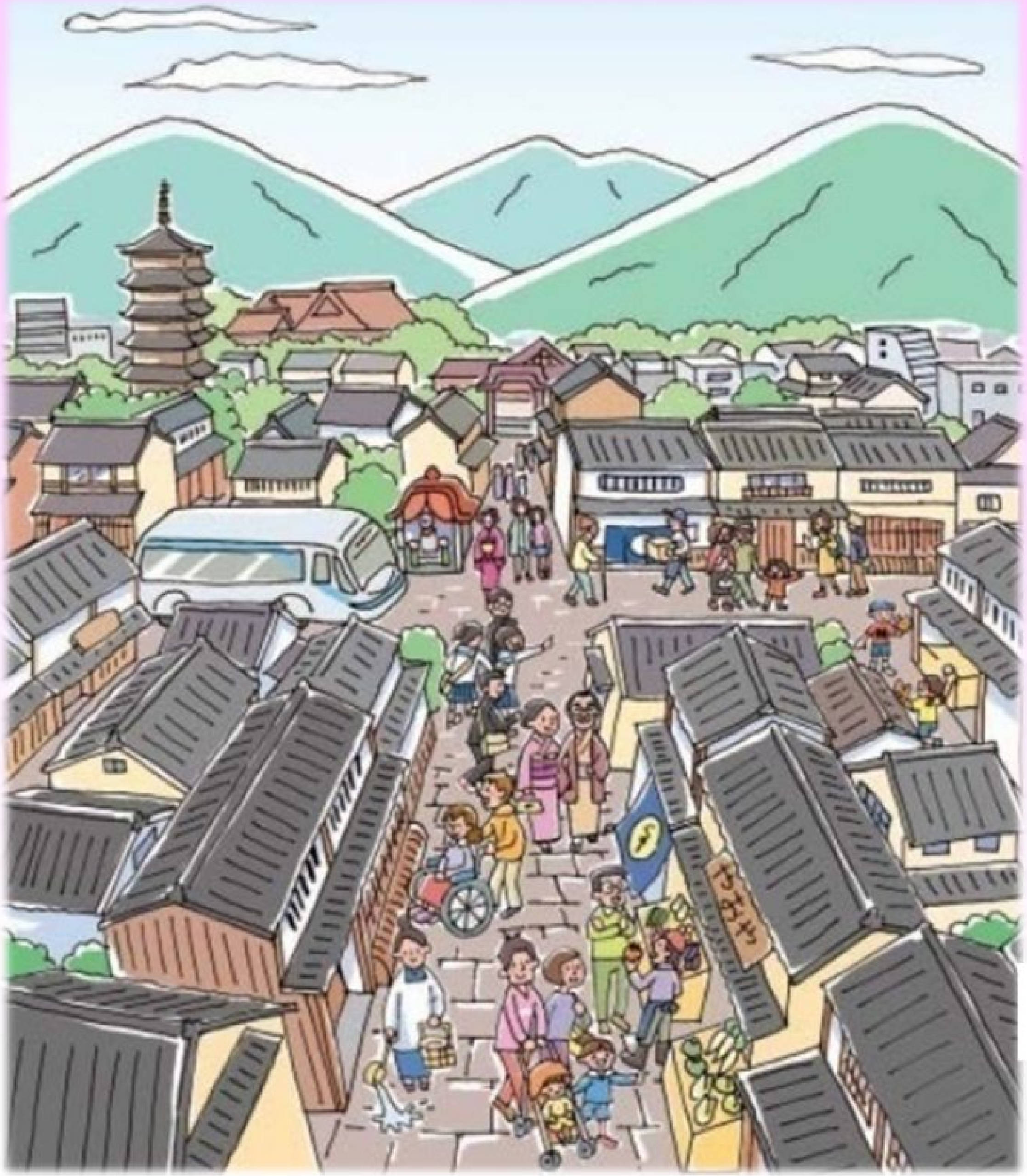
平成26年度 「歩くまち・京都」推進会議

資料３



平成27年3月16日

「歩くまち・京都」推進会議の役割

「歩くまち・京都」総合交通戦略

数値目標：非自動車分担率　72%→80%以上

戦略の着実な推進により基本理念を具現化

3つの推進マネジメント会議

シンボルプロジェクトをはじめ88の実施プロジェクトの推進

進捗状況を確認し、施策の効果検証を行う

戦略の見直しを幅広い観点から確認

人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の実現

「歩くまち・京都」総合交通戦略の実施プロジェクトの推進

基本理念

自動車交通の制限を含めた様々な抑制策等を通じて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転換していく。

京都議定書誕生の地であり，環境モデル都市でもある京都が日本を代表する「国際文化観光都市」であると同時に，まちの賑わいを生み出す都市であり続けることを目指す。

↓

脱「クルマ中心」社会を実現するためには，戦略の理念を共有し，行政，事業者，市民の皆様が一体となって，88の実施プロジェクトの着実な推進を図る。

議題

（１）「歩くまち・京都」総合交通戦略に掲げる
８８の実施プロジェクトの進捗状況

実施プロジェクトの進捗状況

分野	施策分類	進捗状況			
		企画構想段階	事業推進中	事業がほぼ達成	合計
分野1 「既存公共交通」の取組	(1)公共交通利便性向上施策	1	43	6	50
分野2 「まちづくり」の取組	(2)「歩くまち・京都」を支える歩行空間の充実	0	2	0	2
	(3)未来の公共交通の充実	0	2	1	3
	(4)自動車交通の効率化と適正化	0	8	0	8
	(5)パーソナルモビリティの転換	0	3	0	3
分野3 「ライフスタイル」の取組	(6)「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発	0	1	0	1
	(7)交通行動スタイルの見直しを促すコミュニケーション施策(モビリティ・マネジメント施策)	0	20	1	21
合計		1 (1%)	79 (90%)	8 (9%)	88 (100%)

（２） 平成26年度の「歩くまち・京都」の主な取組

四条通歩道拡幅事業①

まちづくり

■整備目的

○既存の道路空間を再配分することで，誰もが快適に歩くことができる歩行空間の確保とバス待ち環境の改善

○四条通を交通結節点（ターミナル）としてとらえ，路線バスが走行しやすい環境やバス利用者が利用しやすい環境を整備し，公共交通の利便性を高めることで，まちなかへのアクセス機能の向上

人口100万人都市のメインストリートの車線を減らし，人と公共交通優先の道路にするのは，全国初の取組

歩行者の快適性と公共交通の利便性を高め，
都心の商業施設等へ行きやすくし，まちの賑わいの創出を図る

四条通歩道拡幅事業②

まちづくり

■整備内容

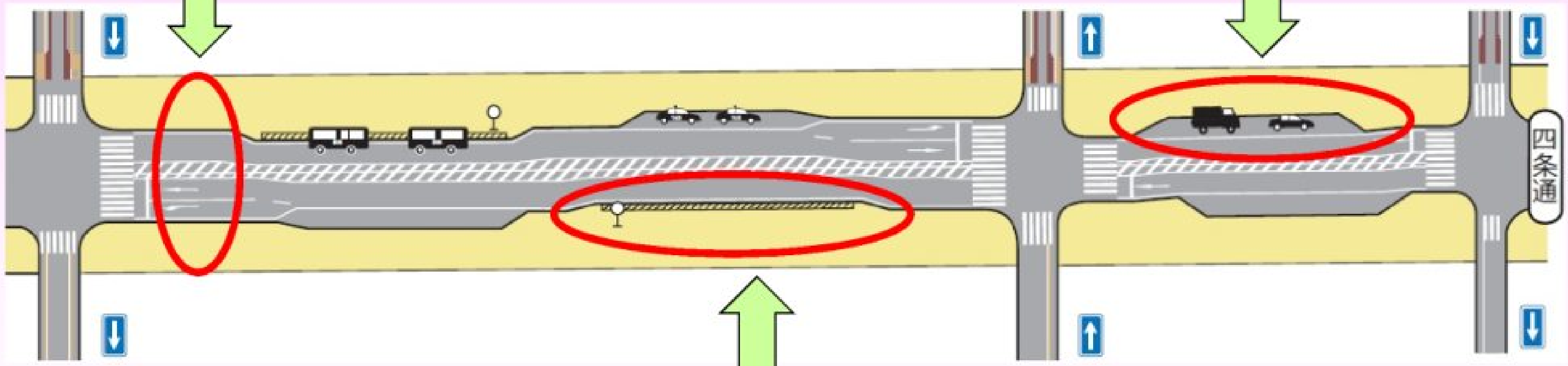
□歩道の拡幅

- ・歩道を最大2倍に拡幅
- ・4車線から2車線に変更

※歩道幅員は、バス停部や交差点付近など、必要に応じて増減します。

□沿道アクセススペースの設置

- ・人の乗降，5分以内の荷物の積卸のために利用できる沿道アクセススペースを15箇所（32台分）設置



□バス停の集約とテラス型バス停の設置

- ・現在，16箇所あるバス停を東行き西行き合わせて4箇所に集約
- ・歩道から張り出したバス停（テラス型バス停）を設置

四条通歩道拡幅事業③

まちづくり

■整備後イメージ

平成27年10月末完成予定

整備後の四条通
（CGイメージ）

整備前

四条通歩道拡幅事業④

まちづくり

■エリアマネジメント

「四条通エリアマネジメント会議」と「四条通駐停車マネジメント部会」を設置し，整備後の四条通の沿道の適正な利用の取組について検討・実施

□四条通エリアマネジメント会議

【設置目的】・適正な四条通沿道利用のルールづくりと管理に向けた取組の実施
・タクシーや物流車両等の四条通沿道アクセススペースの配置案の作成

【委員構成】学識経験者，地元商業関係者，タクシー事業者，物流事業者，バス事業者，関係行政機関

□四条通駐停車マネジメント部会（四条通エリアマネジメント会議の下部組織として設置）

【設置目的】・四条通を利用する団体により，整備後の四条通の適正管理に向けた具体的な取組の検討及び実施

【委員構成】地元商業関係者，タクシー事業者，物流事業者，バス事業者，京都市

■事業に関する広報の例

市民しんぶんの挟み込みチラシ

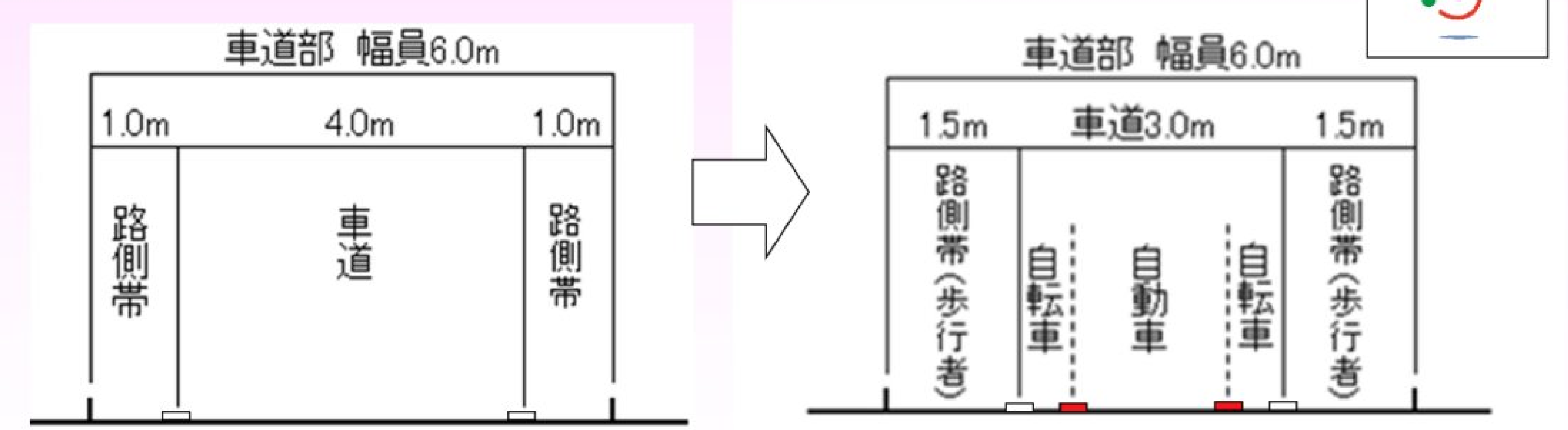
ポスター（B3サイズ・バス車内掲載用）
その他，駅構内や地下鉄車内にもポスターを掲出

PR看板デザイン

「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備①

まちづくり

- 歴史的都心地区（四条通，河原町通，御池通，烏丸通に囲まれた1.1k㎡のエリア）の細街路は，店舗・小学校・住宅等が立地し，職住が共存する空間であり，地域外から多くの来訪者が訪れる地域でもある。
- 道路が狭く歩道整備が困難なこの地域を「歩いて楽しいまちなかゾーン」として位置づけ，区画線の引き直しやカラーラインによる車線幅員の狭小化，自転車通行箇所の明示等を行うことで，自動車速度の低下，自転車通行の整序化を促し，歩いて楽しい歩行空間を創出する。



