

「歩くまち・京都」総合交通戦略

【追記・修正版】

(案)

○赤文字：修正部分

京 都 市

2017（平成29）年3月

京都のまちが変わります。

「歩くまち・京都」総合交通戦略
の策定に当たって



京都市長 **門川 大作**

「歩く！」すれ違う人とそっと会釈を交わし、ときどき立ち止まってゆっくり景色を眺める。そして、また「歩く！」きっと心が和み、自然と口元に笑みが浮かんでくるはずです。それを“歩・歩・笑み”といいます。

京都には、美しい自然景観や、社寺や京町家などの歴史的な建物、それらが醸す風情あふれるまち並みが息づいています。また、その中で人々は、「門掃き」や「打ち水」などの生活習慣や、四季の移ろいを大切にする暮らしの文化、環境に優しいライフスタイルを実践してきました。

暮らす人も、訪れる人も、「京都に住んでいてよかった」、「京都に来てよかった」と誰もが“ほほえみ”を浮かべるまち・京都。

この魅力ある京都が、これからも京都であり続けるために、私たちは、クルマ中心社会の進展や、自然を脅かす地球温暖化などの問題に危機感を持ち、果敢に行動しなければならない。京都にふさわしい「歩く」ことを中心としたまちと暮らしを築いていかなければならない。そう決意しています。

そのためには、自動車利用の制限を含めた様々な抑制策等を通じて、快適、便利に移動できる道路空間、公共交通の整備や利便性向上などが必要です。そうした交通まちづくり政策を、市民・観光客の皆様、事業者、行政が一体となって推進するため、行動規範となる「歩くまち・京都」憲章を制定し、「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定しました。

「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会の皆様をはじめ、多くの貴重な御意見をいただきました市民の皆様にご心から御礼申し上げます。

日本を代表する「環境モデル都市」として、また世界的な「国際文化観光都市」として、市民・観光客の皆様、そして京都を愛する全ての皆様とこの憲章の精神を共有し、総合交通戦略を力強く進めて参りたいと存じます。京都らしい、人と公共交通優先の「歩いて楽しいまちづくり」に、共に知恵と力を結集して参りましょう！

目 次

1 「歩くまち・京都」総合交通戦略の理念	1
(1) 「歩くまち・京都」総合交通戦略の基本理念	1
(2) 「歩くまち・京都」憲章	2
(3) 「歩くまち・京都」総合交通戦略の目標	3
ア 「歩くまち・京都」の目標像	3
イ 数値目標	4
ウ 目標実現のための体制と効果検証	5
2 「歩くまち・京都」総合交通戦略の柱	6
(1) 「既存公共交通」の取組	6
(2) 「まちづくり」の取組	6
(3) 「ライフスタイル」の取組	7
3 「歩くまち・京都」総合交通戦略実施プロジェクト	9
(1) 公共交通利便性向上施策	10
ア バスの利便性向上施策	10
イ バス走行環境の改善施策	10
ウ 鉄道の利便性向上施策	11
エ 鉄道・バスの連携施策	12
オ バリアフリー化の推進	13
カ 効果的な情報提供策	14
キ 観光地交通対策	14
ク 公共交通不便地域のあり方	15
(2) 「歩くまち・京都」を支える歩行空間の充実	16
ア 道路機能分担に基づく歩行空間の創出	16
イ トランジットモール	17
(3) 未来の公共交通の充実	18
ア 新しい公共交通システム（L R T， B R T）	18
イ コミュニティバス等の地域特性に応じた交通手段	19
(4) 自動車交通の効率化と適正化	20
ア パークアンドライド	20
イ 駐車場施策	20
ウ 貨物車の荷さばきの適正化	20
エ タクシー交通の位置付けの明確化と効果的な活用	20
オ ロードプライシング	21
カ 環境負荷の小さい車両の導入推進	21
キ 交通条件の公平化	21
(5) パーソナルモビリティの転換	21

ア 自転車交通施策	21
イ カーシェアリング	22
(6) 「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発	22
(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）	23
ア 「家庭」で交通行動スタイルの見直しを促す施策	23
イ 「学校」で交通行動スタイルの見直しを促す施策	25
ウ 「職場」で交通行動スタイルの見直しを促す施策	25
エ 「観光客」の交通行動スタイルの見直しを促す施策	26
(8) 観光客を対象とした施策	27
ア 観光地における公共交通利便性向上施策	28
イ 観光客向け情報提供策	28
ウ パークアンドライド等による観光地交通対策	28
エ 「観光客」の交通行動スタイルの見直しを促す施策	29
(9) シンボルプロジェクト・先行実施プロジェクト	31
ア シンボルプロジェクト	31
イ 先行実施プロジェクト	36
4 継続的な推進のための体制整備	38
(1) 戦略の総合マネジメント体制の構築	38
ア 「歩くまち・京都」推進本部	38
イ 「歩くまち・京都」推進会議	38
(2) 実施プロジェクトを推進するマネジメント体制の構築	38
ア 庁内プロジェクト体制	38
イ 「既存公共交通」の取組のマネジメント体制	38
ウ 「まちづくり」の取組のマネジメント体制	39
エ 「ライフスタイル」の取組のマネジメント体制	39
(3) 京都のまちを支え、活力を生み出す公共交通ネットワークを実現するための体制の構築	39
「歩くまち・京都」総合交通戦略実施プロジェクトの実施主体	42

1 「歩くまち・京都」総合交通戦略の理念

(1) 「歩くまち・京都」総合交通戦略の基本理念

京都市は、自然と共生する山紫水明の都であり、千二百余年に及ぶ悠久の歴史や世界に誇る伝統、文化を有するまちであります。そして、その自然や歴史、伝統、文化は、市民の皆様一人ひとりのたゆみない努力により、守り育てられてきた結晶です。その一方で、常に新しいものを作り上げてきたのもまた京都です。例えば、琵琶湖疏水の開削をはじめ、日本最初の学区制小学校である番組小学校の創設や市電の敷設など近代化政策に全国に先駆けて取り組んできました。また、近年では京都議定書誕生の地として、地球温暖化対策を強力に推進してきた環境先進都市であり、環境モデル都市でもあります。

私たちのまち京都では、「古きをたずね新らしきを知る。」温故知新の精神が息づき、その時々課題解決に取り組んできました。そして、現代の私たちもまた、伝統を重んじながら現代的な課題を克服し、次世代に「京都」を引き継いでいく責務を担っています。

現代の京都にとって避けては通ることができない重要な課題こそ、「自動車(クルマ)社会」の問題です。

時代の流れの中で、市民生活のマイカーへの依存が高まるとともに、観光シーズンにはたくさんの方が自動車で京都を訪れるようになりました。その結果、観光地を中心とした交通問題が発生するとともに、まちの活力や魅力の低下、そして地球温暖化や景観などの諸問題がますます深刻なものとなっています。

こうしたクルマ社会の進展に伴う諸問題を危機感を持って受け止め、それらを解消していくためには、自動車利用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力強く転換していくことが不可欠です。一方、多くの人々が住まい、訪れるという大都市としての側面を踏まえると、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに転換するためには、鉄軌道やバスといった都市の装置としての「公共交通」を整えなければなりません。私たちのまち「京都」が、悠久の歴史の中で培われた文化を守り、磨き上げ、次世代に引き継いでいくためには、「歩く」ことを大切にする一方で、新しいスタイルの公共交通を構築することも欠くことのできないものです。

こうした、人と公共交通優先の「歩いて楽しいまちづくり」の推進を通じて、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して策定するものが、「歩くまち・京都」総合交通戦略です。

(2) 「歩くまち・京都」憲章

「人が主役の魅力あるまちづくり」を構想するにあたり、「歩くまち・京都」の実現に向けての行動規範を明確に述べた「憲章」が不可欠であると考えました。

このため、「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会や検討部会、市民アンケートやシンポジウムやパブリックコメントなどの機会を活用して市民の皆様と共に議論を重ねることにより、「『歩くまち・京都』憲章」を取りまとめ、これを本戦略と同時に制定することとしました。

「歩くまち・京都」憲章

わたしたちの京都は、千二百年を超える悠久の歴史を積み重ねながら、趣あるまち並みや自然景観、伝統、文化などを守り育ててきました。そして、だれもが安心して快適に歩くことができるまちをつくりあげてきました。しかし、クルマを中心とする生活が急激に進展する時代の中で、こうしたまちの魅力が損なわれています。

京都にふさわしい移動の方法は、自分の力で、また時に人の助けを借りながら、“歩くこと”を中心としたものに違いありません。行き交う人々こそがまちの賑わいと活力の重要な源泉であり、歩くことこそは健康や環境にも望ましいものです。

このような認識のもと、世界の範となる「人が主役の魅力あるまちづくり」を推進するため、ここに「歩くまち・京都」憲章を定めます。

わたしたちの京都では、市民一人ひとりは、

- 1 健康で、人と環境にやさしい、歩いて楽しい暮らしを大切にします。

そして、市民と行政が一体となって、

- 1 だれもが歩いて出かけたくなる道路空間と公共交通を整え、
賑わいあるまちを創ります。
- 1 京都を訪れるすべての人が、歩く魅力を満喫できるようにします。

(3) 「歩くまち・京都」総合交通戦略の目標

ア 「歩くまち・京都」の目標像

戦略の基本理念のもと、持続可能な脱「クルマ中心」社会のモデル都市の形成を目指して、世界トップレベルの使いやすい公共交通を構築し、歩く魅力にあふれるまちをつくり、また一人ひとりが歩く暮らし（ライフスタイル）を大切にすることによって、「歩くまち・京都」を実現します。

