

「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（仮称）案に対する 市民意見募集結果

1 募集期間

令和3年7月16日（金）から8月16日（月）まで

2 周知方法

本市ホームページや歩くまち京都アプリ「バス・鉄道の達人」、市民しんぶん全市版（令和3年8月1日号）への掲載，市民意見募集冊子の配布（市役所案内所，情報公開コーナー，各区役所・支所，市内公共施設（市立図書館，いきいき市民活動センター，地下鉄各駅等）等

3 意見募集結果

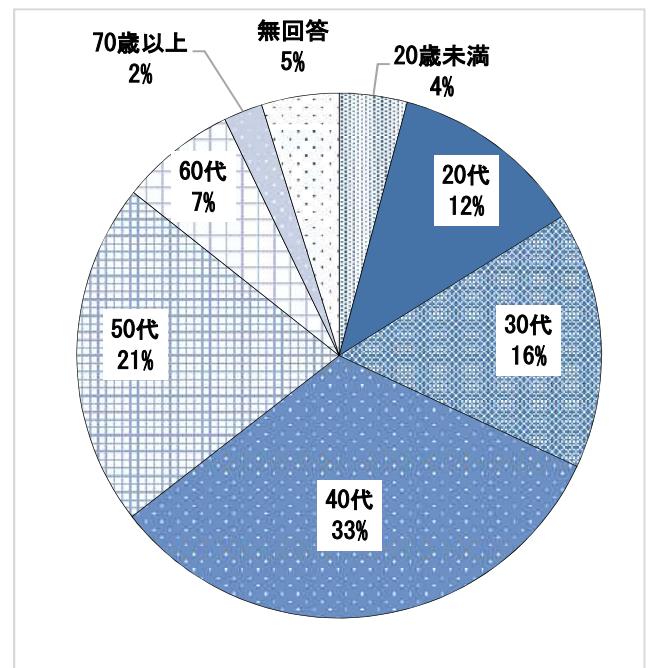
(1) 意見書数及び意見数

意見書数：335通 意見数：651件

(2) 御意見をいただいた方の属性

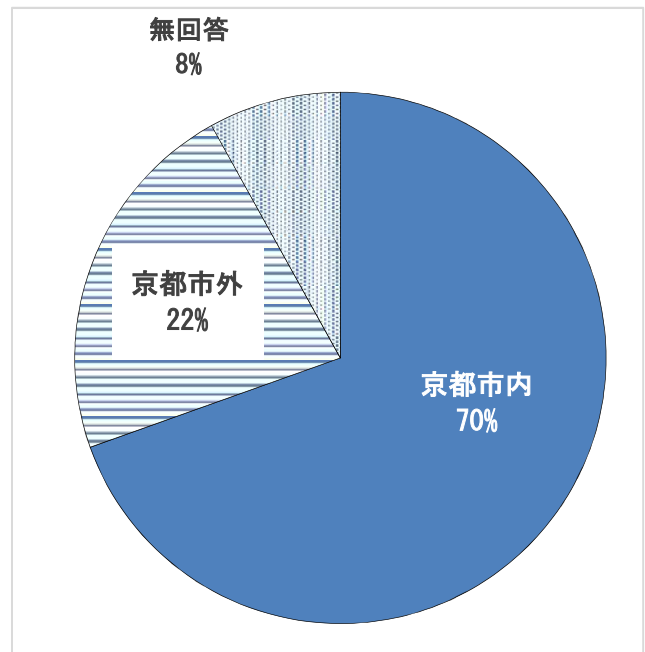
ア 年齢

区分	通数	割合(%)
20歳未満	14	4
20代	40	12
30代	53	16
40代	109	33
50代	71	21
60代	24	7
70歳以上	8	2
無回答	16	5
合計	335	100



イ お住まい

区分	通数	割合(%)
京都市内	2 3 3	7 0
京都市外	7 5	2 2
無回答	2 7	8
合計	3 3 5	1 0 0



- (3) 主な御意見の内容と本市の考え方
別紙のとおり

「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（仮称）案に対する
主な御意見の内容と本市の考え方について

（御意見の内訳）

項 目		意見数
1	「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（仮称）案全般について	94
2	第1章「歩くまち・京都」総合交通戦略について	69
	「歩くまち・京都」総合交通戦略の基本的事項等に関する事	43
	「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（仮称）の目標像や指標等に関する事	26
3	第2章「歩くまち・京都」実現のための柱・方針・施策等について	454
	「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（仮称）の施策体系全般に関する事	15
	方針1 市民生活を支える交通手段の維持・確保に関する事	70
	方針2 都市の活力と魅力の向上につながる公共交通の利便性・快適性の向上に関する事	113
	方針3 未来を見据えた交通ネットワークの充実に関する事	62
	方針4 歩く楽しさを感じられる都市空間の創出に関する事	60
	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に関する事	46
	方針6 公共交通・徒歩移動をかしこく組み合わせた自転車等の利活用に関する事	27
	方針7 歩いて楽しい暮らしの実践に向けた交通行動の促進に関する事	22
	方針8 交通に関する行動様式・考え方の変化を踏まえた移動の新しい価値や楽しみの発信に関する事	18
	コロナからの回復期における重点取組に関する事	21
4	第3章「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進体制	9
5	その他	25
合 計		651

