

「歩くまち・京都」総合交通戦略改定等に向けた 項目ごとの方向性(案)

項目	現戦略における記載（要点）	改定等に向けた方向性	備考
<p>戦略の 目標年次</p>	<p>○ 定めなし</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 戦略に掲げる様々な施策が複合的に組み合わせり相乗効果を発揮するには中長期的な期間を要することや、今後も交通分野の技術革新が進み、目まぐるしく変化する社会情勢下で柔軟な事業展開を図る観点から、改定後の戦略においては、現戦略と同様に明確な目標年次は設定しないが、概ね20年後の未来を想定した戦略とする <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 「持続可能性」は5年・10年のスパンで達成の度合いが図れるものではないことや、都市構造の見直しとも密接にリンクすることから、特に『持続可能な都市構築プラン』との連動を意識して設定 ● 京都市基本構想・次期京都市基本計画の目標年次(2025年)といった節目の時期に、上位計画との整合を図る観点等から、適宜点検を実施することとする 	<p>※ 関連する他の計画の目標年次</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 次期京都市基本計画（案）【現在審議中】 2021～2025年の5年間の計画 ・ 京都市都市計画マスタープラン 策定(2012年)から概ね15年後の2025年を目標年次とし、概ね10年後に見直し【現在検討中】 ・ 京都市持続可能な都市構築プラン 策定(2019年)から概ね20年後の2040年を目標年次とし、概ね5年ごとに点検 ・ 京都市レジリエンス戦略 2040年を目標年次とする
<p>基本理念 (戦略冊子P1)</p>	<p>【背景等】</p> <p>○ 重要な課題は「自動車(クルマ)社会」の進展。過度なモータリゼーションの進展による慢性的な道路混雑、とりわけ観光地を中心とした交通問題が発生</p> <p>⇒ まちの活力や魅力の低下、地球温暖化や景観などの諸問題がますます深刻なものに</p> <p>○ クルマ社会の進展に伴う諸問題の解消には、自動車利用の制限を含めた様々な抑制策等を通じて、クルマを重視したまちと暮らしから「歩く」ことを中心としたまちと暮らしへの転換が不可欠</p> <p>○ 加えて、都市の装置としての「公共交通」の整備が必要</p> <p style="text-align: right;">(次ページへ続く)</p>	<p>【背景等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 現戦略策定から約10年が経過する中で、クルマ中心から徒歩・公共交通中心のまちと暮らしへの転換は一定進んできているが、京都の交通まちづくりのあるべき姿として「人と公共交通優先の『歩くまち・京都』を推進する」という基本理念は将来にわたって堅持 ● 「2050年までのCO₂排出量『正味ゼロ』」を目指して、クルマに過度に依存せず、徒歩や自転車もかしこく組み合わせながら、公共交通の利用をより一層促進していくことが重要 ● 「ウィズコロナ・ポストコロナ社会」も展望したビジョンが必要。新型コロナウイルス感染症に直面しても、「歩くまち・京都」の基本理念を堅持する考えが揺らぐものではないが、移動時の混雑を回避しようとする意識の高まりやテレワークの普及等で、公共交通の利用が激減するなど、現に人々の交通行動は大きく変化している状況 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 移動の減少は、社会を支える公共交通ネットワークの危機（公共交通事業者にとって未曾有の経営危機）であると同時に、高齢者のフレイル等、人々の健康的な暮らしにも影響するもの ⇒ 移動（特に公共交通利用による移動）に対する不安の払拭と、移動の価値の再認識が必要 <p style="text-align: right;">(次ページへ続く)</p>	<p>※ 現戦略に基づくこれまでの取組成果や、新たな課題等については、資料5、6を参照</p>

「歩くまち・京都」総合交通戦略改定等に向けた 項目ごとの方向性(案)

