

令和6年3月実施

「今後の市バス路線・ダイヤの在り方」(素案) — 皆様からのご意見を募集します —

募集期間 令和4年12月14日(水)~令和5年1月13日(金)【必着】

京都市の公営交通は、明治45年の市電運行開始以来、今年で110周年を迎えました。市バスは、昭和3年に運行を開始して以降、市域の発展とともに路線拡張を重ね、地下鉄の開業など、京都のまちの変化に合わせて路線の見直しを行いながら、現在、801両の車両・74の系統で、1日平均81,500kmを運行。市内バス輸送の85%を担っており、通勤・通学をはじめ市民の皆様の暮らしや産業、経済、観光、文化、スポーツなど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の影響でお客様と運賃収入は大きく減少。テレワークなどの新たな生活様式の導入等もあって、お客様数はコロナ禍前の水準に戻らないと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、多額の費用を要する車両等の設備の更新、原油価格の高騰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、令和4年3月に策定した「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、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、この間のお客様のご利用状況やニーズ等の変化、また、「京都市バスの路線・ダイヤの在り方に関する検討委員会」からいただく答申の内容も踏まえ、令和6年3月にダイヤ改正を実施することとしており、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しています。この度、「今後の市バス路線・ダイヤの在り方」(素案)を取りまとめましたので、この素案について、広く市民の皆様のご意見を募集します。

① 市民意見募集ホームページ

送信フォームからご提出いただけます。

<https://www.city.kyoto.lg.jp/templates/pubcomment/kotsu/0000305643.html>

② 電子メール kotsu-j-unyu@city.kyoto.lg.jp

※メールの件名に「パブリックコメント」とご記入いただき、ご意見はメール本文にご記入ください。

上記のほか、下記の提出先にFAX、郵送、持参でご提出いただくことも可能です。

- ・その場合は、本冊子の最終ページのご意見記入用紙をご活用ください。(他の用紙でも結構です。)
- ・持参の場合は、平日の午前8時45分~午後5時30分の間に提出先までご持参ください。(12月29日(木)~1月3日(火)は閉庁日です。)

募集ページはこちら



ご意見の
提出方法

提出先
(お問合せ)

京都市交通局 自動車部運輸課 路線計画担当 (パブリックコメント担当)

〒616-8104 京都市右京区太秦下刑部町12

TEL: 075-863-5132 FAX: 075-863-5128 電子メール: kotsu-j-unyu@city.kyoto.lg.jp

この冊子は概要版です。

本編資料、カラー版はこちらから
ご覧いただけます。

<https://www.city.kyoto.lg.jp/templates/pubcomment/kotsu/0000305643.html>



パボコムン



京ちゃん

策定の背景

■ 近年の路線・ダイヤ編成の取組とコロナ禍の影響

かつて危機的な経営状況にあった市バス事業は、経営健全化の取組で人件費等を大幅に削減。増車による路線・ダイヤの充実等の“攻めの経営”を推進し、お客様の増加にも支えられ、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の影響でお客様数と運賃収入は激減し、未曾有の経営危機に直面。令和2年度には全系統が赤字になるなど、一部の黒字系統で赤字系統を含めた市バス路線ネットワーク全体を支える仕組み（内部補助）が機能しにくくなっています。また、輸送の安全確保に必要な車両や設備の更新に多額の費用を要することや、担い手不足に伴う人件費の増加といったコロナ禍前からの経営課題に加え、昨今の燃料費の高騰も市バス事業の経営にとっては大きな負担となっています。

■ 市バス事業を取り巻く状況の変化

この10年間で、生産年齢人口や従業人口の減少、高齢人口の増加など、人口動態は変化しています。また、入洛観光客数は、新型コロナウイルス感染症の影響で激減しました。今後、観光でのご利用は回復が見込めるものの、人口の減少と高齢化が進む中、朝の通勤や通学などの移動ニーズは減少。一方、昼間の買い物や通院といった移動ニーズの多様化も予想されます。

■ データから見る市バスのご利用状況

昨年を実施した市バス旅客流動調査では、中心部でのご利用が全体の75%と、こうしたエリアでの多くのご利用が市バス路線ネットワーク全体を支える基盤となっています。また、中心部と周辺部では、ご利用の目的などが異なるといった特徴も見られました。バスの乗継利用は増えていますが、アンケート調査結果からは、乗継のない直通便のニーズの高さもうかがえます。

