

Bユニットイメージ図

環境

京・ゴミゼロスタイル 2R社会の形成

1. 環境ビジネス機会の創出
 - ・エコファイナンシャルプランナーによる省エネ・新エネ生活への経済的アドバイス
 - ・リサイクル・リースレンタルショップの普及
 - ・次世代省エネ基準の作成
2. 祇園祭ゴミゼロプロジェクト
 - ・屋台でのリユース食器の使用, 間伐材によるリサイクル食器の使用
 - ・祇園祭開催期間のカーフリーマンスリー実施

京・町家スタイル

京町家での暮らしをとおして、環境にやさしいライフスタイルを提案する

1. 市内に京町家街を創出
2. 京町家の人々の集う場とする
3. 京町家をとおして、環境に優しいライフスタイルを提案する
4. 京町家を文化と学びの発信地とする

観光

京スタイル

したはる？

京都らしさをいかした環境先進都市
～環境を基軸に新たな京都型の生活・産業・観光・交通スタイルの開発～

京・チャリスタイル

エコロジーでエコ/ミーな移動手段
自転車の利用促進

1. 自転車利用環境の整備（ソフト面）
2. 自転車利用環境の整備（ハード面）
3. コミュニティサイクルシステムの導入
4. 自転車タクシーの利用促進
5. 自転車登録制度の創出
6. エリアマネージメント組織による実施

京・交通スタイル

コンパクトで世界に誇る京都の強みと交通を
融合させた交通スタイルの提案

1. 利用しやすい公共交通
2. 道路の機能に応じた空間的, 時間的役割分担を明確化
3. 歩行環境, 自転車利用環境の充実
4. 自動車交通の削減（適正化）
5. 新たな技術を活用した公共交通の導入
6. カーフリーマンスリーの実施
7. ライフスタイル転換（思考の転換, 意識改革）
8. エリアマネージメント組織により, 上記取組をモデル地区で実施

交通

最重点戦略 京スタイル したはる？

Bユニットからの提案

ねがい（未来像）

京都らしさをいかした環境先進都市 ～環境を基軸に新たな京都型の 生活・産業・観光・交通スタイルの開発～

- まちのどこにも市民、観光客で賑わう、市民にとって誇れる魅力に溢れる
- 公共交通が便利で、散歩や自転車が似合う
- 地球環境への危機感を市民が共有し、立ち向かう



【重点戦略の基本的な考え方】

本市が抱える「環境」、「観光」、「交通」という課題であり、強みである3つの分野を統合的に対応させる新たな取組を行う。市民や来訪者が、自らのライフスタイルを見つめ直し、ライフスタイルを転換させることを通じて前述の課題を解決し、目標を達成する。さらには、魅力的な暮らし方―「京（きょうと）スタイル」が市民の間に広まり、京スタイルを世界に発信するまち京都を創造する。

《現状》

【環境面】

- * 民生部門のCO₂排出量は、基準年（90年）と比較して増加している。
- * 2R情報含め、環境について知識・行動がまだ市民に浸透していない。

【観光面】

- * 町家の維持保存が課題となっている。
- * エコブームが話題を呼び、環境に配慮した暮らしが注目されている。

【交通面】

- * 観光地を中心に、都心部では、自動車による渋滞が発生している。
- * 地球温暖化防止のためには、運輸部門からのCO₂排出量を減らすことが必要である。
- * 公共交通の利便性が高くない中距離の移動には、自動車が利用されることが多い。
- * 自転車マナーの確立が不十分
- * 限りのある駐輪スペース

《実態》

【環境面】

- * 温室効果ガス排出量の比較（90年→06年を比較）
- 民生・業務部門+17.3%増
- 民生・家庭部門+21.8%増

【観光面】

- * 都心18学区で5,992軒
- * 平成10年度調査時点から927軒除去、年平均132軒除去

【交通面】

- * 交通手段別分担率（H2→H12）
- 自動車 26.5%→28.2%
- 鉄道 14.7%→16.3%
- バス 6.8%→5.4%
- 二輪、徒歩 44.9%→42.9%
- * 観光客の交通機関別利用者数（H15→H19）
- 鉄道 26,104→30,386千人
- マイカー 13,174→14,335千人
- バス 4,462→4,724千人

