

	既に事業者において実施されている施策	今後新たに取組む予定の施策等
(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。		・方向幕などバスの表示も併せて観光客や市民が利用しやすい路線を構築
2 路線再編やダイヤ調整等により系統重複を解消する。		・路線単位で効率的な系統・ダイヤの設定
《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	・桂坂・高雄・高度集積地区など一部については実施済み。	・競合する路線・系統において、接近するダイヤの調整を行う。 ・路線及び系統は、単純かつ分かりやすく設定し、できるだけ多くの便数を確保し安定した輸送を提供
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	・地下鉄開業に合わせた路線再編	・路線バスの特性を活かし、利便性の低下を招かないよう系統を見直す。 ・西部地域における鉄道網の整備進捗に合わせた運行形態の検討
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）	・京都駅を起点とし、観光シーズンにおけるシャトルバス・洛バス・急行バス等の運行を行っており、旅客動向を見ながら増強するなど継続実施する。	・鉄道結節の観光地周遊シャトルバスの設定
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。	・主要路線については、特に昼間帯の設定を分かりやすく、覚えやすくするためパターンダイヤの設定 ・鉄道駅とスムーズに接続できるようなパルスタイムテーブル化	・運行本数の安定する昼間時間帯ダイヤを中心にパルスタイムテーブル化
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。	・深夜時間帯では地下鉄到着時間を考慮し、接続できるようダイヤ設定 ・夜間等は利用状況に応じた設定	・夜間については、地下鉄をはじめ、結節する鉄道とのダイヤに合わせたパターンダイヤ化
《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		・河原町通において昼間時間帯に5分以内のパターンダイヤ化
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)		
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	・桂川駅開業に合せて桂川駅にアクセスするバスルートならびに近接のバス停を明記して公共交通のアクセスをアピール、新聞折込により地域に周知 ・鉄道との接続利便向上に一層のウエイトを置いたダイヤパターン検討	・複数の事業者の標柱の統一化について、行政、事業者と協働で取り組む。
(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。	・バス専用通行帯における駐車違反防止のための啓発活動等を実施	
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。	・京都府警との連携による啓発活動を実施	・バス車両等の媒体を活用して啓発
《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		・特に渋滞が激しい箇所について、関係各社と足並みを揃えて前向きに取り組む。
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		・定時性の確保やお客様の安全面から必要であり、引き続き啓発に努める。 ・違法駐停車車両が多く見受けられ、運行上問題があり、関係各社と足並みを揃えて前向きに取り組む。
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)	・特に東山通など恒常的に渋滞の発生している路線では、バス停留所において職員を配置し、お客様の案内を兼ねて実施	
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	・バス専用レーン区間などを記したリーフレットを作成しており、運転免許試験場、市内の警察署窓口、自動車教習所、専用レーンの啓発活動時に配布	・バス発車妨害対策について、関係各社と足並みを揃えて前向きに取り組む。
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	・慢性的に違法駐停車により走行に支障が生じている箇所については、京都府警に協力を求め、取締りや指導の強化を行っていただいている。	・今後も京都府警に協力をお願いしていく。
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。	・標識柱の変更や時刻表示の大型化、路線図の掲出を実施	・乗継負担の軽減も視野に入れ、やむなく分設している停留所の案内など分かりやすい案内表示を行う。

