

第2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10月30日

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

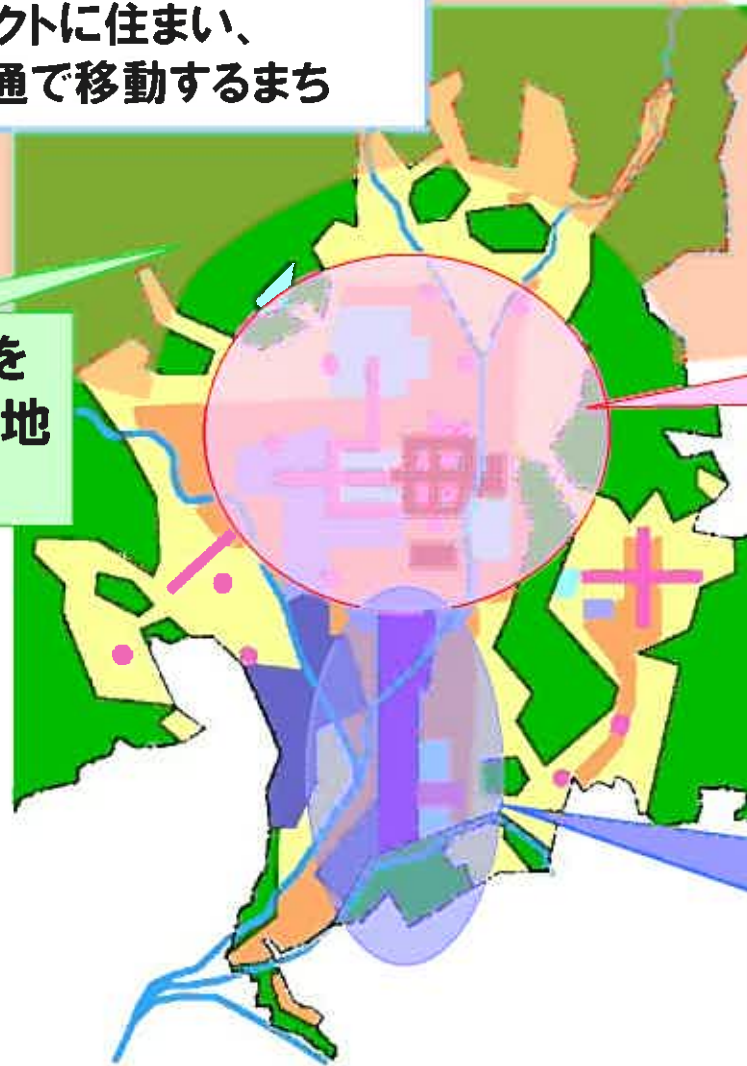
京都のまちづくりの基本原則

「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)



京都の「交通まちづくり」は何を目指すか



世界の流れは「ひとと公共交通優先型社会」へ

【ひとと公共交通優先型】

- 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



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

- 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築
- 地域主権時代の全国モデルとなる、**歩いて楽しいまちの実現**を目指す。



「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

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

委員の構成(24人)

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

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



公共交通ネットワーク検討部会の使命

【部会の使命】

- 「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。



【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）



未来の公共交通まちづくり検討部会の使命

【部会の使命】

- 「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**を提案する。
- 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**”を設定する。



【主な検討内容】

- 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検討部会の使命

【部会の使命】

- 「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する。**
- 検討部会の検討内容、結果について、市民、観光客に伝えるとともに**意識変革を促す。**



【主な検討内容】

- 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



公共交通ネットワーク検討部会 の検討状況

検討の流れ

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

■説明

- ・「歩くまち・京都」が目指す理念
- ・京都市の公共交通の現状

■意見交換

- ・公共交通に関する自由意見について



平成20年8月20日 第2回 公共交通ネットワーク検討部会

■説明

- ・委員や市民からの意見

■意見交換

- ・基本的考え方と施策について
- ・具体的な検討内容（案）について



平成20年10月21日 第3回 公共交通ネットワーク検討部会

■具体的な検討内容（案）について

- ・バスの利便性向上施策
- ・鉄道の利便性向上施策
- ・鉄道・バスの連携施策
- ・効果的な情報提供施策



今後、さらに具体的施策提案を行う予定



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、マイカー利用を控え、マイカーを超える公共交通の利便性の向上

観光客向け

マイカーで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

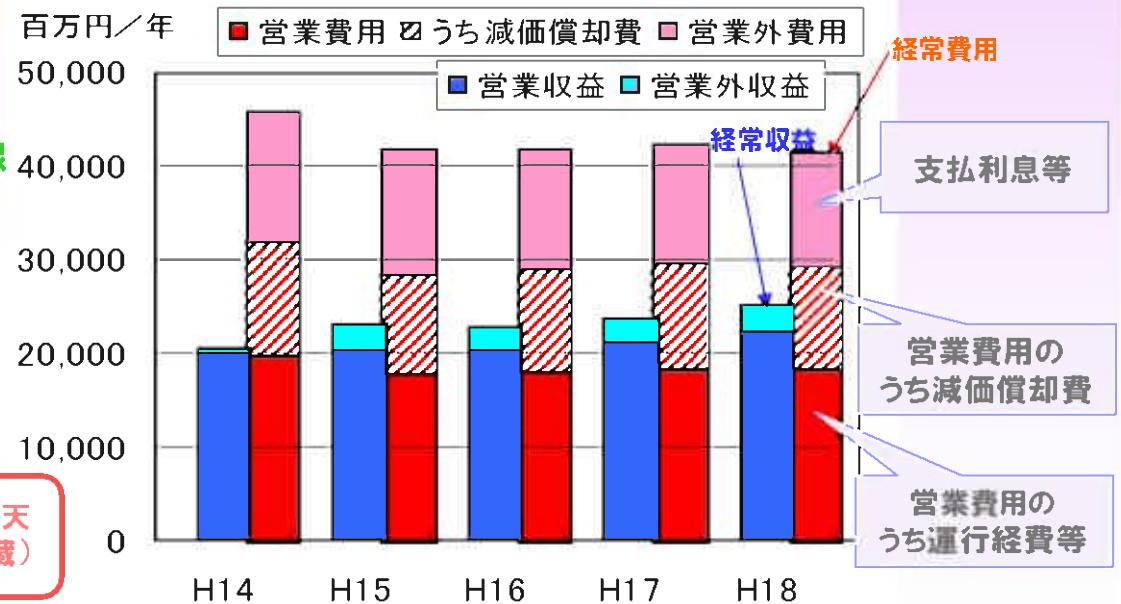




地下鉄の現状・主な検討内容

- 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

多様な料金施策
乗継利便性向上

効果的な情報提供による分かりやすさの向上

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

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。

具体的な検討内容(案)については、P.52～P.67に掲載



未来の公共交通まちづくり検討部会 の検討状況

検討状況



平成20年8月7日 第1回未来の公共交通まちづくり検討部会

■説明・紹介

- ・「歩くまち・京都」が目指す理念
- ・検討部会における検討内容
- ・京都市の交通現状
- ・交通施策の紹介
- ・第1回審議会で出された意見等

■意見交換



平成20年10月23日 第2回未来の公共交通まちづくり検討部会

■説明・紹介

- ・環境モデル都市行動計画素案における「歩くまち・京都」の実現に向けた取組について
- ・京都市の交通現状
- ・交通施策の紹介
- ・各検討部会での主な意見等について

