

第5 都心部の歩いて楽しいまち推進のための交通等施策の提案

1 総論

対象地区の歩いて楽しいまちづくりのためには、住民・事業者・行政から成る協議会により、こういうまちにしたい、という明確な地域の将来ビジョンをまずは共有することが、重要であると考えます。そして、共有したビジョンの実現のための手段を、一つ一つ調整を図りながら、実施していくことがまた重要です。

本研究会では、対象地区の特性（第2）及び上位計画・分野別計画等（第4）の内容と、国内・海外事例調査・住民・事業者・学識経験者の意見（第1の3）を基礎として、検討を行い、歩いて楽しいまち推進のために必要な対象地区の将来ビジョンと、それを達成するための交通等施策として、次のとおり提案します。

メインテーマ・サブテーマの考え方

・ メインテーマについて

都心部を世界に冠たる歩いて楽しいまちに

京都は、他に類を見ない山紫水明と形容される優れた自然風景や歴史的な町並み景観、受け継がれ磨き上げられてきた伝統文化など、世界有数の豊富なストックを有する大都市であります。

京都の顔である都心部で、歴史的景観の保全・再生を図ることと併せて、日本の財産、世界の宝である京都の魅力に、より一層磨きをかける「歩いて楽しいまちづくり」を全国に先駆けて推進し、時を超え美しく光り輝く京都を創生します。

・ サブテーマについて

(1) ゆったり歩ける「安全・快適」なまちづくり

対象地区の幹線道路である四条通・河原町通については、京都のメインストリートとして世代を超え永い間市民に愛され続けている通りですが、それゆえ休日ともなれば多くの人々がそこを行き交い、狭い歩道では肩と肩が触れあう混雑振りで、とてもゆったりとウインドウショッピングを楽しむ状況にありません。更にそうした中を通行が禁止されている自転車が歩行者を押しつけて疾走する姿も見受けられます。

また、三条通や御幸町通といった細街路では、老舗の合間におしゃれなレストランやカフェ、雑貨屋といった新しい店舗が進出し、今、まさに注目されているところですが、通過交通を中心とした自動車が多く流入し、そこかしこに放置自転車も見られるなど、安全性、快適性が損なわれています。

都心部が広々とした歩道で、安全・快適にゆったりと歩いて買い物などが楽しむことができ、また、車道には定時性に優れた公共交通機関が行き交い、市民・

観光客にとって魅力溢れる空間となるよう、ゆったりと歩ける「安全・快適」なまちづくりを進めます。

(2) 歴史が息づき心安らく「美しい」まちづくり

対象地区は、京町家に代表される伝統的な町並みや、職住が共存する「歴史ある空間」であります。また、澄んだ空気と二酸化炭素の排出を抑制する都心部を目指し、環境にやさしい配送を行う「グリーン配送」を推進するなど、京都議定書誕生の地として他の自治体の先駆けとなる環境政策を実践している地域でもあります。

今後とも歴史的な景観を守り伝え、環境先進都市として全国をリードできるよう、歴史が息づき心安らく「美しい」まちづくりを進めます。

(3) 楽しくわくわくする「華やか」なまちづくり

対象地区は、個性豊かな商店街、代々伝わる老舗、魅力あふれる個店などが集積する「にぎわいの空間」であります。また、美しい京町家、近代建築といった歴史的・文化的資源や特色のある商業などの魅力ある観光資源が数多く存在している地域でもあります。

歩きたくなる魅力的な商店街等の形成を図るとともに、京都ならではの華やかな都市のにぎわいや個性溢れる観光資源を創出し、楽しくわくわくする「華やか」なまちづくりを進めます。

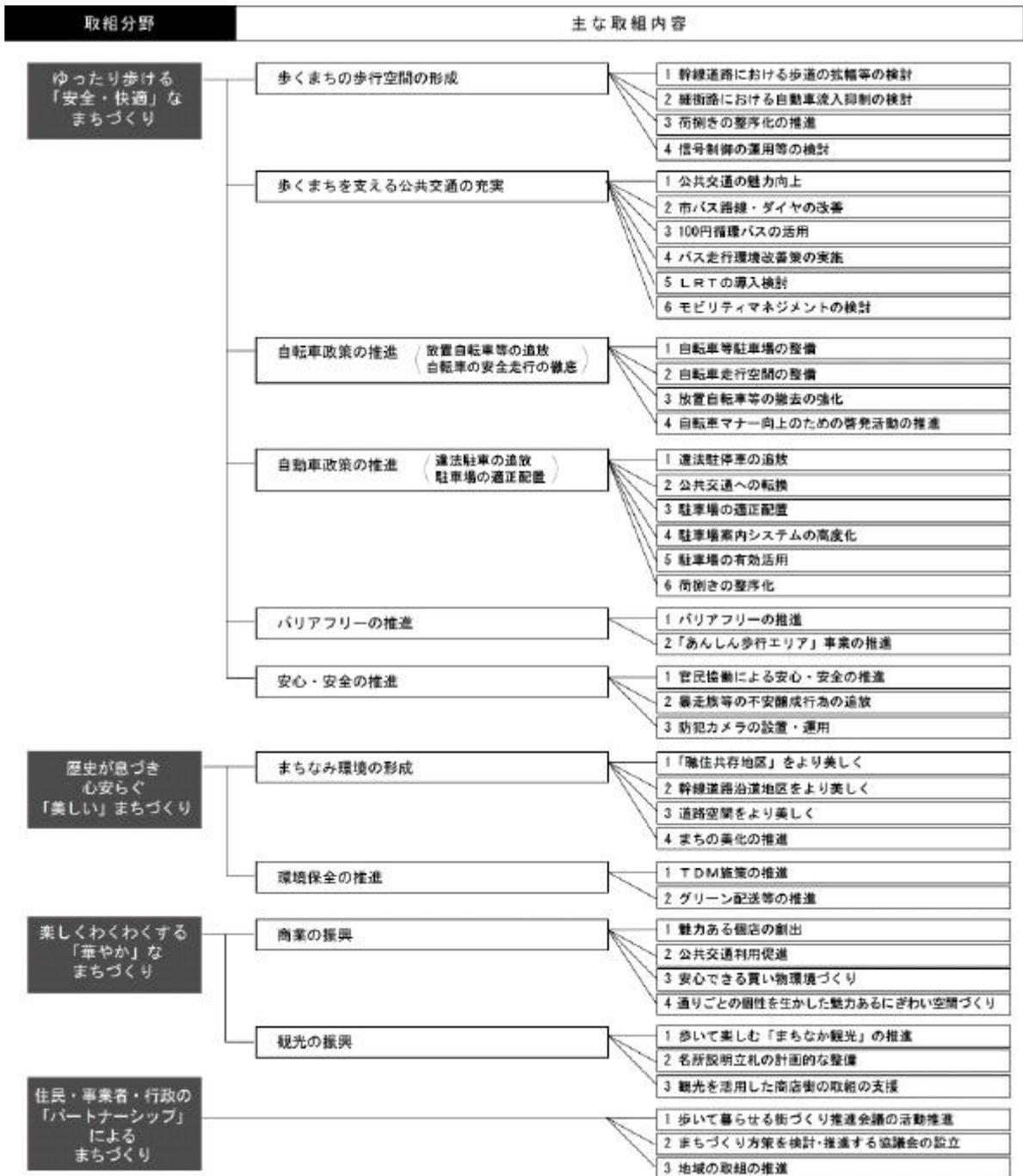
(4) 住民・事業者・行政の「パートナーシップ」によるまちづくり

対象地区では、「歩いて暮らせるまちづくり推進会議」による取組など、これまでから地域の住民及び事業者の主体的なまちづくりが展開されています。

これまでの地域活動の蓄積や人と人とのネットワークの広がりなどの力を集約し、地域における様々な課題を解決し、地域の特性に応じたまちづくりを展開するため、住民・事業者・行政の「パートナーシップ」によるまちづくりを推進します。



政策体系（研究会提案）



2 各論

(1) ゆったり歩ける「安全・快適」なまちづくり

ア 歩くまちの歩行者空間の形成

(ア) 地域の特性

幹線道路である四条通・河原町通は、歩道幅員に比して、相当多量の歩行者数が見られます（p15・16）。安全、快適な歩行者空間の形成が求められます。

細街路でも、三条通・御幸町通をはじめ、相当な歩行者数が見られる一方で（p17・18）、通過交通を中心とした相当な自動車流入（p23・24）が存在しており、安全、快適な歩行者空間の形成が求められます。

(イ) 基本計画等の内容

基本計画等においては、細街路における自動車交通の抑制、幹線道路における歩行空間の充実やトランジットモールなどについて検討するなどとされています。

基本計画（その p66）

第1章第3節4 歩いて楽しいまちをつくる

(1) 歩く魅力のあるまちづくり

オ 職住共存地区における「歩くまち・京都」の推進

「～自動車の通行制限～など歩行空間の快適性を高め、～」

あるまち構想（その p24）

第5章 都心商業地区（東ブロック）の取組 / 3 今後のまちづくりの方向性

まちなか交通問題への対応

「まちなかの安心・賑わいを創出するため、まちなかにおける「歩行者優先」の原則を明らかにするとともに、細街路での通過交通の抑制や幹線街路での歩道空間の充実～などにより歩行環境の改善を進めます。」

