

次期京都市基本計画説明資料

政策分野 <都市基盤>

1 序

- 1-1 京都市基本構想における関連記述 1P
- 1-2 現行京都市基本計画に掲げた政策 2P
- 1-3 これまでの主な取組 3P

2 次期京都市基本計画策定に向けた論点 7P

- 2-1 論点1 現状と課題 8P
- 2-2 論点2 政策の基本方向 9P
- 2-3 論点3 市民と行政の役割分担と共汗 17P
- 2-4 論点4 10年後に目指すべき姿 22P

3 参考資料

- 3-1 現状分析関連データ 27P
 - ・客観データ
 - ・市民の声
 - ・各区基本計画策定に当たって出された課題
- 3-2 主な分野別計画の概要 41P
- 3-3 融合委員会ワークショップ結果 51P



1 序

1-1 京都市基本構想における関連記述

～まちの基盤づくり～

市民のくらしや、京都においてなされる、あるいは京都を発信地としてなされる諸活動を円滑に行えるようにするには、生活の利便性・快適性に優れ、生活に潤いのある住み心地のよいまち、多様な経済・文化活動を支える基盤のしっかりしたまちをつくっていかねばならない。そのために、環境への負担軽減に十分配慮しつつ、都市の骨格となる交通軸など、ひとやものの円滑な流れを支える安全・快適な交通体系をはじめ、公園・緑地、教育・文化・スポーツ施設、住宅・住環境、河川、上下水道などの基盤を整備するとともに、歴史的風土や自然環境と調和した町並みの美しさを守り、山林や農地の保全を図る。

1－2 現行京都市基本計画に掲げた政策

～美しいまちをつくる～

京都が魅力あふれる美しいまちであり続けるため（略）景観や緑地の保全と向上に努める。

（略）京都の華やぎを後世に伝える新しい景観を創造するための取組を進める。

～個性と魅力あるまちづくり～

新たな都市の活力を担う市南部においては，積極的に都市機能を充実し，都市全体の魅力と活力を高める。

～多様な都市活動をささえる交通基盤づくり～

公共交通の優先を基本にした，だれもが歩きたくなる「歩くまち・京都」の考え方を踏まえ，交通需要管理施策（TDM施策）をはじめとして，社会経済動向の変化に応じた新たな交通政策の検討などに取り組みながら，地下鉄や道路等の整備を進める。

1-3 これまでの主な取組

① 人やものの円滑な流れを支える幹線道路及び京都高速道路の整備を推進



油小路通整備状況



油小路通整備状況



一般国道162号整備状況



久我橋整備状況



梅津太秦線整備状況



宝ヶ池通整備状況



②道路空間の安全・安心に配慮した魅力ある
道路環境整備（無電柱化事業）の推進



三寧坂整備状況



愛宕街道整備状況



葛野大路整備状況



三条通整備状況

③景観と低炭素社会が調和した緑豊かなまちづくりの推進



道路の森づくり



宝が池公園「子供の樂園」整備状況



四季の花ストリートイメージ図

④社会資本の効率的な維持管理の推進



幹線道路における舗装性状調査の様子



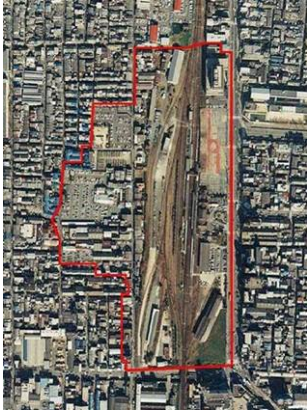
橋りょう点検状況



公園の維持管理状況



⑤新しい都市拠点の基盤整備とにぎわいを創出するまちづくりの推進



二条駅地区土地区画整理事業(右はBIVI二条)



太秦東部地区土地区画整理事業(右はサンサ右京)



上烏羽南部地区土地区画整理事業 (右は都市計画道路大宮通)



竹田地区土地区画整理事業 (右は竹田駅西口交通広場)



2 次期京都市基本計画策定に向けた論点

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（課題）は？

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？

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況を図る指標・目標値は？



2-1

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（課題）は？

追い風	向かい風
○「歩いて楽しいまち」という実感は高い<27P> ○「鉄道網や道路網が発達していることによる近隣の都市への移動の便利さ」についての実感はやや高い<28P> ○道路のバリアフリー化の推進<29P> ○駅前周辺整備事業による人流・物流の活発化<30P> ○自転車等の利用環境の整備<31P> ○新十条通及び油小路線の整備による移動時間の短縮<32P>	○社会資本（道路、橋、公園等）の老朽化等に伴う施設の維持管理や更新の必要量の増大<16P> ○都市基盤整備を行うに当たり、財源の確保が困難<15P>
京都の強み	京都が解決・克服すべき課題
○1200年の悠久の歴史景観と山紫水明の自然とが調和した形で整備してきた都市基盤 <33P> ○京都の伝統的習慣である打ち水や門はきによる道路空間の清潔さに対する意識の高さ <34P>	○道路の歩きやすさに対する市民実感が低い<13P> ○道路の安全性・快適性に対する市民実感が低い<14P> ○他都市より遅れている都市計画道路の整備<35P> ○他都市より少ない都市公園面積 <36P>

2-2

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>

○建設局中長期運営方針

- ・「適切に維持管理されたまちにする」



土木事務所による道路の維持管理



老朽危険橋の撤去（高瀬川）

- ・「歩いて楽しいまちにする」



桂駅西口整備状況



御池通オープンカフェ

- ・「歴史的な景観を生かしつつ
新たな景観を創造する」



仁王門通無電柱化整備状況



放置自転車撤去作業



御池通まちかど駐輪場の整備



- 「環境への負荷が少ないまちにする」



間伐材を活用した転落防止柵
(東堀川通)



山ノ内赤山公園 (右京区)



有栖川の美化活動

- 「安全・安心で、活力のあるまちにする」



伏見西部第三地区 (施行中)



向日町上鳥羽線整備状況



油小路線整備状況



久世高田地区JR桂川駅関連
公共施設整備状況



嵯峨嵐山駅自由通路及び橋上化整備状況



＜現在の方向性＞

- 施設の延命化や更新の平準化等を目的とするアセットマネジメント(道路・橋・公園等)を策定中
- 「京都の景観を引き立てるみち」をコンセプトに「京(みやこ)のみちデザイン指針」を策定中
- 都市災害の防止及び都市景観の向上を図る, 新たな「無電柱化推進計画」を策定中
- 地球温暖化対策やヒートアイランド現象の緩和に寄与し, 量から質へと転換を図る都市緑化を推進する, 新たな「京都市緑の基本計画」を策定中
- 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, 新たな「京都市自転車総合計画」を策定中
- 京都高速道路の残る3路線の必要性も含めあり方を検討していく

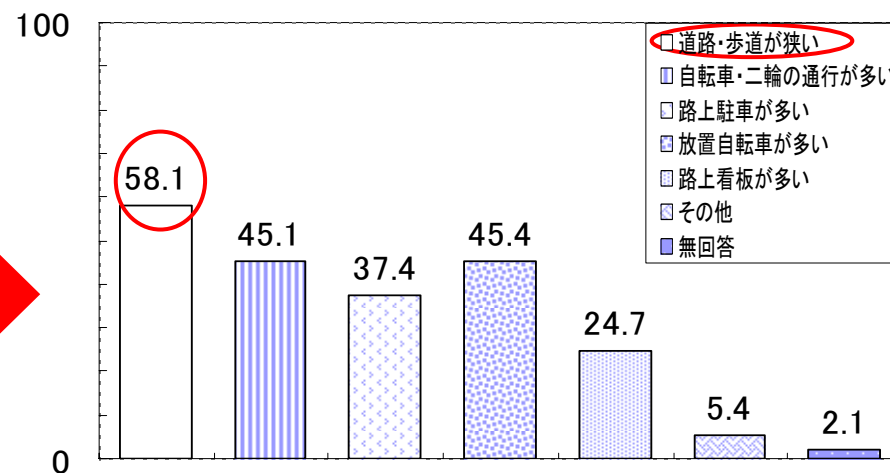
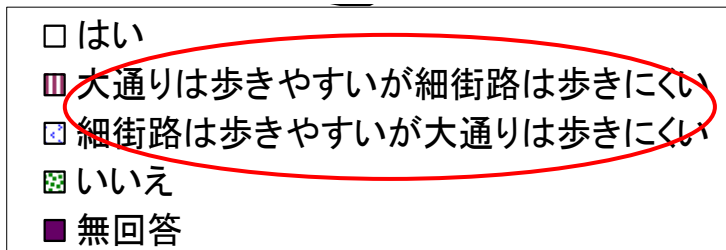
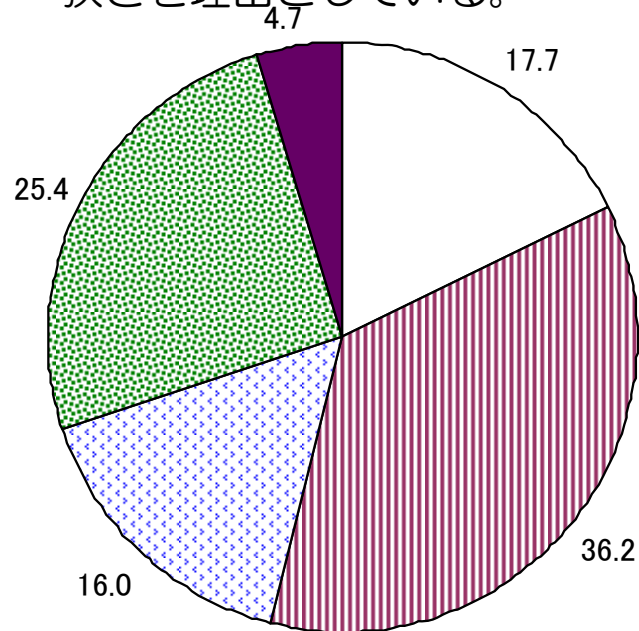
＜政策を進めるうえでの悩み＞

- 道路の歩きやすさに対する市民実感は低い＜13P＞
- 道路の安全性・快適性に対する市民実感が低い＜14P＞
- 都市基盤整備の財源確保が困難＜15P＞
- 社会資本(道路, 橋, 公園等)の老朽化等に伴う施設の維持管理や更新の必要量の増大＜16P＞

