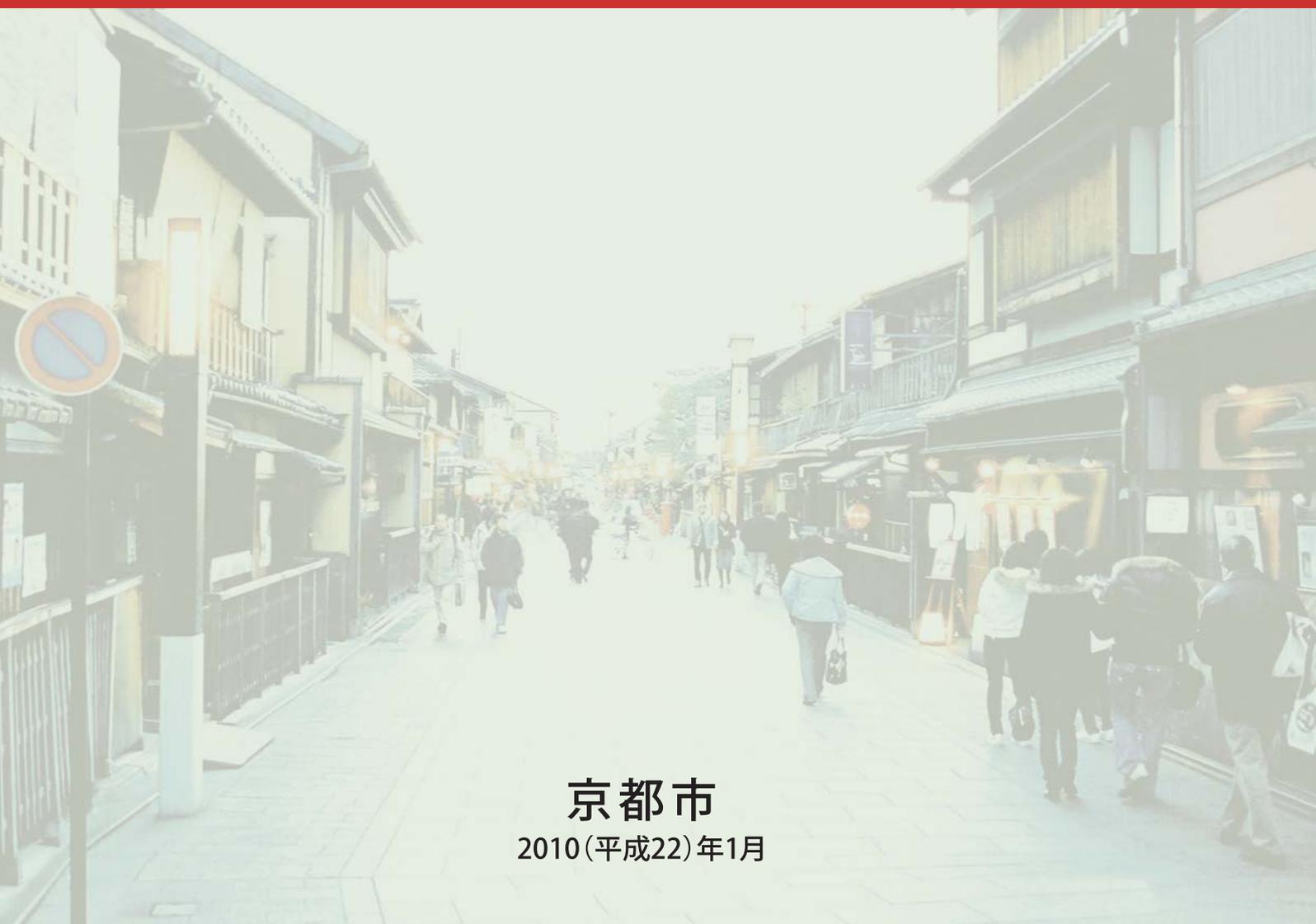


「歩くまち・京都」 総合交通戦略



京都市

2010(平成22)年1月

京都のまちが変わります。

「歩くまち・京都」総合交通戦略
の策定に当たって



京都市長 **門川 大作**

「歩く！」すれ違う人とそっと会釈を交わし、ときどき立ち止まってゆっくり景色を眺める。そして、また「歩く！」きっと心が和み、自然と口元に笑みが浮かんでくるはずです。それを“歩・歩・笑み”といいます。

京都には、美しい自然景観や、社寺や京町家などの歴史的な建物、それらが醸す風情あふれるまち並みが息づいています。また、その中で人々は、「門掃き」や「打ち水」などの生活習慣や、四季の移ろいを大切にする暮らしの文化、環境に優しいライフスタイルを実践してきました。

暮らす人も、訪れる人も、「京都に住んでいてよかった」、「京都に来てよかった」と誰もが“ほほえみ”を浮かべるまち・京都。

この魅力ある京都が、これからも京都であり続けるために、私たちは、クルマ中心社会の進展や、自然を脅かす地球温暖化などの問題に危機感を持ち、果敢に行動しなければならない。京都にふさわしい「歩く」ことを中心としたまちと暮らしを築いていかなければならない。そう決意しています。

そのためには、自動車利用の制限を含めた様々な抑制策等を通じて、快適、便利に移動できる道路空間、公共交通の整備や利便性向上などが必要です。そうした交通まちづくり政策を、市民・観光客の皆様、事業者、行政が一体となって推進するため、行動規範となる「歩くまち・京都」憲章を制定し、「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定しました。

「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会の皆様をはじめ、多くの貴重な御意見をいただきました市民の皆様にご心から御礼申し上げます。

日本を代表する「環境モデル都市」として、また世界的な「国際文化観光都市」として、市民・観光客の皆様、そして京都を愛する全ての皆様とこの憲章の精神を共有し、総合交通戦略を力強く進めて参りたいと存じます。京都らしい、人と公共交通優先の「歩いて楽しいまちづくり」に、共に知恵と力を結集して参りましょう！

目次

1 「歩くまち・京都」総合交通戦略の理念	1
(1) 「歩くまち・京都」総合交通戦略の基本理念	1
(2) 「歩くまち・京都」憲章	2
(3) 「歩くまち・京都」総合交通戦略の目標	3
ア 「歩くまち・京都」の目標像	3
イ 数値目標	4
ウ 目標実現のための体制と効果検証	5
2 「歩くまち・京都」総合交通戦略の柱	6
(1) 「既存公共交通」の取組	6
(2) 「まちづくり」の取組	6
(3) 「ライフスタイル」の取組	7
3 「歩くまち・京都」総合交通戦略実施プロジェクト	9
(1) 公共交通利便性向上施策	10
ア バスの利便性向上施策	10
イ バス走行環境の改善施策	10
ウ 鉄道の利便性向上施策	11
エ 鉄道・バスの連携施策	12
オ バリアフリー化の推進	13
カ 効果的な情報提供策	14
キ 観光地交通対策	14
ク 公共交通不便地域のあり方	15
(2) 「歩くまち・京都」を支える歩行空間の充実	16
ア 道路機能分担に基づく歩行空間の創出	16
イ トランジットモール	18
(3) 未来の公共交通の充実	19
ア 新しい公共交通システム（L R T， B R T）	19
イ コミュニティバス等の地域特性に応じた交通手段	20
(4) 自動車交通の効率化と適正化	21
ア パークアンドライド	21
イ 駐車場施策	21
ウ 貨物車の荷さばきの適正化	22
エ タクシー交通の位置付けの明確化と効果的な活用	22
オ ロードプライシング	22
カ 環境負荷の小さい車両の導入推進	22
キ 交通条件の公平化	22

1 「歩くまち・京都」総合交通戦略の理念

(1) 「歩くまち・京都」総合交通戦略の基本理念

京都市は、自然と共生する山紫水明の都であり、千二百余年に及ぶ悠久の歴史や世界に誇る伝統、文化を有するまちであります。そして、その自然や歴史、伝統、文化は、市民の皆様一人ひとりのたゆみない努力により、守り育てられてきた結晶です。その一方で、常に新しいものを作り上げてきたのもまた京都です。例えば、琵琶湖疏水の開削をはじめ、日本最初の学区制小学校である番組小学校の創設や市電の敷設など近代化政策に全国に先駆けて取り組んできました。また、近年では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あり、環境モデル都市でもあります。

私たちのまち京都では、「古きをたずね新らしきを知る。」温故知新の精神が息づき、その時々課題解決に取り組んできました。そして、現代の私たちもまた、伝統を重んじながら現代的な課題を克服し、次世代に「京都」を引き継いでいく責務を担っています。

現代の京都にとって避けては通ることができない重要な課題こそ、「自動車(クルマ)社会」の問題です。

時代の流れの中で、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ようになりました。その結果、観光地を中心とした交通問題が発生するとともに、まちの活力や魅力の低下、そして地球温暖化や景観などの諸問題がますます深刻なものとなっています。

こうしたクルマ社会の進展に伴う諸問題を危機感を持って受け止め、それらを解消していくためには、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力強く転換していくことが不可欠です。一方、多くの人々が住まい、訪れるという大都市としての側面を踏まえると、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに転換するためには、鉄軌道やバスといった都市の装置としての「公共交通」を整えなければなりません。私たちのまち「京都」が、悠久の歴史の中で培われた文化を守り、磨き上げ、次世代に引き継いでいくためには、「歩く」ことを大切にする一方で、新しいスタイルの公共交通を構築することも欠くことのできないものです。

こうした、人と公共交通優先の「歩いて楽しいまちづくり」の推進を通じて、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」であると同時に、まちの賑わいを生み出す都市であり続けることを目指して策定するものが、「歩くまち・京都」総合交通戦略です。

(2) 「歩くまち・京都」憲章

「人が主役の魅力あるまちづくり」を構想するにあたり、「歩くまち・京都」の実現に向けての行動規範を明確に述べた「憲章」が不可欠であると考えました。

このため、「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会や検討部会、市民アンケートやシンポジウムやパブリックコメントなどの機会を活用して市民の皆様と共に議論を重ねることにより、「『歩くまち・京都』憲章」を取りまとめ、これを本戦略と同時に制定することとしました。

「歩くまち・京都」憲章

わたしたちの京都は、千二百年を超える悠久の歴史を積み重ねながら、趣あるまち並みや自然景観、伝統、文化などを守り育ててきました。そして、だれもが安心して快適に歩くことができるまちをつくりあげてきました。しかし、クルマを中心とする生活が急激に進展する時代の中で、こうしたまちの魅力が損なわれています。

京都にふさわしい移動の方法は、自分の力で、また時に人の助けを借りながら、“歩くこと”を中心としたものに違いありません。行き交う人々こそがまちの賑わいと活力の重要な源泉であり、歩くことこそは健康や環境にも望ましいものです。

このような認識のもと、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「歩くまち・京都」憲章を定めます。

わたしたちの京都では、市民一人ひとり、

- 1 健康で、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、

- 1 だれもが歩いて出かけたくなる道路空間と公共交通を整え、

賑わいあるまちを創ります。

- 1 京都を訪れるすべての人が、歩く魅力を満喫できるようにします。

(3) 「歩くまち・京都」総合交通戦略の目標

ア 「歩くまち・京都」の目標像

戦略の基本理念のもと、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」を実現します。

【目標とする「歩くまち・京都」の未来のイメージ】

未来の京都のまちを空から眺めると、クルマで溢れた以前のような道路の姿はありません。

クルマの渋滞がなくなり、バスなどの公共交通がスムーズに走行している様子が伺えます。さらに、緑の絨毯の上を走るLRTや、お洒落なBRTなど新たな公共交通軸の姿がそこにあります。

そして、まちなかの道では人と人がふれあい、賑わいと活気に満ちています。

清々しく今よりずっと澄んだ空気が未来の京都のまちを包んでいます。

まちの様子をもう少しクローズアップして見ますと、バス、地下鉄、LRTなどの公共交通は、どこでも共通で使えるICカードの活用によってスムーズな乗り継ぎが可能になり、駅やバスターミナルでは多くの人が行き交っています。

さらに、バス停や駅の施設は、ユニバーサルデザインが一層進み、ベビーカーを押すお母さんや高齢者の方、障害のある方の姿も多く見かけられます。

また、バスは、ダイヤの改善や専用・優先レーンの拡充・徹底などのバス走行環境の改善により、利用する人がずいぶん多くなっています。

一方、道路は、歩行者、公共交通、自転車、クルマそれぞれの特性に応じた道路ネットワークが再構築されています。

トランジットモール化され、歩行者を最優先とする道路では、歩道幅や緑化が進み、休憩スペースやベンチなどでくつろいでいる人たちや、快適な歩行空間をそぞろ歩きする人たち、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伺えます。そして、歩行者を最優先とする道づくりは、歩くことで発見できる京都のまちの魅力を更に引き立てています。

歩行者とクルマの中間的な速度での移動が可能な自転車には、歩行者とクルマとは分離された走行環境が整えられ、環境に負荷をかけない都市内のスムーズな移動を可能にしています。

さらに、交通行動スタイルを見直す市民の皆様と一体となった取組が定着し、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により「歩くまち・京都」の実現を支えています。

イ 数値目標

約半世紀前は、路面電車が市内を縦横に走っていましたが、急速なモータリゼーションによる道路上の混雑を解消するため、また地下鉄とバスを中心とした都市交通体系の再編政策のもとに廃止されました。しかし、その後も自動車の増加は続いており、京都市内の慢性的な道路上の混雑は現在も解消されていません。

自動車交通量が現状のままでは、道路上の混雑は解消されず、多様な交通手段で道路を共有することも、人が主役の持続可能なまちの賑わいを生み出すこともできません。しかしながら、市民生活を支える物流やタクシー、高齢者や障害のある方の移動手段などを考慮すると、単に自動車を抑制するのではなく、適正なバランスを設定する必要があります。

公共交通を十全に活用しつつ、歩く魅力を最大限に満喫できるように、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中で最高水準を目指します。この実現のためには、徒歩や公共交通、自転車で買物や通院などの日常生活ができるコンパクトな都市構造を形成する必要があります。

こうした考え方に基づいて、以下の目標値を設定します。

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

【再掲】徒歩と公共交通 46% → 55%超

※ 徒歩・二輪の内訳は、徒歩 24%、自転車 19%、バイク 7%

この目標達成のためには、都市構造の見直しも含めてクルマの位置付けを総合的に見直すことが必要であり、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が、約 30 年前には、おおよそ実現できていた水準でもあります。

京都市はこれまで市民の皆様の努力によって、周辺の花々の緑を守り、都市の無秩序な開発を強く抑制してきました。このような世界に誇るべき都市である京都なればこそ実現可能な目標と言えます。

ウ 目標実現のための体制と効果検証

目標の達成に向け、実施プロジェクトを確実に推進するための組織体制を構築し、戦略に掲げる施策の総合的な進捗状況を確認し、施策実施の効果検証を行うとともに、社会経済情勢の変化も踏まえた充実や見直しを行います。

また、進捗状況を確認するモニタリングシステムとして、既存の各種統計、トラフィックカウンター^{※1}等による自動車交通量やモビリティ・マネジメント^{※2}の手法を用いたアンケート調査による交通行動実態の把握など、多方面から効果検証を行います。

