

# 「京都市地域公共交通計画」(素案)について

— 将来にわたって生活交通を維持・確保していくために —

## ～ 皆様からのご意見を募集します ～

募集期間 令和5年9月15日(金)～令和5年10月16日(月)【必着】

京都市では、人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の実現に向けて取り組んできた結果、クルマに過度に依存しない、徒歩・公共交通を中心としたまちや暮らし、観光への転換が進んでいます。

一方で、「歩くまち・京都」の推進の根幹を支え、市民生活にとって重要なインフラである公共交通を取り巻く環境は、地域における人口の減少や生活様式の多様化による利用者の減少に加え、運転士や整備士などの公共交通の担い手不足の深刻化などにより、厳しさを増しています。

こうした状況の下、将来にわたって、地域の特性やニーズに応じた生活交通を維持・確保し、持続可能なものとしていくための考え方や具体的な取組を示した「京都市地域公共交通計画」を策定することとしました。この度、本計画の素案を取りまとめましたので、広く市民の皆様のご意見を募集します。

計画の区域 京都市全域

計画の期間 計画策定日から令和11年3月まで

計画の位置付け 令和3年11月に改定した『「歩くまち・京都」総合交通戦略2021』の個別計画と位置付け、同戦略に定める3つの柱の一つ「持続可能なまちづくりを実現する公共交通ネットワークの形成」の施策・推進項目を基本に、重点的に取り組んでいく内容を取りまとめました。

### 計画の理念

市民・交通事業者・行政、それぞれが連携しながら主体的に役割を果たし、

- 1 市民生活を支える交通手段の維持・確保
- 2 都市の未来を見据えた公共交通の利便性・快適性の向上

によって「歩くまち・京都」の基本理念である「人と公共交通優先のまちづくり」を継承・進化させます。

### ご意見の提出方法



パワコメくん

#### ① 市民意見募集ホームページ

送信フォームからご提出いただけます。

<https://www.city.kyoto.lg.jp/templates/pubcomment/tokei/0000316930.html>

#### ② 電子メール [trafficpolicy@city.kyoto.lg.jp](mailto:trafficpolicy@city.kyoto.lg.jp)

※ メール の 件名 に「パブリックコメント」とご記入いただき、  
ご意見はメール本文にご記入ください。

これらのほか、以下の連絡先にFAX、郵送、持参でご提出いただくことも可能です。

・その場合は、本リーフレット付属のご意見記入用紙をご活用ください。  
(他の用紙でも結構です。)

京都市都市計画局歩くまち京都推進室 (京都市役所分庁舎2階)  
〒604-8571 京都市中京区寺町通御池上る上本能寺前町488番地  
TEL: 075-222-3483 FAX: 075-213-1064

