

京都市内の公共交通に係る 課題整理の方向性

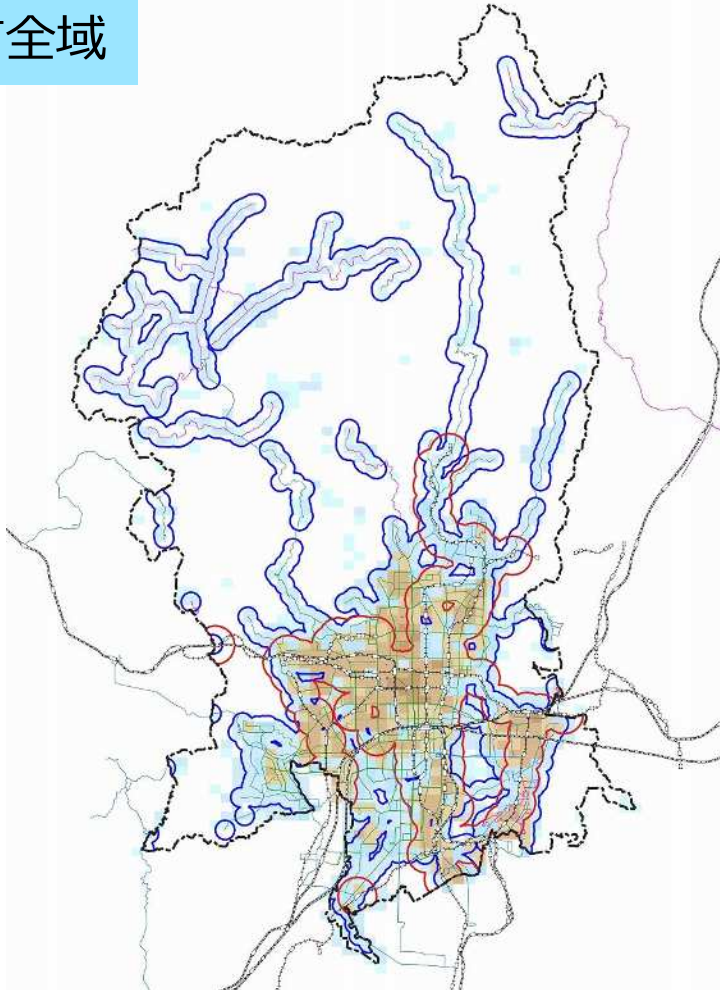
第2回 京都市地域公共交通計画協議会
令和4年8月

京都市内の公共交通圏域と課題整理の方向性

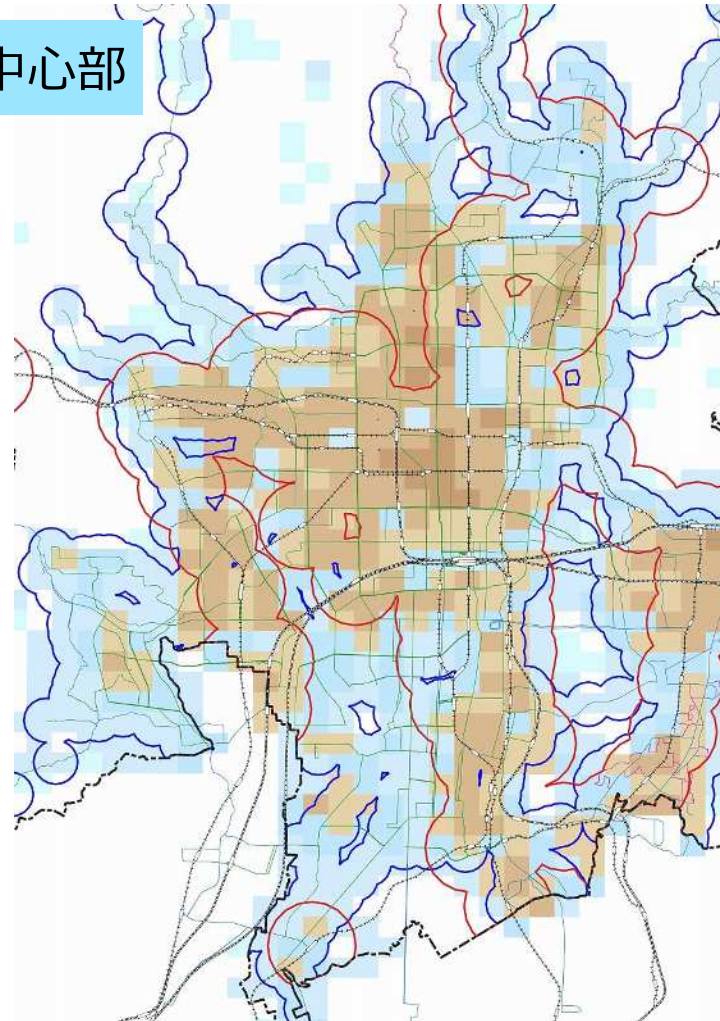
1

- ・京都市の中心部は、ほとんどが公共交通圏域内となっている一方で、中心部外では、一定人口がありながら圏域外となっているエリアがある。
- ・人口の分布や公共交通の運行状況が地域によって大きく異なるため、第3回協議会以降、市内を「都心部」「周辺部」「中山間地域」の3つの広域に分類し、課題を整理する。