《目標》

【環境面】

- * 温室効果ガス排出量の削減目標 2020年▲30%（1990年基準）
- * 処理処分量削減率 2015年▲25%（2001年基準）

- * 再生利用率 2015年 27%

【観光面】

- * 町家をとおして、環境に優しいライフスタイルを提案する。
- * 町家ステイなど、ゆとりのある体験型観光コンテンツを充実させる。

【交通面】

- * 交通手段別分担率自動車 20%以下、鉄道 20%、バス 10%、その他 50%以上（2030年）（「歩くまち・京都」総合交通戦略中間とりまとめ（案））
- * 自動車依存社会から脱却することによる環境への負荷の低減→運輸部門のCO₂排出量 2020年 553,900t←CO₂削減（環境モデル都市目標値）
- * 安心・安全・便利な自転車利用環境の整備→市内の自転車道〇km
- * 自転車利用マナーの向上

《方略》

- 1 京・ゴミゼロスタイル
市民生活の視点からリデュース・リユース（2R）を促進し、環境にやさしいライフスタイルを提案する。
- 2 京・町家スタイル
市内に京町家街を創出し、環境に優しいライフスタイルを提案し、京都のまちを学びの発信地とする。
- 3 京・交通スタイル
コンパクトな都市構造で、世界に誇る京都の強みを活かすことができる交通スタイルへの転換を図るため、自動車依存社会から脱却し、安全・安心で利用しやすい、人と公共交通優先の交通スタイルを提案する。
- 4 京・チャリスタイル
自転車利用環境を整備することにより、自転車の利用を促進する。自転車が公共交通と徒歩を補完し、移動の利便性を高め、かつ環境にも優しい交通体系の構築を図る。

重点戦略

京・ゴミゼロスタイル

Bユニットからの提案

ねがい（未来像）

2R社会の形成

- 2R社会を目指すことにより
 - リデュース・リユースの促進
 - 低炭素社会
 - 環境意識の啓発



【重点戦略の基本的な考え方】

低炭素社会の形成が重要とされている今、CO2 排出量は、総量では最近 10 年間ほぼ横ばいであるが、家庭、事務所・商業施設等といった民生部門は基準年(1990 年)と比較して増加している。そこで、市民生活の視点からリデュース・リユース(2R)を促進し、ライフスタイルを変えるきっかけを提供する。

また、観光都市・環境モデル都市として、既存の環境対策や審議会・委員会との融合のもとゴミゼロ(2R)を目指し、世界へ発信する。

《問題点》

- 民生部門の CO2 排出量は、基準年(1990 年)と比較して増加している。
- 2R 情報含め、環境についての知識・行動が、まだまだ市民に浸透し切れていない。

《実態》

- 温室効果ガス排出量の比較(1990 年→2006 年を比較)
民生・業務部門 +17.3%増
民生・家庭部門 +21.8%増
- ごみの総排出量削減率 ▲7.6%
処理処分量(焼却量+直接埋立量)削減率 ▲16%
(2001 年→2006 年を比較)
- 再生利用率 11%→15%
(2001 年→2006 年)

《目標》

- ・ 温室効果ガス排出量の削減目標 2020 年▲30%(1990 年基準)
- ・ 処理処分量削減率 2015 年▲25%(2001 年基準)
- ・ 再生利用率 2015 年 27%

《京都力》

- ・ 既存の環境対策や環境モデル都市に選定されるなど環境に対する意識が高い。
- ・ 大学等の研究機関が集積し、環境技術開発が存在する。(環境ナノ拠点の形成)

《主体》

- ・ 行政・事業者・市民(観光客)がゴミゼロを目標に協同的に取り組む。

《方略例》

- 1 エコビジネスの創出
(生活の中で、自然と環境ビジネスに触れる機会を創出する)
 - ・ エコファイナンシャルプランナーによる省エネ・新エネ生活への経済的なアドバイス。(グリーン購入・グリーンコンシューマー定着に関わる事業の提案・支援)
 - ・ レジ袋有料化の徹底。デポジット制度の導入。リユース・リースレンタルショップの普及。(2Rネットワークの作成)
 - ・ 次世代省エネ基準の作成。(太陽光パネル・LEDなどの次世代省エネ・新エネ技術商品の普及、新町家・木の家など省エネレベルの建築分野への拡大)
- 2 祭ゴミゼロプロジェクト
(数多くある祭で 2R を促進する)
 - ・ 地域祭(市民参加型の祭)でのリユース食器の使用。
 - ・ 祇園祭開催期間のモディリティマンスリー実施。(交通規制により環境負荷を軽減)

