

市営バス路線の旅客流動にみる 京都市洛西ニュータウンにおける公共交通の現状

木 下 太 朗

The Current State of Public Transportation in Rakusai New Town, Kyoto, as Seen in Traffic Flow on Municipal Bus Routes

要 旨

本稿では、京都市洛西ニュータウンと関係する市営バス路線の旅客流動を分析することにより、洛西ニュータウンにおける公共交通の現状について明らかにするものである。本稿における分析の結果、定期券および定期外利用者数・利用率が減少傾向にあり、敬老乗車証利用者数・利用率が増加傾向にあることがわかった。また、近隣駅である桂駅やニュータウン外への流動が減少し、洛西ニュータウン内で完結する流動が増加傾向にあることがわかった。

キーワード

公共交通、京都、洛西ニュータウン、市営バス、旅客流動調査

Abstract

This paper analyzes the current state of public transportation in Rakusai New Town, Kyoto, Japan, by analyzing the traffic flow on municipal bus routes in relation to Rakusai New Town. The results of this analysis show that the number and rate of commuter pass and non-transit pass users are on a decreasing trend, while the number and rate of senior citizen pass users are on an increasing trend. The number of passengers using commuter passes and the rate of use of non-transit commuter passes are on the decrease, while the number and rate of use of the Keiro Pass are on the increase.

Keywords

Public transportation, Kyoto, Rakusai New Town, city bus, Passenger Flow Survey

I はじめに——本稿における問題意識

本稿では、京都市洛西ニュータウンと関係する市営バス路線の旅客流動を分析することにより、洛西ニュータウンにおける公共交通の現状について明らかにする。

京都市洛西ニュータウンは、1969年に都市計

画として決定し、1976年にまちびらきしたニュータウンである。京都市の南西部に位置し、市内中心部にあたる四条烏丸より約9キロメートル離れている。ニュータウンへの公共交通でのアクセスについては、地下高速鉄道が計画されたものの実現せず、中心部ないし2キロメートル以上離れた近隣駅から路線バス利用が中心となっている。

本稿における問題意識は、「洛西ニュータウンにおける公共交通の現状はどうなっているのか」である。2023年2月に、洛西地域における、地域の需要に応じた交通輸送の確保や、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するために「京都市洛西地域公共交通会議」が設置され、地域の足を持続可能なものとしていくために、何が必要かなど検討していく場として議論が行われている。しかし、地域の足を持続可能なものにするためには、地域の需要ないし実情を把握する必要があると考える。

そこで、本稿では洛西ニュータウンにおける公共交通の現状について、京都市洛西ニュータウンと関係する市営バス路線の旅客流動の分析をもとに明らかにする。

Ⅱ 本稿の目的と方法

1 既往研究の概観と本研究の位置

洛西ニュータウンの公共交通に関する研究については、多くの蓄積が存在する。

道路運送法改正による路線バス参入の規制緩和が実施された際のヤサカバスの新規参入に関わって論じられる研究がほとんどである。近藤(2005)は、京都市の路線バスをめぐる諸問題の1つとして、タクシー会社による路線バスへの新規参入を取り上げた際に、2003年から洛西地域を運行しているヤサカバスの路線開設の経緯や当時の状況について論じている。井上(2006)は、規制緩和に伴う新規参入事業者と公営バス事業者の対応を分析するにあたって、ヤサカバスの新規参入を事例の1つとして取り上げている。具体的には、洛西ニュータウンにおけるバス停留所の定期券利用率が高く、ニュータウン地区から鉄道駅への流動が高いことから、京都市営バスが結んでいない鉄道駅への接続を目的としたこと、つまり京都市交通局が対応できない地域への新規需要開拓が、京都市内のバス事業への新規参入を先に表明したエムケイより早く参入した理由として論じている。このほか、谷本(2015)も京都市のタクシー事業者による交通・移動サービスの多様化とのか

かわりで、洛西地域における新規参入について論じている。下村(2006)はニュータウン内を循環し、循環コースであればどこでも乗降者できる新たな交通手段を提案している。斎藤(2009)は、クリチバと洛西ニュータウンの交通政策を比較したうえで、洛西ニュータウンにおける研究課題の1つとして、大原野、大枝地区を含めた交通システムの研究を挙げており、現在のバスと、幹線に新型路面電車(LRT)とを組み合わせたシステムを整備すること、自家用車を減らすとともに公共交通の充実を図ることを提案している。小林(2021)による京都市の令和2年度の包括外部監査結果報告では、系統ごとの営業路線の検証の項目で、洛西地域を運行する路線の走行距離、乗車時間、地下鉄・民間鉄道やバスとの接続について分析が実施されているほか、乗継ぎ時の料金負担を軽減すること等を検討しながら洛西ニュータウンの4地区と洛西バスターミナルの区間を循環する短距離路線の新設をすることで洛西バスターミナルと阪急桂駅西口間の運行本数を適正化することと、民間バスと路線が重なっている区域における、民間バス事業者との協議により運賃やダイヤ面で連携強化を行うことなど、競合を避け相互補完に向けた取組みを実施することを状況改善のための意見として示されている。木下(2022a)は、京都市洛西ニュータウンにおけるまちづくりや地域活性化のための公共交通政策を検討するにあたり、当地域の京都市洛西ニュータウン地域における公共交通の現状や歴史、課題などについて整理している。木下(2022b)および木下(2023a)は、洛西ニュータウンへのバス高速輸送システム(BRT)整備にかかわるフィージビリティスタディを行い、当該事業について事業性があると論じている。木下(2023b)は、京都市の長期構想・計画および審議会答申での地下高速鉄道計画に関する記載内容、とくに洛西ニュータウン方面への地下高速鉄道路線構想・計画の変遷とその変遷要因について分析することを通じて、洛西方面への路線構想・計画が記載されても、事業化されることがなかったのかについて、考察している。しかし、実際のバス路線の旅客流動に基づいて、

表 1 対象とする停留所

停留所名	所在地域	経由路線
洛西バスターミナル	バスターミナル（境谷）	29・33・特33・73・西1・西2・特西2・臨西2・西3・特西3・西4・特西4・西8
東新林町	新林	29・西1・特西3・特西4・西8
新林中通	新林	29・西1・特西3・特西4・西8
新林池公園	新林	29・73・西1・特西3・特西4・西5・西8
新林センター前	新林	29・73・西1・特西3・特西4・西5・西8
新林公団住宅前	新林	29・33・特33・73・西1・西2・特西2・臨西2・特西3・西4・西5・西8
小畑川公園北口	新林	29・33・特33・70
境谷大橋	境谷	29・33・特33・西1・西2・特西2・臨西2・西3・特西3・西4・西5・西8
洛西高校前	境谷	33・特33・西2・特西2・臨西2・特西3・西4・特西4
境谷センター前	境谷	33・特33・西2・特西2・臨西2・特西3・西4・特西4
西境谷町3丁目	境谷	33・特33
西竹の里町	竹の里	西2・特西2・臨西2・特西3・西4・特西4
東竹の里町	竹の里	西2・特西2・臨西2・特西3・西4・特西4
竹の里小学校前	竹の里	西2・特西2・臨西2・西4
北福西町一丁目	福西	70・西1・西2・特西2・臨西2・西4・西5
福西遺跡公園前	福西	西3・西8
洛西大橋	福西	西3・西8
中央公園南口	福西	西3・西8
福西竹の里	福西	特西2・西3・特西3・特西4・西8
南福西町三丁目	福西	特西2・西3・特西3・特西4・西8
南福西町二丁目	福西	西3・特西3・特西4・西8
南福西町	福西	西3・特西3・特西4・西8
北福西町	福西	西3・特西3・特西4・西8

出典：著者作成

洛西ニュータウンにおける公共交通の現状について論じた研究は不在である。本稿では、ニュータウン内を運行する京都市営バス路線の旅客流動に基づいて、洛西ニュータウンにおける公共交通の現状を論じる。

2 本稿の目的

本稿では、市営バス路線の旅客流動の分析を通じて、洛西ニュータウンにおける公共交通の現状について明らかにする。

3 研究方法

本稿では、2021年12月3日および2012年5月に実施された京都市営バス旅客流動調査の路線毎の券種別 OD データ（京都市交通局自動車部運輸課提供）を中心に、京都市交通局などが

発行した交通事業白書や統計資料など適宜参照しながら作成した表の内容を分析・考察するかたちですすめる。分析する内容は、「洛西ニュータウン内に所在する市営バス停留所乗降客数」および「洛西ニュータウンを経由する市営バス路線（主に旅客数に関連する内容）」である。

4 研究対象

本稿では、表1に示す停留所および当該停留所¹⁾を経由するバス路線（表2）の旅客流動を対象とする。

表2 対象とするバス路線（京都市営バス）

系統名	起点	経路	終点
29	洛西バスターミナル	東新林町・新林池公園・境谷大橋・小畑川公園北口・ 国道三ノ宮・千代原口・松尾橋・西大路四条	四条烏丸
33	洛西バスターミナル	西境谷町三丁目・境谷センター前・境谷大橋・ 小畑川公園北口・三ノ宮・桂駅東口・桂小橋・西大路七条	京都駅前
特33	洛西バスターミナル	西境谷町三丁目・境谷センター前・境谷大橋・ 小畑川公園北口・三ノ宮・桂駅東口・東側町・西大路七条	京都駅前
70	小畑川公園北口	北福西町一丁目・洛西口駅前・JR 桂川駅前・牛ヶ瀬・ 桂駅東口・桂徳大寺・南太秦	太秦天神川駅前
73	洛西バスターミナル	新林公団住宅前・新林池公園・国道沓掛口・国道三ノ宮・ 千代原口・西大路五条・烏丸五条	京都駅前
西1	洛西バスターミナル	東新林町・新林池公園・境谷大橋・三ノ宮街道	桂駅西口
西2	洛西バスターミナル	竹の里小学校前・西竹の里町・境谷大橋・三ノ宮街道	桂駅西口
特西2	洛西バスターミナル	竹の里小学校前・右京の里・西竹の里町・ 境谷大橋・三ノ宮街道	桂駅西口
臨西2	洛西バスターミナル	竹の里小学校前・南春日町・西竹の里町・ 境谷大橋・三ノ宮街道	桂駅西口
西3	洛西バスターミナル	境谷大橋・福西竹の里・南福西町・三ノ宮街道	桂駅西口
特西3	桂駅西口	三ノ宮街道・南福西町・福西竹の里・西竹の里町・ 新林公団住宅前・東新林町・新林池公園	洛西バスターミナル (境谷大橋)
西4	洛西バスターミナル	竹の里小学校前・西竹の里町・境谷大橋・洛西口駅前	JR 桂川駅前
特西4	洛西バスターミナル	東新林町・新林池公園・西竹の里町・福西竹の里・ 南福西町・洛西口駅前	JR 桂川駅前
西5	桂坂中央	峰ヶ堂町三丁目・西桂坂・国道沓掛口・ 新林公団住宅前・境谷大橋・三ノ宮街道	桂駅西口
西8	洛西バスターミナル	東新林町・新林池公園・境谷大橋・福西竹の里・ 南福西町・三ノ宮街道	桂駅西口

出典：著者作成

Ⅲ 洛西ニュータウンおよび 洛西ニュータウンに関する 路線バス路線の概要

1 洛西ニュータウンの概要

洛西ニュータウン（図1）は、京都市がはじめて事業主体となって実施した大規模住宅市街地である。新林、境谷、福西、竹の里地域の4住区で構成されており、面積は2607ha、計画戸数は10,900戸、計画人口は40,900人である。人口は、1990年をピークに減少し、現在は約21,752人、高齢化率は約43%²⁾となっている。

洛西ニュータウン事業の目的は、公共施設の計画的先行投資による良好な市街地を形成して

乱開発を防止することと、公的施策住宅の用地を大規模に確保し、計画的に住宅を供給することにある（清水2000：95）。

1960年代までの西京区大原野・大枝地域は、富有柿や筍の名産地として知られる近郊農村地域であり、市街化が免れていた。この地域で乱開発が行なわれなかった理由について、清水（2000）は、幹線道路が国道9号線しか存在しなかったこと、優良農用地としての営農意識が強かったためと分析している（清水2000：91）。当時、これらの地域ないしその周辺では、国道9号線沿線での民間デベロッパーによる大規模買収の動きや、大原野地域南部での阪急電鉄系の宅地開発業者による団地開発が着工されており、乱開発が始まるのは時間の問題であった



図1 洛西ニュータウンと主な通りの名前

出典：国土地理院地図を著者が加工

(清水2000：92)。そこで、施策住宅用地と乱開発防止を一体化したプランとして「O2 計画」が策定され、このプランが1966年策定の「京都市長期開発案」における7大事業の1つとして採用されることになる(清水2000：92)。その後、「O2 計画」を担当する宅地開発室が住宅局に設置され、住宅供給公社による土地の先行買収が開始され、1968年には都市開発局が「洛西開発室」を設置し、上記の事業を引き継ぐことになる。そして、1969年には都市計画決定と事業決定が行われ、正式に用地買収が始まることになる。地元による反対運動があったものの、事業としては軌道に乗ることになり、1976年にまちびらき(入居開始)が行なわれることになった。

ニュータウンの建設は、1972年8月から北西の新林住区で開始し、境谷、福西、竹の里住区の順に造成されている。1975年7月に住民とのコミュニケーションをはかり、タウン内公共施設を統一管理する洛西ニュータウン管理公社が発足している。同年11月から新林住区の第1期分譲が開始され、1976年9月より公団・第1期分譲地の入居がはじまっている。その後、住宅街区のほかに公共施設の建設が進められていき、

1981年に小畑川運動施設(小畑川中央公園)、1982年にショッピングセンターやバスターミナル、郵便局、銀行を併設した中核施設であるタウンセンターと関西医科大学附属洛西ニュータウン病院、1986年にタウンセンター北西角に京都市洛西総合庁舎(1987年開庁)が入居するセンタープラザが完成しており、1987年の公団の洛西センタープラザ入居をもって、ニュータウン事業は完了となっている。

