

## 京都のまちの活力を高める公共交通検討会議について

第2回 京都のまちの活力を高める公共交通検討会議  
会 議 資 料  
(一部抜粋)

- 資料5-1 京都のまちの活力を高める公共交通検討会議 委員名簿
- 資料5-2 第1回 京都のまちの活力を高める公共交通検討会議 主な御意見
- 資料5-3 京都のまちの活力を高める公共交通検討会議 今後の進め方について
- 資料5-4 「歩くまち・京都」の実現に向けた検討体制について
- 資料5-5 既存鉄道・バスを核としたネットワークの向上について（資料編）

## 京都のまちの活力を高める公共交通検討会議 委員名簿

(敬称略・五十音順)

議 長	飯田 恭敬	京都大学名誉教授
副議長	塚口 博司	立命館大学教授
委 員	青木 真美	同志社大学教授
〃	長上 深雪	龍谷大学教授
〃	表 真美	京都女子大学教授
〃	西嶋 淳	大阪商業大学教授
〃	檜谷 美恵子	京都府立大学教授
〃	藤井 聡	京都大学大学院教授
〃	横井 康	公認会計士

## 第 1 回京都のまちの活力を高める公共交通検討会議 主な御意見

歩くまち京都の実現に向けては、総合交通戦略・憲章を「道しるべ」として、これまでの取組の成果を踏まえながら、社会経済情勢の変化も見据えた施策の推進が必要となる。

京都には、高い水準の交通ネットワークが整備されており、これを活かすことが重要である。利用者の視点を重視して、連続性、柔軟性、確実性を兼ね備えた公共交通を実現するために必要な施策は何か、戦略的に重点を絞って検討することが有効である。

- 1 公共交通の充実は一朝一夕に進むものではなく、長い積み重ねが必要であるが、今までの延長線上の取組だけでは、限界がある。
- 2 公共交通に関する利用者からの不満の理由や背景も把握し、利用者の視点を重視して考えることが重要。
- 3 経済成長の伸びの鈍化、国・地方の財政悪化、少子高齢化の進展、エネルギー問題、ICTの急速な普及など、社会経済状況の変化に対応した総合的な都市交通システムを構築しなければならない。
- 4 京都の公共交通のレベルは高い。これをどう活かすかというときに、連続性（事業主体の違いを乗り越えた料金制度などの乗継利便性）、柔軟性（事故や故障、需要の変化に対応できる柔軟なシステム）、確実性（確実な運行時間）の3つの基本特性を兼ね備えたものとするのが重要。
- 5 今、市バス・地下鉄は利便性向上と利用増の正のスパイラルの入り口に立っている。  
歩くまち京都総合交通戦略、憲章を道しるべとして、高いポテンシャルをもつ京都の公共交通ネットワークを活かす取組をしっかりと進め、市民の身近な問題の処方箋を示したうえで、将来を見据えた企画・検討として、理想形としてのLRTの必要性や優位性等について議論し、訴えていくことも重要である。
- 6 京都市の政策評価制度での「歩くまち・京都」の評価や、施策の費用対効果を踏まえて検討を進めることが重要。
- 7 京都のネットワークのレベルは高いが、利用者がネットワークとして意識できていないことも課題。

- 8 複数の事業者によるネットワークを形成しているため、乗り換えると割高な料金となり、せつかくのネットワークが機能しきれていない。  
ゾーン料金の導入など工夫の余地があり、自治体が補助して、乗継割引を実施している事例もある。ハード整備ではなく、既存インフラを活かしきるための公共投資の方法として、検討してはどうか。
- 9 ICの導入が進めば、鉄道と合わせたチェーントリップのデータをとれる可能性がある、そうなれば、交通システムの改善に大きく寄与するものと期待できる。
- 10 10年後のネットワークを考えると、バスと軌道の間には、埋めがたい利便性の差がある。望むらくは軌道系であり、現状、市北部の東西軌道軸が弱い。
- 11 LRTの実現には、地下鉄の長期債務をはじめとする財政問題の解決が不可欠である。他都市とも連携して国に働きかけ、高金利の地下鉄企業債の低利のものへの借り換えを実現すること、インフラ債の活用などによるLRT整備の財政スキームについて、解決策を見出すことが重要。
- 12 LRTについては、ニーズがどこにあり、何がもたらされるのか。効果の把握とともに、課題の把握が必要である。
- 13 都市のコンパクト化に伴う居住のコンパクト化が完成するまでの過渡期における、居住地と拠点の交通手段も課題となる。
- 14 高齢単身世帯や、高齢者のみの世帯が増加している。こうした世帯の生活圏域は狭い。バス・鉄道単体で考えるのではなく、タクシーやNPOによる移動支援などと連携も考えていく必要がある。
- 15 今後、ニュータウンなどの大規模団地の荒廃や空き家の増加が危惧される。住宅ニーズは交通との関係が深いため、一体的に施策を講じる必要がある。
- 16 家族で一緒に出掛けて楽しめるまちづくりと公共交通という視点も大切。
- 17 京都の活力を支え、延いては自治体の財政を支える「ものづくり」の担い手が、何を公共交通に期待しているのかということも把握しておくべき。
- 18 例えば、JR桂川駅と商業施設との直通デッキのように、自治体、交通事業者以外の民間投資によって、利便性が向上した事例もある。駅周辺の民間施設による投資も一つの視点となる。

## 京都のまちの活力を高める公共交通検討会議 今後の進め方について（案）

### 1 今後の論点

- (1) 「歩くまち・京都」の実現に向けては、「歩くまち・京都」総合交通戦略及び「歩くまち・京都」憲章を道しるべとして、これまでの取組の成果を踏まえながら、社会経済情勢の変化も見据えた施策の推進が必要となる。
- (2) 京都には、高い水準の交通ネットワークが整備されており、これを活かすことが重要である。
- (3) 利用者の視点を重視して、連続性、柔軟性、确实性を兼ね備えた公共交通を実現するために必要な施策は何か、戦略的に重点を絞って検討することが有効である。

### 2 今後の検討内容（案）（※下線箇所が重点検討事項）

#### (1) 鉄道・バス（第2回～第4回検討会議）

##### ア 乗継利便性の向上

##### (ア) 施設整備

- ・ 鉄道間乗継駅の点検→改善すべき事項の抽出
- ・ 鉄道・バスの乗継施設の点検→改善すべき事項の抽出

##### (イ) 情報提供

- ・ 乗継相手の情報提供→普及に向けた課題と解決策

##### (ウ) 運賃制度

- ・ 事業者間乗継運賃制度の検討→課題と解決策の検討

##### イ バス利便性の向上

##### (ア) バス待ち環境の改善→取組状況と今後の方向性

##### (イ) 定時性・速達性・快適性の向上→目的や需要に応じたバスサービスの検討

##### ウ バス路線・ダイヤの将来の方向性

→人口減少にも耐えうる効率的で利便性の高い運行の維持・向上

##### エ バリアフリー化の推進

鉄道駅のバリアフリー化の取組→取組の今後の方向性 など

#### (2) 広域交通拠点、魅力づくり拠点（第5回検討会議）

##### ア バスや鉄道による基幹ルートの課題解決

→ 一般化費用を指標として、公共交通のサービスレベルの評価及び課題と克服手法の検討

##### イ バスを中心とした基幹ルートの課題

都心（四条，河原町，東大路），京都駅（塩小路）での遅延→解決策の方向性

都心～京都駅

東山～京都駅

金閣寺～京都駅

} バス停での混雑解消，輸送力の強化方策の検討 など

##### ウ 魅力づくり拠点のアクセス→拠点を選定して具体的に検討

**(3) 観光利便性の向上（第6回検討会議）**

ア 観光回遊性の向上→ケーススタディ（嵐山～金閣寺～銀閣寺 等）

イ 分かりやすい情報提供→ 観光ハイシーズン等における鉄道とバスを組み合わせたルートの情報提供普及のための課題と解決策

**(4) 生活・活動拠点へのネットワーク維持・向上（第7回検討会議）**

ア 地域と一体となったモビリティマネジメントの推進

→取り組み事例の検証と今後の展開

イ 地域特性に応じた生活交通を支える仕組等の検討

→デマンド，自家用有償運送，乗合タクシー等の検討

ウ 山間地域における生活交通を支える仕組等の検討

→京北，雲ヶ畑の取組の検証と今後の課題

エ 住宅地における生活交通再生の検討

→ケーススタディ，大規模団地等から地域を選定し検討

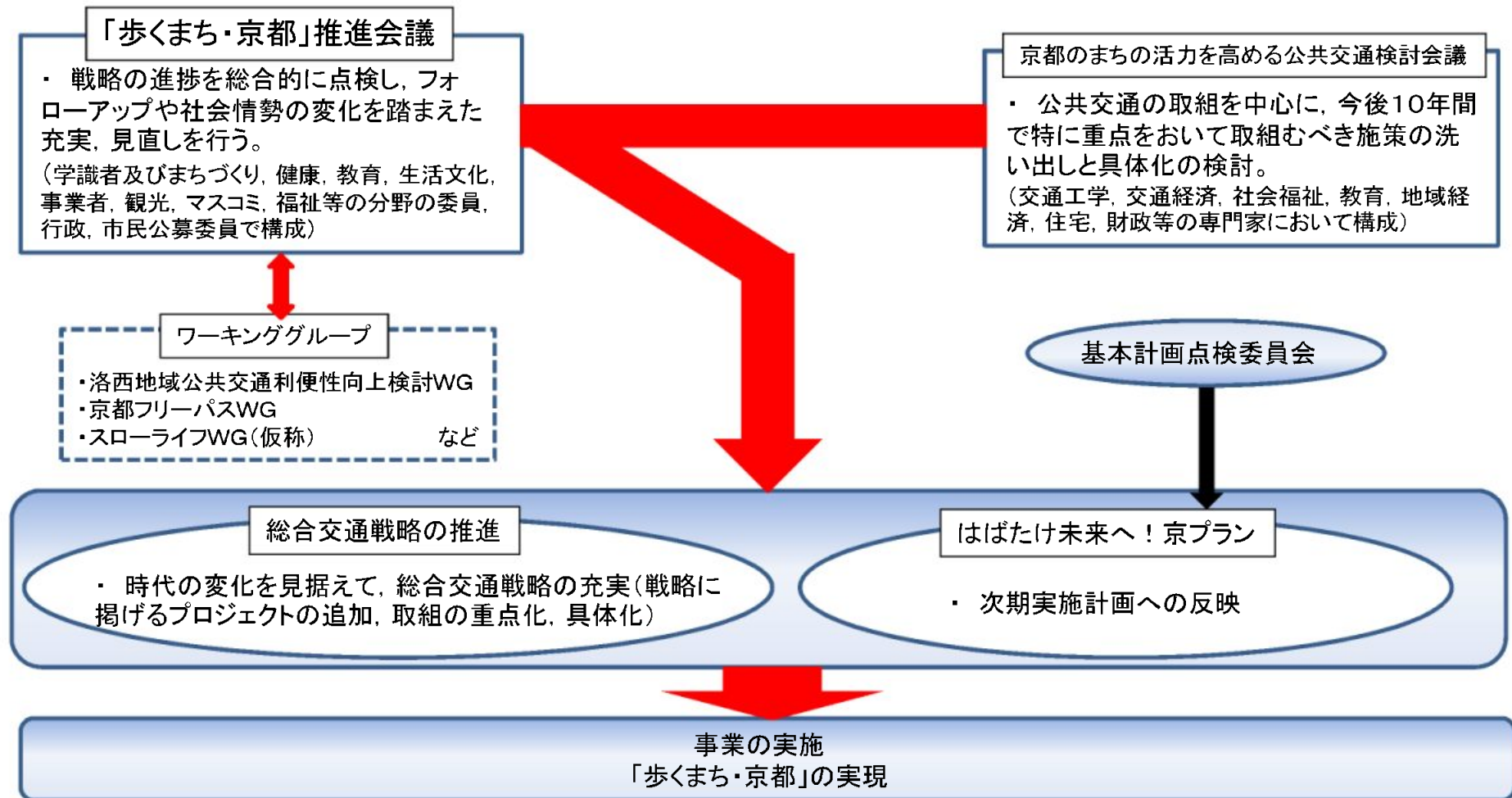
**(5) 新たな公共交通の検討（第8回検討会議）**

各回の検討も踏まえて，L R T，B R T等の新たな公共交通を活用したネットワークの強化の検討（既存交通の強化と併せて検討）

→財政問題，自動車交通への影響の克服策 など

## ＜「歩くまち・京都」の実現に向けた検討体制について＞

- ・「歩くまち・京都」の実現に向けて、平成22年1月に、「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定し、①「既存公共交通」の取組、②「まちづくり」の取組、③「ライフスタイル」の取組の3つの柱の下、88の実施プロジェクトを着実に推進してきた。
- ・一方、今後本格化する人口減少社会の到来など、社会の変化を見据えた取組の充実も必要となっており、特に、公共交通については、人口減少による負のスパイラルも強く危惧される。
- ・このため、専門家の知見をいただきながら、公共交通の取組を中心に、今後10年間で特に重点をおいて取組むべき施策の洗い出しと具体化の検討を行う。
- ・この検討会議の成果を踏まえて市民公募委員も含む幅広い分野の委員で構成し、戦略の進捗を総合的に点検する「歩くまち・京都」推進会議においても議論し、戦略の充実や京都市基本計画の次期実施計画に活かしていく。



既存鉄道・バスを核としたネットワークの向上について  
資料編



**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

○ 現状把握及び評価

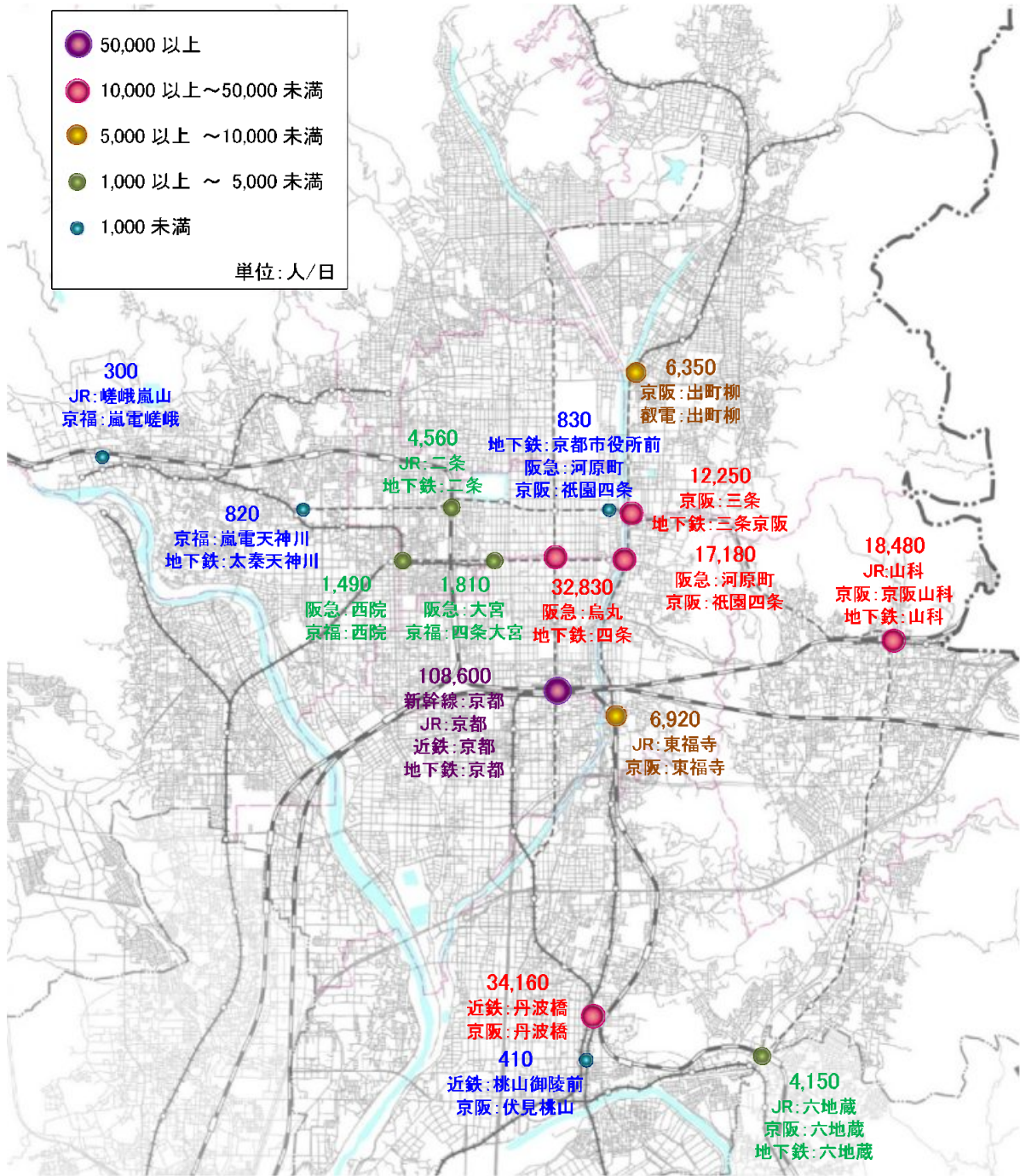
・平成22年（平日）のパーソントリップ調査において、乗換が発生している鉄道駅ペアは、次の16箇所である。

駅・地点名	乗換駅	乗換者数合計（人/日）	備考
①京都	[新幹線]京都、[JR西]京都、[近鉄]京都 [地下鉄烏丸線]京都	108,597	
②丹波橋	[近鉄]近鉄丹波橋、[京阪]丹波橋	34,159	
③四条烏丸	[阪急]烏丸、[地下鉄烏丸線]四条 [地下鉄烏丸線]烏丸御池	32,830	
④山科	[JR西]山科、[京阪]京阪山科 [地下鉄東西線]山科	18,476	
⑤河原町・祇園	[阪急]河原町、[京阪]祇園四条	17,178	
⑥三条	[京阪]三条、[地下鉄東西線]三条京阪	12,249	
⑦東福寺	[JR西]東福寺、[京阪]東福寺	6,924	
⑧出町柳	[京阪]出町柳、[叡電]出町柳	6,345	
⑨二条	[JR西]二条、[地下鉄東西線]二条	4,557	
⑩六地蔵	[JR西]六地蔵、[京阪]六地蔵 [地下鉄東西線]六地蔵	4,150	
⑪大宮	[阪急]大宮、[京福]四条大宮	1,806	
⑫西院	[阪急]西院、[京福]西院	1,485	
⑬市役所	[地下鉄東西線]京都市役所前 [阪急]河原町、[京阪]祇園四条	829	
⑭太秦天神川	[京福]嵐電天神川、[地下鉄東西線]太秦天神川	817	
⑮伏見桃山	[近鉄]桃山御陵前、[京阪]伏見桃山	412	
⑯嵐山	[JR西]嵯峨嵐山、[京福]嵐電嵯峨	298	

