況に応じた運行への見直しを行うことで一層の経費削減を図るとともに、これまで取組を進めてきた前乗り後降り方式の拡大の延期や京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”による案内活動の規模縮小、バス待ち環境の新規整備の延期など、あらゆる事業を財政面から見直し、経費の削減を行ったところでは。

また、令和3年度に実施した市バス旅客流動調査・市バスお客様アンケート調査の結果を踏まえ、一層効率的な路線・ダイヤの在り方について検討を進めています。

市バス事業を取り巻く状況の変化

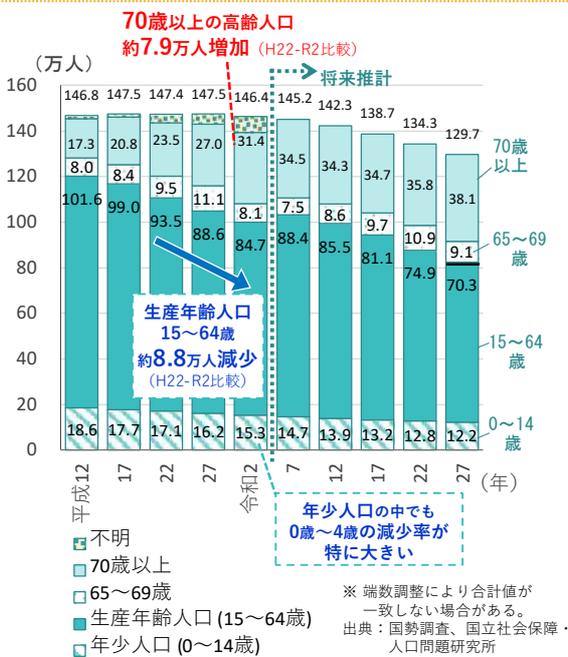
この10年間で、京都市の人口動態など、市バス事業を取り巻く環境は変化しています。

少子高齢化に伴い、通勤などの定期的な利用を見込める生産年齢人口は約8.8万人減少する一方、70歳以上の高齢人口は約7.9万人増加しました。大学生数は堅調に推移していますが、今後、人口減少やテレワークの定着などもあって、朝ラッシュなどの通勤や通学でのご利用は減少し、反対に、高齢人口の増加で買い物、通院などの昼間の移動の需要が高まるなど、移動ニーズの多様化が予想されます。

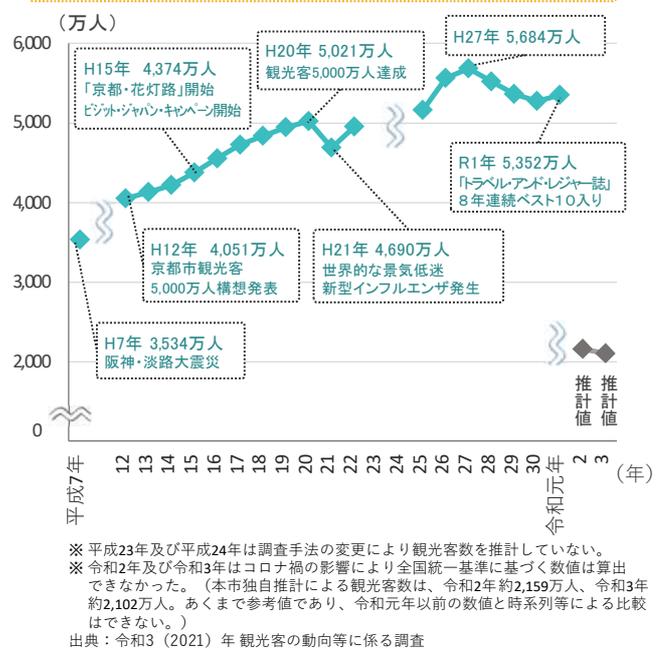
この間、年間5,000万人を超えていた入洛観光客数は、新型コロナウイルスの影響で激減しましたが、外国人旅行者の入国制限が緩和されたこともあり、今後、回復が見込まれます。

