

「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進について



平成22年11月10日 京都市 都市計画局 歩くまち京都推進室
事業推進担当部長 吉田 良比呂

目次

1. **京都市のまちづくりの基本原則**
2. **京都の特徴**
3. **交通と市民生活の関係**
4. **京都市の交通特性**
5. **「歩くまち・京都」総合交通戦略の概要**
6. **「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進体制**
7. **「歩くまち・京都」憲章**

京都のまちづくりの基本原則

緑を育み、コンパクトに住まい、
徒歩・二輪と公共交通で移動するまち

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」

将来においても保全を
続ける周辺の山々・農地
(保全)

徒歩圏で展開され
るコンパクトな都心
(再生)

新しい公共交通軸で支え
るコンパクトな南部地域
(創造)



地図の出典:京都市都市計画マスタープラン

京都市の特徴

市民の皆様一人一人が守り続けてきた京都の魅力

- 三方を山に囲まれた山紫水明の自然
- 京都議定書誕生の地
- 世界一美しいまちの実現を目指した、まちの美化活動～「門掃き」「打ち水」の伝統



先斗町通



航空写真

- 古くから歌にも詠まれた優れた眺望景観
- 京町家の保全・再生
- 14箇所の世界遺産など、1200年の歴史に育まれた世界に誇る伝統と文化を有する



出典:京町家.net

14箇所の世界遺産



高山寺



金閣寺



天龍寺



西芳寺(苔寺)



龍安寺



仁和寺



東寺



上賀茂神社



銀閣寺



二条城



西本願寺



下鴨神社

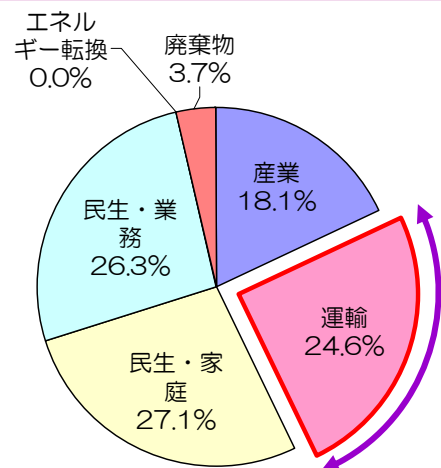


清水寺



醍醐寺

「交通」と「環境」

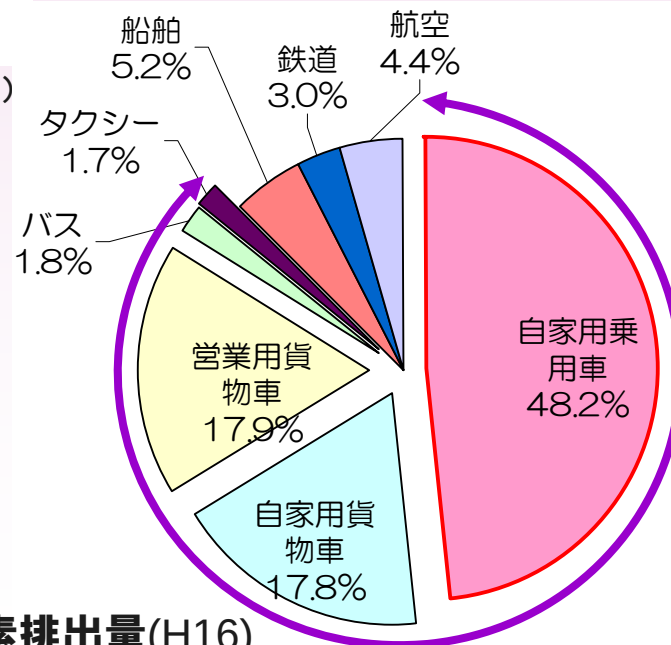


京都市の部門別
二酸化炭素排出量(H16)
(出典:京都市の環境(京都市環境局))

□ 二酸化炭素 (CO₂) 排出量削減目標
2010年までに10%(1990年比)

