

# 「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会

## 第2回未来の公共交通まちづくり 検討部会



～市民の皆様と共に  
「人が主役の魅力あるまちづくり」を推進するために～



平成20年10月23日 京都市

# 1. 環境モデル都市の取組

## 「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)

「**歩行者優先憲章**」を日本で初めて策定

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**

街路樹で覆われた「**道路の森**」づくり

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

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

バス優先・専用レーンの徹底 (乗客数倍増目標)

市南部の開発地域における「**高機能バスシステム**」の導入

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)

## 2. 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



- 「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。

# 3. 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

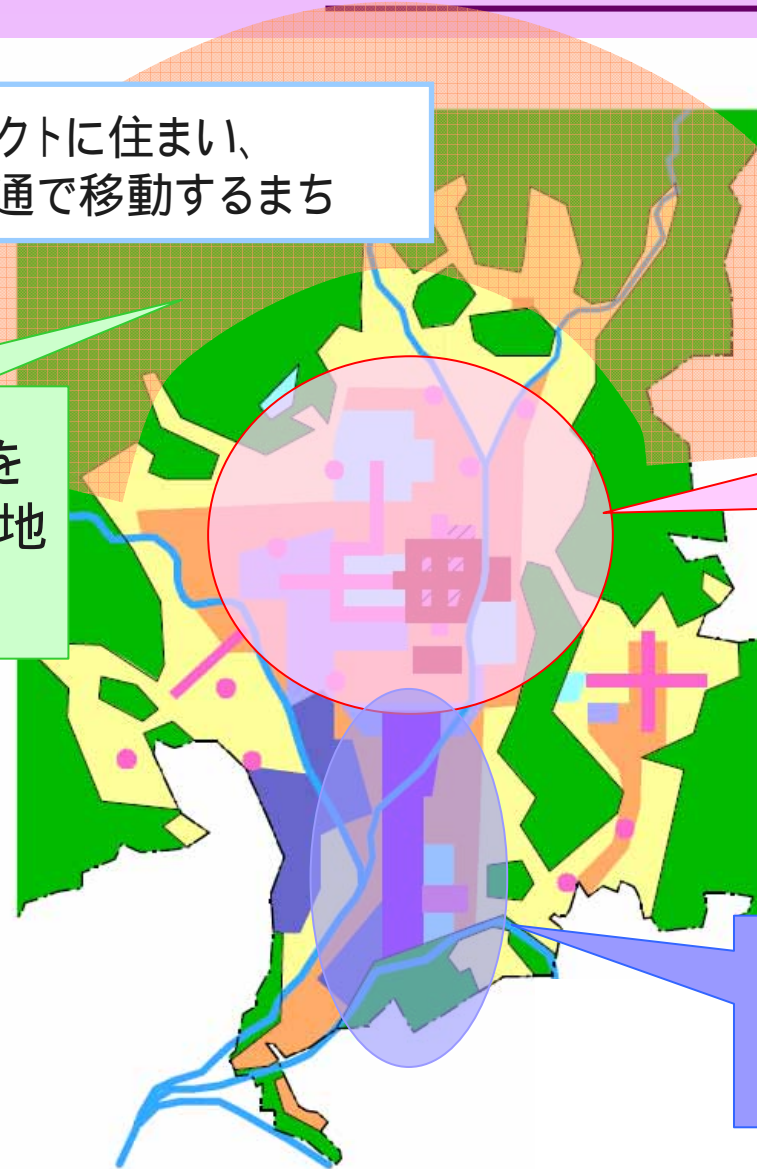
京都のまちづくりの基本原則

「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)

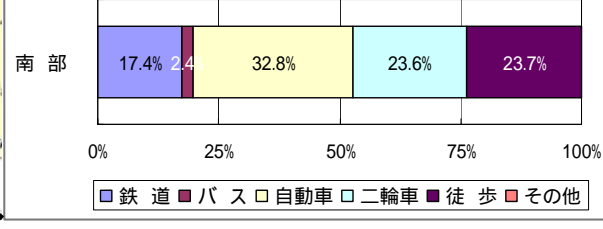
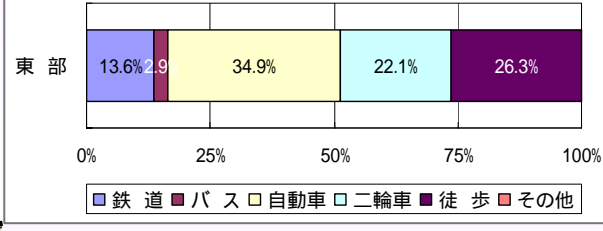
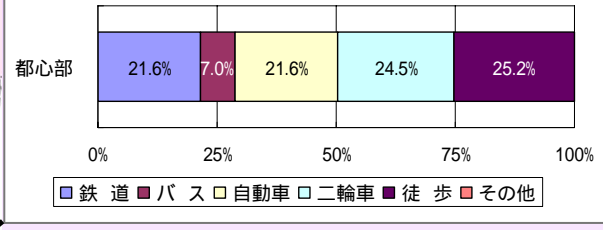
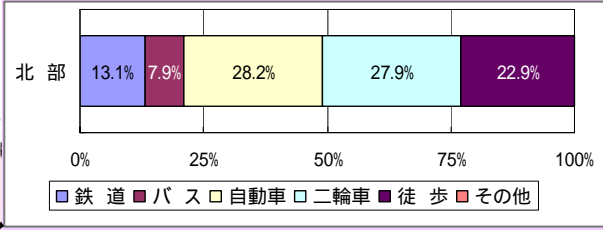
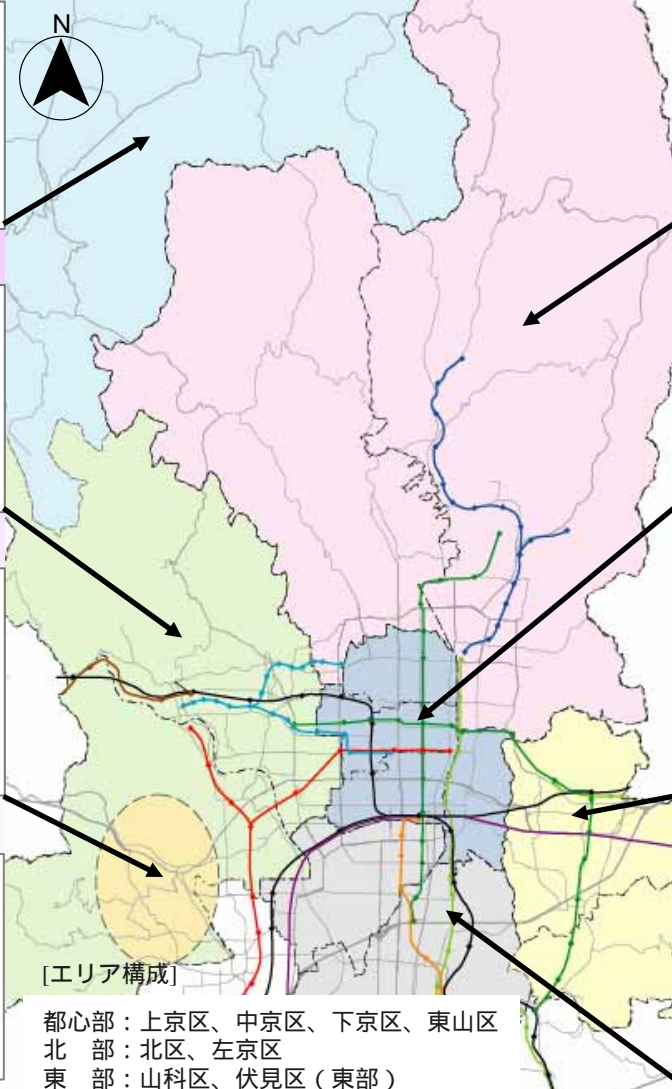
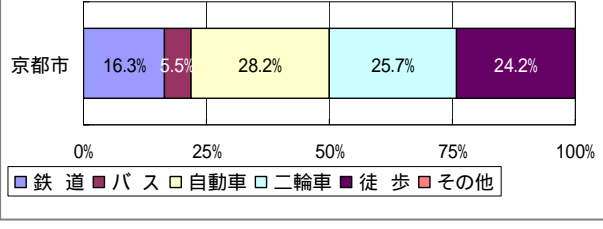
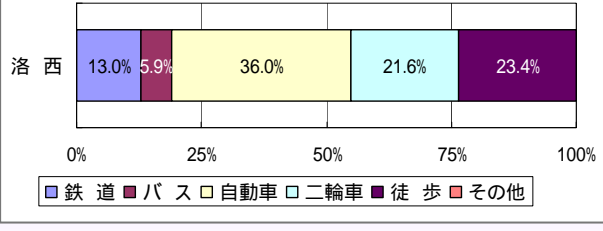
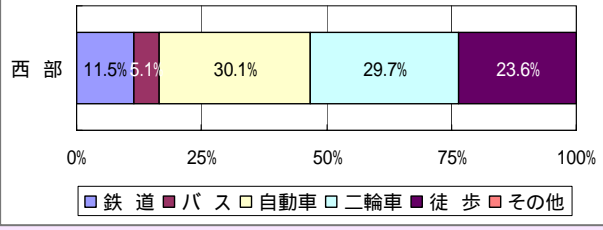
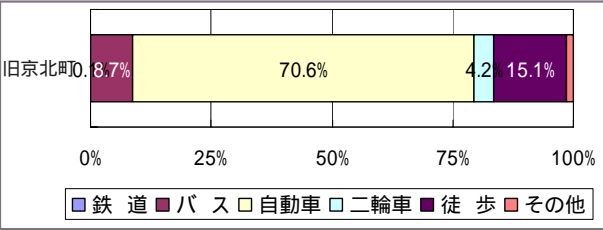
新しい公共交通軸で支え  
るコンパクトな南部地域  
(創造)