重点戦略

京・町家スタイル

Bユニットからの提案

ねがい（未来像）

京町家での暮らしをとおして、環境にやさしいライフスタイルを提案する。

- ゆとりある観光を体感してもらう
- 京町家により ○環境にやさしいライフスタイルを提案
- 町家を文化と学びの発信地とする

【重点戦略の基本的な考え方】

市内に京町家街を創出し、町家ステイをとおして観光客にゆとりのある観光を体感してもらうとともに、環境に優しいライフスタイルを提案し、京都のまちを文化と学びの発信地とする。

《現状》

- 町家の維持保存が課題となっている。
- 町家を活用したレストランや町家風の建築物が注目されている。
- ゆとり観光、体験型コンテンツが不足している。
- エコブームが話題を呼び、環境に配慮した暮らしが注目されている。

《実態》

- ・都心18学区で5,992軒（平成16年3月京町家まちづくり調査集計結果）
- ・平成10年度調査時点から927軒除去、年平均132軒除去
- ・現在、市内に残存する全町家を対象とした調査実施中（H20.10～H22.3）
- ・低炭素型景観型ハイブリッド住宅（環境モデル都市京都）

《目標》

- ・京町家をとおして、環境に優しいライフスタイルを提案する。
- ・町家ステイなど、ゆとりのある体験型観光コンテンツを充実させる。
- ・京都を文化の発信地としてPRする。

《京都力》

- ・世界遺産や文化が数多く存在する。
- ・観光都市として知名度が高い。
- ・Do you Kyoto?など、環境に配慮した取組みが行われている。

《主体》

- ・民間活力が主体となり、行政は、その活動を支援する。

《方略》

- 1 市内に京町家街を創出する
 - ・市南部の、広い駐車場を確保できる場所に設置し、シャトルバスで京都駅近辺や四条界隈とつなぐ。
 - ・車両は基本的にエコ町家街の中に入れない。
- 2 京町家をとおして、環境に優しいライフスタイルを提案する
 - 住宅展示場を設置し、京町家でのエコな暮らしを体感してもらい、環境に優しいライフスタイルを提案する。
- 3 京町家を人々の集う場とする
 - ・町家ステイなどゆとりのある観光をすすめ、体験型観光を取り入れる。
 - ・京野菜を使ったレストランや京都ならではの品々を売る店を入れる。
- 4 京町家を文化と学びの発信地とする
 - ・京町家で若手アーティストの作品を展示する。
 - ・京町家を「学び」の場として、小学生の総合的学習の機会、中学生の職業体験等に利用していただく。

重点戦略

みやこ 京・交通スタイル

Bユニットからの提案

ねがい（未来像）

コンパクトで世界に誇る京都の強みと交通を融合させた交通スタイルの提案

人と公共交通優先の交通スタイル

- 持続可能な都市（環境先進都市、低炭素社会）としてあり続ける
- コンパクトな都市構造に適した人が主役である交通体系
- 観光の質を高める交通体系

【重点戦略の基本的な考え方】

人口減少、超高齢化社会へと進む中、持続可能な都市であり続けるためには、コンパクトな都市構造で、歴史、伝統、文化、環境、観光、景観などの先進都市である京都の特性を活かすことができる交通スタイルが必要である。そのためには、自動車依存社会から脱却し、安全・安心で利用しやすい、人と公共交通優先の交通スタイルへの転換が必要であり、次の重点戦略を提案する。

《現状》

- * 観光地を中心に、都心部では、自動車による渋滞が発生している。
- * 地球温暖化防止のためには、運輸部門からのCO2排出量を減らす必要がある。
- * もともとコンパクトな都市構造である京都にとっては、必要な自動車は限られている。
- * 市民や観光客にとって利用しやすくわかりやすい交通体系とはなっていない。
- * 京都においては、自動車による観光は似合わない。また、自動車による観光では、本当に質の高い観光とはなっていない。
- * 自動車利用者が目的に応じた道路の使い方をしていない。
- * 道路の空間的、時間的役割分担がはっきりしていない。
- * 荷捌きシステムのあり方が課題