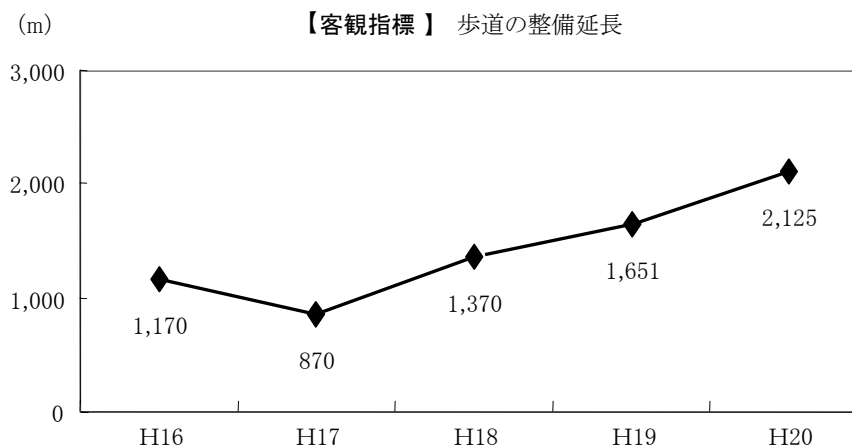
＜関連データ＞

➤道路の歩きやすさに対する市民実感が低い

●歩道の歩きにくさを7割以上の方が感じており、その過半数が道路・歩道の狭さを理由としている。



(資料) 平成18年度第3回市政総合アンケート結果



(資料) 京都市「客観指標基礎データ」

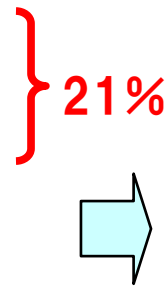
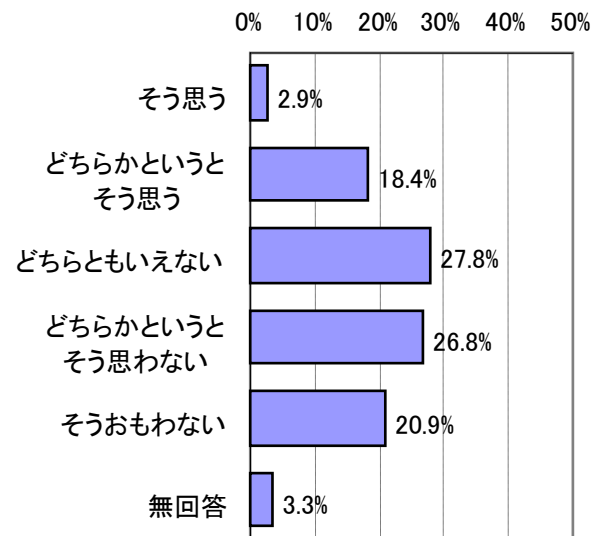


<関連データ>

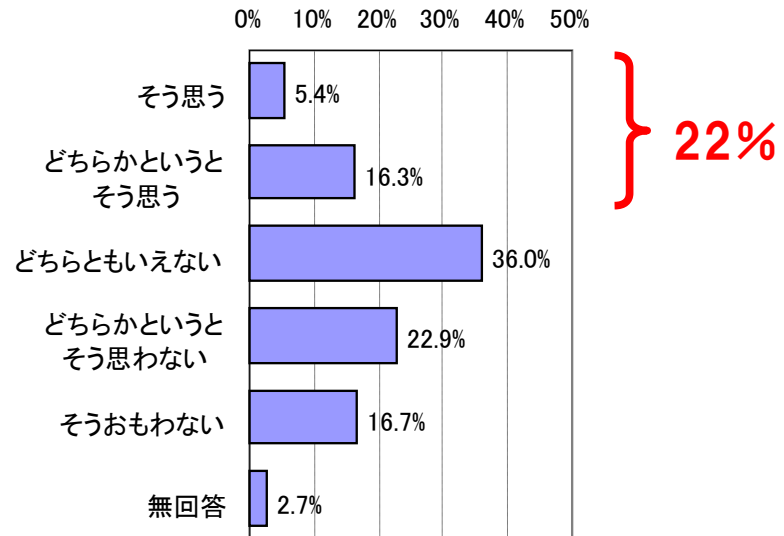
➤道路の安全性・快適性に対する市民実感が低い

- 「市内の道路は安全・快適である。」と思う人は約2割（「そう思わない」とする人は減少）。（京都市市民生活実感調査の経年比較）

<平成17年度>



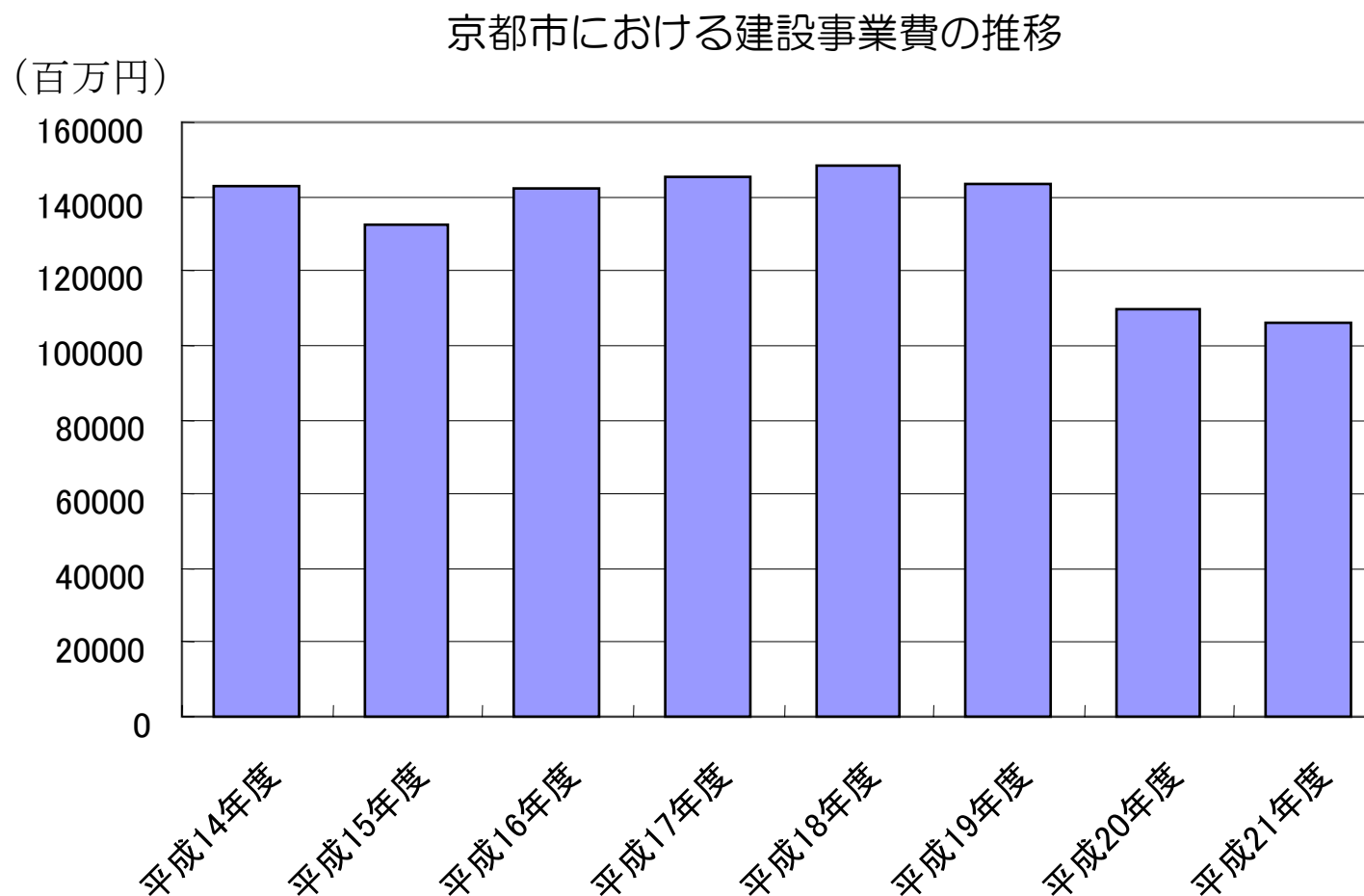
<平成21年度>



◆◆◆＜関連データ＞

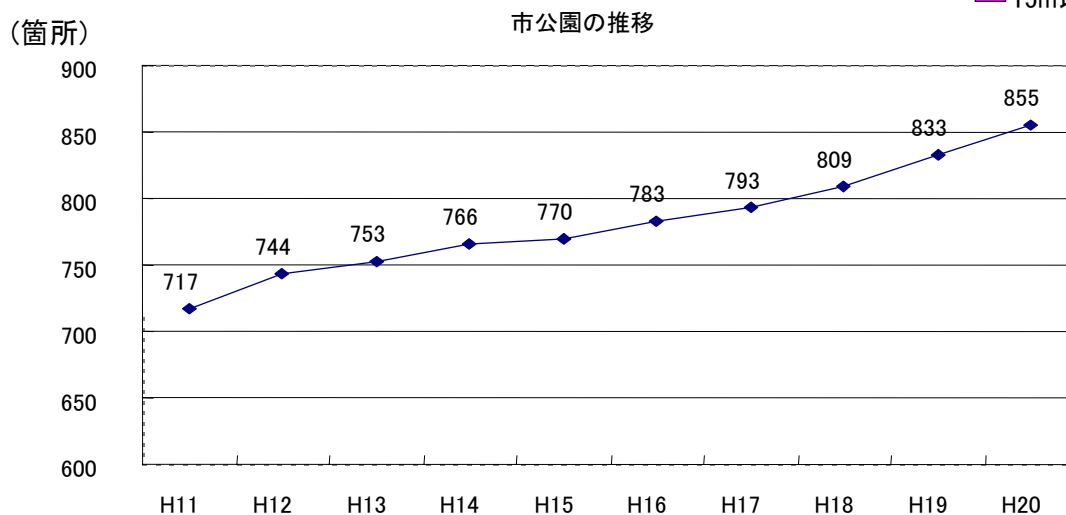
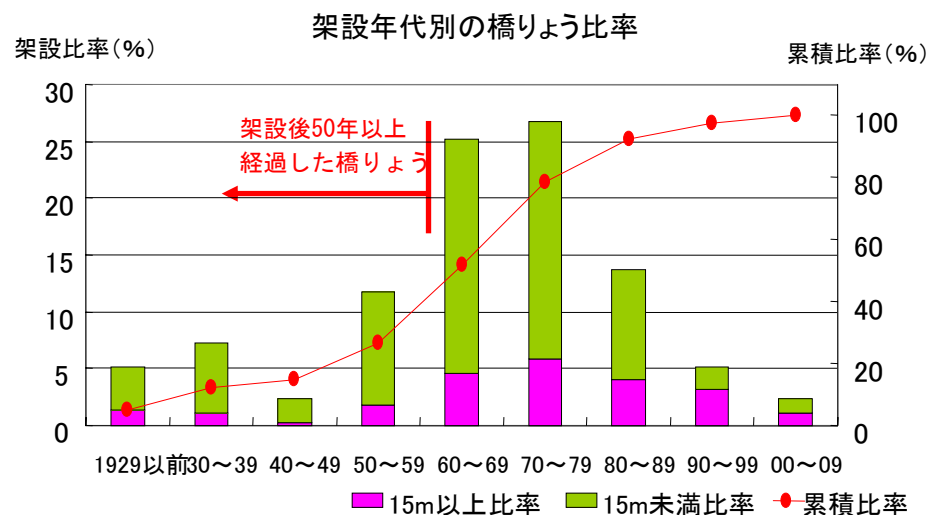
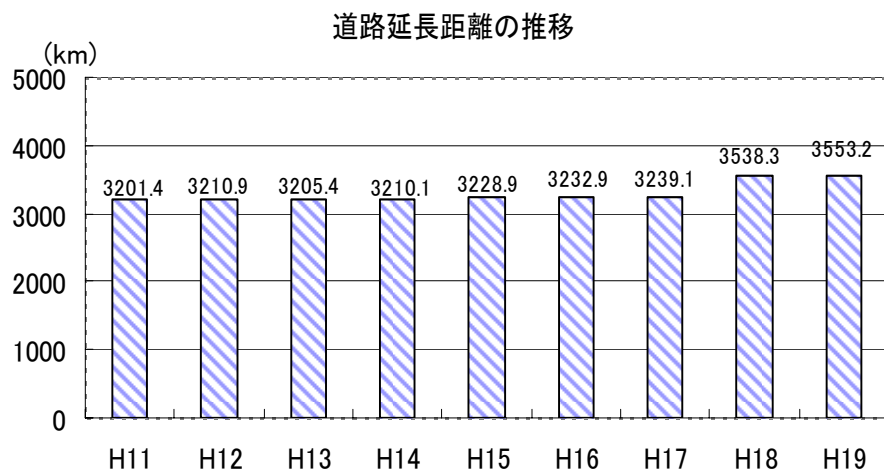
◆客観データ

