

「歩くまち・京都」総合交通戦略

中間とりまとめ(案)



平成 21 年〇月

「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会

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、永く守りつづ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、私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、また時にひと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。歩くことは健全なこころ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、

- ・ だれ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。

歩行者優先憲章の考え方及び位置づけ等については、P1をご覧ください。

諮問文(写し)



「歩くまち・京都」

総合交通戦略策定審議会

会長 北村 隆一 様

「歩くまち・京都」総合交通戦略について

京都市は、山紫水明の自然と1200年に及ぶ悠久の歴史を市民の皆様一人一人が守り育ててきた日本を代表する国際文化観光都市であり、また京都議定書誕生の地として、地球温暖化対策を強力に推進してきた環境先進都市でもあります。しかしながら、市民生活のマイカーへの依存が高まるとともに、観光シーズンにはたくさんの方が自動車で京都を訪れるため、観光地を中心とした交通問題が発生し、市民生活への影響などについて大変危惧しております。

このような問題の解決に向けまして、本市では、平成15年6月に自動車交通抑制を中心とする「「歩くまち・京都」交通まちづくりプラン」(TDM施策)を策定し、観光地等交通対策や交通バリアフリー化事業などに取り組んで参りましたが、本市を取り巻く状況は、少子・高齢化や人口減少時代の到来などの社会経済情勢が変化し、本市の財政事情は一段と厳しさを増しており、また地球環境問題に対する危機感が更に高まる中、新たな視点に立って大胆な対策を進めることが必要になってきております。

このため、本市が、「公共交通に乗って、たくさんの人達がまちに集まり、賑わいを生み出す持続可能な都市」であり続けるため、健康、環境、公共交通、子育て・教育、コミュニティ、景観、観光、経済などの幅広い視点に立った「人が主役の魅力あるまちづくり」を構想するとともに、地域主権時代の全国モデルとなる「歩いて楽しいまち」の実現を目指す「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定について、諮問致します。

なお、この総合交通戦略の策定に当っては、利用者の視点に立った公共交通のネットワーク化の検討や環境に優しく利便性の高い未来の交通システムの検討、更には大胆なマイカー抑制を市民ぐるみで進めるためのライフスタイルのあり方の検討などにより、政策目標や具体的な数値目標(例えば公共交通利用比率)の設定や、それに基づく体系的、戦略的な個別施策を明確にさせていただきますようお願い申し上げます。

平成20年7月11日

京都市長 門川 大作



目次

1 歩行者優先憲章の策定にあたり	1
(1) 歩行者優先憲章とは.....	1
(2) 歩行者優先憲章の位置づけ.....	1
(3) 歩行者優先憲章に盛り込む視点.....	1
(4) 歩行者優先憲章の要素.....	2
ア 歩く魅力があるまち.....	2
イ 歩いて生活目的が果たせるまち.....	2
ウ 安全・快適な交通環境が整ったまち.....	2
エ 来訪者も歩いて価値を楽しめるまち.....	2
(5) 歩行者優先憲章の策定のいきさつ.....	2
(6) 歩行者優先憲章の意義と内容.....	3
(7) 歩行者優先憲章の前文.....	4
(8) 歩行者優先憲章の本文.....	5
2 「歩くまち・京都」総合交通戦略策定の背景	8
(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～.....	8
(2) 「人」を交通の中心に考え、「歩くまち・京都」を世界に発信.....	9
3 京都市の交通の現況	10
(1) 概要.....	10
ア 京都市内の交通機関分担率の推移.....	10
イ 「交通」と「環境」の関係.....	10
ウ 「交通」と「観光・経済」の関係.....	10
エ 「交通」と「健康」の関係.....	10
(2) 主な交通手段別の現況.....	11
ア 徒歩.....	11
イ 鉄道・地下鉄.....	11
ウ バス.....	11
エ 自転車.....	12
オ 自動車.....	12
4 「歩くまち・京都」の理念に対する市民意識	13
(1) 「歩くまち・京都」市民アンケートについて.....	13
ア 目的.....	13
イ 内容.....	13
(2) 「歩くまち・京都」市民アンケート結果と主な分析.....	14
ア 第1回アンケート結果.....	14
イ 第2回アンケート結果.....	15
ウ 主な分析.....	16

5 「歩くまち・京都」総合交通戦略の目標	18
(1) 目標設定の前提.....	18
ア 京都のまちづくりの基本原則.....	18
イ 京都未来まちづくりプランにおける位置づけ.....	18
ウ 環境モデル都市.....	18
エ 新景観政策.....	18
(2) まちづくりの方向性.....	19
ア 世界の流れは、「人と公共交通優先型社会」へ.....	19
イ 「まちづくり」と「交通」の連携.....	19
(3) 京都の公共交通優先のまちづくりの目標.....	20
ア 京都の目指すべき「姿」.....	20
イ 目標とする水準.....	21
6 地域別の未来の交通体系のあり方	22
(1) 京都市全域の交通特性.....	22
ア 現況.....	22
イ 未来の交通体系の方向性.....	23
(2) 都心部（上京区，中京区，下京区，東山区）.....	24
ア 現況.....	24
イ 未来の交通体系の方向性.....	25
(3) 北部（北区，左京区）.....	26
ア 現況.....	26
イ 未来の交通体系の方向性.....	27
(4) 東部（山科区，伏見区東部）.....	28
ア 現況.....	28
イ 未来の交通体系の方向性.....	29
(5) 南部（南区，伏見区西部）.....	30
ア 現況.....	30
イ 未来の交通体系の方向性.....	31
(6) 西部（右京区，西京区）.....	32
ア 現況.....	32
イ 未来の交通体系の方向性.....	33
7 「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	34
(1) 「歩くまち・京都」実現のための施策連携.....	34
(2) 公共交通利便性向上の基本的考え方.....	34
(3) 未来の交通まちづくりの基本的考え方.....	34
(4) 道路の機能分担の基本的考え方.....	34
ア 主要幹線道路.....	34
イ 都心主要道路.....	35

ウ 都心の細街路	35
エ 都心以外の主要道路	35
オ 周辺部の商店街等の道路	35
カ 住宅地域の道路	35
(5) 公共交通優先のライフスタイルの基本的考え方	35
8 「歩くまち・京都」総合交通戦略実施プロジェクト	36
(1) 取組を推進する具体的な施策	36
ア 公共交通利便性向上施策	36
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	42
(2) 具体的な検討を進めていく施策	47
ア 「歩くまち・京都」を支える歩行空間の充実	47
イ 未来の公共交通の充実	48
ウ 自動車交通の効率化と適正化	49
エ パーソナルモビリティとライフスタイルの転換	51
9 継続的な推進のための体制整備	54
(1) 「歩くまち・京都」の体制づくり	54
(2) 進捗管理及びフォローアップ	54
10 審議会の開催経緯	55
(1) 審議体制	55
(2) 審議経緯	56

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。

「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謳った宣言書や協約

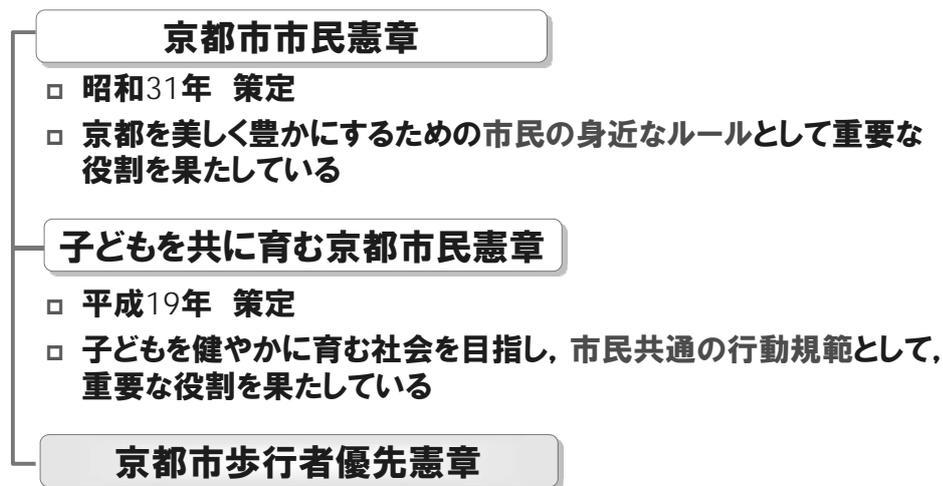


図 1-1 京都市における憲章

(2) 歩行者優先憲章の位置づけ

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」における全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。

(3) 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。
- 京都の取り組みを世界に発信する。

(4) 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

(5) 歩行者優先憲章の策定のいきさつ

市民一人一人がまもり育ててきた山紫水明の自然と 1200 年に及ぶ悠久の歴史を継承していくことは、京都の人々にいつの時代も求められる重要な課題です。そしてそれと共に、新しい社会経済情勢の変化にも対応し、かつ、迫り来る地球環境問題の深刻な危機に対応していくためには、これまでに無いような新たな視点に立った大胆な対策が求められています。このため京都市では、公共交通に乗ってたくさんの人達がまちに集まるような賑わいある、持続可能な都市「歩くまち・京都」の実現に向けた取組を更に推進する必要があります。そして、平成20年7月に、「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会が設置され、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、交通政策のマスタープランである『歩くまち・京都』総合交通戦略の策定に着手しています。

こうした中、平成20年度に京都市民14,700人を対象として実施した市民意識調査からは、大多数の京都市民は、京都の「賑わい」と「歴史・伝統」を継承することが大切であり、そのためには、まず「歩行者」を優先することが不可欠である、という願いを共有していることが示されました。そしてさらに、公共交通や自転車も活用する一方、過度なクルマ利用を抑えていく対策を講じていくことが重要であるという認識も大多数の市民によって共有されていることも示されています。

こうした圧倒的な市民からの支持を得ている「歩くまち・京都」の実現を目指すためには、都心部の交通のあり方、歩行環境のあり方、道路空間の使い方、公共交通のあり方などについて様々な重要な課題が残されています。しかし、そうした個々の課題は、それぞれ様々な背景を持つものであり、それぞれの対処を個別に進めてしまえば、「歩くまち・京都」の実現が遠のいてしまうこともあるかもしれません。

については、「歩くまち・京都」の実現に向けては、そのために必要とされる様々な取り組みが参照すべき、基本的な考え方を、まず最初に明らかにしておくことが重要ではないかと、専門家や交通に関心のある市民の間で議論されるようになりました。もしも、そうした常に参照すべき基本的な考え方を記したものがあれば、具体的な施策を行う場合においても、それに常に立ち返ることで、着実に「歩くまち・京都」の実現へと繋がっていくことが期待されるのではないかと考えられたのです。

こうした背景から、このたび、「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会に設けられた市民委員も参画する検討部会での様々な議論や、一万人を上回る人々を対象としたアンケート調査、そして、約 400 人の市民が参加した公開討論や多様な意見を踏まえて、提案されているのが「歩行者優先憲章（仮称）草稿案」です。

この「歩行者優先憲章（仮称）草稿案」では、京都の歴史と伝統、そして地球環境を守るためには、自動車中心のまちづくりではなく、何よりもまず、「歩行者」を大切にする交通まちづくりが必要であるということが謳われています。そうでなければ、歴史的、伝統的な空間は味気ないものへと変質してしまうと共に、地球温暖化に繋がる大量のCO₂が排出されてしまうこととなるからです。そして「歩行者」を大切にする交通まちづくりを進めることは、京都市民、そして、京都を訪れる人々全員にとって、より楽しい時間を過ごすことにも繋がるということが述べられています。

それと共に、この「歩行者優先憲章（仮称）草稿案」では、「歩くまち・京都」を実現するために、市民や行政がこれから進めていくべき事柄が宣言されています。すなわち、人々が「歩く暮らし」を大切に、そうした歩く暮らしを支えるための交通の環境と魅力ある「まち」をつくっていく、という決意が謳われています。

(6) 歩行者優先憲章の意義と内容

歩行者優先憲章（仮称）草稿案を作成するにあたっての具体的な考え方

-
- それは、すべての京都市民および京都市へ来訪する者など、京都市に関わる全ての人々の共通理念・指針を示すものです。
 - それは、外部から強制される法規ではなく、京都市に関わる人々の、京都を愛する心から生じた共同認定の規範です。
 - それは、すべての京都市民が後世に伝え、世界に発信していく決意です。
-

歩行者優先憲章（仮称）草稿案は前文と本文にわかれ、本文は3つの項目から成り、それぞれの項目について主語を明確に示すため、1つ目の項目は「市民一人ひとり」、2つ目～3つ目の項目は、「市民と行政が一体となって」という文章から始まっています。