【目標とする「歩くまち・京都」の未来のイメージ】

未来の京都のまちを空から眺めると、クルマで溢れた以前のような道路の姿はありません。

クルマの渋滞がなくなり、バスなどの公共交通がスムーズに走行している様子が伺えます。さらに、緑の絨毯の上を走るLRTや、お洒落なBRTなど新たな公共交通軸の姿がそこにあります。

そして、まちなかの道では人と人がふれあい、賑わいと活気に満ちています。

清々しく今よりずっと澄んだ空気が未来の京都のまちを包んでいます。

まちの様子をもう少しクローズアップして見ますと、バス、地下鉄、LRTなどの公共交通は、どこでも共通で使えるICカードの活用によってスムーズな乗り継ぎが可能になり、駅やバスターミナルでは多くの人が行き交っています。

さらに、バス停や駅の施設は、ユニバーサルデザインが一層進み、ベビーカーを押すお母さんや高齢者の方、障害のある方の姿も多く見かけられます。

また、バスは、ダイヤの改善や専用・優先レーンの拡充・徹底などのバス走行環境の改善により、利用する人がずいぶん多くなっています。

一方、道路は、歩行者、公共交通、自転車、クルマそれぞれの特性に応じた道路ネットワークが再構築されています。

トランジットモール化され、歩行者を最優先とする道路では、歩道幅や緑化が進み、休憩スペースやベンチなどでくつろいでいる人たちや、快適な歩行空間をそぞろ歩きする人たち、まちを行き交う市民、観光客、来訪者の歩く人たちの活気が伺えます。そして、歩行者を最優先とする道づくりは、歩くことで発見できる京都のまちの魅力を更に引き立てています。

歩行者とクルマの中間的な速度での移動が可能な自転車には、歩行者とクルマとは分離された走行環境が整えられ、環境に負荷をかけない都市内のスムーズな移動を可能にしています。

さらに、交通行動スタイルを見直す市民の皆様と一体となった取組が定着し、過度なクルマ利用を控え、歩くこと、公共交通等を利用することを中心としたライフスタイルにより「歩くまち・京都」の実現を支えています。

イ 数値目標

約半世紀前は、路面電車が市内を縦横に走っていましたが、急速なモータリゼーションによる道路上の混雑を解消するため、また地下鉄とバスを中心とした都市交通体系の再編政策のもとに廃止されました。しかし、その後も自動車の増加は続いており、京都市内の慢性的な道路上の混雑は現在も解消されていません。

自動車交通量が現状のままでは、道路上の混雑は解消されず、多様な交通手段で道路を共有することも、人が主役の持続可能なまちの賑わいを生み出すこともできません。しかしながら、市民生活を支える物流やタクシー、高齢者や障害のある方の移動手段などを考慮すると、単に自動車を抑制するのではなく、適正なバランスを設定する必要があります。

公共交通を十全に活用しつつ、歩く魅力を最大限に満喫できるように、非自動車（徒歩・公共交通・自転車）分担率において、世界の同規模の大都市の中で最高水準を目指します。この実現のためには、徒歩や公共交通、自転車で買物や通院などの日常生活ができるコンパクトな都市構造を形成する必要があります。

こうした考え方に基づいて、以下の目標値を設定します。

非自動車分担率　：　現在　約 72%→　目標　80%超

■交通手段別分担率の目標は、以下の通りとします。

自動車　　　　　28%　→　20%以下

鉄(軌)道　　　16%　→　20%

バス　　　　　6%　→　10%

徒歩・二輪　　50%※→　50%超

【再掲】徒歩と公共交通　46%　→　55%超

※　徒歩・二輪の内訳は、徒歩 24%、自転車 19%、バイク 7%

この目標達成のためには、都市構造の見直しも含めてクルマの位置付けを総合的に見直すことが必要であり、単に「クルマを控えて公共交通を利用する」といった程度では達成できない水準ですが、約 30 年前には、おおよそ実現できていた水準でもあります。

京都市はこれまで市民の皆様の努力によって、周辺の山々の緑を守り、都市の無秩序な開発を強く抑制してきました。このような世界に誇るべき都市である京都であればこそ実現可能な目標と言えます。

ウ 目標実現のための体制と効果検証

目標の達成に向け、実施プロジェクトを確実に推進するための組織体制を構築し、戦略に掲げる施策の総合的な進捗状況を確認し、施策実施の効果検証を行うとともに、社会経済情勢の変化も踏まえた充実や見直しを行います。

また、進捗状況を確認するモニタリングシステムとして、既存の各種統計、トラフィックカウンター※¹等による自動車交通量やモビリティ・マネジメント※²の手法を用いたアンケート調査による交通行動実態の把握など、多方面から効果検証を行います。

※1 トラフィックカウンター

観測地点において通過する車両数を自動的に計測するための観測機器

※2 モビリティ・マネジメント

かしこいクルマの使い方を考えて実践していただくため、例えば、交通手段の出すCO₂排出量の比較などを盛り込んだ啓発冊子や、公共交通利用促進マップ、交通行動に関するアンケートなどを活用し、回答者の自発的な交通行動の変化を促すこと

2 「歩くまち・京都」総合交通戦略の柱

- 1 既存の公共交通を再編強化し、使いやすさを世界トップレベルにする
〔「既存公共交通」の取組〕
- 2 歩く魅力を最大限に味わせるよう歩行者優先のまちをつくる
〔「まちづくり」の取組〕
- 3 歩いて楽しい暮らしを大切にするライフスタイルに転換する
〔「ライフスタイル」の取組〕

(1) 「既存公共交通」の取組

- 人口減少時代の到来を踏まえながら、京都に住まい、また京都を訪れるすべての人が、快適、便利に利用できる公共交通の利便性向上策を推進し、使いやすさを世界のトップレベルにします。
- 市内で運行するバス、鉄道の交通事業者等の連携により、市内の各エリアで行き来しやすいネットワークの構築、再編強化に取り組み、早期に施策を実施します。
- 観光地交通や公共交通不便地域などの時期的・地域的問題への対策を強化します。
- 状況に応じて進化しながら公共交通の利便性向上を継続的に推進するため、関係者が連携し続けることが可能な組織体制を整備します。

(2) 「まちづくり」の取組

- 交通は、高齢者や障害のある方をはじめ、すべての人の市民生活や観光行動におけるあらゆる活動と密接に関わっており、「歩くまち・京都」を実現するため、交通政策のみならず、土地利用計画などの都市計画※をはじめ、環境、福祉、教育、景観、産業などの幅広い分野の政策と融合した取組を積極的に推し進めます。

※ 京都市都市計画マスタープラン（平成24年2月策定）

これまでの保全・再生・創造の土地利用を基本としながら、交通拠点の周辺に都市機能を集積させるとともに、地域コミュニティを基本とした生活圏の維持・構築を図ることと、それぞれの地域が公共交通等によりネットワークされた、便利で暮らしやすく、地球環境への負担が少ない都市構造をめざしている。

- 地域の人々とのふれあい、歴史的史跡との出会い、四季のうつろいなど、京都の魅力を満喫できるように、「歩行者」を最優先とする快適な道路空間を確保します。
- 地域の特性に応じた道路の使い方を検討し、通過交通の抑制、物流対策、駐車場施策、パークアンドライド、カーシェアリングなどの自動車利用の抑制策を推進するとともに、必要な道路網の構築も行い、バスの速達性と定時性の向上を図ります。
- クルマを使えない人も日常の移動に困らないようにするため、コミュニティバス等の地域特性に応じた交通手段の導入に向けた仕組みづくりとともに、大勢の歩く人々による賑わいが生み出されるようにトランジットモール化などの歩行者空間拡大策

を推進します。

- 既存鉄軌道網のミッシングリンク（切れ目）の解消，まちの賑わい創出，土地利用政策との整合，観光客の玄関口でもある京都駅との結節強化の観点などから，公共交通のあり方を再構築すべきと考えられるエリアにおいて，ユニバーサルデザイン性，高い速達性と定時性，需要に見合った輸送力を併せ持ったL R T^{※1}やB R T^{※2}の導入など，それぞれの地域特性を踏まえた新しい公共交通の実現に向け，市民のコンセンサス，国の支援，民間との連携等を図りながら検討を行います。
- 自転車については，近年その利用の増大に伴い，都心部や駅周辺などでは大量の自転車が放置され，大きな社会問題になっていることを踏まえ，自転車の利用環境を整備し，自転車の適正な利用を進めるための取組を進めます。

