

## 政策分野20 歩くまち

～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くらしを、京都にふさわしい「歩く」ことを中心としたまちとく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

○ 時代の流れのなかで、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さまざまな抑制策を実施すること、「歩く」ことを中心としたく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。

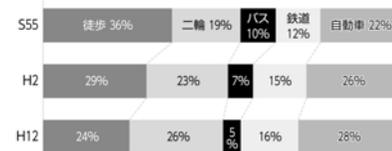
とくに地下鉄事業は、資本費の負担が重い一方、旅客数の伸び悩みなどにより危機的な状況にあり、将来にわたって安定的に運営するためには、今後、大幅な増容が必要である。

○ 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。

#### ◆自動車分担率が増加傾向

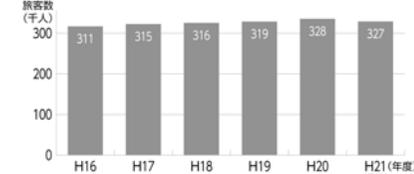
【京都市における交通手段の構成比の推移】



資料：第4回京阪神都市圏バーンセントリップ調査

#### ◆地下鉄の旅客数の伸び悩み

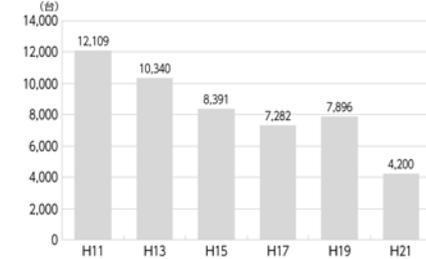
【地下鉄の近年の旅客数の推移(1日当たり)】



資料：京都市

#### ◆放置自転車台数は減少傾向

【放置自転車台数の推移】



資料：京都市

## みんなをめざす10年後の姿

### 1 市民・事業者・行政の一体となった取組により「歩くまち・京都」が進展している

持続可能な脱「クルマ中心」社会のモデル都市をめざして、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、ひとりひとりが歩くくらし(ライフスタイル)を大切にすることで「歩くまち・京都」が着実に進展している。とくに、交通行動スタイルを見直す市民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」の実現が支えられている。

### 2 使いやすい公共交通の構築や新たな公共交通の整備が進んでいる

バス停や駅の施設は、ユニバーサルデザイン\*が一層進むとともに、バスの走行環境やダイヤの改善などにより使いやすい公共交通が構築されている。また、公共交通のあり方を再構築すべきと考えられるエリアでは、ユニバーサルデザイン性、高い速達性と定時性、需要に応じた輸送力をあわせもった新しい公共交通の整備が進んでいる。

### 3 「歩くまち・京都」を支える歩きたくくなるようなまちとなっている

歩行者と公共交通優先の道路では、歩道幅や緑化が進み、人と人がふれあい、にぎわいと活気に満ちたまちとなっている。

### 4 自動車利用の抑制策が定着し、自動車交通の効率化と適正化が図られている

自動車利用の抑制に向けて、新たな駐車施設の整備が抑制され、既存の駐車施設の有効活用が図られている一方で、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人や市内への通勤や買い物に行く人に利用されている。

### 5 地下鉄・市バスが市民の足として重要な役割を果たしている

公共交通優先の社会への転換が進むとともに、駅ナカビジネスなども充実してさらに魅力的になった地下鉄を基軸としたまちづくりが進んでいる。それにより、地下鉄、市バスの旅客数が増加し、コスト削減などの効果とともに地下鉄・市バスの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。

### 6 自転車利用の環境整備及びマナー・ルールが確立している

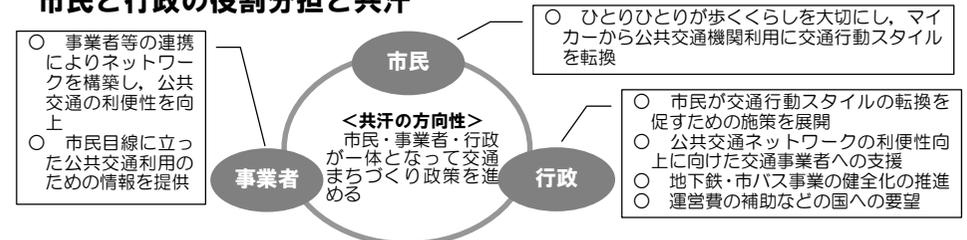
自転車利用の環境整備及びマナー・ルールの確立という2本の柱を基本とした取組を進めることにより、まちの美しさや歩きやすさを実感できるまちになっている。

