

公共交通ネットワークの在り方

- ◆地域内のネットワーク、京都市内の各エリアを有機的につなぐネットワーク、市外を含めた周辺地域との広域連携ネットワークを基本とし、まちづくりを支える公共交通網を将来にわたって維持・確保していく。
- ◆地域の特性・ニーズに応じた移動手段の確保
⇒限られた輸送資源の中で、効率的・効果的に実現

鉄道路線

- JR線
- 阪急電鉄
- 京阪電気鉄道
- 近畿日本鉄道
- 地下鉄烏丸線
- 地下鉄東西線
- 京福電気鉄道
- 叡山電鉄
- その他鉄道路線

バス路線

- 補助系統
- 京都市バス路線
- 民間バス路線
- 自治会運行路線等

このほか、

- タクシー
- その他の地域の輸送資源 (自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)

もネットワークを支える公共交通として位置づける

エリア区分

- 都心部
- 周辺部
- 中山間地域等

久多地域

久多地域「やまびこ号」

中山間地域等: 周辺部に含まれない市街化調整区域及び都市計画区域外の地域

- 人口減少と高齢化が著しい。
- 自家用車移動が中心だが、高齢者等の交通弱者の生活の足の確保が課題。
- 集落に沿って路線バスや地域主体となった自家用有償運送等が運行しているが、公的支援なしには維持が困難。

【交通ネットワーク】
地域住民の生活の足の確保

【方向性】
○公的支援と地域の輸送資源の総動員により、生活の足の維持・確保を図る。

都心部: 市バス循環系統の外郭線の内側
※外郭線: 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)

- 人口が集中し、多くの事業所・商業施設が集積。通勤や自由目的移動の目的地。
- 市バス・地下鉄を中心とした公共交通網が充実し、利用者も多い。

【交通ネットワーク】
市バス・地下鉄を中心とした公共交通網

【方向性】
○市バスや地下鉄を中心とした公共交通ネットワークを活用。周辺地域の赤字路線を支える観点からも、更なる利便性向上と収益性の確保に取り組む。
○定時性の確保・混雑緩和など円滑な移動環境の実現に取り組む。

周辺部: 外郭線外の市街化区域および市街化調整区域内で人口1,000人以上または人口密度4,000人/km²以上の地区

- 一部地域で人口が減少、高齢化が進展。
- 公共交通網が一定発達しているが、都心部に比べ公共交通の利用が少ない。
- 一部のバス路線で維持確保が難しくなるなど、地域により多様な交通課題が顕在化。

【交通ネットワーク】
鉄道駅・都心部へのアクセスを中心としたバス路線網

【方向性】
○地域全体で公共交通利用の底上げが必要。
○事業者間連携・利用促進等により、効率化と利便性向上の両立を図る。

洛西地域

- 4事業者(市バス・京阪京都交通・阪急バス・ヤサカバス)が最寄りの鉄道駅までのアクセスを中心にバス路線網を形成。
- 洛西ニュータウンでは高齢化が急速に進展するなど地域の移動ニーズが変容しつつある。
- 今後、利便性向上と効率性の両面から持続可能な交通体系を検討・協議し、地域公共交通利便増進事業を活用した取組を実施。

山科地域

- 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。
- 今後、持続可能な交通体系、現行の輸送力で実施可能な利便性向上策について検討・協議。

京北ふるさとバス
【京都市独自補助系統】

西日本ジェイアールバス 高雄・京北線
【補助対象幹線系統】

雲ヶ畑バス「もくもく号」
【補助対象フィーダー系統】

京阪京都交通 原・神吉線
【補助対象幹線系統】

水尾自治会バス
【京都市独自補助系統】

小金塚地域循環バス

醍醐コミュニティバス
【地域の取組により維持】

大阪府方面との広域交通

京都府南部方面との広域交通

京都府中部方面との広域交通

岩陰地域

洛西地域

洛西地域

大阪府方面との広域交通

京都府南部方面との広域交通

滋賀県方面との広域交通

山科地域

大阪府方面との広域交通

京都府南部方面との広域交通