TDM計画（その p42・60）

第3章 検討対象となるTDM施策

第3節3 都心地域の交通課題を解決するためのTDM施策

(1) 快適な歩行空間の形成及び自転車利用環境の整備

ア 歩行者にやさしい信号機の整備

「～歩行者交通の多い交差点においては、スクランブル化への取組～幹線道路と細街路との交差点においても、自動車用信号を一斉に止めることによって（すべて赤信号にすることによって）、歩行者等と自動車の通行を分離し、歩行者等の安全性を高める取

組～の促進を図る。」

イ 安心できる歩行者空間の形成

「～自動車の流入抑制のための効果的な交通規制等を行うことにより、細街路への自動車流入を抑制するなど、細街路が接続する幹線道路のあり方も含めて、安全で快適な歩行者空間の確保を、地域住民等の意向を踏まえながら促進する。」

ウ トランジットモールの導入

「～自動車のための道路空間を歩行者に開放し、さらにその移動を支える公共交通の整備も含めた施策であるトランジットモールの導入について、地域住民等の意向を踏まえながら検討する。

第4章 京都市において当面取り組むTDM施策

第1節 「歩くまち・京都」の実現を目指した都心地域における交通環境の改善 中心部

「～円滑な自動車交通の確保に配慮しながら、自動車の流入抑制のための効果的な交通規制等、荷捌きの整序化、信号制御の運用等の検討を進め、さらには、自動車のための道路空間を歩行者へ開放し、歩行者の円滑な移動を支える公共交通の整備を行う施策であるトランジットモールについても検討し、安全で快適な歩行者空間の形成を図る。～」

(ウ) これまでの主な取組

市は、平成13年3月に、対象地区に隣接した三条通（川端通～河原町通）において、車両一方通行規制、歩行者空間の確保、荷捌きの整序化等に向けた交通社会実験を実施しました。

【資料20】(p62) 東山・嵐山等の社会実験概要

(エ) 施策の方向性（研究会提案）

- 1 幹線道路における歩道の拡幅等の検討
協議会（注）において、四条通・河原町通における歩道の拡幅等について検討します。
- 2 細街路における自動車流入抑制の検討
協議会において、三条通・御幸町通・堺町通などの細街路について、自動車の流入抑制について検討します。
- 3 荷捌きの整序化の推進
協議会において、荷捌きの整序化について検討・推進します。
- 4 信号制御の運用等の検討
協議会及び関係機関において、信号制御の運用等について検討・推進します。

注 住民・事業者・関係機関・市により組織する協議会です。

イ 歩くまちを支える公共交通の充実

(ア) 地域の特性

対象地区は、鉄道やバスが整備された公共交通の利便性の高い地域です（p 29）。これらの公共交通を効率的に運用し、徒歩と公共交通を基本とした移動を実現すべきです。

また、四条通における路上駐停車等（p 33）によるバス専用レーンの占有や渋滞の発生などが、バスの定時性を損なう（p 22）要因となっていると考えられ、路上駐停車の追放が必要です。

(イ) 基本計画等の内容

バス路線の整備などについて検討するとされています。

基本計画（その p67）

第1章第3節4 歩いて楽しいまちをつくる

(3) 歩くまちを支える公共交通の充実

ア 公共交通輸送サービスの充実

「～常に路線網や乗車券制度，サービス施設等の調査研究や改善に努め，利用しやすく乗り継ぎに便利な公共交通輸送サービス網を充実する。～」

イ バス輸送サービスの充実

「～定時性の確保に向けた公共車両優先システム（PTPS）等への参加や少系統多便型への取組，地下鉄との連携強化を念頭に置きながら，バス路線の再編に取り組む。」

推進プラン（その p42）

No.95 市バスの利便性向上と利用促進

「路線・ダイヤの改善 16～20年度：取組の推進」

「定時性の確保 16年度：PTPS通信機の導入（約100台），
17～20年度：取組の推進」

TDM計画（その p42・60）

第3章 検討対象となるTDM施策

第3節3 都心地域の交通課題を解決するためのTDM施策

(2) 自動車交通から公共交通への転換

ア バス路線網の整備

「～系統が複雑で多い～同一バス停留所が分散～。分かりやすいバス路線網の整備，乗継利便性の向上等，利用者の立場に立ったバス交通のあり方を，京都市全体のバス路線網のあり方にも配慮しつつ検討する。～」

第4章 京都市において当面取り組むTDM施策

第1節 「歩くまち・京都」の実現を目指した都心地域における交通環境の改善

・ 中心部

「～既存バス路線網の再編を含めたバス路線網の整備等の施策についても検討する必要がある。～」

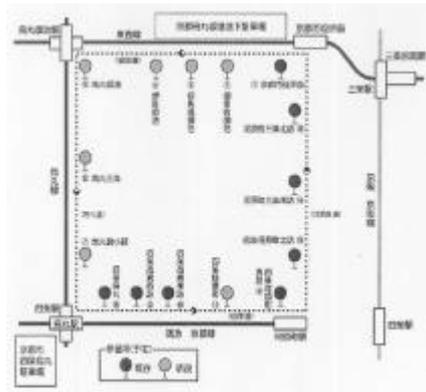
(ウ) これまでの主な取組

平成12年4月から、「四条通～河原町通～御池通～烏丸通」を反時計回りに一方向で循環する「100円循環バス」の試行運転を始め、地域商業者等の協力による様々な交通社会実験を経て、平成13年4月から本運行を行っています。

その他市バスにおいては、歩くまちを支える公共交通の充実策として、平成16年3月からトラフィカ京カードによる乗り継ぎ割引の実施など運賃制度の充実、四条通における違法駐停車排除のための啓発（毎週金曜日）の実施といった走行環境改善の取組、バスロケーションシステムの設置をはじめとするバス停留所におけるサービスの改善などを行ってきました。

(100円循環バスの概要)

運行日	土曜・休日
運賃	100円（大人・小児共通）
運行時間	11:00～17:50
運行間隔	10分間隔
運行経路	京都市役所前 烏丸御池 四条 河原町 京都市役所前の一方向 循環
使用車両	中型ノンステップバス
運行開始	2000年（平成12年）4月1日



(エ) 施策の方向性（研究会提案）

1 公共交通の魅力向上

公共交通事業者において、利用者の利便性向上の観点から常に路線網や乗車券制度、サービス施設等の検証や改善に努め、利用しやすい公共交通ネットワークを充実します（注）。

2 市バス路線・ダイヤの改善

市バスについて、定時性の確保に向けた取組を進めるとともに、パターンダイヤ化等利用しやすく、遅れが出にくいダイヤの導入に努め、鉄道とのネットワーク向上を目指すなど利便性の高いバス路線・ダイヤの見直しに取り組みます。

3 100円循環バスの活用

100円循環バスについて、継続して運行を行うとともに、更なる利用促進に向けて、より効果的なPRの手法や運行形態の改善、新たな商業施設との連携等について検討します。

4 バス走行環境改善策の実施

バスの定時性確保の観点から、関係機関・地元と市の協働により、バス専用レーンの周知、バス停留所付近の違法駐停車防止の啓発に取り組みます。

5 LRTの導入検討

人や環境に優しく経済性に優れたLRTの導入について、自動車交通に与える影響や採算性の確保などの諸課題を市民や関係機関と議論するなど、引き続き全市の観点から検討を進めます。

6 モビリティマネジメントの検討

公共交通の利用が環境、安全、健康などにより影響をもたらすことや、公共交通の路線や時刻表などを効果的に知らせることで、マイカーから公共交通へ自発的な転換を期待する方策であるモビリティマネジメントの実施について、検討します。

注 市バス・民間バス、地下鉄及び鉄道が、利便性向上の観点から連携した取組を行うことも、重要であると考えられます。

ウ 自転車政策の推進（放置自転車等の追放・自転車の安全走行の徹底）

（ア）地域の特性

今日、自転車は、市民の日常の生活を支える手軽で便利な乗り物として、また、環境にやさしい交通手段として、幅広く利用されています。

一方、対象地区には、相当の放置自転車等が恒常的に存在します（p37・38）。放置自転車等は、限られた歩行空間を狭め、安全性・快適性を損なうのみならず、景観上も問題です。放置自転車等の追放が必要です。

また、対象地区のうち四条通・河原町通・寺町通・新京極通は、自転車の通行が禁止又は制限されていますが、違反が少なからず見られます。

全市的に、放置を含めて自転車利用者の交通マナーの悪さが指摘されており、自転車が関係する交通事故も、全交通事故の2割にのぼっており、増加傾向にあります（p39）。安全性の向上のためには、自転車利用者の交通マナーの向上が必要です。

（イ）1 基本計画等の内容

自転車走行空間や自転車駐車場の整備に努める、自転車利用のマナー向上に努めるなどとされています。

基本計画（その p66）

第1章第3節4 歩いて楽しいまちをつくる

（2）歩くまちの歩行空間の形成と自転車利用の促進

イ 自転車利用環境の推進

「～自転車走行空間や自転車等駐車場の整備に努める。～地域と一体になった啓発活動などにより，市民ひとりひとりが自転車利用のマナーやルールを守るよう呼びかけるとともに，放置自転車等の撤去を強化することにより，歩行者の安全確保に努める。」