そうした中、平成13年には全国で119万人以上いた大型二種免許保有者は、令和3年には約82万人と過去20年で約37万人減少しており、バスの運行を支える担い手不足はますます深刻になっていきます。

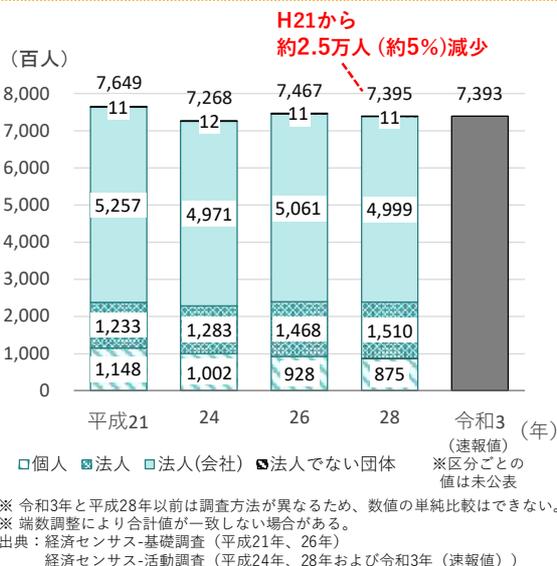
京都市の人口推計



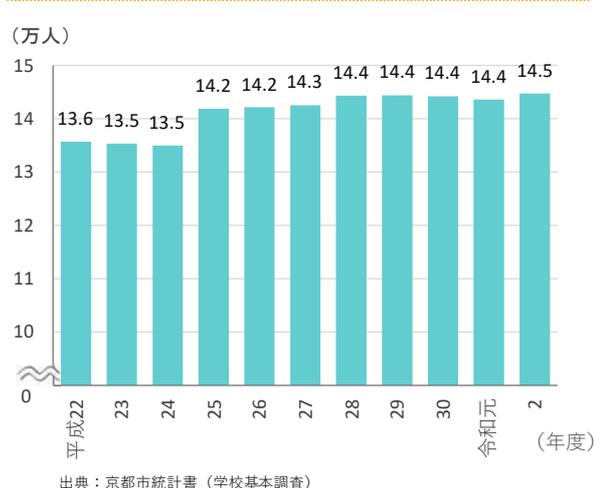
京都市への年間観光客数の推移



従業人口の推移



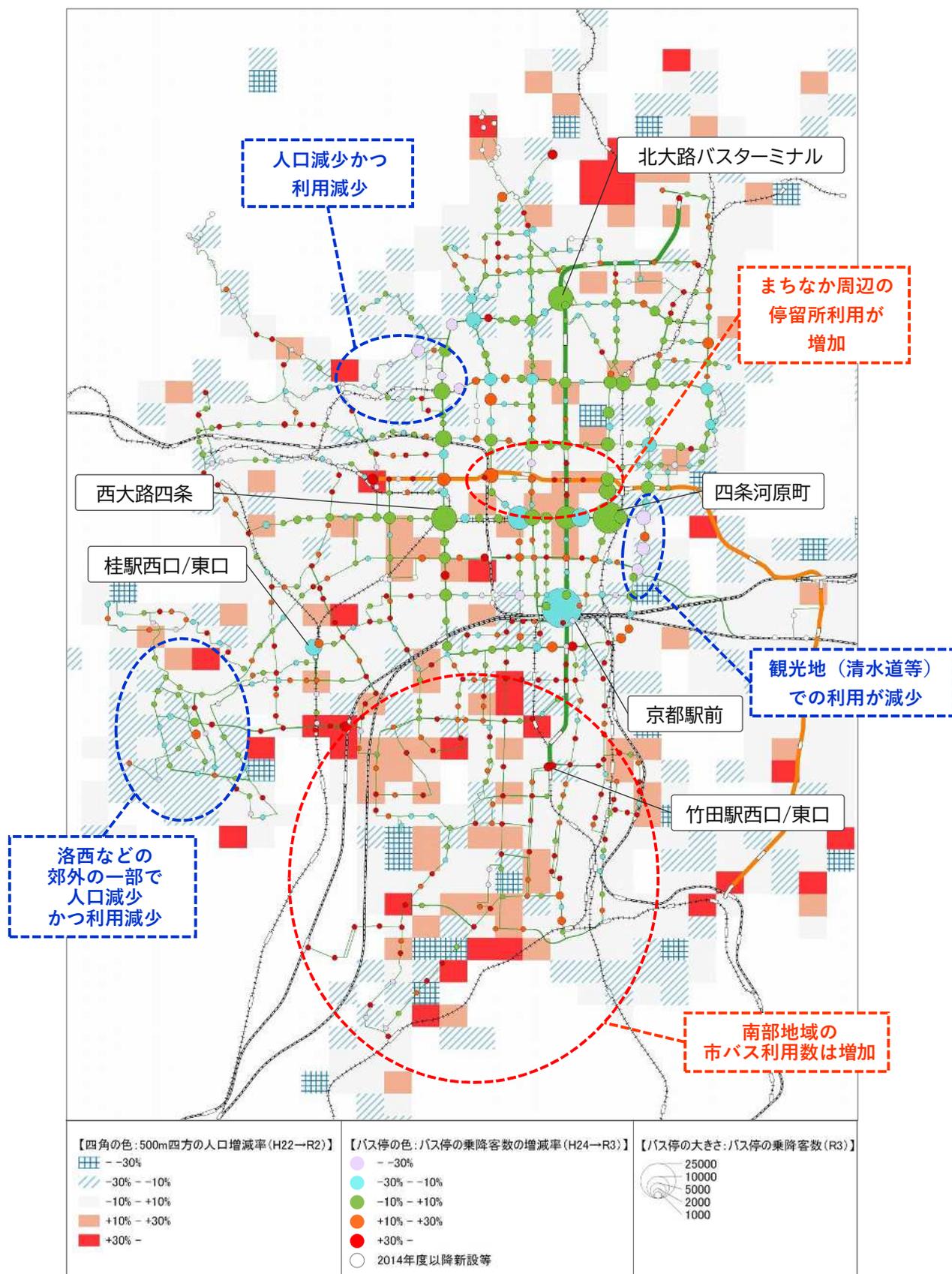
京都市内のキャンパスに通学する学生数



人口と各停留所の乗降数の変化

乗降数：令和3年と平成24年との比較

人口：令和2年と平成22年との比較



出典：令和2年国勢調査、市バス旅客流動調査（平成24年、令和3年）

データから見る市バスのご利用状況

令和3年11月から12月にかけて、お客様のご利用状況を正確に把握する市バス旅客流動調査と市バスお客様アンケート調査を約9年ぶりに実施しました。

これらのデータからは、次のようなご利用状況の特徴が得られました。

調査概要

市バス旅客流動調査		市バスお客様アンケート調査
令和3年 11月25日～12月12日の間の 平日6日間、休日2日間	調査期間	令和3年 11月25日～12月8日 (停留所での配布は11月26日(金)、28日(日))
バス乗車時に調査カードを配布し、降車時に回収 〔調査対象〕 平日調査は全系統全ダイヤ 休日調査は全系統の一部ダイヤ	調査方法	停留所での配布、区役所・支所等への配架、 専用WEBサイト
利用目的、券種、乗車前/降車後の交通手段、年齢、居住地	調査項目	利用状況、利用目的、コロナ禍での利用状況の変化、 乗継への意向、回答者属性(郵便番号、年齢、性別、職業)
319,713人(平日の総旅客数)	回答件数	7,994件(WEBサイトでの回答含む)

