

「歩くまち・京都」 総合交通戦略 10年間の取組総括

令和2年10月23日

京都のまちの特色



環境

- ◆三方を山に囲まれた山紫水明の自然
- ◆京都議定書誕生の地
- ◆世界一美しいまちの実現を目指したまちの美化活動～「門掃き」「打ち水」の伝統



観光・経済

- ◆年間5,000万人以上の観光客を温かくもてなす心
- ◆伝統産業や先端産業に象徴されるものづくり都市

市民の皆様一人一人が
守り続けてきた
京都の魅力

景観・文化

- ◆古くから歌にも詠まれた優れた眺望景観
- ◆京町家の保全・再生
- ◆1200年の歴史に育まれた世界に誇る伝統と文化

子育て・教育・コミュニティ



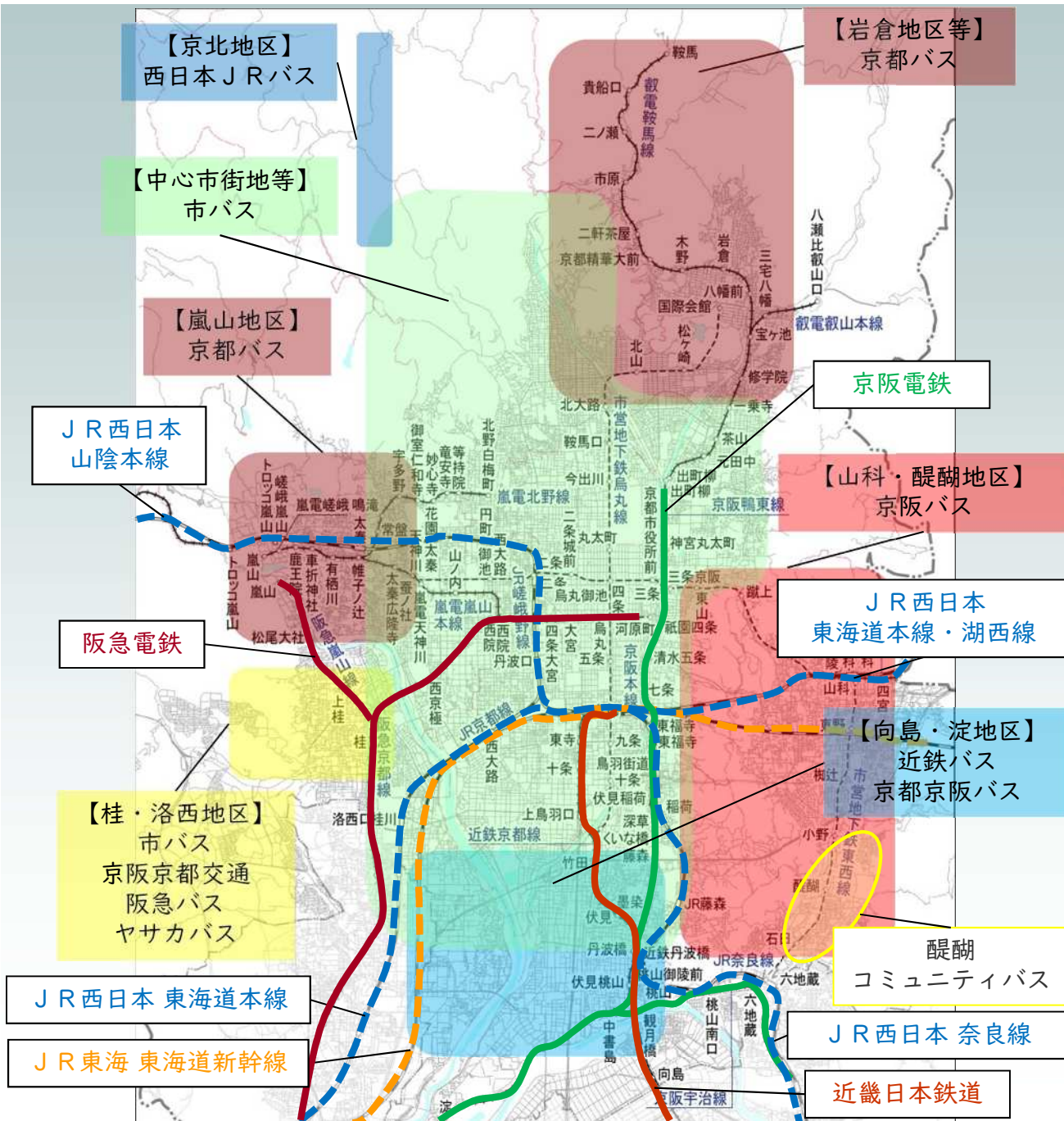
- ◆町衆文化に育まれた歴史ある地域コミュニティが息づく大都市
- ◆日本初の学区制小学校以来の学校を中心とした高度な自治組織
- ◆新しいものに挑戦してきた進取の精神

公共交通

- ◆日本で初めての路面電車を民間の力で実現（明治28年）



京都市の公共交通ネットワーク



鉄道の現状

8つの鉄道事業者が運行
(都市間交通5社, 都市内交通3社)



