



持続可能な京都市バスの運行システムの考察

立命館大学政策科学部政策科学科
畑中 慧

四条大宮・千本今出川 201
Senbon Imadegawa Via Shijo Omiya

堀川通
二条城・西賀茂車庫 9
Nishigamo Via Mijo-jo Castle

河原町通
四条河原町・京都駅 17
Kyoto Sta. Via Shijo Kawaramachi

東山通
祇園 清水寺・京都駅 206
Kyoto Sta. Via Kiyomizu-dera Temple

白川通
岡崎公園 平安神宮 銀閣寺・岩倉
Ginkakuji Temple Via Heian-jingu Shrine

竹田駅東口・京都駅

研究方針

京都市バスの観光
公害化を解決する
ための、持続可能
な政策を提言する

研究概要

先行研究

現状分析

先行事例

即時性・即効性・持続可能性が期待でき、かつコストがかからない政策を提言

先行研究

先行研究

【高坂
(2019)】

観光公害について、未だ決定的打開策は確立されていない。

対応するには、観光客の分散や経済的インセンティブなどの複数のツールを組み合わせ、問題事象の部分的抑制とダメージの軽減を図ることが一般的だ。

現在、京都市を含む一部問題直面地域の対応については、対処療法的対応にとどまっており、持続可能な長期的対応の必要性が課題として残されている。

先行研究

【内田
(2018)】

混雑時の輸送力を増やすには、運行本数および連結車両数を増やすことが、抜本的解決策だが、江ノ電も独自の事情により増発の限界が来ている。

市民に優先乗車証の配布⇒効果は（使用85人
申込1500人）

ピーク時の混雑緩和策はまだあると考え、観光客の増加に対して、行政が革新的な施策を行う必要性が高まっているとしている

先行研究ま とめ

京都市バスの観光公害対策についても、現状行われていることは対処療法的対応である。

長期的課題解決のための更なる革新的で持続可能な政策の実行の必要がある。

持続可能な 政策

持続可能な観光…訪問客、業界、環境および
訪問客を受け入れるコミュニティのニーズ
に対応しつつ、**現在および将来**の経済、社会、
環境への影響を十分に考慮する観光
(UNWTO)

持続可能な観光政策には…**効果的・効率的**に
観光客の分散を図り、持続可能な観光を実現
していくには、**地域相互間、官民等他との連
携・協働が重要**であり、課題に応じて**柔軟な
組織体制も組む**のも一案だ（国土交通省）

