

8 「歩くまち・京都」総合交通戦略を推進する支援の充実 (国土交通省)

1 京都市の交通の現状

京都市は、京都議定書誕生の地として地球温暖化対策を強力に推進してきた環境モデル都市であり、また、日本国内はもとより世界中から年間5,000万人の観光客が訪れる日本を代表する国際文化観光都市でもあります。

しかし、市民生活のマイカー依存が高まるとともに、観光シーズンには自動車による入浴者も多いため、都心部や観光地を中心に交通問題が発生するとともに、まちの活力の低下、地球温暖化や景観などの諸問題が深刻なものとなっています。

2 「歩くまち・京都」の実現とその課題

京都市では、持続可能な脱「クルマ中心」社会を目指し、平成22年1月に、歩くことを中心としたまちと暮らしに転換するための行動規範である「歩くまち・京都」憲章を全国で初めて制定するとともに、「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定し、全国に先駆けたモビリティ・マネジメントや、パークアンドライド施策の通年実施、更なる交通バリアフリー化をはじめとする様々な施策を積極果敢に進めています。

しかし、各施策の実施主体となる京都市や民間事業者の費用負担が多額に上ること、国の補助制度が限定的なために、「歩くまち・京都」総合交通戦略に掲げる施策を一体的に推進しづらく非効率的であることなどの課題があります。

国においては、現在、人と環境にやさしい交通体系の実現に向けて、「交通基本法」の検討が進められていますが、既存法体系との整合が図られるとともに、実施主体がその責務を果たせるよう財源が確保されることを期待するものであります。

その上で、京都市が推進する人と公共交通優先の「歩いて楽しいまち・京都」を実現し、まちの賑わいを生み出す都市であり続けるために、次のとおり要望します。

3 要望事項

京都市及び民間事業者の負担軽減に配慮した、「歩くまち・京都」総合交通戦略の施策に対する補助制度の創設及び拡充

- (1) 京都市が総合交通戦略に基づき先駆的に実施しているモビリティ・マネジメント施策など、地域の自主的な取組に柔軟に活用できる補助制度の創設
- (2) パークアンドライド施策の通年実施に対する補助制度の創設
- (3) 交通バリアフリー化の補助制度の継続及び補助対象の拡充

所管の省庁課：国土交通省（大臣官房社会資本整備総合交付金総合調整室、総合政策局交通計画課、都市・地域整備局都市計画課都市計画調査室、街路交通施設課、道路局地方道・環境課、鉄道局鉄道業務政策課）

京都市の担当課：都市計画局 歩くまち京都推進室 企画課長 田中均 TEL 075-222-3028

「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定

「歩くまち・京都」憲章（本文）

わたしたちの京都では、市民一人ひとりには、

- 1 健康で、人と環境にやさしい、歩いて楽しい暮らしを大切にします。

そして、市民と行政が一体となって、

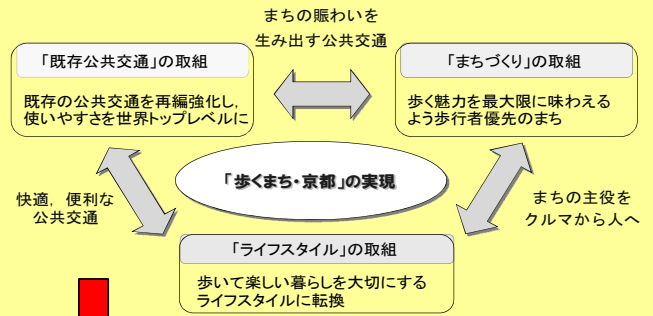
- 1 だれもが歩いて出かけたくなる道路空間と公共交通を整え、賑わいあるまちを創ります。

- 1 京都を訪れるすべての人が、歩く魅力を満喫できるようにします

「歩くまち・京都」総合交通戦略

・3つの柱に基づく88の実施プロジェクトを推進

3つの柱の相乗効果



「歩くまち・京都」総合交通戦略の主な実施プロジェクト

「既存公共交通」の取組

- ・洛西地域におけるバス利便性向上
- ・京都駅南口駅前広場整備
- ・京都市内共通乗車券の創設
- ・バリアフリー化の推進
- ・パークアンドライドの通年実施
- ・公共交通不便地域の対応策に関する検討