※H22年（平日）乗換が発生しているペアのみ、域外駅、駅不明は除く。

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」

○ 鉄道駅別乗換者数（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」

○ 鉄道間乗継駅の現状把握および評価

駅・地点名	乗継駅*1 ○は、バリアフリー化済 ×は、未バリアフリー化	乗換者数 (人/日)*2	最寄乗換ルート (主要な乗換ルート)	乗継施設			案内情報		備考
				①移動距離の長さ*3	②移動抵抗(階段)の有無	③移動空間の混雑・危険性の有無	④乗継ルート案内情報の的確さ	⑤乗継相手の情報提供の有無	
①京都	新幹線:京都(○) JR西:京都(○) 近鉄:京都(○) 地下鉄烏丸線:京都(○)	JR・地下鉄 53,543	JR 地下東口⇔地下鉄中央1、2改札	・2駅は近接	・階段なし	・地下自由通路で連絡 ・通路幅員は広いが、通行人も多く混雑	・2駅の改札口が隣接	・双方の情報提供なし	・JR 地下東口からホームへはエレベーターなし。 ・JR 西口から地下鉄への案内は課題 ・JR 中央口から近鉄への案内は課題
		JR・近鉄 41,068	JR 西口⇔近鉄改札	・約 200m、徒歩 2 分	・短い階段あり(エレベーター、エスカレーター設置済み)	・南北自由通路(2階)で連絡 ・通路幅員は広いが、通行人も多く混雑	・南北自由通路に表示	・同上	
		近鉄・地下鉄 2,278	近鉄改札⇔地下鉄南改札	・約 450m、徒歩 6 分	・階段あり(エレベーター、エスカレーター設置済み)	・駅構内通路、南口駅前広場の歩行者空間で連絡 ・通路幅員があるが、通行人も多く混雑	・矢印表示等で乗継ルートを案内	・同上	・地下鉄の改札口が複数、ルートも多い
②丹波橋	近鉄:近鉄丹波橋(○) 京阪:丹波橋(○)	34,159	近鉄改札⇔京阪南改札	・約 100m、徒歩 1 分	・階段なし	・通路(2階)で連絡 ・通路に右側通行等の明示はなく、十分な幅員があるが、ピーク時は混雑	・専用通路を経由	・連絡通路に、双方の情報提供あり(リアルタイムの列車案内)	・良好な乗継施設・情報提供が行われている(好事例)
③四条烏丸	阪急:烏丸(○) 地下鉄烏丸線:四条(○) 地下鉄烏丸線:烏丸御池(○)	阪急烏丸・地下鉄四条 26,088	阪急西改札⇔地下鉄四条北改札	・2駅は近接	・短い階段あり(車イス等の昇降設備あり。利用には係員が必要)	・地下通路で連絡 ・階段付近や改札口付近は、通行人も多く混雑	・2駅の改札口が隣接	・双方の情報提供なし	・ルート上に様々な情報が多く、分かりにくい
		阪急烏丸・地下鉄烏丸御池 6,742	阪急西改札⇔地下鉄烏丸御池南改札	・約 950m、徒歩 12 分	・階段あり(エレベーター、エスカレーター設置済み)、エレベーター利用には迂回が必要。	・烏丸通を介して連絡 ・信号交差点が複数あり	・情報提供なし	・同上	・日常的な乗換の利用と考えられる。
④山科	JR西:山科(○) 京阪:京阪山科(○) 地下鉄東西線:山科(○)	JR・地下鉄 16,812	JR改札⇔地下鉄改札	・約 150m、徒歩 2 分	・階段あり(エレベーター、エスカレーター設置済み)、長いスロープあり	・地下通路で連絡	・矢印表示等で乗継ルートを案内	・同上	
		JR・京阪 1,527	JR改札⇔京阪改札(北側)	・約 140m、徒歩 2 分	・階段なし	・歩行者広場内で連絡	・同上	・同上	
⑤河原町・祇園	阪急:河原町(○) 京阪:祇園四条(○)	17,178	阪急東改札⇔京阪北、南改札	・約 300m、徒歩 4 分	・階段あり(エレベーター、エスカレーター(京阪のみ)設置済み)	・四条通を介して連絡 ・四条通は、歩道幅員は確保されているが、通行人が多く混雑	・双方とも案内表示あり(徒歩約3分の表示あり)	・双方の情報提供あり(2駅ともに時刻表を通路に掲載)	・バリアフリー化の改善(阪急側の出入口)
⑥三条	京阪:三条(○) 地下鉄東西線:三条京阪(○)	12,249	京阪中央、北改札⇔地下鉄改札	・約 100m、徒歩 1 分	・階段なし	・地下通路で連絡	・矢印表示等で乗継ルートを案内	・双方の情報提供なし	
⑦東福寺	JR西:東福寺(○) 京阪:東福寺(○)	6,924	JR改札⇔京阪東改札 JR宇治方面、京阪出町柳方面ホームは乗換口あり	・2駅は近接	・階段あり(エレベーター、エスカレーター設置済み)	・駅構内通路で連絡 ・階段を利用するルートは屈曲部分あり、多客時には混雑	・同上	・京阪東口側、乗換口にJR時刻表あり	
⑧出町柳	京阪:出町柳(○) 叡電:出町柳(○)	6,345	京阪叡電口改札⇔叡電改札	・2駅は近接	・階段あり(エレベーター、エスカレーター「オートウォーク」設置済み)	・地下通路で連絡	・同上	・双方で情報提供されている	・叡電出町柳駅のホームが狭い
⑨二条	JR西:二条(○) 地下鉄東西線:二条(○)	4,557	JR改札⇔地下鉄改札	・約 100m、徒歩 1 分	・階段あり(エレベーター、エスカレーター設置済み)、エレベーター利用には迂回が必要。	・地下通路で連絡	・同上	・双方の情報提供なし	・JR改札から地下鉄通路入口がやや分かりにくい
⑩六地藏	JR西:六地藏(×)(宇治市) 京阪:六地藏(○) 地下鉄東西線:六地藏(○)	JR・地下鉄 1,919	JR改札⇔地下鉄改札(出入口1)	・約 100m、徒歩 1 分	・階段あり(エレベーター、エスカレーター設置済み)	・駅前広場・地下通路で連絡	・JR駅広で地図、案内板により案内	・同上	
		京阪・地下鉄 1,992	京阪改札⇔地下鉄改札(出入口1)	・約 350m、徒歩 5 分	・階段あり(スロープあり)	・堤防沿いの遊歩道、一般道路を介して連絡	・地下鉄出入口の地図で案内 ・連絡道路の舗装に工夫	・双方の情報提供なし	・2駅が離れ、住宅地を通る
⑪大宮	阪急:大宮(○) 京福:四條大宮(○)	1,806	阪急東改札⇔京福改札	・約 190m、徒歩 2 分	・階段あり(エレベーター設置済だが利用には迂回が必要)	・四条通(四条大宮交差点)を介して連絡	・矢印表示等で乗継ルートを案内(2駅の改札口が近接)	・同上	
⑫西院	阪急:西院(×) 京福:西院(×)	1,485	阪急改札⇔京福ホーム	・約 260m、徒歩 3 分	・階段なし	・四条通(西大路四條交差点)を介して連絡	・阪急側で矢印での案内がある	・同上	・2駅のバリアフリー化事業の実施に伴い、乗換利便性が向上予定

※1 バリアフリー化の状況については、「『歩くまち・京都』交通バリアフリー全体構想(平成24年3月 京都市)」等により整理した。

※2 乗換者数は、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」におけるH22年(平日)の値を用いた。

※3 乗継駅間の移動距離と時間は、グーグルマップを参考にとりまとめた。

○ これまでの主な取組

## 東福寺駅における鉄道乗換利便性向上

JR京都駅から東福寺駅経由で京阪清水五条駅及び祇園四条駅等市内東部地域への観光地への移動の利便性向上が図られた。

- (1) 使用開始  
平成23年11月6日(日)～
- (2) 利用時間  
7時から19時
- (3) 設置主体  
JR西日本, 京阪電鉄
- (4) 設備内容



JR西日本奈良方面行きホーム⇔京阪電車出町柳方面行きホームの相互間を階段なしで利用できる「のりかえ口」を設置。



## 交通バリアフリーの推進

- すべての人が、安心・安全で円滑に移動することのできる社会を実現するため、駅とその周辺の道路等のバリアフリー化を推進中
- 平成32年度までに1日3,000人以上の利用があるすべての旅客施設のバリアフリー化を完了予定
- 平成24年度は、太秦地区、大宮地区の2地区において、「バリアフリー移動等円滑化基本構想」を策定(平成25年度末大宮駅エレベーター完成)
- 平成25年度は、JR藤森地区、深草地区、西院地区の3地区において「バリアフリー移動等円滑化基本構想」を策定(平成26年度事業着手)

JR藤森地区	JR藤森駅のエレベーター及び音響案内の整備等
深草地区	深草駅の駅舎新設・ホーム拡幅, 深草駅自由通路新設等
西院地区	阪急西院駅東改札口の新設, 京福西院駅嵐山方面ホームの移設等

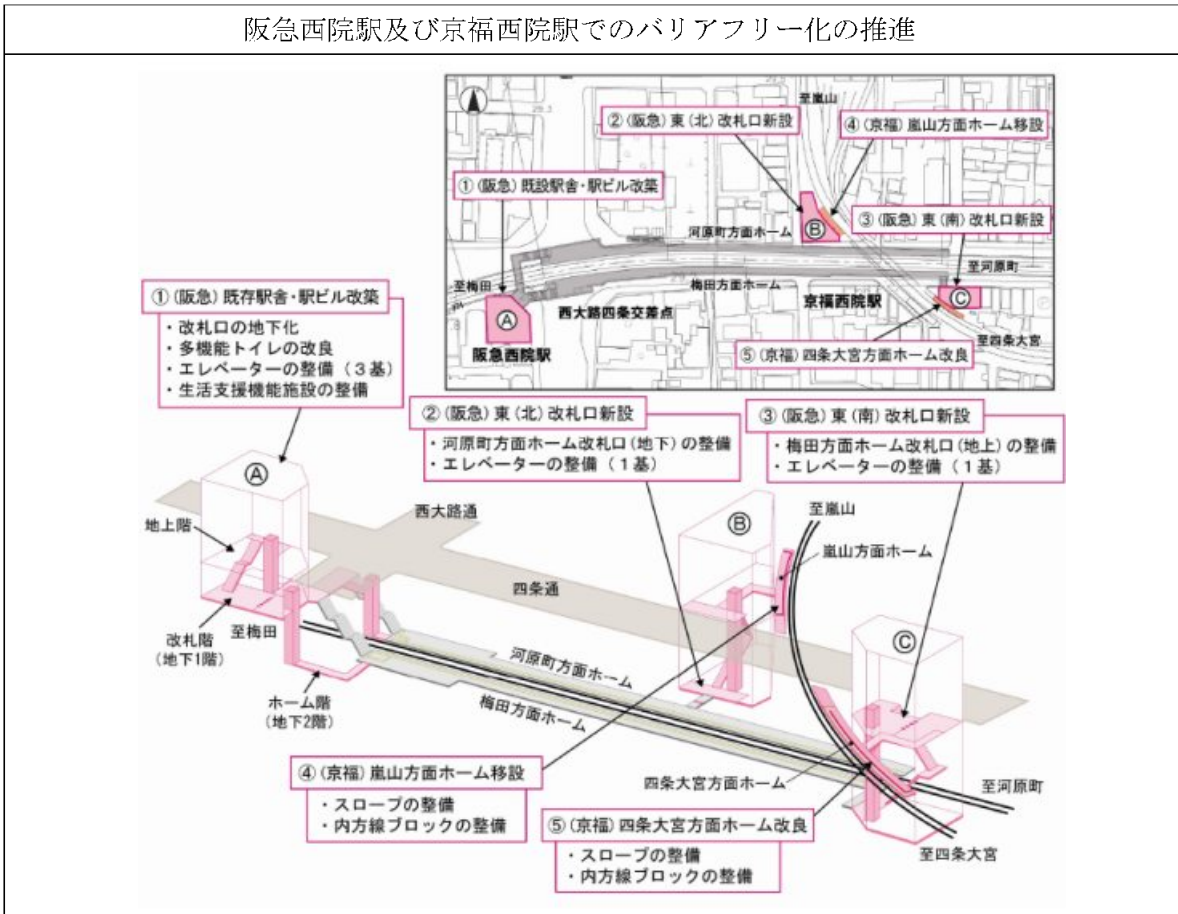
- 平成26年度は、桃山地区、阪急嵐山・松尾大社地区及び上桂地区の3地区において「バリアフリー移動等円滑化基本構想」を策定予定
- 平成27年度以降、西大路地区において「バリアフリー移動等円滑化基本構想」を策定予定

○ 鉄道間の乗継改善の好事例

近鉄丹波橋駅と京阪丹波橋駅の乗継施設での案内



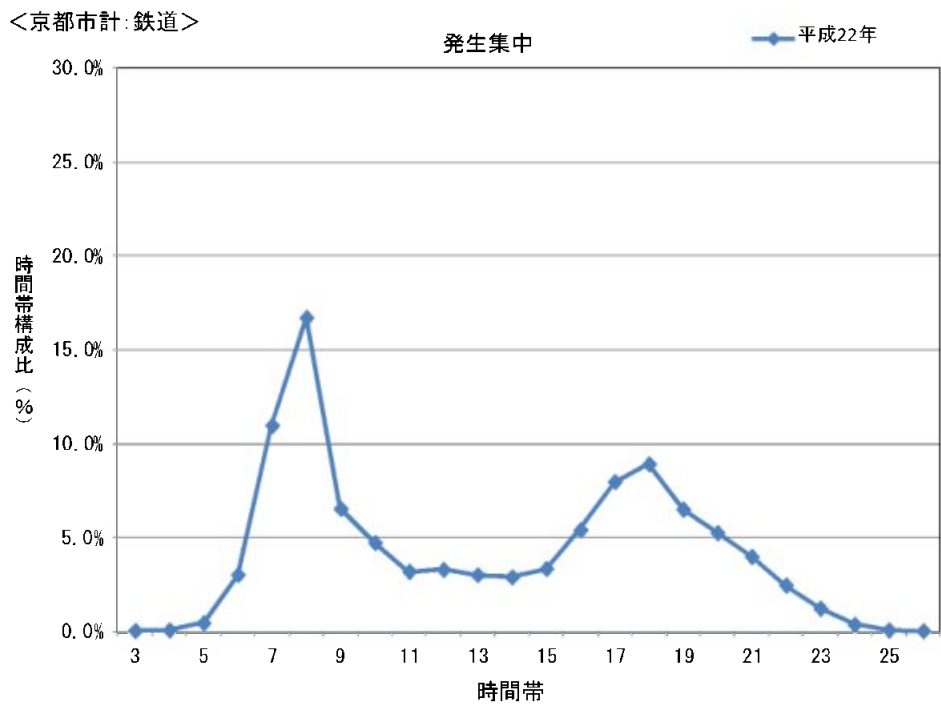
阪急西院駅及び京福西院駅でのバリアフリー化の推進



鉄道・鉄道の乗継について

1-2 乗継ダイヤについて

○ 鉄道利用の時刻帯別発生集中量



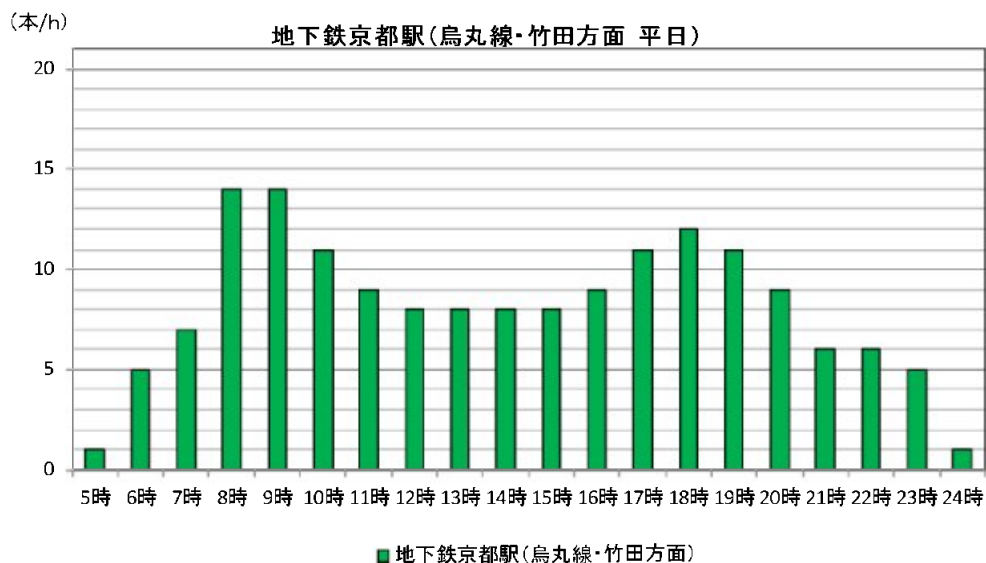
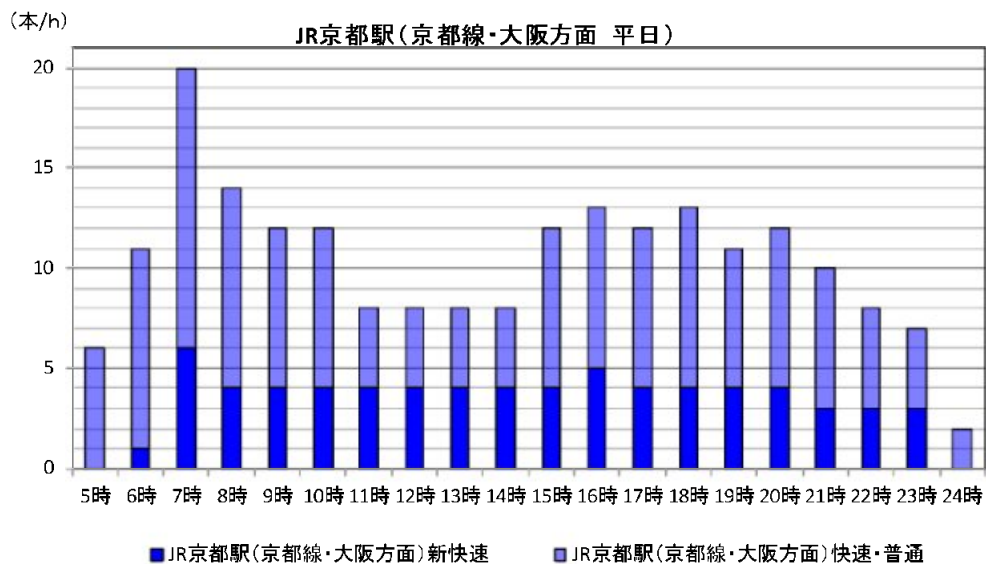
資料：京阪神都市圏交通計画協議会「第5回近畿圏パーソントリップ調査」

○ 運行ピッチの現況

① 京都駅

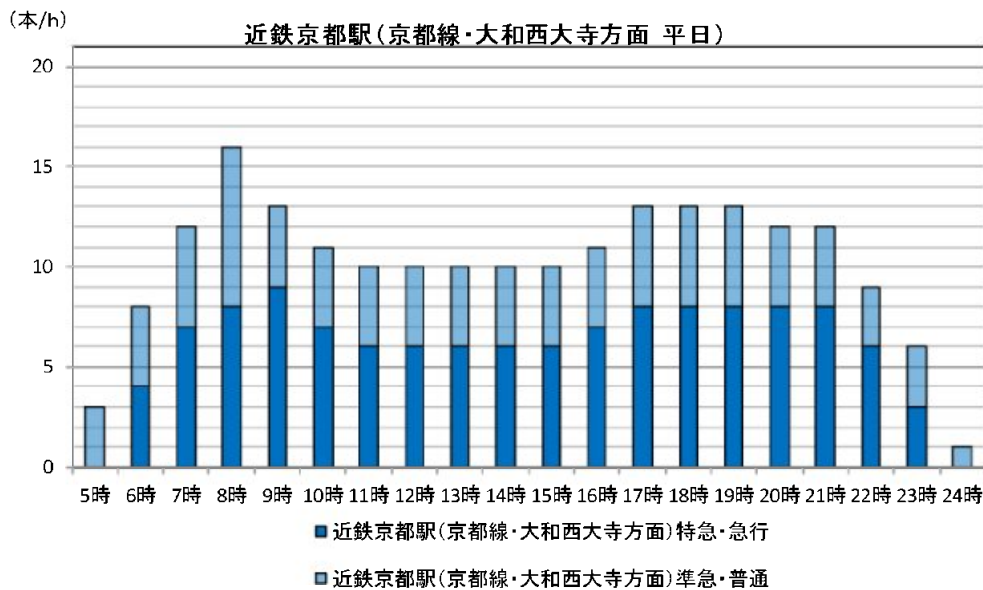
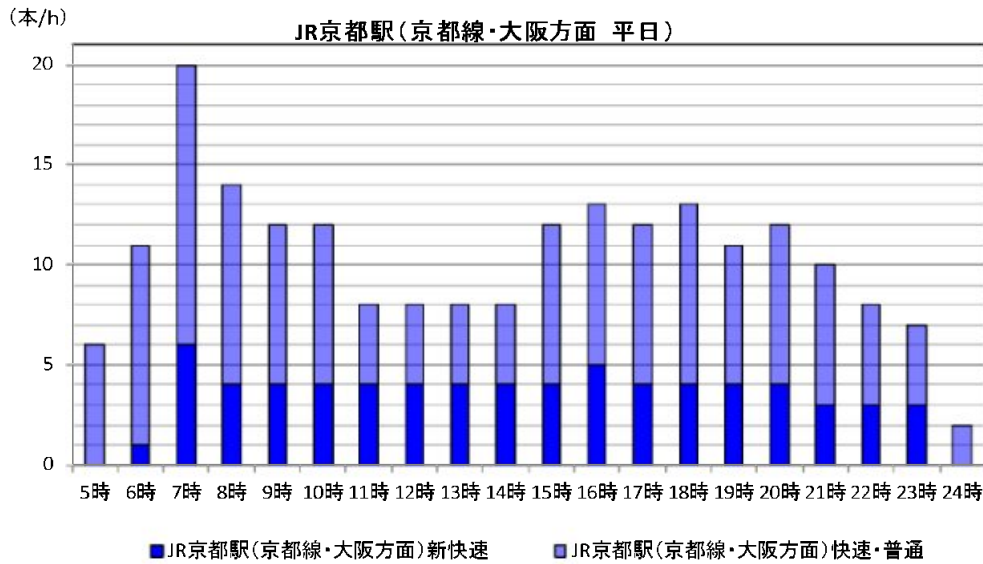
＜JR西・地下鉄＞（平日）