1 「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（仮称）案全般について（94件）

主な御意見（要旨）	件数	本市の考え方
【戦略の内容に関する御意見】 ・「歩くまち・京都」総合交通戦略に賛成する。 ・「歩くまち・京都」は観光客にとっても素晴らしい施策だと期待している。 ・歩く楽しさを感じられる空間の創出，魅力ある京都の発信に期待している。 ・抽象的で分かりにくいので，イメージや写真などを交えて読みやすくしてはどうか。 【戦略の今後の進め方についての御意見】 ・日本の未来を体現する都市をつくる気概をもって新しい取組にチャレンジして欲しい。 ・コロナ禍と財政危機の最中であり，ハード整備も大規模なものは困難ではないか。 ・市内中心部だけの取組としないで欲しい。 など	86	本市では平成22年1月に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力強く転換していくため，「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つを取組の柱として，人と公共交通優先のまちづくりを進めてきました。 今後，京都が魅力と活力あふれる持続可能な都市であり続けることができるよう，市民，事業者，行政の強固な連携の下，通勤・通学や観光等で本市を来訪される方々と共に，「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（仮称）に掲げる3つの取組の柱・方針・施策等を密接に連携させながら，人と公共交通優先の「歩くまち・京都」実現に向けた取組をたゆむことなく推進してまいります。 また，本戦略は基本的には個別具体の取組を掲げるものではなく，施策の大きな方向性を示すものとしておりますが，施策・取組を推進するうえで本戦略がより分かり易いものとなるよう，「歩くまち・京都」総合交通戦略審議会にお諮りしたうえで，最終的な記載について検討してまいります。
【戦略の策定意義や他の計画との連携等についての御意見】 ・都市計画マスタープランともセットで取組を進めるべき。 ・なぜ自転車の計画を別で策定しているのか。 ・この戦略をわざわざ策定する必要があるのか。 ・「世界文化自由都市宣言」の記載を追加することが必要ではないか。 ・関連するSDGsの7つの項目についての説明が必要ではないか。 など	8	「歩くまち・京都」総合交通戦略は，京都市基本計画の分野別計画の1つとして，都市計画マスタープランはもとより，幅広い分野における施策に対する横串として策定し，各々と連携した取組を推進する必要があると考えております。 自転車総合計画については，本戦略で示している施策の大きな方向性に対する個別の具体的な内容を別に定めたものになります。 なお，「世界文化自由都市宣言」は，本市施策の最上位の都市理念であること，SDGsについては「歩くまち・京都」総合交通戦略に掲げた取組との強い関係性があることなどを踏まえ，「歩くまち・京都」総合交通戦略審議会にお諮りしたうえで，最終的な記載について検討してまいります。

2 第1章「歩くまち・京都」総合交通戦略について（69件）

主な御意見（要旨）	件数	本市の考え方
「歩くまち・京都」総合交通戦略の基本的事項等に関すること（p.1～3）	43	
【これまでの取組に関する御意見】 ・四条通の歩道が広がったことで歩きやすくなり、大変満足している。 ・京都駅八条口が見違えるようにきれいになった。 ・四条通の歩道拡幅や京都駅八条口駅前広場整備など、環境整備が進んでいるように感じる。 ・交通機関のバリアフリー化が進み、多くの方々が気軽に外出を楽しめるようになったと感じる。 ・社会情勢の変化や高齢化による外的要因も大きく、総合交通戦略による成果と結論付けることはできないのではないかと。 ・10年間の非自動車分担率の上昇が2ポイントというのは、成果が思ったように出ていないということではないかと。 ・着実に進展してきたといえる実感はない。 など	24	本市では、人と公共交通優先のまちづくりを進めるため、四条通の歩道拡幅整備や京都駅八条口駅前広場整備、パークアンドライドの通年実施など、市民・来訪者、事業者とともに様々な取組を進めてきました。これらの成果として、目標に掲げた非自動車分担率80%目前まで来ておりますが、「歩くまち・京都」を更に進化させるため、より一層の取組が必要と考えております。 顕在化してきた新たな課題や潮流への対応も踏まえ、「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（仮称）に沿って、市民・来訪者、事業者、行政が連携して、たゆむことなく取組を推進してまいります。
【本市における交通を取り巻く状況・課題に関する御意見】 ・京都市内の公共交通はネットワークが充実し、利便性が高いと感じている。 ・定住促進、企業立地促進等には交通ネットワークの形成が重要である。 ・人口減少が想定される未来の中でも公共交通機関の果たす役割は大きい。 ・どのように京都経済の活性化に繋げるか、という視点も大変重要だと思う。 など	10	本市における公共交通ネットワークはこれまでから、市内を運行する交通事業者による連携や、市民や来訪者など多くの方々の御利用により支えられてきました。 公共交通ネットワークは、都市の基盤となる重要なインフラであり、その維持・確保が持続可能な都市を構築するうえでは必要不可欠と考えており、そのために、「歩くまち・京都」の更なる進化を実現し、本市における都市の魅力向上と活性化につなげてまいります。
【「歩くまち・京都」の理念や憲章に関する御意見】 ・人と公共交通優先の理念に賛成。 ・「出かけたくなる」魅力と活力のあふれるまちというコンセプトはとても良いと思う。 ・「歩くまち・京都」憲章はとても良いことが書かれている。不変のものとしてこれからもずっと守ってもらいたい。 など	9	「歩くまち・京都」憲章は、「歩くまち・京都」の理念を実現するための明確な行動規範として、「歩くまち・京都」総合交通戦略と同時に定めたものです。総合交通戦略の目標や取組は「歩くまち・京都」の理念や憲章に根差したものであり、憲章については不変のものとして堅持することとしました。 今後も「歩くまち・京都」憲章に記した行動規範を踏まえ、市民・来訪者、事業者、行政が連携し、「歩くまち・京都」総合交通戦略に掲げた取組を推進してまいります。

