

# 「歩くまち・京都」 総合交通戦略



## 京都のまちが変わります。

平成21年6月「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会

### 公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の 実現のために御意見を！

「歩くまち・京都」総合交通戦略は、市民・観光客の皆様、そして事業者、行政が一体となって、「歩いて楽しいまち」の実現を目指して進めるための基本的な考え方や具体的な施策を示しています。この戦略の策定に当たっては、平成20年7月に「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会及び3つの検討部会を設置して、検討を進めています。

「歩くまち・京都」総合交通戦略の冊子は、市役所案内所及び情報公開コーナーなどで配布しています。また、冊子の情報は、以下のホームページにも掲載しています。



ホームページ：<http://www.city.kyoto.lg.jp/tokei/soshiki/9-5-0-0-0.html>

中間とりまとめ

概要版

# 目次

<b>1 「歩くまち・京都」総合交通戦略の目標</b> .....	1
(1) 京都の目指すべき「姿」 .....	1
(2) 目標とする水準 .....	1
<b>2 地域別の未来の交通体系の方向性</b> .....	2
(1) 都心部（上京区，中京区，下京区，東山区） .....	2
(2) 北部（北区，左京区） .....	2
(3) 東部（山科区，伏見区東部） .....	2
(4) 南部（南区，伏見区西部） .....	2
(5) 西部（右京区，西京区） .....	2
<b>3 「歩くまち・京都」総合交通戦略の基本的考え方</b> .....	3
(1) 公共交通利便性向上の基本的考え方 .....	3
(2) 未来の公共交通まちづくりの基本的考え方 .....	3
(3) 道路の機能分担の基本的考え方 .....	3
(4) 公共交通優先のライフスタイルの基本的考え方 .....	5
<b>4 「歩くまち・京都」総合交通戦略実施プロジェクト</b> .....	6
(1) 取組を推進する具体的な施策 .....	6
(2) 具体的な検討を進める施策 .....	10
<b>5 継続的な推進のための体制整備</b> .....	13
(1) 「歩くまち・京都」の体制づくり .....	13
(2) 進捗管理及びフォローアップ .....	13

# 1 「歩くまち・京都」総合交通戦略の目標

脱「クルマ社会」を目指した取組や、新たな公共交通のネットワークにおける「人が主役の魅力あるまちづくり」を推進し、地域主権時代の全国のモデルとなる、公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現を目指します。

## (1) 京都の目指すべき「姿」

公共交通の利便性向上と、それらを繋ぐ新たな公共交通システムを導入し、「歩く」ことを基本としたライフスタイルへの転換により、京都に暮らす市民並びに京都へ訪れるすべての人が、京都の誇りと魅力を再発見できるようになります。

脱「クルマ社会」を目指した取組や、新たな公共交通のネットワークにおける駅やバス停を中心とした「人が主役の魅力あるまちづくり」が推進され、地域主権時代の全国のモデルとなる、公共交通優先の「歩いて楽しいまち」が実現できます。

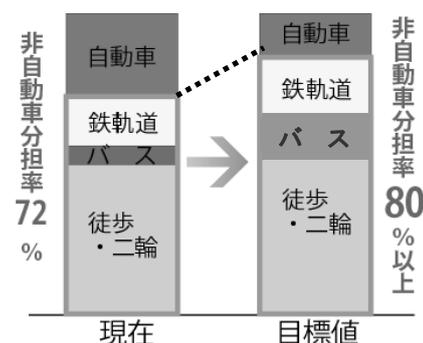
## (2) 目標とする水準

非自動車(徒歩・公共交通・自転車)分担率において、世界の同規模の大都市の中での最高水準を目指します。

**非自動車分担率 : 現在 約72% → 目標 80%超**

○ 交通手段別分担率の目標は、以下の通りとします。

自動車	28%	→	20%以下
鉄(軌)道	16%	→	20%
バス	6%	→	10%
徒歩・二輪	50%	→	50%超



○ 目標達成に向けた取組を確実に進めるために、数年程度の短期的な目標達成期限を設定し、取組の進捗状況を確認するモニタリングシステムやルールを構築します。

**京都市の未来の公共交通まちづくりでは、  
あらゆる移動手段について、地球環境への負荷を最低限に抑制し、  
すべての取組において「歩行者」を最優先とする交通体系を目指します。**

#### (1) 都心部（上京区，中京区，下京区，東山区）

---

「歩くまち・京都」を実現するシンボリックなエリアとして位置付け、不要な自動車交通を排除するとともに、より安心安全な歩行空間と快適な公共交通ネットワークを創出する交通まちづくりを目指します。