市全域

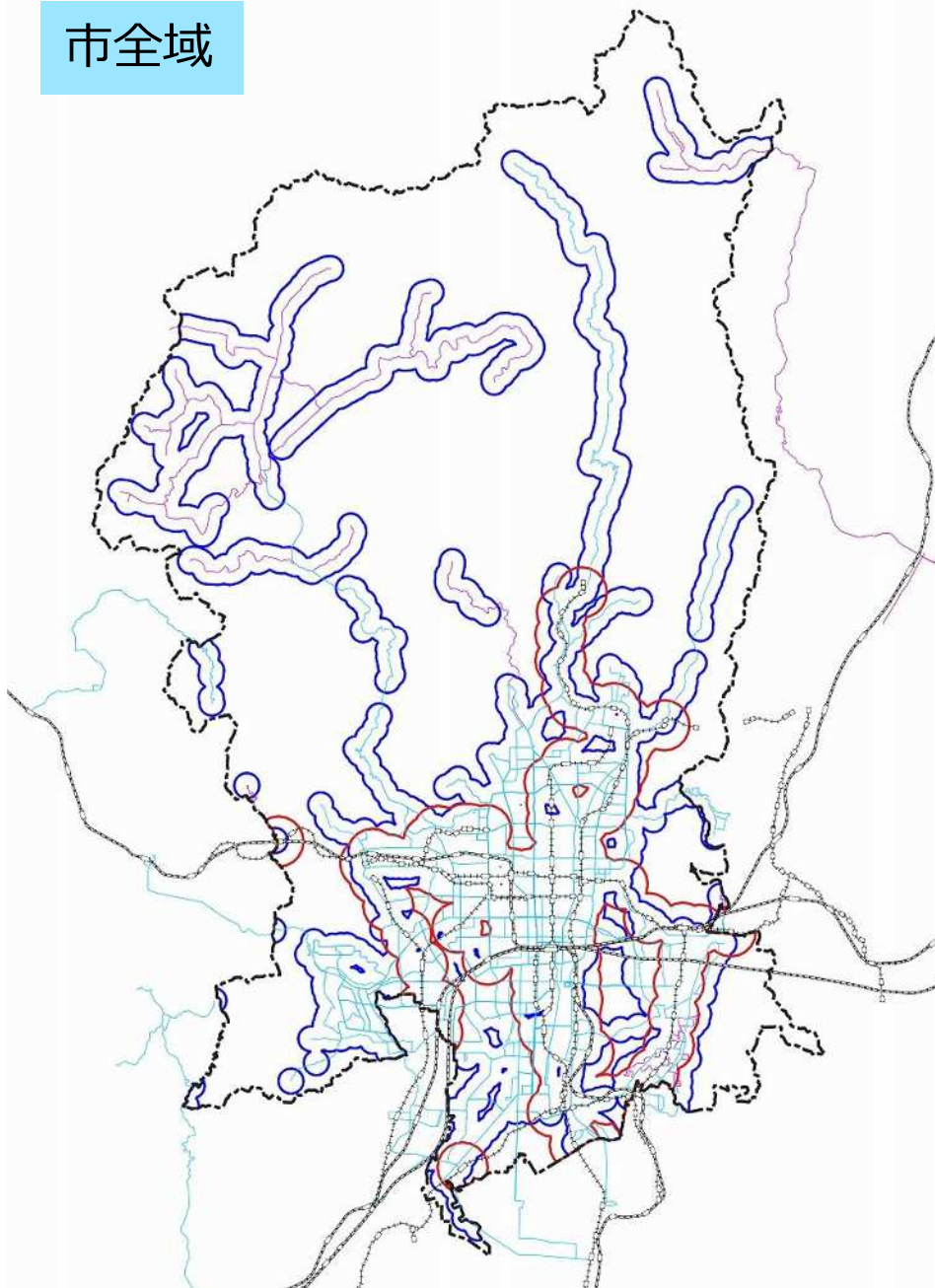


市中心部

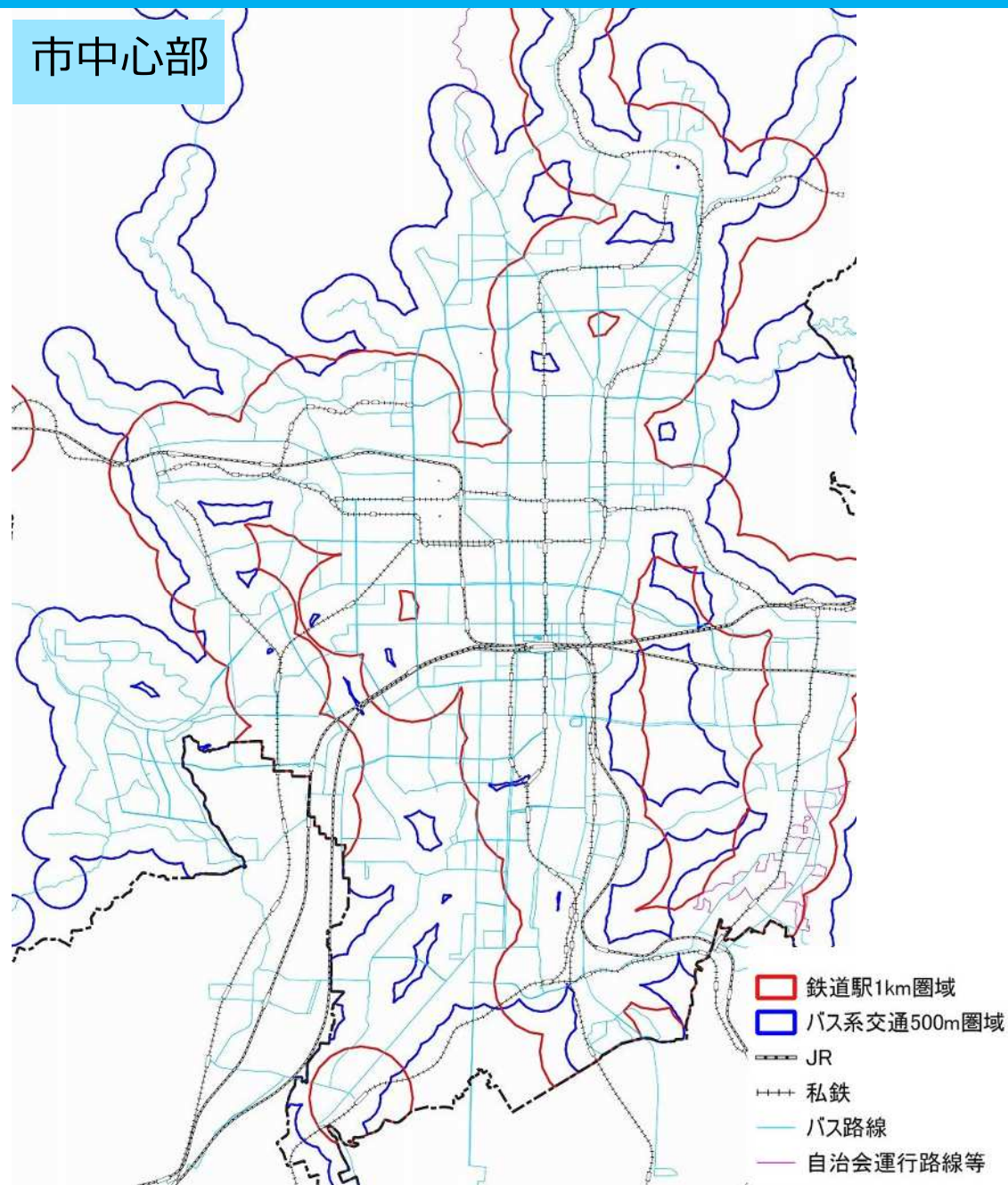


出典：国勢調査(令和2年)、
国土数値情報
※民間バスは年間を通して平日
1日1往復以上の運行がある
路線・停留所のみ
※自治会運行路線等は定期的な
運行が行われている区間

