

参考資料目次

- 参考資料 1 京都市都市計画マスタープラン（抜粋）
- 参考資料 2－1 地下鉄事業の経営状況
- 参考資料 2－2 京都市高速鉄道経営健全化計画（概要版）
- 参考資料 2－3 京都市高速鉄道経営健全化計画（抜粋）
- 参考資料 3 市内の鉄道網

京都市都市計画 マスタープラン

抜粋

2002(平成14)年5月

京 都 市



第3部

地域別構想



右京区

人と自然と歴史が織りなす明るい未来

区の現況

右京区は、平安京以前から開拓された古い歴史を持つまちです。市街地の北部は概ね住宅地ですが、スプロール的な開発が進み道路や公園等の基盤整備が遅れている地域も見られます。また、市街地の南部は居住と工業が共存し、大規模な工場が多数立地する「ものづくり都市・京都」を支える工業のまちといえます。また、嵯峨、嵐山や太秦映画村などの豊富な観光資源を有しています。

地域別概況



北部山間地域

- ・愛宕山、高雄山等の自然豊かな山間地域
- ・高山寺、愛宕神社等の社寺
- ・嵯峨鳥居本が伝統的建造物群保存地区に指定
- ・北山杉の産地の一つ、柚子風呂
- ・山間部の交通問題

おおむね丸太町通沿道以北に当たる北部地域

- ・山ろく部に社寺が多数立地し、歴史的・文化的資源の宝庫
- ・山ろく部に良好な環境の住宅地が形成
- ・都市近郊型の農業経営
- ・造園業が盛ん
- ・大学等の立地

おおむね丸太町通より南、桂川にはさまれた中部地域

- ・太秦・太子地区土地区画整理事業が未着手
- ・未整備の都市計画道路が多く、特に観光交通による道路混雑が激しい
- ・スプロールによる密集市街地が多い一方、農地も残存し、貴重なオープンスペースともなっている
- ・四条通沿道に大規模工場が立地
- ・大学等の立地

おおむね四条通以南、西京極総合運動公園以東の南部地域

- ・工業系区画整理事業が実施済
- ・中小の工場と住宅が共存
- ・西京極総合運動公園が立地
- ・大学等の立地
- ・国道9号及び西大路通は慢性的な交通渋滞が発生

