

「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会

第2回公共交通優先のライフスタイル 検討部会



平成20年11月10日 京 都 市

公共交通優先のライフスタイル検討部会の役割

【部会の役割】

「歩くまち・京都」の理念を実現するために必要な**市民ぐるみで実施する**大胆なマイカー抑制案や公共交通利用運動などについて、**具体的な施策**を提案



【主な検討内容】

- 公共交通優先の歩いて楽しいまちづくりを目指したライフスタイルのあり方(エコ通勤、エコショッピング、自転車利用促進など)
- 歩行者優先憲章の策定
- モビリティ・マネジメント施策の推進

第2回「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会の主な意見

審議会全体に関わるご意見

- 環境だけでなく、経済（物流）や、さらには安全・安心や健康といった多様な評価軸を如何に満足していくかが課題
- 点としては良いところがたくさんあるが、面として見たときにはどうか。世界遺産を繋ぐ道を楽しめるまちなみにすることが一つの課題
- L R Tについては、マイカー抑制策や公共交通利便性向上策やライフスタイルの転換とパッケージとして推進すべき。
- 「歩いて楽しい」という意味では、歩行者や車椅子利用者の視点に立ったバリアフリーや景観を楽しむ視点の施策も盛り込んでどうか。
- 3つの部会の検討内容は相互に影響があり、3つの部会の結果を統合していく仕組みを工夫する必要がある。

第2回「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会の主な意見

公共交通ネットワーク検討部会に関わるご意見

- 1日乗車券は、これ一枚あれば充分という切符ができると良い。
- 遠方からの観光客の生活圏で京都の情報が提供されていたり、1日乗車券が購入出来れば効果的
- 鉄道事業者の連携は、出来るところから取り組んでいきたい。
- 交通ICカードは電子マネーとしての発展のポテンシャルもあるので、交通分野に限らない活用方法を検討していくと、利用者の利便性も向上するのではないか。
- 行動を変えるインセンティブとして料金施策の検討が有効ではないか。

第2回「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会の主な意見

未来の公共交通まちづくり検討部会に関わるご意見

- 交通量のコントロールや駐車場計画などの**まちづくりの議論**も検討してはどうか。
- L R T等、京都市の中で何が必要か、どこに導入するかなど、**具体的に軸を決めての検討**が必要
- 未来の公共交通については、**子供達に対して意識付け**できるような取組も必要
- **L R T等**の新しい公共交通は、バスに代わる交通手段ではなく、**クルマに変わるべき交通手段**である。
- 交通手段分担率の目標については、**地域別に検討**すると良いのではないか。
- **課題をデータで整理**すれば、市民のコンセンサスを得る際に説得力が増す。
- **自転車**は、地域別に状況が異なるため、交通システム全体で**適切な利用方策**を考える必要がある。