政策に求め
られるもの

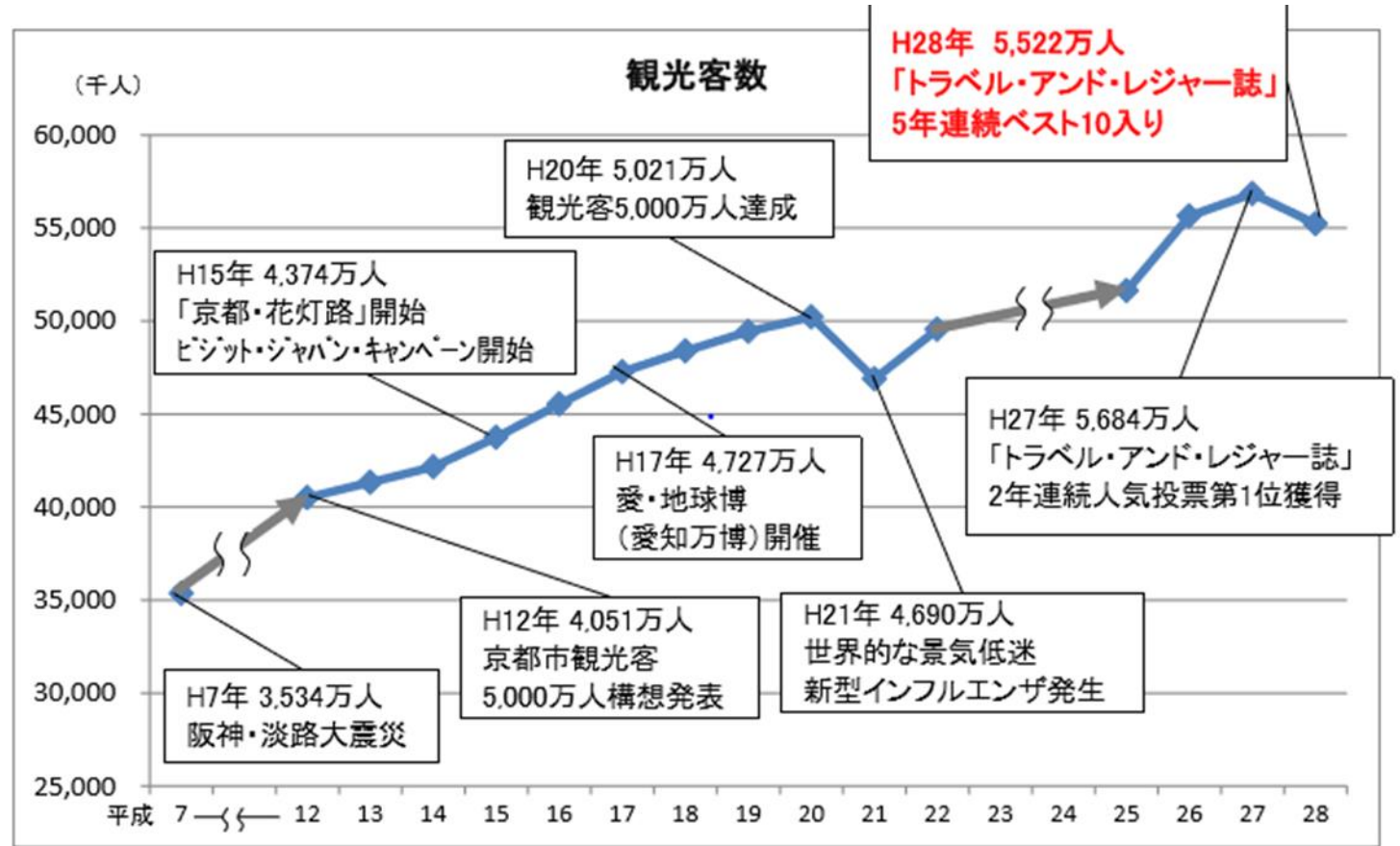
政策に求められているのは**即時性**、効果の**即効性**のある現状打開策と、**長期的**な問題解決策の**両立**

事業者の壁を越えた**横断的**な政策

現状分析

現状分析

- 京都を訪れる観光客は年々増加傾向にある
- 平成28年には北米の旅行雑誌「トラベル・アンド・レジャー誌」の読者アンケートで5年連続人気観光地ランキングベスト10に、「コンデ・ナスト・トラベラー誌」の人気都市世界第2位に選ばれたことで訪日外国人観光客がさらに増加。前年比で2万人増となり、過去最高となる318万人を記録

