

「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会

第5回公共交通ネットワーク検討部会

具体的な施策の考え方(骨子案)
参考資料

平成21年1月20日 京都市

検討部会における検討内容

「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会

「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会

設置目的：「人が主役の魅力あるまちづくり」を強力に推進するため、公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現を目指した「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定

審議会委員は、健康、環境、公共交通、子育て・教育、コミュニティ、景観、観光、経済などの観点から、幅広い分野の方々で構成

委員の構成(24人)

学識経験者(5人)	: 交通まちづくり、環境、福祉など
経済界、有識者等(10人)	: 京都商工会議所、有識者(教育、文化、医療、情報、マスコミなど)
交通事業者(4人)	: JR西日本、阪急電鉄、京阪電気鉄道、京都市交通局
国土交通省(2人)	: 近畿地方整備局建政部長、近畿運輸局企画観光部長
京都府(2人)	: 京都府総務部長、京都府警本部交通部長
京都市(1人)	: 副市長

京都の持つ文化力・人間力を結集、融合することにより、「京都力」を最大限に生かした議論を行います

公共交通ネットワーク 検討部会

- 利用者の視点に立った公共交通のネットワーク化の検討など

未来の公共交通まちづくり 検討部会

- 環境に優しく利便性の高い未来の交通システムの検討など

公共交通優先のライフスタイル 検討部会

- 大胆なマイカー抑制を市民ぐるみで進めるためのライフスタイルのあり方の検討など

各検討部会での検討内容

公共交通ネットワーク

- 新たな公共交通ネットワークの構築(地下鉄等を軸とするバス交通網の再編やネットワークによる新たな料金体系など)
- 乗り継ぎ利便化方策(割引運賃導入、バリアフリー化推進、ICカード乗車の促進など)
- 交通不便地域のあり方(山間部等の生活交通確保方策など)