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

多くのお客様に支えられ、効率的といった特徴も見られる現在の市バス路線ネットワークを基本に、必要な取組を加えることで、一層の効率化を図りながら利便性向上を目指します。

2 市民生活と観光との調和

今後、観光でのご利用の回復に応じ、市バスの増便等に取り組みますが、輸送力には限りもあります。市バスだけではなく、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、市民生活と観光の調和を目指します。

3 京都市の成長戦略と軌を一に

人口減少社会にあって、京都市が持続可能な発展をしていくには、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ことが重要です。移住・定住や企業誘致を促進し、誰もが安心して働き、暮らし、子育てし、住み続けたいと思っただけの京都、市バスをはじめとする公共交通はその基盤となるものです。京都市の成長戦略と軌を一にして、持続可能な社会インフラとして、将来にわたって市民生活と都市活動を支えていきます。

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

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

③ 事業運営の一層の効率化

④ 新たなご利用の開拓

具体の取組一覧

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	<ul style="list-style-type: none"> 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路線の利便性向上 目的地へ直通する経路のほか、乗継ルートも活用いただける多様な系統網の構築 朝夕の「通勤・通学」や昼間の「買い物・通院」など、使いやすい行先・ルートの検討 駅前広場の整備に合わせた乗入れ拡大など鉄道駅への接続強化 「楽洛ライン」の充実など、ニーズに対応した観光系統の運行の検討
便利で使いやすいダイヤ編成	<ul style="list-style-type: none"> 系統の特性に応じた分かりやすいパターンダイヤの更なる導入 同一区間を運行する系統間の運行間隔の調整 鉄道との乗継がしやすいダイヤ設定 区間運転時分の調整や折返し時分の設定など、定時性向上に向けたダイヤ設定
幅広い世代のお客様の 確保に向けた取組	<ul style="list-style-type: none"> 幅広い層の皆様に寄り添った安心・快適にご利用いただける公共交通 未来を担う子供たちに向けた、市バスへの親しみや理解が深まる取組の推進 通院や日常のお出かけなど、高齢者にとっても利用しやすい路線・ダイヤの検討 「環境定期券制度」のPRなど、ご家族の皆様でご利用しやすい環境づくり 通学ルートの利便性確保及びご利用の多い時間帯の増発
市民との協働による 事業の推進	<ul style="list-style-type: none"> 地域主体のモビリティ・マネジメントとの連携による利用促進
分かりやすさの向上	<ul style="list-style-type: none"> ホームページ、停留所、車両の案内表示など、情報提供の充実 市バスの運行情報（時刻、経路、停留所の位置など）のオープンデータ化 バスの行先表示器のフルカラーLED化に伴う視認性の高い行先表示の検討
公共交通の利用促進に向けた 各種施策との連携	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を活かしたまちづくりとの連携
経営状況等の見える化	<ul style="list-style-type: none"> ホームページやSNSなど、多様な広報手段を活用した情報発信（見える化）の推進

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	<ul style="list-style-type: none"> 既設系統の増便や「楽洛東山ライン」等の臨時便の運行 ご利用の回復に応じた、観光での利用が多い既設系統の増便 「楽洛ライン」の充実など、ニーズに対応した観光系統の運行の検討（再掲） 最繁忙期における民間バス事業者との連携による輸送力の増強
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	<ul style="list-style-type: none"> 観光のお客様への地下鉄などの鉄道と市バスを組み合わせた移動経路の案内 観光シーズンにおける市バスから地下鉄への無料乗継の継続・充実
旅行者の皆様への キメ細やかな案内	<ul style="list-style-type: none"> 京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”による案内活動 手ぶら観光の推進

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	<ul style="list-style-type: none"> ご利用の多い系統の増便や、地域ごとの特性を踏まえた運行回数の見直しの検討 時間帯や平日・土曜・休日のご利用状況に応じたダイヤ設定
運営の効率化	<ul style="list-style-type: none"> ご利用が見込める区間での回送の営業運行化の更なる検討 系統の担当営業所や操車場の見直しなどによる効率的な運行の検討

