

京都市地域公共交通計画について

■ 計画策定の背景・目的

本市では、「歩くまち・京都」をまちづくりの柱の一つに掲げ、クルマに過度に依存しない、人と公共交通優先の取組を進めてきました。公共交通は、安心安全で快適な市民の暮らしや、人と人の交流、経済・文化活動を支えるインフラであり、大切な市民の足です。また、地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、環境等の様々な分野に影響し、地域社会全体の価値を高めるものです。

一方、近年、人口減少や少子高齢化の進展、運転士・整備士といった公共交通を支える担い手不足の更なる深刻化など、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つつあります。

加えて、コロナ禍でのライフスタイルや交通行動の変容（テレワーク・オンライン授業の普及等）による交通需要の減少やインバウンドを中心とする観光需要の減少の影響を受け、交通事業者は一層厳しい経営環境に置かれています。

今後、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が求められていく一方で、人口減少社会の到来に伴い、公共交通は利用者減少が見込まれ、維持・確保がますます厳しくなることが予想されます。

このような中であっても、将来にわたって地域の特性やニーズに応じた持続可能な生活交通を維持・確保していくため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく協議会を設置し、「京都市地域公共交通計画」を策定することとしました。

本計画は、公共交通の維持確保に向け、行政、交通事業者、市民、それぞれが連携しながら主体的に役割を果たし、地域一体となった取組を着実に進めていくことを目的としています。計画では、それぞれの役割分担を明確化するとともに、目指す将来像や目標、目標達成に向けた取組（実施主体・実施内容等）を盛り込むこととし、本協議会で計画の達成状況を評価・検証していきます。