「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（仮称）の目標像や指標等に関すること（p.4～5）	26	
【2040年に目指すまちの姿（目標像）に関する御意見】 ・様々な技術の進歩を見据えたまちの姿がイメージされており，大変楽しみである。 ・データのオープン化やMaaSなど20年後には身近に感じる時代になっていると思う。 ・随分先のようにも感じるが，まちづくりは先を見てやっていくことも必要だと思う。 ・今後20年後のまちの姿を想像するのは困難ではないか。 など	14	「歩くまち・京都」総合交通戦略は，人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の実現に向け，中長期的なまちの姿をイメージしながら施策推進の大きな方向性を示すものとして策定しております。2040年は概ねの目安として設定しておりますが，今後の技術革新や社会情勢の変化に合わせて中長期的なまちの姿のイメージ自体も進化させていく必要があると考えております。
【指標・目標数値に関する御意見】 ・高い目標値を掲げたことを評価する。 ・目標値の非自動車分担率85%はみんなで頑張れば達成できると思う。 ・「人と公共交通優先の観点」と「徒歩や公共交通を補完する観点」として数値を記載されている意図が分かりにくい。 ・自転車とバイクの合計で26%としているが，環境負荷の観点から同等に扱うべきではない。 ・ビッグデータで比較的スピーディーかつきめ細やかに交通状況が把握できる。このメリットを活かした取組ができれば，さまざまな交通問題の解決につながるのではないか。 ・人々の自動車利用に対する考え方を把握し，評価することはできないか。 など	12	「歩くまち・京都」の実現に向けては，市民・来訪者，事業者，行政が連携し，たゆむことなく取組を推進していくことが重要であることから，「非自動車分担率」を指標として，「85%以上」という高い目標数値を掲げ，各主体が「歩くまち・京都」の理念や憲章を共有し，一体となって戦略に掲げる取組を推進してまいります。 徒歩・バス・鉄道については，「人と公共交通優先の観点」として，自転車・バイク等よりも更に積極的に分担率を上昇させたいと考えております。 また，自転車については，環境負荷軽減の観点も踏まえ，分野別計画である「京都市自転車総合計画」の下，積極的に取組を進めてまいります。 「歩くまち・京都」は幅広い施策分野と連携しながら推進していくこととなりますので，モニタリング指標として「京都市民の休日における外出率」や「アンケート調査による市民の実感度・満足度」を活用することに加え，バス・鉄道利用者数などの関連データを交え，幅広い観点からの効果検証を進めてまいります。 なお，ビッグデータについては，取得可能なデータの内容や費用対効果などを踏まえ，活用の可能性を検討していきます。

3 第2章「歩くまち・京都」実現のための柱・方針・施策等について（454件）

主な御意見（要旨）	件数	本市の考え方
「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（仮称）の施策体系全般に関すること（p.6）	15	
【推進内容（柱・方針・施策等）についての御意見】 ・京町家や路地など、京都の魅力は車ではなく、ゆっくり歩くことで分かるものだと思う。 ・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はとても良い。 ・3つの柱の下に取り組推進に賛成する。 ・もっと交通弱者に寄り添った施策が必要。 ・電気自動車や自動運転もよいが、自転車や歩行者に軸足を置いた政策として欲しい。 ・公共交通が不便になりクルマ社会に戻ることが危惧しているので、公共交通充実の一点だけでよいのではないかなど	15	「歩くまち・京都」憲章の前文において、千二百年を超える悠久の歴史の積み重ねの間、本市が守り育ててきた趣ある街並み、自然景観、伝統や文化を背景に、京都にふさわしい移動の方法は、自分の力で、また人の助けを借りながら「歩くこと」を中心としたものであることなどを謳っています。 また、交通におけるバリアフリーやユニバーサルデザインの考え方を踏襲し、誰もが円滑で安心・安全に移動することが重要になります。 本市ではこのような考え方の下、「公共交通ネットワークの取組」、「まちづくりの取組」、「ライフスタイルの取組」について、個別の取組としてだけではなく、互いに密接に連携させながら推進してまいります。
方針1 市民生活を支える交通手段の維持・確保に関すること（p.7）	70	
【交通事業者や行政の連携強化による公共交通の維持確保（施策1関係）】 （交通事業者・行政の連携強化に関する御意見） ・交通事業者同士や行政の連携を強化し、その維持・確保を強力に進める必要がある。 ・バス事業者間の連携に賛成。 ・公共交通の維持は国レベルでの対策も必要。 （路線・ダイヤ改善等に関する御意見） ・複数のバス事業者が運行しているエリアでは、全体を最適化・効率化が必要。 ・系統や路線を再編し、民間に任せられるところは任せてもよいのではないかな。 ・行政が中立的な立場から、事業者の抱える課題抽出や解決策の展開に取り組んで欲しい。 ・ゾーン制運賃、事業者の違いを超えた共通運賃制度の導入を図れないかな。 ・事業者に大きな負担がかかっており、運賃値上げはやむを得ないと感じる。 （公共交通の担い手不足解消に関する御意見） ・公共交通を支える担い手はエッセンシャルワーカーであり、幅広い検討が必要。 ・子どもや若者が、運転手に憧れを持つためにも、バス運転手の待遇改善や魅力向上のPRが必要。など	25	京都市では、市バス・地下鉄だけでなく、数多くの鉄道、バス、タクシーなどの民間交通事業者が利便性の高い公共交通ネットワークを支えています。 また、これまでから、交通事業者間や行政との連携により、バス停の集約化、バス停環境改善、駅などにおける乗継施設の整備、乗換案内の充実、事業者間のダイヤ・系統の調整や共通運賃制度など、様々な利便性向上策に取り組んできました。 今後も持続可能な都市を支える公共交通ネットワークを維持・確保していくため、交通事業者と行政との連携に加え、交通事業者間の連携も重要であることから、相互連携の強化を図ってまいります。 公共交通を支える担い手不足については、個別の交通事業者の課題ではなく、業界全体の課題であるため、連携した取組を進めてまいります。

