

京都のまちの活力を高める公共交通検討会議資料

1 今回のテーマ

既存鉄道・バスのネットワーク＜乗継の円滑化＞

2 狙い

高い水準にある京都の既存のネットワークを活かしきるためには、乗継を一層円滑にする必要がある。

3 着眼点

乗継の施設・案内情報、乗継ダイヤ、乗継運賃

4 検討内容

（1）乗継施設・案内情報について

移動距離、バリアフリー、案内情報の提供等について、主要な乗継駅の現状を点検し、課題を確認する。

（2）乗継ダイヤについて

運行間隔、終発ダイヤを点検し、主要な乗継駅の現状と課題を確認する。

（3）乗継運賃

次の2つのケーススタディにより、検討する。

本件については、今回の会議でのご意見も参考に、将来を見据えた課題として、次回以降も継続的に議論することも視野に入れる。

①中心市街地の回遊性の向上に寄与し、乗継運賃の割引による事業者の減収幅が比較的少ないと思われる「まちなかの短区間鉄道割引」をケーススタディとして検討する。

②鉄道＋バスの組み合わせによる移動の促進に資するケーススタディとして、「鉄道・バスの乗継割引」を検討する。

鉄道・鉄道の乗継について

1-1 乗継施設・案内情報について 鉄道・鉄道

(1) 点検のポイント等

	これまでの主な取組	点検のポイント
乗継施設の改善	・東福寺駅における J R 奈良線と京阪本線の乗継改札の設置(23. 11) ・平成 32 年度までに、乗降客 3 千人以上の駅のバリアフリー化の推進	移動距離 移動抵抗（段差等） 移動空間（混雑等） ※施設整備に伴う経費
乗継案内情報の提供	・丹波橋駅（近鉄，京阪） ・出町柳駅（京阪，叡電） ・河原町駅・祇園四条駅（阪急，京阪）	乗継ルートの情報提供 乗継相手の情報提供 ※他社情報の正確な把握

(2) 現状把握及び評価 （別紙）

(3) 改善事例 （別紙）

近鉄丹波橋駅と京阪丹波橋駅の乗継情報の提供
阪急西院駅と嵐電西院駅のバリアフリー計画

(4) 課題改善に向けた今後の取組

①施設整備

施設整備を実施する際に、乗継円滑化の視点を盛り込む
整備費の負担を抑制する工夫等について関係者と協議

②乗継案内情報

個々の乗継駅の状況を踏まえた事業者連携による丁寧な対応

1－2 乗継ダイヤについて 鉄道・鉄道

(1) 点検のポイント等

	これまでの主な取組	点検のポイント
乗継ダイヤの改善	・地下鉄烏丸御池駅におけるシンデレラクロスの実施 ・太秦天神川駅における地下鉄接続を考慮した嵐電のダイヤ改善	運行頻度 終電の整合性 ※ダイヤ改善に伴うコスト ※当該乗継駅以外の他駅の乗継駅への影響

(2) 現状把握及び評価 (別紙)

(3) 課題改善に向けた今後の取組

ダイヤ変更には、全体のダイヤへの影響やコスト増を伴う場合もあるため、旅客需要も把握したうえで、更に改善に向けた協議を進める。

1-3 乗継運賃 鉄道・鉄道

(1) 点検のポイント等

	これまでの主な取組	検討のポイント
乗継運賃の改善	- 各種企画切符の企画販売 - 地下鉄・嵐電 1 day チケット（地下鉄・嵐電） - 関空アクセス切符（阪急，南海，大阪市交通局）など	収入減少を補う需要の創出 収入減少を上回る効果の創出

鉄道・バスの乗継について

2-1 乗継施設・案内情報について 鉄道・バス

(1) 点検のポイント等

	これまでの主な取組	点検のポイント
駅前広場等の乗継施設の改善	・ 四条通の整備に伴うバス停の集約とバス待ち環境の整備 ・ J R 桂川駅前バスターミナルの整備 ・ 広告付き上屋の整備推進	バス停の集約状況 バス待ち環境 バス停までの距離 ※施設整備に伴う経費 ※バス停集約時の施設等の容量
乗継案内情報の提供	・ 京都駅前（北口）バスターミナルの案内表示の充実 ・ 四条大宮，出町柳におけるバス事業者，鉄道事業者と連携した統一案内表示の掲出	バス停位置の分かりやすさ バスの行先，ダイヤの提供 事業者横断的な利用者目線での情報提供 ※駅施設や乗り入れているバスの状況等により，個々の事情は異なる

(2) 現状と課題 (別紙)

(3) 改善事例 (別紙)

京阪淀駅前バスターミナルの整備とバス運行の充実

京都駅前バスターミナル案内表示の充実

(4) 課題改善に向けた今後の取組

①施設整備

関連整備事業実施時には，乗継円滑化を踏まえた改善を実施

運用面の工夫による乗継環境の向上

整備費の負担を抑制する工夫等について関係者と協議

②乗継案内情報

個々の乗継駅の状況を踏まえた事業者連携による丁寧な対応

2-2 乗継ダイヤについて 鉄道・バス

(1) 点検のポイント等

	これまでの主な取組	点検のポイント
乗継ダイヤの改善	・市バス新運転計画による鉄道から市バスにスムーズに乗り継げるダイヤ設定，運行経路を鉄道駅経由に変更 ・阪急桂駅における特急電車に合わせたバスの等間隔運行 ・市バス等における深夜バスの運行	バス事業者間での連携による分かりやすいダイヤ設定 鉄道ダイヤを考慮したバスのダイヤ設定 夜間・最終便の整合性 ※ダイヤ改善に伴うコスト ※当該乗継駅以外の他駅の乗継駅への影響

(2) モデル駅でのケーススタディ (別紙)

京阪中書島駅

(3) 改善事例 (別紙)

市バスの取組

洛西ワーキングの取組

(4) 課題改善に向けた今後の取組

①バス始発駅での鉄道ダイヤとの整合，複数バス事業者によるダイヤ調整などについて，関係事業者間の調整を進める。

②旅客需要も把握したうえでの，終バス時刻の検討

2-3 乗継運賃 鉄道・バス

(1) 点検のポイント等

	これまでの主な取組	検討のポイント
乗継運賃の改善	・市バス・地下鉄乗継 （トラフィカ京カード） ・民バス・地下鉄 （乗継乗車券）	収入減少を補う需要の 創出 収入減少を上回る効果 の創出

(2) ケーススタディ （別紙参照）

鉄道＋バスの組み合わせによる移動の促進に資するケーススタディとして、本市の「市バス・地下鉄の乗継割引」（京都駅から金閣寺）、高松市の「コトデン乗継割引」を事例として、検討する。