

事例No.	3690
公表年度	R7
団体の属性	指定都市
団体名	京都府京都市

事例区分	公営企業	タグ	・ 交通事業 ・ ICT ・ 観光
------	------	----	---

事例種類	観光DX・マーケティング
------	--------------

事例内容・タイトル

市バスの混雑対策の取組

出典

地方自治研究機構 先進事例調査研究（令和7年度）

市バスの混雑対策

取組のあらまし

取組団体 京都府京都市

取組内容 国内外から多くの観光客が訪れることにより、一部の区間や時間帯で、市バスに観光客が集中してしまい市民の日常生活に影響が出ている。そこで、市バスの混雑対策に取り組み、市民生活と観光の調和を目指す。

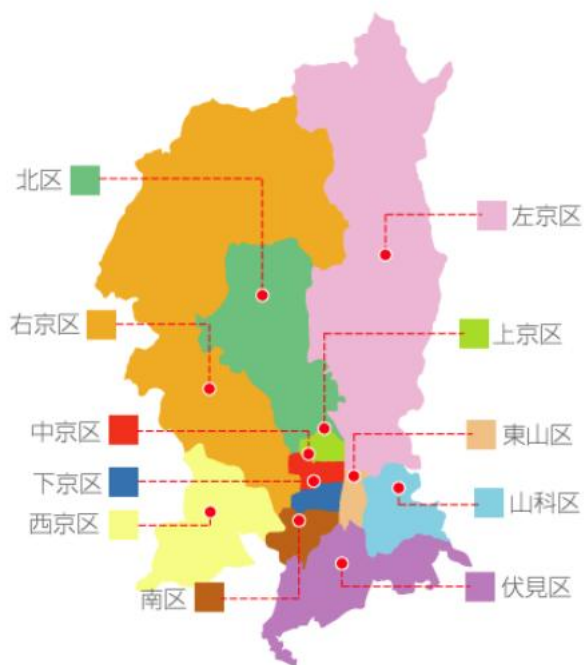
推進体制 1,783 名（令和5年度）

1 京都府京都市の概要

人 口	1,373,887 人	令和7年1月1日現在（住民基本台帳人口）
職 員 数	7,078 人	令和6年4月1日現在（一般行政部門：教育部門等の事例は各々の人数）
総 面 積	827.83 km ²	令和7年10月1日現在（国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」）

図表 1 京都市各区表示図

図



出所：京都市ホームページ

2 取組の背景・目的

(1) 取組の背景

京都市は、国内外から多くの観光客が訪れる国際文化観光都市である。

観光客による消費行動は幅広い産業に影響を与え、まちづくりに大きな役割を果たしている。一方、観光地や公共交通機関の混雑、観光客のマナー問題といった観光課題が生じ、京都市の市民生活、特に市バス利用に関する市民への日常生活への影響が顕著である。

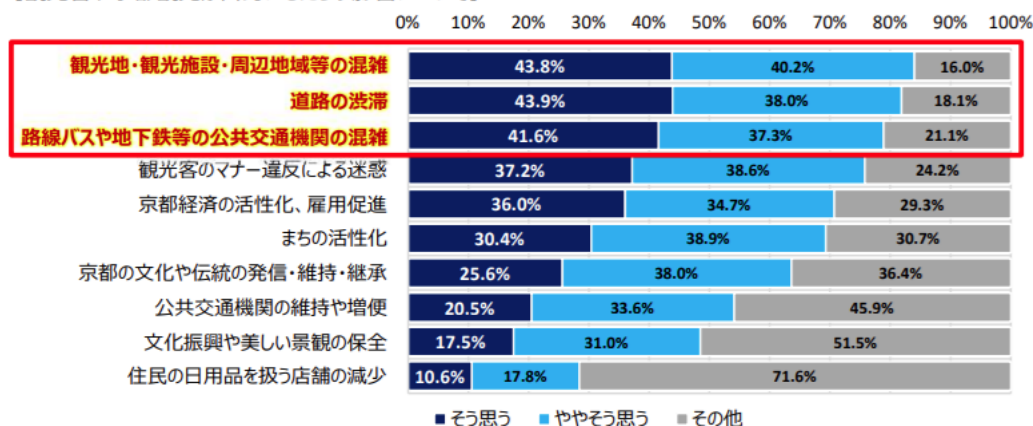
寺社をはじめ人気の訪問先は市民の生活圏と重なっており、さらに鉄道駅から離れている。そのため、京都駅等の主要な鉄道駅と観光地を結ぶ市バス系統や、観光地間を結ぶ系統などで観光客が市バスに集中するとともに、スーツケース等のバス車内への持込みも重なり、市民の生活利用に影響が生じている。