# 4. 京都市内の地域別交通特性

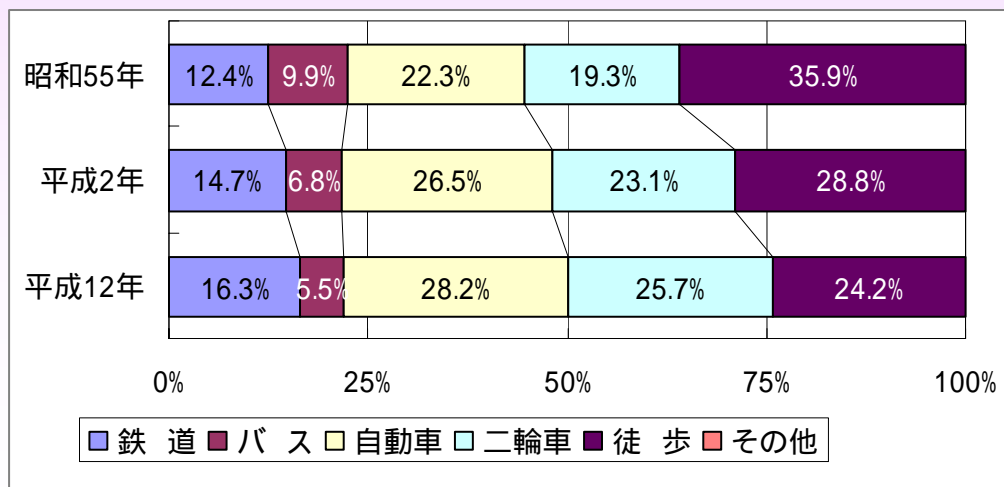
## (1) 地区別にみた交通手段分担の現況



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。

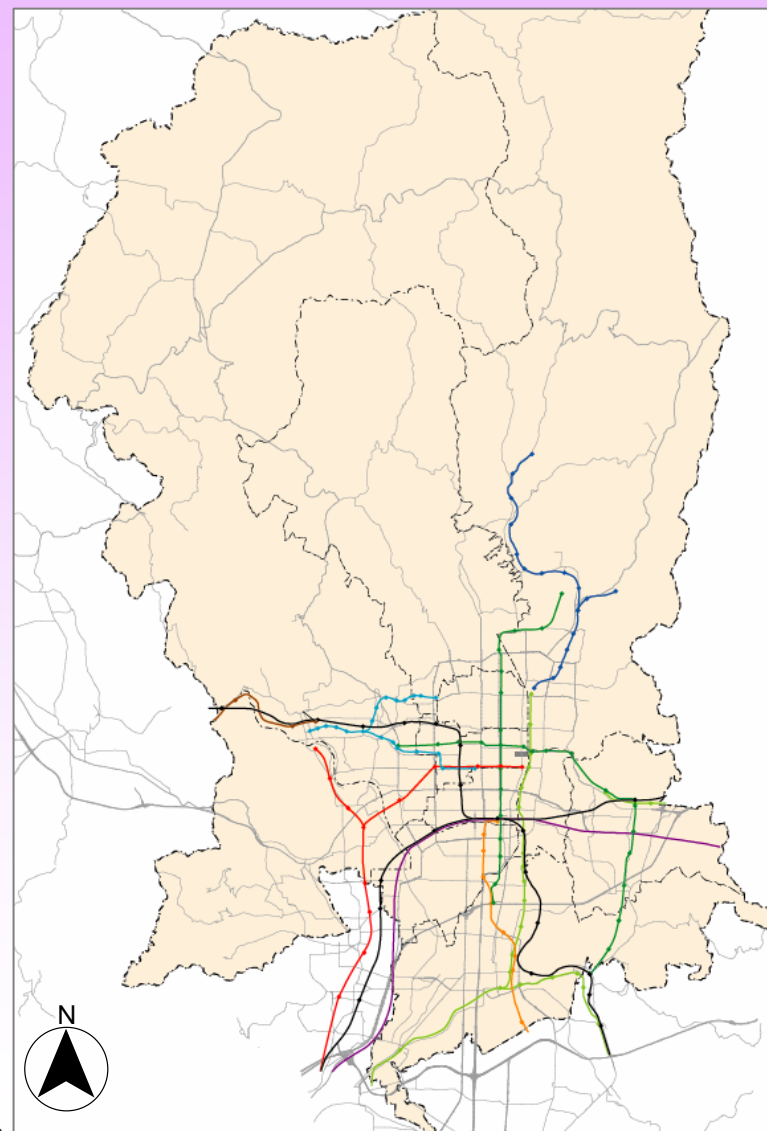
## (2) 京都市の交通特性

- ・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している。
- ・環境モデル都市の目標達成のためには、  
**鉄道2割増、バス3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。

