資料２

＜素案＞

京都市

地域公共交通計画

～将来にわたって生活交通を維持・確保していくために～

第1章　はじめに

1 計画策定の背景・目的

京都市では、人と公共交通優先の「歩くまち・京都」を掲げ、クルマに過度に依存しないまちづくりを進めてきました。公共交通は、安心安全で快適な市民の暮らしや、人と人との交流、経済・文化活動を支えるインフラであり、大切な市民の生活の足です。また、地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、環境分野においては、移動需要を集約して輸送することで環境負荷の軽減を図り、脱炭素社会の実現により社会全体が享受する効果が見込めるなど、まちづくり、観光振興、環境といった様々な分野に影響し、地域社会全体の価値を高めるものです。

一方、近年、人口減少の本格化や、コロナ禍による生活様式の変化に加え、運転士・整備士といった公共交通を支える担い手不足の更なる深刻化など、公共交通を取り巻く環境は大きく変化しています。

今後、高齢者の運転免許証返納の増加等を背景に、公共交通に対するニーズはますます高まり、多様化していく一方で、人口減少社会の到来に伴い、公共交通の利用者は減少し、その維持・確保がますます厳しくなることが考えられます。

公共交通の維持・確保に向けては、市民、交通事業者、そして行政が連携しながら、それぞれが主体的に役割を果たし、一体となり取組を進めていくことが何よりも大切であり、京都市にとって望ましい公共交通ネットワークの在るべき姿を明らかにしつつ、取り組むべき施策等を示すマスタープランとして「京都市地域公共交通計画」を策定することとしました。

2 計画策定の前提

(1) 計画の区域及び期間

ア　計画の区域

本計画の区域は、京都市内全域とします。

図 1-1　計画区域

イ　計画の期間

計画の期間は、令和 11 年３月までのおおむね５年間とします。

ただし、本計画の策定後、社会情勢や交通を取り巻く環境に著しい変動等が生じた際は、必要に応じて計画の見直しを行います。

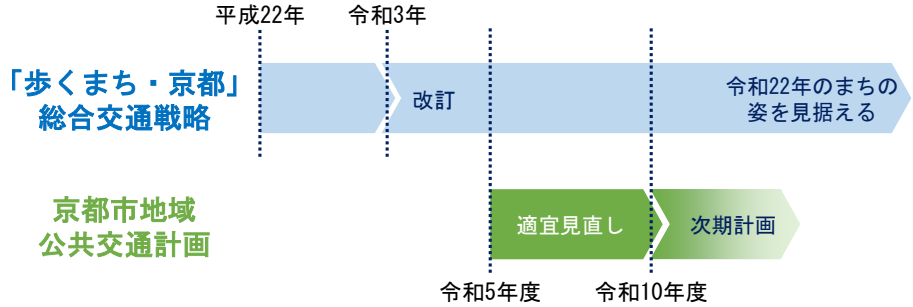


図 1-2　計画期間

(2) 上位計画・関連計画の整理等

ア　計画の位置付け

令和３年度に改定した『「歩くまち・京都」総合交通戦略 2021』（以下「戦略」という。）の個別（下位）計画と位置付け、その方針を踏まえるとともに、関連計画との連携・整合を図ります。

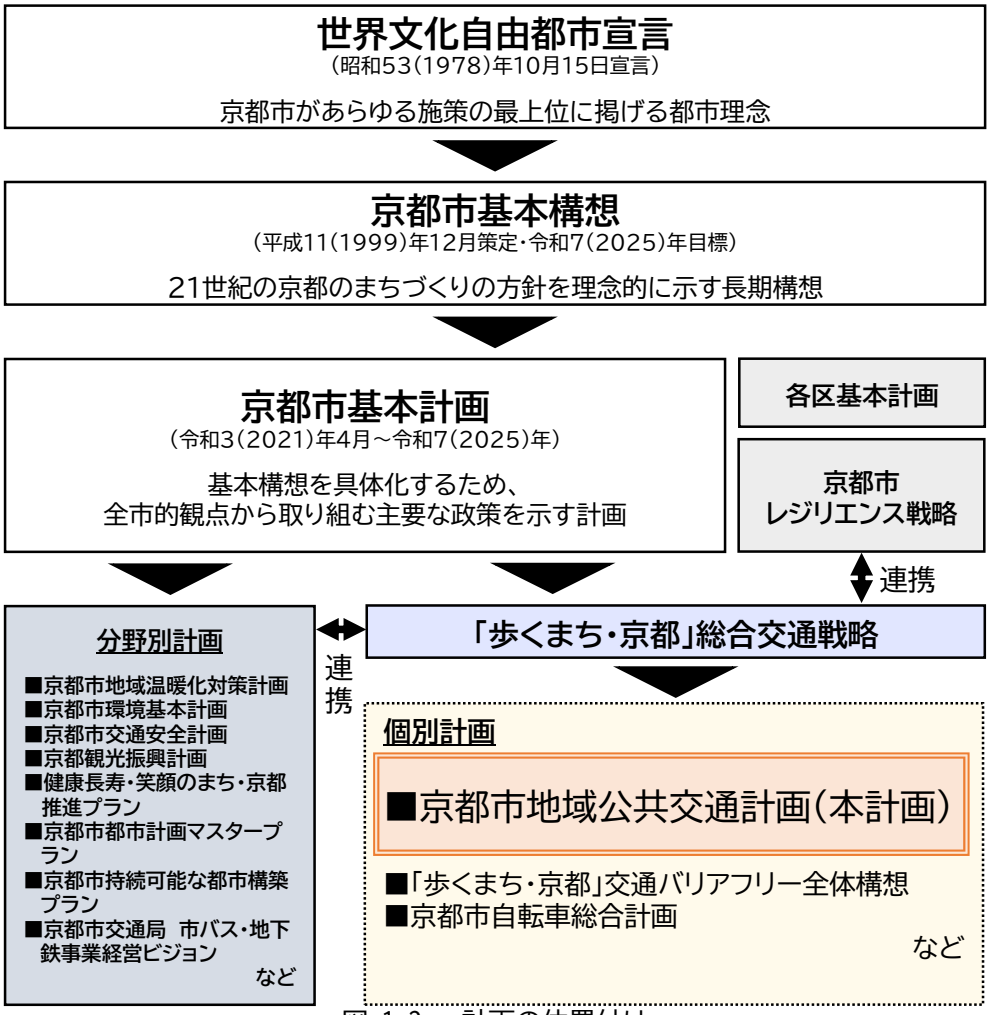


図 1-3　計画の位置付け

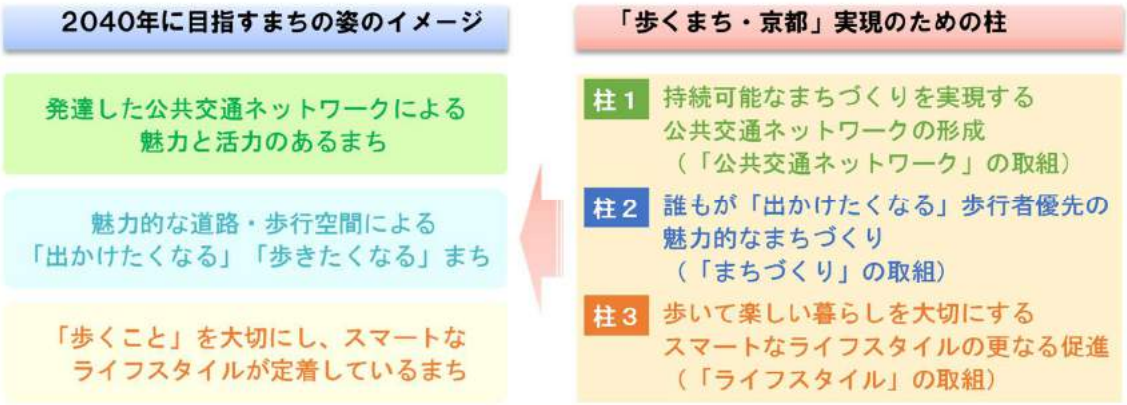
イ　上位計画等

(7)　はばたけ未来へ！　京（みやこ）プラン 2025（京都市基本計画/第３期）

計 画 名	はばたけ未来へ！　京（みやこ）プラン 2025（京都市基本計画/第３期）
計画期間	令和３（2021）年度から令和７（2025）年までの５年間
京 都 の 未 来 像	地球環境にくらしが豊かに調和する 「環境共生と脱炭素のまち・京都」 歴史・文化を創造的に活用し、継承する 「日本の心が感じられる国際都市・京都」 伝統と知恵を生かし、豊かなくらしと都市の活力を支える 「環境と社会に貢献する産業を育てるまち・京都」 だれもがともに学び成長し、未来を担う若者が育つ 「学びのまち・京都」 いのちとくらしを守り、安心・安全で幸福を実感できる 「支え合い自治が息づくまち・京都」 人間らしくいきいきと働き、家庭・地域で心豊かに生活できる 「真のワーク・ライフ・バランスを実現するまち・京都」
公共交通に 関連する 重点戦略	**歩いて楽しい持続可能な都市を構築する** **「土地・空間利用と都市機能配置戦略」** １　くらしと産業を支える土地・空間利用の促進 ２　地域の個性と魅力を生かしたまちづくり ３　公共交通の利便性・快適性の向上 ４　交通に関する新技術・新概念の活用 ５　歩くくらしを大切にするライフスタイルの促進
公共交通に 関連する 推進施策	**政策分野 20　歩くまち** １　地域特性に応じた持続可能なまちづくりを実現する公共交通ネットワークの形成 ２　誰もが「出かけたくなる」歩行空間の創出をはじめとする魅力的なまちづくり ３　歩いて楽しいくらしを大切にするスマートなライフスタイルのさらなる促進 ４　市バス・地下鉄の利便性の向上とまちづくりへの貢献 ５　自転車の安心・安全な利用環境の充実と多様な場面での活用

(ｲ) 「歩くまち・京都」総合交通戦略 2021

計 画 名	「歩くまち・京都」総合交通戦略 2021
2040 年に目指すまちの姿	発達した公共交通ネットワークによる魅力と活力のあるまち 魅力的な道路・歩行空間による「出かけたくなる」「歩きたくなる」まち 「歩くこと」を大切にし、スマートなライフスタイルが定着しているまち
政策の柱・方針	**柱１　持続可能なまちづくりを実現する公共交通ネットワークの形成** 方針１　市民生活を支える交通手段の維持・確保 方針２　都市の活力と魅力の向上につながる公共交通の利便性・快適性の向上 方針３　未来を見据えた交通ネットワークの充実 **柱２　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** 方針４　歩く楽しさを感じられる都市空間の創出 方針５　歩行者優先のまちづくりに資する自動車交通の効率化と適正化 方針６　公共交通・徒歩移動とかしこく組み合わせた自転車等の利活用 **柱３　歩いて楽しい暮らしを大切にするスマートなライフスタイルの更なる促進** 方針７　歩いて楽しい暮らしの実践に向けた交通行動の促進 方針８　交通に関する行動様式・考え方の変化を踏まえた移動の新しい価値や楽しみの発信



「歩くまち・京都」憲章

京都市では、「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定と同時に、「歩くまち・京都」憲章を制定しました。「歩くまち・京都」の実現のためには、市民、事業者、行政、来訪者が、その基本理念をしっかりと理解し、それぞれの立場で積極的な行動を起こしていただくことが必要不可欠です。そのための重要な行動規範として、これからも「歩くまち・京都」憲章をしっかりと受け継いでいきます。

【平成 22 年 1 月 23 日制定　「歩くまち・京都」憲章】

わたしたちの京都は、千二百年を超える悠久の歴史を積み重ねながら、趣あるまち並みや自然景観、伝統、文化などを守り育ててきました。そして、だれもが安心して快適に歩くことができるまちをつくりあげてきました。しかし、クルマを中心とする生活が急激に進展する時代の中で、こうしたまちの魅力が損なわれています。

京都にふさわしい移動の方法は、自分の力で、また時に人の助けを借りながら、“歩くこと”を中心としたものに違いありません。行き交う人々こそがまちの賑わいと活力の重要な源泉であり、歩くことこそは健康や環境にも望ましいものです。

このような認識のもと、世界の範となる「人が主役の魅力あるまちづくり」を推進するため、ここに「歩くまち・京都」憲章を定めます。

ウ　ＳＤＧｓ推進と本計画について

ＳＤＧｓ（エスディージーズ）は、平成 27 年 9 月の国連サミットにおいて、気候変動、自然災害、生物多様性、紛争、格差の是正など、国内外の課題の解決に向けて掲げられた国際目標（17 のゴールと 169 のターゲット）です。

本計画は、地域公共交通に関する施策を基本に、幅広い分野のまちづくり政策と連携しながら、市民の暮らしを支える公共交通の維持・確保を通じ、持続可能なまちの実現を目指すものであり、ＳＤＧｓ達成にも資するものです。

＜本計画に関連する目標＞

第2章　基本理念と基本方針

１ 計画策定の基本的な考え方

１　本計画の上位計画である『「歩くまち・京都」総合交通戦略 2021』の理念や基本方針を踏襲します。

２　戦略に定める３つの取組の柱のうち、柱１「持続可能なまちづくりを実現する公共交通ネットワークの形成」の施策・推進項目を基本に、今後５年間に重点的に取り組んでいく内容を取りまとめます。

３　地域が一体となって公共交通の維持・確保に向けた取組を着実に進めていくため、市民・交通事業者・行政のそれぞれが連携しながら主体的に役割を果たしていくことを前提とします。

２ 計画の理念

市民・交通事業者・行政、それぞれが連携しながら主体的に役割を果たし、
①　市民生活を支える交通手段の維持・確保　と、
②　都市の未来を見据えた公共交通の利便性・快適性の向上
によって、「歩くまち・京都」の基本理念である
「人と公共交通優先のまちづくり」を継承・進化させます。

３ 計画の基本方針

①　市民生活を支える交通手段の維持・確保
・　交通事業者や行政の相互連携を一層強化することによって、持続可能な都市を支える公共交通ネットワークの維持・確保を図ります。 ・　地域の特性やニーズに応じた生活交通の維持・確保に向けて、地域が主体となった取組への支援や、福祉輸送などの地域の輸送資源の活用等、多様で持続可能な移動手段の確保に向けた取組を進めます。 ・　公共交通の担い手不足解消や移動手段の確保に向けて、新たな技術や多様なモビリティの活用等の取組を推進します。 ・　公共交通の維持・確保には、市民一人一人が関心・目的意識を共有し、利用することが不可欠であることから、市民の意識醸成・行動変容を促す取組を推進するとともに、市民・交通事業者・行政が連携し、地域が一体となった利用促進の取組を推進します。
②　都市の未来を見据えた公共交通の利便性・快適性の向上
・　スムーズで分かりやすく、より便利に移動できる環境や公共交通の安心・安全の一層の向上により、公共交通の利用を促進します。 ・　生活交通と観光交通の錯綜を解消し、交通混雑対策や移動の分散化を一層進めることにより、より円滑で安全・快適な移動環境となるよう、脱炭素化の視点も踏まえつつ、新たな技術（ＤＸ・ＧＸ等）やモビリティサービスを活用しながら取組を進めます。

第3章　現況・課題と今後の取組の方向性

1 京都市の概況

(1) 京都市の特徴

京都市は、京都府の南部に位置し、京都盆地の北半分、山科盆地及び丹波高原の東辺の一部からなる内陸都市です。

人口は約 146 万人を有する政令指定都市で、京都府の人口の約半分を占めています。

また、市制を施行した明治 22 年当時、上京区、下京区の２区で構成された市域面積は 2,977ha でしたが、順次周辺市町村を編入し、平成 17 年の京北町との合併により、東西方向は約 29km、南北方向は約 49km にも及び、市域面積は約 82,783ha となっています。

京都市の市街地は、都心部や伏見の中心部など古くから市街地であったところを中心に拡大してきました。急激な人口増加のために、高度経済成長期にスプロール化したところもありますが、三方を山々に囲まれるという地理的条件や早くからの風致地区の指定などの取組により、市街地の拡大は限定されています。

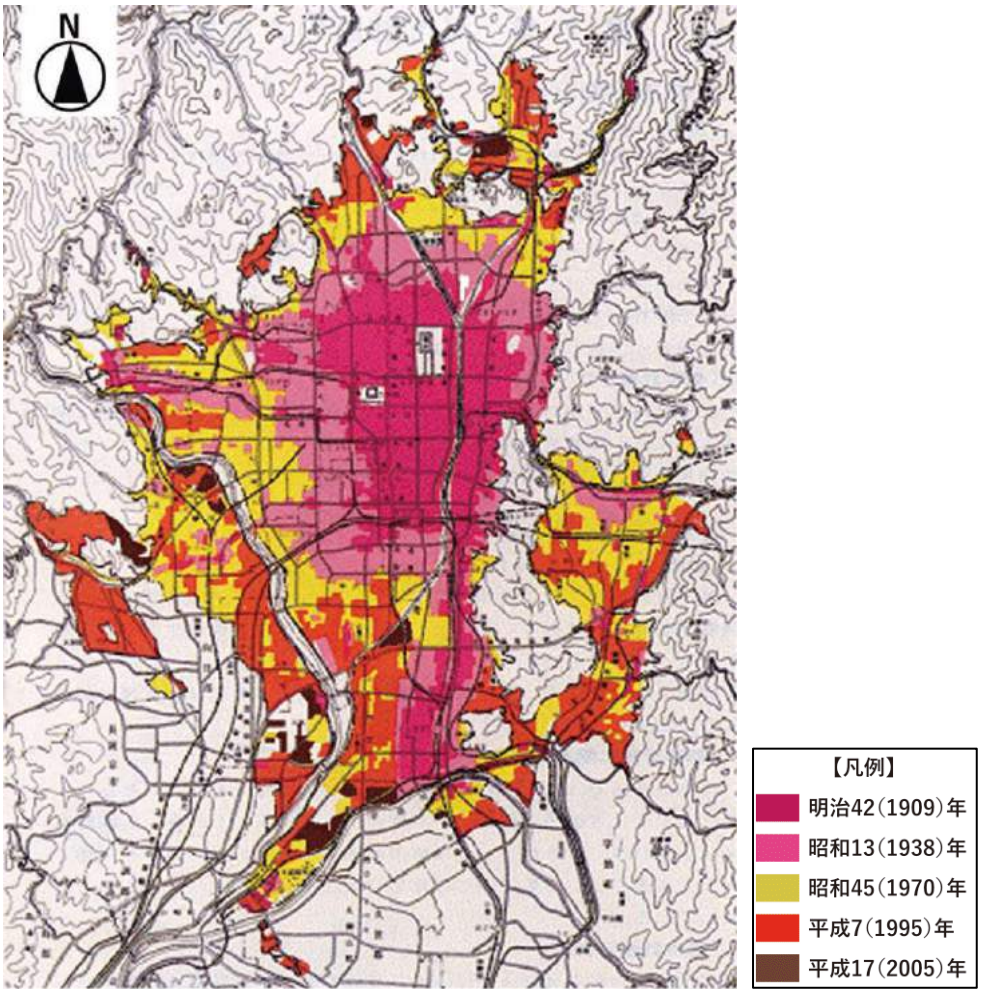


図 3-1　京都市の市街地の変遷

出典：京都市都市計画マスタープラン（令和３年９月）

(2) 公共交通の現況

ア　ネットワーク

市内中心部では、市内外を結ぶ鉄道路線の駅を主な拠点として、市バス・民間バス・地下鉄を中心としたきめ細かな公共交通網が発達しています。市の北部をはじめとする山間部では、点在する集落に沿って路線バス又は自治会等が主体となった輸送サービスが生活の足を担っています。

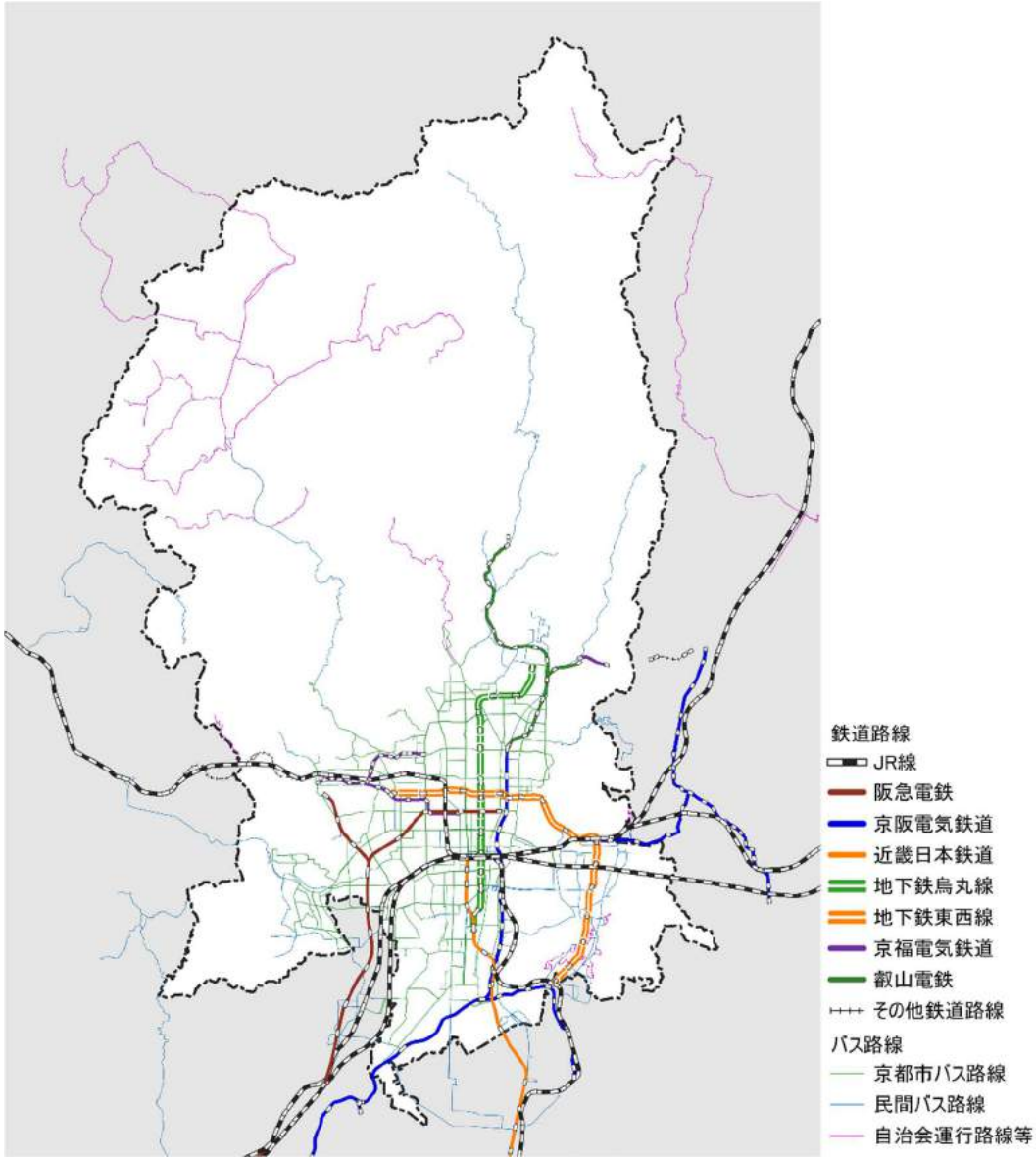


図 3-2　京都市の公共交通ネットワーク

＊　民間バス路線は、年間を通じて平日１日１往復以上の運行がある区間、自治会運行路線等は定期的な運行が行われている区間を実線で表示

出典：国土数値情報

イ　京都市内を運行する交通事業者

鉄道	京都市交通局（地下鉄烏丸線、東西線） ＪＲ東海（東海道新幹線） ＪＲ西日本（東海道本線、山陰本線、湖西線、奈良線） 阪急電鉄（京都本線、嵐山線） 京阪電気鉄道（京阪本線、鴨東線、宇治線、京津線） 近畿日本鉄道（京都線） 京福電気鉄道（嵐山本線、北野線） 叡山電鉄（叡山本線、鞍馬線） 嵯峨野観光鉄道
路線バス	京都市交通局（市バス） 京都バス 京阪バス 京阪京都交通 京都京阪バス 西日本ジェイアールバス 阪急バス ヤサカバス 近鉄バス ケイルック プリンセスライン 高槻市交通部
自治会等が主体の輸送サービス	（有償） 醍醐コミュニティバス 京北ふるさとバス 雲ケ畑バスもくもく号 久多やまびこ号 水尾自治会バス 南丹市営バス （無償） 小金塚地域循環バス
タクシー	法人事業者数：63 車両数：7,459 台（法人 5,590 台、個人 1,869 台） （令和３年度／京都運輸支局資料、京都タクシー業務センター聞き取り）

表 3-1　京都市内を運行する鉄道・バス・タクシー事業者

ウ　３エリアの設定・分類

京都市の中心部では、ほとんどが鉄道駅１km 圏又はバス停 500m 圏の公共交通圏域内となっている一方で、その外側では、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など、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っています。

こうした状況を踏まえ、本計画では、京都市域を、人口が集積し鉄道を含めた公共交通ネットワークが発達している「**都心部**」、一定人口が集積しバスを中心とした公共交通ネットワークを有する「**周辺部**」、人口の集積、公共交通の発達とも限定的な「**中山間地域等**」の３つの広域に分類して課題を整理します。

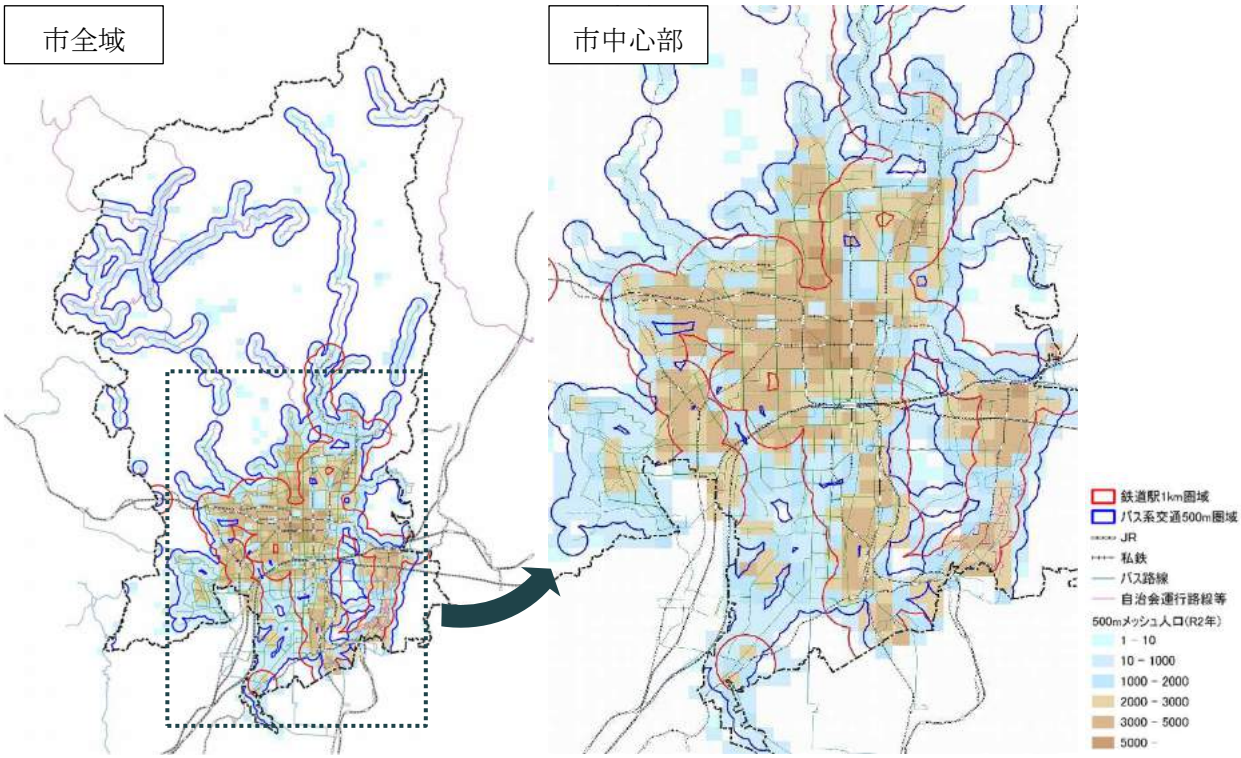


図 3-3　京都市の公共交通圏域と人口

＊　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・停留所の圏域、自治会運行路線等は定期的な運行が行われている区間の圏域のみを示している。

出典：令和２年国勢調査、国土数値情報

【本計画では、京都市域を以下の３エリアに分類】

都心部：市バス循環系統の外郭線（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））の内側。人口（令和２年時点）：39 万７千人、面積：33.4km²

周辺部：外郭線外の市街化区域及び市街化調整区域内で人口が 1,000 人以上又は人口密度が 4,000 人/km² 以上の町。人口（令和２年時点）：102 万５千人、面積：132.4km²

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（令和２年時点）：４万１千人、面積：662.3km²

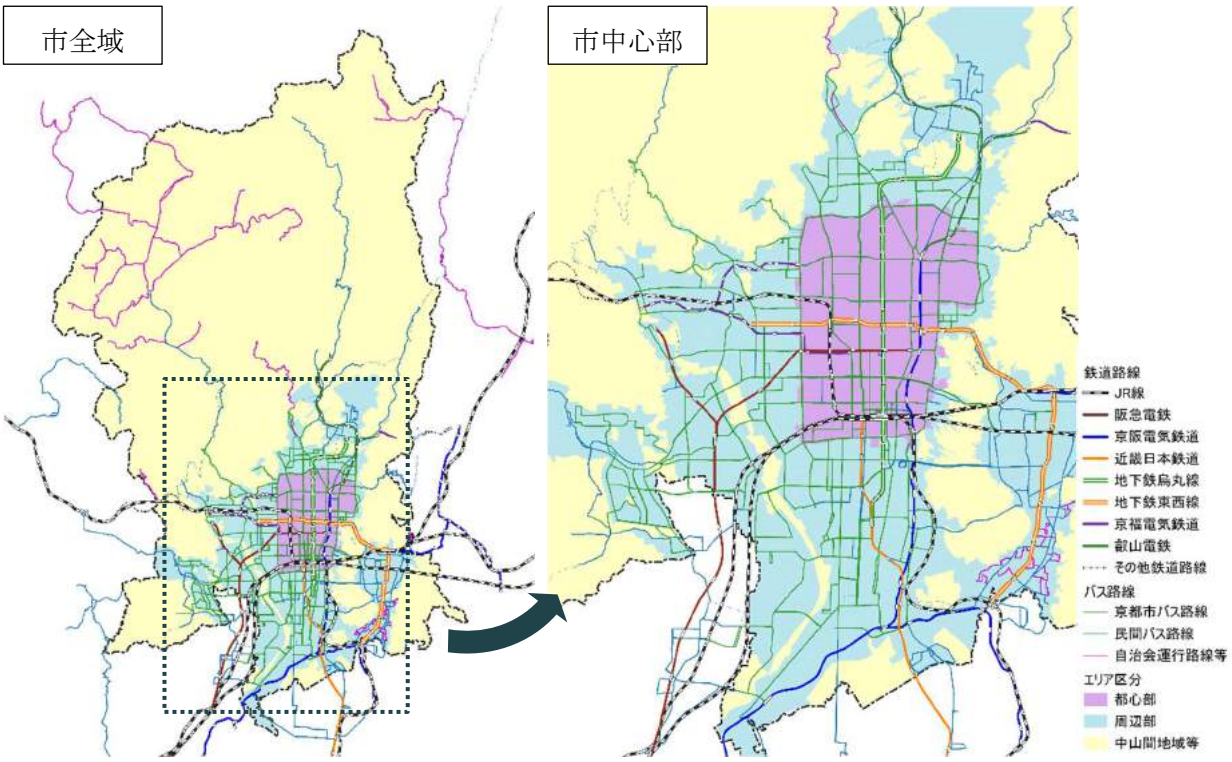


図 3-4　京都市の公共交通ネットワークと３エリア区分

(3) 公共交通圏域

京都市全体では、人口の 99.1%が公共交通圏域（鉄道駅１km 圏又はバス停 500m 圏）内に含まれ、また、76.0%は鉄道駅１km 圏内に含まれています。

３エリア別で見ると、都心部における公共交通圏域の人口カバー率は、99.4%（87.2%は鉄道駅１km 圏内）、周辺部では 99.6%（75.1%は鉄道駅１km 圏内）、中山間地域等では 93.5%（39.9%は鉄道駅１km 圏内）の状況です。

