

(案) 「歩くまち・京都」総合交通戦略2021(仮称)案 ～「歩くまち・京都」の更なる進化を目指して～

市民の皆様からの御意見を募集します

京都市では、平成22年1月に「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定し、人と公共交通優先のまちづくりを進めてきました。それから10年以上が経過し、「歩くまち・京都」実現に向けた取組は着実に進展してきましたが、その一方で、交通をめぐる情勢は大きく変化してきました。

そこで、京都市では、自動運転などの新技術の進展、二酸化炭素排出量正味ゼロやSDGsなど新たな潮流を踏まえ、都市の魅力や活力の向上を図り、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ため、総合交通戦略の改定に向け、「歩くまち・京都」総合交通戦略2021(仮称)案を取りまとめました。「歩くまち・京都」の更なる進化を目指すため、市民の皆様からの御意見を募集します。



改定案の詳細はホームページで公開しています。
(<https://www.city.kyoto.lg.jp/templates/pubcomment/tokei/0000286282.html>)
上の二次元コードからも読取可能ですので御活用ください。

募集期間

2021年(令和3年) **7月16日(金)～8月16日(月)**

御意見の提出方法

次の①～④のいずれかの方法により御提出ください。

1

市民意見募集ホームページの送信フォーム

https://sc.city.kyoto.lg.jp/multiform/multiform.php?form_id=4723

右の二次元コードからも読取可能ですので御活用ください。



2

電子メール trafficpolicy@city.kyoto.lg.jp

3

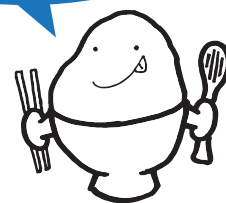
郵送・FAX 以下の提出先にお送りください。

4

持参 以下の提出先に御持参願います。

〔受付時間〕午前8時45分～午後5時30分(土日祝を除く)

皆様からの御意見をお待ちしています!!



京都市のバブコムPRキャラクター
「バブコムくん」

問合せ先
(提出先)

京都市都市計画局歩くまち京都推進室(京都市役所分庁舎2階)
〒604-8571 京都市中京区寺町通御池上る上本能寺前町488番地
TEL:075-222-3483 FAX:075-213-1064

※1 新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、可能な限り、①②③いずれかの方法での提出をお願いします。

※2 ③郵送・FAX 又は④持参により御意見を提出いただく場合は、巻末の御意見記入用紙をお使いください。



2021年(令和3年)7月



京都市は持続可能な開発目標(SDGs)を支援しています。



- お寄せいただきました御意見等は、後日、本市で概要を取りまとめ、結果をホームページで公表します。
- 御意見等に対する個別の回答はいたしませんので、御了承願います。

第1章 「歩くまち・京都」総合交通戦略について

1 「歩くまち・京都」総合交通戦略とは

「歩くまち・京都」総合交通戦略は、市民、交通事業者、行政、関係機関や関係団体等の相互の協力及び適切な役割分担の下、過度なクルマ利用に依存せず、交通分野と幅広い分野のまちづくり施策と連携した総合的かつ戦略的な施策推進を目指し、2010年（平成22年）1月に策定したものです。

(1) 「歩くまち・京都」総合交通戦略の取組推進による成果

「歩くまち・京都」総合交通戦略において、「既存公共交通」、「まちづくり」、「ライフスタイル」の3つを取組の柱とし、94（平成29年3月改定時点。当初策定時点では88）の実施プロジェクトを密接に連携させ、取組を推進してきました。

その結果、この10年間で、京都市の非自動車分担率^{*1}は2ポイント上昇（75.7%→77.7%）し、日本人観光客で公共交通を利用して京都に来られる方の割合は20ポイント上昇（71.1%→91.0%）しました。

その他、四条通の歩道拡幅整備や、京都駅八条口駅前広場の整備、パークアンドライド^{*2}の通年実施などの取組も着実に進展し、クルマ利用から徒歩・公共交通利用への転換は確実に進んでいます。

2 「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（仮称）の基本的事項

(1) 本市における交通を取り巻く状況・課題

「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定以降、交通をめぐる情勢は大きく変化しており、全国的には人口減少や少子化、長寿化、公共交通を支える担い手の不足など、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。

一方、京都市においては、京都ならではの魅力を活かして、人々を惹きつける人口140万人規模の都市としてのまちの活力の維持・向上を目指すこととしているため、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が重要になっています。

さらには、脱炭素社会^{*3}の実現に向け、2050年までの二酸化炭素排出量正味ゼロを目指しており、運輸部門における脱炭素化も喫緊の課題となっています。

加えて、テレワークやオンライン授業・取引等の普及といった新たな社会経済活動の広まりや、ワーク・ライフ・バランスの推進などにより、人々のライフスタイルや交通行動は大きく変化する局面に差し掛かっています。

