

「歩くまち・京都」総合交通戦略



1. 概要

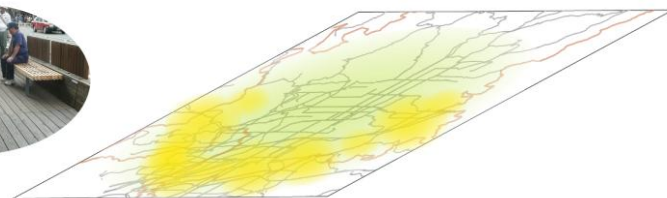
理念 ・ 方針	【基本理念】 自動車利用の制限を含めた様々の抑制策等を通じて、クルマを重視したまちと暮らしを、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに転換していくこと。 京都議定書誕生の地であり、環境モデル都市でもある京都が日本を代表する「国際文化観光都市」であると同時に、まちの賑わいを生み出す都市であり続けることを目指す。
目標 年次	なし(可能な限り速やかに実現することが求められる為)





位置 づけ	平成15年6月に自動車交通抑制を中心とする「歩くまち・京都」交通まちづくりプランを策定し、推進。 しかし、少子・高齢化や人口減少時代の到来など社会経済情勢の変化や、地球環境問題を踏まえた、新たな対策が必要となり、平成22年1月に「歩くまち・京都」総合交通戦略を策定。		
戦略 策定 範囲	都市圏 市域 特定エリアのみ	○ ○ 	H12、H18(補完) H21認定

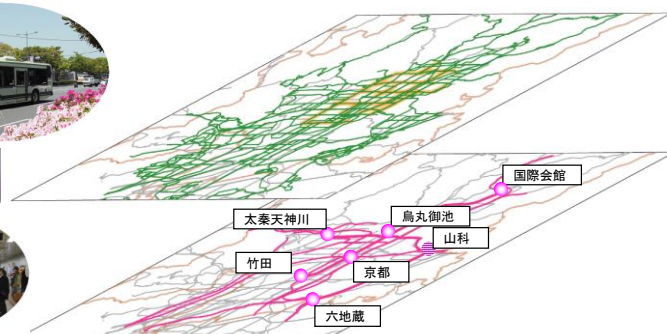
■戦略の取組の概念図


「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の創出、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

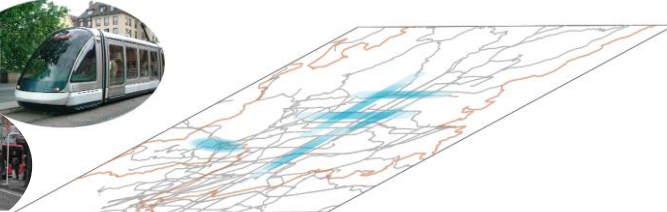
 パークアンドライドによる、自動車流入抑制
 歩行空間の創出、駐車場施策やカーシェアリングの実施



 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



2. 目標と指標

主な指標	交通	交通手段別分担率	○
		一定時間アクセス可能圏域人口(拠点等)	
		中心部歩行者数	△
		自動車交通量	△
		公共交通カバーエリア	
	社会	バス利用者数	△
		鉄道、路面電車利用者数	△
		DID内人口密度	
		中心部居住人口・公共交通サービス圏域人口	
	環境	商品販売額	△
交通事故件数、死傷者数		△	
その他指標	CO2排出量	△	
その他指標	交通に関する市民満足度、観光客満足度 健康指標 自動車旅行速度 バス旅行速度 など	△	