入居開始から30年後にあたる2006年11月には、ニュータウンにおける少子高齢化やコミュニティの希薄化、サブセンターの衰退、土地利用の変化などの課題に対応するため、「洛西ニュータウンまちづくりビジョン」が策定されている。このビジョンでは、「緑とゆとりを守り、各世代が支えあい心豊かに共生できるまち」を目指すまちのすがたとしており、その実現に向け、住民が主体となって洛西ニュータウンのこれからのまちづくりを推進する組織である「洛西ニュータウン創生推進委員会」が発足し、活動が行われている。さらに、人口減少や少子高齢化が顕在化してきた2017年3月には、前述のまちづくりビジョンの理念を踏襲しながら、取り組みの方向性を定め、今後喫緊に実施すべき

具体的な事業などを取りまとめた「洛西ニュータウンアクションプログラム」が策定されている。2023年11月には、洛西地域の更なる活性化を目指し、6分野55アクションで構成する「洛西“SAIKO（さあ、いこう）プロジェクト”～みんなで進める！実行策 とりまとめ～」が策定されている。

2 洛西ニュータウンに関係する路線バス路線の概要

洛西ニュータウン内には、2023年10月現在、23ヶ所の停留所が存在しており、すべての停留所において市営バスが経由している。2023年現在、いずれの停留所からも京都市営バスによる阪急桂駅・洛西バスターミナル（タウンセンター内）へのアクセスが確保されている。また、西境谷町三丁目停留所を除き、阪急洛西口駅ないし JR 桂川駅へのアクセスも確保されている。さらに、竹の里地域を除く住区の一部停留所では、京都駅・四条烏丸・太秦天神川駅といった市内中心部方面へのアクセス路線も存在する。このほか、ニュータウン内から JR 向日町・阪急東向日、桂坂ニュータウン、京都成章高校、大原野地域（南春日町・右京の里）方面へ向かう路線も存在する。

本稿で取り上げる市営バスは洛西ニュータウンへ10路線（特・臨など枝番を含めれば15路線）が乗り入れている。路線のタイプを大別すると、ニュータウンと市内中心部を結ぶ路線（4路線）と西ブロック系統と呼ばれる近隣駅へのアクセス路線（6路線）に分かれる。前者については、70号系統を除き、洛西バスターミナルを発着しており、最初に分譲が開始された新林住区と境谷住区を経由して市内中心部方面へ向かう経路となっている。後者については、路線毎で経由する住区が異なり、西1・西5号系統は主に新林住区、西2・西4号系統は主に境谷住区・竹の里地域、西3号系統は福西住区を経由している。西8号系統は、西1と西3号を複合した路線であるため、新林・福西住区双方を経由している。

洛西ニュータウンまちびらき以前における大原野・大枝地域への市営バスでのアクセスは、

四条烏丸・京都駅と七条通・桂駅・旧山陰街道を経由して大原野地域を結ぶ23・63号系統や京都駅と国道9号線を経由して西山橋を結ぶ73号系統であった。

洛西ニュータウンへは、1976年まちびらき時より市営バス路線が乗り入れを開始している。最初に乗入れを開始した路線は四条烏丸・京都駅と三ノ宮を結んでいた33号系統であり、新林住区（新林公団住宅前）まで延伸するかたちで乗り入れを開始している。それから、1980年までに29号系統や73号系統、旧93号系統といった国道9号線経由の路線が順次乗り入れを開始している。また、ニュータウンの入居開始地域が拡大するのにあわせ、中心部からのアクセス路線だけではなく、西1号系統の原型である33甲号系統、西2号系統の原型となる34号系統といった桂駅発着の路線も順次新設されている。

地下鉄烏丸線開業と同時に実施された1981年ダイヤ改正では、ニュータウン発着路線全てが洛西操車場前（後の洛西バスターミナル）発着となったほか、既存の33甲・34号系統が西1・西2号系統に変更されている。また、西2号系統の右京の里経由（特西2）や洛西バスターミナルと桂駅東口間を福西住区経由で結ぶ西3号系統が新設されている。1982年には洛西バスターミナルを起終点に、洛西中央通り・新林大通り・竹の里大通りを巡回する環西2号系統が新設されている（1986年に廃止）。1986年には洛西ニュータウン内を経由して桂坂ニュータウンと桂駅西口を結ぶ西5号系統が新設されている。1987年には、旧西4号系統の廃止区間を補完するかたちで臨西2号系統（南春日町経由）が新設されている。

ここから15年ほど大きな動きはなかったが、2003年の阪急洛西口駅にあわせて、洛西バスターミナルと阪急洛西口駅を結ぶ（洛西ニュータウン区間は西2号と同経路）西4号系統が新設されている。なお、西4号は2005年のJR桂川駅開業時に当駅まで延伸されている。2004年には、西1号系統と西3号系統の昼間時の運行を取りやめ、代わりに上記2系統の経路を複合した西8号系統が運行されている。

2014年には、イオンモール京都桂川へのアク

セス路線として特西4号系統が新設されている。当初、この路線は休日のみの運行であったが、福西住区における地域モビリティマネジメント活動の影響により、平日の運行や西3号系統や西8号系統など他路線の輸送力を振り替える形での増発が実現している。

Ⅳ 洛西ニュータウン内に所在する市営バス停留所乗降客数からみる公共交通の現状

本章では、以下の内容について分析・考察を実施する。

- 1 停留所ごとの乗降客数（平日・券種別）
- 2 洛西ニュータウン内で完結する旅客流動
- 3 洛西ニュータウンから近隣駅（阪急桂・洛西口、JR 桂川駅）間の旅客流動

1 停留所ごとの乗降客数（平日・券種別³⁾）の状況

表3は、2021年旅客流動調査における洛西ニュータウン内に所在する停留所の乗降客数（平日・券種別）である。

上表より、洛西ニュータウン地域における乗降客については、生活インフラが集積し、かつ交通結節点である洛西バスターミナルや主要道路である境谷大通り上にある停留所（北福西町一丁目・境谷大橋・新林公団住宅前）が多いことがわかる。また、券種別にみた傾向では、定期券利用者がほとんどの停留所で20%以下（平均12.7%）、敬老乗車証利用者がほぼすべての停留所で40%以上（平均49.5%）、定期外利用者が平均29%と、敬老乗車証利用者が多くなっていることがわかる。

表4は、2012年旅客流動調査における洛西ニュータウン内に所在する停留所の乗降客数（平日・券種別）、表5は、2021年旅客流動調査の結果から2012年旅客流動調査の結果を減じることにより、乗降客の増減をみたもの（増減数表）である。表5より、乗降客数については、全体的に見れば横ばいないし微減傾向にあり、なかには小畑川公園北口や北福西町一丁目などのように増加傾向にある停留所も存在するが、

ニュータウン中央部・南西部に所在する停留所については減少傾向にあること、券種別にみれば、定期券利用者と定期外利用者が大幅に減少する一方、それを補うように敬老乗車証利用者が大幅に増加していることがわかる。

2 洛西ニュータウン内で完結する旅客流動の状況

表6は、2021年旅客流動調査における洛西ニュータウン内で完結する旅客流動を示したものである。上表より、まず生活インフラが集積し、かつ交通結節点である洛西バスターミナルに関係する旅客流動が非常に多いことがわかる。とくに、洛西バスターミナルから乗車し、ニュータウン内の各停留所で降車する流動がニュータウン内の各停留所から乗車し、洛西バスターミナルで降車する流動と比べて非常に多く、降車する停留所については、新林本通り・竹の里本通りをはじめとしたニュータウン西部地域の停留所が多い傾向にあることがわかる。その他の流動としては、境谷大橋に関連する旅客流動については、洛西バスターミナルとは逆に、境谷大橋で降車する流動が多いこと、運行本数の多い西2号系統（枝番含む）が経由する停留所にかかわる流動が多いこと、他の3住区・地域と比較して福西住区にかかわる旅客流動が少ないことなどがわかる。

表7は、2012年旅客流動調査における洛西ニュータウン内で完結する旅客流動、表8は、2021年旅客流動調査の結果から2012年旅客流動調査の結果を減じることにより、乗降客の増減をみたもの（増減数表）である。表8より、2012年度と比較して洛西ニュータウン内で完結する旅客流動が増加傾向にあり、とくに運行本数の多い西2号系統（枝番含む）が経由する停留所にかかわる流動が増加傾向にあること、特西4号系統の新設により、新林住区・竹の里地域間、竹の里地域・福西住区間など、新たな旅客流動が発生していることがわかる。

表3 2021年旅客流動調査における洛西ニュータウン内に所在する停留所の乗降客数（平日・券種別） 単位：人

券種 停留所名	所在地	定期券			敬老乗車証			その他			定期外			合計		
		乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計
洛西バス ターミナル	バス ターミナル	79	42	121	867	520	1,387	163	102	265	278	177	455	1,387	841	2,228
		3.5%	1.9%	5.4%	38.9%	23.3%	62.3%	7.3%	4.6%	11.9%	12.5%	7.9%	20.4%	62.3%	37.7%	100.0%
東新林町	新林	8	1	9	60	35	95	8	5	13	16	11	27	92	52	144
		5.6%	0.7%	6.3%	41.7%	24.3%	66.0%	5.6%	3.5%	9.0%	11.1%	7.6%	18.8%	63.9%	36.1%	100.0%
新林中通	新林	10	19	29	56	62	118	10	14	24	33	41	74	109	136	245
		4.1%	7.8%	11.8%	22.9%	25.3%	48.2%	4.1%	5.7%	9.8%	13.5%	16.7%	30.2%	44.5%	55.5%	100.0%
新林池公園	新林	44	40	84	107	97	204	16	17	33	80	92	172	247	246	493
		8.9%	8.1%	17.0%	21.7%	19.7%	41.4%	3.2%	3.4%	6.7%	16.2%	18.7%	34.9%	50.1%	49.9%	100.0%
新林センター前	新林	32	40	72	208	253	461	20	28	48	94	114	208	354	435	789
		4.1%	5.1%	9.1%	26.4%	32.1%	58.4%	2.5%	3.5%	6.1%	11.9%	14.4%	26.4%	44.9%	55.1%	100.0%
新林公園住宅前	新林	89	75	164	252	238	490	33	28	61	190	146	336	564	487	1,051
		8.5%	7.1%	15.6%	24.0%	22.6%	46.6%	3.1%	2.7%	5.8%	18.1%	13.9%	32.0%	53.7%	46.3%	100.0%
小畑川公園北口	新林	20	15	35	28	26	54	5	9	14	59	45	104	112	95	207
		9.7%	7.2%	16.9%	13.5%	12.6%	26.1%	2.4%	4.3%	6.8%	28.5%	21.7%	50.2%	54.1%	45.9%	100.0%
境谷大橋	境谷	136	175	311	352	520	872	66	99	165	306	353	659	860	1,147	2,007
		6.8%	8.7%	15.5%	17.5%	25.9%	43.4%	3.3%	4.9%	8.2%	15.2%	17.6%	32.8%	42.9%	57.1%	100.0%
境谷センター前	境谷	28	32	60	137	188	325	23	23	46	74	99	173	262	342	604
		4.6%	5.3%	9.9%	22.7%	31.1%	53.8%	3.8%	3.8%	7.6%	12.3%	16.4%	28.6%	43.4%	56.6%	100.0%
洛西高校前	境谷	65	62	127	99	162	261	10	21	31	112	147	259	286	392	678
		9.6%	9.1%	18.7%	14.6%	23.9%	38.5%	1.5%	3.1%	4.6%	16.5%	21.7%	38.2%	42.2%	57.8%	100.0%
西境谷町三丁目	境谷	12	10	22	70	83	153	15	19	34	21	23	44	118	135	253
		4.7%	4.0%	8.7%	27.7%	32.8%	60.5%	5.9%	7.5%	13.4%	8.3%	9.1%	17.4%	46.6%	53.4%	100.0%
竹の里小学校前	竹の里	21	20	41	56	56	112	10	17	27	48	26	74	135	119	254
		8.3%	7.9%	16.1%	22.0%	22.0%	44.1%	3.9%	6.7%	10.6%	18.9%	10.2%	29.1%	53.1%	46.9%	100.0%
東竹の里町	竹の里	12	14	26	42	41	83	10	8	18	22	24	46	86	87	173
		6.9%	8.1%	15.0%	24.3%	23.7%	48.0%	5.8%	4.6%	10.4%	12.7%	13.9%	26.6%	49.7%	50.3%	100.0%
西竹の里町	竹の里	47	38	85	138	141	279	22	15	37	81	101	182	288	295	583
		8.1%	6.5%	14.6%	23.7%	24.2%	47.9%	3.8%	2.6%	6.3%	13.9%	17.3%	31.2%	49.4%	50.6%	100.0%
北福西町一丁目	福西	52	54	106	200	215	415	41	55	96	136	124	260	429	448	877
		5.9%	6.2%	12.1%	22.8%	24.5%	47.3%	4.7%	6.3%	10.9%	15.5%	14.1%	29.6%	48.9%	51.1%	100.0%
福西遺跡公園前	福西	5	0	5	21	14	35	6	8	14	9	4	13	41	26	67
		7.5%	0.0%	7.5%	31.3%	20.9%	52.2%	9.0%	11.9%	20.9%	13.4%	6.0%	19.4%	61.2%	38.8%	100.0%
洛西大橋	福西	18	6	24	37	33	70	16	6	22	22	22	44	93	67	160
		11.3%	3.8%	15.0%	23.1%	20.6%	43.8%	10.0%	3.8%	13.8%	13.8%	13.8%	27.5%	58.1%	41.9%	100.0%
中央公園南口	福西	7	3	10	18	23	41	12	7	19	22	6	28	59	39	98
		7.1%	3.1%	10.2%	18.4%	23.5%	41.8%	12.2%	7.1%	19.4%	22.4%	6.1%	28.6%	60.2%	39.8%	100.0%
福西竹の里	福西	7	7	14	40	29	69	18	12	30	24	35	59	89	83	172
		4.1%	4.1%	8.1%	23.3%	16.9%	40.1%	10.5%	7.0%	17.4%	14.0%	20.3%	34.3%	51.7%	48.3%	100.0%