⇒ 2008年速報値: △11.7%達成

□ 運輸部門が排出量の2割を占める
うち8割以上が自動車



自動車からの
排出が8割以上

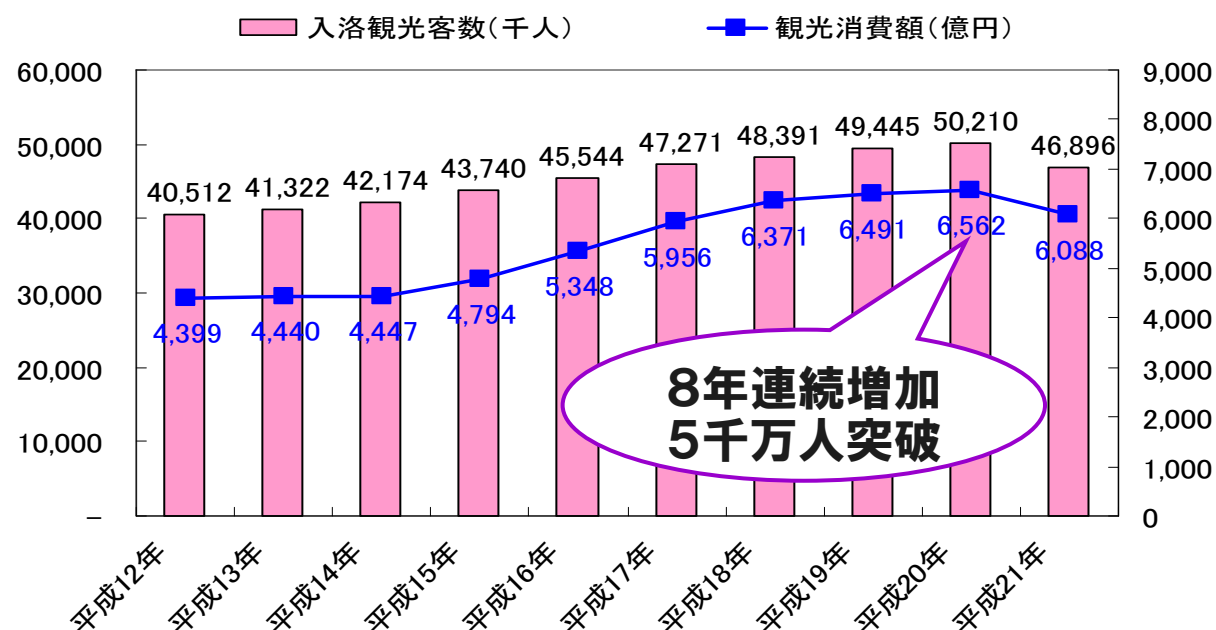
交通機関別二酸化炭素排出量(H16)

(出典:「運輸部門の地球温暖化対策について」国土交通省)

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kankyoku/ondanka1.htm>

「交通」と「観光・経済」

- 入洛観光客数及び観光消費額は年々増加
- 観光シーズンを中心とした交通渋滞等



京都市の入洛観光客数、観光消費額の推移
※京都市観光調査年報(平成21年度)

観光客の京都に対する感想(平成21年)

	ベスト2	ワースト2
1	風景	交通
2	名所旧跡	道路

観光客の
約**30%***が
乗用車で入洛

乗用車の流入による渋滞(嵐山)



京都駅でバスを待つ観光客の列



観光地交通対策 ～嵐山地区～

- 嵐山地区には秋の観光シーズンに毎年多くの観光客が訪れ、著しい混雑が発生している。



観光シーズンの混雑の状況(長辻通)



嵐山地区

- 嵐山地区では、秋の観光シーズンにおける渋滞等の交通問題解決に向けて、これまで9年にわたり観光地交通対策に取り組んでいる。

観光地交通対策 ～東山地区～

- 主要観光地が集まる東山地区では、秋の観光シーズンを中心に慢性的な交通渋滞が発生し、歩行環境が悪化している。



マイカーの流入による渋滞
(東大路通)



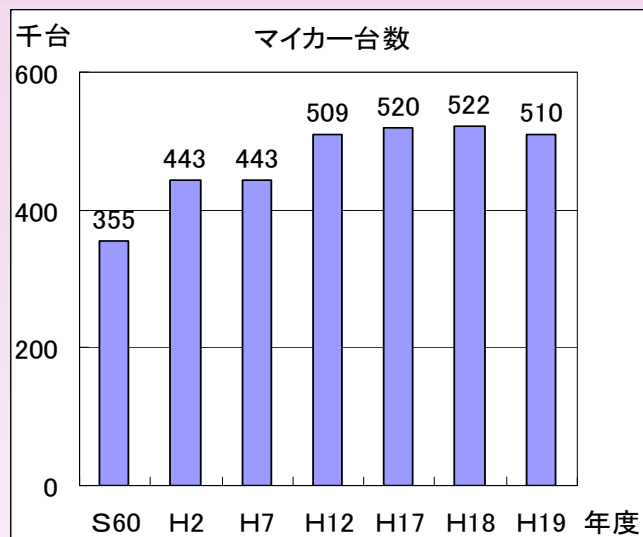
観光客で混雑する状況(五条坂)



