

「京都の都市交通のあり方検討」について

都市計画局 歩くまち京都推進室

- 「「歩くまち・京都」総合交通戦略2021」（令和3年11月）策定以降、同戦略に掲げる方針、施策等に基づく取組を展開。
- 「歩くまち・京都」の実現に向けたまちづくりを着実に進める中、バス運転士の担い手不足や、観光客数の回復に伴う都市部での混雑、郊外での利用者数の減少などの交通課題が顕在化。一方で、自動運転等の技術革新も進んでおり、「京都の都市交通の未来についてどうしていくべきか」といった観点で、改めて検討を進めていく必要があると思料。
- 同戦略に基づく取組の点検を行ったうえで、市民の利便性向上や地域の活性化、交通課題の解決に繋がる交通施策について、どういったものが京都に相応しく、導入に向けての検討を深めていくべきかを、調査・検討してまいりたい。

<本項目のポイント>

- ・ 議論いただくにあたり、本市の交通に係る「現状・課題」を次の4つに大別
- ・ さらに、その「現状・課題」を踏まえ、今後の方向性を検討するにあたって必要と思われる考え方をまとめており、御意見をいただきたい。

現状・課題① 本市の交通ネットワークはバスの担う役割が大きい

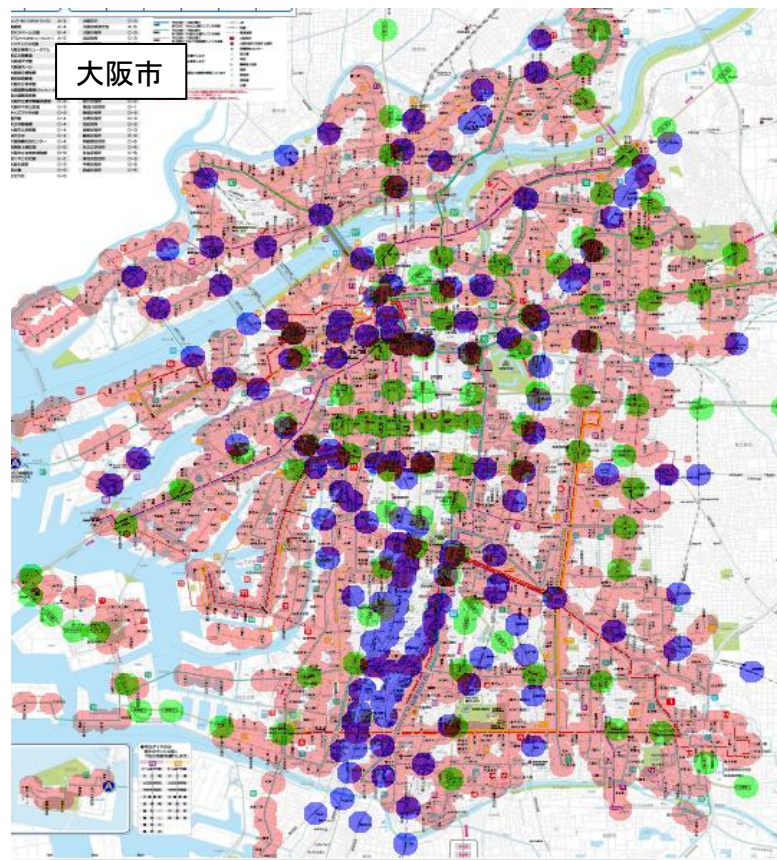
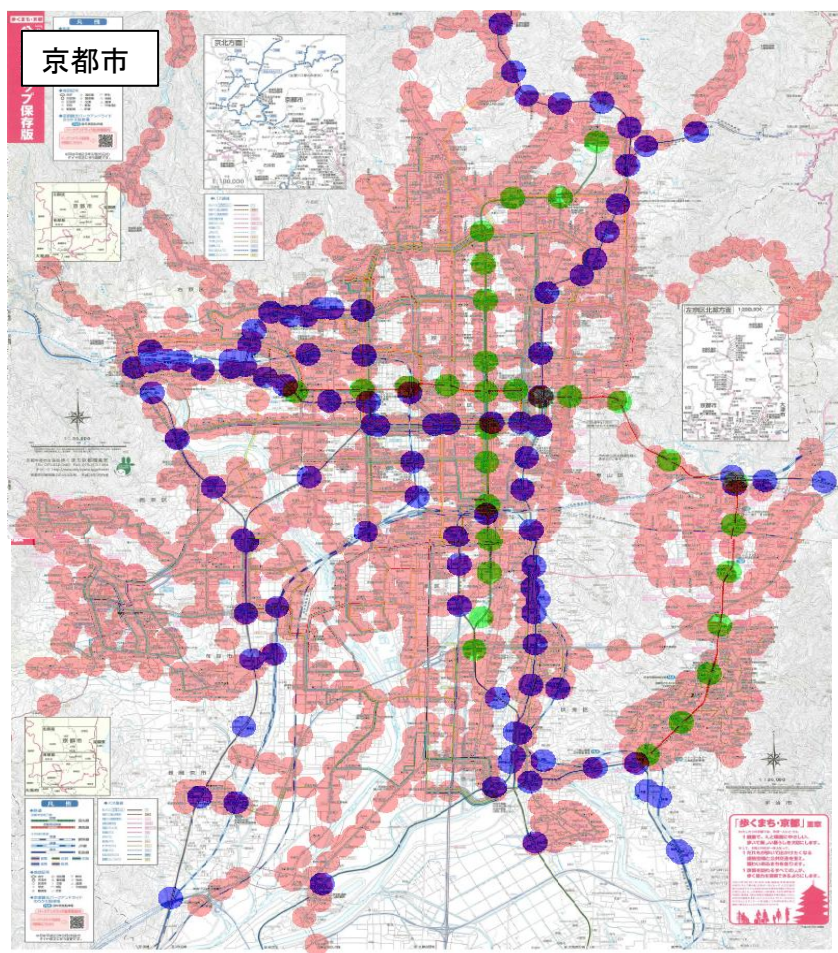
現状・課題② 一部の市内公共交通（特に市バス）における顕著な混雑の緩和

