

第 1 回

資料5

京都市バスの路線・ダイヤの 在り方に関する検討委員会

令和4年6月15日
京都市交通局

目次

- 1 市バス事業の概要**
- 2 市バス路線・ダイヤ編成
のこれまでの取組**
(この10年の取組)
- 3 市バス路線を取り巻く
状況の変化**
- 4 市バスご利用の主な特徴**
(旅客流動調査の結果から)
- 5 市バスの今後の課題**

本日の議題

■ 市バスの御利用状況の現状

- 市バス旅客流動調査の結果について
- 市バスお客様アンケート調査について

■ 今後の市バス路線・ダイヤの在り方に向けての検討課題

① 現在の路線・ダイヤについて日頃からお感じのことについて

- 「良いところ」「便利なところ」
- 「こうしたことを何とかしてほしい」
- 「このようになれば、もっと使いやすくなる」 など

② より便利で、使いやすい市バスにするために

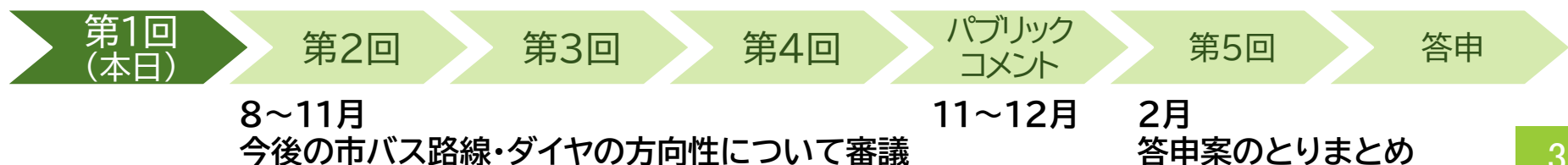
- 今後、どのような取組を検討していくべきか。

③ コロナ禍による未曾有の経営危機を乗り越えていくために

- 経営改善に向け、今後、どのような取組を検討していくべきか。

④ 市バスの現状課題について、不足している視点は？

◆ スケジュール等



01

市バス事業 の概要

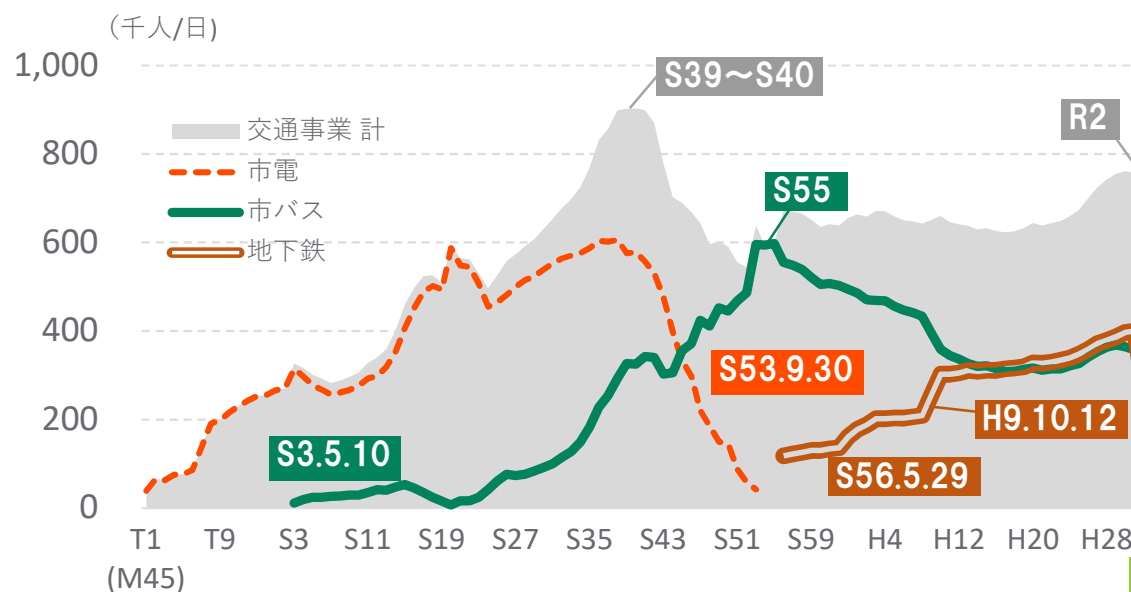
本市交通事業の沿革

■ 京都のまちを支える公共交通機関として

- 本市交通事業は、明治45年の市電の開業に始まります。
- 昭和に入ると産業の発展に伴う人口増加による輸送需要の著しい増加を踏まえ、市周辺部の交通便益と市電の補助機関として、昭和3年に市バスの営業を開始、市域の発展と共に路線拡張を重ね、昭和39年には市電・市バスを合わせたお客様数は90万人／日に達しました。

■ 市電・市バスから市バス・地下鉄へ

- 昭和40年代に入り、モータリゼーションの進展等によるお客様数の減少を受け、本市交通事業は厳しい経営状況となり、昭和53年には市電の営業を廃止し、路面交通を市バスに一元化しました。
- その後、昭和56年には地下鉄が開業し、順次延伸を経て、今日の市バス・地下鉄ネットワークを形成し、市内の代表的な交通手段として重要な役割を果たしています。



■ 京都市内の基幹的な公共交通機関としての役割

- 市バス・地下鉄は、市内の公共交通の6割を担う基幹的な公共交通機関であり、市民の皆様の生活と多様な都市活動を支えています。

■ 公営企業としての役割

- 公営企業として「経済性を発揮」しつつ「公共の福祉の増進」を図る役割を担い、効率的な経営と安定した経営基盤の確立に努めています。

■ 京都の活力を支える交通インフラ機能としての役割

- 本市の重要政策である「歩くまち・京都」を牽引し、京都の活力を支える交通インフラ機能としての役割を担っています。

市バス事業の現況・運行エリア

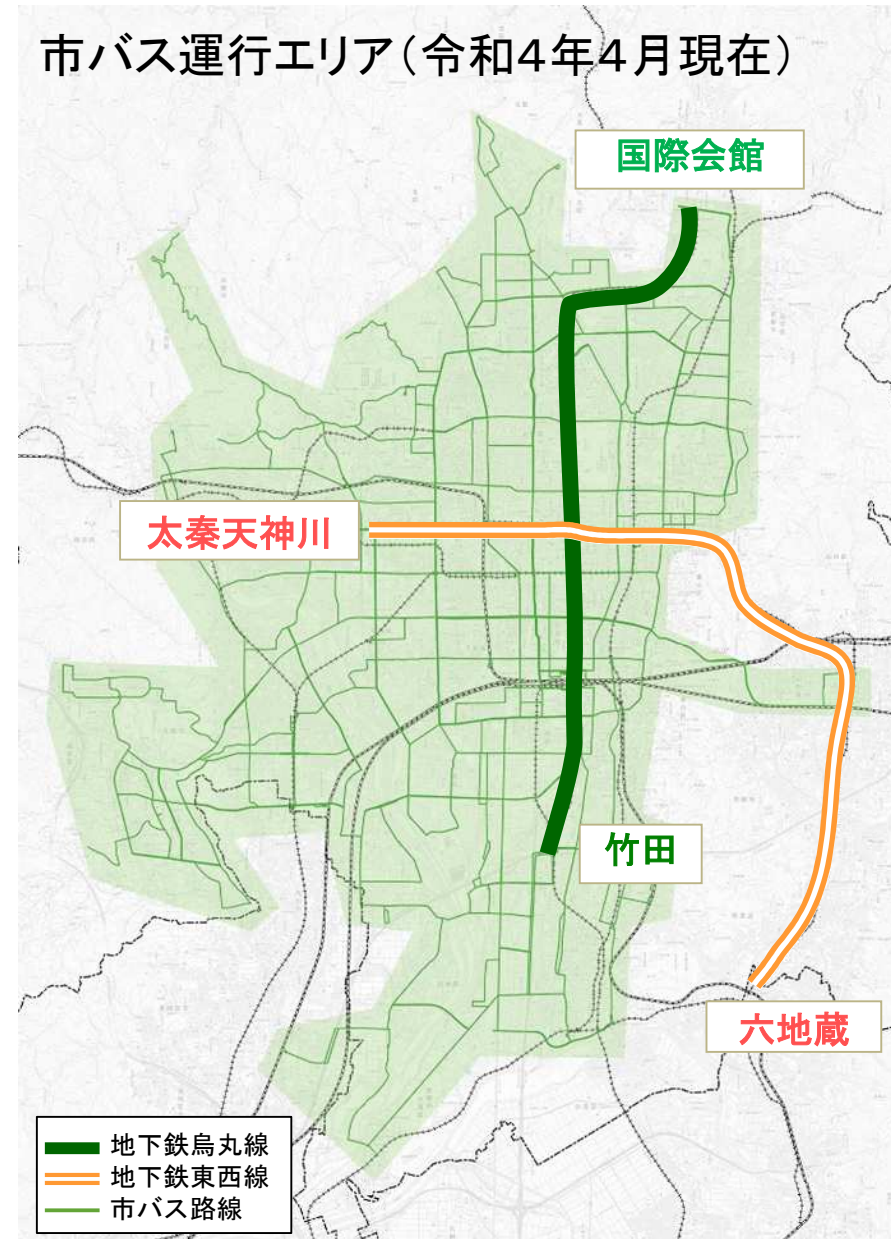
■ 営業設備

	令和4年4月1日現在
営業キロ	321.93km
系統数	74系統
バス停留所	714箇所
車両数	801両
走行キロ	81.5千km/日

■ 営業所

名称	系統数	車両数 (うち委託数)
西賀茂営業所	10	109
烏丸営業所	7	88
錦林出張所	4	44 (44)
九条営業所	9	178
梅津営業所	14	166 (56)
洛西営業所	15	102 (102)
横大路営業所	15	114 (114)

市バス運行エリア(令和4年4月現在)

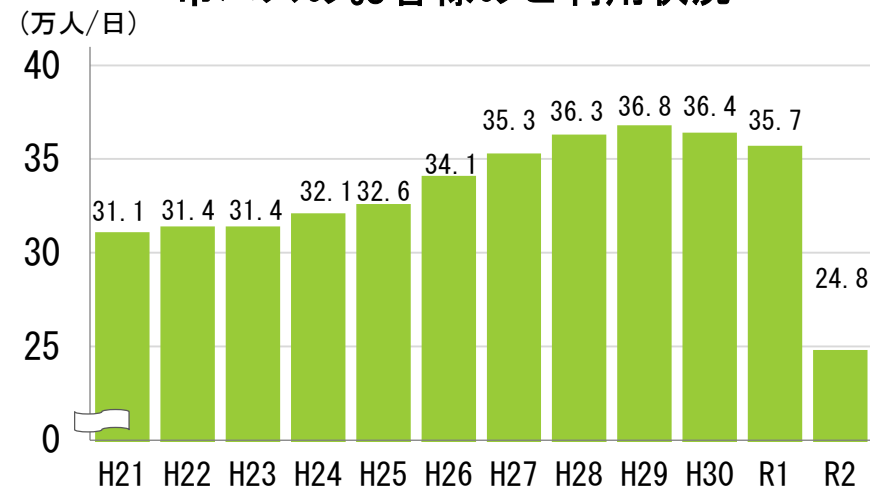


沿革

- 昭和3年5月
営業開始（出町柳～植物園）
- その後、市域の拡大にあわせて路線を延長
- 昭和40年代後半～昭和53年
市電を順次廃止、市バスに代替
- 昭和55年度（地下鉄開業直前）
営業路線、お客様数ともにピーク
- 以降、地下鉄の延伸・開業や自家用車の増加等によりお客様が減少し、路線を縮小
- 平成12年度「管理の受委託」を開始
民間バス事業者に市バス運行等を委託
- 平成26年度「市バス 新運転計画」
- 市バスの混雑対策を実施
京都を訪れる国内外からの旅行者の増加を背景にお客様数も増加傾向にあり、
車内混雑対策として、
路線・ダイヤを拡充、混雑対策を実施



市バスのお客様のご利用状況

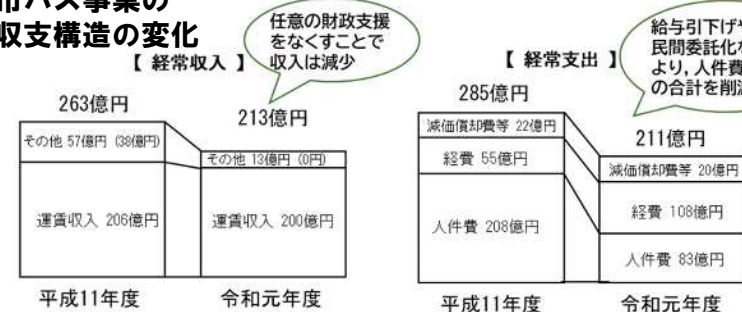


数次にわたる経営健全化の取組で、大きな経営改善を実現

■ 経営健全化計画に基づく取組

- 平成15年度 単年度黒字に転換
(以降、令和元年度まで継続)
- 平成24年度 経営健全化団体から脱却
- 平成25年度 累積欠損金を解消
- 平成26年度 累積資金不足を解消
- 平成26年度以降、
任意補助金ゼロの自立経営を継続

市バス事業の 収支構造の変化



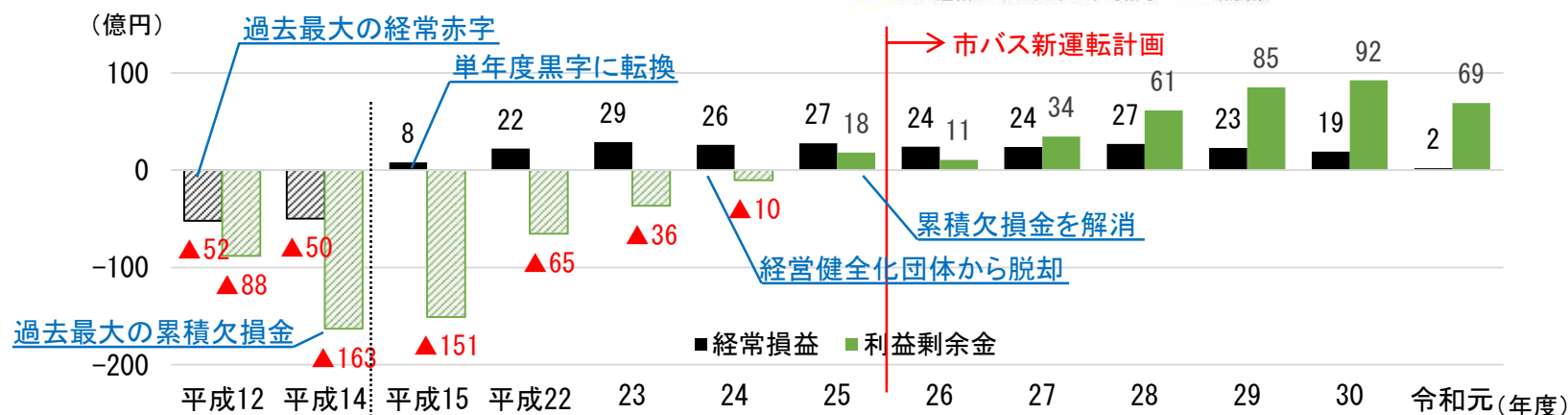
※ () は一般会計からの任意の財政支援の額

市バス事業 職員数と バス運転士 1人当たり平均給与の推移



経常収入は京都市の一般会計からの任意の財政支援をなくすことで減少しましたが、経常支出では、経営健全化の取組(バス運転士への新給料表の適用による給与引下げや、市バス運行業務等の民間委託「管理の受委託」の推進など)により、人件費、経費の合計を大幅に削減することで、収支の黒字化を達成しました。

市バス事業の財政状況



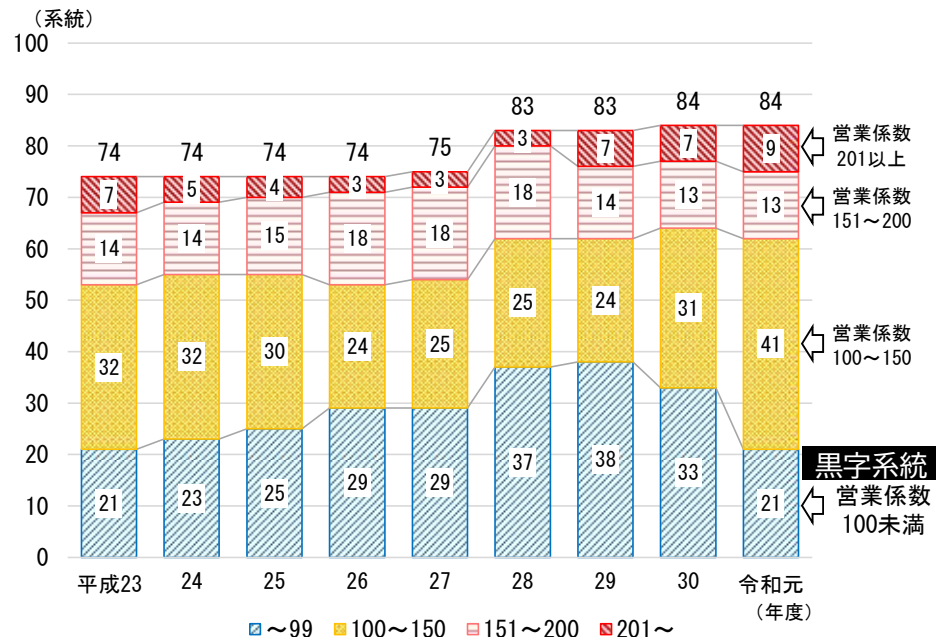
お客様のご利用増を背景に、攻めの経営を推進

“攻めの経営”で、

増車による路線新設や増便，ダイヤを充実

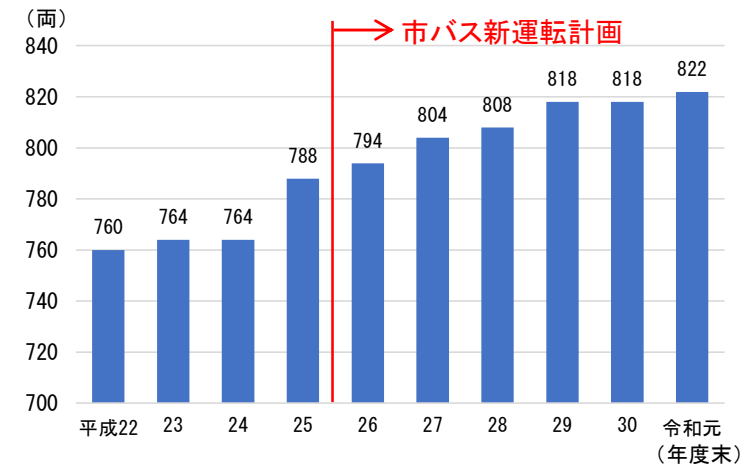
- 通勤・通学利用の増加や京都を訪れる観光客の増加にも支えられ，市バスのお客様数は増加
- 路線・ダイヤの充実とともに，経営状況も大きく改善
- バス待ち環境の向上や案内表示の多言語化など利便性向上を実施