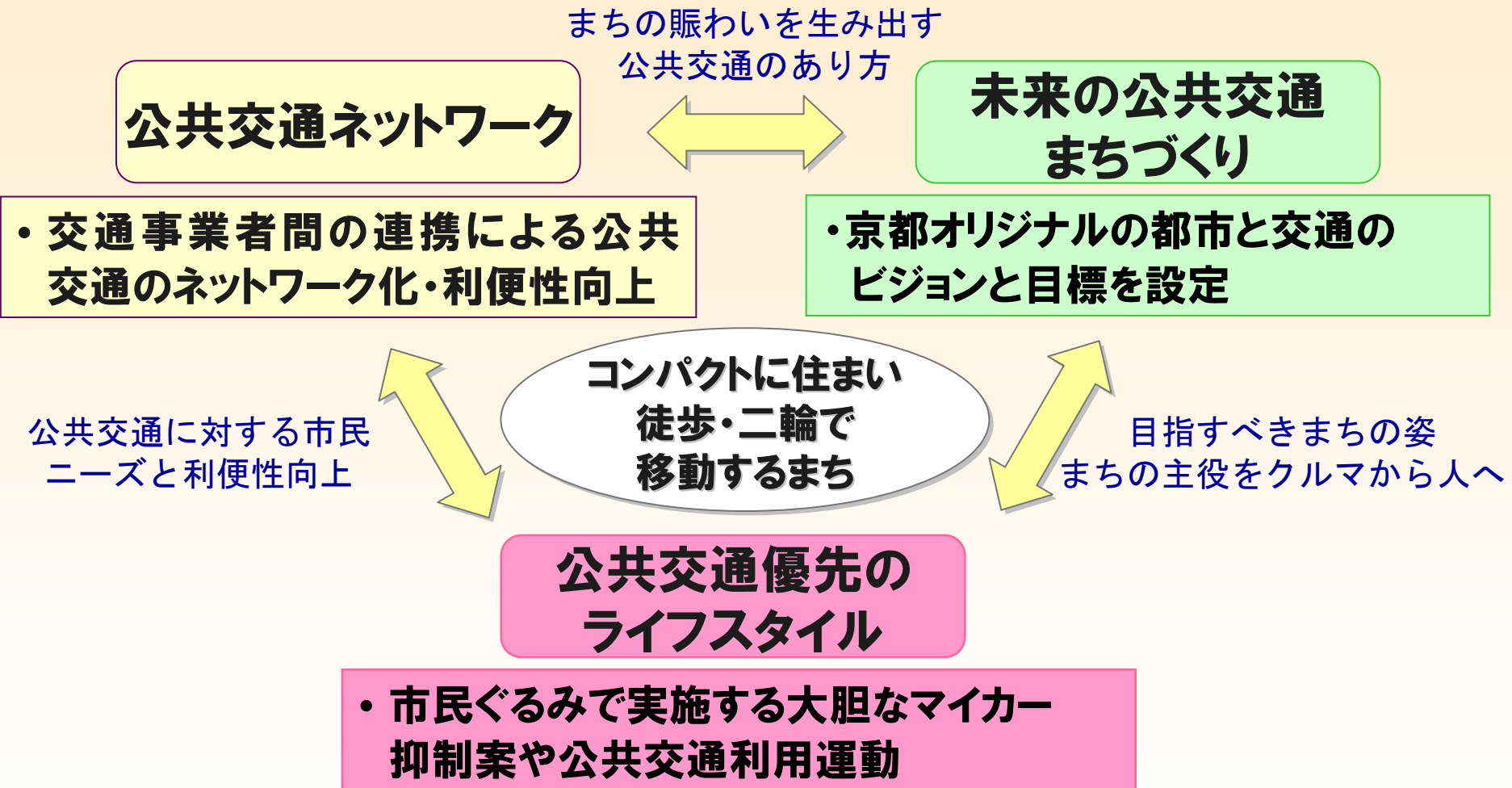
未来の公共交通 まちづくり

- 未来の公共交通のあり方の検討(エコ&インテリジェント高機能バスシステムやLRT、新たなバス専用レーン設定など)
- 地域別の未来の交通体系のあり方(都心部、交通不便地域)
- ロードプライシングの導入

公共交通優先の ライフスタイル

- 幅広い行政分野を視野に入れた公共交通優先のまちづくりを目指したライフスタイルのあり方を検討(エコ通勤、エコショッピング、自転車利用促進など)
- 歩行者優先憲章
- モビリティ・マネジメントの施策の推進

各検討部会の連携



各部会の十分な連携を図りながら効果的な施策を検討

公共交通ネットワーク検討部会の役割

【部会の役割】

- 「歩くまち・京都」の理念を実現するために必要な、事業者間の公共交通のネットワーク化に関する**交通機関別の“具体的”な改善案の提案**
- **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(短期施策)及び中長期的に取り組む施策**を具体的に提案
- 取組の成果を継続的にモニタリングするための仕組みづくりについても検討



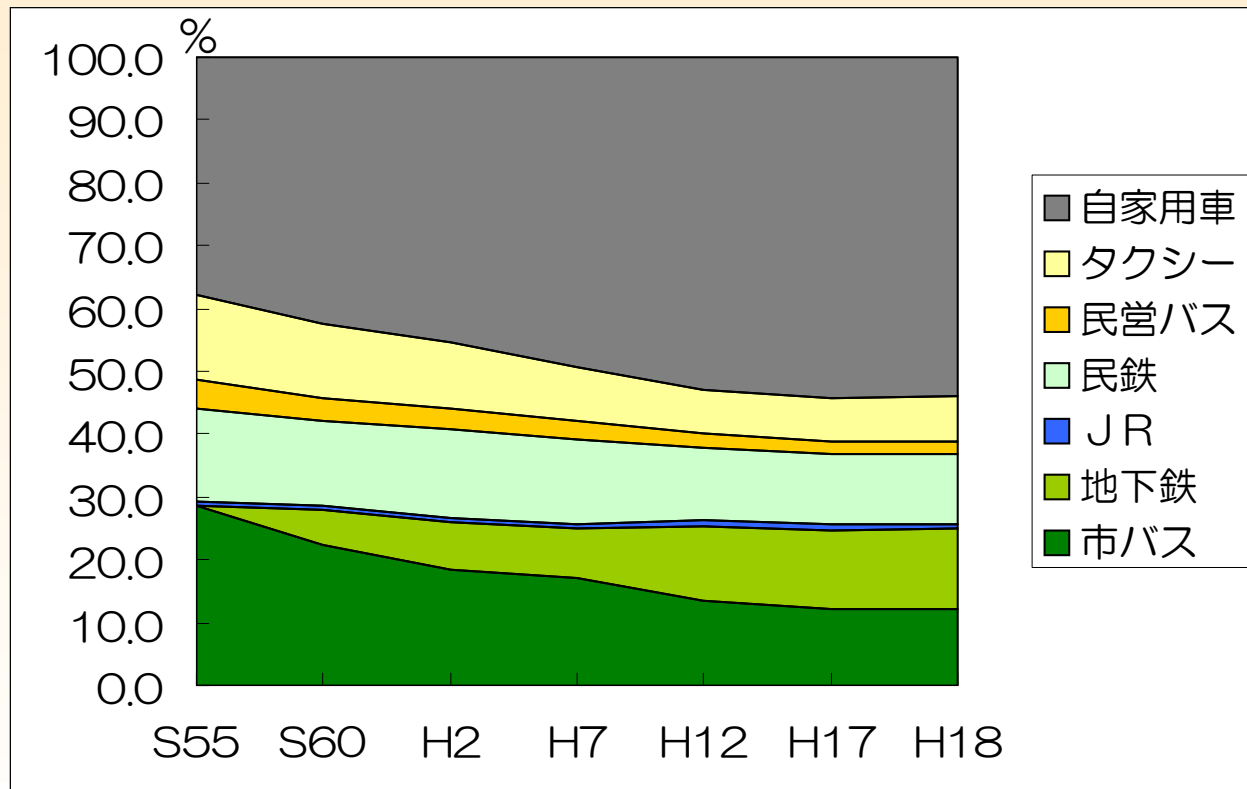
【主な検討内容】

- 新たな公共交通ネットワークの構築(地下鉄等を軸とするバス交通網の再編やネットワークによる新たな料金体系など)
- 乗り継ぎ利便化方策(割引運賃導入、バリアフリー化推進、ICカード乗車の促進など)
- 交通不便地域のあり方(山間部等の生活交通確保方策など)