TDM計画（その p42）

第3章 検討対象となるTDM施策

第3節3 都心地域の交通課題を解決するためのTDM施策

（1）快適な歩行者空間の形成及び自転車利用環境の整備

エ 鉄道駅周辺の自転車等駐車場整備

「鉄道駅周辺の自転車等駐車場整備は，「京都市自転車総合計画」に基づき，鉄道事業者や地域との協力・連携により，計画的に推進する。～」

あるまち構想（その p24・25）

第5章 都心商業地区（東ブロック）の取組 / 3 今後のまちづくりの方向性

・ まちなか交通問題への対応

「～路上放置自転車等の障害物の排除などにより歩行環境の改善を進めます。」

「（検討を深めていくテーマの例） / ・自動車・自転車走行マナーの啓発，・従業員用駐輪場の確保などによる自転車利用の受け皿づくり」

（イ）・2 分野別計画の内容（京都市自転車総合計画）

平成 12 年 3 月，総合交通体系の中で自転車を有効な交通手段として位置付け，市民や事業者とのパートナーシップの下，適正な利用を進めるための施策を総合的に推進するための指針として策定されたものです。

全体の構造

第1章 総合計画の基本概念

第2章 自転車の利用実態と課題

第3章 総合計画の推進体制の確立

第4章 自転車利用環境の整備

第5章 自転車利用マナー・ルールの確立

第6章 総合計画における主要事業と当面の取組事例

第6章 総合計画における主要事業と当面の取組事例（抜粋）

1 総合計画の推進体制の確立

「～順次，地域の協議会の設置を進め，自転車等駐車場整備手法の検討や啓発活動と連携した撤去など，総合的な対策を実施します。～」

2 自転車利用環境の整備

（1）自転車等駐車場の整備

「～以下の40駅については，～整備を検討していくこととし，～整備対象駅としていきます。～阪急河原町駅～」

（2）集客施設等に対する自転車等駐車場の付置義務の強化

「～平成13年度以降には，コンビニエンスストア，ファーストフード店などの施設についても～対策を検討します。」

（3）自転車走行空間の整備

「～自転車歩行者道や自転車道の整備を積極的に進めます。」

「御池通シンボルロード（平成14年度完了予定）」

【資料21】（p73）自転車条例の付置義務の内容

（ウ）これまでの主な取組

？ 地域の取組

京都商店連盟中京東支部が実施主体となり，平成17年4～10月までに6回，啓発チラシの配布，放置自転車への啓発ステッカー貼りといった，放置自転車啓発活動を実施しています。

また，交通対策協議会等が主体となり，自転車マナー向上などを呼び掛ける交通安全啓発活動などを実施しています。

府警の取組

「自転車利用者の交通マナー向上モデルエリア（路線）」の見直し等を行い，街頭啓発活動や交通違反に対する指導取締活動等の諸対策を推進しています。

更に，平成18年度から，自転車のマナーアップに関する街頭広報活動などを民間団体に委託し，取組強化を図ることとしています。

市の取組

自転車等駐車場整備をはじめとする自転車利用環境の整備と放置防止啓発や自転車等撤去の自転車利用マナー・ルールの確立を両輪として取り組んでいます。なお，この平成18年2月から，夜間の自転車等撤去も始めています。

また，平成18年の年間交通安全市民運動に「自転車の迷惑・危険運転追放市民運動」を新設しています。

更に，違法駐車等防止指導員（p93）が，違法駐車等の指導啓発時に併せて自転車マナー向上啓発チラシの配布を行っています。

(工) 施策の方向性 (研究会提案)

- 1 自転車等駐車場の整備
協議会において、放置自転車等の受け皿となる自転車等駐車場の整備について検討・推進します。
- 2 自転車走行空間の整備
協議会において、自転車走行空間の整備（注1）について検討・推進します。
- 3 放置自転車等の撤去の強化
市において、放置自転車等の撤去を強化します。
- 4 自転車マナー向上のための啓発活動の推進
違法駐輪・走行区域違反などの自転車利用者の交通マナーの向上のため、地域・府警・市の協働により、あるいはそれぞれにおいて、啓発活動を推進（注2）します。

注1 例えば御池通において、自転車走行空間が区画されているものの判別しにくく、守られていないという指摘があります。整備完了後でも、状況を見て、柔軟に改善を行っていくことが重要ですので、協議会で議論し、例えば色彩を変更する等がよいとなれば、これを採用していくことが考えられます。

注2 一般人に対する啓発も重要ですし、対象地区の従業員による恒常的違法駐輪が多い状況にあることから、駐輪場の整備とあいまって、従業員が駐輪場へ駐輪することを徹底していく取組も重要です。

【資料22】(p74) 駐輪料金に関する他都市事例

【資料23】(p75) 民間の自転車等駐車場整備に対する他政令市及び国の助成制度

【資料24】(p76) 民間の自転車等駐車場整備に対する公益法人の融資制度

【資料25】(p77) 市の融資制度(京の企業いきいき金融支援)

【資料26】(p78) 東京都板橋区自転車安全利用条例

エ 自動車政策の推進（違法駐車の追放・駐車場の適正配置）

（ア）地区の特性

幹線道路である四条通・河原町通では，多数の路上駐車が見られ（p33），両側一車線が有効に機能していない状況にあります（p36）。これにより，円滑な自動車交通が阻害されていることはもとより，排ガスによる環境悪化や，景観悪化という弊害も生まれています。

違法駐停車を追放し，機能していない車線を有効に機能させることが必要です。

また，対象地区へのアクセスについて，公共交通にシフトさせていくことが求められますが，なお一定の自動車による来訪需要への対応は必要であり，違法駐車を追放する上でも駐車場の適正配置を推進することが必要です。

（イ）・1 TDM計画の内容

TDM計画（その p41）

第3章 検討対象となるTDM施策

第3節3 都心地域の交通課題を解決するためのTDM施策

（3）需要の空間的・時間的平準化

イ 駐車場案内システムの充実・有効活用

「都心地域において既に導入されている駐車場案内システムについて，携帯端末やカーナビゲーションとの連携等駐車場案内システムの高度化を推進する。」

ウ 既存駐車場の有効活用

「都心地域の中心部において，自動車交通需要の抑制を図るとともに，路上駐車をなくすため，既存の専用駐車場の休日利用や夜間利用，平日に空きのみられる店舗等に付設されている駐車場の有効活用を，関係者との調整・連携を図りながら推進する。」

エ 荷捌きの整序化

「都心地域の中心部においては，荷捌き車両の路上停車・駐車により，幹線道路の交通渋滞やバスの円滑な走行が阻害されており，また，細街路では，歩行者や自動車の歩行・走行に影響を及ぼしている。これらを改善するため，場所や時間を限定したり，道路空間の再配分により荷捌きのための空間を確保するなどの方策を，地域住民や地域商業者等の意向を踏まえながら検討し，荷捌きの整序化を推進する。」

(イ)・2 分野別計画の内容(駐車場整備計画)

市は、平成7年度に「違法駐車等条例」を制定し、これに基づき、平成8年度に「京都市駐車施設整備に関する基本計画」(以下「市整備基本計画」という。)を定め、平成9年度に、市整備基本計画において「整備地区」とされた地区における整備計画である「京都市駐車場整備地区における駐車場整備計画」(以下「整備地区整備計画」という。)を定めました。

対象地区は、市整備基本計画において「整備地区」とされ、整備地区整備計画に基づき、官民の協働により駐車場整備が進められています。

しかしながら、駐車場の整備は、駐車を目的とした自動車の流入を増大させるものであり、特に対象地区内部である細街路については、「流入を抑制する」としている基本計画(p49)やTDM計画(p69)、あるまち構想(p64)などの計画等と齟齬があるともいえます。対象地区内部について、駐車場整備のあり方を検討することが必要です。一方で、幹線道路沿いでは引き続き整備地区として一定の駐車需要に対応した駐車場を確保することが必要です。

市整備基本計画の体系

- 1 駐車に関する問題への対応の基本方針
- 2 駐車施設整備に関する基本方針
- 3 駐車施設の整備推進方策

4 駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区(都心部地区、京都駅周辺地区)