➤都市基盤整備や緑化推進についての財源確保が困難



＜関連データ＞

➤ 社会資本（道路，橋，公園等）の老朽化等に伴う施設の維持管理や更新の必要量の増大





2-3

論点3 市民と行政の役割分担と共汗

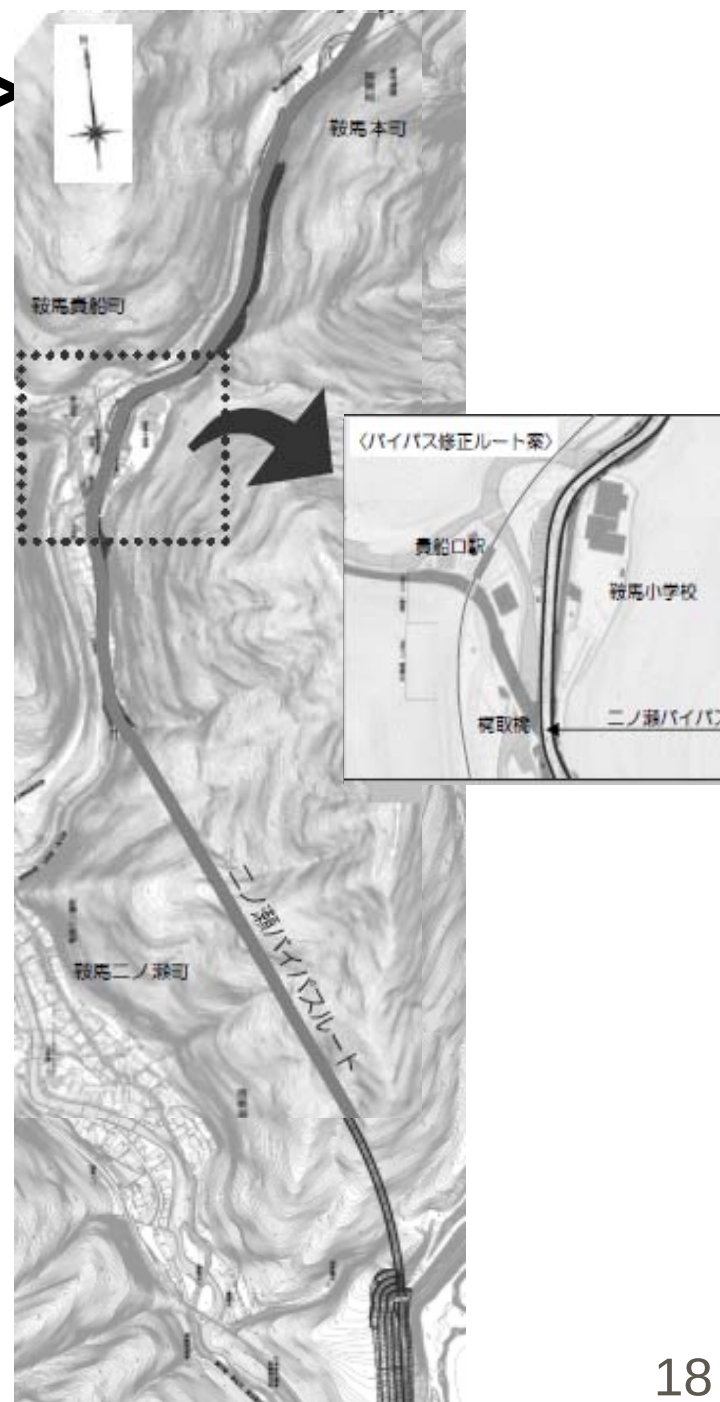
◇ 政策の推進に当たって市民や行政が行うべきことは？

＜市民と行政の共汗事例＞

・二ノ瀬バイパス(PI手法)

“二ノ瀬バイパス”の整備は、整備区間である左京区鞍馬二ノ瀬町を中心とした地域の、沿道の土地利用状況から、現況の道路を拡幅することは困難であり、集落部をバイパス（トンネル）建設により、それ以外の部分は現況の道路を拡幅することにより行うものである。

地元自治会の代表の皆様及び事業者（京都市）をメンバーとして発足した「野中・二ノ瀬・鞍馬バイパス検討委員会」と共に取り組みを進め、計画、方針の策定段階から、住民の皆様の意見を反映して事業を進めている。



◆◆◆ ＜市民と行政の共汗事例＞

・スポンサー花壇事業

「緑の基本計画」に基づくパートナーシップによる緑化推進の取組の一環。本市のシンボルロードである御池通において、四季折々の草花を身近に楽しむことのできる四季の花ストリート事業の一つである「スポンサー花壇事業」を通して、歩いて楽しい緑と花いっぱいのまちづくりを推進している。本市が実施する花壇事業に対して、協賛していただける企業・団体（スポンサー）と花壇の維持管理に協力していただける市民・団体等（サポーター）を募り、年間を通して花壇の維持管理を行っている。





<市民と行政の共汗事例>

- **公園愛護協力会**

公園愛護協力会は、公園の除草・清掃，公園愛護思想の普及，指導・監視，軽易な日常管理など公園の円滑な運営に協力することを目的として，地元の自発的な意思により結成されたボランティア組織で，年々増加する公園の維持管理において，大きな役割を担っている。

本市が，全ての公園の維持管理を望まれる管理水準で行なうことは，財政面から也不可能な状態となっており，公園愛護協力会をはじめとする，公園周辺住民の積極的な協力が必要不可欠となっている





<市民と行政の共汗事例>

・ 京都市 街路樹サポーター制度

「街路樹」を守り育てるため、街路樹やその周辺部の美化、緑化に市民と京都市が共汗して取り組んでいく制度のこと。

◇ 活動内容

○ 市民

- ・ 街路樹及びその周辺部の美化（落ち葉清掃，除草）・緑化（灌水，草花植栽）
- ・ 街路樹に関する情報提供（病虫害被害，健康状態の連絡）

○ 京都市

- ・ 用具（ほうき，ごみ袋，軍手等）の支給
- ・ ボランティア保険への加入
- ・ 落ち葉の回収（リサイクルした堆肥をサポーターに還元）

◇ 状況

この制度は，当初（平成18年4月），「街路樹里親制度」としてスタートしたもので，平成22年1月に「街路樹サポーター制度」にリニューアルしたものです。

平成21年12月末現在，37団体・632名のサポーターを認定し，街路樹の良好な育成をサポートしていただいています。





2-4

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？

指標とは・・・

- 10年後の京都の姿を市民と行政が共有するための目じるし
- 市民と行政が共に目指す京都の姿を，言葉や数値で表すもの
- 目標値は，数値で表した指標の10年後に目指すべき水準



<主な指標例>

◆分野別計画で用いている指標

指標	目標値（目標年次）	現況値(20年度)	備考
市街地の緑被率	37	25.8	市街化区域内
市民一人当たりの公園面積	37	4.68	

◆政策評価で用いている指標

指標	現況値（20年度）
道路延長規格改良率	59.0%
歩道の整備延長（m）	2,125m
電柱をなくし管路を道路に埋設した延長（km）	2.30km
道路バリアフリー化計画の実施済地区数	14地区
バリアフリー全体構想に基づき事業を着手した旅客施設数の割合	53.2%
移動時間（新十条通及び油小路線）	55分
公園箇所数	861箇所
緑化助成事業により創出した緑化面積	2,740m ²
地下鉄駅別乗降客数（二条駅）	6,982千人
路線価（二条駅地区）	250千円
路線価（太秦東部地区）	174千円



◆1万2千人市民アンケート(※)で提案のあった指標

指標	指標
公園・緑地数	自転車道整備率
公園・緑地満足度	渋滞率
公園・緑地面積（人口当たり，比率など）	歩道整備率（広幅員道路）
公園利用者数	つぎはぎのない道路の普及率
子どもが安全に遊べる公園	バリアフリー化率（段差のない歩道，駅）
子どもが安全に遊べる場所	マイカー保有率
植樹数とベンチの数	違法駐車・駐輪の検挙率
身近な公園・緑地	各ターミナルの放置自転車の整理
大きな公園の数	各世帯の移動にかかる時間・コスト
日常的清掃行き届き率	観光移動にかかる時間
防災公園（避難場所・延焼防止）	京都市中心部への移動時間
利用者用の駐車場	交通事故数
緑化率	公共駐車場数
老人や子どもが安心して遊べる場所	公衆トイレ設置
1人当たり投資額	自家用車保有率
空き地活用率	自転車駐輪場の私鉄沿線普及率

※1万2千人市民アンケート...次期京都市基本計画の策定に当たって実施したアンケート調査(20年度)



◆1万2千人市民アンケート(※)で提案のあった指標

指標	指標
自転車道の数	歩行者の安心感
自転車道整備率	歩道整備率
自転車用レーン整備率	無意味な工事数
自動車・自転車・歩行者のモラル認識度	人、自転車、車が安心して通れる道路率
主要駅における駐輪場整備	宅地の緑地比率
周辺部（右京・西京・伏見）等の交通量	都市ガス普及率
周辺部の道路・歩道の整備状況	緑化率
渋滞による停車時間	
渋滞率（観光、通勤時間帯、都心部、東大路など）	
所要時間	
他府県ナンバー車（乗用）の量	
地道率（非アスファルト）	
駐車，駐輪場数	
駐輪場（利用率など）	
道路整備率	

※1万2千人市民アンケート...次期京都市基本計画の策定に当たって実施したアンケート調査(20年度)