清水寺

- そのため、「自動車の流入抑制及び分散」「移動の円滑化」「歩行者交通の安全の確保及び快適性の向上」を目指した交通対策を実施。

自動車の現状



京都市内のマイカー台数

出典:京都市交通事業白書(平成19年)

- マイカー台数増加
- 都心部では違法駐車(荷さばき、客待ちタクシー等)の影響により交通渋滞が慢性化
- 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



国道9号・千代原口



四条通(四条柳馬場～堺町付近)

四条通の歩道側1車線のうち・・・
平日では最大で約7割
休日では最大で約6割
が路上駐停車に占有されている

出典:都心部の歩いて楽しいまち推進のための
交通等施策の検討・提案報告書(H18)
(平成18年1月調査)

歩行者交通の現状

歩行者交通量
幅員7.0mに
約7,000人*1

乗用車交通量
幅員15.0mに
約2,200人*2



四条通(四条高倉付近)

四条通における混雑の様子

- 都心部の繁華街では、狭い歩道に多くの歩行者が集中
- 歩行者と自動車アンバランスな状況
- 歩行者が安心・安全で快適に歩くことができるか懸念



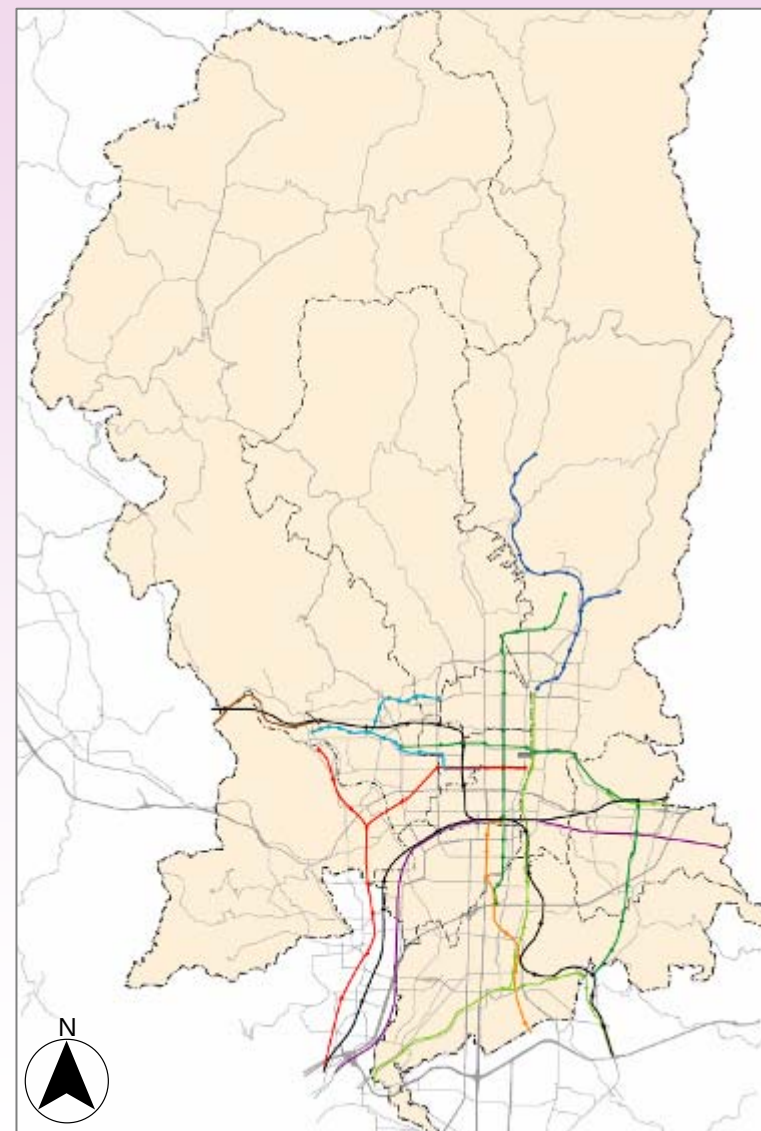
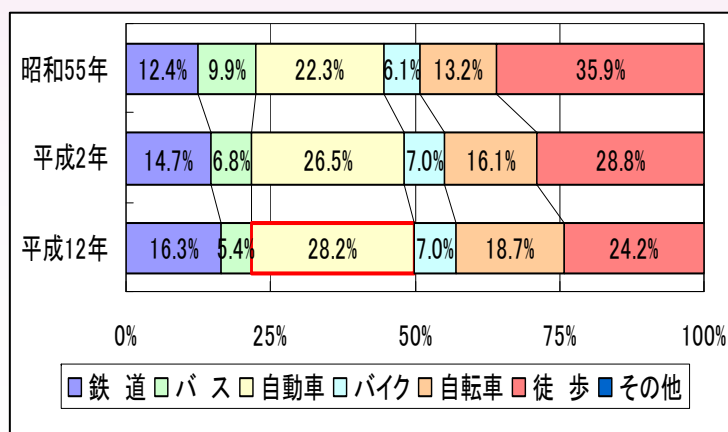
三条通(三条麩屋町付近)

