

令和 8 年度 「歩くまち・京都」推進会議 関連データ集

《全般の標記ルール》

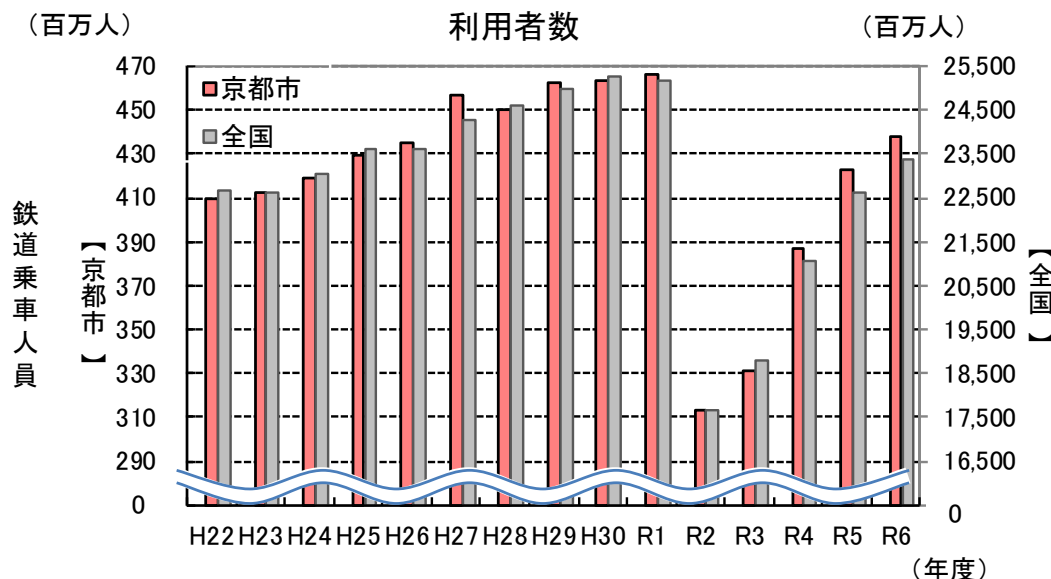
- ・ 基本的には戦略策定年の平成22年～調査最新年（度）までの変化を追えるようにしている

※ 一部例外あり

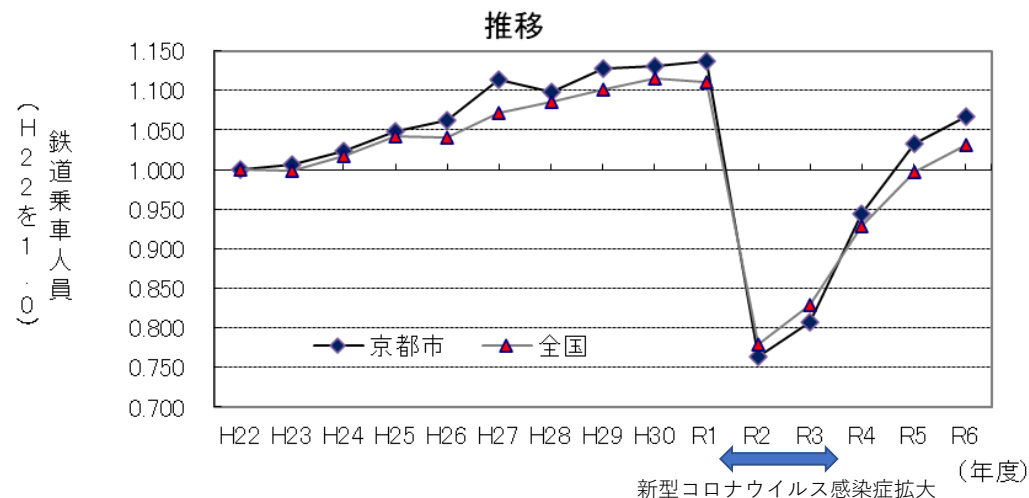
公共交通利用者数（鉄道）

柱1【方針1】

柱3【方針7】



- 鉄道の利用者数は、新型コロナウイルス感染症の拡大以前は経年的に増加傾向にあった。
平成22年度と令和元年度とを比較すると、京都市は約14%増加
- 令和2年度の新型コロナウイルス感染症の影響による、利用者数の大幅な減少からは回復傾向にあるが、令和元年度の水準までは回復していない。



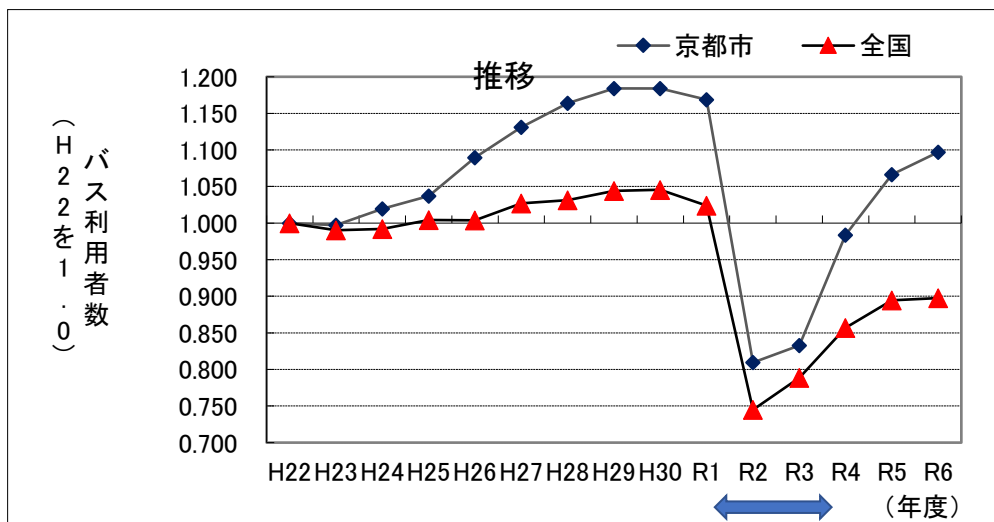
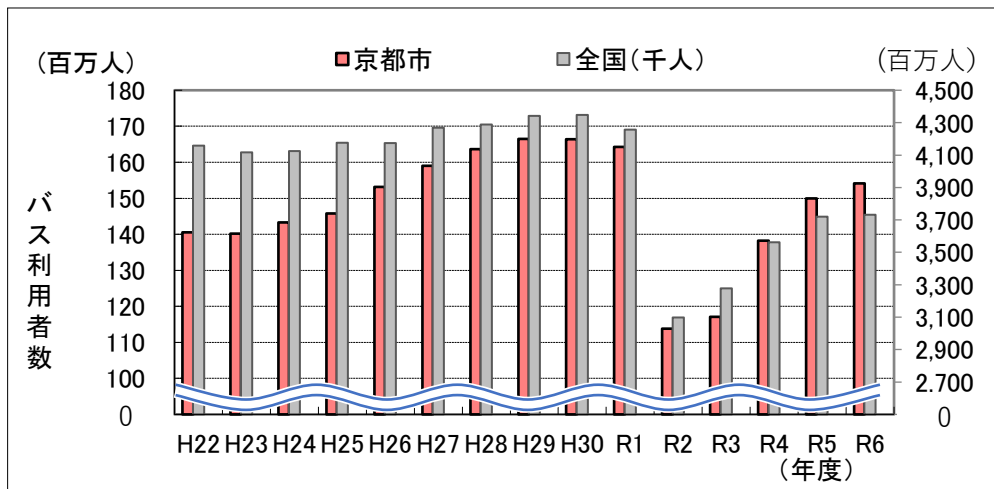
（出典）京都市調べ
鉄道輸送統計年報

公共交通利用者数（バス）

柱1【方針1】

柱3【方針7】

利用者数



新型コロナウイルス
感染症拡大

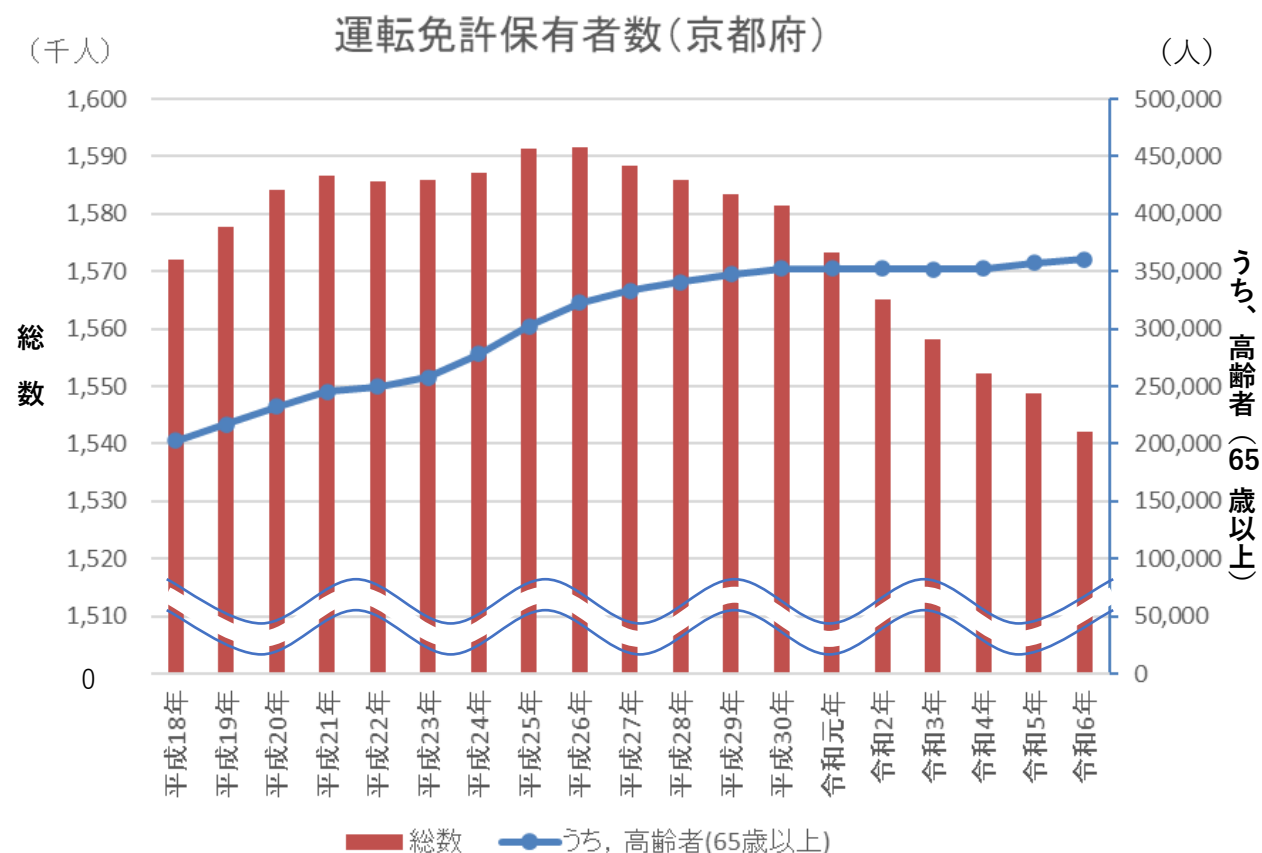
- バスの利用者数は、新型コロナウイルス感染症の拡大以前は経年的に増加傾向にあった。平成22年度と令和元年度とを比較すると、京都市は約17%増加している。
- 令和2年度の新型コロナウイルス感染症の影響による、利用者数の大幅な減少からは回復傾向にあるが、令和元年度の水準までは回復していない。

(出典) 京都市調べ
国土交通省資料

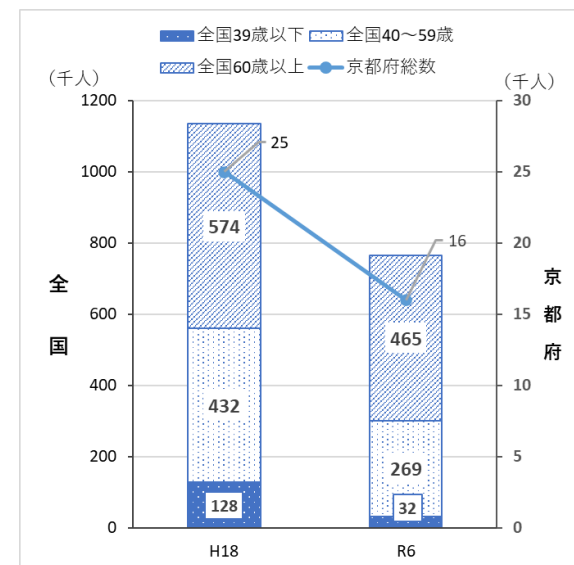
運転免許保有者数・大型二種免許保有者数

柱1【方針1】

- ・ 京都府下の運転免許保有者数は、平成26年をピークに年々減少しているが、高齢者(65歳以上)については、増加傾向にある。
- ・ 大型二種免許保有者数は全国的に減少傾向にあり、京都府下も同様の傾向にある。



