



平成28年3月23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

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

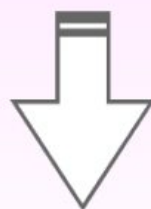
人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の実現

「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

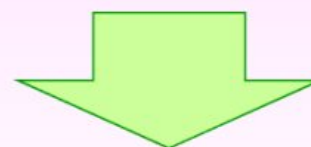
分野	施策分類	進捗状況			
		企画構想 段階	事業推進 中	事業がほ ぼ達成	合計
分野1 「既存公共交通」の取組	(1)公共交通利便性向上施策	1	40	9	50
	(2)「歩くまち・京都」を支える 歩行空間の充実	0	2	0	2
分野2 「まちづくり」の取組	(3)未来の公共交通の充実	0	2	1	3
	(4)自動車交通の効率化と適正化	0	8	0	8
	(5)パーソナルモビリティの転換	0	3	0	3
分野3 「ライフスタイル」の取組	(6)「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発	0	1	0	1
	(7)交通行動スタイルの見直しを促す コミュニケーション施策 (モビリティ・マネジメント施策)	0	20	1	21
合計		1 (1%)	76 (86%)	11 (13%)	88 (100%)

(2) 平成27年度の「歩くまち・京都」の主な取組

■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を向上

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

■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

整備イメージ

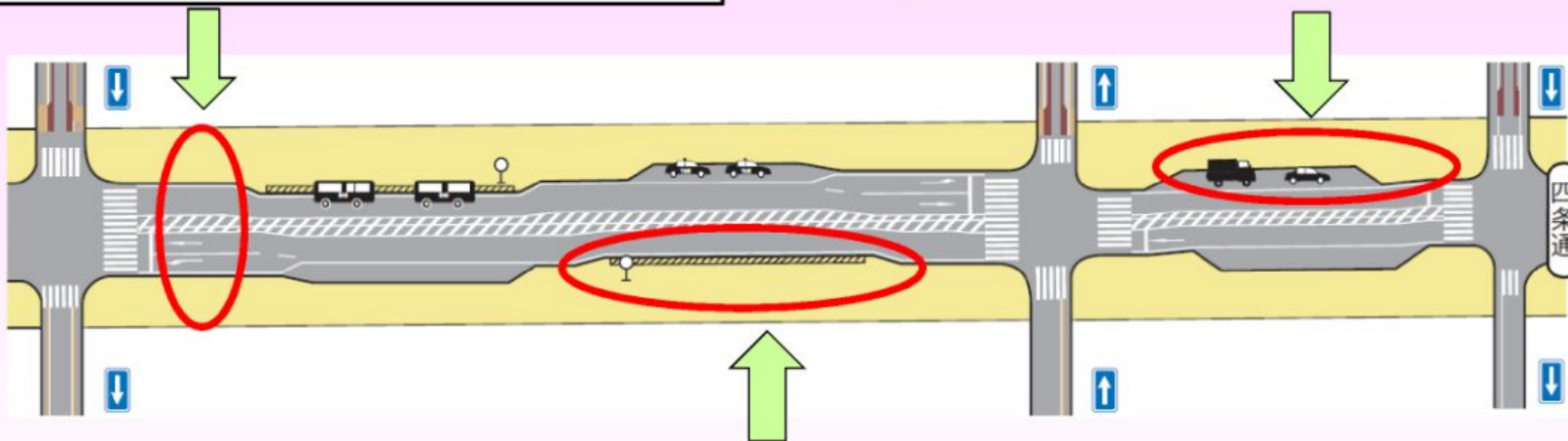


※歩道幅員は、バス停部や交差点付近など、必要に応じて増減します。

平成27年10月末
整備完了

□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

- ・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

●春の桜のシーズン(平成27年3月下旬～4月上旬)に整備区間内で渋滞が発生

□主な要因

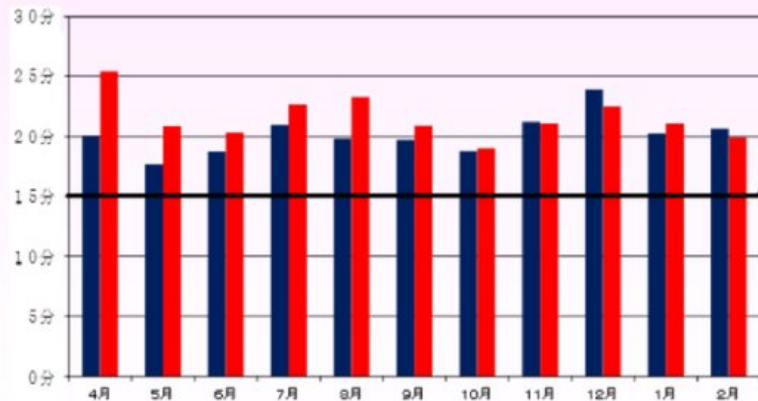
- ① **多くの他府県車両の流入**(多い時で一般車両のうち他府県車両の割合が6割を上回る。)
- ② **バス利用者の増加で乗降に時間を要したこと**(海外からの観光客等、バスの利用者が増加)
- ③ **工事期間中における左折レーンの減少による影響**

□対策

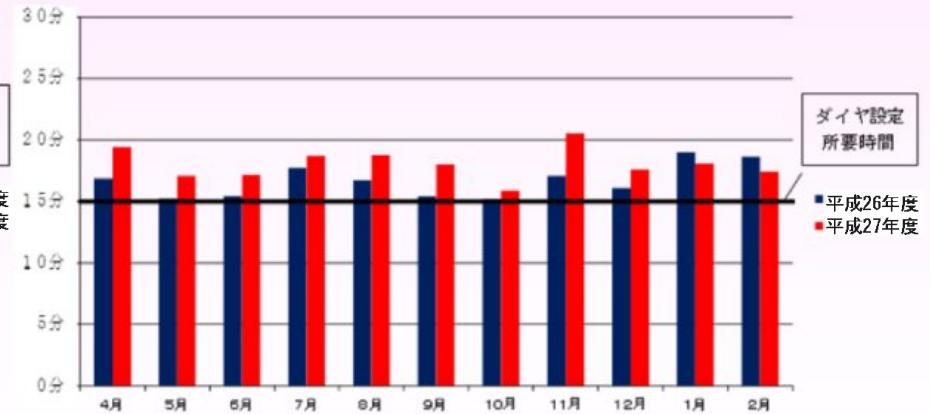
- ① **迂回誘導横断幕(約270箇所)の設置, 迂回誘導案内の徹底**(日本道路情報センターの道路交通情報, 宿泊施設200箇所など)
- ② **バス停での案内・誘導の強化, 一部のバス系統のバス停位置変更等**
- ③ **工事箇所の仮復旧による車線の確保など**

➡ **ほぼ平時の状態に。**(ゴールデンウィーク, 祇園祭も若干の遅れに留まる。)
さらに, 交通事業者による市バスの料金収受方法の工夫など, 様々な対策を継続。

□堀川～祇園間の市バスの運行状況(15時台～18時台の平均運行時間の月別平均)



(西行)



(東行)

■エリアマネジメント

平成27年10月に「四条通エリアマネジメント会議」を開催し、四条通沿道利用のルールを決定。その後、「四条通駐停車マネジメント部会」を3ヶ月に1回の頻度で開催し、沿道の情報共有、および、取組体制の確認を実施。

□四条通エリアマネジメント会議

【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)

【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

■歩道拡幅後の四条通の様子



▲ 歩行者の様子



▲ バス停の様子(テラス型バス停)



▲ ベビーカーの様子

「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備①

歩道整備が困難な都心の細街路において、車両の走行速度を抑制することで事故の減少を図り、安全でゆとりのある歩行空間を確保するため、幹線道路に囲まれた地域を「歩いて楽しいまちなかゾーン」と指定し、カラーラインと幹線道路からの出入口部のカラー舗装(半たわみ舗装)等を本市で施工し、速度規制(20km/h)の路面表示を、京都府警により設置していただいています。



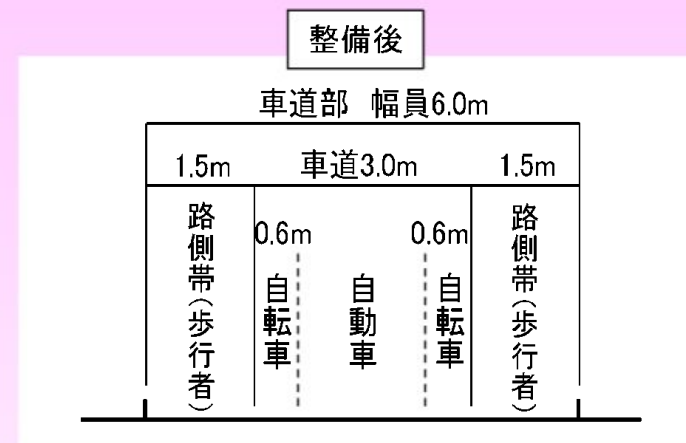
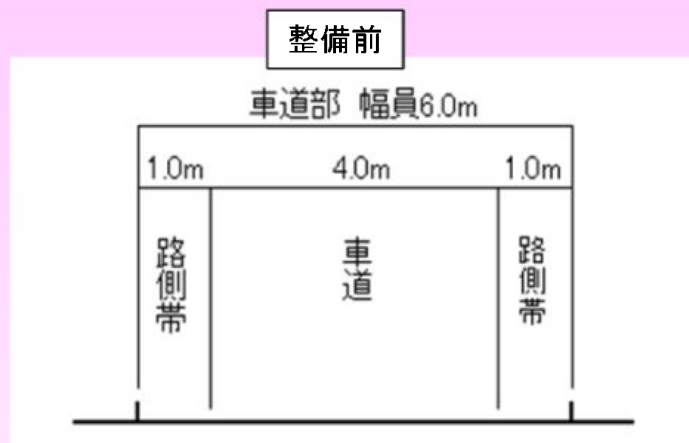
烏丸六角東入る