南福西町三丁目	福西	12	12	24	62	45	107	8	6	14	19	19	38	101	82	183
		6.6%	6.6%	13.1%	33.9%	24.6%	58.5%	4.4%	3.3%	7.7%	10.4%	10.4%	20.8%	55.2%	44.8%	100.0%
南福西町二丁目	福西	21	20	41	55	52	107	8	10	18	37	26	63	121	108	229
		9.2%	8.7%	17.9%	24.0%	22.7%	46.7%	3.5%	4.4%	7.9%	16.2%	11.4%	27.5%	52.8%	47.2%	100.0%
南福西町 《竹林公園前》	福西	42	50	92	102	114	216	4	12	16	61	67	128	209	243	452
		9.3%	11.1%	20.4%	22.6%	25.2%	47.8%	0.9%	2.7%	3.5%	13.5%	14.8%	28.3%	46.2%	53.8%	100.0%
北福西町	福西	39	35	74	79	94	173	25	18	43	72	67	139	215	214	429
		9.1%	8.2%	17.2%	18.4%	21.9%	40.3%	5.8%	4.2%	10.0%	16.8%	15.6%	32.4%	50.1%	49.9%	100.0%
合計		806	770	1,576	3,086	3,041	6,127	549	539	1,088	1,816	1,769	3,585	6,257	6,119	12,376
		6.5%	6.2%	12.7%	24.9%	24.6%	49.5%	4.4%	4.4%	8.8%	14.7%	14.3%	29.0%	50.6%	49.4%	100.0%

出典：京都市交通局提供資料より著者作成

表４ 2012年旅客流動調査における洛西ニュータウン内に所在する停留所の乗降客数（平日・券種別） 単位：人

券種 停留所名	所在地	定期券			敬老乗車証			その他			定期外			合計		
		乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計
洛西バス ターミナル	バス ターミナル	146	73	219	638	351	989	152	101	253	356	168	524	1,292	693	1,985
		7.4%	3.7%	11.0%	32.1%	17.7%	49.8%	7.7%	5.1%	12.7%	17.9%	8.5%	26.4%	65.1%	34.9%	100.0%
東新林町	新林	20	9	29	48	26	74	15	6	21	21	12	33	104	53	157
		12.7%	5.7%	18.5%	30.6%	16.6%	47.1%	9.6%	3.8%	13.4%	13.4%	7.6%	21.0%	66.2%	33.8%	100.0%
新林中通	新林	23	25	48	36	44	80	11	13	24	34	50	84	104	132	236
		9.7%	10.6%	20.3%	15.3%	18.6%	33.9%	4.7%	5.5%	10.2%	14.4%	21.2%	35.6%	44.1%	55.9%	100.0%
新林池公園	新林	40	50	90	81	78	159	25	15	40	91	86	177	237	229	466
		8.6%	10.7%	19.3%	17.4%	16.7%	34.1%	5.4%	3.2%	8.6%	19.5%	18.5%	38.0%	50.9%	49.1%	100.0%
新林センター前	新林	63	86	149	125	171	296	26	46	72	135	151	286	349	454	803
		7.8%	10.7%	18.6%	15.6%	21.3%	36.9%	3.2%	5.7%	9.0%	16.8%	18.8%	35.6%	43.5%	56.5%	100.0%
新林公団住宅前	新林	195	153	348	155	137	292	42	45	87	272	217	489	664	552	1,216
		16.0%	12.6%	28.6%	12.7%	11.3%	24.0%	3.5%	3.7%	7.2%	22.4%	17.8%	40.2%	54.6%	45.4%	100.0%
小畑川公園北口	新林	22	4	26	11	10	21	10	9	19	38	24	62	81	47	128
		17.2%	3.1%	20.3%	8.6%	7.8%	16.4%	7.8%	7.0%	14.8%	29.7%	18.8%	48.4%	63.3%	36.7%	100.0%
境谷大橋	境谷	178	249	427	242	446	688	90	130	220	322	477	799	832	1,302	2,134
		8.3%	11.7%	20.0%	11.3%	20.9%	32.2%	4.2%	6.1%	10.3%	15.1%	22.4%	37.4%	39.0%	61.0%	100.0%
境谷センター前	境谷	63	90	153	116	123	239	22	33	55	114	129	243	315	375	690
		9.1%	13.0%	22.2%	16.8%	17.8%	34.6%	3.2%	4.8%	8.0%	16.5%	18.7%	35.2%	45.7%	54.3%	100.0%
洛西高校前	境谷	133	131	264	80	75	155	26	21	47	147	189	336	386	416	802
		16.6%	16.3%	32.9%	10.0%	9.4%	19.3%	3.2%	2.6%	5.9%	18.3%	23.6%	41.9%	48.1%	51.9%	100.0%
西境谷町三丁目	境谷	31	25	56	23	47	70	18	16	34	35	42	77	107	130	237
		13.1%	10.5%	23.6%	9.7%	19.8%	29.5%	7.6%	6.8%	14.3%	14.8%	17.7%	32.5%	45.1%	54.9%	100.0%
竹の里小学校前	竹の里	37	37	74	31	30	61	9	10	19	57	41	98	134	118	252
		14.7%	14.7%	29.4%	12.3%	11.9%	24.2%	3.6%	4.0%	7.5%	22.6%	16.3%	38.9%	53.2%	46.8%	100.0%
東竹の里町	竹の里	34	30	64	20	25	45	16	13	29	52	49	101	122	117	239
		14.2%	12.6%	26.8%	8.4%	10.5%	18.8%	6.7%	5.4%	12.1%	21.8%	20.5%	42.3%	51.0%	49.0%	100.0%
西竹の里町	竹の里	94	81	175	87	97	184	27	22	49	87	109	196	295	309	604
		15.6%	13.4%	29.0%	14.4%	16.1%	30.5%	4.5%	3.6%	8.1%	14.4%	18.0%	32.5%	48.8%	51.2%	100.0%

北福西町一丁目	福西	81	72	153	98	71	169	28	25	53	130	110	240	337	278	615
		13.2%	11.7%	24.9%	15.9%	11.5%	27.5%	4.6%	4.1%	8.6%	21.1%	17.9%	39.0%	54.8%	45.2%	100.0%
福西遺跡公園前	福西	14	3	17	15	18	33	14	7	21	21	7	28	64	35	99
		14.1%	3.0%	17.2%	15.2%	18.2%	33.3%	14.1%	7.1%	21.2%	21.2%	7.1%	28.3%	64.6%	35.4%	100.0%
洛西大橋	福西	25	31	56	31	20	51	13	15	28	41	34	75	110	100	210
		11.9%	14.8%	26.7%	14.8%	9.5%	24.3%	6.2%	7.1%	13.3%	19.5%	16.2%	35.7%	52.4%	47.6%	100.0%
中央公園南口	福西	9	12	21	21	22	43	10	11	21	33	16	49	73	61	134
		6.7%	9.0%	15.7%	15.7%	16.4%	32.1%	7.5%	8.2%	15.7%	24.6%	11.9%	36.6%	54.5%	45.5%	100.0%
福西竹の里	福西	13	15	28	19	21	40	10	13	23	28	29	57	70	78	148
		8.8%	10.1%	18.9%	12.8%	14.2%	27.0%	6.8%	8.8%	15.5%	18.9%	19.6%	38.5%	47.3%	52.7%	100.0%
南福西町三丁目	福西	31	19	50	34	37	71	9	7	16	35	22	57	109	85	194
		16.0%	9.8%	25.8%	17.5%	19.1%	36.6%	4.6%	3.6%	8.2%	18.0%	11.3%	29.4%	56.2%	43.8%	100.0%
南福西町二丁目	福西	36	19	55	55	39	94	13	9	22	49	39	88	153	106	259
		13.9%	7.3%	21.2%	21.2%	15.1%	36.3%	5.0%	3.5%	8.5%	18.9%	15.1%	34.0%	59.1%	40.9%	100.0%
南福西町 《竹林公園前》	福西	67	73	140	60	75	135	18	20	38	84	75	159	229	243	472
		14.2%	15.5%	29.7%	12.7%	15.9%	28.6%	3.8%	4.2%	8.1%	17.8%	15.9%	33.7%	48.5%	51.5%	100.0%
北福西町	福西	45	71	116	47	67	114	16	18	34	72	127	199	180	283	463
		9.7%	15.3%	25.1%	10.2%	14.5%	24.6%	3.5%	3.9%	7.3%	15.6%	27.4%	43.0%	38.9%	61.1%	100.0%
合計		1,400	1,358	2,758	2,073	2,030	4,103	620	605	1,225	2,254	2,203	4,457	6,347	6,196	12,543
		11.2%	10.8%	22.0%	16.5%	16.2%	32.7%	4.9%	4.8%	9.8%	18.0%	17.6%	35.5%	50.6%	49.4%	100.0%

出典：京都市交通局提供資料より著者作成

表5 洛西ニュータウン内に所在する停留所の乗降客数の増減（平日・券種別）

単位：人

券種 停留所名	所在地	定期券			敬老乗車証			その他			定期外			合計		
		乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計
洛西バス ターミナル	バス ターミナル	-67	-31	-98	229	169	398	11	1	12	-78	9	-69	95	148	243
		54.1%	57.5%	55.3%	135.9%	148.1%	140.2%	107.2%	101.0%	104.7%	78.1%	105.4%	86.8%	107.4%	121.4%	112.2%
東新林町	新林	-12	-8	-20	12	9	21	-7	-1	-8	-5	-1	-6	-12	-1	-13
		40.0%	11.1%	31.0%	125.0%	134.6%	128.4%	53.3%	83.3%	61.9%	76.2%	91.7%	81.8%	88.5%	98.1%	91.7%
新林中通	新林	-13	-6	-19	20	18	38	-1	1	0	-1	-9	-10	5	4	9
		43.5%	76.0%	60.4%	155.6%	140.9%	147.5%	90.9%	107.7%	100.0%	97.1%	82.0%	88.1%	104.8%	103.0%	103.8%
新林池公園	新林	4	-10	-6	26	19	45	-9	2	-7	-11	6	-5	10	17	27
		110.0%	80.0%	93.3%	132.1%	124.4%	128.3%	64.0%	113.3%	82.5%	87.9%	107.0%	97.2%	104.2%	107.4%	105.8%
新林センター前	新林	-31	-46	-77	83	82	165	-6	-18	-24	-41	-37	-78	5	-19	-14
		50.8%	46.5%	48.3%	166.4%	148.0%	155.7%	76.9%	60.9%	66.7%	69.6%	75.5%	72.7%	101.4%	95.8%	98.3%
新林公団住宅前	新林	-106	-78	-184	97	101	198	-9	-17	-26	-82	-71	-153	-100	-65	-165
		45.6%	49.0%	47.1%	162.6%	173.7%	167.8%	78.6%	62.2%	70.1%	69.9%	67.3%	68.7%	84.9%	88.2%	86.4%
小畑川公園北口	新林	-2	11	9	17	16	33	-5	0	-5	21	21	42	31	48	79
		90.9%	375.0%	134.6%	254.5%	260.0%	257.1%	50.0%	100.0%	73.7%	155.3%	187.5%	167.7%	138.3%	202.1%	161.7%
境谷大橋	境谷	-42	-74	-116	110	74	184	-24	-31	-55	-16	-124	-140	28	-155	-127
		76.4%	70.3%	72.8%	145.5%	116.6%	126.7%	73.3%	76.2%	75.0%	95.0%	74.0%	82.5%	103.4%	88.1%	94.0%
境谷センター前	境谷	-35	-58	-93	21	65	86	1	-10	-9	-40	-30	-70	-53	-33	-86
		44.4%	35.6%	39.2%	118.1%	152.8%	136.0%	104.5%	69.7%	83.6%	64.9%	76.7%	71.2%	83.2%	91.2%	87.5%

洛西高校前	境谷	-68	-69	-137	19	87	106	-16	0	-16	-35	-42	-77	-100	-24	-124
		48.9%	47.3%	48.1%	123.8%	216.0%	168.4%	38.5%	100.0%	66.0%	76.2%	77.8%	77.1%	74.1%	94.2%	84.5%
西境谷町三丁目	境谷	-19	-15	-34	47	36	83	-3	3	0	-14	-19	-33	11	5	16
		38.7%	40.0%	39.3%	304.3%	176.6%	218.6%	83.3%	118.8%	100.0%	60.0%	54.8%	57.1%	110.3%	103.8%	106.8%
竹の里小学校前	竹の里	-16	-17	-33	25	26	51	1	7	8	-9	-15	-24	1	1	2
		56.8%	54.1%	55.4%	180.6%	186.7%	183.6%	111.1%	170.0%	142.1%	84.2%	63.4%	75.5%	100.7%	100.8%	100.8%
東竹の里町	竹の里	-22	-16	-38	22	16	38	-6	-5	-11	-30	-25	-55	-36	-30	-66
		35.3%	46.7%	40.6%	210.0%	164.0%	184.4%	62.5%	61.5%	62.1%	42.3%	49.0%	45.5%	70.5%	74.4%	72.4%
西竹の里町	竹の里	-47	-43	-90	51	44	95	-5	-7	-12	-6	-8	-14	-7	-14	-21
		50.0%	46.9%	48.6%	158.6%	145.4%	151.6%	81.5%	68.2%	75.5%	93.1%	92.7%	92.9%	97.6%	95.5%	96.5%
北福西町一丁目	福西	-29	-18	-47	102	144	246	13	30	43	6	14	20	92	170	262
		64.2%	75.0%	69.3%	204.1%	302.8%	245.6%	146.4%	220.0%	181.1%	104.6%	112.7%	108.3%	127.3%	161.2%	142.6%
福西遺跡公園前	福西	-9	-3	-12	6	-4	2	-8	1	-7	-12	-3	-15	-23	-9	-32
		35.7%	0.0%	29.4%	140.0%	77.8%	106.1%	42.9%	114.3%	66.7%	42.9%	57.1%	46.4%	64.1%	74.3%	67.7%
洛西大橋	福西	-7	-25	-32	6	13	19	3	-9	-6	-19	-12	-31	-17	-33	-50
		72.0%	19.4%	42.9%	119.4%	165.0%	137.3%	123.1%	40.0%	78.6%	53.7%	64.7%	58.7%	84.5%	67.0%	76.2%
中央公園南口	福西	-2	-9	-11	-3	1	-2	2	-4	-2	-11	-10	-21	-14	-22	-36
		77.8%	25.0%	47.6%	85.7%	104.5%	95.3%	120.0%	63.6%	90.5%	66.7%	37.5%	57.1%	80.8%	63.9%	73.1%
福西竹の里	福西	-6	-8	-14	21	8	29	8	-1	7	-4	6	2	19	5	24
		53.8%	46.7%	50.0%	210.5%	138.1%	172.5%	180.0%	92.3%	130.4%	85.7%	120.7%	103.5%	127.1%	106.4%	116.2%
南福西町三丁目	福西	-19	-7	-26	28	8	36	-1	-1	-2	-16	-3	-19	-8	-3	-11
		38.7%	63.2%	48.0%	182.4%	121.6%	150.7%	88.9%	85.7%	87.5%	54.3%	86.4%	66.7%	92.7%	96.5%	94.3%
南福西町二丁目	福西	-15	1	-14	0	13	13	-5	1	-4	-12	-13	-25	-32	2	-30
		58.3%	105.3%	74.5%	100.0%	133.3%	113.8%	61.5%	111.1%	81.8%	75.5%	66.7%	71.6%	79.1%	101.9%	88.4%
南福西町 《竹林公園前》	福西	-25	-23	-48	42	39	81	-14	-8	-22	-23	-8	-31	-20	0	-20
		62.7%	68.5%	65.7%	170.0%	152.0%	160.0%	22.2%	60.0%	42.1%	72.6%	89.3%	80.5%	91.3%	100.0%	95.8%
北福西町	福西	-6	-36	-42	32	27	59	9	0	9	0	-60	-60	35	-69	-34
		86.7%	49.3%	63.8%	168.1%	140.3%	151.8%	156.3%	100.0%	126.5%	100.0%	52.8%	69.8%	119.4%	75.6%	92.7%
合計		-594	-588	-1,182	1,013	1,011	2,024	-71	-66	-137	-438	-434	-872	-90	-77	-167
		57.6%	56.7%	57.1%	148.9%	149.8%	149.3%	88.5%	89.1%	88.8%	80.6%	80.3%	80.4%	98.6%	98.8%	98.7%

