



「歩くまち・京都」推進会議の役割

「歩くまち・京都」総合交通戦略

数値目標: 自動車分担率 28%→20%以下

戦略の着実な推進により理念を具現化

3つの推進マネジメント会議

シンボルプロジェクトの推進、88の実施プロジェクトの推進

進捗状況を確認し、施策
実施の効果検証を行う

戦略の見直しを
幅広い観点から確認

「歩くまち・京都」総合交通戦略の更なる進化

進捗状況と効果検証の役割

進捗状況の確認

【目的】

88の実施プロジェクトの進捗状況を把握し、課題を抽出する。

【確認のポイント】

- 施策ごとに目標を定める。
- 目標達成までの進捗状況を3段階で分類
- 各施策の課題を抽出

【確認結果】

○進捗状況の段階を桜マークで記載



: 達成された取組



: 途中段階の取組



: 企画構想段階

- 抽出された課題
- 今後の進め方を記載

着実に進んでいるか？

効果検証

【目的】

88の実施プロジェクトの推進による効果について、客観的な指標に基づき検証する。

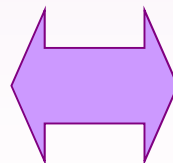
【検証のポイント】

- 以下の6つの項目により、効果検証の指標を設定
- ①公共交通の利便性向上
- ②道路機能の向上
- ③まちの賑わいの創出
- ④コンパクトなまちづくり
- ⑤ライフスタイルの転換
- ⑥社会経済の影響
- 収集したデータについて、経済状況等を考慮して分析

【検証結果】

○効果検証の結果を市民に分かりやすく提示

実施内容は効果があるか？



報 告

「歩くまち・京都」総合交通戦略に掲げる 88の実施プロジェクトの進捗状況

「歩くまち・京都」総合交通戦略に掲げる実施プロジェクト

□ 「歩くまち・京都」総合交通戦略では、

・「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

の3つの分野に分類し、88の実施プロジェクトを掲げている。

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	先	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	シ 先	京都駅南口駅前広場整備 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	シ	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	先	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	シ	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	シ	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)	シ	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	シ	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	シ	「モビリティ・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。

実施プロジェクトの進捗状況

【進捗中の段階】



:企画構想段階



:事業推進に着手



:事業推進中

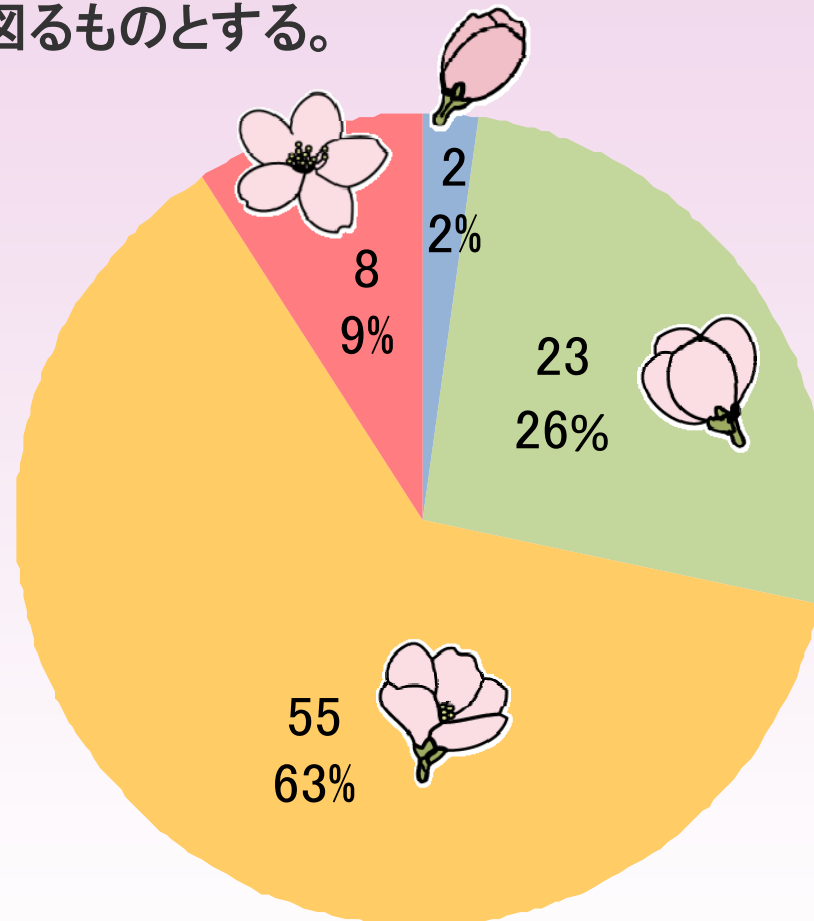


:事業がほぼ達成

分野	施策分類	進捗状況				
						合計
分野1 「既存公共交通」 の取組	(1)公共交通利便性向上施策	1	10	33	6	50
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	0	0	2	0	2
	(3)未来の公共交通の充実	0	1	1	1	3
	(4)自動車交通の効率化と適正化	0	6	2	0	8
	(5)パーソナルモビリティの転換	0	2	1	0	3
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	0	0	1	0	1
	(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)	1	4	15	1	21
合計		2 (2%)	23 (26%)	55 (63%)	8 (9%)	88 (100%)

実施プロジェクトの進捗状況

- 各プロジェクトについては、実施範囲や事業者連携の拡充により、さらなる推進を図るものとする。



プロジェクト数88

議 事

「歩くまち・京都」総合交通戦略の 効果検証について

効果検証のポイント

<ポイント① 公共交通>

公共交通の利用者数やバス旅行速度の状況を把握し、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」の取組について検証を行う。

【指標】鉄道利用者数、バス利用者数、バス旅行速度 など

<ポイント② 道路機能>

「歩くまち・京都」総合交通戦略の目標とする未来のイメージにおける「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る」について検証を行う。

【指標】自動車交通量 など

<ポイント③ まちの賑わい>

「歩くまち・京都」総合交通戦略の目標とする未来のイメージにおける「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る」の実現に向け、歩行者数や小売業の年間商品販売額を把握し、まちの賑わいについて検証を行う。

【指標】まちなかの歩行者数 など

効果検証のポイント

<ポイント④ まちづくり>

地域(元学区)別の人口推移や人口密度と公共交通サービスレベルを把握し、京都市が目指すコンパクトなまちづくりについて検証を行う。

【指標】人口密度、CO₂排出量 など

<ポイント⑤ ライフスタイル>

市民や観光客の満足度、健康指標を把握し、過度なクルマ利用を控え、歩くことや公共交通を利用することを中心としたライフスタイルについて検証を行う。

【指標】健康指標(糖尿病の推移)、交通に関する市民満足度 など

<ポイント⑥ 社会経済>

人口、高齢化率、運転免許保有者数などの既存統計データなどを用いて、他の指標との関係性を分析する。

【指標】 高齢化率、免許保有率、市営駐車場利用台数 など

「歩くまち・京都」総合交通戦略のプロジェクトと効果検証のポイント

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	先	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	シ 先	京都駅南口駅前広場整備 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	シ	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	先	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	シ	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	シ	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)	シ	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	シ	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	シ	「モビリティ・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		

①公共交通

②道路機能

③まちの賑わい

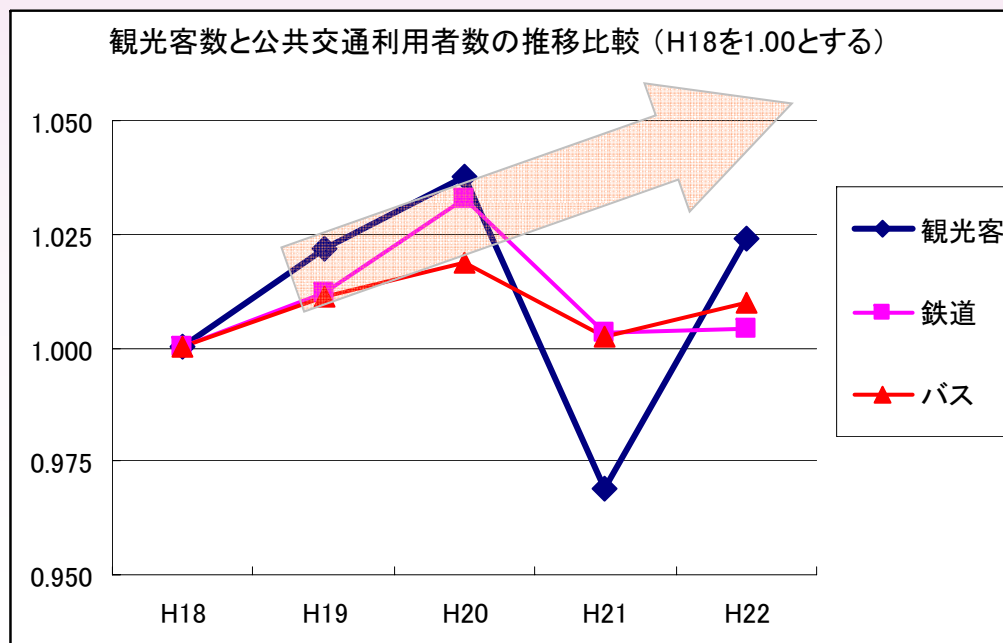
④まちづくり

⑤ライフスタイル

⑥社会経済

ポイント① 公共交通に関する検証

- 平成21年の公共交通(鉄道・バス)の利用者数は、インフルエンザの影響で減少しているが、平成22年には**鉄道・バスの利用者**ともに**増加**している。
- 戦略に基づいて、交通事業者との連携のもと、洛西地域における**公共交通利便性向上の取組**や、河原町通のバス等間隔運行の実施などを進めているところであるが、今後も各社局の連携を深め、利便性向上策を強力に推進していく必要がある。