^{*1} 非自動車分担率…ある地域で発生した移動の総数に対して、主な移動手段が自動車以外の方法である移動の割合

^{*2} パークアンドライド…クルマを駅やバス停周辺の駐車場にとめ、電車・バスなどの公共交通機関に乗り換えて、目的地に向かう、車の流入抑制につながる移動方法

^{*3} 脱炭素社会…地球温暖化の対策である温室効果ガスの排出源となる化石燃料の使用から脱却し、持続可能な発展が可能となった社会

| 社会情勢の変化と取り組むべき交通に関する主な諸課題 | |
|---|---|
| 人口減少、少子化、長寿化 | |
| <ul style="list-style-type: none"> ○ 公共交通利用者の減少 ○ 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 | |
| 地球温暖化 | 新型コロナ感染症の拡大・頻発する自然災害 |
| <ul style="list-style-type: none"> ○ 運輸部門における CO₂ 排出量の更なる削減 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 「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 |
| 混雑問題 | 若年・子育て層の流出 |
| <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 |
| 人々のライフスタイルの変化 | デジタル技術の進展 |
| <ul style="list-style-type: none"> ○ 「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 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 |

これらの、新たに生じてきている交通に関する諸課題への対応や、目覚ましいスピードで進む技術革新、「SDGs」, 「Society 5.0^{*4}」, 「レジリエンス^{*5}の重要性の高まり」, 「健康長寿」等、分野を横断する新たな潮流も踏まえ、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が不可欠となっています。

■ SDGs 推進と「歩くまち・京都」について

SDGs（エスディーゼーズ）は、2015年9月の国連サミットにおいて、気候変動、自然災害、生物多様性、紛争、格差の是正などの国内外の課題の解決に向けて掲げられた国際目標（17のゴールと169のターゲット）です。

「歩くまち・京都」総合交通戦略は、交通政策を中心に、環境、福祉、景観、産業など幅広い分野の政策と融合させつつ、持続可能な都市の実現を目指すものであり、各政策を通して、SDGs 達成にも貢献していきます。

なお、2021年（令和3年）、京都市は「SDGs 未来都市」に選定され、環境にやさしいまちの実現に向け、「人と公共交通優先の『歩くまち・京都』の更なる推進」を図ることとしています。

「歩くまち・京都」に関連する目標



^{*4} Society5.0（ソサイエティ 5.0）…狩猟社会（Society1.0）、農耕社会（Society2.0）、工業社会（Society3.0）、情報社会（Society4.0）に続くものとして、先端技術をあらゆる産業や社会生活に取り入れ、経済発展と社会的課題の解決を両立していく新たな社会

^{*5} レジリエンス…様々な危機からの「回復力、復元力、強靱性（しなやかな強さ）」を指す。

(2) 「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（仮称）の理念

京都市では、近年の潮流を的確に捉えつつ、「歩くまち・京都」の理念である「人と公共交通優先のまちづくり」を継承・進化させ、誰もが公共交通をより便利で快適に利用でき、徒歩や自転車等も“かしこく”組み合わせて出かけるスマートなライフスタイルが人々に定着していくことで、「出かけたくなる」魅力と活力のあふれるまちとなることを目指していきます。

人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の継承・進化により、「出かけたくなる」魅力と活力のあふれるまちを目指す。

(3) 「歩くまち・京都」憲章

京都市では、「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定と同時に、「歩くまち・京都」憲章を制定しました。

「歩くまち・京都」の実現のためには、市民、事業者、行政がその理念をしっかりと理解し、それぞれの立場で積極的な行動を起こしていただくことが必要不可欠です。そのための重要な行動規範としてこれからも「歩くまち・京都」憲章をしっかりと受け継いでいきます。

「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、

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。

3 「歩くまち・京都」の目標

(1) 目指すまちの姿（目標像）

「歩くまち・京都」の実現に向けた取組は、持続可能な都市社会を根幹から支えるものであることから、中長期的な視点を持って進めていく必要があります。

その一方で、目まぐるしく変化する社会情勢、日進月歩の技術革新を踏まえつつ、時々の課題にもしっかりと対応していくことが重要です。

このことから、「歩くまち・京都」総合交通戦略 2021（仮称）においては、概ね 20 年後にあたる 2040 年（令和 22 年）のまちの姿を見据えるとともに、柔軟な施策展開を図っていきます。

《2040年に目指すまちの姿のイメージ》

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

- ・ 鉄道・バス・タクシーや、LRT^{※6}、BRT^{※7}、さらには自動運転技術を使った新しい乗り物などにより、環境にやさしい公共交通ネットワークが発達するとともに、地域団体等が主体となった住民ボランティアバスなどの移動サービスも活用され、持続可能な移動手段の選択肢が増加している。
- ・ バス停や駅の施設は、ユニバーサルデザインが一層進展し、「心のバリアフリー^{※8}」の広がりにより、全ての人の円滑な移動が実現している。
- ・ 社会全体でDX（デジタルトランスフォーメーション）^{※9}が進展し、交通に限らず幅広い分野のデータとの連携、より高度化した情報通信技術や自動運転技術の活用、新しいモビリティの出現やMaaS^{※10}の推進等により、混雑や「密」の発生が回避できるなど、地域ごとの特性・ニーズに応じた効率的かつ快適な移動手段が確保されている。
- ・ 地域内の交通ネットワークが充実し、企業立地や定住が促進され、「職住共存^{※11}・職住近接」のまちづくりが進展している。