大型二種免許保有者数の推移



(出典) 警察庁、京都府警提供

市バスの平均運行時間（四条通）

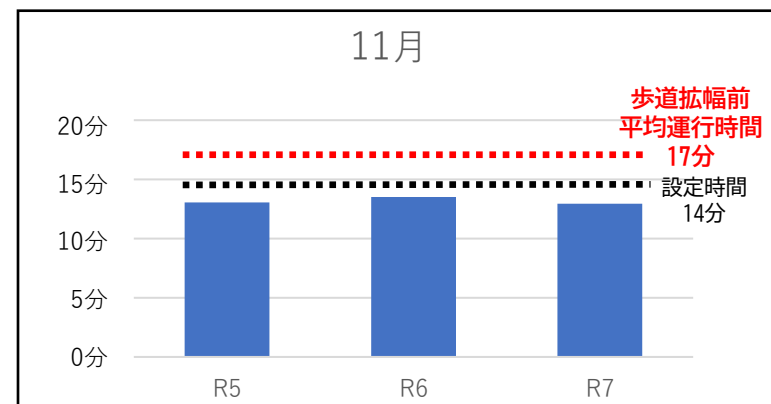
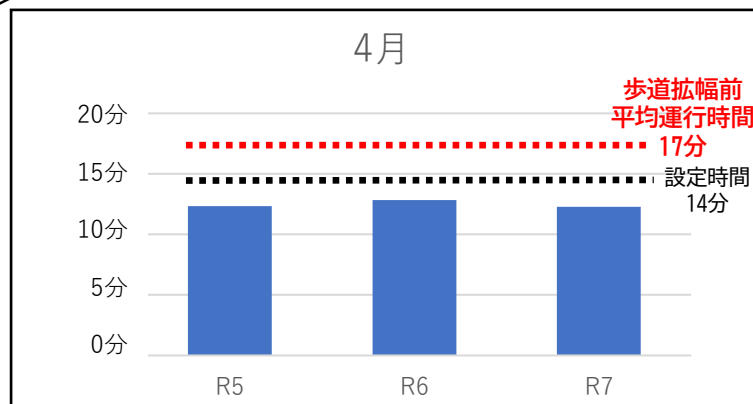
柱1【方針2】

- 令和7年は、秋の観光シーズン（11月）においても、ほぼ設定時間どおりの運行となっていた。

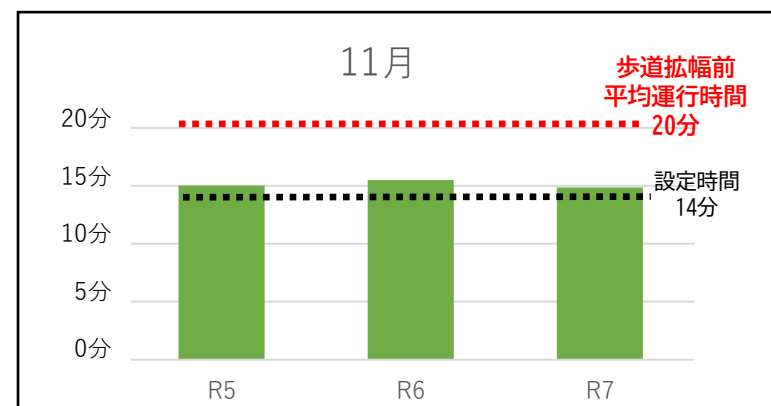
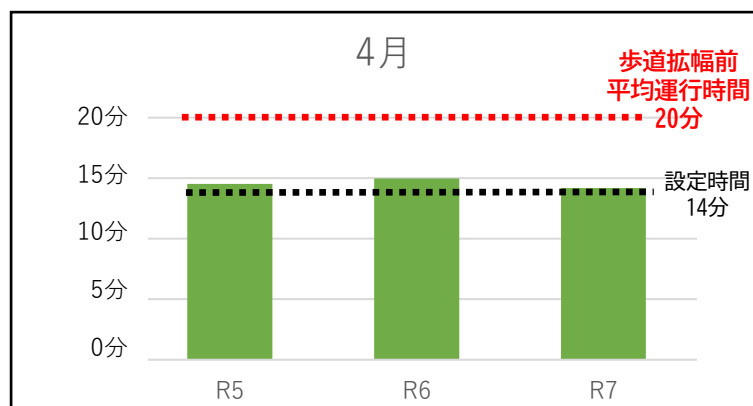
※ 集計時間帯：全時間帯（令和5年度～）

※ 区間：四条堀川交差点～祇園交差点

<東行>



<西行>



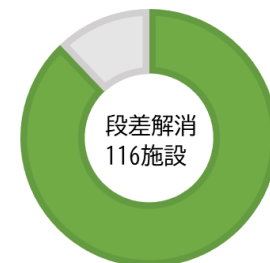
旅客施設（鉄道駅及びバスターミナル）

- ・ 「京都市交通バリアフリー全体構想」（平成14年度策定）で選定した14の「重点整備地区」内にある25駅については、**平成22年度にバリアフリー化整備が完了**
- ・ 「「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想」（平成23年度策定）で選定した10の「重点整備地区」内にある12駅（※平成30年度に1駅追加）については、令和4年6月にバリアフリー化整備が完了
- ・ 令和8年3月末現在、京都市全体では、**132の旅客施設のうち、116施設の段差解消（約88%）が完了。なお、平均利用者数3,000人／日以上以上の93施設についてはすべての旅客施設で段差解消が完了**

重点整備地区内のバリアフリー化



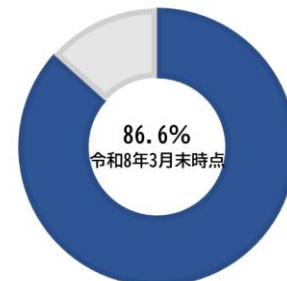
市内旅客施設の段差解消率



路線バス車両（ノンステップバスなどの低床化車両の導入）

- ・ 令和8年3月末時点の路線バスのバリアフリー化状況（ノンステップバス）
 - ・・・ **86.6%**（国の基本方針では、令和7年度までに約80%をノンステップバスへ）

ノンステップバスなどの低床化車両の導入



道路

道路特定事業計画に基づき、順次、バリアフリー化事業を進めている。

【旧地区】地区ベース整備率：60.0%、延長ベースの整備率：約93%（令和8年3月末時点）

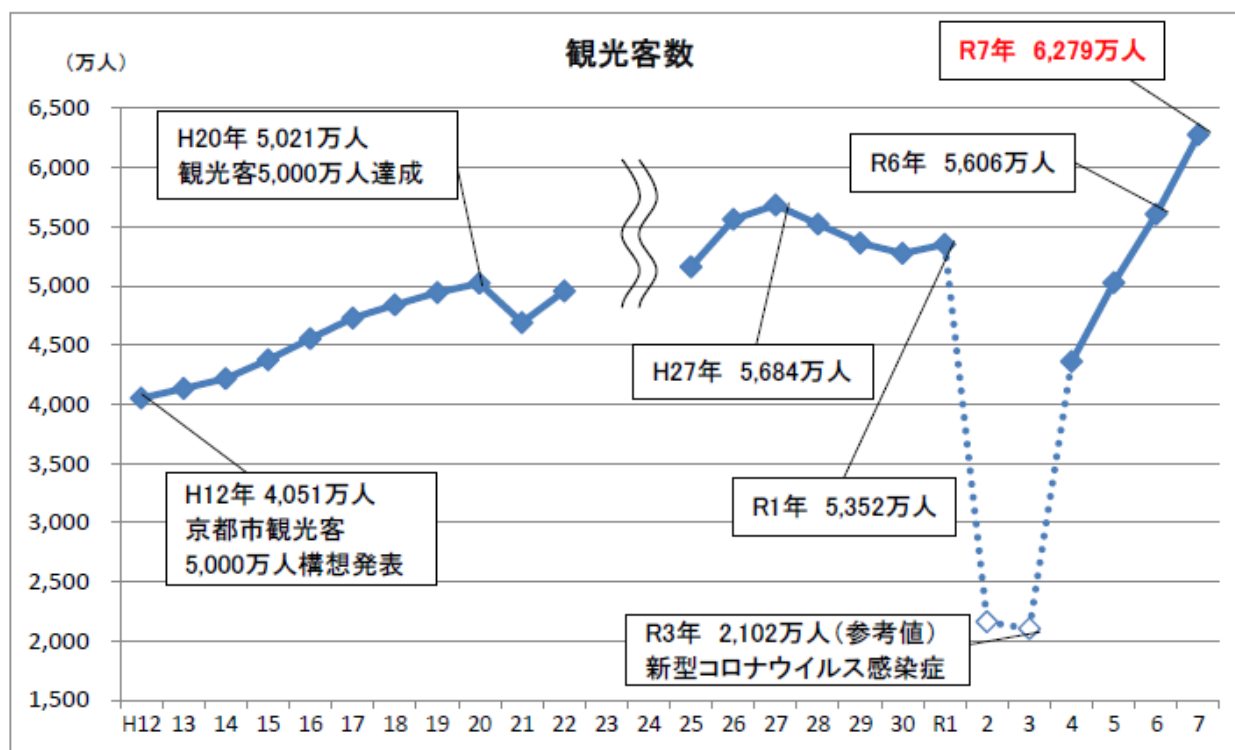
「京都市交通バリアフリー全体構想」で選定した15（※）の「重点整備地区」のうち9地区で事業が完了。残り6地区についても平成21年度までに全地区で事業に着手。※鳥羽街道エリア含む

【新地区】地区ベース整備率：0.0%、延長ベースの整備率：約36%（令和8年3月末時点）

「「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想」（平成23年度策定）で選定した10の「重点整備地区」：太秦、大宮、ＪＲ藤森、深草、西院、桃山、上桂。阪急嵐山・松尾大社地区について道路特定事業計画を策定済みであり、残る西大路地区についても令和2年7月に計画を策定済

- 新型コロナウイルス感染症に伴う行動制限等により、令和3年には2,102万人（本市独自の推計）まで落ち込んだ観光客数は、コロナ禍前の水準を超えて回復し、過去最高を更新した。

～年間観光客数は6,279万人～



(注) 調査手法の変更により、平成23年及び平成24年は観光客数を推計していない。

(注) 令和2年及び令和3年はコロナ禍の影響により全国共通基準に基づく推計を行っておらず、表記は、本市の独自推計であり、他の年との時系列による単純比較はできない。

観光客の動き

柱1【方針2】

- 観光客の訪問地については、令和6年、令和7年ともに、日本人観光客は京都駅周辺、外国人観光客は清水寺を訪れたと回答した方が一番多く、外国人観光客の多くは二条城、祇園周辺、伏見稲荷大社も訪れている。

観光客の訪問地（令和6年）

日本人観光客		外国人観光客	
1 京都駅周辺	42.4%	清水寺	67.8%
2 清水・祇園周辺	37.8%	二条城	62.1%
3 河原町三条・四条周辺	27.7%	伏見稲荷大社	50.4%
4 二条城・壬生周辺	25.8%	祇園周辺	50.0%
5 嵯峨嵐山周辺	19.2%	金閣寺	46.1%
6 伏見周辺	13.7%	京都駅周辺	38.0%
7 岡崎・蹴上周辺	13.2%	錦市場周辺	36.7%
8 きぬかけの路周辺	12.1%	嵐山・嵯峨野周辺	35.5%
9 東山七条周辺	11.7%	京都御所	30.3%
10 京都御所周辺	7.8%	八坂神社	29.9%