- 5 その他の地区についての方針

整備地区整備計画の体系

- 1 路外駐車場の整備に関する基本方針
- 2 路外駐車場の整備の目標年次及び目標量

3 路外駐車場の整備の目標量を達成するための必要な施策

4 主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画の概要

3 「路外駐車場の整備の目標量を達成するための必要な施策」の概要

(1) 公共と民間の整備分担

「～公共と民間が適切な分担のもとに、整備目標量である約2,700台の駐車施設を計画的に整備、確保していく～」

(2) 整備を推進するための施策

ア 公共駐車場の整備施策

(ア)「～道路や広場などの地下空間を有効に活用した駐車場の整備～」

(イ)「～既存駐車場～機能や収容台数の増強～」

イ 民間駐車場の整備施策

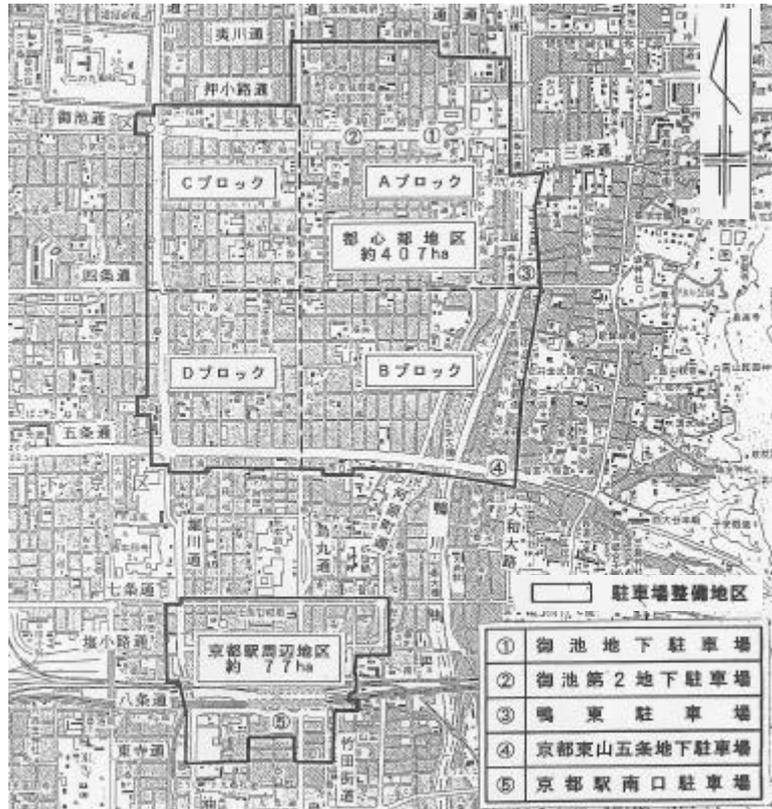
(ア) 駐車施設に伴う附置に関する施策

(イ) 助成制度

ウ 駐車場の有効利用に関する施策

4 「主要な路外駐車場の整備に関する事業の計画」の概要

駐車場整備地区及び主要な路外駐車場の位置図



(ウ) これまでの主な取組

府警の取組

違法駐車取締り・レッカー移動を行っています。京都市内での平成 17 年の取締件数は、約 46,000 件で平成 7 年に比べ 40%減少し、レッカー移動件数は、約 6,000 件で、平成 7 年に比べ 70%の減となっており改善傾向にあります。

市の取組

・ 1 違法駐車等の防止

違法駐車等条例に基づき、都心部を違法駐車等防止重点地区に指定し、違法駐車等防止指導員による指導啓発を実施しています（平日午前 10 時～午後 6 時、8 班 16 名体制）。

・ 2 駐車場の整備

駐車場整備地区である河原町御池周辺の駐車場不足の解消を目指して、御

池通に地下駐車場（980台）を建設し、平成9年から供用を開始しています。

また、駐車場条例により、大規模な商業施設等に付置義務を設け、駐車場の整備を推進しています。

また、中高層条例により、用途地域と規模にてらし一定のマンションに付置義務を設け、駐車場の整備を推進しています。

【資料27】(p80)京都市違法駐車等防止条例

【資料28】(p82)政令市における違法駐車等防止条例状況調（17年度）

（エ）施策の方向性（研究会提案）

1 違法駐停車の追放

四条通・河原町通を中心に、違法駐停車の追放のため、地域・府警・市の協働により、啓発指導又は取締活動を推進し、機能していない道路空間を有効に機能させます（注1）。

2 公共交通への転換

対象地区へのアクセスについて、公共交通にシフトさせるなど、自動車交通需要の減少に努めます。

3 駐車場の適正配置

なお存在する一定の自動車による来訪需要に対応するため、駐車場の適正配置（注2）を推進します。

4 駐車場案内システムの高度化

カーナビゲーションとの連携等駐車場案内システムの高度化を検討します。

5 駐車場の有効活用

既存の専用駐車場の休日利用や夜間利用、平日に空きの見られる店舗等に付設されている駐車場の有効活用を、関係者との調整・連携を図りながら推進します。

6 荷捌きの整序化

場所や時間を限定したり、道路空間の再配分により荷捌きのための空間を確保するなどの方策を、地域住民や地域商業者等の意向を踏まえながら検討し、荷捌きの整序化を推進します。

注1 いわゆる指定除外車について、趣旨を徹底することも必要であると考えられます。

注2 対象地区全体について一律に駐車場整備を推進するのではなく、対象地区内部である細街路については逆に抑制するという考えもあると思われます。

- 【資料 29】(p83) 放置車両取締りに係る新制度の要点 (警察資料)
- 【資料 30】(p84) 金沢市における駐車場の適正な配置に関する条例
- 【資料 31】(p88) 駐車場条例の付置義務制度の概要
- 【資料 32】(p92) 標準駐車場条例と駐車場条例の改正推移
- 【資料 33】(p93) 中高層条例等
- 【資料 34】(p95) 共同住宅に係る付置義務の政令市比較
- 【資料 35】(p97) 御池地下駐車場の概要

オ バリアフリーの推進

(ア) 地区の特性

対象地区は、居住者のみならず来訪者も極めて多く（p8）、バリアフリーの推進が求められます。

(イ)・1 基本計画等の内容

基本計画等においては、歩道のバリアフリー化など歩行空間の快適性を高めるなどとしています。

基本計画（その p66）

第1章第3節4 歩いて楽しいまちをつくる

(1) 歩く魅力のあるまちづくり

オ 職住共存地区における「歩くまち・京都」の推進

「～歩道のバリアフリー化など歩行空間の快適性を高め、～」

あるまち構想（その p24）

第5章 都心商業地区（東ブロック）の取組 / 3 今後のまちづくりの方向性

人を呼び込む仕掛けづくり

（検討をすすめていくテーマの例）

- ・ だれもが安心して訪れることができるバリアフリーのまちづくり

(イ)・2 分野別計画（バリアフリー全体構想）の内容

平成 14 年 10 月、「バリアフリー全体構想」が策定されました。

計 14 地区を「重点整備地区」に選定した手順と、重点整備地区ごとの「移動円滑化基本構想」の策定期間と、市内の全ての旅客施設や車両及び旅客施設周辺の道路などを対象とした「バリアフリー化推進に係る基本方針」及び「長期整備プログラム」を、2つの大きな柱としています。

14 の「重点整備地区」のうち「烏丸」及び「河原町」地区が対象地区に含まれます。それぞれ平成 16 年度、平成 18 年度に「移動円滑化基本構想」を策定し、バリアフリー化を進めることとされています。

◎「重点整備地区」ごとの「移動円滑化基本構想」策定期間等

重点整備地区（14地区、25旅客施設）		
移動円滑化基本構想策定期間	地区名	旅客施設
新 期	H14年度	烏丸地区 山科駅、河原町山科駅、地下鉄山科駅
	H15年度	烏丸地区 御堂橋駅、地下鉄御堂橋駅
	H16年度	河原町地区 河原町山科駅、河原町山科駅前駅、河原町山科駅前駅前駅、河原町山科駅前駅前駅前駅
後 期	H17年度	河原町地区 河原町山科駅、河原町山科駅前駅
	H18年度	河原町地区 河原町山科駅前駅、河原町山科駅前駅前駅
	H19～20年度	河原町地区 河原町山科駅前駅前駅、河原町山科駅前駅前駅前駅
		河原町地区 河原町山科駅前駅前駅前駅前駅

(ウ)これまでの主な取組

バリアフリー全体構想等に基づく取組

平成 16 年 10 月に、「烏丸」地区の基本構想を策定し、事業を実施しています。また、「河原町」地区は、平成 18 年度の策定予定となっています。

「あんしん歩行エリア」事業

「あんしん歩行エリア」事業は、歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するため、緊急に対策が必要な住居系地区又は商業系地区を指定し、公安委員会と道路管理者が連携しながら、指導取締り、交差点改良、歩道の整備等、死傷事故の抑止対策を行うものです。京都府内では、25 箇所が指定されており、対象地区も指定がなされています。

(エ)施策の方向性(研究会提案)

1 バリアフリーの推進

バリアフリー全体構想等に基づき、「重点整備地区」として、バリアフリー化を推進します。

2 「あんしん歩行エリア」事業の推進

公安委員会と道路管理者が連携し、指定地区において指導取締り、交差点改良、歩道の整備等の安全対策を総合的に行う「あんしん歩行エリア」事業を推進し、総合的な安全歩行空間の形成を推進します。

カ 安心・安全の推進

(ア) 地域の特性

対象地区は、夜間・昼間人口ともに多数を擁し（p7・8）、交通事故・犯罪とも横ばい状態（p39・40）です。魅力向上のためには、これらを減少させていくことが必要です。

また、対象地区は市内有数の繁華街を有し、安心して買い物ができる環境形成の観点からも、安心・安全の推進が必要です（p13・14）。

また、河原町通では、「ギンギン族」などによる爆音や違法駐車などにより、自動車交通の円滑性を阻害され、商業空間としての魅力を著しく損なっていました。警察の徹底した取締りなどにより、現在は沈静化していますが、今後も継続した対策が必要です。

(イ) 基本計画等の内容

基本計画（その p63）

第1章第3節3 日常生活における身近な安全や安心を確保する

(1) 犯罪や事故のない安全なまちづくり

ア 地域が主体となった生活安全対策の推進

「犯罪や事故のない、だれもが安心してくらせるまちを実現するため、地域住民や各種団体、事業者、警察その他関係機関との連携により、一体となって地域の安全活動に取り組んでいけるよう、行政区を単位とした「生活安全推進協議会」を設置し、地域が主体となった積極的な活動を展開する。」