出典：京都市交通局提供資料より著者作成

表6 2021年旅客流動調査における洛西ニュータウン内で完結する旅客流動

単位：人

降車停留所 乗車停留所	洛西バスターミナル	東新林町	新林中通	新林池公園	新林センター前	新林公園住宅前	小畑川公園北口	竹の里小学校前	東竹の里町	西竹の里町	西境谷町三丁目	境谷センター前	洛西高校前	境谷大橋	北福西町一丁目	福西遺跡公園前	洛西大橋	中央公園南口	福西竹の里	南福西町三丁目	南福西町二丁目	南福西町《竹林公園前》	北福西町	
洛西バスターミナル		24	52	58	96	59		60	15	60	66	43	66	8	13	14	17	15	9	13	14	13	15	730
東新林町	32		2	7	8	3			1			2	1				3	1					1	61
新林中通	27	2		1	6	1				1		1		4				1		1		3		48
新林池公園	25	1	1	2	10					2		3	1	10	3		1			1		1	2	63

新林センター前	61	2	5	1		4			1	5		2		19	11		1		1	3	3	6	1	126
新林公団住宅前	24			8	5					3	2	13	1	10	19				1	2		2	1	91
小畑川公園北口	1		1			1					2	1	1	2	1									10
竹の里小学校前	33					1			1	1		3	1	2	4									46
東竹の里町	32		1									1		4							1	1		40
西竹の里町	43	1		1	9	4		1	1			1	5	5	11				1		2	5	1	91
西境谷町三丁目	26					2	4					6		12										50
境谷センター前	26	2	1		3	2		2	2	6	1		1	2	8						1	5	3	65
洛西高校前	32			2		3	1	1	1	6	1	2		8	9				2			1		69
境谷大橋	7		13	6	21	9	1	3	11	11	10	18	14		11		3	1	4	1	1	10		155
北福西町一丁目	10			2	11	30	1	4	4	12		12	10	28										124
福西遺跡公園前	2			3													1			4	2	5		17
洛西大橋	6	2	1	1	3	1								12						2	3	1		32
中央公園南口	4	2			1	2								4			1				3	2	1	20
福西竹の里	9			1	2	1				1		1	1	21	1	2	2						1	43
南福西町三丁目	2	1		2	3					2		1		10	1	1	1	1	1				2	28
南福西町二丁目	4				1	1						2		9		2	2		1			1	5	28
南福西町《竹林公園前》	5		1	1	4					1		6	1	13		3		2	3				2	42
北福西町	4				3	2				1		3		8						2	3	3		29
415 37 78 94 178 136 7 71 37 112 82 121 103 191 92 22 32 21 23 29 33 59 35 2,008																								

出典：京都市交通局提供資料より著者作成

表7 2012年旅客流動調査における洛西ニュータウン内で完結する旅客流動

単位：人

降車停留所 乗車停留所	洛西バスターミナル	東新林町	新林中通	新林池公園	新林センター前	竹の里小学校前	東竹の里町	西竹の里町	境谷センター前	洛西高校前	新林公団住宅前	境谷大橋	北福西町一丁目	福西遺跡公園前	洛西大橋	中央公園南口	福西竹の里	南福西町三丁目	南福西町二丁目	南福西町	北福西町	西境谷町三丁目	小畑川公園北口
洛西バスターミナル		20	49	45	90	23	29	55	23	32	40	4	8	3	11	21	5	11	15	14	7	56	2
東新林町	28			5	8							2	1		2					1	2		
新林中通	22				8						2	3	1					1	1	3			
新林池公園	32	3			2						6	6	4	1	2	1			1				1
新林センター前	34	5	3	2							7	14	4		3	2		2		5			
竹の里小学校前	19										1	7	5	1	3	2	1						
東竹の里町	12					1			3	2	11	2											
西竹の里町	39					2			7	1	2	10	9				1						
境谷センター前	47					5	1	8		3	1	8	3									1	1
洛西高校前	18					2		7	2			5	7										
新林公団住宅前	31		1		9	1	3	11	14	2		10	6				1	3	1	4	1		
境谷大橋	2		7	7	8	2	4	16	13	11	6		8	7	1	9	2	3	5	5	8	2	
北福西町一丁目	2			2	8	3	1	10	11	9	19	20											
福西遺跡公園前		3															1	3	1	2			
洛西大橋	3	2			3							11				1	1	1	2	2	1		

中央公園南口		3								1	7					3	2	1	1			18
福西竹の里	3			2	2						12		1				1	1	1			23
南福西町三丁目	1			1							13		5		1				1	1		23
南福西町二丁目	4	4		1	2						13		3	2		2			2	3		36
南福西町	1	1	1	3	5					3	12		2	1	2	2	1			1		35
北福西町	6				1					1	5					2	1	3	1			20
西境谷町三丁目	11										6										2	19
小畑川公園北口	2			1	1					2	1											7
																						1,580

出典：京都市交通局提供資料より著者作成

表 8 洛西ニュータウン内で完結する旅客流動の増減

単位：人

降車停留所 乗車停留所	洛西バスターミナル	東新林町	新林中通	新林池公園	新林センター前	新林公園住宅前	小畑川公園北口	竹の里小学校前	東竹の里町	西竹の里町	西境谷町三丁目	境谷センター前	洛西高校前	境谷大橋	北福西町一丁目	福西遺跡公園前	洛西大橋	中央公園南口	福西竹の里	南福西町三丁目	南福西町二丁目	南福西町	北福西町
洛西バスターミナル		4	3	13	6	19	-2	37	-14	5	1	2	34	4	5	11	6	-6	4	2	-1	-1	8
東新林町	4		2	2		3			1			2	1	-2	-1		1	1				-1	-1
新林中通	5	2		1	-2	-1				1		1		1	-1			1			-1		
新林池公園	-7	-2	1			4	-1			2		3	1	4	-1	-1	-1	-1		1	-1	1	2
新林センター前	27	-3	2	-1		-3			1	5		2		5	7		-2	-2	1	1	3	1	1
新林公園住宅前	-7		-1	8	-4			-1	-3	-8	2	-1	-1		13					-1	-1	-2	
小畑川公園北口	-1		1	-1	-1	-1					2	1	1	1	1								
竹の里小学校前	14					-2				-6		-2			3								
東竹の里町	2		1			-11		-1				-2	-2	2							1	1	
西竹の里町	4	1		1	9	2		-1	1			-6	4	-5	2						2	5	1
西境谷町三丁目	15					2	2					6		6									
境谷センター前	-21	2	1		3	1	-1	-3	1	-2			-2	-6	5						1	5	3
洛西高校前	14			2		3	1	-1	1	-1	1			3	2				2			1	
境谷大橋	5		6	-1	13	3	1	1	7	-5	8	5	3		3	-7	2	-8	2	-2	-4	5	-8
北福西町一丁目	8				3	11	1	1	3	2		1	1	8									
福西遺跡公園前	2	-3		3													1		-1	1	1	3	
洛西大橋	3		1	1		1								1				-1	-1	1	1	-1	-1
中央公園南口	1	2			1	1							-3				1			-3	1	1	
福西竹の里	6			-1		1				1		1	1	9	1	1	2				-1	-1	
南福西町三丁目	1	1		1	3					2		1		-3	1	-4	1		1			-1	1
南福西町二丁目		-4		-1	-1	1						2		-4		-1			-1			-1	2
南福西町	4	-1		-2	-1	-3				1		6	1	1		1	-1		1	-1			1
北福西町	-2				2	1				1		3		3					-2	1		2	
																							428

出典：京都市交通局提供資料より著者作成

表9 2021年度旅客流動調査における洛西ニュータウン・阪急桂駅（西口・東口）間の旅客流動（券種別） 単位：人

券種 停留所名	定期券			敬老乗車証			その他			定期外			合計		
	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計
洛西バスターミナル	6	3	9	46	25	71	14	12	26	36	12	48	102	52	154
東新林町	3	1	4	0	2	2	0	0	0	0	2	2	3	5	8
新林中通	6	12	18	9	6	15	1	2	3	14	12	26	30	32	62
新林池公園	26	22	48	14	6	20	0	2	2	33	35	68	73	65	138
新林センター前	22	25	47	24	29	53	2	3	5	32	46	78	80	103	183
新林公園住宅前	64	44	108	50	53	103	12	7	19	88	80	168	214	184	398
小畑川公園北口	4	3	7	0	1	1	0	0	0	3	3	6	7	7	14
境谷大橋	98	109	207	63	134	197	15	25	40	161	196	357	337	464	801
境谷センター前	20	23	43	37	48	85	10	8	18	42	64	106	109	143	252
洛西高校前	48	50	98	29	48	77	6	5	11	64	92	156	147	195	342
西境谷町三丁目	7	5	12	17	13	30	3	3	6	9	5	14	36	26	62
竹の里小学校前	11	11	22	17	5	22	2	1	3	19	7	26	49	24	73
東竹の里町	4	8	12	6	7	13	2	2	4	4	9	13	16	26	42
西竹の里町	39	30	69	38	38	76	8	3	11	42	56	98	127	127	254
北福西町一丁目	25	32	57	31	28	59	12	15	27	52	55	107	120	130	250
福西遺跡公園前	3	0	3	7	0	7	5	0	5	8	0	8	23	0	23
洛西大橋	16	6	22	14	10	24	8	1	9	19	18	37	57	35	92
中央公園南口	7	2	9	6	6	12	6	1	7	17	5	22	36	14	50
福西竹の里	5	5	10	5	9	14	4	6	10	10	23	33	24	43	67
南福西町三丁目	7	6	13	21	15	36	3	1	4	9	11	20	40	33	73
南福西町二丁目	14	15	29	19	21	40	4	5	9	23	17	40	60	58	118
南福西町《竹林公園前》	31	38	69	37	32	69	2	8	10	42	50	92	112	128	240
北福西町	26	30	56	31	43	74	10	9	19	44	52	96	111	134	245
合計	492	480	972	521	579	1,100	129	119	248	771	850	1,621	1,913	2,028	3,941

注）乗車：洛西ニュータウンの停留所で乗車，桂駅（西口・東口）停留所で降車

降車：桂駅（西口・東口）停留所で乗車，洛西ニュータウンの停留所で降車

出典：京都市交通局提供資料より著者作成

3 洛西ニュータウン・近隣駅（阪急桂・洛西口駅，JR 桂川駅）間の旅客流動の状況

(1) 洛西ニュータウン・阪急桂駅間の旅客流動の状況

表9は，2021年旅客流動調査における洛西ニュータウン・阪急桂駅（西口・東口）間の旅客流動（券種別）である。上表より，他の券種の利用者と比較して，定期外利用者にかかわる旅客流動が多いこと，境谷本通り・新林本通りに所在する停留所にかかわる流動が多いことがわかる。

表10は，2012年旅客流動調査における洛西ニュータウン・阪急桂駅（西口・東口）間の旅

客流動（券種別），表11は，2021年旅客流動調査の結果から2012年旅客流動調査の結果を減じることにより，乗降客の増減をみたもの（増減数表）である。表11より，大幅に減少傾向（31.1%減）にあり，とくに定期券利用客の減少幅が大きい（49.5%減）ことがわかる。

(2) 洛西ニュータウン・阪急洛西口駅間の旅客流動の状況

表12は，2021年旅客流動調査における洛西ニュータウン・阪急洛西口駅間の旅客流動（券種別）である。上表より，敬老乗車証利用者および定期外利用者が多い傾向であること，境谷本通り・新林本通りに所在する停留所にかかわる流動が多いことがわかる。

