

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。活力のあるまちの実現には、人と人が移動し、交流することが必要不可欠であり、公共交通は、快適な市民の暮らしや、多様な人の交流、経済・文化活動を支える大切なインフラです。公共交通の維持・確保は、単なる移動手段の確保にとどまらず、まちの活力や観光、環境等、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、近年の人口減少社会の本格化、公共交通を支える担い手不足に加え、コロナ禍でのライフスタイルの変容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、地域公共交通を取り巻く経営環境は一層厳しさを増しており、今後、公共交通は利用者減少により、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、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。

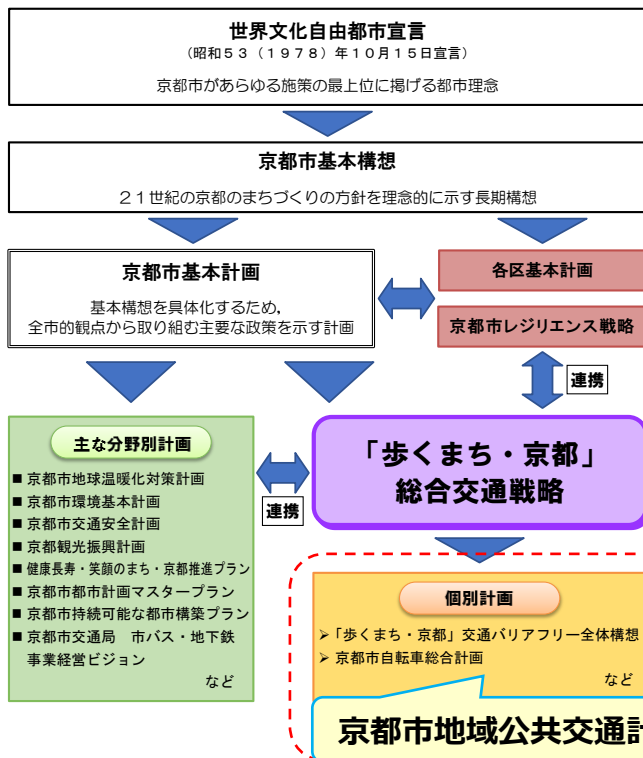
本計画は、市民・交通事業者・行政、それぞれが連携しながら主体的に役割を果たし、地域一体となって公共交通の維持確保に向けた取組を着実に進めていくことを目的としています。