◆鉄道ネットワーク全体としての
利便性向上のためには、事業者間の
更なる連携強化が重要

バス交通の現状

市バス及び主要民営バス8社
に加え、醍醐コミュニティバス等
が運行

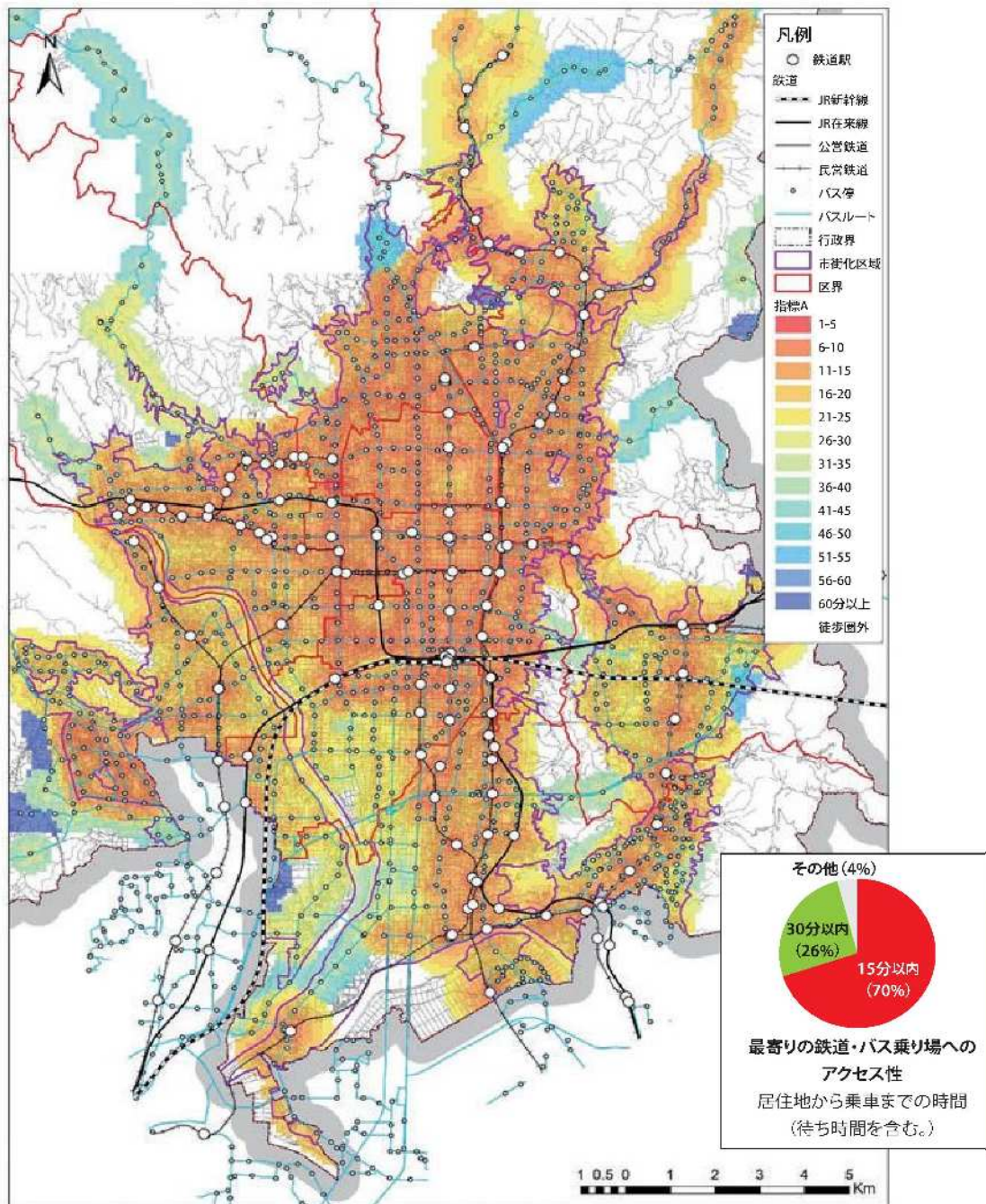


◆システムの複雑さや乗り場のわかり
にくさの改善、定時性の確保等が
重要

⇒バス事業者間、バスと鉄道
との更なる連携も必要

◆山間部をはじめとする地域生活
交通の利用者が減少傾向

京都市の公共交通ネットワーク



- 居住地から最寄りの鉄道駅・バス停へ到達し、待ち時間も含めて乗車するまでに要する時間

⇒ 居住人口の70%・・・15分以内
96%・・・30分以内

- 運行頻度が多い鉄道路線及びバス路線の徒歩圏(鉄道駅:半径800m圏, バス:半径300m圏)人口カバー率
⇒ 92%

公共交通ネットワークが概ね市全域にわたり整備

一方で、長寿社会の到来を迎え、いわゆる「ラスト・ワンマイル」への支援が今後ますます求められる

地域ごとの状況に応じた、持続可能な公共交通確保の重要性

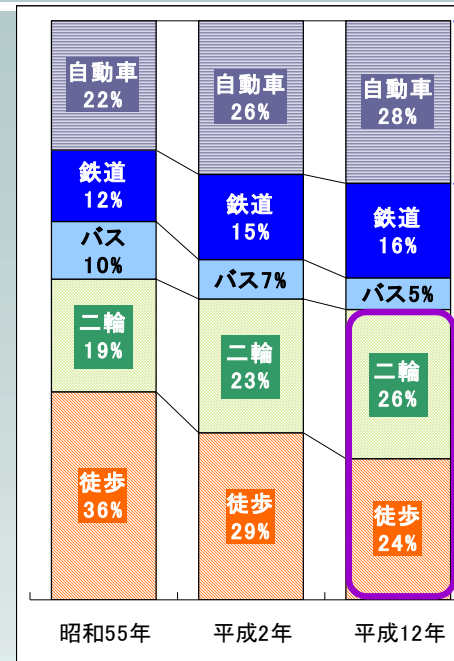
「歩くまち・京都」総合交通戦略策定（H22.1月）の背景

時代の流れの中で…

- ・ 市民生活におけるマイカー依存が高まりを見せる（右図参照）
- ・ 観光シーズンには、国内外から来訪する年間5,000万人もの観光客の約3割が自動車で入洛



- ◆ 観光地を中心とした交通渋滞が発生
- ◆ まちの活力や魅力の低下，地球温暖化や景観などの諸問題がますます深刻に



マイカー等の普及

公共交通の利用減少

徒歩の移動が減少

京都市における交通手段の構成比の推移（%）

（出典：京阪神都市圏パーソントリップ調査）

◎ 京都の「交通まちづくり」は何を目指すか

日本では，戦後の高度経済成長の中で「クルマ依存型社会」が形成

- ・ 自動車の利用を前提とした都市形成
- ・ 郊外の大型ショッピングセンター
- ・ マイカーが生活の必需品

世界の流れは「クルマ依存型社会」からの脱却

「人と公共交通優先型社会」
マイカー抑制と公共交通優先により，多くの人々がまちに集まり，賑わいを生み出す持続可能な都市として発展

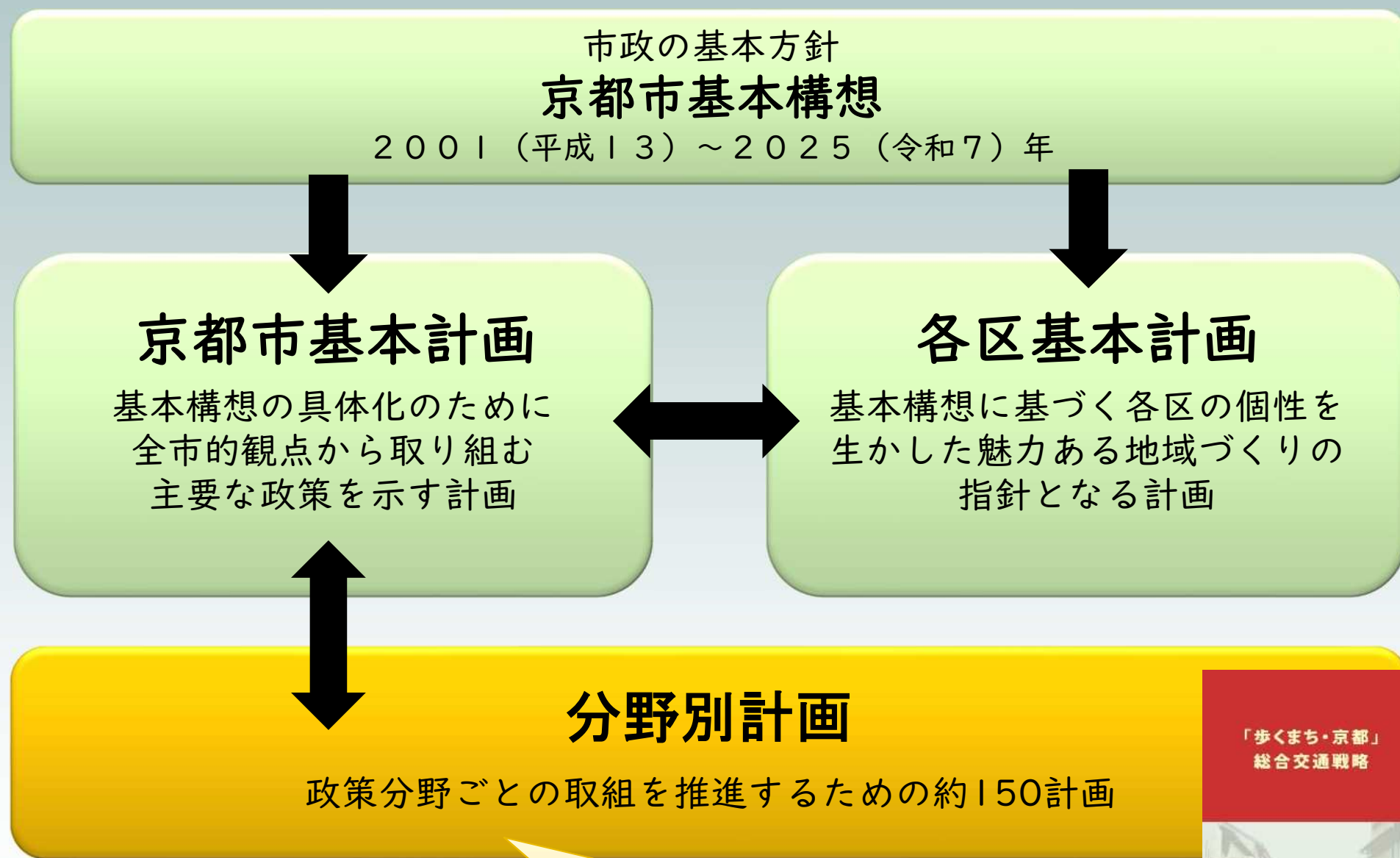


◎平成22年1月

- ・ 京都市の交通まちづくりのマスタープランとして「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定
- ・ 取組を市民，観光客，事業者，行政が一体となって推進するための行動規範として「歩くまち・京都」憲章を同時に制定



「歩くまち・京都」総合交通戦略の位置付け～京都市の総合計画の体系～



「歩くまち・京都」総合交通戦略

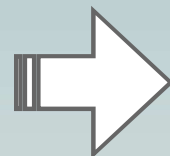


「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進の基本理念

基本理念

自動車交通の制限を含めた様々な抑制策等を通じてクルマを重視したまちと暮らしを、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに転換していく。

京都議定書誕生の地であり、環境モデル都市でもある京都が日本を代表する「国際文化観光都市」であると同時に、まちの賑わいを生み出す都市であり続けることを目指す。



脱「クルマ中心」社会を実現するため、戦略の理念を共有し、行政、事業者、市民の皆様が一体となって、94の実施プロジェクトの着実な推進を図る。

「歩くまち・京都」総合交通戦略の3つの柱

「既存公共交通」の取組

既存の公共交通を再編強化し、使いやすさを世界トップレベルに

まちの賑わいを
生み出す公共交通

「まちづくり」の取組

歩く魅力を最大限に味わえるよう
歩行者優先のまち

「歩くまち・京都」の実現

快適、便利な
公共交通

「ライフスタイル」の取組

歩いて楽しい暮らしを大切にする
ライフスタイルに転換

まちの主役を
クルマから人へ

「歩くまち・京都」総合交通戦略に掲げる 実施プロジェクトの取組状況

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	42	12	55
	(2)「歩くまち・京都」を支える歩行空間の充実	0	2	1	3
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	2	1	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	20	1	21
合計		1 (1%)	77 (82%)	16 (17%)	94 (100%)

公共交通利便性向上施策

シ …シンボルプロジェクト 先 …先行プロジェクト

○ バスの利便性向上施策

バス系統再編・バスダイヤ改善

- ・競合する路線・系統における路線の再編
- ・ダイヤの調整により等間隔運行を実施
- ・観光シーズンを中心とした臨時バスの運行
- ・夜間時間帯の増便 等

先 洛西地域におけるバス利便性向上

- ・洛西地域における各バス事業者間のダイヤ調整を行い、鉄道との利便性を向上
- ・地域イベント（らくさいさくら祭等）での公共交通利用促進のPR 等

市バスの均一運賃区間の拡大

- ・均一運賃区間でない地域について、関係事業者と協議を行い、拡大を実施
（「嵯峨，嵐山地域」，「岩倉，修学院地域」，「上賀茂，西賀茂地域」，「高雄地域（R3.3予定）」へのバス均一運賃区間の拡大を実施）

○ バス走行環境の改善施策

バス走行空間改善

- ・京都府警察や本市ほか関係機関との連携のもと、違法駐停車の指導啓発の実施
- ・京都駅前，東山通など恒常的に渋滞が発生している路線では、バス停留所に職員を配置し、お客様の案内を兼ねて違法駐停車の啓発を実施