《基礎データ》

- * 交通手段別分担率(H2→H12)
自動車 26.5%→28.2%
鉄道 14.7%→16.3%
バス 6.8%→5.4%
二輪、徒歩 44.9%→42.9%
(第4回京阪神都市圏PT調査)
- * 交通機関別輸送分担率(S60→H18)
マイカー 42.4%→54.1%
鉄道 19.7%→24.4%
バス 35.7%→14.4%
(H18京都市交通事業白書)
- * 観光客の交通機関別利用者数(H15年→H19年)
鉄道 26,104→30,386千人
マイカー 13,174→14,335千人
バス 4,462→4,724千人
(H19京都市観光調査年報)
- * 観光客の利用交通機関別構成比(H19)
鉄道 61.4%、バス 9.6%、マイカー 29.0%
(H19年京都市観光調査年報)
- * 観光客の京都に関する感想のワースト2交通と道路
(H19年京都市観光調査年報)
- * 時間どおりに運行するならばバスを利用する(33.6%)。(H19年度第1回市政総合アンケート)
- * 鉄道・バスの本数が多ければ利用する(37.2%) (H18年度第3回市政総合アンケート)

《目標》

- * 交通手段別分担率
自動車 20%以下、鉄道 20%、バス 10%、その他 23%以上(2030年) (「歩くまち・京都」総合交通戦略中間とりまとめ(案))
- * 自動車依存社会から脱却することによる環境への負荷の低減→運輸部門のCO2排出量 2020年 553,900t-CO2削減(環境モデル都市目標値)

《京都力》 ～京都力を活かす～

- * コンパクトな都市構造
- * 世界に誇るべき魅力ある財産(歴史、伝統、文化、環境、観光資源など)
- * 地域力(自治組織、地元団体、NPO、交通関係組織、大学など)

《主体》

- * 市民や事業者、また、観光客の交通スタイルの転換を図る必要があるため、行政、市民、事業者、大学などと連携し、推進する。
- * エリアマネジメント組織(住民・事業主・地権者等による主体的な取組)の適用

※エリアマネジメント組織

地区の住民や事業者等が自治的に地区の公共空間の環境整備、維持管理、イベント実施等のまちづくり活動を担い、活動資金の調達や財源の確保を含めた地域自治を思考する組織

《方略》

- 1 利用しやすい公共交通
 - ・ 地下鉄を中心としたわかりやすいバス路線への再編
 - ・ バスのダイヤ再編
- 2 道路の機能に応じた空間的、時間的役割分担を明確にする。
 - ・ 自転車ネットワークの構築
 - ・ 物流の荷捌きシステムの構築など
- 3 歩行環境、自転車利用環境の充実
 - ・ 道路利用形態の再配分、トランジットモール
 - ・ 歩道の拡幅、バリアフリー化、無電柱化
- 4 自動車交通の削減(適正化)
 - ・ 必要な自動車交通を都市構造に適した形で処理。
 - ・ 物流のあり方について(共同集配システム)
 - ・ パーク&ライド、フリッジ駐車場システム、ロードプライシング
 - ・ 自動車利用者の目的に応じた道路の適正な配分(自動車利用者のモビリティマネジメント?)
 - ・ ITSを活用した適切な道路への誘導(規制ばかりが有効か?)
- 5 新たな技術を活用した公共交通の導入
 - ・ LRT、IBTの導入
- 6 カーフリーマンスの実施
 - ・ 祇園祭りとあわせて、カーフリーマンスの実施
- 7 ライフスタイル転換(思考の転換、意識改革)
 - ・ モビリティマネジメントの推進
- 8 エリアマネジメント組織(住民・事業主・地権者等による主体的な取組)により、モデル地区において上記取組を組み合わせて実施。

