

第1回「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会

「歩いて楽しいまち」の実現について



平成20年7月11日 京都市

京都市民の誇り

～なぜ、人々は京都に魅了されるのか？～





京都市民の誇り

市民の皆様一人一人が守り続けてきた京都の魅力

環境

- 三方を山に囲まれた山紫水明の自然
- 京都議定書誕生の地
- 世界一美しいまちの実現を目指した、まちの美化活動～「門掃き」「打ち水」の伝統



航空写真



先斗町通

景観・文化

- 古くから歌にも詠まれた優れた眺望景観
- 京町家の保全・再生
- 14箇所の世界遺産など、1200年の歴史に育まれた世界に誇る伝統と文化を有する



出典：京町家.net



14箇所の世界遺産



金閻寺



高山寺



上賀茂神社



龍安寺



銀閣寺



下鴨神社



天龍寺



西芳寺(苔寺)



仁和寺



二条城



清水寺



東寺



西本願寺



醍醐寺

写真出典:京都市文化市民局文化芸術都市推進室文化財保護課



京都市民の誇り

観光・経済

- 入洛観光客数4,900万人突破
- 観光客を温かくもてなす心
- 伝統産業や先端産業に象徴されるものづくり都市



祇園祭



五山送り火



西陣織

子育て・教育・コミュニティ

- 町衆文化に育まれた歴史ある地域コミュニティが息づく大都市
- 日本初の学区制小学校以来の学校を中心とした高度な自治組織
- 新しいものに挑戦してきた進取の精神

琵琶湖疎水
水力発電

公共交通

- 日本で初めての路面電車を民間の力で実現(明治28年)



新京極通



明治初期の旧柳池小学校



明治時代の路面電車(復元) 5

交通と市民生活の関係



平成19年10月実施 四条通における
「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の様子

交通と市民生活の関係

いつまでも住みつづけたい京都、何度でも訪れたい京都でありたいから...



健康



楽しく歩き、自転車に乗ることによる健康増進
徒歩・自転車利用率が全国政令市トップ

環境



“Do you Kyoto?”を世界に発信
他都市より厳しい環境保全基準を制定



子育て・教育



人が行き交い、子どもと大人が触れあい、「あいさつ」が育てる京都の教育文化

景観・文化



趣のあるまちなみ・景観を50年後、100年後も守り育てる「新景観政策」



コミュニティ



1,200年の歴史ある町衆文化を活かし、人がにぎわう地域コミュニティを創出

観光・経済



世界中の人に、また来たくなる「京都」を発信する魅力ある歴史観光都市を実現

交通

「ひと」が主役



「ひと」を交通の中心に考え、「歩くまち・京都」を世界に発信

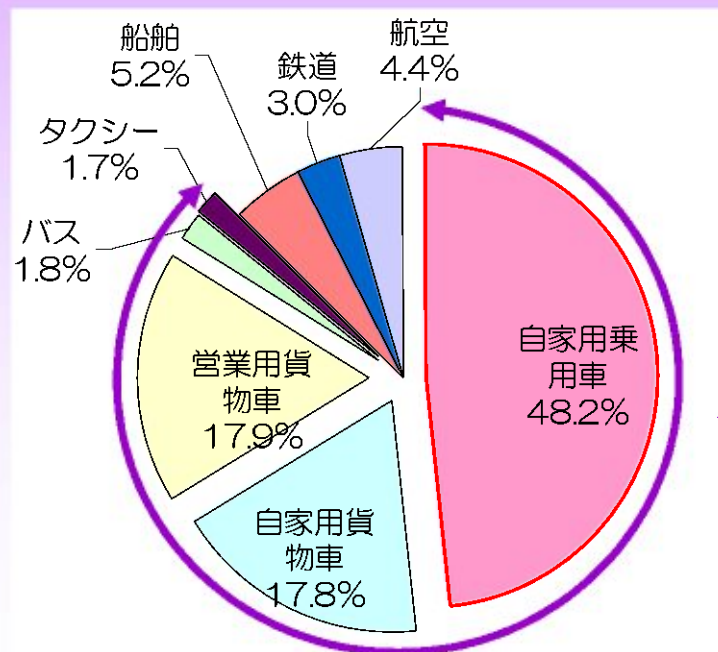
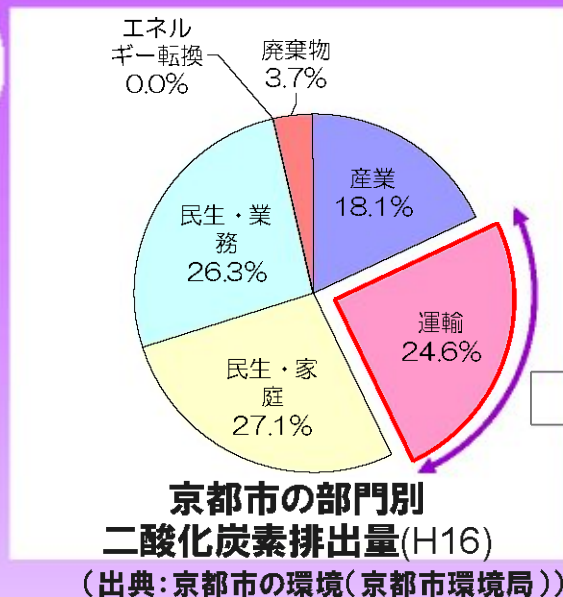