市全域

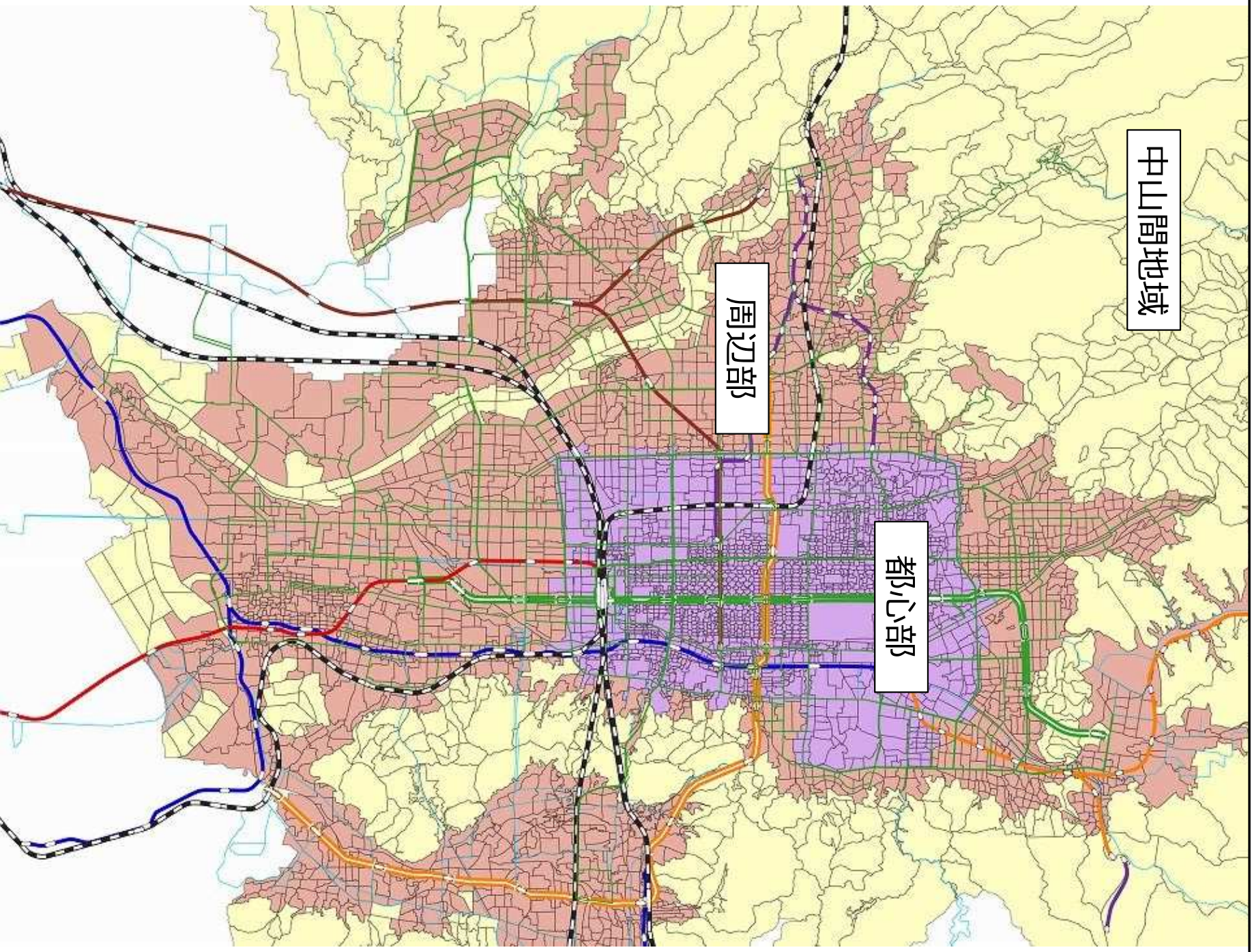


市中心部



京都市の中心部は市バス・地下鉄を中心とした交通網が充実している状況や、特に市バス循環系統の利用者数が多い状況等を踏まえ、市バス循環系統の外郭線（※）の内側および外郭線をまたぐ町を「都心部」とし、外郭線の外側でかつ市街化区域内を「周辺部」、市街化調整区域及び都市計画区域外を「中山間地域」と分類し、現状・課題を整理していくこととする。

※北大路通、西大路通、九条通、東大路通（東鞍馬口通と丸太町通の間は白川通）

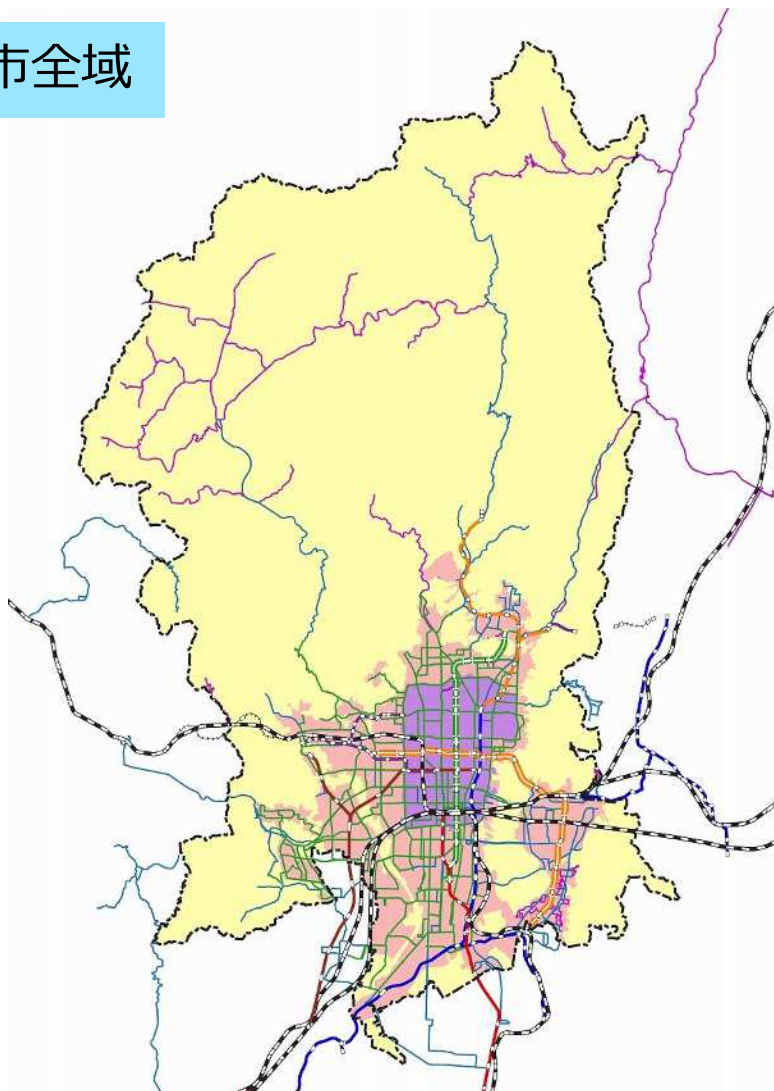


京都市内の公共交通ネットワーク

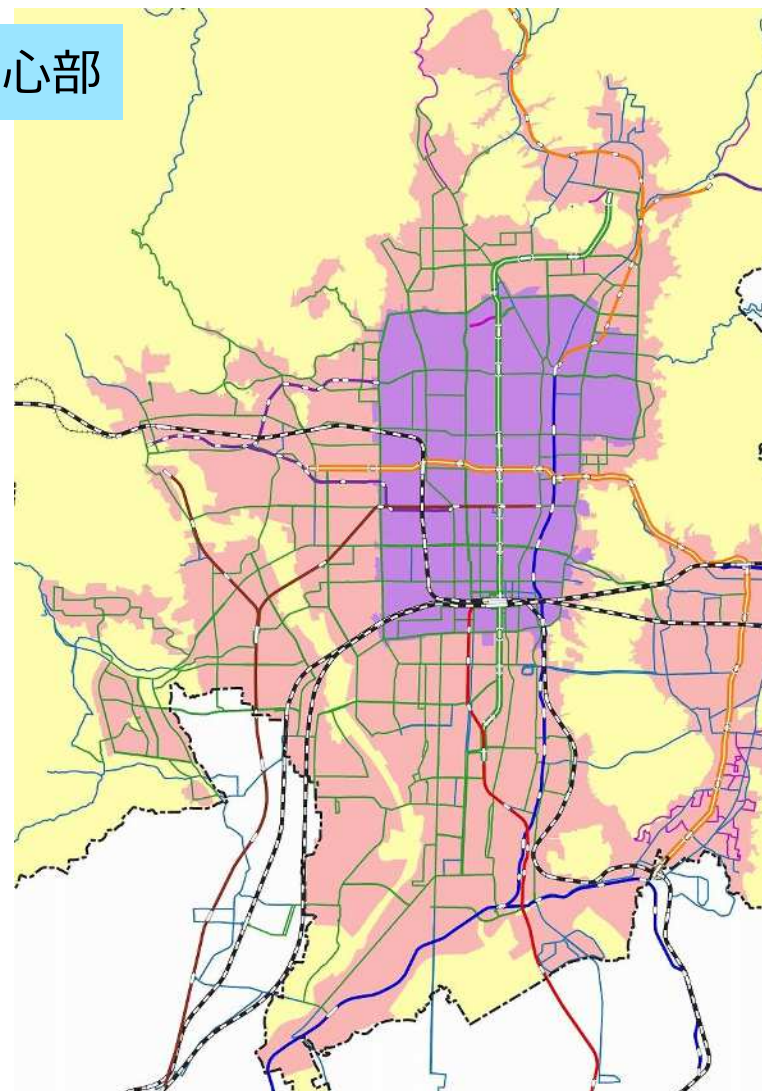
4

都心部は鉄道・バスのネットワークが、周辺部では鉄道駅へのアクセスを中心としたバス路線が確保されている。一方、中山間地域では、路線バスを維持することが難しく地域が主体となった輸送（自家用有償旅客運送等）が行われている地域もみられる。