仏光寺高倉付近

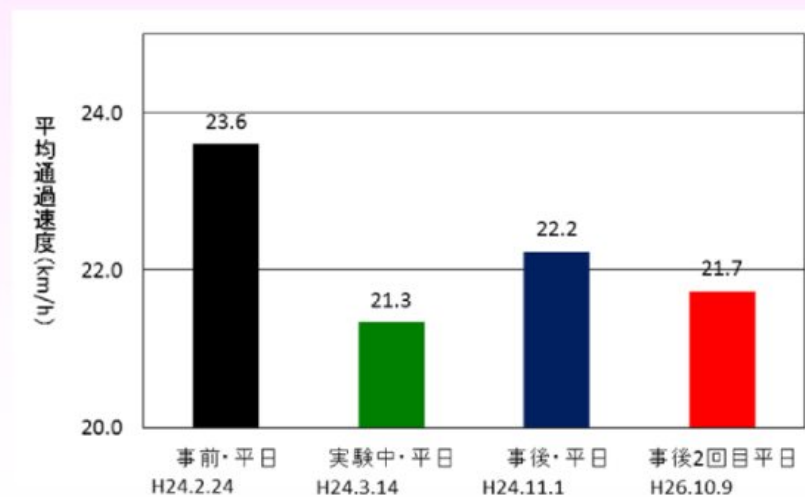
「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備②

【標準幅員】



【対策の効果(平成23年度実証実験結果及び事後調査)】

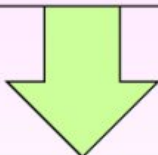
自動車平均速度



「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備③

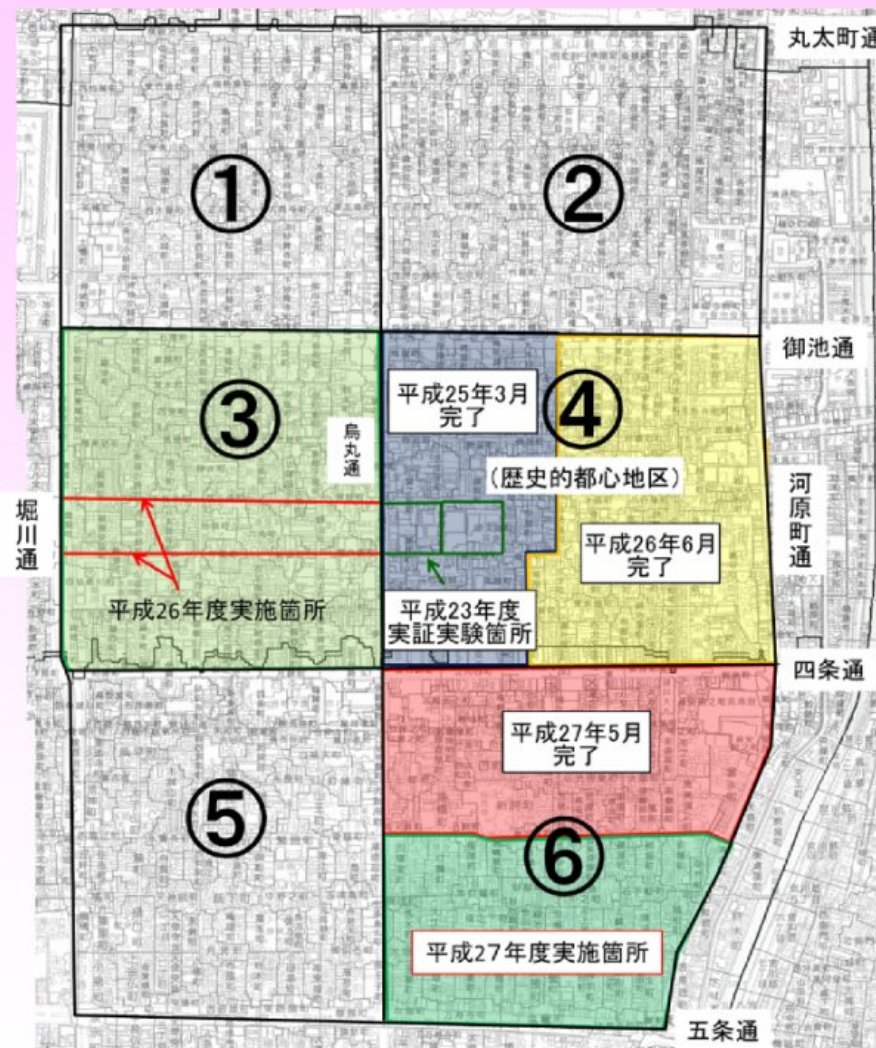
【整備状況】

<ゾーン③>
一部で完了
<ゾーン④>
歴史的都心地区⇒完了
<ゾーン⑥>
北側半分⇒完了
南側半分⇒カラーラインの設置



平成28年度
<ゾーン⑥>
出入り口部のカラー舗装化

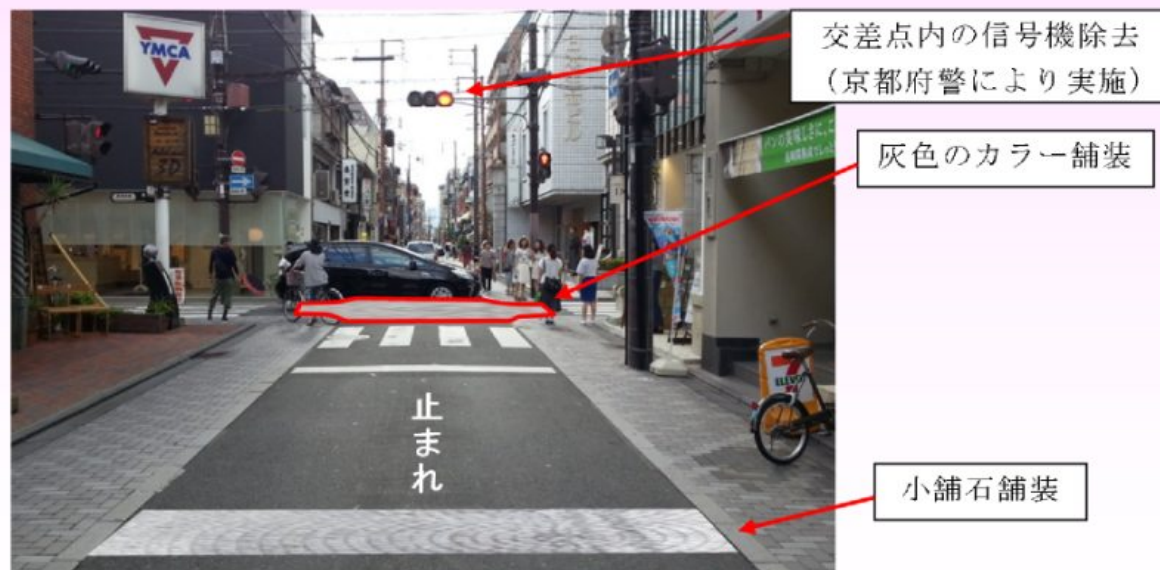
京都市ゾーン対策エリア



「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備④

＜歴史的都心地区における京都府警と連携した取組＞

歴史的都心地区で、唯一速度規制が30km/hである三条通に、速度抑制を促すデバイス(小舗石舗装, 交差点のカラー化等)を施すことで、京都府警により、速度規制が20km/hに見直され、歴史的都心地区内にある4箇所の信号を撤去し、一時停止の規制が行われました。



交差点速度低減対策のイメージ図 (三条柳馬場東側)

