

4 継続的な推進のための体制整備

「歩くまち・京都」を実現するための多種多様な交通政策を確実に進めるためには、交通政策の実施に関わるすべての組織が互いに協調しながら取り組むことが重要です。また、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することが必要になります。このため、交通政策に係る体制の抜本的な見直しを行い、戦略を総合的に推進、点検するための全庁挙げた推進体制と、社会情勢の変化も踏まえ、必要に応じた戦略の充実や見直しを提言するための、市民の皆様、事業者、学識経験者、有識者、行政が融合した体制を構築するとともに、実施プロジェクトを具体的に推進する体制を構築します。

さらに、行政と民間との連携をサポートする体制を構築し、複数の交通事業者などにより実施するプロジェクトを確実に円滑に推進します。

なお、本戦略に掲げた実施プロジェクトを確実に実施するために、それぞれの体制が受け持つ施策の担当を明確にし、持続的な戦略推進マネジメントをこれらの体制により実施していきます。

(1) 戦略の総合マネジメント体制の構築

ア 「歩くまち・京都」推進本部

副市長を本部長とした全局、区の局長級で構成する全庁体制を整備し、戦略の総合的な推進、点検を行うとともに、効率的な推進体制の検討や交通まちづくりに関する総合的な調整を進めます。

イ 「歩くまち・京都」推進会議

戦略の確実な推進を図るために学識経験者や有識者を中心とした戦略推進支援組織を設置し、戦略に掲げた実施プロジェクトの進捗を総合的に点検し、戦略のフォローアップや社会経済情勢の変化も踏まえた充実や見直しを継続的に行います。

(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

ア 庁内プロジェクト体制

「歩くまち・京都」推進本部のもと、庁内横断的に推進すべき実施プロジェクトについて、関係部局で構成した特定のプロジェクトチームを設置して、効率的な施策推進を図ります。

イ 「既存公共交通」の取組のマネジメント体制

既存公共交通の取組に関する分野について、市内で運行する鉄道、バスの交通事業者を中心とした交通事業者の連携のもと、公共交通ネットワーク会議を設置して、関連施策の推進や進捗状況の点検、見直しを行います。

また、具体的なプロジェクトを推進するに当たり、必要に応じてワーキンググループを設置するなど、協力体制を構築します。

ウ 「まちづくり」の取組のマネジメント体制

まちづくりの取組に関する分野について、既にある市民の皆様、事業者、行政が融合した体制による施策推進を図るとともに、未来の交通まちづくりについて、検討を進めます。

エ 「ライフスタイル」の取組のマネジメント体制

ライフスタイルの取組に関する分野について、「スローライフ京都大作戦」推進会議を設置して、関連施策の推進、進捗状況の点検や見直しを行います。

この体制により、一人ひとりに「歩く」ことを中心としたライフスタイルへの転換を促すため、コミュニケーションを活用して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。

(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

平成26年10月から2箇年かけて、「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、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、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を行ってきました。

「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進にあたっては、「京都のまちの活力を高める公共交通検討会議」で検討された知見を活かし、「歩くまち・京都」推進会議、公共交通ネットワーク会議、「スローライフ京都大作戦」推進会議において議論を深め、本市の交通政策に活かしていきます。

<参考>

京都のまちの活力を高める公共交通検討会議「報告書」で示された今後の展開

1 公共交通の重層化に向けた取組の推進

本市における充実した鉄道ネットワーク、バスネットワークを活かし、それぞれのモードごとの役割を踏まえつつ、事業者間の連携を図ることが必要であり、事業者が主体となるワーキンググループの取組を更に推進していく。

2 シームレスな乗継施策の実現

公共交通の利便性向上にあたっては、ソフト面、ハード面両面での取組が必要である。

ソフト面では、「歩くまち・京都 レールきっぷワーキンググループ」の取組や、「ICカード普及啓発WG」の取組等、事業者連携で様々な取組が行われており、

これらの取組を更に発展させていく。

ハード面では、バリアフリー化に併せて交通結節点としての機能強化を図る「西院駅の整備」等の事例も踏まえ、乗継拠点周辺におけるまちづくりと併せた取組を行っていく。

3 高度なバスシステムの実現

本市では既に複数のバス事業者が運行しており、更なる利便性の向上を図る上では、路線ごとの性格・役割を踏まえながら、事業者間での連携強化を図ることが不可欠である。

また、事業者間によって差が見られる、バス待ち環境や案内表示等は、市内の8割以上の迎送を担う市バスと同様の水準のサービスレベルに引き上げることが必要であり、市バスをモデルとした標準化を進めていく。