系統数・営業係数

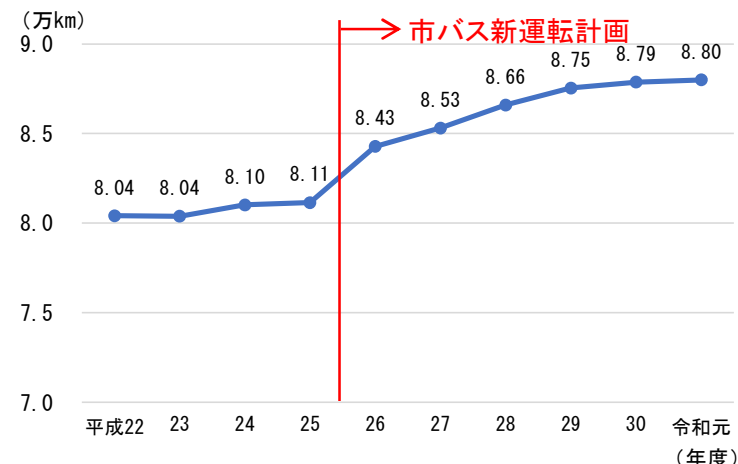


※営業係数：100円の収入を得るために必要な費用を示す指標であり，100未満の系統は黒字，100を超える系統は赤字となる。

バス車両数



1日平均走行キロ数



出典：京都市交通事業白書

経営環境は激変、未曾有の経営危機に直面

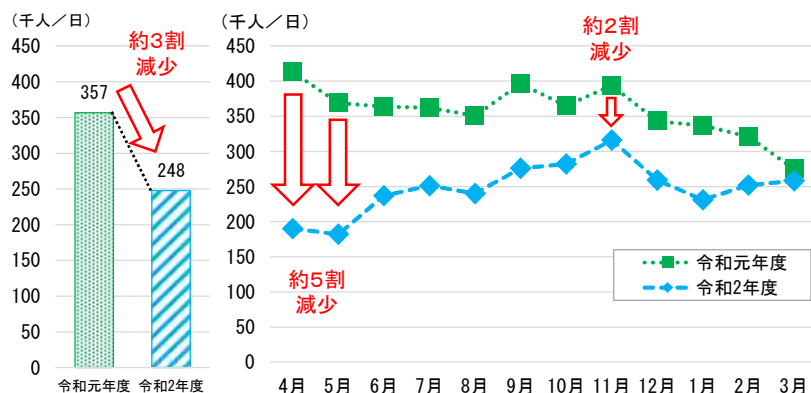
■ お客様のご利用状況

- 新型コロナウイルス感染症拡大により、令和2年度の市バスお客様数は前年度から1日当たり10万人以上(約3割)減少。
- ご利用減少が最も深刻だった令和2年4～5月は前年の約半数、ご利用が最も回復した11月でも前年の約8割にとどまった。

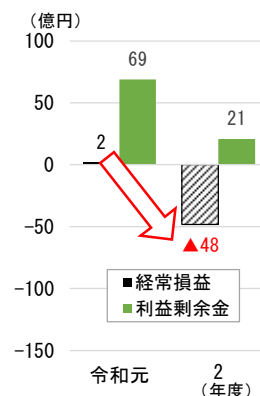
■ 財政状況

- 令和2年度は平成14年度以来の赤字(48億円)を計上。
- 82系統全てが赤字に。(令和2年度)

市バスのお客様数



財政状況

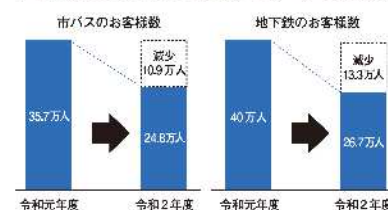


新型コロナの影響で市バス・地下鉄が危機的な経営状況です。
市民の皆様により一層の御利用をお願いします。

市バスは平成14年度、地下鉄は平成26年度以来の赤字決算
令和2年2月以降、新型コロナの影響により市バス・地下鉄のお客様数は激減

令和元年度は2月以降、新型コロナの影響によりお客様が減少しましたが、市バス・地下鉄事業ともに黒字を確保したものの、令和2年度は、市バス・地下鉄事業合わせた収益収入が、新型コロナ以前の令和元年度と比べて約150億円の減、1日当たり約1千万円の大幅な減収となりました。市バス・地下鉄事業合わせて5億円の経費削減に努めたものの、運賃収入の大幅な減収を埋めるには遠く及びません。

市バス・地下鉄とも
お客様数は1日当たり10万人を超える減少!



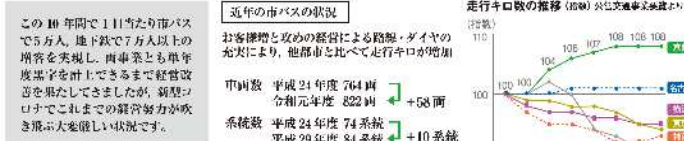
約150億円
減収
新型コロナ以前と比べて
収入の30%が燃費!
1日当たり約4千万円の減収!

テレワークなど新たな生活様式の定着や観光の御利用の動向を踏まえると、
新型コロナ以前の状況に戻るかは不透明

このままでは市バス・地下鉄の経営が立ち行かなくなる状況

令和3年度は、あらゆる事業を点検し、9億円の経費削減を行う緊縮予算としましたが、運賃収入は市バスは80億円、地下鉄は82億円もの減収を見込まざるを得ず、市バス・地下鉄とも50億円を超える赤字予算となりました。市バスは、これまで積み上げてきた利益を使い果たし、路線が赤字へと転落するとともに、日常の運転資金に不足額が生じる見込みです。地下鉄は、これまでから運転資金に不足額が生じており、運転資金の不足額の累積が過去最大を更新する見込みです。

新型コロナでこれまでの経営努力が吹き飛ぶ結果に



「市民の足」を守るため、中長期的経営計画を策定

市民の暮らしを支える公共交通として、本来にわたる「市民の足」としての役割をしっかりと果たさう。令和3年度中に持続可能な安定経営に向けた中長期的経営計画を策定します。
交通・まちづくりの発展を促すため、企業経営者、市民、市議会により構成する「京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン検討委員会」を設置し、現在、議論をいただいているところです。

第1回京都市交通局市バス・地下鉄事業経営ビジョン検討委員会の資料等はこちらから
https://www.city.kyoto.lg.jp/template/shingikai_kekkai/kyosai/0000296296.html

【問合せ】
企画総務部財務課
TEL 075-863-5087
FAX 075-863-6069

コロナ対策を徹底して運行している市バス・地下鉄を安心して御利用ください。

※ 市民しんぶん区版(挟み込み)令和3年8月15日号

持続可能な安定経営に向けた経営健全化策を推進

- ◆ 安定経営を図るうえで基本となる経常損益の黒字化の早期達成
- ◆ 一般会計から任意の財政支援を受けない運営を継続すること
- ◆ 経営健全化団体となることを回避すること

■ 経費削減策

- ご利用状況に応じた運行見直しや民間バス事業者との連携強化（多客時には利用状況に応じ臨時バスを運行）
- 車両更新計画の見直しによる更新車両数の削減，リースによる車両調達（企業償還負担平準化）
- 運行管理体制の効率化や，停留所施設の更新計画の延期，人件費の抑制

■ 収入増加策

- 「安全・安心」な運行を確保するため，安全運行に係る設備投資を着実に実施
- 「安全対策が必要と考えられるバス停留所」の移設等の安全対策
- 民間事業者や集客施設，大学，企業と連携した公共交通の利用促進
- 沿線地域にお住まいの皆様との連携による市バス利用促進の取組（MM）
- 「歩くまち・京都」の推進
- 混雑緩和や高頻度利用者を優遇する観点から乗車券制度の更なる見直し
- 広告収入の増加，クラウドファンディングなど資金調達のための新たな取組
- あらゆる経営努力を尽くしたうえでの運賃改定（市バス 8%程度）

02

**市バス路線・
ダイヤ編成の
これまでの取組
（この10年の取組）**

社会情勢にあわせて、計画を策定／推進

平成24年 市バス旅客流動調査
市バスお客様アンケート調査

平成24年 有識者会議（市バス路線・ダイヤ検討委員会）での議論

平成25年3月 「市バス路線・ダイヤ編成の基本的な考え方」策定
平成26年3月 市バス新運転計画 スタート

路線新設や増便などに取り組み“攻めの経営”を推進

← 社会的背景：観光客の急増・混雑対策、運転士などの担い手不足

平成31年3月 市バス・地下鉄事業経営ビジョン（2019-2028）策定

← 社会的背景：コロナ禍による経営危機・燃料費高騰・カーボンニュートラル

令和4年3月 市バス・地下鉄事業経営ビジョン【改訂版】（2021-2028）策定

令和3年 市バス旅客流動調査
市バスお客様アンケート調査

令和4年 京都市バスの路線・ダイヤの在り方に関する検討委員会 **今回の検討**

■ 基本方針

- 現在の市バスネットワークの持つ“長所”“サービス”を維持する
- お客様目線でサービス拡充を行い、より一層ご利用いただける市バスを目指す

1. お客様の利便性を第一に

- 輸送力増強
- 鉄道との結節強化
- ダイヤどおりの運行推進

2. 新たな需要を掘り起こす

- 新たな市バス需要への対応

3. 「歩くまち・京都」の中核を担う

- 四条通の歩道拡幅と公共交通優先化への対応
- 京都駅南口駅前広場リニューアルへの対応

4. 「わかりやすさ」を追求する

- 案内表示の一新
- 車内案内の充実
- 情報提供の充実



平成26年以降の主な取組①

- 新運転計画（平成26年）以降，路線の新設や増便等の“攻めの経営”を実施
- 近年は民間バス事業者とも協力し，限られた輸送力を活用する路線・ダイヤ編成へ

観光路線の新設
混雑緩和に向けた増便



深夜バスの運行
夜間時間帯の運行充実



通学系統の運行充実



交通系ICカード利用の
開始・サービス拡充



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



民間バス事業者との共同運行
1日乗車券, IC定期券の共通利用



京都バス



西日本ジェイアールバス



平成26年以降の主な取組②

パターンダイヤの更なる推進／複数系統間でのダイヤ調整

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!!

●複数系統による等間隔運行の拡大（平日・土曜・休日）各通りにおける複数の系統のダイヤを調整し、等間隔運行を拡大します。

■丸太町通／嵯峨瀬戸川町～西ノ京円町 **91+93** 系統=10分間隔（6回／時）で運行
■**93** 系統の最終バスが遅くなります。 西ノ京円町（発）→嵐山方面 **22:56**に（現在よりも18分遅く）

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

■国道171号線・久世橋方面／四条烏丸～西大路四条～西大路駅前～久世橋西詰 **13+特13** 系統=15分間隔（4回／時）で運行

増便系統
急行 Exp. **101 205 207 208 5 59 73**

鉄道との乗継利便性向上

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。

■地下鉄丸太線／北大路駅
西賀茂方面を結ぶ **1, 67** 号系統のダイヤを北大路バスターミナル発 **21:04～23:33**までの間、京都駅方面からの地下鉄全列車到着の5分後に発車し、2つの系統が概ね交互に発車するダイヤ編成とします。

この間、全ての地下鉄に接続

●運行ルートを鉄道駅に經由する経路に変更します。

■地下鉄丸太線／竹田駅 ⇄ **81** 系統（9時台以降の全便）
■地下鉄東西線／二条駅 ⇄ **18・特18** 系統の全便

■京阪電車／淀駅 ⇄ **20** 系統の全便（平成26年2月8日より運行開始）
■京都駅八条口アバンティ ⇄ **16** 系統の全便（十条通方面）

地下鉄丸太線	市バス
20:46	1 21:04
20:50	37 21:14
20:56	1 21:24
21:00	37 21:34
21:06	1 21:44
21:10	37 21:54
21:16	1 22:04
21:20	37 22:14
21:26	1 22:24
21:30	37 22:34
21:36	1 22:44
21:40	37 22:54
21:46	1 23:07
21:50	37 23:20
21:56	1 23:33
22:00	37 23:33
22:06	
22:10	
22:16	
22:20	
22:26	
22:30	
22:36	
22:40	
22:46	
22:50	
22:56	
23:00	
23:06	
23:10	
23:16	
23:20	

分かりやすさの向上への取組 （案内表示のリニューアルなど）

大快革 7 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します。

●「ラインカラー」案内の導入
京都の「基盤の目」の街路構成の特徴を活かした案内方法として、市内を南北に走る6つの主要幹線道路に新たに「ラインカラー」を設定します。

ラインカラー導入でわかりやすく

案内表示のリニューアル例

京都駅前のりば案内表示のリニューアル

バス停留所配置イメージ

バス停留所標柱

大型モニター式接近表示器

路線図

バスのりば案内画・総合案内モニター

路線の新設や増便など“攻めの経営”を推進

平成

27

京都市バス 新ダイヤスタート! 2015.3.21

■ より一層 便利で魅力あふれる市バスへ。
「攻めの経営」を更に推進。

車両数	788両 → 794両
走行キロ	84.0千km → 84.6千km

1 主要系統などの建便でさらに便利に!
2 鉄道との乗継がスムーズに!
3 大学施設の開設に合わせた利便性向上を実現!
4 バス停留所の新設などを行います!

- 主要系統の増便
- 鉄道との乗継がスムーズに
- 大学施設の開設に合わせた利便性の向上

平成

28

2016.3.19 京都市バス 新ダイヤSTART

■ まちの元気を支える 便利で分かりやすい市バスを目指して

車両数	798両 → 804両
走行キロ	84.6千km → 85.8千km
系統数	75系統 → 83系統

1 梅小路公園へのアクセスが更に便利に!
2 京都駅八条口への市バス乗入れ拡大!
3 わかりやすいバスをさらに向上!
4 均一運賃区間を岩倉・修学院地域へ拡大!

- 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が更に便利に
- 京都駅八条口への市バス乗入れ拡大
- 岩倉・修学院地域への均一運賃区間の拡大

平成

29

2017.3.18 市バス/新ダイヤ

車両数	804両 → 808両
走行キロ	85.8千km → 86.5千km

1 より便利で 快適な市バスへ
2 主要系統の運行充実
3 主要系統の運行充実
4 主要系統の運行充実
5 主要系統の運行充実
6 主要系統の運行充実
7 主要系統の運行充実

- 主要系統の増便
- 大学への通学系統の運行充実
- 早朝や夜間時間帯の運行充実
- 便利にご利用いただけるダイヤ編成
(系統間のダイヤ調整による等間隔運行の拡大)
- 地域主体のMMと一体となった路線・ダイヤの拡充
- 上賀茂・西賀茂地域への均一運賃区間の拡大

お客様の増加を背景に輸送力を増強

平成

30



- 市バスの混雑対策
(主要系統の増便, 大学への通学輸送の充実など)
- 地域主体のMMと一体となった路線・ダイヤの拡充
- より便利にご利用いただけるダイヤ編成
(最終便の時刻繰下げ, 鉄道との乗継利便性向上など)

令和

1



- 堀川通の混雑対策
- 夜間時間帯の運行充実
- 分かりやすさの向上 (停留所名の変更, 系統表示の変更)
- 前乗り後降り方式の導入 (100号系統)

令和

2



- 混雑対策 (58号系統, 金閣寺付近 12号, 59号系統の経路変更)
- 地域主体のMMと一体となった路線・ダイヤの拡充
- まちづくりの進展に合わせた利便性向上
(4号, 46号, 67号系統 西賀茂車庫へ延伸)
- 北野白梅町駅と出町柳駅との結節強化 (102号系統)

まちづくりの進展に合わせた利便性向上 コロナ禍の影響による運行の見直し

令和

3



- まちづくりの進展に合わせた利便性向上
(65号系統 北泉橋経由に変更)
(4号, 46号, 67号系統 上賀茂神社前経由に変更)
(三条通(三条京阪前→河原町三条)の一部系統を御池通経由に変更)
- ご利用状況に応じたダイヤ見直し等
(急行系統の減便等)
- 民間バス事業者と連携した取組の推進
(8号系統 梅ノ尾延伸, 均一運賃区間の拡大)
- 輸送力の再配分による利便性向上
(洛西ニュータウンとJR桂川駅とを結ぶ系統を増強)

令和

4



- 朝ラッシュ時や最終便等を維持したダイヤの見直し
(30回/日以上を系統を対象に, 運行回数を見直し)
※ 沿線でMM活動が進められている地域を運行する系統は,
運行回数を維持
- ご利用状況に応じた路線の見直し
(急行系統等の休止, 深夜バスの廃止)
- 民間バス事業者との連携
(一部路線を民間バス事業者とともに運行)