#### (2) 北部（北区，左京区）

---

恵まれた自然・歴史的景観と歴史的都心地区に近接する準都心的機能の異なる地域性に配慮しながら、それぞれの地域のニーズに応じた公共交通ネットワークを整備する交通まちづくりを目指します。

#### (3) 東部（山科区，伏見区東部）

---

隣接県などから流入する自動車交通の要衝であることから通過交通を処理する幹線軸を確保するとともに、近隣商業地域や住宅地域内においては、歩行者と公共交通優先の交通まちづくりを目指します。

#### (4) 南部（南区，伏見区西部）

---

京都の玄関口でもあり、「南部創造のまちづくり」を進める地域や、歴史的景観を残す市街地が連携しながら、公共交通ネットワークの充実によって、発展し続ける南部の交通まちづくりを目指します。

#### (5) 西部（右京区，西京区）

---

豊かな自然環境や貴重な歴史資産、大学や住宅地など、異なる地域性が調和した快適な住環境を充実させる交通ネットワークとして、都心部など他地域への公共交通によるアクセス利便性向上を図る交通まちづくりを目指します。

### 3 「歩くまち・京都」総合交通戦略の基本的考え方

**1. 交通事業者間の連携などにより公共交通の利便性向上を図る交通施策**

**2. 徒歩と公共交通で用の足りるようなまちづくり施策**

**3. 一人ひとりに「歩く」ライフスタイルを促すコミュニケーション施策**

**の3分野の施策が相乗効果を創出するよう、互いに密接に連携させながら推進します。**

#### (1) 公共交通利便性向上の基本的考え方

- 京都に住まい、訪れるすべての人が快適に、便利に利用できる公共交通を目指します。
- 利用者視点での公共交通全体の利便性向上のため、早期に着手する施策及び中長期的に取り組む施策を構築します。
- 公共交通の利便性向上施策を継続的に推進するため、関係者が連携して取り組む体制を整備します。

#### (2) 未来の公共交通まちづくりの基本的考え方

- 京都市の未来の公共交通まちづくりでは、あらゆる移動手段が、地球環境への負荷を最低限に抑制し、すべての取組において「歩行者」を最優先とする交通体系を目指します。

#### (3) 道路の機能分担の基本的考え方

- 「歩くまち・京都」を実現するためには、自動車利用を抑制することが重要であり、そのためにも、既存の道路上の空間を多様な交通手段を総合的に配慮しながら見直す必要があります。
- 市民生活を支える物流交通の自動車など、必要な車両の走行に配慮する一方で、都心部や住宅地などにおいては人を主役とし、公共交通を優先した道路の機能分担を図ります。

## ア 主要幹線道路

自動車交通量、特に物流を担う貨物車交通量が多い自動車専用道路、国道1号、堀川通、国道9号(五条通)は、バスなどの公共交通に配慮しながら、主に自動車交通の円滑な処理を目指します。

## イ 都心主要道路

都心において繁華街を形成している四条通・河原町通・東大路通などの道路は、歩行者と公共交通を中心とした交通機能を分担し、安全で賑わいのある都心空間の形成を目指します。ただし、商品の搬出入などの市民生活に不可欠な自動車交通には配慮するものとします。

**四条通での歩道拡幅による快適な歩行空間の確保とマイカーから公共交通への転換を図るための公共交通優先の取組を内容とする****トランジットモール化****を推進**

## ウ 都心の細街路

安全な歩行空間をできる限り広げて、地域の生活者や来訪者が安心して買物をしたり回遊したりすることのできる道路を目指します。自動車は歩行者等に配慮してゆっくり走ることを基本とします。また、都心主要道路を含めて面的に広がる歩行空間の充実を地域が主体となった取組として目指します。

## エ 都心以外の主要道路

自動車交通と歩行者・公共交通・自転車がバランスよく機能を発揮する道路を目指します。現状において歩行者・公共交通・自転車の空間が不足している道路においては、道路空間を見直す上でこれらを優先的に取り扱うことを基本とします。