他都市において導入が相次ぐ連節バスの導入については、本市の都市特性、既存の公共交通のネットワークとの連携、将来の交通ネットワークのあり方も踏まえながら、具体的な検討を行っていく。

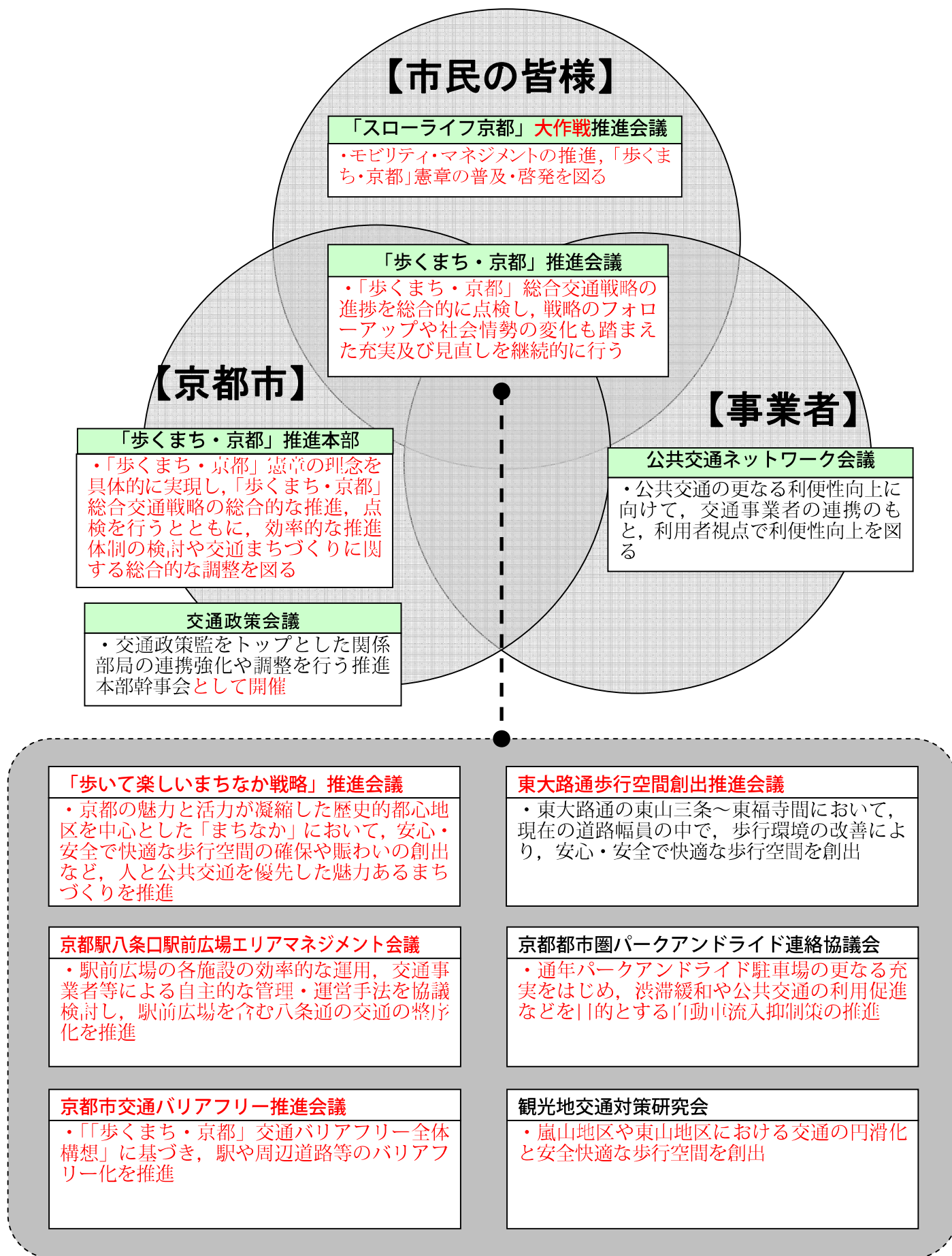
4 生活・活動拠点における持続可能な公共交通の実現

少子高齢化の進行が著しい北部山間地域においては、国の施策も活用し、交通事業者、地元、行政がそれぞれの責任を明確にし、地域の公共交通を維持・継続させるための方策を検討する等、地域の特徴に応じた公共交通のあり方を検討していく。また、その他の周辺地域では、スローライフ京都大作戦推進会議において、生活交通の確保に向けたモビリティ・マネジメントのあり方について検討を深めるとともに、地域が主体となった取組に対し支援を行っていく。

5 新たな公共交通の検討

まちのシンボルとなるようなLRT、BRTなどの新たな公共交通の導入については、民間事業者の連携・役割分担、事業採算性の確保を含めた議論を行うとともに、民間事業者の取組への支援方策の検討と併せて、市民の皆様との合意形成の手法等について、まちづくりの議論を通して検討を深めていく。

「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進体制 概念図



「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

分野1 「既存公共交通」の取組

施策名			実施主体					
			バス事業者 単独	バス事業者 連携	鉄道事業者 単独	鉄道事業者 連携	行政	その他
(1) 公共交通利便性向上施策								
ア バスの利便性向上施策								
(ア) バス系統再編								
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								
4		○ 基幹路線となるバス路線(河原町通, 東大路通など)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	○					
5		○ 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)	○					
6		○ 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(利用が低迷しているバス系統の増収増客策)	○					
7		○ 【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 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		○			○	
(ウ) 市バスの均一運賃区間の拡大								
	新規	○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								
(ア) バス走行空間改善								
8		○ バス専用又は優先レーンのカラー舗装化					○	
9		○ 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					○	

施策名			実施主体					
			バス事業者 単独	バス事業者 連携	鉄道事業者 単独	鉄道事業者 連携	行政	その他
10		○ 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		○			○	
11		○ 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)		○			○	
12		○ 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		○			○	
13		○ 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								
14		○ 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)		○			○	
15		○ 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・時刻表および接続情報等をわかりやすく表示)	○	○			○	
	新規	○ 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		○				地域/事業者
16		○ 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	○					商業/公共施設等
