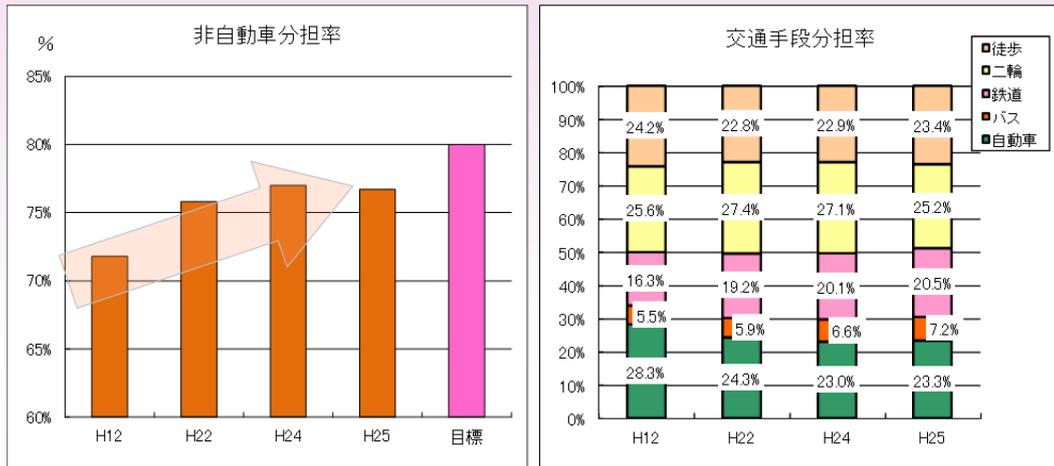


「歩くまち・京都」総合交通戦略の取組状況

「歩くまち・京都」総合交通戦略の目標

□ 移動時の交通手段として、自動車以外の利用割合を示す「非自動車分担率」を80%以上にまで上げていき、脱「クルマ中心」社会を目指す。

H12, H22:近畿圏バーノトリップ調査
H24, H25:WEBモニターによるサンプル調査



「歩くまち・京都」総合交通戦略に掲げる実施プロジェクト

□ 「歩くまち・京都」総合交通戦略では、

- ・「既存公共交通」の取組
- ・「まちづくり」の取組
- ・「ライフスタイル」の取組

の3つの分野に分類し、88の実施プロジェクトを掲げている。

分野1 「既存公共交通」の取組	
(1) 公共交通利便性向上施策	
ア バスの利便性向上施策	先 池西地帯におけるバス利便性向上
イ バス走行環境の改善施策	
ウ 鉄道の利便性向上施策	
エ 鉄道・バスの連携施策	シ 京都市駅周辺広域整備
オ バリアフリー化の推進	先 京都市内公共交通車両の創設
カ 防犯的な街並み提供	
キ 観光地交通対策	シ パークアンドライドの適年実施
ク 公共交通不便地域のあり方	先 公共交通不便地域の対応策に関する検討
分野2 「まちづくり」の取組	
(2) 「歩くまち・京都」を支える歩行空間の充実	
ア 道路機能分担に基づく歩行空間の創出	シ 東大路沿線の自動車抑制と歩道拡幅
イ トランジットモール	シ 四国通のトランジットモール化
(3) 未来の公共交通の充実	
ア 新しい公共交通システム(LRT, BRT)	シ 高徳集積地区における新しいバスシステムの導入
イ コミュニティバス等の地域特性に応じた交通手段	
(4) 自動車交通の効率化と適正化	
ア パークアンドライド	シ パークアンドライドの適年実施
イ 駐車場施策	
ウ 貨物車の荷さばきの適正化	
エ タクシー交通の位置付けの明確化と効果的な活用	
オ ロードプライシング	
カ 環境負荷の小さい車両の導入推進	
キ 交通条件の公平化	
(5) パーソナルモビリティの転換	
ア 自転車交通施策	
イ カーシェアリング	
分野3 「ライフスタイル」の取組	
(6) 「歩くまち・京都」意識の普及・密着	
(7) 交通行動スタイルの見直しを促すコミュニケーション施策(モビリティ・マネジメント施策)	
ア 「家庭」で交通行動スタイルの見直しを促す施策	シ 「モバイルワーク」の実施
イ 「学校」で交通行動スタイルの見直しを促す施策	
ウ 「職場」で交通行動スタイルの見直しを促す施策	
エ 「観光客」の交通行動スタイルの見直しを促す施策	
(8) 観光客を対象とした施策	
ア 観光地における公共交通利便性向上施策	
イ 観光客向け情報提供	
ウ パークアンドライド等による観光地交通対策	
エ 「観光客」の交通行動スタイルの見直しを促す施策	