商業ビジョン（その p31・43）

第4章 京都市の役割

2 京都市における11の重点戦略の推進

戦略3 都心繁華街の活性化

（当面取り組むべき事業）

安心して買い物できるための防犯対策支援

第5章 都心商業の活性化

4 課題

(3) 快適で豊かな商業空間の実現

エ 都心の安全対策

「都心商業の発展の基盤は、なによりも市民・観光客が安心して楽しめるかどうかにある。その意味で、特に繁華街における安全性を高める取組を進めることは重要な課題である。」

(ウ) これまでの主な取組

交通安全対策

交通対策協議会等の活動を通じて、自転車マナー向上などを呼び掛ける交通安全啓発活動などを実施しています。

暴走族等非行集団対策

京都商店連盟中京東支部中東活性化委員会が実施主体となり、五条警察署、中立売警察署が協力して、「暴走族等追放パレード」を、平成 17 年 4 月～12 月までに 7 回実施しました。

防犯カメラの設置

四条通において 82 台が設置され、平成 17 年 4 月から運用されています。

四条繁栄会が設置事業主体となり、事業費約 7 千万円で、国・市・府が 4 分の 1 ずつ補助しました。

(エ) 施策の方向性 (研究会提案)

1 官民協働による安心・安全の推進

生活安全推進協議会などを中心に、地域・府警・市の協働により積極的な活動を推進します。

2 暴走族等の不安醸成行為の追放

四条通・河原町通を中心に、地域・府警・市の協働により、暴走族をはじめ、通りの魅力を損ない不安を醸成する行為を追放する取組を推進します。

3 防犯カメラの設置・運用

四条通・河原町通を中心に、犯罪を防止するため、防犯カメラの適切な設置・運用を推進します。

(2) 歴史が息づき心安らく「美しい」まちづくり

ア まちなみ環境の形成

(ア) 地域の特性

対象地区の内部は、京町家に代表される伝統的街並みが多数残り、美観地区・高度地区・界わい景観形成地区・特別用途地区・地区計画といった都市計画の積極的活用などにより、その保全・再生・創造が進められています。(p10~12)

また、幹線道路についても、御池通が沿道景観形成地区とされるとともに、御池シンボルロード整備事業によるハード整備がなされるなど、市のあるいは日本の顔としての先進的な景観形成が進められています。

これらの取組を更に推進し、日本のみならず、世界に冠たる歴史が息づき美しい地区としていくことで、対象地区の魅力は限りなく高まります。

(イ)・1 基本計画等の内容

基本計画(そのp65・66)

第1章第3節4 歩いて楽しいまちをつくる

(1) 歩く魅力のあるまちづくり

ア まちの美化の推進

「市民ひとりひとり～まちの美化に努める。～」

イ 歩くまちにふさわしい景観の形成・保全

(イ) 市街地における景観形成

「市街地においては、景観保全・整備に関する地区の指定、歴史的意匠建築物の指定、電線類の地中化、閉校となった校舎等の良質な市有建築資産の再生利用などを通じて、京都固有の魅力的な町並みと調和した景観形成を促進する。」

(エ) 沿道の景観整備の促進

「～御池通シンボルロード等において、景観に配慮した質の高い歩道整備に努め、沿道建築物等の景観の向上を誘導する。」

オ 職住共存地区における「歩くまち・京都」の推進

「～京町家にみられるような伝統的な知恵と意匠による木造建築物の保全・再生・活用、袋路の協調建替え、共同建替えを促進する～」

第2章第1節1 美しいまちをつくる(そのp76・77)

(1) 市民、事業者と一体となったまちの美化の推進

ア 美化活動の促進

(ア) まちの美化活動の促進

「～身近で日常的なまちの美化活動の定着を図るため、「まちの美化推進住民協定」の締結拡大を促進する。」

(イ) 公園の美化活動の促進

「～地域で自発的に結成されている公園愛護協会の活動を支援する」

(エ) 地域の自転車等駐車対策協議会の設置促進

「～自転車の適正な利用マナーやルールを守るよう呼びかける地域の自転車等駐車対策協議会の設置を促進する。」

イ まちの美化に向けた監視・指導の強化

「警察等関係機関との連携強化の下、～放置自転車等の撤去、違法駐車、違反広告物等の防止・啓発活動を推進する。」

(2) 個性的で美しい景観の形成

イ 市街地のきめ細かな景観づくり

(ア) 景観保全や整備に関する地区の指定

(イ) 電線類地中化等による道路の景観向上

「～電線類の地中化を推進するとともに、道路の舗装や照明のデザインを工夫するなど、道路の景観の向上に努める。」

(ウ) 歴史的意匠建造物の指定等による地域の景観誘導

(エ) 景観整備に関する住民活動に対する支援

(オ) 屋外広告物の規制・指導等の強化

(カ) 都心部における町並み景観保全方策の検討

「都心部における文化財の周辺環境や京都らしい町並み景観を保全するため、都市計画規制や文化財保護のあり方等についての検討を進める。」

第2章第3節1 個性と魅力あるまちづくり(そのp106～108)

(1) 保全・再生・創造を基調とするまちづくり

イ 調和を基調としたまちの再生

(ア) 歴史的な市街地空間の継承・再生

「市街地においては、永い歴史のなかで培ってきた職・住・文・遊にかかわる都市機能が織り重なるまちの魅力を新しい時代にあったかたちで継承し、再生する。このため、地域と共生したマンションの建設、京町家の保全・再生、袋路における協調建替え、共同建替え等を促進し、受け継いできた地域の個性を生かした土地利用を進めるとともに、住民主体のまちづくり活動を促進し、地域コミュニティの再生を図る。～」

(イ) 職住共存地区の整備促進

「都心再生の先導的な地区として、「職」と「住」が相互にかかわりあいながら、京都の特色ある多様な生活文化を継承してきた職住共存地区においては、地域ごとの豊かな個性に応じた地域協働型地区計画の策定を進めるとともに、文化財の周辺や京都らし

い町並みなどの歴史的な景観を可能な限り保全・再生する。また、既存の町並みと新たな建築活動とが共生できる方策についての検討を進め、必要な措置を講じる。また、歴史的な町並み、にぎわいのある商店街、碁盤目状の歩きやすい街区形態など、この地域がもっている資源を生かし、歩くことが楽しくなるような回遊都市空間の整備を促進する。」

(3) まちづくりを支えるしくみづくり

ア 身近な都市空間を重視した都市計画の推進

「～特別用途地区制度や地区計画制度を積極的に活用していくとともに、地域特性に応じた開発許可制度の検討などを進め、～」

あるまち構想 (その p24)

第5章 都心商業地区(東ブロック)の取組 / 3 今後のまちづくりの方向性
人を呼び込む仕掛けづくり

(検討を深めていくテーマの例)

- ・ 地域に受け継がれた個性的なまちなみ景観の継承と形成
- ・ 共同住宅等における1階部分への店舗等の誘導

【資料 36】(p 98) 公園愛護協力会について

(イ)・2 まちづくりに係る審議会等の概要

平成 3 年 「京都市土地利用及び景観対策についてのまちづくり審議会」

「伝統と創造の調和したまちづくり推進のための土地利用及び景観対策についての答申」がなされ、「保全・再生・創造」によるまちづくりの基本的な考え方が確立されました。

平成 7 年 景観条例・京都市自然風景保全条例の制定

市は、上の答申に基づき、従来の景観条例を抜本的に改正し、制度の充実を図りました。

平成 13 年 「京都市都心部のまちなみ保全・再生に係る審議会」

職住共存地区内でのマンションの増加により、都心部らしいにぎわいや住環境、良好なまちなみが変わりつつあることから設置されました。市は、提言に基づき、平成 15 年にまちなみ保全・再生を図るための3つの新しい建築ルール(高度地区、美観地区、特別用途地区の指定)を一体的に導入しました(p 12)。

平成 17 年 「時を超え光り輝く京都の景観づくり審議会」

平成 16 年に日本で初めての景観に関する総合的な法律である「景観法」が制定されたのを機に、歴史都市・京都にふさわしい景観を保全・創出するための基本的方針及び具体的方策等について検討を行うために設置されました。

平成 18 年 3 月に中間報告がなされました。引き続き審議を行い、平成 18

年度中に最終報告が予定されています。

【資料 37】(p 102) 時を超え光り輝く京都の景観づくり審議会 (中間取りまとめ)

(ウ) これまでの主な取組

都心部・都心再生のまちづくり

・ 1 職住共存地区のまちづくり

美観地区 (4 種) に指定するとともに、三条通沿道は、界わい景観整備地区にも指定し、きめ細かな規制・誘導をおこない、景観向上を図っています (p10)。

平成 15 年の 3 つの新しい建築ルールの導入のほか (p12)、平成 16 年には幹線道路側へ 30 メートルの幅で職住共存地区の拡大を行うなど、地区特性に応じたきめ細かな規制・誘導を実施しています。

また、平成 10 年に策定した「職住共存地区整備ガイドプラン」に基づき、コミュニティの単位である元学区において、住民が共有する目標像となる地区計画の方針をまず定め、その後、住民の取組により順次具体的な建築ルールを地区整備計画として定めていく「地域協働型地区計画」を推進しており、平成 18 年 3 月末現在、修徳元学区及び本能元学区地区の 2 地区において地区計画を策定しています (p11)。

