

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

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>



ハブコメくん



京ちゃん

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ら、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：**急行 Exp. 101 205 207 208 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～西ノ京円町）
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）
- 地下鉄東西線／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
- 京都駅八条ロアバンティ前 ⇔ **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〕



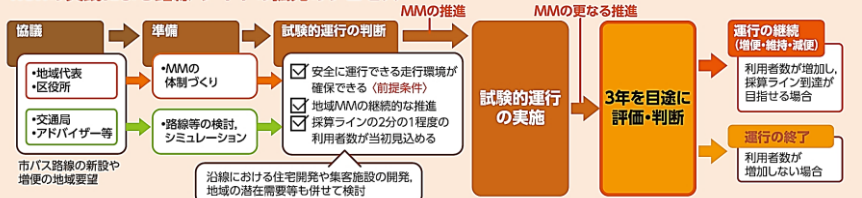
〔案内表示のリニューアル〕

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P R〕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P R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～

- ・ J R 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

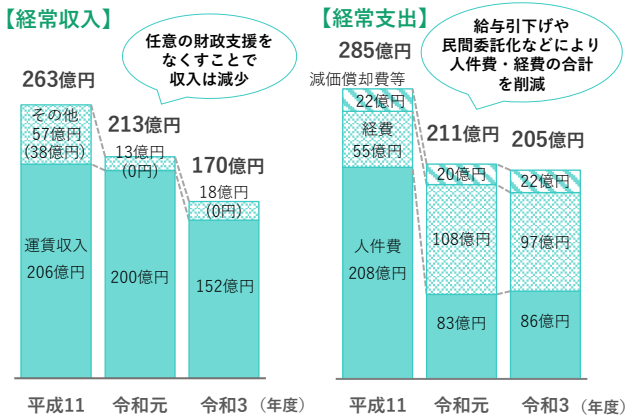
〔J R 西日本との連携事業〕令和元年11月～

- ・ 京都駅一極集中から他の鉄道駅への誘導
J R 西日本と連携し、J R 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J R 山科駅への案内誘導を実施

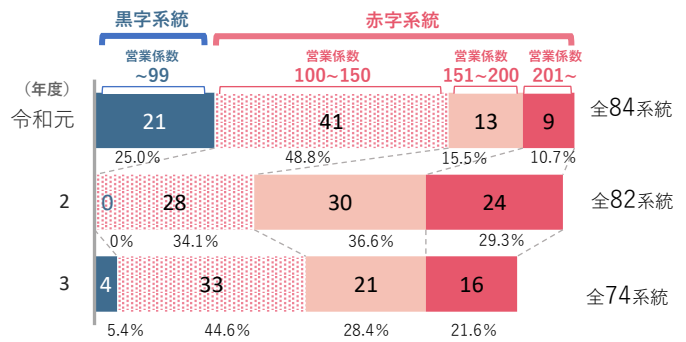
しかしながら、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で、令和2年度と令和3年度は2年連続して経常赤字となり、再び累積欠損金が生じるなど、これまでに経験したことの無い危機的な経営状況に直面しています。加えて、この間の燃料費の高騰も経営に大きな影響を及ぼしています。

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



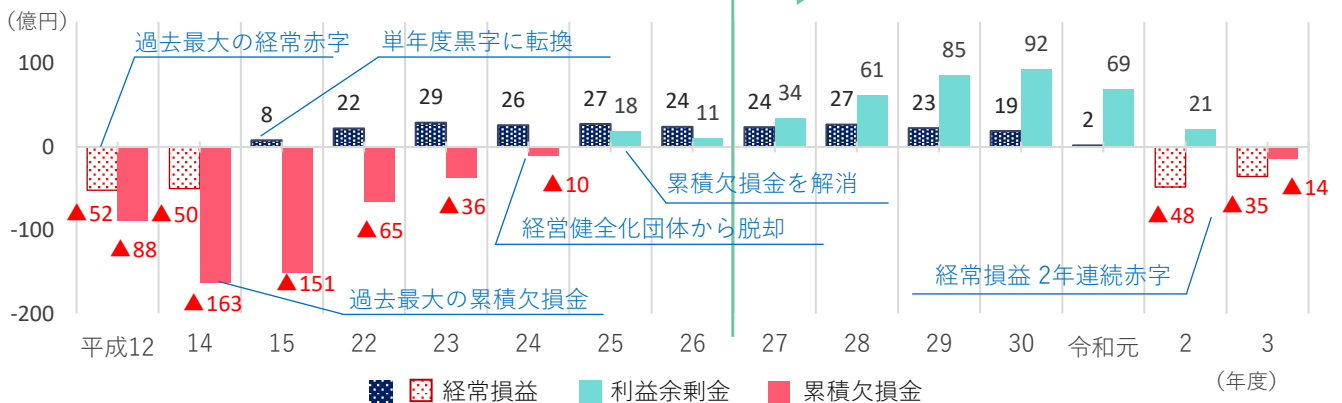
営業係数※



※ 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。

※ () は一般会計からの任意の財政支援の額

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、市民の皆様のご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す。

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

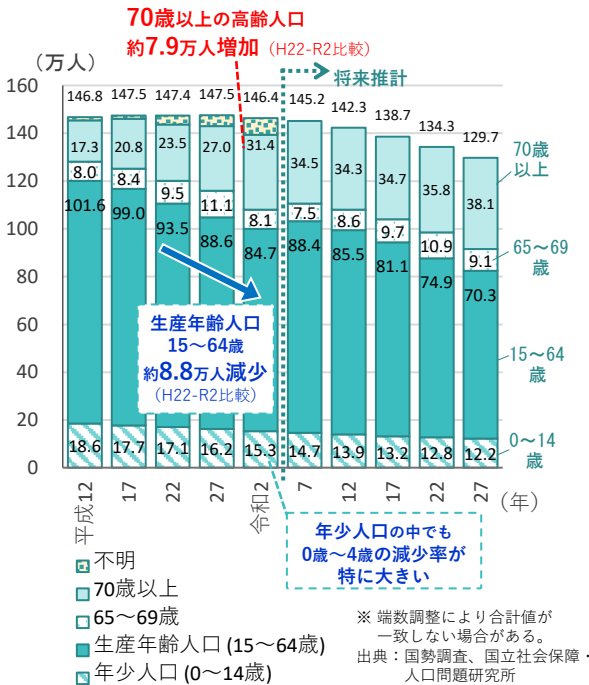
この10年間で、京都市の人口動態など、市バス事業を取り巻く環境は変化しています。