市バス路線のご利用状況 | 市内中心部のご利用は全体の75%を占める

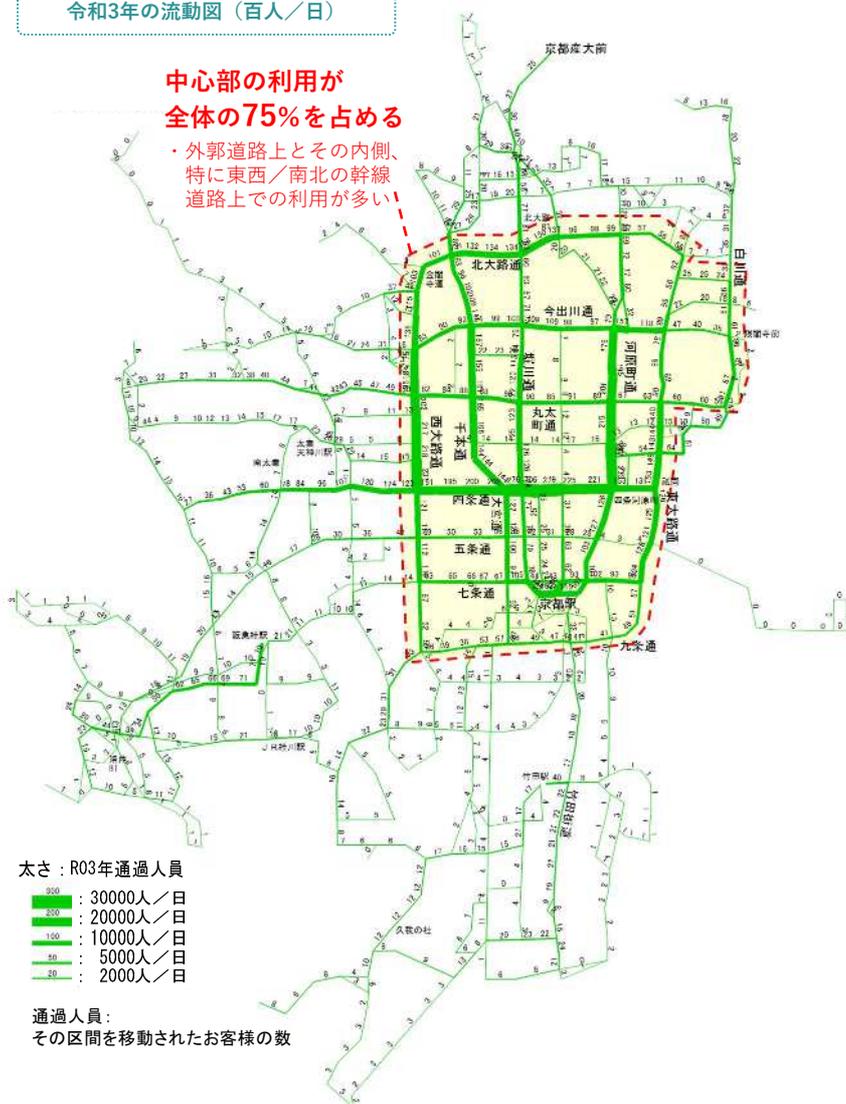
路線全体のご利用状況

〔中心部と周辺部の区分〕

西大路通、北大路通、東大路通(一部白川通)、九条通を外郭道路とし、外郭道路上及びその内側を中心部、外郭道路の外側を周辺部と区分しています。

- 市バス全体のご利用割合は、中心部が75%、周辺部が25%となり、前回の平成24年度市バス旅客流動調査(以下、「前回」という。)の結果とほぼ同じ比率でした。
- 中心部、周辺部とも乗降場所は鉄道駅近くの停留所が多い結果となりました。
- 周辺部のご利用は、同じ周辺部の鉄道駅への利用が多いほか、乗換せずに中心部へ向かう傾向が見られました。

停留所間の通過人員 令和3年の流動図(百人/日)



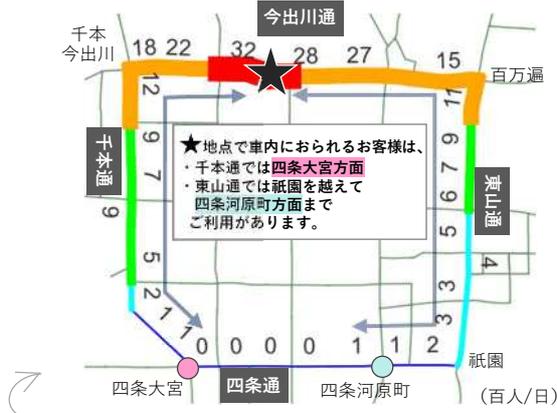
出典: 令和3年市バス旅客流動調査

主な系統のご利用状況

〔中心部を走行する循環系統〕 201号系統

- 1周する利用はありませんが、東西の通りと南北の通りを跨って利用されるL字型移動が多く見られます。
- 全線ではほぼ均一した利用があり、1つの系統で多様なニーズに対応していることが分かります。