観光客の訪問地（令和7年）

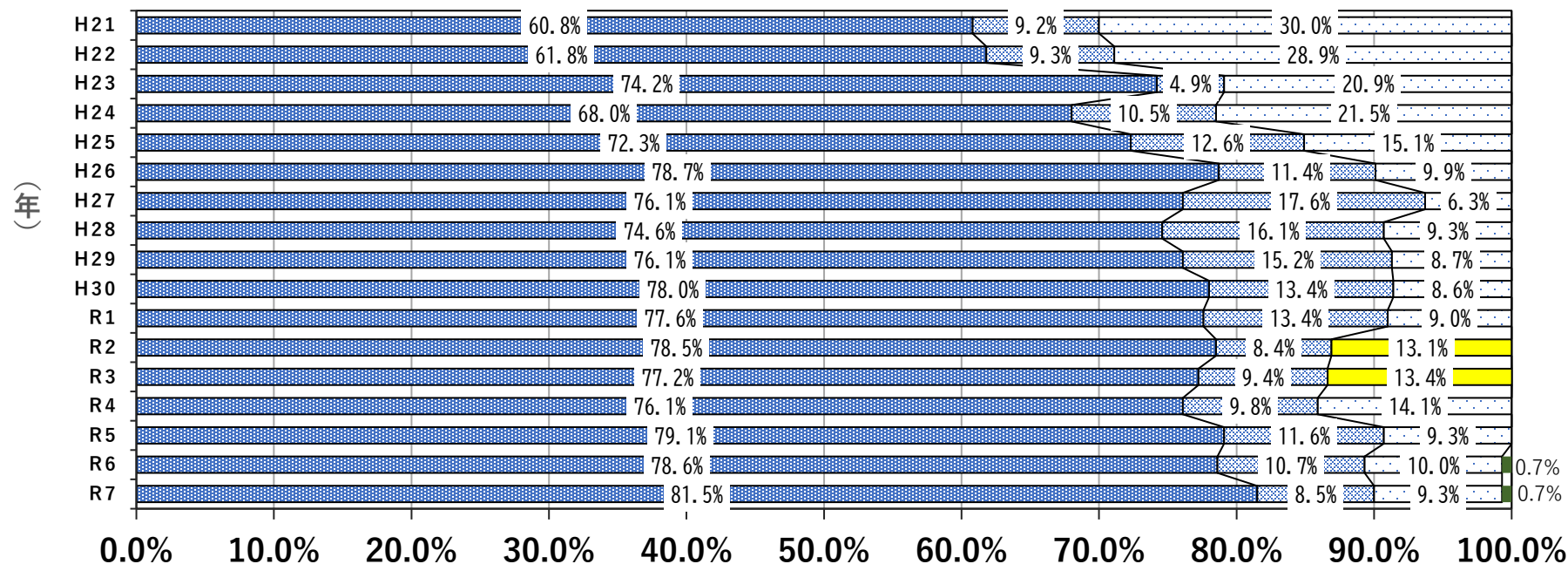
日本人観光客		外国人観光客	
1 京都駅周辺	42.9%	清水寺	69.7%
2 清水・祇園周辺	31.4%	二条城	60.4%
3 二条城・壬生周辺	25.9%	祇園周辺	56.2%
4 河原町三条・四条周辺	22.6%	伏見稲荷大社	53.0%
5 嵯峨嵐山周辺	13.6%	京都駅周辺	45.5%
6 岡崎・蹴上周辺	11.7%	金閣寺	45.4%
7 東山七条周辺	11.7%	錦市場周辺	42.6%
8 伏見周辺	10.7%	嵐山・嵯峨野周辺	40.2%
9 きぬかけの路周辺	10.0%	八坂神社	31.5%
10 京都御所周辺	7.4%	ギオンコーナー	29.5%

※ 複数回答可

- 観光客の入洛時の交通手段について、マイカーの利用割合は、戦略策定時（平成22年）の約29%から、コロナ禍直前の**令和元年は9.0%にまで減少**していた。
- コロナ禍における密回避の影響等により、令和2～4年の割合は一時的に上昇していたと考えられるが、**令和7年には、令和元年と同水準の9.3%にまで減少**した。

観光客の入洛交通手段（京都市）

■ 鉄道 ■ バス □ 車（マイカー） ■ その他 （令和6年度調査から）

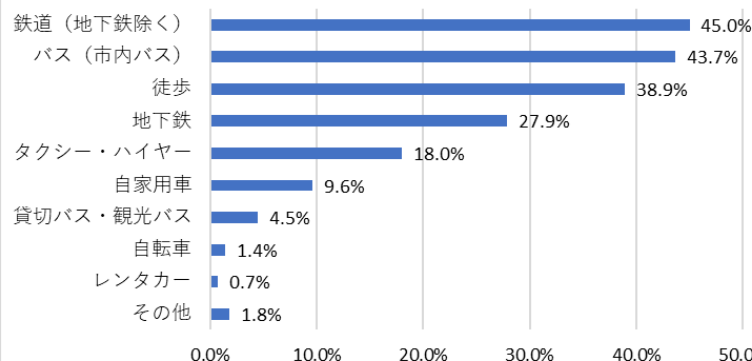


日本人観光客の動き

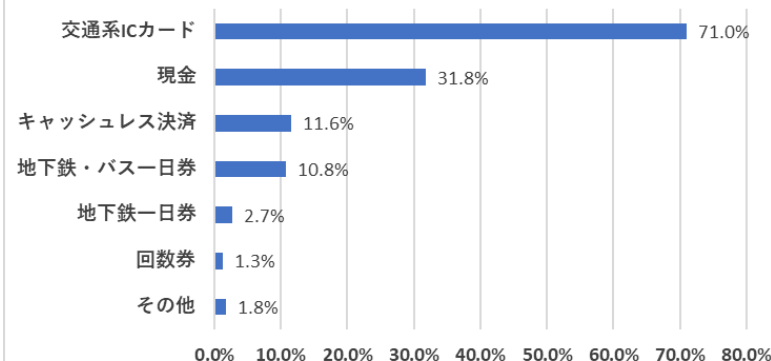
柱1【方針2】

- 日本人観光客の市内利用交通機関は令和6年は鉄道（地下鉄除く）が一番多かったが、令和7年はバス（市内バス）が一番多かった。
- 市内の交通機関で使ったものは、両年とも交通系ICカードを利用して移動した方が最も多く、続いて現金となっている。

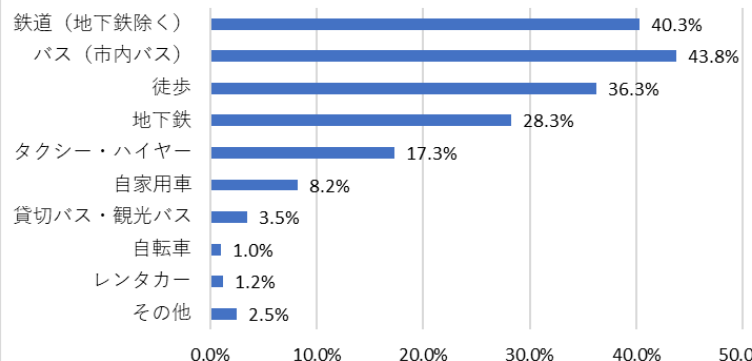
日本人観光客市内利用交通機関（令和6年）



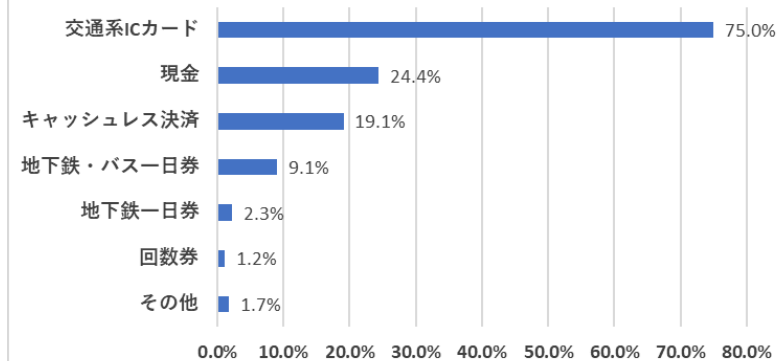
市内の交通機関で使ったもの（令和6年）



日本人観光客市内利用交通機関（令和7年）



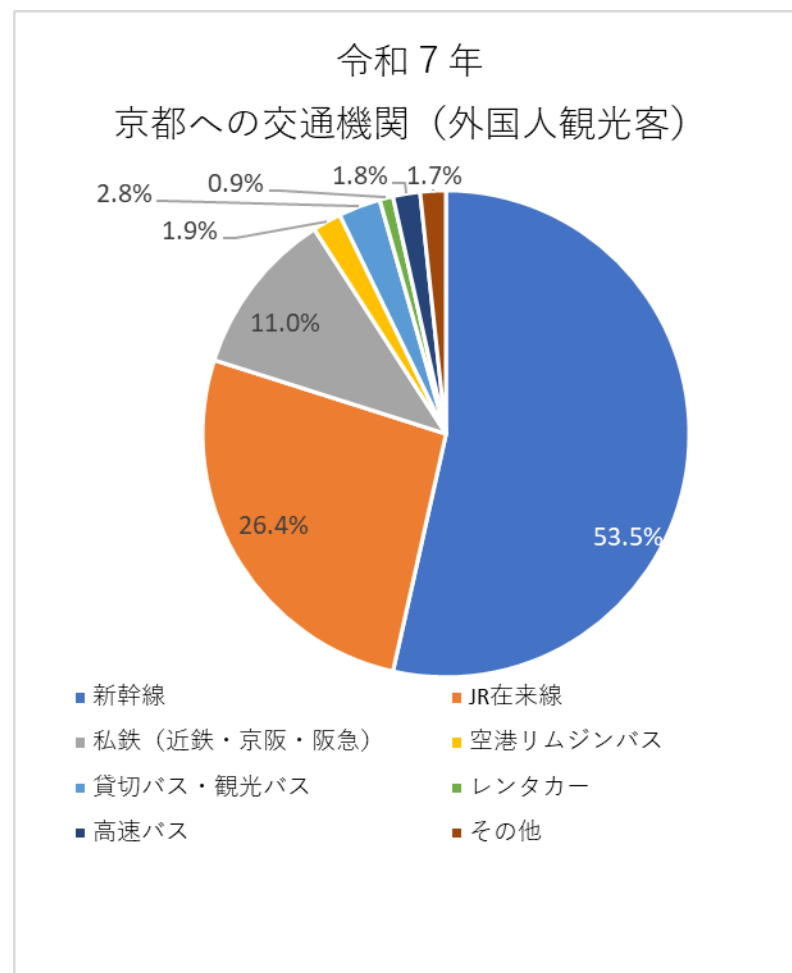
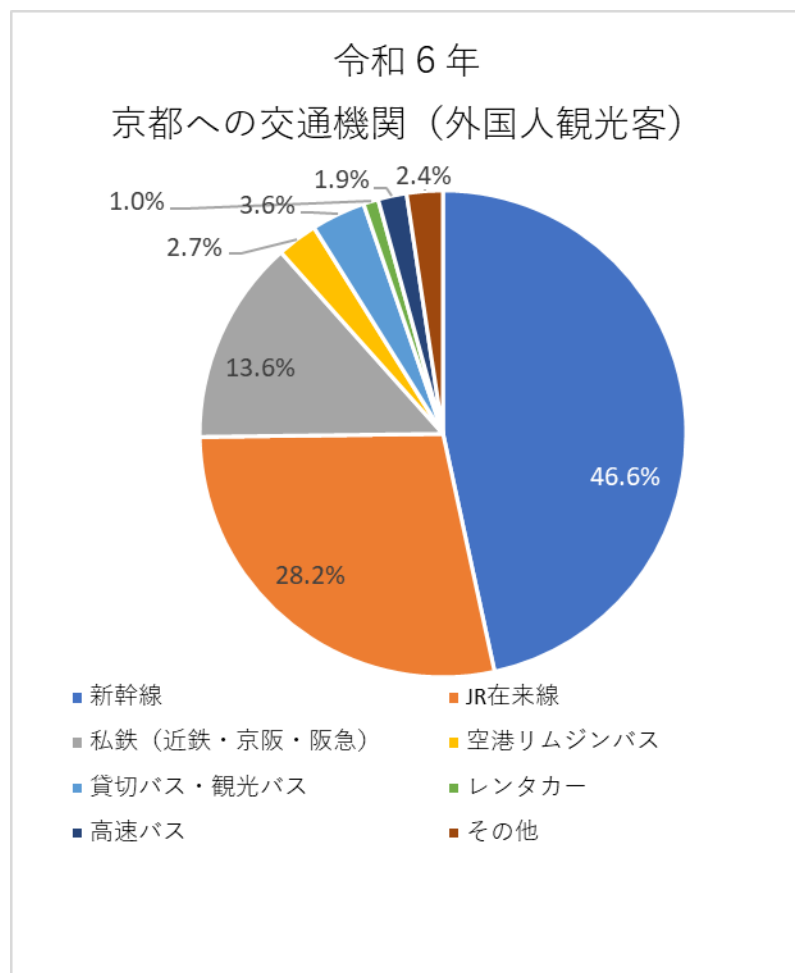
市内の交通機関で使ったもの（令和7年）



※ いずれも複数回答のため、合計が100%とならない。

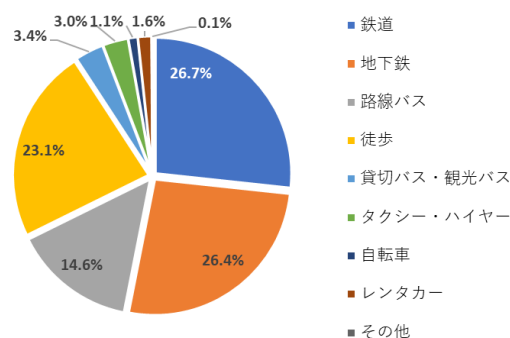
（出典）京都観光総合調査

- 京都への入洛交通機関について、令和6年の調査では、**新幹線・JR在来線・私鉄と回答した方が全体の約8割5分を占めていた**が、令和7年の調査では**9割を超えた**。

