

京都市基本構想における関連記述

歩くまち

～だれもが安心してくらするまち～

わたしたちはさらに，経済活動を適正生産・適正消費・最少廃棄の循環経済のなかで営み，日々のくらしのなかで環境に負担をできる限りかけない生活を送ることにより，持続可能なまちをつくっていく。そして，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，先進技術を利用して総合的に構築しつつ，歩くことが楽しくなるようなまちづくりに取り組む。

これまでの主な取組

- ・「歩くまち・京都」憲章の制定，「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定
- ・地下鉄の延伸など，「歩くまち・京都」の基盤となる公共交通ネットワークを整備
- ・安心安全な通行環境の確保のため，全国に先駆けた総合的な自転車対策を推進

公共交通ネットワークの整備



「歩くまち・京都」憲章の制定
「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定



御池まちかど駐輪場整備状況



論点1 現状と課題

- ◇ 活かすべきチャンス(追い風)は？ 放置できない問題(向かい風)は？
- ◇ 活用できる資源(強み)は？ 克服すべきもの(弱み)は？

外部環境分析（施策を推進するうえで，追い風又は向かい風となる変化や社会的な状況）	
追い風	向かい風
<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道・バスは環境にやさしい乗り物である。〈27P〉 ○健康への関心が高まっている。〈27P〉 ○世界の流れは，「人と公共交通優先型社会」へとなっている。〈28P〉 	<ul style="list-style-type: none"> ○クルマ依存の市民生活。（市民生活のマイカー依存の上昇）〈16P,19P〉 ○市バス・地下鉄の利用者数は，平成21年度は，高速道路料金の大幅割引や新型インフルエンザの流行などにより大きく減少。高速道路料金無料化も含め，今後の公共交通への影響が懸念される。〈29P〉 ○日本では，鉄道の運営費に対する公的支援が無い。〈30P〉
京都の現況分析（他都市と比較して，京都の現況が優位又は劣位である事項）	
京都の強み	京都が解決・克服すべき課題
<ul style="list-style-type: none"> ○京都議定書誕生の地であり，環境モデル都市に選定された。〈31P〉 ○年間5,000万人を超える観光客が入浴する。〈32P〉 ○14箇所の世界遺産など，1200年の歴史に育まれた世界に誇る伝統と文化を有する。〈33P〉 ○徒歩・自転車利用率が全国政令指定都市でトップ。〈34P〉 ○地下鉄・市バスは京都市内公共交通の50%以上を占める，市の中心的な交通機関となっている。〈35P〉 ○市バスは，数次にわたる健全化努力によって，累積赤字の解消と一般会計補助金に頼らない経営が視野に入っている。〈36P〉 ○市民の都心部への移動手段は公共交通機関が多い。〈37P〉 ○駐輪場の整備台数は増加している。〈38P〉 ○全市的には放置自転車の台数が減少している。〈39P〉 ○バリアフリー化した旅客施設は着実に増加している。〈40P〉 ○市民は，歩行者を最優先する「歩くまち・京都」を目指すべきと考えている。〈41,42P〉 ○パークアンドライド利用者の満足度は高い。〈43P〉 	<ul style="list-style-type: none"> ○観光客の30%がマイカーで入浴する。〈44P〉 ○歴史的都心地区では，歩行者とクルマの間で，空間のアンバランスが生じている。〈45P〉 ○マイカーの流入により，まちの魅力が損なわれている。〈45P〉 ○地下鉄は，東西線の建設費がバブル期と重なったことや，乗客数が伸び悩んでいることなどから，全国一厳しい経営状況である。〈46P〉 ○観光客数の伸びに比べて，地下鉄，市バスの乗客数の伸びが少ない。〈47P〉 ○市民は，「交通」を観光都市・京都の課題であると考えている。〈48,49P〉 ○「交通」に関する観光客の評価が低い。〈50P〉 ○市バス・地下鉄の路線設定に対する満足度は比較的高いものの，市バスの「運行の定時性」について，不満の方が多い。〈51P〉 ○安全に通行できる自転車道・自転車レーンの整備が求められている。

論点2 政策の基本方向

◇ 今後10年間の基本的考え，価値観は？

<現在の方向性>

これまでの動き

「歩くまち・京都」総合交通戦略

【基本理念】

自動車交通の様々な抑制策等を通じて，クルマを重視したまちと暮らしを，「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに転換していくこと。京都議定書誕生の地であり，環境モデル都市でもある京都が日本を代表する「国際文化観光都市」と同時に，まちの賑わいを生み出す都市であり続けることを目指す。

【目標像】

持続可能な脱「クルマ中心」社会のモデル都市の形成を目指して，世界トップレベルの使いやすい公共交通を構築し，歩く魅力にあふれるまちをつくり，また一人ひとりが歩く暮らし（ライフスタイル）を大切にすることによって「歩くまち・京都」を実現する。

【3つの取組】

- 既存の公共交通を再編強化し，使いやすさを世界トップレベルにする[「既存公共交通」の取組]
- 歩く魅力を最大限に味わえるよう歩行者優先のまちをつくる[「まちづくり」の取組]
- 歩いて楽しい暮らしを大切にできるライフスタイルに転換する[「ライフスタイル」の取組]

【京都市自動車運送事業経営健全化計画・京都市高速鉄道事業経営健全化計画】

- 【自動車運送事業】市のマイカーから公共交通機関への転換の取組と連携して，路線，ダイヤの見直し，バス待ち環境向上や走行環境の改善などにより，1日当たりの乗客数を32万人まで増加させる。
- 【高速鉄道事業】地下鉄を活かしたまちづくりや政策を積極的に推し進め，地下鉄の利便性向上や駅周辺への集客施設の誘致などにより，1日当たりの乗客数を5万人増加させる。

【改訂京都市自転車総合計画（仮称）】

- 放置自転車問題の解決と適正な自転車利用を進めるための施策を総合的に推進するため「京都市自転車総合計画」を改定中
- 民間事業者との共汗による駐輪場整備をはじめとする自転車利用環境の整備及び撤去強化等による自転車利用マナー・ルールの確立

<政策を進めるうえでの悩み>

- 現段階では，自動車総量の抑制に，即効性があり持続的な効果を継続できる特別な方策がない。
- 公共交通ネットワークの利便性向上のためには，交通事業者の連携や公的支援を更に拡充する必要がある。
- マイカーから公共交通機関利用への交通行動スタイルの転換には時間を要する。

<関連データ>

- 自動車交通の現状
- 京都市内鉄道・バスネットワーク図
- 「歩くまち・京都」市民アンケート
- 京都市における交通手段の構成比の推移

論点3 市民と行政の役割分担と共汗

◇ 政策の推進に当たって市民や行政が行うべきことは？

論点4 10年後に目指すべき姿

◇ 10年後のあるべき姿やそれが達成された状態を測る指標・目標値は？