ホームページ内  
送信フォームは  
こちら



本リーフレットは概要版です。  
全体版はこちらから  
ご覧いただけます。



SUSTAINABLE  
DEVELOPMENT  
GOALS



京都市  
CITY OF KYOTO

<https://www.city.kyoto.lg.jp/templates/pubcomment/tokei/0000316930.html>

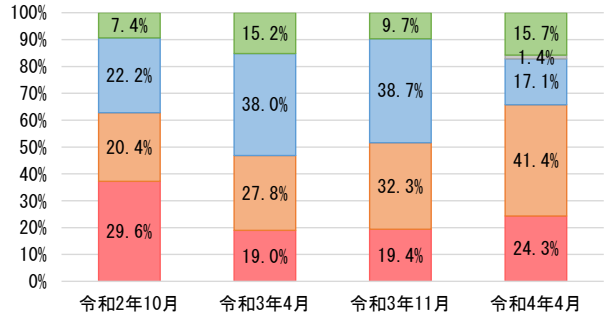
京都市は持続可能な開発目標 (SDGs) を支援しています。

# 皆さんに知っていただきたい、5つのこと

## 1 全国の公共交通が危機。京都も同じ状況です。

京都の公共交通は、担い手不足、人口減少、利用者減少により、厳しい状況に置かれています。

全国的にも、鉄道・バス路線の廃止や減便、タクシー事業者の廃業が相次いでいます。



■路線廃止 ■減便 ■行政による維持協議 ■事業撤退 ■現状通り  
コロナ禍を受けたバス事業者の撤退・縮小傾向

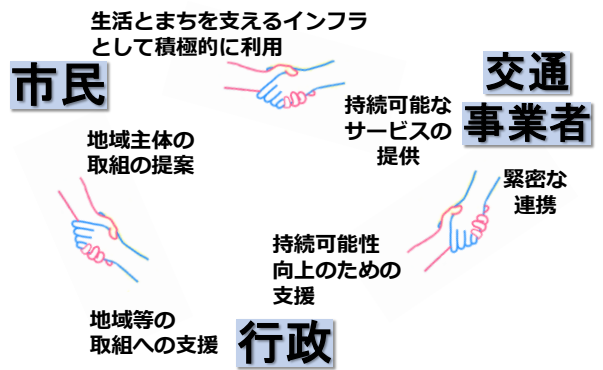
(出典：(一財)地域公共交通総合研究所「公共交通経営実態調査報告書」)

## 2 「他人ごと」から「自分ごと」「みんなごと」へ。使って守る公共交通へ。

「交通事業者任せ」「行政任せ」では公共交通を守ることができません。

市民の皆さんも主役として、公共交通を積極的に利用し、支えることが、極めて重要です。

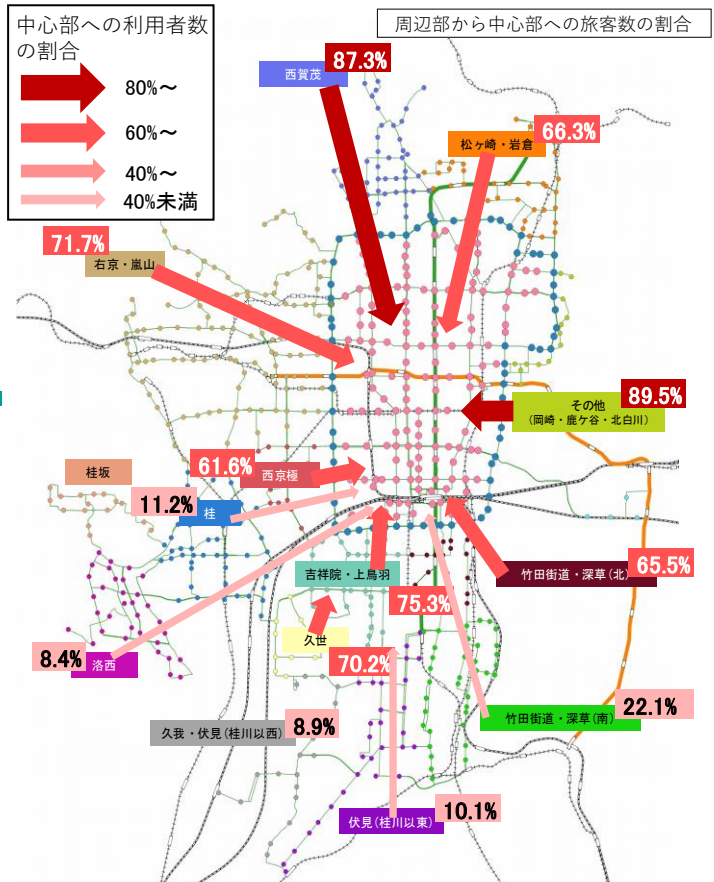
- 市民**：公共交通の重要性の認識と積極的な利用
- 交通事業者**：適切な運賃体系を前提とした、効率的な公共交通ネットワークの維持・確保
- 行政**：三者一体となった取組の推進と市民・交通事業者への支援



## 3 都心部の路線は、周辺部や中山間地域等からの利用があればこそ。

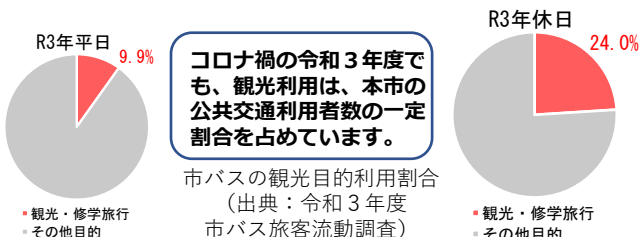
都心部の充実した路線網や便数は、周辺部や中山間地域等を含む市内全域からの移動があればこそです。

