

「歩くまち・京都」 総合交通戦略 2021



京都市

2021(令和3)年11月

さらに

2021年 「歩くまち・京都」が進化します

人と公共交通優先の「歩くまち・京都」。

本市では21世紀の幕開けとともに、本市のまちづくりの柱の一つにこの施策を掲げ、クルマに過度に依存しない、人と公共交通優先のまちづくりを進めてきました。

平成22（2010）年1月には、「歩くまち・京都」憲章と「歩くまち・京都」総合交通戦略が誕生。わが国でもトップクラスの「非自動車分担率80%超」という高い目標を掲げ、様々な施策分野との融合・連携により、私たちのまちや暮らしを「クルマ中心」から「徒歩・公共交通中心」へと、着実に転換を図ってきた次第です。

それから10年以上が経過。少子化・長寿化や人口減少が進展し、以前にも増して環境意識も高まる中、新しいモビリティの実用化、自動運転技術の進歩など、近年、交通をめぐる状況は大きく変化しています。その一方、コロナ禍の下、私たちの生活様式や交通行動も変わりつつあります。

まさに今、このような状況の変化を踏まえ、健康や環境に優しく、行き交う人々でまちが賑わう「歩くまち・京都」の一層の加速と、更なる進化が求められています。

そこで、これまでの「人と公共交通優先のまちづくり」を更に進め、持続可能な千年都市・京都の未来の都市づくり・人づくりにつなげていくため、この度、総合交通戦略を見直しました。

新たな戦略では、人口減少が進む中でも公共交通はじめ市民生活を支える交通手段を維持・確保するとともに、交通に関する様々なデータの利活用により移動の利便性を高めていきます。また、ウイズコロナ時代、人々の行動様式が変化する中、歩くことが楽しくなる仕掛けづくりを進め、オンラインでは体験できない、「出かけたくなる」魅力と活力あふれるまちを目指してまいります。

この進化する「歩くまち・京都」を実現していくためには、市民の皆様、事業者の皆様、関係機関の皆様の御理解とお力添えが欠かせません。さらに、通勤や通学、観光などで本市を訪れる来訪者の皆様にも京都が目指すまちの姿を知っていただき、歩くことを楽しんでいただければと思います。

皆様、お一人お一人が主役です。環境に貢献し、健康づくりや地域交流にも資する、人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の更なる進化を目指して、さあ、共に歩を進めましょう。

結びに、本戦略の改定に多大なお力添えを賜った「歩くまち・京都」総合交通戦略審議会の委員の皆様はじめ関係者の皆様、貴重な御意見や御提案をいただきました全ての皆様に、心から御礼申し上げます。



令和3年11月

京都市長

門川 大作

目次

第1章 「歩くまち・京都」総合交通戦略2021について	1
1 「歩くまち・京都」総合交通戦略とは	1
(1) 策定の経過	1
(2) 「歩くまち・京都」総合交通戦略の取組推進による成果	1
(3) 京都市の各種計画との関係	2
(4) 各種政策分野との連携	3
(5) SDGs推進と「歩くまち・京都」について	3
2 「歩くまち・京都」総合交通戦略2021の基本的事項	4
(1) 京都市における交通を取り巻く状況・課題	4
(2) 「歩くまち・京都」総合交通戦略2021の理念	5
(3) 「歩くまち・京都」憲章	6
3 「歩くまち・京都」の目標	7
(1) 目指すまちの姿（目標像）	7
(2) 指標・目標数値	8
(3) モニタリング指標	9
(4) その他の関連データ	9
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	10
1 「歩くまち・京都」総合交通戦略2021の施策体系	10
(1) 3つの柱と相互連携・相乗効果の創出について	11
(2) コロナからの回復期における重点取組	11
2 推進内容（柱・方針・施策）の一覧	12
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）	13
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）	23

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）	30
コロナからの回復期における重点取組	34

第3章 「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進体制 35

1 マネジメント体制と進捗管理	35
(1) 総合マネジメント体制（「歩くまち・京都」推進会議）	35
(2) 市民・事業者・来訪者の取組の推進体制（「スローライフ京都」大作戦推進会議）	36
(3) 交通事業者の取組の推進体制（公共交通ネットワーク会議）	36
(4) 行政の取組の推進体制（「歩くまち・京都」推進本部会議）	36
(5) 個別課題に対する推進体制	36
2 「歩くまち・京都」総合交通戦略の実施主体	36
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）	37
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）	39
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）	40

<参考資料> 42

1 「歩くまち・京都」総合交通戦略審議会について	43
(1) 審議会委員	43
(2) 審議経過	44
2 用語集	45

第1章 「歩くまち・京都」総合交通戦略2021について

1 「歩くまち・京都」総合交通戦略とは

(1) 策定の経過

京都市では21世紀最初の四半世紀（2001年～2025年）におけるグランドビジョンとして「京都市基本構想」を策定し、その中で自動車交通に過度に依存しない公共交通優先型の交通体系を総合的に構築し、歩くことが楽しくなるようなまちづくりに取り組むことを掲げました。

そのうえで、「京都市基本構想」を具体化するとともに、都市経営の基本となる「京都市基本計画」において、公共交通の充実や歩く魅力のあるまちづくりなどにより「歩くまち・京都」の実現を目指すこととしました。

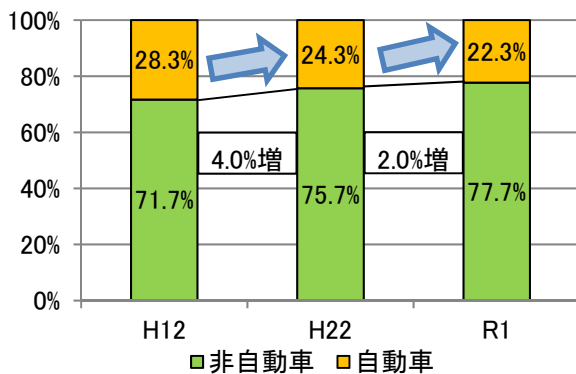
「歩くまち・京都」総合交通戦略は、市民、交通事業者や各種事業者、行政、関係機関や関係団体、通勤・通学や観光等で本市に来られる来訪者等の相互の協力及び適切な役割分担の下、交通分野と幅広い分野のまちづくり施策を連携させた総合的かつ戦略的な施策推進を目指し、2010年（平成22年）1月に策定したものです。

(2) 「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は、「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月追記・修正時点。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、「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定以降、京都市の非自動車分担率は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。

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の通年実施などの取組も着実に進展し、過度なクルマ利用を控え、徒歩・公共交通を中心としたまちや暮らし、観光への転換は確実に進んでいます。