市全域



市中心部

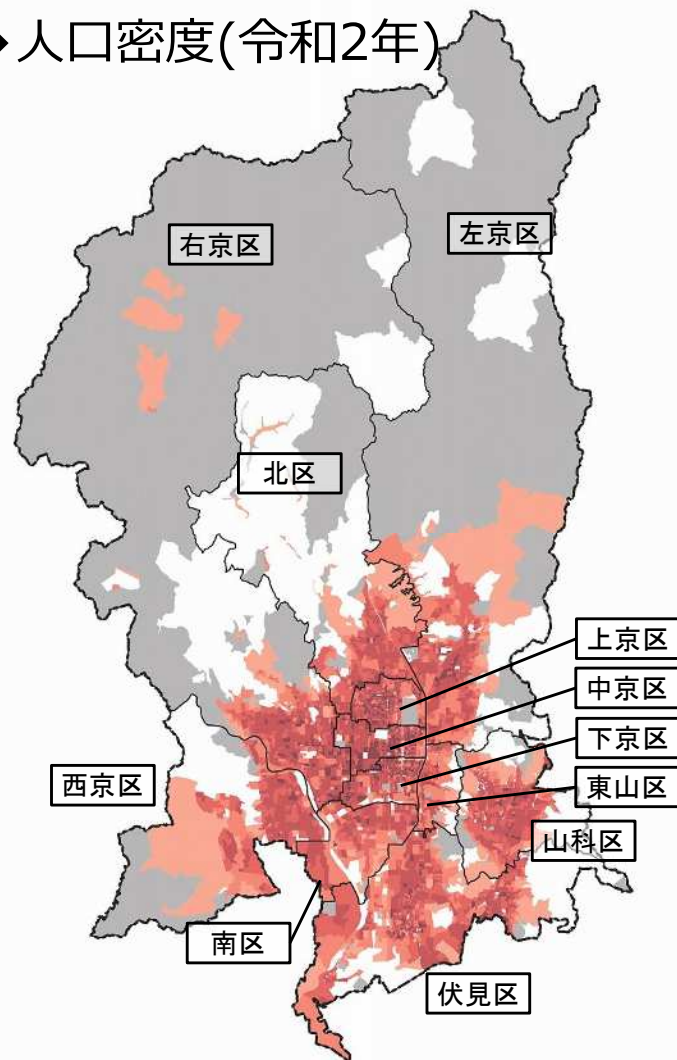


- 京都市バス
 - 民間バス路線
 - 自治会運行路線等
- 鉄道路線
- 地下鉄烏丸線
 - 地下鉄東西線
 - JR線
 - 阪急電鉄
 - 京阪電気鉄道
 - 近畿日本鉄道
 - 京福電気鉄道
 - 叡山電鉄
 - その他鉄道路線
- エリア区分
- 都心部
 - 周辺部
 - 中山間地域

京都市内の公共交通を 取り巻く環境について (基礎データ)

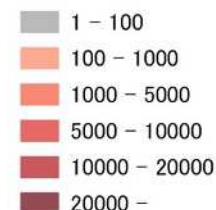
都心部や周辺部に人口が集中しており、特に都心部では人口が増加する地域も多くみられる。一方、中山間地域の多くの地域で人口が大きく減少している。

◆人口密度(令和2年)



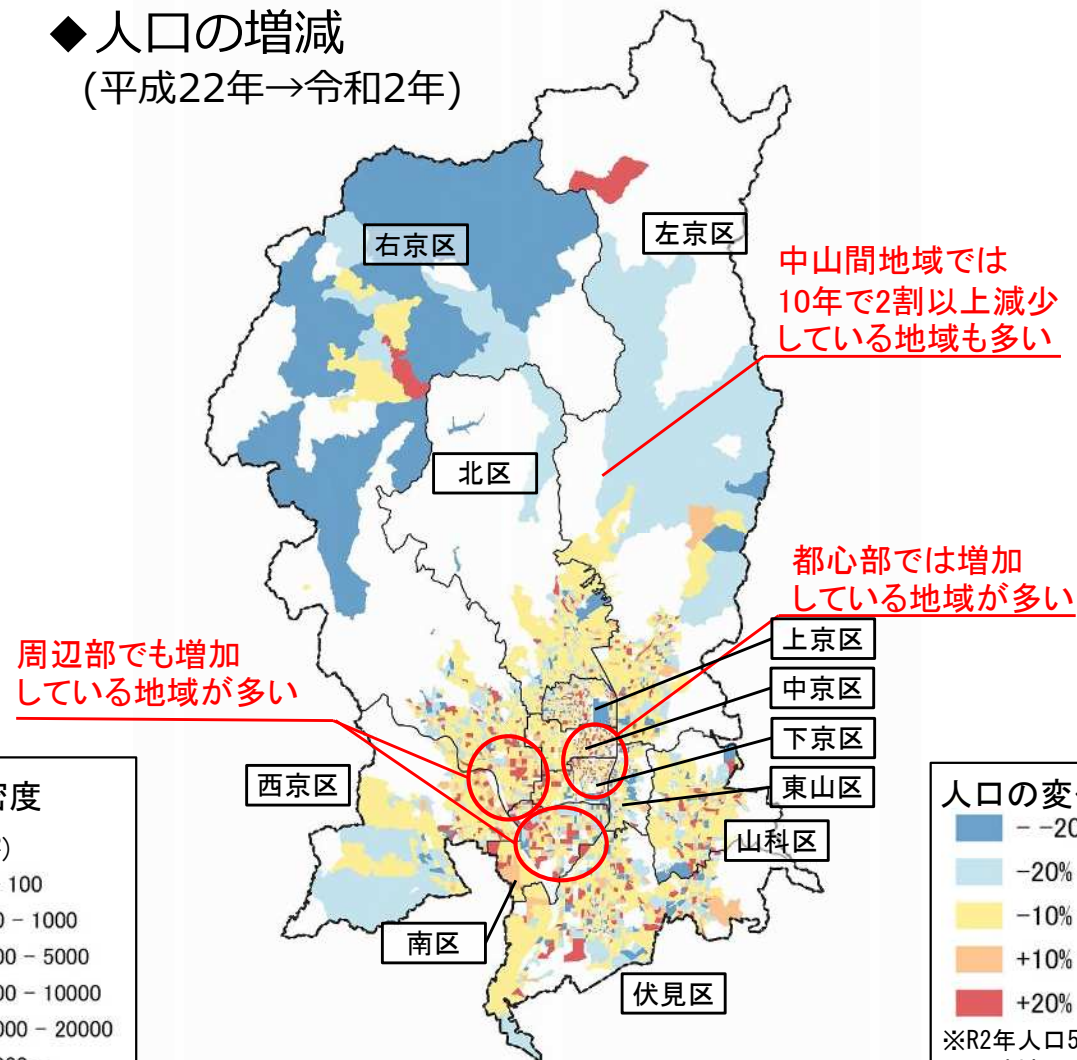
人口密度

(人/km²)



出典: 国勢調査

◆人口の増減 (平成22年→令和2年)



