

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）

この資料は、これまで、未来の公共交通まちづくり検討部会で検討してきた内容を、現時点で取りまとめたものであり、引き続き検討を進めるものである。

1 未来の公共交通まちづくりの目標（参考資料2 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
- ・ 目標達成に向けた取組を確実に進めるために、数年程度の短期的な目標達成期限を設定し、取組の進捗状況を確認するモニタリングシステムやルールを構築する。

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 (参考資料2 P7~P34)

京都市の未来の公共交通まちづくりでは、徒歩、自転車、バス、鉄道、クルマすべての移動手段が、地球環境への負荷を最低限に抑制し、すべての取組において「歩行者」を最優先とする交通体系を目指す。

(1) 地域別の交通体系のあり方 (参考資料2 P7~P24)

① 都心部(上京区, 中京区, 下京区, 東山区)

- ・ 都心部地域は、豊かな歴史資源と文化が溢れる地域であるとともに、市内外から多くの通勤・通学者が通う市内で最も交通が集中する地域であり、鉄道、バスが整備された公共交通の利便性の高い地域でもある。
- ・ 都心部地域は、京都市における「歩いて暮らせるまちづくり構想」のモデル地区である職住共存地区を抱える地域であることから、「歩くまち・京都」を実現するシンボリックなエリアとして位置付け、より安心安全な歩行空間と快適な公共交通ネットワークを創出する交通まちづくりを基本とする。

② 北部(北区, 左京区)

- ・ 北部地域は、恵まれた自然・歴史的景観と居住環境を保全していく地域であり、良好な地域環境を守るため人と公共交通を主役とした交通環境を創出するとともに、近隣商店街の活性化など歩いて暮らせるまちづくりを目指す。
- ・ 自動車交通への依存度の高い山間部においては、必要な道路ネットワークを整えるとともに、公共交通需要に配慮しつつ、地域のニーズに応じた公共交通ネットワークを整備する交通まちづくりを基本とする。

③ 東部(山科区, 伏見区東部)

- ・ 東部地域は、都心部との結びつきがよく、また、東西方向の交通の要衝であることから通過交通が多い。自動車交通のために必要な幹線道路を確保するとともに、近隣商業地域や住宅地域内においては人と公共交通が主役の地域内交通を確保することを目指す。

④ 南部(南区, 伏見区西部)

- ・ 南部地域は、京都市の玄関口であり、多くの来訪者が最初に訪れる地域である。京都市の玄関口にふさわしい魅力ある交通環境を創出することを目指す。
- ・ また、この地域は、「南部の創造のまちづくり」を進める地域であることから、自動車交通を支える道路ネットワークを確保しつつ、安全で快適な公共交通システムを確保することを交通まちづくりの基本とする。
- ・ 市街地の無秩序な拡大を防ぎ、環境負荷の小さいコンパクトな市街地形成を目指すことにより、自動車に頼らざるを得ない地域の発生を防止する。

⑤ 西部(右京区, 西京区)

- ・ 西部地域は、京都市等のベッドタウンとしての性格が強い地域であることから、良好な自然環境と調和した快適な居住環境を充実させる施策を進めることを交通まちづくりの基本とする。また、近隣商店街の活性化や地域医療の充実等によって、歩いて暮らせるまちづくりを目指す。

(2) 道路の機能分担 (参考資料2 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。市民生活を支える物流交通の自動車など、必要な車両の走行に配慮する一方で、都心部や住宅地などにおいては人と公共交通を主役とした道路の機能分担を図る。

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を基本とする。

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を基本とする。

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を基本とする。

3 実施を目指す交通政策 (参考資料2 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)
- ・ バス走行環境改善の徹底

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
(地域特性に応じたコミュニティバスのあり方など)

※①～③については, 公共交通ネットワークの充実に図るとともに, 市民, 京都市来訪者の積極的な公共交通利用を促す取組を併せて行う。

(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、ミラノ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されている実態も踏まえながら、導入エリアの規模も含め、導入可能性について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。E T Cの普及状況など I T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。

- ・ 駐車料金施策
時間帯、駐車時間、車種などによって駐車料金を変化させる方法や、駐車税の徴収等によって実質的な駐車料金をコントロールする施策
- ・ 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、自動車から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。
- ・ 公的施設や公共用地内の駐車に対する適切な駐車料金の徴収制度
身体障害者等に提供するものを除き、国有地・公有地における通勤者・来訪者用等の駐車場利用者には、地価水準に見合った適切な駐車料金を徴収する。

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。

- ・一定規模以上の公的施設や商業施設において、交通条件の公平化を図るため、自動車利用者に優遇措置を講じる場合には、公共交通等の利用者に対しても同等水準以上のサービスを提供するための制度の創設

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（道路空間の占有に対するコスト負担）
- ・ 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。電気自動車を導入するなどさらに環境負荷の小さなシステムも検討する。

③ カーフリーデー、エコカー・ゾーン

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。

京都の伝統的な祭りや行事、イベントと関わったカーフリーデーの継続的な実施可能性について検討する。

観光地などで、環境負荷の小さい電気自動車だけが走行できる京都らしい「エコカー・ゾーン」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。

（５）確実な交通政策実施に向けた取組

「歩くまち・京都」を実現するための多種多様な交通政策を確実に進めるためには、交通政策の実施に関わる全ての組織が互いに協調しながら取り組むことが重要である。

このため、交通政策の実施に向けた統括的な組織の検討も含め、取り組み方そのものについても検討する。