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	<ul style="list-style-type: none"> 民間バス事業者との連携による路線の維持 ご利用の少ない地域では、系統の統合など効率化を図りつつ路線を維持
運行サービスの水準の検討	<ul style="list-style-type: none"> 地域ごとの状況を踏まえ、一定の運行頻度を確保しつつ市バス運行を維持

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

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市バス路線ネットワークを大切にし、更なる利便性向上も目指します。

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、ご利用シーンに応じて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の構築や、朝夕時間帯の通勤・通学、昼間の買い物、通院など、それぞれの目的に応じた便利な行先やルートの設定、今後、整備される駅前広場への乗り入れや既存の鉄道駅への更なる接続強化などを図ります。

また、「楽洛ライン」の充実など、お客様のニーズに対応した観光系統の運行を検討します。



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ます。

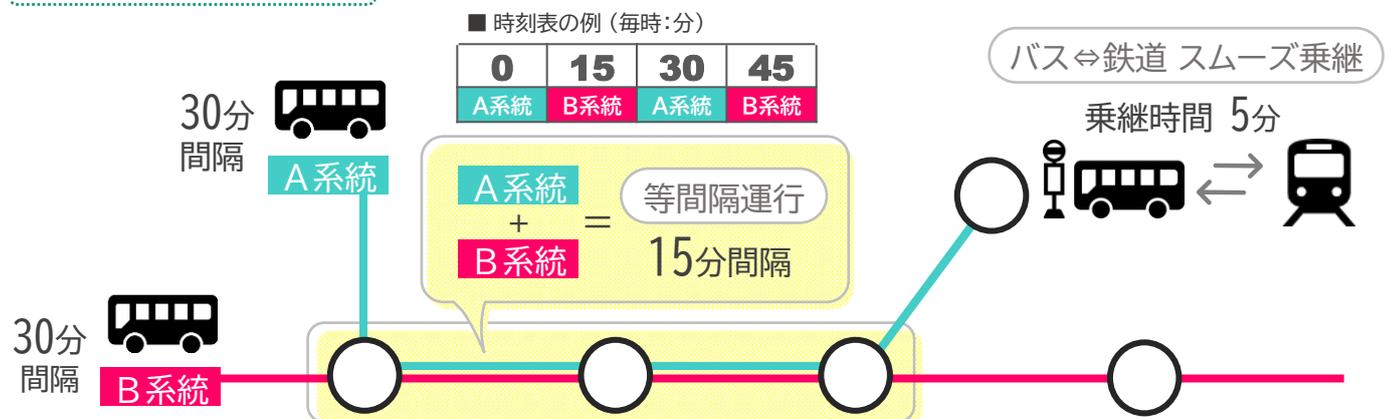
便利で使いやすいダイヤ編成

充実

路線（系統）設定がよくても、ダイヤの工夫がなければ、全体としての利便性は向上しません。このため、便利で使いやすいダイヤ編成を推進します。

例えば、系統の特性に応じた毎時0分発、30分発などの分かりやすいパターンのダイヤ、異なる系統番号のバスが同じ路線を運行する区間では、バスが交互に等間隔で到着するよう系統間の運行間隔の調整、鉄道との乗継がしやすいダイヤ設定、停留所間の走行時分の見直しなど定時運行がしやすいダイヤづくりなどを進めます。

ダイヤ調整のイメージ



幅広い世代のお客様の確保に向けた取組

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、幅広い層の皆様に寄り添った、安心・快適にご利用いただける公共交通を目指します。

例えば、未来を担う子どもたちに向けた、イベント等での市バスへの親しみや理解が深まる取組、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に対応した、ご高齢の方にとっても利用しやすい路線・ダイヤ、ご家族でのお出かけに便利な「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、通学ルートの実便性確保及びご利用の多い時間帯の増発など、幅広い世代の皆様が市バスをご利用しやすい環境づくりを促進します。

※「環境定期券制度」(平成11年4月～実施)

市バスの通勤定期券をお持ちのご本人と同伴される同居のご家族が市バスに乘車される場合、土曜・日曜・祝日等に限り、おひとりさま現金100円(小児50円)でご利用いただける制度。