計画の区域：京都市全域

計画の期間

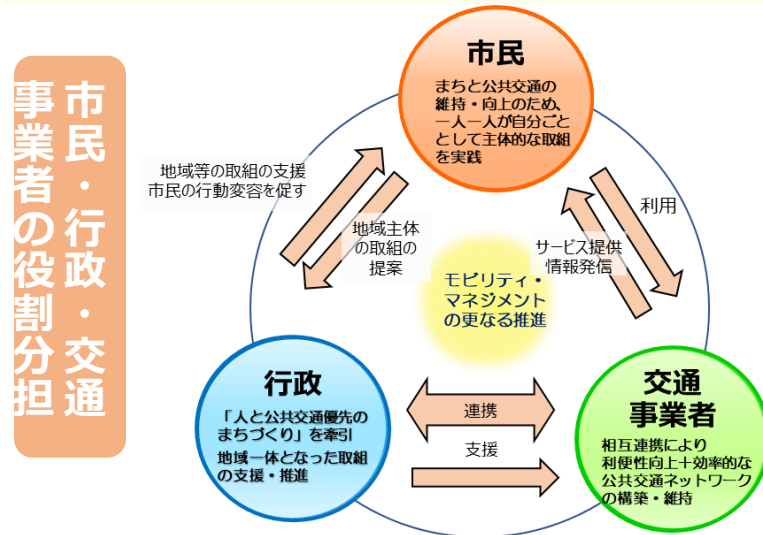
計画策定の時期（令和５年度中）
～令和１１年３月【５年間】

計画の位置付け

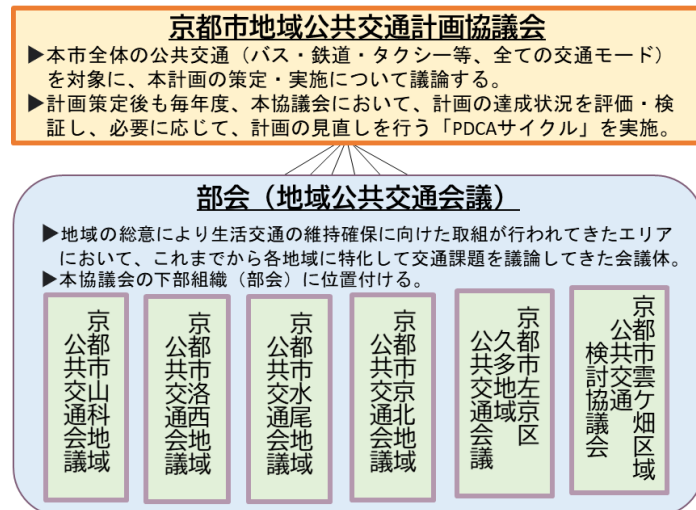


計画のポイント

市民・行政・交通事業者の三者が主体 地域と共に育む公共交通



実施体制



計画策定の基本的な考え方

- 令和3年11月に改定した『「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（以下「戦略」と言う。）』の理念や基本方針を踏襲することとします。
- 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。
- 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、市民・交通事業者・行政、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を前提とします。

理念（案）

市民・交通事業者・行政、それぞれが連携しながら主体的に役割を果たし、

- 市民生活を支える交通手段の維持・確保 と、
 - 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。

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、持続可能な公共交通ネットワークの構築を図ります。
- 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の解消に向け、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。

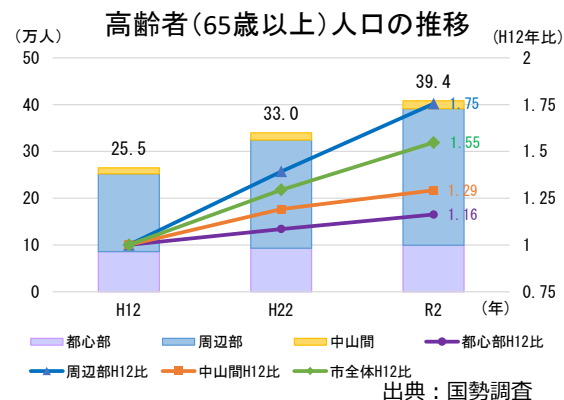
京都市地域公共交通計画骨子（案）



京都市の公共交通に関する現況

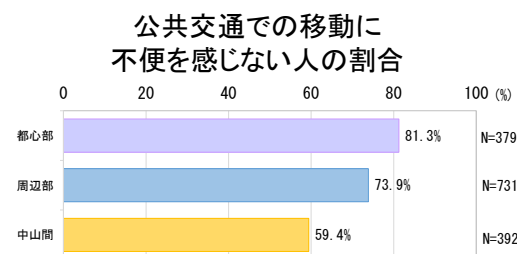
人口減少・少子高齢化 若年・子育て層の流出

- 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、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



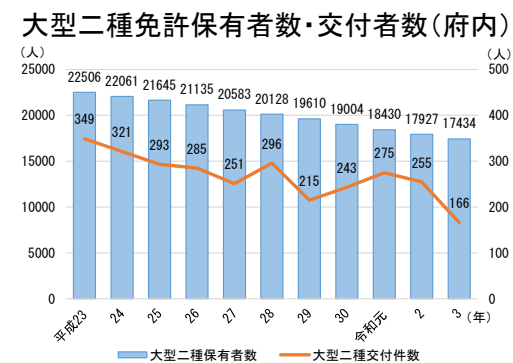
市民の暮らし多様なニーズ を支える公共交通

- 人口の約99%が公共交通カバー圏内に居住
- 市内の従業人口は減少、大学生数はやや増加
- 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