- ・JR 京都線は、昼間時間帯は、新快速が4本/時間（15分間隔）、快速、普通もそれぞれ4本/時間（15分間隔）で運行している。朝の7時台、夕方16時台には、新快速が1本増便されるほか、快速、普通も増便される。
- ・地下鉄は、昼間時間帯は8本/時間（7～8分間隔）で運行している。朝の8～9時台が14本/時間（約4～5分間隔）、夕方の18時台が12本/時間（5分間隔）に増便されている。



<JR西・近鉄> (平日)

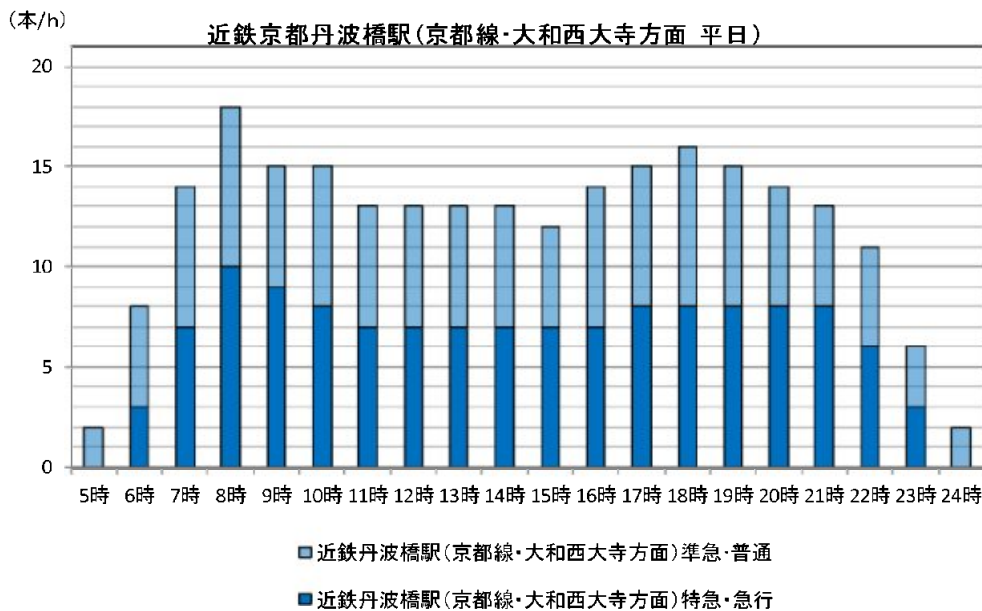
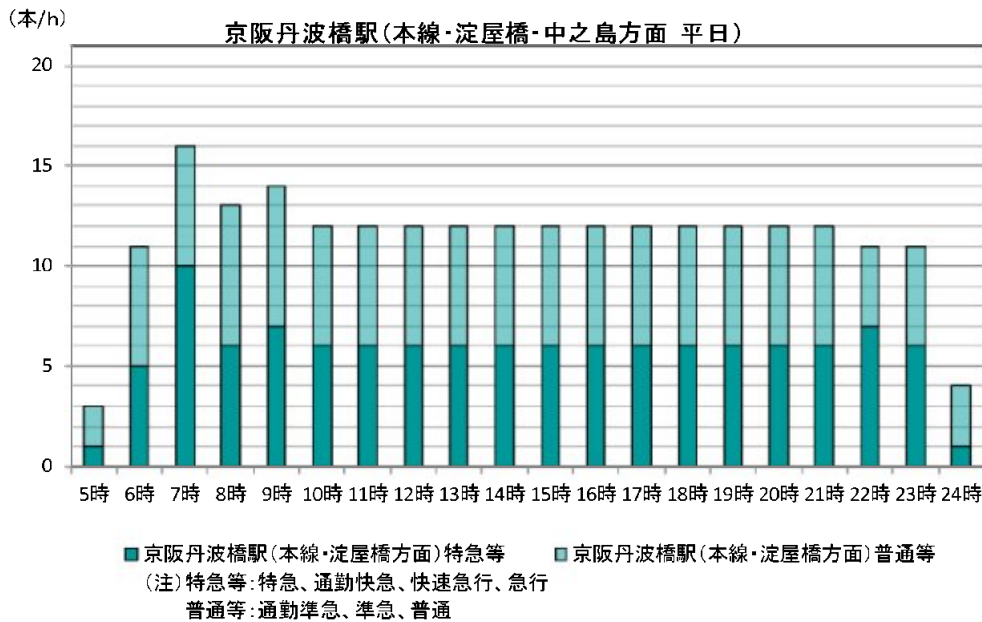
- ・JR 京都線は、昼間時間帯は、新快速が4本/時間(15分間隔)、快速、普通もそれぞれ4本/時間(15分間隔)で運行している。朝の7時台、夕方16時台には、新快速が1本増便されるほか、快速、普通も増便される。
- ・近鉄京都線は、11～15時台の昼間時間帯は特急と急行が3本/時間(20分間隔)、普通が4本/時間(12～20分間隔)で運行している。朝の8時台は、特急3本、急行5本、準急・普通8本の16本/時間(約4～5分間隔)、夕方の17～19時台は特急と急行が4本/時間(15分間隔)、準急・普通が5本/時間で運行している。





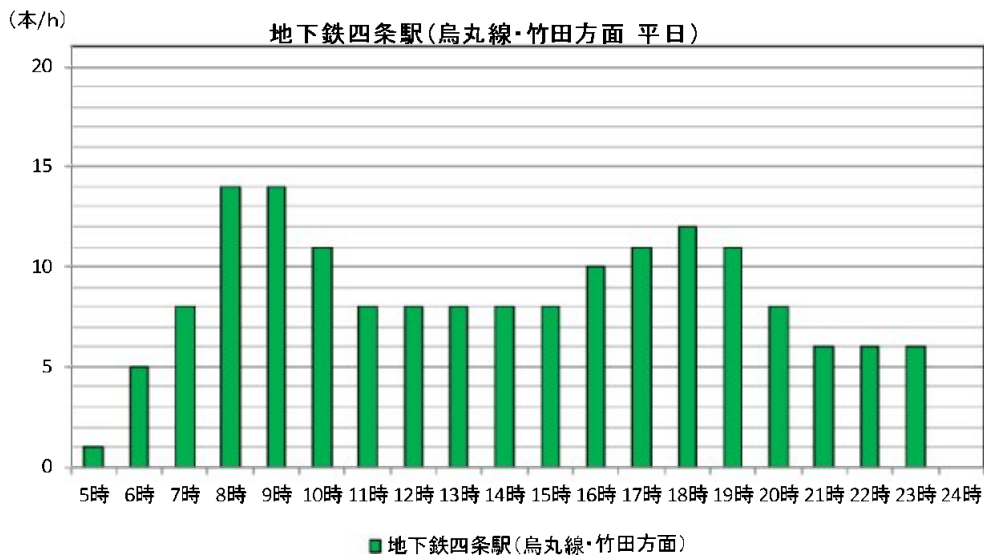
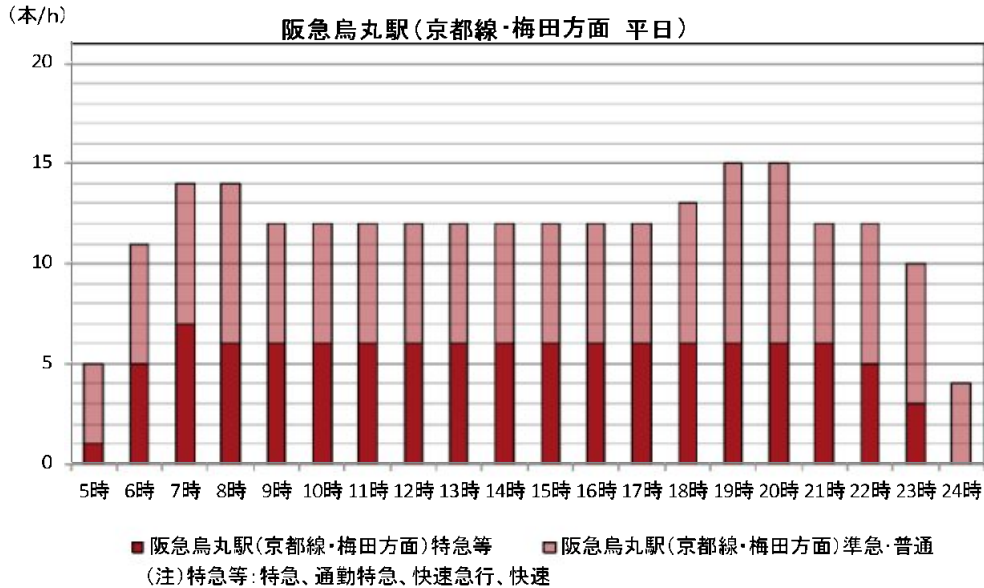
## ②丹波橋（平日）

- ・京阪本線は、昼間から夜間時間帯（10～21 時台）は、特急・快速急行が 6 本/時間（10 分間隔）、準急・普通が 6 本/時間（10 分間隔）で運行している。朝の 7 時台には、通勤快急などが増便され 16 本/時間で運行されている。
- ・近鉄京都線は、11～14 時台の昼間時間帯は特急が 3 本/時間（20 分間隔）、急行が 4 本/時間（10 分、20 分間隔）、普通が 6 本/時間（7～13 分間隔）で運行している。朝の 8 時台は特急 3 本、急行 7 本、準急・普通 8 本の 18 本/時間（約 4～5 分間隔）、夕方 18 時台は特急と急行が 4 本/時間（15 分間隔）、準急・普通が 8 本/時間で運行している。



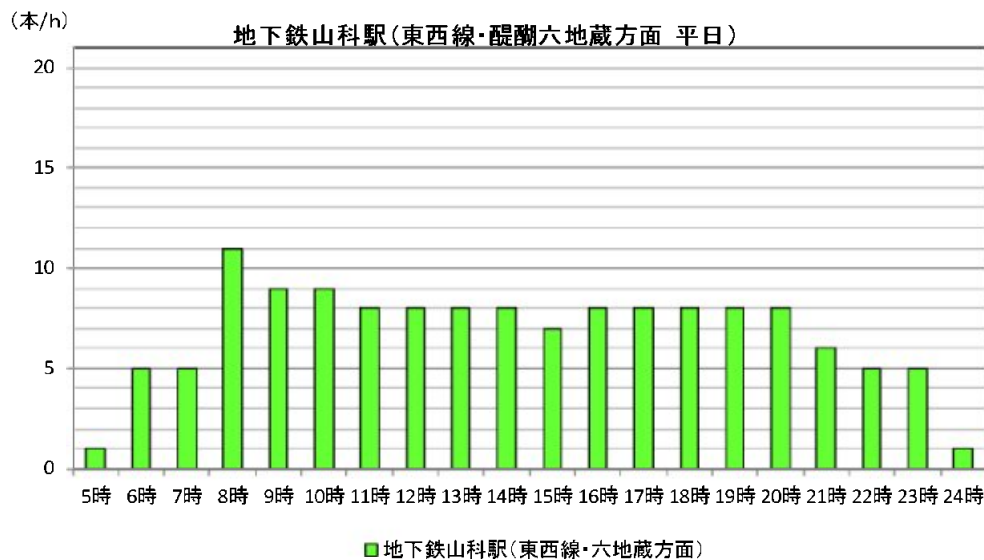
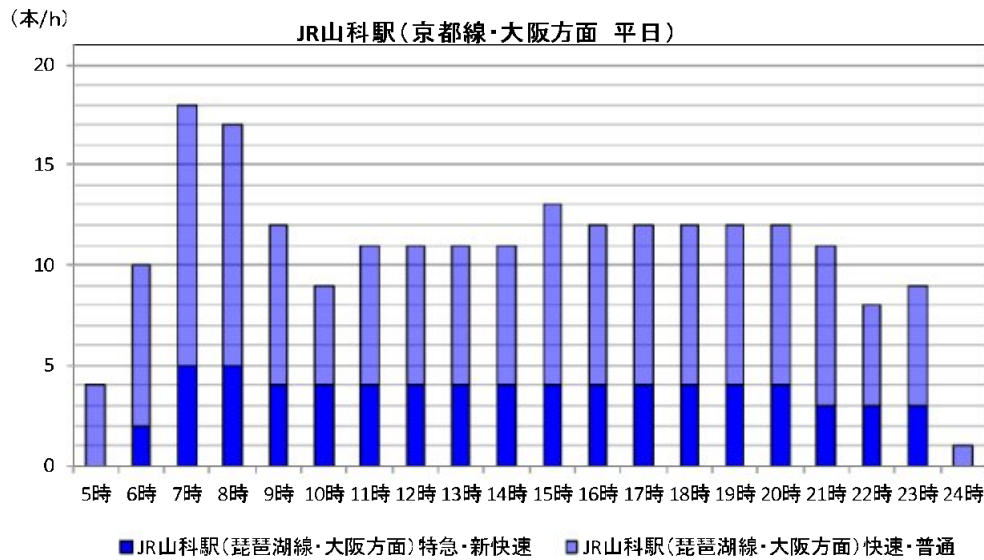
### ③四條烏丸（平日）

- ・阪急京都線は、昼間時間帯（9～17時台）は、特急または通勤特急・快速急行が6本/時間（10分間隔）、準急・普通が6本/時間（10分間隔）で運行している。朝の7～8時台には、通勤快急などが増便され14本/時間、夕方～夜の16～20時台も桂行きなどが増便され13～15本/時間で運行されている。
- ・地下鉄は、昼間時間帯は8本/時間（7～8分間隔）で運行している。朝の8～9時台が14本/時間（約4～5分間隔）、夕方の18時台が12本/時間（5分間隔）に増便されている。



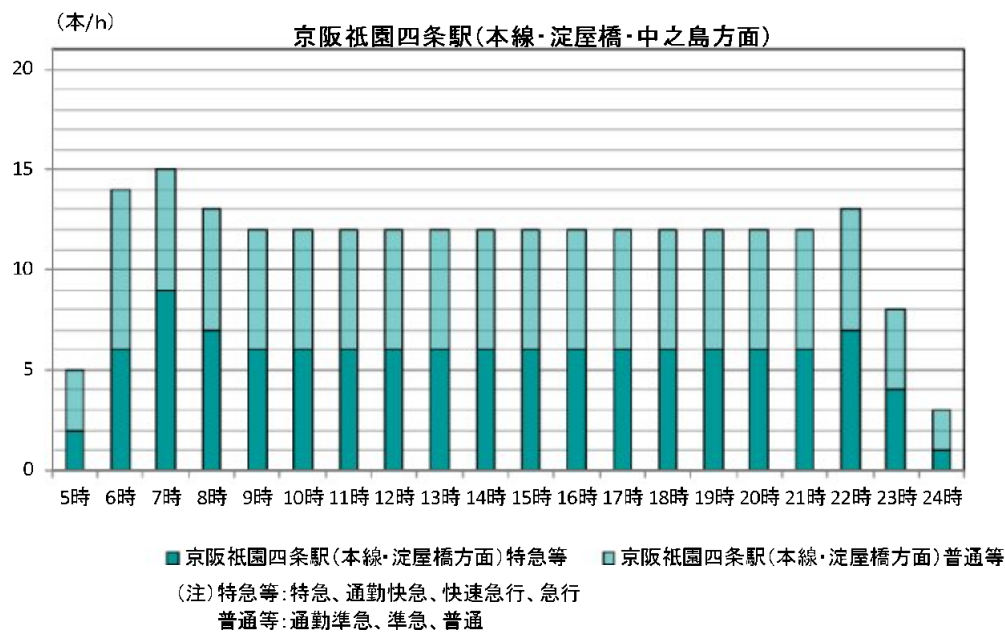
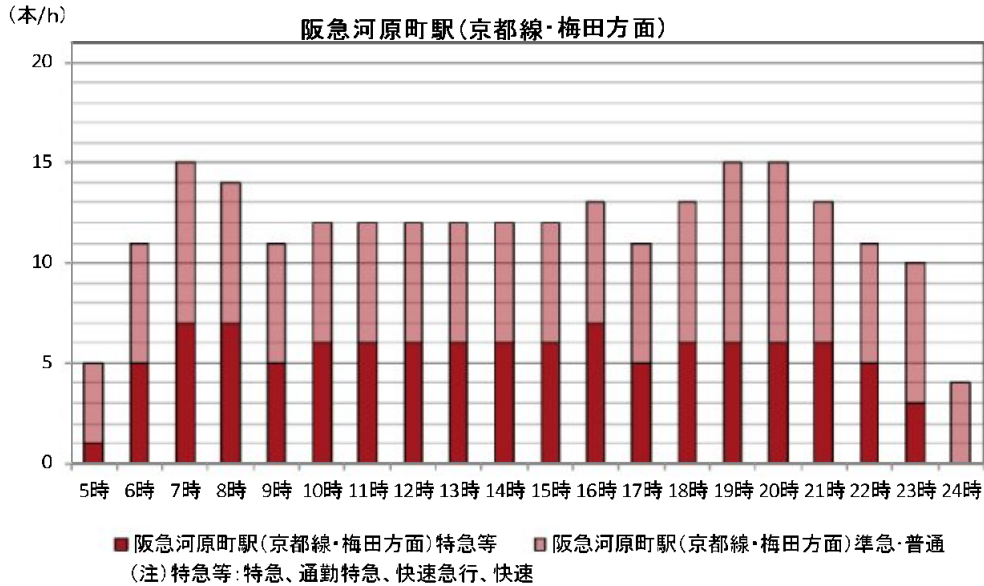
④山科 <JR西・地下鉄> (平日)

- ・JRは、昼間時間帯は、新快速が4本/時間(15分間隔)、快速が4本/時間(15分間隔)、普通京都行きが3本/時間で運行している。朝には、新快速が1本増便、快速、普通も増便され7時台が18本/時間、8時台が17本/時間となっている。夕方には普通京都行きが4本/時間となっている。
- ・地下鉄は、昼間時間帯は概ね8本/時間(7~8分間隔)で運行している。朝の8時台は11本/時間(約5~6分間隔)に増便されている。



