

第3章 全体構想 ～都市の将来像～

第1節 都市計画の理念

京都は、794年の平安京の建都以来、1200年を超える期間、都市としての変化・成長を遂げてきました。その長い歴史を振り返ると、先人達は建都以来幾度かの試練に遭い、自らの暮らしを守るために、知恵と力を結集し、外国の文化や技術も積極的に受け入れながら、伝統に創造を加え、山紫水明^{※1}の自然の中に、常に個性のある「まち」を築いてきたといえます。

こうした京都の優れた伝統を継承し、市民が安心・安全で豊かなくらしの実現を目指すことで、時々の問題に対応しつつ、まちと自然、歴史や伝統と新たな創造、京都の文化と日本・海外の文化、それぞれの調和と共生を育みながら、未来に向かって、世界の京都としての位置を確かなものとする都市づくりを、市民・事業者をはじめとする多様な主体と行政の共汗（パートナーシップ）により進めていきます。

※1 山紫水明：山は日に映えて紫色に見え、川の水は澄んで清らかであること。山や川の景色が美しいこと。江戸時代の歴史学者、頼山陽が移り住んだ鴨川のほとりからの眺めを愛し、書齋に名づけた「山紫水明処」に由来する。

第2節

都市計画に関する基本的な考え方

今後の京都市においては、少子高齢化時代における人口動向を見通し、経済と都市の活性化を可能にする量から質への価値観の転換、歴史都市・京都が豊富に抱える知恵や既存ストックを最大限にいかしたくらしとまちづくり、自治の伝統をいかした市民と行政の協働による都市経営などが特に重要となってきます。

また、待ったなしの地球温暖化問題に対し、京都の経済・社会構造の転換を促し、低炭素のまち京都を構築していく政策展開や、長い歴史のなかで培われてきた京都の都市特性や潜在力を国際社会においていかすことが求められています。

さらに、京都市の財政状況は今後よりいっそう厳しいものとなることが想定されています。

このような中、平成23年3月11日に東日本大震災が発生し、大きな被害がもたらされました。

そのため、都市計画^{*1}の理念の実現に向けて、「都市の持続」「都市の独自性」「都市の経営」といった点を重視し、「安心・安全」を基本として、目標とする都市の姿を実現するために、地域^{*2}ごとに魅力があり、持続的な都市活動を支えるエコ・コンパクトな都市^{*3}を、次のような基本的な考え方のもと、戦略的に目指します。

また、その実現のために、京都市基本計画や行政区単位で市民と共に創った各区基本計画、関連分野の諸計画との連携を図るとともに、国や関連する地方公共団体との広域的な調整も図っていきます。

【国や関連する地方公共団体との広域的な調整】

京都市の都市計画区域は、向日市、長岡京市、大山崎町の全域と久御山町、八幡市の一部とともに、京都都市計画区域に含まれています。都市計画区域は、一体の都市として総合的に整備し、開発し、および保全する必要がある区域であり、また、宇治市などが含まれている別の都市計画区域とも隣接しているため、今後は、国や関連する地方公共団体との広域的な調整が、ますます重要となってきます。

※1 都市計画：都市計画とは、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する計画であり（都市計画法第4条）、農林漁業との健全な調和を図りつつ、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保すべきこと並びにこのためには適正な制限の元に土地の合理的な利用が図られるべきことを基本理念としている（都市計画法第2条）。

※2 地域：町内や元学区、小学校区など、適切なまとまりのある空間の範囲。行政区をまたぐものまで考えられる。

※3 エコ・コンパクトな都市：地球環境への負荷が少ない、まとまりのある土地利用を図ることにより実現される、にぎわいのある、くらしやすい都市

(1) 都市づくりの進め方

① 多様な主体での共汗（パートナーシップ）によるまちづくりの推進

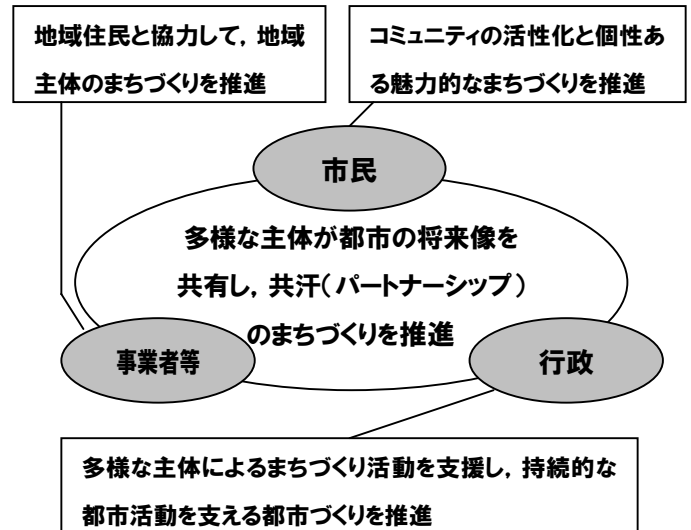
拡大・成長から安定・成熟を前提とした都市づくりへの価値観の転換が求められるなか、実現性の高い都市づくりを行うためには、地域^{※1}での課題や将来像、また、規制誘導に関わる制度の適用や都市施設^{※2}等の事業実施の必要性・効果等（以下「地域^{※1}での課題や将来像等」という）について、地域^{※1}に関わる市民・事業者・行政をはじめとする多様な主体で共有することが重要であり、そのうえで、連携し、より効率的に都市づくりを行うため、役割分担を行うことが必要です。

まちづくりの主人公はそこで生活する市民であり、「自分たちで京都市を良い都市にしていく」という意識のもと、市民自らが自分たちの住む地域^{※1}に関する認識を高め、まちづくりを進めていく必要があります。また、事業者は、市民と協力して、地域^{※1}主体のまちづくりを進めていく必要があります。

行政は、地域^{※1}での課題や将来像等について、より一層、わかりやすく説明していくと共に、多様な主体によるまちづくり活動を適切に支援し、持続的な都市活動を支える必要があります。

京都市では、町内や元学区、小学校区などをはじめとする多くの地域^{※1}で、地域コミュニティ^{※2}を単位としたまちづくりが行われています。こうした京都の特性を最大限に活用したまちづくりを進めていくため、本市は、それぞれの地域^{※1}での課題や将来像等の共有、より一層の情報公開、また、市民と行政との橋渡しとなる「(財)京都市・景観まちづくりセンター」の活用など、市民がまちづくりに主体的に関わる仕組みづくりを構築するとともに、これらの活動のリーダーとなるまちづくりの担い手の育成を進めます。

これらの取組を通じて、市民・事業者等が主体となり、地域^{※1}における良好な環境や地域^{※1}の価値を維持・向上させる取組につなげます。



■ 多様な主体での共汗（パートナーシップ）によるまちづくりの推進

※1 地域：町内や元学区、小学校区など、適切なまとまりのある空間の範囲。行政区をまたぐものまで考えられる。
 ※2 都市施設：道路等の交通施設、公園等の公共空地、上下水道等の供給処理施設、河川等の水路、学校等の教育文化施設、病院等の医療福祉施設、火葬場等、団地などの住宅施設、官公庁施設、流通業務団地など、都市計画法で定める都市計画決定により設置を決める施設のことをいう。（都市計画法第11条第1項第1号～第11号）
 ※3 地域コミュニティ：地域住民が、生活している場所で住民相互の交流が行われている地域社会、あるいはそのような住民の集団のこと。行政、地域を越えた連携等を基盤としたその他のコミュニティと区別する。

② 柔軟な対応による都市計画の見直しと活用

未経験の領域である人口減少局面や不安定な経済情勢、技術革新、法改正、市民の都市づくりに対する多様なニーズ等、昨今の都市を巡る情勢の変化は著しく、都市づくりの実現性を高めるため、都市計画^{※1}は変化に迅速な対応ができる柔軟性を確保する必要があります。

そのため、必要に応じ速やかに都市計画を見直すとともに、それぞれの都市計画^{※1}に応じた最適なPDCAサイクル^{※2}の導入を行い、土地利用の動向や都市施設^{※3}の整備状況等を十分に検証し、その時点での必要性や実現性、効率性を十分に検討のうえ、都市計画^{※1}の見直しを行います。