3 参考資料

3-1	現状分析関連データ	27P
3-2	主な分野別計画の概要	41P
3-3	融合委員会ワークショップ結果	51P



3-1 現状分析関連データ

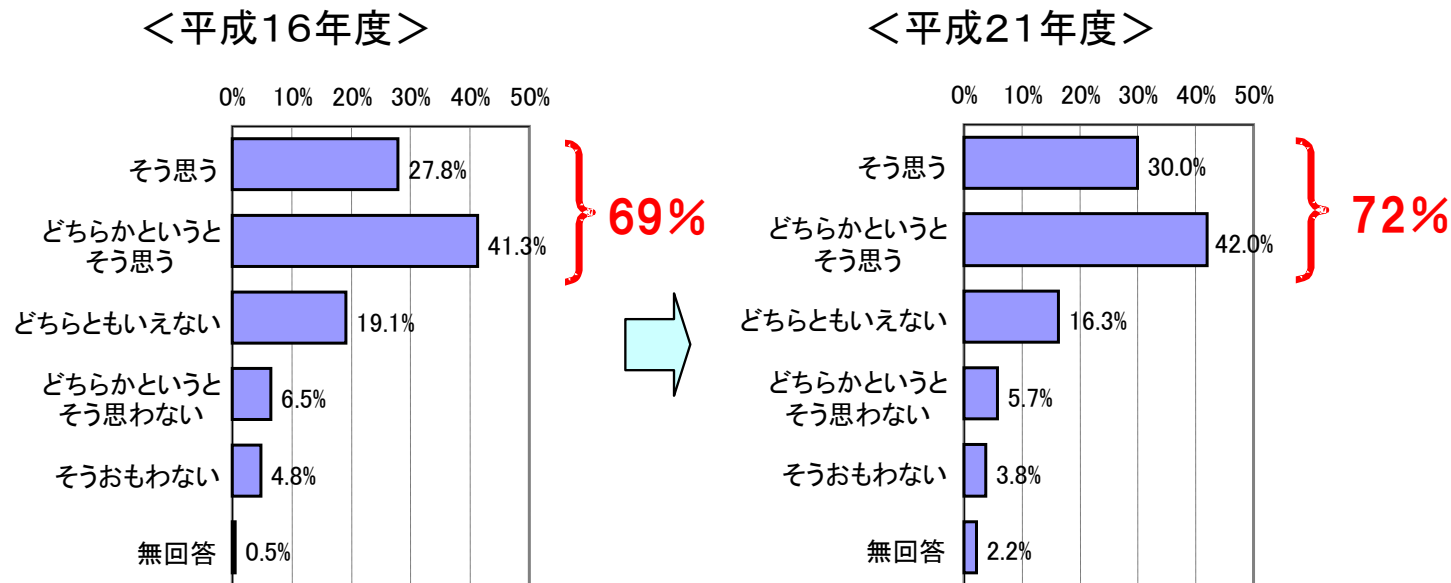
◆客観データ

追い風

➤「歩いて楽しいまち」という実感は高い

◇「京都は、まちの美しさや賑わいなどにより、歩いて楽しいまちである」と思う人が多い。

(京都市市民生活実感調査の経年比較)





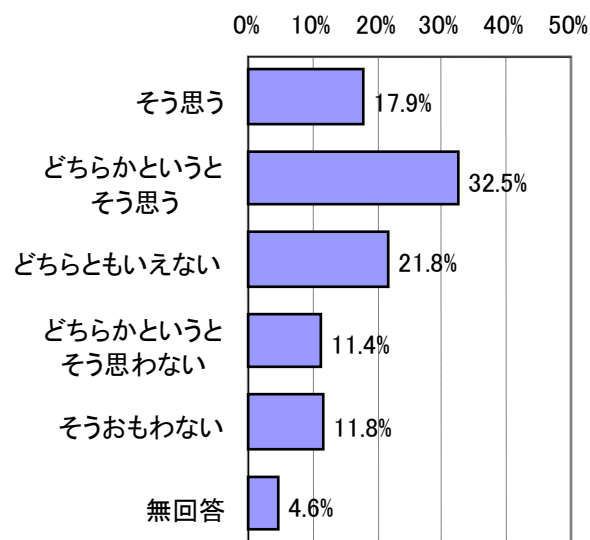
◆客観データ

追い風

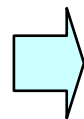
➤「鉄道網や道路網が発達していることによる近隣の都市への移動の便利さ」についての実感はやや高い

◇「鉄道網や道路網が発達しているので、近隣の都市へ出かけるのに便利だ。」と思う人は増加
(京都市市民生活実感調査の経年比較)

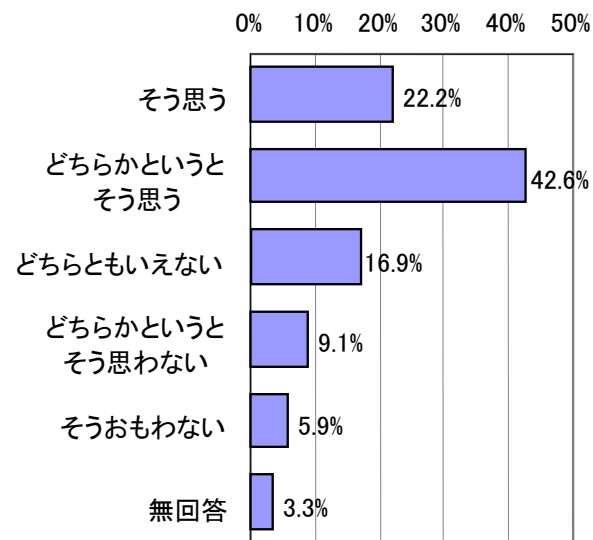
<平成16年度>



} 50%



<平成21年度>



} 65%

(市民生活実感調査)



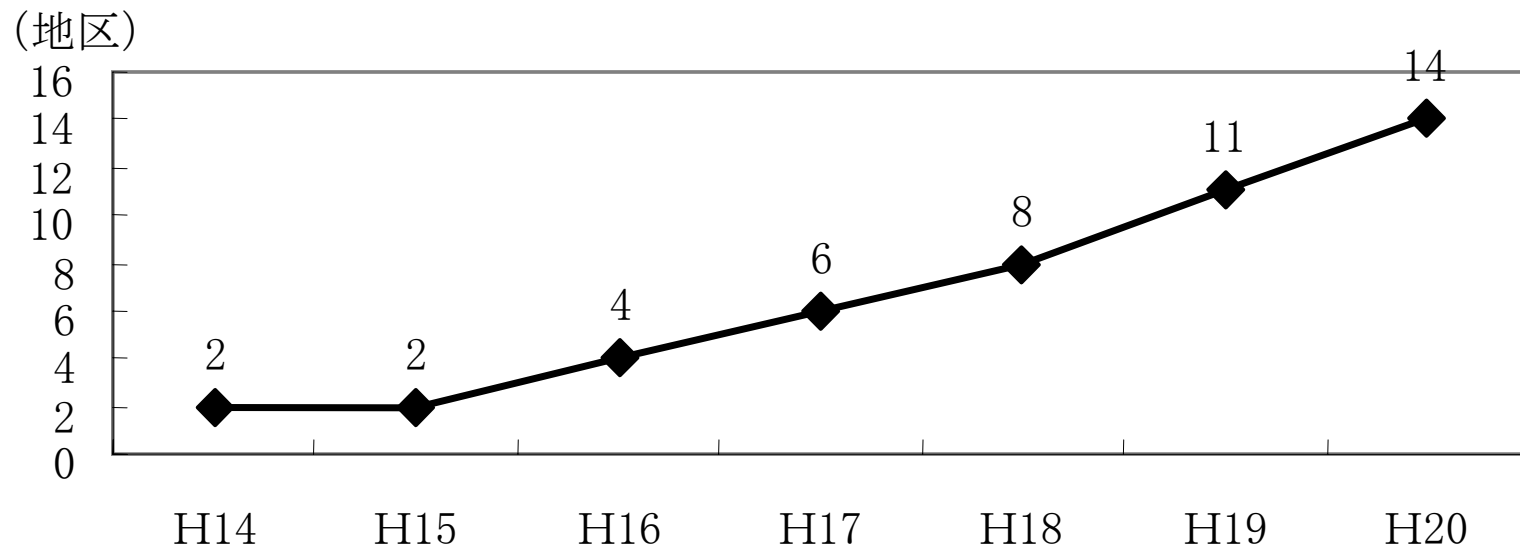
◆客観データ

追い風

➤道路のバリアフリー化は進んでいる

- 道路のバリアフリー化は順調に進んでいる。

道路のバリアフリー化計画の実施済地区数



(資料)京都市「客観指標基礎データ」

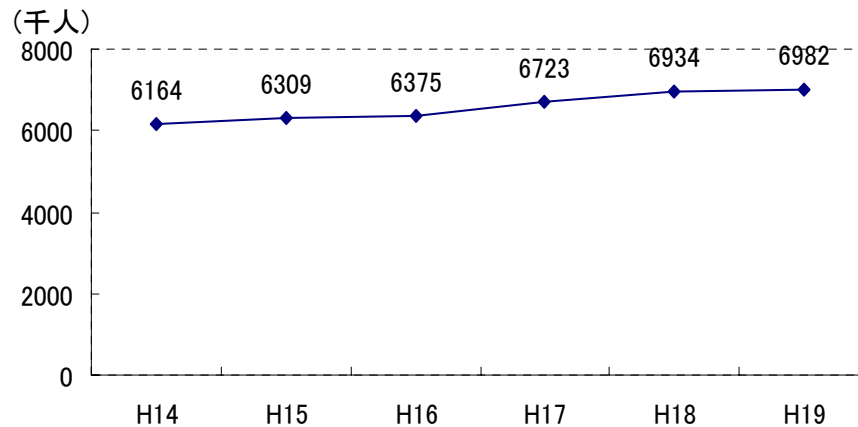


◆客観データ

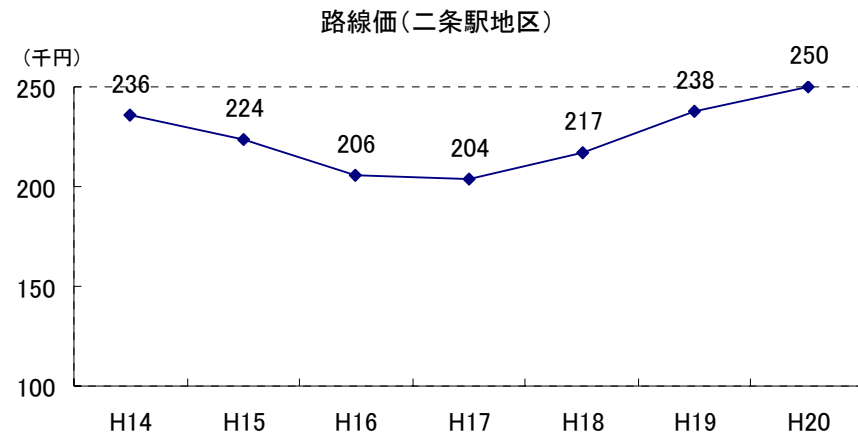
追い風

➤ 駅前周辺整備事業により人流・物流が活発になる

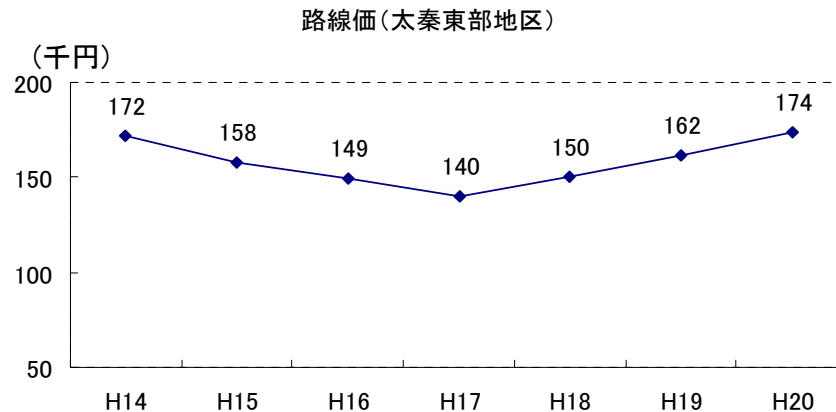
●地下鉄二条駅の乗降客数は増加傾向にある。
地下鉄駅別乗降客数(二条駅)