「交通」と「環境」

□ 二酸化炭素 (CO₂) 排出量削減目標

2010年までに10%

□ 運輸部門が排出量の2割を占める うち8割以上が自動車

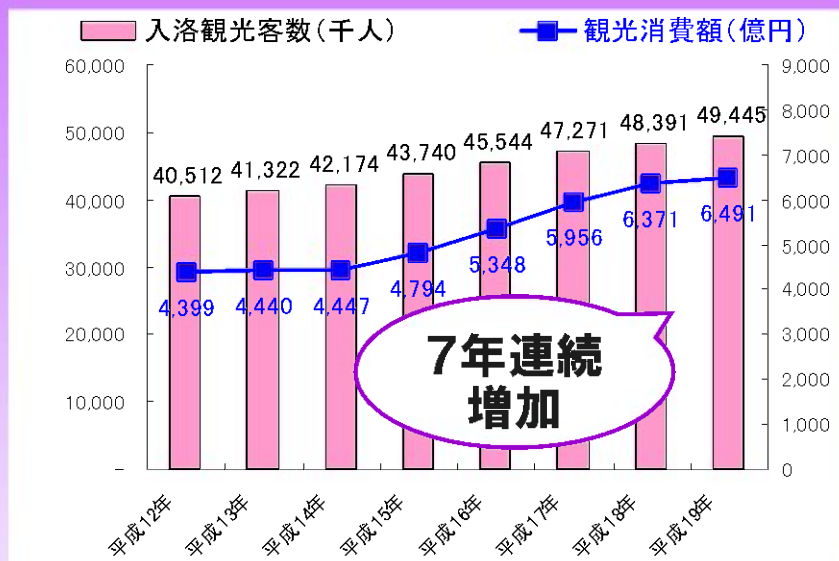


自動車からの
排出が8割以上



「交通」と「観光・経済」

- 入洛観光客数及び観光消費額は年々増加
- 観光シーズンを中心とした交通渋滞等

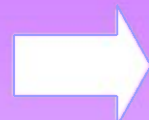


京都市の入洛観光客数、観光消費額の推移

※京都市観光調査年報(平成19年度)

観光客の京都に対する感想(平成19年度)

ベスト3		ワースト3	
1	名所旧跡	1	交通
2	風景	2	道路
	文化財	3	食事



しかし

観光客の約29%※が乗用車で入洛

乗用車の流入による渋滞(東大路)