また、姉小路界わい地区において、「街なみ環境整備事業」を活用し、京町家と調和した街並みの整備を推進しています。

また、都心部の町並みを形成する京町家の再生に向け、平成 12 年 1 月に策定した「京町家再生プラン」に基づき、京町家の保全・再生に取り組むネットワークづくりや京町家の適切な改修の促進、新しい用途への活用などの支援に取り組んでいます。

・ 2 幹線道路沿道地区のまちづくり

・ 2・1 御池通沿道のまちづくり

シンボルロードとして整備された御池通沿道については、京都のメインストリートとして新たなときめきとにぎわいのある空間となるよう、沿道景観形成地区の指定や、にぎわいづくりに向けた御池通沿道特別商業地区 (特別用途地区) の指定等を行っています (p10・11)。

・ 2・2 烏丸通沿道のまちづくり

事業所の本店や銀行などが立地し、中枢市街地として発展してきた烏丸通については、美観地区 (5 種) を指定し、近代洋風建築のたたずまいや現代中高層建築物の群としての構成美を合わせ持った、歴史と新生を感じさせる京都を代表するメインストリートとしての景観の形成を図っています (p10)。

・ 2・3 四条通沿道のまちづくり

四条通沿道では、建造物修景地区（第2種）を指定しています。また、「風格と華やぎ」のある京都を代表する商業・業務地区にふさわしい良好な環境と景観を有する市街地の形成を目的として、地元商業者の発意と主体的な取組を通じて建物用途を規制する地区計画を定めています（p10・11）。

・2・4 河原町通沿道のまちづくり

河原町通沿道では、建造物修景地区（第2種）を指定しています（p10）。

道路空間の美装化

・1 御池シンボルロード等の整備

世界の人々を魅了する京都のメインストリートとして、新たなときめきにぎわいの空間となるよう、平成14年度に整備しました。

道路空間の美装化（道路の美装化、無電柱化）、広い歩道・植樹帯の確保のほか、照明灯・信号機・交通標識等を共架して京都らしい繊細でシンプルなデザインとするなど、総合的かつ先駆的な京都らしく美しい道路空間を創出しています。

また、三条通で、「歩車共存道路」（交通安全施設等整備事業、寺町通～新町通、平成10年度～12年度）の整備と、各種ストリートファニチャーの美化を推進しています。

・2 無電柱化の推進

対象地区の幹線道路については、河原町通を除き地中化が完了しています。

現在、市は、「無電柱化推進計画（平成16年度～20年度）」に基づき、無電柱化を推進しており、対象地区外の職住共存地区の細街路も計画されています。

また、市は、中長期的計画として、「重点整備対象地域」を定めています。対象地区全体は、この重点整備対象地域とされています。

【資料38】（p104）無電柱化推進計画箇所図

・3 屋外広告物の適正化

市では、屋外広告物を都市景観の重要な要素と位置付け、昭和31年に条例を定め、屋外広告物の適正化を推進してきました。この条例により大手飲料メーカーやファストフード店の看板色が京都市内で独自の落ち着いた色彩が採用されるなど、全国的にも有名な屋外広告物行政を進めてきました。

平成8年に条例を抜本改正し、窓ガラスなどに内側から表示される広告物についても一定の規制を行うことなど一層きめ細かく制度を充実しています。

対象地区については、幹線道路沿道型屋外広告物規制地域、地区内部が屋外広告物規制区域とされ、一定のルールが定められています。

まちの美化の推進

市は、都市の美化推進等のため、平成 9 年 6 月、「まち美化条例」を制定し、これに基づき、平成 10 年 2 月、都市の美化推進等のための総合的な計画である「まち美化計画」を策定（平成 14 年 11 月改定）し、積極的にまち美化を推進しています。

（エ）施策の方向性（研究会提案）

1 「職住共存地区」をより美しく

「職住共存地区」に属する対象地区の内部について、地域・事業者・行政のパートナーシップにより、京町家などによる京都らしい町並みが残る独特の個性を守り、育て、歴史が息づく京都らしく美しい地区の形成を推進します。

2 幹線道路沿道地区をより美しく

幹線道路沿道地区について、地域・事業者・行政のパートナーシップにより、ファサード、看板などの幹線通りそれぞれの個性に更に磨きをかけ、世界をリードする京都らしく美しいメインストリートの形成を推進します。

3 道路空間をより美しく

対象地区について、沿道建築物等の景観の向上をもにらんだ、質の高い歩道等の整備、電線類の地中化、照明や案内標識などのストリートファニチャーの景観の向上、屋外広告物の適正化、放置自転車等の追放など、総合的な道路空間の美装化に努めます。

4 まちの美化の推進

地域・事業者・市のパートナーシップにより、まちの美化を推進します。

イ 環境保全の推進

(ア) 地区の特性

市は、平成9年に気候変動に関する国際連合枠組条約の京都議定書が採択された都市として、事業者、市民、環境保全活動団体及び滞在者の参加と協働により、地球温暖化を防止する取組を先駆的かつ積極的に推進してきました。

対象地区は、グリーン配送の導入やペロタクシーの運行など、全国的にもモデルとなる先駆的な取組が積み重ねられてきています。

今後とも、取組を継続・拡充し、対象地区の環境を向上することはもとより、全国モデル・世界モデルとして全国、全世界の環境保全をリードしていくことが望まれます。

(イ)・1 基本計画等の内容

基本計画（その p53・54）

第1章第3節1 環境への負担の少ない持続可能なまちをつくる

(1)「京のアジェンダ21フォーラム」を核とした環境問題への取組

オ 環境にやさしい新しい観光都市づくり

カ 環境にやさしい交通体系づくり

「公共交通機関や自転車を利用しやすいまちづくり、～公共交通機関への転換等による自動車交通量の抑制など、環境にやさしく、子ども、高齢者、障害のあるひとや旅行者にもやさしい交通体系づくりを進める。」

キ 地域の文化や環境を活用する地域まるごと博物館づくり

「世界に誇る文化遺産や有形無形の文化財、環境にやさしい京都の伝統的なライフスタイルと結びついた伝統行事や工芸品、町衆の生活、さらには豊かな自然環境などを、地域まるごと博物館（エコミュージアム）として市民とともに生涯学習や観光資源に活用するとともに、それらを次世代に継承する。」

(イ)・2 分野別計画等（地球温暖化対策条例・計画、自動車公害防止計画）の内容

平成17年4月に「京都市地球温暖化対策条例」（以下「地球温暖化対策条例」という。）を施行し、同時に、平成15年6月に制定した「京都市地球温暖化対策地域推進計画（改訂版）」を同条例9条1項に規定する「地球温暖化対策計画」として位置付けました。なお、平成18年度の早期に次期「地球温暖化対策計画」を策定するため、現在、京都市環境審議会において御審議いただいています。

地球温暖化対策条例

第9条 市長は、地球温暖化対策を総合的かつ計画的に推進するため、地球温暖化対策に関する計画（以下「地球温暖化対策計画」という。）を定めなければならない。

第11条 本市は、温室効果ガスの排出の抑制等を図るため、次に掲げる施策を重点的かつ効果的に推進しなければならない。

（4）自動車等（道路運送車両法第2条第2項に規定する自動車及び同条第3項に規定する原動機付自転車をいう。以下同じ。）の使用に伴う温室効果ガスの排出の抑制を図るための施策で次に掲げるもの

ア 自己の自動車等を使用する者の公共交通機関への利用の転換の促進その他の交通需要管理施策（自動車等による交通の抑制，自動車等による交通の空間的又は時間的な分散化その他の交通の円滑化を図るための施策をいう。）

イ 貨物の効率的な輸送を促進するための施策

ウ 温室効果ガスを排出せず，又は温室効果ガスの排出の量が相当程度少ない自動車等の導入を促進するための施策

エ 自動車等の駐車時における原動機の停止を促進するための施策

京都市自動車公害防止計画

自動車公害防止対策

1 対策の基本方針

（2）総合的・計画的な施策の推進

自動車公害の防止を図っていくためには、発生源対策，交通需要管理（TDM）施策，交通流対策及び交通基盤整備対策，普及啓発，調査研究等の多種多様な施策を適正に組み込んで推進する必要がある。

2 自動車公害防止対策

（1）発生源対策

イ 低公害車・低燃費車の普及

（カ）グリーン配送の促進（低公害車や低排出ガス車による貨物輸送）

（現状と課題）

環境負荷の少ない車による貨物輸送の促進が重要である。特に、納入業者等に対して、納入の際には低公害車や低排出ガス車の使用を求める「グリーン配送」制度の導入が有効であると考えられる。

（対策の方向性）

今後、低公害や低排出の貨物車の普及に努め、市庁舎へのグリーン配送の導入も検討していく。

（4）普及啓発

普及啓発は、啓発活動と環境教育の2つに分類される。その中でも、

啓発活動に含まれる対策であるアイドリング・ストップ運動が有効であると考えられるため、重点施策として積極的に推進する。

(現状と課題)

自動車に係る大気汚染や騒音等の問題の根本的な解決のためには、一人ひとりが自ら環境負荷を発生させているという自覚を持ち、ライフスタイルそのものを見直していくことが重要である。このため、「アイドリング・ストップ運動」など、「環境にやさしい行動」を実践できるような普及・啓発や環境教育を行うことが重要である。

