

「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（仮称）施策の方向性案

柱1：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

- 市内で運行する交通事業者（バス・鉄道・タクシー）・行政等の相互連携の強化により、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
- 国土の均衡ある発展に資する将来的な広域ネットワークの形成も見据えつつ、近隣都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

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が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

第2回審議会意見、キーワード

- ◇ 本市の財政状況やコロナウイルス感染症による危機感を共有するためにも、危機意識が伝わるように
- ◇ 交通事業者が立ちいかなかった場合の行政の対応策を入れる必要がある。危機意識を持った対応を
- ◇ 将来の MaaS や新しいライフスタイルを支える「公共交通のサービス水準の維持」について明記することが必要
- ◇ 行政と公共交通事業者の連携のみならず、公共交通事業者同士の共同作業や連携強化が重要
- ◇ 「地域格差をなくす」という視点の追加
- ◇ コミュニティバスや敬老乗車証は高齢者の社会参画、外出にも寄与
- ◇ 京都の特色としての観光、防災の観点も必要
- ◇ 交通の多様性（ダイバーシティ）を生む交通の在り方について検討が必要
- ◇ アフターコロナを見据えた混雑対策を
- ◇ ダイヤ改善の取組にも、モビリティ・マネジメントの視点を
- ◇ LRTなどの新交通システムの導入検討においてもモビリティ・マネジメントの視点を
- ◇ 都市間の交通ネットワークだけではなく、都市内ネットワークが重要

柱Ⅰ：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

《方針1》 市民生活を支える交通手段の維持・確保

【施策1】 交通事業者との連携強化などによる公共交通の維持

主
な
推
進
項
目

- ① 公共交通の担い手不足解消に向けた取組（自動運転技術等による運転士の負担軽減等）
- ② 交通事業者同士や行政における相互連携の強化
- ③ 公共交通のサービス水準維持に向けた更なる取組

【施策2】 地域格差の是正，地域の特性や移動ニーズに応じた移動手段の確保

主
な
推
進
項
目

- ④ 公共交通不便地域における移動手段の在り方検討（中山間地域における持続的な運行維持を目的とした，地域住民や交通事業者を交えた検討の場の設置，地域住民の皆様が生活交通の維持に対する意識を高めていただく仕組みづくり等）
- ⑤ 地域主体の生活交通確保に向けた取組への支援
- ⑥ 地域の輸送資源を総動員した移動手段やデマンド型交通の活用可能性の検討

【施策3】 ラストワンマイルを支える多様なモビリティの研究

主
な
推
進
項
目

- ⑦ 移動手段に困っている市民の外出サポートのための，グリーンスローモビリティやパーソナルモビリティ等誰もが利用しやすい新たなモビリティの研究

柱Ⅰ：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

≪方針2≫ 都市活力を生む公共交通の利便性・快適性の向上

【施策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

主な推進項目

- ⑧ 定時性の確保や速達性の向上に資するバス走行環境の改善
- ⑨ バス，鉄道の快適で便利な利用環境整備や駅ホーム・バス停の安全性向上（ハード・ソフト両面から）

【施策2】ハード・ソフト両面にわたるバリアフリーの推進

主な推進項目

- ⑩ 旅客施設及び周辺の道路等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進
- ⑪ 移動の円滑化に資する心のバリアフリーの推進

【施策3】交通結節機能の強化と分散化

主な推進項目

- ⑫ 駅及び駅周辺の乗継施設の整備・改善による魅力向上・賑わい創出
- ⑬ 交通結節点における乗継・乗換案内の充実
- ⑭ 京都駅一極集中の改善に向けた隣接駅等の活用
- ⑮ 都市活力の向上やレジリエンスを高めるための多様な交通手段の確保

【施策4】公共交通等の混雑対策

主な推進項目

- ⑯ 交通に係る観光課題対策の強化（3つ（時期・時間・場所）の分散化や広域観光の推進等による観光地の混雑対策の強化，観光バスの路上滞留対策，観光客の交通行動変化を促す情報発信 等）
- ⑰ バスから鉄道への利用誘導等による移動経路の分散化
- ⑱ 移動をスムーズにするため，人と荷物の分離による手ぶら移動できる環境の整備

