

基本理念

自動車利用の制限を含めた様々な抑制策等を通じて、クルマを重視したまちと暮らしを、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに転換していくこと。京都議定書誕生の地であり、環境モデル都市でもある京都が日本を代表する「国際文化観光都市」とすると同時に、まちの賑わいを生み出す都市であり続けることを目指す。

目標像

持続可能な脱「クルマ中心」社会のモデル都市の形成を目指して、世界トップレベルの使いやすい公共交通を構築し、歩く魅力にあふれるまちをつくり、また一人ひとりが歩く暮らし（ライフスタイル）を大切にすることによって「歩くまち・京都」を実現する。

戦略の3つの柱

既存の公共交通を再編強化し、使いやすさを世界トップレベルにする

- すべての人が快適、便利に利用できる公共交通の利便性を向上
○ 市内で運行する鉄道、バスの交通事業者等の連携によりネットワークを構築し、早期の施策実施を推進
○ 観光地交通や公共交通不便地域などの時期的・地域的問題への対策を強化
○ 状況に応じて進化しながら公共交通の利便性向上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

歩く魅力を最大限に味わえるよう歩行者優先のまちをつくる

- 交通政策のみならず、土地利用計画などの都市計画をはじめ、環境、福祉、教育、景観、産業などの幅広い分野の政策と融合した取組を積極的に推進
○ 京都の魅力を満喫できるよう「歩行者」を最優先とする快適な道路空間を確保
○ 地域の特性に応じた道路の使い方を検討し、通過交通の抑制、物流対策、駐車場対策などの自動車利用の抑制策を推進し、必要な道路網の構築も行き、バスの速達性と定時性を向上
○ 歩く人々による賑わいが生み出されるようにトランジットモール化などの歩行者空間拡大策を推進
○ 鉄軌道網のミッシングリンクの解消や、まちの賑わい創出、観光客の玄関口でもある京都駅との結節強化の観点などから、公共交通のあり方を再構築すべきと考えられるエリアにおいて、LRTやBRTの導入など、それぞれの地域特性を踏まえた新しい公共交通の実現に向けた検討

歩いて楽しい暮らしを大切にするライフスタイルに転換する

- 「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発を強力に推進
○ 「歩く」ことを中心としたライフスタイルへの変革を一人ひとりに促すため、コミュニケーションを活用して市民ぐるみで過度な自動車利用を抑制する取組を推進

「歩くまち・京都」の未来のイメージ

- 市内を走行するクルマの利用が抑制され、鉄道、バスのスムーズな乗継ぎと利便性の向上により、公共交通の利用者が増加。さらにLRTやBRTなど新しい公共交通がスムーズに走行。
○ 道路では、歩道拡幅や緑化が進み、休憩スペースやベンチなどでくつろぐ人たちや、まちを行き交う市民、観光客、来訪者の歩く人たちの活気が満ちあふれる。

目標の達成水準 非自動車分担率：現在 約72%→ 目標 80%超

※ 表中のシ印は、「シンボルプロジェクト」の略で、戦略を推進するための象徴的な施策
表中の先印は、「先行実施プロジェクト」の略で、戦略検討と併せて、既に新たな取組を行っている施策

- バスの利便性向上策
■利用者の目線で分かりやすい路線を構築
■「覚えやすく」「使いやすい」ダイヤを実現
・基幹路線となるバス路線（例：河原町通、東大路通等）のパターンダイヤ化(3~5分間隔)
・洛西地域におけるバス利便性向上(バスダイヤ改善、バス停環境改善、情報提供等) 先
○バス走行環境の改善施策
■バス専用・優先レーンや公共車両優先システム(PTPS)の拡充及び啓発活動の強化
■「かっこいい」「おもしろい」という視点を持った分かりやすく利用しやすいバス停の整備
・主要バス停におけるシェルターの整備(路線図・時刻表及び接続情報等を分かりやすく表示)
・警察の協力の下、違法駐車等防止指導員などによる駐停車違反者に対する指導強化
○鉄道の利便性向上施策
■ユニバーサルデザイン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
・鉄道結節点における乗継相手の情報提供の充実
・烏丸御池駅での乗り継ぎ待ち時間の短縮化や最終便の4方向どの方向にも接続
○鉄道・バスの連携施策
■共通運賃や乗継制度などにより、利用者に分かりやすい料金体系を構築
■ユニバーサルデザイン化の整備の推進
・京都市最大のターミナルとしての京都駅南口駅前広場整備 シ
・京都カード(仮称)の創設(京都市内共通乗車券) 先
○効果的な情報提供
■鉄道・バスが一体として利用できる効率的なルート情報の提供
・観光地周辺の観光案内標識などにより、駅やバス停への案内誘導の充実
○公共交通不便地域のあり方
■生活交通の維持に向けた取組は、まちづくりと一体となって、総合的な視点から検討
・交通不便地域の対応策に関する検討 先
○道路の機能分担に基づく歩行空間の創出
■無電柱化やユニバーサルデザインの推進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
・東大路通の自動車抑制と歩道拡幅 シ
・四条通のトランジットモール化 シ
○未来の公共交通の充実
■新しい公共交通システム(LRT、BRT)
・LRTの導入について、市民のコンセンサスを得ることや国の支援制度の活用、民間事業者との連携、導入方法や採算性などの様々な課題整理を行い、次世代型路面電車車両の導入などを検討する組織を設置
・京都駅と高度集積地区等を高頻度で結ぶ新しいバスシステムを導入 シ
○自動車交通の効率化と適正化
■パークアンドライドの通年実施
・通年型のパークアンドライドに向けた施策を実施 シ
■駐車場施策
・都心における駐車場整備の抑制や将来の適切な配置など、公的施設や大型商業施設の駐車場も含め、京都にふさわしい駐車場施策を構築
○「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発
・全国初の「歩くまち・京都」憲章を制定 先
○交通行動スタイルの見直しを促すコミュニケーション施策
・交通行動を考える場や対象によって、4つに区分(家庭、学校、職場、観光客)
・モビリティ・ウィークの実施(社会啓発として、一定期間クルマを使わない地区を設定) シ

継続的な推進のための体制整備

- 交通政策に係る体制の抜本的な見直しを行い、関係部局の連携強化を図るとともに、全庁体制で推進
■実施プロジェクト進捗を点検し、戦略の充実、見直しを行う戦略推進支援組織を設置
■戦略の3つの分野の実施プロジェクトを具体的に推進するためのマネジメント体制を構築
■既存の交通施策の推進支援体制を継承し、引き続き各施策を着実に推進
■行政と民間との連携をサポートする体制を構築