03

市バス路線
を取り巻く
状況の変化

最近10年間の京都市の状況の変化 それに伴う市バス事業への影響

<京都市の状況の変化>

生産年齢人口の約10万人減少

70歳以上人口の約8万人増加

従業人口の約2.5万人減少

高校生の約1千人減少

大学生の約1万人増加

京都を訪れる観光客が年間5,000万人に増加したものの、コロナ禍で大幅に減少

公共交通分担率は25～30%で推移

四条通歩道拡幅や
京都駅八条口駅前広場整備事業の完了

市バス路線沿線への商業施設・集客施設・宿泊施設の立地・リニューアル

<市バス事業への影響(想定)>

通勤需要は、人口減少やテレワークの定着等により減少

団塊の世代の高齢化により、通勤通学需要の減少、昼間需要の増加が想定される

通学需要は、現状維持の傾向が続くが、大学のキャンパス移転等による需要の変化

現在、インバウンド観光は低迷しており、観光利用の回復時期など将来見通しは不透明

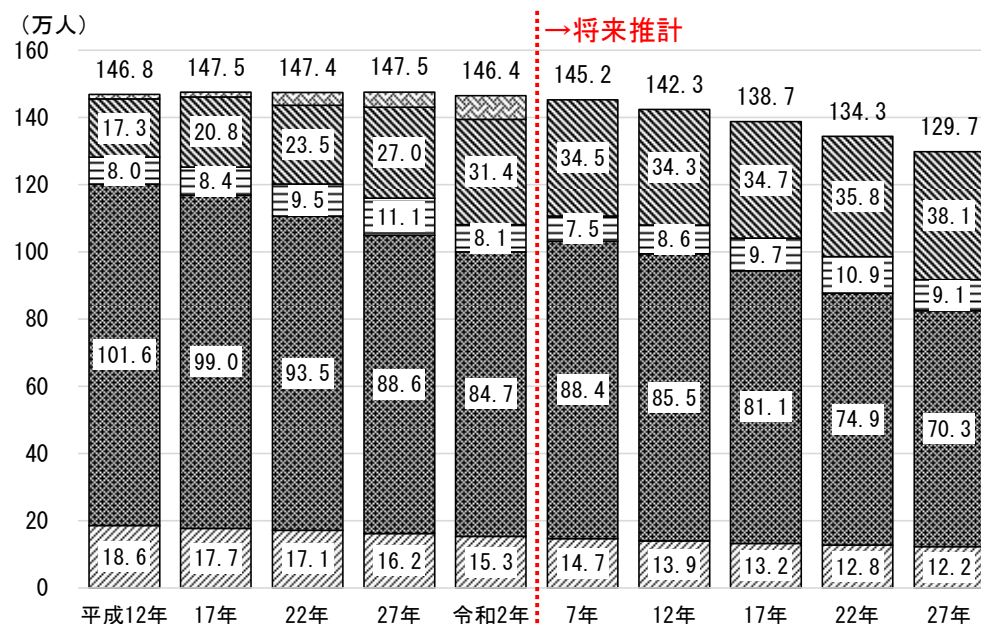
「歩くまち・京都」総合交通戦略2021の推進

大規模な事業・まちづくりは完了し、今後10年で、まちの大きな変化は限定的(民間事業は除く)

生産年齢人口は減少，高齢者は増加

- 定期需要を見込める生産年齢人口が大きく減少
(平成22年からの10年間で約10万人減少)
- 一方，70歳以上人口は増加傾向にある
(平成22年からの10年間で約8万人増加)

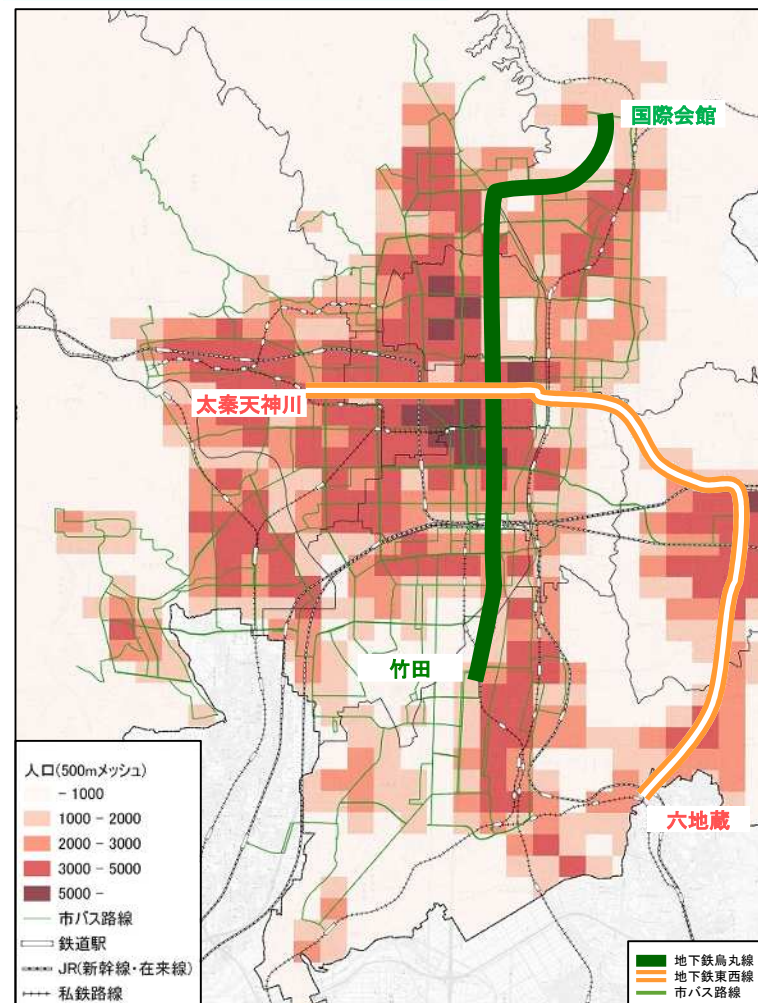
人口の推移



□年少人口（0～14歳） ■生産年齢人口（15～64歳） ▨65～69歳 ▩70歳以上 □不明

出典：国勢調査，国立社会保障・人口問題研究所
※ 端数調整により合計値が一致しない場合がある

人口の分布(令和2年)

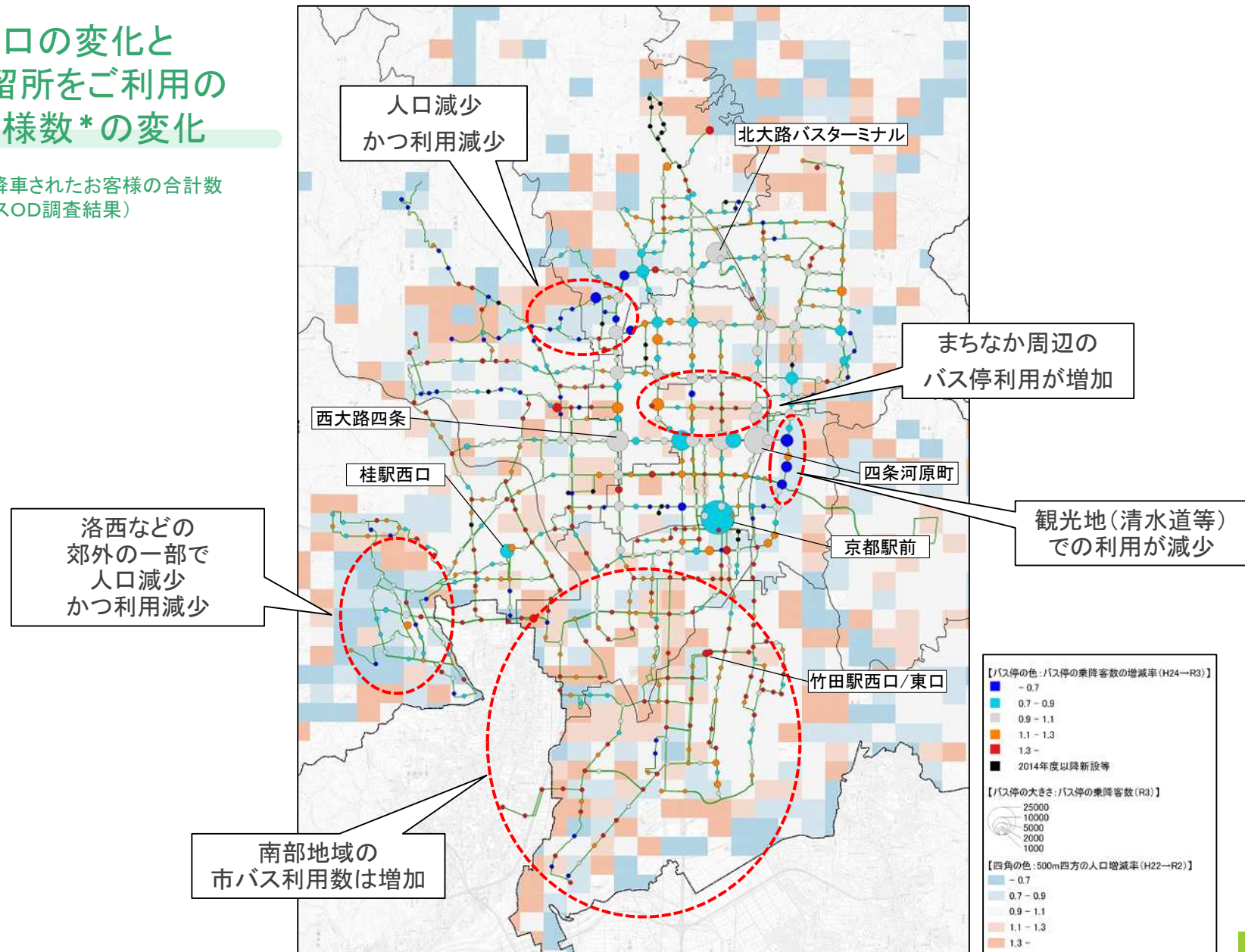


出典：令和2年国勢調査(小地域単位の値をメッシュに面積按分)

人口増減とバス利用者数の増減の状況

人口の変化と 各停留所をご利用の お客様数*の変化

* 乗車降車されたお客様の合計数
(市バスOD調査結果)

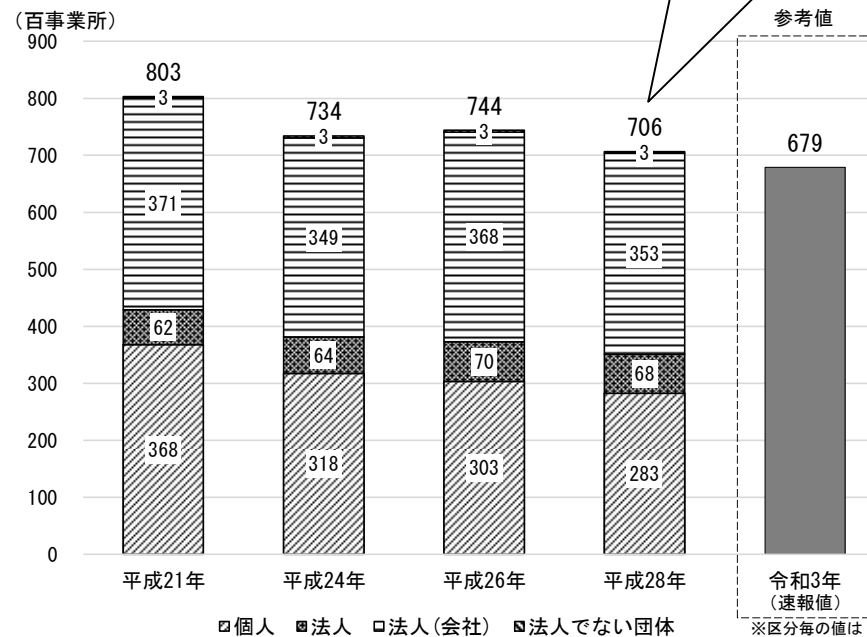


出典: 令和2年国勢調査(小地域単位の値をメッシュに面積按分), 市バスOD調査結果

事業所数と従業員数はともに減少

- 事業所数が大きく減少（平成21年からの7年間で約1万事業所の減少）
- 定期需要を見込める従業員数は、70万人前後で推移（平成21年からの7年間で約2.5万人の減少）

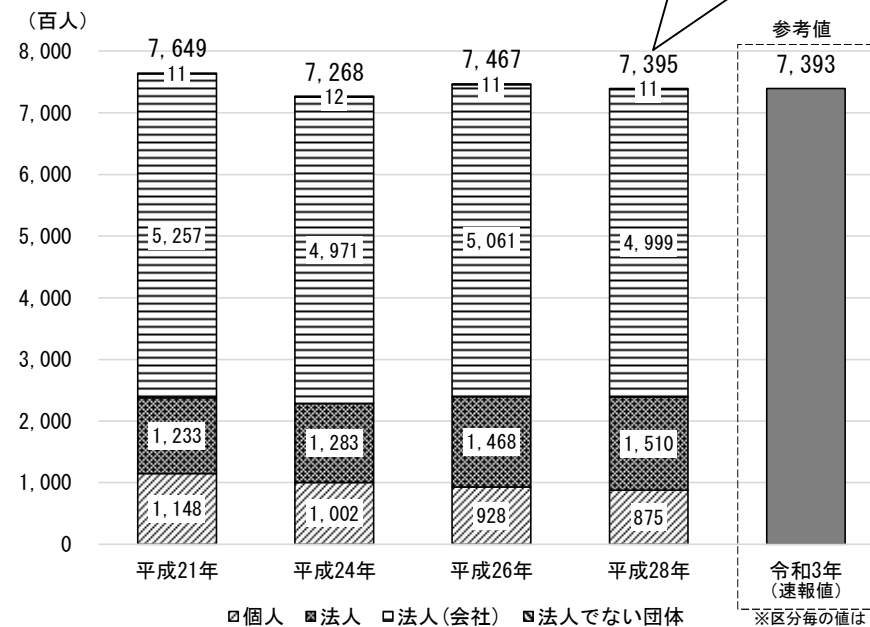
民営事業所数の推移



※事業内容等不詳を除く事業所数を示している
 ※令和3年と平成28年以前は調査方法が異なるため、数値の単純比較はできない

出典：経済センサス-基礎調査(平成21年、26年)
 経済センサス-活動調査(平成24年、28年および令和3年(速報値))
 ※ 端数調整により合計値が一致しない場合がある

従業員の推移



※令和3年と平成28年以前は調査方法が異なるため、数値の単純比較はできない

出典：経済センサス-基礎調査(平成21年、26年)
 経済センサス-活動調査(平成24年、28年および令和3年(速報値))
 ※ 端数調整により合計値が一致しない場合がある

ほとんどの病院はバス停500m圏内に立地

府立医大病院前バス停（玄関に近い位置にバス停を整備）



- 市バス路線沿線では、
規模の大きな病院の移転も
南太秦バス停（バスの駅を整備）



病院の立地状況



沿線で大型商業施設の開業やリニューアルが相次ぐ

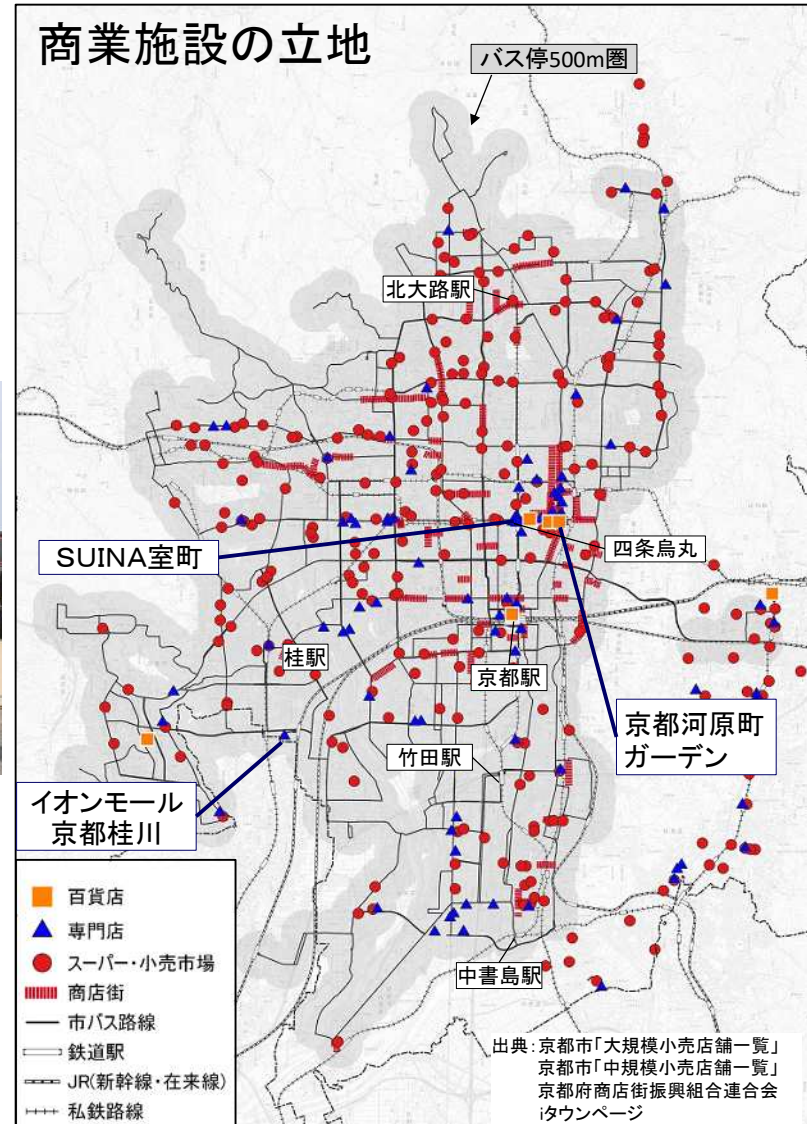
- イオンモール京都桂川（平成26年開業）
- SUINA室町
（京都産業会館跡地・平成31年オープン）
- 京都河原町ガーデン
（旧京都マルイ・令和3年オープン）

