

未来の公共交通まちづくり検討部会 検討項目の考え方（骨子案）

1 未来の公共交通まちづくりの目標（資料5 P2～P5）

- 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のモデルとなる、「歩いて楽しいまち」を実現

（目標水準）

- ・ 非自動車（徒歩・自転車・公共交通）分担率において、世界の同規模の大都市のなかでの最高水準を目指す。

現在 約 72% → 目標 80%

- ・ 交通手段別分担率の目標

自動車 28% → 20%以下

鉄(軌)道 16% → 20%以上

バス 6% → 10%以上

徒歩・二輪 50% → 50%以上

鉄(軌)道・バスについては、LRTやBRTなどの新たな交通システムを含むものとする。

鉄(軌)道、バス、徒歩・二輪については、それぞれの分担率目標にかかわらず合計で80%以上を目指す。

- * この目標値は、単に「自動車を控えて公共交通を利用する」といった程度では達成できない水準である。コンパクトな都市を形成して、徒歩や自転車で買い物や通院ができるまちをつくることなどの変革が必要である。
- * 京都市はこれまで市民の皆様の努力によって、周辺の山々の緑を守り、都市の無秩序な開発を強く抑制してきた。世界に誇るべきこの都市構造を活かして、人と公共交通を中心とした交通体系を構築することによってこの目標の達成を目指す。

2 未来の交通体系のあり方 (資料5 P7～P34)

(1) 地域別の交通特性 (資料5 P7～P24)

① 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。

② 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。

③ 東部 (山科区、伏見区東部)

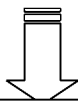
- ・ 鉄道は地下鉄東西線、JR、京阪京津線が運行している。
- ・ バスは京阪バス、京阪シティバス、醍醐コミュニティバスが運行している。
- ・ 徒歩の分担率が平成2年でも 34.6%と高い地区であったが、平成12年では 26.3%まで減少し、自動車の分担率は 34.9%と大きく増加している。

④ 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%及び自動車 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。

⑤ 西部 (右京区、西京区)

- ・ 鉄道は地下鉄東西線、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。



地域別の未来の交通体系のあり方

(2) 道路の機能分担 (資料5 P25~P34)

「歩くまち・京都」を実現するためには、自動車利用を抑制していくことが重要であるが、市民生活を支える物流交通の自動車など、一律の流入抑制は困難である。このため、ただ単に自動車交通を抑制するのではなく、自動車交通の道路の使い方に配慮した、道路の機能分担の考え方を検討する必要がある。

① 主要幹線道路

自動車交通量、特に物流を担う貨物車交通量が多い自動車専用道路、国道1号、堀川通、国道9号(五条通)は、主に自動車交通の円滑な処理を優先した道路機能を担う。

② 都心主要道路

都心において繁華街を形成している四条通・河原町通・東大路通などの道路は、人と公共交通を中心とした交通機能を分担し、自動車交通は物流など必要最小限のものにすることとして、安全で賑わいのある都心空間の形成を目指す。

③ 都心の細街路

安全な歩行空間をできる限り広げて、地域の生活者や来訪者が安心して買い物をしたり回遊したりすることのできる道路を目指す。自動車は沿道に用事のあるものは排除しないこととするが、歩行者等に配慮してゆっくり走ることが基本とする。

また、都心主要道路を含めて面的に広がる歩行空間の充実を地域が主体となった取り組みとして目指す。

④ 都心以外の主要道路

自動車交通と歩行者・自転車・公共交通がバランスよく機能を発揮する道路を目指す。現状において歩行者・自転車・公共交通の空間が不足している道路においては、道路空間を見直す上でこれらを優先的にとり扱うことを基本とする。

⑤ 周辺部の商店街等の道路

安全な歩行空間をできる限り広げて、安心して買い物をしたり回遊したりすることのできる道路空間を目指す。自動車は沿道に用事のあるものに限るとともに歩行者等に配慮してゆっくり走ることが基本とする。

⑥ 住宅地域の道路

歩行者や自転車の安全を最優先とし、通過交通としての自動車は基本的に排除するとともに、通過する自動車は歩行者等に配慮してゆっくり走ることが基本とする。



道路の機能分担のあり方

3 実施を目指す交通政策 (資料5 P35~P58)