新規 充実



市民との協働による事業の推進 充実

沿線にお住いの皆様为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努めます。

※「モビリティ・マネジメント (MM)」

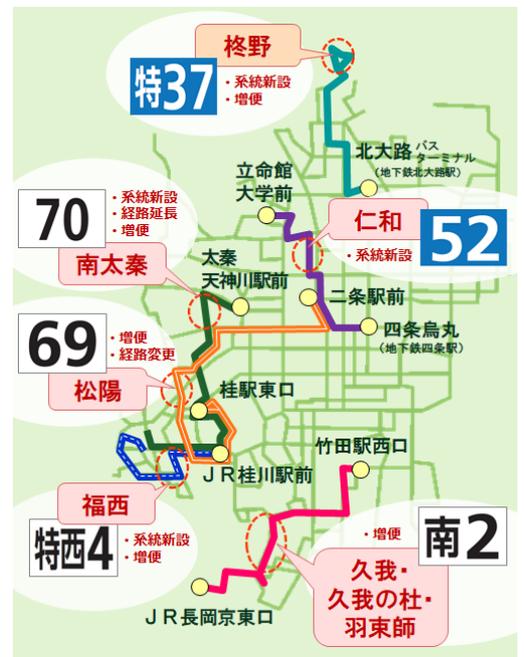
「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通などの交通手段を適度に使う状態」へと自発的に転換することを促す、地域や関係者による協働の取組

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



MMの取組が進む地域



分かりやすさの向上

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ご利用いただける情報提供を行います。

また、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)」で整備、オープンデータとして公表し、検索サービスを提供する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るほか、フルカラーLED行先表示器による、分かりやすい行先表示を検討します。



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/ikisaki.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

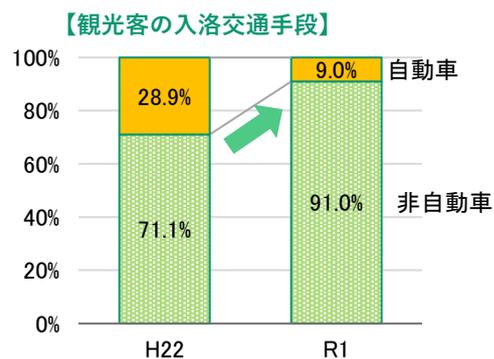
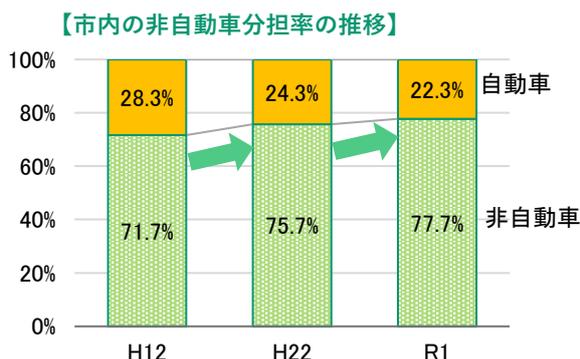


公共交通の利用促進に向けた各種施策との連携

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ります。

「歩くまち・京都」総合交通戦略2021から



※ 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

新規 **充実**

市バス・地下鉄の経営状況や市バス各系統の現状を表す営業係数、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、情報の「見える化」を更に推進します。

時刻表への営業係数の表示



※写真はイメージです

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)
- 燃料油脂費 (ガソリン代(軽油費))
- 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

