

## 地域公共交通計画

～将来にわたって生活交通を維持・確保していくために～

## ◆ 皆さんに知っていただきたい、5つのこと

### 1 全国の公共交通が危機。京都も同じ状況です。

京都の公共交通は、担い手不足、人口減少、利用者減少により、厳しい状況に置かれています。全国的にも、鉄道・バス路線の廃止や減便、タクシー事業者の廃業が相次いでいます。

### 2 「他人ごと」から「自分ごと」へ。使って守る公共交通へ。

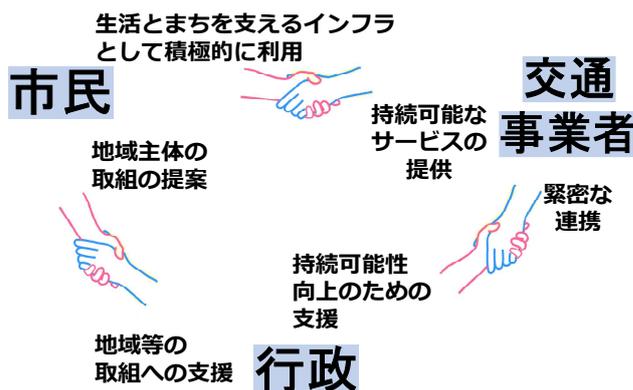
「交通事業者任せ」「行政任せ」では公共交通を守ることはできません。

市民の皆さんも主役として、公共交通の利用を支えることが、極めて重要です。

**市民**：公共交通の重要性の認識と積極的な利用

**交通事業者**：適切な運賃体系を前提とした、効率的な公共交通ネットワークの維持・確保

**行政**：三者一体となった取組の支援と推進



### 3 都心部の路線は、周辺部や中山間地域等からの利用があればこそ。

都心部の充実した路線網や便数は、周辺部や中山間地域等を含む市内全域からの移動があればこそです。収支の厳しい周辺部等を含む市内の路線網を維持するため、都心部等の市域全体で、公共交通の利用拡大に取り組む必要があります。

☆次ページ参照☆

### 4 観光客等の利用が、路線網や便数の充実につながっています。

通勤・通学等の利用に加え、観光客等、入洛者による利用により、早朝・深夜の運行、高頻度の運行や、路線網の充実が実現し、市民の利便性を支えています。こうした認識の下、観光等の利用と市民生活の両立を図る観点から、混雑緩和を図る必要があります。

### 5 公共交通の利用拡大は、SDGsに寄与します。

クルマに過度に依存せず、公共交通を利用することは、皆さんの健康にも、地球環境にも優しいことです。

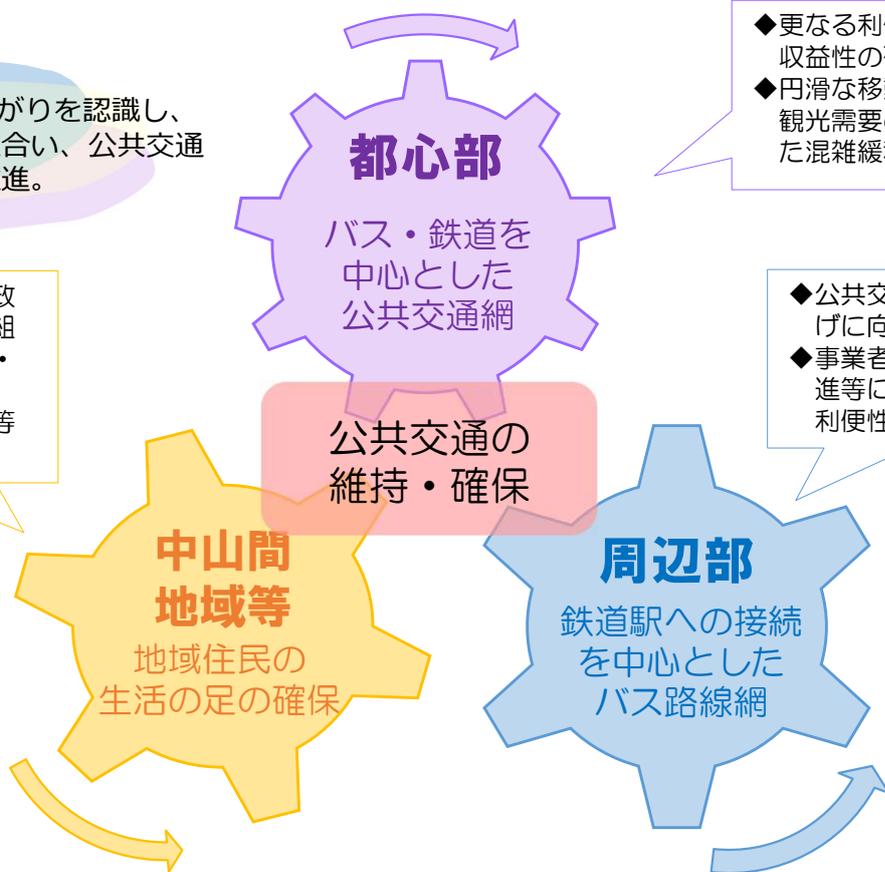
また、子どもや高齢者、障がいのある方など、全ての方々の移動を支えることにもなります。このように公共交通は、SDGsの取組にも大きく寄与するものです。