※1 L R T（Light Rail Transit）

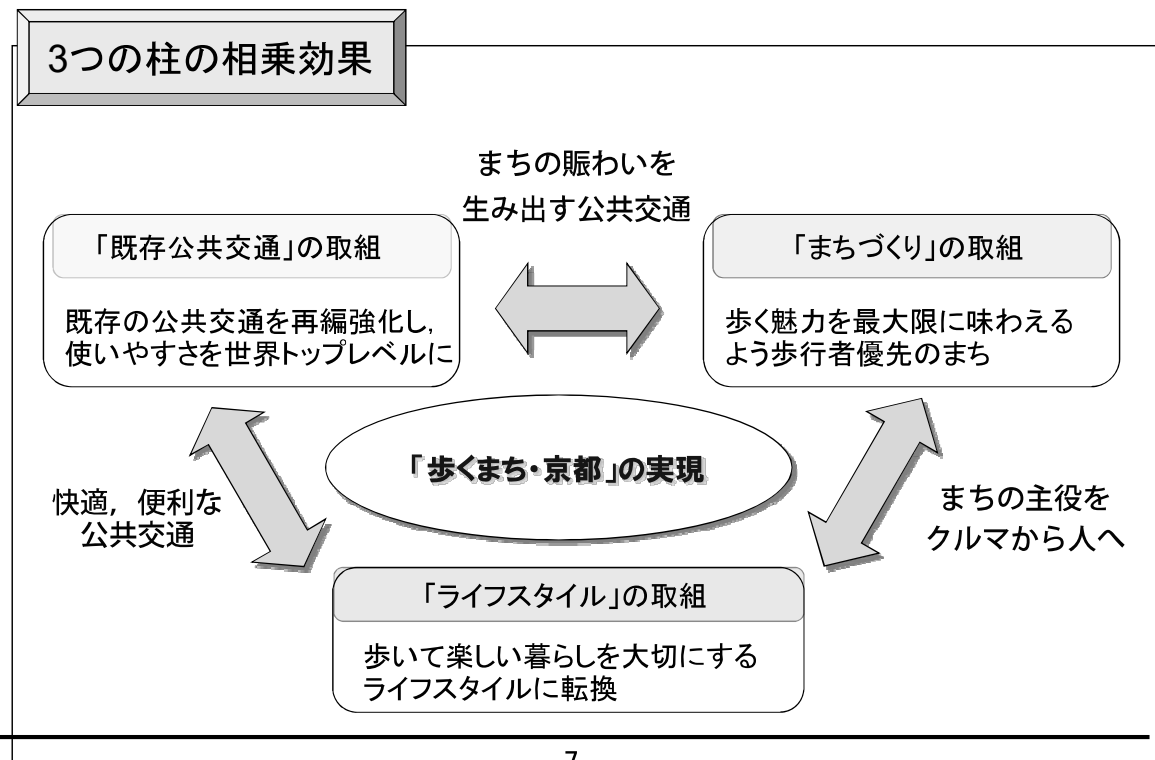
次世代型路面電車とも呼ばれ，従来の路面電車に比べ振動が少なく，低床式で乗降が容易であるなど，車両や走行環境を向上させ，人や環境にやさしく経済性にも優れている公共交通システム

※2 B R T（Bus Rapid Transit）

輸送力の大きなバス車両の投入，バス専用レーンや公共車両優先システム等を組み合わせた環境にもやさしい高機能バスシステム

(3) 「ライフスタイル」の取組

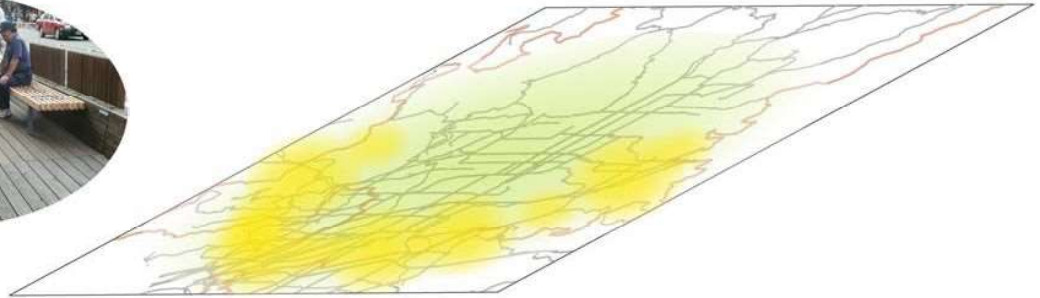
- 京都市の都市・交通政策における全ての行動規範となるものとして，『『歩くまち・京都』憲章』の普及・啓発を強力に推進します。
- 歩いて楽しい暮らしを大切にする動機付けのための情報と，公共交通を利用する際に必要となる情報を，利用者の視点に立って的確に提供します。
- ライフスタイルの転換を一人ひとりに促すため，自らの行動を振り返り，行動をどのように変えるか考えるきっかけとなるコミュニケーションを実施することにより，市民の皆様と一体となって過度な自動車利用の抑制を推進します。
- 買い物，通勤，通学，観光など交通の目的と対象を区分しながら，交通行動を考える機会の拡大を図ります。



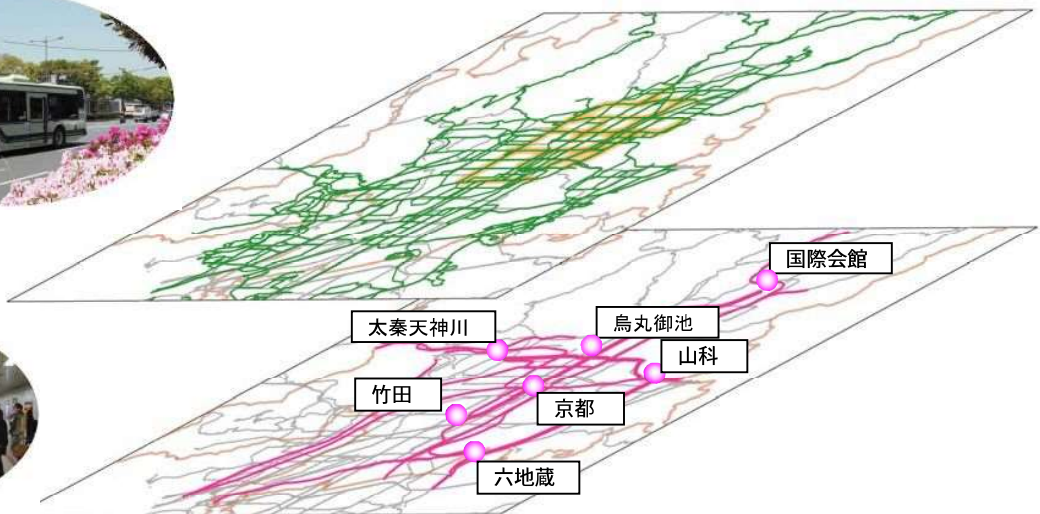
【「歩くまち・京都」総合交通戦略の取組の概念図】

「歩くまち・京都」の実現を目指し、関連する様々な取組と融合しながら、歩行者を最優先とする快適な道路空間の確保、自動車利用抑制策、バスの速達性と定時性の向上、歩く人々による賑わい創出、都市の装置としての新しい公共交通のあり方などを総合的に検討します。

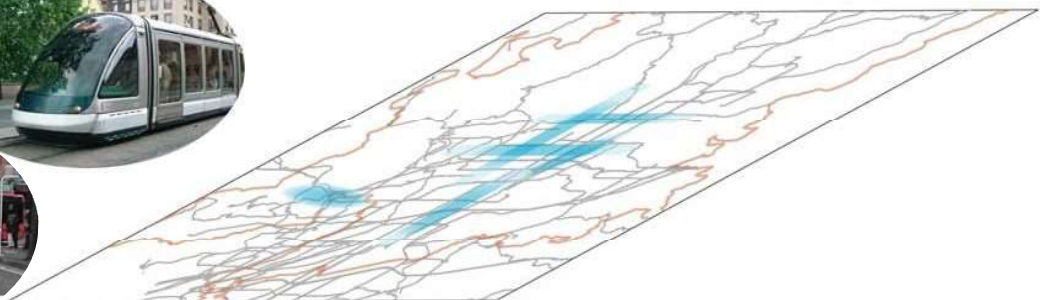
- パークアンドライドによる、自動車流入抑制
- 歩行空間の創出、駐車場施策やカーシェアリングの実施



- バス路線の速達性・定時性の向上 (— バス専用・優先レーンや公共交通優先システム導入)
- バス、鉄道の連携によるネットワークの充実
- 旅客施設のバリアフリー化の推進など、鉄道結節点の機能強化



新しい公共交通のあり方を検討するエリア



3 「歩くまち・京都」総合交通戦略実施プロジェクト

「歩くまち・京都」総合交通戦略の3つの柱で示した取組が、相乗効果を創出するように、以下の施策を互いに密接に連携させながら推進します。

分野1 「既存公共交通」の取組		
(1) 公共交通利便性向上施策		
ア バスの利便性向上施策	先	洛西地域におけるバス利便性向上
イ バス走行環境の改善施策		
ウ 鉄道の利便性向上施策		
エ 鉄道・バスの連携施策	シ 先 シ	京都駅八条口駅前広場整備 京都市内共通乗車券の創設 JR嵯峨野線 京都・丹波口間新駅の整備
オ バリアフリー化の推進		
カ 効果的な情報提供策		
キ 観光地交通対策	シ	パークアンドライドの通年実施
ク 公共交通不便地域のあり方	先	公共交通不便地域の対応策に関する検討
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		
ア 道路機能分担に基づく歩行空間の創出	シ	東大路通の自動車抑制と歩道拡幅
イ トランジットモール	シ	四条通のトランジットモール化
(3) 未来の公共交通の充実		
ア 新しい公共交通システム(LRT, BRT)	シ	らくなん進都(高度集積地区)における新しいバスシステムの導入
イ コミュニティバス等の地域特性に応じた交通手段		
(4) 自動車交通の効率化と適正化		
ア パークアンドライド	シ	パークアンドライドの通年実施
イ 駐車場施策		
ウ 貨物車の荷さばきの適正化		
エ タクシー交通の位置付けの明確化と効果的な活用		
オ ロードプライシング		
カ 環境負荷の小さい車両の導入推進		
キ 交通条件の公平化		
(5) パーソナルモビリティの転換		
ア 自転車交通施策		
イ カーシェアリング		
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		
(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)		
ア 「家庭」で交通行動スタイルの見直しを促す施策	シ	「京都スローライフ・ウィーク」の実施
イ 「学校」で交通行動スタイルの見直しを促す施策		
ウ 「職場」で交通行動スタイルの見直しを促す施策		
エ 「観光客」の交通行動スタイルの見直しを促す施策		
(8) 観光客を対象とした施策		
ア 観光地における公共交通利便性向上施策		
イ 観光客向け情報提供策		
ウ パークアンドライド等による観光地交通対策		
エ 「観光客」の交通行動スタイルの見直しを促す施策		