また、多様なニーズに対応しつつ、着実にまちづくりを進めるために、全体構想に即した地域^{※4}の将来像とまちづくりの方針を、地域^{※4}のまちづくりの状況に応じ、「地域まちづくり構想」として都市計画マスタープランに順次位置付けるとともに、柔軟にその将来像やまちづくりの方針等を見直すことで、きめ細やかに対応し、そのまちづくりの実現性を高めます。

- ※1 都市計画：都市計画とは、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する計画であり（都市計画法第4条）、農林漁業との健全な調和を図りつつ、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保すべきこと並びにこのためには適正な制限の元に土地の合理的な利用が図られるべきことを基本理念としている（都市計画法第2条）。
- ※2 PDCAサイクル：事業活動などにおける生産管理や品質管理などの管理業務を円滑に進める手法の一つ。Plan（計画）→ Do（実施）→ Check（確認）→ Act（改善）の4段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善する。
- ※3 都市施設：道路等の交通施設、公園等の公共空地、上下水道等の供給処理施設、河川等の水路、学校等の教育文化施設、病院等の医療福祉施設、火葬場等、団地などの住宅施設、官公庁施設、流通業務団地など、都市計画法で定める都市計画決定により設置を決める施設のことをいう。（都市計画法第11条第1項第1号～第11号）
- ※4 地域：町内や元学区、小学校区など、適切なまとまりのある空間の範囲。行政区をまたぐものまで考えられる。

③ 京都の特性を徹底的に活用した都市づくりの効率的な推進

京都市には、三山などの豊かな自然をはじめ、国宝や重要文化財、神社仏閣、歴史的景観を形成する建築物や庭園、優れた景観、土木遺産、長い歴史に培われた文化、地域コミュニティ^{※1}、伝統産業、知的財産等の歴史・文化資源や時代の要請に応じて整備された都市施設^{※2}などの様々な有形無形の蓄積があり、今日の京都を創り出しています。これからも、これら有形無形の蓄積をいかし、職住共存^{※3}のまちづくりや新景観政策、「歩くまち・京都^{※4}」総合交通戦略、木の文化を大切にするまち・京都^{※5}などの歴史都市京都の特性を高める取組を展開することにより、常に個性ある「まち」を築いてきています。

今後は、環境負荷の軽減にもつながるリサイクルの徹底や再生材の活用をはじめ、「いいものを長持ちさせる」という考え方（ストックマネジメント^{※6}）に基づいた都市施設^{※2}のライフサイクルコスト^{※7}の低減、建築物の長寿命化、民間活力の導入等を進めるとともに、地下鉄をはじめとする鉄道等の既に整備された都市基盤を最大限に活用するなど、限られた財源の中で京都の特性を徹底的に活用し、効率的で個性ある都市づくりを推進します。

- ※1 地域コミュニティ：地域住民が、生活している場所で住民相互の交流が行われている地域社会、あるいはそのような住民の集団のこと。行政、地域を越えた連携等を基盤としたその他のコミュニティと区別する。
- ※2 都市施設：道路等の交通施設、公園等の公共空地、上下水道等の供給処理施設、河川等の水路、学校等の教育文化施設、病院等の医療福祉施設、火葬場等、団地などの住宅施設、官公庁施設、流通業務団地など、都市計画法で定める都市計画決定により設置を決める施設のことをいう。（都市計画法第11条第1項第1号～第11号）
- ※3 職住共存：店舗付住宅や工場付住宅が立ち並び等、産業と暮らしが結びつき、職と住が共存している町並み又は職と住が一体となった暮らし。
- ※4 歩くまち・京都：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する。また、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す。
- ※5 木の文化を大切にするまち・京都：森林を再生し、森林に親しみ、森林の恵みをまちに還元することにより、文化の醸成や産業の振興に積極的に取り組むこと。
- ※6 スtockマネジメント：既存の建築物や構造物の有効活用や長寿命化、損傷・劣化等を将来にわたり把握するといった予防管理など、ライフサイクルコストを低減するための技術体系及び管理手法。
- ※7 ライフサイクルコスト：事業における設計、建設、維持管理、運営といった全事業期間の開始から終了までの経費を指す。

（2）市街地の規模

① 人口

京都市の人口は、少子高齢化を背景に、長期的に減少することが見込まれています。人口は、経済成長や労働力の確保など、都市の発展と活力の維持に多大な影響があり、人口減少に歯止めをかけることは、京都市の未来を左右するきわめて重要な課題です。

② 市街地（市街化区域）^{※1}の規模

生産年齢人口が減少し、超高齢化が進行する中、今後は、既存の公共交通の拠点周辺に都市機能の集積を促し、公共交通を軸とした地域間の連携強化や地域^{※2}の活力を高めるよう、まとまりのある都市構造としていくことが重要となります。

京都市においては、歴史・文化資源や時代の要請に応じて整備された都市施設^{※3}などの様々な有形無形の蓄積がある京都固有の個性的な地域^{※2}が連たんし、ネットワークする、まとまりのある市街地が既に形成されており、都市基盤についても充足してきています。今後は、既存の都市基盤を最大限に活用し、新規の基盤整備への過度な投資を抑制するため、市街地の規模は拡大しないことを基本としつつ、人口動向だけでなく、都市における森林・農地等の緑や景観の重要性を踏まえ、適切にその保全のあり方を検討していく必要があります。

（3）京北地域をはじめとする都市計画区域外の考え方

京都市域面積の約4割を占める、都市計画区域外の京北地域や花脊、久多等の山間部等においては、長い歴史に培われた文化やコミュニティなどの地域^{※2}の個性や自然・歴史的条件を十分に考慮して、景観や森林・農地等の緑の保全に努めるとともに、豊かな自然環境や歴史・文化資源を観光資源として活用を図ります。

また、住民が快適に安心して生活でき、かつ、個性と魅力あふれるまちづくりを進めるため、地域水道や道路などの都市基盤の整備とともに、市民が自然と触れ合う中で心の豊かさを味わえる場と位置付けた市民農園や合併記念の森を活用するなどして、都市部との交流や連携を地域^{※2}との共汗（パートナーシップ）により進めます。

※1 市街地（市街化区域）：京都市では、都市計画区域内で区域区分が定められていない都市計画区域がないため、市街地は市街化区域に含まれている。

※2 地域：町内や元学区、小学校区など、適切なまとまりのある空間の範囲。行政区をまたぐものまで考えられる。

※3 都市施設：道路等の交通施設、公園等の公共空地、上下水道等の供給処理施設、河川等の水路、学校等の教育文化施設、病院等の医療福祉施設、火葬場等、団地などの住宅施設、官公庁施設、流通業務団地など、都市計画法で定める都市計画決定により設置を決める施設のことをいう。（都市計画法第11条第1項第1号～第11号）

（４）将来の都市構造 ～エコ・コンパクトな都市構造～

これまでの保全・再生・創造の土地利用を基本としながら、交通拠点の周辺に都市機能を集積させるとともに、地域コミュニティ^{※1}を基本とした生活圏^{※2}の維持・構築を図ることで、それぞれの地域が公共交通等によりネットワークされた、暮らしやすく、地球環境への負荷が少ないエコ・コンパクトな都市^{※3}構造を目指します。

① 京都市の特性を踏まえた土地利用の展開

○保全・再生・創造の土地利用

内陸盆地都市の特徴をいかし、三山の自然的土地利用とこれらの地理的条件より限られた市街地の都市的土地利用により構成される都市の基本的な構造を維持・継承します。

そのため、市域を大きく「保全」「再生」「創造」の3ゾーンに大別し、これを都市づくりの基本として、それぞれの特性に応じた土地利用を誘導するとともに、各ゾーンの中においても、保全・再生・創造の考え方に立った個性的な土地利用を誘導します。

「保全ゾーン」：三山、文化財や史跡の点在する山ろく部、山間部、ゆとりと景観に恵まれた地域一帯における、自然と歴史的な景観を保全するとともに、良好な居住環境の保全・向上や文化、学術、研究機能の集積を図るゾーン

「再生ゾーン」：伝統的な京町家^{※4}も数多く残り、商業・業務機能が集積し、職・住・文・遊が織り重なる歴史豊かな市街地における調和を基調とする再生を図るゾーン

「創造ゾーン」：21世紀の新たな活力を担う創造のまちづくりを進めるゾーン

※基本とする考え方は上記の3つですが、それぞれのゾーンの中でも、個別に保全・再生・創造の考え方があります。

○山間部から市街地内部にかけての段階的な空間の形成

保全・再生・創造の都市づくりを踏まえ、保全ゾーンは低層又は中低層を主体とする地域、再生ゾーンは中低層又は中高層を主体とする地域、創造ゾーンは中低層又は中高層を主体としつつ、環境にも配慮しながら高層も許容する地域とします。これにより、三山の景観をいかにしながら、山ろく部から市街地内部にかけて段階的な空間構成とします。