表10 2012年度旅客流動調査における洛西ニュータウン・阪急桂駅（西口・東口）間の旅客流動（券種別） 単位：人

券種 停留所名	定期券			敬老乗車証			その他			定期外			合計		
	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計
洛西バスターミナル	23	6	29	39	20	59	7	14	21	48	15	63	117	55	172
東新林町	12	3	15	3	0	3	4	2	6	8	4	12	27	9	36
新林中通	10	16	26	5	6	11	5	6	11	14	26	40	34	54	88
新林池公園	26	36	62	18	12	30	5	4	9	39	44	83	88	96	184
新林センター前	39	50	89	25	29	54	3	6	9	62	70	132	129	155	284
新林公団住宅前	138	108	246	46	37	83	13	12	25	143	113	256	340	270	610
小畑川公園北口	6	0	6	0	1	1	0	0	0	7	4	11	13	5	18
境谷大橋	132	160	292	68	127	195	31	42	73	184	254	438	415	583	998
境谷センター前	51	76	127	40	42	82	7	15	22	76	89	165	174	222	396
洛西高校前	107	101	208	27	30	57	15	14	29	102	107	209	251	252	503
西境谷町三丁目	21	10	31	8	4	12	4	2	6	12	16	28	45	32	77
竹の里小学校前	30	29	59	4	7	11	5	6	11	29	26	55	68	68	136
東竹の里町	27	25	52	11	6	17	9	5	14	37	34	71	84	70	154
西竹の里町	76	66	142	24	22	46	14	5	19	48	71	119	162	164	326
北福西町一丁目	58	57	115	27	23	50	12	16	28	80	69	149	177	165	342
福西遺跡公園前	14	3	17	6	6	12	10	2	12	17	1	18	47	12	59
洛西大橋	22	26	48	12	10	22	8	8	16	36	25	61	78	69	147
中央公園南口	6	6	12	12	2	14	5	1	6	27	11	38	50	20	70
福西竹の里	11	9	20	8	9	17	2	8	10	23	24	47	44	50	94
南福西町三丁目	28	16	44	16	15	31	3	0	3	25	17	42	72	48	120
南福西町二丁目	33	17	50	30	16	46	5	3	8	39	30	69	107	66	173
南福西町《竹林公園前》	62	67	129	33	40	73	9	15	24	76	60	136	180	182	362
北福西町	43	62	105	29	44	73	13	14	27	65	113	178	150	233	383
合計	975	949	1,924	491	508	999	189	200	389	1,197	1,223	2,420	2,852	2,880	5,732

注）乗車：洛西ニュータウンの停留所で乗車，桂駅（西口・東口）停留所で降車

降車：桂駅（西口・東口）停留所で乗車，洛西ニュータウンの停留所で降車

出典：京都市交通局提供資料より著者作成

表11 洛西ニュータウン・阪急桂駅（西口・東口）間の旅客流動の増減（券種別）

単位：人

券種 停留所名	定期券			敬老乗車証			その他			定期外			合計		
	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計
洛西バスターミナル	-17	-3	-20	7	5	12	7	-2	5	-12	-3	-15	-15	-3	-18
東新林町	-9	-2	-11	-3	2	-1	-4	-2	-6	-8	-2	-10	-24	-4	-28
新林中通	-4	-4	-8	4	0	4	-4	-4	-8	0	-14	-14	-4	-22	-26
新林池公園	0	-14	-14	-4	-6	-10	-5	-2	-7	-6	-9	-15	-15	-31	-46
新林センター前	-17	-25	-42	-1	0	-1	-1	-3	-4	-30	-24	-54	-49	-52	-101
新林公団住宅前	-74	-64	-138	4	16	20	-1	-5	-6	-55	-33	-88	-126	-86	-212
小畑川公園北口	-2	3	1	0	0	0	0	0	0	-4	-1	-5	-6	2	-4
境谷大橋	-34	-51	-85	-5	7	2	-16	-17	-33	-23	-58	-81	-78	-119	-197
境谷センター前	-87	-78	-165	10	18	28	-5	-6	-11	-60	-43	-103	-142	-109	-251
洛西高校前	-3	-26	-29	-11	6	-5	-1	-10	-11	-12	3	-9	-27	-27	-54
西境谷町三丁目	-14	-5	-19	9	9	18	-1	1	0	-3	-11	-14	-9	-6	-15
竹の里小学校前	-19	-18	-37	13	-2	11	-3	-5	-8	-10	-19	-29	-19	-44	-63

東竹の里町	-23	-17	-40	-5	1	-4	-7	-3	-10	-33	-25	-58	-68	-44	-112
西竹の里町	-37	-36	-73	14	16	30	-6	-2	-8	-6	-15	-21	-35	-37	-72
北福西町一丁目	-33	-25	-58	4	5	9	0	-1	-1	-28	-14	-42	-57	-35	-92
福西遺跡公園前	-11	-3	-14	1	-6	-5	-5	-2	-7	-9	-1	-10	-24	-12	-36
洛西大橋	-6	-20	-26	2	0	2	0	-7	-7	-17	-7	-24	-21	-34	-55
中央公園南口	1	-4	-3	-6	4	-2	1	0	1	-10	-6	-16	-14	-6	-20
福西竹の里	-6	-4	-10	-3	0	-3	2	-2	0	-13	-1	-14	-20	-7	-27
南福西町三丁目	-21	-10	-31	5	0	5	0	1	1	-16	-6	-22	-32	-15	-47
南福西町二丁目	-19	-2	-21	-11	5	-6	-1	2	1	-16	-13	-29	-47	-8	-55
南福西町《竹林公園前》	-31	-29	-60	4	-8	-4	-7	-7	-14	-34	-10	-44	-68	-54	-122
北福西町	-17	-32	-49	2	-1	1	-3	-5	-8	-21	-61	-82	-39	-99	-138
合計	-483	-469	-952	30	71	101	-60	-81	-141	-426	-373	-799	-939	-852	-1,791

注) 乗車：洛西ニュータウンの停留所で乗車，桂駅（西口・東口）停留所で降車

降車：桂駅（西口・東口）停留所で乗車，洛西ニュータウンの停留所で降車

出典：京都市交通局提供資料より著者作成

表12 2021年度旅客流動調査における洛西ニュータウン・阪急洛西口駅間の旅客流動（券種別）

単位：人

券種 停留所名	定期券			敬老乗車証			その他			定期外			合計		
	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計
洛西バスターミナル				3	4	7				4	2	6	7	6	13
東新林町				1	2	3	1		1				2	2	4
新林中通				1		1		1	1		2	2		4	4
新林池公園				1		1		1	1				1	1	2
新林センター前				6	1	7	1		1				7	1	8
新林公園住宅前	2		2	12	3	15	1	2	3	7	4	11	22	9	31
小畑川公園北口	3	2	5		4	4				8	4	12	11	10	21
境谷大橋	2	2	4	3	11	14	2	1	3	12	13	25	19	27	46
境谷センター前		1	1	6	4	10	1		1	5	5	10	12	10	22
洛西高校前	5	1	6	4	7	11		1	1	9	8	17	18	17	35
西境谷町三丁目															
竹の里小学校前	2	1	3	1		1				5	2	7	8	3	11
東竹の里町	1		1	2	1	3				5	1	6	8	2	10
西竹の里町	3	1	4	8	3	11	2	1	3	9	6	15	22	11	33
北福西町一丁目	2	5	7	9	13	22	1	3	4	13	11	24	25	32	57
福西遺跡公園前															
洛西大橋															
中央公園南口															
福西竹の里				1		1				1		1	2		2
南福西町三丁目	2		2	5		5							7		7
南福西町二丁目	1		1	1	2	3				6		6	8	2	10
南福西町《竹林公園前》		1	1	3	1	4				2		2	5	2	7
北福西町	6		6	3	2	5	2		2	7	2	9	18	4	22
合計	29	14	43	69	59	128	11	10	21	93	60	153	202	143	345

注) 乗車：洛西ニュータウンの停留所で乗車，洛西口駅前停留所で降車

降車：洛西口駅前停留所で乗車，洛西ニュータウンの停留所で降車

出典：京都市交通局提供資料より著者作成

表13 2012年度旅客流動調査における洛西ニュータウン・阪急洛西口駅間の旅客流動（券種別） 単位：人

券種 停留所名	定期券			敬老乗車証			その他			定期外			合計		
	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計
洛西バスターミナル	3		3	3	1	4							6	1	7
東新林町															
新林中通															
新林池公園															
新林センター前															
新林公園住宅前	2	2	4	2		2				7	2	9	11	4	15
小畑川公園北口															
境谷大橋	3	6	9	7	11	18	1		1	16	14	30	27	31	58
境谷センター前	1		1	3	2	5	1		1	8	6	14	13	8	21
洛西高校前	3		3	6	4	10	1	1	2	6	7	13	16	12	28
西境谷町三丁目															
竹の里小学校前	1	2	3	2	1	3				4	2	6	7	5	12
東竹の里町							2		2	3	1	4	5	1	6
西竹の里町	1	1	2	3	1	4	1		1	5	3	8	10	5	15
北福西町一丁目	3		3	1	2	3		3	3	5	6	11	9	11	20
福西遺跡公園前															
洛西大橋															
中央公園南口															
福西竹の里															
南福西町三丁目															
南福西町二丁目															
南福西町《竹林公園前》															
北福西町															
合計	17	11	28	27	22	49	6	4	10	54	41	95	104	78	182

注）乗車：洛西ニュータウンの停留所で乗車，洛西口駅前停留所で降車

降車：洛西口駅前停留所で乗車，洛西ニュータウンの停留所で降車

出典：京都市交通局提供資料より著者作成

表13は、2012年旅客流動調査における洛西ニュータウン・阪急洛西口駅間の旅客流動（券種別）、表14は、2021年旅客流動調査の結果から2012年旅客流動調査の結果を減じることにより、乗降客の増減をみたもの（増減数表）である。表14より、70号系統延伸および特西4号系統新設によって市営バスでアクセスできる停留所が増えたこともあり、増加傾向にあることがわかる。

（3）洛西ニュータウン・JR 桂川駅間の旅客流動の状況

表15は、2021年旅客流動調査における洛西ニュータウン・JR 桂川駅間の旅客流動（券種別）である。上表より、敬老乗車証利用者が多

い傾向にあること、境谷本通り・新林本通りに所在する停留所にかかわる流動が多いことがわかる。

表16は、2012年旅客流動調査における洛西ニュータウン・JR 桂川駅間の旅客流動（券種別）、表17は、2021年旅客流動調査の結果から2012年旅客流動調査の結果を減じることにより、乗降客の増減をみたもの（増減数表）である。表17より、洛西ニュータウン・阪急洛西口駅間の旅客流動と同様に、70号系統延伸および特西4号系統新設によって市営バスでアクセスできる停留所が増えたこともあり、増加傾向にあることがわかる。

表14 洛西ニュータウン・阪急洛西口駅間の旅客流動の増減（券種別）

単位：人

券種 停留所名	定期券			敬老乗車証			その他			定期外			合計		
	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計
洛西バスターミナル	-3	0	-3	0	3	3	0	0	0	4	2	6	1	5	6
東新林町	0	0	0	1	2	3	1	0	1	0	0	0	2	2	4
新林中通	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	2	2	0	4	4
新林池公園	0	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	0	1	1	2
新林センター前	0	0	0	6	1	7	1	0	1	0	0	0	7	1	8
新林公園住宅前	0	-2	-2	10	3	13	1	2	3	0	2	2	11	5	16
小畑川公園北口	3	2	5	0	4	4	0	0	0	8	4	12	11	10	21
境谷大橋	-1	-4	-5	-4	0	-4	1	1	2	-4	-1	-5	-8	-4	-12
境谷センター前	-1	1	0	3	2	5	0	0	0	-3	-1	-4	-1	2	1
洛西高校前	2	1	3	-2	3	1	-1	0	-1	3	1	4	2	5	7
西境谷町三丁目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
竹の里小学校前	1	-1	0	-1	-1	-2	0	0	0	1	0	1	1	-2	-1
東竹の里町	1	0	1	2	1	3	-2	0	-2	2	0	2	3	1	4
西竹の里町	2	0	2	5	2	7	1	1	2	4	3	7	12	6	18
北福西町一丁目	-1	5	4	8	11	19	1	0	1	8	5	13	16	21	37
福西遺跡公園前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
洛西大橋	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中央公園南口	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
福西竹の里	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	2	0	2
南福西町三丁目	2	0	2	5	0	5	0	0	0	0	0	0	7	0	7
南福西町二丁目	1	0	1	1	2	3	0	0	0	6	0	6	8	2	10
南福西町《竹林公園前》	0	1	1	3	1	4	0	0	0	2	0	2	5	2	7
北福西町	6	0	6	3	2	5	2	0	2	7	2	9	18	4	22
合計	12	3	15	42	37	79	5	6	11	39	19	58	98	65	163

注）乗車：洛西ニュータウンの停留所で乗車，洛西口駅前停留所で降車

降車：洛西口駅前停留所で乗車，洛西ニュータウンの停留所で降車

出典：京都市交通局提供資料より著者作成

表15 2021年度旅客流動調査における洛西ニュータウン・JR 桂川駅間の旅客流動（券種別）

単位：人

券種 停留所名	定期券			敬老乗車証			その他			定期外			合計		
	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計
洛西バスターミナル		3	3	27	13	40	2	4	6	6	3	9	35	23	58
東新林町				5	1	6		1	1	2		2	7	2	9
新林中通		1	1	3	5	8	2	1	3	1		1	6	7	13
新林池公園		1	1	2	2	4	2	1	3	1	1	2	5	5	10
新林センター前				5	3	8	1		1	1	2	3	7	5	12
新林公園住宅前	3	5	8	16	14	30	5	3	8	17	5	22	41	27	68
小畑川公園北口	6	4	10	6	5	11	3	5	8	18	15	33	33	29	62
境谷大橋	5	14	19	12	32	44	1	8	9	15	19	34	33	73	106
境谷センター前	3	1	4	21	14	35	1	3	4	12	13	25	37	31	68
洛西高校前	4	6	10	12	18	30		2	2	10	13	23	26	39	65
西境谷町三丁目															
竹の里小学校前	1	1	2	7	3	10	1		1	12	9	21	21	13	34