17		○ 観光地における路線バスターミナルの整備		○			○	
18		○ 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								
(ア)鉄道事業者間の連携								
19		○ 鉄道結節点における乗継相手の情報提供の充実				○		
20		○ 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								
21		○ 東西線沿線での潜在需要の発掘と、更なる利用促進			○	○	○	

施策名			実施主体					
			バス 事業者 単独	バス 事業者 連携	鉄道 事業者 単独	鉄道 事業者 連携	行政	その他
22		○ 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			○			
23		○ 夜間ダイヤの改善とパターンダイヤ化			○			
24		○ 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			○			
	新規	○ 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								
25		○ 鉄道の乗継利便性を考慮した鉄道ダイヤの設定				○		
(エ) 鉄道施設の整備								
	新規	○ 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								
(ア) ネットワークの連携強化と乗継利便性向上								
26		○ 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		○		○	○	
27		○ 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)		○		○		
28	追記	○ 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								
29		○ 定期券保有者に対する, 家族を含めた優遇制度の充実	○	○	○	○		
30		○ 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		○		○	○	スルッとKANSAI等
31	追記	○ 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	○	○	○	○	○	

施策名			実施主体					
			バス事業者 単独	バス事業者 連携	鉄道事業者 単独	鉄道事業者 連携	行政	その他
32		○【京都市内共通乗車券】 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		○		○	○	
オ バリアフリー化の推進								
33		○ 旅客施設及び周辺の道路等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進	○	○	○	○	○	
	新規	○ 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	○		○		○	
カ 効果的な情報提供策								
(ア)体系的な情報提供の構築								
34		○ 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)		○		○	○	
35		○ 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		○		○	○	
36		○ 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	○					
37		○ 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	○	○	○	○	○	公共交通機関でおこしやす京都市協議会等
(イ)市民向け情報提供								
38		○ 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								
39		○ 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	○	○	○	○	○	公共交通機関でおこしやす京都市協議会等
40		○ 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)		○		○	○	公共交通機関でおこしやす京都市協議会等

