

第 1 回

京都のまちの活力を高める公共交通検討会議 ～京都のまちと交通の現状等について～

平成26年10月8日

目次

1. 京都のまちと交通の現状	3
(1) 人口推移と交通	3
(2) まちの活力と交通	7
(3) 市街地形成と交通	16
(4) 京都市の人の動き	20
(5) 交通機関別の利用状況	24
2. 京都の交通政策の経緯等	31
(1) これまでの交通政策	31
(2) 国の公共交通に関する法制度の経緯	39
(3) 財政的な制約	40
3. テーマごとの検討のポイント	44
4. 本日 ご意見を頂きたい事項	53

1. 京都のまちと交通の現状

(1) 人口推移と交通

① 人口の推移

- 京都市の人口は、昭和60年以降は30年間横ばいで推移し、平成22年には約147万人となっている。
- この間、少子高齢化が進み、65歳以上の高齢者は増加し平成22年には34万人(総人口の23%)に達している。

② 人口の予測

- 約10年後(平成37年)は約140万人、約20年後(平成47年)は約130万人と推計されている。人口減少の中でも65歳以上の高齢者は増加し、平成27年の41万人(27.6%)から10年後には43万人(30.4%)、20年後の45万人(33.7%)に達すると推計されている(国立社会保障・人口問題研究所の推計値)。

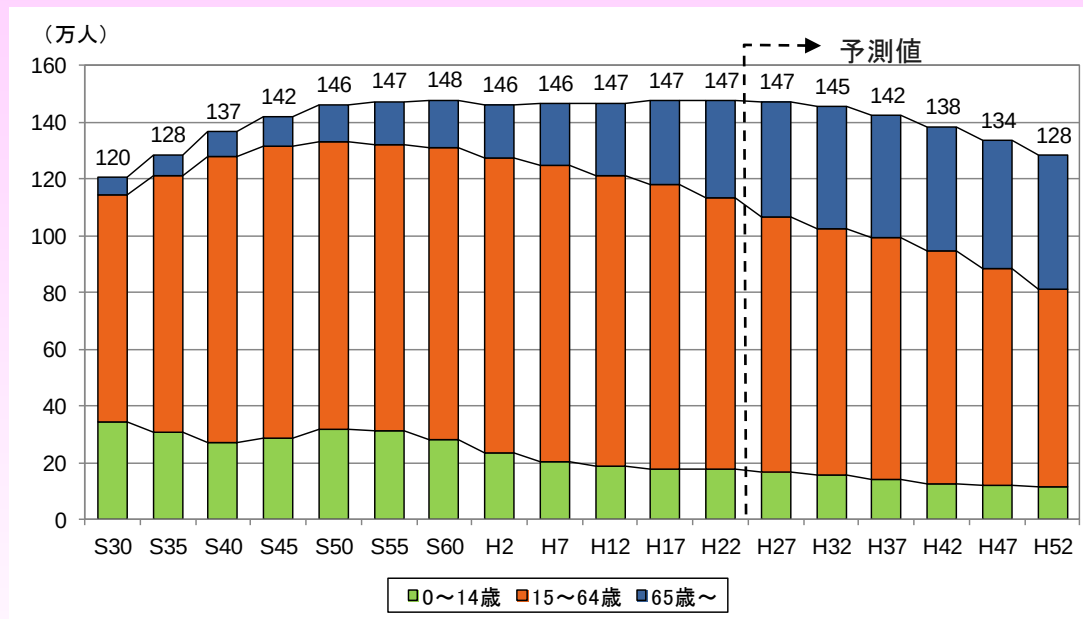


図 京都市の人口の推移・予測

資料：京都市統計書、国立社会保障・人口問題研究所による推計値

平成17年時点での推計でも、市の人口は減少が見込まれていたが、転入が転出を上回ったことにより、実績値は概ね147万人を維持。

〔平成22年人口〕 推計146.2万人、実績147.4万人

〔平成27年人口〕 推計144.2~143.8万人、実績(平成26年)146.7万人

1. 京都のまちと交通の現状

(1)人口推移と交通

③市民1人当たりの移動回数の推移

- 京都市では人口減少と高齢化が同時に進んでいくことが予測されている。
- この傾向が続くと、市民1人1日あたりの平均移動回数(生成原単位)の減少傾向とあいまって、京都市内を発着点とする移動の総量(発生集中量)もさらに減少していくものと推測される。

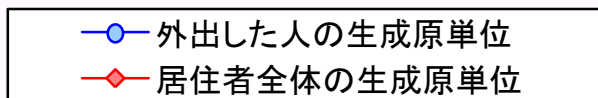
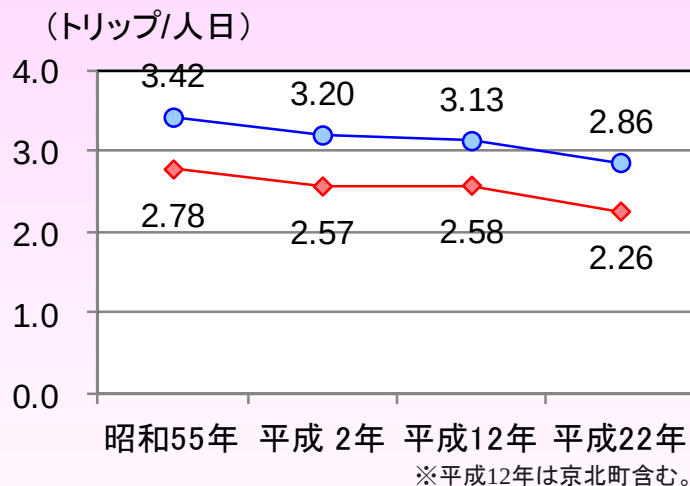


図 市民1人1日あたりの移動回数(生成原単位)の推移

※生成原単位: ある地区内に住んでいる人が1日に行う平均のトリップ数。

※トリップ: 人が「ある地点」から「ある地点」へ移動すると、1トリップとなる。「通勤」「帰宅」など移動の目的別に数える。

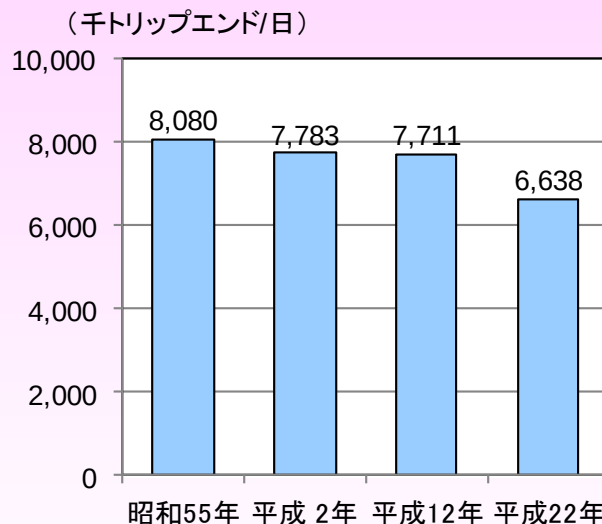


図 京都市内を発着点とする移動の総量(発生集中量)の推移

資料: 京阪神都市圏交通計画協議会「近畿圏パーソントリップ調査」

※発生集中量: ある地域内に出発地または到着地を持つ人の移動の合計。

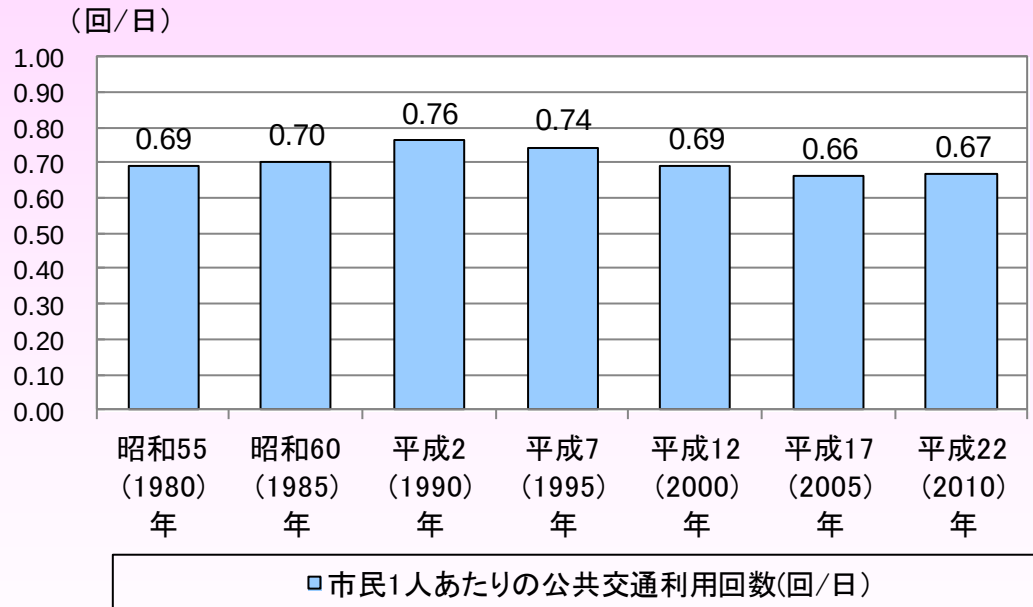
※トリップエンド: 1つの移動(トリップ)を出発側と到着側でそれぞれ数える場合の単位。

1. 京都のまちと交通の現状

(1)人口推移と交通

④公共交通の利用回数の推移

- 市民1人あたりの公共交通利用回数は、平成2年の0.74回/日から平成22年の0.67回/日と漸減傾向で推移している。
- 今後、市民1人あたりの公共交通利用回数に大きな変化がなければ、公共交通機関の利用者数が減少していくものと推測される。



$$〔市民1人あたりの公共交通利用回数〕 = \frac{〔京都市域内交通機関の1日あたり輸送人数〕}{〔京都市の夜間人口〕}$$

(注1) 公共交通利用回数は、平成23年交通事業白書の京都市域内交通機関（市バス、地下鉄、JR、民鉄、民営バス）の1日あたり輸送人数を用いた。

図 市民1人あたりの公共交通利用回数の推移

資料：平成23年交通事業白書、京都市統計書（平成24年）

1. 京都のまちと交通の現状

(1)人口推移と交通

⑤人口減少が公共交通に与える影響

- 今後の人口減少に伴い、「人口減少に伴う公共交通の需要低下が運行本数の減少など公共交通サービス低下を招き、サービス低下による公共交通の利便性の低下が更なる公共交通需要の低下が生じる。」という「負のスパイラル」に陥らないよう、「公共交通の利便性を高め、公共交通の需要を創出する『好循環』」としていくことが必要となる。

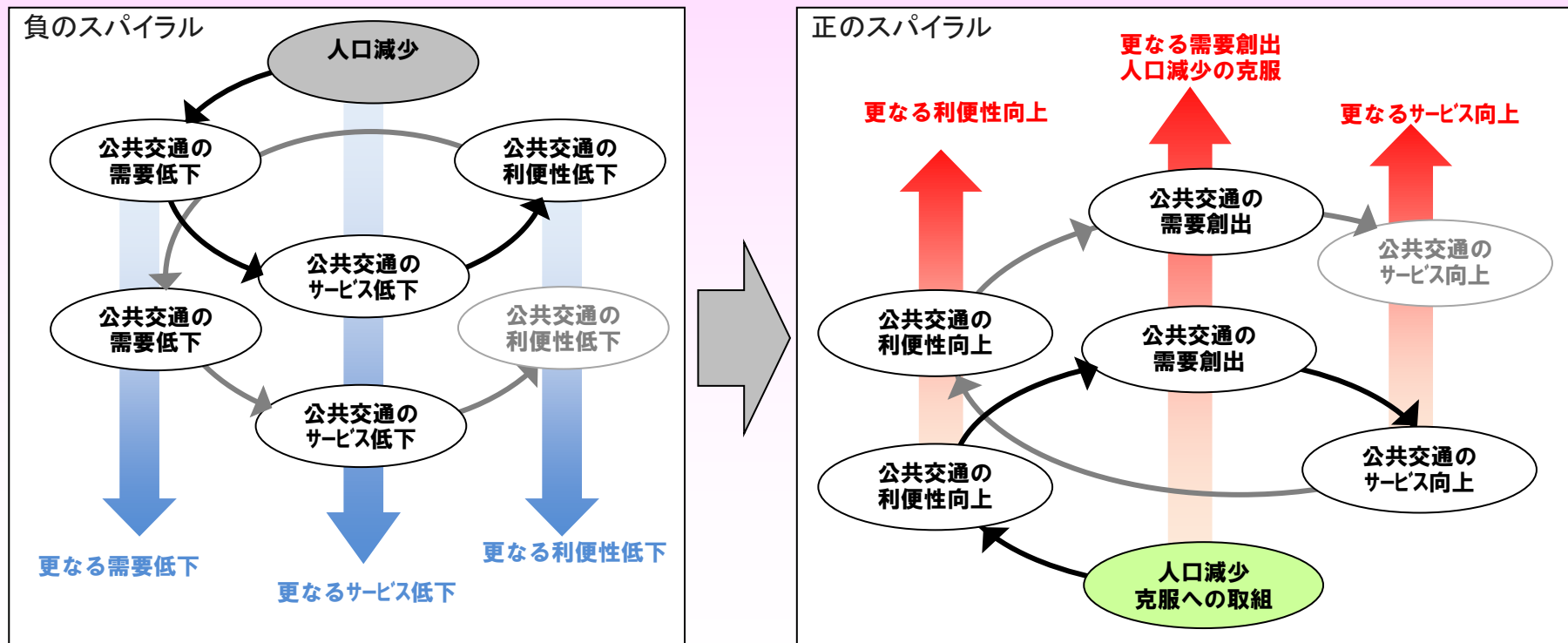


図 人口減少による公共交通への影響

1. 京都のまちと交通の現状

(2) まちの活力と交通

① 昼間人口と交通

【昼間人口の推移】

- 京都市の昼間人口は、概ね160万人で推移しており、平成22年は昼間人口約160万人、昼夜間人口比率は108.5%となっている。
- 政令指定都市の昼夜間人口比率をみると、京都市は、大阪市の132.8%、名古屋市の113.5%、福岡市の111.9%に次いで第4位となっており、圏域の中核都市として多くの来訪者を迎え入れている。

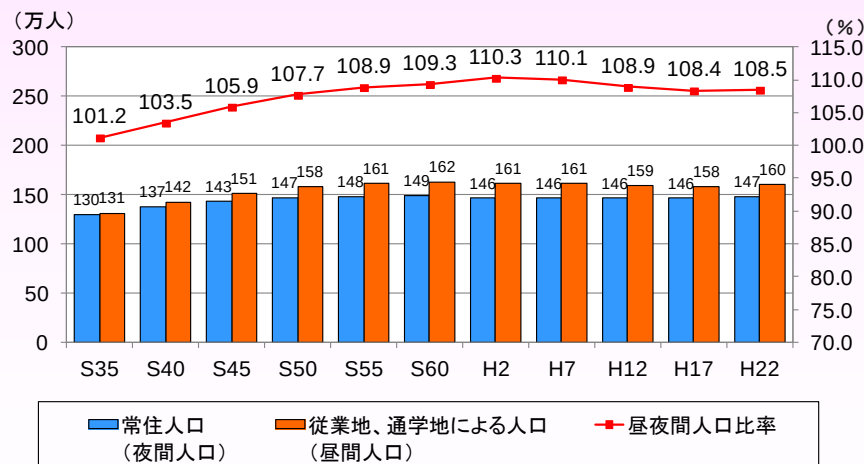


図 京都市の昼夜間人口比率の推移

資料：国勢調査（京都市総合企画局情報化推進室資料）

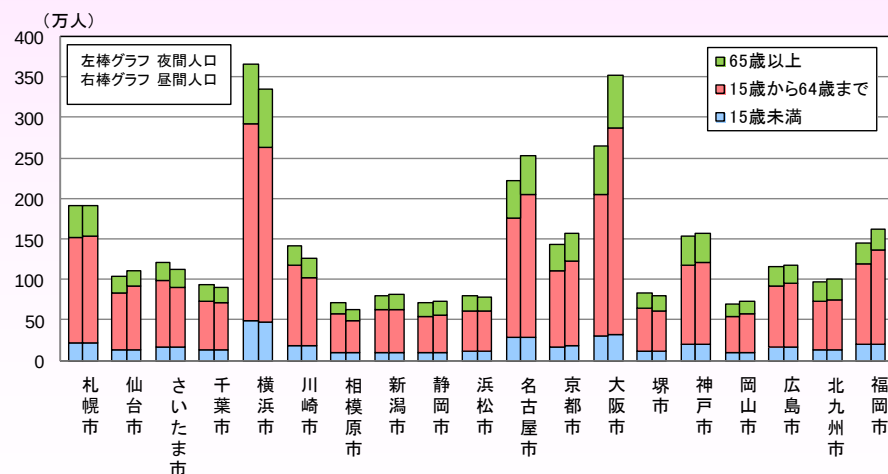


図 政令指定都市の昼夜間人口比率（平成22年）

資料：国勢調査（京都市統計ポータルサイト）

1. 京都のまちと交通の現状

(2) まちの活力と交通

① 昼間人口と交通

【通勤・通学の流入・流出の状況(平成22年)】

- 京都市への流入元は、大津市が2.9万人と最も多く、次いで宇治市の2.8万人、亀岡市の1.3万人、長岡京市の1.3万人の順となっており、京都市に隣接する都市や近隣の都市からの流入となっている。
- 京都市からの流出先は、大阪市が2.6万人と最も多く流出の約1/4を占めている。次いで京都市に隣接する宇治市の1.1万人、大津市の0.8万人の順となっている。

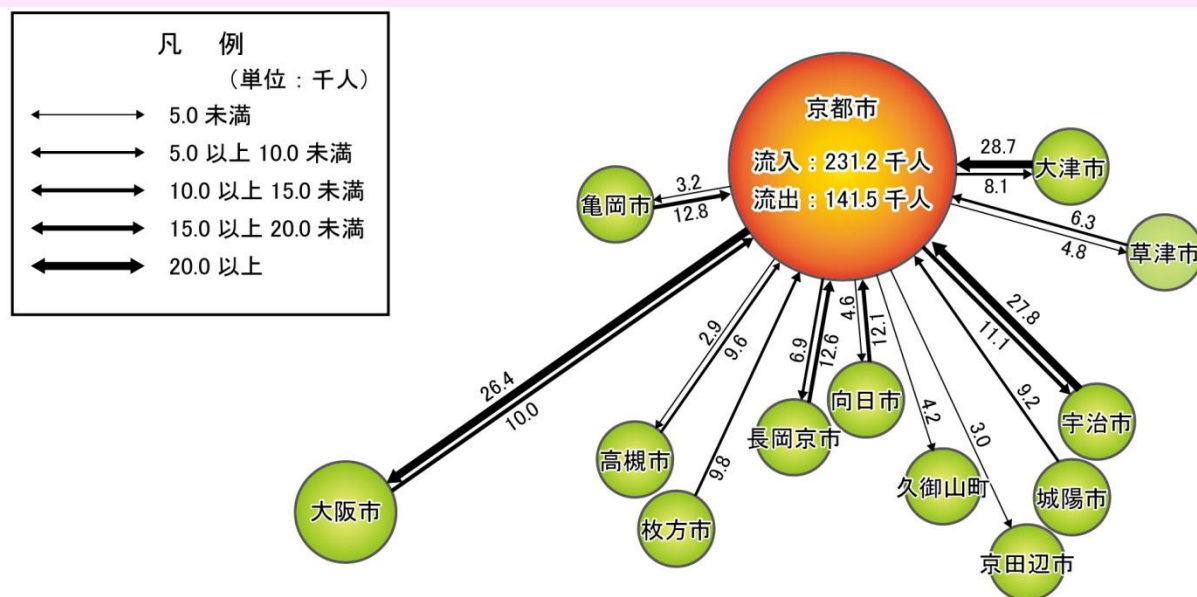


図 京都市における通勤・通学の流出・流入 (平成22年)