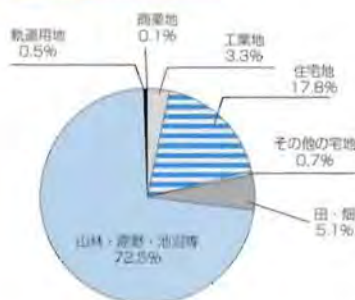
位置



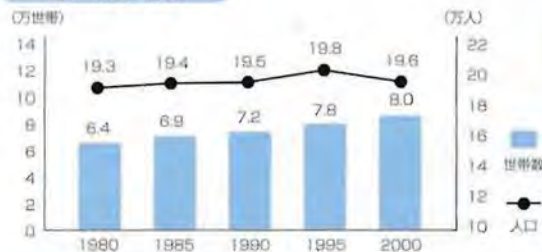
面積

7,464ha

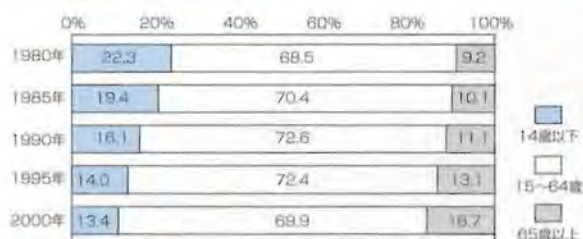
地目別土地利用



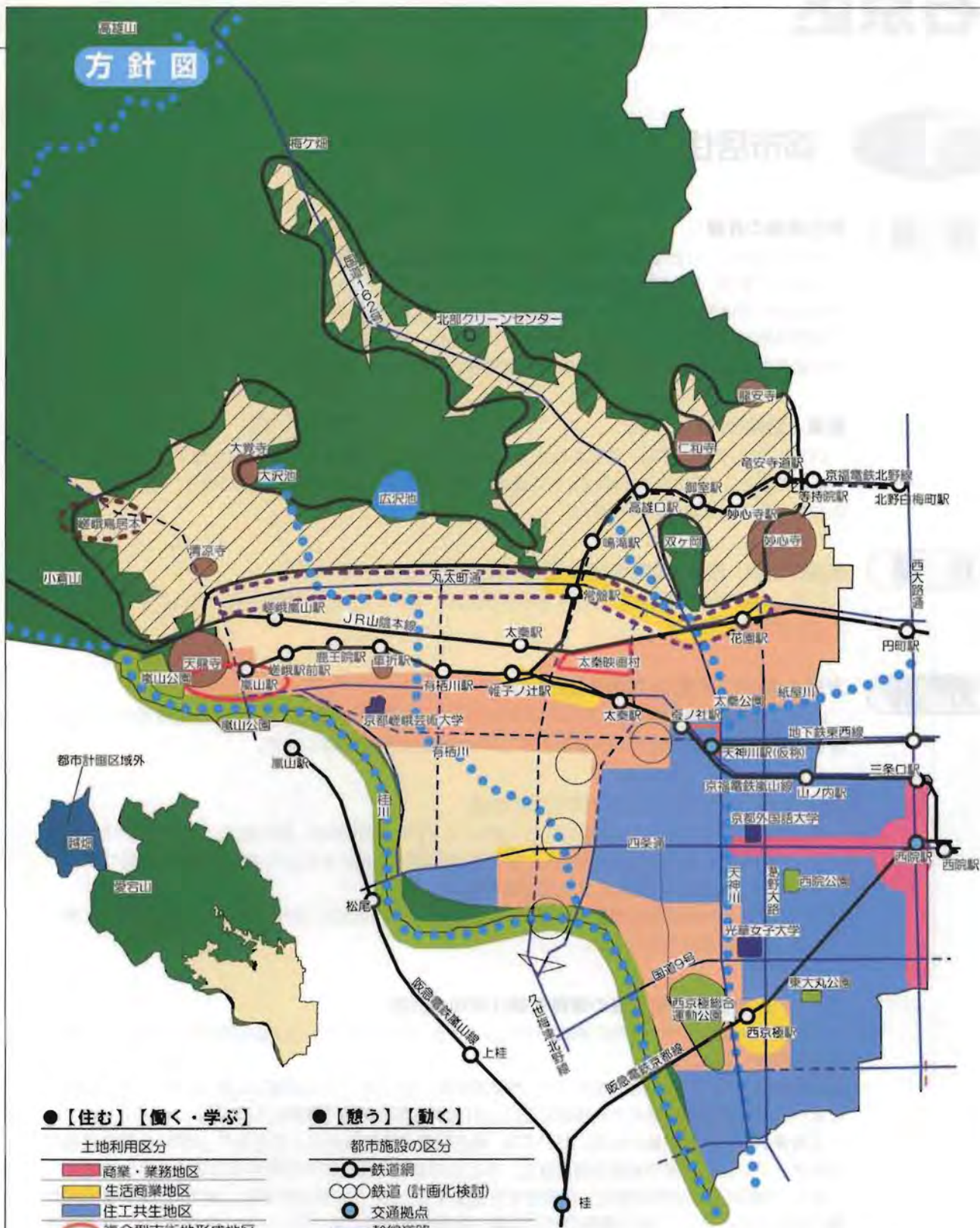
人口及び世帯数



年齢3区分別人口比率



方針図



●【住む】【働く・学ぶ】

土地利用区分

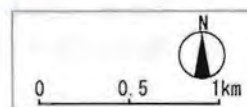
- 商業・業務地区
- 生活商業地区
- 住工共生地区
- 複合型市街地形成地区
- 住居地区
- 住居専用地区
- 低層住居専用地区
- 観光・娯楽・レクリエーション地区
- 学術・文化・交流地区
- 市街化調整区域
- 都市計画区域外

●【憩う】【動く】

都市施設の区分

- 鉄道網
- 鉄道(計画化検討)
- 交通拠点
- 幹線道路
- 河川・水辺
- 主な公園・緑地
- 社寺等
- 歴史資源を生かした景観形成
- 都市景観の形成