人口の変化



※R2年人口50人以上
の地域のみ色付け

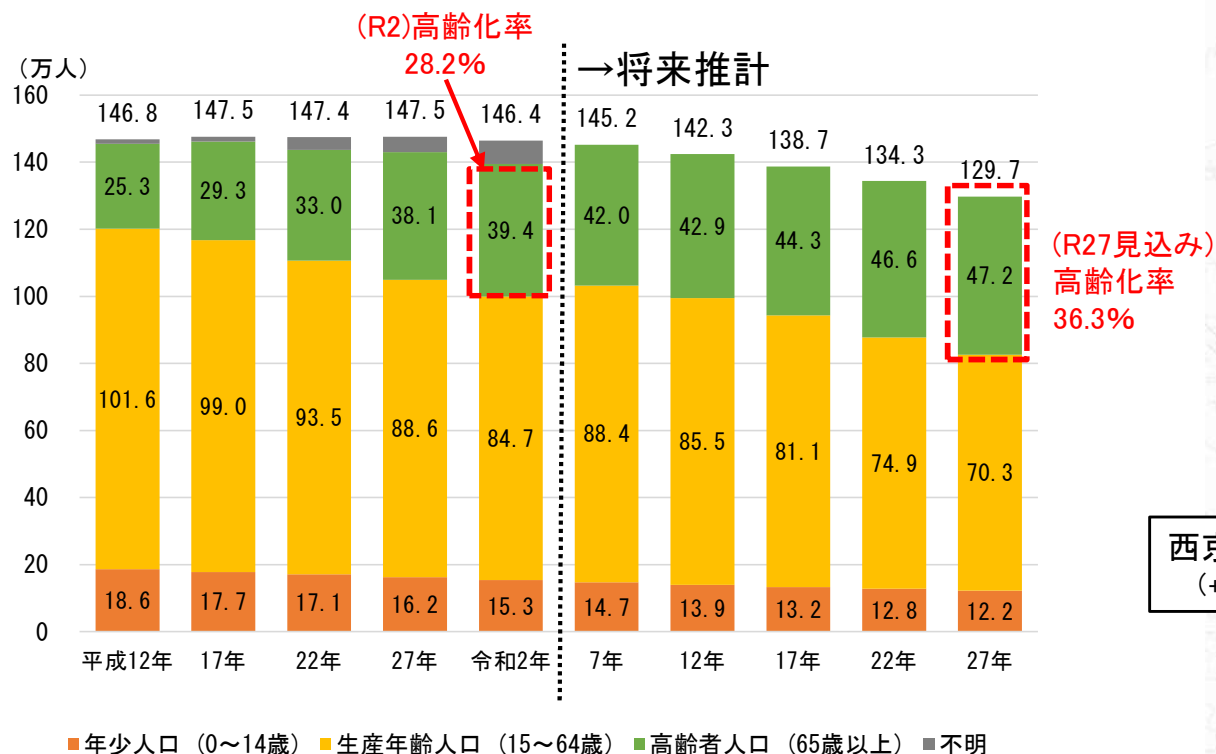
出典: 国勢調査

- 令和2年までの20年間で、総人口が横ばいの中、高齢者人口は1.5倍以上に増加した。
- 今後、総人口はさらに減少、高齢者人口は増加し、令和27年には高齢化率が35%を超える見込み。
- 西京区、山科区、伏見区で特に高齢化率が上昇している。

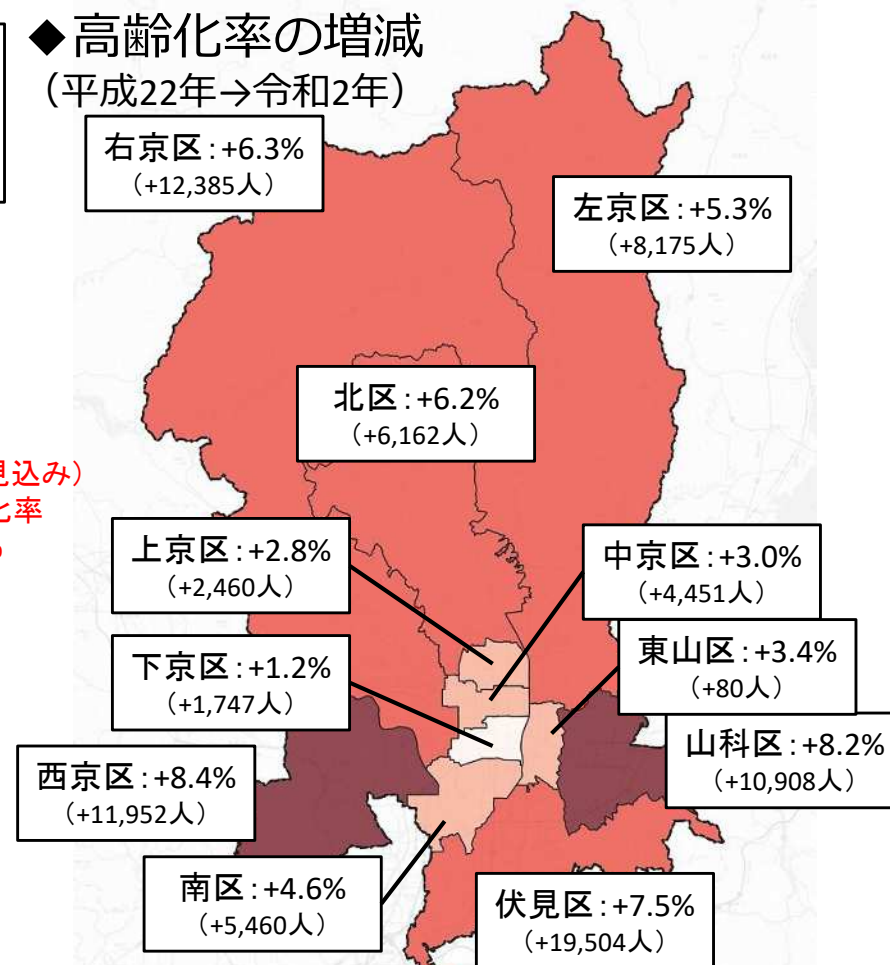
◆人口と高齢化率の推移

高齢化率の高い行政区(R2)

- ①東山区:33.4%
- ②山科区:31.4%
- ③北区:29.2%
- ④伏見区:29.1%
- ⑤右京区:28.6%

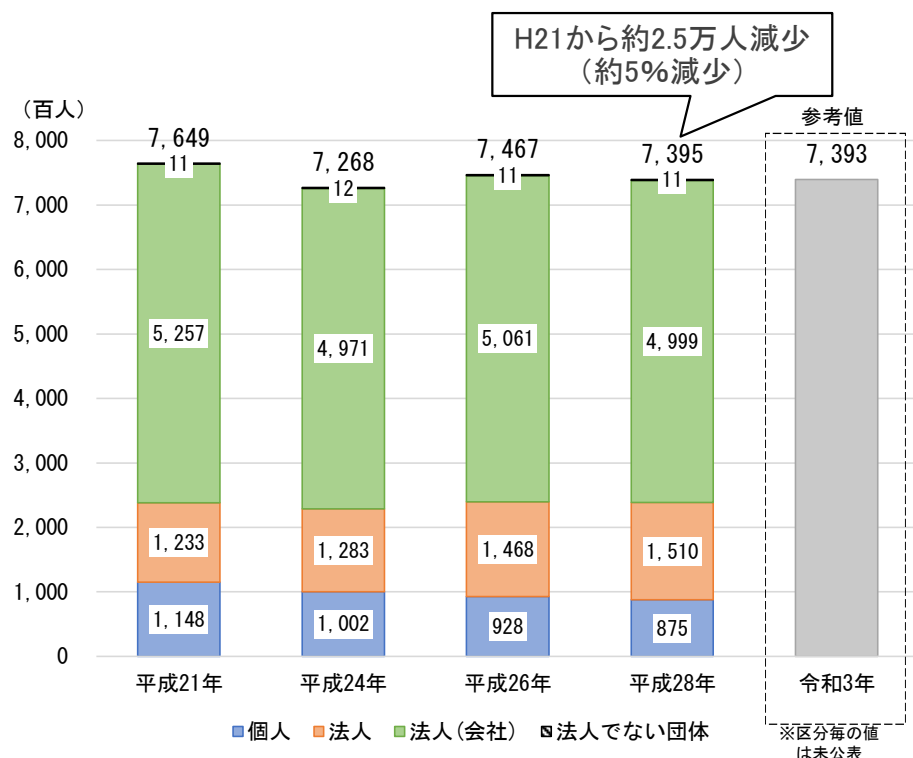


◆高齢化率の増減 (平成22年→令和2年)