また、郊外に行くほど、含まれる圏域がバス停 500m 圏のみである（鉄道駅が 1km 圏内にない）人口の割合が高くなっています。

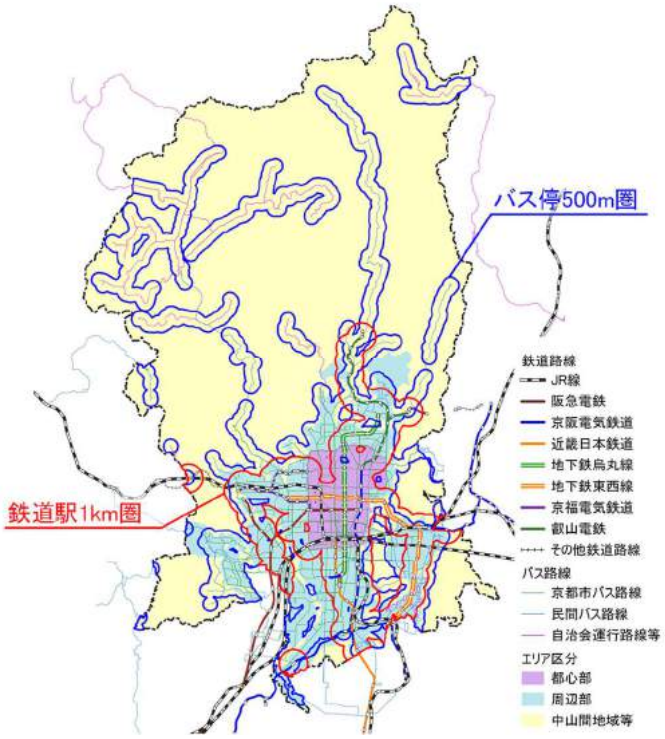


図 3-5　公共交通圏域

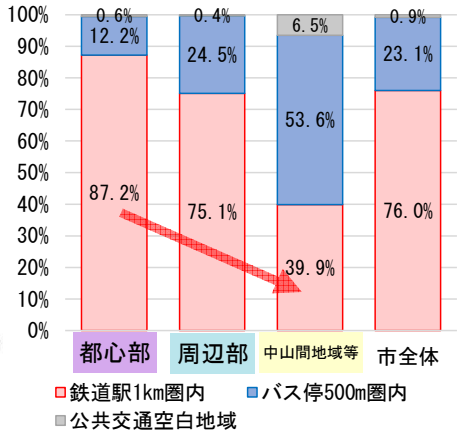


図 3-6　公共交通圏域人口カバー率

出典：令和２年国勢調査

(4) 人口動態

ア　人口の推移・分布・変化

京都市の人口は、令和２年までの 20 年間で横ばいの中、国の長期推計では、令和７年に 145 万２千人に、さらに、令和 27 年には、129 万７千人にまで減少するとされています。特に、生産年齢人口（15 歳～64 歳）は、令和２年から令和 27 年までに 14 万４千人減少する見込みです。また、高齢化率は今後も上昇し、令和 27 年には 35%を超える見込みです。

なお、人口は都心部のほか、周辺部の一部に集中しており、中山間地域等では点在する集落に分布しています。

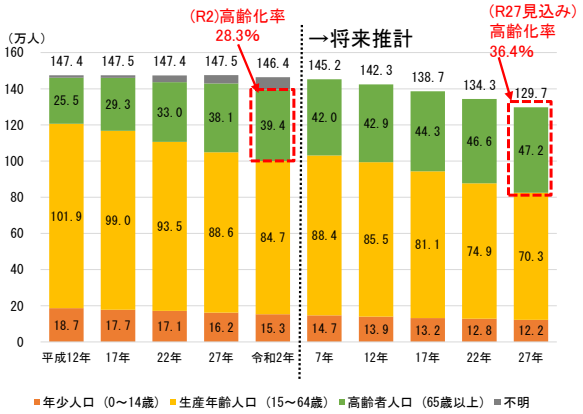


図 3-7　年齢３区分人口の推移

＊　平成 12 年は旧京北町の人口を含む　　出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

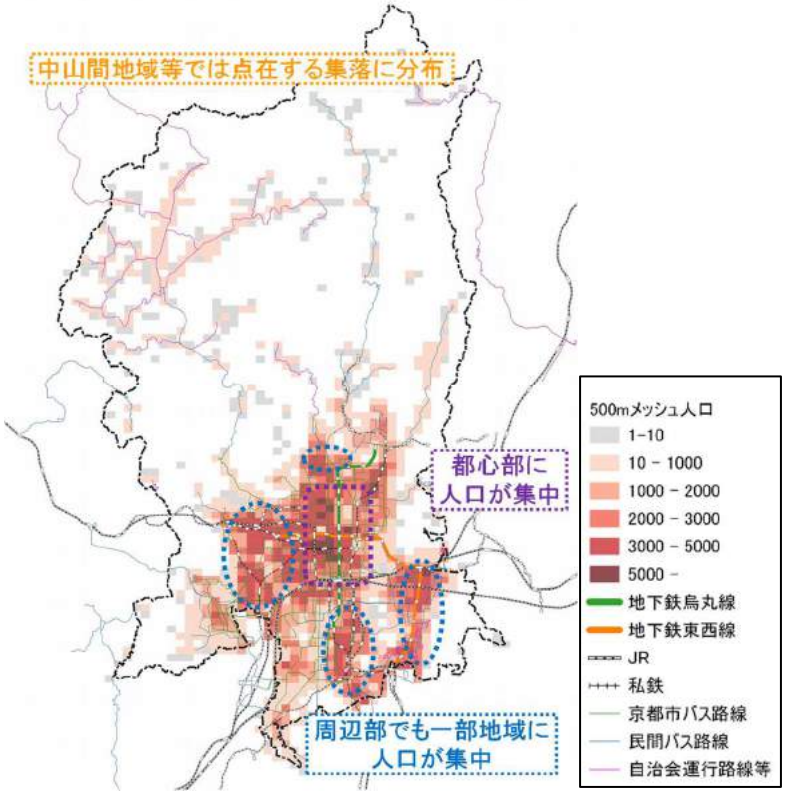


図 3-8　人口の分布

出典：令和２年国勢調査

都心部では人口が増加している地域が多く見られます。また、周辺部でも増加する地域が見られる一方、一部の地域では人口が減少しています。中山間地域等では、10年間で３割以上人口が減少している地域もみられます。

また、年代別の人口の転入及び転出の状況を見ると、15～19 歳（大学入学時）で転入超過が見られる一方、０～９歳、25～39 歳（大学卒業後の就職時、結婚・子育て期）では転出超過の状況となっています。

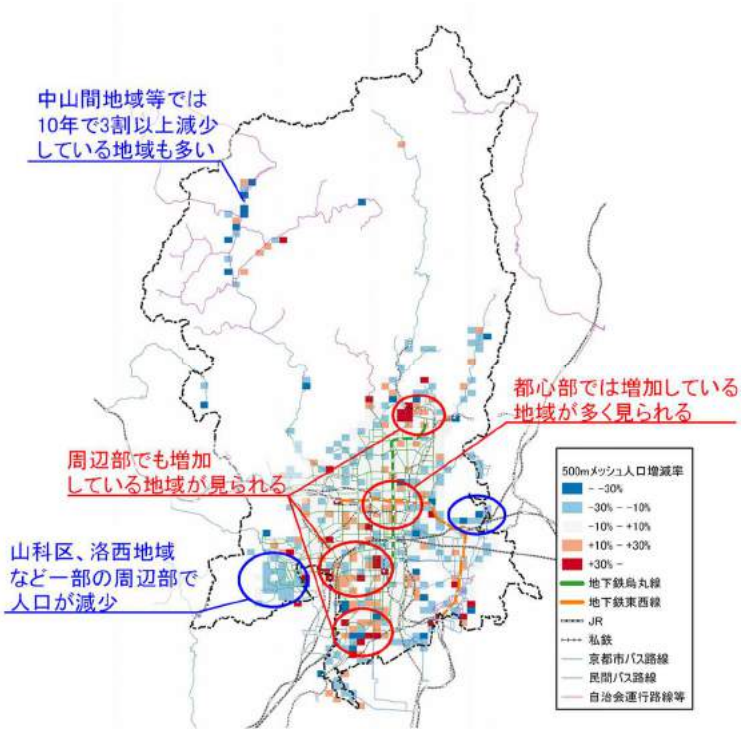


図 3-9　人口の増減（平成 22 年→令和２年・令和２年人口が 50 人以上のメッシュ）

出典：国勢調査

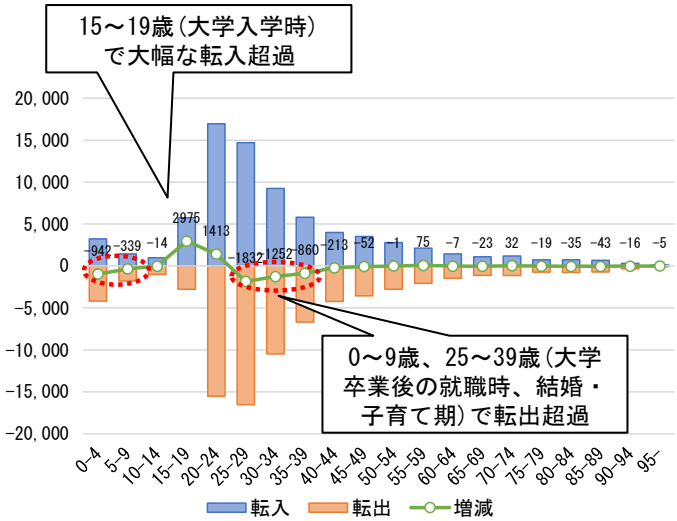


図 3-10　社会増減（令和３年）

出典：京都市オープンデータポータルサイト「KYOTO OPEN DATA」

イ　高齢化の状況

中山間地域等のほか、東山区、山科区、西京区洛西地域、伏見区醍醐地域など、周辺部の一部で高齢化率が高い地域が見られます。また、この 10 年間の動きを見ても、同様の地域で高齢化が急速に進展しています。

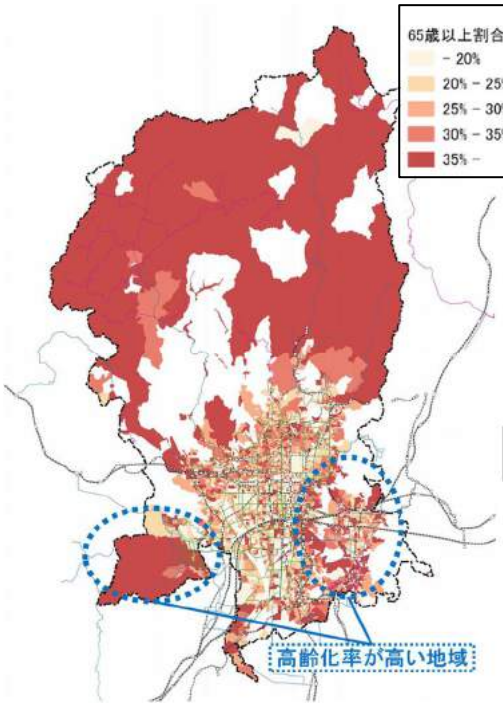


図 3-11　高齢化率

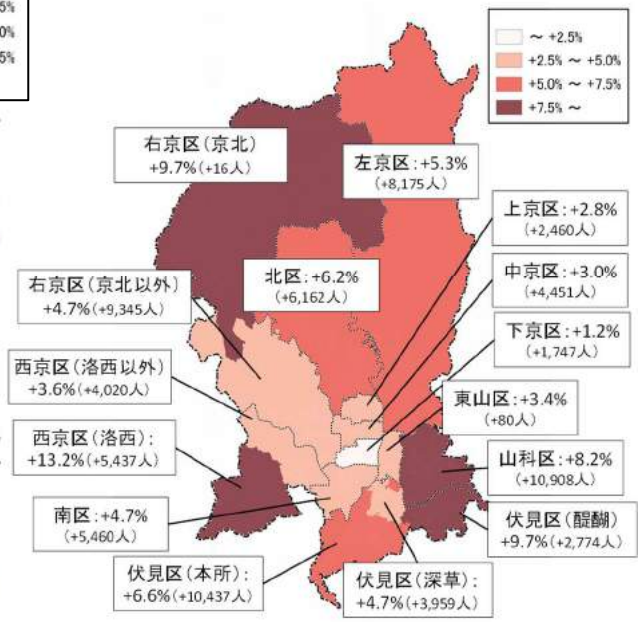


図 3-12　高齢化率の変化（平成 22 年～令和２年）

出典：令和２年国勢調査

ウ　３エリア別の人口の状況

総人口は、都心部や周辺部では変化が小さい一方、中山間地域等では 20 年間で２割以上減少しています。

年少人口は、20 年間で市全体では約２割、中山間地域等では４割以上減少する一方、高齢人口は、20 年間で市全体では 1.5 倍に、周辺部では 1.75 倍に増加しています。

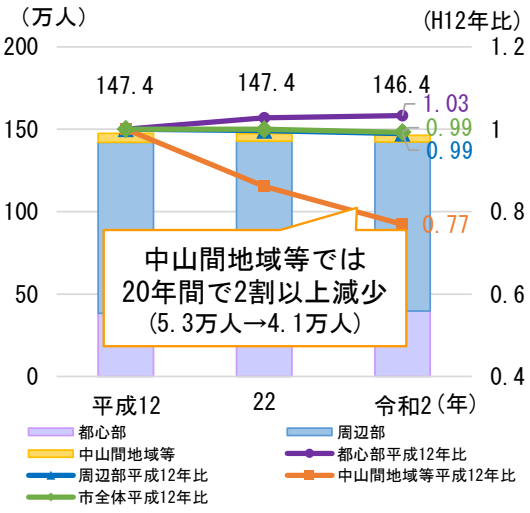


図 3-13　３エリア別の人口推移

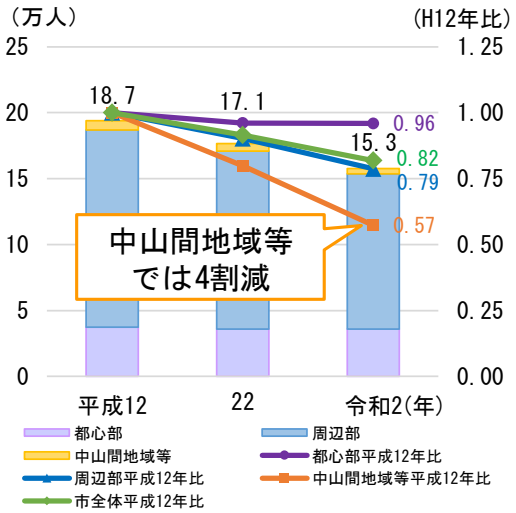


図 3-14　年少人口の推移

＊　平成 12 年は旧・京北町の人口を含む

出典：国勢調査

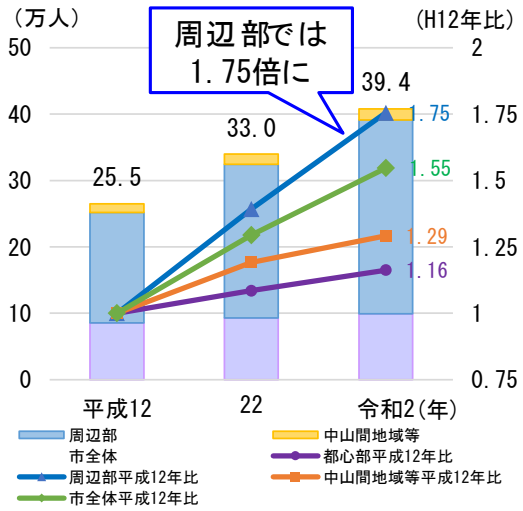


図 3-15　高齢者人口の推移

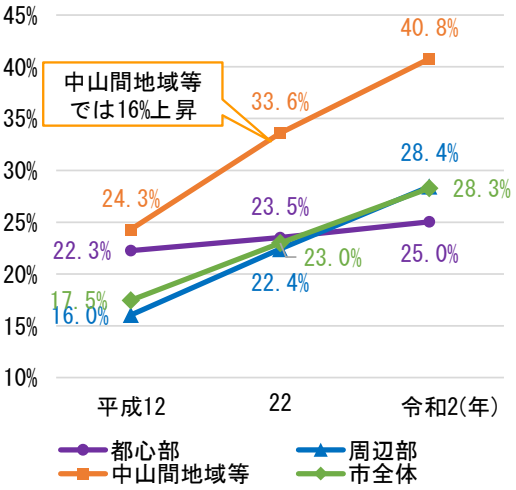


図 3-16　高齢化率の推移

出典：国勢調査

2 市民の移動の状況

(1) 代表交通手段とその変化

ア 京都市民の代表交通手段の変化（年代別）

市全体では、平日は 50～60 代、休日は 40～60 代で自動車移動の割合が高くなっています。自動車移動の割合は、平成 22 年から令和３年にかけて、30～50 代（特に 30 代）で減少する一方、60 代以上ではやや増加しています。また、平成 22 年の 20 代、令和３年の 30 代の自動車移動割合は、一つ上の世代（+10 歳）に比べ低くなっています。

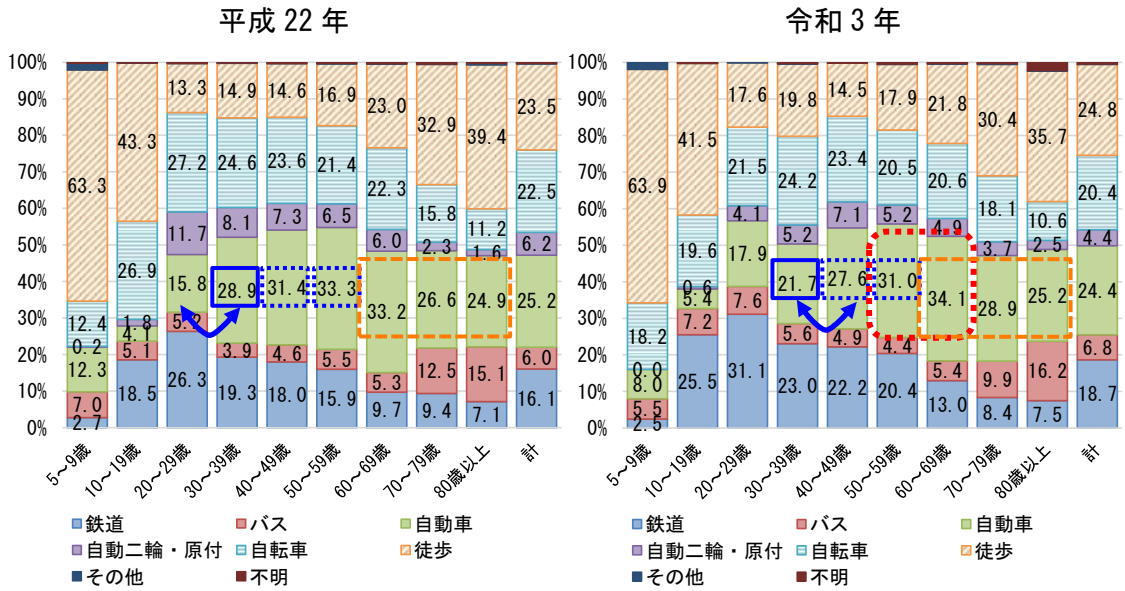


図 3-17　年代別代表交通手段別生成量(平日)

出典：第５・６回近畿圏パーソントリップ調査（第６回は速報値）

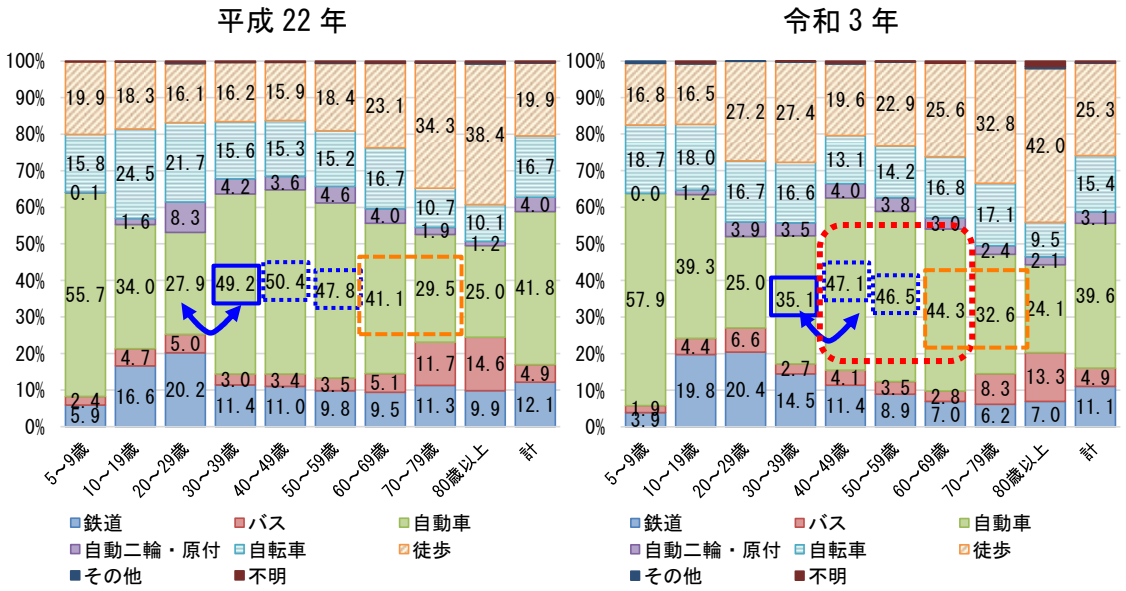


図 3-18　年代別代表交通手段別生成量(休日)

出典：第５・６回近畿圏パーソントリップ調査（第６回は速報値）

イ　３エリア別の代表交通手段

第６回近畿圏パーソントリップ調査によると、都心から郊外になるほど、代表交通手段が自家用車の移動の割合が高く、鉄道や自転車、徒歩の割合が低くなっています。また、周辺部では代表交通手段がバスの移動の割合が、都心部や中山間地域等と比べて低くなっています。

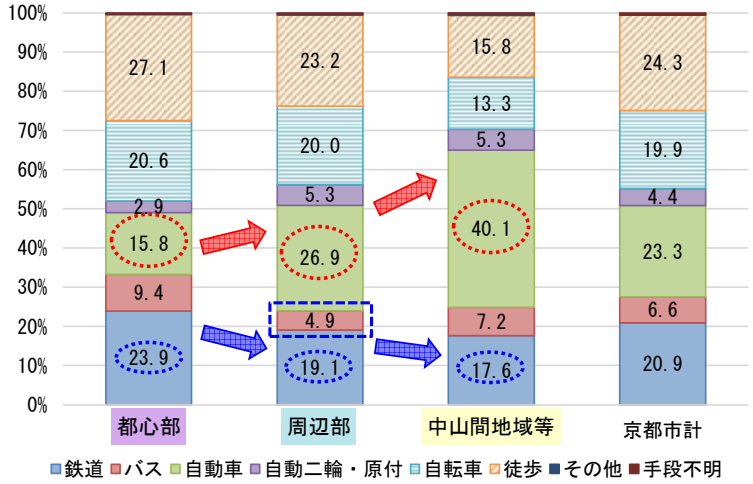


図 3-19　３エリア別代表交通手段別の発着移動量（平日）

出典：第６回近畿圏パーソントリップ調査（速報値）

地域間の流動では、都心部や周辺部の各エリア内で完結する移動、都心部⇔周辺部での移動を除くと、自動車移動の割合が高く、また、平日に比べ休日の方が市内の移動、市外との間の移動ともに自家用車移動の割合が高くなっています。市外との移動では、都心部発着は鉄道が８割、周辺部や中山間地域等発着は自動車が４割弱を占めています。

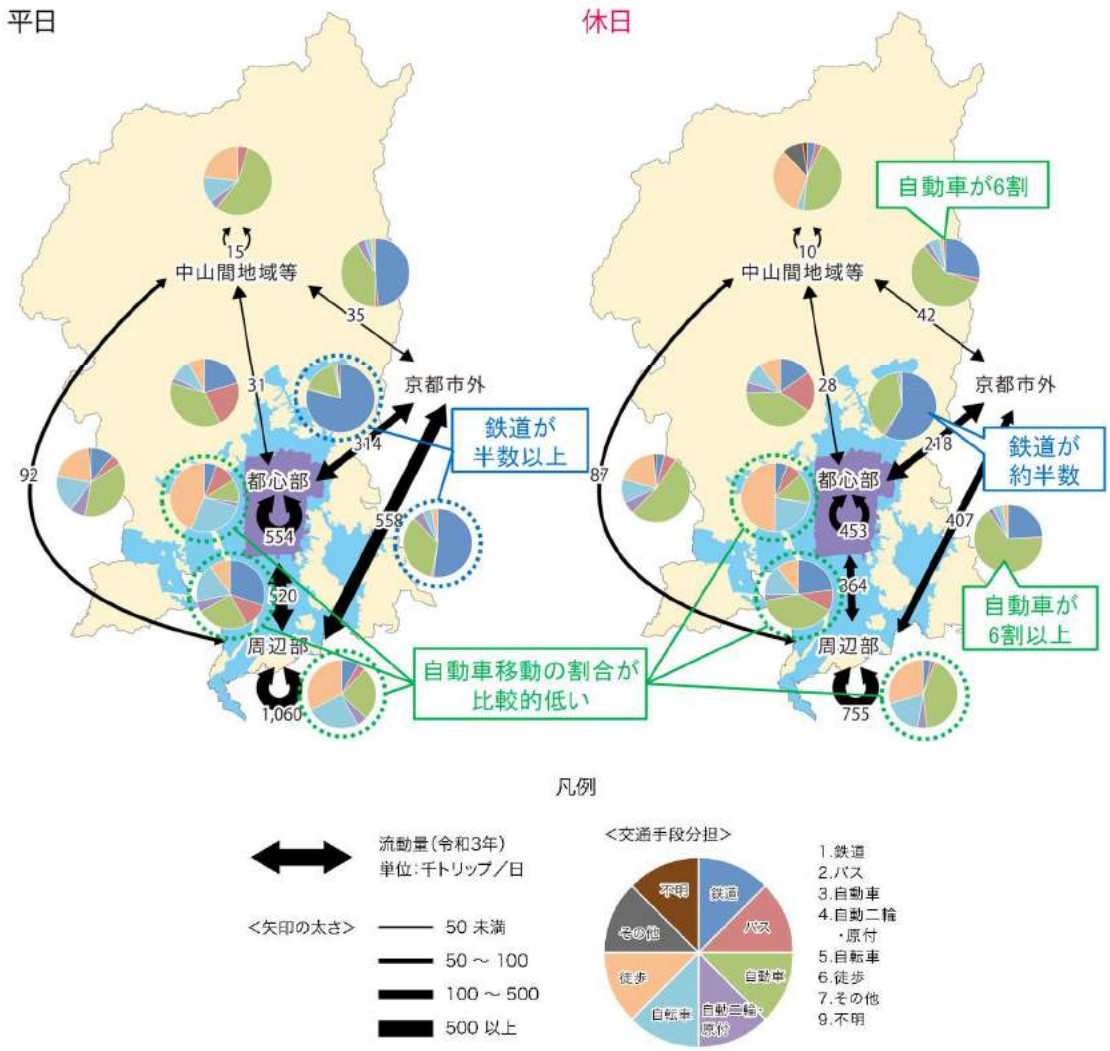


図 3-20　代表交通手段別地域間流動

出典：第６回近畿圏パーソントリップ調査（速報値）

ウ　運転免許の保有有無による代表交通手段

中山間地域等では、免許返納者の自動車移動の割合が、免許保有者と同程度に高くなっています。免許返納後に公共交通へ転換せず（できず）、家族や知人の送迎に頼る状況もあると考えられます。

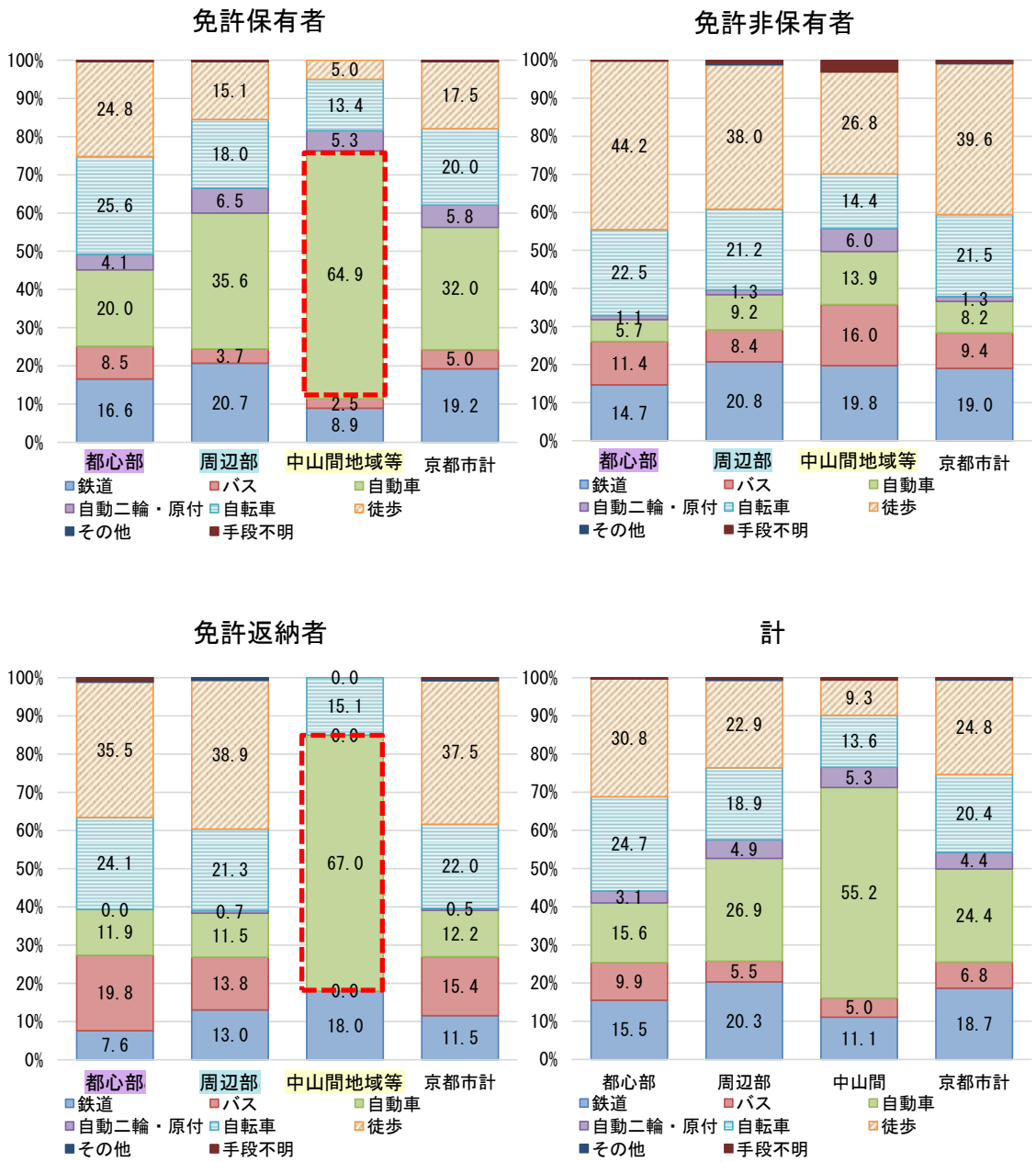


図 3-21　免許の保有有無別の代表交通手段別生成量（令和３年平日）

出典：第６回近畿圏パーソントリップ調査（速報値）

(2) 目的別の移動状況

市民の目的別の移動状況については、下表に示す市民アンケート調査結果等を用いて、整理しました（整理・分析結果は次ページ以降に掲載）。

（市民アンケート調査の実施概要）

市民の公共交通に関する利用状況や意識等を把握するため、市民アンケートを実施しました。

目的	○京都市民の移動に関する実態把握 ○公共交通の維持確保に向けた市民ニーズの把握 ○公共交通に対する市民の期待・意識の把握
アンケート方法	郵送配布・郵送回収
調査期間	令和４年９月２日（発送）～９月 20 日（投函有効）
調査対象	○18 歳以上の京都市民 （京都市内を都心部、周辺部、中山間地域等の３エリアに分類し、住民基本台帳から無作為抽出） ○配布数：4,000 人 ○回収数：1,645 人　＊有効回答：41.1％

本アンケートにおける公共交通（バス、鉄道、タクシー）及び自家用車の利用頻度についての回答結果から、以下の４つの利用者層に分類しました。

公共交通中心層	公共交通の利用頻度が多く（週１日以上）、 かつ、自家用車の利用頻度が少ない（月に数回以下）	公共交通利用層 （公共交通を日常的に使用する人）
どちらも利用する層	公共交通の利用頻度が多く（週１日以上） かつ、自家用車の利用頻度が多い（週１日以上）	
自家用車中心層	公共交通の利用頻度が少なく（月に数回以下） かつ、自家用車の利用頻度が多い（週１日以上）	
どちらも利用しない層	公共交通の利用頻度が少なく（月に数回以下） かつ、自家用車の利用頻度が少ない（月に数回以下） （主に徒歩、自転車、バイク利用などを利用する人）	