イオンモール京都桂川



SUINA室町

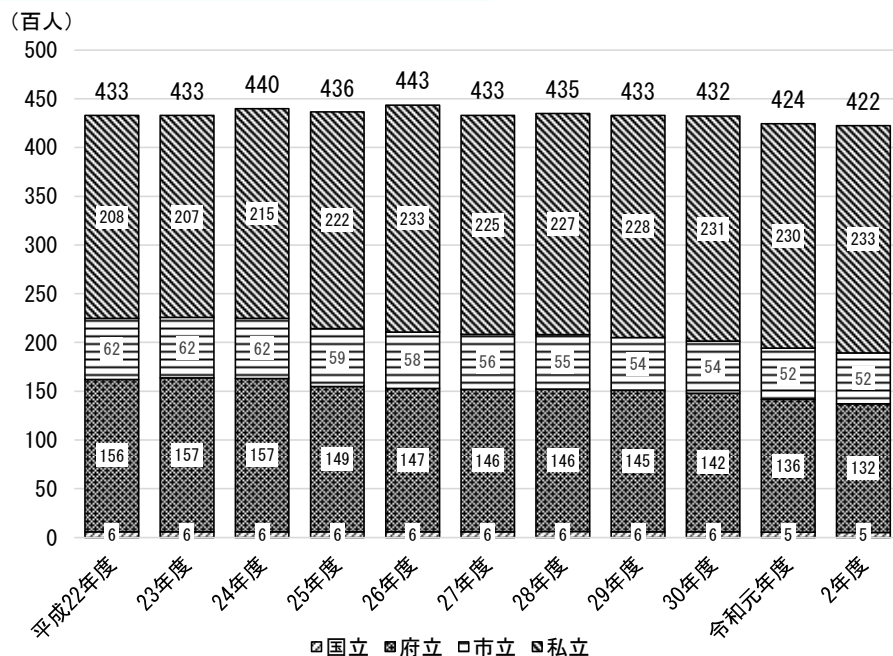
商業施設の立地



高等学校の生徒数は微減

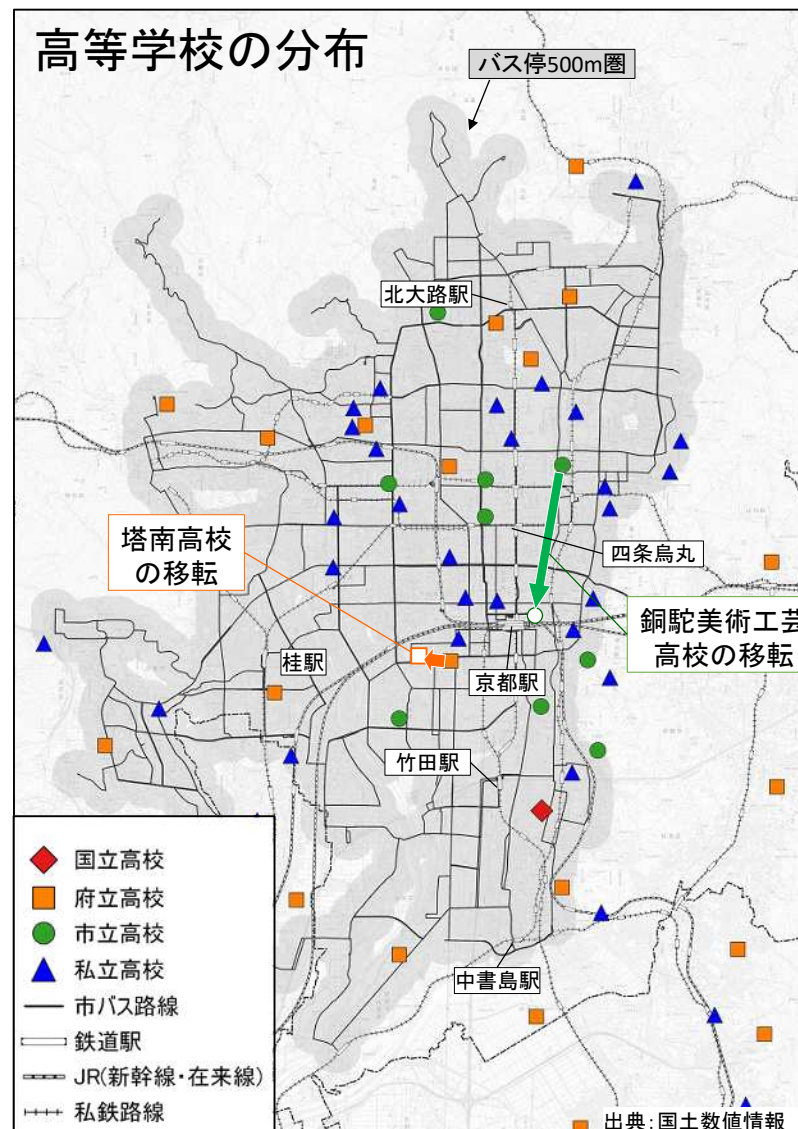
- 平成22年度からの10年間で
1,000人程度減少
- 塔南高校が旧洛陽工業高校跡地へ
移転予定（令和5年4月）
- 銅駝美術工芸高校が京都駅東側へ
移転予定（令和5年秋）

高等学校 生徒数の推移



出典：京都市統計書（学校基本調査）
※ 端数調整により合計値が一致しない場合がある

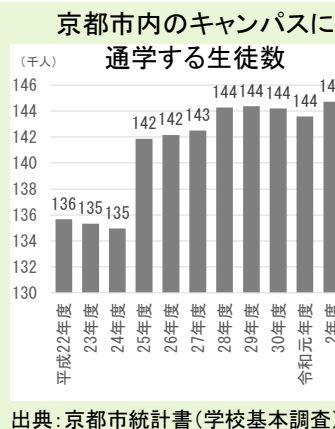
高等学校の分布



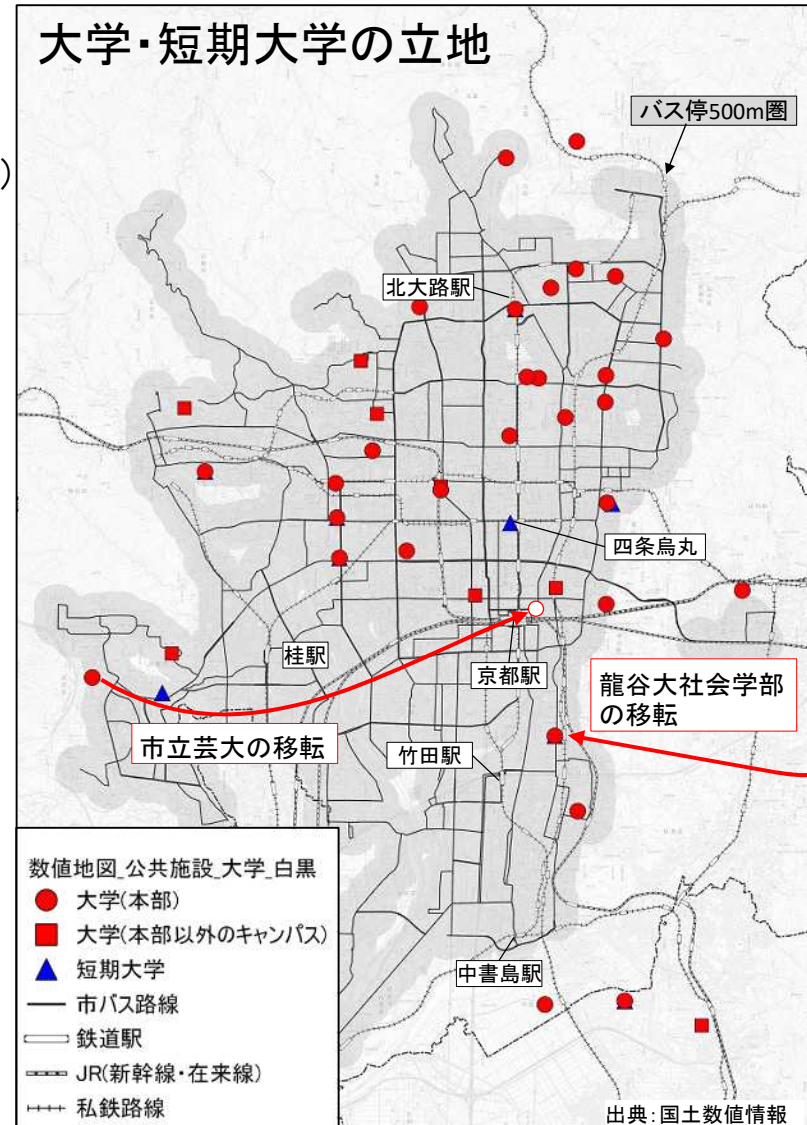
18歳人口の減少により学生獲得に向けて競争の激化

- 市内の大学(キャンパス)に通う学生数は平成22年からの10年間で1万人程度増加
 - 京都産業大学入学者数の増加(2017年から380人増)
- 京都市内へのキャンパス回帰傾向あり
 - 平成25年に同志社大学文系学部は今出川キャンパスへの統合
 - 令和5年に京都市立芸術大学が西京区大枝から京都駅東側へ移転予定
 - 令和7年に龍谷大学社会学部が滋賀県から深草へ移転予定
- 京都市内からのキャンパス移転
 - 平成27年に立命館大学経営学部等が大阪府茨木市「大阪いばらきキャンパス」(OIC)へ移転

京都産業大学内のバス停

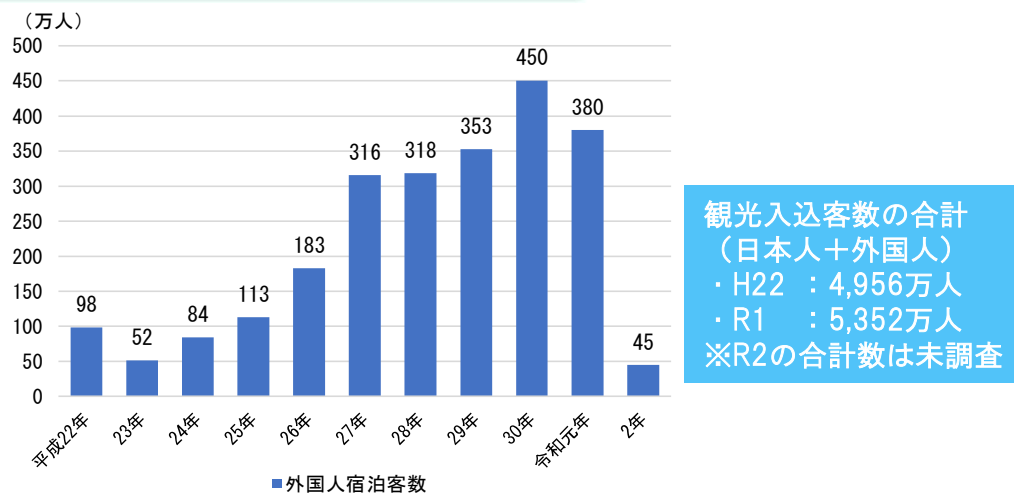


大学・短期大学の立地



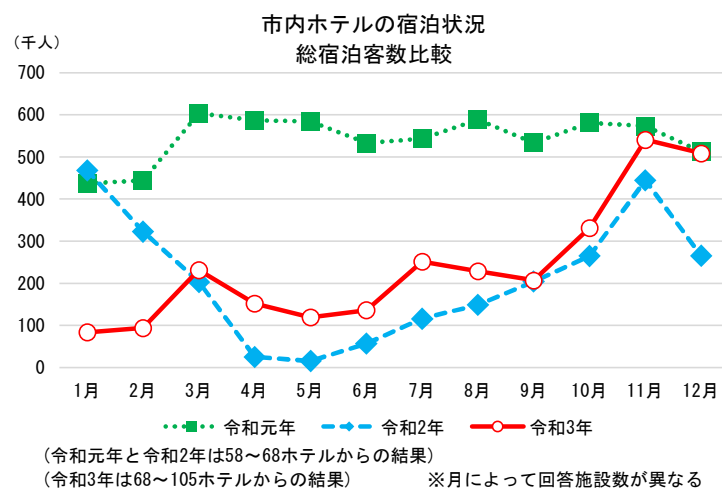
増加していた観光客がコロナ禍を受け激減

外国人宿泊客数の急増



出典: 京都観光総合調査, 観光客の動向等に係る調査

コロナ禍による宿泊客数の激減



出典: 京都市観光協会データ月報

以前の状況

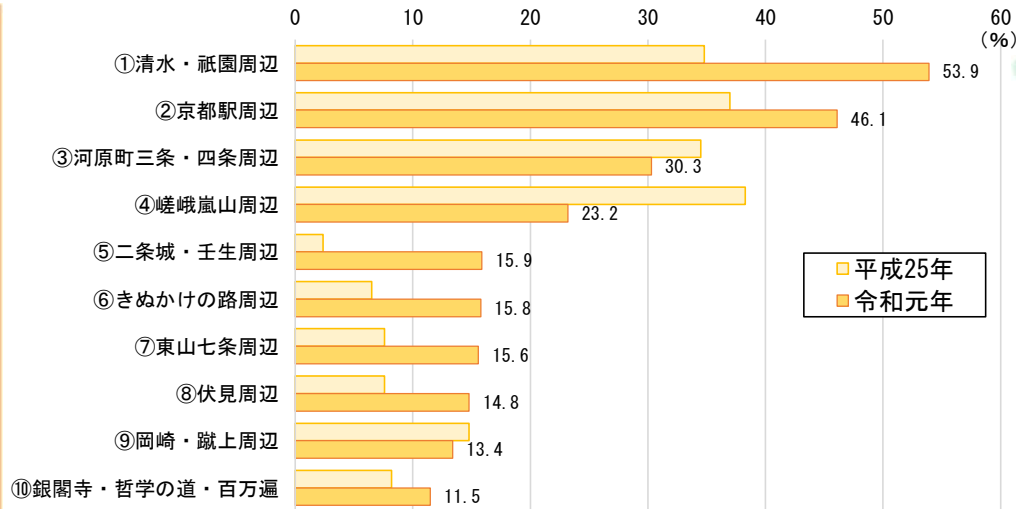


コロナ禍での状況 (令和3年5月)

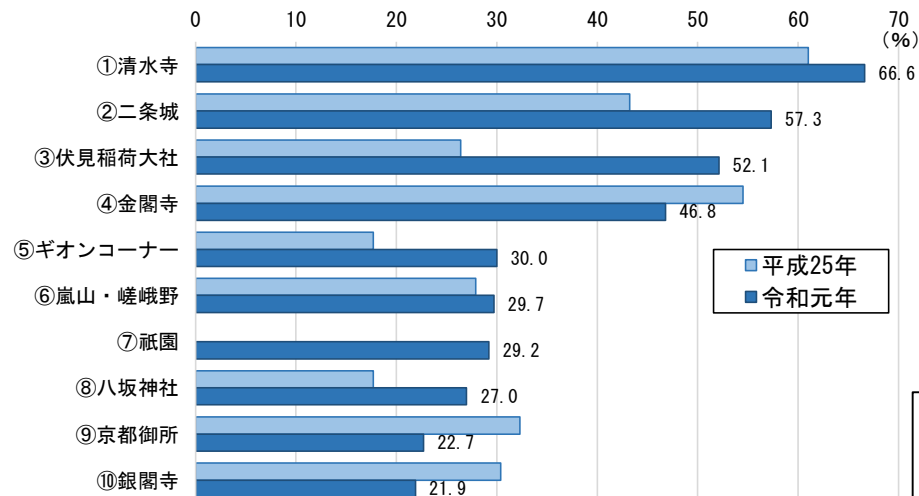


多くの観光客が祇園, 清水寺, 二条城, 伏見稲荷大社を訪問

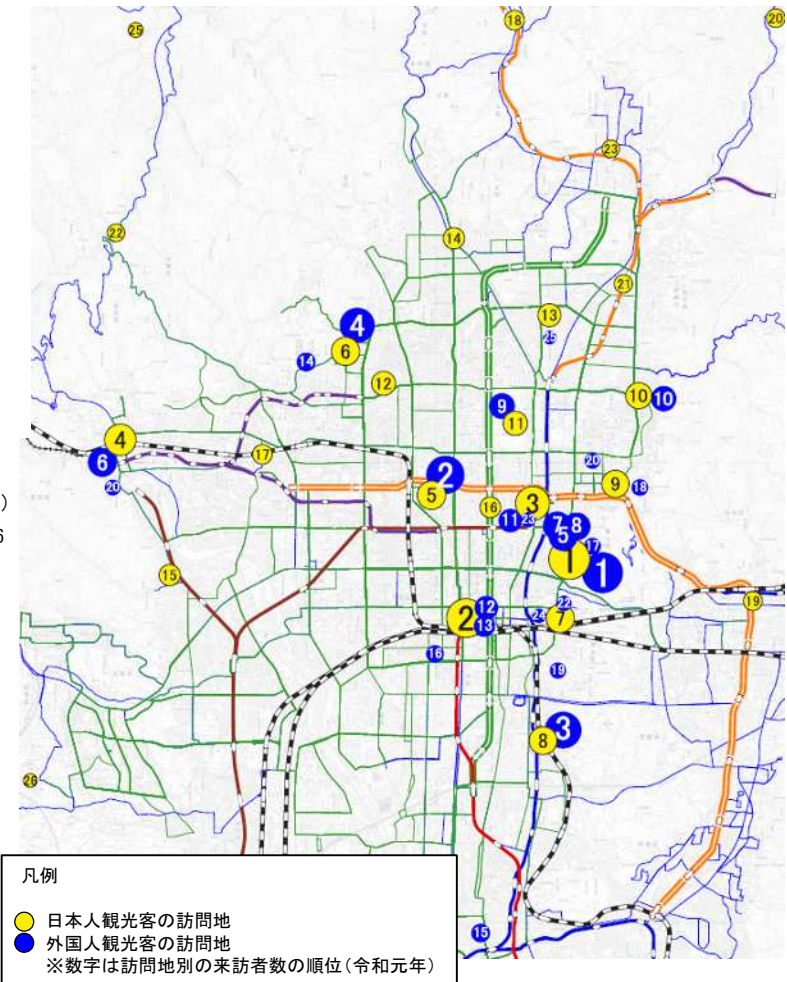
日本人の上位訪問地



外国人の上位訪問地



日本人／外国人観光客の訪問地



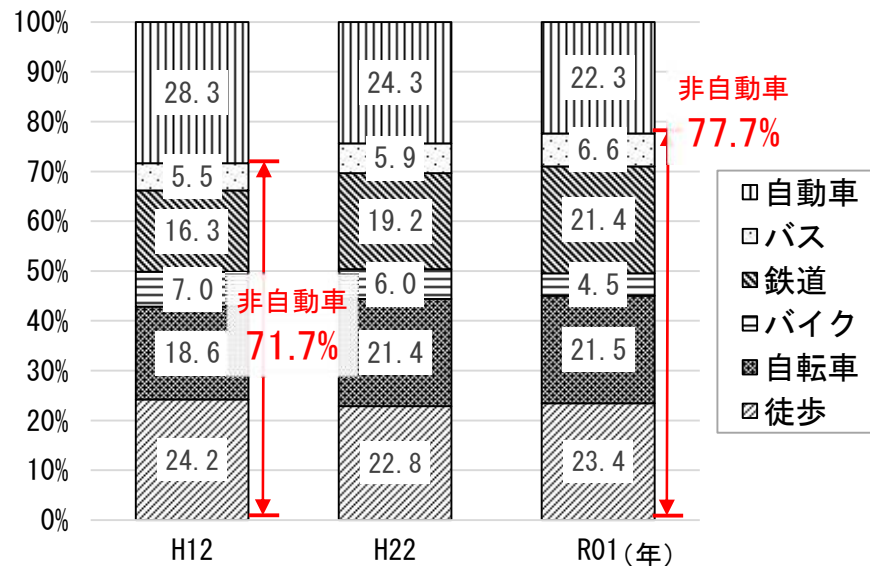
京都市内の公共交通(バス・鉄道)ネットワーク



非自動車の分担率は77.7%

- 市内の非自動車分担率は77.7%
平成12年や平成22年から、少しずつ公共交通等の利用が増えている
- 観光客の自家用車利用は8%程で多くが公共交通を利用

市内の交通手段分担率

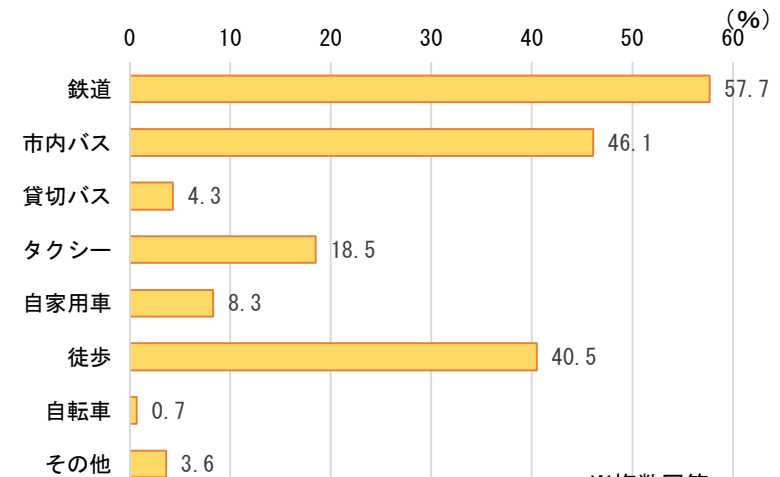


出典: 令和元年度「歩くまち・京都」推進会議説明資料

(H12: 京阪神都市圏PT調査, H22: 近畿圏PT調査, R1: 推計値)