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〜』

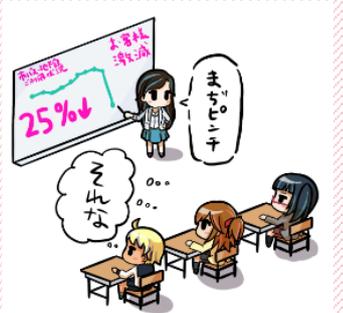
2022.10.28



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

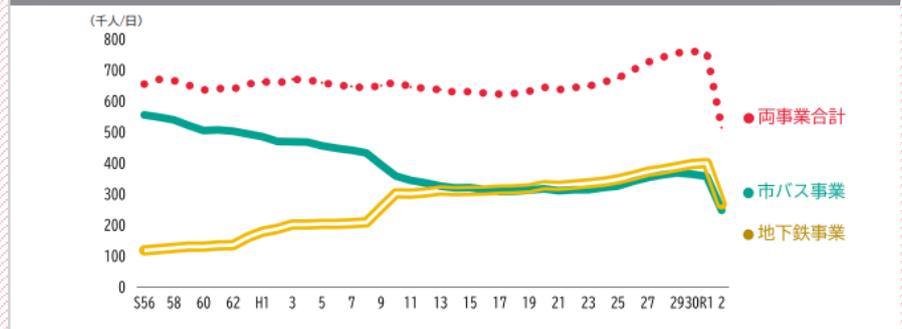


まちピンチ

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。

2022.06.15

コロナの影響による危機的な経営状況 | お客様数の減少



R1→R2で、市バス・地下鉄とも1日10万人を超えるお客様が減少
これまでの増客の取組による成果が吹き飛び結果に

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

新規 **充実**

当面の間は、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」などの臨時便の運行で対応し、ご利用の回復に応じ、観光でのご利用が多い既設系統を増便（減便したダイヤを復便）し、混雑緩和を図ります。

「楽洛ライン」の充実など、お客様のニーズに対応した観光系統の運行も検討します。

また、観光シーズンの最繁忙期には、民間バス事業者とも連携し、バス輸送力の更なる強化を図ります。

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

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ご利用いただくなど、「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、案内します。また、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・充実します。