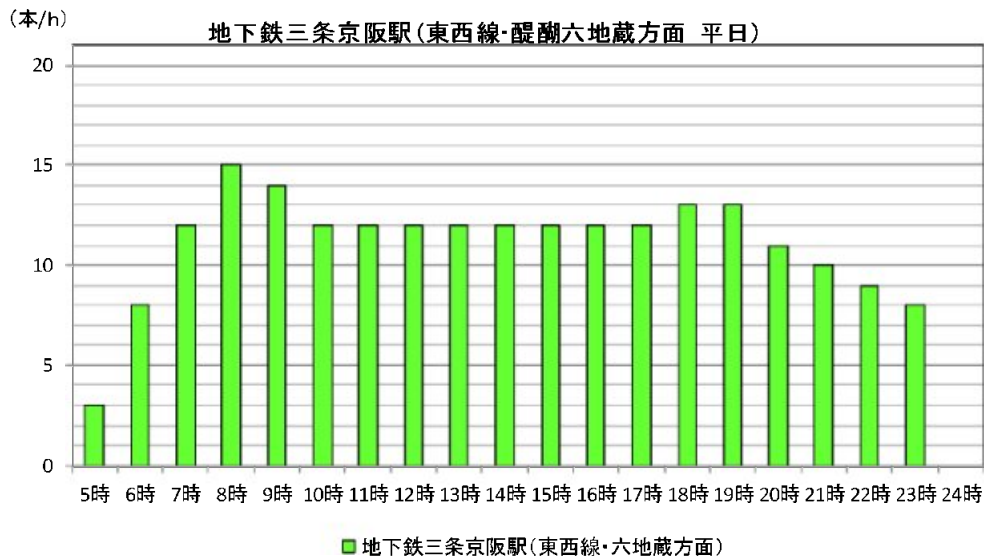
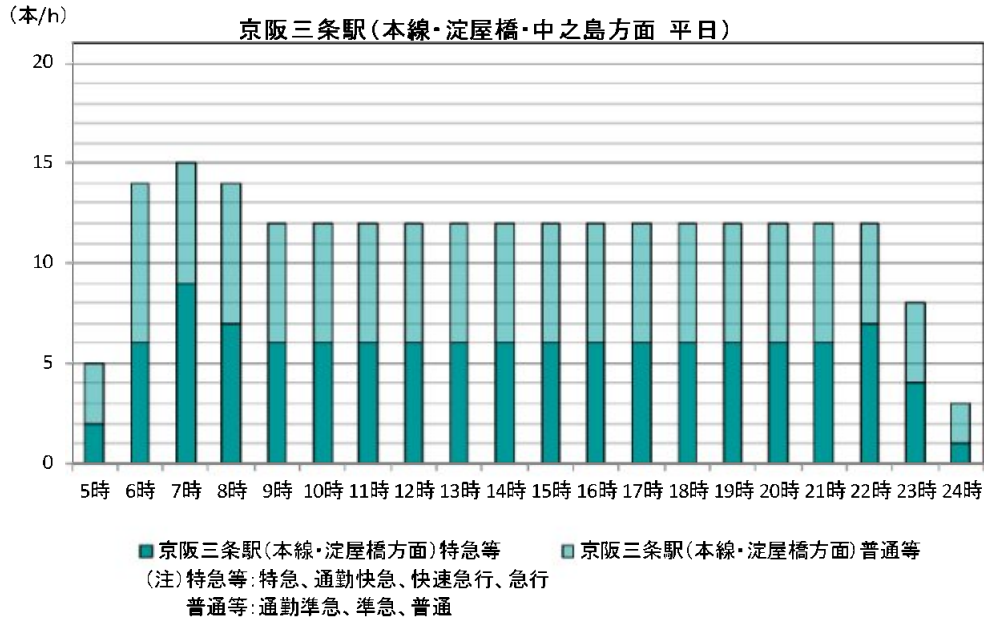
⑤河原町・祇園（平日）

- ・阪急電車は、昼間時間帯の特急は6本/時間（10分間隔）、準急が6本/時間（10分間隔）の計12本/時間で運行している。朝には通勤快急などが増便され、7時台に15本/時間、8時台に14本/時間で運行、夕方～夜の16～20時台では、桂行きなどが増便され13～15本/時間で運行されている。
- ・京阪電車も同様に、昼間時間帯の特急は6便/時間（10分間隔）、準急・普通が6本/時間（10分間隔）の計12本/時間で運行している。朝の6～8時台には、通勤快急などが増便され13～15本/時間で運行されている。



⑥三条（平H）

- ・京阪電車は、昼間時間帯の特急は6便/時間（10分間隔）、準急・普通が6本/時間（10分間隔）の計12本/時間で運行している。朝の6～8時台には、通勤快急などが増便され14～15本/時間で運行されている。
- ・地下鉄は、昼間時間帯は概ね12本/時間（2～8分間隔）で運行している。このうち4本/時間は浜大津行きとなっている。朝の8時台は15本/時間（約2～6分間隔）に増便されている。



## ○主要駅での主な最終乗継の状況

### 京都駅（JR・地下鉄）

#### 国際会館からJR各線

地下鉄	国際会館	23:39		
	京都	24:01	草津方面	24:11発 JR
			堅田方面	24:05発
			高槻方面	24:15発

#### JR各線から地下鉄

地下鉄最終電車	国際会館方面行	23:47		
	竹田方面行	24:01	に接続	

### 京都駅（JR・近鉄）

#### 丹波橋からJR各線

近鉄	丹波橋	23:59		
	京都	24:10	草津方面	24:17発 JR
			堅田方面	24:05発 (丹波橋23時41分発に連絡)
			高槻方面	24:15発

#### JR各線から近鉄

近鉄最終電車	新田辺方面行	24:16	に接続	
--------	--------	-------	-----	--

### 丹波橋駅（近鉄・京阪）

#### 京都駅・竹田から淀方面

近鉄	京都	24:16		
	丹波橋	24:27	丹波橋	24:40 京阪
			淀	24:48

#### 出町柳から新田辺方面

京阪	出町柳	24:00		
	丹波橋	24:21	丹波橋	24:27 近鉄
			新田辺	24:47

### 四条・烏丸（地下鉄・阪急）

#### 高槻・桂から国際会館方面

阪急	高槻市	23:22		
	烏丸	23:44	四条	23:50 地下鉄
			国際会館	24:08

#### 国際会館から桂方面

地下鉄	国際会館	23:39		
	四条	23:57	烏丸	24:07 阪急
			桂	24:16

### 山科（JR・地下鉄）

#### 高槻から醍醐・六地藏方面

JR 高槻 23:37  
山科 23:56 山科 24:07 地下鉄  
六地藏 24:20

#### 太秦天神川・京都市役所前から草津方面

地下鉄 太秦天神川 23:45  
山科 24:07 山科 24:16 JR  
草津 24:31

### 河原町・祇園四条（阪急・京阪）

#### 高槻・桂から出町柳方面

阪急 高槻市 24:07  
河原町 24:32 祇園四条 24:43 京阪  
出町柳 24:49

#### 出町柳から桂方面

京阪 出町柳 24:19  
祇園四条 24:25 河原町 24:47 阪急  
桂 24:57

### 三条・三条京阪（京阪・地下鉄）

#### 樟葉から太秦天神川方面

京阪 樟葉 23:08  
三条 23:32 三条京阪 23:49 地下鉄  
太秦天神川 24:04

※ ゴチックの数字は、最終電車

## 鉄道・鉄道の乗継について

### 1-3 乗継運賃

#### <歴史的都心地区における乗継運賃割引のケーススタディ>

##### ■背景

- ・京都のまちの活力を高める公共交通としていくためには、来街者にとっても利用しやすい鉄道としていくことが必要である。

##### ■ねらい

- ・広域からの公共交通機関を用いて京都にきた来訪者が、都心地区を快適に移動できるようにするため、歴史的都心地区において鉄道運賃の乗継割引を行う。
- ・この乗継割引により、公共交通利用者数が増加し、現状と比較し運賃割引が事業者にとって負担にならないことをめざす。

##### ■方法

- ・歴史的都心地区における鉄道乗継運賃の割引を想定し、その際の費用負担額と効果を検討する。
  - ①乗継割引額を仮定して、どれぐらいの費用負担が生じるかを試算。
  - ②この費用負担額の試算結果より、乗継割引の実施方策を検討。

#### ○ 歴史的都心地区の鉄道ネットワーク

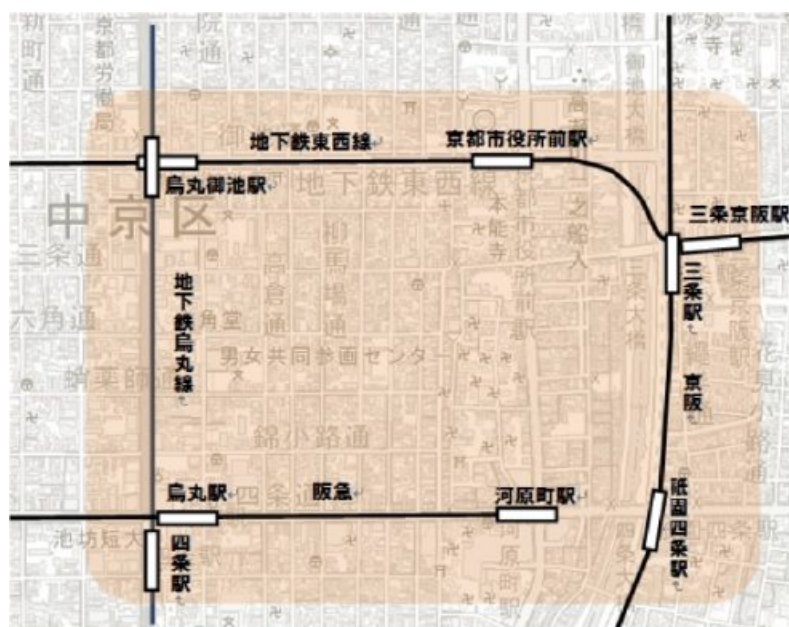


表 歴史的都心地区内の各路線の利用者数現況

路線	利用者数(人/日)	データ
①地下鉄	5,100	平成22年11月中旬の実績値
②阪急電車	4,700	平成25年11月上旬の実績値
③京阪電車	1,100	平成25年11月上旬の実績値
合計	10,900	



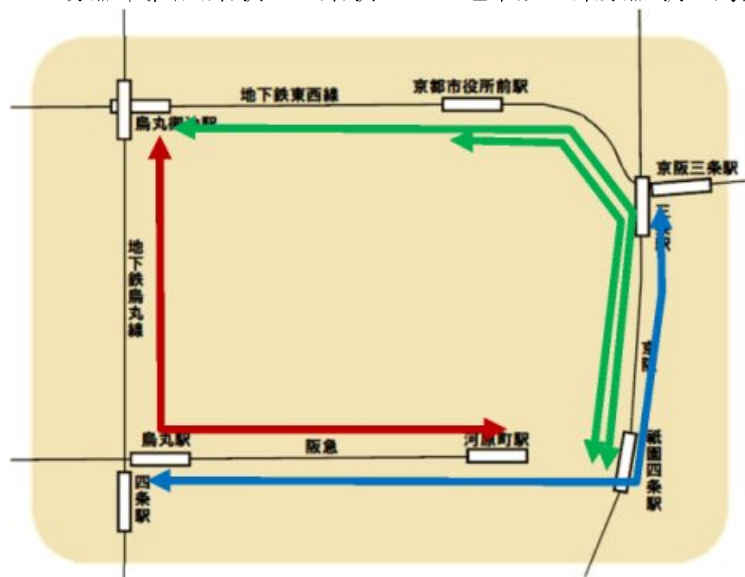
(1) 歴史的都心地区における運賃割引（案）

① 割引対象利用パターン

・運賃割引対象となる乗継は、次の利用パターンを想定する。

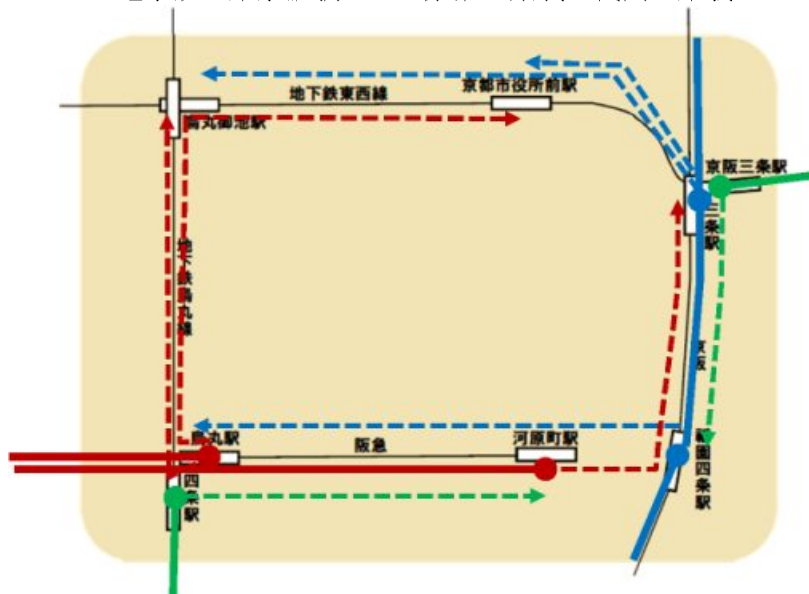
【A案】歴史的都心地区で2路線利用した場合に割引

- (阪急⇔京阪) 阪急烏丸駅—河原町駅 ⇔ 京阪祇園四条駅—三条駅
- (阪急⇔地下鉄) 阪急河原町駅—烏丸駅 ⇔ 地下鉄四条駅—烏丸御池駅
- (京阪⇔地下鉄) 京阪祇園四条駅—三条駅 ⇔ 地下鉄三条京阪駅—京都市役所前駅
- 京阪祇園四条駅—三条駅 ⇔ 地下鉄三条京阪駅—烏丸御池駅



【B案】歴史的地区外からの来訪者が地区内で別路線を利用する場合に割引

- (阪急で来訪) 阪急河原町駅 ⇔ 京阪祇園四条駅→三条駅
- 阪急烏丸駅 ⇔ 地下鉄四条駅→烏丸御池駅
- 阪急烏丸駅 ⇔ 地下鉄四条駅→京都市役所前駅
- (京阪で来訪) 京阪祇園四条駅 ⇔ 阪急河原町駅→烏丸駅
- 京阪三条駅 ⇔ 地下鉄三条京阪駅→京都市役所前駅
- 京阪三条駅 ⇔ 地下鉄三条京阪駅→烏丸御池駅
- (地下鉄で来訪) 地下鉄四条駅 ⇔ 阪急烏丸駅→河原町駅
- 地下鉄三条京阪駅 ⇔ 京阪三条駅→祇園四条駅



【C案】歴史的地区の鉄道路線を利用する場合に一律割引

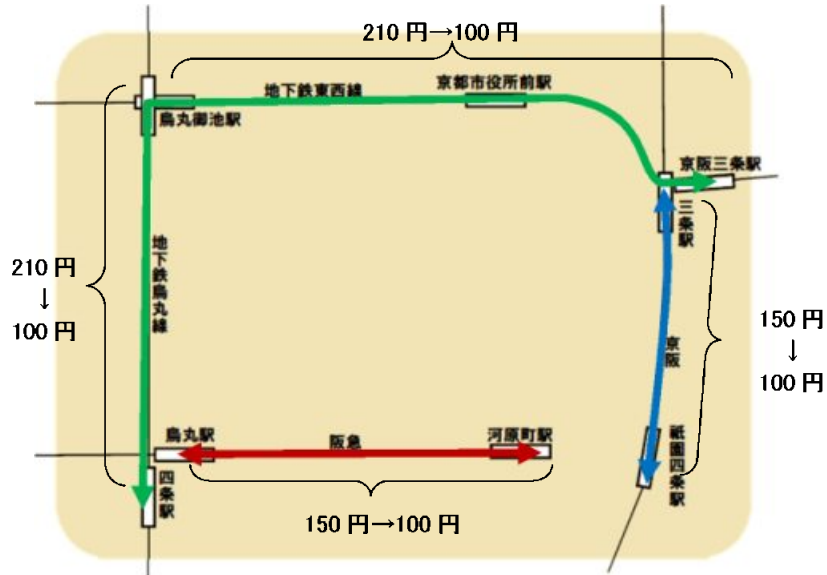
- ・歴史的地区内の移動は、一律運賃とする（例：100円均一）

（割引対象区間）

阪急烏丸駅—河原町駅（150円→100円）

京阪三条駅—祇園四条駅（150円→100円）

地下鉄四条駅—烏丸御池駅—京都市役所前駅—三条京阪駅（210円→100円）



### ■運賃割引による試算（C案の場合）

- ・歴史的都心地区内の鉄道駅の利用者数は、約 10,900 人/日であり、1 日当たりの運賃収入は、各路線の運賃から約 194 万円/日と試算される。
- ・運賃割引による利用者数に変化がないものと仮定すれば、運賃を一律 100 円とした場合の運賃収入は約 109 万円/日となり、約 85 万円（地下鉄が約 56 万円、阪急電車が約 23.5 万円、京阪電車が約 5.5 万円）の減収となる。
- ・ちなみに、地下鉄についてみると、運賃割引による減収額約 56 万円は 1 日当たり旅客収入約 6,611 万円（平成 25 年度）の 0.8%に相当する。

表 歴史的都心地区内の運賃割引による運賃収入の減収額

	現状の運賃収入			割引の場合の運賃収入		運賃差額(C) C=A-B
	利用者数	運賃	運賃収入(A)	割引運賃	運賃収入(B)	
①地下鉄	5,100人/日	210円	1,071,000円/日	100円	510,000円/日	561,000円/日
②阪急電車	4,700人/日	150円	705,000円/日	100円	470,000円/日	235,000円/日
③京阪電車	1,100人/日	150円	165,000円/日	100円	110,000円/日	55,000円/日
合計	10,900人/日		1,941,000円/日		1,090,000円/日	851,000円/日

- ・次に、運賃割引による減収分を利用者の増加で賄おうとする場合、地下鉄で約 10,700 人/日（現況の 2.1 倍）、阪急電車で約 7,050 人/日（現況の 1.5 倍）、京阪電車で約 1,650 人/日（現況の 1.5 倍）の利用者が必要となり、3 路線全体では約 19,400 人/日（現況の 1.8 倍）の利用者、約 8,500 人/日の利用者増加が必要となる。

表 現状の運賃収入額を得るために必要となる利用者数

	運賃収入(A)	運賃	利用者数(D)	現状利用者数(E)	増加数(F=D-E)	割合(G=D/E)
①地下鉄	1,071,000円/日	100円	10,710人/日	5,100人/日	5,610人/日	2.1
②阪急電車	705,000円/日	100円	7,050人/日	4,700人/日	2,350人/日	1.5
③京阪電車	165,000円/日	100円	1,650人/日	1,100人/日	550人/日	1.5
合計	1,941,000円/日		19,410人/日	10,900人/日	8,510人/日	1.8

まちなかの短区間割引にとどまらず、ミニフリーパスなどにより、公共交通による来訪を促進する手法について、会議資料としてたたき台を提出いただきたい。

まちなか電車ミニフリーパス（仮称）の検討

**目的** 四条通の整備を契機として、人と公共交通優先のまちなかの実現に向けて、まちなかの回遊性の向上、公共交通による来訪の増加（車による来訪からの転換を含む）を目指す。

**対象** まちなかエリアに電車で来訪した方  
 ※まちなかエリア  
 京阪：三条，祇園四条  
 阪急：烏丸，河原町  
 地下鉄：四条，烏丸御池，京都市役所前，三条京阪

**割引制度** まちなかエリア下車後のエリア内の鉄道利用を  
 +100円で乗り放題とする

**課題** 既に、まちなか短区間で鉄道を利用している方の運賃単価が下がり、事業者の収入減が生じる。  
 対応策として、①積極的な利用促進による新たな需要の創出、②曜日ごとの利用状況等も調査し、例えば、土日祝に限った制度とすることについて検討する。

**試算**

(1) 減収額の試算（減収幅が最も大きくなる前提）

**▲1,400千円/日**

- ①現状の短区間利用者のすべてが、まちなかエリア外からの鉄道による来訪者と仮定  
 （現利用者の全員が割引対象となる前提）
- ②現状の短区間利用者のすべてが、短区間往復利用と仮定  
 （1乗車当たり50円となる前提）

- ・地下鉄 現状（1,071千円）から約▲800千円/日
- ・阪急 現状（705千円）から約▲500千円/日
- ・京阪 現状（165千円）から約▲100千円/日

## (2) 新たな需要の創出による減収の克服

### ①パターン1

まちなか電車ミニフリーパス（仮称）の利用者増のみ（@100円）で克服しようとするれば、現状の2.3倍の利用が必要

現状 約10,900人/日 → 約25,000人/日  
(+約14,000人/日)

### ②パターン2

まちなかエリア外からの電車による来訪者の増加も含めて試算すると、2700人の来訪者増を実現できれば、克服できる。

(試算に用いた経路)

地下鉄：京都～四条+まちなかフリー

阪 急：桂～烏丸+まちなかフリー

京 阪：丹波橋～祇園四条+まちなかフリー

※ 京都市，交通事業者，まちなかの事業者等が連携し  
①「歩いて楽しいまちなか戦略」の推進，②公共交通の利用促進PR，③まちなかの各交通拠点における賑いの創出などのまちの魅力向上を強力に推進することが必要。