ア 啓発活動

(イ) アイドリング・ストップ運動

アイドリングにより、大気汚染物質が排出されるとともに、エンジン音による騒音も発生する。特に、商業施設における荷物の積み卸し時のアイドリングや観光地における客待ちのバスやタクシーのアイドリングによる地域住民に与える影響が問題となっている。

今後も、引き続き街頭キャンペーンやイベントを開催するとともに、市内の駐車場への啓発用ポスター貼付の推進や商業施設等への協力要請等を行い、アイドリングストップ運動を積極的に推進していく。

(オ) 環境にやさしい自動車の運転方法等についての助言・指導

駐停車時のアイドリングストップ、適正速度での走行、タイヤ空気圧の適正化、空ぶかしや急発進・急加速・急ブレーキの抑制など、自動車運転時のちょっとした心がけにより、大気汚染や騒音を低減させることができる。一人ひとりの環境にやさしい運転についての意識を高めることで、これらの「エコドライブ」を推進していくことが重要である。

今後、環境にやさしい自動車の運転方法に関するパンフレットを配布しドライバーへの啓発を行う等、あらゆる機会を通じて助言や指導を行っていく。

(ウ) これまでの主な取組

都心部グリーン配送の推進

運輸部門における、より実効性の高い取組を推進するため、商業・業務機能が集積し、職と住が共存する都心部において、平成 16 年 1 月に「京都市都心部(まちなか)グリーン配送推進協議会」を設立し、エコドライブの推進、環境にやさしい自動車の導入を取組の柱として、環境にやさしい配送(グリーン配送)を推進しています。

・ 1 エコドライブの推進

政令市で初めてエコドライブを推進する意思のある事業所の担当者をエコドライブ推進者として認定する制度「エコドライブ推進者認定制度」を、平成 16 年 11 月に創設しました。これまで 9 回のエコドライブ研修会を開催し、330 名のエコドライブ推進者を輩出しています（平成 18 年 3 月現在）。

・ 2 環境にやさしい自動車の導入

地球温暖化の防止と大気環境の改善を目指し、都心部において二酸化炭素と黒煙の排出を止める全国初のモデル地域として、低公害車の中でも、天然ガス自動車をはじめとする特に環境にやさしい自動車を、独自に「エコカー」と定義して普及啓発する「京（みやこ）・まちなかエコカー普及運動」を展開しています。また、この運動の趣旨に賛同し、都心部でのエコカー導入・普及に先駆的に取り組むことを、「トップランナー宣言」として 16 事業者が宣言しています（平成 18 年 3 月現在）。

アイドリング・ストップ運動の実施

啓発の強化月間として、環境月間（6 月）と観光シーズン（11 月）の年 2 回、市内の観光駐車場や大規模店舗の駐車場等において、ドライバーや通行する人等を対象として、啓発チラシやステッカーを配布し、アイドリング・ストップの徹底を呼びかけています。

ペロタクシーの運行

自転車タクシーの意味であり、日本では対象地区がまさに発祥の地です。

NPO 法人環境共生都市推進協会が平成 14 年 5 月から運行しています。現在 5 台で、4 月から 11 月まで運行しています。それなりに安定した利用があります。

（エ）施策の方向性（研究会提案）

1 TDM 施策の推進

自動車からの温室効果ガス排出量を抑制するため、地球温暖化対策計画に基づき、自動車単体の対策や、公共交通機関及び自転車等の利用促進を推進します。

2 グリーン配送等の推進

グリーン配送の推進や、ペロタクシーの運行など、対象地区における先導的な取組を推進します。

【資料 39】(p105) ペロタクシーについて

(3) 楽しくわくわくする「華やか」なまちづくり

ア 商業の振興

(ア) 地域の特性

対象地区は、歴史文化都市・京都を発信する先導的商業地であるとともに（p13・14）、市民に暮らしの楽しみを提供するにぎわい空間（p8）でもありません。

今後とも、ますます新・旧、良質な商業者が多数集積することにより、京都ならではの華やかさとにぎわいが維持・増大されることが望まれます。

(イ)・1 基本計画の内容

基本計画（その p93）

第2章第2節1 産業連関都市として独自の産業システムをもつ

(3) 地域に密着した商業の振興

ア 魅力ある商店街づくりに向けた支援

「それぞれの地域に応じた大型店の誘導・規制などにより、地域特性を考慮した望ましい商業集積を図り、地域に密着した商業の振興と魅力あるまちづくりを進める。また、安心して買物ができ、観光客にも魅力のある商店街づくりをめざして、情報通信技術（IT）関連機器の導入やまちのにぎわい創出を図る取組などへの支援を行う。」

(イ)・2 分野別計画（商業ビジョン）の概要

「京都の商業は、京都という都市にふさわしい、京都市民・観光客などに貢献することをめざすこと」をねらいとし、平成16年度に策定されました。4つの「京都がめざす商業の姿」を掲げ、それを実現するための商業者の役割や市民等への期待、更に市の役割を5つの転換と11の戦略という形で構成しています。

特に対象地域に関係するものとして、11の戦略のうちの一つとして、「都心繁華街の活性化」が掲げられ、更に第5章において、方向性・課題・今後の取組などが示されています。

<参考>

4つの「京都がめざす商業の姿」

- ・ 歴史文化都市・京都を発信する先導的商業
- ・ 京都で働き暮らす人々の日常の暮らしを支える普段着の商業
- ・ 歩いて買って食べて遊んで安心して楽しめる美しい京都の商業空間
- ・ 才覚を発揮して元気に競い合い共同する京都の商業者ネットワーク

11の戦略

戦略 地域商業ビジョンの策定

戦略 地域商業ビジョンの具体化や地域商業を評価する仕組みなどの構築

戦略 都心繁華街の活性化

戦略 商業と観光の一体的推進

戦略 京都の特色を生かした創造的な商業の振興

戦略 景観・交通・福祉等をとおした地域の魅力向上

戦略 企画提案型の商業振興の推進

戦略 商業者の持続的発展と新たな商業ベンチャー育成

戦略 商業者ネットワークの活性化促進

戦略 リーダー、コーディネーターの育成

戦略 食の安全に向けた取組の推進

戦略3「都心繁華街の活性化」の内容

「戦略的に重要な位置づけを持つ都心繁華街の商業集積の振興を集中的に推進する。」

- ・ 今後の方向性については、第5章で記述。

(当面取り組むべき事業)

都心商業の活性化を議論・検討する委員会の設置

ストリートコンセプトの検討支援

御池通シンボルロードのにぎわい創出支援

環境にやさしい配送の推進

地区計画をはじめとする都市計画手法の導入支援

安心して買い物できるための防犯対策支援

都心部の美化に関する総合的な取組の推進

華やぎやにぎわいを呼ぶ交通社会実験等の検討

第5章「都心商業の活性化」の概要

1 なぜ都心商業を考えるのか

(1) 都心商業の活性化は京都市全体の活性化

(2) 新しい取組の起こり

(3) 観光都市としての魅力向上

2 対象エリアの考え方

「～課題に応じた柔軟な区域イメージを持つことが重要である。」

3 都心商業のめざす方向性

- ・ 都心商業の魅力アップに向けた「渦巻き」の創造

「都心の有する地域ポテンシャル（文化，歴史，町衆など）を最大限に活用し，「魅力的で個性的な個店の集積促進」「積極的な商業者・事業者ネットワークの事業展開」「基盤整備を通じた地域価値の向上」の3つが繰り返されることによって～」

4 課題

（1）魅力的な商業・商業者の集積促進

- ア まちの変化への対応
- イ 通りの個性の発信
- ウ 既存の大規模小売店舗の建替問題
- エ ふさわしくない事業者の参入への対応
- オ 都心商業の情報発信
- カ 観光都市にふさわしい「もてなし」の実現

（2）豊富な文化ストックに基づく都心の価値づくり

- ア 都心の祭・行事
- イ 文化ストックの再発見と情報発信
- ウ 地域特性の維持，伸長
- エ 現代の町衆の集結

（3）快適で豊かな商業空間の実現

- ア 快適な歩行者空間の創出
- イ 都心への交通手段の利便性向上
- ウ 商業者，市民，観光客のモラル向上
- エ 都心の安全対策

5 今後の取組

（1）仕組みをつくり，人づくりを進める

- ア 都心の商業者が自由に関係できるネットワークづくり
- イ 都心の商店街組織による面的なネットワークづくり
- ウ 都心に関わるNPOや市民団体による開かれたネットワークづくり

（2）新しい萌芽を伸ばしていく

「都心の幹線道路から中に入った細街路では，モザイク状に新しいお店が出店し，新たな都心商業の魅力を生み出している。～一方で前述のとおり，都心では商業者や市民団体が活発に活動している。～こうした新しい萌芽を着実に伸ばすとともに，多様な取組がますます活発に展開されることを応援し促進することが必要である。」

(3) 一つ一つ取り上げて取り組む

「一つ一つ課題を明確にして、広く意見交換を進め、社会実験を行って、その結果に学びながら、関係者の合意とまちづくりへの共感、互いの信頼関係を築き上げていって、着実に新しい都心商業づくりを進めていかなければならない。」

(ウ) これまでの主な取組

「商い創出事業（商い修得型）」の推進による出店促進

商業施設新風館（中京区三条烏丸）において、新規商業ベンチャーを育成するため、同施設1階のワゴン店舗にて一定期間商業活動を行うなかで経験を養い、正規の開業につなげることを目標として、平成16年度から実施しています。