今出川通の特定断面での流動 (百人/日)



★印の区間（「烏丸今出川」と「上京区総合庁舎前」との間）で車内におられるお客様が、経路上のどの範囲まで利用されているかを示します。
 ※ 値は、201号系統全便の1日の合計値

千本通・四条通・東山通でご乗車されたお客様も、上図と同じように、「東西」「南北」の通りを跨って利用されています。

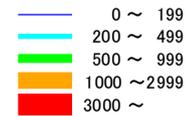
出典：令和3年市バス旅客流動調査

201号系統全体の流動 (百人/日)
(今出川通+千本通+四条通+東山通)



※ 値は、201号系統全便の1日の合計値

通過人員(単位:人/日)

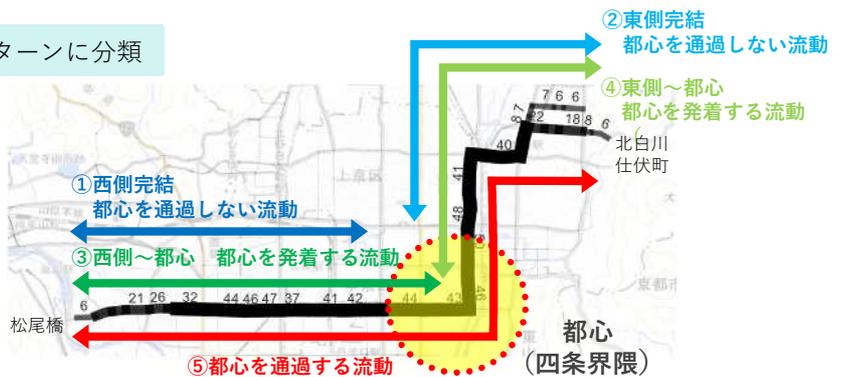


〔中心部を走行する幹線系統〕 3号系統

- 運行距離の長い系統ですが、都心を通る間にお客様が入れ替わり、1回の運行で多様な需要に対応していることが分かります。

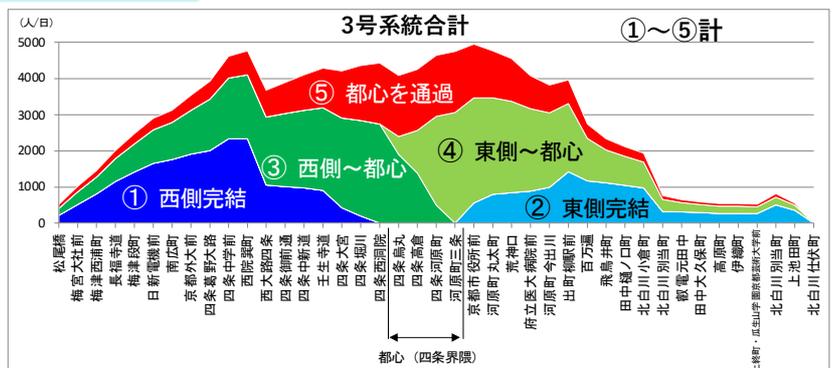
ご利用区間に応じて、以下の5つの利用パターンに分類

- ①西側完結 (都心を通過しない流動)
- ②東側完結 (都心を通過しない流動)
- ③西側～都心 (都心を発着する流動)
- ④東側～都心 (都心を発着する流動)
- ⑤都心を通過する流動