項 目	現戦略における記載 (要点)	改定等に向けた方向性	備 考
<p>基本理念 (戦略冊子P1)</p>	<p style="text-align: center;">↓</p> <p>【基本理念】</p> <p>○ 人と公共交通優先の「歩いて楽しいまちづくり」の推進を通じて、京都議定書誕生の地であり環境モデル都市でもある京都が、日本を代表する「国際文化観光都市」とすると同時に、まちの賑わいを生み出す都市であり続けることを目指す</p>	<p style="text-align: center;">↓</p> <p>【基本理念(案)】</p> <p>● 新たに生じた交通に関する諸課題への対応や、様々な技術革新、さらには「SDGs」「レジリエント・シティの実現」「脱炭素社会の実現」「フレイル対策」といった分野を横断する新たな潮流も踏まえて、これまでからの「歩くまち・京都」の理念を継承しつつ、さらに進化させ、<u>誰もが公共交通をより便利で快適に利用するとともに、徒歩や自転車もかしこく組み合わせて出かけるスマートなライフスタイルが定着し、「出かけたくなる」魅力と活力のあふれるまちとなることを目指す</u></p>	
<p>「歩くまち・京都」憲章 (戦略冊子P2)</p>	<p>【前文】</p> <p>○ クルマを中心とする生活が急激に進展する時代の中で、まちの魅力が損なわれている</p> <p>○ 京都にふさわしい移動の方法は“歩くこと”を中心としたもの。行き交う人々がまちの賑わいと活力の源泉であり、歩くことは健康や環境にも望ましい</p> <p>【条項】</p> <p>わたしたちの京都では、市民一人ひとりには、</p> <p>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。</p> <p>そして、市民と行政が一体となって、</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>● 本憲章は、市民、観光客、事業者、行政が一体となって「歩くまち・京都」を進めていくための行動規範として制定されたものであり、制定から10年が経過した現在においても、色あせることのない、大切な事項がまとめられている</p> <p>● <u>多くの市民の皆様と議論を重ねて本憲章を制定したという経緯も踏まえて、前文・条項とも、現在の内容をそのまま継承していく</u></p> <p>⇒ 制定年月日を追記のうえ、改定後の総合交通戦略にも掲載予定</p>	<p>※ 本憲章は、市民委員、大学の専門家、有識者、事業者、行政が参画する審議会や検討部会、多くの方が参加したシンポジウム、市民アンケート等を通じ、市民の皆様と共に議論を重ね、平成22年1月23日に制定</p> <p>※ 憲章制定後の平成22年2月市会で、「歩くまち・京都」憲章を積極的に推進する決議が提出され、全会一致で可決</p>

「歩くまち・京都」総合交通戦略改定等に向けた 項目ごとの方向性(案)

項 目	現戦略における記載（要点）	改定等に向けた方向性	備 考
<p>「歩くまち・京都」の 目標像 (将来像) (戦略冊子P3)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ クルマの渋滞がなくなり、公共交通がスムーズに走行 ○ LRTやBRT等、新たな公共交通軸の姿も ○ まちなかの道では人と人がふれあい、賑わいと活気に満ち、清々しく澄んだ空気がまちを包む（CO₂排出量減少） ○ 公共交通は、どこでも共通で使えるICカードの活用が進み、スムーズな乗継が可能に ○ バス停、駅施設のユニバーサルデザイン化が一層進展 ○ バスは、ダイヤや走行環境の改善が進み、利用者が増加 ○ 道路は、歩行者、公共交通、自転車、クルマ等の特性に応じた道路ネットワークが再構築 ○ トランジットモール化され歩行者を最優先とする道路では、歩道拡幅や緑化が進み、くつろぎの空間、快適さ、活気が創出 ○ 歩行者・クルマと分離した自転車走行環境が整備 ○ 市民と一体となった取組により、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が定着 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現戦略に掲げる将来像をベースにしつつも、新たな視点を加えてブラッシュアップ <div style="text-align: center; margin: 10px 0;">  </div> <p>【新たに加える視点、キーワード（案）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 情報通信技術の高度化による多様なモビリティサービスの導入 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 移動に関する選択肢の増加、多様化したメニューを束ねる MaaS 等で乗継・支払の利便性も増し、さらに公共交通の利用が促進 ⇒ 蓄積データの利活用が進み、公共交通の運営が効率化、利便性も向上 ⇒ 地域ごとの特性・ニーズに応じた移動手段の確保 ● 自動運転技術の進展、活用 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 公共交通機関の担い手の負担軽減や、幅広い層の活躍機会創出、ラスト・ワンマイルの運転支援などへの活用 ⇒ 新たな交通ネットワークの構築 ● 京都市の都市計画の基本である「『保全・再生・創造』のまちづくり」に基づき、特色ある各エリア間を有機的につなぐ交通ネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 京都市内だけではなく、周辺地域（市外）との連携など、広域的なネットワークの在り方も視野 ● 密集機会を最小化する交通システムや都市空間等の構築 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 公共交通等における、利用者の快適性に加え、過密状態が発生しないという意味での安全性確保 ⇒ 居心地が良く歩きたくなるような、ゆとりある歩行空間がさらに充実（「歩いて楽しい」ウォーカブルなまちづくり） ⇒ 自転車の安心・安全な利用環境の充実と多様な場面での活用 ● 移動の価値の再認識、「楽しみ」（の活動のため）の交通行動の増加 <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 人の活動量が増えれば、人口減少社会においても、社会のアクティビティは減少しない。外出機会の増加は、フレイル対策にも寄与 ⇒ 誰もが公共交通を利用し出かけるスマートなライフスタイルが定着 	<p>※ 『次期京都市基本計画（案）』における“目指す2025年の姿”（歩くまち関連）【令和2年10月時点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「歩くまち・京都」の取組が進展し、「出かけたくなる」魅力と活力のあふれるまちづくりが進んでいる ・ 便利で利用しやすい公共交通ネットワークが、「住んでよし」、「訪れてよし」のまちとしての魅力を高めている ・ まちの活力やにぎわいにつながる魅力的な歩行空間が作り出されている