収支の厳しい周辺部等を含む市内の路線網を維持するため、都心部等の市域全体で、公共交通の利用拡大に取り組むことが必要です。



## 4 観光客等の利用が、路線網や便数の充実につながっています。

通勤・通学等の利用に加え、観光客等、入洛者による利用により、早朝・深夜の運行、高頻度の運行や、路線網の充実が実現し、市民の利便性を支えています。こうした認識の下、観光等の利用と市民生活の両立を図る観点から、混雑緩和を図る必要があります。



(出典：第2回京都市バスの路線・ダイヤの在り方に関する検討委員会資料)

# 5 公共交通の利用拡大は、SDGsに貢献します。

クルマに過度に依存せず、公共交通を利用することは、皆さんの健康にも、地球環境にも優しいことです。

また、子どもや高齢者、障がいのある方など、全ての方々の移動を支えることにもなります。このように公共交通は、SDGsの取組にも大きく貢献するものです。



本計画に関連する目標

## 京都らしさを踏まえたエリア別の方向性

それぞれの地域がつながりを認識し、歯車のように強固に支え合い、公共交通を維持していく取組を推進。

- ◆市民・交通事業者・行政が連携した一体的な取組と公的支援による維持・確保
- ◆多様な移動手段の活用等の検討

### 都心部

バス・鉄道を中心とした公共交通網

公共交通の維持・確保

- ◆更なる利便性向上と収益性の確保
- ◆円滑な移動環境の実現と観光需要の復活を見据えた混雑緩和策の検討

### 中山間地域等

地域住民の生活の足の確保

### 周辺部

鉄道駅への接続を中心としたバス路線網

- ◆公共交通利用の底上げに向けた取組
- ◆事業者連携・利用促進等による効率化と利便性の向上

地域の特性・ニーズに応じた移動手段を効率的・効果的に実現します！

※各エリアの定義及び区域については、6ページの参考資料を参照

## ◆ みんなで取り組む10のアクション

### 市民一人一人が支える公共交通

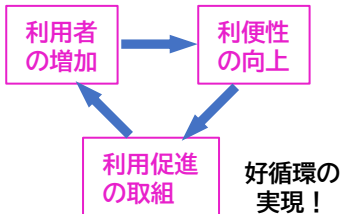
【全体版:74・75ページ参照】

#### 重点取組 1

■利用促進の取組を展開し、みんなで公共交通を支えるという意識を広げる必要があります。

- 地域住民が主体となったモビリティ・マネジメントの取組を全市的に拡大（支援の充実）＜市民・行＞
- 幅広いターゲット層に向けた取組を実施（公共交通を利用していない層など）＜行＞

公共交通の利用促進は、健康寿命の延伸、環境負荷の軽減につながります。



「自分ごと」として、公共交通の重要性を認識し、積極的に利用しましょう！

< >内は主に取り組む主体を記載  
事：交通事業者等、行：京都市・国・府

#### 重点取組 2

### 交通事業者間の「競争」から「共創」へ！

【全体版:68・69ページ参照】

■数多くの交通事業者がネットワークを構築するという本市の特徴を踏まえ、交通事業者や行政の連携を強化します。また、ネットワークの在るべき姿について議論を重ねていきます。

- バスの運行ダイヤの調整、運賃制度の共通化等を推進（交通事業者間の連携を強化）＜事・行＞
- 路線図の統一化などによる分かりやすさの向上＜事・行＞
- 洛西地域の公共交通リニューアル（シームレス化の推進、まちづくりと連動した持続可能な交通ネットワークの構築）＜事・行＞