■ 計画策定の主体

京都市

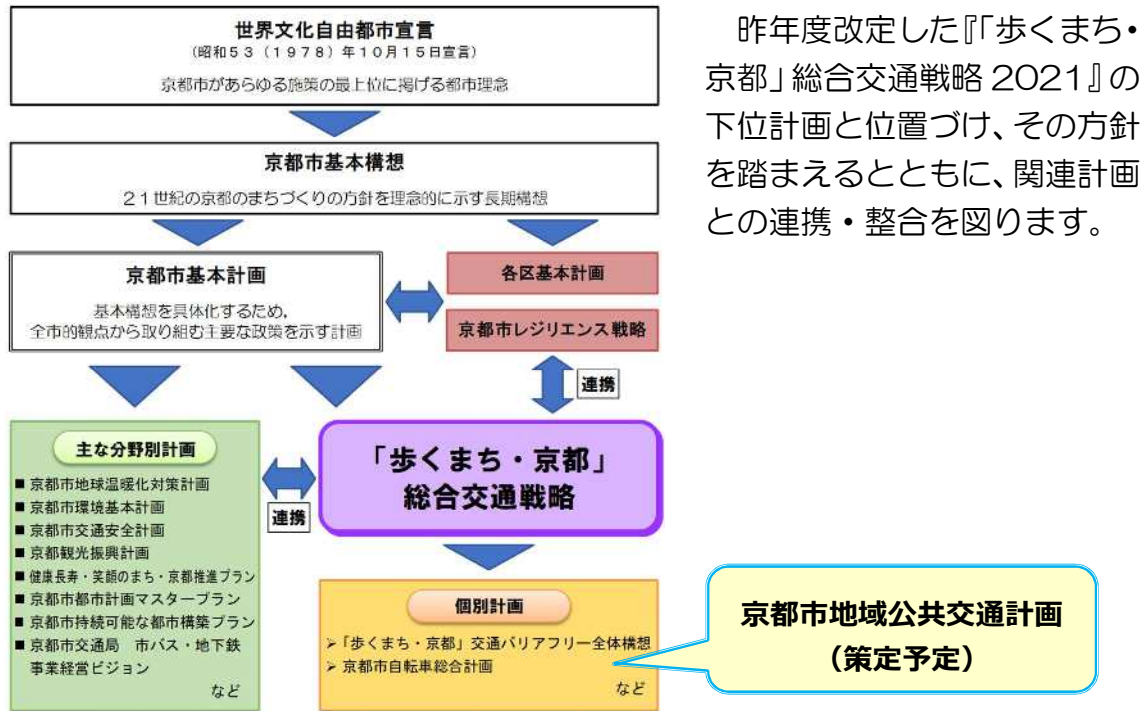
■ 計画の区域

京都市全域

■ 計画の期間

計画策定の時期（令和5年度中）～令和11年3月（約5年間）

■ 計画の位置付け



昨年度改定した『「歩くまち・京都」総合交通戦略2021』の下位計画と位置づけ、その方針を踏まえるとともに、関連計画との連携・整合を図ります。

■ 「歩くまち・京都」憲章（平成22年1月制定）

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、

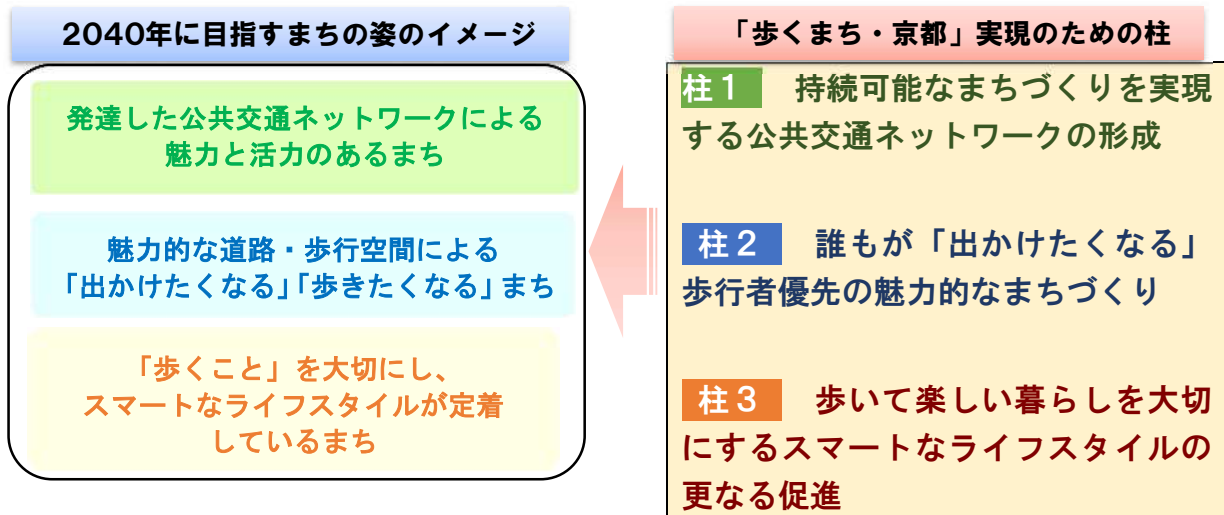
1 健康で、人と環境にやさしい、歩いて楽しい暮らしを大切にします。

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。

■ 目指すまちの姿（2040年）と「歩くまち・京都」実現に向けた交通政策の柱
（『「歩くまち・京都」総合交通戦略2021』より抜粋）



■ 計画策定の基本的な考え方

- (1) 昨年度改定した『「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（以下「戦略」という）』の理念や基本方針を踏襲することとします。
- (2) 本計画は、「地域の特性やニーズに応じた持続可能な生活交通の維持・確保」に向けて策定することから、戦略に定める3つの取組の柱のうち、**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」**の施策・推進項目を基本に、今後5年間に重点的に取り組んでいく内容を取りまとめます。
- (3) 地域で一体となって公共交通の維持確保に向けた取組を着実に進めていくため、①「行政」、「交通事業者」、「市民」、それぞれが連携しながら主体的に役割を果たしていくこと、②地域の特性・ニーズを踏まえた取組を進めていくことを前提とします。

■ 計画の理念（案）

行政・交通事業者・市民、それぞれが連携しながら主体的に役割を果たし、

- ① 市民生活を支える交通手段の維持・確保 と、
- ② 都市の未来を見据えた公共交通の利便性・快適性の向上 によって、「歩くまち・京都」の基本理念である「人と公共交通優先のまちづくり」を継承・進化させます。

