

「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会

第2回公共交通ネットワーク検討部会



～市民の皆様と共に
「人が主役の魅力あるまちづくり」を推進するために～

鴨川



先斗町通

平成20年8月20日 京都市

第1回部会における主な意見(総論)

<対象とするターゲット(市民・観光客)に関する意見>

- 平日と土休日の交通特性が大きく違う。**それぞれのターゲットの特性を踏まえた施策の打ち出し**が必要
- 市民にとって魅力的で使い勝手の良いものは、観光客にとっても魅力的で使い勝手が良い。

<京都のポテンシャルの高さに関する意見>

- 便利にすることによって利用者が増えて収入も増える可能性がある路線がたくさんあるのが京都の特徴

<人間視点での「歩くまち」のデザイン>

- ダイヤ、案内、運賃システムの共通化を図り、分かりやすく使いやすい乗継にする工夫が必要
- ユニバーサルデザインの観点から、(特に障害のある方にとっても)スムーズにアクセスできる為の情報の提示が必要

市民委員公募に際し寄せられた主な意見

<鉄道・バスの利便性向上>

- **初めての人にはバスの乗り継ぎが非常に分かりにくい。路線が非常に複雑。自動車を使わずに公共交通でも快適に観光できるネットワーク化が必要**
- **市民が乗りたくなる仕組み作りが必要。商業者の視点で考えると、利用者に喜んでもらえるようなサービス、楽しいことを打ち出していくことが必要**
- **整合性のない系統番号の付け方を単純明快に見直す。**
- **定時性が守られていない。公共交通優先車線の確保を。**
- **鉄道(駅施設)に荷物を置く場所があると良い。**

市民委員公募に際し寄せられた主な意見

<鉄道・バスの連携施策>

- 公共交通を利用した人が買い物をすると得をするサービスやパークアンドライド、レール&ショッピングなどの実施を検討

<情報提供>

- 京都は観光都市であり、交通の情報提供が非常に重要
- 市民にも観光客に対しても公共交通の情報提供が不十分
- 乗りやすい、分かりやすい案内が必要(ポケット版案内図を配布など)
- 観光案内版や史跡標など関連性を持たせるべき。マスコミ等でのアピールも重要

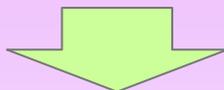
<その他>

- パークアンドライドが、市民や観光客に対してまだ浸透されていないのでは。

基本的考え方と施策

公共交通利便性向上のための基本的考え方

京都に住まい、また京都を訪れるすべての人が
快適に、便利に利用できる公共交通を目指す



市民・観光
客双方向け

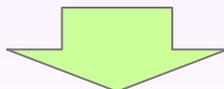
利用者から見てシームレスな交通ネットワークを実現するため、料金面、系統・ダイヤ面での画期的改善を行う。

市民向け

日常生活(通勤、通学、買物等)に際し、マイカー利用を控え、マイカーを超える公共交通の利便性の向上

観光客向け

マイカーでの市内流入を抑制するとともに、快適に観光を楽しんでもらうための交通事業者間の連携



- 利用者視点での公共交通全体の利便性向上のため、早期に着手する施策及び中長期的に取り組む施策の構築
- 継続的連携推進のための体制整備

公共交通利便性向上のための施策

バスの利便性向上施策

バス系統再編
バスダイヤ改善

バス走行環境改善施策

バス走行空間改善
バス停環境改善

鉄道の利便性向上施策

鉄道事業者間の連携
地下鉄の利便性向上

鉄道・バスの連携施策

多様な料金施策
乗継利便性向上

効果的な情報提供による分かりやすさの向上

その他の公共交通利便性向上のための施策

パーク・アンド・ライド
観光客の移動支援

公共交通不便地域への対応

それぞれの施策テーマについて、市民・観光客それぞれのターゲットの特性を踏まえた施策の打ち出しを行う。

具体的な検討内容(案)

バスの利便性向上

①現状認識

- 現在の系統、ダイヤや乗継は、利用者にとって分かりにくい。
- 事業者間で競合する路線・系統は運行ダイヤが重複している。

②施策の方向性

- 利用者の目線で本当に分かりやすい路線を構築
- 路線再編やダイヤ調整等により系統重複を解消
- 「覚えやすく」「使いやすい」ダイヤを実現するためには、**パルスタイムテーブル化**が有効