現状・課題③ 歩いて楽しいまちづくりの更なる推進（非自動車分担率の向上）

**現状・課題④ 「2050年温室効果ガス実質ゼロ」の達成に向けた
運輸部門でのCO₂削減の推進**

本市の交通ネットワークはバスの担う役割が大きい

本市（市街地）の公共交通網は、大阪市（全域）と比較してさほど遜色ない水準までいきわたっているが、鉄道・地下鉄がカバーしている範囲には、大きな差がある。

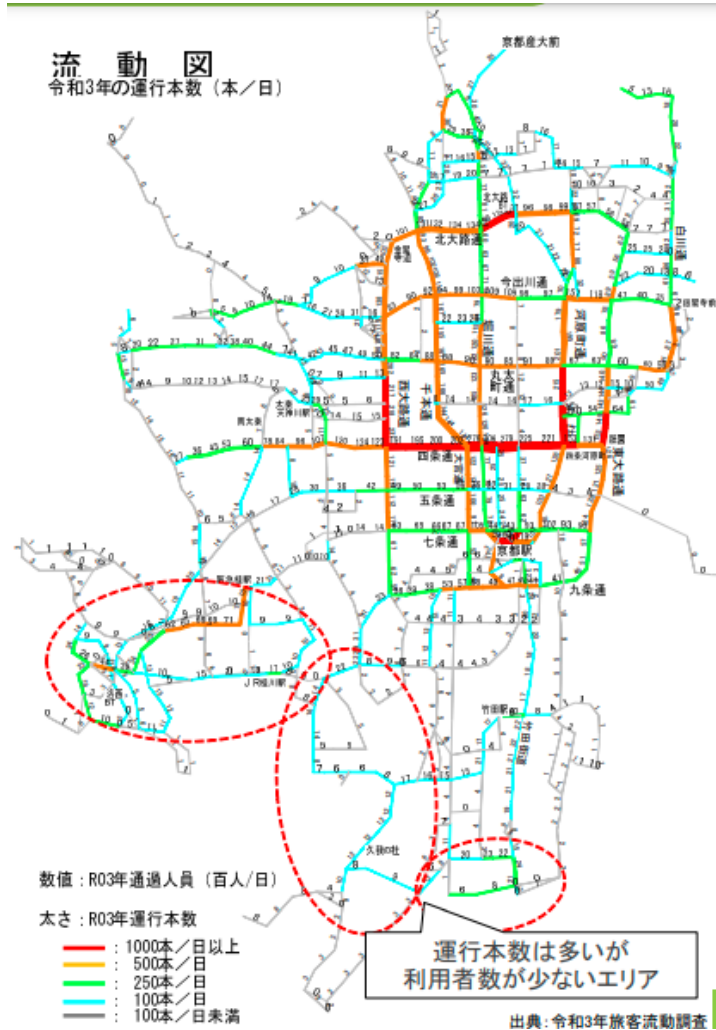


- 地下鉄等の駅から300m圏内
- その他鉄道駅から300m圏内
- バス停から300m圏内

※京都市については民間バス事業者も含め記載、
大阪市についてはシティバスに限定して記載

(参考) 京都駅と市バスのネットワーク

- 京都駅（烏丸口、八条口）から乗換えなく市バス1本で、市内約6割の停留所に到達可能
(北：国際会館駅、西：嵐山・洛西NT、南：中書島まで路線が伸びている。)
- 運行本数は四条通が多く、こちらも市内北部の多くの停留所まで乗換えなく1本で行くことができる。