※1 トラフィックカウンター

観測地点において通過する車両数を自動的に計測するための観測機器

※2 モビリティ・マネジメント

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こと

2 「歩くまち・京都」総合交通戦略の柱

- 1 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
〔「既存公共交通」の取組〕
- 2 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
〔「まちづくり」の取組〕
- 3 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
〔「ライフスタイル」の取組〕

(1) 「既存公共交通」の取組

- 京都に住まい、また京都を訪れるすべての人が、快適、便利に利用できる公共交通の利便性向上策を推進し、使いやすさを世界のトップレベルにします。
- 市内で運行するバス、鉄道の交通事業者等の連携によりネットワークを構築し、早期に施策を実施します。
- 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します。
- 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、関係者が連携し続けることが可能な組織体制を整備します。

(2) 「まちづくり」の取組

- 交通は、高齢者や障害のある方をはじめ、すべての人の市民生活や観光行動におけるあらゆる活動と密接に関わっており、「歩くまち・京都」を実現するため、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し進めます。

※ 京都市都市計画マスタープラン（平成14年5月策定）

京都市都市計画マスタープランでは、「①京都らしい歴史文化を蓄積する都心の魅力やにぎわいの向上を図る「都心の再生」、②新しい京都の活力を支える「南部創造のまちづくり」、③知の集積や新たなポテンシャルを生かした都市の活性化を図る「都市機能の拠点地区の整備」の3つの活性化策を都市計画の重点政策としている。

- 地域の人々とのふれあい、歴史的史跡との出会い、四季のうつろいなど、京都の魅力を満喫できるように、「歩行者」を最優先とする快適な道路空間を確保します。
- 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、駐車場施策、パークアンドライド、カーシェアリングなどの自動車利用の抑制策を推進するとともに、必要な道路網の構築も行い、バスの速達性と定時性の向上を図ります。
- クルマを使えない人も日常の移動に困らないようにするため、コミュニティバス等の地域特性に応じた交通手段の導入に向けた仕組みづくりとともに、大勢の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します。

- 既存鉄軌道網のミッシングリンク（切れ目）の解消，まちの賑わい創出，土地利用政策との整合，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，ユニバーサルデザイン性，高い速達性と定時性，需要に見合った輸送力を併せ持ったLRT^{※1}やBRT^{※2}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，市民のコンセンサス，国の支援，民間との連携等を図りながら検討を行います。
- 自転車については，近年その利用の増大に伴い，都心部や駅周辺などでは大量の自転車が放置され，大きな社会問題になっていることを踏まえ，自転車の利用環境を整備し，自転車の適正な利用を進めるための取組を進めます。

※1 LRT (Light Rail Transit)

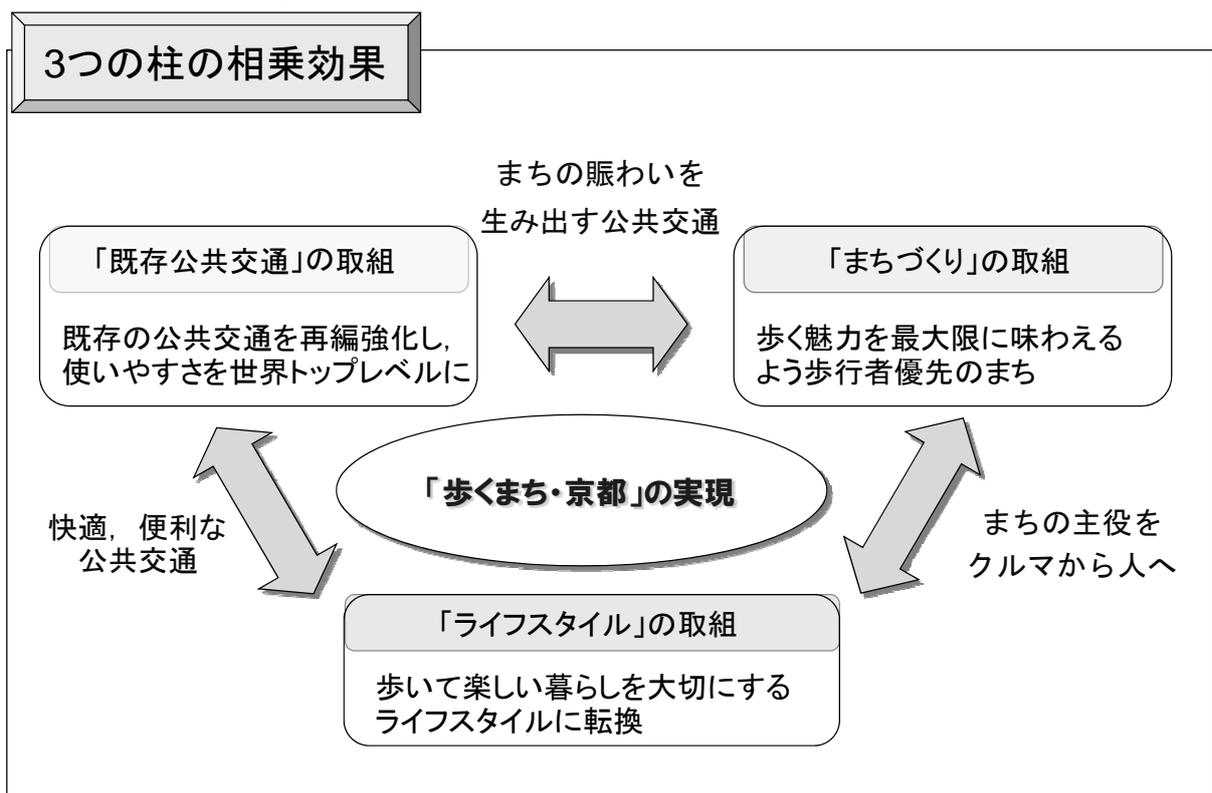
次世代型路面電車とも呼ばれ，従来の路面電車に比べ振動が少なく，低床式で乗降が容易であるなど，車両や走行環境を向上させ，人や環境にやさしく経済性にも優れている公共交通システム

※2 BRT (Bus Rapid Transit)

輸送力の大きなバス車両の投入，バス専用レーンや公共車両優先システム等を組み合わせた環境にもやさしい高機能バスシステム

(3) 「ライフスタイル」の取組

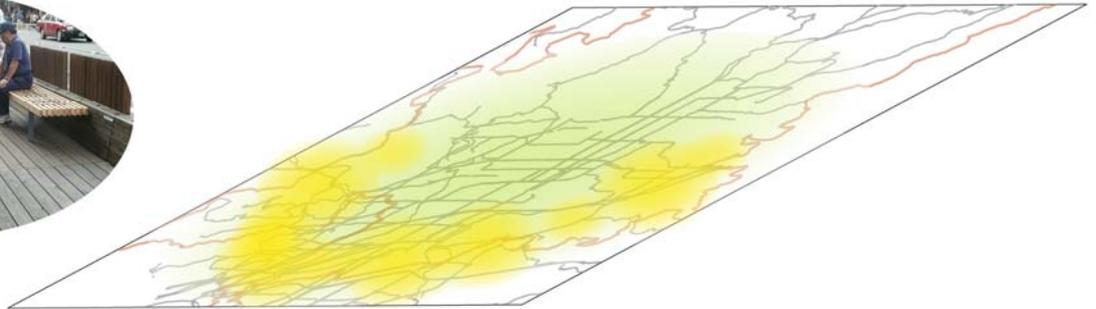
- 京都市の都市・交通政策における全ての行動規範となるものとして，『『歩くまち・京都』憲章』の普及・啓発を強力に推進します。
- 歩いて楽しい暮らしを大切にする動機付けのための情報と，公共交通を利用する際に必要となる情報を，利用者の視点に立って的確に提供します。
- ライフスタイルの転換を一人ひとりに促すため，自らの行動を振り返り，行動をどのように変えるか考えるきっかけとなるコミュニケーションを実施することにより，市民の皆様と一体となって過度な自動車利用の抑制を推進します。
- 買い物，通勤，通学，観光など交通の目的と対象を区分しながら，交通行動を考える機会の拡大を図ります。



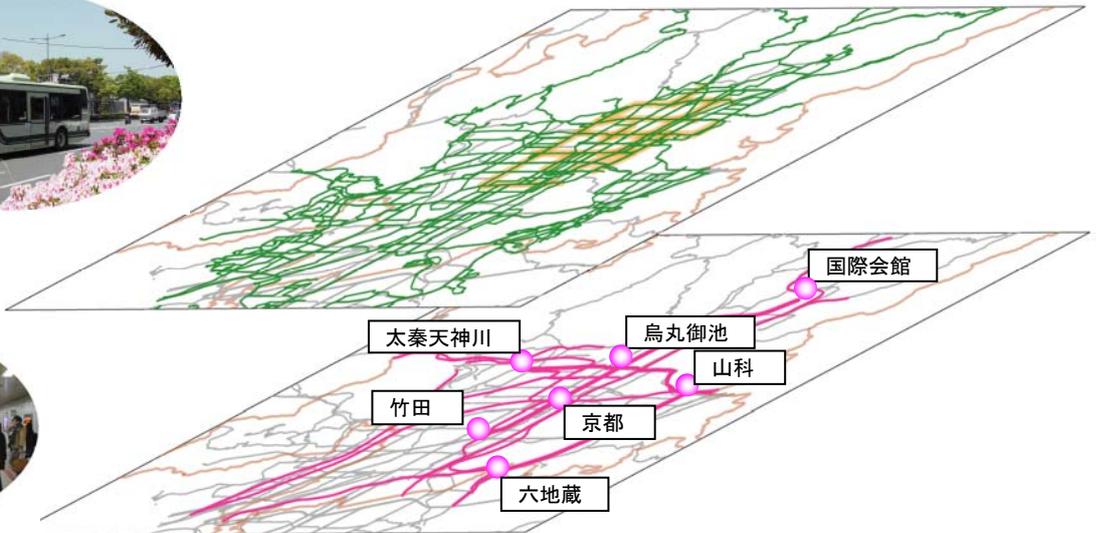
【「歩くまち・京都」総合交通戦略の取組の概念図】

「歩くまち・京都」の実現を目指し、関連する様々な取組と融合しながら、歩行者を最優先とする快適な道路空間の確保、自動車利用抑制策、バスの速達性と定時性の向上、歩く人々による賑わい創出、都市の装置としての新しい公共交通のあり方などを総合的に検討します。

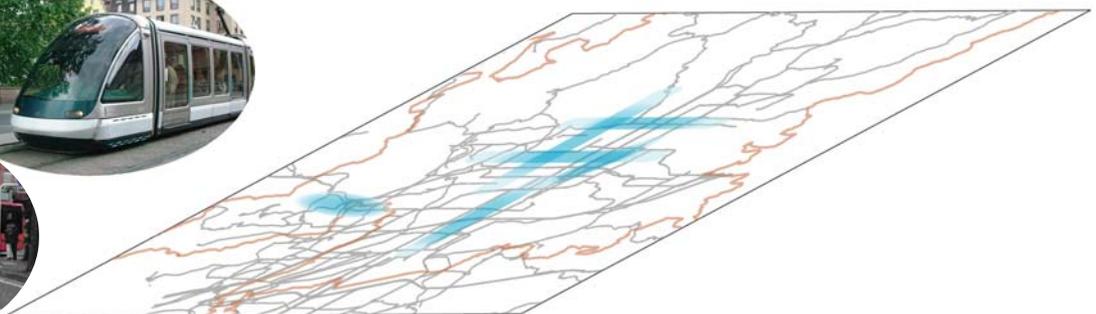
-  パークアンドライドによる、自動車流入抑制
-  歩行空間の創出、駐車場施策やカーシェアリングの実施



-  バス路線の速達性・定時性の向上 ( バス専用・優先レーンや公共交通優先システム導入)
- バス、鉄道の連携によるネットワークの充実
-  旅客施設のバリアフリー化の推進など、鉄道結節点の機能強化



 新しい公共交通のあり方を検討するエリア



3 「歩くまち・京都」総合交通戦略実施プロジェクト

「歩くまち・京都」総合交通戦略の3つの柱で示した取組が、相乗効果を創出するように、以下の施策を互いに密接に連携させながら推進します。

分野1 「既存公共交通」の取組	
(1) 公共交通利便性向上施策	
ア バスの利便性向上施策	<input checked="" type="checkbox"/> 洛西地域におけるバス利便性向上
イ バス走行環境の改善施策	
ウ 鉄道の利便性向上施策	
エ 鉄道・バスの連携施策	<input checked="" type="checkbox"/> 京都駅南口駅前広場整備 <input checked="" type="checkbox"/> 京都市内共通乗車券の創設
オ バリアフリー化の推進	
カ 効果的な情報提供策	
キ 観光地交通対策	<input checked="" type="checkbox"/> パークアンドライドの通年実施
ク 公共交通不便地域のあり方	<input checked="" type="checkbox"/> 公共交通不便地域の対応策に関する検討
分野2 「まちづくり」の取組	
(2) 「歩くまち・京都」を支える歩行空間の充実	
ア 道路機能分担に基づく歩行空間の創出	<input checked="" type="checkbox"/> 東大路通の自動車抑制と歩道拡幅
イ トランジットモール	<input checked="" type="checkbox"/> 四条通のトランジットモール化
(3) 未来の公共交通の充実	
ア 新しい公共交通システム(LRT, BRT)	<input checked="" type="checkbox"/> 高度集積地区における新しいバスシステムの導入
イ コミュニティバス等の地域特性に応じた交通手段	
(4) 自動車交通の効率化と適正化	
ア パークアンドライド	<input checked="" type="checkbox"/> パークアンドライドの通年実施
イ 駐車場施策	
ウ 貨物車の荷さばきの適正化	
エ タクシー交通の位置付けの明確化と効果的な活用	
オ ロードプライシング	
カ 環境負荷の小さい車両の導入推進	
キ 交通条件の公平化	
(5) パーソナルモビリティの転換	
ア 自転車交通施策	
イ カーシェアリング	
分野3 「ライフスタイル」の取組	
(6) 「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発	
(7) 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(モビリティ・マネジメント施策)	
ア 「家庭」で交通行動スタイルの見直しを促す施策	<input checked="" type="checkbox"/> 「京都スローライフ・ウィーク」の実施
イ 「学校」で交通行動スタイルの見直しを促す施策	
ウ 「職場」で交通行動スタイルの見直しを促す施策	
エ 「観光客」の交通行動スタイルの見直しを促す施策	
(8) 観光客を対象とした施策	
ア 観光地における公共交通利便性向上施策	
イ 観光客向け情報提供策	
ウ パークアンドライド等による観光地交通対策	
エ 「観光客」の交通行動スタイルの見直しを促す施策	

※ 表中の印は、「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。

(1) 公共交通利便性向上施策

市内で運行するバス、鉄道の交通事業者等の連携によりネットワークを構築し、快適、便利に利用できる公共交通の利便性向上策を推進します。

ア バスの利便性向上施策

《施策の方向性》

利用者の目線で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。

「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。

《具体的な施策》

(ア) バス系統再編

- 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
- 観光シーズンにおける、臨時バスの運行（バスと鉄道の連携輸送の強化等）

(イ) バスダイヤ改善

- 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分～5分間隔）及び他系統との接続向上
- 運行本数が減少する夜間（21時以降）のバス路線のパターンダイヤ化（鉄道や地下鉄ダイヤと整合）
- 地下鉄のダイヤと合わせたバス路線のパルスタイムテーブル化

