

「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会

第1回公共交通ネットワーク検討部会



平成20年8月4日 京都市

「歩くまち・京都」が目指す理念 ～京都市民の誇り～



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



金閣寺



高山寺



上賀茂神社



下鴨神社



天龍寺



龍安寺



銀閣寺



清水寺



西芳寺(苔寺)



仁和寺



二条城



東寺



西本願寺



醍醐寺

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)

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

川端通

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

鴨川

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」

花見小路通

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

新京極通

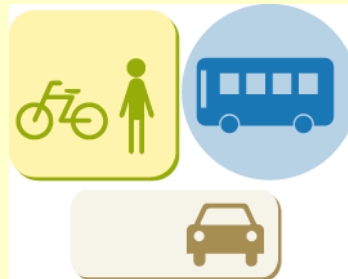
観光・経済

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

祇園新橋通

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

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



アメリカも
含めて



検討部会における検討内容



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

「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、幅広い分野の方々に構成

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

各検討部会での検討内容

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

審議会全体のスケジュール

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

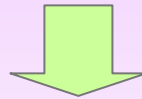
パブリックコメントの実施

平成21年夏 最終とりまとめ・答申

検討部会での使命と役割

検討部会の使命

- 京都の誇りや魅力を守り育て、後世に残していくため、**人が主役**の魅力あるまちづくりを構想すると共に、地域主権時代の全国のモデルとなる、**歩いて楽しいまちの実現**を目指す



- 上記の理念を実現するために必要な、事業者間の公共交通のネットワーク化に関する**交通機関別の“具体的”な改善案**の立案を行う。
- **利用者視点での公共交通全体の利便性向上**のため、**早期に着手する施策(短期施策)**及び**中長期的に取り組む施策**のそれぞれを具体的に立案する
- 取組の成果を継続的にモニタリングするための仕組みづくりについても合わせて検討する