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。

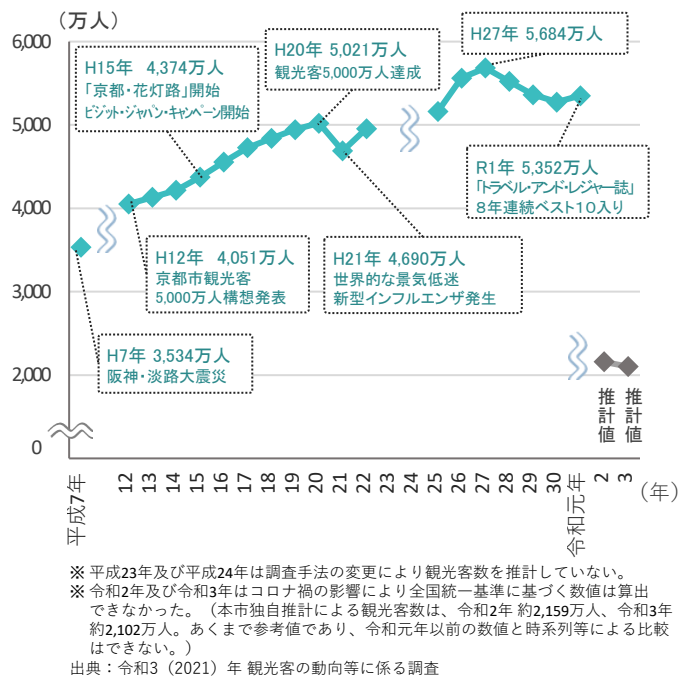
この間、年間5,000万人を超えていた入洛観光客数は、新型コロナウイルスの影響で激減しましたが、外国人旅行者の入国制限が緩和されたこともあり、今後、回復が見込まれます。

