

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）

この資料は、これまで、公共交通ネットワーク検討部会で検討してきた内容を、現時点で取りまとめたものであり、引き続き検討を進めるものである。

1 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。
- 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を構築する。
- 公共交通の利便性向上施策を継続的に推進するため、関係者が連携して取り組む体制を整備する。

2 公共交通利便性向上のための具体的な施策

（1）バスの利便性向上施策

ア バス系統再編

《対応方針》

- ① 利用者の目線で本当に分かりやすい路線を構築する。
- ② 路線再編やダイヤ調整等により系統重複を解消する。

《具体的な施策》

- ① バス事業者間で競合する路線・系統における、路線の再編やダイヤ調整
- ② 定時性の低い長大系統や鉄道とバスが並行する区間における、系統の再編
- ③ 観光期における、特別ダイヤの検討（バスと鉄道の連携輸送の強化等）

イ バスダイヤ改善

《対応方針》

- ③ 「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する。
- ④ 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、鉄道や地下鉄ダイヤと整合させる。

《具体的な施策》

- ④ 基幹路線となるバス路線（河原町通、東大路通など）パターンダイヤ化（3 分～5 分間隔）及び他系統との接続向上
- ⑤ 地下鉄のダイヤと合わせて、バス路線をパルスタイムテーブル化（利用が低迷しているバス系統の増収増客策）

①② ～ 対応方針の通し番号

①② ～ 具体的な施策の通し番号

⑥【先行モデルケースとしての洛西地域におけるバス利便性向上】

- 洛西地域に近接する鉄道事業者とも連携しつつ、公共交通の利便性向上を図るとともに、利用者増による公共交通事業者の増収を目指す。
- 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・バス乗り場の一元的な見直し及び料金収受方法の改善等



関係事業者で構成するワーキンググループを設置し、具体策を検討

（２）バス走行環境の改善施策

ア バス走行空間改善

《対応方針》

- ⑤ バス専用・優先レーンや公共車両優先システム(PTPS)の拡充等，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。
- ⑥ 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をする。

《具体的な施策》

- ⑦ バス専用若しくは優先レーンのカラー舗装化
- ⑧ 高頻度にバスが走行されている区間については，国等の支援も得て，高度道路交通システム(ITS)の展開や新交通管理システム(UTMS)を推進
- ⑨ 違法駐停車に関して，市民，商工業者，物流業者などに対する啓発活動の充実
 - ・ 物流事業者やタクシー業界も含めた広く一般に対し，特にバス停や交差点付近での駐停車の禁止徹底
 - ・ 都心部を中心とした物流，荷捌き対策の検討及び実施
- ⑩ 観光期の特定日等に，観光地交通対策の一環として，主要道路の違法駐停車の集中指導を実施（バスレーンに誘導員を配置し，侵入車両を排除）
- ⑪ バス専用レーンへの侵入やバス発車妨害は道路交通法違反であることをマスメディア等を通じて啓発
- ⑫ 警察の協力のもと，違法駐車等防止指導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の強化

イ バス停環境改善

《対応方針》

- ⑦ 分かりやすく利用しやすいバス停に改善する。
- ⑧ 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を整備する。

《具体的な施策》

- ⑬ 同一箇所に複数あるバス停の集約化（洛西地域，四条河原町周辺 等）
- ⑭ 主要バス停におけるシェルターの整備
（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）
- ⑮ バス停近くの商業施設や公共施設等の施設内におけるバスロケーションシステム案内板の設置箇所の拡大
- ⑯ 観光地におけるバスターミナルの整備
- ⑰ バス待ち環境等におけるデザインの向上

(3) 鉄道の利便性向上施策

ア 鉄道事業者間の連携

《対応方針》

- ⑨ 鉄道事業者相互間の更なる情報の共有化を図る。
- ⑩ 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を整備する。

《具体的な施策》

- ⑬ 鉄道結節点における乗継相手の時刻表及び発車案内板の充実
- ⑭ 鉄道駅間における乗継施設の整備・改善

イ 地下鉄の利便性向上

《対応方針》

- ⑪ 地下鉄沿線での潜在需要の発掘と, 更なる利用促進する。
- ⑫ 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。