具体的施策等に対する状況表（前回の検討部会の発表シートから）

	既に事業者において実施されている施策	今後新たに取組む予定の施策等
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。		・バスの待ち時間や乗継の負担を軽減させるようなバス停整備を推進
《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)		・地先の問題など課題が多く、道路管理者の歩車道の整備などを見極めながら、集約化を図る。 ・事業者ごとにバス停位置が違い、利用者の乗車チャンスを阻害しているため、バス停の集約化
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）	・広告付き上屋の取組を実施	・広告付き上屋などの導入を進めていく中で、情報表示の改善を行う。
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		・商業施設や公共施設等の施設内においては、当該施設にも費用負担を求めるなどによりバスロケーションの設置拡大を行う。 ・バスロケーション設置が困難な場合においても時刻表やバス停位置の案内図などの掲出などを行う。
⑯ 観光地におけるバスターミナルの整備		・お客様目線に立ったご利用いただきやすい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		・広告付き上屋を活用など民間活力も含め、デザイン向上を図る。 ・事業者が協力し合って、見易い、分り易い統一された表示方法による「まちの洒落たバスステーション」を設置できるよう取り組む。
(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。	・東福寺駅における多客対応や、円町駅でのバス乗換案内など取組を推進中 ・MM(モビリティマネジメント)において、事業所に配布する資料にみどりの窓口の開設時間を記載 ・烏丸線と近鉄京都線との相互直通運転やホームtoホームでスムーズに乗換ができる体制整備 ・叡電・京阪を乗り継いで利用するお客さまの利便を考慮したダイヤを設定	
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。	・乗換利便性を向上させたバリアフリーの基本構想を策定 ・駅にEV等バリアフリー設備を新設	・駅エレベーター設置、多機能トイレ設置等を計画 ・バリアフリー対応の低床式バスを導入、体の不自由な方や高齢者等の利便性の向上
《具体的な施策》		
⑱ 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	・JR/京阪東福寺駅、京阪四条・阪急河原町駅において乗換時刻表を整備 ・丹波橋駅・出町柳駅において相互の列車案内を行い、乗換案内の充実 ・乗継駅への誘導サインや乗り場案内図の掲出などを実施 ・HPでの相互リンクの実施 ・宣伝物において、鉄道を積極的に活用した乗換案内の表記を徹底し、事前に乗換先の事業者様の情報を入手していただける環境を整備	・関係事業者と連携し、鉄道と接続する地下鉄駅構内における時刻表掲示に取り組む。 ・HPでの乗継相手の事業者へのリンクや、宣伝物による鉄道を活用した乗換案内の徹底、必要に応じた駅構内における誘導サインの整備など ・時刻表の相互掲出の実施に向け検討中
⑲ 鉄道駅間における乗継施設の整備・改善	・「京都市交通バリアフリー全体構想」で重点地区に位置付けられた駅での改善に取り組み、地下鉄に係る地区のバリアフリー事業を完了 ・乗換案内サインの改善やバス停の案内等、乗継駅周辺の駅案内表示物の整備 ・HP上に掲載する構内図において乗換案内を掲載 ・東福寺駅でホーム拡幅、販売機器の整備等のハード改良や駅社員の増強	
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。		・市民の財産である地下鉄を、もっとまちづくりや市民生活に活用するという観点で利用促進を図るため、特にお客様の少ない東西線沿線の旅客動向調査を実施し、沿線における地下鉄増客施設の誘致や、地下鉄駅周辺での事業の創出などの中長期的な増客対策に反映させる。
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》		
⑳ 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	・乗継待ち時間の短縮化については、平成12年に東西線のダイヤを変更し昼間時間帯の乗継待ち時間の短縮を実施 ・夜間ダイヤについては、平成20年1月の延伸にあわせ、東西線は23時過ぎまで12分間隔とした。	・ダイヤとその利用状況を精査することにより、夜間ダイヤの改善とこれに伴う乗継待ち時間の短縮化に取り組む。
21 夜間ダイヤの改善とパターンダイヤ		
22 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		・最終便4方向乗継接続に取り組む。
(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。	・ICカードでの相互利用 ・鉄道のダイヤ改正時にはダイヤ改正を実施して、お客様の利便性の向上を図っている。 ・乗継利便性向上への取組みとして、鉄道＝バス連絡定期券を発売 ・一部の地区のバス停に駅の電車時刻表を掲出し、駅までの所要時分も併記	・ダイヤの整合については、必要に応じて関係事業者様と調整 ・乗継の負担軽減に向け、ダイヤの整合性を図るとともに、ICカードの導入により、利便性向上を図る。

