

令和 4 年度
「歩くまち・京都」推進会議
説明資料

本市における交通を取り巻く状況・課題

前戦略策定から10年以上が経過し、交通をめぐる情勢が大きく変化

⇒ **新たな課題が顕在化**

人口減少、少子化、長寿化

- 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

若年・子育て層の流出

- 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
- 魅力的な歩行空間、都市空間の創出

地球温暖化

- 運輸部門におけるCO₂排出量の更なる削減

社会情勢の変化 と取り組むべき 交通に関する 主な課題

デジタル技術の進展

- 交通データ（路線・ダイヤ、料金）等の連携の不足
- 新技術への対応と利活用

混雑問題

- 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

人々のライフスタイルの変化

- 「歩くまち・京都」の理念の更なる浸透
- 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の増加

新型コロナウイルス感染症の拡大

・頻発する自然災害

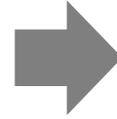
- 「密」を避ける行動への対応
- 自然災害などに対する備えの確保

「歩くまち・京都」総合交通戦略2021の策定

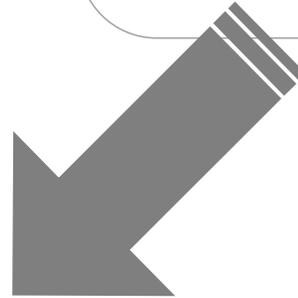
社会情勢の変化と取り組むべき
交通に関する主な課題



分野を横断する新たな潮流
SDGs、Society5.0、健康長寿 等



市民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
を進めていくことが不可欠に

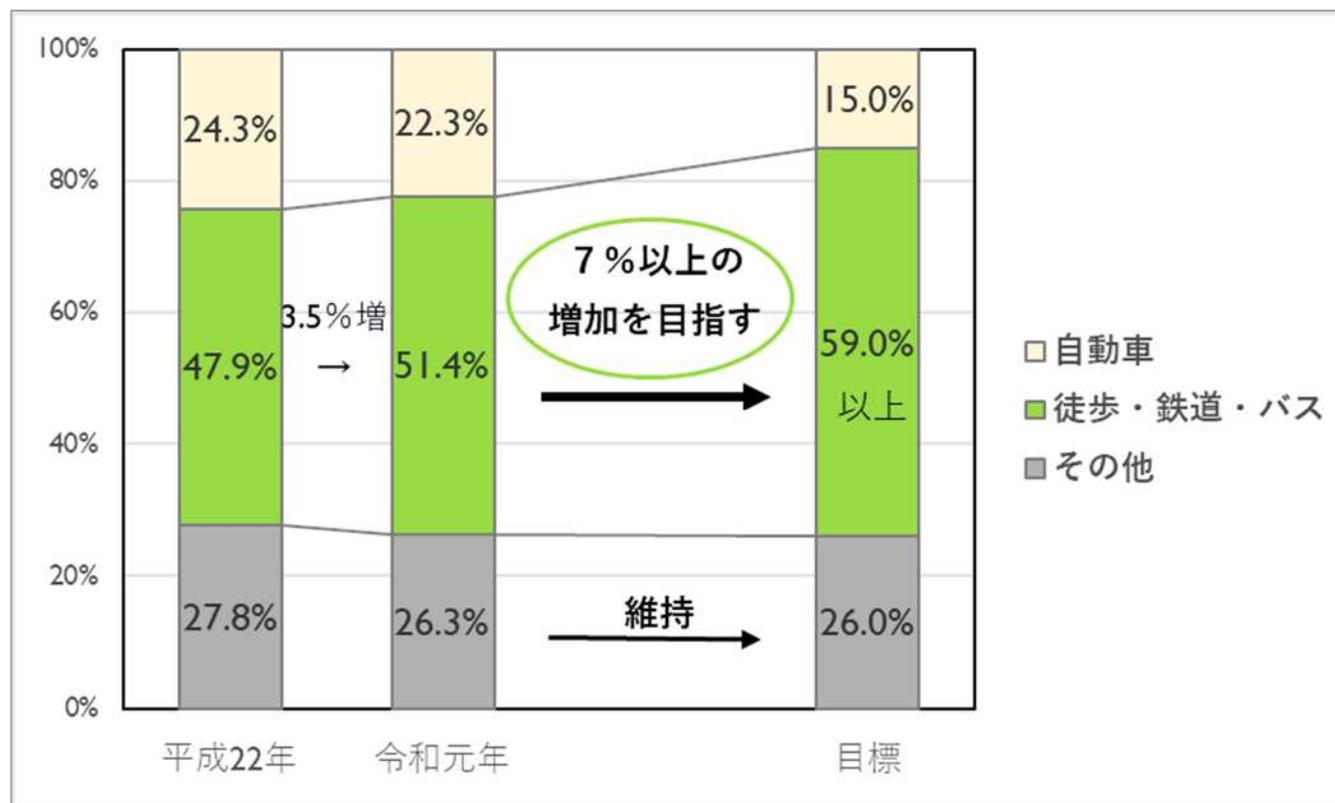


令和3年11月策定

「歩くまち・京都」総合交通戦略2021

指標・目標数値

指標・目標数値：非自動車分担率 85%以上



「歩くまち・京都」の実現に向け、市民、事業者、行政が連携し、来訪者とともに、たゆむことなく取組を推進していくことが重要であり、各主体が「歩くまち・京都」の理念や憲章を共有し、一体となって戦略に掲げる取組を進める。

モニタリング指標

指標である「非自動車分担率」を補完し、「歩くまち・京都」総合交通戦略の多面的な推進に向けて、参考とするためのモニタリング指標を設定

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

市民の実感・満足度

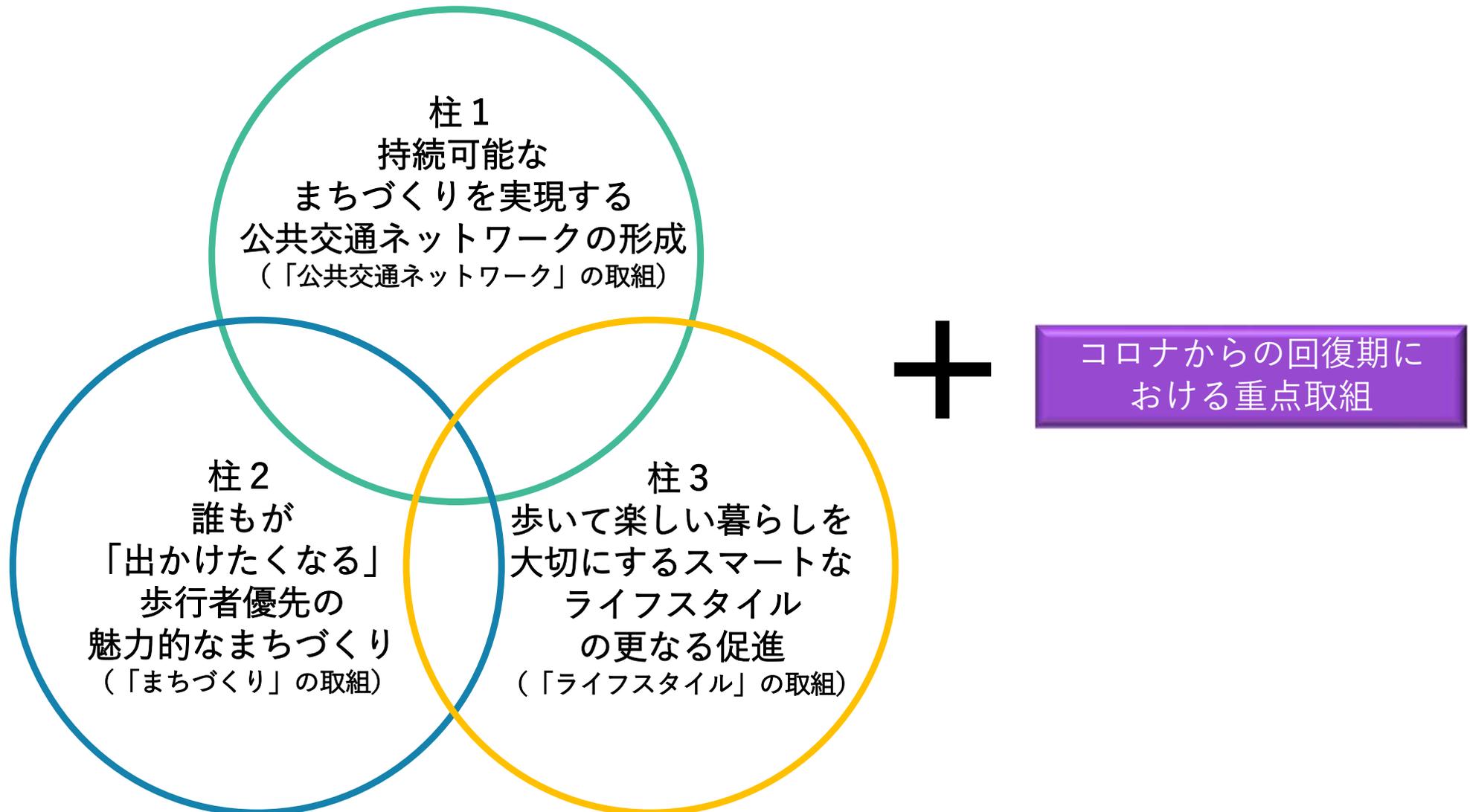
統計データなどでは表れてこない、市民の実感や満足度といった観点から把握していくことにより、施策の推進に活用

必要に応じて、その他関連データも活用しながら、併せて効果検証も実施

例：公共交通の利用状況に関わるもの、
観光客の交通行動に関するもの、
自動車流入抑制に関するもの 等

「歩くまち・京都」総合交通戦略2021における取組の柱

各柱に掲げた方針、施策等を互いに密接に連携させながら推進することにより、歩く魅力の満喫できるまちの形成や都市の活力や魅力の向上などの相乗効果を創出、「歩くまち・京都」の実現を目指す。



「歩くまち・京都」 総合交通戦略の推進体制

「歩くまち・京都」推進会議をはじめとしたマネジメント体制により、交通に関連する定量的なデータも幅広く活用しながら、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実施

「スローライフ京都」大作戦推進会議

「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る。

【市民・事業者・来訪者の取組の推進体制】

「スローライフ京都」大作戦推進会議

【総合マネジメント体制】
「歩くまち・京都」推進会議

【行政の取組の推進体制】

「歩くまち・京都」
推進本部会議

【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

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として、誰もが鉄道・バスを便利で快適に利用できるように、利用者目線での利便性向上を図る。