●二条駅地区の路線価は上昇傾向にある。



●太秦東部地区の路線価は上昇傾向にある。





◆客観データ

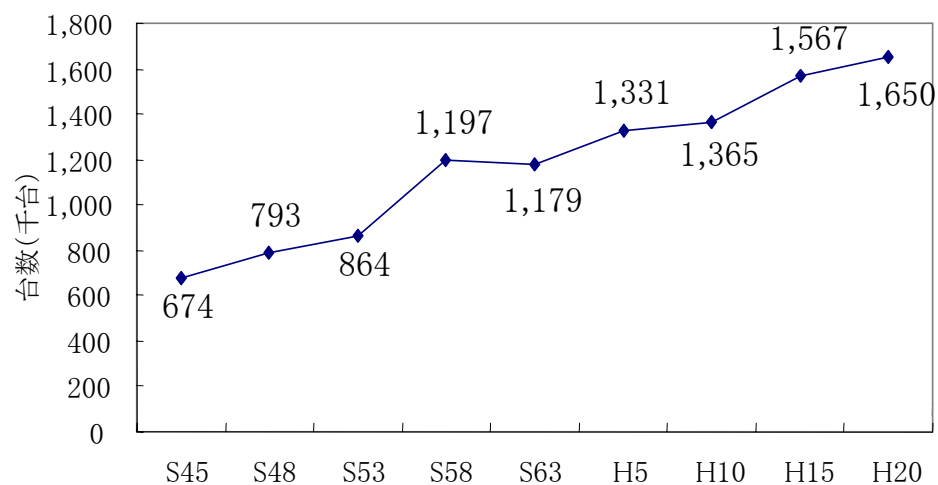
追い風

➤自転車等の利用環境の整備

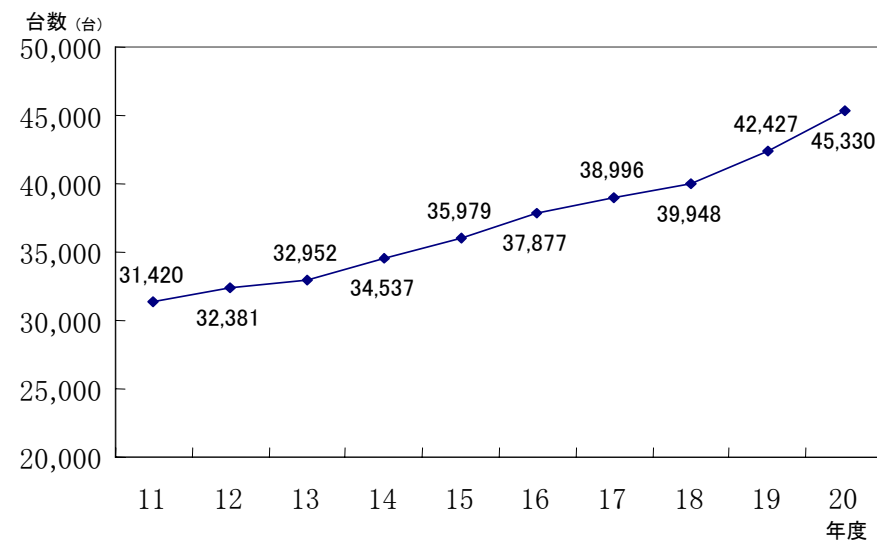
●自転車等駐車場の保有台数は増加傾向

●自転車等駐車場の駐輪場整備台数

京都府の自転車保有台数の推移



駐輪場整備台数の推移





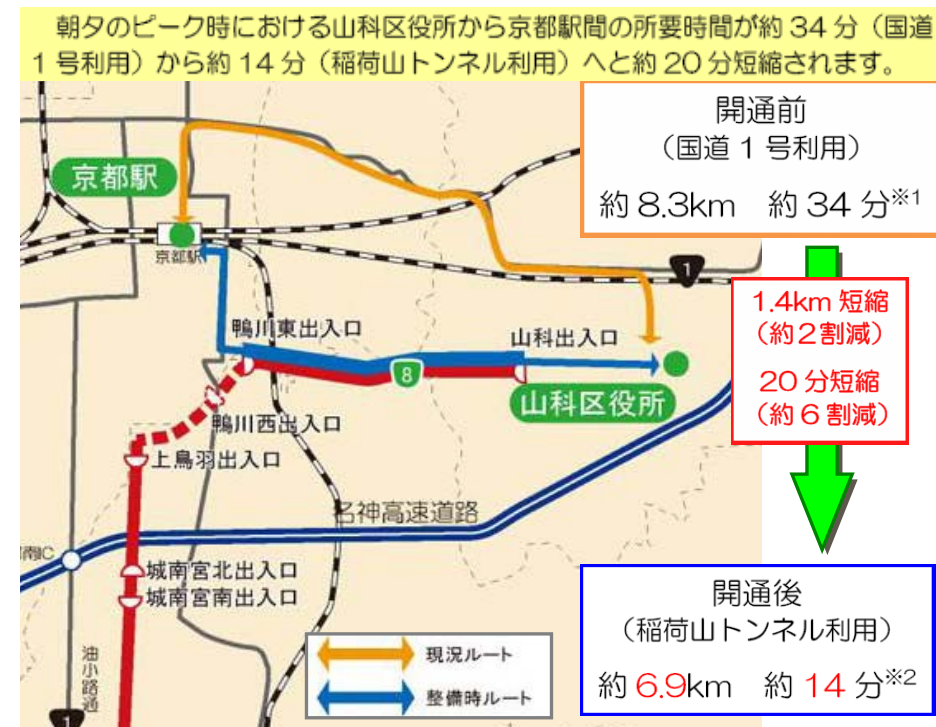
◆客観データ

追い風

➤新十条通及び油小路線の移動時間は短縮



油小路線整備効果



新十条通整備効果



◆客観データ

京都の強み

➤ 1200年の悠久の歴史景観と山紫水明の自然とが調和した形で整備してきた都市基盤

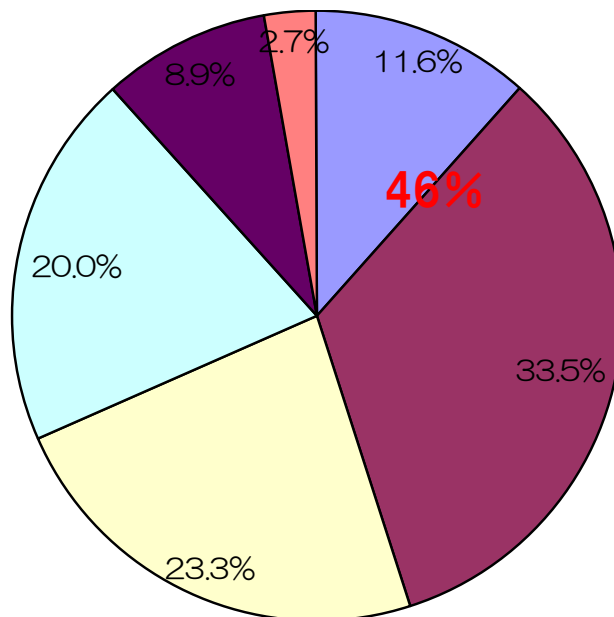
☆「きれいな空気，清らかな川，静かなまち」など，よい環境が保たれている。

(京都市市民生活実感調査の経年比較)

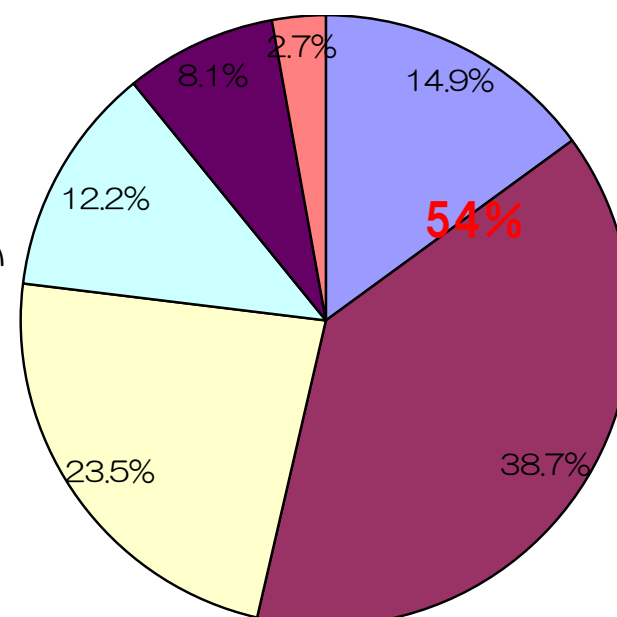
☆「京都の個性的なまちなみ景観が守られている」と思う人は多い。

(京都市市民生活実感調査の経年比較)

- そう思う
- どちらかというと思う
- どちらとも言えない
- どちらかというと思わない
- そう思わない
- 不明・無回答



- そう思う
- どちらかというと思う
- どちらとも言えない
- どちらかというと思わない
- そう思わない
- 不明・無回答



<平成21年度>



◆客観データ

京都の強み

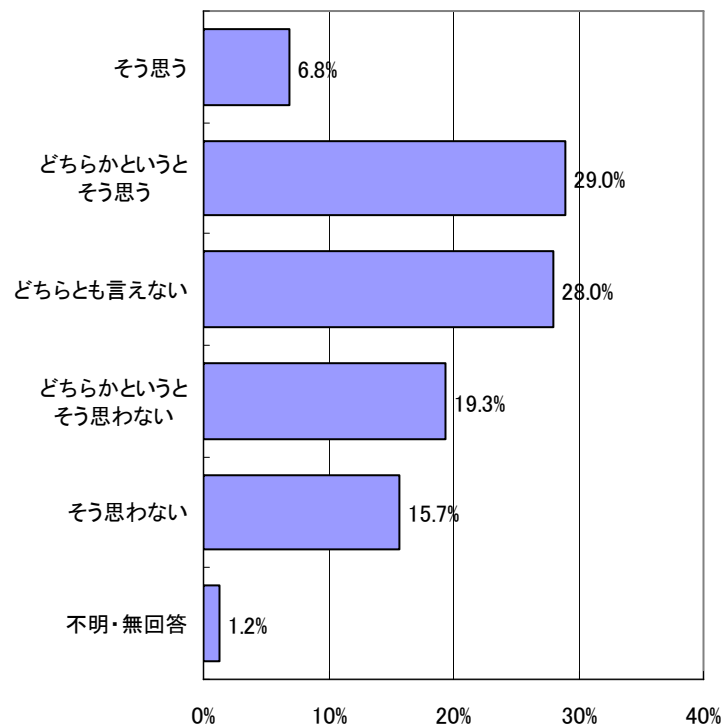
➤ 京都の伝統的習慣である打ち水や門はきによる道路空間の清潔さに対する意識の高さ