第2回「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会の主な意見

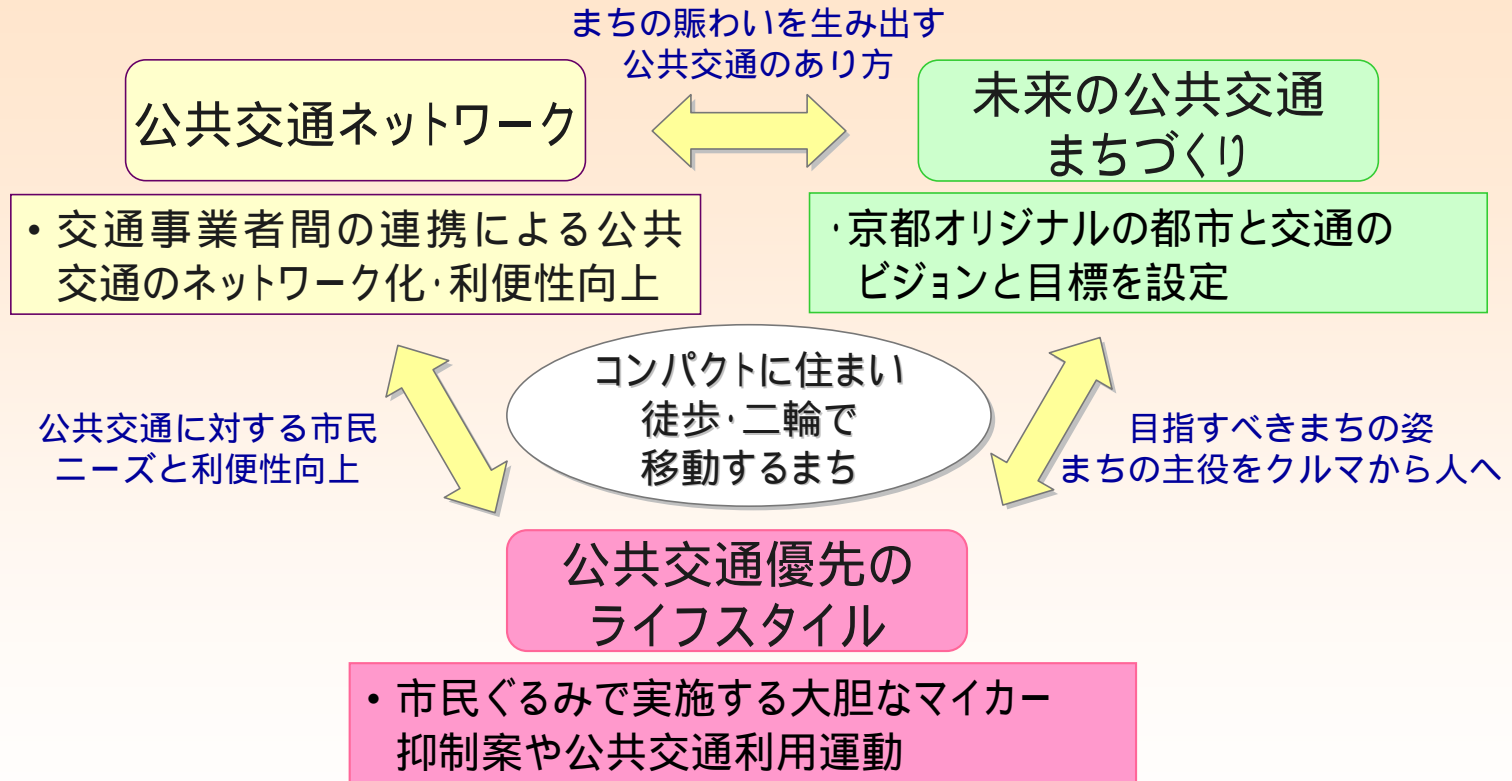
公共交通優先のライフスタイル検討部会に関わるご意見

- マイカー抑制策として、**如何にクルマを不便にするかという視点**も必要
- **市民にとって分かりやすい施策**の打ち出しをしなければならない。
- 観光シーズンの状況を考慮すると、**季節限定の交通ルール**も考えられるのではないか。
- 自転車は、駐輪スペースが大きな問題である。**シェアリングする**
という意識改革が有効



第2回審議会開催風景

各検討部会の連携



各部会の十分な連携を図りながら効果的な施策を検討

公共交通ネットワーク検討部会 の検討状況

公共交通ネットワーク検討部会の役割

【部会の役割】

- ❑ 「歩くまち・京都」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”な改善案の提案
- ❑ 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を具体的に提案
- ❑ 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検討



【主な検討内容】

- ❑ 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)

公共交通利便性向上のための基本的考え方

京都に住まい、また京都を訪れる**すべての人**が
快適に、便利に利用できる公共交通を目指す



市民・観光
客双方向け

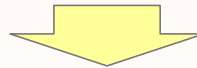
利用者から見てシームレスな交通ネットワークを実現するため、料金面、系統・ダイヤ面での画期的改善を行う。