資料：国勢調査

1. 京都のまちと交通の現状

(2) まちの活力と交通

① 昼間人口と交通

【通勤・通学の交通手段の状況】

- 平成22年の通勤・通学交通手段をみると、京都市内(内々)では自転車・徒歩が38%、公共交通利用は26%となっている。京都市内から市外(内外)では電車・鉄道の利用が58%、京都市外から市内(外内)では電車・鉄道の利用が65%と高くなっている。
- 平成12年と比較すると、いずれも平成22年の公共交通利用の割合が増加している。

【京都市】

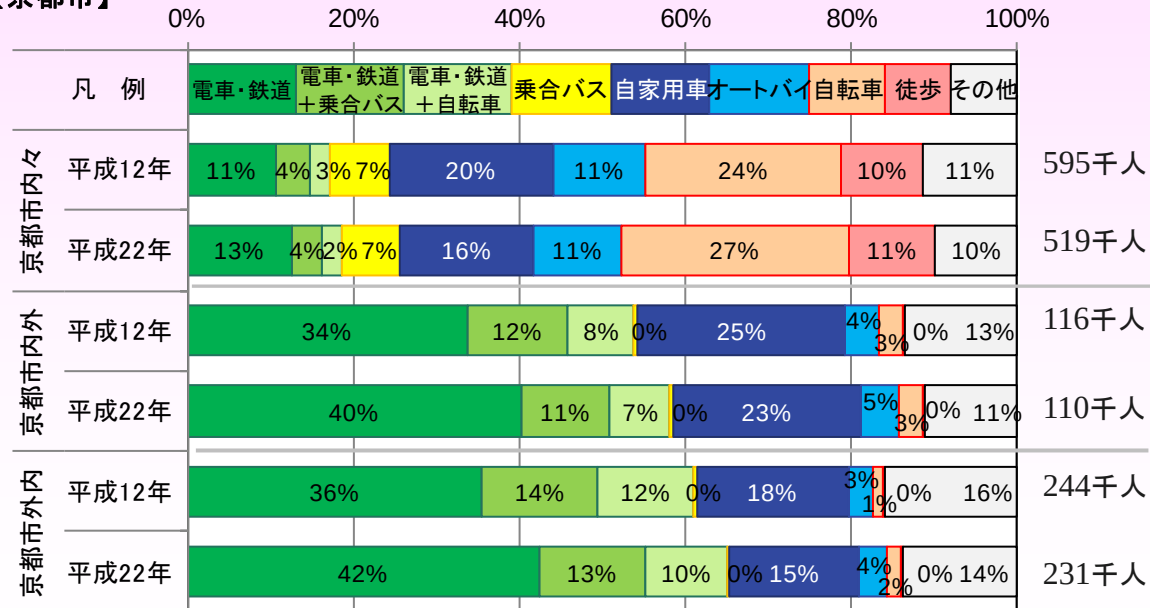


図 京都市における通勤・通学の市内々、市内外、市外内別交通手段

資料：国勢調査

1. 京都のまちと交通の現状

(2) まちの活力と交通

② 商業活動と交通

【市全体の商業販売額の推移】

- 全国的な傾向と同様に、京都市の小売業年間商品販売額は、平成9年をピークに減少傾向にある。
- 京都市の商圈と関係の強い京都府、大阪府、滋賀県の3府県内での京都市のシェアをみると、ほぼ14%台で推移している。

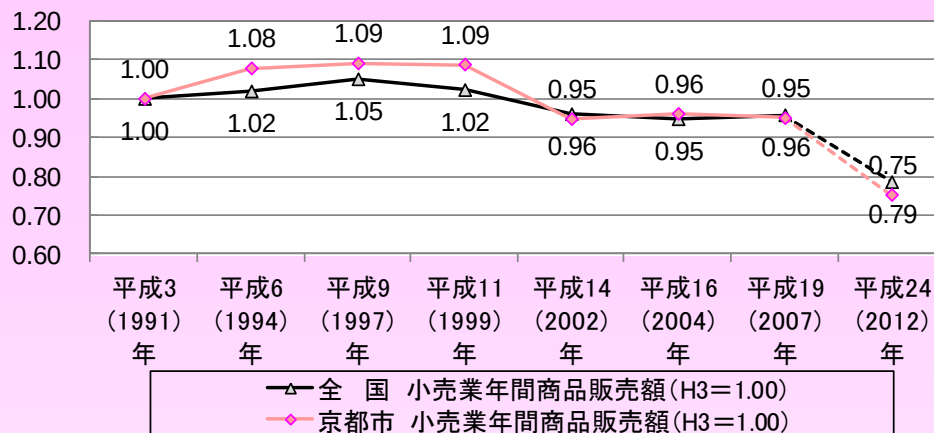
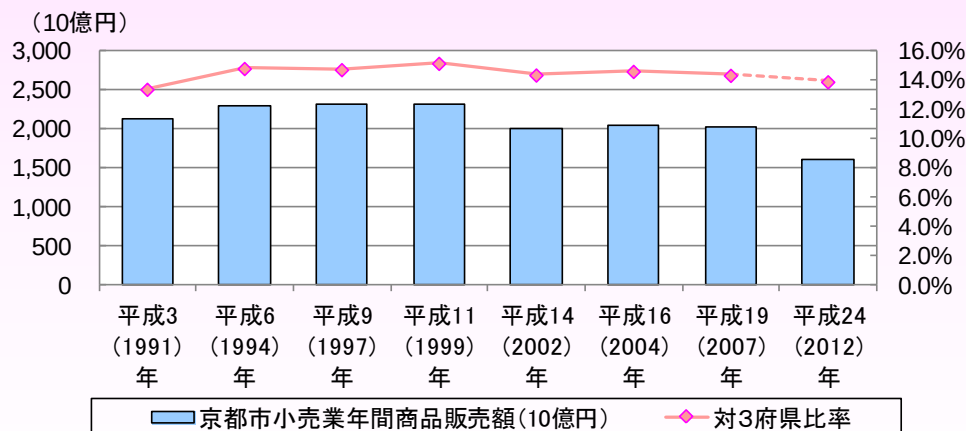


図 小売年間商品販売額の推移（京都市と全国の比較）

資料：商業統計表（～平成19年）、経済センサス（平成24年）

注）平成19年までの商業統計と平成24年経済センサスでは集計方法が異なっているため、単純に比較はできない。



※ 3府県：京都府、大阪府、滋賀県

図 京都市の小売業年間商品販売額および対3府県比率

資料：商業統計表（～平成19年）、経済センサス（平成24年）

1. 京都のまちと交通の現状

(2) まちの活力と交通

② 商業活動と交通

【中心部の商業販売額の推移】

- 中心部(上京区、中京区、下京区、東山区)の小売業年間商品販売額をみると、市全体と同様に平成3年以降は減少している。
- 一方、中心部対京都市比率をみると平成6年まで減少傾向が続いていたが、その後は対京都市比率が約40%で推移しており、市全体に対する中心部のシェアの変動はない。

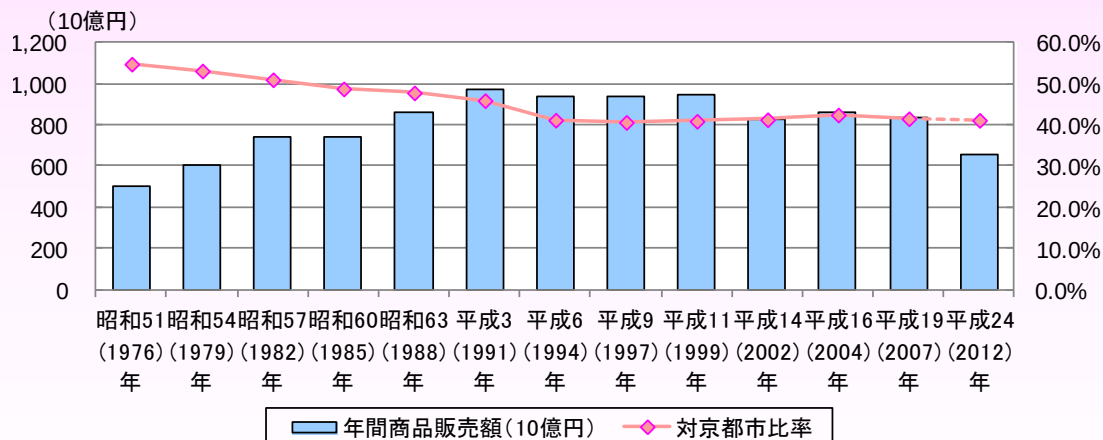


図 京都市中心部の小売業年間商品販売額と対京都市比率の推移

資料：商業統計調査、平成24年は経済センサスー活動調査

注) 平成19年までの商業統計と平成24年経済センサスでは集計方法が異なっているため、単純に比較はできない。

1. 京都のまちと交通の現状

(2) まちの活力と交通

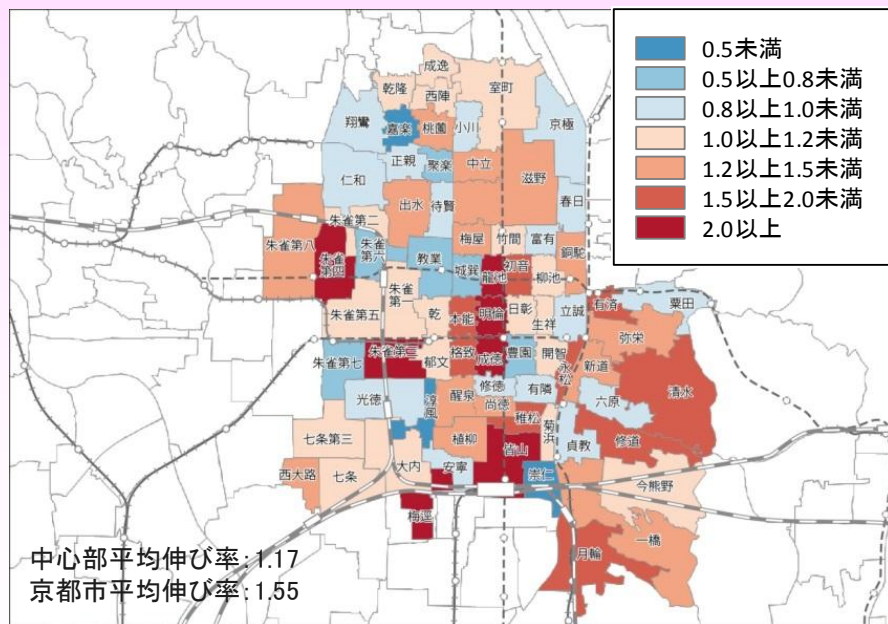
② 商業活動と交通

【中心部の商業販売額の推移】

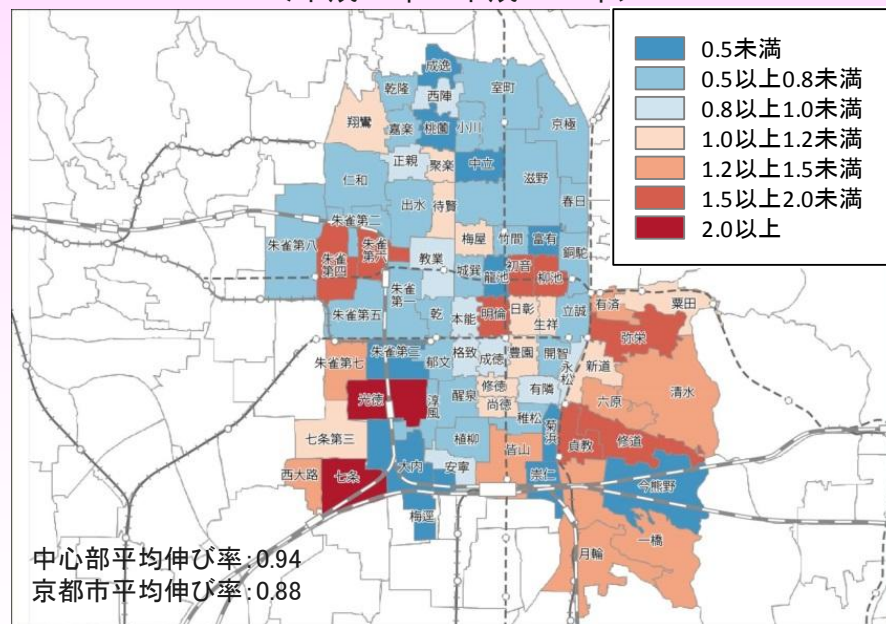
- 中心部(上京区、中京区、下京区、東山区)の年間商品販売額(小売業)※の伸び率をみると、JR京都駅周辺と地下鉄沿線地区などでの商品販売額の伸びがみられる。

※年間商品販売額は平成22年(2010年)の消費者物価指数で補正した値を用いている。

＜昭和51年～平成6年＞



＜平成6年～平成19年＞



資料: 昭和51年: 京都市地域(元学区)統計要覧(1978)、平成6年: 京都市地域統計要覧(平成10年度)冊子、平成19年: 平成19年商業統計調査結果

図 中心部の元学区別年間商品販売額(小売業)比率

1. 京都のまちと交通の現状

(2) まちの活力と交通

③ 入洛観光客と交通

【入洛観光客の状況】

- 京都市を訪れる観光客数は増加傾向にあり、平成25年には過去最高(5,162万人)となった。
- また、アメリカの「トラベル・アンド・レジャー」誌の読者投票で京都が世界の人気都市ランキング1位に選ばれた。
- 訪問先別にみると、嵯峨嵐山周辺、京都駅周辺、清水・祇園周辺、河原町三条・四条河原町周辺、岡崎・蹴上周辺が上位に入っている。

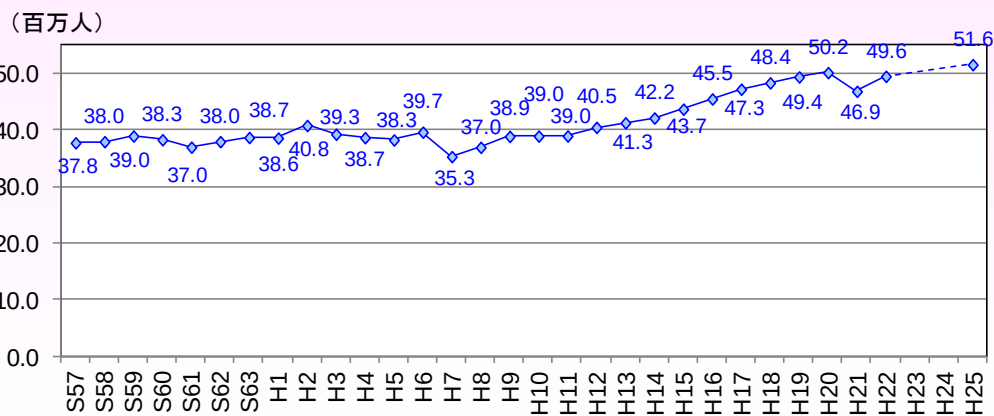


図 入洛観光客数の推移

資料：京都市観光調査年報、京都観光総合調査

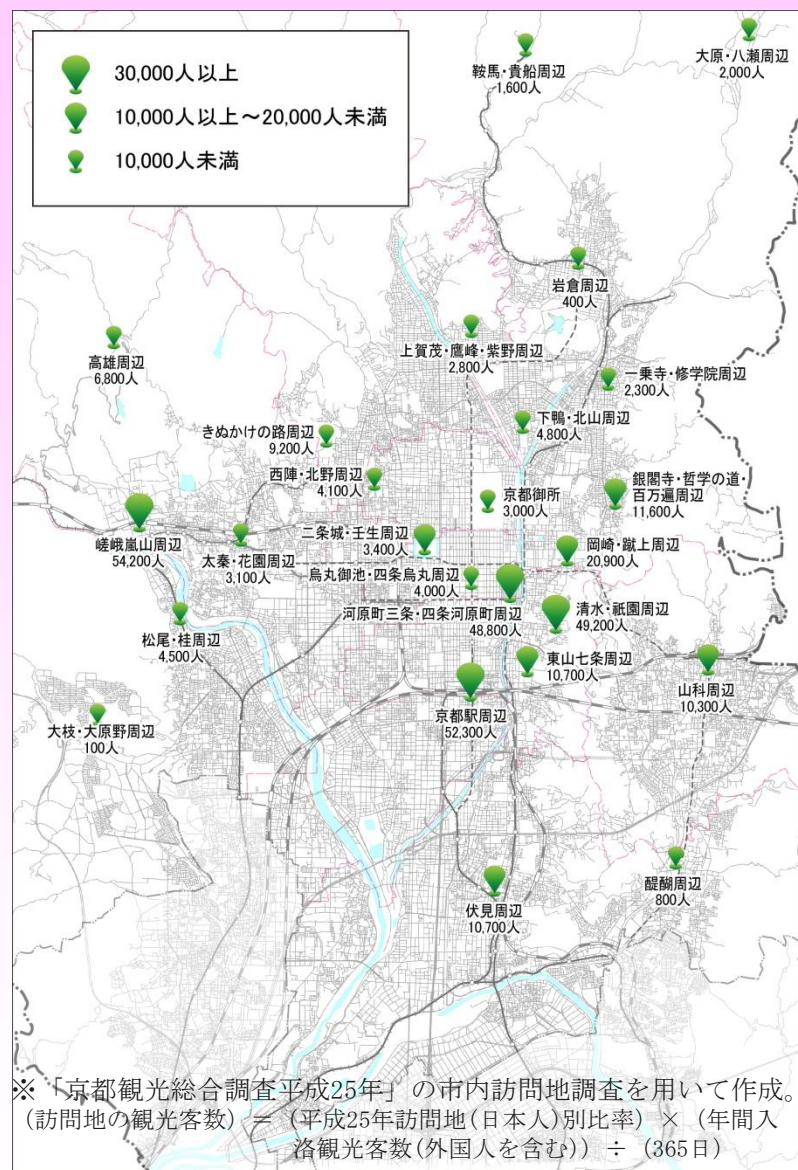


図 京都市内の訪問先(平成25年)

資料：京都観光総合調査(平成25年)

1. 京都のまちと交通の現状

(2) まちの活力と交通

③ 入洛観光客と交通

【入洛観光客の利用交通機関】

- 公共交通利用の割合が増加し自動車利用の割合は減少しているが、入洛観光客の増加に伴い自動車利用者数は微増傾向にあり、観光トップシーズンの観光地周辺での著しい交通混雑を招いている。
- このため、京都市では、6千台規模のパークアンドライド等の自動車流入抑制策を実施、市バスでの観光系統の充実などを行い、自動車から公共交通利用への転換をめざしている。
- 更に多くの観光客を迎え入れ、満足度を高めるためには、今後とも公共交通の利便性向上が必要となる。

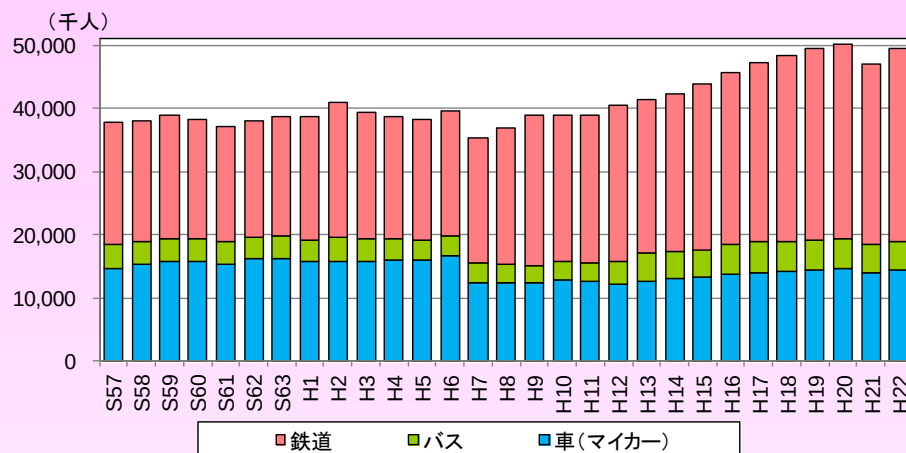


図 入洛観光客数の利用交通機関の推移

資料：京都市観光調査年報

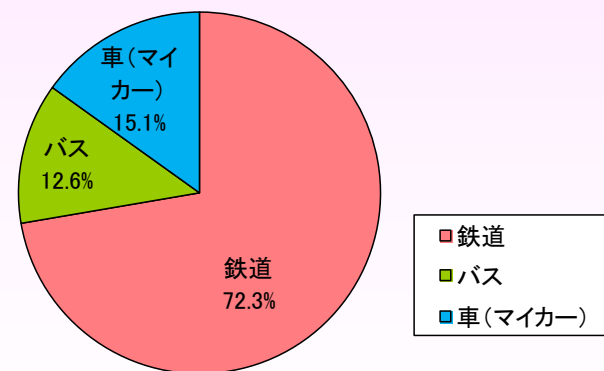


図 入洛利用交通機関（平成25年）

資料：京都観光総合調査（平成25年（2013年））京都市

1. 京都のまちと交通の現状

(2) まちの活力と交通

③ 入洛観光客と交通

【入洛観光客の利用交通機関に対する評価・感想】

- 京都観光における残念度(日本人)
1位に「電車・バスなどの公共交通機関」があげられている。
- また、「交通状況(道路の渋滞等)」も残念度4位となっており、観光シーズンの道路混雑により路線バスが定時性、速達性を確保できないことも不満点となっている。

