

「歩くまち・京都」総合交通戦略2021(仮称) (案)



2021年(令和3年)●月

目次

第1章 「歩くまち・京都」総合交通戦略について

1 「歩くまち・京都」総合交通戦略とは	1
(1) 策定の経過	1
(2) 「歩くまち・京都」総合交通戦略の取組推進による成果	1
(3) 本市の各種計画との関係	2
(4) 各種政策分野との融合	2
(5) SDGs推進と「歩くまち・京都」について	3
2 「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（仮称）の基本的事項	3
(1) 本市における交通を取り巻く状況・課題	3
(2) 「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（仮称）の理念	4
(3) 「歩くまち・京都」憲章	5
3 「歩くまち・京都」の目標	6
(1) 目指すまちの姿（目標像）	6
(2) 指標・目標数値	7
(3) モニタリング指標	7
(4) その他の関連データ	8

第2章 「歩くまち・京都」実現のための方針・施策等

1 「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（仮称）の施策体系	9
(1) 3つの柱と相互連携・相乗効果の創出について	10
(2) コロナからの回復期における重点取組	10
2 推進内容（柱・方針・施策）の一覧	11
柱1 「公共交通ネットワーク」の取組	12
柱2 「まちづくり」の取組	21
柱3 「ライフスタイル」の取組	27
コロナからの回復期における重点取組	31

第3章 「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進体制について

1 マネジメント体制と進捗管理	32
(1) 総合マネジメント体制（「歩くまち・京都」推進会議）	32
(2) 市民・事業者の取組の推進体制（「スローライフ京都」大作戦推進会議）	32
(3) 交通事業者の取組の推進体制（公共交通ネットワーク会議）	32

(4) 行政の取組の推進体制（「歩くまち・京都」推進本部会議）	32
(5) 個別課題に対する推進体制	32
2 「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進項目の実施主体	33
柱1 「公共交通ネットワーク」の取組	34
柱2 「まちづくり」の取組	36
柱3 「ライフスタイル」の取組	37

第1章 「歩くまち・京都」総合交通戦略について

1 「歩くまち・京都」総合交通戦略とは

(1) 策定の経過

京都市では21世紀を迎えるにあたり、最初の四半世紀（2001年～2025年）におけるグランドビジョンとして「京都市基本構想」を策定し、その中で自動車交通に過度に依存しない公共交通優先型の交通体系を総合的に構築し、歩くことが楽しくなるようなまちづくりに取り組むことを掲げました。

また、「京都市基本構想」を具体化するとともに、都市経営の基本となる「京都市基本計画」において、「歩くまち・京都」の実現を目指すこととしました。

「歩くまち・京都」総合交通戦略は、市民、交通事業者、行政、関係機関や関係団体等の相互の協力及び適切な役割分担の下、過度なクルマ利用に依存せず、交通分野と幅広い分野のまちづくり施策と連携した総合的かつ戦略的な施策推進を目指し、2010年（平成22年）1月に策定したものです。

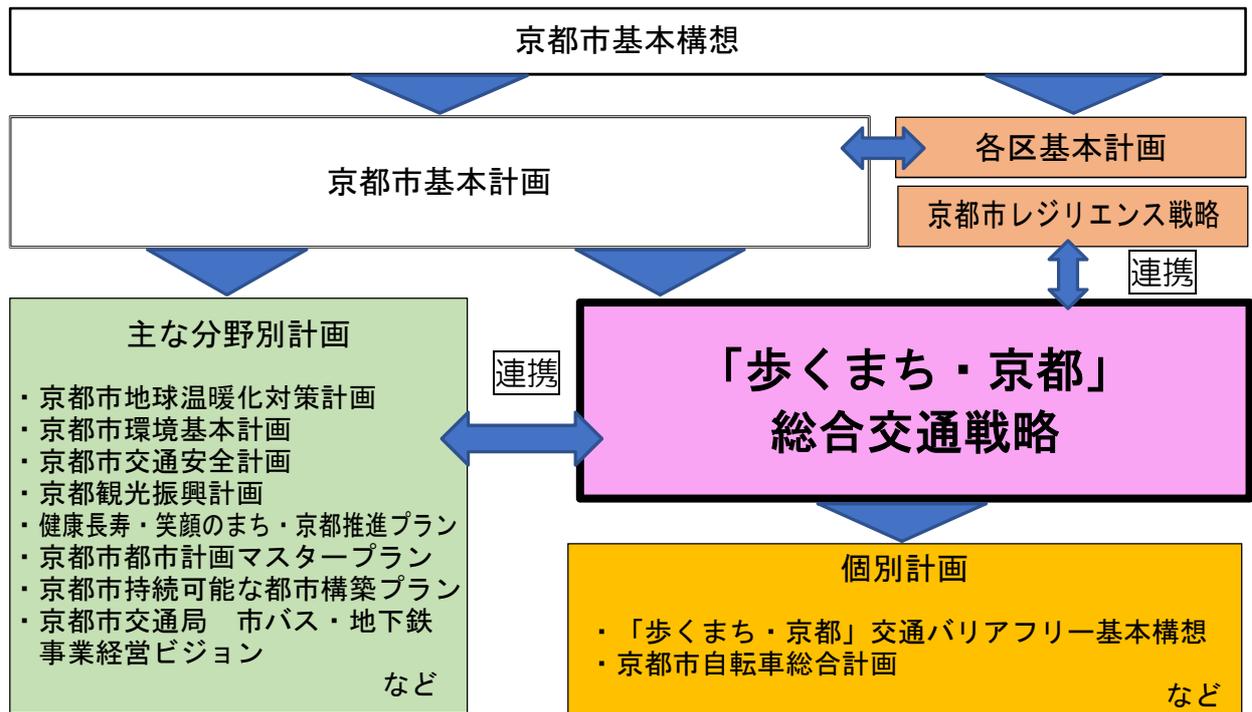
(2) 「歩くまち・京都」総合交通戦略の取組推進による成果

「歩くまち・京都」総合交通戦略において、「既存公共交通」、「まちづくり」、「ライフスタイル」の3つを取組の柱とし、94（平成29年3月改定時点。当初策定時点では88）の実施プロジェクトを密接に連携させ、取組を推進してきました。

その結果、この10年間で、京都市の非自動車分担率は2ポイント上昇（75.7%→77.7%）し、日本人観光客で公共交通を利用して京都に来られる割合は20ポイント上昇（71.1%→91.0%）しました。

その他、四条通の歩道拡幅整備や、京都駅八条口駅前広場の整備、パークアンドライドの通年実施などの象徴的な取組も着実に進展し、クルマ利用から徒歩・公共交通利用への転換は確実に進んでいます。

(3) 本市の各種計画との関係



(4) 各種政策分野との融合

「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、景観、産業など幅広い分野の政策と融合し、取組を進めます。



(5) SDGs推進と「歩くまち・京都」について

SDGs（エスディージーズ）は、2015年9月の国連サミットにおいて、気候変動、自然災害、生物多様性、紛争、格差の是正などの国内外の課題の解決に向けて掲げられた国際目標（17のゴールと169のターゲット）です。

2030年までの目標達成に向けて、世界の全ての国・地域の政府だけでなく、地方自治体や民間企業等もその達成に向けて取り組むこととされています。

「歩くまち・京都」総合交通戦略は、交通政策を中心に、環境、福祉、景観、産業など幅広い分野の政策と融合させつつ、持続可能な都市の実現を目指すものであり、各政策を通して、SDGs達成にも貢献していきます。

なお、2021年（令和3年）京都市は「SDGs未来都市」に選定され、環境にやさしいまちの実現に向け、「人と公共交通優先の『歩くまち・京都』の更なる推進」を図ることとしています。



2 「歩くまち・京都」総合交通戦略2021(仮称)の基本的事項

(1) 本市における交通を取り巻く状況・課題

2010年（平成22年）1月に「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定して以降、約10年が経過し、交通をめぐる情勢は大きく変化しました。

全国的には人口減少や少子高齢化、地方の過疎化の進行により、公共交通を支える担い手の不足など地域の公共交通を維持・確保するうえでの課題が顕在化し、京都市においても、徐々にその影響が大きくなりつつあります。

一方、京都市においては、京都ならではの魅力を活かして、人々を惹きつける人口140万人規模の都市としてのまちの活力の維持・向上を目指すこととしているため、定住促進、企業立地促進等に資する交通ネットワークの形成が重要になっています。

更には、脱炭素社会の実現に向け、2050年までの二酸化炭素排出量「正味ゼロ」を目指しており、運輸部門における脱炭素化も喫緊の課題となっています。

加えて、テレワークやオンライン授業・取引等の普及といった新たな社会経済活動の広まり、ワーク・ライフ・バランスを大切にする風潮など、人々のライフスタイルや交通行動は大きく変化する局面に差し掛かっています。