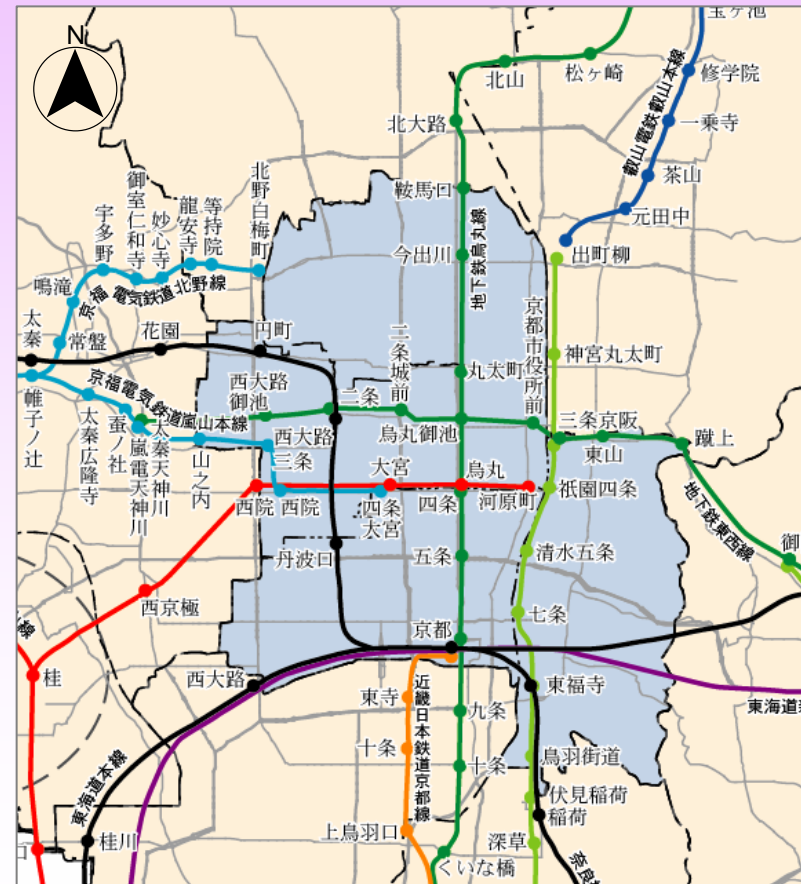
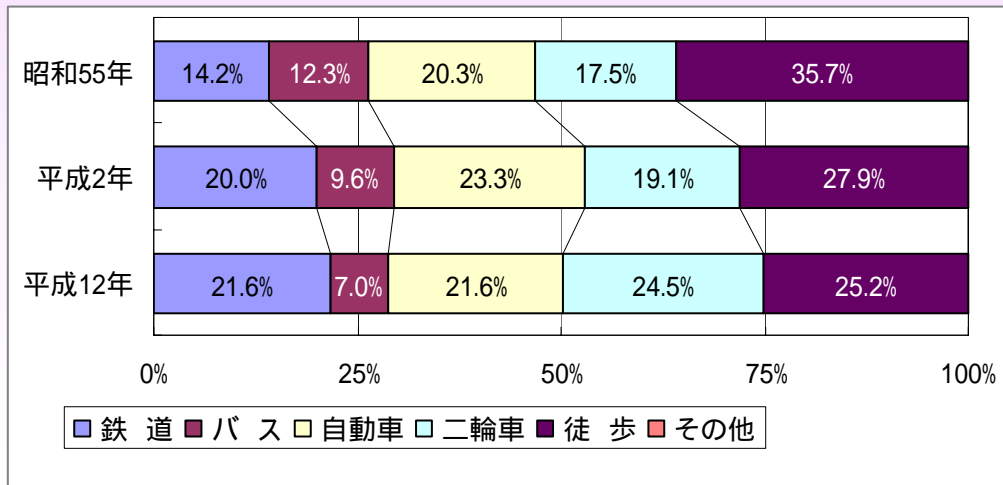
(資料) 京阪神都市圏パーソントリップ調査



# (3) 地区別の交通特性

## 都心部(上京区、中京区、下京区、東山区)

- ・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。

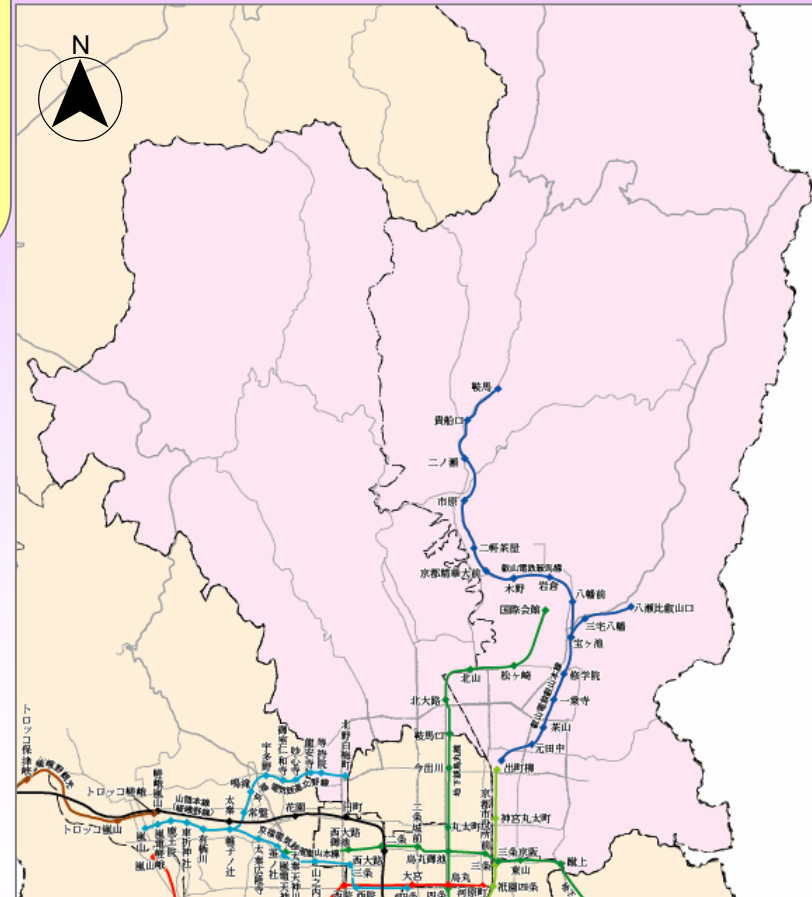
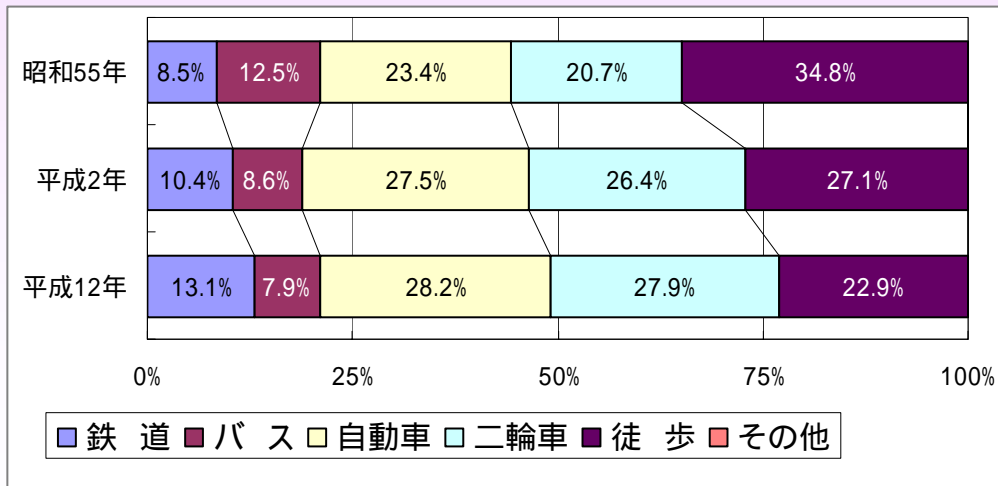