京都市の公共交通の現状

京都市内の交通機関分担率の推移

- マイカー利用が大きく上昇。地下鉄整備により鉄道利用者は増加しているが、バス利用者は減少



京都市内輸送における交通手段別輸送人員構成比

出典：京都市交通事業白書

環境モデル都市での提案

世界の大都市の中で最小の「自動車分担率」**20%以下**(←28%)を目指す
「非自動車分担率」80%超(徒歩・二輪50%超、鉄道20%(←16.3%)、バス10%(←5.5%))

鉄道の現状



- 8つの鉄道事業者が運行
- 鉄道ネットワーク全体としての利便性向上のためには、事業者間の更なる**連携強化**が重要



二条駅

太秦天神川駅
嵐電天神川駅

さいいんえき
西院駅
さいえき
西院駅

大宮駅
四条大宮駅

四条駅
烏丸駅

京都駅

竹田駅

出町柳駅

烏丸御池駅

三条駅
三条京阪駅

祇園四条駅
河原町駅

山科駅
京阪山科駅

東福寺駅

丹波橋駅

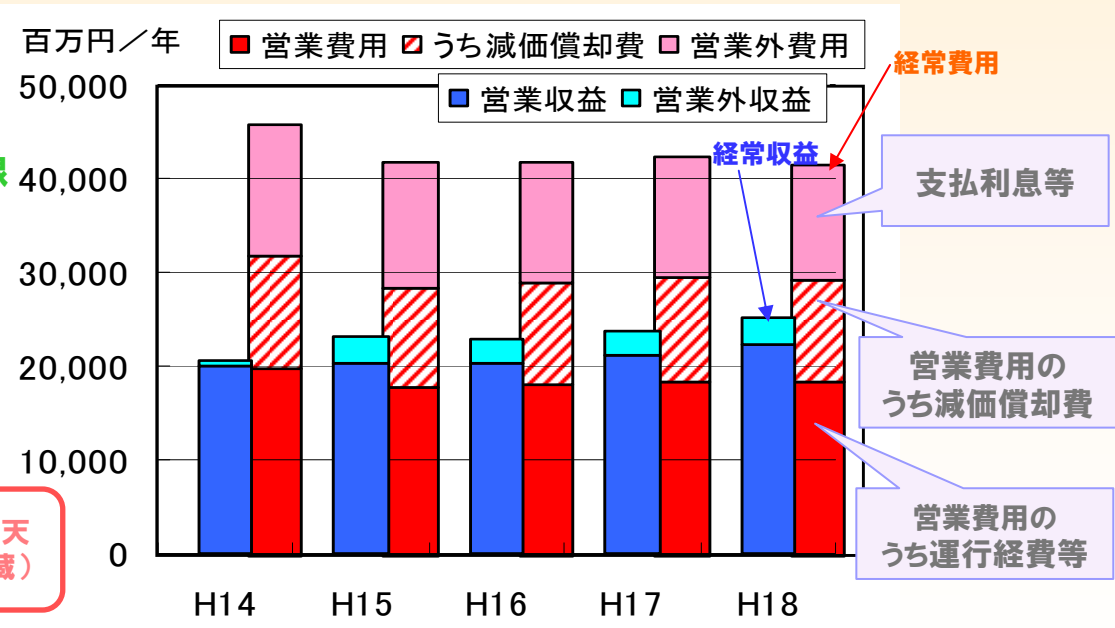
六地藏駅

● 主要駅

地下鉄の現状

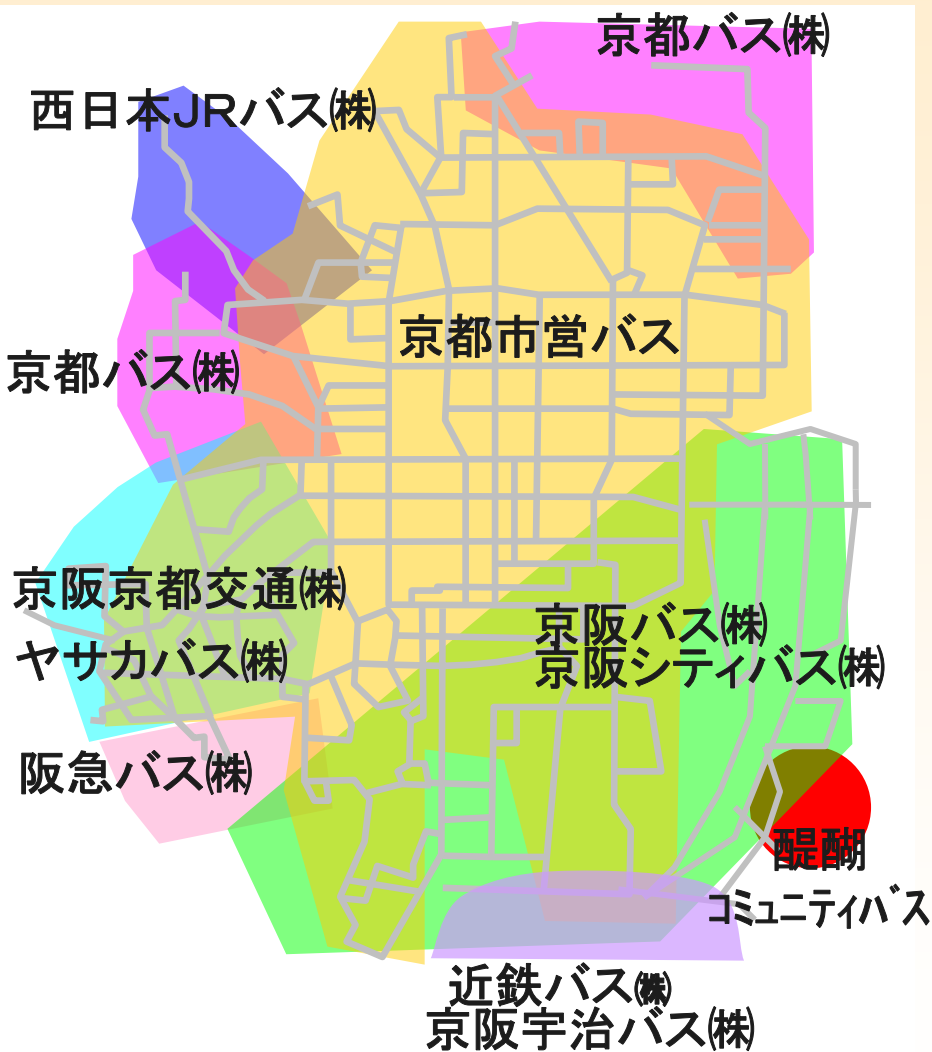


- 烏丸線開業より順次路線を延伸
- 東西線では、平成20年1月に二条～太秦天神川間が開業
- 京阪電気鉄道と近畿日本鉄道の乗り入れを実施
- 長期債務の返済が課題 → 更なる**利用促進**が必要



京都市高速鉄道事業(地下鉄)の経常収支の推移
出典:京都市交通事業白書(H18)

バス交通の現状



- 市バス及び民営バス(9社)、平成16年より醍醐コミュニティバスが運行



醍醐コミュニティバス

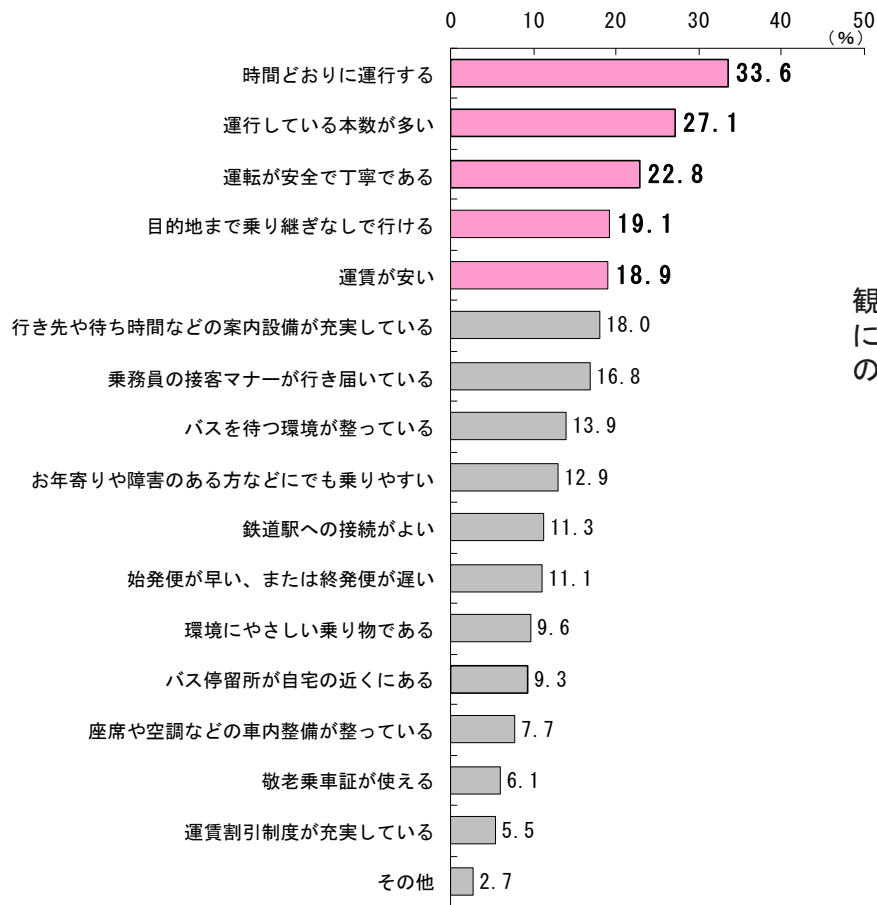
- バス事業者間、バスと鉄道との更なる連携が必要
- 山間部をはじめとする地域生活交通の利用者が減少傾向