※6 LRT (Light Rail Transit) …次世代型路面電車とも呼ばれ、従来の路面電車に比べ振動が小さく、低床式で乗降が容易であるなど、車両や走行環境を向上させ、人にやさしく経済性にも優れている公共交通システム

※7 BRT (Bus Rapid Transit) …輸送力の大きな車両の投入、バス専用レーンや公共車両優先システム等を組み合わせた環境にも優しい高機能バスシステム

※8 心のバリアフリー…積極的な声掛けや困っている方への手助けの実施など、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うこと

※9 DX (デジタルトランスフォーメーション) …将来の成長や競争力強化のために、新しいデジタル技術を活用し、新たな付加価値の創出や、製品やサービス、ビジネスモデルなどの変革につなげ、競争上の優位性を確立すること

※10 MaaS …「Mobility as a Service」の略であり、出発地から目的までの移動ニーズに対して、最適な移動手段をシームレスに提供する等、移動を単なる手段としてではなく、利用者の一元的なサービスとして捉える概念

※11 職住共存…店舗付住宅や工場付住宅が立ち並ぶなど、産業と暮らしが結びつき、職と住が共存している町並み又は職と住が一体となった暮らし

- ・ 京都市内の各エリア間が有機的につながり、周辺地域との広域的な連携強化に資する新たな交通ネットワークなど、まちづくりを支える交通網が発達している。

魅力的な道路・歩行空間による「出かけたくなる」「歩きたくなる」まち

- ・ 歩行者や公共交通を優先したトランジットモール^{※12}をはじめ、快適でゆとりがあり、居心地が良く歩きたくなるような歩行空間が創出されている。そぞろ歩きする人や、道路の休憩スペースやベンチなどでくつろぐ人たちなどにより、賑わいと活気に満ち、誰もが歩いて「出かけたくなる」まちづくりが進展している。
- ・ 歩行者、公共交通、自転車、クルマ等の多様な交通手段に応じて道路空間が適切に配分されている。

「歩くこと」を大切に、スマートなライフスタイルが定着しているまち

- ・ 誰もが徒歩と公共交通、自転車や新たなパーソナルモビリティ^{※13}などをかきこく組み合わせて利用し、より便利で快適に出かけるスマートなライフスタイルが定着している。
- ・ ワーク・ライフ・バランスの推進を背景に、市民・事業者等の積極的なまちづくりへの参画が進むとともに、環境や健康にもよい「歩くこと」の価値が再認識され、「楽しみ」のための交通行動が増加している。

(2) 指標・目標数値

「歩くまち・京都」の実現に向け、市民・事業者・行政が連携して、たゆむことなく取組を推進していくことが重要です。

今回の戦略の見直しに当たっても、引き続き「非自動車分担率」を指標として用い、「85%以上」という高い目標数値を掲げ、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ます。

指 標：非自動車分担率

目標数値：85%以上

- ・ 人と公共交通優先の観点 ⇒鉄道・バス・徒歩の計59%以上
- ・ 徒歩や公共交通を補完する観点⇒自転車・バイク等の計26%以上

加えて、非自動車分担率を補完するものとして、外出率やアンケート調査による市民の実感・満足度をモニタリング指標として状況を把握し、「歩くまち・京都」総合交通戦略の施策の推進に活用していきます。

※12 トランジットモール…中心市街地のメインストリートなどで一般車両を制限し、道路を歩行者、バスや路面電車などの公共交通機関をスムーズに通行させることでまちの賑わいを創出するもの