【洛西地域におけるバス利便性向上】（先行実施プロジェクト）

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事業者のバス系統（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收受方法の改善等を進めます。

先行実施プロジェクト：戦略検討と併せて、既に取り組をはじめているプロジェクト

イ バス走行環境の改善施策

《施策の方向性》

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る、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。

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分かりやすく利用しやすいバス停整備を進めます。

《具体的な施策》

(7) バス走行空間改善

- バス専用又は優先レーンのカラー舗装化
- 高頻度にバスが運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、荷さばき対策の検討及び実施
- 観光シーズンの特定日等に、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
- 警察の協力の下、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

(4) バス停環境改善

- 同一箇所に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
（シェルター内部に、路線図・時刻表及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バス停のデザインの向上

ウ 鉄道の利便性向上施策

《施策の方向性》

鉄道事業者相互間の更なる情報の共有化を図ります。

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します。

東西線と烏丸線、阪急と烏丸線などの乗継利便性を向上します。

地下鉄への他の鉄道やバスの接続を強化します。

鉄道間の乗継利便性を向上します。

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》

(7) 鉄道事業者間の連携

- 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

(イ) 地下鉄の利便性向上

- 東西線沿線での潜在需要の発掘と、更なる利用促進
- 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

(ウ) 鉄道ダイヤの改善

- 鉄道の乗継利便性を考慮した鉄道ダイヤの設定

エ 鉄道・バスの連携施策

《施策の方向性》

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。

京都へ更に訪れてもらうための観光ニーズを把握します。

今後も引き続き、ユニバーサルデザイン化の整備が必要な地区について、推進を図っていきます。

《具体的な施策》

(7) 乗継利便性向上

- ダイヤの整合や運賃システムの共通化
- 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

【京都駅南口駅前広場整備】（シンボルプロジェクト）

《現状》

京都駅南口には、東海道新幹線八条口や近鉄京都駅があり、観光客の利用も多くなっていますが、タクシー乗り場やバス停が分散しているため、乗り換えの利便性向上が課題となっているほか、駅前広場に流入する多くの車両による混雑が慢性化しています。

《基本的方向性》

京都市最大のターミナルとして、交通結節点としての「使いやすさ・やさしさ（利便性、安心・安全）」や「京都」を感じることのできる「魅力・美しさ」を備え、国内外の来訪者に対して「おもてなし」の心に満ち溢れ、「活気・賑わい」に溢れた駅前広場を整備します。

シンボルプロジェクト：「歩くまち・京都」を実現するための象徴的なプロジェクト

(イ) 多様な料金施策

- 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、交通事業者共通の企画切符の導入及び広報
- 共通運賃や乗継制度、ＩＣカードの活用

【京都市内共通乗車券（京都カード（仮称））の創設】（先行実施プロジェクト）

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。

関係事業者で構成するワーキンググループにより、具体策を検討し、早期に実現します。

オ バリアフリー化の推進

《施策の方向性》

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14地区を「バリアフリー化重点整備地区※」に選定し、バリアフリー化を推進してきました。

今後、高齢者や障害のある方をはじめ、すべての人にやさしいまちづくりを進めるため、重点整備地区以外の旅客施設及びその周辺の道路等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進します。

《具体的な施策》

- 「バリアフリー化重点整備地区」の旅客施設について、平成22年度内の完成を目指すとともに、重点整備地区以外の旅客施設及びその周辺の道路等についてバリアフリー化を推進

※ 「バリアフリー化重点整備地区」

A1 重点整備地区（14地区、25旅客施設）			
移動円滑化基本構想策定開始年度		地区名	旅客施設名
前期	H14年度	桂	阪急桂駅
		山科	JR山科駅、京阪山科駅、地下鉄山科駅
	H15年度	烏丸	阪急烏丸駅、地下鉄四条駅
		向島	近鉄向島駅
	H16年度	嵯峨嵐山	JR嵯峨嵐山駅、京福嵯峨駅前駅、嵯峨野観光鉄道トロッコ嵯峨駅
		京都	JR京都駅、新幹線京都駅、近鉄京都駅、地下鉄京都駅
後期	H17年度	河原町	阪急河原町駅
		稲荷	JR稲荷駅、京阪伏見稲荷駅
	H18年度	桃山御陵前	近鉄桃山御陵前駅、京阪伏見桃山駅
		七条	京阪七条駅
		京阪五条	京阪五条駅
	H19年度	京阪藤森	京阪藤森駅
		東福寺	JR東福寺駅、京阪東福寺駅
	伏見	近鉄伏見駅	

カ 効果的な情報提供策

《施策の方向性》

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に移動のできる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、観光案内標識の抜本的な見直しを行うなど、公共交通機関が分かりやすく利用できるような環境を充実させます。

《具体的な施策》

(7) 効果的な情報提供

- 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）
- 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
- シンポジウムの開催や公共交通利用促進キャンペーンの実施

(イ) 市民向け情報提供

- 地域別の公共交通マップを配布するとともに、アンケート形式により自発的な交通行動の転換を促進

(ウ) 観光客向け情報提供

- 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）
- 観光地周辺の観光案内標識など、駅やバス停への誘導案内の充実
- 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促進

(エ) インターネットでの情報提供

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

キ 観光地交通対策

《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》

- 京都市周辺地域でのパークアンドライドの通年実施
- 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の促進
- 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
- 駅やバス停及びその周辺におけるサイクルアンドライドの推進

【パークアンドライドの通年実施】（シンボルプロジェクト）

《現状》

観光期においてパークアンドライドを展開していますが、年間を通して快適に生活または観光できる都市を目指して、京都市内へ訪れる車両を対象とした、更なる自動車流入の抑制策が必要です。

《基本的方向性》

クルマから徒歩、公共交通、自転車への転換を図るため、通年型のパークアンドライドを実施します。

ク 公共交通不便地域のあり方

《施策の方向性》

地域住民や行政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、生活交通を維持します。

生活交通の維持に向けた取組は、バス以外の交通機関の活用等（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）、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
- 地域住民の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

【公共交通不便地域の対応策に関する検討】（先行実施プロジェクト）

地域住民、交通事業者、行政を交えた公共交通不便地域の対応策について、検討の手順を確立するためのワーキンググループを設置し、次の検討テーマに基づき検討を進めます。

- ・公共交通不便地域における生活交通の維持に向けた仕組みづくり
- ・地域特性に応じた交通手段の対応策

(2) 「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。

ベンチ等の設置などによる休憩スポットや公衆トイレの充実等、歩く楽しさを引き出すための環境整備を図ります。

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。

ア 道路機能分担に基づく歩行空間の創出

《施策の方向性》

「歩くまち・京都」を実現するためには、過度な自動車利用を抑制することが重要であり、そのためにも、多様な交通手段に配慮しながら既存の道路空間の機能を見直します。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を行うものではありません。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します。

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、公共交通を優先するとともに、マイカー利用の抑制が図られるような道路の機能分担を図ります。

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します。

(7) 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が必要です。

(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、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連携して推進します。

(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、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、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、通行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。

【東大路通の自動車抑制と歩道拡幅】（シンボルプロジェクト）

《現状》

東大路通の近くには、南北約3キロの区間に三十三間堂や京都国立博物館、高台寺などの観光スポットが集中しています。しかし狭い場所では幅員が15メートルあまりしかなく、観光シーズンの週末などは大変な渋滞となる上、歩道から人が車道に溢れる状態となっています。

《基本的方向性》

多くの市民・観光客が訪れる東大路通などにおいて、歩行空間の拡大と交通安全性の向上及び自動車交通の抑制を図ります。

東大路通において、「環境」、「景観」、「地域コミュニティ」、「観光振興」等の観点から無電柱化やユニバーサルデザインの推進に併せて、道路空間の再構成を行うことにより、安心・安全で快適な歩行空間を創出し、地域住民はもとより観光客も含めた「人」が主役の「歩いて楽しい」東大路通を実現します。

イ トランジットモール

《施策の方向性》

トランジットモールは、中心市街地のメインストリートなどで一般車両を制限し、道路を歩行者、バスや路面電車などの公共交通機関をスムーズに通行させることでまちの賑わいを創出するものです。

- ・ トランジットモール内では、歩行者は自動車を気にせず安心して買い物を楽しむことができます。
- ・ トランジットモールを通るバスや路面電車などの公共交通機関が、歩行者の移動を補助する役割を果たし、高齢者や子供、身体障害者など、自動車を利用できない人も安心して中心市街地に来ることができます。

(国土交通省ホームページから引用)

京都市では、市内最大の繁華街である四条通での歩道拡幅による快適な歩行空間の確保とマイカーから公共交通への転換を図るための公共交通優先の取組を内容とするトランジットモール化を進めます。

【四条通のトランジットモール化】(シンボルプロジェクト)

《現状》

四条通は、多くの買物客や観光客で賑わう道路であり、自動車交通量よりも歩行者交通量の方が多いにも関わらず、道路空間の多くは自動車によって占有されているため、歩行空間が大変狭くなっています。さらに違法駐車車の頻発や、マイカーの流入による混雑を原因とした路線バスの遅れなどが課題となっています。

《基本的方向性》

市内最大の繁華街であり、祇園祭の山鉾が巡行する四条通を中心とする都心地域での歩道拡幅による安全・安心で快適な歩行空間の確保やマイカーから公共交通への転換を図るための公共交通優先と自動車の利用制限などを取組の内容とするトランジットモール化に加えて、隣接する歴史的細街路での自動車流入抑制の実現など、自動車交通の抑制と、一体的な歩行者中心のエリアの確保による賑わいを創出します。

(3) 未来の公共交通の充実

未来の公共交通の充実について、どのエリア（P 8 概念図）において、どのような公共交通が将来の京都市に必要なかを検討するための体制を整え、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を行います。

ア 新しい公共交通システム（L R T， B R T）

(7) L R T (Light Rail Transit)

《施策の方向性》

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。「京都市環境モデル都市行動計画」の実施プロジェクトにも位置付けられています。

L R T導入が京都市にもたらす効果は大きいと考えられますが、一方で、これを実現するためには、市民のコンセンサスを得ることや自動車交通への影響をはじめ様々な課題が残されています。しかしながら、それを上回るだけの社会的便益、すなわち公共交通の利便性向上が図られる施策と言え、国内外でL R Tの導入により、人が都市に集まり、まちが活性化した事例が多くあります。

L R T導入のためには、道路空間の使い方を大胆に変える必要があります。このため、まちづくり、福祉、観光及び環境政策との連携を図りながら、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付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、鉄軌道網のミッシングリンクをつなげる役割を持つといった機能を果たす地域におけるL R Tの導入について検討するために、今後、国の支援制度の活用や民間事業者との連携、導入方法や採算性など様々な課題整理を行い、次世代型路面電車車両（L R V）の導入などを検討する組織を立ち上げ、取組を進めます。

(イ) B R T (Bus Rapid Transit)

《施策の方向性》

B R Tは、バスの専用道路等により軌道系の交通機関と比較しても遜色のない機能を有し、かつ柔軟性を兼ね備えた、環境にもやさしい高機能バスシステムです。

B R Tは、公共交通サービスの質の向上（速達性、定時性、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。「京都市環境モデル都市行動計画」の実施プロジェクトにも位置付けられており、当面は、高度集積地区での高規格バスの運行を目指します。

まず導入エリアや事業主体及び財源などの検討を進めるとともに、B R Tの導入に合わせた自動車抑制施策やまちづくり施策との連携を図ります。

**【らくなん進都（高度集積地区）における新しいバスシステムの導入
（シンボルプロジェクト）】**

《現状》

高度集積地区は鉄道不便地域であり、バス交通も低頻度での運行となっています。

今後の高度集積地区においては企業誘致による活性化が期待され、そのためには交通アクセスの改善が不可欠です。

《基本的方向性》

京都駅と高度集積地区等を高頻度で結ぶバスを運行することで、当該地域の交通アクセスの改善を図ります。

イ コミュニティバス等の地域特性に応じた交通手段

《施策の方向性》

コミュニティバス等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。

地域のニーズに対応した交通手段となるように、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・運営方法を構築することが重要になります。

このため、地域特性に応じた交通手段のあり方の検討する場を、地域ごとに設置する仕組みづくりを行います。

【公共交通不便地域の対応策に関する検討（先行実施プロジェクト）】（再掲）

地域住民、交通事業者、行政により公共交通不便地域の対応策について、検討の手順を確立するためのワーキンググループを設置し、次の検討テーマに基づき検討を進めます。

- ・公共交通不便地域における生活交通の維持に向けた仕組みづくり
- ・地域特性に応じた交通手段の対応策

(4) 自動車交通の効率化と適正化

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、駐車場施策、パークアンドライド、カーシェアリングなどの自動車利用の抑制策を推進するとともに、必要な道路網の構築も行い、バスの速達性と定時性の向上を図ります。

ア パークアンドライド

《施策の方向性》

パークアンドライドは、郊外駅に駐車場を設け、そこにクルマをとめて公共交通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、二酸化炭素の排出低減にも寄与します。

京都市では観光シーズン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・通年化に向けて充実に努めます。

なお、この取組は京都市内に限らず、近隣自治体とも協力して実施する必要があります。

【パークアンドライドの通年実施（シンボルプロジェクト）】（再掲）

《現状》

観光期においてパークアンドライドを展開していますが、年間を通して快適に生活または観光できる都市を目指して、京都市内へ訪れる車両を対象とした、更なる自動車流入の抑制策が必要です。

《基本的方向性》

クルマから徒歩、公共交通、自転車への転換を図るため、通年型のパークアンドライドを実施します。

イ 駐車場施策

《施策の方向性》

駐車場は都市の装置の一つとして、重要な施設であり、必要な駐車需要等を踏まえた有効活用と、将来の適切な配置を促すものとします。

都心において、必要以上の駐車場の整備を抑制することや、空間の占有に対して適切なコスト負担を求める施策は、自動車交通の流入を抑制する効果があり、公共交通優先の「歩いて楽しいまち」を創出するため、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します。

ウ 貨物車の荷さばきの適正化

《施策の方向性》

物流交通において貨物車は不可欠な交通手段であるため、都心部や住宅地などにおいて、人を主役とし、公共交通を優先するような道路の機能分担を図る際にも、物流車両の駐車や荷さばきに配慮する必要があります。また現状でも、中小規模の店舗では荷さばき駐車施設がないために、路上で荷さばきが行われている場合があります。

このため、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構築します。

エ タクシー交通の位置付けの明確化と効果的な活用

《施策の方向性》

タクシーは、だれもが気軽に利用でき、また、京都市内ではほとんど待たずに利用できることから、公共交通としての役割を担う便利な交通手段です。その一方で、客待ちのマナー、大量の空車タクシーの走行による交通渋滞と環境への影響などの問題があります。

このようなタクシーの問題を解決するため、タクシー業界への働きかけ、道路空間の再配分によるハード的な誘導施策、客待ちルールの制度化等の促進を図ります。さらに、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。

オ ロードプライシング

《施策の方向性》

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。

ロンドンやオスロ、シンガポール、ミラノなどの海外の都市において、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、導入可能性について研究します。

カ 環境負荷の小さい車両の導入推進

《施策の方向性》

京都市全体を「エコカー・ゾーン」として、自家用車や路線バスのハイブリッド化や電気自動車化など、環境負荷の小さい車両の導入を推進します。

キ 交通条件の公平化

《施策の方向性》

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、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：商業施設で発行されている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。