社会情勢の変化と取り組むべき交通に関する主な諸課題	
人口減少、少子・長寿化	
<ul style="list-style-type: none"> ○ 公共交通利用者の減 ○ 運転士・整備士など公共交通を支える担い手の不足 ○ 高齢者の免許返納等による移動ニーズの多様化 ○ 市民生活に必要な移動手段の確保 	
地球温暖化	新型コロナ感染症の拡大・頻発する自然災害
<ul style="list-style-type: none"> ○ 運輸部門におけるCO₂排出量の更なる削減 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 『密』を避ける行動への対応 ○ 自然災害などに対する備えの確保
混雑問題	若年・子育て層の流出
<ul style="list-style-type: none"> ○ 生活交通と観光交通の錯綜（とりわけ京都駅への一極集中） ○ 交通渋滞の発生 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 定住促進、企業立地促進等に資する交通ネットワークの形成 ○ 魅力的な歩道空間、都市空間の創出
人々のライフスタイルの変化	デジタル技術の進展
<ul style="list-style-type: none"> ○ テレワーク等の普及に伴う外出機会の減少 ○ インターネット通販の拡大等による個人宅配個数の増加 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通データ（料金・路線ダイヤ）等の連携の不足

これらの、新たに生じてきている交通に関する諸課題への対応や、目覚ましいスピードで進む技術革新、「SDGs」、「Society 5.0」、「レジリエンスの重要性の高まり」「健康長寿」など、分野を横断する新たな潮流も踏まえ、市民の皆様の安心・安全で快適な暮らしや都市活力の向上を図るため、持続可能な都市社会の基盤となる交通まちづくりが不可欠となっています。

(2) 「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（仮称）の理念

「歩くまち・京都」総合交通戦略の取組の推進により、クルマ中心から、徒歩・公共交通を中心としたまちや暮らし、観光への転換は着実に進んできていますが、将来を見据え、近年の交通をめぐる大きな社会情勢の変化にも柔軟に対応していく必要があります。

そこで、京都市では、近年の潮流を的確に捉えつつ、「歩くまち・京都」の理念である「人と公共交通優先のまちづくり」を継承・進化させ、誰もが公共交通をより便利で快適に利用でき、徒歩や自転車等も“かしこく”組み合わせて出かけるスマートなライフスタイルが人々に定着していくことで、「出かけたくなる」魅力と活力のあふれるまちとなることを目指していきます。

人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の継承・進化により、
「出かけたくなる」魅力と活力のあふれるまちを目指す。

(3) 「歩くまち・京都」憲章

京都市では、「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定と同時に、「歩くまち・京都」実現のための行動規範として「歩くまち・京都」憲章を制定しました。

「歩くまち・京都」総合交通戦略については、様々な社会情勢の変化や新たな潮流を盛り込み、更なる進化を目指して改定を行いますが、その根底にある基本理念や行動規範については、決して色あせるものではありません。

「歩くまち・京都」の実現のためには、市民、事業者、行政がその理念をしっかりと理解し、それぞれの立場で積極的な行動を起こしていただくことが必要不可欠です。そのための重要な行動規範として、これからも「歩くまち・京都」憲章をしっかりと受け継いでいきます。

【平成22年1月23日制定 「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。

「歩くまち・京都」憲章

わたしたちの京都では、市民一人ひとり、

**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」の目標

(1) 目指すまちの姿（目標像）

「歩くまち・京都」の実現に向けた取組は、持続可能な都市社会を根幹から支えるものであることから、中長期的な視点を持って進めていく必要があります。

その一方で、目まぐるしく変化する社会情勢、日進月歩の技術革新を踏まえつつ、時々の課題にもしっかりと対応していくことが重要です。

このことから、「歩くまち・京都」総合交通施戦略2021（仮称）においては、概ね20年後にあたる2040年（令和22年）のまちの姿を見据え、柔軟な施策展開を図っていきます。

《2040年に目指すまちの姿のイメージ》

発達した公共交通ネットワークによる魅力と活力のあるまち

- ・ 鉄道・バス・タクシーや、LRT、BRT、さらには自動運転技術を使った新しい乗り物などにより、環境にやさしい公共交通ネットワークが発達。また、地域団体等が主体となった住民ボランティアバスなどの移動サービスも活用され、持続可能な移動手段の選択肢が増加している。
- ・ バス停や駅の施設は、ユニバーサルデザインが一層進展し、「心のバリアフリー」の広がりにより全ての人の円滑な移動が実現している。
- ・ 社会全体でDX（デジタルトランスフォーメーション）が進展し、交通に限らず幅広い分野のデータとの連携、より高度化した情報通信技術や自動運転技術の活用、新しいモビリティの出現やMaasの推進等により、効率的かつ地域ごとの特性・ニーズに応じた移動手段が確保されている。
- ・ 地域内の交通ネットワークが充実し、企業立地や定住が促進され、「職住共存・職住近接」のまちづくりが進んでいる。
- ・ 京都市内の各エリア間が有機的につながり、周辺地域との広域的な連携強化に資する新たな交通ネットワークが形成され、まちづくりを支える交通網が発達している。

魅力的な道路・歩行空間による「出かけたくなる」「歩きたくなる」まち

- ・ 歩行者や公共交通を優先したトランジットモールをはじめ、快適でゆとりがあり、居心地が良く歩きたくなるような歩行空間が創出されている。そぞろ歩きする人や、道路の休憩スペースやベンチなどでくつろぐ人たちなどにより、賑わいと活気に満ち、誰もが歩いて「出かけたくなる」まちづくりが進展している。
- ・ 歩行者、公共交通、自転車、クルマ等の多様な交通手段に応じて道路空間が適切に再配分されている。

「歩くこと」を大切に、スマートなライフスタイルが定着しているまち

- ・ 誰もが徒歩と公共交通、自転車や新たなパーソナルモビリティなどをかきこく組み合わせて利用し、より便利で快適に出かけるスマートなライフスタイルが定着している。
- ・ ワーク・ライフ・バランスの取組が広まることで、ライフスタイルが変化し、環境や健康にもよい「歩くこと」の価値が再認識され、「楽しみ」のための交通行動が増加している。

(2) 指標・目標数値

「歩くまち・京都」総合交通戦略では、クルマ中心のまちや暮らしを、歩くことや公共交通利用を中心としたまちや暮らしへの転換を掲げ、その進捗状況を象徴的に表す指標・数値目標として、「非自動車分担率80%超」を掲げました。

「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（仮称）においても、「人と公共交通優先のまちづくり」をたゆむことなく推進していくため、「非自動車分担率」を指標として用い、「85%以上」を目標数値として掲げます。

この数値に少しでも近づいていけるよう、市民、事業者、行政が連携し、取組を推進していきます。

指 標：非自動車分担率

目標数値：85%以上

- ・ 人と公共交通優先の観点 ⇒鉄道・バス・徒歩の計59%以上
- ・ 徒歩や公共交通を補完する観点⇒自転車・バイク等の計26%以上

(3) モニタリング指標

非自動車分担率を補完し、「歩くまち・京都」総合交通戦略を多面的に推進していくための参考として、次のとおり、モニタリング指標を設定します。

① 京都市民の休日における外出率

移動機会の創出や「出かけたくなる」魅力と活力のあふれるまちづくりに関連する観点から把握することにより、施策の推進に活用していきます。

② アンケート調査による市民の実感・満足度

市民の皆様の実感や満足度といった観点から把握していくことにより、施策の推進に活用していきます。

【市民の実感・満足度アンケート項目例】

- 公共交通の利便性や快適性に関する項目
- 安心・安全な歩行空間やまちの活力・魅力創出に関する項目
- 徒歩や公共交通優先のライフスタイル実践に関する項目 など

(4) その他の関連データ

「歩くまち・京都」総合交通戦略を多面的に推進するために、非自動車分担率やモニタリング指標に加え、必要に応じてその他の関連データも活用します。

また、近年の技術の進歩により、ビッグデータ等を用いた効果検証も可能となっていることから、取得可能なデータの内容や費用対効果などをふまえ、活用の可能性を検討していきます。