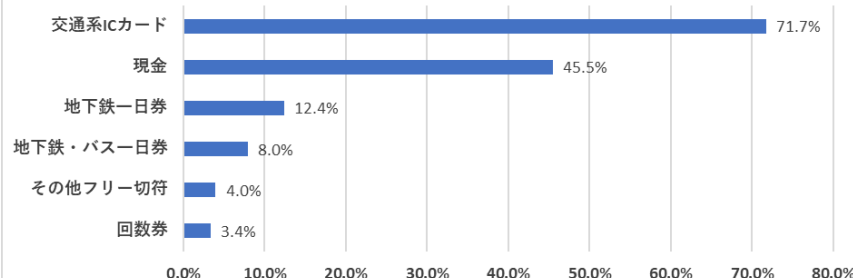


- 外国人観光客の市内利用交通機関（主に利用したもの）については、**鉄道・地下鉄・路線バス・徒歩を使って移動している方が9割弱にのぼり**、レンタカーでの移動は全体の1%程度となっている。
- また、市内の交通機関で使用したものは、日本人観光客と同様、交通系ICカードを利用して移動した方が最も多く、続いて現金、地下鉄一日券となっている。

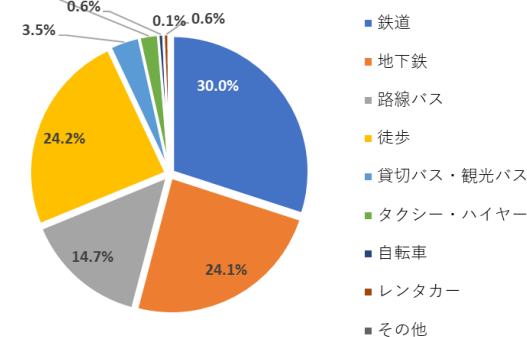
令和6年 外国人観光客の市内での利用交通機関
(主に利用したもの)



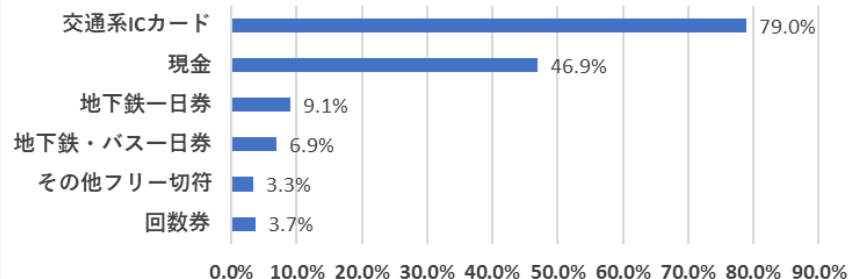
市内の交通機関で使ったもの（令和6年）
(外国人観光客)



令和7年 外国人観光客の市内での利用交通機関
(主に利用したもの)



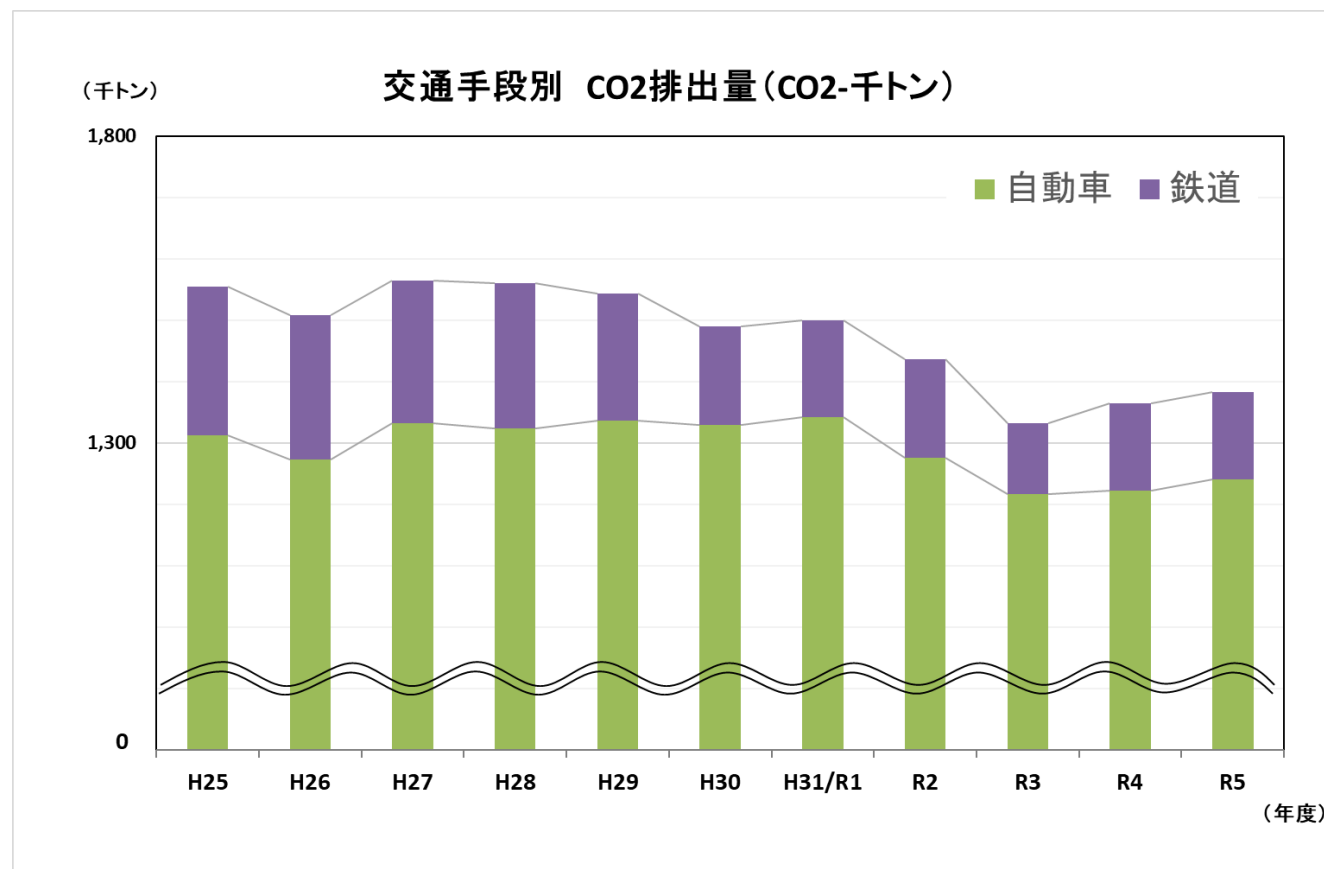
市内の交通機関で使ったもの（令和7年）
(外国人観光客)



二酸化炭素排出量（運輸部門）

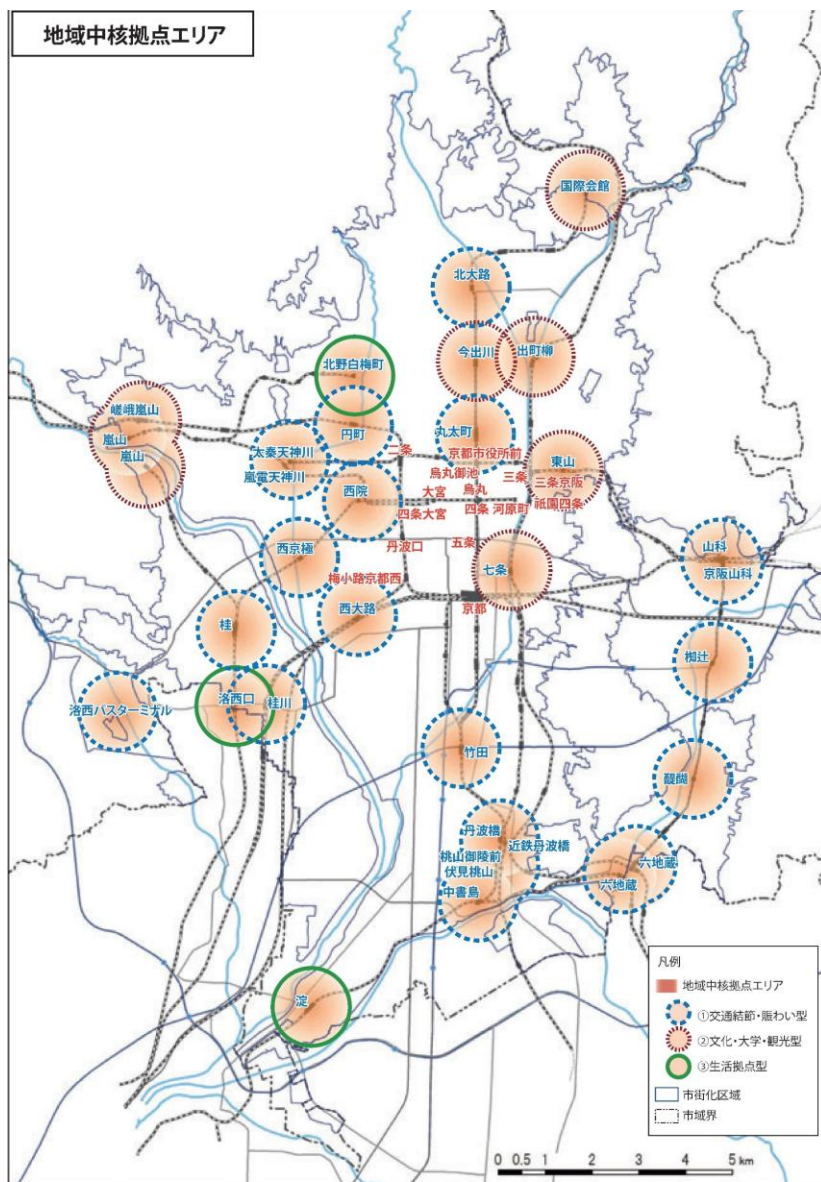
柱1【方針2】

- 令和5年度の運輸部門におけるCO2排出量は、平成25年度（2013年度）と比べて約11.0%の削減となっているが、近年は微増している。これは、宅配利用の増加等により貨物輸送が増加したことや、新型コロナウイルス感染症による影響から回復し、観光客が増加したこと等に伴い旅客輸送が増加したことによるものと考えられる。



(出典) 京都市調べ

地域中核拠点エリア



- ・ 京都市では、主要な公共交通の拠点を「地域中核拠点」と位置付け（※京都市持続可能な都市構築プラン）、一定規模の商業施設や地域の拠点となる病院、各種サービス施設等、多様な都市機能を徒歩圏で効率的に利用できる拠点づくりを目指している。
- ・ 令和元年以降、地域中核拠点における商業・業務・医療施設の面積は増加傾向にあったが、令和4年度からは減少に転じている。

	地域中核拠点における 商業・業務・医療施設の面積
令和元年度	5,157,657㎡
令和2年度	5,262,186㎡
令和3年度	5,418,908㎡
令和4年度	5,399,870㎡
令和5年度	5,381,542㎡
令和6年度	5,468,457㎡