■ 計画の基本方針（案）

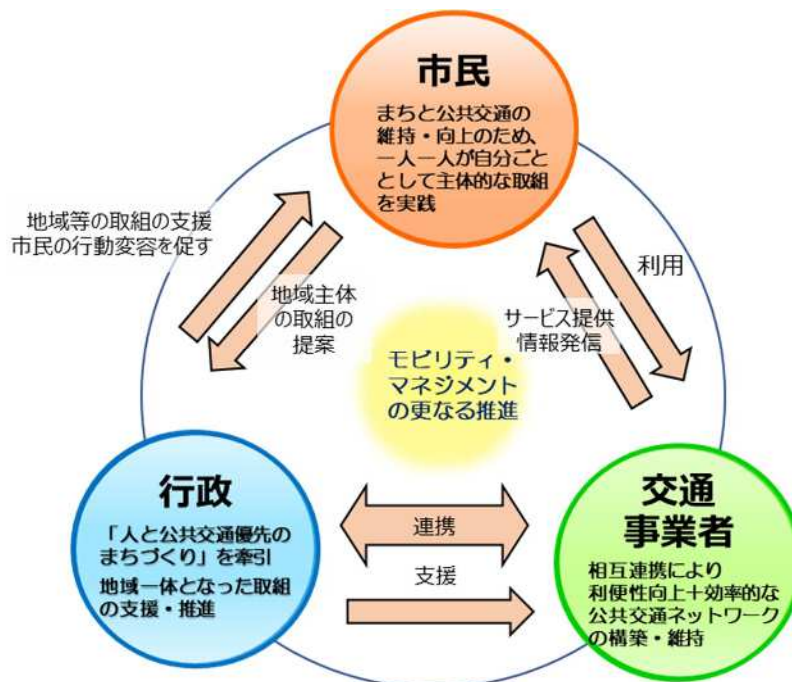
①市民生活を支える交通手段の維持・確保

- ✓ 交通事業者や行政の相互連携を一層強化することによって、持続可能な都市を支える公共交通ネットワークの維持・確保を図ります。
- ✓ 地域の特性やニーズに応じた生活交通の維持・確保に向けて、地域が主体となった取組への支援や、福祉輸送などの地域の輸送資源の活用等、多様で持続可能な移動手段の確保に向けた取組を進めます。
- ✓ 公共交通の担い手不足解消や移動手段の確保に向けて、新たな技術や多様なモビリティの活用等の取組を推進します。
- ✓ 公共交通の維持確保には、市民一人ひとりが関心・目的意識を共有し、利用することが不可欠であることから、市民の意識醸成・行動変容を促す取組を推進するとともに、市民・交通事業者・行政が連携し、地域が一体となった利用促進の取組を推進します。

②都市の未来を見据えた公共交通の利便性・快適性の向上

- ✓ 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・安全の一層の向上により、公共交通の利用を促進します。
- ✓ 生活交通と観光交通の錯綜を解消し、交通混雑対策や移動の分散化を一層進めることにより、より円滑で安全・快適な移動環境となるよう、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。

■ 市民・行政・交通事業者の役割分担



■ 組織体制

京都市地域公共交通計画協議会

- ▶ 本市全体の公共交通（バス・鉄道・タクシー等、全ての交通モード）を対象に、本計画の策定・実施について議論する。
- ▶ 計画策定後も毎年度、本協議会において、計画の達成状況を評価・検証し、必要に応じて、計画の見直しを行う「PDCA サイクル」を実施。

部会（地域公共交通会議）

- ▶ 地域の総意により生活交通の維持確保に向けた取組が行われてきたエリアにおいて、これまでから各地域に特化して交通課題を議論してきた会議体。
- ▶ 本協議会の下部組織（部会）に位置付ける。

京都市山科地域
公共交通会議

京都市洛西地域
公共交通会議

京都市水尾地域
公共交通会議

京都市京北地域
公共交通会議

京都市左京区
久多地域
公共交通会議

京都市雲ヶ畑
区域公共交通
検討協議会

■ 計画の目標設定・指標（案）

計画策定以降も、本協議会において、毎年度、計画の達成状況を評価・検証し、必要に応じて、計画の見直しを行う「PDCA サイクル」を実施していきます。

本計画の達成状況を評価するため、『「歩くまち・京都」総合交通戦略 2021』（以下、「戦略」と言う）における指標及び目標値や、「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（以下、「手引」と言う）」等を参考に、以下の項目を指標とし、数値目標を定めることとします。