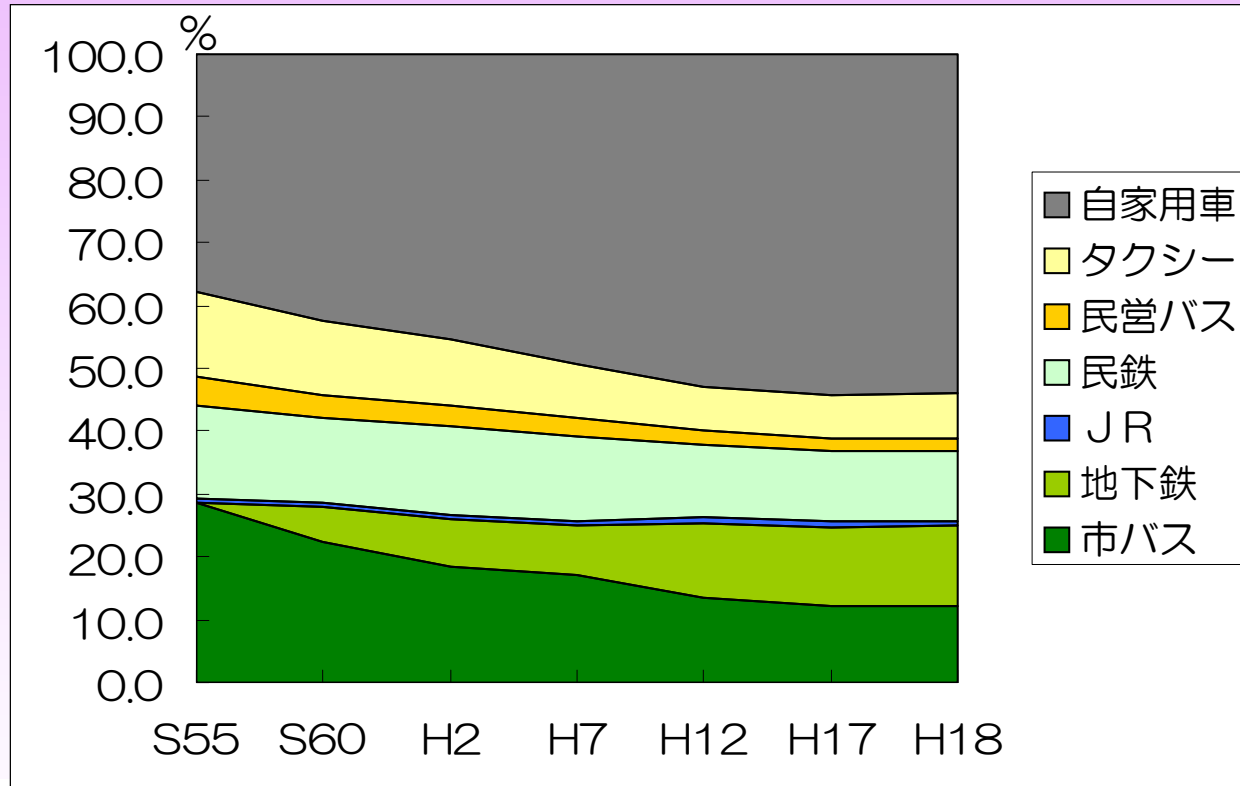
京都市の公共交通の現状



～京都の交通は今どのような状況？～

京都市内の交通機関分担率の推移

- マイカー利用が大きく上昇。地下鉄整備により鉄道利用者は増加しているが、バス利用者は減少



京都市内輸送における交通手段別輸送人員構成比

出典：京都市交通事業白書

環境モデル都市での提案

世界の大都市の中で最小の「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%))

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
嵐電天神川駅

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

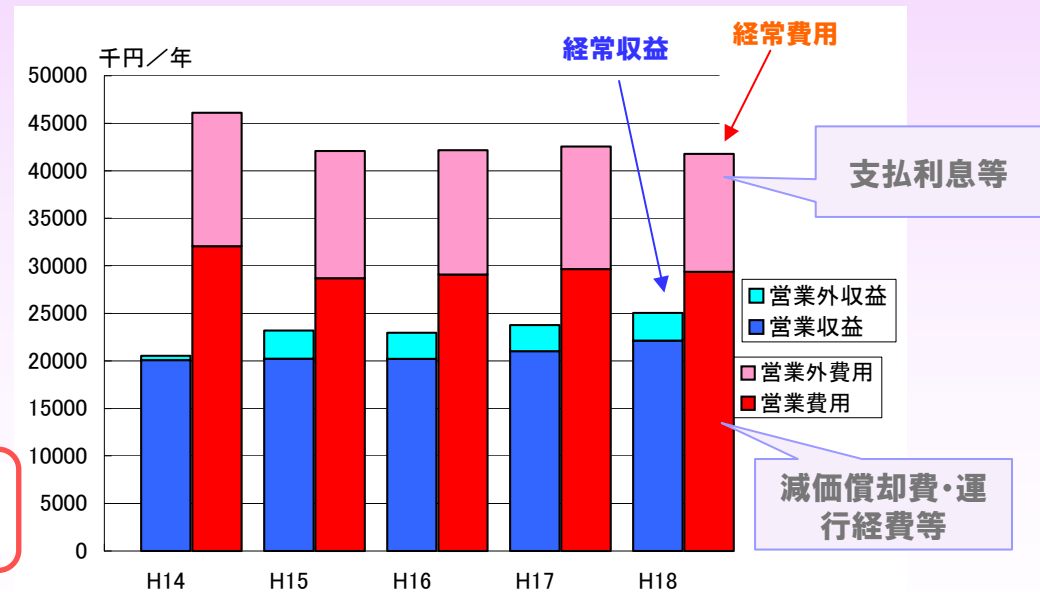
六地藏駅

● 主要駅

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)