注) 道路については、実線は整備済み又は事業中、点線は未整備



住 1 む 都市居住からみた目標と方針

課 題

居住環境の改善

山ろく部はゆとりある環境を備えた住宅地、南部地域は土地区画整理事業により計画的に整備された市街地ですが、それ以外の地域では、スプロール的に開発され、道路が狭く、公園等のオープンスペースも十分確保されていない高密度な住宅地が多いため、居住環境の改善が必要となっています。既に建替時期を迎えているものも少なくありませんが、木造の3階建住宅など一層密度が高まる方向での建築更新も進んでいるため、適切な誘導が必要となっています。

産業と居住の共存・共生

「ものづくり都市・京都」を支える産業のまちであるとともに、多くの人口を擁する居住のまちでもあることから、生産環境の維持と居住環境の保全や生活関連施設の配置にも留意した、産業と居住の共存・共生の誘導が必要です。

目 標

基盤が整い、優れた居住環境を備えた住工共生のまちをつくる

自然・歴史的環境に恵まれ、暮らしの基盤が整い、優れた居住環境を備えた、住と工が共存するまちづくりを目指します。

方 針

方針 1 ● 住工共生の土地利用の誘導

山ノ内、西院等の工業系用途地域の市街地では、特別用途地区の活用等により、地域環境に十分配慮した近代産業と都市居住の共存する住工共生の土地利用を誘導します。

方針 2 ● 地域特性に応じた住宅地の形成

丸太町通以北の嵯峨、宇多野等の山ろく部については、地区計画、建築協定、風致地区の活用等により、自然環境や歴史的環境と調和し、良好な居住環境を有する低層の住宅地の誘導を図ります。

市街地部はおおむね中低層の住宅地の誘導を図ります。

西大路通等の幹線道路沿道では、店舗や事務所などの都市機能の誘導とともに、周辺環境に配慮した中層の住宅の誘導を図ります。

方針 3 ● 市街地の安全性の確保と居住環境の改善

道路やオープンスペース等の基盤が未整備な太秦・太子地区では、土地区画整理事業等により基盤整備を推進します。

嵯峨野など宅地開発の進む地区では、農地等のオープンスペースの保全を図りながら、地区計画等により、良好な環境を備えた秩序ある開発と計画的な基盤整備を誘導します。

北梅津やその他の密集市街地においては、地区計画や建築協定などの活用や、共同・協調建替等によるオープンスペースや道路の確保など、ゆとりのある市街地環境の再整備の誘導を図ります。

また、地震時の大火等を想定した安全性を確保するため、西京極総合運動公園等、広域避難場所の維持を図るとともに、太秦公園等の防災公園の整備や桂川河川敷の防災空間の確保を進め、幹線道路の整備と生活道路等を含めた避難路ネットワークの形成を図ります。また、小中学校等を身近な生活圏の防災拠点として機能強化を図ります。

働く・学ぶ

都市活動からみた目標と方針

課題

「ものづくり都市・京都」を担う産業振興

多数の大規模な工場や中小工場が立地していますが、産業構造の変化の中で製造業等のリストラクチャリングによる工場閉鎖等も見られることから、「ものづくり都市・京都」を担う地域として、生産機能の維持、発展を図る必要があります。

地域資源を生かしたまちの活性化

京都を代表する観光地のひとつである嵯峨、嵐山や御室などには多数の観光資源が集積しているとともに、太秦地域の映画産業や映画村など、個性的な地域資源を豊富に有していることから、今後もこれらを生かしたまちの魅力の向上が必要です。

目標

活力あふれるものづくり産業のまちをつくる

「ものづくり都市・京都」を支えるものづくり産業や豊富な地域資源を生かした様々な産業が営まれる、活力あふれるまちづくりを目指します。

方針

方針1 ● ものづくりの振興

「ものづくり都市・京都」を支える市街地西部工業地域として生産機能の高度化への対応を図るため、住工共生に配慮しつつ、必要に応じて地域地区の見直し、地区計画の活用等を図ります。

方針2 ● 拠点機能の整備

産業の構造転換により生じた工場跡地等については、特別用途地区や地区計画等の活用により、地域との調和に配慮しつつ基盤が整い多様な都市機能の集積した複合型市街地の形成を図ります。

また、地下鉄東西線と京福電鉄嵐山線との結節点周辺（地下鉄東西線天神川駅（仮称）周辺地区）では、「人々が集いにぎわう右京区の新しい拠点づくり」「安心して住み続けられる持続性のあるまちづくり」を目指し、右京区総合庁舎の整備も含め、交通の利便性を生かした計画的な市街地整備を進めます。