※ 表中のシ印は、「シンボルプロジェクト」の略で、戦略を推進するための象徴的な施策。

表中の先印は、「先行実施プロジェクト」の略で、戦略検討と併せて、既に新たな取組を行っている施策。

(1) 公共交通利便性向上施策

市内で運行するバス、鉄道の交通事業者等の連携によりネットワークを構築し、快適、便利に利用できる公共交通の利便性向上策を推進します。

ア バスの利便性向上施策

《施策の方向性》

利用者の目線で分かりやすい路線を構築します。

路線再編やダイヤ調整等により系統重複を解消します。

「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します。

《具体的な施策》

(ア) バス系統再編

- 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
- 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
- 観光シーズンにおける、臨時バスの運行（バスと鉄道の連携輸送の強化等）

(イ) バスダイヤ改善

- 基幹路線となるバス路線（例：河原町通、東大路通 等）のパターンダイヤ化（3分～5分間隔）及び他系統との接続向上
- 運行本数が減少する夜間（21時以降）のバス路線のパターンダイヤ化（鉄道や地下鉄ダイヤと整合）
- 地下鉄のダイヤと合わせたバス路線のパルスタイムテーブル化

(ウ) 市バスの均一運賃区間の拡大

- 市バスの均一運賃区間の拡大

イ バス走行環境の改善施策

《施策の方向性》

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る、クルマに対する優位性を確保します。

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します。

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分かりやすく利用しやすいバス停整備を進めます。

《具体的な施策》

(ア) バス走行空間改善

- バス専用又は優先レーンのカラー舗装化
- 高頻度にバスが運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

- 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、荷さばき対策の検討及び実施
- 観光シーズンの特定日等に、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）
- 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
- 警察の協力の下、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

- 同一箇所に複数あるバス停の集約化（例：洛西地域、四条河原町周辺 等）
- 主要バス停におけるシェルターの整備
（シェルター内部に、路線図・時刻表及び接続情報等をわかりやすく表示）
- 地域・事業者の協力によるバス待ち空間「バスの駅」や接近表示器等の整備
- 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接近表示器の設置箇所の拡大
- 観光地における路線バスターミナルの整備
- バス待ち環境等におけるバス停のデザインの向上

ウ 鉄道の利便性向上施策

《施策の方向性》

鉄道事業者相互間の更なる情報の共有化を図ります。

ユニバーサルデザインの推進や乗継利便性の更なる向上等、人にやさしい旅客施設を整備します。

利用者の利便性向上のみならず、地域の活性化、鉄道の定時性確保や安全性向上につながる鉄道の連続立体交差化や駅の整備・改良を行います。

東西線と烏丸線、阪急と烏丸線などの乗継利便性を向上します。

地下鉄への他の鉄道やバスの接続を強化します。

鉄道間の乗継利便性を向上します。

ダイヤの整合や運賃システムの共通化等を図り、乗継抵抗を低減させます。

《具体的な施策》

(ア) 鉄道事業者間の連携

- 鉄道結節点における乗継相手の情報提供の充実
- 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

- 東西線沿線での潜在需要の発掘と、更なる利用促進

- 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
- 夜間ダイヤの改善とパターンダイヤ化
- 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
- 駅の魅力向上と賑わい創出にもつながる地下鉄での駅ナカビジネスなどの積極的な展開の実施

(ウ) 鉄道ダイヤの改善

- 鉄道の乗継利便性を考慮した鉄道ダイヤの設定

(I) 鉄道施設の整備

- 利用者の利便性向上を図るための鉄道施設の整備
{

 例：JR 嵯峨野線 京都・丹波口駅間新駅
 阪急京都線（洛西口駅付近）の連続立体交差化

}
 など

エ 鉄道・バスの連携施策

《施策の方向性》

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します。

共通運賃や乗継制度などにより、利用者に分かりやすい料金体系を構築します。

既存の企画切符を有効活用するとともに、ICカードを活用した多様な料金割引を実施します。

京都へ更に訪れてもらうための観光ニーズを把握します。

鉄道ネットワークとバスネットワーク（バス系統）との連携による交通結節機能の強化を図るとともに、引き続き、ユニバーサルデザイン化の整備が必要な地区について、推進を図っていきます。

《具体的な施策》

(ア) ネットワークの連携強化と乗継利便性向上

- ダイヤの整合や運賃システムの共通化
- 交通結節点での鉄道・バス間の乗換案内の充実（例：四条烏丸，四条河原町 等）
- 駅及び駅周辺の乗継施設の整備・改善（例：JR 嵯峨野線 京都・丹波口間新駅，京都駅八条口駅前広場整備，阪急電鉄及び京福電気鉄道の西院駅の再整備など）

(イ) 多様な料金施策

- 定期券保有者に対する，家族を含めた優遇制度の充実
- 観光客の多様なニーズに対応した，交通事業者共通の企画切符の導入及び広報
- 共通運賃や乗継制度，ICカードの普及拡大，ICカードによる定期・乗継割引サービス導入 など

オ バリアフリー化の推進

《施策の方向性》

高齢者や障害のある方をはじめ、すべての人が安心・安全で円滑に移動できる社会を実現するため、旅客施設及びその周辺の道路等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進する「重点整備地区」を選定し、バリアフリー化を推進しています。

《具体的な施策》

- 平成14年度に策定した「京都市交通バリアフリー全体構想」において選定した14地区（25旅客施設）の「重点整備地区」において、重点整備地区内の旅客施設や周辺道路等のバリアフリー化を推進（表1参照）

※表1 「バリアフリー化重点整備地区」

A 重点整備地区（14地区、25旅客施設）		
移動円滑化基本構想策定開始年度	地区名	旅客施設名
前期	H14年度	桂 阪急桂駅
	山科 JR山科駅、京阪山科駅、地下鉄山科駅	
	H15年度	烏丸 阪急烏丸駅、地下鉄四条駅
	向島 近鉄向島駅	
	H16年度	嵯峨嵐山 JR嵯峨嵐山駅、京福嵯峨駅前駅、嵯峨野観光鉄道トロッコ嵯峨駅
	京都 JR京都駅、新幹線京都駅、近鉄京都駅、地下鉄京都駅	
後期	H17年度	河原町 阪急河原町駅
	稲荷 JR稲荷駅、京阪伏見稲荷駅	
	H18年度	桃山御陵前 近鉄桃山御陵前駅、京阪伏見桃山駅
	七条 京阪七条駅	
	京阪五条 京阪五条駅	
	京阪藤森 京阪藤森駅	
	H19年度	東福寺 JR東福寺駅、京阪東福寺駅
	伏見 近鉄伏見駅	

- 平成23年度に策定した「「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想」では、新たに10地区（11旅客施設）の「重点整備地区」を選定し、重点整備地区内の旅客施設や周辺道路等のバリアフリー化を推進（表2参照）

表2 「「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想」重点整備地区一覧

重点整備地区（10地区、11旅客施設）					
公共交通事業者名 グループ名	JR西日本	京阪	阪急	京福	「基本構想」 策定期間
グループA	太秦駅	深草駅	太宮駅		平成24年度 ～ 平成30年度
	JR藤森駅		上桂駅		
	桃山駅		嵐山駅 松尾大社駅		
グループB	西大路駅		西院駅	西院駅	
グループA 公共交通事業者から事業化の意向が示され、バリアフリー化整備を図るための条件等が整っている地区					
グループB 公共交通事業者から事業化に向けての合意が得られているものの、バリアフリー化整備に向けて、調査や関係機関との調整等に多くの時間を要する地区					

- 事故防止の取組や地下鉄烏丸線全駅への可動式ホーム柵設置をめざした自動列車運転装置搭載の新型の車両導入着手など、市バス・地下鉄の安全性の更なる向上を図ります。

カ 効果的な情報提供策

《施策の方向性》

出発地から目的地まで、鉄道・バスが一体として利用できる効率的なルートを情報提供できる仕組みを構築します。

ユニバーサルデザインに配慮したスムーズに移動のできる情報提供を実施します。

公共交通の利便性が向上していることを戦略的・効果的に広報します。

観光地において、観光案内標識の抜本的な見直しを行うなど、公共交通機関が分かりやすく利用できるような環境を充実させます。

《具体的な施策》

(ア) 効果的な情報提供

- 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）
- 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
- 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
- シンポジウムの開催や公共交通利用促進キャンペーンの実施

(イ) 市民向け情報提供

- 地域別の公共交通マップを配布するとともに、アンケート形式により自発的な交通行動の転換を促進

(ウ) 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案内情報の充実
- 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）
- 観光地周辺の観光案内標識など，駅やバス停への誘導案内の充実
- 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

(I) インターネットでの情報提供

- 既存の交通検索ソフトやウェブサイト に，市内のバスダイヤの情報を提供
- 京都市全体の公共交通インターネットサイトを構築（各事業者の提供するホームページへリンク）

キ 観光地交通対策

《施策の方向性》

パークアンドライドの通年実施を目指します。

歩かないと楽しめない京都の魅力を最大限に引き出します。

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します。

《具体的な施策》

- 京都市周辺地域でのパークアンドライドの通年実施
- 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促進
- 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
- 駅やバス停及びその周辺におけるサイクルアンドライドの推進

ク 公共交通不便地域のあり方

《施策の方向性》

地域住民や区役所・支所と交通事業者等との協働で、公共交通不便地域における公共交通の維持・確保を進めます。

公共交通不便地域における生活交通の維持に向けた取組は、バス以外の交通機関の活用等（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）、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します。

《具体的な施策》

- 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
- 地域住民の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