## オ 周辺部の商店街等の道路

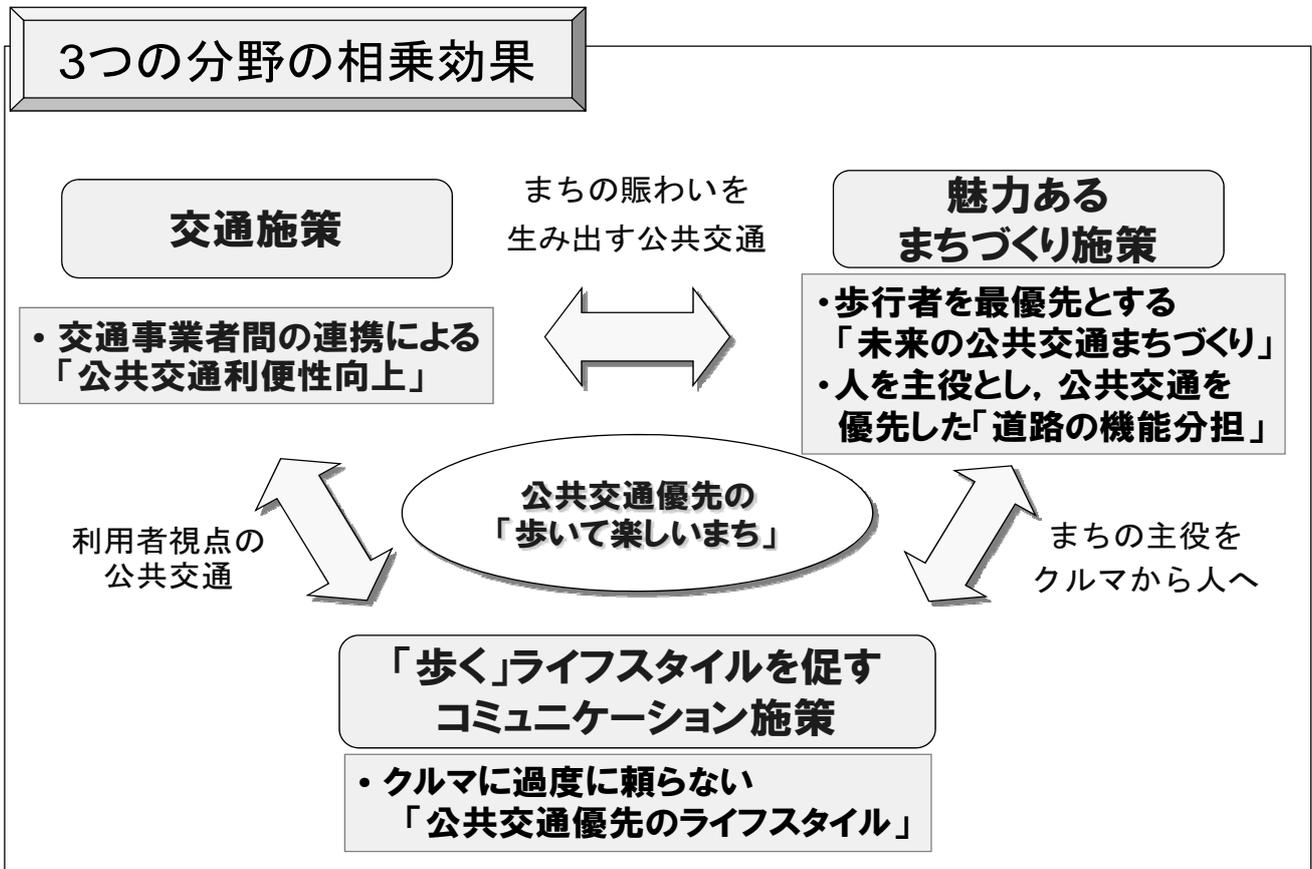
安全な歩行空間をできる限り広げて、安心して買物をしたり回遊したりすることのできる道路空間を目指します。自動車は沿道に用事のあるものに限るとともに歩行者等に配慮してゆっくり走ることを基本とします。