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。

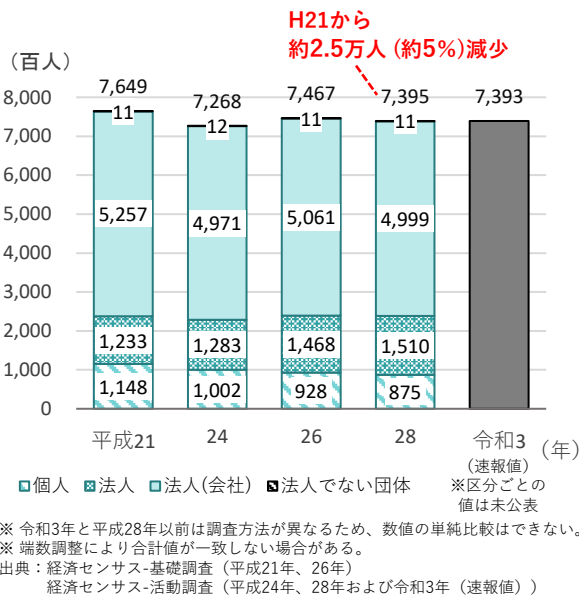
京都市の人口推計



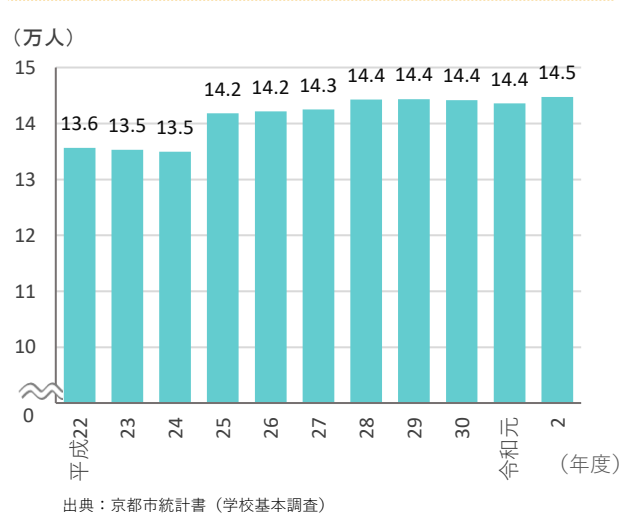
京都市への年間観光客数の推移



従業人口の推移



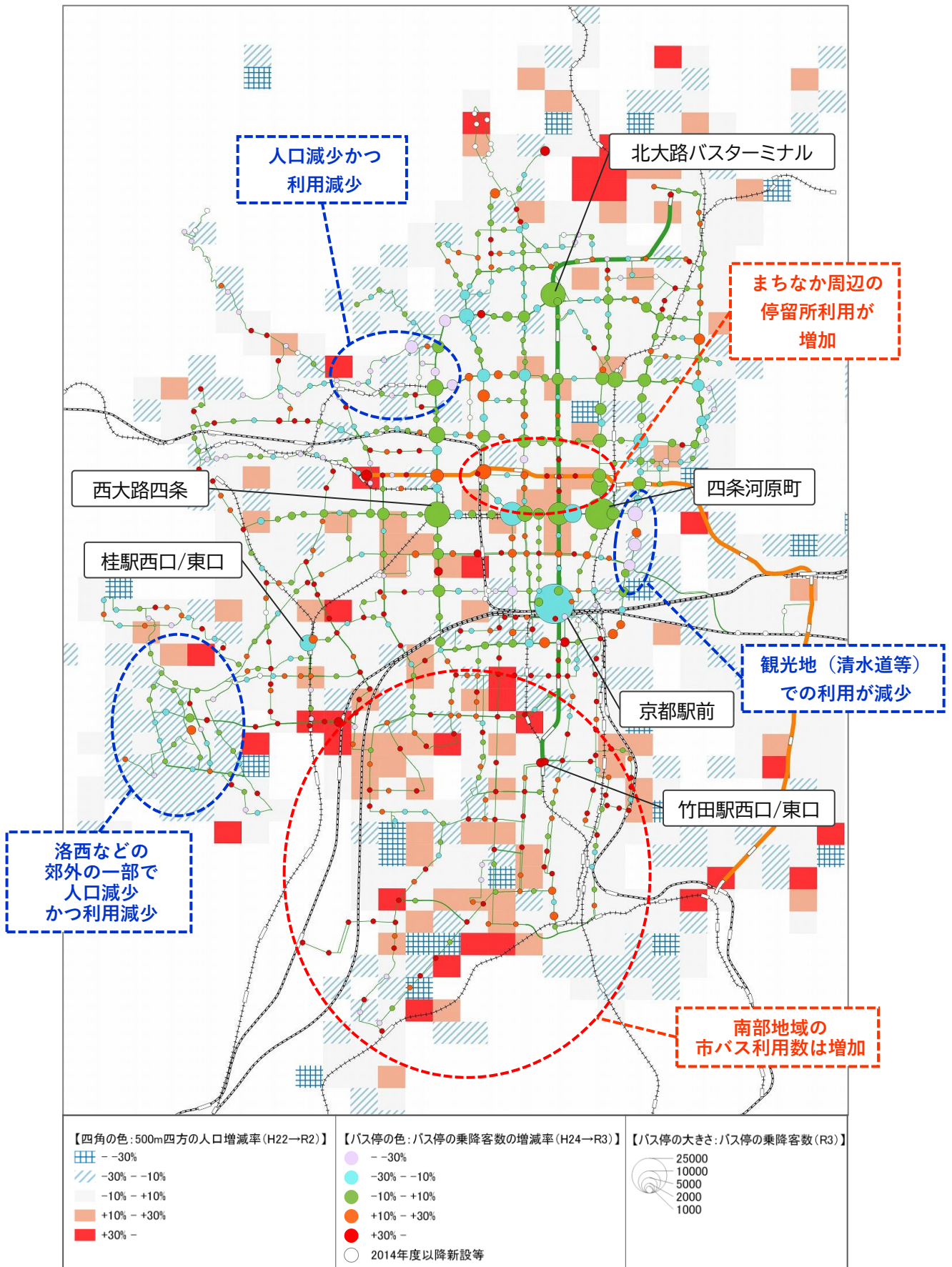
京都市内のキャンパスに通学する学生数



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

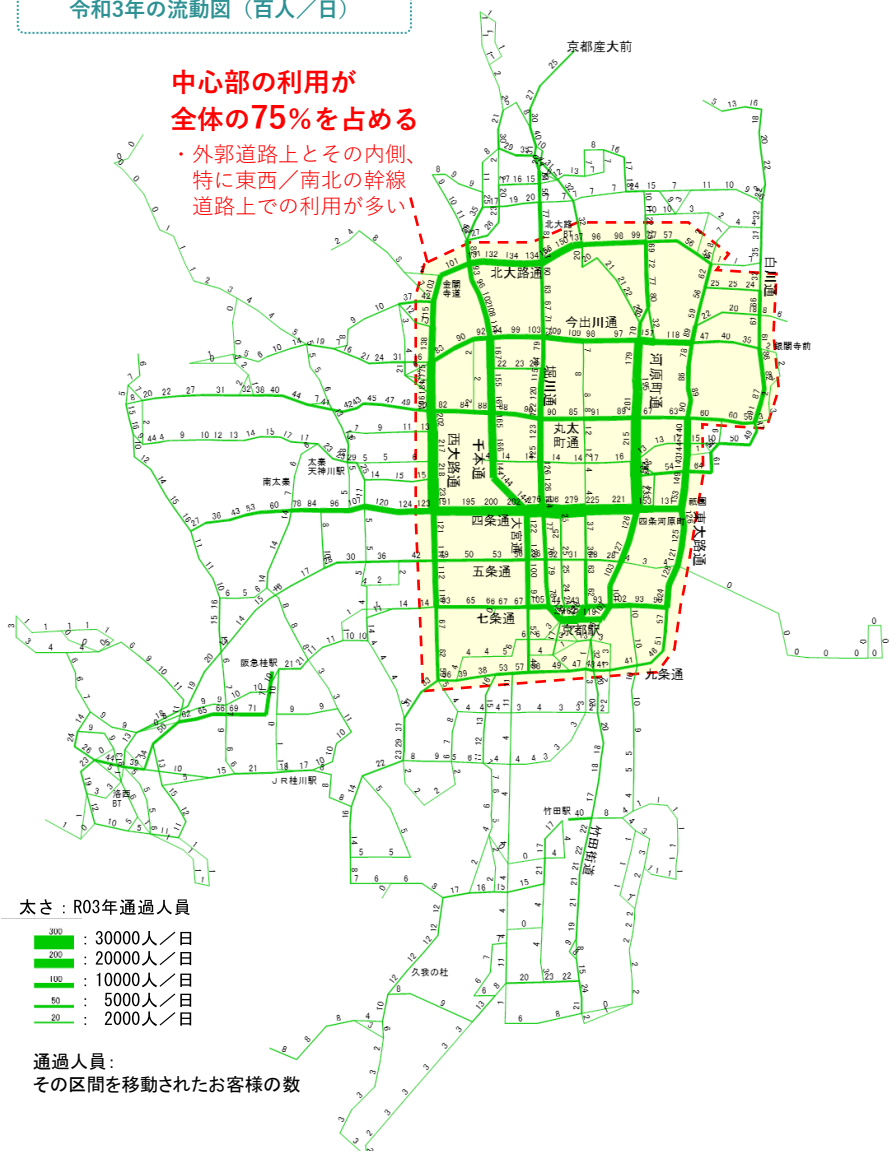
路線全体のご利用状況

〔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、乗換え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)



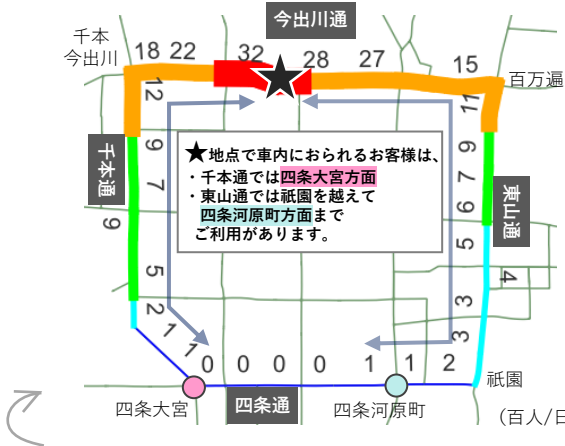
出典：令和3年市バス旅客流動調査

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)

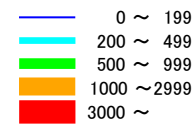


201号系統全体の流動 (百人/日)
(今出川通+千本通+四条通+東山通)



※ 値は、201号系統全便の1日の合計値

通過人員(単位:人/日)



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

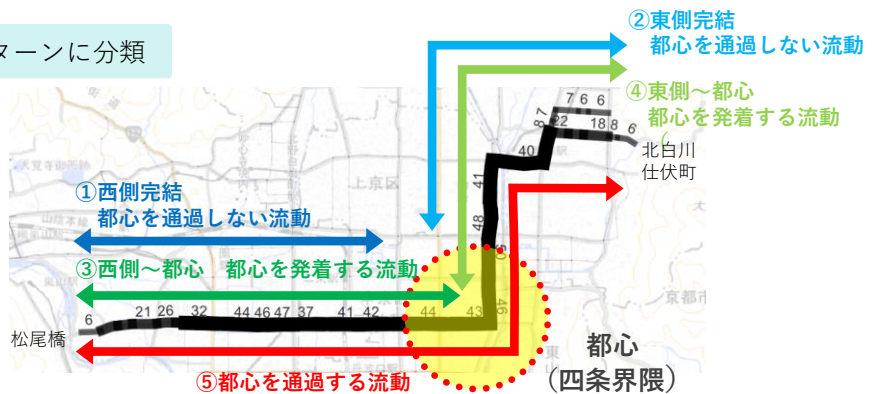


〔中心部を走行する幹線系統〕 3号系統

- 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回の運行で多様なニーズに対応していることが分かります。