資料:京都市観光調査年報、京都府統計書、各バス会社調べ

【参考】洛西地域におけるバス利便性向上

事業効果

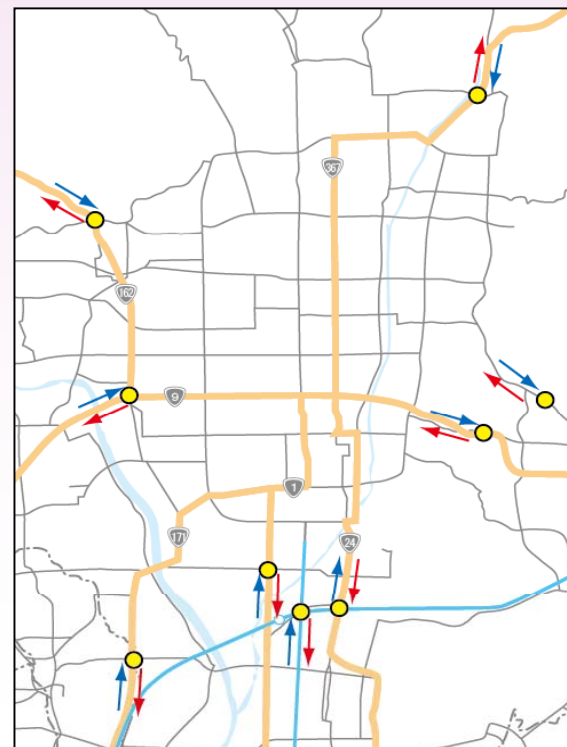
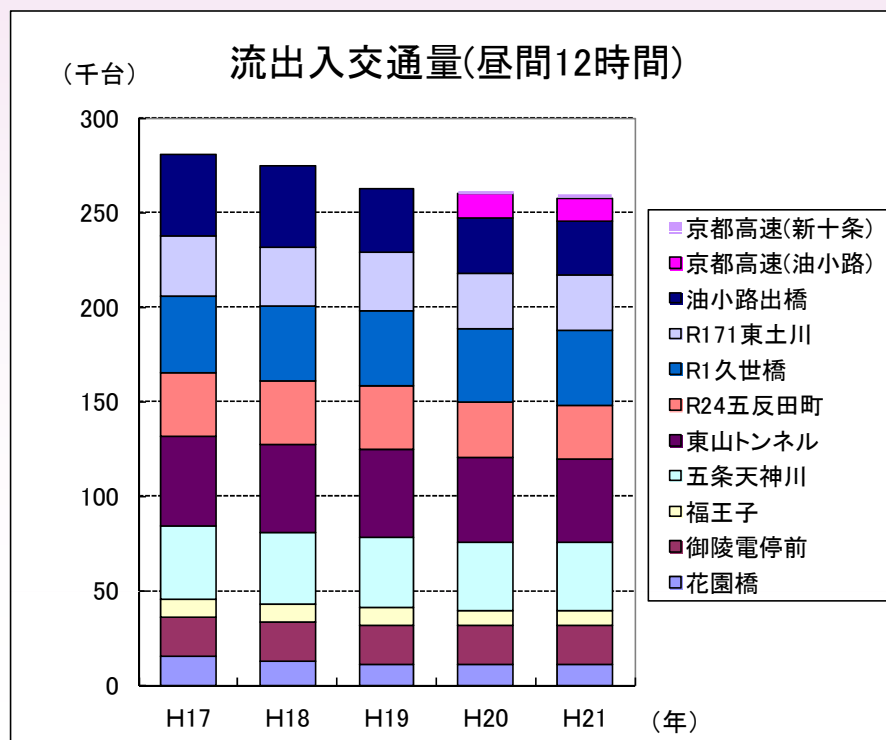
- 平成23年度上半期系統別バス輸送人員
対前年比 約5%増加
- 平成22年度上半期系統別バス輸送人員
対前年比 3%増～15%増

□ 洛西地域における取組の評価

- **鉄道・バス社局が連携**し、ダイヤの調整を図った結果、ダイヤの整合が図れ、**乗換利便性は大幅に向上**した。事業効果としては、対前年度比でバス輸送人員が2年連続増加となり、平成23年度上半期は**前年比5%増加**となった。

ポイント② 道路機能に関する検証

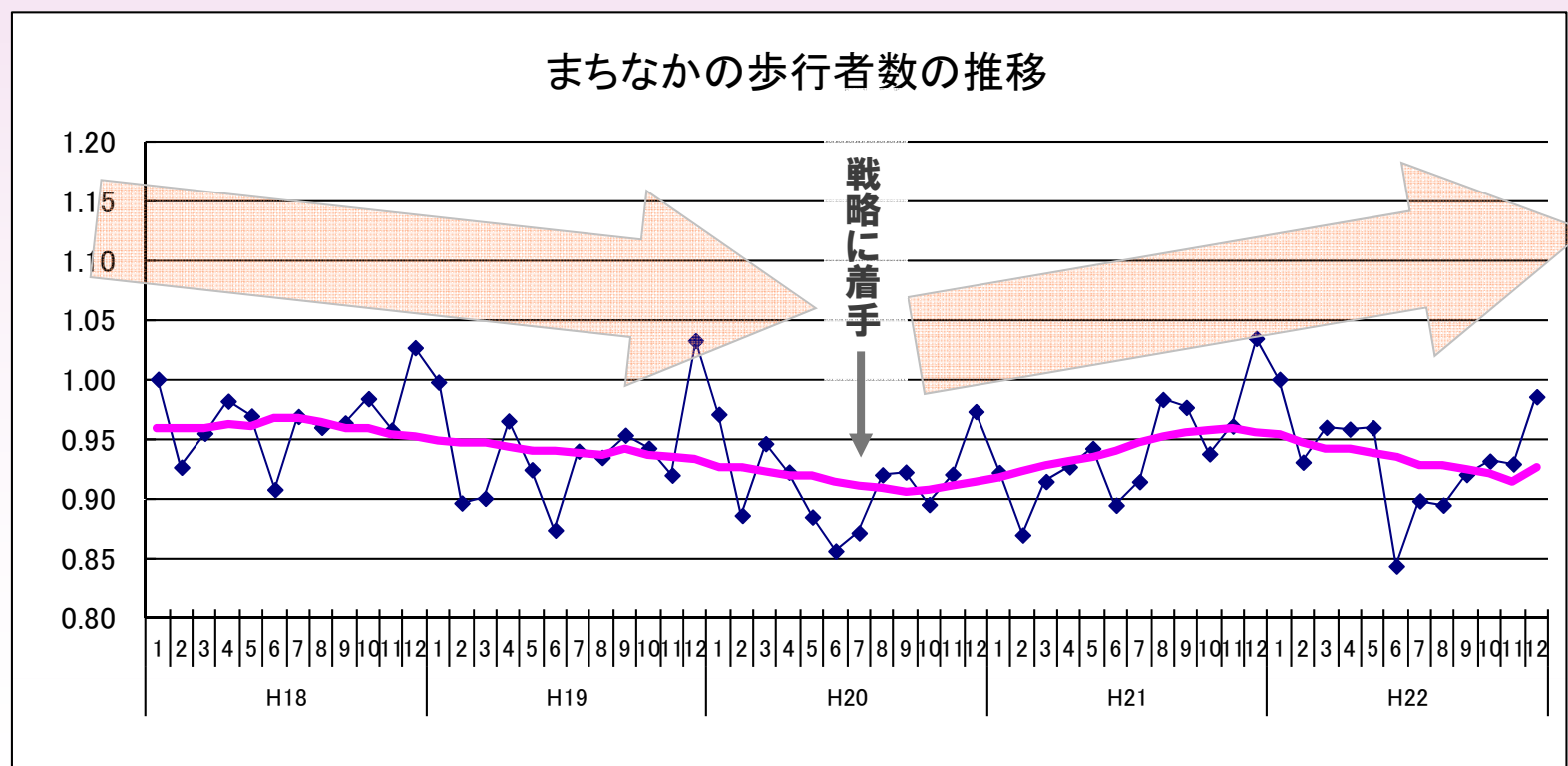
- 市街地への**流出入交通量**などが**減少傾向**にある。
- 京都市内への自動車の流入抑制と公共交通の利用促進を図るため、パークアンドライドの拡大実施に取り組んでいる。
- そして、駐車需要に供給を合わせていた駐車施設に係る計画を見直したところであるが、さらなる自動車抑制策の推進が必要である。



資料:京都府警資料

ポイント③ まちの賑わいに関する検証

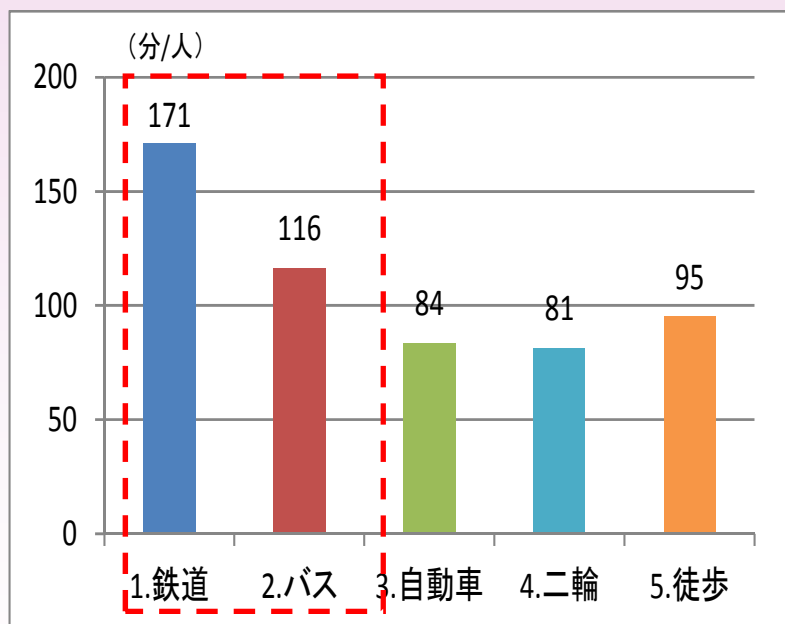
- まちなかの**歩行者数**は、「歩くまち・京都」総合交通戦略の審議着手後、**増加傾向**に転じている。
- 歩いて楽しいまちの実現に向け、四条通の歩道拡幅と公共交通優先化や、都心における「歩くまちゾーン」の拡大を推進することにより、安全でゆとりある歩行空間の更なる確保を図る。



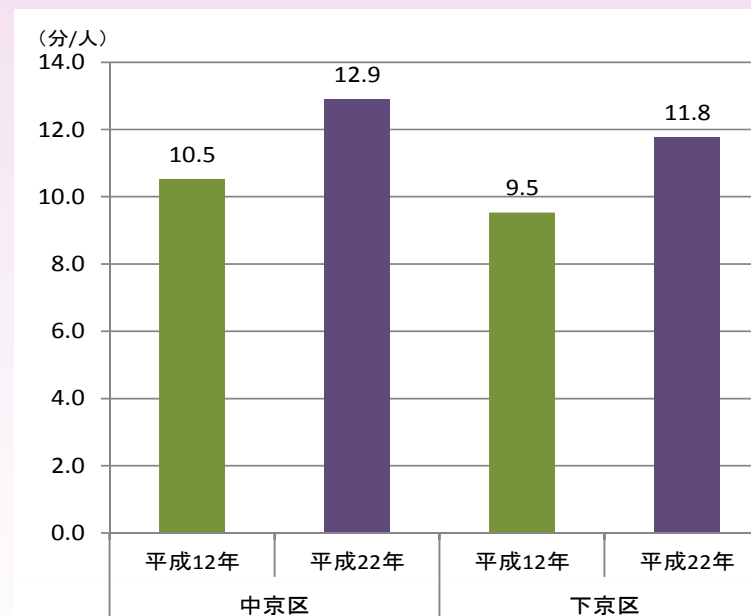
資料:商店街調べ

【参考】都心の滞在時間

- 買物目的で中京区に訪れた人のうち**公共交通による来訪者の方が、自動車による来訪者より、滞在時間が長い。**
- 都心部(中京区、下京区)における買物を目的とした徒歩による内々トリップ時間が平成12年に比べて約2割増加。