### 重点取組3

#### みんなで守る地域の足！ 【全体版：73ページ参照】

■多様化する移動需要を踏まえ、地域が主体となった生活交通維持の取組も重要です。

●生活の足を維持・確保するため、現支援制度（地域主体の生活交通確保補助金）の充実を検討<行>

●地域における「モビリティ・マネジメント」の活動を支援<市民・行>



#### 新しい技術(DX・GX等)の活用 【全体版：81・82ページ参照】

■目覚ましいスピードで進む技術革新を踏まえ、新技術を活用した公共交通の利便性向上等が求められています。

●バスの運行情報のオープンデータ化の拡大<事・行>

●交通事業者が実施する混雑データ・運行データの整備・配信に係る取組を支援<行>

●「京都 地下鉄・バス ICポイントサービス」（京都カード・京都ポイント）の更なる拡充を検討<事・行>

●EV（電気自動車）バスやEVタクシー等の導入による公共交通の脱化石燃料化に向けた方策を検討<事・行>

#### 急務！公共交通の担い手確保 【全体版：72ページ参照】

■全国的に運転士や整備士など公共交通を支える担い手が不足。担い手の確保に向けた取組が急務となっています。

●公共交通に対するイメージ向上策を検討<事・行>

●自動運転等の新技術導入に係る支援を検討<行>

#### 新たな取組

●効率的な運営を目指す乗合タクシーの実証実験に向けた検討<事・行>



### 重点取組4

#### 生活交通と観光交通の共存 【全体版：83～87ページ参照】

■観光利用と市民生活との調和に向けて観光・混雑緩和に取り組む必要があります。

●最適な経路を案内するため、インターネット検索サイトとの連携を検討<行>

●観光地における時期・時間・場所の3つの分散化の取組を強化<行>

●混雑緩和に向けた駅施設の改善可能性について、関係事業者との協議を実施<事・行>

### 重点取組5

#### 持続可能な交通体系の検討 【全体版：70・71ページ参照】

■バス路線の維持・確保に向けた取組を進めるとともに、輸送資源を総動員し、地域の実情に沿った移動手段を確保する必要があります。

●地域の実情に応じた多様な交通手段を検討<市民・事・行>

●交通手段が地域にとって持続可能な生活の足となるよう必要な支援を検討<行>



#### 交通以外の分野とのコラボレーション 【全体版：79ページ参照】

■交通事業者間の連携に加え、医療・福祉など他の分野・サービス等との共創による取組が求められています。

●交通以外の分野と連携した取組の推進<事・行>

#### 新たな取組

●タクシー車両を利用した貨客混載事業の実証実験に向けた検討<事>



国制度の活用も含めた支援を検討。京都市として共創の取組を支えます！

**新たな移動手段の活用** **重点取組 6**  
【全体版:80ページ参照】

交通結節点から最終目的地までの移動、いわゆる「ラストワンマイル」に対応するため、多様なモビリティの活用が求められています。

●シェアサイクルを推進（サイクルポートの設置拡大など）＜事・行＞

●安全性の確保を前提に、主に周辺部のラストワンマイルの足となる電動キックボードの効果的な活用を検討＜事・行＞

●新たなパーソナルモビリティ\*の活用を検討  
＜事・行＞ \* 1～2人乗りのコンパクトな車両



**もっと安心！もっと快適に！**  
【全体版:76～78ページ参照】

誰もが安心して利用できる公共交通を目指す必要があります。

●誰一人取り残さない公共交通の実現（ハード・ソフト両面におけるバリアフリーの推進）＜事＞

●交通結節点での乗換案内の充実によるスムーズな乗継ぎの促進＜事・行＞

●運賃制度のシームレス化の推進＜事・行＞

**J R 桂川駅前発バス時刻表** 市：市バス 京：京阪京都交通 ヤ：ヤマガタ

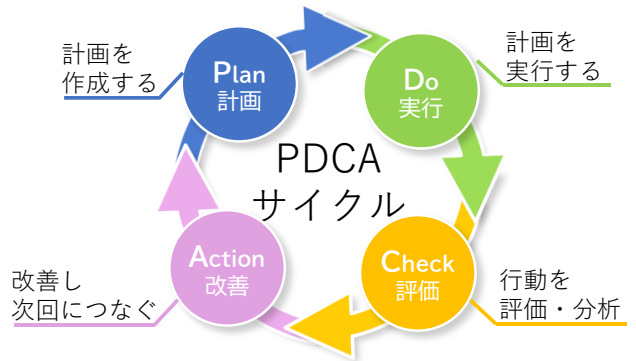
平日 Weekdays

路線	目的地	発車時刻	乗車料	備考