## (3) 期間等の検討

### 検討事項

対象者：ICカードの利用者に限定する  
企画券として検討する 等

期 間：土日祝に限定する  
時間帯を限定する 等

その他の課題 バスの取扱

## 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・バスの連携状況

・平成22年パーソントリップ調査の鉄道端末バスの利用者数をみると、鉄道とバスを乗り継いでいる利用者の多い駅は、JR京都駅、阪急桂駅、阪急河原町駅、阪急西院駅、阪急大宮駅、地下鉄北大路駅、地下鉄国際会館駅、近鉄京都駅、京阪出町柳駅などとなっている。

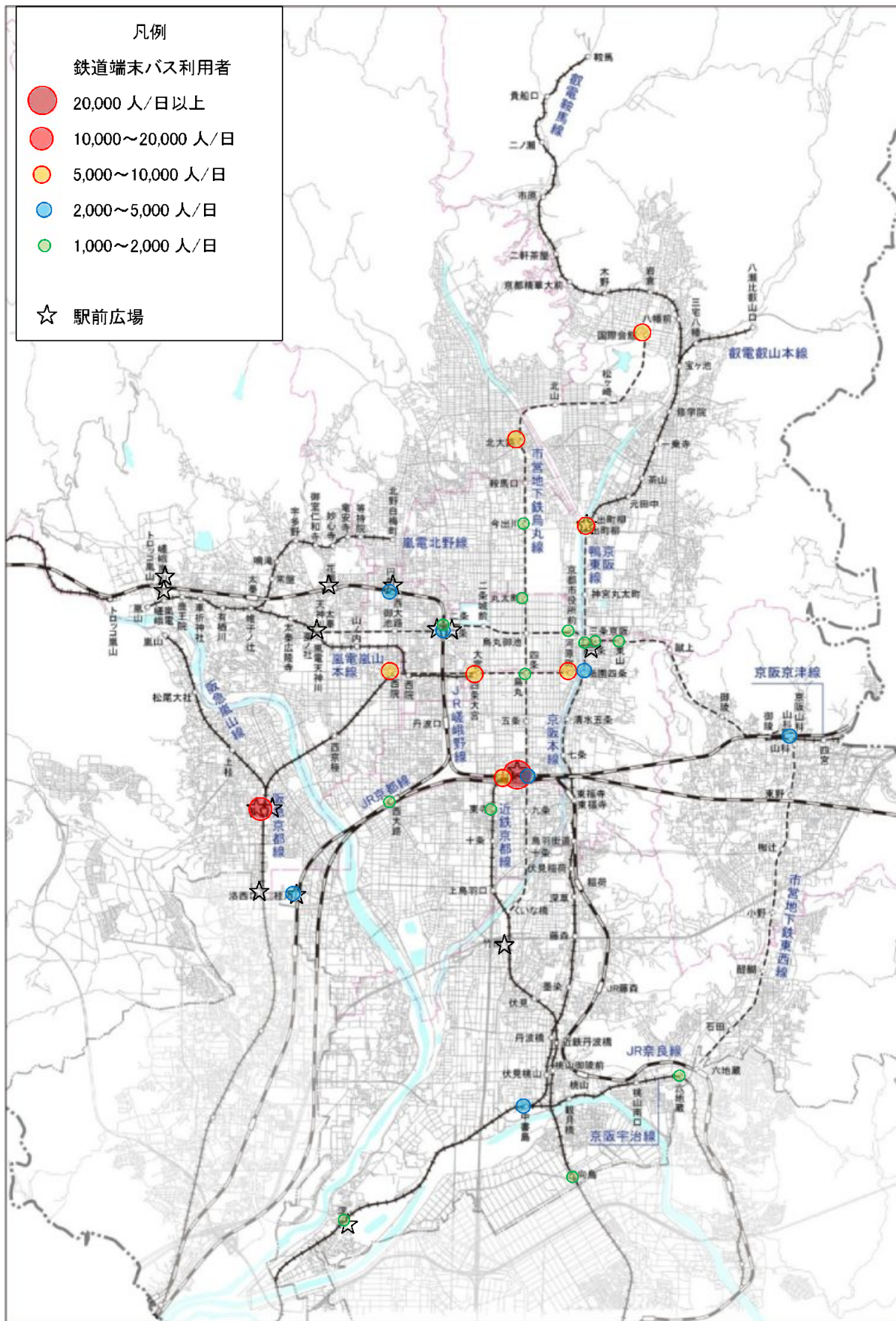
#### ○ 鉄道・バスの連携状況

<鉄道端末バス利用者数上位30駅>

平成22年				平成12年				平成2年			
	事業者	駅名	バス利用者数		事業者	駅名	バス利用者数		事業者	駅名	バス利用者数
1	JR	京都	23,040	1	JR	京都	22,048	1	JR	京都	25,489
2	阪急	桂	13,062	2	阪急	桂	20,693	2	地下鉄	北大路	16,360
3	地下鉄	北大路	8,409	3	地下鉄	北大路	13,860	3	阪急	桂	15,572
4	阪急	河原町	7,224	4	阪急	大宮	11,188	4	阪急	大宮	14,618
5	地下鉄	国際会館	6,909	5	京阪	出町柳	8,917	5	京阪	三条	13,811
6	阪急	西院	6,772	6	阪急	河原町	8,659	6	阪急	西院	13,750
7	近鉄	京都	6,498	7	阪急	西院	8,357	7	JR	山科	11,141
8	京阪	出町柳	6,338	8	近鉄	京都	6,861	8	近鉄	京都	10,844
9	阪急	大宮	6,199	9	京阪	二条	4,905	9	阪急	河原町	10,014
10	JR	桂川	3,925	10	近鉄	竹田	4,103	10	京阪	出町柳	7,550
11	JR	山科	3,909	11	地下鉄	国際会館	3,877	11	京阪	六地蔵	6,644
12	JR	円町	3,283	12	近鉄	向島	3,463	12	京阪	三条(京津線)	4,245
13	京阪	中書島	3,280	13	JR	山科	3,168	13	近鉄	向島	3,803
14	地下鉄	京都	2,636	14	JR	二条	2,715	14	京阪	四条	3,733
15	京阪	祇園四条	2,363	15	京阪	祇園四条	2,650	15	JR	二条	3,359
16	JR	二条	2,271	16	地下鉄	今出川	2,574	16	近鉄	東寺	3,101
17	京阪	三条	1,851	17	京阪	六地蔵	2,541	17	近鉄	竹田	2,833
18	地下鉄	三条京阪	1,721	18	地下鉄	東山	2,236	18	阪急	烏丸	2,760
19	地下鉄	今出川	1,707	19	地下鉄	四条	2,213	19	京阪	京阪山科	2,608
20	近鉄	向島	1,705	20	地下鉄	丸太町	2,074	20	地下鉄	四条	2,459
21	地下鉄	東山	1,506	21	近鉄	東寺	2,070	21	地下鉄	京都	2,191
22	JR	西大路	1,455	22	京福	北野白梅町	1,555	22	京阪	中書島	2,125
23	地下鉄	丸太町	1,399	23	地下鉄	京都	1,544	23	京阪	東山三条	2,121
24	京阪	六地蔵	1,286	24	京阪	中書島	1,453	24	地下鉄	丸太町	2,070
25	近鉄	東寺	1,153	25	阪急	烏丸	1,373	25	京阪	淀	1,966
26	京阪	淀	1,130	26	京阪	神宮丸太町	1,289	26	京福	四条大宮	1,916
27	地下鉄	京都市役所前	1,121	27	JR	西大路	1,202	27	JR	西大路	1,687
28	地下鉄	四条	1,088	28	叡電	二軒茶屋	1,165	28	京阪	五条	1,600
29	地下鉄	二条	1,074	29	京阪	七条	1,040	29	地下鉄	今出川	1,373
30	阪急	烏丸	975	30	地下鉄	京都市役所前	992	30	京福	北野白梅町	1,213

資料：京阪神都市圏交通計画協議会「第3,4,5回近畿圏パーソントリップ調査」より集計

○ 鉄道端末バス利用者数[1,000人/日以上] (平成22年)



駅前広場・乗継施設、案内情報提供の現状と問題点・課題

	事業者	駅名	バス利用者数	駅前広場・乗継施設の整備状況	駅前広場・乗継施設の整備計画	
					鉄道・バスの乗継案内情報提供の現状	備考
1	JR	京都	23,040	・駅前北口広場(H11)	・南口駅前広場の整備計画(平成28年12月完成予定) ・北口駅前バスターミナルの案内表示を平成25年度に整備	・路線バス、観光バス等が集中する市内最大のターミナルであり、時期によっては、大変な混雑となる。
	新幹線	京都	607			
7	近鉄	京都	6,498			
14	地下鉄	京都	2,636			
2	阪急	桂	13,062	・東口交通広場(H7)、西口交通広場(S54) ・東口交通広場は狭く、道路上にバス停あり。	・バス4事業者で統一した時刻表・路線図を駅に掲出	
3	地下鉄	北大路	8,409	・地下に北大路バスターミナルあり	・通路床にバス乗場を色分けして表示	・バスターミナルには市バスのみが乗入
4	阪急	河原町	7,224	・乗継施設なし。バス停は四条通、河原町通に分散して設置	・四条通整備に伴うバス停の集約化	
5	地下鉄	国際会館	6,909	・駅西側に交通広場あり。		
6	阪急	西院	6,772	・乗継施設なし。バス停は四条通、西大路通に分散して設置	・阪急西院駅・京福西院駅のバリアフリー化	・バリアフリー化に伴い、阪急西院駅において、嵐電西院駅に直結する、東側改札を新設予定
	京福	西院	57			
8	京阪	出町柳	6,338	・駅前広場(S25)。バス停は川端通、今出川通等5か所に分散して設置。	・バス2事業者で統一した路線図を駅前に掲出	・駅前広場には、京都バスのみが乗入
	叡電	出町柳	716			
9	阪急	大宮	6,199	・四条大宮交差点南東側に交通広場あり ・市内路線のバス停は四条通、大宮通に設置	・バス3事業者で統一した路線図を駅前に掲出	・交通広場は、遠距離バス、タクシーが利用
	京福	四条大宮	244			
10	JR	桂川	3,925	・駅前広場(H22)	・バス4事業者で統一した時刻表・路線図を駅に掲出	・駅前広場内でのマイカーの駐停車により、路線バスの走行の障害となっている。
11	JR	山科	3,909	・駅前中交通広場(H11)		・朝は、バス待ち行列が京津線の踏切付近まで延びる。 ・駅部に駅北側へのアクセス通路がない。
	地下鉄	山科	679			
	京阪	京阪山科	161			
12	JR	円町	3,283	・駅前交通広場(H12) ・バス停は丸太町通に設置		
13	京阪	中書島	3,280	・主要のりばは、駅北側の「中書島」バス停。 ・南改札口側に「京阪中書島・伏見港公園」バスロータリーあり。(竹田街道をはさんで東西に二分されたのりばとなっている)		・全路線が停車する駅北側の「中書島」バス停の位置がわかりにくい。 ・駅に近接する南側の「京阪中書島・伏見港公園」バス停に停車しない路線がある。 ・らくなん進都(パルスプラザ)、竹田駅方面への路線を複数事業者で運行
15	京阪	祇園四条	2,363	・駅前広場・乗継施設なし。		
16	JR	二条	2,271	・東口駅前交通広場(H13)、西口交通広場(H18)		・都心部のバスターミナルとしての活用方法(市内路線バス、長距離バス、観光バス等)
29	地下鉄	二条	1,074			
17	京阪	三条	1,851	・三条京阪駅前広場(H15)		
18	地下鉄	三条京阪	1,721			
19	地下鉄	今出川	1,707	・乗継施設なし。バス停は今出川通、烏丸通に分散して設置。		
20	近鉄	向島	1,705	・駅東側に交通広場あり。		
21	地下鉄	東山	1,506	・乗継施設なし。バス停は三条通に設置		・地下鉄出入り口から、東大路南行バス停まで距離がある。
22	JR	西大路	1,455	・乗継施設なし。駅前と西大路通とは分離。バス停は西大路通に設置。		
23	地下鉄	丸太町	1,399	・乗継施設なし。バス停は丸太町通、烏丸通に分散して設置。		
24	京阪	六地藏	1,286	・京阪六地藏駅前にバス停、バス転回場あり。 ・JR六地藏駅に駅前広場あり(宇治市内)		
	地下鉄	六地藏	165			
	JR	六地藏	(667)			
25	近鉄	東寺	1,153	・乗継施設なし。バス停は九条通に設置。		
26	京阪	淀	1,130	・駅南側に交通広場あり。		駅前広場整備に伴い、全路線バス乗り入れ、淀～西山天王山～JR長岡路線新設
27	地下鉄	京都市役所前	1,121	・乗継施設なし。バス停は河原町通、御池通に分散して設置。		
28	地下鉄	四条	1,088	・乗継施設なし。四条通西南側にバス停は集中して立地。		
	阪急	烏丸	975			

※鉄道端末バス利用者数[1,000人/日以上] (平成22年) の鉄道駅を抽出した。



## ○京阪淀駅前バスターミナルの整備と運行の充実

京阪淀駅前広場整備に伴い、同エリアを運行する市バス 20 号系統を駅前広場へ乗り入れるとともに、ダイヤの改正を実施した。

(実施内容)

- ① 駅前広場への乗り入れ開始
  - ・ 停留所の位置を、伏見区役所淀出張所前から駅前広場に変更。
  - ・ 停留所の名称を、「淀」から「京阪淀駅」に変更。
- ② 20 号系統の全便を京阪淀駅経山とするダイヤ改正
  - ・ 平日・土曜の通学時間帯のみ、京阪淀駅に乗り入れていたものを、平日・土曜・休日とも、全便を京阪淀駅経山で運行。

### ■ 京阪淀駅（発）の運行回数（改正後）

区分	平日	土曜	休日
南横大路経由／西大手筋・中書島方面	20 回／日	18 回／日	18 回／日
免許試験場経由／西大手筋・中書島方面	22 回／日	17 回／日	17 回／日

市バス 20 号系統 運行経路図



○京阪淀駅前バスターミナルの整備，阪急西山天王山駅開業を契機として，平成25年12月，阪急バス株式会社と京阪バス株式会社の共同運行による90号系統の運行を開始。



ダイヤ改正日	平成26年9月1日（月）																												
運行系統	90系統 JR長岡京～阪急西山天王山～京阪淀駅 (阪急バス株式会社，京阪バス株式会社，共同運行)																												
ダイヤ改正の概要	<p>(1) 増便</p> <p>①立命館中学校・高等学校の登校時間帯 京阪淀駅発→阪急西山天王山ゆき 平日5便，土曜日4便の増便 阪急西山天王山発→京阪淀駅ゆき 平日2便の増便</p> <p>②立命館中学校・高等学校の下校時間帯 阪急西山天王山発→京阪淀駅ゆき 平日8便，土曜日7便の増便 ※①，②は登校日のみ運転，時刻表は別紙のとおり</p> <p>③夜間 京阪淀駅～阪急西山天王山～JR長岡京 2往復増便</p> <p>(2) 最終便の繰下げ 京阪淀駅 20:37 発(現行 20:07)，JR長岡京 21:09 発(現行 20:39) ※利用者のアンケート調査での要望を踏まえたもの</p>																												
利用状況	<p>○利用者数 12月21日からの利用者累計は<u>102,198人</u>（6月末）</p> <p>○利用動向 4月の定期券等の切り替えのタイミングで利用者数が増加</p> <p style="text-align: right;">単位：人</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>12・1月</th> <th>2月</th> <th>3月</th> <th>4月</th> <th>5月</th> <th>6月</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1便あたり 平均利用者数</td> <td>13.4</td> <td>13.6</td> <td>14.0</td> <td>16.9</td> <td>16.3</td> <td>15.5</td> </tr> <tr> <td>月別 利用者数</td> <td>19,402</td> <td>13,734</td> <td>15,611</td> <td>18,445</td> <td>18,033</td> <td>16,973</td> </tr> <tr> <td>利用者数 累計</td> <td>19,402</td> <td>33,136</td> <td>48,747</td> <td>67,192</td> <td>85,225</td> <td>102,198</td> </tr> </tbody> </table>		12・1月	2月	3月	4月	5月	6月	1便あたり 平均利用者数	13.4	13.6	14.0	16.9	16.3	15.5	月別 利用者数	19,402	13,734	15,611	18,445	18,033	16,973	利用者数 累計	19,402	33,136	48,747	67,192	85,225	102,198
	12・1月	2月	3月	4月	5月	6月																							
1便あたり 平均利用者数	13.4	13.6	14.0	16.9	16.3	15.5																							
月別 利用者数	19,402	13,734	15,611	18,445	18,033	16,973																							
利用者数 累計	19,402	33,136	48,747	67,192	85,225	102,198																							

○京都駅前バスターミナル案内表示の充実

1 京都駅前バスのりば総合案内板（60インチの大型モニター画面）2基設置



2 大型モニター式バス接近表示器（各のりば（19箇所））に60インチの大型モニター画面を設置



3 のりば表示, 行き先・方面表示, 整列誘導ラインの整備

■ のりば表示



市バスでは、  
通りごとの「ラインカラー」  
案内をあわせて表示します。

■ 行き先・方面表示



■ 整列誘導ライン



○四條大宮駅周辺の案内情報の充実

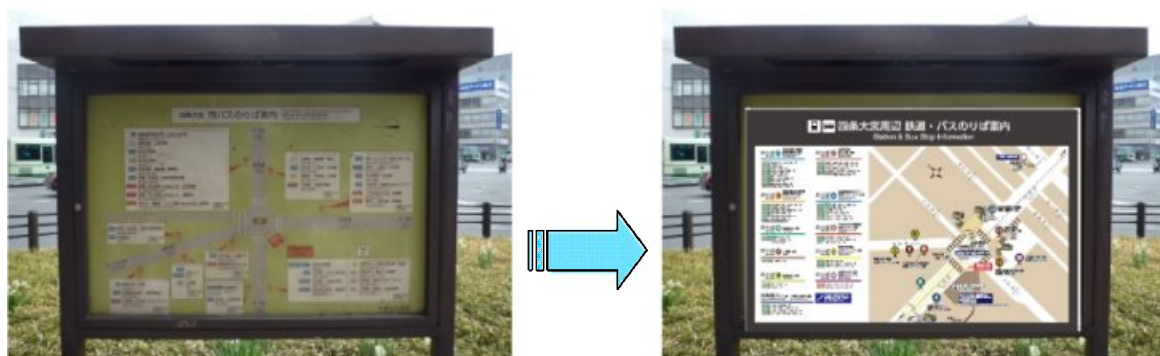
<全体概要図>



ア 四條大宮交差点南西角（嵐電四條大宮駅前）

<乗場案内板の改善>

- 市バスのみの乗場案内板を，四條大宮に乗り入れる全ての路線バスの乗場を記載したものに改善。



<バス路線案内板の新設>

- 鉄道利用者がバスの乗り換えをスムーズに行えるよう，路線バス案内板（四條大宮に乗り入れる全ての路線バスを記載した路線図）を，嵐電四條大宮駅前の歩道に新設。



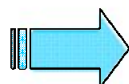
## イ 阪急大宮駅3番出口付近の東行バス乗場

### <乗場案内板、バス路線案内板の改善>

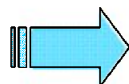
- 市バス、京都バスの路線図及び主要観光地別の路線案内のみの案内板を、四条大宮に乗り入れる全ての路線バスを記載した路線図に改善。  
各乗場の色と路線の色とを一致させることにより、乗場案内と路線図を一体的に利用できるように改善。
- 路線図を正縮尺の地図に改善。



(北側)



(南側)