※1 地域コミュニティ：地域住民が、生活している場所で住民相互の交流が行われている地域社会、あるいはそのような住民の集団のこと。行政、地域を越えた連携等を基盤としたその他のコミュニティと区別する。

※2 生活圏：人が行動する範囲・地域を指し、日常生活とその延長（遠出しなない余暇など）を営む空間。空間の大きさは、個人の考え方や移動の自由、生活スタイル等、圏域を設定する目的により、その定義は異なり、一律に定義はできない。

※3 エコ・コンパクトな都市：地球環境への負荷が少ない、まとまりのある土地利用を図ることにより実現される、にぎわいのある、暮らしやすい都市

※4 京町家：京都市内で戦前に市街化されていた地域において、伝統的な軸組木造の構造で大戸、虫籠窓等の特徴的な外観を持ち、通り庭、続き間、坪庭、奥庭を保っているか、過去に有していた建築物

② 都市活力の向上と低炭素社会^{※1}を実現する都市構造の形成

○交通拠点^{※2}を中心とした都市拠点^{※3}の強化

利便性が高く、地球環境への負荷が少ない都市とするため、地下鉄をはじめとする鉄道駅などの公共交通の拠点に広域の商業機能をはじめとする都市機能^{※4}の集積を図るとともに、幹線道路沿道などの道路交通の拠点に産業機能をはじめとする都市機能^{※4}の集積を図ります。

○地下鉄をはじめとする鉄道やバスなどの公共交通をはじめとした都市軸の活用

過度なクルマ中心社会からの脱却を図りつつ、都市拠点^{※3}の機能を更に高めるため、アクセス性の改善等、地下鉄をはじめとする鉄道やバスなどの公共交通を中心とした交通機能の強化を図ります。さらに、地域^{※2}の安心・安全や物流を支える都市基盤の充実とともに、地下鉄烏丸線を中心とした南北軸や地下鉄東西線の整備により強化してきた東西軸に都市機能の集積を進めるなど、都市軸の活用を図ります。

※1 低炭素社会：地球温暖化の一つの原因となる二酸化炭素の排出を現状の都市構造や、産業構造、ライフスタイルを変えることで低く抑えた社会。化石燃料使用量の削減、高効率エネルギーの開発、エネルギー消費の削減、資源の有効利用、二酸化炭素吸収源の確保などによって実現を目指す。

※2 交通拠点：公共交通の拠点（鉄道駅ターミナル）や、道路交通の拠点（広域幹線道路等へのアクセス利便性が良いところ）。

※3 都市拠点：都市圏等の活力を支える中核的な都市機能や、地域の日常生活を支える中心的な都市機能等の集積が既に図られ、また、図られようとしているところ

※4 都市機能：商業機能、産業機能（知恵産業含む）、業務機能、文化交流機能等

③ 相互につながる個性的な地域^{※1}の形成

○個性的な地域^{※1}の形成

京都市は、約5,000の町で市街地が構成され、それらの町がいくつか集まり元学区^{※2}という地域コミュニティ^{※3}が形成されてきました。また、山間部においても、集落ごとに地域コミュニティ^{※3}が形成されてきました。

都市計画の観点から見ると、空間的・社会的な一定のまとまりとして、概ね自然や歴史、産業等の特性を共有する元学区や山間部の集落の集合体を地域^{※1}としてとらえることができます。

そのため、均質な同心円状の都市ではなく、ヒューマンスケール^{※4}で個性的な地域^{※1}の連合体ととらえた都市構造を形成するとともに、それぞれの地域^{※1}の個性を強める都市づくりを進めていきます。

○地域^{※1}をつなぐネットワークの強化

京都市には、豊かな自然や、長い歴史に培われた文化や地域コミュニティ^{※2}、歴史的な町並み、産業などの京都特有の歴史・文化を背景として、ヒューマンスケール^{※4}で個性的な地域^{※1}が成り立っています。また、それらの地域^{※1}が連たんし、ネットワークすることで、暮らしやすい個性的な地域^{※1}から構成されるまとまりのある市街地が形成されています。

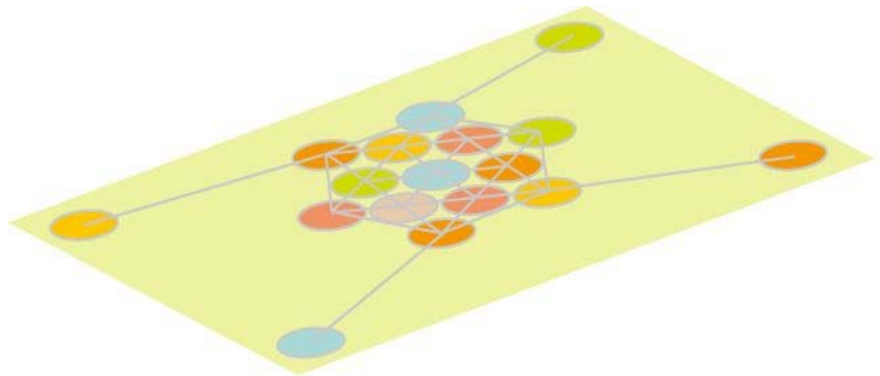
そのため、これらのネットワークを維持・強化することで、複数の地域^{※1}がつながった生活圏^{※5}の形成を図り、子どもから高齢者まで安心し、快適に生活ができるよう、日常生活を支える商業・サービス、福祉等の機能を備えた生活圏^{※5}の維持・構築を図ります。

- ※1 地域：町内や元学区、小学校区など、適切なまとまりのある空間の範囲。行政区をまたぐものまで考えられる。
- ※2 元学区：1869年に、住民自治組織である番組が日本で最初の小学校である64の番組小学校を発足したときの小学校区のこと。現在も番組小学校を創設した地域においては、地域住民の自治単位として使われている
- ※3 地域コミュニティ：地域住民が、生活している場所で住民相互の交流が行われている地域社会、あるいはそのような住民の集団のこと。行政、地域を越えた連携等を基盤としたその他のコミュニティと区別する。
- ※4 ヒューマンスケール：人間的な尺度のことで、建築や外部空間等で人間が活動するのにふさわしい空間のスケールのこと
- ※5 生活圏：人が行動する範囲・地域を指し、日常生活とその延長（遠出しない余暇など）を営む空間。空間の大きさは、個人の考え方や移動の自由、生活スタイル等、圏域を設定する目的により、その定義は異なり、一律に定義はできない。