「歩くまち・京都」 推進本部会議

分野を横断する施策の庁内連携や、調整・点検を進める。

その他、「歩くまち・京都」実現に向けた
施策・取組推進に係る
各種会議・協議会・研究会等

個別課題に対する推進体制

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る。

議題

- (1) 令和4年度及び令和5年度以降の「歩くまち・京都」の主な取組について

主な推進項目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

「京都市バスの路線・ダイヤの在り方に関する検討委員会」の開催

- ・ 市民生活と多様な都市活動を支える市バスを将来にわたって安定的に運営していくため、効率的で利便性の高い路線・ダイヤ編成を目指し、学識経験者や市民公募委員をはじめ、様々な立場の方々が集まる「京都市バスの路線・ダイヤの在り方に関する検討委員会」を開催
- ・ 令和4年12月～令和5年1月にかけて、パブリックコメントを実施。委員会から本市に対し、答申が提出されたのち、令和6年3月（予定）のダイヤ改正や以降の取組に反映予定

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

山科区小金塚地域が実施するボランティアバスに係る実証運行への支援の実施

- ・ 住民の足を確保するため、令和4年4月1日から開始した、地域が主体となった住民ボランティアバスの実証運行に対する支援を実施
- ・ 令和5年度も継続して支援を実施する予定

主な推進項目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

京都市地域公共交通計画協議会の開催

- ・ 地域交通のマスタープランとなる地域公共交通計画の策定に向け、関係事業者、行政等が集まる「京都市地域公共交通計画協議会」を令和4年4月に設立
- ・ 令和4年度は、4月、8月、12月、3月に開催。今後、パブリックコメントを実施し、令和5年度中の策定を目指す。

京都市地域公共交通計画の詳細は資料4

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

JR東海「そうだ京都、行こう。」キャンペーンと連携した臨時バス（二条駅～高雄）の運行

3密回避に役立つ京都観光快適度マップによる情報発信

- ・ 人気観光スポット周辺の時間帯別の観光快適度の予測やライブカメラ映像によるリアルタイム情報の発信



JR西日本・JR東海と連携した秋の紅葉の観光ピークを間近に控えた混雑緩和対策の実施

【JR西日本との連携】

- ・ 移動生活ナビアプリ「WESTER」、Twitter、新快速電車（東海道線）の車内放送において鉄道を活用した観光ルート案内
- ・ JR京都駅改札内におけるオススメ観光ルート案内 特別ブースの設置

【JR東海との連携】

- ・ 京都駅新幹線構内における特設観光ブースの設置
- ・ 京都駅新幹線構内での「地下鉄・バス1日券」の臨時販売

交通政策の観点から見た観光課題対策の詳細は資料5

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

駅等のバリアフリーの推進

- ・ 鳥羽街道駅（京阪）のバリアフリー化整備（淀屋橋方面改札口・スロープの新設）（令和4年6月30日供用開始）及び京都駅（JR西日本）の昇降式ホーム柵の整備への助成（令和4年3月6日2番ホーム、10月19日5番ホーム供用開始）
- ・ 駅等周辺のバリアフリー化及び無電柱化を実施中
（後院通（阪急大宮）、大手筋（近鉄桃山御陵前））
- ・ JR桃山駅前広場等整備の完成
- ・ 地域鉄道事業者（京福電鉄・叡山電鉄）の駅ホームのバリアフリー化の推進



主な推進項目⑮ >> 移動の円滑化に資する「心のバリアフリー」の推進

心のバリアフリーの推進

【京都市の取組】

- ・ 「京都ユニバーサル観光ナビ」における公共交通機関のバリアフリー情報等の発信
- ・ 市民が「心のバリアフリー」について学び、気付いたことを行動に移していくための普及啓発として、バリアフリーをテーマとした中学校の「総合的な学習授業」への本市職員の講師としての参加や市内25駅へのチラシの配架及び市ホームページを活用した広報などを実施

【交通事業者の取組】

- ・ 「声かけ・サポート」運動の実施（お客さまに鉄道などの施設を安全に安心してご利用いただけるよう、お困りのお客さまに対して社員から積極的にお声かけを行うとともに周囲のお客さまからもお声かけにご協力いただく）《交通事業者》
- ・ 駅係員が「交通サポートマネージャー研修」「手話及び聴覚障害の理解促進に向けた業種別合同研修会」を受講《叡山電鉄》
- ・ 「サービス介助士」資格取得によるお客さまへのサポート力の向上《京福電鉄》
- ・ 全乗務員へのバリアフリー研修を実施《京阪バス》
- ・ サービス介助士の資格取得促進（新規採用運転士は取得必須）《阪急バス》
- ・ 運転士のサービス介助士取得の推進・運転士の定期的な研修等の実施《西日本JRバス》



主な推進項目⑯ >> 公共交通の更なる利用促進に資する交通データのオープン化とMaaSの推進

ダイヤ編成支援システムの導入・運行データのリアルタイムなオープンデータ化《京都バス・京都市》

- バス運行データのオープン化に向けて、ダイヤ編成支援システムを導入。バスロケーション情報とリアルタイム混雑情報の配信に向けて、車内機器やシステム等を整備
(令和5年4月～サービス開始予定) 《京都バス》
- 公共交通事業者が実施する混雑データ・運行データの整備・配信に係る取組を支援《京都市》

市バスの運行情報の更なるオープンデータ化《交通局》

- 令和5年度における時刻表やバス停位置等（静的情報）のオープンデータ化に続き、リアルタイムの運行、混雑情報や走行位置等（動的情報）を提供するシステム構築の検討を開始

鉄道事業者・官民の連携によるMaaSアプリとAI技術を活用したデジタルスタンプラリーの実施

- JR西日本、京阪HD、京阪電鉄、阪急電鉄、京都市、京都市観光協会が連携し、京都観光の際の回遊性向上を図るため、令和3年度の1回目に引き続き、JR西日本のMaaSアプリ「WESTER」を活用した、「京の冬の旅」デジタルスタンプラリーを開催



関西MaaS協議会の設立《近鉄、京阪、JR西日本、阪急》

- 近鉄GHD、京阪HD、JR西日本、阪急電鉄、阪神電鉄、大阪メトロ、南海電鉄の計7社で関西MaaS協議会を設立
- MaaSシステムを共同で構築し、2023夏頃を目途に(仮称)関西MaaSアプリをリリース予定

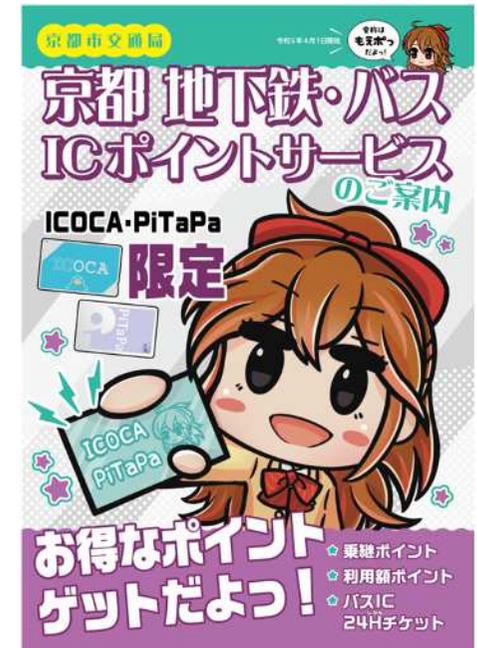
内閣府SIP事業「第2回KYOTO洛Mobi」コンテストに協力

- 今後の交通関連データの利活用に向けて、複数のバス事業者・鉄道事業者にデータを提供いただき、京都の交通等の課題解決に資するアプリケーションやアイデアを募集するコンテストを実施

主な推進項目⑰ >> 新たな技術を活用した交通系サービス等の推進

ICカードによるポイントサービスの導入

- ・ 令和5年4月に、バスとバス、バスと地下鉄を乗り継いだ場合にポイントを還元する乗継割引等のサービスを開始
 <<京都 地下鉄・バス ICポイントサービス（愛称：もえポっ）>>
 - 市民の方が多く利用されているICOCA、PiTaPaが対象
 - 乗継ポイント、利用額ポイント、バスIC24Hチケットの3つの割引サービス
 - 令和5年3月から事前登録を開始
- ・ 社局を超えた乗継も当該サービスの対象とすることで、移動経路の分散化による混雑緩和が図れ、利便性向上と利用促進に寄与することから、民間交通事業者の参画に係るシステム改修等を支援



「モバイルICOCA」のサービスの導入<<JR西日本>>

- ・ ICカード乗車券「ICOCA」の機能を AndroidTM スマートフォンで利用できる「モバイルICOCA」のサービスを、令和5年3月22日から開始

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の検討

市バスへの電気バス導入に向けた検討

- ・ カーボンニュートラルに貢献する電気バスについて、大阪・関西万博の開催に合わせた導入を目指し、費用や運用面の課題抽出などの調査・検討を開始

主な推進項目②⑤ >> 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

四条通地下道活性化事業

- ・ 四条通地下道（10～14番出入口間）を写真や絵画作品の展示スペースとして活用するなど、四条通地下道活性化事業を実施（令和4年度取組7件：KYOTOGRAPHIE 国際写真展 SATELLITE EVENT KG+2022、四条通地下道SOCIAL ART MUSEUM、『天才アートがやってきた！～公共空間にアートの彩り！』など）



河原町蛸薬師商店街（蛸薬師通）を「ほこみち」に指定

- ・ 河原町蛸薬師商店街が取り組まれてきた、商店街の更なる魅力の向上や新たな賑わいづくりの取組を持続可能なものとするため、蛸薬師通（河原町蛸薬師商店街）を歩行者利便増進道路（通称「ほこみち」）に指定。河原町蛸薬師商店街振興組合が道路占用許可を受け、路上でのテラス営業などが実施可能に。



東本願寺前市民緑地整備

- ・ 京都駅周辺の活性化の取組として、地域に開かれた門前を目指す東本願寺と共に、本市市道と東本願寺所有の緑地を一体的に活用できるように、京都市初の「市民緑地」として整備
- ・ 東本願寺前市民緑地は令和5年3月24日から供用開始予定



主な推進項目③① >> 自転車の安心・安全な利用環境の充実

自転車ルール等啓発冊子「Enjoy 自転車 life in Kyoto」2023年版の配布

- ・ 自転車の基本的なルール等を分かりやすくまとめた「Enjoy 自転車 life in Kyoto」2023年版の冊子を、自転車安全教育のため市内の保育施設、幼稚園、小中高校等の全児童生徒、大学新入生に対して配布するとともに、区役所・支所等に配架



