

総合交通戦略の基本理念：ひとと公共交通優先の「歩くまち・京都」の推進

策定後 10 年を経過

令和 2 年度の取組

平成22年1月策定

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…

3 つ の 柱

- ①「既存公共交通」の取組
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
- ②「まちづくり」の取組
歩く魅力を最大限に味わえるよう
歩行者優先のまちをつくる
- ③「ライフスタイル」の取組
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

【88の実施プロジェクト】

【数値目標】非自動車分担率
目標：80%超

平成29年3月追記・修正

京都市基本計画後期実施計画
との整合を図るため追記・修正新たに、6つの
実施プロジェクトを追加

現 状

【94の実施プロジェクト】

- ほぼ達成：16事業（17%）
- 推進中：77事業（82%）
- 企画構想段階：1事業（1%）

【数値目標】

- 非自動車分担率
令和元年実績：約78%

更なる進化

《総合交通戦略の改定》

【「歩くまち・京都」総合交通戦略審議会※の設置】

※2月市会に設置条例を提案中

- 学識経験者（交通政策、新技術、都市計画、健康長寿に詳しい方等）、観光・商業関係団体、関係行政機関（交通管理者等）などで構成
- 社会情勢の変化等を踏まえて、今後の施策の方向性等について審議予定

★ 基本理念の下、施策の柱のあり方や、社会情勢の変化、新たな課題への対応、環境負荷の低減、健康増進など、あらゆる観点から検討

《次期京都市基本計画（2021～2025）の策定》

「京都市基本計画審議会」において
各政策分野のめざすべき2025年の姿を審議中【分野20】歩くまち
～ひとと公共交通優先の「歩くまち・京都」の更なる進化を目指す～

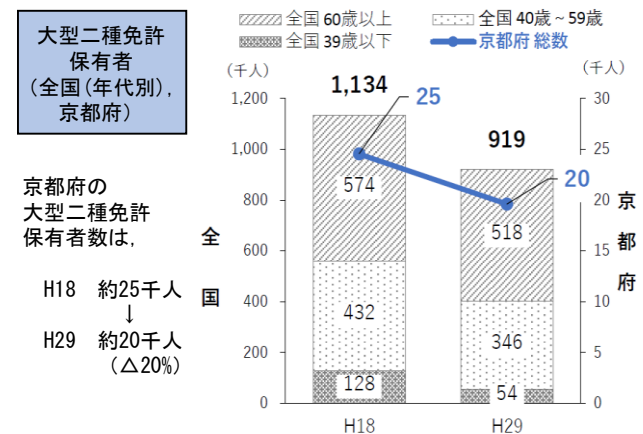
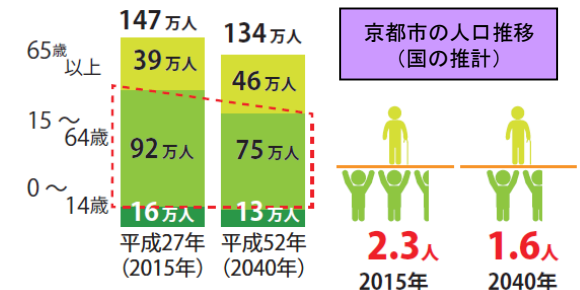
「歩くまち・京都」の推進

移動のために自動車を使う割合は平成12年から約2割減少した一方、鉄道やバスを使う割合は約3割増えているなど、**クルマ中心から「歩く」ことを中心としたまちと暮らしへの転換が着実に進んでいる。**

本市の交通をとりまく社会情勢の変化

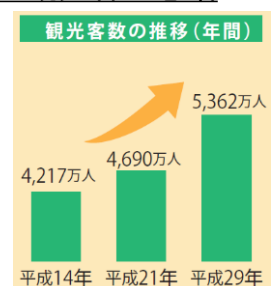
●人口減少・少子高齢化の進展など

- ・特に市内周辺部等で人口減少・少子高齢化が顕著。人口減少等に伴う公共交通の利用減は交通事業者の事業収支悪化につながる
- ・運転士・整備士等、公共交通の担い手が不足
- ・近年の高齢運転者の事故等を背景に、高齢者の運転免許返納の取組が進められている



●インバウンドをはじめ観光客の急増

- ・市民等の通勤通学利用に加え、観光客の増加も相まって、市民と観光客の移動が錯綜
- ・生活路線を含む一部の公共交通機関や京都駅をはじめとする主要交通結節点、観光地等の歩行空間で混雑が発生



●AI、IoT等の技術革新の進展

- ・交通分野においては、MaaS、AIを活用したオンデマンド交通、自動運転等、まちづくりの課題解決につながる可能性のある新たなモビリティサービスが登場
- ・IC化、キャッシュレス化の進展によるスマートな暮らしの機運の高まり
- ・新しい技術・サービスを通じて蓄積したデータの利活用で、公共交通等の効率的な運営に繋がる可能性

①自動車分担率の低下

移動のために自動車を使う割合は、平成12年から約2割減少。一方、鉄道やバスを使う割合は約3割増加。

	H12	R1
自動車	28.3	22.3
鉄道・バス	21.8	28.0
	(%)	(%)

②市内交通量の低下

一般道路の平均交通量は、平成22年度から、市内全体では約8%、市内中心部では約6%減少。

	H22	H27
市内全体	8,382	7,705
市中心部	22,308	20,972
	(台/12h)	(台/12h)

③公共交通利用者の増加

平成21年度から、鉄道利用者は約14%増加、バス利用者は約19%増加。

	H21	H30
鉄道	406,633	464,581
バス	139,463	166,432
	(千人)	(千人)

④観光客のマイカー利用減少

観光客の入洛時の交通手段分担を見ると、自家用車を使う割合は、平成21年から約7割減少。一方、鉄道やバスを使う割合は約3割増加。

	H21	H30
自動車	30.0	8.6
鉄道・バス	70.0	91.4
	(%)	(%)