方針3 ● 個性的な都市機能の整備

映画発祥の地として、太秦地域を中心に映像文化の発信機能の充実を図るとともに、西京極総合運動公園では広域的なスポーツ拠点としての充実を図ります。

また、区内に立地する各大学の学術研究機能の充実を図るとともに、大学施設の整備に当たっては、必要に応じて都市計画制限の弾力的運用や地区計画の活用等を図ります。さらに、地域と大学の交流を促進し、地域と大学が一体となったまちづくりを促進します。

方針4 ● 地域に即した商業機能等の誘導

鉄道駅のある西院、帷子ノ辻、西京極周辺では地域の核としての商業サービス機能の充実を図るとともに、四条通や丸太町通等の幹線道路沿道では商業サービス機能の充実を図ります。

また、京福電鉄沿線などの駅周辺の商店街では、地域と密着した商店街として、その充実を図ります。さらに、嵐山では周辺環境に配慮した観光サービス機能の充実を図ります。

方針5 ● 地域づくりと連携した農業の振興

嵯峨野等の農地の広がる地域では、都市近郊農業の振興を図るとともに、生産緑地地区等により住宅地における貴重なオープンスペースとしての役割を果たす市街化区域内農地の保全を進めます。

また、北部山間地域の越畑等では、山間観光農林業など自然に触れる機会を提供する農山村振興のための交流拠点の整備を進めます。

憩3う

都市環境からみた目標と方針

課 題

自然環境と歴史的・文化的資源の保全・継承

愛宕山や高雄山等の北山の緑豊かな山々や広々とした河川敷を有する桂川などの貴重な自然環境を有しています。そのため、河川環境の保全や、市街地景観の背景ともなっている北山の自然環境の保全・かん養を図る必要があります。

また、嵯峨野や嵐山など、自然に抱かれた地域に、数多くの社寺が点在し、歴史的・文化的資源として、また観光資源としての役割を果たしています。そのため、社寺とその周辺環境や伝統的建造物群保存地区に指定されている嵯峨鳥居本の町並みなど、多様な歴史的・文化的資源の保全・継承を進める必要があります。

緑地やオープンスペースの確保

西京極総合運動公園など、総合的な公園施設が整備されている一方、スプロール的な開発が進んだ市街地では公園整備等が遅れており、オープンスペースが不足している地域もあるため、防災的な観点も踏まえつつ、まとまった規模の緑地やオープンスペースの整備が必要です。

目 標

豊かな自然や歴史環境を生かしたまちをつくる

豊かな自然環境や歴史的・文化的資源を保全し、緑と歴史性豊かな環境を生かしたまちづくりを目指します。

方 針

方針1 ● 豊かな自然環境の保全

歴史的風土特別保存地区や風致地区により、北山一帯における歴史的建造物などと一体となった自然的環境、清滝川の渓谷美、保津川の清流、嵯峨野の田園景観等の豊かな自然環境の保全を図ります。

方針2 ● 水と緑のうるおい環境の創出

うるおいある居住環境の形成や防災機能の向上に向けた公園・緑地の整備を進めます。また、有栖川等においては、親水性が高く生物が住みやすい環境を備えた河川環境の整備を進めるとともに、広大なオープンスペースである桂川河川敷においては防災空間の確保と合わせた整備を進めます。また、区内に多数立地する工場等における緑化を推進し、緑豊かなまちづくりを進めます。

方針3 ● 歴史を生かした個性ある都市景観の整備

歴史を生かした景観形成を図るため、社寺や史跡等を含む周辺の町並み景観の保全と修景を進めます。嵯峨鳥居本では、伝統的建造物群保存地区により伝統的な町並み景観の保全を進めます。また、丸太町通等の幹線道路沿道では、沿道商業機能やサービス機能の誘導と合わせて、魅力的な沿道景観の形成を図ります。

動4<

都市交通からみた目標と方針

課題

慢性的な渋滞の解消

歴史的・文化的資源が集積し京都有数の観光地である嵯峨、嵐山地域は市街地の西端の行き止まり的な位置にあるため、観光シーズンには観光交通が集中し、丸太町通や三条通等では慢性的な交通渋滞が発生していることから、観光交通のコントロール等により渋滞の解消を図ることが必要です。