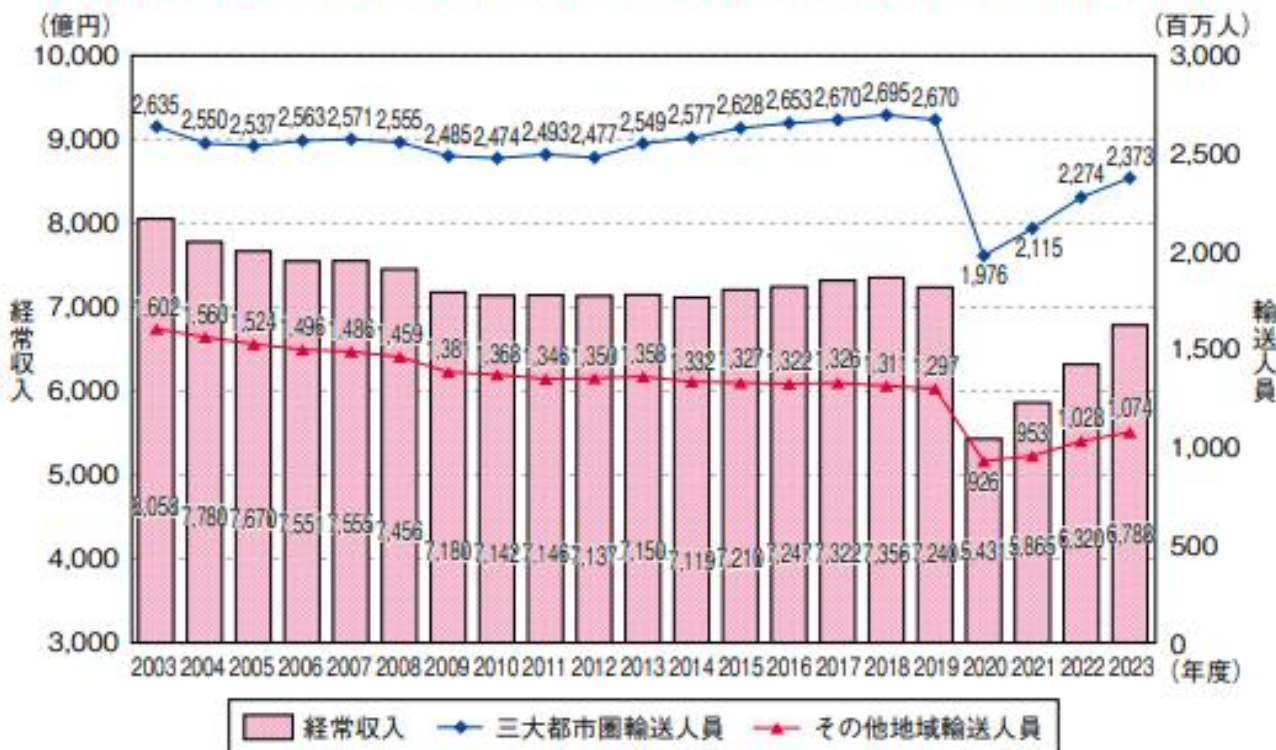
本市の交通に係る現状・課題①

バス交通では担い手不足の影響が深刻化し、維持・確保が困難となってきている。

一般路線バスは、コロナ禍で都市部・地方部ともに輸送人員・運送収入が大きく減少、その後もコロナ禍以前の状況には回復していない。また、全国の一般路線バスにおける路線廃止が止まらない状況。

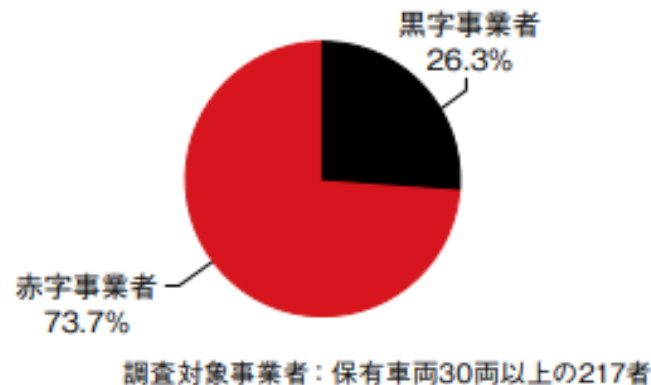
⇒ 本市だけでなく、全国的に交通ネットワークを支えるバス路線の維持・確保が困難なものとなってきている。

図表1-3-1-8 都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員、経常収入の推移



図表1-3-1-9 厳しい経営状況にある一般路線バス事業者の現状

乗合バス事業者の収支状況（2023年度）



（出典）国土交通省物流・自動車局

路線バスの廃止キロの推移

(単位：km)

	完全廃止
2013年度	1,143
2014年度	1,590
2015年度	1,312
2016年度	883
2017年度	1,090
2018年度	1,306
2019年度	1,514
2020年度	1,543
2021年度	1,487
2022年度	1,598
2023年度	2,496
計	15,962

注1：各数値データは、乗合バスの保有車両数が30両以上のバス事業者のデータを採用。

注2：三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫である。

- ・ これまでから担い手確保等に取り組み、現行のバス交通体系の維持・確保を図ってきたところ。
- ⇒ 今後もそうした取組を継続し、バス交通の利便性の更なる向上による利用促進や、周辺部・中山間地域における生活交通の確保を図りながら、鉄道や新たな公共交通システムを基軸とした交通体系も含めて、将来的にどのような交通ネットワークが相応しいかを検討していく必要があるのではないか。