市民向け

日常生活（通勤、通学、買物等）に際し、クルマ利用から公共交通への転換を促す公共交通の利便性向上

観光客向け

マイカー観光の市内流入を抑制するとともに、快適に観光を楽しんでもらうための交通事業者間の連携

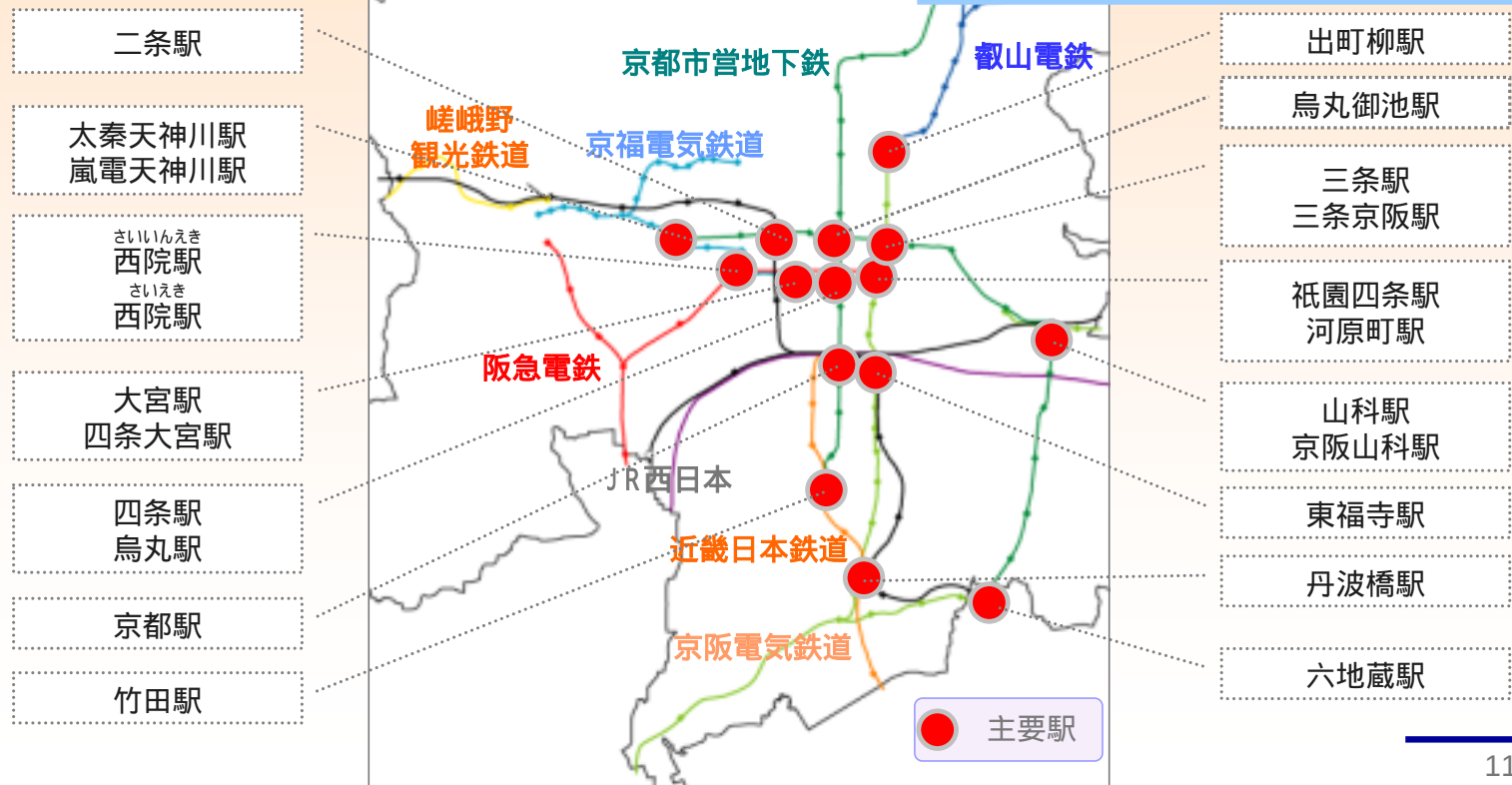


- 利用者視点での公共交通全体の利便性向上のため、**早期に着手する施策及び中長期的に取り組む施策の構築**
- 継続的連携推進のための体制整備

鉄道の現状・主な検討内容

- 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

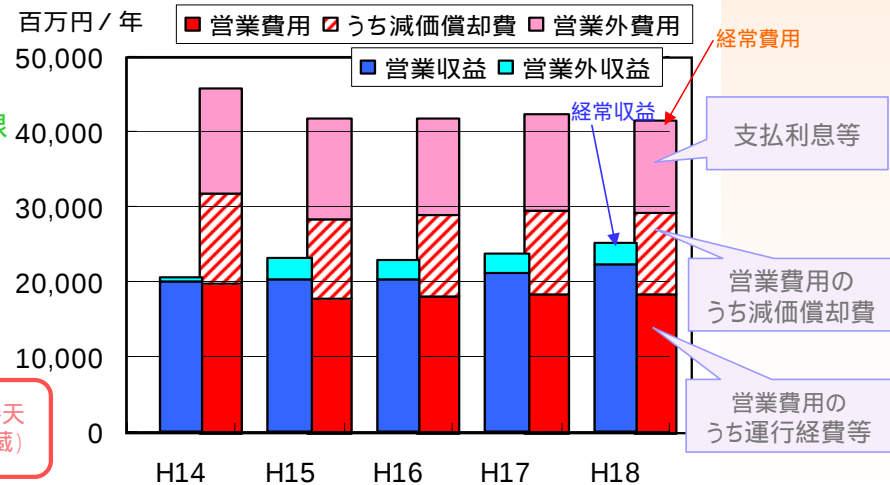
- 時刻表表示など鉄道事業者相互間の更なる情報の共有化
- 鉄道事業者間の乗継利便性向上を検討



地下鉄の現状・主な検討内容

- 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

○ 運行間隔（特に夜間）を短縮するなどのダイヤ改善
○ 烏丸御池駅における乗継利便性向上
などを検討



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・主な検討内容

- 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
- バス事業者間、バスと鉄道との更なる連携強化が必要



- バス系統再編
- バスダイヤ改善(パターンダイヤ化*¹など)
- バス走行空間の改善
- バス停環境の改善 などの検討

公共交通の画期的改善を実現するため
「先行検討ケース」として、**洛西地域**を対象
に、ワーキンググループを設置

- 乗継利便性の向上
(パルスタイムテーブル化*²など)
- 多様な料金施策
- 体系的な情報提供の構築 などの検討

京都市内共通一日乗車券を検討する
ワーキンググループを設置

【市民のバス交通に対するニーズ】

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

平成19年度市政総合アンケート調査結果
「京都市内のバス路線の利用実態とお客様ニーズ」

*1:パターンダイヤ

- ・ダイヤを周期的にし、毎時の発車時刻を固定
- ・利用者にとっては記憶しやすいダイヤ

*2:パルスタイムテーブル

- ・パターンダイヤ化と主要拠点駅でのダイヤ接続

公共交通利便性向上のための施策

バスの利便性向上施策

バス系統再編、バスダイヤ改善

バス走行環境改善施策

バス走行空間改善、バス停環境改善

鉄道の利便性向上施策

鉄道事業者間の連携、地下鉄の利便性向上

鉄道・バスの連携施策

乗継利便性向上、多様な料金施策

効果的な情報提供による
分かりやすさの向上

体系的な情報提供の構築

その他の公共交通利便性向上
のための施策

パーク・アンド・ライド、観光客の移動支援

公共交通不便地域への対応

地域住民、交通事業者、自治体の
パートナーシップの構築

それぞれの施策テーマについて、市民・観光客それぞれのターゲットの特性を踏まえた施策の打ち出しを行う。

未来の公共交通まちづくり検討部会 の検討状況

未来の公共交通まちづくり検討部会の役割

【部会の役割】

- 「歩くまち・京都」の理念のもとに、歩行者を最優先とする“京都オリジナル”の“都市と交通”のビジョンを明確にするとともに、それを実現する具体的な施策を提案
- ビジョンに基づいたまちづくりを確実に進めるために、施策効果に対する“数値目標”を設定



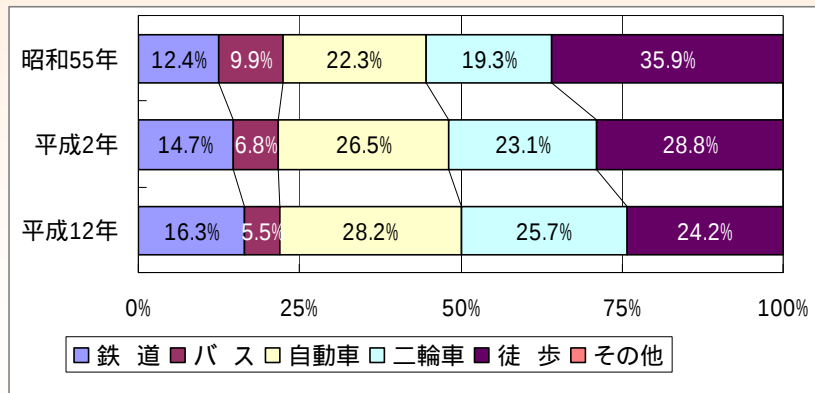
【主な検討内容】

- 未来の公共交通のあり方(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

京都市の交通状況

【京都市全域の交通特性】

- ・ 自動車の分担率が増加傾向である。
- ・ 地下鉄整備により、鉄道の分担率が増加している一方で、バスと徒歩の分担率が減少
- ・ 環境モデル都市の目標達成のためには、
鉄道 2 割増、バス 8 割増、自動車 3 割減
が必要