■ 将来の都市構造 ～エコ・コンパクトな都市構造～

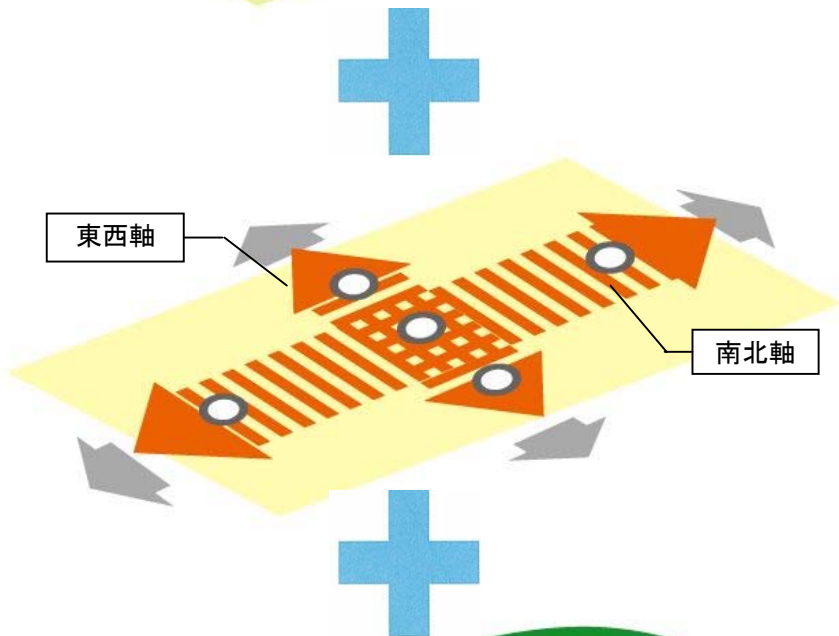
③ 相互につながる個性的な地域^{※1}の形成

- 個性的な地域^{※1}の形成
- 地域^{※1}をつなぐネットワークの強化



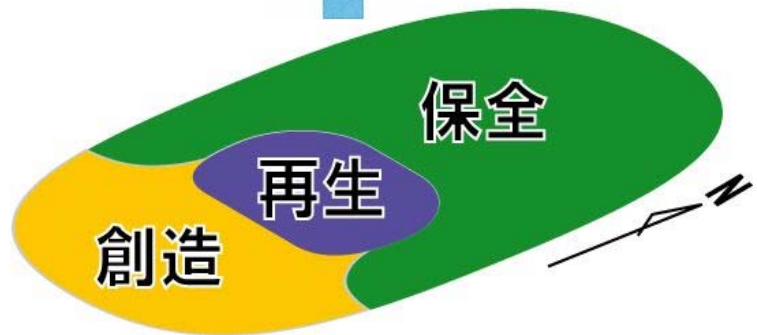
② 都市活力の向上と低炭素社会^{※2}を実現する都市構造の形成

- 交通拠点^{※3}を中心とした都市拠点^{※4}の強化
- 地下鉄をはじめとする鉄道やバスなどの公共交通をはじめとした都市軸の活用



① 京都市の特性を踏まえた土地利用の展開

- 保全・再生・創造の土地利用
- 山間部から市街地内部にかけての段階的な空間形成

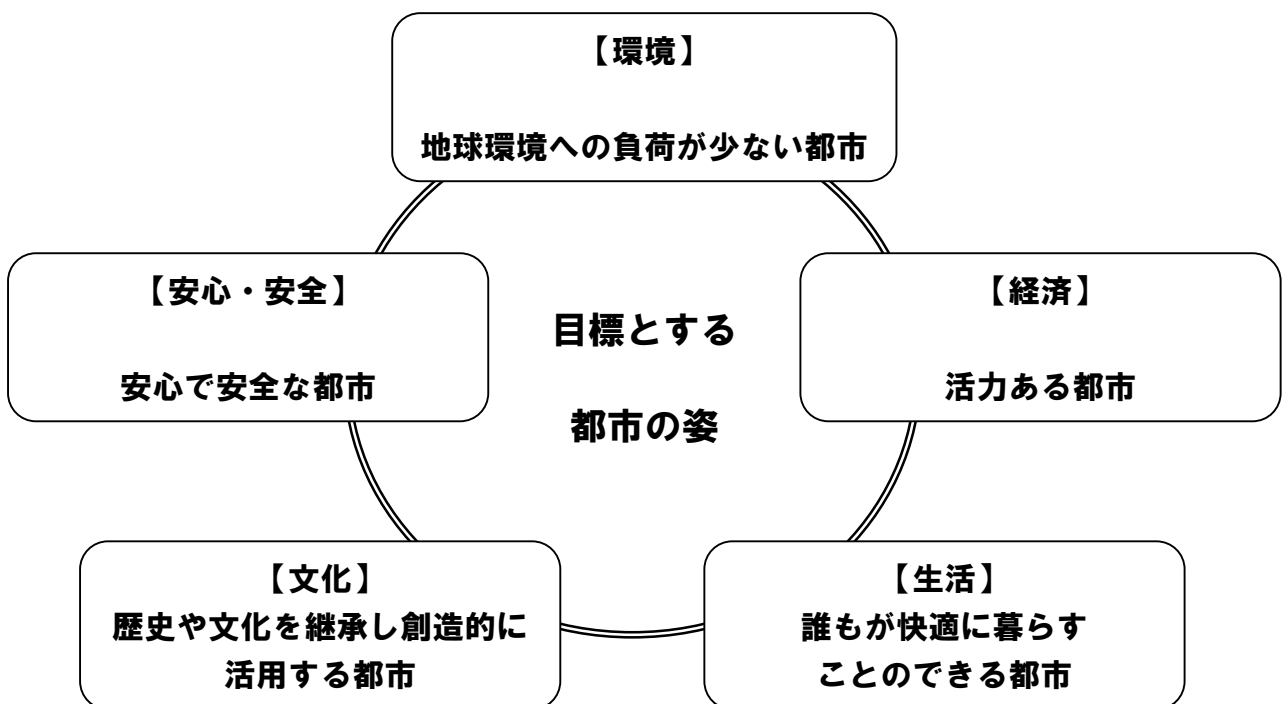


※1 地域：町内や元学区、小学校区など、適切なまとまりのある空間の範囲。行政区をまたぐものまで考えられる。
 ※2 低炭素社会：地球温暖化の一つの原因となる二酸化炭素の排出を現状の都市構造や、産業構造、ライフスタイルを変えることで低く抑えた社会。化石燃料使用量の削減、高効率エネルギーの開発、エネルギー消費の削減、資源の有効利用、二酸化炭素吸収源の確保などによって実現を目指す。
 ※3 交通拠点：公共交通の拠点（鉄道駅ターミナル）や、道路交通の拠点（広域幹線道路等へのアクセス利便性が良いところ）。
 ※4 都市拠点：都市圏等の活力を支える中核的な都市機能や、地域の日常生活を支える中心的な都市機能等の集積が既に図られ、また、図られようとしているところ

第3節

目標とする都市の姿

様々な都市活動を持続的に展開することのできる都市を実現するため、京都市基本計画で示されている6つの京都の未来像^{※1}を基本に、都市が持続するために必要となる基本要素であり、互いに深く関連する「環境」「経済」「生活」「文化」「安心・安全」の5つの面から、バランス良く目標とする都市の姿の実現を目指します。



※1 京都の未来像：京都市基本計画で示されている以下の6つの未来像。

- ・地球環境にくらしが豊かに調和する「環境共生と低炭素のまち・京都」
- ・歴史・文化を創造的に活用し、継承する「日本の心が感じられる国際都市・京都」
- ・伝統と知恵をいかし、豊かな生活を支える「環境と社会に貢献する産業を育てるまち・京都」
- ・だれもがともに学び成長し、未来を担う若者が育つ「学びのまち・京都」
- ・いのちとくらしを守り、安心・安全で幸福を実感できる「支え合い自治が息づくまち・京都」
- ・人間らしくいきいきと働き、家庭・地域で心豊かに生活できる「真のワーク・ライフ・バランスを実現するまち・京都」

(1) 地球環境への負荷が少ない都市 【環境】

京都市は、環境への負荷が少ないまとまりのある都市構造を有するとともに、いち早く三山の保全に取り組むなど、環境との共生を大切にしてきた都市であり、地球温暖化問題に対しても、積極的な温室効果ガスの排出抑制に向けた取組を進めています。

そのため、公共交通ネットワークを活用した自動車に過度に頼らない環境の形成やエネルギーの有効活用、緑をいかすことで、地球環境への負荷が少ない都市を目指します。

① 人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の実現による低炭素型の都市

様々な都市活動を支える交通において、環境負荷の低減が求められています。

自動車利用の制限を含めた様々な抑制策などにより、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きます。そのために、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ネットワークを構築し、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）を大切にするることによって、人と公共交通優先の「歩くまち・京都」を実現します。さらに、次世代自動車^{*1}の普及促進、ボトルネック^{*2}解消などによる自動車交通の円滑化を図るとともに、交通拠点^{*3}周辺に集客機能の集積を誘導するといった交通と一体となった土地利用の展開等の取組を推進することで、低炭素型の都市を目指します。