*1: 平成18年1月調査結果

*2: 平成17年度道路交通センサス

京都市の交通特性(交通手段分担率)

- ・自動車の分担率が増加傾向である。
- ・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る。
- ・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



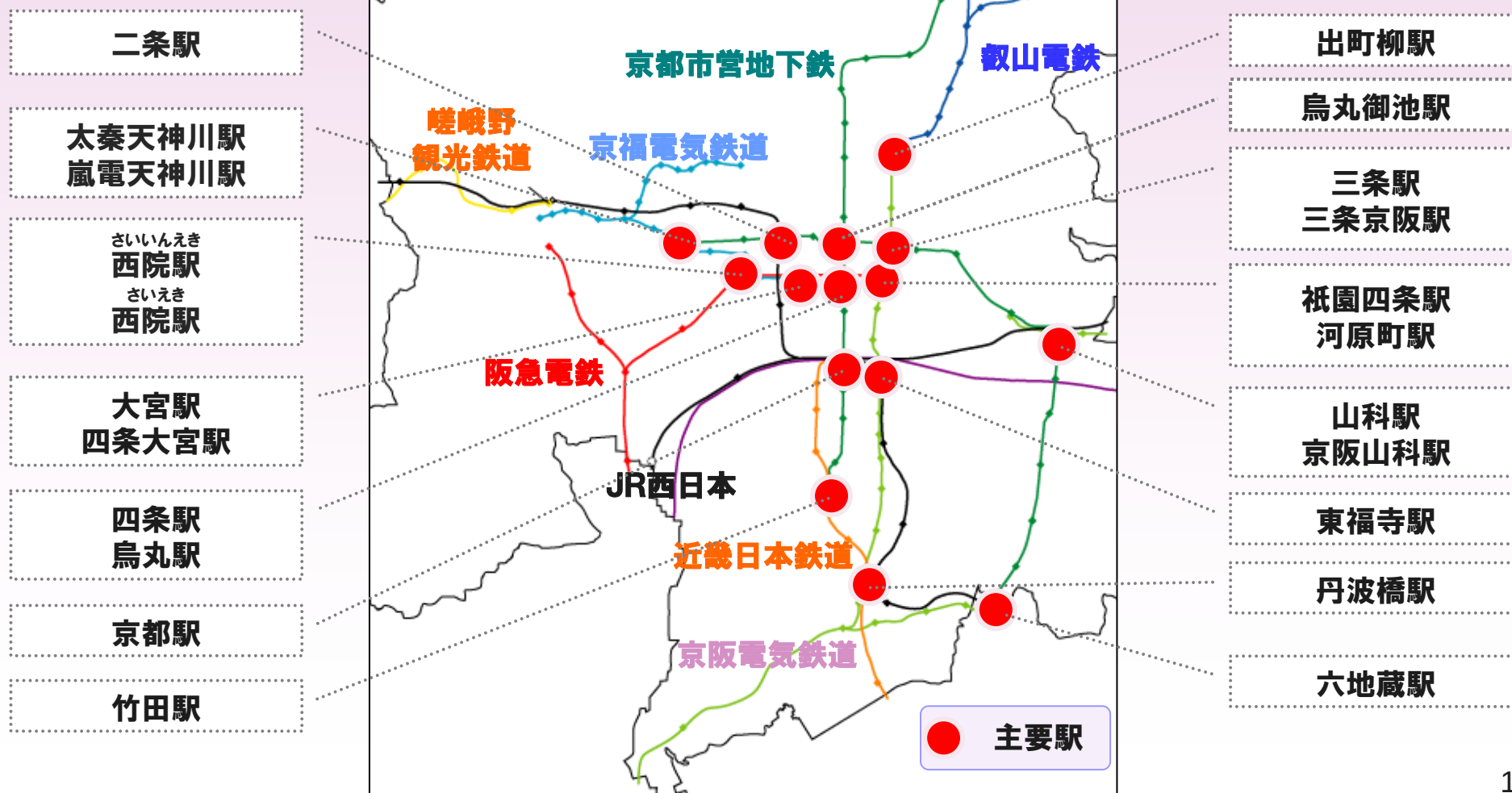
※構成比については、単位未満を四捨五入しているため、総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

