

① 戦略の目標年次 ● 目まぐるしく変化する社会情勢下で柔軟な事業展開を図るため、現戦略と同様に明確な目標年次は設定しないが、**概ね20年後の未来を想定した戦略とする。**
 ※ 京都市基本構想・次期京都市基本計画の目標年次（2025年）といった節目の時期に、上位計画との整合を図る観点等から、適宜点検を実施する。

② 基本理念（案）

≪背景等≫

- ・ 現戦略策定から約10年が経過し、クルマ中心から徒歩・公共交通中心のまちと暮らしへの転換は一定進んでいるが、京都の交通まちづくりのあるべき姿として「人と公共交通優先の『歩くまち・京都』を推進する」という基本理念は将来にわたって堅持
- ・ 2050年までのCO2排出量『正味ゼロ』を目指す脱炭素社会の実現に向け、クルマに過度に依存せず、徒歩や自転車等も組み合わせながら、公共交通利用をより一層促進していくことが重要
- ・ 混雑を回避する意識の高まりやテレワーク・オンライン授業の普及、AI、IoTなどの技術革新の進展により、人々のライフスタイルや交通行動は大きく変化している状況
- ・ 移動機会の減少は、社会を支える公共交通ネットワークの危機であると同時に、人々の健康的な暮らしにも影響することからも、「移動の価値」の再認識が必要

新たに生じてきている交通に関する諸課題への対応や、様々な技術革新、さらには「脱炭素社会の実現」「レジリエント・シティの実現」「SDGs」「健康長寿（フレイル対策）」といった分野を横断する新たな潮流も踏まえて、これまでからの「歩くまち・京都」の理念を継承しつつ、さらに進化させ、誰もが公共交通をより便利で快適に利用でき、徒歩や自転車等も“かしこく”組み合わせ出かけるスマートなライフスタイルが定着し、「出かけたくなる」魅力と活力のあふれるまちとなることを目指す。

③ 「歩くまち・京都」憲章 ● 多くの市民の皆様と議論を重ねて本憲章を制定した経緯も踏まえ、「歩くまち・京都」の実現に向けた行動規範として前文・条項とも、現在の内容を継承

④ 「歩くまち・京都」の目標像（将来像）

- 【現戦略の目標像】
 （目標とする「歩くまち・京都」の未来のイメージ）
- クルマの渋滞がなくなり、公共交通がスムーズに走行し、LRTやBRT等、新たな公共交通軸の姿も
 - まちなかの道では人と人がふれあい、賑わいと活気に満ち、清々しく澄んだ空気がまちを包む
 - 公共交通は、どこでも共通で使えるICカードの活用が進み、スムーズな乗継が可能になり、バス停、駅施設ではユニバーサルデザイン化が一層進展
 - バスは、ダイヤや走行環境の改善が進み、利用者が増加
 - 道路は、歩行者、公共交通、自転車、クルマ等の特性に応じた道路ネットワークが再構築
 - トランジットモール化され歩行者を最優先とする道路では、歩道拡幅や緑化が進み、くつろぎの空間、快適さ、活気が創出。歩行者・クルマと分離した自転車走行環境が整備され、都市内のスムーズな移動を可能に
 - 市民と一体となった取組により、過度なクルマ利用を控え歩くこと、公共交通等を利用することを中心としたライフスタイルが定着

● 現戦略に掲げる将来像をベースにしつつも、新たな視点を加えてブラッシュアップ

- 【新たに加える視点】
- ☆ 情報通信技術の高度化による多様なモビリティサービスの導入
 - ⇒ 移動に関する選択肢の増加、多様化したメニューを束ねるMaaS等のサービスにより乗継等の利便性も増し、さらに公共交通の利用が促進
 - ⇒ データのオープン化や蓄積データの利活用、交通分野以外のデータとの連携等も進み、公共交通の運営が効率化、利便性も向上
 - ⇒ 地域ごとの特性・ニーズに応じた移動手段の確保
 - ☆ 自動運転技術や新しいモビリティの進展、活用
 - ⇒ 公共交通機関の担手の負担軽減や、幅広い層の活躍機会創出、ラスト・ワンマイルの移動手段として活用
 - ⇒ 新たな交通ネットワークの構築
 - ☆ 京都市の都市計画の基本である「『保全・再生・創造』のまちづくり」に基づき、特色ある各エリア間を有機的につなぐ交通ネットワークの検討
 - ⇒ 京都市内だけではなく、周辺地域（市外）との連携など、広域的なネットワークの在り方も視野
 - ⇒ 「職住共存・職住近接」のまちづくりが進むとともに、地域間の交通ネットワークが充実し、定住人口が増えている
 - ☆ ゆとりある交通システムや都市空間等の構築、「歩いて楽しい」ウォーカブルなまちづくり
 - ⇒ 公共交通等における利用者の快適性、安心・安全のさらなる向上
 - ⇒ 居心地が良く歩きたくなるような、ゆとりある歩行空間がさらに充実し、多様な交通手段の普及に伴い道路空間を再配分
 - ⇒ お互いを支え合い、助け合うことでバリアをなくす「心のバリアフリー」が広がり、「出かけたくなる」まちづくりが進む
 - ⇒ 自転車の安心・安全な利用環境の充実と多様な場面での活用
 - ☆ 「歩くこと」や「移動」に対する価値の再認識と「楽しみ」のための交通行動の増加
 - ⇒ より便利な社会になることで、個人の自由に使える時間が増加
 - ⇒ 人々の健康づくりや環境対策に寄与する“歩くこと”への付加価値を再認識
 - ⇒ 誰もが公共交通を利用し、より便利で快適に出かけるスマートなライフスタイルが定着
 - ⇒ 楽しみの交通行動が増加することによって、人口減少社会においても、まちの活力が向上