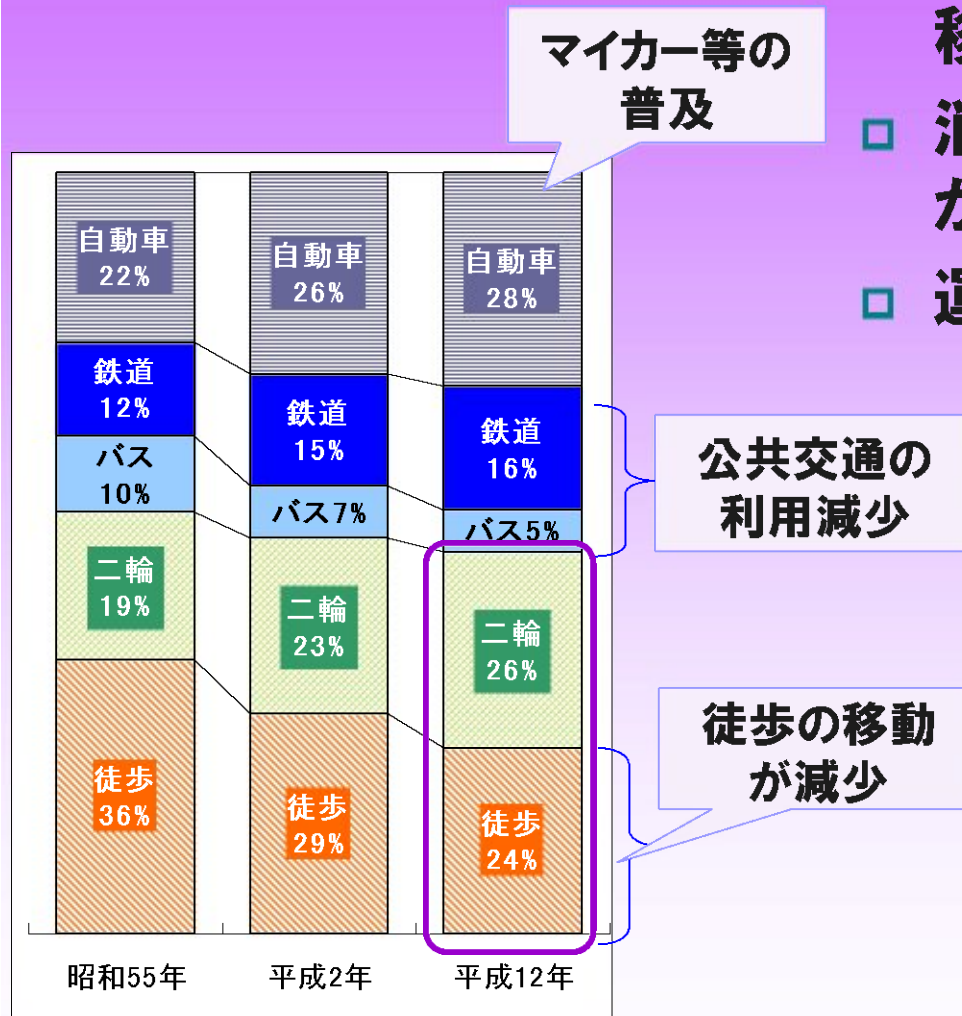
京都駅でバスを待つ観光客の列



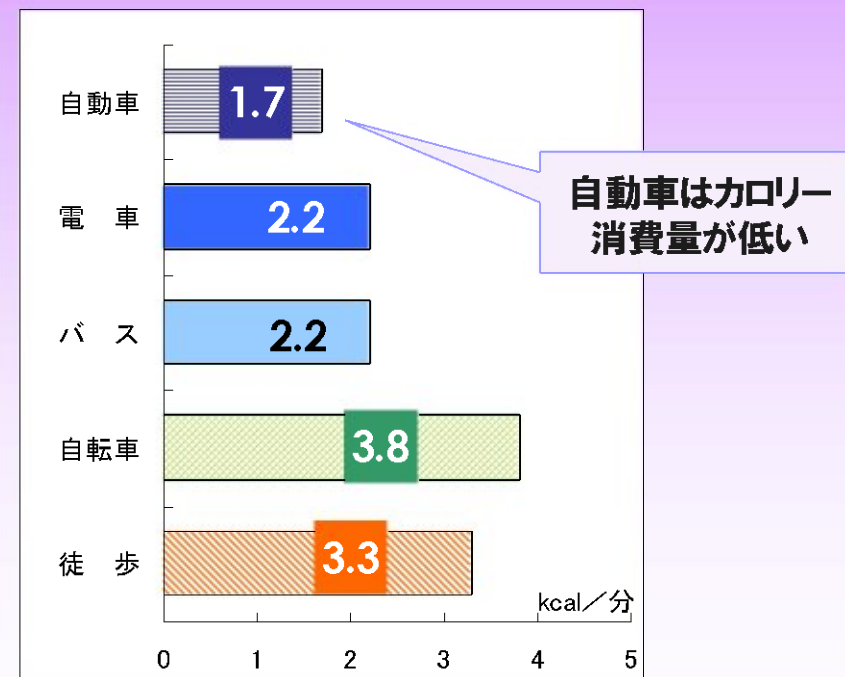


「交通」と「健康」

- マイカーの普及等により、徒歩での移動が減少
- 消費カロリーが少ない自動車利用が増加
- 運動不足など健康増進への不安



京都市における交通手段の構成比の推移(%)
出典:京阪神都市圏パーソントリップ調査



1人が1分移動するのに消費する
カロリー (kcal/分)