【地域の特性やニーズに応じた生活交通の維持・確保に関する御意見（施策2関係）】 - 生活交通を維持し、地域の足を守るのは国の責務ではないか。柔軟な取組が可能となるよう、国に要望して欲しい。 - 市民が自由に移動できる条件を整えるのは行政の役割ではないか。 - 公共交通が今後厳しくなるため、自分たちの足は自分たちで守ることも必要ではないか。 - 住む場所は個人の自由と責任で選択するものであり、地域自ら取組を進めることが重要。 - 地域の移動手段を地域で支える仕組みづくりに向けたアイデアや支援策が大事。 - 地域のニーズを地域で解決する取組例を発信し、広まってほしい。 - 地域のニーズをしっかりと聞いたうえで、市バスを走らせて欲しい。 - 地域の交通の全てを市バスや地下鉄で賄おうとすることには、財政的な限界を感じる。 - 市営交通を民営化し、タクシーも含めて、公共交通網を維持できるような料金体系や運行ネットワークを構築して欲しい。 - 乗合タクシーの運行も対策の一助と考える。 - 住民ボランティアバスや福祉輸送の活用では、安心安全の議論を踏まえていただきたい。 など	27	近年の人口減少や長寿化の進行、コロナ禍の影響等により、交通事業者取り巻く経営状況は厳しさを増しており、地域住民の生活を支える生活交通の維持・確保が困難になってきている状況にあります。 こうした状況の下、国においては令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、地域自らが地域公共交通をデザインするための「地域公共交通計画」を地方自治体において策定することや、計画策定の過程において、地域の移動ニーズや特性を踏まえた持続可能な地域公共交通の在り方を検討するために、その地域の交通に関わる多様な主体が参画する会議体を設置することなどが盛り込まれています。 加えて、住民ボランティアバスなど、地域の住民・団体等が地域の実情に応じた移動手段の確保に主体的に参画する「共助」の取組が近年、重要となってきています。 本市としましても、そういった動きを踏まえ、「地域公共交通計画」の策定や地域の皆様の「共助」の取組などが地域の生活交通の維持・確保につながるよう、交通事業者、関係行政機関、地域等と連携し、必要な支援や取組を進めてまいります。
【ラストワンマイルを支える多様なモビリティの活用に関する御意見（施策3関係）】 - 新しい乗り物を安全に使えるように環境を整備していただきたい。 - 少子長寿化の進展に伴い、ラストワンマイルの取組が非常に重要になってくると思うのでしっかりと取り組んで欲しい。 - 新しいモビリティがいろいろと出てくると思うが、安全が第一で取組を進めて欲しい。 - 新型電動車いすや電動キックボードについては、社会的弱者の側に立ち、普及促進の動きは当面自重した方が良い。 - 新しいモビリティの事故防止等の仕組みは自治体というよりも、国レベル(経産省・警察庁・国交省など)で措置を講じるべき。 など	18	従前にはなかったモビリティが実用化されることにより、誰もが積極的に外出し、便利に移動することが可能になる一方、他の移動手段（徒歩・自転車・自動車等）も含めた道路空間全体の安心・安全確保を念頭に、利用ルール・マナーの徹底を行う必要があります。 本市としましては、国の動向を踏まえつつ、警察等ともしっかり連携し、多様なモビリティの安心安全な活用の在り方等について検討を進めてまいります。

方針2 都市の活力と魅力の向上につながる公共交通の利便性・快適性の向上に関すること (p. 8～9)	113	
【安心・安全・快適・便利な移動につながる公共交通の利用環境整備に関する御意見（施策4関係）】 ・バスが時間どおりに来て欲しい。 ・バスの運賃の均一化を進めてもらいたい。 ・市営地下鉄の運賃を安くするべき。 ・地下鉄・バス一日券等の対象範囲拡大を願う。 ・地下鉄烏丸線のホーム柵を全部の駅に整備して欲しい。 ・バス待ち空間の改善を進めて欲しい。 ・小さい子ども連れや、ベビーカーを利用している場合でも安心して公共交通に乗ることができることを願う。 ・交差点内でタクシーを止める人をよく見かけようになったので、注意喚起が必要だと感じる。 など	41	本市ではこれまでから、交通事業者間や行政との連携により、バス停の集約化、バス停環境の改善、駅などにおける乗継施設の整備、乗換案内の充実、事業者間のダイヤ・系統の調整や共通運賃制度など、様々な利便性向上策に取り組んできました。 運賃改定については交通局や各民間交通事業者の経営に関することであり、本戦略に記載するものではありませんが、「歩くまち・京都」推進の観点から、公共交通の利便性向上につながるよう、利用環境の整備に関する取組を進めてまいります。 また、バス専用レーンへの進入禁止の周知や、タクシー駐停車や乗降についてのルール周知、マナー向上に繋がる取組については、警察や関係業界団体とも連携した取組を進めてきております。 今後もバス走行環境の改善や公共交通をより安心・安全・快適・便利に使っていただくための利用環境の整備を進めてまいります。
【利便性・快適性の向上につながる交通結節機能の強化に関する御意見（施策5関係）】 ・以前は京都駅一極集中の弊害が目立った。阪急、京阪等の私鉄等など、元々ある資源を有効活用して分散を図って欲しい。 ・京都駅一極集中の問題は、交通だけでなく、災害時の帰宅困難の問題もあり、大変重要。 ・観光シーズンの京都駅のバス乗り場の混雑は何とかならないか。 など	10	京都駅は、本市の玄関口として多数の公共交通が乗り入れていることから、人の流れの一極集中が見られます。 一方、京都駅以外にも他都市を結ぶ路線の駅が複数あり、これらを二次的な玄関口としてバスやタクシー等へ乗り換え、より便利に移動していただけるよう、市内の交通事業者とも連携しながら、京都駅一極集中の解消と利用駅の分散化を図ってまいります。
【混雑緩和・解消につながる交通ネットワーク機能の強化に関する御意見（施策6関係）】 ・観光は京都にとって大切なものであり、公共交通機関や道路の混雑解消の取組を進めて欲しい。 ・観光客よりも市民の足の確保が重要。 ・観光面については、場所の分散、時期の分散に取り組む必要がある。 ・観光客向けの周遊バスなど、観光客と市民の交通機関を分けたい。 ・混雑緩和・解消につながる交通ネットワーク機能の強化を進めて欲しい。 ・バスの混雑状況が分かるようにして欲しい。 ・宿泊施設と交通機関の連携を図ることで、手ぶら観光を推進していきたい。 など	19	観光客の増加により市内の路線・ダイヤが充実してきたという面があった一方で、一部の観光地やバス路線においては混雑が発生し、市民の快適な移動を損なうことにもなっていました。 本市では、市民生活と調和した持続可能な観光を目指すとともに、ポストコロナを見据えたうえで、市民・観光客双方にとって便利で快適な移動が実現するよう、観光における時期・時間・場所の分散化の取組とも連携しつつ、混雑緩和・解消につながる取組を進めてまいります。

