

# 「歩くまち・京都」総合交通戦略

## 中間とりまとめ(案) 概要版



平成 21 年〇月

「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会

# 目次

<b>1 歩行者優先憲章の策定にあたり</b> .....	1
(1) 歩行者優先憲章とは.....	1
(2) 歩行者優先憲章に盛り込む視点.....	1
(3) 歩行者優先憲章の要素.....	1
<b>2 「歩くまち・京都」総合交通戦略策定の背景</b> .....	1
(1) 京都市民の誇り ～市民の皆様一人一人が守り続けてきた京都の魅力～ .....	1
(2) 「歩くまち・京都」に対する市民意識.....	1
<b>3 「歩くまち・京都」総合交通戦略の目標</b> .....	2
(1) 目標設定の前提.....	2
(2) 京都の公共交通優先のまちづくりの目標.....	2
<b>4 地域別の未来の交通体系の方向性</b> .....	3
(1) 都心部（上京区，中京区，下京区，東山区） .....	3
(2) 北部（北区，左京区） .....	3
(3) 東部（山科区，伏見区東部） .....	3
(4) 南部（南区，伏見区西部） .....	3
(5) 西部（右京区，西京区） .....	3
<b>5 「歩くまち・京都」総合交通戦略の施策連携及び基本的考え方</b> .....	3
(1) 公共交通利便性向上の基本的考え方 .....	3
(2) 未来の公共交通まちづくりの基本的考え方 .....	3
(3) 公共交通優先のライフスタイルの基本的考え方 .....	4
<b>6 「歩くまち・京都」総合交通戦略実施プロジェクト</b> .....	4
(1) 取組を推進する具体的な施策 .....	4
(2) 具体的な検討を進めていく施策 .....	6
<b>7 継続的な推進のための体制整備</b> .....	7
(1) 「歩くまち・京都」の体制づくり .....	7
(2) 進捗管理及びフォローアップ .....	7

# 歩行者優先憲章(仮称)草稿案

千二百年を超える悠久の歴史を積み重ねてきたわたしたちの京都は、自然を愛で、人々行き交い、そのことによって優れた環境を守りつつ、賑わいを絶やすことなくまちを大切に育て続けてきました。

言うまでもなく、京都には、世界遺産をはじめとした数多くの歴史的資産や趣あるまち並み、山紫水明の自然や景観、伝統に育まれた文化など、世界に誇るべき財産が凝縮されています。しかしこのような京都の魅力が、クルマを中心とする生活の中で大きく損なわれてきました。それを克服し、永く守り続けた資産を将来の世代に引き継ぐためにも、新たな交通のあり方を見出すことは、わたしたちに課された重要な課題です。

京都にふさわしい交通の手段は、何よりもまちのたたずまいや環境に負担をかけないものでなければなりません。そのためには、過度にクルマに頼るのではなく、自分の力で、また時に人の助けを借りながら、“歩くこと”を中心としたものであるはずです。本来、まちは誰もが安心して快適に歩くことができる場所です。歩くことは健全な心と身体を育む人間本来の活動であり、行き交う人々こそがまちの賑わいと活力の源泉であり、まちがまちであるための大切な要素です。

このような認識のもと、わたしたちの京都では、その歴史と伝統に培われた貴重な資産と、地球環境を守り、世界の範となる「人が主役の魅力あるまちづくり」を推進するため、ここに歩行者優先憲章を定めます。

わたしたちの京都では、市民一人ひとりには、

- 健康的で、人と環境にやさしい、歩いて楽しい暮らしを大切にします。

そして、市民と行政が一体となって、

- 誰もが歩いて出かけたくなる道路空間と交通手段を整え、魅力あるまちを創ります。
- 京都を訪れる人にも、歩く魅力を満喫できるようにします。

## 1 歩行者優先憲章の策定にあたり

### (1) 歩行者優先憲章とは

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」といったものであり、京都市では、「京都市市民憲章」、「子どもを共に育む京都市民憲章」に続く、3つ目の憲章という位置づけになります。

歩行者優先憲章は、京都の市民と行政が、「歩くまち・京都」を実現するという思いや決意を表明するものであり、今後の「京都における都市・交通政策」におけるすべての根幹となるものです。

すなわち、「歩行者優先憲章」は「歩くまち・京都」の理念と、実現に向けての規範・優先順位を明確にしたものとして、戦略を進める上で、憲法のような役割を果たすものであります。

### (2) 歩行者優先憲章に盛り込む視点

- 歩いて楽しいまちの実現は、次世代に対する責務である。
- 「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。
- 安心して快適にまちのなかを歩くことは、市民の基本的な権利である。
- 京都の取組を世界に発信する。