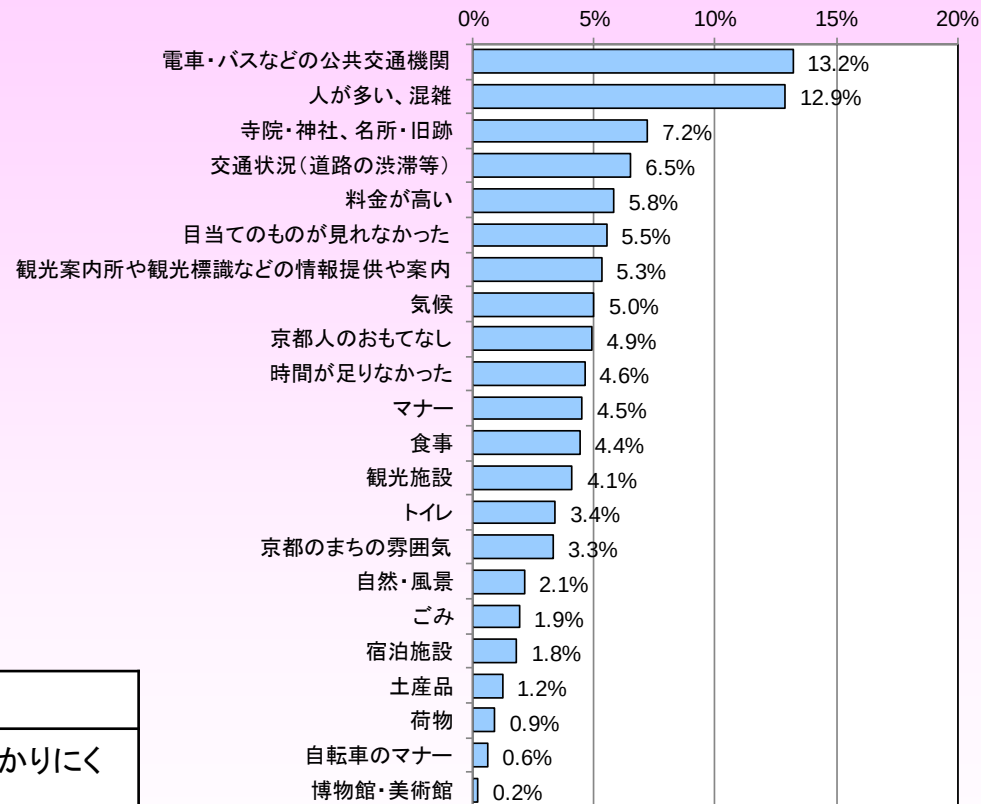


図 京都観光の個別残念度 (日本人)

資料：京都観光総合調査（平成25年(2013年)）京都市

評価	主な意見の例
電車・バスなどの公共交通機関	・バスや鉄道の乗り場、方向等が分かりにくかった。 ・バスやタクシーの運転が荒かった。
交通状況(道路の渋滞等)	・渋滞でバスが遅れ、予定の新幹線に乗れなかった。 ・路上駐車が多かった。

1. 京都のまちと交通の現状

(3)市街地形成と交通

①人口集中地区の変遷

- 京都市では、三方を保全する市街化調整区域の指定などの開発規制の取組により市街地の拡大は限定されている。
- 昭和45年以降、人口集中地区は平地部の多い南区や伏見区、西京区や伏見区(醍醐)などの丘陵部で拡大している。
- 京都市の人口集中地区の人口密度は平成22年では9,792人/km²と他都市と比べても高く、旧来からのまちを中心としたコンパクトな市街地が形成されている。

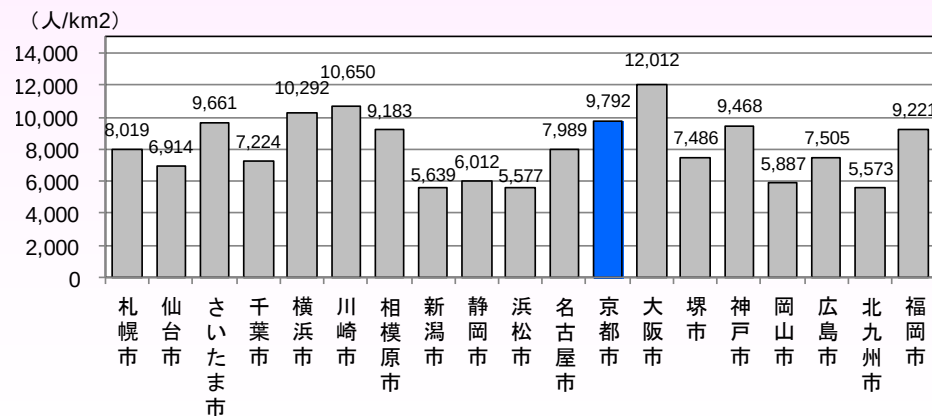


図 人口集中地区の人口密度〔政令指定都市〕

資料：平成22年国勢調査

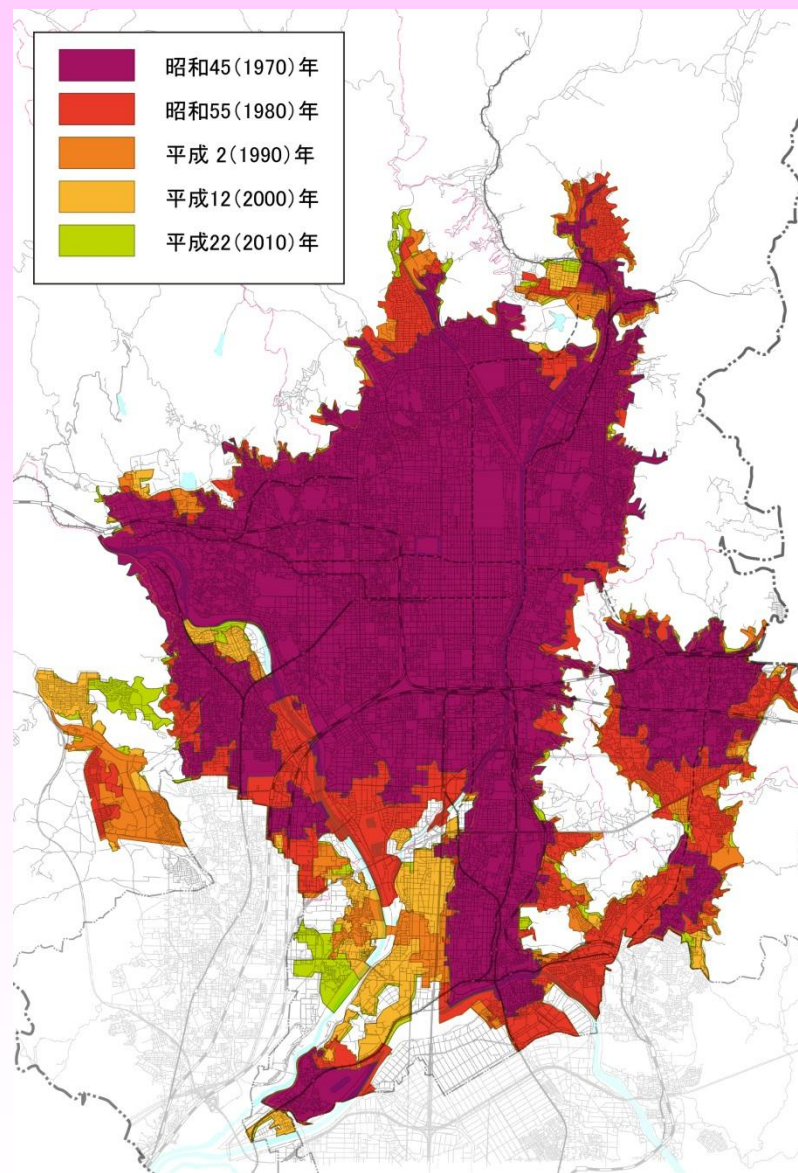


図 京都市の人口集中地区の変遷（昭和45年～平成22年）

資料：国勢調査

1. 京都のまちと交通の現状

(3)市街地形成と交通

②市街地の土地利用

- 主要商業施設は、四条通、河原町通、御池通、烏丸通に囲まれた地区と京都駅周辺地区に集中。また、主要鉄道駅や幹線道路沿道にも大規模商業施設が立地。
- 工場等の産業施設は、西部工業地域やらくなん進都などに集積。
- 市内には38の大学・短期大学があり、主にJR京都線以北の市街地内に立地。大規模な病院も市内各所に19施設立地。

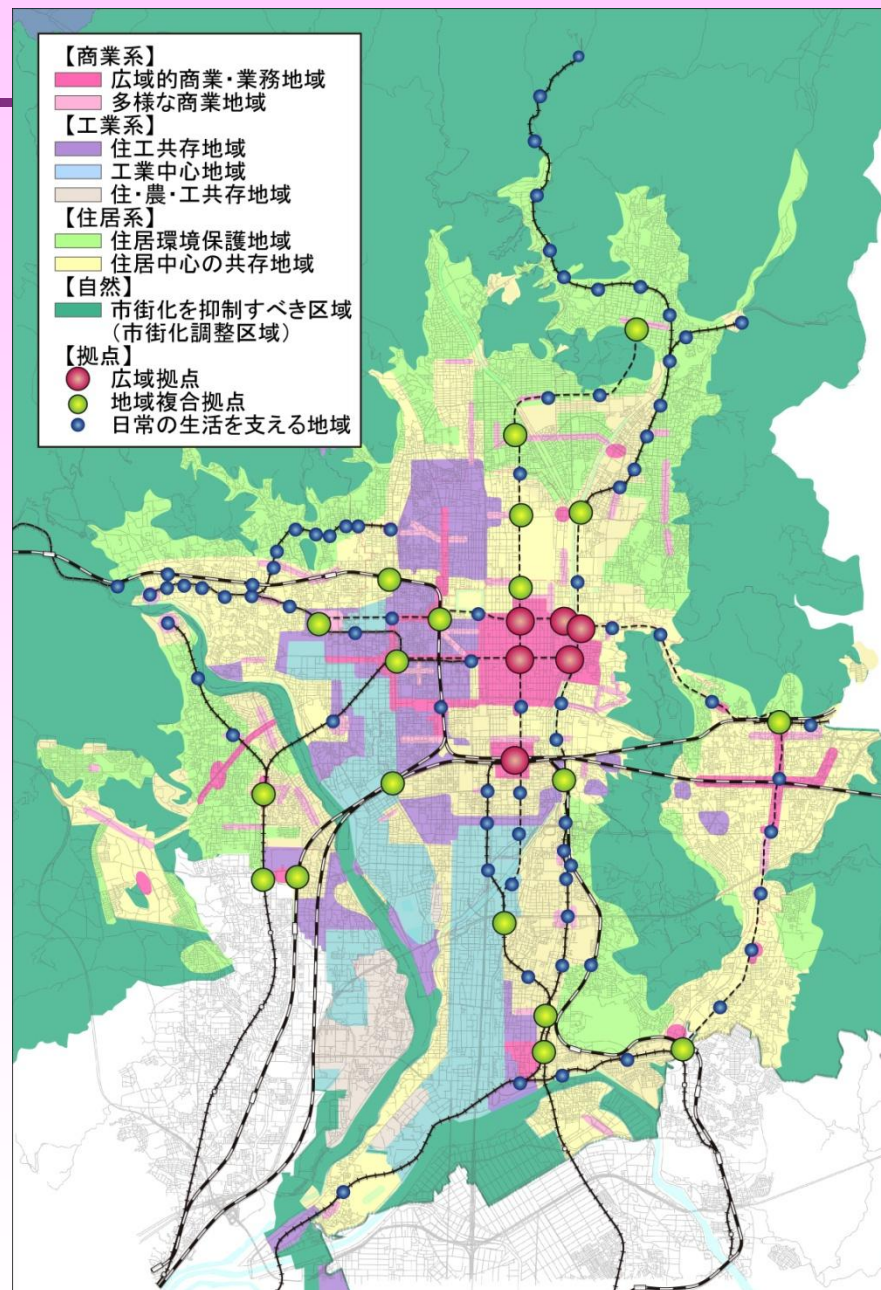


図 京都市の市街地土地利用概念図

資料：「都市計画マスタープラン」「駅周辺にふさわしい都市機能の集積のあり方について（提言）」を参考で作成。

1. 京都のまちと交通の現状

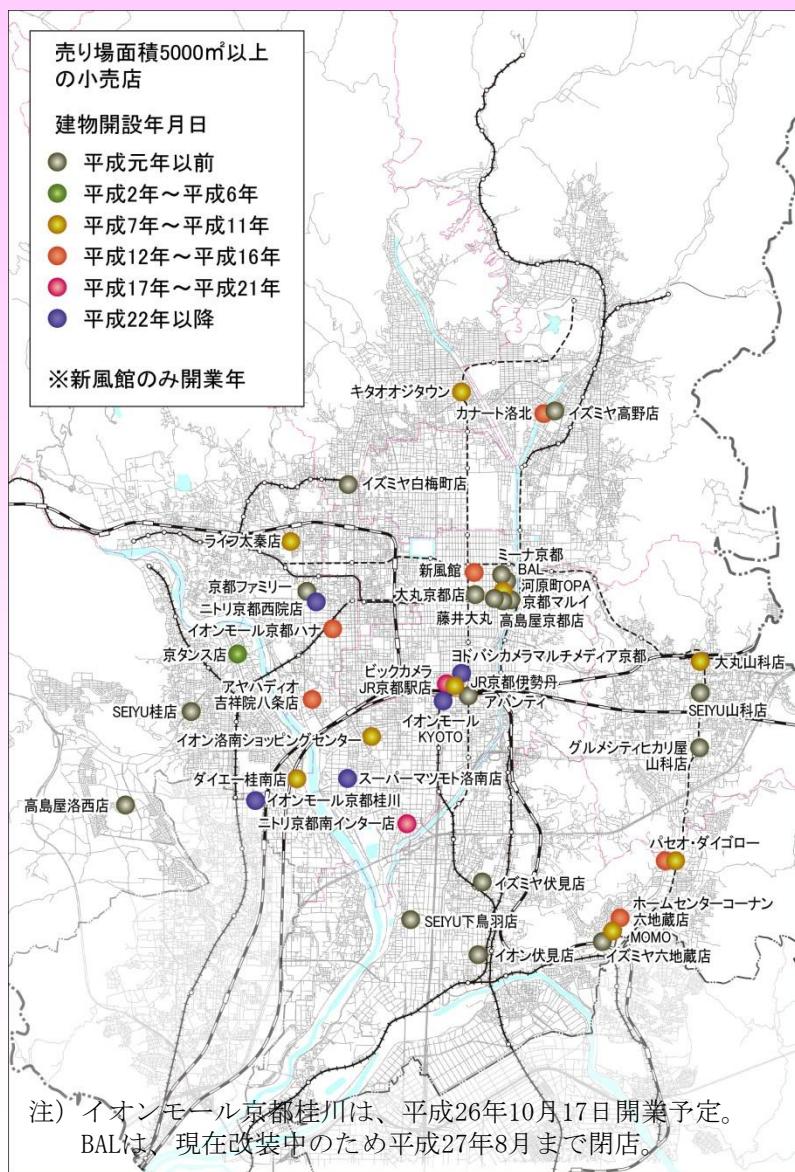


図 京都市内の主な商業施設の立地状況

資料：全国大型小売店総覧2014

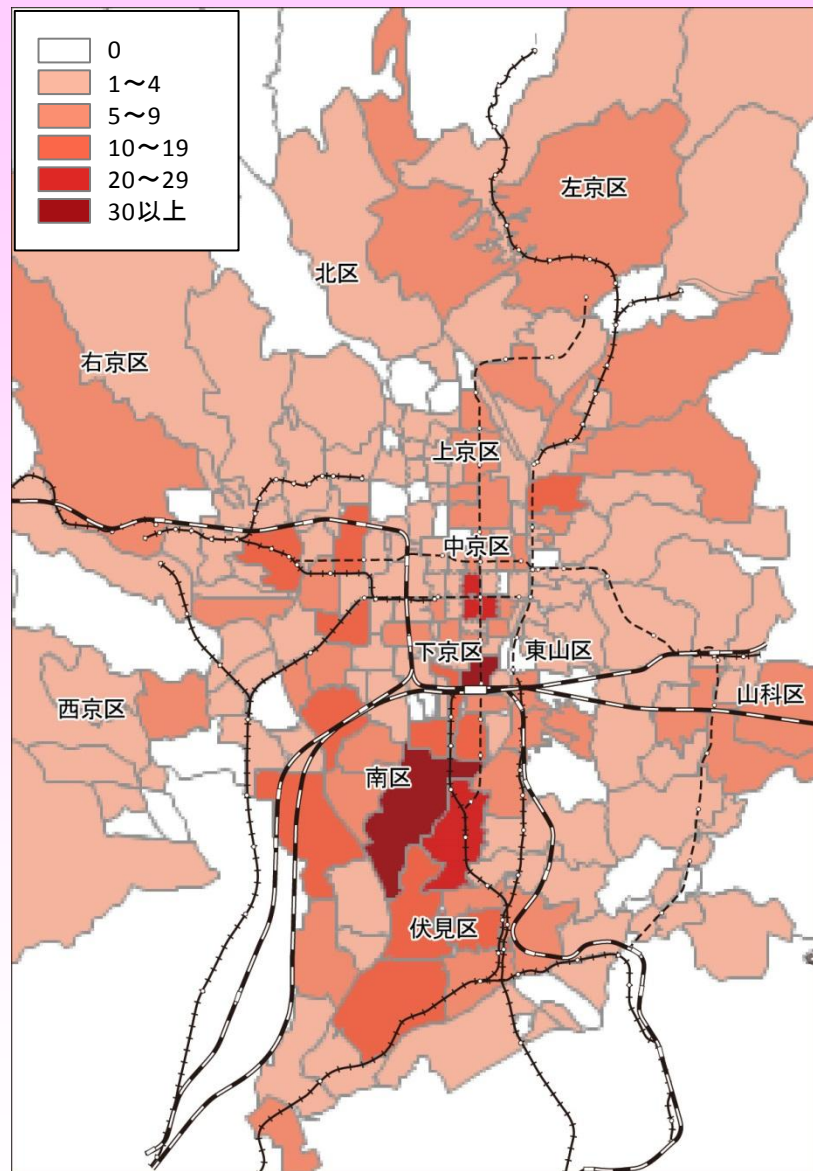


図 従業員100人以上の事業所立地状況(平成21年)