(7) 歩行者優先憲章の前文

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、人々と行き交い、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、永く守りつづ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、私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、また時にひと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。歩くことは健全なところ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。

前文では、歩行者優先憲章（仮称）草稿案の策定目的と意義が述べられています。

第一段では、千二百年を超える悠久の歴史を振り返ると、わたしたちの京都が「京都らしく」なってきたのは、先人達がすばらしい環境を守りつつ、「まちに暮らし、まちを歩く」というライフスタイルを長い間培ってきたからに他ならない、という趣旨が述べられています。人々が歩くことによって人々が交流し、賑わいが生まれ、まちがまちらしくなることが、そして人々は、歩くことを通じて、そういうまちを大切に育んできたことが述べられています。

第二段ではまず、京都のまちには、歩くことで、その魅力を感じることができる様々な

ものが、至るところにあることが述べられています。古いまちなみや、鴨川の風景、三方の山々、そして、伝統的な神社仏閣などは、いずれも、自動車の車窓から楽しむのではなく、歩くことでもっともその魅力が感じられるものです。

続いて、この第二段では、こうした京都の“魅力”がクルマを中心とする交通の仕組みや社会のために損なわれているという問題意識が述べられています。例えば、町家が立ち並ぶ古いまちなみに大量の自動車が入り込んでしまい、そこがいつも渋滞していれば、そういったまちなみの魅力は大きく低下することとなるでしょう。あるいは、そうした自動車を処理するために、古い石畳ではなく、アスファルトの舗装の道に替えられてしまえば、そのまちなみの魅力は大きく低下するでしょう。

第三段では、京都の“魅力”を守り続けていくためには、まちのたたずまいや環境に負担をかけることのない「歩く」ことが何よりも大切であることが述べられています。まちなみに集まる人々が自動車ではなく全て「歩行者」であるなら、道をアスファルトにする必要はないですし、渋滞によって景観が台無しになることもありません。そしてさらには、まちに“賑わい”が訪れるのです。つまり、よくよく考えてみれば、京都のまちが京都のまちらしく、そして、生き活きとしていられるのは、「人々が歩いていること」が全ての前提となっているのです。また、この第三段では、自分の力で歩くだけでなく、車椅子やベビーカーを利用する人々にも配慮が必要であることが述べられています。さらに「歩く」ことこそが、そのまちを楽しむ最も基本的で、しかも、重要な人間の活動である、という趣旨が述べられています。

この様に、この第三段では、一人ひとりのためにも、そして、京都のためにも、「歩く」ということが大切である、ということが述べられているのです。

第四段では、歩くことの意味を踏まえ、歩行者優先憲章（仮称）草稿案を策定する目的を総括して、世界の範となる「人が主役の魅力あるまちづくり」を推進すると表現しています。

(8) 歩行者優先憲章の本文

本文には前文に謳われた目的を果たすための4つの決意が書かれています。市民は歩くことを楽しむライフスタイルを享受し、行政はそのための適切な交通環境を整え、歴史・伝統的なまちを守るまちづくりを進める、という決意であり、最後は京都に暮らす市民のみならず、訪れる人にも歩く魅力を満喫できるようにするという決意です。

わたしたちの京都では、市民一人ひとり、

1 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。

世界の範となる「人が主役の魅力あるまちづくり」を推進するために市民のライフスタイルのあり方を取りあげました。

歩くことは健康な身体づくりの第一歩として大切な役割を担っています。健康な人々が暮らす社会は地域を明るくし、地域の魅力を高めます。そして、歩くことは他の移動手段よりも静かで、空気や水を汚さない人と地球環境にやさしい理想的な移動手段です。そして、何よりも、歩くことは移動そのものを“楽しみ”にする活動です。それは、歩くことによって地域の人々との会話が生まれ、歴史的史跡と出会い、四季のうつろいを愛でるといった楽しみです。

ここでは、こうした“歩く”ことを楽しむライフスタイルを、京都のまちに暮らす市民一人ひとりが享受するという決意を示しました。

そして、市民と行政が一体となって、

2 だれ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。

ここでは、京都の歴史的なまちなみとまちの賑わいを後世に伝えていくためのまちづくりあり方とそのため交通政策を取りあげました。

京都のまちなかには、たくさんの町家や、それが連なるまちなみが残され、世界遺産をはじめとした寺社、そして、至る所に古都のたたずまいが残されています。こうした伝統的な風景には、歩いて移動することが馴染みます。そして、たくさんの歩く人々によって京都のまちなかの賑わいが生み出されています。つまり、だれもが“歩く”ことを楽しむ魅力あるまちを創るためには、安全で快適な交通環境を整える必要があります。

言い換えると、安心して快適にまちなかを歩けることは、市民の基本的な権利であると同時に、そのような交通政策によって、先人達の努力に守り育てられてきた京都の「まち」の魅力を、将来に継承していくという私たちの責務を果たすことが可能となるのです。

そのための交通政策の一つは、子供からお年寄りまでだれもが安心してのびのびと歩いて出かけたくなるような快適な道路空間を確保することです。これは単に道を移動のための経路として捉え、安全な移動のための空間を確保するというだけではなく、人々が休憩し、人々の憩いの場となるような施設を整えていくという決意をも含みます。

もう一つは、より自由に安全で快適にモノ、サービス、施設にアクセスするための交通手段を整えることです。これは、まず、歩行者が安全に、快適に歩くことができる空間を確保した上で、より快適で利便性の高い公共交通を整え、ネットワークを充実させ、また、自転車での移動を安全で快適なものにするための走行空間や駐輪スペースを確保していくという決意です。このように、だれもが歩いて出かけたくなる交通環境を整えることは、歩く魅力を高めるとともに、自分の力で歩くだけでなく、車椅子やベビーカーを利用する人々にとっての移動の負担を軽減することにもつながります。

次いで、京都の「まち」をより魅力的で健全なものにするための決意を述べています。すなわち、景観や風情を破壊するような施設立地の規制などの適切な規制や適切な開発によって京都の歴史的なまちなみを守り続けること、そして、京都のまちなかの賑わいを絶

やさないために、人々が集まりたくなる施設を整え、伝統的な祭りを継承するとともに京都にふさわしい新しい文化を創造していくことを宣言しています。

3 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。

京都を訪れる人々に京都の魅力をより深く感じていただくための市民と行政の姿勢をとりあげました。

京都は年間およそ 5,000 万人以上が訪れる日本を代表する観光都市です。京都には歩いて巡ることではじめて発見できる伝統に育まれた文化、史跡が随所にちりばめられています。先人たちが残してきたこのような魅力を将来の世代に引き継ぐとともに、世界の人々へ発信することは、われわれ京都市民の責務であると言えます。

ここでは、京都を訪れるすべての人々に京都の歴史と伝統をより深く味わっていただくために、出迎えるわたしたちの心構えを宣言しています。

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。

【環 境】

三方を山に囲まれ、鴨川や桂川と一体になった山紫水明の自然、また、京都議定書誕生の地としての先駆的な取組、「門掃き」や「打ち水」の伝統に代表される、世界一美しいまちの実現を目指した、まちの美化活動も継承されています。

【景観・文化】

古くから歌にも詠まれた優れた眺望景観を守る一方、都市部では伝統ある京町家の保全・再生なども行われています。また、市内には14箇所の世界文化遺産が存在するなど、1200年の歴史に育まれた世界に誇る伝統と文化を有する都市です。

【観光・経済】

豊富な観光資源を有する本市は、観光客を温かくもてなす心を持ち、平成20年度は入浴観光客数5,000万人を突破した世界有数の国際観光都市であり、また、伝統産業や先端産業に象徴されるものづくり都市でもあります。

【子育て・教育・コミュニティ】

町衆文化に育まれた歴史ある地域コミュニティが息づく大都市であり、さらに、日本初の学区制小学校である「番組小学校」を中心とした高度に発達した自治組織を形成しています。

【公共交通】

蹴上発電所からの水力発電による電力を利用し、日本で初めての路面電車を民間の力で実現するなど、公共交通の分野でも全国に先駆けた取組が京都でなされてきました。

(2) 「人」を交通の中心に考え、「歩くまち・京都」を世界に発信

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ます。「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。

3 京都市の交通の現況

(1) 概要

ア 京都市内の交通機関分担率の推移

京都市内の交通機関分担率の推移は、クルマ利用が大きく上昇しております。一方公共交通については、地下鉄整備により鉄道利用者は増加していますが、バス利用者は減少しているという状況です。

イ 「交通」と「環境」の関係

京都市では、京都市地球温暖化対策条例により、二酸化炭素排出量を 2010 年までに、1990 年と比べて 10%削減することを目標としています。

京都市の部門別二酸化炭素排出量の約 2 割が運輸部門、つまり人や物の移動に際して発生しています。

また、運輸部門での交通機関別二酸化炭素排出量の内訳を見ると、約 8 割が自動車から排出されており、自動車の普及が地球温暖化に大きく影響を及ぼしています。

ウ 「交通」と「観光・経済」の関係

観光客の増加に伴い、観光消費額は年々増加しており、観光産業は京都の経済の中で大きなウェイトを占めています。本市は世界を代表する国際文化観光都市であり、年間 5,000 万人を超える入浴観光客数となっています。しかし、観光シーズンを中心とした交通渋滞等により、京都観光への意欲が低下することも考えられ、対策が必要となっています。

特に、観光客に対して、京都に対するイメージを聞いたアンケート結果では、名所旧跡や風景といった点に良い印象をもつ反面、交通・道路といった分野で悪い印象が持たれています。

エ 「交通」と「健康」の関係

京都市における交通手段の構成比は、徒歩・二輪車を合わせて 50%となっており、これは全国の政令市の中でトップです。

しかし、クルマの普及等により、徒歩での移動が減少し、消費カロリーが少ない自動車利用が増加しており、これによって、運動不足など健康増進への不安が高まっているとも言えます。実際に、クルマでの通勤者は、それ以外の通勤者に比べて、4~5 割程度、肥満率が高いというデータもあります。

(2) 主な交通手段別の現況

ア 徒歩

都心部の繁華街では、狭い歩道に多くの歩行者が集中しており、休日になると都心部の四条通、河原町通といったメインストリートは、歩行者であふれかえっています。

四条通における歩行者と自動車の混雑の様子は、両側合わせて約7.5m幅の狭い歩道に1時間当たり約7,000人が行き交うのに対し、自動車は17mの幅員もありながらわずか2,200人しか流れることが出来ず、幅員の広さと歩行者、自動車交通量がアンバランスな状況となっています。

また、歩行者が安心・安全で快適に歩くことができているか懸念されます。

イ 鉄道・地下鉄

【鉄道】

京都市内には8つの鉄道事業者が運行しており、地下鉄は京都市内の移動における基幹交通として機能しています。

鉄道ネットワーク全体としての利便性向上のため、事業者間の更なる連携強化が重要です。

【地下鉄】

昭和56年の烏丸線開業を皮切りに、順次路線を延長し、現在、烏丸線は、竹田駅から国際会館駅まで運行しています。平成9年に開業した東西線についても、順次路線を延長し、平成20年1月には二条～太秦天神川間を開業しました。また、地下鉄全線での利用客数は1日約30万人を超えています。

東西線には京阪電気鉄道が、また烏丸線には近畿日本鉄道が乗り入れております。

長期債務の返済が課題となっており、今後さらなる利用促進による収入の確保が必要です。

ウ バス

市内では、市バス及び民営バスが9社、更に平成16年より醍醐地域の住民の皆様の大変な努力により「醍醐コミュニティバス」が運行しています。これらの事業者間の更なる連携が重要になります。

特に都心部においては、系統の複雑さ、乗り場のわかりにくさ、定時性の確保等が重要となっている一方で、山間部をはじめとする地域のバス交通の利用者は減少傾向にあります。

市民のバス交通に対するニーズ（平成19年度市政総合アンケート調査「京都市内のバス路線の利用実態とお客様ニーズ」）は、「時間通りの運行」、「運行本数が多い」、「安全・丁寧な運転」、「目的地まで乗換なし」、「運賃が安い」などのニーズが高くなっています。

また、「京都のバスが果たすべき役割として最も重要であると思われるもの」という質問に対し、「市民の日常生活を支える主要な足としての役割」や、「地下鉄をはじめとした鉄道と一体となり、市内のきめ細やかな公共交通網を構築する役割」という点が重要と回答されています。