(考えられる施策の例)

- ・ 自動運転バスの導入（令和10年度実装化）
- ・ 新たな公共交通システムの導入
- ・ 鉄道や新たな交通システムの接続、鉄道駅の機能強化 など

一部の市内公共交通（特に市バス）における顕著な混雑の緩和

- 市バスの旅客数は、コロナ禍前近くまで回復
 - 一部の路線については、長期的に見て旅客数の伸びが顕著
- ⇒ 市バスの一部路線における混雑が顕著

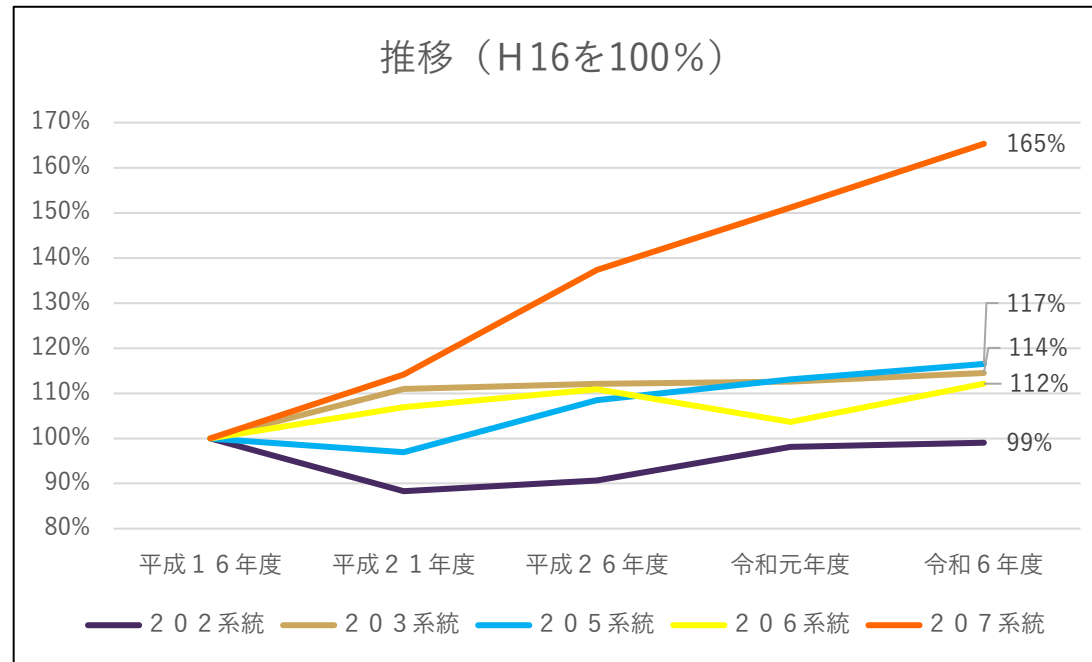
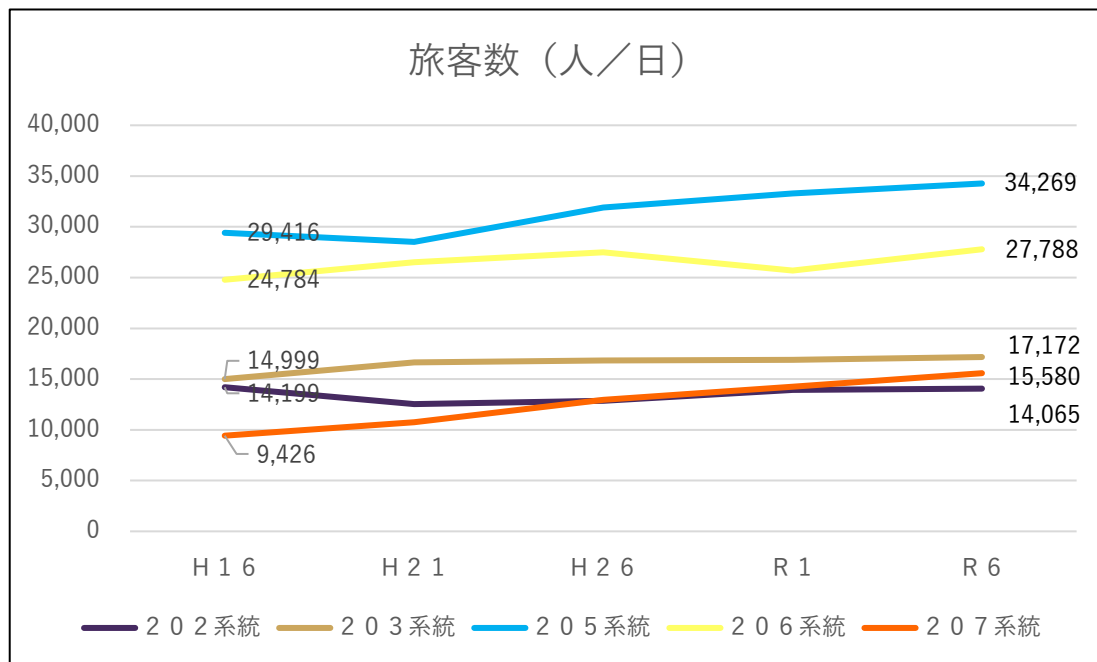
【市バス（全体）】