バス交通の現状

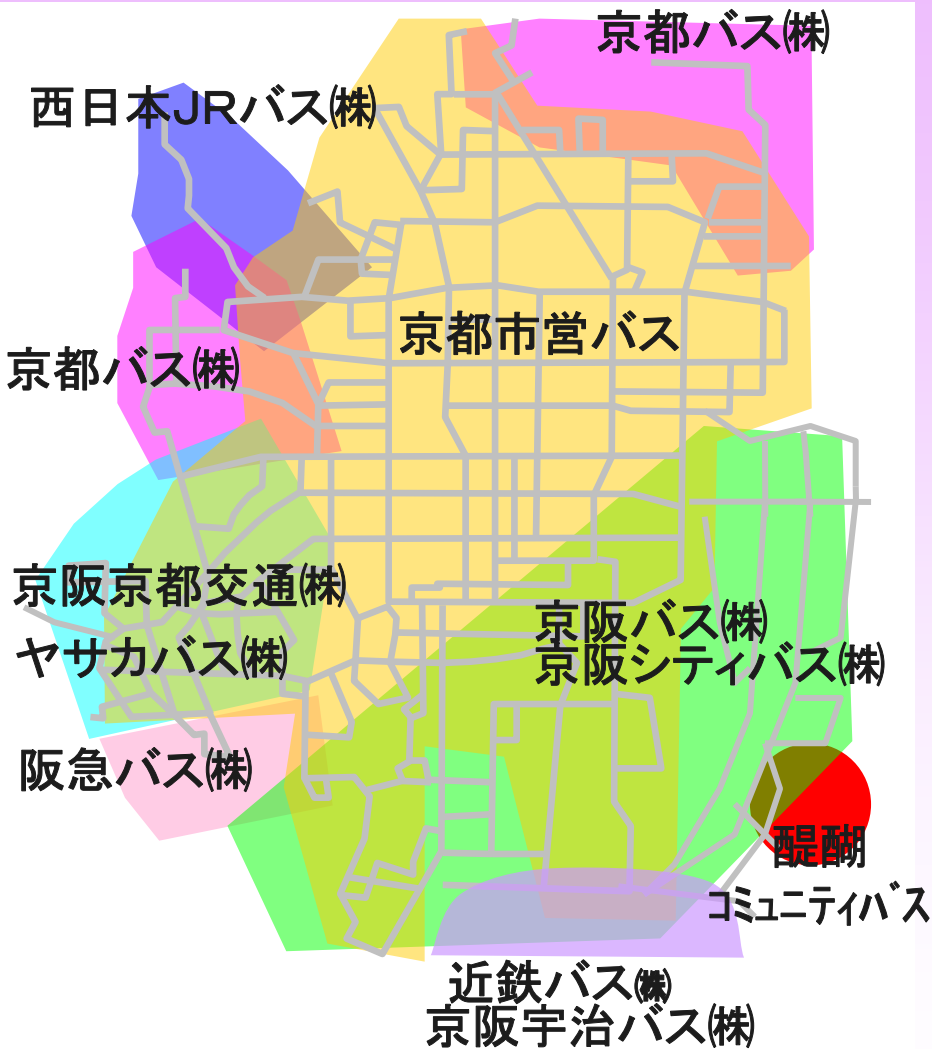


- 市バス及び民営バス(9社)、平成16年より醍醐コミュニティバスが運行



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
- 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



京都市内における乗合バスの主な運行イメージ

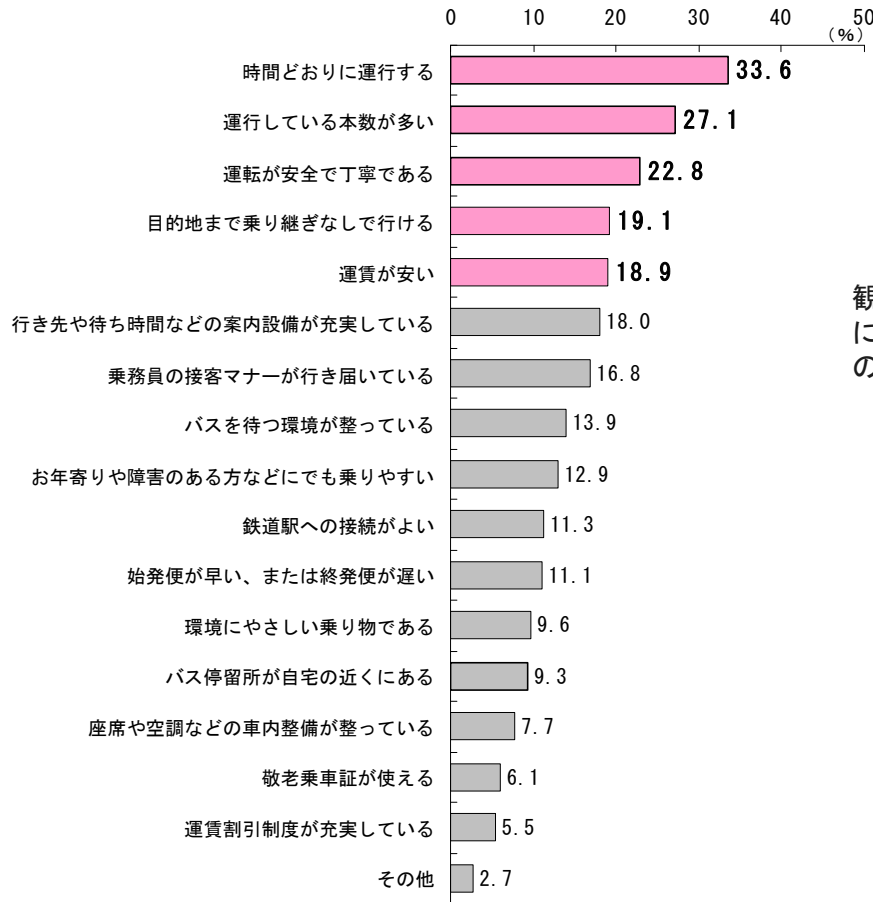
バス交通の現状



市民のバス交通に対するニーズ

- 時間通りの運行
 - 運行本数が多い
 - 安全・丁寧な運転
 - 目的地まで乗換なし
 - 運賃が安い
- などのニーズが高い

問 バスのサービスのどこが充実すれば、バスをもっと利用されますか。



(複数回答あり)