■意見交換

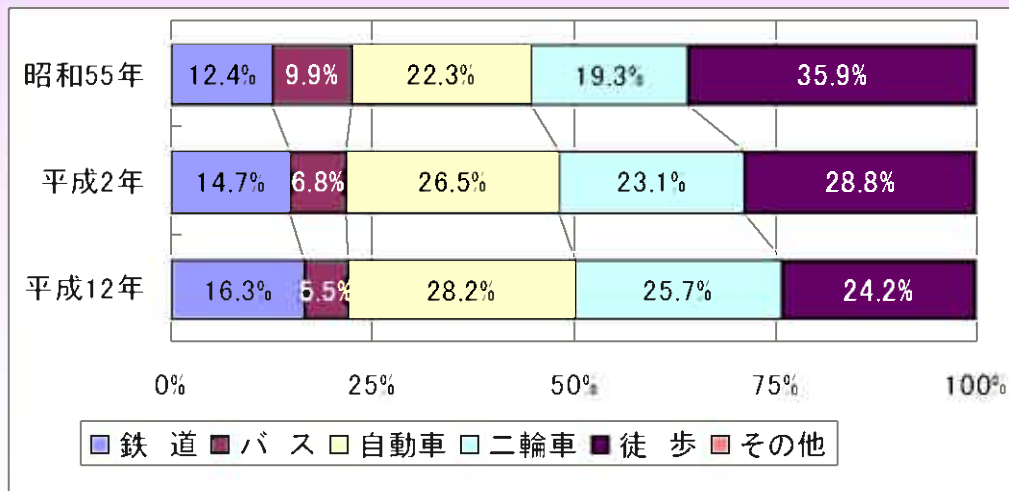


今後、具体的施策の提案や数値目標の設定を行う予定

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



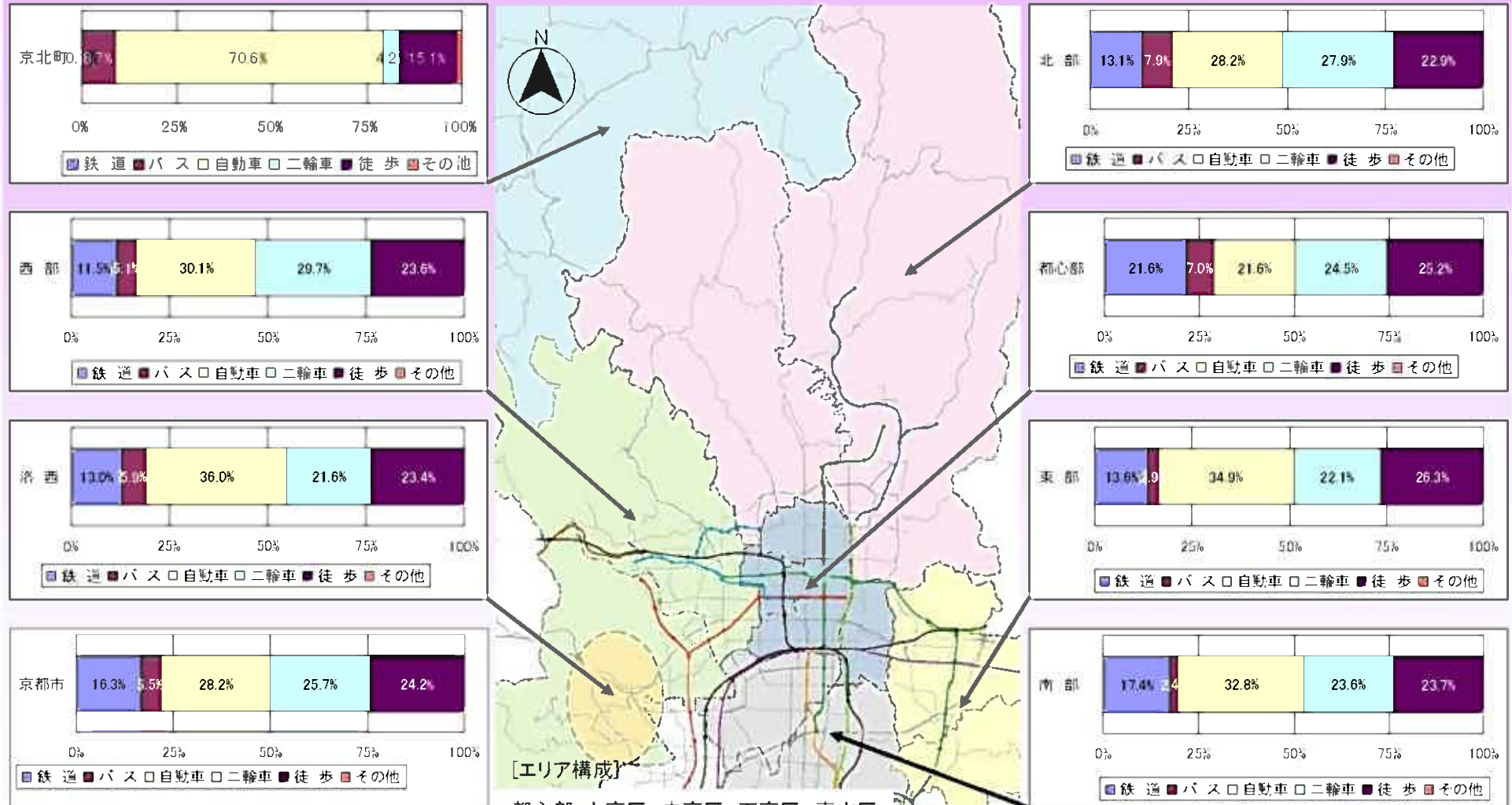
※構成比については単位未満を四捨五入しているため、総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