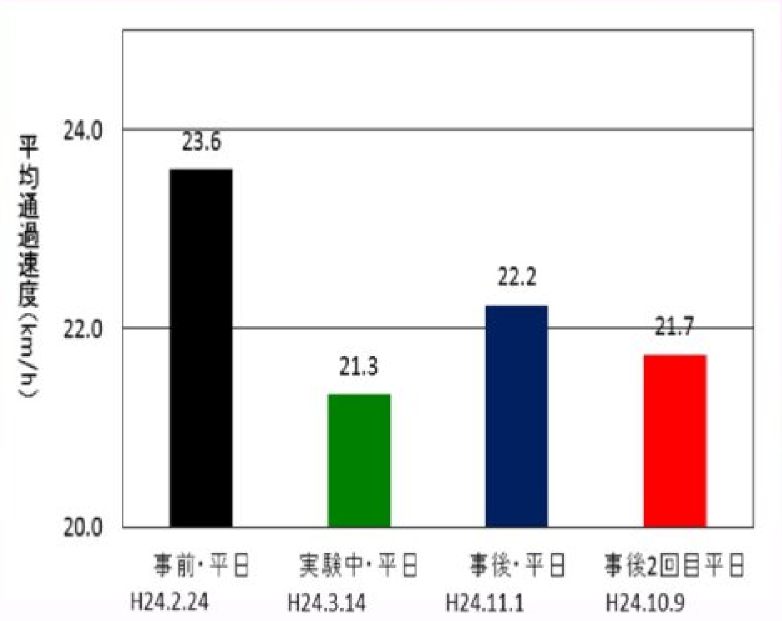
「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備②

まちづくり

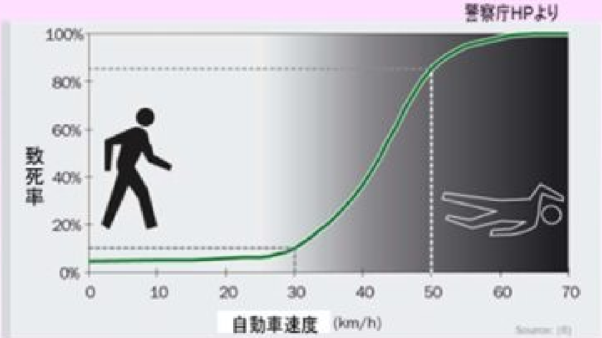
対策効果(実証実験と事後検証)

- 車両速度調査の結果，実験前平日で23.6km/hに対し，実験中平日で21.3km/h，実験の8ヶ月後で22．2km/h，2年半後で21．7km/hと実験前に比べ，車両速度が下っており，減速効果が継続している。
- 車両速度が30km/hを超えると，人身事故の致死率が急激に上がることがわかっており，本対策により，30km/h以上で走行している車両が34%減少している。

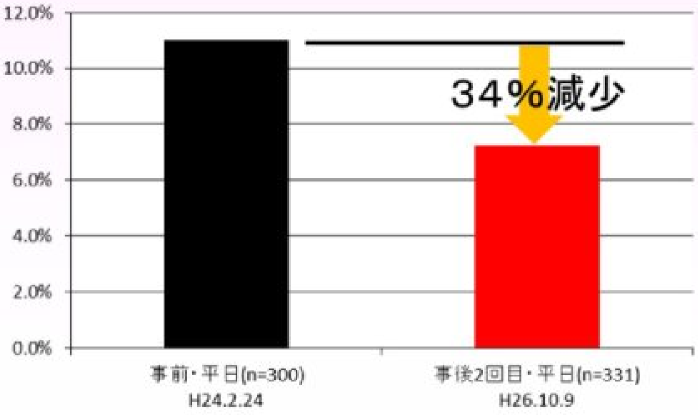
自動車速度の計測結果



自動車速度と致死率の相関



30km/h以上で走行している自動車の割合

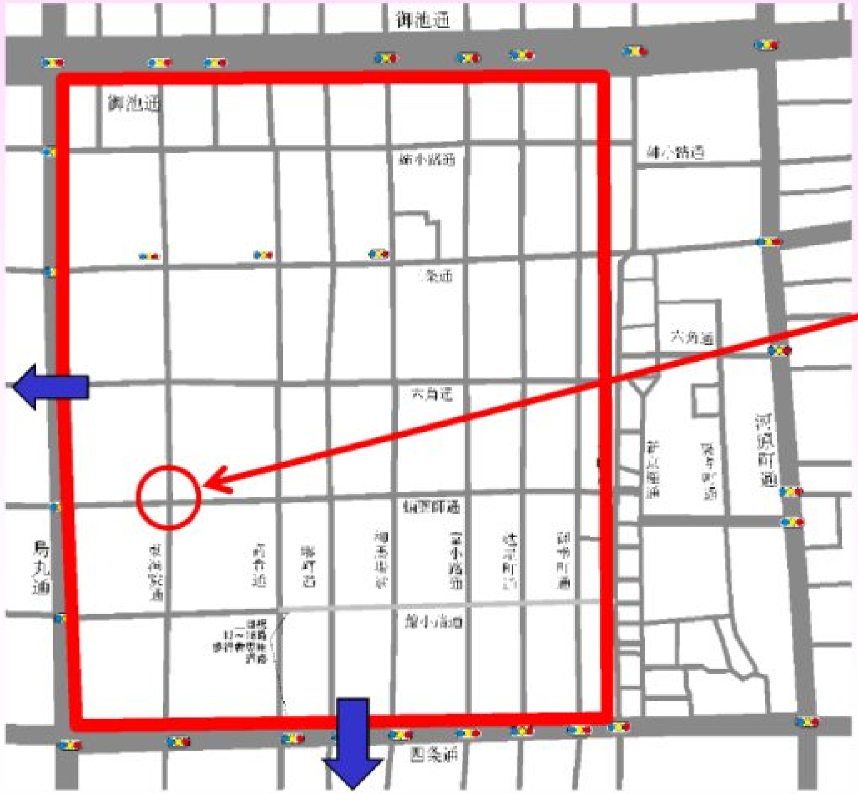


「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備③

まちづくり

◆「 歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備範囲及び整備状況

・ 平成26年6月に歴史的都心地区内における「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備が完成
・平成26年度は，歴史的都心地区の南側，西側エリアに拡大実施



整備前

整備後

観光地交通対策の推進①

まちづくり

- 秋の紅葉シーズンに，京都を代表する観光地である嵐山地区と東山地区において，交通の円滑化と安全快適な歩行空間の創出を目指す。

＜嵐山地区＞

＜東山地区＞

観光地交通対策の推進②

まちづくり

- 平成26年度は，観光地での自動車流入抑制策を検討する社会実験として，渡月橋のマイカー通行止めを実施。
  （路線バス，南行タクシーは通行可）
- 歩車分離柵の設置により渡月橋上の歩道を拡幅し，安全な歩行空間を確保した。
- 実験結果として，公共交通機関による来訪者は大きく増えたのに対し，自動車の流入量は増えておらず，一定の効果があった。

	鉄道乗降客数	自動車流入台数（12時間）
平成26年11月15日（土）（実験未実施日）	53,176人	4,239台
平成26年11月23日（日）（実験実施日）	127,682人	4,156台

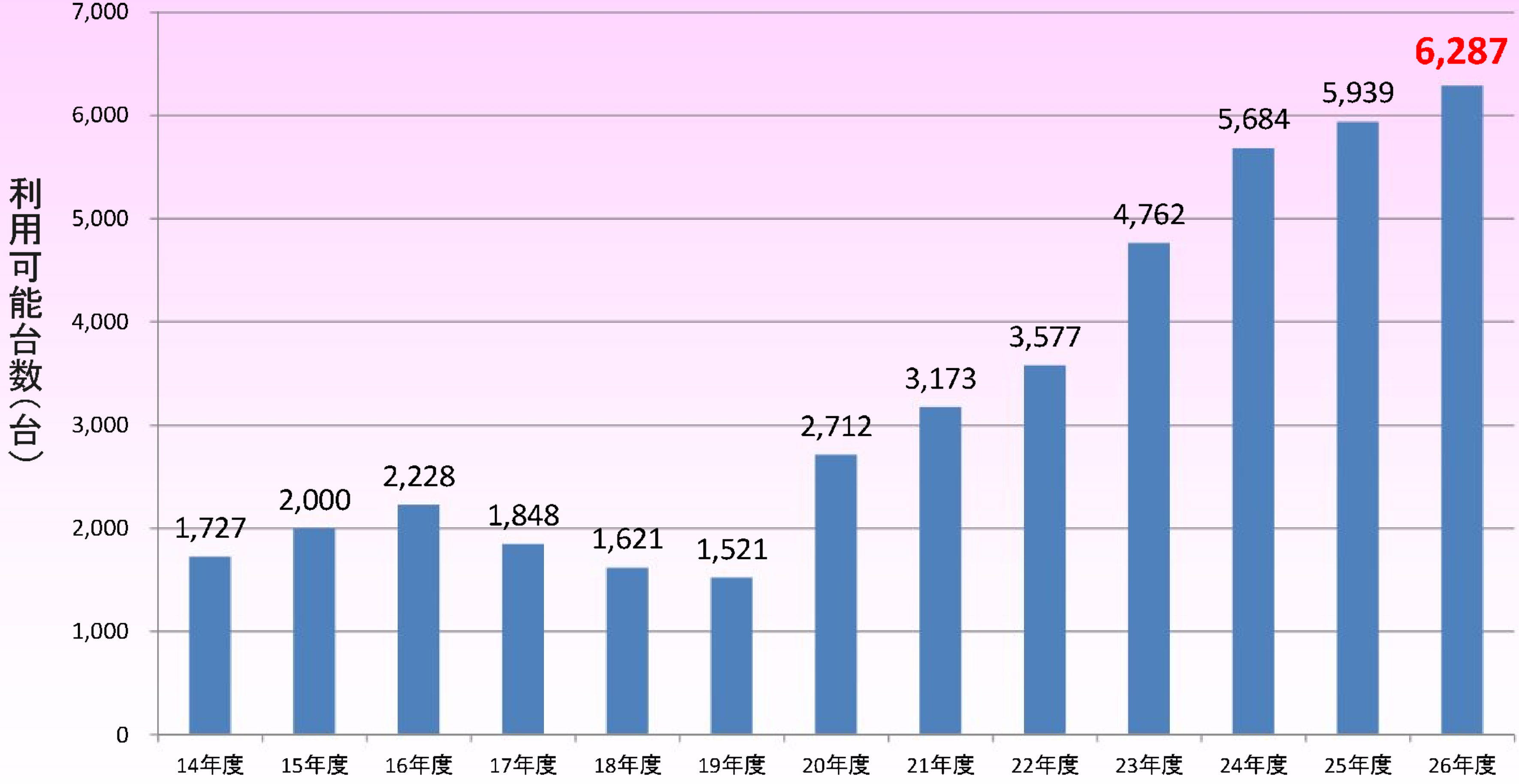
＜鉄道乗降客すると自動車流入台数の比較＞

＜渡月橋の様子＞

パークアンドライドの推進

まちづくり

- 京都市内への自動車の流入抑制と公共交通の利用促進を図るため，パークアンドライドの拡大実施に取り組んでいる。

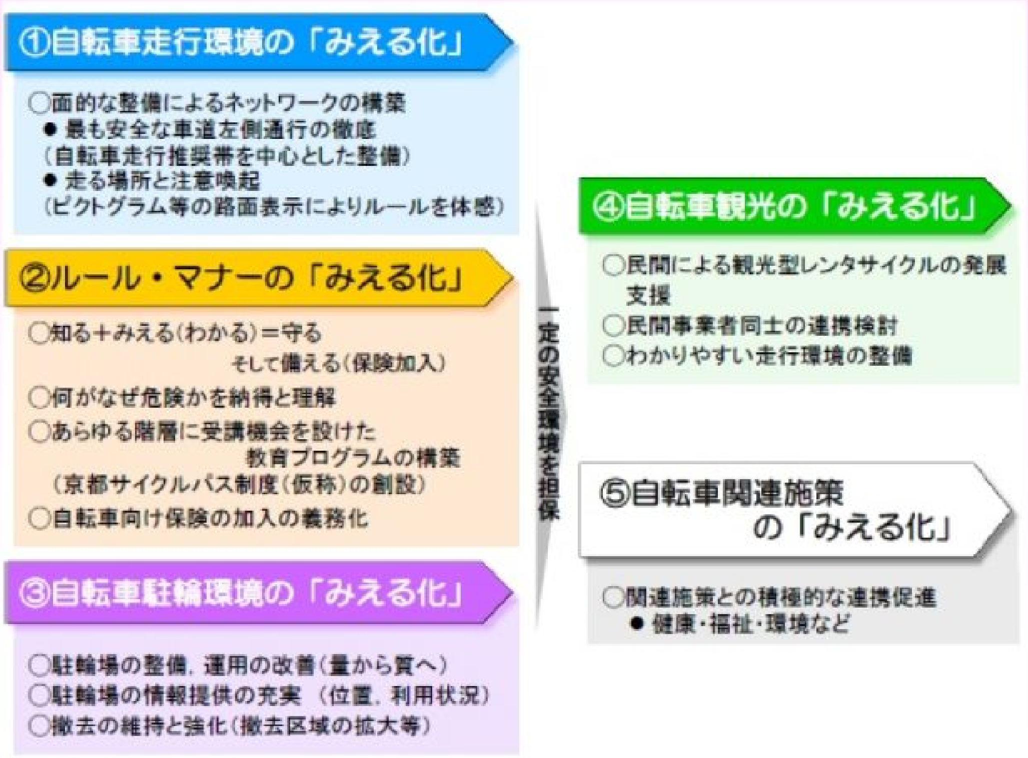


資料:京都市資料

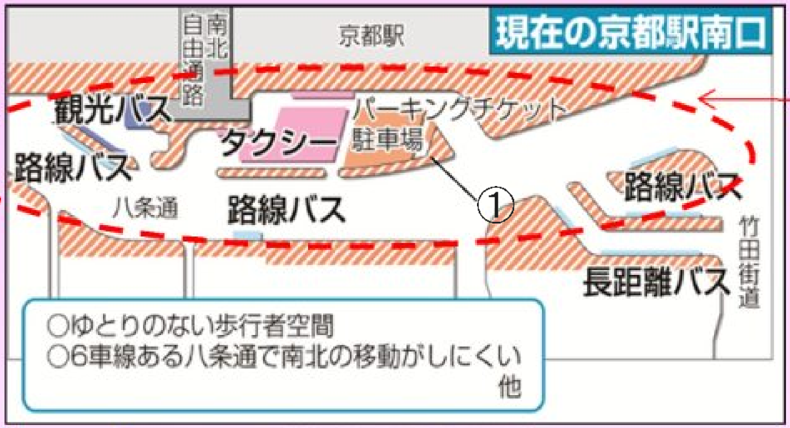
自転車総合計画の推進

まちづくり

- 「改訂京都市自転車総合計画」を平成26年度中に見直し，「京都・新自転車計画」を策定予定。
- 平成27年1月には，「『世界トップレベルの自転車共存都市』実現に向けた改訂京都市自転車総合計画見直しの方向性について」の答申が提出。
- 平成27年度以降，自転車の「みえる化」をキーワードに，走行環境，ルール・マナー，放置自転車対策等の施策を市民協働で推進。