- 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。

<平成27年度 秋の実施内容>

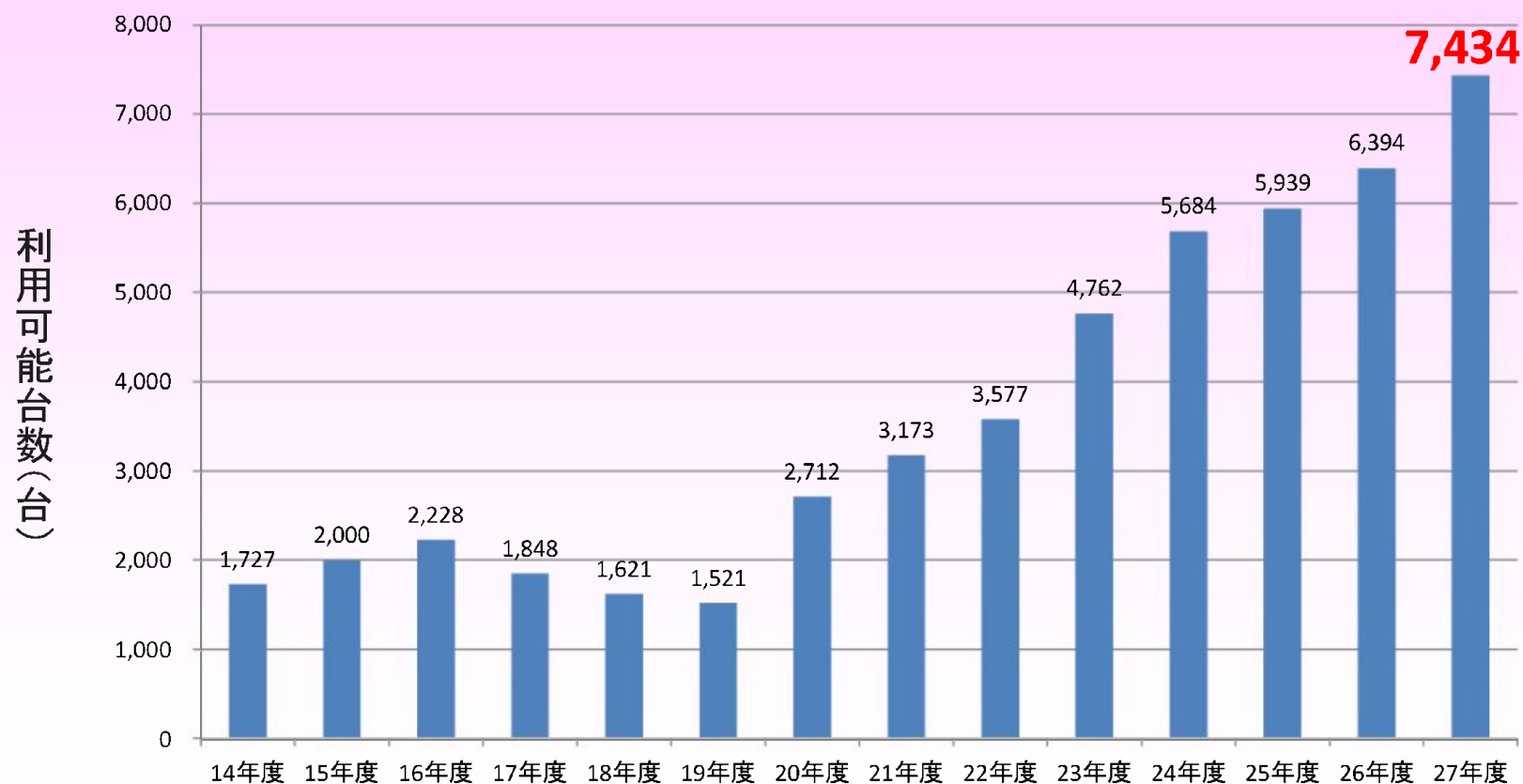


<嵐山地区>



<東山地区>

- 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。

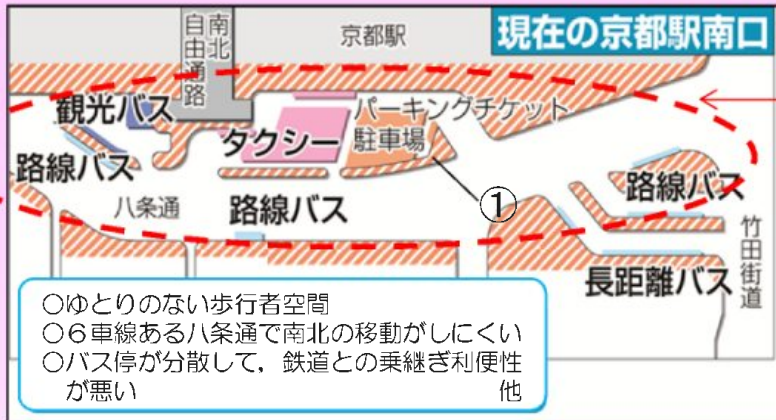
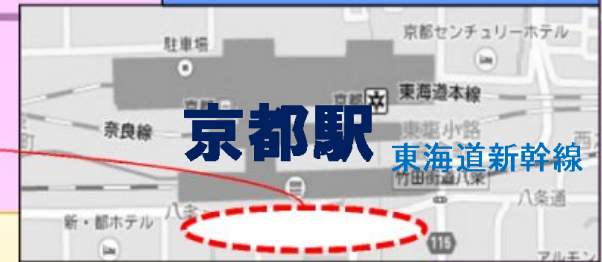


※秋の観光シーズに期間限定で開設する駐車場を含む。

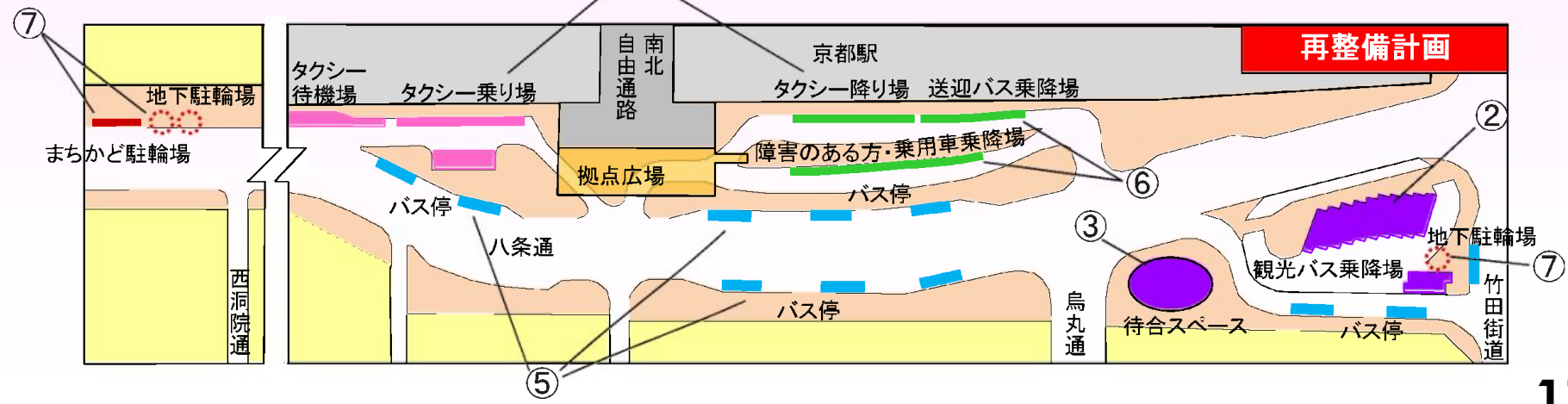
資料:京都市資料

京都駅南口駅前広場整備①

既存公共交通



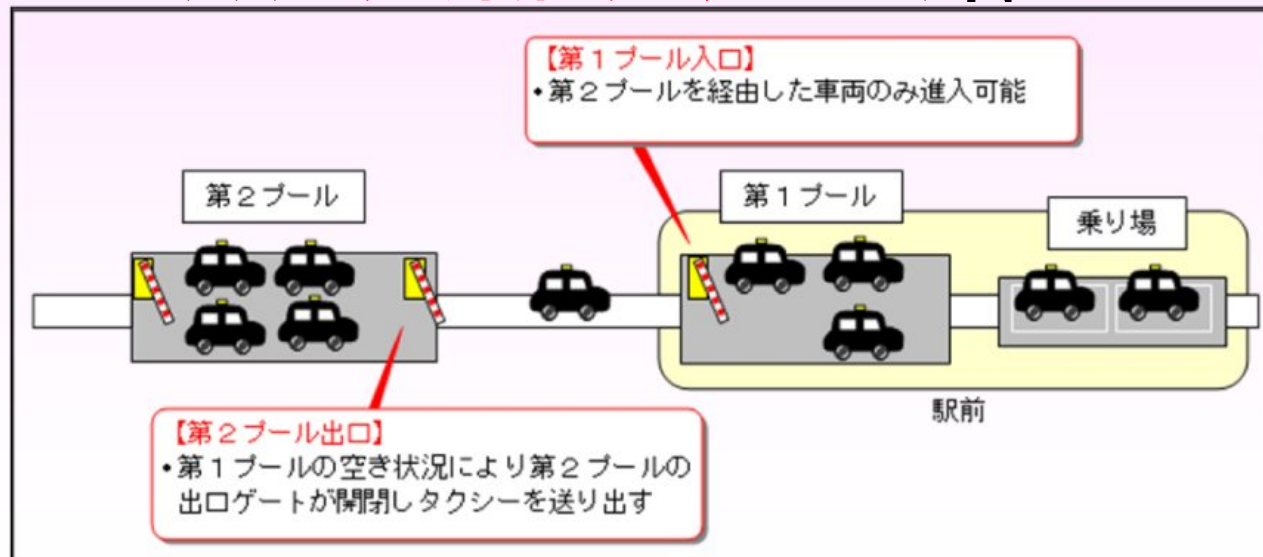
- ・車線減少 (6 → 4車線)
- ・パーキングチケット駐車場の廃止 (①)
- ・観光バス乗降場のスペースを拡大 (6→12台)するとともにタクシーと経路を分離 (②)
- ・300人程度の待機スペースを確保 (③)
- ・タクシーの乗り場と降り場を分離 (④)
- ・バス停を駅正面に集約し、乗継利便性を向上 (⑤)
- ・障害のある方、自家用車、ホテル等送迎バスの送迎のための停車スペースを整備 (⑥)
- ・地下空間を有効活用するとともに、景観に配慮した機械式地下駐輪場を整備(約850台) (⑦)



<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28年 4月 | タクシーショットガン運用開始(予定) |
| ・平成27年 1月 | パーキングチケット駐車場の廃止 | ・平成28年12月 | 駅前広場整備工事完成 |
| ・平成27年 2月 | 機械式地下駐輪場供用開始 | | |
| ・平成28年 1月 | サンクンガーデンの工事着手 | | |
| ・平成28年 3月 | 駅正面の拠点広場デッキ完成 | | |