（出典）京都市調べ

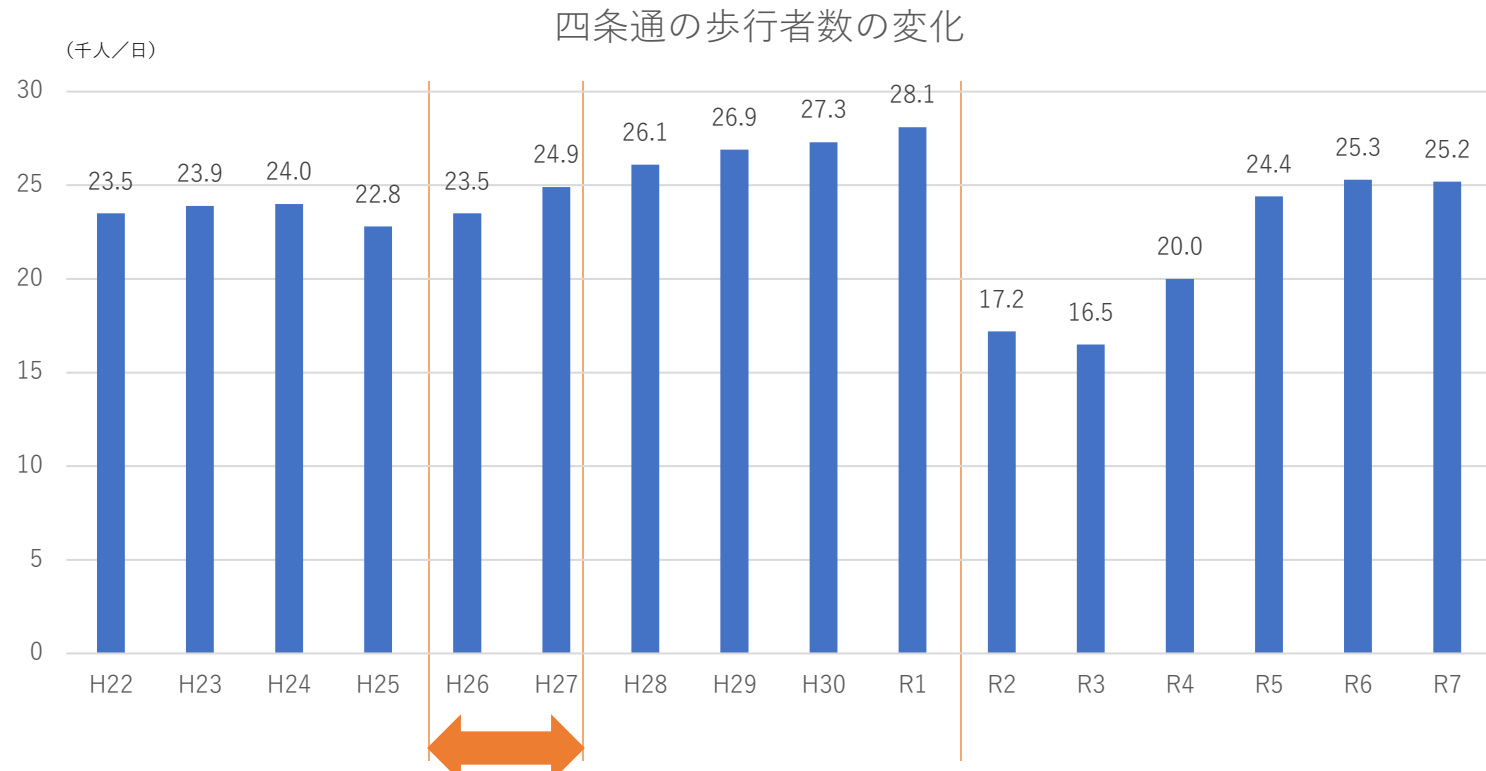
※地域中核拠点エリアについては、拠点となる駅を中心とした範囲で図示しています（境界を定めるものではありません。）。

まちなかの歩行者数

柱2【方針4】

柱3【方針8】

- 四条通の歩行者数は**拡幅整備後、増加傾向**にある。
- 新型コロナウイルス感染症の影響で大幅な減少があったものの、令和4年以降徐々に回復傾向にあり、令和5年には整備前の数値にまで回復し、近年は横ばいの状況。



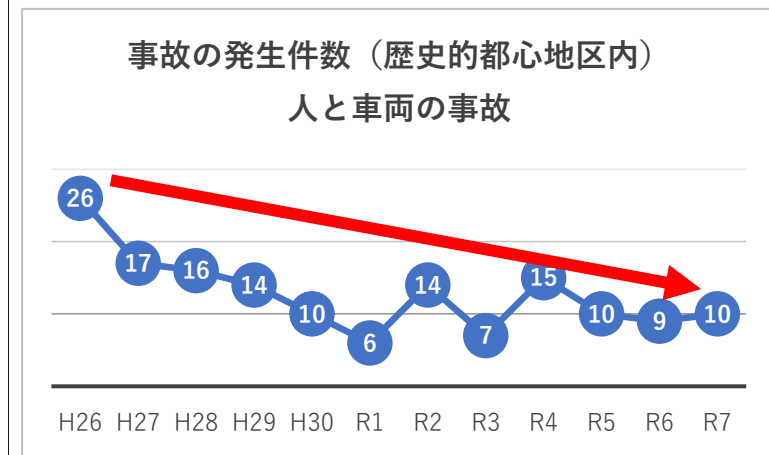
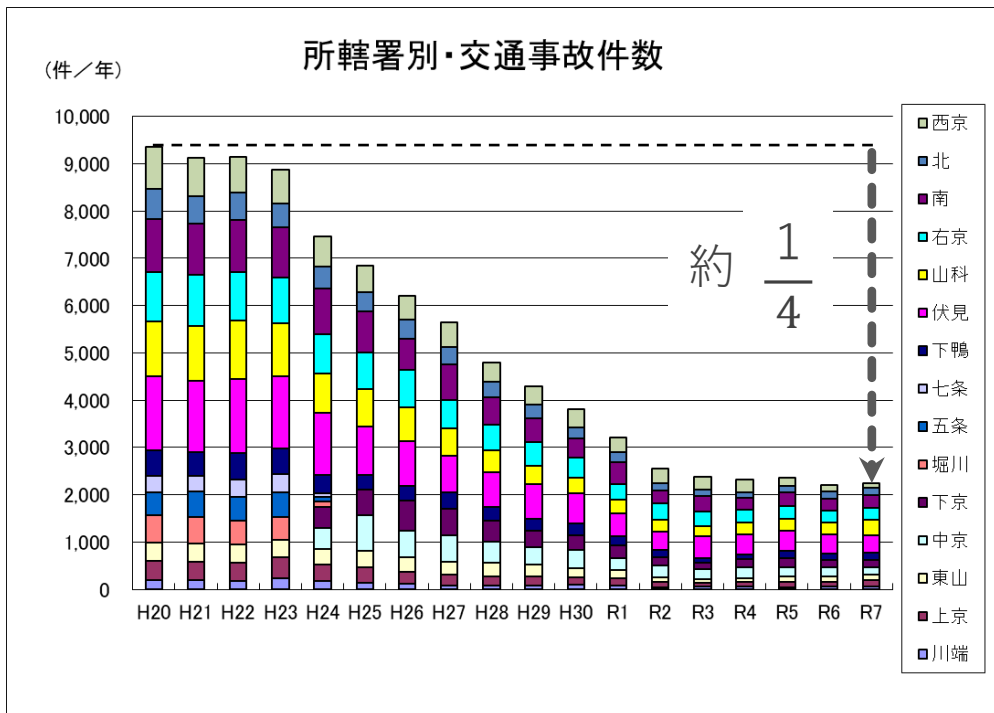
四条通拡幅整備事業
H26.11着手、H27.10完成

(出典) 京都市調べ

※四条繁栄会商店街組合からの提供データをもとに、京都市で集計したもの

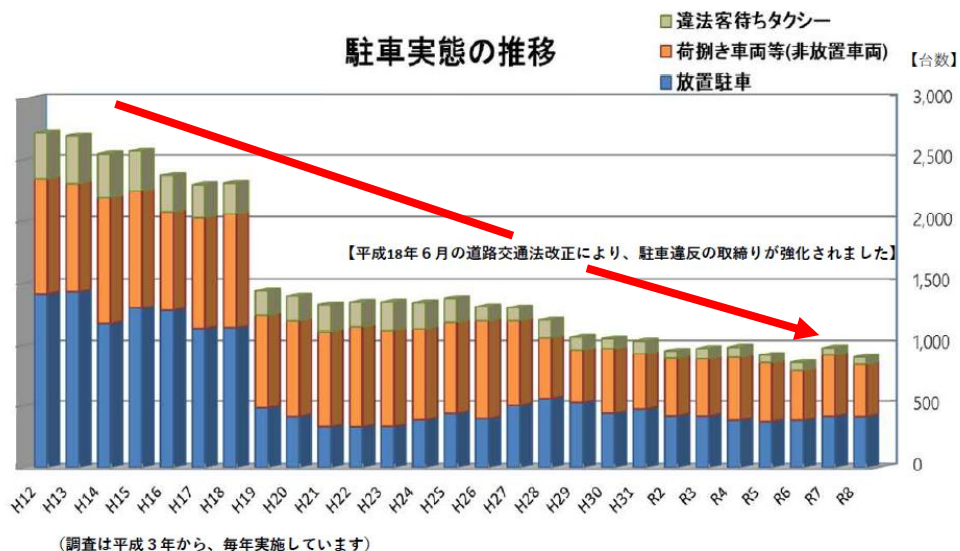
- 京都市全体の交通事故件数は、減少傾向にあり、令和7年は、平成20年の約1/4の数となった。
- 歴史的都心地区内における人と車両が関係する交通事故の件数については、歩いて楽しいまちなかゾーンの整備等により、減少傾向にあるものの、近年は横ばいとなっている。

平成26年 26件 → 令和7年 10件（62%減）

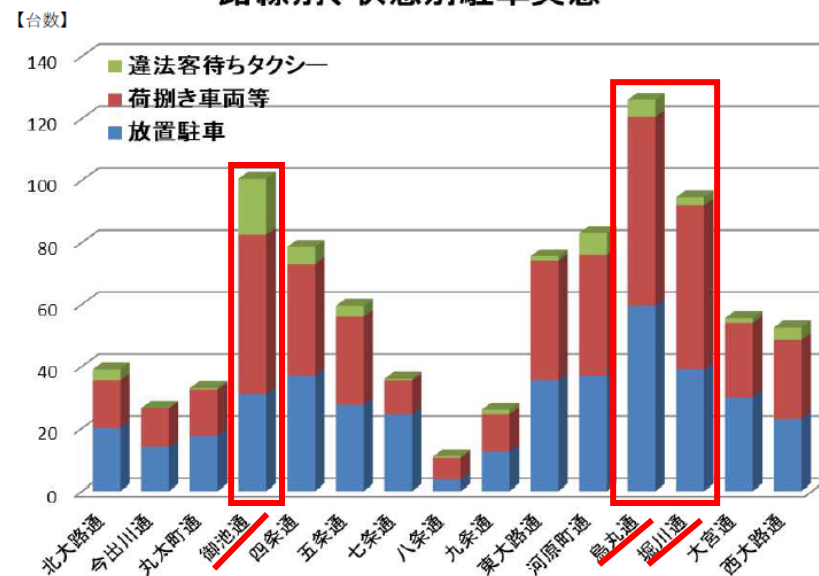


- 路上駐車台数は減少傾向にある。
- 路線別にみると、烏丸通、御池通、堀川通の順で路上駐車台数が多い。

駐車実態の推移



路線別、状態別駐車実態



- 令和7年12月末現在では、京都市内40箇所（京都府内95箇所）整備されている。
- 令和7年度には、寺戸（南区・西京区を含む）において新たに整備された。

<ゾーン30について>

生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速30km/hの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る、生活道路対策です。

「ゾーン30」における主な対策内容

～対策のポイント～

- ゾーン内における走行速度の抑制
- 通過交通（抜け道としての通行）の抑制・排除

ゾーン入口の対策

標識・表示の設置により、ドライバーに対し、ゾーンの入口を明示



ゾーン内の対策

最高速度30km/hの区域規制の実施、路側帯の設置・拡幅と中央線抹消、物理的デバイス（ハンプ等）の設置等による速度抑制や、通行禁止等の交通規制の実施による通過交通の抑制・排除