【ハード・ソフト両面からの交通バリアフリーの推進に関する御意見（施策7関係）】 ・ハードでできるバリアフリーには限界があるので、「心のバリアフリー」はとても大事ではないか。 ・すべての人が安心・安全に街歩きが楽しめるよう、心のバリアフリーの普及啓発にもしっかりと取り組んでもらいたい。 ・心のバリアフリーに触れられていることは大変心強い。 など	6	本市ではこれまでから、全ての人が安心・安全で円滑に暮らすことのできるユニバーサル社会を目指し、駅等の旅客施設や周辺道路のバリアフリー化整備をはじめ、様々な取組を進めてまいりました。 今後もこういったハード面の整備はもとより、お互いを理解し支えあう「心のバリアフリー」の普及啓発といったソフト面の充実も図りながら、引き続き交通バリアフリーを推進してまいります。
【MaaSの推進や新技術を活用した交通サービス向上に関する御意見（施策8関係）】 ・マイナンバーカードをICOCAなどのように使用できれば、公共交通機関の利用促進だけでなく、マイナンバーカードの普及促進にもつながるのではないかと。 ・技術は20年で予想できないくらい進化するため、新たな技術を使って様々な交通サービスを向上させるべき。 ・先を見据え、顔認証による交通利用などの技術の活用も検討してはどうか。 ・特にMaaSの推進に期待している。 ・「京都カード・京都ポイント」でのデータは歩いて出かけたくなる情報発信にも参考となると思われる。民間企業と連携した取組を展開してもらいたい。 ・敬老乗車証、福祉乗車証を早急にICカード化することにより、利用実態に基づく繰出金の算定、路線系統の整理、改札の無人化に伴う経費削減が可能になる。 ・「京都カード・京都ポイント」は厳しい財政状況の下では困難ではないか。 など	23	昨今のAIやIoT等の新たな技術革新は目覚ましく、また、データのオープン化やDX（デジタルトランスフォーメーション）の進展により、MaaSははじめ交通部門でも様々なサービス向上等の効果が期待できます。 本市ではこれまでから公共交通の利便性の向上といった観点で、交通事業者と連携しつつ交通系ICカードの普及の取組を進めてきましたが、今後、将来にわたり、こういった技術革新等が公共交通サービスの更なる向上や利用促進につなげていけるよう、幅広い観点から検討を進めます。 また、交通系サービスはもとより、市民生活の利便性向上を第一とする「京都カード・京都ポイント」につきましても、財政的なコストもふまえて、先進的な事例や民間企業との連携等、幅広い視点からの検討を進めてまいります。
【公共交通の脱化石燃料化に関する御意見（施策9関係）】 ・公共交通の脱炭素化をぜひ進めて欲しい。 ・交通における脱化石燃料化を充実させて欲しい。 など	14	移動方法がクルマから公共交通利用に転換することにより、環境負荷は大きく軽減されることから、「歩くまち・京都」の取組全体が脱炭素・脱化石燃料化に資するものと考えております。 また、バスやタクシーなどの公共交通の脱化石燃料化については、「京都市地球温暖化対策計画＜2021-2030＞」とも連携し、その課題や方策等について研究を進め、これらの導入について検討を進めてまいります。

方針3 未来を見据えた交通ネットワークの充実に関すること (p.10)	62	
【市内の各エリア間はもとより、近隣都市を含めて有機的かつ広域的につなぐ交通ネットワーク機能の強化に関する御意見（施策10関係）】 （職住共存・職住近接のまちづくりを支える地域内交通の充実に係る御意見） ・更にコンパクトなまちづくりとすることは、必須であるとする。 ・例えば一つの駅を中心に1km程度の周遊バスがあれば地域内交流が促進できる。 ・国道一号線や高速道路のインター、東海道線が通るなど山科にはポテンシャルもあると思うので、公共交通を充実させ、若い世代が集まる街にして欲しい。 ・らくなん進都では公共交通網の脆弱性が課題であるが、まったく触れていない。 （北陸新幹線や環状ネットワークなど広域ネットワークに関する御意見） ・北陸新幹線の整備は、国土軸の形成に加えて、京都の利便性や更なる発展に寄与するため、早期実現の推進を望む。 ・北陸新幹線が京都に来る時に備えて準備することは、賛成・反対にかかわらず必要なことであり、戦略に位置づけることに賛成する。 ・広域ネットワーク（環状ネットワーク）に期待している。 ・近隣市町村との交通機関の連携については滋賀県なども含めて検討すべきである。 ・未来を見据えた公共交通ネットワークとして、近隣市町村と力を合わせてやっていくことは大事。 ・広域ネットワークの具体案については市民ぐるみで検討を進めて欲しい。 ・「歩くまち・京都」総合交通戦略に「北陸新幹線」の記述があることに違和感がある。 ・地下鉄東西線の赤字があるのに環状ネットワークに多額の税金を投入することには反対。 など	23	本戦略は施策推進の大きな方向性を示すものとなりますので、個別の地域や取組を記載しておりませんが、公共交通ネットワークは、都市の基盤となる重要なインフラであることから、都市計画マスタープランや各区基本計画、まちづくりビジョン等ともしっかりと整合していくことが重要になります。 これらのまちづくりの方針等に基づき、交通事業者、区役所・関係機関との連携の下、職住共存・職住近接のまちづくりを進めてまいります。 また、北陸新幹線が整備されることにより、移動時間の短縮に伴う地域振興・経済活性化や沿線地域の交通利便性向上など、様々な効果が発生するとともに、新たな人の流れをどのようにうまく取り込んで、まちの発展につなげていくかということが、京都市の交通政策を考えるうえでも重要と考えております。 環状ネットワークについては、本市南部地域・西部地域や周辺市町の交通アクセスを格段に向上させ、地域の活性化に貢献するものとして、市民的な議論を深め、府市一丸となって、国の力強い支援、地元経済界の御理解と御協力の下、オール京都で取り組んでいく必要があるものになります。 交通ネットワークは市域内部と外部で分けて考えることは困難であり、周辺市町や隣接府県など、広域的な視点も必要となります。持続可能な都市を支え、本市の魅力と活力の向上につながるよう、取組を推進してまいります。
【新たなモビリティを活用した都市交通システムやLRT、BRTに関する御意見（施策11関係）】 ・新しいモビリティ技術による公共交通への活用が取組が進むことを期待している。 ・費用を抑えたうえで、先進的なモビリティを交え、公共交通の持続性を向上して欲しい。 ・LRTの導入に賛成。 ・連節バスの導入に向けた取組を検討すべき。 ・コロナ禍と財政危機の最中であり、LRTやBRTは不要。 ・路面電車復活は現実的ではない。まずは渋滞の解消が先。 など	39	LRT、BRTについては、これまでから、まちの活力向上や、環境にやさしい持続可能な脱炭素型社会の構築にも寄与する魅力的な交通システムとして、検討を進めてきました。 また、近年の技術革新を背景に、自動運転技術を活用した新たな交通システムについても研究が進んでいます。 本市としましては、LRT、BRTなどの従来の手法だけでなく、自動運転等の新たな技術の活用も含め、国や他都市の動向なども交え、幅広く検討してまいります。