### (3) 歩行者優先憲章の要素

#### ア 歩く魅力があるまち

- 歴史、文化、自然、景観などの歩いて楽しめる京都の魅力
- 健康的で、人と環境にやさしい、歩く魅力を楽しむ暮らし

#### イ 歩いて生活目的が果たせるまち

- 歩いて用が足せる生活環境
- 歩いて人が集まり、賑わいのある公共空間

#### ウ 安全・快適な交通環境が整ったまち

- 人が主役となる、安全・快適で魅力的な歩行空間
- 歩くことを支援する公共交通や自転車での快適な移動

#### エ 来訪者も歩いて価値を楽しめるまち

- 京都を訪れる人も、歩いて楽しめる京都の魅力

## 2 「歩くまち・京都」総合交通戦略策定の背景

### (1) 京都市民の誇り ～市民の皆様一人一人が守り続けてきた京都の魅力～

京都市は、山紫水明の自然と千二百余年に及ぶ悠久の歴史がありますが、その自然と歴史は、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、たゆみない努力により育まれてきたものです。

しかし、現在の京都も、他の多くの都市がそうであるように、クルマ依存が強くなってきています。さらに、地球温暖化問題などの、今日的な問題への「危機感」を共有し、新たな視点に立って、大胆な取組を進めることが必要になってきています。

京都市民の誇りを継承しながら、「人が主役の魅力あるまちづくり」を強力に推進していく必要があり、「健康」「環境」「子育て・教育」「景観・文化」「コミュニティ」「観光」「経済」という幅広い観点から、人が主役の歩いて楽しいまち、公共交通優先の歩いて楽しいまちを、京都議定書誕生の地として、京都から世界に発信していく必要があります。

### (2) 「歩くまち・京都」に対する市民意識

クルマ中心のライフスタイルから、徒歩や公共交通、自転車が優先されるライフスタイルへの転換に向けたきっかけを作ることを目的に実施しました。また、その効果を検証するため第2回アンケートを約1箇月後に実施しました。

第1回アンケートは、14,700人の方を対象に実施し、5,038人の方から回答をいただき、また、効果追跡調査として実施した第2回アンケートでは、3,043人の方を対象に実施し、1,979人の方から回答をいただきました。

第1回アンケートでは、

98%の方が、「京都の歴史と伝統を守るべき」と回答されており、そのためには、「クルマ中心ではない、徒歩を中心としたまちづくり」が必要であると、93%の方が回答されました。さらに、93%の方から、「自分自身でもクルマ利用を控えよう」とする積極的な回答が得られました。

さらに、第1回と第2回アンケートから、

「クルマ利用を控えようという意識の高い方」は、第1回アンケートをきっかけに、「クルマ利用の回数が減少」しており、また、「クルマ利用の時間が少なく」なっていました。さらに、アンケートについて話し合うことによって、36%の方が、「ご家族や身近な人のクルマ利用も減った」と回答されました。

以上、アンケート結果から示された市民の方の想いは、

京都の「賑わい」と「歴史・伝統」を継承するために、何よりも歩行者を優先し、公共交通や自転車も活用し、クルマ利用を控えるまちづくりを目指すべきと考えている方が多いと言えます。

### 3 「歩くまち・京都」総合交通戦略の目標

#### (1) 目標設定の前提

京都のまちづくりは、「環境」を基軸としながら、美しく豊かな自然を守る「保全」と、南部地域を中心とした新たな「創造」、そして徒歩圏で展開されるコンパクトな中心部の「再生」を基本原則としています。

具体的な取組としては、平成21年1月に、「政策推進」と「行政改革・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、重点的な取組の一つとして、「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、全市挙げて推進しています。

一方、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、自転車や公共交通機関が便利に使えるまちの実現を掲げています。

また、新景観政策として、京都の景観を守り、未来の世代に継承していく取組も進めています。

「歩くまち・京都」総合交通戦略の目標設定においては、これらの原則や取組を前提としています。

#### (2) 京都の公共交通優先のまちづくりの目標

##### ア 京都の目指すべき「姿」

公共交通の利便性向上と、それらを繋ぐ新たな公共交通システムを導入し、「歩く」ことを基本としたライフスタイルへの転換により、京都に暮らす市民並びに京都へ訪れるすべての人が、京都の誇りと魅力を再発見できるようになります。

脱「クルマ社会」を目指した取組や、新たな公共交通のネットワークにおける駅やバス停を中心とした「人が主役の魅力あるまちづくり」が推進され、地域主権時代の全国のモデルとなる、公共交通優先の「歩いて楽しいまち」が実現できます。