※H12、H22 は近畿圏PT調査
R1 は京都市独自調査

図. 非自動車分担率の推移

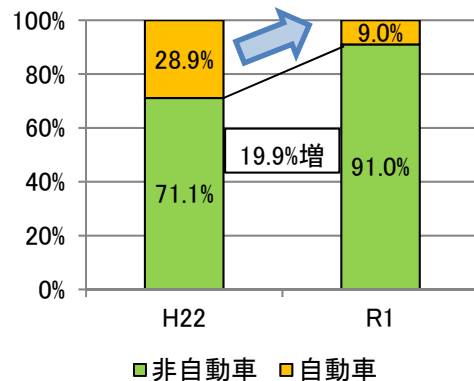
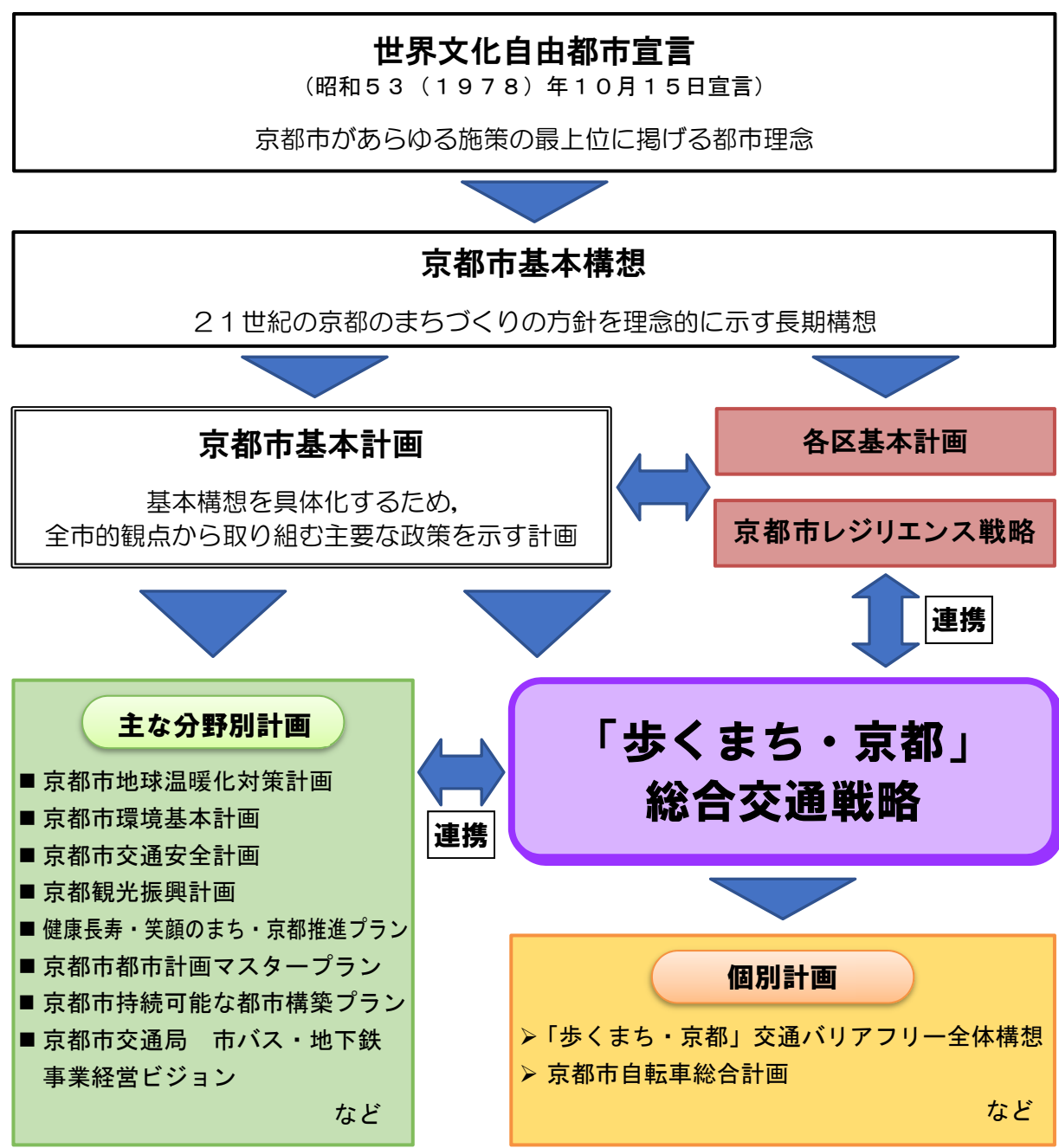


図. 観光客の入洛交通手段

(3) 京都市の各種計画との関係



(4) 各種政策分野との連携

「歩くまち・京都」を実現するためには、交通政策を基本に、土地利用など都市計画をはじめ、環境、福祉、景観、産業など幅広い分野のまちづくり政策と連携した取組を進めます。



(5) SDGs推進と「歩くまち・京都」について

SDGs（エスディージーズ）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、交通政策を基本に、幅広い分野のまちづくり政策と連携しつつ、持続可能な都市の実現を目指すものであり、SDGs達成にも資するものになります。

「歩くまち・京都」に関連する目標	
<p>3 すべての人に健康と福祉を</p> 	<p>あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する</p>
<p>4 質の高い教育をみんなに</p> 	<p>すべての人に包摂的かつ公正な質の高い教育を確保し、生涯学習の機会を促進する</p>
<p>8 働きがいも経済成長も</p> 	<p>包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働き甲斐のある人間らしい雇用（ディーセント・ワーク）を促進する</p>
<p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</p> 	<p>強靱な（レジリエントな）インフラ構築，包括的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る</p>
<p>11 住み続けられるまちづくりを</p> 	<p>包括的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する</p>
<p>12 つくる責任 つかう責任</p> 	<p>持続可能な生産消費形態を確保する</p>
<p>13 気候変動に具体的な対策を</p> 	<p>気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる</p>
<p>17 パートナリシップで目標を達成しよう</p> 	<p>持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する</p>

2 「歩くまち・京都」総合交通戦略2021の基本的事項

(1) 京都市における交通を取り巻く状況・課題

京都市が2010年（平成22年）1月に「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定して以降、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おり、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づくりのための、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。

社会情勢の変化と取り組むべき交通に関する主な課題	
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"> ○ 運輸部門における二酸化炭素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

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、新たに生じてきている交通に関する課題への対応や、目覚ましいスピードで進む技術革新、「SDGs」, 「Society 5.0」, 「レジリエンスの重要性の高まり」, 「健康長寿」等、分野を横断する新たな潮流も踏まえた、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。

(2) 「歩くまち・京都」総合交通戦略2021の理念

「歩くまち・京都」総合交通戦略の取組の推進により、クルマ利用を中心としたまちや暮らし、観光から、徒歩・公共交通を中心としたまちや暮らし、観光への転換は着実に進んできていますが、将来を見据え、近年の交通をめぐる大きな社会情勢の変化にも柔軟に対応していく必要があります。

そこで、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、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”組み合わせで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。

(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」総合交通戦略については、様々な社会情勢の変化や新たな潮流を盛り込み、更なる進化を目指して改定を行っていくものですが、その根底にある「人と公共交通優先のまちづくり」という基本理念や行動規範については、決して色あせるものではありません。

「歩くまち・京都」の実現のためには、市民、事業者、行政、来訪者が、その基本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。

【平成22年1月23日制定 「歩くまち・京都」憲章】

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。

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る一方で、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、BRT、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、環境に優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」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）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・職住近接」のまちづくりが進展することで、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している。
- ・ 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、道路の休憩スペースやベンチ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」を大切にし、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」総合交通戦略では、クルマ中心のまちや暮らしを、歩くことや公共交通利用を中心としたまちや暮らしへの転換を掲げ、その進捗状況を象徴的に表す指標・目標数値として、「非自動車分担率80%超」を掲げました。

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

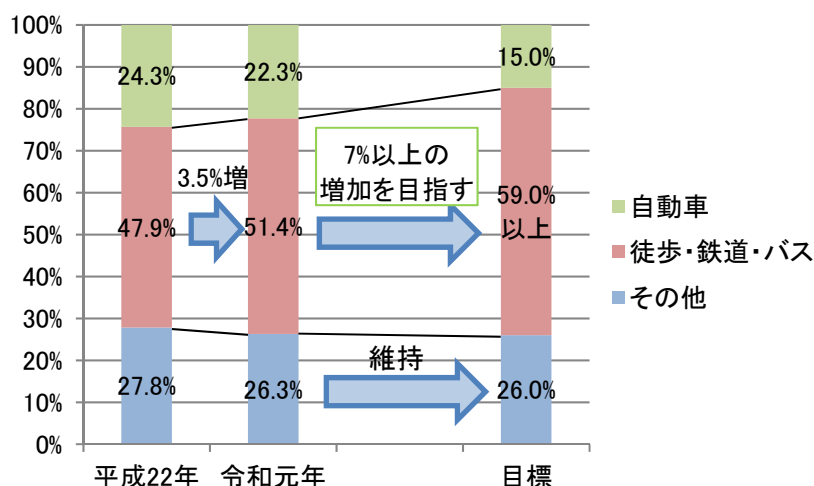
そこで、「歩くまち・京都」総合交通戦略2021においても、引き続き「非自動車分担率」を指標として用い、「85%以上」という高い目標数値を掲げ、各主体が「歩くまち・京都」の理念や憲章を共有し、一体となって戦略に掲げる取組を進めます。

指 標：非自動車分担率

目標数値：85%以上

【目標数値の内訳】

- 徒歩・鉄道・バスの分担率の合計：59%以上
⇒ 人と公共交通優先の観点から、徒歩や公共交通利用を積極的に推進し、分担率のより一層の向上を目指す。
- その他、徒歩や公共交通での移動を補完する移動手段（自転車等）の分担率の合計は、引き続き同水準（26%）を維持