バス利用環境の整備

- ・「バスの駅」や接近表示器の設置
- ・市内全域におけるバスの利便性向上のため、バス停上屋やベンチの整備等バス利用環境の整備を実施する民間バス事業者を支援
（平成29年度～令和元年度に406件の整備に関する支援を実施）



バス停上屋整備の様子

○ 鉄道の利便性向上施策

地下鉄の利便性向上

- ・金曜日における地下鉄の終電延長，シンデレラクロスの実施

- ・駅の魅力向上と賑わい創出につながる地下鉄での駅ナカビジネス（コトチカ北大路，コトチカ京都等）の展開

鉄道施設の整備

- ・阪急京都線（洛西口駅付近）連続立体交差化事業による、鉄道高架化を実施
- シ JR西日本梅小路京都西駅開業



阪急京都線（洛西口駅付近）連続立体交差化事業

○ バリアフリー化の推進

- ・平成23年度策定の「『歩くまち・京都』交通バリアフリー全体構想」に基づき、駅及び周辺道路等のバリアフリー化を推進。全体構想では、1日平均利用者数3千人以上の駅を対象に10地区（11駅）の重点整備地区を選定し、国・府・鉄道事業者と連携して着実に事業を進めている。

- ・地下鉄全駅の可動式ホーム柵の設置に向けた計画の策定



工事完了後の西院駅（阪急）



北野白梅町駅（京福）リニューアル

○ 鉄道・バスの連携施策

ネットワークの連携強化と乗継利便性向上

- ・市域を運行するバス・鉄道16事業者で構成される「京都市公共交通ネットワーク会議」において、交通事業者による連携の下、ダイヤ調整や案内表示の整理・統一など、利用者視点で公共交通の利便性向上につながる取組を展開

シ 京都駅八条口駅前広場整備

- …タクシー配車システムの導入，路線バス・高速バス等のバス停の駅正面への集約 等



整備前



整備後

京都駅八条口駅前広場整備の様子

多様な料金施策

- ・「ecoサマー」（大人1人につき小学生以下2人まで無料）の夏休み期間中の実施
- ・環境定期券制度の実施
- ・各社ICカードシステムの導入，交通系ICカード利用促進のPR

先 交通事業者共通の企画切符等の導入

- （例）歩くまち・京都レールきっぷ夏版・冬版の販売
訪日外国人旅行者向け関西統一交通パス
「KANSAI ONE PASS」の販売



交通系ICカード利用促進チラシ（上）
歩くまち・京都レールきっぷ（下）

公共交通利便性向上施策 シ …シンボルプロジェクト 先 …先行プロジェクト

○ 効果的な情報提供策

- ・ 情報提供のガイドライン作成（路線図・時刻表等の紙媒体，WEB，バス停等の案内板など）
- ・ 観光案内所の開設，ガイドマップや観光案内冊子の作成及び多言語コールセンターサービスの導入など訪日外国人観光客へ案内の充実
- ・ 「公共交通機関でおこしやす・京都市協議会」による秋・春の観光シーズン前の東海，関西，山陽の主要鉄道駅における公共交通利用促進キャンペーンの実施
- ・ 歩くまち京都アプリ「バス・鉄道の達人」の運営

鉄道・バスでの効率的なルート案内情報の充実の取組として，平成25年8月から，京都市域を運行するバス・鉄道を対象に，出発地と目的地を入力するだけで最適な移動経路や運賃，所要時間を検索できる無料の経路検索システムを運用している。



【アプリの特徴】

- ・ 16のバス・鉄道の乗換検索が可能
- ・ 駅名，停留所名に加え，寺院・神社，施設名等(約2,300施設)からも検索可能
- ・ 車両にGPSを搭載している一部路線バスについて，全国初となるその日の道路状況を加味した到着予測時刻を表示

○ 観光地交通対策

- ・ 京都市周辺地域でのパークアンドライドの通年実施に加え，秋の紅葉シーズンに，京都を代表する観光地である嵐山地区と東山地区において，交通の円滑化と安全快適な歩行空間の創出を目指し，観光地交通対策を実施



秋の観光地交通対策期間中における臨時パークアンドライド駐車場（左）
嵐山地区観光地交通対策の様子（右）

- ・ 京都駅における荷物一時預かり及びキャリーサービスや，レンタサイクル事務所で荷物の一時預かりサービスの実施

先 公共交通不便地域のあり方

- ・ 中山間地域のバス路線沿線地域において，地域にとって必要な公共交通のあり方について，地域住民，区役所，交通事業者とともに検討

右京区京北地域
旧京北町営バスを引き継ぐ形で，(公財)きょうと京北ふるさと公社が，京北内各地域でバスを運行

右京区水尾地域
地域が主体となり，自治会バスを運行
水尾地域 ⇨ JR保津峡駅（1日5便）

北区雲ヶ畑地域
地域と市街地を結ぶ唯一のバスが撤退したため，地域が主体となって，運送業者に委託し，雲ヶ畑バスもくもく号を運行
雲ヶ畑地域 ⇨ 地下鉄北大路駅（1日2便）



左京区久多地域
地域の最寄りバス停と市街地を結ぶバスが減便したため，地域が主体となったバスを運行
久多地域 ⇨ 堅田駅（月2回の定期便，4～12月），その他に臨時便として複数の運行区間を設定



雲ヶ畑バスもくもく号

バス路線充実等の社会実験に対する支援

主に京都市民の日常生活に必要なバス路線を充実させるため，民間バス事業者が本格運行を視野に入れて実施する社会実験を支援
(平成29年度～京阪バス「鏡山循環バス」及び「くるり山科」，平成30年度～京阪バス「小金塚地域循環バス」，令和元年度～京都バス「西幡枝線」)



岩倉幡枝町自治会によるバス実証実験に係る地元チラシ

「歩くまち・京都」を支える歩行空間の充実

シ 安心安全な東大路歩行空間創出事業

東大路通及びその周辺において、安心・安全で快適な歩行空間の創出を目的に、地元代表や交通事業者等からなる「東大路通歩行空間創出推進会議」の中で議論を進め、歩道の横断勾配の改善やバス待ち環境改善等の取組を進めている。

改善の観点	取組項目
短縮・中期の取組	取組1：横断勾配の改善
	取組2：電柱等の移設と集約
	取組3：部分的な歩道拡幅
	取組4：バス停移設
歩道待ち環境の改善	取組5：バス待ち空間の確保
	取組6：魅力ある道路整備による誘導促進
	取組7：案内標識等の充実
回遊性及び案内誘導の向上による歩行者の分散	取組8：バス利用環境の改善
	取組9：自動車交通の最適化(道路空間の再構成)
継続していく取組	取組10：自転車のルール・マナーの啓発



清水道バス停(北行)
移設前(左上), 移設後(右下)

シ 人と公共交通優先の歩いて楽しいまちづくり ～四条通の機能改善～

公共交通の利便性向上を図るとともに、歩道拡幅による歩行者の快適性を高め、誰もが歩いて出かけたくなる賑わいのあるまちなかを創出



整備後の四条通

歩道の拡幅

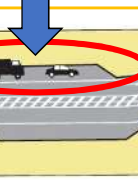
- ・歩道を最大2倍に拡幅
- ・4車線から2車線に変更



※歩道幅員は、バス停部や交差点付近など、必要に応じて増減します。

沿道アクセススペースの設置

- ・人の乗降、5分以内の荷物の積卸のために利用できる沿道アクセススペースを15箇所(32台分)設置



バス停の集約とテラス型バス停の設置

- ・16箇所あるバス停を東行き西行き合わせて4箇所に集約
- ・歩道から張り出したバス停(テラス型バス停)を設置

平成27年
10月末整備完了

未来の公共交通の充実

○ LRT/BRTの検討

- ・京都のまちの活力を高める公共交通検討会議の開催

シ 京都駅とらくなん進都を結ぶ直通バスの本格運行開始(平成23年度～)

○ 自動運転技術の社会実装に向けた検討

- ・自動運転技術を市政課題の解決に活かしていくため、「自動運転の社会実装に向けた検討会議」を平成29年10月に設置し、京都のまちの特性に応じた自動運転技術等の新たなモビリティサービスの活用について、多面的に検討
- ・検討会議開催のほか、事業構想を有する事業者等と連携し、新たなモビリティサービスを具体的にイメージ又は類似的に体験できる市民参加のシンポジウムや体験乗車イベントを開催
- ・令和元年度末に、同会議において、活動報告書(「『歩くまち・京都』における新たなモビリティサービスの活用方策」や「活動記録」等で構成)を取りまとめた

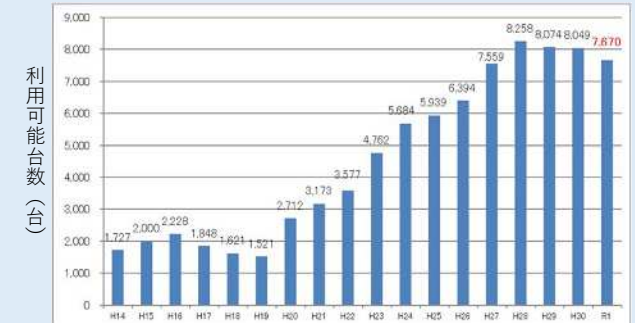


過去の体験乗車イベントの様子

自動車交通の効率化と適正化

シ パークアンドライドの推進

- ・京都市内への自動車の流入抑制と公共交通の利用促進を図るため、パークアンドライドの拡大実施に取り組んでいる



※秋の観光シーズンに期間限定で開設する駐車場を含む。京都市調べ

○ まちなかにおける荷捌きの整序化

- ・まちなか物流実態調査(巡回調査・横持ち追跡調査)の実施
- ・物流事業者の負担軽減と歩行者の安全を確保するため、コインパーキングを活用した共同荷捌き場の社会実験や、荷主である商店の意識変容を図るアンケートの実施等