出典:「モビリティマネジメントの手引き」土木学会

京都市の交通の現状

平安神宮付近



～京都の交通は今のどのような状況？～



鉄道の現状



- 8つの鉄道事業者が運行
- 鉄道ネットワーク全体としての利便性向上のためには、事業者間の更なる連携強化が重要

二条駅

太秦天神川駅
天神川駅

大宮駅
四条大宮駅

四条駅
烏丸駅

京都駅

竹田駅



出町柳駅

烏丸御池駅

三条駅
三条京阪駅

四条駅
河原町駅

山科駅
京阪山科駅

丹波橋駅

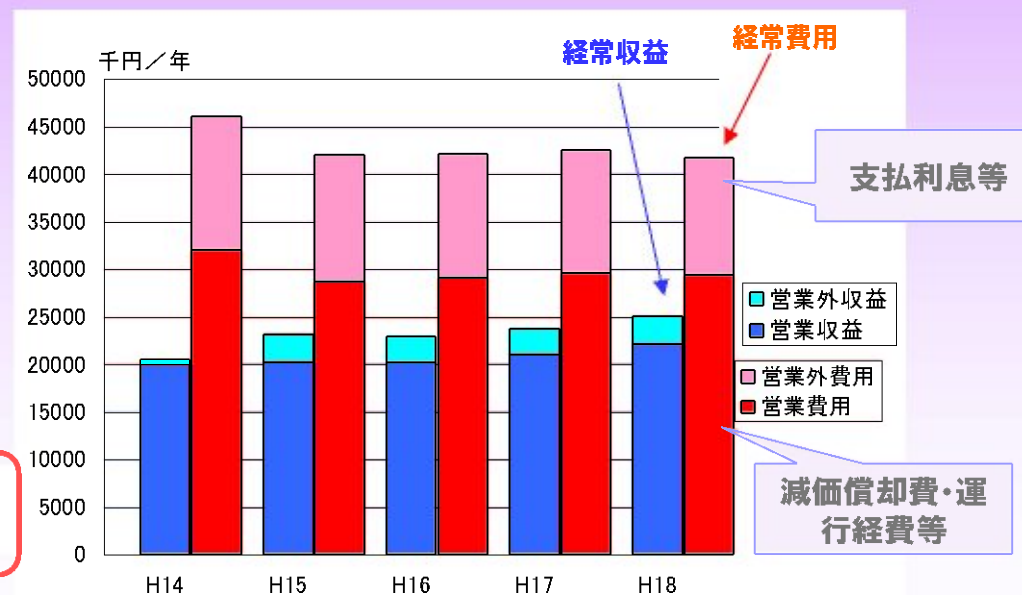
六地藏駅



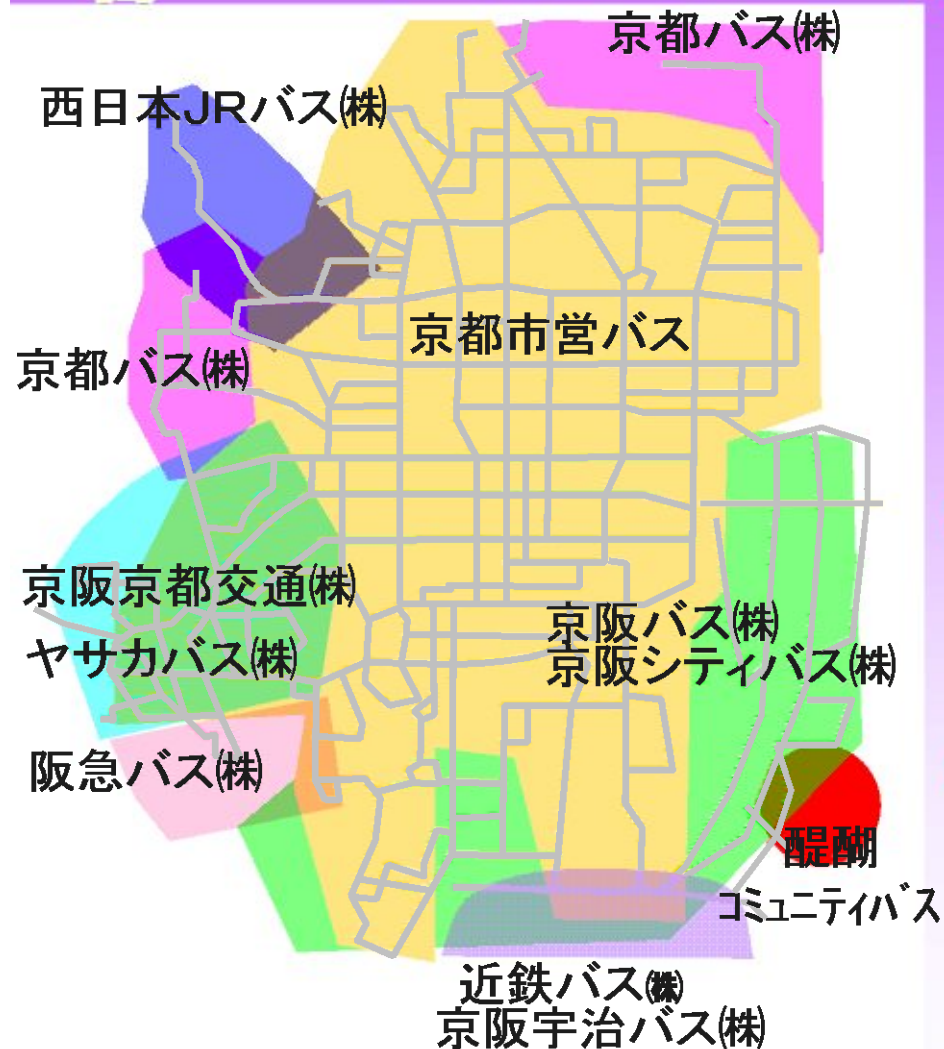
地下鉄の現状