* 表中のシ印は、「シンボルプロジェクト」の略で、戦略を推進するための象徴的な施策。
表中の先印は、「先行実施プロジェクト」の略で、戦略検討と併せて、既に新たな取組を行っている施策。

実施プロジェクトの進捗状況

分野	施策分類	進捗状況			
		企画構想 段階	事業推進 中	事業がほ ぼ達成	合計
分野1 「既存公共交通」の取組	(1)公共交通利便性向上施策	1	43	6	50
	(2)「歩くまち・京都」を支える 歩行空間の充実	0	2	0	2
分野2 「まちづくり」の取組	(3)未来の公共交通の充実	0	2	1	3
	(4)自動車交通の効率化と適正化	0	8	0	8
	(5)パーソナルモビリティの転換	0	3	0	3
分野3 「ライフスタイル」の取組	(6)「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発	0	1	0	1
	(7)交通行動スタイルの見直しを促す コミュニケーション施策 (モビリティ・マネジメント施策)	0	19	2	21
合計		1 (1%)	78 (89%)	9 (10%)	88 (100%)

分野1 「既存公共交通」の取組

(1) 公共交通利便性向上施策

ア バスの利便性向上施策 (バス系統再編, バスダイヤ改善)

★洛西地域の取組

バス事業者4社, 鉄道事業者2社と連携し, ①バス停の一元化, ②全社統一の方面別時刻表の作成・掲示, ③特急ダイヤに合わせた10分間隔のバスダイヤ等を実施した。

実施後, 利用客は5%増となっている。

★観光系統の充実

洛バス3系統, 岡崎・東山・梅小路エクスプレス, 東山シャトルなどを運行。

★複数系統のダイヤを調整し, 等間隔の運行を拡大

河原町通 (今出川～京都駅) 昼間時間帯 3～5分間隔

丸太町通 (円町～嵯峨) 10分間隔

中書島～西大手筋 15分間隔

★鉄道乗継に配慮した夜間のバスダイヤ設定

21時以降の北大路バスターミナル発 (1, 37号系統) をすべて, 地下鉄到着5分後に設定。

イ バス走行環境の改善施策 (バス走行空間改善, バス停環境改善)

- ★バス停留所付近の違法駐停車防止キャンペーン
四条通, 京都駅前バス停留所に啓発員を配置して指導(11月)。
- ★PTPS (公共車両優先信号), バス専用レーン
烏丸北大路～京都市役所にPTPSを導入し, 同区間で約2分の時間短縮を確認。西大路, 北大路, 河原町, 九条で16kmに導入。
バス専用レーンは91.2kmで実施。
バスの平均旅行速度(市バス)は, 23年度14.1km/h(18年度14.1km/h)。
- ★バス停留所の改善
広告付上屋(26年度50箇所設置予定)
バスの駅(26年度6箇所設置済)
バスロケーションシステム(26年度60箇所設置予定)
- ★歩くまち京都・シンボルプロジェクト
四条通のバス停を鉄道駅に近接した4カ所に集約する。バス停を道路側に張り出したテラス型とすることで, バス停にぴったりと正着してバスを停車させ, また, 歩行者とバス待ちの乗客を分離する。
京都駅南口駅前広場の整備において, できるだけ駅正面に路線バスのバス停を集約し, バス待ちスペースを広げ, シェルターを設置。

ウ 鉄道の利便性向上施策

(鉄道事業者間の連携, 地下鉄の利便性向上, 鉄道ダイヤの改善)