(3) モニタリング指標

非自動車分担率を補完し、「歩くまち・京都」総合交通戦略の多面的な推進に向けて、参考とするためのモニタリング指標を設定します。

① 京都市民の休日における外出率

移動機会の創出や「出かけたくなる」魅力と活力のあふれるまちづくりに関連する観点から把握することにより、施策の推進に活用していきます。

② 市民の実感・満足度

統計データなどでは表れてこない、市民の実感や満足度といった観点から把握していくことにより、施策の推進に活用していきます。

【市民の実感・満足度に関する調査項目の例】

- 公共交通の利便性や快適性に関する項目
- 安心・安全な歩行空間やまちの活力・魅力創出に関する項目
- 徒歩や公共交通優先のライフスタイル実践に関する項目 など

(4) その他の関連データ

「歩くまち・京都」総合交通戦略を多面的に推進するために、非自動車分担率やモニタリング指標に加え、必要に応じてその他の関連データも活用します。

また、近年の技術の進歩により、ビッグデータを用いた効果検証も可能となっていることから、取得可能なデータの内容や費用対効果などを踏まえ、活用の可能性を検討していきます。

関連データの例

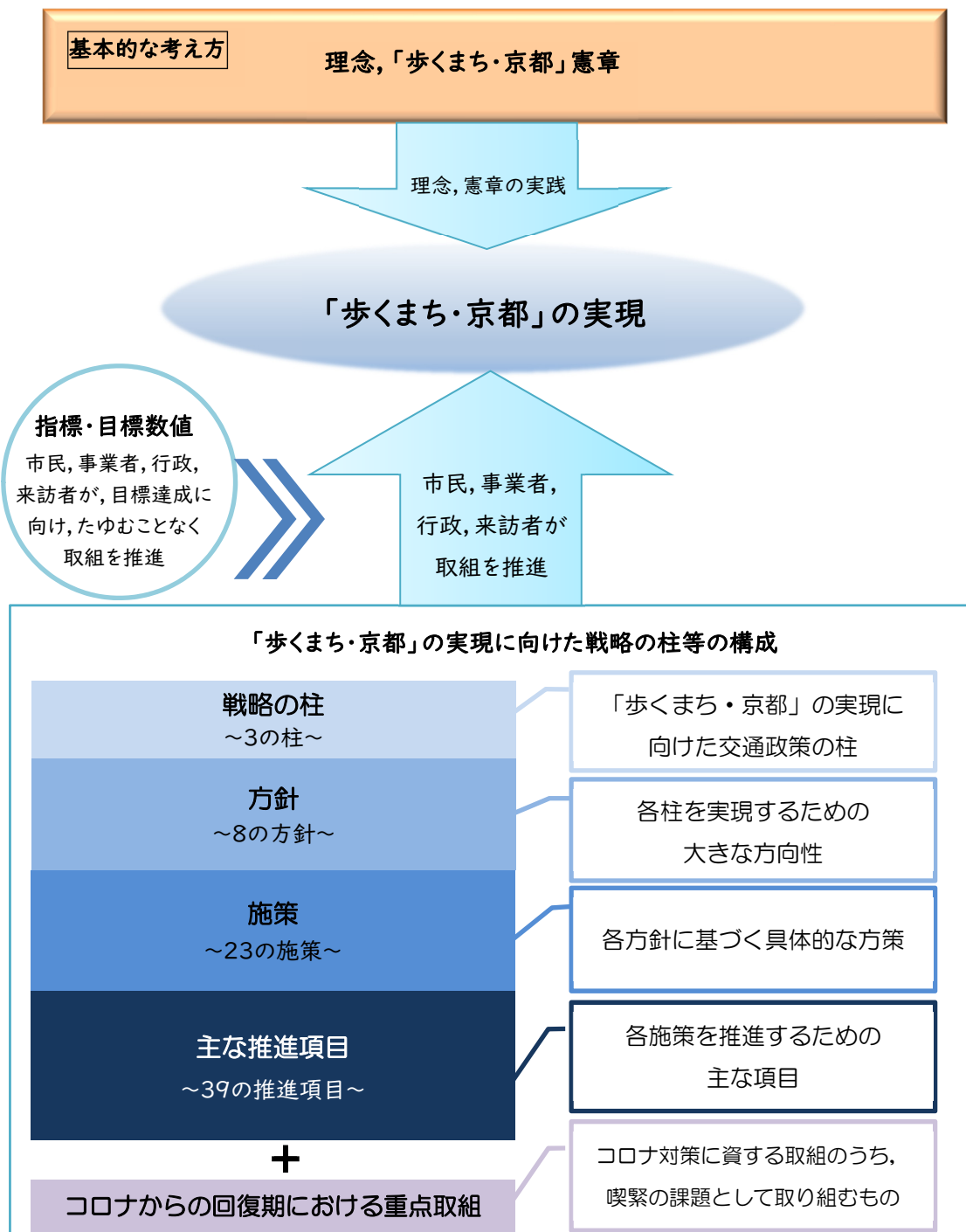
- ア 公共交通の利用状況に関するもの（鉄道・バスの利用者数など）
- イ 観光客の交通行動に関するもの（入浴者の利用交通機関割合など）
- ウ 自動車流入抑制に関するもの（市街地への流入交通量など）
- エ 健康に関するもの（1日当たりの歩数など）
- オ 環境保全に関するもの（運輸部門における二酸化炭素排出量など）



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の施策体系

「歩くまち・京都」総合交通戦略2021では、「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、来訪者がそれぞれの役割を果たし、連携することで、体系的かつ効率的に取組を推進していきます。



(1) 3つの柱と相互連携・相乗効果の創出について

- 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)

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、公共交通を使ってまちを歩きたくなる、スマートなライフスタイルが公共交通ネットワークを支えているなどの都市の活力や魅力の向上につながる相乗効果を創出し、「歩くまち・京都」の実現を目指します。

(2) 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感染拡大により、「密」を避ける傾向や地域の感染状況等に応じた外出・移動の自粛、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）の広まりなど、人々の外出・移動に関する考え方や行動様式が大きく変化しつつあります。

また、漠然とした公共交通への不安等も相まって、公共交通利用者数が著しく減少するなど、公共交通は大きな危機に直面し、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。



図. 公共交通利用時の感染防止対策ポスター（京都市公共交通ネットワーク会議作成）

2 推進内容(柱・方針・施策)の一覧

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

- 【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
- 【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
- 【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

《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

- 【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
- 【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
- 【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
- 【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
- 【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
- 【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

《方針3》 未来を見据えた交通ネットワークの充実

- 【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
- 【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

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

- 【施策12】安心・安全で魅力的な歩行空間の創出
- 【施策13】歩いて楽しい「出かけたくなる」賑わい空間の創出

《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

- 【施策14】自動車流入抑制策の展開
- 【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
- 【施策16】円滑な物流の推進

《方針6》 公共交通・徒歩移動とかしこく組み合わせた自転車等の利活用

- 【施策17】自転車の安心・安全な利用環境の充実
- 【施策18】生活の質の向上につながる自転車の活用促進
- 【施策19】新たなパーソナルモビリティの活用

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)

《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

- 【施策20】「歩くまち・京都」の理念の更なる浸透
- 【施策21】徒歩や自転車等をかしこく組み合わせた公共交通利用の促進
- 【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

《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

- 【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

コロナからの回復期における重点取組

- 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・「密」の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

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

【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

【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

【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

《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

【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

【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

【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

【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

【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

【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

《方針3》 未来を見据えた交通ネットワークの充実

【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

【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

※ **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従来の内容を充実させた項目

《方針1》 市民生活を支える交通手段の維持・確保



人口減少社会の到来に伴い、今後、公共交通の利用者が大きく減少していくと見込まれます。

また、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る一方で、運転士、整備士といった公共交通を支える担い手不足がより深刻化するなど、今後、公共交通の維持・確保がますます厳しくなることが予想されます。

京都市では、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、交通事業者や行政の相互連携をより一層強化することなどにより、その維持・確保を図ります。

主な推進項目

① 交通事業者や行政における相互連携の強化

持続可能な都市を支える公共交通ネットワークの維持・確保を図るため、公共交通を支えるそれぞれの主体が、個々の役割を果たすことに加え、交通事業者同士、交通事業者と行政、行政同士など、様々な形での相互連携を一層強化します。