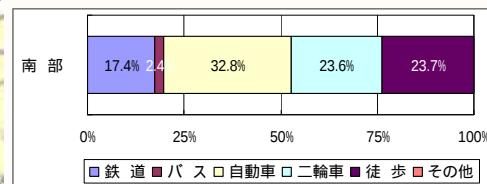
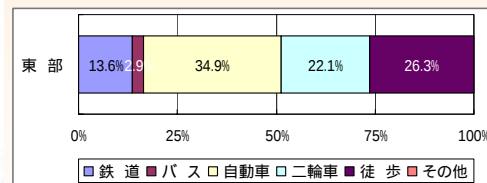
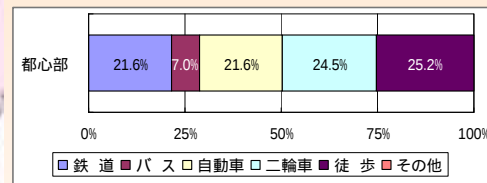
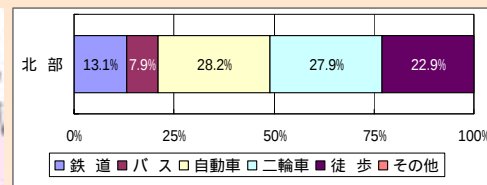
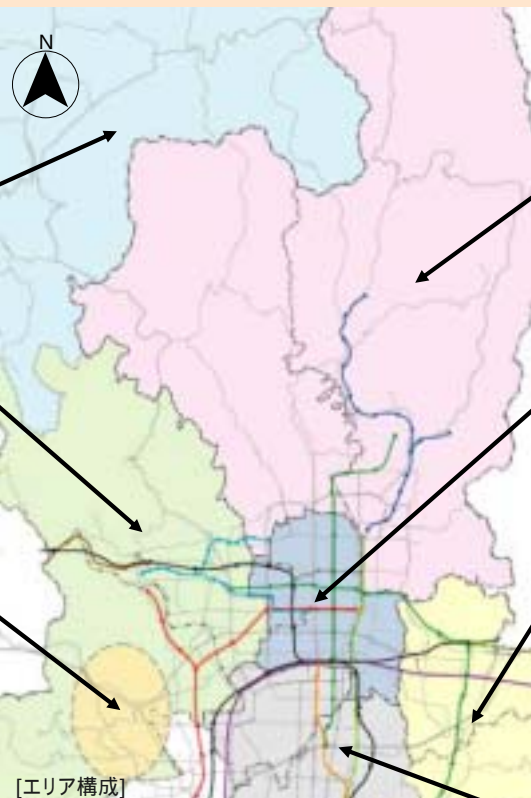
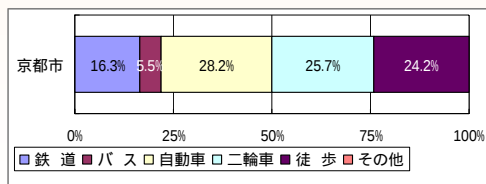
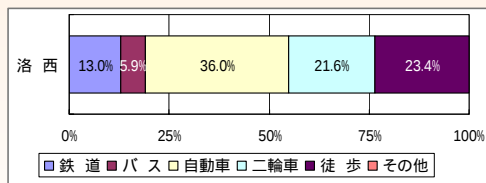
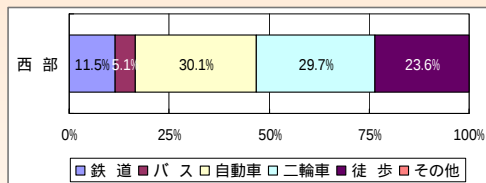
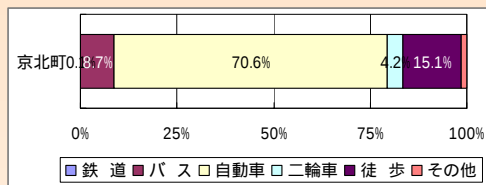
構成比については単位未満を四捨五入しているため、
総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

(資料) 京阪神都市圏パーソントリップ調査



京都市の交通状況

【エリア別の交通特性】



構成比については、単位未満を四捨五入しているため、総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

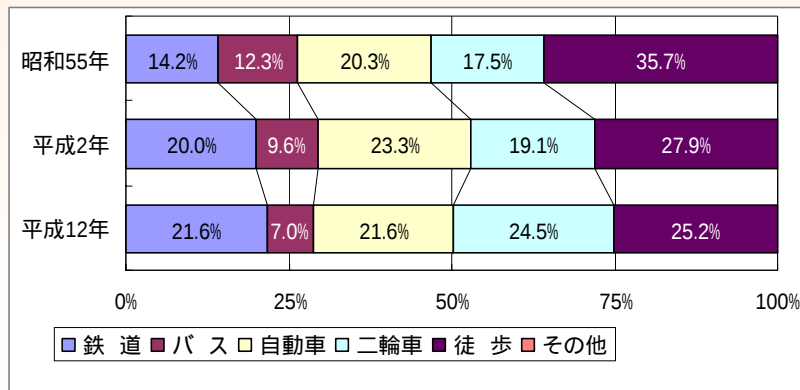
都心部: 上京区、中京区、下京区、東山区
 北部: 北区、左京区
 東部: 山科区、伏見区(東部)
 南部: 南区、伏見区(西部)
 西部: 右京区、西京区

(資料) 第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査

京都市の交通状況

【 都心部(上京区、中京区、下京区、東山区)の交通特性】

- ・ 商業・業務施設が集積し大量の交通が発生集中するとともに、鉄道のターミナルやバス路線も多く、公共交通の利便性は高い。
- ・ 鉄道21.6%、バス7.0%ともに京都市平均より分担率が高い一方で、自動車21.6%は京都市平均より低い。