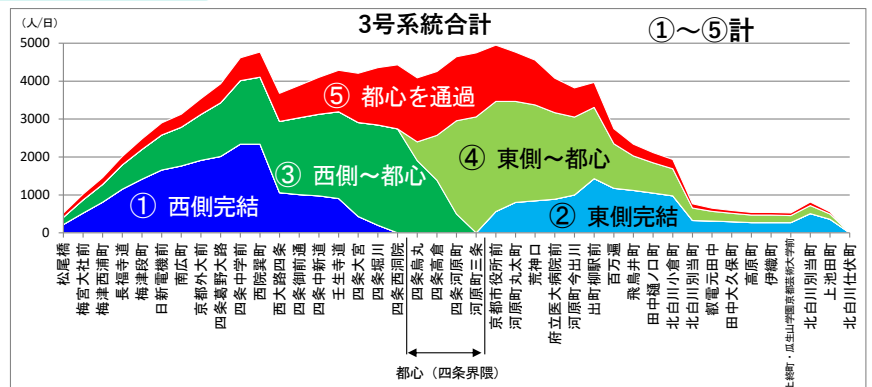
ご利用区間に応じて、以下の5つの利用パターンに分類

- 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

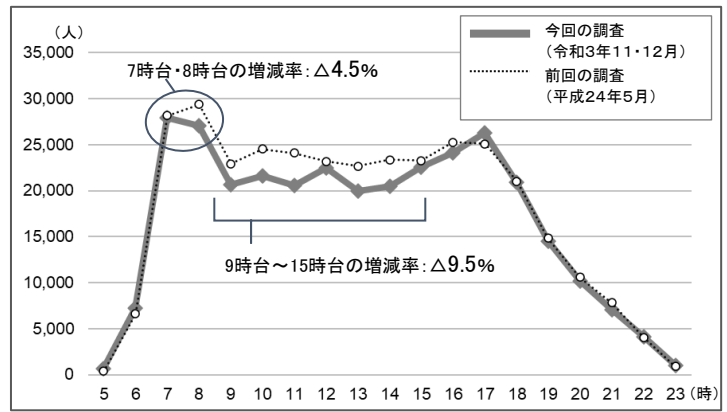
5つの利用パターンごとの人数を重ねると、車内のお客様の多い区間が続いており、様々な移動パターンに対応していることが分かります。



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

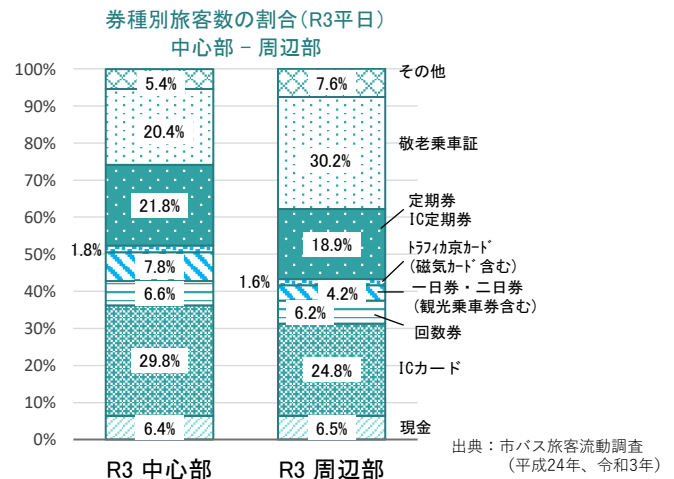
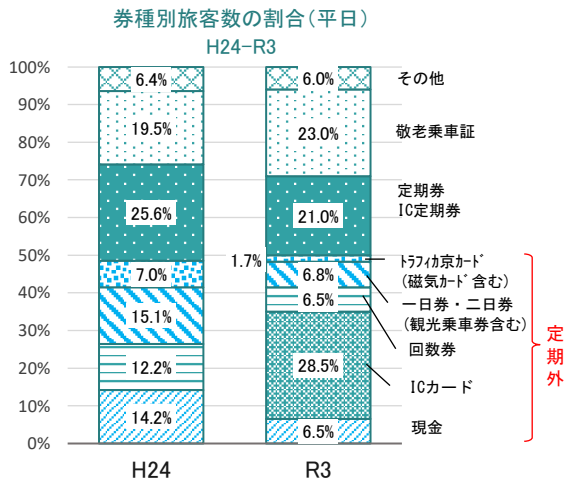
- 朝ラッシュ時間帯（7時台・8時台）のご利用は、前回と比べて4.5%減少しました。
- 昼間時間帯（9時台～15時台）のご利用は、前回と比べて9.5%減少しました。
- 夜間時間帯のご利用状況は、前回と比べて顕著な変化は見られませんでした。



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

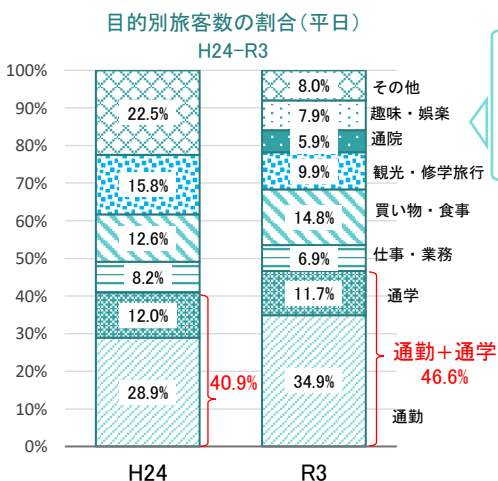
- 定期外のご利用が、全体の約2分の1を占めました。平成26年12月に導入した「ICカード」（IC定期券を除く）のご利用は28.5%であり、定期外の半数以上を占めました。
- 「定期券・IC定期券（平成29年4月導入）」のご利用は21.0%で、前回と比べて減少しました。テレワークや大学のリモート講義など、新型コロナウイルス感染症の影響による生活様式の変化を一定反映しているものと考えられます。
- 「敬老乗車証」でのご利用は23.0%で、前回より増加しました。また、周辺部での割合は30%を超えています。