また、個々の交通事業者の枠を越えて、「歩くまち・京都」の実現に向けた課題・認識の共有や共同での取組を進めます。

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

今後も、移動手段として公共交通を積極的に選択していただき、公共交通の利用者を減少させないためには、公共交通サービス水準の維持・向上が重要です。

このことを踏まえ、快適性や利便性の向上につながる鉄道やバスの路線・ダイヤの検討、ダイナミックプライシングをはじめとする新たな料金サービス等の取組を推進します。

③ 公共交通の担い手不足解消に向けた取組の推進 **新規**

複数の交通事業者が行政とも連携し、市民生活を支える公共交通事業に従事することの魅力発信など、担い手創出に向けた取組を進めます。

また、自動運転技術を活かすことで、運転士に対する負担軽減を図るなど、公共交通の担い手不足解消につながる新技術の活用方法についての研究を進めます。

【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

通勤、通学、買物、通院のための移動といった、市民生活や社会経済活動、地域交流などの基礎となる生活交通を維持・確保するため、既存公共交通の維持・確保に加え、住民ボランティアバスなど地域団体等が主体となった「共助」の取組への支援を行います。

また、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、福祉輸送などの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**

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、自家用有償旅客運送や住民ボランティアバスなどの導入・運営等、地域の皆様による生活交通の維持・確保に向けた取組を支援します。

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**

地域における輸送サービスが途絶えることがないように、デマンド交通、共同運行など多様な手段も交えた地域の移動手段のあり方についての検討を進めます。

さらには、地域住民、交通事業者、行政、関係機関が十分に協議・検討を行う場を設け、公共交通の維持が困難である場合には、スクールバス、福祉輸送などを含め、多様な移動手段を有機的に組み合わせるなど、地域の輸送資源を総動員し、移動手段を確保する取組を進めます。

【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、研究が進んでいる多様な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」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**

地域の移動ニーズや特性に応じた、電動アシスト自転車、新型電動車いすといった多様なモビリティについて、安全な利用のしくみづくり等の活用に向けた取組を進めます。

《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



公共交通は、持続可能な都市を支え、その活力と魅力を生み出す重要なインフラです。公共交通の利用を促進するため、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
公共交通が安全で円滑に走行できる環境づくりを進めるため、バス専用レーンへの進入禁止についての周知を図るなど、バス走行環境の改善に取り組みます。
- ⑧ 駅等の安心・安全・快適・便利な利用環境の整備
昇降式ホーム柵の整備、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・快適・便利に使っていただくための利用環境の整備を進めます。

<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 (P. 14)
- 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 (P. 19)



図. 転落防止用ホーム柵の設置例
(梅小路京都西駅)



図. バス専用レーンの整備例
(西大路四条)

【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での円滑な乗継・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**

各社共通の案内板の整備などによる乗換案内の充実、パターンダイヤの調整、シームレスな乗継施設の整備・改善などあらゆる手段により、交通結節点におけるスムーズな乗継ぎ・乗換えをより一層促進します。

⑩ 京都駅一極集中の改善に向けた取組の推進 **充実**

京都駅のサブゲートとして隣接駅等を活用し、そこから目的地へバス、タクシーなどを利用していただくことで、京都駅の混雑を解消し、スムーズな移動を促進します。



図. 京都駅八条口駅前広場

【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**

観光における時期・時間・場所の分散化の取組や観光バスの路上滞留対策を推進するとともに、鉄道・バス等に関する移動情報の発信や乗換案内、誘導などにより、移動の分散化を促進します。

⑫ 都市活力の向上やレジリエンスにもつながる多様な移動方法の確保 **新規**

交通混雑や交通渋滞を回避できるなど、移動時の快適性と利便性を兼ね揃え、災害発生時やその後のしなやかな回復にもつながる、複数の手段・ルートによる多様な移動方法の確保に向けた取組を進めます。

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

利便性の向上や混雑の緩和のため、民間事業者と連携し、キャリーバッグ等の手荷物を配送する手ぶら観光カウンターや鉄道駅のコインロッカーの利用促進等の取組を進めます。

<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** (P. 17)

図. 京都市バスおもてなしコンシェルジュの活動の様子

【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、地域の状況やニーズを踏まえつつ、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

更なる移動の円滑化に対するニーズを踏まえつつ、駅や駅周辺施設等を一体的・連続的に整備が進められるよう、国や京都府と連携しながら、更なるバリアフリー化を推進します。

⑮ 移動の円滑化に資する「心のバリアフリー」の推進 **充実**

全ての人が安心・安全で円滑に移動できる社会を実現するために、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」を推進します。



図. 「心のバリアフリー」ハンドブック



図. バリアフリー整備例（桃山駅）

【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

我が国全体の「Society 5.0」の潮流やDX（デジタルトランスフォーメーション）の動きをとらえ、交通分野におけるデータのオープン化を推進し、観光など、他分野との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**
交通分野におけるデータのオープン化を推進するとともに、官民連携の下、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利用者に提供するMaaSの実現に向けた取組を進めます。
- ①⑦ 新たな技術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」施策等） **新規**
市民生活の利便性向上を第一に、既に普及している交通系ICカードや二次元コードなどに加え、研究が進んでいる様々な新技術を活用し、施設利用、地域活動や健康増進など、様々な場面における連携も視野に入れた交通サービス向上策等を推進します。

<関連項目>

- 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** (P. 32)

【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**
EV（電気自動車）やFCV（燃料電池自動車）によるバス・タクシーなど、公共交通の脱化石燃料化を見据えた課題や方策等について研究を進め、これらの導入について検討を進めます。

<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** (P. 20)

《方針3》 未来を見据えた交通ネットワークの充実



「京都市都市計画マスタープラン」や「京都市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、若年・子育て層をはじめとしたあらゆる世代の人々が住み続けられるまちとするため、公共交通と連携した商業・業務機能の集積や生活拠点の充実を図るなど、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します。

このようなまちづくりに資するよう、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

- ①⑨ 「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**
都心部だけでなく、南部方面等各エリアの地域特性に応じて、鉄道駅などの公共交通の拠点を中心に都市機能を集積・充実させるとともに、ワーク・ライフ・バランスの実現やこれからの多様な働き方・暮らし方にも対応するため、「職住共存・職住近接」のまちを支える地域内の交通ネットワークの拡充を進めます。
- ②⑩ 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**
京都府や国の協力・支援の下、市内周辺部及び近隣市等を含めた創造的な都市圏の創出に資する環状ネットワークなど、新たな広域ネットワークの検討を進めます。
- ②⑪ 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
地域振興・経済活性化や沿線地域の交通利便性向上など、様々な効果につながる北陸新幹線の円滑な整備の推進に向け取り組むとともに、都市としての魅力と活力の向上につなげるため、市内の公共交通との連携等について検討を進めます。

<関連項目>

- 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(P. 27)

【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、鉄道・バス・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

- ⑫ 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**

国・他都市の事例や動向を踏まえつつ、近年、目覚ましい進展を見せている自動運転等の新しいモビリティ技術の活用や、環境にやさしく、都市のイメージ向上が期待されるLRT、BRTなども含め、将来の京都のまちにふさわしい都市交通システムの取組を推進します。

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

【施策12】安心・安全で魅力的な歩行空間の創出

【施策13】歩いて楽しい「出かけたくなる」賑わい空間の創出

《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

【施策14】自動車流入抑制策の展開

【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

【施策16】円滑な物流の推進

《方針6》 公共交通・徒歩移動とかしこく組み合わせた自転車等の利活用

【施策17】自転車の安心・安全な利用環境の充実

【施策18】生活の質の向上につながる自転車の活用促進

【施策19】新たなパーソナルモビリティの活用



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

《方針4》 歩く楽しさを感じられる都市空間の創出



誰もが「出かけたくなる」歩行者優先のまちづくりを進めるためには、時には立ち止まり、景色を眺め、腰かけて休息することも含め、幅広い観点から歩く楽しさを感じられる都市空間の創出が不可欠です。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、交通の安全かつ円滑な処理などの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

周辺景観と調和した石畳風舗装、無電柱化、ユニバーサルデザインの推進等に合わせた道路空間の再構成や違法駐停車に対する啓発活動の実施など、人々が安心・安全に移動ができる魅力的な歩行空間の創出を目指し、ソフト・ハード両面から取組を推進します。