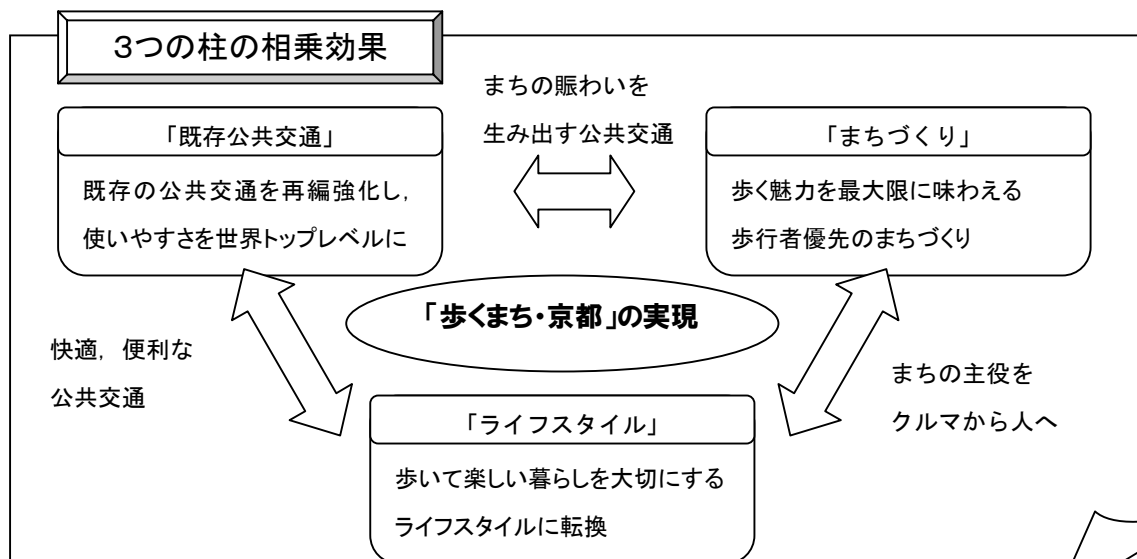
■ 地下鉄



■ バス

「歩くまち・京都」の実現について

「既存公共交通」の取組、「まちづくり」の取組、「ライフスタイル」の取組を3つの柱として、クルマを重視したまちと暮らしから「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに転換し、人と公共交通優先の「歩くまち・京都」を実現します。



【参考：施策の一例】

- 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の推進
- 都心主要道路（四条通、東大路通など）、観光地周辺道路、商店街、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の推進や地域特性を踏まえた新しい公共交通（LRT^{※4}、BRT^{※5}）の実現に向けた検討
- 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の推進
- 市民のライフスタイルを「過度に自動車に頼る暮らし」から「適度に多様な交通手段を利用する暮らし」に転換するため、モビリティ・マネジメントの実施
- 交通拠点^{※3}への集客機能の集積
- スムーズな交通の流れを実現する交通体系の構築
- 環境への負荷が少ない次世代自動車^{※1}の普及

※1 次世代自動車：ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル車、天然ガス自動車等をいう。

※2 ボトルネック：交通の流れの妨げとなっている箇所のことで、交差点や幅員減少・車線減少、踏切等により渋滞を起こす箇所のことをいう。

※3 交通拠点：公共交通の拠点（鉄道駅ターミナル）や、道路交通の拠点（広域幹線道路等へのアクセス利便性が良いところ）。

※4 LRT：次世代型路面電車ともよばれ、従来の路面電車に比べ振動が少なく、低床式で乗降が用意であるなど、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

※5 BRT：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も含まれる。

② エネルギーを有効活用した低炭素型の都市

建築物におけるエネルギー負荷の削減やエネルギーの利用効率の向上が求められています。また、既存のエネルギー源以外の未利用エネルギーや再生可能エネルギー^{※1}を徹底的に活用することが求められています。

都市施設^{※2}のライフサイクルコスト^{※3}の低減、建築物の長寿命化や省エネルギー機能の向上、リサイクルの徹底や再生材の活用、エネルギーマネジメントシステム^{※4}の導入検討、太陽光発電等の自然エネルギーの導入といった取組等を積極的に展開することで、エネルギーを有効活用した低炭素型の都市を目指します。

【参考：施策の一例】

- 都市施設^{※2}整備におけるリサイクルの徹底や再生材の活用、再生可能エネルギー^{※1}の利用など、自然の循環に負荷を与えない都市づくり
- 大規模な土地利用転換等を契機としたエネルギーマネジメントシステムの導入検討
- CASBEE^{※5}京都の推進や長期優良住宅の普及

※1 再生可能エネルギー：有限で枯渇の危険性を有する石油・石炭などの化石燃料や原子力と対比して、自然環境の中で繰り返し起こる現象から取り出すエネルギーの総称。具体的には、太陽光や太陽熱、水力（ダム式発電以外の小規模なものを言うことが多い）や風力、バイオマス（持続可能な範囲で利用する場合）、地熱、波力、温度差などを利用した自然エネルギーと、廃棄物の焼却熱利用・発電などのリサイクルエネルギーを指し、いわゆる新エネルギーに含まれる。

※2 都市施設：道路等の交通施設、公園等の公共空地、上下水道等の供給処理施設、河川等の水路、学枚等の教育文化施設、病院等の医療福祉施設、火葬場等、団地などの住宅施設、官庁施設、流通業務団地など、都市計画法で定める都市計画決定により設置を決める施設のことをいう。（都市計画法第11条第1項第1号～第11号）

※3 ライフサイクルコスト：事業における設計、建設、維持管理、運営といった全事業期間の開始から終了までの経費を指す。

※4 エネルギーマネジメントシステム：エネルギー使用者サイドに立って、エネルギー使用における効率性、エネルギーパフォーマンスの向上を目指すこと。

※5 CASBEE：「CASBEE」（建築環境総合性能評価システム）は、建築物の環境性能で評価し格付けする手法。なお、京都市の特性を反映した建築物環境配慮評価システムを、CASBEE京都としている。

③ 緑をいかした低炭素型の都市

京都市は、山紫水明^{※1}と称される三山の緑や市内を流れる河川の水辺をはじめ、神社仏閣等のまとまった緑が市内各地に点在しています。

三山や山間部をはじめとするまとまりのある緑の保全に加え、農林業等を介した緑の保全、生物多様性^{※2}にも配慮した緑の育成や緑の積極的な活用、地域産木材等の有効活用や地産地消の推進、市街地内の緑や河川の水辺の保全などの取組を展開するとともに、屋上緑化等によるヒートアイランド^{※3}対策にも取り組むことで、緑をいかした低炭素型の都市を目指します。



■ 京都市北部を望む



■ みやこ杉木

【参考：施策の一例】

- 市域の過半を占める森林の維持保全と、地域活性化に向けた積極的な活用
- 幹線道路における街路樹の充実や、市街地内のまとまりある緑の維持保全
- 地域産木材（北山杉等）の利用促進を通じた健全な森林の育成
- 屋上緑化^{※4}をはじめとする敷地内の緑化（緑視率^{※5}の向上）

※1 山紫水明：山は日に映えて紫色に見え、川の水は澄んで清らかであること。山や川の景色が美しいこと。江戸時代の歴史学者、頼山陽が移り住んだ鴨川のほとりからの眺めを愛し、書齋に名づけた「山紫水明処」に由来する。

※2 生物多様性：地球上に存在する生物の、種内・種間の関係性においてそのバランスが保たれることによって育まれる、にぎわい豊かな状態。

※3 ヒートアイランド：都市部では、エネルギーが大量消費されており、また地面の大部分はアスファルトやコンクリート等の透水性、透湿性の低い物質に覆われている。このため、日中は水分蒸発による温度低下がなく、蓄えた熱を夜間に放出するため、夜間温度が下がらず、都市部では郊外と比べて気温が高くなり、「島」のような等温線を描くことから呼ばれる現象。

※4 屋上緑化：建築物の屋上部分に植物を植え、緑化を行うこと。

※5 緑視率：人の目の高さにおける、目に見える範囲の緑の割合。緑被率では算定されにくい、市民の身近にある軒下の花、生け垣、壁面緑化、街路樹や借景としての緑地、山等の立体的な緑を算出する指標。

(2) 活力ある都市 【経済】

京都の産業の特徴は、農林業や伝統産業から先端技術産業まで、多様な産業が展開するものづくり都市であるとともに、日本のみならず世界から多くの人々が訪れる国際文化観光都市^{※1}であることが挙げられます。また、周辺市町から多くの通勤者・通学者のほか、買い物客が訪れる商業機能や業務機能が集積している都市としての性格も有しています。

そのため、産業・商業・業務機能や大学をはじめとする知的機能の集積、歴史・文化資源の集積といった様々な資源をいかし、その質を更に高めることで、定住人口^{※2}や交流人口^{※3}等を拡大し、それらを支える基盤整備を図りつつ、活力ある都市を目指します。

① にぎわいのある都市

京都市には、商業機能や業務機能が集積しており、周辺市町から多くの通勤者・通学者や買い物客、観光客が訪れ、市内各地ににぎわいをもたらしています。

京都市域のみならず、都市圏等の活力を支える中枢的な都市機能^{※4}が集積している都心部をはじめとし、歴史・文化資源をいかした独自の都市空間の充実・創出を進める取組、利便性の高い公共交通の拠点での都市機能^{※4}の強化や新たな交流機能の創出などの取組を展開することで、にぎわいのある都市を目指します。