京都市内における乗合バスの主な運行イメージ

バス交通の現状



問 バスのサービスのどこが充実すれば、バスをもっと利用されますか。



(複数回答あり)

市民のバス交通に対するニーズ

- 時間通りの運行
 - 運行本数が多い
 - 安全・丁寧な運転
 - 目的地まで乗換なし
 - 運賃が安い
- などのニーズが高い

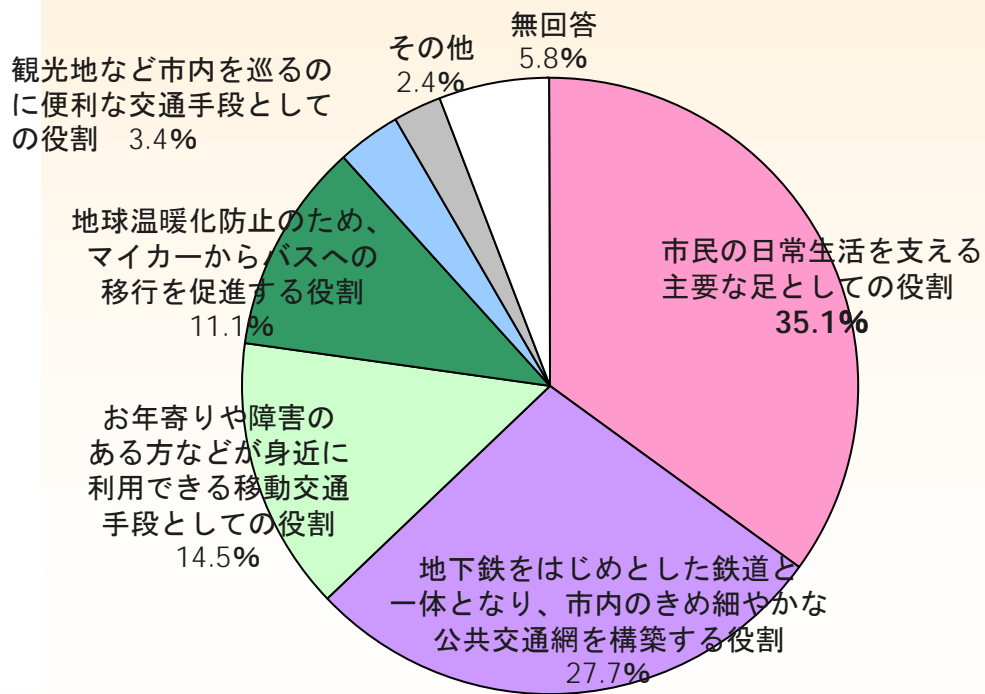


図 京都のバスが果たすべき役割として最も重要であると思われるもの

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

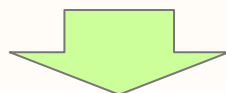
利用者から見てシームレスな交通ネットワークを実現するため、料金面、系統・ダイヤ面での画期的改善を行う。

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

バス走行環境の改善施策

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

乗継利便性向上、多様な料金施策

効果的な情報提供による 分かりやすさの向上

体系的な情報提供の構築

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

公共交通不便地域のあり方

地域住民、交通事業者、自治体の
パートナーシップの構築

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)

バスの利便性向上施策

バス系統再編

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対応方針

- 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

③具体的な施策メニュー例

- 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
- 定時性の低い長大系統等は需要を勘案しつつ系統の見直しを行う。

バスの利便性向上施策

バスダイヤ改善

①現状認識

- 地下鉄・バスのダイヤの接続が必ずしも利便性が高くない(特に夜間)。
- 同一区間を走行する複数の系統でダイヤの整合が図られていないため、運行間隔が均一になっていない。

②対応方針

- 「覚えやすく」「使いやすい」ダイヤを実現するために**パルスタイムテーブル化を実施**
- 特に運行本数が減少する夜間(21時以降)のバスダイヤのパターン化を行い、地下鉄ダイヤと整合させる。