※13 パーソナルモビリティ…歩行者と既存の乗り物（自転車・原動機付自転車・自動二輪車・乗用車など）の間を補完する目的で開発された乗車定員1～2人程度の乗り物

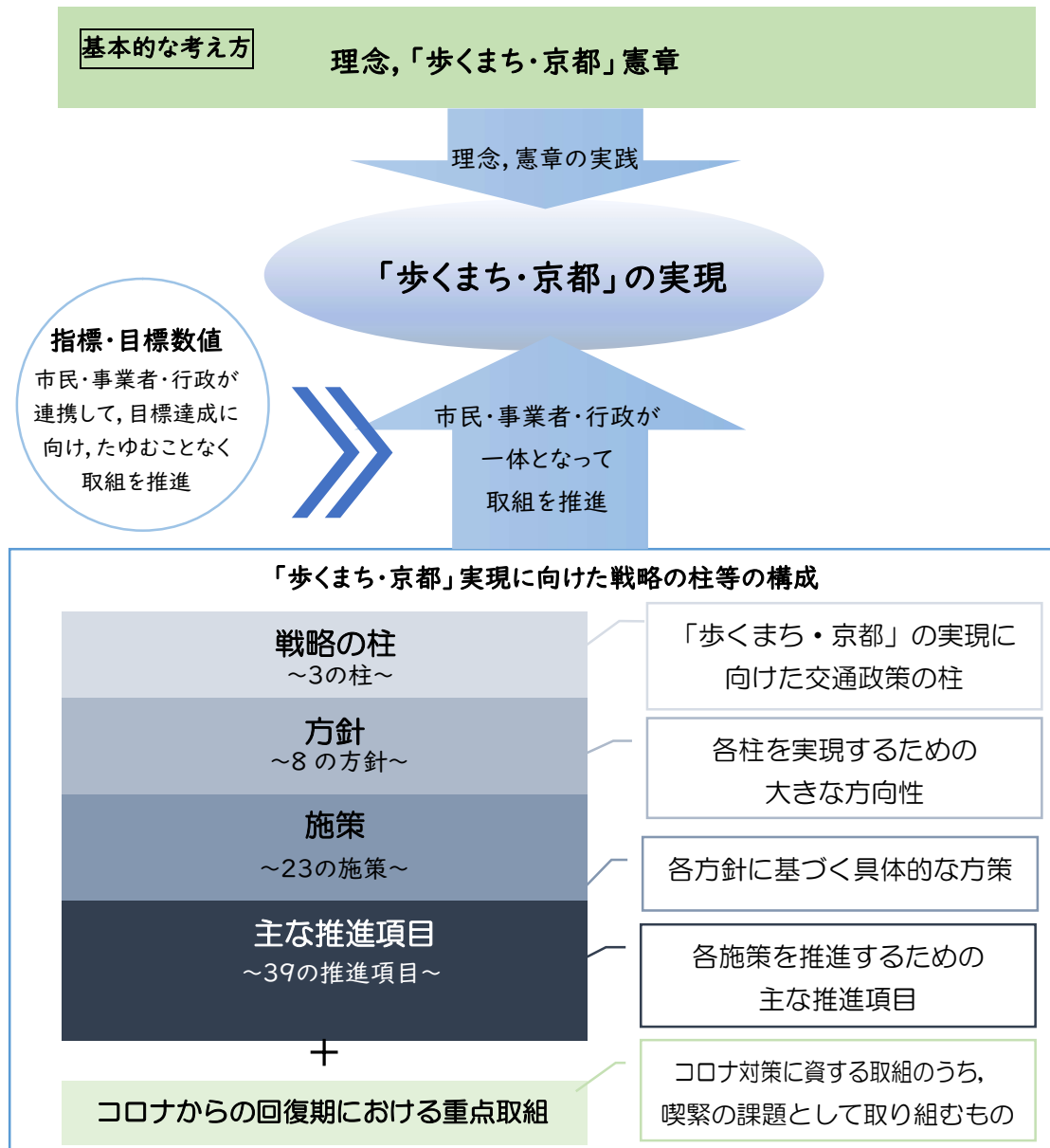
第2章 「歩くまち・京都」実現のための柱・方針・施策等について

1 「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（仮称）の施策体系

「歩くまち・京都」の実現に向け、交通分野だけでなく、幅広いまちづくりの分野にわたり、3つの取組の柱の下、方針、施策等を掲げ、市民・事業者・行政が一体となって、体系的かつ効率的に取組を推進していきます。

- 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（「公共交通ネットワーク」の取組）
- 柱2 誰もが「出かけたくなる」歩行者優先の魅力的なまちづくり（「まちづくり」の取組）
- 柱3 歩いて楽しい暮らしを大切にするスマートなライフスタイルの更なる促進（「ライフスタイル」の取組）

さらに、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し、「歩くまち・京都」の実現を目指します。



2 推進内容

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 (「公共交通ネットワーク」の取組)

《方針1》 市民生活を支える交通手段の維持・確保



市民の暮らしを支える公共交通の維持に加え、既存公共交通の維持が困難となったエリアについても、地域の実情とニーズに応じた持続可能な移動手段の維持・確保を図ります。

併せて、担い手不足の解消や移動手段の確保につながるAIやIoTなどの技術革新を踏まえた多様なモビリティの活用を推進します。

【施策1】 交通事業者や行政の連携強化による公共交通の維持・確保

公共交通を未来につなぎ、活かしていくため、交通事業者同士や行政との連携を強化し、その維持・確保を図ります。

主な推進項目

- ① 交通事業者同士や行政における相互連携の強化
- 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
- ③ 公共交通の担い手不足解消に向けた取組の推進 **新規**

【施策2】 地域の特性やニーズに応じた生活交通の維持・確保

市民生活や社会活動の基礎となる生活交通を維持・確保するため、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をはじめ、従来の公共交通に加え、地域団体等が共助の取組として主体的に運営する住民ボランティアバスや福祉輸送など、地域の輸送資源を総動員した移動手段確保に向けた取組を推進します。

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 **充実**
- 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 **新規**

【施策3】 ラストワンマイルを支える多様なモビリティの活用

現在、研究が進んでいるモビリティが近い将来に実用化されれば、運転免許を返納した高齢者をはじめ誰もが積極的に外出し、便利に移動することができ、地域交流が促進されるなど、人生100年時代における健康で豊かな生活に寄与します。