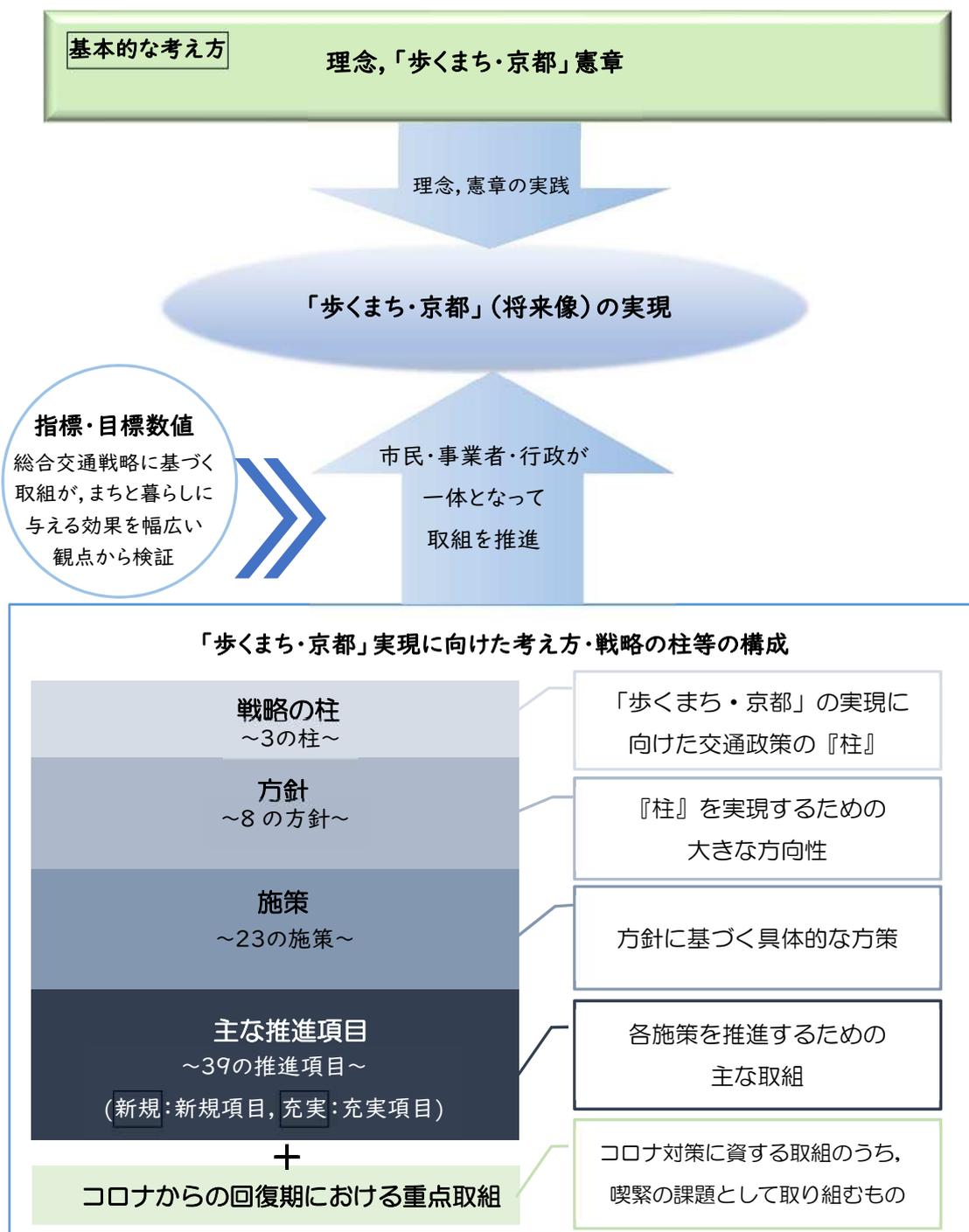
関連データの例

- ア 公共交通の利用状況に関するもの（鉄道・バスの利用者数など）
- イ 観光客の交通行動に関するもの（入洛者の利用交通機関利用割合など）
- ウ 自動車流入抑制に関するもの（市街地への流出入交通量など）
- エ 健康に関するもの（1日当たりの歩数など）
- オ 環境保全に関するもの（運輸部門におけるCO₂排出量など）

第2章 「歩くまち・京都」実現のための方針・施策等

1 「歩くまち・京都」総合交通戦略2021(仮称)の施策体系

「歩くまち・京都」総合交通戦略2021(仮称)では、「歩くまち・京都」の実現に向け、交通分野だけでなく、幅広いまちづくりの分野にわたり、市民、事業者、行政が一体となって、体系的かつ効率的に取組を推進するため、3つの取組の柱の下、方針、施策等を掲げ、取組を進めていきます。



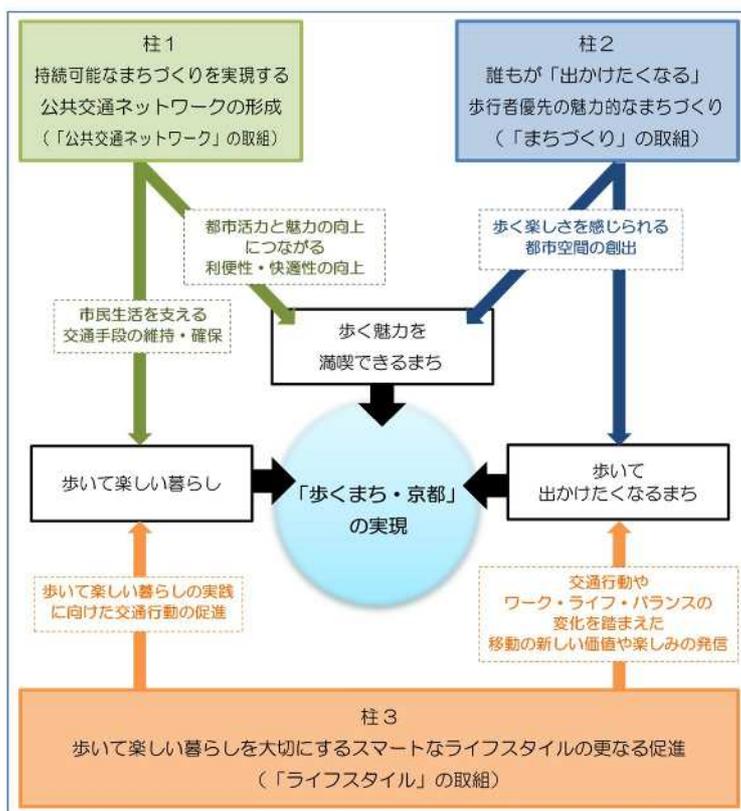
※ **新規**: 新規項目…主な推進項目のうち新規要素を含む項目

充実: 充実項目…主な推進項目のうち現戦略の内容を充実させた項目

(1) 3つの柱と相互連携・相乗効果の創出について

- | | |
|----|--|
| 柱1 | 持続可能なまちづくりを実現する公共交通ネットワークの形成
(「公共交通ネットワーク」の取組) |
| 柱2 | 誰もが「出かけたくなる」歩行者優先の魅力的なまちづくり
(「まちづくり」の取組) |
| 柱3 | 歩いて楽しい暮らしを大切にするスマートなライフスタイルのさらなる促進
(「ライフスタイル」の取組) |

各柱に掲げた方針・施策・主な推進項目を互いに密接に連携させながら推進することにより、相乗効果を創出していきます。



(2) コロナからの回復期における重点取組

新型コロナウイルス感染症の流行拡大により、人との接触・外出を避ける傾向、新たな生活様式（テレワークやオンライン授業・取引等の普及）の広まりや漠然とした公共交通への不安等から公共交通利用者数は大きく減少するなど、人々の移動、外出に関する考え方や行動様式に大きな変化をもたらし、短期から中長期的なものまで、様々な観点からの取組が求められています。

そこで、中長期的な課題として取り組むものについては、各柱・方針等の中に位置付けつつ、喫緊の課題として短期集中的に取り組むものについては、「コロナからの回復期における重点取組」として掲げることとします。

2 推進内容(柱・方針・施策)の一覧

柱1 持続可能なまちづくりを実現する公共交通ネットワークの形成 (「公共交通ネットワーク」の取組)

《方針1》 市民生活を支える交通手段の維持・確保

- 【施策1】交通事業者や行政の連携強化による公共交通の維持・確保
- 【施策2】地域の特性やニーズに応じた生活交通の維持・確保
- 【施策3】ラストワンマイルを支える多様なモビリティの活用

《方針2》 都市の活力と魅力の向上につながる公共交通の利便性・快適性の向上

- 【施策4】安心・安全・快適・便利な移動につながる公共交通の利用環境整備の更なる促進
- 【施策5】利便性・快適性の向上につながる交通結節機能の強化
- 【施策6】混雑緩和・解消につながる交通ネットワークの機能強化
- 【施策7】ハード・ソフト両面にわたる交通バリアフリーの推進
- 【施策8】交通データのオープン化や他分野との連携などデータの利活用による更なる交通サービスの向上
- 【施策9】2050年までの二酸化炭素排出量「正味ゼロ」に向けた公共交通の脱化石燃料化の推進

《方針3》 未来を見据えた交通ネットワークの充実

- 【施策10】市内の各エリア間はもとより、近隣都市を含めて有機的かつ広域的につなぐ交通ネットワークの検討
- 【施策11】多様な交通ニーズに応じた新たな都市交通システムの検討

柱2 誰もが「出かけたくなる」歩行者優先の魅力的なまちづくり (「まちづくり」の取組)

《方針4》 歩く楽しさを感じられる都市空間の創出

- 【施策12】安心・安全で魅力的な歩行空間の創出
- 【施策13】歩いて楽しい「出かけたくなる」賑わい空間の創出

《方針5》 歩行者優先のまちづくりに資する自動車交通の効率化と適正化

- 【施策14】自動車流入抑制策の展開
- 【施策15】都市の活力・レジリエンスの向上に資する道路整備の推進
- 【施策16】円滑な物流の推進

《方針6》 公共交通・徒歩移動をかしこく組み合わせた自転車等の利活用

- 【施策17】自転車の安心・安全な利用環境の充実
- 【施策18】生活の質の向上につながる自転車の活用促進
- 【施策19】その他のパーソナルモビリティの活用の検討

柱3 歩いて楽しい暮らしを大切にするスマートなライフスタイルの更なる促進 (「ライフスタイル」の取組)