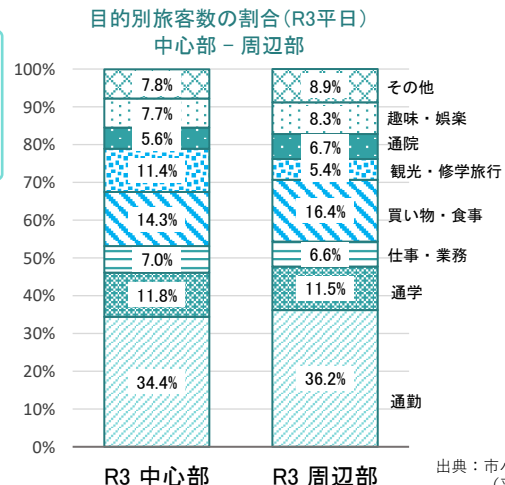
出典：市バス旅客流動調査（平成24年、令和3年）

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。



より詳しく利用目的を把握するため、今回の調査では、調査項目に「通院」と「趣味・娯楽」を追加

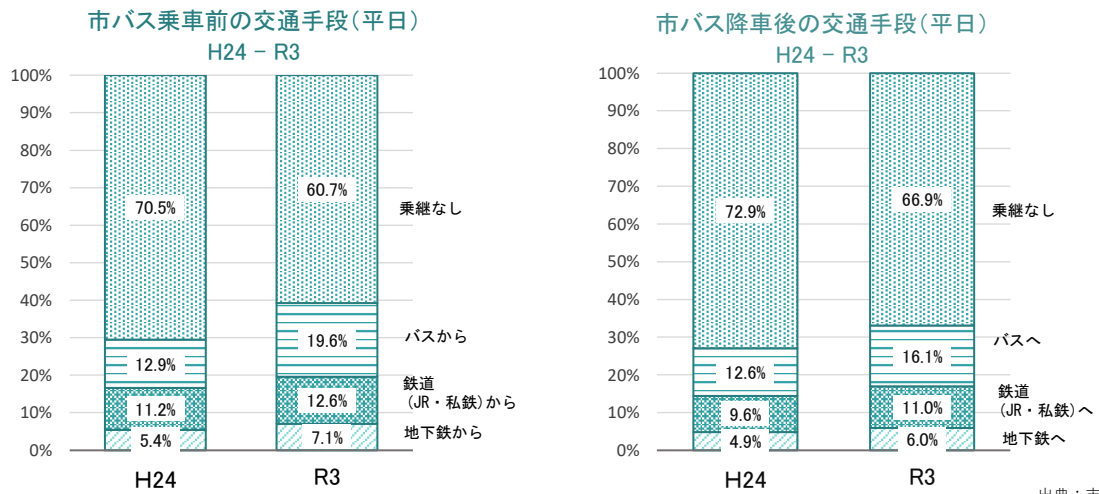


出典：市バス旅客流動調査（平成24年、令和3年）

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。

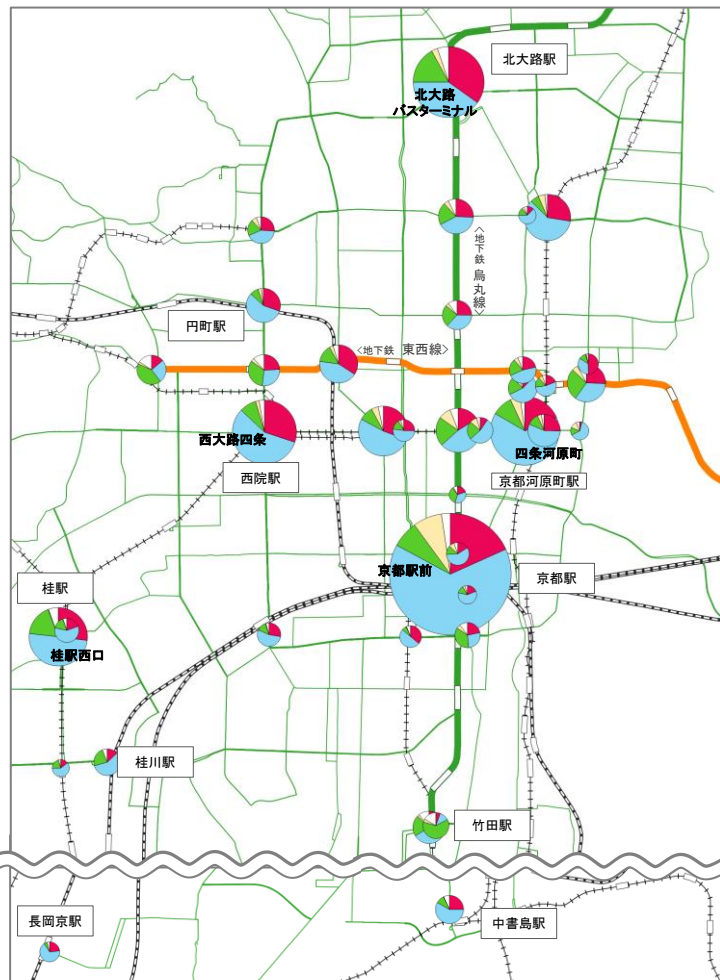


出典：市バス旅客流動調査 (平成24年、令和3年)

鉄道との乗継が多い停留所

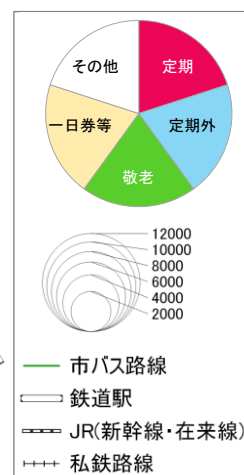
- バス・鉄道の乗継は、京都駅、北大路駅、西院駅などで多く見られます。定期外（現金、ICカード、一日券等）の券種で乗継利用されている方が多いのが特徴です。

鉄道との乗継が多い停留所 (R3平日、200人/日以上)



順位	鉄道との乗継が多い停留所 上位5位	鉄道-市バス 乗継人数 (人)
1	京都駅前 〔京都駅 (地下鉄・JR・近鉄)〕	21,573
2	北大路バスターミナル 〔北大路駅 (地下鉄)〕	7,621
3	四条河原町 〔京都河原町駅 (阪急)、祇園四条駅 (京阪)〕	6,702
4	西大路四条 〔西院駅 (阪急・京福)〕	6,159
5	桂駅西口 〔桂駅 (阪急)〕	4,934

※ 乗継利用されたお客様の数

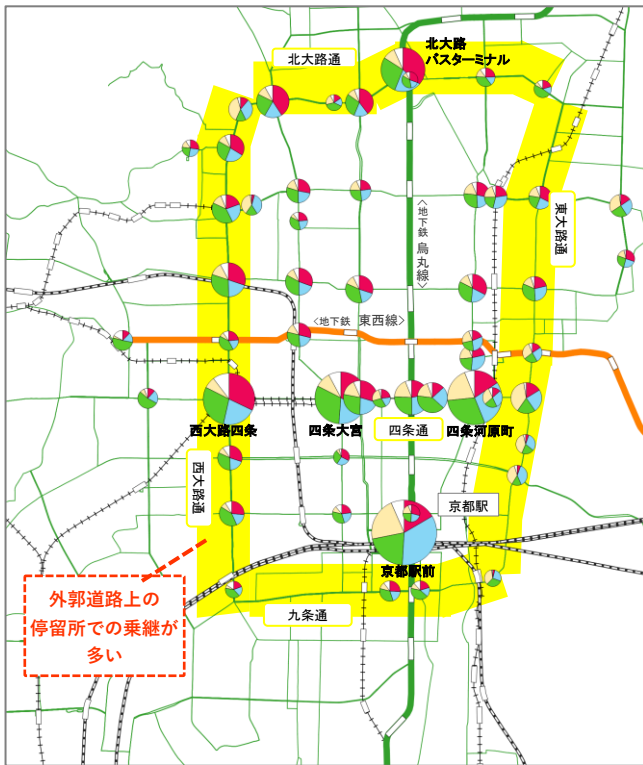


出典：令和3年市バス旅客流動調査

バスとの乗継が多い停留所

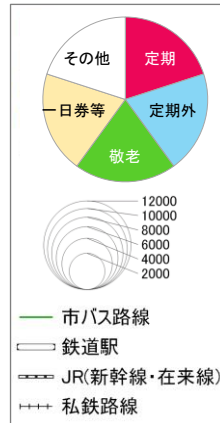
- バス・バスの乗継は、京都駅や四条通上の停留所のほか、西大路通、北大路通、東大路通、九条通の外郭道路上の主要交差点の停留所で多く見られます。また、定期券や敬老乗車証など、追加の運賃負担の発生しない券種で乗継利用されている方が多いのが特徴です。