(5) パーソナルモビリティの転換

移動する時間帯や地域特性などにより、自転車やクルマなどのパーソナルモビリティ（私的交通）に頼らざるを得ない場合があるため、環境整備やシェアリング（共有）などにより、適正化・効率化を図ります。

ア 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、京都市の市街地はコンパクトであることから、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とらえて、安全な走行環境の充実を図る必要があります。そのため、市民・行政・関係事業者のパートナーシップの下、放置自転車対策や自転車等駐車場整備、自転車走行空間の整備などの自転車の利用環境を改善し、自転車の適正な利用を進めるために策定する「京都市自転車総合計画」に基づく取組を進めます。

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）について検討します。

また、歩行者が集中する都心などにおいては、自転車のシェアリング（共有）により、自転車総量や駐輪スペースの抑制、違法駐輪の抑制、環境負荷の軽減といった効果のある都市型レンタサイクルの導入を促進します。

なお、ヨーロッパで拡大されている都市型レンタサイクルは、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、自転車の受取・返却が可能となっています。

イ カーシェアリング

《施策の方向性》

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、インターネットや電話で予約し、鉄道駅近くの駐車場等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。

カーシェアリングは、自動車利用に対するコスト意識が明確になるので自動車の利用が抑制される効果が期待されます。

カーシェアリングは、クルマを共有することにより、クルマの走行距離を減少させたり、クルマの保有を抑制する取組であり、既に京都市域でも実施されており、更なる普及・促進を図ります。さらに、環境負荷が小さくなるように電気自動車を活用したシステムの促進を図ります。

(6) 「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発

《施策の方向性》

市民・観光客，そして事業者，行政が一体となって，人と公共交通優先の「歩いて楽しいまち」を実現するための行動規範を明確にした『歩くまち・京都』憲章の普及・啓発を強力に推進します。

《具体的な施策》

- シンポジウムの開催や各区のふれあい事業等での周知など各局区とも連携した普及・啓発
- 啓発グッズや周知ビラなどを作成し，家庭，学校，職場における継続的な普及・啓発

【全国初の「歩くまち・京都」憲章の制定】

「歩くまち・京都」の実現に向けての行動規範を明確にするため，市民アンケートやシンポジウム，パブリックコメントなどの機会を活用して市民の皆様と共に議論を重ねることにより，「歩くまち・京都」憲章を全国で初めて制定します。（憲章についてはP 2 参照）

(7) 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(モビリティ・マネジメント施策)

モビリティ・マネジメント^{※1}の取組は，「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」の実現に向けた，公共交通利便性向上施策，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^{※2}」におけるすぐれた景観と低炭素社会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。本市では，この取組を「『スローライフ京都』大作戦」として取り組みます。

「かしこいクルマの使い方」を考える場や対象によって，以下の4つに区分して具体的な取組内容を示します。

- ・ 「家庭」で交通行動スタイルの見直しを促す施策
- ・ 「学校」で交通行動スタイルの見直しを促す施策
- ・ 「職場」で交通行動スタイルの見直しを促す施策
- ・ 「観光客」の交通行動スタイルの見直しを促す施策

※1 モビリティ・マネジメント

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こと

※2 京都市環境モデル都市行動計画

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することを目指した「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

ア 「家庭」で交通行動スタイルの見直しを促す施策

《施策の方向性》

家庭の場における、「かしこいクルマの使い方」を考える施策を実施します。対象となる行動目的は、主として平日の買物、送迎や休日の娯楽、レジャーです。

公共交通の利用を促す際に必要となる、鉄道やバス路線、駅、バス停の位置などの公共交通に関する情報を正縮尺の地図上に記載した市内全域の公共交通情報マップを配布するとともに、アンケート形式により自発的な交通行動の転換を促し、公共交通の利用促進を図ります。

このため、NPO、人づくり21世紀委員会等の幅広い組織と連携して施策を推進するとともに、継続していくための組織を構築します。

《具体的な施策》

(7) 公共交通情報マップを活用したコミュニケーション

- 正縮尺の地図上に市内全域の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「全域版公共交通情報マップ」を作成
- 「全域版公共交通情報マップ」を基に、配布地域に応じた交通情報や施設情報、目的地情報等を記載した「地域版公共交通情報マップ」を作成

(4) 広域的かつ個別的なコミュニケーション

- 全世帯を対象として、国内初となる広域的かつ個別的なTFP^{*}(トラベル・フィードバック・プログラム)を実施
- TFPでは、公共交通情報マップ等の配布資料により、普段の交通行動において、公共交通利用を中心としたものへの転換を促進

※ TFP (トラベル・フィードバック・プログラム)

複数回のアンケート調査等を活用した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。

(ウ) 転入者・転居者とのコミュニケーション

- 市外から市内への転居者を対象として、転入手続きの際に各区役所、支所等で「全域版公共交通情報マップ」を配布
- 都心部への転入者に対してはカーシェアリングに関する情報や、自転車利用に関する情報を追加するなど、地域の特性を考慮
- 市内で住居を探している方を対象として、市街地部を中心とした不動産店舗に「地域版公共交通情報マップ」を掲示

(エ) 広報媒体等を活用したコミュニケーション

- 地域情報紙やラジオ等の広報媒体、環境家計簿などの公共交通や環境に関する施策の広報、運転免許更新時講習等の各種イベントを活用して、健康とクルマ利用の関係などの動機付け情報を提供するとともに、TFPへの参加を呼びかけ
- ラジオ番組に「かしこいクルマの使い方」を呼びかけるコーナーを設け、ラジオ聴取者を対象にクルマ利用から公共交通利用への転換を促す情報を提供

- 広報媒体等を活用したコミュニケーションの効果的な継続，拡大に向けて，望ましい広報のあり方を関係者とともに検討

(オ) ウェブサイトを活用したコミュニケーション

- ウェブサイトを活用して，公共交通の情報や動機付け情報等を提供するとともに，TFPを実施
- 提供する情報は公共交通の時刻，路線等とし，各交通事業者のウェブサイトやポータルサイト運営事業者の地図サイトと連携

(カ) パークアンドライド等の利用促進を図るコミュニケーション

- 市民の買物，レジャー等の自由目的を対象として，パークアンドライド駐車場の開設場所などの情報をウェブサイトに掲載し，パークアンドライドの広報活動を展開
- 市民向け電気自動車のカーシェアリングのチラシ等による利用拡大の広報活動を展開

(キ) 交通結節点マネジメント

- 乗換駅やバスターミナル等の交通結節点において，他交通機関への移動の連続性を確保するために，適切な乗換情報を提供

【「京都スローライフ・ウィーク（モビリティ・ウィーク）」

の実施によるコミュニケーション】（シンボルプロジェクト）

《現状》

モビリティ・ウィークとは，都心部において一定期間クルマを使わない地区を創り出し，市民一人ひとりがクルマ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す。

本市においては，既に祇園祭の期間において，一定期間自動車の往来を規制し，道路が歩行者のための空間となっているという事例が存在しています。

《基本的方向性》

ライフスタイルの転換に向け，効果的な京都らしい取組や，また，京都の伝統的な祭りや行事，イベントと連携し，一定期間クルマを使わない地区を創出します。本市では，この取組を「京都スローライフ・ウィーク」として取り組みます。

イ 「学校」で交通行動スタイルの見直しを促す施策

《施策の方向性》

市内の小学校，中学校，高校，総合支援学校及び大学の場において，「かしこいクルマの使い方」を考える施策を実施します。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や送迎，娯楽，レジャーです。また，大学生について

は、通学目的や自由目的等の自ら運転するクルマ利用も対象となります。

公共交通利用を促す情報提供を行い、環境学習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の施策展開を図ります。

このため、教育委員会等と連携しながら施策を推進するとともに、継続するための組織を構築します。

《具体的な施策》

(7) 小学校・中学校におけるコミュニケーション

- 授業で活用する環境副読本や子ども版の環境家計簿等に交通行動を考える情報を掲載
- 学校を通じて保護者にTFPを実施

(4) 児童・生徒による成果発表等のコミュニケーション

- 市内の小学校、中学校を対象に学校教育活動全体を通じて学習した交通利用に関する学習成果について、パネル掲示や学習発表会などの成果発表の機会を設け順次拡大

(5) 大学生・新成人とのコミュニケーション

- 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・新成人を対象として、各種イベントに合わせて健康とクルマ利用との関わりなどの動機付け情報を提供
- 大学生を対象としたTFPの実施について、大学の主体的な取組となるよう支援

ウ 「職場」で交通行動スタイルの見直しを促す施策

《施策の方向性》

市内に立地する事業所において、通勤・職場交通における望ましいクルマの使い方を促す施策を実施します。

まず、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に実施した「オール京都市で取り組む『エコ通勤』の推進」を継続、拡大します。次に、市内の事業所を対象として、職場交通プラン[※]の作成を支援するなど、事業所が主体的、持続的に取り組む環境づくりに努めます。

このため、関係者と連携しながら、持続的な施策展開に向けた組織を構築するとともに、市内全域の職場において交通行動を考える施策を推進します。

※ 職場交通プラン

各事業所が実施する職場交通マネジメントの方向性、職場を取り巻く交通の実態、具体的な取組等を記載した計画書

《具体的な施策》

(7) エコ通勤の推進を図るコミュニケーション

- クルマを利用した通勤から、徒歩や自転車、公共交通等を利用した通勤への転換を図るエコ通勤を推進

- 京都市地球温暖化対策条例に基づく「特定事業者」などへの拡大
- エコ通勤実施PRのためのシール等の作成
- 「DO YOU KYOTO?」プロジェクトとの連携

(イ) 職場交通マネジメント

- 事業者が、社会や企業、従業員にとって望ましい職場交通のあり方を模索し、職場交通プランを作成するなど、主体的な取組として職場交通マネジメントを継続できる仕組みを構築

(ウ) パークアンドライド等の利用促進を図るコミュニケーション

- 市民の通勤、通学目的の移動を対象とし、ポスターの掲出やリーフレット等の配布を行い、パークアンドライドの広報活動を展開
- 事業者向け電気自動車のカーシェアリングのチラシ等による利用拡大の広報活動を展開

(エ) エコドライブの推進を図るコミュニケーション

- どうしてもクルマを利用しなければならない業務において、地球温暖化対策の一環として、燃料消費の少ない運転方法であるエコドライブの推進

エ 「観光客」の交通行動スタイルの見直しを促す施策

《施策の方向性》

京都市への観光客を対象に、クルマを使わない観光の優位性を伝えることにより、公共交通を利用した観光を呼びかけます。

クルマ利用の観光客には、パークアンドライド駐車場を利用し、公共交通での市内移動を促す施策を実施します。

まず、これまで継続実施しているJR名古屋駅等の鉄道駅や高速道路のサービスエリアでポスターの掲出やリーフレット等を配布します。次に、市内の宿泊施設でクルマを利用した観光から公共交通を利用した観光への転換を促す資料を配布します。

このため、「公共交通機関でおこしやす・京都市協議会」や商店街、道路管理者等と連携しながら、施策を推進するとともに、継続的な施策展開のための組織を構築します。

《具体的な施策》

(7) 主要駅やサービスエリアにおけるコミュニケーション

- 「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、中部及び山陽地方等の主要鉄道駅や高速道路のサービスエリアなどにおいて、公共交通を利用した観光の優位性を分かりやすく示したすデータを盛り込んだポスターの掲出やリーフレット等の配布を実施

(イ) 宿泊観光客とのコミュニケーション

- 宿泊観光客を対象として、市内の宿泊施設において、クルマでの観光について考え

るTFPを実施

(ウ) 出発地における観光客とのコミュニケーション

- 観光客を対象として、出発地(居住地)において動機付け情報を提供

(エ) パークアンドライドの利用促進を図るコミュニケーション

- 公共交通による移動が難しいためクルマで来訪する観光客を対象として、パークアンドライド駐車場の利用と市内移動における公共交通利用を促進
- パークアンドライドの広報活動においては、道路上でドライバーをパークアンドライド駐車場へ誘導するなど、直接的なコミュニケーションの実施の可能性も検討

(オ) ウェブサイトを活用したコミュニケーション

- 京都の公共交通に関する情報を望む観光客を対象として、ウェブサイトを活用し、公共交通の情報や動機付け情報を提供

(カ) 交通結節点マネジメント

- 観光地の最寄り駅や京都駅等の主要ターミナル、観光地間を結ぶ交通結節点での乗換情報を提供

(8) 観光客を対象とした施策

観光客を対象とした施策については各分野の施策としても記載してありますが、京都は日本を代表する国際文化観光都市であることから、更に京都の取組を世界に発信するという観点からも、観光を対象とした施策が非常に重要であるため、ここにまとめて再掲します。

ア 観光地における公共交通利便性向上施策

《施策の方向性》

利用者の目線で分かりやすい路線を構築します。

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る、クルマに対する優位性を確保します。

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整備を進めます。

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します。

京都に更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》

- 観光シーズンにおける、臨時バスの運行(バスと鉄道の連携輸送の強化等)
- 観光シーズンの特定日等に、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)
- 観光地における路線バスターミナルの整備
- 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

イ 観光客向け情報提供策

《施策の方向性》

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。

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、観光案内標識の抜本的な見直しを行うなど、公共交通機関がわかりやすく利用できるような環境を充実させます。

《具体的な施策》

- 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
- 市民や観光客向けの公共交通に関する情報提供をはじめとする、市内の公共交通での移動をマネジメントする組織の設立
- 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案内情報の充実(ガイドブックの作成等)
- 観光地周辺の観光案内標識など、駅やバス停への誘導案内の充実
- 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促進

ウ パークアンドライド等による観光地交通対策

《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》

- 京都市周辺地域でのパークアンドライドの通年実施
- 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の促進
- 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
- 駅やバス停及びその周辺におけるサイクルアンドライドの推進

エ 「観光客」の交通行動スタイルの見直しを促す施策

《施策の方向性》

京都市への観光客を対象に、クルマを使わない観光の優位性を伝えることにより、公共交通を利用した観光を呼びかけます。

クルマ利用の観光客には、パークアンドライド駐車場を利用し、公共交通での市内移動を促す施策を実施します。

まず、これまで継続実施しているJR名古屋駅等の鉄道駅や高速道路のサービスエリアでポスターの掲出やリーフレット等を配布します。次に、市内の宿泊施設でクルマを利用した観光から公共交通を利用した観光への転換を促す資料を配布します。

このため、「公共交通機関でおこしやす・京都市協議会」や商店街、道路管理者等と連携しながら、施策を推進するとともに、継続的な施策展開のための組織を構築します。

《具体的な施策》

(7) 主要駅やサービスエリアにおけるコミュニケーション

- 「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、中部及び山陽地方等の主要鉄道駅や高速道路のサービスエリアなどにおいて、公共交通を利用した観光の優位性を分かりやすく示したデータを盛り込んだポスターの掲出やリーフレット等の配布を実施

(イ) 宿泊観光客とのコミュニケーション

- 宿泊観光客を対象として、市内の宿泊施設において、クルマでの観光について考えるTFPを実施

(ウ) 出発地における観光客とのコミュニケーション

- 観光客を対象として、出発地(居住地)において動機付け情報を提供

(エ) パークアンドライドの利用促進を図るコミュニケーション

- 公共交通による移動が難しいためクルマで来訪する観光客を対象として、パークアンドライド駐車場の利用と市内移動における公共交通利用を促進
- パークアンドライドの広報活動においては、道路上でドライバーをパークアンドライド駐車場へ誘導するなど、直接的なコミュニケーションの実施の可能性も検討