買物目的を伴う中京区来訪者の手段別平均滞在時間



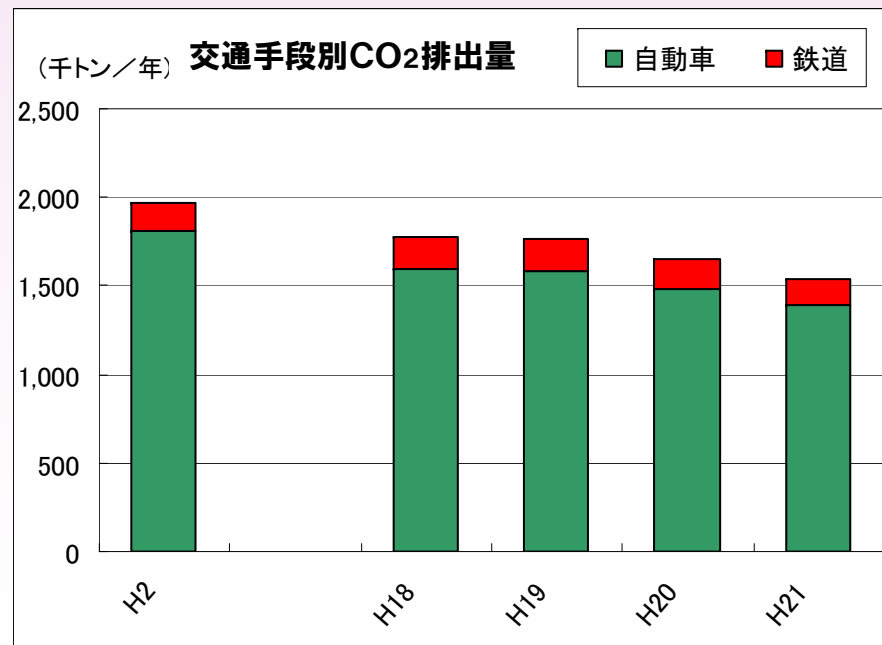
徒歩による買物内々トリップ時間

※資料:京阪神都市圏パーソントリップ調査〈速報版〉 グラフの値は速報版を基に京都市が独自に集計したもの

※ 今回のPT調査より調査票の回収にあたり、コスト縮減や個人のプライバシー意識の高まりなどに配慮し、従来の訪問回収から郵送回収に変更している。記入漏れなどの不明項目があり、今後、調査票の再確認や不明項目の整理を行い、確定版が公表され次第、推進会議にて報告をする。

ポイント④ まちづくりに関する検証

- **DO YOU KYOTO?** プロジェクトの周知により、環境にやさしい取組が市民の皆様には広がっていることから、運輸部門のCO₂排出量については、**平成2年から約1割減少**している。
- 大規模なモビリティ・マネジメントを体系的に実施をしている「スロ
ーライフ京都」プロジェクト大作戦を推進しクルマに頼り過ぎない暮らし(スロ
ーライフ)への転換を進め、更なるCO₂の削減を図る。



資料：京都市資料

ポイント⑤ ライフスタイルに関する検証

平成22年度から、全国で初めて、大規模なモビリティ・マネジメントを体系的に実施する「スローライフ京都」^{プロジェクト}大作戦を推進し、あらゆる機会を捉えて、「クルマに頼りすぎない暮らし(スローライフ)」への転換を広く呼びかけた


「スローライフ京都」^{プロジェクト}大作戦の一環として
京都市民約2万人を対象にアンケートを実施


90%もの市民が「クルマ利用を控えた方が良い」と回答する等、
「スローライフ京都」^{プロジェクト}大作戦の実施により、
ライフスタイルの転換の必要性が、広く市民に浸透し、
情報に触れた市民のクルマ利用削減効果が確認された

ポイント⑤ ライフスタイルに関する検証

◆「歩くまち・京都」に賛同いただている皆様の主な御意見

- 環境と自分の健康のためにも歩いて京都を楽しめるように**まずは自分自身がチャレンジ**する。
- 京都の町の魅力は**歩いてこそじっくり味わえる**と思うことを**知人に伝えたい**。
- **one dayチケットを購入**し、地下鉄、バスなどで観光地に向かう。
- 京都観光する時はマイカーではなく**なるべく電車・バスで観光**しよう。
- パークアンドライドで**地下鉄を利用**する。
- 歩かなければ発見できない町の魅力、**感動をまわりの方に伝えていきたい**。
- 京都の魅力を伝える場合、**クルマの利用では楽しめないスポットを教える**。京都でLRTが実現するよう様々な人に話す。
- **子供**といっしょに**歩いて京都を楽しむ**。

ポイント⑤「「スローライフ京都」大作戦アンケート」実施

「歩くまち・京都」事業への接触と交通手段分担率の変化

- ・ 「**市民しんぶんを覚えている**」市民は、
「**クルマ利用**」が**減少** (2.8%~3.6%) し、「**徒歩**」が**増加** (2.6%~3.1%)
- ・ 「**ラジオを聴いた**」市民は、「**クルマ利用**」が**減少** (3.9%)
- ・ 公共交通の分担率の変化量には統計的な有意差は確認されなかった

市民しんぶん 「歩くまち・京都」特集※1	クルマ	「覚えていない」人を 基準とした増減量	徒歩	「覚えていない」人を 基準とした増減量
覚えていない	1.2%	—	0.1%	—
よく覚えている	-2.4%	-3.6%	3.2%	3.1%
何となく覚えている	-1.6%	-2.8%	2.7%	2.6%

KBS京都ラジオ 「歩くまち・京都」タイム※2	クルマ	「聴いていない」人を 基準とした増減量
聴いていない	-0.9%	—
聴いた	-4.8%	-3.9%

※1: 市民しんぶん8月15日号に挟み込まれた「歩くまち・京都」特集の内容を覚えておられますか？

※2: KBS京都ラジオの人気番組「笑福亭晃瓶のほっかほかラジオ(月~金放送)」で、9月5日(月)から約3ヶ月間放送した「歩くまち・京都タイム」というコーナーをお聴きになったことがありますか？

ポイント⑤ ライフスタイルに関する検証

(速報値)

◆市民しんぶん、ラジオを活用した動機付け情報の継続配信

評価指標1:自動車削減数

＝対象トリップ数×情報接触率×自動車分担率の削減率



年間約140万トリップ
の自動車削減数が見込まれる

評価指標2:CO₂排出削減量

＝自動車削減数×出発地別自動車走行距離×自動車CO₂排出原単位



年間約3、700トン
のCO₂削減効果が見込まれる

【参考】市バスのご利用増加に伴う運行本数増加

地下鉄東西線の太秦天神川駅延伸開通にあわせて運行を開始した京都市バス70号系統は、沿線地域と区役所、交通局等が連携し「モビリティ・マネジメント」に取り組んできたこともあり、ご利用のお客様も年々増えている。

このため、ご利用の多い昼間時間帯を中心に平日・土曜・休日とも運行回数を大幅に増加させ、運行の充実が図られた。

(平成24年3月ダイヤ改正)

京都市バス70号系統改正のポイント

① 昼間時間帯(8時台→17時台)における増発

運行間隔を 現行 60 分間隔 → 改正 40 分間隔

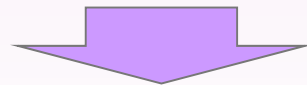
平日 昼間時間帯12回 → 15回(+3回)

土曜・休日 昼間時間帯10回 → 15回(+5回)

② 最終バスの運行時刻繰下げによる鉄道からの乗継利便性向上

効果検証のまとめ

- 平成22年1月の「歩くまち・京都」総合交通戦略策定から2年が経過したが、統計データの最新値は平成22年度であることから、今後も引き続き統計データを収集し、効果検証を進める必要がある。
- 戦略の数値目標である非自動車分担率を把握する調査としてパーソントリップ調査がある。ただし、パーソントリップ調査は10年毎の実施であるので、手段分担率を継続的にモニタリングする調査の実施が必要である。
- 個々の施策の効果を把握するためには、統計指標だけでなく必要に応じて実態調査を実施する必要がある。



- 今後も各指標のモニタリングを継続するとともに、必要に応じて個別施策の効果を把握する実態調査を実施することにより、実施プロジェクトの効果的な実施に向けて見直しを図りながら、総合交通戦略をさらに力強く推進していく必要がある。

議 事

平成24年度以降の展開について

平成24年度以降の主な既存公共交通の展開

多様な媒体を活用した**情報提供策**

- **京都市の公共交通全体のポータルサイトを構築**
 - 目的地までの乗換情報や、バスの遅延予測を考慮したルート検索ができるサイトを構築
 - モビリティ・マネジメントの手法を取り入れた動機づけ情報も併せて発信
- 公共交通マップの充実
- 観光案内標識アップグレード

平成24年度以降の主な既存公共交通の展開

交通結節点での鉄道・バス間の乗換案内の充実

- 鉄道駅構内におけるバス乗場案内図・路線図の掲載
- 複数の鉄道事業者及びバス事業者が集まる駅での乗場案内

※ 鉄道とバスの乗り継ぎ利便性を向上させるため、系統再編やダイヤ調整を行い、提供する情報を充実させると更に効果的である

電車・バスでまわる「歩くまち・京都」京都フリーパスの充実

「歩くまち・京都」公共交通センター(仮称)の設置

- 京都市内を運行する全ての公共交通機関の情報を、利用者の目線でわかりやすく発信するための拠点を設置

平成24年度以降の主なまちづくりの展開

戦略を推進するため、**象徴となる施策を着実に実施**

- 「歩いて楽しい**まちなか戦略**」の推進
- 「歩いて楽しい**東大路**」**歩行空間創出事業**の推進
- 京都駅南口駅前広場整備**の推進 など

「歩くまち・京都」の目標像を実現

- 京都市の特性を把握するため、数量的なデータを収集・整理し
総合的な視点から未来の交通体系のあり方を検討
- LRT・BRT**について、これまでの調査結果を踏まえて、研究会を
設置して、具体的な検討を実施
- 自動車流入抑制策の**ロードプライシング**についても研究会を設置
して、具体的な検討を実施

平成24年度以降の主なライフスタイルの展開

あらゆる組織との連携により、効果的な「スローライフ京都」^{プロジェクト}大作戦を展開し、市民や観光客の皆様の交通行動スタイルの転換を図る

市民とともに環境に優しいライフスタイルを目指す**居住者MM**

□ラジオを活用した動機付け情報の継続配信

□より丁寧なコミュニケーションが図れる対面方式によるMM

□自動車運転による事故の多い高齢者への免許返納を促すMM

未来の公共交通利用者確保のための**学校MM**

□教員を含めた学校MM検討会(仮称)を設置し、教員向けの指導マニュアルや児童向けの学習教材の作成

本日の会議の進め方

意見交換のポイント

- 効果検証について
分析方法、追加すべき指標、考察結果などに対する意見
- 平成24年度以降の展開について
効果検証を踏まえた実施方針、展開内容などに対する意見

の2点について、ご議論いただきたい。

参考

**「歩くまち・京都」総合交通戦略の
平成23年度の実施内容について**

「電車・バスでまわる『歩くまち・京都』」京都フリーパス

発売期間

- 平成23年12月9日～平成24年3月22日

乗車可能な鉄道・バス

- 京都市交通局(地下鉄、市バス)
- JR西日本、叡山電車、近鉄電車、京阪電車、嵐電(京福電車)、阪急電鉄
- 京都バス、京阪京都交通、京阪シティバス、京阪バス、西日本JRバス、阪急バス、ヤサカバス