## 京都らしさを踏まえたエリア別の方向性

それぞれの地域がつながりを認識し、歯車のように強固に支え合い、公共交通を維持していく取組を推進。

- ◆市民・交通事業者・行政が連携した一体的な取組と公的支援による維持・確保
- ◆多様な移動手段の活用等の検討

地域の特性・ニーズに応じた移動手段を効率的・効果的に実現します！



- ◆更なる利便性向上と収益性の確保
- ◆円滑な移動環境の実現と観光需要の復活を見据えた混雑緩和策の検討

- ◆公共交通利用の底上げに向けた取組
- ◆事業者連携・利用促進等による効率化と利便性の向上

## みんなで取り組む10のアクション

< >内は主に取り組む主体を記載  
市：市民、事：交通事業者等、行：京都市・国・府

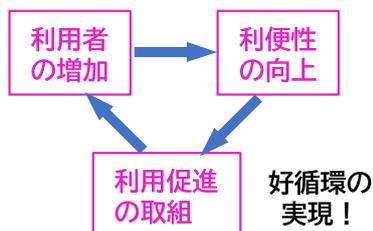
### 重点取組1

#### 市民一人一人が支える公共交通

■利用促進の取組を展開し、みんなで公共交通を支えるという意識を広げる必要があります。

- 地域住民が主体となったモビリティ・マネジメントの取組を全市的に拡大（支援の充実）<市・行>
- 幅広いターゲット層に向けた取組を実施（公共交通を利用していない層など）<市>

公共交通の利用促進は、健康寿命の延伸、環境負荷の軽減につながります。



### 重点取組2

#### 交通事業者間の「競争」から「共創」へ！

■数多くの交通事業者がネットワークを構築するという本市の特徴を踏まえ、交通事業者や行政の連携を強化します。また、ネットワークの在るべき姿について議論を重ねていきます。

- バスの運行ダイヤの調整、運賃制度の共通化等を推進（交通事業者間の連携を強化）<事、行>
- 路線図の統一化などによる分かりやすさの向上<事・行>
- 洛西地域の公共交通リニューアル（シームレス化の推進、まちづくりと連動した持続可能な交通ネットワークの構築）<事・行>