（注）内訳は主なものを記載

	令和元年度	令和 6 年度	令和 7 年度	R7/R6比	R7/R1比
市バス全体	35万7千人	34万0千人	34万6千人	+ 2.0 %	▲3.4 %
定期外	18万7千人	18万8千人	19万2千人	+ 2.2 %	+ 2.8 %
定 期	9万6千人	9万7千人	10万0千人	+ 4.0 %	+ 3.4 %
通勤	7万2千人	7万4千人	7万8千人	+ 5.0 %	+ 7.5 %
通学（大学）	1万7千人	1万7千人	1万8千人	+ 5.6 %	+ 3.6 %

※ 全体及び定期の元年度比については、令和 3 年 4 月実施の「定期旅客数の計上方法の見直し」による影響等を補正しているため、表中の旅客数の差引及び減少率とは一致しない。

【市バス（循環系統）】



- ※ 202系統：京都駅前～西ノ京円町など
 205系統：京都駅前～金閣寺道など
 207系統：四条烏丸～清水道など
 203系統：四条河原町～北野天満宮前など
 206系統：京都駅前～清水道など

混雑路線には、既に大量の輸送資源を投入して輸送力を強化するとともに、観光特急バスの運行や、サブゲートを利用した移動経路の分散化、観光地の分散化等に取り組み、混雑緩和を進めてきたところ。

⇒ 人の移動の傾向等について、データの活用・分析等を行い、何か分かることがないかを調査していく必要があるのではないか。

そのうえで、移動経路の分散化を一層進めながら、公共交通の更なる混雑緩和を図るために、何ができるかを検討していくべきではないか。

⇒ その検討にあたっては、単に公共交通の混雑緩和のみならず、観光地等の状況にも十分配慮しながら進めることが必要ではないか。

(考えられる施策の例)