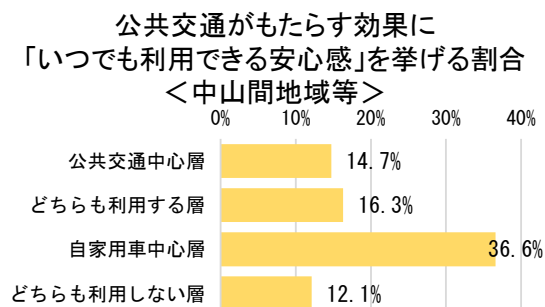
公的支援による路線維持、 担い手の不足

- 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
- 運転士等の高齢化と長期的な不足
- 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



出典：京都市

まちづくり、開発プロジェクト への対応

- 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。



出典：京都市

新技術の進展

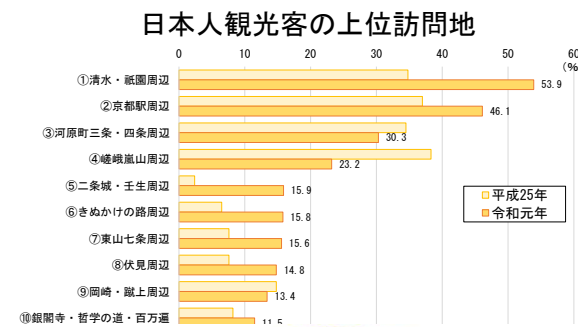
- 自動運転バスや電動キックボードなど新たな交通手段の開発が進む
- MaaSなど、ソフト面での利便性向上も進む



出典：株式会社Luup HP・大津市

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



京都市地域公共交通計画骨子（案）



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、担い手不足を背景とした減便等が懸念。

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

あらゆる世代が暮らしやすい
魅力と活力のあるまちをつくる

市民の暮らしを支える
公共交通の維持・確保

持続可能な公共交通を構築する

- ・ 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。

新たな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、環境整備を進めることが必要。
- ・ 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。

