

重点 ひとと公共交通を優先する
戦略 「歩いて楽しいまち・京都戦略」

－ 京プランに掲げた「基本的な考え方」 －

観光地や都心の交通渋滞を解消するとともに、市民や観光客による公共交通の利用増がさらなる利便性の向上を実現する好循環をつくり出すことで、過度なクルマ中心社会からの脱却を図り、低炭素型で、ひとと公共交通を優先する歩いて楽しいまち・京都をつくり上げる。

そのために、四条通や東大路通などにおける快適な歩行空間の確保や公共交通の優先化、モビリティ・マネジメント^{*1}を通じた歩いて楽しい暮らしを大切にす
るライフスタイル（暮らし方、生き方）への転換、既存公共交通の再編強化などを推進する。

－ 京プラン後半期における取組の方向性 －

歩いて楽しいまち・京都を実現するためには、交通手段のなかで自動車を利用する割合（自動車分担率）を更に縮減し、観光地や都心部等の渋滞解消につなげ、交通不便地の公共交通を維持・確保することにより、市民が実感できる「歩いてこそ京都」の魅力をもっと高めることが重要となる。そのため、「歩くまち・京都」憲章の理念に基づき、更なる公共交通機関の利便性の向上や自動車の流入抑制、安心・安全で快適な歩行空間の創出などに取り組む。

また、環境にやさしく、子どもから年配の方まで利用できる自転車の重要性がますます高まる一方で、歩行者も安心して心地よく歩ける環境整備や自転車事故への対策が求められている。そのため、ルール・マナーの徹底や自転車向け保険加入の義務化、自転車利用環境の整備など、歩行者と自転車が共存できるまちづくりを推進する。

主な共汗指標

① 自動車分担率^{*2}

28%（12年度） ⇒ 24%（22年度） ⇒ 目標 20%（32年度）

② 入洛時マイカー利用割合

28.9%（22年） ⇒ 9.9%（26年） ⇒ 目標 8%台（32年）

③ 京都市内の鉄道・バスの利用者数

5.4 億人 (23 年度) ⇒ 5.7 億人 (25 年度) ⇒ **目標** 6.4 億人 (32 年度)

④ 地下鉄の 1 日当たりの旅客数

32.7 万人 (21 年度) ⇒ 35.9 万人 (26 年度)
⇒ **目標** 37.5 万人 (30 年度増客目標の前倒し達成)

重点プロジェクト

1 公共交通機関の乗継利便性の向上

京都駅南口駅前広場整備事業，阪急電鉄及び京福電気鉄道の西院駅の再整備，ICカードの普及拡大など，公共交通機関の乗継利便性を向上させる。

2 安心・安全な歩行空間創出の推進

多くの市民・来訪者が利用する細街路における自動車交通を抑制した「歩いて楽しいまち」の整備，東大路通等での歩行環境の改善により，安心・安全で快適な歩行空間を創出する。

3 パークアンドライドの充実をはじめとした自動車流入抑制策の推進

通年型パークアンドライドの更なる充実，観光シーズン等の道路の混雑の激しい地域における交通規制のあり方やロードプライシング^{※3}の研究など自動車流入抑制策を推進する。

4 地域の特性に応じた自転車利用環境の整備

重点地区（都心部地区，西院地区，らくなん進都地区）^{※4}において，幹線道路への自転車走行推奨帯や，細街路への路面表示（ピクトグラム）等の整備を行うとともに，駐輪需要の高いエリアにおいて駐輪場の更なる設置を促進するなど，地域の特性に応じた自転車利用環境を整備する。

5 自転車向け保険加入の義務化とルール・マナーの遵守に向けた京都サイクルパス制度（仮称）の創設 **新規**

自転車向け保険への加入義務化を実施するとともに，自転車利用者のルール・マナーの遵守に向け，新たな自転車安全利用教育プログラムを構築し，自転車安全教室の受講者に駐輪場の割引などの特典を設ける京都サイクルパス制度（仮称）を創設する。