「まちづくり」の取組

- ・東大路の自動車抑制と歩道拡幅
- ・四条通のトランジットモール化
- ・高度集積地区における新しいバスシステムの導入
- ・パークアンドライドの通年実施

「ライフスタイル」の取組

- ・「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発
- ・交通行動スタイルの見直しを促すコミュニケーション施策（モビリティ・マネジメント施策）

各取組間の連携による相乗効果で、最大の効果を狙う

総合交通戦略を進めるに当たって…

人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の実現

現行の補助制度等の問題点

- ① モビリティ・マネジメントの推進
ハード整備とそれに関連するソフト事業に補助対象が限定されており、重層的・複合的なモビリティ・マネジメントの実施が困難
- ② パークアンドライド施策の通年実施
通年実施に向けての駐車場取得や運営、広報等への補助制度がない。
- ③ 駅施設のバリアフリー化の促進
バリアフリー化法に基づく整備期限(平成22年度末)が迫っているが、バリアフリー化の必要な施設が数多く残存
- ④ 総合交通戦略に基づく事業の実施
京都市及び交通事業者に対する補助率が低く、総合交通戦略を一体的に推進することが困難

モビリティ・マネジメント実施に係る効果

課題：交通渋滞，地球温暖化防止 ほか

対策

対策1：インフラ整備（道路，公共交通等）

道路整備 200 山間部～1,000 万円/超市街地/m
軌道整備 400～600 万円/m

インフラ整備は，根本的な解決に必要！
ただし・・・
効果発現まで時間がかかる
その点，ソフト施策は対症的だが

対策2：クルマ利用者の意識改革

モビリティ・マネジメント（MM）

実効性が高い
効果発現が早い

道路整備の効果を増幅させるのにも有効



モビリティ・マネジメントに使用するツール

公共交通マップ
（時刻表や路線，お得な切符の情報など，公共交通の利便性を掲載）

動機付け情報
（健康や環境問題等の自動車から公共交通への転換を促す情報）

コミュニケーションアンケート
（回答手順において，動機付け情報を読ませるなど，意識改革を進める工夫を凝らした内容構成）



公共交通マップ

モビリティ・マネジメントの効果の試算

$$\begin{aligned} \text{効果 (CO2 排出削減量)} &= \text{自動車交通量} \times \text{単位削減量} \times \text{転換率} \\ &= 65 \text{ 万台/年} \times 3.2 \text{ t-CO2/台} \times 5\% \\ &= 104,000 \text{ t-CO2/年} \end{aligned}$$

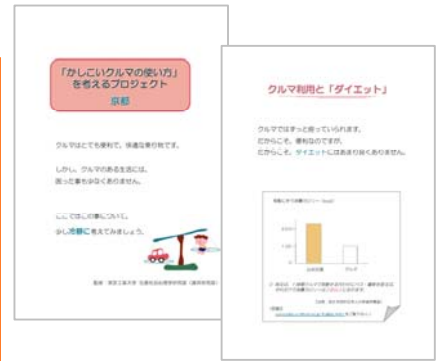
京都市内の
自動車交通量
(H17
道路交通センサス)

京都市の運輸部門CO2排出量
201万t（1990年）の5%

↓ 京都市民 147 万人
京都市入込観光客 5,000 万人

$$\begin{aligned} \text{MM実施費用} &= \text{自動車交通量} \times \text{平均乗車数} \times \text{MM実施単価} \\ &= 65 \text{ 万台} \times 2.0 \text{ 人} \times 1,000 \text{ 円/人} \\ &= 13 \text{ 億円} \end{aligned}$$