(資料) 第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査 (PT調査)

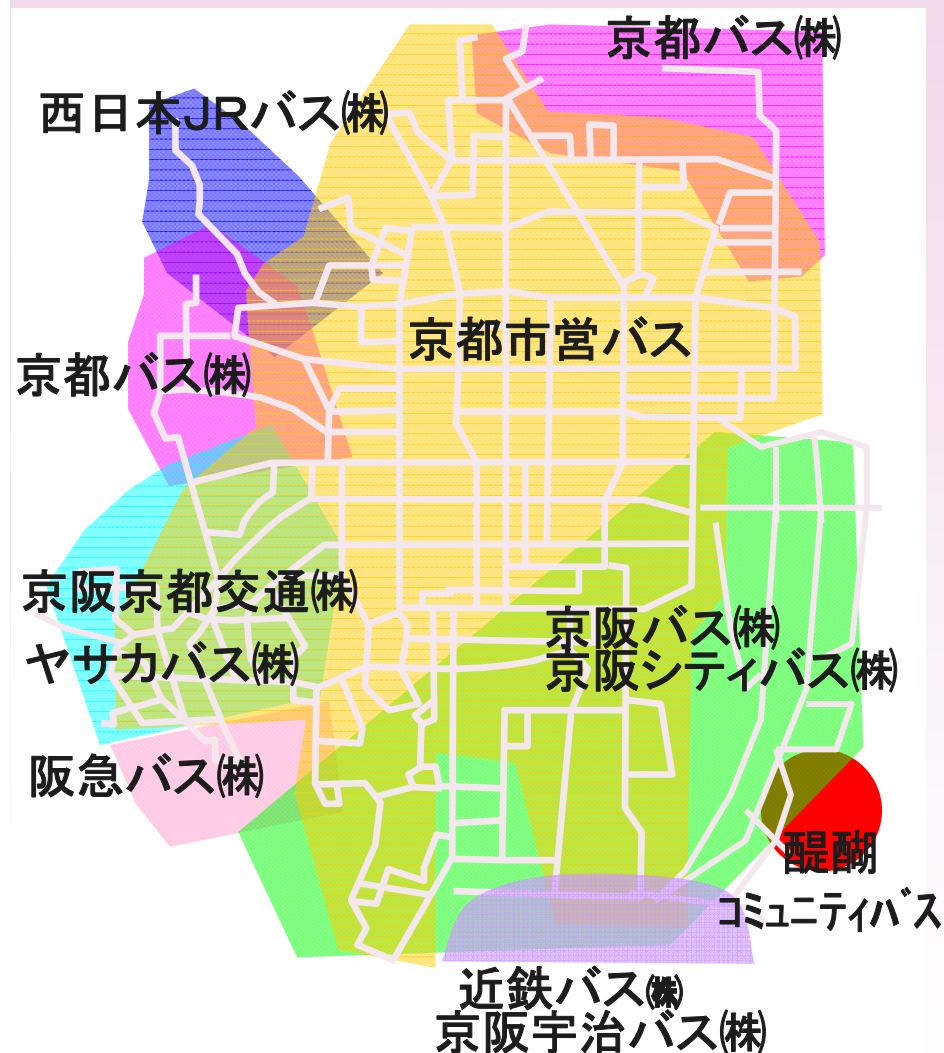
鉄道の現状



- 8つの鉄道事業者が運行
- 鉄道ネットワーク全体としての利便性向上のためには、事業者間の更なる連携強化が重要



バス交通の現状



京都市内における乗合バスの主な運行イメージ

- 市バス及び民営バス(9社)、平成16年より醍醐コミュニティバスが運行



醍醐コミュニティバス

- バス事業者間、バスと鉄道との更なる連携が必要
- 系統の複雑さや乗り場のわかりにくさの改善、定時性の確保等が重要
- 山間部をはじめとする地域生活交通の利用者が減少傾向

「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定

平成20年7月 「「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会」の発足

市長からの 諮問趣旨

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

審議会の構成

「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会

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

公共交通ネットワーク 検討部会

●利用者の視点に立った公共交通のネットワーク化の検討など

未来の公共交通まちづくり 検討部会

●環境に優しく利便性の高い未来の交通システムの検討など

公共交通優先のライフスタイル 検討部会

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

平成21年12月 「「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会」から戦略を答申

平成22年1月 「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定、「歩くまち・京都」憲章を制定

「歩くまち・京都」総合交通戦略(平成22年1月20日策定)の概要

基本理念

自動車交通の制限を含めた様々な抑制策等を通じて、クルマを重視したまちと暮らしを、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに転換していくこと。