(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】



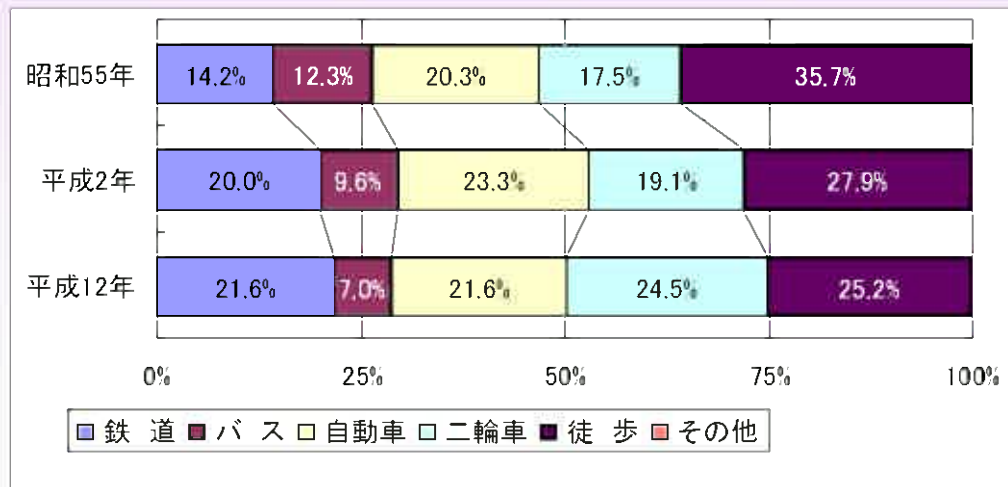
※構成比については、単位未満を四捨五入しているため、総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

(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

【①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。

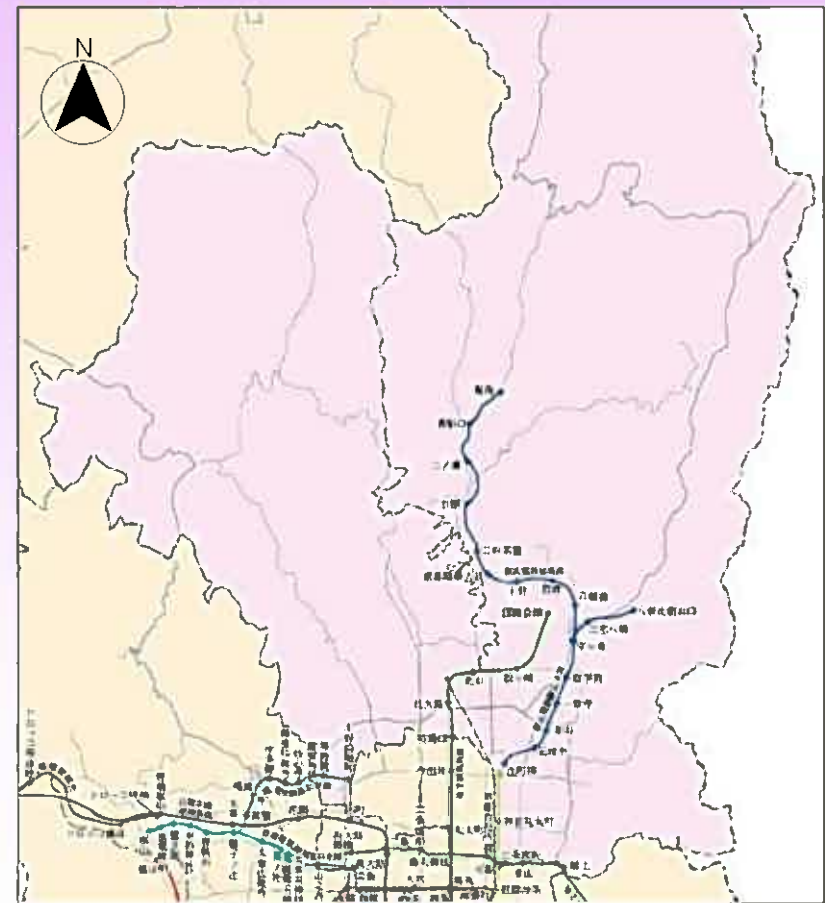
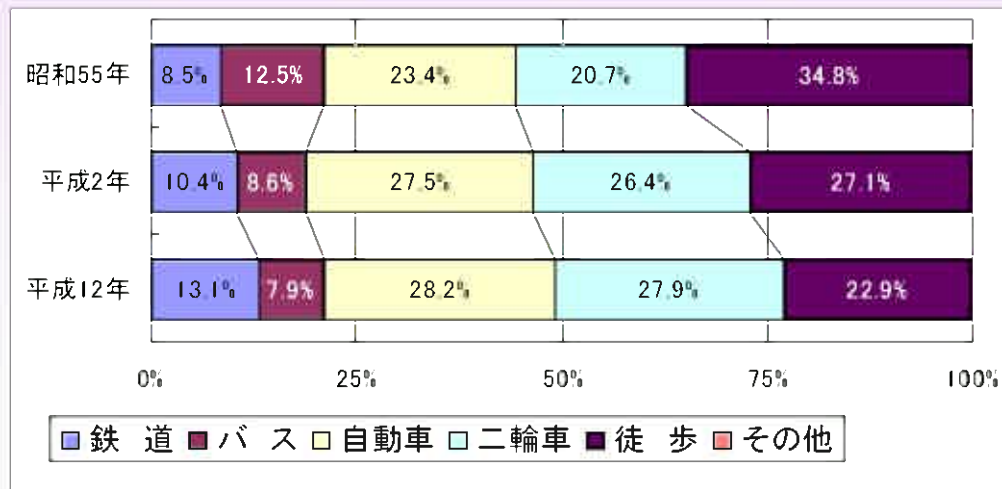
(資料) 京阪神都市圏パーソントリップ調査



京都市の交通状況

【②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。



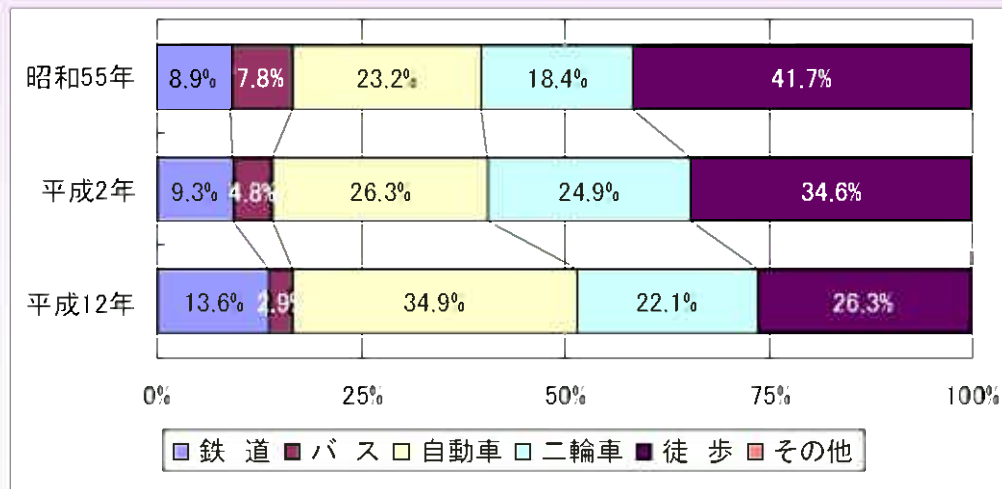
※構成比については、単位未満を四捨五入しているため、総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