(オ) ウェブサイトを活用したコミュニケーション

- 京都の公共交通に関する情報を望む観光客を対象として、ウェブサイトを活用し、公共交通の情報や動機付け情報を提供

(カ) 交通結節点マネジメント

- 観光地の最寄り駅や京都駅等の主要ターミナル、観光地間を結ぶ交通結節点での乗換情報を提供

4 継続的な推進のための体制整備

「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。また、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することが必要になります。このため、交通政策に係る体制の抜本的な見直しを行い、戦略を総合的に推進、点検するための全庁挙げた推進体制と、社会情勢の変化も踏まえ、必要に応じた戦略の充実や見直しを提言するための、市民の皆様、事業者、学識経験者、有識者、行政が融合した体制を構築するとともに、実施プロジェクトを具体的に推進する体制を構築します。

さらに、行政と民間との連携をサポートする体制を構築し、複数の交通事業者などにより実施するプロジェクトを確実に円滑に推進します。

なお、本戦略に掲げた実施プロジェクトを確実に実施するために、それぞれの体制が受け持つ施策の担当を明確にし、持続的な戦略推進マネジメントをこれらの体制により実施していきます。

(1) 戦略の総合マネジメント体制の構築

ア 「歩くまち・京都」推進本部（仮称）

副市長を本部長とした全局、区の局長級で構成する全庁体制を整備し、戦略の総合的な推進、点検を行うとともに、効率的な推進体制の検討や交通まちづくりに関する総合的な調整を進めます。

イ 「歩くまち・京都」推進会議（仮称）

戦略の確実な推進を図るために学識経験者や有識者を中心とした戦略推進支援組織を設置し、戦略に掲げた実施プロジェクトの進捗を総合的に点検し、戦略のフォローアップや社会経済情勢の変化も踏まえた充実や見直しを継続的に行います。

(2) 実施プロジェクトを推進するマネジメント体制の構築

ア 庁内プロジェクト体制

「歩くまち・京都」推進本部（仮称）のもと、庁内横断的に推進すべき実施プロジェクトについて、関係部局で構成した特定のプロジェクトチームを設置して、効率的な施策推進を図ります。

イ 「既存公共交通」の取組のマネジメント体制

既存公共交通の取組に関する分野について、市内で運行する鉄道、バスの交通事業者を中心とした交通事業者の連携のもと、公共交通ネットワーク推進会議（仮称）を設置して、関連施策の推進や進捗状況の点検、見直しを行います。

また、具体的なプロジェクトを推進するに当たり、必要に応じてワーキンググループを設置するなど、協力体制を構築します。

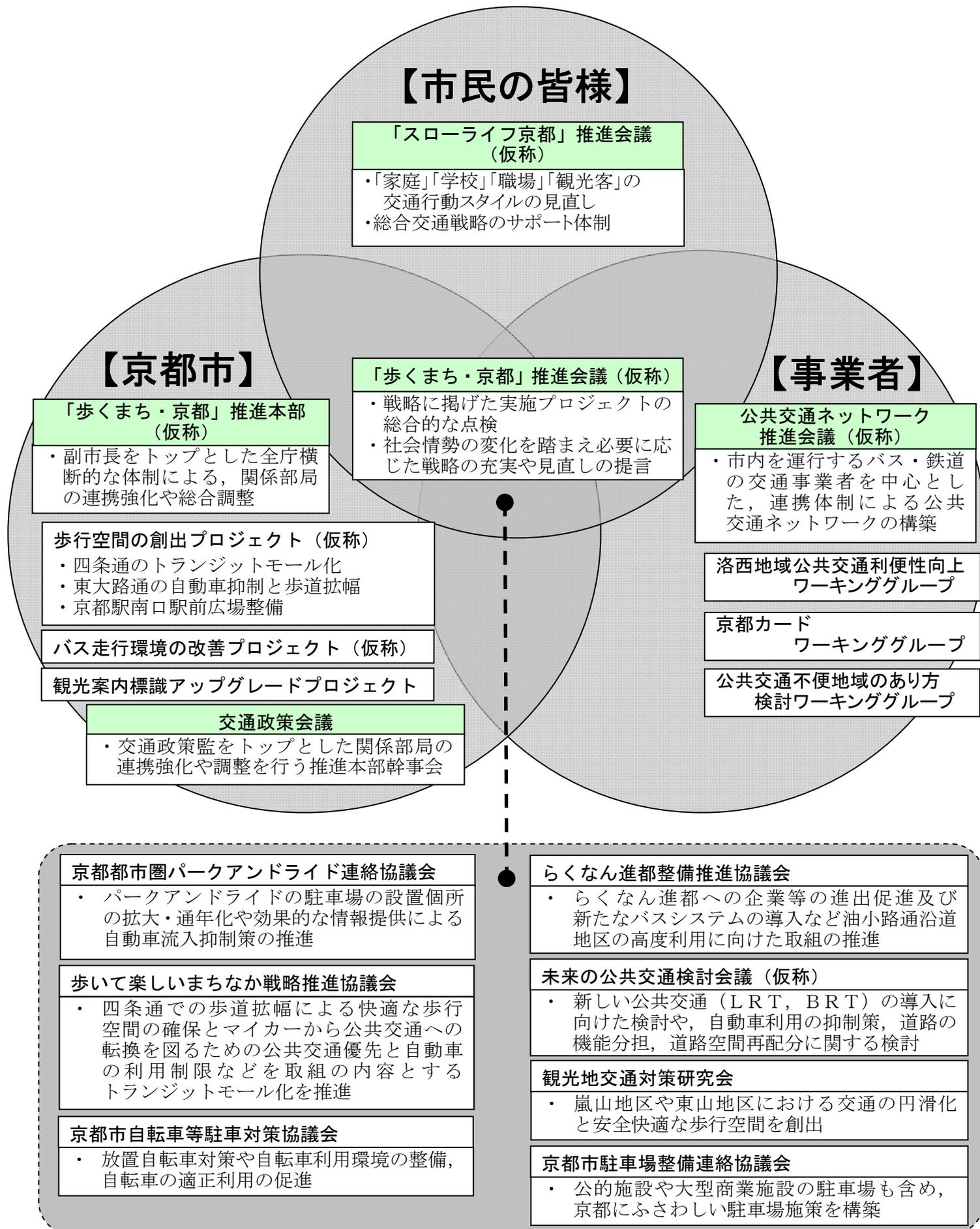
ウ 「まちづくり」の取組のマネジメント体制

まちづくりの取組に関する分野について、既にある市民の皆様、事業者、行政が融合した体制による施策推進を図るとともに、未来の公共交通検討会議（仮称）を設置して、未来の交通まちづくりについて、検討を進めます。

エ 「ライフスタイル」の取組のマネジメント体制

ライフスタイルの取組に関する分野について、「スローライフ京都」推進会議（仮称）を設置して、関連施策の推進、進捗状況の点検や見直しを行います。

この体制により、一人ひとりに「歩く」ことを中心としたライフスタイルへの転換を促すため、コミュニケーションを活用して市民の皆様と一体となって過度な自動車利用の抑制を推進します。



**「歩くまち・京都」総合交通戦略
実施プロジェクトの実施主体**

分野1 「既存公共交通」の取組

施策名	実施主体					
	バス事業者 単独	バス事業者 連携	鉄道事業者 単独	鉄道事業者 連携	行政	その他
(1) 公共交通利便性向上施策						
ア バスの利便性向上施策						
(ア) バス系統再編						
○ 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	○	○				
○ 観光シーズンにおける、臨時バスの運行(バスと鉄道の連携輸送の強化等)	○	○				
(イ) バスダイヤ改善						
○ 基幹路線となるバス路線(河原町通, 東大路通など)のパターンダイヤ化(3分~5分間隔)及び他系統との接続向上	○					
○ 運行本数が減少する夜間(21時以降)のバス路線のパターンダイヤ化(鉄道や地下鉄ダイヤと整合)	○					
○ 地下鉄のダイヤと合わせた, バス路線の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)	○					
○ 【洛西地域におけるバス利便性向上】 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 洛西地域を運行する4事業者のバス系統(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		○			○	
イ バス走行環境の改善施策						
(ア) バス走行空間改善						
○ バス専用又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		○			○	
○ 観光シーズンの特定日等に, 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		○			○	

施策名	実施主体					
	バス事業者 単独	バス事業者 連携	鉄道事業者 単独	鉄道事業者 連携	行政	その他
○ 警察の協力の下、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		○			○	
(イ)バス停環境改善						
○ 同一箇所に複数あるバス停の集約化(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(シェルター内部に、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	○					商業/公共施設等
○ 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バス停のデザインの向上	○	○			○	
ウ 鉄道の利便性向上施策						
(ア)鉄道事業者間の連携						
○ 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			○	○	○	
(イ)地下鉄の利便性向上						
○ 東西線沿線での潜在需要の発掘と、更なる利用促進			○	○	○	
○ 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			○			
(ウ)鉄道ダイヤの改善						
○ 鉄道の乗継利便性を考慮した鉄道ダイヤの設定				○		
エ 鉄道・バスの連携施策						
(ア)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		○		○	○	
○ 交通結節点での鉄道・バス間の乗換案内の充実(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		○		○		

施策名	実施主体					
	バス事業者 単独	バス事業者 連携	鉄道事業者 単独	鉄道事業者 連携	行政	その他
(イ) 多様な料金施策						
○ 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、交通事業者共通の企画切符の導入及び広報		○		○	○	スルッとKANSAI等
○ 共通運賃や乗継制度、ICカードの活用	○	○	○	○	○	
○ 【京都市内共通乗車券】 京都市内の鉄道・バス事業者が連携し、地区内の公共交通を共通に利用することができる企画切符の導入 当面のターゲットは観光客とし、付加価値(商業施設・観光施設・飲食施設等での割引特典など)をつけて販売		○		○	○	
オ バリアフリー化の推進						
○ 旅客施設及び周辺の道路等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進	○	○	○	○	○	
カ 効果的な情報提供策						
(ア) 体系的な情報提供の構築						
○ 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)		○		○	○	
○ 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	○					
○ シンポジウムの開催や公共交通利用促進キャンペーンの実施	○	○	○	○	○	公共交通機関で おこしやす 京都市協 議会等
(イ) 市民向け情報提供						
○ 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		○		○	○	
(ウ) 観光客向け情報提供						
○ 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	○	○	○	○	○	公共交通機関で おこしやす 京都市協 議会等
○ 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)		○		○	○	公共交通機関で おこしやす 京都市協 議会等

施策名	実施主体					
	バス事業者 単独	バス事業者 連携	鉄道事業者 単独	鉄道事業者 連携	行政	その他
○ 観光地周辺の観光案内標識など、駅やバス停への誘導案内の充実	○	○	○	○	○	公共交通機関でおこしやす京都市協議会等
○ 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促進		○		○	○	観光ガイド
(エ) インターネットでの情報提供						
○ 既存の交通検索ソフトやウェブサイトに、市内のバスダイヤの情報を提供	○				○	民間情報提供事業者
○ 京都市全体の公共交通インターネットサイトを構築(各事業者の提供するホームページへリンク)		○		○	○	
キ 観光地交通対策						
○ 京都市周辺地域でのパークアンドライドの通年実施				○	○	
○ 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の充実			○		○	宿泊施設等
○ 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			○		○	レンタカー事業者
○ 駅やバス停及びその周辺でサイクルアンドライドの推進	○		○		○	
ク 公共交通不便地域のあり方						
○ 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		○			○	
○ 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		○			○	

分野2 「まちづくり」の取組

施策名	実施主体					
	バス事業者 単独	バス事業者 連携	鉄道事業者 単独	鉄道事業者 連携	行政	その他
(2)「歩くまち・京都」を支える歩行空間の充実						
ア 道路機能分担に基づく歩行空間の創出						
○ 観光スポットが集中している東大路通において、自動車抑制と歩道拡幅及び無電柱化					○	
イ トランジットモール						
○ 四条通での歩道拡幅による公共交通優先と自動車交通の抑制の取組を内容とするトランジットモール化の推進		○		○	○	沿線商店街
(3)未来の公共交通の充実						
ア 新しい公共交通システム						
(ア)LRT(Light Rail Transit)						
○ 国の支援制度の活用や民間事業者との連携、導入方法や採算性など様々な課題整理を行い、次世代型路面電車車両(LRV)の導入などを検討		○		○	○	
(イ)BRT(Bus Rapid Transit)						
○ 京都駅と高度集積地区等を高頻度で結ぶバスを運行		○			○	
イ コミュニティバス等の地域特性に応じた交通手段						
○ 地域特性に応じた交通手段のあり方の検討する場を、地域ごとに設置する仕組みづくり		○			○	
(4)自動車交通の効率化と適正化						
ア パークアンドライド						
○ 設置箇所の拡大や通年化		○		○	○	
イ 駐車場施策						
○ 必要な駐車需要等を踏まえた有効活用と、将来の適切な配置					○	駐車場事業者
○ 都心における駐車場整備の抑制など、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					○	駐車場事業者
ウ 貨物車の荷さばきの適正化						
○ 日常生活や企業活動に必要な荷さばきの適正化方策等を構築					○	沿線商店街、トラック事業者
エ タクシー交通の位置付けの明確化と効果的な活用						
○ 道路空間の再配分によるハード的な誘導施策や客待ちルールの制度化等の促進					○	タクシー事業者

施策名	バス事業者 単独	バス事業者 連携	鉄道事業者 単独	鉄道事業者 連携	行政	その他
オ ロードプライシング						
○ 海外の都市において、都心部への自動車流入抑制のために導入されている実態も踏まえ、導入可能性について研究					○	
カ 環境負荷の小さい車両の導入推進						
○ 京都市全体を「エコカー・ゾーン」とし、自家用車やバスのハイブリッド化、電気自動車化を推進		○		○	○	
キ 交通条件の公平化						
○ 公共施設や商業施設において、自動車利用者に優遇措置を講ずる場合、公共交通等の利用者に対しても同水準以上のサービスを提供する制度の創設					○	商業施設
(5) パーソナルモビリティの転換						
ア 自転車交通施策						
○ 自転車を有力な交通手段ととらえて、安全な走行環境の充実					○	
○ 環境負荷の小さい公共交通手段の1つとして都市型レンタサイクルの導入を促進			○		○	
イ カーシェアリング						
○ 既に京都で実施しており、さらなる普及・促進、電気自動車の導入も検討					○	関係事業者