構成比については、単位未満を四捨五入しているため、総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

# (3) 地区別の交通特性

## 北部(北区、左京区)

- ・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。

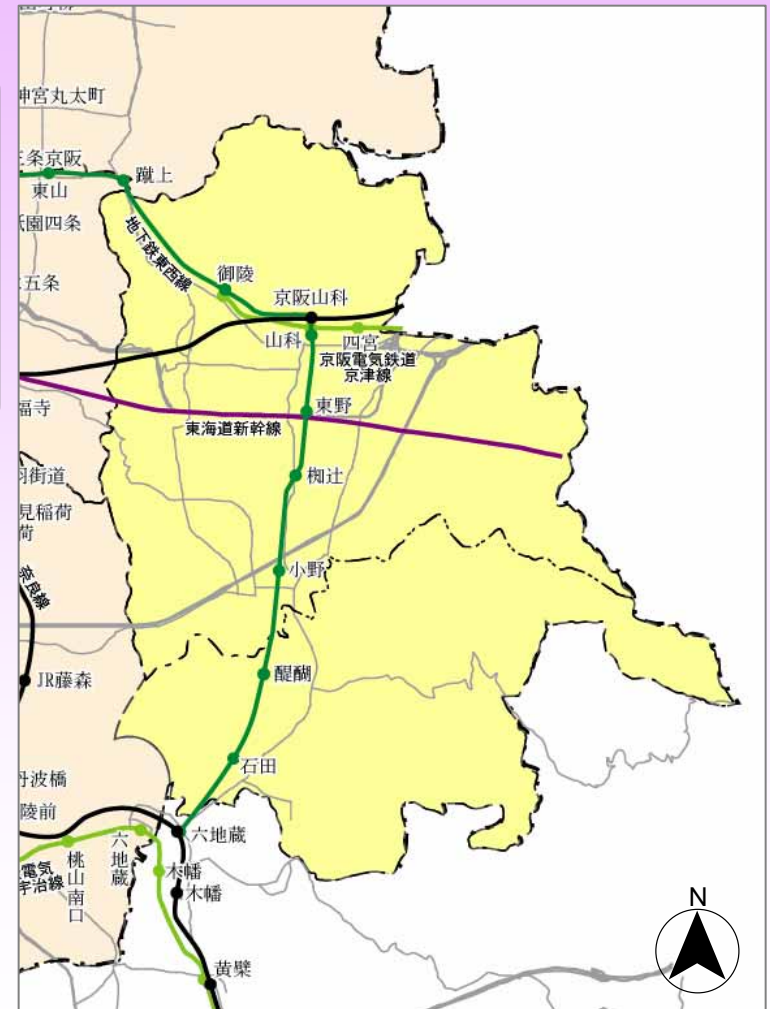
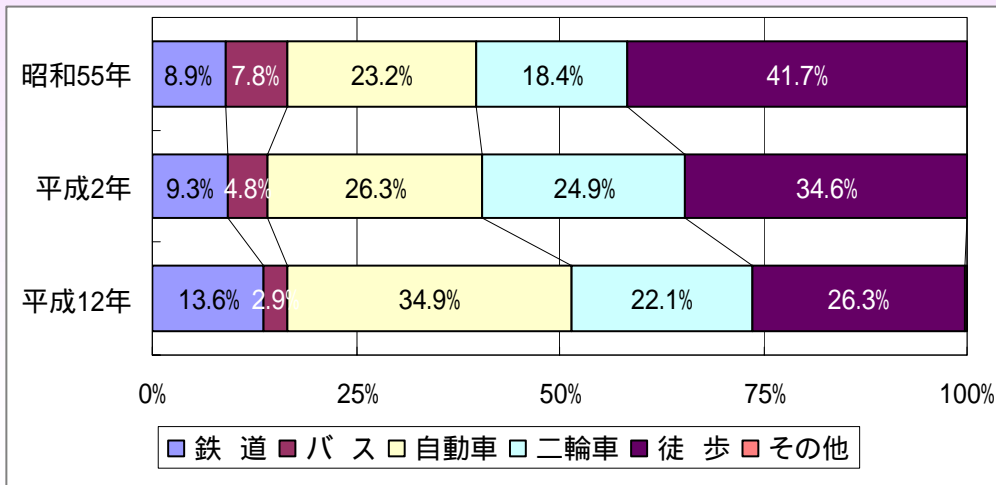
(資料) 京阪神都市圏パーソントリップ調査



# (3) 地区別の交通特性

## 東部(山科区、伏見区(東部))

- ・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。



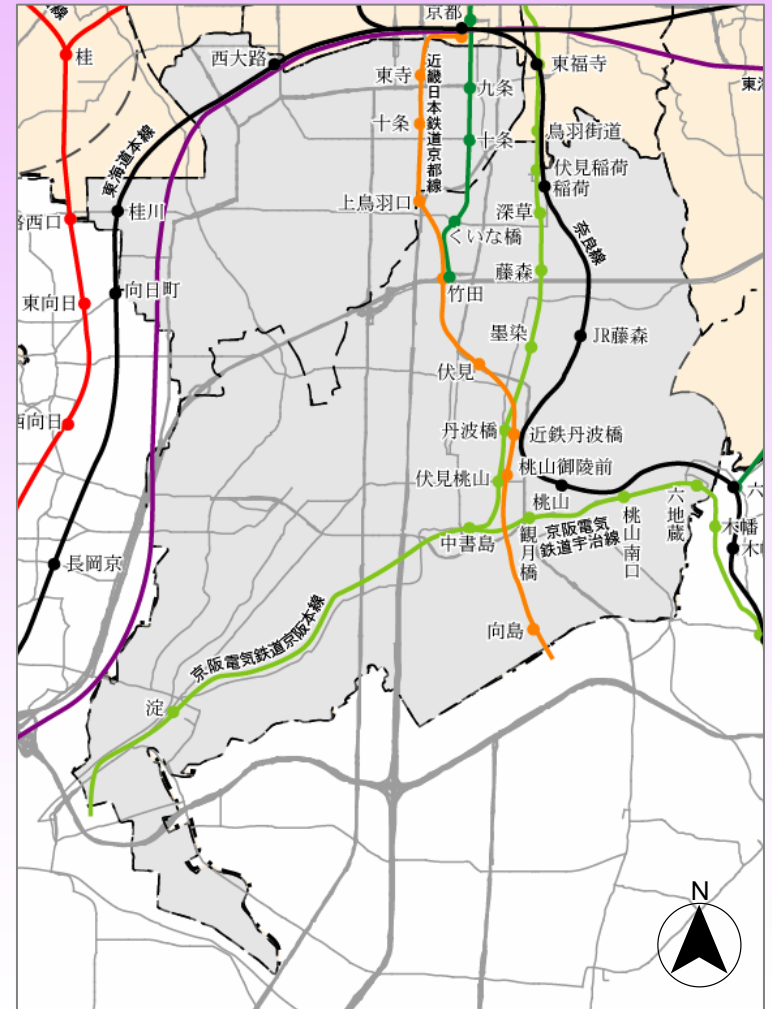
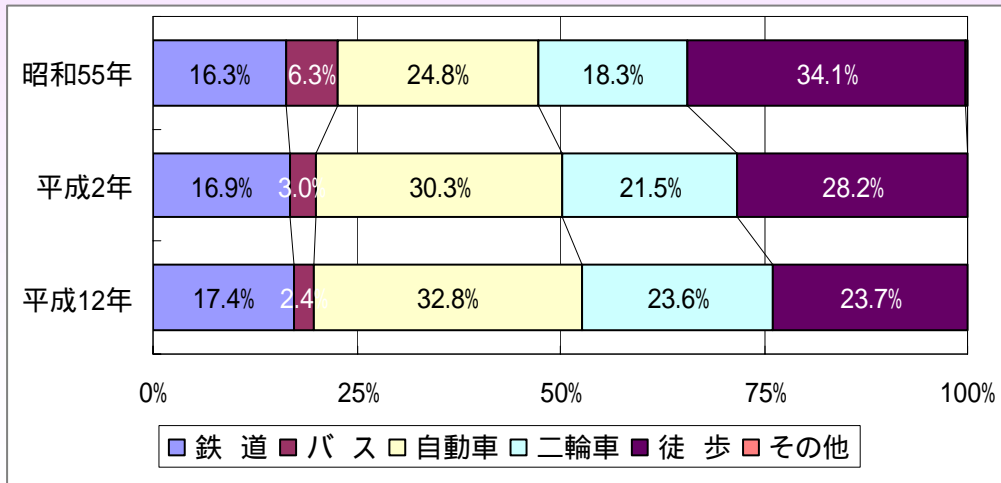
構成比については、単位未満を四捨五入しているため、総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