【参考：施策の一例】

- 都心部の中枢的な都市機能^{※4}の充実
- 都心部や京都駅周辺における交通ネットワークと連携した歩行者空間の創出
- 歴史的な雰囲気をもつ独自の都市空間の創出（京町家^{※5}の活用等）
- 高度化・多様化するニーズに対応した都市機能^{※4}の強化
- 広域交通ネットワークの強化

※1 国際文化観光都市：国際的な観光・温泉等の文化・親善を促進する地域として指定された都市。京都市は、昭和25（1950）年に制定された京都国際文化観光都市建設法によって指定されている。

※2 定住人口：その地域に定住している人口のこと。夜間人口とほぼ同一になる。

※3 交流人口：その地域を訪れる（交流する）人のこと。その地域を訪れる目的としては、通勤・通学、買い物、観光、レジャーなどがある。

※4 都市機能：商業機能、産業機能（知恵産業含む）、業務機能、文化交流機能等

※5 京町家：京都市内で戦前に市街化されていた地域において、伝統的な軸組木造の構造で大戸、虫籠窓等の特徴的な外観を持ち、通り庭、続き間、坪庭、奥庭を保っているか、過去に有していた建築物

② ものづくり都市

京都市は、伝統産業から先端技術産業まで、また、中小企業から世界的な大企業までが立地し、多様な産業・業務機能等が集積する全国有数のものづくり都市です。

多くの大学が立地し人口の約1割を大学生が占めるなど、大学のまちとしての性格も有しており、これら大学、企業の研究所等の集積と産学公の連携等が新たな産業創出に繋がるなど、京都市のものづくりを支えています。定住人口※¹や就業者数、交流人口※²の拡大とともに、都市の活力を生み出すため、生産機能の更なる集積や物流を支える幹線道路網の維持強化などの取組、京都企業の優れた技術や大学等の知的資源や企業の連携をいかした付加価値の高いものづくりの推進、新たな価値の創造による知恵産業の推進、産学公の連携による新産業の育成振興と新事業の創出、また、産業としての農林業と他産業との連携を図るなど、ものづくりを支える都市を目指します。

【参考：施策の一例】

- 製造業などの操業環境、農林業の営農環境の維持保全
- 内陸工業地域として、物流等を支える広域交通網体系の維持・向上
- 市域南部における生産・本社・研究開発・流通機能等の計画的な誘導
- 産業振興のための事業環境整備（企業立地支援等）
- 高付加価値のものづくりを支える土地利用、交通ネットワークの強化

③ 質の高い観光都市

京都市には、多くの歴史・文化資源があり、日本のみならず世界から年間約5,000万人の観光客が訪れる世界的な国際文化観光都市※³です。

観光地間のネットワークの形成や、京町家※⁴の有効活用を図るなど、京都の魅力をもっと高めるための取組やMICE※⁵戦略の推進などを展開することで、更なる京都の魅力向上や国際観光のリーダーとしての役割を果たし、質の高い観光を支える都市を目指します。

【参考：施策の一例】

- 滞在・宿泊型観光や、ラグジュアリー層の観光を支える環境整備
- 観光ネットワークの強化（公共交通、歩行者・自転車道、公園などのネットワーク）
- 歴史的な雰囲気をもつ独自の都市空間の創出（京町家※⁴の活用等）

※1 定住人口：その地域に定住している人口のこと。夜間人口とほぼ同一になる。

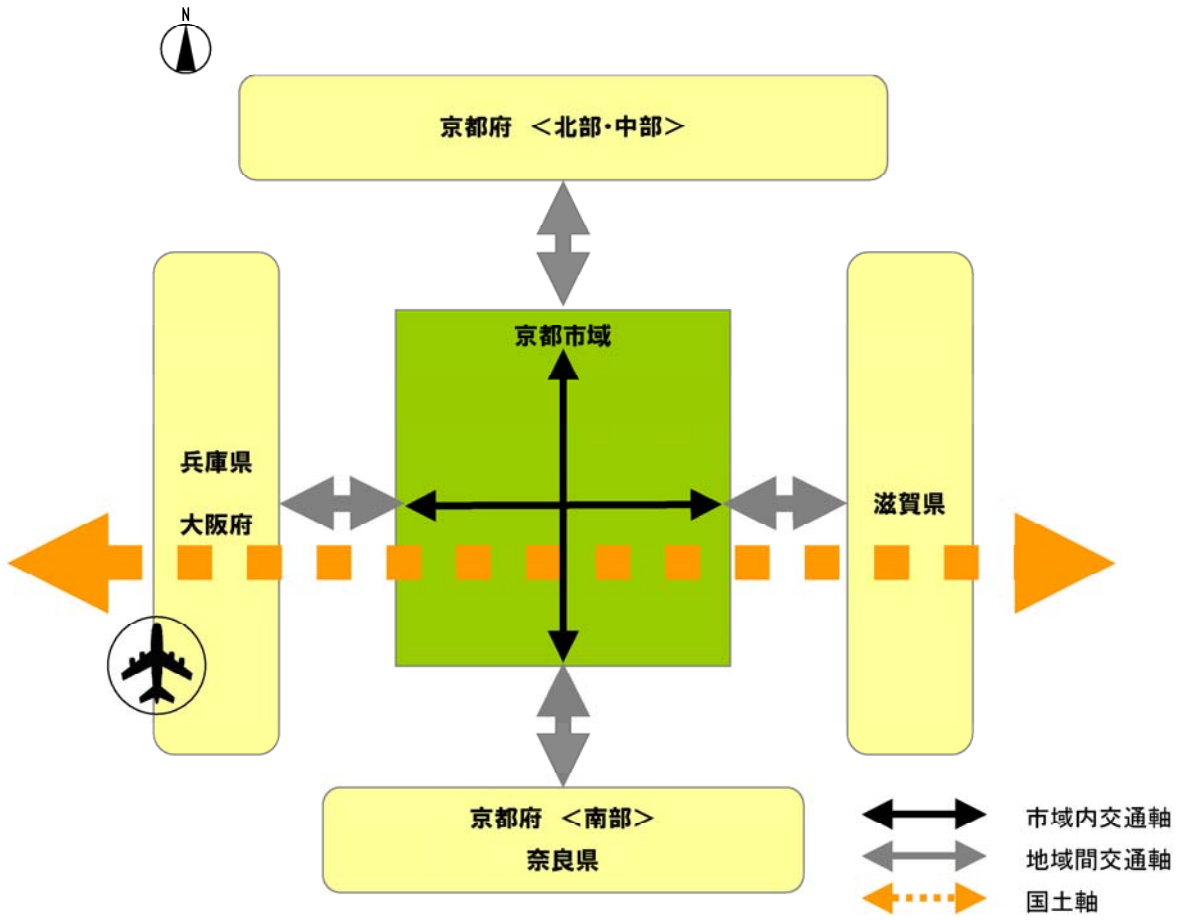
※2 交流人口：その地域を訪れる（交流する）人口のこと。その地域を訪れる目的としては、通勤・通学、買い物、観光、レジャーなどがある。

※3 国際文化観光都市：国際的な観光・温泉等の文化・親善を促進する地域として指定された都市。京都市は、昭和25（1950）年に制定された京都国際文化観光都市建設法によって指定されている。

※4 京町家：京都市内で戦前に市街化されていた地域において、伝統的な軸組木造の構造で大戸、虫籠窓等の特徴的な外観を持ち、通り庭、続き間、坪庭、奥庭を保っているか、過去に有していた建築物

※5 MICE：ミーティング（企業のミーティング等）、インセンティブ（企業が従業員の表彰や研修などの目的で実施する旅行）、コンベンション（国際団体、学会、協会が主催する総会、学術会議等）、イベント/エキジビション（文化・スポーツイベント、展示会・見本市）の総称。

■ 活力ある都市を支える様々な軸



（3）誰もが快適に暮らすことのできる都市 【生活】

京都市は、ヒューマンスケール※¹で個性的な地域※²が連たんし、ネットワークすることで、暮らしやすい生活圏※³が既に形成されています。この生活圏※³には、徒歩を中心とした日常の生活圏から地下鉄をはじめとする鉄道やバスを利用する広域の生活圏まで、様々なものがあります。