※「その他」をグラフから除外していること及び四捨五入により合計が100%にならない場合がある

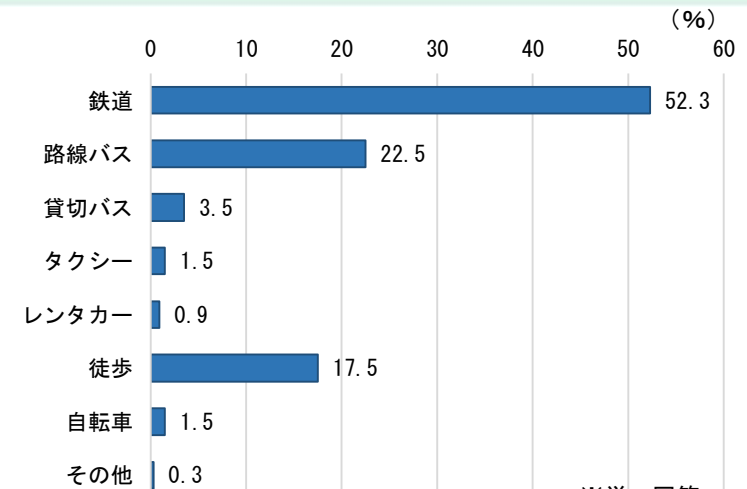
日本人観光客の市内利用交通機関



※複数回答

出典: 京都観光総合調査

外国人観光客の市内利用交通機関



※単一回答

出典: 京都観光総合調査

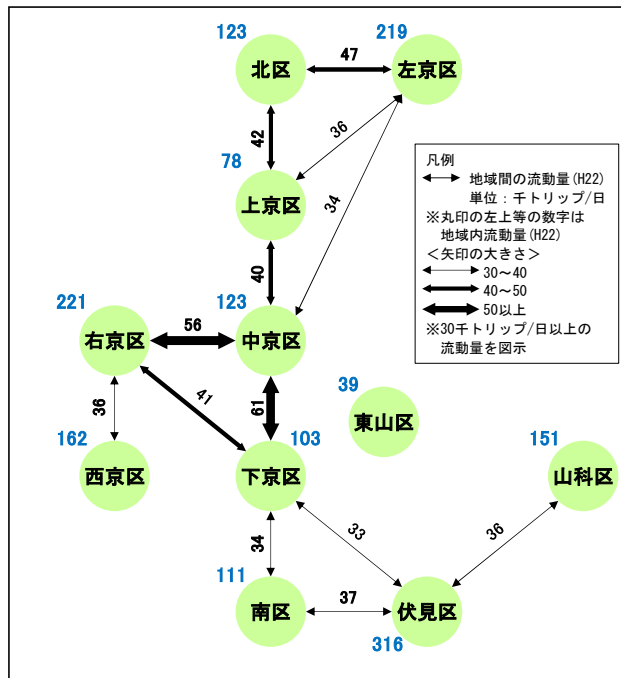
市内の人の動き

コロナ前(H22)
の状況

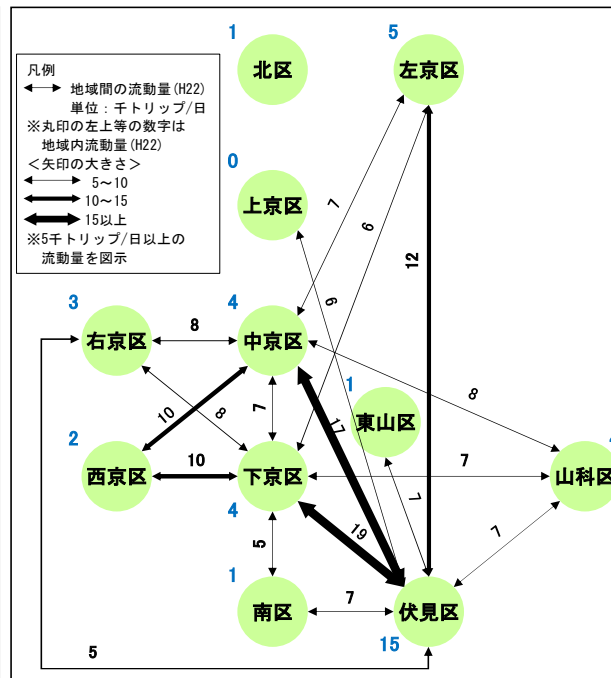
- 京都市内の移動は、区内での移動や隣接区同士の移動（中京区～下京区間，右京区～中京区間）が多い。
- 鉄道での移動は，都心部（中京区・下京区）を中心とした移動が多く，特に市南部（伏見区・西京区）との移動が多い。
- バスでの移動は，都心部（中京区・下京区）を中心とした移動が多く，特に市北部（北区・左京区）との移動が多い。

京都市内の代表交通手段別流動量

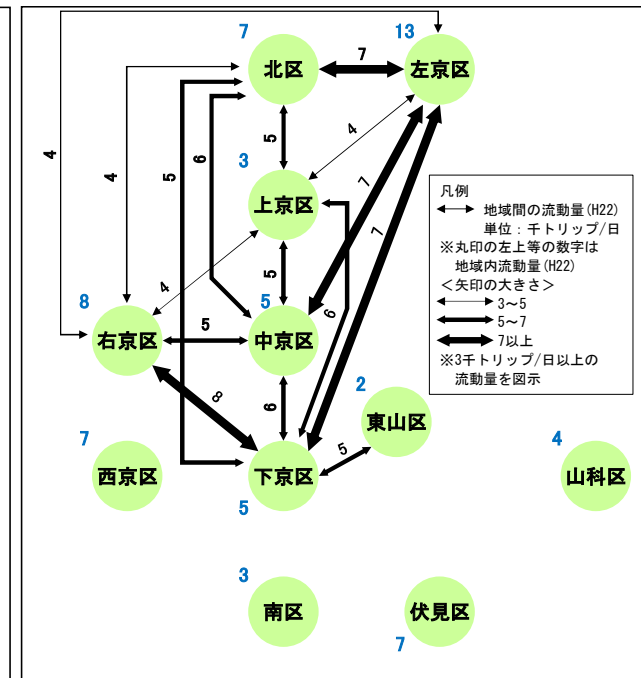
平日・手段計



平日・鉄道



平日・バス



市内の公共交通利用状況

- J R 桂川駅・阪急洛西口駅や観光地周辺，市南部の駅で増加
- コロナ禍の影響を受け，特に観光地周辺の駅で利用が減少

平成22年→令和元年の変化

※京福電気鉄道は平成23年から令和元年への変化
※叡山電鉄は出町柳駅を除いて定期外に限った値



令和元年→令和2年の変化

※叡山電鉄は出町柳駅を除いて定期外に限った値
※叡山電鉄鞍馬線市原駅～鞍馬駅間は，土砂災害により令和2年7月から令和3年9月まで運休



京都駅周辺や四条界わいで、まちづくり・開発が進展

＜新運転計画※の後これまでに行われたまちづくり・開発＞

※ 平成26年3月実施

- イオンモール京都桂川開業（平成26年10月）
- 四条通歩道拡幅事業（平成27年10月完成）
 - － 四条通(烏丸通～川端通)の車線数を減少させ歩道を拡幅
 - － 合わせてバス停の集約，テラス型バス停の導入を実施
- 阪急京都線洛西口駅付近連続立体交差化事業（平成28年3月高架化）
 - － 「洛西口駅～桂駅間プロジェクト」第Ⅰ期エリア完成（平成30年10月）
- 京都駅八条口駅前広場整備事業（平成28年12月完成）
 - － 路線バスのりばの集約，拠点広場やタクシー乗降場所を整備
- 梅小路エリアへの新駅設置，周辺整備
 - － 京都鉄道博物館の開業（平成28年4月）
 - － JR嵯峨野線「梅小路京都西駅」の開業（平成31年3月）
 - － 周辺ではホテルや賑わい施設の整備が引き続き進められている



＜今後予定されているまちづくり・開発＞

- 旧京都府警察本部本館へ文化庁京都移転（令和4年度中の京都での業務開始を予定）
- 京都駅東部エリアへの京都市立芸術大学の移転（令和5年秋予定）
 - － 「文化芸術都市・京都」の新たなシンボルゾーン創生を目指す
- JR向日町駅の駅前広場整備（令和10年度完成予定）
- 京都駅東南部エリアでのアートミュージアムの建設（時期等未定）