それぞれの利用パターンのお客様数をグラフに重ねて示す

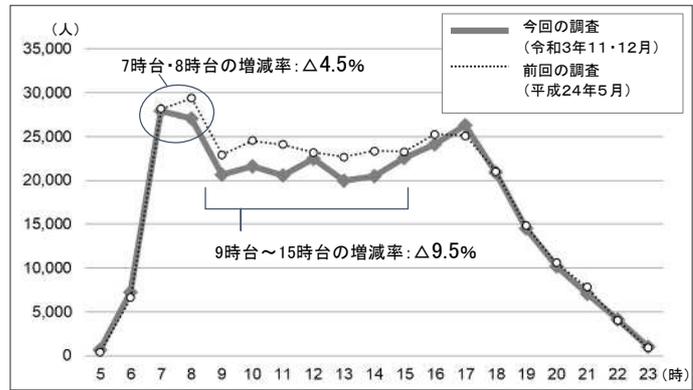
5つの利用パターンごとの人数を重ねると、車内のお客様の多い区間が続いており、様々な移動パターンに対応していることが分かります。



出典：令和3年市バス旅客流動調査

時間帯 | 朝ラッシュ、昼間時間帯のご利用が減少

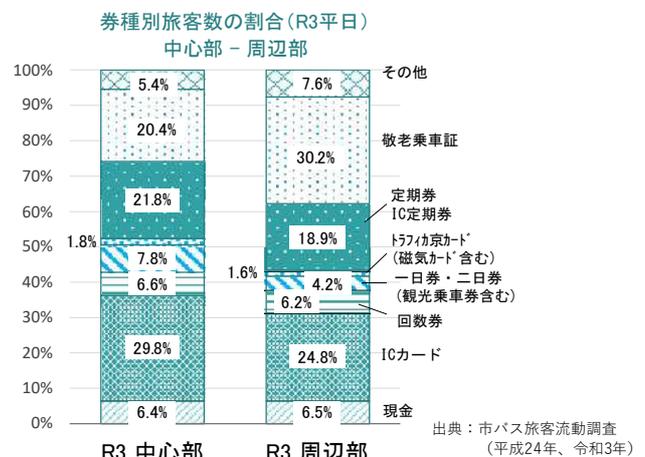
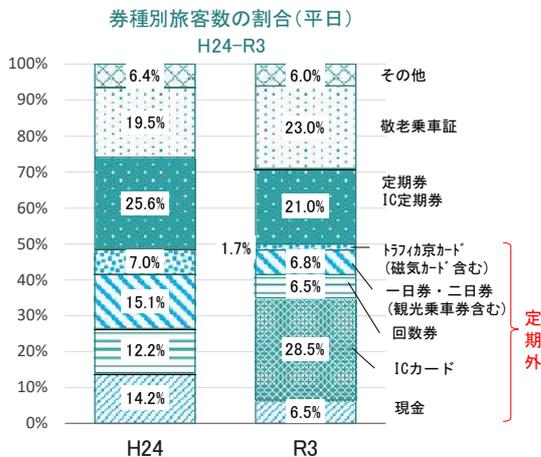
- 朝ラッシュ時間帯（7時台・8時台）のご利用は、前回と比べて4.5%減少しました。
- 昼間時間帯（9時台～15時台）のご利用は、前回と比べて9.5%減少しました。
- 夜間時間帯のご利用状況は、前回と比べて顕著な変化は見られませんでした。