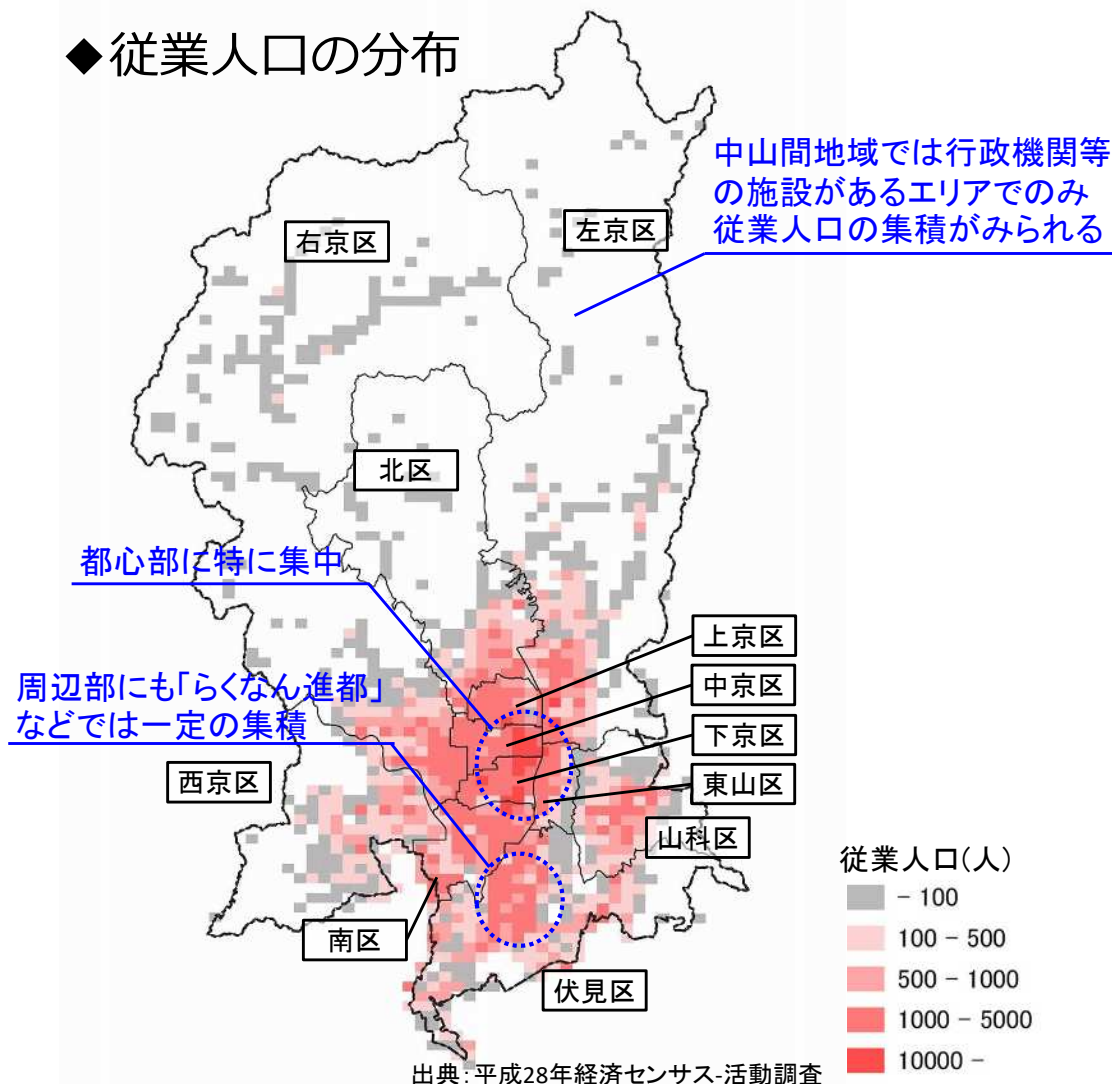
- 京都市内の従業員人口は70万人前後で推移。平成21年からの7年間で、約2.5万人減少している。
- 従業員人口は、都心部に特に集中している。

◆従業員人口の推移



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））

◆従業員人口の分布

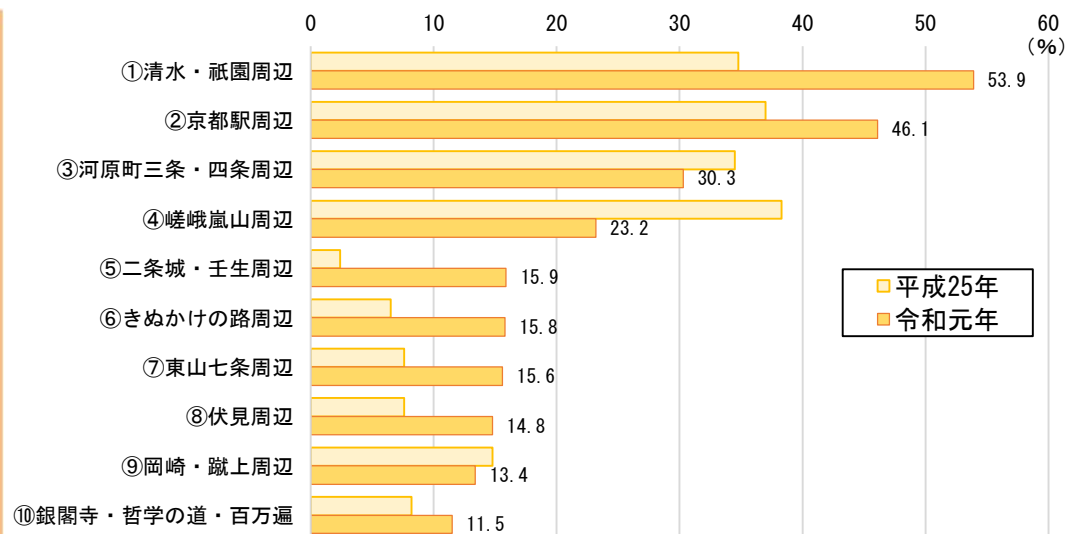


従業員人口(人)