今後の取組の方向性

交通事業者や行政の連携強化

事業者・行政の連携により、持続可能な公共交通ネットワークの構築を図る

地域の輸送資源の総動員

移動手段の確保に向け、多様な移動手段の活用を推進。公共交通の維持が困難となった場合、地域住民・交通事業者・行政・関係機関が移動手段の在り方について協議・検討する

公共交通の担い手の確保

広く公共交通のイメージ向上や職業の魅力発信など、担い手創出に向けた取組を推進

地域が主体となった取組への支援

地域が主体となった生活交通維持の取組を支援。生活交通の維持確保に向けた、交通事業者等への支援の在り方を検討

利用促進の取組の更なる展開

市民が主体となった利用促進など、市民に自発的に交通行動の変容を促し、地域で公共交通を守り育てるモビリティマネジメントを推進

安心・安全・快適・便利な利用環境の整備

バリアフリーの推進や、交通結節点の円滑化・定時性・速達性の向上を図る

他の分野・サービス等との共創

交通を地域のくらしと一体で捉え、様々な分野(エネルギー、医療、教育など)との垣根を越えた連携を検討

ラストワンマイルの多様なモビリティ

現在、研究が進んでいる電動アシスト自転車や、電動車いすなど、多様なモビリティの活用

新技術の活用

交通分野におけるデータのオープン化や、MaaSの実現に向けた取組を推進

市民生活と調和した観光・混雑緩和

観光の本格的な回復に向けて、混雑対策や京都駅一極集中の緩和等に取り組む

市民生活を支える交通手段の維持・確保

未来を見据えた公共交通の利便性・快適性の向上

京都市地域公共交通計画骨子（案）



エリア別の現況・課題と交通ネットワーク・取組の方向性

	【現況・課題】	【交通ネットワーク・取組の方向性】
都心部	人口が集中し、多くの事業所・商業施設が集積。市バス・地下鉄を中心とした公共交通網が充実し、利用者も多い。コロナ前は多くの観光客が訪れ、交通混雑が発生。	市バス・地下鉄を中心とした公共交通網 ・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に取り組む。 ・定時性の確保など円滑な移動環境の実現とともに、観光需要の復活を見据えた混雑緩和策の検討
周辺部	人口が増加する地域も見られる一方、一部地域で高齢化が急速に進展。公共交通網も発達しているが、都心部に比べ公共交通利用が少ない。一部のバス路線において維持確保が難しくなるなど、地域により多様な交通課題が顕在化。	鉄道駅への接続を中心としたバス路線網 ・路線の維持確保に向け、地域全体で公共交通利用の底上げが必要。 ・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に取り組む。
中山間	人口が大幅に減少、過疎化と高齢化が著しい。自家用車移動が中心となっているが、高齢者や小中学生等を中心に、地域住民の生活の足の確保が課題。集落に沿って路線バスや地域主体となった自家用有償等が運行しているが、公的支援なしには維持が困難。	地域住民の生活の足の確保 ・これまでからの地域主体の取組・輸送サービスを持続可能なものとするため、行政・交通事業者・地域が連携し、支援を継続していく。 ・多様な移動手段の活用等、あらゆる角度から選択肢を検討

公共交通ネットワークの在り方別紙

◆目指すまちの姿（将来像）と公共交通の在り方

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

- ・地域内のネットワークの充実だけでなく、京都市内の各エリアが有機的につながり、市外を含めた周辺地域と広域的に連携するなど、まちづくりを支える公共交通網が発達。若年・子育て層などあらゆる世代の人々が住み続けられるまちとしての魅力が向上。
- ・地域の特性・ニーズに応じた持続可能な移動手段の確保⇒限られた輸送資源の中で、効果的に実現

◆公共交通ネットワークの考え方

上記のエリア別の考え方と、以下の系統の役割・維持確保策を併せ、公共交通網の維持確保を図る。

位置付け	系統	役割	確保維持策
広域幹線	各鉄道路線（市営地下鉄・叡電・嵐電を除く）	都市拠点から市外への広域交通を担う。	・交通事業者と行政の連携 ・地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す
地域内幹線	市営地下鉄・叡電・嵐電 都心部・周辺部に関連するバス路線、地域主体で運行する路線（醍醐コミュニティバス等） ＜国幹線補助路線＞高雄・京北線／原・神吉線	都心部・周辺部の広域幹線や地域拠点に接続する。	
支線	中山間地域に関するバス路線 ＜国フィーダー補助路線＞ ●雲ヶ畑バスもくもく号 ＜京都市独自補助路線＞ ●京北ふるさとバス ●水尾自治会バス	中山間地域を運行し、軸となる地域内幹線や地域拠点に接続する。	・地域主体の運行、輸送資源の総動員 ・京都市独自補助 ・地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す

評価指標と目標設定の考え方

計画策定以降も、本協議会において、毎年度、本計画の達成状況を評価・検証し、必要に応じて、計画内容の見直しを行う「PDCAサイクル」を実施していきます。本計画の達成状況の評価に際しては、戦略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。）」の標準指標を参考に、以下の項目を指標とし、数値目標を定めていくこととします。

なお、目標設定・指標及び戦略モニタリング指標は、令和5年度中の計画策定時まで、協議会で議論していきます。

【評価指標の設定について（考え方）】

- ・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。
- ・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。

【共通指標】

公共交通利用者数（現況値：R3年度 448百万人）

- 京都市内の鉄道・バスの利用者数。
- 手引の標準指標ならびに「戦略」の関連データに位置付けられており、毎年、調査予定です。

非自動車分担率（現況値：R1年 77.7%）

- 京都市内における交通手段のうち、自動車でない手段の分担率。
- 『「歩くまち・京都」総合交通戦略2021』においては、概ね2040年（令和22年）を見据えた目標数値「85%以上」を掲げています。
- 京都市独自調査により、定期的に調査予定です。