## カ 住宅地域の道路

歩行者や自転車の安全を最優先とし、通過交通としての自動車は基本的に排除するとともに、通過する自動車は歩行者等に配慮してゆっくり走ることを基本とします。

#### (4) 公共交通優先のライフスタイルの基本的考え方

- 「歩くまち・京都」の理念と、実現に向けての行動規範を明確にするために、歩行者優先憲章を制定します。
- 市民意識を踏まえ、京都の賑わいと歴史・伝統を継承するために、公共交通優先の歩いて楽しいまちづくりのためのライフスタイルへの転換を、一人ひとりに促します。
- 一人ひとりに「歩く」ことを中心とした公共交通や自転車を活用したライフスタイルへの転換を促すコミュニケーションを中心とした市民ぐるみの取組により、大胆なマイカー抑制を進める施策を推進します。



## 4 「歩くまち・京都」総合交通戦略実施プロジェクト

本戦略の基本的考え方に基づき、本市で運行する鉄道・バス事業者を中心としたこれまでにない「公共交通ネットワーク組織」を構築するなど、具体的な施策を推進します。

### (1) 取組を推進する具体的な施策

#### 公共交通利便性向上施策

#### バスの利便性向上施策

##### ①バス系統再編

- 利用者の目線で分かりやすい路線を構築します。
- 路線再編やダイヤ調整等により系統重複を解消します。

##### ②バスダイヤ改善

- 「覚えやすく」「使いやすい」ダイヤを実現するためにパルスタイムテーブル<sup>※1</sup>化を実施します。

#### 先行実施プロジェクト：**洛西地域におけるバス利便性向上**

**洛西地域を運行する複数のバス事業者の系統（経路）・ダイヤ・バス乗り場の一元的な見直し等、鉄道事業者とも連携し、利便性向上を図ります。**

※1 パルスタイムテーブル：鉄道をパターンダイヤとし、これと結節するバス等の公共交通を鉄道に合わせてパターンダイヤ接続することにより、公共交通機関相互の乗継ぎによる待ち時間を短縮することで公共交通機関の利便性を向上するシステム。

#### バス走行環境の改善施策

##### ①バス走行空間改善

- バス専用・優先レーンや公共車両優先システム(PTPS)<sup>※2</sup>の拡充等、公共交通の優先走行空間の拡大により、クルマに対する優位性を確保します。
- バス専用レーンの維持のために、市民に対するルール遵守の啓発をします。

※2 公共車両優先システム(PTPS)：Public Transportation Priority Systemsの略。情報通信技術を利用したバスレーンの確保やバス優先信号制御等を通じて、バスの定時運行を確保し、公共車両の運行支援を行うことにより、バスの利便性の向上を図るシステム。

## ②バス停環境改善

- 分かりやすく利用しやすいバス停に改善します。
- 公共交通を利用したくなるような「かっこいい」「おもしろい」という視点を持ったバス停を整備します。

## 鉄道の利便性向上施策

### ①鉄道事業者間の連携

- 鉄道事業者相互間の更なる情報の共有化により、便利な乗継情報の充実を図ります。
- バリアフリー化の推進や乗継利便性の更なる向上等、人にやさしい旅客施設を整備します。

### ②地下鉄の利便性向上

- 地下鉄沿線での潜在需要の発掘と、更なる利用を促進します。
- 東西線と烏丸線、阪急と烏丸線などの乗継利便性の向上を図ります。
- 地下鉄への他の鉄道やバスの接続を強化します。

## 鉄道・バスの連携施策

### ①乗継利便性向上

- ダイアの整合や運賃システムの共通化等により、乗継利便性の向上を図ります。

### ②多様な料金施策

- マイカーと比べて公共交通が料金的にもお得であることをPRします。
- 共通運賃や乗り継ぎ制度などにより、利用者に分かりやすい料金体系を構築します。
- 既存の企画切符を有効活用するとともに、ICカードを活用した多様な料金割引を実施します。

先行実施プロジェクト：**京都市内共通一日乗車券（京都カード）の創設**

**京都市の鉄道・バスの交通事業者が連携し、地区内の公共交通を利用することができる企画切符の導入を目指します。**

### ③バリアフリー化の推進

- 14地区を「重点整備地区」に選定し、「重点整備地区」ごとに「移動円滑化基本構想」の策定を進め、順次バリアフリー化を進めています。

## 効果的な情報提供による分かりやすさの向上

- 出発地から目的地まで、鉄道・バスが一体として利用できる効率的なルートを情報提供できる仕組みを構築します。

- ユニバーサルデザインに配慮したスムーズに移動のできる情報提供を実施します。
- 公共交通の利便性が向上していることを戦略的・効果的に広報します。
- 観光地において、公共交通機関がわかりやすく利用できるような環境の充実を図ります。