③具体的な施策メニュー例

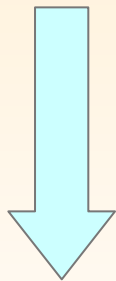
- 基幹路線となるバス路線の充実(例:河原町通、東大路通、堀川通 など)
 - ・パターンダイヤ化(3分~5分間隔)
- 夜間のバス路線のパルスタイムテーブル化
 - ・地下鉄駅で地下鉄のダイヤ改善と合わせて接続

バスの利便性向上施策

洛西地域におけるバス利便性向上

具体的に検討を進めるための「先行検討ケース」として、洛西地域を対象とし、公共交通の画期的改善を実現する。

洛西地域の現状



目標

- 洛西地域には4社局のバスが運行されているが、様々な系統が輻輳しており、利用者からみて非常に分かりにくい。
- 各事業者が独自にダイヤを設定しており、事業者間の調整がうまく行われていない。
- 事業者ごとにバス停留所標柱が林立している状況で、時刻表もバラバラに掲示

- 洛西地域を運行する4者のバス事業者の系統(経路)・系統番号・ダイヤ・バスのり場の一元的な見直し及び運賃收受方法の改善等を目指す。
- 洛西地域に近接する鉄道事業者とも連携しつつ、洛西地域の公共交通利便性向上を図ることで「**鉄道・バス利用者全体**」の**利用者の増加**を目指す。

関係事業者で構成するワーキンググループを立ち上げ、具体策を検討

バス走行環境の改善施策

バス走行空間改善

①現状認識

- バスの定時性と速達性の確保が課題
- 違法駐車やバス専用レーン遵守に課題

②対応方針

- 公共交通の優先走行空間の拡大により、クルマに対する優位性を確保する。
- バス専用レーンの維持のために、市民に対するルール遵守の啓発が重要
- バス専用レーン未設置地域においても、高頻度にバスが走行されている区間にあつては、新規バス専用レーン設置や公共車両優先システム(PTPS)の導入拡大により定時性と速達性を確保する。



バスレーンに停車中の荷捌き車両を避けて走行するバス
(朝8時台)四条河原町付近

バス走行環境の改善施策

バス走行空間改善

③具体的な施策メニュー例

- バス専用レーンの**カラー舗装化**の充実
- 公共車両優先システム(PTPS)**の充実
- 駐車違反巡視員や地域ボランティアによる駐停車**違反者に対する指導強化**
- バス専用レーンの厳格な運用ができるよう、市民、商工業者、交通事業者などに対し、**啓発活動を充実**
- バス専用レーン時間帯における**荷さばき業者等に対する協力依頼**

バス専用レーンのカラー舗装化



写真:北大路通

公共車両優先システム(PTPS)

バスの接近による進行方向の信号の制御と、バス専用レーンの設置により、バスの所要時間の短縮や、定時性の改善を図るもので、バスの利便性が向上することにより、自家用車等から公共交通機関へ転換が期待。



京都市内での取組状況(京都府警・京都市交通局)

バス走行環境の改善施策

バス停環境改善

①現状認識

- **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**
- **事業者が異なる場合、違う停留所柱になる場合が多く、時刻表も別に掲出されているため不便**
- **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。**



四条河原町バス停での待合い状況



四条河原町乗り場(京都バス)



四条河原町乗り場(市バス)



境谷大橋バス停



バス走行環境の改善施策

バス停環境改善

②対応方針

- 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「かっこいい」「おもしろい」という視点を持ったバス停施設整備

③具体的な施策メニュー例

- 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）
- 主要駅や交差点上で、バス停位置が分かりやすくなるような案内の充実
- 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
- 観光地において拠点となるバスターミナルを整備
- バス停近くの施設と連携して、施設内にバス接近情報を出す。

バス走行環境の改善施策

バス停環境改善

■具体的な施策例

バス停シェルター整備

都市景観に配慮したデザインを採用し、バス待ち環境の向上を図る。バス停のシェルター(上屋)、ベンチ整備費用や維持管理費を広告収入で行う事例もある。



出典:mcdecaux (<http://www.mcdecaux.co.jp/index.html>)

バス走行環境の改善施策

バス停環境改善

■具体的な施策例

道路上におけるバス停案内板設置



かわらまち・よるバス 案内標識(四条通歩道上屋に設置)

大規模商業施設等のバスロケーションシステムの設置



大型商業施設におけるバスロケーションシステム及び時刻表設置例(イオンモール・ハナ:中の橋五条バス停)

鉄道の利便性向上施策

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対応方針

- 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
- 軸となる地下鉄が、ダイヤのコンセプトを明確に打ち出す
- 東西線と烏丸線、阪急と烏丸線**などの乗継利便性の向上を図る

鉄道の利便性向上施策

③具体的な施策メニュー例

鉄道事業者間の連携

- 鉄道結節点においては、乗継相手の時刻表や発車案内板等の設置等、相互に分かりやすい**情報提供**を行う。
(時刻表の相互掲示例:京阪祇園四条駅・阪急河原町駅
乗換通路での次発案内板掲示例:京阪・近鉄丹波橋駅)
- バリアフリー化による乗継抵抗の低減