- 烏丸線開業より順次路線を延伸
東西線では、本年1月に二条～太秦天神川間が開業
- 京阪電気鉄道と近畿日本鉄道の乗り入れを実施
- 長期債務の返済が課題 → 更なる利用促進が必要



京都市高速鉄道事業(地下鉄)の経常収支の推移
出典:京都市交通事業白書(H18)



京都市内における乗合バスの主な運行イメージ

バス交通の現状



- 市バス及び民営バス(9社)、平成16年より醍醐コミュニティバスが運行

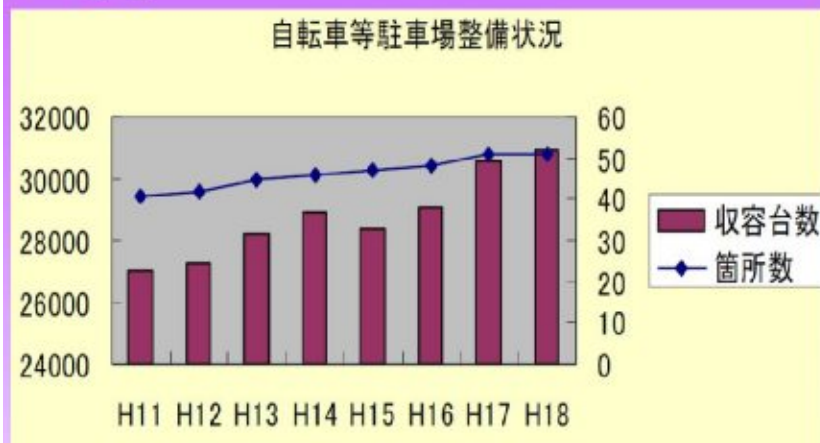


醍醐コミュニティバス

- バス事業者間、バスと鉄道との更なる連携が必要
- 系統の複雑さや乗り場のわかりにくさの改善、定時性の確保等が重要
- 山間部をはじめとする地域生活交通の利用者が減少傾向