- ・ 情報発信による移動経路の分散化（鉄道・地下鉄利用の促進）の更なる推進
- ・ 鉄道駅を基点とするバス路線網の整備 など

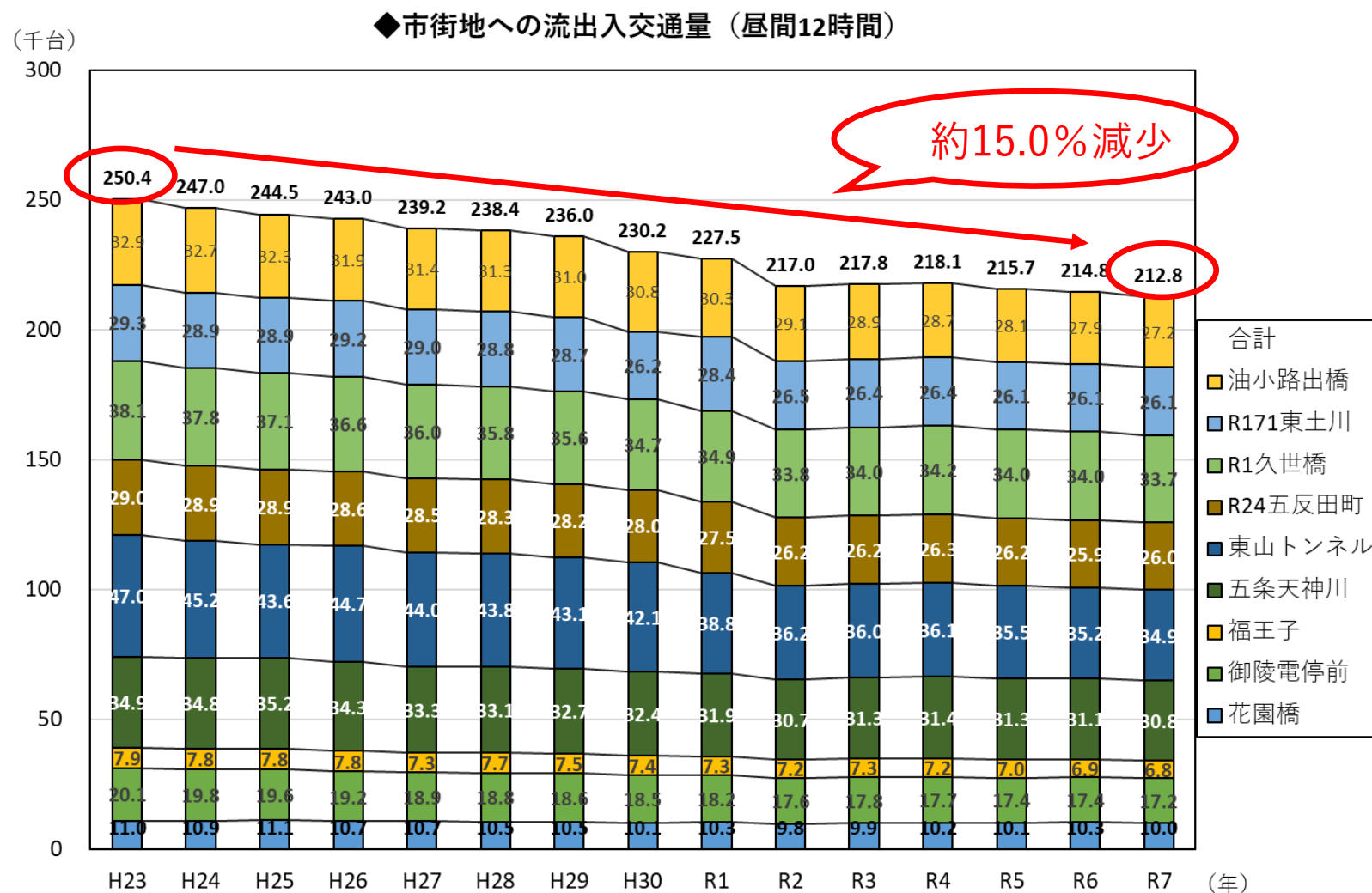
歩いて楽しいまちづくりの更なる推進（非自動車分担率の向上）

四条通の歩道拡幅や「歩いて楽しいまちなか戦略」の推進に取り組んできた結果、クルマの流入は着実に減少するなど、人と公共交通優先のまちへの転換が進んできた。

本市の交通に係る現状・課題③

11

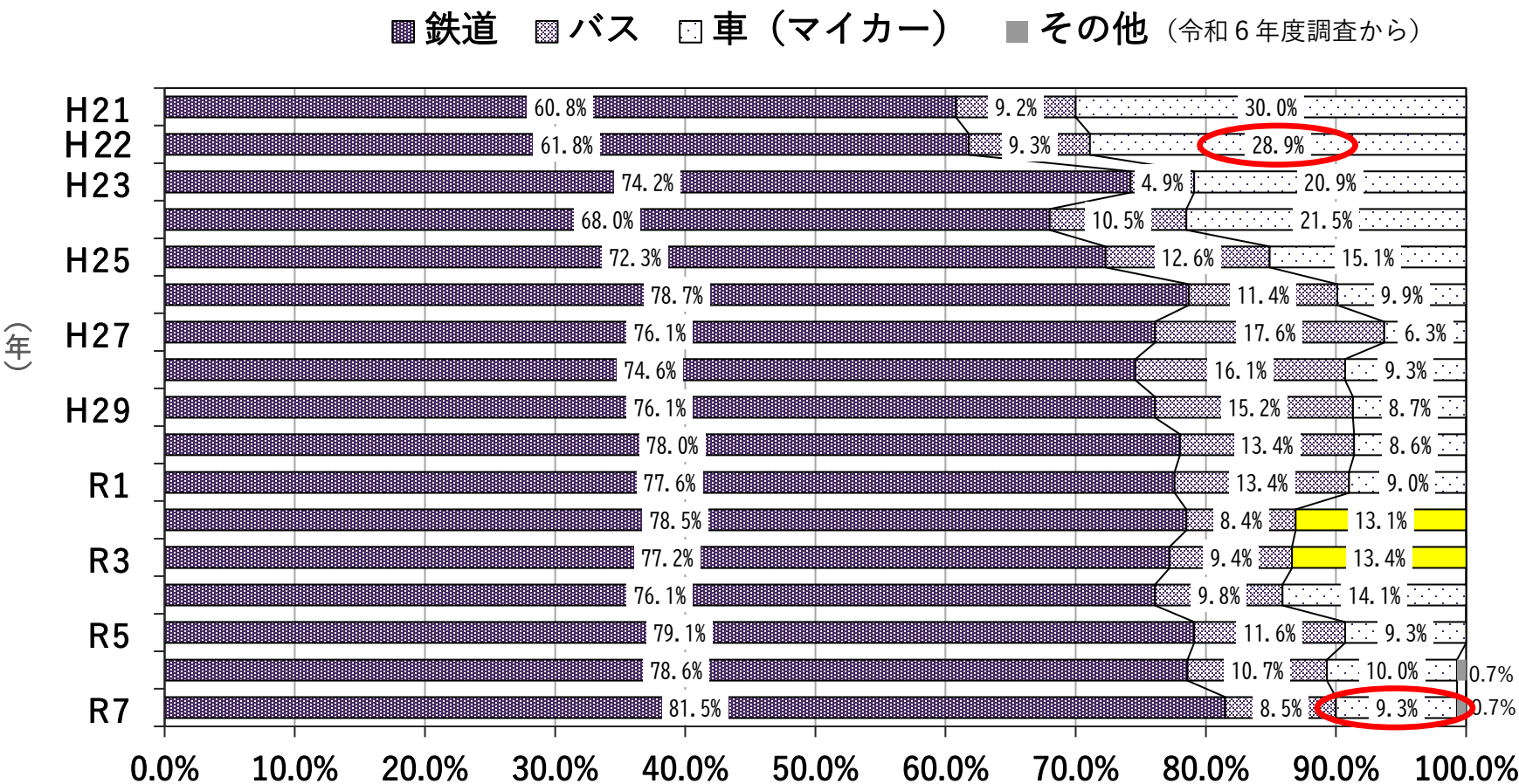
- 市街地への流出入交通量は、経年的に減少しており、平成23年と令和7年とを比較すると、約15.0%減少
⇒ 市内の交通量は、着実に減少している。