また、国道9号では慢性的な交通渋滞が発生しており、南北方向の幹線道路も不足していることから、幹線道路の機能強化も必要となっています。

交通アクセスの充実

高雄等の観光地や、主に農林業が営まれている都市計画区域外の越畑等の山間地域の集落については、生活条件の改善の観点や観光利便性の向上から、交通アクセスの充実が求められています。

目標

多様な都市活動を支える交通基盤の整ったまちをつくる

地域資源を生かした様々な都市活動を支える、利便性の高い交通基盤の整ったまちづくりを目指します。

方針

方針1 ● 利便性の高い公共交通体系の整備

公共交通機関を優先する諸施策（自動車交通の抑制等）の実施と、観光需要に対応した公共交通の利便性の向上等を図ります。また、地下鉄東西線の延伸にともなう地下鉄天神川駅（仮称）を中心に、京福電鉄嵐山線との結節性を確保するため駅前広場等の整備を行います。さらに、地域の分断の解消、輸送力強化、安全性の向上や渋滞解消を図るため、花園駅から嵯峨嵐山駅までの間のＪＲ山陰本線の複線高架化を進めます。

また、鉄道駅を拠点としたバス交通体系の検討を進めるとともに、区民の生活の足として北部山間地域におけるバス路線など生活交通の確保を図ります。

方針2 ● 骨格的な道路体系の整備

慢性的な渋滞解消に向けた国道9号の立体交差化や葛野大路、都市計画道路・久世梅津北野線等の幹線道路の整備を進めます。また、国道162号など北部山間地域と市街地を結ぶ道路の充実を図ります。

方針3 ● 安全・快適な歩行者ネットワークの形成

全市的な総合交通体系の構築により観光交通について自家用車から公共交通機関への利用転換を促進する施策を推進するとともに、嵐山、御室等の観光地や商店街、鉄道駅等をネットワーク化し、歩いてゆっくり散策できる歩行者空間の形成のため、道路の整備や再整備を進めます。

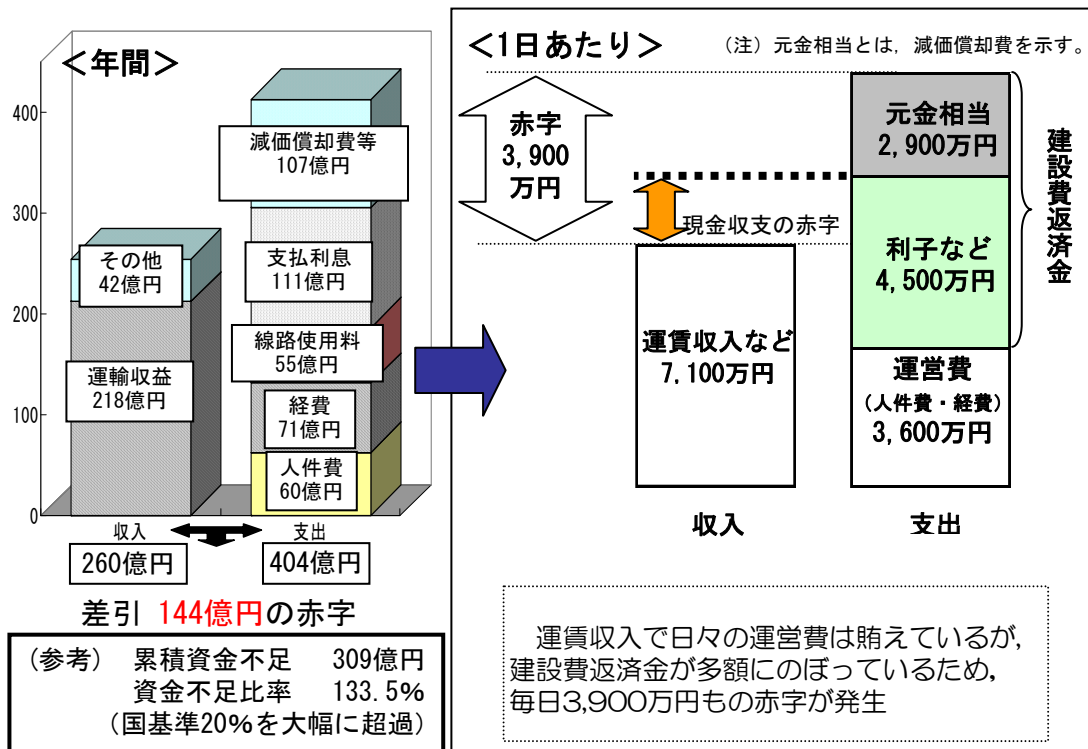
また、歩道の段差解消など歩行者にやさしいバリアフリーの道路環境の整備を進めるとともに、環境に負荷をかけない自転車等の交通手段の活用に向けた基盤整備を進めます。