(資料) 京阪神都市圏パーソントリップ調査

# (3) 地区別の交通特性

## 南部(南区、伏見区(西部))

- ・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。



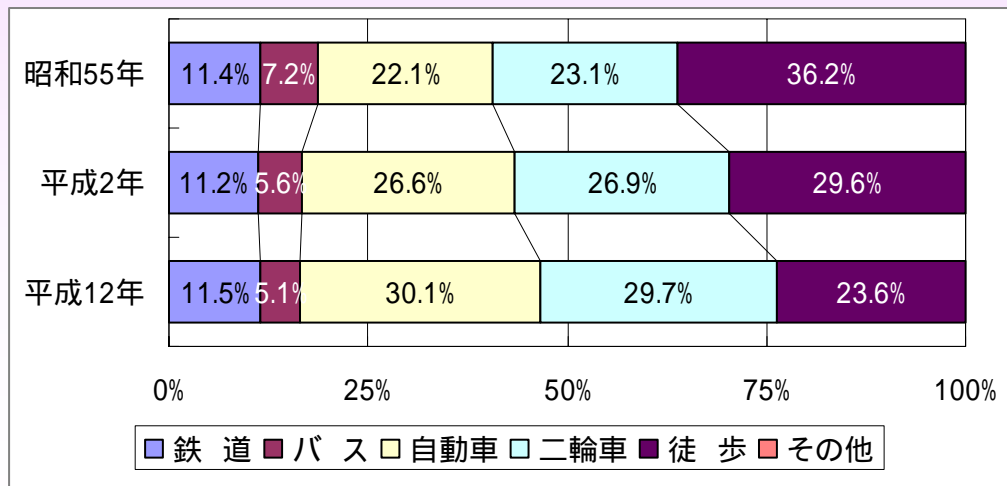
構成比については、単位未満を四捨五入しているため、総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

(資料) 京阪神都市圏パーソントリップ調査

# (3) 地区別の交通特性

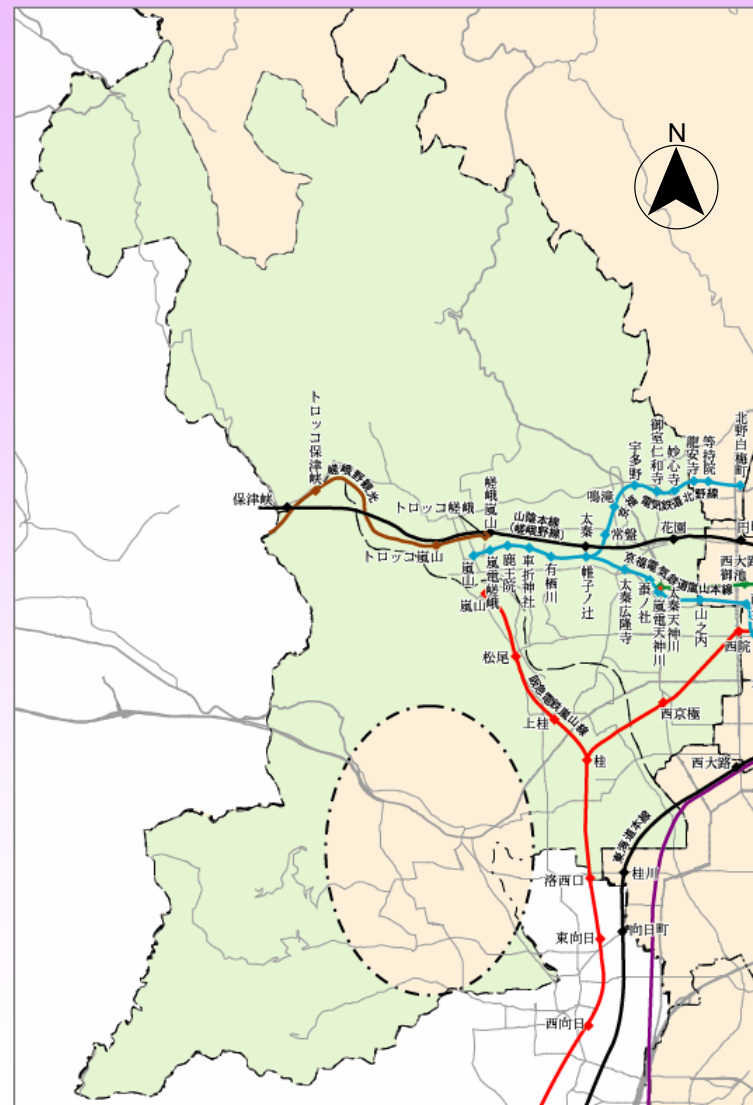
## 西部(右京区、西京区)

- ・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。

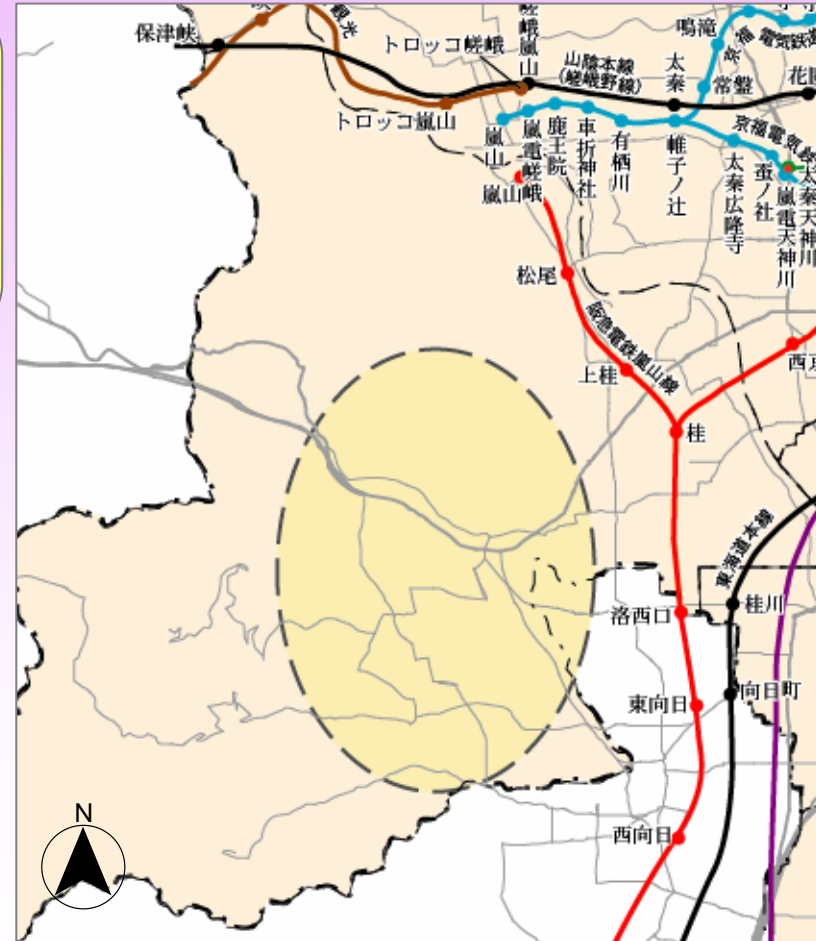
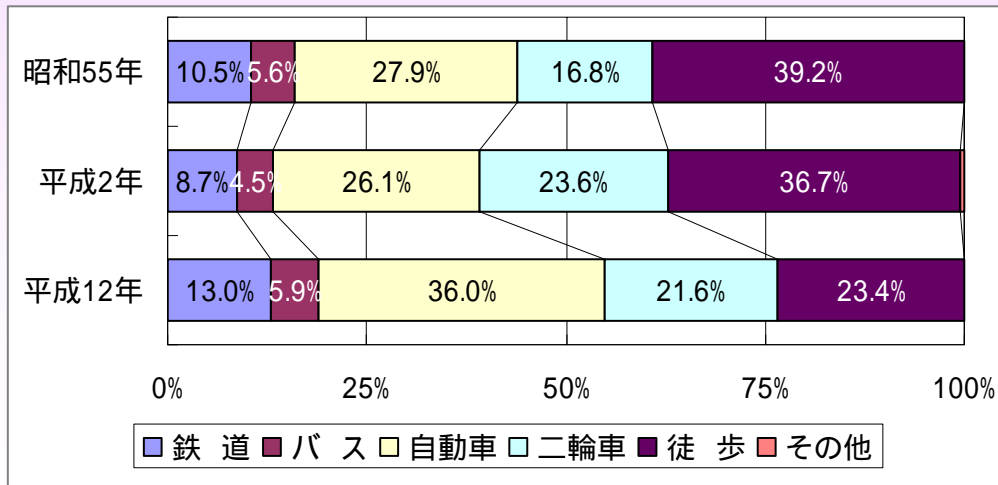
(資料) 京阪神都市圏パーソントリップ調査