○ タクシー駐停車マナー向上に向けたモビリティ・マネジメントの実施

- ・「タクシー駐停車マナー向上キャンペーン」を実施(タクシー乗務員に対する自発的な駐停車マナー向上を図るアンケート調査や、タクシー車内での利用者向け啓発等)



タクシー駐停車マナー向上キャンペーンアンケート

パーソナルモビリティの転換

- 自転車交通施策
 - ・民間事業者の駐輪場整備に対しての助成、都心部地区等における自転車走行環境整備の実施など、「京都・新自転車計画」に基づく取組の実施

○ カーシェアリング

- ・市内の企業・団体向けに燃料電池自動車(FCV)の貸し出しを実施

「歩くまち・京都」 憲章の普及・啓発

○ 各種印刷物、啓発グッズ等を活用した「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発

・「健康長寿のまち・京都」の推進冊子や環境副読本、自転車マナーの啓発冊子等に、公共交通利用のメリット記事等を掲載



環境副読本（一部）

○ KBSラジオを活用した普及・啓発の実施

○ 各局区で実施するイベント等における普及啓発の実施



各局区実施イベント参加の様子

「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）」

○ 「家庭」で交通行動スタイルの見直しを促す施策

・地域団体が主体となり、過度なクルマ利用から公共交通機関利用へと交通手段の見直しに意欲が高い地域が取り組まれる事業に対して、必要な支援を実施

選定事業	令和元年度実施概要
終野学区における公共交通利用促進事業（北区）	宅地開発による人口増に伴い、地域の住民の足を確保するために平成26年3月に運行を開始した、市バステ37号系統の利用促進を図り、ニュースレターの作成・配布や利用促進会議の開催、地域イベントでのPR、沿線の他地域と連携した取組を実施
福西学区における公共交通利用促進事業（西京区）	平成26年10月に運行を開始した、市バステ西4号系統について、地域住民の高齢化に伴い増便が求められていることから、まず利用促進を図り、ケーブルテレビでのCM放映、ポケット時刻表の製作・配布、地域イベントでのPRを実施
醍醐地域における公共交通利用促進事業（伏見区）	平成16年2月に運行を開始した醍醐コミュニティバスについて、今後も継続して運行するため、「醍醐コミュニティバス800万人乗車記念イベント」の開催により利用促進を図り、地域で開催される他のイベントでも啓発を実施

○ 「学校」で交通行動スタイルの見直しを促す施策

・学識経験者、教育委員会、学校教員からなる「歩くまち・京都」学習検討会・勉強会を開催し、「歩くまち・京都」学習実践校の取組を共有
・「歩くまち・京都」学習実践校を選定し、各校で「歩くまち・京都」を題材に、小学生がまちづくりと交通の関係などについて学ぶ公開授業等を実施

・転入者は公共交通利用の習慣付けが効果的に行えるため、転入者を対象に、区役所・支所内において、動機付け情報や公共交通マップを配布
(配布開始：平成24年10月～)



公共交通の情報等を記載したパンフレット

・ラジオを活用したモビリティ・マネジメントとして、ラジオ番組内に「歩くまち・京都」タイムコーナーを設け、日常生活や観光等で車を利用する方を対象として、公共交通利用への転換を呼びかける情報を配信



「歩くまち・京都」学習実践校での取組の様子

○ 「職場」で交通行動スタイルの見直しを促す施策

・「エコ通勤」の民間事業所への普及・啓発実施
・イベントへの出店やHPの活用によりエコドライブに関する普及・啓発を実施



エコ通勤啓発チラシ

○ 「観光客」の交通行動スタイルの見直しを促す施策

・出発地からクルマ以外での京都観光のメリットを発信するため、特に本市へのマイカー流入量が多い地域へ動機付け情報を提供
・ラジオ番組やSNSを活用し、**市民の日常交通や観光交通**を対象として、クルマ以外の交通手段への転換を呼びかける情報を配信

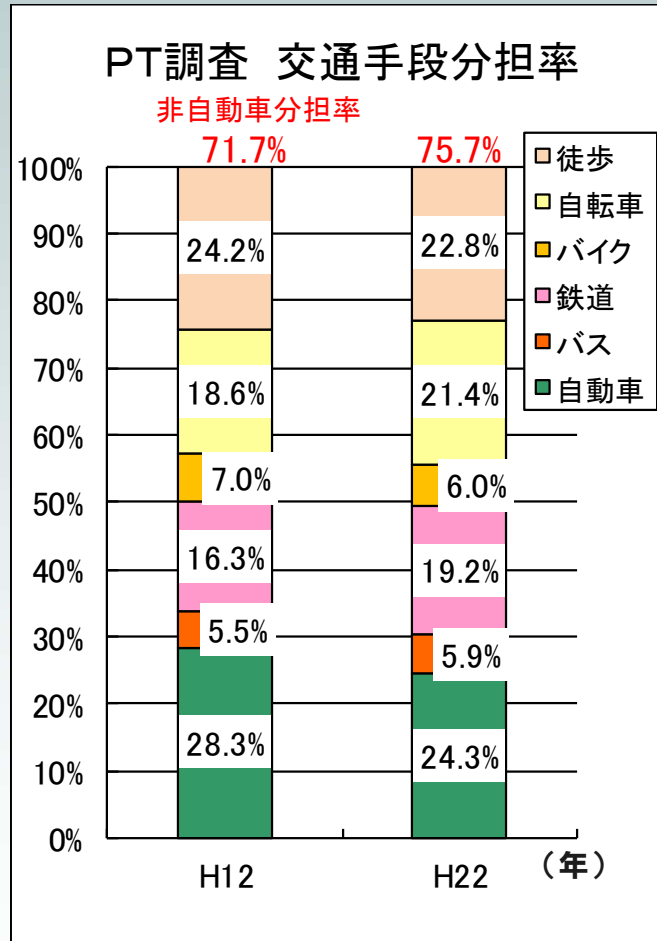


パークアンドライド周知用チラシ

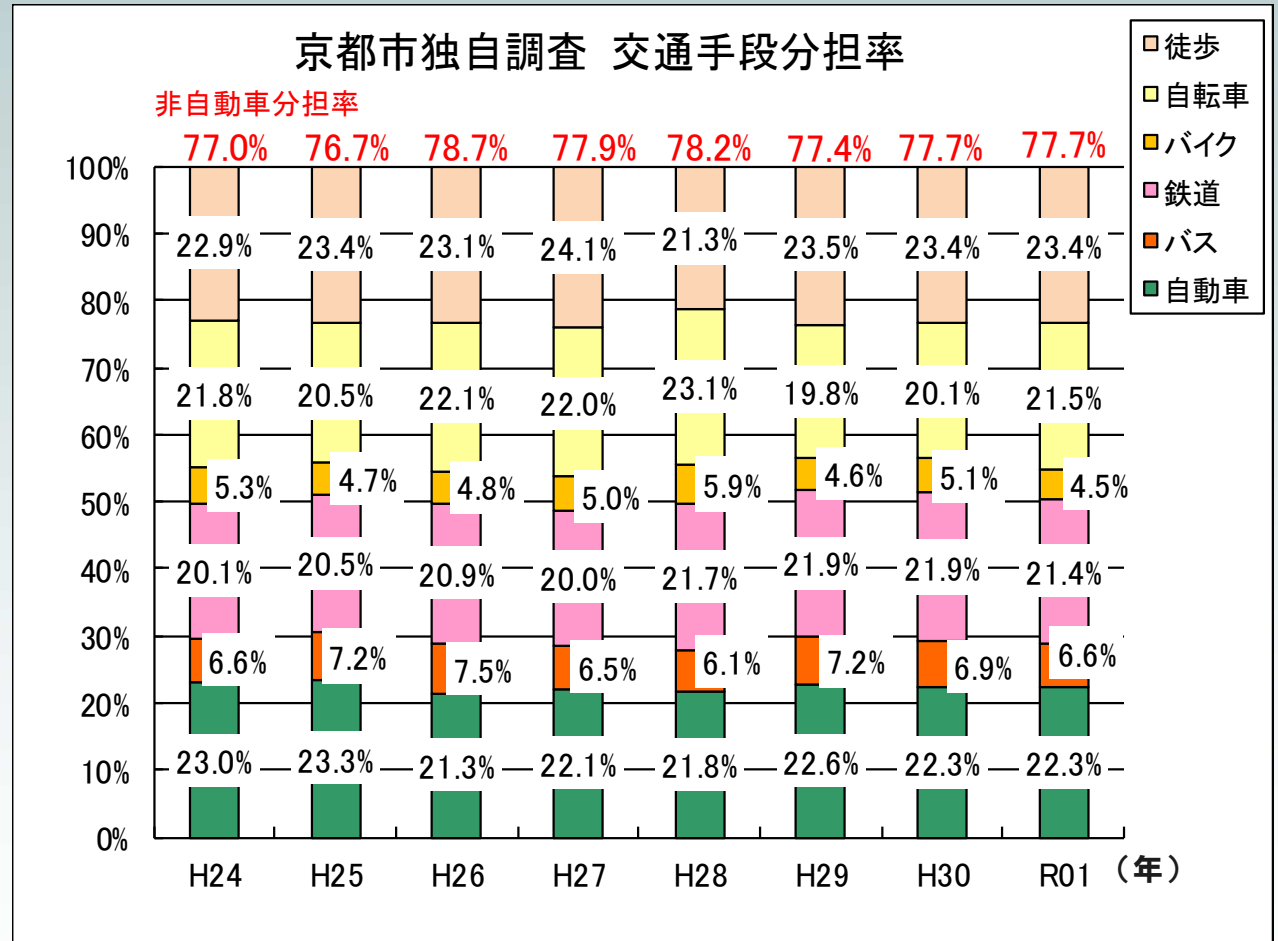
主な成果・効果検証

■ 総合交通戦略の数値目標：非自動車分担率

- 非自動車分担率は、京都市独自調査の結果、令和元年は約78%と、目標達成に向けて高水準を維持している。



PT調査(京阪神都市圏パーソントリップ調査)は交通計画、防災計画等の基礎資料とすることを目的に、10年毎に実施。
H22の対象者数は約70万人(非外出者を含む)