地下鉄事業の経営状況

地下鉄は、東西線の建設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。

このため、財政健全化法に定める「経営健全化団体」となり、更なる経営改善が急務となっている。

地下鉄事業の経常経費（平成 20 年度）



そのため、

京都市高速鉄道事業経営健全化計画を策定

(平成 22 年 3 月)

経営健全化団体：資金不足比率が 20%を超えた公営企業が該当。
経営健全化団体は、経営健全化計画を策定し、資金不足比率を 20%未満となるよう経営を改善する必要がある。

累積資金不足：日常の運転資金の不足額
資金不足比率：事業規模に対する累積資金不足の比率
現金収支の赤字：運営収入で運営費と建設費返済金の利子も賄っていない状態
平成 21 年度決算では黒字になる見込み

京都市高速鉄道事業経営健全化計画

＜計画の基本的考え方＞

- 京都市の地下鉄は、現行の「地下鉄事業経営健全化計画」（平成16年3月）等の取組により、現金収支（償却前損益）の黒字化（運賃収入で運営費と建設費返済金の利子分が賄える状況）に近づいているものの、建設費などの長期借入金である企業債残高が約5,000億円、日常の運転資金の不足額である累積資金不足（不良債務）も300億円を超え、財政健全化法に基づく資金不足比率は、経営健全化団体となる指標である20％を大きく上回っている。
- また、現行の計画が終了する平成26年度以降、経営健全化出資がなくなれば、現行の計画で定めている5年毎5％の運賃改定を見込んだとしても累積資金不足が大幅に拡大し、事業の継続が危ぶまれる状況にある。
- このため、今回の新たな計画では、資金不足比率を早期に20％未満へ引き下げることに加え、将来にわたって地下鉄事業を安定的に運営するため、長期的に資金不足の最大値を事業存続が可能となるような程度に抑制することを目標とした。また、運賃改定についても必要最低限に抑えることを目指した。
- 今回の計画は、次の1から3の取組により、10年間の計画期間の上半期に運賃改定をお願いせざるを得ないものの、その1回に抑えたうえで、上記の目標を実現する内容とした。
 - 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る、1日当たりお客様数の5万人増をはじめとした収入増加策
 - 駅職員業務の民間委託化による人件費の削減などのコスト削減策
 - 一般会計からの支援
 - 国において制度拡充が行われた健全化出資制度を活用した出資金の増額
 - 市バス事業の健全化により削減した補助金を活用した支援
- この計画の達成には、5万人の増客目標の実現が不可欠であるが、これは並大抵のことではなく、市民の皆様の協力のもと、市を挙げて、「環境モデル都市」の取組や『『歩くまち・京都』総合交通戦略』で目指しているマイカーから公共交通機関への転換を強力に推進していく。

1 計画期間と目標

- 計画期間
平成21～30年度（資金不足比率20％未満となる年次までの10年間）
- 目標
 - 平成21年度に現金収支を黒字化し、平成30年度までに資金不足比率を20％未満に引き下げる。
 - 1日当たりのお客様数について、平成30年度までに5万人の増加を目指す。
 - 計画期間終了後の長期収支見込みにおいて、累積資金不足の最大値を1,000億円未満に抑制し、その早期解消に努める。

2 主な健全化策

- 収入増加策
 - お客様増加策の実施（1日当たりのお客様数の5万人増加を目指す。）
 - 駅ナカビジネスの拡大（四条駅の改修など）
 - 所有資産の有効活用

- 運賃改定
計画の上半期に5％の運賃改定を見込む。旅客数が平成30年度までに目標の5万人増に達しないなど計画上の収支改善が図れない場合は、目標達成のため、更に30年度に再度改定が必要