(2) 「歩くまち・京都」を支える歩行空間の充実

都心主要道路(四条通・東大路通など)における歩行空間の拡大と充実，交通安全性の向上を図ります。

観光地周辺道路における歩行空間の拡大と充実，すべての人の移動を支援するユニバーサルデザインの向上を図ります。

ベンチ等の設置などによる休憩スポットや公衆トイレの充実等，歩く楽しさを引き出すための環境整備を図ります。

商店街における歩行空間の拡大と交通安全性の向上を図ります。

都心の細街路や住宅地域における歩行空間の拡大と交通安全性の向上を図ります。

＊ 歩行空間の拡大には，曜日や時間を限定した歩行者専用道路化などの施策を含みます。

ア 道路機能分担に基づく歩行空間の創出

《施策の方向性》

「歩くまち・京都」を実現するためには，過度な自動車利用を抑制することが重要であり，そのためにも，多様な交通手段に配慮しながら既存の道路空間の機能を見直し，**ひと・ものの交流促進とまちの持続的成長を支えるための道路整備を推進します。**ただし，市民生活を支える物流交通などが重要であることから，一律の自動車の流入抑制を行うものではありません。単に自動車交通を抑制するのではなく，地域の特性に応じた移動手段に配慮した道路の使い方を検討します。

市民生活を支える物流交通の自動車など，必要な車両の走行に配慮する一方で，都心部や住宅地などにおいては人を主役とし，公共交通を優先するとともに，マイカー利用の抑制が図られるような道路の機能分担を図ります。

道路景観に配慮した無電柱化やユニバーサルデザインの推進と併せて道路空間の再構成を行うことにより，安全・安心で快適な歩行空間を創出します。また，役割を終え，老朽化した横断歩道橋については撤去することにより歩道の有効幅員を広げ，歩行者優先の道路づくりを進めます。

(ア) 主要幹線道路

自動車交通量，特に物流を担う貨物車交通量が多い自動車専用道路，国道1号，堀川通，国道9号（五条通）は，バスなどの公共交通に配慮しながら，主に自動車交通の円滑な処理を目指します。

(イ) 都心主要道路

都心において繁華街を形成している四条通・河原町通・東大路通などの道路は，歩行者と公共交通を中心とした交通機能を分担し，安全で賑わいのある都心空間の形成を目指します。ただし，商品の搬出入などの市民生活に不可欠な自動車交通には配慮が必要です。

(ウ) 都心の細街路

安全な歩行空間をできる限り広げて、地域の生活者や来訪者が安心して買物をしたり回遊したりすることのできる道路を目指し、自動車は歩行者等に配慮してゆっくり走ることを基本とします。また、都心主要道路を含めて面的に広がる歩行空間の充実を地域が主体となった取組と連携して推進します。

(I) 都心以外の主要道路

自動車交通と歩行者・公共交通・自転車がバランスよく機能を発揮する道路を目指し、現状において歩行者・公共交通・自転車の空間が不足している道路においては、道路空間を見直す上でこれらを優先的に取り扱うことを基本とします。

(オ) 周辺部の商店街等の道路

安全な歩行空間をできる限り広げて、安心して買物をしたり回遊したりすることのできる道路空間を目指し、自動車は沿道に用事のあるものに限るとともに歩行者等に配慮してゆっくり走ることを基本とします。

(カ) 住宅地域の道路

歩行者や自転車の安全を最優先とし、通過交通としての自動車は基本的に排除するとともに、通行する自動車は歩行者等に配慮してゆっくり走ることを基本とします。

イ トランジットモール

《施策の方向性》

トランジットモールは、中心市街地のメインストリートなどで一般車両を制限し、道路を歩行者、バスや路面電車などの公共交通機関をスムーズに通行させることでまちの賑わいを創出するものです。

- ・ トランジットモール内では、歩行者は自動車を気にせず安心して買い物を楽しむことができます。
- ・ トランジットモールを通るバスや路面電車などの公共交通機関が、歩行者の移動を補助する役割を果たし、高齢者や子供、身体障害者など、自動車を利用できない人も安心して中心市街地に来ることができます。

(国土交通省ホームページから引用)

京都市では、市内最大の繁華街である四条通での歩道拡幅による快適な歩行空間の確保とマイカーから公共交通への転換を図るための公共交通優先の取組を内容とするトランジットモール化を進めます。

(3) 未来の公共交通の充実

未来の公共交通の充実について、どのエリア（P 8 概念図）において、どのような公共交通が将来の京都市に必要なかを検討するための体制を整え、それぞれの地域特性を踏まえた新しい公共交通の実現に向けた検討を行います。

ア 新しい公共交通システム（L R T，B R T）

(ア) L R T (Light Rail Transit)

《施策の方向性》

L R Tは、公共交通の利便性向上と「歩くまち・京都」の実現、まちの活性化と都心地域の再生という大きな目標の実現と交通課題解決のための1つの切り札となります。「京都市環境モデル都市行動計画」の実施プロジェクトにも位置付けられています。

L R T導入が京都市にもたらす効果は大きいと考えられますが、一方で、これを実現するためには、市民のコンセンサスを得ることや自動車交通への影響をはじめ様々な課題が残されています。しかしながら、それを上回るだけの社会的便益、すなわち公共交通の利便性向上が図られる施策と言え、国内外でL R Tの導入により、人が都市に集まり、まちが活性化した事例が多くあります。

L R T導入のためには、道路空間の使い方を大胆に変える必要があります。このため、まちづくり、福祉、観光及び環境政策との連携を図りながら、クルマ利用の抑制を促すとともに、現行の公共交通機関との連携による相乗効果を発揮できるような交通機関として位置付ける必要があります。

魅力的なまちづくり、中心市街地の活性化、都心の徒歩の支援、鉄軌道網のミッシングリンクをつなげる役割を持つといった機能を果たす地域におけるL R Tの導入について検討するために、今後、国の支援制度の活用や民間事業者との連携、導入方法や採算性など様々な課題整理を行い、次世代型路面電車車両（L R V）の導入などを検討する組織を立ち上げ、取組を進めます。

(イ) B R T (Bus Rapid Transit)

《施策の方向性》

B R Tは、バスの専用道路等により軌道系の交通機関と比較しても遜色のない機能を有し、かつ柔軟性を兼ね備えた、環境にもやさしい高機能バスシステムです。

B R Tは、公共交通サービスの質の向上（速達性、定時性、乗りやすさ等）、環境負荷の軽減、都市のイメージ向上の効果が期待されます。「京都市環境モデル都市行動計画」の実施プロジェクトにも位置付けられており、当面は、高度集積地区での高規格バスの運行を目指します。

まず導入エリアや事業主体及び財源などの検討を進めるとともに、B R Tの導入に合わせた自動車抑制施策やまちづくり施策との連携を図ります。

イ コミュニティバス等の地域特性に応じた交通手段

《施策の方向性》

コミュニティバス等の施策効果としては、地域の住民の利便向上，地域コミュニティの活性化，高齢者等の外出促進などがあります。

地域のニーズに対応した交通手段となるように，計画段階から地域住民が参画できるものとすることや，持続的に地域住民の足を確保するシステムとなるような財源・運営方法を構築することが重要になります。

このため，地域特性に応じた交通手段のあり方の検討する場を，地域ごとに設置する仕組みづくりを行います。

(4) 自動車交通の効率化と適正化

地域の特性に応じた道路の使い方を検討し、通過交通の抑制、物流対策、駐車場施策、パークアンドライド、カーシェアリングなどの自動車利用の抑制策を推進するとともに、必要な道路網の構築も行い、バスの速達性と定時性の向上を図ります。

ア パークアンドライド

《施策の方向性》

パークアンドライドは、郊外駅に駐車場を設け、そこにクルマをとめて公共交通に乗り換えてもらい都心に流入するクルマを減らす方法で、二酸化炭素の排出低減にも寄与します。

京都市では観光シーズンを中心に継続的に取り組んできており、一定の成果が得られています。今後、パークアンドライド駐車場の設置箇所の拡大・通年化に向けて充実を図ります。

なお、この取組は京都市内に限らず、近隣自治体とも協力して実施する必要があります。

イ 駐車場施策

《施策の方向性》

駐車場は都市の装置の一つとして、重要な施設であり、必要な駐車需要等を踏まえた有効活用と、将来の適切な配置を促すものとします。

都心において、必要以上の駐車場の整備を抑制することや、空間の占有に対して適切なコスト負担を求める施策は、自動車交通の流入を抑制する効果があり、公共交通優先の「歩いて楽しいまち」を創出するため、公的施設や大型商業施設の駐車場も含め、京都にふさわしい駐車場施策を構築します。

ウ 貨物車の荷さばきの適正化

《施策の方向性》

物流交通において貨物車は不可欠な交通手段であるため、都心部や住宅地などにおいて、人を主役とし、公共交通を優先するような道路の機能分担を図る際にも、物流車両の駐車や荷さばきに配慮する必要があります。また現状でも、中小規模の店舗では荷さばき駐車施設がないために、路上で荷さばきが行われている場合があります。

このため、日常生活や企業活動に必要な荷さばきの適正化方策等について構築します。

エ タクシー交通の位置付けの明確化と効果的な活用

《施策の方向性》

タクシーは、だれもが気軽に利用でき、また、京都市内ではほとんど待たずに利用できることから、公共交通としての役割を担う便利な交通手段です。その一方で、客

待ちのマナー、大量の空車タクシーの走行による交通渋滞と環境への影響などの問題があります。

このようなタクシーの問題を解決するため、タクシー業界への働きかけ、道路空間の再配分によるハード的な誘導施策、客待ちルールの制度化等の促進を図ります。さらに、地域と連携した新たなタクシーの活川を地域単位で検討し、タクシーの空車率の向上を図ります。