主な推進項目③② >> 自転車の特性を活かした更なる活用

シェアサイクルの利用・普及促進に向けた公有地の貸出し及び連携協定の締結

- ・ サイクルポート設置のために公有地の貸出しを希望する企業等に対し、京都市が所管する公有地を有償で貸し出し
- ・ 公共交通を補完し、市民等にとって安心・安全で利便性の高いシェアサイクルの利用環境を創出することを目的に、協定を締結

自転車観光の魅力発信及び自転車ルール・マナー啓発

- ・ 外国人観光客をはじめとした京都を訪れる観光客の方々に、自転車観光の魅力を発信するとともに、安全に自転車観光を楽しんでいただけるよう、観光客向けの自転車ルール・マナー啓発動画、リーフレット及びWEBサイト記事を多言語で制作。WEBサイト等や京都市認定レンタサイクル店等を通じて発信



主な推進項目③⑥ >> 市民・事業者・行政・来訪者の連携によるモビリティ・マネジメントの更なる推進

教育現場と連携したモビリティ・マネジメント

- ・ 中学生を対象とした「歩くまち・京都」学習について、モデル校での授業及びモデル校間の成果発表交流会を実施
- ・ NPO法人「歩くまち・京都」フォーラムの会員大学と連携し、主に新入生に通学や市内の公共交通利用方法を掲載した情報をチラシやweb媒体で提供
- ・ 市内の全小中学校及び総合支援学校に配布している環境副読本（環境問題を幅広く説明）「わたしたちの環境」（小学5年生用）、「私たちと地球環境」（中学生用）に、公共交通の利用に係る内容を掲載



地域と連携したモビリティ・マネジメント

- ・ 地域住民が主体となり実施する公共交通の利用促進等のMM事業に対して、事業実施に係る経費を支援

実施地域	実施取組概要
山科区西野・山階南学区	市バ斯特80系統の利用促進を図る取組の実施 ・ 啓発チラシ、利用促進グッズの配布 ・ バス利用者数調査、利用状況アンケートの実施
北区柘野学区	市バ斯特37号系統の利用促進を図る取組の実施 ・ 利用促進会議の開催 ・ のぼり旗の設置
西京区松陽学区	市バス69号系統の利用促進を図る取組の実施 ・ 時刻表の作成、配布
西京区福西学区	市バ斯特西4号系統の利用促進を図る取組の実施 ・ 利用促進CMの放送 ・ ポケット時刻表の作成、配布
伏見区久我・久我の杜・羽束師学区	市バス南1号系統、2号系統の利用促進を図る取組の実施 ・ MMニュースの発行
伏見区醍醐地域	醍醐コミュニティバスの利用促進を図る取組の実施 ・ 啓発チラシ、利用促進グッズの配布

主な推進項目③⑧ >> 健康増進や環境保全など幅広い効果生み出す「歩くこと」の推進

市民ぐるみ運動「+1,000（プラスせんぼ）」の開始

- ・ 人生100年時代を見据え、市民・地域主体の健康行動の定着を図るために「歩く」をテーマに市民ぐるみ運動を開始。現状より1日の歩数を1,000歩増やすことから始めていただくため、「プラスせんぼ」のキャッチフレーズの普及に取り組む。
- ・ 特設ウェブページの公開や、本市公式SNSを通じた情報発信をはじめ、令和5年度には学生協働型での周知・広報を実施予定

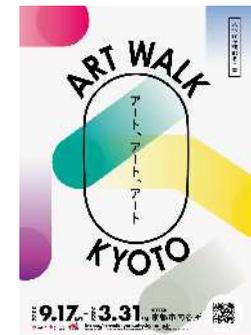


主な推進項目③⑨ >> 公共交通を使った外出機会の創出につながる歩いて楽しい仕掛けづくり

徒歩や公共交通を使った外出や移動機会の創出に向け、「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推進

【各局区等及び交通事業者における取組例】

- ◇ 文化庁移転記念事業をめぐる「ART WALK KYOTO」の実施
文化庁移転の気運を高めるとともに、文化芸術都市・京都の活力の向上を図るため、多くの方々に京都の「アート」に触れていただくためのまち歩き事業「ART WALK KYOTO」を実施
- ◇ 京都市商店街地域資源活用事業～嵐電×商店街プロジェクト
“嵐電”を中心に、京福電気鉄道株式会社と沿線商店街が一体となって広域的なPRを実施
- ◇ なぞ解きロゲイニングー京都東山ーの開催
- ◇ 交通局・上下水道局110周年キーワードラリーの実施
- ◇ 企画乗車券「いい古都チケット」の販売（春・秋の期間限定）《阪急電鉄》
- ◇ 酒蔵など駅周辺の名所・旧跡を回るハイキングイベントの実施《近鉄》



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

公共交通ネットワーク会議利用回復WGにおける

安心・安全や利便性・快適性についての情報発信

- ・ 秋の観光シーズンに向けて、利用促進に関するメッセージを打ち出すことに加え、公共交通機関を利用する際にも京都駅への集中を避け、分散化を促す情報を発信。鉄道駅（JR大阪駅、近鉄名古屋駅等）へのポスター・デジタルサイネージ掲示、ショッピングモールへのデジタルサイネージ掲示、web広告掲出を実施



市バス・地下鉄車両や地下鉄駅の新型コロナウイルス感染症対策に関する情報発信 各社HPにおいて「新型コロナウイルス感染症への対応」を掲載

公共交通のサービス水準維持に向けた更なる支援

公共交通の維持・確保に向けた運行維持のための支援

- ・ 公共交通の利用は、令和2年度及び3年度と比較し、回復傾向にあるものの、コロナ禍前の状況まで回復しておらず、さらには燃料価格の高騰が続いていることから、公共交通事業者（バス11社、鉄道2社及びタクシー事業者）に対し、運行維持に向けた支援を実施

各交通事業者が利用回復に向けて実施する取組への補助

- ・ 路線バス及び地域鉄道の事業者等が実施する、利用回復に向けて実施するイベント等への補助を実施

《取組例》○ えいでんまつり《叡山電鉄》

○ 嵐山&三尾を巡ろう！スタンプラリー《西日本JRバス、京福電鉄》

○ 京都洛北・東山紅葉・観光誘客施策《叡山電鉄、京阪電鉄》

○ 京都市内版バスマップ配布による利用回復事業《京阪京都交通》

○ 京都洛北地域誘客事業《京都バス》

○ クリスマスデジタルスタンプラリー《京福電鉄、交通局》

○ SNSでの情報発信による利用回復事業《西日本JRバス、JR西日本》

議題

(2) 指標・モニタリング指標等について

- ・ 「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したのかについて調査し、人の1日のすべての動きをとらえるもの。人の動き（地域別・交通手段別等の交通実態）を総合的に把握する唯一の調査であり、交通計画、道路計画、防災計画等の検討のための基礎資料として活用
- ・ 京阪神都市圏では昭和45年に第1回パーソントリップ調査を実施し、その後間隔10年（昭和55年、平成2年、平成12年、平成22年）で実施
- ・ 令和3年度に実施した第6回調査は、インターネットの普及を背景に、
①Web回収を中心とした調査手法の拡大、②スマートフォンを活用したアプリによる回答手法の導入など、新たな取組を実施。併せて、新型コロナウイルス感染症拡大による外出状況の変化（頻度や移動手段の変化）を捉える補完調査を実施

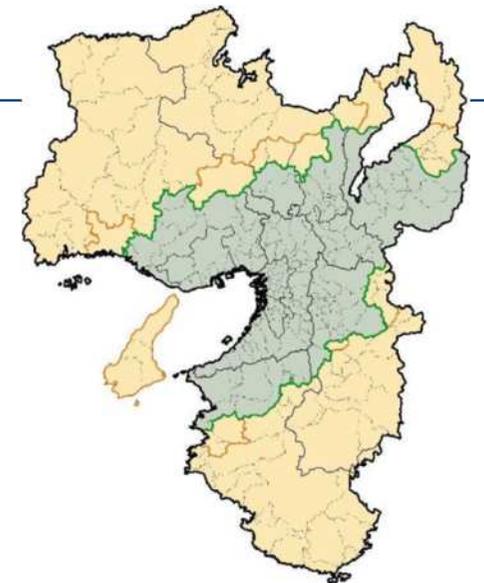
【第6回近畿圏パーソントリップ調査】

実施主体：京阪神都市圏交通計画協議会
（国土交通省（近畿地方整備局、近畿運輸局）
滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、
和歌山県、京都市、大阪市、神戸市、堺市）