□ 公共交通利便性向上検討WG

- ・洛西地域における利用促進イベントの実施(らくさいさくら祭など)
- ・四条通歩道拡幅事業の完成に合わせた公共交通利用促進キャンペーンの実施
- ・四条通地下通路における公共交通の案内看板の掲出 **NEW**
- ・京阪三条駅における公共交通案内板の改善(三条部会, 幹事:京阪電鉄) **NEW**
- ・ダイヤ改正に伴う時刻表及び路線図の修正

□ ICカード普及啓発WG(幹事:交通局) **NEW**

- ・各交通事業者と連携した普及啓発ポスターの作成

□ 外国語案内充実WG(幹事:交通局, 京都バス) **NEW**

- ・外国人利用者に向けた公共交通の案内情報の共通化を目指した取組を検討

□ 歩くまち・京都レールきっぷ・フリーきっぷWG(幹事:京阪電鉄) **NEW**

- ・鉄道事業者6社局, バス事業者2社局との連携した京都市内の公共交通機関が乗り放題となる企画券を販売

※歩くまち・京都レールきっぷ:約5,000枚の販売実績(3月6日現在)

＜域内社会実験＞平成28年1月8日(金)～3月18日(金)

◇北桑田高校生に向けた利用促進策

- ・夜間便の運行(3便増強)
- ・運賃割引(上限200円)

◇京北病院玄関口へのバス乗り入れ

◇重複ルートの効率化

- ・小塩線, 灰屋線の運行効率化(小塩經由灰屋行き)
- ・田貫線, 弓削線の運行効率化(田貫線を減便し, 弓削線を京北病院經由)

＜域外社会実験＞平成28年1月18日(月)～3月31日(木)

◇太秦天神川駅への接続便の実証運行

ルート:周山～小野郷～山城中川～黒橋～太秦天神川駅前～西小路御池～
二条駅前～四条大宮～京都駅

便数:1日14往復のうち2往復を太秦天神川駅経由ルートに変更

〔周山発〕9:10, 19:40 〔京都駅発〕8:30, 19:30

乗合バスについて～各地域の取組～

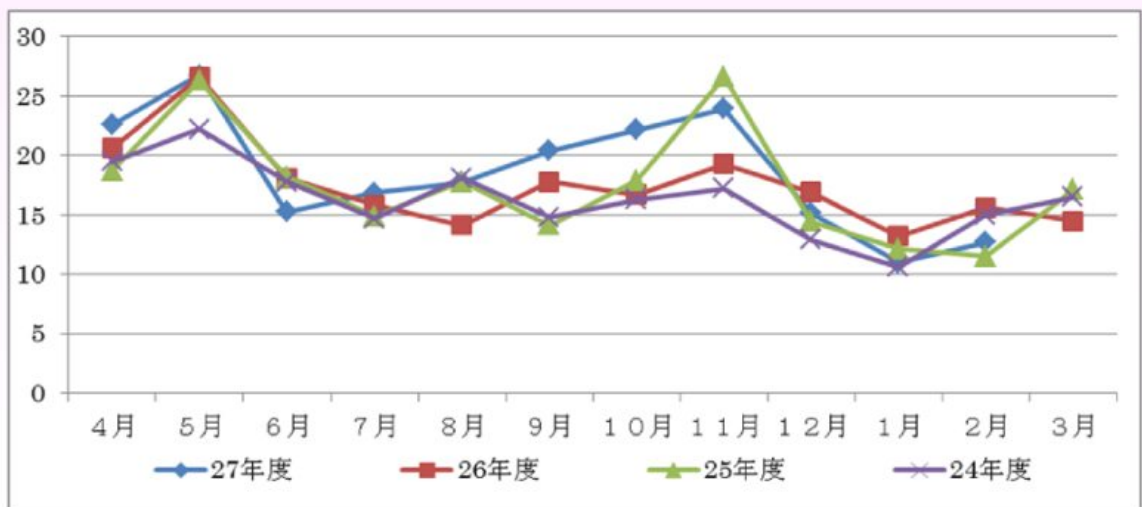
□北区雲ヶ畑地域

- 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、雲ヶ畑バス「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現金利用者実績

平成24年度	10.4人/日	平成25年度	11.6人/日
平成26年度	10.8人/日	平成27年度	11.6人/日(4月～2月末)

•利用実績の推移



雲ヶ畑バス「もくもく号」

乗合バスについて～各地域の取組～

□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

- 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
- 平成14年度に「京都市交通バリアフリー全体構想」を策定
1日平均利用者数5,000人以上の駅を対象に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)
- 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
1日平均利用者数3,000人以上の駅を対象に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
 - ※9地区で「基本構想」を策定済(平成27年度末現在)
 - ※3駅のバリアフリー化を完了し、現在6駅について整備着手済(平成27年度末現在)
- 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

□ 平成27年度の主な取組

駅名 (事業者名)	事業内容	備考
太秦駅 (JR西日本)	・エレベーター(2基)付きこ線橋, 内方線付き点字ブロック等の新設	平成27年4月 供用開始
JR藤森駅 (JR西日本)	・エレベーター(2基), 内方線付き点字ブロック 等の新設	平成28年3月末 供用開始(予定)
深草駅 (京阪)	・駅舎の建替え, エレベーター, 多機能トイレの 新設, 自由通路の新設	平成28年3月末 供用開始(予定)
京都駅 (JR東海)	・ホームにおける可動式ホーム柵の新設 (平成26年度:東京方面, 平成27年度:大阪方面)	平成28年3月 供用開始

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





さらに便利で分かりやすい市バスへ!

2016.3.19 京都市バス 新ダイヤ START



写真はイメージです。

□ まちの元気を支える 便利で分かりやすい市バスを目指して

車両数	798両*	→	804両
走行キロ	84.6千km	→	85.8千km
系統数	75系統	→	83系統



* 平成27年9月 794両→798両(+4両)

* 1 地域主体のMM[※]と一体となった路線・ダイヤの拡充!

POINT 沿線住民が中心となり、市バス利用促進の取組が進む地域で増便や、新たな運行を行います。 **70** **南2** **69** **特西4** **105** **南5**

* 2 京都鉄道博物館が開業する 梅小路公園へのアクセスが更に便利に!

POINT 京都駅からのシャトルバスをはじめ、地下鉄、JR、阪急、京阪などの各鉄道駅からのアクセス強化を図ります。

* 3 京都駅八条口への市バス乗入れを拡大!

POINT 多くの観光客にぎわう伏見稲荷大社への新たなアクセスとなる **105** を新設します。
● 京都駅八条口に接続する系統を新設を含め3系統から7系統に拡大します。

* 4 わかりやすさや利便性をさらに向上!

POINT 西大路通を運行する **205** の増便や、愛称で案内する系統を番号表示に変更します。

(例) 水族館シャトル → **103** など

* 5 均一運賃区間を岩倉・修学院地域へ拡大!

POINT 岩倉・修学院地域の運賃が一律で均一運賃(大人230円、小児120円)となり、「市バス・京都バス一日乗車券カード」もご利用いただけます。

ますます便利になる市バスを
ぜひご利用ください。



■ 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
- ・ 市バスをみの検索、市バス・京都バス1日乗車券カードで利用範囲内のみの検索機能の追加(**平成27年度新規**)



トップ画面



バスの現在地表示画面

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

- 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
- アプリのランキング(平成28年3月8日現在)
AppStore(ナビゲーション) 38位
google play(旅行・地域) 67位



スマートフォン用の
アイコン

■ 利用状況(平成28年2月末現在)

- スマートフォンアプリダウンロード数
約28万件
うち英語版アプリダウンロード数
約4万3千件
- パソコン閲覧数
約2,765万ページビュー
- 携帯電話閲覧数
約99万ページビュー



英語版メニュー画面



英語版観光施設情報

□ 概要

□ 「歩くまち・京都」憲章を普及啓発するため、チラシ等の印刷物への掲載や、「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)