柱Ⅰ：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

【施策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

主
な
推
進
項
目

- ① インターネット・アプリ等を活用した効果的な情報発信
- ② 交通データのオープン化と情報連携基盤の構築により、公共交通の利用促進に資するMaaSの推進
- ③ ICカードや新たな技術を活用した市民の利便性向上に資する（乗継割引などの）交通系サービス等の推進

【施策6】路線・ダイヤの改善と多様な料金施策の展開

主
な
推
進
項
目

- ② バス路線、バス・鉄道ダイヤの改善（MMの実施を含む）
- ③ バス・鉄道の運賃制度の改善（市民をはじめ、利用頻度の多い人ほどメリットを享受できる料金体系の検討 等）

【施策7】公共交通の脱化石燃料化に向けた研究

主
な
推
進
項
目

- ④ 2050年までの二酸化炭素排出量「正味ゼロ」に向けた、バス・タクシーなどの公共交通の脱化石燃料化を見据えた課題や方策等についての研究を推進

柱Ⅰ：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

《方針3》 未来を見据えた交通ネットワークの充実

【施策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検討

主な
推進
項目

- ⑫ エリア特性に応じた、LRT、BRTをはじめとする新たな交通システムや自動運転等の新しいモビリティ技術について幅広い視点から検討

【施策2】 豊かな都市社会や都市活力を生むため、京都と全国をつなぐ広域鉄道網の充実も視野に入れつつ、市内の「保全・再生・創造」のまちづくりに基づいたエリア間はもとより、近隣都市を含めて有機的につなぐ交通ネットワークの検討

主
な
推
進
項
目

- ⑬ 「職住共存」「職住近接」のまちづくりを支える地域内交通ネットワークの拡充
- ⑭ 市内中心部から市内周辺部、近隣都市を結び付ける広域的なネットワーク（新たな環状ネットワークなど）の在り方の検討
- ⑮ 都市の活力・レジリエンスの向上に向けた道路整備の推進
- ⑯ 京都と北陸・首都圏を結び、国土の均衡ある発展に資する北陸新幹線の円滑な整備の推進

柱2:誰もが「出かけたくなる」歩行者優先の魅力的なまちづくり

- 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

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

第2回審議会意見, キーワード

- ◇ 高齢化社会においては,車,自転車,歩行者の分離による歩きやすい環境の創出が必要
- ◇ 「出かけたくなる」まちづくりの表現を加えるべき
- ◇ まちなかにおいて「歩いて楽しい」雰囲気醸し出すことが大切
- ◇ コロナの影響等により,配達が増加していることに鑑み,“物流”についての項目が必要
- ◇ 自転車専用レーンの路面表示の整備だけではなく,安全運転のためのルールやマナー啓発が必要
- ◇ パークアンドライド等についての現状の課題をくみ上げたうえでの議論が必要

柱2：誰もが「出かけたくなる」歩行者優先の魅力的なまちづくり

≪方針4≫ 歩く楽しさを感じられる都市空間の創出

【施策1】安心・安全で魅力的な歩行空間の創出

主
な
推
進
項
目

- ③① 道路機能分担を踏まえた誰もが安心安全に移動できる歩行空間の創出
- ③① 多様なモビリティの普及に向けた道路空間再配分の検討
- (再掲) 移動をスムーズにするため、人と荷物の分離による手ぶら移動できる環境の整備