### 重点取組3

## みんなで守る地域の足！

■多様化する移動需要を踏まえ、地域が主体となった生活交通維持の取組も重要です。

●生活の足を維持・確保するため、現支援制度（地域主体の生活交通確保補助金）の充実を検討<行>

●地域における「モビリティ・マネジメント」の活動を支援<市・行>



## 新しい技術(DX・GX等)の活用

■目覚ましいスピードで進む技術革新を踏まえ、新技術を活用した公共交通の利便性向上等が求められています。

●バスの運行情報のオープンデータ化の拡大<事・行>

●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<行>

●「京都 地下鉄・バス ICポイントサービス」（京都カード・京都ポイント）の更なる拡充を検討<事・行>

●EV（電気自動車）バスやEVタクシー等の導入による公共交通の脱化石燃料化に向けた方策を検討<事・行>

## 急務！公共交通の担い手確保

■全国的に運転士や整備士など公共交通を支える担い手が不足。担い手の確保に向けた取組が急務となっています。

●公共交通に対するイメージ向上策を検討<事・行>

### 新たな取組

●効率的な運営を目指す乗合タクシーの実証実験に向けた検討

<事・行>

●自動運転等の新技術導入に係る支援を検討<行>



### 重点取組4

## 生活交通と観光交通の共存

■観光利用と市民生活との調和に向けて観光・混雑緩和に取り組む必要があります。

●最適な経路を案内するため、インターネット検索サイトとの連携を検討<行>

●観光地における時期・時間・場所の3つの分散化の取組を強化<行>

●混雑緩和に向けた駅施設の改善可能性について、関係事業者との協議を実施<事・行>

### 重点取組5

## 持続可能な交通体系の検討

■バス路線の維持・確保に向けた取組を進めるとともに、輸送資源を総動員し、地域の実情に沿った移動手段を確保する必要があります。

●地域の実情に応じた多様な交通手段を検討<市・事・行>

●交通手段が地域にとって持続可能な生活の足となるよう必要な支援を検討<行>



## 交通以外の分野とのコラボレーション

■交通事業者間の連携に加え、医療・福祉など他の分野・サービス等との共創による取組が求められています。

●交通以外の分野と連携した取組の推進<事・行>

### 新たな取組

●タクシー車両を利用した貨客混載事業の実証実験に向けた検討<事・行>



国制度の活用も含めた支援を検討。京都市として共創の取組を支えます！

交通結節点から最終目的地までの移動、いわゆる「ラストワンマイル」に対応するため、多様なモビリティの活用が求められています。

- シェアサイクルを推進（サイクルポートの設置拡大など）＜事・行＞
- 安全性の確保を図りつつ、主に周辺部のラストワンマイルの足となる電動キックボードの効果的な活用を検討＜事・行＞
- 新たなパーソナルモビリティ\*の活用を検討＜事・行＞ \* 1～2人乗りのコンパクトな車両



誰もが安心して利用できる公共交通を目指す必要があります。

- 誰一人取り残さない公共交通の実現（ハード・ソフト両面におけるバリアフリーの推進）＜事＞
- 交通結節点での乗換案内の充実によるスムーズな乗継ぎの促進＜事・行＞
- 運賃制度のシームレス化の推進＜事・行＞

JR桂川駅前発バス時刻表 市：市バス 京：京阪京都交通 ヤ：ヤサカス

平日 Weekdays	市バス	京阪京都交通	ヤサカス
1	...	...	...
2	...	...	...
3	...	...	...
4	...	...	...
5	...	...	...
6	...	...	...
7	...	...	...
8	...	...	...
9	...	...	...
10	...	...	...
11	...	...	...
12	...	...	...
13	...	...	...
14	...	...	...
15	...	...	...
16	...	...	...
17	...	...	...
18	...	...	...
19	...	...	...
20	...	...	...
21	...	...	...
22	...	...	...
23	...	...	...
24	...	...	...
25	...	...	...
26	...	...	...
27	...	...	...
28	...	...	...
29	...	...	...
30	...	...	...
31	...	...	...

## ◆ 計画の着実な実現に向けて

本計画の達成状況を確認し、より効率的かつ効果的な計画の実現を図るため、「具体的実行策を評価するための指標と目標値」を定めることとします。

計画策定以降も毎年度、評価指標を参考にして計画の達成状況の評価・検証し、必要に応じて計画の見直しを行う「PDCAサイクル」を実施します。



## ◆ 具体的実行策を評価するための指標と目標値

具体策の達成状況の評価するため、各施策に対応した評価指標を、次のように設定します。

なお、本市が公的資金を投入している路線をはじめ、市内を運行している公共交通の維持・確保に向けては、より多くの方々に御利用いただくことが何よりも重要であるため、本市としても利用促進策に積極的に取り組みます。

本計画の達成状況の評価に際しては、「歩くまち・京都」総合交通戦略2021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」の標準指標を参考に、以下のとおり定めました。

指標	現況値	目標値
公共交通利用者数	448百万人 (令和3年度)	「新しい生活様式」の浸透などにより公共交通の利用機会が減少していることを踏まえ、令和元年度比実績（630百万人）の90%以上
非自動車分担率	77.7% (令和元年)	80%以上
補助対象路線の公共交通収支状況	61.1%※ (令和4年度)	収支率の向上又は現状維持
補助対象路線の本市財政負担額	46,798千円 (令和4年度)	本市財政負担額の減少又は現状維持

※ 補助対象路線の公共交通収支状況には、住民主体のバス運行（無償運送）を含めていません。