ア　外出全体（全移動目的）

市民アンケート調査の結果によると、都心部ほど公共交通を日常的に利用する人が多く、周辺部から中山間地域等に行くほど自家用車中心層が多くなっています。

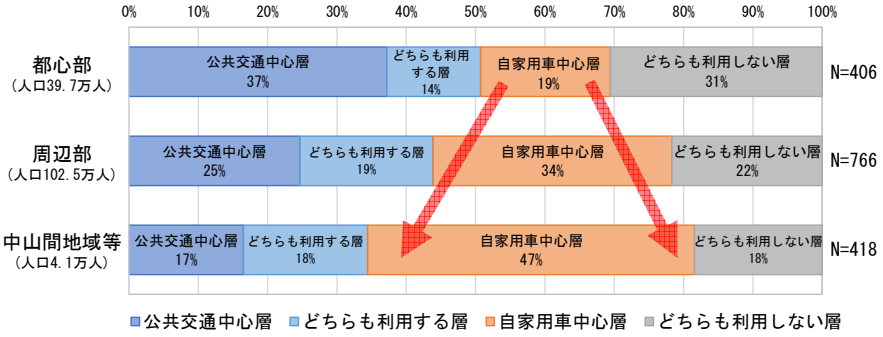


図 3-22　全移動目的における公共交通・自家用車の利用状況

出典：京都市の交通に関するアンケート調査結果（令和４年）

イ　通勤・通学

市内の就業人口は、商業施設や多くの企業が活動するオフィスビル、ＭＩＣＥ施設等が集積する都心部に特に集中しています。周辺部でも「らくなん進都」など新たに企業の立地が進むエリアで集積が見られます。

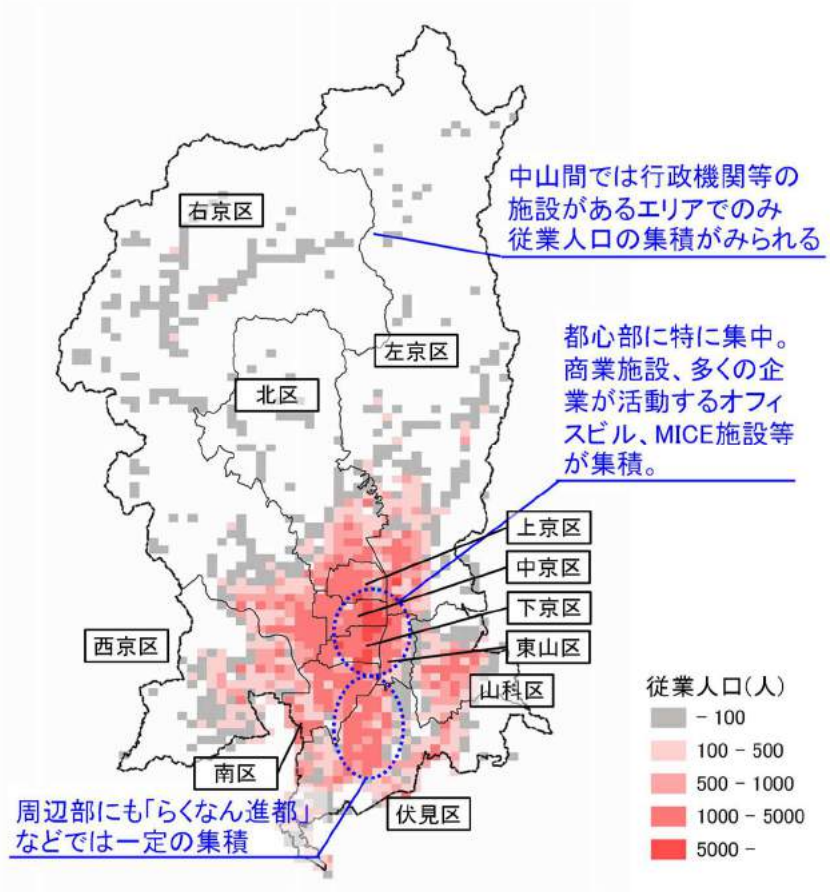


図 3-23　従業人口の分布

出典：平成 28 年経済センサス－活動調査

通勤・通学目的の移動状況を見ると、外出全体（前ページに記載）に比べて３エリアとも公共交通利用の割合が高くなっています。特に、都心部・周辺部で公共交通利用の割合が多い一方、中山間地域等では自家用車利用の割合が大きくなっています。

また、地域や交通手段、年齢層に関係なく、外出頻度は週５回以上が多くを占めています。

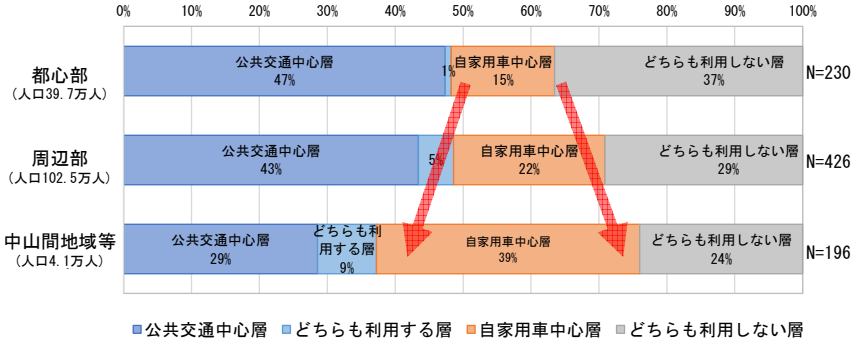


図 3-24　通勤・通学目的での外出の移動手段

出典：京都市の交通に関するアンケート調査結果（令和４年）

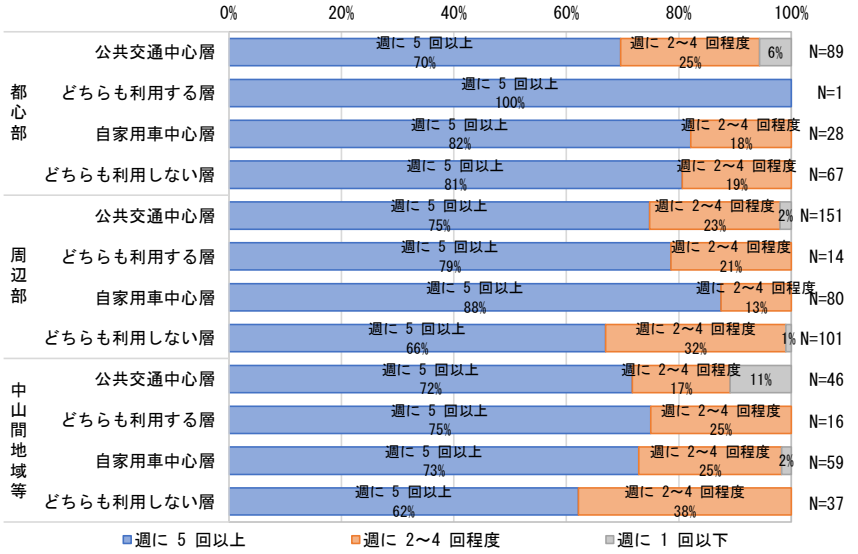


図 3-25　通勤・通学目的での外出頻度（地域別・移動手段別）

出典：京都市の交通に関するアンケート調査結果（令和４年）

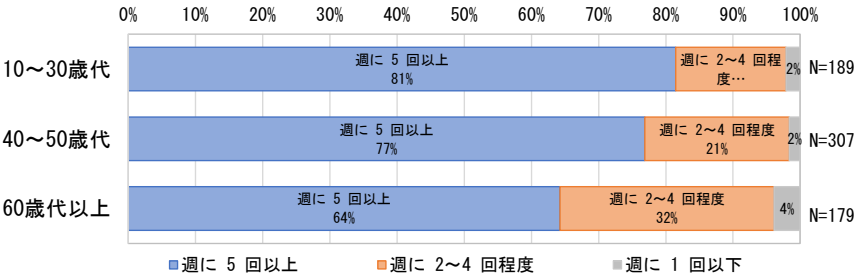


図 3-26　通勤・通学目的での外出頻度（年齢層別）

出典：京都市の交通に関するアンケート調査結果（令和４年）

ウ　通勤・通学目的での流出入

通勤では約８万人、通学では約４万人、市外からの流入が流出を上回っています。通勤では、中京区、下京区などの都心部や、周辺部では南区、伏見区への流入が多くなっています。

また、周辺部では市外を含め区外への通学の割合が、中山間地域等では区内従業の割合がやや高くなっています。

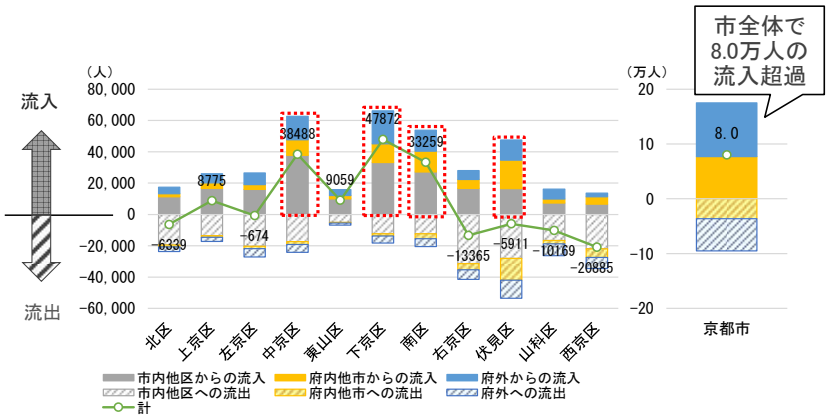


図 3-27　通勤での流出入

出典：令和２年国勢調査

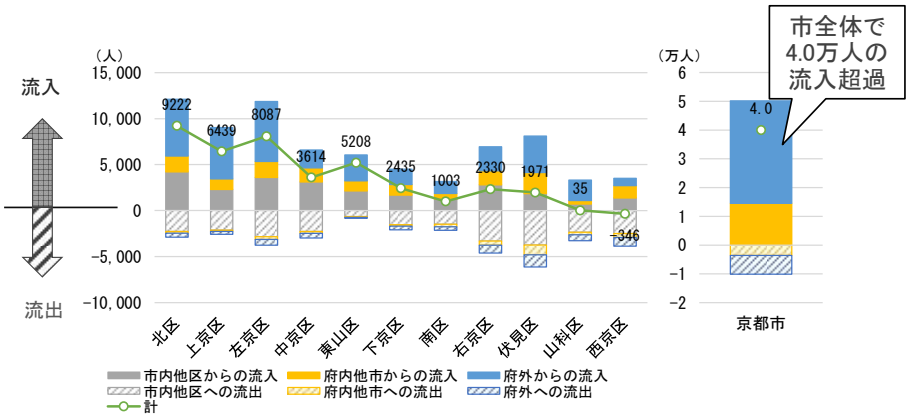


図 3-28　通学での流出入

出典：令和２年国勢調査

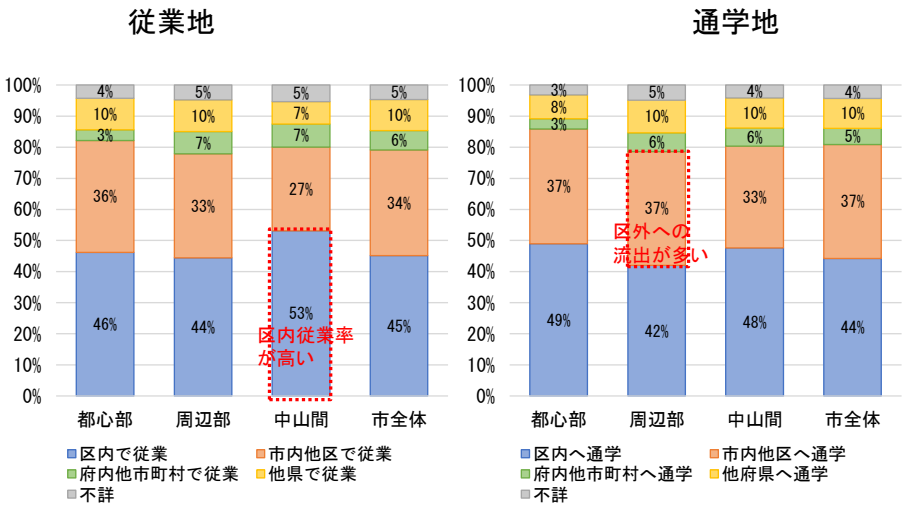


図 3-29　３エリア別の従業地・通学地

出典：令和２年国勢調査

エ　高校・大学への通学

中山間地域等では、高校等の学校の立地が少なく、通学目的の移動のうち、その距離が 20km を超える人の割合が、市平均の 6.5%に対し、24.5%と高くなっています。

また、大学生の通学手段は徒歩、鉄道、路線バス、自転車の割合が多いですが、周辺部・中山間地域等ではバイクや自家用車も一定数見られます。

市内の大学の学生数は、市内人口の約１割に相当する 14 万５千人で、10 年間で約１万１千人（約８％）増加しています。

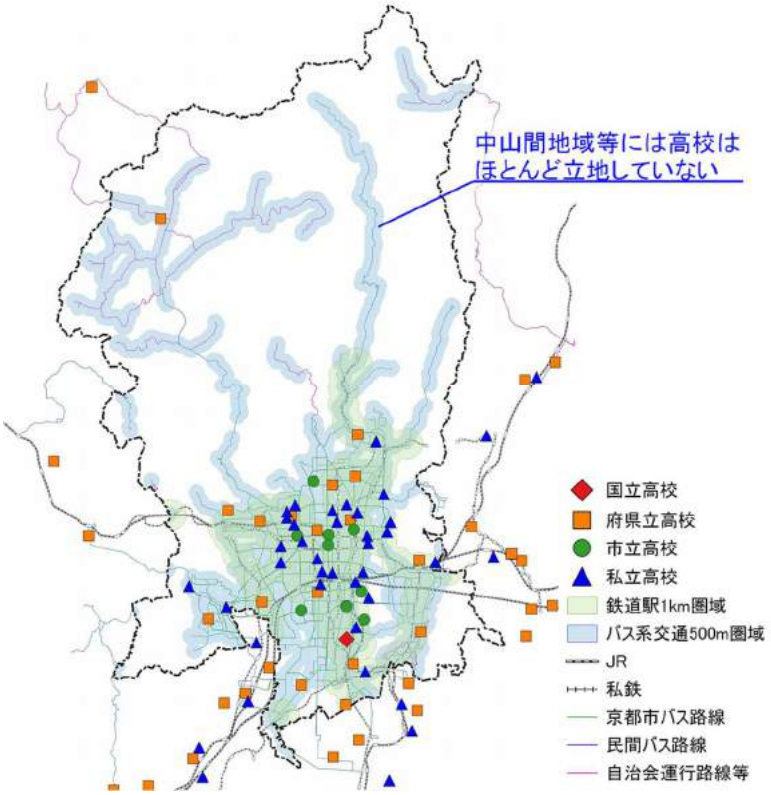


図 3-30　高校の立地状況

出典：国土数値情報

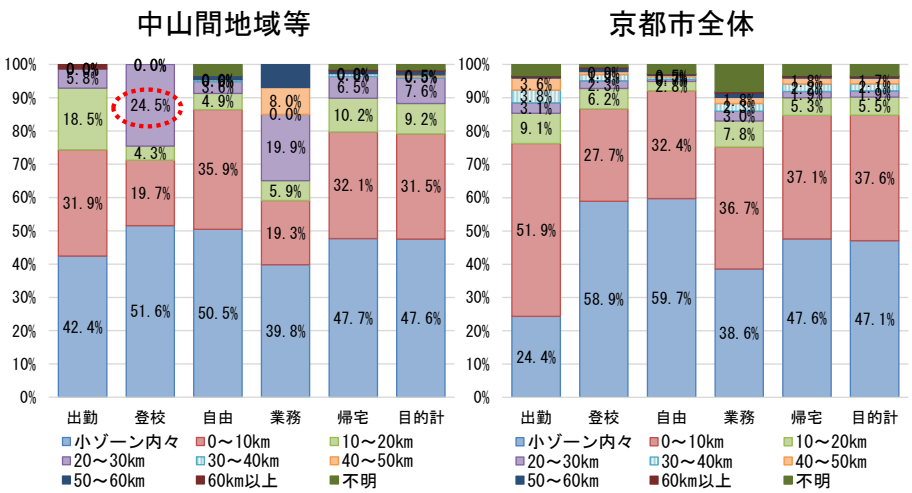


図 3-31　目的別の移動距離構成

出典：第６回近畿圏パーソントリップ調査（速報値）

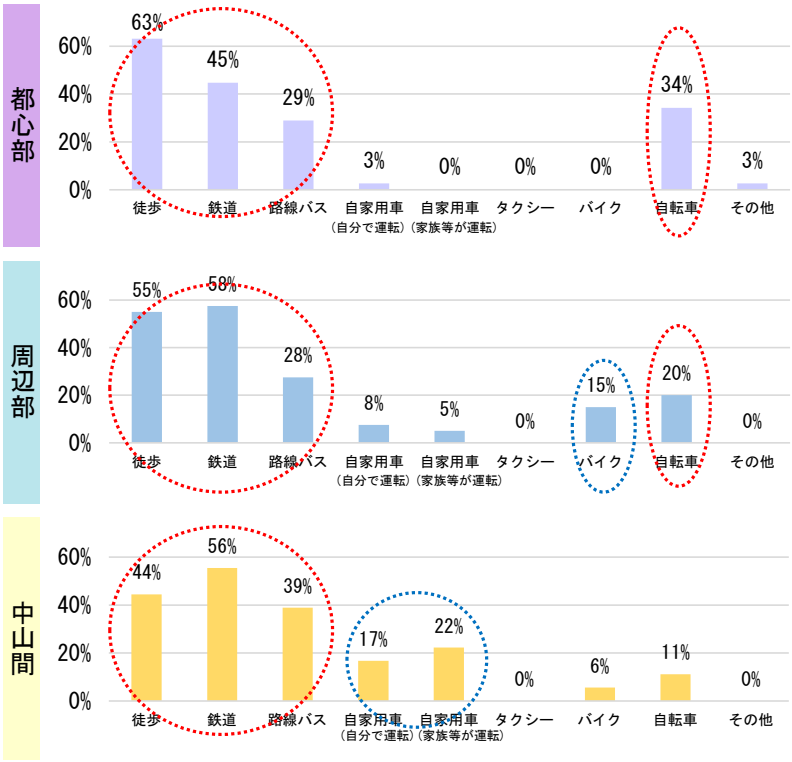


図 3-32　大学生の通学手段

出典：京都市の交通に関するアンケート調査結果（令和４年）

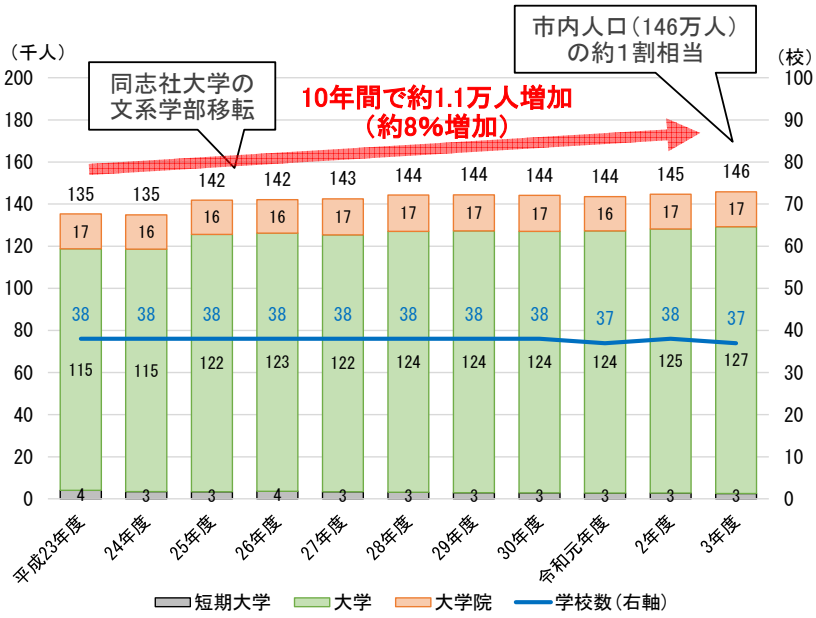


図 3-33　京都市内に立地する大学の数・学生数

＊　学生数は、京都市内にある学部及び研究科（本部が京都市内にない場合も含む。）に在籍する人数で、専攻科及び別科の学生並びに聴講生等を含む。

＊　学校数は、京都市内に大学及び短期大学の本部がある学校の校数。

出典：京都市統計書（学校基本調査）

オ　買物

都心部や多くの周辺部で百貨店・小売店等の商業施設が多く立地する一方、中山間地域等では日常的な買物が不便な地域も多く見られます。買物のための交通手段は、郊外に行くほど自家用車利用が増え、また、どの年代でも他の移動目的と比べ自家用車利用が多くなっています。

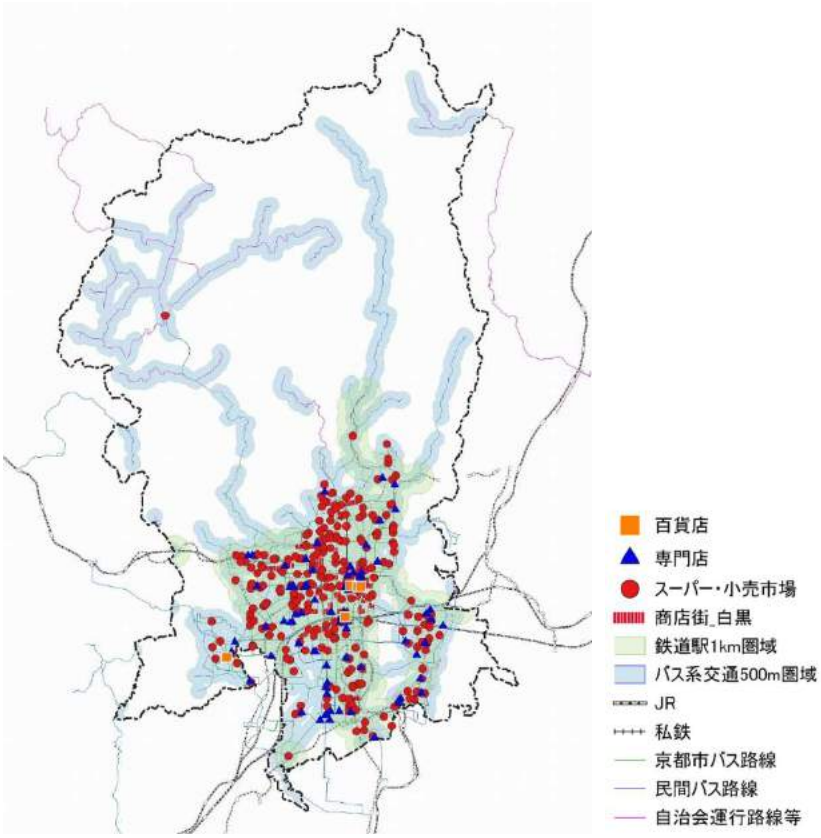


図 3-34　商業施設の立地

＊　専門店：京都市「大規模小売店舗一覧」で業態が「専門店」の店舗（家電量販店、ホームセンター等）

出典：京都市「大規模小売店舗一覧」「中規模小売店舗一覧」、京都府商店街振興組合連合会、ｉタウンページ

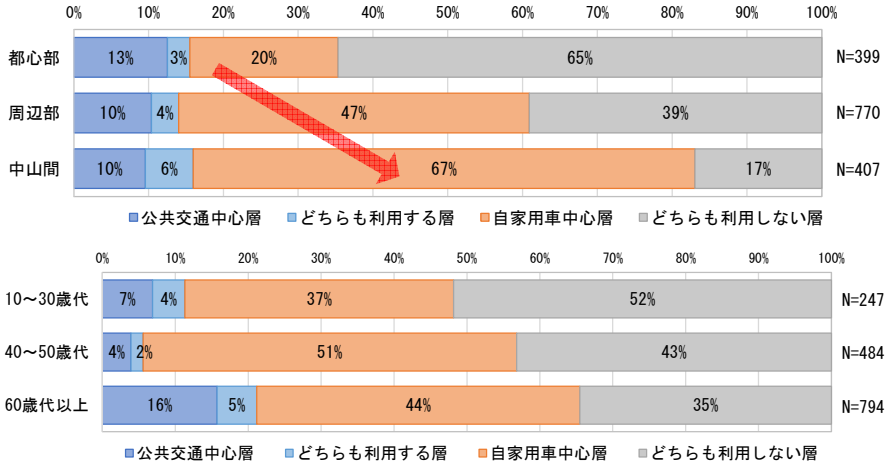


図 3-35　買物の利用交通手段（地域別・年齢層別）

出典：京都市の交通に関するアンケート調査結果（令和４年）

カ　通院

都心部や周辺部には多くの病院が立地する一方、中山間地域等は病院の数が限られ、市外の病院が最寄りとなる地域も見られます。また、郊外に行くほど、公共交通による通院移動に不便さを感じる人の割合が高くなっています。

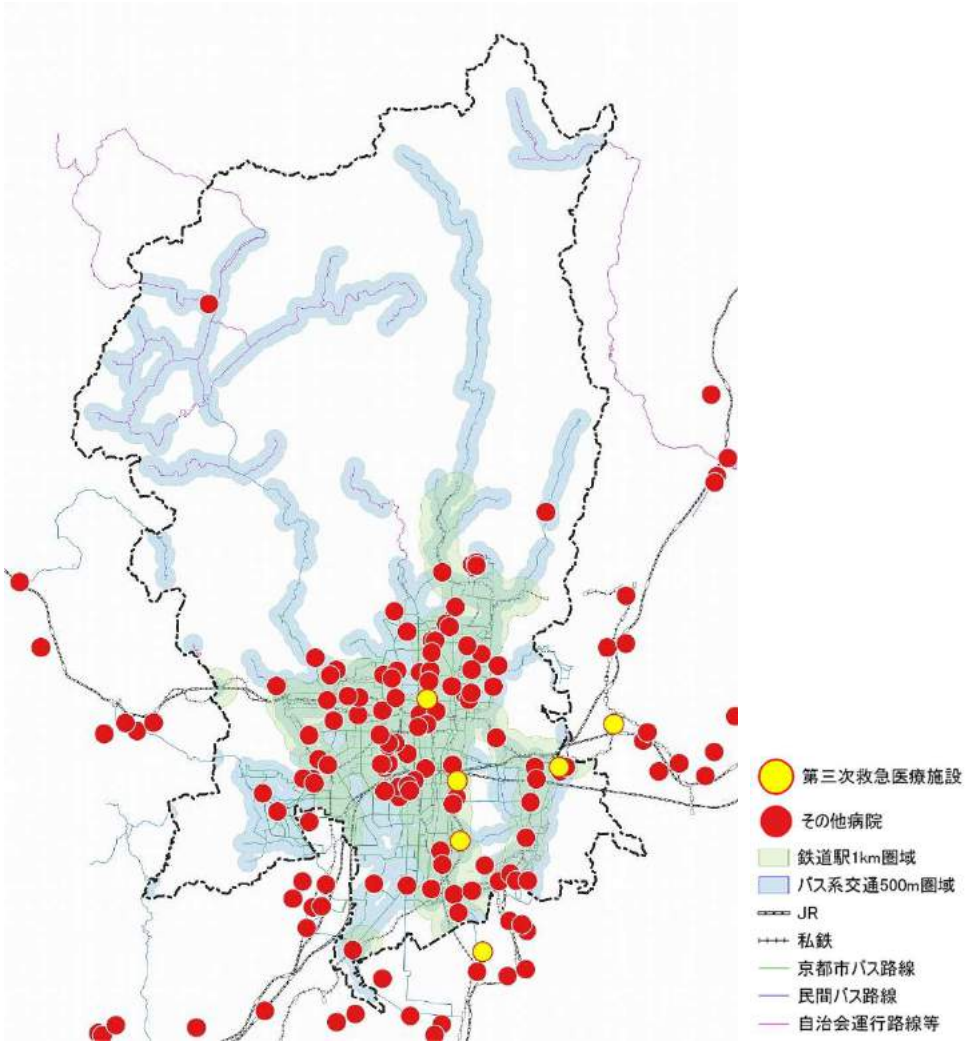


図 3-36　病院の立地

＊　第三次救急医療施設：初期・第二次救急医療機関では対応できない重篤な救急患者に対し、高度な医療を総合的に提供する医療機関

出典：国土数値情報

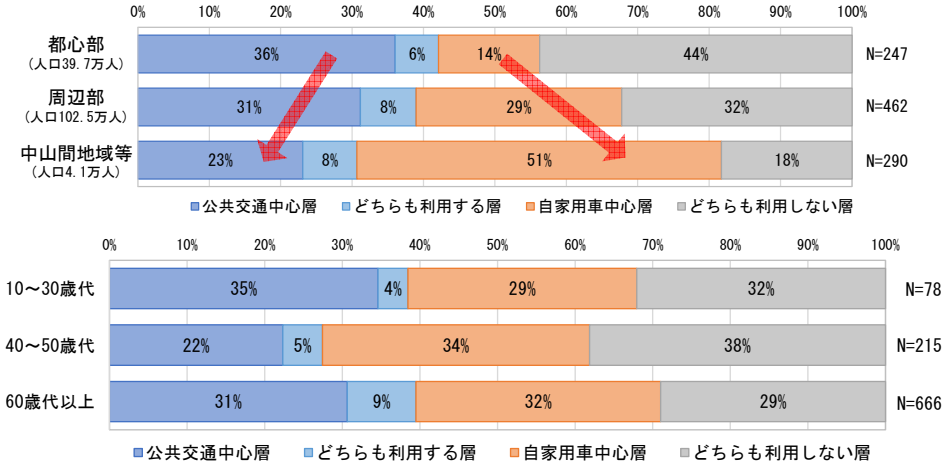


図 3-37　通院時の利用交通手段（地域別・年齢層別）

出典：京都市の交通に関するアンケート調査結果（令和４年）

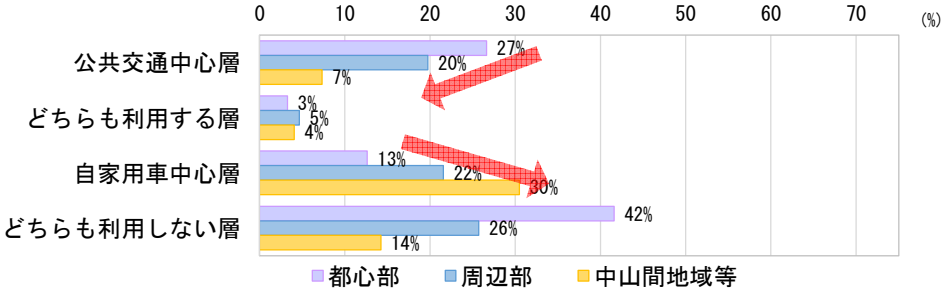


図 3-38　通院のための移動に不便を感じることはない人の割合

出典：京都市の交通に関するアンケート調査結果（令和４年）

キ　休日の外出

周辺部、中山間地域等と郊外に行くほど自家用車利用が多くなっています。

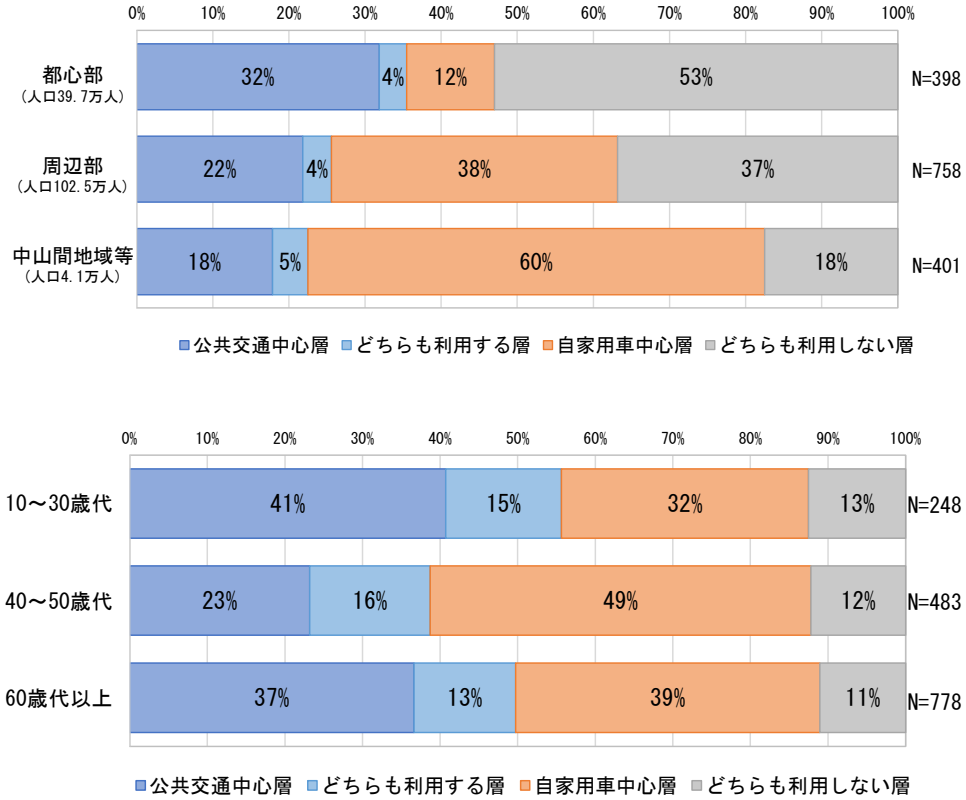


図 3-39　休日の外出の利用交通手段（地域別・年齢層別）

出典：京都市の交通に関するアンケート調査結果（令和４年）

3 公共交通の状況

(1) 公共交通を取り巻く現状

ア　鉄道

鉄道の利用者数は、京都市内・全国とも近年増加傾向にありましたが、コロナ禍の影響を受けた令和２年度には、京都市内では前年度から△34%と、全国平均の△30%を上回る大幅な減少となりました。令和３年度は僅かに回復したものの、令和元年度比で３割近く減少しており、回復には至っていません。