㉑ 多様なモビリティの普及に向けた道路空間の再配分

市民生活や観光の足として、グリーンスローモビリティや近距離移動用のパーソナルモビリティなど、多種多様なモビリティの実用化が期待されます。

各々のモビリティを、安全で便利に利用するための環境整備が円滑に行えるよう、国の法制度整備等の動向に注意しつつ、関係者間の協議や道路空間再配分の取組を進めます。

<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 (P. 18)



図. 周辺環境に調和した道路整備例 (先斗町)

【施策13】歩いて楽しい「出かけたくなる」賑わい空間の創出

世界の多くの都市で、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に、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと転換していく取組が進められています。これらの取組は、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、様々な効果が期待できるものです。

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

- ⑫ 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**

トランジットモールや地域の活性化に資する道路空間の利活用などに関して、幅広い視点からの手法を検討します。道路を効率的に利用するため、曜日や時間帯を限定する等、道路交通の円滑化や歩行者の利便性の向上を図りながら、まちの賑わいと歩行者の回遊性向上に資する賑わい空間整備を進めます。



図. まちの賑わいを生み出す空間整備の例（四条通）

《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利活用や、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

パークアンドライドは、クルマの流入抑制はもとより、二酸化炭素排出量の低減にも寄与します。

パークアンドライド駐車場をより多くの人に利用してもらうために、近隣自治体や民間事業者と連携を図りながら、設置箇所数の単なる拡大だけでなく、立地や利用条件も含めた質の向上・利用促進を図ります。



図. パークアンドライド駐車場検索
(京都市ホームページ)

②⑦ 周辺の土地利用と調和した駐車場施策の推進

駐車場は路上駐車を未然に防ぐなど、重要な役割を果たしている一方で、付近に自動車呼び込む可能性もあることから、バランスを取りつつ、必要な駐車需要等を踏まえた有効活用と、将来の適切な配置を促すことが重要です。

京都市では、人と公共交通優先の“歩いて楽しいまち”を創出するため、周辺地域の土地利用と駐車需要を十分に考慮し、京都にふさわしい駐車場施策を推進します。

②⑧ まちなかへの更なる自動車流入抑制策の推進

まちなかに流入するクルマを減らすため、国や他都市の動向も踏まえつつ、ロードプライシングを含めた幅広い手法の検討を進めます。

【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ものとして、その整備を推進します。

主な推進項目

⑳ 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

幹線道路をはじめとした道路整備を推進するとともに、災害時においても市民生活、社会経済活動に大きな支障が生じることのないよう、緊急輸送道路などにおいて防災・減災対策を行うなど、市内交通はもとより広域的な交通も含めた、円滑な移動・輸送の確保を図ります。

【施策16】円滑な物流の推進

道路空間においては、物流車両も大きな要素となっていることから、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

㉑ 荷主・物流業界との連携強化

まちなか等において、物流車両と歩行者の錯綜を防ぎ、荷捌きの円滑な実施と安心・安全な道路利用・歩行空間確保に向け、関係者間の調整を図ります。

また、近年のEC市場の拡大による配達の小口・多頻度化や運転手不足など、物流業界を取り巻く環境の変化に適切に対応するため、荷主や物流業界との連携強化を図ります。

<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 (P. 18)
- ⑳ 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 (P. 27)

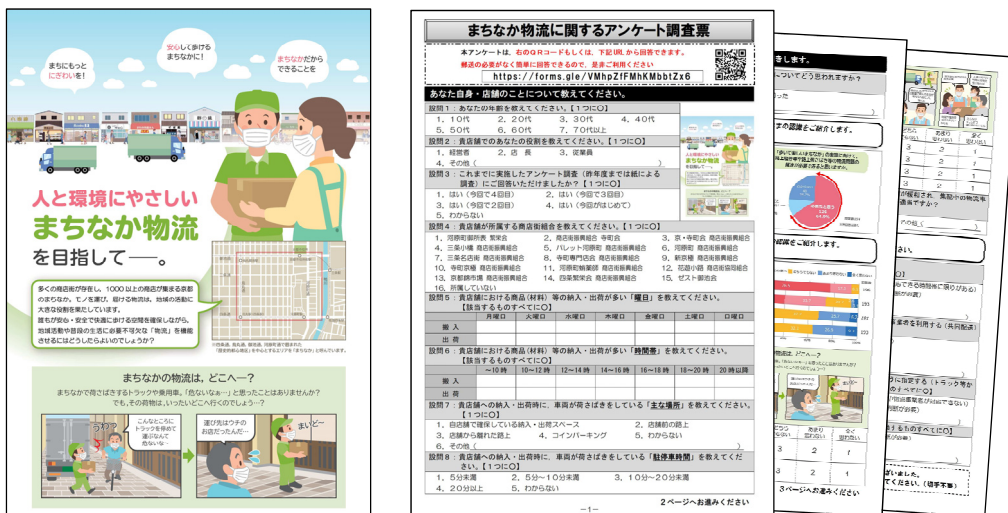


図. 物流に関するモビリティ・マネジメント（物流MM）の事例

《方針6》 公共交通・徒歩移動と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、徒歩や公共交通による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安心・安全な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

安心・安全に自転車に乗るための安全教育・学習の充実を図るとともに、安心・安全で快適な自転車走行環境や駐輪ニーズに応じた適切な駐輪環境の整備を進めます。



図. 自転車利用環境の整備例 (丸太町通)

【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

徒歩や公共交通による移動を補完し、健康的で環境にやさしいといった自転車の特性を活かし、シェアサイクルの推進や自転車を活用した健康増進の取組、安心・安全な自転車観光の推進などの施策を展開します。

【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の小型電動モビリティに加え、今後も多種多様なパーソナルモビリティが、道路を走行することも想定されます。

地域特性やニーズに応じた移動手段としての活用可能性や道路空間の再配分の検討に加え、パーソナルモビリティ活用時のルール・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>

- 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** (P. 15)
- ⑳ 多様なモビリティの普及に向けた道路空間の再配分 (P. 24)



図. 新たなパーソナルモビリティ例（新型電動車いす）

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）

《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

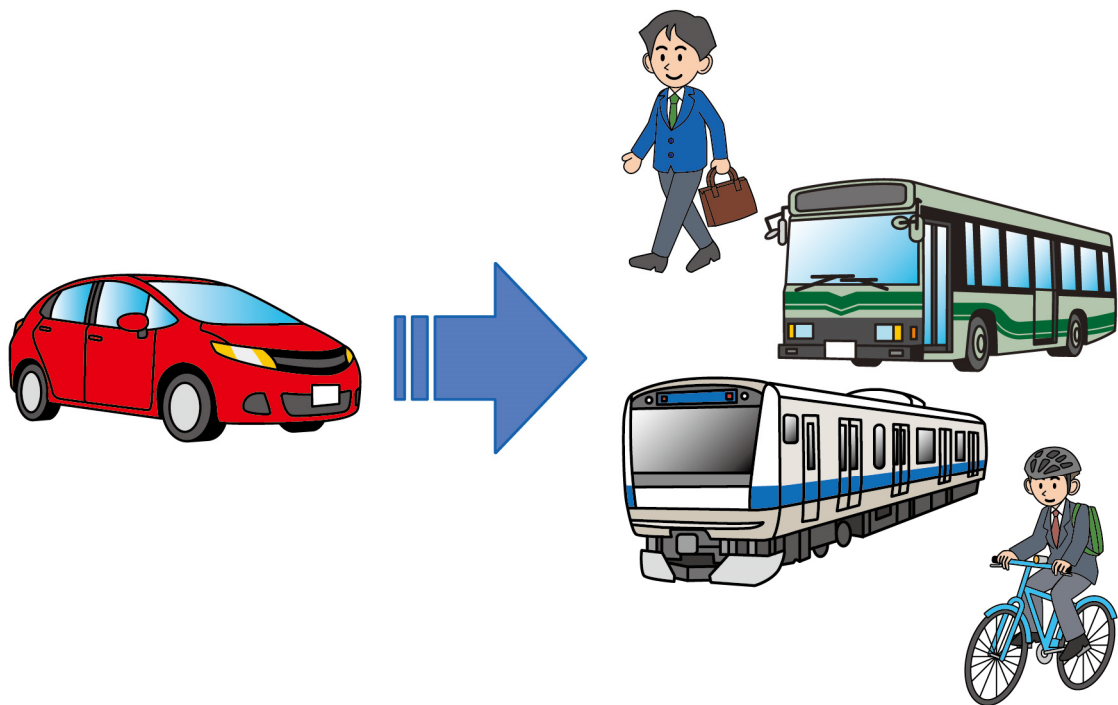
【施策20】「歩くまち・京都」の理念の更なる浸透

【施策21】徒歩や自転車等をかしく組み合わせた公共交通利用の促進

【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

《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

【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



《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」の実現のためには、「人と公共交通優先のまちづくり」という基本理念を、市民、事業者、行政、来訪者がしっかりと理解し、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。