歩くまち・京都「小学生標語」ポスター

□ スケジュール及び実施数

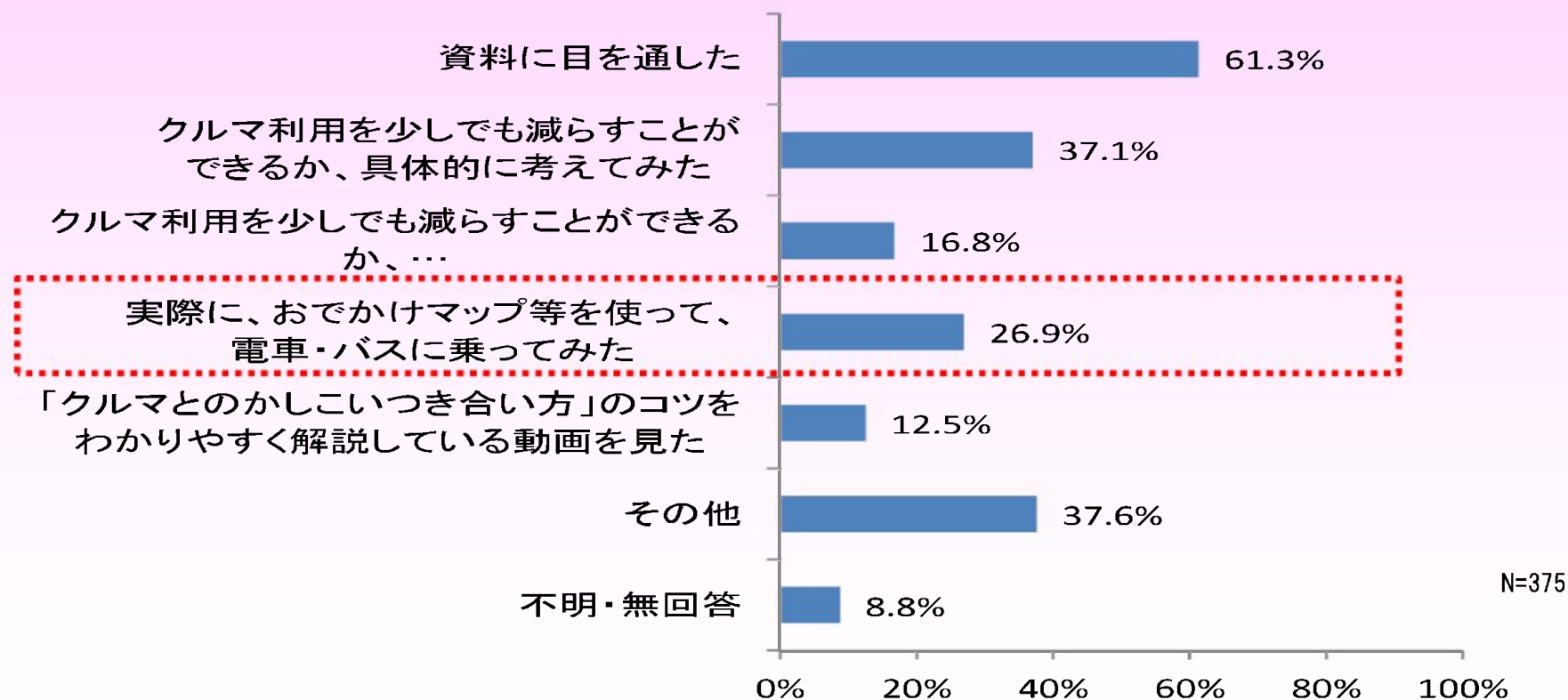
- 過度なクルマ利用から公共交通へ市民の**ライフスタイルの転換**を促すことを目的として、市内2学区を対象に、地域別の公共交通マップ・時刻表の配布や交通行動の変革を促すコミュニケーション・アンケートを実施

- ◆ 一次アンケート配布 : 平成27年11月6日～11月25日
- ◆ 二次アンケート配布 : 平成27年2月5日～平成27年2月8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)

	左京区(市原野学区)	山科区(百々学区)	計
一次アンケートの配布数※	3, 293	4, 919	8, 212
一次アンケートの回収数	562	797	1, 359
一次アンケートの回収率	17. 1%	16. 2%	16. 5%
二次アンケートの配布数	264	345	609
二次アンケートの回収数	172	203	375
二次アンケートの回収率	65. 1%	58. 5%	61. 6%

※郵便局のタウンメールにより対象地域の全世帯に配布

1回目, 2回目のアンケートを通して, 実行したこととして, 約27%の方が「実際に, おでかけマップ等を使って, 電車・バスに乗ってみた」と回答された。



□ 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
鏡山循環系統バスの1便増を目指す事業（山科区）	<p>地元の足として定着するよう「1増便」を目指すため、以下の取組を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス利用者数調査 ・アンケート調査 ・バス利用促進の啓発 	<p>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。今年度は、増便に向けて実施。</p>
福西学区における市バスの利用促進事業（西京区）	<p>市バスの平日運行を目指すため、以下の取組を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・専門家による勉強会 ・お出かけ情報、時刻表の配布 ・市バス（特西4号系統）ニュースの発行 	<p>市バス（特西4号系統）の利用促進に向けて取り組んだ結果、平成28年3月19日から市バスの平日の試行運行が開始。</p>

□ 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のバリエーションを増やすために、ツールの一つとして「ガリバーマップ」を作成。
- 学校MMの継続的な実施に向けて、来年度以降の「歩くまち・京都」実習実践校を募集し、選定。

	実施概要
平成24年度	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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
平成27年度	<ul style="list-style-type: none"> ・ モデル授業のツールの一つとして、「ガリバーマップ」を作成 ・ 来年度以降の「歩くまち・京都」実習実践校を募集・選定

モデル授業の実施

□ 岩倉北小学校(左京区)6年生を対象に、クルマと公共交通では、どちらがより豊かな暮らしをもたらしてくれるのかについて、様々な場面でのそれぞれの特徴を捉え、一人ひとりの価値観の変容を促すモデル授業を実施

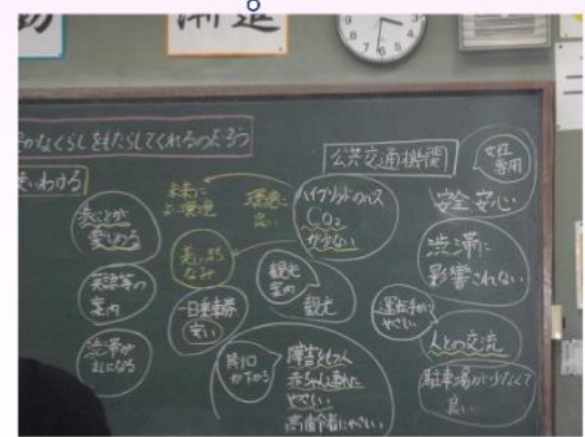
◆ 実施時期 :平成28年2月2日(火)

◆ 対象 :京都市立 岩倉北小学校 6年生

バスを使うとCO2排出量はどのくらいかな？

「歩くまち・京都」とはどういった取組でしょう？

公共交通の良さはこういったところでしょう？



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**

大学をはじめとした法人会員や商業施設等と連携しながら、MM事業を実施 **【27事業(前年度から16事業増)】**

□ 法人会員と連携した主なMM事業

平安女学院大学	公共交通利用促進に係るワークショップを開催。そこでの意見を踏まえ、交通アクセスマップを作成し、28年4月に入学される新入生全員や教員等に配布。
京都銀行	当銀行の講演会やセミナー参加者への案内状に、交通アクセスやMM情報等を記載したチラシを配布。
新都ホテル	ホテルにクルマで来られる宿泊者に対して、MM情報やP&R等の情報を記載したチラシを配布。

□ 買物客に対する主なMM事業

イオンモール 京都桂川	洛西地域で運行するすべてのバス・鉄道の時刻表や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。
大丸	四条通歩道拡幅の周知と合わせて、公共交通、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。



- 「京都のまちの活力を高める公共交通検討会議」を開催し、まちの活性化、少子高齢化の克服、環境負荷の低減、自動車交通から公共交通への移動手段の転換促進等の視点から10年後のあるべき公共交通の姿の実現に向けて、取り組むべき施策の洗い出しと具体化の検討。

- ・第1回検討会議(平成26年10月8日開催)
京都のまちと交通の現況等について
- ・第2回検討会議(平成27年1月19日開催)
既存鉄道・バスを核としたネットワークの向上(乗継の円滑化)について
- ・第3回検討会議(平成27年5月15日開催)
需要に対応したバスサービスの検討等について
- ・第4回検討会議(平成27年8月19日開催)
観光・魅力づくり拠点の回遊性の向上について
- ・第5回検討会議(平成27年11月10日開催)
生活・活動拠点へのネットワーク維持・向上, 生活路線の確保について
- ・第6回検討会議(平成28年2月26日開催)
新たな公共交通(LRT, BRT等)の検討について

北陸新幹線(敦賀以西)の整備について

国に対して、以下3点を要望しています。

京都駅への接続

- 京都駅は既存の鉄道ネットワークの結節点
1日65万人の乗降があり、年間観光客5,500万人の8割が鉄道で入洛している。
⇒この乗継利便性が高い京都駅に接続することで、より広いエリアに効果が波及する。
- 関西圏～北陸圏全体の鉄道旅客流動に対し、京都～北陸圏の旅客流動が3割を占める。
また、北陸の皆様やJRからも、京都を経由するルートが望ましいとのお声をいただいている。
⇒沿線利用者の利便性を踏まえ、京都駅経由が最適

関西国際空港への延伸

- 北陸新幹線の関西国際空港への延伸により、国内唯一の完全24時間運用の国際拠点空港と大阪・京都・北陸・首都圏が新幹線でつながる。
- 関西国際空港の国際インフラとしての機能を飛躍的に高め、我が国の産業、学問、文化の振興や「観光立国 日本」にも大きな推進力となる。