市バス	市バス	7:00, 7:15, 7:30, 7:45, 8:00, 8:15, 8:30, 8:45, 9:00, 9:15, 9:30, 9:45, 10:00, 10:15, 10:30, 10:45, 11:00, 11:15, 11:30, 11:45, 12:00, 12:15, 12:30, 12:45, 13:00, 13:15, 13:30, 13:45, 14:00, 14:15, 14:30, 14:45, 15:00, 15:15, 15:30, 15:45, 16:00, 16:15, 16:30, 16:45, 17:00, 17:15, 17:30, 17:45, 18:00, 18:15, 18:30, 18:45, 19:00, 19:15, 19:30, 19:45, 20:00, 20:15, 20:30, 20:45, 21:00, 21:15, 21:30, 21:45, 22:00, 22:15, 22:30, 22:45, 23:00, 23:15, 23:30, 23:45, 24:00	200円	
京バス	京バス	7:00, 7:15, 7:30, 7:45, 8:00, 8:15, 8:30, 8:45, 9:00, 9:15, 9:30, 9:45, 10:00, 10:15, 10:30, 10:45, 11:00, 11:15, 11:30, 11:45, 12:00, 12:15, 12:30, 12:45, 13:00, 13:15, 13:30, 13:45, 14:00, 14:15, 14:30, 14:45, 15:00, 15:15, 15:30, 15:45, 16:00, 16:15, 16:30, 16:45, 17:00, 17:15, 17:30, 17:45, 18:00, 18:15, 18:30, 18:45, 19:00, 19:15, 19:30, 19:45, 20:00, 20:15, 20:30, 20:45, 21:00, 21:15, 21:30, 21:45, 22:00, 22:15, 22:30, 22:45, 23:00, 23:15, 23:30, 23:45, 24:00	200円	
ヤマガタ	ヤマガタ	7:00, 7:15, 7:30, 7:45, 8:00, 8:15, 8:30, 8:45, 9:00, 9:15, 9:30, 9:45, 10:00, 10:15, 10:30, 10:45, 11:00, 11:15, 11:30, 11:45, 12:00, 12:15, 12:30, 12:45, 13:00, 13:15, 13:30, 13:45, 14:00, 14:15, 14:30, 14:45, 15:00, 15:15, 15:30, 15:45, 16:00, 16:15, 16:30, 16:45, 17:00, 17:15, 17:30, 17:45, 18:00, 18:15, 18:30, 18:45, 19:00, 19:15, 19:30, 19:45, 20:00, 20:15, 20:30, 20:45, 21:00, 21:15, 21:30, 21:45, 22:00, 22:15, 22:30, 22:45, 23:00, 23:15, 23:30, 23:45, 24:00	200円	

**計画の着実な実現に向けて**

本計画の達成状況を確認し、より効率的かつ効果的な計画の実現を図るため、「具体的実行策を評価するための指標と目標値」を定めることとします。

計画策定以降も毎年度、評価指標を参考にして計画の達成状況の評価・検証し、必要に応じて計画の見直しを行う「PDCAサイクル」を実施します。



**具体的実行策を評価するための指標と目標値**

具体策の達成状況の評価するため、各施策に対応した評価指標を、次のように設定します。

なお、本市が公的資金を投入している路線をはじめ、市内を運行している公共交通の維持・確保に向けては、より多くの方々に御利用いただくことが何よりも重要であるため、本市としても利用促進策に積極的に取り組みます。