# (3) 地区別の交通特性

## 洛西

- ・JR、阪急の駅へのアクセスとして、市バス、京阪京都交通、阪急バス、ヤサカバスが運行している。
- ・鉄道13.0%は京都市平均より分担率が低い一方で、バス5.9%および自動車36.0%ともに京都市平均より高い。



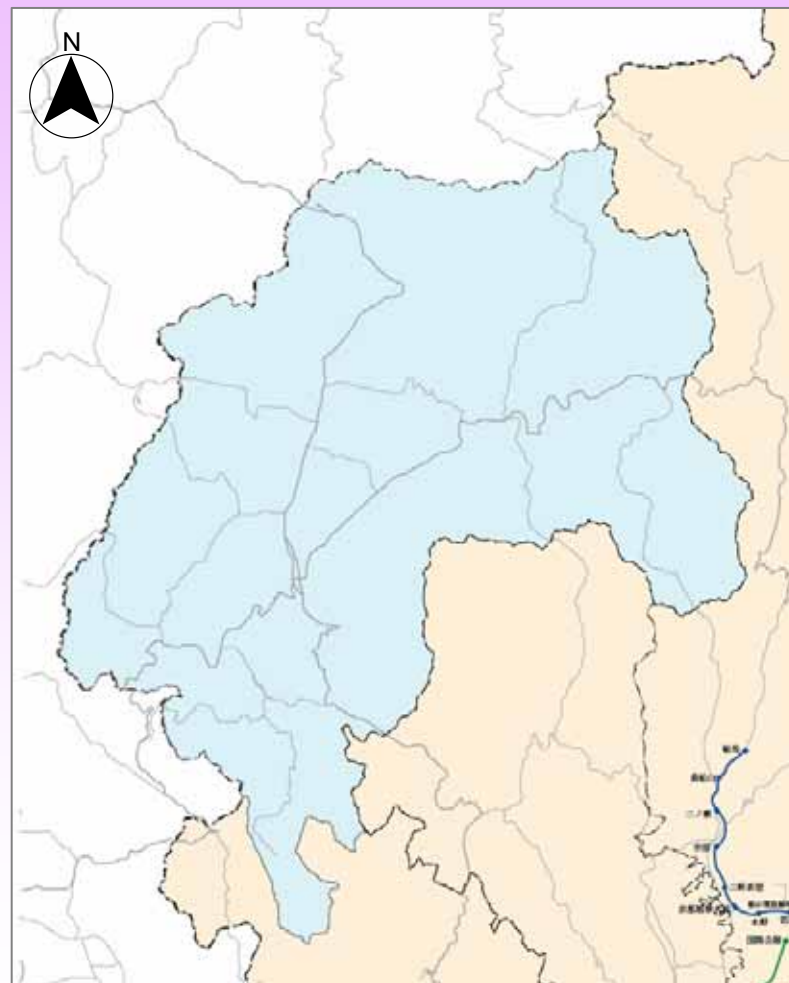
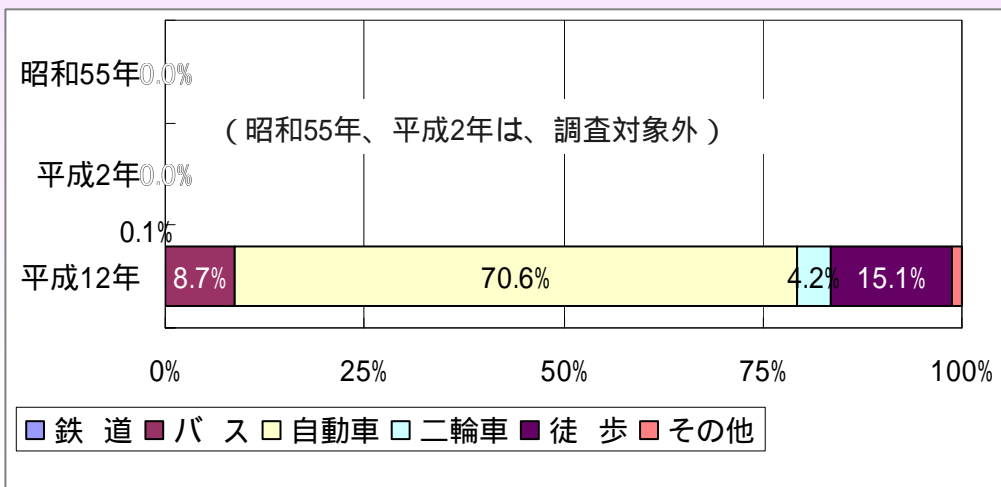
構成比については、単位未満を四捨五入しているため、総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