分野3 「ライフスタイル」の取組

施策名・概要	実施主体					
	バス事業者 単独	バス事業者 連携	鉄道事業者 単独	鉄道事業者 連携	行政	その他
(6)「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発						
○ シンポジウムの開催や各区のふれあい事業等での周知など各局区との連携 ○ 啓発グッズや周知ピラなどを作成し、家庭、学校、職場における継続的な普及・啓発	○	○	○	○	○	
(7) 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(モビリティ・マネジメント施策)						
ア 「家庭」で交通行動スタイルの見直しを促す施策						
(ア) 公共交通情報マップを活用したコミュニケーション						
○ 「全域版公共交通情報マップ」の作成、配布 ○ 「地域版公共交通情報マップ」の作成、配布		○		○	○	
(イ) 広域的かつ個別的なコミュニケーション						
○ 国内初となる全世帯を対象とした広域的かつ個別的なTFP(トラベルフィードバックプログラム)を実施		○		○	○	
(ウ) 転入者・転居者とのコミュニケーション						
○ 市外から市内への転居者を対象として、転入手続きの際に各区役所、支所等で「全域版公共交通情報マップ」を配布 ○ 不動産店舗に「地域版公共交通情報マップ」を掲示 ○ 都心部への転入者に対してカーシェアリングや自転車利用に関する情報を提供		○		○	○	不動産事業者、カーシェアリング事業者
(エ) 広報媒体等を活用したコミュニケーション						
○ 広報媒体、各種イベントを活用した動機付け情報を提供とTFP参加を呼びかけ		○		○	○	出版社、旅行事業者、放送事業者
(オ) ウェブサイトを活用したコミュニケーション						
○ ウェブサイトを活用した公共交通の基本情報や動機付け情報等を提供 ○ ウェブサイトを活用したTFPを実施 ○ 各交通事業者のウェブサイトやポータルサイト運営事業者の地図サイトと連携		○		○	○	ポータルサイト運営事業者
(カ) パークアンドライド等の利用促進を図るコミュニケーション						
○ 市民や観光客の買物やレジャーなどの自由目的を対象として、ウェブサイトでパークアンドライドの広報活動を展開 ○ 市民向け電気自動車のカーシェアリングのチラシ等による利用拡大の広報活動を展開		○		○	○	自動車メーカー等
(キ) 交通結節点マネジメント						
○ 乗換駅やバスターミナル等の交通結節点における適切な乗換情報を提供		○		○	○	
「京都スローライフ・ウィーク」の実施によるコミュニケーション						
○ 京都の伝統的な祭りや行事、イベントと連携し、一定期間クルマを使わない地区を創出					○	関係事業者

施策名・概要	実施主体					
	バス事業者 単独	バス事業者 連携	鉄道事業者 単独	鉄道事業者 連携	行政	その他
イ 「学校」で交通行動スタイルの見直しを促す施策						
(ア)小学校・中学校におけるコミュニケーション						
○ 授業で活用する環境副読本や子ども版の環境家計簿等に交通行動を考える情報を掲載 ○ 学校を通じた保護者へのTFPを実施		○		○	○	京エコロ ジーセン ター等
(イ)児童・生徒による成果発表等のコミュニケーション						
○ 市内の小学校、中学校を対象に、学校教育活動全体を通じて学習した交通利用に関する学習成果を発表するパネル掲示や学習発表会などの機会を提供		○		○	○	
(ウ)大学生・新成人とのコミュニケーション						
○ 大学生新成人を対象として、各種イベントに合わせて健康とクルマ利用との関わりなどの動機付け情報を提供 ○ 大学生を対象としたTFPの実施について、大学の主体的な取組となるよう支援		○		○	○	
ウ 「職場」で交通行動スタイルの見直しを促す施策						
(ア)エコ通勤の推進を図るコミュニケーション						
○ クルマを利用した通勤から、徒歩や自転車、公共交通等を利用した通勤への転換を図るエコ通勤の取組を推進		○		○	○	京都商工 会議所、 環境関連 団体
(イ)職場交通マネジメント						
○ 事業者の主体的な取組として職場交通マネジメントを継続できるよう職場交通プランの作成を支援		○		○	○	事業所
(ウ)パークアンドライド等の利用促進を図るコミュニケーション						
○ 市民の通勤、通学目的の移動を対象とし、ポスターの掲出やリーフレット等の配布を行い、パークアンドライドの広報活動を展開 ○ 事業者向け電気自動車のカーシェアリングのチラシ等による利用拡大の広報活動を展開		○		○	○	自動車 メーカー 等
(エ)エコドライブの推進を図るコミュニケーション						
○ どうしてもクルマを利用しなければならない業務において、燃料消費の少ない運転方法であるエコドライブを推進		○			○	京都市自 動車環境 対策協議 会、京都 商工会議 所

施策名・概要	実施主体					
	バス事業者 単独	バス事業者 連携	鉄道事業者 単独	鉄道事業者 連携	行政	その他
エ 「観光客」の交通行動スタイルの見直しを促す施策						
(ア)主要駅やサービスエリアにおけるコミュニケーション						
<ul style="list-style-type: none"> ○ 観光シーズン前に、主要駅や高速道路のサービスエリアなどにおいて、ポスターの掲出やリーフレット等の配布を実施し、公共交通を利用した観光誘致を展開 ○ 修学旅行生を対象として、「京都修学旅行1dayチケット」の普及啓発などの公共交通利用を呼びかけ 		○		○	○	公共交通でおこしやす・京都市協議会、京都観光推進協議会
(イ)宿泊観光客とのコミュニケーション						
<ul style="list-style-type: none"> ○ 観光シーズンに、宿泊観光客を対象とし、市内の宿泊施設の協力のもとマイカー観光について考えるTFP(動機付け冊子、公共交通情報マップ、コミュニケーションアンケートの配布)を実施 		○		○	○	宿泊施設、京都市観光協会
(ウ)出発地における観光客とのコミュニケーション						
<ul style="list-style-type: none"> ○ 観光客の出発地(居住地)において、旅行代理店との連携や、広報媒体の活用により、公共交通を利用した観光誘致を展開 		○		○	○	出版社、旅行事業者、放送事業者、京都観光推進協議会
(エ)パークアンドライド等の利用促進を図るコミュニケーション						
<ul style="list-style-type: none"> ○ 公共交通による移動が難しいためクルマで来訪する観光客を対象として、パークアンドライド駐車場の利用と市内移動における公共交通利用を促進 ○ パークアンドライドの広報活動においては、道路上でドライバーをパークアンドライド駐車場へ誘導するなど、直接的なコミュニケーションの実施の可能性も検討 		○		○	○	公共交通でおこしやす・京都市協議会等
(オ)ウェブサイトを活用したコミュニケーション						
<ul style="list-style-type: none"> ○ 京都の公共交通に関する情報を望む観光客を対象とし、ウェブサイトを活用して、公共交通の情報、動機付け情報等の提供やTFPを実施 		○		○	○	ポータルサイト運営事業者
(カ)交通結節点マネジメント						
<ul style="list-style-type: none"> ○ 観光地の最寄り駅や京都駅等の主要ターミナル、観光地間を結ぶ交通結節点での乗換情報の提供 		○		○	○	

参 考 资 料



目次

1 京都市の交通の現況	1
(1) 概要	1
ア 京都市内の交通機関分担率の推移	1
イ 「交通」と「健康」の関係	1
ウ 「交通」と「環境」の関係	1
エ 「交通」と「観光・経済」の関係	1
(2) 主な交通手段別の現況	2
ア 徒歩	2
イ 鉄道・地下鉄	2
ウ バス	2
エ 自転車	3
オ 自動車	3
2 地域別の現況及び未来の交通体系のあり方	4
(1) 京都市全域の交通特性	4
(2) 都心部（上京区，中京区，下京区，東山区）	5
ア 現状	5
イ 未来の交通体系のあり方	6
(3) 北部（北区，左京区）	7
ア 現状	7
イ 未来の交通体系のあり方	8
(4) 東部（山科区，伏見区東部）	9
ア 現状	9
イ 未来の交通体系のあり方	10
(5) 南部（南区，伏見区西部）	11
ア 現状	11
イ 未来の交通体系のあり方	12
(6) 西部（右京区，西京区）	13
ア 現状	13
イ 未来の交通体系のあり方	14
3 「歩くまち・京都」の理念に対する市民意識	15
(1) 「歩くまち・京都」市民アンケートについて	15
ア 目的	15
イ 内容	15
(2) 「歩くまち・京都」市民アンケート結果と主な分析	16
ア 第1回アンケート結果	16
イ 第2回アンケート結果	17

ウ 主な分析	18
4 「歩くまち・京都」総合交通戦略の目標設定の前提	20
(1) 目標設定の前提	20
ア 京都のまちづくりの基本原則	20
イ 京都未来まちづくりプランにおける位置付け	20
ウ 環境モデル都市	20
エ 新景観政策	20
(2) まちづくりの方向性	21
ア 世界の流れは、「人と公共交通優先型社会」へ	21
イ 「まちづくり」と「交通」の連携	21
5 審議会の開催経緯	22
(1) 審議体制	22
(2) 審議会委員	23
(3) 検討部会委員	24
(4) 審議経緯	26
用語解説	29

1 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「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。(出典：国際交通安全学会誌「IATSS Review」Vol.33, No.3)

ウ 「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。

エ 「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(出典：平成19年度観光調査年報)では、名所旧跡や風景といった点に良い印象を持つ反面、交通・道路といった分野で悪い印象が持たれています。

(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7m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、自動車は約15m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、乗り場の分かりにくさ、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。

2 地域別の現況及び未来の交通体系のあり方

(1) 京都市全域の交通特性

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

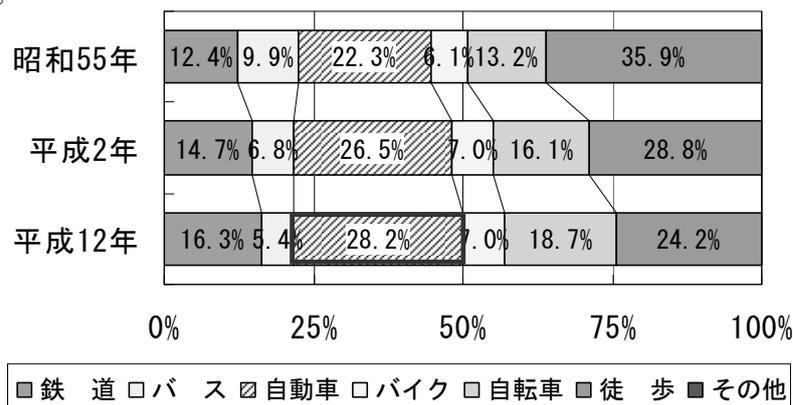
御池通、四条通、五条通、河原町通、烏丸通、堀川通沿いの街区を中心としたエリア

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2-1）

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。

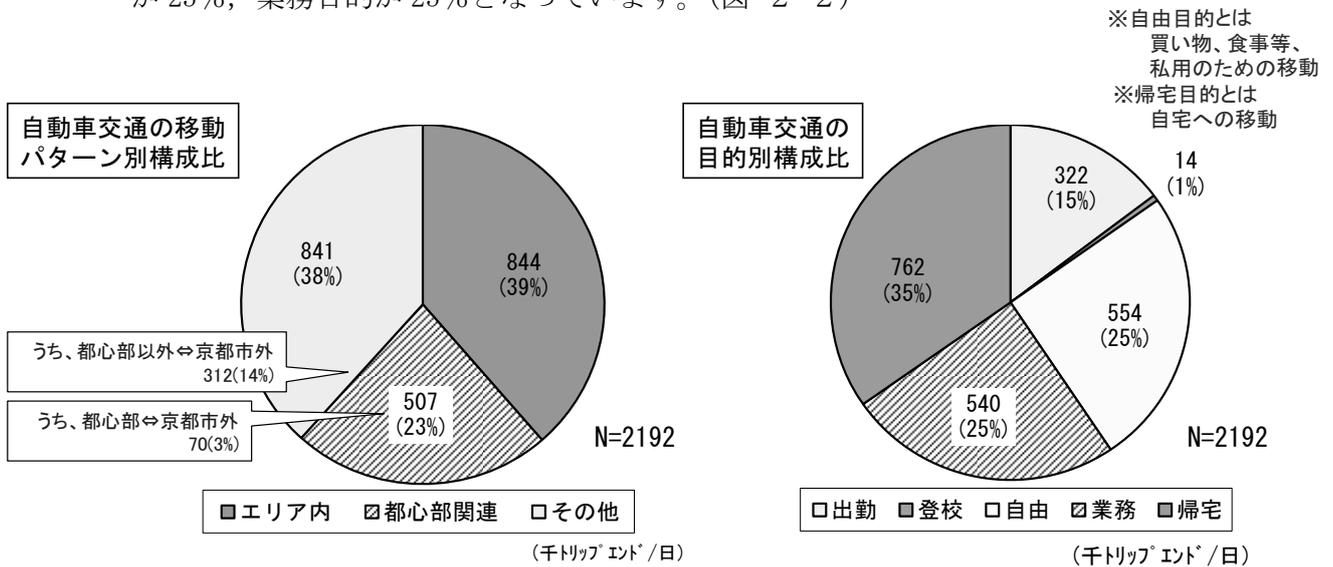


※構成比については単位未満を四捨五入しているため、総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

（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 2-1 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2-2)



※ 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。

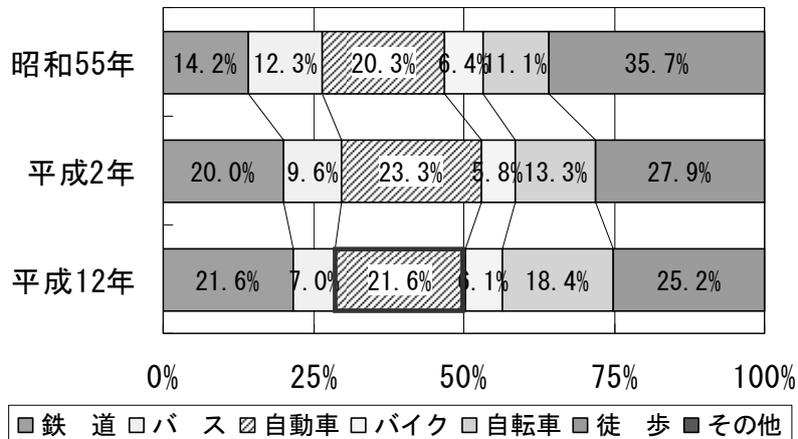
図2-2 京都市における自動車交通の移動パターン及び目的別構成比

(2) 都心部(上京区, 中京区, 下京区, 東山区)

ア 現状

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2-3)



(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2-3 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、方向別では、エリア内交通が38%と他地域と比較して低いのが特徴です。(図 2-4)