オ ロードプライシング

《施策の方向性》

ロードプライシングとは、特定の道路利用に対して直接的に課金することにより、交通需要を管理する方法です。

ロンドンやオスロ、シンガポール、ミラノなどの海外の都市において、都心部への自動車流入の抑制のために導入されている実態も踏まえ、導入可能性について研究します。

カ 環境負荷の小さい車両の導入推進

《施策の方向性》

京都市全体を「エコカー・ゾーン」として、自家用車や路線バスのハイブリッド化や電気自動車化など、環境負荷の小さい車両の導入を推進します。

キ 交通条件の公平化

《施策の方向性》

公的施設や商業施設において駐車場の無料提供を慣習的に行っている場合があり、特定の交通手段による来訪者のみを優遇することとなっています。また、環境負荷の小さい交通手段への転換を促すという視点からも問題があります。

そのため、一定規模以上の公的施設や商業施設において、交通条件の公平化を図るため、自動車利用者に優遇措置を講じる場合には、公共交通等の利用者に対しても同等水準以上のサービスを提供するための制度の創設を図ります。

- ・ ポイントシステムの構築：商業施設で発行されている駐車場利用補助券をポイントシステムに移行し、駐車場だけでなく鉄道・バスも利用できるシステムを構築します。

(5) パーソナルモビリティの転換

移動する時間帯や地域特性などにより、自転車やクルマなどのパーソナルモビリティ（私的交通）に頼らざるを得ない場合があるため、環境整備やシェアリング（共有）などにより、適正化・効率化を図ります。

ア 自転車交通施策

《施策の方向性》

自転車は環境にやさしい乗り物であり、また、京都市の市街地はコンパクトである

ことから、その利用率は高くなっています。自転車を有力な交通手段ととらえて、安全な走行環境の充実を図る必要があります。そのため、市民・行政・関係事業者のパートナーシップの下、放置自転車対策や自転車等駐車場整備、自転車走行空間の整備などの自転車の利用環境を改善し、自転車の適正な利用を進めるために策定する「**京都新自転車計画**」（平成27年3月策定）に基づく取組を進めます。

また、自転車は私的交通の一種（パーソナルモビリティ）であることから、歩行者が集中する都心などにおいては、乗り入れの制限や駐輪に対する適切なコスト負担（道路空間の占有に対するコスト負担）について検討します。

歩行者が集中する都心などにおいては、自転車のシェアリング（共有）により、自転車総量や駐輪スペースの抑制、違法駐輪の抑制、環境負荷の軽減といった効果のある都市型レンタサイクルの導入を促進します。

なお、ヨーロッパで拡大されている都市型レンタサイクルは、人の都市内移動を面的にカバーするために、都市内に多数配置されたステーションで、自転車の受取・返却が可能となっています。

イ カーシェアリング

《施策の方向性》

カーシェアリングとは、1台のクルマを複数の会員が共同で利用する仕組みであり、インターネットや電話で予約し、鉄道駅近くの駐車場等で利用可能なシステムです。国内では、京都市を含め、東京、大阪などの大都市圏でも導入が広がっています。

カーシェアリングは、自動車利用に対するコスト意識が明確になるので自動車の利用が抑制される効果が期待されます。

カーシェアリングは、クルマを共有することにより、クルマの走行距離を減少させたり、クルマの保有を抑制する取組であり、既に京都市域でも実施されており、更なる普及・促進を図ります。さらに、環境負荷が小さくなるように電気自動車を活用したシステムの促進を図ります。

(6) 「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発

《施策の方向性》

市民・観光客、そして事業者、行政が一体となって、人と公共交通優先の「歩いて楽しいまち」を実現するための行動規範を明確にした「『歩くまち・京都』憲章」の普及・啓発を強力に推進します。

《具体的な施策》

- シンポジウムの開催や各区のふれあい事業等での周知など各局区とも連携した普及・啓発
- 啓発グッズや周知ビラなどを作成し、家庭、学校、職場における継続的な普及・啓発

【全国初の「歩くまち・京都」憲章の制定】

「歩くまち・京都」の実現に向けての行動規範を明確にするため、市民アンケートやシンポジウム、パブリックコメントなどの機会を活用して市民の皆様と共に議論を重ねることにより、「歩くまち・京都」憲章を全国で初めて制定します。（憲章についてはP 2 参照）

(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)

モビリティ・マネジメント※¹の取組は、「人が主役の歩いて楽しいまち」「公共交通優先の歩いて楽しいまち」の実現に向けた、公共交通利便性向上施策、歩行空間の充実や自動車抑制、駐車場施策などの交通まちづくり、さらには「DO YOU KYOTO? (環境にいいことしていますか?)」の推進を通じた環境にやさしいライフスタイルへの転換、「京都市環境モデル都市行動計画※²」におけるすぐれた景観と低炭素社会が調和したまちづくりとも十分に連携しながら、相乗効果によって最大限の実施効果を発揮できるように取り組みます。本市では、この取組を「『スローライフ京都』大作戦」として取り組みます。

「かしこいクルマの使い方」を考える場や対象によって、以下の4つに区分して具体的な取組内容を示します。

- ・ 「家庭」で交通行動スタイルの見直しを促す施策
- ・ 「学校」で交通行動スタイルの見直しを促す施策
- ・ 「職場」で交通行動スタイルの見直しを促す施策
- ・ 「観光客」の交通行動スタイルの見直しを促す施策

※1 モビリティ・マネジメント

かしこいクルマの使い方を考えて実践していただくため、例えば、交通手段の出すCO₂排出量の比較などを盛り込んだ啓発冊子や、公共交通利用促進マップ、交通行動に関するアンケートなどを活用し、回答者の自発的な交通行動の変化を促すこと

※2 京都市環境モデル都市行動計画

世界の先例となる「低炭素社会」への転換を進めて国際社会を先導することを目指した「環境モデル都市」として、京都市が掲げた温室効果ガスの削減目標の達成に向けた行動計画

ア 「家庭」で交通行動スタイルの見直しを促す施策 《施策の方向性》

家庭の場における、「かしこいクルマの使い方」を考える施策を実施します。対象となる行動目的は、主として平日の買物、送迎や休日の娯楽、レジャーです。

公共交通の利用を促す際に必要となる、鉄道やバス路線、駅、バス停の位置などの公共交通に関する情報を正縮尺の地図上に記載した市内全域の公共交通情報マップを

配布するとともに、アンケート形式により自発的な交通行動の転換を促し、公共交通の利用促進を図ります。

このため、NPO、人づくり21世紀委員会等の幅広い組織と連携して施策を推進するとともに、継続していくための組織を構築します。

《具体的な施策》

(ア) 公共交通情報マップを活用したコミュニケーション

- 正縮尺の地図上に市内全域の公共交通情報や地域の施設情報、目的地情報等を記載した「全域版公共交通情報マップ」を作成
- 「全域版公共交通情報マップ」を基に、配布地域に応じた交通情報や施設情報、目的地情報等を記載した「地域版公共交通情報マップ」を作成

(イ) 広域のかつ個別的なコミュニケーション

- 全世帯を対象として、国内初となる広域のかつ個別的なTFP^{*}(トラベル・フィードバック・プログラム)を実施
- TFPでは、公共交通情報マップ等の配布資料により、普段の交通行動において、公共交通利用を中心としたものへの転換を促進
 - ※ TFP (トラベル・フィードバック・プログラム)
 - 複数回のアンケート調査等を活用した個別的なやりとりを通じて、対象者の交通行動の自発的な変容を期待する施策。

(ウ) 転入者・転居者とのコミュニケーション

- 市外から市内への転居者を対象として、転入手続きの際に各区役所、支所等で「全域版公共交通情報マップ」を配布
- 都心部への転入者に対してはカーシェアリングに関する情報や、自転車利用に関する情報を追加するなど、地域の特性を考慮
- 市内で住居を探している方を対象として、市街地部を中心とした不動産店舗に「地域版公共交通情報マップ」を掲示

(エ) 広報媒体等を活用したコミュニケーション

- 地域情報紙やラジオ等の広報媒体、環境家計簿などの公共交通や環境に関する施策の広報、運転免許更新時講習等の各種イベントを活用して、健康とクルマ利用の関係などの動機付け情報を提供するとともに、TFPへの参加を呼びかけ
- ラジオ番組に「かしこいクルマの使い方」を呼びかけるコーナーを設け、ラジオ聴取者を対象にクルマ利用から公共交通利用への転換を促す情報を提供
- 広報媒体等を活用したコミュニケーションの効果的な継続、拡大に向けて、望ましい広報のあり方を関係者とともに検討

(オ) ウェブサイトを活用したコミュニケーション

- ウェブサイトを活用して、公共交通の情報や動機付け情報等を提供するとともに、TFPを実施
- 提供する情報は公共交通の時刻、路線等とし、各交通事業者のウェブサイトやポ-

タルサイト運営事業者の地図サイトと連携

(カ) パークアンドライド等の利用促進を図るコミュニケーション

- 市民の買物、レジャー等の自由目的を対象として、パークアンドライド駐車場の開設場所などの情報をウェブサイトに掲載し、パークアンドライドの広報活動を展開
- 市民向け電気自動車のカーシェアリングのチラシ等による利用拡大の広報活動を展開

(キ) 交通結節点マネジメント

- 乗換駅やバスターミナル等の交通結節点において、他交通機関への移動の連続性を確保するために、適切な乗換情報を提供

イ 「学校」で交通行動スタイルの見直しを促す施策

《施策の方向性》

市内の小学校、中学校、高校、総合支援学校及び大学の場合において、「かしこいクルマの使い方」を考える施策を実施します。対象とする行動目的は、家族とともにクルマを利用する機会のある買物や送迎、娯楽、レジャーです。また、大学生については、通学目的や自由目的等の自ら運転するクルマ利用も対象となります。

