

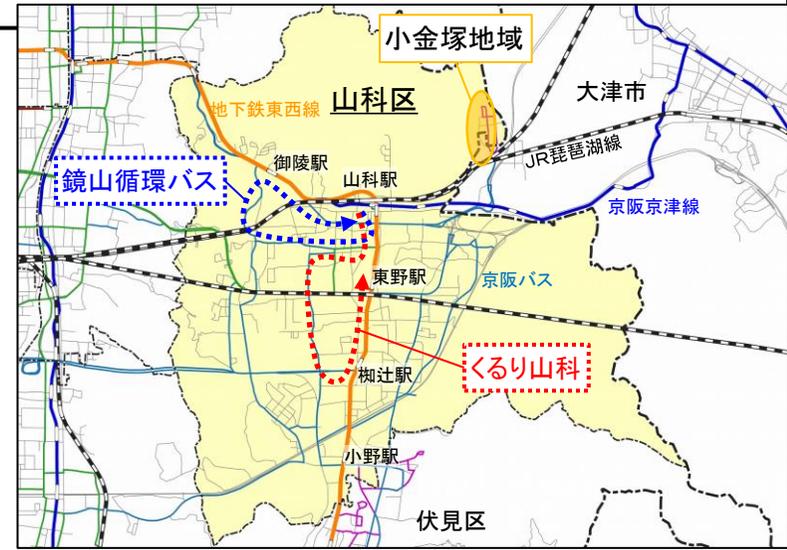
- 地下鉄東西線の開業以降、京阪バスが地域の足を担ってきた。
- 地域の取組を踏まえた小循環路線の新設等、バスの利便性向上が図られてきた。一部地域で運行充実を求める声が挙がる一方で、新型コロナの影響等を受け、事業者は厳しい経営環境にあり、地域全体の路線・ダイヤを維持することも容易でなくなっている。路線の維持確保と利便性向上の両立が課題となっている。
- 小金塚地域では、地域住民によるボランティア輸送が開始。

◆ 地域の特徴

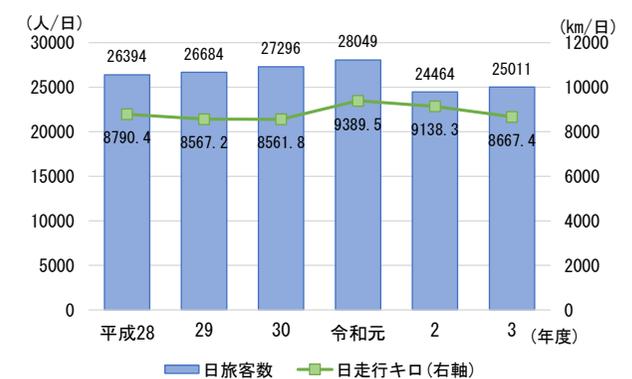
- 人口約13.5万人。高齢化率は34.0%で、市平均より急速に進行(国勢調査)。
- 平成9年10月の地下鉄東西線開業以前は市バスと京阪バスとが運行していたが、バス利用が大幅に減少することが見込まれたため、平成9年の東西線開業に際し、地域のバス運行が京阪バスに一元化された。
- 山科区には地下鉄をはじめ鉄道3路線が走っており、交通利便性の高い地域である一方、駅等から離れている地域もある。

◆ これまでの取組

- 「山科区公共交通利用促進協議会」(H23年～)で公共交通の利用促進及び利便性向上の議論が進められてきた。令和3年に「京都市山科地域公共交通会議」に移行。
- これまでから、地域の熱心な要望やMM活動が継続して実施されている。
- 地域の取組等を踏まえ、「くるり200(現:くるり山科)」(H14年～)、「山科急行線」(H22年～)、「鏡山循環バス」(H25年～実証運行)、小金塚地域循環バス(H31年～実証運行)等の運行開始。
- 令和2年、京阪バスがダイヤ改定。(四条河原町方面の減便、京都駅への路線新設)
- 令和3年、市バス特80号系統(河原町三条～四条河原町～国道東野)が新設。
- 令和4年4月、小金塚地域で住民ボランティアバスの運行が開始。



<京阪バス 京都市域の旅客数・走行キロ>



<現況と課題>

- バス路線が減便となった地域や運行回数の少ない地域から、運行の充実を求める声が増える一方、交通事業者の努力だけでは、地域全体の路線の維持確保が難しい。
- 小金塚地域においては、安全かつ持続可能な運行に向け、地域と行政が一体となった取組が必要。

出典: 山科区地域公共交通会議資料

◆現況

- ・平成9年の地下鉄東西線開業以降、京阪バスが地域の足を担ってきた。山科区には地下鉄をはじめ鉄道3路線が走っており、交通利便性の高い地域である一方、駅等から離れている地域もある。
- ・これまでから、地域の熱心な要望やMM活動が継続して実施されるとともに、「山科区公共交通利用促進協議会」（H23年～）で公共交通の利用促進及び利便性向上の議論が進められてきた。
- ・地域の取組等を踏まえ、「くるり200(現:くるり山科)」（H14年～）、「山科急行線」（H22年～）、「鏡山循環バス」（H25年～実証運行）、小金塚地域循環バス(H31年～実証運行)等の運行開始など、バスの利便性向上が図られてきた。
- ・小金塚地域では、令和4年3月31日をもって京阪バスによる実証運行が終了し、令和4年4月1日から住民ボランティアによる無償運送が開始された。

◆課題

- ・バス路線が減便となった地域や運行回数の少ない地域から、更なる運行の充実を求める声が挙がっている一方で、新型コロナの影響等を受け、交通事業者は厳しい経営環境にあり、事業者の努力だけでは、地域全体の路線・ダイヤを維持することも容易でなくなっている。

⇒①山科地域における公共交通の維持・確保（今の路線網・輸送規模の維持）

②利便性の向上 の両立

- ・小金塚地域においては、**地域が主体となった住民ボランティアバス**が運行されており、**安全かつ持続可能な運行の確保**に向け、本市も地域の取組への支援を行っている。

◆今後の取組の方向性

○山科地域における公共交通の維持・確保、利便性の向上に向けた取組

- ・地域全体での公共交通の利用増加、底上げが必要
- ・輸送力の増強が厳しい中、利便性向上に向けて工夫できることがないか、引き続き、検討・協議を重ねていく。

○小金塚地域における安全かつ持続可能な運行に向け、引き続き、地域と行政が一体となった取組が必要。