実施時期：令和3年9月～11月

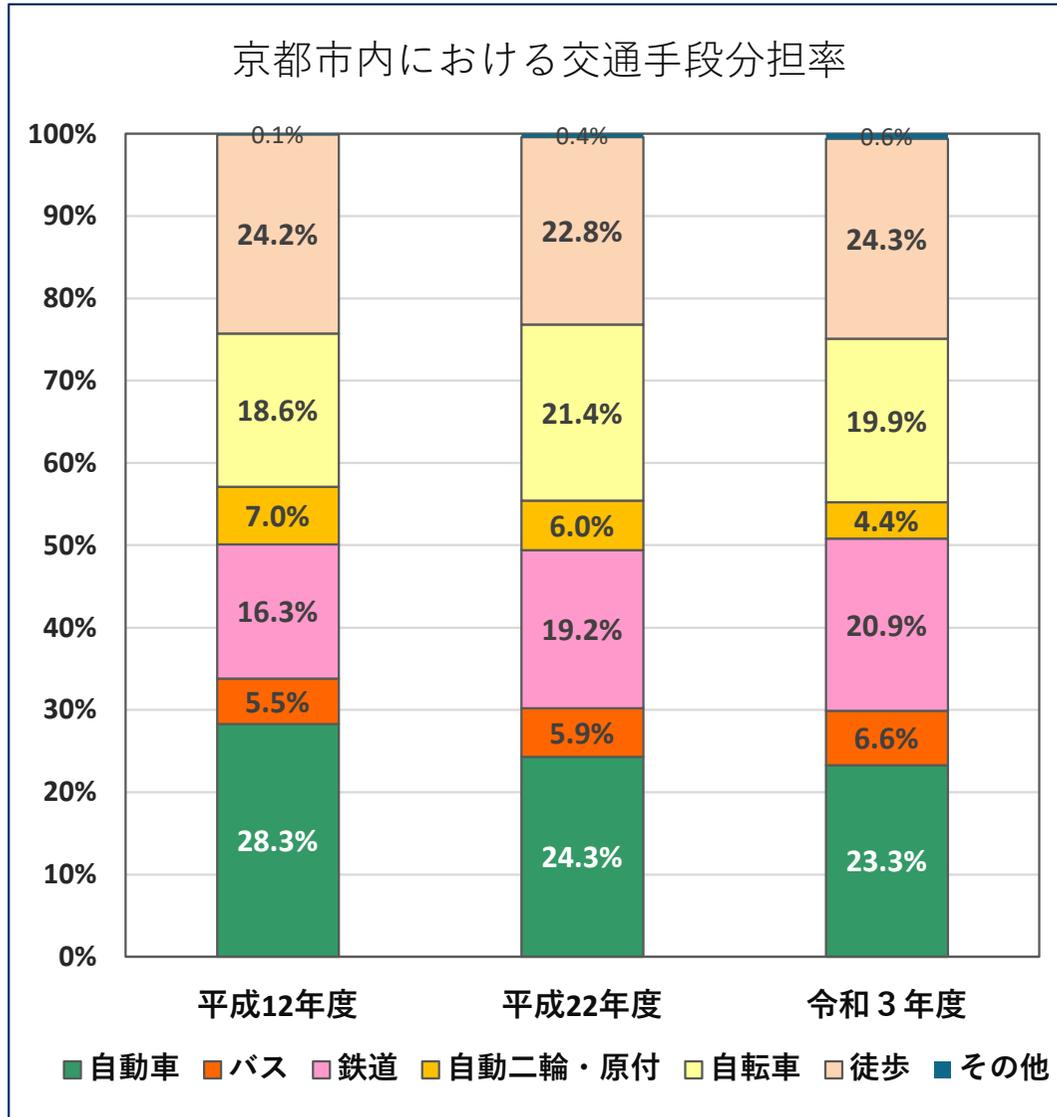
対象エリア：近畿圏全体

回答者数：近畿圏全体 約10万世帯、約19万人
京都市 約6,600世帯、約11,300人



第6回近畿圏パーソントリップ調査結果（速報値）

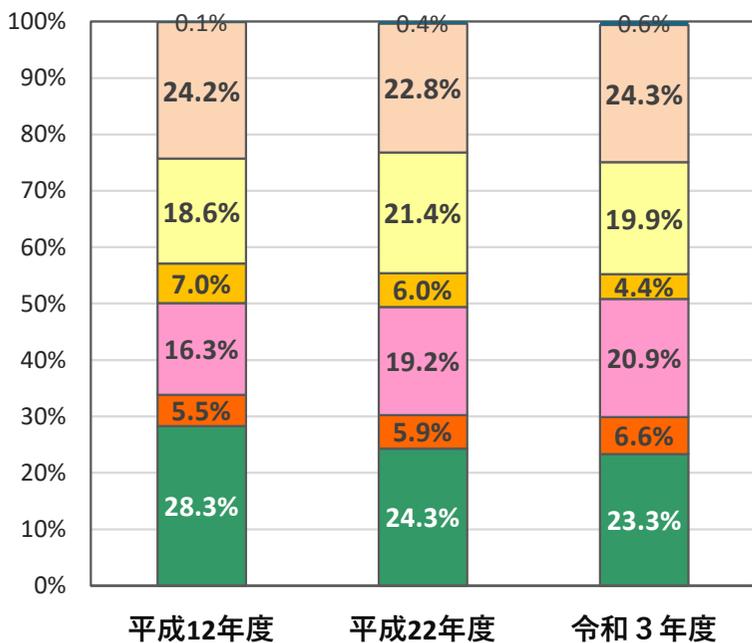
非自動車分担率：平成22年 75.7% → 令和3年 76.7%（+1ポイント）



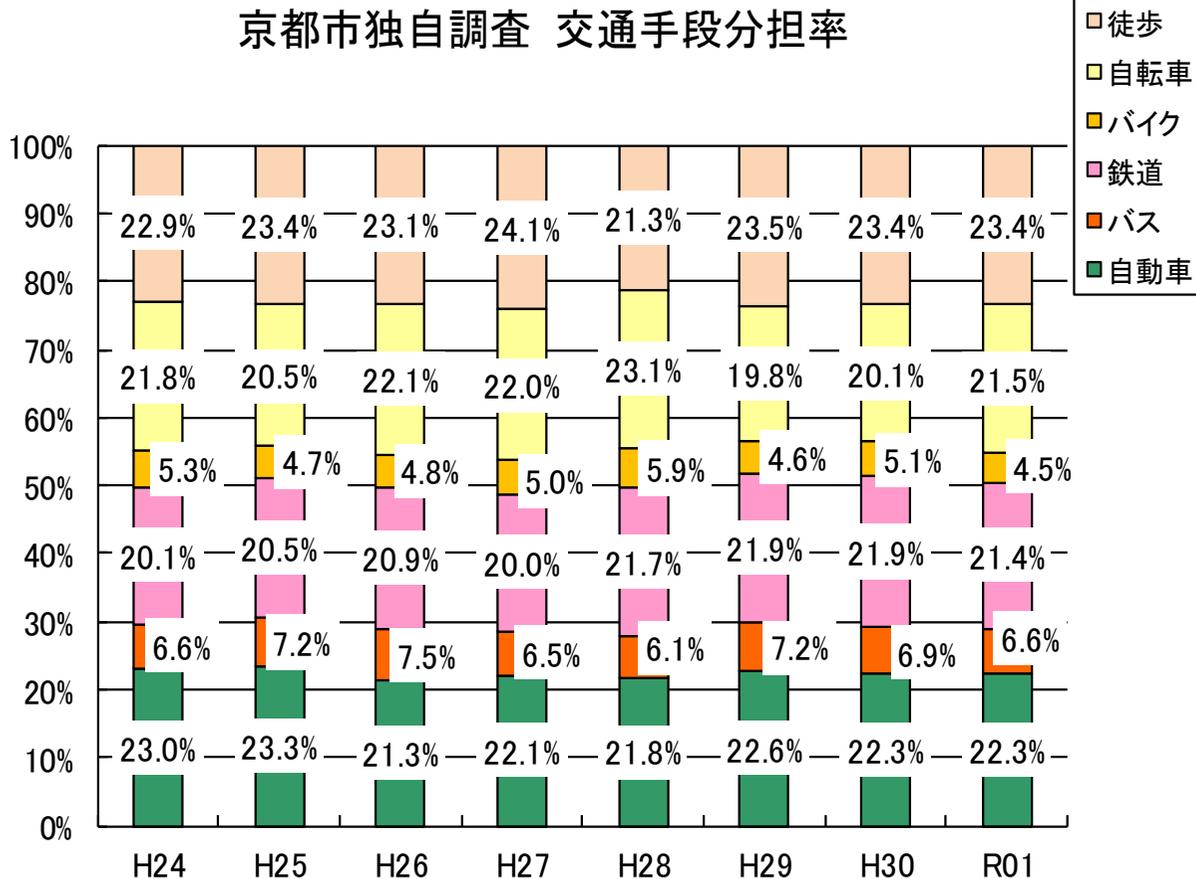
- 自動車分担率は調査回ごとに減少傾向
（平成12年度比△5.0ポイント）
- 徒歩、鉄道、バスの占める割合の
合計は51.8%
→ 調査回ごとに増加傾向
（平成12年度比+5.8ポイント）

- 各交通手段とも、本市がモニタリングのため実施している調査（対象者：市民約1,000人程度）と同様の増減傾向を示している。

京都市内における交通手段分担率



京都市独自調査 交通手段分担率



(資料) 近畿圏パーソントリップ調査

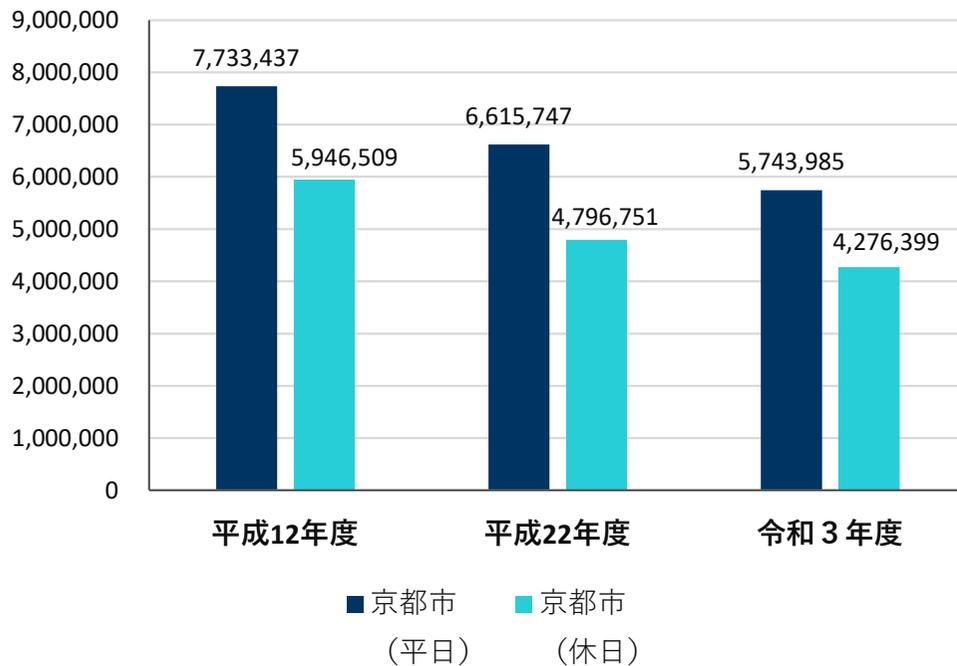
京都市独自調査は、数値目標である京都市の交通手段分担率をモニタリングすることを目的に、京都市民を対象にアンケート調査（対象者数：約1千人（外出者のみ））をH24から毎年実施。交通手段分担率を推計する際には、京都市民以外の京都市の交通はPT調査と同じとしている。 ※「その他」をグラフから除外していること及び四捨五入により合計が100%にならない場合がある