バスの利便性向上

③具体的な施策メニュー例

バス系統再編

- 鉄道とバスが並行する区間は原則鉄道輸送へシフトさせ、バスはフィーダー輸送を分担する路線に再編
- バス事業者間で競合する路線・系統について、事業者間の連携・協調により、路線の再編やダイヤ調整を図り、系統の重複による非効率化を解消

○ _____

バスダイヤ改善

- パルスタイムテーブル化により、「覚えやすく」「使いやすい」ダイヤの実現
- 系統間のダイヤの調整により乗継に要する時間を減らし、**利用者の乗継抵抗感を減らす。**

○ _____

バス走行環境の改善

①現状認識

■バス走行空間

- バスの定時性と速達性の確保が課題

■バス停環境

- 運行経路・目的地が同一でありながらバス停の位置が違う場合、利用者側からすれば非常に不便
- 少しバス停を動かすことで大きく利用者が増えたという事例もある。
- 若い世代の中には、バス停でバスを待つことが格好悪いと感じている人がいる。

②施策の方向性

- 公共交通の優先走行空間の確保

- 分かりやすく利用しやすいバス停に改善
- 公共交通を利用したくなるような「カッコいい」「おもしろい」という視点を持ったバス停施設整備

バス走行環境の改善

③具体的な施策メニュー例

バス走行空間の改善

- バス専用レーン等の充実
- 駐車違反巡視員や地域ボランティア(NGO)による駐車違反者に対する指導強化
-

バス停環境の改善

- 同一箇所に複数あるバス停を集約化
- 都心部で煩雑となっているバス停を対象に、先導的にバス停整備を実施(四条河原町 等)
- 主要バス停には、シェルターを整備し、内部に路線図・時刻表および接続情報等をわかりやすく表示
- 設置費用については、広告を募集
- 観光地において拠点となるバスターミナルを整備
-

鉄道の利便性向上

①現状認識

■鉄道事業者間の連携

- 鉄道事業者が個別に案内やサービスを実施
- 交通結節機能の更なる強化と充実が必要

■地下鉄の利便性向上

- 7分30秒間隔という運行本数は、地下鉄としては少ない。
- 地下鉄烏丸線と東西線の乗り継ぎが悪い(特に深夜時間帯)
- 地下鉄の長期債務の返済が課題

②施策の方向性

- バリアフリー化の推進や乗継利便性のさらなる向上等、ひとにやさしい旅客施設整備
- 鉄道事業者相互間のさらなる情報の共有化

- 地下鉄沿線での潜在需要の発掘と、さらなる利用促進

鉄道の利便性向上

③具体的な施策メニュー例

鉄道事業者間の連携

○

○

地下鉄の利便性向上

○東西線と烏丸線の乗継に要する時間を最小にする

○

鉄道・バスの連携施策

①現状認識

■乗継利便性向上

○鉄道・バスが一体となったネットワークを最大限活用し、公共交通の利便性の向上を行うことが重要な役割

○乗り継ぎの分かりやすさ、使いやすさが重要

■多様な料金施策

○本来、公共交通は車と比べて割安であるが、十分認識されていない。

○市民と観光客それぞれの交通ニーズに合った質の高いサービスの提供が必要

②施策の方向性

○ダイヤの整合や運賃システムの共通化等を図り、利用者の抵抗を減らす工夫

○マイカーと比べて公共交通が料金的にも得であることをPRし、マイカーからの転換を促進

○事業者が提供するサービスを一元化し、共通運賃や乗り継ぎ制度の充実により、利用者に分かりやすい料金体系を構築

○既存の企画切符を有効活用すると共に、ICカードを活用した多様な料金割引サービスを実施

○京都により訪れてもらうための観光ニーズの把握

鉄道・バスの連携施策

③具体的な施策メニュー例

市民向け

- 環境定期の全事業者での実施
- 共通回数券の設定
- 将来的には京都市内の均一運賃のような料金体系を実施
-

観光客向け

- 京都市内を一つの「テーマパーク」として捉え、観光客が市内を移動するのに「必要な範囲」を網羅した、事業者共通のフリーパスの発売
- 利用者の多様なニーズ(「早く移動したい」、「出来るだけ乗り換えず移動したい」、「安く移動したい」等)に対応した企画きっぷの発売
-