都市の発展と活力を維持するためには、満足度が高く、誰もが健康で快適に暮らし続けることができ、また、暮らしてみたくなる生活空間が必要です。しかし、今後予想される人口減少・少子高齢化に伴う空き家の増加等による地域コミュニティ※⁴の弱体化や日常生活における公共交通機関の利用が困難な高齢者の増大、小売業の衰退など日常生活を支える機能の維持が困難になるなど、居住環境に関し様々な課題が拡大する懸念があります。

そのため、地域特性や既存の交通ネットワークをいかしつつ、快適性と利便性の高い地域の形成を図るとともに、暮らしやすい生活圏※³を維持・構築することで、誰もが快適に暮らすことのできる都市を目指します。

① 地域の個性をいかした、快適性と利便性の高い都市

地域活力や居住環境の維持・向上のため、地域の特性や資源をいかしつつ、日常生活を支える医療、介護、商業、教育などの機能の充実と適切な配置、公共交通を中心とした交通拠点※⁵への都市機能※⁶の集積、空き家や空き地等の有効活用などの取組を展開するとともに、地域の特性に応じたまちづくりなどの取組を展開することで、地域の魅力向上を図り、快適性と利便性を兼ね備えた都市を目指します。

【参考：施策の一例】

- 既存施設の有効活用と機能の充実（居住水準や子育て環境、生活サービス機能等の充実）
- 公共交通を中心とした多様な移動手段の確保
- 市民生活に不可欠な地下鉄をはじめとする鉄道ネットワークをいかす土地利用の展開
- 局地的な空洞化（人口減少）を食い止める土地利用の推進
- 歴史資源や自然資源をいかしたまちづくりの展開

※1 ヒューマンスケール：人間的な尺度のことで、建築や外部空間等で人間が活動するのにふさわしい空間のスケールのこと

※2 地域：町内や元学区、小学校区など、適切なまとまりのある空間の範囲。行政区をまたぐものまで考えられる。

※3 生活圏：人が行動する範囲・地域を指し、日常生活とその延長（遠出しない余暇など）を営む空間。空間の大きさは、個人の考え方や移動の自由、生活スタイル等、圏域を設定する目的により、その定義は異なり、一律に定義はできない。

※4 地域コミュニティ：地域住民が、生活している場所で住民相互の交流が行われている地域社会、あるいはそのような住民の集団のこと。行政、地域を越えた連携等を基盤としたその他のコミュニティと区別する。

※5 交通拠点：公共交通の拠点（鉄道駅ターミナル）や、道路交通の拠点（広域幹線道路等へのアクセス利便性が良いところ）。

※6 都市機能：商業機能、産業機能（知恵産業含む）、業務機能、文化交流機能等

② 暮らしやすい生活圏^{※1}がネットワークする都市

豊かな暮らしを維持・発展させ、子どもから高齢者までが安心・安全で快適な生活ができるよう、市内各地での地域間のネットワークを維持強化することによる生活圏^{※1}の形成や、生活圏^{※1}間でのネットワークの維持強化を図ることで、暮らしやすい生活圏^{※1}がネットワークする都市を目指します。

【参考：施策の一例】

- 既存の地域資源や鉄道駅など交通拠点を中心とした生活圏^{※1}の維持
- 生活圏^{※1}の特性に応じた土地利用や交通ネットワークの形成

③ 多様な地域コミュニティ^{※2}の活動が盛んな都市

京都のまちは、古くから元学区ごとの地域コミュニティ^{※2}が確立し、職住共存^{※3}のように、暮らしに根付いた文化が形成されています。また、外国籍市民や帰国者、留学生などの市民が多く暮らしている多文化共生の都市でもあります。しかし、居住環境の変化等により、これらの地域コミュニティ^{※2}の維持が困難になってきている地域もあります。

地域コミュニティ^{※2}と連携したまちづくりの取組や地域固有の居住環境の整備などを通じて、文化の相違に起因した課題や市民生活における様々な課題を地域で解決するなど、多様な地域コミュニティの活動が盛んな都市を目指します。

【参考：施策の一例】

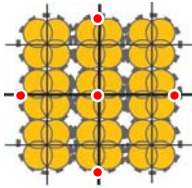
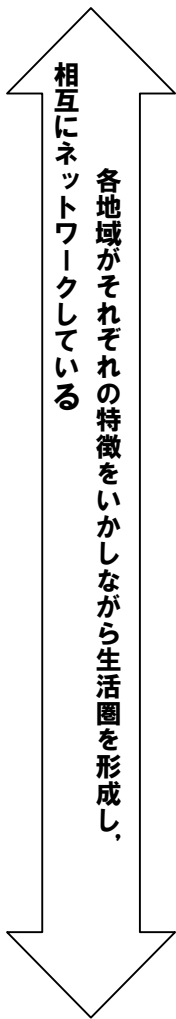
- 地域固有の居住環境の維持活性化

※1 生活圏：人が行動する範囲・地域を指し、日常生活とその延長（遠出しな余暇など）を営む空間。空間の大きさは、個人の考え方や移動の自由、生活スタイル等、圏域を設定する目的により、その定義は異なり、一律に定義はできない。

※2 地域コミュニティ：地域住民が、生活している場所で住民相互の交流が行われている地域社会、あるいはそのような住民の集団のこと。行政、地域を越えた連携等を基盤としたその他のコミュニティと区別する。

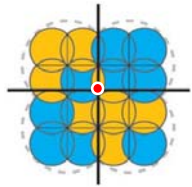
※3 職住共存：店舗付住宅や工場付住宅が立ち並び等、産業と暮らしが結びつき、職と住が共存している町並み又は職と住が一体となった暮らし。

■生活圏^{※1}のイメージ例（将来像）



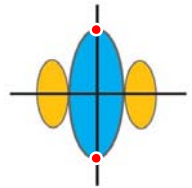
小さな地域^{※2}が連なった生活圏（イメージ：都心部など）

- ・歩いて楽しいまちづくりが進められている。
- ・都市圏等の活力を支える中枢的な都市機能や地域の日常生活を支える中心的な都市機能等の集積が図られている。



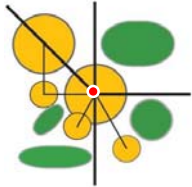
住と工が混在した生活圏（イメージ：西陣地域など）

- ・京都らしい雰囲気を残す路地・細街路^{※3}が残っている。
- ・職住共存^{※4}の土地利用が行われている。



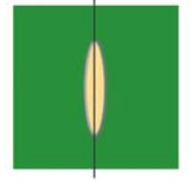
住と工が適切な距離を保った生活圏

- （イメージ：工業地域の一部など）
- ・幹線道路沿道に工場等が立地している。
 - ・緩衝緑地等が設けられ、操業環境、生活環境の共生が図られている。



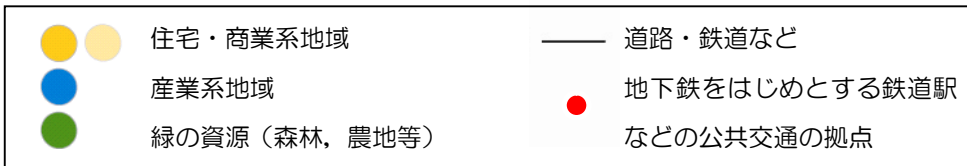
核となる地域と小さな地域がネットワークした生活圏

- （イメージ：郊外部など）
- ・緑との距離が近く、良好な居住環境を備えている。
 - ・バスを中心とした公共交通網が生活を支えている。
 - ・地域の日常生活を支える中心的な都市機能等の集積が図られている。



自然と共存した生活圏（イメージ：山間部など）

- ・都心部につながる道路沿いに集落等が形成されている。
- ・豊かな自然に囲まれ、それらを保全する土地利用が行われている。



※1 生活圏：人が行動する範囲・地域を指し、日常生活とその延長（遠出しない余暇など）を営む空間。空間の大きさは、個人の考え方や移動の自由、生活スタイル等、圏域を設定する目的により、その定義は異なり、一律に定義はできない。