【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

- 財政的補助の対象となっている路線の収入と支出の状況。
- 手引の標準指標に位置付けられており、毎年、調査予定です。

補助対象路線の公的資金投入額

- 財政的補助の対象となっている路線への公的資金の投入額。
- 手引の標準指標に位置付けられており、毎年、調査予定です。

【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】

以下の2項目は、「モニタリング指標」として、具体的な目標値を設けず、経年把握していくこととします。

公共交通サービスへの満足度（現況値：R3年度 52.4%）

- 統計データ等に表れてこない市民の実感・満足度。
- 「戦略」のモニタリング指標に位置付けられており、毎年、市民生活実感調査により把握される予定です。

市民の休日の外出率

- 移動機会の創出状況の指標として市民の休日の外出率。
- 「戦略」のモニタリング指標に位置付けられており、定期的に調査予定です。





今後の取組について（考え方）

今後の協議会の議論等を踏まえながら、計画に盛り込む具体的な取組内容（計画の目標達成のために行う事業）等を検討していく。

市全体・各エリアの「取組の方向性」に基づきつつ、特に、以下のポイントに力点を置き、取組内容を検討していく。

- (1) これまでの取組の継続と着実な進展
- (2) 交通事業者間・行政の連携強化による、持続可能な公共交通ネットワークの構築
- (3) 地域が主体となった取組の支援
- (4) 市民が主体となった取組など、利用促進の取組の更なる展開
- (5) 多様な移動手段の活用など、地域の輸送資源を総動員し、地域の移動手段の在り方について検討
- (6) 他の分野も含めた官民、事業者間共創の取組の検討
- (7) まちづくりとの連携

取組の事例（イメージ）

交通事業者と行政の連携強化

交通事業者の事業採算性の維持

- 交通事業者同士、交通事業者と行政、行政同士など相互連携を一層強化し、課題共有や協働の取組を進める。（財政的支援や取組手法の共有、情報発信・案内の統一など）
- 事業者・行政の連携により、持続可能な公共交通ネットワークの構築を図る。

例) 交通事業者間の連携強化等により、洛西地域における効率的な交通体系と運賃・ダイヤ等の利便性向上策、共同運行の検討
→国の「地域公共交通利便増進事業」の活用検討



出典：京都市交通局HP

地域が主体となった取組への支援

地域の特性やニーズに応じた生活交通の維持・確保

- 地域の皆様が主体となった生活交通の維持・確保に向けた取組を推進
- 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などの取組を支援
- 生活交通の維持確保に向け、交通事業者等への支援の在り方を検討

例) 小金塚地域循環ボランティアバス



例) 西幡枝におけるワークショップ



出典：京都市

利用促進の取組の更なる展開

市民が主体となった利用促進

- 公共交通とかしこく組み合わせたクルマの使い方を考えながら、自発的に交通行動を変容させていくことにより、地域公共交通を守り育てていくモビリティマネジメントを推進

例) 「スローライフ京都」大作戦



例) 地域が主体となった利用促進の取組



出典：京都市

地域の輸送資源の総動員

地域の移動手段の在り方について検討

- 既存の公共交通を活用できる余地があるか十分に検討
- 公共交通の維持が困難となった場合、どのように移動手段の確保を図っていくか、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。
- 地域内のあらゆる輸送資源や、多様な移動手段の組み合わせを活用し、移動手段の確保に向けた取組を推進



例) 雲ヶ畑バスもくもく号ジャンボタクシーによる運行

出典：京都市

ラストワンマイルを支える多様なモビリティ

誰もが積極的に外出し、便利に移動できる暮らし

- 現在、研究が進んでいる電動アシスト自転車や、電動車いすなど、多様なモビリティの活用

例) 小型電動アシスト自転車のポート



例) グリーンスローモビリティの取組



出典：株式会社LuuP HP、和束町HP

公共交通の担い手の確保

公共交通の担い手不足解消

- 各交通事業者と行政が連携し、公共交通の担い手不足に関して課題共有。官民一体となって、広く公共交通のイメージ向上や職業の魅力発信など、担い手創出に向けた取組を推進。
- 運転士の負担軽減を図るため、自動ブレーキ等の運転補助技術、さらには自動運転技術の活用・研究