エ 自転車

市内の自転車駐輪場は、鉄道駅周辺を中心として着実に整備されつつあり、違法駐輪の解消を目指した取組を行っています。

一方、依然として、駐輪スペースの不足とマナーの問題により、大量の自転車や原動機付自転車等が放置されています。

オ 自動車

市内のマイカー台数は増加を続けている状況です。

また、違法駐車（荷さばき、客待ちタクシー等）の影響が挙げられ、四条通では、歩道側1車線のうち6割から7割が路上駐停車に占有されている状況です。

特に観光シーズンを中心に激しい交通渋滞が発生し、環境負荷の増大も懸念されています。

4 「歩くまち・京都」の理念に対する市民意識

(1) 「歩くまち・京都」市民アンケートについて

ア 目的

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施策立案の基礎資料として活用します。

イ 内容

このアンケートは、単に市民意識を調査するだけでなく、モビリティ・マネジメント※の手法を盛り込み、クルマ利用と環境（CO2 排出量）や健康（カロリー消費量）などの関係を数値で示すことにより、かしこいクルマの使い方を考えていただくきっかけづくりとして実施しました。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。

※ モビリティ・マネジメントとは、かしこいクルマの使い方を考えて実践していただくため、例えば、交通手段の出す CO2 排出量の比較などを盛り込んだ啓発冊子や、公共交通利用促進マップ、交通行動に関するアンケートなどを活用し、回答者の自発的な交通行動の変化を促す手法

	第1回アンケート	第2回アンケート	
		第1回調査協力者	第2回新規発送者
調査対象	18歳以上の市民14,700人(住民基本台帳及び外国人登録データから無作為抽出)	第1回アンケートにおいて、第2回アンケートの協力意向が確認できた方2,543人	18歳以上の市民500人(住民基本台帳及び外国人登録データから無作為抽出)
調査方法	回答用紙への記入方式(郵送)	同左	同左
調査期間	平成20年11月13日 ～ 平成20年11月30日	平成20年12月11日 ～ 平成20年12月26日	
回収状況	回収数 5,038件 (回収率 34.3%)	回収数 1,799件 (回収率 70.7%)	回収数 185件 (回収率 37.0%)

(2) 「歩くまち・京都」市民アンケート結果と主な分析

ア 第1回アンケート結果

(7) 温暖化対策のためにクルマ利用を控えるべきだと思うか

58%の方が、「温暖化対策のためにはクルマ利用を控えるべきだと思う」と回答され、更に、「できれば、控えた方が良いと思う」と回答された方も含めると、95%になります。

(イ) 健康・ダイエットのためにクルマ利用を控えるべきだと思うか

53%の方が「健康・ダイエットのためにクルマ利用を控えるべきだと思う」と回答され、更に、「できることならば、控えた方が良いと思う」と回答された方も含めると、90%になります。

(ウ) 「歴史と伝統のある、まち」を維持していくべきだと思うか

94%の方が、「歴史と伝統のある、まち」を維持していくべきと思う」と回答され、更に、「少しならば、そう思う」と回答された方も含めると、98%になります。

(エ) 伝統的な風景には「走るクルマ」よりも「歩く人々」の方が馴染むのではないか

86%の方が、「伝統的な風景には「走るクルマ」よりも「歩く人々」の方が馴染むと思う」と回答され、更に、「少しならば、そう思う」と回答された方も含めると、95%になります。

(オ) 徒歩や公共交通、自転車を大切にしたまちづくりを進めることは大切か

80%の方が、「クルマ中心のまちづくり」よりは、「徒歩や公共交通、自転車を大切にしたまちづくり」を進めることは、理解できる考え方だ」と回答され、更に、「少しならば、理解できる考え方だ」と回答された方も含めると、93%になります。

(カ) 自身の「クルマ利用」をできるだけ控えた方が良いと思うか

クルマ利用者の71%の方が、「自分自身の「クルマ利用」をできるだけ控えた方が良いと思う」と回答され、更に、「少しならば、そう思う」と回答された方も含めると、93%になります。

また、性別、年齢、居住地に関わらずクルマ利用者の大半の方が「自分自身の「クルマ利用」をできるだけ控えた方が良いと思う」と回答されています。

～第1回アンケートから～

京都市民の皆様は

「京都の歴史と伝統を守るべき！」

と非常に強く考えており(94～98%)、そして、

「京都の歴史と伝統のためには(そして健康や環境のためにも)、

(便利な)クルマをあきらめていかなければならない」

と考えているようである。だからこそ、大多数の方(80～93%)が

「クルマ中心でない(徒歩を中心とした)まちづくりが必要」

と考えており、そして、同じく大多数の方(71～93%)が

「自分自身でも、クルマを控えていこう」

と積極的に考えている様子が分かります。

イ 第2回アンケート結果

(7) 「まちなか」にのびのびと歩ける空間や気軽に休むことができる空間が必要だと思うか

92%の方が、「まちなか」にのびのびと歩ける空間や気軽に休むことができる空間が必要だと思う」と回答され、更に、「少しならば、そう思う」と回答された方も含めると、98%になります。

(4) 何回乗り換えても料金が変わらなければ、バスや地下鉄を今よりも利用すると思うか

83%の方が、「乗換無料ならバスや地下鉄を今よりも利用すると思う」と回答され、更に、「少しなら、そう思う」と回答された方も含めると、95%になります。

(4) アンケートがきっかけで、クルマ利用が少しでも減ったと思うか

クルマ利用者の25%の方が、「第1回アンケートがきっかけでクルマ利用が減ったと思う」と回答され、更に、「ほんの少しだけなら、減った、と思う」を回答された方も含めると、52%になります。

(E) アンケートがきっかけで、クルマ利用が少しでも減ったと思うか

- 近いところは歩き、少し遠いところには自転車で行くようになった。
- 「市バス一日乗車券」などを使うことで「クルマ利用」が減った。
- 毎日クルマで行っていた買い物を減らした。
- まちなかまで時間はかかるが、自転車で出てみると意外に気持ち良かった。走る道を選べば、走りやすい事も分かった。

- 駅まで自転車で行き，公共交通を利用する様にした。
- 市バスの時刻表を携帯に入れた事により，出かける際に段取りが組みやすくなった。
- 目的なくクルマで走らないようにしている。
- とにかく歩くことを妻と二人で実践している。
- 雨の日や荷物が多い日以外は歩くようになった。
- 外出時，主人に頼っていたが，自分の体の為にもウォーキングを兼ね，歩いて出かける。

(オ) アンケートについて話し合うことによって，ご家族や身近な人の「クルマ利用」が少しでも減ったと思うか

10%の方が，「アンケートについて話し合うことによって家族や身近な人の「クルマ利用」が少しでも減ったと思う」と回答され，更に，「ほんの少しだけなら減ったと思う」と回答された方も含めると，36%になります。

ウ 主な分析

(ア) 1箇月間のクルマ及び徒歩での外出回数の変化

第1回アンケートで「クルマ利用を控えたい」と回答された方は，その後，平日のクルマでの外出回数が約15%減少し，平日の徒歩での外出回数が約22%増加しました。

(イ) 1日のクルマ及び徒歩での移動時間の比較

アンケートを通じてコミュニケーションを図った方（第1回調査協力者）は，第2回アンケートで新規に回答いただいた方（第2回新規発注者）と比較して，クルマでの移動時間が 平日1割，休日では2割少なく，徒歩での移動時間が 平日1割，休日では1割多くなっています。

(ウ) 1箇月間の「まちなかへ」の来訪回数の比較

アンケートを通じてコミュニケーションを図った方（第1回調査協力者）は，第2回アンケートで新規に回答いただいた方（第2回新規発注者）と比較して，「まちなか」への来訪回数が約1割多く，手段別に見ると，公共交通での来訪回数が約2割多く，クルマでの来訪回数は半分になっています。

～第1回と第2回のアンケートから～

「クルマを控えようという意識の高い」方は、

第1回のアンケートをきっかけとして

「実際の行動でもクルマ利用を控えた」 (25～52%)

さらに、アンケートについて話し合うことによって、

「ご家族や身近な人のクルマ利用も減った」 (10～36%)

と推察されます。

以上、アンケート結果から示された市民の想いは、

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。

5 「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

京都市では、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

京都市の新景観政策では、(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) まちづくりの方向性

ア 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が、クルマ抑制と公共交通優先により、多くの人がまちに集まり、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。

イ 「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 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全ての人が、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」を目指した取り組みや、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。

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

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、市民の皆様のとゆみない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」の目指すべき未来の都市像です。

- 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。(健康)
- 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。(環境)
- 公共交通サービスの向上によって利用者が増加し、交通事業者の経営改善によりさらなるサービス向上を促す好循環をつくります。(公共交通)
- 私的空間であるクルマではなく公共交通を利用することにより、人々の公共意識やマナーの向上につながるとともに、ひいては健全な社会環境と良好な教育環境を育みます。(子育て・教育)
- 公共交通や歩道で人が行き交い、あいさつや会話が生まれることにより、交流が活発になり、このような公共性の高まりがまちの賑わいや華やぎをもたらします。(コミュニティ)
- 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。(景観)

- 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を満喫することにより、観光の魅力をさらに引き立てます。(観光)
- 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、再生を目指す都心部の伝統産業や新たな創造を担う先端産業の更なる活性化を促します。(経済)

イ 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。

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。

※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あり、徒歩や公共交通、自転車で買い物や通院などの日常生活ができるようなコンパクトな都市を形成する変革が必要です。

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。

6 地域別の未来の交通体系のあり方

(1) 京都市全域の交通特性

ア 現況

夜間人口は、道路の多い市街地に分布しており、昼間人口は、逆に京都市外からの流入により総体的に密度が高くなるとともに、田の字エリア※1に人口が集中しています。

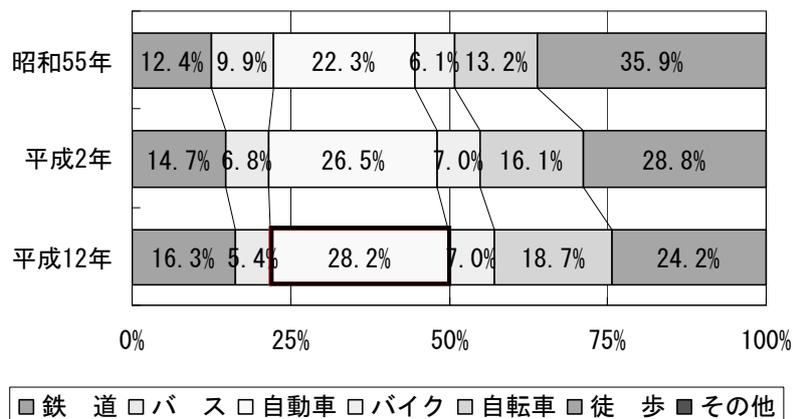
※1：田の字エリア：御池通、四条通、五条通、河原町通、烏丸通、堀川通沿いの街区を中心としたエリア

京都市における主要な幹線道路である国道1号の東山トンネル付近の交通量は、1日約8万台、京都南インターチェンジ付近の交通量は、1日約7万台です。また、都心部を南北に貫く堀川通や西大路通の交通量は、1日約4万台となっています。（平成17年道路交通センサス）

都心部にアクセスする交通量が最も多いのは、北部からであり、その約半数は自動車利用となっています。京都府南部方面、滋賀県以東からは、半数以上が自動車利用となっています。（第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査）

交通手段分担状況では、自動車の分担率が増加傾向であり28.2%となっています。また、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ます。（図6-1）

環境モデル都市の目標達成のためには、「鉄道2割増、バス8割増、自動車3割減」が必要です。

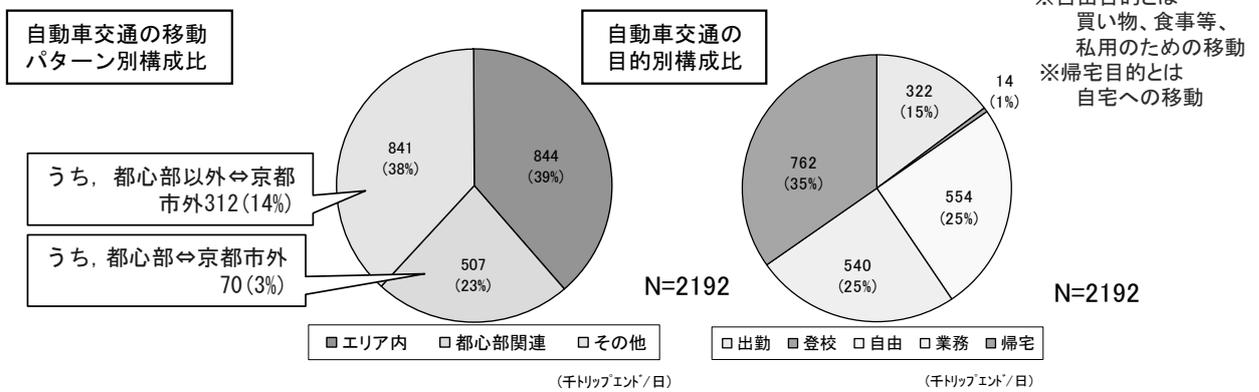


※構成比については単位未満を四捨五入しているため、総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

（資料）第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査（PT調査）

図6-1 京都市における交通手段分担

自動車交通のうち、北部・東部・南部・西部の4つのエリアの中だけで移動する
 場合が約40%、その4つのエリア間と京都市外との地域間交通も約39%、都心部関
 連の交通が約23%となっています。また、目的別では、出勤目的が15%、自由目的
 が25%、業務目的が25%となっています。(図6-2)