「歩くまち・京都」総合交通戦略（改定版）の全体構成案

⑤ 数値目標

- 現戦略目標の自動車分担率に加え、新たな指標を策定予定

⇒ 「人と公共交通を優先」「クルマは“かしこく”使う」方針は今後も継続して取り組むべきこと

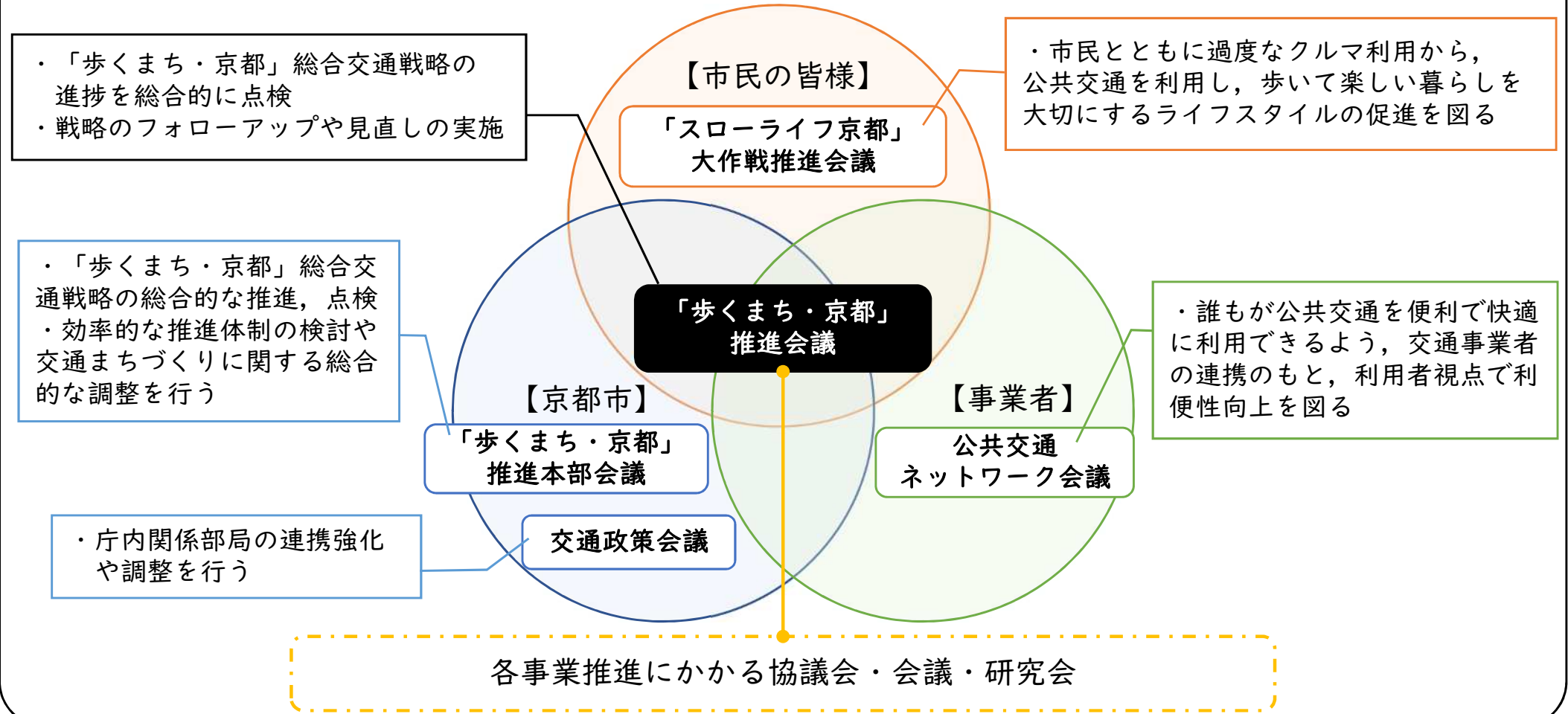
⇒ 総合交通戦略に基づく取組がまちと暮らしに与える効果をより幅広い観点から検証し、新たな指標を設け、対外的に伝える

◇ 第2回審議会（本日）：
資料4を用いて数値目標案の頭出し

◇ 第3回審議会：
第2回審議会が出た案を基に数値目標を決定

⑥ 目標実現のための体制と効果検証

- 「歩くまち・京都」推進会議をはじめとする、既存の各種会議体による推進体制の継続



⑦ 戦略の柱（3つの施策の柱），⑧ 実施プロジェクト（施策の中身）

- 現戦略に掲げる3つの施策の柱である「公共交通」「まちづくり」「ライフスタイル」を軸に、変化する都市課題への対応、新しい技術等の活用の視点を付加し、より未来志向の柱立てに

将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークの形成

居心地がよく歩きたくなるまちづくり

歩いて楽しい暮らしを大切にするスマートなライフスタイルのさらなる促進

- 日進月歩の技術革新や、新たな交通サービスの出現等、目まぐるしく変化する社会情勢下で柔軟な事業展開を図る観点から、「施策方針」と「主な取組例」として整理・統合し、再編（現行：94の実施プロジェクト）

◇ 第1回審議会での御意見や時代潮流を反映した議論のキーワードの下、第2回、第3回審議会にて審議

※ 新型コロナウイルス感染症の影響下において必要な施策を、総合交通戦略にどのような形で盛り込むか

- 本戦略が20年後を見据えた本市の交通まちづくりの指針であることから、“ウィズコロナ”に特化した新たな施策の柱を立てるのではなく、各柱の中に、コロナ対策にも資する内容の施策を加味する形で盛り込み、「コロナからの回復期における重点取組」として記載