市バス沿線に集客施設が新規開業

＜京都駅・梅小路周辺での施設立地状況＞

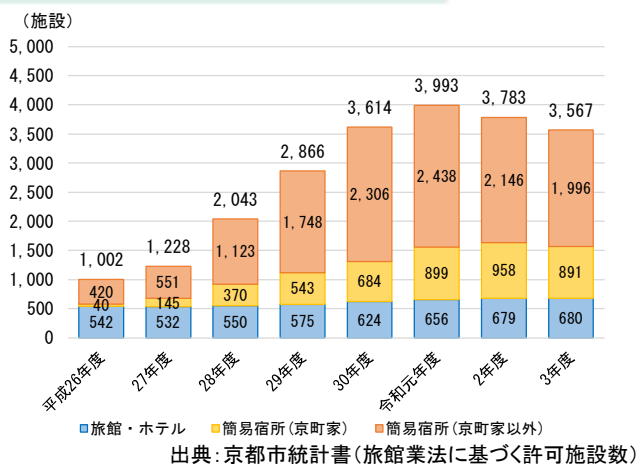


平成27年頃から宿泊施設の急増

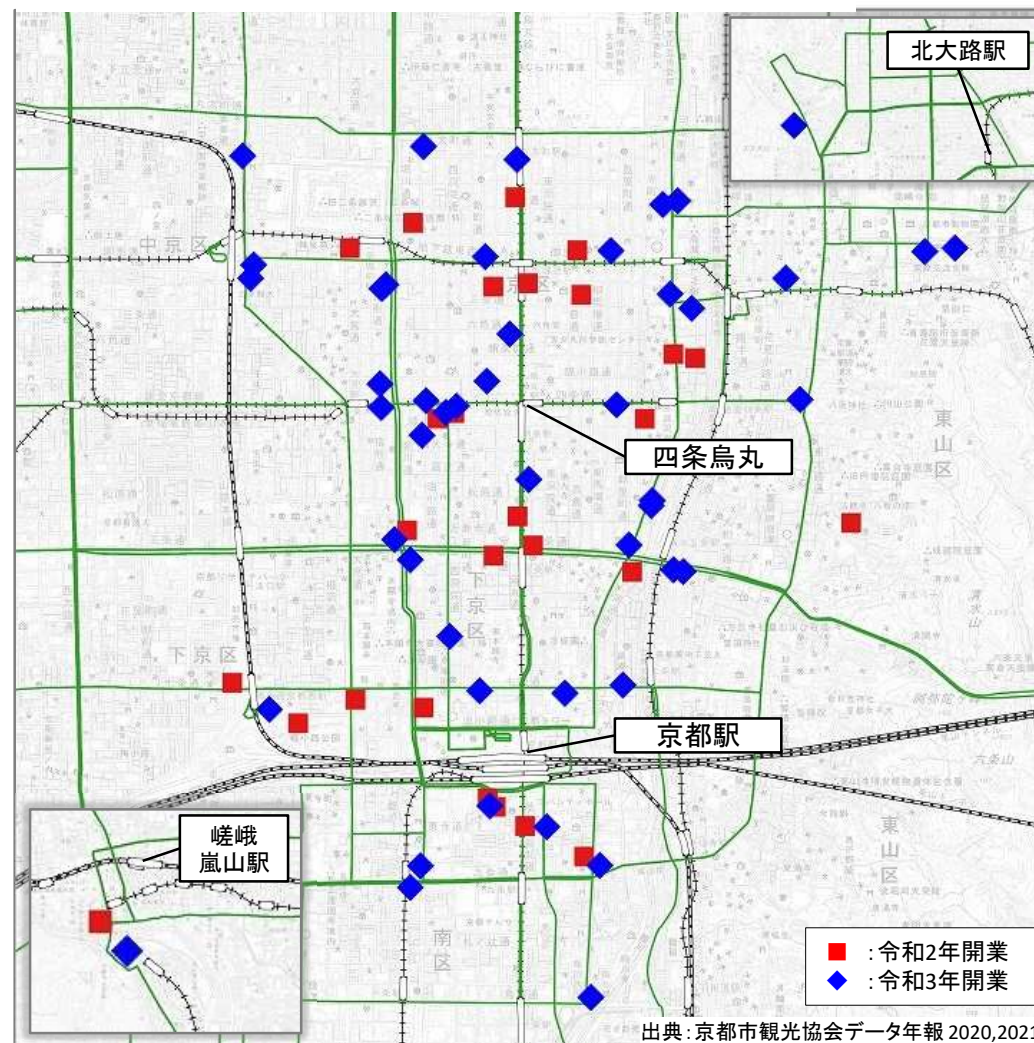
<インバウンド増加等により 外資系ホテルも開業>

- 平成27年度から令和元年度にかけ宿泊施設は3倍以上に増加
- コロナ禍に入った令和2年度以降もホテルの数は増加している

宿泊施設数の推移



令和2年～3年に開業した主な宿泊施設



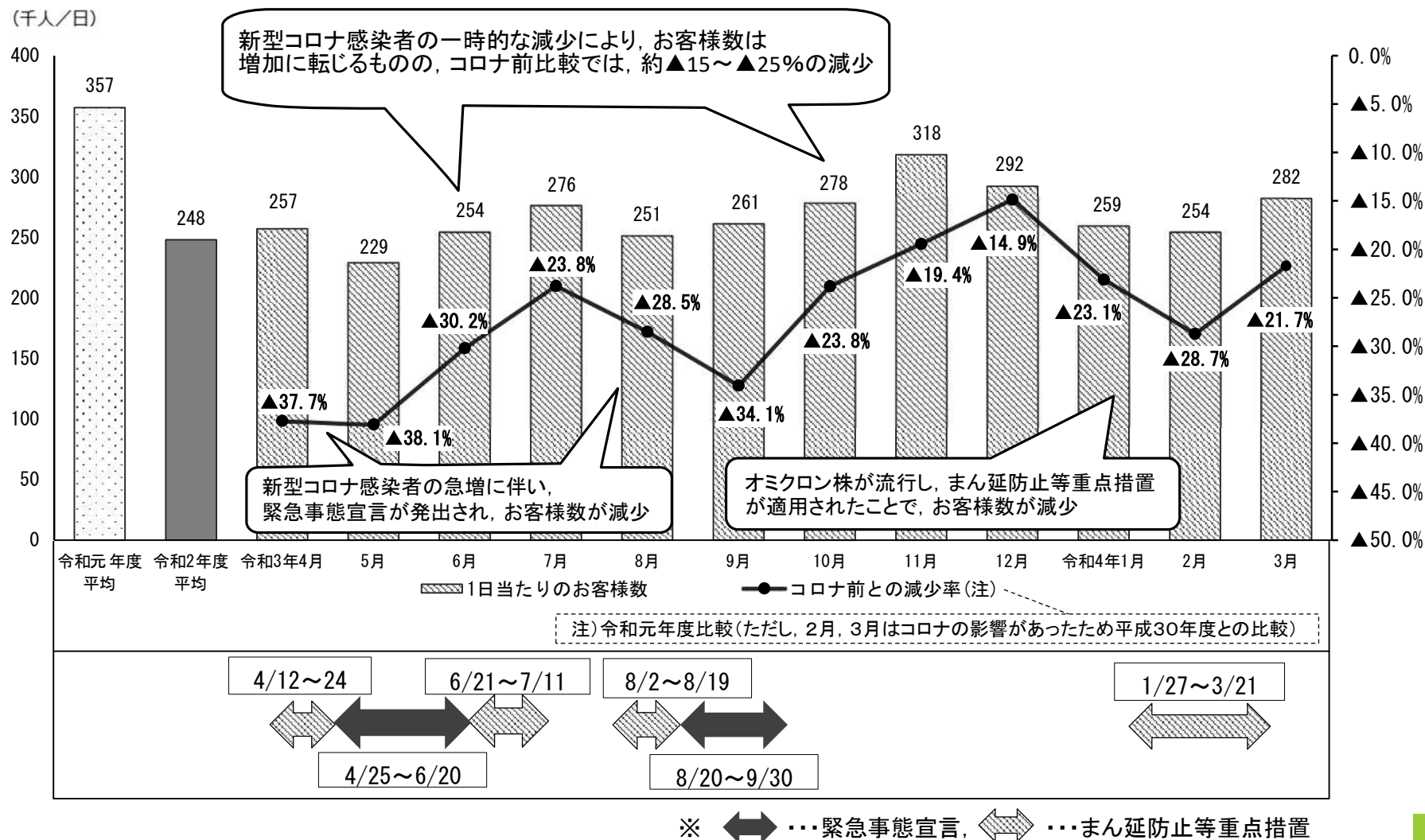
04

市バス ご利用の 主な特徴

（旅客流動調査の結果から）

直近の状況：令和3年度のお客様のご利用状況

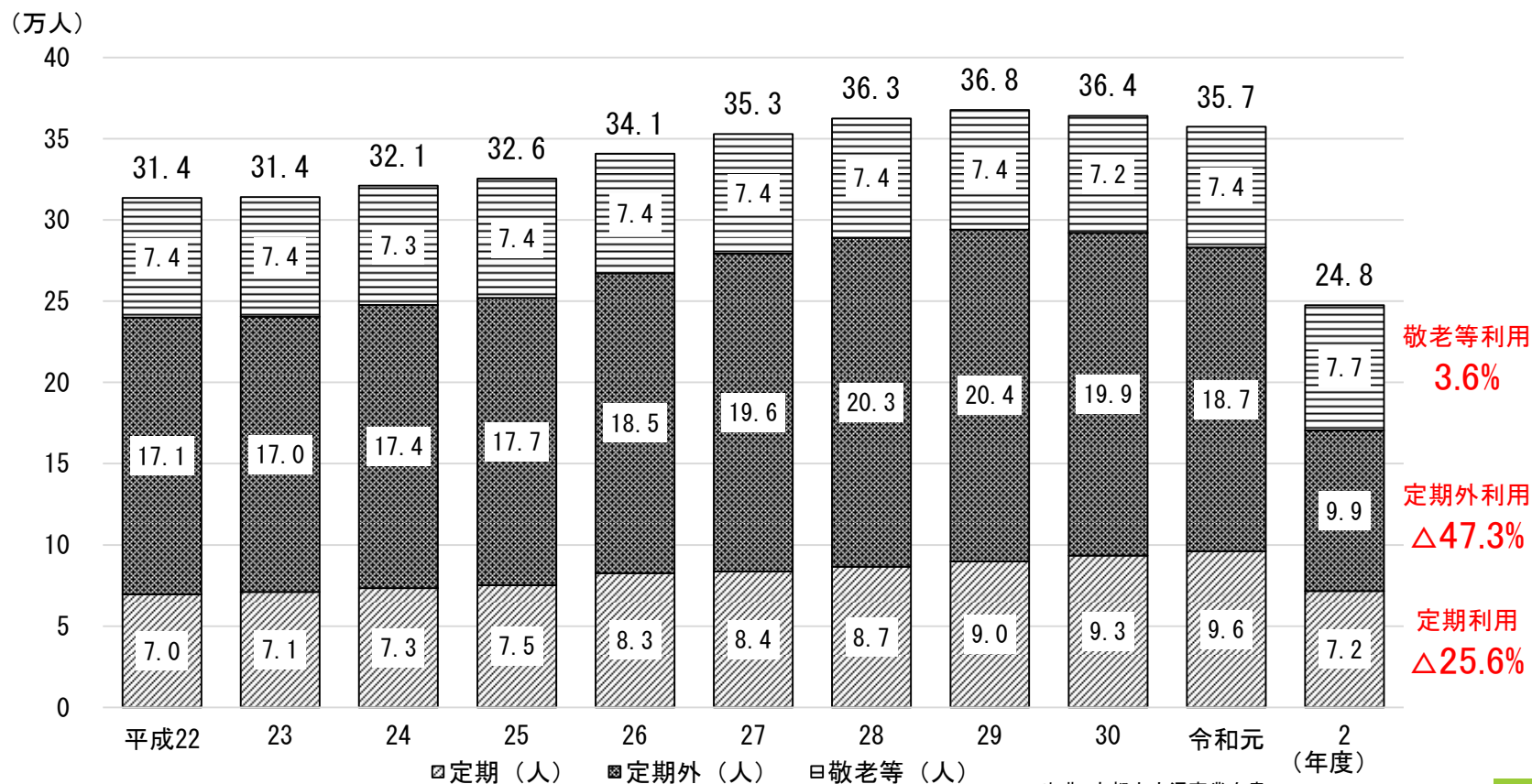
回復傾向にあるが、コロナ前の水準には達していない



直近の状況：令和3年度のお客様のご利用状況

(補足資料)

- 定期利用者数（通勤通学の利用）や定期外利用者（観光客等）は，コロナ前までは毎年増加
- コロナ禍の令和2年度に利用が大きく減少し，令和元年度と比較して，定期利用はマイナス25.6%，定期外利用はマイナス47.3%であった



市バス旅客流動調査(令和3年実施)

調査の実施概要

※調査結果の詳細は資料6 参照

調査期間	令和3年11月25日～12月12日の平日6日間、休日2日間
配布方法	バス乗車時に調査カードを配布し、降車時に回収
対象路線	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で実施
調査項目	利用目的、券種、乗車前/降車後の交通手段、年齢、住まい

平日調査の結果

区分	令和3年	平成24年	増減
総旅客数	319,713人	338,238人	△18,525人 (△5.5%)

01 京都市バス交通調査カード
Kyoto City Bus Traffic Survey Card
質問について、あてはまる回答をひとまず「○」を印し込んで、お帰りの際に隣りに貼り付けてください。

現金 Cash 1	②ご利用目的は？ Purpose of trip	通勤 To work 1
定期券・IC定期券 Commuter Pass / IC Pass 2		通学 To school 2
ICカード IC Card 3		通院 To hospital 3
回数券 Coupon Ticket 4		仕事・業務 Work-related 4
一日券・二日券 One Day / Two Days 5		買い物・食事 Shopping / Meal 5
敬老乗車証 Senior Citizen Pass 6		趣味・娯楽 Hobby / Entertainment 6
トラフカカード Traffic Kyo Card 7		観光・修学旅行 Sightseeing / School trip 7
その他 Other 8		その他 Other 8
地下鉄から Subway 1	③このバスに乗る前の 交通手段は？ Transfer from	地下鉄へ Subway 1
鉄道から (JR・私鉄) Railway 2		鉄道へ (JR・私鉄) Railway 2
バスから Bus 3		バスへ Bus 3
徒歩・その他 (乗り継ぎなし) Other 4		徒歩・その他 (乗り継ぎなし) Other 4
7～12歳 Aged 7-12 1	⑤ご年齢は？ Age	40～59歳 40-59 4
13～18歳 13-18 2		60～69歳 60-69 5
19～39歳 19-39 3		70歳以上 70 or over 6
京都市内 Kyoto City 1		京都市以外 Other City 2

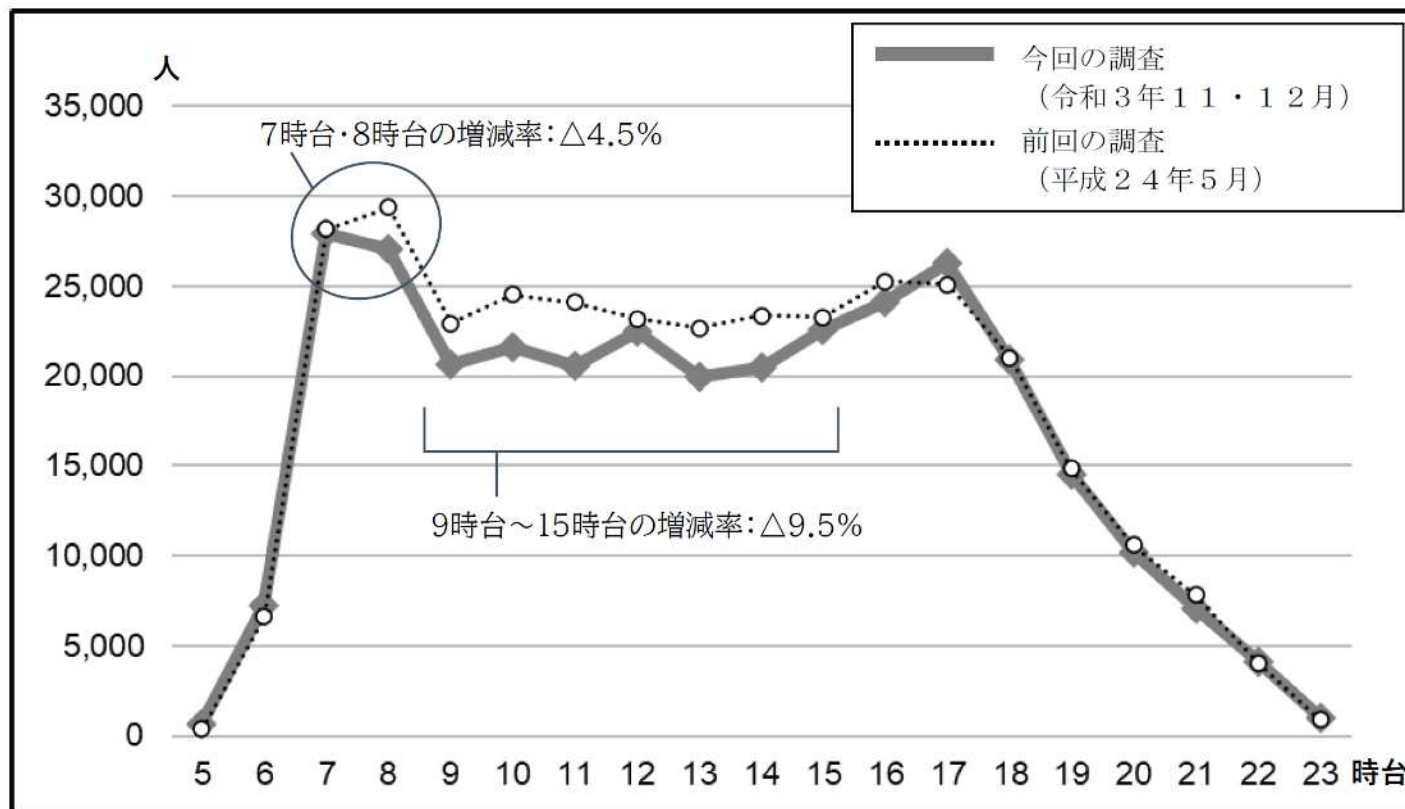
⑥お住まいは？
Address

ご協力ありがとうございました。

朝・タラッシュにご利用が多いM字型カーブ

- 7時台及び8時台がピークで、それぞれ2.7万人程度の利用(前回比 $\Delta 4.5\%$)
- 9時台～15時台の昼間時間帯は約2万人強で推移(前回比 $\Delta 9.5\%$ 減少)
- 夜間時間帯のご利用状況は、前回の調査と比べて顕著な変化はなかった。

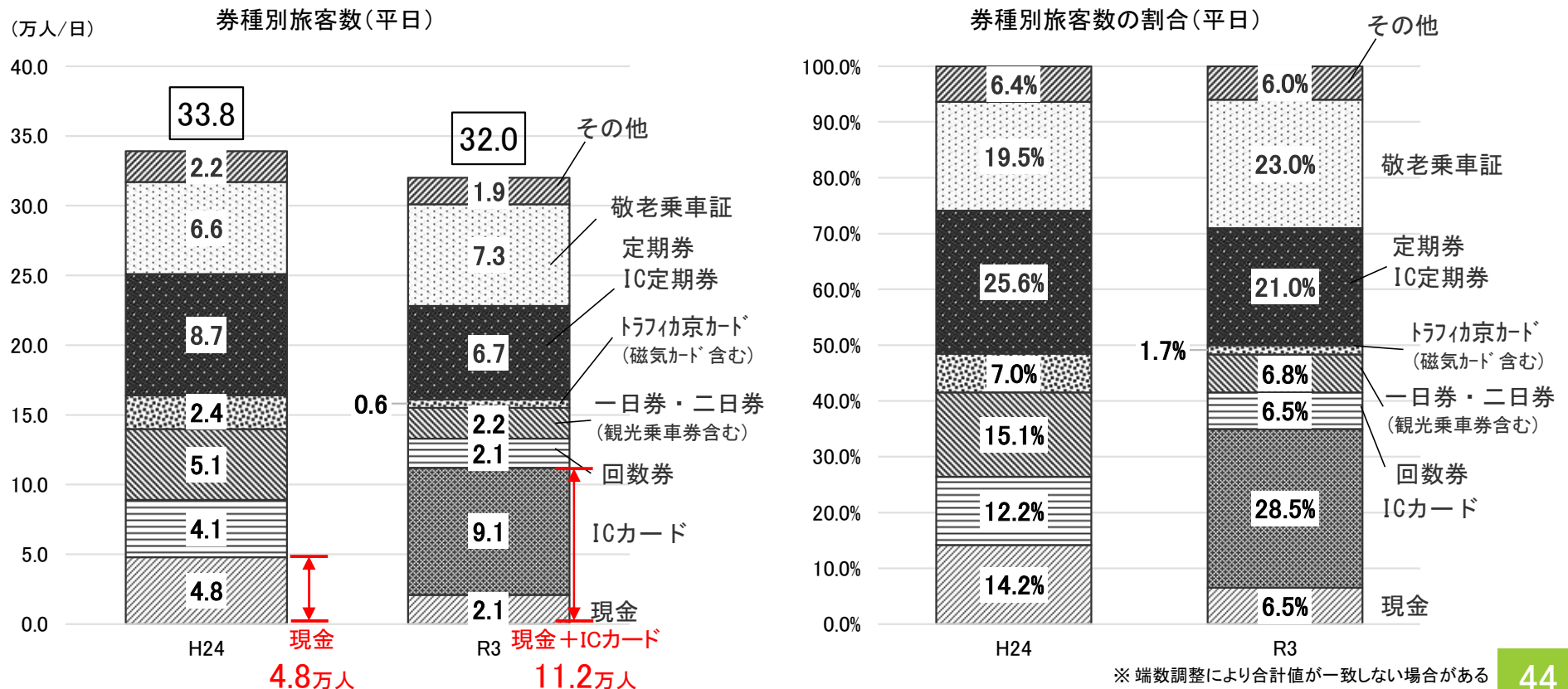
資料6 p4参照



定期外の利用が概ね半数／定期利用は減少

- 現金＋ＩＣカード利用は，約6.4万人増加
- 定期券・ＩＣ定期券利用は，約2万人減少
- 一日（二日）券，回数券やトラフィカ京カードは減少

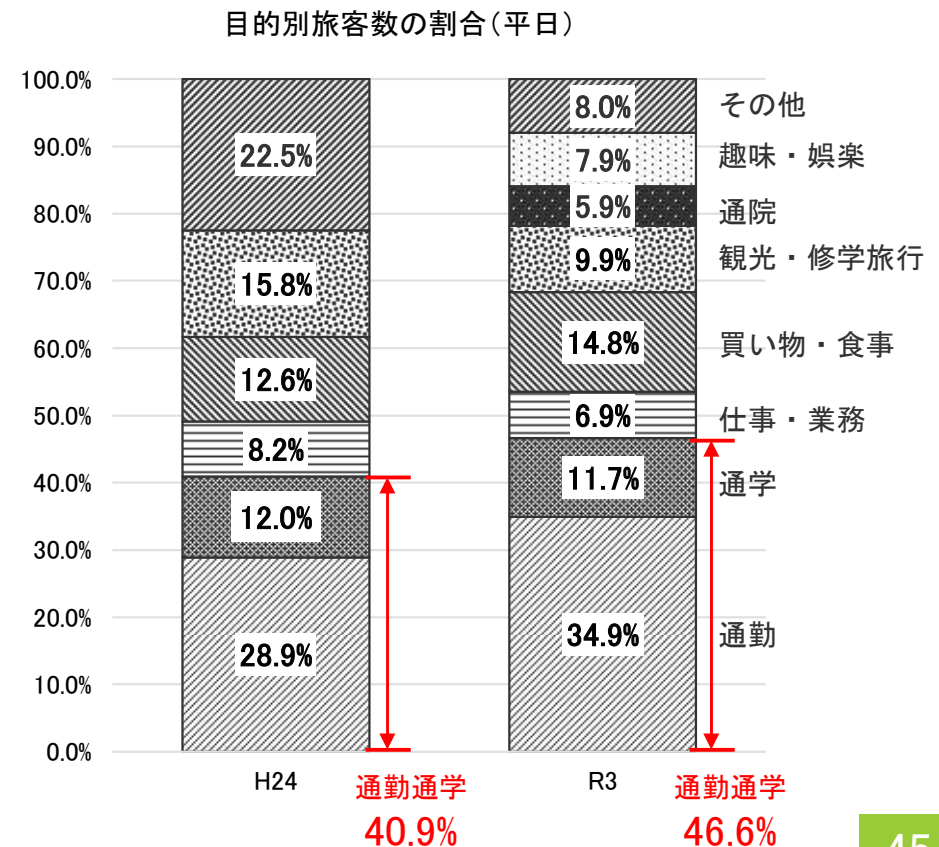
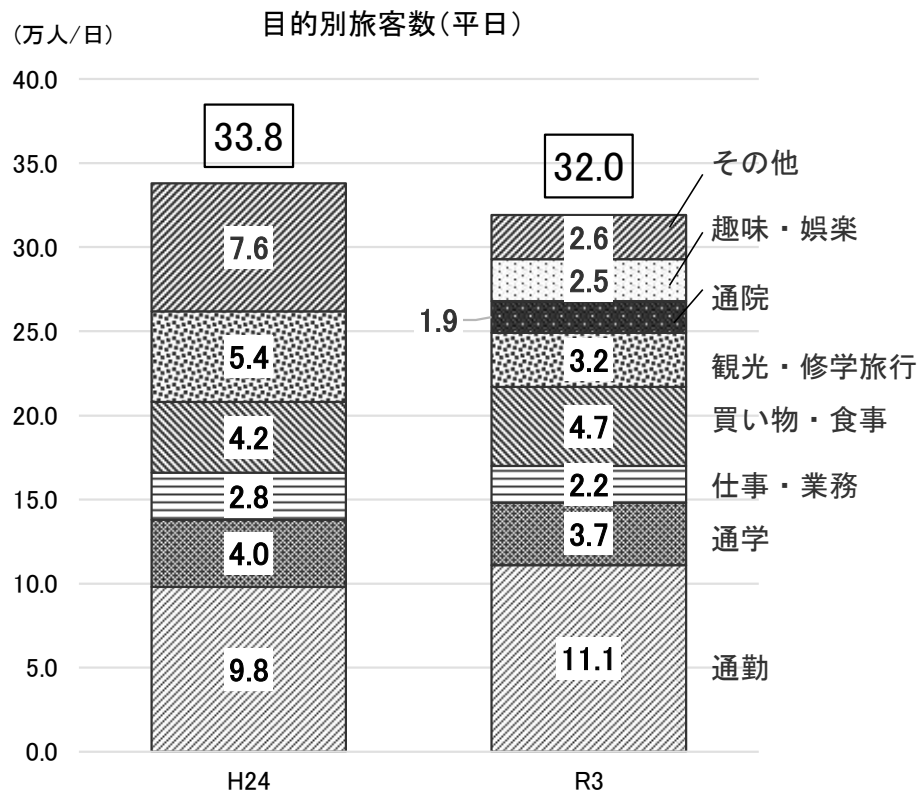
資料6 p5参照