構成比については、単位未満を四捨五入しているため、総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

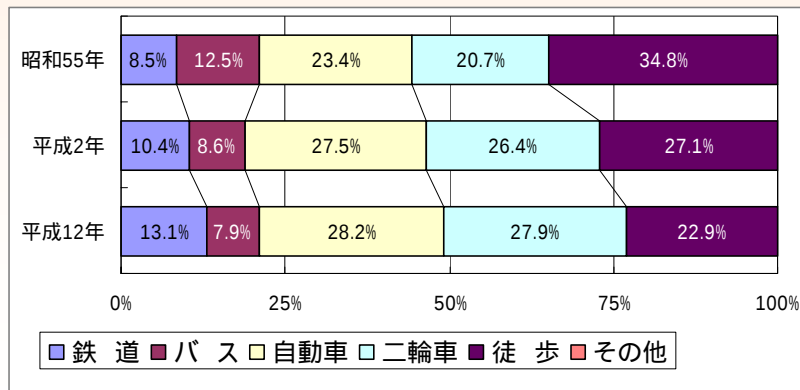
(資料) 京阪神都市圏パーソントリップ調査



京都市の交通状況

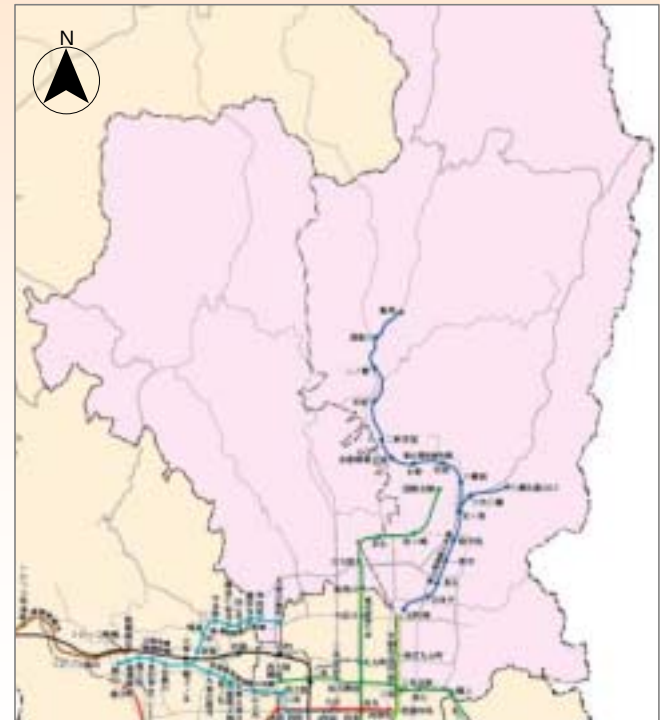
【 北部(北区、左京区)の交通特性】

- ・ 鉄道は地下鉄烏丸線、叡山電鉄が運行しており、バスは市バス、京都バスが運行している。
- ・ バス7.9%および二輪車27.9%ともに京都市平均より分担率が高い。



構成比については、単位未滿を四捨五入しているため、総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

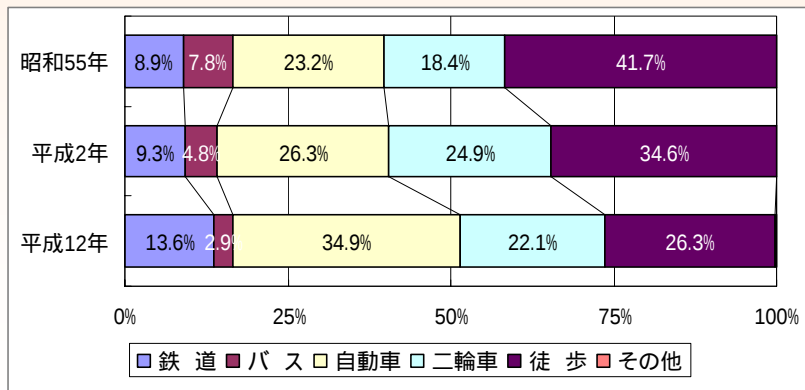
(資料) 京阪神都市圏パーソントリップ調査



京都市の交通状況

【 東部(山科区、伏見区(東部))の交通特性】

- ・ 鉄道は平成9年に整備された地下鉄東西線、JR、京阪京津線が運行している。
- ・ バスは京阪バス、京阪シティバス、醍醐コミュニティバスが運行している。
- ・ 徒歩の分担率が平成2年でも34.6%と高い地区であったが、平成12年では26.3%まで減少し、自動車の分担率は34.9%と大きく増加している。



構成比については、単位未滿を四捨五入しているため、総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

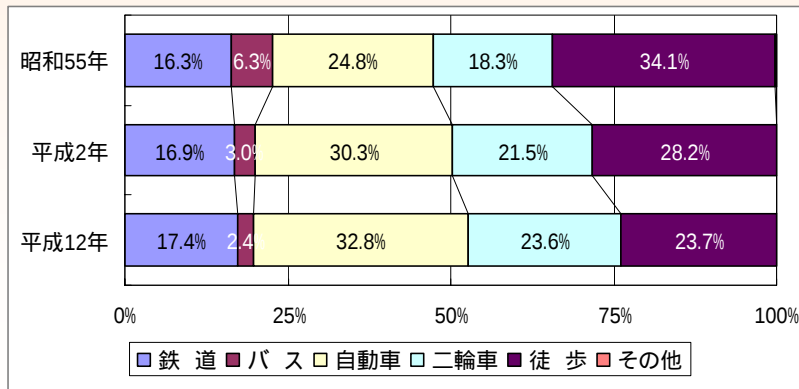
(資料) 京阪神都市圏パーソントリップ調査



京都市の交通状況

【 南部(南区、伏見区(西部))の交通特性】

- ・鉄道は地下鉄烏丸線、ＪＲ、京阪、近鉄が南北に運行している。
- ・バスは市バス、京阪バス、京阪シティバス、近鉄バス、京阪宇治バス、阪急バス、京阪京都交通、ヤサカバスが運行している。
- ・鉄道17.4%および自動車32.8%ともに京都市平均より分担率が高い一方で、バス2.4%は京都市平均より低い。