##### イ 目標とする水準

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中での最高水準を目指します。

非自動車分担率：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。

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

■ 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。

## 4 地域別の未来の交通体系の方向性

### (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ります。

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、不要な自動車交通を排除するとともに、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目指します。

### (2) 北部（北区，左京区）

北部地域は、恵まれた自然・歴史的景観と歴史的都心地区に近接する準都心的機能の異なる地域性に配慮しながら、地域住民の円滑な移動の実現を目指します。

また、自動車交通に依存せざるを得ない山間部などにおいては、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目指します。

### (3) 東部（山科区，伏見区東部）

東部地域は、隣接する滋賀県などから流入する自動車交通の要衝であることから通過交通の多い地域である一方、地下鉄東西線を軸として、駅周辺を中心とした商業地域や住居系の土地利用も多く見られます。

そのため、自動車の通過交通を処理する幹線軸を確保するとともに、地域内の安全・快適な交通のために、近隣商業地域や住宅地域内においては、歩行者と公共交通を優先した交通まちづくりを目指します。

### (4) 南部（南区，伏見区西部）

南部地域は、京都の南の玄関口でもあり、多くの来訪者が最初に訪れる地域であるとともに、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します。

また、高度集積地区を中心とした「南部創造のまちづくり」を進める地域と、歴史的景観を残す市街地が連携しながら、公共交通ネットワークを充実し、発展し続ける京都を象徴する南部の交通まちづくりを目指します。

### (5) 西部（右京区，西京区）

西部地域は、豊かな自然環境や貴重な歴史資産だけでなく、大学や住宅地など異なる地域性が共存するエリアです。

このため、これらの地域が調和した快適な住環境を充実させる交通ネットワークとして、都心部など他地域への公共交通によるアクセス利便性向上を図る交通まちづくりを目指します。

## 5 「歩くまち・京都」総合交通戦略の施策連携及び基本的考え方

○ 交通事業者間の連携などにより公共交通の利便性向上を図る「交通施策」と、徒歩と公共交通で用の足りるような「まちづくり施策」と、一人ひとりに「歩く」ライフスタイルを促す「コミュニケーション施策」との3分野の施策が相乗効果を創出するように、互いに密接に連携させながら推進します。

### (1) 公共交通利便性向上の基本的考え方

- 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します。
- 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を構築します。
- 公共交通の利便性向上施策を継続的に推進するため、関係者が連携して取り組む体制を整備します。

### (2) 未来の公共交通まちづくりの基本的考え方

- 京都市の未来の公共交通まちづくりでは、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します。
- 「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り、そのためにも、既存の道路上の空間を多様な交通手段を総合的に配慮しながら見直していくことが必要です。ただし、市民

生活を支える物流交通の自動車などが重要であることから、一律の流入抑制が得策とは必ずしも言えません。ただ単に自動車交通を抑制するのではなく、地域の特性に応じた移動手段に配慮した道路の使い方を検討する必要があります。

- 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を主役とし、公共交通を優先した道路の機能分担を図ります。

### (3) 公共交通優先のライフスタイルの基本的考え方

- 「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ために、歩行者優先憲章を策定します。
- 市民意識を踏まえ、京都の賑わいと歴史・伝統を継承するために、公共交通優先の歩いて楽しいまちづくりのためのライフスタイルへの転換を、一人ひとりに促していきます。
- 一人ひとりに「歩く」ことを中心とした公共交通や自転車を活用したライフスタイルへの転換を促すコミュニケーションを中心とした市民ぐるみの取組により、大胆なマイカー抑制を進める施策を推進します。

## 6 「歩くまち・京都」総合交通戦略実施プロジェクト

### (1) 取組を推進する具体的な施策

#### ア 公共交通利便性向上施策

公共交通の利便性向上のため、下記に掲げた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います。

#### (ア) バスの利便性向上施策

##### a バス系統再編

- 利用者の目線で本当に分かりやすい路線を構築します。
- 路線再編やダイヤ調整等により系統重複を解消します。

##### b バスダイヤ改善

- 「覚えやすく」「使いやすい」ダイヤを実現するためにパルスタイムテーブル化を実施します。
- 特に運行本数が減少する夜間（21 時以降）のバスダイヤのパターン化を行い、鉄道や地下鉄ダイヤと整合させます。

#### (イ) バス走行環境の改善施策

##### a バス走行空間改善

- バス専用・優先レーンや公共車両優先システム（PTPS）の拡充等、公共交通の優先走行空間の拡大により、クルマに対する優位性を確保します。
- バス専用レーンの維持のために、市民に対するルール遵守の啓発をします。