出典：市バス旅客流動調査（平成24年、令和3年）

券種 | 定期外の利用が全体の2分の1、定期利用は減少

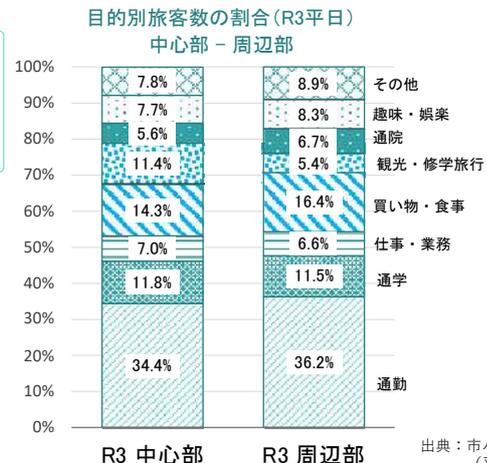
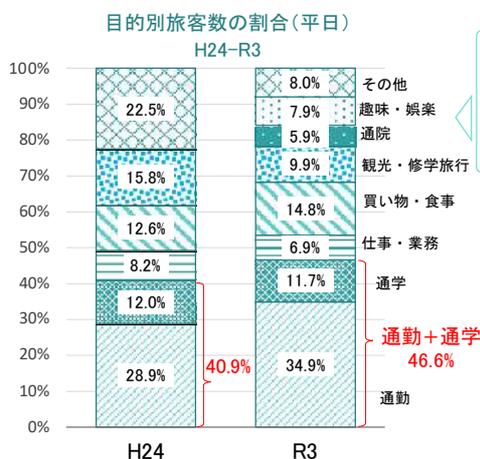
- 定期外のご利用が、全体の約2分の1を占めました。平成26年12月に導入した「ICカード」（IC定期券を除く）のご利用は28.5%であり、定期外の半数以上を占めました。
- 「定期券・IC定期券（平成29年4月導入）」のご利用は21.0%で、前回と比べて減少しました。テレワークや大学のリモート講義など、新型コロナウイルス感染症の影響による生活様式の変化を一定反映しているものと考えられます。
- 「敬老乗車証」でのご利用は23.0%で、前回より増加しました。また、周辺部での割合は30%を超えています。



出典：市バス旅客流動調査（平成24年、令和3年）

目的 | 「通勤」や「買い物・食事」目的でのご利用が増加

- 「通勤」+「通学」の割合は46.6%と、前回と比べて増加しました。
- 「観光・修学旅行」の割合は、周辺部より中心部のほうが高くなっています。

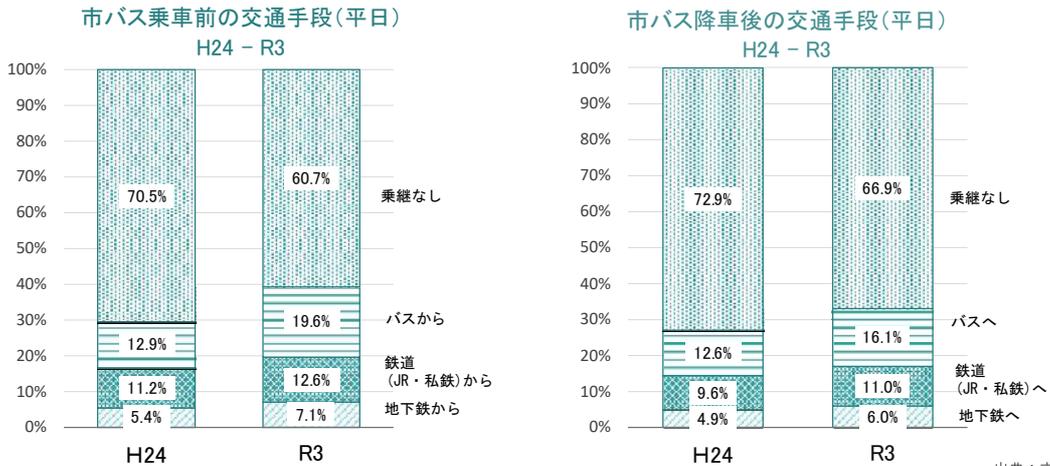


出典：市バス旅客流動調査（平成24年、令和3年）

乗車前／降車後の交通手段 | 乗継利用は増加

市バス乗車前／降車後の交通手段

- 約60%の方が乗継をされていませんが、前回と比較すると、「鉄道（JR・私鉄）」、「地下鉄」、「バス」のいずれにおいても、乗り継いで利用されている方の割合は増加しています。



出典：市バス旅客流動調査
(平成24年、令和3年)

鉄道との乗継が多い停留所

- バス・鉄道の乗継は、京都駅、北大路駅、西院駅などで多く見られます。定期外（現金、ICカード、一日券等）の券種で乗継利用されている方が多いのが特徴です。

鉄道との乗継が多い停留所 (R3平日、200人/日以上)