施策名			実施主体					
			バス事業者 単独	バス事業者 連携	鉄道事業者 単独	鉄道事業者 連携	行政	その他
41		○ 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	○	○	○	○	○	公共交通機関でおこしやす京都府協議会等
42		○ 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		○		○	○	観光ガイド
(エ) インターネットでの情報提供								
43		○ 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	○				○	民間情報提供事業者
44		○ 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								
45		○ 京都市周辺地域でのパークアンドライドの通年実施				○	○	
46		○ 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			○		○	宿泊施設等
47		○ 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			○		○	レンタカー事業者
48		○ 駅やバス停及びその周辺で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								
49		○ 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		○			○	
50		○ 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		○			○	

分野2 「まちづくり」の取組

施策名			実施主体					
			バス 事業者 単独	バス 事業者 連携	鉄道 事業者 単独	鉄道 事業者 連携	行政	その他
(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								
51		○ 観光スポットが集中している東大路通において、自動車抑制と歩道拡幅及び無電柱化					○	
	新規	○ 役割を終え、老朽化した横断歩道橋の撤去による歩行者優先の道路づくり					○	
イ トランジットモール								
52		○ 四条通での歩道拡幅による公共交通優先と自動車交通の抑制の取組を内容とするトランジットモール化の推進		○		○	○	沿線商店街
(3)未来の公共交通の充実								
ア 新しい公共交通システム								
(ア)LRT(Light Rail Transit)								
53		○ 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(LRV)の導入などを検討		○		○	○	
(イ)BRT(Bus Rapid Transit)								
54		○ 京都駅と高度集積地区等を高頻度で結ぶバスを運行		○			○	
イ コミュニティバス等の地域特性に応じた交通手段								
55		○ 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		○			○	
(4)自動車交通の効率化と適正化								
ア パークアンドライド								
56		○ 設置箇所の拡大や通年化		○		○	○	
イ 駐車場施策								
57		○ 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					○	駐車場事業者
58		○ 都心における駐車場整備の抑制など、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					○	駐車場事業者

施策名			バス 事業者 単独	バス 事業者 連携	鉄道 事業者 単独	鉄道 事業者 連携	行政	その他
ウ 貨物車の荷さばきの適正化								
59		○ 日常生活や企業活動に必要な荷さばきの適正化方策等を構築					○	沿線商店街、トラック事業者
エ タクシー交通の位置付けの明確化と効果的な活用								
60		○ 道路空間の再配分によるハード的な誘導施策や客待ちルール制度化等の促進					○	タクシー事業者
オ ロードプライシング								
61		○ 海外の都市において、都心部への自動車流入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					○	
カ 環境負荷の小さい車両の導入推進								
62		○ 京都市全体を「エコカー・ゾーン」とし、自家用車やバスのハイブリッド化、電気自動車化を推進		○		○	○	
キ 交通条件の公平化								
63		○ 公共施設や商業施設において、自動車利用者に優遇措置を講ずる場合、公共交通等の利用者に対しても同水準以上のサービスを提供する制度の創設					○	商業施設
(5) パーソナルモビリティの転換								
ア 自転車交通施策								
64	追記	○ 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(「京都新自転車計画」に基づく取組の実施等)					○	
65		○ 環境負荷の小さい公共交通手段の1つとして都市型レンタサイクルの導入を促進			○		○	
イ カーシェアリング								
66		○ 既に京都で実施しており、さらなる普及・促進、電気自動車の導入も検討					○	関係事業者