コロナ禍からの社会経済活動の正常化、円安等も合わせ、特に外国人旅行者が増加する中、京都市民、観光客、観光事業者等といった京都観光に関わる全ての関係者が良好な関係を築き、市民生活と調和した「持続可能な観光」を実現するために、京都市自ら観光課題の抑制に取り組む必要があった。

図表 2 京都観光に対する市民意識調査

■ 京都観光に関する市民意識調査

【観光客や京都観光が自身にもたらす影響について】



出所：国土交通省『京都市における観光課題について』

3 取組内容

(1) 京都市による3つの取組

京都市では、以下の3つの視点で市バスの混雑対策に取り組んでいる。

ア 京都市バス輸送力の再配分・増強等

令和6年6月の市バスダイヤ改正では、車両を801両から810両に増車し、利用状況に応じて輸送力を効果的に配分することで、通勤・通学などの日常利用と、観光での利用も多い主要な系統の増便を行った。また、観光シーズンには鉄道駅と観光地を結ぶバスの臨時増発を行うほか、語学に堪能な学生中心の「京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”」等による交通・観光案内にも取り組んでいる。

イ 観光特急バスの新設

観光客の集中する東山方面では、観光地最寄りのバス停留所にのみ停車する「観光特急バス」を新設（改正された国の制度を全国で初活用）。一般バスとは異なる運賃設定のもと、観光客を積極的に誘導することで、京都市民の日常利用と観光利用の棲み分けを促し、市民が利用する一般バスの混雑の緩和を目指すものであり、現在1日あたり利用者が2,000人を超える。

ウ 地下鉄をはじめとした鉄道を生かした移動経路の分散

バスによる輸送は、公共交通を利用して目的地近くまで輸送ができるというメリットがある一方、①輸送力に限界があり、②観光シーズンには道路渋滞等による遅延も発生するというデメリットも存在した。このため、地下鉄をはじめ、輸送力が大きく、定時性に優れた「鉄道」を最寄りの地点まで利用してもらい、そこからバスを使うという鉄道とバスを組み合わせた移動経路を紹介することで、京都市バスの混雑緩和に取り組んでいる。「地下鉄・バス1日券」のWeb広報や国内空港・宿泊施設等でのPR、駅前での臨時販売を行うなど、地下鉄・バスの併用利用の促進に力を入れている。

この他、観光シーズンには東山方面や金閣寺方面から京都駅へ向かう人を対象に、無料で市バスから地下鉄に乗換ができる取組を実施しており、観光客のスムーズな移動だけでなく、バスの混雑緩和を図っている。

図表 3 地下鉄・バス1日券



出所：京都市交通局

4 今後の取組・課題

(1) 今後の課題

ア バス運転士等の担い手不足

大型二種免許保持者の減少や、2024 問題を受けた労働時間の見直しなどで、運転士等の担い手不足が全国的に深刻化しており、京都市も例外ではない。これでは、輸送力を強化するどころか、現在の輸送規模の維持も難しくなっている。

令和7年3月の市バスダイヤ改正では、運転士不足を背景に輸送力の更なる効率化を行うため、減便を余儀なくされている。

イ 京都市バスの経営状況等

令和5年度においては、市バス全74系統のうち、18系統が黒字、残る56系統が赤字と、4分の1の黒字系統が4分の3の赤字系統を支える構図となっている。こうした傾向を踏まえ、鉄道とバスの組合せによる移動経路の分散化や、御利用の少ない地域など、市内の新しい魅力を伝えるキャンペーンを展開し、観光の分散化に取り組んでいる。

令和6年9月から『地下鉄・バス「MOTTO!」利用促進本部会議』を設置のうえ、京都市の施策を総動員し、公共交通利用の促進に努めている。

（2）利用者側の行動変容による混雑緩和

現在、「京都市バス携帯型バスロケシステム（ポケロケ）」を導入し、バス野接近情報を提供中である。令和7年度には、車両搭載のGPSデータ等を活用し、京都市交通局ホームページにおいて、市バスの車内混雑度や走行位置等を発信し、混雑緩和など利用者の利便性向上に取り組む予定である。

図表 4 京都市バス携帯型バスロケシステム（ポケロケ）



出所：京都市ホームページ

関連・参考資料

京都市ホームページ

<https://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/index.html>

京都市交通局ホームページ

<https://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/index.html>