※ 製品や施設等を、すべての人が利用しやすいデザインにすることをめざす考え方

#### <参考>政策指標例

- ◆地下鉄の旅客数(1日当たり) 32万7千人(H21見込) → 5万人増
- ◆市バスの旅客数(1日当たり) 31万人(H21見込) → 32万人
- ◆京都に関する感想調の悪い評価 22%(H20) → 10%以下
- ◆放置自転車台数 4,200台(H21) → 1,400台

## 市民と行政の役割分担と共汗



## 推進施策

### 政策の体系

- 歩くまち — 世界トップレベルの使いやすさを目指した公共交通の再編強化
- 歩く魅力を最大限に味わえるような歩行者優先のまちづくり
- 歩いて楽しい暮らしを大切にすライフスタイルへの転換
- 地下鉄の魅力向上とまちづくりへの更なる活用
- 歩くまちにふさわしい自転車利用の促進

#### 1 世界トップレベルの使いやすさを目指した公共交通の再編強化

市内で運行するバス、鉄道の交通事業者等の連携によるネットワークを構築し、更なるバス・鉄道の利便性向上施策やバス走行環境の改善施策などを実施する。こうした取組に加えて、バリアフリー化の推進や効果的な情報提供策の実施、更には時期的・地域的課題への対策を強化するなど、京都に住まい、また京都を訪れるすべての人が、快適、便利に利用できる公共交通の利便性向上施策を推進し、世界トップレベルの使いやすさを目指す。

#### 2 歩く魅力を最大限に味わえるような歩行者優先のまちづくり

「歩くまち・京都」を実現するため、都市計画をはじめ、環境、福祉、教育、景観、産業などの幅広い政策分野と融合した取組を積極的に推し進める。

歩行者と公共交通を最優先とする快適な道路空間を構築するとともに、地域の特性や都市機能の維持に結びつく道路の使い方を検討し、通過交通の抑制、物流対策、駐車場施策、パークアンドライドなどの適切な自動車利用策を推進する。また、公共交通のあり方を再構築すべきと考えられるエリアについて、地域特性を踏まえた新しい公共交通の実現に向け、取組を進める。

#### 3 歩いて楽しい暮らしを大切にすライフスタイルへの転換

（「スローライフ京都」大作戦）

市民・観光客、そして事業者、行政が一体となって、人と公共交通優先の「歩いて楽しいまち」を実現するための行動規範を明確にした『「歩くまち・京都」憲章』の普及・啓発を強力に推進する。

さらに、歩いて楽しい暮らしを大切にす動機付けのための情報や、公共交通を利用する際に必要となる情報を、利用者の視点に立って的確に提供する。また、ライフスタイルと転換するきっかけを一人ひとりに促すことを目的とし、自らの行動の振り返りや、交通行動をどのように変えるかを考える動機付けとなるコミュニケーション施策を実施することにより、過度な自動車利用の抑制を推進する。

#### 4 地下鉄の魅力向上とまちづくりへの更なる活用

市バスをはじめとした他の交通機関とのネットワークの強化と更なる利便性の向上により、市内交通の大動脈である地下鉄の一層の有効活用を図る。

また、駅ナカビジネスの充実などにより地下鉄自体の魅力を高めるとともに、地下鉄を活用したイベントの開催やモビリティ・マネジメント施策など利用促進の取組を進め、沿線での土地利用転換と合わせて、地下鉄を市民生活やまちづくりに積極的に活用する。

こうした取組により、地下鉄・市バスの経営改善を進め、両事業を安定的に運営するとともに、公共交通優先の社会への転換と沿線地域の活性化を一体的に推進する。

#### 5 歩くまちにふさわしい自転車利用の促進

自転車利用者の利便性の向上を図るため、行政による整備だけでなく道路占用や自転車等駐車場整備助成金制度などを活用した民間事業者による整備など様々な手法を取り入れることにより効率的・効果的な自転車等駐車場の整備を推進する。また、自転車道や自転車レーンの整備などにより、歩行者と自転車が安心・安全に通行できる道路環境の改善を図る。

更に、自転車等の利用マナー・ルールの啓発については、自転車問題を市民一人ひとりの課題として認識されるよう、行政・地域の交通安全推進団体等が相互に協力・連携した取組を行う。

## 関連する分野別計画

「歩くまち・京都」総合交通戦略（平成21年度～）  
京都市高速鉄道事業経営健全化計画（平成21年度～平成30年度）  
京都市自動車運送事業経営健全化計画（平成21年度～平成27年度）  
改訂京都市自転車総合計画（平成22年度～平成31年度）