【施策2】歩いて楽しい「出かけたくなる」ウォークブルなまちづくりの推進

主
な
推
進
項
目

- ③② 四条通エリアマネジメントの更なる推進
- ③③ 歩きやすく、まちの賑わいを生み出す空間（トランジットモール等）の創出

≪方針5≫ 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

【施策1】実効性ある自動車流入抑制策の展開

主
な
推
進
項
目

- ③④ パークアンドライドの充実
- ③⑤ 「歩くまち・京都」の理念と調和した駐車場施策の推進
- ③⑥ その他の自動車流入抑制（ロードプライシング等）の検討

【施策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

主
な
推
進
項
目

- (再掲) 都市の活力・レジリエンスの向上に向けた道路整備の推進

柱2：誰もが「出かけたくなる」歩行者優先の魅力的なまちづくり

【施策3】 スマートで環境にやさしいクルマ利用と円滑な物流の推進

主な推進項目

- ⑳ EVをはじめとする環境負荷の小さい車両の導入推進
- ㉑ スマートで環境にやさしいクルマ利用の促進
- ㉒ 都心部を中心とした円滑な物流の推進

≪方針6≫ 公共交通・徒歩移動を補完する自転車等の利活用

【施策1】 自転車の安心・安全な利用環境の充実

主な推進項目

- ㉓ ハード（走行環境，駐輪環境等）とソフト（ルール・マナー等）両面からの自転車利用環境の充実

【施策2】 地域特性等を踏まえた自転車の活用促進

主な推進項目

- ㉔ シェアサイクル等による自転車の活用

【施策3】 その他のパーソナルモビリティの活用可能性の研究

主な推進項目

- ㉕ 電動車いす等の新たなパーソナルモビリティの研究（安全基準や安全に走行できる環境等に関すること）
- （再掲）多様なモビリティの普及に向けた道路空間再配分の検討

柱3: 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促進を図り、地域に根差した公共交通の維持・確保に寄与

第1回審議会意見, キーワード

- ◆ 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

第2回審議会意見, キーワード

- ◇ 「歩いて暮らすライフスタイルにしよう」と思わせるような、意識面の転換が重要
- ◇ 「歩くまち・京都」憲章がすべての前提にあることから、憲章の共有と普及促進が大切
- ◇ ライフスタイルの劇的な変化が起こり、人々の考え方も変化していくことにより、今までと違う考え方で移動になるということを、長期的に考える必要があるのではないか
- ◇ 生活スタイルの変化が進むことから、ワークライフバランスの変化に関する視点が必要
- ◇ 「歩くことの楽しさの再認識」の視点が必要
- ◇ “楽しみに”外出することに重きを置くことや非自動車分担率を上げると同時に総トリップ数を減らさない工夫を
- ◇ 外出の目的も含めたモビリティ・マネジメントの視点
- ◇ IT技術を使ったウォーキングマイレージや歩いて楽しい仕掛けづくり

柱3: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更なる促進

《方針7》 地域に根差した公共交通利用などの推進

【施策1】「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発

主な推進項目

- ④③ あらゆる機会を捉えた「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発（様々な対象や機会を利用して広く公共交通への転換を促す取組）
- ④④ 教育現場と連携した、未来の公共交通の利用者・担い手に対する普及・啓発

【施策2】地域住民や交通事業者等と連携したスマートなライフスタイル実現に向けた公共交通利用促進の取組

主な推進項目

- ④⑤ 地域主体のモビリティ・マネジメントの更なる推進
- ④⑥ 徒歩と自転車を組み合わせた公共交通のスマートな利用につながる動機付け情報の発信

【施策3】新しい技術やサービスを活用した公共交通の利用促進

主な推進項目

- （再掲）交通データのオープン化と情報連携基盤の構築により、公共交通の利用促進に資するMaaSの推進
- （再掲）新技術を活用した市民の利便性向上に資する（乗継割引などの）交通系サービス等の検討