《方針7》 歩いて楽しい暮らしの実践に向けた交通行動の促進

- 【施策20】「歩くまち・京都」の理念の更なる浸透
- 【施策21】徒歩や自転車等をかしこく組み合わせた公共交通利用の促進
- 【施策22】新しい技術やサービスを活用したスマートな公共交通利用の促進

《方針8》 交通行動やワーク・ライフ・バランスの変化を踏まえた移動の新しい価値や楽しみの発信

- 【施策23】幅広い観点からの「歩くこと」や「移動」に対する価値・楽しみの発信

コロナからの回復期における重点取組

- 公共交通の安心・安全や利便性・快適性についての情報発信
- 公共交通のサービス水準維持に向けた更なる支援
- 混雑緩和・三密回避につながる交通・観光分野の取組の推進
- 行動様式の変容に合った多様な移動手段の活用

柱1 「公共交通ネットワーク」の取組

柱1 持続可能なまちづくりを実現する公共交通ネットワークの形成

《方針1》 市民生活を支える交通手段の維持・確保

【施策1】 交通事業者や行政の連携強化による公共交通の維持・確保

【施策2】 地域の特性やニーズに応じた生活交通の維持・確保

【施策3】 ラストワンマイルを支える多様なモビリティの活用

《方針2》 都市の活力と魅力の向上につながる公共交通の利便性・快適性の向上

【施策4】 安心・安全・快適・便利な移動につながる公共交通の利用環境整備の更なる促進

【施策5】 利便性・快適性の向上につながる交通結節機能の強化

【施策6】 混雑緩和・解消につながる交通ネットワーク機能の強化

【施策7】 ハード・ソフト両面にわたる交通バリアフリーの推進

【施策8】 交通データのオープン化や他分野との連携などデータの利活用による更なる交通サービスの向上

【施策9】 2050年までの二酸化炭素排出量「正味ゼロ」に向けた公共交通の脱化石燃料化の推進

《方針3》 未来を見据えた交通ネットワークの充実

【施策10】 市内の各エリア間はもとより、近隣都市を含めて有機的かつ広域的につなぐ交通ネットワークの検討

【施策11】 多様な交通ニーズに応じた新たな都市交通システムの検討

※ **新規**：新規項目…主な取組項目のうち新規要素を含む項目

充実：充実項目…主な取組項目のうち現戦略の内容を充実させた項目

《方針1》 市民生活を支える交通手段の維持・確保



人口減少社会の到来に伴い、公共交通の利用者が大きく減少していくことが見込まれます。

その一方で、高齢者の運転免許証返納の増加等を背景に、公共交通に対するニーズは高まり、ますます多様なものとなりつつあります。

また、少子長寿化が進むにつれて、運転士、整備士といった公共交通を支える担い手不足がより深刻化するなど、今後、公共交通の維持・確保がますます厳しくなることが予想されます。

京都市では、市民の暮らしを支える公共交通の維持に加え、既存公共交通の維持が困難となったエリアについても、地域の実情とニーズに応じた持続可能な移動手段の維持・確保に努めます。

併せて、担い手不足の解消や移動手段の確保につながるAIやIoTなどの技術革新を踏まえた多様なモビリティの活用に向けた検討を進めます。

【施策1】 交通事業者や行政の連携強化による公共交通の維持・確保

公共交通を未来につなぎ、活かしていくため、交通事業者同士や行政との連携を強化し、その維持・確保を目指します。

主な推進項目

① 交通事業者同士や行政における相互連携の強化

持続可能な都市を支える公共交通ネットワークの維持・確保を図るため、公共交通を支えるそれぞれの主体が個々の役割を果たすことに加えて、交通事業者同士、交通事業者と行政、行政同士など、様々な形での相互連携を一層強化します。

また、個々の交通事業者の枠を越えて、「歩くまち・京都」の実現に向けた課題・認識の共有や共同での取組を進めます。

② 路線・ダイヤ改善等による公共交通サービス水準の維持・向上

移動手段として公共交通を積極的に選択していただき、公共交通の利用者を今後も維持していくためには、公共交通サービス水準の維持・向上が重要です。

このことを踏まえ、快適性や利便性の向上につながる鉄道・バスの路線・ダイヤの検討や、新たな料金サービス等の取組を推進します。

③ 公共交通の担い手不足解消に向けた取組 **新規**

複数の交通事業者が行政とも連携し、市民生活を支える公共交通事業に従事することの魅力発信など、担い手創出に向けた取組を進めます。

また、自動運転技術を活かすことにより運転士に対する負担軽減を図るなど、担い手不足解消につながる新技術の活用方法について研究を進めます。

【施策2】地域の特性やニーズに応じた生活交通の維持・確保

公共交通による移動は、通勤、通学、買物、通院、お出かけなど、市民生活や社会活動の基礎となるものであります。こうした生活交通を維持・確保するため、地域交通に関するマスタープランとなる地域公共交通計画の策定をはじめ、従来の公共交通に加え、地域団体等が共助の取組として主体的に運営する住民ボランティアバスや福祉輸送など、地域の輸送資源を総動員した様々な移動手段の導入について検討します。

主な推進項目

④ 地域団体等が主体となった生活交通確保に向けた取組への支援 **充実**

新たな路線運行や増便等に向けた社会実験、既存公共交通の維持・確保に向けた意見調整、自家用有償旅客運送や住民ボランティアバスなどの導入及び運営に向けた支援等、地域の皆様による公共交通の維持・確保に向けた取組を後押しします。

⑤ 地域の輸送資源を総動員した移動手段の確保に係る取組の推進 **新規**

地域における輸送サービスが途絶えることがないように、デマンド交通、共同運行など多様な手段も交えた地域の移動手段のあり方についての検討を進めます。

さらには、地域住民、交通事業者、行政、関係機関が十分に協議・検討を行う場を設け、公共交通の維持が困難である場合には、地域のスクールバス、福祉輸送などを含め、多様な移動手段を有機的に組み合わせるなど、地域の輸送資源を総動員し、地域の移動手段を確保する取組を進めます。

【施策3】ラストワンマイルを支える多様なモビリティの活用

現在、研究が進んでいるモビリティが近い将来に実用化され、誰もが安心・安全に利用できるようになれば、運転免許を返納した高齢者をはじめ誰もが積極的に外出し、便利に移動することができ、地域との交流が促進されるなど、人生100年時代における健康で豊かな生活に寄与します。

最寄の駅・停留所等と自宅等の目的地をむすぶ、いわゆる「ラストワンマイル」を支え、地域における移動手段確保に資する多様なモビリティの活用に向けた検討を進めます。

主な推進項目

⑥ 誰もが利用しやすい多様なモビリティの活用に向けた検討 **新規**

地域の移動ニーズや特性に応じた、電動アシスト自転車、新型電動車いす、電動キックボードといった様々なモビリティの活用に向け、安全な利用のしくみづくりについての検討を進めます。

《方針2》 都市の活力と魅力の向上につながる公共交通の 利便性・快適性の向上



公共交通は持続可能な都市を支え、その活力と魅力を生み出す重要なインフラです。公共交通利用を推進するため、スムーズで、分かりやすく、より便利に移動できる環境や公共交通の安心・安全の一層の向上を図ります。

また、生活交通と観光交通の錯綜を解消し、混雑対策を一層進めることにより、円滑で快適な移動環境になるよう、新たな技術やモビリティサービスを活用しながら取組を進めます。

さらには、交通事業者との連携の下、2050年までの二酸化炭素排出量「正味ゼロ」の実現に向け、運輸部門における二酸化炭素排出量を減らすための取組を進めます。

【施策4】 安心・安全・快適・便利な移動につながる公共交通の利用環境整備の 更なる促進

公共交通の利用を促進するため、公共交通の安全性・快適性・利便性の更なる向上を目指します。

主な推進項目

⑦ 定時性の確保や速達性の向上に資するバス走行環境の改善

公共交通が安全で円滑に走行できる環境づくりを進めるため、バス専用レーンへの進入禁止について周知を図るなど、バス走行環境の改善に取り組みます。

⑧ 駅等の安心・安全・快適・便利な利用環境の整備

可動式ホーム柵の整備や、駅や車両等の安全衛生対策など、公共交通をより安心・安全・快適・便利に使っていただくための利用環境の整備を進めます。

<関連項目>

- ② 路線・ダイヤ改善等による公共交通のサービス水準の維持・向上 (P13)
- ⑭ 駅等の旅客施設と道路等の一体的なバリアフリー化の推進 (P17)

【施策5】 利便性・快適性の向上につながる交通結節機能の強化

交通ネットワーク全体の利便性向上を図るうえで、鉄道・バスやタクシーなど、様々な交通手段が集まる結節点である駅やバスターミナルにおいて、円滑な乗継・乗換機能確保することが重要です。

特に、京都駅には多くの公共交通が乗り入れ、多くの人による混雑がみられることから、市民・観光客の双方の円滑な移動に向けて、京都駅への一極集中緩和・解消に努めます。

主な推進項目

⑨ 交通結節点における乗継・乗換機能の改善

各社共通の案内板の整備などによる乗換案内の充実、パターンダイヤの調整、シームレスな乗継施設の整備・改善などあらゆる手段により、交通結節点におけるスムーズな乗換えをより一層促します。