出典：バスドライバーnavi（どらなび）HP



取組の事例（イメージ）

安心・安全・快適・便利な利用環境の整備

安全対策・バリアフリー化の推進

- 昇降式ホーム柵やホームドアの整備、駅や車両等の安全衛生対策など、公共交通をより安心・安全に使っていただくための利用環境の整備を推進
- 駅や駅周辺施設等の一体的・連続的なバリアフリー化を推進
- 困っている方への積極的な声掛けや手助けの実施など、お互いを理解し、助け合う「心のバリアフリー」を推進

例) 「心のバリアフリー」ハンドブックの配布



例) 烏丸御池駅の可動式ホーム柵



出典：京都市

定時性・速達性の向上／円滑な乗継ぎの確保

（定時性・速達性）

- バス専用・優先レーンの周知向上
- バス路線となる道路整備の促進

（円滑な乗継ぎ）

- シームレスな乗継ぎ・乗換えに資するあらゆる取組を推進
- パターンダイヤの調整、運賃面でのシームレス化など
- 乗り換え施設の整備・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

例) バス専用レーンの整備例（西大路四条）



出典：京都市HP

他の分野・サービス等との共創

①官民共創、②交通事業者間共創、③他分野共創の「3つの共創」による移動サービスの質・持続性の向上

- 交通を地域の暮らしと一体で捉え、行政、交通事業者、地域住民だけでなく、様々な分野（エネルギー、医療、教育など）との垣根を越え、様々な関係者が連携して行う取組を検討。

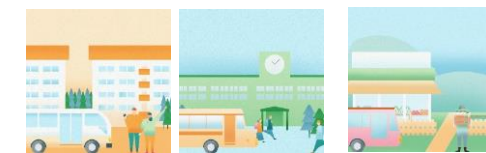
他分野との共創



医療×交通 介護×交通 エネルギー×交通

地域交通と他分野との垣根を超えた事業連携

例) 買い物×タクシー（神戸市）



住宅×交通 教育×交通 農業×交通



おつかいタクシー

新技術の活用

MaaSの実現に向けた取組の推進／交通分野におけるデータ整備を推進

- 官民連携の下、AIやICTなど新しい技術を積極的に活用
- マイカー以外の複数の交通手段を最適なパッケージでサービスとして提供
- 標準的なバス情報フォーマットなどを活用し、より有用な情報をタイムリーに利用者に提供する環境を整備

例) 京の冬の旅 デジタルスタンプラリー



例) オープンデータを活用したWebアプリ



出典：京都市・歩くまち京都 バス・鉄道の達人HP

市民生活と調和した観光・混雑緩和

観光客の増加を見据えた混雑緩和策

- 観光の本格的な回復に向けて、市民・観光客の双方が共に便利で快適に御利用いただける環境づくりを目指し、バスの混雑対策を推進
- 移動経路の分散化等に資する交通ネットワーク機能の強化やサブゲートを活用したルート推奨等により、京都駅への一極集中を緩和しスムーズに目的地へ移動できるような環境整備を促進
- 手ぶら観光や鉄道駅のコインロッカーの利用促進等の取組を推進



例) 京都市バスおもてなしコンシェルジュの活動の様子

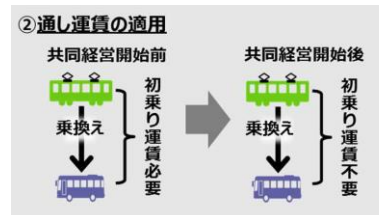


例) 市バスから地下鉄への無料振替

交通事業者間の共創

複数の交通事業者が共同経営を行うことにより、垣根を越えたサービスを展開

例) JR四国・徳島バスによる共通運賃等を実現する共同経営



官民の共創

一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行

官民連携によるエリア一括協定運行事業のイメージ