通勤や買い物目的は増加／観光目的は減少

- 通勤と買い物・食事利用の旅客数が増加
- 通学や観光・修学旅行の旅客数は減少
- 通勤+通学の割合は46.6%と、前回と比べて増加

資料6 p6参照



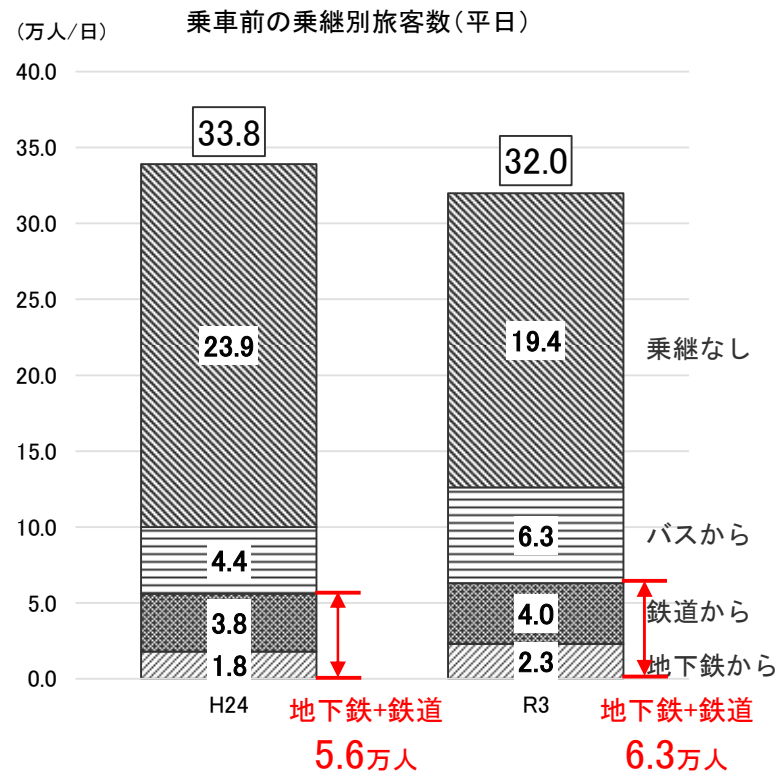
※ 端数調整により合計値が一致しない場合がある

鉄道からの乗継／鉄道への乗継が増加

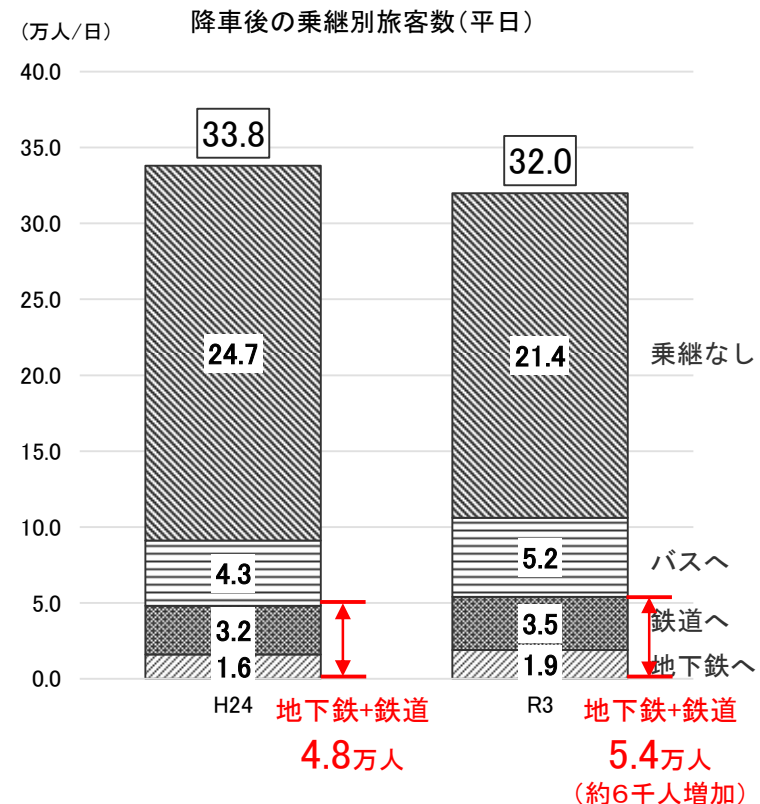
- 地下鉄やＪＲ・私鉄との乗継が，乗車前，降車後それぞれ約６～７千人増加
- バスとの乗継も，前回（平成24年）と比べて増加

資料6 p7参照

市バス乗車前の交通手段(平日)



市バス降車後の交通手段(平日)

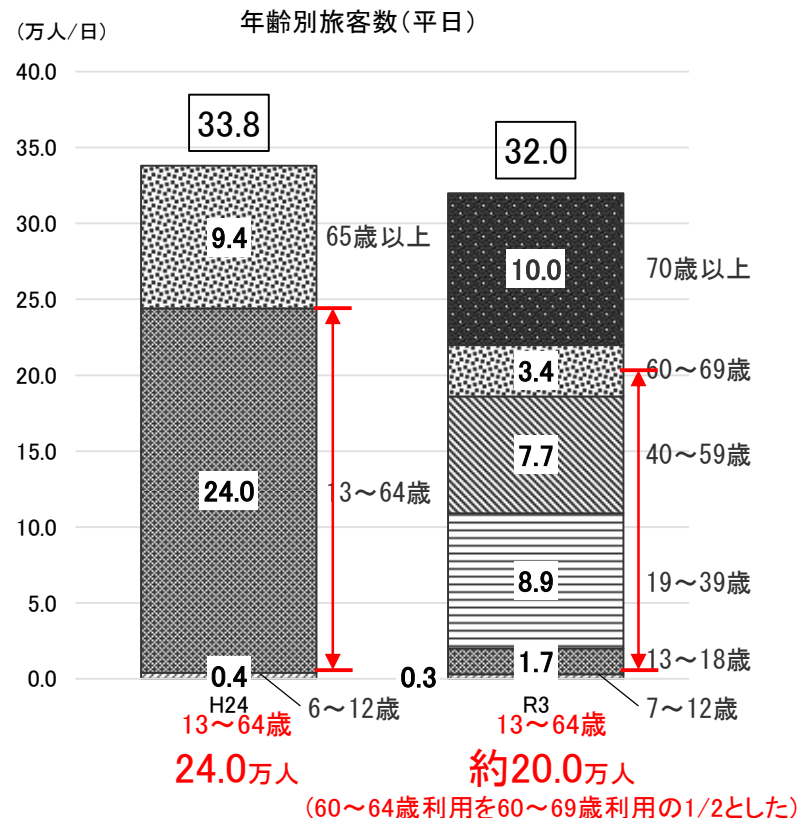


京都市内にお住まいの方の利用が約8割

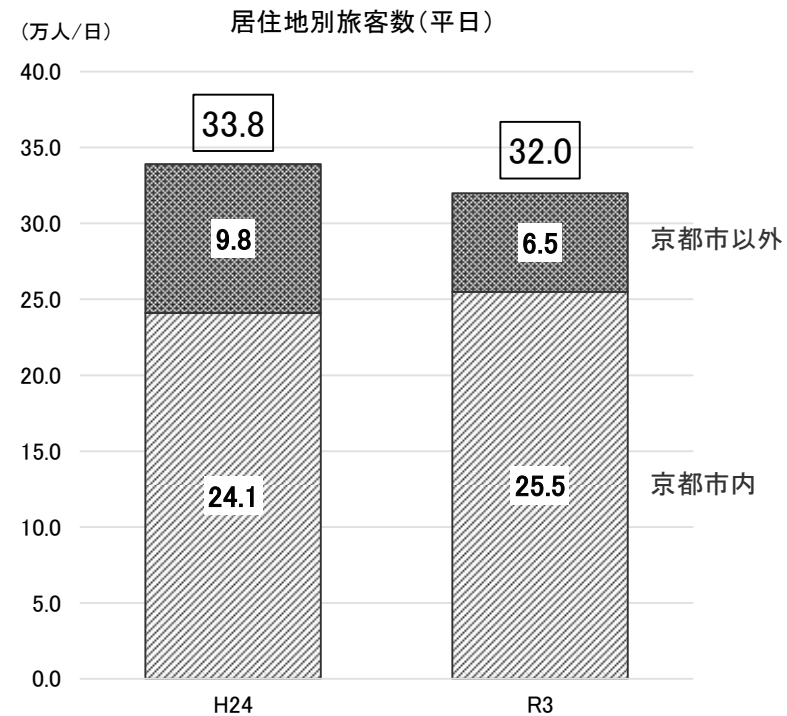
- [年齢] 70歳以上の利用が多い／13～64歳の利用が減少
- [居住地] 京都市内にお住まいの方が増加

資料6 p8参照

年齢別旅客数(平日)



居住地別旅客数(平日)



※ 端数調整により合計値が一致しない場合がある

市バス旅客流動調査(令和3年実施)の結果 ⑥

旅客数は上位10位までの系統が1万人を超過

■ 上位20位

- 上位10位までは1万人を超過
- 循環系統や幹線系統が上位を占める

順位	系統	区 間	旅客数
1	205	九条車庫前 (北大路BT) 九条車庫前	30,251 人
2	206	北大路バスターミナル (京都駅前) 北大路バスターミナル	23,694
3	203	錦林車庫前 (西大路四条) 錦林車庫前	18,154
4	3	松尾橋 — 北白川仕伏町	13,610
5	202	九条車庫前 (熊野神社前) 九条車庫前	12,872
6	201	みぶ操車場前 (百万遍) みぶ操車場前	12,011
7	5	岩倉操車場前 — 京都駅前	11,225
8	207	九条車庫前 (祇園) 九条車庫前	10,994
9	9	西賀茂車庫前 — 京都駅前	10,796
10	204	北大路バスターミナル (西ノ京町) 北大路バスターミナル	10,417
11	46	西賀茂車庫前 — 岡崎公園 ロームシアター京都・みやこめっせ前	9,411
12	4	西賀茂車庫前 — 京都駅前	6,575
13	12	立命館大学前 — 三条京阪前	6,357
14	17	錦林車庫前 — 京都駅前	5,820
15	50	京都駅前 — 立命館大学前	5,274
16	93	錦林車庫前 — 嵐山	5,257
17	28	京都駅前 — 大覚寺	5,078
18	37	西賀茂車庫前 — 三条京阪前	4,952
19	13	四条烏丸 — 久世工業団地前	4,794
20	59	山越中町 — 三条京阪前	4,683

■ 下位20位

資料6 p10~11参照

- 運行本数の少ない系統や、周辺部を運行する系統が下位を占める

順位	系統	区 間	旅客数
53	20	横大路車庫前 (京阪淀駅) 横大路車庫前	1,331 人
54	16	京都駅八条口 (南区総合庁舎前) 京都駅前	1,259
55	51	立命館大学前 — 三条京阪前	1,233
56	22	横大路車庫前 — 南工業団地前	1,176
56	65	岩倉操車場前 — 四条烏丸	1,176
58	8	四条烏丸 — 梅ノ尾	1,168
59	南1	竹田駅西口 — 桂駅東口	1,149
60	西3	洛西バスターミナル — 桂駅西口	1,059
61	78	京都駅前 — 久世工業団地前	1,035
62	43	四条烏丸 — 久世橋東詰	989
63	84	九条車庫前 — 太秦天神川駅前	985
64	M1	立命館大学前 — 原谷	967
65	19	横大路車庫前 — 京都駅前	861
66	42	洛西口駅前 — 京都駅前	741
67	南3	竹田駅西口 — 横大路車庫前	735
68	86	梅小路公園・京都鉄道博物館前 — 三条京阪前	726
69	西1	洛西バスターミナル — 桂駅西口	685
70	南8	横大路車庫前 — 竹田駅東口	522
71	67	西賀茂車庫前 — 松尾橋	416
72	52	立命館大学前 — 四条烏丸	392

キロ当たり旅客数は京都駅・四条河原町等への系統が多い

■ 上位20位

- 京都駅や四条河原町等のターミナルや中心市街地，観光地の系統が多い

順位	系統	区 間	キロ当たり 旅客数
1	17	錦林車庫前 — 京都駅前	5.8 人
1	203	錦林車庫前 (西大路四条) 錦林車庫前	5.8
1	206	北大路バスターミナル (京都駅前) 北大路バスターミナル	5.8
1	207	九条車庫前 (祇園) 九条車庫前	5.8
5	201	みぶ操車場前 (百万遍) みぶ操車場前	5.6
6	86	梅小路公園・ 京都鉄道博物館前 — 三条京阪前	5.0
7	3	松尾橋 — 北白川仕伏町	4.9
8	9	西賀茂車庫前 — 京都駅前	4.8
9	5	岩倉操車場前 — 京都駅前	4.7
9	12	立命館大学前 — 三条京阪前	4.7
9	202	九条車庫前 (熊野神社前) 九条車庫前	4.7
9	205	九条車庫前 (北大路BT) 九条車庫前	4.7
9	北3	北大路バスターミナル — 京都産大前	4.7
14	6	京都駅前 — 玄塚	4.5
15	204	北大路バスターミナル (西ノ京町町) 北大路バスターミナル	4.4
16	46	西賀茂車庫前 — 岡崎公園 ロームシアター 京都・みやこめっせ前	4.3
17	15	立命館大学前 — 三条京阪前	4.2
17	28	京都駅前 — 大覚寺	4.2
19	4	西賀茂車庫前 — 京都駅前	4.1
19	50	京都駅前 — 立命館大学前	4.1

■ 下位20位

資料6 p12～13参照

- 周辺部を運行する系統などでキロあたり旅客数が少ない

順位	系統	区 間	キロ当たり 旅客数
53	42	洛西口駅前 — 京都駅前	2.7 人
54	西2	洛西バスターミナル — 桂駅西口	2.5
55	西8	洛西バスターミナル — 桂駅西口	2.4
55	南3	竹田駅西口 — 横大路車庫前	2.4
57	18	二条駅西口 — 久我石原町	2.3
57	70	小畑川公園北口 — 太秦天神川駅前	2.3
57	78	京都駅前 — 久世工業団地前	2.3
57	西6	桂坂中央 — 桂駅西口	2.3
61	8	四条烏丸 — 梅ノ尾	2.1
61	西4	洛西バスターミナル — J R桂川駅前	2.1
63	19	横大路車庫前 — 京都駅前	2.0
63	20	横大路車庫前 (京阪淀駅) 横大路車庫前	2.0
65	16	京都駅八条口 (南区総合庁舎前) 京都駅前	1.9
66	西5	桂坂中央 — 桂駅西口	1.8
67	84	九条車庫前 — 太秦天神川駅前	1.7
67	西1	洛西バスターミナル — 桂駅西口	1.7
67	南1	竹田駅西口 — 桂駅東口	1.7
70	西3	洛西バスターミナル — 桂駅西口	1.6
71	南8	横大路車庫前 — 竹田駅東口	1.5
72	22	横大路車庫前 — 南工業団地前	1.4

外郭道路とその内側でのご利用が多い

資料6 p19参照

資料6 参考資料
p22参照

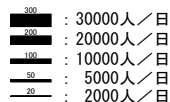
流動図

令和3年の流動量(百人/日)
(100人/日未満非表示)

ご利用の多いエリア
外郭道路上と、その内側で
基盤の目状に構成された東西
及び南北の幹線道路を中心
にご利用されている状況

ご利用の少ない
エリア

太さ: R03年通過人員



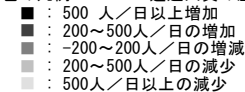
流動図

平成24年→令和3年の流動量差(百人/日)
(平成24年・令和3年ともに運行している区間のみ表示)

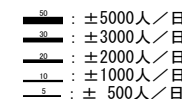
循環系統等
でご利用が減少

JR桂川駅周辺で
ご利用が増加
阪急桂駅周辺で
ご利用が減少

色の凡例: R03-H24通過人員の差



太さ: R03-H24年通過人員差



お客様アンケート調査(令和3年実施)

調査の実施概要

※調査結果の詳細は資料7参照

調査期間	令和3年11月25日～12月8日
配布方法	バス停※での配布，区役所・支所等への配架，専用WEBサイト
配布日	令和3年11月26日（金），28日（日）（バス停で配布）
配布枚数	17,292枚
回収数	7,994件（WEBサイトでの回答含む）
主な調査項目	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）

(別紙2)



京都市バスのお客様アンケート調査

■ご協力のご案内

京都市バスは、お客様の声にお応えするため、ご意見をいただき、サービス向上を図ります。

調査の趣旨は、主に以下の3点、市民のバス利用状況により適切な改善を図るとは、市民のバス利用サービス向上を図るため、お客様にアンケートにお答えいただき、実行いたします。

※(アンケート)の調査期間は今年度(平成27年)の、夏頃からお客様のご協力により、今年度のアンケートに回答いただき、10月～11月頃、市民生活改善の調査結果が、市民生活改善の報告書にて、大まかに発表いたします。

アンケートは、紙面、電話、メールでお受けできます。しつこく市民のバス利用状況の改善を希望する、市民生活改善アンケートを実施します。

お忙しい中、誠にありがとうございます。アンケート調査にご協力くださいとさせていただきます。

アンケート調査にご協力いただいた市民生活改善調査員は、**1名、名額、1万円(お礼金)をいただきます。**、**2名、名額、2万円(お礼金)をいただきます。**とさせていただきます。