(2) コスト削減策

- 総人件費の削減（100人以上の職員数の削減など）
- 地下鉄設備の更新期間の延長（改集札機など1～5年の延長）
- 経費の削減（経常経費の13％を削減）
- 高金利建設企業債の借換えによる利息負担の軽減（金利5％以上のものを対象）
- 外郭団体の整理統合（2団体→1団体）

(3) 一般会計支援等の拡充

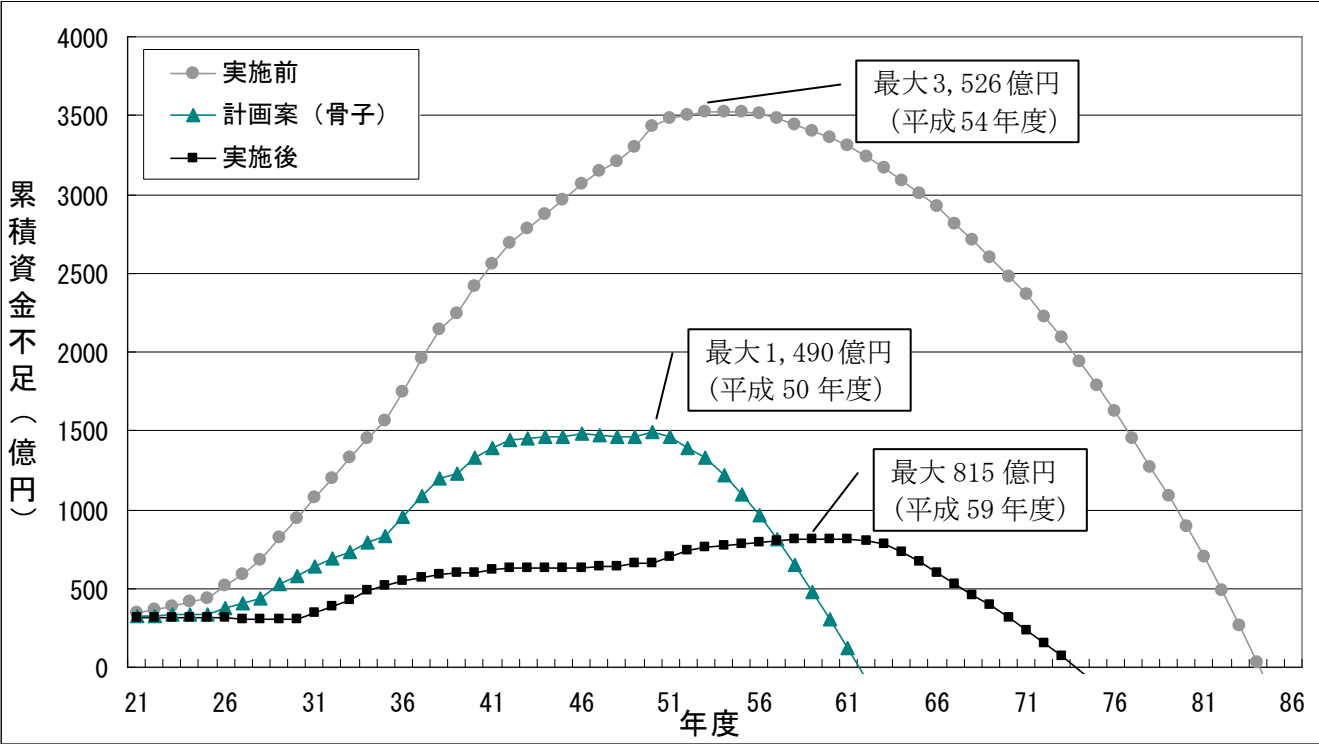
- 経営健全化出資の拡充
期間延長などの制度拡充に伴い、国の同意に基づく起債を前提に、計画期間中の平成22年度から平成30年度までの間、新たな基準に基づき、一般会計からの出資を拡大（㉒～㉓ 総額830億円）
- 地下鉄施設の実耐用年数を考慮した企業債償還期間の延長
企業債のうち資本費平準化債の償還期間を延長（20年→30年）
- 三セク区間の直営化に伴う一般会計からの新たな出資
- 市バス事業の健全化により削減した補助金を活用した一般会計からの支援（㉒～㉔ 総額53億円、㉓～ 毎年23億円）

