

柱1：将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークの形成

- ・市内で運行する交通事業者（バス・鉄道・タクシー）等との連携により、公共交通の利便性・快適性を更に向上
- ・既存の公共交通網に新しい交通システムやサービスを上手く取り入れ、地域特性に応じた持続可能性の高い公共交通ネットワークを構築
- ・近隣市との連携も視野に、広域的な交通ネットワークの充実に向けた検討を推進

現行の総合交通戦略の内容

柱1「既存公共交通」

■ 公共交通利便性向上施策

- ① バスの利便性向上施策
- ② バス走行環境の改善施策
- ③ 鉄道の利便性向上施策
- ④ 鉄道・バスの連携施策
- ⑤ バリアフリー化の推進
- ⑥ 効果的な情報提供策
- ⑦ 観光地交通対策
- ⑧ 公共交通不便地域の在り方

柱2「まちづくり」

■ 未来の公共交通の充実

未来の公共交通の充実について、どのエリアにおいてどのような公共交通が将来の京都市に必要なかを検討するための体制を整え、それぞれの地域特性を踏まえた新しい公共交通の実現に向け検討

- ① 新しい公共交通システム（LRT, BRT）
- ② コミュニティバス等の地域特性に応じた交通手段

時代潮流

SDGs
(持続可能な開発目標)

レジリエント・シティの実現

脱炭素社会の実現
(2050年までのCO2
排出量「正味ゼロ」)

フレイル対策等
健康長寿の取組

Society 5.0
(超スマート社会)

新型コロナ
ウイルス対策
(新しい生活様式)

人口減少・少子化、長寿化

公共交通の担い手不足等

観光客数の変化に伴う公共交通等への影響

AI, IoT等の技術革新の進展

第1回審議会意見、キーワード

◆利用客の減少や担い手不足等、苦境に立つ公共交通をいかに支えるか

◆コロナ禍を契機に通勤時等のクルマ利用が増えている可能性

◆自動運転技術に限らず新しいモビリティ技術を幅広く活用

◆ハード整備だけでなく「心のバリアフリー」の推進も必要

◆1日乗車券の利用範囲拡大等、更なる交通事業者間の連携

◆インバウンドを含めた観光客が回復した後の再びの混雑を懸念

◆公共交通等に関するデータのオープン化。リアルタイムの混雑情報等の発信で、密の回避や快適な旅行を実現

◆多様な交通機関をつなぐMaaSは京都にとって重要なツール

◆ICTの発達、MaaS等の新概念をベースに、目的の違う相手に応じたきめ細かいサービスやインフラの提供

◆旅行者よりも市民のほうにメリットを享受できるような公共交通の料金施策が必要

◆環境にやさしいLRTの導入検討

◆定住者を増やし、公共交通利用者を増やしていくことが肝要。都市計画と交通計画との連携を

総合交通戦略（改定版） 柱1の施策方針案

■ 市民生活を支える交通手段の維持・確保

- 【1】 交通事業者との連携による公共交通の維持
- 【2】 地域の特性や移動ニーズに応じた移動手段の確保
- 【3】 ラストワンマイルを支える多様なモビリティの研究

■ 公共交通の利便性・快適性の向上

- 【1】 公共交通の安全・安心、快適、便利な利用環境整備の更なる促進
- 【2】 ハード・ソフト両面にわたるバリアフリーの推進
- 【3】 交通結節機能の強化と分散化
- 【4】 公共交通等の混雑対策
- 【5】 交通データのオープン化と他分野との連携も含めた利活用の推進
- 【6】 路線・ダイヤの改善と多様な料金施策の展開
- 【7】 公共交通の脱化石燃料化に向けた研究

■ 未来を見据えた交通ネットワークの充実

- 【1】 LRT・BRTや、自動運転等の新技術を活用した新たな交通システムの導入検討
- 【2】 市内周辺部や近隣市との有機的なつながりを創出する広域ネットワークの検討