(1) 目的別内訳

(2) 方向別内訳

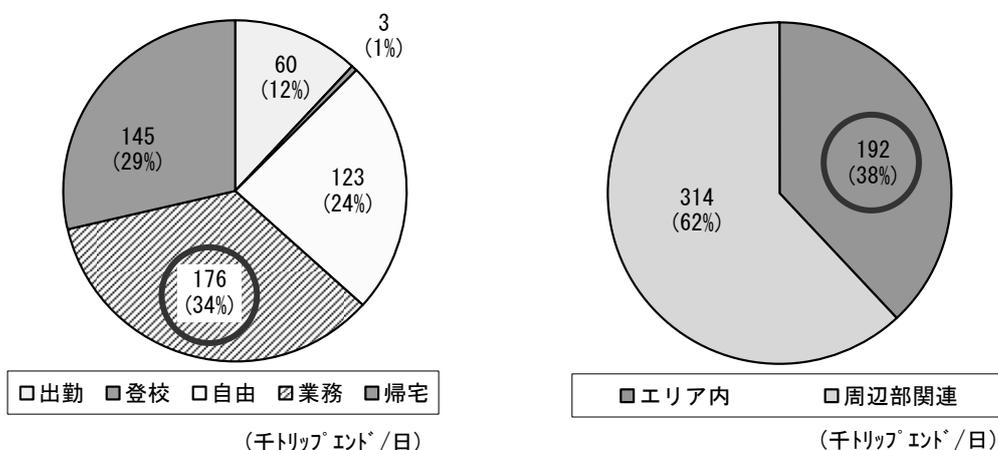


図 2-4 都心部関連交通の交通目的別内訳

イ 未来の交通体系のあり方

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。

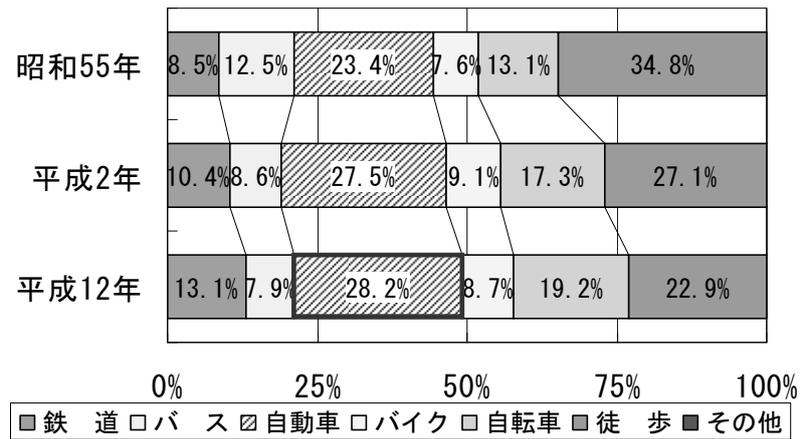
都心部地域は、京都市における「歩いて暮らせるまちづくり構想（平成14年6月策定）」のモデル地区である職住共存地区を抱える地域であることから、「歩くまち・京都」を実現するシンボリックなエリアとして位置付け、不要な自動車交通を排除するとともに、より安心安全な歩行空間と快適な公共交通ネットワークを創出する交通まちづくりを目指します。

(3) 北部(北区, 左京区)

ア 現状

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 2-5)



(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 2-5 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 2-6 (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 2-6 (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 2-6 (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 2-6 (4)）なっています。

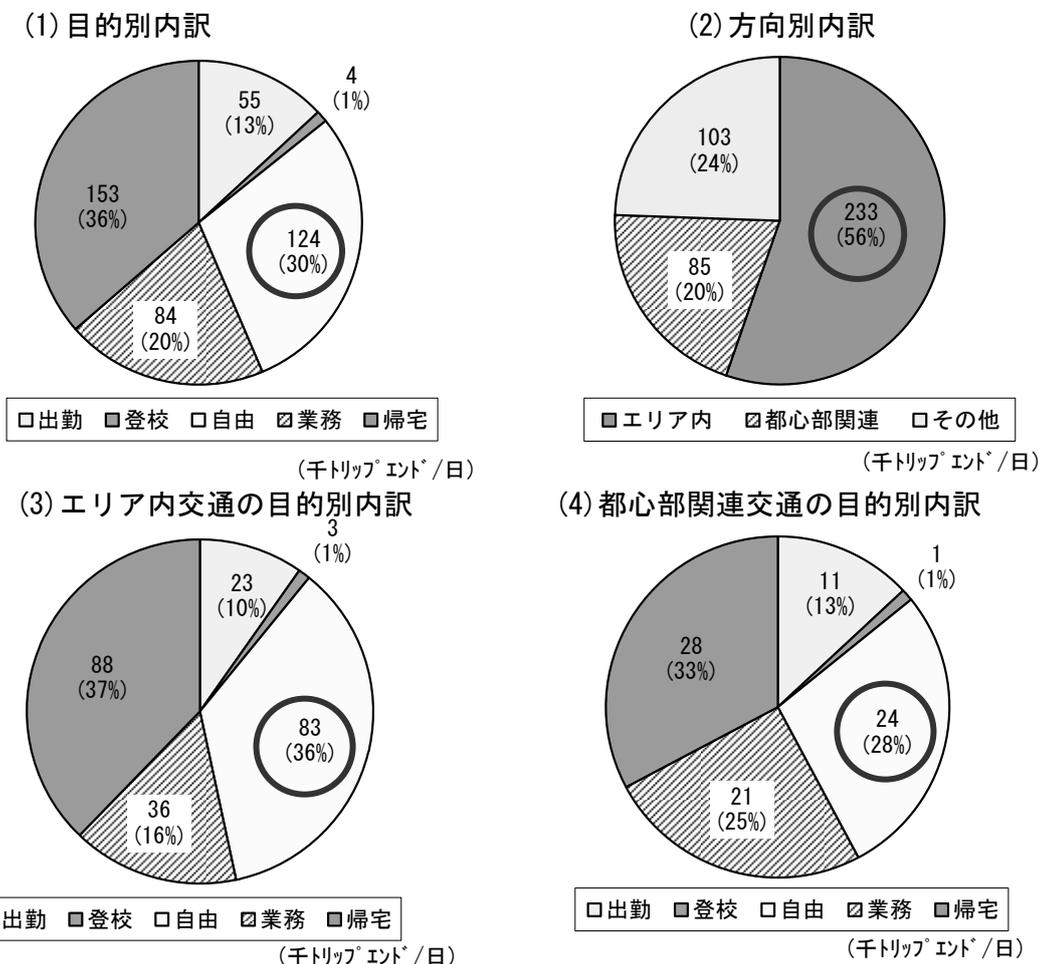


図 2-6 北部関連交通の交通目的別内訳

イ 未来の交通体系のあり方

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。

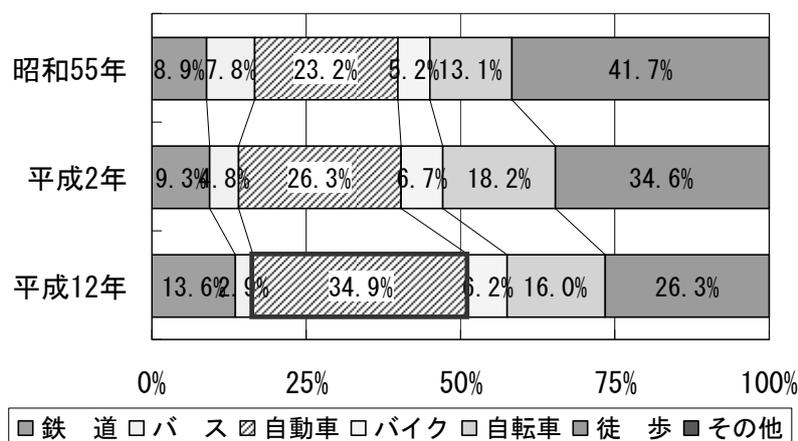
また、自動車交通に依存せざるを得ない山間部などにおいては、必要な道路ネットワークを整えるとともに、公共交通需要に配慮しつつ、地域のニーズに応じた公共交通ネットワークを整備する交通まちづくりを目指します。

(4) 東部(山科区, 伏見区東部)

ア 現状

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2-7)



(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 2-7 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 2-8 (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 2-8 (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 2-8 (4)）なっています。

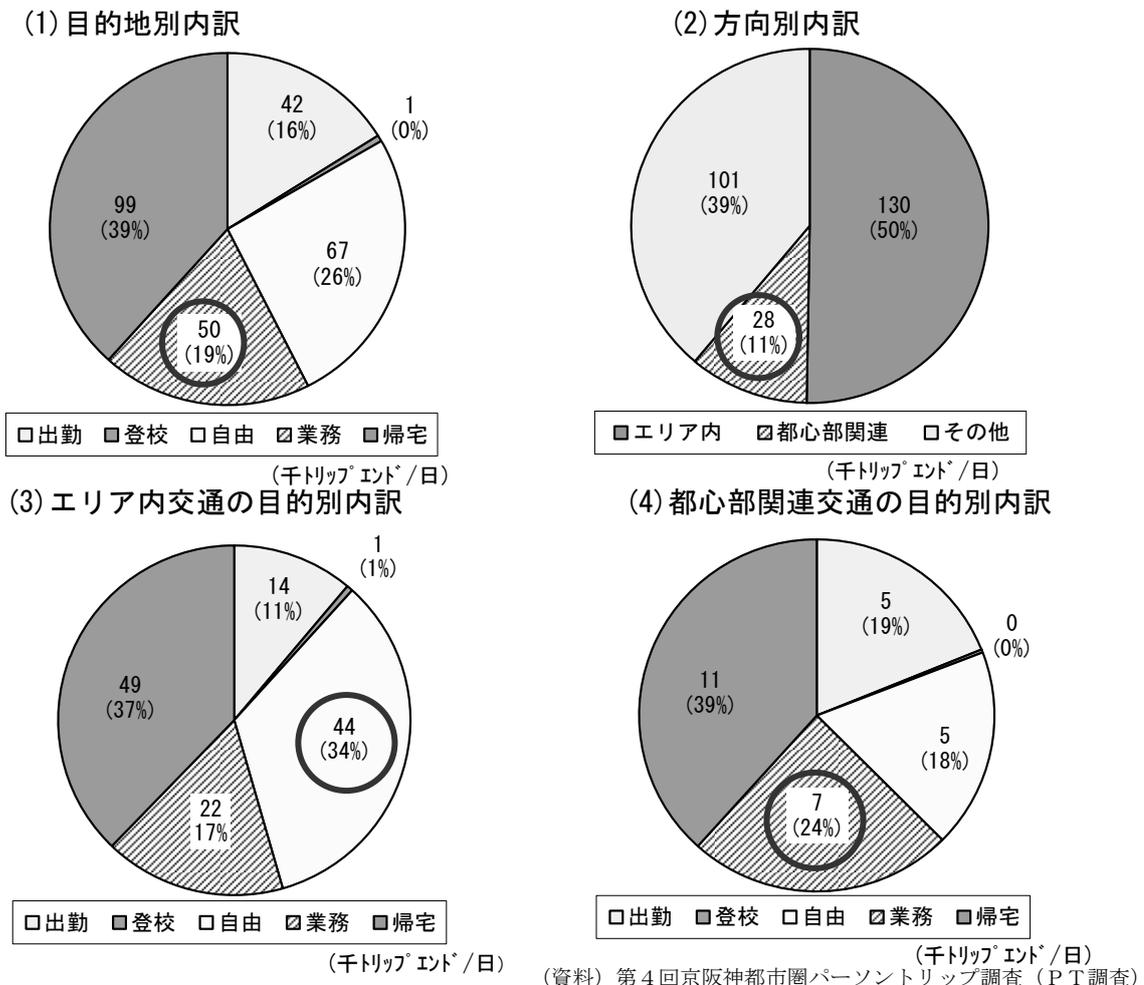


図 2-8 東部関連交通の交通目的別内訳

イ 未来の交通体系のあり方

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。

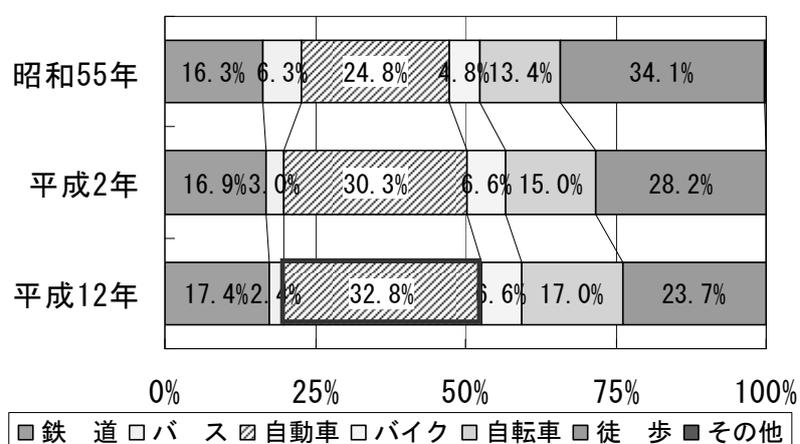
そのため、自動車の通過交通を処理する幹線軸を確保するとともに、地域内の安全・快適な交通のために、近隣商業地域や住宅地域内においては、歩行者と公共交通を優先した交通まちづくりを目指します。

(5) 南部(南区, 伏見区西部)

ア 現状

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 2-9)



(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 2-9 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 2-10 (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 2-10 (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 2-10 (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 2-10 (4)）なっています。

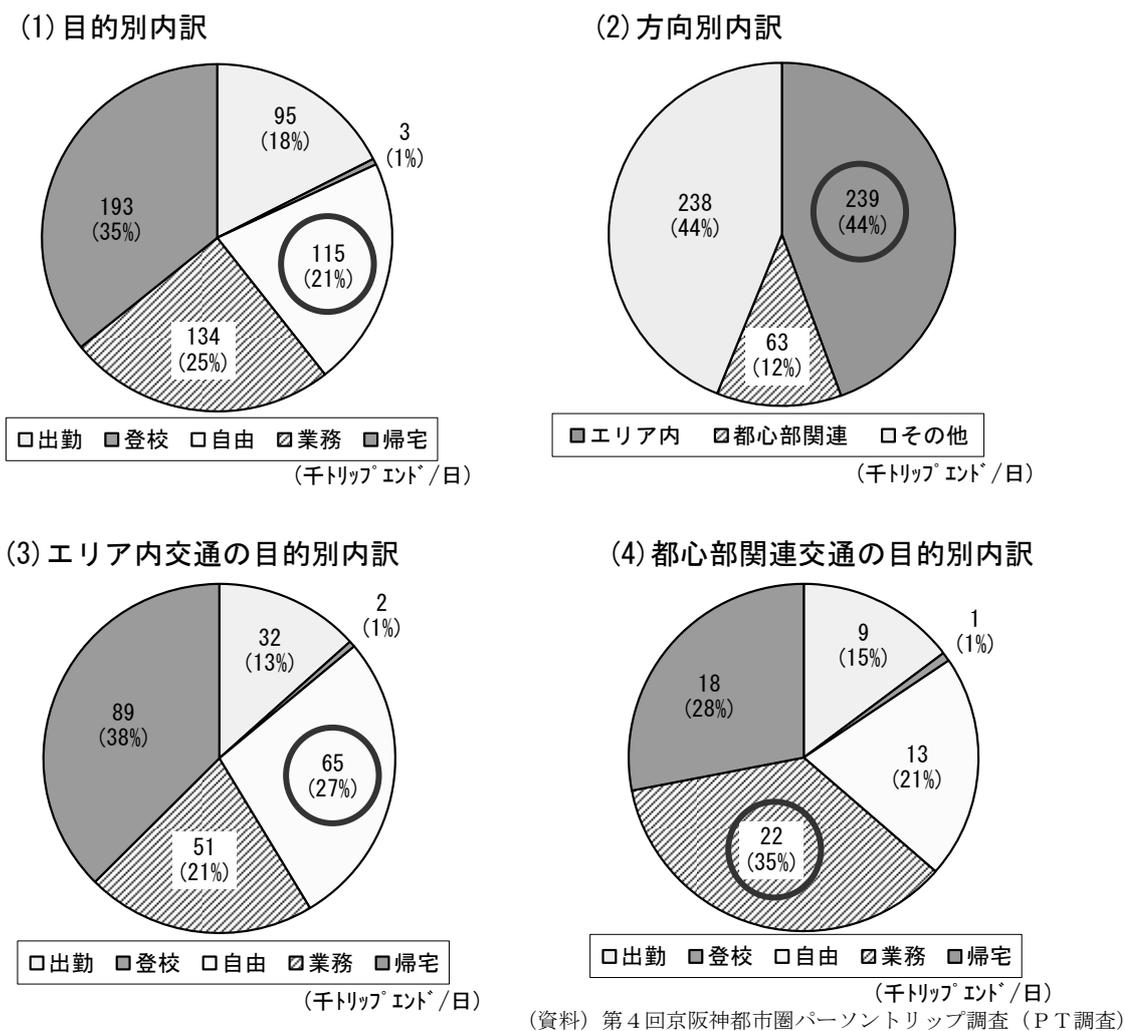


図 2-10 南部関連交通の交通目的別内訳

イ 未来の交通体系のあり方

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。

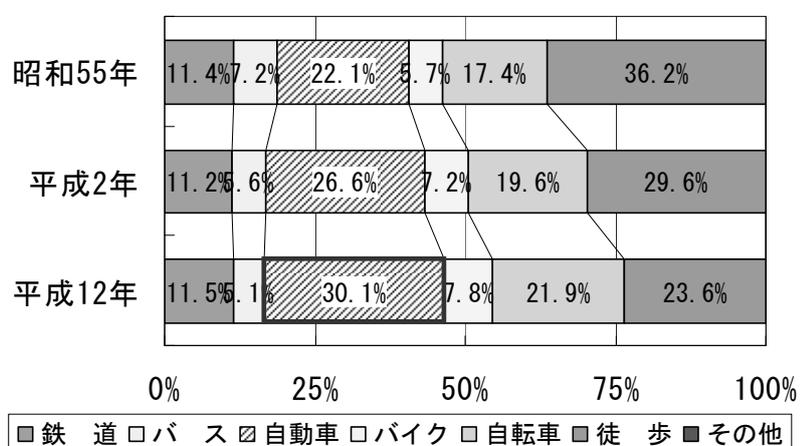
また、高度集積地区を中心とした「南部創造のまちづくり」を進める地域と、歴史的景観を残す市街地が連携しながら、公共交通ネットワークを充実し、発展し続ける京都を象徴する南部の交通まちづくりを目指します。