また、近畿における鉄道での輸送規模（鉄道旅客車キロ）も、近年増加傾向にありましたが、令和２、３年度は、いずれも前年度から２～３%減少しています。

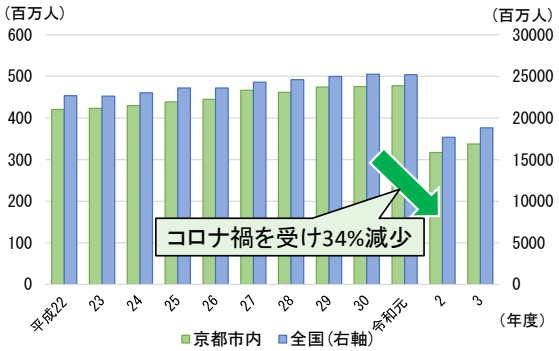


図 3-40　鉄道利用者数

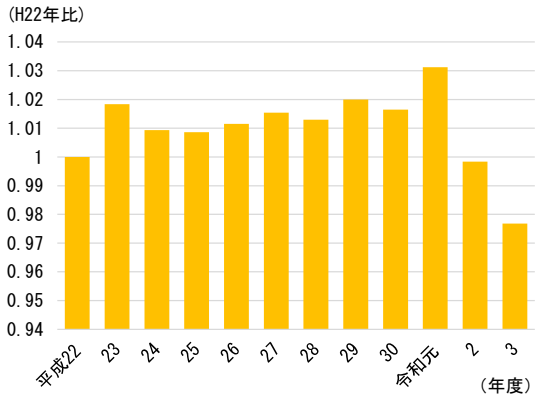


図 3-41　近畿運輸局管内の鉄道旅客車キロ

＊　令和３年度の京都市内鉄道利用者数は京阪京津線３駅を除く値

出典：京都市統計書、鉄道輸送統計年報

出典：国土交通省鉄道輸送統計調査

イ　路線バス

コロナ禍以前から、全国的には都市部（三大都市圏）でもバス事業者の３～４割が赤字の状況でしたが、コロナ禍の影響を受けた令和２年度には、ほぼ全ての事業者が赤字となりました。

また、コロナ禍以降、厳しい経営環境を背景に、全国的に路線廃止や減便の意向を示す事業者も増加しています。

京都市内のバス利用者数は、平成 24 年度から 29 年度の５年間で 16%と、全国平均（５%）を大きく上回る増加率でしたが、コロナ禍を受け、令和２年度は前年度と比べて△31%と、全国平均の△26%を上回り減少しました。

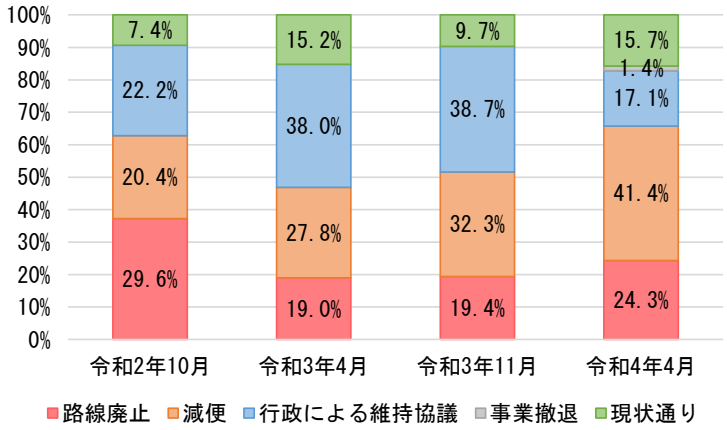


図 3-42　コロナ禍を受けたバス事業者の撤退・縮小意向

出典：（一財）地域公共交通総合研究所「公共交通経営実態調査報告書」

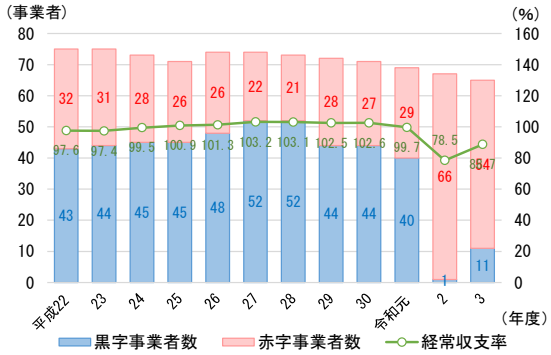


図 3-43　三大都市圏のバス事業者の収支状況

出典：国土交通省

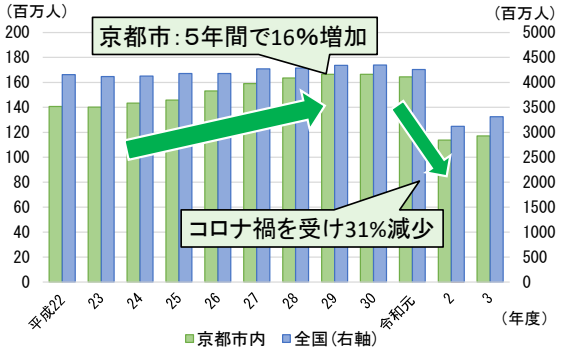


図 3-44　バス利用者数

出典：京都市、国土交通省

ウ　タクシー

京都市域において、タクシー利用（実車キロ）は、コロナ禍以前から減少傾向にありましたが、令和２年度には実車キロ・営業収入ともに前年度に対しておよそ半減するなど、コロナ禍の影響を大きく受けています。

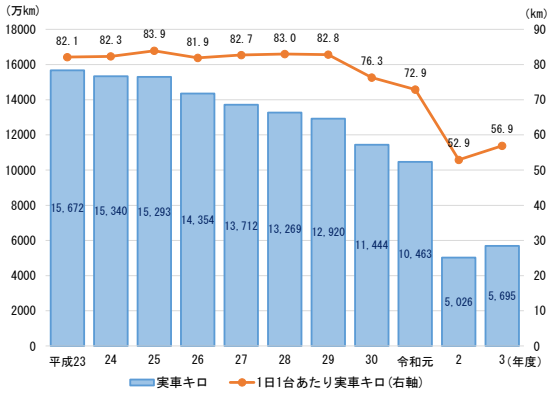


図 3-45　京都市域交通圏の法人タクシー 実車キロ

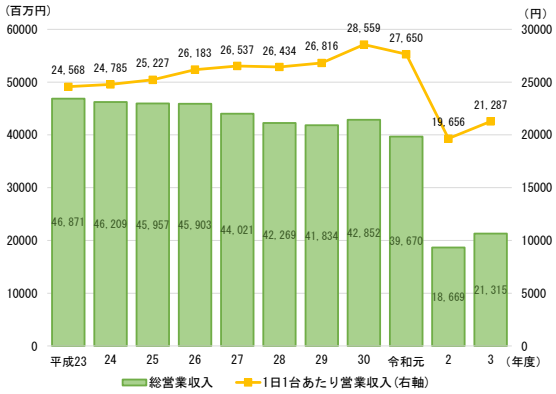
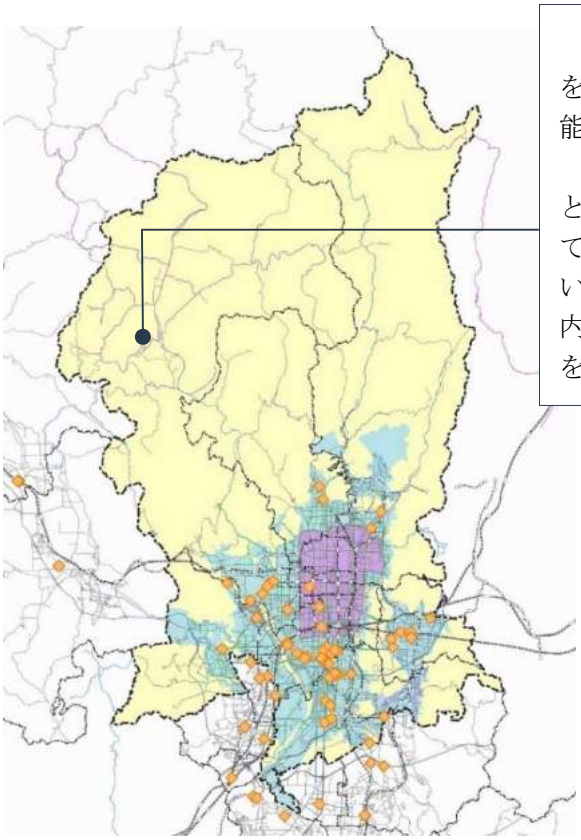


図 3-46　京都市域交通圏の法人タクシー 営業収入

出典：京都運輸支局資料



タクシーは、乗車地点又は降車地点を営業区域に含む事業者のみ利用可能です。

右京区京北地域は、亀岡市や南丹市と同じ営業区域（中部交通圏）に属しており、地域内にタクシー事業者がないことから、南丹市など中部交通圏域内に立地する市外のタクシー事業者を主に利用されています。

図 3-47　京都市周辺のタクシーの営業所の立地　　図 3-48　京都府内のタクシーの営業区域

＊　（一社）京都府タクシー協会の会員事業者の営業所を記載

出典：（一社）京都府タクシー協会ホームページ

エ　コロナ禍の影響の長期化

コロナ禍の影響を大きく受けた令和２年４、５月には、コロナ禍以前（令和元年４～12 月の平均）に比べ、全国の鉄道利用者数、バス利用者数はともに△46%（鉄道の定期外では△68%）、タクシー利用者数は△63%と大幅に減少しました。京都市では、地下鉄は△46%、市バスは△50%と、全国を上回る減少率となりました。

これ以降の回復は鈍く、令和４年度（平均）においても、コロナ禍以前と比較して、全国の鉄道やバスの利用者数は△18～19%程度、タクシー利用者数は△27%となっています。京都市の地下鉄や市バスは△16～17%程度と、全国に比べやや回復しているものの、依然としてコロナ禍以前の水準には回復していないのが実情です。

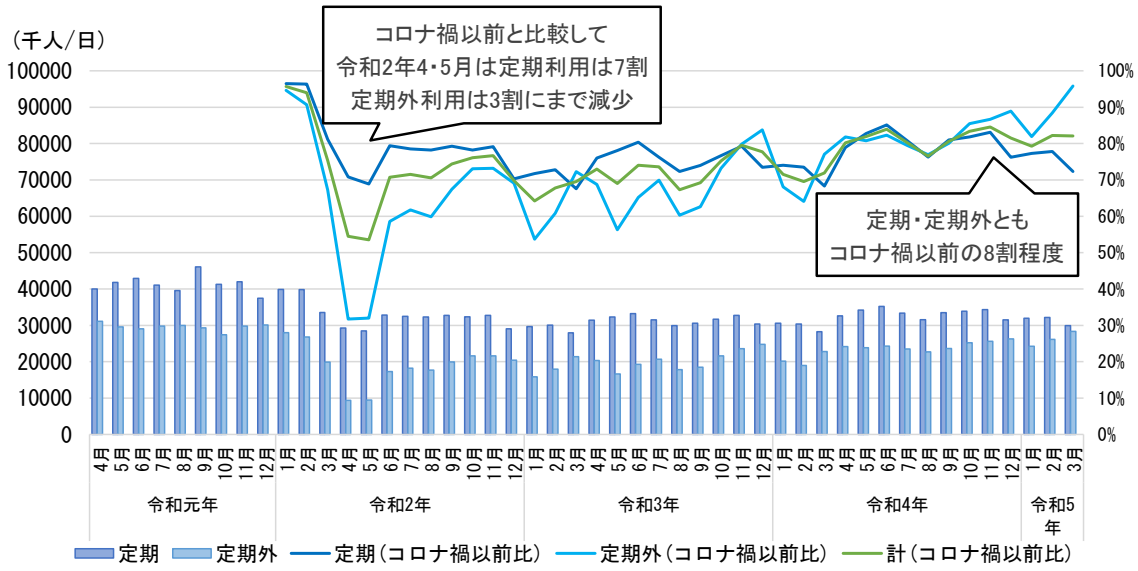


図 3-49　全国の鉄道利用者数

出典：鉄道輸送統計年報

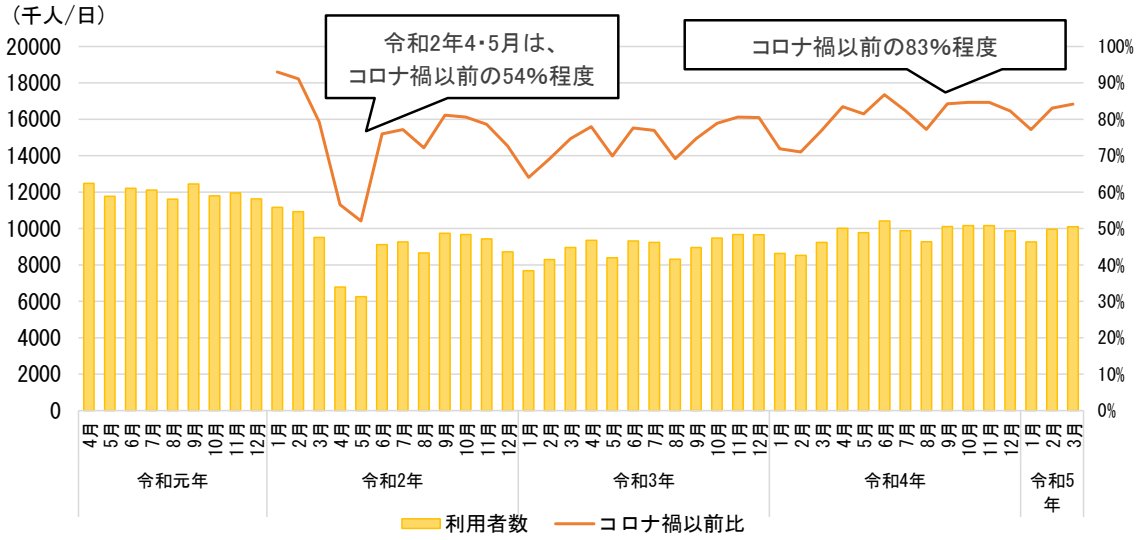


図 3-50　全国のバス利用者数

出典：自動車輸送統計調査

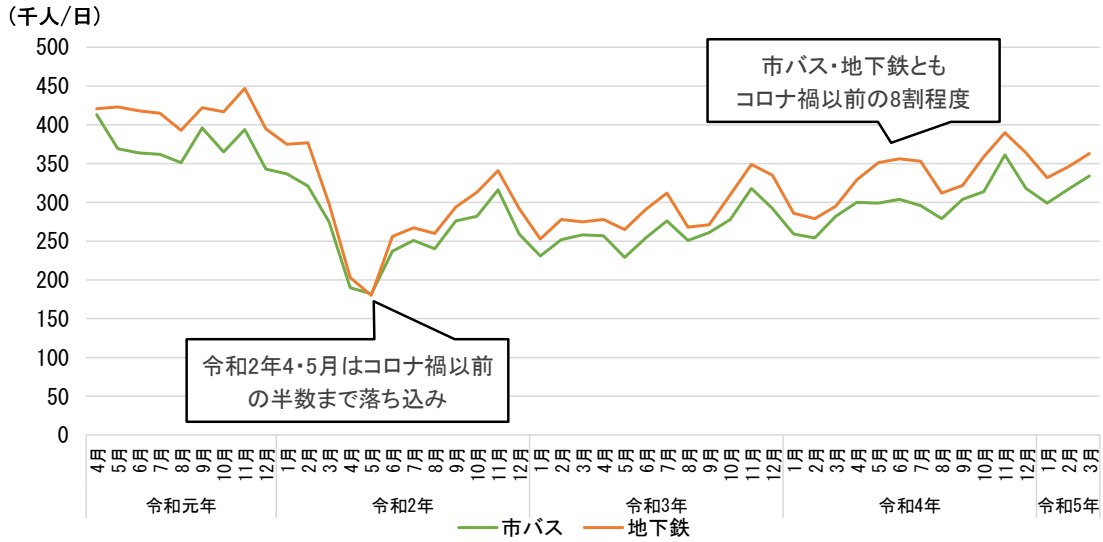


図 3-51　京都市バス・地下鉄の利用者数

出典：京都市交通局ホームページ

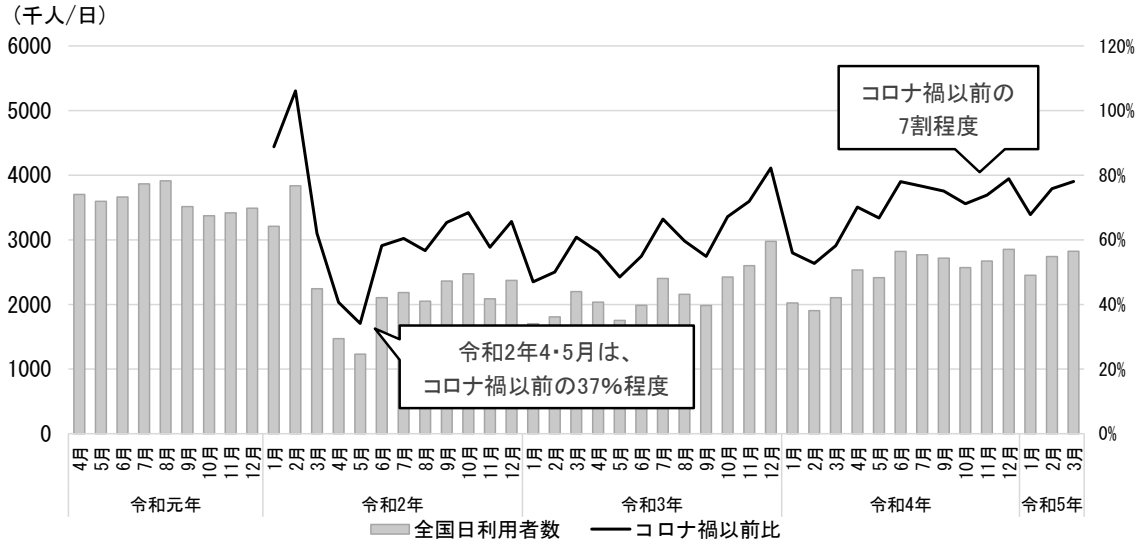


図 3-52　全国のタクシー・ハイヤーの利用者数

出典：自動車輸送統計調査

オ　公共交通を支える担い手の不足

交通事業の労働者不足感は、長期的に高まり続けており、各産業の中でも高い水準となっています。

鉄道の現業職員（乗務員や保線係員等）の数は減少傾向にあり、平成 24 年度から令和２年度の８年間でも約６％減少しています。

また、路線バスの運転に必要な大型二種免許の保有者数は、京都府では 10 年間で約２割減少しており、交付者数も減少しています。また、同免許保有者に占める 40 代以下の割合が減少しており、高齢化が進んでいます。自動車整備士についても、全国的に 10 年間で約４％減少し、平均年齢も約３歳上昇しています。

同様に、京都市域交通圏におけるタクシー運転士も減少傾向にあり、令和２年以降はコロナ禍を受けた離職により更に大きく減少しています。また、高齢化も進展しており、運転者の平均年齢は 60 歳を上回っています。

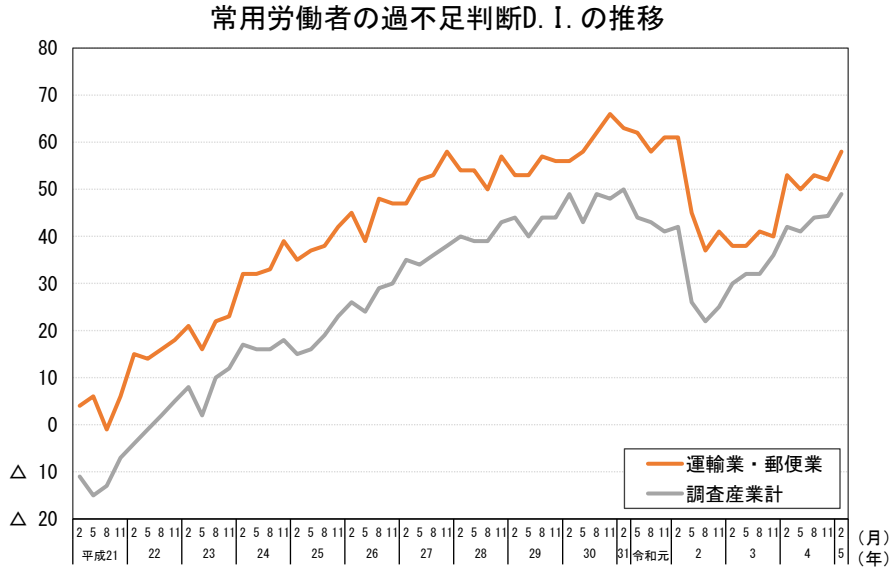


図 3-53　交通事業（運輸業・郵便業）の労働者不足感

＊　「過不足判断 D.I.」とは「不足」と回答した事業所の割合から「過剰」と回答した事業所の割合を差し引いた値である。無回答を除いて集計。

出典：厚生労働省「労働経済動向調査」

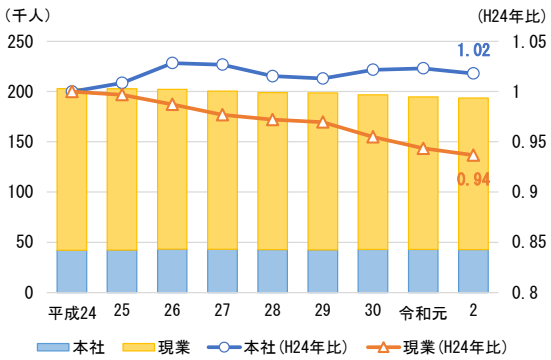


図 3-54　鉄道職員数（全国）

出典：鉄道統計年報

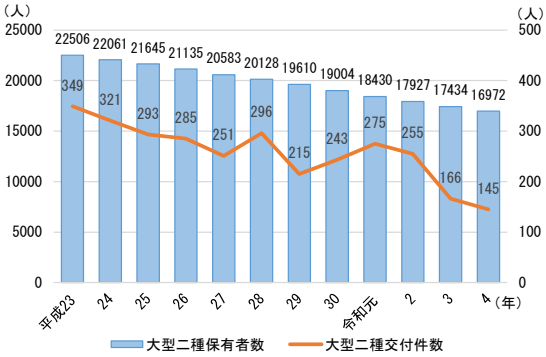


図 3-55　大型二種免許保有者数・交付件数（京都府）

出典：警察庁「運転免許統計」

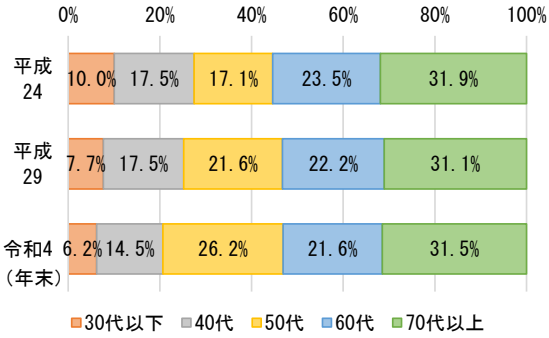


図 3-56　大型二種免許保有者数（京都府）

出典：警察庁「運転免許統計」

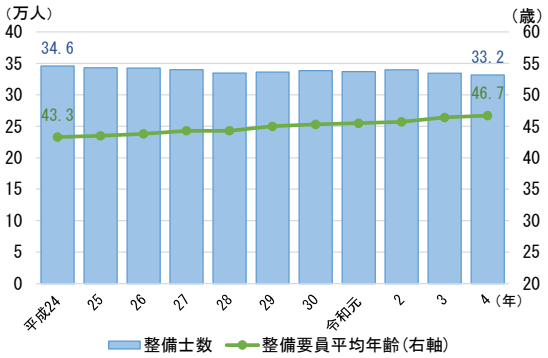


図 3-57　自動車整備士数・平均年齢（全国）

出典：自動車特定整備業実態調査結果

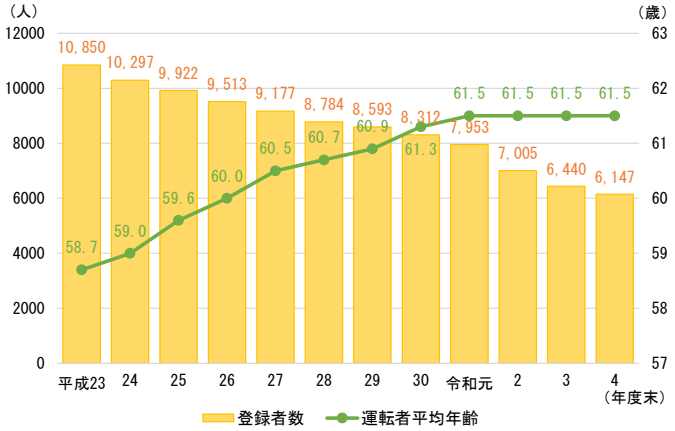


図 3-58　京都市域交通圏の法人タクシーの運転者登録者数・平均年齢

出典：京都運輸支局資料、京都府タクシー協会聞き取り

カ　公共交通を取り巻く現状のまとめ

コロナ禍以前は、京都市内では鉄道・バスの利用者数が全国平均以上に増加していました。しかし、令和２年度にはコロナ禍の影響を大きく受け、全国的に公共交通の利用者数は大幅な減少となりました。令和４年度においても利用者の回復は鈍く、コロナ禍以前の７～８割程度となっており、事業者の経営は厳しい状況が続いています。今後、特に京都市においては観光客の回復による効果が期待されるものの、以前の水準にまで戻るかは不透明な状況です。

また、コロナ禍以前より、運転士や整備士数の減少と高齢化が進んでおり、公共交通の担い手不足が大きな課題です。さらに、令和６年４月には、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）が改正され、自動車運転の業務に時間外労働の上限規制が適用されるとともに、拘束時間や休息期間等の基準も改められることから、更なる運転士不足が懸念されています。

(2) 公的支援を受けるバス路線及び地域公共交通会議を設置している地域

京都市では、生活交通の維持・確保に向けた取組が継続して行われてきた６つのエリアで、道路運送法に基づく「地域公共交通会議」を設置し、地域の実情を踏まえ交通課題に関する協議・検討を進めています。

また、バス事業者による運行の継続が難しい地域では、住民等が主体となり、公的支援を受けながら生活の足を支えています。

＊　各地域の現況・課題・今後の方向性については、第７章に記載。

図 3-59　地域公共交通会議を設置している地域及び公的支援を受けるバス路線等

(3) 伏見区醍醐地域における先駆的な取組

伏見区醍醐地域を運行する「醍醐コミュニティバス」は、地域の企業、施設、団体、個人等が経費の一部を分かち合う「市民共同方式」で運行する全国初の地域バスで、平成 16 年２月に運行を開始し、現在は４路線を運行しています。

醍醐十校区自治会連絡協議会等で構成する「醍醐コミュニティバス市民の会」が運営を担っており、地域の企業・団体による運行経費の支援、利用促進活動への協力など、まさに地域が一体となり、バスの運行を支えています。

図 3-60　醍醐コミュニティバス

現況・課題を踏まえた今後の取組の方向性

⇒　持続可能な公共交通を構築する

公共交通の利用者数は、コロナ禍を受け大幅に減少し、以降の回復状況も鈍い中、今後、交通事業者の努力のみでは、採算を確保することが難しく、現在の路線・ダイヤの維持・確保そのものが困難になることも考えられます。

このため、市民・交通事業者・行政が連携し、公共交通の利用促進に取り組むとともに、地域が一体となり、望ましい移動手段を検討し・確保していく取組が必要です。

また、担い手不足を背景とした減便等が懸念される中、輸送サービスの維持に不可欠な「担い手」の確保は急務であり、早急な取組が必要です。

具体的な取組内容

交通事業者や行政の連携強化

持続可能な公共交通ネットワークの構築を図るため、交通事業者と行政が連携し、課題・認識の共有や利便性向上に向けた取組を進めます。

地域の輸送資源の総動員

生活の足の維持・確保を図るため、多様な移動手段の活用に向けた取組を進めます。

公共交通の維持・確保が困難となった場合、市民・交通事業者・行政の連携の下、地域にとって最適な交通手段について議論を進めます。

公共交通の担い手の確保

公共交通のイメージ向上や職業の魅力発信など、担い手創出に向けた取組を広く推進します。

4 公共交通に対する市民の意識

(1) モビリティ・マネジメントの推進

京都市では、「歩くまち・京都」総合交通戦略の３つの柱の一つである「ライフスタイル」の取組として、交通行動を見直すためのコミュニケーション施策（モビリティ・マネジメント施策）を「スローライフ京都」大作戦として展開しています。

＜モビリティ・マネジメント（MM）とは？＞

過度にクルマに頼る移動から徒歩や公共交通等による移動へと、一人一人の住民や一つ一つの職場組織等に働き掛け、自発的な行動の転換を促していく一連の取組

【取組事例】

ア　地域と連携した「モビリティ・マネジメント」

市民が主体となり実施する公共交通の利用促進等のモビリティ・マネジメント事業に対して、事業実施に係る経費を支援しています。

その結果、京都市の支援終了後も取組が継続され、以下の地域においてはバス路線の新設や増便等の利便性向上につながっています。

区	地域	実施年度	事業者	取組結果
北区	柊野学区	平成25、30、 令和元、2、4年度	市バス	特37号系統の本格運行（平成29年3月、30年3月）、 路線延伸（令和2年3月）
上京区	仁和学区	平成29、30年度	市バス	52号系統の試行運行（平成30年3月）、 本格運行（令和3年3月）
左京区	岩倉幡枝 地域	平成29年度	京都バス	国際会館駅を結ぶ路線の試行運行（令和元年12月）、 本格運行（令和4年12月）
右京区	南太秦 学区	平成19、22年度	市バス	70号系統の運行（平成20年1月）、 増便（平成24年3月、28年3月、令和2年3月）
山科区	鏡山学区	平成25～28、 令和2年度	京阪バス	鏡山循環系統バスの本格運行2便（平成27年3月）、 試行1増便（平成29年10月）、 本格増便運行3便（令和2年10月）
西京区	松陽学区	平成25、 令和2年度	市バス	69号系統の増便（平成28年3月）、 増便（平成30年3月）
西京区	福西学区	平成27、 令和元、2、3、4年度	市バス	特西４号系統の平日運行（平成28年3月）、 増便（平成30年3月、令和3年3月）
伏見区	羽束師 学区	平成23、 令和2、3、4年度	市バス	南２号系統の増便（平成26年3月、28年3月）

表 3-2　地域と連携したモビリティ・マネジメントによるバス路線の新設や増便等の事例

イ　教育現場と連携したモビリティ・マネジメント

市内の小学校、中学校などの学びの場において、生徒に「人と公共交通優先のまちづくり」を考えてもらうため「歩くまち・京都」学習を推進しています。

具体的には、令和３年度、中学校２年生が社会科（地理）で学習する「地域の在り方」という単元において、生徒に京都市域の交通について深く考えていただくため、有志の教員が参加する勉強会を開催し、授業モデル及び教材用データ集を作成しました。

また、令和４年度には、作成した授業モデルを活用し、モデル校（３校）で実際に授業を実施するとともに、モデル校（２校）間をオンラインで結び、互いに検討結果を発表し合う成果発表交流会を実施しました。

