

## 未来の京都の都市像について

「歩くまち・京都」総合交通戦略 中間とりまとめ（案）

『4 「歩くまち・京都」総合交通戦略の目標』（抜粋）

# 4 「歩くまち・京都」総合交通戦略の目標

## (1) 目標設定の前提

### ア 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」

京都のまちづくりの基本原則は、「環境」を基軸とした「保全」「再生」「創造」です。

将来においても、「保全」を続ける周辺の山々や農地，徒歩圏で展開されるコンパクトな中心部を「再生」し，さらに，市南部は新しい公共交通の導入などにより，新たな「創造」のフィールドとして，「環境」を基軸に展開していきます。

### イ 京都未来まちづくりプランにおける位置づけ

本市は，市民の皆様は，今後の京都の姿を実感し，夢を共有していただき，「共汗」と「融合」で目標に向かって邁進するための羅針盤として，4年間(平成20(2008)～23(2011)年度)での「政策推進」と「行財政改革・創造」の取組が一体となった「京都未来まちづくりプラン」を策定しました。この中において，特に重点的に取り組む分野の1つとして，「歩いて楽しいまち」の実現と地下鉄，市バスの増収・増客に寄与する施策」を掲げています。環境，健康，観光など幅広い観点で多様な効果が得られるとともに，京都の都市格に一層磨きをかけることができる公共交通優先の「歩いて楽しいまち」を京都で実現することは，京都のみならず我が国にとっても優先すべき課題です。同時に，市民の財産であり重要な都市装置である地下鉄，市バスを持続可能なものとするためにも増収・増客を全市挙げて推進することとしています。

### ウ 環境モデル都市

平成20年度に国が募集しました環境モデル都市に，京都市が選定されました。京都市の提案の中では，「自動車分担率」20%以下を目指すことを目標に掲げ，自動車利用を抑制した歩行者優先のまちづくりや，公共交通や自転車が便利に使えるまちの実現を掲げています。

## エ 新景観政策

新景観政策では、(1)50年後、100年後の京都の将来を見据えた歴史都市・京都の景観づくりであること、(2)建物等は「私有財産」であっても景観は「公共の財産」であること、(3)京都の景観を守り、未来の世代に継承することは、現代に生きる私たち一人ひとりの使命であり責務であることを3つの大きな基本コンセプトとしています。

このコンセプトに基づき①建物の高さ規制の見直し、②建物等のデザイン基準や規制区域の見直し、③眺望景観や借景の保全の取組、④屋外広告物対策の強化、⑤京町屋などの歴史的建造物の保全・再生と、これら5つの柱を支える支援制度により構成し、景観に関する総合的な施策として取り組んでいます。

## (2) まちづくりの基本的な考え方

### ○世界の流れは、「人と公共交通優先型社会」へ

日本は戦後、高度経済成長の流れの中で、道路整備と自動車の普及が進んできました。そして、「クルマ依存型」、自動車の利用を前提とした都市形成が図られて来ました。たとえば、郊外の大型ショッピングセンターの立地などがその典型です。そして、このように今日ではクルマが生活に欠かせないものとなっています。

一方で、人と公共交通を優先させるまちづくりが主としてヨーロッパの都市で先駆的に行われています。1つのきっかけが地球温暖化の問題でもあります。クルマ抑制と公共交通優先により、多くの人々がまちに集まり、賑わいを生み出す持続可能な都市として発展している都市が、ヨーロッパを中心に多くなってきています。

その世界的な流れを受けつつ、さらに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し、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します。

### ○「まちづくり」と「交通」の連携

人・もの・情報の流動の活発化、広域化が進む中で、市民の多様な都市活動を支える交通基盤の整備は、都市の発展にとって非常に重要です。したがって、「まちづくり」と「交通」は車の両輪のごとく、互いに連携しながら体系的に整備する必要があります。こうした中、公共交通の優先を基本に、他のまちづくりに関係する諸計画と整合の取れた交通体系の確立を目指します。

### (3) 京都の公共交通優先のまちづくりの目標

#### ア 未来の公共交通まちづくりが目指す姿

- 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」を構築します。
- 地域主権時代の全国のモデルとなる、脱「クルマ社会」を目指した公共交通優先の「歩いて楽しいまち」を実現します。

#### イ 未来の京都の都市像

京都市が世界に誇る、山紫水明の自然と千二百余年に及ぶ悠久の歴史は、市民の皆様一人一人が守り育ててきたものであり、京都が世界に誇る優れた伝統と文化もまた、市民の皆様のおかげで努力により育まれてきたものです。

この豊かな歴史、文化、景観を守り続けることのできるまち、それが、「歩くまち・京都」が目指すべき未来の都市像です。

#### <健康，環境，公共交通，子育て・教育，コミュニティ，景観， 観光，経済などの幅広い観点から見た未来の京都の都市像>

- クルマに過度に依存しない、人と公共交通優先のまちづくりにより、歩く機会を増やし、適度な運動が促されることで、肥満や生活習慣病の防止につながる健康的な都市空間を築きます。
- クルマの抑制により排ガスや道路騒音が低減されるだけでなく、地球温暖化防止に大きく貢献し、京都議定書を採択した地として、世界をリードする「脱炭素都市」の先進モデル都市となります。
- 私的空間であるクルマから脱却し、公共交通で人々が集うことで、まちでのあいさつや会話が生まれ、人々の公共意識やマナーの向上につながります。そうした公共性の高まりが、健全な都市空間をもたらし、それと共に生まれる健全な社会環境が、良好な教育環境を育みます。
- まちに人が賑わうことにより、人と人との交流が活発になり、市民の経済活動や文化活動に新たな創造をもたらします。そして、歴史的な伝統・文化と新たな創造との交わりが、京都の伝統産業や文化の更なる活性化を促します。
- クルマに代わり人と公共交通が新たなまちのシンボルとなり、人の目線に調和しながら築き上げられた京都のまちの景観をさらに引き立てます。
- 徒歩と公共交通利用による移動により都心部での渋滞を軽減し、京都市内全域に広がる個性豊かなエリア間の移動をスムーズにします。また、歩くことで体感できる京都の魅力満喫することにより、観光の魅力をもさらに引き立てます。

## ウ 目標とする水準

魅力溢れる未来の京都を築くために、非自動車（徒歩・公共交通・自転車）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します。

**現在 約 72% → 目標 80%超**

■交通手段別分担率の目標は、以下の通りとします。

<b>自動車</b>	<b>28%</b>	<b>→</b>	<b>20%以下</b>
<b>鉄(軌)道</b>	<b>16%</b>	<b>→</b>	<b>20%</b>
<b>バス</b>	<b>6%</b>	<b>→</b>	<b>10%</b>
<b>徒歩・二輪</b>	<b>50%</b>	<b>→</b>	<b>50%超</b>

■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します。

※鉄(軌)道・バスについては、LRTやIBT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「クルマ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す。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す。

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ました。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します。