方針４ 歩く楽しさを感じられる都市空間の創出に関すること (p.11)	60	
【安心・安全で魅力的な歩行空間の創出に関する御意見（施策１２関係）】 ・歩道を広げ、街路樹や芝生のコーナーにすれば、ヒートアイランドも和らぎ、環境にも良いのではないか。 ・「脱クルマ社会」の時代から、道路空間の在り方を考え直す時期が到来していると思う。 ・安心・安全な歩行空間創出に向けて、しっかりと取組を進めて欲しい。 ・京都市内はまだ車優先の道路が多く、歩行弱者に配慮した歩道整備をして欲しい。 ・自動車事故に歩行者が巻き込まれないように歩行空間の安全確保に注力いただきたい。 ・数多くのモビリティが開発されると、道路での利用等に関する規制も含めた施策が必要になると思う。 【歩いて楽しい出かけたくなる賑わい空間創出に関する御意見（施策１３関係）】 ・道路は「人が流れる」だけではなく「人が溜まる」空間としても設計される必要がある。 ・ベンチに関する記述を掲げていただきたい。 ・地下街の整備、振興、発展により歩く人が増えると思う。 ・芸大移転や更なる駅周辺の魅力創出により、楽しく活力ある街にして欲しい。 ・歩行者天国にして欲しい。 など	60	本戦略は施策推進の大きな方向性を示すものとなりますので、個別の取組を記載しておりませんが、「出かけたくなる」歩行者優先のまちづくりを進めるためには、安心・安全で、歩く楽しさを感じられる魅力的な歩行空間の創出が不可欠であると考えています。 また、徒歩での移動だけでなく、時には立ち止まり、景色を眺め、ベンチなどに腰掛けて休息することも含めて、大きな視点で「歩くこと」をとらえることで、歩く楽しさを感じられる都市空間としていく必要があると考えております。 本市の厳しい財政状況を踏まえ、国や他都市における魅力的な歩行空間・都市空間づくりや取組も参考としつつ、従来のハード整備だけでなく、ソフト面での工夫や民間事業者等との連携も交えつつ、安心・安全で魅力的な歩行空間や、歩いて楽しい出かけたくなる賑わい空間創出の取組を推進してまいります。
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に関すること (p.12)	46	
【自動車流入抑制策の展開に関する御意見（施策１４関係）】 ・パークアンドライドを進めて欲しい。 ・休日だけでもいいので、まちなかへの車両の流入抑制をもっと進めて欲しい。 ・パークアンドライドや駐車場施策よりも、そもそも自動車で来てもらわないことが一番。 ・「京都に車で来たら混雑で大変」といったのではなく、「京都の良さを知るには歩くことが一番」といったプラス面をPRする方が良い。 ・名神高速道路インター近くに大型駐車場を整備し、ピストンバスなどで市街地まで行くことができれば良いのではないか。 ・まちなかの駐車場は、自動車を呼び込んでいるのではないかな。 ・ロードプライシングをはじめとした自動車流入抑制策について積極的に検討すべき。 など	31	本市では、自動車流入抑制の取組として、パークアンドライドの促進等を進めてきました。 パークアンドライドについては、環境にやさしい移動方法として、近隣自治体や民間事業者と連携を図りながら、単なる設置数の拡大だけでなく、立地や利用条件も含めた質の向上・利用促進を図ってまいります。 駐車場については自動車をまちなかに呼び込む可能性がある一方、路上駐車を未然に防ぐものでもあり、駐車需要等を踏まえた適切な配置につながる駐車場施策を展開してまいります。 また、ロードプライシングについては、実際に導入するうえでは制度面や徴収方法等の様々な課題があり、他都市の動向を注視しながら研究するとともに、幅広く自動車流入抑制策について検討を進めてまいります。