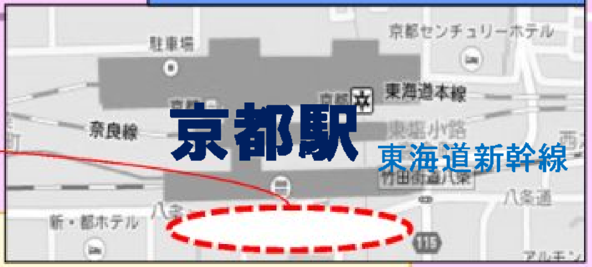


京都駅南口駅前広場整備①

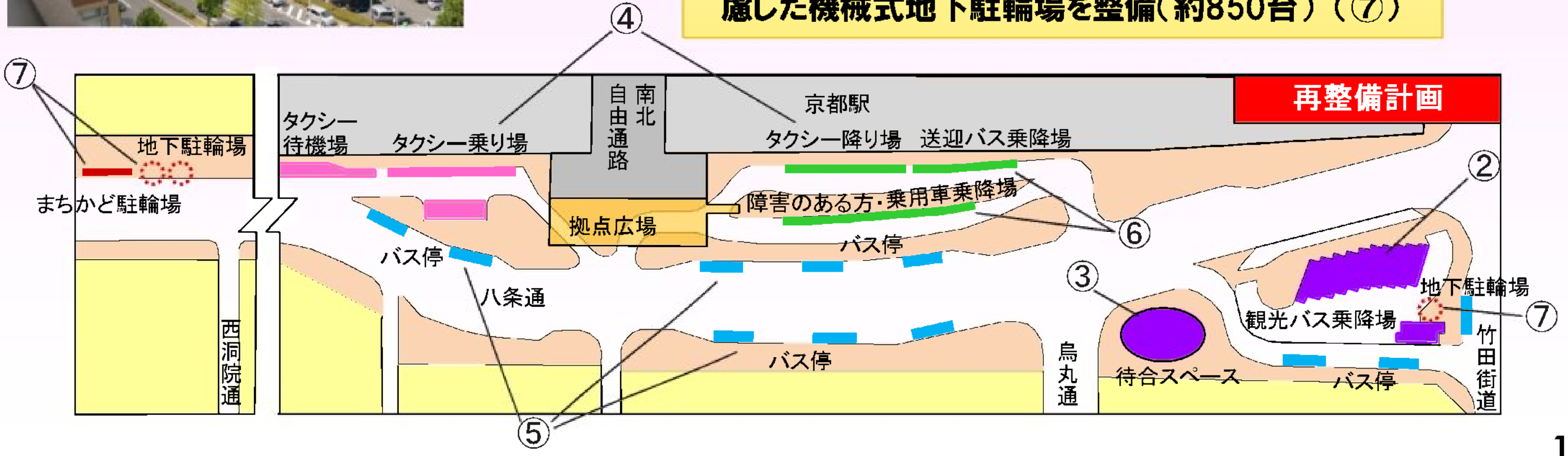


現状

既存公共交通



- 車線減少（６ → ４車線）
- パーキングチケット駐車場の廃止 （①）
- 観光バス乗降場のスペースを拡大 （6→12台）するとともにタクシーと経路を分離 （②）
- 300人程度の待機スペースを確保 （③）
- タクシーの乗り場と降り場を分離 （④）
- バス停を駅正面に集約し、乗継利便性を向上（⑤）
- 障害のある方、自家用車、ホテル等送迎バスの送迎のための停車スペースを整備 （⑥）
- 地下空間を有効活用するとともに、景観に配慮した機械式地下駐輪場を整備（約850台）（⑦）



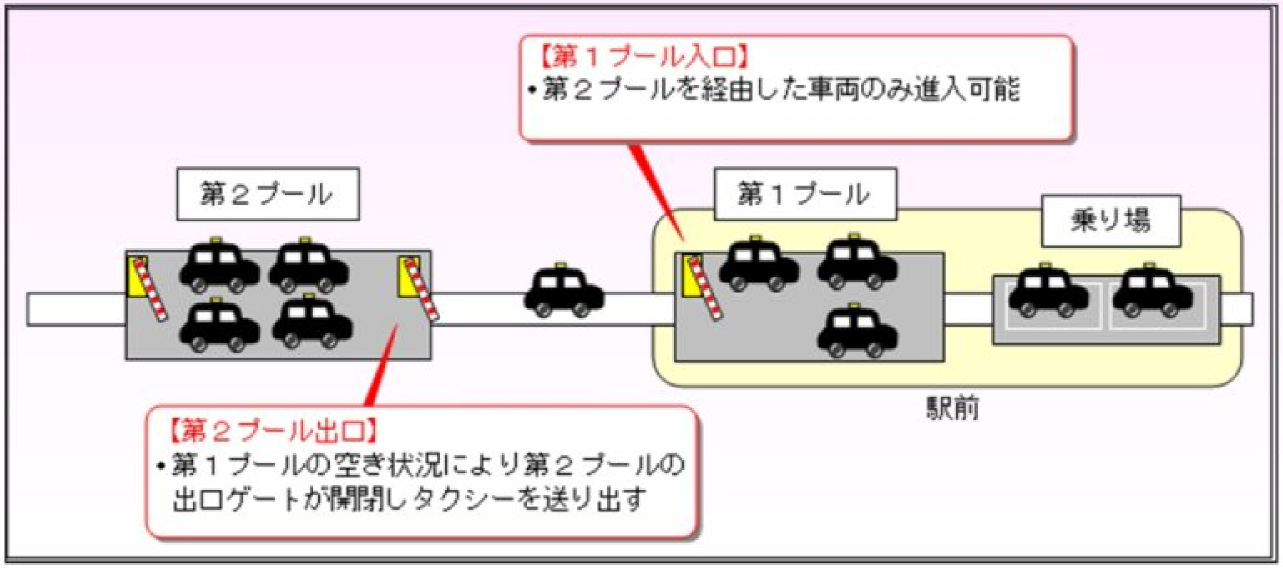
京都駅南口駅前広場整備②

既存公共交通

＜駅前広場管理運用方針＞

- 観光バスとタクシーに **ショットガンシステム**を導入
- 路線バスの運行条件やルールに基づき事業者間調整を実施
- 駅前広場に自家用車の駐車場がなくなることを周知し、駐車利用は付近の駐車場へ誘導
- 原則として路外で荷捌きスペースを確保することとし、複数店舗を集約し車両の小型化が難しい車両等については、路側のスペースで荷捌き

タクシーショットガンシステムイメージ図



第2プール（実験時）

京都駅南口駅前広場整備③

既存公共交通

完成イメージ

機械式地下駐輪場完成

＜整備スケジュール＞

- 平成26年11月　駅前広場整備工事着工
- 平成27年　1月　パーキングチケット駐車場の廃止
- 平成27年　2月　機械式地下駐輪場供用開始
- 平成27年12月　駅正面の拠点広場デッキ完成
- 平成28年12月　駅前広場整備工事完成

交通バリアフリーの推進①

既存公共交通

- 高齢者や障害のある方をはじめ，すべての人が，安心・安全で円滑に移動することのできるよう，駅等のバリアフリー化を推進
- １日平均利用者数５，０００人以上の駅のバリアフリー化に向け，平成１４年度に「京都市交通バリアフリー全体構想」を策定し，１４地区（２５駅）の重点整備地区を選定（平成２２年度までに全２５駅のバリアフリー化が完了）
- １日平均利用者数３，０００人以上の駅のバリアフリー化に向け，平成２３年度に「「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想」を策定し，新たに１０地区（１１駅）の重点整備地区を選定
- バリアフリー化の概要を定める「バリアフリー移動等円滑化基本構想」を平成２４年度以降，順次策定し，その後「基本構想」に基づいて駅等のバリアフリー化整備を推進

  ※平成26年度末:「基本構想策定済」10駅　うち，整備済1駅，整備中5駅
- ハード整備だけではなく，ソフト施策として「心のバリアフリー」を推進

交通バリアフリーの推進②

既存公共交通

- 平成26年度は，3つの地区において「バリアフリー移動等円滑化基本構想」を策定（3月末予定）

地区	バリアフリー化の概要
阪急嵐山・松尾大社地区	嵐　山　駅：スロープ新設・改良，多機能トイレ整備等 松尾大社駅：桂方面ホームへの改札口新設等
上桂地区	上　桂　駅：嵐山方面ホームへの改札口新設等
桃山地区	桃　山　駅：こ線橋，エレベーター新設，多機能トイレ整備等

※嵐山駅，松尾大社駅，上桂駅は，平成28年度に完了予定
※桃山駅は，平成32年度に完了予定

交通バリアフリーの推進③

既存公共交通

- 「西院地区バリアフリー移動等円滑化基本構想」(平成25年度策定)に基づき，平成26年度に「西院駅周辺地域公共交通総合連携計画」を作成
- 国の「鉄道駅総合改善事業」として，上記計画に基づいて，阪急西院駅と京福西院駅のバリアフリー化，両駅の結節機能強化，駅機能の高度化を図る。

【(阪急・京福)西院駅の整備】

平成26年度	・事業着手
平成28年度	・阪急西院駅に東側改札口を2箇所新設(エレベーターを整備) ・阪急西院駅と京福西院駅の結節機能を強化
平成32年度	・阪急西院駅の現駅舎を改築し，バリアフリー化(エレベーター，エスカレーターを整備)するとともに生活支援機能施設(保育施設)を整備

交通バリアフリーの推進④

□　お客様に地下鉄をより安全に御利用いただくため，ホームからの転落や列車との接触を防止する「可動式ホーム柵」を地下鉄烏丸線烏丸御池駅に設置。（平成26年12月20日運用開始）

□　平成27年度中には地下鉄烏丸線四条駅，京都駅にも設置予定。

・地下鉄東西線は開業時に全駅にホームドアを設置済

□　東海道新幹線・京都駅への可動柵設置　（平成26年5月～平成28年3月）

平成26年
12月20日(土)
運用開始！！

（烏丸御池駅）

乗合バスについて～各地域の取組～

既存公共交通

□北区雲ケ畑地域

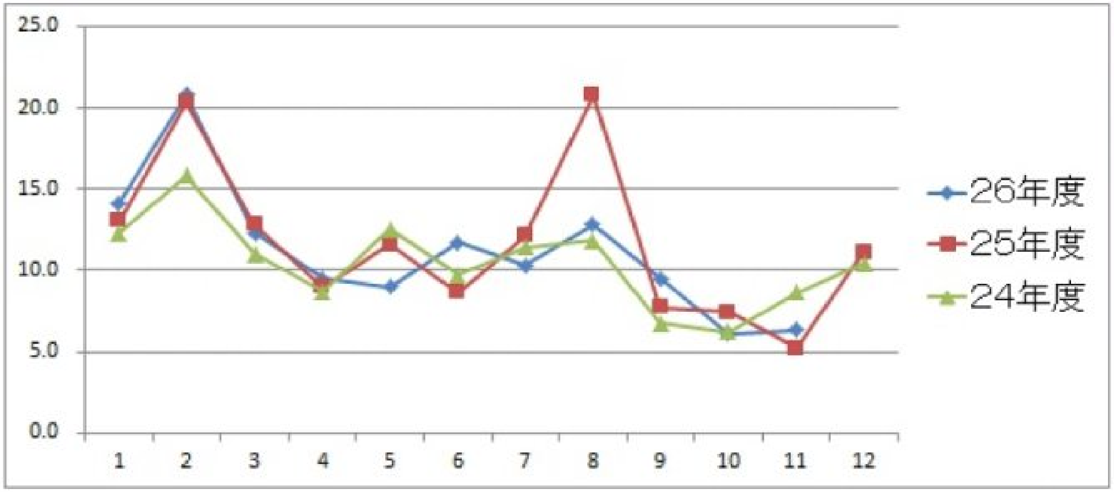
□平成24年4月1日から，地元自治振興会が運営主体となる，雲ケ畑バス「もくもく号」の運行が開始