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



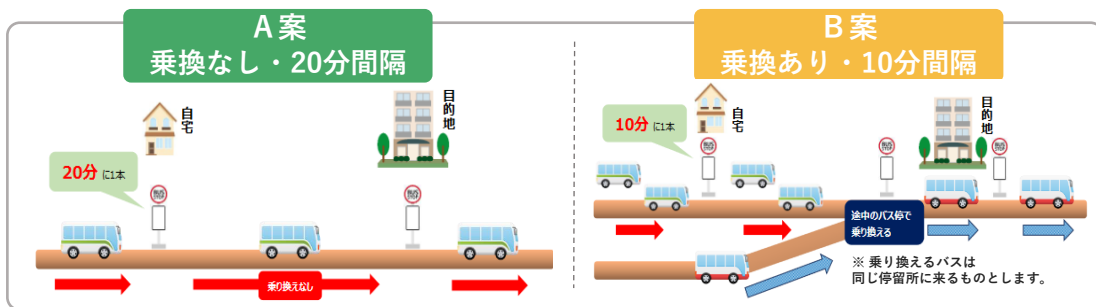
出典：令和3年市バス旅客流動調査

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)

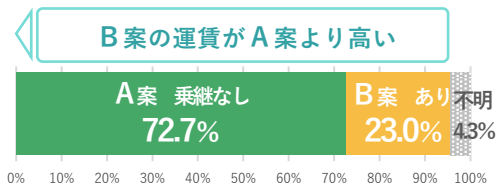
について、乗継運賃の負担のある場合とない場合とで、どちらを利用したいかをお聞きしました。



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

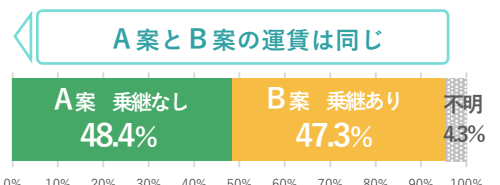
- A案：72.7%、B案：23.0%、不明：4.3%
- 乗換がなく、運賃負担が少ないA案が支持されました。



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

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、その時々々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、現在に至っています。

令和3年に実施した調査の結果からは、外郭道路上とその内側のエリア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碁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ました。

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、抜本的な見直しを目指すのではなく、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きます。

2 市民生活と観光との調和

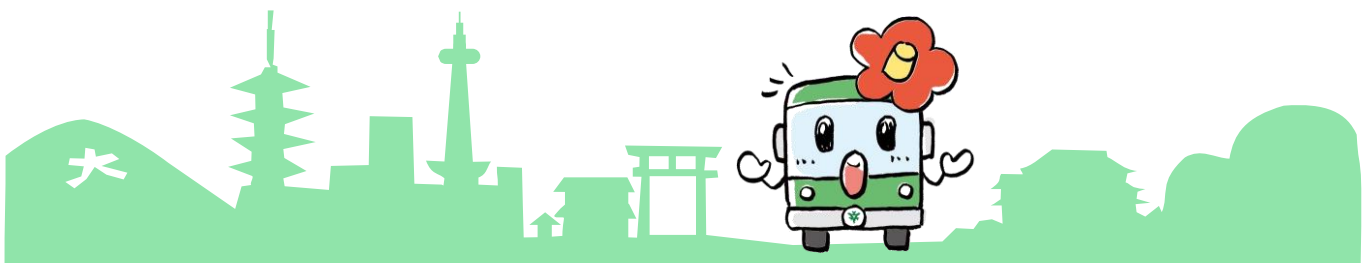
市バス事業は、通勤や通学、買い物、観光などの目的で市内を移動される皆様にご利用いただくことで成り立っています。このうち、観光でのご利用は、コロナ禍の収束とともに回復していくことが期待できますが、観光客の皆様にご快適にご利用いただける環境の充実を図ると同時に、京都市内にお住まいの皆様の日々の生活でのご利用と調和をとっていくことが何よりも大切です。

お客様のご利用の回復に応じ、増便等で市バスの混雑の緩和に取り組ましますが、輸送力には限りもあり、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。市民生活と観光との調和を目指します。

3 京都市の成長戦略と軌を一に

日常でのご利用は、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は戻るとは見込みにくく、また、今後を見ますと、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ます。

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ます。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る持続可能な社会インフラを目指します。



取組の視点

取組項目

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」でのご利用の利便性（ルートや本数）はしっかりと確保、更なる利便性の向上も目指します。
- ・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・ダイヤを目指します。
- ・毎時同分に発車するパターンダイヤなどのご利用しやすいダイヤ編成を更に進めます。

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、混雑の抑制に取り組みます。
- ・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します。（移動ルートの分散化）

③ 事業運営の一層の効率化

- ・ご利用状況に応じた運行本数となるよう輸送力を再配分（増便／減便）します。
- ・ご利用が少ない地域については、路線を維持しつつ、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します。

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創造に取り組みます。
- ・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ります。
- ・地域の皆様と連携してモビリティ・マネジメントを推進します。
- ・未来を担う子どもたちをはじめ幅広い年代の皆様にご利用できる環境づくりを目指します。

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確保に向けた取組

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

※上記の項目は、令和6年3月のダイヤ改正で実施することを目指しますが、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ます。

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市バス路線ネットワークを大切に、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構築します。
- 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検討します。
- 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ります。
- 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。



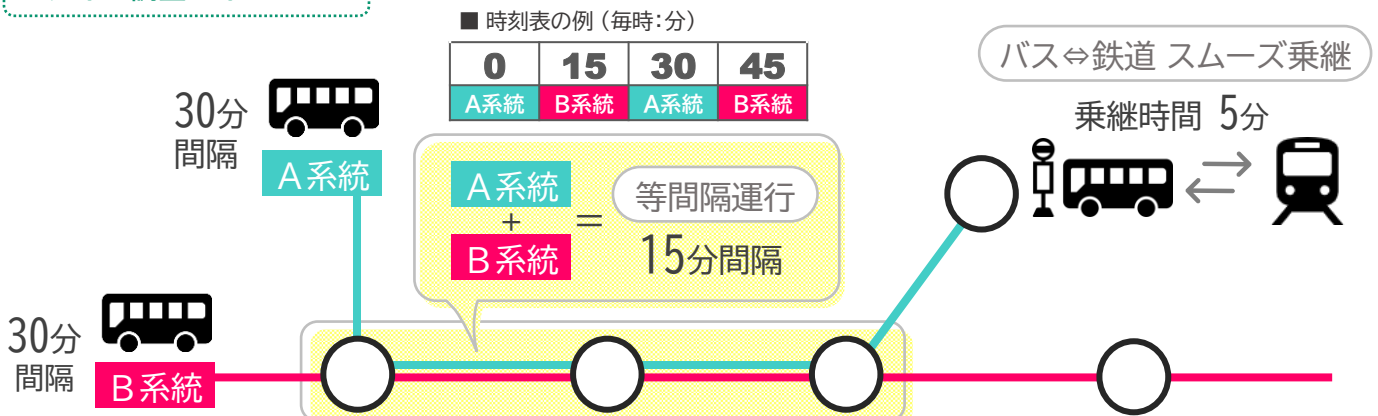
JR桂川駅前ロータリー

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 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）を更に進めます。
- 異なる系統番号のバスが同じ路線を運行する区間では、バスが交互で等間隔に到着するよう系統間のダイヤ調整を進めます。
- 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進めます。
- 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ダイヤにします。

