

2 1 「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)

京都市では、近年、市民のマイカー依存が高まるとともに、マイカーによる入浴観光客が全体の約3割を占めるなど、都心部や観光地を中心に交通問題が発生し、まちの賑わいや地球温暖化防止等に深刻な影響を及ぼしています。

そのため、環境モデル都市として、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、健康、環境、観光など幅広い観点から「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定しました。現在、戦略に基づき、全国初となる全市民を対象としたモビリティ・マネジメントの実施や、パークアンドライドの通年展開、駅施設等のバリアフリー化の更なる推進など、マイカーから公共交通への利用の転換を図る施策を積極果敢に進めております。

しかしながら、「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進に当たっては、戦略に掲げる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などの課題があります。

また、公共交通については、その利用によって生み出される社会的便益が大きい
ため、国の新たな支援が必要であります。

つきましては、京都市が、人と公共交通優先の「歩くまち・京都」を目指し、まちの賑わいを生み出す都市であり続けるために、次のとおり提案します。

提案事項

- 1 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充実
 - (1) モビリティ・マネジメント施策など、ソフト事業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運営等に対する補助制度の創設
 - (3) 駅施設等のバリアフリー化について、補助制度の充実及びホームからの転落防止対策に係る総合的な補助制度の創設
- 2 公共交通の利用によって生み出される社会的便益の大きさを考慮した、バス・鉄道の事業運営に対する新たな補助制度の創設

「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進

「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、
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、

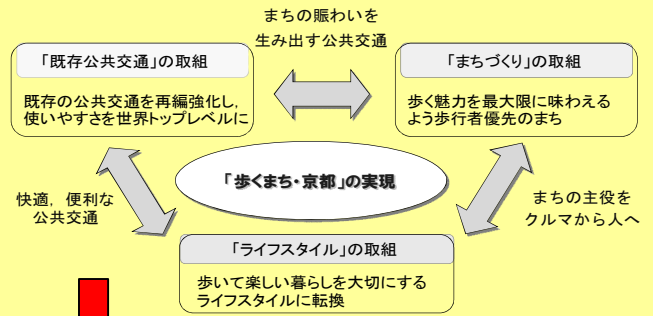
1 だれもが歩いて出かけたい道路空間と公共交通を整え、賑わいあるまちを創ります。

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
- ・『「歩くまち・京都」公共交通センター（仮称）』（市内を運行する全ての公共交通機関の情報を一元的に発信する拠点）の開設（平成24年7月設置予定）
- ・京都駅南口駅前広場整備
- ・「京都フリーパス」の発売
- ・駅等の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

各取組間の連携による
相乗効果で、最大の効果
を狙う

「まちづくり」の取組

- ・東大路の自動車抑制と歩道拡幅
- ・四条通の歩道拡幅と公共交通優先化（市内幹線道路の車線を減少し、歩道を拡幅する全国でも類を見ない取組）
- ・らくなん進都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
- ・「スローライフ京都」大作戦（モビリティ・マネジメント施策の推進）

人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の実現



総合交通戦略の推進に当たっての現行の補助制度等の問題点

- (1) モビリティ・マネジメント施策など、ソフト事業の実施
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実施
通年展開に向けての運営、広報や駐車場取得等への補助制度がない
- (3) 駅施設等のバリアフリー化、転落防止対策の促進
駅施設等のバリアフリー化の推進にあたり、用地買収費や、ホームからの転落防止対策に必要な車両等の改良は補助対象外

バス・鉄道の事業運営に対する国の補助制度の問題点

公共交通の利用によって生み出される社会的便益は大きいですが、バス・鉄道に対する補助制度が限定的である。

モビリティ・マネジメント実施に係る効果

課題：マイカー依存、地球温暖化、交通渋滞 ほか

対策：クルマ利用者の意識改革

モビリティ・マネジメント

効果

- ・「過度に自動車に頼る暮らし」から「適度に多様な交通手段を利用する暮らし」へ転換
- ・利用者の増加による鉄道・バスなどの公共交通の利便性向上
- ・自動車交通の減少に伴う環境負荷の軽減



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)



モビリティ・マネジメント (MM) の効果の試算

効果 (CO₂ 排出削減量) = 自動車交通量 × 単位削減量 × 転換率 = 65万台/年 × 3.2t-CO₂/台 × 5%
= 104,000 t-CO₂/年

京都市の運輸部門CO₂排出量
201万t (1990年) の5%

京都市内の自動車交通量
(H17 道路交通センサ)

↓ 京都市民 147万人, 京都市入洛観光客 5,000万人

MM実施費用 = 自動車交通量 × 平均乗車数 × MM実施単価 = 65万台 × 2.0人 × 1,000円/人
= 13億円

260m分の道路整備費に相当

バリアフリー化の推進

旅客施設における段差解消の状況について（平成23年度末現在）

	旅客施設数			平均利用者数3,000人/日以上		
	全施設数	段差解消済	割合	全施設数	段差解消済	割合
鉄軌道駅	127	86	67.7%	86	76	88.4%
バスターミナル	3	2	66.7%	1	1	100.0%
計	130	88	67.7%	87	77	88.5%

バリアフリー化設備（エレベーター）整備状況

施工前



施工後



エレベーター

バス・鉄道の事業運営に対する補助制度

平成23年度新設

地域公共交通確保維持改善事業（国土交通省）

生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害（バリア）の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援

→これまで個別に分かれていた公共交通に関する補助制度の統合及び一部充実

・ **バス**－地域間幹線系統の補助の継続

地域内フィーダー系統の補助の新設

・ **鉄道**－バリアフリー化、地域鉄道の安全性向上に資する設備整備の補助の継続

しかしながら

・ **バス**－地域間幹線系統補助及び地域内フィーダー系統補助の対象要件が厳しく限定

→対象となるバス路線が僅少

・ **鉄道**－運行に対する補助制度なし

公共交通の利用によって生み出される社会的便益の大きさを考慮し、バス・鉄道の事業運営に対する新たな補助制度を創設する必要