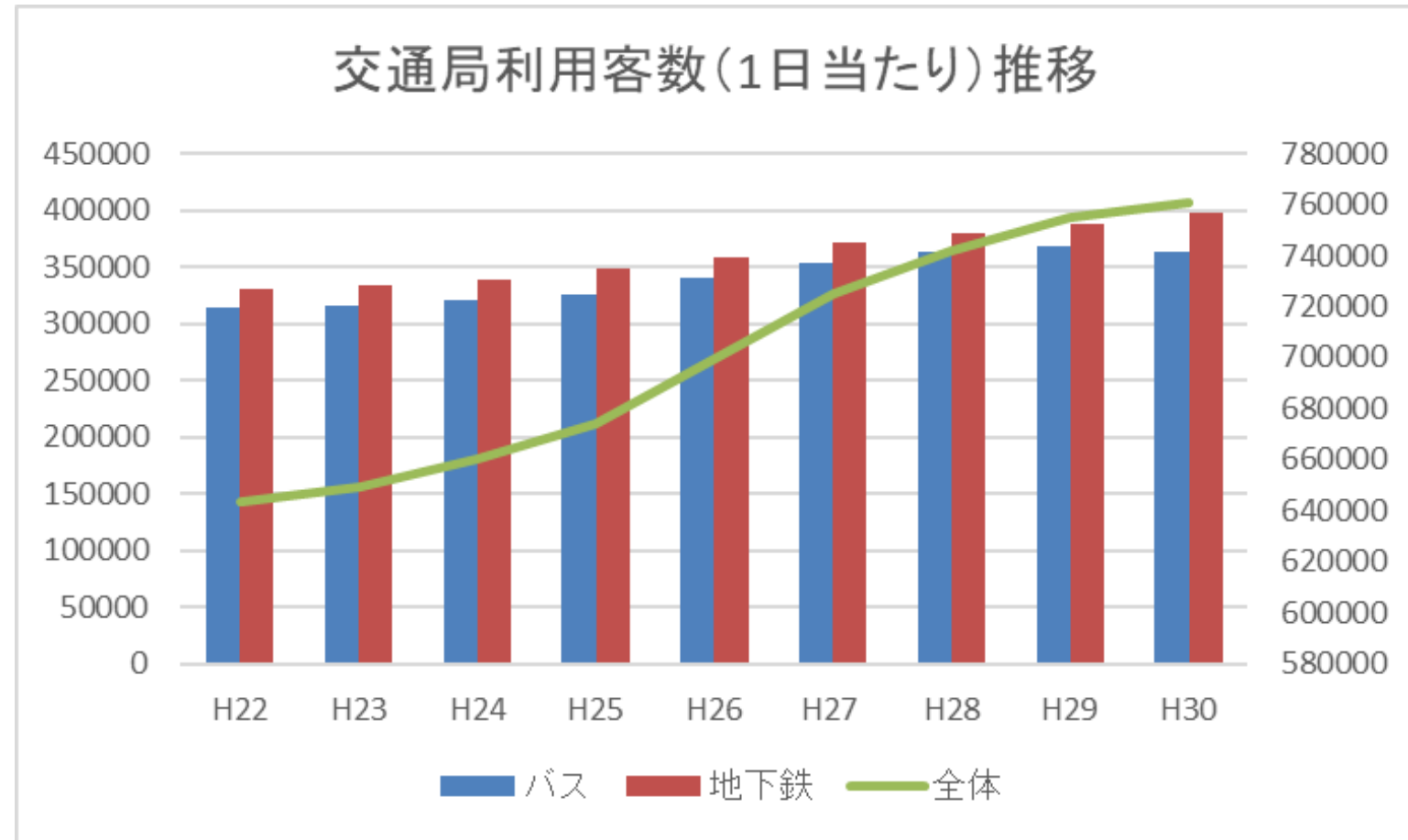


(注意) 平成23年及び平成24年は調査手法の変更により観光客数を推計していません。

『京都観光調査』平成29年京都市産業観光局より抜粋

現状分析

- 京都市交通局の昨年度の1日当たり利用者数は、過去最高となった前年度をさらに上回った。
- 昨年は市バス事業においても36万4千人と多くの人に利用された。



〈オープンデータを基に作成〉

現状分析

- 急増する外国人観光客が市バスの1日乗車券を頻繁に利用することでバスが満席となってしまう、市民からはバスに乗れないという苦情が多数寄せられている
- 1枚500円の一日本乗車券の発行枚数は急激に増加
- 一日本乗車券の値上げなどで混雑解消を目指す

「バスに乗れない」住民苦情 京都市バス、観光客乗り場分離へ

 印刷用画面を開く

訪日観光客の急増で京都市バスが混雑している問題を受け、市交通局は住民と観光客の乗り場を分離する試行実験を27日から始める。金閣寺(北区)周辺に観光路線専用の臨時停留所を設け、効果を検証する。

金閣寺道停留所(南行き)は、二条城や銀閣寺などを経由する観光路線と、主に住民が利用する生活路線が混在している。京都駅などに向かう観光客が生活路線も使うため、住民から「バスに乗れない」との声が出ている。

実験では、同停留所の発着を生活路線の204、205、特M1号だけにして、約80メートル北側に観光路線の101、102、111号の臨時停留所を設けて乗客を観光客と住民に分ける。

実施日時は大型連休中の27～29日と5月3～5日の各午前9時半～午後5時半。すでに3月下旬に先行実施した。今秋の観光シーズンでも試行を続ける。

(ほかにも市バスの混雑対策として、一部の市バスから市営地下鉄に乗り換えた場合に東山－京都駅と北大路－京都駅の地下鉄運賃を無料にする。さらに金閣寺と永観堂(左京区)周辺の市バス経路を一部変更する。市バスと地下鉄の臨時増発も行う予定で、市交通局は「市バスと地下鉄の快適な環境づくりに努めたい」としている。