重点戦略

京・チャリスタイル

Bユニットからの提案

ねがい（未来像）

エコロジーでエコミーな移動手段 自転車の利用促進

- 環境への負荷を軽減する
- 健康の増進を図る
- 交通をより便利にする

【重点戦略の基本的な考え方】

環境モデル都市であり、かつ「地球温暖化防止京都会議」の開催都市でもある京都市は、その「京都力」を生かし、環境への取組の先駆者になることを目指す。その取組の一つとして、環境への負荷が少ない乗り物である自転車の利用促進を図る。市内の長距離は公共交通、近距離は徒歩で移動するが、公共交通や徒歩を補完する乗り物として、自転車利用の促進を提案する。

市民や観光客が心地よく自転車を利用できるよう、環境の整備にも取り組む。

《現状》

- * 公共交通の利便性が低い中距離以上の移動には、自動車が多く利用されていることが多い。
- * 自転車利用マナーの確立が不十分。
- * 自転車を中心に整備された道路空間
- * 限りのある駐輪スペース
- * 交通体系の中での自転車の位置付けが不明確

《実態》

- * 自転車事故（H20）
件数 2,340件
死者数 5人
- * 交通手段分担率（H12）
自動車 28.2%
二輪・徒歩 42.9%
- * 市内の自転車道
総延長 km
- * 公共駐輪場（H21.2現在）
57箇所 約3万5千台

《京都力》

- ～京都の財産を生かす～
- ・市街地の大部分が平坦。
- ・地域力が強い。
- 自転車利用マナーの啓発
- ・大学や観光名所が多い。
- 自転車利用のニーズがある。

《目標》

- 公共交通と徒歩を補完する、安心・安全・便利な移動手段⇒自転車
- * 自転車利用マナーの向上
- * 安心・安全・便利な自転車利用環境の整備
→市内の自転車道 km
・市内自転車事故による死者ゼロ
- * 移動手段を自動車から公共交通と自転車へ転換することによる環境への負荷の低減
→運輸部門のCO₂排出量 2020年 553,900t - CO₂削減（環境モデル都市目標値）
- * 交通分担率
→自動車 20%以下 自転車 20%

《主体》

ハード面の整備は、行政が主体となって取り組み、ソフト面では学校や地域、市民が主体となって利用マナーの啓発と遵守に努める。相互に協力し、ハードとソフトの両面から整備する。民間事業者にも協力を求める。

《方略》

- 1 自転車利用環境の整備（ソフト面）
- 2 自転車利用環境の整備（ハード面）
- 3 コミュニティサイクルシステムの導入
- 4 自転車タクシーの利用促進
- 5 自転車登録制度の創出
- 6 エリアマネージメント手法

《分野別の効果》

- 1 環境
環境に優しい交通体系の実現
- 2 交通
公共交通を補完し、より便利に
- 3 観光
公共交通の利便性が高まり、観光名所間の移動が便利に。
- 4 安心・安全
自転車の利用環境を整備することにより、歩行者へも安心・安全な空間を提供
- 5 財政
・観光客が増えることによる収益
・燃料消費量の減少による貿易赤字の削減
・健康増進による医療費支出抑制

案

方略1 自転車利用環境ソフト面の整備

現状 自転車には明確なルールや違反に対する罰則があるにも係らず守られないことが多い。そのことにより、歩行者からも自動車からも邪魔者扱いされる。

法により罰則は定められているが・・・

| | | |
|-----------------|---|--------------------|
| (例)夜間に無灯火で走行する。 | → | 5万円以下の罰金 |
| 歩道を猛スピードで走行する。 | → | 3ヶ月以下の懲役又は5万円以下の罰金 |
| 車道の右側を通行する。 | → | 3ヶ月以下の懲役又は5万円以下の罰金 |
| 一時停止をしない。 | → | 3ヶ月以下の懲役又は5万円以下の罰金 |

理想 自転車利用者全員がルールを守ることにより、歩行者や他の自転車、自動車の安全に配慮する。自動車は自転車の安全な走行に配慮し、交通全体の安全性を高める。

提案A:総合交通体系の中での、自転車の位置付けを明確化し、啓発する。

自転車は環境に優しい乗り物であるが、パーソナルな乗り物でもある。

優先順位 **1位 歩行者** **2位 公共交通** **3位 自転車(軽車両)** **4位 自動車**

提案B:自転車のルールとマナーの啓発

学校教育の一環として取り組む。

- 年齢に合わせた自転車(交通)教育を実施する。
 - ・ 事故例を提示し、交通事故加害者や被害者になり得ることを教える。
 - ・ 安全な自転車走行の方法を教える。