##### b バス停環境改善

- 分かりやすく利用しやすいバス停に改善します。
- 公共交通を利用したくなるような「かっこいい」「おもしろい」という視点を持ったバス停を整備します。

#### (ウ) 鉄道の利便性向上施策

##### a 鉄道事業者間の連携

- 鉄道事業者相互間の更なる情報の共有化を図ります。
- バリアフリー化の推進や乗継利便性の更なる向上等、人にやさしい旅客施設を整備します。

##### b 地下鉄の利便性向上

- 地下鉄沿線での潜在需要の発掘と、更なる利用を促進します。
- 東西線と烏丸線、阪急と烏丸線などの乗継利便性の向上を図ります。
- 地下鉄への他の鉄道やバスの接続を強化します。

#### (エ) 鉄道・バスの連携施策

##### a 乗継利便性向上

- ダイヤの整合や運賃システムの共通化等を図り、乗継抵抗を低減します。

## b 多様な料金施策

- マイカーと比べて公共交通が料金的にもお得であることをPRします。
- 共通運賃や乗り継ぎ制度などにより、利用者に分かりやすい料金体系を構築します。
- 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を実施します。
- 京都にさらに訪れてもらうための観光ニーズを把握する。

## c バリアフリー化の推進

- 14 地区を「重点整備地区」に選定し、「重点整備地区」ごとに「移動円滑化基本構想」の策定を進め、順次バリアフリー化を進めています。

### (f) 効果的な情報提供による分かりやすさの向上

- 出発地から目的地まで、鉄道・バスが一体として利用できる効率的なルートを情報提供できる仕組みを構築する。
- 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します。
- 公共交通の利便性が向上していることを戦略的・効果的に広報します。
- 観光地において、公共交通機関がわかりやすく利用できるような環境の充実を図ります。
  - ・ 体系的な情報提供の構築
  - ・ 市民向け情報提供
  - ・ 観光客向け情報提供

### (g) 観光地交通対策

- パーク・アンド・ライドの通年実施を目指します。
- 歩かないと楽しめない京都の魅力を最大限に引き出します。
- 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します。

### (h) 公共交通不便地域のあり方

- 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り、生活交通を維持していきます。
- 生活交通の維持に向けた取組は、当該地域のまちづくり、地域づくりと一体となって、広域的、総合的な視点から検討します。

## イ コミュニケーションを中心としたモビリティ・マネジメント施策

「歩くまち・京都」の実現のためには、一人一人のライフスタイルが、「クルマに過度に依存したもの」ではなく、「歩くことを基本としたもの」へと転換する必要があります。そうしたライフスタイルの転換のためには、動機付け情報により、人々の意識に直接働きかける「コミュニケーションを中心としたモビリティ・マネジメント施策※」が重要です。

※ 渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしく」使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取組

### (7) 市民を対象としたモビリティ・マネジメント施策

- 京都市内に居住する人々の意識に働きかけ、過度なクルマ利用を控え、歩くこと、公共交通等を利用することを中心としたライフスタイルを呼びかけていくモビリティ・マネジメント施策を実施します。
- 公共交通の利用を促す際に必要となる、鉄道の駅やバス路線・バス停の位置などの公共交通に関する情報を地図上に記載した京都市全域のベースマップを作成し、地域に不慣れな転入者を対象とした地域交通情報の提供を行います。次いで、地域で活動する各種団体などと連携して地域別の公共交通情報マップを作成します。
- 各種団体、NPO、PTA 等と幅広く連携・支援しながら、各地域におけるモビリティ・マネジメント施策の推進を図ります。

### (4) 子ども・学生を対象としたモビリティ・マネジメント施策

- 京都市内の小学校、中学校、高校及び大学に通学する児童・生徒・学生を対象とし、かっこいいクルマの使い方を考えるコミュニケーション施策を実施します。
- 小学校などで、かっこいいクルマの使い方を考えるための情報提供を行い、環境教育の一層の充実を図ることや、学習の成果を児童が発表する機会を設けるなどして対象の年齢を拡大していきます。

○ 教育委員会等とも連携しながら、モビリティ・マネジメント教育の推進を図ります。

(ウ) 通勤・職場を対象としたモビリティ・マネジメント施策

○ 京都市内に立地する事業所を対象とし、通勤・職場交通におけるかきこいクルマの使い方を考えるコミュニケーション施策を実施します。

○ 平成20年度に全庁「きょうかん」実践運動の取組の一つとして、京都市役所全職員を対象として、実施した「オール京都市で取り組む『エコ通勤』」の継続・拡大から着手し、市内の事業所が通勤・職場交通プランを作成するなど、主体的・持続的な取組として継続していきます。