なお、「公共交通サービスへの満足度」「市民の休日の外出率」については、「モニタリング指標」として、具体的な目標値を設けず、経年把握することとします。

● 指標の設定について（ポイント）

- ・ 公共交通の実態・危機感を関係者で共有し、経年把握できるメリットがある。
- ・ 以下の3点に留意する。
 - ① 課題・方針に合った数値指標の設定
 - ② 定期的に収集できるデータの活用
 - ③ 「戦略」等、上位計画との整合
- ・ なお、全ての地域公共交通計画において設定することが望ましい「標準指標」として、「住民等の公共交通の利用者数」、「公共交通の収支（収支率・収支差）」、「公共交通への公的資金投入額」の3指標が手引に記載されている。

方針	指標	データ取得方法	調査頻度	備考
共通	非自動車分担率	京都市独自調査	2年に一度	戦略における指標（20年間の目標値85%以上）
	公共交通利用者数（鉄道・バス）	交通事業者に照会	毎年	標準指標
① 市民生活を支える交通手段の維持・確保	補助対象路線の公共交通収支状況	事業者報告書等	毎年	標準指標
	補助対象路線の公的資金投入額	事業者報告書等	毎年	標準指標
② 都市の未来を見据えた公共交通の利便性・快適性の向上	公共交通サービスへの満足度	市民生活実感調査	毎年	戦略におけるモニタリング指標※
	市民の休日の外出率	京都市独自調査	2年に一度	戦略におけるモニタリング指標※

現況と課題のまとめ（市全体）

現況

人口減少・少子高齢化 若年・子育て層の流出

- 都心部と周辺部の一部で人口が集中する一方、周辺部の一部、中山間地域等で人口が減少。
- ニュータウン等、周辺部の一部や中山間で高齢化が急速に進展。
- 大学卒業後の就職時、結婚・子育て期（子どもと親世代）で市外へ転出超過。

市民の暮らし・多様なニーズを支える公共交通

- 市全体で人口の約99%が公共交通カバー圏域内に居住。
- 市内の従業人口はやや減少。市外から通勤通学する人口が多い。大学生数はやや増加。
- 3エリアとも、通勤通学で公共交通利用が多い。
- 中山間地域等では、高校通学に長距離移動が必要。
- 公共交通の役割を、若年・中高年は通勤通学、高齢者は買物や通院のための移動手段と考える人が多い。
- 周辺部、中山間と郊外に行くほど、自家用車利用が増え、公共交通の移動に不便を感じる人が多い。

公的支援による路線維持、担い手の不足

- 公共交通利用者数はコロナ禍を受け大幅に減少し、以降の回復も鈍い。
- 中山間地域等では公的支援により維持する路線も。
- 運転士・整備士の高齢化、長期的な不足。
- 利用者減、担い手不足を理由に減便等を検討する事業者も。

公共交通への市民の意識

- 周辺部や中山間地域等では、公共交通の利用が少ない自家用車利用者で、公共交通に利便性向上や「いつも利用できる安心感」を求める人が多いなど、「自分事」としての意識が不足している。

定時性の確保・バリアフリー化の必要性

- コロナ禍前は都心部や観光地で遅延が生じていたが減少傾向。
- 「心のバリアフリー」も含めたバリアフリー化への取組が求められている。

まちづくり、開発プロジェクトへの対応

- 都市計画では、地域の特性を踏まえたまちづくりが進められている。京都駅周辺での新たな拠点の形成や、アクセス性の高い地域での若い世代の居住環境の創出等を目指し、都市計画の見直しに向けた議論が進んでいる。

新技術の進展

- 自動運転バスや電動キックボードなど新たな交通手段の開発が進む。
- MaaSなど、ソフト面での利便性向上も進む。

生活交通と観光交通の錯綜による混雑

- 観光客が都心部の一部スポットに集中。
- 観光客による交通混雑への対策を望む市民も多い。
- 市の観光振興計画では、観光客の訪問先・時期・時間帯の分散が掲げられている。

課題

市民の暮らしを支える公共交通の維持確保

- 日常生活の様々な場面を公共交通が支えており、市民生活を守るうえで、公共交通の維持確保が必要。
- 高齢化等の利用者層の変化に合わせ、運行形態等をそのニーズを踏まえたものに見直す必要も。
- 特に中山間地域等では、交通弱者の移動手段確保が課題。

持続可能な公共交通の構築

- 事業者の努力のみでは、採算確保が難しいケースが増える可能性。現在の公共交通の維持確保が困難になることも想定される。
- 交通事業者・行政・地域住民が連携し、地域が一体となって望ましい移動手段を検討・確保する取組が必要。
- 公共交通の利用が少ない層の取り込みも必要。
- サービス維持に不可欠な担い手の確保が急務。