ゾーン周辺の対策

ゾーン周辺道路における交通流の円滑化により、ゾーン内への通過交通の流入を抑制・排除

<凡 例>

対策名	公安委員会の対策
対策名	道路管理者の対策
対策名	公安委員会又は道路管理者の対策

信号制御の見直し



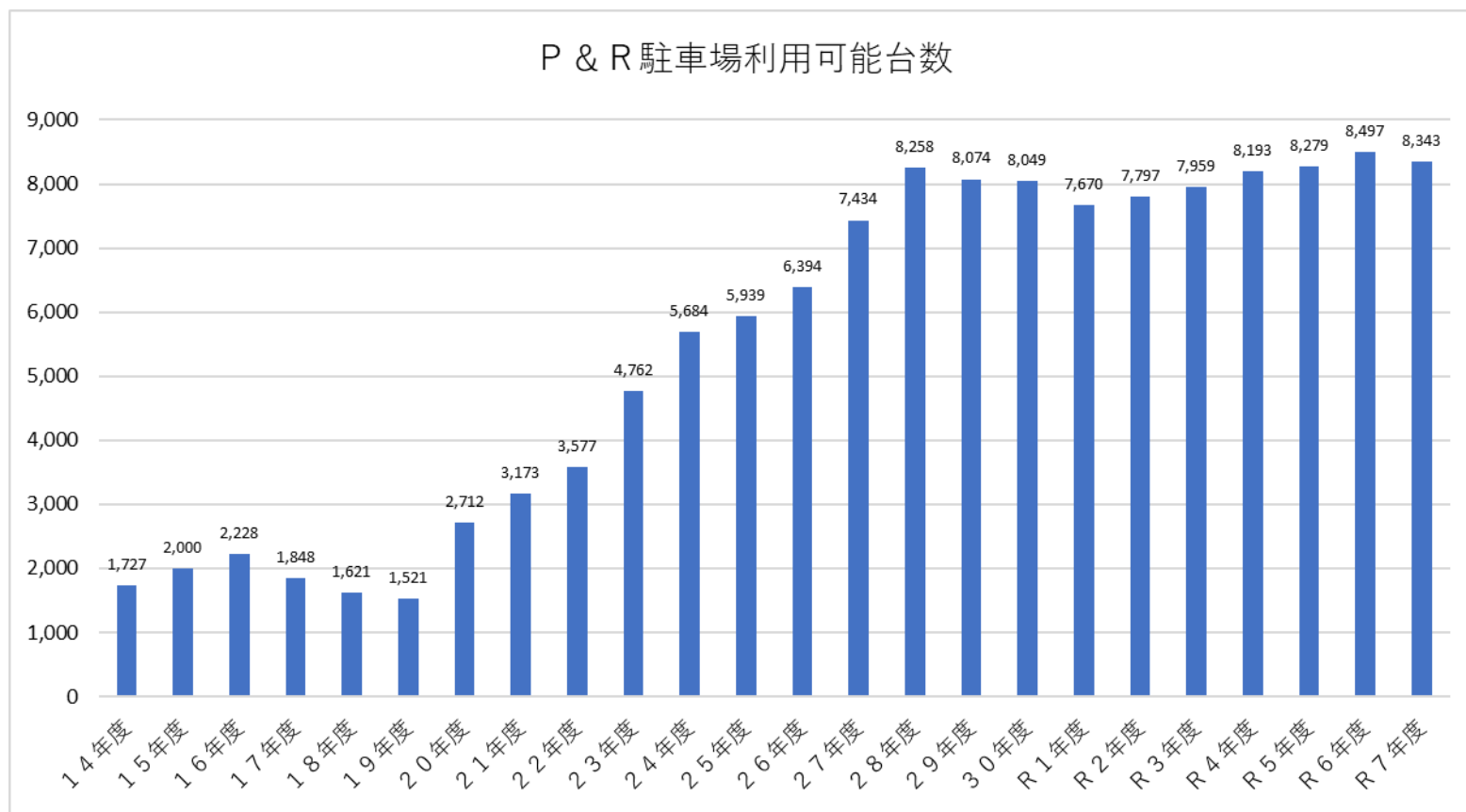
右折車線の設置



パークアンドライド駐車場利用可能台数

柱2【方針5】

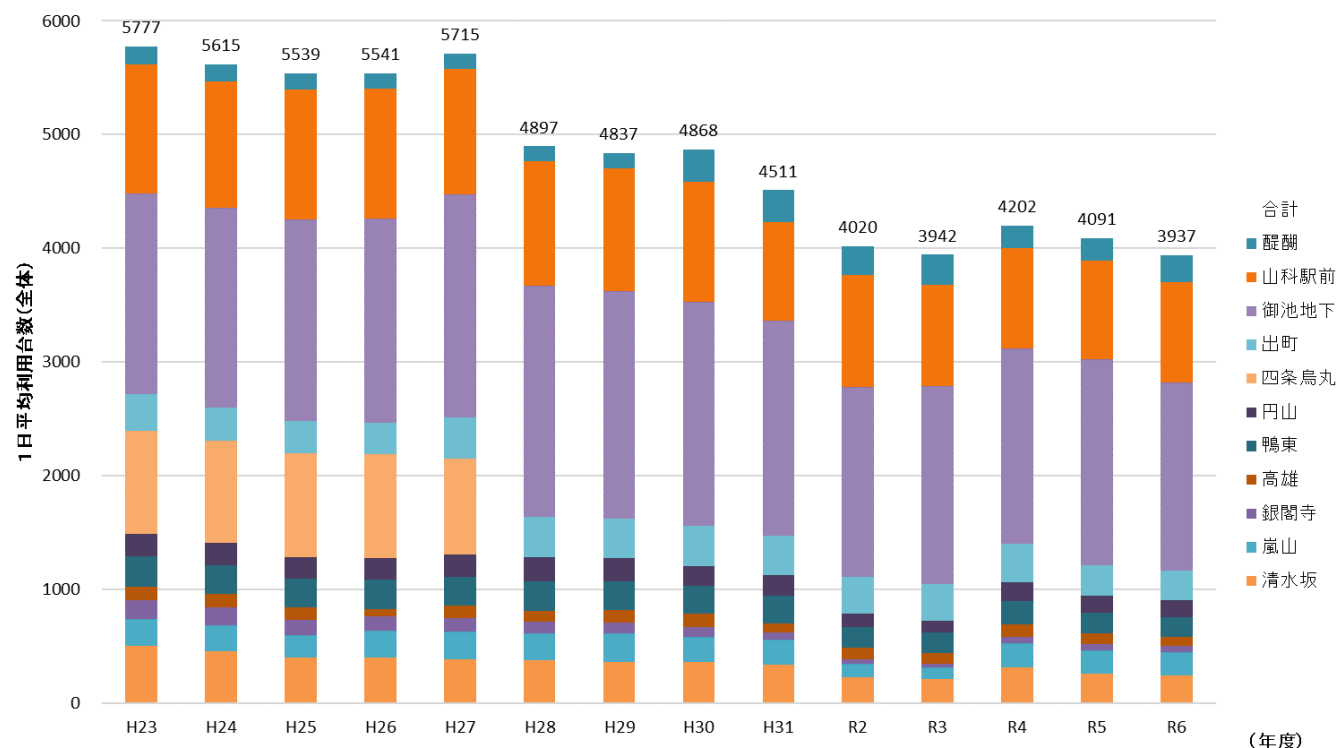
- パークアンドライド駐車場利用可能台数は平成20年度から増加傾向にある。
- 令和7年度は、市内外137駐車場8,343台分の枠を確保しパークアンドライドを通年実施



- 市営駐車場の利用数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年度・3年度に大幅に減少し、令和4年度以降横ばいの状況にある。
- 令和5年度の観光シーズンには、清水坂観光駐車場、嵐山観光駐車場において、自家用車への特別駐車料金の設定を実施した。

※ 令和6年度以降の観光シーズンには、清水坂観光駐車場において自家用車の受入制限を実施するとともに、嵐山観光駐車場において引き続き自家用車への特別駐車料金の設定を実施している。

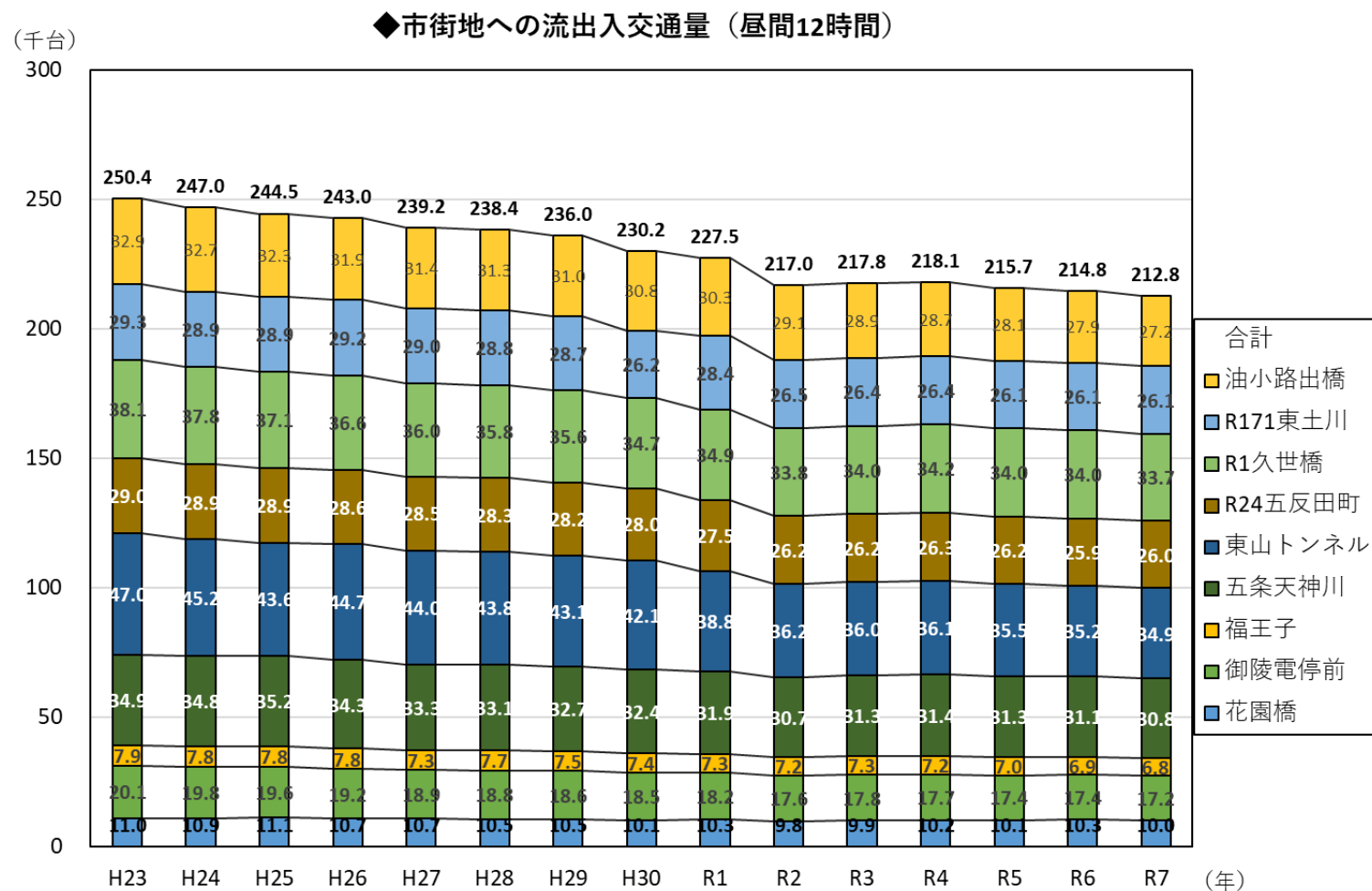
市営駐車場の利用状況
(1日平均利用台数の推移__自転車を除く)