○: 戦略に記載の数値目標

△: 戦略の推進体制において、目標の達成度を確認するための評価指標

■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

■数値目標

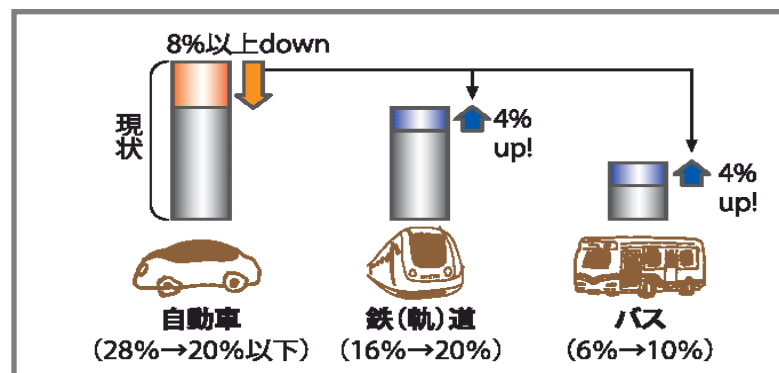
◆非自動車分担率: 約72% → 80%超

◆交通手段別分担率

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



3. 展開施策(1)

■戦略の3つの柱

「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

3. 展開施策(2)

■3つの柱に基づく 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
- 「カッコいい」「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

3. 展開施策(3)

■3つの柱に基づく実施プロジェクト

「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

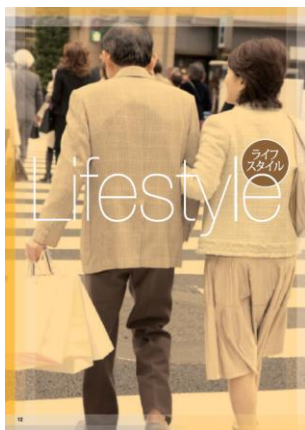
○未来の公共交通の充実

- 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

3. 展開施策(3)

■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



四条通の歩道拡幅と
公共交通優先化



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



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

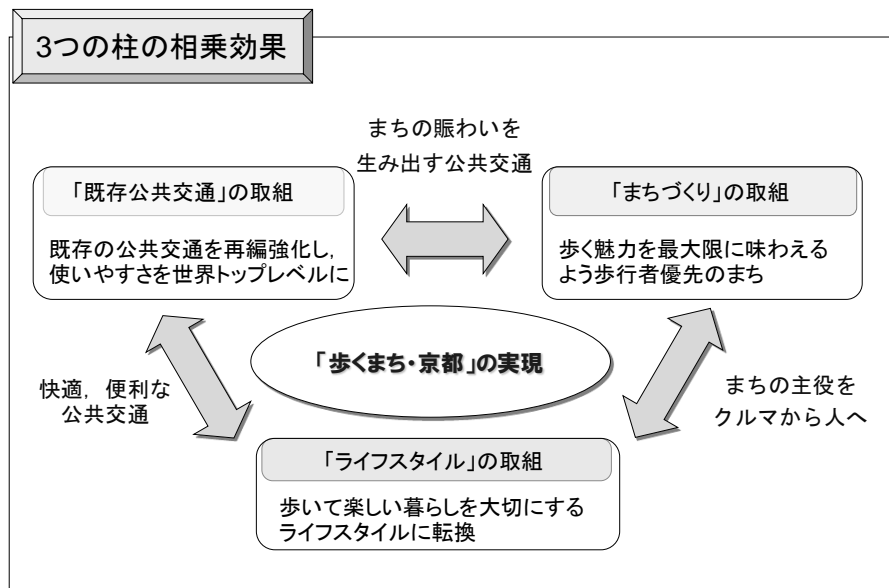
3. 展開施策(4)

■実施プロジェクト一覧

「既存公共交通」の取組 50の実施プロジェクト
 「まちづくり」の取組 16の実施プロジェクト
 「ライフスタイル」の取組 22の実施プロジェクト

■3つの柱の相乗効果

それぞれの取組が相乗効果を創出するよう、互いに密接に連携させながら推進



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 京都駅南口駅前広場整備 先 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 四条通の歩道拡幅と公共交通優先化
(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 「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。