### 観光地交通対策

- パーク・アンド・ライド<sup>※3</sup>の通年実施を目指します。
- 歩かないと楽しめない京都の魅力を最大限に引き出します。
- 京都市内全体がアミューズメントパークのように巡れる姿を目指します。

※3 パーク・アンド・ライド：クルマの市街地への乗り入れを抑制し、都市の慢性的な交通渋滞を緩和することを目的として、自宅から乗ってきたクルマを、途中で駅周辺の駐車場に停めてもらい、バスや電車などの公共交通機関への乗継ぎを促す制度。

### 公共交通不便地域のあり方

- 地域住民や行政と交通事業者が前向きにパートナーシップを構築することにより、生活交通を維持します。
- 生活交通の維持に向けた取組は、当該地域のまちづくり、地域づくりと一体となって、広域的、総合的な視点から検討します。

#### 先行実施プロジェクト：**公共交通不便地域のあり方に関する検討**

**地域住民や行政と交通事業者が前向きなパートナーシップを構築することを目指し、公共交通不便地域のあり方、方向性について、具体的な検討を進めます。**

### コミュニケーションを中心としたモビリティ・マネジメント施策

- 市民・観光客の皆様のライフスタイルを「クルマに過度に依存したもの」から「歩くことを基本としたもの」への転換を促す「コミュニケーションを中心とした持続的な取組（以下、モビリティ・マネジメント<sup>※4</sup>施策）」を実施します。

※4 モビリティ・マネジメント：かしこいクルマの使い方を考えて実践していただくため、例えば、交通手段の出すCo2排出量の比較などを盛り込んだ啓発冊子や、公共交通利用促進マップ、交通行動に関するアンケートなどを活用し、回答者の自発的な交通行動の変化を促す手法。

### 市民を対象としたモビリティ・マネジメント施策

- 公共交通マップ等の情報提供を通じて、京都市内の居住者や転入者に、歩くことを基本としたライフスタイルへの転換を促すコミュニケーション施策を実施します。
- 京都市全域の公共交通に関する一連の情報が閲覧できるウェブサイト構築に取り組みます。
- 交通結節点における乗継情報を提供し、移動の楽しみを創出する環境整備に取り組みます。

- 地域情報紙やラジオ、各種イベント行事を活用してかしこいクルマの使い方を継続的に呼びかけます。

先行実施プロジェクト(実施済み): **「歩くまち・京都」総合交通戦略シンポジウム**

**クルマ中心のライフスタイルから、徒歩や公共交通、自転車が優先されるライフスタイルへの転換に向けての“きっかけづくり”等を目的に、シンポジウムを開催しました。**

#### 子ども・学生を対象としたモビリティ・マネジメント施策

- 京都市内の児童・生徒・学生を対象として、かしこいクルマの使い方を考えていただくモビリティ・マネジメント教育を実施します。
- 小学生、中学生を対象として授業等で使用する環境副読本を活用したコミュニケーション施策を実施します。
- 初めて免許を取得する年代である大学生を対象にかしこいクルマの使い方を考えていただくコミュニケーション施策を実施します。

#### 通勤・職場を対象としたモビリティ・マネジメント施策

- 京都市内の事業所を対象として、通勤・職場交通におけるかしこいクルマの使い方を促すコミュニケーション施策を実施します。
- 平成20年度から実施した、オール京都市で取り組む「エコ通勤」を継続・拡大展開します。
- 市内の事業所の主体的・持続的な取組として、通勤・職場交通プランの作成を推進します。

先行実施プロジェクト(実施済み): **京都市役所全職員を対象とした「エコ通勤」**

**マイカー通勤から、徒歩や公共交通、自転車を利用した通勤への転換を促すためのアンケートを2回実施しました。**

#### 観光客を対象としたモビリティ・マネジメント施策

- 京都観光の歩く魅力やかしこいクルマの使い方を呼びかけるポスター掲出やリーフレット配布を行い、公共交通を利用した来訪を呼びかけます。
- クルマでの来訪者には、市周辺部に開設したパーク・アンド・ライドの利用を呼びかけます。
- 宿泊施設と連携し、マイカー観光から公共交通を利用した観光への転換を促すコミュニケーション施策を実施します。