ウ　転入者を対象とした情報提供

各区役所・支所の「エコまちステーション」において、公共交通の利用方法等を掲載したリーフレットに市バス・地下鉄路線図を挟み込み、転入者に配布しています。

図 3-61 転入者向けリーフレット

(2) 市民アンケート調査結果（公共交通の維持に必要なこと、役割等）

アンケート調査の結果から、周辺部や中山間地域等地域等においては、公共交通をあまり利用しない自家用車中心層で、

- 公共交通の維持には、路線やダイヤを便利にすることが必要
- 公共交通の役割は「将来免許返納した時の移動手段」
- 公共交通がもたらす効果は「いつでも利用できる安心感」

との回答割合が高く、自ら公共交通を利用することで、地域の公共交通を維持するという、当事者（＝自分ごと）としての意識が不足している状況が見受けられました。

＜公共交通・自家用車の利用状況に基づく利用者層区分＞（再掲）

公共交通中心層	公共交通の利用頻度が多く（週１日以上）、 かつ、自家用車の利用頻度が少ない（月に数回以下）
どちらも利用する層	公共交通の利用頻度が多く（週１日以上） かつ自家用車の利用頻度が多い（週１日以上）
自家用車中心層	公共交通の利用頻度が少なく（月に数回以下） かつ自家用車の利用頻度が多い（週１日以上）
どちらも利用しない層	公共交通の利用頻度が少なく（月に数回以下） かつ自家用車の利用頻度が少ない（月に数回以下） （主に徒歩、自転車、バイク利用などを利用する人）

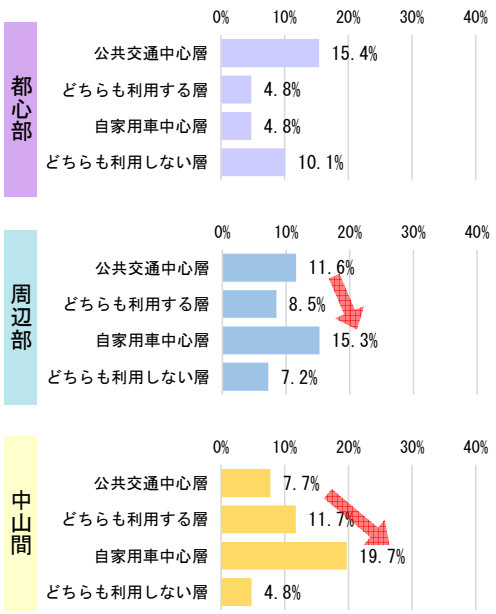


図 3-62　公共交通の維持に必要な取組として
「路線やダイヤを維持または便利にする」を挙げる人の割合

＊　自由回答を含む 16 の選択肢から３つまでを選ぶ回答形式

出典：京都市の交通に関するアンケート調査結果（令和４年）

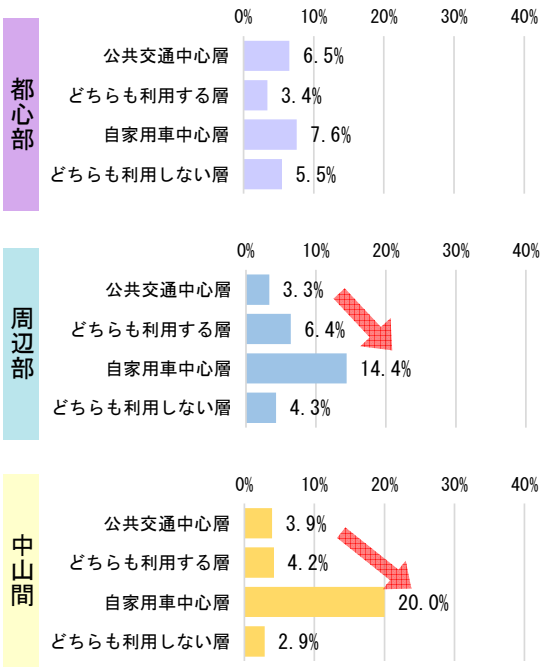


図 3-63　公共交通の役割として「将来免許返納した時の移動手段」を挙げる人の割合

＊　自由回答を含む９の選択肢から３つまでを選ぶ回答形式

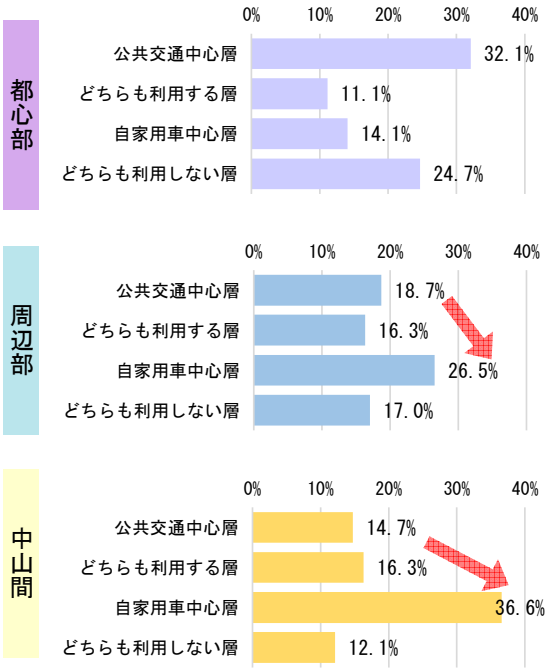


図 3-64　公共交通がもたらす効果として「いつでも利用できる安心感」を挙げる人の割合

＊　自由回答を含む９の選択肢から３つまでを選ぶ回答形式

出典：京都市の交通に関するアンケート調査結果（令和４年）

現況・課題を踏まえた今後の取組の方向性

⇒　地域で守り育てる

周辺部や中山間地域等においては、公共交通をあまり利用しない自家用車中心層で、公共交通に利便性向上や「いつでも利用できる安心感」を求める人が多いなど、自ら利用し、地域の公共交通を維持するという、当事者（＝自分ごと）としての意識が不足している状況が見受けられました。

公共交通の維持・確保には、市民一人一人が、公共交通の必要性を認識するだけでなく「自分ごと」として「まずは公共交通を利用する」という意識の広がりが何よりも重要です。

このため、市民が主体となって実施する「モビリティ・マネジメント」の取組への支援を継続するとともに、こうした取組を全市的に広げていきます。

具体的な取組内容

地域が主体となった取組と行政による支援

生活交通の維持・確保に向けた手法の一つとして「地域が主体的に実施する運行」も検討するとともに、現在の支援制度の充実を検討します。

利用促進の取組の更なる展開

市民が主体となった利用促進など、市民に自発的に交通行動の変容を促し、地域で公共交通を守り育てるモビリティ・マネジメントの取組を推進します。

5 路線バスの定時性（京都市バス）

京都市バスにおいては、平成 23 年度に、四条通や東山・岡崎周辺、嵐山周辺等、広範囲で平均５分以上の遅延が生じていましたが、令和３年度では遅延時間は減少傾向にあります。

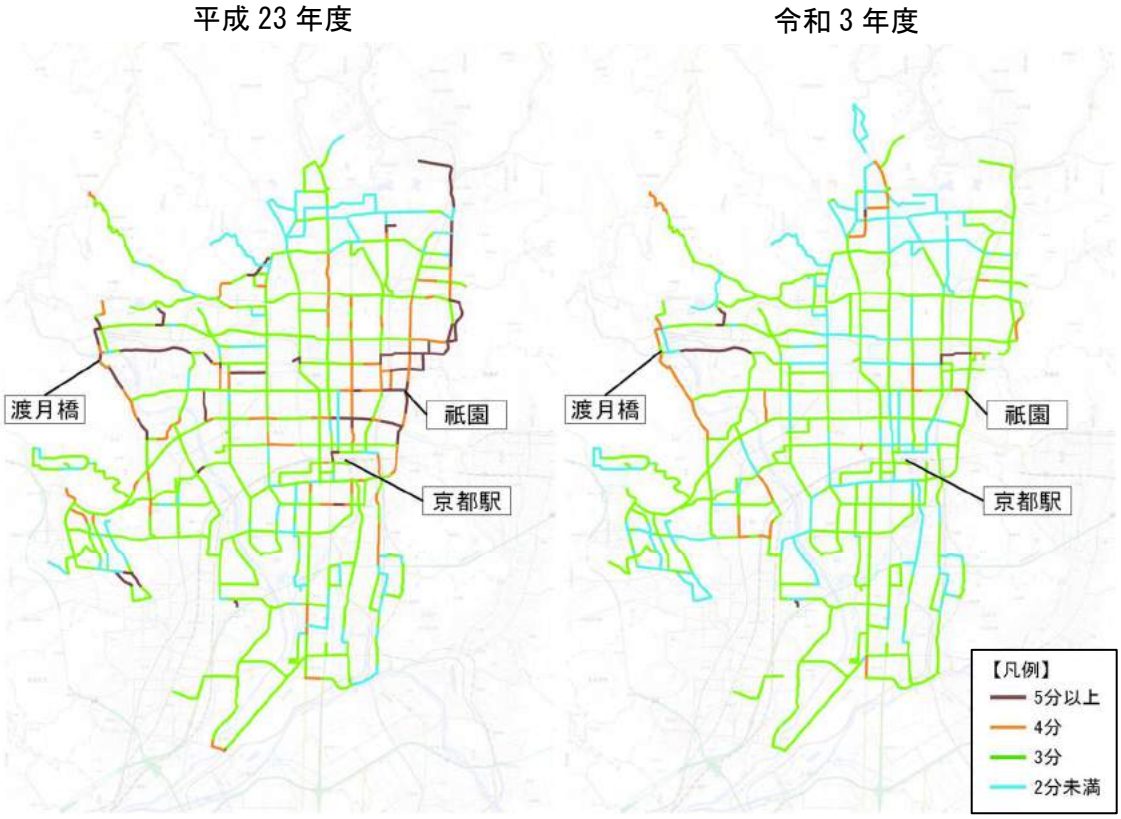


図 3-65　市バスの平均遅延時間（平成 23 年度・令和 3 年度）

出典：京都市交通局第３回「京都市バスの路線・ダイヤの在り方に関する検討委員会」資料

６ バリアフリー化の推進

国の方針や京都市の「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想に基づき、交通事業者や施設管理者において、駅施設等のバリアフリー化が進められており、平均３千人以上の駅のバリアフリー整備などについて整備が完了するなど、安心・安全な利用環境の整備が進んでいます。

また、ソフト面の取組として、お困りの方への積極的な声掛けや手助けの実施など、お互いを理解し、助け合う「心のバリアフリー」の推進に向けた取組を進めています。

(1) バリアフリー化に関するこれまでの取組

ア　平成 23 年度　「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想」策定

国の基本方針を受け、平均３千人／日の利用者がある鉄道駅のバリアフリー化を重点的、一体的に推進する「重点整備地区」として 11 駅を選定。

→　対象とした全ての鉄道駅について、令和４年３月までに完了しました。

イ　令和３年　国のバリアフリー化の基本方針の改訂

- 生活関連施設に位置付けられた、平均２千人／日以上の利用者がある駅のバリアフリー化（令和７年度まで）
- ホームドアの設置
- 大規模駅におけるバリアフリー化経路の複数化
- 心のバリアフリー

などを推進することとされました。

ウ　令和３年 12 月　「鉄道駅バリアフリー料金制度」の創設

三大都市圏のＪＲ、鉄道事業者が実施するバリアフリー化整備に要する費用について、利用者が広く負担をする制度（令和５年４月から開始）。

図 3-66　「知ってください。心のバリアフリー」チラシ

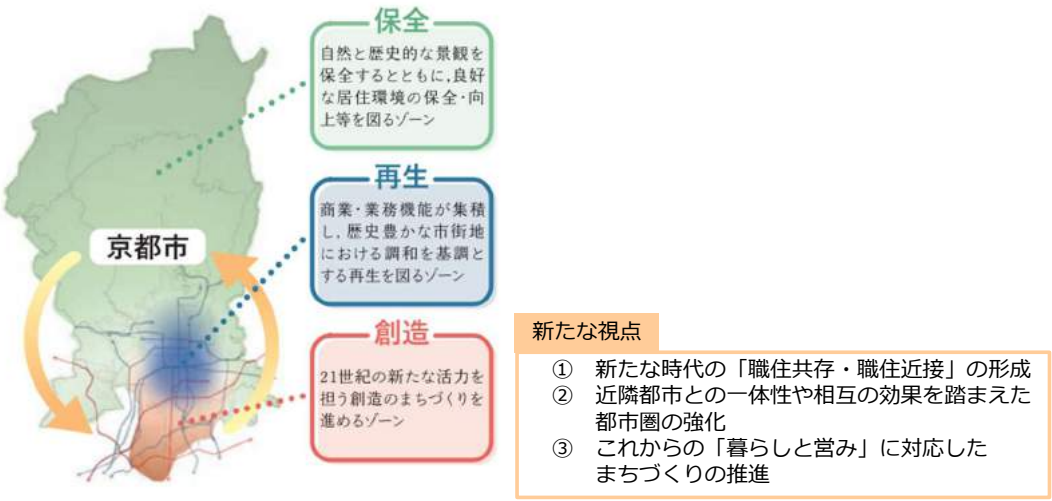
図 3-67　可動式ホーム柵（地下鉄　烏丸御池駅）

7 都市計画との関連性

(1) 京都市における都市計画の方針

ア　都市計画マスタープラン

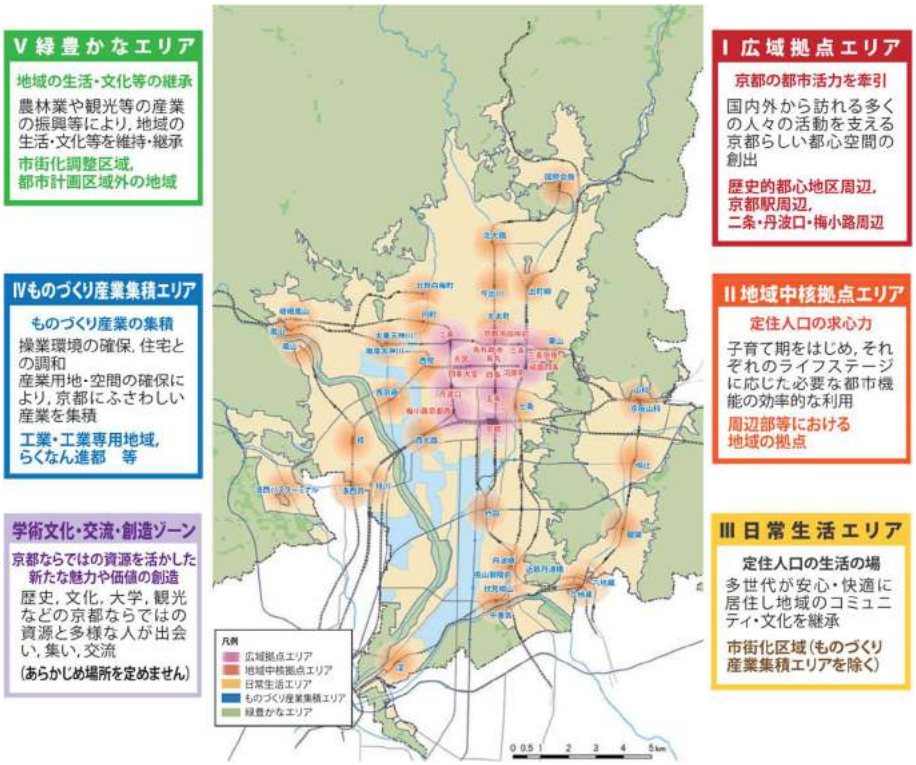
「保全・再生・創造」の土地利用を基本として、京都ならではの魅力と都市活力の循環により、多様な地域の拠点の活性化や働く場の確保などを実現し、地理的制約への対応と市域全体の持続性の確保を目指しています。



出典：京都市都市計画マスタープラン

イ　京都市持続可能な都市構築プラン

市内全体を５つのエリアに分類し、地域ごとの役割等を考慮し、地域の特性と将来像を踏まえたうえで、取組を進めています。



出典：京都市持続可能な都市構築プラン（平成 31 年３月）

(2) 京都市における都市計画見直しの動向

京都市では、令和３年に見直しを行った「都市計画マスタープラン」に掲げた課題への対応や将来像の実現に向け、暮らしの豊かさや利便性につながる都市機能を集積・充実させるとともに、若者・子育て世代が「京都で住みたい、学びたい、働きたい、子育てしたい」とより一層思える魅力的な空間の創出を図っていくため、都市計画の見直しを行いました。

- **都市格の向上により高まった都心部の熱を受け止める新たな拠点の形成**

京都駅周辺で新たな拠点を形成し、また、その周辺を有機的に結び付けることで、市全体の持続性を向上。

① 京都駅南部、梅小路京都西駅周辺

② らくなん進都(鴨川以北)、竹田駅周辺

- **京都の未来を支える若い世代をひきつける居住環境の創出**

比較的地価が落ち着きアクセス性の高いエリアを中心に、若い世代を引き付ける居住環境を創出。

③ 東部方面の外環状線沿道（山科～六地蔵駅間）

④ 市街地西部の工業地域（西院駅・西大路駅・西京極駅周辺）

- **隣接市町の都市開発や将来的な都市基盤との連動による一体的・連続的なまちの形成**

隣接市町と一体的な発展を目指すため、都市開発の進展とも十分連動したまちづくりを進める。

⑤ 桂川、洛西口駅周辺、向日町駅周辺、淀駅周辺

- **工業地域における多様な立地ニーズへの対応**

工場地域において近年増加する物流倉庫をはじめとする多様なニーズへの対応を図る。

出典：京都市「『みんなが暮らしやすい魅力と活力のあるまち』の実現に向けた都市計画の見直しについて」（パブリックコメント案）（令和４年 10 月）

(3) 京都市創造都市圏・環状ネットワーク構想

京都市の西部・南部と周辺自治体を含む地域について、20 年、30 年先を展望し、活力と魅力溢れる広域的な都市圏として発展させ、持続可能な都市経営を進めることを目指すものです。

本構想は、周辺エリアとのつながりを強固にしつつ、地域の活性化と交通アクセスの向上を図ろうとするものであり、京都市基本計画などにも位置付けています。

特に、交通アクセスに係る当面の取組としては、現在、民間事業者と共に、市内周辺部を対象にグリーンスローモビリティの実証実験などを模索しているところであり、有識者の助言も得ながら、本構想の実現に寄与する先進技術や新たな移動サービスの活用に向けた検討を進めていきます。

現況・課題を踏まえた今後の取組の方向性

⇒　誰もが使いやすくする

本市では、地域の特性を踏まえたまちづくりが進められており、京都駅周辺での新たな拠点の形成や、アクセス性の高い地域での若い世代の居住環境の創出等を目指し、都市計画の見直しに向けた議論が進んでいます。

また、誰もが安心・安全で円滑に移動できるよう、車両や施設のバリアフリー化と共に、心のバリアフリーも推進することで、公共交通の安全性の向上を図ります。

利便性向上の観点から、交通結節点である鉄道駅やバスターミナルにおいて、円滑な乗継・乗換機能の確保に取り組みます。

さらには、交通事業者間の連携に加え、交通を地域の暮らしと一体で捉え、交通以外の分野と垣根を越えた連携を進めます。

具体的な取組内容

安心・安全・快適・便利な利用環境の整備

ハード・ソフト両面でのバリアフリーの推進をはじめ、交通結節点におけるスムーズな乗継ぎを図る乗換案内の充実に向けた取組などを推進します。

他の分野・サービス等との共創

交通以外の分野（医療、エネルギー、教育など）と連携して行う取組について、本市もその一員となり共に取り組みます。

８ 新技術（ＤＸ・ＧＸ等）の進展

京都市やその周辺地域では、自動運転をはじめ、グリーンスローモビリティ、ＥＶバスやＥＶタクシー、電動車いす、電動キックボードなど、新たな交通手段の検討が進んでいます。

また、ＭａａＳの推進等、高度化する情報通信技術を活用した、ソフト面での利便性向上も進んでいます。

図 3-69　自動運転バス（大津市）
出典：大津市ホームページ

図 3-68　電動キックボードポート

図 3-70　グリーンスローモビリティ
出典：和束町ホームページ

図 3-71　ＭａａＳアプリを活用したデジタルスタンプラリー

現況・課題を踏まえた今後の取組の方向性

⇒　新たな技術や多様なモビリティを活用する

自動運転バスや電動キックボードなど、新たな交通手段の開発が進む中、交通課題の解決に向け、脱炭素化の視点も踏まえながら、新たなモビリティや新たな技術について、導入の可能性や手段の棲み分け等の検討、環境整備を進めます。

具体的な取組内容

ラストワンマイルの多様なモビリティ

シェアサイクルの利用・普及促進を図るとともに、電動キックボード、新型電動車いす等、新たなパーソナルモビリティの活用について、様々な可能性を検討します。

新技術（ＤＸ・ＧＸ等）の活用

ＥＶバスやＥＶタクシー等の導入に向けた取組を推進するほか、交通分野におけるデータのオープン化や、ＭａａＳの実現に向けた取組を推進します。

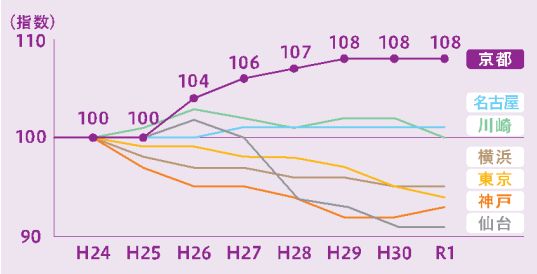
９ 観光

観光は、人々の心や人生の豊かさを高めるとともに、まちの持続的な発展を支え、市民の暮らしを豊かにし、大切な活力として都市を支えています。

例えば、政令指定都市における公営バスの走行キロ数の推移（指数）を見ると、この間、他の都市では走行キロ数を減らしている状況の中、京都市は観光利用にも支えられ、走行距離を伸ばし、路線・ダイヤの拡充による生活路線、観光に便利な路線の利便性が向上してきました。このように、観光客が訪れることで、まちづくりが進展し、暮らしが便利になっています。

一方で、一部の観光地を結ぶ路線で混雑を引き起こす一面もあり、その緩和に取り組む必要があります。

こうした点を踏まえ、京都市の観光振興計画において、３つ（時期・時間・場所）の分散化や広域観光の推進等による混雑対策の強化を掲げ、観光利用と生活利用との調和を図っています。



政令指定都市の公営バス（３００両以上）との比較
平成２４年度を１００とした場合

図 3-72　政令指定都市における公営バスの走行キロ数の推移

出典：私たちの暮らしと京都観光

(1) 公共交通の利用は進むが、一部の市バス等交通機関が混雑

車（マイカー）の比率は、平成 21 年から令和元年の 10 年間で 30%から９%に減少する一方で、公共交通機関（電車・バス）の比率は増加傾向にあり、平成 26 年以降、コロナ禍の影響を受けた令和２・３年を除き 90%を超えています。

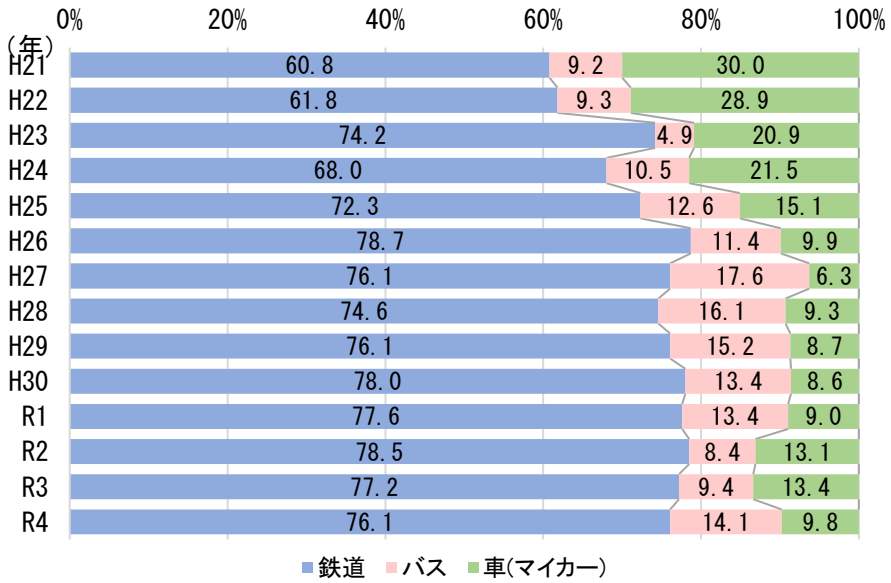


図 3-73　観光客の入洛交通手段

＊　令和２年、令和３年の数値は、いずれも第４四半期（11 月）に限った調査結果を表すものであり、令和元年以前の数値と時系列等による比較はできない。

出典：京都市観光調査年報（平成 21・22 年）、京都観光総合調査（平成 23～令和元年）、観光客の動向等に係る調査（令和２～４年）

(2) 観光客の訪問先の集中

コロナ禍以前は、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、金閣寺など都心部のスポットに観光客の訪問先が集中していました。

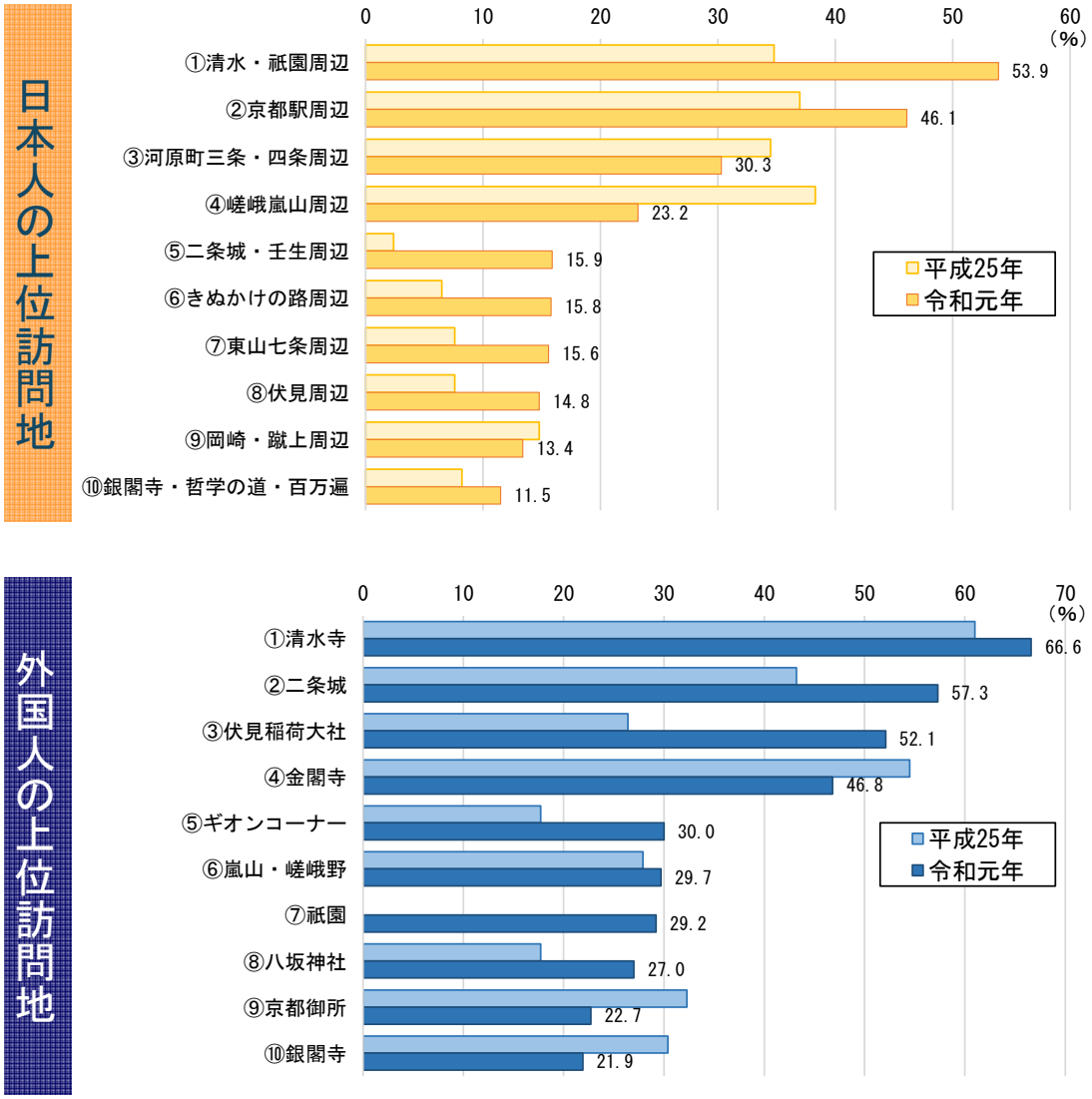


図 3-74　観光客の上位訪問地

出典：京都観光総合調査（令和元年）

(3) 観光客の移動

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ます。また、コロナ禍以前の観光シーズンには、休日朝の時間帯に、京都駅へ観光客が特に集中し、一部のバス路線や駅・停留所では激しい混雑が発生していました。

観光利用は、本市の公共交通利用者数の一定割合を占めており、公共交通のサービス水準確保の一端を多くの観光客による利用が支えている状況にあります。

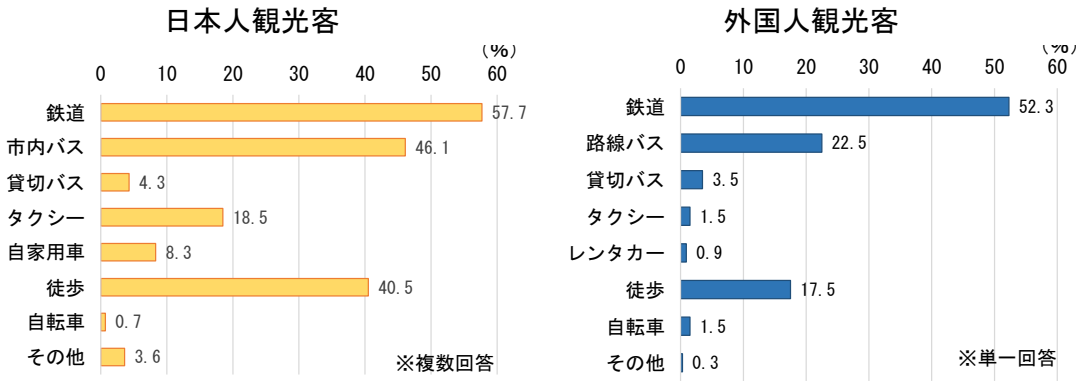


図 3-75　観光客の市内利用交通機関

出典：京都観光総合調査（令和元年）

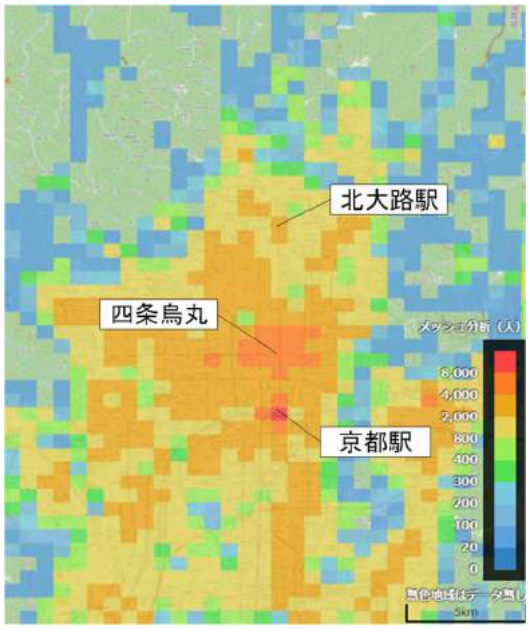


図 3-76　コロナ禍以前(令和元年 11 月)の休日朝 9 時の滞在状況

出典：「RESAS（地域経済分析システム）」
-流動人口メッシュ

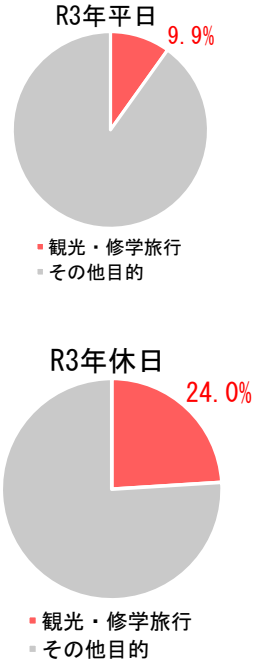


図 3-77　市バスの観光目的利用割合

出典：市バス旅客流動調査結果

(4) 観光に対する市民意識

観光客が京都市にもたらす影響として、公共交通の混雑の発生原因と考えている市民は８割近くに上っています。

また、５割を超える市民が、観光に関連する施策として、公共交通機関の混雑対策をはじめとする利便性向上を望む声がある一方で、交通渋滞への対策として、公共交通を利用した観光の推進を求める声も上がっています。