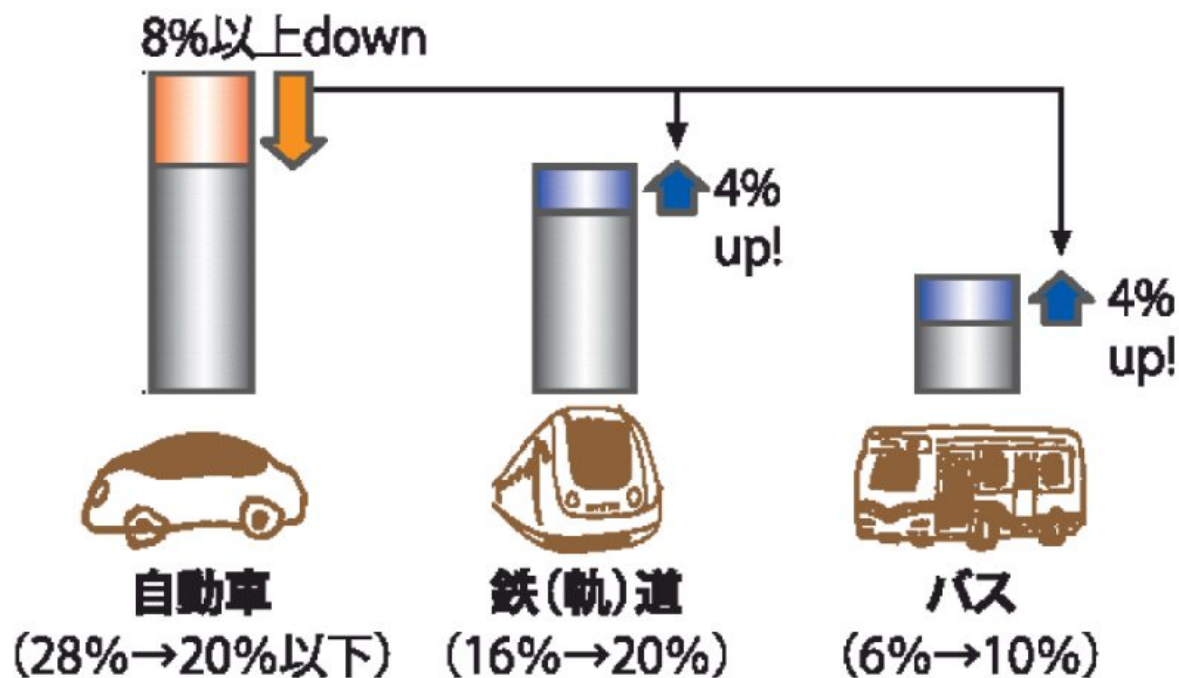
敦賀・大阪間の早期整備

- 東京一極集中を是正し、北陸・関西・西日本の均衡発展を図るためにも、敦賀・大阪間の早期整備が必要。また、国土軸の強化、リダンダンシーが喫緊の課題である。
- 京都をはじめとして、関西地方は、経済や文化などの面で北陸とのつながりが強い。
⇒建設事業費に対する地方負担の問題や並行在来線の問題にも配慮し、一日も早い敦賀・大阪間のフル規格での整備が、関係自治体・経済界等の一致した願い。

(3)「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

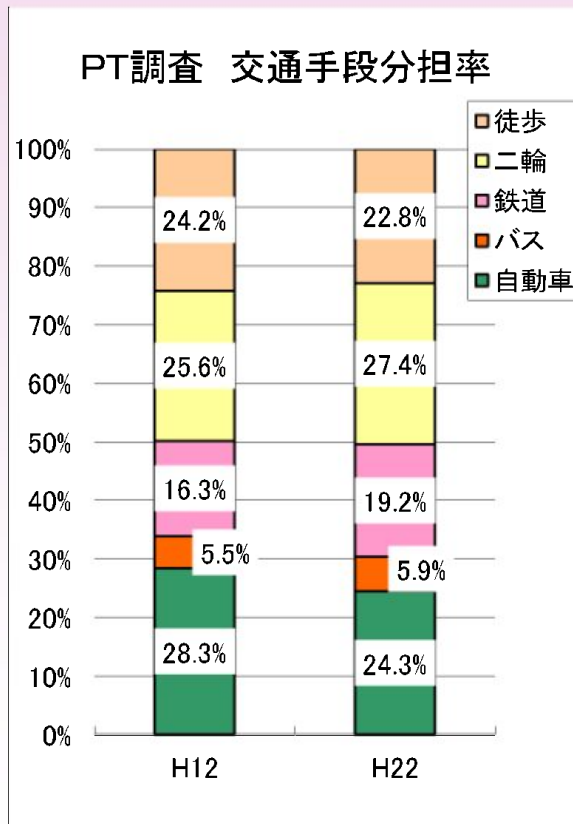
非自動車分担率をH12の72%から80%以上にまで上げていく，脱「クルマ中心」社会を目指します。



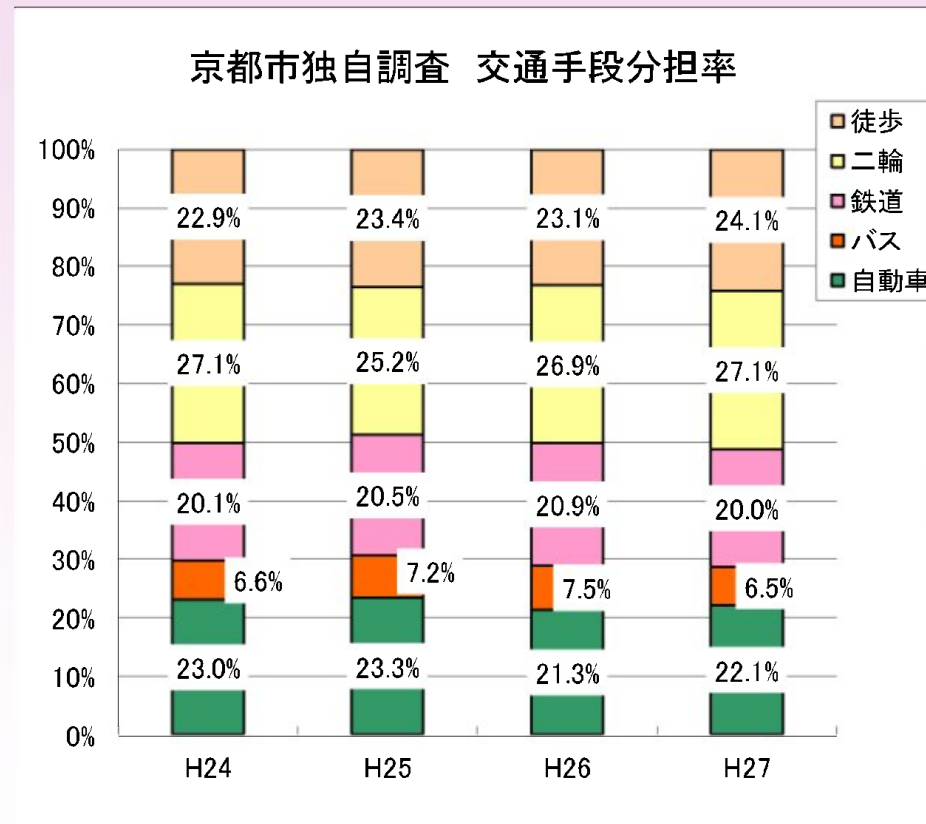
戦略の数値目標：非自動車分担率

- 「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、目標達成に向けて高水準を維持している。

(京都市独自調査結果：平成27年度 約78%)



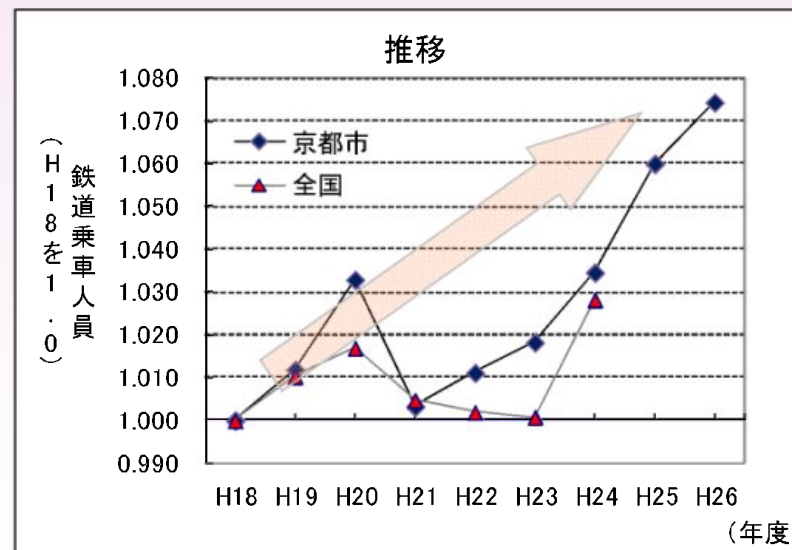
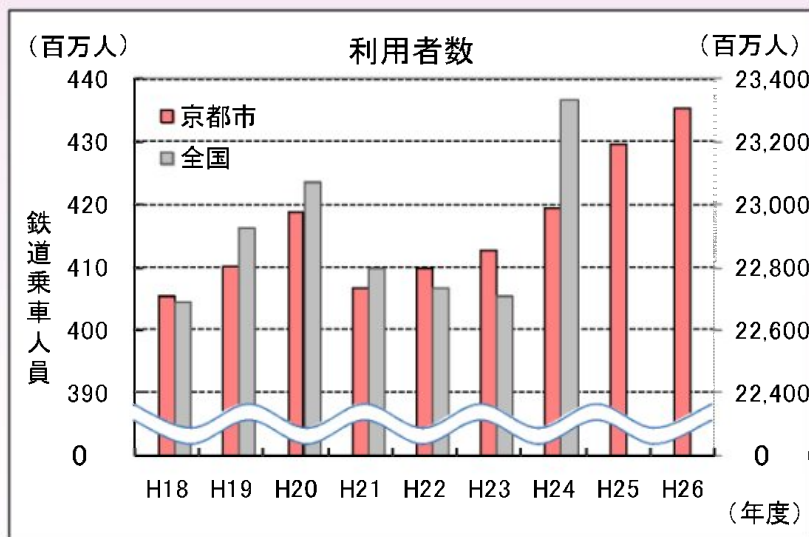
PT調査(京阪神都市圏パーソントリップ調査)は交通計画、防災計画等の基礎資料とすることを目的に、10年毎に実施。H22の対象者数は約70万人(非外出者を含む)