最寄りの駅・停留所等と自宅等の目的地を結ぶ、いわゆる「ラストワンマイル^{*14}」を支え、地域における移動手段確保に資する多様なモビリティの活用を推進します。

主な推進項目

- ⑥ 誰もが利用しやすい多様なモビリティの安心・安全な活用に向けた取組の推進 **新規**

※ **新規**：新規項目…主な推進項目のうち新規要素を含む項目
充実：充実項目…主な推進項目のうち現戦略の内容を充実させた項目

*14 ラストワンマイル…最寄り駅やバス停と自宅あるいは目的地の間の短距離や特定の敷地内、区域内等比較的狭い範囲内の移動を指す。ラストマイル、ファーストワンマイルとも称される。

《方針2》 都市の活力と魅力の向上につながる公共交通の 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・安全の一層の向上を図ります。

また、生活交通と観光交通の錯綜を解消し、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になるよう、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。

さらには、交通事業者との連携の下、2050年までの二酸化炭素排出量正味ゼロの実現に向け、運輸部門における二酸化炭素排出量を減らすための取組を進めます。

【施策4】安心・安全・快適・便利な移動につながる公共交通の利用環境整備の更なる促進

公共交通の利用を促進するため、公共交通の安全性・快適性・利便性の更なる向上を図ります。

主な推進項目

- ⑦ 定時性の確保や速達性の向上に資するバス走行環境の改善
- ⑧ 駅等の安心・安全・快適・便利な利用環境の整備

<関連項目>

- 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
- 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

【施策5】利便性・快適性の向上につながる交通結節機能の強化

交通ネットワーク全体の利便性向上を図るうえで、鉄道・バスやタクシーなど、様々な交通手段の結節点である駅やバスターミナルにおける、円滑な乗継・乗換機能の確保が重要です。

特に、京都駅には多数の公共交通が乗り入れ、多くの人による混雑がみられることから、市民・観光客双方の円滑な移動に向けて、京都駅への一極集中の緩和・解消を図るため、交通結節機能の強化を進めます。

主な推進項目

- ⑨ 交通結節点における乗継・乗換機能の改善
- ⑩ 京都駅一極集中の改善に向けた取組の推進 **充実**

【施策6】混雑緩和・解消につながる交通ネットワーク機能の強化

観光客の増加により市内の路線・ダイヤが充実してきました。その一方で、利用者の急増や大型荷物の持込みなどにより、一部の観光地や時間帯に混雑が生じ、快適な移動を損なう原因となっていました。

市内の移動をより安全に、快適・スムーズにするため、混雑対策や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を進めます。

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 **充実**
- ⑫ 都市活力の向上やレジリエンスにもつなげる多様な移動方法の確保 **新規**
- ⑬ 移動の円滑化につながる手ぶらで移動できる環境の整備

<関連項目>

- ⑩ 京都駅一極集中の改善に向けた取組の推進 **充実**

【施策7】ハード・ソフト両面にわたる交通バリアフリーの推進

京都市では、高齢者や障害のある方をはじめ、全ての人が安心・安全で円滑に移動できるよう、駅等の旅客施設やその周辺道路等の一体的・連続的なバリアフリー化を、地域の状況やニーズを踏まえつつ推進してきました。

これからは、更にハード対策・ソフト対策を一体的にとらえ、あらゆる人が安心・安全に移動できる交通バリアフリーの実現を図ります。

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
- ⑮ 移動の円滑化に資する「心のバリアフリー」の推進 **充実**

【施策8】データの利活用による交通サービスの更なる向上

交通分野におけるデータのオープン化を推進し、他分野とのデータ連携も含めたデータの活用による公共交通の利便性向上を図ります。また、市民生活の利便性向上に向け、施設利用や地域活動など市民の豊かな暮らしや活動を支える場面との連携を視野に入れた取組を進めます。

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 **新規**
 - ⑰ 新たな技術等を活用した交通系サービス等の推進（「京都カード・京都ポイント」等） **新規**
- <関連項目>
- ⑳ インターネット・アプリ等を活用した効果的な情報発信 **充実**

【施策9】2050年までの二酸化炭素排出量正味ゼロに向けた公共交通の脱化石燃料化の推進

2050年までの二酸化炭素排出量正味ゼロを目指すうえでは、運輸部門における取組が重要であることから、バスやタクシーなどの公共交通の脱化石燃料化に向けた取組を進めます。

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 **充実**
- <関連項目>
- ⑲ 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 **新規**

《方針3》 未来を見据えた交通ネットワークの充実



「都市計画マスタープラン」や「持続可能な都市構築プラン」に基づいた、持続可能な都市社会を実現するために、交通ネットワークの更なる充実を図ります。

【施策10】市内の各エリア間はもとより、近隣都市を含めて有機的かつ広域的につなぐ交通ネットワーク機能の強化

「保全・再生・創造」のまちづくりを基本としながら、市民の豊かな暮らし・活動を支え、新たな価値を創造する持続的な都市の構築を目指すため、多様なポテンシャルを持つ各エリア内におけるネットワークの拡充をはじめ、各エリア間をつなぐネットワーク、さらには近隣都市をつなぐ広域的なネットワークの構築に向けた検討など、交通ネットワーク機能の強化を進めます。