## ウ 四条大宮の各バス停

### <乗場番号、方面の明示>

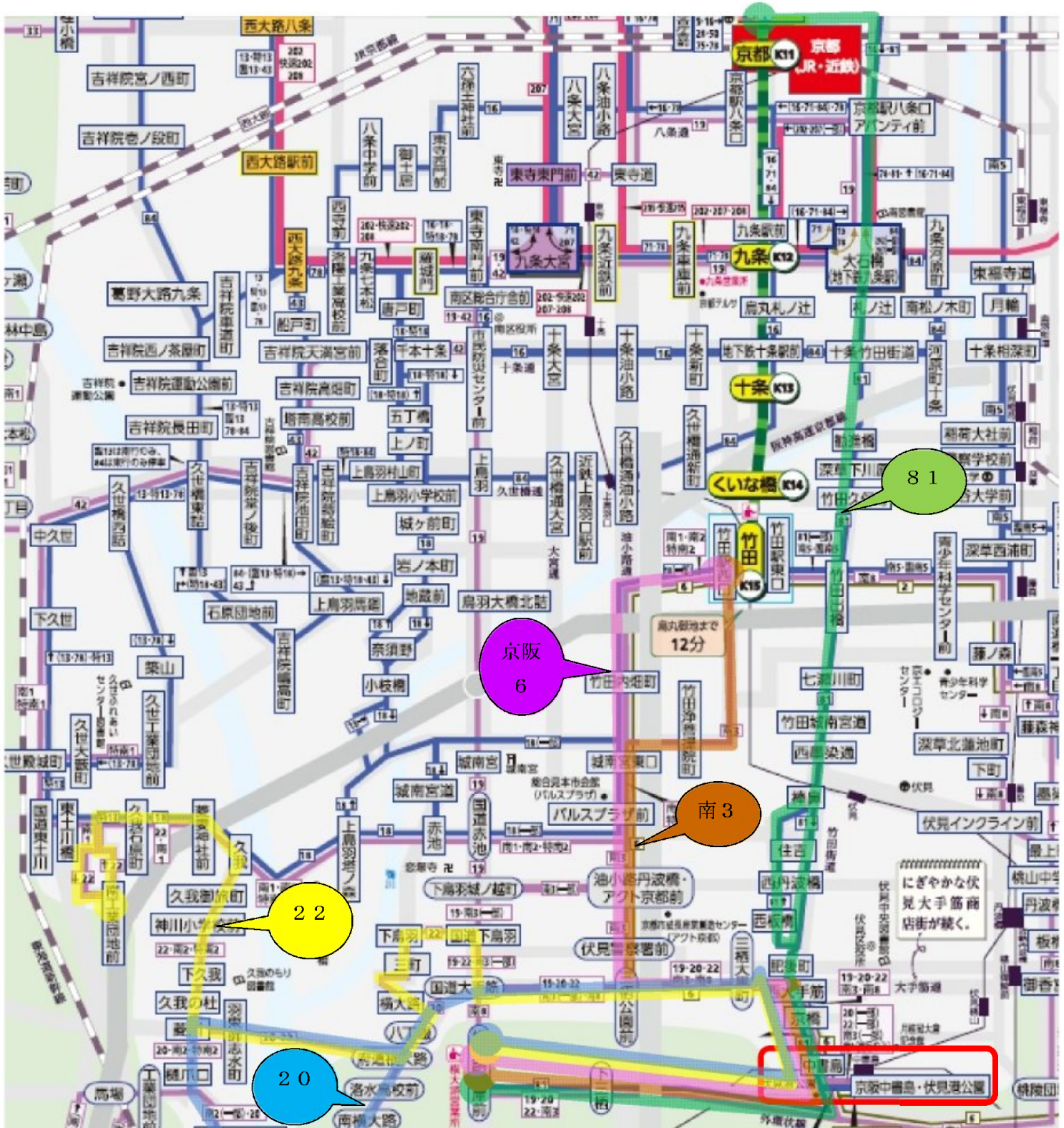
- 10箇所に分かれているバス乗場をわかりやすくするため、各乗場番号を新設し、方面と併せて明示。



鉄道・バスの乗継について

2-2 鉄道⇔バス ダイヤのモデル駅（中書島駅）でのケーススタディ

○ 中書島駅周辺の公共交通網



① 鉄道のダイヤ（平日）

- 京阪本線は、三条方面、樟葉方面とも、昼間から夜間時間帯（10～21 時台）は、12 本/1 時間の高頻度で運行されている。  
※特急が 6 本/時間（10 分間隔）、準急・普通が 6 本/時間（10 分間隔）

② バスのダイヤ（平日）

- 京阪中書島駅には、市バスと京阪バス及び京都京阪バスが乗り入れている。
- 西方面へは、市バス 20 系統、22 系統が合わせて 15 分間隔で運行。  
（昼間時間帯（9 時台から 16 時台）の状況）  
20 系統 毎時 13 分 43 分 <中書島～大手筋～横大路～免許試験場・南横大路～淀>  
22 系統 毎時 28 分 58 分 <中書島～大手筋～横大路～久我～南工業団地>
- 竹田街道経由の京都駅方面へは、市バス 81 系統が 15 分間隔で運行  
（平日昼間時間帯（9 時台から 16 時台）の状況）  
81 系統 毎時 1 分 16 分 31 分 46 分<中書島～竹田街道～（竹田駅東口）～京都>  
※竹田駅東口方面へは、市バス南 8 系統が、45 分間隔で運行  
※国道 1 号経由の京都駅方面へは市バス 19 系統が 60 分間隔で運行
- 油小路経由竹田駅西口方面へは、市バス南 3 系統、京阪バス 6 系統が運行  
（平日昼間時間帯（9 時台から 16 時台）の状況）

09 時		阪 16		市 40	
10 時		阪 16	市 25		
11 時	市 10	阪 16			市 55
12 時		阪 16		市 40	
13 時		阪 16	市 25		
14 時	市 10	阪 16			市 55
15 時		阪 16		市 40	
16 時		阪 16	市 25		市 50 阪 56

※市バス 南 3 系統は 45 分間隔

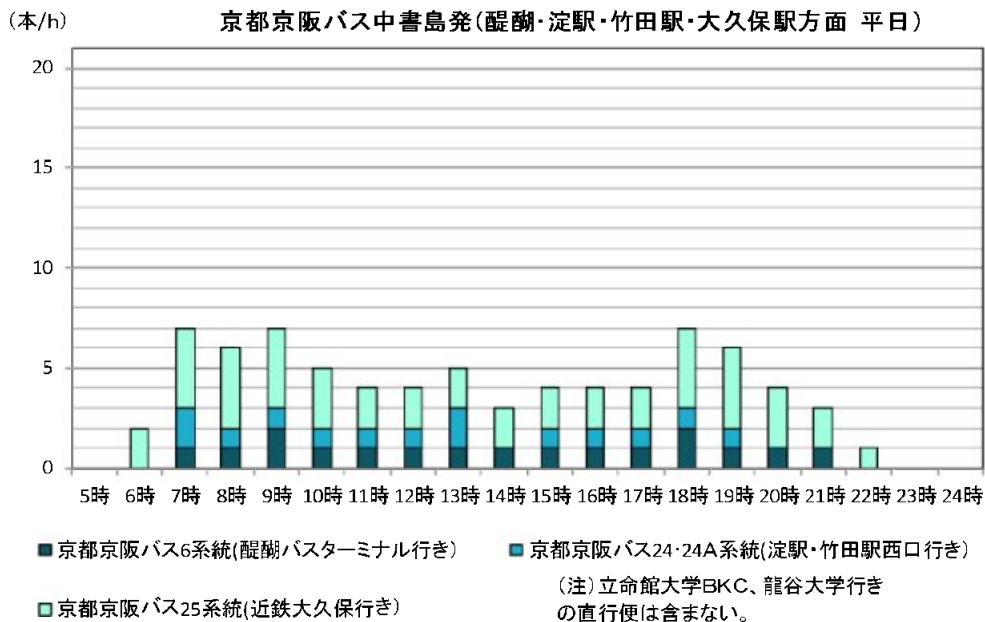
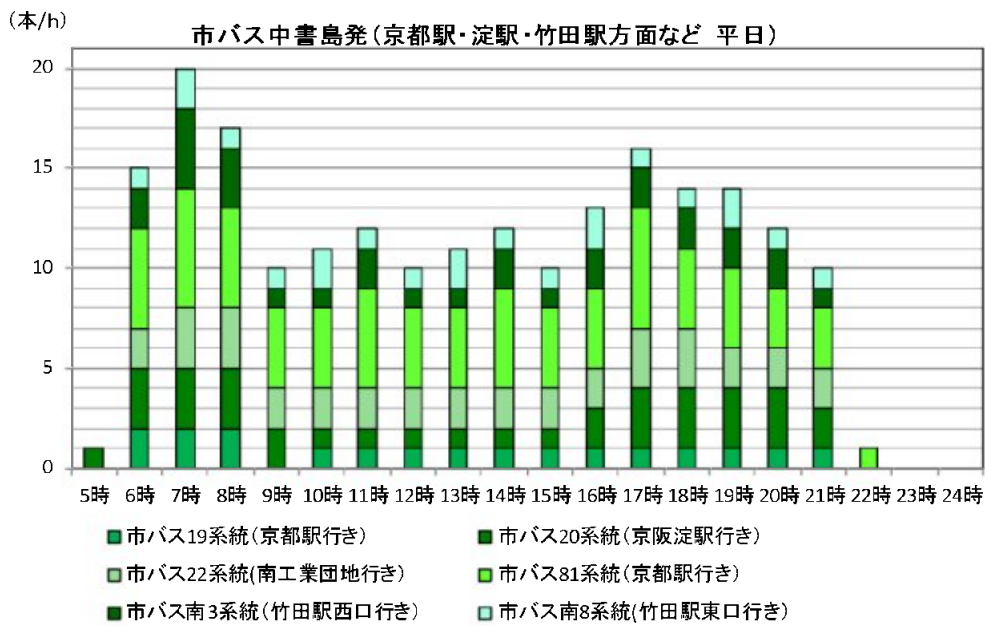
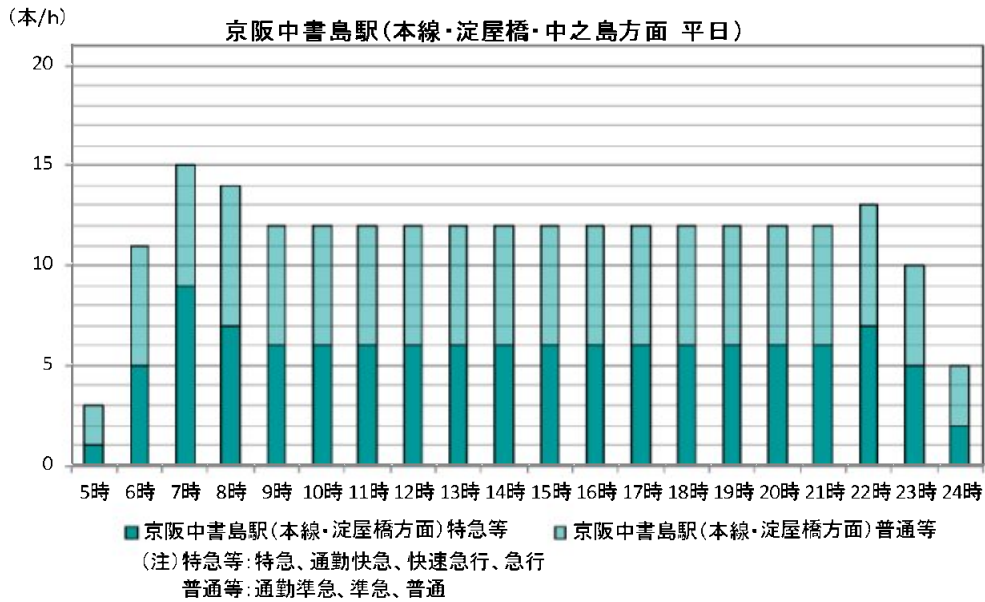
京阪バス 6 系統は 60 分間隔

これに加えて淀発・竹田駅西口行きの京阪バス 24 系統が、  
昼間時間帯（9 時から 16 時台）に 4 本運行

（10 時 15 分、12 時 30 分、14 時 00 分、16 時 35 分）

③ 鉄道とバスの乗継ダイヤ

- 京阪中書島駅から西方面、京都駅・竹田駅東口方面へのバスは、15 分間隔のパターンダイヤで接続するが、京都市が高度集積地区に指定し、企業立地を進める「らくなん進都」方面（油小路経由 竹田駅西口行）については、市バスと京阪バスのそれぞれがパターンダイヤとなっているものの、運行間隔が異なるため、両者合わせた等間隔運行になっていない。
- また、夜間時間帯では、京阪電車が 24 時台まで運行されているが、次頁のグラフにある通り 21 時以降はバスの運行本数が減り、夜間の接続に課題がある。運行コストと旅客需要を詳細に点検し、検討を深める。





■中書島（京阪バス，京都京阪バス）

系統 番号	行 先	終バス（平日）				終バス	
		～20時	21時	22時	23時	土	日
24A	京阪淀駅	17:20				16:43	16:43
6,24A	竹田駅西口	20:55 (6)				18:08 (24A)	18:08 (24A)
6	醍醐バスターミナル		21:32			20:03	20:03
25	まちの駅イオン久御山経由→近鉄大久保			22:00		20:59	20:59

■中書島（市バス）

系統 番号	行 先	終バス（平日）				終バス	
		～20時	21時	22時	23時	土	日
19	横大路車庫			22:45		同	同
20	横大路車庫			22:41		同	同
22	横大路車庫			22:50		同	同
81	横大路車庫				23:17	同	同
南3	横大路車庫			22:12		同	同
南8	藤森神社 竹田駅東口		21:08			20:58	20:58
19	京阪国道 東寺 京都駅		21:30			同	同
20	菱川 免許試験場・京阪淀駅		21:56			同	同
20	南横大路・京阪淀駅		21:36			21:16	21:16
22	久我・南工業団地		21:48			同	同
81	竹田駅東口 京都駅			22:10		同	同
南3	竹田駅西口		21:40			同	同
南8	国道大手筋 横大路車庫		21:48			21:38	21:38

- 中書島（京阪） 終電（淀行き）…24：44着（平日・土休日）  
 終電（出町柳行き）…24：25着（平日・土休日）

○改善事例

①市バスの取組

**大快革 2** 地下鉄をはじめとする電車との乗継が便利に!!

平日  
土曜とも  
休日

●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。

■地下鉄烏丸線/北大路駅  
西賀茂方面を結ぶ **1**、**37**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。



地下鉄烏丸線			市バス	
京都	四条	北大路	系統	時間
20:46	20:50	<b>20:59</b>	<b>1</b>	<b>21:04</b>
20:56	21:00	<b>21:09</b>	<b>37</b>	<b>21:14</b>
21:06	21:10	<b>21:19</b>	<b>1</b>	<b>21:24</b>
21:16	21:20	<b>21:29</b>	<b>37</b>	<b>21:34</b>
21:26	21:30	<b>21:39</b>	<b>1</b>	<b>21:44</b>
21:36	21:40	<b>21:49</b>	<b>37</b>	<b>21:54</b>
21:46	21:50	<b>21:59</b>	<b>1</b>	<b>22:04</b>
21:56	22:00	<b>22:09</b>	<b>37</b>	<b>22:14</b>
22:06	22:10	<b>22:19</b>	<b>1</b>	<b>22:24</b>
22:16	22:20	<b>22:29</b>	<b>37</b>	<b>22:34</b>
22:26	22:30	<b>22:39</b>	<b>1</b>	<b>22:44</b>
22:36	22:40	<b>22:49</b>	<b>37</b>	<b>22:54</b>
22:49	22:53	<b>23:02</b>	<b>1</b>	<b>23:07</b>
23:02	23:06	<b>23:15</b>	<b>37</b>	<b>23:20</b>
23:15	23:19	<b>23:28</b>	<b>37</b>	<b>23:33</b>

乗継

この間、全ての地下鉄に接続

●運行ルートを経道駅に経由する経路に変更します。

- 地下鉄烏丸線/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前 ⇄ **16**系統の全便 (十条通方面)

# 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。(平日・土曜のみ運行)

系統番号には、深夜(Midnight)をイメージするMNを表示します。

★深夜バスのロゴマークが目印です。

深夜バスのご乗車には、通常運賃に割増した運賃をいただきます。

MN 17	MN 205	(大人)深夜運賃 440円
MN 特西3		桂駅西口→洛西ニュータウン (北福西町~境谷大橋)の場合 (境谷大橋まで運行) (大人)深夜運賃 460円

※4月1日以降は、消費税率引き上げに伴い、運賃改定を行います

### 鉄道各線から深夜バスへの乗継時刻表 平日・土曜

#### MN17号系統

京都駅→河原町通・銀閣寺方面

河原町通 ★深夜バス	銀閣寺 Ginkakuji Temple	MN 17
---------------	-------------------------	----------

京都駅前 24:00 ← JR大阪駅(発) 23:20 **新快速**

四条河原町 24:12 ← 阪急梅田駅(発) 23:15 **快速急行**

出町柳駅前 24:23 ← 京阪淀屋橋駅(発) 23:20 **特急**

錦林車庫前 24:32

#### MN205号系統

京都駅→西大路通・金閣寺方面

西大路通 ★深夜バス	金閣寺・烏丸北大路 Karakuma Kitaji Via Kinkakuji Temple	MN 205
---------------	---	-----------

京都駅前 24:00 ← JR大阪駅(発) 23:20 **新快速**

西大路四条 24:17 ← 阪急梅田駅(発) 23:30 **快速急行**

西ノ京円町 24:24

金閣寺道 → 烏丸北大路 24:43

#### MN特西3号系統

桂駅西口→洛西ニュータウン方面

★深夜バス	南福西町 東新林町	境谷大橋 Sakaidani Ohashi	MN 特西3
-------	--------------	--------------------------	-----------

桂駅西口 24:00 ← 阪急梅田駅(発) 23:15 **快速急行**

洛西ニュータウン

南福西町  
西竹の里町  
東新林町  
新林センター前

境谷大橋 24:28

●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。

### 地下鉄/北大路駅

● 1 系統/佛教大学・西賀茂車庫方面	終発繰下げ	22:49 → 23:07
● 北3 系統/柘野別れ・京都産大方面	終発繰下げ	22:00 → 22:05
● 206 系統/大徳寺・千本北大路方面	終発繰下げ	23:07 → 23:14

**1**

地下鉄烏丸線		
京都	四条	北大路
22:26	22:30	22:39
22:36	22:40	22:49
22:49	22:53	23:02

市バス

系統	時刻
現行	22:49 (18分遅く)
<b>1</b>	<b>23:07</b>

**北3**

地下鉄烏丸線		
京都	四条	北大路
21:36	21:40	21:49
21:46	21:50	21:59

市バス

系統	時刻
現行	22:00 (5分遅く)
<b>北3</b>	<b>22:05</b>

※乗継に関連する便のみ表示

● 206 系統/高野・東山通・氈園・京都駅 方面  
**増便** ご利用の多い夕刻~夜間時間帯(18~20時台)を増便 平日:15回 → 17回 土曜:12回 → 15回 休日:10回 → 13回

### 地下鉄・JR・近鉄/京都駅 深夜バスのほか、各方面への最終バスに時刻が遅くなるなど、運行が充実します。

- **205** 系統/河原町通・四条河原町・下鴨方面 **増便** 19時台~23時台を増便 平日ダイヤ(同時間帯)18回 → 22回 **終発繰下げ** 23:07 → 23:10
- **5** 系統/岡崎・銀閣寺・白川通方面 **増便** 22時台以降を増便 2回 → 3回 **終発繰下げ** 22:57 → 23:00(修学院道ゆき)
- **205** 系統/西大路通・金閣寺方面 **増便** 19時台~23時台を増便 平日ダイヤ(同時間帯)18回 → 21回 **終発繰下げ** 22:58 → 23:20
- **9** 系統/堀川通・二条城・西賀茂車庫方面 **終発繰下げ** 22:55 → 22:57  
21時台以降、大阪方面からのJR新快速電車の到着時間+8分とし、乗継時間にゆとりを持たせたダイヤ設定とします。
- **4** 系統/左京区総合庁舎・深泥池・上賀茂神社方面 **終発繰下げ** 22:02 → 22:10
- **26** 系統/北野白梅町・御室仁和寺・宇多野ユースホテル・山越 方面 **終発繰下げ** 22:00 → 22:10
- **81** 系統/竹田街道・勸進橋・竹田駅東口・西大手筋・中書島・横大路車庫方面 **終発繰下げ** 22:40 → 22:47