京都市バスには、外国人も含め、多くの観光客が乗車する。混雑緩和で「前乗り後降り」方式も導入されている(京都市東山区)

<https://www.kyoto-np.co.jp/sightseeing/article/20190426000130>より抜粋

現状分析

- 京都市バスの運行を受託しているバス会社が**撤退を発表**
- 他社も追随して撤退や受託縮小の可能性もある
- 増発しようにも、要員不足で困難な状態に陥る可能性もある

京都市バス運行から民間撤退へ 運転手ら不足、他社追隨の動きも

印刷用画面を開く

京阪バス(京都市南区)が2019年度いっぱい、京都市交通局から受託している市バス運行事業から撤退する方針を固めたことが7日、分かった。運転手や整備士の不足が主な理由で、今後、他社が追隨する恐れもある。京阪バスの受託分は市バスの台数ベースで1割近くを占めており、交通局は直営に戻す方向で検討を始めた。人件費負担が重くなる可能性もあり、市バス経営が打撃を受けるのは必至だ。

交通局は00年度、人件費などのコスト削減を目的に全国で初めて公営バス事業を対象とする「管理の受委託方式」を導入した。現在、市バス全818台のうち半分に当たる406台の運行管理を民間6社に委託している。

京阪バスは、05年度から九条営業所(南区)に所属する市バスの一部運行と全車両の整備を担う。現在は6系統66台で全体の8%を占める。市交通局と3～5年で契約を更新している。

同社によると、運転手らの不足に加え、19年度から市内で自前の循環バスルートの新設するため、撤退を決めた。当初は18年度で撤退する方針だったが、市交通局の懸留を受け、19年度に限り6系統のうち4系統(45台程度)の運行を担うことで合意した。

運送業界の人手不足は全国的な問題で、市バス事業を受託している他社にも撤退や縮小の動きが広がる可能性がある。

市バス事業は観光客ら乗客数の増加により、17年度は経常利益22億6900万円を計上するなど15年連続で黒字経営を維持してきたが、直営化すれば経費がかさむ恐れがある。交通局は「何とか市民の足を守れるよう努力したい」としている。

<https://www.kyoto-np.co.jp/politics/article/20181107000176> より
抜粋



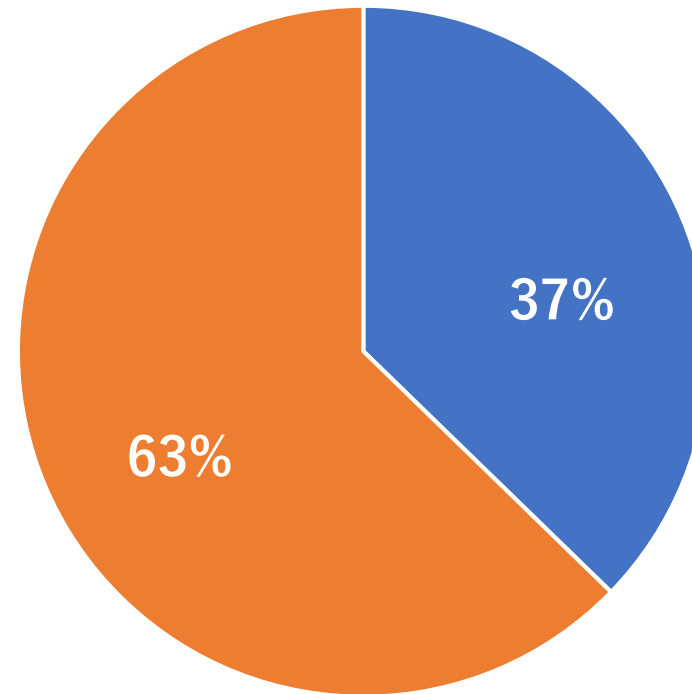
京阪バスが管理や運行を受託している京都市バス(南区・九条営業所)