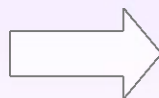


自転車交通の現状



出典：第1回京都市自転車等駐車対策協議会（H19年4月）

- 自転車駐輪場を整備するなど、違法駐輪の解消を目指した取組
- 駐輪スペースの不足とマナーの問題により、大量の自転車や原動機付自転車等が放置



新京極六角広場の違法駐輪は激減



歩行者交通の現状

歩行者交通量
幅員7.5mに
約7,000人*1

乗用車交通量
幅員17mに
約2,200人*2

- 都心部の繁華街では、狭い歩道に多くの歩行者が集中
- 歩行者と自動車アンバランスな状況
- 歩行者が安心・安全で快適に歩くことができるか懸念



四条通(四条高倉付近)

四条通における混雑の様子



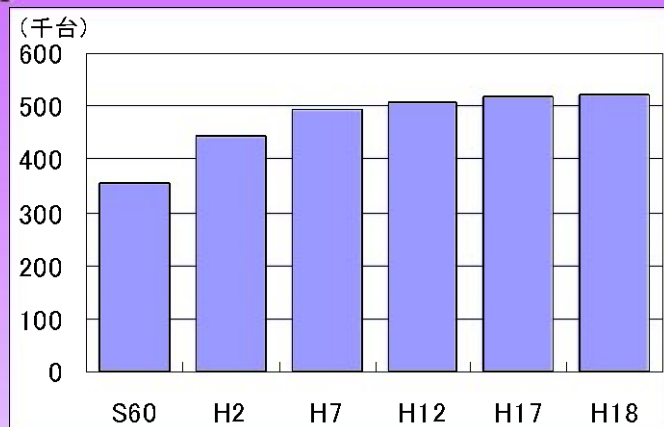
三条通(三条魅屋町付近)

*1: 平成18年1月調査結果

*2: 平成17年度道路交通センサス



自動車の現状



京都市内のマイカー台数

出典:京都市交通事業白書(平成18年)

- マイカー台数増加
- 都心部では違法駐車(荷さばき、客待ちタクシー等)の影響により交通渋滞が慢性化
- 観光シーズンを中心に激しい交通渋滞が発生し、環境負荷の増大も懸念



国道9号・千代原口



四条通(四条柳馬場～堺町付近)

四条通の歩道側1車線のうち・・・

平日では最大で約7割

休日では最大で約6割

が路上駐停車に占有されている

出典:都心部の歩いて楽しいまち推進のための
交通等施策の検討・提案報告書(H18)
(平成18年1月調査)

今後の審議の進め方



祇園祭巡行(新町通)



祇園祭宵山(新町通)



京都のまちづくりの基本原則

緑を育み、コンパクトに住まい、
徒歩・二輪と公共交通で移動するまち

京都のまちづくりの基本原則

「環境」を基軸とした
「保全・再生・創造」

将来においても保全を
続ける周辺の山々・農地
(保全)

徒歩圏で展開され
るコンパクトな都心
(再生)

新しい公共交通軸で支え
るコンパクトな南部地域
(創造)



地図の出典: 京都市都市計画マスタープラン



京都の「交通まちづくり」は何を目指すか

- **クルマ依存型**(かつてのアメリカ型まちづくり)
 - 自動車の利用を前提とした都市形成
 - 郊外の大型ショッピングセンター
 - マイカーが生活の必需品
- **ひとと公共交通優先型**(ヨーロッパ型まちづくり)
 - マイカー抑制と公共交通優先により、多くの人がまちに集まり、賑わいを生み出す持続可能な都市として発展