(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

【③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。



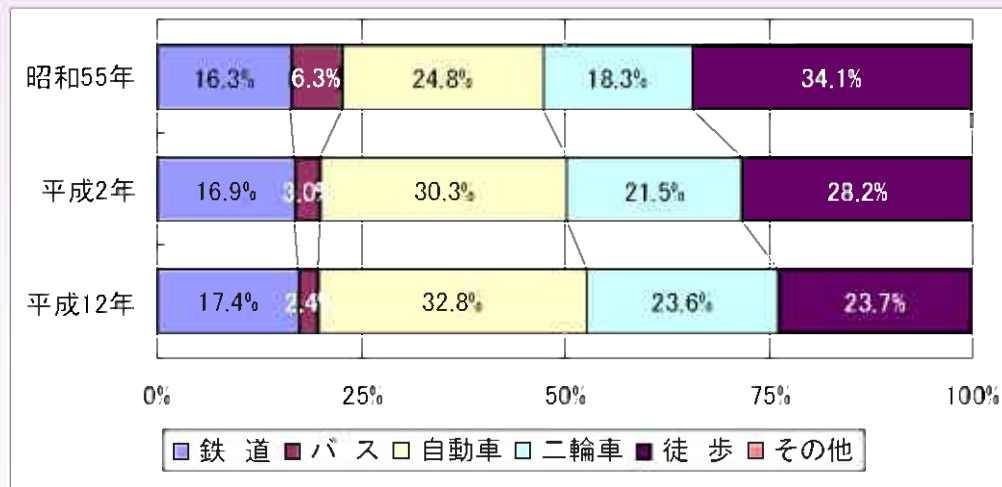
※構成比については、単位未満を四捨五入しているため、総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