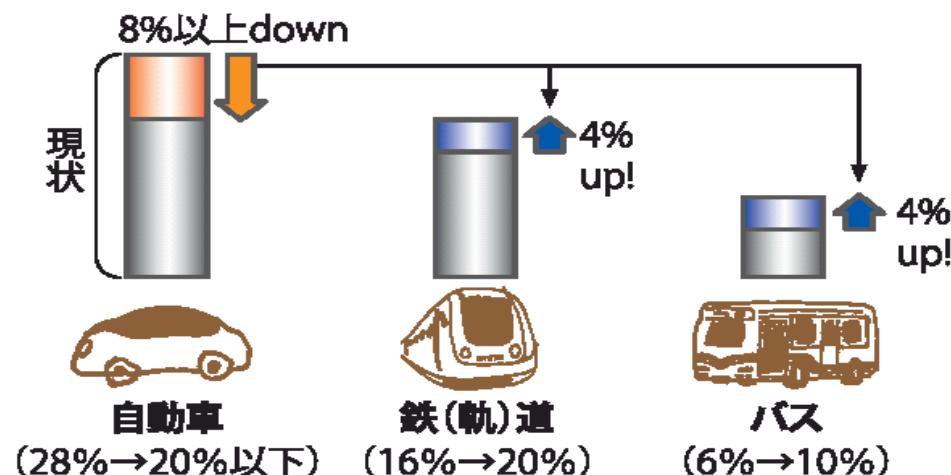
京都議定書誕生の地であり、環境モデル都市でもある京都が日本を代表する「国際文化観光都市」であると同時に、まちの賑わいを生み出す都市であり続けることを目指す。