本年度からの新たな取組

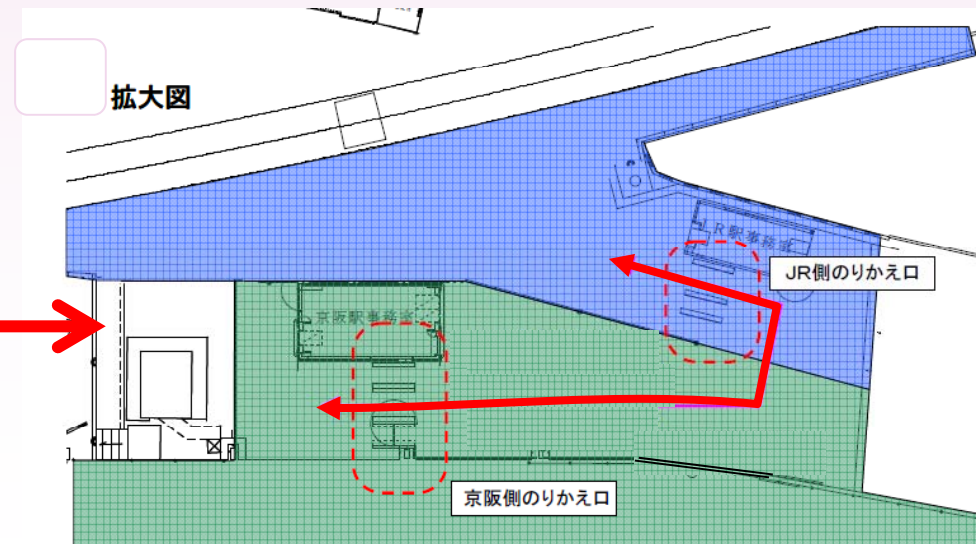
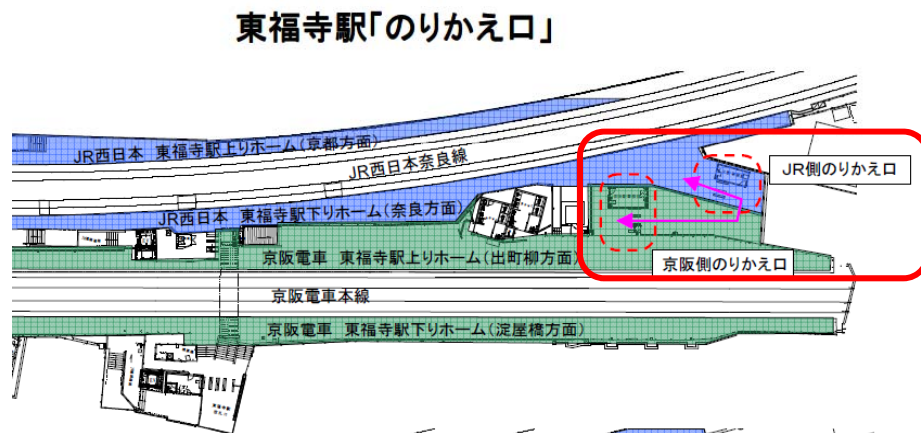
- 1日フリー版は、本年度よりJR西日本でも利用可能に
これに合わせ、JR西日本京都駅のみどりの窓口でも発売
- 関東、東海方面への展開として、
2日フリー版を「京都ミニフリーパス」として新たに発売開始

京都フリーパス 利用者の感想(主なもの)

- 今までより乗れる区域が拡大して便利！洛南地区やJR宇治まで行けて満足。乗換時に切符を買う手間がなくスムーズに移動できて、とてもよかった！（東京都・女性）
- 料金の設定も非常に良くすべての交通機関が利用でき、今まで利用したチケットの中で一番良かったです。（京都府・男性）
- 京都の観光地を回りたい者にとって交通機関を十二分に使えてたいへん便利で満足です。次回も是非使って、色々な寺社へ行ってみたいです。（福井県・女性）
- 初めて使ってみましたでしたが全ての乗り物に対応していてすごく便利で良かったです。バスに乗り慣れていないので電車を多めに利用したのですが、小さいサイズのフリーパスエリアのマップが便利でありがたかったです。また利用させていただきます。（大阪府・女性）
- さすが観光地、便利なものがあるなあ后感心いたしました。（大分県・女性）

東福寺駅における鉄道乗換利便性向上

- (1)設置目的 「歩くまち・京都」の実現に向けて、京都市内の公共交通の利便性を高めるとともに、交通渋滞の緩和等の貢献を目的とする。
特に、JR京都駅から東福寺駅経由で京阪清水五条駅及び祇園四条駅等市内東部地域への観光地への移動が大変便利になる。
- (2)使用開始 平成23年11月6日(日)～
- (3)利用時間 7時から19時
- (4)設置主体 JR西日本、京阪電鉄
- (5)設備内容 JR西日本 宇治、奈良方面行きホーム
⇔京阪電車 祇園四条、三条、出町柳方面行きホーム
の相互間を階段なしで利用できる「のりかえ口」を設置。



東福寺駅における鉄道乗換利便性向上

・秋の観光シーズンにおいて、京阪東福寺駅の利用客数は年々増加しており、乗換口の設置により、更なる利用客の増加が期待される。



出典：京阪電気鉄道(株)

洛西地域におけるバス利便性向上

- 鉄道駅構内におけるバス案内板(路線図、時刻表)の設置(平成22年度)
 - ・ 阪急桂駅自由通路、西口、東口
→市バス、京阪京都交通の路線図、乗り場案内、時刻表を掲載
 - ・ JR桂川駅自由通路
→市バス、京阪京都交通、阪急バス、ヤサカバスの路線図、乗り場案内、時刻表を掲載



阪急桂駅構内 バス案内板



JR桂川駅構内 バス案内板

四条通の整備の概要

- ・交通結節点(ターミナル)として、路線バスの円滑な運行とバス停への正着性を向上させる道路形状とすることで、路線バスと鉄道との乗継利便性や、沿道商業施設へのアクセス機能の向上を図る。
- ・道路空間を再配分して歩道を拡幅することで、安心・安全な歩行空間を確保し、バス待ち環境の改善や賑わいの創出を図る。



公共交通が優先的に走れる道路とするとともに、歩道を拡幅するため、**四条通(烏丸通～川端通間)を2車線化**

四条通の歩道拡幅と公共交通優先化

① バス停の位置

- ・四条河原町と四条高倉の2箇所に集約化（東行、西行）

② バス停の形状

- ・複数台のバスが停車できるテラス型バス停

③ 駐停車車両用スペースの確保

- ・タクシーの乗降スペース、荷捌き用のスペースを確保

④ 緊急自動車の通行の確保

- ・消防や救急活動等に対応するための車道幅を確保

⑤ 電線類地中化の地上機器の移設

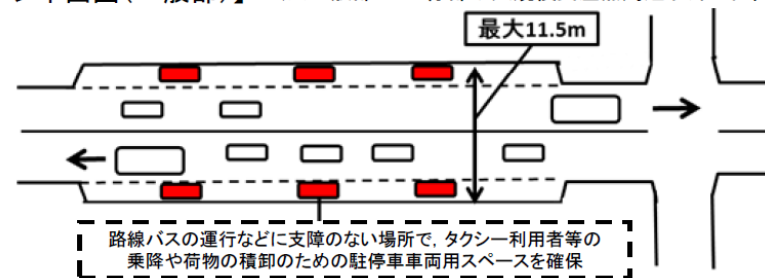
- ・安全な歩行空間の確保、歩行者動線の分断防止

⑥ 沿道利用の適正な維持・管理

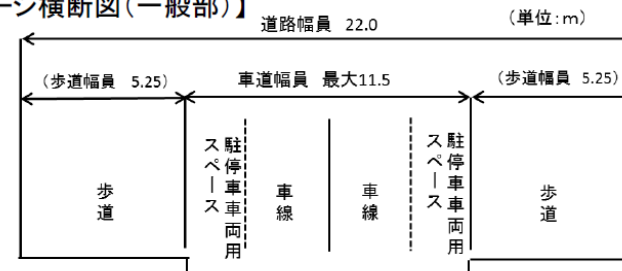
- ・関係者が主体的な取組みを行う沿道協議会を設置



【イメージ平面図（一般部）】（※一般部：バス停部や大規模交差点周辺以外の区間）



【イメージ横断面図（一般部）】



※ 上記のイメージ図は、両側に駐停車車両用のスペースがある場所の例であり、車道幅員は最大幅員を示している。車道幅員は、バス停部や大規模交差点周辺などにおいては変動する。

四条通の歩道拡幅と公共交通優先化

京都都市計画(京都国際文化観光都市建設計画)道路の変更(京都市決定)
・都市計画道路に3・3・178号四条通を次のように追加。

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経由地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	
幹線街路	3・3・178	四条通	東山区川端町	下京区長刀鉾町	下京区真町	約1,120m	地表式	2	22m	京都市営地下鉄と立体交差 阪急電鉄京都線と立体交差 京阪電気鉄道と立体交差 幹線街路と平面交差3箇所	

第47回京都市都市計画審議会(開催日時 平成24年1月20日)

「歩くまちゾーン」実証実験の実施について

□歩道整備が困難な都心の細街路において、区画線の引き直しやカラー区画線による車線幅員の狭小化(路側帯の拡幅)や自転車通行箇所(左側通行)の明示等の波及性のあるゾーン対策の実証実験を実施



実験中の路面標示のイメージ

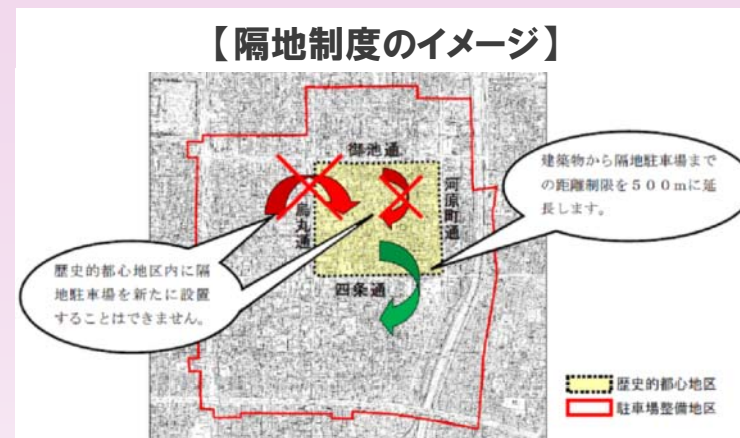
六角通(烏丸通～東洞院通間)
平成24年3月13日～22日



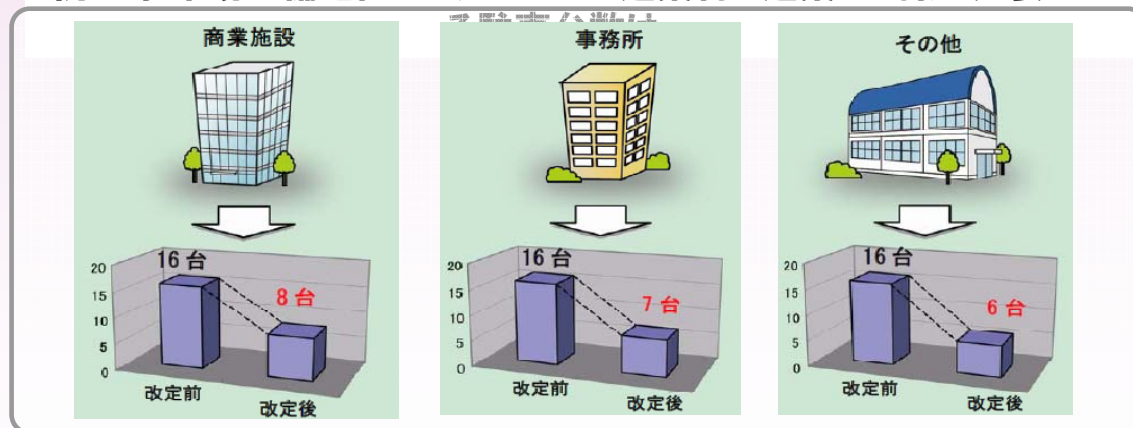
駐車場施策

□ 京都市駐車場条例の改正

- 建築物に係る用途区分の細分化と附置義務基準の見直し
 - 附置義務対象の見直しによる附置義務の緩和
 - 自動車利用の抑制を図る施策
- (1) 駐車場整備地区における隔地制度の緩和
- (2) 公共交通利用促進策に対する新たな附置義務制度引き下げ規定の創設



