

「京都市地域公共交通計画」の改定案

＜改定箇所＞

変更事由	修正箇所	記載内容												
小金塚地域循環バスの 自家用有償旅客運送化	P11 表 3-1	・ 「自治会等が主体の輸送サービス」の「(有償)」「(無償)」を削除												
	P40 図 3-59	・ 「小金塚地域循環バス」を赤字、路線を赤線に変更												
	P66 表 4-1	・ <国フィーダー補助路線>に「●小金塚地域循環バス」を追記												
	P66 表 4-2	・ 以下を追記 <table><tr><td>路線名</td><td>小金塚地域循環バス</td></tr><tr><td>起点・終点、運送の区域</td><td>京都市山科区小金塚地域</td></tr><tr><td>事業許可区分</td><td>自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）</td></tr><tr><td>運行態様</td><td>区域運行</td></tr><tr><td>実施主体</td><td>小金塚自治連合会</td></tr><tr><td>補助事業の活用</td><td>フィーダー補助</td></tr></table>	路線名	小金塚地域循環バス	起点・終点、運送の区域	京都市山科区小金塚地域	事業許可区分	自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）	運行態様	区域運行	実施主体	小金塚自治連合会	補助事業の活用	フィーダー補助
	路線名	小金塚地域循環バス												
	起点・終点、運送の区域	京都市山科区小金塚地域												
	事業許可区分	自家用有償旅客運送（交通空白地有償運送）												
	運行態様	区域運行												
実施主体	小金塚自治連合会													
補助事業の活用	フィーダー補助													
P67 図 4-1	・ 「小金塚地域循環バス」を赤字にして「【補助対象フィーダー系統】」を追記するとともに路線を赤線に ・ 「山科地域」の説明中、「小金塚地域では、 <u>住民主体の地域内循環バス</u> を運行。」に変更													
P95 図 7-1	・ 「小金塚地域循環バス」を記載して路線を赤字に													
P96	・ 「(2) 経過及びこれまでの取組」の第3段落の文章に以下を追加 (省略)が開始され、 <u>令和6年4月には自家用有償旅客運送へ移行</u> しています。 ・ 「(3) 今後の方向性」の第3段落の文章を以下に変更 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、 <u>国の地域公共交通確保維持事業などによる継続した運行支援</u> を行う必要があります。													

変更事由	修正箇所	記載内容				
評価指標（市民の休日の外出率）の現況値・目標値の追記	P92 表 6-1	・ 市民の休日の外出率について、以下を追記 <table><tr><td>現況値</td><td>71.0%（令和5年度）</td></tr><tr><td>目標値</td><td>向上</td></tr></table>	現況値	71.0%（令和5年度）	目標値	向上
	現況値	71.0%（令和5年度）				
目標値	向上					
	P93	・ 「カ 市民の休日の外出率」として、以下の説明文を記載 本指標は、「歩くまち・京都」総合交通戦略 2021 のモニタリング指標としても位置付けています。移動機会の創出や「出掛けたくなる」魅力と活力のあふれるまちづくりに関連する観点から把握することとし、向上を目標として設定します。				

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） J R 東海（東海道新幹線） J R 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【嵐電】（嵐山本線、北野線） 叡山電鉄【叡電】（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 その他（高速バスなど）
自治会等が主体の輸送サービス	醍醐コミュニティバス 京北ふるさとバス 雲ヶ畑バスもくもく号 久多やまびこ号 水尾自治会バス 南丹市営バス 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

(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

2 公共交通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。) 高速バス	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。	・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。
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＞ ●雲ヶ畑バスもくもく号 ● 小金塚地域循環バス ＜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 運送の区域	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～J R 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
雲ヶ畑バス もくもく号	雲ヶ畑岩屋橋～ 北大路駅前	4条乗合	路線定期 運行	雲ヶ畑自治振 興会	フィーダー 補助
小金塚地域循環 バス	京都市山科区 小金塚地域	自家用有償旅 客運送（交通空 白地有償運送）	区域運行	小金塚自治連 合会	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