地下鉄の利便性向上

- 烏丸御池駅での東西線と烏丸線の乗継に要する時間を最小にする。
- 特に夜間を中心に利便性向上
(例:23時台まで10分間隔を実現 など)
- 最終便は烏丸御池駅で4方向(東西南北)どの方向にも接続できるようなダイヤとする。

鉄道の利便性向上施策

鉄道事業者相互の情報提供の例



京阪祇園四条駅構内(阪急時刻表掲示)



近鉄丹波橋駅



京阪丹波橋駅

▲乗換経路上における時刻表の相互掲示



阪急河原町駅構内(京阪時刻表掲示)

▲連絡通路上における発車標



京阪出町柳駅構内(叡電発車標)



京阪出町柳駅叡電口(京阪発車標)

■参考:市内で鉄道乗換が可能な駅(順不同)

- ・河原町・祇園四条(阪急・京阪)
- ・丹波橋(京阪・近鉄)
- ・出町柳(京阪・叡電)
- ・烏丸・四条(阪急・市交)
- ・西院(阪急・京福)
- ・大宮(阪急・京福)
- ・三条・三条京阪(京阪・市交)
- ・二条(JR・市交)
- ・山科(JR・市交・京阪)
- ・京都駅(JR西日本/東海・市交・近鉄)
- ・太秦天神川・嵐電天神川(京福・市交)
- ・東福寺(JR・京阪)
- ・六地藏(JR・京阪・市交)(JR・市交は宇治市域)

▲乗換経路上における次列車発車標の相互掲示

鉄道・バスの連携施策

乗継利便性向上

①現状認識

- 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

②対応方針

- 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を行う。

③具体的な施策メニュー例

- 交通結節点での機能を強化するなど、ハード面での改善を実施
- バリアフリー化の促進

鉄道・バスの連携施策

乗継利便性向上

(例)四条駅・烏丸駅における乗継利便性向上

乗継施設の現状

地下鉄四条駅、阪急烏丸駅の相互間の乗継客は約4万人／日※。

※平成12年パーソントリップ調査結果



昇降機が設置



壁には市バスの案内板
が設置



鉄道・バスの連携施策

多様な料金施策

①現状認識

- 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対応方針

- マイカーと比べて公共交通が料金的にお得であることをPRする。
- 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

多様な料金施策

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

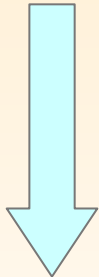
観光客向け

- 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
- 施設等とのタイアップにより、きっぷに付加価値を付け、より「お得感」がある企画きっぷとする。

鉄道・バスの連携施策

京都市内共通一日乗車券の発売

現状



- 本来、公共交通は車と比べて割安であるが、事業者間の乗継が多いと利用者にとって割高感が感じられる。
- 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

基本的考え方

- 京都市の鉄道・バスの交通事業者が連携し、一枚・定額で地区内の公共交通を利用することができる企画切符を導入
- 当面のターゲットは京都を訪れる観光客とし、交通部分＋付加価値(商業施設・観光施設・飲食施設等での割引特典など)をつけて販売

関係社局で構成するワーキンググループを立ち上げ、具体策を検討

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対応方針

- 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で、利便性が向上していることを市民にうまくPRする。

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**
(既存システムの有効活用)
- **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**
(特に、バスでどこまで行けるのかを分かりやすく案内する)
- **発車時刻だけでなく、主要目的地までの所要時間(もしくは到着時刻等)も可能な限り分かりやすいものにする。**

効果的な情報提供

基本的考え方

○出発地から目的地までの移動を支援するため、情報提供場所にふさわしい媒体を活用した情報提供を行うことが重要



○利用者が必要な時に必要な公共交通情報が容易に手に入るような路線図、時刻表の配置位置、情報内容の改善

情報提供に必要な事項(案)

1. 運賃の支払い方や、乗降するドア等、鉄道・バスの乗り方が分かるか？(基本的情報)
2. どの路線(系統・行き先)に乗れば良いか？(系統情報)
3. 駅・バス停へ、どのようにして行けばよいか分かるか？(乗車駅・バス停情報)
4. 何時何分に出発し、所要時間はどれくらいで、到着するのは何時何分か？(時刻表情報)
5. 目的地の最寄り駅バス停が分かるか(どこで降りたら良いか)？(降車駅・バス停情報)
6. 降りたあとの目的地への方向が分かるか？(目的地情報)

出典：京都市域におけるバスの利便性向上と活性化方策の検討協議会報告書(一部改変)