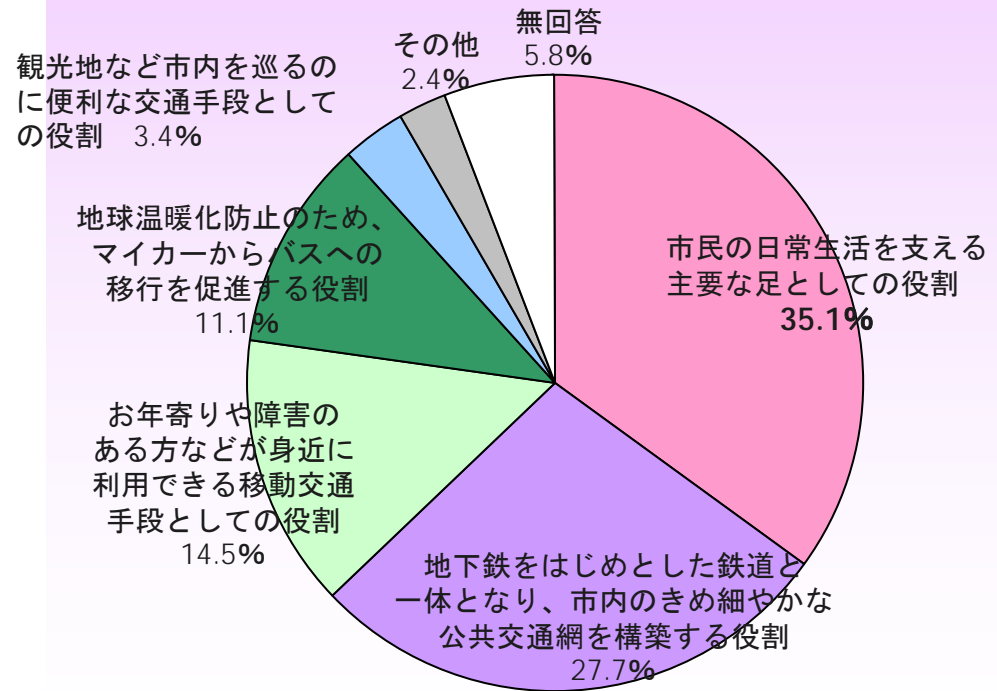


図 京都のバスが果たすべき役割として最も重要であると思われるもの

第1回審議会では出された意見等



第1回審議会での主な意見

(公共交通ネットワーク検討部会の検討内容にかかるものを抜粋)

<検討の進め方等>

- 10年後とかでなく、**できることからやっていかなければならない。**
- **市民の声を十分に聞きながら**やっていただければ良い結果が出るはず。
- 将来を見通した交通のあり方を議論した上で、**交通事業者として何をすべきか、**ということを考えたい。
- **高齢者を含めた交通弱者も楽しむことができるような、ハード面での整備や、料金施策の検討が重要。**
- 市内に流入するクルマの量を抑制するためには、クルマと公共交通機関を連携する**広域的なパーク&ライド**が有効では。
- **地球環境問題**の中で、CO₂排出削減において交通が占める割合は大きい。そのためには、**マイカー通勤対策と観光客対策が重要。**

第1回審議会での主な意見

(公共交通ネットワーク検討部会の検討内容にかかるものを抜粋)

<事業者間の連携>

- ICカードの普及により乗換抵抗が下がってきており、このような取組をさらに促進できるように、政策面での支援があると有難い
- 京都市内の共通乗車券を作るなどの工夫により、公共交通に気軽に乗れるようになるのでは。
- クルマ以外の方法で京都に来ていただくことが使命だが、(これまで)単一事業者のみの発想にとらわれていた部分もある。更なる鉄道事業者間の連携強化によってできることもあると思う。

<情報提供のあり方>

- 歩いて観光するには、視認性のよい案内標識の充実や分かりやすい駅案内表示が必要

バス交通の利便性向上策

- 利用者にとって「使いやすい」「分かりやすい」系統・ダイヤ再編案
- 事業者間の連携による一体的なネットワーク形成

料金施策

- 複数鉄道・バス事業者間の共通企画きっぷ
 - 周遊パスなど
- ICカードを使った新しい料金体系などサービス向上策

鉄道とバスの連携

- ダイヤの整合、パルスタイムテーブル化（パターンダイヤ化と主要拠点駅でのダイヤ接続）
- バリアフリー化推進 面的整備

継続的連携推進のための体制整備

検討部会の今後の進め方

平成20年7月11日 第1回審議会の開催

平成20年8月4日 第1回公共交通ネットワーク検討部会

以後、平成21年2月までに、以下の内容を部会としてとりまとめ

- 新たな公共交通ネットワーク構築策及び乗継利便化方策の具体策の提示
- 先行実施するシンボルプロジェクト案の提示
- 交通不便地域の対策に係る協議
- 継続的な改善の仕組みについての検討

平成21年3月頃 審議会において中間とりまとめ

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

検討部会での検討内容は、審議会(2ヶ月に1回程度開催)において報告