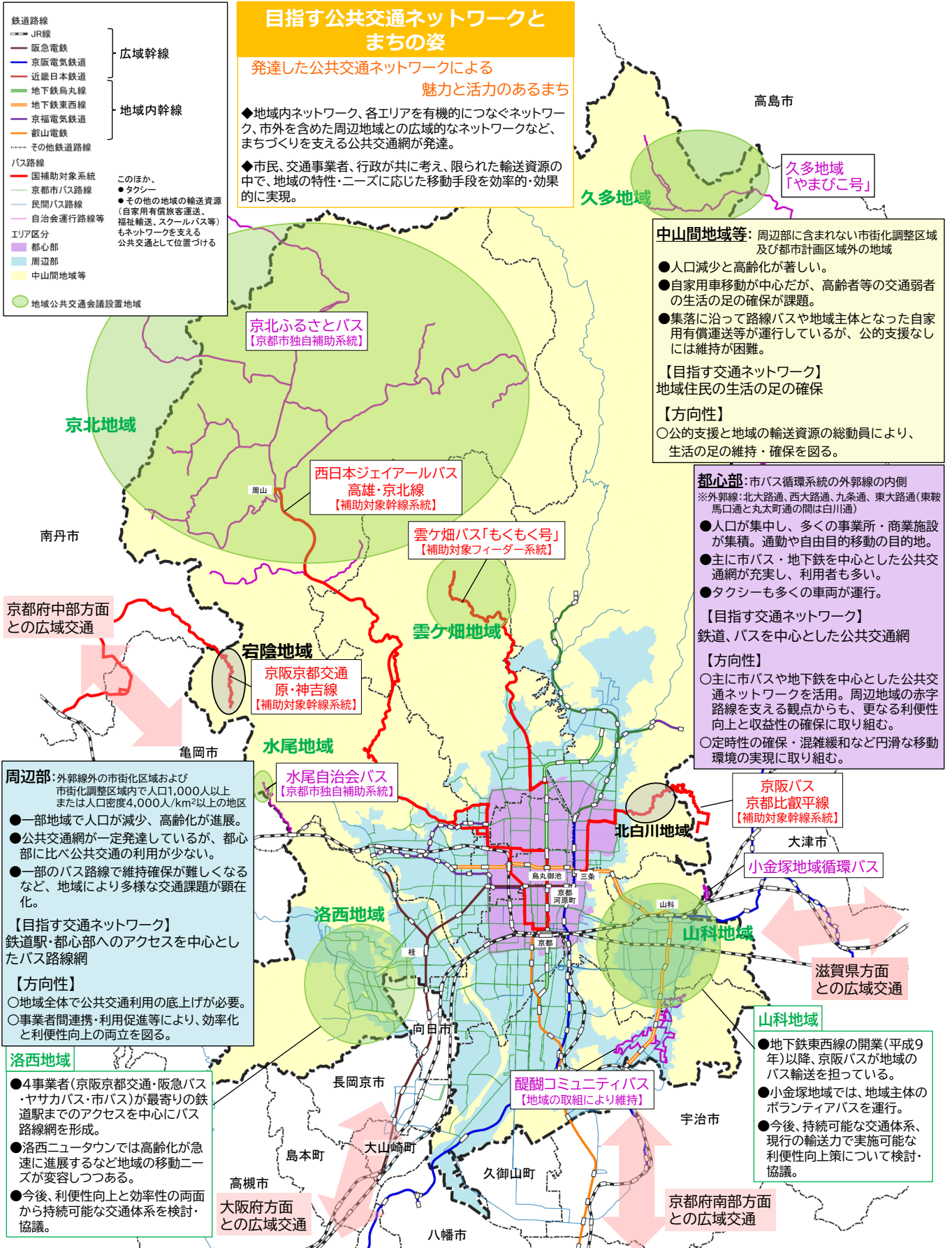
本計画の達成状況の評価に際しては、「歩くまち・京都」総合交通戦略2021における指標及び目標値や、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引」の標準指標を参考に、以下のとおり定めました。

指標	現況値	目標値
公共交通利用者数	448百万人 (令和3年度)	「新しい生活様式」の浸透などにより公共交通の利用機会が減少していることを踏まえ、令和元年度実績(630百万人)の90%以上
非自動車分担率	77.7% (令和元年)	80%以上
補助対象路線の公共交通収支状況	61.1%* (令和4年度)	収支率の向上又は現状維持
補助対象路線の本市財政負担額	46,798千円 (令和4年度)	本市財政負担額の減少又は現状維持

※ 補助対象路線の公共交通収支状況には、住民主体のバス運行（無償運送）を含めていません。



# (参考資料) 公共交通ネットワーク図と目指すべき将来像



### 目指す公共交通ネットワークとまちの姿

発達した公共交通ネットワークによる  
魅力と活力のあるまち

- ◆地域内ネットワーク、各エリアを有機的につなぐネットワーク、市外を含めた周辺地域との広域的なネットワークなど、まちづくりを支える公共交通網が発達。
- ◆市民、交通事業者、行政が共に考え、限られた輸送資源の中で、地域の特性・ニーズに応じた移動手段を効率的・効果的に実現。

**中山間地域等:** 周辺部に含まれない市街化調整区域及び都市計画区域外の地域

- 人口減少と高齢化が著しい。
- 自家用車移動が中心だが、高齢者等の交通弱者の生活の足の確保が課題。
- 集落に沿って路線バスや地域主体となった自家用有償運送等が運行しているが、公的支援なしには維持が困難。