## (2) 具体的な検討を進める施策

### 「歩くまち・京都」を支える歩行空間の充実

- 都心主要道路(四条通・東大路通など)における歩行空間の拡大と交通安全性の向上を図ります。
- 観光地周辺道路における歩行空間の拡大とすべての人の移動を支援するユニバーサルデザインの向上を図ります。
- 商店街, 都心の細街路, 住宅地域における歩行空間の拡大と交通安全性の向上を図ります。

### 先行実施プロジェクト: **歴史的都心地区や観光地における歩道拡幅**

**多くの市民・観光客の皆様が訪れる四条通や東大路通などにおいて, 歩行空間の拡大と交通安全性の向上を図ります。** (歴史的都心地区: 四条通, 河原町通, 御池通, 烏丸通に囲まれた地区)

### 未来の公共交通の充実

#### 新たなバスシステムの導入

- 自動車抑制施策やまちづくり施策との連携を図り, 導入エリアなどの検討を進めます。

#### 新しい公共交通システム (LRT)

- 新しい公共交通システム(LRT<sup>※5</sup>)については, 魅力的なまちづくり, 中心市街地の活性化, 都心の徒歩の支援, 鉄道網のミッシングリンク<sup>※6</sup>をつなげる役割を持つ路線といった機能を果たす地域においてLRTの導入が有効であると考えられ, 今後, LRTに関する検討体制を整え, より具体的な検討を進めます。

※5 LRT : Light Rail Transit(軽量軌道公共交通機関)の略。次世代型路面電車とも呼ばれ, 従来の路面電車に比べ振動が少なく, 低床式で乗降が容易であるなど, 車両や走行環境を向上させ, 人や環境にやさしく経済性にも優れているとされる公共交通システム。

※6 鉄道網のミッシングリンク : 連続したネットワークが期待される鉄道網において, ターミナルなどが離れているため不連続となっている箇所。

#### コミュニティバス

- 地域特性に応じたコミュニティバス<sup>※7</sup>のあり方などの検討を進めます。

※7 コミュニティバス : 地域の住民の利便性向上のため, 一定地域内を運行するバスで, 車両仕様, 運賃, ダイヤ, バス停位置等を工夫したバスサービス。

## 自動車交通の効率化と適正化

### パーク・アンド・ライド

- 京都市では観光ピーク時期を中心に継続的に取り組んできており、一定の成果が得られています。今後、パーク・アンド・ライド駐車場の設置箇所の拡大・通年化を目指します。

### ロードプライシング

- ロードプライシング<sup>※8</sup>は、ロンドン、オスロ、シンガポール、ミラノなどの世界の主要都市において、都心部への自動車流入の抑制のために導入されており、それらの実態も踏まえながら、導入可能性について検討を進めます。

※8 ロードプライシング：道路混雑の激しい地域やその周辺の自動車交通量を抑制し、交通渋滞や大気環境の改善を図るため、特定の地域に進入または通行する車から料金を徴収する制度。

### 貨物車の荷さばきの適正化・タクシーの実車率向上

- 地域との結びつきの中で、日常生活や企業活動に必要な荷さばきの適正化方策等について検討します。
- 地域と連携した新たなタクシーの活用を地域単位で検討し、タクシーの実車率向上を図ります。

### 駐車場施策

- 駐車場は都市の装置の一つとして、重要な施設です。そのため、駐車場施策は、現状の駐車場の有効活用と、将来の適切な配置を促すものとします。

### 交通条件の公平化

- 一定規模以上の公的施設や商業施設において、交通条件の公平化を図るため、自動車利用者に優遇措置を講じる場合には、公共交通等の利用者に対しても同等水準以上のサービスを提供するための制度の創設を図ります。

## パーソナルモビリティとライフスタイルの転換

### 自転車交通施策

- 自転車は環境にやさしい乗り物であり、また、京都市はコンパクトな市街地であることから、その利用率は高くなっています。自転車を有力な交通手段と捉えて、安全な走行環境の充実を図る必要があります。その一方で、自転車は私的交通の一種(パーソナルモビリティ)であることから、歩行者が集中する都心などにおいては、乗り入れの制限や駐輪に対する適切なコスト負担が求められるため、これらについて検討します。また同様に、歩行者が集中する都心などにおいては、自転車をシェアリング(共有)することが、自転車総量や駐輪スペースの抑制につながることから、導入の可能性について検討します。