現状分析

- ダイヤ改正後も **大半の系統が、民間委託系統** である
- 直営化するにも、交通局運転手の要員も不足
- 増発対応の限界

担当系統

■ 直営 ■ 委託



〈オープンデータを基に作成〉

現状分析 まとめ

昨年度の市バス平均一日利用者数は約36万人

今後も増客を目指す

しかし

バスが満員で途中から乗車する地元市民がバスに乗れない

バス運転士不足や車両不足でこれ以上の増発はできない

市バスだけでの対応は困難

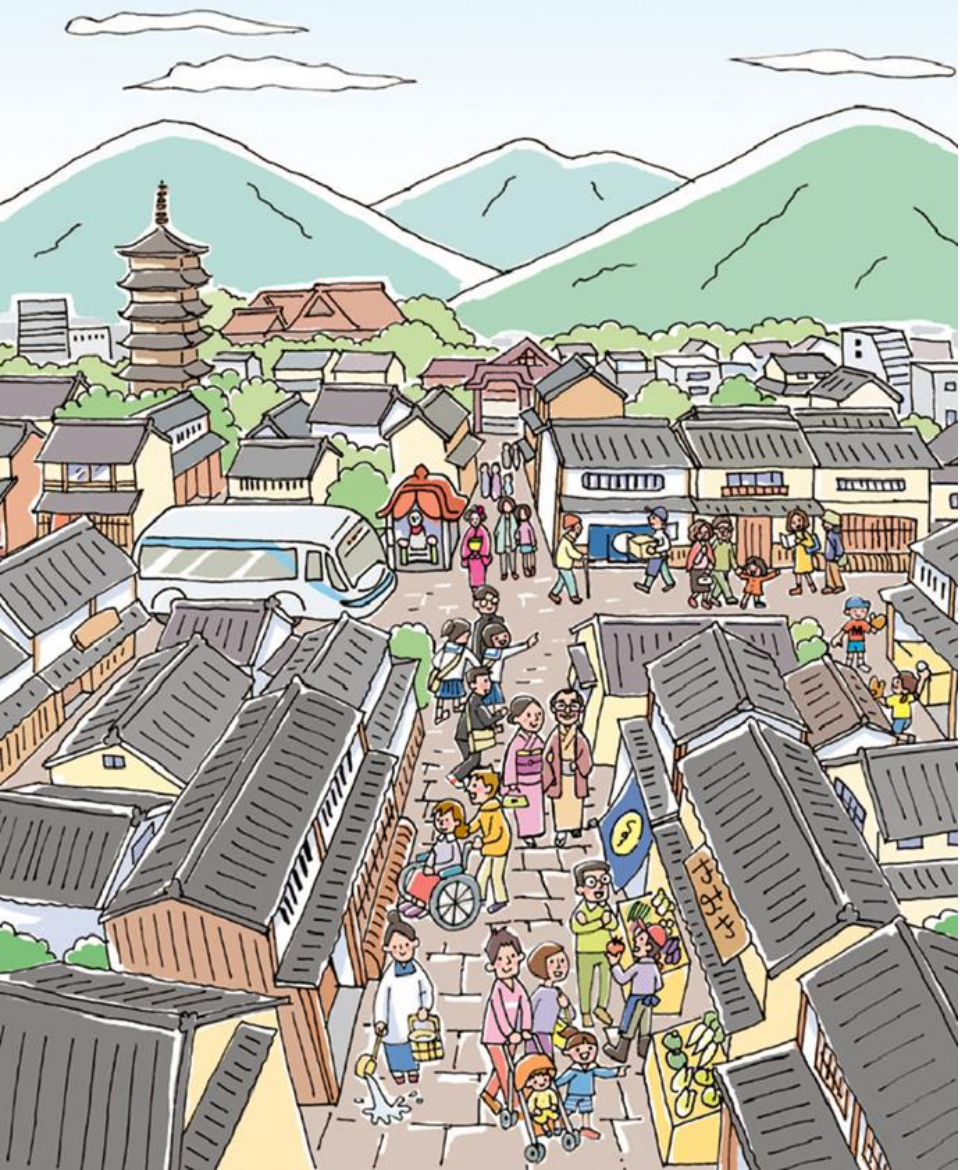
政策提言に 向けて

現状打開策と長期的解決策の
両立には、資源（車両・運転
手）の効率的運用が必要

民間事業者との**現実的**な連携
政策の考察が必要

「歩くまち・京都」憲章

クルマから、人が主役のまちへ



歩くまち・京都

- 2010年策定
- 持続可能な脱「クルマ中心」社会のモデル都市の形成
- 快適な道路空間・公共交通の整備や利便性の向上が必要
- 市民・観光客・事業者・行政が一体となった**交通まちづくり政策の行動規範**