(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

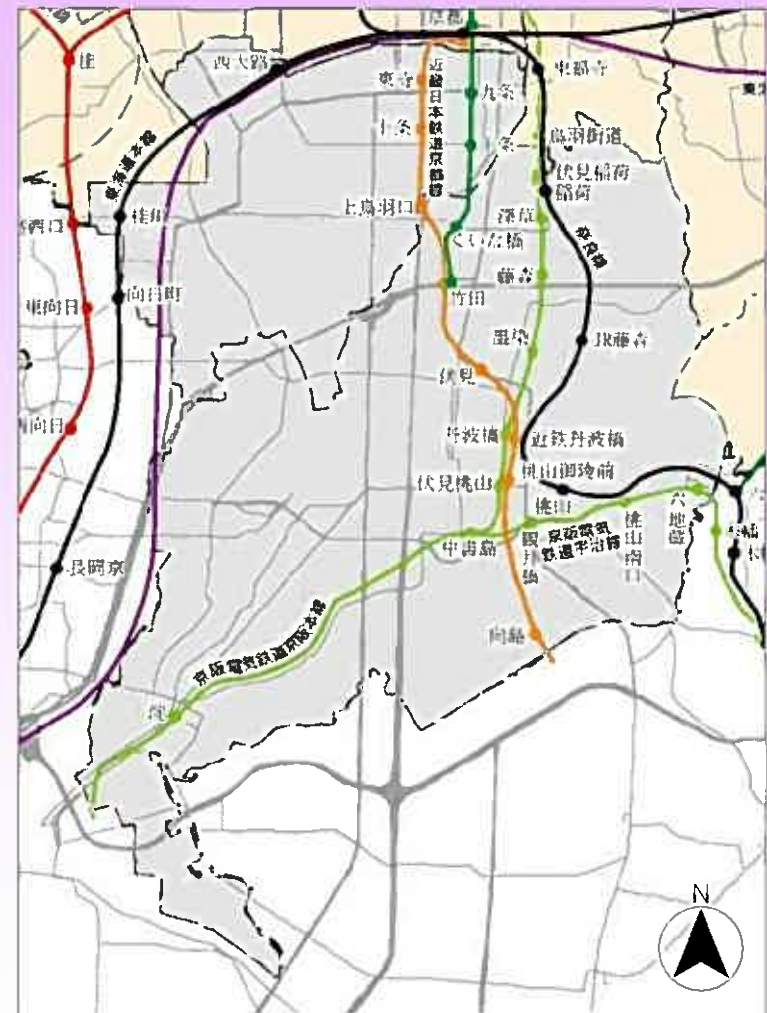
【④南部(南区、伏見区(西部))の交通特性】

- ・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。

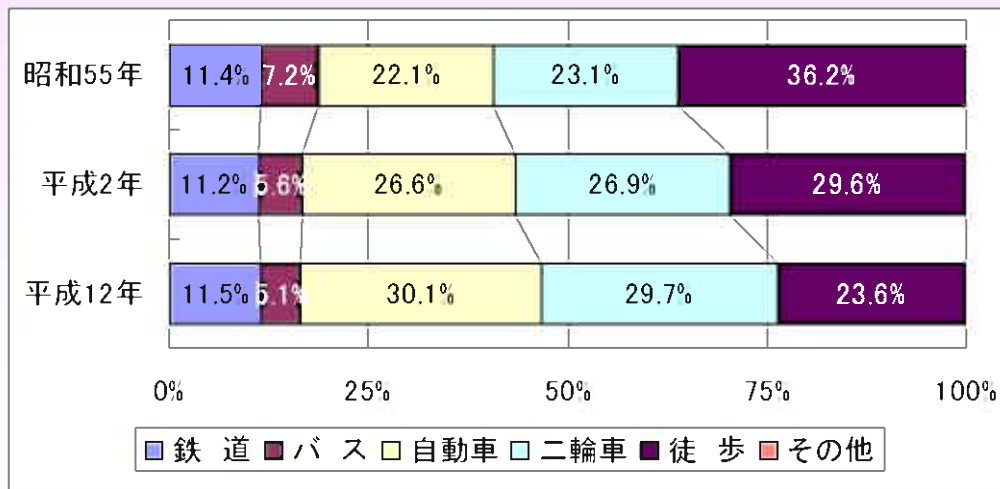
(資料) 京阪神都市圏パーソントリップ調査



京都市の交通状況

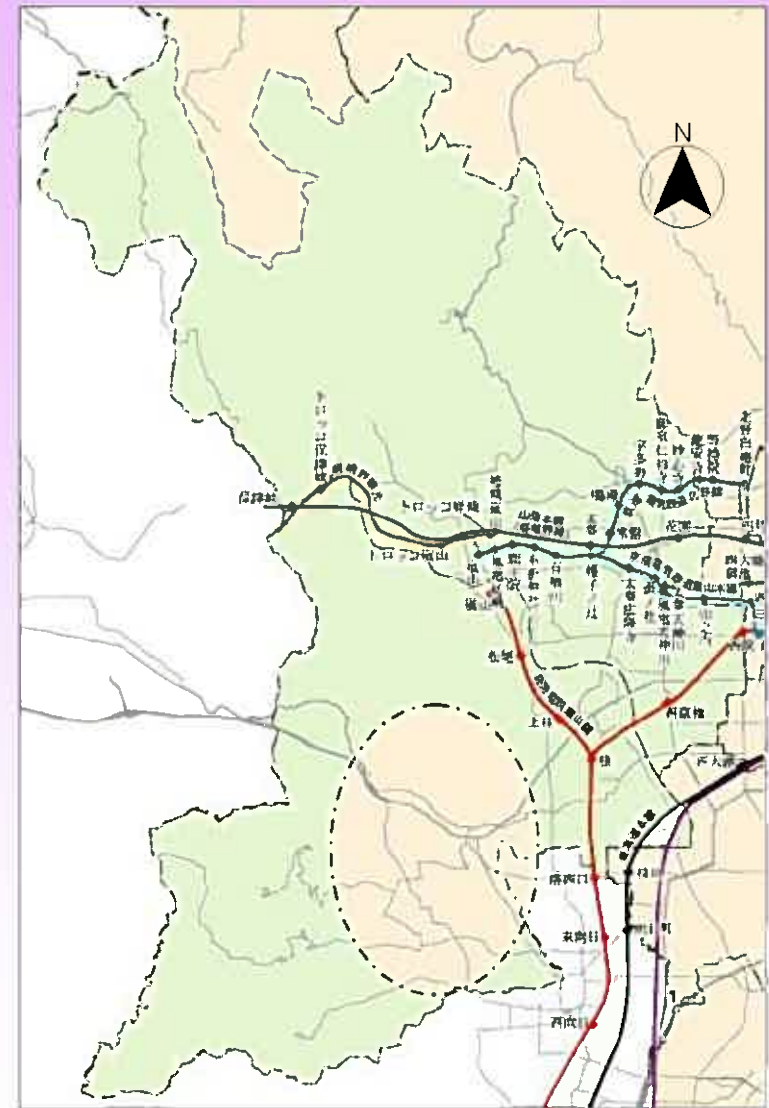
【⑤西部(右京区、西京区)の交通特性】

- ・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

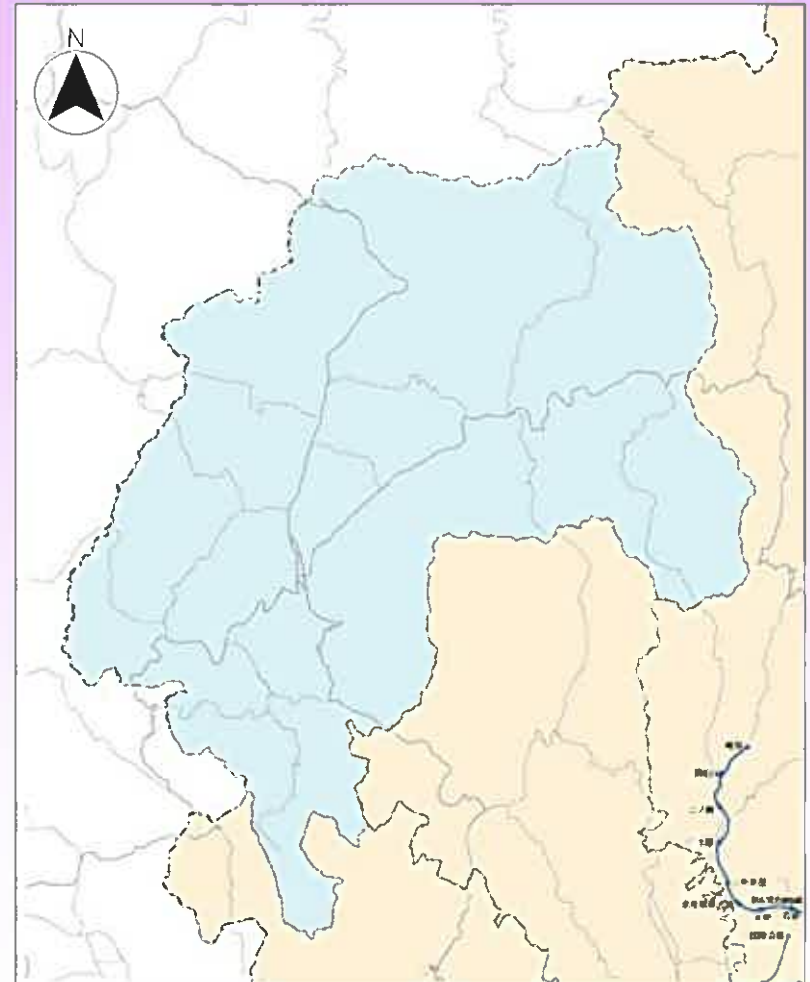
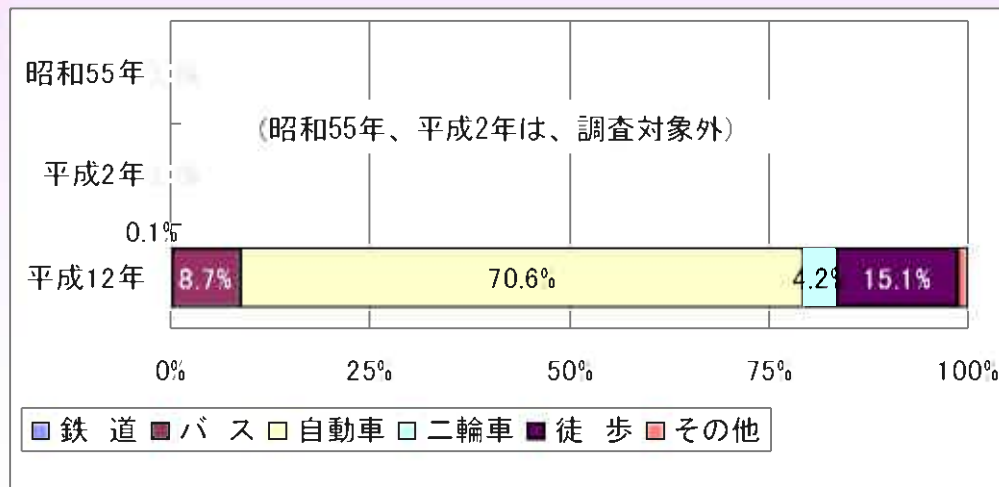