平成16年度の支援対象者5名のうち1名については、平成17年9月に職住共存地区内にて個店の開業を果たしています。

交通系ICカードを活用した商業振興・公共交通利用促進

交通系ICカードを活用し、公共交通利用者が対象地域を中心とする特定の店舗において、一定の買い物を行った場合に、運賃を還元するしくみを検討しています。平成18年3月に、交通系ICカード「PiTaPa」を活用し、都心部商店街の35店舗を対象とした社会実験を実施しました。

平成18年度も、引き続き「交通系ICカード」を活用した社会実験を、規模を拡大して実施する予定です。

(エ) 施策の方向性（研究会提案）

1 魅力ある個店の創出

商い創出事業や商業者のネットワークづくり等により、魅力的なお店の出店を促します。

2 公共交通利用促進

ICカードを活用した公共交通利用促進を積極的に行い、ゆっくりと買い物できる快適な道路空間の確保を目指します。

3 安心できる買い物環境づくり

商店街への防犯カメラの設置など、安心できる買い物環境づくりに向けた商業者の取組を支援します。

4 通りごとの個性を生かした魅力あるにぎわい空間づくり

商業者の企画提案による魅力的な買い物空間づくりへの支援を行います。

イ 観光の振興

(ア) 地区の特性 (商業ビジョン p38)

対象地区には、積み重ねられた歴史や文化を背景に、美しい京町家が数多く残り、また幕末の史跡や近代洋風建築などの近世以降の観光資源が数多く残っています (p6)。

一方で、京都市民の生活を支え、彩りを与えてきた都心の商業自体も、近年、新たな観光資源として注目されています。その一方で、平成 16 年京都市観光調査年報の訪問地調では、四条河原町の訪問率は 3.4% となっています。

観光の振興の視点からの振興策も、対象地域の「華やか」なまちづくりのためには重要です。観光都市・京都全体の魅力向上にもつながります。

(イ)・1 基本計画の内容

基本計画

第 1 章第 3 節 4 歩いて楽しいまちをつくる (その p66)

(1) 歩く魅力のあるまちづくり

エ 観光地や商店街の活性化

「市街地の文化遺産や有形無形の文化財等、地域の文化、環境を活用する地域まるごと博物館 (エコミュージアム) づくり、徒歩や自転車による環境を大切にした旅 (エコツーリズム) の推進や歩行者天国の実施など、観光客にとって歩くことの魅力が実感できるまちづくりを進める。

また、商店街の活性化と連携して、観光客も含めた多くのひとが歩き集うような、歩くことが楽しくなるまちづくりを促進する。」

第 2 章第 2 節 2 魅力ある観光を創造する (その p96)

(1) 21 世紀の京都を牽引する観光の創造

エ 歩いて楽しむまちなか観光の振興

「都心のまちづくりと連動し、京都らしさを演出したにぎわいのある歩行者空間や京町家などの活用による個性あふれる店舗や工房などが集積する観光スポットを創出し、歩いて楽しむ「まちなか観光」を振興する。」

(イ)・2 分野別計画 (観光振興計画) の内容

平成 18 年 1 月に策定されました。観光振興 5 つの宣言 (第 3 章)、21 の戦略的施策 (第 4 章)、100 の推進施策 (第 5 章) が掲げられています。

(ウ) これまでの主な取組

国内外からの観光客の受入体制充実を図るため、観光案内図板、案内標識、名所説明立札、現在地表示板の整備を行ってきました。

(工) 施策の方向性 (研究会提案)

1 歩いて楽しむ「まちなか観光」の推進

都心のまちづくりと連動し、京都らしさを演出したにぎわいのある歩行者空間や京町家などの活用による個性あふれる店舗や工房などが集積する観光スポットを創出し、歩いて楽しむ「まちなか観光」を振興します。

2 名所説明立札の計画的な整備

寺院・神社など主要観光地における名所説明立札の計画的な整備を推進します(観光振興計画 p 75 推進施策 50)。

3 観光を活用した商店街の取組の支援

観光に関するノウハウを持たない商店街が、商業の活性化に寄与するような観光商品を開発するなど、観光を活用した商店街活性化の取組を支援します(観光振興計画 p 79 推進施策 72)。

(4) 住民・事業者・行政の「パートナーシップ」によるまちづくり

(ア) 地域の特性

対象地区は、従来から元学区を中心に活発な地域活動が展開されたり、個性的な通りや商店街の活動が地域の魅力となっています。近年、まちづくりの様々な場面で、具体的に地域と行政とがそれぞれの力を発揮し、協力しあう関係がはぐくまれてきています。

地域活動の更なる活発化や、地域と行政の協働が発展されていくことが望まれます。

(イ) 基本計画等の内容

基本計画

基本構想の3つの柱のひとつとして「市民がつくる京都のまち」が掲げられ、基本計画の3つの柱のひとつとして「市民との厚い信頼関係の構築をめざして」が掲げられ、「市民と共通の情報を基に、政策の企画・実施・評価を行うことにより、透明な行政システムを築き、地方分権時代にふさわしい個性ある政策を市民とのパートナーシップで展開する自治体へと京都市が脱皮する（そのp125）」とされています。

あるまち構想（そのp25・26）

第5章 都心商業地区（東ブロック）の取組 / 3 今後のまちづくりの方向性

「安心・賑わいフォーラム」（仮称）の設置

「～まちの安心や賑わいを高めていくための方策について、地域住民や事業者、市民団体、専門家、行政などの様々な関係者が意見交換し情報を交流する場として、「安心・賑わいフォーラム」（仮称）を設置します。」

第6章 重点地区における取組の推進体制

1 歩いて暮らせる街づくり推進会議と行政との協働

「歩いて暮らせる街づくり推進会議」は、まちなかに関わる様々な人々が、互いの立場を尊重しながら自由闊達に意見交換し、よりよいまちづくりに向けて具体的な行動を話し合う開かれた場として活動を続けてきています。

今後とも、まちなかでのまちづくりの動きについての情報共有や、「歩いて暮らせるまち」をめざした意見交換や社会実験などを行なう場として、この活動をパートナーシップにより継続していきます。」

(ウ) これまでの主な取組

「歩いてらせるまちづくり推進会議」の取組

「歩いて暮らせる街づくり推進会議」は、都心部の職住共存地区が、国の「歩いて暮らせる街づくり事業」のモデル地区に選ばれたことから、同地区のまちづくりに関心をもつ地域住民や事業者、まちづくりに関心のある市民等の有志により、平成12年7月に設立されました。

「歩いて暮らせるまちづくり」について検討を行い、毎年、「まちなかを歩く日」を行うなど、様々な取組みを積み重ねてきています。

市は、特別会員として参画することをはじめ、推進会議の主体的な取組を積極的に支援しています。

<参考> 歩いて暮らせるまちづくり推進会議の主な取組（平成17年度）

「まちなかを歩く日」の実施

都心部で地域の「暮らし」と「魅力」を活かした多彩な催しを実施し、まちなかの魅力を発信するものです。平成12年度から毎年11月に行っています。

「京都まちなか交通安全ワークショップ」の実施

安全に、安心して暮らせるまち、歩いて楽しく、歩きたくなるまちを目指し、まちなかの交通問題に関するワークショップを2回実施しました。ワークショップでは、自転車問題が中心に提起されました。

交通安全に関する高倉小学校との協働事業

9月から10月にかけて、高倉小学校の授業で自転車・交通安全問題に取り組み、小学生とともにまち歩きを行いました。

地域の主な取組

- 御池通：「御池沿道関係者協議会」による取組

御池通をシンボルロードとして、新たなにぎわいの創出及び更なる景観の向上の実現に向け、地元・経済界・行政のパートナーシップによるまちづくりを進め、市民に親しまれる道路となるよう、検討を行っています。

NPO法人「都心界限まちづくりネット」の取組

姉小路界限を考える会を母体に設立されました。御池通の景観形成に向けた取組を行っており、今後は御池通の清掃活動や違法駐輪対策に取り組む予定です。

- 四条通：「風格と華やぎ」のあるまちづくりに自主的に取り組まれています。

平成15年度には、地区計画を策定（平成17年度に変更）するとともに、全国都市再生モデル調査「風格と華やぎのあるまち

づくりビジョン策定調査」を実施しています。また、平成 16 年度には、防犯カメラ設置事業を行っています（p99）

- ・ 姉小路通：姉小路通を考える会の取組（あるまち構想 p22）
- ・ 三条通：京の三条まちづくり協議会の取組（あるまち構想 p22）
- ・ 商店街の取組（あるまち構想 p22）
- ・ 中東活性化委員会の取組（あるまち構想 p22）

（エ）施策の方向性（研究会提案）

1 歩いて暮らせる街づくり推進会議の活動推進

歩いて暮らせる街づくり推進会議の活動をパートナーシップにより継続していきます。

2 まちづくり方策を検討・推進する協議会の設立

地域住民や事業者、市民団体、専門家、行政などの様々な関係者により構成される、「（仮称）歩いて楽しいまちなか戦略推進協議会」を設立し、歩いて楽しいまちづくりのための方策について検討・推進します。

3 地域の取組の推進

その他の地域の取組を推進します。