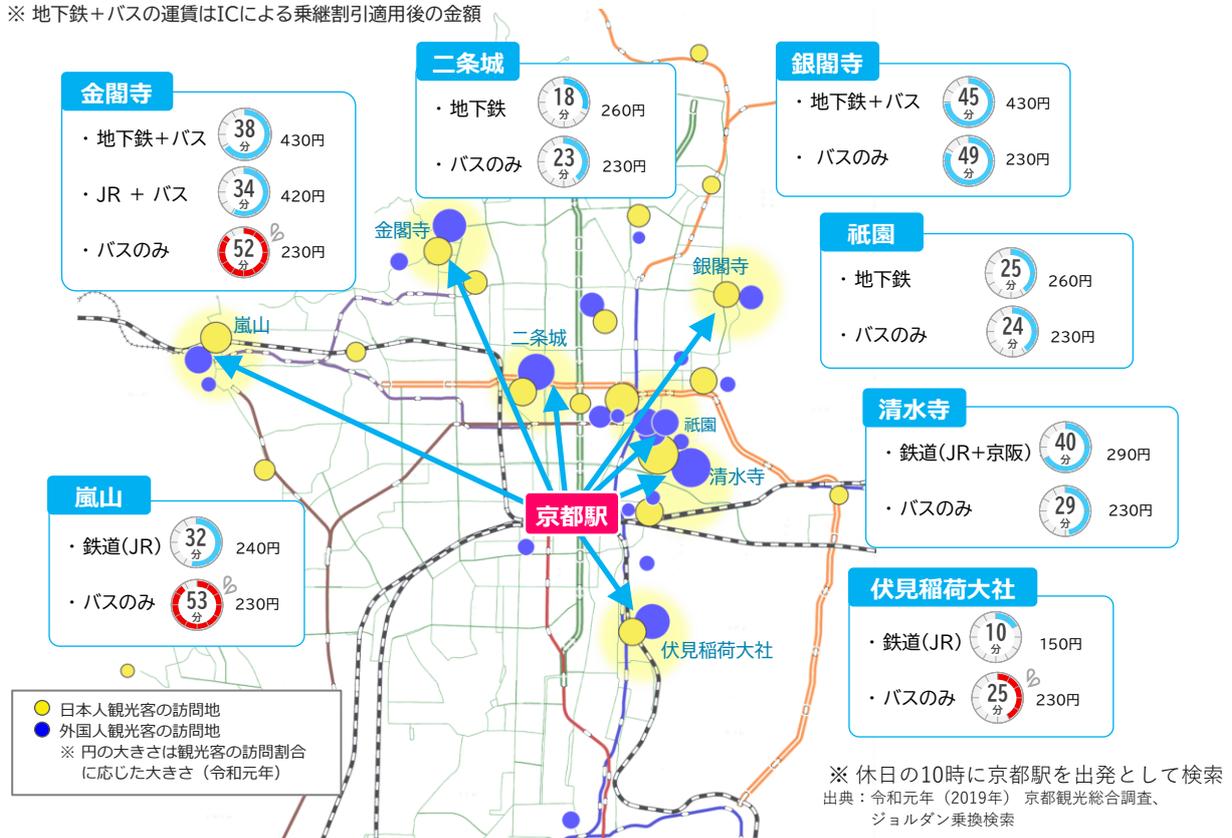


京都駅前 市バスのりばのデジタルサイネージでの案内

■ 京都駅から主要観光地への所要時分・運賃

京都駅から主要観光地への所要時分

定刻どおり運行した場合の時分で、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。
※ 地下鉄+バスの運賃はICによる乗継割引適用後の金額



■ 旅行者の皆様へのキメ細やかな案内

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、語学が堪能な「京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”」による案内活動を継続して実施します。また、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ます。



京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”による案内活動

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 充実

ご利用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、限りある輸送力を効果的に配分します。また、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と見直しを検討します。

運営の効率化 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します。また、系統の担当営業所の見直しや、系統のルート工夫など、効率の良い運行を検討します。

ご利用の少ない路線を維持・確保していくための取組

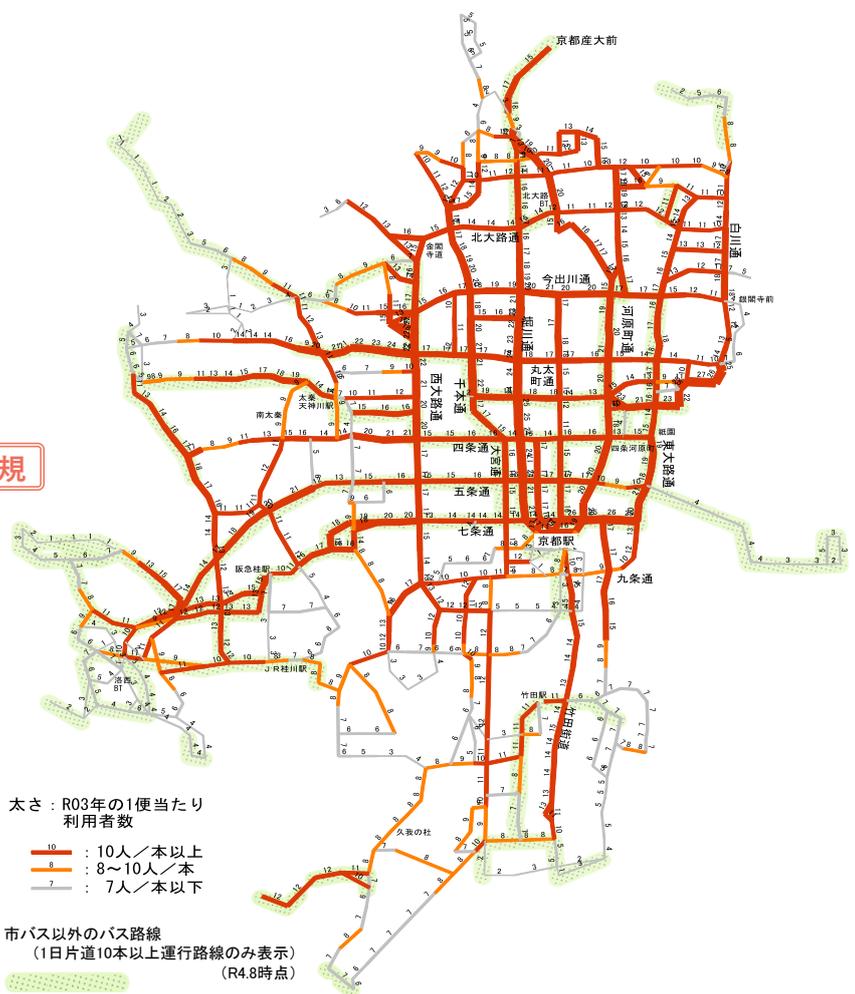
地域ごとの特性に応じた路線の維持・確保の取組 新規 充実

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きます。また、ご利用が少ない地域では、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、路線を維持するほか、鉄道駅との接続強化などで利用の拡大を図ります。

運行サービスの水準の検討 新規

ご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けるよう、運行頻度等のサービス水準を検討します。

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