・平成25年4月1日から，利用者の要望を受け，「山幸橋」と「上賀茂西河原町」の2箇所の停留所を増設

・平成24～25年度の2箇年，「もくもく号」の利用者増を目的に，日帰りモニターツアーを実施し，計208名の参加があった。

・1日あたりの現金利用者目標8．1人に対する各年度の実績
平成24年度現金利用者実績10．4人／日
平成25年度　〃　11．6人／日
平成26年度　〃　11．1人／日（平成25年4月～平成26年2月までの実績）

・利用実績の推移



雲ケ畑バス「もくもく号」

乗合バスについて～各地域の取組～

既存公共交通

□山科区鏡山地域

・平成25年3月23日から，京阪バスにより，山科駅と鏡山地域を結ぶ路線を，1日2便，1年間の試験運行として開始

・平成25年度は，目標利用者数20人/便に対し，19．5人/便であったため，もう1年間，試験運行を継続

・地域，区役所等と一体となったMM事業を実施し，平成26年度の利用者数は20人/便超となった。

・平成27年3月23日から，京阪バスによる本格運行開始
※　運行路線，ダイヤについては，試験運行時と同じ

□伏見区淀地域

・平成25年12月21日の阪急西山天王山駅開業に併せ，京阪淀駅，阪急西山天王山駅及びJR長岡京駅を結ぶ路線バス（90系統）が，京阪バス及び阪急バスの共同で運行を開始

・平成26年9月の立命館中学校・高等学校の移転に伴い，登下校時及び夜間の増便，最終便の繰下げを実施

・平成26年12月には，利用者が，当初予測（1年間で約106，400人）の2倍以上となる，22万人を突破

京北ふるさとバスの社会実験

既存公共交通

京都市では，京北地域の足を確保するため，京北ふるさとバスの運行を公益社団法人きょうと京北ふるさと公社に運営委託して運行している。

少子高齢化に伴い，京北ふるさとバスの主な利用者である小・中学生が年々減少し，運賃収入も減少傾向にある一方で，自動車の運転が出来ない高齢者や小・中学生の移動のためには，必要な交通機関であり，利用者の需要を満たしながらも継続した運行が求められている。

京北ふるさとバスをはじめとする京北地域を運行する公共交通ネットワークを再構築し，持続可能で利用しやすい「地域が育む」京北の公共交通の実現を目指す。

京北ふるさとバスの社会実験

既存公共交通

その第一歩として，

□京北ふるさとバスとスクールバスとの一本化

ほぼ同じ経路・ダイヤで運行している京北ふるさとバスとスクールバスを実験的に一本化することにより，効率化を図るとともに，一本化により生じた余力の活用し，お出かけ支援バスを運行した。

□お出かけ支援バスの運行

・バスの増便

買い物等に外出しやすい１４時台から１５時台にバスを増便

・昼間の運賃割引

最大片道860円する運賃を，片道上限300円，往復上限500円に割引

実施期間：平成26年11月4日～11月28日

実験結果：実験前と比べ，約37％増客（34人／日⇒47人／日）

京都フリーパス

既存公共交通

□ 京都の鉄道・バスのネットワークを活かした使い勝手の良い乗車券を創設することにより，公共交通の利便性を向上させ，京都市外からのマイカーによる来訪の抑制と市内の交通渋滞の緩和を目指す。

□京都フリーパスの概要

・期間：平成26年12月6日～平成27年3月22日

・利用できる公共交通機関：京都市営地下鉄・JR西日本・叡山電車・近鉄電車
京阪電車・嵐電・阪急電鉄・京都市バス・京都バス
京阪京都交通・京阪バス・西日本JRバス・阪急バス
ヤサカバス

・発売額：京都フリーパス１日フリー版…大人2,000円　こども1,000円
京都フリーパス2日フリー版…出発地によって発売額が異なる

<磁気券>

歩くまち京都アプリ「バス・鉄道の達人」①

既存公共交通

■ 平成25年8月30日 運用開始

京都市域を運行するバス・鉄道を対象に，出発地と目的地を入力するだけで，最適な移動経路や運賃，所要時間を検索できる無料の経路検索システム

■ 特 徴

- １８のバス・鉄道の乗換検索が可能
- GPSを搭載している市バス，京阪バス，京阪京都交通バス（一部路線）については，全国初となる，**その日の道路状況を加味した到着予測時刻を表示**
 また，地図上にバスの現在地を表示
- 駅名，停留所名だけでなく，寺院・神社，施設名等（約2，500施設に対応）からも検索が可能
- 観光情報やMM情報，駅のバリアフリー情報，バスの乗り方ガイド，駅・停留所の周辺情報なども配信
- 英語版の乗換案内，観光コンテンツも充実

トップ画面

バスの現在地表示画面

■ バージョンアップ

- ご利用者から寄せられたご意見に基づき，これまで１２回のバージョンアップ（改修）を実施

歩くまち京都アプリ「バス・鉄道の達人」②

既存公共交通

■ アプリのランキング，評価

- AppStore（ナビゲーション）
  26位（平成27年3月13日現在）
- google play（旅行・地域）
  27位（平成27年3月13日現在）
- 第20回ITS世界大会（平成25年10月開催，
  参加国69箇国，参加人数21，000人）において，先進的な「お役立ち」アプリとして紹介

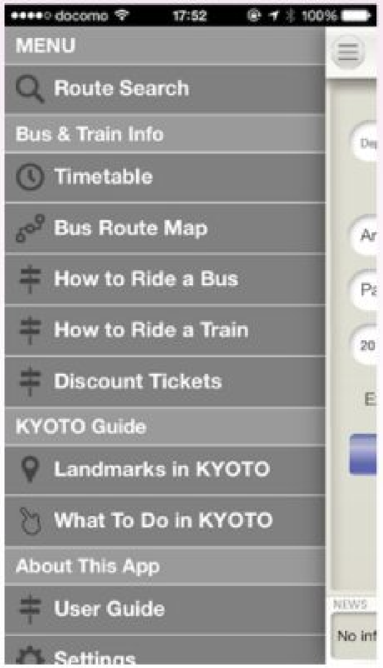
スマートフォン用の
アイコン

■ 今後の予定

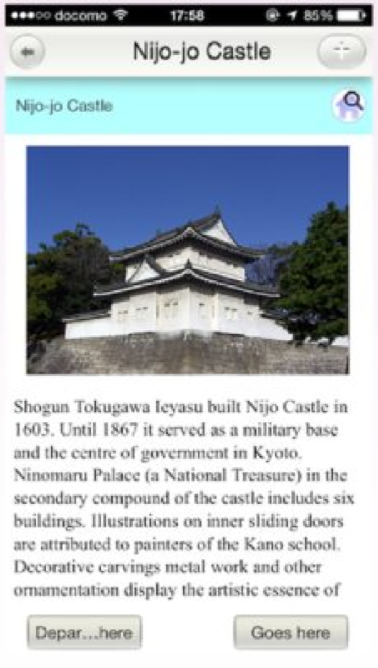
- 平成27年度の早い時期に，検索方法の大掛かりな改修を予定

■ 利用状況（平成27年2月末現在）

- スマートフォンアプリダウンロード数
  約16万件
  （うち英語版アプリダウンロード数
  約 1万7千件）
- パソコン閲覧数　約1,260万ページビュー
- 携帯電話閲覧数　約　60万ページビュー



英語版メニュー画面



英語版観光施設情報

市バスの取組

既存公共交通

□ 事業規模の拡大で「**攻めの経営**」を推進。更なる増客を目指す。

車両数	764両 → **788両**	走行キロ	81.4千km → **84.0千km**

大快革 1　次々にやってくる！ 主要系統の増便により さらに便利に!!
- 101 205 207 208 5 59 73 を増便します。
- 複数系統による等間隔運行を拡大します。

大快革 2　地下鉄をはじめとする電車との乗継が便利に!!（平日 土曜 休日 とも）
- 鉄道から市バスへスムーズに乗り継げるダイヤ設定を行います。
- 運行ルートを鉄道駅に経由する経路に変更します。

大快革 3　夜間・深夜も充実！ 「おかえり交通充実大作戦」の展開!!
- 京都市バスで初めて「深夜バス」を運行します。
- 最終バスの時刻繰下げや，夜間時間帯の増便など，運行充実を図ります。

大快革 4　直行系統や急行系統を新設します!!（土曜 休日 のみ）
- 京都駅とまちなか（四条河原町）をダイレクトに結ぶ系統や梅小路エリアと岡崎エリアとを結ぶ急行系統の新設を行います。

大快革 5　地域の皆様と一体となった路線・ダイヤの拡充!!
- 西賀茂車庫以北の地域を運行する特37号系統を新設します。
- 南2号系統（地下鉄竹田駅・JR長岡京駅方面）の運行を充実します。

大快革 6　利便性向上に向け，経路の変更や延長を行います!!（平日 土曜 休日 とも）
- 27号系統を都心部（四条烏丸）へ乗換えなしで運行します。
- 70号系統，16号系統を延長運行します。

大快革 7　分かりやすさ向上への取組
- わかりやすい市バスの実現に向け，「ラインカラー」の導入など，案内サインのデザインの一新を行います。

大快革 8　市バスの均一運賃区間を嵯峨・嵐山地域へ拡大します!!
- 乗車距離に応じた嵯峨・嵐山地域の運賃（190円～270円）が一律で均一運賃220円となります。

※4月1日以降は消費税引き上げに伴い運賃改定を行います。

1日当たりの旅客数1万3千人増！！（平成26年度4～1月までの前年度比）

路線・ダイヤをますます拡充！

京都市バス 新ダイヤ スタート！

2015.3.21

- より一層便利で魅力あふれる市バスへ。
  「攻めの経営」を更に推進。

車両数	788両	→ 794両
走行キロ	84.0千km	→ 84.6千km

Point 1 主要系統などの増便でさらに便利に！

- 201 205 南5 28 を増便します!!
  例えば 201 を増便し，昼間時間帯の運行間隔を短縮します。 12~14分間隔 → 11分間隔

Point 2 鉄道との乗継がスムーズに！

- 84 特27 の全便を阪急西京極駅前広場に乗り入れます。
- 23時台の 201 について，二条駅前・四条大宮での鉄道との乗継を便利にします。

Point 3 大学施設の開設に合わせた利便性向上を実施！

- 11 特71 を京都学園大学前経由に変更します。
- 「バスの駅」京都学園大学前を設置します。

Point 4 バス停留所の新設などを行います！

- バス停留所の新設や，名称変更を行います。
  新設 「梅小路公園前」「西京極駅前」「西小路花屋町」
  名称変更 「葛野大路御池」→「京都学園大学前」 など
- 洛バス 急行 100 が「法然院町」に新たに停車します。

「歩くまち・京都」憲章の普及啓発

ライフスタイル

□ 概要

- □ 「歩くまち・京都」憲章を普及啓発するための「チラシ」や「てぬぐい」の作成・配布や，「小学生標語」の募集を通じて，憲章の普及啓発を推進。

憲章を記載した
歩くまち京都アプリ
のチラシ
（10,000枚作成）

憲章をデザインしたてぬぐい　（3000枚作成）

歩くまち・京都「小学生標語」ポスター

コミュニケーション型MM

ライフスタイル

□ スケジュール及び実施数

- □ 過度なクルマ利用から**公共交通**へ市民のライフスタイルの転換を促すことを目的として，市内2学区を対象に，地域別の公共交通マップ・時刻表の配布や交通行動の変革を促すコミュニケーション・アンケートを実施
  - ◆ 一次アンケート配布　：平成26年11月22日～12月12日
  - ◆ 二次アンケート配布　：平成27年2月2日～平成27年2月4日
  - ◆ フィードバック(調査結果配布)　：平成27年3月25日～3月30日（予定）

	西京区（福西学区）	山科区（大塚学区）	計
一次アンケートの配布数※	2，832	5，349	8，181
一次アンケートの回収数	683	807	1，490
一次アンケートの回収率	24．1%	15．1%	18．2%
相談件数	125件	88件	213件
二次アンケートの配布数	381	279	660
二次アンケートの回収数	274	183	457
二次アンケートの回収率	71．9%	65．6%	69．2%