例：駐車場整備地区に4、400㎡の建築物を建築する際に必要とな



□ 大規模小売店舗立地法に基づく必要駐車台数を引き下げる京都市独自基準の策定

- 公共交通の利便性の高い都心地域や京都駅周辺地域において大店立地法が求める必要最小限度の駐車台数を引き下げる、本市独自の「運用基準」を策定

「歩いて楽しい東大路」歩行空間創出事業

■ 東大路通の現状と課題

歩行者、自転車、自動車の
安全な通行環境が
整っていません



歩道の幅員・段差などの
バリアが存在している



良好なバス待ち環境が
整っていない



都心部の幹線道路である一方、
市民や観光客の通行も多い



電線や電柱が、
景観を損ねている



歩道上へのはみ出し陳列に
より、歩行空間の通行環境が
低下している



「歩いて楽しい東大路」歩行空間創出事業

■ これまでの経緯と今後の予定

- ・平成22年7月
第1回「歩いて楽しい東大路をつくる会」の開催
(以後、平成23年1月に第2回、3月に第3回を開催)
- ・平成23年3月
「歩いて楽しい東大路」整備基本構想を策定
- ・平成24年3月
第1回東大路通歩行空間創出推進会議を開催



平成24年度に「東大路通整備構想」を策定予定



45

京都駅南口駅前広場整備計画

□ 「歩くまち・京都」の視点に立った「リニューアル計画」の基本方針

□ ポイント1

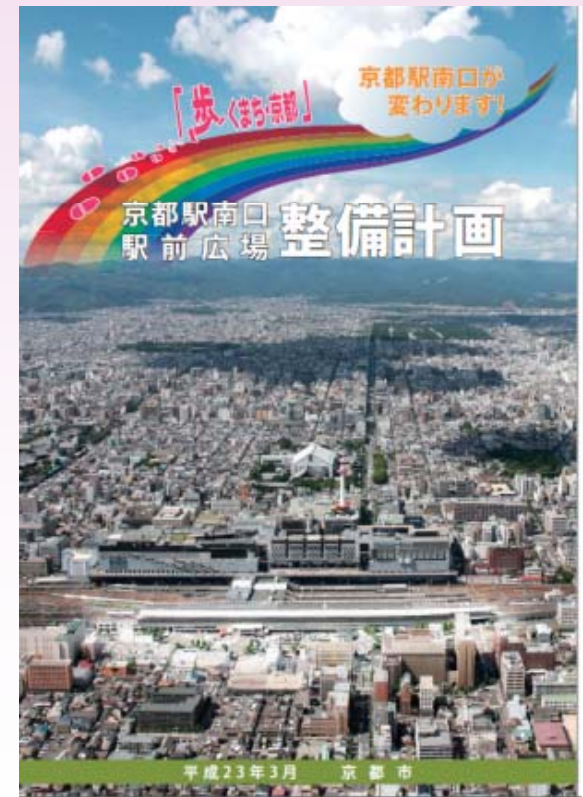
「歩くまち・京都」の玄関口としてふさわしい
公共交通優先の施設配置

□ ポイント2

「京都の顔」としてふさわしいおもてなしの心を感じさせる景観・環境を備えた駅前広場の整備

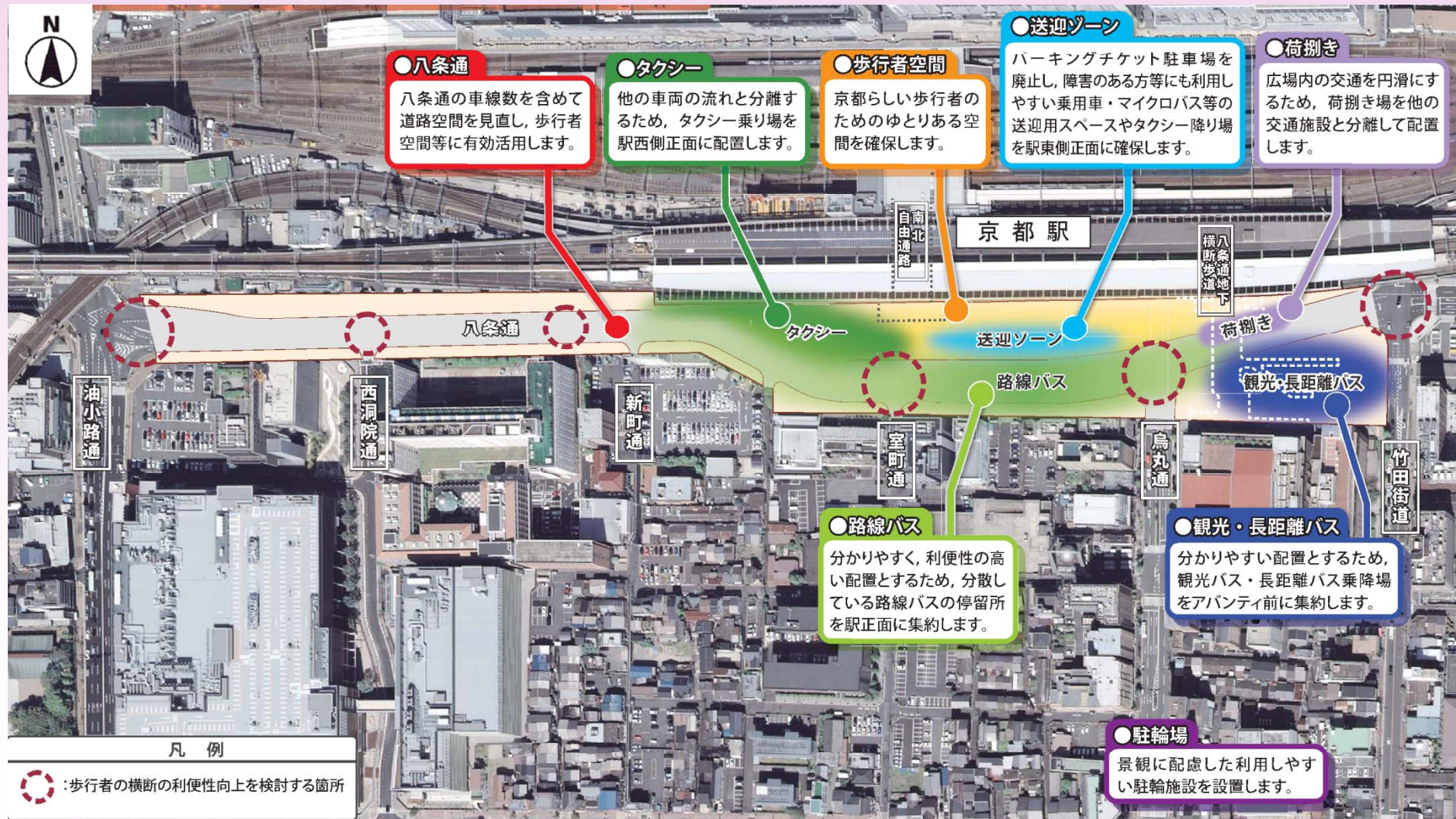
□ ポイント3

「まちの賑わい」を生み出す駅前広場の形成



京都駅南口駅前広場整備計画

◆リニューアル計画



KBS京都ラジオ「歩くまち・京都」タイム

□ 目的

KBS京都ラジオの番組を通じて

- 市民にできるだけクルマを使わないライフスタイルへの転換を促す
- 観光客の来訪手段をクルマ以外に転換させる。
- 「歩くまち・京都」実現に向けて事業に対する合意形成を図る。

□ 概要

- 「笑福亭晃瓶のほっかほかラジオ」番組内で「歩くまち・京都タイム」と題したコーナーを放送し、毎回コメンテーターを招いて、テーマに添った「かしこいクルマの使い方」に関する情報を提供
 - ◆ 2011年9月5日(月)～12月2日(金)
 - ◆ 毎週月～金曜日 7:01～7:06(5分間) 全65回

第1回「歩くまち・京都」川柳の大募集

- ・ 募集テーマ クルマに頼ることなく、人と公共交通優先の賑わいあふれるまち京都
 - ・ 募集期間 平成23年9月1日～10月3日
 - ・ 監修 峯裕見子先生
 - ・ 応募件数 2,197件の応募
 - ・ 表彰式 「歩くまち・京都」シンポジウムで優秀作品を表彰
 - 京都市長賞 1 作品
 - 「歩くまち・京都」賞 2 作品
 - スローライフ賞 2 作品
 - “歩・歩・笑み”賞 2 3 作品
- 計 2 8 作品



「歩くまち・京都」シンポジウムでの優秀作品の表彰式

第4回「歩くまち・京都」シンポジウム

日 時

平成23年12月11日(日) 午後1時～午後4時30分

場 所

京都市勧業館みやこめっせ 第2展示場C面

目 的

市民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」が実現している、という未来のイ
メージを、市民の皆様と語り合う

主な内容

表彰式 「歩くまち・京都」川柳
^「歩くまち・京都」イメージポスターデザイン入賞者表彰

歩くまちトーク 笑福亭晃瓶氏、塚口博司氏、中村薫氏
藤井聡氏、門川大作

基調講演 若村亮氏 「京都を歩く、暮らしを楽しむ」

パネルディスカッション

藤井聡氏、鍵本伸二氏、中村薫氏、
波床正敏氏、平井誠一氏

「人と公共交通優先の『歩くまち・京都』の未来

来場者

約500人

「歩くまち・京都」シンポジウム
主催：京都市、「歩くまち・京都」推進会議



基調講演

来場者参加型の
パネルディスカッション

YES

NO

問：「今後、公共交通を上手く使っていこう」と思っ
たか → YES:約99% など



歩くまちトーク



パネルディスカッション



YES/NOボード

第4回「歩くまち・京都」シンポジウム

□ 基調講演

- 「京都を歩く、暮らしを楽しむ」と題し、京都の様々な名所と由来を紹介しながら、平安京の跡地を歩いて歴史散策するなど、**歩いて巡る京都の歴史を主題に、歩くことの楽しさ**を講演