構成比については、単位未満を四捨五入しているため、総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

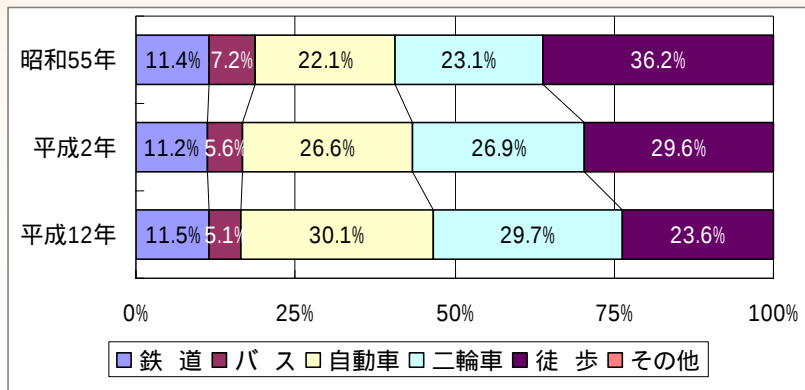
(資料) 京阪神都市圏パーソントリップ調査



京都市の交通状況

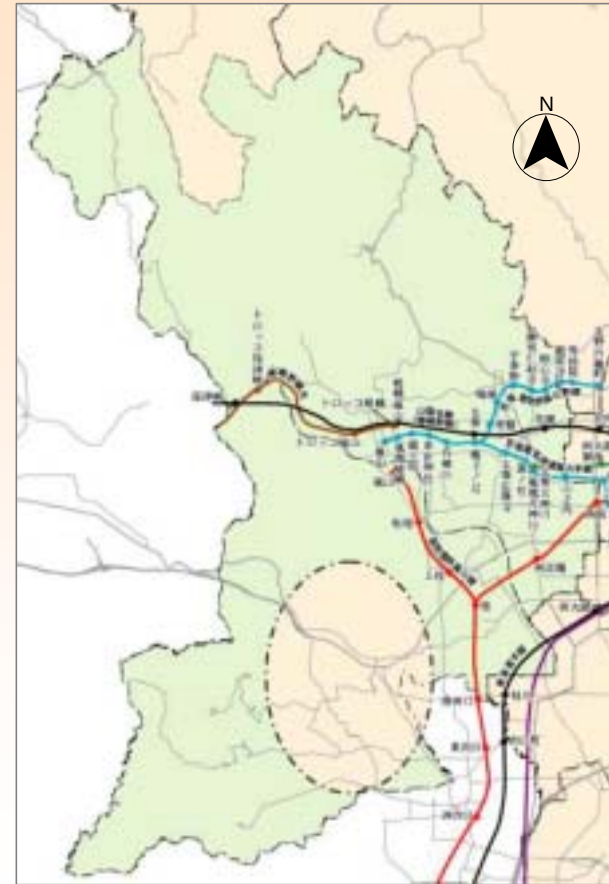
【 西部(右京区、西京区)の交通特性】

- ・鉄道は平成20年1月に延伸された地下鉄東西線、ＪＲ、阪急、京福電鉄、嵯峨野観光鉄道が運行している。
- ・バスは、市バス、京都バス、京阪京都交通、阪急バス、ヤサカバスが運行している。
- ・鉄道11.5%およびバス5.1%ともに京都市平均より分担率が低い一方で、自動車30.1%および二輪車29.7%は京都市平均より高い。



構成比については、単位未満を四捨五入しているため、総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

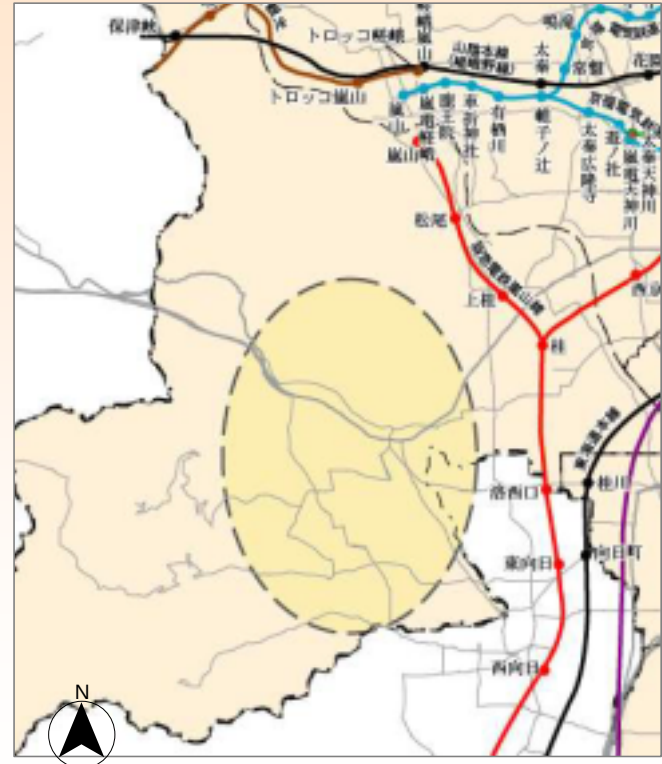
(資料) 京阪神都市圏パーソントリップ調査



【 洛西の交通特性】

-
- | Year | 鉄道 (Train) | バス (Bus) | 自動車 (Car) | 二輪車 (Bicycle) | 徒歩 (Walking) | その他 (Others) |
|-------|------------|----------|-----------|---------------|--------------|--------------|
| 昭和55年 | 10.5% | 5.6% | 27.9% | 16.8% | 39.2% | 0.0% |
| 平成2年 | 8.7% | 4.5% | 26.1% | 23.6% | 36.7% | 0.4% |
| 平成12年 | 13.0% | 5.9% | 36.0% | 21.6% | 23.4% | 0.0% |