⑩ 京都駅一極集中の改善に向けた取組の推進 **充実**

京都駅のサブゲートとして隣接駅等を活用し、そこから目的地へバス、タクシーなどを利用して移動していただくことで、京都駅の混雑を解消し、スムーズな乗降や乗換えを促進します。

【施策6】 混雑緩和・解消につながる交通ネットワークの機能強化

観光客の増加により、市内の路線・ダイヤが充実してきました。その一方で、利用者の急増や大型荷物の持込みなどにより、一部の観光地や時間帯に混雑が生じ、快適な移動を損なう原因となっていました。市内の移動をより安全に、快適・スムーズにするため、混雑対策や移動経路の分散化等に資する交通ネットワークの機能強化を進めます。

主な推進項目

⑪ 市民生活と観光の調和に資する交通混雑対策の推進 **充実**

観光における時期・時間・場所の分散化の取組や観光バスの路上滞留対策を推進するとともに、鉄道・バス等に関する移動情報の発信や乗換案内、誘導などにより、移動の分散化を促進します。

⑫ 都市活力の向上やレジリエンスにもつながる多様な移動方法の確保 **新規**

交通混雑や交通渋滞を回避し、より便利に移動できるようになるためだけでなく、自然災害や事故からのしなやかな回復につなげていくために、複数の手段・ルートによる多様な移動方法の確保について研究を進めます。

⑬ 移動の円滑化につながる手ぶらで移動できる環境の整備

利便性の向上や混雑の緩和のため、民間事業者と連携し、キャリーバッグ等の手荷物を配送する手ぶら観光カウンターや鉄道駅のコインロッカーの利用促進等の取組を進めます。

<関連項目>

⑩ 京都駅一極集中の改善に向けた取組の推進 **充実** (P16)

【施策7】ハード・ソフト両面にわたる交通バリアフリーの推進

京都市では、高齢者や障害のある方をはじめ、全ての人が安心・安全で円滑に移動できるよう、駅等の旅客施設や旅客施設周辺の道路等の一体的・連続的なバリアフリー化を、地域の状況やニーズを踏まえつつ推進してきました。

これからは、更にハード対策・ソフト対策を一体的にとらえ、あらゆる人が安心・安全に移動できる交通バリアフリーの実現を目指します。

主な推進項目

⑭ 駅等の旅客施設と道路等の一体的なバリアフリー化の推進

更なる移動の円滑化に対するニーズを踏まえつつ、駅や駅周辺施設等を一体的にとらえた整備が進められるよう、国や京都府と協調しながら、更なるバリアフリー化を推進します。

⑮ 移動の円滑化に資する「心のバリアフリー」の推進 **充実**

全ての人が安心・安全で円滑に移動することのできる社会を実現するために、積極的な声掛けや困っている方への手助けの実施など、市民の皆様がお互いに理解し、助け合う「心のバリアフリー」を推進します。

【施策8】交通データのオープン化や他分野との連携などデータの利活用による更なる交通サービスの向上

我が国全体の「Society 5.0」の潮流やDX（デジタルトランスフォーメーション）の動きを捉え、交通分野におけるデータのオープン化を推進し、データ活用による公共交通の利便性を図るとともに、市民生活がより便利で豊かになるよう、他分野との連携も交えた交通サービスの向上を目指します。

主な推進項目

⑯ 公共交通の更なる利用促進に資するMaaSの推進 **新規**

官民連携の下、マイカー以外の複数の交通手段を利用者に最適なパッケージでサービスとして提供するMaaSの実現に向けた検討を進めます。

⑰ ICカードや新たな技術を活用した交通系サービス等の推進 **新規**

市民生活の利便性向上を第一に、交通系ICカードやQRコードなどの様々な技術を活用し、買い物や施設利用、地域活動や健康増進など、様々な場面における連携も視野に入れた交通サービス向上策を検討します。

<関連項目>

⑳ インターネット・アプリ等を活用した効果的な情報発信 **充実** (P29)

【施策9】2050年までの二酸化炭素排出量「正味ゼロ」に向けた公共交通の脱化石燃料化の推進

バスやタクシーなどの公共交通の脱化石燃料化を見据えた課題や方策等について検討を進めます。

主な推進項目

⑱ バス・タクシーなどの公共交通の脱化石燃料化に係る課題や方策等に関する検討 **充実**

EV（電気自動車）やFCV（燃料電池自動車）によるバス・タクシーなど、公共交通インフラの脱化石燃料化を見据えた課題や方策等について研究を進めるとともに、これらの導入を検討します。

<関連項目>

⑲ 公共交通の更なる利用促進に資するMaaSの推進 **新規** (P17)

《方針3》 未来を見据えた交通ネットワークの充実



「都市計画マスタープラン」や「持続可能な都市構築プラン」に基づいた、持続可能な都市社会を実現するために、交通ネットワークをより一層充実させることを目指します。

【施策10】市内の各エリア間はもとより、近隣都市を含めて有機的かつ広域的につなぐ交通ネットワークの検討

「保全・再生・創造」のまちづくりに基づき、各エリア内におけるネットワーク、各エリア間をつなぐネットワーク、さらには近隣都市をつなぐ広域的なネットワークの構築に向けた検討・取組を進めます。

主な推進項目

- ⑱ 「職住共存・職住近接」のまちづくりを支える地域内交通の拡充 **充実**
都心部だけでなく、各エリアの地域特性に応じて都市機能を集積・充実させるとともにワーク・ライフ・バランスの実現や、これからの多様な働き方、多様な暮らし方にも対応するため、「職住共存・職住近接」のまちを支える地域内の交通ネットワークの拡充について検討を進めます。
- ⑳ 新たな環状ネットワークなども含めた市内中心部から市内周辺部、近隣都市を結びつける広域的なネットワークの在り方の検討 **新規**
京都府や国の協力・支援の下、市内周辺部及び近隣市を含めた創造的な都市圏の創出に向けて、新たな環状ネットワークなど広域的なネットワークの在り方の検討を進めます。
- ㉑ 京都と北陸・首都圏を結び、国土の均衡ある発展に資する北陸新幹線の円滑な整備の推進
京都と全国をつなぐ広域鉄道網である北陸新幹線が、国において円滑に整備されることに伴い、市民生活や地域活力の向上につなげるため、市内の公共交通との連携等について検討を進めます。

<関連項目>

- ⑳ 安心・安全で円滑な交通の確保に必要な幹線道路などの道路整備の推進(P24)

【施策 11】多様な交通ニーズに応じた新たな都市交通システムの検討

未来の公共交通の充実に向け、エリア特性やニーズを踏まえつつ、鉄道・バス・タクシーといった従来の公共交通の枠だけにとらわれない新しい都市交通システムの検討を行います。

主な推進項目

⑫ LRT、BRTや、自動運転技術等の新しいモビリティ技術を活用した交通システムの検討 **新規**

国・他都市の事例や動向を踏まえつつ、環境にやさしく、都市のイメージ向上が期待されるLRT、BRTや、近年、目覚ましい進展を見せている自動運転等の新技術を活用した新しいモビリティも含めて、将来の京都のまちにふさわしい都市交通システムについての検討を進めます。

柱2 「まちづくり」の取組

柱2 誰もが「出かけたくなる」歩行者優先の魅力的なまちづくり

《方針4》 歩く楽しさを感じられる都市空間の創出

【施策12】 安心・安全で魅力的な歩行空間の創出

【施策13】 歩いて楽しい「出かけたくなる」賑わい空間の創出

《方針5》 歩行者優先のまちづくりに資する自動車交通の効率化と適正化

【施策14】 自動車流入抑制策の展開

【施策15】 都市の活力・レジリエンスの向上に資する道路整備の推進

【施策16】 円滑な物流の推進

《方針6》 公共交通・徒歩移動をかしこく組み合わせた自転車等の利活用

【施策17】 自転車の安心・安全な利用環境の充実

【施策18】 生活の質の向上につながる自転車の活用促進

【施策19】 その他のパーソナルモビリティの活用の検討

《方針4》 歩く楽しさを感じられる都市空間の創出



「出かけたくなる」歩行者優先のまちづくりを進めるためには、歩く楽しさを感じられる都市空間の創出が不可欠です。誰もが、安心・安全に歩ける歩行空間はもちろんのこと、回遊性が高く、歩いて楽しめる賑わい空間づくりを進めます。

【施策12】安心・安全で魅力的な歩行空間の創出

歩く楽しさを感じられる都市空間づくりのために、機能分担に応じた道路の使い方を進め、安心・安全で魅力的な歩行空間の充実を図ります。また、歩行者と荷物の分離による快適な移動環境を推進します。

主な推進項目

⑳ 誰もが安心・安全に移動できる魅力的な歩行空間の創出

無電柱化や石畳風舗装，ユニバーサルデザインの推進等に合わせて，多様な交通手段に配慮した道路空間の再構成を検討します。役割を終え，老朽化した横断歩道橋については撤去していきます。併せて，違法駐停車に対する啓発活動の実施など，人々が安心・安全に移動ができる魅力的な歩行空間の創出を目指し，ソフト・ハード両面から取組を推進します。