※ 1人1人の移動を「トリップ」と言い、1つのトリップの出発側と到着側を「トリップエンド」と言います。

図6-2 京都市における自動車交通の移動パターン及び目的別構成比

イ 未来の交通体系の方向性

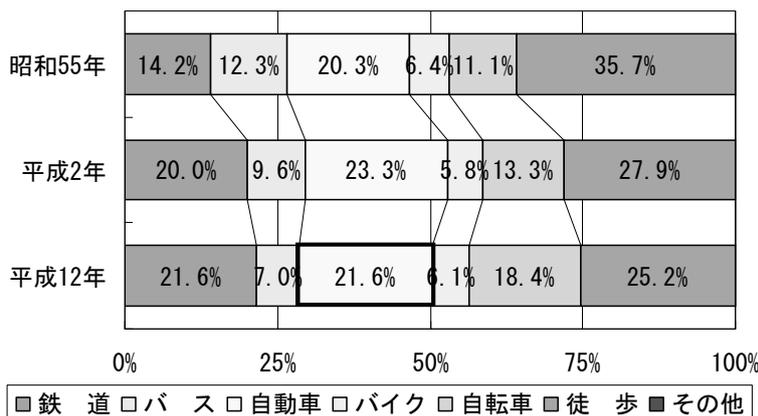
京都市の未来の公共交通まちづくりでは、すべての移動手段が、地球環境への負荷を最低限に抑制し、すべての取組において「歩行者」を最優先とする交通体系を目指します。

(2) 都心部(上京区, 中京区, 下京区, 東山区)

ア 現況

商業・業務施設が集積し大量の交通が発生集中しているとともに、都市間鉄道のターミナルやバス路線も多く、公共交通の利便性が高くなっています。

交通手段分担状況では、鉄道 21.6%、バス 7.0%ともに京都市平均より分担率が高くなっている一方で、自動車 21.6%は京都市平均より低くなっています。(図 6-3)



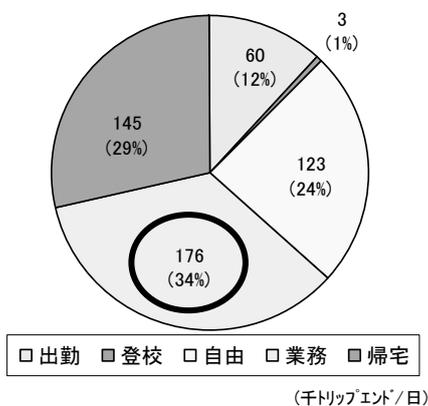
(資料) 第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査 (PT調査)

※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。

図 6-3 都心部における交通手段分担

目的別では、業務目的の割合が 34%と他地域と比較して高く (図 6-4 (1)), 方向別では、エリア内交通が 38%と他地域と比較して低い (図 6-4 (2)) のが特徴です。

(1) 目的別内訳



(2) 方向別内訳

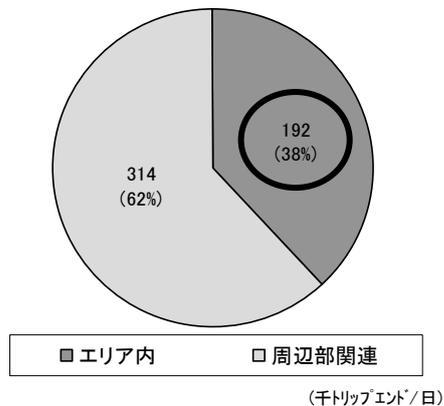


図 6-4 都心部関連交通の交通目的別内訳

イ 未来の交通体系の方向性

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。

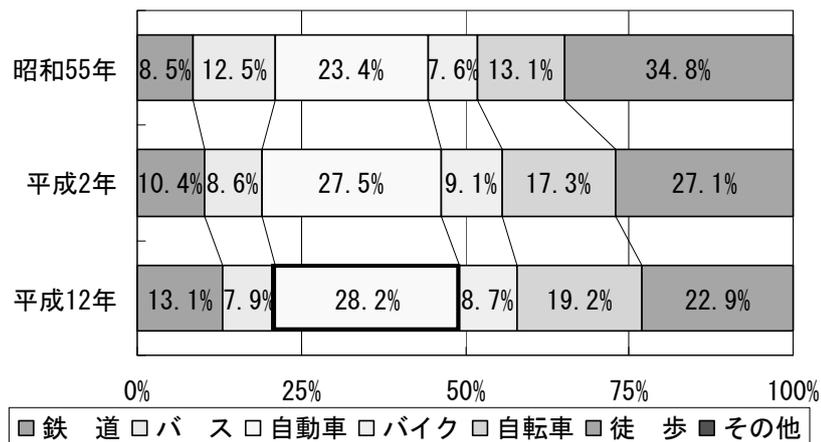
都心部地域は、京都市における「歩いて暮らせるまちづくり構想」のモデル地区である職住共存地区を抱える地域であることから、「歩くまち・京都」を実現するシンボリックなエリアとして位置付け、不要な自動車交通を排除するとともに、より安心安全な歩行空間と快適な公共交通ネットワークを創出する交通まちづくりを目指します。

(3) 北部(北区, 左京区)

ア 現況

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ます。

交通手段分担状況では，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くなっています。(図 6-5)



(資料) 第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査 (PT調査)
 ※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。

図 6-5 北部における交通手段分担

目的別では、自由目的が京都市平均より高く（図 6-6 (1)）、方向別では、エリア内の交通が 56%と他地域と比較して高い（図 6-6 (2)）のが特徴です。

エリア内交通の目的別では、自由目的が 36%と他地域と比較して高く（図 6-6 (3)）、都心部関連交通の目的別では、自由目的が 28%と他地域と比較して高く（図 6-6 (4)）なっています。

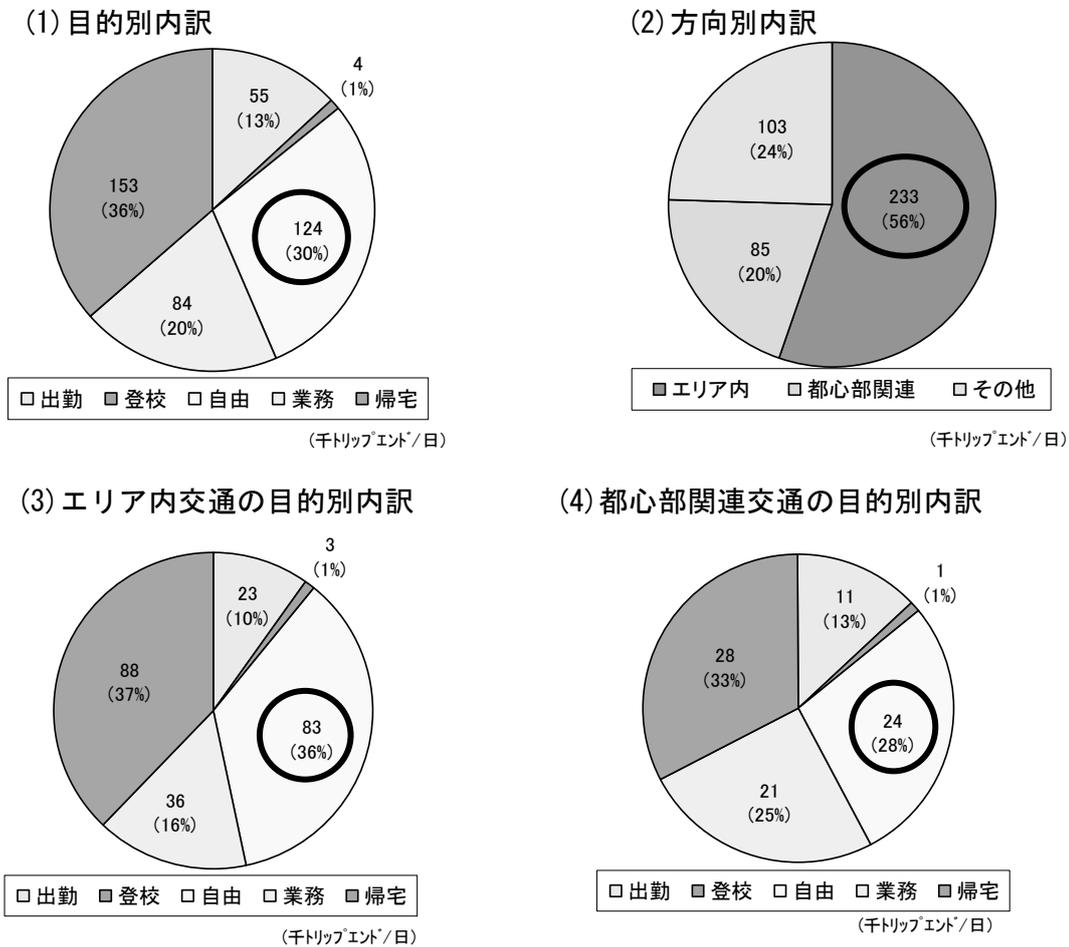


図 6-6 北部関連交通の交通目的別内訳

イ 未来の交通体系の方向性

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。

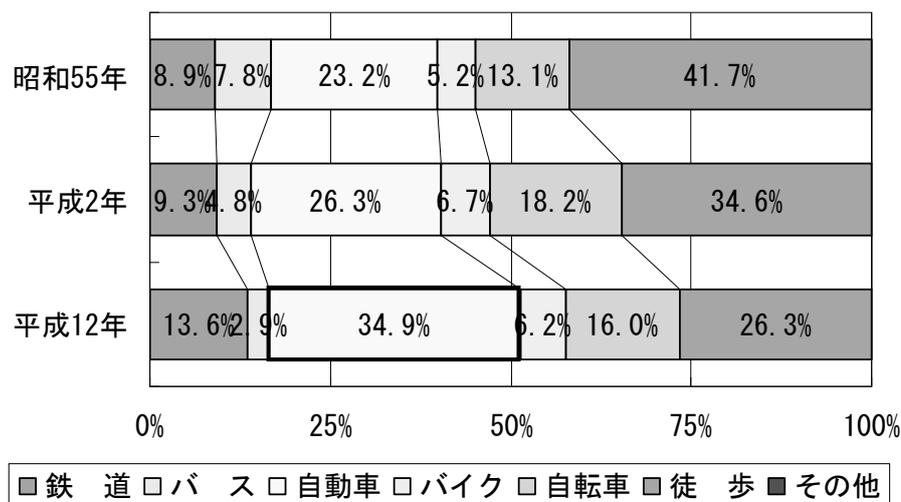
また、自動車交通に依存せざるを得ない山間部などにおいては、必要な道路ネットワークを整えるとともに、公共交通需要に配慮しつつ、地域のニーズに応じた公共交通ネットワークを整備する交通まちづくりを目指します。

(4) 東部(山科区, 伏見区東部)

ア 現況

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おり, 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ます。

交通手段分担状況では, 徒歩の分担率が平成 2 年では 34.6%と高い地区でしたが, 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ます。(図 6-7)



(資料) 第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査 (PT調査)

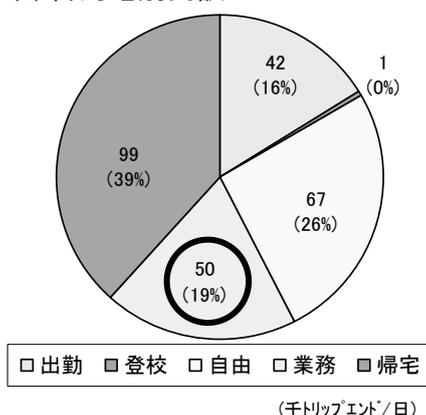
※構成比については単位未満を四捨五入しているため, 総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

図 6-7 東部における交通手段分担

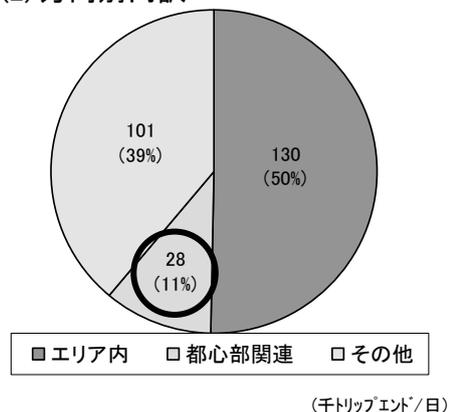
目的別では、業務目的が19%と他地域と比較して低く（図6-8(1)）、方向別では、都心部関連の割合が11%と他地域と比較して低いことが特徴です。