戦略を推進する4つの柱

柱1 既存公共交通の再編強化

- ① 関空へのアクセス改善など広域鉄道網の充実に向けたリニア中央新幹線や北陸新幹線の誘致推進
- ② 地域住民，区役所・支所，交通事業者等との協働で進める交通不便地における公共交通の維持・確保
- ③ 公共交通を核としたまちづくりの推進や地域・企業・大学等との連携など地下鉄・市バス等の増客に向けた全市的取組の推進
- ④ 事故防止の取組や地下鉄烏丸線全駅への可動式ホーム柵設置をめざした自動列車運転装置搭載の新型の車両導入着手など市バス・地下鉄の安全性の更なる向上
- ⑤ 市バスの路線・ダイヤの充実や均一運賃区間の拡大，ICカードによる定期・乗継割引サービス導入等の市バス・地下鉄の利便性向上
- ⑥ 地域・事業者の協力によるバス待ち空間「バスの駅」や接近表示器等の整備促進によるバス待ち環境の更なる向上
- ⑦ 地下鉄の駅ナカビジネス等の積極的な展開による駅の魅力向上と賑わいの創出

柱2 安心・安全で快適な歩行空間を確保し，公共交通を優先するまちづくり

- ① LRT^{*5}，BRT^{*6}などの新たな公共交通への取組
 - ② 西大路駅をはじめとした駅と周辺道路のバリアフリー化による安全で快適な歩行空間ネットワークの形成
 - ③ 役割を終え，老朽化した横断歩道橋の撤去による歩行者優先の道路づくり
- ―別掲・再掲事業―
- ④ ひと・ものの交流促進とまちの持続的成長を支えるための道路整備の推進<P61>
 - ⑤ 先斗町通をはじめとした全国のモデルとなる京都方式の無電柱化などによる道路景観の向上<P27>
 - ⑥ JR新駅や中央市場の整備などによる京都駅西部エリアの更なる活性化<P30>

柱3 歩いて楽しくらしを大切にするライフスタイルへの転換

- ① 「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発
 - ② 地域等と連携して公共交通機関の利用を促し，ライフスタイルの転換を図るモビリティ・マネジメントの推進
- ―別掲・再掲事業―
- ③ 「DO YOU KYOTO?」の推進を通じた環境にやさしいライフスタイルへの転換<P18>

柱4 歩行者と自転車が共存するまちづくり

- ① 安心・安全で便利な京都式レンタサイクルの確立 新規
- ② らくなん進都の地区内におけるレンタサイクル社会実験の実施 新規
- ③ だれもが自転車と触れ合え、安全な自転車の乗り方を身に付ける常設サイクルセンター（講習施設）の設置 新規

〈用語説明〉

※1 モビリティ・マネジメント：

呼掛け、行動の測定と結果のフィードバックなどのひとりひとりの意識に直接働きかける取組等により、過度な自動車利用から徒歩や公共交通の利用等への自発的な転換を促す施策

※2 自動車分担率：

京阪神都市圏交通計画協議会が10年ごとに実施する、「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるパーソントリップ調査の結果に基づく。

※3 ロードプライシング：

特定の区域への進入や道路の通行等に対して、課金等を行うことにより交通量を抑制する施策

※4 重点地区：

概ね「今出川通～東大路通（三条通以南は川端通）～塩小路通～千本通」で囲まれた「都心部地区」、いまだに放置自転車が多く、西院地区バリアフリー移動等円滑化基本構想の重点整備地区に指定されている「西院地区」及び東西の公共交通機関の整備が十分でなく、自転車の活用を検討する「らくなん進都地区」

※5 LRT (Light Rail Transit)：

次世代型路面電車とも呼ばれ、従来の路面電車に比べ振動が少なく、低床式で乗降が容易であるなど、車両や走行環境を向上させ、ひとや環境にやさしく経済性にも優れている公共交通システム

※6 BRT (Bus Rapid Transit)：

輸送力の大きなバス車両の投入、バス専用レーンや公共車両優先システム等を組み合わせた環境にもやさしい高機能バスシステム