情報提供の場所及び媒体

WEBでの情報提供

鉄道駅での掲示・サイン等

バス車体の方向幕等

紙媒体の配布

バス停での掲示・サイン等

案内所等

効果的な情報提供

体系的な情報提供

駅での情報提供

○駅構内(改札口付近)に、バス乗り場の案内及び時刻表・路線図・接近表示等の掲示を行う。

主要バス停での情報提供

○バス停周辺の街区地図の掲示を行う。
○複数乗り場にわかれている停留所では分かりやすい乗り場案内図を掲出する。



バスの発車時刻を時系列に表示する大型モニター「えきバスびじょん」阪神尼崎駅

効果的な情報提供

③具体的な施策メニュー例

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**
- **目的地をインデックスとして、移動方法を明示した情報板を、各事業者間で統一したサインにより、市内各駅に設置**
- **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**
- **道路上における公共交通の案内板(駅への道案内等)についても、道路標識同様に公共的な位置づけのもと、設置に努める。**

効果的な情報提供

インターネットでの統一的な情報提供

情報提供媒体

- 膨大な路線・バスダイヤ等の検索を行うには、WEBでの情報提供が有効
- 京都市内の交通事業者関係のポータルサイトを立ち上げ、各事業者の提供するHPへリンク
- 一般に普及している既存の検索システムを活用することで、多くの利用者が容易にアクセス可能なものとする。

情報提供の内容

- 京都市内の全交通事業者の運賃、路線図、ダイヤ
- 運行状況(障害・事故等)
- 主要停留場乗り場案内
- (バスロケ対応)現在位置の表示
- バス時刻表を含めたランドマーク検索を検討。

検索システム

- 既存の検索システムを、京都市内の鉄道・バスも含めてダイヤ検索が出来るように拡張する。

情報のアップデート

- ダイヤ改正等の情報更新にも対応できるよう、継続的に運用する体制を整える。

効果的な情報提供

WEBでの情報提供：例：阪急電鉄

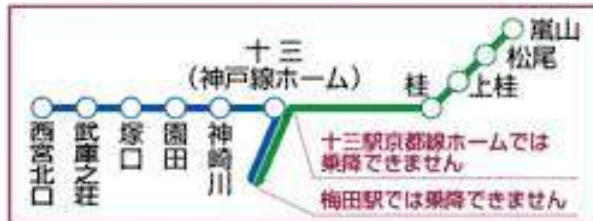
西宮北口～嵐山間の臨時直行列車の運行について、時刻(ダイヤ)まで含めて、きめ細やかな情報提供を行っている。

秋の嵐山へ 西宮北口～嵐山 臨時直通列車運行!

11月17日(月)から21日(金)までの5日間、西宮北口から嵐山まで乗り換えなしでご利用いただける臨時直通列車を運行いたします。神戸線からも便利に行ける秋の嵐山へはぜひ、阪急電車でお越しください。

運 転 実施日 11月17日(月)～21日(金)
一日一往復(6両編成)

停車駅 神戸線:西宮北口・武庫之荘・塚口・園田・神崎川・十三
京都線:桂・上桂・松尾・嵐山



運転時刻【往路】		運転時刻【復路】	
停車駅	時刻	停車駅	時刻
西宮北口 発	10:20	嵐山 発	15:51
武庫之荘 発	10:23	松尾 発	15:53
塚口 発	10:25	上桂 発	15:56
園田 発	10:28	桂 発	16:00
神崎川 発	10:31	十三①号線 着	16:59
十三②号線 発	10:34	神崎川 着	17:01
桂 着	11:25	園田 着	17:05
上桂 着	11:27	塚口 着	17:10
松尾 着	11:30	武庫之荘 着	17:13
嵐山 着	11:33	西宮北口 着	17:17

※十三駅では神戸線ホーム(嵐山行きは②号線、西宮北口行きは①号線)をご利用ください。

なお、梅田駅では乗降できませんのでご注意ください。

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、歩行者目線でないと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対応方針

■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

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

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

その他の施策

- 期間及び地域限定で、特定車両の京都市内への流入を抑制(観光地交通対策等)
- 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

公共交通不便地域のあり方

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維持に向けた具体的な検討を行う。
- 地域の生活交通の維持に向けた取組は、当該地域の**まちづくり、地域づくりと一体となって、広域的、総合的な視点から**検討する。

公共交通不便地域のあり方

③具体的な施策メニュー例

- 中山間地域における現行のバス路線については、**地域の実情(需要)**も勘案しつつ、**地域の活性化や福祉の視点も踏まえ、持続的な運行維持方策について、地域住民や交通事業者、行政機関等が参画した検討の場を設置**
- バス以外の交通機関の活用**(例えば、スクールバスや福祉バスの活用、乗合タクシーの導入等)
- 地域にお住まいの皆様が生活交通の維持に対する意識を高めて頂くような仕組みづくりの構築**

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

- 事業者間の連携を発展させながら、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

- 将来的には、市内の交通全体をマネジメントする組織の設立による運営を目指し、当面は本検討部会の枠組みを維持しつつ、**検討テーマごとにワーキンググループを設置し、実施可能な施策から実行していく。**