主な推進項目

- ① 「職住共存・職住近接」のまちづくりを支える地域内交通の拡充 **充実**
- ② 市内中心部から市内周辺部、近隣都市を結びつける新たな広域ネットワーク（環状ネットワーク等）の検討 **新規**
- ③ 京都と北陸・首都圏を結び、国土の均衡ある発展に資する北陸新幹線の円滑な整備の推進

<関連項目>

- ④ 安心・安全で円滑な交通の確保に必要な幹線道路などの道路整備の推進

【施策11】多様な交通ニーズに応じた新たな都市交通システムの推進

未来の公共交通の充実に向け、エリア特性やニーズを踏まえつつ、バス・鉄道・タクシーといった従来の公共交通の枠だけにとらわれない新たな都市交通システムについての取組を進めます。

主な推進項目

- ⑤ 自動運転技術等の新しいモビリティ技術を活用した都市交通システムや、LRT、BRTの取組の推進 **新規**

柱2 誰もが「出かけたくなる」歩行者優先の魅力的なまちづくり （「まちづくり」の取組）

《方針4》 歩く楽しさを感じられる都市空間の創出



誰もが、安心・安全に歩ける歩行空間はもちろんのこと、回遊性が高く、歩いて楽しめる賑わい空間づくりを進めます。

【施策12】 安心・安全で魅力的な歩行空間の創出

歩く楽しさを感じられる都市空間づくりのために、機能分担に応じた道路の使い方を進め、安心・安全で魅力的な歩行空間の充実を図ります。また、歩行者と荷物の分離による快適な移動環境づくりを推進します。

主な推進項目

- ⑳ 誰もが安心・安全に移動できる魅力的な歩行空間の創出
- ㉑ 多様なモビリティの普及に向けた道路空間の再配分

＜関連項目＞

- ⑬ 移動の円滑化につながる手ぶらで移動できる環境の整備

【施策13】 歩いて楽しい「出かけたくなる」賑わい空間の創出

まちなかをクルマ中心から人中心の空間としていくための取組は、人中心の豊かな生活空間を実現させるだけでなく、観光の質の向上や健康増進、人々の交流の活性化など、様々な効果が期待されます。歩く楽しさを感じられる賑わい空間づくりを目指し、まちなかをはじめ、各地域の特性に応じた取組を推進します。

主な推進項目

- ㉒ 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 **充実**

《方針5》 歩行者優先のまちづくりに資する自動車交通の 効率化と適正化



単に自動車交通を抑制するのではなく、パークアンドライドを含めた駐車場の活用や、道路機能分担を踏まえた安心・安全で都市活力の向上にもつながる道路ネットワークの整備，市民生活と経済活動を支える円滑な物流の推進など，自動車交通の効率化と適正化を図ります。

【施策14】 自動車流入抑制策の展開

パークアンドライドや駐車場施策などの自動車流入抑制策がより大きな効果を発揮できるよう，地域特性に応じた取組を推進します。

主な推進項目

- ②6 パークアンドライドの更なる促進
- ②7 周辺の土地利用と調和した駐車場施策の推進
- ②8 まちなかへの更なる自動車流入抑制策の推進

【施策15】 都市の活力・レジリエンスの向上に資する道路整備の推進

重要な都市基盤の一つである道路の整備は，都市の活力向上に不可欠であることから，安心・安全で災害に強く，円滑な移動・輸送の確保等を通じ，豊かな市民生活と社会経済活動を支える道路整備を推進します。

主な推進項目

- ②9 安心・安全で円滑な交通の確保に必要な幹線道路などの道路整備の推進

【施策16】 円滑な物流の推進

道路交通の円滑化やまちなかを中心とした安心・安全な歩行空間創出に資するよう，円滑な物流を推進します。

主な推進項目

- ③0 荷主・物流業界との連携強化

＜関連項目＞

- ①3 移動の円滑化につながる手ぶらで移動できる環境の整備
- ②9 安心・安全で円滑な交通の確保に必要な幹線道路などの道路整備の推進

《方針 6》 公共交通・徒歩移動をかしこく組み合わせた 自転車等の利活用



自転車は、利便性・機動性に優れ、健康に良く、環境にも優しいなど多くの特性があることから、公共交通・徒歩移動を補完する重要な移動手段として、更なる利活用を推進します。

また、今後の新型電動車いすや電動キックボード等の新たなパーソナルモビリティの活用を見据えた取組を進めます。

【施策 17】 自転車の安心・安全な利用環境の充実

自転車のルール、マナーを学び、守り合い、道路を正しく使い合うことで、誰もが安心・安全に自転車を利用できる環境づくりを推進します。

主な推進項目

- ⑳ ソフトとハード両面からの自転車利用環境の充実

【施策 18】 生活の質の向上につながる自転車の活用促進

環境負荷低減や健康増進、観光振興、ウィズコロナ・ポストコロナにおける「新しい生活スタイル」の実践など、多様な場面での自転車の活用策を展開し、生活の質の向上を図ります。