● 『門はき』による道路空間の清潔さに対する意識の高さ

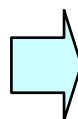
◇ 「まちに散乱ごみが少なくなってきた。」と思う人は増加。

(京都市市民生活実感調査の経年比較)

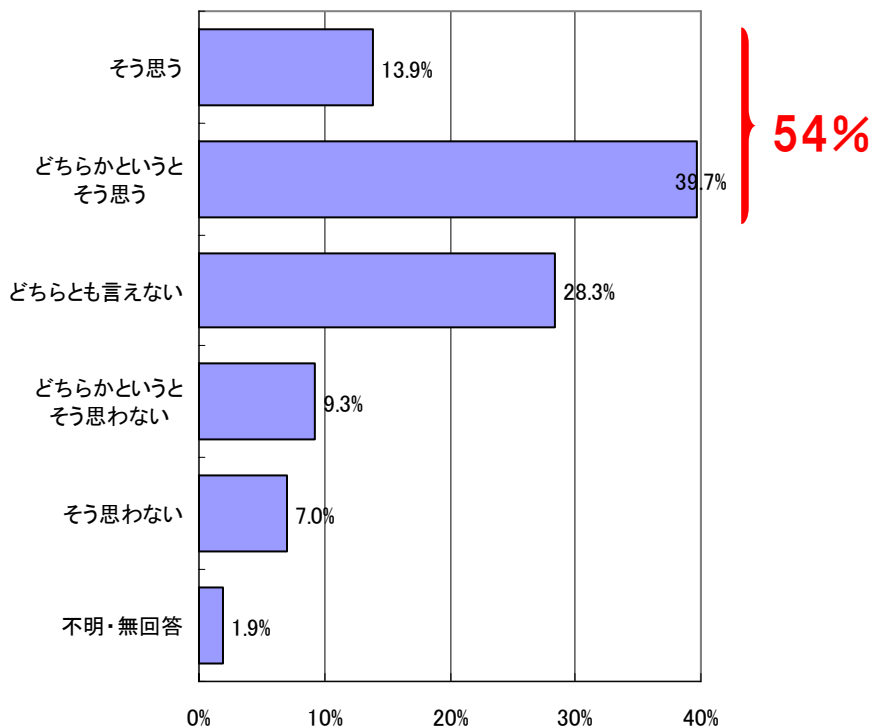
<平成16年度>



36%



<平成21年度>



54%



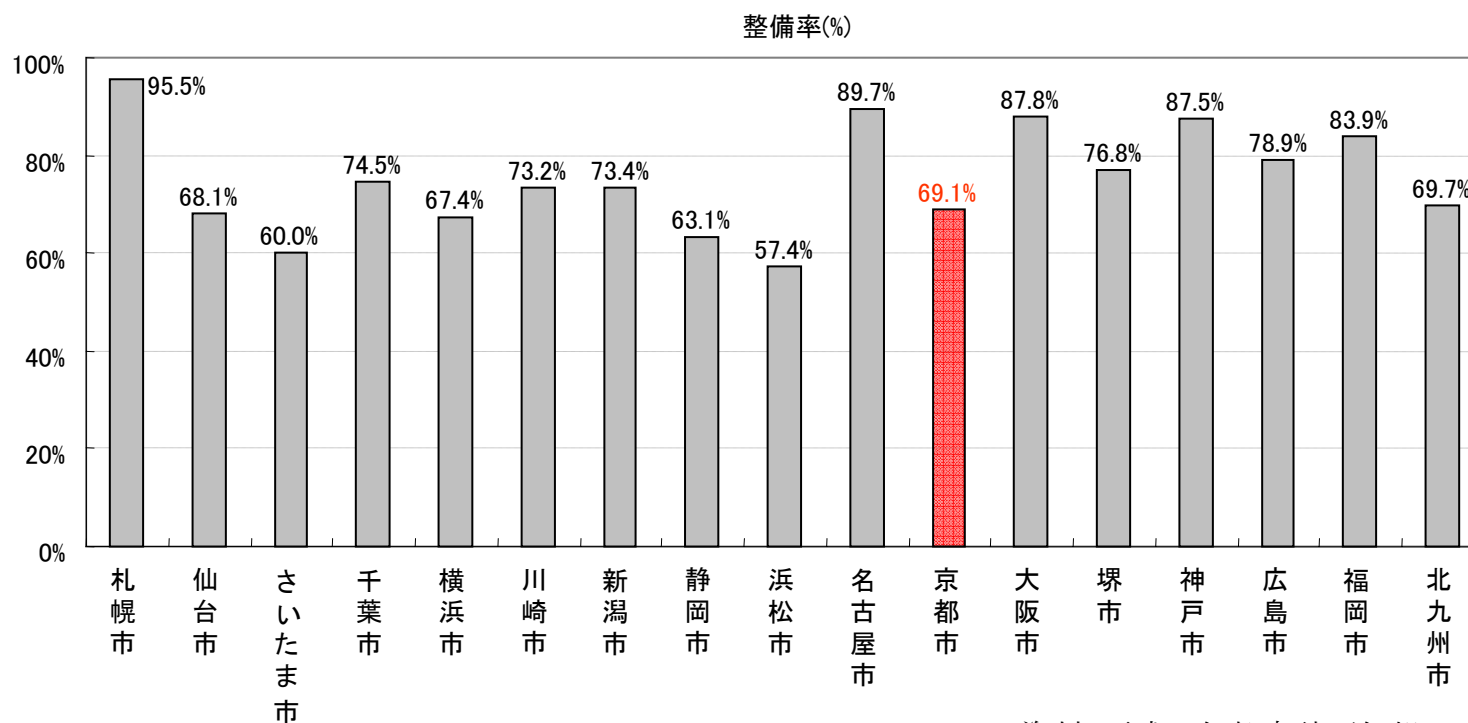
◆客観データ

京都が解決・克服すべき課題

➤他都市より都市計画道路の整備が遅れている

- 都市計画道路の整備率は他の政令都市と比較して低くなっている。

◆都市計画道路の整備状況



資料:平成20年都市計画年報



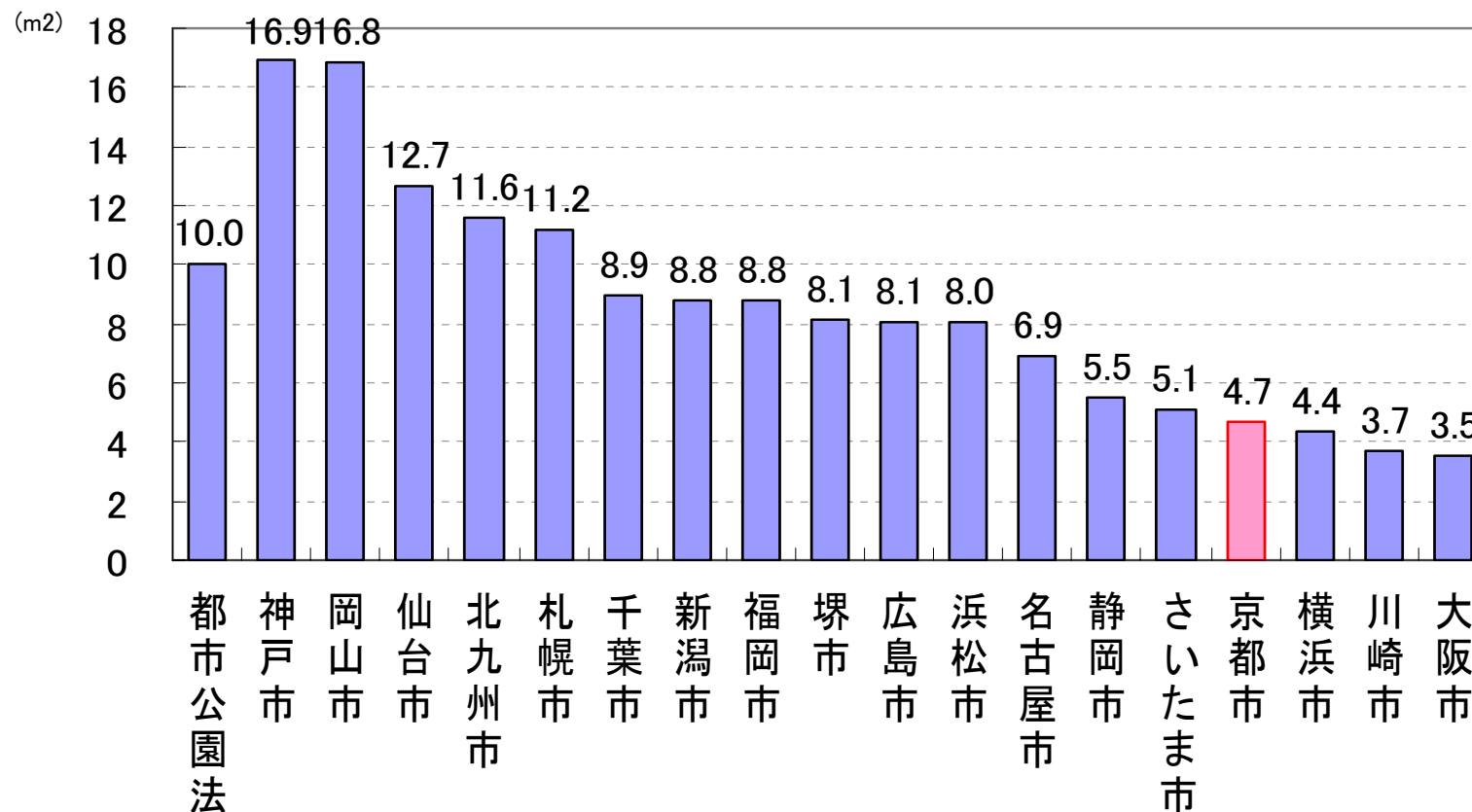
◆客観データ

京都が解決・克服すべき課題

➤都市公園面積は他都市比較では少ない

- 市民1人当たりの都市公園面積は4.7㎡。政令市では低く、都市公園法が定める標準面積（10㎡）を大きく下回っている。

◆政令指定都市市民一人当たりの公園面積

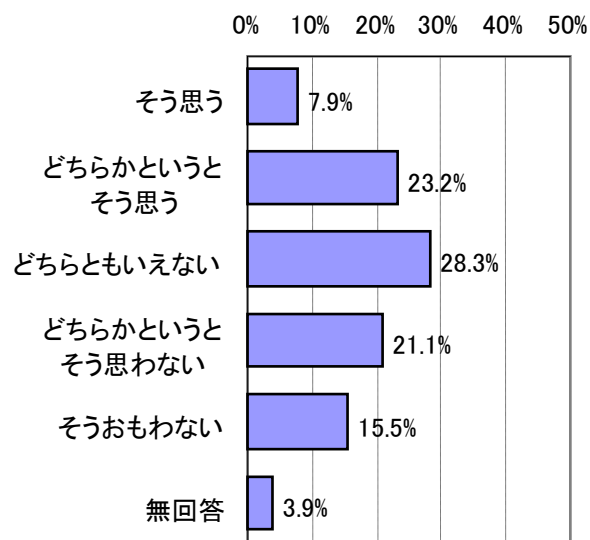




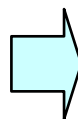
◆市民の声

☆「京都は交通網が充実しているので、外国や国内各地との行き来がしやすいまちだ。」と思う人は増加。
(京都市市民生活実感調査の経年比較)