- ★鉄道間乗継の施設・ダイヤ改善
東福寺駅(JR, 京阪) 乗継用改札を設置。
西院駅(阪急, 嵐電) 阪急西院駅のホーム東側に改札を新設し, エレベーター, エスカレーターで嵐電と直結させる。
嵐電のダイヤ改善(地下鉄東西線, 阪急への乗継考慮)。
- ★関空アクセス切符
阪急, 大阪市営地下鉄, 南海の連携で創設した企画切符
京都～関空 1,230円(+300円で南海特急にも乗車可能)
- ★地下鉄のダイヤ改善
東西線夜間ダイヤを10分間隔に改善
烏丸御池駅における乗継改善
最終便の全方向一斉発車(シンデレラクロス)
烏丸線・東西線の乗継ダイヤを5分間隔へ均等化

エ 鉄道・バスの連携施策（乗継利便性向上，多様な料金施策）

★ I Cカードの全国相互利用・I Cカードの導入

バス 主要事業者では J Rバス，京都バス，ヤサカバス以外導入済

鉄道 叡山電鉄，嵯峨野トロッコ鉄道以外導入済

★乗換案内情報の充実

京都駅前バスターミナルにおける液晶パネル表示の充実。

阪急河原町駅に案内所を設置。

無料乗換検索アプリ 歩くまち京都・バス鉄道の達人

四条烏丸におけるバスロケーションシステムの4か国語対応

京阪バスにおけるバス車内での乗継電車時刻の案内。

★乗継施設の改善

京阪淀駅前広場を整備し，バスターミナルを設置。併せて，淀～西山天王山～J R長岡京を結ぶ新規バス路線を開設（京阪バス・阪急バスの共同運行）。

京都駅南口駅前広場の整備において，路線バスのバス停を駅正面にできるだけ集約。今後の整備の中で案内サインの充実を検討。

★環境定期，エコサマー

定期券保有者の家族運賃を割り引く環境定期，夏季の子供料金を無料にするエコサマーを実施。

★多様な企画切符

嵐山1 day パス（嵐電，地下鉄）など事業者間連携による多様な企画切符を販売。市バス1日乗車券を「市バス・京都バス1日乗車券」に拡大。

★京都フリーパス

1日2,000円で，市内14社の鉄道・バスに乗車可能なフリーパスを販売（12月～3月）。販売実績約4,700枚。

オ バリアフリー化の推進

★鉄道駅のバリアフリー化

利用客1日3,000人以上の鉄道駅のバリアフリー化について，平成32年度までの完了を目指して取組中。

23年度以降10地区で推進中（未着手はJR西大路駅）。

順次，周辺道路整備計画を策定中。

カ 効果的な情報提供策

体系的な情報提供の構築, 市民向け情報提供, 観光客向け情報提供,
インターネットでの情報提供

★市バスのラインカラーの導入

西大路, 河原町など主要道路ごとに, 行先表示等を色で分け。

★市バスのバス停に主要な行先までの所要時間を表記

★地域連携型MMの実施と公共交通マップの活用

説明員の訪問型, 地域でのワークショップなどによるMMを実施。
地域に適した公共交通マップ・時刻表を作成配布。26年度, 7地区で実施予定。

キ 観光地交通対策

★パークアンドライドの推進

6千台規模のパークアンドライド駐車場を確保。

交通系ICを活用した駐車料金割引方式の普及。

★改訂自転車総合計画の見直し検討部会において, 観光レンタサイクルの在り方を検討(民間事業者によるレンタサイクルが一定普及)。

★京都手ぶら観光(京都駅からホテルへのキャリーサービス)

ク 公共交通不便地域のあり方

★雲ヶ畑もくもく号の運行(北区雲ヶ畑 人口160人)

雲ヶ畑自治振興会が運営主体となり1日2往復を運行。

ハイカー需要を取り込み, 1日平均17人の利用で, 採算を確保。

★京北地域の公共交通の再構築

26年度から実施。京北ふるさとバスの運営効率化と利用促進,
京北と市街地のアクセス充実などに取組中。11月には, 社会実験
として日中のお出かけ支援バスの運行と商店の割引セール, 京北出張所の催しを一体的に実施。