(エ) 観光客を対象としたモビリティ・マネジメント施策

○ 京都への来訪を計画している観光客を対象に、歩くことによって味わえる京都の魅力を提供することにより、公共交通を利用した来訪を呼びかけます。

○ また、クルマでの来訪者には、市周辺部に開設したパーク・アンド・ライドを利用し、市内での移動には公共交通の利用を促すコミュニケーション施策を実施します。

○ 鉄道駅でのポスター掲示やリーフレット配布から着手し、市内の宿泊施設各部屋にマイカー観光から公共交通での観光に転換を促す資料を据え置いたり、高速道路のサービスエリア等における啓発等、観光客を対象とした広域的なモビリティ・マネジメント施策へと展開していきます。

○ 商店街、道路事業者等の各関係機関と協調・連携しながら実施するとともに、継続して施策を推進するための場づくりにおいても各関係者と協調・連携して取り組んでいきます。

(2) 具体的な検討を進めていく施策

ア 「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を図ります。

○ 観光地周辺道路における歩行空間の拡大とすべての人の移動を支援するユニバーサルデザインの向上を図ります。

○ 商店街における歩行空間の拡大と交通安全性の向上を図ります。

○ 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を図ります。

\* 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みます。

イ 未来の公共交通の充実

(ア) バスネットワークの充実

○ 新たなバスシステムの導入

・ 自動車抑制施策やまちづくり施策との連携を図ることと導入エリアなどの検討を進めます。

(イ) 鉄軌道ネットワークの充実

○ 新しい公共交通システム（LRT）

魅力的なまちづくり、中心市街地の活性化、都心の徒歩の支援、鉄道網のミッシングリンクを繋げる役割を持つ路線といった機能を果たす地域においてLRTの導入が有効であると考えられ、今後、LRTに関する検討体制を整え、より具体的な検討を進めます。

(ウ) 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を検討します。

○ 中山間部における生活交通のあり方の検討を進めます。

（地域特性に応じたコミュニティバスのあり方など）

ウ 自動車交通の効率化と適正化

(ア) 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ます。今後、パーク・アンド・ライド駐車場の設置箇所の拡大・通年化を目指します。

○ なお、この取組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ります。

(イ) 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、導入可能性について検討を進めます。

(ウ) 貨物車の荷捌きの適正化・タクシーの実車率向上

- 地域との結びつきの中で、日常生活や企業活動に必要な荷さばきの適正化方策等について検討します。
- 地域と連携した新たなタクシーの活用を地域単位で検討し、タクシーの実車率の向上を図ります。

(I) 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・効果を持つ施策として検討を進めます。
- 駐車場は都市の装置の一つとして、重要な施設です。そのため、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とします。

(オ) 交通条件の公平化（制度）

- 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を図ります。

エ パーソナルモビリティとライフスタイルの転換

(ア) 自転車交通施策

- 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、その利用率は高くなっています。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ります。その一方で、自転車は私的交通の一種（パーソナルモビリティ）であることから、歩行者が集中する都心などにおいては、乗り入れの制限や駐輪に対する適切なコスト負担が求められるため、これらについて検討します。また同様に、歩行者が集中する都心などにおいては、自転車をシェアリング（共有）することが、自転車総量や駐輪スペースの抑制につながることから、導入可能性について検討します。

(イ) カーシェアリング

- カーシェアリングは、クルマを共有することで、クルマの走行距離を減少させたり、クルマの保有を抑制していく取組で、すでに京都でも実施されており、更なる促進を目指します。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します。

(ウ) モビリティ・ウィーク

- ライフスタイルの転換に向け、効果的な京都らしい取組、また、京都の伝統的な祭りや行事、イベントと関わったクルマを使わない期間の継続的な実施可能性について検討していきます。また、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」を検討します。

(I) 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ります。

## 7 継続的な推進のための体制整備

(1) 「歩くまち・京都」の体制づくり

- 「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すべての組織が互いに協調しながら取り組むことが重要です。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します。
- 本交通戦略に掲げた取組については、京都市が全庁体制により実現に向けて強力で推進するものとします。また、本交通戦略に掲げた取組に関係するすべての主体（交通事業者、公安委員会、道路管理者、国及び府の関係部局等）が本交通戦略の重要性を認識し、実現可能な施策から実行に移すための協力体制を構築します。

(2) 進捗管理及びフォローアップ

- 本交通戦略に掲げた取組の進捗について、定期的に報告する場を設定し、本交通戦略のフォローアップや施策の見直しを行います。
- また、本交通戦略について、社会経済情勢の変化を勘案しつつ、必要に応じた充実、見直しを行います。