地下鉄/竹田駅, JR/長岡京駅

**終発繰下げ**

- **南2** 系統/久我・久我の杜方面
  - 終発繰下げ 竹田駅西口(発) 22:20 → **22:40**(菱川ゆき)
  - 終発繰下げ JR長岡京東口(発) 22:15 → **22:30**

南2 竹田駅西口(発)…2本遅い地下鉄から乗継可能に

地下鉄烏丸線			市バス	
四条	京都	竹田	系統	時刻
22:03	22:06	22:13	南2	現行 22:20 (20分遅く)
22:13	22:16	22:23		<b>22:40</b>
22:23	22:26	22:33		

特南2 JR長岡京東口(発)…1本遅いJR快速電車から乗継可能に

JR西日本			市バス	
種別	大阪	長岡京	系統	時刻
快速	21:38	22:09	特南2	現行 22:15(15分遅く)
快速	21:53	22:24		<b>22:30</b>

※乗継に関連する便のみ表示

阪急電車/西院駅

**終発繰下げ**

- **26** 系統/御室仁和寺・山越 方面
  - 終発繰下げ 22:18 → **22:28**
- **27** 系統/馬塚町方面
  - 終発繰下げ 22:18 → **22:27**

3 系統/京都外大・松尾橋方面

**205** 系統/北野白梅町・金閣寺方面

**増便**

阪急電車			市バス		市バス	
種別	梅田	西院	系統	時刻	系統	時刻
快速急行	21:30	22:10	26	現行 22:18(10分遅く)	27	現行 22:18(9分遅く)
通勤特急	21:40	22:20		<b>22:28</b>		<b>22:27</b>

平日ダイヤ 梅田方面から1~2本遅い電車から乗継可能に

阪急電車			市バス		市バス	
種別	梅田	西院	系統	時刻	系統	時刻
快速急行	22:20	23:00	3	現行 23:06(9分遅く)	205	現行 23:15(2分遅く)
快速急行	22:30	23:10		<b>23:15</b>		<b>23:17</b>
快速急行	22:40	23:18	3	<b>23:15</b>	205	(現行最終より22分遅く)
快速急行	22:50	23:29				<b>23:37</b>

平日ダイヤ 梅田方面から1~2本遅い電車から乗継可能に

阪急電車/大宮駅

**終発繰下げ**

- **46** 系統/千本通・上賀茂神社方面
  - 終発繰下げ 22:54(休日22:29) → **23:06**

46 梅田方面から1本遅い電車から乗継可能に

阪急電車			市バス	
種別	梅田	大宮	系統	時刻
通勤特急	22:00	22:42	46	現行 22:54(12分遅く)
快速急行	22:10	22:52		<b>23:06</b>

平日ダイヤ

- **18** 系統/大宮通・久我石原町 方面
  - 終発繰下げ 21:50 → **22:00**

18 梅田方面から1本遅い電車から乗継可能に

阪急電車			市バス	
種別	梅田	大宮	系統	時刻
通勤特急	21:00	21:41	18	現行 21:50(10分遅く)
快速急行	21:10	21:52		<b>22:00</b>

平日ダイヤ

阪急電車/河原町駅

**増便**

- **5** 系統/岡崎・銀閣寺・白川通方面
  - 増便 22時台以降を増便 2回 → **4回**
  - 終発繰下げ 23:10 → **23:13**(修学院道ゆき)

5 梅田方面から1本遅い電車から乗継可能に

阪急電車			市バス	
種別	梅田	河原町	系統	時刻
快速急行	22:10	22:57	5	現行 23:10(3分遅く)
快速急行	22:20	23:07		<b>23:13</b>

平日ダイヤ

「まちなか」からのお帰りがさらに便利に。最終バスが23時台の系統が増えます。

- **4** 系統/左京区総合庁舎・深泥池・上賀茂神社方面
  - 終発繰下げ 22:14 → **22:22**
- **37** 系統/河原町通・西賀茂方面(再掲)
  - 終発繰下げ 22:53 → **23:05**
- **3** 系統/京都外大・松尾橋方面(再掲)
  - 終発繰下げ 22:51 → **23:00**

京阪電車/三条駅

- **5** 系統/岡崎・白川通方面
  - 増便 22時台以降を増便 3回 → **4回**
  - 終発繰下げ 23:16 → **23:19**
- **37** 系統/河原町通・西賀茂方面
  - 終発繰下げ 23:00 → **23:12**

京阪電車/出町柳駅

- **1** 系統/佛教大学・西賀茂方面
  - 終発繰下げ 22:38 → **22:56**

JR/西大路駅

- **13** 系統/久世橋方面
  - 終発繰下げ 22:31 → **22:39**

○ 洛西地域におけるバス利便性向上について

- ・ 境谷大橋（東行）バス停 （平成22年3月）



- ・ 阪急桂駅西口バスロータリー （平成22年6月）

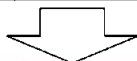


- ・ 交通事業者相互のダイヤ調整（鉄道時刻に合わせたパターンダイヤ化等のダイヤ調整）

（平成22年3月）

【実施前】

（特 阪 急 急）	上り	45	55	5	15	25	35
	下り	47	57	7	17	27	37

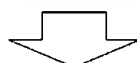


現バ 行ス	発時刻		2	17		32	47
	系統		20B号	西6号		20B号	西6号

【実施後】1時間当り 2便 増便（市交2便（増便なし），京阪京都交通2便→4便）

阪急電車（特急）の10分間隔ダイヤに合わせて、バスも10分間隔ダイヤに整合させることにより、  
鉄道＝バスの乗継を円滑にする。

バ ス	系統	20B号	西6号	20B号	20号	西6号	20号
	着時刻	39	49	59	9	19	29



バス→鉄道（河原町方面）への乗継時間は6分

バス→鉄道（梅田方面）への乗継時間は9分

（特 阪 急 急）	河原町行	45	55	5	15	25	35
	梅田行	48	58	8	18	28	38



鉄道（河原町方面から）→バスへの乗継時間は4分

鉄道（梅田方面から）→バスへの乗継時間は7分

バ ス	発時刻	52	2	12	22	32	42
	系統	西6号	20号	20B号	西6号	20B号	20号

○ 取組効果

平成23年度のバス輸送人員が取組前の平成21年度と比較して5%（約31万人）増加となった。

(参考) 鉄道とバスの運行ダイヤの現状把握

○ 鉄道・バスの乗継最終便の状況

駅名	バス 利用者数	終バスダイヤ
京都駅	23,040	<京都駅前> [MN17] 24:00 河原町通 [MN205] 24:00 西大路通 [京都 75] 22:15 有栖川 [JR 高雄・京北] 21:10 周山 <八条口> [81] 22:51 横大路車庫
桂駅	13,062	<西口> [MN 特西 3] 24:00 洛西 NT [京阪京都 20] 22:59 桂坂中央 <東口> [70] 23:13 小畑川公園北口 [京阪京都 夜 23B] 24:10 東桂坂・桂イノベーション P 前
北大路駅	8,409	[37] 23:33 西賀茂車庫
河原町駅	7,224	[MN17] 24:12 河原町通
国際会館駅	6,909	[京都 26] 24:14 岩倉村松
西院駅	6,772	[MN205] 24:17 西大路通
出町柳駅	6,338	[MN17] 24:23 錦林車庫 [京都 43] 23:03 岩倉村松
大宮駅	6,199	[206] 23:20 北大路 BT
桂川駅	3,925	[70] 23:27 小畑川公園北口 [京阪京都 91] 20:00 亀岡駅前 [阪急 4] 22:20 洛西 NT [ヤサカ 1] 23:44 洛西 NT

鉄道・バスの乗継施設の改善に当たっては、施設整備を検討する前段として、運用面での改善を図ることが重要。出町柳，北大路，中書島などの現有バスターミナルの運用状況を提示いただきたい。

<出町柳駅>

今出川通

- ・Aのりば **市バス**同志社大学，北野天満宮，金閣寺，四条河原町，京都駅，西大路四条方面
- ・Bのりば **市バス**京都大学，銀閣寺，錦林車庫，祇園方面
- 京都バス**銀閣寺方面
- 京都バス** **京阪バス**比叡山ドライブウェイ

川端通

- ・Cのりば **市バス**植物園，北大路駅，北山，上賀茂神社方面
- 京都バス**大原，岩倉実相院，岩倉村松方面
- ・Dのりば **市バス**河原町通，京都駅方面

出町柳駅前バスターミナル

- ・Eのりば **京都バス**朽木，京都産業大学，市原，静原，左京区総合庁舎，銀閣寺方面
- 空港リムジンバス** 関西空港，大阪(伊丹)空港 方面



<b>A</b>	北野天満宮 金閣寺 同志社大学 方面	Kitano-tenmangu Shrine Kinkakuji Temple Doshisha University
<b>市バス</b>	3 四条河原町・四条通・松尾橋 方面	
<b>市バス</b>	17 四条河原町・京都駅 方面	
<b>市バス</b>	102 急行 北野天満宮・北野白梅町・金閣寺 方面	
<b>市バス</b>	201 千本今出川・二条駅・四条大宮 方面	
<b>市バス</b>	203 北野天満宮・北野白梅町・西大路四条 方面	
<b>B</b>	銀閣寺・真如堂 比叡山ドライブウェイ 京都大学 京都造形芸大 方面	Ginkakuji Temple Shinnyodo Temple Heizan Driveway Kyoto University Kyoto University of Art and Design
<b>市バス</b>	3 京都造形芸大・北白川杜伏町 方面	
<b>市バス</b>	17 銀閣寺・錦林車庫 方面	
<b>市バス</b>	102 急行 銀閣寺・錦林車庫 方面	
<b>市バス</b>	201 東山通・祇園 方面	
<b>市バス</b>	203 銀閣寺・錦林車庫・真如堂 方面	
<b>京都バス</b>	56 銀閣寺 方面	
<b>京都バス</b>	京阪バス 比叡山ドライブバス (春分の日～12月1日除日の除雪代行)	
<b>C</b>	大原・岩倉実相院 上賀茂神社 京都府立植物園 佛教大学・京都府立大学 方面	Ohara, Iwakura Jasson Temple Kamigamo-Jinja Shrine Kyoto Prefectural Botanical Garden Bukkyo University Kyoto Prefectural University
<b>市バス</b>	1 植物園・北大路駅・佛教大学・西賀茂車庫 方面	
<b>市バス</b>	4 北山駅・深泥池・上賀茂神社 方面	
<b>京都バス</b>	16 17 大原 方面	
<b>京都バス</b>	21 23 岩倉実相院 方面	
<b>京都バス</b>	41 43 岩倉村松 方面	
<b>D</b>	四条河原町 京都駅 方面	Srijō Kawarasmachi Kyoto Sta.
<b>市バス</b>	4 河原町通・四条河原町・京都駅 方面	
<b>京都バス</b>	32 34 35 36 三条京阪・四条河原町・京都駅 方面	
<b>京都バス</b>	16 21 41 四条河原町 方面	
<b>E</b>	花背・広河原 坊村・朽木 京都産業大学 方面 空港リムジンバス	Hanasa-Hirogawara Bomura,Kutsuki Kyoto Sangyo University Airport Limousine Bus
<b>京都バス</b>	10 朽木 方面 (3/76～12/15の土曜・休日のみ運行)	
<b>京都バス</b>	32 34 35 36 京都産業大学・市原・静原・広河原 方面	
<b>京都バス</b>	56 左京区総合庁舎・銀閣寺 方面	
<b>空港リムジンバス</b>	関西空港・大阪(伊丹)空港 方面	



<北大路駅>

北大路バスターミナル

・赤のりば

市バス 京都産業大学, 錦林車庫・京都駅, 出町柳駅・京都駅, 高野 方面

・青のりば

市バス 西賀茂車庫・玄塚・終野, 京都駅・西大路七条, 原谷, 千本通・京都駅 方面

北大路駅前 (北大路通)

・東行

京都バス 岩倉村松, 出町柳, 国際会館 方面

市バス 京都産業大学, 錦林車庫・京都駅, 出町柳駅・京都駅, 高野 方面

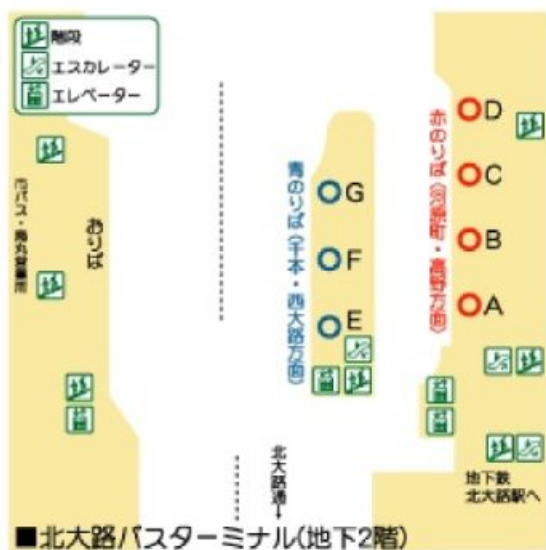
・西行

京都バス 広河原, 静原・城山, 市原, 京都駅 方面

市バス 西賀茂車庫・玄塚・終野, 京都駅・西大路七条, 原谷, 千本通・京都駅 方面

雲ヶ畑バスもくもく号 雲ヶ畑 方面

(北大路バスターミナル)



赤-A【京都産大】

北3

赤-B【錦林車庫・京都駅】

204・206

赤-C【出町柳駅・京都駅】

1・37・205

赤-D【高野】

北8

青-E【西賀茂車庫・玄塚・終野】

1・37・特37・北1

青-F【京都駅・西大路七条・原谷】

101・102・205・M1・北8

青-G【千本通・京都駅】

204・206

(赤のバスは河原町通・東山通を運行

青のバスは千本通・西大路通を運行します。)

(北大路駅前)

・京都バス



・雲ヶ畑バスもくもく号

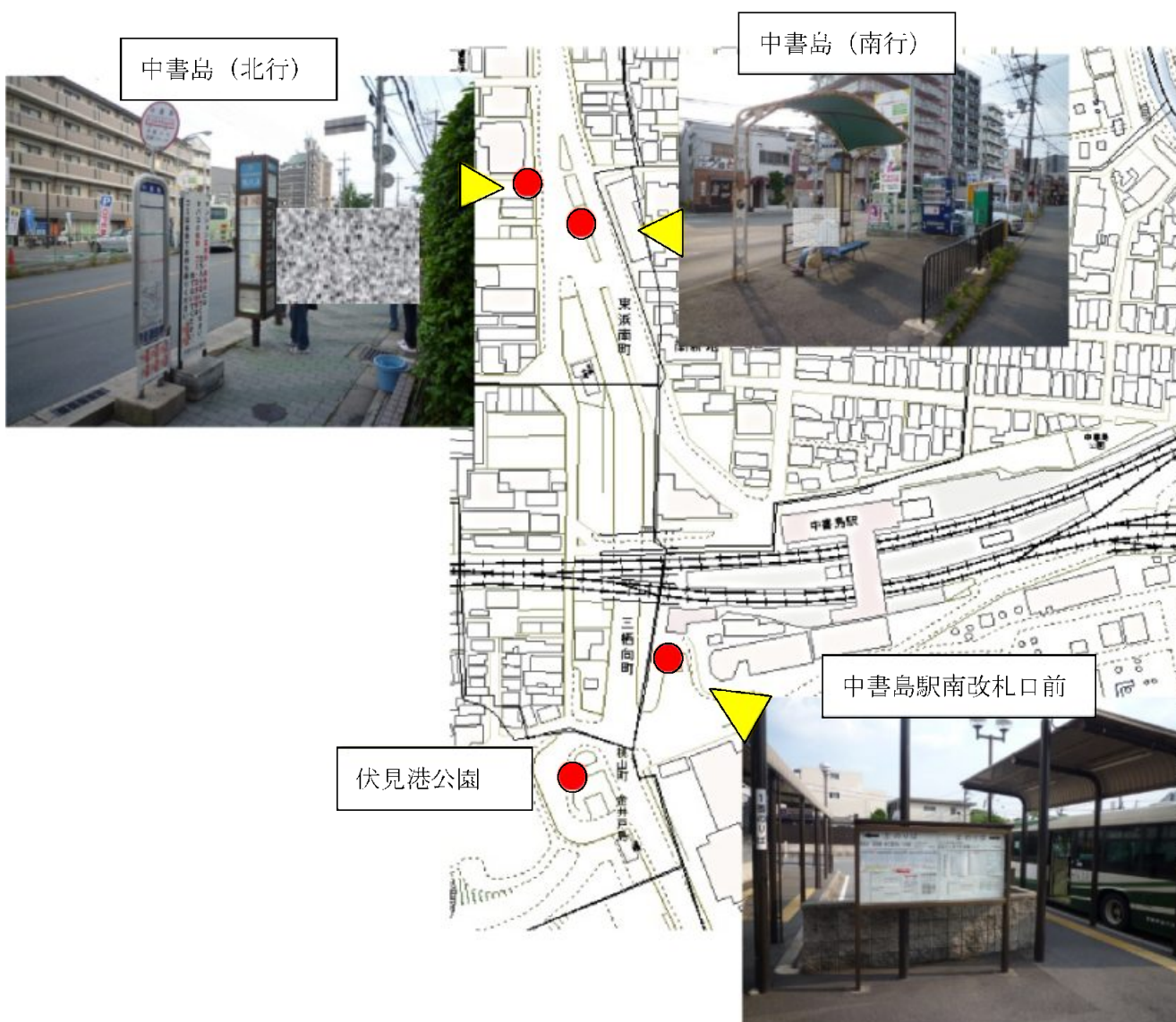




<中書島駅前>

中書島バス停に停車するバスのうち、伏見港公園又は南改札口前を通過（停車しない）するバス

	停車しない（通過）	停車する
19号	横大路～中書島～京都駅	
20号	横大路～中書島～淀	中書島（南改札口前）～淀（1本／2本）
22号	横大路～中書島～久我	中書島（南改札口前）～久我（1本／2本）
81号	横大路～中書島～京都駅	中書島（伏見港公園）～京都駅（1本／3本）
南3号	横大路～中書島～竹田駅西口（一部）	中書島（南改札口前）～竹田駅西口
南8号	竹田駅東口→中書島→横大路	横大路→中書島（南改札口前）→竹田駅東口
京阪24号		淀～中書島（南改札口前）～竹田駅西口
京阪6号	醍醐→中書島→竹田駅西口	竹田駅西口→中書島（南改札口前）→醍醐



## 鉄道・バスの乗継について

### 2-3 乗継運賃のケーススタディ（京都駅～金閣寺）

#### ■現状

・現状では、京都駅前発～金閣寺道着の乗客数は、平日 743 人で市バス全路線の発着地順位で第 10 位と多い。地下鉄北大路駅からの市バス乗継には割引が適用され、平日 397 人で発着地順位は第 34 位。J R 円町駅からの市バス乗継には割引は適用されず、上位 140 位に入っていない。

表 京都駅前～金閣寺道間の乗継運賃割引のケーススタディ

交通手段	交通手段 利用区間	運賃		乗車時間 (所要時間)
		運賃	割引	
①バスのみ利用(乗継なし)	<市バス(205系統)> ・京都駅前→金閣寺道	230円		41分
	・合計	230円		41分 (乗継なし)
②JRとバスの乗継利用	<JR嵯峨野線> ・京都駅→円町駅	190円		8分
	<市バス> ・西ノ京円町→金閣寺道	230円		9分
	・乗継割引			
	・合計	420円		17分 (乗継除く)
③地下鉄とバスの乗継利用	<地下鉄烏丸線> 京都駅→北大路駅	260円		14分
	<市バス> ・北大路BT→金閣寺道	230円		9分
	・乗継割引		△60円	
	・合計	490円	430円	25分 (乗継除く)