【目指す交通ネットワーク】  
地域住民の生活の足の確保

【方向性】  
○公的支援と地域の輸送資源の総動員により、生活の足の維持・確保を図る。

**都心部:** 市バス循環系統の外郭線の内側  
※外郭線: 北大路通、西大路通、九条通、東大路通(東鞍馬口通と丸太町通の間は白川通)

- 人口が集中し、多くの事業所・商業施設が集積。通勤や自由目的移動の目的地。
- 主に市バス・地下鉄を中心とした公共交通網が充実し、利用者も多い。
- タクシーも多くの車両が運行。

【目指す交通ネットワーク】  
鉄道、バスを中心とした公共交通網

【方向性】  
○主に市バスや地下鉄を中心とした公共交通ネットワークを活用。周辺地域の赤字路線を支える観点からも、更なる利便性向上と収益性の確保に取り組む。  
○定時性の確保・混雑緩和など円滑な移動環境の実現に取り組む。

**周辺部:** 外郭線外の市街化区域および市街化調整区域内で人口1,000人以上または人口密度4,000人/km<sup>2</sup>以上の地区

- 一部地域で人口が減少、高齢化が進展。
- 公共交通網が一定発達しているが、都心部に比べ公共交通の利用が少ない。
- 一部のバス路線で維持確保が難しくなるなど、地域により多様な交通課題が顕在化。

【目指す交通ネットワーク】  
鉄道駅・都心部へのアクセスを中心としたバス路線網

【方向性】  
○地域全体で公共交通利用の底上げが必要。  
○事業者間連携・利用促進等により、効率化と利便性向上の両立を図る。

**洛西地域**

- 4事業者(京阪京都交通・阪急バス・ヤサカバス・市バス)が最寄りの鉄道駅までのアクセスを中心にバス路線網を形成。
- 洛西ニュータウンでは高齢化が急速に進展するなど地域の移動ニーズが変容しつつある。
- 今後、利便性向上と効率性の両面から持続可能な交通体系を検討・協議。

**山科地域**

- 地下鉄東西線の開業(平成9年)以降、京阪バスが地域のバス輸送を担っている。
- 小金塚地域では、地域主体のボランティアバスを運行。
- 今後、持続可能な交通体系、現行の輸送力で実施可能な利便性向上策について検討・協議。

# 京都市地域公共交通計画(素案) ご意見記入用紙



ハブコメくん

募集期間

令和5年9月15日(金)～令和5年10月16日(月)【必着】

提出先

【FAX】 075-213-1064

【郵送】 〒604-8571 京都市中京区寺町通御池上る上本能寺前町488番地  
京都市都市計画局歩くまち京都推進室(京都市役所分庁舎2階)

※市民意見募集ホームページや、電子メールでも受け付けています。  
詳しくは表紙をご参照ください。

ご意見記入欄

( 切り取り線 )

ご意見をまとめる際の参考にさせていただきますので、差し支えない範囲で「○」印をご記入ください。

年齢	・20歳未満 ・20代 ・30代 ・40代 ・50代 ・60代 ・70歳以上
お住まい	・北区 ・上京区 ・左京区 ・中京区
	・東山区 ・山科区 ・下京区 ・南区
	・右京区(京北地域) ・右京区(京北地域を除く)
	・西京区(洛西地域) ・西京区(洛西地域を除く)
	・伏見区(深草地域) ・伏見区(醍醐地域) ・伏見区(深草・醍醐地域を除く)
・京都市以外	
	よろしければ郵便番号を教えてください 〒 <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> - <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>

ご意見の取扱い

お寄せいただいたご意見は、後日、本市で概要をとりまとめ、ご意見に対する考え方と併せて、京都市情報館(ホームページ)で公開いたします。ご意見に対する個別の回答はいたしませんので、ご了承ください。  
なお、この意見募集により収集した個人情報につきましては、「京都市個人情報保護条例」に基づき適正に取り扱い、他の目的に使用することは一切ありません。

京都市印刷物第053092号  
令和5年9月発行  
発行：京都市都市計画局歩くまち京都推進室



この印刷物が不要になれば  
「雑がみ」として古紙回収などへ！