(出典) 京都府警察本部

- 観光客の入洛時の交通手段について、マイカーの利用割合は、平成22年の約29%から、令和7年には9.3%にまで減少
- ⇒ 市内への観光客によるクルマの流入量は、着実に減少している。

日本人観光客の入洛交通手段（京都市）



※ 令和2、3年は通年ではなく、秋の時期の調査のみの結果であるため参考値

（出典）京都観光総合調査

- ⇒ まちなかの一層の活性化を図り、魅力あるまちとしていくため、引き続き、「歩くまち・京都」の推進（公共交通の維持・向上、歩きやすくまちの賑わいを生み出す空間の創出）に間断なく取り組んでいく必要がある。
- これまでの取組を踏まえ、今後、どのような施策を展開していくべきか。

（考えられる施策の例）

- ・ トランジットモール化等の更なるクルマの流入抑制策の必要性の検討
- ・ 観光地交通対策（臨時交通規制や迂回の推進）
- ・ 新たな公共交通システムの導入（再掲）
- ・ 鉄道駅を基点とするバス路線網の整備（再掲） など

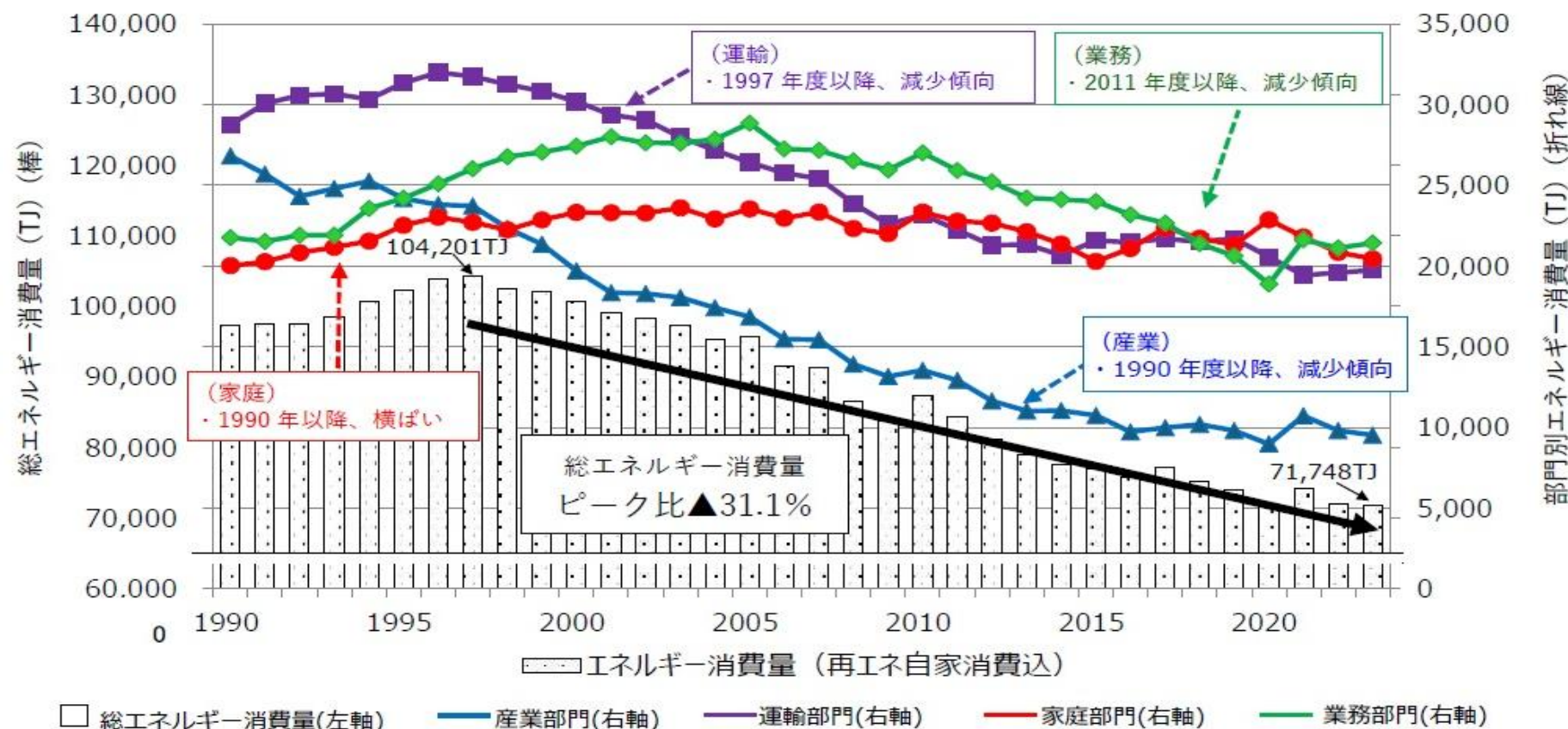
「2050年温室効果ガス実質ゼロ」の達成に向けた運輸部門でのCO₂削減の推進

運輸部門においては、エネルギー消費量やCO₂排出量の削減が思うように進んでいない状況

○ 運輸部門のエネルギー消費量については、近年横ばいとなっている。

⇒ 今後更なる削減に向けた取組が必要

【総エネルギー消費量及び部門別のエネルギー消費量の推移】



出典：京都市（R7.8.28報道発表資料「2023（令和5）年度の温室効果ガス排出量及び総エネルギー消費量」）

- 本市では、温室効果ガス排出量を 2030 年度までに 2013 年度（基準年）比で 46 % 以上削減することを目標に掲げている。
- CO2 排出量の部門別増減率をみると、運輸部門については、基準年度と比較して排出量が 11 % の減少にとどまっており、他の部門との相对比较で低い。また、2023 年は対前年度比で唯一増加。
⇒ 運輸部門の CO2 削減が喫緊の課題

【温室効果ガス排出量の内訳】

（単位：万トン-CO2）

		基準年度 (2013年度)	前年度 (2022年度)	2023年度	増減率	
					基準年度比 (2013年度)	前年度比 (2022年度)
実際に排出された 温室効果ガス排出量		807.1	631.1	592.3	▲ 26.6%	▲ 6.1%
	二酸化炭素 (CO2)	753.9	566.9	543.2	▲ 28.0%	▲ 4.2%
	エネルギー起源	732.6	542.3	517.4	▲ 29.4%	▲ 4.6%
	産業部門	103.6	73.9	66.8	▲ 35.5%	▲ 9.7%
	運輸部門	155.5	136.5	138.4	▲ 11.0%	+1.4%
	家庭部門	212.5	164.3	151.0	▲ 28.9%	▲ 8.1%