□ パネルディスカッション

- 日常のごくわずかな**運動量の増加**が、癌の予防や死亡率低下に結びつく
- 都市に発生・集中する大量の交通のためには**鉄道・バスを上手に活用**しなければならない
- 「歩くまち・京都」とは、LRTなどの新しい技術も取り入れながら、**みんなが乗ることで公共交通を断然便利なものにする**。それによって、先人から受け継いできた**京都の魅力**を次の世代へ渡していくもの

□ 「白杖見たら声かけて」のお願い

- 声かけの大切さを一人でも多くの人に知って頂くよう、視覚障害のある方からのメッセージを紹介



社団法人京都府視覚障害者協会
からの配布資料

「「スローライフ京都」大作戦アンケート」概要

アンケート

第 1 回 アンケートの実施

平成23年9月中旬～

郵送

対象者数:18,471人

<配布物>

- 自分の回答が手元に残る複写式のアンケート用紙
- 市民しんぶん8月15日号挟み込みの「歩くまち・京都」特集
- 「歩くまち・京都」公共交通マップ保存版
- 返信用封筒

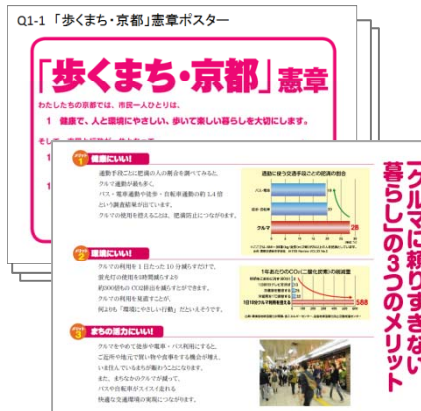


対面

対象者数:1,664人

<訪問ツール>

- 動機付け情報
- 市民しんぶん8月15日号挟み込みの「歩くまち・京都」特集
- 紙芝居形式での「歩くまち・京都」事業の紹介



第 2 回 アンケートの実施

平成23年12月中旬～

郵送

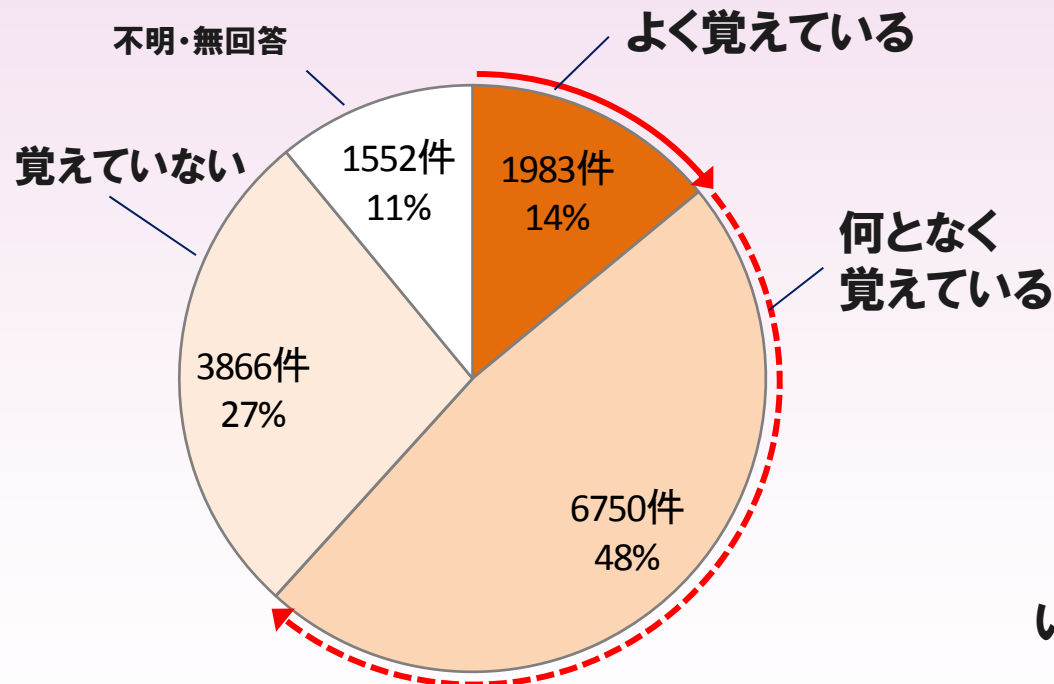
対象者数:4,643人

第1回アンケートの回答を通じてクルマ利用に対する意識や行動の変化等を検証するために、協力意向を示した方へ2回目のアンケートを実施

「「スローライフ京都」大作戦アンケート」実施結果

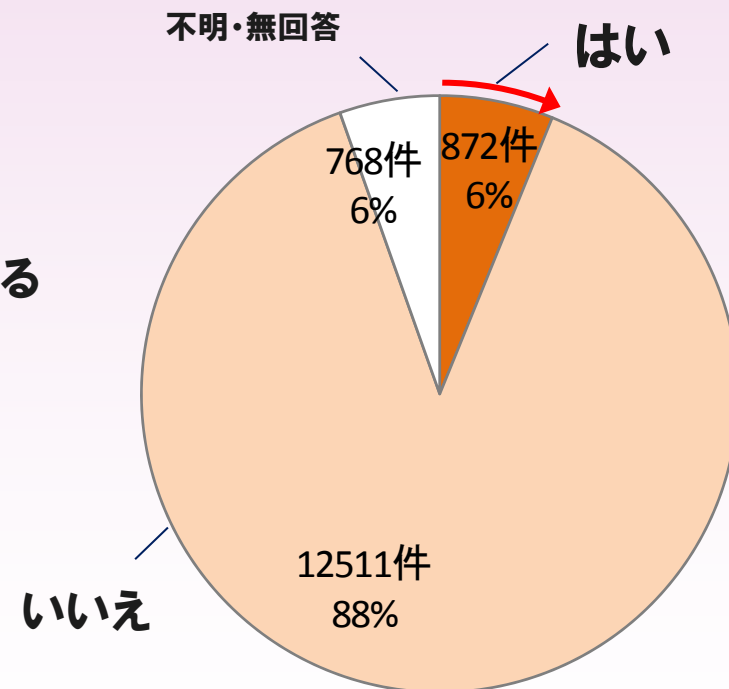
第1回アンケート

Q 「市民しんぶん」8月15日号に
挟み込まれた「歩くまち・京都」特集の
内容を覚えていますか？



有効回答数：14、151件

Q KBS京都ラジオで放送中の
「歩くまち・京都タイム」を
お聴きになったことはありますか？

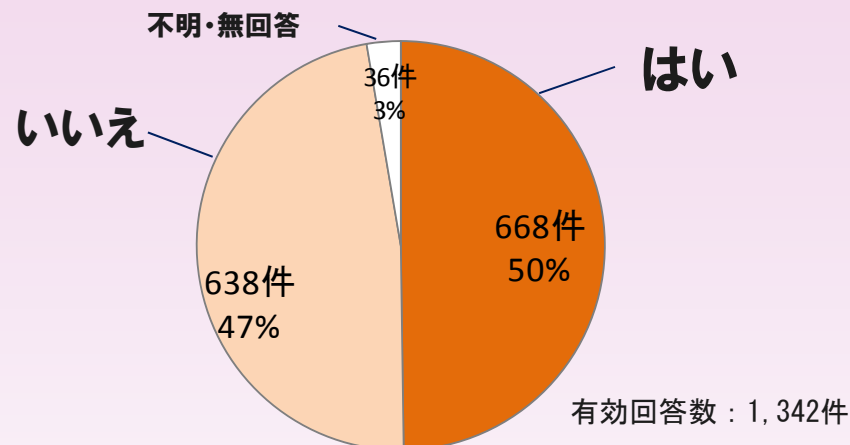


有効回答数：14、151件

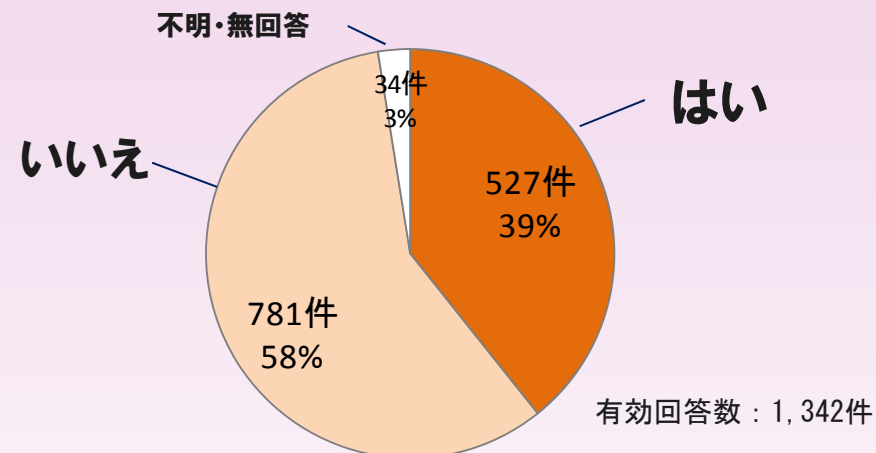
プロジェクト 「「スローライフ京都」大作戦アンケート」実施結果

第1回アンケート

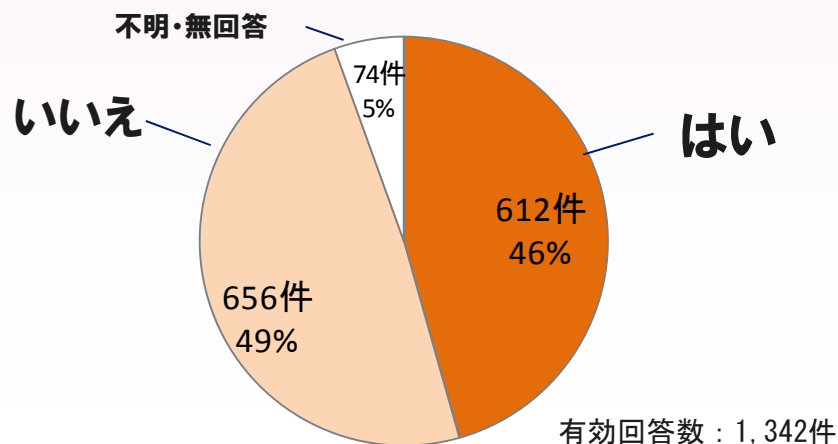
Q 「歩くまち・京都」憲章をご存知ですか？



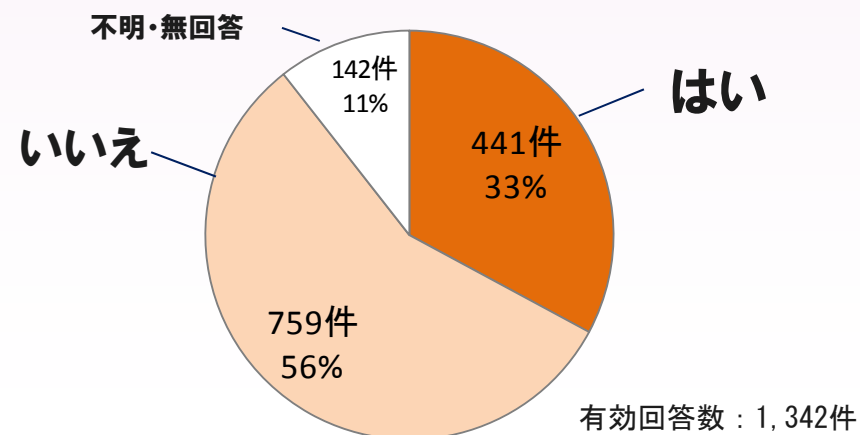