具体的施策等に対する状況表（前回の検討部会の発表シートから）

	既に事業者において実施されている施策	今後新たに取組む予定の施策等
《具体的な施策》		
23 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)	<ul style="list-style-type: none"> 市バスと接続する地下鉄駅構内に、市バスの乗り場を案内する「乗継案内板」及び「市バス接近表示機」を設置 バス乗換案内サインについては継続的に整備を推進 HPや駅から散策ecoマップ, 京都eco旅マップについても継続的に案内を実施 鉄道HPの乗換案内に、バス事業者とのリンクを追加 河原町駅～烏丸駅間地下通路の出入口サインのリニューアルを実施 駅構内への市バスのりば案内の掲出 駅改札付近への主要観光地への乗換・所要時間案内図の掲出 	<ul style="list-style-type: none"> 関係事業者と連携し、時刻表掲示など乗継案内の充実に取り組む。 鉄道駅構内におけるバス路線案内図, 地下鉄駅構内におけるバスロケをはじめ, 地下鉄駅ホームからの誘導などを行っているが, お客様の目線で点検し, 必要に応じ改善を行う。
24 駅及び駅周辺の乗継施設の整備・改善	<ul style="list-style-type: none"> バスと結節する地下鉄全駅においてエレベーターを設置し, 段差を解消した経路を確保 	<ul style="list-style-type: none"> 地下鉄「北大路駅」への乗り継ぎ施設となる「北大路バスターミナル」の案内表示などを整備し, お客様に分かりやすい案内表示に改善する。
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。	<ul style="list-style-type: none"> 「鉄道は地球環境に優しい乗り物」であることを, 共通ロゴマークの掲載により訴求 	<ul style="list-style-type: none"> 全事業者で行うことが効果的であると考えており, 行政の主導のもと, 各事業者がそこに参画する形で進める。 公共交通機関でおこしやす京都市協議会様と連携して, 公共交通機関利用の推進を図る。
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。	<ul style="list-style-type: none"> 京都市域共通回数券やスルッとKANSAIカードにより共通化を図るとともに, トラフィカ京カードで乗継割引を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 乗継割引について, 今後においても拡充を図る。 連絡定期券, 連絡乗車券の設定については必要に応じて継続的に実施
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。	<ul style="list-style-type: none"> お客様の利用目的に応じ, 既に多種の企画乗車券を設定 「京都観光フリーきっぷ」の発売 みやこ漫遊チケット, 嵐山1dayチケット等目的地に応じた各種企画乗車券の設定 	<ul style="list-style-type: none"> 市バスへのICカードの導入を予定しており, 地下鉄を含めた事業者間の共通化を図るとともに, 新たな割引サービスを導入 PiTaPa区間指定割引により, 通勤・通学利用のお客様に対しても利便性向上を図る。
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。	<ul style="list-style-type: none"> 会員制組織などでイベントを開催する場合, 参加者に対してアンケートを継続的に実施 定期観光バスはシーズン毎に期間限定コースの設定している。 	<ul style="list-style-type: none"> イベント開催の際にはアンケートは継続して行い, 内容を以降に反映させる。
《具体的な施策》		
25 定期券保有者に対する, 家族を含めた優遇制度の充実	<ul style="list-style-type: none"> 「環境定期券制度」を実施 2way定期 定期券保有者等に対する優遇制度として, 「エコ乗り」レール&バスのサービス 定期券保有者には限定せず, お盆の3日間(8/14～16)小児運賃を無料化(単独乗車含め) 	<ul style="list-style-type: none"> 環境定期制度の導入については, 他社と足並みを揃えて全体で統一して実施することで相乗効果が期待できる。 将来のユーザーである子どもたちに電車を利用してもらう機会を設け, 発展形として小児運賃そのものを無料化することも視野に入れ検討 今後も, 環境定期券制度の周知に努める。
26 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パスの企画	<ul style="list-style-type: none"> 各種共通フリーパスの発売 チケットセンターやバス車内での販売促進 	
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	<ul style="list-style-type: none"> 「京都観光フリーきっぷ」前年度に引き続いて発売 	<ul style="list-style-type: none"> 京都観光が公共交通機関を利用して便利に出来るという取組みなので, 関係各社と足並みを揃えて前向きに取り組む。 経済条件等については, 各社局が合意形成のもと設定するものであり, 公平な手法が求められ, 一方的にリスクを負わないよう前向きに検討 実現に向けての方法論としての障壁を取りはらう努力を積極的に行い, 是非共実現させ, 京都市内の全ての公共交通が, 市民や観光客を掌をひろげてお待ちしている体制を先ず構築すべき。 バス社局を含めた全事業者でのワーキンググループの設置
(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提供できる仕組みを構築する。	<ul style="list-style-type: none"> 地下鉄沿線エリアマップ, 路線図などを配布しているほか, 交通局ホームページにおいて市バス・地下鉄の経路検索サービス「洛ナビ」を提供 	
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。	<ul style="list-style-type: none"> 配布物やホームページ上での色弱対策を実施 サインマニュアルに基づいた案内サインの整備 HP, 携帯電話, 駅PDP, 発車標等を活用した情報発信の継続推進 	<ul style="list-style-type: none"> ユニバーサルデザインに配慮した情報提供に取り組む。
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。	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道を最大限に活用した観光地へのアクセスの積極的な案内(ポスター, リーフレット, 案内看板等) マスコミへの働きかけ, 「公共交通機関でおこしやす京都市協議会」への協力 公共交通機関の利用を奨励する宣伝物を制作 	<ul style="list-style-type: none"> これまでは戦略的・効果的な広報が充分にできていない。どのような方法があるのか勉強し, 行政や他の事業者とも連携して取り組む。