#### ①ルート

市バス 205号系統, 101号系統

#### ②ルート

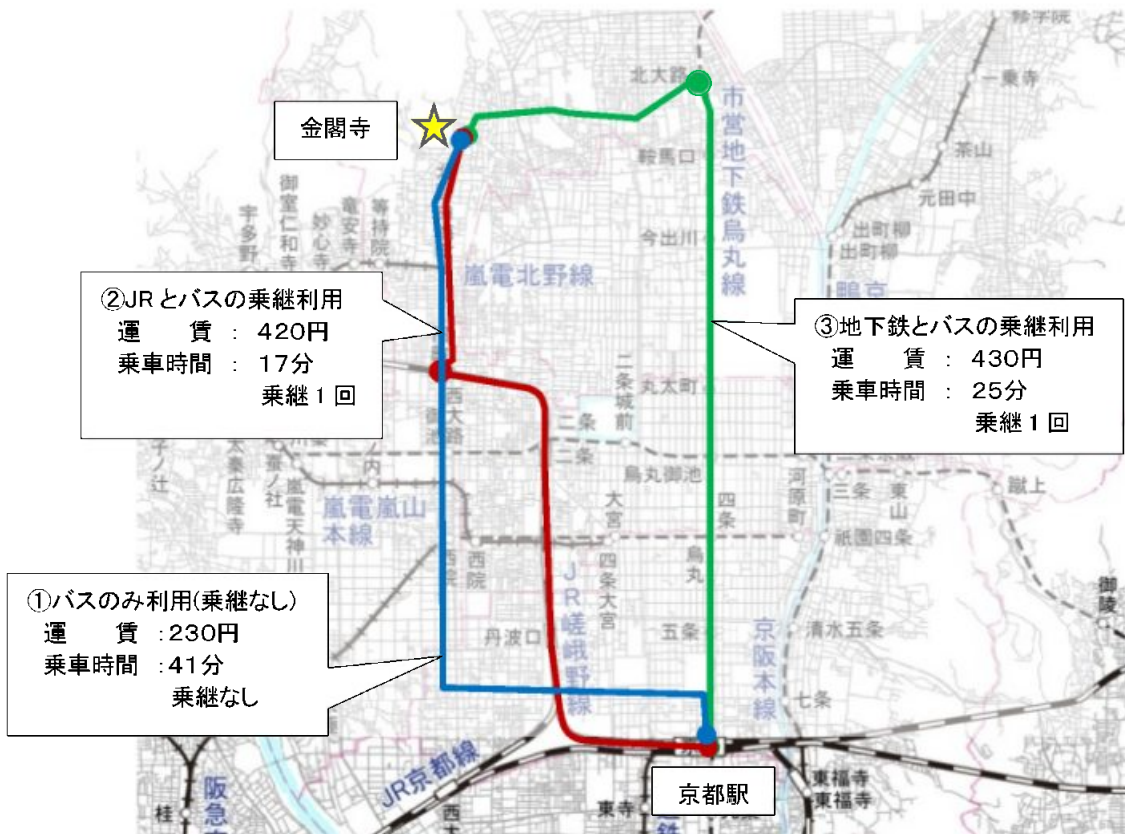
J R嵯峨野線 日中概ね1時間4本

市バス 204号系統, 205号系統

#### ③ルート

地下鉄烏丸線 日中概ね1時間8本

市バス 204号系統, 205号系統, 101号系統, 102号系統, M1号系統



### ①バスのみ利用（乗継なし）

**10:35発 → 11:19着** 所要時間：44分（バス 41分、電車 0分、徒歩 3分） 乗換：0回 運賃：230円 安 楽

移動距離：8.3Km CO2排出量：393g（マイカーに比べ 997g減） 消費カロリー：9.4kcal 徒歩：約300歩  
市バス・京都バス一日乗車券カードのみで利用可能

10:35発	<b>出発地</b> 京都駅	周辺地図
↓	徒歩すぐ	
10:35着 10:35発	■ 京都駅前(京都市バス) のりばB3	230円 時刻表 周辺地図
↓	41分  市バス 205系統	21停留所乗車
11:16着 11:16発	■ 金閣寺道(京都市バス) 北行き	時刻表 周辺地図
↓	3分  徒歩	
11:19着	<b>目的地</b> 金閣寺(鹿苑寺)	詳細 周辺地図

### ②JR とバスの乗継利用

**10:37発 → 11:03着** 所要時間：26分（バス 9分、電車 8分、徒歩 8分） 乗換：1回 運賃：420円 安 楽

移動距離：8.2Km CO2排出量：211g（マイカーに比べ 1151g減） 消費カロリー：25.2kcal 徒歩：約800歩

10:37発	<b>出発地</b> 京都 31番線・32番線・33番線	190円 時刻表 駅構内図 周辺地図
↓	8分  JR嵯峨野線(園部行) 各停	3駅乗車
10:45着 10:45発	■ 円町 2番線	時刻表 駅構内図 周辺地図
↓	5分  徒歩	
10:50着 10:51発	■ 西ノ京円町(京都市バス) 北行き	230円 時刻表 周辺地図
↓	9分  市バス 204系統	6停留所乗車
11:00着 11:00発	■ 金閣寺道(京都市バス) 北行き	時刻表 周辺地図
↓	3分  徒歩	
11:03着	<b>目的地</b> 金閣寺(鹿苑寺)	詳細 周辺地図

### ③地下鉄とバスの乗継利用

**10:35発 → 11:09着** 所要時間：34分（バス 9分、電車 14分、徒歩 7分） 乗換：1回 運賃：490円 早 安 楽

移動距離：9.3Km CO2排出量：243g（マイカーに比べ 1302g減） 消費カロリー：22.1kcal 徒歩：約700歩

10:35発	<b>出発地</b> 京都 2番線（地下鉄）	260円 時刻表 駅構内図 周辺地図
↓	14分  地下鉄烏丸線(国際会館行) 各停	7駅乗車
10:49着 10:49発	■ 北大路 2番線	時刻表 駅構内図 周辺地図
↓	4分  徒歩	
10:53着 10:57発	■ 北大路バスターミナル(京都市バス) のりばF	230円 時刻表 周辺地図
↓	9分  市バス 101系統	4停留所乗車
11:06着 11:06発	■ 金閣寺道(京都市バス) 南行き	時刻表 周辺地図
↓	3分  徒歩	
11:09着	<b>目的地</b> 金閣寺(鹿苑寺)	詳細 周辺地図

<参考> 交通局の割引制度の利用状況の把握

- ・平成 25 年度のバス地下鉄連絡券の 1 日平均利用状況をみると、バスで 243 人、地下鉄で 212 人となっており、ともに利用人数の割合は、0.1%（バス 0.07%、地下鉄 0.06%）となっている。
- ・地下鉄⇄市バスの乗継運賃の割引は、バス地下鉄連絡券の利用以外にトラフィカ京カード利用の場合もある。

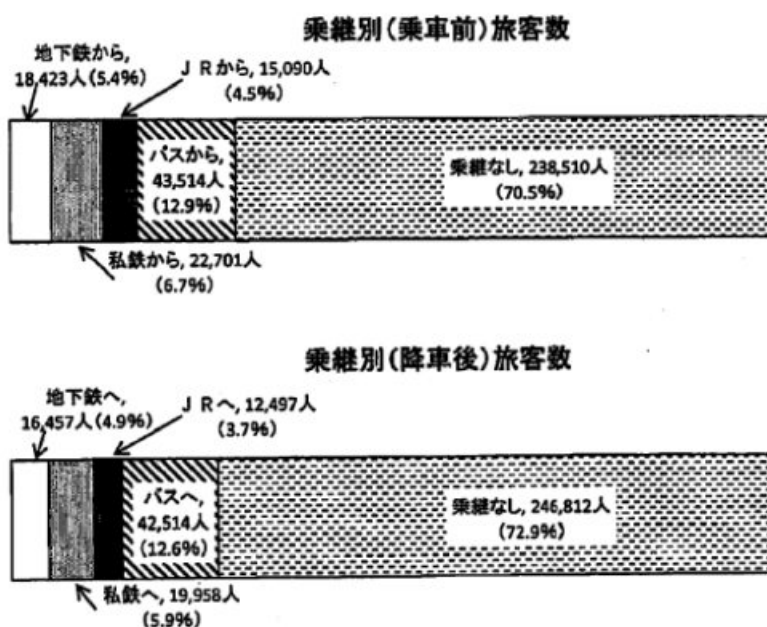
バス地下鉄連絡券の 1 日平均利用状況（平成 25 年度）

	バス		地下鉄	
	旅客数（人）	旅客収入（円）	旅客数（人）	旅客収入（円）
定期外	176,718 (54.3)	30,928,593 (60.6)	189,957 (54.6)	43,244,612 (65.4)
トラフィカ京カード	19,194 (5.9)	3,550,147 (7.0)	35,017 (10.1)	7,369,984 (11.3)
バス地下鉄連絡券	243 (0.1)	45,372 (0.1)	212 (0.1)	45,046 (0.1)
定期	75,272 (23.1)	8,698,218 (17.0)	135,337 (38.8)	19,032,184 (28.8)
計	251,990 (77.4)	39,626,811 (77.6)	325,294 (93.4)	62,276,796 (94.2)
敬老等	73,565 (22.6)	11,404,334 (22.4)	23,159 (6.6)	3,831,731 (5.8)
合計	325,555 (100.0)	51,031,145 (100.0)	348,453 (100.0)	66,108,527 (100.0)

※下段( )内は構成比 (%)

資料：京都市交通事業白書（平成 25 年度 京都市交通局）

<参考> 市バス利用者の乗継別旅客数



資料：平成 24 年度市バス旅客流動調査の結果概要（平成 24 年度 京都市交通局）

<参考> コトデンの乗継運賃の割引

～鉄道・バスの乗継運賃割引に対する自治体からの補助金の交付事例～



## 公共交通利用促進に資する施策

### 3月1日から乗り継ぎ運賃割引が100円に拡大します。

IruCa(イルカ)カード(※1)を利用して、電車とバスを乗り継いだ場合に、乗り継ぎ運賃割引が適用になり、後に乗車した交通機関の運賃がこれまでの20円引きから、100円引きになります。

内容につきましては、下記のパンフレットをご覧ください。

この制度の導入により

- ①乗り継ぎでバスちょい乗りが50円以内に！
- ②定期IruCa(※2)ならすべてのバス運賃が100円引きに！
- ③郊外部からの乗り継ぎで、雨の日も遅刻の心配がなく、運賃もお得！

平成26年3月1日(土)からスタートです！

※1 グリーンIruCa及びキッズIruCaは、本制度の適用はありません。

※2 IruCa定期券(大人)のみ適用となります。



# 「IruCa」カード利用で電車⇔バスを乗り継ぐとお得に！

## POINT ① バスちょいのりが50円以内に！



「IruCa」で電車⇔バスを乗り継ぐことで

- 中心市街地の広範囲(160円区間)で50円以内でバスに乗車可能
- 100円バスは、実質無料<sup>※2</sup>

## POINT ② 乗継で運賃が100円引きに！



「IruCa」で電車⇔バスを乗り継ぐことで

- 雨の日も遅刻なく安心
- 運賃もお得

バスだけでもよし、  
電車に乗り継ぐもよし！

従来  
乗継先の運賃  
20円割引

さらに80円割引

平成26年3月1日から  
**100円割引**

ル ー ト ( )は乗継指定駅	運 賃		
	乗継/IruCaのみ 利用	乗継とバスとの乗継利用 従来の運賃	平成26年3月1日から(100円割引)
鹿沼支所 ↔ 瓦 町 (バス専用)	540円	550円	470円
川 島 ↔ 瓦 町 (バス専用)	450円	470円	390円
香南町由佐 ↔ 瓦 町 (バス専用)	600円	570円	490円



## POINT ③ 「定期IruCa」<sup>※3</sup>利用でさらにお得に！

「定期IruCa」にすれば、その日の鉄道利用がなくても  
全てのバス運賃が100円引き

乗継割引  
20円  
2014.4.30  
2014.4.30

平成26年3月1日から  
**全てに適用**



	バス運賃	鉄道運賃	バス運賃
乗継の場合	100円	240円	160円
従来の場合	70円	(「定期IruCa」による割引)	130円
平成26年3月1日から	従来よりも80円割引で <b>0円</b>	(「定期IruCa」による割引)	従来よりも80円割引で <b>50円</b>

※上記割引のうち「乗継割引」は利用額(毎月利用が100円以内)：電車5%、バス(10%)としています。

電車・バスの利用に関するお問い合わせ

●ことடன்経営企画室 TEL 087-863-7766 ●ことடன்バス TEL 087-821-3033

※1 本制度は、フリーIruCa・スクールIruCa・シニアIruCa/IruCa定期券(大人)による乗継割引対象全路線で適用されます。なお、IruCa利用による電車⇔バスの乗継に適用されるものであり、電車⇔電車、バス⇔バス、JR⇔電車およびJR⇔バスの乗継には適用されません。

※2 割引後に運賃がマイナスとなる場合は無料となります。

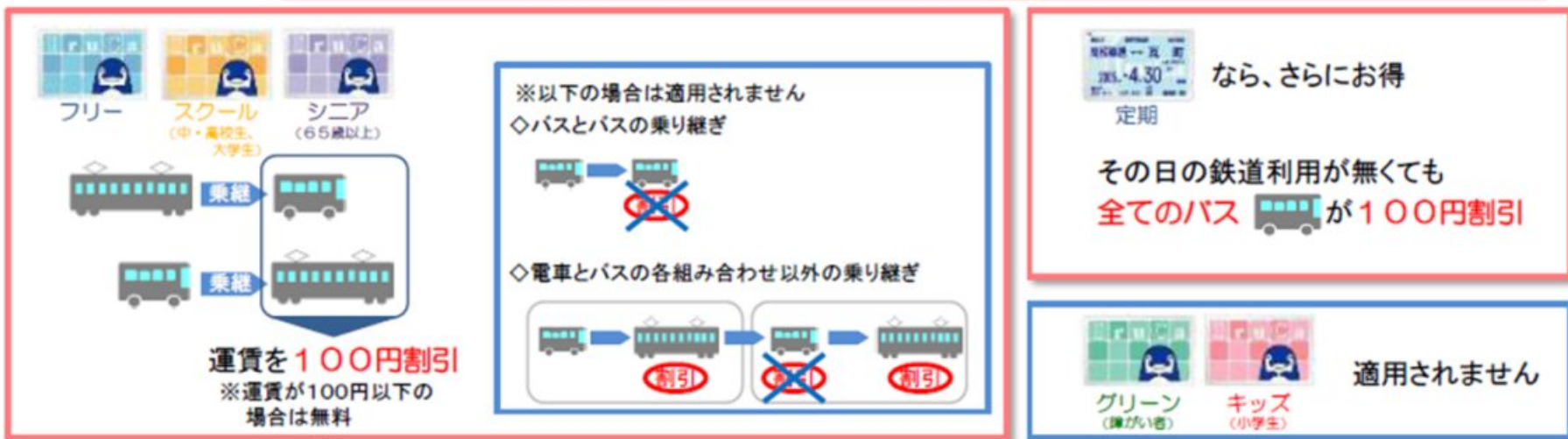
※3 IruCa定期券(大人)のみが対象です。

# 公共交通利用促進施策「電車バス乗継割引拡大制度」

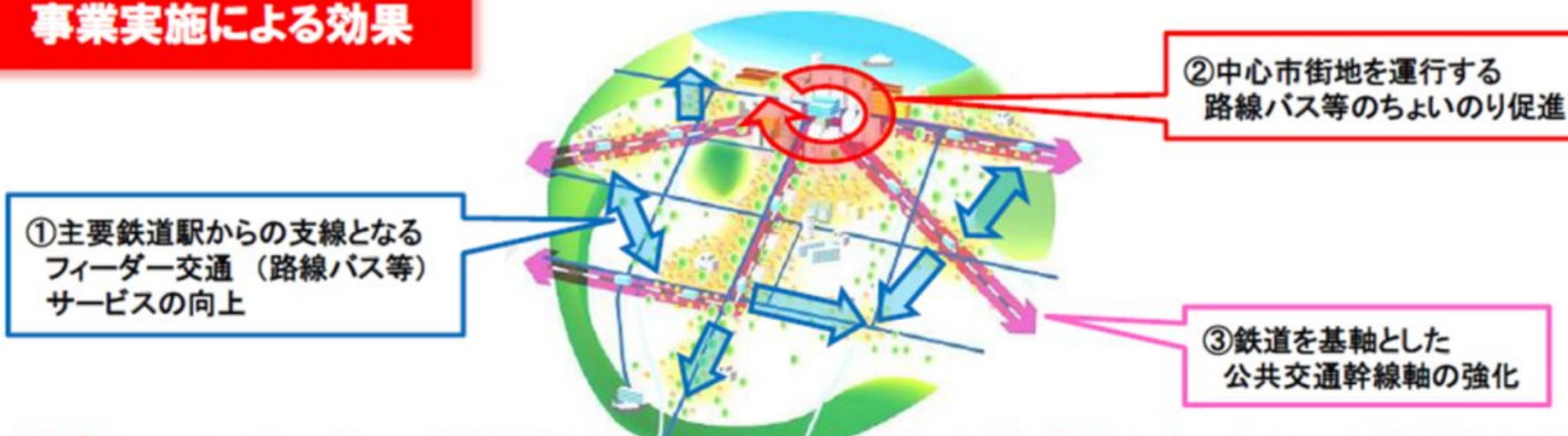
## 概要

ICカード「IruCa」による電車⇔バス利用時における

**乗り継ぎ割引額(20円)を100円に拡大** [H26. 3. 1より実施中]



## 事業実施による効果



**電車とバスそれぞれの機能(役割)を最大限活用した効率的なネットワーク形成を目指す。**



# 公共交通利用促進施策「電車バス乗継割引拡大制度」

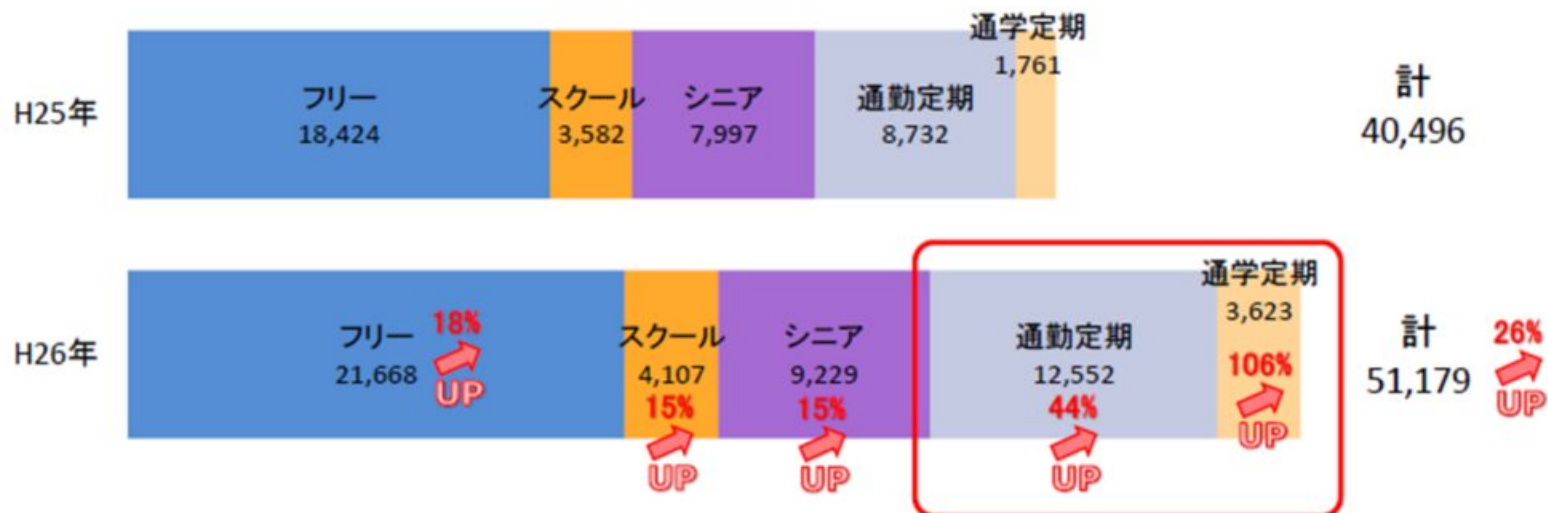
## 補助スキーム

初期費用(システム改修費等)  
運賃割引額の差額補填

補助金として市が交付  
H25年度交付額: 6,000千円  
H26年度当初予算額: 23,328千円

## 利用実績(速報値)

電車⇔バス乗り継ぎ件数(3~4月: 2ヶ月分)



定期IruCaによる乗り継ぎ件数の増加が顕著

今後、利用動態を含め詳細な分析により、施策の効果を検証