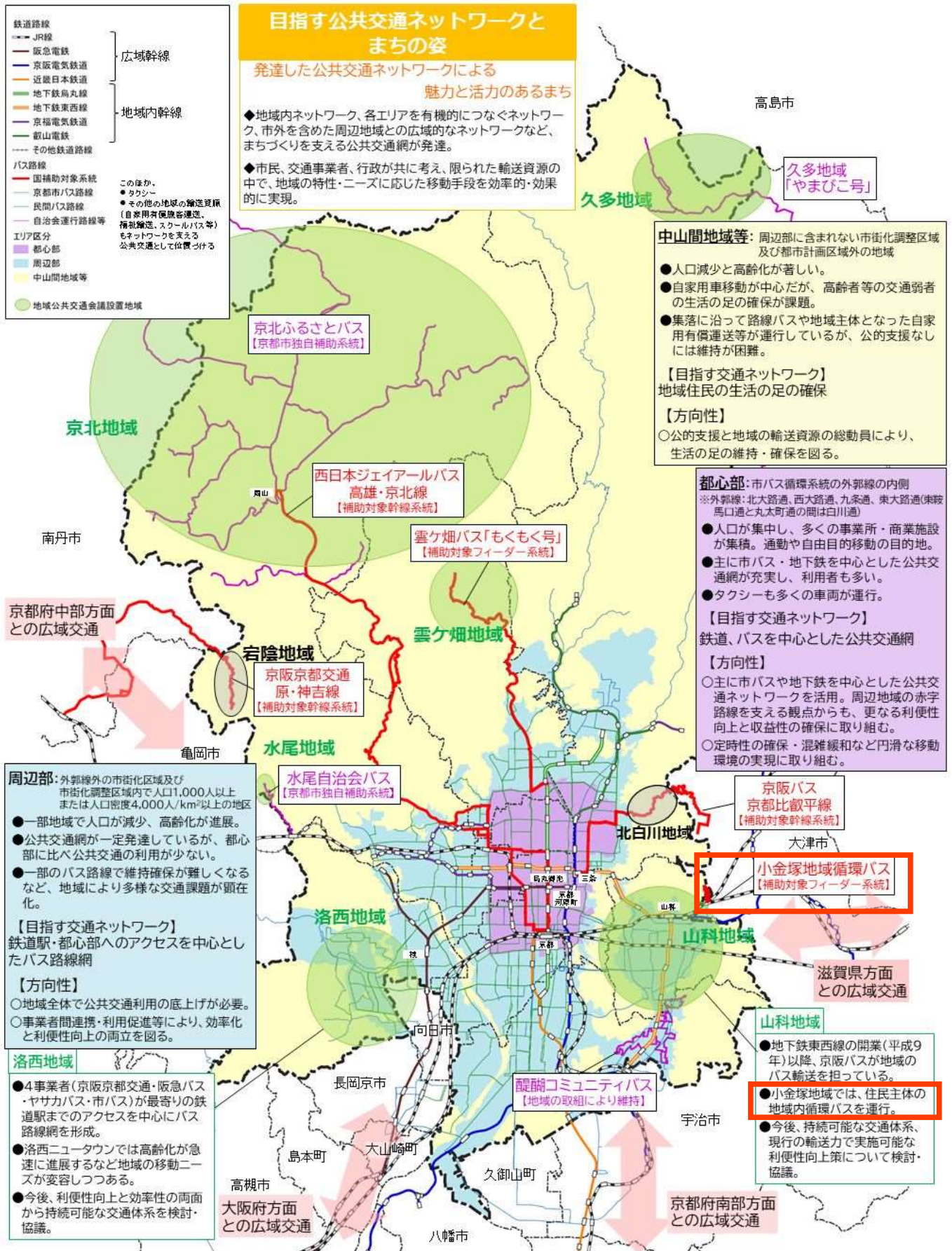


図 4-1 公共交通ネットワーク図



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。

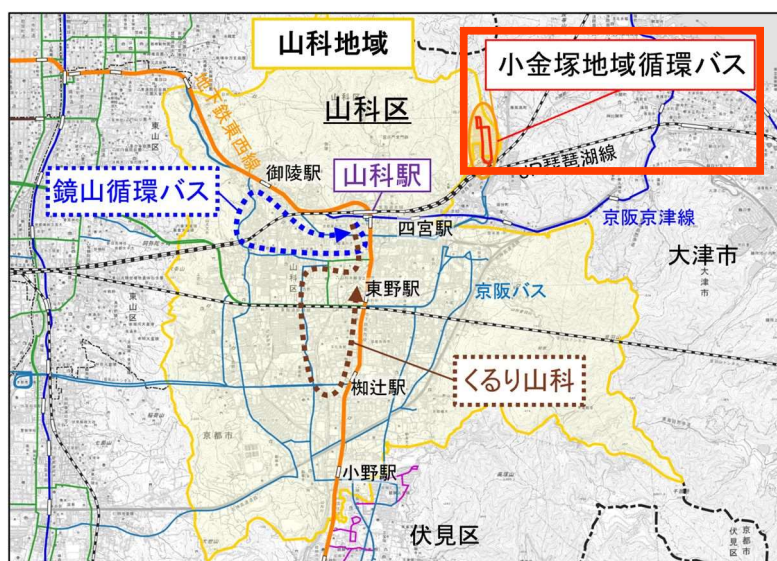


図 7-1 山科地域の公共交通ネットワークの概況

(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、令和6年4月には自家用有償旅客運送へ移行しています。

(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、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。

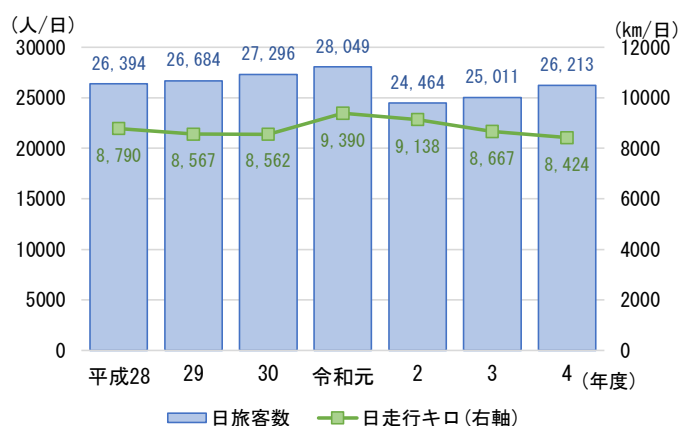


図 7-2 京阪バスの旅客数・走行キロ（京都市域）

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

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	76.7% (令和 3 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)	向上	毎年
	市民の休日の外出率	71.0% (令和 5 年度)	向上	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) 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。

**公共交通の維持・確保に向けて、まずは御利用いただくことが重要です。
週に 1 回でも、月に 1 回でも、今より多くの御利用をお願いします！**





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「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。

オ 公共交通サービスへの満足度

本指標は、「歩くまち・京都」総合交通戦略 2021 のモニタリング指標としても位置付けています。「京都市市民生活実感調査（＊）」において、「京都市内の移動は公共交通が便利である」という設問に対し、「そう思う」又は「ややそう思う」と回答した方の割合を公共交通の利便性・快適性を表す指標とし、向上を目標として設定します。

＊ 市民の皆様が、日々の暮らしの中で、京都のまちづくりについて「どのような実感をお持ちなのか」について聞く調査

カ 市民の休日の外出率

本指標は、「歩くまち・京都」総合交通戦略 2021 のモニタリング指標としても位置付けています。移動機会の創出や「出掛けたくなる」魅力と活力のあふれるまちづくりに関連する観点から把握することとし、向上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。