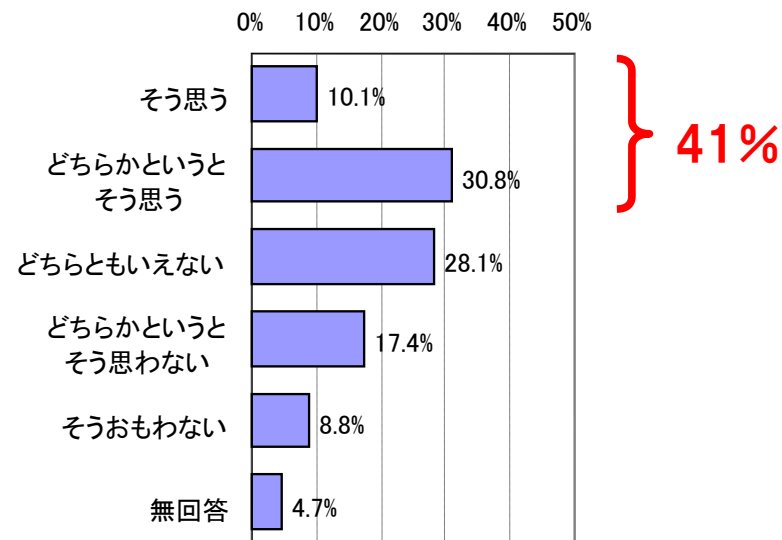
<平成16年度>



} 31%



<平成21年度>



} 41%

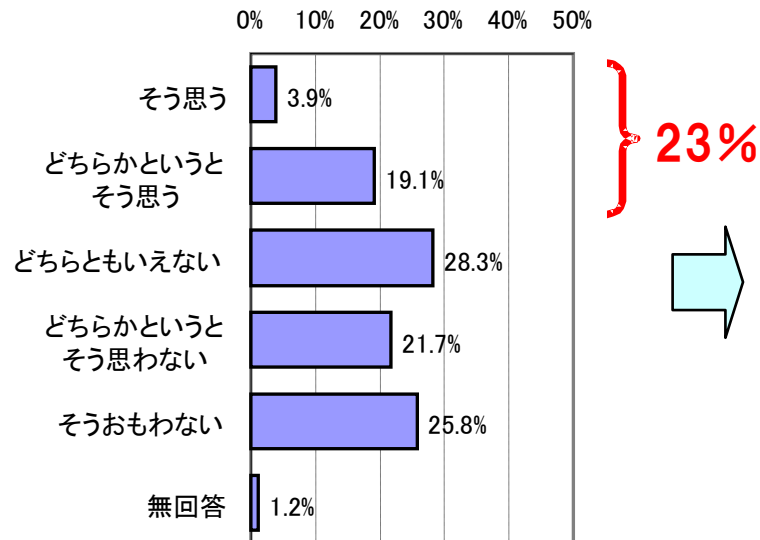
(市民生活実感調査)



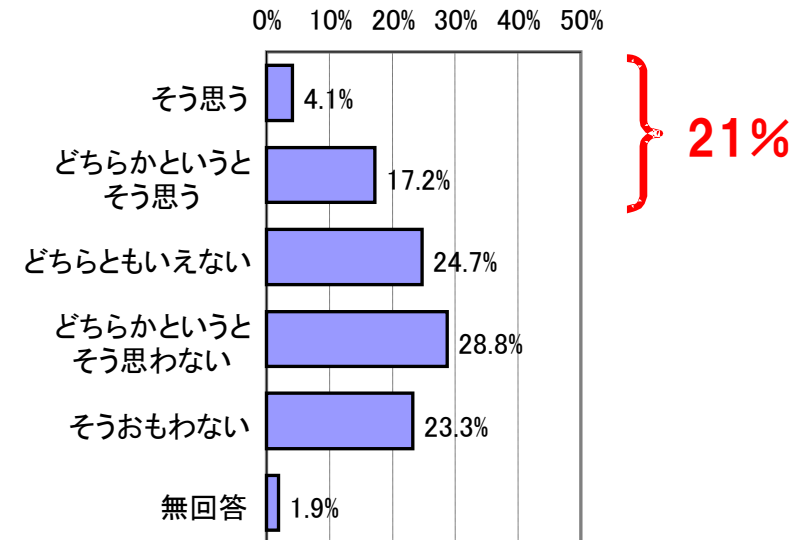
◆市民の声

☆「歩道の電柱や段差がなくなるなど快適になった」と思う人は減少。
(京都市市民生活実感調査の経年比較)

＜平成16年度＞



＜平成21年度＞





◆各区基本計画策定に当たって現時点で出された課題

北区	公園が不足している一部の地域について、憩い・遊びの場を確保していく必要がある
上京区	- 誰もが安心して歩けるまちづくりの促進 - 街区公園や街路樹に代わる憩いの場の創造
左京区	- 道路網整備が遅れている - 北部地域のライフラインが未整備である - 哲学の道の整備が遅れている - 車が多く交通事故が多い - 道路が狭く、整備が進んでいない - 自転車が多く危険である
中京区	- 歩いて楽しめる商店街づくり - 人が主役のまちなか道路の実現
東山区	- 坂道やバリアフリーの未整備で、お年寄りなどにとって移動が不便 - 公園や広場など、お年寄りや子どもが集える場所が少ない - 道路が狭く交通量が多いにも関わらず、歩道が未整備のため歩行者が危険
山科区	- 昭和30年代からたくさん家が建った。急激な開発の中で、あぜ道を道路に変えていったりしたので、まともな道路がない - 駅周辺の自転車の路上駐車がが多い
下京区	- 歩いて安全なまちへ ①電柱が邪魔になる ②歩道の傾斜 ③段差 などにより車椅子が通れない、歩きにくい環境となっている - 自転車の駐輪対策 不法駐輪の撤去と啓発（住民によるビラ貼りも有効） 駐輪する場所の確保 の両面の対策が必要である - 子どもが集まり、遊べる場を確保して欲しい

南区	- 南区は国道などの幹線道路が多いため、幹線道路と生活道路での事故防止を推進 - 放置自転車問題は地元・企業・行政の三者で取組を推進 - 鉄道事業者、スーパー、医院でも駐輪場整備を推進 - 区全体で散策路の一環整備と全体地図の作製 - 古い西大路駅の見直し
右京区	- 歩きやすい生活道路づくり - 幹線道路の整備 - 駐輪問題、自転車の活用 「歩く」を基本にした安心・安全なまち（高齢者、生活環境） - 公園の役割の重要性（防災面も含めて）
西京区	- 地域の幹線となる道路整備や立体交差化、橋梁整備などを進め、交通の円滑化を図ることが必要 - 安全に歩行者や自転車が通行できる道路整備を進めることが必要 - 公共交通網、地域の骨格的道路や生活道路のネットワーク化を進め、総合的な交通体系の構築を図ることが必要
伏見区	- 桂川架橋を含む都市計画道路の早期事業化 「歩いて楽しいまち」の実現のための更なる道路の環境整備や公共交通の充実 - 安全安心な生活道路の確保 - 土地区画整理事業の伏見西部第四地区、第五地区の促進



3-2 主な分野別計画の概要

名称	京都市建設局中長期運営方針〔社会資本整備の重点〕
策定年月	2008（平成20）年6月
計画期間・目標年次	2008（平成20）年度～2017（平成29）年度
趣旨	都市の骨格である道路や橋りょう、河川や公園などの公共施設（以下「社会資本」という。）は、私たちの日々の生活と密接に結びつき、重要な役割を果たしていることから、安全・安心で活力あるまちづくりのため、建設局では京都のすぐれた景観とも調和を図り、計画的に社会資本整備を進めている。 しかしながら、人と物の移動機能を鉄道と道路のみで担う内陸ならではの地域特性を有しており、いざ大規模な震災が起こった場合には、緊急輸送路が分断され、甚大な被害を受けることが予想される。 更に、他都市においては、橋りょうが老朽化により崩落するという大惨事が起こり、市民生活に大きな打撃と計り知れないショックを与えている。本市でも1950年代後半から1970年代初めの高度経済成長期に多くの社会資本を整備しており、近い将来、大規模な補修や更新が必要となることから、今後は社会資本の維持管理・補修に重点化をシフトしていかなければならない。 そこで、維持管理手法について、「社会資本が壊れてから直す」という事後保全型から、「既存の社会資本の延命化」を図り、「計画的に補修を行い更新時期を平準化」する予防保全型（アセットマネジメント）に改め、ライフサイクルコストの縮減に取り組む必要がある。 また、経済成長の鈍化、世界同時不況などから、社会資本を整備するために投資できる社会資本整備費も増加するとは考えにくく、今までの方法のままでは社会資本の新設・改築の予算が確保できなくなります。 以上のことから、2008（平成20）年度から2017（平成29）年度までの10年間という長期的な視点において、社会資本ストックの維持管理・補修と市民の皆様が必要とする社会資本の新たな整備に取り組むために本運営方針を策定したものである。



主要施策と実施状況等	重要項目として下記１７項目がある。 1 歩いて楽しい魅力空間の形成を図る 2 歩いて楽しい市街地の交通システムづくりを進める 3 ユニバーサルデザインのまちづくりを進める 4 歴史的な市街地景観の保全と再生を図る 5 新しい都市景観の創造を図る 6 自然循環・省エネルギー都市づくりを進める 7 自動車交通量の抑制を図る 8 市街地の自然的環境づくりを進める 9 快適な環境の確保を図る 10 多様な都市活動を支える社会資本整備を図る 11 交通ネットワークの形成を図る 12 都市防災の強化を図る 13 スプロール市街地等の居住環境の整備を図る 14 市民とともに良好な社会資本を次世代に継承する 15 暮らしの安全を守る 16 生活圏の形成を図る 17 ゆとりある住宅市街地の整備を図る
ホームページ	http://www.city.kyoto.lg.jp/kensetu/page/0000042558.html