具体的施策等に対する状況表（前回の検討部会の発表シートから）

	既に事業者において実施されている施策	今後新たに取り組む予定の施策等
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。	<ul style="list-style-type: none"> バス停でのジジットジャパンの取組による周辺観光地情報の掲出や、地下鉄駅での周辺地図の掲出を実施しているほか、携帯電話による洛ナビ・ポケロケの情報を提供しており、洛ナビではGPS機能に対応するなど、情報提供の充実に取り組んでいる。 駅から散策ecoマップや、京都eco旅マップの制作、積極的な配布 各種宣伝物（TV番組、情報誌等）も活用した積極的な案内 京都市観光協会と連携し、京の冬の旅でも公共交通機関を積極的に案内 公共交通機関でおこしやす・京都市協議会への協力 	<ul style="list-style-type: none"> 観光にお越しになられるお客様の目線に立ち、行政・他事業者の協力を得ながら、他事業者の情報を含めた洛ナビの機能強化に取り組む。
ア 体系的な情報提供の構築 《具体的な施策》		
28 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）	<ul style="list-style-type: none"> 東福寺駅での乗継時刻表を作成 各社局で独自に作成 HPで他社線との交通ネットワークの案内 京都駅バスターミナルでは、路線図や時刻表、沿線の観光情報の提供を、訪日観光客に対する案内対応として、英語・中国語・韓国語表記 各バス停において随時路線図等製作物のメンテナンスを実施 	<ul style="list-style-type: none"> 統一化したものは必要であると考えているので、行政が主導して、事業者が参画する形で進めていただきたい。ガイドラインが示されれば、その方向に沿って改善を図る。 今後、京都市全体を網羅するものについては京都市中心で作成することに協力 利用者が分かりやすいものになるよう、関係各社と足並みを揃えて前向きに取り組む。
29 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	<ul style="list-style-type: none"> 京都市等とすでに一部の施策について協議中 	<ul style="list-style-type: none"> 他社の情報提供があれば、案内していきたい。また、逆に自社の情報を他社の案内で取り扱っていただくなどの取組を実施したい。
30 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	<ul style="list-style-type: none"> 主要ターミナルでは簡易な方法であるが実施 観光利用のお客様への情報提供として、起点となる京都駅では主要観光地への最寄のバス停や所要時間等を示した案内看板を設置し、お客様目線を意識した案内サービスを実施 	<ul style="list-style-type: none"> 各社局を参考にしながら検討 定時性の問題もあるが検討 一部バス停において、主要目的地までの所要時間案内の表示を設置しているが、さらに充実していく。
イ 市民向け情報提供 《具体的な施策》		
31 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	<ul style="list-style-type: none"> 太秦・南太秦学区における「おでかけマップ」(MM実施。)沿線在住者向けにご利用案内を掲載したパンフレットの各戸配布 	<ul style="list-style-type: none"> 行政の主導のもとで、地域、交通事業者が参画して行う。 地域での取組があれば積極的に参画 今後、京都市や他の事業者と連携し公共交通マップの作成やモビリティマネジメントの推進に取り組む。 通勤・通学利用等、沿線のご利用者に分かりやすい情報提供に向け、努力する。
ウ 観光客向け情報提供 《具体的な施策》		
32 観光地間周遊に便利な、鉄道・バスでの効率的なルート案内情報の充実	<ul style="list-style-type: none"> 観光シーズンに、地下鉄とバス・鉄道を使った観光地へのルートをわかりやすく案内する「地下鉄沿線観光マップ」を配布 臨時直通列車を運行時、HPなどによる案内を実施 観光地周辺での案内活動に参加 駅での乗換案内マップの設置。(目的地・乗換駅・標準所要時間・バス系統等の案内) 定期観光バスでは、ニーズに対応できるように多彩なコースを設定 鉄道とバスの乗継箇所での乗換案内をスムーズに行うべく、駅でのポスター掲示やパンフレット等による情報発信 バスナビ、路線図、洛ナビなどのサービスを提供しているほか、多客時には、洛バス・地下鉄を活用した観光地巡りのちらしなどを作成、配布して案内している。その他、交通局ホームページにおいても観光情報マップを提供 	<ul style="list-style-type: none"> 的確な情報提供に努める。 案内情報版の設置に向けて、京都市と具体的な協議
33 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)	<ul style="list-style-type: none"> フリーペーパーや駅周辺の観光ガイドマップを発行し各駅に設置 中間駅への写真入り周辺案内表示板の設置 観光パンフレットに、目的地までの当該路線のアクセス情報を記載 	<ul style="list-style-type: none"> ガイドブックの作成時には、市バス・地下鉄の情報を提供
34 観光地周辺の、駅への誘導案内の充実	<ul style="list-style-type: none"> 観光地周辺での案内活動に参加 	<ul style="list-style-type: none"> 行政・地域が主導して行うものと考えているが、情報提供は積極的に行う。 緊急に実施することが必要不可欠と考える。
エ インターネットでの統一的な情報提供 《具体的な施策》		
35 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	<ul style="list-style-type: none"> すでに京都まちづくり交通研究所で取組が行われており、市バス・地下鉄のダイヤ情報を提供している。ダイヤ改正時には速やかに修正情報の提供を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> 「ナビタイム」で実施予定 GPS機能を利用した既存の交通検索ソフトへの情報提供を現在検討
36 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)		<ul style="list-style-type: none"> ポータルサイトの構築は行政主導で行われるものと考えているが、市バス・地下鉄の情報提供は積極的に行う。
(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。	<ul style="list-style-type: none"> 市内においてマイカーから公共交通機関への転換が図れることから、地下鉄駅への掲出、ちらしの配布など周知、案内に協力 駅周辺で実施されるパーク＆ライドへの案内面での協力 	