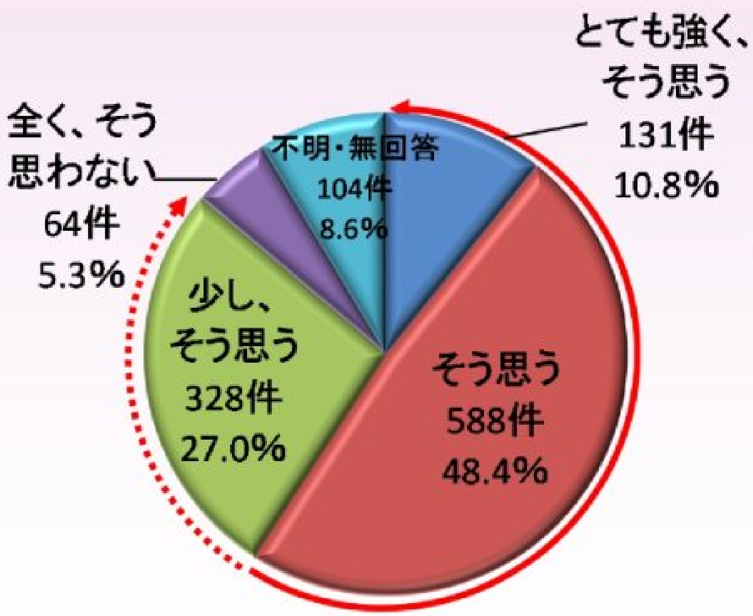
※郵便局のタウンメールにより対象地域の全世帯に配布

コミュニケーション型MM（アンケート結果）

ライフスタイル

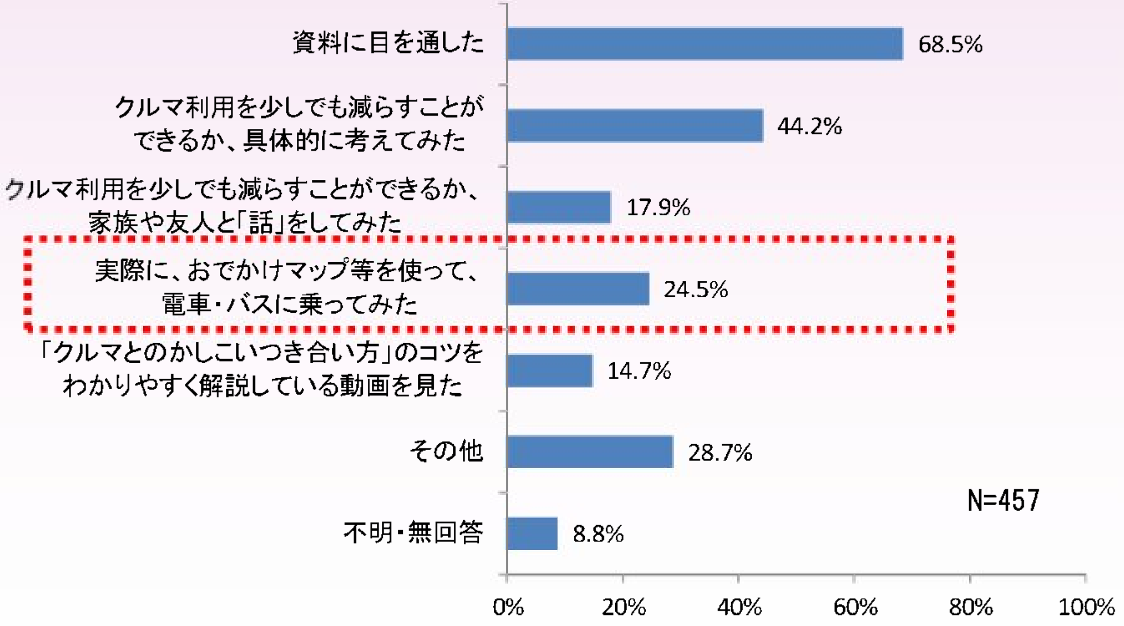
約9割の市民が，「クルマ利用」をできるだけ控えた方が良いと思うと回答し，実際に，約2割が「おでかけマップ等を使って，電車・バスに乗ってみた」と回答した。

あなたご自身は，
「クルマ利用」をできるだけ控えたほうが良いと思いますか？



N=1215
※「クルマを全く利用していない」回答者を除く

「クルマに頼りすぎない暮らし」に向けて
どのようなことを実行されましたか？



地域と連携したモビリティ・マネジメント

ライフスタイル

□ 概要

- □ クルマから公共交通機関等への交通手段の見直しに意欲が高い地域が取り組まれる事業に対して，必要な支援を実施。

選定事業	実施概要	成果
高倉校区「通りの復権」促進モビリティ・マネジメント（中京区）	アンケート等の実施により，「歩いて楽しいまちなかゾーン」整備の理念や「通りの作法」を啓発し，道路利用者の行動変容を図った。	アンケート結果では，「通りの復権」や「歩くことを楽しめるまち」という考え方や「歩いて楽しいまちなかゾーン」に概ね賛同されており，取組に対する理解も深まりつつある。
鏡山循環系統バスの利用者数増を目指す事業（山科区）	バス利用者数調査やチラシ・ポスターの作成，バス3回利用者にスルッと関西1枚を進呈するキャンペーンを実施。	2か年にわたる取組により，循環バスの実証運行開始当初は約10人/便であった利用者数が，約27人/便（27年2月調査）となり，27年3月23日から循環バスの本格運行が決定。
西京区千代原口付近の公共交通利用促進事業（西京区）	市バスの利用促進に向け，お試し乗車モニターキャンペーンやアンケート，ワークショップ等を実施	ワークショップ等の実施により，地元住民のバスに対する期待や関心を高め，利用促進の必要性への理解も深まりつつあると思われる。今後も継続的に取組を実施。

教育現場と連携した指導案の検討

ライフスタイル

□ 概要

- □ モビリティ・マネジメント教育の持続的・発展的展開を目指して，学校教員を交えた「学校MM検討会」を平成24年度に設置。
- □ 今年度は3回開催し，教員がモビリティ・マネジメント教育を実施する際に参考となるDVDを作成して，京都市内小学校全校に配布。

	実施概要
平成24年度	• 低・中・高学年別のモビリティ・マネジメント教育のねらいを検討 • モデル授業を実施
平成25年度	• 低・中・高学年別の指導案を検討 • モデル授業のバリエーションを開発 • 授業実施に参考となるDVD（試行版）を作成
平成26年度	• モデル授業のバリエーションをさらに追加開発 • 授業実施に参考となるDVDを市内全小学校に配布

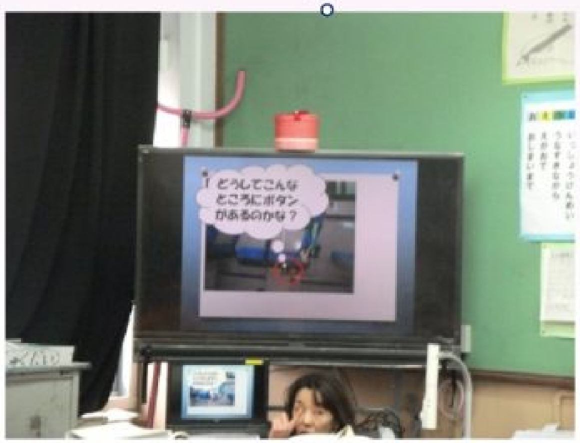
モデル授業の実施

ライフスタイル

- 梅津北小学校(右京区)1年生を対象に，市バスを使って水族館へ行くことを疑似体験することで、公共交通機関の使い方やマナーを教え、市バスに興味を持たせるモデル授業を実施
  - 実施時期　：平成27年1月20日(火)
  - 対　　象　：京都市立 梅津北小学校　1年生

お家の近くのバス停を知っていますか？

バスを使うとCO2排出量はどのくらいかな？



運賃を払って、バスを降りよう。

NPO法人「歩くまち・京都」フォーラムでのMM事業

ライフスタイル

□ 大学におけるMM

立命館大学	自転車講習会に参加した新入生（2,000名）や教職員等に，MM情報等を記載したチラシを配布。
京都産業大学	公共交通利用促進に係るワークショップを開催。 また，交通アクセスマップを作成し，27年4月の新入生ガイダンス（3,000名）に配布予定。
その他	京都工芸繊維大学，京都ノートルダム女子大学，龍谷大学においても，27年4月の新入生ガイダンス等において，MM情報等を記載したチラシを配布予定。

□ 買物客に対するMM

イオンモール京都桂川	26年10月の開業に合わせて，MM情報等を記載したチラシをインフォメーション等で配布。
髙島屋	四条通歩道拡幅の周知と合わせて，MM情報等を記載したチラシをインフォメーション等で配布。
その他	大丸や伊勢丹においても，同様のチラシをインフォメーション等で配布予定。

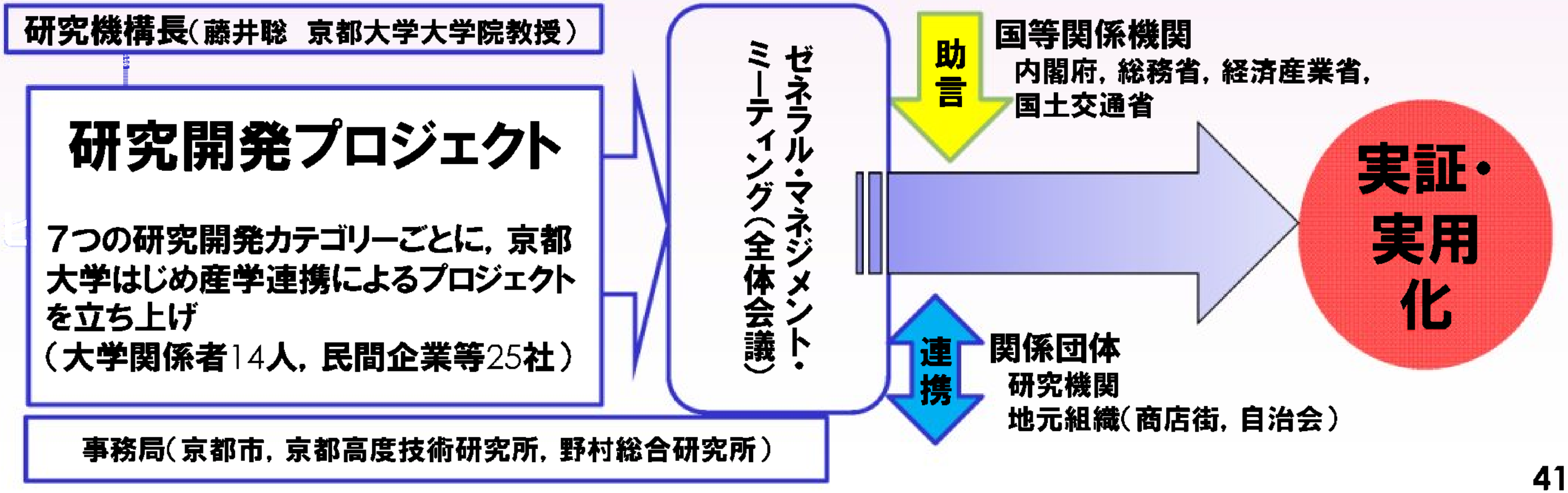
京都未来交通イノベーション研究機構

目的

産学公連携の下，ICTを用いて交通に関する様々な情報を収集・統合し，これらの情報を利活用して，人と物の安全で快適・効率的な移動に資する技術やサービスを開発し，実証・実用化を目指す。

研究開発カテゴリー

1 誰もが思い通りに移動できるまちの実現
2 交通事故と渋滞がゼロに近づくまちの実現
3 強くしなやかなまちの実現～国土・文化・経済の強靭化～
4 観光客の満足度を高める移動環境の構築
5 高齢者が明るく元気に過ごす豊かな社会の実現
6 経済活動と地域社会を支える未来の物流の研究
7 移動データの収集・統合・解析手法の研究



3Dバリアフリー・ルートナビゲーション・アプリの開発

- 2020年東京オリンピック・パラリンピックを見据え，様々なバリアフリー情報（段差や多機能トイレの位置などのハード情報から，ベジタリアンやイスラムの方が利用可能な飲食店等のソフト情報まで）を3D（三次元）地図上に重ね合せていくことで，障害者から高齢者，外国人観光客，日本人観光客まで，あらゆる人に便利な道案内を実施し，スムーズに移動できる環境を構築するもの。

（３） 平成２７年度以降の展開について

平成27年度の主な「まちづくり」の展開（１）

「歩いて楽しいまちなか戦略」の推進

- 四条通歩道拡幅事業の工事完成（平成27年10月頃）
- 四条通の新たな魅力を発信するとともに，来訪手段を公共交通に転換するための広報を実施
- タクシー及び荷捌き車両等の整序化対策の実施
- 「まちなか」における交通環境改善、交通まちづくりの推進

「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備

- 歴史的都心地区の南側（高辻通，烏丸通，五条通，河原町通）エリアで対策を実施する。

平成27年度の主な「まちづくり」の展開（２）

観光地等交通対策の推進

- 秋の紅葉シーズンに，京都を代表する観光地である嵐山地区と東山地区において，交通の円滑化と安全快適な歩行空間の創出を目指した交通対策を実施。

パークアンドライドの推進

- 近隣自治体や関係事業者と連携し，通年パークアンドライドを拡大充実。
- 秋の紅葉シーズンの交通対策日に開設する臨時パークアンドライド駐車場を拡大実施。
- 現在地から最も近い駐車場を，公共交通の乗換案内とともに表示する，パークアンドライド駐車場案内機能を歩くまちアプリに搭載。

平成27年度の主な「まちづくり」の展開（３）

「歩いて楽しい東大路」歩行空間創出事業

- これまでの調査や設計に基づく整備計画（素案）について，「東大路通歩行空間創出推進会議」及び地元説明会等で説明を行い，さらなる合意形成を図る。

京都のまちの活力を高める公共交通の検討

- まちの活性化，人口減少・少子高齢化の克服，環境負荷の低減，自動車交通からの転換促進等の視点から，今後１０年間で特に重点をおいて取組むべき施策の洗い出しと具体化の検討を行う。