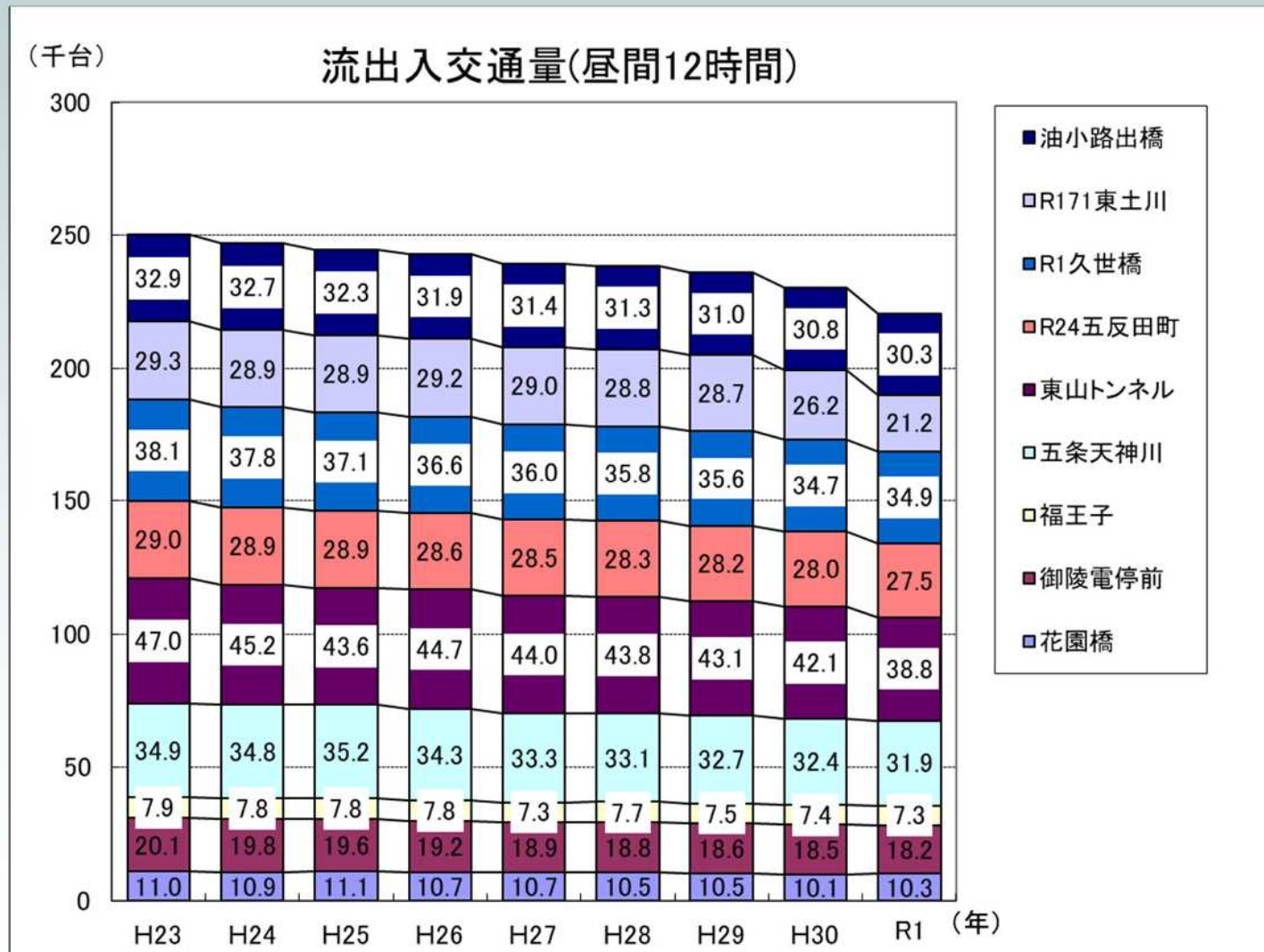


京都市独自調査は、数値目標である京都市の交通手段分担率をモニタリングすることを目的に、京都市民を対象にH24から毎年実施。京都市民以外の京都市の交通はPT調査と同じとしている。対象者数は約1千人(外出者のみ)

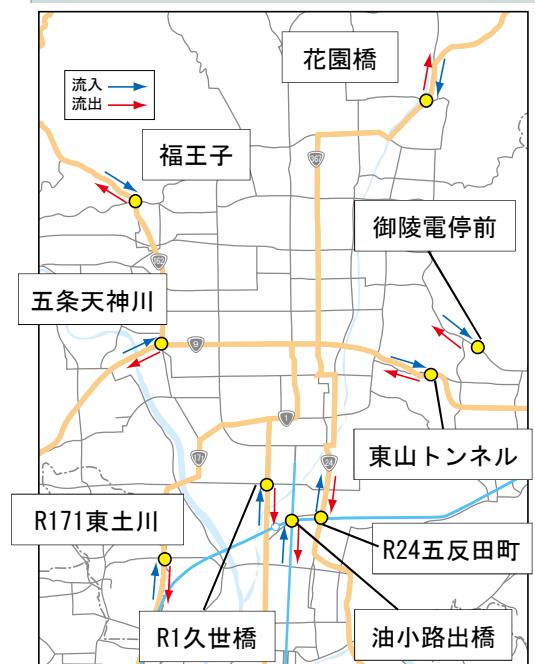
※「その他」をグラフから除外していること及び四捨五入により合計が100%にならない場合がある

市街地への流出入交通量

- 市街地への流出入交通量は、経年的に減少傾向で推移している。
- 平成23年と令和元年とを比較すると、約12%減少している。



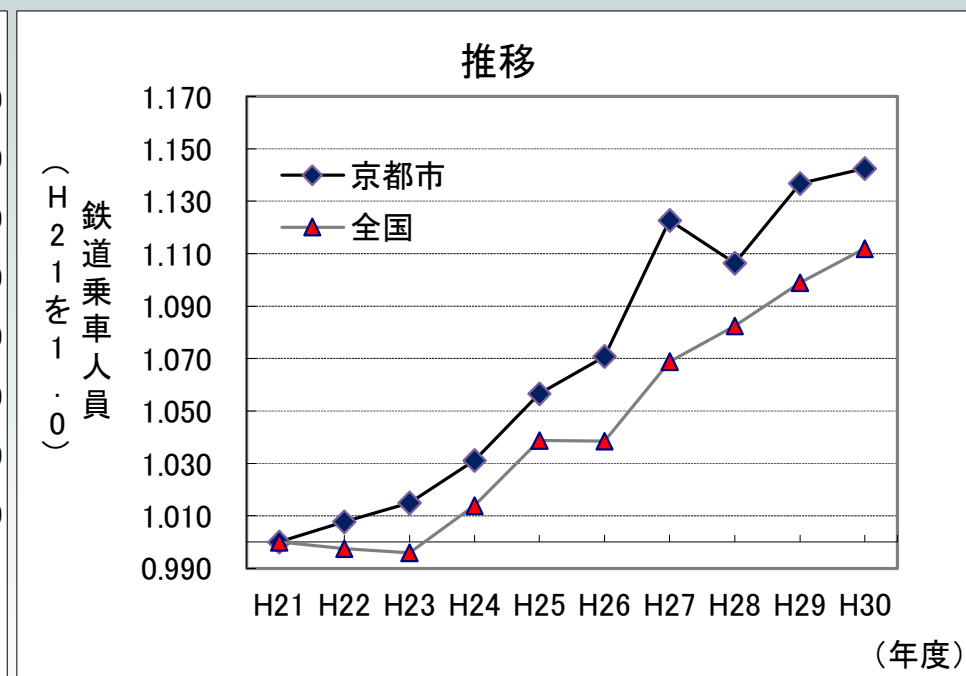
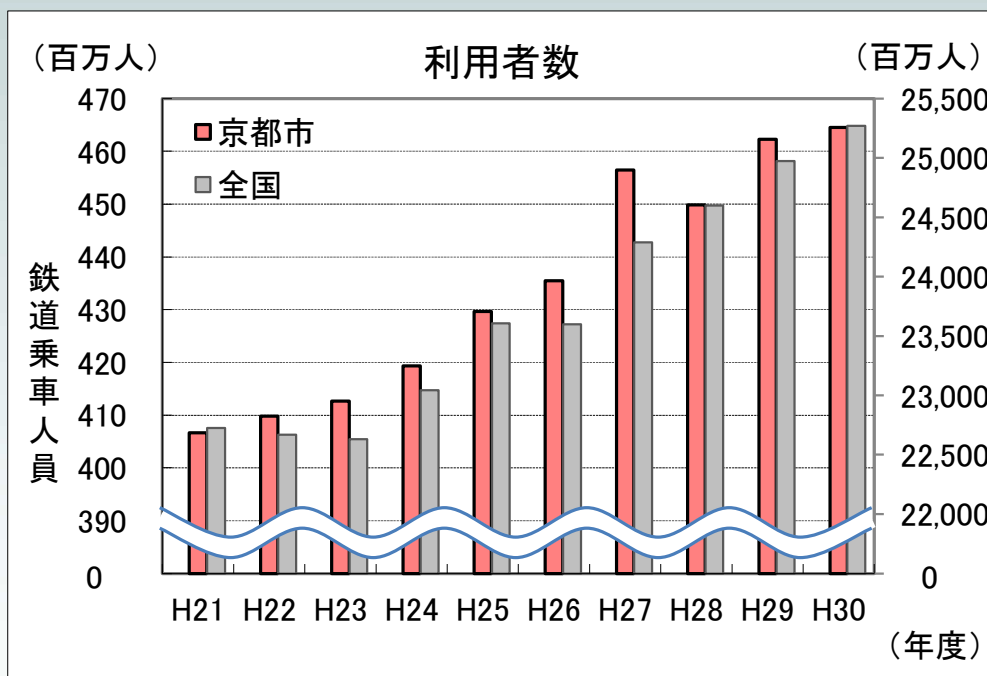
交通量観測箇所