資料：京都市ホームページ

1. 京都のまちと交通の現状

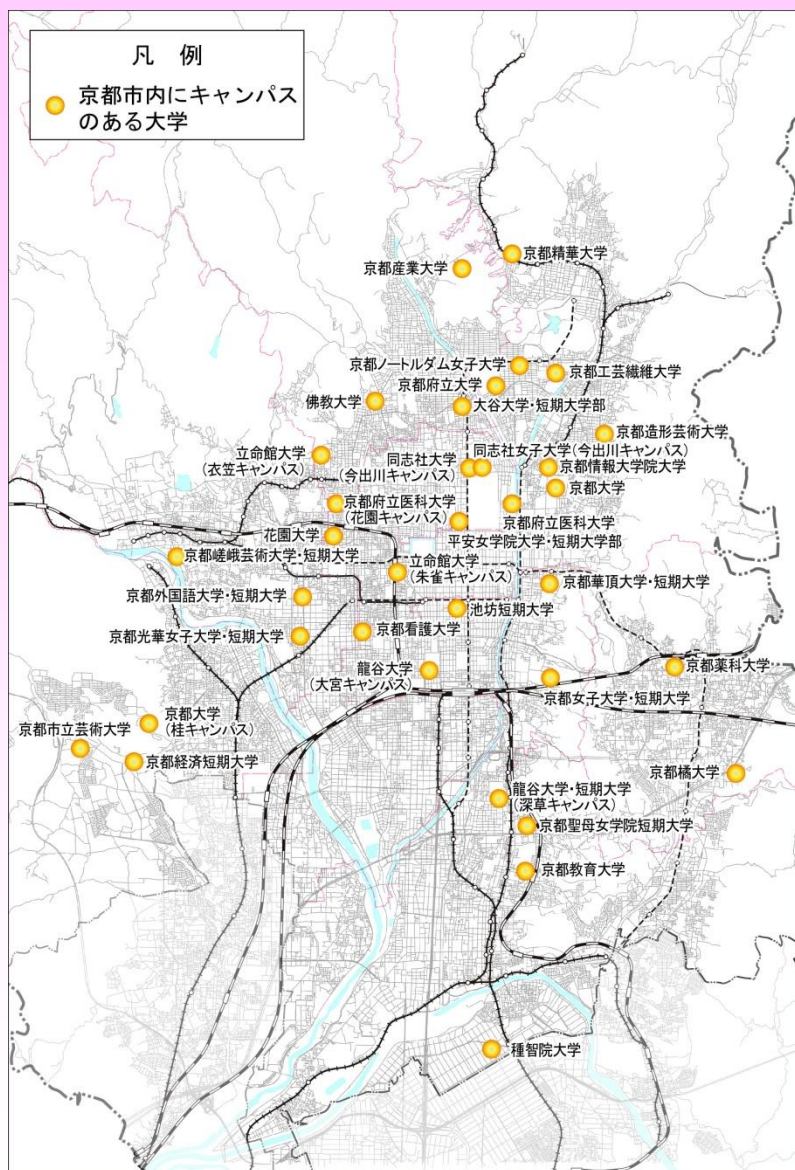


図 京都市内の大学の立地状況

資料：各大学ホームページ

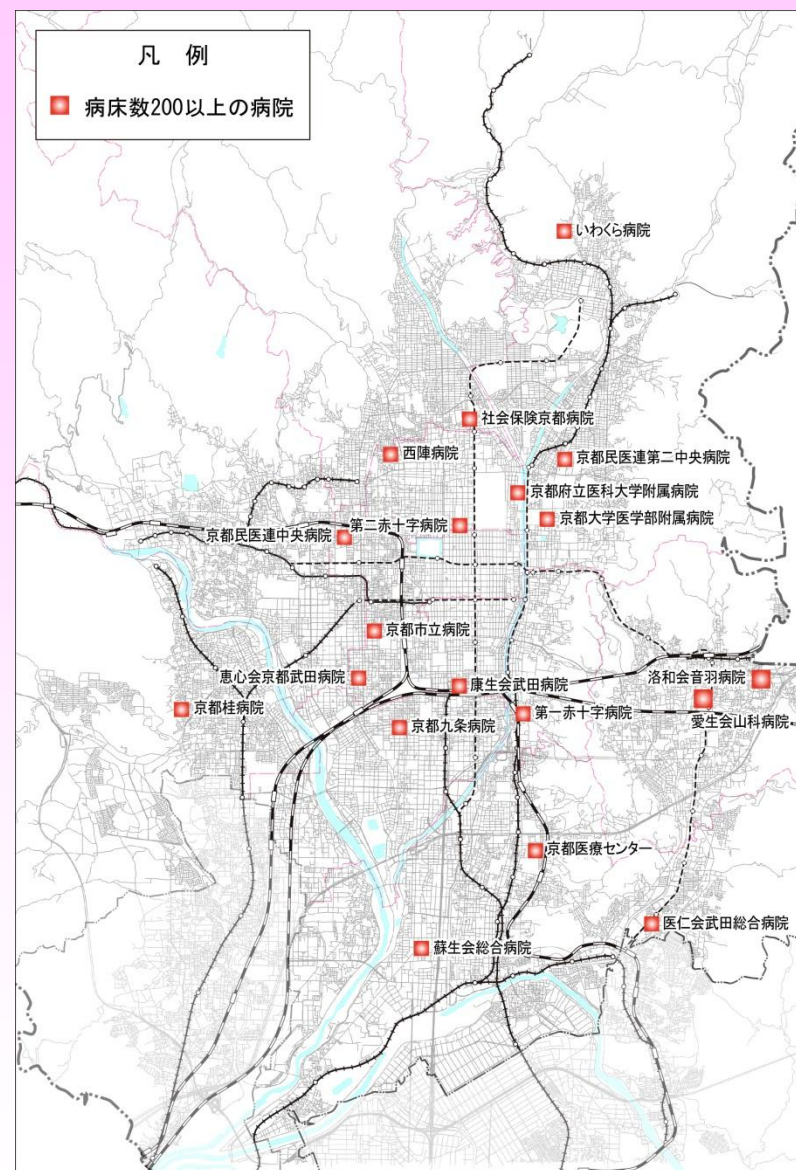


図 京都市内の病院の立地状況

資料：公益財団法人日本医療機能評価機構ホームページ

1. 京都のまちと交通の現状

(4)京都市の人の動き

①京都市における人の動き

- 平成22年の市内間の移動(市内々流動)は1日275万件の移動(トリップ)、市内から市外、市外から市内への移動(市内外・外内流動)は1日114万件の移動(トリップ)となっている。この10年間では、市内外・外内はほぼ横ばい、市内々は約17%の減少となっている。
- 平成22年の代表交通手段は、市内々は鉄道利用が11%、バスが7%となっている。これに対し、市内外は鉄道利用が60%と多い。
- この状況から、鉄道は主に京都市と他都市との移動に利用され、バスは主に市内々の移動に利用、自動車は市内々、内外ともに利用されていることがわかる。

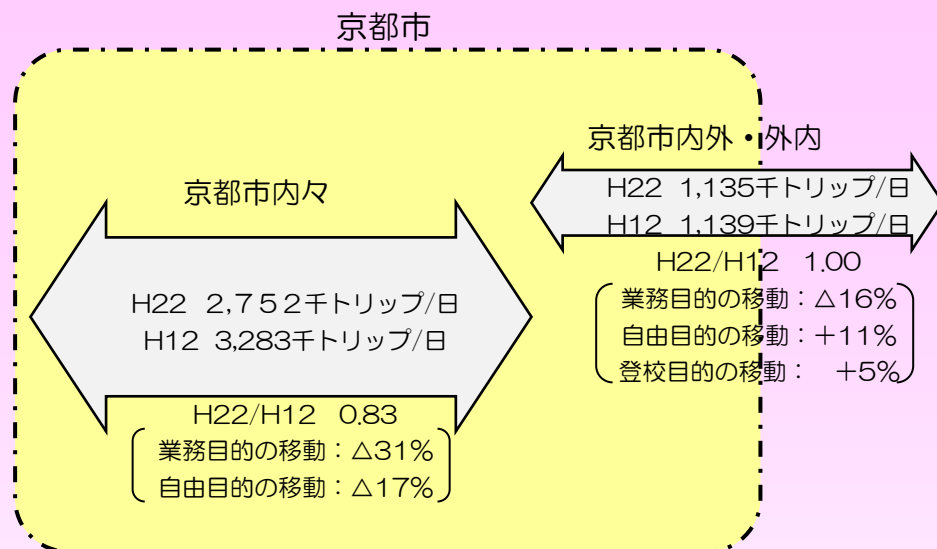


図 京都市関連の流動量

資料：京阪神都市圏交通計画協議会
「第4回、第5回近畿圏パーソントリップ調査」

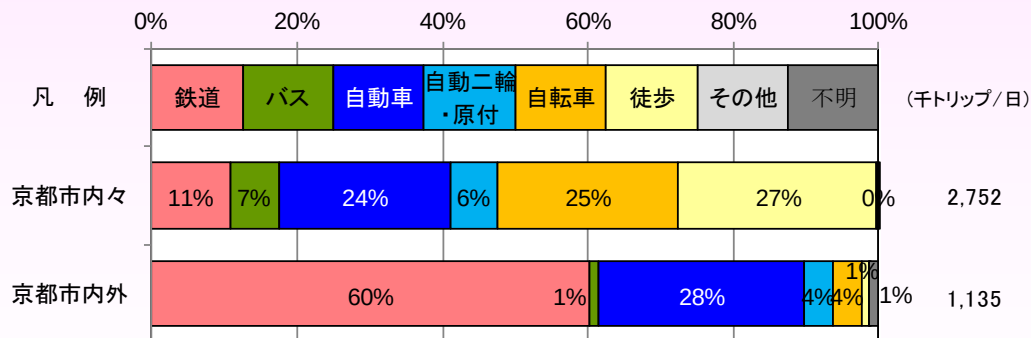


図 京都市関連の代表交通手段別流動量 (平成22年)

資料：京阪神都市圏交通計画協議会
「第5回近畿圏パーソントリップ調査」

1. 京都のまちと交通の現状

(4)京都市の人の動き

②交通手段別・目的別移動状況

【代表交通手段別】

- 鉄道が漸増傾向にあり平成22年では128万トリップエンド/日。これに対し、自動車は平成12年までは増加傾向にあったが、平成22年に大幅に減少し162万トリップエンド/日となっている。

【目的別】

- 発生集中量全体が減少傾向にある中でも、業務目的の減少が顕著であり、平成22年では10%となっている。

※発生集中量:ある地域内に出発地または到着地を持つ人の移動の合計。
※トリップエンド:1つの移動(トリップ)を出発側と到着側でそれぞれ数える場合の単位。

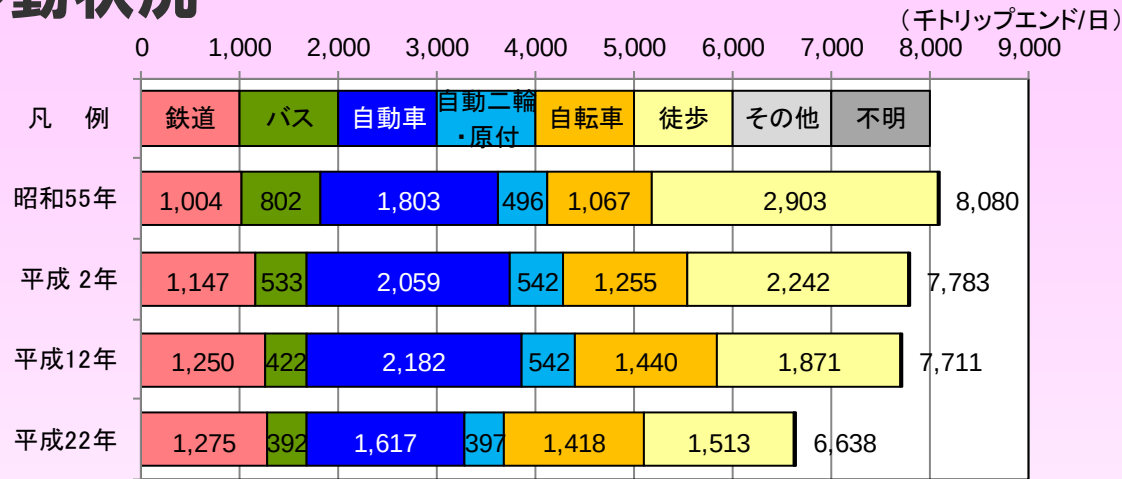


図 京都市における代表交通手段別の発生集中量の推移

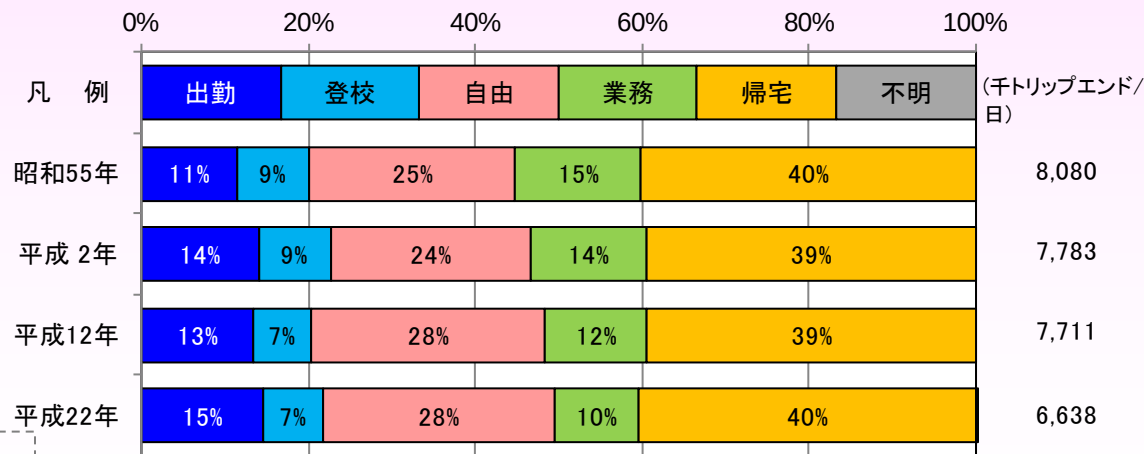


図 京都市における目的別の発生集中量の推移

※平成12年は京北町含む。

資料：京阪神都市圏交通協議会
「近畿圏パーソントリップ調査」

1. 京都のまちと交通の現状

(4)京都市の人の動き

②交通手段別・目的別移動状況

●目的別の代表交通手段構成をみると、出勤と登校では鉄道利用が約30%と多いこと、自由では他の目的に比べバス利用が多いこと、業務では自動車利用が48%と多いことが特徴となっている。

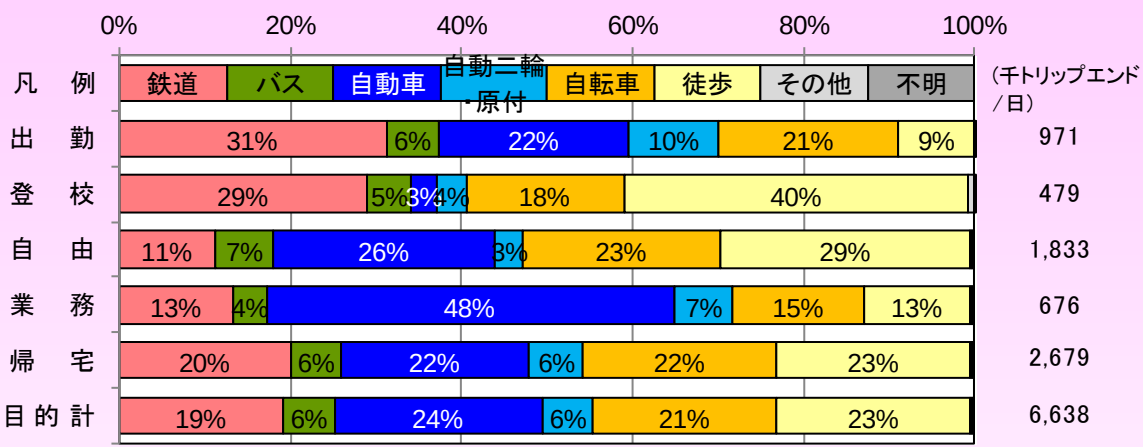


図 京都市における目的別・代表交通手段別の発生集中量の推移

資料：京阪神都市圏交通協議会
「第5回近畿圏パーソントリップ調査」

1. 京都のまちと交通の現状

(4)京都市の人の動き

②交通手段別の移動状況

～京都市・大阪市・神戸市の比較～

【代表交通手段別】

- 京都市は3都市中で比較すると、鉄道利用が少なく、バス、自転車、二輪が多い。
- この10年間の変化を比較すると、京都市は自動車分担率が減少し、公共交通と自転車が增加している。

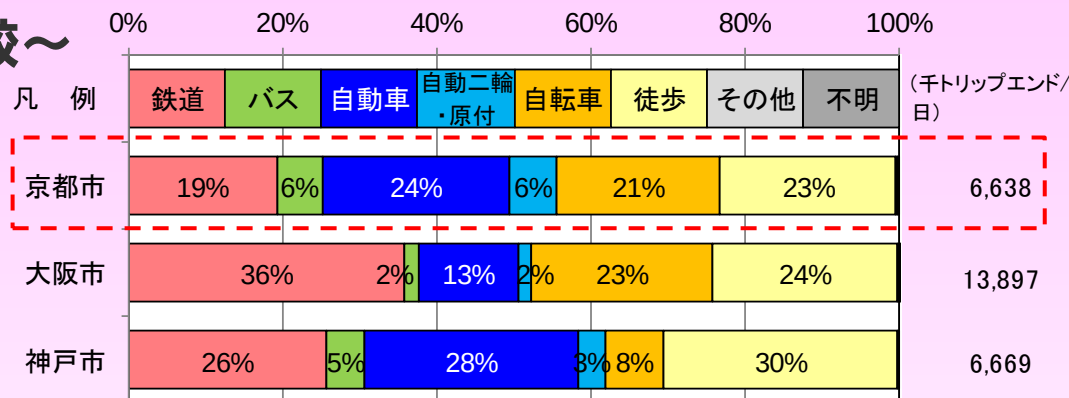


図 代表交通手段別の発生集中量の割合
〔京都市・大阪市・神戸市の比較〕（平成22年）

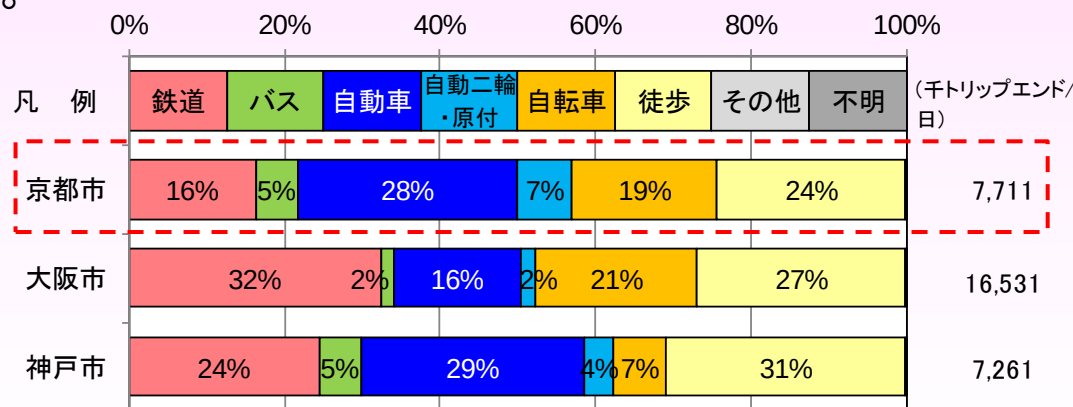


図 代表交通手段別の発生集中量の割合
〔京都市・大阪市・神戸市の比較〕（平成12年）

※平成12年は京北町含む。

資料：京阪神都市圏交通協議会
「第4回、第5回近畿圏パーソントリップ調査」

1. 京都のまちと交通の現状

(5)交通機関別の利用状況

①鉄道輸送

【鉄道路線の現状】

- 政令指定都市の人口あたりの駅数をみると、京都市は92駅/百万人(嵐電、叡電を除くと66駅/百万人)であり、札幌市、仙台市、横浜市などと比べても鉄道駅の数が多い。