提案C:悪質な違反者に対する取締りの強化

自転車マナー向上期間などの創設(府警との連携が不可欠)

方略2 自転車利用環境ハード面の整備

現状 危なくて車道を走れない。駐輪場が足りない。

→歩道走行や違法駐輪につながり、交通事故の要因となる。

理想 歩行者、自転車、自動車の三者の走行空間が分離され、相互の安全が確保される。また、十分な駐輪スペースがあり、違法な駐輪車両がなく、景観も保たれる。

提案A: 自転車走行路の確保

- ・ これからの道路は、自転車道を整備する。
- ・ 既存の道路は、走行空間の再配分を行う。
 - 堀川通など片側3車線以上の道路→1車線を自転車、公共交通、左折する自動車以外は走行禁止とする。
 - 烏丸通などの片側2車線の道路→歩道の幅員を広げ、自転車道を設ける。バス停などを部分的に設ける。
 - 片側1車線の道路→幅員が狭い道路は一方通行とすることにより歩道と自転車道を設ける。幅員が広い道路は車道を狭める。
 - 一方通行の道路→不必要な自動車の通行を禁止する。
- ・ 新たに自転車道を設けることが困難であれば、線引きをする、交差点の手前だけでも自転車走行路を明示する(自転車の交通事故は交差点内が一番多い。平成20年中では自転車事故のうち72.7%が交差点内)など、できることから始める。

提案B: 駐輪場の確保

現状の駐輪場整備に引き続き取り組むとともに、特に街中では、既存の駐車場から駐輪場への移行や、限られた空間により多くの台数を駐輪できるシステムの導入(地下式駐輪場、立体駐輪場など)を検討。

→パーク&ウォークの提案

市街地へは自転車の乗り入れも禁止とし、歩くまちとする。そのためには十分な駐輪場を整備する。

方略3 コミュニティサイクルシステムの導入

コミュニティサイクルシステムとは・・・

コミュニティサイクルシステム(CCS)とは、共用の自転車を通常のレンタサイクルのように借りた場所に返すだけでなく他の駐輪場(サイクルポート)でも貸出・返却を可能としたシステムである。電車やバスへの乗り継ぎの利便性を高め、公共交通機関の利用を促進できる点が特徴。

現状 民間事業者によるコミュニティサイクル事業が一部で実施されているものの、限定的。

- 目的**
- ① 乗り捨て可能なレンタサイクルシステムの導入により、公共交通を補完し移動をより便利にする。
 - ② 限られた駐輪空間を有効に利用するために、サイクルシェアにより自転車の総量を抑制する。
 - ③ 「自転車で巡る京都」をアピールし、観光客を誘致する。

- 課題**
- ① コミュニティーサイクルポートを設置する場所が少ない。
→市営駐車場や駐輪場の一部を利用する。広い道は道路や歩道に設置する。民間事業者や地域にも協力を求める。
 - ② 採算性を考慮すると、CCSは利用料だけではなく、広告費により運営費をまかなう必要があるが、無秩序な広告は景観を害する。
→特定の区域内への広告の掲示は事前協議を義務付ける。地下鉄の駅構内や市バス車両内の空きスペースなどに掲示する。

方略4 自転車タクシーの利用促進 ～国内では京都市が初(発)～

現状 京都に最初10台あったペロタクシーは最近では3台に減少し、あまり見かけない。

目的 ① 環境負荷を低減する。
② 新たな雇用を創出する。
③ ゆとり観光の提案

課題 ① 安全性へ危惧
② 交通渋滞の発生
→自転車利用環境を整備する。

方略5 自転車登録制度の創出

京都市内の全ての自転車に対し、登録と、ナンバープレートの設置を義務化する。

現状 自転車の防犯登録は、法により義務付けられているが、未登録でも罰則はない。登録番号も見にくい。

目的 ① 防犯対策
② 放置自転車対策
③ マナー対策

課題 既存の防犯登録制度や府警との調整が必要

方略6 エリアマネジメント手法によるモデル実施

上記方略をモデル地区において、交通政策全般と組み合わせて実施する。

※エリアマネジメント

地域における良好な環境や地域の価値を維持向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組