京都市の交通状況

【⑦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



(四條東洞院)

*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



(寺町山光寺)

京都市の交通状況

【都心部の交通状況】

- ・ 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。



(花見小路)



(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)



ツェルマツト
(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

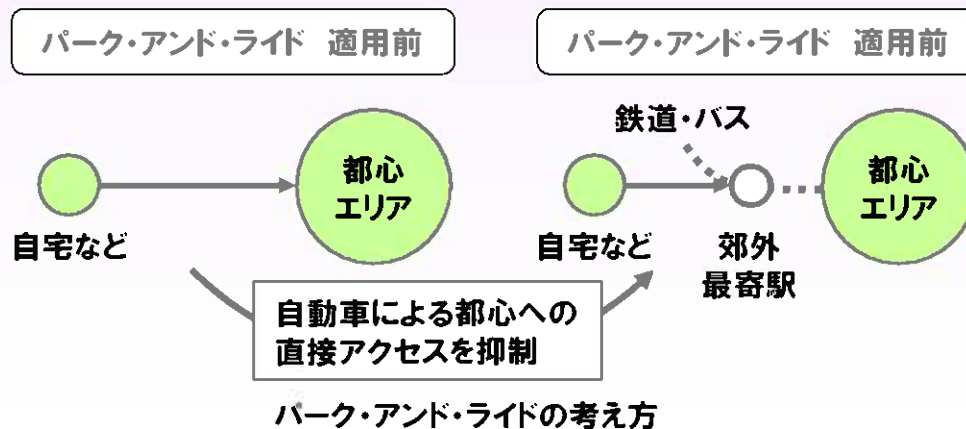
【コミュニティバス】

- ・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



・渋滞の激しい観光地への自動車流入を防ぐためパーク＆ライドを実施



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。



（ノルウェー・オスロのロードプライシング）

【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



（オランダ・アムステルダムの特ランジットモール）



未来の公共交通まちづくり検討部会での主な意見

【交通まちづくりの取り組み姿勢】

- 日本では5年後に実現する施策が短期的と言われるが、**世界レベルではそれでは遅い**ということを知った上で議論していくことが重要である。
- **市民をあげて活動していく**ことで、良い交通システムができ、みんなで支えていこうという気になる。
- 新しい交通システムの導入により、短期的には悪影響が出ても、**長期的にはそれを上回る効果がある**ことが世界各地で確認されている。
- **まちづくり施策との整合性**も担保しなければならない。
- **地域に適した交通システム**を採用すべきであり、交通システムありきで地域を探すべきではない。
- **市民が頑張った地域**に行政が支援する仕組みを示すべきである。
- 交通システムの工夫の中には、**財源確保の工夫**もある。

【具体的施策や数値目標】

- 京都市全体で目標を立てるのではなく、**地域別に目標**を立てる方が良いのでは。
- 海外では全ての施策が単体ではなく、**パッケージ化**されている。
- 様々な施策のうち、**地域別に何が必要か**という議論を深めていくとよい。



公共交通優先のライフスタイル検討部会 の検討状況



検討状況

平成20年8月 28日 第1回 公共交通優先のライフスタイル 検討部会

■説明

- ・「歩くまち・京都」が目指す理念等について
- ・「歩くまち・京都」のためのモビリティ・マネジメント施策
- ・歩行者優先憲章及び市民意識調査について

■意見交換

市民意識調査実施（今秋）



今後、モビリティ・マネジメント施策等の検討を行う予定



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.68に掲載

- 昭和31年 策定
- 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.69に掲載

- 平成19年 策定
- 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**



歩行者優先憲章の要素

- 歩くことは、人間の活動の根幹である。
- 歩いて用が足せる。
- 歩くことによる快適さを満喫できる。
- 土地利用と道路空間を見直し、クルマ中心からヒト中心へ、歩いて楽しいまちづくりを推進する。
- 歩くことによって環境との調和をめざす。
- 歩くことによって賑わいが生まれる。
- 歩くことによって健康になる。
- 歩くことによってコミュニケーションが生まれ、公共心が育まれる。
- 京都の景観は歩いて見ることが相応しい。
- 自転車の利便性を確保する。
- 安全を確保する。



「歩くまち・京都」のためのモビリティ・マネジメント施策

「モビリティ・マネジメント」(MM)

一人ひとりのライフスタイルを

「クルマに**過度**に依存したもの」



コミュニケーション

「**歩く**ことを**基本**としたもの」

へと変化していくことを促す

全国の交通計画の中で、展開されており、
「**歩くまち・京都**」の実現のためには**不可欠**



モビリティ・マネジメントの代表的手法

アンケート実施

- 質問に答えてもらうことによって、自分自身の交通行動を**振り返り**、よりよい交通手段に変えられるかどうか**考えてもらう“きっかけ”**をつくる。

第2回アンケート実施

- **実際に行動が変わったか**調べる。

結果のフィードバック

- CO2排出量の変化などの**取組の成果**を知らせる。



アンケート・公共交通マップ・啓発冊子

京都市地下鉄東西線の延伸にあわせて実施したMM

：右京区版、南太秦版『おでかけマップ』の作成と配布

□ 行政・市民・交通事業者と一緒に考える密なコミュニケーション

<ディスカッション>



<分かち合い>



バス停が地域の
人の交流の場
所になるかも



このルートはク
ルマを使わなく
ても行けそうね

『南太秦おでかけマップ』





市民意識調査

<調査目的>

- モビリティ・マネジメントの手法を盛り込み、**市民の意識啓発とライフスタイルの転換**を促す。
- その上で、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。



市民意識調査

<第1回調査概要>

- 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回調査概要>

- 年内実施予定
- 第1回調査協力者および約500人を無作為抽出



公共交通優先のライフスタイル検討部会の主な意見

<改善の方向性について>

- 自転車道の整備が必要
- 商店街に溢れている放置自転車対策が必要
- 空車タクシーの問題に目を向けるべき
- まちなかの大型店舗との連携も必要
 - 駐車場の半分を駐輪場に転用
 - 公共交通利用者の優遇
- 京都では駅前に駐車場スペースが取れないため、バイク(自転車)&ライドが良いのでは？
 - 御池駐車場に自転車駐輪を許可、ペロタクシーの拡大 など

優先順位を明確にして、**できることを確実に実行**していくことで、京都の**まちを大きく変えて**いくことができる。



参考資料

- 第1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の具体的な検討内容(案)
- 京都市市民憲章
- 子どもを共に育む京都市民憲章