エリア内交通の目的別では、自由目的が34%と他地域と比較して高く（図6-8(3)）、都心部関連交通の目的別では、業務目的が24%と他地域と比較して低く（図6-8(4)）なっています。

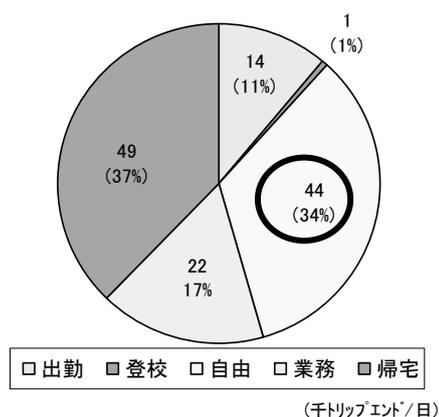
(1) 目的地別内訳



(2) 方向別内訳



(3) エリア内交通の目的別内訳



(4) 都心部関連交通の目的別内訳

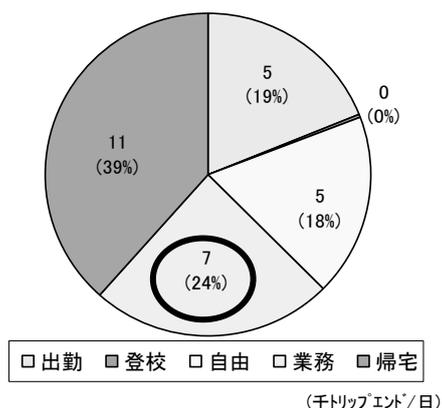


図 6-8 東部関連交通の交通目的別内訳

イ 未来の交通体系の方向性

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。

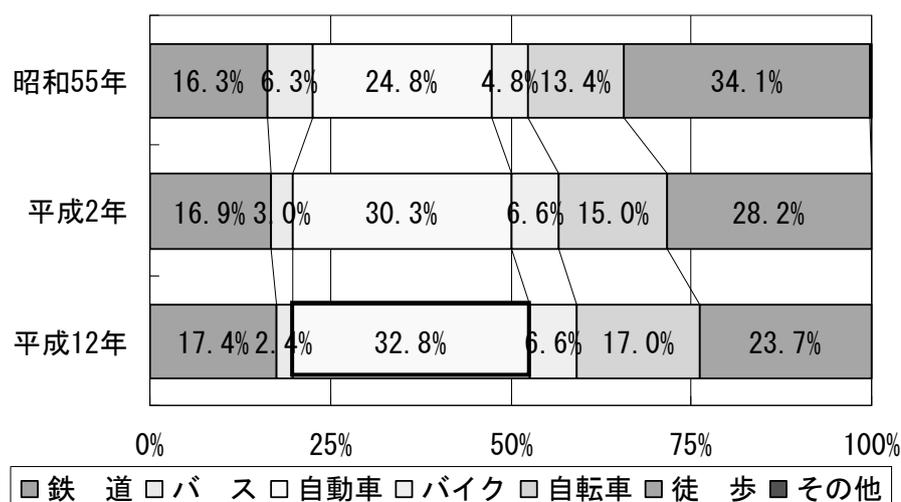
そのため、自動車の通過交通を処理する幹線軸を確保するとともに、地域内の安全・快適な交通のために、近隣商業地域や住宅地域内においては、歩行者と公共交通を優先した交通まちづくりを目指します。

(5) 南部(南区, 伏見区西部)

ア 現況

鉄道は地下鉄烏丸線, JR, 京阪本線, 近鉄京都線が南北に運行しており, 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ます。

交通手段分担状況では, 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くなっている一方で, バス 2.4%は京都市平均より低くなっています。(図 6-9)



(資料) 第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査 (PT調査)

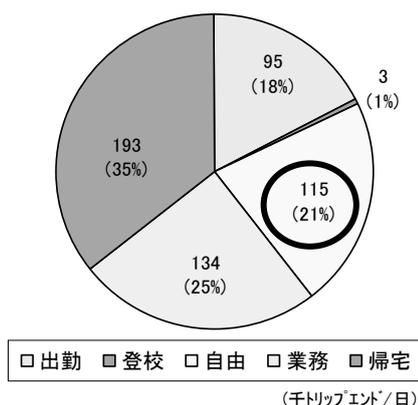
※構成比については単位未満を四捨五入しているため, 総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

図 6-9 南部における交通手段分担

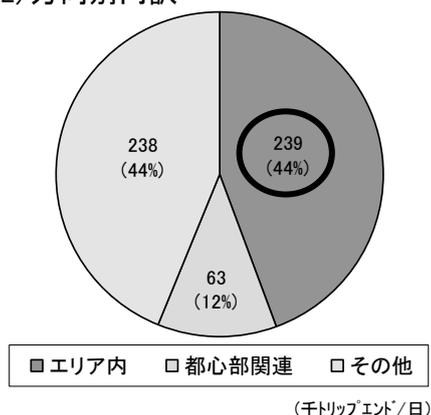
目的別では、自由目的が21%と他地域と比較して低く（図 6-10(1)）、方向別では、エリア内の交通が44%と他地域と比較して低い（図 6-10(2)）のが特徴です。

エリア内交通の目的別では、自由目的が27%と他地域と比較して高く（図 6-10(3)）、都心部関連交通の目的別では、業務目的が35%と他地域と比較して低く（図 6-10(4)）なっています。

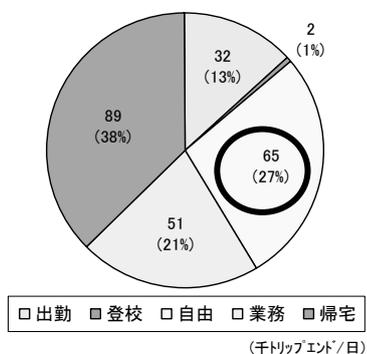
(1) 目的別内訳



(2) 方向別内訳



(3) エリア内交通の目的別内訳



(4) 都心部関連交通の目的別内訳

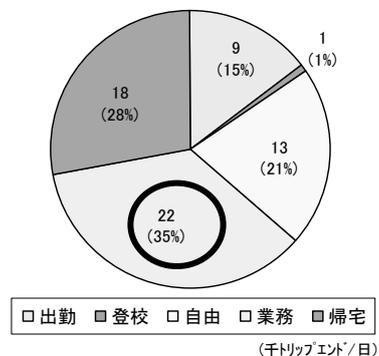


図 6-10 南部関連交通の交通目的別内訳

イ 未来の交通体系の方向性

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。

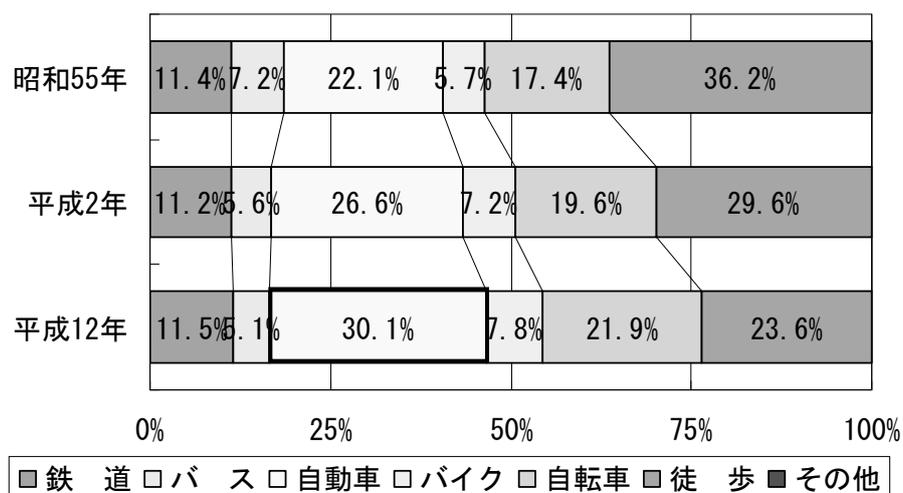
また、高度集積地区を中心とした「南部創造のまちづくり」を進める地域と、歴史的景観を残す市街地が連携しながら、公共交通ネットワークを充実し、発展し続ける京都を象徴する南部の交通まちづくりを目指します。

(6) 西部(右京区, 西京区)

ア 現況

鉄道は平成20年1月に延伸された地下鉄東西線, JR, 阪急京都線, 京福電鉄, 嵯峨野観光鉄道が運行しており, 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ます。

交通手段分担状況では, 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くなっている一方で, 自動車 30.1%および二輪車 29.7%は京都市平均より高くなっています。(図 6-11)



(資料) 第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査 (PT調査)

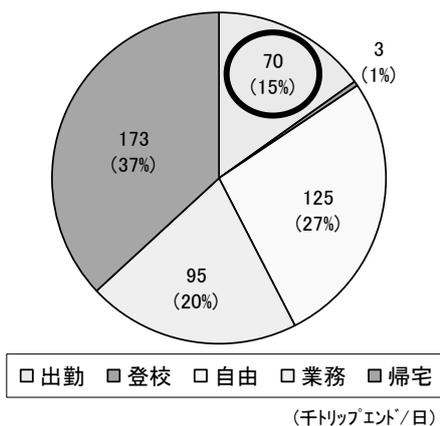
※構成比については単位未満を四捨五入しているため, 総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

図 6-11 西部における交通手段分担

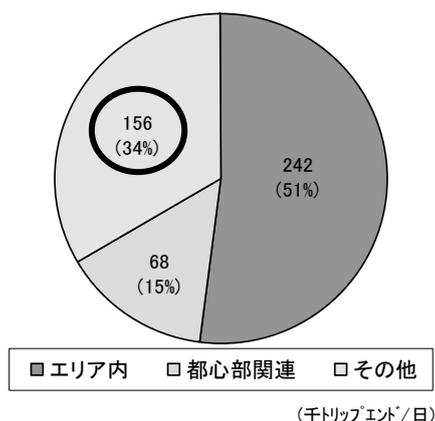
目的別では、業務目的が15%と他地域と比較して低く（図 6-1 2 (1)）、方向別では、その他関連の割合が34%と他地域と比較して低い（図 6-1 2 (2)）のが特徴です。

エリア内交通の目的別では、自由目的が33%と他地域と比較して高く（図 6-1 2 (3)）、都心部関連交通の目的別では、業務目的が29%と他地域と比較して高く（図 6-1 2 (4)）なっています。

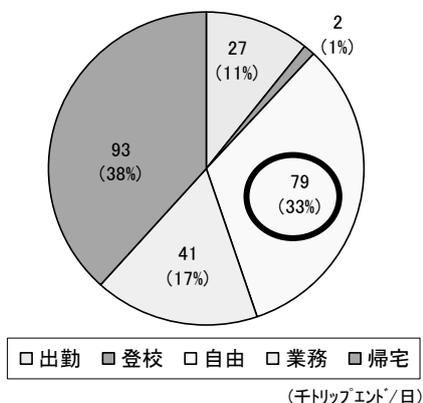
(1) 目的別内訳



(2) 方向別内訳



(3) エリア内交通の目的別内訳



(4) 都心部関連交通の目的別内訳

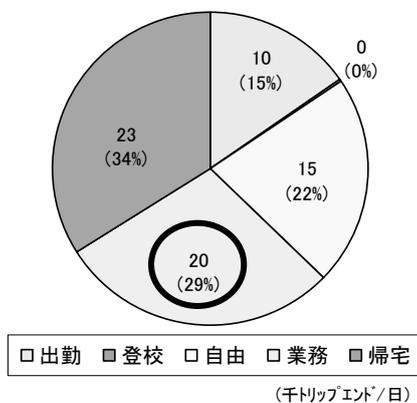


図 6-1 2 西部関連交通の交通目的別内訳

イ 未来の交通体系の方向性

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。

7 「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

(1) 「歩くまち・京都」実現のための施策連携

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。

(2) 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。

(3) 未来の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、徒歩、バス、鉄道、自転車、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します。

(4) 道路の機能分担の基本的考え方

- 「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などが重要であることから、一律の自動車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。

ア 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、バスなどの公共交通に配慮しながら、主に自動車交通の円

滑な処理を目指します。

イ 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、歩行者と公共交通を中心とした交通機能を分担し、安全で賑わいのある都心空間の形成を目指します。ただし、商品の搬出入などの市民生活に不可欠な自動車交通には配慮するものとします。