分野3 「ライフスタイル」の取組

施策名・概要			実施主体					
			バス事業者 単独	バス事業者 連携	鉄道事業者 単独	鉄道事業者 連携	行政	その他
(6)「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発								
67	○ 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の連携 ○ 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		○	○	○	○	○	
(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								
(ア)公共交通情報マップを活用したコミュニケーション								
68	○ 「全域版公共交通情報マップ」の作成、配布 ○ 「地域版公共交通情報マップ」の作成、配布			○		○	○	
(イ)広域のかつ個別的なコミュニケーション								
69	○ 国内初となる全世帯を対象とした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			○		○	○	
(ウ)転入者・転居者とのコミュニケーション								
70	○ 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 ○ 不動産店舗に「地域版公共交通情報マップ」を掲示 ○ 都心部への転入者に対してカーシェアリングや自転車利用に関する情報を提供			○		○	○	不動産事業者、カーシェアリング事業者
(エ)広報媒体等を活用したコミュニケーション								
71	○ 広報媒体、各種イベントを活用した動機付け情報を提供とTFP参加を呼びかけ			○		○	○	出版社、旅行事業者、放送事業者
(オ)ウェブサイトを活用したコミュニケーション								
72	○ ウェブサイトを活用した公共交通の基本情報や動機付け情報等を提供 ○ ウェブサイトを活用したTFPを実施 ○ 各交通事業者のウェブサイトやポータルサイト運営事業者の地図サイトと連携			○		○	○	ポータルサイト運営事業者
(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								
73	○ 市民や観光客の買物やレジャーなどの自由目的を対象として、ウェブサイトで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			○		○	○	自動車メーカー等
(キ)交通結節点マネジメント								
74	○ 乗換駅やバスターミナル等の交通結節点における適切な乗換情報を提供			○		○	○	
「京都スローライフ・ウィーク」の実施によるコミュニケーション								
75	○ 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						○	関係事業者

施策名・概要			実施主体					
			バス事業者 単独	バス事業者 連携	鉄道事業者 単独	鉄道事業者 連携	行政	その他
イ「学校」で交通行動スタイルの見直しを促す施策								
(ア)小学校・中学校におけるコミュニケーション								
76		○ 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 ○ 学校を通じた保護者へのTFPを実施		○		○	○	京エコロ ジーセン ター等
(イ)児童・生徒による成果発表等のコミュニケーション								
77		○ 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を発表するパネル掲示や学習発表会などの機会を提供		○		○	○	
(ウ)大学生・新成人とのコミュニケーション								
78		○ 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TFP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								
(ア)エコ通勤の推進を図るコミュニケーション								
79		○ 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の取組を推進		○		○	○	京都商工 会議所, 環境関連 団体
(イ)職場交通マネジメント								
80		○ 事業者の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よう職場交通プランの作成を支援		○		○	○	事業所
(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								
81		○ 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		○		○	○	自動車 メーカー 等
(エ)エコドライブの推進を図るコミュニケーション								
82		○ 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, 燃料消費の少ない運転方法であるエコドライブを推進		○			○	関係事業 者, 団体

施策名・概要			実施主体					
			バス事業者 単独	バス事業者 連携	鉄道事業者 単独	鉄道事業者 連携	行政	その他
エ 「観光客」の交通行動スタイルの見直しを促す施策								
(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								
83		○ 観光シーズン前に、主要駅や高速道路のサービスエリアなどにおいて、ポスターの掲出やリーフレット等の配布を実施し、公共交通を利用した観光誘致を展開 ○ 修学旅行生を対象として、「京都修学旅行1dayチケット」の普及啓発などの公共交通利用を呼びかけ		○		○	○	公共交通 でおこし やす・京 都市協 議会、京 都観光 推進協 議会
(イ)宿泊観光客とのコミュニケーション								
84		○ 観光シーズンに、宿泊観光客を対象とし、市内の宿泊施設の協力のもとマイカー観光について考えるTFP(動機付け冊子、公共交通情報マップ、コミュニケーションアンケートの配布)を実施		○		○	○	宿泊施 設、京 都市観 光協 議会
(ウ)出発地における観光客とのコミュニケーション								
85		○ 観光客の出発地(居住地)において、旅行代理店との連携や、広報媒体の活用により、公共交通を利用した観光誘致を展開		○		○	○	出版社、 旅行事 業者、 放送事 業者、 京都観 光推進 協議会
(エ)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								
86		○ 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		○		○	○	公共交 通でお こしや す・京 都市協 議会等
(オ)ウェブサイトを活用したコミュニケーション								
87		○ 京都の公共交通に関する情報を望む観光客を対象とし、ウェブサイトを活用して、公共交通の情報、動機付け情報等の提供やTFPを実施		○		○	○	ポータル サイト運 営事業者
(カ)交通結節点マネジメント								
88		○ 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の提供		○		○	○	