具体的施策等に対する状況表（前回の検討部会の発表シートから）

		既に事業者において実施されている施策	今後新たに取り組む予定の施策等
	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。	<ul style="list-style-type: none"> ・エリアマップや洛ナビ、ポケロケなどにより、徒歩と公共交通を組み合わせた観光ができるよう取組実施 ・フリーペーパーの制作、積極的な配布、タイムリーな観光情報の掲載 ・情報誌やTV番組等を活用した観光素材情報の積極的な発信 ・京の魅力探訪ウォークの実施、ハイキングの設定と告知、観光地へのアクセス案内における、鉄道＋徒歩の優先的な案内 	
	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。	<ul style="list-style-type: none"> ・フリーペーパーの制作、積極的な配布、各種宣伝物(TV番組、情報誌等)を活用し積極的に案内 ・京都市観光協会と連携し公共交通機関を積極的に案内 ・公共交通機関でおこしやす・京都市協議会への協力、「京都観光フリーきっぷ」の設定、「京の魅力探訪ウォーク」の開催 	
《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	<ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄駅において、パーク・アンド・ライドのポスター掲示やチラシ配布 ・駅周辺で実施されるパーク&ライドへの案内面での協力 	<ul style="list-style-type: none"> ・新駅整備に伴い、西方面から京都市内へ流入する自動車交通量を削減するためのパーク・アンド・ライド駐車場の整備について検討
	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	<ul style="list-style-type: none"> ・京都駅における荷物一時預かりおよびキャリーサービスの実施 	
	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	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道を活用した観光地へのアクセスを積極的に案内 ・観光地における最寄り駅への案内誘導、高速道路SAにおけるパーク&ライドへの誘致活動 ・春秋のおもてなしキャンペーンによる案内・警戒を引き続き取り組むとともに、エリアマップなどの配布物により、観光に来られたお客様に市バス・地下鉄の利用促進を図る。 	
	40 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	<ul style="list-style-type: none"> ・駅においてレンタサイクルを展開中 	<ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄の利用増が見込めるため、PRの推進に努める。
	41 駅およびその周辺で、サイクル・アンド・ライドの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄3駅において駐輪場を運営しており、平成20年にはくいな橋駅駐輪場を有料化して、利用しやすく良好な駅前環境に改善した。 ・駅において駐輪場を運営 ・一部駐輪場では定期券を所持している方を対象に駐輪場利用料金を割引くサービス 	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな駐輪場設置に向け協議中 ・バス停でも連携した検討
(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		<ul style="list-style-type: none"> ・市内過疎地域における路線維持に向けて、継続的に乗降調査等を積極的に行い、利用実態および属性を把握するとともに自治体、地元と協議・調整を図りながら最善の方向で進めるが、採算面において限界を超えているところもあり、何ら改善が見込めない場合は路線の廃止や路線一部区間の廃止もやむを得ない。 ・過疎地の生活路線維持については、自治体もバス事業者も、そして地域住民も、それぞれが地域の交通を当事者として受け止める必要がある。
	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		<ul style="list-style-type: none"> ・敬老乗車証制度等、現在あるご利用いただきやすい仕組みが効果的であると考えている。
(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)		<ul style="list-style-type: none"> ・このネットワーク部会での取組を実現するには、体制の整備は不可欠と考えており、設置される組織には、積極的に参画していきたい。