(参考) トリップ数推移

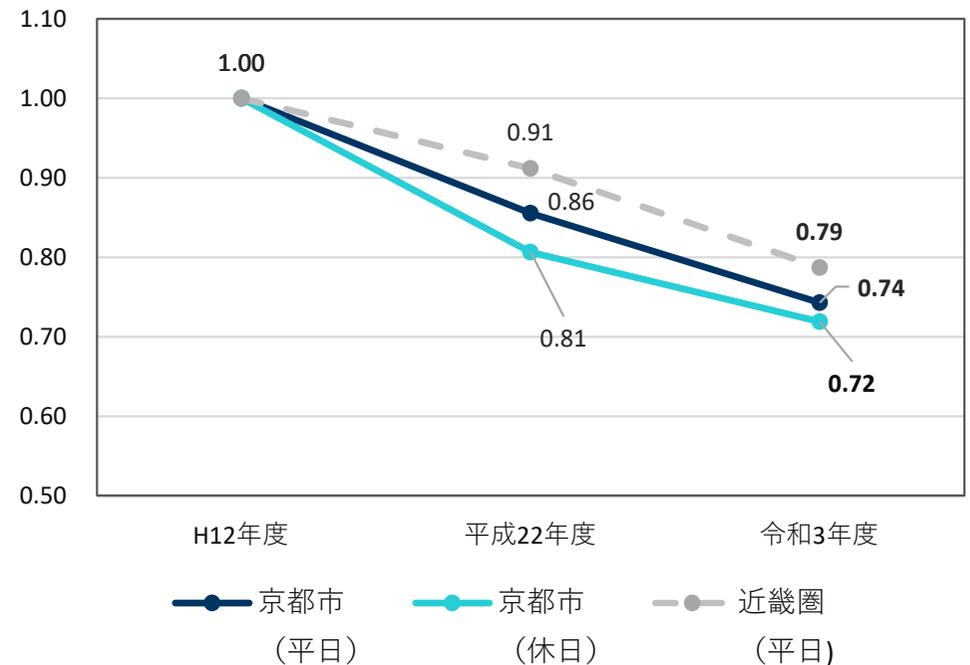
- ・ 京都市内のトリップ数は、平日・休日ともに平成12年度比で約3割減少するなど、年々減少している。京都市（平日）のトリップ数の減少は、近畿圏におけるその減少幅よりも大きい。
- ・ 全国の総トリップ数（平日）の推移は、平成12年をピークに、以降減少傾向にある。平成22年と比べて約14%減少している。

※ トリップ数：人がある目的をもって「ある地点」から「ある地点」へ移動する単位で、移動の目的が変わるごとに1つのトリップと数える。

京都市民のトリップ数の推移



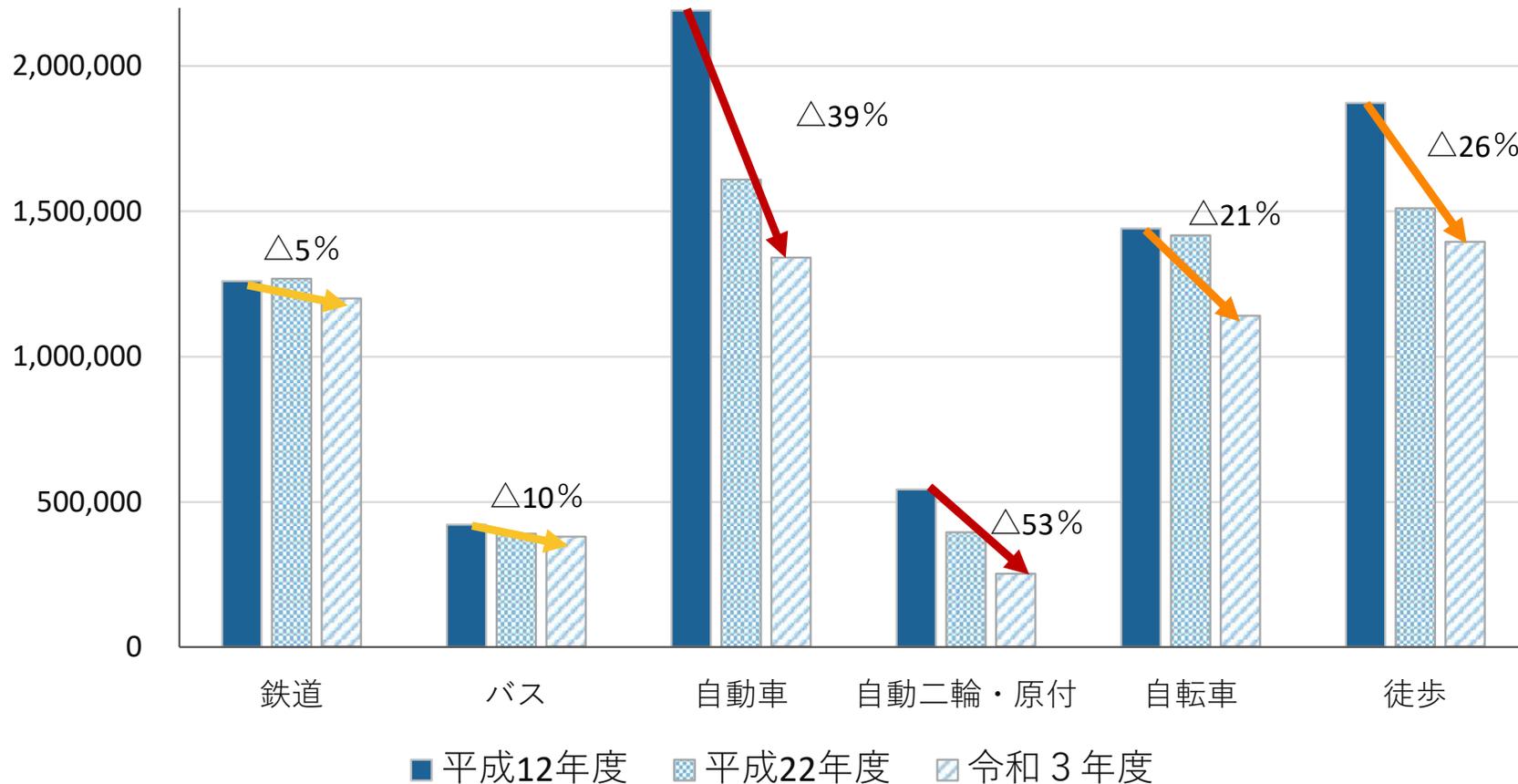
トリップ数の推移



(参考) 移動手段別トリップ数推移

- ・ 京都市における移動手段別にトリップ数を見てみると、鉄道・バスについて5~10%のトリップ数の減少は見られるものの、その他の移動手段と比較するとその減少幅は小さい。
- ・ 自動二輪・原付において減少が最も大きく、令和3年度は平成12年度の約5割となっている。また、自動車におけるトリップ数についても、令和3年度については平成12年度の△39%となっている。

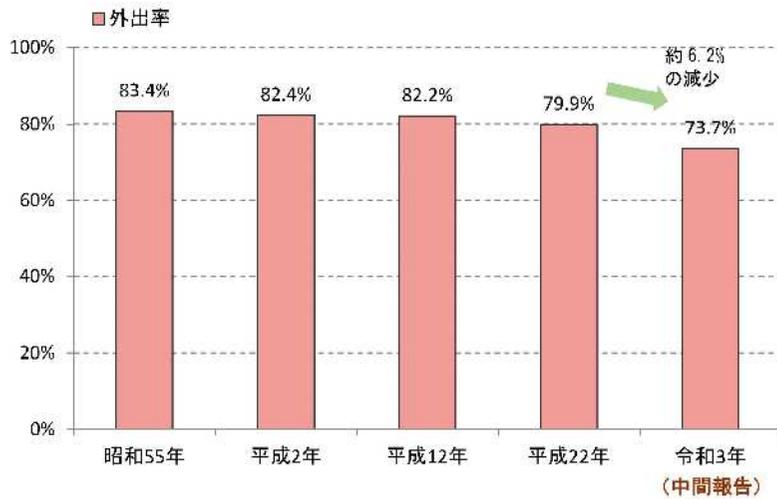
移動手段別トリップ数の推移



(参考) 近畿圏における外出率 (平日)

- 近畿圏における外出率は減少傾向にある。平成22年と比べて約6.2%減少
- 年齢階層別の外出率は、平成22年の外出率と比べ各年齢階層で減少。特に20~24歳の年齢階層の減少が顕著にみられる。

【S55~R3 外出率の推移 (平日)】



資料：近畿圏パーソントリップ調査 (第3回圏域内での集計)

【S55~R3 年齢階層別外出率の推移 (平日)】

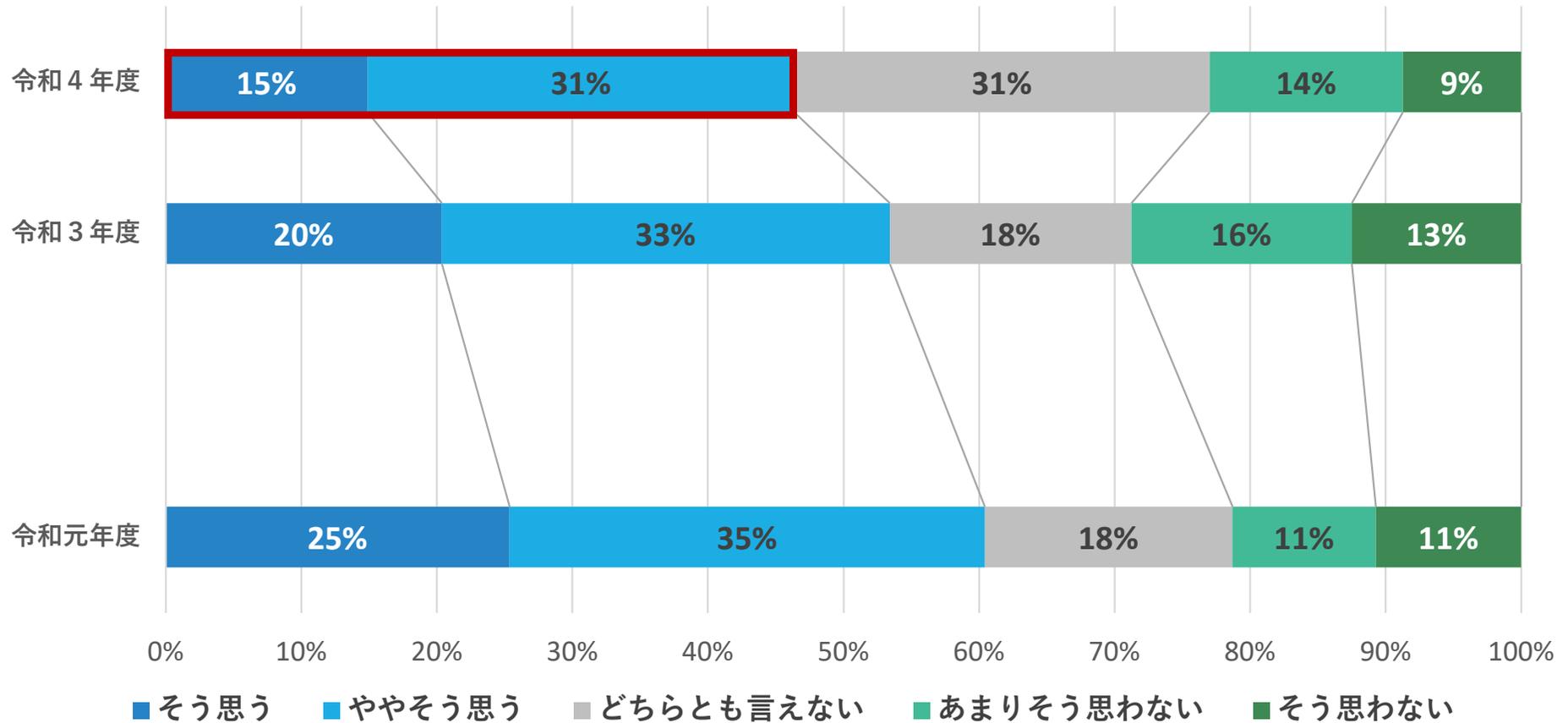


資料：近畿圏パーソントリップ調査 (第3回圏域内での集計)