「歩くまち・京都」総合交通戦略改定等に向けた 項目ごとの方向性(案)

項 目	現戦略における記載 (要点)	改定等に向けた方向性	備 考
<p>目 標</p> <p>数値目標 (戦略冊子P4)</p>	<p>○ 公共交通を十全に活用しつつ、歩く魅力を最大限に満喫できるように、非自動車（徒歩・公共交通・自転車）分担率において、世界の同規模の大都市の中で最高水準を目指す</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>具体的な目標値</p> <p>非自動車分担率：80%以上</p> <p>⇒ 策定当時の最新値は約72% (H12近畿圏PT調査)</p> </div> <p>○ 市民生活を支える物流やタクシー、高齢者や障害のある方の移動手段等を考慮すると、単に自動車を抑制するのではなく、適正なバランスを設定する必要あり</p> <p>○ この目標達成のためには、都市構造の見直しも含めてクルマの位置付けを総合的に見直すことが必要</p>	<p>● 「非自動車分担率 80%以上」の目標は、今後も継続</p> <p>⇒ 「人と公共交通を優先」「クルマは“かしこく”使う」方針は、今後も継続して取り組むべきこと</p> <p>⇒ 京都市の非自動車分担率は、現状においても、国内の主要都市と比較して高いレベルにあり、「非自動車分担率80%以上」という目標は相応にハードルが高いもの。目標とする値に着実に近づいているが、未達成の状況に鑑み、戦略改定後においても引き続きモニタリングしていく</p> <p>● 総合交通戦略に基づく取組がまちと暮らしに与える効果を、より幅広い観点から検証し、対外的に分かりやすく伝えるため、従来からの非自動車分担率に加えて、新たな数値目標を設定することを検討する</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>【新たな数値目標の例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 健康長寿にも関わる指標として、京都市民の（休日の）外出率など </div>	<p>※ 新しい数値目標の設定に当たっては、具体的な調査方法等も合わせて議論する必要がある</p> <p>⇒ 継続的かつ比較的容易に取得可能なデータを使ってモニタリングできることが重要 (既存データの活用や他部局と共同で利用できるものも視野に)</p> <p>⇒ アンケート調査等のほか、ビッグデータの活用も視野に</p>
<p>目標実現のための体制と効果検証 (戦略冊子P5)</p>	<p>○ 実施プロジェクトを確実に推進するための組織体制を構築し、戦略に掲げる施策の総合的な進捗状況を確認</p> <p>○ 既存各種統計、トラフィックカウンター等による自動車交通量やモビリティ・マネジメントの手法を用いたアンケート調査による交通行動実態の把握等、多方面から効果検証</p>	<p>● 「歩くまち・京都」推進会議をはじめとする、既存の各種会議体による推進体制の継続</p>	