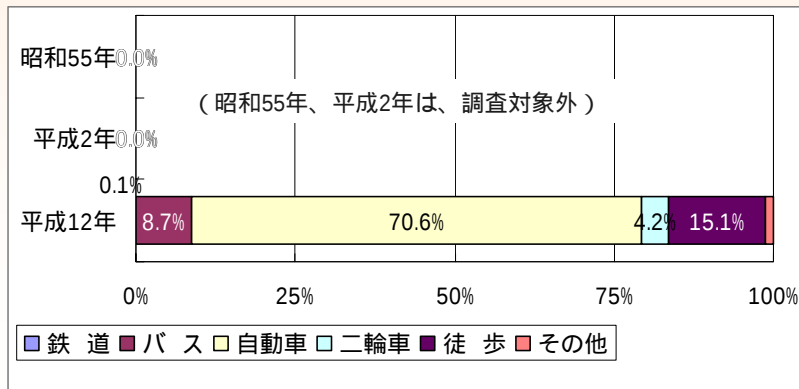
(資料)京阪神都市圏パーソントリップ調査



京都市の交通状況

【 旧京北町(右京区)の交通特性】

- ・ 鉄道は運行されておらず、京北ふるさとバスが運行している。
- ・ バス8.7%は京都市平均より分担率が高く、自動車70.6%も京都市平均より分担率が圧倒的に高い。



構成比については、単位未満を四捨五入しているため、総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

(資料) 京阪神都市圏パーソントリップ調査

京都市の交通状況

【都心部の交通状況】

歩行者交通量
幅員7.5mに
約7,000人/時間*¹

乗用車交通量
幅員17mに
約2,200人/時間*²



*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

- ・ 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
- ・ 市内観光地からも便利で快適に移動できる都心部の繁華街に



京都市の交通状況

【都心部の交通状況】



(花見小路)

- ・ 祇園、花見小路や白川南通など、石畳の道路では、人と車がうまく共存
- ・ 河原町蛸薬師や新京極通などでは、多くの人で賑わっている。



(新京極通)



(白川南通)



(河原町蛸薬師)

京都市の交通状況

【洛西の交通状況】



京都市の交通状況

【南部の交通状況】



(国道1号大手筋交差点付近)



(国道1号横大路交差点付近)



(地下鉄・竹田駅)

- ・ 国道1号などの周辺の幹線道路は、朝の通勤時間帯は渋滞している。
- ・ 公共交通の利便性が十分に確保できていないため、タクシーの乗合や企業が自前で運行するシャトルバスを利用した通勤が行われている。

京都市の交通状況

【(参考)高度集積地区】



- ・「高度集積地区」は、京都駅の南側に位置し、京都市南部を南北に貫く幹線道路である油小路通沿道を中心とする地域
- ・この地域では、先端技術を取り扱う企業を誘致し、京都の創造を担う地域としてのまちづくりと、企業活動を支える交通システムの構築が期待されている。



京都市の交通状況

【東部(醍醐・山科・深草地域)の交通状況】



東西線の延伸により、市バスが撤退した醍醐地域では、市民の手によって醍醐コミュニティバスが運行され、交通利便性を確保している。

交通施策の紹介

環境都市のシンボルは、例外なく優れた公共交通システム

ストラスブール
(フランス)



グルノーブル
(フランス)



クリチバ
(ブラジル)



フライブルク
(ドイツ)



ダルムシュタット
(ドイツ)



ツェルマット
(スイス)



ベルン
(スイス)



チューリッヒ
(スイス)



検討する交通施策例

【LRT (Light Rail Transit)】

- ・道路空間の一部を使って都市圏内の輸送を担う、次世代型路面電車
- ・バリアフリー、高い定時性、環境に優しいまちづくりへの貢献などが主な特徴
- ・国内での導入事例は、富山市



【IBT(Intelligent Bus Transit) (エコ&インテリジェント高機能バスシステム)】

- ・専用レーンを設け、高速かつ高い定時性を確保する、環境にもやさしいインテリジェント高機能バスシステム



検討する交通施策例

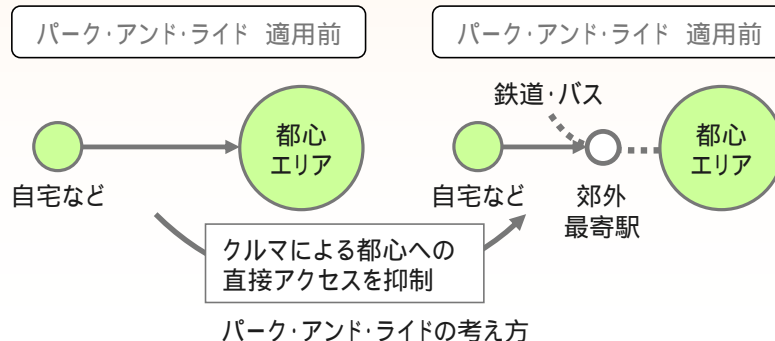
【コミュニティバス】

- ・ 地域の住民の利便性向上のため一定地域内を運行するバス。地域のコミュニティを活かし、車両、運賃、ダイヤ、バス停の位置等を工夫するなど、市民本位・市民参加の仕組みづくりにもつながるもの
- ・ 醍醐コミュニティバスは、地域住民と地元企業の支援により、地域を主体に運行されている。



【パーク・アンド・ライド】

- ・ パーク・アンド・ライドは、郊外駅に駐車場を設け、そこにクルマを停めて鉄道に乗り換えてもらい都心に流入するクルマを減らす方法



京都市におけるパーク・アンド・ライド実施例

検討する交通施策例

【ロードプライシング】

- ・特定の道路利用に対して直接的に課金することにより、交通需要を管理する方法
- ・実際、都市部で導入されているのは、オスロ（ノルウェー）、シンガポール、ロンドン（イギリス）、ミラノ（イタリア）など。



【トランジットモール】

- ・トランジットモールは、自動車の流入を制限し、歩行者と公共交通機関（LRT、バスなど）が優先となった道路空間



歩行者優先憲章 及び 「歩くまち・京都」市民アンケートについて

京都市における3つ目の憲章としての歩行者優先憲章

「憲章」とは…重要で根本的なことを定めた取り決め。特に、
基本的な方針や施策などをうたった宣言書や協約

(出典:大辞泉)