地域で守り育てる

- 市民が公共交通の必要性を認識するだけでなく、「自分事」として捉えてもらい、市民が主体となった利用促進など、公共交通維持に向けた取組を進める必要。

誰もが使いやすくする

- 車両や施設のバリアフリー化とともに、心のバリアフリーの推進が必要。
- 観光客をはじめとする移動需要の回復を見据え、定時性確保や混雑緩和など快適・円滑な移動の確保が必要。

住み続けられるまちをつくる

- 子育てしやすいまちづくりに寄与する取組を通じ、人口および公共交通利用者を確保していく必要。
- まちづくりと連携した公共交通体系の再構築が必要。

新技術や多様なモビリティを活用する

- 様々な地域・交通課題の解決に向け、新たなモビリティや新技術の活用など、様々な可能性を検討。新技術導入の可能性や手段の棲み分けの検討、環境整備を進める必要。
- データのオープン化やMaaSの実現など、デジタル化や情報活用等を通じて、経営効率化・経営力強化が必要。

生活交通と観光交通の錯綜を軽減する

- 観光客の回復を見据え、観光客による混雑の緩和策を検討し、市民生活への影響軽減を図る必要。
- 公共交通分野においても、観光客の分散に資する取組が必要。

現況と課題のまとめ（エリア別に留意する点）

現況

都心部

- 人口が集中し、増加している地域も多く見られる。高齢化は限定的。
- 人口のほとんどが公共交通カバー圏内に居住。
- 商業施設、多くの企業が活動するオフィスビル、MICE施設が集積しており、従業員人口が集中。
- 市バス・地下鉄を中心とした公共交通網が充実。
- 公共交通の利用と徒歩・自転車による移動が多い。
- 観光客の人気訪問地の大半が立地。コロナ前は多くの観光客が訪れ、交通混雑が発生。アンケートでは、混雑対策への要望が他地域と比べ高い。

周辺部

- 人口が集中し、増加する地域もある一方、山科区、洛西地域、醍醐地域など一部地域では人口が減少し、高齢化が急速に進展。ニュータウンで特に高齢化。
- 人口のほとんどが公共交通カバー圏内に居住。
- らくなん進都などの産業用地で従業員人口の集積が見られる。
- 鉄道駅との接続を中心としたバス路線網が充実しているが、一部のバス路線において輸送規模を維持できなくなるなど、交通課題が顕在化。
- 都心部に比べると公共交通利用が減り、通勤では自家用車も一定利用されている。
- 嵐山や伏見稲荷大社など一部人気観光地が立地。

中山間地域等

- 過疎化と高齢化が進む集落が点在。人口が大幅に減少。高齢化が著しい。
- 人口の7%が公共交通カバー圏外に居住。
- 自家用車による移動が中心となっているが、通勤では約3割が公共交通を利用。通学は徒歩と公共交通が中心だが、家族の送迎を含め自家用車移動もある。
- 地域が主体となったバス路線、自家用有償運送による輸送が行われている地域もあるが、公的支援なしには維持が困難。

課題

- 現在も公共交通の利用は多いが、周辺地域等の赤字路線を支える観点からも、更なる利便性向上と収益性の確保が必要。
- 通勤通学利用が多いことから、定時性・速達性の向上など、円滑な移動環境の実現が求められる。
- 観光需要の復活を見据え、観光客による混雑緩和策の検討、市民生活への影響の軽減が必要。

- 地域により、多様な交通課題が顕在化。地域毎の特性の違いに留意する必要。
- 都心部と比べて公共交通利用が少なく、路線維持に向けた課題が大きい。利用増加に向けて、地域全体の底上げが必要。
- 事業者連携・利用促進等を通じて、効率化による既存交通網の維持確保を図りながら、一層の利便性の向上が必要。

- 高齢者等の交通弱者を中心に、地域住民の生活の足の確保が課題。
- 利用促進の取組を継続するものの、利用者増加や地域だけの取組にも限界がある。
- 今後、公共交通利用の一層の減少が見込まれ、維持が難しくなる可能性が高い。
- 現在の輸送サービスの維持確保に向けた支援が必要。また、多様な移動手段の活用等、あらゆる角度から検討が必要。