世界の流れは「クルマ依存型社会」からの脱却



アメリカ・ポートランド



フランス・グルノーブル



ドイツ・ミュンヘン

アメリカも
含めて



「人が主役の道づくり・まちづくり」を 目指す「歩くまち・京都」戦略

削減効果 **83万**トン

世界の大都市の中で最少の「自動車分担率」**20%**以下(←28%)を目指す

「非自動車分担率」80%超 (徒歩・二輪50%超, 鉄道20%(←16.3%), バス10%(←5.5%))

■ 自動車利用を抑制した歩行者優先のまち (歩行空間の復権)

- ① 「**歩行者優先憲章**」を日本で初めて策定
- ② 市内最大の繁華街(四条通)のトランジットモール化など
世界に誇る**歩行空間の復権**
- ③ 街路樹で覆われた「**道路の森**」づくり
- ④ 恒常的なパーク&ライドと、**ETC等のICTを活用した
ロードプライシング**の併用



四条通トランジットモール化
(昨年10月全国初の社会実験実施)

■ 自転車・公共交通機関を 便利に使えるまち

- ① 都市型レンタサイクル, 自転車走行環境の整備, 都心部駐輪場の倍増
など「**自転車がよく似合うまち・京都**」の実現
- ② バス優先・専用レーンの徹底 (乗客数倍増目標)
- ③ 市南部の開発地域における「**高機能バスシステム**」の導入
- ④ LRTや電気バスなど新しい公共交通システム検討
(市バスをバイオディーゼルとのハイブリッドによるノン・カーボン化)



高機能バスシステム IBT
“Intelligent Bus Transit” (イメージ図)



「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会

「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会

設置目的：「人が主役の魅力あるまちづくり」を強力に推進するため、
公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現を目指した「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定

審議会委員は、健康、
環境、公共交通、子育て・教育、コミュニティ、
景観、観光、経済などの観点から、幅広い分野の方々と構成

委員の構成(24人)

学識経験者(5人)	: 交通まちづくり、環境、福祉など
経済界、有識者等(10人)	: 京都商工会議所、 有識者(教育、文化、医療、情報、マスコミなど)
交通事業者(4人)	: JR西日本、阪急電鉄、京阪電気鉄道、京都市交通局
国土交通省(2人)	: 近畿地方整備局建政部長、近畿運輸局企画観光部長
京都府(2人)	: 京都府総務部長、京都府警本部交通部長
京都市(1人)	: 副市長

京都の持つ文化力・人間力を結集、融合することにより、「京都力」を最大限に生かした議論を行います

公共交通ネットワーク 検討部会

- 利用者の視点に立った公共交通のネットワーク化の検討など

未来の公共交通まちづくり 検討部会

- 環境に優しく利便性の高い未来の交通システムの検討など

公共交通優先のライフスタイル 検討部会

- 大胆なマイカー抑制を市民ぐるみで進めるためのライフスタイルのあり方の検討など



検討部会

□ 今後の主な検討内容

公共交通ネットワーク

- ・ 新たな公共交通ネットワークの構築(地下鉄等を軸とするバス交通網の再編やネットワークによる新たな料金体系など)
- ・ 乗り継ぎ利便化方策(割引運賃導入、バリアフリー化推進、ICカード乗車の促進など)
- ・ 交通不便地域のあり方(山間部等の生活交通確保方策など)

未来の公共交通 まちづくり

- ・ 未来の公共交通のあり方の検討(エコ&インテリジェント高機能バスシステムやLRT、新たなバス専用レーン設定など)
- ・ 地域別の未来の交通体系のあり方(都心部、交通不便地域)
- ・ ロードプライシングの導入

公共交通優先の ライフスタイル

- ・ 幅広い行政分野を視野に入れた公共交通優先のまちづくりを目指したライフスタイルのあり方を検討(エコ通勤、エコショッピング、自転車利用促進など)
- ・ 歩行者優先憲章
- ・ モビリティ・マネジメントの施策の推進



今後のスケジュール

平成20年7月11日 第1回審議会の開催

平成20年～21年夏 審議

（審議会は2箇月に1回開催予定

検討部会は1箇月、又は2箇月に1回開催予定）

モビリティ・マネジメントの施策として市民意識調査の実施

平成21年3月頃 中間とりまとめ

パブリックコメントの実施

平成21年夏 最終とりまとめ・答申