東竹の里町	1	2	3	6	7	13	3	1	4	2	6	8	12	16	28
西竹の里町	4	1	5	12	7	19	2	1	3	12	17	29	30	26	56
北福西町一丁目	9	10	19	23	44	67	7	10	17	28	20	48	67	84	151
福西遺跡公園前															
洛西大橋															
中央公園南口															
福西竹の里	1		1	3	2	5	3	2	5	2	1	3	9	5	14
南福西町三丁目	2	3	5	9	7	16		1	1	6	3	9	17	14	31
南福西町二丁目	2		2	12	5	17				3	3	6	17	8	25
南福西町《竹林公園前》	8	6	14	11	17	28		2	2	9	8	17	28	33	61
北福西町	4	2	6	14	13	27	4	3	7	13	7	20	35	25	60
合計	53	60	113	206	212	418	37	48	85	170	145	315	466	465	931

注) 乗車：洛西ニュータウンの停留所で乗車，JR 桂川駅前停留所で降車

降車：JR 桂川駅前停留所で乗車，洛西ニュータウンの停留所で降車

出典：京都市交通局提供資料より著者作成

表16 2012年旅客流動調査における洛西ニュータウン・JR 桂川駅間の旅客流動（券種別）

単位：人

券種 停留所名	定期券			敬老乗車証			その他			定期外			合計		
	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計
洛西バスターミナル					1	1				8		8	8	1	9
東新林町															
新林中通															
新林池公園															
新林センター前															
新林公団住宅前		1	1	8	5	13	1	1	2	10	14	24	19	21	40
小畑川公園北口															
境谷大橋	2	3	5	3	5	8	6	2	8	18	34	52	29	44	73
境谷センター前		1	1	1	2	3		5	5	11	8	19	12	16	28
洛西高校前	2	1	3	4	4	8	1		1	10	18	28	17	23	40
西境谷町三丁目															
竹の里小学校前	1	1	2	2	2	4				11	1	12	14	4	18
東竹の里町				1		1				4	3	7	5	3	8
西竹の里町	1		1	2	3	5	1	1	2	12	8	20	16	12	28
北福西町一丁目	1	1	2	6	1	7				10	7	17	17	9	26
福西遺跡公園前															
洛西大橋															
中央公園南口															
福西竹の里															
南福西町三丁目															
南福西町二丁目															
南福西町《竹林公園前》															
北福西町															
合計	7	8	15	27	23	50	9	9	18	94	93	187	137	133	270

注) 乗車：洛西ニュータウンの停留所で乗車，JR 桂川駅前停留所で降車

降車：JR 桂川駅前停留所で乗車，洛西ニュータウンの停留所で降車

出典：京都市交通局提供資料より著者作成

表17 洛西ニュータウン・JR 桂川駅間の旅客流動の増減（券種別）

単位：人

券種 停留所名	定期券			敬老乗車証			その他			定期外			合計		
	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計
洛西バスターミナル	0	3	3	27	12	39	2	4	6	-2	3	1	27	22	49
東新林町	0	0	0	5	1	6	0	1	1	2	0	2	7	2	9
新林中通	0	1	1	3	5	8	2	1	3	1	0	1	6	7	13
新林池公園	0	1	1	2	2	4	2	1	3	1	1	2	5	5	10
新林センター前	0	0	0	5	3	8	1	0	1	1	2	3	7	5	12
新林公園住宅前	3	4	7	8	9	17	4	2	6	7	-9	-2	22	6	28
小畑川公園北口	6	4	10	6	5	11	3	5	8	18	15	33	33	29	62
境谷大橋	3	11	14	9	27	36	-5	6	1	-3	-15	-18	4	29	33
境谷センター前	3	0	3	20	12	32	1	-2	-1	1	5	6	25	15	40
洛西高校前	2	5	7	8	14	22	-1	2	1	0	-5	-5	9	16	25
西境谷町三丁目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
竹の里小学校前	0	0	0	5	1	6	1	0	1	1	8	9	7	9	16
東竹の里町	1	2	3	5	7	12	3	1	4	-2	3	1	7	13	20
西竹の里町	3	1	4	10	4	14	1	0	1	0	9	9	14	14	28
北福西町一丁目	8	9	17	17	43	60	7	10	17	18	13	31	50	75	125
福西遺跡公園前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
洛西大橋	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中央公園南口	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
福西竹の里	1	0	1	3	2	5	3	2	5	2	1	3	9	5	14
南福西町三丁目	2	3	5	9	7	16	0	1	1	6	3	9	17	14	31
南福西町二丁目	2	0	2	12	5	17	0	0	0	3	3	6	17	8	25
南福西町《竹林公園前》	8	6	14	11	17	28	0	2	2	9	8	17	28	33	61
北福西町	4	2	6	14	13	27	4	3	7	13	7	20	35	25	60
合計	46	52	98	179	189	368	28	39	67	76	52	128	329	332	661

注）乗車：洛西ニュータウンの停留所で乗車，JR 桂川駅前停留所で降車

降車：JR 桂川駅前停留所で乗車，洛西ニュータウンの停留所で降車

出典：京都市交通局提供資料より著者作成

4 考察

本章では、「停留所ごとの乗降客数（平日・券種別）」、「洛西ニュータウン内で完結する旅客流動（分析）」、「洛西ニュータウンから近隣駅（阪急桂・洛西口，JR 桂川駅）間の旅客流動（分析）」の分析を実施した。

「停留所ごとの乗降客数（平日・券種別）」では，系統毎の乗降客数データをもとに，それを集計して表を作成したうえで分析し，過去のデータとの比較も実施した。乗降客が集中している停留所については，停留所の停車本数が関連していると考察する。券種別の乗降客の状況における高齢乗車証利用者が多い理由については，ニュータウン住民の高齢化が関係している

可能性が高く，過去のデータとの比較において，定期券利用者や定期外利用者が減少し，その分敬老乗車証利用者が増加しているのも，それが影響していると考察する。ニュータウン中央部・南西部に所在する停留所が減少傾向にある理由は，人口減少も影響しているが，ヤサカバスなど他事業者へ移行したと考察することができる。とくに，市営バスによる阪急洛西口・JR 桂川駅へのアクセス路線のない，福西本通り沿線では，阪急洛西口・JR 桂川駅へのアクセス路線となるヤサカバスへ移行した可能性がある」と考察する。

「洛西ニュータウン内で完結する旅客流動（分析）」では，洛西ニュータウン内で完結する

旅客流動の OD データ（2021年度分・2012年度分）を作成し、分析・比較した。2012年度と比較して、洛西ニュータウン内で完結する旅客流動が増加しているが、その理由としては、高齢化した住民が増加し、ニュータウン内移動に路線バスを利用する人が増加したこと、ニュータウン内を巡回する特西4号系統が新設されたことが影響していると考察する。

「洛西ニュータウンから近隣駅（阪急桂・洛西口、JR 桂川駅）間の旅客流動（分析）」では、系統毎の乗降客数データをもとに、それを集計して表を作成したうえで分析し、過去のデータとの比較も実施した。阪急桂駅（西口・東口）間の旅客流動が減少している理由は、定期券利用者の大幅な減少も含め、少子高齢化やテレワークの浸透による通勤・通学人口の減少や阪急洛西口駅、JR 桂川駅方面への路線の移行など、様々な理由を考察することができる。とくに、阪急洛西口駅、JR 桂川駅方面への路線の移行については、2021年旅客流動調査における洛西ニュータウン・阪急洛西口駅および JR 桂川駅間の旅客流動（券種別）の増加からも説明できる可能性があるかと考察する。

V 洛西ニュータウンを経由する 市営バス路線からみる公共交通の現状

本章では、以下の内容について分析・考察を実施する。

- 1 洛西ニュータウンを経由する市営バス路線の旅客数（券種別）
- 2 洛西ニュータウン内で完結する旅客数（路線毎，券種別）
- 3 洛西ニュータウンから近隣駅（阪急桂・洛西口、JR 桂川駅）間の旅客数（路線毎，券種別）
- 4 洛西ニュータウンからニュータウン外区間への旅客数（路線毎，券種別）

1 洛西ニュータウンを経由する市営バス 路線の旅客数の状況（平日・券種別）

表18は、2021年旅客流動調査における洛西地域（ニュータウン内を経由しない臨西5・西6

含む）を経由する市営バス路線の旅客数の状況（平日・券種別）である。上表から、昼間時を運行しない西1・西3・特西3号系統を除いて、定期券利用率が低く、敬老乗車証利用率が高い路線が多い傾向にあることがわかる。この傾向は西1・西3号系統が運行しない時間帯に運行する西8号系統で顕著であり、定期券利用率は73%、敬老乗車証利用率は576%となっている。

表19は、2012年旅客流動調査における洛西地域（当時は経由していなかった70号系統およびニュータウン内を経由しない臨西5・西6含む）を経由する市営バス路線の旅客数の状況（平日・券種別）、表20は、2021年旅客流動調査の結果から2012年旅客流動調査の結果を減じる（営業係数は2012年度調査から2021年度調査を減じる）ことにより算出した、洛西地域を経由する市営バス路線の旅客数の増減をみたもの（増減数表）である。表20より、特33・73・西4号系統を除き、旅客数が減少し、営業係数もすべての路線で悪化していることがわかる。とくに、西ブロック系統は旅客数および営業係数が大幅に悪化している路線が多いことがわかる。また、旅客数を券種別でみると、ほとんどの路線で定期券・定期外利用率が減少し、敬老乗車証利用率が増加していることがわかる。

2 洛西ニュータウン内で完結する旅客数の 状況（路線毎）

表21は、2021年旅客流動調査における路線毎の洛西ニュータウン内で完結する旅客数の状況である。上表より、運行本数の多い西2号系統や洛西ニュータウン内を巡回する特西4号系統、昼間時間帯に運行し、かつ運行本数の多い西8号系統の旅客数が多く、洛西ニュータウンに乗り入る区間の短い70号系統は少なく、夜間時間帯に運行される特西3号系統では旅客流動がないということがわかる。また、券種別にみると、全体の4分の3近くが敬老乗車証利用者であり、他の券種での利用が少ないことがわかる。

表22は、2012年旅客流動調査における路線毎の洛西ニュータウン内で完結する旅客数の状況、表23は、2021年旅客流動調査の結果から2012年度旅客流動調査の結果を減じることにより、路

表18 2021年旅客流動調査における洛西ニュータウンを經由する市営バス路線の旅客数の状況（平日・券種別） 単位：人

系統名		定期券	敬老乗車証	その他	定期外	旅客数合計	営業係数
29		477	1,314	224	913	2,928	143
		16.3%	44.9%	7.7%	31.2%		
33	33	292	942	253	846	2,333	140
		12.5%	40.4%	10.8%	36.3%		
	特33	38	175	34	99	346	
		11.0%	50.6%	9.8%	28.6%		
70		237	787	213	845	2,082	109
		11.4%	37.8%	10.2%	40.6%		
73		515	1,264	360	1,526	3,665	119
		14.1%	34.5%	9.8%	41.6%		
西 1		214	93	29	349	685	277
		31.2%	13.6%	4.2%	50.9%		
西 2	西 2	513	991	194	1005	2,703	195
		19.0%	36.7%	7.2%	37.2%		
	特西 2	88	283	46	200	617	
		14.3%	45.9%	7.5%	32.4%		
	臨西2	47	156	15	118	336	
		14.0%	46.4%	4.5%	35.1%		
西 3	西 3	267	143	67	445	922	308
		29.0%	15.5%	7.3%	48.3%		
	特西 3	35	8	7	87	137	
		25.5%	5.8%	5.1%	63.5%		
西 4	西 4	75	315	57	313	760	205
		9.9%	41.4%	7.5%	41.2%		
	特西 4	70	446	63	184	763	
		9.2%	58.5%	8.3%	24.1%		
西 5	西 5	225	671	132	543	1,571	256
		14.3%	42.7%	8.4%	34.6%		
	参考：臨西 5	10	13	10	39	72	
		13.9%	18.1%	13.9%	54.2%		
参考：西 6		160	244	74	885	1,363	191
		11.7%	17.9%	5.4%	64.9%		
西 8		109	853	154	381	1,497	196
		7.3%	57.0%	10.3%	25.5%		

出典：京都市交通局提供資料および「京都市交通事業白書」より著者作成

表19 2012年旅客流動調査における洛西ニュータウンを經由する市営バス路線の旅客数の状況（平日・券種別） 単位：人

系統名		定期券	敬老乗車証	その他	定期外	旅客数合計	営業係数
29		610	1,049	311	988	2,958	113
		20.6%	35.5%	10.5%	33.4%		

33	33	381	823	280	853	2,337	121
		16.3%	35.2%	12.0%	36.5%		
	特33	36	126	31	78	271	
		13.3%	36.4%	9.0%	22.5%		
参考：70 (H24は洛西地域未経由)		74	348	112	400	934	107
		7.9%	37.3%	12.0%	42.8%		
73		557	860	293	1,432	3,142	95
		17.7%	27.4%	9.3%	45.6%		
西 1		408	75	63	409	955	167
		42.7%	7.9%	6.6%	42.8%		
西 2	西 2	943	588	222	1,135	2,888	126
		32.7%	20.4%	7.7%	39.3%		
	特西 2	244	342	99	432	1,117	
		21.8%	30.6%	8.9%	38.7%		
	臨西 2	65	119	23	147	354	
		18.4%	33.6%	6.5%	41.5%		
西 3	西 3	528	160	101	564	1,353	166
		39.0%	11.8%	7.5%	41.7%		
	特西 3	87	11	14	127	239	
		36.4%	4.6%	5.9%	53.1%		
西 4		59	166	43	371	639	147
		9.2%	21.8%	5.7%	48.8%		
西 5	西 5	373	433	169	632	1,607	184
		23.2%	26.9%	10.5%	39.3%		
	参考：臨西 5	20	10	13	33	76	
		26.3%	13.2%	17.1%	43.4%		
参考：西 6		179	231	102	892	1,404	149
		12.7%	16.5%	7.3%	63.5%		
西 8		213	776	216	566	1,771	158
		12.0%	43.8%	12.2%	32.0%		

出典：京都市交通局提供資料および「京都市交通事業白書」より著者作成

表20 洛西ニュータウンを経由する市営バス路線の旅客数等の増減（平日・券種別）

単位：人

系統名		定期券	敬老乗車証	その他	定期外	旅客数合計	営業係数
29		- 133	265	- 87	- 75	- 30	+ 30
		- 4.3%	9.4%	- 2.9%	- 2.2%		
33	33	- 89	119	- 27	- 7	- 4	+ 19
		- 3.8%	5.2%	- 1.1%	- 0.2%		
	特33	2	49	3	21	75	
		- 2.3%	14.2%	0.9%	6.1%		
70		2012年度は洛西地域未経由					