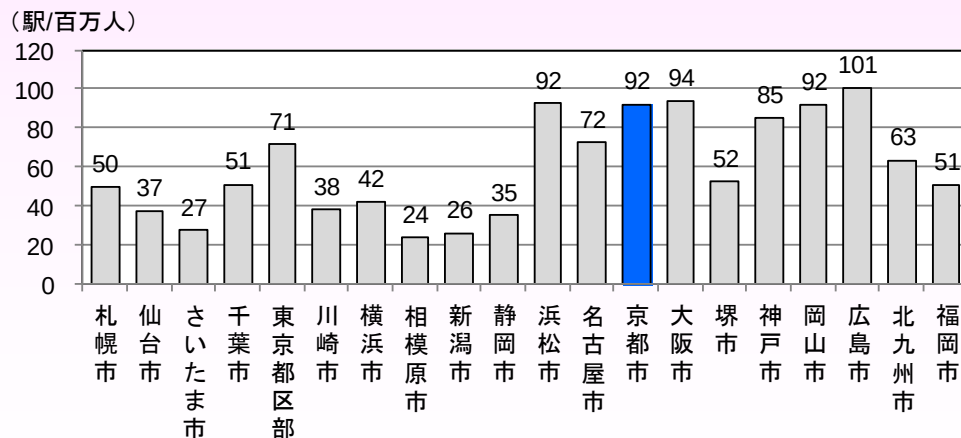
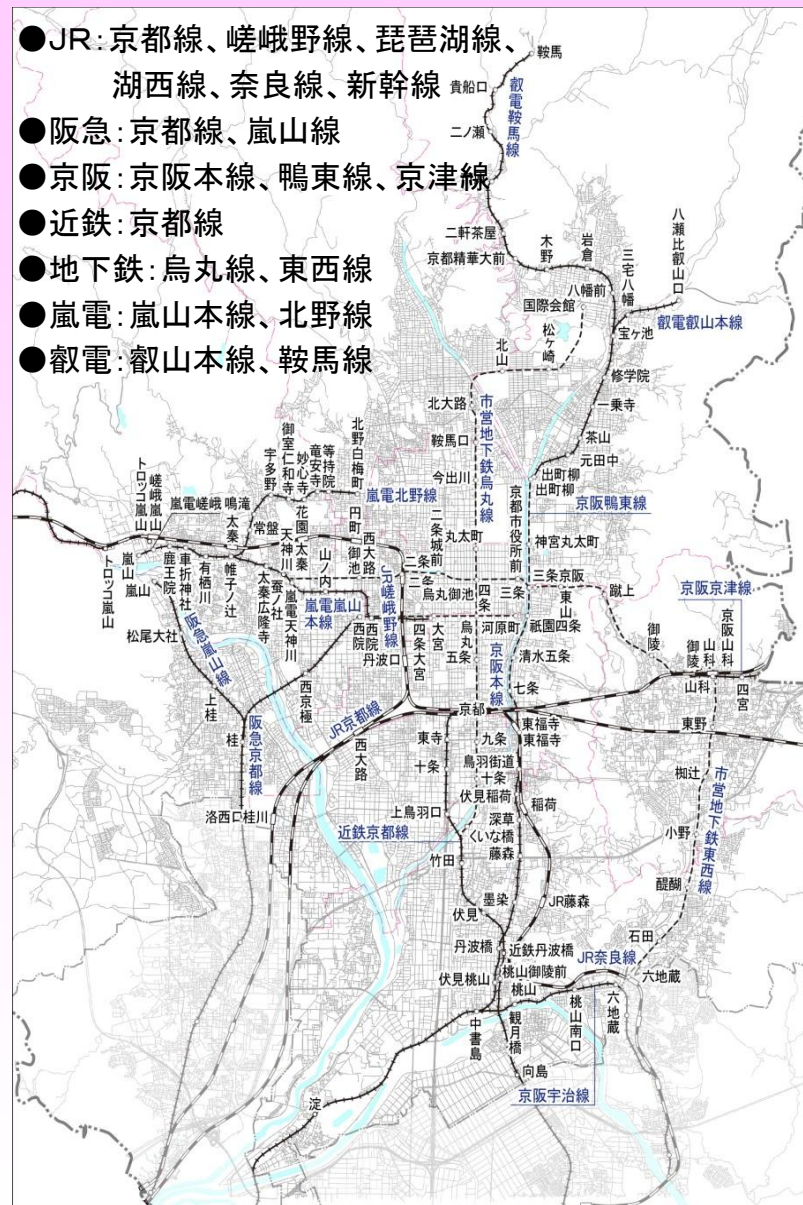


図 人口あたりの駅数（政令指定都市）

資料：駅数－平成23年度 大都市比較統計年表、人口－平成22年国勢調査



1. 京都のまちと交通の現状

(5) 交通機関別の利用状況

① 鉄道輸送

【鉄道駅ごとの乗降客数】

- 平成23年の鉄道駅別に乗降客数みると、京都駅エリアでは、合計は58万人/日となっている。

- ・ JR京都駅37.2万人/日(在来線)
- ・ 地下鉄京都駅10.7万人/日
- ・ 近鉄京都駅10.1万人/日

- 都心部エリアでは、合計は41万人/日となっている。

- ・ 地下鉄四条駅8.7万人/日
- ・ 地下鉄烏丸御池駅3.9万人/日
- ・ 地下鉄市役所前駅2.2万人/日
- ・ 地下鉄三条京阪駅2.4万人/日
- ・ 阪急烏丸駅8.5万人/日
- ・ 阪急河原町駅6.7万人/日
- ・ 京阪祇園四条駅4.5万人/日
- ・ 京阪三条駅3.7万人/日

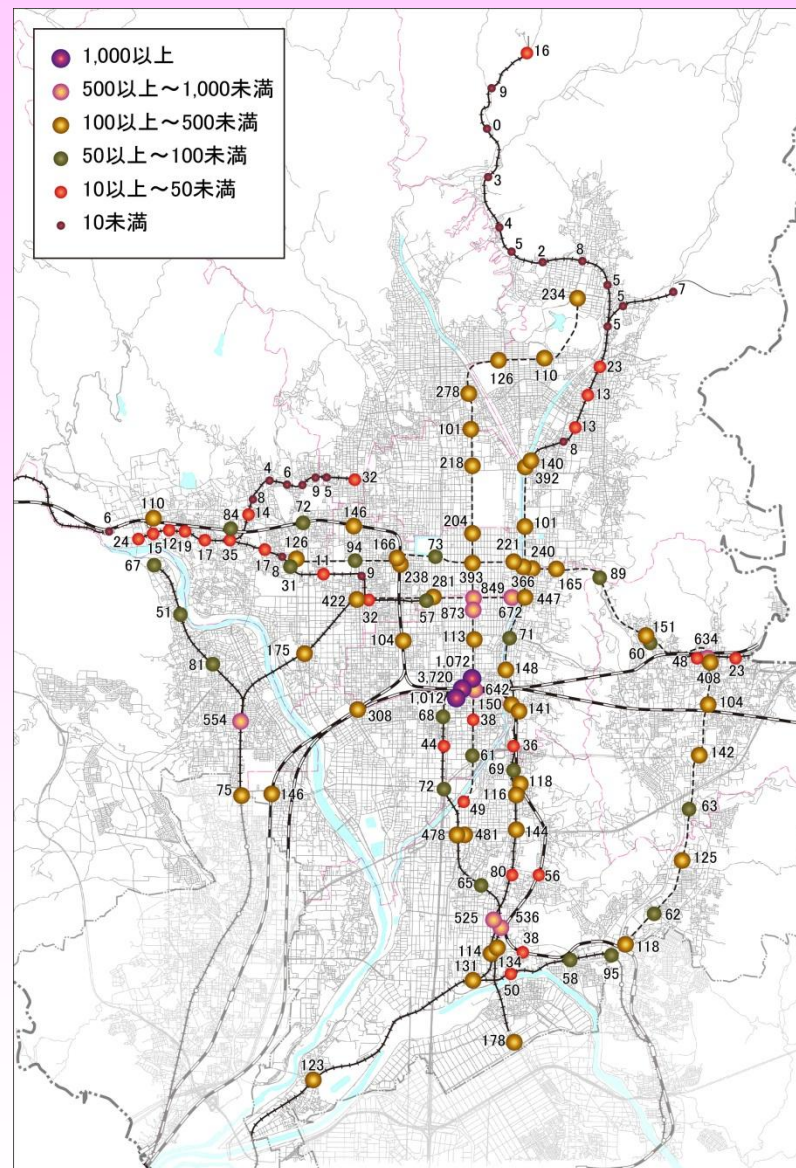


図 鉄道駅別乗降客数の推移 (平成23年)

資料：京都市統計書

1. 京都のまちと交通の現状

(5) 交通機関別の利用状況

① 鉄道輸送

【鉄道の利用者数の推移】

- 京都市内の鉄道駅の乗車客数は、年間400～420百万人、1日あたり110～115万人で推移している。平成21年以降は乗車客数は増加し平成24年では417百万人(約114万人/日)となっている。
- 鉄道会社別では、地下鉄とJRは増加傾向、阪急、京阪、近鉄の私鉄3社は漸減傾向、嵐電、叡電は横ばい傾向で推移している。

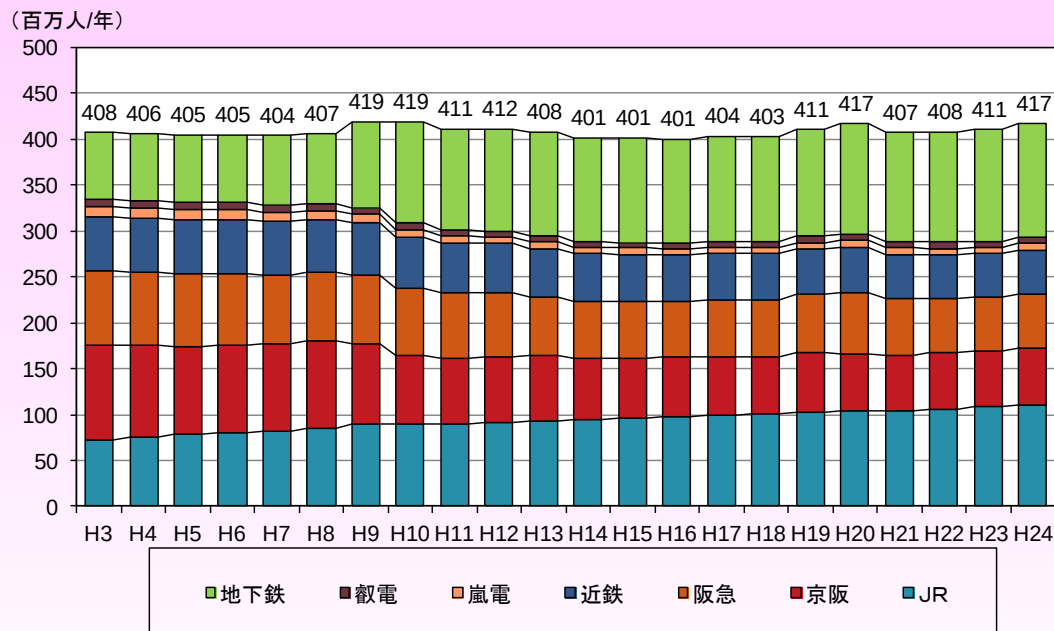


図 京都市内の鉄道駅の乗車人員の推移

資料：京都市統計書

1. 京都のまちと交通の現状

(5)交通機関別の利用状況

②バス輸送

【路線バスの運行地域】

- 京都市内のバスは、市バス及び京都バス、京阪京都交通、京都京阪バス、京阪バス、西日本JRバス、阪急バス、ヤサカバス、近鉄バス、醍醐コミュニティバスの民営バス9社が主要路線を運行している。
- また、これ以外に、市街地においては京都らくなんエクスプレス等が、周辺地域においては京北ふるさとバス等が運行されている。

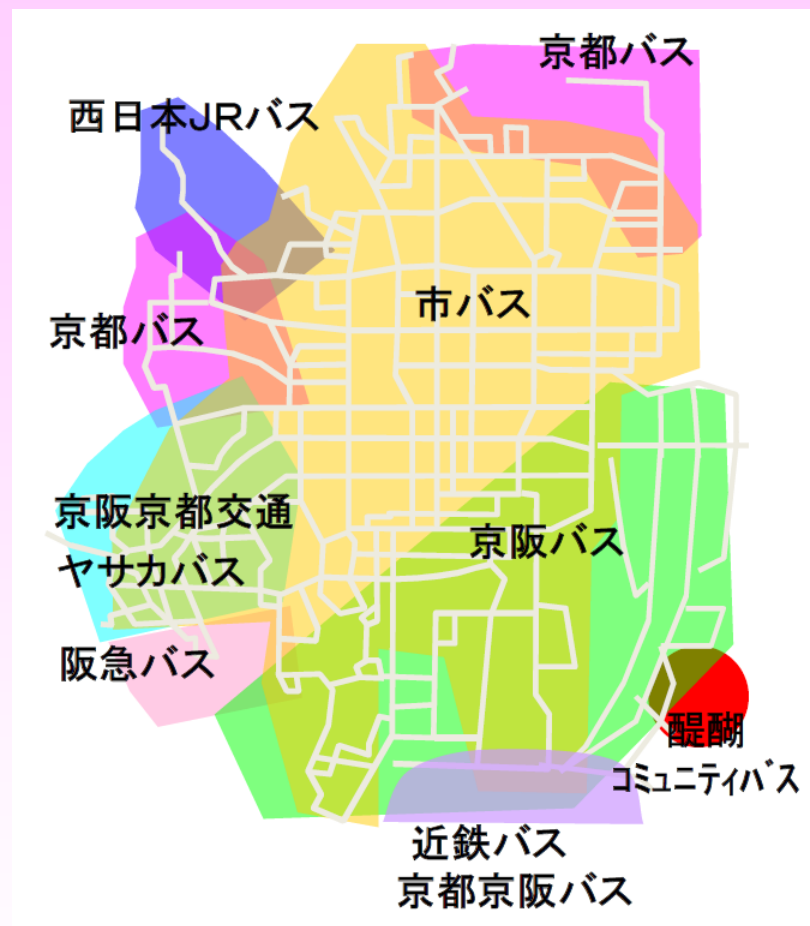


図 京都市内のバス会社別運行地域（概念図）

1. 京都のまちと交通の現状

(5)交通機関別の利用状況

②バス輸送

【路線バスの輸送密度】

- 中心市街地部の幹線道路では約300便/日以上輸送密度となっている。
なかでも四条通(東大路～西大路間)での約680～1,200便/日をはじめ、西大路通、千本通、河原町通、東大路通、白川通、北大路通、今出川通、九条通では500便/日を超す輸送密度となっている。
- 周辺部では、四条通(西大路通～松尾橋方面)、洛西ニュータウンと阪急桂駅、JR桂川駅方面を連絡する路線などで400便/日を超す輸送密度となっている。

注) 路線バスのバス系統を交通事業白書、各バス会社資料等より確認し、バス系統別に運行本数を時刻表からカウントして作成。

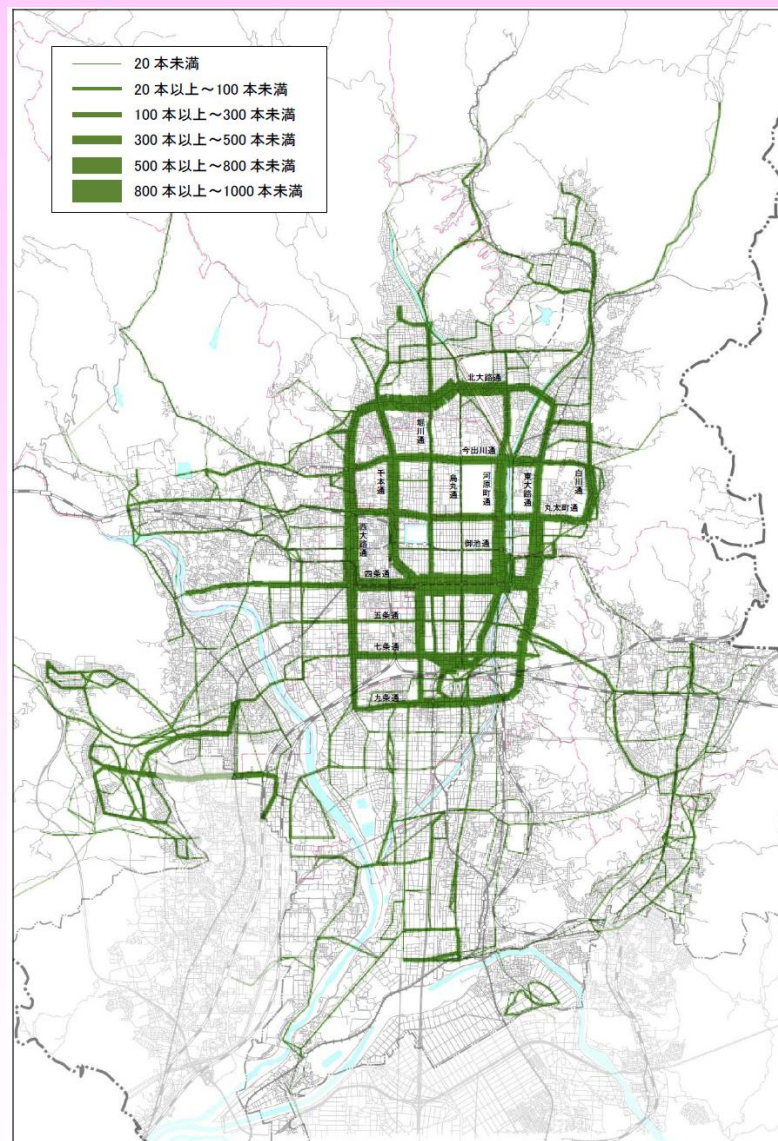


図 京都市内の路線バス輸送密度 (平成24年の平日)

資料：交通事業白書、各バス会社ホームページ等

1. 京都のまちと交通の現状

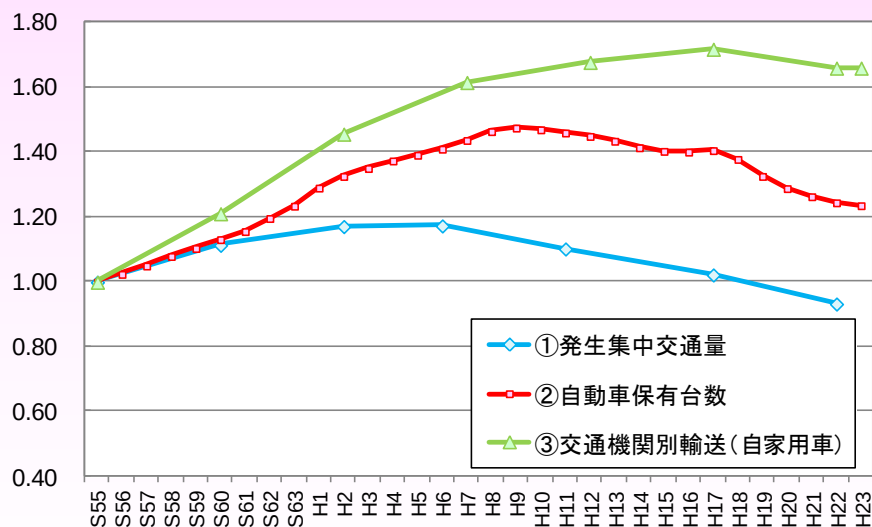
(5)交通機関別の利用状況

③自動車交通

【自動車交通を取り巻く動向】

●京都市の自動車の交通量、保有台数などは減少傾向にある。

- ◇自動車発生集中交通量：平成6年をピークに減少。
- ◇自動車保有台数：平成9年をピークに減少。
- ◇交通機関別輸送状況：自家用自動車は平成17年度をピークに減少。



1. 京都のまちと交通の現状

(5)交通機関別の利用状況

④主な交通軸

- 京都市の公共交通と自動車交通の主な交通軸は次図に示すような軸構成で捉えることが出来る。

表 京都市の交通軸の構成

区分	交通軸名称	交通軸の構成
公共交通	内外交通主要軸 [広域交通主要軸]	・JR、阪急、京阪、近鉄の各鉄道が担う
	内々交通主要軸 [域内交通主要軸]	・地下鉄烏丸線、東西線を主軸に嵐電、叡電が補完 ・中心市街地内は市バスが格子状の交通軸を形成 ・周辺部では洛西ニュータウン方面でバスが交通軸を形成
自動車	内外交通主要軸 [広域交通主要軸]	・名神高速道路、阪神高速京都線、国道1号、油小路通、国道171号、東西方向は国道1号、国道9号が担う
	内々交通主要軸 [域内交通主要軸]	・格子状の幹線道路が担っている