第1回「歩くまち・京都」総合交通戦略 策定審議会の主な意見

- 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。
- 平安京では、最先端のまちであったが、無計画に車が増え、今の交通実態になった。
- 市内に流入するクルマを抑制する政策を打ち出す必要がある。
- 公共交通を中心とした環境にやさしいまちづくりの全国モデルとして期待
- 低密度で拡散したまちは、公共交通が成り立ちにくい。「歩いてくらせるまち」にはなれない。
- 計画だけでなく、実現することが、環境モデル都市のシンボルプロジェクト
- ライフスタイルや価値観まで、変化を訴えることができるのは、京都だけ。
- 市民の行動を促すようなインセンティブを高める活動も考えていかねばならない。
- 市民ぐるみの取組とすることが重要
- 交通と観光だけでなく、地域の経済産業活性化も重要
- 京都には、世界遺産もたくさんあり、歩くとことが楽しいとすることができる。
- コンパクトな土地利用の視点が必要
- クルマから公共交通に転換してもらうには、単一事業者の発想から脱却し、更なる鉄道事業者間の連携強化が必要



第1回「歩くまち・京都」総合交通戦略 策定審議会の主な意見

- 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
- 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
- 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。
- 新たな交通手段としてレンタサイクルとかLRTといった手段も考えていけるとよい。
- LRTがどういうものであるかまず早く見せること、そして体感することが大事。
- 徒歩と公共交通の役割の中で、自転車の役割が明確になっていない。
- 自転車は市民の足であり、健康にも良く、コミュニティの面でも良い。
- 歩いて観光するには、視認性のよい案内標識や分かりやすい駅案内表示が必要



バスの利便性向上

①現状認識

- 現在の系統、ダイヤや乗継は、利用者にとって分かりにくい。
- 事業者間で競合する路線・系統は運行ダイヤが重複している。

②施策の方向性

- 利用者の目線で本当に分かりやすい路線を構築
- 路線再編やダイヤ調整等により系統重複を解消
- 「覚えやすく」「使いやすい」ダイヤを実現するためには、**パルスタイムテーブル化**が有効



バスの利便性向上

③具体的な施策メニュー例

バス系統再編

- 鉄道とバスが並行する区間は、原則鉄道輸送へシフトさせ、**バスはフィーダー輸送を分担**する路線に再編
- バス事業者間で競合する路線・系統について、事業者間で路線の再編やダイヤ調整を図り、**系統の重複による非効率化を解消**
- 長大循環系統**を見直し、定時性の確保や確実な鉄道駅接続を目指す。

バスダイヤ改善

- 交通事業者の協働による**パルスタイムテーブル化**により、「覚えやすく」「使いやすい」ダイヤの実現
- 系統間のダイヤの調整により**乗継に要する時間を短縮**

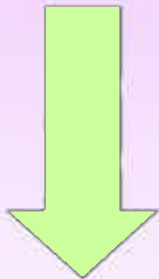


バスの利便性向上施策

洛西地域におけるバス利便性向上

具体的に検討を進めるための「**先行検討ケース**」として、洛西地域を対象とし、公共交通の画期的改善を実現する。

洛西地域の現状



- 洛西地域には4社局のバスが運行されているが、様々な系統が輻輳しており、利用者からみて非常に分かりにくい。
- 各事業者が独自にダイヤを設定しており、事業者間の調整がうまく行われていない。
- 事業者ごとにバス停留所標柱が林立している状況で、時刻表もバラバラに掲示

目標

- 洛西地域を運行する4者のバス事業者の系統(経路)・系統番号・ダイヤ・バスのり場の一元的な見直し及び運賃収受方法の改善等を実現させる。
- 洛西地域に近接する鉄道事業者とも連携しつつ、洛西地域の公共交通利便性向上を図ることで「**鉄道・バス利用者全体**」の**利用者の増加**を目指す。



関係事業者で構成するワーキンググループを設置、今後具体策を検討



バス走行環境の改善

①現状認識

■バス走行空間

- バスの定時性と速達性の確保が課題

②施策の方向性

- 公共交通の優先走行空間の確保

■バス停環境

- 運行経路・目的地が同一でありながらバス停の位置が違う場合、利用者側からすれば非常に不便
- 少しバス停を動かすことで大きく利用者が増えたという事例もある。
- 若い世代の中には、バス停でバスを待つことが格好悪いと感じている人がいる。

- 分かりやすく利用しやすいバス停に改善

- 公共交通を利用したくなるような「**カッコいい**」「**おもしろい**」という視点を持ったバス停施設整備



バス走行環境の改善

③具体的な施策メニュー例

バス走行空間の改善

- 公共交通の**優先走行空間**(**バス専用レーン**等)を確保して、
バスの定時性と速達性の確保
- バスレーンの遵守及び公共交通優先の啓蒙

バス停環境の改善

- 都心部の煩雑なバス停**を対象に、先導的に**バス停整備**を実施
(バス停の集約化、バス待ちスペースの確保 など)
- 主要バス停には**シェルター**を整備し、内部に**路線図・時刻表および接続情報**等をわかりやすく表示
- 観光地において拠点となるバスターミナルを整備
- 公共交通を利用したくなるような「**カッコいい**」「**おもしろい**」という視点を持ったバス停施設整備



鉄道の利便性向上

①現状認識

■鉄道事業者間の連携

- 鉄道事業者が個別に案内やサービスを実施
- 交通結節機能の更なる強化と充実が必要

■地下鉄の利便性向上

- 7分30秒間隔という運行本数は、地下鉄としては少ない。
- 地下鉄烏丸線と東西線の乗り継ぎが悪い（特に深夜時間帯）
- 地下鉄の長期債務の返済が課題

②施策の方向性

- バリアフリー化の推進や乗継利便性のさらなる向上等、ひとにやさしい旅客施設整備
- 鉄道事業者相互間のさらなる情報の共有化

- 地下鉄沿線での潜在需要の発掘と、さらなる利用促進



鉄道の利便性向上

③具体的な施策メニュー例

地下鉄の利便性向上

- 地下鉄の運行間隔(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
 - ・東西線と烏丸線の**乗継時間の最小化**
 - ・**終電時**に確実に乗継可能なダイヤ設定

鉄道事業者間の連携

- 鉄道事業者相互間のさらなる**情報の共有化**
(鉄道結節点においては、乗換相手先の時刻表や発車案内板等の設置等、相互に分かりやすい情報提供を行う など)
- 京都市交通局と民鉄**の乗継利便性向上
(京都駅、山科駅、二条駅、四条烏丸駅、三条京阪駅、太秦天神川駅)
- 民鉄同士**の乗継利便性向上
(東福寺駅、丹波橋駅、四条河原町駅 など)