資料:京都府警資料

■ 公共交通機関利用状況（鉄道利用者数）

- ・ 鉄道利用者数は、経年的に増加傾向にある。
- ・ 平成21年度と平成30年度とを比較すると、京都市は約14%増加しており、全国平均と比べて高い水準で推移している。

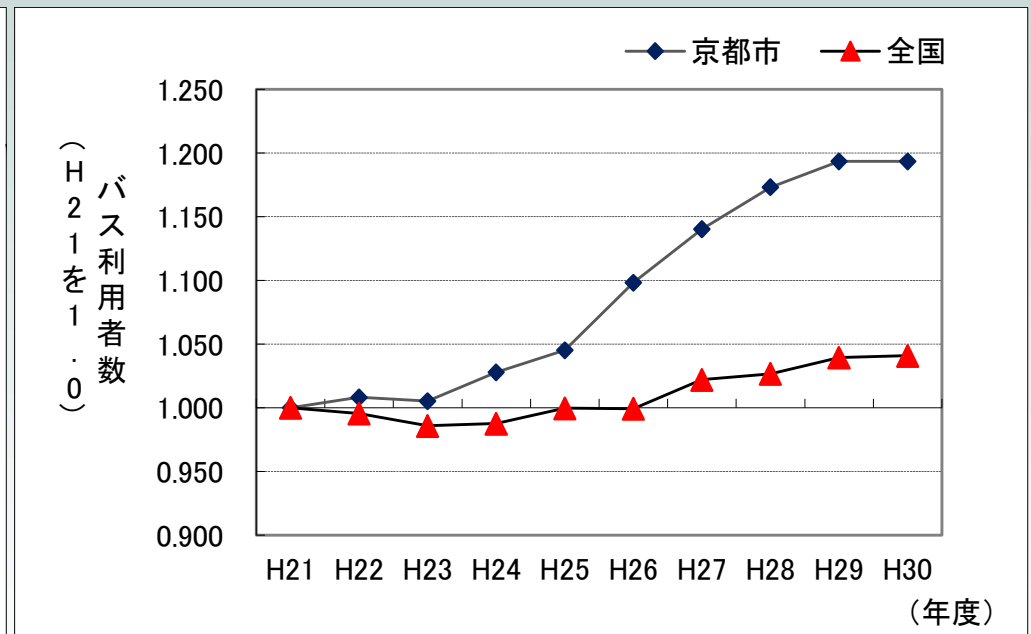
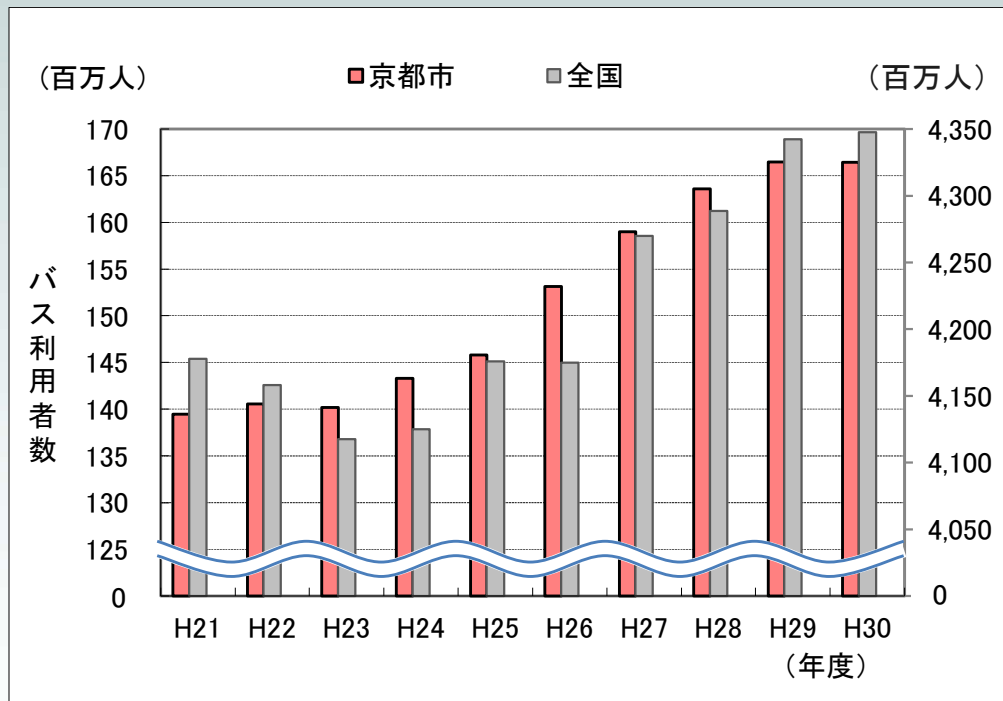


※ 平成28年度は、一部事業者の算定方法に変更があった。

京都市調べ
 <全国> 出典：鉄道輸送統計年報

■ 公共交通機関利用状況 (バス利用者数)

- ・ バス利用者数は、経年的に増加傾向にある。
- ・ 平成21年度と平成30年度とを比較すると、全国平均はほぼ横ばいで推移しているのに対し、京都市は約19%増加している。