※資料５　参照

平成27年度の主な「既存公共交通」の展開（１）

京都駅南口駅前広場整備

- 駅前広場の工事を実施する。

（正面デッキ：平成26年12月工事開始，平成27年12月完成予定）

- 駅前広場の良好な環境を確保するため，平成26年度に実施したショットガン実験結果を基にシステム構築を行うなど，観光バス，路線バス，タクシー，荷捌き等の各施設の適切な管理運用方法を確立する。

交通バリアフリーの推進

- JR西大路駅及びその周辺を対象とする「西大路地区」において「基本構想」の策定に着手
- ＪＲ藤森駅，深草駅，（阪急・京福）西院駅，嵐山駅，松尾大社駅，上桂駅のバリアフリー化整備，京都駅（新幹線）への可動式ホーム柵の整備等について，国・京都府と協調して鉄道事業者等に対し，補助金を交付

平成27年度の主な「既存公共交通」の展開（２）

乗合バスについて～各地域の取組～

- まちづくりや地域の活性化，福祉等の視点も踏まえた，地域の主体的な取組を，区役所を中心に，交通事業者や関係機関と連携しながら検討する。

公共交通ネットワークの連携強化

- 「京北ふるさとバス」をはじめとする京北地域を運行する公共交通を「持続可能で利用しやすい『地域が育む』京北の公共交通」としていくため，公共交通の再構築を図る。
- 四条通の整備に伴うバス停の集約化に合わせ，複数事業者のバスダイヤや系統，乗り場案内表示の調整・統一を図ることにより，わかりやすく利用しやすい公共交通を目指す。

平成27年度の主な「既存公共交通」の展開（３）

交通局の取組

- 京都岡崎・都心循環バスの新設と100円循環バスの増強
- 魅力あるバス待ち環境の創出
  - ・バス接近表示器の整備（モニター型80基）
  - ・「バスの駅」設置（10カ所程度）
  - ・四条通歩道拡幅に伴うバス停整備
- 市バス・地下鉄おもてなし作戦の展開
  - ・市バス観光マップ「バスなび」（中・韓版）の作成
  - ・京都駅や四条河原町等へ案内・誘導を行う市バス“おもてなしコンシェルジュ”を配置
- 市バス・地下鉄における「IC定期」及び「ICカードによる乗継割引」の導入に向けたプログラム開発，地下鉄改集札機及び券売機等のIC対応化
- 駅ナカビジネスの積極展開
- 四条駅，京都駅での烏丸線可動式ホーム柵整備
- 地下鉄案内サインの充実

平成27年度の主な「ライフスタイル」の展開（１）

「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発

- 各種イベント・啓発グッズ等を活用した「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発

市民とともに環境に優しいライフスタイルを目指すMM

- 市民しんぶん等を活用した全市民を対象としたMM
- ラジオを活用した動機付け情報の継続配信
- 自動車運転による事故の多い高齢者への免許返納を促すMM
- 自動車教習所における動機付け資料の配布
- 地域と連携したMM

平成27年度の主な「ライフスタイル」の展開（２）

未来の公共交通利用者を確保するための学校MM

- MM教育に係るモデル授業のバリエーションの拡充など，小学校におけるMM教育を推進するための取組を検討

企業や職場における交通マネジメントを見直す職場MM

- 京都国道事務所と連携した，立地条件等から公共交通への転換の可能性が高い事業所への方策の検討

公共交通を利用した京都観光を促す観光MM

- 観光客を対象とした出発地での情報配信
- 「歩くまち・京都」アプリを活用したMM情報の配信

平成27年度の主な「ライフスタイル」の展開（３）

NPO法人「歩くまち・京都」フォーラムでのMM事業

- 法人会員と連携したMM事業

法人会員であるホテル，企業，団体等と連携し，公共交通機関等への利用転換を促すなど，「歩くまち・京都」に資するモビリティ・マネジメントを実施する。

- 大学におけるMM事業

法人の会員である大学と連携し，大学でのモビリティ・マネジメントに係る取組を拡大実施する。

- 学校におけるMM事業

京（みやこ）のアジェンダ21フォーラムと連携し，公共交通の利用促進に係る課外授業を実施する。

- 歩くまち京都アプリを活用したMM事業

京都市と連携しながら，アプリにおける公共交通機関による乗換情報を提供するとともに，モビリティ・マネジメントの観点に立った動機付け情報も併せて発信する。

平成27年度の主な「その他」の展開

京都未来交通イノベーション研究機構

- G空間シティ「3Dバリアフリー・ルートナビゲーション・アプリ」

　平成26年度に世代，国籍，身体的障害，移動の手段を問わず，円滑かつ快適な観光や日常移動を果たす事のできる街の実現のため，総務省委託事業「3Dバリアフリー・ルートナビゲーション・アプリ」の開発を行ったが，今年度は実用化を目指す。

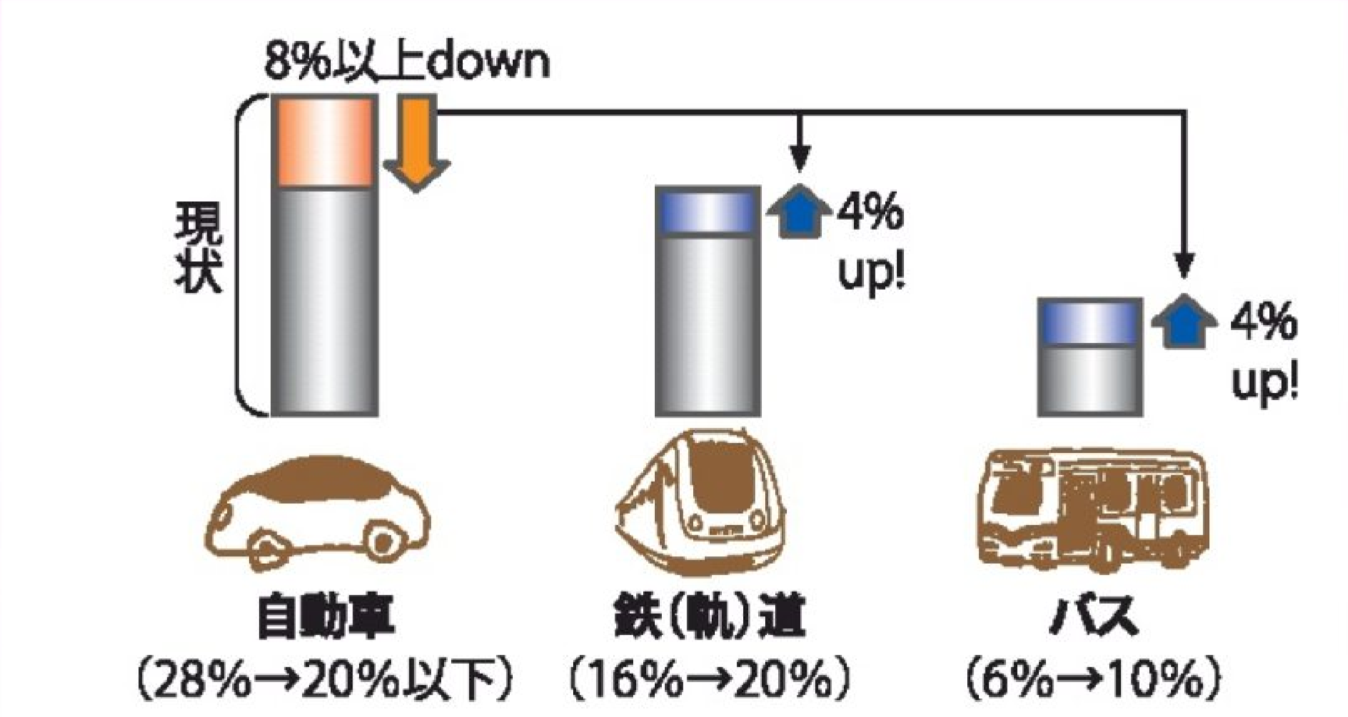
- 移動・交通における音声自動翻訳

　近年，訪日外国人観光客が急増しており，言語の問題から移動時の意思疎通がスムーズにいかないケースが散見される。総務省においても「グローバルコミュニケーション計画の推進」として，音声の自動翻訳に取り組んでおり，タクシー等への本事業の活用を検討する。

(4)「歩くまち・京都」総合交通戦略の効果検証

「歩くまち・京都」総合交通戦略の数値目標

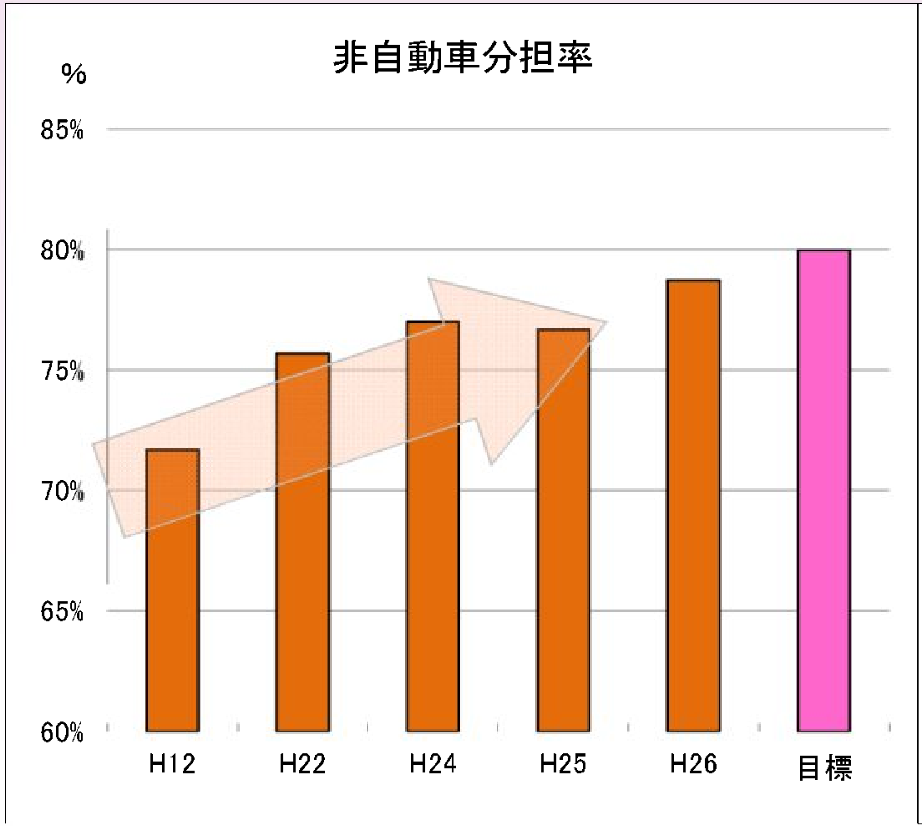
　非自動車分担率を現状の72％から80％以上にまで上げていく，脱「クルマ中心」社会を目指します。