73		-42	404	67	94	523	+24
		-3.7%	7.1%	0.5%	-3.9%		
西 1		-194	18	-34	-60	-270	+110
		-11.5%	5.7%	-2.4%	8.1%		
西 2	西 2	-430	403	-28	-130	-185	+69
		-13.7%	16.3%	-0.5%	-2.1%		
	特西 2	-156	-59	-53	-232	-500	
		-7.6%	15.2%	-1.4%	-6.3%		
	臨西 2	-18	37	-8	-29	-18	
		-4.4%	12.8%	-2.0%	-6.4%		
西 3	西 3	-261	-17	-34	-119	-431	+142
		-10.1%	3.7%	-0.2%	6.6%		
	特西 3	-52	-3	-7	-40	-102	
		-10.9%	1.2%	-0.7%	10.4%		
西 4	西 4	16	149	14	-58	121	+58
		0.6%	19.6%	1.8%	-7.6%		
	特西 4	2012年度は未開設					
西 5	西 5	-148	238	-37	-89	-36	+72
		-8.9%	15.8%	-2.1%	-4.8%		
	参考：臨西 5	-10	3	-3	6	-4	
		-12.4%	4.9%	-3.2%	10.7%		
参考：西 6		-19	13	-28	-7	-41	+42
		-1.0%	1.4%	-1.8%	1.4%		
西 8		-104	77	-62	-185	-274	+38
		-4.7%	13.2%	-1.9%	-6.5%		

出典：京都市交通局提供資料および「京都市交通事業白書」より著者作成

表21 2021年旅客流動調査における路線毎の洛西ニュータウン内で
完結する旅客数の状況（平日・券種別）

単位：人

系統名	定期券	敬老乗車証	その他	定期外	合計
29	5	73	5	25	108
33	4	110	26	15	155
特33	1	29	2	1	33
70	0	1	0	1	2
73	2	68	4	14	88
西 1	10	25	8	15	58
西 2	19	300	45	61	425
特西 2	3	39	12	7	61
臨西 2	3	40	8	4	55
西 3	9	33	16	17	75
特西 3	0	0	0	0	0
西 4	8	74	9	13	104

特西 4	5	167	15	22	209
西 5	1	66	5	8	80
西 8	10	419	62	64	555
合計	80	1,444	217	267	2,008

出典：京都市交通局提供資料より著者作成

**表22 2012年旅客流動調査における路線毎の洛西ニュータウン内で
完結する旅客数の状況（平日・券種別）**

単位：人

系統名	定期券	敬老乗車証	その他	定期外	合計
29	13	58	7	19	97
33	12	66	18	18	114
特33	2	8	3	3	16
73	6	39	8	22	75
西 1	12	16	4	16	48
西 2	38	191	40	62	331
特西 2	8	57	13	24	102
臨西 2	3	18	2	4	27
西 3	11	30	13	17	71
特西 3	0	0	0	2	2
西 4	11	53	10	24	98
西 5	3	21	7	12	43
西 8	31	364	83	78	556
合計	150	921	208	301	1,580

出典：京都市交通局提供資料より著者作成

表23 路線毎の洛西ニュータウン内で完結する旅客数の増減（平日・券種別）

単位：人

系統名	定期券	敬老乗車証	その他	定期外	合計
29	-8	15	-2	6	11
33	-8	44	8	-3	41
特33	-1	21	-1	-2	17
70	0	1	0	1	2
73	-4	29	-4	-8	13
西 1	-2	9	4	-1	10
西 2	-19	109	5	-1	94
特西 2	-5	-18	-1	-17	-41
臨西 2	0	22	6	0	28
西 3	-2	3	3	0	4
特西 3	0	0	0	-2	-2
西 4	-3	21	-1	-11	6
特西 4	5	167	15	22	209
西 5	-2	45	-2	-4	37
西 8	-21	55	-21	-14	-1
合計	-70	523	9	-34	428

出典：京都市交通局提供資料より著者作成

表24 2021年旅客流動調査における路線毎の洛西ニュータウンから
近隣駅（阪急桂・洛西口、JR 桂川駅）間の旅客数（平日・券種別） 単位：人

系統名	定期券	敬老乗車証	その他	定期外	合計
33	38	69	16	68	191
特33	3	6	2	9	20
70	31	88	25	93	237
うち、桂駅	1	2	1	5	
うち、桂川駅	22	65	22	63	
うち、洛西口駅	8	21	2	25	
西 1	141	34	8	181	364
西 2	349	404	90	579	1,422
特西 2	63	73	13	96	245
臨西 2	28	63	4	64	159
西 3	166	78	29	215	488
特西 3	24	5	4	53	86
西 4	64	214	39	243	560
うち、桂川駅	45	165	29	153	
うち、洛西口駅	19	49	10	90	
特西 4	62	246	43	137	488
うち、桂川駅	46	188	34	99	
うち、洛西口駅	16	58	9	38	
西 5	110	116	20	184	430
西 8	49	250	61	167	527
洛西 NT—桂駅	972	1,100	248	1,621	3,941
洛西 NT—桂川駅	113	418	85	315	931
洛西 NT—洛西口駅	43	128	21	153	345
合計	1,128	1,646	354	2,089	5,217

出典：京都市交通局提供資料より著者作成

線毎の洛西ニュータウン内で完結する旅客数の増減⁴⁾をみたものである。表23より、70号系統の延伸や特西4号系統の新設もあり、洛西ニュータウン内で完結する旅客数が増加傾向にあることがわかる。また、券種別にみると、定期券利用者数が70号系統の延伸や特西4号系統以外の既設路線のほぼすべてで減少傾向にあること、敬老乗車証利用者が既設路線のほぼすべてで増加傾向にあることがわかる。

3 洛西ニュータウンから近隣駅（阪急桂・洛西口、JR 桂川駅）間の旅客数（路線毎）

表24は、2021年旅客流動調査における路線毎

の洛西ニュータウンから近隣駅（阪急桂・洛西口駅、JR 桂川駅）間の旅客数である。上表より、発着路線が多い分、桂駅への旅客数が多くなっていること、運行本数の多い西2号系統の旅客数が多いことがわかる。また、旅客数を券種別にみると、定期外利用者が多くなっていることがわかる。

表25は、2012年旅客流動調査における路線毎の洛西ニュータウンから近隣駅（阪急桂・洛西口駅、JR 桂川駅）間の旅客数である。表26は、2021年旅客流動調査の結果から2012年旅客流動調査の結果を減じることにより、路線毎の洛西ニュータウンから近隣駅（阪急桂・洛西口駅、JR 桂川駅）間の旅客数の増減をみたもの（増

表25 2012年旅客流動調査における路線毎の洛西ニュータウンから

近隣駅（阪急桂・洛西口，JR 桂川駅）間の旅客数（平日・券種別） 単位：人

系統名	定期券	敬老乗車証	その他	定期外	合計
33	54	41	16	71	182
特33	10	7	0	8	25
西 1	265	45	35	266	611
西 2	706	264	114	724	1,808
特西 2	170	119	43	260	592
臨西 2	43	46	11	93	193
西 3	320	96	49	328	793
特西 3	68	9	9	91	177
西 4	43	99	28	282	452
うち、桂川駅	15	50	18	187	
うち、洛西口駅	28	49	10	95	
西 5	170	97	28	229	524
西 8	118	275	84	350	827
洛西 NT—桂駅	1,924	999	389	2,420	5,732
洛西 NT—桂川駅	15	50	18	187	270
洛西 NT—洛西口駅	28	49	10	95	182
合計	1,967	1,098	417	2,702	6,184

出典：京都市交通局提供資料より著者作成

表26 路線毎の洛西ニュータウンから

近隣駅（阪急桂・洛西口，JR 桂川駅）間の旅客数の増減（平日・券種別） 単位：人

系統名	定期券	敬老乗車証	その他	定期外	合計
33	-16	28	0	-3	9
特33	-7	-1	2	1	-5
70	31	88	25	93	237
うち、桂駅	1	2	1	5	
うち、桂川駅	22	65	22	63	
うち、洛西口駅	8	21	2	25	
西 1	-124	-11	-27	-85	-247
西 2	-357	140	-24	-145	-386
特西 2	-107	-46	-30	-164	-347
臨西 2	-15	17	-7	-29	-34
西 3	-154	-18	-20	-113	-305
特西 3	-44	-4	-5	-38	-91
西 4	21	115	11	-39	108
うち、桂川駅	30	115	11	-34	
うち、洛西口駅	-9	0	0	-5	
特西 4	62	246	43	137	488
うち、桂川駅	46	188	34	99	
うち、洛西口駅	16	58	9	38	

西 5	-60	19	-8	-45	-94
西 8	-69	-25	-23	-183	-300
洛西 NT—桂駅	-952	101	-141	-799	-1,791
洛西 NT—桂川駅	98	368	67	128	661
洛西 NT—洛西口駅	15	79	11	58	163
合計	-839	548	-63	-613	-967

出典：京都市交通局提供資料より著者作成

表27 29号系統における洛西ニュータウン・ニュータウン外停留所方面間への
旅客数とその増減（平日・券種別）

単位：人

券種 区間	定期券			敬老乗車証			その他			定期外			合計		
	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減
西京①	14	21	-7	62	45	17	12	18	-6	53	74	-21	141	158	-17
西京②	22	22	0	112	63	49	11	9	2	48	65	-17	193	159	34
右京	42	55	-13	65	94	-29	11	38	-27	74	92	-18	192	279	-87
外郭線内	20	29	-9	64	104	-40	20	39	-19	45	92	-47	149	264	-115

出典：京都市交通局提供資料より著者作成

減数表）（増減数表）である⁵⁾）。表26より、2012年度調査時と比較して、アクセス路線が増加した分、洛西口駅・JR 桂川駅への旅客数は増加傾向にあるが、桂駅へ向かう路線については、33・70号系統を除く路線すべてで減少していることがわかる。また、旅客数の増減を券種別にみると、桂駅へ向かう路線で敬老乗車証利用者以外の券種で減少傾向にあることがわかる。

4 洛西ニュータウンからニュータウン外区間への旅客数（路線毎、券種別）

本節では、近隣駅（阪急桂・洛西口駅、JR 桂川駅）を除く、ニュータウン外区間への旅客数の集計結果について示すこととする。

(1) 29号系統（国道9号，宇多野嵐山山田線，四条通区間への旅客数）

表27は、2021年旅客流動調査および2012年旅客流動調査における29号系統の洛西ニュータウンとニュータウン外間の旅客数とその増減を示したものである。本表における西京①は、国道沓掛口—千代原口間、西京②は、西京区役所前—松尾大社前間、右京は、松尾橋—西大路四条間、外郭線内⁶⁾は、四条御前通—四条烏丸間と

なっている。上表より、西京②区間を除き、洛西ニュータウン内区間からニュータウン外間への旅客流動が減少していることがわかる。券種別でみると、定期外利用者が大幅に減少していることがわかる。

(2) 33・特33号系統（山陰街道，八条通，七条通区間への旅客数）

表28は、2021年旅客流動調査および2012年旅客流動調査における33，特33号系統の洛西ニュータウンとニュータウン外間の旅客数とその増減を示したものである。本表における西京①は、国道中山—川島町間、西京②は、桂消防署前—桂離宮前間、右京他は、桂大橋—西大路七条間、外郭線内は、七条御前通—京都駅前間となっている。上表より、洛西ニュータウン内区間からニュータウン外間への旅客流動が減少していることがわかる。券種別にみると、定期券利用者および定期外利用者が減少傾向にあることがわかる。

(3) 70号系統（久世北茶屋線，桂川街道，梅津街道ほか区間への旅客数）

表29は、2021年旅客流動調査における70号系統の洛西ニュータウンとニュータウン外間の旅客数を示したものである⁷⁾。本表における向

表28 33・特33号系統における洛西ニュータウン・ニュータウン外停留所方面間の旅客数とその増減（平日・券種別）

33号系統 単位：人

券種 区間	定期券			敬老乗車証			その他			定期外			合計		
	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減
西京①	3	6	-3	38	33	5	7	3	4	20	16	4	68	58	10
西京②	0	6	-6	16	18	-2	3	12	-9	8	14	-6	27	50	-23
右京	8	20	-12	53	46	7	16	13	3	40	50	-10	117	129	-12
外郭線内	35	32	3	63	55	8	15	32	-17	54	54	0	167	173	-6

特33号系統

券種 区間	定期券			敬老乗車証			その他			定期外			合計		
	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減
西京①	0	1	-1	1	3	-2	0	2	-2	1	3	-2	2	9	-7
西京②	0	0	0	3	3	0	0	1	-1	4	2	2	7	6	1
右京	4	1	3	17	5	12	1	2	-1	1	3	-2	23	11	12
外郭線内	1	3	-2	15	9	6	1	2	-1	6	11	-5	23	25	-2

33号＋特33号系統

券種 区間	定期券			敬老乗車証			その他			定期外			合計		
	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減
西京①	3	7	-4	39	36	3	7	5	2	21	19	2	70	67	3
西京②	0	6	-6	19	21	-2	3	13	-10	12	16	-4	34	56	-22
右京	12	21	-9	70	51	19	17	15	2	41	53	-12	140	140	0
外郭線内	36	35	1	78	64	14	16	34	-18	60	65	-5	190	198	-8

出典：京都市交通局提供資料より著者作成

表29 70号系統における洛西ニュータウン・ニュータウン外停留所方面間への旅客数とその増減（平日・券種別）

単位：人

券種 区間	定期券	敬老乗車証	その他	定期外	合計
向日・南	0	14	1	15	30
西京①	0	15	3	9	27
西京②	0	4	2	4	10
右京	2	18	4	14	38

出典：京都市交通局提供資料より著者作成

日・南は、向日回生病院前・物集女・高田町停留所、西京①は、北上久世一桂高校前間、西京②は、桂消防署前―上野橋間、右京は、梅津石灘町―太秦天神川駅前間となっている。上表より、向日・南区間といった比較的近隣区間だけではなく、右京区間まで利用する旅客が一定数存在することがわかる。