3 健全化策実施後の資金不足比率と累積資金不足の将来見通し

- 資金不足比率（解消可能資金不足控除後）は、平成30年度で20％未満に到達

年 度	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
資金不足比率(%)	126.8	125.7	114.0	96.9	73.6	66.6	41.5	20.7	24.7	-

- 累積資金不足の長期的な見通しは、以下のグラフのとおりとなる。



収入増加策

全市一丸となって増収に努めます。

① お客様増加策の実施

平成 30 年度までに 1 日当たりのお客様数の 5 万人増加を目指します。(5 万人増による年間増収額は約 33 億円)

市民の貴重な財産である地下鉄を京都のまちづくりや市のあらゆる政策に活かしていくことにより、お客様増加に全力で取り組みます。

そのため、市の関係局区や大学、企業、団体、NPO など全市民の協力を得て、推進していきます。

ア 案内や PR の強化

- ・ 地下鉄沿線エリアマップを活用し、駅周辺の観光をはじめとした施設・催し等の案内を強化します。
- ・ 企画乗車券や通勤・通学定期券など、お得な乗車券の PR を強化します。
- ・ 駅出入口の案内サインを拡充・改良し、より分かりやすくなるよう努めます。

イ 他施設等との連携やイベントの開催

- ・ IC カードを活用した商業施設との連携を拡充するとともに、駅周辺の既存施設を有効活用し、イベントが継続的に開催されるよう関係機関との協議を行っていきます。

ウ ダイヤの改善やネットワーク機能の強化

- ・ 夜間の列車増発による等間隔運行の実施と烏丸線と東西線の乗継時間の短縮、烏丸御池駅で全最終便列車を連絡待ち停車させることによって、全方向への乗継ぎを可能とする「シンデレラクロス」の実施など、地下鉄の利便性の向上を図ります。
- ・ 民間交通機関とのネットワークを最大限に活用し、お客様の利便性向上の視点に立った情報の一体的な発信や乗継ぎの利便性の向上を図ります。

エ 安全運行と接客サービスの更なる向上

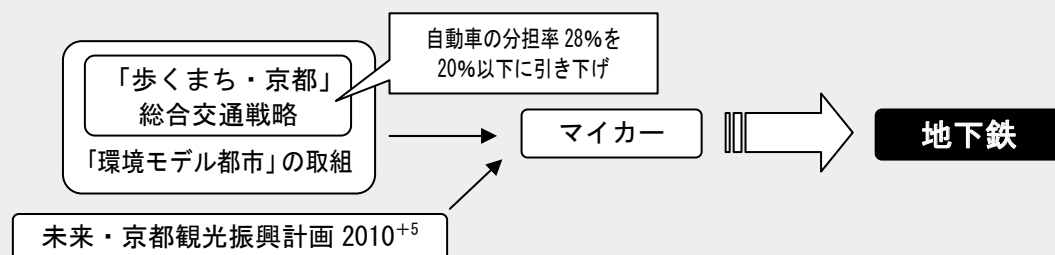
お客様を安全に目的地までお運びするという交通事業者の最大の使命を果たすため、日々の安全運行に万全を期すとともに、職員の接客サービスについても、更なるお客様増を目指して、より一層のサービス品質の向上に努めていきます。

オ 地下鉄沿線への集客施設の誘致や公共施設の整備

市民の財産である地下鉄を、京都市のまちづくりや経済・文化活動などに最大限に活かすという視点で、全市的な取組として、駅周辺の活性化や、沿線への大学や集客施設の誘致、公共施設の整備を目指します。

カ マイカーから地下鉄利用への転換

- ・ 「環境モデル都市」の取組、その第一の柱である『『歩くまち・京都』総合交通戦略』、さらに「未来・京都観光振興計画 2010⁺5」とも連携し、市民の協力を得て、公共交通優先のまちづくり、マイカーから地下鉄への乗換えを促進します。



- ・ 全市を挙げてモビリティ・マネジメント（公共交通の環境面等への好影響や利用方法の情報提供を行うなど、マイカーからの自発的な転換を促す施策）を積極的に行い、公共交通の利用促進を市民に働きかけます。

平成 20 年度の 1 日あたりのお客様の数
32 万 8 千人／日

「京都力」で UP



5万人の増客を達成するためには、例えば、京都市の147万市民のうち100万人の方が、年に更に10往復（月に1往復程度）ご乗車いただかなければなりません。

市内の鉄道網