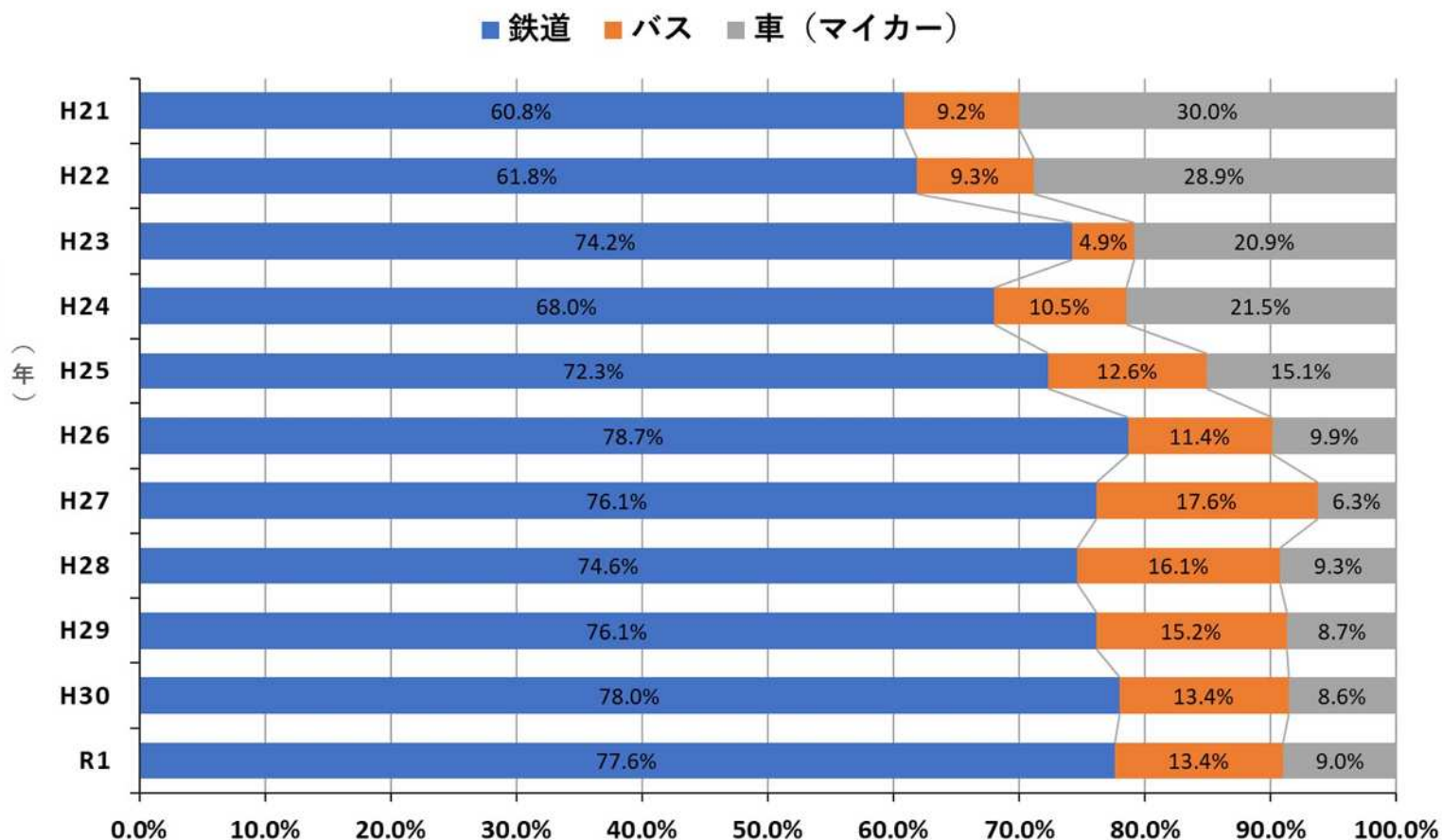


京都市調べ
<全国> 出典：国土交通省資料

■ 観光客の入洛時の交通手段分担

- ・ 観光客の入洛時の交通手段について、車（マイカー）の利用割合が、平成21年の30%から令和元年は約9%にまで大きく低下している。
- ・ 一方、公共交通機関（電車・バス）の比率は経年的に上昇傾向にあり、平成26年以降、90%を超える状況が続いている。

観光客の入洛交通手段（京都市）



※ 京都市内の主要な鉄道駅、観光駐車場等、全13箇所において、調査時期（年4回）、曜日、時間を概ね合わせたうえで無作為に調査対象者を抽出し、郵送回答の方法で調査を実施

資料:

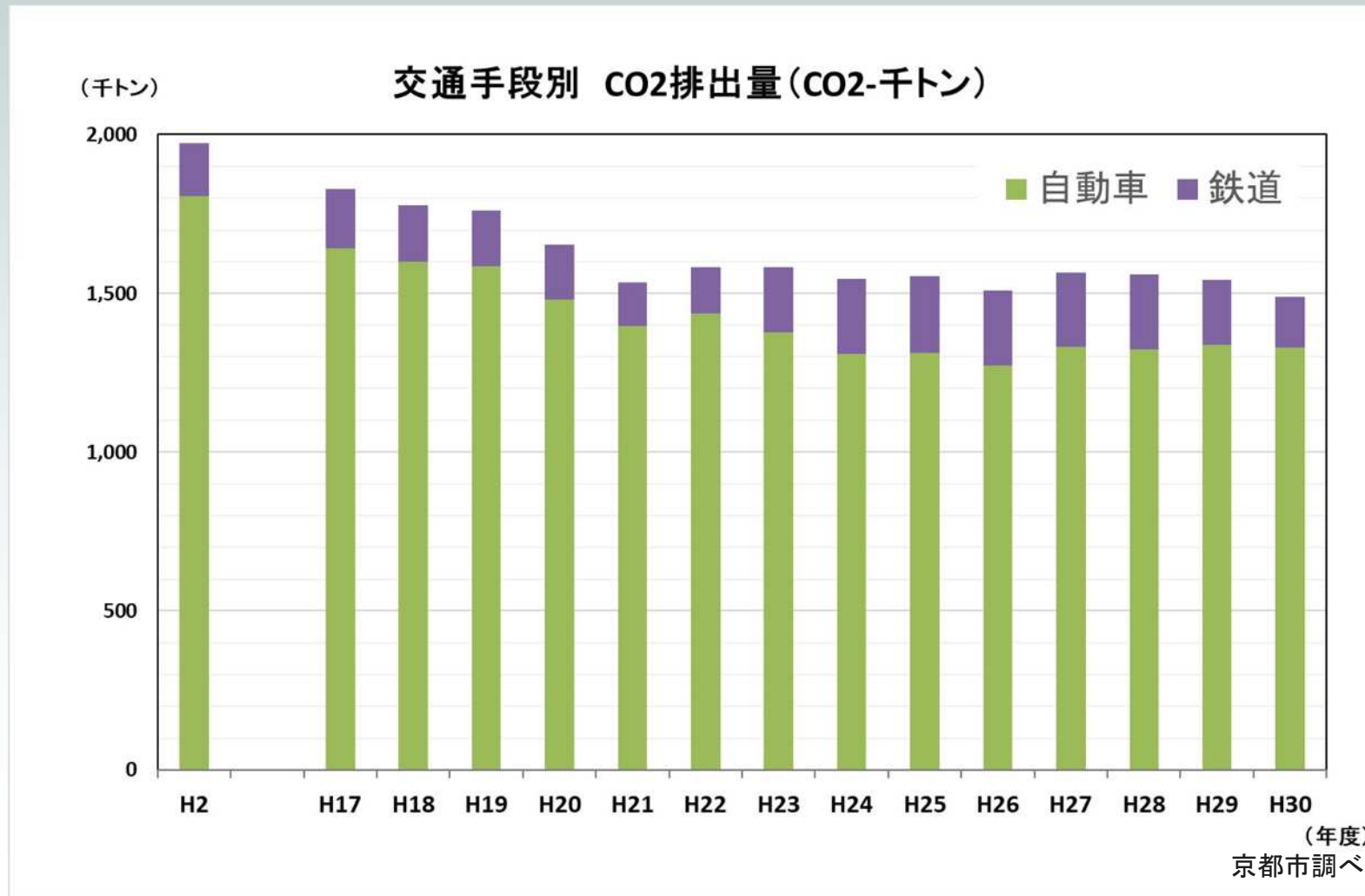
京都市観光調査年報（H21, H22）

京都観光総合調査（H23～）

參考資料

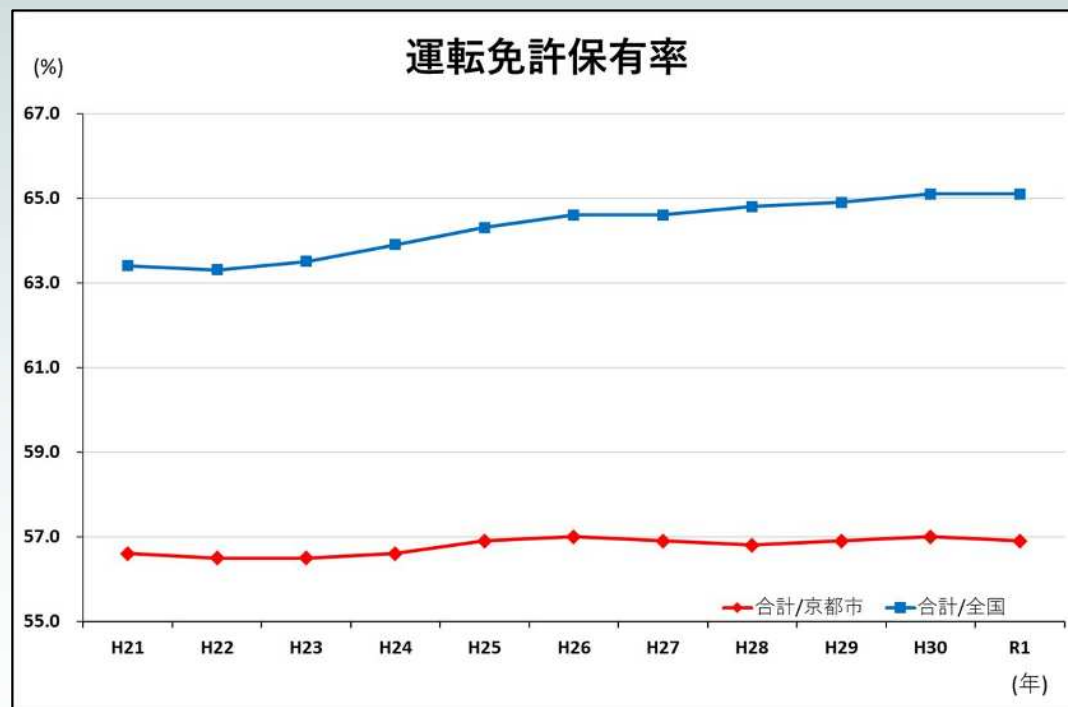
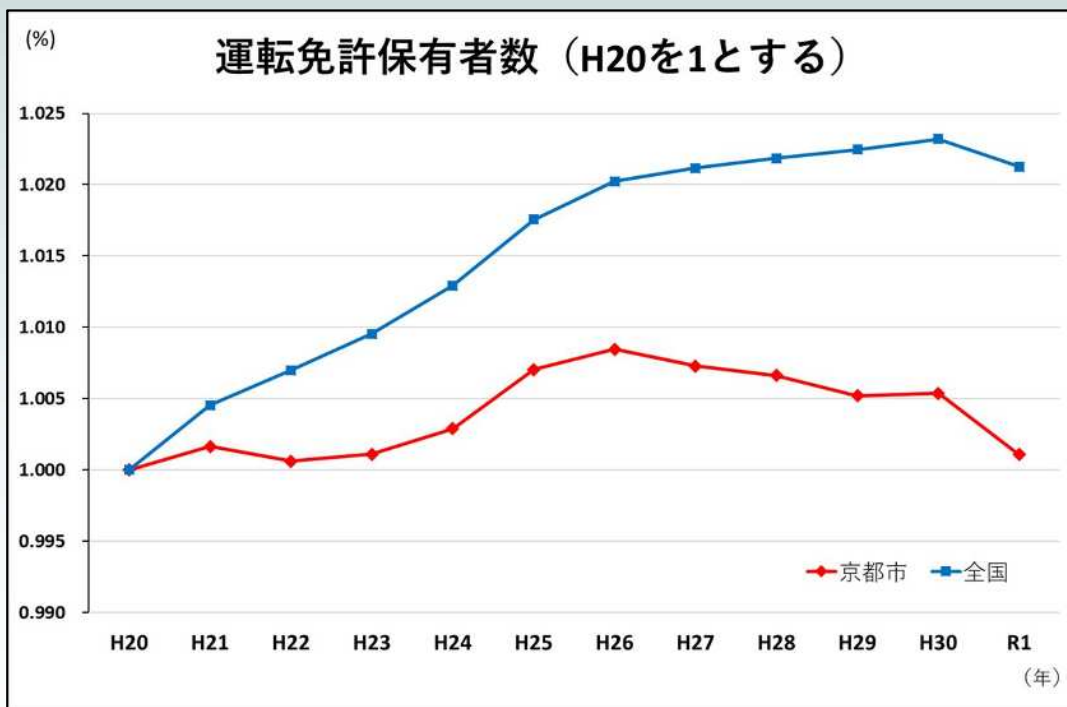
CO2排出量