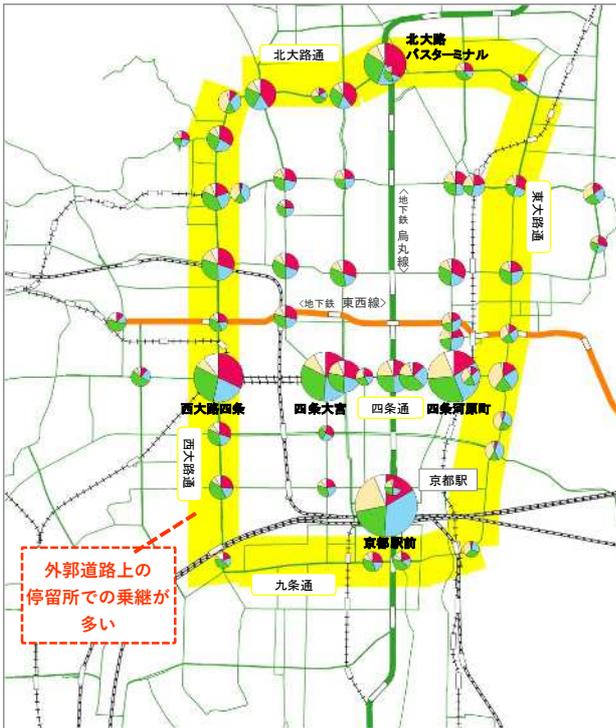


出典：令和3年市バス旅客流動調査

バスとの乗継が多い停留所

- バス・バスの乗継は、京都駅や四条通上の停留所のほか、西大路通、北大路通、東大路通、九条通の外郭道路上の主要交差点の停留所で多く見られます。また、定期券や敬老乗車証など、追加の運賃負担の発生しない券種で乗継利用されている方が多いのが特徴です。

バスとの乗継が多い停留所 (R3平日、200人/日以上)



順位	バスとの乗継が多い停留所上位5位	バス・市バス乗継人数(人)
1	京都駅前	7,262
2	四条河原町	5,333
3	四条大宮	4,443
4	西大路四条	4,358
5	北大路バスターミナル	3,409

※ 乗継利用されたお客様の数



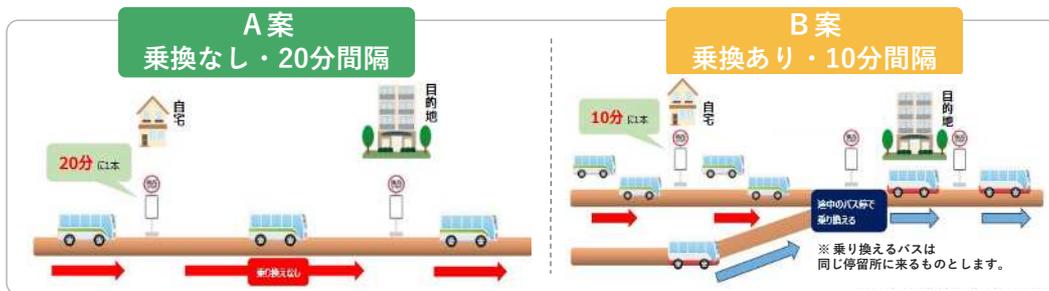
出典：令和3年市バス旅客流動調査

バス-バス乗継 | 乗継に運賃負担がない場合（乗継無料）でも約半数は直通便（乗換なし）を選択

アンケート調査では、目的地への移動に当たって、

- ・ A案：直通便（乗換なしで目的地まで移動、バスは20分間隔で運行）
- ・ B案：乗継便（乗り換えて目的地まで移動、バスは10分間隔で運行）

について、乗継運賃の負担のある場合とない場合とで、どちらを利用したいかをお聞きしました。



① 乗継に運賃負担がある場合

(A案 直通便：運賃230円 / B案 乗継便：運賃370円※)

※ ICカードを利用した場合の割引額を想定

- ・ A案：72.7%、B案：23.0%、不明：4.3%
- ・ 乗換がなく、運賃負担が少ないA案が支持されました。



② 乗継に運賃負担がない場合

(A案 直通便：運賃230円 / B案 乗継便：運賃230円)

- ・ A案：48.4%、B案：47.3%、不明：4.3%
- ・ 乗継運賃の負担がない場合は、ほぼ同程度の結果となりました。



出典：令和3年市バスお客様アンケート調査