【都市の活力・レジリエンスの向上に資する道路整備に関する御意見（施策１５関係）】 ・幹線道路の整備よりも身近な生活道路の整備を優先すべき。 ・「歩くまち・京都」の取組に幹線道路整備が掲げられていることに違和感がある。 ・道路、河川、公園の損傷箇所を投稿できるアプリ「みつけ隊」の機能をうまく活用して欲しい。 など	9	歩行者優先の魅力的なまちづくりを推進するためには、歩く楽しさを感じられる都市空間の創出に併せて、自動車交通の効率化と適正化を図ることが重要です。 このため、道路機能分担を踏まえ、安心・安全で災害に強く、円滑な移動・輸送の確保に必要な幹線道路などの道路整備を推進し、都市の活力・レジリエンスの向上を図ることとしています。 なお、身近な生活道路についても、安心・安全な通行を確保し、効率的・効果的な維持管理を推進するとともに、「みつけ隊」の活用など、市民協働による維持管理も推進してまいります。
【円滑な物流の推進に関する御意見（施策１６関係）】 ・コロナ禍における通販をはじめとする宅配貨物や商業物流の大切さを記載すべき。 ・持続可能なまちづくりのためにも「貨物専用の駐車スペース」の確保をお願いしたい。 ・貨客混載も、うまく使えば運輸・物流業界の効率化だけでなく、地域の足を守ることに思えると思う。 など	6	物流は市民生活や社会経済活動を支える必要不可欠なインフラであり、人と公共交通優先のまちづくりを進めるうえでも、まちなかでの荷捌き等の適切な在り方について検討を進めてきました。 歩行者の安心安全や円滑な道路交通の確保などの観点や、貨客混載など新たな動向にも注目しつつ、業界との連携による円滑な物流を推進してまいります。
方針６ 公共交通・徒歩移動をかしこく組み合わせた自転車等の利活用に関すること（p.13）	27	
【自転車の利活用に関する御意見（施策１７～１８関係）】 ・歩くまち・京都の推進に当たり、自転車を利活用することは賛成である。 ・放置自転車が多いエリアにおける駐輪場整備の一層の推進を望む。 ・警察や他の関係部署とも連携しながら、自転車のマナー啓発など、安心安全な歩行者優先のまちづくりを推進して欲しい。 ・ルールを守らない危ない運転もよく見かける。安全運転の徹底をお願いしたい。 ・レンタサイクルやシェアサイクルを導入し、観光客が自転車で市内を回れるようにして欲しい。 など	22	市民や関係機関等との連携の下、自転車安全教育・学習の充実を図るとともに、安心・安全で快適な自転車走行環境の整備や駐輪ニーズに応じた適切な駐輪環境の整備等を進めてまいります。 また、健康的で環境にやさしいといった自転車の特性を活かし、シェアサイクルの推進や自転車を活用した健康増進の取組、安心・安全な自転車観光の推進など、生活の質の向上につながる自転車の活用促進を図ります。 これらの取組については、現在、改定を進めております「京都市自転車総合計画」とも整合性を図り、連携しながら推進してまいります。
【新たなパーソナルモビリティの活用に関する御意見（施策１９関係）】 ・マナーやルールなど様々な課題もあると思うが、そうしたことをクリアできれば、パーソナルモビリティの活用は面白いと思う。 ・自転車よりも小型のパーソナルモビリティがあれば、置き場所にも困らないし、環境にも優しいと思う。 ・電動キックボードは使う場所と安全のルールをしっかりと守ってもらうことが大前提だ。 など	5	市内各エリアでのニーズに応じた移動手段としての活用可能性や、パーソナルモビリティ活用時の道路空間の再配分の検討に加え、ルール・マナーの普及・啓発を徹底するなど、安心・安全な活用に向けた取組を進めてまいります。

方針7 歩いて楽しい暮らしの実践に向けた交通行動の促進に関すること (p. 14)	22	
【「歩くまち・京都」の理念の更なる浸透に関する御意見（施策20関係）】 （「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発に関する御意見） ・啓発強化に賛成する。 ・「歩くまち・京都」憲章のさらなる普及啓発又は日常生活への浸透が必要である。 ・若い人、転入者に対して、もっと歩くまちを知って欲しい。 ・過度にクルマに依存しない社会づくりのため、市民一人一人の意識改革が重要である。 （スマートで環境にやさしいクルマ利用に関する御意見） ・マイカーに頼らざるを得ない地域もあることに配慮が必要である。 ・公共交通とカーシェアを上手く組み合わせて京都の良さ、魅力アップにつなげて欲しい。 ・京都市が歩くまちを推進していくためには、まず、市役所自身が取り組む必要がある。 など	15	「歩くまち・京都」の実現に向け、市民・来訪者、事業者、行政が連携して、たゆむことなく取組を推進していくためには、各主体が「歩くまち・京都」の理念や憲章を共有し、一体となって取組を進める必要があることから、更なる啓発による浸透を促し、実際の交通行動としての実践と、ライフスタイルとしての定着を目指してまいります。 また、「歩くまち・京都」の取組は、まちや暮らしをクルマ中心から徒歩・公共交通中心へと転換することを目的としていますが、クルマによる移動をすべて排除するというものではありません。 「クルマ」を使う状況においては、より環境負荷が小さくするよう工夫していただく、スマートで環境にやさしい利用を推進してまいります。 なお、京都市役所においては毎月16日を「DO YOU KYOTO?デー（ノーマイカーデー）」とするなど、「京都市役所CO2削減率先実行計画」に掲げる取組を、引き続き進めてまいります。
【公共交通利用の促進に関する御意見（施策21関係）】 ・市内の中心部は、交通渋滞がひどい。電車、バスの利用は促進すべき。 ・市民へのシンプルなメッセージみたいなものが発信できれば良いのではと思います。 ・通勤などでバスを利用して、みんなでバス路線を支えていかないといけないと思った。 など	5	かしこいクルマの使い方を実践していただくため、また、本市の公共交通が持続可能なものとなるためには、自発的な交通行動の変化を促すモビリティ・マネジメントを進め、市民・来訪者・事業者それぞれが公共交通を支えていくことが必要不可欠です。このことを踏まえ、家庭、学校、職場、地域、観光など、様々な場において、場面に応じたモビリティ・マネジメントを実施してまいります。
【新しい技術やサービスを活用したスマートな公共交通利用に関する御意見（施策22関係）】 ・SDGsの観点からも、MaaSなどを推進し、公共交通機関の利用促進を図る。 ・高齢者等が取り残されることがないように考えることも併せて必要。	2	インターネット・アプリ等の様々な情報発信媒体の活用、MaaSや新たな技術を活用した交通系サービスを推進することにより、スマートな公共交通利用を促進してまいります。 こうしたサービスを可能な限り多くの方が利用できるよう、複数の媒体を組み合わせた情報発信や、分かり易い内容とすることなどにより、市民生活にスマートな公共交通利用が浸透するよう、取組を進めてまいります。