主な推進項目

- ㉑ 自転車の特性を活かした更なる活用

【施策 19】 新たなパーソナルモビリティの活用

新型電動車いすや電動キックボード等が登場し、さらに、今後も多種多様なパーソナルモビリティが開発され、道路を走行することも想定されます。

市内各エリアでのニーズに応じた移動手段としての活用可能性や、パーソナルモビリティ活用時の道路空間の再配分の検討に加え、ルール・マナーの普及・啓発を徹底するなど、安心・安全な活用に向けた取組を進めます。

＜関連項目＞

- ㉒ 誰もが利用しやすい多様なモビリティの安心・安全な活用に向けた取組の推進 **新規**
- ㉓ 多様なモビリティの普及に向けた道路空間の再配分

柱3 歩いて楽しい暮らしを大切にスマートなライフスタイルの更なる促進 （「ライフスタイル」の取組）

《方針7》 歩いて楽しい暮らしの実践に向けた交通行動 の促進



「歩くまち・京都」憲章をより多くの方に知ってもらい、実践していただくことにより、健康で、人と環境にやさしい歩いて楽しい暮らしとなるよう公共交通を自らが選択するなど、スマートでエコなライフスタイルの定着を進めます。

【施策20】「歩くまち・京都」の理念の更なる浸透

「歩くまち・京都」憲章の基本理念を実際の交通行動として実践し、ライフスタイルとして定着するよう取り組みます。

また、運輸部門における脱炭素化にもつなげるため、公共交通の利便性を高め、利用を促進することはもちろんのこと、クルマ利用が必要な場合でも、次世代自動車の利用促進など、環境負荷がより小さくなるよう、更なる取組を進めます。

主な推進項目

- ③③ 「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発の強化
- ③④ 次世代を担う子どもや若者などに対する重点的な普及・啓発
- ③⑤ スマートで環境にやさしいクルマ利用の実践・促進

【施策21】徒歩や自転車等をかきこく組み合わせた公共交通利用の促進

「人と公共交通優先のまちづくり」の実現には、かきこいクルマの使い方を考えて実践していただくため、自発的な交通行動の変化を促すモビリティ・マネジメント^{※15}が不可欠です。環境や健康などあらゆる分野とも十分に連携しながら、モビリティ・マネジメントをはじめとした公共交通の更なる利用促進に取り組みます。

主な推進項目

- ③⑥ 市民・事業者・行政の連携によるモビリティ・マネジメントの更なる推進

【施策22】新しい技術やサービスを活用したスマートな公共交通利用の促進

インターネット・アプリ等の様々な媒体を活用した情報発信に加え、MaaSや新たな技術を活用した交通系サービスを推進することにより、スマートな公共交通利用の促進に取り組みます。

主な推進項目

- ③⑦ インターネット・アプリ等を活用した効果的な情報発信 充実

＜関連項目＞

- 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 新規
- ①⑦ 新たな技術等を活用した交通系サービス等の推進（「京都カード・京都ポイント」等） 新規

※15 モビリティ・マネジメント…過度にクルマに頼る移動から徒歩や公共交通等による移動へと、一人ひとりの住民や一つひとつの職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく一連の取組

《方針8》 交通に関する行動様式・考え方の変化を踏まえた

移動の新しい価値や楽しみの発信



テレワークやオンライン授業・取引等の普及といった新たな社会経済活動の広まりや、ワーク・ライフ・バランスの推進などにより、行動様式が変化しつつある中、移動のあり方を見つめ直し、環境、健康などあらゆる視点からの新たな価値の発見など、楽しんで外へ出かけるきっかけ作り・動機づけとなる取組を進めます。

【施策23】幅広い観点からの「歩くこと」や「移動」に対する価値・楽しさの発信

徒歩や公共交通を使った外出や移動の機会の創出に向け、「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進めます。

主な推進項目

- ③⑧ 健康増進や環境保全など幅広い効果を生み出す「歩くこと」の推進 新規
- 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 充実

コロナからの回復期における重点取組

新型コロナウイルス感染症の流行拡大により、人との接触・外出を避ける傾向、新たな生活様式（テレワークやオンライン授業・取引等の普及）の広まりや漠然とした公共交通への不安等から公共交通利用者数は大きく減少するなど、人々の移動、外出に関する考え方や行動様式が大きく変化しつつあり、短期から中長期的なものまで、様々な観点からの取組が求められています。

