

- コロナ禍前、市バス事業においてはお客様数が順調に増加。一方で、一部路線において“満員で乗れない”、“バス停留所が行列で乗りづらい”、“**キャリーバッグ等の大型手荷物の持込みにより車内環境が悪化**”といった課題が発生していた。
- このため、京都観光の本格的な回復を見据え、**市民・観光客の双方が共に便利で快適に御利用いただける市バスを目指し、混雑対策を推進**する。

市バスにおける混雑対策

1 市バス輸送力の再配分・増強

■ 生活利用と観光利用が混在する系統や御利用の回復が顕著な系統の復便・増便

- ・ 観光利用で混雑が生じる系統を中心に既存系統の臨時便を運行【R5.4～】
- ・ 生活利用と相まって混雑が生じる系統や、御利用の回復が顕著な系統の輸送力を増強【R6.3ダイヤ改正】



臨時バスの運行
(楽洛ライン)

■ 観光シーズンにおける臨時バスの運行

- ・ 主要観光地を結ぶ「楽洛ライン」の運行

2 地下鉄を生かした移動経路の分散

(1) バスから地下鉄への利用誘導

■ バスから地下鉄への無料振替の充実

【GW,11月全土休日】

令和5年度充実事業

- ・ **市バスから地下鉄への無料振替の拡充**
→ 実施停留所の拡大
(銀閣寺道、岡崎公園 美術館・平安神宮前)



地下鉄への無料振替

■ バス1日券の廃止等

令和5年度新規事業

- ・ **市バスの混雑の要因の1つと考えられる「バス1日券」を廃止【R5.10発売停止、R6.4利用停止】**
→ 「地下鉄・バス1日券」を生かして、地下鉄へ誘導
- ・ これに合わせ「バスIC24Hチケット」を、R5.10に導入する
「地下鉄・バスIC24Hチケット」にR6.4に一元化

■ 鉄道とバスを組み合わせた移動への誘導

- ・ JR東海との連携による「地下鉄・バス1日券」の販売促進
- ・ 京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”による案内活動

(2) バス・地下鉄の相互利用の促進

■ バス・バス乗継割引 & バス・地下鉄乗継割引

令和5年度新規事業

・ ICカードによる乗継割引（ポイント還元）の実施【R5.4】

ポイント還元の対象を市民利用の多いICカード（ICOCA・PiTaPa）に限定し、市民を中心とする利用頻度の高い方の分散化を図り、快適に移動していただくと同時に、混雑路線の混雑軽減を図る。

乗継ポイント：月額3,600円以上の利用者の乗継に対しポイント還元

▶バス・バス乗継割引：150円に拡充（現在90円）

▶バス・地下鉄乗継割引：120円に拡充（現在60円）

（参考）次のポイント還元策も同時実施

利用額ポイント：月額3,000円以上の利用に対して、利用金額に応じたポイントを還元

バスIC24Hチケット：登録日の利用金額のうち、設定額（大人700円）を超過したバス利用分をポイント還元し、実質バス1日券を実現。
24時間制を導入することで、現行のバス1日券よりも利便性を向上

3 市バスにおけるその他の取組

■ バス停における降車時間の短縮に向けた取組

- ・ 降車時間の短縮効果が大きい①ICカードの更なる利用促進や、②運賃箱の「両替方式」から「つり銭方式」に変更し、降車に要する時間の短縮を図る。

公共交通におけるその他の混雑対策

■ 手ぶら観光の推進

令和5年度新規事業

- ・ **手ぶら観光情報サイト「Hands Free Kyoto」発信強化等**

交通政策の観点から見た観光課題対策（京都駅一極集中）

考え方の

主な取組

- 京都駅は本市最大の交通結節点であり、乗降客が突出して多く、観光シーズンには多くの利用者による混雑がみられる。また、**京都駅への一極集中により、京都駅と観光地を結ぶ一部バス路線における車内混雑や、京都駅においてタクシー待ちの行列が発生する等の課題が助長されている。**
- **京都駅一極集中の緩和は、快適で円滑な移動の確保や密の回避による安心・安全の確保につながるものである。**
- このため、観光の本格的な再開に向けて、**サブゲート（JR山科駅、JR東福寺駅、地下鉄駅等）を活用したルート**の推奨や、**駅周辺におけるバス停案内の充実等情報発信**に取り組む。

■ 公共交通利用入洛者に向けた情報発信の強化

「日常生活・出発地での発信」

令和5年度新規事業

- ・ **首都圏のデジタルサイネージを活用した推奨ルートの多言語発信**

「車内・経路での発信」

令和5年度新規事業

- ・ **列車内広告媒体を活用した推奨ルートの多言語発信**

「目的地直前での発信」

令和5年度新規事業

- ・ **駅構内でのデジタルサイネージを活用したバスのりばライブカメラ・推奨ルートの多言語発信**
- ・ **民間バス事業者が行う車内混雑情報発信への支援**

交通政策の観点から見た観光課題対策（道路の混雑）

考え方の

主な取組

- 自動車分担率や市内における自動車交通量は着実に減少する一方で、**依然として地域、季節等によっては車の集中が見られる。**
- また、コロナ禍以前は、観光施設や土産物店舗、観光客向けの食事施設等において、**観光バス駐停車等の問題や乗客のマナー問題が顕在化。**
- このため、**自動車流入抑制策や観光バスの路上滞留対策等を進め、自動車交通の効率化と適正化を図り、誰もが出かけたくなる歩行者優先の魅力的なまちづくりを推進する。**

■ 自動車流入抑制策

- ・ パークアンドライドの推進
 - ① 選定箇所の立地や利用条件も含めた質の向上・利用促進
 - ② ハイシーズンにおける無料の臨時駐車場の開設
 - ③ 民間事業者等によるインセンティブの活用
- ・ ハイシーズンにおける観光地交通対策
- ・ 観光地への自動車流入抑制啓発の強化



パークアンドライド駐車場検索サイト

令和5年度新規事業

- ・ **高速道路サービスエリアにおけるパークアンドライド情報の発信強化**
- ・ **パークアンドライド利用者へのインセンティブ付与に関する実証実験**
- ・ **京都市営観光駐車場における期間を限定した特別駐車料金の設定（実験的取組として検討）**

■ 観光バス路上滞留対策

令和5年度充実事業

- ・ **観光バスの路上滞留対策事業**