《具体的な施策》

- ⑯ 烏丸御池駅での東西線と烏丸線の乗継待ち時間の短縮化
- ⑰ 夜間ダイヤの改善とパターンダイヤ化
- ⑱ 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

(4) 鉄道・バスの連携施策

ア 乗継利便性向上

《対応方針》

- ⑬ ダイヤの整合や運賃システムの共通化等を図り, 乗継抵抗を低減する。

《具体的な施策》

- ⑲ 交通結節点での鉄道・バス間の乗換案内の充実(四条烏丸, 四条河原町 等)
- ⑳ 駅及び駅周辺の乗継施設の整備・改善

イ 多様な料金施策

《対応方針》

- ⑭ マイカーと比べて公共交通が料金的にもお得であることをPRする。
- ⑮ 共通運賃や乗り継ぎ制度などにより, 利用者に分かりやすい料金体系を構築する。
- ⑯ 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する。
- ⑰ 京都にさらに訪れてもらうための観光ニーズを把握する。

《具体的な施策》

- ⑲ 定期券保有者に対する, 家族を含めた優遇制度の充実
- ⑳ 観光客の多様なニーズに対応した, 交通事業者共通のフリーバスの企画

②⑦【京都市内共通一日乗車券】

- 京都市内の鉄道・バス事業者が連携し、地区内の公共交通を共通に利用することができる企画切符の導入
- 当面のターゲットは観光客とし、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



関係事業者で構成するワーキンググループを設置し、具体策を検討

（５）効果的な情報提供による分かりやすさの向上

《対応方針》

- ⑱ 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する。
- ⑲ 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する。
- ⑳ 公共交通の利便性が向上していることを戦略的・効果的に広報する。
- ㉑ 観光地において、公共交通機関がわかりやすく利用できるような環境の充実を図る。

ア 体系的な情報提供の構築

《具体的な施策》

- ⑳ 情報提供のガイドライン作成（路線図・時刻表等の紙媒体、WEB、バス停等の案内板など）
- ㉑ 既存の観光案内所や市バス案内所等における公共交通に関する情報等の充実
- ㉒ バス停等における主要目的地までの所要時間案内の充実

イ 市民向け情報提供

《具体的な施策》

- ㉓ 地域別の公共交通マップの作成及びモビリティマネジメントの実施

ウ 観光客向け情報提供

《具体的な施策》

- ㉔ 観光地間周遊に便利な、鉄道・バスでの効率的なルートの案内情報の充実
- ㉕ 歩いて楽しい観光コースにおける公共交通の案内情報の充実（ガイドブックの作成等）
- ㉖ 観光地周辺の、駅への誘導案内の充実

エ インターネットでの統一的な情報提供

《具体的な施策》

- ㉗ 既存の交通検索ソフトやWEBサイトに、市内のバスダイヤの情報を提供
- ㉘ 京都市全体の公共交通ポータルサイトを構築（各事業者の提供するHPへリンク）

（６）その他の公共交通利便性向上のための施策

《対応方針》

- ②② パーク・アンド・ライドの通年実施を目指す。
- ②③ 歩かないと楽しめない京都の魅力を最大限に引き出す。
- ②④ 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。

《具体的な施策》

- ③⑦ 周辺部でのパーク・アンド・ライドの通年実施
- ③⑧ 宅配機能付きのコインロッカーや宿泊施設と連携したキャリーサービスの充実
- ③⑨ 観光案内ボランティアガイドとの連携による、観光客の公共交通利用促進
- ④⑩ 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
- ④⑪ 駅およびその周辺で、サイクル・アンド・ライドの推進

（７）公共交通不便地域のあり方

《対応方針》

- ②⑤ 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り、生活交通を維持していく。
- ②⑥ 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。

《具体的な施策》

- ④② 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
- ④③ 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）
- ④④ 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頂くような仕組みづくりの構築

（８）継続的連携推進のための体制整備

《対応方針》

- ②⑦ 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を構築する。

《具体的な施策》

- ④⑤ 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（実施可能な施策から実行していく）