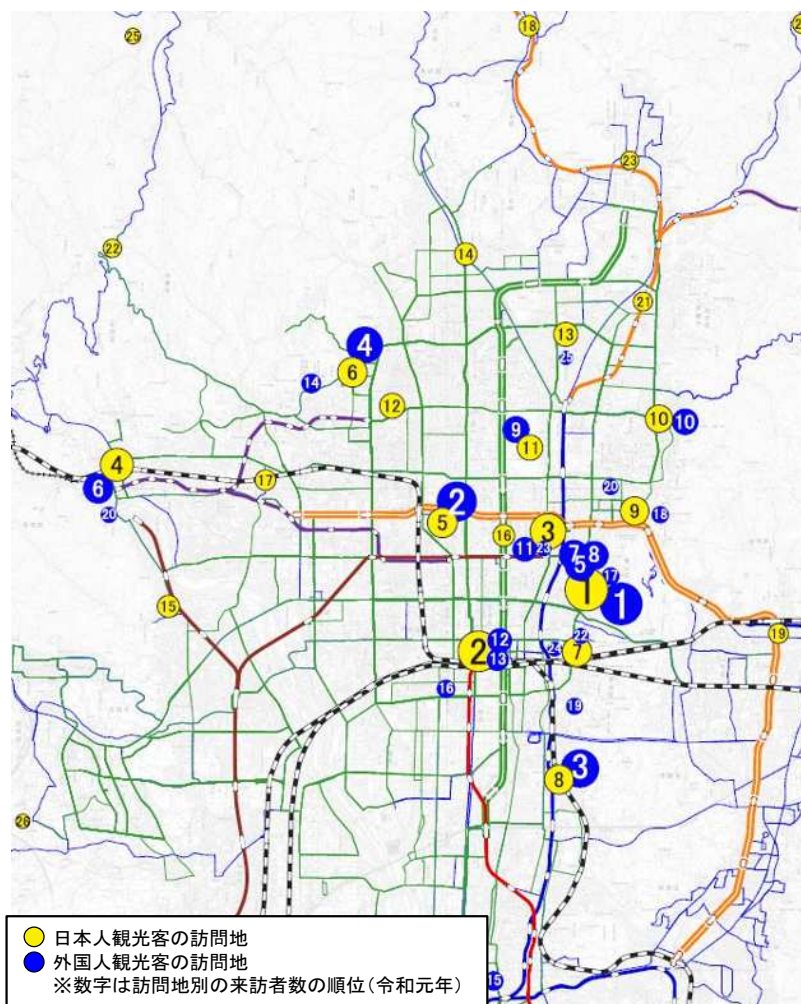
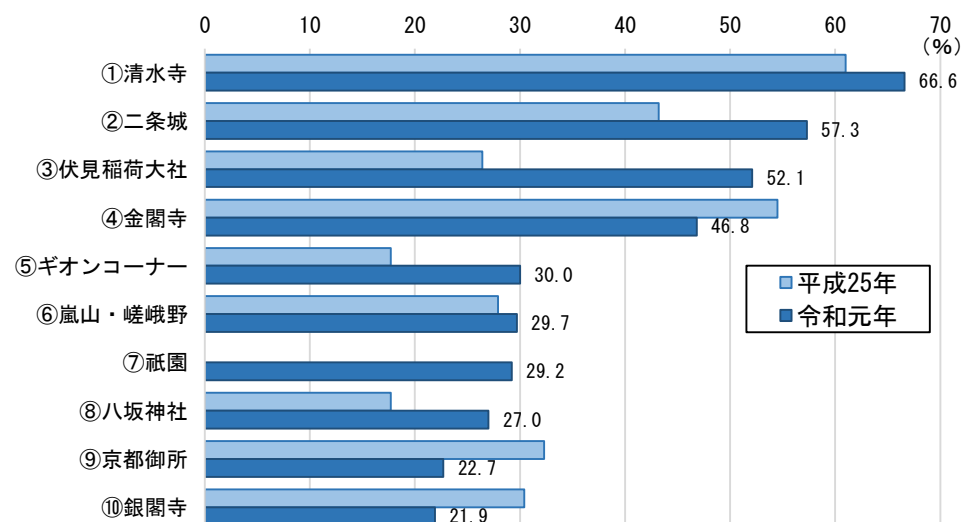
- 100
- 100 - 500
- 500 - 1000
- 1000 - 5000
- 10000 -

日本人では清水・祇園や京都駅、四条河原町周辺、外国人では清水寺や二条城、伏見稲荷大社、金閣寺等に、観光客の訪問先が集中している。

日本人の上位訪問地

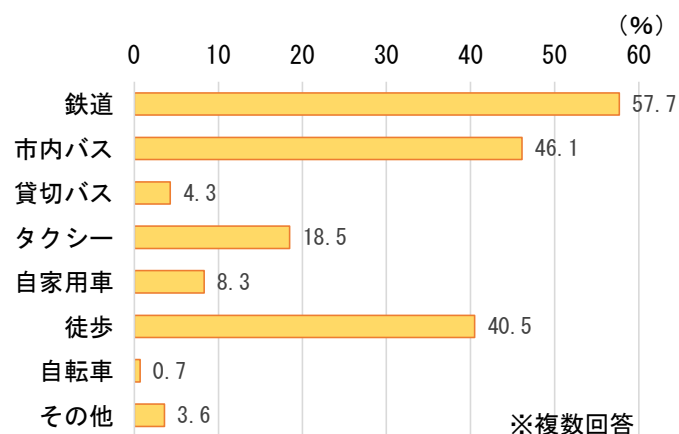


外国人の上位訪問地

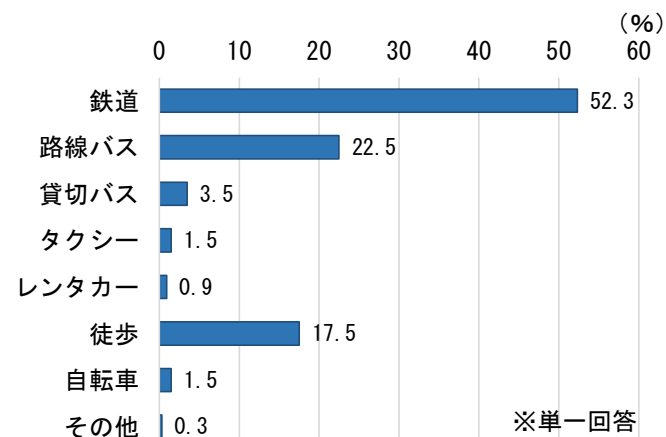


- 観光客の市内利用交通機関は、鉄道・路線バスの公共交通、徒歩が大半を占めている。
- 観光シーズンの休日には、朝の時間帯に京都駅への人の集中がみられる。

◆日本人観光客の市内利用交通機関

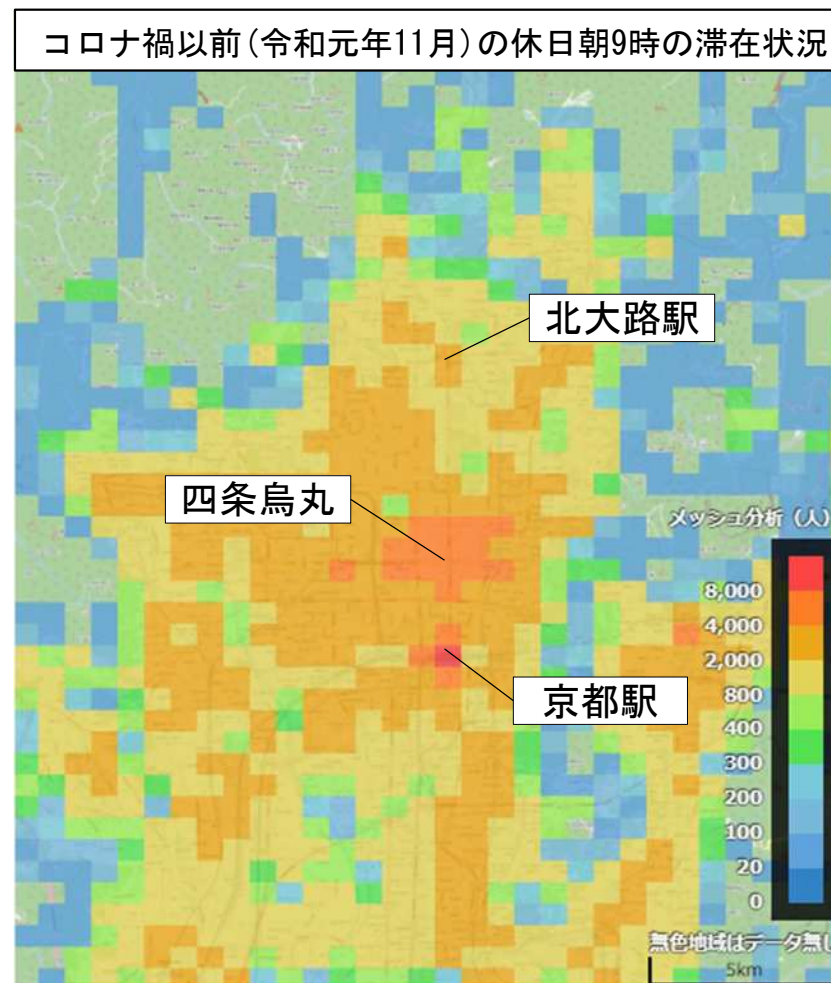


◆外国人観光客の市内利用交通機関



出典：京都観光総合調査（令和元年）

◆京都駅への一極集中



出典：「RESAS（地域経済分析システム）-流動人口メッシュ-」

地域公共交通会議（部会）の状況

右京区京北地域 人口4,496人

京北地域公共交通会議を設置

→地域内の交通及び地域から京都駅までを結ぶバス路線の維持・確保、利用促進等について協議

- ・京北ふるさとバス（京北ふるさと公社運行）
地域内に6路線を運行 **自家用有償旅客運送**
- ・高雄・京北線（西日本ジェイアールバス）
周山～京都駅 14回／日運行 **幹線系統補助路線**