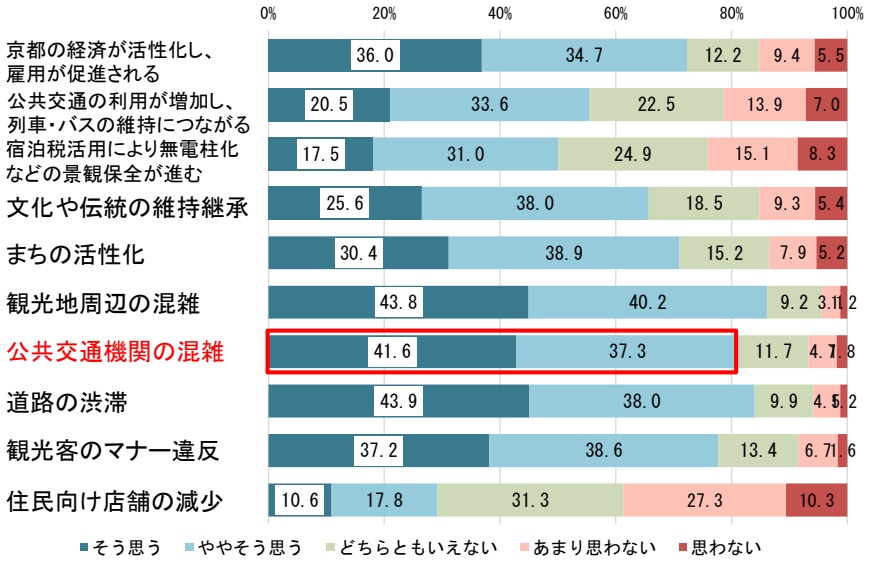


図 3-78　観光客が京都市にもたらす影響

＊　回答の選択肢については、要約して示している。

出典：令和４年度「京都観光に関する市民意識調査」

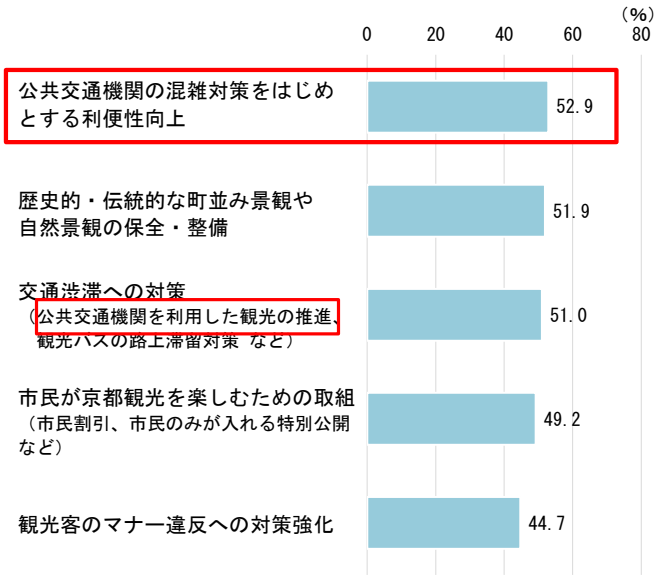


図 3-79　実施してほしい観光に関する施策

＊　上位５選択肢のみを示している。

出典：令和４年度「京都観光に関する市民意識調査」

(5) 今後の観光の在り方

令和３年度に策定された「京都観光振興計画 2025」では、一部の観光地の混雑に対する分散対策等を通じて、市民生活と観光の調和を図ることを目指しています。

京都観光が目指す姿を、「市民の暮らしの豊かさの向上、地域や社会の課題解決、ＳＤＧｓの達成に貢献し、感染症や災害などの様々な危機や環境問題に対応していく持続可能な観光」と掲げています。

そして「2030 年に実現を目指す５つのまちづくりと観光」として、

１　市民生活と観光の調和が図られ、市民が豊かさを実感できる。
２　あらゆる主体が京都の「光」を磨き上げ、観光の質を高める。
３　観光の担い手がより活躍し、観光・文化分野での起業・新事業創出が盛んになり、都市の活力向上や文化の継承に寄与する。
４　感染症や災害などの様々な危機に対応できる、しなやかで力強く、 安心・安全で環境に配慮した持続可能な観光を実現させる。
５　ＭＩＣＥ都市としての魅力を確立し、世界の人々が集い、多様性を認め合い、世界平和に貢献するまちになる。

を挙げ、一部の観光地の混雑等の観光課題対策の強化等の取組を実施することとしています。

この５つの目指す姿の実現に向けて、

■３つ（時期・時間・場所）の分散化や広域観光の推進等による混雑対策の強化
閑散期対策、朝観光・よる観光、観光地の分散化、広域観光の推進
混雑状況の見える化、移動経路の分散化、乗降時間の短縮等
■公共交通機関の利便性向上
案内表示の充実、ＭａａＳ等の新技術の研究・検討
■人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の更なる推進
パークアンドライド等の自動車流入抑制、公共交通を利用した観光推進

など、公共交通に関連する取組も推進していきます。

現況・課題を踏まえた今後の取組の方向性

⇒　生活交通と観光交通の錯綜を軽減する

観光客の増加は、鉄道駅と一部の観光地とを結ぶバス路線の混雑の要因となる一面があり、その緩和に取り組むことで、観光利用と生活利用との調和を図る必要があります。今後、観光客の回復を見据え、観光客による混雑の緩和策を検討し、市民生活への影響を軽減するため、公共交通の分野においても、観光客の、時期や時間、場所等の分散化に資する取組が必要です。

具体的な取組内容

市民生活と調和した観光･混雑緩和

観光の本格的な回復に際して、市民生活と観光の調和を図るため、公共交通の混雑対策や京都駅一極集中の緩和等に向けた取組を推進します。

１０交通事業者が連携したこれまでの取組

京都市では、市民、京都を訪れる全ての人が、快適、便利に利用できる公共交通の実現を目指すため、市内を運行する鉄道・バス事業者からなる「京都市公共交通ネットワーク会議」を設置し、多くの事業者がまちの足を担う「京都ならでは」の取組を進めています。

(1) 案内の充実

公共交通における案内の多言語化、共通化をはじめ、分かりやすさの向上を図る取組を進めています。

ア　洛西地域における取組

洛西地域公共交通利便性向上検討ワーキンググループ（洛西ワーキング）の取組として、複数のバス事業者の情報（路線図・時刻表）を取りまとめて掲載する「共通案内板」を洛西地域の中心である「境谷大橋」停留所のほか、最寄りの鉄道駅（阪急桂駅、ＪＲ桂川駅）にも設置しました。

図 3-80　共通案内板（境谷大橋）

図 3-81　共通案内板（桂駅）

イ　鉄道・バス乗換え案内の改善

鉄道駅の構内や周辺に「バスのりば案内図」を掲示し、鉄道からバスにスムーズに乗り換えていただけるよう努めています（阪急大宮駅・嵐電四条大宮駅、京阪・叡電出町柳駅など）。

図 3-82　駅構内のバスのりば案内（円町駅）

図 3-83　駅構内のバスのりば案内（大宮駅）

ウ　バス事業者間での停留所名の統一

同一箇所にありながら名称が異なっていた停留所について、市バスと民営バスとで統一化を図りました。

例：市バス／嵐山公園、京都バス／中の島公園　→　「嵐山公園」に統一

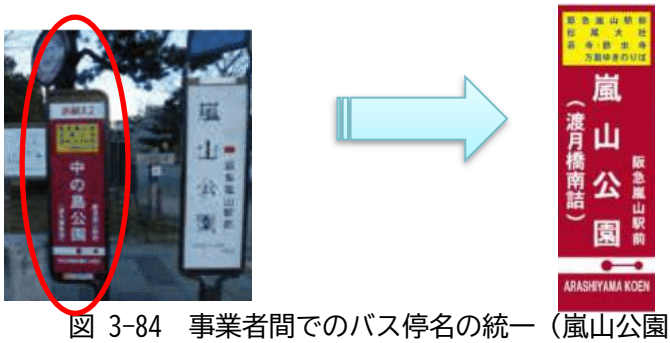


図 3-84　事業者間でのバス停名の統一（嵐山公園）

(2) 複数事業者での共同運行・等間隔運行など

洛西ワーキングの取組として、阪急桂駅と桂坂地域とを運行する市バスと京阪京都交通が､阪急電鉄の運行間隔と合わせた 10 分間隔のダイヤとなるよう調整することで、鉄道とバスとの乗継利便性の向上を図りました。（平成 22 年～）

また、市バスにおける観光地を結ぶ路線や、大学への通学路線について、民間事業者と連携した運行を行っています。

(3) 乗車券の共通利用化など

この間、複数の交通事業者での乗車券の共通利用化や利用範囲の拡大により、運賃制度面のシームレス化が進められています。

○　平成 26 年以降、市バスの均一運賃区間が順次拡大され、フリー乗車券で利用可能な事業者・エリアが拡大

○　市バスのＩＣ定期券（市内中心フリー）で、京都バス・西日本ジェイアールバスでも利用可能に

○　令和２年以降、西日本ジェイアールバス／高雄・京北線や京北ふるさとバスなど「森の京都」エリアのバス各社を共通利用できる乗車券を発売

(4) 乗換のシームレス化

阪急西院駅と嵐電西院（さい）駅は、それぞれ地下と地上に駅施設があり、移動距離の長さから、スムーズな乗継ぎが難しい状況でしたが、駅のバリアフリー化と乗継利便性の向上を目的に、両者が連携して整備を進め、平成 29 年にホーム移設や改札口の新設等による乗継利便性の向上・移動円滑化が実現しました。

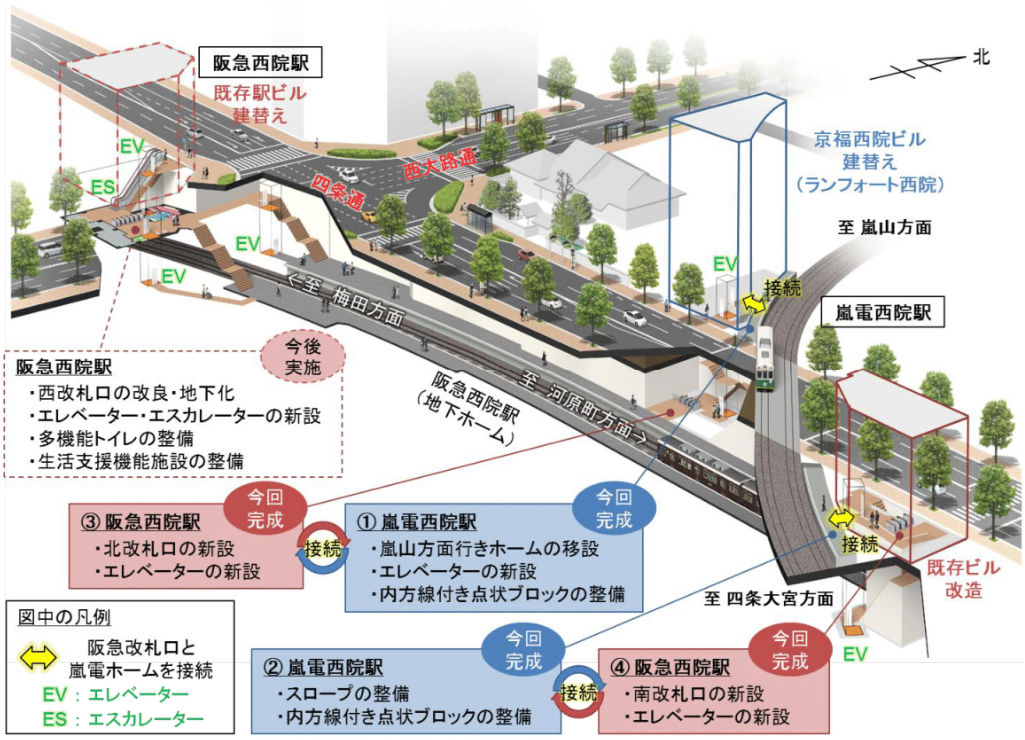


図 3-85　阪急・嵐電西院駅での乗継利便性向上

出典：京福電気鉄道・阪急電鉄広報資料（平成 29 年 2 月 24 日）

エリアごとの今後の取組の方向性

本市における公共交通等の現況・課題を踏まえ、３つのエリア（都心部・周辺部・中山間地域等）における、今後の取組の方向性を以下のとおり整理します。

１　都心部

＜目指す交通ネットワーク＞

バスや鉄道を中心とした公共交通網

＜今後の取組の方向性＞

人口が集中しており、公共交通の利用は多いものの、周辺地域等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が必要です。

また、定時性・速達性の向上など、円滑な移動環境の実現と共に、観光需要の復活を見据えた混雑緩和策の検討が必要です。

２　周辺部

＜目指す交通ネットワーク＞

鉄道駅への接続を中心としたバス路線網

＜今後の取組の方向性＞

鉄道駅との接続を中心としたバス路線網が充実していますが、一部のエリアでは現行の輸送規模が維持できなくなるなど、交通課題が顕在化しており、まずは、地域全体で公共交通利用の底上げが必要です。

また、交通事業者間の連携等を通じて、効率化による維持・確保を図りながら、利用促進等を通じた一層の利便性向上に取り組みます。

３　中山間地域等

＜目指す交通ネットワーク＞

地域住民の足の確保

＜今後の取組の方向性＞

利用者の増加や地域の取組にも限界があり、また、利用者の減少が見込まれていることから、現行の輸送サービスの維持・確保に向けて、市民・交通事業者・行政が連携した取組や公的支援を継続していきます。

また、多様な移動手段の活用等についても、あらゆる角度から検討を進めます。

第4章　公共交通ネットワークの将来像

1 今後の取組の方向性と具体的な取組内容

第３章に記載した京都市の地域公共交通を取り巻く現況・課題と、今後の取組の方向性や具体的な取組内容を整理しました。また、現況・課題と今後の取組の方向性を３エリア別に整理しました（次ページ）。

現況・課題

人口減少・少子高齢化、若年・子育て層の流出 P.15-18

◆都心部と周辺部の一部で人口が集中する一方、周辺部の一部、中山間地域等で人口が減少。
◆大学卒業後の就職時、結婚・子育て期（子供と親世代）で市外へ転出超過。
◆ニュータウン等、周辺部の一部や中山間地域等で高齢化が急速に進展。

市民の暮らし、多様なニーズを支える公共交通 P.14・19-32

◆市全体で人口の約99%が公共交通圏域（鉄道駅１km圏又はバス停500m圏）内に居住。郊外に行くほど、含まれる圏域がバス停500m圏のみである人口の割合が増加。
◆都心部ほど公共交通を日常的に利用する人が多く、周辺部・中山間地域等と郊外に行くほど、自家用車利用が増える。
◆３エリアとも、通勤・通学で公共交通利用が多い。
◆市外から通勤・通学する人口が多い。市外からの流入が流出を上回っている。大学生数はやや増加。
◆中山間地域等では、高校通学に長距離移動が必要。

公的支援による路線維持、担い手の不足 P.33-41

◆公共交通利用者数はコロナ禍を受け大幅に減少し、以降の回復も鈍い。
◆中山間地域等では公的支援により維持する路線も。
◆運転士・整備士等の減少と高齢化。
◆利用者減、担い手不足を背景とした減便等が懸念。

公共交通への市民の意識 P.42-46

◆周辺部や中山間地域等では、公共交通の利用が少ない自家用車利用者で、公共交通に利便性向上や「いつも利用できる安心感」を求める人が多いなど、「自分ごと」としての意識が不足している。

定時性の確保・バリアフリー化の必要性 P.47-48

◆コロナ禍前は都心部や観光地で遅延が生じていたが減少傾向。
◆「心のバリアフリー」も含めたバリアフリー化への取組が求められている。

都市計画との関連性 P.49-51

◆都市計画では、地域の特性を踏まえたまちづくりが進められている。京都駅周辺での新たな拠点の形成や、アクセス性の高い地域での若い世代の居住環境の創出等を目指し、都市計画の見直しを行っている。

新技術（ＤＸ・ＧＸ等）の進展 P.52

◆自動運転バスや電動キックボードなど新たな交通手段の開発が進む。
◆ＥＶバスやＥＶタクシー等の導入が始まっている。
◆ＭａａＳなど、ソフト面での利便性向上も進む。

生活交通と観光交通の錯綜による混雑 P.53-57

◆観光客が都心部の一部スポットに集中。一部の市バス等交通機関が混雑。
◆観光客による交通混雑への対策を望む市民も多い。
◆市の観光振興計画では、観光客の訪問先・時期・時間帯の分散が掲げられている。

今後の取組の方向性

あらゆる世代が暮らしやすい魅力と活力のあるまちをつくる

市民の暮らしを支える公共交通の維持・確保

持続可能な公共交通を構築する

◆事業者の努力のみでは、採算確保が難しいケースが増える可能性。現在の公共交通の維持・確保が困難になることも考えられる。
◆市民・交通事業者・行政が連携し、一体となって望ましい移動手段を検討・確保していく取組が必要。
◆公共交通の利用が少ない層の取込みも必要。
◆サービス維持に不可欠な担い手の確保が急務。

地域で守り育てる

◆市民一人一人が、公共交通の必要性を認識するだけでなく、「自分ごと」として「まずは公共交通を利用する」という意識を広げるため、市民主体の「モビリティ・マネジメント」の取組を進める必要。

誰もが使いやすくする

◆車両や施設のバリアフリー化と共に、心のバリアフリーの推進が必要。
◆交通結節点である鉄道駅やバスターミナルにおいて、円滑な乗継・乗換機能の確保に取り組む。
◆交通事業者間の連携に加え、交通を地域の暮らしと一体で捉え、交通以外の分野と垣根を越えた連携を進める。

新たな技術や多様なモビリティを活用する

◆交通課題の解決に向け、脱炭素化の視点も踏まえながら、新たなモビリティや新たな技術について、導入の可能性や手段の棲み分け等の検討、環境整備を進めます。

生活交通と観光交通の錯綜を軽減する

◆観光客の回復を見据え、観光客による混雑の緩和策を検討し、市民生活への影響を軽減するため、公共交通分野においても、観光客の分散に資する取組が必要。

具体的な取組内容

市民生活を支える交通手段の維持・確保

01 交通事業者や行政の連携強化 P.68-69

持続可能な公共交通ネットワークの構築を図るため、交通事業者と行政が連携し、課題・認識の共有や利便性向上に向けた取組を進める。

02 地域の輸送資源の総動員 P.70-71

生活の足の維持・確保を図るため、多様な移動手段の活用を推進。
公共交通の維持が困難となった場合、市民・交通事業者・行政の連携の下、地域にとって最適な交通手段について議論する。

03 公共交通の担い手の確保 P.72

広く公共交通のイメージ向上や職業の魅力発信など、担い手創出に向けた取組を推進。

04 地域が主体となった取組と行政による支援 P.73

生活交通の維持・確保に向けた手法の一つとして「地域が主体的に実施する運行」も検討するとともに、現在の支援制度の充実を検討。

05 利用促進の取組の更なる展開 P.74-75

市民が主体となった利用促進など、市民に自発的に交通行動の変容を促し、地域で公共交通を守り育てるモビリティ・マネジメントの取組を推進。

未来を見据えた公共交通の利便性・快適性の向上

06 安心･安全･快適･便利な利用環境の整備 P.76-78

ハード・ソフト両面でのバリアフリーの推進をはじめ、交通結節点におけるスムーズな乗継ぎを図る乗換案内の充実に向けた取組などを推進。

07 他の分野・サービス等との共創 P.79

交通以外の分野（医療、エネルギー、教育など）と連携して行う取組について、京都市もその一員となり共に取り組む。

08 ラストワンマイルの多様なモビリティ P.80

シェアサイクルの利用・普及促進を図るとともに、電動キックボード、新型電動車いす等、新たなパーソナルモビリティの活用について、可能性を検討。

09 新技術（ＤＸ・ＧＸ等）の活用 P.81-82

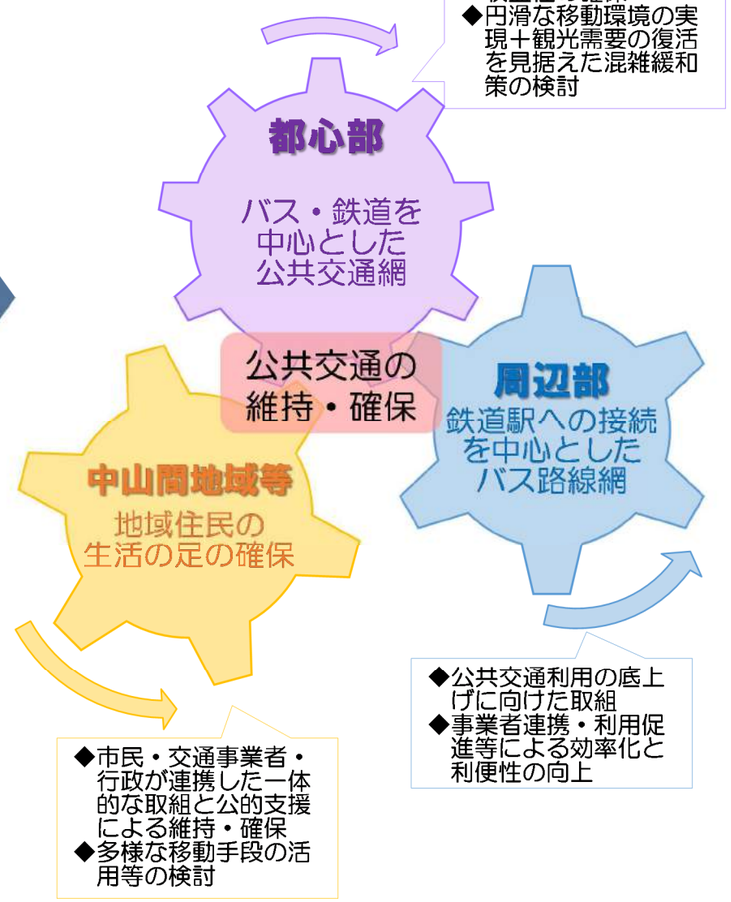
ＥＶバスやＥＶタクシー等の導入に向けた取組のほか、交通分野におけるデータのオープン化や、ＭａａＳの実現に向けた取組を推進。

10 市民生活と調和した観光･混雑緩和 P.83-87

観光の本格的な回復に向けて、公共交通の混雑対策や京都駅一極集中の緩和等に取り組む。

	現況・課題	今後の取組の方向性
都心部	◆人口が集中し、増加している地域も多く見られる。 高齢化は限定的。 ◆人口のほとんどが公共交通カバー圏内に居住。 ◆多くの企業が活動するオフィスビル、MICE施設、商業施設が集積しており、通勤や自由目的移動の目的地となっている。 ◆主に市バス・地下鉄による公共交通網が充実。 ◆タクシーも多くの車両が運行。 ◆公共交通や徒歩・自転車による移動が多い。 ◆観光客の人気訪問地の多くが立地。コロナ前は多くの観光客が訪れ、交通混雑が発生。アンケートでは、混雑対策への要望が他地域と比べ高い。	◆公共交通の利用は多いが、周辺地域等の赤字路線を支える観点からも、<u>更なる利便性向上と収益性の確保が必要</u>。 ◆通勤通学利用が多いことからも、定時性・速達性の向上など、<u>円滑な移動環境の実現が求められる</u>。 ◆観光需要の復活を見据え、<u>観光客による混雑緩和策の検討、市民生活への影響の軽減が必要</u>。 具体的な取組内容例（前ページ参照） **01、05、09、10**
周辺部	◆人口が集中し、増加する地域もある一方、山科区、洛西地域、醍醐地域など一部地域では人口が減少し、高齢化が急速に進展。ニュータウンで特に高齢化。 ◆人口のほとんどが公共交通カバー圏内に居住。 ◆らくなん進都などの産業用地で従業人口の集積が見られる。 ◆鉄道駅との接続を中心としたバス路線網が充実しているが、一部のバス路線において輸送規模を維持できなくなるなど、交通課題が顕在化。 ◆都心部に比べると公共交通利用が減り、通勤では自家用車も一定利用されている。 ◆まちづくりの中で公共交通に関する課題を地域全体で議論し、自ら課題解決に取り組んでいる地域もある。 ◆嵐山や伏見稲荷大社など一部人気観光地が立地。	◆地域により、多様な交通課題が顕在化。 <u>地域ごとの特性の違いに留意する必要</u>。 ◆都心部と比べて公共交通利用が少なく、路線維持に向けた課題が大きい。利用増加に向けて、<u>地域全体の底上げが必要</u>。 ◆事業者連携・利用促進等を通じて、効率化による既存交通網の維持・確保を図りながら、<u>一層の利便性の向上が必要</u>。 具体的な取組内容例 **01、02、04、05、08**
中山間地域等	◆過疎化と高齢化が進む集落が点在。人口が大幅に減少。 ◆高齢者等の交通弱者を中心に、地域住民の生活の足の確保が課題。 ◆人口の約７%が公共交通カバー圏外に居住。 ◆自家用車による移動が中心となっているが、通勤では約３割が公共交通を利用。通学は徒歩と公共交通が中心だが、家族の送迎を含め自家用車移動も一定ある。 ◆地域が主体となったバス路線、自家用有償運送による輸送が行われている地域もあるが、公的支援なしには維持が困難。 ◆利用促進の取組を継続するものの、利用者増加や地域の取組にも限界。 ◆今後、公共交通利用の一層の減少が見込まれ、維持が難しくなる可能性が高い。	◆現在の輸送サービスの維持・確保に向けて、<u>市民・交通事業者・行政が連携した一体的な取組と公的支援による維持・確保が必要</u>。 ◆<u>多様な移動手段の活用等、あらゆる角度から検討が必要</u>。 具体的な取組内容例 **01、02、04、05**

それぞれの地域がつながりを認識し、歯車のように強固に支え合い、公共交通を維持していく取組を推進



2 公共交通のネットワークの将来像

３つのエリア（都心部・周辺部・中山間地域等）における今後の取組の方向性を踏まえ、公共交通ネットワークの将来像を以下のとおり位置付けます。

＜目指す公共交通ネットワークとまちの姿＞

発達した公共交通ネットワークによる魅力と活力のあるまち

◆ 地域内ネットワーク、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的なネットワークなど、まちづくりを支える公共交通網が発達。

◆ 市民、交通事業者、行政が共に考え、限られた輸送資源の中で、地域の特性・ニーズに応じた移動手段を効率的・効果的に実現。

位置付け	系統	役割	確保維持策
広域幹線	各鉄道路線 （市営地下鉄・叡電・嵐電を除く。）	都市拠点から市外への広域交通を担う。	・交通事業者間、交通事業者と行政との連携 ・**地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）**を活用し持続可能な運行を目指す。
地域内幹線	市営地下鉄・叡電・嵐電 都心部・周辺部に関連するバス路線（醍醐コミュニティバス等） ＜国幹線補助路線＞ ●高雄・京北線 ●原・神吉線 ●京都比叡平線	都心部・周辺部の広域幹線や地域拠点に接続する。	
支線	中山間地域等に関するバス路線 ＜国フィーダー補助路線＞ ●雲ケ畑バスもくもく号 ＜京都市独自補助路線＞ ●京北ふるさとバス ●水尾自治会バス ●小金塚地域循環バス	中山間地域等を運行し、軸となる地域内幹線や地域拠点に接続する。	・地域主体の運行、輸送資源の総動員 ・**地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）**を活用し持続可能な運行を目指す。 ・京都市による補助

表 4-1　鉄道・バス路線の地域公共交通における位置付け・役割

路線名	起点・終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
高雄・京北線	周山～京都駅前	４条乗合	路線定期運行	西日本ジェイアールバス	幹線補助
原・神吉線	原～ＪＲ八木駅	４条乗合	路線定期運行	京阪京都交通	幹線補助
京都比叡平線	比叡平～三条京阪	４条乗合	路線定期運行	京阪バス	幹線補助（申請中）
雲ケ畑バス もくもく号	雲ケ畑岩屋橋～ 北大路駅前	４条乗合	路線定期運行	雲ケ畑自治振興会	フィーダー補助

表 4-2　国の補助系統に係る事業及び実施主体の概要

図 4-1　公共交通ネットワーク図

第5章　目標を実現するための取組

1 取組の全体像

第２章の「基本理念と基本方針」と、第３章の「現況・課題と今後の取組の方向性」、第４章の「公共交通ネットワークの将来像」に基づいて、本計画の理念である「市民生活を支える交通手段の維持・確保」及び「都市の未来を見据えた公共交通の利便性・快適性の向上」の実現に向けて、以下に掲げる取組を推進していきます。

市民生活を支える交通手段の維持・確保

交通事業者や行政の連携強化
持続可能な公共交通ネットワークの構築を図るため、交通事業者と行政が連携し、課題・認識の共有や利便性向上に向けた取組を進める。

→ **交通事業者や行政の連携強化**

地域の輸送資源の総動員
生活の足の維持・確保を図るため、多様な移動手段の活用を推進。
公共交通の維持が困難となった場合、市民・交通事業者・行政の連携の下、地域にとって最適な交通手段について議論する。

→ **地域ごとの実態を踏まえた最適な交通手段の検討**

公共交通の担い手の確保
広く公共交通のイメージ向上や職業の魅力発信など、担い手創出に向けた取組を推進。

→ **公共交通の担い手の確保**

地域が主体となった取組と行政による支援
生活交通の維持・確保に向けた手法の一つとして「地域が主体的に実施する運行」も検討するとともに、現在の支援制度の充実を検討。

→ **地域が主体となった生活交通維持の取組と行政による支援**

利用促進の取組の更なる展開
市民が主体となった利用促進など、市民に自発的に交通行動の変容を促し、地域で公共交通を守り育てるモビリティ・マネジメントの取組を推進。

→ **公共交通の利用促進に向けたモビリティ・マネジメントの推進**

未来を見据えた公共交通の利便性・快適性の向上

安心・安全・快適・便利な利用環境の整備
ハード・ソフト両面でのバリアフリーの推進をはじめ、交通結節点におけるスムーズな乗継ぎを図る乗換案内の充実に向けた取組などを推進。

→ **交通バリアフリーの推進を中心とした安心・安全な利用環境の整備**
→ **交通結節点における乗継・乗換機能の改善・維持**

他の分野・サービス等との共創
交通以外の分野（医療、エネルギー、教育など）と連携して行う取組について、京都市もその一員となり共に取り組む。

→ **他の分野・サービス等との共創**

ラストワンマイルの多様なモビリティ
シェアサイクルの利用・普及促進を図るとともに、電動キックボード、新型電動車いす等、新たなパーソナルモビリティの活用について、可能性を検討。

→ **多様なモビリティの活用**

新技術（ＤＸ・ＧＸ等）の活用
ＥＶバスやＥＶタクシー等の導入に向けた取組のほか、交通分野におけるデータのオープン化や、ＭａａＳの実現に向けた取組を推進。

→ **新技術（ＤＸ・ＧＸ等）を活用した公共交通の利便性・快適性の向上、課題の解決**

市民生活と調和した観光・混雑緩和
観光の本格的な回復に向けて、公共交通の混雑対策や京都駅一極集中の緩和等に取り組む。

→ **公共交通における混雑対策＜バスの混雑対策＞**
→ **道路における混雑対策**
→ **公共交通における混雑対策＜京都駅一極集中の緩和＞**

＊　本市の予算を伴う取組は、今後の予算編成及び京都市会の議決を経て確定します。

2 取組メニュー

(1) 交通事業者や行政の連携強化

取組名	交通事業者や行政の連携強化
主な取組内容 *<>内は主に取り組む主体を記載	数多くの交通事業者がネットワークを構築するという本市の特徴を踏まえ、交通事業者や行政の連携を強化します。また、ネットワークの在るべき姿について議論を重ねていきます。 ・ バスの運行ダイヤの調整、運賃制度の共通化、共同運行等について、交通事業者間の連携を更に強化し、限りある輸送力を効率的に活用し、京都市域内における生活交通の維持・確保を図ります。<交通事業者・京都市>継続 ・ 国等の支援制度の活用を検討しながら、公共交通における案内の多言語化や、時刻表・路線図の統一化を進める等、案内の充実にも取り組むことで利便性の向上を図ります。<交通事業者・国・京都府・京都市>継続 ・ 公共交通ネットワーク会議（第３章 10 参照）において、交通混雑対策や公共交通の担い手不足解消など、喫緊の課題の解決に向けて議論を行います。また、地域公共交通会議において、市内外における取組事例の共有や、統一的な情報発信を行う等、関係者間の連携強化を図ります。<交通事業者・京都市>充実 ・ 公共交通はまちづくりの重要な要素であるため、地域の活性化の取組と一体となってネットワークの在るべき姿を検討します。<市民・交通事業者・京都市>継続 ・ 洛西地域においては、４つのバス事業者が運行していますが、輸送の効率化による持続可能な交通体系の構築と利便性向上の観点から、地域の新たなバス路線網について検討を進めます。その他、洛西地域における効率的で持続可能な交通体系の構築に向けて、事業者間で更なる連携を図りながら、様々な取組を進めます。<交通事業者・京都市>充実
スケジュール（年度）	R6 / R7 / R8 / R9 / R10 持続可能な公共交通ネットワークの在り方の検討 交通事業者間、行政との連携強化により利便性向上の取組の検討・実施 【公共交通ネットワーク会議、地域公共交通会議】 公共交通ネットワーク会議、地域公共交通会議の開催 【洛西地域におけるバス路線網の再編等】 各交通事業者と協議・新たなバス路線網の構築
現況	持続可能な公共交通ネットワークの維持・確保を図るため、個々の交通事業者の枠を越えて、課題・認識を共有することや共同で取り組んでいくことが重要となっています。