㉑ 多様なモビリティの普及に向けた道路空間再配分の検討

市民生活の足や観光用のモビリティとして期待されているグリーンスローモビリティや近距離移動用のパーソナルモビリティなど，多種多様なモビリティの実用化が期待されます。各々のモビリティの便利で，安全な利用に向けた環境整備を円滑に進めるために，国の法制度整備等の動向に注意しつつ，関係者間の協議を進め，道路空間再配分の検討を進めます。

<関連項目>

⑬ 移動の円滑化につながる手ぶらで移動できる環境の整備（P17）

【施策13】歩いて楽しい「出かけたくなる」賑わい空間の創出

世界の多くの都市で、まちなかをクルマ中心から人中心の空間としていくために、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと転換していく取組が進められています。これらの取組は、豊かな生活空間を実現させるだけでなく、観光の質の向上や健康増進、人々の交流の活性化など、様々な効果が期待されます。京都市でも、まちなかエリアを中心に、歩く楽しさを感じられる賑わい空間の創出を推進します。

主な推進項目

- ⑳ トランジットモールなどの幅広い手法による、歩きやすく、まちの賑わいを生み出す空間の創出 **充実**

トランジットモールや地域の活性化に資する道路空間の利活用などあらゆる手法を検討します。道路を効率的に利用するため、曜日や時間帯を限定する等、道路交通の円滑化や歩行者の利便性の向上を図りながら、まちの賑わいと歩行者の回遊性向上に資する賑わい空間整備を進めます。

《方針5》 歩行者優先のまちづくりに資する自動車交通の効率化と適正化



単に自動車交通を抑制するのではなく、パークアンドライドを含めた駐車場の利活用、安心・安全で都市活力にもつながる道路ネットワークの整備、市民生活と経済活動を支える円滑な物流などに配慮しつつ、道路機能分担を踏まえ、自動車交通の効率化と適正化を目指します。

【施策14】自動車流入抑制策の展開

パークアンドライドや駐車場施策などの自動車流入抑制策がより大きな効果を発揮できるよう、地域特性に応じた取組を推進します。

主な推進項目

- ㉑ パークアンドライドの更なる促進

パークアンドライドは、クルマの流入抑制はもとより、二酸化炭素の排出低減にも寄与します。

より多くの人に利用してもらうために、近隣自治体や民間事業者と連携を図りながら、設置個所数の単なる拡大だけでなく、立地や利用条件も含めたパークアンドライド駐車場の質の向上・利用促進を図ります。

⑳ 周辺の土地利用と調和した駐車場施策の推進

駐車場には路上駐車を未然に防ぐ効果がある一方で、その付近に自動車呼び込む可能性もあり、このバランスを取りつつ、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ことが重要です。本市では、公共交通優先の“歩いて楽しいまち”を創出するため、周辺地域の土地利用と駐車需要を十分に考慮し、京都にふさわしい駐車場施策を推進します。

㉑ まちなかへの更なる自動車流入抑制に向けたしくみの研究

京都市では、まちなかに流入するクルマを減らすため、国や他都市の動向も踏まえつつ、パークアンドライド以外のロードプライシング等の手法について研究を進めます。

【施策15】都市の活力・レジリエンスの向上に資する道路整備の推進

安心・安全で災害に強く、円滑な移動・輸送の確保等を通じ、豊かな市民生活と社会経済活動を支える道路整備を推進します。

主な推進項目

㉒ 安心・安全で円滑な交通の確保に必要な幹線道路などの道路整備の推進

市内交通はもとより広域的な交通も含めた、円滑な移動・輸送の確保に向け、幹線道路をはじめとした道路整備を推進します。

また、災害時においても、市民生活、社会経済活動に大きな支障が生じることのないよう、緊急輸送道路などにおいて防災・減災対策を推進します。

【施策16】円滑な物流の推進

道路空間においては、物流車両も大きな要素となっています。本市における道路交通の円滑化やまちなかを中心とした安心・安全な歩行空間創出に資するよう、円滑な物流を推進していきます。

主な推進項目

㉓ 物流業界との連携強化

物流車両と歩行者が錯綜するまちなか等における、荷捌きの円滑な実施と安心・安全な道路利用・歩行空間確保に向け、関係者間の調整を図ります。

また、近年のEC市場の拡大による配達の小口・多頻度化や運転手不足など、物流業界を取り巻く環境の変化に適切に対応するため、業界との連携強化を図ります。

<関連項目>

⑬ 移動の円滑化につながる手ぶらで移動できる環境の整備 (P17)

㉒ 安心・安全で円滑な交通の確保に必要な幹線道路などの道路整備の推進 (P24)

《方針6》 公共交通・徒歩移動をかしこく組み合わせた自転車等の の利活用



自転車は、利便性・機動性に優れた身近な移動手段であり、健康に良く環境にもやさしいことから、公共交通・徒歩移動を補完する重要なパーソナルモビリティとして、更なる利活用を推進します。

また、今後の新型電動車いすや電動キックボード等の新たなパーソナルモビリティの活用を見据えた検討を進めます。

【施策17】自転車の安心・安全な利用環境の充実

自転車のルール、マナーを学び・守り合い、道路を正しく使い合うことで、誰もが安心・安全に自転車を利用できる環境の創出を目指します。

主な推進項目

⑳ ソフトとハード両面からの自転車利用環境の充実

安心・安全に自転車に乗るための自転車安全教育・学習の充実を図るとともに、安心・安全で快適な自転車走行環境や駐輪ニーズに応じた適切な駐輪環境の整備を進めます。

【施策18】生活の質の向上につながる自転車の活用促進

環境負荷低減や健康増進、観光振興、ウィズコロナ・ポストコロナにおける「新しい生活スタイル」の実践など、多様な場面での自転車の活用策を展開し、生活の質の向上につなげていきます。

主な推進項目

㉑ 自転車の特性を活かした更なる活用

健康的で環境にやさしいといった自転車の特性を活かし、公共交通を補完するシェアサイクルの推進や自転車を活用した健康増進の取組、安心・安全な自転車観光の推進などの施策を展開します。

【施策19】 その他のパーソナルモビリティの活用の検討

新型電動車いすや電動キックボード等が登場し、さらに、今後も多種多様なパーソナルモビリティが開発され、新たに道路を走行することが見込まれます。市内各エリアでのニーズに応じた移動手段としての活用可能性や、パーソナルモビリティ活用時の道路空間の在り方など、新たなパーソナルモビリティの活用に向けた検討を進めます。

<関連項目>

- ⑥ 誰もが利用しやすい多様なモビリティの活用に向けた検討 新規 (P14)
- ⑭ 多様なモビリティ普及に向けた道路空間再配分の検討 (P22)

柱3 「ライフスタイル」の取組

柱3 歩いて楽しい暮らしを大切にするスマートなライフスタイルの更なる促進

《方針7》 歩いて楽しい暮らしの実践に向けた交通行動の促進

【施策20】 「歩くまち・京都」の理念の更なる浸透

【施策21】 徒歩や自転車等をかきこく組み合わせた公共交通利用の促進

【施策22】 新しい技術やサービスを活用したスマートな公共交通利用の促進

《方針8》 交通行動やワーク・ライフ・バランスの変化を踏まえた移動の新しい価値や楽しみの発信

【施策23】 幅広い観点からの「歩くこと」や「移動」に対する価値・楽しさの発信

《方針7》 歩いて楽しい暮らしの実践に向けた交通行動の促進



「歩くまち・京都」の将来像を実現するため、「人と公共交通優先の『歩くまち・京都』の継承・進化により、『出かけたくなる』魅力と活力のあふれるまちをめざす」ことを市民・事業者・行政が一体となって取り組む必要があります。

そのためにも、「歩くまち・京都」憲章をより多くの方に知ってもらい、実践していただくことにより、健康で、人と環境にやさしい歩いて楽しい暮らしとなるよう公共交通を自らが選択するスマートでエコなライフスタイルの定着を進めます。

【施策20】「歩くまち・京都」の理念の更なる浸透

「歩くまち・京都」憲章等の基本理念を実際の交通行動として実践し、ライフスタイルとして定着するよう取り組みます。

また、運輸部門における脱炭素化にもつなげるため、公共交通の利便性を高め、利用を促進することはもちろんのこと、クルマ利用が必要な場合でも、次世代自動車の利用促進など、環境負荷がより小さくなるよう、さらなる意識啓発を進めます。

主な推進項目

③ 「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発の強化

市民、観光客、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』憲章をさらに普及し、あらゆる場面で意識啓発を推進します。

④ 次世代を担う子どもや若者などに対する重点的な普及・啓発

市内の小学校、中学校などの学びの場において、「人と公共交通優先のまちづくり」を考える施策を実施します。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ため、教育現場等と連携しながら施策を推進します。

⑤ スマートで環境にやさしいクルマ利用の実践・促進

2050年までの二酸化炭素排出量「正味ゼロ」となるライフスタイル像を念頭に、クルマ利用が必要な場合でも、エコドライブの実践、EV（電気自動車）やFCV（燃料電池自動車）などの次世代自動車の利用促進や、カーシェアリング等を促進し、新たなライフスタイルやビジネススタイルとしての定着を図ります。