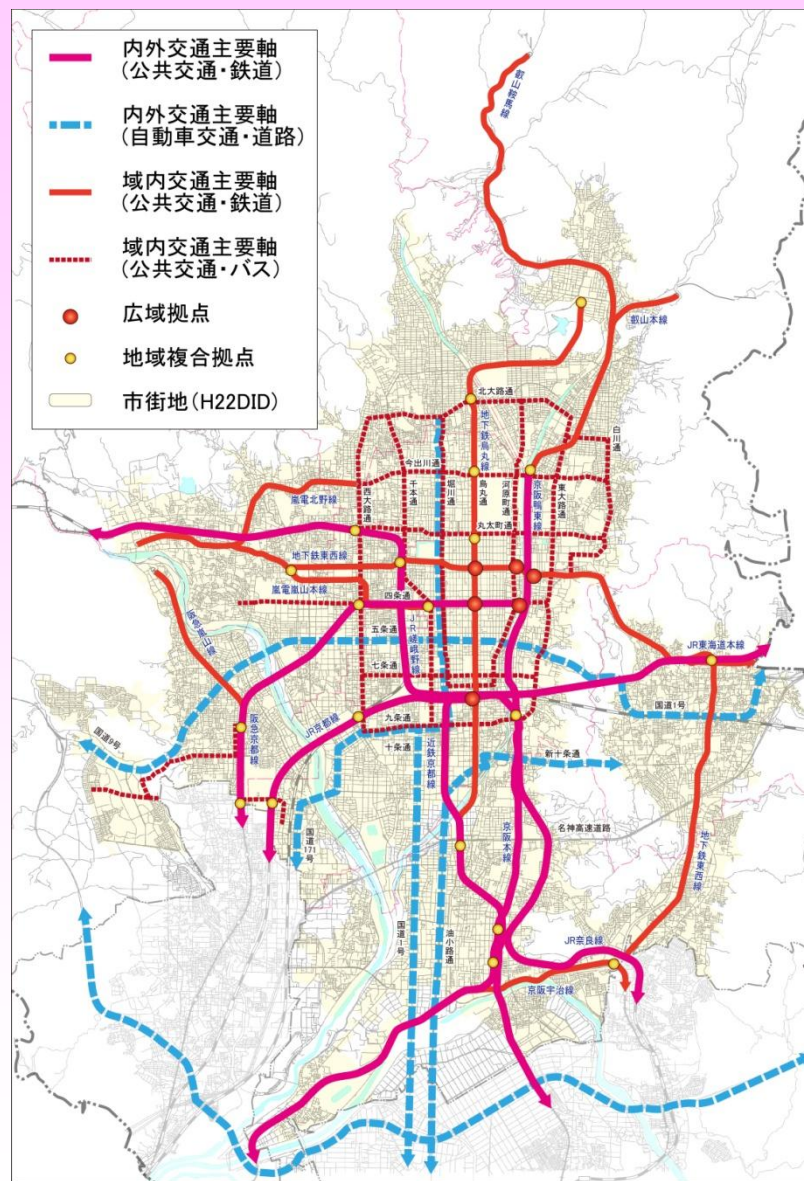


図 京都市の交通軸

2. 京都の交通政策の経緯

(1)これまでの交通政策

①市営交通の経緯

- 昭和30年代後半からのモータリゼーションや、周辺部への人口流出による急激な環境の変化に市電が対応しきれず、財政的にも極めて厳しい状況に立ち至ったことから、昭和41年度から市営交通の経営の建て直しに取り組んだ。
- 昭和53年9月に市電を廃止し、路面交通を市バスに一元化し、地下鉄の導入(昭和56年5月・烏丸線開業)を行った。
- 昭和43年～53年頃の約10年間は、公営交通利用が大きく落ち込むが、その後は約65万人/日前後で推移している。

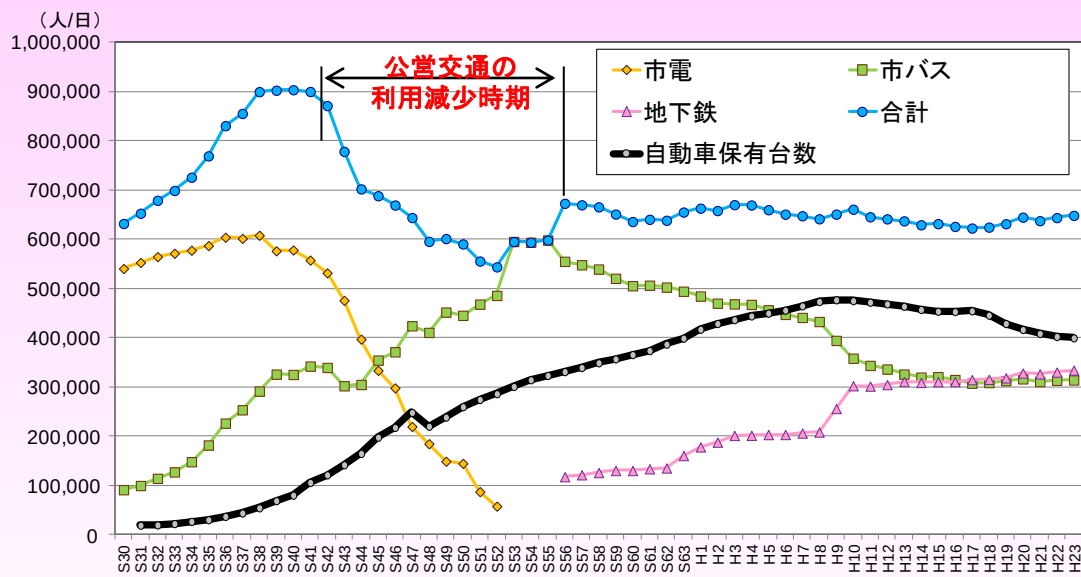


図 公営交通の利用者数と自動車保有台数の推移

資料：自動車保有台数(京都市統計書、近畿運輸局京都運輸支局「自動車保有車両数調」)
京都市電旅客数(京都市営交通事業要覧(明治45年度～昭和25年度)/京都市交通局、
数字で見た市電・市バスの歩み(昭和21年度～昭和39年度)/京都市交通局、
京都市統計書)

2. 京都の交通政策の経緯

(1)これまでの交通政策

②バス路線における取組

【バス専用レーン】

- 昭和49年から開始し、順次指定区間を拡大。平成24年度末現在で91.2kmとなっている。
- 規制時間については、7時～9時及び17時～19時が55.3km、7時～9時のみが35.9kmとなっている。また、四条通(東大路～堀川)、下鴨本通・河原町通(北大路～七条)は、バス・二輪専用、他はバス・タクシー・二輪専用となっている。

【PTPS(公共車両優先システム)】

- 平成13年から導入。平成24年度末現在、3区間16.1km、運用時間帯は7時～19時(土・日・祝日を除く)で実施されている。

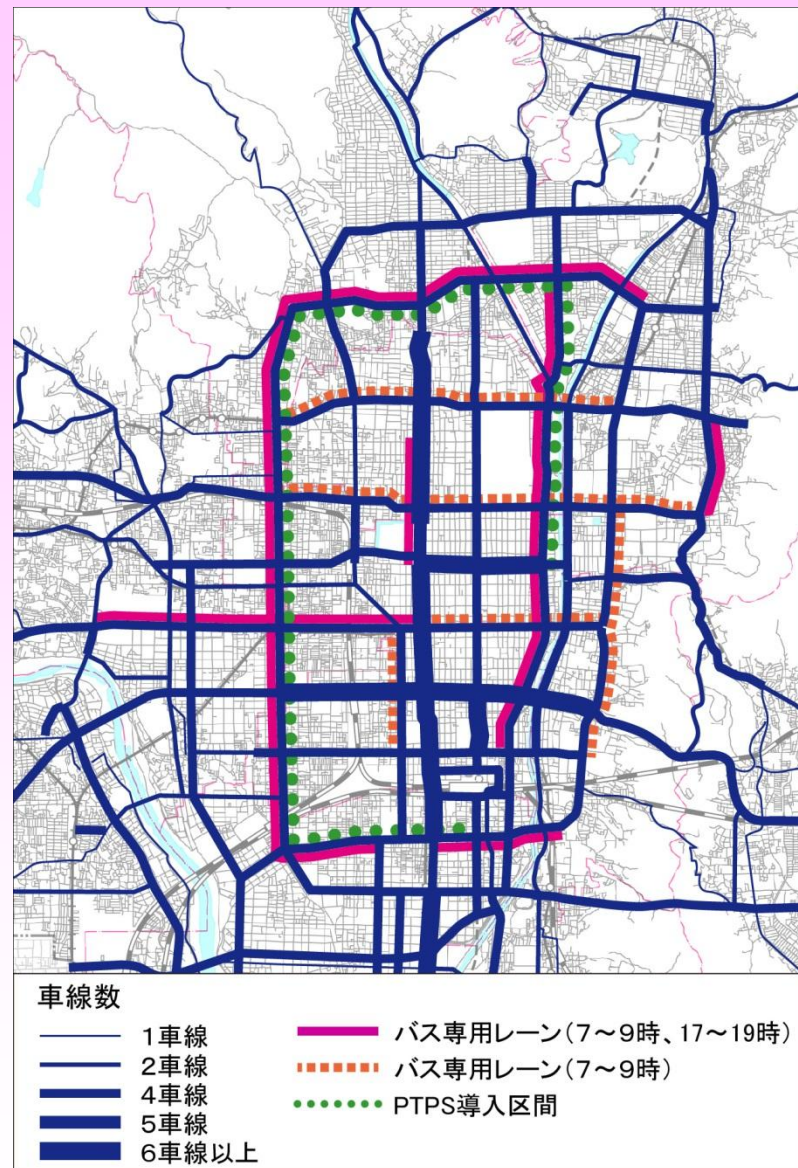


図 道路車線数とバス専用レーン・PTPS導入区間

資料：京都市交通事業白書、道路交通センサス

2. 京都の交通政策の経緯

(1)これまでの交通政策

②バス路線における取組

【バスロケーションシステム等の導入】

- 市バスでは、昭和57年3月から堀川通、白川通で運用を開始し、以降順次設置箇所
の拡大を図ってきており、平成24年度末現
在では、293基設置されている。
- また京阪バスにおいてもGPSを活用した
バスロケーションシステムが導入されてい
る。

【ノンステップバスの導入】

- 市バスでは、平成9年3月からノンステッ
プバス(超低床)の運行を開始し、平成24年度
末現在で一般路線のノンステップバスは636
両が導入されており、一般路線のバス車両
全体の83%を占めている。
- 各バス会社の京都市域を運行する車両が
所属する営業所の車両の8割がノンステッ
プバス等の人にとやさしいバス車両となっ
ている。

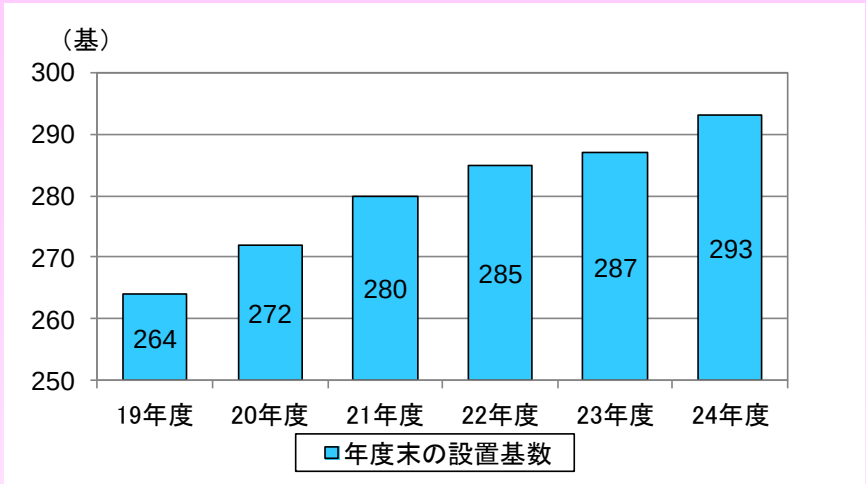


図 バスロケーションシステムの設置基数の推移
資料：京都市交通事業白書

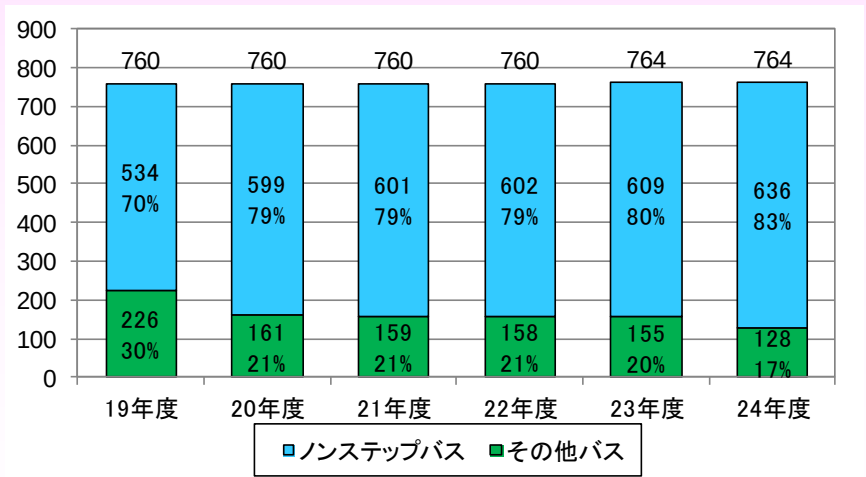


図 市バスのノンステップバスの車両数の推移
資料：京都市交通事業白書

2. 京都の交通政策の経緯

(1)これまでの交通政策

②バス路線における取組

【市バス新運転計画】

- 京都市交通局では、「市バス新運転計画」を平成26年3月より実施している。この計画は、事業規模(車両数764両→788両、走行キロ81.4千キロ→84.0千キロ)の拡大を行い、「攻めの経営」を推進することで更なる増客を目指すものである。

大快革1 次々にやってくる!
主要系統の増便によりさらに便利に!!

- 急行** 101 205 207 208 5 59 73 を増便します。
- 複数系統による等間隔運行を拡大します。

大快革2 地下鉄をはじめとする
電車との乗継が便利に!!

- 鉄道から市バスへスムーズに乗り継げるダイヤ設定を行います。
- 運行ルートを鉄道駅に経由する経路に変更します。

平日
土曜
とも
休日

大快革3 夜間・深夜も充実!
「おかえり交通充実大作戦」の展開!!

- 京都市バスで初めて「深夜バス」を運行します。
- 最終バスの時刻繰下げや、夜間時間帯の増便など、運行充実を図ります。

大快革4 直行系統や
急行系統を新設します!!

- 京都駅とまちなか(四条河原町)をダイレクトに結ぶ系統や梅小路エリアと岡崎エリアとを結ぶ急行系統の新設を行います。

土曜
のみ
休日

大快革5 地域の皆様と一体となった
路線・ダイヤの拡充!!

- 西賀茂車庫以北の地域を運行する特37号系統を新設します。
- 南2号系統(地下鉄竹田駅・JR長岡京駅方面)の運行を充実します。

大快革6 利便性向上に向け、経路の
変更や延長を行います!!

- 27号系統を都心部(四条烏丸)へ乗換えなしで運行します。
- 70号系統、16号系統を延長運行します。

平日
土曜
とも
休日

大快革7 分かりやすさ向上への取組

- わかりやすい市バスの実現に向け、「ラインカラー」の導入など、案内サインのデザインの一新を行います。

大快革8 市バスの均一運賃区間を
嵯峨・嵐山地域へ拡大します!!

- 乗車距離に応じた嵯峨・嵐山地域の運賃(190円~270円)が一律で均一運賃220円となります。

※4月1日以降は消費税引き上げに伴い、運賃改定を行います。

2. 京都の交通政策の経緯

(1)これまでの交通政策

③鉄道整備の経緯(地下鉄整備着手以降)

新線	地下鉄 烏丸線	・北大路～京都間(昭和56年) ・京都～竹田間(昭和63年) ・北大路～北山間(平成2年) ・北山～国際会館間(平成9年)
	地下鉄 東西線	・二条～醍醐間(平成9年) ・醍醐～六地蔵間(平成16年) ・二条～太秦天神川間(平成20年)
	京阪	・鴨東線建設[出町柳駅まで延伸](平成元年)
複線化	JR	・山陰本線:京都～二条間[複線高架化](平成22年) ・山陰本線:花園～嵯峨嵐山間[複線高架化](平成22年) ・奈良線:京都～JR藤森間(平成13年)
高架化 地下化	近鉄	・東寺～竹田間[高架化](平成15年)
	京阪	・東福寺～三条間[地下化](昭和63年) ・淀駅付近[高架化](平成25年)
	阪急	・洛西口駅付近[高架化](平成27年予定)
新駅	JR	・太秦駅(平成元年)、JR藤森駅(平成9年)、 円町駅(平成12年)、桂川駅(平成20年)
	阪急	・洛西口駅(平成15年)
	近鉄	・向島駅(昭和54年)
	京福	・嵐電天神川駅(平成20年)

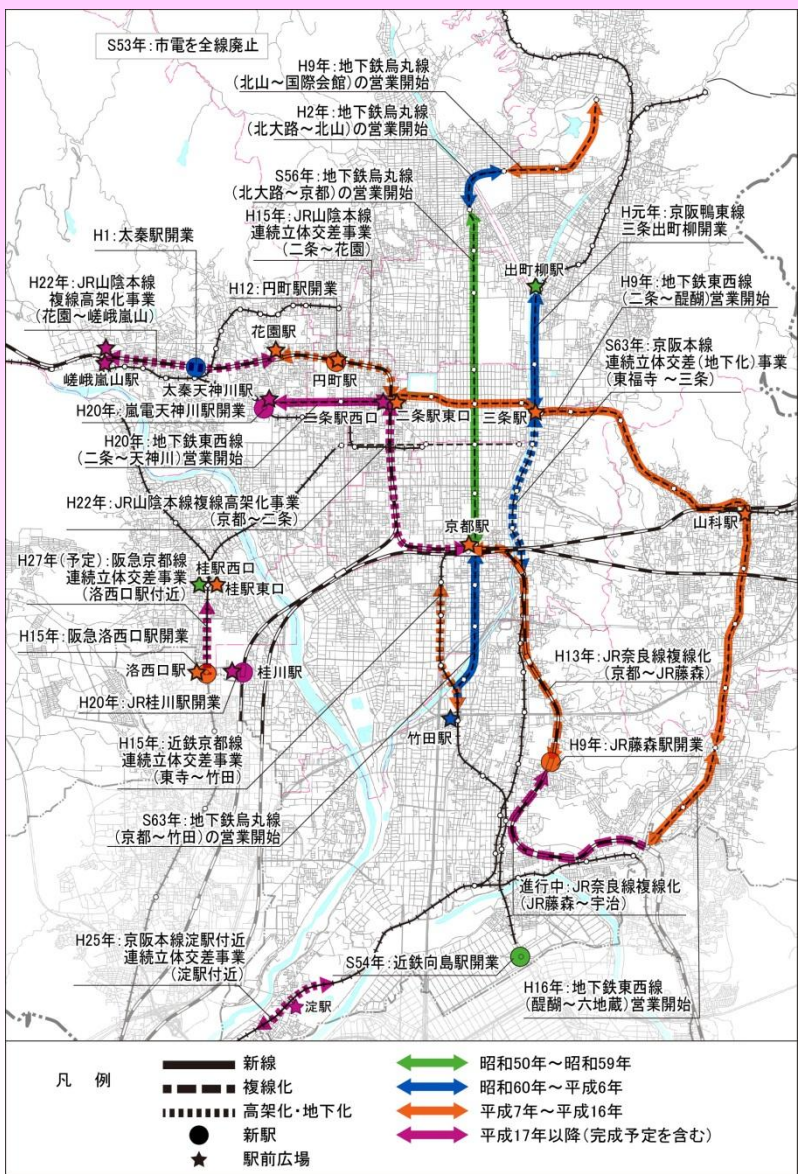


図 鉄道整備の経緯(地下鉄整備着手以降)
資料：京都市ホームページ、各鉄道会社ホームページを参考に作成

2. 京都の交通政策の経緯

(1)これまでの交通政策

④新たな公共交通導入の検討

- 平成15～16年度にLRTの導入について、7路線を検討対象として調査、平成18年度に今出川通で交通社会実験を実施している。

●調査報告(まとめ)要旨

LRT導入が京都市にもたらす効果は大きい、自動車交通への影響をはじめ、様々な課題が残されており、現在の市民生活にある程度犠牲にする部分も多い。

LRT導入は、まちの構造そのものを変える施策であり、市民全体の包括的議論が必要である。

議論の過程で、導入の容易さや公共交通システムの技術進歩を考慮していく中で、基幹バス等の導入についても、併せて検討が求められる可能性もある。

LRT導入は、大きな可能性を秘めた手法であるものの、あくまで、目標実現のための一つの施策であり、京都市の目指すべき姿を実現するためには、「歩くまち・京都」交通まちづくりプランの推進が必要であることに留意する必要がある。