(6) 西部(右京区, 西京区)

ア 現状

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 2-11)



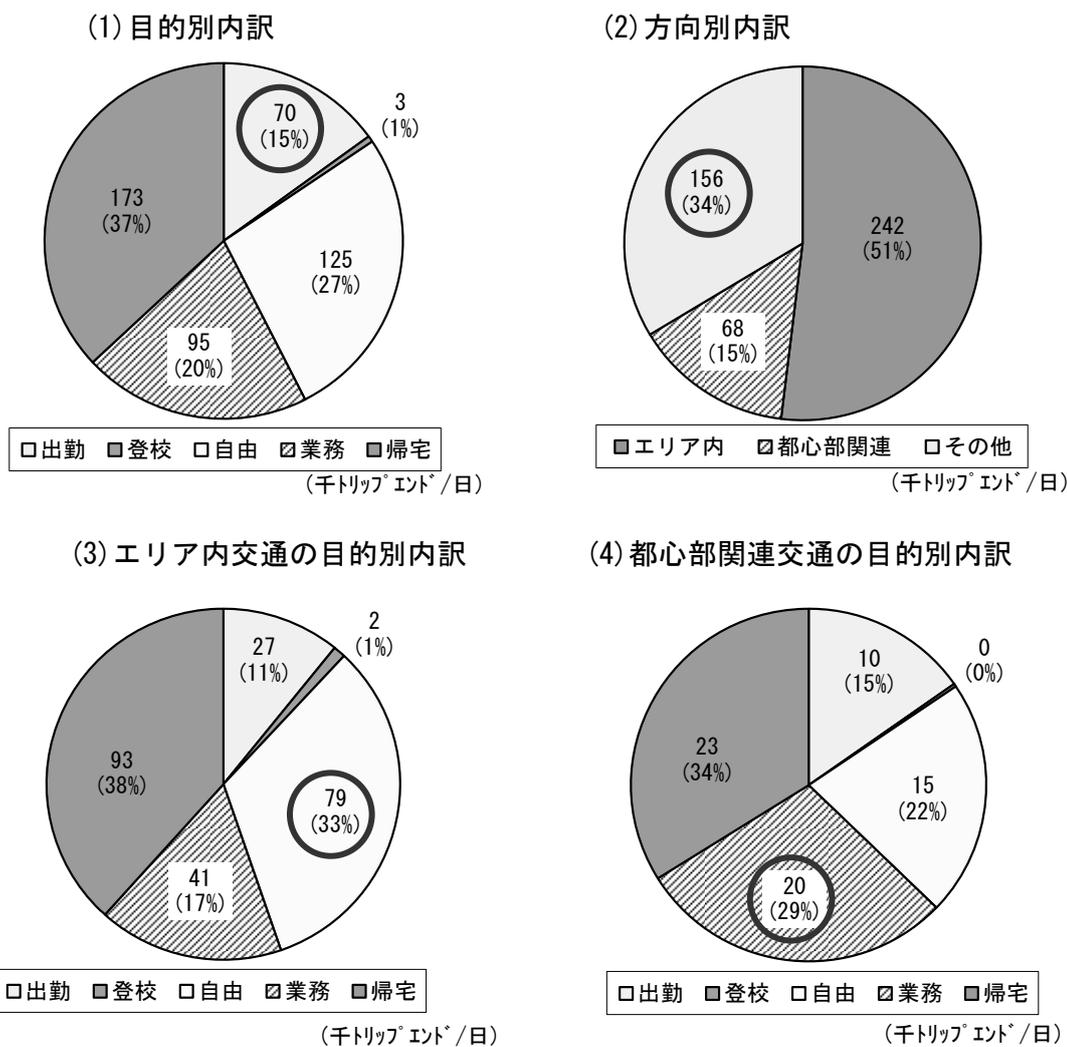
(資料) 第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査 (PT調査)

※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 2-11 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 2-1 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 2-1 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 2-1 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 2-1 2 (4)）なっています。



(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 2-1 2 西部関連交通の交通目的別内訳

イ 未来の交通体系のあり方

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。

3 「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

(ア) 「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。

(イ) 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。

(ウ) 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。

(エ) 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ようにした。
- 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%)

更に、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。

4 「歩くまち・京都」総合交通戦略の目標設定の前提

(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，更に，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」を基軸に展開します。

イ 京都未来まちづくりプランにおける位置付け

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、⑤京町家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きました。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、更に京都の誇りや魅力を守り育て、後世に残すため、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。

5 審議会の開催経緯

(1) 審議体制

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、幅広い分野の方々で構成しております。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、幅広い分野の方々で構成

委員の構成

学識経験者

：交通まちづくり、環境、福祉など

経済界、有識者等

：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

：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

：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

：京都府総務部長、京都府警本部交通部長

京都市

：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の皆様と一体となって進めるためのライフスタイルのあり方の検討など

(2) 審議会委員

(◎：会長，○：会長代理) (敬称略)

池坊 由紀	華道家元池坊次期家元
石塚 昌志	国土交通省近畿地方整備局建政部長 (H21. 4. 1～)
岩井 義男	醍醐コミュニティバス市民の会会長代行
上田 成之助	京阪電気鉄道株式会社代表取締役社長
大石 まり子	大石内科クリニック院長
大志万 耕次	京都府警察本部交通部長 (H21. 3. 24～)
太田 昇	京都府総務部長
大橋 幸之助	西日本旅客鉄道株式会社執行役員京都支社長 (～H21. 6. 22)
奥野 史子	京都市教育委員・スポーツコメンテーター
◎ 北村 隆一	京都大学大学院工学研究科教授 (～H21. 2. 19)
佐伯 久子	京都市地域女性連合会副会長
佐藤 友美子	サントリー文化財団上席研究フェロー
茂山 千三郎	狂言師
角 和夫	阪急電鉄株式会社代表取締役社長
谷口 忠大	立命館大学情報理工学部助教
○ 内藤 正明	京都大学名誉教授
中川 大	京都大学大学院工学研究科教授
西植 博	国土交通省近畿地方整備局建政部長 (～H21. 3. 31)
平井 義久	京都商工会議所 地域開発・都市整備委員長
平嶋 隆司	国土交通省近畿運輸局企画観光部長 (H21. 4. 1～)
藤井 聡	京都大学大学院工学研究科教授 (H21. 5. 28～)
藤田 晶子	株式会社京都リビング新聞社 営業・編集統括マネージャー
松中 亮治	京都大学大学院工学研究科准教授 (H21. 5. 28～)
三木 和幸	京都府警察本部交通部長 (～H21. 3. 23)
湊 和則	西日本旅客鉄道株式会社執行役員京都支社長 (H21. 6. 23～)
村上 祐子	株式会社京都放送ラジオ編成制作局長
森本 一成	京都工芸繊維大学教授
吉田 晶子	国土交通省近畿運輸局企画観光部長 (～H21. 3. 31)
山崎 一樹	京都市副市長 (～H21. 3. 31)
由木 文彦	京都市副市長 (H21. 4. 1～)
葛西 宗久	京都市公営企業管理者 (交通局長)

審議会の会長として御尽力いただいた北村隆一京都大学大学院工学研究科教授におかれましては、平成21年2月19日に御逝去され、内藤正明京都大学名誉教授が、会長の職務を代理されました。

(3) 検討部会委員

☎：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 (審議会委員は除く) (敬称略)

足立 高広	国土交通省京都運輸支局首席運輸企画専門官 (H21. 4. 1～)	☎
生嶋 繁樹	国土交通省近畿運輸局交通環境部環境課長 (～H21. 3. 31)	☎
井尻 憲司	国土交通省近畿運輸局交通環境部環境課長 (H21. 4. 1～)	☎
井上 基	京都府警察本部警務課企画調整室長 (～H20. 10. 9)	☎
上田 文博	市民委員	☎
上床 隆司	阪急バス株式会社自動車事業部業務課長 (～H21. 5. 31)	☎
大庭 哲治	京都大学大学院工学研究科助教	☎
奥田 謁夫	国土交通省近畿地方整備局建政部都市整備課長 (～H21. 3. 31)	☎ ☎ ☎
奥野 嘉啓	西日本旅客鉄道株式会社京都支社営業課長	☎
小路 剛志	国土交通省近畿地方整備局建政部都市整備課長 (H21. 4. 1～)	☎
笠松 俊夫	京阪シティバス株式会社常務取締役	☎
川村 猛	京都府警察本部交通部交通規制課長 (H20. 10. 10～)	☎ ☎
菊池 輝	京都大学大学院工学研究科助教	☎
栗山 準一	京阪京都交通株式会社管理部企画業務課長	☎
小西 実	京阪バス株式会社企画部課長	☎
坂口 勇一	嵯峨野観光鉄道株式会社総務部総務課長	☎
阪部 光雄	国土交通省京都運輸支局首席運輸企画専門官 (～H21. 3. 31)	☎
酒井 弘	株式会社まち創生研究所代表取締役	☎
坂本 雅彦	株式会社ヤサカバス取締役統括部長	☎
清水 克之	京都バス株式会社運輸部次長	☎
下谷 富雄	国土交通省近畿運輸局自動車交通部旅客第1課長	☎ ☎
杉山 直之	京都府警察本部警務課企画調整室長 (H20. 10. 10～)	☎
関 正典	京都府建設交通部交通政策課長 (H21. 4. 1～)	☎ ☎ ☎
田村 紀人	西日本ジェイアールバス株式会社営業部リーダー (～H21. 6. 30)	☎
佃 侑老郎	近畿日本鉄道株式会社鉄道事業本部企画統括部計画部課長	☎
堤 俊哉	国土交通省近畿運輸局企画観光部交通企画課長 (～H21. 6. 30)	☎ ☎
長尾 眞	京都府警察本部交通部交通規制課長 (～H20. 10. 9)	☎ ☎
浪越 祐介	国土交通省近畿運輸局企画観光部交通企画課長 (H21. 7. 1～)	☎ ☎
野津 俊明	阪急バス株式会社自動車事業部副部長 (H21. 6. 1～)	☎

羽田 祐治	国土交通省京都運輸支局首席運輸企画専門官	ま	ラ	
波床 正敏	大阪産業大学工学部准教授 (H21. 5. 22～)	ネ		
長谷川 吉治	国土交通省近畿運輸局鉄道部計画課長 (～H21. 3. 31)	ネ	ま	
林田 広司	西日本ジェイアールバス株式会社営業部リーダー (H21. 7. 1～)	ネ		
早瀬 善男	京都商店連盟会長	ラ		
樋口 賢	阪急電鉄株式会社都市交通計画部調査役 (～H21. 3. 31)	ネ		
前田 勝	京阪電気鉄道株式会社鉄道企画部課長	ネ		
牧野 清貴	叡山電鉄株式会社総務部経理課長	ネ		
松村 憲次	京都府建設交通部交通対策課長 (～H21. 3. 31)	ネ	ま	ラ
水田 忠典	国土交通省近畿運輸局鉄道部計画課長 (H21. 4. 1～)	ネ	ま	
三宅 章夫	京福電気鉄道株式会社鉄道部運輸課長	ネ		
村下 舞子	市民委員	ラ		
横江 友則	スルッとKANSAI協議会事務局長	ネ		
横田 茂	阪急電鉄株式会社都市交通計画部調査役 (H21. 4. 1～)	ネ		
岡崎 弘	京都市交通局自動車部長	ネ		
真下 清	京都市交通局高速鉄道部長	ネ		

(4) 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 |
| | <ul style="list-style-type: none"> ・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 |
| | <ul style="list-style-type: none"> ・「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 9 月 9 日 (水) | 第 5 回「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会 |
| | <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者優先憲章 (仮称) 草稿案及び「歩くまち・京都」
総合交通戦略中間とりまとめへの意見募集結果について ・歩行者優先憲章 (仮称) 草稿案について |

- | | |
|-----------------------|--|
| 平成 21 年 12 月 16 日 (水) | 第 6 回「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会 |
| | <ul style="list-style-type: none"> ・「歩くまち・京都」憲章 (案) について ・「歩くまち・京都」総合交通戦略答申 (案) について |

用語解説

●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

クルマ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クルマを、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。

●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、宿泊施設から駅へと運ぶサービス。

●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もので、市民や、子ども・学生、通勤者、観光客など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。

●LRT

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。

●BRT

Bus Rapid Transit の略。輸送力の大きなバス車両の投入、バス専用レーンや公共車両優先システム等を組み合わせた環境にもやさしい高機能バスシステム。なお、「京都市環境モデル都市行動計画」におけるIBT（Intelligent Bus Transit）も含まれる。

●鉄道網のミッシングリンク

連続したネットワークが期待される鉄道網において、ターミナルなどが離れているため不連続となっている箇所。

●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。

●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、特定の地域に進入又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日クルマを使わない地区を創り出し、市民一人ひとり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。

発行：京都市都市計画局 歩くまち京都推進室

住所：〒604-8571 京都市中京区寺町通御池上る上本能寺町488番地

電話：075-222-3483 FAX：075-213-1064

歩くまち京都

検索

<http://www.city.kyoto.lg.jp/tokei/soshiki/9-5-0-0-0.html>