公共交通利用を促す情報提供を行い、環境学習の一層の充実を図ることや、学習の成果を児童が発表する機会を設けるなどの施策展開を図ります。

このため、教育委員会等と連携しながら施策を推進するとともに、継続するための組織を構築します。

《具体的な施策》

(ア) 小学校・中学校におけるコミュニケーション

- 授業で活用する環境副読本や子ども版環境家計簿等に交通行動を考える情報を掲載
- 学校を通じて保護者にT F Pを実施

(イ) 児童・生徒による成果発表等のコミュニケーション

- 市内の小学校、中学校を対象に学校教育活動全体を通じて学習した交通利用に関する学習成果について、パネル掲示や学習発表会などの成果発表の機会を設け順次拡大

(ウ) 大学生・新成人とのコミュニケーション

- 初めて免許を取得する年代であり、自らクルマを運転する機会もある大学生・新成人を対象として、各種イベントに合わせて健康とクルマ利用との関わりなどの動機付け情報を提供
- 大学生を対象としたT F Pの実施について、大学の主体的な取組となるよう支援

ウ 「職場」で交通行動スタイルの見直しを促す施策

《施策の方向性》

市内に立地する事業所において、通勤・職場交通における望ましいクルマの使い方

を促す施策を実施します。

まず、平成 20 年度に全庁“きょうかん”実践運動の取組の一つとして京都市役所全職員を対象に実施した「オール京都市で取り組む『エコ通勤』の推進」を継続、拡大します。次に、市内の事業所を対象として、職場交通プラン※の作成を支援するなど、事業所が主体的、持続的に取り組む環境づくりに努めます。

このため、関係者と連携しながら、持続的な施策展開に向けた組織を構築するとともに、市内全域の職場において交通行動を考える施策を推進します。

※ 職場交通プラン

各事業所が実施する職場交通マネジメントの方向性、職場を取り巻く交通の実態、具体的な取組等を記載した計画書

《具体的な施策》

(ア) エコ通勤の推進を図るコミュニケーション

- クルマを利用した通勤から、徒歩や自転車、公共交通等を利用した通勤への転換を図るエコ通勤を推進
- 京都市地球温暖化対策条例に基づく「特定事業者」などへの拡大
- エコ通勤実施PRのためのシール等の作成
- 「DO YOU KYOTO？」プロジェクトとの連携

(イ) 職場交通マネジメント

- 事業者が、社会や企業、従業員にとって望ましい職場交通のあり方を模索し、職場交通プランを作成するなど、主体的な取組として職場交通マネジメントを継続できる仕組みを構築

(ウ) パークアンドライド等の利用促進を図るコミュニケーション

- 市民の通勤、通学目的の移動を対象とし、ポスターの掲出やリーフレット等の配布を行い、パークアンドライドの広報活動を展開
- 事業者向け電気自動車のカーシェアリングのチラシ等による利用拡大の広報活動を展開

(I) エコドライブの推進を図るコミュニケーション

- どうしてもクルマを利用しなければならない業務において、地球温暖化対策の一環として、燃料消費の少ない運転方法であるエコドライブの推進

エ 「観光客」の交通行動スタイルの見直しを促す施策

《施策の方向性》

京都市への観光客を対象に、クルマを使わない観光の優位性を伝えることにより、公共交通を利用した観光を呼びかけます。

クルマ利用の観光客には、パークアンドライド駐車場を利用し、公共交通での市内移動を促す施策を実施します。

まず、これまで継続実施しているＪＲ名古屋駅等の鉄道駅や高速道路のサービスエリアでポスターの掲出やリーフレット等を配布します。次に、市内の宿泊施設でクルマを利用した観光から公共交通を利用した観光への転換を促す資料を配布します。

このため、「公共交通機関でおこしやす・京都市協議会」や商店街、道路管理者等と連携しながら、施策を推進するとともに、継続的な施策展開のための組織を構築します。

《具体的な施策》

(ア) 主要駅やサービスエリアにおけるコミュニケーション

- 「公共交通機関でおこしやす・京都市協議会」と連携し、春秋の観光シーズン前に、近畿、中部及び山陽地方等の主要鉄道駅や高速道路のサービスエリアなどにおいて、公共交通を利用した観光の優位性を分かりやすく示したデータを盛り込んだポスターの掲出やリーフレット等の配布を実施

(イ) 宿泊観光客とのコミュニケーション

- 宿泊観光客を対象として、市内の宿泊施設において、クルマでの観光について考えるＴＦＰを実施

(ウ) 出発地における観光客とのコミュニケーション

- 観光客を対象として、出発地(居住地)において動機付け情報を提供

(エ) パークアンドライドの利用促進を図るコミュニケーション

- 公共交通による移動が難しいためクルマで来訪する観光客を対象として、パークアンドライド駐車場の利用と市内移動における公共交通利用を促進
- パークアンドライドの広報活動においては、道路上でドライバーをパークアンドライド駐車場へ誘導するなど、直接的なコミュニケーションの実施の可能性も検討

(オ) ウェブサイトを活用したコミュニケーション

- 京都の公共交通に関する情報を望む観光客を対象として、ウェブサイトを活用し、公共交通の情報や動機付け情報を提供

(カ) 交通結節点マネジメント

- 観光地の最寄り駅や京都駅等の主要ターミナル、観光地間を結ぶ交通結節点での乗換情報を提供

(8) 観光客を対象とした施策

観光客を対象とした施策については各分野の施策としても記載してありますが、京都は日本を代表する国際文化観光都市であることから、更に京都の取組を世界に発信するという観点からも、観光を対象とした施策が非常に重要であるため、ここにまとめて再掲します。

ア 観光地における公共交通利便性向上施策

《施策の方向性》

利用者の目線で分かりやすい路線を構築します。

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る，クルマに対する優位性を確保します。

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整備を進めます。

共通運賃や乗継制度などにより，利用者に分かりやすい料金体系を構築します。

京都に更に訪れてもらうための観光ニーズを把握します。

《具体的な施策》

- 観光シーズンにおける，臨時バスの運行（バスと鉄道の連携輸送の強化等）
- 観光シーズンの特定日等に，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）
- 観光地における路線バスターミナルの整備
- 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及び広報

イ 観光客向け情報提供策

《施策の方向性》

出発地から目的地まで，鉄道・バスが一体として利用できる効率的なルートを情報提供できる仕組みを構築します。

公共交通の利便性が向上していることを戦略的・効果的に広報します。

観光地において，観光案内標識の抜本的な見直しを行うなど，公共交通機関がわかりやすく利用できるような環境を充実させます。

《具体的な施策》

- 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
- 市民や観光客向けの公共交通に関する情報提供をはじめとする，市内の公共交通での移動をマネジメントする組織の設立
- 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
- 歩いて楽しい観光コースにおける公共交通案内情報の充実(ガイドブックの作成等)
- 観光地周辺の観光案内標識など，駅やバス停への誘導案内の充実
- 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

ウ パークアンドライド等による観光地交通対策

《施策の方向性》

パークアンドライドの通年実施を目指します。

歩かないと楽しめない京都の魅力を最大限に引き出します。

京都市内全体がアミューズメントパークのように巡る姿を目指します。

《具体的な施策》

- 京都市周辺地域でのパークアンドライドの通年実施
- 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促進
- 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
- 駅やバス停及びその周辺におけるサイクルアンドライドの推進

エ 「観光客」の交通行動スタイルの見直しを促す施策

《施策の方向性》

京都市への観光客を対象に、クルマを使わない観光の優位性を伝えることにより、公共交通を利用した観光を呼びかけます。

クルマ利用の観光客には、パークアンドライド駐車場を利用し、公共交通での市内移動を促す施策を実施します。

まず、これまで継続実施しているＪＲ名古屋駅等の鉄道駅や高速道路のサービスエリアでポスターの掲出やリーフレット等を配布します。次に、市内の宿泊施設でクルマを利用した観光から公共交通を利用した観光への転換を促す資料を配布します。

このため、「公共交通機関でおこしやす・京都市協議会」や商店街、道路管理者等と連携しながら、施策を推進するとともに、継続的な施策展開のための組織を構築します。

《具体的な施策》

(ア) 主要駅やサービスエリアにおけるコミュニケーション

- 「公共交通機関でおこしやす・京都市協議会」と連携し、春秋の観光シーズン前に、近畿、中部及び山陽地方等の主要鉄道駅や高速道路のサービスエリアなどにおいて、公共交通を利用した観光の優位性を分かりやすく示したデータを盛り込んだポスターの掲出やリーフレット等の配布を実施

(イ) 宿泊観光客とのコミュニケーション

- 宿泊観光客を対象として、市内の宿泊施設において、クルマでの観光について考えるＴＦＰを実施

(ウ) 出発地における観光客とのコミュニケーション

- 観光客を対象として、出発地(居住地)において動機付け情報を提供

(エ) パークアンドライドの利用促進を図るコミュニケーション

- 公共交通による移動が難しいためクルマで来訪する観光客を対象として、パークアンドライド駐車場の利用と市内移動における公共交通利用を促進
- パークアンドライドの広報活動においては、道路上でドライバーをパークアンドライド駐車場へ誘導するなど、直接的なコミュニケーションの実施の可能性も検討

(オ) ウェブサイトを活用したコミュニケーション

- 京都の公共交通に関する情報を望む観光客を対象として、ウェブサイトを活用し、

公共交通の情報や動機付け情報を提供

(カ) 交通結節点マネジメント

- 観光地の最寄り駅や京都駅等の主要ターミナル，観光地間を結ぶ交通結節点での乗換情報を提供

(9) シンボルプロジェクト・先行実施プロジェクト

ア シンボルプロジェクト

・シンボルプロジェクト：「歩くまち・京都」を実現するための象徴的なプロジェクト

【京都駅八条口駅前広場整備】（シンボルプロジェクト）

《策定時の状況》

京都駅八条口には、東海道新幹線八条口や近鉄京都駅があり、観光客の利用も多くなっていますが、タクシー乗り場やバス停が分散しているため、乗り換えの利便性向上が課題となっているほか、駅前広場に流入する多くの車両による混雑が慢性化しています。