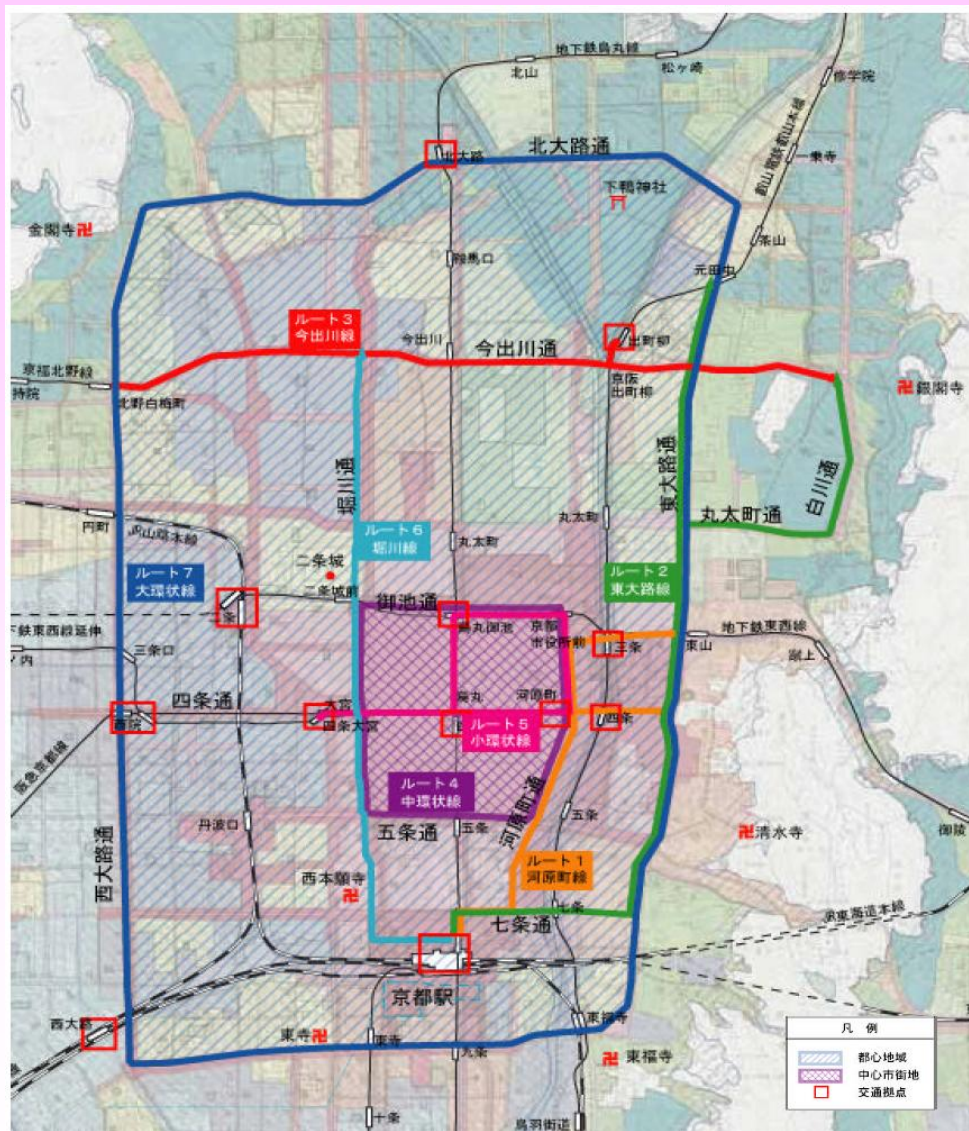


図 既往調査におけるLRT検討ルート

資料：新しい公共交通システム調査報告書（京都市）

2. 京都の交通政策の経緯

(1)これまでの交通政策

⑥「歩くまち・京都」総合交通戦略(平成22年1月策定)

●「歩くまち・京都」を実現していくための88のプロジェクトを推進中。

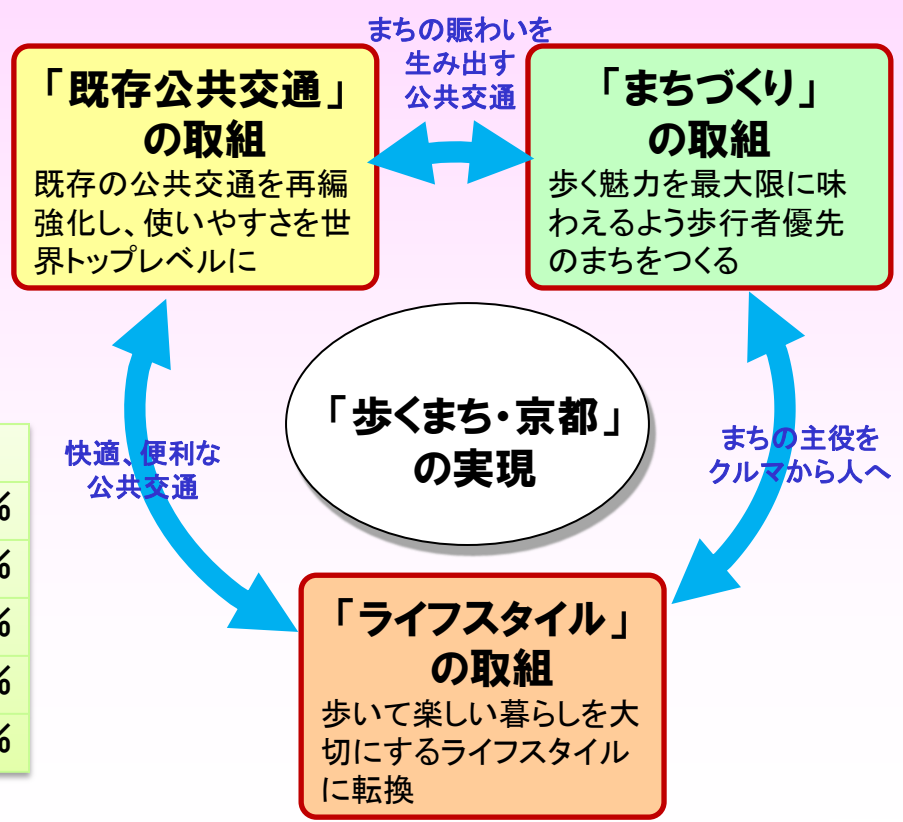
■基本理念

- クルマを重視した街と暮らしを、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに転換する。
- 「国際文化観光都市」であると同時に、まちの賑わいを生み出す都市であり続けることを目指す。

■数値目標

	H12年		目標	H22年
非自動車分担率	72%	→	80%超	76%
自動車	28%	→	20%以下	24%
鉄(軌)道	16%	→	20%	19%
バス	6%	→	10%	6%
徒歩・二輪	50%	→	50%超	51%

■3つの柱と相乗効果



2. 京都の交通政策の経緯

(2) 国の公共交通に関する法制度の経緯

① 交通政策基本法

- 平成25年12月4日に公布・施行され、本年、同法に基づく、交通政策基本計画(※)が策定予定。

※交通政策基本計画(中間とりまとめ(案)より)

- ・自治体を中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する
- ・地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする
- ・バリアフリーをより一層身近なものにする など

【交通政策基本の概要】

(1) 基本理念等

- 国民等の交通に対する基本的なニーズの充足、交通の機能の確保及び向上、交通による環境への負荷の低減、交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携、連携等による施策の推進、交通の安全の確保といった交通に関する基本理念等を定めることとする。

(2) 責務等

- 交通に関する施策について、その基本理念を定め、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者及び国民等の責務等を明らかにすることとする。

(3) 基本的施策

- 国及び地方公共団体が講ずる交通に関する基本的施策について定めることとする。

(4) 交通政策基本計画の策定

- 交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、政府は、交通政策基本計画を策定することとする。

(5) 年次報告

- 交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策について、毎年国会に報告を行うこととする。

2. 京都の交通政策の経緯

(3) 財政的な制約

① 京都市の財政構造

- 京都市は、市税収入が他の政令指定都市平均と比べ少ないなど、財政基盤が脆弱なうえ、社会福祉関連経費等の義務的経費が増加の一途をたどっている。
- 市財政の健全化を進めているものの、平成26年度予算においても、財源不足を賄うため、47億円の特別の財源対策(公債償還基金の取り崩し等)を講じている。

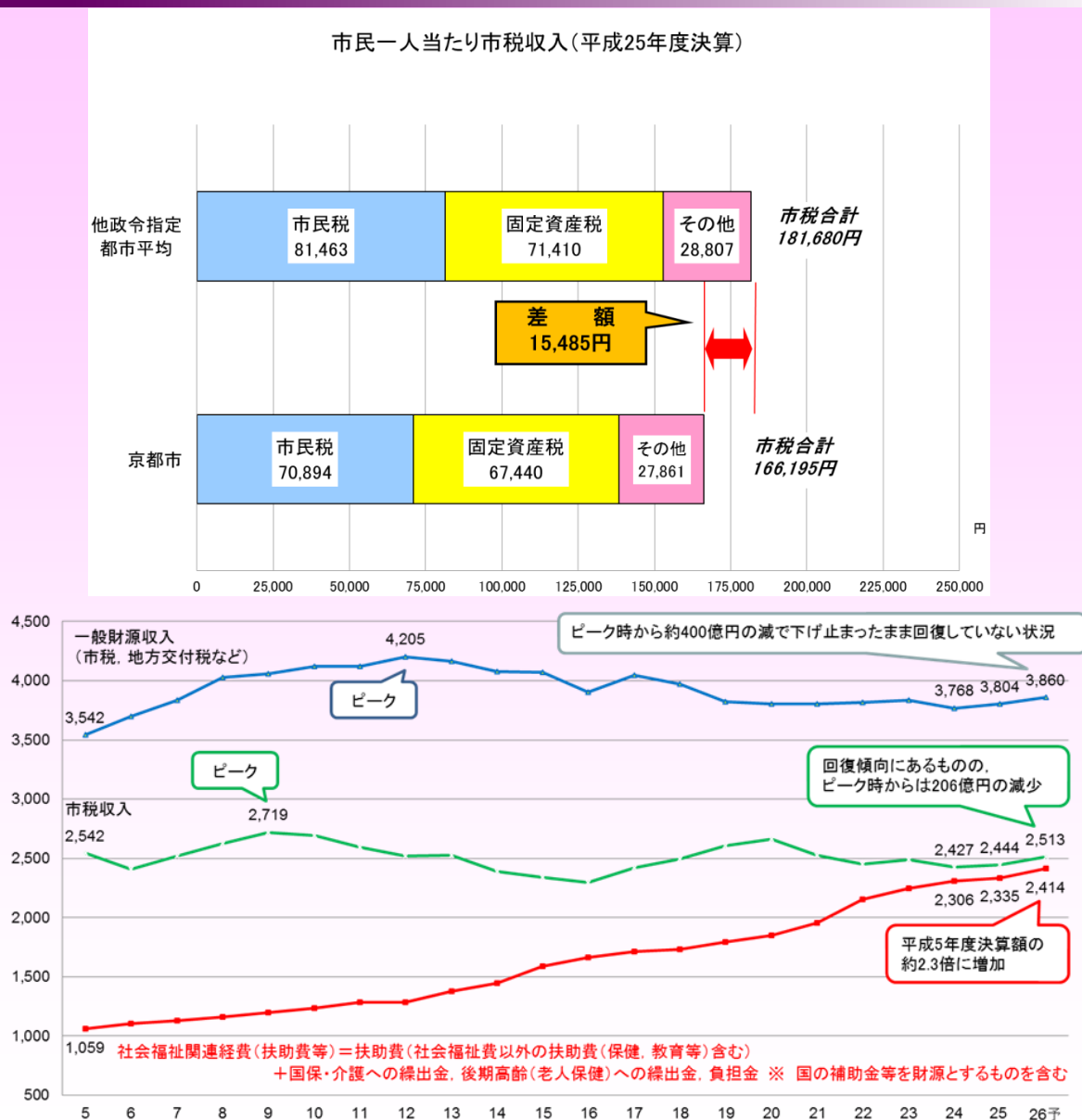


図 一般財源収入、市税収入、社会福祉関連経費の決算額推移(億円)

2. 京都の交通政策の経緯

(3) 財政的な制約

① 京都市の財政構造 【公共投資の推移】

- 京都市の上下水道事業や高速鉄道事業を含めた公共投資の総額は、平成4年度の2,500億円程度から1,000億円程度にまで縮小した。
- 国が返済に責任を持つ臨時財政対策債を除く実質的な市債残高(全会計)は、平成元年に1.2兆円であったが、平成14年には2.1兆円となり、その後公共投資額の抑制などにより、平成25年度末で1.8兆円となっている。

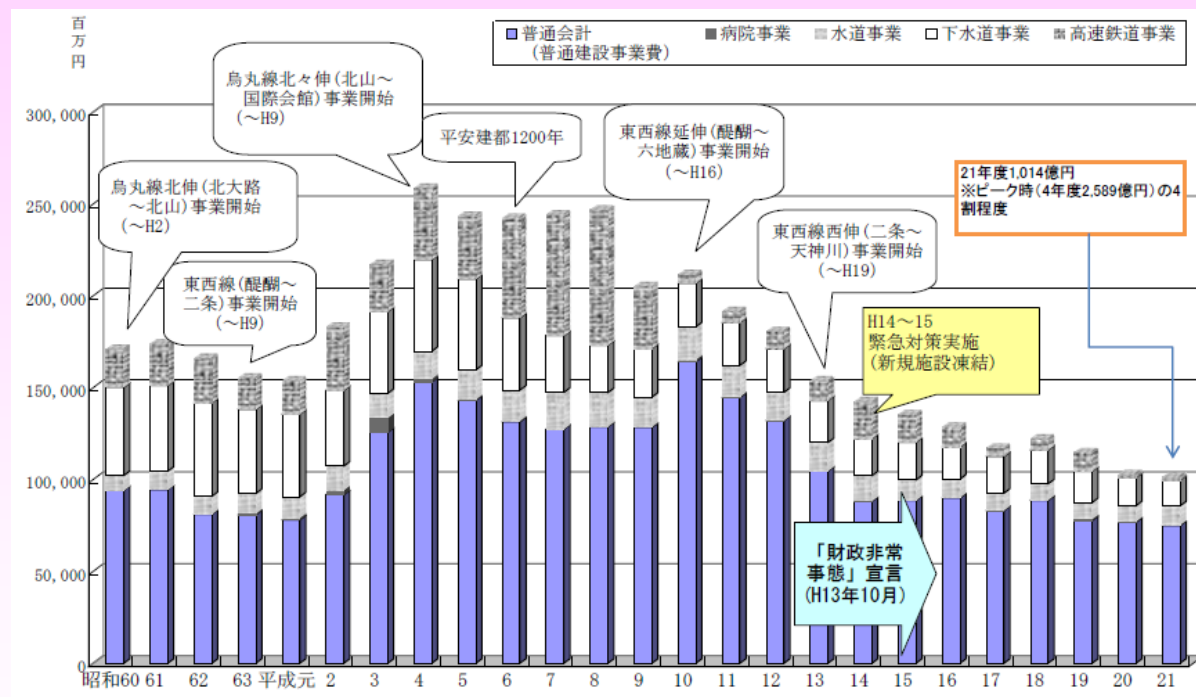


図 京都市の社会資本整備費(決算額)の推移

資料：京都市の財政改革に関する提言(平成22年10月)

2. 京都の交通政策の経緯

(3) 財政的な制約

② はばたけ未来へ！ 京プラン実施計画

- 「はばたけ未来へ！ 京プラン実施計画」では、平成27年度までの予算編成における目標と、平成28～32年度の取組後期の方針を定めている。

平成27年度までの取組	■ 予算編成における目標 ○ 給与費：総人件費の削減 ～計画的な人員体制のスリム化(全会計で700人程度の職員を削減)～ ○ 投資的経費：公共投資の抑制、市債残高の縮減 ～生産年齢人口1人当たり実質市債残高を増加させないよう、一般会計で500億円以上、全会計で1,000億円以上削減～ ○ 消費的経費：事業見直し等による財源確保 ～社会福祉関係経費の自然増に対する財源の確保のための毎年25億円の事業見直し～ ○ 歳入：資産有効活用等による財源確保 ～都市の成長等により、税收確保を図りつつ、資産有効活用等により、財源を捻出～
後期取組 (平成28～32年度)	■ 本計画の重点戦略の推進により、都市の魅力を高め、担税力を強化し、あわせて地方財政制度全般にわたる改革による一般財源収入の増加を図る。 ■ こうした取組にあわせ、総人件費の削減や公共投資の抑制、消費的経費の見直しなどの歳出の構造改革を推進することにより特別の財源対策からの早期脱却を目指す。

2. 京都の交通政策の経緯

(3) 財政的な制約

③ 市営交通事業の経営健全化計画

地下鉄事業は、建設費が多額に上ったうえ、お客様の数が伸び悩み、また、市バス事業についても、これまでの健全化の取組により黒字基調の経営体質を確立してきたものの、過去の累積赤字が多額に上っていることから、両事業とも「地方公共団体の財政の健全化に関する法律」(財政健全化法)に定める「経営健全化団体」に該当し、平成22年3月に、財政健全化法に基づく経営健全化計画を、市会の議決を得て策定しました。

● 現状＜地下鉄＞

- ・地下鉄事業においては、1日当たりの旅客数が、前年度比5千人増となり、現金収支も4年連続の黒字となるなど、健全化計画を上回るペースで改善が進んでいます。

・平成25年度末

債務残高:約4,200億円 資金不足額:約309億円 資金不足比率:24.4%

● 現状＜バス＞

- ・市バス事業においては、1日当たりの旅客数が、前年度比7千人の大幅増となるとともに、資金不足比率は経営健全化基準未滿となる17.2%となり、計画よりも3年前倒しで経営健全化団体から脱却することができました。

・平成25年度末

債務残高:約50億円 資金不足額:約10億円 資金不足比率:5.2%

3. テーマごとの検討のポイント

(1) 公共交通の取り組むべき課題

- 現在は自動車保有台数が減少に転じ、急激なモータリゼーションが沈静化しつつある。また、今後、高齢化に伴い公共交通の役割が大きくなる中で、人口減少による負のスパイラルも危惧される「交通の変革期」にあると考えられる。
- 現況の問題や将来的な課題に対応していくためには、単に交通問題への対応だけではなく、「まちと交通」をセットで捉え、将来のまちづくりの政策と一体となった交通のあり方について検討する必要がある。