《方針1・3関連》公共交通の利便性

「京都市内の移動は公共交通が便利である」という設問に対し、「そう思う」又は「ややそう思う」と回答した方が約半数となっている。

京都市内の移動は公共交通が便利である



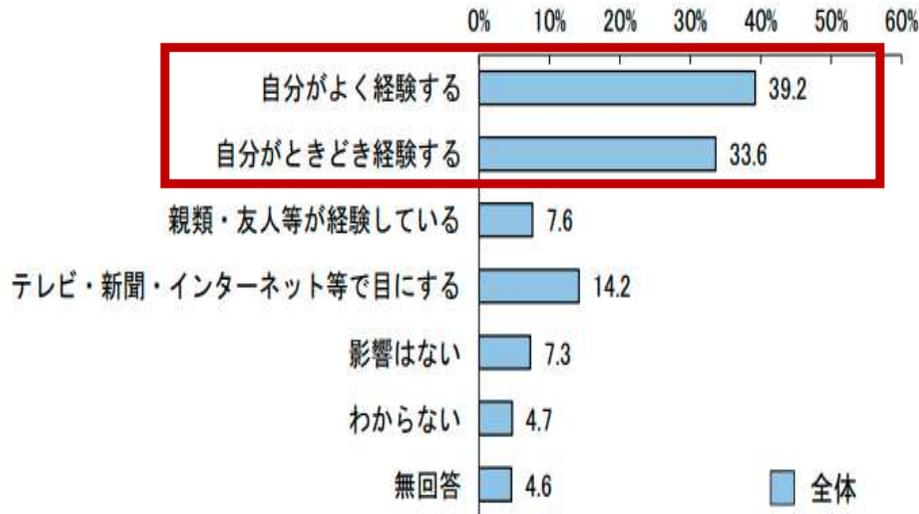
(資料) 京都市市民生活実感調査

※ 京都市市民生活実感調査…市民の皆様が、日々の暮らしの中で、京都のまちづくりについて「どのような実感をお持ちなのか」について聞く調査

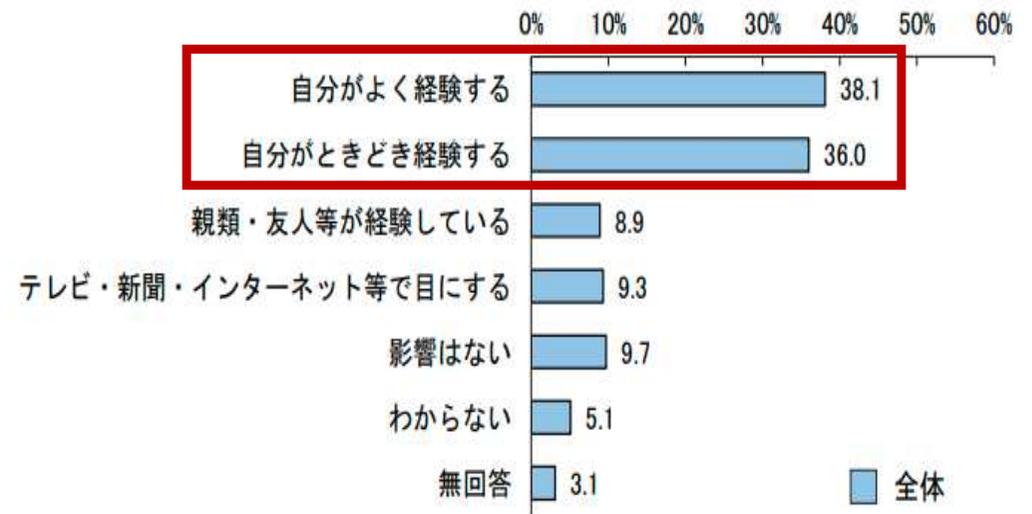
《方針2 関連》市民生活への観光の影響

「一部の観光地・文化観光施設及びその周辺地域等が混雑する」「路線バスや地下鉄などの公共交通機関が混雑する」という設問に対し、「自分がよく経験する」「自分がときどき経験する」と答えた市民は合わせて7割を超えている。

一部の観光地・文化観光施設 及び その周辺地域等が混雑する



路線バスや地下鉄などの公共交通機関が混雑する

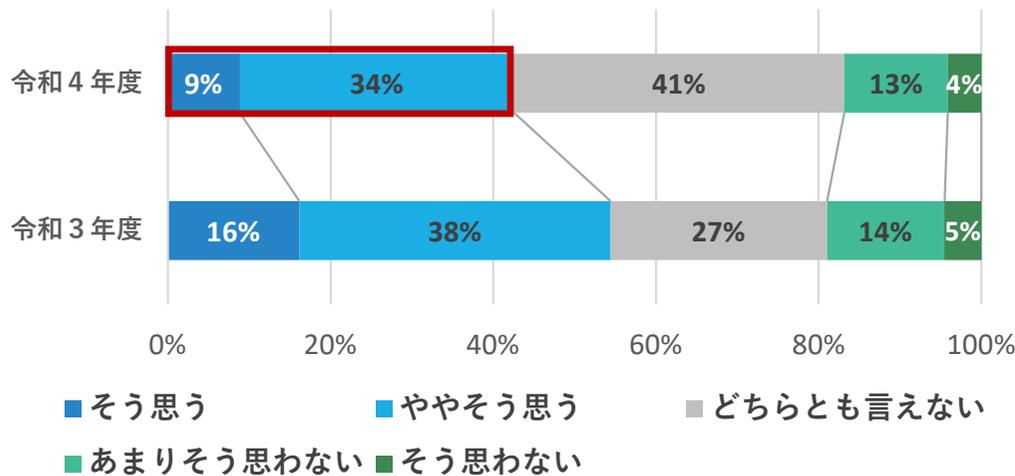


(資料) 令和3年京都観光に関する市民意識調査

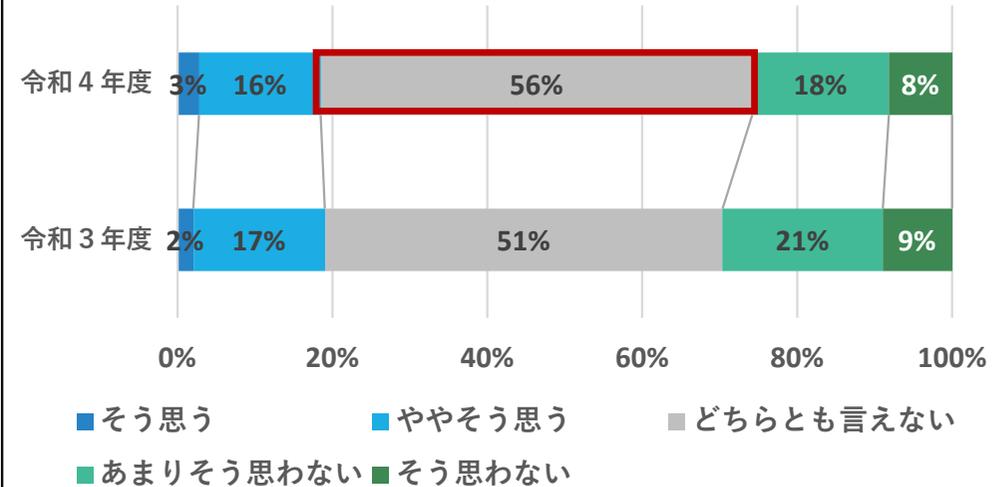
※ 京都観光に関する市民意識調査…京都市民の皆様の京都観光に関する意識や京都市の観光政策・施策の認知度等を把握ことを目的に実施した調査（調査対象：京都市内在住の満18歳以上の市民、5,500人（無作為抽出）、調査期間：令和3年11月22日～令和3年12月13日）

《方針3 関連》公共交通ネットワークの充実

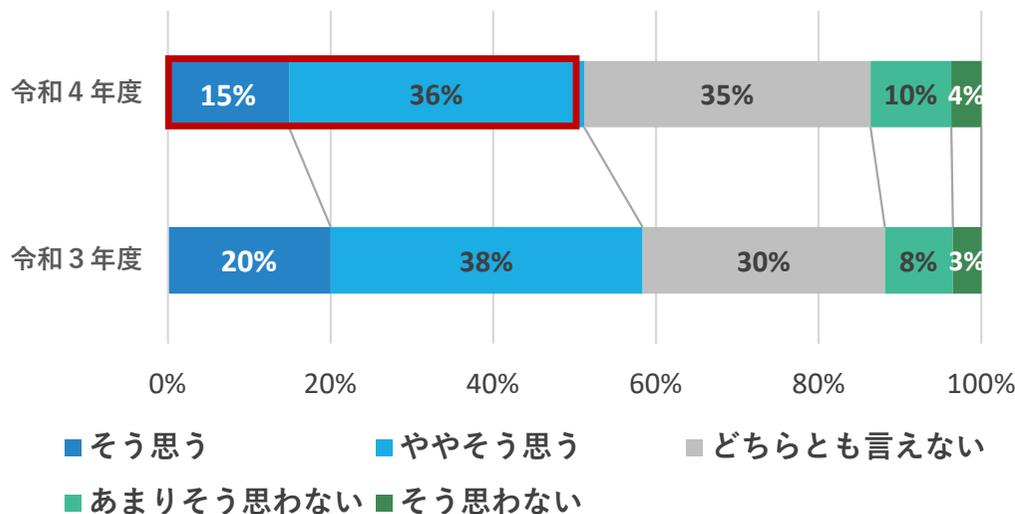
徒歩や公共交通で移動できる範囲に生活に必要な施設や働く場があり、様々な世代がくらしやすい