そのためにも、「歩くまち・京都」憲章をより多くの方に知ってもらうとともに、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」の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

人と公共交通優先の「歩くまち・京都」を実現するための行動規範を明確に表した「歩くまち・京都」憲章の更なる普及を図り、あらゆる場面で意識啓発を推進します。

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

市内の小学校、中学校などの学びの場において、「人と公共交通優先のまちづくり」を考える施策を実施します。公共交通利用を促す情報提供を行い、環境学習の一層の充実を図るため、教育現場等と連携しながら施策を推進します。

③⑤ スマートで環境にやさしいクルマ利用の実践・促進

2050年までの二酸化炭素排出量正味ゼロとなるライフスタイル像を念頭に、クルマ利用が必要な場合でも、エコドライブの実践、EV（電気自動車）・FCV（燃料電池自動車）などの次世代自動車の利用促進や、カーシェアリング等を促進し、新たなライフスタイルやビジネススタイルとしての定着を図ります。

【施策21】 徒歩や自転車等をかし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、過度なクルマ利用を控え、徒歩や公共交通による移動を優先するよう、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・来訪者の連携によるモビリティ・マネジメントの更なる推進
市民生活の足である公共交通を支えるためにも、徒歩や自転車等をかしく組み合わせた公共交通の利用をするなど、クルマの使い方を見つめ直し、自発的な交通行動の変化を促すよう、市民、事業者、行政、来訪者が連携し、地域、家庭、学校・職場、観光等様々な場面に応じたモビリティ・マネジメントを実施します。

【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**
バスダイヤなどの路線情報だけでなく、沿線のお出かけやお得な情報なども交えながら、インターネット・アプリ等を活用した公共交通利用に関する更なる情報発信を進めます。

<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** (P. 20)
①⑦ 新たな技術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」施策等） **新規** (P. 20)

《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・取引など、インターネットサービスの広がりにより、生活が更に便利になり、目的地への移動のための義務的な時間が減ることが見込まれます。

このように、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、まちの賑わい創出をはじめとしたあらゆる視点からの新たな価値の発見等、実際に外へ出かけ楽しむきっかけ作り・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

- ⑳ 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**
「歩くこと」はフレイル対策、こころの健康づくりなど心身の健康増進にもつながり、環境保全やまちの賑わいと活力の創出など、幅広い効果を生み出します。地域での健康づくりや環境保全の取組等の様々な施策分野とも連携し、「歩くこと」や「移動」に対する価値の再認識や付加価値の発信を推進します。
- ㉑ 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**
まちに賑わいをもたらす外出機会の創出に向け、商業施設等と連携した公共交通利用などに対する更なるインセンティブ付与など、歩いて楽しい仕掛けづくりを進めます。



図. 公共交通を利用する人々やまちを散策する人々

コロナからの回復期における重点取組

公共交通は、地域の生活や経済活動に必要な社会的基盤としての役割を担ってきました。しかし、令和2年以降の新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、人々の移動や交通をめぐる状況は一変し、新たな生活様式（テレワークやオンライン授業・取引等）が広まり、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、公共交通は大きな危機に直面しています。

公共交通を支え、この危機的な状況を克服したうえで、将来の交通サービスの発展につなげていくためにも、人々の行動様式や意識の変化に対応しながら、まちの魅力と活力の向上を図り、徒歩や自転車もかしく組み合わせながら、公共交通の利用をより一層促進していくことが重要です。

このようなことを踏まえ、コロナからの回復期において、特に喫緊の課題として短期集中的に取り組む内容について、以下に掲げます。

■ 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

感染症拡大防止の取組を徹底し、漠然とした公共交通への不安を払拭するとともに、様々な機会において公共交通の安心・安全や利便性・快適性についての情報発信を進めます。

■ 公共交通のサービス水準維持に向けた更なる支援

交通事業者及び行政の相互連携を強化し、交通事業者が実施する利用回復に向けた取組に対して、国・府・市が連携して支援するなど、公共交通のサービス水準維持に向けた取組を推進します。

■ 混雑緩和・「密」の回避につながる交通・観光分野の取組の推進

混雑や「密」を避けた、より快適な公共交通の利用に向け、移動経路や利用時間の分散化などに取り組めます。また、インターネット等を活用し、混雑緩和に資する情報発信を進めます。

■ 行動様式の変容に合った多様な移動手段の活用

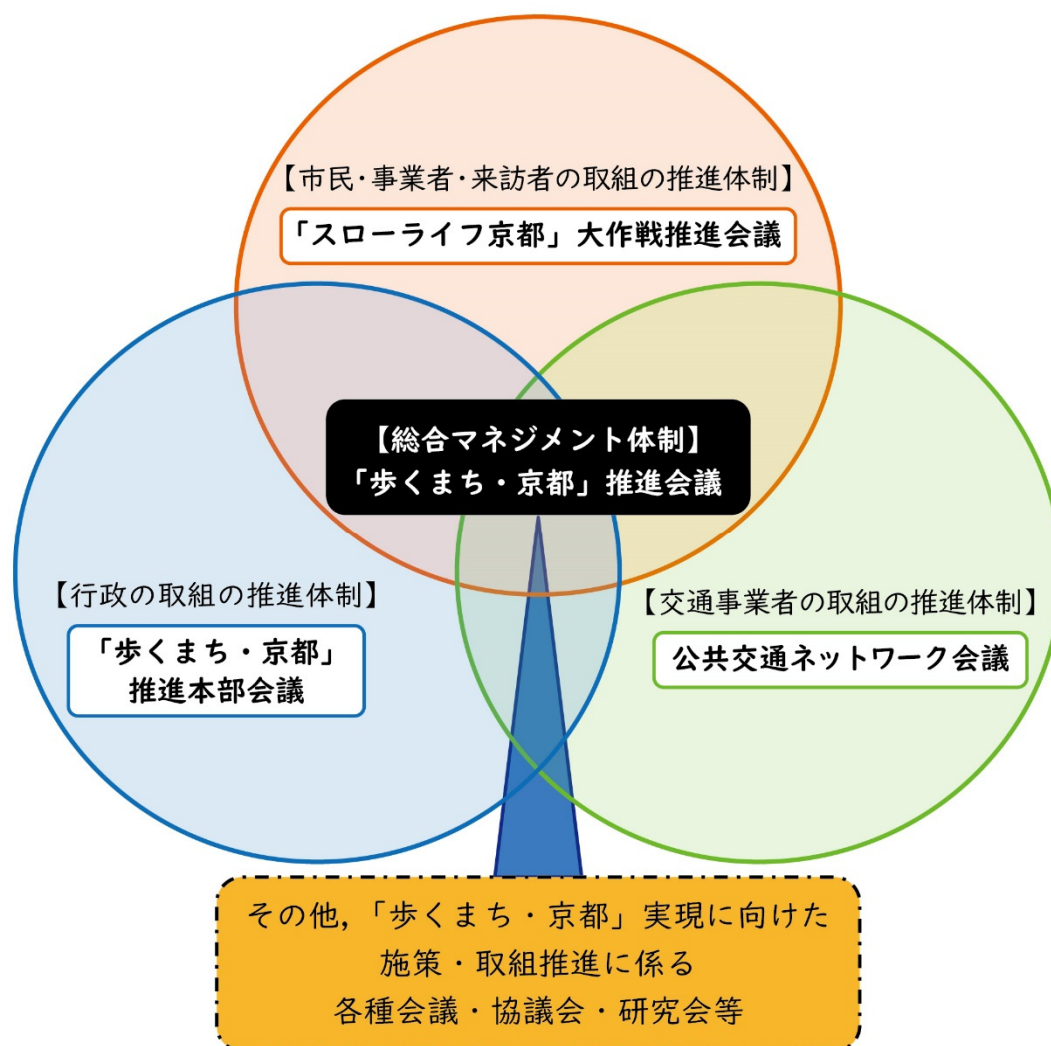
近年の働き方改革の進展、テレワークやオンライン授業・取引等の普及に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大により、人々の行動様式は大きく変化しつつありますが、実際に出かけることでの体験は、オンラインで見聞きすることでは得られない貴重なものです。