### カーシェアリング

- カーシェアリングは、クルマを共有することで、クルマの走行距離を減少させたり、クルマの保有を抑制する取組で、既に京都でも実施されており、更なる促進を目指します。電気自動車を導入するなど更に環境負荷の小さなシステムも検討します。

### モビリティ・ウィーク

- ライフスタイルの転換に向け、効果的な京都らしい取組、また、京都の伝統的な祭りや行事、イベントと関わったクルマを使わない期間として、モビリティ・ウィーク<sup>※9</sup>の継続的な実施可能性について検討します。また、観光地などで、環境負荷の小さい電気自動車だけが走行できる京都らしい「エコカー・ゾーン」を検討します。

※9 モビリティ・ウィーク：都心部において一定期間クルマを使わない地区を創りだし、一人ひとりがクルマのない都市環境を体験することにより、交通や環境、都市生活とクルマの使い方について社会啓発する取組。

### 買物・通院などの行動スタイルの転換

- 自動車による遠方への買物や通院から、近隣の商店街への徒歩や自転車による買物・通院に転換することができるようにするため、交通施策だけではなく、近隣商店街の活性化、地域内医療の充実など総合的なまちづくり施策として展開することをめざします。

**本戦略に関わるすべての組織が、互いに協調し、強力に推進する体制を構築します。**

### (1) 「歩くまち・京都」の体制づくり

- 「歩くまち・京都」を実現するための多種多様な交通政策を確実に進めるためには、交通政策の実施に関わるすべての組織が互いに協調しながら取り組むことが重要です。このため、本戦略に掲げた取組に関わるすべての組織（交通事業者、公安委員会、道路管理者、国及び府、市の関係部局等）が実現可能な施策から実行に移すための協力体制を構築します。

### (2) 進捗管理及びフォローアップ

本戦略に掲げた取組の進捗について、定期的に報告する場を設定し、本戦略のフォローアップや社会経済情勢の変化を踏まえ、必要に応じた充実、見直しを行います。

先行実施プロジェクト(実施済み): **「歩くまち・京都」に対する市民アンケート**

徒歩や公共交通、自転車が優先されるライフスタイルへの転換に向けた施策立案の基礎資料として活用するために、14,700人を対象に市民アンケートを実施しました。この結果…

京都市民の皆様は

「京都の**歴史と伝統**を守るべき！」

と非常に強く考えており(94~98%),そして、

「京都の歴史と伝統のためには(そして健康や環境のためにも),

(便利な)クルマを**あきらめて**いかなければならない」

と考えているようである。だからこそ、大多数の方(80~93%)が

「**クルマ中心**でない(徒歩を中心とした)まちづくりが必要」

と考えており、そして、同じく大多数の方(71~93%)が

「**自分自身でも**,クルマを控えていこう」

と積極的に考えている様子が分かりました。

# あなたの意見で京都が変わる！

「歩くまち・京都」総合交通戦略中間とりまとめへの御意見をお待ちしています！

なお、今回の「歩くまち・京都」総合交通戦略中間とりまとめはホームページにも掲載しています。

お寄せいただいた御意見などにつきましては、内容を公表する場合がありますので、あらかじめ御了承ください(氏名等は公表しません)。

また、御意見等に対しましては、個別に回答はしませんので併せて御了承ください。

**【募集期間】** 平成 21 年 6 月 29 日(月)～7 月 28 日(火)

**【応募方法】** 郵送, FAX, ホームページで受け付けます。

**【お問合せ・応募先】**

京都市 都市計画局歩くまち京都推進室

住所: 〒604-8571 京都市中京区寺町通御池上る上本能寺前町 488 番地

電話: 075-222-3483 FAX: 075-213-1064

ホームページ : <http://www.city.kyoto.lg.jp/tokei/soshiki/9-5-0-0-0.html>

●公共交通の利便性を向上させることについて、御意見をお聞かせください。

●未来の公共交通まちづくりについて、御意見をお聞かせください。

●公共交通を優先するライフスタイルに転換することについて、御意見をお聞かせください。

●その他

(差し支えなければ下欄にも御記入ください。)

お住まい又は 勤務先の行政区	京都市 区	職業又は 所属団体等	
氏 名		性別 男・女	年齢 歳