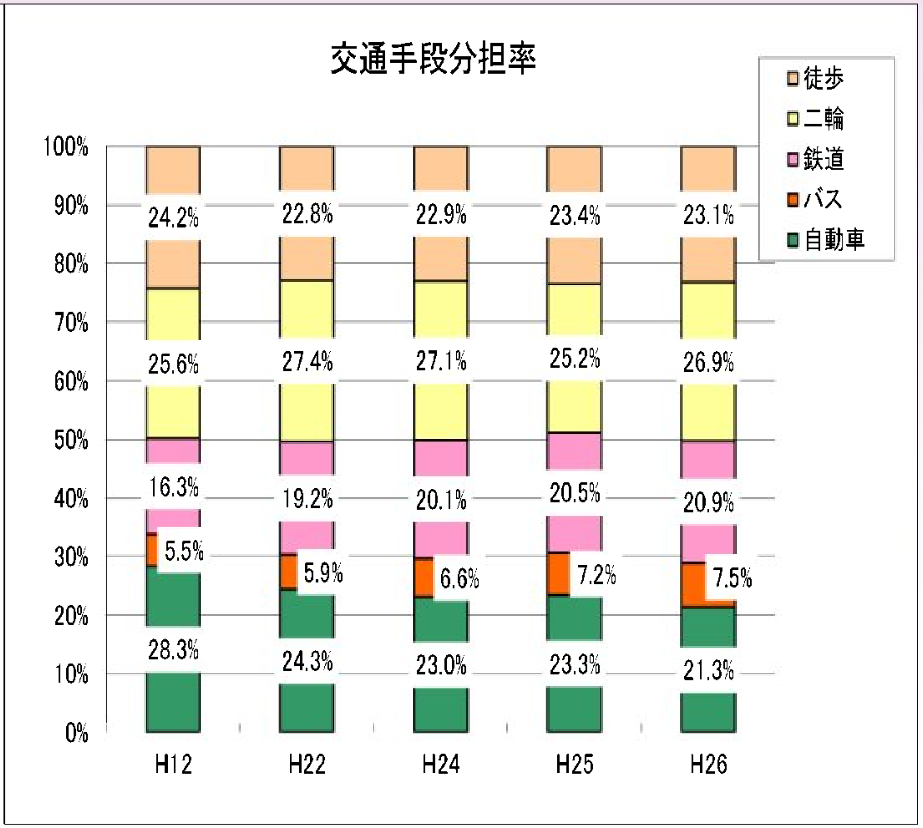


戦略の数値目標：非自動車分担率

「歩くまち・京都」総合交通戦略の数値目標
である非自動車分担率は，
H12→ H26で、72% から79%に向上。

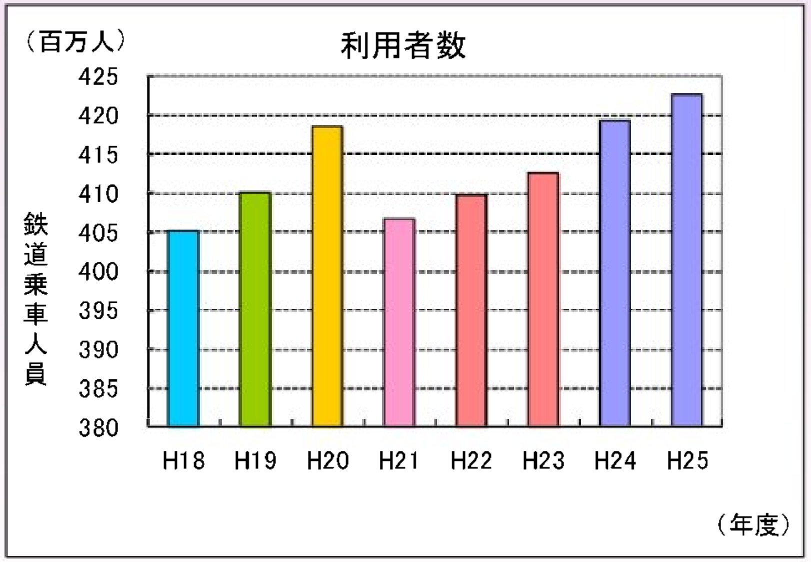
H24～H26は、
WEBモニターによるサンプル調査

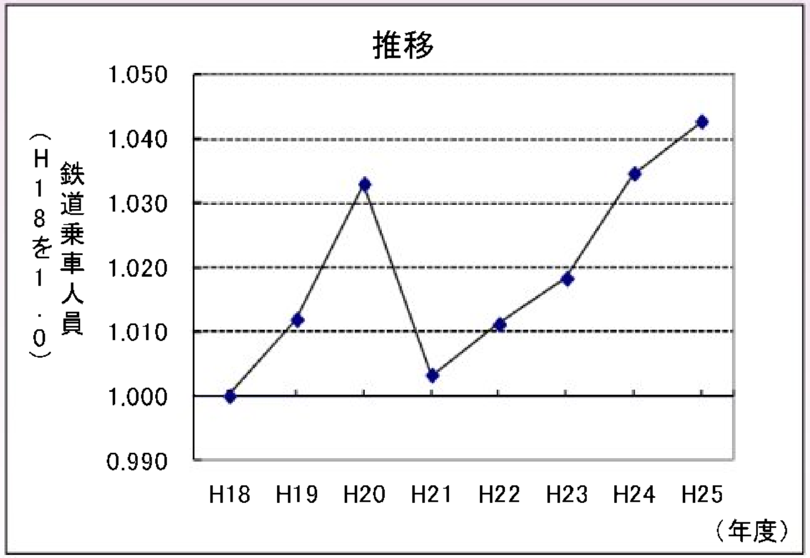




鉄道利用者数

- H21は新型インフルエンザの影響により減少したが、H25には「『歩くまち・京都』総合交通戦略」の策定に着手したH20の水準を超え、増加傾向にある。

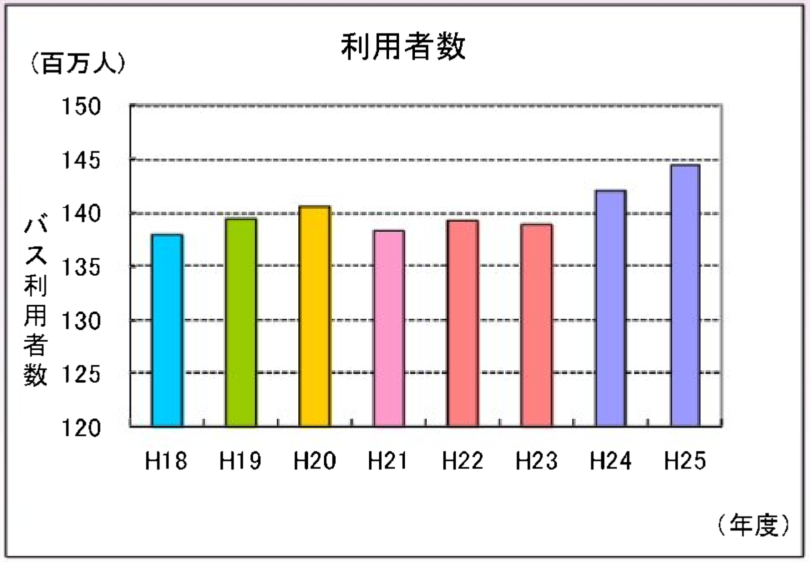


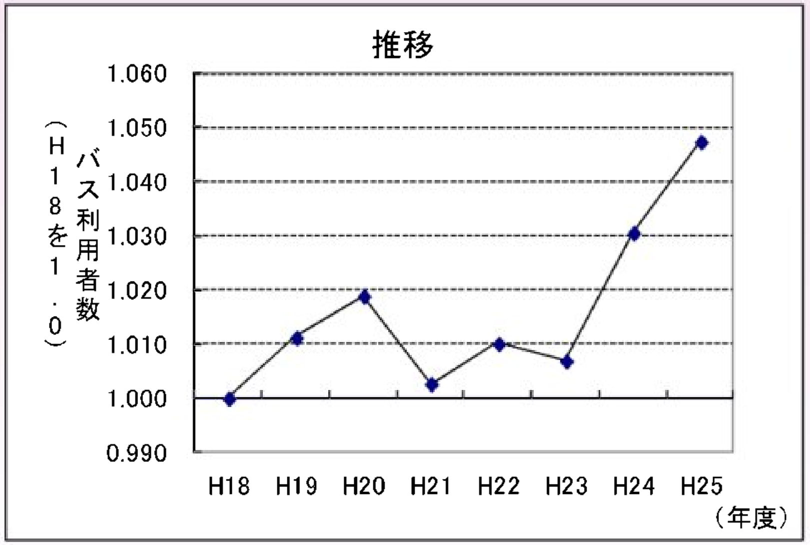


資料:各鉄道会社

バス利用者数

- 鉄道と同様に，H21は新型インフルエンザの影響により減少したが，H25には「『歩くまち・京都』総合交通戦略」の策定に着手したH20の水準を超え、増加傾向にある。





資料:各バス会社資料

観光客の交通手段分担①

【入洛観光客の利用交通機関】

- 公共交通利用の割合が増加し自動車利用の割合は減少しているが、入洛観光客の増加に伴い自動車利用者数は微増傾向にあり、観光トップシーズンの観光地周辺での著しい交通混雑を招いている。
- このため、京都市では、6千台規模のパークアンドライド等の自動車流入抑制策を実施、市バスでの観光系統の充実などを行い、自動車から公共交通利用への転換をめざしている。
- 更に多くの観光客を迎え入れ、満足度を高めるためには、今後とも公共交通の利便性向上が必要となる。

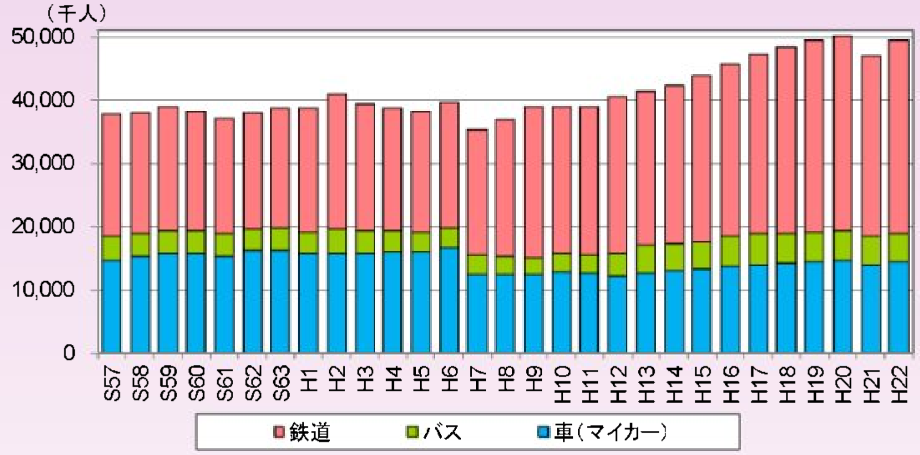


図　入洛観光客数の利用交通機関の推移

資料：京都市観光調査年報

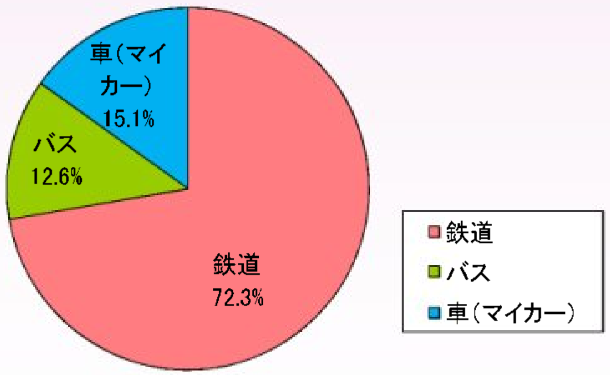


図　入洛利用交通機関（平成25年）

資料：京都観光総合調査（平成25年(2013年)）京都市

観光客の交通手段分担②

- 京都観光における残念度（日本人）１位に「電車・バスなどの公共交通機関」があげられている。
- また、「交通状況（道路の渋滞等）」も残念度4位となっており、観光シーズンの道路混雑により路線バスが定時性、速達性を確保できないことも不満点となっている。

評価	主な意見の例
電車・バスなどの公共交通機関	・バスや鉄道の乗り場、方向等が分かりにくかった。 ・バスやタクシーの運転が荒かった。
交通状況（道路の渋滞等）	・渋滞でバスが遅れ、予定の新幹線に乗れなかった。 ・路上駐車が多かった。

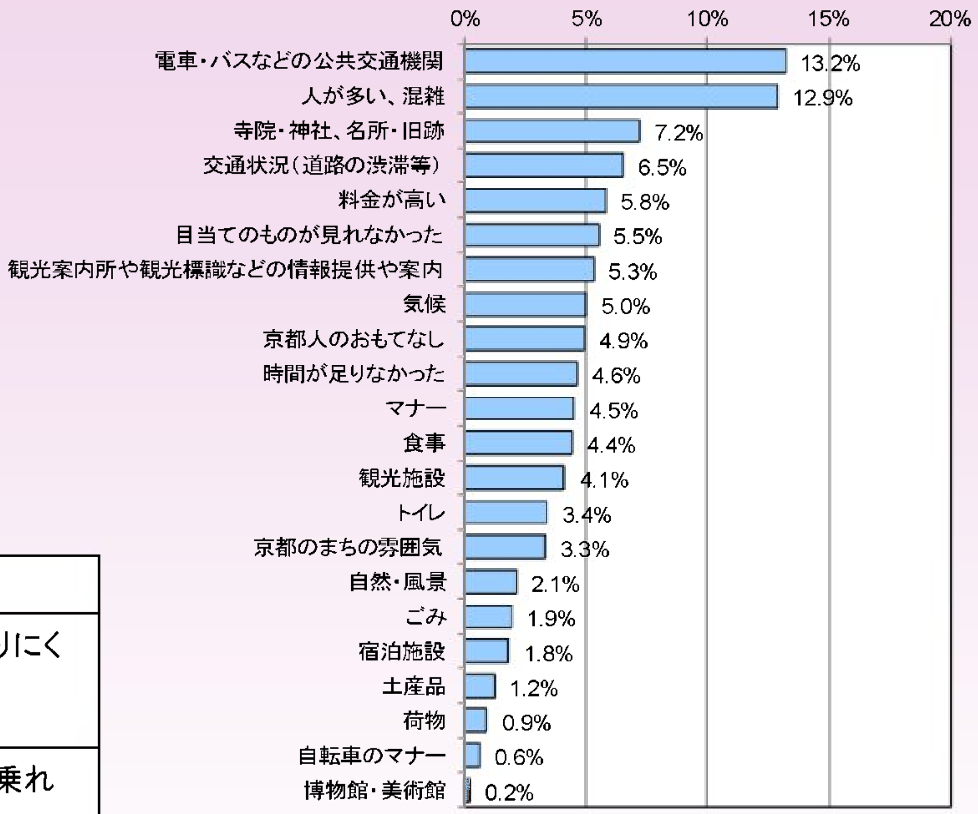


図　京都観光の個別残念度（日本人）

資料：京都観光総合調査（平成25年(2013年)）京都市

電車，バスなどの公共交通機関に関する観光客満足度

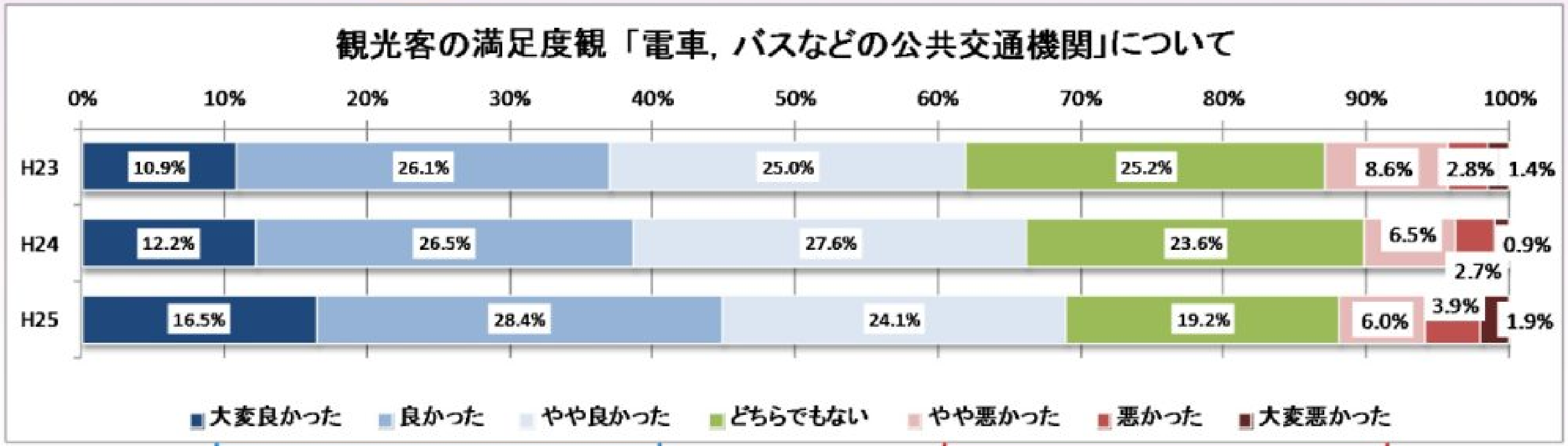
- 観光客の電車，バスなどの公共交通機関に関する満足度は，「良かった」が69.0%，「悪かった」が11.8%となっている。
- H23からの3年間をみると，満足度が向上する傾向がみられる。