まちの賑わいや活力につながる人々の外出を促進したうえで、移動手段をクルマ利用へとシフトさせることなく、徒歩や自転車も組み合わせながら、公共交通をかしく使って出かけていただけるよう、多様な移動手段の活用を促進する取組を進めます。

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、有識者などから構成する「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。



(1) 総合マネジメント体制（「歩くまち・京都」推進会議）

戦略の着実な推進を図るため、学識経験者や有識者を中心とした「歩くまち・京都」推進会議などの枠組みを活用し、戦略に掲げた実施プロジェクトの進捗を定期的かつ総合的に点検し、戦略のフォローアップを行います。

また、社会経済情勢などが大きく変化した際には、これらの変化も踏まえた見直し等を行います。

(2) 市民・事業者・来訪者の取組の推進体制

(「スローライフ京都」大作戦推進会議)

「スローライフ京都」大作戦推進会議などの枠組みを活用し、「歩くまち・京都」の更なる普及・啓発や市民生活，社会経済活動への浸透を図るための方策の検討や取組の推進を図ります。

(3) 交通事業者の取組の推進体制（公共交通ネットワーク会議）

市内を運行する鉄道・バス事業者による連携のプラットフォームである公共交通ネットワーク会議などの枠組みを活用し，誰もが鉄道・バスを便利で快適に利用できるよう，利用者目線での利便性向上を図ります。

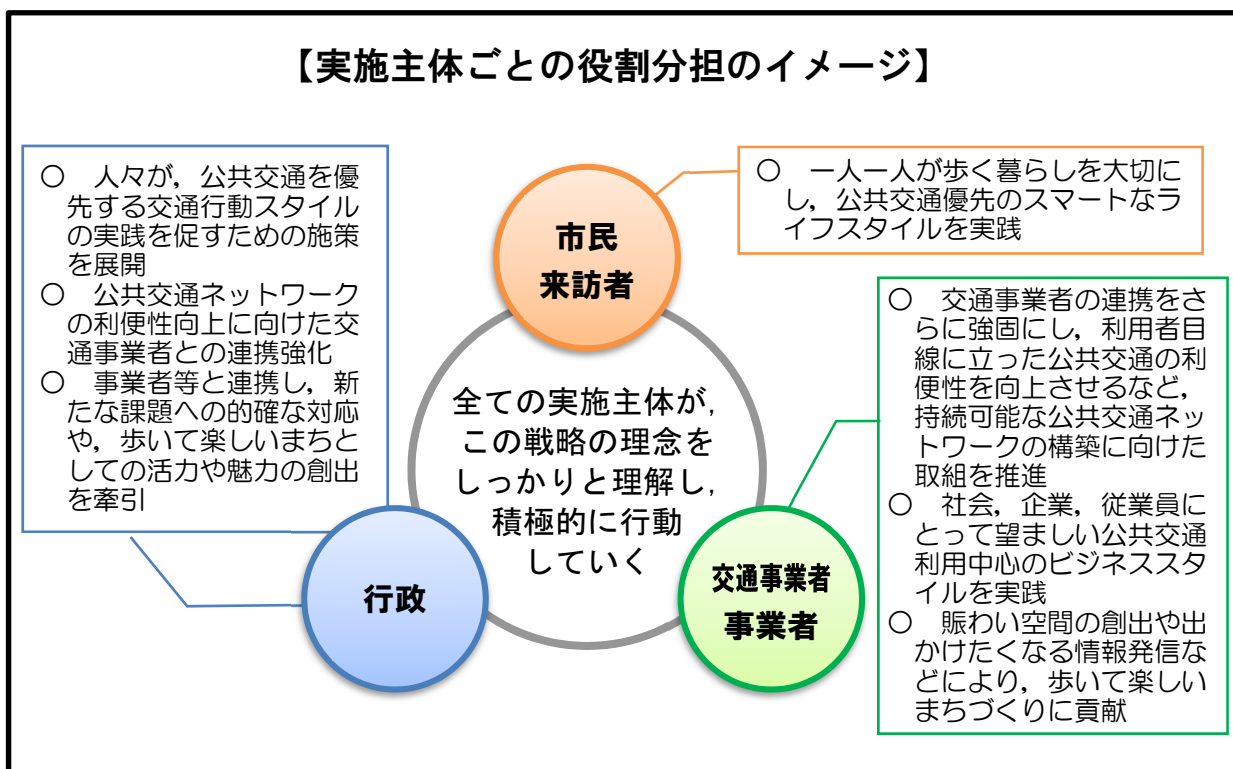
(4) 行政の取組の推進体制（「歩くまち・京都」推進本部会議）

全局・区の幹部職員で構成する全庁体制「歩くまち・京都」推進本部会議などの枠組みにより，分野を横断する施策の庁内連携や調整・点検を進めます。

(5) 個別課題に対する推進体制

「歩くまち・京都」の実現に向け，個別の課題に対し，必要性に応じて会議体を設置し，市民，事業者，交通事業者，学識経験者，関係機関による意見調整や連携を図ります。

2 「歩くまち・京都」総合交通戦略の実施主体



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)

第3章

「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進体制

方針	施策	具体的取組	実施主体				
			市民	来訪者	事業者	交通事業者	行政
<<方針1>> 市民生活を支える交通手段の維持・確保							
【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							
		①交通事業者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				○	○
		【新規】③公共交通の担い手不足解消に向けた取組の推進				○	○
【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							
		【充実】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	○		○	○	○
		【新規】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	○		○	○	○
【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							
		【新規】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			○		○
<<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							
【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							
		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				○	○
【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							
		⑨交通結節点における乗継・乗換機能の改善				○	○
		【充実】⑩京都駅一極集中の改善に向けた取組の推進				○	○
【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							
		【充実】⑪市民生活と観光の調和に資する交通混雑対策の推進			○	○	○
		【新規】⑫都市活力の向上やレジリエンスにもつながる多様な移動方法の確保				○	○
		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			○	○	○

方針	施策	具体的取組	実施主体				
			市民	来訪者	事業者	交通事業者	行政
【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							
		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				○	○
	【充実】	⑮ 移動の円滑化に資する「心のバリアフリー」の推進	○	○	○	○	○
【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							
	【新規】	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」施策等）			○	○	○
【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							
	【充実】	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			○	○	○
＜方針3＞ 未来を見据えた交通ネットワークの充実							
【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							
	【充実】	⑲ 「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				○	○
	【新規】	⑳ 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				○	○
		㉑ 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				○	○
【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							
	【新規】	㉒ 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			○	○	○

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)

第3章

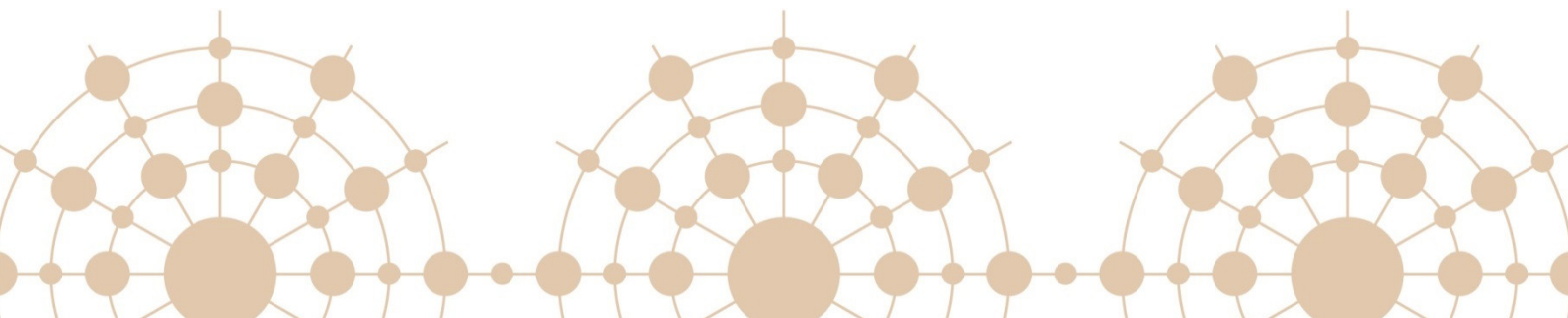
「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進体制