歩くまち・ 京都

バス事業者間で競合する路線・系統における，路線の再編やダイヤ調整

定時性の低い長大系統や鉄道とバスが並行する区間における，系統の再編

観光シーズンにおける，臨時バスの運行（バスと鉄道の連携輸送の強化等）

（ア バスの利便性向上施策 より抜粋）

提言の考察 I

路線再編 共同運行

京都市内は現在市バス以外に、民間3社が路線を運営

そのため、重複区間が多数発生

資源の効率的運用のためには、これらの路線の再編及び各事業者との共同運行が有効である。

広島市都心循環バス
5/13(日)運行開始!

**エキまち
 ループ**

広島駅・八丁堀・紙屋町・平和大通りをつなぐ、循環バス「エキまちループ」。
 お買い物や、観光、ビジネスの足としてぜひご利用ください。

エキまちループの運行ルート



標準所要時間 (最速ルートの場合)

広島駅～八丁堀	5分
広島駅～本通り	10分
広島駅～並木通り 入口	7分

毎日10分間隔(※)で運行!
 広島駅南口1番のりばから発車します!

専用バスには
 行き先表示や
 車体にロゴ
 マークを表示



均一運賃
 大人 **180円**
 小児 **90円**

広島電車バス テレホンセンター
 ☎0570-550700 (平日9:00～17:45)

広島バス テレホンセンター
 TEL.082-545-7960 (平日9:00～17:35)

お問い合わせ

路線再編及び共同運行（広島県の事例から）

- 事業者の路線重複区間を再編し、2つの事業者が一つの路線を共同運行するようになった
- 重複区間のスリム化で、事業者は資源運用の効率化が図れた。

京都市内における路線 再編及び共同運行

資源の効率的運用には有効

現在、各社各路線に系統番号を付与している

そのため、系統番号と行先の表示に被りが発生し利用者の混乱が予想

路線再編・共同運行には大規模な調整が必要

長期的な解決策としては有効だが即時性はない

政策提言には不適

提言の考察 II

大人(Adult)



矢印の方向にお入れください

バス一日券(市バス・京都バス)

Kyoto City Bus & Kyoto Bus One-Day Pass

京都市営バス・京都バス一日乗車券

高雄、大原、洛西、横大路方面などの
均一運賃区間外にまたがって乗車の際は、
境界停留所からの運賃が別途必要です。

高雄
方面

大原
方面



洛西
方面

横大路
方面

発売額
¥600-

京都市交通局
ホームページ
「京都市バス・
地下鉄ガイド」



京都市交通局・京都バス(株)

一日乗車券制度の見直し

- 市バス運行区間上には、多数運行事業者が重複している。
- 利用対象外事業者の乗車率は低め
- それらの運行事業者との相互利用可能にした乗車券への一本化を図る

大人(Adult)



矢印の方向にお入れください

バス一日券(市バス・京都バス)

Kyoto City Bus & Kyoto Bus One-Day Pass

京都市営バス・京都バス一日乗車券

高雄、大原、洛西、横大路方面などの
均一運賃区間外にまたがって乗車の際は、
境界停留所からの運賃が別途必要です。

洛西方面

大原方面



洛西方面

大原方面

発売額
¥600-

京都市交通局
ホームページ
「京都市バス・
地下鉄ガイド」



京都市交通局・京都バス(株)

一日乗車券制度の見直し

- 混雑緩和のため、京都市は一日市バス一日乗車券を値上げし、市バス・地下鉄一日乗車券の値下げで地下鉄への乗客を誘導を図ったが効果は小さかった。
- 依然観光客のメインの移動手段は市バス、故に市バス以外に乗客を分散させることが必須
- ほぼ市バスしか乗れなかった乗車券から、全ての事業者で使える乗車券への一本化を図ることで他社への乗客の誘導が可能になるのではないか