(資料) 京阪神都市圏パーソントリップ調査

# (3) 地区別の交通特性

## 旧京北町(右京区)

- ・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。

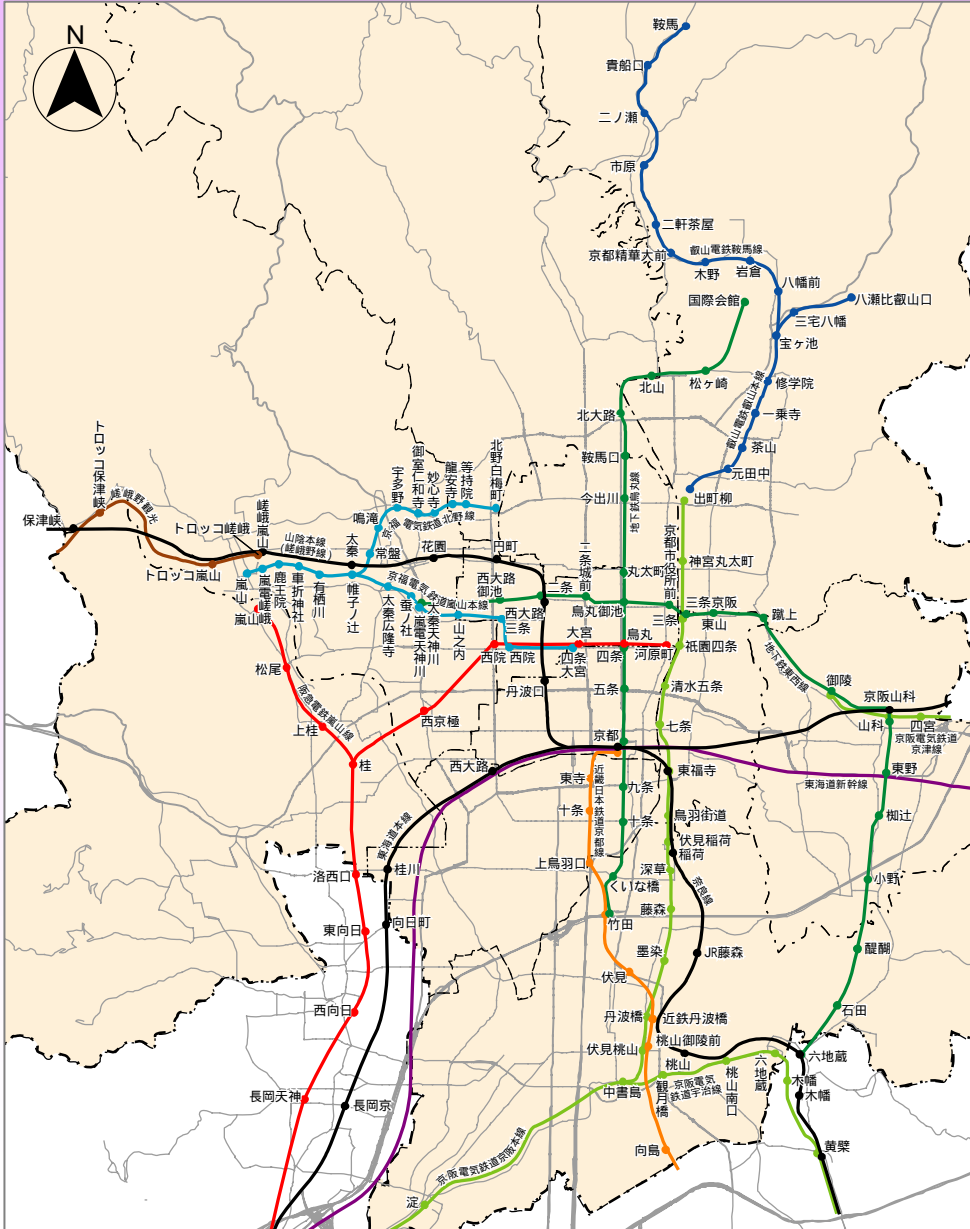


構成比については、単位未満を四捨五入しているため、総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

(資料) 京阪神都市圏パーソントリップ調査

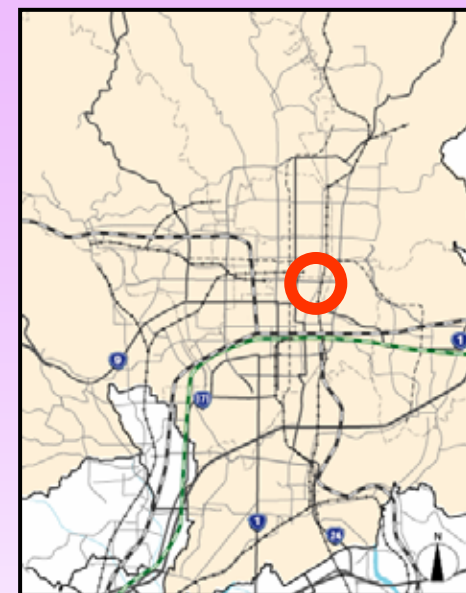


# 5 . 京都市の交通の現状



京都市域の鉄道ネットワーク

# (1) 都心エリアの交通状況



- ・ 都心部の繁華街では、狭い歩道に多くの歩行者が集中
- ・ 歩行者と自動車が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



## (2) 都心エリアの交通状況

- ・ 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)



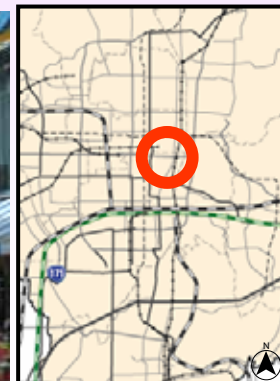
(新京極通)



(白川南通)



(河原町蛸薬師)

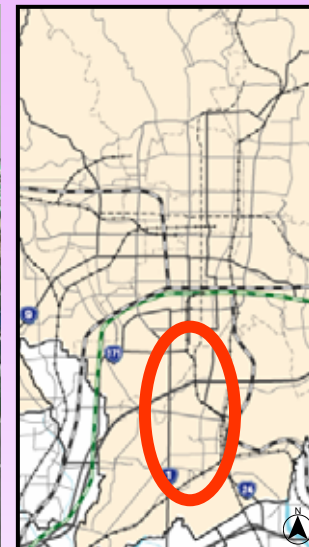


### (3) 都心周辺エリア(洛西地域)の交通状況





## (4) 都心周辺エリア(南部地域)の交通状況



- ・ 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。



# (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。



# (5) 都心周辺エリア(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。

## 6. 交通施策の紹介

---

- (1) LRT (Light Rail Transit)
- (2) IBT (Intelligent Bus Transit)  
(エコ&インテリジェント高機能バスシステム)
- (3) ロードプライシング
- (4) コミュニティバス
- (5) パーク・アンド・ライド
- (6) トランジットモール



# (1) 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、環境にやさ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、まだ少ないが、熊本市や富山市で導入されている。



(フランス・リヨンのLRT)



## (2) 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





# (3) 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、ノルウェー(オスロ)、シンガポール、イギリス(ロンドン)など。



(ノルウェー・オスロのロードプライシング)



(車種別料金の表示)



(料金収受機)

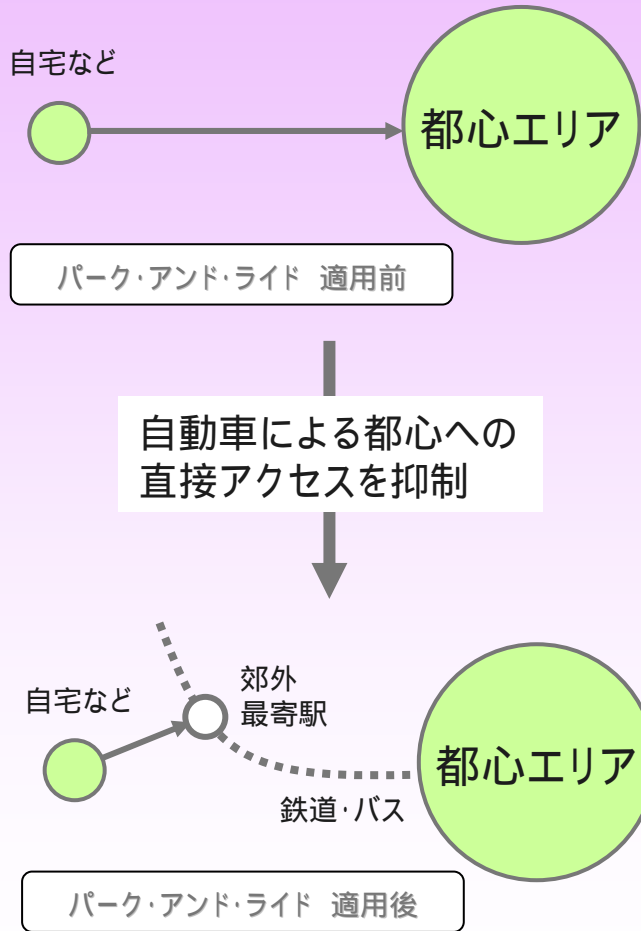
## (4) コミュニティバス(醍醐コミュニティバス)

- ・醍醐コミュニティバスは、市バス撤退後の地域内移動の利便性確保を目指し、地域住民の手で作上げたコミュニティバス
- ・コミュニティバスを通じた取組が、地域のコミュニティを活かした市民本位・市民参加の仕組みづくりにもつながっている。



# (5) 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

パーク・アンド・ライドの考え方



## (6) 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・アムステルダムのトランジットモール)

## 7. 各検討部会での主な意見

### (1) 未来の公共交通まちづくり部会での主な意見

#### < 交通まちづくりの取組姿勢 >

- 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。
- 交通システムの導入により、短期的には悪影響が出るが、**長期的には悪影響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。



## (2) 公共交通ネットワーク部会での主な意見

### < バスの利便性向上 >

- 定時性確保や鉄道駅との接続が確実な路線のあり方を検討すべき。
- 地域ごとに、目指すべきサービス水準を具体的に考えていくことが必要

### < バスの走行環境改善 >

- バスレーンの確保や維持に対する理解を得られるようなルールの確立が必要
- (バス停付近の)歩道拡幅とともに交通結節点での機能を強化するなど、ハードの改善も進めることが必要

### < 鉄道・バスの連携 >

- バスの系統は、地下鉄を基軸として役割分担を考えるべき。
- まず市バスと地下鉄の連携を考える必要がある。

### (3) 公共交通優先のライフスタイル部会での主な意見

#### < 自動車交通の抑制 >

- クルマの利用を抑える取組が必要
  - まちなかの大型店舗との連携(公共交通利用者の優遇、駐車場の半分を駐輪場に転用など)
- 空車タクシーの問題に目を向けるべき。