方針	施策	具体的取組	実施主体				
			市民	来訪者	事業者	交通事業者	行政
≪方針4≫ 歩く楽しさを感じられる都市空間の創出							
【施策12】安心・安全で魅力的な歩行空間の創出							
		②③誰もが安心・安全に移動できる魅力的な歩行空間の創出					○
		②④多様なモビリティの普及に向けた道路空間の再配分					○
【施策13】歩いて楽しい「出かけたくなる」賑わい空間の創出							
	【充実】	②⑤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			○	○	○
≪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							
【施策14】自動車流入抑制策の展開							
		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							
		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							
		③⑩荷主・物流業界との連携強化			○	○	○
≪方針6≫ 公共交通・徒歩移動とかしこく組み合わせた自転車等の利活用							
【施策17】自転車の安心・安全な利用環境の充実							
		③⑪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							
		③⑫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							

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)

方針	施策	具体的取組	実施主体				
			市民	来訪者	事業者	交通事業者	行政
<<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							
【施策20】「歩くまち・京都」の理念の更なる浸透							
		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しく組み合わせた公共交通利用の促進							
		③⑥市民・事業者・行政・来訪者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							
	【充実】	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			○	○	○
<<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							
【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							
	【新規】	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	○	○	○	○	○
	【充実】	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			○	○	○

< 參考資料 >



1 「歩くまち・京都」総合交通戦略審議会について

(1) 審議会委員

(◎：会長，○：副会長 敬称略，50音順)

- 青木 真美 同志社大学名誉教授
- 天野 三恵子 株式会社JTB京都支店業務課長（～令和3年3月31日）
- 飯田 修章 国土交通省近畿運輸局交通政策部長
- 石丸 洋 京都府警察本部交通部長（～令和3年3月22日）
- 岩井 義男 一般社団法人醍醐コミュニティバス市民の会理事（～令和2年12月14日）
- 岩崎 愛梨 市民公募委員
- 石見 拓 京都大学環境安全保健機構健康管理部門/健康科学センター教授
- 宇津 克美 京都商店連盟会長
- 長上 深雪 龍谷大学社会学部教授
- 加藤 アイ 京都市地域女性連合会常任理事
- 川崎 雅史 京都大学大学院工学研究科教授
- 北村 裕喜子 公益社団法人京都府視覚障害者協会理事
- 小林 明子 市民公募委員
- 高橋 早咲 株式会社JTB京都支店（令和3年4月1日～）
- ◎ 塚口 博司 立命館大学名誉教授
- 富山 英範 京都府建設交通部長（～令和3年7月3日）
- 中條 覚 東京大学空間情報科学研究センター客員研究員，
内閣府SIP自動運転サービス実装推進WG副主査
- 濱田 禎 京都府建設交通部長（令和3年7月4日～）
- 姫野 敦秀 京都府警察本部交通部長（令和3年3月23日～）
- 藤井 健志 京都商工会議所都市整備委員会委員
- 藤井 聡 京都大学大学院工学研究科教授
- 水野 正人 一般社団法人醍醐コミュニティバス市民の会事務局長（令和2年12月15日～）
- 山田 忠史 京都大学経営管理大学院教授，京都大学大学院工学研究科教授
- 蓮花 一己 帝塚山大学学長，心理学部教授

(2) 審議経過

令和2年10月23日（金） 第1回「歩くまち・京都」総合交通戦略審議会

- ・審議会の進め方について
- ・総合交通戦略10年間の取組総括及び改定等の趣旨について
- ・総合交通戦略の改定等に向けた項目ごとの方向性（案）について

令和2年12月22日（火） 第2回「歩くまち・京都」総合交通戦略審議会

- ・「歩くまち・京都」総合交通戦略（改定版）の全体構成案について
- ・「歩くまち・京都」総合交通戦略（改定版）の目標数値について
- ・「歩くまち・京都」総合交通戦略（改定版）の施策方針案について

令和3年 3月30日（火） 第3回「歩くまち・京都」総合交通戦略審議会

- ・「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（仮称）の全体構成案について
- ・「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（仮称）の指標・目標数値案について
- ・「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（仮称）における施策の方向性案について

令和3年 6月11日（金） 第4回「歩くまち・京都」総合交通戦略審議会

- ・「歩くまち・京都」総合交通戦略2021（仮称）案について

令和3年10月 5日（火） 第5回「歩くまち・京都」総合交通戦略審議会

- ・市民意見募集の結果について
- ・答申案について

2 用語集

語 句	意 味
英数字	
B R T (Bus Rapid Transit)	連節バスなどの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
D X (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を通じ，人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させる概念
E C (Electronic Commerce)	インターネット上でモノやサービスの売買を行うこと
L R T (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，人や環境にやさしく経済性にも優れている公共交通システム
M a a S (Mobility as a Service)	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
S o c i e t y 5 . 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
S D G s (Sustainable Development Goals)	SDG s (エスディージーズ) 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) 。 京都市は，2021年 (令和3年) に，SDG s の達成に向けた優れた取組を提案した自治体として，内閣府の「SDG s 未来都市」に選定された。

語句	意味
か行	
「京都カード・京都ポイント」施策	ICカード等のデジタル技術を活用することで、交通の利便性向上に加え、ポイント付与等による市内での活動・消費の促進をはかるなど、京都地域の活性化につながる取組
グリーンスローモビリティ	電動かつ時速 20 km 未満で公道を走る事が可能な 4 人乗り以上の環境にやさしい乗り物
心のバリアフリー	困っている方への積極的な声掛けや手助けの実施など、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
さ行	
自家用有償運送	地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村や NPO 法人等が自家用車を用いて有償で提供する運送サービス
シームレス	「継ぎ目のない」の意味であり、交通機関間の乗り継ぎやターミナル内の歩行、乗降時等の「継ぎ目」を、ハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする
職住共存	店舗付き住宅や工業付住宅が立ち並ぶなど、産業と暮らしが結び付き、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
た行	
ダイナミックプライシング	需給状況に応じて価格を変動させることによって需要の調整を図る手法。需要が集中する季節・時間帯は価格を割高にして需要を抑制し、需要が減少する季節・時間帯は割安にして需要を喚起する。
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
デマンド型交通	ルートや時刻、発着地があらかじめ決められているものではなく、予約があった時のみ運行する方式で、路線バスとタクシーの中間的な位置にある移動手段
トランジットモール	メインストリートなどで自動車の通行を制限し、歩行者と公共交通機関（バス・タクシー等）による空間を創出し、歩行者の安全性の向上、まちの魅力向上などを図る歩行者優先の空間

語句	意味
は行	
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
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
パターンダイヤ	公共交通の運行形態（ダイヤ、種別、行先、追い抜き関係等）を周期的なものにすることで、利用者にとって覚えやすい等のメリットがあるダイヤ
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手法である移動の割合
ビッグデータ	ボリュームが膨大でかつ構造が複雑であるが、そのデータ間の関係性など分析することで新たな価値を生み出す可能性のあるデータ群のこと。例えば、ソーシャルメディア内テキストデータ・画像、携帯電話・スマートフォンが発信する位置情報などがある。
フレイル	加齢により心身が衰えた状態。ただし、早期に対策を行えば元の健常な状態に戻る可能性がある。
ま行	
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
ら行	
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、ファーストマイルとも称される。
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。
ロードプライシング	道路混雑の激しい地域やその周辺の自動車交通量を抑制し、交通渋滞や大気環境の改善を図るため、特定の地域に進入又は通行する車から料金を徴収する制度

「歩くまち・京都」総合交通戦略 2021

発行：令和3年11月発行 京都市印刷物第033175号

京都市都市計画局歩くまち京都推進室

住所：〒604-8571 京都市中京区寺町通御池上る上本能寺前町488番地

電話：075-222-3483 FAX：075-213-1064



SUSTAINABLE
DEVELOPMENT
GOALS

京都市は持続可能な開発目標（SDGs）を支援しています。