市街地への流出入交通量

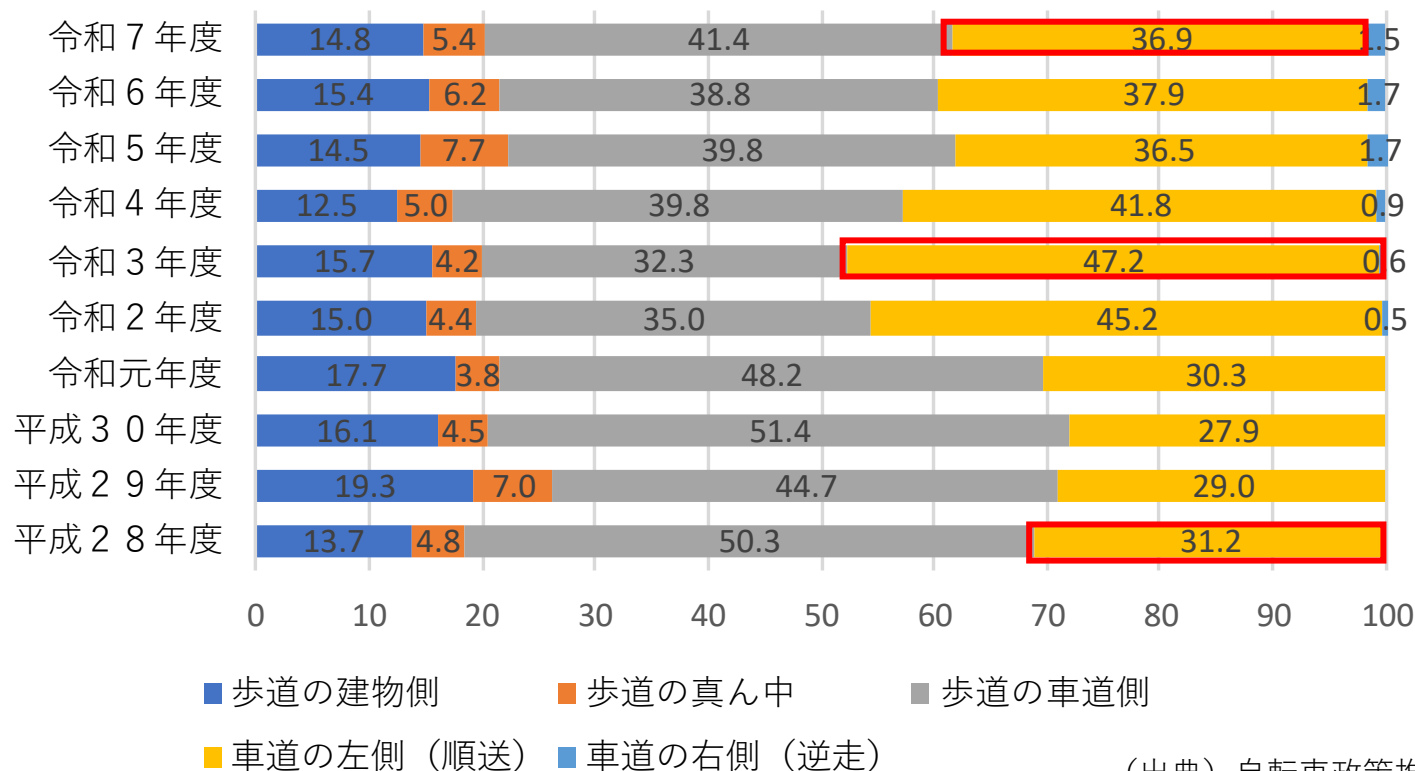
柱2【方針5】

- 市街地への流出入交通量は、**経年的に減少傾向**で推移している。
- 平成23年と令和7年とを比較すると、**約15.0%減少**している。



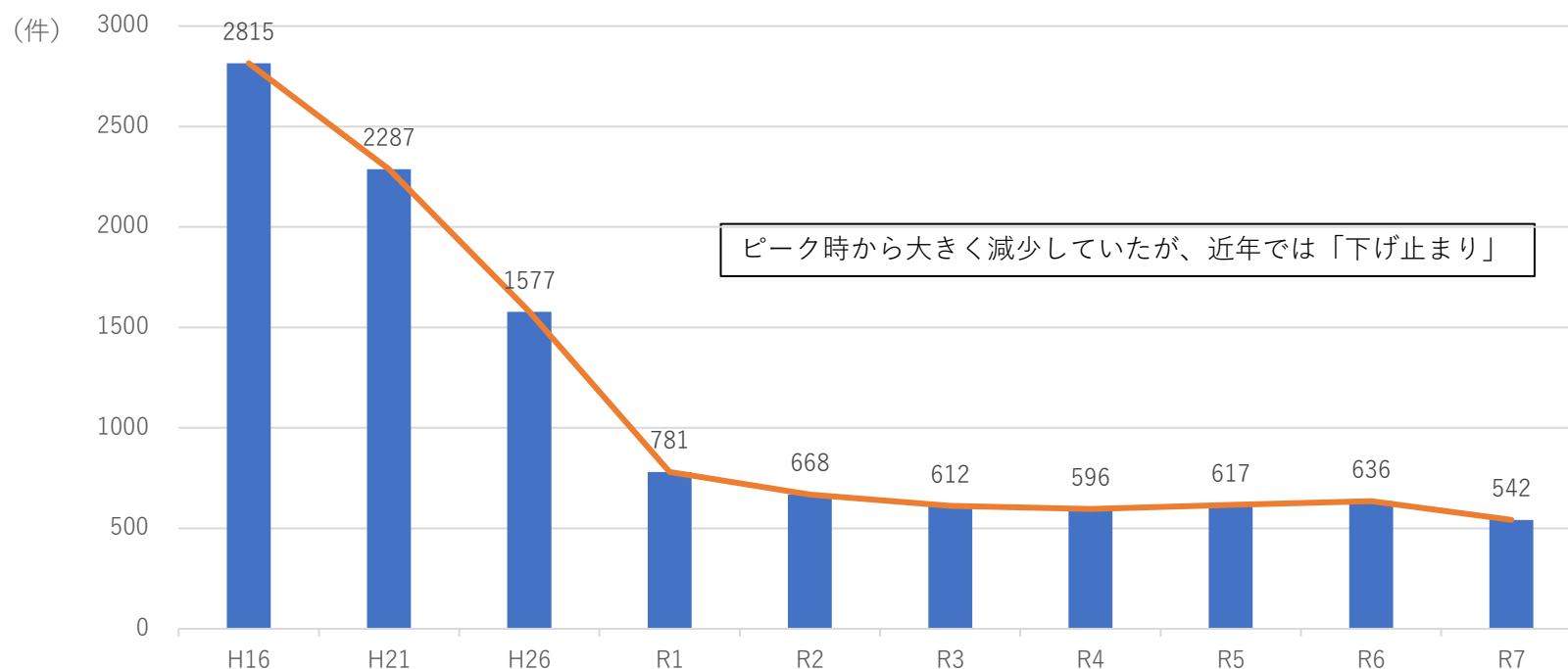
車道左側通行をする自転車利用者の割合

- ・ 自転車利用者の方の約4割が車道の左側を走行（順送）している。
- ・ 「車道の左側」を走行する割合は、概ね増加傾向にあるが、近年は横ばいの状況が続いている。



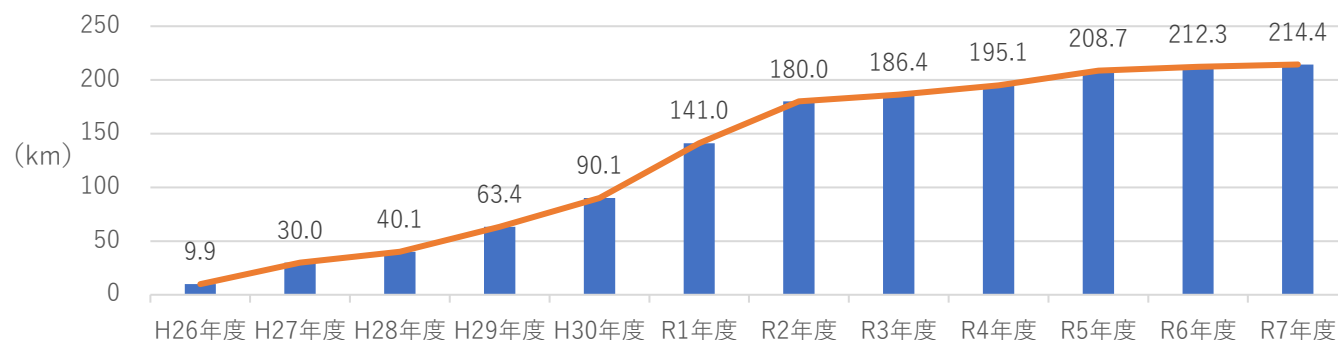
市内自転車事故件数

- 京都市自転車事故件数はピーク時の平成16年から右肩下がりとなっており、ピーク時から約8割減少しているが、近年はほぼ横ばいである。
- 令和7年までに520件以下にすることを目標値としており、令和7年は542件となった。



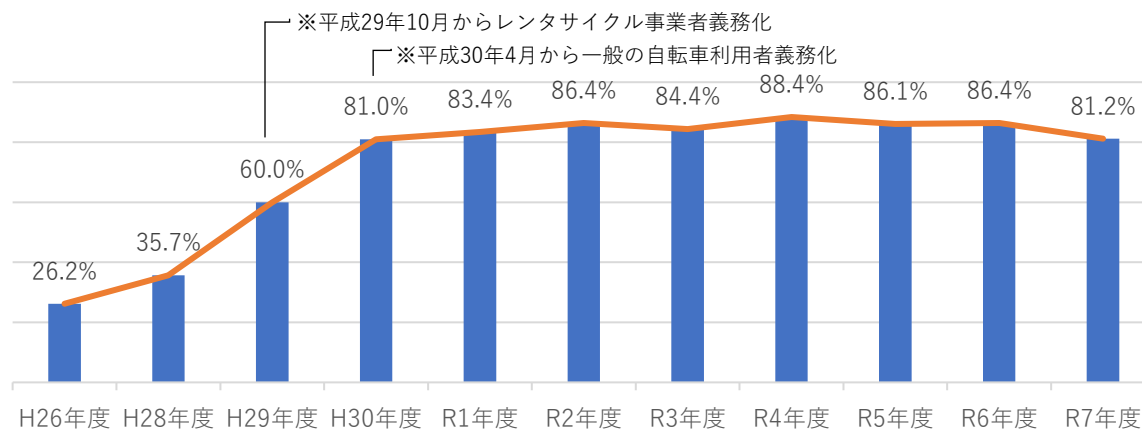
自転車走行環境整備状況

- 「京都市自転車総合計画2025」を策定し、前計画から拡大する形で計画に基づく延長251.3kmのうち、令和7年度末時点で214.4kmを整備（進捗率は約85.3%）



自転車損害保険等への加入率

- 平成29年3月に京都市自転車安心安全条例を改正し、自転車保険の加入を義務化して以降、加入率は増加したが、近年はほぼ横ばいである。

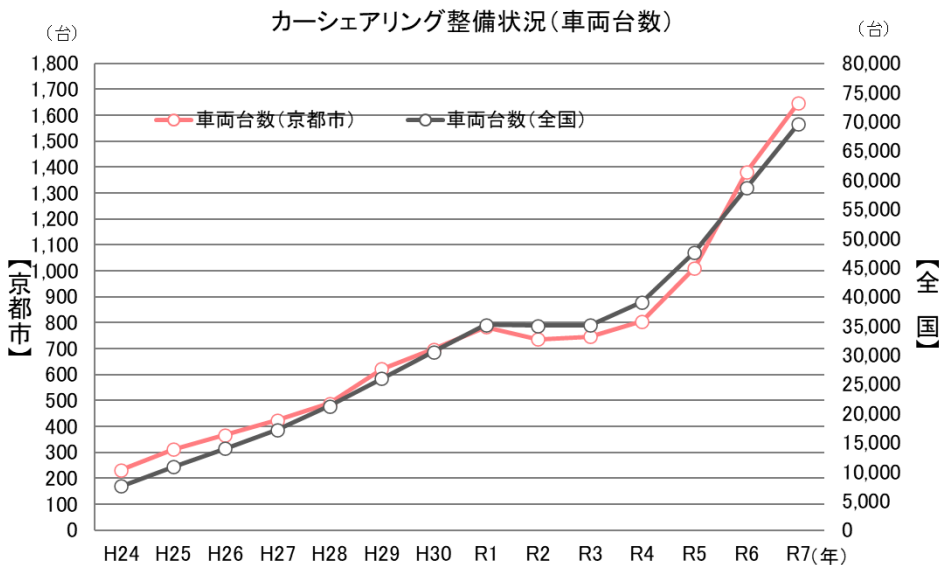
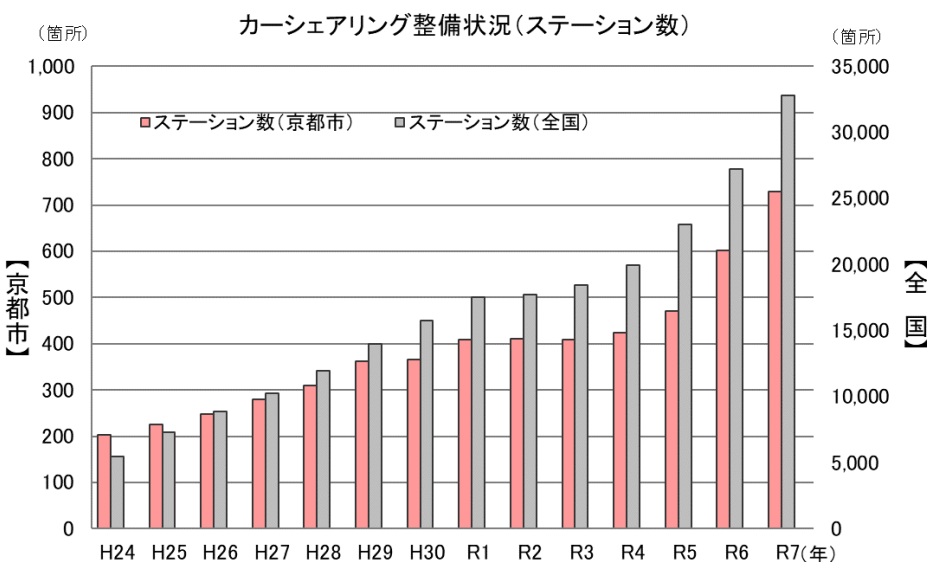


（出典）自転車政策推進室調査

カーシェアリング整備状況

柱3【方針7】

- カーシェアリングの「ステーション数」「車両台数」とともに、全国及び京都市において増加傾向にある。
- 平成24年と令和7年とを比較すると、京都市における**車両台数は約8倍に増加している。**