まちの活力を
高める公共交
通をめざした
取組課題

➔ ①人口減少時代にあっても、誰もが安心快適に移動できる環境を整える

➔ ②圏域の中核都市として来訪者(通勤・通学等)の移動を円滑化する

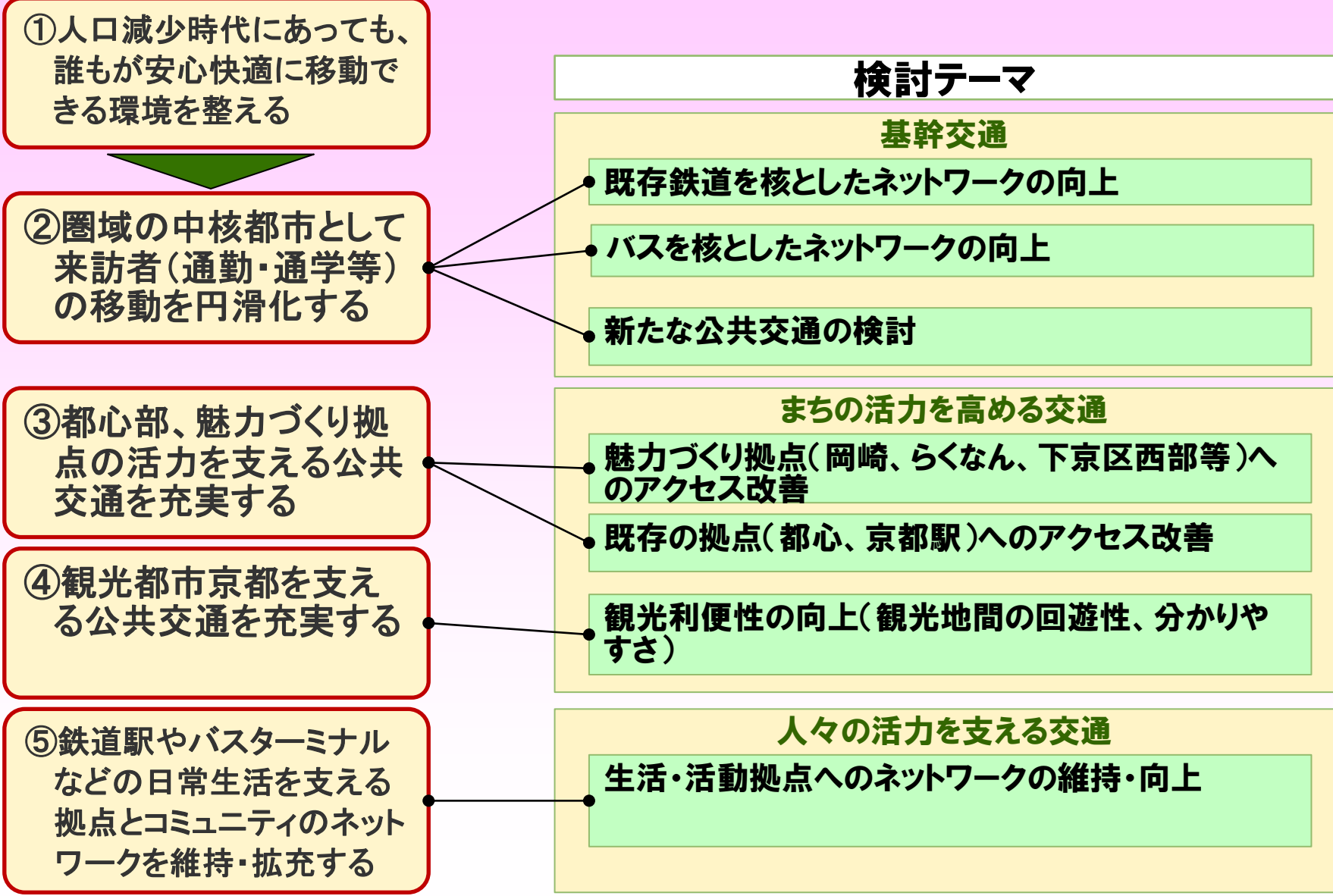
➔ ③都心部、魅力づくり拠点の活力を支える公共交通を充実する

➔ ④観光都市京都を支える公共交通を充実する

➔ ⑤鉄道駅やバスターミナルなどの日常生活を支える拠点とコミュニティのネットワークを維持・拡充する

3. テーマごとの検討のポイント

(2) 取り組むべき課題と検討テーマ

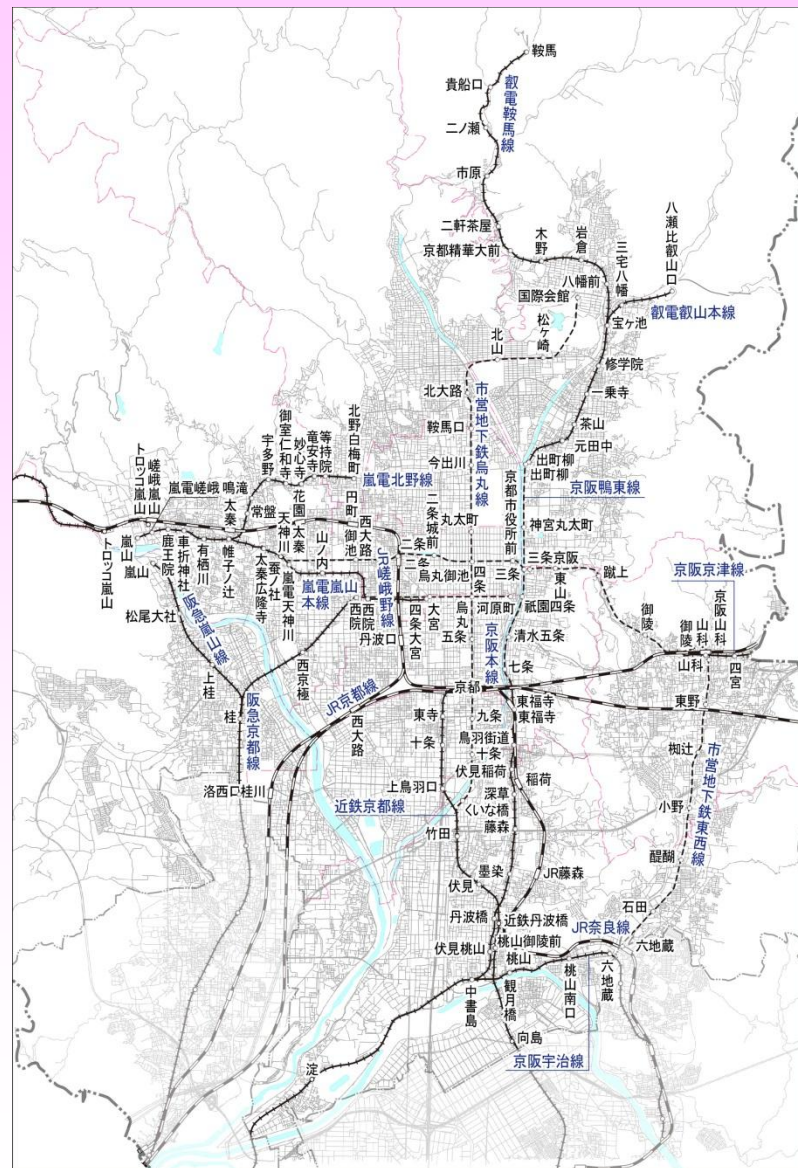


3. テーマごとの検討のポイント

既存鉄道を核としたネットワークの向上(第3回での検討予定項目)

【検討のポイント(案)】

- ①安全性、防災性、快適性の向上
- ②鉄道利便性向上と潜在需要の掘り起し
(駅の新設や改良、バリアフリー化、
モビリティ・マネジメント、ICカードの活用等)
- ③乗継利便性の向上
(施設改善、ダイヤ・乗継の運賃抵抗・案内
情報の改善、バスとの連携等)
- ④周辺都市から本市へのアクセス向上



3. テーマごとの検討のポイント

バスを核としたネットワークの向上(第4回での検討予定項目)

【検討のポイント(案)】

- ① 定時性、速達性、快適性の向上とわかりやすい情報提供
- ② 各事業者の枠を超えた路線・ダイヤ・乗継の改善方策
- ③ 走行環境やバス待ち環境の改善
- ④ モビリティ・マネジメントの推進と利便性の向上によるバス利用促進

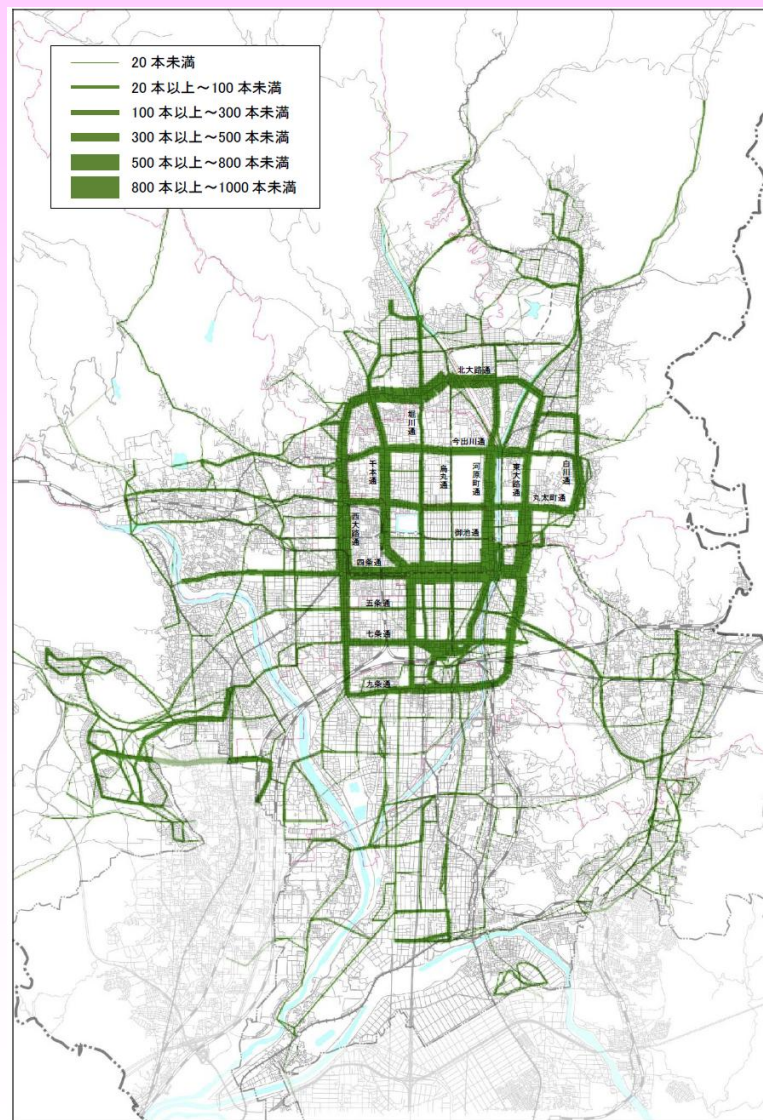


図 京都市内の路線バス輸送密度(平成24年の平日)

資料：交通事業白書、各バス会社ホームページ等

3. テーマごとの検討のポイント

魅力づくり拠点へのアクセス改善(第6回での検討予定項目)

【検討のポイント(案)】

- ①各拠点の目指す姿にふさわしい公共交通の実現(まちづくり方針との連携)
- ②魅力づくり拠点へのアクセス改善
- ③拠点エリア内での円滑な移動

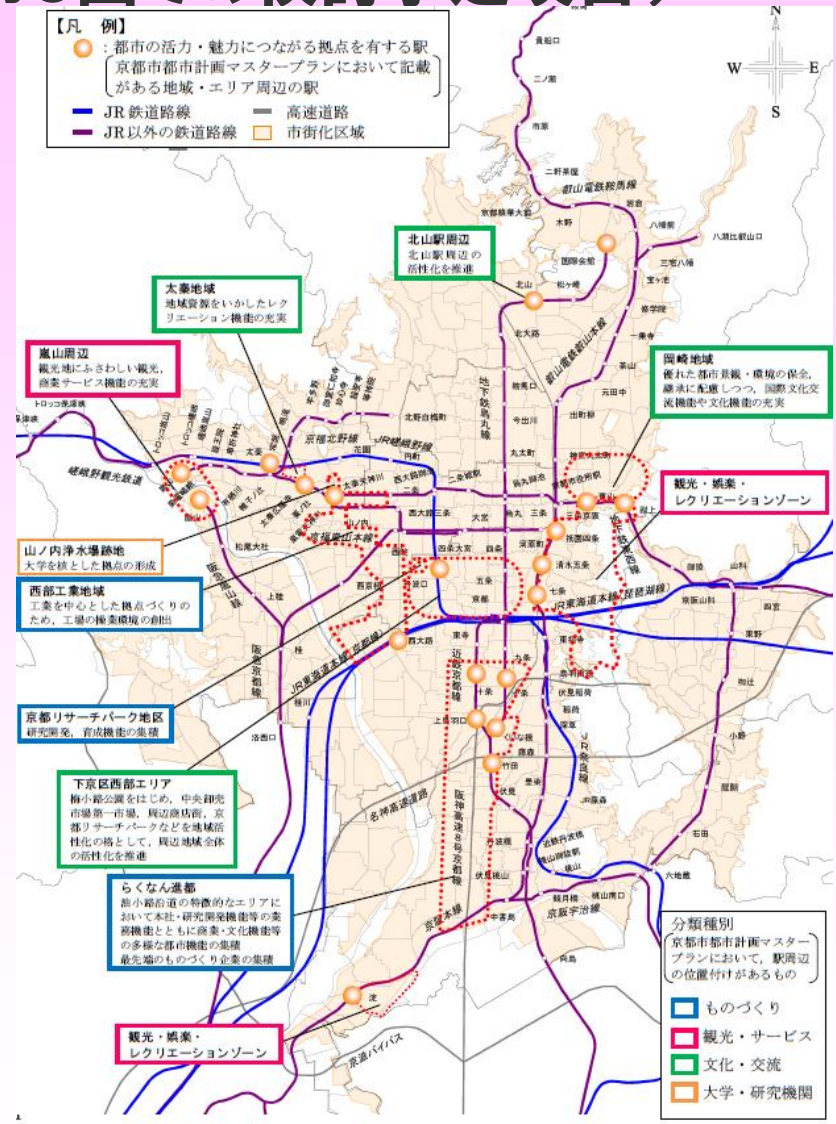


図 魅力づくり拠点の位置

資料：駅周辺にふさわしい都市機能の集積のあり方について（提言）
（京都市駅周辺等にあふさわしい都市機能検討委員会 平成26年3月） 49

3. テーマごとの検討のポイント

観光利便性の向上(観光地間の回遊性、分かりやすさ)(第7回での検討予定項目)

【検討のポイント(案)】

- ①観光客に分かりやすく、利用しやすい公共交通の実現
 - ②回遊性の向上
 - ③京都みらい観光振興計画(策定作業中)との連携
- (計画の目標)

- ・ 京都を再び訪れたいという「再来訪意向」、親しい友人に京都観光を勧めたいと思う「紹介意向」100%を目指します。
- ・ 丹精込めた「おもてなし」により、「京都人のおもてなし」への個別感動度100%を目指します。
- ・ 世界があこがれる観光都市として、外国人宿泊客数年間300万人を目指します。
- ・ 安定した雇用の創出など観光による経済効果を最大限に高め、京都市域全体に還元し、市民生活の向上に寄与する目標として、観光に関連する京都の観光消費額年間1兆円を目指します。



図 京都市内の訪問先 (平成25年)

資料：京都観光総合調査 (平成25年)

3. 今後の取組方針

生活・活動拠点へのネットワークの維持・向上(第8回での検討予定項目)

【検討のポイント(案)】

- ①買い物や通院、通勤通学等の活動面からの検討
- ②コミュニティの活性化、子育てしやすい環境、いきいきとした高齢社会、女性の更なる社会進出等まちづくりの視点からの検討
- ③地域と一体となったモビリティ・マネジメントの推進
- ④生活交通を支える手法や仕組等の検討

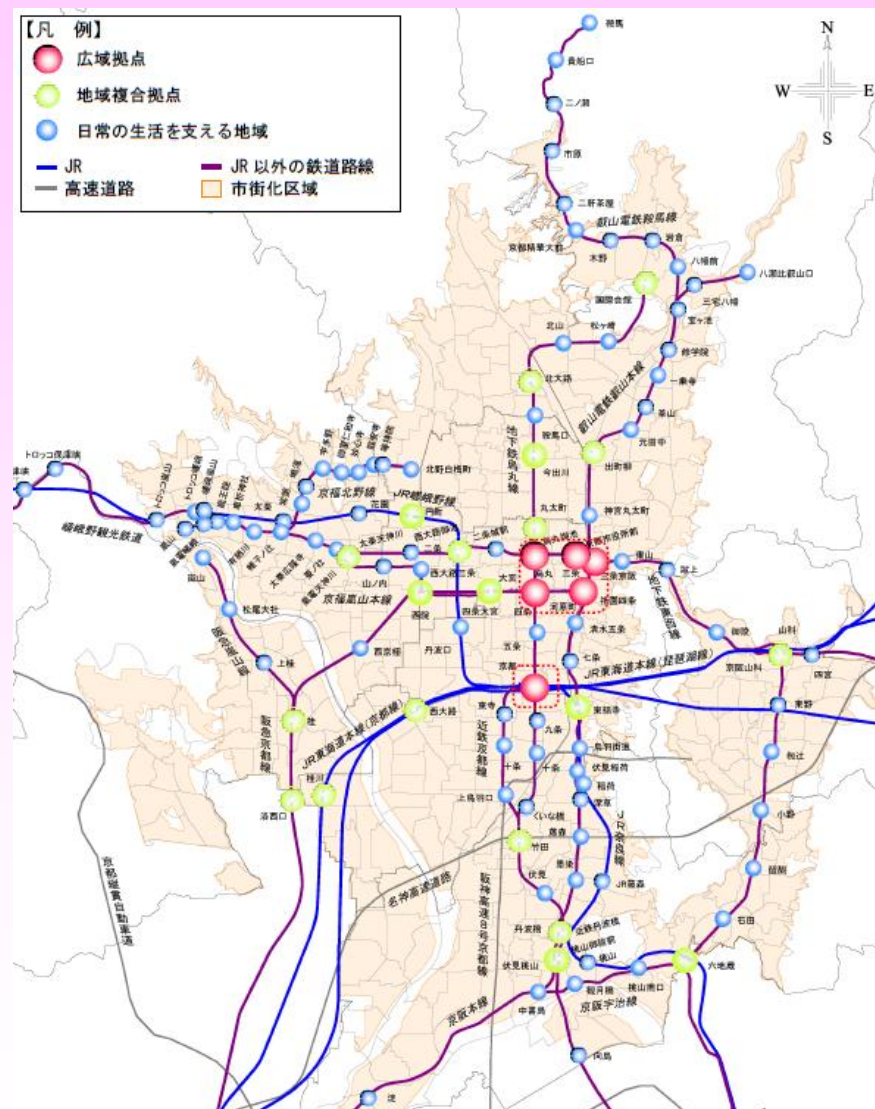


図 日常の生活を支えている地域
資料：駅周辺にふさわしい都市機能の集積のあり方について（提言）
（京都市駅周辺等にあふさわしい都市機能検討委員会 平成26年3月） 51

3. テーマごとの検討のポイント

新たな公共交通の検討(第9回での検討予定項目)

【検討のポイント(案)】

各回の検討も踏まえ、新たな公共交通の導入がまちづくりに与える効果や課題について、既存公共交通の改善と併せて検討。

- まちづくりに果たす役割
- 全体ネットワークの最適化

【他都市事例】

- ・兵庫県三田市(神姫バス)(連節バス)
新三田駅、三田駅から大規模住宅地、関西学院大学、産業団地を結ぶ
- ・神奈川県藤沢市(神奈川中央交通)(連節バス)
湘南台駅から慶応大学を結ぶ
- ・富山ライトレール(LRT)
富山港線の活用

4. 本日 ご意見を頂きたい事項

1. まちと交通の現状や課題等についての認識

更に把握しておくべき現状や課題はないか 等

- ・人口、産業、土地利用、人の動き、交通機関の状況、交通政策の経過、交通政策基本法、市財政

2. まちの活力を高めるために設定した5つの取組課題について

検討を進めるにあたって留意すべき事項 等

- ・人口減少時代にあっても、誰もが安心快適に移動できる環境を整える
- ・圏域の中核都市として来訪者の移動を円滑にする
- ・都心部や魅力づくり拠点の活力を支える公共交通を整える
- ・観光都市京都を支える公共交通の充実を図る
- ・鉄道やバスターミナルなど日常生活を支える拠点とコミュニティのネットワークを維持・拡充する

3. 検討のポイント

次回に、検討テーマごとの施策の方向性の議論をお願いします。

次回お示しする議論のたたき台に織り込んでおいたほうが良い事項等について、ご意見ををお願いします。