ウ 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物をしたり回遊したりすることのできる道路を目指します。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します。

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組として目指します。

エ 都心以外の主要道路

自動車交通と歩行者・公共交通・自転車がバランスよく機能を発揮する道路を目指します。現状において歩行者・公共交通・自転車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取り扱うことを基本とします。

オ 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します。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します。

カ 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します。

(5) 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。

8 「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。

(7) バスの利便性向上施策

a バス系統再編

《対応方針》

- 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。

《具体的な施策》

- バス事業者間で競合する路線・系統における、路線の再編やダイヤ調整
- 定時性の低い長大系統や鉄道とバスが並行する区間における、系統の再編
- 観光期における、臨時バスの運行（バスと鉄道の連携輸送の強化等）

b バスダイヤ改善

《対応方針》

- 「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。

《具体的な施策》

- 基幹路線となるバス路線（例：河原町通、東大路通 等）パターンダイヤ化（3分～5分間隔）及び他系統との接続向上
- 地下鉄のダイヤと合わせて、バス路線をパルスタイムテーブル化（利用が低迷しているバス系統の増収増客策）

【先行モデルケースとしての洛西地域におけるバス利便性向上】

【現状】

- 洛西地域には4社局のバスが運行されているが、様々な系統が輻輳しており、利用者からみて分かりにくくなっています。
- 各事業者が独自にダイヤを設定しており、事業者間の調整がうまく行われていません。
- 事業者ごとにバス停留所標柱が林立している状況で、時刻表もバラバラに掲示されています。

【基本的考え方】

- 洛西地域に近接する鉄道事業者とも連携しつつ、公共交通の利便性向上を図るとともに、利用者増による公共交通事業者の増収を目指します。
- 洛西地域を運行する4者のバス事業者の系統（経路）・系統番号・ダイヤ・バス乗り場の一元的な見直し及び料金収受方法の改善等を進めます。

(イ) バス走行環境の改善施策

a バス走行空間改善

《対応方針》

- 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。

《具体的な施策》

- バス専用若しくは優先レーンのカラー舗装化
- 高頻度にバスが走行されている区間については、国等の支援も得て、高度道路交通システム(ITS)の展開や新交通管理システム(UTMS)を推進
- 違法駐停車に関して、市民、商工業者、物流業者などに対する啓発活動の充実
 - ・ 物流事業者やタクシー業界も含めた広く一般に対し、特にバス停や交差点付近での駐停車の禁止徹底
 - ・ 都心部を中心とした物流、荷捌き対策の検討及び実施
- 観光期の特定日等に、観光地交通対策の一環として、主要道路の違法駐停車の集中指導を実施（バスレーンに誘導員を配置し、侵入車両を排除）
- バス専用レーンへの侵入やバス発車妨害は道路交通法違反であることをマスメディア等を通じて啓発
- 警察の協力のもと、違法駐車等防止指導員や地域ボランティアによる駐停車違反者に対する指導の強化

b バス停環境改善

《対応方針》

- 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。

《具体的な施策》

- 同一箇所複数あるバス停の集約化（例：洛西地域、四条河原町周辺 等）
- 主要バス停におけるシェルターの整備
（内部に、路線図・時刻表および接続情報等をわかりやすく表示）
- バス停近くの商業施設や公共施設等の施設内におけるバスロケーションシステム案内板の設置箇所の拡大
- 観光地における路線バスターミナルの整備
- バス待ち環境等におけるデザインの向上

(ウ) 鉄道の利便性向上施策

a 鉄道事業者間の連携

《対応方針》

- 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。

《具体的な施策》

- 鉄道結節点における乗継相手の情報提供の充実
- 鉄道駅間における乗継施設の整備・改善

b 地下鉄の利便性向上

《対応方針》

- 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。

《具体的な施策》

- 烏丸御池駅での東西線と烏丸線の乗継待ち時間の短縮化
- 夜間ダイヤの改善とパターンダイヤ化
- 最終便は烏丸御池駅で4方向（東西南北）どの方向にも接続

(I) 鉄道・バスの連携施策

a 乗継利便性向上

《対応方針》

- ダイヤの整合や運賃システムの共通化等を図り、乗継抵抗を低減させます。

《具体的な施策》

- 交通結節点での鉄道・バス間の乗換案内の充実（例：四条烏丸，四条河原町 等）
- 駅及び駅周辺の乗継施設の整備・改善

b 多様な料金施策

《対応方針》

- 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ともに、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します。

《具体的な施策》

- 定期券保有者に対する、家族を含めた優遇制度の充実
- 観光客の多様なニーズに対応した、交通事業者共通のフリーパスの企画及び広報

【京都市内共通一日乗車券の発売（京都カードの発行）】

【現状】

- 本来、公共交通は車と比べて割安ですが、事業者間の乗継が多いと利用者にとっては、割高感を感じてしまいます。
- 市民と観光客それぞれの交通ニーズに合った質の高いサービスの提供が必要です。

【基本的考え方】

- 京都市の鉄道・バスの交通事業者が連携し、地区内の公共交通を利用することができる企画切符を導入します。
- 今後、関係社局で構成するワーキンググループを立ち上げ、具体策を検討します。

c バリアフリー化の推進

《対応方針》

「重点整備地区」は、市内の旅客施設について段差の程度や情報案内設備の整備状況などを点数化した客観的指標に基づいて全 104 地区を評価し、全市的な観点から、より整備優先度が高いと認められる 30 地区を「重点整備地区候補」として抽出し、さらに詳細な改善方策の検討を行い、その結果「移動円滑化基本構想」を策定することについて事業者との協議が整った 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」の策定期限を定めました。

《具体的な施策》

- 改札口からホームに至るエレベーターの設置
- エスカレーターの上端・下端部への点状ブロックの敷設
- 幅広改札口の設置
- ホームと車両の乗降口との段差や隙間の縮小の検討
- 案内表示や緊急情報表示のあり方の検討
- 車いす対応型トイレの改良の検討
- 待合室の改良の検討
- 車いす対応型券売機の導入の検討
- 公共交通特定事業に併せた様々な設備の改善の検討
- ノンステップバスの導入促進

(d) 効果的な情報提供による分かりやすさの向上

《対応方針》

- 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します。
- 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。

a 体系的な情報提供の構築

《具体的な施策》

- 情報提供のガイドライン作成（路線図・時刻表等の紙媒体，WEB，バス停等の案内板など）
- 既存の観光案内所や市バス案内所等における公共交通に関する情報等の充実
- バス停等における主要目的地までの所要時間案内の充実

b 市民向け情報提供

《具体的な施策》

- 地域別の公共交通マップの作成及びモビリティ・マネジメントの実施

c 観光客向け情報提供

《具体的な施策》

- 観光地間周遊に便利な、鉄道・バスでの効率的なルートの案内情報の充実
- 歩いて楽しい観光コースにおける公共交通の案内情報の充実（ガイドブックの作成等）
- 観光地周辺の、駅やバス停への誘導案内の充実

d インターネットでの統一的な情報提供

《具体的な施策》

- 既存の交通検索ソフトやウェブサイトにも、市内のバスダイヤの情報を提供
- 京都市全体の公共交通ポータルサイトを構築（各事業者の提供するホームページへリンク）

(カ) 観光地交通対策

《施策の概要》

- 京都市内には、歩行者目線で見つけられない案内・石碑などが多く、それを活用して上手く情報発信すれば、公共交通利用促進につながります。
- 観光シーズンにはコインロッカーがすぐ満杯になり、荷物の負担が観光客にとって大きくなっています。
- 市内に流入するクルマの量を抑制するための広域的なパーク&ライドが有効と考えられますが、観光シーズンの渋滞が大きな課題であり、これまでも観光期 P&R を実施してきたが、さらに工夫が必要と考えられます。

《施策の方向性》

- 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。

《具体的な施策》

- 周辺部でのパーク・アンド・ライドを通年実施します。
- 宅配機能付きのコインロッカーや宿泊施設と連携したキャリーサービスを促進します。
- 観光案内ボランティアガイドとの連携による、観光客の公共交通利用を促進します。
- 鉄道駅を拠点としたレンタサイクルやカーシェアリングの普及を図ります。
- 駅やバス停及びその周辺で、サイクル・アンド・ライドを推進します。

(キ) 公共交通不便地域のあり方

《対応方針》

- 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。

《具体的な施策》

- 中山間地域における現行のバス路線については、地域の実情（需要）も勘案しつつ、地域の活性化や福祉の視点も踏まえ、持続的な運行維持方策について、地域住民や交通事業者、行政機関等が参画した検討の場を設置
- バス以外の交通機関の活用（例えば、スクールバスや福祉バスの活用、乗合タクシーの導入等）
- 地域住民の皆様が生活交通の維持に対する意識を高めて頂くような仕組みづくりの構築

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

- モビリティ・マネジメント（MM）の取組は、「人」が主役の公共交通優先の「歩くまち・京都」の実現に向けて、「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会において検討されている公共交通のサービス水準向上、歩行空間の充実や自動車抑制、駐車場施策などの交通まちづくり、さらには「京都市環境モデル都市行動計画（注）」における景観と低炭素が調和したまちづくりとも十分に連携しながら、相乗効果によって最大限の実施効果を発揮できるように取り組みます。
- かしこいクルマの使い方を考える交通の移動目的と施策対象によって、以下の4つに区分して各施策の取組内容を示します。
 - ・ 市民を対象としたモビリティ・マネジメント施策
 - ・ 子ども・学生を対象としたモビリティ・マネジメント施策
 - ・ 通勤・職場を対象としたモビリティ・マネジメント施策
 - ・ 観光客を対象としたモビリティ・マネジメント施策

（注）世界の先例となる「低炭素社会」への転換を進めて国際社会を先導していくことを目指した「環境モデル都市」として、京都市が掲げた温室効果ガスの削減目標の達成に向けた行動計画。

(7) 市民を対象としたモビリティ・マネジメント施策

《対応方針》

- 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。対象とする行動目的は、主として平日の買物・送迎や、休日の娯楽・レジャーです。
- 施策の展開順位としては、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。

- このため、各種団体、NPO（京のアジェンダ 21 フォーラムや環境市民等）、PTA や人づくり 21 世紀委員会等と幅広く連携・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。

《具体的な施策》

a 居住者MM（おでかけマップ作成）

- 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基に、おでかけマップの配布対象に合わせた公共交通情報や地域の施設情報、目的地情報等を記載した、地域ごとの交通マップを作成します。
- 平成 21 年度には、各種団体などと連携し、各種団体の活動範囲に居住する住民を対象として、公共交通情報と目的地情報が掲載された「公共交通情報マップ」を作成します。

b 転入者MM

- 転入者を対象に、公共交通の便利な地域での居住を勧めるため、公共交通情報と「かしこいクルマの使い方」についての動機付け情報を提供します。
- 平成 21 年度には、京都市内で住居を探している者を対象として、市街地部を中心とした不動産店舗に「公共交通情報マップ」を掲示することで、鉄道駅やバス路線・バス停の位置、時刻表などの公共交通の情報を提供し、公共交通の利用促進を図ります。

c 広報媒体・イベント行事を活用した継続的呼びかけMM

- 地域情報紙やラジオ等の広報媒体や、公共交通や環境に関する施策の広報活動、各種イベント活動を活用して、「かしこいクルマの使い方」についての動機付け情報を提供したり、TFP（トラベル・フィードバック・プログラム）への参加を呼びかけます。なお、提供する情報とその方法について行政が情報提供者側と適切に連携を図り、情報の公平性を担保するよう配慮します。
- 各施策の効果的な継続・拡大に向けて、望ましい広報のあり方について、関係者と連携を図りながら推進します。

d ウェブサイト構築

- 各交通事業者が独自に作成している携帯電話・パソコンのウェブサイト上での情報を整理し、京都市全域について、公共交通の時刻表や路線などの基本情報の集約とマップの作成を行い、ウェブサイトを提供する。動機付け情報や、簡単なTFPについてもウェブサイト上で提供・実施していきます。

e 広域的かつ個別的なTFP

- 海外で実施された先進事例を参考にしながら、京都市の地域ごとの特性を考慮した独自性を加えながら、広域的かつ個別的なTFPを実施します。

f 公共交通利用及びパーク・アンド・ライドの啓発・促進

- 市民等の買物・レジャー等の自由目的の移動において、ポスターの掲出やリーフレット等を配布し、公共交通利用とパーク・アンド・ライドの広報活動を展開します。なお、パーク・アンド・ライドの広報活動は、観光客の視点にも配慮するものとします。

g 交通結節点マネジメント

- 交通結節点における適切な乗換情報の提供を行うなど、他交通機関への移動の連続性や、人々の移動の楽しみを創出する環境整備について、交通事業者をはじめとする関係者が連携して利用者の視点に立って改善していきます。