【施策 2 1】 徒歩や自転車等をかしく組み合わせた公共交通利用の促進

「人と公共交通優先のまちづくり」の実現には、かしくいクルマの使い方を考えて実践していただくため、自発的な交通行動の変化を促すモビリティ・マネジメントが不可欠です。環境や健康などあらゆる分野とも十分に連携しながら、モビリティ・マネジメントをはじめとした公共交通利用の促進に取り組みます。

主な推進項目

⑩ 市民・事業者・行政の連携によるモビリティ・マネジメントの更なる推進

市民生活の足である公共交通を支えるためにも、かしくいクルマの使い方を考え、自発的な交通行動の変化を促すよう、市民・事業者・行政が連携し、地域、家庭、学校・職場、観光等様々な場において、ターゲットに応じたモビリティ・マネジメントを実施します。

【施策 2 2】 新しい技術やサービスを活用したスマートな公共交通利用の促進

インターネット・アプリ等の様々な媒体を活用した情報発信に加え、MaaSやICカード等を活用した交通系サービスなど、スマートな移動を促す新たな技術やサービスの活用により公共交通利用を促進します。

主な推進項目

⑪ インターネット・アプリ等を活用した効果的な情報発信 **充実**

既存の経路検索ソフトやウェブサイト、アプリ等を活用し、バスダイヤなどの路線情報だけでなく、沿線のお出かけやお得な情報なども交えつつ、公共交通利用に関する情報発信を進めます。

<関連項目>

⑫ 公共交通の更なる利用促進に資すMaaSの推進 **新規** (P17)

⑬ ICカードや新たな技術を活用した交通系サービス等の推進 **新規** (P18)

《方針8》 交通行動やワーク・ライフ・バランスの変化を踏まえた 移動の新しい価値や楽しみの発信



テレワークやオンライン授業・取引など、インターネットサービスの広がりにより、生活がより便利になり、目的地への移動に係る義務的な時間が減った分、自分自身のために使える自由な時間が増加していくことが見込まれます。

行動様式が変化しつつある中で、移動のあり方を見つめ直し、環境、健康などあらゆる視点からの新たな価値の発見など、楽しんで外へ出かけるきっかけ作り・動機づけとなる取組を進めます。

【施策23】 幅広い観点からの「歩くこと」や「移動」に対する価値・楽しさの 発信

徒歩や公共交通を使った外出や移動の機会の創出に向け、「歩くこと」に対する価値を再認識し、歩いて出かけることが楽しくなるような情報発信や仕掛けづくりを進めます。

主な推進項目

③⑩ 健康増進や環境保全など幅広い効果を生み出す「歩くこと」の推進 **新規**

「歩くこと」は健康増進（フレイル対策など）や環境保全、まちの賑わいと活力の創出など、幅広い効果を生み出します。地域での健康づくりや環境保全の取組等の様々な施策分野とも連携し、「歩くこと」や「移動」に対する価値の再認識や付加価値のPRを推進します。

③⑨ 公共交通を使った外出機会の創出につながる歩いて楽しい仕掛けづくり **充実**

まちに賑わいをもたらすためには外出は欠かせません。商業施設等と連携した公共交通利用などに対する更なるインセンティブ付与など、歩いて楽しい仕掛けづくりを検討します。

コロナからの回復期における重点取組

公共交通は地域の生活や経済活動に必要な社会的基盤としての役割を担ってきました。しかし、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2年以降、人々の生活に大きな影響を及ぼし、新たな生活様式が広まり、漠然とした公共交通への不安等から公共交通利用者数は大きく減少するなど、公共交通ネットワークは大きな危機に直面しています。

いまこそ公共交通を支え、この危機的な状況を克服したうえで、将来の交通サービスの発展につなげていくためにも、市民、事業者、行政が一丸となって、人々の行動様式や意識の変化に対応しながら、まちの魅力と活力の向上を図り、徒歩や自転車もかしこく組み合わせながら、公共交通の利用をより一層促進していくことが重要です。

コロナからの回復期において、特に喫緊の課題として短期集中的に取り組む内容について、以下に掲げます。

■ 公共交通の安心・安全や利便性・快適性についての情報発信

感染症拡大防止の取組を徹底し、漠然とした公共交通への不安を払拭するとともに、様々な機会において公共交通利用を促すための情報発信を進めます。

■ 公共交通のサービス水準維持に向けた更なる支援

交通事業者及び行政間の相互連携を強化し、交通事業者が実施する利用回復に向けた取組に対して、国・府・市が連携して支援するなど、公共交通のサービス水準維持に向けた取組を推進します。

■ 混雑緩和・三密回避につながる交通・観光分野の取組の推進

密を避けた、より快適な公共交通の利用に向け、移動経路や利用時間の分散化などに取り組めます。また、インターネット等を活用し、混雑緩和に資する情報発信を進めます。

■ 行動様式の変容に合った多様な移動手段の活用

近年の働き方改革の進展、テレワークやオンライン授業・取引等の普及に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大により、人々の行動様式は大きく変化しつつあります。人々の移動をクルマ利用へとシフトさせるのではなく、徒歩や自転車も組み合わせながら、公共交通をかしこく使っていただくライフスタイルの実践に向けた動機付け情報の発信などの取組を進めます。

第3章 「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進体制

1 マネジメント体制と進捗管理

以下に掲げるマネジメント体制を構築し、Plan（計画）、Do（実施）、Check（確認）、Action（改善）のPDCAサイクルに基づく進捗管理を行います。

(1) 総合マネジメント体制（「歩くまち・京都」推進会議）

戦略の確実な推進を図るため、学識経験者や有識者を中心とした戦略推進支援組織により、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、必要に応じて、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見直しを行います。

(2) 市民・事業者の取組の推進体制

（「スローライフ京都」大作戦推進会議）

「スローライフ京都」大作戦推進会議を活用し、「歩くまち・京都」の更なる普及・啓発や市民生活、社会経済活動への浸透を図るための方策の検討や取組の推進を図ります。

(3) 交通事業者の取組の推進体制（公共交通ネットワーク会議）

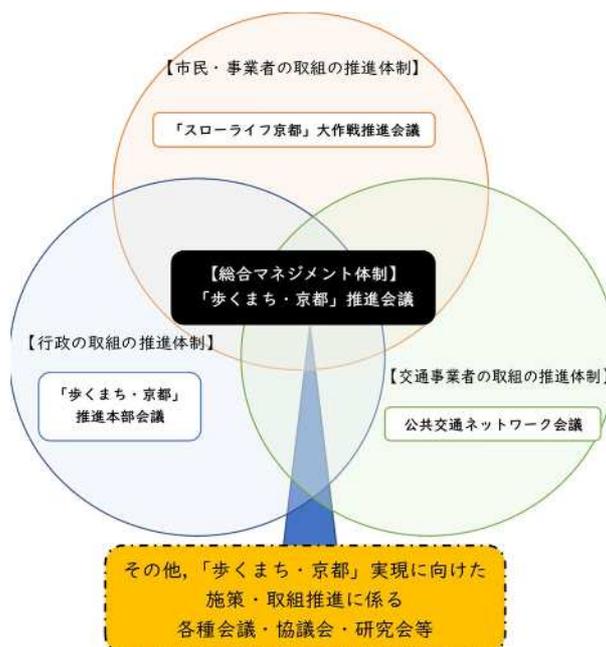
市内を運行する鉄道・バス事業者による連携のプラットフォームである「公共交通ネットワーク会議」や、個別課題に応じて開催される各種ワーキンググループを活用し、誰もが鉄道・バスを便利で快適に利用できるよう、利用者目線での利便性向上を図ります。