目標像

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

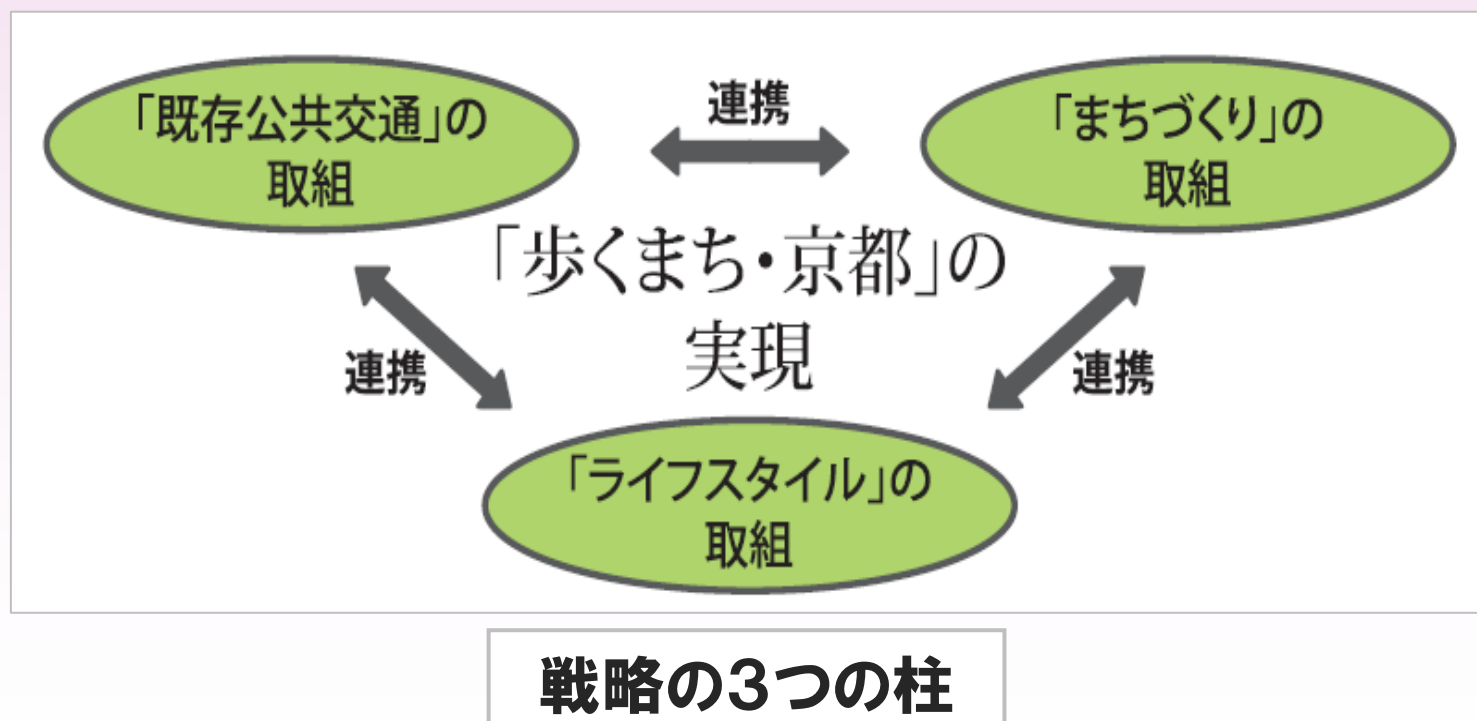
目標の達成水準

非自動車分担率 : 現在 約72% → 目標 80%超



「歩くまち・京都」総合交通戦略の3つの柱

「歩くまち・京都」総合交通戦略の目標を実現するために、3つの柱に基づく88の実施プロジェクトを強力に推進していきます。



「歩くまち・京都」総合交通戦略の3つの取組

「既存公共交通」 の取組

既存の公共交通を再編強化し、
使いやすさを世界トップレベルにする

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

「まちづくり」 の取組

歩く魅力を最大限に味わえるよう
歩行者優先のまちをつくる

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

「ライフスタイル」 の取組

歩いて楽しい暮らしを大切にする
ライフスタイルに転換する

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

「歩くまち・京都」総合交通戦略の実施プロジェクト

「既存公共交通」 の取組



○バスの利便性向上施策

- 利用者の目線で分かりやすい路線を構築
- 「覚えやすく」「使いやすい」ダイヤを実現

○バス走行環境の改善施策

- バス専用・優先レーンや公共車両優先システム(PTPS)の拡充及び啓発活動の強化
- 「かっこいい」「おもしろい」という視点を持った分かりやすく利用しやすいバス停の整備

○鉄道の利便性向上施策

- ユニバーサルデザインの推進や乗継利便性の更なる向上、人にやさしい旅客施設の整備

○鉄道・バスの連携施策

- 共通運賃や乗継制度などにより、利用者に分かりやすい料金体系を構築
- ユニバーサルデザイン化の整備の推進

○効果的な情報提供策

- 鉄道・バスが一体として利用できる効率的なルート情報の提供

○公共交通不便地域のあり方

- 生活交通の維持に向けた取組は、まちづくりと一体となって、総合的な視点から検討

「歩くまち・京都」総合交通戦略の実施プロジェクト

「まちづくり」の取組



○「歩くまち・京都」を支える歩行空間の充実

- 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

○未来の公共交通の充実

- 新しい公共交通システム（LRT、BRT）

○自動車交通の効率化と適正化

- パークアンドライドの通年実施
- 駐車場施策

「ライフスタイル」の取組



○「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発

- 全国初の「歩くまち・京都」憲章を制定

○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 →「スローライフ京都」大作戦

- 交通行動を考える場や対象によって、4つに区分（家庭、学校、職場、観光客）
- モビリティ・ウィークの実施（社会啓発として、一定期間クルマを使わない地区を設定）

「歩くまち・京都」総合交通戦略のシンボルプロジェクト

シンボルプロジェクト：戦略を推進するための象徴的な施策

京都市最大のターミナルとしての
京都駅南口駅前広場整備



東大路通の
自動車抑制と歩道拡幅



四条通のトランジットモール化



京都駅と高度集積地区等を
結ぶ新しいバスシステムの導入



通年型のパークアンドライド
に向けた施策を実施



モビリティ・ウィークの実施
(社会啓発として、一定期間クルマを
使わない地区を設定)



「歩くまち・京都」総合交通戦略の推進体制

「歩くまち・京都」推進本部

【本部長】 由木副市長
 【副本部長】 交通政策監
 【本部長】
 公営企業管理者（交通局長）、
 公営企業管理者（上下水道局長）、
 教育長、企画監、地球環境政策監、
 人材活性化政策監、子育て支援政策監、
 各局長、財政担当局長、
 政策調整・広報担当局長、観光政策監、
 景観創生監、全区長・担当区長