(1) 歩くまち京都を支える歩行空間の充実

- ・ 都心主要道路(四条通・東大路通など)における歩行空間の拡大と交通安全性の向上
 - ・ 観光地周辺道路における歩行空間の拡大と交通安全性の向上
 - ・ 商店街における歩行空間の拡大と交通安全性の向上
 - ・ 都心の細街路や住宅地域における歩行空間の拡大と交通安全性の向上
- * 歩行空間の拡大には、曜日や時間を限定した歩行者専用道路化などの施策を含む。

(2) 公共交通の充実

① バスネットワークの充実

- ・ 基幹的バス路線の高頻度運行化
河原町通、東大路通、西大路通、堀川通 など
- ・ 新たなバスシステムの導入
高度集積地域(油小路通)

② 鉄軌道ネットワークの充実

- ・ 既存ネットワークの接続利便性の向上
鉄道間の乗り換え地点における移動環境の改善、情報提供の充実
- ・ LRT
導入路線は、下記のような条件を満たす路線が考えられる。
 - ・ 既存の鉄道ネットワークの補完、充実に資するものであること
 - ・ 商業振興、観光振興など地域の活力の増進に資するものであること
 - ・ 市民および観光客のいずれにとっても利用価値が高いものであること
 - ・ 運営経費面においてバスによる運営よりも優れていると考えられる路線であること

③ 生活交通の充実

- ・ 市内フィーダーバス路線の鉄道との接続性向上、病院・商業施設へのバス路線の充実
- ・ 中山間部における生活交通の検討

(3) 自動車交通の効率化と適正化

① パーク・アンド・ライド

京都市では観光ピーク時期を中心に継続的に取り組んできており、一定の成果が得られている。今後、パーク・アンド・ライド駐車場の設置箇所の拡大・通年化を目指す。

なお、この取り組みは京都市内に限らず、近隣市町とも協力して実施していく必要がある。

② ロードプライシング

ロンドンやオスロ、シンガポールなどの世界の主要都市において、都心部への自動車流入の抑制のために導入が進み始めている実態も踏まえながら、積極的に検討していく必要がある。

ただし、技術的可能性については、現時点においては困難な点が多い。ETCの普及状況などIT技術の進捗を踏まえて、広く市民意見を聞きながら検討する必要がある。

③ 駐車場施策

駐車場施策において、都心における空間の占有に対して適切なコスト負担を求める考え方は、ロードプライシングと同様の趣旨・効果を持つ施策である。

具体的には、下記のような施策がある。

- ・ 時間帯、駐車時間、車種などによって駐車料金をコントロールする方法
- ・ 駐車税の徴収
- ・ 駐車場容量抑制

都心部における駐車場の容量を抑制することにより、自動車公共交通への転換を促す。

- ・ 地区計画等

建築基準法に基づく建築協定や地区計画等により、駐車場の設置等について一定の規制を行う。

なお、駐車場は都市の装置の一つとして、重要な施設である。これらの駐車場施策は、現状の駐車場の賢い活かし方と、将来の適切な配置を促していくものである。

④ 交通条件の公平化（制度）

公的施設や商業施設において駐車場の無料提供を慣習的に行っている場合があるが、特定の交通手段による来訪者のみを優遇することとなっている。また、環境負荷の小さい交通手段への転換を促すという視点からも問題がある。

- ・ 公共交通等の利用者に対しても自動車利用者と同等水準以上のサービスを提供するための制度の検討

なお、自動車交通抑制策（特に、②③④）については、市民の皆様の幅広い意見を聞きながら合意形成を図ることが重要である。

(4) パーソナルモビリティとライフスタイルの転換

① 自転車

自転車は環境にやさしい乗り物であり、また、京都市はコンパクトな市街地であることから、その利用率は高い。自転車を有力な交通手段と捉えて、安全な走行環境の充実を図る必要がある。

- ・ 歩行空間への乗り入れの制限や駐輪に対する適切なコスト負担
- ・ レンタサイクル

② カーシェアリング

すでに京都でも実施されており、更なる促進を目指す。

③ カーフリーデー

ライフスタイルの転換に向け、効果的な京都らしい取組を検討する。

④ 買い物・通院などの行動スタイルの転換に向けて

自動車による遠方への買い物や通院から、近隣の商店街への徒歩や自転車による買い物・通院に転換することができるようにするためには、交通施策だけではなく、近隣商店街の活性化、地域内医療の充実など総合的なまちづくり施策として展開していく必要がある。