メリット

乗客の分散が可能

大規模な調整作業や、設備投資が必要ない

現状のまま、他社との協働で乗客を分散するため**持続可能性も高い**

即時性・即効性がある

デメリット

混雑路線は交通局にとってドル箱路線

乗車券の共通利用可能事業者を増やせば増やすほど、交通局としての輸送人員が下がる可能性

京都市バスよりも乗車率が低く快適性を求めている利用者にとって、混雑による不利益を被りかねない課題が残る

政策提言

一日乗車券制度の見直しは、コストパフォーマンスが高く、**実現可能性・持続可能性ともに期待ができる。**

京都市バスの観光公害化を解決するための、持続可能な政策として、**一日乗車券制度の見直しが有効**である。

まとめ

京都市バスは交通局内で乗客の分散を図ってきたが対処療法的対応に過ぎない

民間事業者とさらに連携を強める**だけ**で、持続可能な長期的政策への転換、両立が可能になる

持続可能な運行システムの構築には、京都市交通局や京都市といった行政機関という組織や役割を超えた、様々な事業者で構成されるオール京都としての政策が必要

参考文献

- 「京都市バス運行から民間撤退へ 運転手ら不足、他社追隨の動きも」**京都新聞** 2018年11月08日 (<https://www.kyoto-np.co.jp/politics/article/20181107000176>) 2019年6月30日最終アクセス
- 「「バスに乗れない」住民苦情 京都市バス、観光客乗り場分離へ」**京都新聞** 2019年04月26日 (<https://www.kyoto-np.co.jp/sightseeing/article/20190426000130>) 2019年6月30日最終アクセス
- 『京都観光総合調査』京都産業観光局 2018年8月21日 (<https://www.city.kyoto.lg.jp/sankan/cmsfiles/contents/0000240/240130/kyosa29saishu.pdf>) 2019年6月30日最終アクセス
- 『「歩くまち・京都」総合交通戦略』京都市 2010年1月22日 (www.mlit.go.jp/common/000210970.pdf) 2019年6月30日最終アクセス
- 「そろそろ本気で考えなければならない『観光公害』 京都 増えすぎた訪日客による混雑解消のため、市バスの1日乗車券が値上げへ」訪日ラボ 2017年8月10日 (<https://honichi.com/news/2017/08/10/kyotobusfaresisraised/>) 2019年6月30日最終アクセス

参考文献

- 「広島に循環バス「エキまちループ」 広島駅と八丁堀をノンストップでつなぐ」 広島経済新聞 2018年5月24日
(<https://hiroshima.keizai.biz/headline/2816/>) 2019年6月30日最終アクセス
- 「広島都市圏のバスに路線番号を導入しました！」 公益社団法人広島バス協会
(<http://www.bus-kyo.or.jp/bus/rosen>) 2019年6月30日最終アクセス
- 内田宗治：「大混雑の「江ノ電」は社会実験で快適になるか 観光客が多すぎ、乗れない地元住民から不満」 東洋経済オンライン2018年5月15日
(<https://toyokeizai.net/articles/-/220117>) (2019年10月20日最終閲覧)
- 高坂晶子：「求められる観光公害（オーバーツーリズム）への対応 ―持続可能な観光立国に向けて―」 『JRIレビュー』 6巻67号、P97-P123、2019年
(<https://www.jri.co.jp/MediaLibrary/file/report/jrireview/pdf/10798.pdf>)
(2019年10月20日最終閲覧)

参考文献

- 国土交通省：「持続可能な観光政策のあり方に関する研究 概要」2018年
〈https://www.mlit.go.jp/pri/shiryou/press/pdf/shiryou180427_2.pdf〉
(2019年10月20日最終閲覧)
- 国連世界観光機関（UNWTO）駐日事務所サイト
- 〈<https://unwto-ap.org/why/tourism-definition/>〉（2019年10月20日最終閲覧）
- 京都市オープンデータポータルサイト 〈<https://data.city.kyoto.lg.jp/>〉（2019年11月20日最終閲覧）
- 京都市交通局 ホームページ 〈<https://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/>〉（2019年11月20日最終閲覧）

ご清聴
ありがとうございました



〈画像〉

<https://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/page/0000084397.html> より抜粋