「らくなん進都」をはじめとする、京都の新たな活力を担う地域に産業の集積が進むなど、発展してきている。



京都市中心部や京都駅周辺、二条・丹波口・梅小路周辺は、にぎわいのある魅力的な地域である。



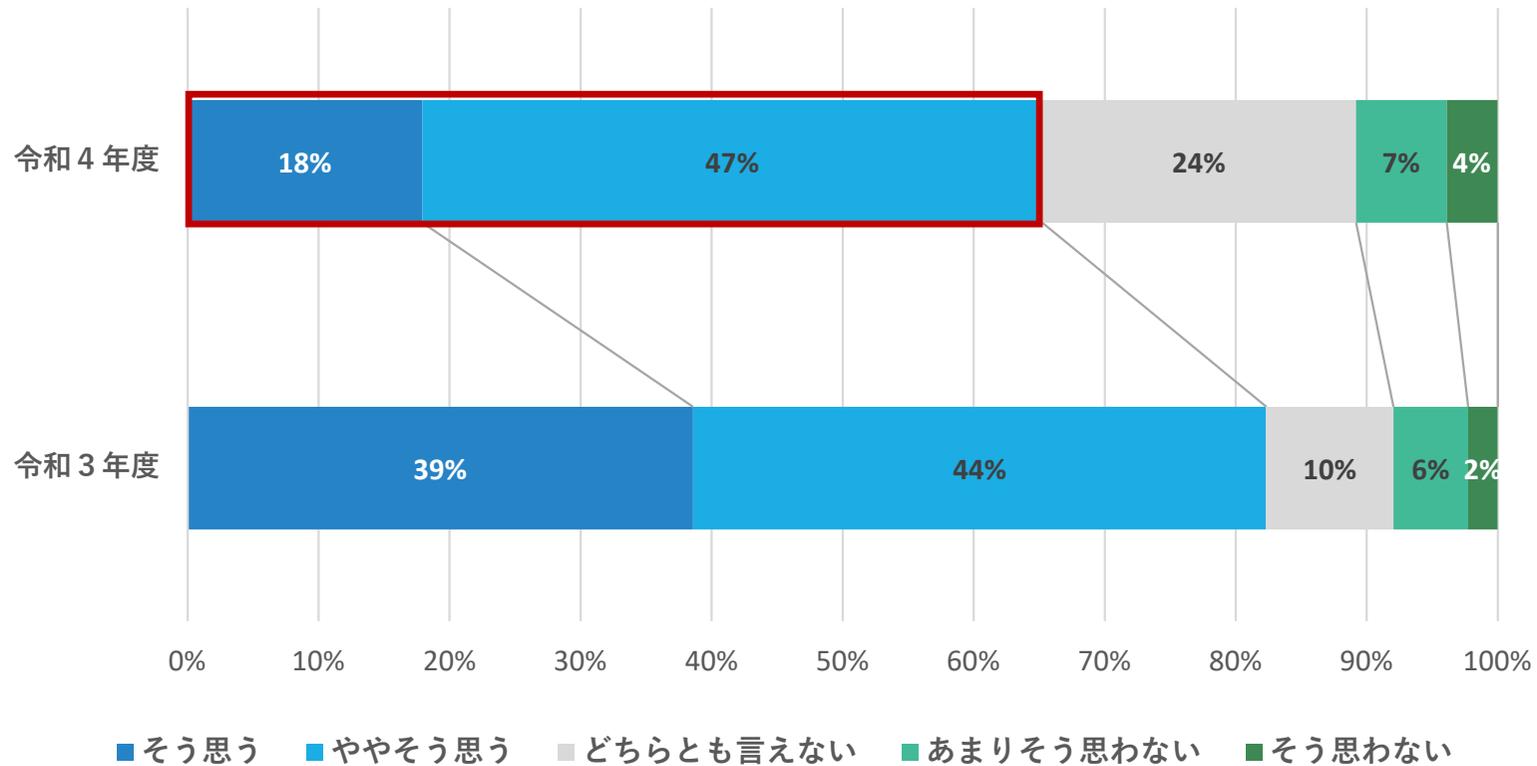
(資料) 京都市市民生活実感調査

- ・「徒歩や公共交通で移動できる範囲に生活に必要な施設や働く場があり、様々な世代がくらしやすい」「京都市中心部や京都駅周辺、二条・丹波口・梅小路周辺は、にぎわいのある魅力的な地域である。」については、肯定的な回答を示した方が、多くを占めている。
- ・「らくなん進都」に関する設問に対しては、回答者の半数近くが「どちらともいえない」と回答している。

《方針4・8関連》歩いて楽しい暮らし

「京都のまちを出歩くことは楽しく、健康にもよい。」という設問に対し、約6割の方々が「そう思う」「ややそう思う」と回答しており、京都のまちを出歩くことについて肯定的な印象を持っている方が多い。

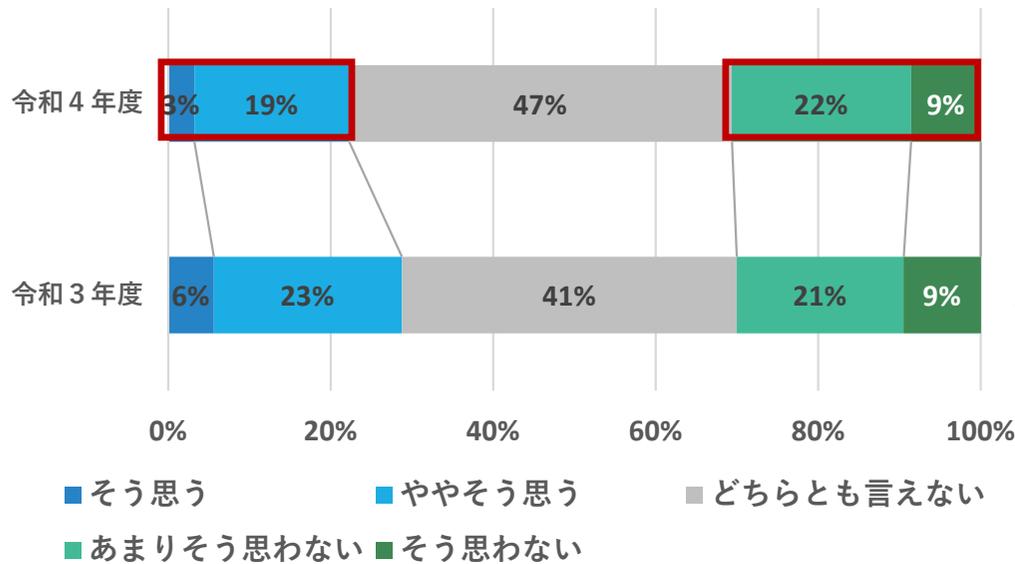
京都のまちを出歩くことは楽しく、健康にもよい。



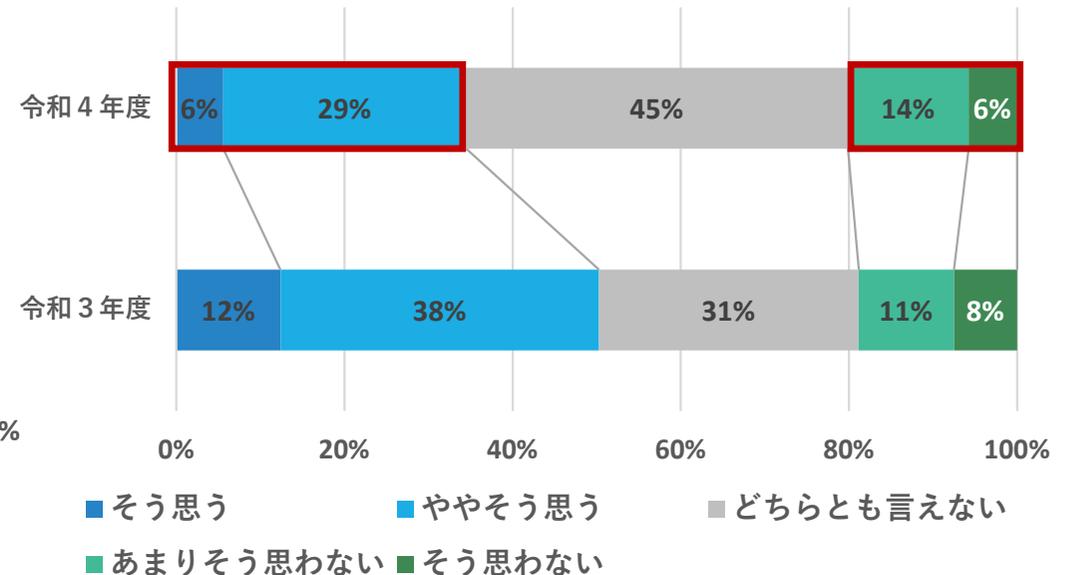
《方針5 関連》都市のレジリエンス向上に資する道路整備

「災害時も安心・安全に通行できる道路網が整備されている。」 「市内の道路や橋が安心安全な状態で管理されている。」という設問に対し、「そう思う」「ややそう思う」のグループと「あまりそう思わない」「そう思わない」のグループがそれぞれ2～3割となっている。