	業務部門	261.0	167.6	161.3	▲ 38.2%	▲ 3.8%

出典：京都市（R7.8.28報道発表資料「2023（令和5）年度の温室効果ガス排出量及び総エネルギー消費量」）

- ⇒ 「クルマから公共交通利用への転換」に加え、公共交通そのもののCO2排出量の削減（脱化石燃料化とエネルギー効率の向上）にも注力し、運輸部門のCO2削減を進める必要があるのではないか。
- ⇒ CO2フリーな交通ネットワークを実現に向け、「鉄道や新たな公共交通システムを基軸とした交通体系の検討」や「歩きやすく、まちの賑わいを生み出す空間の創出」等の取組に、総合的に取り組む必要があるのではないか。

（考えられる施策の例）

- ・ バスやタクシー等、既存の公共交通のE V化や脱化石燃料化の推進検討
- ・ エネルギー効率の高い公共交通システムの導入検討
- ・ 交通施策の推進によるCO2削減の「見える化」 など

<本項目のポイント>

- 都市交通のあり方検討については、以下の項目の調査・検討を進めていく予定。
- 今後、調査・検討を本格化させるに当たり、方向性や調査項目について御意見をいただきたい。

① 交通体系を検討するうえで必要となる現況調査

（人口動向、公共交通の利用状況、観光客数、自動車交通量・混雑度 等）

② 現況調査やこれまでの取組状況、国内外の事例等を踏まえた課題整理

③ 上記①②を踏まえ、望ましい公共交通ネットワーク像の明確化とその実現に向けた課題と対応策の整理

④ 上記③の公共交通ネットワーク像の実現に向けて、検討を深めていく新公共交通システム等の調査

⑤ 関係団体等との連携や意見聴取の検討・実施

⑥ デマンド交通の導入可能性の調査・検討

R8

- ・ 現況調査と課題整理
- ・ 望ましい公共交通ネットワーク像の明確化
- ・ 検討を深めていく新公共交通システム等の調査 等

R9

- ・ 望ましい公共交通ネットワーク像の実現に向けた具体的検討 等
（新公共交通システムなど将来的に展開していくべき交通施策の検討の深掘り 等）

（参考）

「都市交通のあり方検討」と並行して、実現に向けて具体的に取組を進める施策

- ・ 自動運転バス実証実験
- ・ 京北デマンド交通実証運行
- ・ 「市民優先価格」の導入 等

議題 1. 「本市の交通に係る現状・課題」、「令和 8 年度における調査・検討内容」について（2 ページ、1 8 ページ）

- ・ お示しした内容についての御意見。
また、お示しした他に、重要となる視点はないか など

議題 2. 「望ましい公共交通ネットワーク像」と「歩いて楽しいまちづくり」の更なる推進

- ・ これから調査・検討を進めていく段階ではあるが、どのような公共交通ネットワーク像を描くことが望ましいか
- ・ これらの市民理解を深めるために、どのようにしていくべきか など