情報
共有

「歩くまち・京都」推進会議

【構成員】
 関係団体（京都商工会議所、
 地域団体等関係者他）、
 学識経験者、国、京都府、京都府警

戦略の3つの柱の取組に関する 推進マネジメント会議

公共交通ネットワーク推進会議

洛西地域公共交通利便性向上検討WG
 公共交通不便地域のあり方検討WG
 京都カード（仮称）WG

未来の公共交通推進会議

「スローライフ京都」推進会議

交通政策会議

交通政策監の統括の下、関係部局が相互に連携して、「歩いて楽しいまちづくり」の推進を図る。

推進本部の幹事会として位置づける

部会

「歩いて楽しいまちなか戦略」推進プロジェクト

「京都駅南口駅前広場整備」推進プロジェクト（仮称）

「東大路通の自動車抑制と歩道拡幅」推進プロジェクト（仮称）

「歩いて楽しいまちなか戦略」推進会議

京都駅南口駅前広場協議会（仮称）

「歩いて楽しい東大路」歩行空間創出推進会議（仮称）

京都市タクシー駐停車マナー向上マネジメント会議

京都都市圏パークアンドライド連絡協議会

らくなん進都整備推進協議会

観光地交通対策研究会

「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

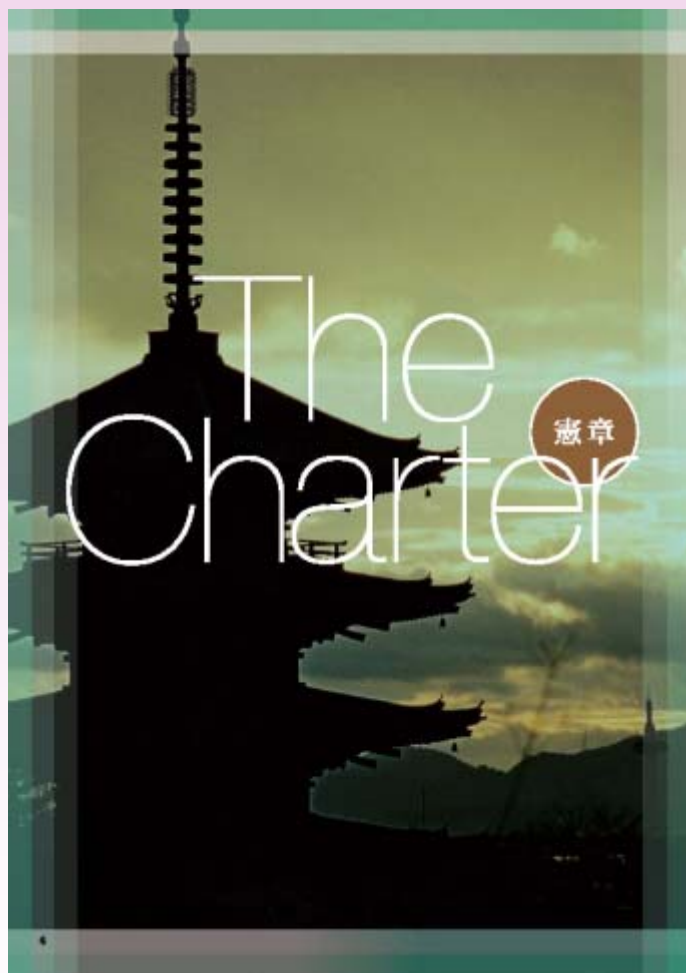
シンボルプロジェクトの推進、88の実施プロジェクトの推進

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

「歩くまち・京都」憲章（平成22年1月23日制定）



- 平成22年1月23日、市民・観光客の皆様、そして事業者、行政が一体となって「人が主役の魅力あるまちづくり」を進めるための事柄を明確にするために「歩くまち・京都」憲章を制定しました。
- この憲章は、市民委員、大学の専門家や有識者、事業者、行政が参画する審議会や検討部会、400人の市民の皆様が集まったシンポジウム、そして、14,700人を対象としたアンケート等を通じて市民の皆様と共に議論を重ねることにより作成されたものです。

「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、市民一人ひとりは、

- 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。

「歩くまち・京都」憲章

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。

平成22年1月23日、「歩くまち・京都」憲章は、市民・観光客の
目標、そして事業者、行政が一体となって「人が主役の魅力ある
まちづくり」を進めるための事柄を明確にするために制定しまし
た。この憲章は、市民委員、大学の専門家や有識者、事業者、行政
が参画する審議会や検討部会、400人の市民の目標が集まった
シンポジウム、そして、14,700人を対象としたアンケート等を
通じて市民の目標と共に議論を重ねることにより作成されたも
のです。



京都市都市計画局歩くまち京都推進室



京都市印刷物第212223号



御清聴ありがとうございました。