方針 8 交通に関する行動様式・考え方の変化を踏まえた移動の新しい価値や楽しみの発信に関すること (p. 15)	18	
【「歩くこと」や「移動」に対する価値・楽しさの発信に関する御意見（施策 2 3 関係）】 ・過去を探り現在を検証し、未来に思いを馳せる「歩くまちづくり」は理想的ではないか。 ・歩くことの価値に、文化・歴史を感じられるということも含めたらどうか。 ・どんどん出かけてもらうことも大事。それもバスとか鉄道を使ったほうが、こんな楽しみ方ができるといったことを伝えてはどうか。 ・公共交通を使うこと、歩くことにメリットがあるような策を。車で来た人にはデメリットを。 ・健康的な意義等を明記するなど、「私たち市民も歩くまち」を目指して協力しよう」と思わせるビジョンが必要。 ・電車やバスを使ったらお店でクーポンが使えるようなシステムができれば嬉しい。 など	18	徒歩や公共交通を使った外出や移動の機会の創出に向け、文化・歴史といった京都が持つ魅力や環境、健康などあらゆる視点からの新たな価値の発見や公共交通利用や「歩くこと」に対する付加価値など、楽しんで外へ出かけるきっかけ作り・動機づけとなる取組を進めてまいります。
コロナからの回復期における重点取組に関すること (p. 15)	21	
・人々の生活スタイルが大きく変化することから、その観点も踏まえたものとする必要がある。 ・混雑緩和や利用減少など新しい生活様式に合わせた転換はいずれ必要なことだったのではないか。これを転機に新たな交通事業に生まれ変わることが必要ではないか。 ・コロナの影響により、鉄道・バスは経営が厳しくなっている。こういう状況であれば、なおさら結束が必要。 ・コロナ以降、マイカーで出かけることが多くなった。公共交通の利用にはなんとなく不安を感じる。 ・「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」については、難しい問題ではあるが、今後の京都にとって重要であるので、ぜひ進めていただきたい。 ・コロナがおさまって早く普通に出かけられるようになればいいと思うが。前みたいな混雑には絶対にならないようにして欲しい。 ・コロナ禍では感染対策として車の移動が有効であり、何でもかんでも車を悪者にすべきではない。 など	21	新型コロナウイルス感染症拡大以降、新たな生活様式（テレワークやオンライン授業・取引等）が広まり、漠然とした公共交通への不安等から、公共交通の利用を避ける傾向が見られます。 本市としましては、市民・来訪者、事業者、行政が「歩くまち・京都」の理念や憲章を共有し、各主体の連携の下、まちの魅力と活力の向上を図り、公共交通の利用をより一層促進してまいります。 特にコロナからの回復期においては、まずは本項目に掲げた 4 つの取組を集中的・重点的に実施し、中長期的には、戦略の 3 つの柱に掲げた取組を進めてまいります。

4 第3章「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進体制（p.16）（9件）

主な御意見（要旨）	件数	本市の考え方
・市民・事業者・行政だけではなく、観光客や、通勤・通学で市内に入ってくる人たちも主体として欠かせない。そのことが明確に分かるような表現を入れて欲しい。 ・先を確実に見通すことは難しいため、常に点検することと、取組の推進はセットである。 ・京都市を支える将来世代である子どもたちも何らかの形で参画できる（意見を言える）場などを持つと良いのではないかなど	9	本市では、これまでから公共交通による通勤や観光など、京都へ来訪される方々も交えた取組を推進してきました。今後も引き続き、市民、事業者、行政に加え、来訪者も共に取組を推進していくことが重要であることを踏まえ、「歩くまち・京都」総合交通戦略審議会において審議もいただいたうえで、最終的な記載について検討してまいります。 また、PDCAサイクルによる進捗管理を着実に図るため、庁内での連携体制はもとより、学識経験者、業界関係者、関係行政機関、市民公募委員からなる会議体の活用など、幅広い立場からの御意見をいただきながら、「歩くまち・京都」の更なる進化を目指してまいります。

5 その他（25件）

主な御意見（要旨）	件数	本市の考え方
【厳しい財政状況下での取組推進に関する御意見】 ・財政状況を踏まえて計画的に進めて欲しい。 ・できる限り民間の活力をいかした整備を進めるべきである。 ・今は市の財政健全化に集中的に取り組むべき。 ・京都市の財政状況を考えると、本当にできることから取り組んでいって欲しい。 など	11	本市では8月10日に、本市の厳しい財政状況を踏まえ、財政構造の抜本的改革を着実に実行するための行財政改革計画を公表しました。 「歩くまち・京都」を推進するうえでは、本市の厳しい財政状況を踏まえつつ、関係者の英知を結集し、少しでもクルマ中心のまちや暮らしが、徒歩・公共交通中心のまちや暮らしに転換していくよう、「歩くまち・京都」の取組を推進してまいります。
【京都府との連携に関する御意見】 ・「歩くまち・京都」の取組に京都府もしっかり協力して欲しい。 など	3	これまでから、より良い京都市政、京都府政を目指すために、幅広く府市協調を進めております。 引き続き、京都府や京都府警と連携の下、取組を進めてまいります。
【その他】 ・高齢者の方が今までどおり市バス・地下鉄を利用できるよう敬老乗車証の現行制度の維持に努めていただきたい。 ・また京都を訪れたいと思えるような観光モデルの構築を望む。 ・民間事業者の力も借りながら、地域の活性化や観光・文化振興に活かすことで様々な課題解決につなげて欲しい。 ・歩行喫煙者やごみのポイ捨てが多い。 ・街路の交差点などについて家屋や電柱に町名地番を記載した看板の表記が必要。 など	11	御意見につきましては総合交通戦略に記載はいたしませんでしたが、関係部署にお伝えし、今後の施策推進の参考にさせていただきます。