Q 「歩くまち・京都」憲章のポスターを見たことがありますか？



プロジェクト
Q 「スローライフ京都」大作戦をご存知ですか？



プロジェクト
Q 「スローライフ京都」大作戦のポスターを見たことがありますか？

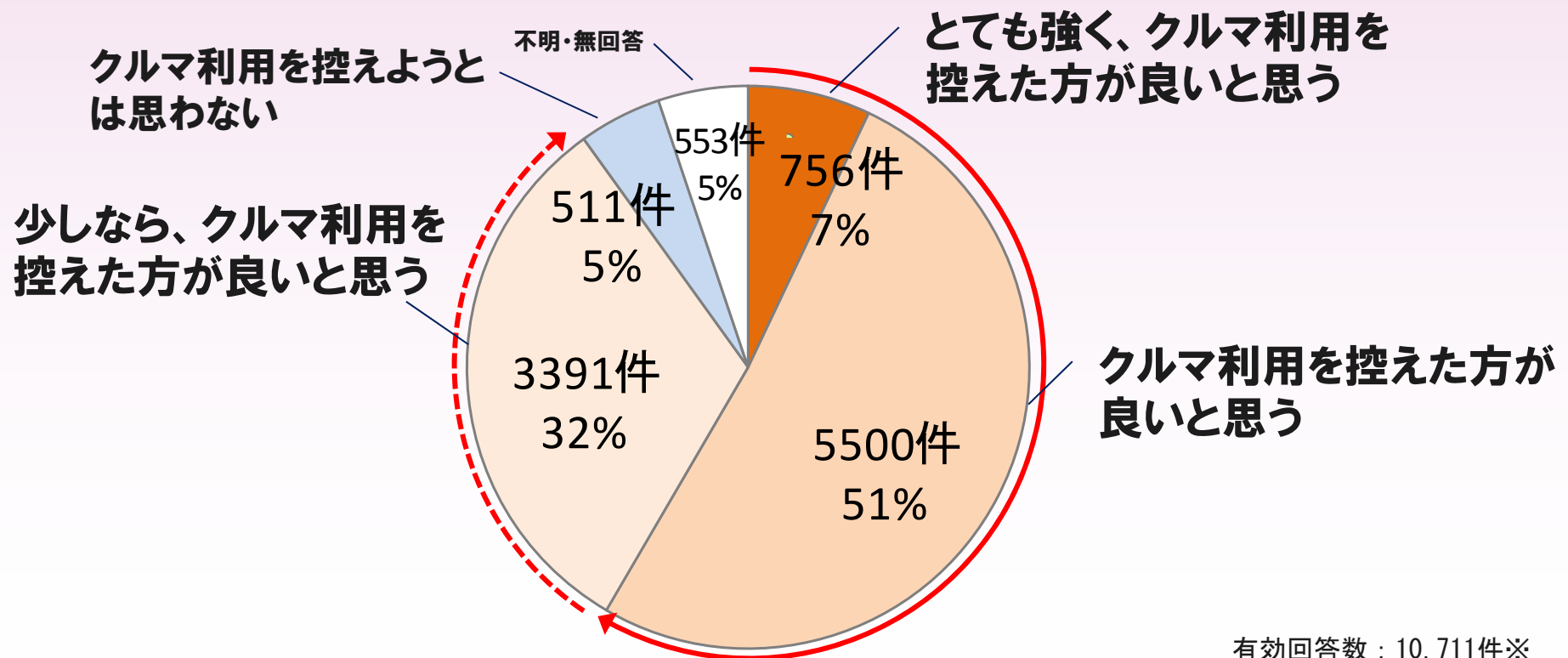


「「スローライフ京都」^{プロジェクト}大作戦アンケート」実施結果

第1回アンケート

Q ご自身の「クルマ利用」をできるだけ控えた方が良いと思いますか？

クルマ利用者の**58～90%**が自分自身の
「**クルマ利用**」をできるだけ控えた方が**良い**と回答



有効回答数：10,711件※

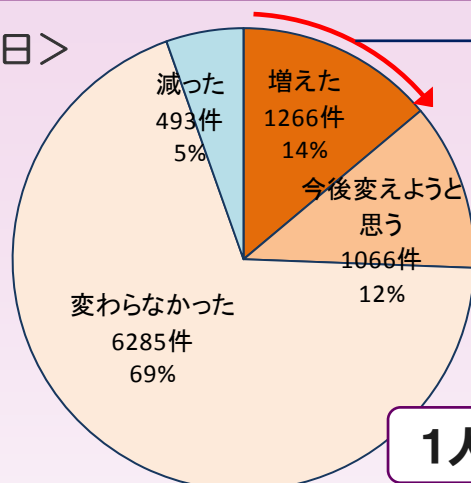
※「クルマを全く利用していない」の3,440件を除く

「スローライフ京都」^{プロジェクト}大作戦アンケート」実施結果

第1回アンケート

Q 市民しんぶんがきっかけで「公共交通」の使い方が変わりましたか？

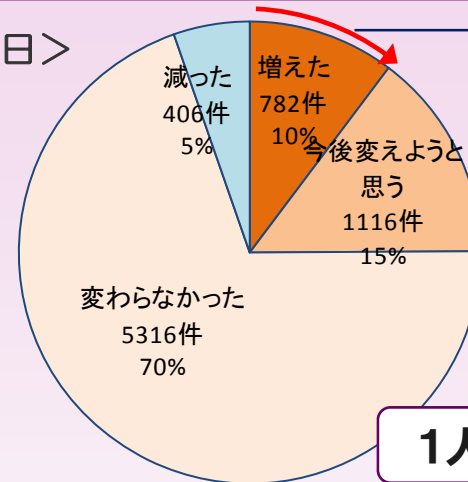
<平日>



1人月平均5.8回増加

有効回答数：9,110件

<休日>

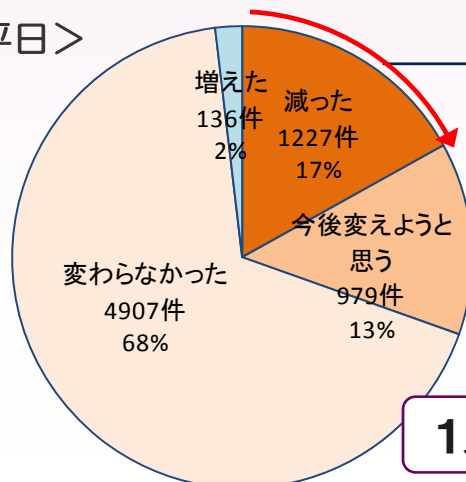


1人月平均3.3回増加

有効回答数：7,620件

Q 市民しんぶんがきっかけで「クルマ」の使い方が変わりましたか？

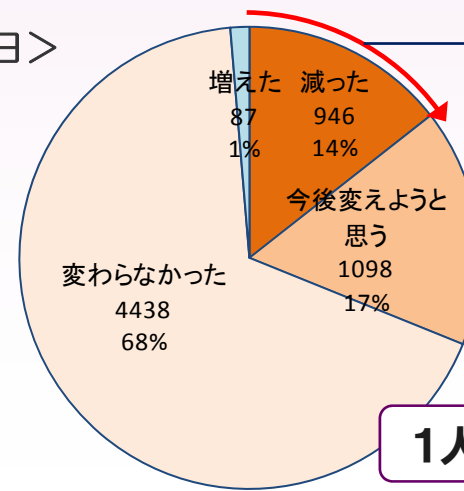
<平日>



1人月平均4.4回減少

有効回答数：7,249件

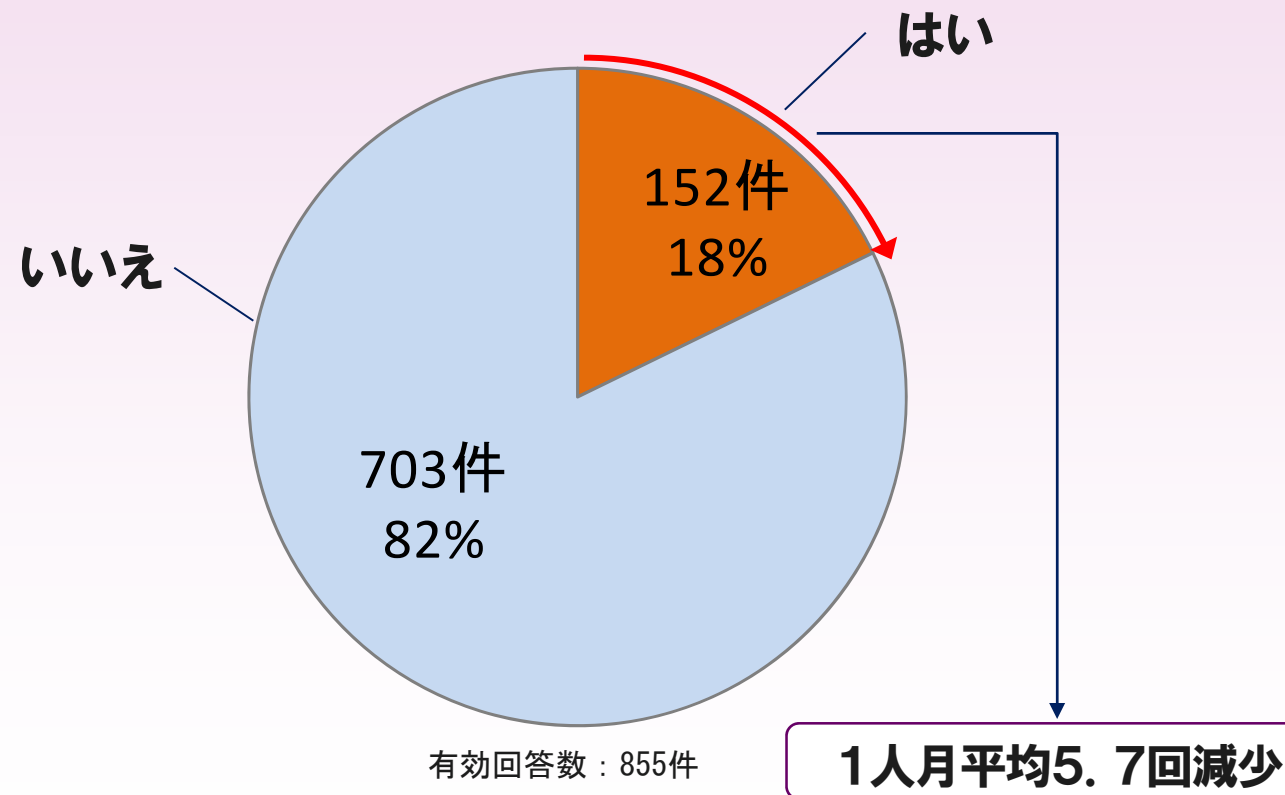
<休日>



1人月平均2.4回減少

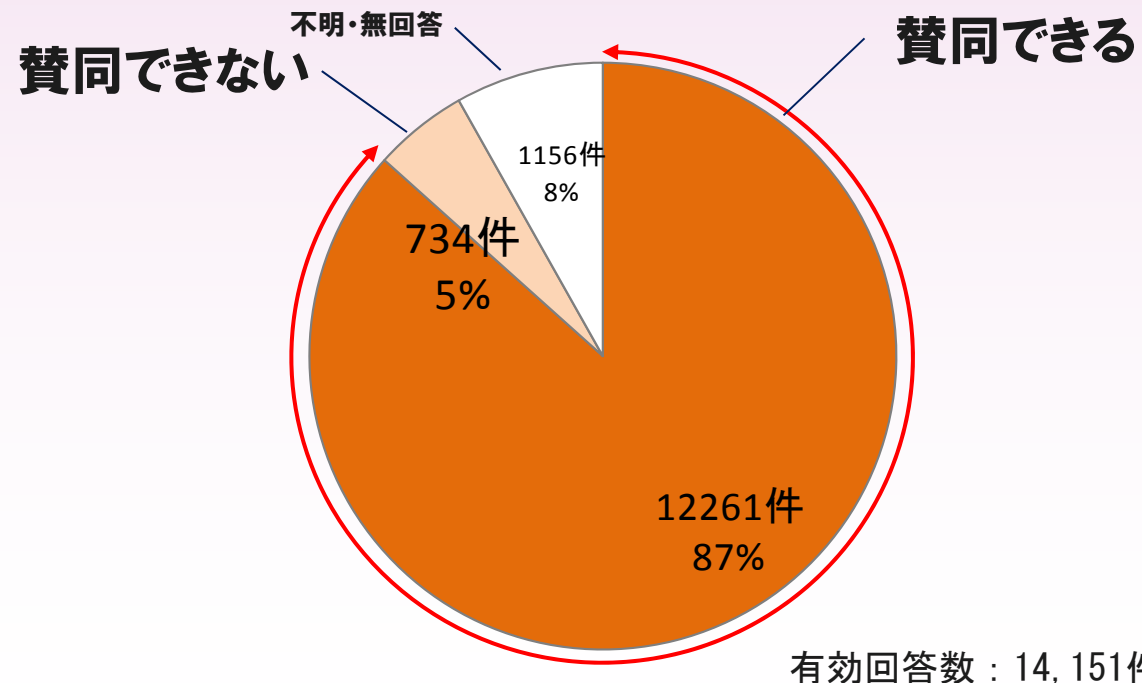
有効回答数：6,569件

Q（憲章やポスターなどの「歩くまち・京都」に関する情報を見聞きして）
実際に「クルマ利用」を控えるようになりましたか？



Q 「歩くまち・京都」憲章に書かれた京都のまちの姿に賛同しますか？

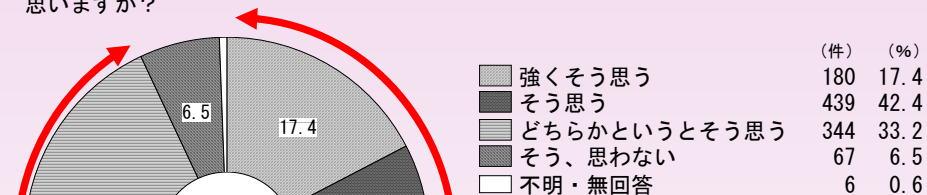
87%の市民が「歩くまち・京都」憲章に書かれた京都のまちの姿に「**賛同できる**」と回答



「歩くまち・京都」憲章の賛同率

- アンケート調査によると、「歩くまち・京都」憲章に掲げた京都のまちの姿に、87%もの市民の皆様には賛同いただきました。

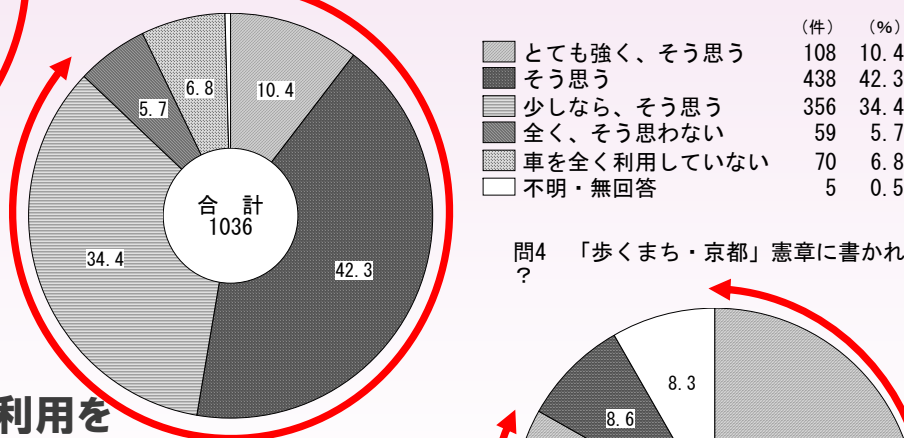
問2 伝統的な京都のまちなみには、“走るクルマ”よりも“歩く人々”の方が馴染むと思いますか？