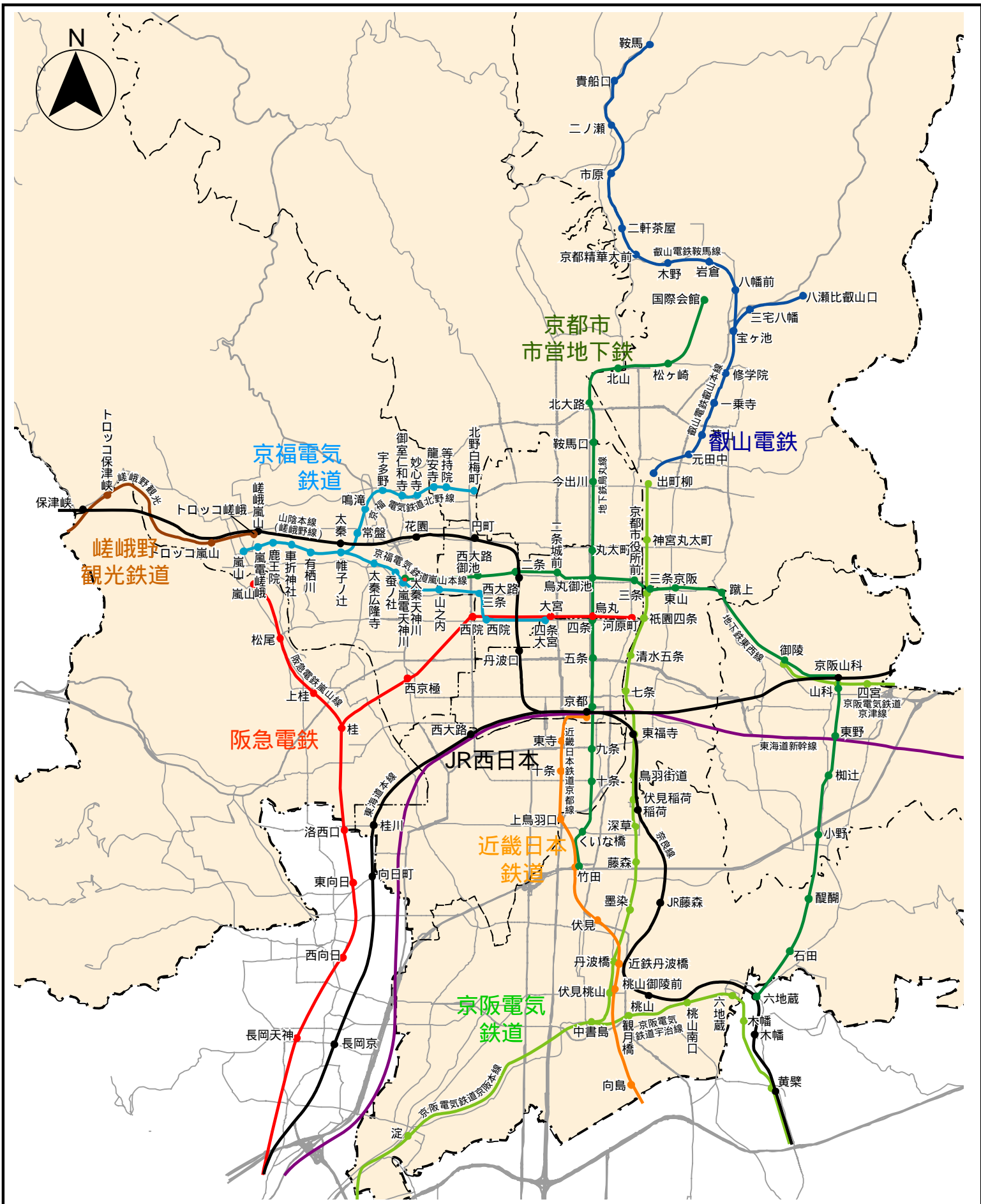
#### < 自転車対策 >

- 商店街に溢れている放置自転車対策が必要
- 自転車道の整備が必要

#### < まちづくりに対する取組姿勢 >

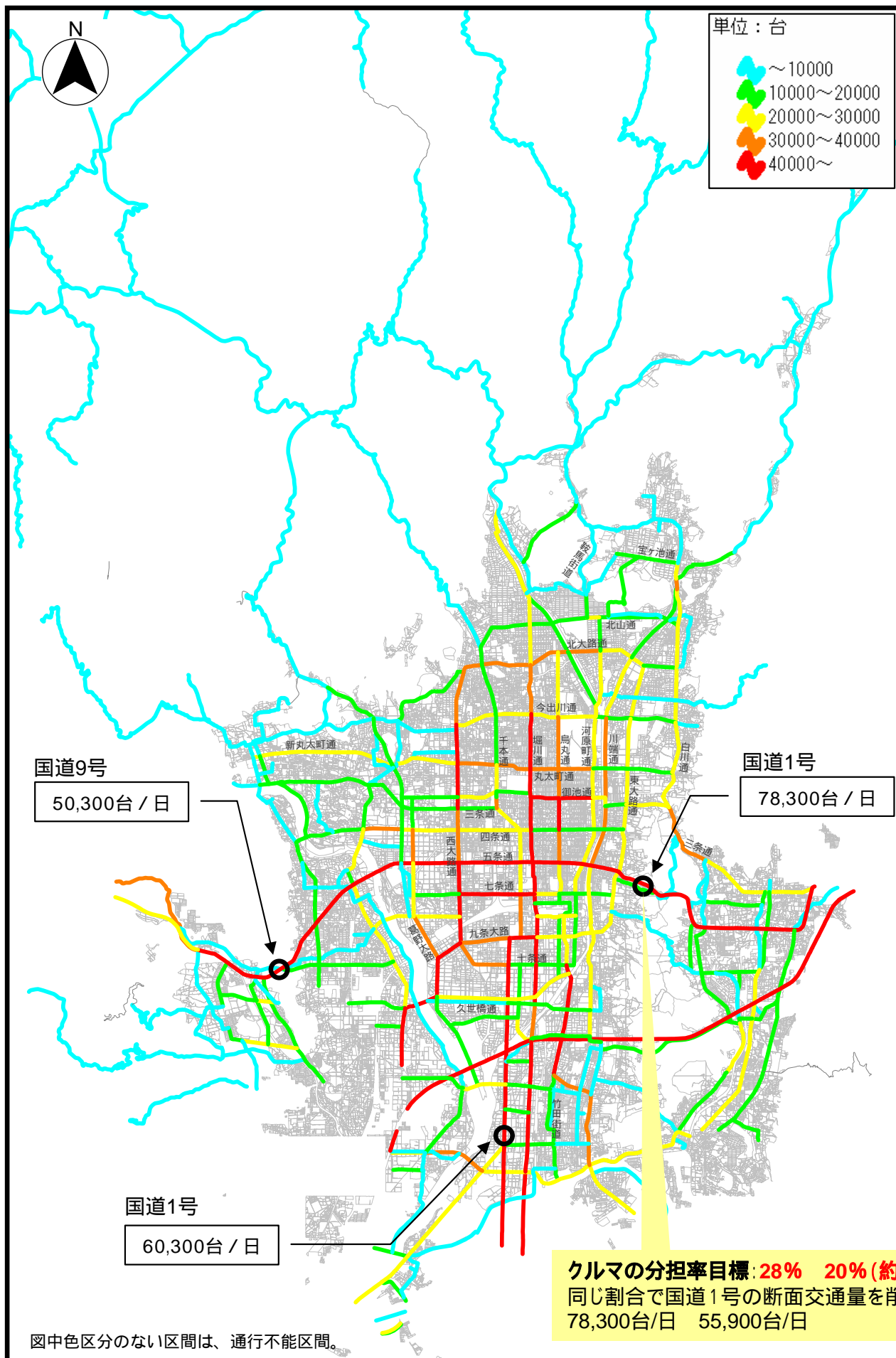
- 優先順位を明確にして、**できることを確実に実行**していくことで、**京都のまちを大きく変えていく**ことができる。

# 京都市域の鉄道ネットワーク





# 平日24時間交通量(平成17年道路交通センサス)



# 休日24時間交通量(平成17年道路交通センサス)