(4) 73号系統（国道9号線・五条通区間への旅客数）

表30は、2021年旅客流動調査および2022年旅客流動調査における73号系統の洛西ニュータウンとニュータウン外間の旅客数とその増減を示したものである。本表における西京①は、国道沓掛口―千代原口間、西京②は、平和台町―西大橋西詰間、右京は、西京極―西大路五条間、外郭線内は、市立病院前―京都駅前間となっている。上表より、西京②・右京区間にあたる平和台町―西大路五条間への旅客流動が減少傾向にあり、その他の区間への旅客流動は増加傾向にあることがわかる。券種別にみると、定期券・定期外利用者が減少傾向にあることがわかる。

表30 73号系統における洛西ニュータウン・ニュータウン外停留所方面間の旅客数とその増減（平日・券種別）単位：人

券種 区間	定期券			敬老乗車証			その他			定期外			合計		
	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減
西京①	10	20	-10	121	71	50	22	25	-3	63	90	-27	216	206	10
西京②	8	19	-11	65	56	9	18	13	5	44	50	-6	135	138	-3
右京	22	46	-24	61	35	26	22	20	2	48	75	-27	153	176	-23
外郭線内	22	44	-22	116	93	23	29	34	-5	97	70	27	264	241	23

出典：京都市交通局提供資料より著者作成

表31 洛西ニュータウン・京都明徳高校前 - 野田町間の旅客数とその増減（平日・券種別）単位：人

券種 系統名	定期券			敬老乗車証			その他			定期外			合計		
	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減
西 1	9	18	-9	16	8	8	4	4	0	17	22	-5	46	52	-6
西 2	18	43	-25	107	53	54	11	16	-5	63	67	-4	199	179	20
特西 2	2	8	-6	29	28	1	5	4	1	13	27	-14	49	67	-18
臨西 2	3	2	1	13	3	10	0	1	-1	5	8	-3	21	14	7
西 3	8	29	-21	12	14	-2	7	10	-3	20	40	-20	47	93	-46
特西 3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	1	1
西 5	13	15	-2	46	22	24	7	11	-4	35	25	10	101	73	28
西 8	11	7	4	64	46	18	14	15	-1	26	37	-11	115	105	10
合計	65	123	-58	287	174	113	48	61	-13	180	226	-46	580	584	-4

出典：京都市交通局提供資料より著者作成

表32 洛西ニュータウン・大原野地域間の旅客数とその増減（平日・券種別）単位：人 NT＝ニュータウン

券種 区間	定期券			敬老乗車証			その他			定期外			合計		
	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減
洛西 NT—右京の里周辺 (特西 2)	0	7	-7	106	72	34	9	18	-9	23	29	-6	138	126	12
洛西 NT—南春日町周辺 (臨西 2)	0	4	-4	16	25	-9	2	1	1	9	5	4	27	35	-8

出典：京都市交通局提供資料より著者作成

- (5) 京都明徳高校前—野田町区間（西 1・西 2・特西 2・臨西 2・西 3・特西 3・西 5・西 8号系統）への旅客数

表31は、2021年旅客流動調査および2022年旅客流動調査における西 1・西 2・特西 2・臨西 2・西 3・特西 3・西 5・西 8号系統の洛西ニュータウンと京都明徳高校前—野田町間の旅客数とその増減を示したものである。上表より、当該区間への旅客流動が減少ないし横ばい傾向にあることがわかる。券種別にみると、定期券・その他・定期外利用者の減少分を敬老乗車証利用者の増加で補っていることがわかる。

- (6) 大原野地域（右京の里・南春日町周辺）区間（特西 2・臨西 2号系統）への旅客数

表32は、2021年旅客流動調査および2022年旅客流動調査における特西 2号系統・臨西 2号系統の洛西ニュータウンと大原野地域（右京の里・南春日町周辺）間の旅客数とその増減を示したものである。上表より、右京の里方面への旅客流動が増加傾向、南春日町方面への旅客流動は減少傾向にあることがわかる。券種別にみると、定期券利用客が減少傾向にあることがわかる。

表33 洛西ニュータウン・向日回生病院前・物集女・高田町停留所間の旅客数とその増減（平日・券種別） 単位：人

券種 系統名	定期券			敬老乗車証			その他			定期外			合計		
	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減
70（再掲）	0	-	0	14	-	14	1	-	1	15	-	15	30	-	30
西4	1	4	-3	24	13	11	7	4	3	19	25	-6	51	46	5
特西4	1	-	1	20	-	20	4	-	4	11	-	11	36	-	36
合計	2	4	-2	58	13	45	12	4	8	45	25	20	117	46	71

出典：京都市交通局提供資料より著者作成

表34 洛西ニュータウン・桂坂ニュータウン間の旅客数とその増減（平日・券種別） 単位：人 NT＝ニュータウン

券種 区間	定期券			敬老乗車証			その他			定期外			合計		
	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減	2021年	2022年	増減
洛西 NT-桂坂 NT （西5）	8	28	-20	217	146	71	32	45	-13	72	97	-25	329	316	13

出典：京都市交通局提供資料より著者作成

(7) 久世北茶屋線区間（70・西4・特西4号系統，70号系統は再掲）への旅客数

表33は，2021年旅客流動調査および2022年旅客流動調査における70・西4・特西4号系統の洛西ニュータウンと向日回生病院前・物集女・高田町停留所間の旅客数とその増減を示したものである。上表より，経由路線が増えたこともあり，当該区間への旅客流動が増加傾向にあることがわかる。券種別にみると，敬老乗車証利用者と定期外利用者の利用が多い傾向にあることがわかる。

(8) 桂坂地域区間（西5号系統）への旅客数

表34は，2021年旅客流動調査および2022年旅客流動調査における西5号系統の洛西ニュータウンと桂坂地域間の旅客数とその増減を示したものである。上表より，当該区間への旅客数が微増傾向にあることがわかる。券種別にみると，定期券・その他・定期外利用者が減少したものの，敬老乗車証利用者がその減少分以上に増加したため，結果として当該区間への旅客流動が増加したことがわかる。

5 考察

本章では，「洛西ニュータウンを経由する市営バス路線の旅客数（券種別）」，「洛西ニュータウン内で完結する旅客数（路線毎，券種別）」，「洛西ニュータウンから近隣駅（阪急桂・洛西口，JR 桂川駅）間の旅客数（路線毎，券種別）」，

「洛西ニュータウンからニュータウン外区間への旅客数（路線毎，券種別）」について分析を実施した。

「洛西ニュータウンを経由する市営バス路線の旅客数（券種別）」では，2021年度の旅客流動調査および2022年旅客流動調査での結果をもとにデータを作成し，分析・比較を実施した。その結果，昼間時を運行しない西1・西3・特西3号系統以外の路線については，定期券利用者率が低く，敬老乗車証利用者率が高い路線が多い傾向にあること，2022年度調査と比較して，一部を除き旅客数が減少し，営業係数もすべての路線で悪化していることがわかった。この要因としては，前者は少子高齢化やテレワークの浸透による通勤・通学人口の減少が原因といえるが，2021年度の調査期間が COVID-19感染拡大防止のための外出自粛が呼びかけられていた時期と重なっていた可能性もあるものと考察する。

「洛西ニュータウン内で完結する旅客数（路線毎，券種別）」，「洛西ニュータウンから近隣駅（阪急桂・洛西口，JR 桂川駅）間の旅客数（路線毎，券種別）」についても，2021年度の旅客流動調査および2022年旅客流動調査での結果をもとにデータを作成し，分析・比較を実施したが，ここから導出できることは，前章「洛西ニュータウン内で完結する旅客流動（分析）」と「洛西ニュータウンから近隣駅（阪急桂・洛

西口、JR 桂川駅)間の旅客流動(分析)」において考察したことと同様に、ニュータウン住民の高齢化や路線新設、少子高齢化やテレワークの浸透による通勤・通学人口の減少や阪急洛西口駅、JR 桂川駅方面への路線の移行などが要因となり、洛西ニュータウン内で完結する旅客数が増加し、桂駅方面路線の旅客数が減少傾向にあると考察する。

「洛西ニュータウンからニュータウン外区間への旅客数(路線毎、券種別)」については、2021年度の旅客流動調査および2012年旅客流動調査での結果をもとにデータを作成し、分析・比較を実施した。右京の里方面や桂坂方面など洛西ニュータウンに距離が近い地域方面で増加している区間もあるものの、全体的にみるとニュータウン外への旅客流動が減少傾向にあること、券種別にみると、定期券利用者および定期外利用者にかかわる旅客流動が減少し、その分敬老乗車証利用者にかかわる旅客流動が増加していることがわかったが、上記の傾向の要因としては、市内中心部方面へ通勤・通学、買い物などの用途で利用していた利用者が少子高齢化やテレワークの浸透、COVID-19感染拡大防止のために外出を自粛する傾向にあったことにより減少したこと、通勤・通学人口の減少分、敬老乗車証を受給する高齢人口が増加したことであると考察する。

VI まとめと今後の課題

本稿は、京都市洛西ニュータウンと関係する市営バス路線の旅客流動を分析することにより、洛西ニュータウンにおける公共交通の現状について明らかにするものであった。市営バス路線の旅客流動のみの分析にとどまったため、他の指標との比較分析など、本稿で分析できなかったことも多く存在し、課題が残るものとなった。

本稿における分析・考察を通じて得られた知見としては、「定期券および定期外利用者数・利用率が減少傾向にあり、敬老乗車証利用者数・利用率が増加傾向にあること」、「近隣駅・ニュータウン外への流動が減少し、ニュータウン内で完結する流動が増加傾向にあること」が

挙げられる。これらのことが起きている要因の背景には、ニュータウン住民の「高齢化」があると考察する。また、その流れに対応するかたちで、従来の「近隣駅へのアクセス路線を充実させる政策」を実施するだけでなく、「ニュータウンを巡回する公共交通の充実」も検討すべきではないかと考察する。

本稿では洛西ニュータウンに関する現状分析を実施したが、このニュータウンで発生している傾向がこのニュータウン独自の傾向なのか、もしくは他のニュータウンないし団地でも同様の傾向が見られるのか、この課題については、今後の研究課題としたい。

謝辞

本稿執筆にあたり、OD データ等資料を提供いただきました京都市交通局自動車部運輸課様に感謝の意を表します。

参考文献

- 井上学 (2006)「規制緩和に伴う新規参入事業者と公営バス事業者の対応」『地理学評論』79巻8号435-447頁
- 木下太朗 (2022a)「京都市洛西ニュータウン地域における公共交通の研究」、『龍谷大学政策学研究』11巻、21-41頁
- 木下太朗 (2022b)「都市郊外部へのバス高速輸送システム(BRT)の整備にかかわる事業性調査——京都市洛西ニュータウンを事例として——」『日本都市計画学会関西支部研究発表会講演概要集』20巻57-60頁
- 木下太朗 (2023a)「都市郊外部における地下鉄延伸計画のバス高速輸送システムでの代替可能性の研究——京都市営地下鉄東西線洛西方面延伸計画を事例として——」『日本都市計画学会関西支部研究発表会講演概要集』21巻93-96頁
- 木下太朗 (2023b)「京都市洛西ニュータウン方面への地下高速鉄道構想・計画についての研究」『龍谷大学政策学論集』13巻1号27-41頁
- 小林由香 (2021)『令和2年度 包括外部監査の結果報告書 自動車運送事業の財務に関する事務の執行及び経営に係る事業の管理について(関連する施設・外部団体を含む)』
- 近藤宏一 (2005)「論説 都市バス運営の今後をめぐる論点と検討課題——京都市の路線バスをめぐる諸問題から——」『立命館経営学』43巻6号59-78頁

京都市（2021）『令和2（2020）年国勢調査』
<https://www2.city.kyoto.lg.jp/sogo/toukei/Population/Census/2020/index.html>（2023年11月30日閲覧）
 京都市交通局（2013）『営業係数と旅客数（24年度）』
 京都市交通局（2022）『令和3年度 京都市交通局事業白書』
 京都市都市計画局歩くまち京都推進室（2023）『第1回 京都市洛西地域公共交通会議 摘録』
 洛西ニュータウンアクションプログラム検討会（2017）『洛西ニュータウンアクションプログラム』
 洛西ニュータウンまちづくり検討会（2006）『洛西ニュータウンまちづくりビジョン』
 洛西“SAIKO”プロジェクト推進本部（2023）『「洛西“SAIKO（さあ、いこう）”プロジェクト～みんなが進める！実行策 とりまとめ～」について』
 清水武彦（2000）『自治の時代のパートナーシップ——住民の側に立つ公務員像を求めて』自治体研究社
 下村泰彦（2006）「洛西ニュータウンの再生に関する一考察」『洛西地域研究』2号15-37頁
 谷本涼（2015）「京都市のタクシー業界による移動サービスの多様化」『人文地理』67巻3号252-266頁

註

1) 国道沓掛口南行停留所も洛西ニュータウン（新林住

区）に所在するが、本稿における研究対象として含めないことにする。

- 2) 2020年度国勢調査「6小地域集計（国勢統計区及び町丁別）第3表男女、年齢（5歳階級）別人口、平均年齢及び総年齢－町丁・字等」における洛西ニュータウン関係町丁の数値（人口21,752人、65歳以上の人口9,358人）より算出した。
- 3) 本稿における券種は、「定期券」「敬老乗車券」「その他（福祉乗車証など、上記の2種に当てはまらないもの）」「定期外（運賃や1日乗車券、回数券など）」の4種とする。
- 4) 表23では、70号・特西4号系統といった延伸・新設路線における旅客数は、旅客増加分として処理している。
- 5) 表26でも、表23と同様に70号・特西4号系統といった延伸・新設路線における旅客数は、旅客増加分として処理している。
- 6) 本稿における外郭線内とは、市電旧外郭線内のことであり、市電22号系統が経由していた北大路通、東大路通、九条通、西大路通の内側の市域のことを指している。
- 7) 2012年調査では70号系統は洛西ニュータウンまで乗り入れていなかったため、2021年調査の結果のみを示している。