京都市独自調査は、数値目標である京都市の交通手段分担率をモニタリングすることを目的に、京都市民を対象にH24から毎年実施。京都市民以外の京都市の交通はPT調査と同じとしている。対象者数は約1千人(外出者のみ)

鉄道利用者数

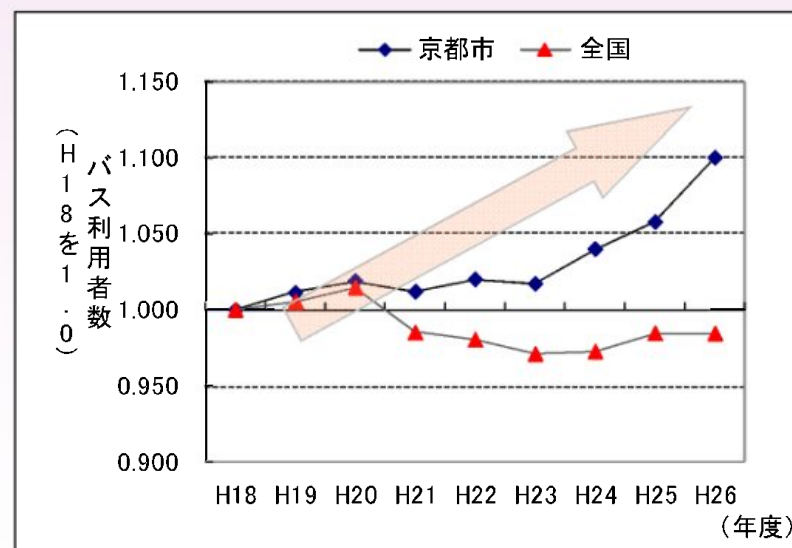
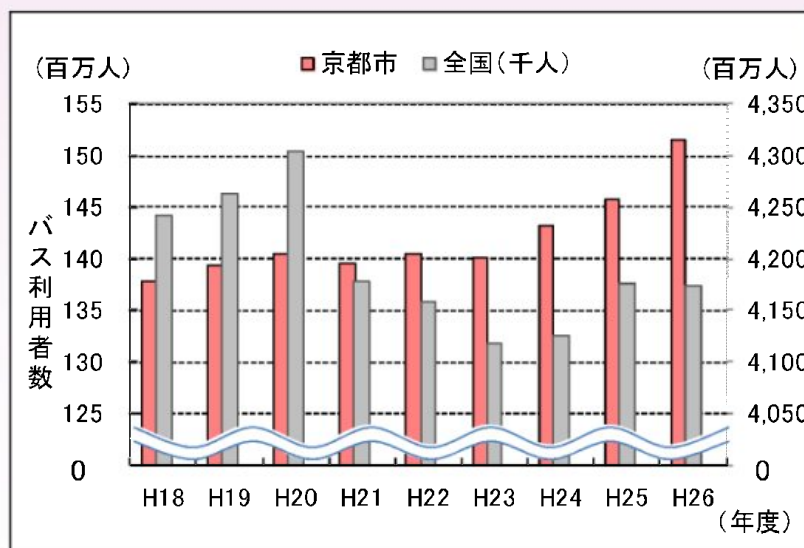
- H21は新型インフルエンザの影響により減少したが、その後は増加傾向となり、H24以降は「『歩くまち・京都』総合交通戦略」の策定に着手したH20の水準を上回って推移している。



資料:各鉄道会社
出典:鉄道統計年報

バス利用者数

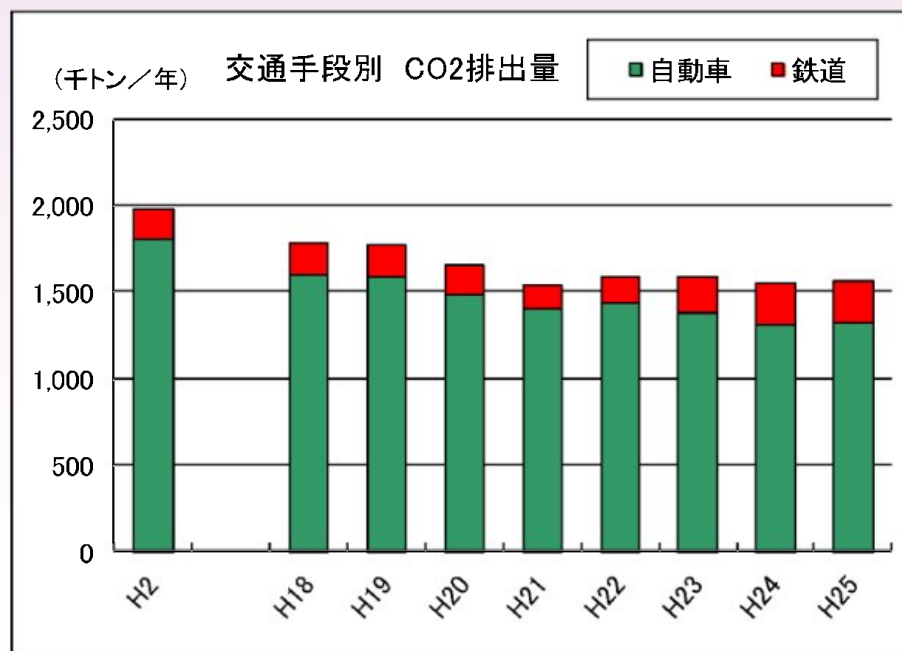
- 鉄道と同様に、H21は新型インフルエンザの影響により減少したが、その後は増加傾向となり、H24以降は「『歩くまち・京都』総合交通戦略」の策定に着手したH20の水準を上回って推移している。
- 推移(伸び)を全国と比較すると、全国ではH18比でマイナスとなっているが、京都市は増加傾向で推移している。



資料:各バス会社資料
出典:国土交通省資料

CO2排出量

- **DO YOU KYOTO?**プロジェクトの周知等により、環境にやさしい取組が市民の皆様には広がっていること等から、運輸部門のCO2排出量については、**平成2年から約2割減少**している。
- 大規模なモビリティ・マネジメントを体系的に実施をしている「スロ
ーライフ京都」プロジェクト大作戦を推進しクルマに頼り過ぎない暮らし(スロ
ーライフ)への転換を進め、更なるCO₂の削減を図る。



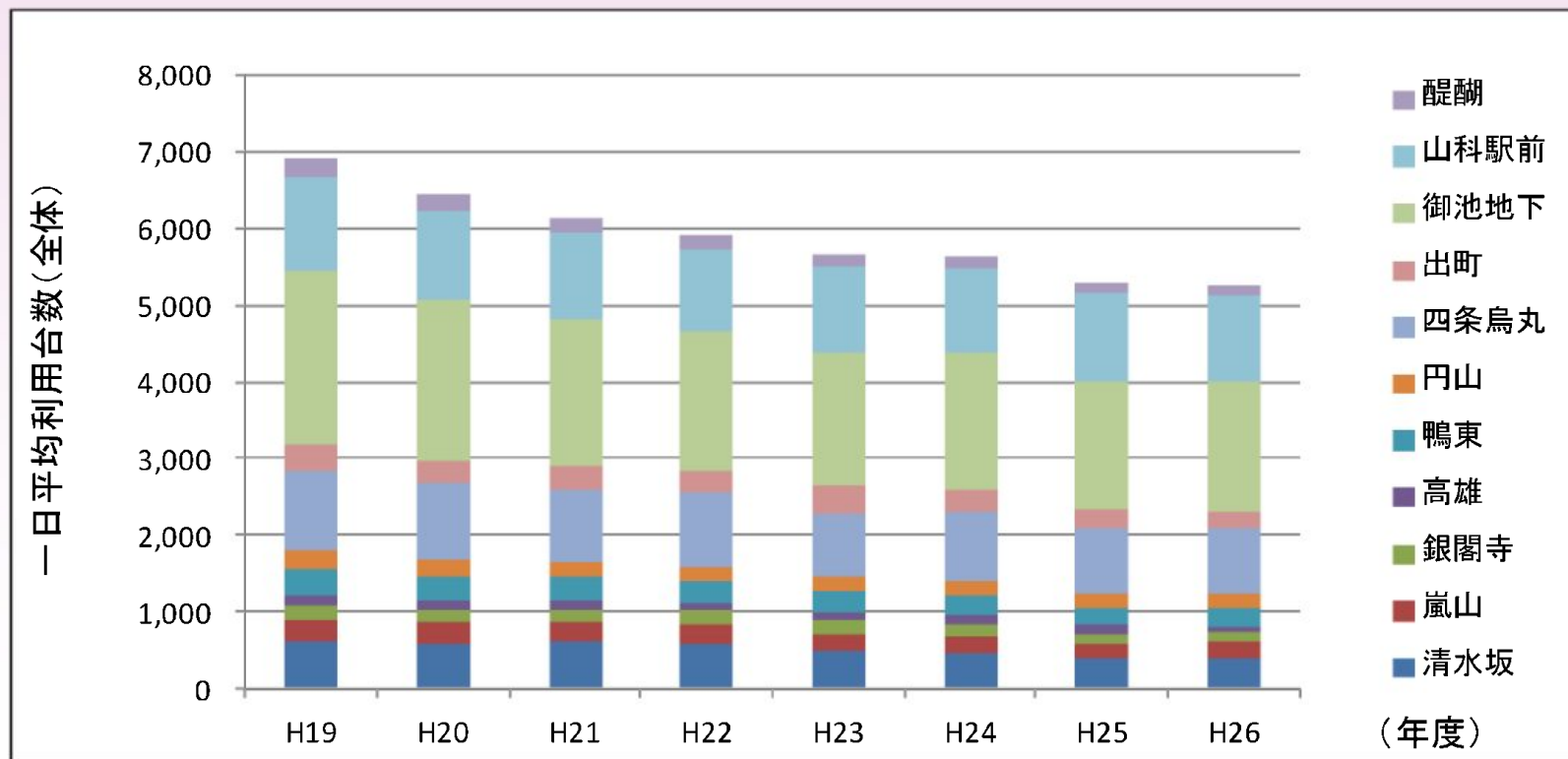
交通手段別CO₂排出量

資料:京都市資料

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。
- 駐車場別では、容量の最も大きい御池地下駐車場の減少台数が最も多くなっている。