出典：カーシェア・マップ リサーチ・センター「カーシェアリング・ステーション統計情報」

※ この統計に含まれるカーシェアリング・サービスは以下の8社で集計

タイムズカー、カレコ・カーシェアリングクラブ、オリックスカーシェア、カリテコ、アース・カー、D-Share、JoyCa、エコロカ

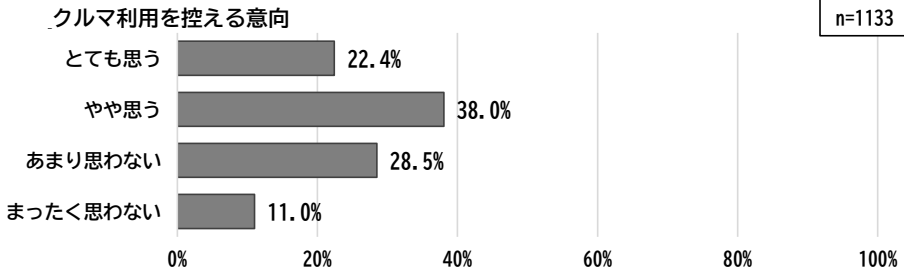
◆ ウェブアンケート調査結果①

【調査の概要】

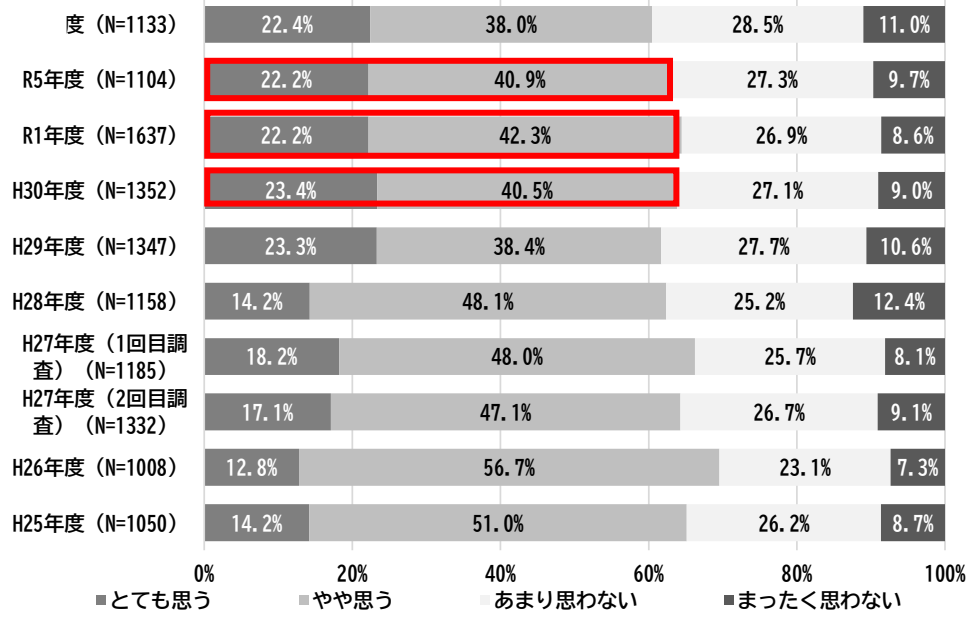
- ・ 京都市民を対象に、交通手段分担率のモニタリング調査と合わせて、クルマの利用状況や「歩くまち・京都」の取組の認知度等について尋ねるウェブアンケート調査を実施
- ・ 調査期間：令和7年10月23日～11月10日 ・ サンプル回収数：1,133サンプル

- ・ クルマの利用を控えようと思うかどうかについては、「とても思う」「やや思う」という回答が6割を超えているものの、令和5年度から減少傾向にある。

クルマ利用についての意向（クルマ利用を控えようと思うか）



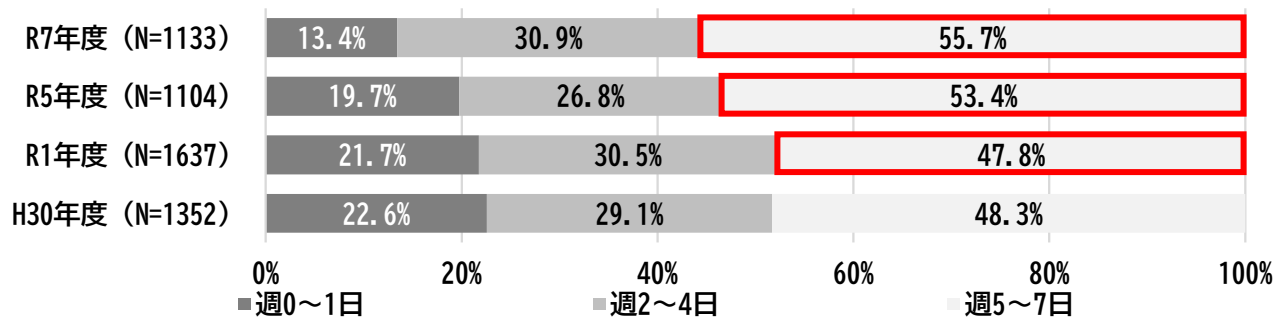
Q35_クルマ利用を控える意向（過年度比較）



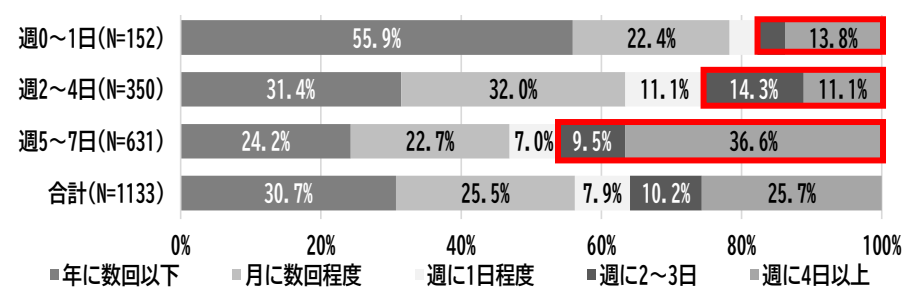
◆ ウェブアンケート調査結果②

- ・ 日常的な運動の頻度は、増加傾向にある。
- ・ 日常的な運動の頻度が高い方が、鉄道やバスでの移動回数も多い傾向にある。
- ・ 日常的な運動の頻度が高い方が、クルマ利用を控える傾向にある。

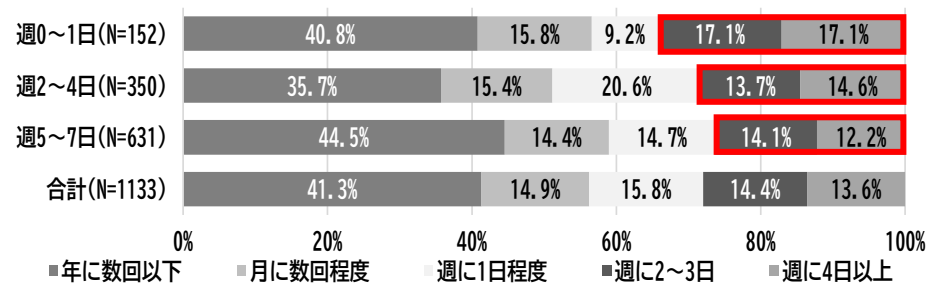
日常的な運動の頻度（10分以上続けて歩くことが週に何日あるか）



日常的な運動の頻度 × 鉄道やバスでの移動回数



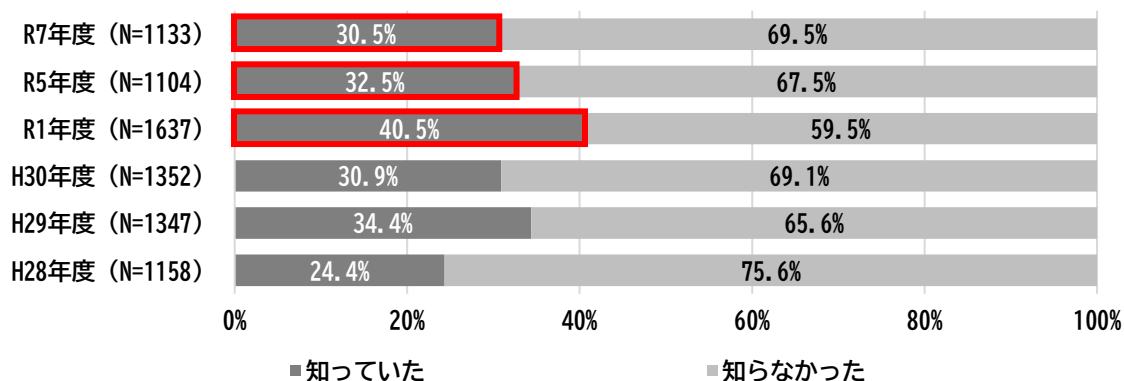
日常的な運動の頻度 × クルマ利用についての意向



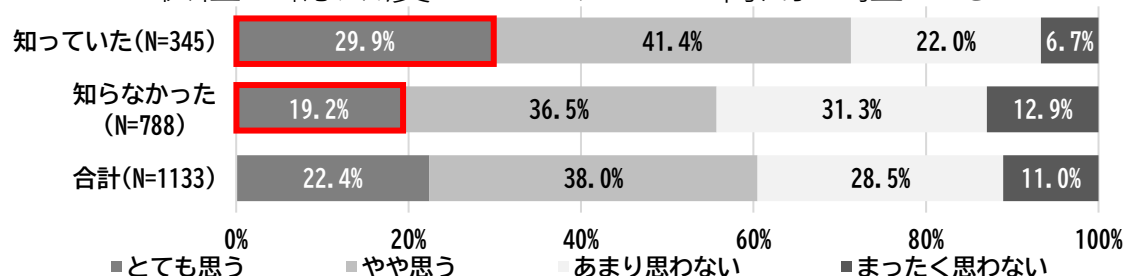
◆ ウェブアンケート調査結果③

- ・ 「歩くまち・京都」憲章認知度は、「知らなかった」が69.5%、「知っていた」が30.5%であり、令和5年度から減少傾向にある。
- ・ 「歩くまち・京都」の取組を知らない方と比較して、取組を知っている方のクルマ利用を控える傾向が高くなっている。

「歩くまち・京都」の取組の認知度



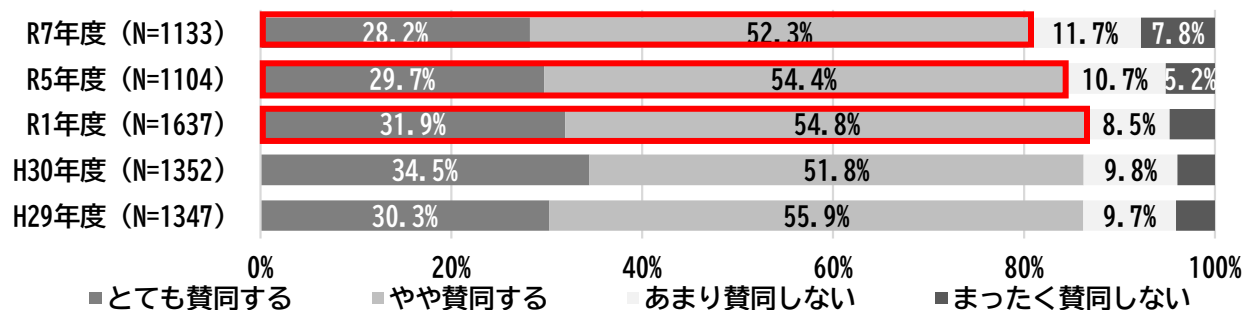
取組の認知度 × クルマ利用を控えること



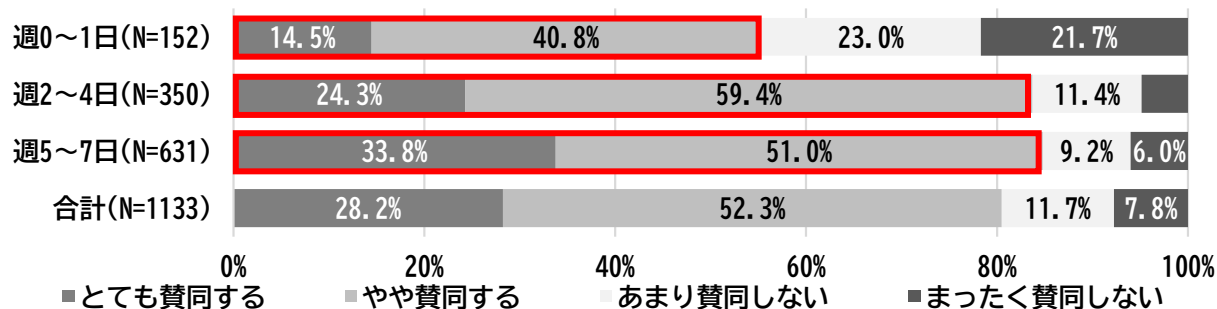
ウェブアンケート調査結果④

- 「歩くまち・京都」への賛同は、令和5年度から減少傾向にある。
- 日常的な運動の頻度が高い方が、「歩くまち・京都」へ賛同する割合も多い傾向にある。

「歩くまち・京都」への賛同



日常的な運動 × 「歩くまち・京都」への賛同



◆ ウェブアンケート調査結果⑤

- ・ 心のバリアフリーの認知度について、まだ知らない方、よくは知らない方が約 8 割と多数を占めている。
- ・ 前回調査と比較すると、「知っている」割合は増加している。