鉄道・バスの連携施策

①現状認識

■乗継利便性向上

- 鉄道・バスが一体となったネットワークを最大限活用し、公共交通の利便性の向上を行うことが重要な役割
- 乗り継ぎの分かりやすさ、使いやすさが重要

■多様な料金施策

- 本来、公共交通は車と比べて割安であるが、十分認識されていない。
- 市民と観光客それぞれの交通ニーズに合った質の高いサービスの提供が必要

②施策の方向性

- ダイヤの整合や運賃システムの共通化等を図り、利用者の抵抗を減らす工夫

- マイカーと比べて公共交通が料金的にも得であることをPRし、マイカーからの転換を促進
- 事業者が提供するサービスを一元化し、共通運賃や乗り継ぎ制度の充実により、利用者に分かりやすい料金体系を構築
- 既存の企画切符を有効活用すると共に、ICカードを活用した多様な料金割引サービスを実施
- 京都により訪れてもらうための観光ニーズの把握



鉄道・バスの連携施策

③具体的な施策メニュー例

乗継利便性向上

- 鉄道・バスのダイヤの整合や運賃システムの共通化等を図り、利用者の抵抗を減らす工夫
- 駅構内でのバス時刻表掲示等による乗継の分かりやすさ向上 など

料金施策

観光客向け

- 京都市内を一つの「**テーマパーク**」として捉え、観光客が市内を移動するのに「必要な範囲」を網羅した、**事業者共通のフリーパス**の発売
- 事業者が提供する**サービスを一元化**し、共通運賃や乗り継ぎ制度を充実
- ICカードを活用**した多様な料金割引サービスを実施

市民向け

- 環境定期の全事業者での実施
- 共通回数券の設定



鉄道・バスの連携施策

京都市内共通一日乗車券の発売

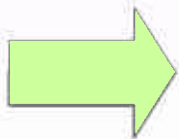
現状

- 本来、公共交通は車と比べて割安であるが、事業者間の乗継が多いと利用者にとって割高感が感じられる。
- 市民と観光客それぞれの交通ニーズに合った質の高いサービスの提供が必要



基本的考え方

- 京都市の鉄道・バスの交通事業者が連携し、一枚・定額で区内の公共交通を利用することができる企画切符を導入
- 当面のターゲットは京都を訪れる観光客とし、交通部分＋付加価値（商業施設・観光施設・飲食施設等での割引特典など）をつけて販売
- 交通部分は、市内の鉄道・バス全路線の加入を目指す。



関係社局で構成するワーキンググループを設置、今後具体策を検討



効果的な情報提供

①現状認識

- 鉄道の検索システムは普及しつつあるが、バスも含めた検索システムが未整備
- 駅から目的地までのバスの乗り方や、鉄道とバスを上手く組み合わせた案内が不十分
- 個別事業者の枠組みでの情報提供となっており、事業者間の連携が不十分



②施策の方向性

- 自宅から目的地まで、**鉄道・バスが一体として効率的なルートを情報提供できる**仕組みを構築
- ユニバーサルデザインに配慮したスムーズな情報提供を実施
- 戦略的な広報が重要



効果的な情報提供

③具体的な施策メニュー例

体系的な情報提供の構築

- **全交通事業者が一体となった情報の提供／ガイドラインの作成**
(鉄道・バスの総合路線図、紙媒体、WEB検索システム、バス停等の案内板など)
- **公共交通に関する情報を提供する設備の検討**
 - ・バスロケを活用した**情報案内板**の整備
 - ・バス停付近の**店舗と提携**し、バス接近情報を提供

観光客向けの情報提供

- **観光周遊に便利な、鉄道・バスの効率的なルートの情報提供**
 - ・歩いて楽しい観光コースの設定及びガイドブックの作成、交通案内所を京都駅に整備
- **観光客にとっての荷物負担を軽減**
 - ・宿泊施設と連携したキャリーサービスの開発
 - ・宅配機能付きのコインロッカーを鉄道駅及びまちなかに設置

市民向けの情報提供

- **交通利便性が向上していることを効果的にPR**
 - ・**地域毎の公共交通マップ**の作成・配布 など



その他の公共交通利便性向上のための施策

①現状認識

■観光客の移動支援

- 京都市内には、歩行者目線でないと見つけられない案内・石碑が多く、それを活用して上手く情報発信すれば、公共交通利用促進につながる。
- 観光シーズンにはコインロッカーがすぐ満杯になり、荷物の負担が観光客にとって大きい。

■パーク・アンド・ライド

- 市内に流入するクルマの量を抑制するための広域的なパーク＆ライドが有効
- 観光シーズンの渋滞が大きな課題。これまでも観光期P&Rを実施してきたが、さらに工夫が必要

②施策の方向性

■観光客の移動支援

- 歩かないと楽しめない京都の魅力を最大限に引き出す。
- 京都市内全体がアミューズメントパークのように巡れる姿を目指すべき。

■パーク・アンド・ライド(P&R)

- 観光期P&Rの恒常的实施



その他の公共交通利便性向上のための施策

③具体的な施策メニュー例

観光客の移動支援

- 歩道等に、最寄りの駅・バス停までの距離を記載した道標を設置し、最寄りの公共交通機関が常に目につく環境を整備
- 宿泊施設と連携したキャリーサービスの開発
- 宅配機能付きのコインロッカーを鉄道駅及びまちなかに設置
- まち案内ボランティアガイドの組織化

パーク・アンド・ライド

- 市外から流入する観光客を主たるターゲットとして、周辺部でのパーク・アンド・ライドの恒常的实施
- 道路・駐車場混雑情報の提供

その他の施策

- トランジットモール化の本格実施
- 歩道環境の整備や案内サインの整備
- 鉄道駅を拠点としたレンタサイクルやカーシェアリングの普及
- 駅周辺の土地を活用したサイクル&ライドの推進(簡便な無料駐輪スペース等の設置)



交通不便地域への対応

○過疎地等の生活路線については、赤字の補填という考え方でなく、運行費用をどのような形で誰がどの程度負担するのか、という見方に発想の転換が必要



○地域住民や自治体と交通事業者が前向きにパートナーシップを構築することによる生活交通の確保



継続的連携推進のための体制整備

- 全体を通じて個別の事業者が行うのではなく、複数の事業者を対象、また事業者がタイアップして同じ取り組みを行うことに意義がある。
- 施策を実施・継続する仕組みづくりも重要



- 複数事業者の連携を進化させながら、一元的に市内の公共交通ネットワークの利便性向上を推進させるためのマネジメント組織を構築



【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、旅行者をあたたくくむかえましょう。

(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(いつく)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のを大切にします。
- 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)