※定期利用台数を含む



資料:担当課資料

入洛宿泊観光客数

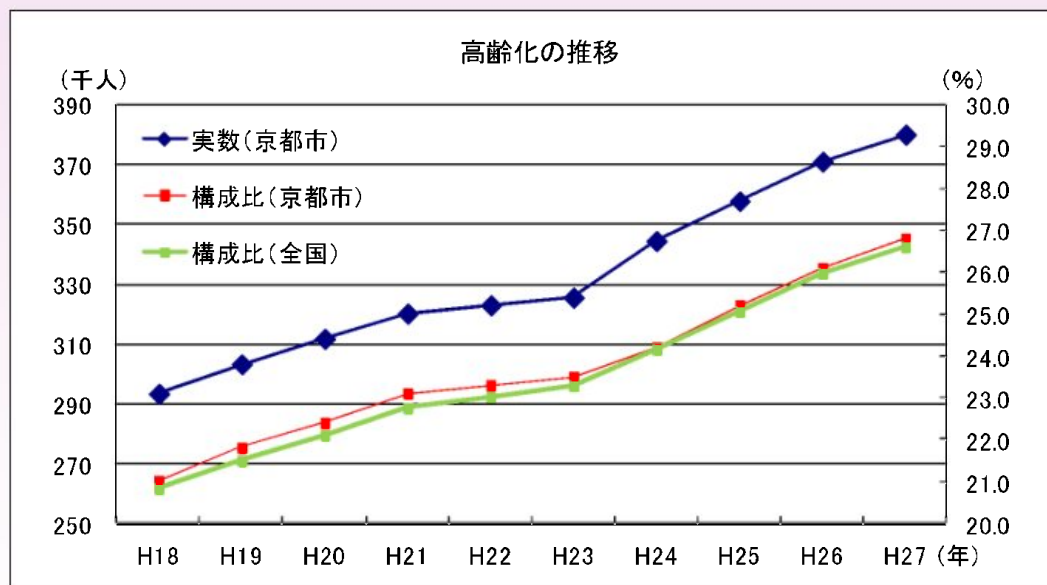
- H26は年間で13,406千人の宿泊があり、前年(13,078千人)に比べ、増加している。
- 月変動をみると、H23以降でピーク以外の宿泊客数が増加しており、繁閑差が縮小する傾向がみられる。



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(65歳以上の比率)はH18の21.0%から、H27では26.8%に上昇している。
- 全国と比較すると、ほぼ同じ傾向で推移している。



高齢化率：65歳以上人口の比率

資料1:住民基本台帳人口

資料2:全国は、総務省 統計局「人口推計」(各年10月1日現在、H27のみ年9月1日現在)

(4) 平成28年度以降の展開について

(4) 平成28年度以降の展開について

平成22年1月策定

策定から
6年経過

「歩くまち・京都」総合交通戦略

京プラン後期実施計画の反映(28年度前半を目標)

四条通歩道拡幅, 南口駅前広場整備, バス・鉄道の利便性向上等, 88の実施プロジェクトの進捗の点検

・少子高齢化の進展
・観光客の急増
等の環境の変化への対応

・交通政策基本法制定
・地域公共交通活性化法改正
・都市再生特別措置法改正
などの法制度の変化に対応

「歩くまち・京都」総合交通戦略の進化

平成28年度の主な「まちづくり」の取組

- ・四条通歩道拡幅の効果検証，荷捌き車両の整序化に向けた取組を推進
- ・自動車流入抑制策として，パークアンドライドの強化
- ・安心・安全な東大路通の実現に向けた取組の推進
- ・新たな公共交通の実現に向けた取組を推進するため部会の開催

「歩いて楽しいまちなか戦略」の推進

- 歩道拡幅後の四条通におけるエリアマネジメントの推進
- 歩道拡幅に伴う効果検証の実施
- 荷さばき車両の整序化に向けた取組の実施，路外荷捌きの推進
- タクシー駐停車マナー向上に関するアンケートや啓発活動の実施

安心・安全な東大路歩行空間創出事業

- 「東大路通整備構想」に基づき，現在の道路幅員の中で，歩行者が安心・安全に通行することのできる歩行空間の確保を優先して，歩行環境改善の検討を進めてきた。
- 交通解析の結果，現状で2車線化を実施した場合，大きな交通影響が生じることがわかっているため，市内全体の総量抑制や流入抑制等に中長期的に取り組むことが必要であり，現状のままでは2車線化に着手はしない。
- 一方で，歩道勾配やバス待ち環境等の改善は喫緊の課題であるため，安心・安全な歩行空間の創出に向け，引き続き，「東大路通歩行空間創出推進会議」の開催等により，地元住民や関係団体の皆様と情報共有を図りながら課題解決策の検討を進める。

「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備

- 四条通南側のエリア(ゾーン6)の対策が完成

観光地交通対策の推進

- インバウンドの増加に伴い，京都を代表する観光地である嵐山地区及び東山地区においても，来訪者が増加傾向にある。
- これまで，実施してきた交通対策の定着化を図ることで，安全快適な歩行空間を創出するとともに，観光地における交通渋滞の緩和と公共交通の利用を促進する。

パークアンドライド利用の促進

- パークアンドライドの認知度及び利用率の向上を目的とし，ホームページの充実，ドライバーに対する視覚的誘導，広域的な広報，京都都市圏パークアンドライド登録制度の試行実施，更なる利用促進策の検討を行う。

新たな公共交通の検討

- 新たな公共交通の実現に向けた取組を推進するため部会の開催

平成28年度の主な「既存公共交通」の取組

- ・京都駅南口駅前広場の整備工事完成(12月の予定)
- ・西大路地区においてバリアフリー基本構想を策定
- ・公共交通ネットワーク会議を軸に、交通事業者間の連携強化、各ワーキングの取組を推進
- ・京北地域における公共交通ネットワークの再構築を推進

京都駅南口駅前広場整備

- 観光バス乗降場(6台→12台)、サンクンガーデン(300人程度の待機スペース)など、駅前広場の工事を実施する。(平成28年12月完成予定)
- 平成28年4月よりタクシーショットガンを運用開始する。
- 駅前広場の良好な環境を確保するため、観光バス、荷捌き等の各施設の適切な管理運用方法を確立する。

公共交通ネットワークの連携強化

- 公共交通利便性向上検討WG
 - ・洛西地域における利用促進イベントの実施(らくさいさくら祭など)
 - ・ダイヤ改正に伴う時刻表及び路線図の修正
- ICカード普及啓発WG(幹事:交通局)
 - ・普及率の向上に向けたPR活動を推進
- 外国語案内充実WG(幹事:交通局, 京都バス)
 - ・外国人利用者に向けた公共交通の案内情報の共通化を目指した取組を検討・実施

交通バリアフリーの推進

- JR西大路駅及びその周辺道路等を対象とする「西大路地区」において「基本構想」を策定
- 西院駅(阪急・京福)、嵐山駅、松尾大社駅、上桂駅(以上、阪急)のバリアフリー化整備、向島駅(近鉄)、嵯峨嵐山駅(JR西日本)の内方線ブロックの整備について、国・京都府と協調して鉄軌道事業者に対し、補助金を交付

京北ふるさとバスの社会実験

- 平成28年度については、今年度の社会実験の検証も踏まえ、引き続き、「地域が育む公共交通」の実現に向け、京北地域の公共交通ネットワークの再構築を推進していく。
- また、住民への周知活動やワークショップ等を実施し、モビリティ・マネジメントの取組についても、継続的に実施する。

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。

平成28年度の主な「ライフスタイル」の取組

- ・ モビリティ・マネジメントの取組が多くの方に広がるよう、引き続き、あらゆる機会を捉え、動機付けとなる情報の提供を行う。
- ・ わかりやすく、きめ細かな情報を提供するなど、実効性を高める工夫をしながら、地域の皆様、交通事業者、行政が一体となって進めていく。

「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普及啓発
- 市内2学区を対象にしたコミュニケーション・アンケートの実施
- 京都府警と連携し、高齢者を対象とした交通安全教育での普及啓発
- 自動車教習所協会と連携した普及啓発
- 地域が取り組むモビリティ・マネジメントへの支援

未来の公共交通利用者を確保するための学校MM

- 学校全体で「歩くまち・京都」学習を実践(3校)

企業や職場における交通マネジメントを見直すMM

- 従業員に対するアンケートの実施

出発地から公共交通利用を考える観光来訪者への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」アプリを活用したモビリティ・マネジメント情報の配信