災害時も安心・安全に通行できる道路網が整備されている。



市内の道路や橋が安心安全な状態で管理されている。

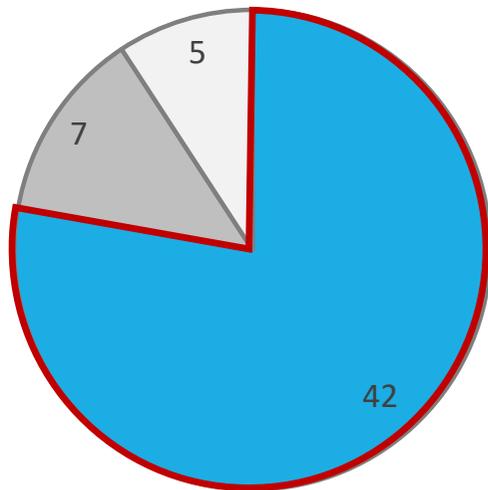


(資料) 京都市市民生活実感調査

《方針5 関連》円滑な物流

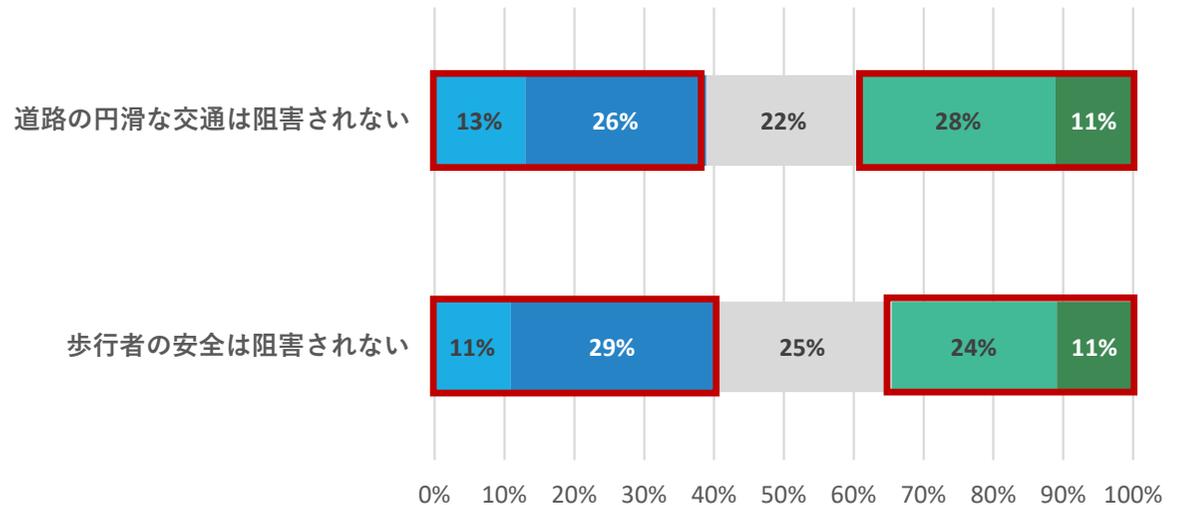
- 「まちなか」（概ね、四条通、河原町通、御池通及び烏丸通に囲まれた地区）の商店街組合の会員を対象に、「まちなか」での地域活動や普段の生活、商業に必要な不可欠な「物流」を機能させるための取組として、物流についてのアンケートを実施。
- 「あなたは路上駐停車や路上荷さばき等の「物流問題の解決」が必要だと思いますか」という設問に対し、「必要だと思う」と回答した方が7割を超えている。
- 物流車両が路上で駐停車や荷捌きをした場合の影響については、道路の円滑な交通や歩行者の安全が阻害されると回答した数と阻害されないと回答した方の数は同程度であった。

あなたは路上駐停車や路上荷さばき等の「物流問題の解決」が必要だと思いますか？



■必要だと思う ■必要だと思わない □わからない

自分の店舗のために物流車両が路上で駐停車や荷捌きをした場合の影響



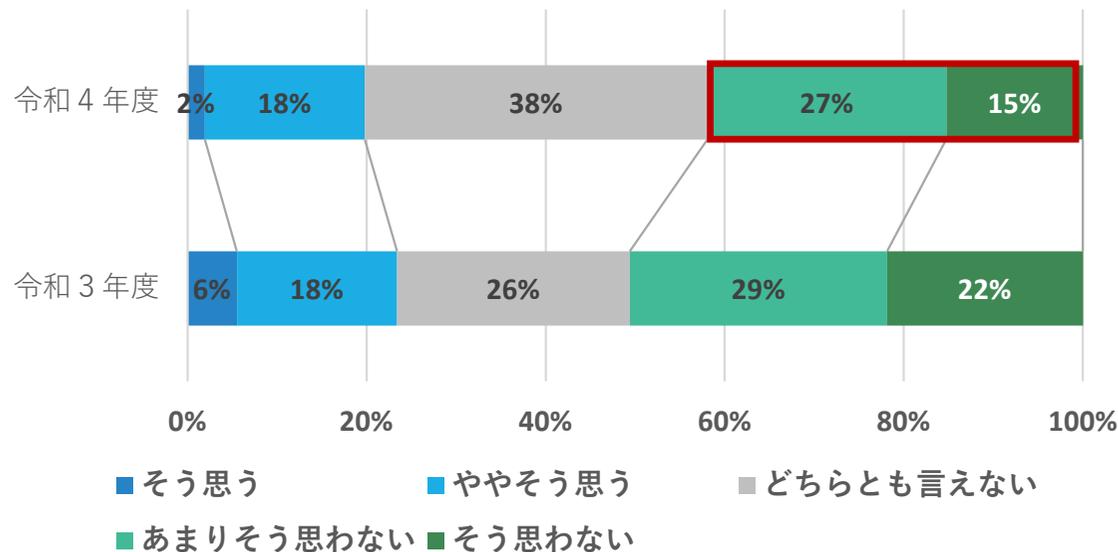
■非常に思う ■やや思う ■どちらでもない ■あまり思わない ■全く思わない

(資料) 京都市
(令和4年度物流に関するアンケート結果)

《方針6 関連》自転車政策に関する実感調査

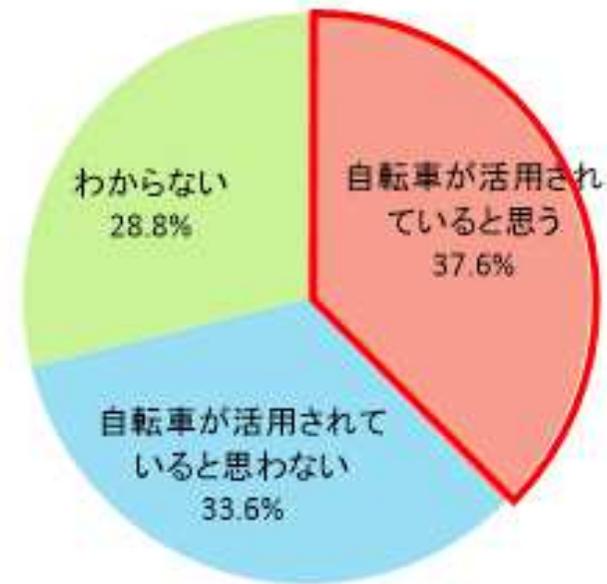
- 令和4年度と令和3年度を比較すると、肯定的な回答が減少している（▲4%）一方で、否定的な回答も減少している（▲9%）結果となった。
- また、自転車政策推進室が実施したアンケート調査によると「健康増進や観光振興等、多様な場面で自転車が活用されていると感じる市民の割合」においても、「活用されている」と回答した割合と「活用されていない」と回答した割合は同程度であった。

自転車がルールやマナーを守って安心・安全で快適に利用されている。



(資料) 京都市市民生活実感調査

健康増進や観光振興等、多様な場面で自転車が活用されていると感じる市民の割合 (N=1,000)

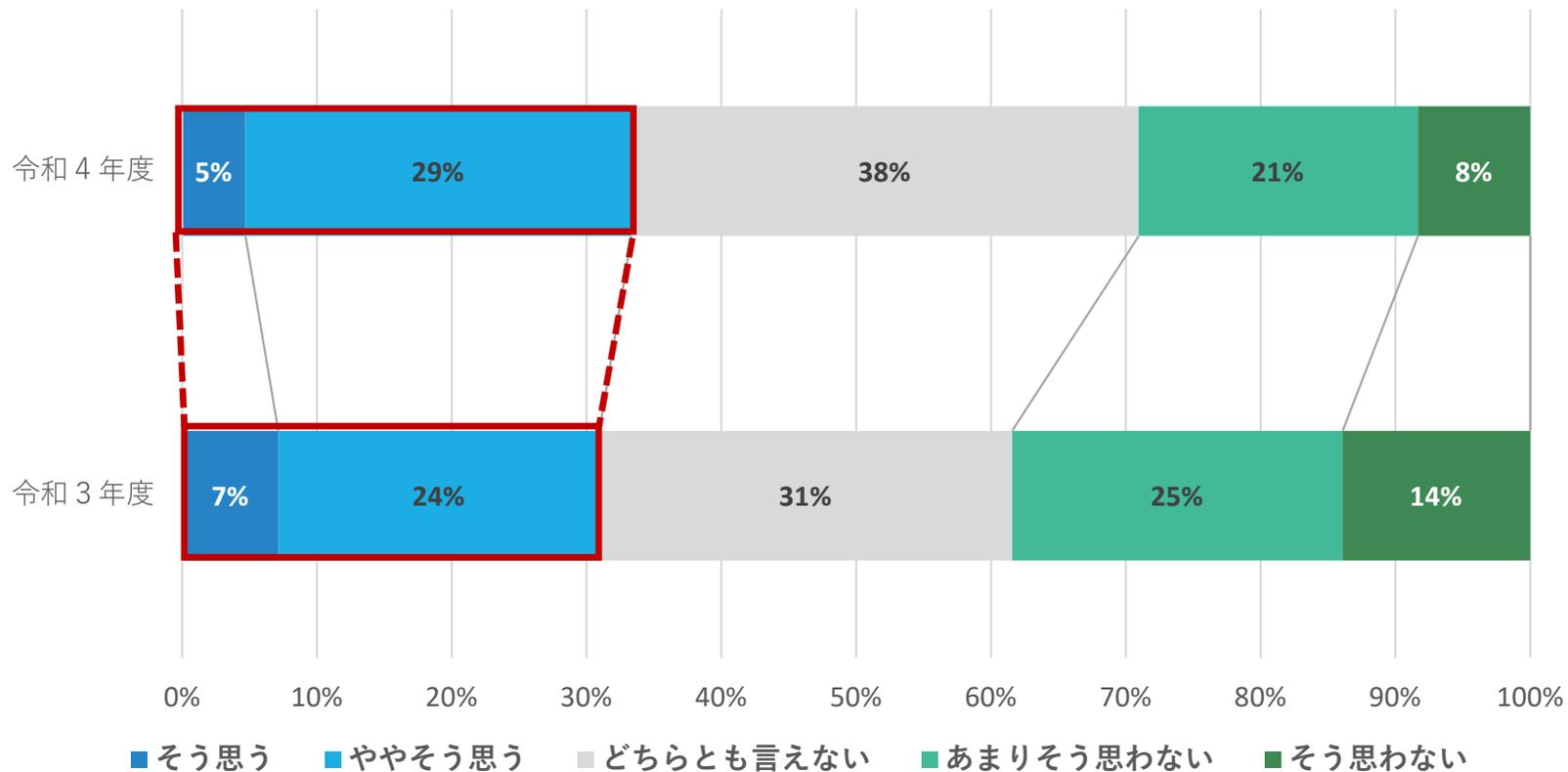


(資料) 自転車政策推進室実施アンケート結果

《方針7関連》公共交通、徒歩、自転車をかしく組み合わせた ライフスタイル

「自動車の利用を控え、公共交通、徒歩、自転車を組み合わせて出かけるライフスタイルが定着している。」という設問に対し、「そう思う」「ややそう思う」と回答した方の割合が令和3年度よりも増加している。

自動車の利用を控え、公共交通、徒歩、自転車を組み合わせて出かける
ライフスタイルが定着している。



(資料) 京都市市民生活実感調査