現時点の取組状況	・　公共交通ネットワーク会議の開催（年１回） ・　バス事業者間での系統番号重複解消に向けたバス系統番号整理（外国語案内充実ワーキンググループ） ・　複数事業者が乗り入れる交通結節点等における共通案内板の設置・更新（公共交通利便性向上検討ワーキンググループ） ・　フリーペーパー「京なか歩く Leafmini」への情報掲載など、ＩＣカード普及促進に向けたＰＲ活動（ＩＣカード普及啓発ワーキンググループ） ・　市内６つのエリアで設置する「地域公共交通会議」において、地域の生活交通の在り方等について議論 京都市山科地域公共交通会議、京都市洛西地域公共交通会議、京都市京北地域公共交通会議、京都市水尾地域公共交通会議、京都市雲ケ畑区域公共交通検討協議会、京都市左京区久多地域公共交通会議
関連項目	・２　地域の輸送資源の総動員 ・４　地域が主体となった取組と行政による支援 ・５　利用促進の取組の更なる展開 ・６　安心・安全・快適・便利な利用環境の整備 ・７　他の分野・サービス等との共創

(2) 地域の輸送資源の総動員

取組名	地域ごとの実態を踏まえた最適な交通手段の検討
主な取組内容	生活交通の維持・確保に向けた取組を進めるとともに、主に周辺部や中山間地域等では、地域の輸送資源を総動員して地域の実情を踏まえた移動手段を確保する必要があります。 ・ 国の支援制度を活用し、既存の交通サービスの維持を図ります。<交通事業者・京都市>継続 ・ 既存の交通サービスを維持できない場合、直ちにサービス廃止とするのではなく、地域の実態に応じた多様な交通手段を実現するため、地域、交通事業者、行政の連携の下、地域にとって最適な交通手段について議論を進めます。<市民・交通事業者・京都市>継続 京都市は、その交通手段が地域にとって持続可能な生活の足となるよう必要な支援を検討・実施します。<京都市>充実 ・ 地域においては「モビリティ・マネジメント」活動に取り組み、生活の足を守るとともに、京都市は、活動に対する支援を実施します。<市民・京都市>継続
スケジュール（年度）	R6 R7 R8 R9 R10 【既存支援制度】 最適な交通手段実現のための議論 既存支援制度の拡充検討・実施 【モビリティ・マネジメント】 実施
現況	人口減少に伴う利用者の減少等により、一部の地域において、既存の鉄道・バス・タクシー事業者による交通サービスを維持することが困難になりつつあります。 今後も、市民の生活の足を維持・確保するためには、既存の交通サービスの維持に加え、自家用有償旅客運送など代替となる交通手段を確保する取組も重要となります。
現時点の取組状況	・ 国制度（地域公共交通確保維持改善事業費補助金等）を活用した補助を実施（例：西日本ジェイアールバス「高雄・京北線」、雲ケ畑バス「もくもく号」など） ・ 自家用有償旅客運送による輸送サービスの確保（例：京北ふるさとバス、久多支え合いバス「やまびこ号」など） ・ 市内６つのエリアで設置する地域公共交通会議において、地域の生活交通の在り方等について議論（山科・洛西地域など）【再掲】 ・ 日常生活に必要なバス路線を充実させるための社会実験に対する支援 ・ 地域が共助の取組として主体的に実施する運行に対する支援 京北ふるさとバス 出典：きょうと京北ふるさと公社 HP 雲ケ畑バス「もくもく号」
関連項目	・１　交通事業者や行政の連携強化

	・４　地域が主体となった取組と行政による支援 ・５　利用促進の取組の更なる展開

(3) 公共交通の担い手の確保

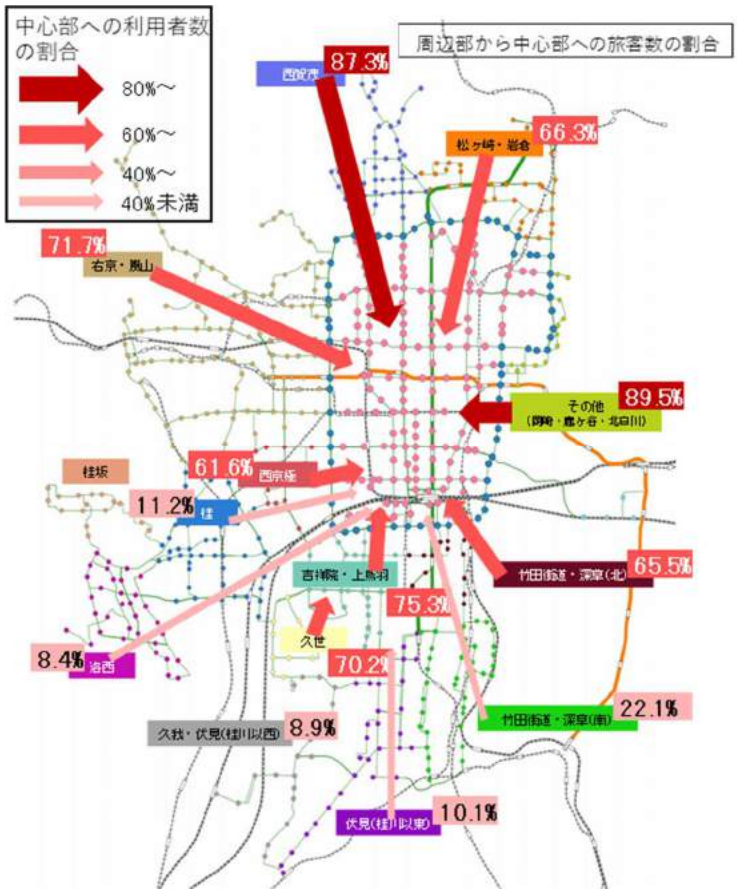
取組名	公共交通の担い手の確保
主な取組内容	バスやタクシー、鉄道の運転士等、公共交通の担い手確保のため、以下の取組を検討・実施します。 ・　交通事業者における採用活動に加え、交通事業者と京都市が連携し、地域の生活の足を支える公共交通やその担い手の魅力発信を行うことで、公共交通に対するイメージの向上に取り組みます。＜交通事業者・京都市＞充実 ・　交通事業者では業務の効率化等に取り組むとともに、京都市では公共交通の利用促進を図る取組を推進することで収支改善を図り、さらに担い手の処遇改善につなげる好循環を生み出します。＜交通事業者・京都市＞充実 ・　タクシーは、運転士が減少する中、より効率的な運営を図るため「乗合タクシー」の実証実験に向けた検討を行います。＜交通事業者・国・京都府・京都市＞新規 ・　運転士不足や、人口減少等による公共交通の維持・確保の困難対策として、交通事業者の自動運転等の新技術導入への支援を検討します。＜京都市＞新規
スケジュール（年度）	R6　R7　R8　R9　R10 【魅力発信・イメージ向上】検討・実施 【担い手の処遇改善】収支改善の好循環に向けた取組の検討・実施 【乗合タクシー】実証実験 → 本格実施に向けた検討・調整、順次実施 【新技術の支援】在り方検討・関係者間での協議
現況	全国的にバス・タクシー・鉄道の運転士や整備士等の公共交通の担い手不足が深刻化しており、生活の足を守るため、担い手の確保が急務となっています。
現時点の取組状況	・　交通事業者等において、担い手の確保に向けた採用活動を実施 →　大型二種免許（バス）・普通二種免許（タクシー）取得支援制度 →　出張説明会の開催 →　求人サイト「バスドライバーｎａｖｉ（どらなび）」への掲載や、イベント出展による幅広いＰＲ活動 （「スルッと KANSAI バスまつり」でのＰＲ等） ・　就職・採用情報サイト「京のまち企業訪問」の活用 京のまち企業訪問 出典：京のまち企業訪問ＨＰ 出典：スルッと KANSAI HP
関連項目	・５　利用促進の取組の更なる展開 ・７　他の分野・サービス等との共創 ・９　新技術（ＤＸ・ＧＸ等）の活用

(4) 地域が主体となった取組と行政による支援

取組名	地域が主体となった生活交通維持の取組と行政による支援
主な取組内容	主に周辺部や中山間地域で、既存の交通サービスの維持が困難な状況となった場合、地域の実情を踏まえた生活交通の在り方について、以下のとおり検討します。 ・ 交通事業者による交通サービスの維持が困難となった地域においては、生活交通の維持・確保に向けた手法の一つとして「地域が主体的に実施する運行（以下「住民バス」という。）」も検討します。<市民・交通事業者・京都市>継続 ・ 京都市は、住民バスの持続可能性を高め、生活の足を維持・確保するため、現支援制度（地域主体の生活交通確保補助金）の充実を検討・実施します。<京都市>充実 ・ 地域においては「モビリティ・マネジメント」活動に取り組み、生活の足を守るとともに、京都市は、活動に対する支援を実施します。<市民・京都市>継続【再掲】
スケジュール（年度）	R6 R7 R8 R9 R10 【既存支援制度】 最適な交通手段実現のための議論 既存支援制度の拡充検討・実施 【モビリティ・マネジメント】 実施
現況	人口減少に伴う利用者の減少等により、一部の地域において、既存の鉄道・バス・タクシー事業者による交通サービスを維持することが困難になりつつあります。 今後も、市民の生活の足を維持・確保するため、既存の交通サービスの維持に加え、多様化する移動需要を踏まえた住民バスの重要性が高まっています。
現時点の取組状況	・ 市内周辺部の各地域において、移動手段の確保のため、地域が主体となって住民バスを運行（例：小金塚地域循環バス、水尾自治会バス、久多地域「やまびこ号」等） ・ 住民バスの運行形態や規模等に応じて、京都市による支援を実施 ・ 市内６つのエリアで設置する地域公共交通会議において、地域の生活交通の在り方等について議論（山科・洛西地域など）【再掲】 ・ モビリティ・マネジメントによる利用促進を実施 小金塚地域循環バス 久多支え合いバス「やまびこ号」 出典：国土交通省 HP
関連項目	・１ 交通事業者や行政の連携強化 ・２ 地域の輸送資源の総動員 ・５ 利用促進の取組の更なる展開

(5) 利用促進の取組の更なる展開

取組名	公共交通の利用促進に向けたモビリティ・マネジメントの推進
主な取組内容	地域公共交通の現状や課題、そして、その重要性の認識を広めることにより、市民の自発的な交通行動の変容を促し、鉄道やバス等の公共交通の積極的な利用を促進するため、モビリティ・マネジメント活動の推進を図ります。モビリティ・マネジメントの推進は、非自動車分担率の引上げや、二酸化炭素排出量の削減にもつながります。 ・　地域住民が主体となって実施する「モビリティ・マネジメント」の取組への支援を継続するとともに、こうした取組を全市的に広げていきます。＜市民・京都市＞充実 ・　これまで公共交通を利用していない層を含め、幅広いターゲット層（大学生、中高生、高齢者、自家用車利用者、転入者など）に向けた取組を実施します。＜京都市＞充実 （参考：モビリティ・マネジメント【再掲】） 過度にクルマに頼る移動から徒歩や公共交通等による移動へと、一人一人の住民や一つ一つの職場組織等に働き掛け、自発的な行動の転換を促していく一連の取組
スケジュール（年度）	R6 / R7 / R8 / R9 / R10 これまでのモビリティ・マネジメントの取組・支援の継続 新たな対象者・地域での取組の検討・実施
現況	公共交通を将来に渡って維持・確保していくには、市民が「自分ごと」として考え、公共交通を積極的に利用し、地域が一体となって公共交通を支えるという意識の広がりが何よりも重要です。 市内中心部における充実したバス路線網・ダイヤは、市内各地から中心部への移動により支えられており、周辺部や中山間地域等だけでなく、都心部でも共通して利用拡大を図る必要があります。



出典：第２回京都市バスの路線・ダイヤの在り方に関する検討委員会資料

現時点の取組状況	・　地域住民が主体となって実施する公共交通利用促進の取組に対して、実施に係る経費を支援【地域住民】 ・　幹線系統路線の利用促進を目的とした「お試し乗車券」の配布や、沿線イベントでのアンケート調査の実施など、交通事業者と連携したモビリティ・マネジメントを実施【地域住民】 ・　中学校の社会科教員（有志）の協力の下、「歩くまち・京都」学習授業モデル及び教材用データ集を作成。モデル校での授業やアンケート等を実施【中学生】 ・　京都観光の際の公共交通の利用促進及びパークアンドライド利用を周知・啓発するため、道路情報板や高速道路サービスエリアの広告媒体等を活用した広報等を実施【観光客】 ・　転入者を対象とした公共交通の利用方法等を掲載したリーフレットに京都市バス・地下鉄の路線図を挟み込み、配布【転入者】 ＊【】内は取組対象
関連項目	・1　交通事業者や行政の連携強化

(6) 安心・安全・快適・便利な利用環境の整備

取組名	交通バリアフリーの推進を中心とした安心・安全な利用環境の整備
主な取組内容	高齢者や障害のある方をはじめ、誰もが安心・安全で円滑に移動できるよう、ハード・ソフト両面でのバリアフリーを推進するなど、公共交通の安全性の向上を図ります。また、こうした取組を推進し、公共交通の利用促進も図ります。 ・ 鉄道事業者が鉄道駅バリアフリー料金制度などによる財源を活用して、駅のバリアフリー化（転落防止用ホーム柵、エレベーター、バリアフリートイレの設置など）を実施します。＜交通事業者＞継続 ・ １日の利用者数３千人未満の駅については、各行政機関の協調により、交通事業者が実施するバリアフリー化等を支援します。＜交通事業者・国・京都府・京都市＞継続 ・ 交通事業者がバス（ノンステップバスの導入など）や鉄道車両等のバリアフリー化を推進するとともに、こうした取組を行政が支援します。＜交通事業者・国・京都府・京都市＞継続 ・ 困っている方への積極的な声掛けや手助けの実施など、お互いを理解し、助け合う「心のバリアフリー」を推進します。＜市民・交通事業者・京都市＞継続 ・ ＥＶ（電気自動車）の導入により、車内安全性・快適性の向上を図ります。＜交通事業者＞継続
スケジュール（年度）	R6 R7 R8 R9 R10 【駅施設のバリアフリー化等の推進】 各交通事業者による実施、各行政機関による支援 【車両等のバリアフリー化等の推進】 各交通事業者による実施、各行政機関による支援 【心のバリアフリーの推進】 周知・啓発の継続 【ＥＶ（電気自動車）の導入】 各交通事業者による実施
現況	交通事業者が実施するバリアフリー化や安全対策について、行政が支援を行ってきました。その結果、平均利用者３千人以上の市内旅客施設のバリアフリー整備など、安心・安全な利用環境の整備が進んでいます。引き続き、財源確保を図りながら、誰もが安心・安全で円滑に移動できる公共交通を目指し、更なる取組の推進が必要です。

現時点の取組状況	・　駅等の旅客施設のバリアフリー化 →　一日３千人以上の利用者がある市内の旅客施設は、『「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想』に基づき整備（令和４年度完了） バリアフリー化後 ・　「心のバリアフリー」の推進 →　「心のバリアフリー」ハンドブックや啓発チラシを京都市情報館ＨＰに掲載 →　ハンドブック等を活用して小学校の「総合学習」授業に京都市職員が参加 →　鉄道事業者と連携して市内駅にチラシを配架 →　「京都市交通バリアフリー推進会議」において交通事業者が実施している「心のバリアフリー」の取組状況の共有等 ・　上屋、ベンチなどを備えた「バスの駅」を設置（バス待ち環境の向上） バスの駅（清水道）
関連項目	・５　利用促進の取組の更なる展開

取組名	交通結節点における乗継・乗換機能の改善・維持

主な取組内容

- バスのダイヤを鉄道駅での乗継ぎを考慮したものとし、乗継利便性の向上を図ります。＜交通事業者・京都市＞充実
- 各社共通の案内板の整備など、乗換案内の充実に向けた取組を推進することで、交通結節点におけるスムーズな乗継ぎをより一層促進します。＜交通事業者・京都市＞充実
- 洛西地域においては、バス事業者間で異なる運賃制度のシームレス化（共通化）を図り、事業者の垣根を越えて同じように利用できる環境の構築を目指します。＜交通事業者・京都市＞新規
- サブゲートを活用した推奨ルートを情報発信する等、京都駅一極集中の緩和を図ります。＜交通事業者・京都市＞充実

スケジュール（年度）

	R6	R7	R8	R9	R10
【利便性の高い路線ダイヤ設定】	取組の推進	これまでの取組を踏まえた新たな取組の検討・実施			
【わかりやすい案内表示】	取組の推進	これまでの取組を踏まえた新たな取組の検討・実施			
【洛西地域における運賃制度のシームレス化】	各交通事業者と協議・順次実施				
【京都駅一極集中の緩和】	取組の推進	これまでの取組を踏まえた新たな取組の検討・実施			

現況

交通ネットワーク全体の利便性向上を図るうえで、鉄道・バスやタクシーなど、様々な交通手段の結節点である駅やバスターミナルでの円滑な乗継・乗換機能の確保が重要となっています。

現時点の取組状況

- バスの運行ダイヤの調整による鉄道との結節強化、複数事業者をまとめた路線図や時刻表等の掲出、バス停の改善などを実施（洛西地域等）
- 鉄道駅での接続を考慮したバスダイヤの編成
- 京都駅の隣接駅等を活用し、そこから目的地へバス、タクシーなどを利用していただく取組の推進

洛西地域で掲出している時刻表
（社局ごとではなく、行先方面別に掲示）

関連項目

・１　交通事業者や行政の連携強化
・１０　市民生活と調和した観光・混雑緩和

(7) 他の分野・サービス等との共創

取組名	他の分野・サービス等との共創
主な取組内容	・　交通を地域の暮らしと一体で捉え、例えば、商業、医療、福祉、教育、エネルギー等、交通以外の分野と連携して行う取組（＝共創の取組）について、京都市もその一員となり、共に取り組みます。＜交通事業者・京都市・関係者＞充実 ・　タクシー車両を使用して乗客と荷物を一緒に運ぶ「貨客混載事業」について、実証実験に向けた検討を行います。＜交通事業者＞新規 ・　路線バス車両を用いた貨客混載やスクールバスにおける一般利用者との混乗など、既存の共創事業については、その効果や課題を検証しながら、新たな収益創出に向けた更なる拡充を検討します。＜交通事業者・京都市・関係者＞充実 ・　こうした取組が、より幅広い分野に広がるよう、新たな実証実験に対する費用について、国制度の活用も含めた支援を検討します。＜京都市＞新規
スケジュール（年度）	R6 / R7 / R8 / R9 / R10 既存の共創事業の拡充検討・実施 新たな共創事業の実現に向けた検討・実施 支援の検討・実施
現況	人口減少等により利用者が減少し、交通事業者が厳しい経営環境に置かれる中、交通ネットワークの維持・確保を図るには、交通事業者間の連携に加えて、交通を地域の暮らしと一体で捉え、交通以外の分野と垣根を越えて連携し、それぞれが「自分ごと」として考え、地域全体で取り組む必要があります。
現時点の取組状況	・　路線バス車両を活用した貨客混載事業 ・　スクールバスの一般住民の混乗利用 ～他分野との共創イメージ～ （取組例） 京都バス株式会社による貨客混載 出典：京都バス株式会社　ＨＰ
関連項目	・１　交通事業者や行政の連携強化

(8) ラストワンマイルの多様なモビリティ

取組名	多様なモビリティの活用
主な取組内容	・　公共交通を補完し、市民等の移動の利便性の向上を図る手段として、シェアサイクルを推進します。<事業者・京都市>継続 ・　鉄道駅などの交通結節点や京都市の公有地等へのサイクルポートの設置を推進します。<事業者・京都市>充実 ・　安全性の確保を前提に、事業者との連携により、主に周辺部のラストワンマイルの足となる電動キックボードの効果的な活用を検討します。<事業者・京都市>充実 ・　新型電動車いす等、新たなパーソナルモビリティの活用について、様々な可能性を検討します。<事業者・京都市>充実 ・　新たなパーソナルモビリティの活用に向けた効用と課題、ビジネスモデルの在り方等の調査、研究を進めていきます。<事業者・京都市>充実 ・　事業モデルの推進に当たり、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（新モビリティサービス推進事業）」の活用も検討します。<京都市>新規 ・　シェアサイクルや電動キックボード等の利用に当たっては、安全に十分留意します。<多様なモビリティの利用者>継続
スケジュール（年度）	R6 / R7 / R8 / R9 / R10 【シェアサイクルの推進】 鉄道駅などの交通結節点や公有地等へのサイクルポート設置の推進 【新たなパーソナルモビリティ】 導入の在り方検討・関係者間での協議
現況	交通結節点から最終目的地までの移動を表す、いわゆる「ラストワンマイル」への対応や、公共交通不便地での移動手段の確保といった地域・交通課題を解決する必要があります。
現時点の取組状況	・　シェアサイクルの利用・普及促進に向けた公有地の貸出し及び連携協定の締結 ・　事業者との連携による鉄道駅などの交通結節点等へのシェアサイクルポート設置の推進 ・　令和５年７月の改正道路交通法の施行を受け、電動キックボード事業者との情報交換を実施 ・　パーソナルモビリティのビジネスモデルの構築に向け、事業者と意見交換を実施 ・　グリーンスローモビリティの適切地を求め、事業者マッチングを実施 ・　専用軌道上を走行し、オンデンマンドでダイレクトに輸送する自動制御式の電気自動車について情報交換を実施 京都市内のシェアサイクルポート
関連項目	・２　地域の輸送資源の総動員

(9) 新技術（ＤＸ・ＧＸ等）の活用

取組名	新技術（ＤＸ・ＧＸ等）を活用した公共交通の利便性・快適性の向上、課題の解決
主な取組内容	・　リアルタイムの運行、混雑情報や走行位置等（動的情報）を提供するシステム構築など、バスの運行情報のオープンデータ化が進むよう、交通事業者と連携した取組を進めます。＜交通事業者・京都市＞継続 ・　交通事業者が実施する混雑データ・運行データの整備・配信に係る取組を支援します。＜京都市＞継続 ・　「京都　地下鉄・バス　ＩＣポイントサービス」（京都カード・京都ポイント）の更なる拡充を検討します。＜交通事業者・京都市＞充実 ・　オープンデータの利用促進やＭａａＳの推進による他分野サービスとの融合によりキャッシュレスや混雑緩和、生活ニーズから移動需要の創造等を図ります。＜交通事業者・京都市＞充実 ・　運転士不足や、人口減少等による公共交通の維持・確保の困難対策として、交通事業者の自動運転等の新技術導入に向けた検討を行います。＜京都市＞新規【再掲】 ・　2050 年までの二酸化炭素排出量正味ゼロに向け、ＥＶ（電気自動車）バスやＥＶタクシー等の導入による公共交通の脱化石燃料化（交通ＧＸ）を見据えた課題や方策等について検討を進めます。＜交通事業者・京都市＞充実
スケジュール（年度）	R6　R7　R8　R9　R10 【バス運行情報のオープンデータ化】 システム構築の検討・システム導入 【交通事業者へのデータ整備支援】 支援の実施 【京都　地下鉄・バス　ＩＣポイントサービス】 更なる拡充検討 【新技術導入支援】 在り方検討・関係者間での協議 【公共交通の脱化石燃料化】 ＥＶ（電気自動車）バスや EV タクシー等の導入拡大に向けた検討
現況	目覚ましいスピードで進む技術革新を踏まえ、データのオープン化やＭａａＳの実現など、デジタル化や情報活用等を通じて、交通事業者の経営効率化・経営力強化が必要です。

現時点の取組状況	・　市バスの時刻表やバス停位置等（静的情報）のオープンデータ化、リアルタイムの運行・混雑情報や走行位置等（動的情報）を提供するシステム構築の検討 ・　交通事業者が実施する混雑データ・運行データの整備・配信に係る取組の支援 ・　自動運転の実現に向けた関係者協議 ・　在阪鉄道事業者との関西Ｍａａ Ｓに関する協議 ・　「京都 地下鉄・バス　ＩＣポイントサービス」の導入（京都カード・京都ポイント） ・　内閣府ＳＩＰとの連携による、情報連携基盤の利活用の実証としてアプリコンテストを実施（令和４年度） ・　市バスへの電気バス導入に向けた検討 ・　京阪七条京都駅循環線（ステーションループバス）への電気バス車両導入 京都バスナビ （リアルタイムの混雑情報提供） 出典：京都バス　ＨＰ 交通局ポイントサービス 出典：京都市交通局　ＨＰ アプリコンテスト（令和４年度） 出典：MD communet　HP
関連項目	・２　地域の輸送資源の総動員

(10) 市民生活と調和した観光・混雑緩和

取組名	公共交通における混雑対策＜バスの混雑対策＞
主な取組内容	・　車内混雑緩和のため、手ぶら観光の推進などの取組を進めます。＜事業者・京都市＞充実 ・　バス車内のリアルタイム混雑状況の発信などの導入が進むよう、交通事業者と連携して取り組みます。＜交通事業者・京都市＞継続 ・　観光利用と市民利用との棲み分けについて検討します。＜交通事業者・京都市＞新規 ・　観光地における時期・時間・場所の３つの分散化の取組を強化します。＜京都市＞継続 ・　サブゲートを活用した推奨ルートを情報発信する等、京都駅一極集中の緩和を図ります。＜交通事業者・京都市＞充実【再掲】 ・　車内への大型手荷物の持ち込みを控える、手荷物を座席に置かないといったマナーを守ります。＜バス利用者＞継続
スケジュール（年度）	R6　R7　R8　R9　R10 【リアルタイム混雑状況の発信】 民間事業者との意見交換・システム構築の検討 【観光利用と市民利用の棲み分け】 検討・実施 【時期・時間・場所の３つの分散化】 取組の推進
現況	観光客の増加により、鉄道駅と観光地とを結ぶ一部のバス路線において“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ます。
現時点の取組状況	・　乗車券制度の見直し（バス一日券の廃止など） ・　乗車定員の多いラッシュ型車両の導入 ・　市バスと民間バス事業者との運賃制度のシームレス化（一日乗車券やＩＣ定期券の共通利用など） ・　交通アクセスに精通し、多言語対応が可能なスタッフによる案内活動（京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”など） ・　市バスと民間バス事業者との共同運行 ・　観光シーズンにおけるバスの臨時増発の実施 ・　「移動経路の分散化」や「乗降時間の短縮」が見込まれるＩＣカードによるポイントサービスの導入 ・　手ぶら観光情報 ＷＥＢサイト「Hands Free Kyoto」を活用した手ぶら観光の促進 ・　閑散期における誘客キャンペーンの実施等による時期の分散化（京の夏の旅、京の冬の旅、レストランウインタースペシャル等） ・　朝・夜観光のコンテンツ造成・情報発信、事前予約制の活用による時間の分散化 ・　「とっておきの京都」プロジェクトにおける、周辺自治体とも連携した市内多様なエリアの魅力発信等（ウェブサイトにおける情報発信、実証事業支援等）による

	場所の分散化 ・　観光案内ＤＸの推進による、分散化情報をレコメンド発信するシステムの構築
関連項目	・９　新技術（ＤＸ・ＧＸ等）の活用 ・１０　市民生活と調和した観光・混雑緩和　公共交通における混雑対策＜京都駅一極集中の緩和＞

取組名	道路における混雑対策
主な取組内容	・　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やパークアンドライド駐車場の立地条件も含めた質の向上に取り組むとともに、利用者へのインセンティブ付与を検討します。<京都市>充実 ・　秋の観光ピーク期である 11 月に、観光地交通対策として、嵐山及び東山において、臨時交通規制等の交通対策を実施するとともに、より効果的な市民及び観光客の円滑な移動、安全の確保に向けた検討を進めます。<交通事業者・京都市>充実 ・　観光シーズンにおけるバスの完全予約制の導入や特別駐車料金の設定など、京都市営観光駐車場に集中する車両の抑制対策を検討します。<京都市>新規 ・　観光バスの路上滞留対策を実施します。<京都市>継続 ・　クルマの過度な利用を控えます。<自家用車利用者>継続
スケジュール（年度）	R6　R7　R8　R9　R10 【パークアンドライド】 パークアンドライドの推進 【観光地交通対策】 観光地交通対策の推進 【京都市営観光駐車場に集中する車両の抑制対策】 導入の検討・実施 【観光バス路上滞留対策】 実施
現況	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や観光バス駐停車等の問題が見られます。 このため、パークアンドライド、観光地等交通対策をはじめとする自動車流入抑制策や観光バスの路上滞留対策等により、自動車交通の効率化と適正化を図っています。
現時点の取組状況	・　パークアンドライドの通年実施（市内外 166 駐車場） ・　パークアンドライド重点利用促進駐車場の選定・誘導 ・　秋の観光シーズンにおける無料臨時パークアンドライド駐車場の開設 ・　テレビやインターネット、道路情報板、デジタルサイネージなど、あらゆる広報媒体を活用したパークアンドライドの広報 ・　秋の観光ピーク期である 11 月に、嵐山及び東山において、交通の円滑化と安全快適な歩行者空間の創出のため、臨時交通規制等の交通対策を実施 ・　観光バスの路上滞留対策を実施
関連項目	・５　利用促進の取組の更なる展開 ・９　新技術（ＤＸ・ＧＸ等）の活用

取組名	公共交通における混雑対策＜京都駅一極集中の緩和＞
主な取組内容	・　ＪＲ山科駅、ＪＲ東福寺駅、地下鉄駅等の「サブゲート」を活用したルートの推奨等に取り組み「分散化」を目指します。「日常生活・出発地」、「車内・経路」、「目的地直前」の３段階で、タイミングに応じた効果的な情報発信を行います。＜交通事業者・京都市＞充実 ・　最適な経路を案内するためインターネット検索サイトとの連携を検討します。＜京都市＞新規 ・　上記取組の効果等も見極めたうえで、混雑緩和や乗継・乗換機能の改善など交通結節点の更なる機能強化に係る調査・検討に取り組みます。＜交通事業者・京都市＞充実 ・　混雑緩和に向け、駅施設の改善可能性について、関係事業者と協議を進めます。＜事業者・京都市＞充実 ・　京都駅八条口駅前広場については、学識経験者、交通事業者、関係機関等からなる「京都駅八条口駅前広場エリアマネジメント会議」を定期的に開催し、運用状況や課題の情報共有を図ることで、関係機関と連携を深め、駅前広場が安全で円滑に利用できるよう適切に運営します。＜交通事業者・京都市＞継続 ・　乗合タクシーや、タクシー車両を使用して乗客と荷物を一緒に運ぶ「貨客混載事業」について、実証実験に向けた検討を行います。＜交通事業者＞新規
スケジュール（年度）	R6　R7　R8　R9　R10 【情報発信】 取組の推進 → これまでの取組を踏まえた新たな取組の検討・実施 【インターネット検索サイトとの連携】 連携検討・実施 【交通結節点】 情報発信等の取組を踏まえた機能強化の検討・実施 【八条口駅前広場】 適切に運営 【乗合タクシー】 実証実験 → 本格実施に向けた検討・調整、順次実施 【貨客混載事業】 実証実験の実施・導入検討
現況	観光シーズンには京都市最大の交通結節点である京都駅への観光客等の一極集中により、同駅と観光地を結ぶ一部バス路線における車内混雑や、南北自由通路の混雑、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ます。

現時点の取組状況	・　観光シーズンにおけるＪＲ西日本・ＪＲ東海と連携した混雑緩和対策の実施（移動生活ナビアプリ「WESTER」による発信、ＪＲ西日本列車運行情報 Twitter による発信、ＪＲ西新快速電車（東海道線）における車内放送、ＪＲ京都駅改札内におけるオススメ観光ルート案内、京都駅構内における特設ブースの設置、京都駅構内での「地下鉄・バス 1 日券」の臨時販売など） ・　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など、京都駅一極集中の緩和に向けた情報発信 ・　京都駅八条口駅前広場の運営（タクシー・バス配車システムの活用、修学旅行シーズンにおける東本願寺前市民緑地を活用したバス乗車場の分散化、京都駅八条口駅前広場エリアマネジメント会議の実施）
関連項目	・３　公共交通の担い手の確保 ・６　安心・安全・快適・便利な利用環境の整備 ・７　他の分野・サービス等との共創 ・１０　市民生活と調和した観光・混雑緩和　公共交通における混雑対策＜バスの混雑対策＞