クルマより
歩く人々が馴染む
9割

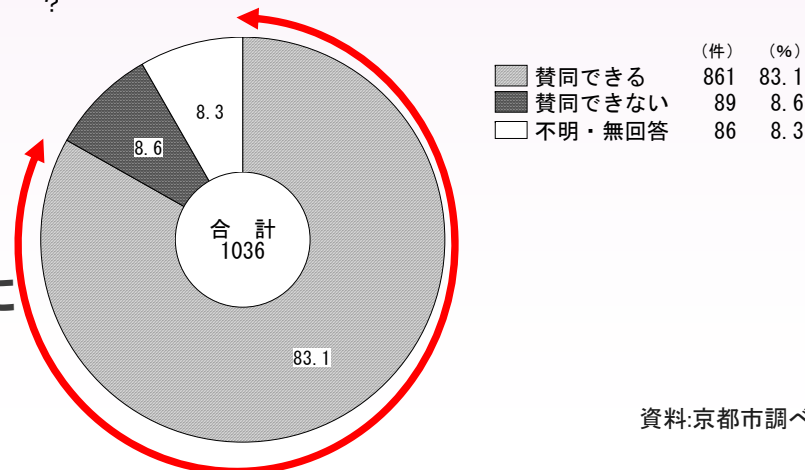
自分でもクルマ利用を
控えたい
8割

問3 あなた自身は、「クルマ利用」をできるだけ控えた方がいいと思いますか？



「歩くまち・京都」憲章に
賛同する
8割

問4 「歩くまち・京都」憲章に書かれた京都のまちの姿に賛同できますか？

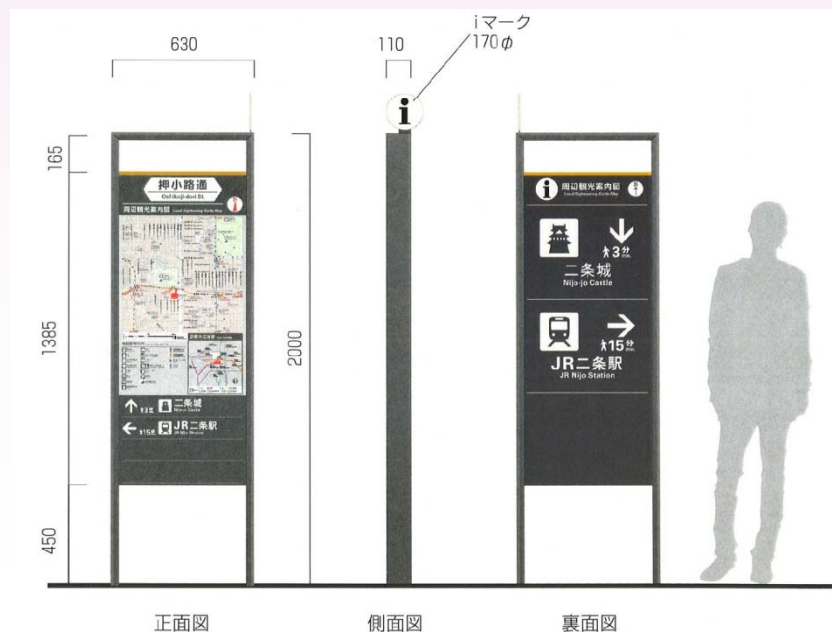


資料:京都市調べ

観光案内標識アップグレードプロジェクト

□国内外からの観光客の満足度を更に高め、「歩いて楽しいまち」、「歩いて楽しい観光」を推進するため、歩く観光客の視点に立った「わかりやすい」、そして「京都の景観に調和」した観光案内標識を整備するための、「**京都市観光案内標識アップグレード指針**」を策定しました。

平成22年	4月	観光案内標識アップグレードプロジェクトチームの設置
	7月	観光案内標識アップグレード検討委員会の設置
	10月	観光案内標識デザイン募集
	10、11月	観光客、市民、外国人留学生を対象にした既存サイン等に対する調査の実施
	12月	観光案内標識デザイン案に対する意見募集
平成23年	1月	観光案内標識アップグレード指針「中間案」に対する市民意見の募集
平成23年	9月	観光案内標識アップグレード指針の策定



全国初の路面電車を利用した低炭素型集配システム

- 京福電気鉄道株式会社では、平成23年5月から宅配業者と連携し、全国初の路面電車を活用した宅急便の輸送を開始
- これまでは、物流ターミナルから大型トラックにて輸送された宅急便を、2tトラックなどに積みかえ配送。今回の取組では、西院車庫から嵐電の車両を1両貸し切り、リヤカーに装着するコンテナを搭載した台車ごと電車で積み込んで宅配便を輸送。
- これまで配達に使っていたトラックは、1台当たりCO2を年間約10t排出していましたが、電車の活用により、年間30t以上削減。
- 輸送電車は1日1便運行。今後、宅配便の量に応じて増便も検討。



車両への積み込み



リヤカー付き電動自転車での配送

関空アクセスきっぷ

- 京都市と大阪市, 阪急電鉄, 南海電鉄などは河原町～関西空港間を1,200円に値下げした企画乗車券「京都アクセスきっぷ」, 「関空アクセスきっぷ」を販売
- 阪急京都線, 大阪市営地下鉄堺筋線, 南海本線を経由し, 土日祝日は乗換1回で京都と関空を結ぶ直通電車を運行
- 特典として南海空港特急「ラピート」の特急券(通常500円)を300円で購入でき, ラピートの乗車で1,500円の運賃で河原町～関空間を最速97分で結ぶ。