- 運輸部門のCO2排出量は、エコカーの普及、燃費性能の向上、「DO YOU KYOTO?」プロジェクト（公共交通優先利用等）の周知等により、平成2年度と平成30年度とを比較すると、約24%減少している。



■ 運転免許保有率

- ・ 運転免許の「保有者数」は、全国では経年的に増加傾向にあるが、京都市では平成27年以降、概ね減少傾向にある。
- ・ 運転免許の「保有率」についても、京都市は、全国より低い水準で推移している。



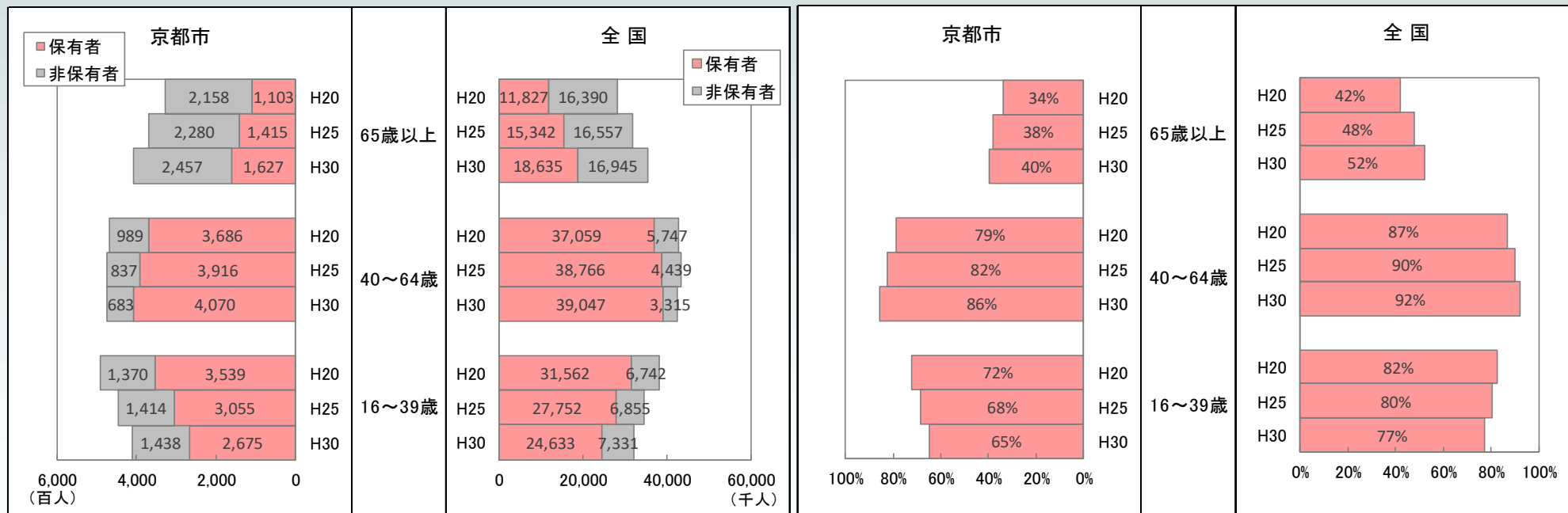
資料：京都府警，京都市推計人口，総務省統計局「人口推計」

■ 運転免許保有率 (年齢別)

- ・ 運転免許の「保有率」を年齢別に見ると、京都市も全国も、39歳以下は経年的に低下しているが、40～64歳、さらには65歳以上の高齢者については、経年的に上昇傾向にある。

【運転免許保有者数】

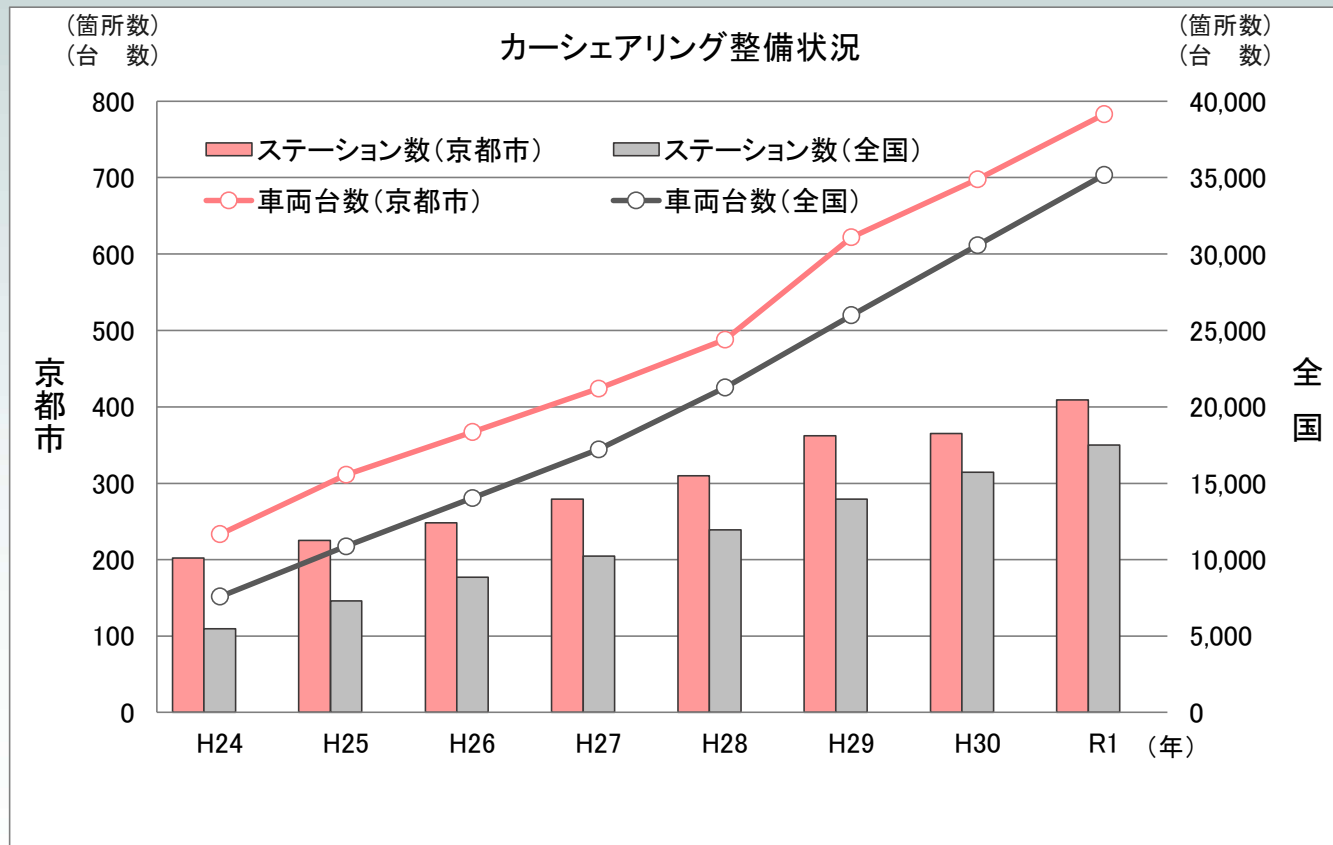
【運転免許保有率】



資料：京都府警，京都市推計人口，総務省統計局「人口推計」

■ カーシェアリング整備状況

- ・ カーシェアリングの「ステーション数」「車両台数」とともに、経年的に増加傾向で推移している。
- ・ 平成24年と令和元年とを比較すると、京都市における車両台数は約3.4倍に増えている。



※ この統計に含まれるカーシェアリング・サービスは以下の8社で集計

タイムズカープラス,
カレコ・カーシェアリングクラブ,
オリックスカーシェア,
カリテコ, アース・カー,
D-Share, エコロカ,
Joyca

資料：カーシェア・マップ株式会社「カーシェアリング・ステーション統計情報」