第6章　評価指標・組織体制

1 評価指標

本計画の達成状況を確認し、より効率的かつ効果的な計画の実現を図るため、戦略における指標及び目標値や、国の「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」等を参考に、次ページの表 6-1 の項目を指標とし、数値目標を定めることとします。

計画策定以降も、本協議会において、毎年度、評価指標等を参考にして計画の達成状況を評価・検証し、必要に応じて、計画の見直しを行う「ＰＤＣＡサイクル」を実施します。

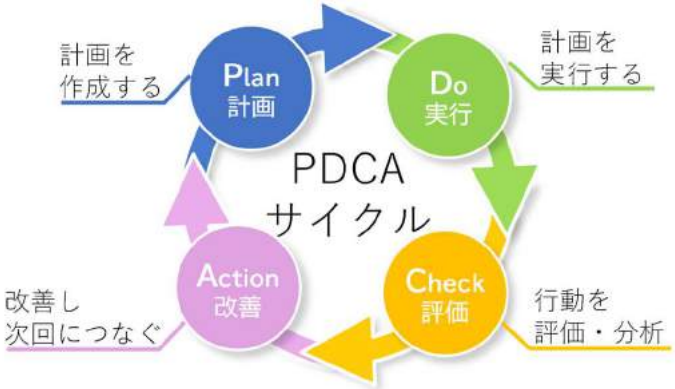


図 6-1　ＰＤＣＡサイクル

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
計画や事業の作成 （ＰＬＡＮ）	計画の策定 R6事業の検討	R7事業の検討	R8事業の検討	R9事業の検討	R10事業の検討	次期計画の策定 R11事業の検討
計画や事業の実施 （ＤＯ）		R6事業の実施	R7事業の実施	R8事業の実施	R9事業の実施	R10事業の実施
計画や事業の 評価・分析 （ＣＨＥＣＫ）		R5事業の評価	R6事業の評価	R7事業の評価	R8事業の評価	R9事業の評価
計画や事業を改善 （ＡＣＴＩＯＮ）		事業改善	事業改善	事業改善	事業改善	事業改善
協議会の開催 （年２回開催と想定）		○（6月頃）○（2月頃）	○（6月頃）○（2月頃）	○（6月頃）○（2月頃）	○（6月頃）○（2月頃）	○（6月頃）○（2月頃）

図 6-2　評価基本スケジュール

2 目標値

(1) 目標値の設定

評価指標の現況値と目標値を、以下のとおり設定します。

方針	指標	現況値	目標値	調査頻度
共通				
	公共交通利用者数	448 百万人 （令和３年度）	「新しい生活様式」の浸透などにより公共交通の利用機会が減少していることを踏まえ、令和元年度実績（630 百万人）の 90%以上	毎年
	非自動車分担率	77.7% （令和元年）	80%以上	２年に一度
理念① 市民生活を支える交通手段の維持・確保				
	補助対象路線の公共交通収支状況	61.1%※1 （令和４年度）	向上又は現状維持	毎年
	補助対象路線の本市財政負担額	46,798 千円 （令和４年度）	減少又は現状維持	毎年
理念② 都市の未来を見据えた公共交通の利便性・快適性の向上				
	公共交通サービスへの満足度	46.3% （令和４年度）	—※2	毎年
	市民の休日の外出率	— （令和５年度に調査予定）	—※2	２年に一度

表 6-1　評価指標の現況値と目標値

※１　住民主体のバス運行（無償運送）を除く。
※２　モニタリング指標のため、目標値は設けない。

(2) 目標値の考え方

ア　公共交通利用者数

将来的に人口減少が見込まれ、また、新型コロナウイルス感染症の影響により公共交通機関の利用者数が大きく減少している中においても、新たな公共交通施策を積極的に展開し、公共交通利用の促進を図ることが重要であることから、目標値を令和元年度実績（630 百万人）の 90%以上に設定します。

なお、公共交通利用者数は、「歩くまち・京都」総合交通戦略 2021 の関連データにも位置付けており、毎年、調査する予定です。

イ　非自動車分担率

本指標は、「歩くまち・京都」総合交通戦略 2021 の成果指標としても設定しており、おおむね2040年を見据えた目標数値「85％以上」という高い目標数値を掲げています。

本計画においても、その達成に向け、同水準の目標値を設定します。

ウ　補助対象路線の公共交通収支状況

将来的な人口減少等による公共交通の利用者減少が見込まれる中においても、市民生活を支える公共交通の維持・確保に向けての様々な施策はもとより、公共交通の効率化等による経営基盤の強化を図ることが重要であることから、公的資金が投入されている公共交通の収支率の向上又は現状維持を目標として設定します。

エ　補助対象路線の本市財政負担額

将来的な人口減少等による公共交通の利用者減少が見込まれる中においても、公共交通の利便性向上による利用者の増加、収益の増加を目指すことはもとより、公共交通事業に対する公的資金の減少を目指すことが重要であることから、本市財政負担額の減少又は現状維持を目標として設定します。

３ 組織体制

京都市地域公共交通計画協議会において、本計画の達成状況を評価・検証し、必要に応じて計画の見直しを行う「ＰＤＣＡサイクル」を実施します。

これまでから生活交通の維持・確保に向けた取組が行われるとともに、各地域に特化した交通課題を議論してきた「地域公共交通会議」を本協議会の下部組織（部会）として位置付け、それぞれの地域の実情や会議での議論の状況も踏まえながら、生活交通の維持・確保に向けた京都市全体の取組等について、議論していきます。

第7章　地域別の現況・課題と今後の取組の方向性

第３章３「(2) 公的支援を受けるバス路線及び地域公共交通会議を設置している地域」に記載した各地域について、現況・課題と今後の取組の方向性を以下のとおり整理しました。

1 山科地域　周辺部

(1) 地域の概要

山科地域は、京都市の東部に位置し、人口は約 13 万４千人（令和２年時点）。この 20 年間で高齢化が急速に進んでおり、直近では東山区に次いで、全市で２番目に高い高齢化率（令和２年現在 31.4%）となっています。

同地域では、かつては京都市交通局と京阪バスがバス運行を担っていましたが、平成９年 10 月の地下鉄東西線の開業に当たり、バス利用者の大幅な減少が見込まれたため、京阪バスに一元化されました。

現在、地下鉄をはじめ鉄道３路線が運行されており、交通利便性が高い地域である一方で、鉄道駅から離れている地域もあり、アクセスが不便な地域における交通課題が、高齢化の進捗も相まって顕在化しています。

図 7-1　山科地域の公共交通ネットワークの概況

(2) 経過及びこれまでの取組

山科地域においては、平成 23 年に「山科区公共交通利用促進協議会」を設置し、公共交通の利用促進及び利便性向上を図るための議論を進めてきました（令和３年に本協議会を「京都市山科地域公共交通会議」に移行）。

平成 25 年には、京阪バスにより、山科駅と鏡山地域を循環する「鏡山循環バス」の実証運行が開始されるとともに、平成 29 年には「鏡山循環バス」及び「くるり山科」の増便、平成 31 年には「小金塚地域循環バス」の実証運行が開始されました。

近年では、令和３年に、市バス特 80 号系統（河原町三条～四条河原町～国道東野）が新設されるとともに、令和４年４月からは、小金塚地域において、新たに住民主体の地域内循環バスの運行（同地域～藤尾小金塚バス停）が開始されました。

(3) 今後の方向性

山科地域においては、これまでから沿線各地域において「モビリティ・マネジメント」の取組が進められてきましたが、公共交通を取り巻く環境が厳しさを増す中、この取組を山科地域全体に広げて公共交通への関心を高めることで、利用者の増加につなげていく必要があります。

さらに、こうした需要の高まりに応じた利便性向上の方策について、模索していく必要があります。

また、小金塚地域においては、地域内循環バスの安全かつ持続可能な運行に向け、継続した運行支援を行う必要があります。

図 7-2　京阪バスの旅客数・走行キロ（京都市域）

出典：京阪バス資料

図 7-3　京阪バス（山科駅ロータリー）

図 7-4　小金塚地域循環バス

地域の足は地域で守る！～利用者の増加を目指して～

山科地域においては、地域住民が中心となり、バスの利用促進を図る取組が継続して行われており、バスの利用者増につながっています！
（鏡山循環バス、くるり山科、小金塚地域循環バス）

○　小学生への総合学習
　地元代表者が、小学校の総合学習にバス博士として参加。路線バスの重要性と地域の取組について授業。

○　イベントを活用したＰＲ
　地域のイベント等でブースを設け来場者へＰＲ。
　会場へのアクセスにバス利用を呼掛け。

○　自主乗車調査
　地域住民がバスに乗り込み、自らバスの利用者数をカウント。

○　広報活動
　地域内への「のぼり」・「看板」等の設置や、チラシの配布など、バス利用を広くＰＲ。

○　アンケート調査
　利用促進を図る方策の検討に向けたアンケート調査の実施。

2 洛西地域　周辺部

(1) 地域の概要

洛西地域は、西京区の西南部に位置し、人口は約５万人（令和２年時点）。洛西ニュータウンや桂坂地域など、30～40 年以上前に開発された住宅地が中心の地域です。

同地域の中心である洛西ニュータウンでは、令和２年までの 20 年間で高齢化が急速に進んでいます。（平成 12 年度 10.0%→令和２年度 43.1%）

洛西地域においては、バス事業者４者（京都市交通局、京阪京都交通、ヤサカバス、阪急バス）が最寄りの鉄道駅までのアクセスを中心としたバス路線網を形成しています。

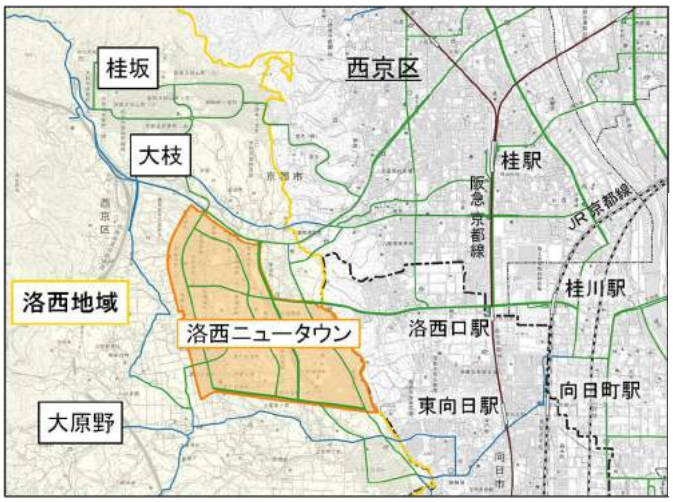


図 7-5　洛西地域の公共交通ネットワークの概況

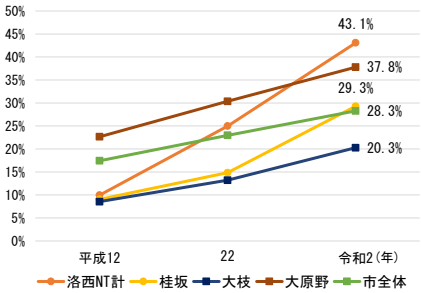


図 7-6　洛西各地域および市全体の高齢化率の推移

出典：国勢調査

(2) 経過及びこれまでの取組

洛西地域と鉄道駅とを結ぶバス路線は阪急桂駅が中心でしたが、平成 15 年の阪急洛西口駅、平成 20 年のＪＲ桂川駅の開業に伴い、洛西地域とこれらの鉄道駅とを結ぶバス路線も整備されました。

平成 20 年には、バス・鉄道事業者間の連携により利便性向上を図る取組を進めるため「洛西地域公共交通利便性向上検討ワーキンググループ」を設置し、バス事業者の垣根を超えて、乗り場や案内表示の統一化、鉄道との乗換えを重視したバスダイヤの設定、利用促進活動などに取り組んできました（令和４年には、このワーキングを「京都市洛西地域公共交通会議」に移行）。

また、福西学区では、同地域とＪＲ桂川駅とを結ぶ市バス「特西４号系統」の利用促進に継続して取り組んでおり、この間、利用者が増加し、利便性向上（増便）が実現するという好循環を生み出しています。

(3) 今後の方向性

洛西地域では、人口減少と高齢化が急速に進行しており、バス路線に対するニーズに変化が生じるとともに、利用者数が減少しています。

こうした中で、将来に渡り同地域の生活交通を維持・確保していくため、バス事業者４者が地域を運行しているという特性を活かし、事業者間連携による利便性向上を図りながら、効率的で持続可能な交通体系（バス路線・ダイヤ）について検討を進めます。

また、取組の推進に当たっては、国の地域公共交通利便増進事業などの活用についても検討します。

～洛西地域における新たなバスネットワークの構築に向けて～

京都市では、洛西地域の持つ強みを活かしながら、地域の活性化に取り組んでいくため、副市長をトップに「洛西“ＳＡＩＫＯ”（さあ、いこう）プロジェクト推進本部」を令和５年４月に設置しました。

洛西ニュータウン・タウンセンターの再整備や、若者・子育て世代の移住・定住の促進などと併せて、持続可能な交通体系にも取り組み、地域の強みを活かしたまちづくりを一気呵成に進めていきます。

同年７月に策定した「洛西“ＳＡＩＫＯ”プロジェクト　みんなで進める！実行策中間とりまとめ」では、実行策の一つに「交通のバージョンアップ」を掲げています。

○ 鉄道駅へのアクセスを抜群に！

地域の拠点から最寄りの鉄道駅へ早くアクセスできるなど、より便利にバスネットワークを再編

○ 洛西バスターミナルのバス待ち環境の向上

引き続き、洛西地域を運行するバス事業者４者が連携した取組を進めていきます。

3 京北地域　中山間地域等

(1) 地域の概要

京北地域は、平成 17 年に京都市（右京区）に編入された旧京北町域で、右京区の北部に位置し、北西部は南丹市と接しています。地域の９割以上を森林が占めています。人口は約 4,500 人、高齢化率は 46.6%（令和２年時点）で、農林業の衰退と共に若年層が流出し、人口の減少、就業者数の減少が進んでいます。人口は平成 12 年から令和２年までの 20 年間で３割以上減少しています。

通勤では８割以上が自家用車、通学では４割以上が自転車を利用しています。

平成 26 年には「京都市京北地域公共交通会議」を設置し、地域の足を守るための議論を重ねています。

図 7-7　京北地域の公共交通ネットワークの概況

(2) 京北ふるさとバス

京北ふるさとバスの前身である京北町営バスは、西日本ジェイアールバスの路線廃止に伴い、地域住民の足を確保するため、平成２年に運行を開始しました。その後、平成 17 年の市町合併に伴い、町営バスを公益財団法人京北ふるさと公社が引き継ぎました（運行種別：自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送））。

地域の中心部である周山を起点に６路線を運行していますが、広範なエリアに小集落が点在する地域の特性上、採算性が低く、また、人口減少により利用者が減少しており、厳しい経営環境にあります。

さらに、京都市補助金の財源となる「過疎対策事業債」について、令和３年度から京北地域が国の過疎地域の要件から外れたことで、今後の運営を見据えた経営改善が不可欠となっています。

平成 27 年には「京北地域における公共交通ネットワークの再構築の方針」を策定。「持続可能で利用しやすい「地域が育む」公共交通」を目指し、ふるさとバスとスクールバスの一体的な運行（平成 29 年４月～）、「美山・京北バス旅ルート」の設定（平成 29 年 10 月～）など、様々な取組を実施しています。

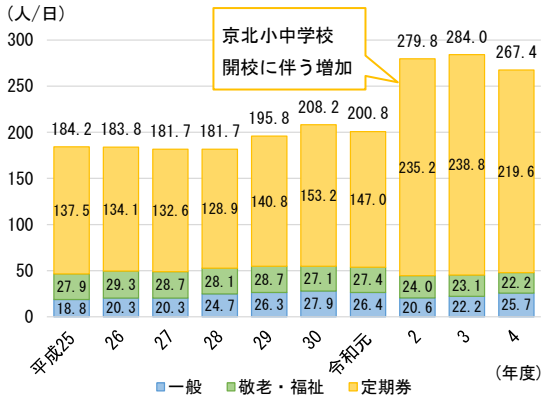


図 7-8　京北ふるさとバスの利用者数

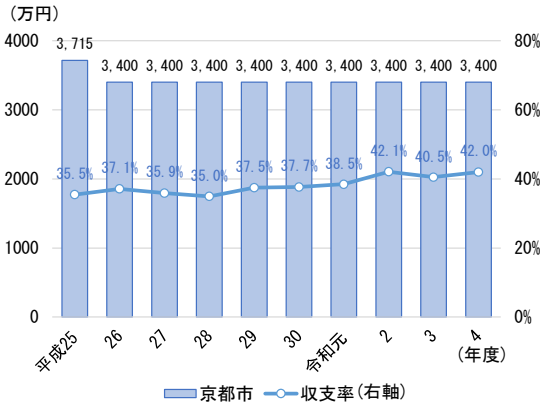


図 7-9　京北ふるさとバスの補助額・収支率

図 7-10　京北ふるさとバスの路線図

図 7-11　京北ふるさとバス

(3) 西日本ジェイアールバス　高雄・京北線

京都駅から右京区／高雄・栂ノ尾、北区／中川・小野郷地域を経由し、京北地域を結んでいる路線です。

京北地域等と市内中心部を結ぶ唯一のバス路線であり、地域間幹線補助系統として、国、京都府、京都市による支援で運行を維持しています。

利用促進を図るため、お得な乗車券（周山フリー乗車券、美山・京北バスたびきっぷ）の発売に取り組んでいます。

図 7-12　高雄・京北線

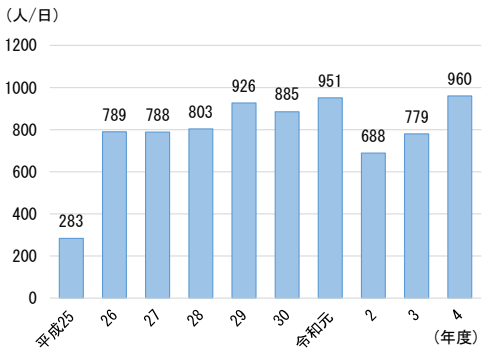


図 7-13　高雄・京北線の利用者数

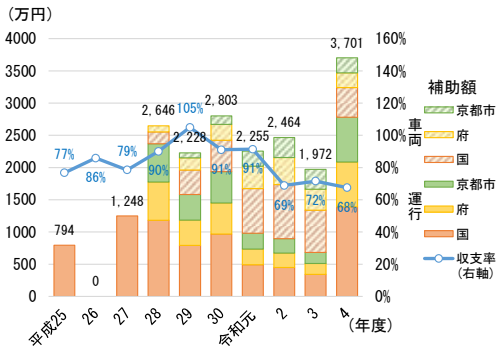


図 7-14　高雄・京北線の補助額・収支率

＊　国の事業年度ベースで記載（例　平成 25 年度：平成 24 年 10 月－平成 25 年 9 月）

(4) 支援の必要性

京北ふるさとバスは、京北地域の中心部となる周山（京北合同庁舎や商業施設が立地）を起点に、地域内の各地区や病院とを結び、地域内の生活の足を担っています。また、周山で「高雄・京北線」と接続し、住民の市内中心部への移動や、来訪者の地域内移動を可能としており、地域に欠かせない公共交通です。

高雄・京北線は、市内中心部と京北地域の中心である周山とを結び、通勤・通学や買物、通院等の生活の足のほか、観光客の来訪の足の役割も担っています。市内中心部では京都駅・大宮駅・円町駅等の鉄道駅に結節しています。

しかしながら、現状、両路線とも、事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、国の地域公共交通確保維持事業などの継続した支援により運行を確保する必要があります。

4 水尾地域 中山間地域等

(1) 地域の概要

右京区水尾地域は、ＪＲ嵯峨野線「保津峡駅」から北へ約４キロ、愛宕山の麓へと分け入った所に位置しています。人口は約 40 人、高齢化率は 73.7%（令和２年時点）となっています。

(2) 経過及びこれまでの取組

昭和 29 年以降、農業協同組合や自治会により生活の足の確保が行われてきました。

平成 15 年には、水尾自治会が、道路運送法上の認可地縁団体が行う自家用自動車の旅客有償運送の許可を取得しました。

令和４年には、京都市水尾地域公共交通会議を設置しました。

「水尾自治会バス」の概要

運営・運行主体	水尾自治会
運送種別	自家用有償旅客運送 （交通空白地有償運送（登録手続き中））
運賃	片道大人 300 円、小人 150 円
運行区間	嵯峨水尾～ＪＲ保津峡駅
運行回数	５往復／日（運休：毎週火曜日・金曜日、お盆、年末年始）
車両	マイクロバス（乗車定員 26 名）

図 7-15 水尾地域の公共交通ネットワークの概況

(3) 支援の必要性

水尾自治会バスは、地域唯一の公共交通であり、地域住民の生活の足であるとともに、近年では、地域外からの来訪者の足としても不可欠な路線です。

一方で、運賃収入と住民負担のみでは運営努力を講じても路線の維持が難しく、継続した支援により運行を確保する必要があります。

図 7-16 水尾自治会バス

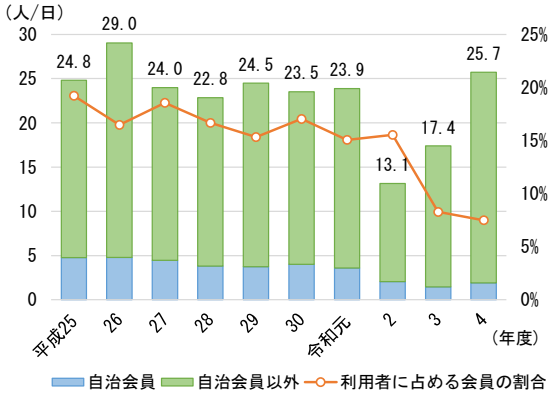


図 7-17 水尾自治会バスの利用者数

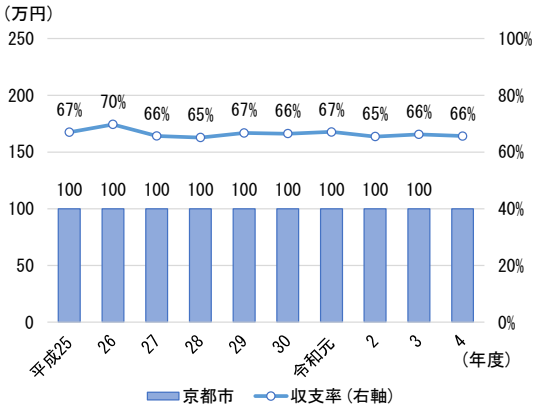


図 7-18 水尾自治会バスの補助額・収支率

5 雲ケ畑地域　中山間地域等

(1) 地域の概要

雲ケ畑地域は、北区の鴨川源流域に位置する地域です。人口は約 130 人、高齢化率は 55.9%（令和２年時点）です。

図 7-19　雲ケ畑地域の公共交通ネットワークの概況

(2) 経過及びこれまでの取組

雲ケ畑地域においては、京都バス雲ケ畑線（出町柳駅～雲ケ畑岩屋橋）が運行されていましたが、収支が厳しいことから平成 24 年３月末に廃止され、同年４月からは、新たな生活交通として、雲ケ畑自治振興会が運営主体となり、雲ケ畑バス「もくもく号」の運行が開始されました。雲ケ畑地域と鉄道駅（北大路駅）とを結ぶ唯一のバス路線であり、地域内フィーダー系統として国による支援を受け、運行を維持しています。

「もくもく号」の概要

運営主体	雲ケ畑自治振興会
運行主体	彌榮自動車株式会社
運送種別	一般乗合旅客自動車運送事業
運賃	大人 400 円又は 700 円
運行区間	地下鉄北大路駅～雲ケ畑岩屋橋
運行回数	２回／日
車両	ジャンボタクシー（乗車定員９名）

図 7-20　もくもく号

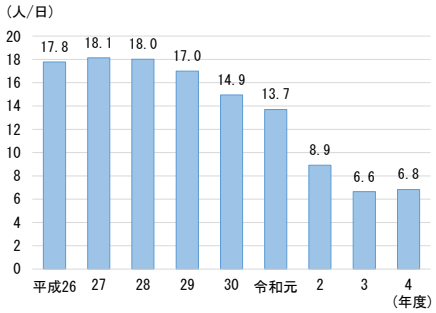


図 7-21　もくもく号の利用者数

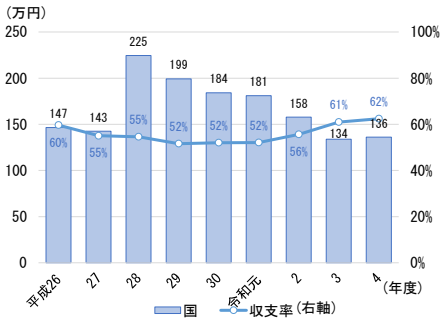


図 7-22　もくもく号の補助額・収支率

＊　国の事業年度ベースで記載（例　平成 25 年度：平成 24 年 10 月－平成 25 年９月）

(3) 支援の必要性

雲ケ畑バス「もくもく号」は、商業施設や病院等が立地する地下鉄北大路駅と同地域とを結び、住民の買物や通院などの生活の足を担っています。また、地域外からの登山客等の足も担っており、同地域唯一の公共交通として欠かせない路線です。

一方で、コロナ禍以前から利用者は減少傾向にあり、地域や事業者の運営努力だけでは路線維持が難しく、引き続き、国の地域公共交通確保維持事業などによる継続した支援により運行を確保する必要があります。

６ 久多地域　中山間地域等

(1) 地域の概要

久多地域は、滋賀県と接する、左京区最北部に位置する集落です。人口は約 70 人、高齢化率は 47.1%（令和２年時点）です。

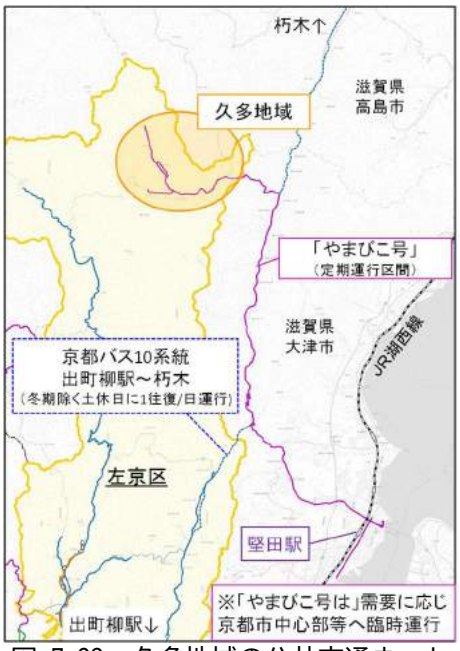


図 7-23　久多地域の公共交通ネットワークの概況

(2) 経過及びこれまでの取組

平成 23 年に京都バス比良線（出町柳駅～葛川梅ノ木～朽木）の平日運行が廃止され、市街地への移動手段の確保が課題となりました。

平成 25 年度から地域と区役所が連携し「ボランティア乗合タクシー」の運行実験を行った後、スクールバス等を活用した久多～堅田の路線バスの試行運行を開始しました。

平成 28 年に「京都市左京区久多地域公共交通会議」を設置し、久多地域の新たな交通手段として、久多自治振興会が運営主体となり、久多支え合いバス「やまびこ号」の運行が開始されました。

「やまびこ号」の概要

運営・運行主体	久多自治振興会
運送種別	自家用有償旅客運送 （交通空白地有償運送）
運賃	片道大人 500 円
運行区間	久多地域～ＪＲ堅田駅周辺
運行回数	２回／月（冬季は１回／月）
車両	ワゴン車（乗車定員８名）

図 7-24　やまびこ号

(3) 「やまびこ号」の必要性

「やまびこ号」は、久多地域と大津市堅田駅周辺とを結ぶことで、住民の買物や通院などの生活の足等を担っています。また、需要に応じた臨時便も運行しており、久多地域と市街地とをつなぐ唯一の生活の足として欠かせない公共交通です。

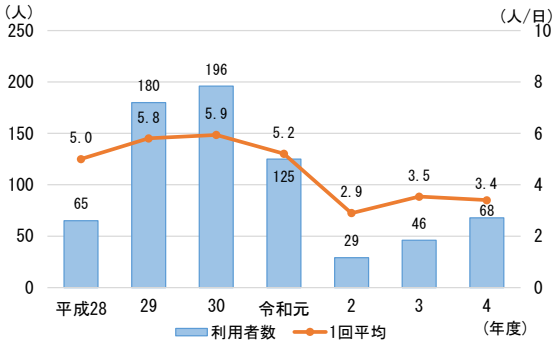


図 7-25　「やまびこ号」の利用者数

7 宕陰地域　中山間地域等

(1) 地域の概要

右京区宕陰地域は、愛宕山の西麓に位置し、南丹市や亀岡市と接する地域です。人口は約190人、高齢化率は65.1%（令和２年時点）です。

図 7-26　宕陰地域の公共交通ネットワークの概況

(2) 経過及びこれまでの取組

地域内を唯一運行するバス交通として、京阪京都交通の「原・神吉線」が、南丹市のＪＲ嵯峨野線「八木駅」から宕陰地域の「原」までを１日３往復運行しています。

地域間幹線系統として、国、京都府、沿線自治体（京都市・亀岡市・南丹市）による支援を受け運行を維持しており、地域住民の生活の足に加え、愛宕山へのハイキングへの足として利用されています。

地域内では、アンケート調査の実施やワークショップの開催などに取り組むとともに、地域外の方にも利用いただくため、ハイキングイベントの実施や、お試し乗車券付きチラシの配布など、利用促進に取り組んできました。

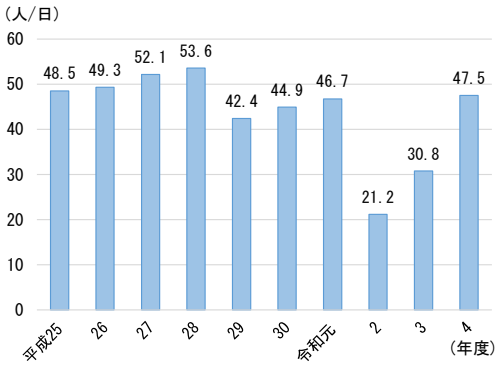


図 7-27　原・神吉線の利用者数

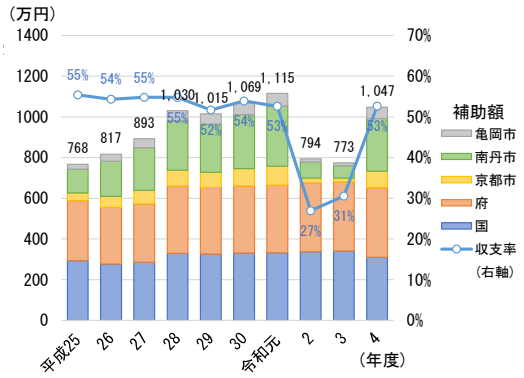


図 7-28　原・神吉線の補助額・収支率

＊　国の事業年度ベースで記載（例　平成25年度：平成24年10月－平成25年９月）

(3) 支援の必要性

原・神吉線は、総合病院や商業施設が立地する南丹市の八木駅と右京区の宕陰地域とを結ぶ唯一の公共交通であり、地域住民の通勤、買物、通院等の生活の足に加え、ハイキング等の来訪者の足も担っています。

一方で、事業者の運営努力だけでは路線維持が難しく、引き続き、国の地域公共交通確保維持事業などによる継続した支援により運行を確保する必要があります。

図 7-29　原・神吉線（原停留所）

図 7-30　原・神吉線のバスお試し乗車券

8 北白川地域（東部）　中山間地域等

(1) 地域の特徴

北白川地域は、滋賀県と接する左京区の南東部に位置する地域です。京都府道・滋賀県道 30 号下鴨大津線に沿って、北白川仕伏町バス停までは市バスが運行していますが、以東の地域は、京阪バス「京都比叡平線」が唯一の生活の足となっています。

図 7-31　北白川地域の公共交通ネットワークの概況

(2) 経過

京都比叡平線は、昭和 57 年に運行を開始し、滋賀県大津市の比叡平地域と京都市の「三条京阪」とを結んでいますが、利用者数の減少により収支が厳しい状況が続き、令和４年 12 月に減便をはじめとするダイヤ改定が実施されました。

(3) 支援の必要性

京都比叡平線は、主に比叡平地域に居住する大津市民の生活路線であり、京都市民の利用は限定的ではあるものの、一部の沿線地域（岩坂、地蔵谷、北白川琵琶町の３停留所周辺）では代替となる公共交通がなく、地域に欠かせない公共交通です。

一方で、事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、国の地域公共交通確保維持事業による補助の申請を新たに行ったところです。