京都市市民憲章

具体的には、P.46に掲載

- 昭和31年 制定
- 京都を美しく豊かにするための**市民の身近なルール**として重要な役割を果たしている

子どもを共に育む京都市民憲章

具体的には、P.47に掲載

- 平成19年 制定
- 子どもを健やかに育む社会を目指し、**市民共通の行動規範**として、重要な役割を果たしている

京都市歩行者優先憲章

歩行者優先憲章とは

- 1200年の歴史に育まれた伝統と文化や、山紫水明の景観などの京都の魅力を継承していくために
- 公共交通に乗ってたくさんの人がまちに集まり、賑わいを生み出す持続可能な都市でありつづけるために
- 「歩くまち・京都」の理念と、
実現に向けての規範・優先順位を明確にする。

歩行者優先憲章の視点

- 歩いて楽しいまちの実現は、次世代に対する責務
- 「移動」は、単に目的地に到達するためだけの手段ではなく、一つの「楽しむべき活動」である。
- 京都の取り組みを世界に発信

歩行者優先憲章とは

京都の魅力

歴史に育まれた伝統と文化

山紫水明の景観

を継承していくために

持続可能な都市

公共交通に乗ってたくさんの人が集まる

賑わいを生み出す

であり続けるために

次世代に対する責務

歩行者優先憲章

「歩くまち・京都」の理念と、実現に向けての規範・優先順位を明確にする。

「移動」は一つの「楽しむべき活動」

歩く魅力があるまち

歩いて生活目的が
果たせるまち

「人」が主役の
歩くまち・京都

安全・快適な
交通環境

来訪者も歩いて
価値を楽しめるまち

世界に発信

歩行者優先憲章の要素

□ 歩く魅力があるまち

- 歩くことは、人間の活動の根幹である。
- 歩くことによって環境との調和をめざし、賑わいが生まれ、健康になり、コミュニケーションが生まれ、公共心が育まれる。

□ 歩いて生活目的が果たせるまち

- 歩いて用が足せる。
- 土地利用と道路空間を見直し、「クルマ」から「人」中心へ、歩いて楽しいまちづくりを推進する。

□ 安全・快適な交通環境

- 歩くことによる快適さを満喫できる。
- 歩くことを支援する公共交通・自転車の安全・快適を確保する。

□ 来訪者も歩いて価値を楽しめるまち

- 京都の景観は歩いて見ることが相応しい。

「歩くまち・京都」市民アンケート

< 調査目的 >

- クルマ中心のライフスタイルから、徒歩や自転車、公共交通が優先されるライフスタイルへの転換に向けた施策立案の基礎資料として活用可能な、**京都市の交通現状に対する市民の“ニーズ”**を把握する。
- モビリティ・マネジメントの手法を盛り込み、**市民の意識啓発を行い、ライフスタイルの転換**を促す。

第1回「歩くまち・京都」市民アンケート

< 調査概要 >

- 今秋実施予定
- 市民のおよそ 1 % の約14,700人を無作為抽出
- 主な調査項目
 - 日常の外出行動
 - 平日・休日の交通手段別外出回数
 - まちづくり、特に「交通」の問題に対する意識
 - 賑わい、景観、環境、経済、健康とクルマ利用に対する意識
 - 「歩くまち・京都」の考え方に対する意識

第2回「歩くまち・京都」市民アンケート

< 調査概要 >

- 年内実施予定
- 第1回調査協力者及び約500人を無作為抽出

○ 主な調査項目

- 日常の外出行動
 - 平日・休日の交通手段別外出回数
- 都心への来訪頻度、手段
- クルマ利用に対する意識・行動の変化
- 「歩くまち・京都」の実現に向けた望ましいライフスタイル

アンケート実施による意識・行動変化を測定

参考資料

- 京都市市民憲章
- 子どもを共に育む京都市民憲章

【参考】京都市市民憲章

わたくしたち京都市民は、国際文化観光都市の市民である誇りをもって、わたくしたちの京都を美しく豊かにするために、市民の守るべき規範として、ここにこの憲章を定めます。

この憲章は、わたくしたち市民が、他人に迷惑をかけないという自覚に立って、お互いに反省し、自分の行動を規律しようとするものです。

- ❑ わたくしたち京都市民は、美しいまちをきずきましょう。
- ❑ わたくしたち京都市民は、清潔な環境をつくりましょう。
- ❑ わたくしたち京都市民は、良い風習をそだてましょう。
- ❑ わたくしたち京都市民は、文化財の愛護につとめましょう。
- ❑ わたくしたち京都市民は、旅行者をあたたかくむかえましょう。

(昭和31(1956)年5月3日制定)

【参考】子どもを共に育む京都市民憲章

わたくしたちのまち京都には、子どもを社会の宝として、愛し、慈（いづく）しみ、将来を託してきた、人づくりの伝統があります。

そうした伝統を受け継ぎ、人と自然が調和し、命のつながりを大切にして、子どもを健やかで心豊かに育む社会を築くことは、京都市民の使命です。

大人は、子どもの可能性を信じ、自ら育つ力を大切にして、子どもを見守り、褒（ほ）め、時には叱（しか）り、共に成長していくことが求められます。そして、子どもを取り巻く状況を常に見つめ、命と健やかな育ちを脅（おびや）かすものに対して、毅然（きぜん）とした態度で臨（のぞ）む必要があります。

わたくしたちは、子どもたちの今と未来のため、家庭、地域、学校、企業、行政など社会のあらゆる場で、人と人の絆（きずな）を結び、共に生きるうえでの行動規範として市民憲章を定めます。

【参考】子どもを共に育む京都市民憲章

- ❑ 子どもの存在を尊重し、かけがえのない命を守ります。
- ❑ 子どもから信頼され、模範となる行動に努めます。
- ❑ 子どもを育む喜びを感じ、親も育ち学べる取組を進めます。
- ❑ 子どもが安らぎ育つ、家庭の生活習慣と家族を大切にします。
- ❑ 子どもを見守り、人と人が支え合う地域のつながりを広げます。
- ❑ 子どもを育む自然の恵みを大切にし、社会の環境づくりを優先します。

(平成19(2007)年2月5日制定)