《方針8》 市民等の交通行動やワークライフバランスの変化を踏まえたこれからの移動の在り方の発信

【施策1】健康増進や環境保全等様々な観点から「歩くこと」や「移動」に対する価値の再認識と付加価値の発信

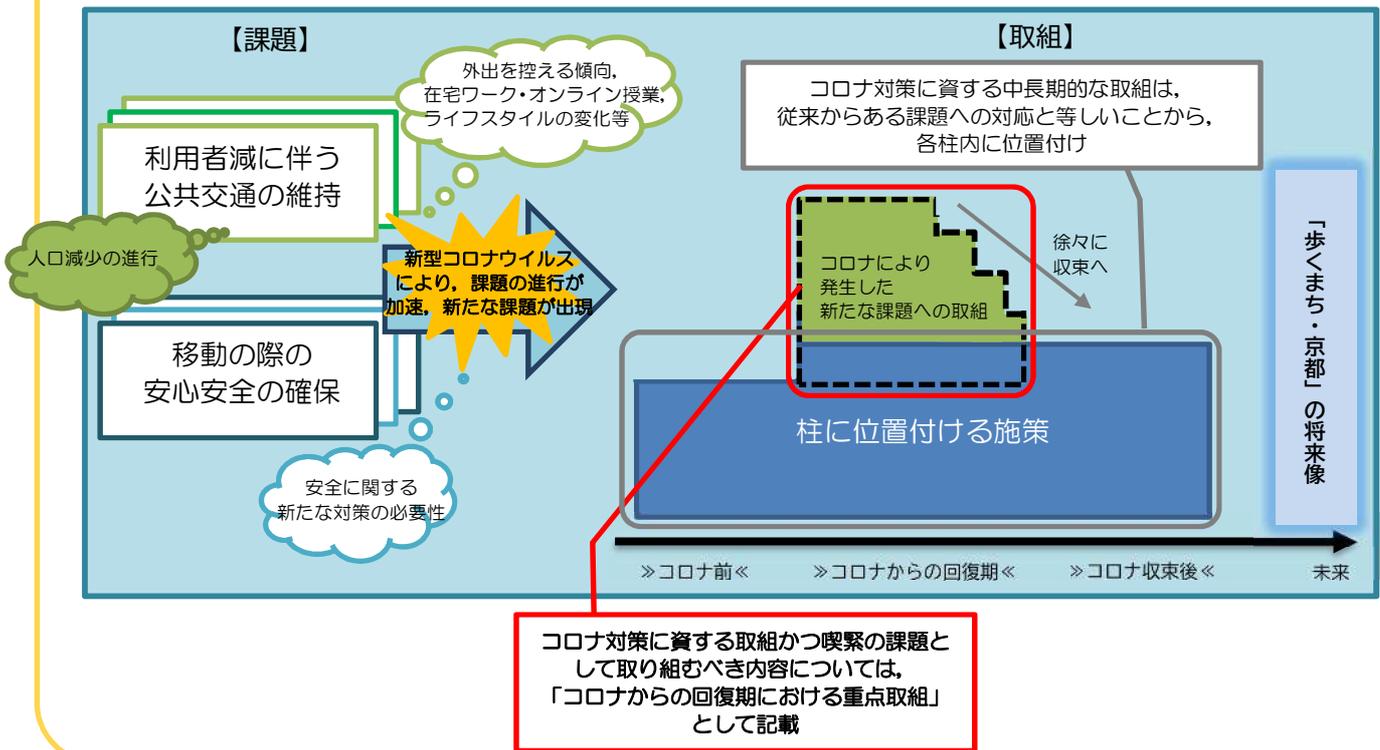
主な推進項目

- ④⑦ フレイル対策・健康長寿や環境保全にも資する「歩くこと」の推進
- ④⑧ 外出機会創出に向けた歩いて楽しい仕掛けづくりや情報発信（商業施設等と連携した、公共交通利用などに対するインセンティブ付与 等）

コロナからの回復期における重点取組

公共交通は地域の生活や経済活動に必要な不可欠な社会的基盤としての役割を担ってきた。しかし、新型コロナウイルス感染症の影響により、新たな生活様式の広まりや漠然とした公共交通への不安等から公共交通利用者数は大きく減少しているなど、公共交通ネットワークは今や大きな危機に直面している。

いまこそ、公共交通を支え、危機的な状況を克服したうえで、将来の交通サービスの発展につなげていくためにも、行政、民間、市民が一丸となって、ライフスタイルの変化や人々の意識の変化に対応しながら、まちの魅力と活力の向上を図り、徒歩や自転車もかきこく組み合わせながら、公共交通の利用をより一層促進していくことが重要である。



主な推進項目

- 公共交通の安心・安全や利便性・快適性について様々な機会を通じて発信
 - ・ 漠然とした公共交通への不安を払拭するための啓発
 - ・ 様々な対象や機会を利用した公共交通利用を促す取組
- 公共交通のサービス水準維持に向けた更なる支援
 - ・ 交通事業者が実施する公共交通の利用回復に向けた取組に対する支援
 - ・ 交通事業者及び行政の相互連携の強化
- 混雑緩和・三密回避につながる交通・観光分野の取組の推進
 - ・ 移動経路や時間の分散化による混雑緩和
 - ・ インターネット等を活用した効果的な情報提供策
- ライフスタイルの変化に合った多様な移動手段の活用