(イ) 子ども・学生を対象としたモビリティ・マネジメント施策

《対応方針》

- 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、かしこいクルマの使い方を考えるモビリティ・マネジメント施策を実施します。対象とする行動目的は、家族とともにクルマを利用する機会のある買物・送迎や娯楽・レジャーです。また、大学生については、自ら運転する通学時や自由目的のクルマ利用も対象とします。
- 施策の展開順位としては、小学校などで、かしこ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。
- このため、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。

《具体的な施策》

a モビリティ・マネジメント教育

- 小学校・中学校・高校におけるモビリティ・マネジメント教育の支援を行います。子ども版の環境家計簿などの環境教育の取組とも連携を図ります。
- 平成 21 年度には、小学校 5 年生が学校授業等で活用する環境副読本や、「かしこいクルマの使い方」を呼びかける情報提供を行うなど、関係者と連携を図りながら、モビリティ・マネジメント教育の推進のあり方を考えていきます。
- 平成 22 年度には、中学生が学校授業等で活用する副読本において同様の取組を行います。

b 児童・生徒による成果発表

- 児童・生徒の交通に関する検討結果について、発表機会を設けます。

c 大学生TFP

- 初めて免許を取得する年代であり、自らクルマを運転する機会もある大学生などを対象として、モビリティ・マネジメント施策を実施します。
- 平成21年度には、新成人を対象として、成人の日の記念式典の案内冊子において自動車の利用抑制及び公共交通の利用促進に関する動機付け記事を掲載し「かしこいクルマの使い方」を呼びかけます。

(ウ) 通勤・職場を対象としたモビリティ・マネジメント施策

《対応方針》

- 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しこいクルマの使い方を考えるモビリティ・マネジメント施策を実施します。
- 施策の展開順位としては、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。
- このため、関係団体と連携しながら、京都市全域において職場MMを推進していきます。

《具体的な施策》

a エコ通勤

- クルマによる通勤から徒歩や自転車、公共交通などを利用した通勤への転換を図る取組を推進します。
- 平成21年度は、平成20年度に京都市が全庁“きょうかん”実践運動の取組の一つとして、国土交通省と連携しながら、マイカーで通勤する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』の推進」を市内の事業所に展開します。

b 通勤・職場交通プラン

- 事業者等が社会や企業・従業員にとって、より望ましい職場交通のあり方を模索していくよう、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けるよう連携します。

c 公共交通利用及びパーク・アンド・ライドの啓発・促進

- 市民等の通勤・通学目的の移動において、ポスターの掲出やリーフレット等を配布し、公共交通利用とパーク・アンド・ライドの広報活動を展開します。

d エコドライブの推進

- どうしてもクルマを利用しなければならない場合について、地球温暖化対策の一環として、燃費消費の少ない自動車の運転方法である「エコドライブ」を通勤・職場交通プランの中に盛り込むよう情報提供します。

(E) 観光客を対象としたモビリティ・マネジメント施策

《対応方針》

- 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、交通渋滞から開放するため、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モビリティ・マネジメント施策を実施します。
- 施策の展開順位としては、JR名古屋駅や大阪駅、岡山駅等、これまで継続実施している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MMへと展開していきます。
- このため、「公共交通機関でおこしやす・京都市協議会」の活動や商店街、道路事業者等の各関係機関と協調・連携しながら、観光MMを実施するとともに、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。

《具体的な施策》

a 公共交通利用の啓発・促進

- 「公共交通機関でおこしやす・京都市協議会」と連携し、春秋の観光シーズン前に、近畿地方、中部地方及び山陽地方等の主要駅や高速道路のサービスエリア等において、ポスターの掲出やリーフレット等を配布し、情報提供の内容にMMの観点を取り入れ、公共交通を利用した観光の優位性を分かりやすく示すデータ等を盛り込みながら、公共交通機関を利用した観光誘致を展開します。

b 宿泊観光TFP

- 平成21年度から、宿泊客を対象として、京都市内の宿泊施設の協力のもと、各部屋にマイカー観光から公共交通を利用した観光への転換を促す資料（動機付け冊子、公共交通情報マップ、ワンショットTFP）を据え置きます。

c 広域観光MM

- 観光客の出発地（居住地）において動機付け情報を提供する観点から、近畿地方、中部地方及び山陽地方を対象として、旅行代理店との連携や、広報媒体を活用し、公共交通を利用した観光誘致を展開します。また、公共交通による来訪が難しく、クルマで来訪する場合は、観光地周辺の交通渋滞に巻き込まれず、快適に京都観光を楽しむ、京都の魅力を歩くことによって満喫してもらうため、パーク・アンド・ライドの利用と市内移動における公共交通の利用を推進します。

d ウェブサイト構築

- 各交通事業者が独自に作成しているウェブサイト上での情報を整理し、京都の公共交通に関する情報に乏しい観光客に対し、京都市への流入口となる主要ターミナルから観光地までの公共交通の時刻表や路線などの基本情報を集約し、ウェブサイトを提供する。動機付け情報や、簡単なT F Pについてもウェブサイト上で提供・実施していきます。

e 交通結節点マネジメント

- 京都の公共交通に関する情報に乏しい観光客に対し、観光地の最寄り駅や乗換経路情報、京都の出入口ならびに観光地間を結ぶ交通結節点における適切な乗換情報の提供を行うなど、他交通機関への移動の連続性や乗換地点においても移動の楽しみを創出する環境整備等について、交通事業者をはじめとする関係者が連携して観光客の視点に立って改善していきます。

(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

《施策の方向性》

- 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充実、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充実、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。

(7) トランジットモール

《施策の概要》

- 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(L R T, バスなど)が優先となった道路空間のことです。

《施策検討の主な論点》

- 道路機能分担のあり方、道路空間の再配分、沿道地域の合意形成などの検討が必要です。

《施策効果》

- 公共交通サービスの向上や快適な歩行環境の形成による中心市街地の活性化の効果があります。

(4) 道路機能分担に基づく歩行空間の創出

《施策の概要》

- 無電柱化やバリアフリー化と併せて道路空間の再構成を行うことにより、安全・安心で快適な歩行空間を創出し、人が主役の歩いて楽しいまちの実現を目指します。

《施策検討の主な論点》

- 道路機能分担のあり方、道路空間の再配分、沿道地域の合意形成などの検討が必要です。

《施策効果》

- 快適な歩行環境の形成による、まちの活性化の効果があります。

イ 未来の公共交通の充実

(7) 新たなバスシステムの導入

《施策の概要》

- 専用レーンを設け、高速かつ高い定時性を確保するとともに、環境にもやさしい高機能バスシステムのことです。

《施策の方向性》

- 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や路線事業者及び・財源などの検討を進めます。

《施策効果》

- 公共交通サービスの質の向上(定時性, 速達性, 乗りやすさ等), 環境負荷の軽減, 都市のイメージ向上の効果が期待されます。

(4) 新しい公共交通システム（L R T）

- L R Tは、公共交通の利便性向上と「歩くまち・京都」の実現、まちの活性化と都心地域の再生という大きな目標の実現と交通課題解決のための1つの切り札となります。
- L R T導入は道路空間の使い方を大胆に変える必要がある施策であるため、今後、まちづくり、福祉、観光及び環境政策との連携を取りながら、クルマ利用の抑制を促すとともに、現行の公共交通機関との連携による相乗効果を発揮できるような交通機関として位置づける必要があります。
- 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といった機能を果たす地域においてL R Tの導入が有効であると考えられ、今後、L R Tに関する検討体制を整え、より具体的な検討を進めます。

《施策検討の主な論点》

- 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
- 市民及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

(ウ) コミュニティバス

《施策の概要》

- 地域特性を踏まえながら、運賃、バス停、ダイヤ等を工夫し、地域内を走行するバスのことです。

《施策検討の主な論点》

- 地域のニーズに対応した利用されるバスとなるように、計画段階から地域住民が参画できるものとすることや、持続的に地域住民の足を確保するシステムとなるような財源・運営方法をどうするかといったことがあげられます。

《施策効果》

- コミュニティバスの施策効果としては、地域の住民の利便向上、地域コミュニティの活性化、高齢者等の外出促進などがあります。

《施策の方向性》

- 地域特性に応じたコミュニティバスのあり方などを踏まえて、検討する必要があります。

ウ 自動車交通の効率化と適正化

(ア) パーク・アンド・ライド

《施策の概要》

- 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です。

《施策検討の主な論点》

- 実施エリアや実施期間の検討が必要です。

《施策効果》

- 自動車の走行距離の減少による二酸化炭素の排出が低減、自動車の都心部流入交通の抑制が期待されます。

《施策の方向性》

- 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

《施策の概要》

- ロードプライシングとは、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です。

《施策検討の主な論点》

- 対象エリア、対象車両、課金システムなどがあります。

《施策効果》

- 特定エリアへの自動車交通流入を抑制する効果があり、渋滞緩和などが期待できます。

【適用事例】 ロンドンの適用事例

実施エリア規模：約 40 km²

課金対象：対象エリア内を走行する車両（二輪、タクシー、緊急車両等は、対象外）

対象となる車両ナンバーは、ロンドン交通局のデータベースに登録

課金支払方法：提携小売店、ガソリンスタンド、インターネット、郵送等での支払

課金額：1日8ポンド（約1200円）、罰金：40ポンド（約6000円）

ただしエリア内（一部周辺を含む）居住者は9割引

課金時間帯：午前7時～午後6時（平日のみ）

適用効果：・課金区域での旅行時間が平均で30%減少

・課金時間の入域交通（4輪以上の車両）が18%減少 など

（参考） 京都市内の面積
上京区・中京区・下京区・東山区計 約30 km²
京都市市街化区域 約150 km²

《施策の方向性》

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は、広く市民意見を聞きながら十分に検討していく必要があります。

(ウ) 貨物車の荷捌きの適正化・タクシーの実車率向上

《施策の方向性》

- 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

《施策の概要》

- 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：都心部における新たな駐車場整備を抑制するとともに、人の賑わいを促す用途転換を支援することにより、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で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。

《施策の方向性》

- 駐車場は都市の装置の一つとして、重要な施設です。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とします。

(オ) 交通条件の公平化（制度）

《施策の概要》

- 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りますが、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ます。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ります。
- そのため、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。
 - ・ ポイントシステムの構築：駐車場利用補助券をポイントシステムに移行し、駐車場だけでなく鉄道・バスも利用できるシステムを構築します。

エ パーソナルモビリティとライフスタイルの転換

(7) 自転車交通施策

《施策の方向性》

- 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（道路空間の占有に対するコスト負担）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。

a レンタサイクル

《施策の概要》

- ヨーロッパで拡大されている都市型のレンタサイクルは、人の都市内移動を面的にカバーするために、都市内に多数配置されたステーションで、自転車の受け取

り・返却が可能となっています。

《施策検討の主な論点》

- 交通体系の中での位置づけ、総合的な自転車利用環境、経営・運用・将来性における持続可能性、予約や料金などのシステムがあげられます。

《施策効果》

- 駐輪スペースの削除・違法駐輪の抑制、環境負荷の軽減といった効果が期待されます。

(イ) カーシェアリング

《施策の概要》

- カーシェアリングとは、1台のクルマを複数の会員が共同で利用する仕組みでありインターネットや携帯電話で予約し、鉄道駅近くの駐車場で利用可能なシステムです。国内では、京都市を含め、東京、大阪などの大都市圏でも導入が広がっています。

《施策検討の主な論点》

- 鉄道端末交通としての可能性、民間と行政の役割分担、電気自動車との連携などが考えられます。

《施策効果》

- カーシェアリングの場合は自動車利用に対するコスト意識が明確化されるので自動車の利用が抑制される効果が期待されます。

【適用事例】世界最古のカーシェアリング会社（スイス）の概要

- 会員数約7万人、車両数2,000台、ステーション1,050箇所
- スイスでは、1970年代にクルマの都心流入のため商店街などが疲弊したため、大規模なクルマの流入抑制とともにLRT等を整備
- 国営鉄道と連携するなどにより会員数が増加

《施策の方向性》

- 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、更なる普及のための支援策を検討します。また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

《施策の概要》

- モビリティ・ウィークとは、都心部において一定期間マイカーを使わない地区を創り出し、市民一人一人が車のない都市環境を体験することにより、交通や環境、都市生活とクルマの使い方について社会啓発する取組のことで。