～コロナからの回復期における重点取組～

- 市内交通事業者と連携した、公共交通の利用回復に向けた取組の推進
- 人の流れの過剰な集中の改善につながる交通・観光分野の取組の推進 など

柱2：居心地がよく歩きたくなるまちづくり

- ・ 徒歩と公共交通優先の安心・安全で魅力的な歩行空間の更なる創出に取り組み、賑わいと交流を生み出す回遊性の高いウォーカブルなまちづくりを推進

柱3：歩いて楽しいくらしを大切にするスマートなライフスタイルの更なる促進

- ・ 新技術も活用しつつ、モビリティ・マネジメント等の取組を通じて、公共交通を快適、便利に使うスマートで環境にもやさしいライフスタイルの更なる定着を図り、地域に根差した公共交通の維持・確保に寄与

現行の総合交通戦略の内容

柱2「まちづくり」

■ 「歩くまち・京都」を支える歩行空間の充実

- ① 道路機能分担に基づく歩行空間の創出
- ② トランジットモール

■ 自動車交通の効率化と適正化

- ① パークアンドライド
- ② 駐車場施策
- ③ 貨物車の荷捌きの適正化
- ④ タクシー交通の位置付けの明確化と効果的な活用
- ⑤ ロードプライシング
- ⑥ 環境負荷の小さい車両の導入推進
- ⑦ 交通条件の公平化

■ パーソナルモビリティの転換

- ① 自転車交通施策
- ② カーシェアリング

柱3「ライフスタイル」

■ 「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発

■ 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（MM））

- ① 「家庭」で
 - ② 「学校」で
 - ③ 「職場」で
 - ④ 「観光客」の
- 交通行動スタイルの見直しを促す施策

時代潮流

SDGs
(持続可能な開発目標)

レジリエント・シティの実現

脱炭素社会の実現
(2050年までのCO2排出量「正味ゼロ」)

フレイル対策等健康長寿の取組

Society 5.0
(超スマート社会)

新型コロナウィルス対策
(新しい生活様式)

人口減少・少子化、長寿化

公共交通の利用減等

観光客数の変化に伴う公共交通等への影響

AI、IoT等の技術革新の進展

第1回審議会意見、キーワード

◆ 「何のために歩くのか」「誰がどのように歩くのか」等、人が移動するときの目的や感覚、シチュエーションの深掘り

◆ 歩けない人、歩いていない人を把握し、一人ひとりに合ったモビリティの在り方の検討を

◆ 歩いて“楽しい”のかどうかの見える化

◆ 高齢者が安心・安全に移動できるまちづくりを

◆ 人と荷物の分離で歩きやすく

◆ 駐輪場所等、自転車の利用環境の充実

◆ シェアサイクルや電動スクーター等、多様な交通手段の普及には、道路空間の使い方が肝要

◆ 今後の道路整備の方向性を盛り込むべき

◆ 人の交通だけではなく、物流や道路ネットワークも重要

◆ 特に市民に向けては、健康や環境等の“歩くインセンティブ”の発信が必要

◆ デジタルトランスフォーメーション(DX)によるライフスタイルの変化

◆ コロナ禍における公共交通利用への漠然とした不安の払拭

総合交通戦略（改定版） 柱2の施策方針案

■ 歩く楽しさを感じられる都市空間の創出

- 【1】 安心・安全で魅力的な歩行空間の創出
- 【2】 歩いて楽しいまちなかの推進

■ 歩行者優先のまちづくりに資する自動車交通の効率化と適正化

- 【1】 実効性ある自動車流入抑制策の展開
- 【2】 円滑な交通の確保に必要な幹線道路をはじめとする道路整備の推進
- 【3】 スマートで環境にやさしいクルマ利用の定着

■ 公共交通・徒歩移動を補完する自転車等の利活用

- 【1】 自転車の安心・安全な利用環境の充実
- 【2】 地域特性等を踏まえた自転車の活用促進
- 【3】 その他のパーソナルモビリティの活用可能性の研究

総合交通戦略（改定版） 柱3の施策方針案

■ 地域に根差した公共交通利用の推進

- 【1】 「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発
- 【2】 地域住民や交通事業者等と連携した公共交通利用促進の取組

■ 市民等の交通行動の変化を踏まえた、これからの移動の在り方

- 【1】 健康増進や環境等、公共交通利用と歩くことの付加価値の発信
- 【2】 新しい技術やサービスを活用した公共交通の利用促進

～コロナからの回復期における重点取組～

- 市内交通事業者との連携の下、公共交通の安全性や利便性を様々な機会を通じて発信する等、公共交通の更なる利用促進 など