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

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します。
- 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ます。
- 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・ダイヤを検討します。
- 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ます。
- 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、前後の便にもご乗車いただく等、分散乗車の周知を図ります。



市民との協働による事業の推進

取組の視点①④

充実

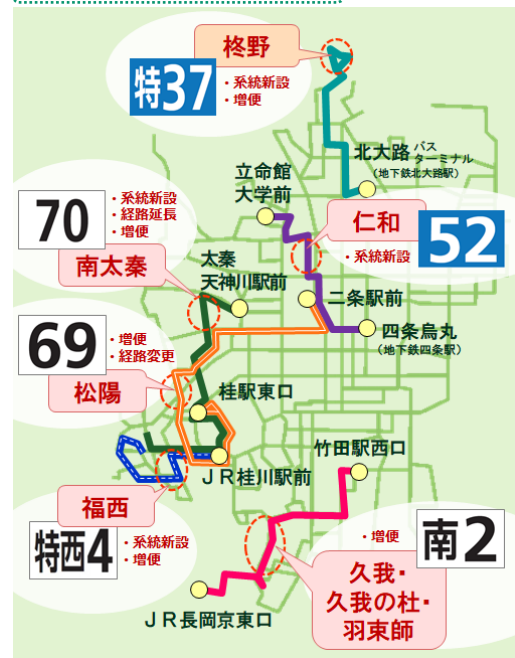
- 沿線にお住いの皆様が主体となって取り組む「モビリティ・マネジメント (MM)」の活動と連携し、市バスの更なる利用促進に努めます。

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

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ご利用いただける情報提供を行います。
- 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ます。
- 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

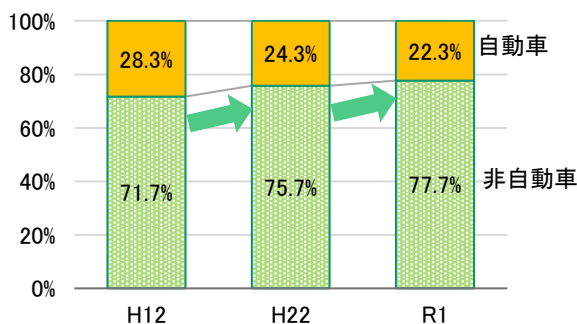
取組の視点②④

充実

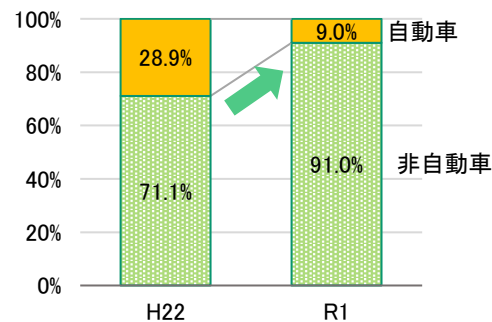
- クルマに過度に依存しない、人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の取組や地域ごとの特性を活かした効果的な土地・空間利用や都市機能の配置・誘導など、各種施策と連携することで、京都での住みよいまちづくりと市バスをはじめとする公共交通の利用者増の相乗効果を図ります。

「歩くまち・京都」総合交通戦略2021から

【市内の非自動車分担率の推移】



【観光客の入洛交通手段】



※ 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

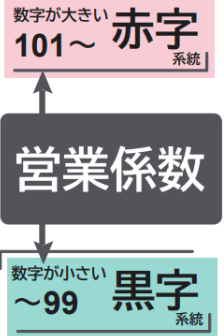
※ 営業係数

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

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〜』

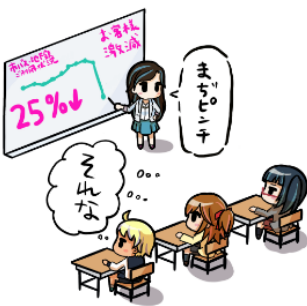
2022.10.28



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

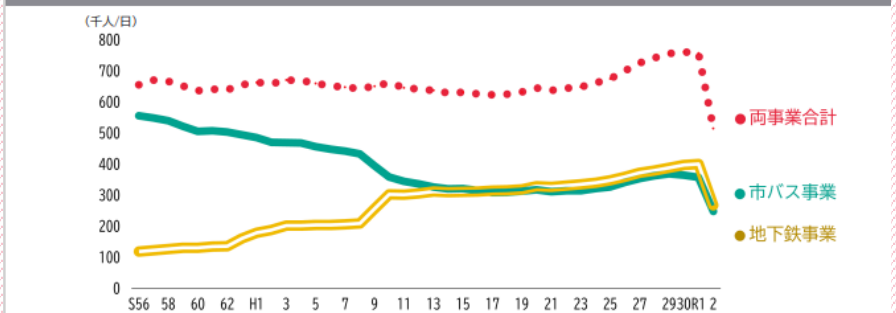


まぢピンチ

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。まぢピンチ。

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

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」などの臨時便の運行で対応します。
- 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を検討します。（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



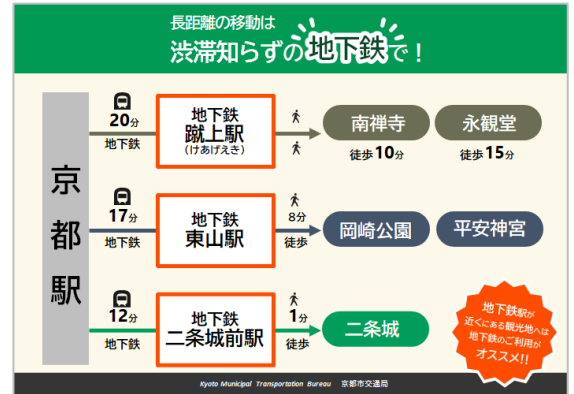
【令和4年「秋のおもてなしキャンペーン」市バス臨時便等の運行経路図】

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

取組の視点②

充実

- 「京都観光はスムーズな鉄道で」。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。
- 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

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、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。
- 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