【参考】
道路整備費＝整備延長×整備単価＝260m×500万円/m
＝13億円



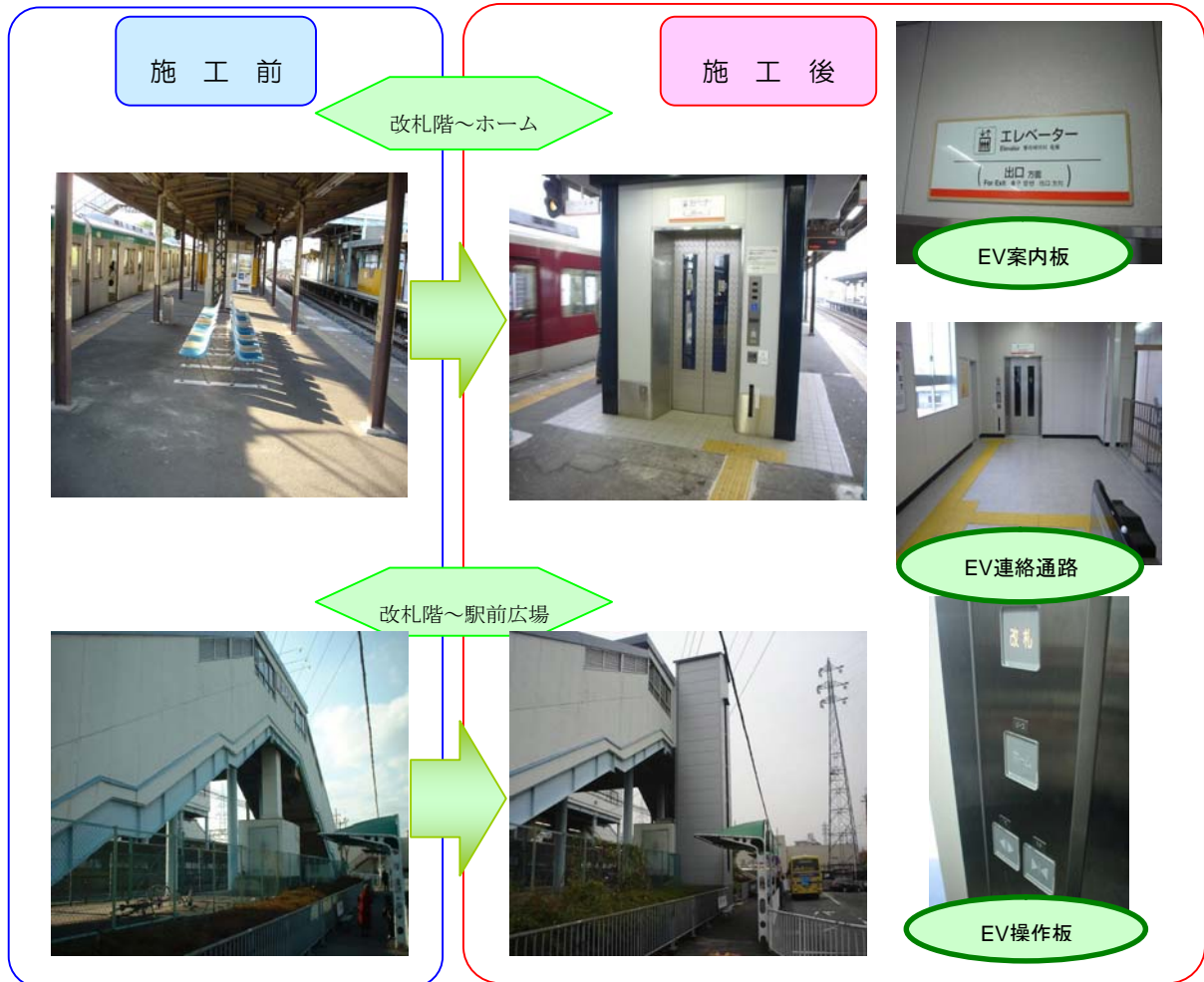
動機付け情報



アンケート

バリアフリー化の推進

エレベーターの設置例



旅客施設における段差解消の状況について（1日あたりの平均利用者が5千人以上の駅）

	旅客施設数	平成22年度末までに段差解消予定の旅客施設数	割合
鉄軌道駅	79	69※	87.3%
バスターミナル	1	1	100.0%
計	80	70	87.5%

※淀駅が平成23年5月に段差解消予定のため、その段階で旅客施設数が69から70になる予定

旅客施設における段差解消の状況について（全旅客施設）

	旅客施設数	平成22年度末までに段差解消予定の旅客施設数	割合
鉄軌道駅	127	84※	66.1%
バスターミナル	3	2	66.7%
計	130	86	66.2%

※淀駅が平成23年5月に段差解消予定のため、その段階で旅客施設数が84から85になる予定