「歩くまち・京都」総合交通戦略改定等に向けた 項目ごとの方向性(案)

項 目	現戦略における記載 (要点)	改定等に向けた方向性	備 考
戦略の柱 (3つの施策の柱) (戦略冊子P6 ~8)	<p>1: 「既存公共交通」の取組 既存の公共交通を再編強化し、使いやすさを世界トップレベルにする</p> <p>2: 「まちづくり」の取組 歩く魅力を最大限に味わえるよう歩行者優先のまちをつくる</p> <p>3: 「ライフスタイル」の取組 歩いて楽しい暮らしを大切にするライフスタイルに転換する</p>	<p>● 現戦略に掲げる「3つの施策の柱」を基本的には継承 ⇒ 「(既存)公共交通」「まちづくり」「ライフスタイル」を軸に、変化する都市課題への対応、新しい技術等の活用の視点を付加し、より未来志向の柱立てに</p> <p>【改定後の3つの施策の柱(案)】</p> <p>1: 将来にわたり持続可能な公共交通網の形成と利便性向上 ・ 既存の公共交通網の改善はもちろんのこと、そこに新しい交通システムやサービスを上手に取り入れ、地域特性に応じた持続可能性の高い公共交通ネットワークを構築 ・ 近隣市との連携も視野に、広域的な交通ネットワークの充実にに向けた検討を推進</p> <p>2: 居心地が良く歩きたくなるまちづくり ・ 徒歩と公共交通優先の、安心・安全で魅力的な歩行空間のさらなる創出に取り組み、にぎわいと交流を生み出す回遊性の高いウォーカブルなまちづくりを推進</p> <p>3: 歩いて楽しい暮らしを大切にするスマートなライフスタイルのさらなる促進 ・ 新技術も活用しつつ、モビリティ・マネジメントの取組を通じて、公共交通を安全、快適、便利に使うスマートで環境にもやさしいライフスタイルのさらなる定着を図るとともに、地域に根差した公共交通の維持・確保に寄与</p>	<p>※ 施策の柱における「新型コロナ」の位置付け ・ 本戦略は、10年後、20年後を見据えた本市の交通まちづくりの指針であり、「ウィズコロナ・ポストコロナ社会」を展望した内容を含みつつも、全体としてはより大きな視点からの検討が必要 ⇒ 「ウィズコロナ・ポストコロナ」で一つの施策の柱を立てるのではなく、3つの施策の柱にそれぞれコロナ対応にも資する内容を加味する形とする</p> <p>(1)</p> <p>(2)</p> <p>(3)</p>
実施プロジェクト (戦略冊子P9 ~)	<p>○ 94の実施プロジェクト ⇒ 3つの取組の柱のもと、7つの施策、26の具体的施策、94の実施プロジェクトで構成</p>	<p>● 日進月歩の技術革新や、新たな交通サービスの出現等、目まぐるしく変化する社会情勢下で柔軟な事業展開を図る観点から、実施プロジェクトについては、類似するものを整理・統合し、「主な取組例」として掲載 ⇒ 現行の94から、40程度の取組に再編予定</p>	

《総合交通戦略改定等における新機軸(案)》 (今後の審議会で、特に御議論いただきたいキーワード)

- (1) ★ 地域特性に応じた持続可能性の高い公共交通ネットワークの構築 : 公共交通の車内や歩行空間の混雑解消、交通結節機能の強化・分散化、公共交通の担い手不足への対応、ラスト・ワンマイル支援や中山間地域・郊外部等における公共交通の確保、新技術・新概念の活用 等
- (2) ★ 広域的な交通ネットワークの充実にに向けた検討 : 既存公共交通の機能強化(バス・鉄道の連携強化)、新技術・新概念の活用による新たな交通システムの検討 等
- (3) ★ にぎわいと交流を生み出す回遊性の高いウォーカブルなまちづくりの推進 : 今後の自動車流入抑制策の在り方(P&R、駐車場施策等)、ゆとりある歩行空間の創出、自転車等のパーソナルモビリティの活用、今後の観光地交通対策の在り方 等
- (3) ★ スマートで環境にやさしいライフスタイルの定着 : モビリティ・マネジメントの取組を通じた、安全・快適・便利な公共交通利用のさらなる推進 等