※2 地域：町内や元学区、小学校区など、適切なまとまりのある空間の範囲。行政区をまたぐものまで考えられる。

※3 細街路：幅員が4m未満の道

※4 職住共存：店舗付住宅や工場付住宅が立ち並び等、産業と暮らしが結びつき、職と住が共存している町並み又は職と住が一体となった暮らし。

（４）歴史や文化を継承し創造的に活用する都市 【文化】

京都市は、歴史に培われた豊かな文化と奥深い伝統に彩られた国際文化観光都市※¹です。

都市格を高め、京都が京都であり続けるために、歴史的景観を形成する建築物や庭園、優れた景観、祭りをはじめとする伝統行事や伝統芸能、すまいや生活の文化、高い感性と匠のわざを備えた伝統産業など、有形無形の京都の特性を守り、育むことはもちろん、これらを創造的に活用※²し、次世代に継承していく都市を目指します。

① 歴史的な町並み景観を守り、育む都市

京都には、神社仏閣や京町家※³などの歴史・文化資源が多数残されており、それらが京都らしい景観や町並みを形成しています。京都の魅力や活力を維持、向上させる取組を加速させるために、平成19（2007）年から実施している新景観政策では、地域特性に応じて建築物の高さ規制やデザイン基準を見直すなど、京都市全体を対象に景観のルールを創設しました。



■ 祇園新橋地区

今後とも、地域特性に応じた景観づくりや優れた町並みの保全などの取組を展開することで、さらに魅力的な景観、町並みの形成を図るなど、歴史的な町並み景観を守り、育む都市を目指します。

【参考：施策の一例】

- 三山の眺望などに配慮した景観形成
- 歴史的町並みの保全
- 道路の無電柱化による景観形成

※1 国際文化観光都市：国際的な観光・温泉等の文化・親善を促進する地域として指定された都市。京都市は、昭和25（1950）年に制定された京都国際文化観光都市建設法によって指定されている。

※2 創造的に活用：単に保全、継承するだけでなく、新たな価値を見出し、生み出し、それを活用すること。

※3 京町家：京都市内で戦前に市街化されていた地域において、伝統的な軸組木造の構造で大戸、虫籠窓等の特徴的な外観を持ち、通り庭、続き間、坪庭、奥庭を保っているか、過去に有していた建築物

② 京町家^{※1}や庭園などの歴史・文化資源を活用する都市

京都市内には、数多くの文化財・京町家^{※1}などの歴史的景観を形成する建築物や庭園など、歴史・文化資源として貴重なものが数多く残されています。なかでも、京町家^{※1}等については近年再評価され、新たな京町家の開発・整備や既存の京町家^{※1}を住宅としてだけでなく、店舗などとして活用する事例も増えてきています。

このような歴史・文化資源について安全性を確保したうえで保全・継承を行うとともに、新たな歴史や文化を創造し、活用する都市を目指します。



■ 京町家

【参考：施策の一例】

- 京町家^{※1}など既存建築物の有効活用
- 文化財や京町家^{※1}などの歴史・文化資源の安全性の確保
- 歴史的景観を形成する建築物や庭園等の保全・継承・活用
- 「平成の京町家^{※2}」の普及

③ 京都ならではの文化を継承・創造する都市

京都市は、伝統芸能、すまいや生活の文化などが古くから受け継がれ、まち全体が文化・芸術の都市となっています。また、西陣織などの伝統産業、京野菜や北山杉などの農林業など、地域に根ざした産業が息づいています。

このような京都の特性を保全・継承するとともに、これらを活用した観光の質の向上や「大学のまち・京都」といった特性を活用したMICE^{※3}戦略の推進、また、文化芸術の創造環境の整備等の取組を行うことで、そこで生まれる活かやにぎわいを京都の活性化につなげます。さらに、文化芸術とまちづくりの連携を図ることで、京都ならではの文化を継承・創造する都市を目指します。

【参考：施策の一例】

- 岡崎地区の魅力向上の取組
- 京都太秦映画村周辺地区の魅力向上の取組
- 西陣織など、伝統産業の継承に寄与する土地利用
- 住・工・農のバランスに配慮した土地利用

※1 京町家：京都市内で戦前に市街化されていた地域において、伝統的な軸組木造の構造で大戸、虫籠窓等の特徴的な外観を持ち、通り庭、続き間、坪庭、奥庭を保っているか、過去に有していた建築物

※2 平成の京町家：京町家のもつ伝統的なくらしの知恵と現代的な技術を融合した新しい京都型の環境配慮住宅

※3 MICE：ミーティング（企業のミーティング等）、インセンティブ（企業が従業員の表彰や研修などの目的で実施する旅行）、コンベンション（国際団体、学会、協会が主催する総会、学会議等）、イベント/エキジビション（文化・スポーツイベント、展示会・見本市）の総称。

（５）安心で安全な都市 【安心・安全】

京都市は、防災面での都市基盤が十分とは言えず、地震や水害等の災害に対して大きな被害が予想されます。また最近、国内各地で集中豪雨などに伴う災害が多発しており、局所的な災害を防ぐ対応も求められています。

そのため、歴史都市の特性に応じた防災対策やユニバーサルデザイン※¹の理念に基づいた取組を図り、災害に強く、誰もが安心で安全な都市を目指します。

① 災害に強い歴史都市

京都市は戦災の影響が少ないため、細街路※²が多く残り、狭小敷地に建つ建築物が多いという特徴があります。面的な都市基盤整備を短期間で行うのは困難なうえ、建替えや増改築の際に道路から敷地の後退が求められる場合があることなどから、個別での建替えなども進まない状況にあります。また、文化財をはじめとする歴史・文化資源等も多く、それらの防災対策も求められています。

地震や水害等の災害による被害を未然に防ぐため、災害に強い都市基盤整備を図るとともに、災害発生時の被害を最小限に抑えるという考え（減災）のもと、安全に避難できる市街地の形成や地域コミュニティ※³をいかした取組の充実を図ります。また、地域社会の強い絆を守り、迅速な復旧と復興についても検討を行うことで、京都の特性をいかしつつ、安心・安全に暮らすことのできる、災害に備え、災害に強い都市を目指します。



■ 細街路の様子

【参考：施策の一例】

- 都市基盤の多様な防災対策の検討（道路ネットワークの強化、避難地の確保、市街地整備、ライフラインの耐震化等）
- 細街路の整備改善に関する総合的な計画の検討
- 建築物の安全性の確保・向上や密集市街地※⁴対策等の推進
- 文化財の防災対策
- 被災後も見据えた歴史的市街地の防災対策の検討
- まちづくりを通じた防災対策の充実
- 災害リスクを考慮した一体的な土地利用・建築規制
- 地盤の安全性の確保や治水対策の推進

※¹ ユニバーサルデザイン：製品や施設等を、すべてのひとが利用しやすいデザインにすることを目指す考え方

※² 細街路：幅員が4m未満の道

※³ 地域コミュニティ：地域住民が、生活している場所で住民相互の交流が行われている地域社会、あるいはそのような住民の集団のこと。行政、地域を越えた連携等を基盤としたその他のコミュニティと区別する。

※⁴ 密集市街地：敷地、道路が狭く、老朽木造建物が高密度に建ち並んでおり、地震時に大きな被害が想定される危険な市街地

② ユニバーサルデザイン^{※1}の理念に基づいた都市

京都に暮らす人々だけでなく、京都を訪れる人々にとっても、日常や災害時における安心・安全の確保が求められています。

安全性を確保した都市施設^{※2}の整備、公共空間や都市施設^{※2}等のバリアフリー化^{※3}などユニバーサルデザイン^{※1}の理念に基づいた取組を図ることで、誰もが安心して安全な都市を目指します。



■ 車椅子階段昇降機
(烏丸御池駅)

【参考：施策の一例】

- 安全性を確保した都市施設^{※2}などの整備
- 不特定多数が利用する空間のバリアフリー化^{※3}

※1 ユニバーサルデザイン：製品や施設等を、すべてのひとが利用しやすいデザインにすることを目指す考え方

※2 都市施設：道路等の交通施設、公園等の公共空地、上下水道等の供給処理施設、河川等の水路、学校等の教育文化施設、病院等の医療福祉施設、火葬場等、団地などの住宅施設、官公庁施設、流通業務団地など、都市計画法で定める都市計画決定により設置を決める施設のことをいう。（都市計画法第11条第1項第1号～第11号）

※3 バリアフリー化：障害者等が社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的な障害や精神的な障壁を取り除くための施策、若しくは具体的に障害を取り除いた状態

第4節

都市計画を運用する際の戦略的な視点

都市計画に関する基本的な考え方を基本として、目標とする都市の姿の実現を、戦略的に目指します。