調査結果を公開いたします。調査結果を公開して、市民生活改善に役立てたい。

※、調査結果の公表は、調査結果を公表していただくこととさせていただきます。



アンケート調査にご協力ください

ご回答にあたってのお願い

1. 調査期間は、**2月～10月**の間です。

2. 市民生活改善の調査は、調査員が直接お受け付けいたします。

3. 調査のアンケートは、お電話でお受け付けいたします。

4. 調査結果を公開いたします。調査結果を公開して、市民生活改善に役立てたい。

5. 調査結果の公表は、調査結果を公表していただくこととさせていただきます。

インターネットアンケートフォームからのご協力もお待ちしております



スマートフォン
専用アンケート





http://kyoto-bus.city.kyoto.jp/kyoto_bus/kyoto_bus_001.html

インターネットからのご協力もお待ちしております

お問い合わせ先

京都市バス 企画課 企画課 企画課 (平日、9時～17時)

TEL (075)-661-5194

受付時間：9時～17時、10時～17時(土日祝日)

● 解答紙に注意書きが記されている場合があります。

04 あなたの郵便番号を記入してください。

05 あなたの年齢を記入してください。

1. 7歳以下	2. 13歳以下	3. 13歳～20歳	4. 41歳～50歳
5. 51歳～60歳	6. 71歳～70歳	7. 71歳以上	

06 あなたの性別を記入してください。

1. 男性	2. 女性	3. その他	4. 記載しない
-------	-------	--------	----------

07 あなたの職業を記入してください。

1. 専業主婦・主夫	2. 役員・経営者	3. 大卒生	4. 小・中・高生
5. 無職・学生	6. パート・アルバイト	7. 主婦	その他

● 解答紙の下の質問項目に注意してください。

08 過去1年間のあなたの利用状況をお知らせください。

1. 利用なし	2. 利用回数、利用金額
---------	--------------

↓
①24K (45分～1時)

09 市バスを利用するに際しての乗車料金を記入してください。（乗車料金は、乗車1回が利用1回の利用回数として50K）

乗車1回の利用回数(50K)			
1. 乗車	2. 乗車	3. 1回乗車	4. 乗車
5. 乗車1回 乗車	6. 乗車1回 乗車	7. 乗車1回 乗車	8. その他

↓
①2.12K (45分～1時)

P.1

[illegible]

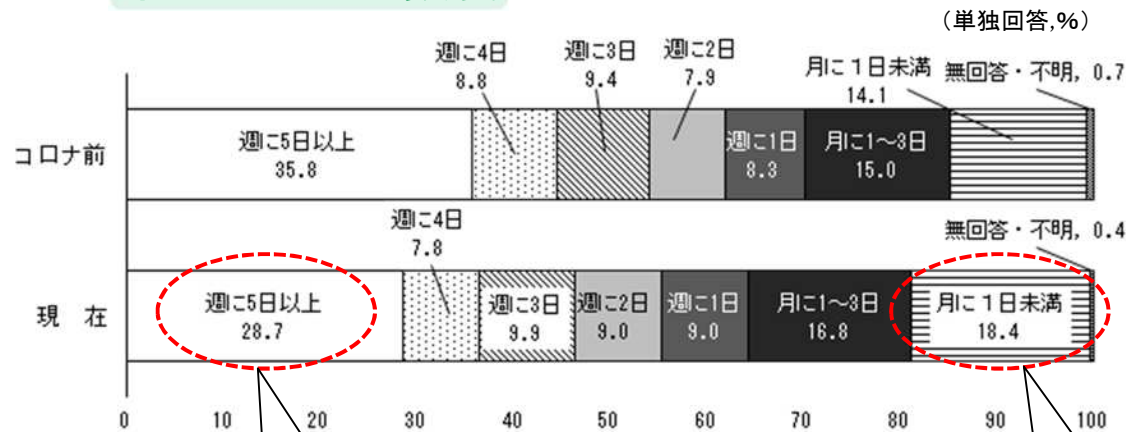
お客様アンケート調査(令和3年実施)の結果 ①

調査結果<コロナ前と現在との利用頻度の変化>

資料7 p4 参照

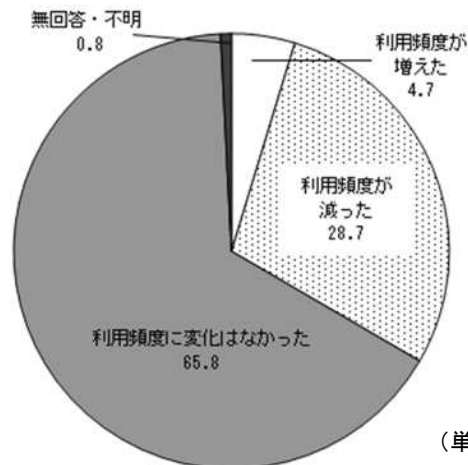
- 週5日以上の高い頻度でご利用のお客様の割合が減少。

市バスの利用頻度

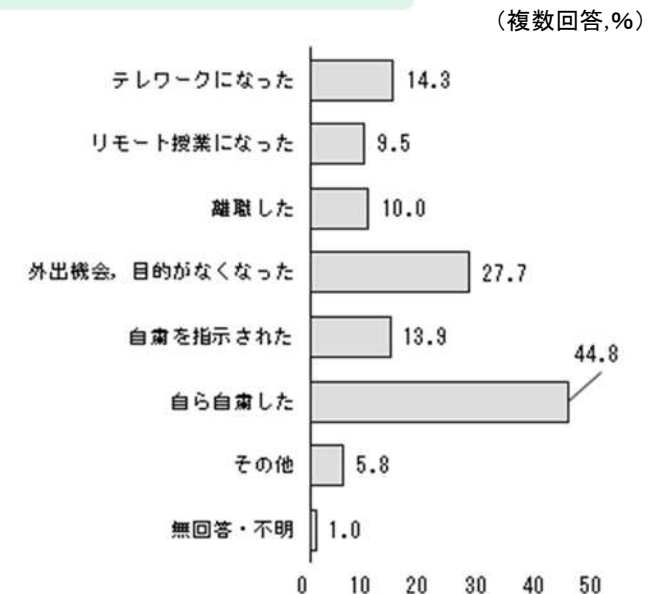


コロナ前から
7%減少

コロナ前から
4%増加



利用が減少した理由



お客様アンケート調査(令和3年実施)の結果 ②

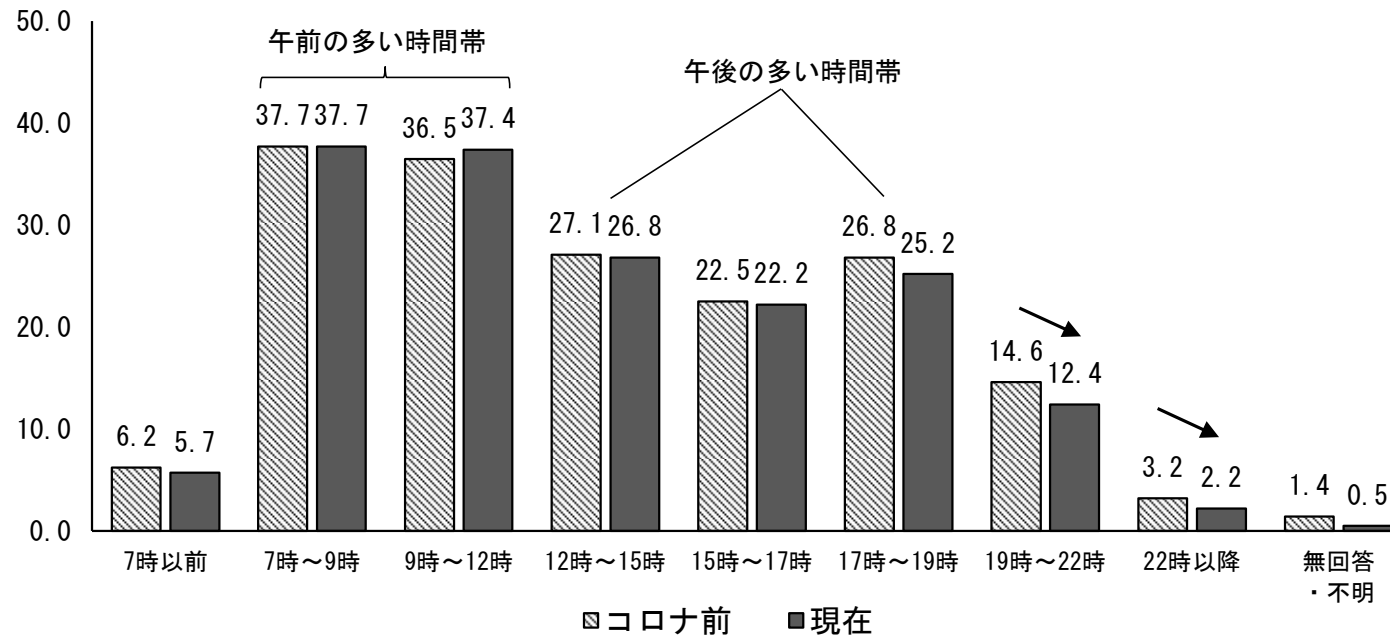
調査結果<コロナ前と現在との利用時間帯の変化>

資料7 p6 参照

- 夜の時間帯のご利用が若干減少している以外、大きな変化は見られない

市バスの利用時間帯

(複数回答,%)



お客様アンケート調査(令和3年実施)の結果 ③

調査結果<運行本数や乗換等に関するお客様ニーズ>

資料7 p14参照

- 目的地まで、A案：乗換なし（20分間隔運行・230円）と、B案：途中で乗換あり（10分間隔運行・370円）の比較では、A案：乗換なしが72.7%を占め、運行本数が増えるよりも、乗換がなく、運賃負担が少ないA案を支持する人が多い結果となった。
※ 前回調査（平成24年）よりも、B案：乗換ありが若干増加。

<運賃が異なる場合>

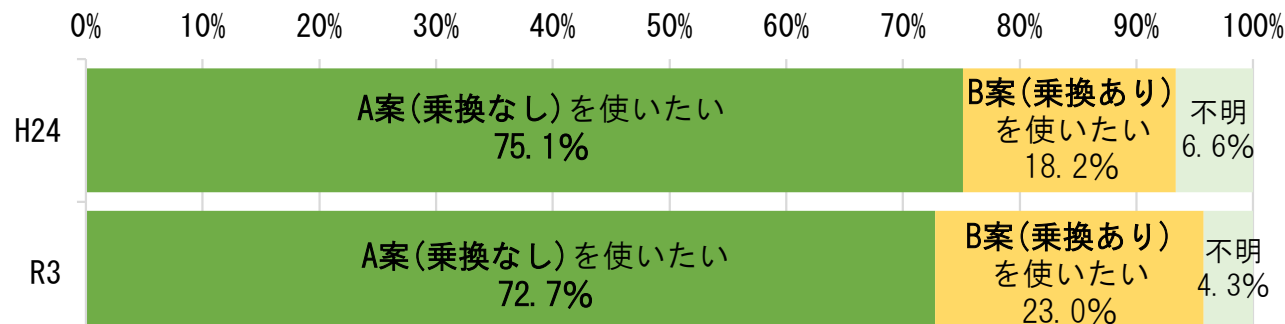
A案：20分に1本のバスで、乗換なしで目的地に移動可能
運賃は230円



B案：10分に1本バスがあるが、乗換が必要
運賃は370円(90円の乗継割引)



【注】ICカードを使用した場合の割引額を想定しています。



お客様アンケート調査(令和3年実施)の結果 ④

調査結果＜運行本数や乗換等に関するお客様ニーズ＞

資料7 p15参照

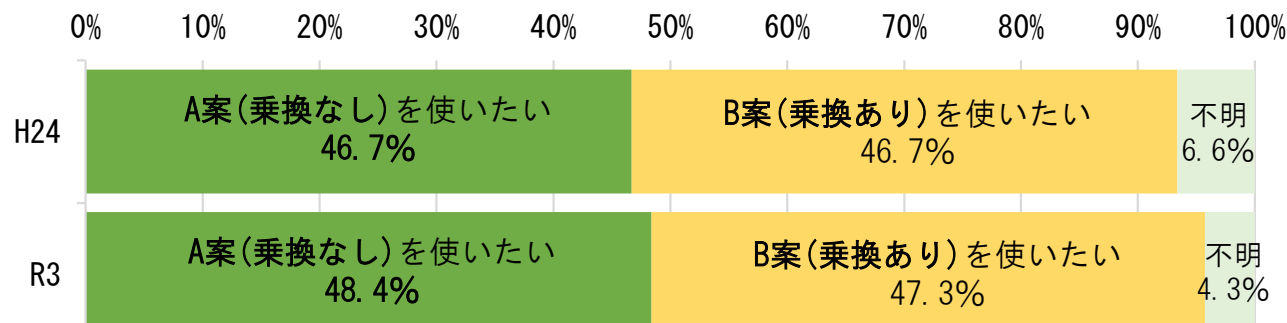
- 運賃負担が増えない場合では、目的地まで、A案：乗換なし（20分間隔運行・230円）と、B案：途中で乗換あり（10分間隔運行・230円）の比較では、
A案：乗換なしが48.4%，B案：乗換ありが47.3%と、ほぼ同程度の結果となった。
※ 前回調査（平成24年）よりも、A案：乗換なしが若干増加。

＜運賃負担が増えない場合＞

A案：20分に1本のバスで、乗換なしで目的地に移動可能
運賃は230円



B案：10分に1本バスがあるが、乗換が必要
運賃はA案と同じ230円



05

市バスの 今後の課題

京都市における交通を取り巻く状況・課題

- 京都市においては、京都ならではの魅力を活かして、人々を惹きつける人口140万人規模の都市としてのまちの活力の維持・向上を目指すこととしており、若年・子育て層などあらゆる世代の人々が住み続けられるまちづくりのための、定住促進、企業立地促進等に資する交通ネットワークの形成が重要になっています。 ※「歩くまち・京都」総合交通戦略2021より抜粋

社会情勢の変化と取り組むべき交通に関する主な課題	
人口減少，少子化，長寿化	
○ 公共交通利用者の減少 ○ 運転士・整備士など公共交通を支える担い手の不足 ○ 高齢者の免許返納等による移動ニーズの多様化 ○ 市民生活に必要な移動手段の確保	
地球温暖化	新型コロナウイルスの拡大・頻発する自然災害
○ 運輸部門における二酸化炭素排出量の更なる削減	○ 「密」を避ける行動への対応 ○ 自然災害などに対する備えの確保
混雑問題	若年・子育て層の流出
○ 生活交通と観光交通の錯綜（とりわけ京都駅への一極集中） ○ 交通渋滞の発生	○ 定住促進，企業立地促進等に資する交通ネットワークの形成 ○ 魅力的な歩行空間，都市空間の創出
人々のライフスタイルの変化	デジタル技術の進展
○ 「歩くまち・京都」の理念の更なる浸透 ○ テレワーク等の普及に伴う外出機会の減少 ○ インターネット通販の拡大等による個人宅配の増加	○ 交通データ（路線・ダイヤ，料金）等の連携の不足 ○ 新技術への対応と利活用

市バスを将来に渡って安定的に運営していくために

コロナ前

お客様の動向

- ▶ 一定の人口減少・少子高齢化は避けられない
- ▶ 「歩くまち・京都」の推進等により、市バスの定期利用者数は増加
- ▶ 日帰り観光客は減少しているが、宿泊客は高い水準で推移し、海外観光客は堅調に推移する見込み

老朽化に伴う車両・設備の更新コストの増加

- ▶ 車両・設備の維持に 200 億円を超える更新費用が必要

事業を支える担い手の確保

- ▶ 大型二種免許保有者減少等により、全国的に運転士・整備士が不足（市バスとしても要員確保が困難）

（担い手不足等の影響もあり）

市バス事業におけるコストの増加

- ▶ 民間受託事業者への委託料の大幅な増加、受託事業者の撤退や受託規模縮小（直営割合拡大で人件費等の増加）
- ▶ 軽油価格の高騰

観光客の増加等に伴う市バスの混雑対策

- ▶ 観光客や大きな手荷物等の増加で、一部路線の混雑度上昇
- ▶ 市民生活と観光の調和を図ることが求められている

本市のまちづくりへの貢献

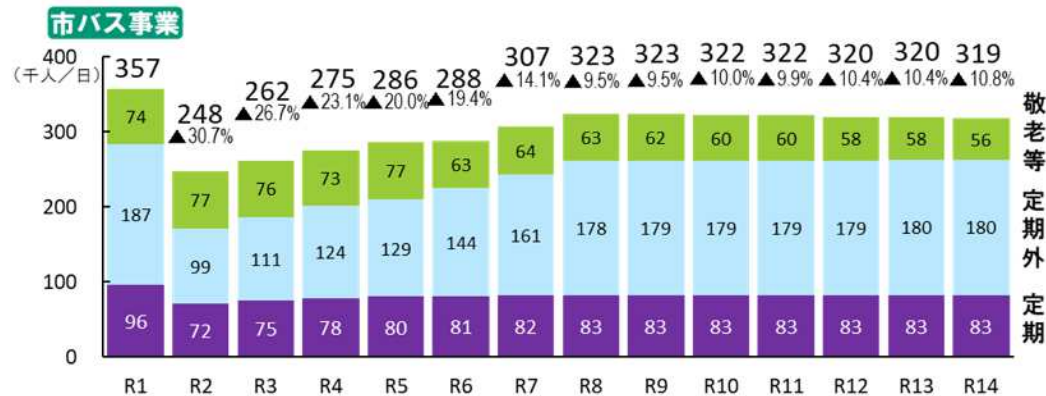
- ▶ 今後少子高齢化や人口減少社会の進展も本格化していく中、市バス・地下鉄は、将来にわたって元気に走り続けることにより、京都市の都市経営主体の一つである交通事業者として、持続可能な社会を目指すSDGsの実現をはじめとした京都のまちづくりに貢献していく

市バスを将来に渡って安定的に運営していくために

新型コロナウイルス感染症の拡大

コロナ禍(現在～将来)

- ▶ 10万人／日以上のお客様の減少（令和2年度）
- ▶ 82系統全てで赤字，48億円の赤字（令和2年度）
- ▶ お客様数の見込み（令和10年度でコロナ前の△10%）



- ▶ 輸送の安全確保のためには，厳しい経営状況であっても，計画的な車両・設備の維持更新が必要
- ▶ 市バス路線のネットワークを将来にわたり維持するためには，経費削減策や収入増加策などの経営健全化の取組が必要