名称	京都市自転車総合計画		
策定年月	2000（平成12）年3月		
計画期間・目標年次	2000（平成12）年度～2009（平成21）年度		
趣旨	本計画は、環境にやさしく日常生活において重要な役割を果たしている自転車の安全かつ快適な利用環境の確保と利用の促進を図るために、総合交通体系において自転車が重要な役割を担うことを明確にし、自転車の駐車場所や走行空間の確保に取り組むと同時に、自転車の適正な利用を推進するため、利用マナー・ルールの啓発や放置自転車の撤去など従来施策の一層の強化を図ることで、すべての人にとって安全・快適ですみよいまちづくりを実現することを目的とする。		
主要施策と実施状況等	主要施策		実施状況
	1 総合計画の推進体制の確立	地域の協議会の設置	○4地域に設置
	2 自転車利用環境の整備	(1) 自転車等駐車場整備	○整備を予定している対象駅（7駅中6駅整備、他1駅は仮設） ○整備を検討していく対象駅（40駅中26駅整備）
		(2) 集客施設などに対する自転車等駐車場の付置義務の強化	○平成12年対象施設の拡大（1業種→3業種） ○平成21年対象施設の拡大（3業種→13業種）と設置基準の引下げ
		(3) 自転車走行空間の整備	
		(4) 都市型レンタサイクルの導入	○4駅で導入
	3 自転車利用マナー・ルールの確立	撤去体制の強化	○保管所増設 ○体制強化
		原付撤去の実施 保管・処分制度の整備	○平成12年度から実施
ホームページ	http://www.city.kyoto.lg.jp/kensetu/page/0000004283.html		



名称	都心部放置自転車等対策アクションプログラム
策定年月	2006（平成18）年10月
計画期間・目標年次	2006（平成18）年度～2010（平成22）年度
趣旨	京都の魅力と活力が凝縮されている都心部には、大量の自転車や原動付自転車等が放置され、安全で快適な通行を阻害するとともに、良好な景観を損ねまちの魅力を低下させている。 そのため、抜本的な放置自転車対策を実施し、安全かつ快適な歩行・走行空間を確保するとともに、良好な景観を保全することにより、歩いて楽しいまちづくりを推進する。
主要施策と実施状況等	1 アクション1 2, 500台分の公共自転車等駐車場の整備 2, 500台分の公共自転車等駐車場の整備に向け、平成18年10月以降、富小路六角自転車駐車場の整備を行うとともに、次のとおり、整備を予定している。 ・富小路六角自転車駐車場（530台） ・御池通路上自転車駐車場（500台予定） ・御射山自転車等駐車場（1, 008台） ・新京極公園（200台） 2 アクション2 自転車駐車場付置義務の見直し 本年3月に、対象施設の拡大や対象施設面積の引下げを主な内容とした条例改正を行った。その後、各種関係団体等への周知を行い、10月1日から改正条例を施行している。



主要施策と実施状況等	3 アクション3 民間自転車等駐車場整備助成金制度の創設 本年3月に、「京都市民間自転車等駐車場整備助成金制度」を創設し、6月に平成21年度第1回目の募集を行った。現在、平成21年度第2回目の募集を行っているところである。 4 アクション4 地域との協働による啓発・監視活動 平成19年8月に、「都心部放置自転車追放協議会」を設置し、市民、事業者及び行政のパートナーシップにより、定期的に地域主体の啓発及び監視活動を実施している。 5 アクション5 放置自転車撤去の強化 平成19年9月に、都心部全域を「自転車等撤去強化区域」に指定し、平日の撤去回数を増やすとともに、夜間・休日の撤去を行うなど、強化を図った。併せて、約1,500台収容可能な保管所を整備した。
ホームページ	http://www.city.kyoto.lg.jp/kensetu/page/0000061485.html



名称	京都市緑の基本計画																										
策定年月	1999（平成11）年2月																										
計画期間・目標年次	2025（平成37）年																										
趣旨	緑を守り，育て，増やすことにより，都市緑化の更なる推進を図るため，「21世紀・京都のグランドビジョン」の緑部門として策定																										
主要施策と実施状況等	【緑の保全と活用】 ・保存樹木・保存樹林の指定(39件) ・古都保存法等に基づく地域制緑地における民有地の買入れ 【新しい緑の創出】 ・公園の整備（伏見桃山城運動公園，宝が池公園「新・子供の楽園」等） <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>平成11年度</th><th>平成20年度</th><th>増減</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公園数</td><td>723箇所</td><td>861箇所</td><td>+138箇所</td></tr> <tr> <td>公園面積</td><td>512ha</td><td>685ha</td><td>+173ha</td></tr> </tbody> </table> ・街路樹の整備 <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>平成11年度</th><th>平成20年度</th><th>増減</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>高木</td><td>43,574本</td><td>48,466本</td><td>+4,892本</td></tr> <tr> <td>低木</td><td>687,632株</td><td>854,466株</td><td>+166,834株</td></tr> </tbody> </table> 【市民・事業者とのパートナーシップによる緑化の推進】 ・緑化助成事業の実施 ・四季の花ストリートの創設(御池通 堀川通～御池大橋) ・京都市都市緑化推進功労者の表彰（毎年10月） ・区民の誇りの木の選定（選定樹木を公募 872件） ・京都市都市緑化推進協議会の開催（平成13年12月～） など				平成11年度	平成20年度	増減	公園数	723箇所	861箇所	+138箇所	公園面積	512ha	685ha	+173ha		平成11年度	平成20年度	増減	高木	43,574本	48,466本	+4,892本	低木	687,632株	854,466株	+166,834株
	平成11年度	平成20年度	増減																								
公園数	723箇所	861箇所	+138箇所																								
公園面積	512ha	685ha	+173ha																								
	平成11年度	平成20年度	増減																								
高木	43,574本	48,466本	+4,892本																								
低木	687,632株	854,466株	+166,834株																								
ホームページ	http://www.city.kyoto.lg.jp/kensetu/page/0000005532.html																										



策定中

名称	京（みやこ）のみちデザイン指針
策定年月	2009（平成21）年度中
計画期間・目標年次	2010（平成22）年度～
計画策定の趣旨・目的	京（みやこ）のみちは、古来から市民にとっては日々の生活や祭りの舞台であり、また、入洛客にとっては観光名所を巡る際に、その道程を楽しむ主要なアプローチ空間でもある。 また、みちは京都の優れた景観を眺める鑑賞場所であるとともに、みちの姿そのものが景観の骨格を形成する重要な要素にもなっている。 このような観点から京都の道路デザインを考察してみると、歴史的な景観を有する地区等においては積極的に景観に配慮した整備を実施してきたものの、市全体としては、「統一感がない」などといった課題のあるところが少なからず見受けられる。 この指針は、京都における道路のデザイン設計の基本的な考え方・京都スタンダードを示したものであり、今後、舗装の打ち替えなど老朽化した道路施設の更新や道路の新設等を行っていくに当たり、この指針を活用することによって、順次、景観に調和し、景観を引き立てるみちづくりを実現していくとするものである。



策定中

名称	橋梁長寿命化修繕計画（仮称）
策定年月	2010（平成22）年度中
計画期間・目標年次	2010（平成22）年度～
計画策定の趣旨・目的	本市では、約2,700橋の道路橋を維持管理しており、高度経済成長期に供用を開始した橋梁が全体の1/2を占めている。供用後50年以上経過したいわゆる老朽橋は、現時点では約1/4であるが、今後20年で約3倍（全体の約3/4）に増加し、近い将来橋梁の大量更新期を迎える。 今後、適切な維持管理が行わなければ、大規模な修繕や架替えが一時期に集中し、莫大な費用が必要となることが懸念される。 このような背景から、従来の『悪くなってから補修する管理』から、『損傷が小さいうちに計画的に補修を行い、橋の長寿命化を図る管理』へと転換するため、アセットマネジメントを導入した橋梁長寿命化修繕計画を策定し、効率よく、効果的な維持管理を行う。



策定中

名称	新たな「京都市無電柱化推進計画」（仮称）
策定年月	平成21年度中
計画期間・目標年次	平成21年度～平成25年度
計画策定の趣旨・目的	安全で快適な歩行空間の確保，都市景観の向上等を図るため，特に電線類の地中化を図る必要性が高い道路区間において，道路の地下に電力線・電話線等を共同して収容するため，平成7年度に制定された『電線共同溝の整備等に関する特別措置法（以下「法」という。）』に基づき，電線共同溝として整備を行っている。 整備にあたっては，電線共同溝に入溝する電線管理者に対して，整備費用について応分の負担を求めており，法第5条において電線共同溝を建設する場合は，電線管理者の意見を聞いて「電線共同溝整備計画」を定め，これに基づき電線共同溝の建設を行わなければならないと定められている。 本市では，国が定める「電線共同溝整備計画」の方針に基づき，本市の方針などを踏まえて電線管理者と協議を行い，「第6期京都市無電柱化推進計画（仮称）」を策定する。 この第6期京都市無電柱化推進計画（仮称）では，計画する路線の選定については，引き続き，幹線系と景観系に区分する。幹線系では，特に都市防災対策の観点から，緊急輸送道路・避難路のうち，特に重要な路線を選定していく。 景観系では，歴史的まちなみ保全地区（伝統的建造物群保存地区，世界文化遺産周辺，界わい景観整備地区，眺望景観保全地域など），伝統的祭りや地域文化及び観光に資する箇所を路線選定し，幹線系・景観系計画路線の整備を推進していく。

策定中

名称	新たな「京都市緑の基本計画」
策定年月	2009（平成21）年度中
計画期間・目標年次	2025（平成37）年
計画策定の趣旨・目的	大切な緑を守り増やして、緑あふれるまちを目指すため、平成11年2月に「京都市緑の基本計画」を策定し、これまでに様々な取組を進めてきた。 しかしながら、策定後、この10年間で急速な地球温暖化やヒートアイランド現象の深刻化など、私たちを取り巻く環境は大きく変化しており、なお一層の緑化推進に取り組む必要があり、共汗・協働により、緑を戦略的に保全・創出・活用するため、「地球温暖化対策の推進」、「ヒートアイランド対策の推進」、「新景観政策の推進」の3つの視点を持って、時代に即した新たな「京都市緑の基本計画」を策定する。

策定中

名称	改訂京都市自転車総合計画（仮称）
策定年月	2009（平成21）年度中
計画期間・目標年次	2010（平成22）年度～2019（平成31）年度
計画策定の趣旨・目的	環境にやさしく、健康的で便利な自転車を交通体系における重要な交通手段として位置付け、自転車駐車場の整備などの利用環境の整備や、啓発、放置自転車撤去などの利用マナー・ルールの確立に取り組むことで、全ての人にとって安全・快適で住みよいまちづくりを実現し、更には環境への負荷の少ない持続可能なまちづくりを実現することを目的とします。

3-3 融合委員会ワークショップ結果

未来像	重点戦略
	・ 共有自転車のまちを推進（自転車シェアリング） ・ 本当に機能するパークアンドライド ・ 観光地に車を入れない（周遊バス） ・ 車に乗らない観光が得になる条件をつくる
○楽しんでエコロジー	・ 自転車マイレージ
○グリーンインフラ社会の実現	・ グリーンインフラ（街路整備、河川etc） ・ 緑地の質的向上（構造的体系の目標化） ・ 水のネットワークの再評価 ・ 街路整備（緑のじゅうたんをひく）
○歩ける、休めるまち・みちづくり	・ 駅、公園 ・ みちの統合的景観整備
○魅力ある玄関づくり 駅の拠点・ターミナル	・ 交通手段の整理(空間整理、バス停) ・ 交通行動のスムーズ化（サイン計画、情報） ・ 観光行動拠点 ・ 休憩空間としての駅 ・ 広場
○老若男女国籍を問わず歩きやすいまちに	・ 交差点座標化