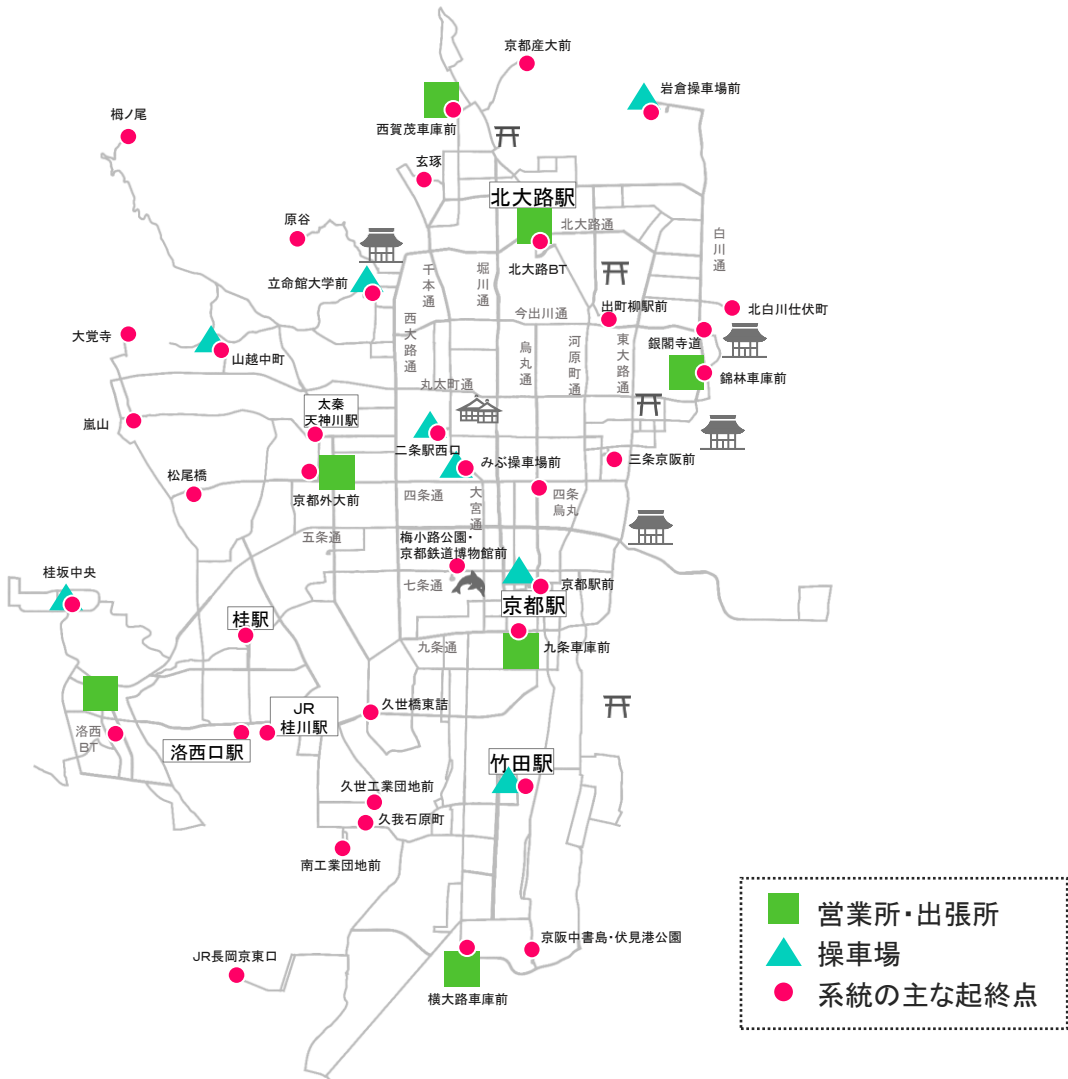
ご利用状況に応じた輸送力の再配分 ← 取組の視点 ① ③ 充実

- 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を行い、限りある輸送力を効果的に配分します。
- 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します。

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します。
- 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ます。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、効率の良い運行を検討します。

市バスの運行拠点と主な起終点



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

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きます。
- 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、路線を維持します。また、鉄道駅との接続強化などで利用の拡大を図ります。

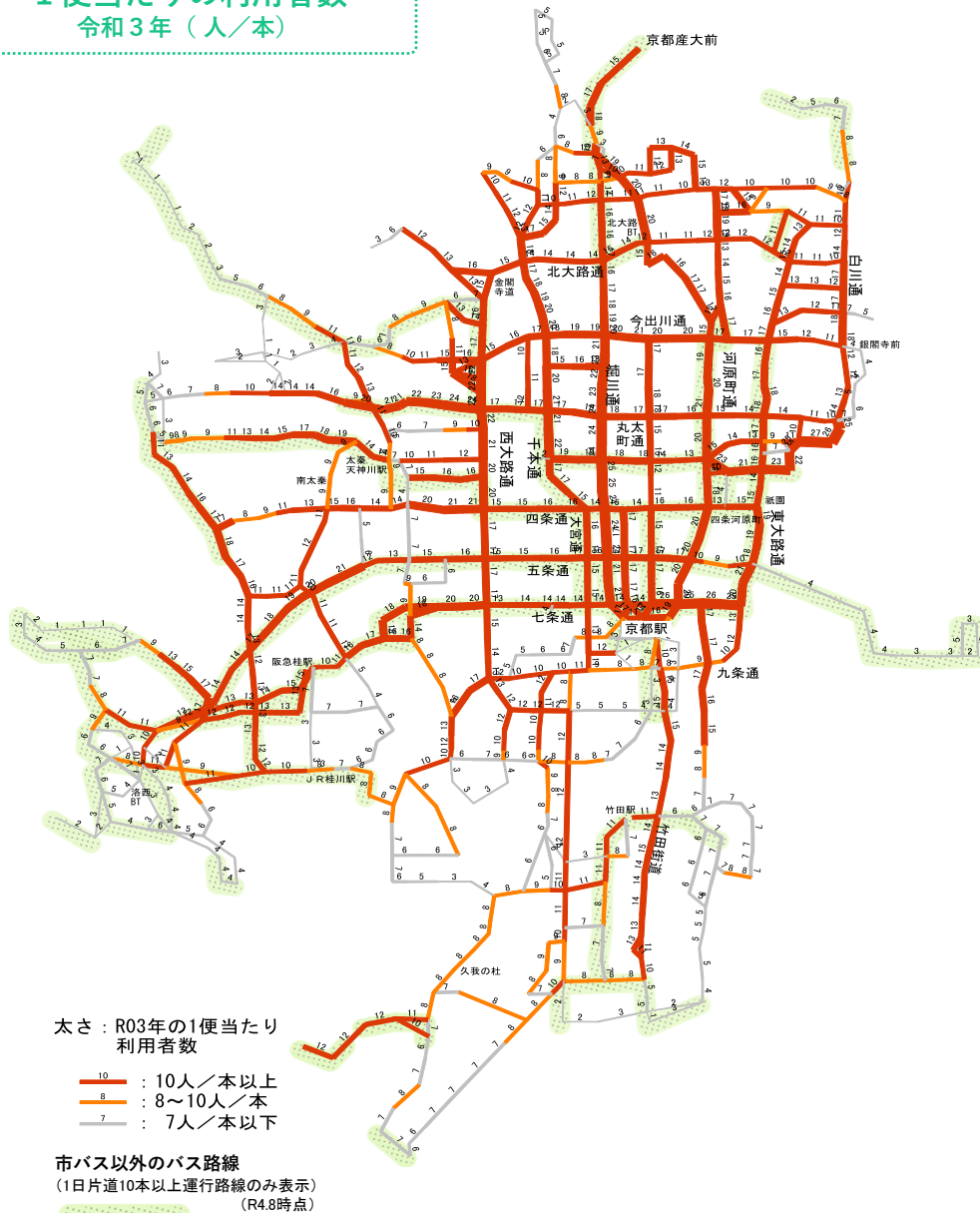
運行サービスの水準の検討

取組の視点③

新規

- 現在、市バスが運行している地域では、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