(4) 行政の取組の推進体制（「歩くまち・京都」推進本部会議）

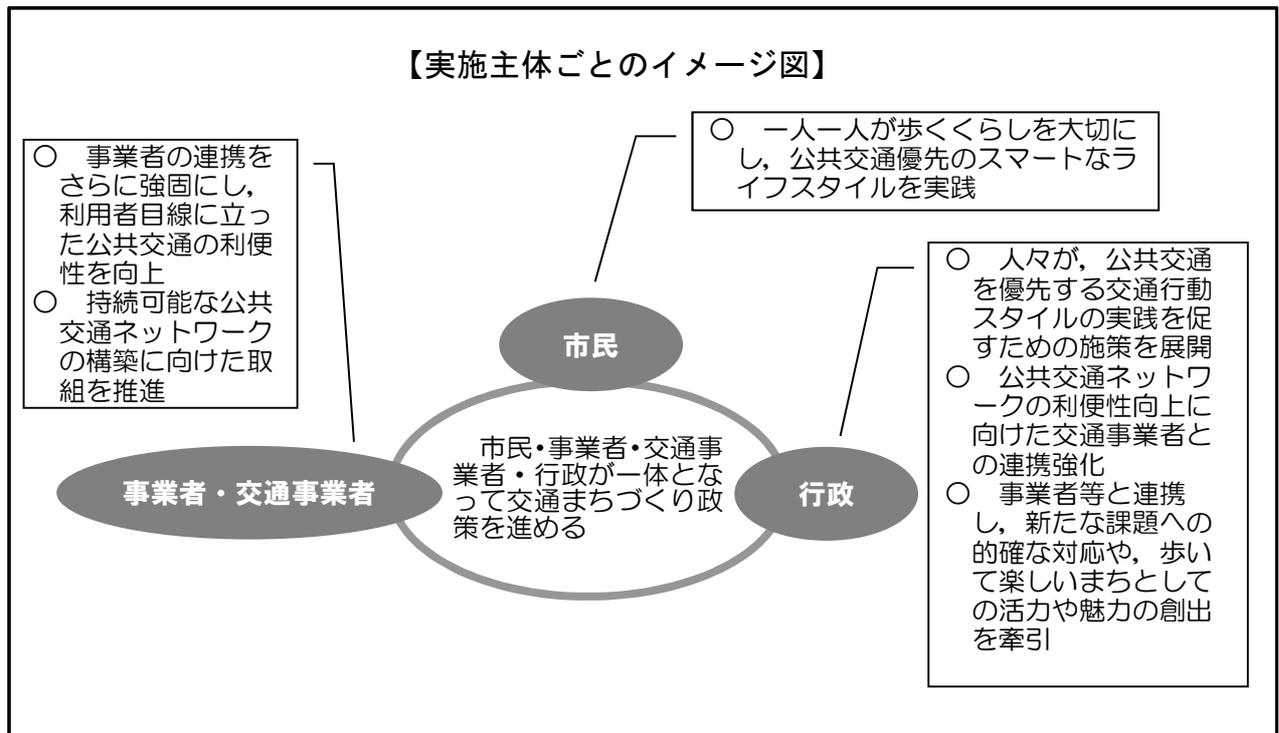
全局・区の幹部職員で構成する全庁体制「『歩くまち・京都』推進本部会議」により、分野を横断する施策の庁内連携や調整・点検を進めます。

(5) 個別課題に対する推進体制

「歩くまち・京都」の実現に向け、個別の課題に対し、必要性に応じて会議体を設置し、市民、事業者、交通事業者、学識経験者、関係機関による意見調整や連携を図ります。



2 「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進項目の実施主体



柱 1 持続可能なまちづくりを実現する公共交通ネットワークの形成
 (「公共交通ネットワーク」の取組)

方針	施策	具体的取組	実施主体			
			市民	事業者	交通事業者	行政
≪方針1≫ 市民生活を支える交通手段の維持・確保						
【施策1】交通事業者や行政の連携強化による公共交通の維持・確保						
		①交通事業者間や行政における相互連携の強化			○	○
		②路線・ダイヤ改善等による公共交通のサービス水準の維持・向上			○	○
	新規	③公共交通の担い手不足解消に向けた取組			○	○
【施策2】地域の特性やニーズに応じた生活交通の維持・確保						
	充実	④地域団体等が主体となった生活交通確保に向けた取組への支援	○	○	○	○
	新規	⑤地域の輸送資源を総動員した移動手段の確保に係る取組の推進	○	○	○	○
【施策3】ラストワンマイルを支える多様なモビリティの研究・活用						
	新規	⑥誰もが利用しやすい多様なモビリティの活用に向けた研究		○		○
≪方針2≫ 都市の活力と魅力の向上につながる公共交通の利便性・快適性の向上						
【施策4】安心・安全・快適・便利な移動につながる公共交通の利用環境整備の更なる促進						
		⑦定時性の確保や速達性の向上に資するバス走行環境の改善			○	○
		⑧駅等の更なる安心・安全・快適・便利な利用環境の整備			○	○
【施策5】利便性・快適性の向上につながる交通結節機能の強化						
		⑨交通結節点における乗継・乗換機能の改善			○	○
	充実	⑩京都駅一極集中の改善に向けた取組の推進			○	○
【施策6】混雑緩和・解消につながる交通ネットワーク機能の強化						
	充実	⑪市民生活と観光の調和に資する交通混雑対策の推進		○	○	○
	新規	⑫都市活力の向上やレジリエンスにもつながる多様な移動方法の確保			○	○
		⑬移動の円滑化につながる手ぶら移動できる環境の整備		○	○	○

方針	施策	具体的取組	実施主体			
			市民	事業者	交通事業者	行政
		【施策7】ハード・ソフト両面にわたる交通バリアフリーの推進				
		⑭ 駅等の旅客施設と道路等の一体的なバリアフリー化の推進			○	○
	充実	⑮ 移動の円滑化に資する「心のバリアフリー」の推進	○	○	○	○
		【施策8】交通データのオープン化や他分野との連携などデータの利活用による更なる交通サービスの向上				
	新規	⑯ 公共交通の更なる利用促進に資するMaaSの推進		○	○	○
	新規	⑰ ICカードや新たな技術を活用した交通系サービス等の推進		○	○	○
		【施策9】2050年までの二酸化炭素排出量「正味ゼロ」に向けた公共交通の脱化石燃料化の推進				
	充実	⑱ バス・タクシーなどの公共交通の脱化石燃料化に係る課題や方策等に関する検討		○	○	○
		＜方針3＞ 未来を見据えた交通ネットワークの充実				
		【施策10】市内の各エリア間はもとより、近隣都市を含めて有機的かつ広域的につなぐ交通ネットワークの検討				
	充実	⑲ 「職住共存・職住近接」のまちづくりを支える地域内交通の拡充			○	○
	新規	⑳ 新たな環状ネットワークなど市内中心部から市内周辺部、近隣都市を結び付ける広域的なネットワークの在り方の検討			○	○
		㉑ 京都と北陸・首都圏を結び、国土の均衡ある発展に資する北陸新幹線の円滑な整備の推進			○	○
		【施策11】多様な交通ニーズに応じた新たな都市交通システムの検討				
	新規	㉒ LRT、BRTや、自動運転技術等の新しいモビリティ技術を活用した交通システムの検討		○	○	○

柱2

誰もが「出かけたくなる」歩行者優先の魅力的なまちづくり

(「まちづくり」の取組)

方針	施策	具体的取組	実施主体			
			市民	事業者	交通事業者	行政
<p>≪方針4≫ 歩く楽しさを感じられる都市空間の創出</p>						
<p>【施策12】安心・安全で魅力的な歩行空間の創出</p>						
		⑳誰もが安心・安全に移動できる魅力的な歩行空間の創出				○
		㉑多様なモビリティの普及に向けた道路空間再配分の検討				○
<p>【施策13】歩いて楽しい「出かけたくなる」賑わい空間の創出</p>						
	充実	㉒トランジットモールなどの幅広い手法による、歩きやすく、まちの賑わいを生み出す空間の創出		○	○	○
<p>≪方針5≫ 歩行者優先のまちづくりに資する自動車交通の効率化と適正化</p>						
<p>【施策14】自動車流入抑制策の展開</p>						
		㉓パークアンドライドの更なる促進	○	○	○	○
		㉔周辺の土地利用と調和した駐車場施策の推進		○		○
		㉕まちなかへの更なる自動車流入抑制に向けたしくみの研究				○
<p>【施策15】都市の活力・レジリエンスの向上に資する道路整備の推進</p>						
		㉖安心・安全で円滑な交通の確保に必要な幹線道路などの道路整備の推進				○
<p>【施策16】円滑な物流の推進</p>						
		㉗物流業界との連携強化		○	○	○
<p>≪方針6≫ 公共交通・徒歩移動をかしこく組み合わせた自転車等の利活用</p>						
<p>【施策17】自転車の安心・安全な利用環境の充実</p>						
		㉘ソフトとハード両面からの自転車利用環境の充実		○		○
<p>【施策18】生活の質の向上につながる自転車の活用促進</p>						
		㉙自転車の特性を活かした更なる活用	○	○		○
<p>【施策19】その他のパーソナルモビリティの活用の検討</p>						

柱3 歩いて楽しい暮らしを大切にするスマートなライフスタイルの更なる促進

(「ライフスタイル」の取組)

方針	施策	具体的取組	実施主体			
			市民	事業者	交通事業者	行政
<p>《方針7》 歩いて楽しい暮らしの実践に向けた交通行動の促進</p>						
<p>【施策20】「歩くまち・京都」の理念の更なる浸透</p>						
		③③「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発の強化	○	○	○	○
		③④次世代を担う子どもや若者などに対する重点的な普及・啓発	○		○	○
		③⑤スマートで環境にやさしいクルマ利用の実践・促進	○	○		○
<p>【施策21】徒歩や自転車等をかしく組み合わせた公共交通利用の促進</p>						
		③⑥市民・事業者・行政の連携によるモビリティ・マネジメントの更なる推進	○	○	○	○
<p>【施策22】新しい技術やサービスを活用したスマートな公共交通利用の促進</p>						
	充実	③⑦インターネット・アプリ等を活用した効果的な情報発信			○	○
<p>《方針8》 交通行動やワークライフバランスの変化を踏まえた移動の新しい価値や楽しみの発信</p>						
<p>【施策23】幅広い観点からの「歩くこと」や「移動」に対する価値・楽しさの発信</p>						
	新規	③⑧健康増進や環境保全など幅広い効果を生み出す「歩くこと」の推進	○	○	○	○
	充実	③⑨公共交通を使った外出機会の創出につながる歩いて楽しい仕掛けづくり		○	○	○