《基本的方向性》

京都市最大のターミナルとして、交通結節点としての「使いやすさ・やさしさ（利便性、安心・安全）」や「京都」を感じることのできる「魅力・美しさ」を備え、国内外の来訪者に対して「おもてなし」の心に満ち溢れ、「活気・賑わい」に溢れた駅前広場を整備します。

《現状》

京都駅八条口駅前広場整備については、平成28年3月にタクシー乗降場や送迎スペースをプレオープンし、さらに、サンクンガーデンや貸切バス乗降場等の整備工事を進め、平成28年12月には、グランドオープンしました。

今後は、八条通の交通の整序化に向けた取組として、貸切バスのショットガン方式の導入等を推進します。

【ＪＲ嵯峨野線 京都・丹波口間新駅の整備】（シンボルプロジェクト）

京都駅西部エリアは、魅力ある多彩な地域資源が集積し、京都の成長戦略を進め、都市格を高めていくうえで重要な地域であるため、平成27年3月に「京都駅西部エリア将来活性化構想」を策定し、活性化の取組を進めております。

京都駅西部エリアの活性化を図るため、鉄道ネットワークを充実させ、本エリアへのアクセス向上（大きな回遊）を図るため、ＪＲ嵯峨野線と七条通が交差し、かつ、梅小路公園と隣接する市に新駅を設置します。

この新駅の整備にあたっては、市内各所につながる路線バスとの乗り継ぎができるよう、交通結節点としての機能を持たせます。

【パークアンドライドの通年実施】（シンボルプロジェクト）

《策定時の状況》

観光期においてパークアンドライドを展開していますが，年間を通して快適に生活または観光できる都市を目指して，京都市内へ訪れる車両を対象とした，更なる自動車流入の抑制策が必要です。

《基本的方向性》

クルマから徒歩，公共交通，自転車への転換を図るため，通年型のパークアンドライドを実施します。

《現状》

他都市や民間の駐車場事業者等と広域的に連携し，通年でパークアンドライド利用に適した駐車場をパークアンドライド駐車場として京都市のホームページ等で広報しています。また，平成 28 年 11 月からは，駐車場事業者からの自発的な登録申請を受け付ける「京都都市圏パークアンドライド駐車場登録制度」を開始しました。

今後も，E T C 2. 0 等の最新データ等を活用しながら，通年パークアンドライド駐車場の利用を促進します。

【東大路通の自動車抑制と歩道拡幅】（シンボルプロジェクト）

《策定時の状況》

東大路通の近くには、南北約3キロの区間に三十三間堂や京都国立博物館、高台寺などの観光スポットが集中しています。しかし狭い場所では幅員が15メートルあまりしかなく、観光シーズンの週末などは大変な渋滞となる上、歩道から人が車道に溢れる状態となっています。

《基本的方向性》

多くの市民・観光客が訪れる東大路通などにおいて、歩行空間の拡大と交通安全性の向上及び自動車交通の抑制を図ります。

東大路通において、「環境」、「景観」、「地域コミュニティ」、「観光振興」等の観点から無電柱化やユニバーサルデザインの推進に併せて、道路空間の再構成を行うことにより、安心・安全で快適な歩行空間を創出し、地域住民はもとより観光客も含めた「人」が主役の「歩いて楽しい」東大路通を実現します。

《現状》

現在の道路幅員の中で、歩行者が安心・安全、そして快適に通行することができる空間の確保を最優先に、車線数の減少等も含めた道路空間の再構成や、歩行環境の改善に向けた検討を進めてきました。

これまでの調査を踏まえた交通解析の結果、現状の交通状況のまま東大路通を車線減少した場合、東大路通のみならず周辺道路への交通影響が大きいことが判明しており、車線減少を伴う道路空間の再構成（2車線化）については長期的に検討することとしました。

引き続き、パークアンドライドをはじめとした自動車流入抑制策の推進、道路ネットワークの強化等の中長期的に取り組むとともに、多くの市民・来訪者が訪れる東大路通及びその周辺において、歩行環境の改善等により、安心・安全な歩行空間を創出します。

【四条通のトランジットモール化】（シンボルプロジェクト）

《策定時の状況》

四条通は、多くの買物客や観光客で賑わう道路であり、自動車交通量よりも歩行者交通量の方が多いにも関わらず、道路空間の多くは自動車によって占有されているため、歩行空間が大変狭くなっています。さらに違法駐停車の頻発や、マイカーの流入による混雑を原因とした路線バスの遅れなどが課題となっています。

《基本的方向性》

市内最大の繁華街であり、祇園祭の山鉦が巡行する四条通を中心とする都心地域での歩道拡幅による安全・安心で快適な歩行空間の確保やマイカーから公共交通への転換を図るための公共交通優先と自動車の利用制限などを取組の内容とするトランジットモール化に加えて、隣接する歴史的細街路での自動車流入抑制の実現など、自動車交通の抑制と、一体的な歩行者中心のエリアの確保による賑わいを創出します。

《現状》

四条通（川端通～烏丸通間）において、道路空間の再配分による歩道拡幅と、テラス型バス停の導入による公共交通の優先化が平成27年10月に完了しました。

また、歩道整備が困難な都心の細街路において、安心でゆとりのある歩行空間を確保するため、路側線の引き直し等による「歩いて楽しいまちなかゾーン」の取組を推進しており、平成26年6月には歴史的都心地区での整備が完了し、今後周辺地域への拡大に取り組みます。

【らくなん進都（高度集積地区）における新しいバスシステムの導入
（シンボルプロジェクト）】

《策定時の状況》

らくなん進都（高度集積地区）は鉄道不便地域であり、バス交通も低頻度での運行となっています。

今後のらくなん進都（高度集積地区）においては企業誘致による活性化が期待され、そのためには交通アクセスの改善が不可欠です。

《基本的方向性》

京都駅と高度集積地区等を高頻度で結ぶバスを運行することで、当該地域の交通アクセスの改善を図ります。

《現状》

平成22年10月から、京都大学による、らくなん進都（高度集積地区）～京都駅間における直通バスの社会実験が行われ、平成23年10月からは、民間事業者による直通バスの本格運行が行われています。

【「京都スローライフ・ウィーク（モビリティ・ウィーク）」の実施による
コミュニケーション】（シンボルプロジェクト）

《策定時の状況》

モビリティ・ウィークとは、都心部において一定期間クルマを使わない地区を創り出し、市民一人ひとりがクルマのない都市環境を体験することにより、交通や環境、都市生活とクルマの使い方について社会啓発する取組のことです。

本市においては、既に祇園祭の期間において、一定期間自動車の往來を規制し、道路が歩行者のための空間となっているという事例が存在しています。

《基本的方向性》

ライフスタイルの転換に向け、効果的な京都らしい取組や、また、京都の伝統的な祭りや行事、イベントと連携し、一定期間クルマを使わない地区を創出します。本市では、この取組を「京都スローライフ・ウィーク」として取り組みます。

《現状》

毎年、秋頃に「カーフリーデー」として、クルマに頼らなくても日常生活には支障がないことを実感し考える社会啓発を産官学連携にて取り組んでいます。また、毎月16日を「ノーマイカーデー」とし、広くクルマを使わない生活を訴えかけるとともに、各イベントと連携し、啓発に取り組んでいます。

イ 先行実施プロジェクト

・先行実施プロジェクト：戦略検討と併せて、既に取組をはじめているプロジェクト

【洛西地域におけるバス利便性向上】（先行実施プロジェクト）

《策定時の状況》

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します。

洛西地域を運行する4事業者のバス系統（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を進めます。

《現状》

洛西地域を運行する4つのバス事業者、および2つの鉄道事業者と連携し、バス停留所施設の改善、鉄道バス相互の運行ダイヤの調整、鉄道駅におけるわかりやすいバス乗換案内の表示（統一した路線図や時刻表、乗場案内表示）を行うなど、公共交通の利便性向上に取り組んでいます。

また、地域行事においてブース設置やバス乗車体験等を行うなど、公共交通の利用促進策も実施しています。

今後も、交通事業者との連携を継続し、公共交通の利便性向上に取り組んでまいります。

【京都市内共通乗車券の企画・販売】（先行実施プロジェクト）

《策定時の状況》

京都市の鉄道・バスの交通事業者が連携し、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します。

関係事業者で構成するワーキンググループにより、具体策を検討し、早期に実現します。

《現状》

京都市の鉄道・バスの交通事業者が連携し、地区内の公共交通を利用することができる企画切符「京都フリーパス」を「先行実施プロジェクト」として平成22年度から平成26年度まで実施しました。

平成27年度からは、京都フリーパスの理念・目的を引き継ぎ、交通事業者が中心となったワーキンググループにより、「歩くまち・京都ルールきっぷ」を企画・販売しています。

【公共交通不便地域の対応策に関する検討】（先行実施プロジェクト）

《策定時の状況》

地域住民，交通事業者，行政を交えた公共交通不便地域の対応策について，検討の手順を確立するためのワーキンググループを設置し，次の検討テーマに基づき検討を進めます。

- ・公共交通不便地域における生活交通の維持に向けた仕組みづくり
- ・地域特性に応じた交通手段の対応策

《現状》

地域の実情を把握している区役所をはじめ，関係行政機関や交通事業者が連携し，地域の実情に応じた持続可能な生活の足の確保に向けた取組みを実施しています。

- ・地域が事業（運営）主体となってバスを運行している地域
北区雲ヶ畑，左京区久多，右京区水尾
- ・地域が主体となったMM等の取組によって新たなバス路線が運行している地域
北区柊野，山科区鏡山
- ・バス路線維持のために地域が主体となったMM等を取組んでいる地域
北区中川・小野郷，右京区宕陰・京北