満足意見

・市バス１日乗車券が便利だった。
・公共交通が便利で，どの観光地へも行くことができる。
・運転手さんが地元ならではの見どころを教えてくれた。
・運転手さんがよく勉強していることにとてもおもてなしの心を感じた。

不満意見

・バスや鉄道の乗場，方向等が分かりにくかった。
・バスやタクシーの運転が荒かった。
・駅にコインロッカーがなかった。



良かった　　悪かった

資料:京都観光総合調査

交通状況(道路の渋滞等)に関する観光客満足度

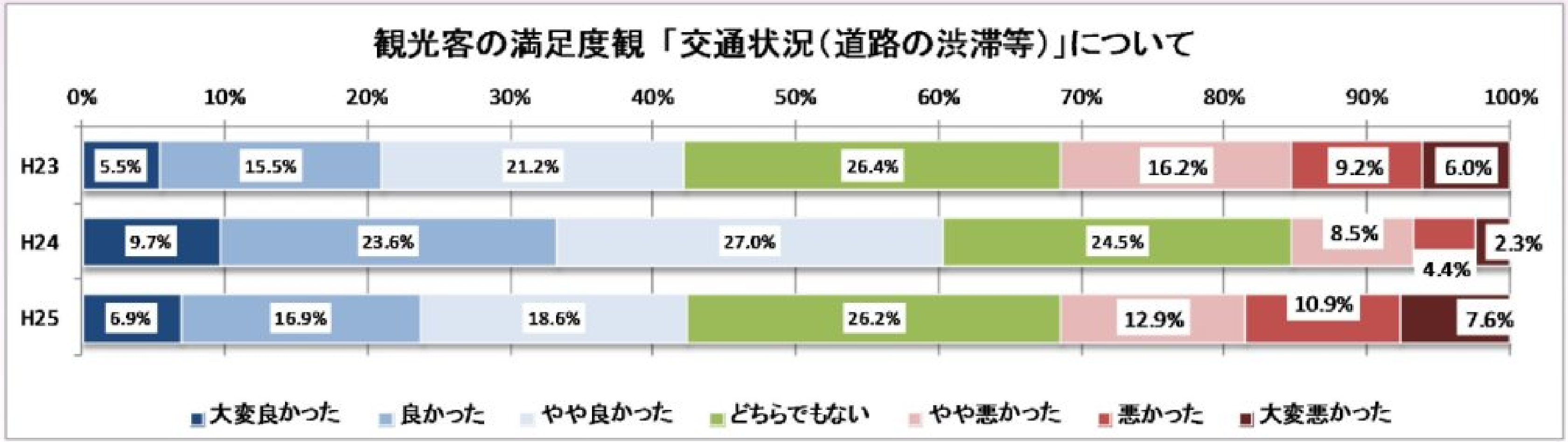
- 観光客の交通状況(道路の渋滞等)に関する満足度は，「良かった」が42.4%，「悪かった」が31.4%となっている。
- H25では前年に比べ，満足度が低下している。

満足意見

・昔に比べて渋滞が少なくなった。

不満意見

・渋滞でバスが遅れ，予定の新幹線に乗れなかった。
・路上駐車が多かった。
・車の運転マナーが悪かった。

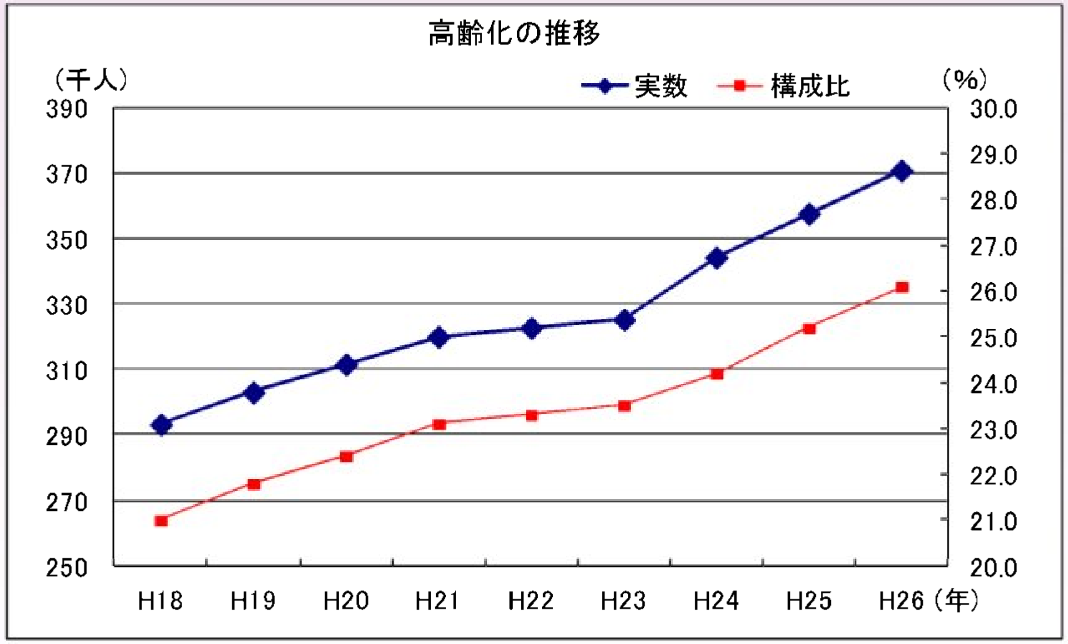


良かった　　　悪かった

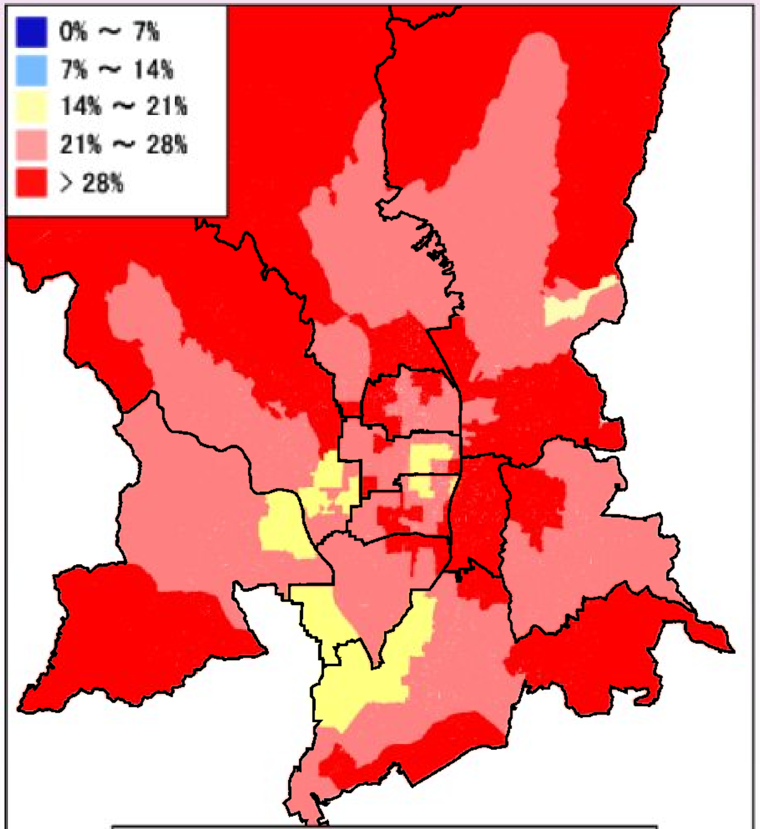
資料:京都観光総合調査

高齢化

- 京都市の高齢者数は増加傾向にあり，高齢化率はH18の21.0%から，H26では26.1%に上昇している。
- 全市的に高齢化率が高くなってきており，周辺部で特に高い傾向がみられる。



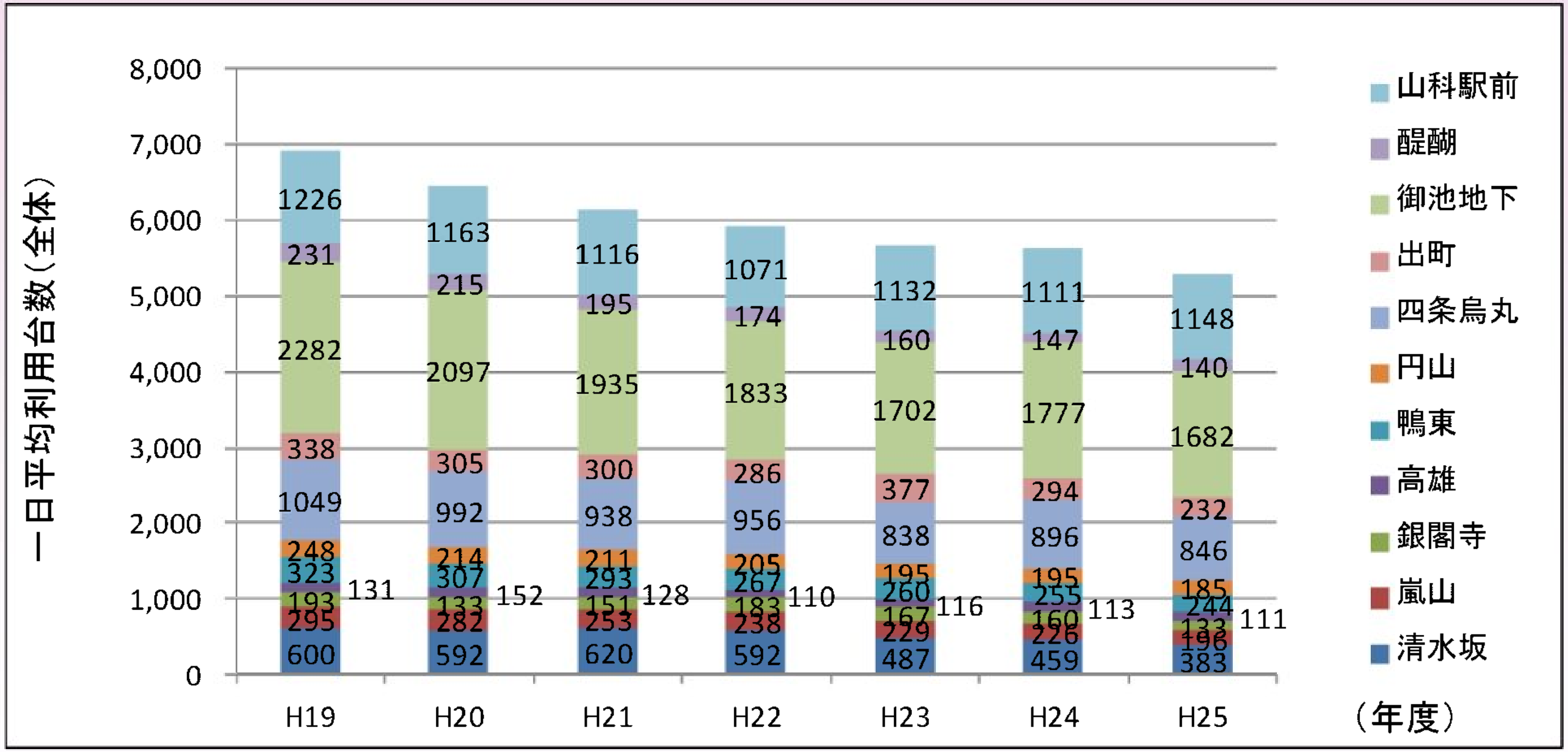
資料:住民基本台帳人口



地域別の高齢化率(H26)

市営駐車場利用状況

- 駐車容量100台以上の市営駐車場の平均利用台数の推移をみると，H19以降，減少傾向にある。



高雄観光駐車場は，約1箇月間の統計

資料:担当課資料