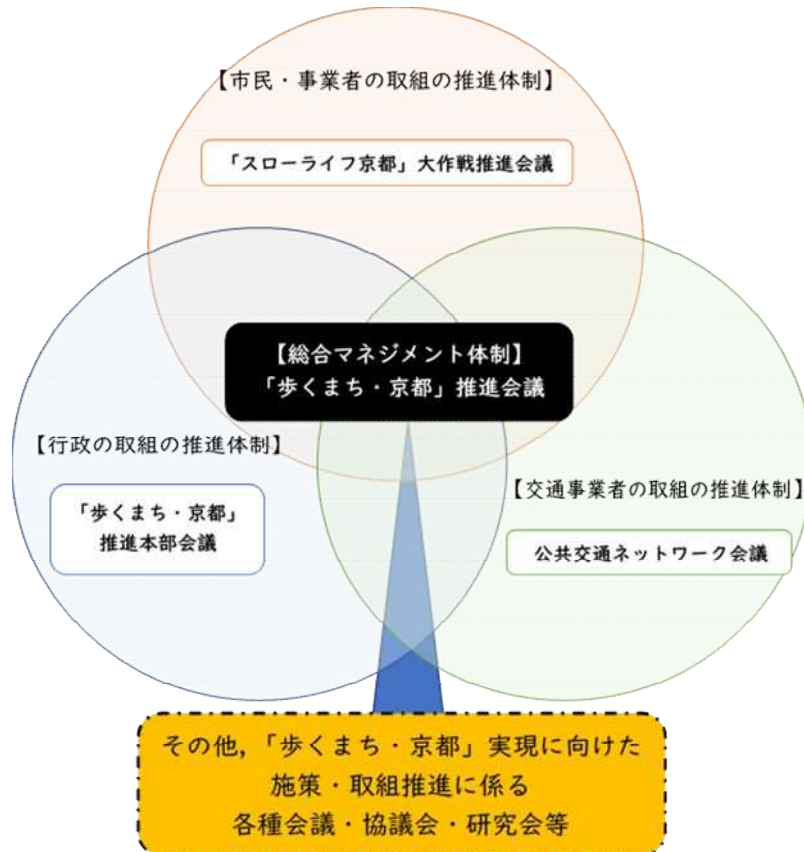
そこで、中長期的な課題として取り組むものについては、各柱・方針等の中に位置付けつつ、喫緊の課題として短期集中的に取り組むものについては、「コロナからの回復期における重点取組」として掲げることとします。

- 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
- 公共交通のサービス水準維持に向けた更なる支援
- 混雑緩和・三密回避につながる交通・観光分野の取組の推進
- 行動様式の変容に合った多様な移動手段の活用

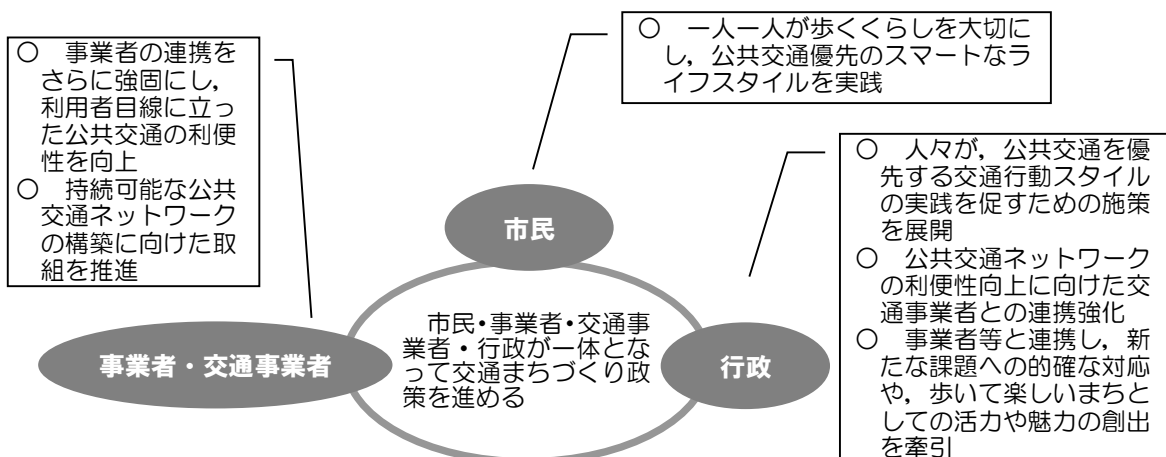
第3章 「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進体制

1 マネジメント体制と進捗管理

学識経験者、関係団体、交通事業者、京都の交通まちづくりに関して高い見識を持つ方などから構成する「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行います。



2 「歩くまち・京都」総合交通戦略の実施主体



「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（仮称）案 御意見記入用紙

※ FAX，郵送又は持参により御意見をいただける場合にはこの用紙をお使いください。

皆様の御意見を取りまとめる際の参考とさせていただきますので，差し支えなければ，該当する項目に✓を付けてください。

- 《年 代》 20歳未満 20歳代 30歳代 40歳代
 50歳代 60歳代 70歳以上
- 《お住まい》 京都市（ 区） 京都市以外

（御意見）

（切り取り線）

※ 記入欄が不足する場合には，適宜別紙を追加して御提出ください。



この印刷物は，不用になりましたら「**雑がみ**」としてリサイクルできます。
コミュニティ回収や古紙回収等にお出しく下さい。

令和3年7月発行 京都市印刷物●●●●●●●●号
発行 京都市
連絡先 京都市都市計画局歩くまち京都推進室
電話 075-222-3483
FAX 075-213-1064

