

～人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の実現を図る～

基本方針

クルマを重視したまちと暮らしを、京都にふさわしい「歩く」を中心としたまちと暮らしに力強く転換していくために、市民、事業者、行政が一体となって「歩いて楽しいまちづくり」を推進する。

現状・課題

○ 時代の流れの中で、市民生活のマイカーへの依存が高まり、都心部や観光地を中心とした交通問題が発生するとともに、まちの活力や魅力の低下、そして地球温暖化や景観などの諸問題がますます深刻なものとなっている。

このクルマ社会の進展に伴う諸問題を解消し、「歩いて楽しいまち」を実現するためには、鉄軌道やバスといった都市の装置としての利便性の高い「公共交通」を整えること、自動車利用の制限を含めた様々な抑制策を実施すること、「歩く」を中心とした暮らしに転換していくことなどが必要である。

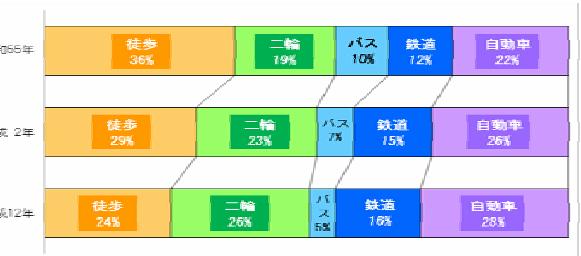
○ 地下鉄・市バス事業は、経営改善を進めてきたが、いまだ厳しい財政状況にある。

特に地下鉄事業は、資本費の負担が重い一方、旅客数の伸び悩みなどにより危機的な状況にあり、将来にわたって安定的に運営するためには、今後、大幅な増客が必要である。

○ 駐輪場整備は着実に進んでいるものの、依然として放置自転車が多数見受けられ、まちの美観を損ねるとともに、安全な通行の妨げとなっている。

また、自転車と歩行者の事故が増加し、社会的な問題となっている。歩行空間の確保、安全で安心な自転車利用環境の整備等を進める必要がある。

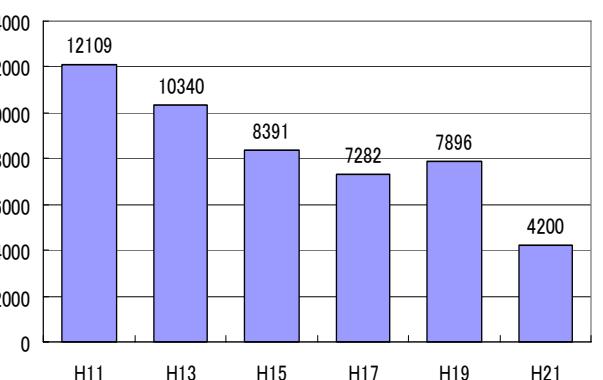
◆ 京都市における交通手段の構成比の推移



◆ 地下鉄の近年の旅客数の推移（1日当たり）



◆ 放置自転車台数の推移



政策の目標

<みんなで目指す10年後の姿>

- 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くらし（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」が着実に進展している。
- どこでも共通で使えるICカードの活用によってスムーズな乗り継ぎが可能になり、駅やバスターミナルでは多くの人が行き交っている。
- バス停や駅の施設は、ユニバーサルデザインが一層進み、ベビーカーを押すお母さんや高齢者の方、障害のある方の姿も多く見受けられる。
- バスは、ダイヤの改善や専用・優先レーンの拡充・徹底などのバス走行環境の改善により、利用する人が多くなっている。
- パークアンドライドが拡充され、年間を通して、徒歩や公共交通で京都観光を楽しむ方をはじめ、市内への通勤や買い物に行く方にも利用されている。
- 歩行者と公共交通が優先された道路では、歩道拡幅や緑化が進み、休憩スペースやベンチなどでくつろいでいる人たちや、快適な歩行空間をそぞろ歩きする人たちなど、人と人がふれあい、賑わいと活気に満ちたまちとなっている。
- 交通行動スタイルを見直す市民の皆様と一体となった取組が定着し、過度なクルマ利用を控え、歩くこと、公共交通等を利用することを中心としたライフスタイルにより「歩くまち・京都」の実現を支えている。
- そして、地下鉄を基軸としたまちづくりやバスの走行環境の改善も進み、地下鉄・市バスの旅客数が増加している。これにコストの削減なども合わせた効果により、地下鉄・市バスともに一層の経営改善が図られ、市内の大動脈・市民の足としてますます重要な役割を果たしている。
- 自転車の利用環境の整備及び自転車利用マナー・ルールの確立という2本の柱を基本とした取組を進めるとともに、利用実態に即した駐輪場の料金体系の導入や土・日曜日など休日における撤去など新たな取組を実施することにより、まちの美しさや歩きやすさを実感できるまちになっている。

<政策指標>

	指標	現況値	目標値
1	地下鉄の旅客数（1日当たり）	32万7千人	5万人増
2	市バスの旅客数（1日当たり）	31万人	32万人
3	京都に関する感想調の悪い評価	22%	10%以下
4	放置自転車台数の削減	4,200台	1,400台

市民と行政の役割分担と共汗

<共汗の方向性>

市民・事業者・行政が一体となって交通まちづくり政策を進める

○ 事業者等の連携によりネットワークを構築し、公共交通の利便性を向上させる。

○ 一人ひとりが歩くくらしを大切にし、マイカーから公共交通機関利用に交通行動スタイルを転換する。

共汗

市民

行政

○ 市民が交通行動スタイルの転換を促すための施策を展開する。
○ 公共交通ネットワークの利便性向上に向けた交通事業者への支援
○ 地下鉄・市バス事業の健全化の推進
○ 運営費の補助などの国への要望