サポート体制

- 企画切符の実施により、各事業者で赤字(収入減)になってしまう場合は、何らかのサポートがあれば、企画が成り立つ可能性がある。
-

効果的な情報提供

①現状認識

- 鉄道の検索システムは普及しつつあるが、バスも含めた検索システムが未整備
- 駅から目的地までのバスの乗り方や、鉄道とバスを上手く組み合わせた案内が不十分
- 個別事業者の枠組みでの情報提供となっており、事業者間の連携が不十分

②施策の方向性

- 自宅から目的地まで、**鉄道・バスが一体として効率的なルートを情報提供できる仕組みを構築**
- ユニバーサルデザインに配慮したスムーズな情報提供を実施
- 戦略的な広報が重要

効果的な情報提供

③具体的な施策メニュー例

体系的な情報提供

- **全交通事業者が一体となった情報提供**(鉄道・バス総合路線図やWEBなどの情報システム等)
- **鉄道・バス総合検索システム**の開発・提供
- **情報提供のガイドライン**を作成(路線図・時刻表等の紙媒体、WEB、バス停等の案内板等)
- 公共交通に関する情報等を一元的に提供する施設の整備
- 主要駅でバスロケ等を活用した情報案内板の整備
- _____

市民向け情報提供

- **地域毎の公共交通マップ**の作成(路線図や近隣の駅・バス停の時刻表を掲載)
- _____

観光客向け情報提供

- 観光地間周遊に便利な、**鉄道・バスでの効率的なルートの情報提供**
- 観光地までの移動情報を提供できる案内所を京都駅に整備
- 歩いて楽しい観光コースの設定及びガイドブックの作成
- _____

その他の公共交通利便性向上のための施策

①現状認識

■観光客の移動支援

- 京都市内には、歩行者目線で見つけられない案内・石碑が多く、それを活用して上手く情報発信すれば、公共交通利用促進につながる。
- 観光シーズンにはコインロッカーがすぐ満杯になり、荷物の負担が観光客にとって大きい。

■パーク・アンド・ライド

- 市内に流入するクルマの量を抑制するための広域的なパーク&ライドが有効
- 観光シーズンの渋滞が大きな課題。これまでも観光期P&Rを実施してきたが、さらに工夫が必要

②施策の方向性

■観光客の移動支援

- 歩かないと楽しめない京都の魅力を最大限に引き出す。
- 京都市内全体がアミューズメントパークのように巡れる姿を目指すべき。

■パーク・アンド・ライド(P&R)

- 観光期P&Rの恒常的实施

その他の公共交通利便性向上のための施策

③具体的な施策メニュー例

観光客の移動支援

- 歩道等に、最寄りの駅・バス停までの距離を記載した道標を設置し、最寄りの公共交通機関が常に目につく環境を整備
- 宿泊施設と連携したキャリーサービスの開発
- 宅配機能付きのコインロッカーを鉄道駅及びまちなかに設置
- まち案内ボランティアガイドの組織化
-

パーク・アンド・ライド

- 市外から流入する観光客を主たるターゲットとして、周辺部でのパーク・アンド・ライドの恒常的实施
- 道路・駐車場混雑情報の提供
-

その他の施策

- トランジットモール化の本格実施
- 歩道環境の整備や案内サインの整備
- 鉄道駅を拠点としたレンタサイクルやカーシェアリングの普及
- 駅周辺の土地を活用したサイクル&ライドの推進(簡便な無料駐輪スペース等の設置)
-

交通不便地域への対応

①現状認識

- 過疎地等の生活路線については、赤字の補填という考え方でなく、運行費用をどのような形で誰がどの程度負担するのか、という見方に発想の転換が必要

②施策の方向性

- 地域住民や自治体と交通事業者が前向きにパートナーシップを構築することによる生活交通の確保

③具体的な施策メニュー例

○

○

継続的連携推進のための体制整備

①現状認識

○全体を通じて個別の事業者が行うのではなく、複数の事業者を対象、また事業者がタイアップして同じ取り組みを行うことに意義がある。

○施策を実施・継続する仕組みづくりも重要

②方向性

○複数事業者の連携を進化させながら、一元的に市内の公共交通ネットワークの利便性向上を推進させるためのマネジメント組織

③具体的なメニュー例

○

○