右京区宕陰地域 人口186人

- ・原・神吉線（京阪京都交通）
原～八木駅
3回／日運行 **幹線系統補助路線**

右京区水尾地域 人口38人

水尾地域公共交通会議を設置

→地域が主体の生活交通の運行について協議

- ・水尾自治会バス（水尾自治会運行）
水尾地域～保津峡駅
5回／日運行 **自家用有償旅客運送（登録手続中）**

西京区洛西地域 人口約49,800人

洛西地域公共交通会議を設置

→4つのバス事業者（市バス・京阪京都交通・阪急バス・ヤサカバス）が地域内及び鉄道駅（JR西日本、阪急電鉄）への結節を中心に運行を担っており、交通事業者間の連携等による持続可能な交通体系について、効率性及び利便性の観点から協議

左京区久多地域 人口70人

左京区久多地域公共交通会議を設置

→地域が主体の生活交通の運行について協議

- ・久多やまびこ号（久多自治振興会運行）
久多地域～大津市堅田駅周辺
2回／月運行 **自家用有償旅客運送**

北区雲ヶ畑地域 人口127人

雲ヶ畑区域公共交通検討協議会を設置

→地域が主体の生活交通の運行について協議

- ・雲ヶ畑バスもくもく号（雲ヶ畑自治振興会運行）
雲ヶ畑岩屋橋～北大路駅
2回／日運行 **フィーダー系統補助路線**

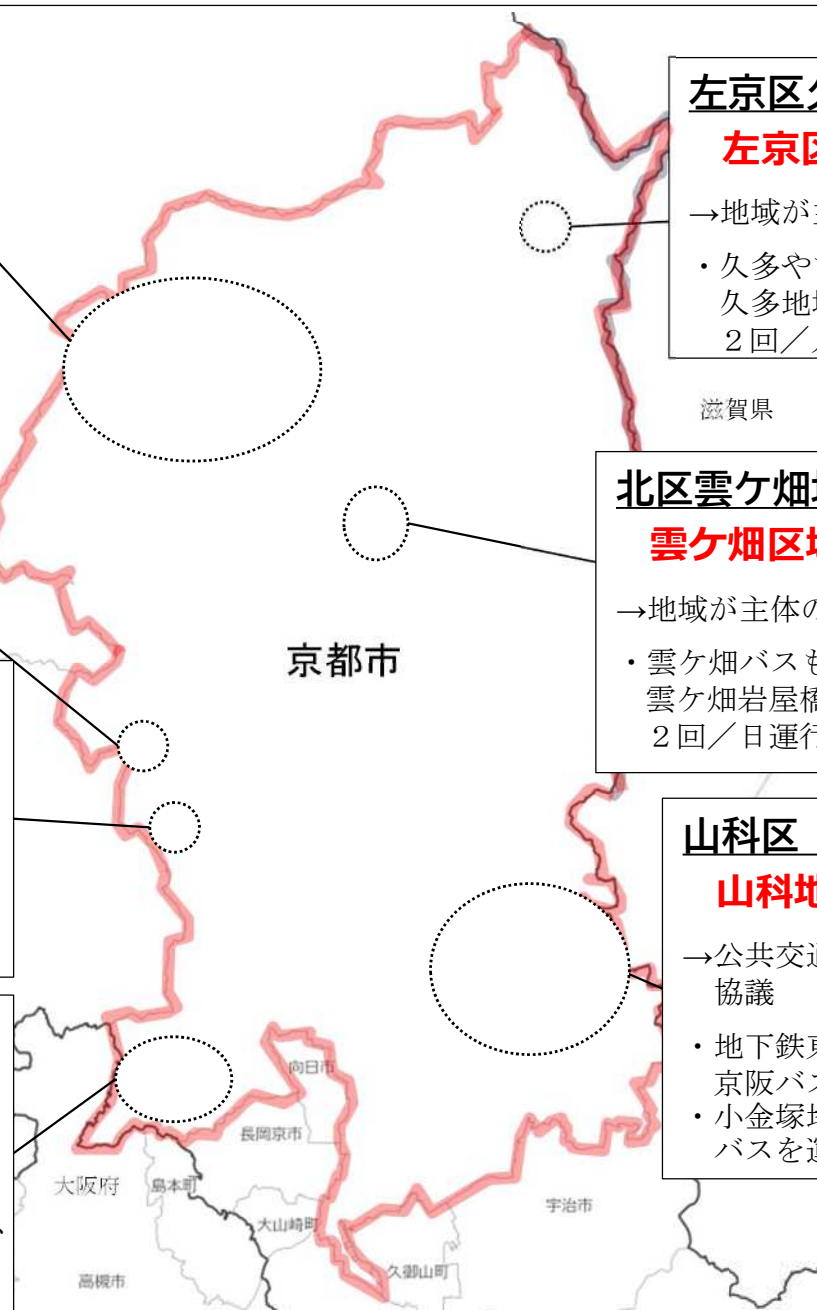
山科区 人口約135,100人

山科地域公共交通会議を設置

→公共交通の維持確保及び利便性向上に向けた協議

- ・地下鉄東西線の開業（平成9年）以降、京阪バスが地域のバス輸送を担っている。
- ・小金塚地域では、地域主体のボランティアバスを運行

※人口は、令和2年国勢調査結果を基に記載。



京都市の地域公共交通会議（部会）の開催状況

11

会議名	開催日	主な内容
京都市山科地域公共交通会議	令和3年11月30日	・ 会議の設置 ・ 山科地域の概要及び交通に関する状況を共有 ・ 地域が主体となって実施している利用促進の取組について ・ 小金塚地域における住民ボランティアバスの運行について ・ 意見交換（各委員が感じる交通の課題について）
	令和4年3月（書面）	・ 市バス・地下鉄のダイヤ改正について ・ 京阪バスの通勤定期券の割引率改定及び「PiTaPa」の割引サービス改定 ・ 小金塚地域における住民ボランティアバスの運行について
	令和4年6月28日	・ 学識経験者による講演「地域公共交通計画の策定と地域公共交通会議の役割」 ・ フィールドワークの実施報告【令和4年6月17日、学識経験者や地域代表等の委員がバスに乗り、山科地域におけるバス交通の実情を視察】 ・ 山科地域における地域公共交通の取組について（小金塚地域等、交通事業者）
京都市洛西地域公共交通会議	令和4年7月26日	・ 会議の設置 ・ 洛西地域の概要及び交通に関する状況を共有 ・ 地域が主体となって実施している利用促進の取組について ・ 交通事業者と京都市が連携した洛西WGにおける利便性の向上取組について ・ 意見交換（各委員の方が感じる交通の課題について）
京都市水尾地域公共交通会議	令和4年2月10日（オンライン）	・ 会議の設置 ・ 水尾自治会バスのこれまでの取組について ・ 水尾自治会バスの自家用有償旅客運送の登録申請について
京都市京北地域公共交通会議	令和4年3月（書面）	・ 京北ふるさとバスの利用促進について（令和3年度実績及び令和4年度計画） ・ 京北ふるさとバスの自家用有償旅客運送の更新登録申請について
京都市左京区久多地域公共交通会議	令和4年3月（書面）	・ 久多やまびこ号の令和3年度運行実績及び令和4年度の運行計画について
京都市雲ケ畑区域公共交通検討協議会	令和4年6月20日	・ 雲ケ畑バスもくもく号の令和3年度の運行実績等について ・ 令和5年度地域内フィーダー系統確保維持計画について（国補助関係）

【自家用有償旅客運送とは】

- ・ バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全措置をとったうえで、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する輸送サービス。
- ・ 旅客から収受する対価は実費の範囲内（ガソリン代、人件費等の営利を目的としない妥当な範囲内）。