【適用事例】 欧州におけるカーフリーデーとモビリティ・ウィークの実施

- 1997年9月22日にラ・ロシェル（フランス）で「車のない日（カーフリーデー）」を実施。翌年1998年にはフランス政府の催しとして全国に展開しました。2005年からは、少なくともひとつの恒常的な新しい交通施策や交通システムの実施・導入をすることが、本格参加の条件となり、2008年には欧州を中心に世界で約2,000都市が参加。日本からも、横浜市、福井市など7都市が参加しました。
- モビリティ・ウィークは、カーフリーデーの成功を受け、これを1日限りのイベントに終わらせないよう企画されたもので、9月16日から9月22日の「カーフリーデー」までの1週間を「モビリティ・ウィーク」と定め、連日、自転車や公共交通機関の利用、地域環境の改善などをテーマにした催しが行われます。欧州委員会が中心となり、2002年から始まっています。現在では、欧州を中心に、世界各地から400近くの都市が参加しています。

《施策検討の主な論点》

- 実施時期、訴求効果の向上、京都らしさの演出等があげられます。

《施策効果》

- 新しい施策の開始の機会（市民への周知、新施策のスタート）、社会啓発の契機（クルマと地球環境・都市交通、カーフリーの体験）といった効果が期待できます。

《施策の方向性》

- 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物や通院から、近隣の商店街への徒歩や自転車による買物・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。

9 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に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。
- まちづくりと連携した交通政策を強力に推進するため、条例制定を含めた制度設計を検討するとともに、その検討組織を構築します。

(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。

10 審議会の開催経緯

(1) 審議体制

本審議会は、「人が主役の魅力あるまちづくり」を強力に推進するため、公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現を目指した「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定することを目的に設置しています。

審議会委員は、健康、環境、公共交通、子育て・教育、コミュニティ、景観、観光、経済などの観点から、幅広い分野の24人の方々に構成しております。京都の持つ文化力・人間力を結集、融合することにより、「京都力」を最大限に生かした議論をしています。

また、検討部会は、審議会で審議内容を、より具体的に多様な立場と視点から活発に審議していただくことを目的とし、検討テーマごとに、「公共交通ネットワーク検討部会」「未来の公共交通まちづくり検討部会」「公共交通優先のライフスタイル検討部会」の3つの検討部会を設置しています。

「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会

設置目的：「人が主役の魅力あるまちづくり」を強力に推進するため、公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現を目指した「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定

審議会委員は、健康、環境、公共交通、子育て・教育、コミュニティ、景観、観光、経済などの観点から、幅広い分野の方々に構成

委員の構成 (24人)

学識経験者 (5人) : 交通まちづくり、環境、福祉など
経済界、有識者等 (10人) : 京都商工会議所、有識者 (教育、文化、医療、情報、マスコミなど)
交通事業者 (4人) : JR西日本、阪急電鉄、京阪電気鉄道、京都市交通局
国土交通省 (2人) : 近畿地方整備局建政部長、近畿運輸局企画観光部長
京都府 (2人) : 京都府総務部長、京都府警本部交通部長
京都市 (1人) : 副市長

京都の持つ文化力・人間力を結集、融合することにより、「京都力」を最大限に生かした議論を行います

公共交通ネットワーク 検討部会

- 利用者の視点に立った公共交通のネットワーク化の検討など

未来の公共交通まちづくり 検討部会

- 環境に優しく利便性の高い未来の交通システムの検討など

公共交通優先のライフスタイル 検討部会

- 大胆なマイカー抑制を市民ぐるみで進めるためのライフスタイルのあり方の検討など

(2) 審議経緯

平成 20 年 7 月 11 日 (金)	第 1 回「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会 ・副会長及び検討部会長の選任 ・「歩いて楽しいまち」の実現について ・今後の審議の進め方について
----------------------	-------------------------------------------------------------------------------------

平成 20 年 8 月 4 日 (月) 第 1 回公共交通ネットワーク検討部会
・検討部会における検討内容
・京都市の公共交通の現状 等

平成 20 年 8 月 7 日 (木) 第 1 回未来の公共交通まちづくり検討部会
・「歩くまち・京都」が目指す理念
・検討部会における検討内容
・京都市の交通現状 等

平成 20 年 8 月 20 日 (水) 第 2 回公共交通ネットワーク検討部会
・基本的考え方と施策について
・具体的な検討内容 (案) について 等

平成 20 年 8 月 28 日 (木) 第 1 回公共交通優先のライフスタイル検討部会
・「歩くまち・京都」が目指す理念
・「歩くまち・京都」のための
コミュニケーション施策について
・歩行者優先憲章及び市民意識調査について

平成 20 年 10 月 21 日 (火) 第 3 回公共交通ネットワーク検討部会
・具体的な検討内容 (案) について 等

平成 20 年 10 月 23 日 (金) 第 2 回未来の公共交通まちづくり検討部会
・環境モデル都市行動計画素案における
「歩くまち・京都」の実現に向けた取組について
・交通施策の紹介 等

平成 20 年 10 月 30 日 (木)	第 2 回「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会 ・京都のまちづくりの基本原則等について ・各検討部会の検討状況について
-----------------------	---------------------------------------------------------------------

- 平成 20 年 11 月 10 日（月） **第 2 回公共交通優先のライフスタイル検討部会**
- ・他の検討部会との連携等について
 - ・歩行者優先憲章及び「歩くまち・京都」
市民アンケートについて 等
- 平成 20 年 11 月 26 日（水） **第 4 回公共交通ネットワーク検討部会**
- ・他の検討部会との連携等について
 - ・具体的な検討内容（案）について 等
- 平成 20 年 12 月 12 日（木） **第 3 回未来の公共交通まちづくり検討部会**
- ・地域別の未来の交通体系のあり方について
 - ・L R T 等の未来の交通システムのあり方について 等
- 平成 20 年 12 月 18 日（木） **第 3 回公共交通優先のライフスタイル検討部会**
- ・第 1 回「歩くまち・京都」市民アンケート結果
速報について
 - ・歩行者優先憲章について
 - ・モビリティ・マネジメント施策について
- 平成 21 年 1 月 13 日（火） **第 4 回未来の公共交通まちづくり検討部会**
- ・第 1 回「歩くまち・京都」市民アンケート結果速報の報告
 - ・検討項目の考え方（骨子案）について
- 平成 21 年 1 月 20 日（火） **第 5 回公共交通ネットワーク検討部会**
- ・第 1 回「歩くまち・京都」市民アンケート結果について
 - ・具体的な施策の考え方（骨子案）について
- 平成 21 年 1 月 27 日（火） **第 3 回「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会**

 - ・公共交通ネットワーク検討部会の検討状況について
 - ・未来の公共交通まちづくり検討部会の検討状況について
 - ・公共交通優先のライフスタイル検討部会の
検討状況について
- 平成 21 年 2 月 25 日（木） **第 4 回公共交通優先のライフスタイル検討部会**
- ・歩行者優先憲章について
 - ・検討項目の考え方（骨子案）について
 - ・「歩くまち・京都」市民アンケート結果速報について

- 平成 21 年 3 月 13 日 (金) 第 6 回公共交通ネットワーク検討部会
- ・各交通事業者の取組内容について
 - ・具体的な施策の考え方 (骨子案) について
- 平成 21 年 4 月 28 日 (火) 第 5 回公共交通優先のライフスタイル検討部会
- ・歩行者優先憲章 (仮称) 草稿案について
 - ・具体的な施策の考え方 (骨子案) について
 - ・「歩くまち・京都」総合交通戦略
中間とりまとめ (案) について
- 平成 21 年 5 月 18 日 (月) 第 5 回未来の公共交通まちづくり検討部会
- ・「歩くまち・京都」総合交通戦略
中間とりまとめ (案) について
 - ・歩行者優先憲章 (仮称) 草稿案について
- 平成 21 年 5 月 22 日 (金) 第 7 回公共交通ネットワーク検討部会
- ・歩行者優先憲章 (仮称) 草稿案について
 - ・具体的な施策の考え方 (骨子案) について
 - ・「歩くまち・京都」総合交通戦略
中間とりまとめ (案) について
- | |
|------------------------------------------------|
| 平成 21 年 5 月 28 日 (木) 第 4 回「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会 |
| ・「歩くまち・京都」総合交通戦略
中間とりまとめ (案) について |
| ・歩行者優先憲章 (仮称) 草稿案について |

用語説明

●パルスタイムテーブル

鉄道をパターンダイヤとし、これと結節するバス等の公共交通を鉄道に合わせてパターンダイヤ接続することにより、公共交通機関相互の乗継ぎによる待ち時間を短縮することで公共交通機関の利便性を向上するシステム。

●パターンダイヤ

公共交通の運行形態（ダイヤ、種別、行き先、追い抜き関係等）を周期的なものにすることで、利用者にとって覚えやすい等のメリットがあるダイヤ。

●公共車両優先システム（PTPS）

Public Transportation Priority Systems の略。情報通信技術を利用したバスレーンの確保やバス優先信号制御等を通じて、バスの定時運行を確保し、公共車両の運行支援を行うことにより、バスの利便性の向上を図るシステム。

●高度道路交通システム（ITS）

Intelligent Transport Systems の略。情報技術（IT）を利用して、輸送効率の向上、道路交通を快適にするための交通システム。例として、渋滞情報や目的地なまでの所要時間などを提供する道路交通情報通信システム（VICS）や自動料金収受システム（ETC）などがある。

●新交通管理システム（UTMS）

Universal Traffic Management System の略。警察庁として進める ITS であり、光ビーコンを用いた個々の車両と交通管制システムとの双方向通信等の高度な情報通信技術により「安全・快適にして環境にやさしい交通社会の実現」を目指すシステム。

●バスロケーションシステム

利用者のバス待ちに対するイライラ感を軽減することを目指して、バス停の案内板やインターネット等にバスの走行場所等の情報を提供するもの。

●乗合タクシー

11人未満の人数を運ぶ営業用自動車を利用した乗合自動車で、主に深夜の別の交通機関がない地域や、過疎地など路線バスの機能が十分に発揮できない場所などで、運行されている。

●パーク・アンド・ライド

マイカーの市街地への乗り入れを抑制し、都市の慢性的な交通渋滞を緩和することを目的として、自宅から乗ってきた車を、途中で駅周辺の駐車場に停めてもらい、バスや電車などの公共交通機関への乗継ぎを促す制度。

● L R T

Light Rail Transit：軽量軌道公共交通機関の略。次世代型路面電車とも呼ばれ、従来の路面電車に比べ振動が少なく、低床式で乗降が容易であるなど、車両や走行環境を向上させ、人や環境にやさしく経済性にも優れているとされる公共交通システム。

● I B T

Intelligent Bus Transit：高機能バスシステムの略。接続バス、バス専用レーン、公共車両優先システム等を組み合わせることで、軌道公共交通機関と同等の機能を有し、かつ柔軟性を兼ね備えたバスをベースした公共交通システム。

● コミュニティバス

地域の住民の利便性向上のため、一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービス。

● トランジットモール

「モール」とは歩行者用に作られた道路のことで、植栽等により休憩や散策に快適な歩行者空間としての工夫がされているが、バスや路面電車等の公共交通機関の通行も許容しているもの。

● キャリーサービス

宿泊客の手荷物を駅から宿泊施設へ、宿泊施設から宿泊施設へ、宿から駅へと運ぶサービス。

● カーシェアリング

1台の自動車を複数の会員が共同で利用する自動車の新しい利用形態。インターネットや携帯電話で予約し、鉄道駅近くの駐車場で利用可能なシステム。

● ロードプライシング

道路混雑の激しい地域やその周辺の自動車交通量を抑制し、交通渋滞や大気環境の改善を図るため、特定の地域に進入または通行する車から料金を徴収する制度。

● カーフリーデー

都心部において1日マイカーを使わない地区を創り出し、市民一人一人が車のない都市環境を体験することにより、交通や環境、都市生活とクルマの使い方について社会啓発する取組。

●モビリティ・ウィーク

都市における持続可能な移動手段の促進を目指すイベント。1週間にわたって連日、自転車や公共交通機関の利用、地域環境の改善などをテーマにした催しが行われる。

● MM (モビリティ・マネジメント : Mobility Management)

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「かしこく」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。

● TFP (トラベル・フィードバック・プログラム)

複数回の個別的なやりとりを通じて、対象者の交通行動の自発的な変容を期待する施策。TFPプログラム形態の代表的なものとして、フルセットTFP、簡易TFP、ワンショットTFPの3つがある。フルセットTFPは、①事前調査、②行動変容に向けたコミュニケーションアンケート、③事後調査、④行動変容に関するフィードバックの4つのステップを順に行うものであり、最も大きな効果が期待できるが費用も多く必要である。

簡易TFPは、①、②のステップを実施するものであり、ワンショットTFPは②のステップのみ行うものである。