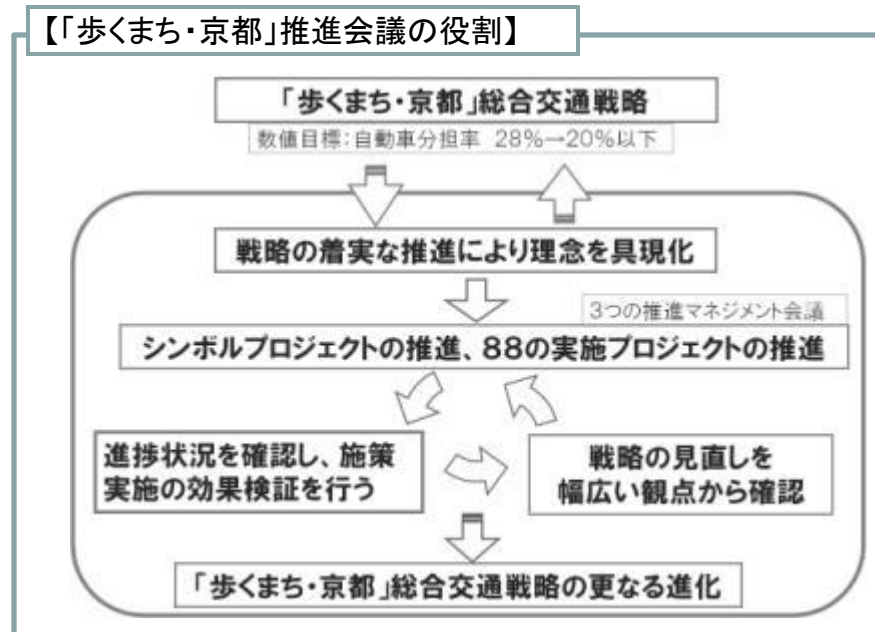
4. 総合交通戦略の推進及び評価

■推進体制

戦略の進捗を総合的に点検し、戦略のフォローアップや社会情勢の変化も踏まえた充実及び見直しを継続的に行うため、学識経験者、関係団体、関係機関等で構成する「歩くまち・京都」推進会議を設置

また、「歩くまち・京都」推進会議の下部組織として、88の実施プロジェクトを着実に推進するため、戦略の3つの柱に対応した、3つの推進マネジメント会議を設置

- ◆公共交通ネットワーク推進会議
15の交通事業者、学識経験者、関係機関等で構成
- ◆未来の公共交通推進会議
学識経験者、関係団体、関係機関等で構成
- ◆「スローライフ京都」推進会議
市民委員、関係団体、学識経験者、関係機関等で構成



4. 総合交通戦略の推進及び評価

■効果検証

戦略の推進による効果を把握し、社会経済状況を踏まえて、必要に応じた実施プロジェクトの見直しや更なる充実に
図るため、客観的な指標に基づき検証

【検証ポイント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：公共交通利用者数、バス旅行速度 など

【検証ポイント② 道路機能】

市内主要道路の自動車交通量、自動車旅行速度、歩行者数を把握し、「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、自動車旅行速度、事故件数、歩行者数など

【検証ポイント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：歩行者数、歩行者属性、歩行者の滞留時間及び回遊性、
商業的指標（小売業の年間商品販売額） など

【検証ポイント④ 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：交通に関する市民満足度、観光客満足度、
健康指標（糖尿病患者数など） など

【検証ポイント⑤ 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、地域別などに集計し、社会経済の変動特性を分析する。

指標：人口、高齢化率、就業人口、運転免許保有数、
原油価格、ガソリン消費量、市営駐車場利用台数、
入洛観光客数、観光消費額 など

【検証ポイント⑥ 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：コンパクトシティ化（学区単位の人口密度）、
CO2排出量など

5. その他(戦略報告書の構成・特徴等)

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 京都駅南口駅前広場整備 先 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・ワーク」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。

■「ライフスタイル」の取組（「スローライフ京都」大作戦）

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への転換を図るため、あらゆる機会を捉えて、幅広い年齢層の方々に直接働きかけることにより、ライフスタイルの見直しを促すモビリティ・マネジメントを体系的に実施する「スローライフ京都」大作戦を推進

◆全市民を対象とした取組

- ・「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発
- ・市民しんぶんを活用した全世帯を対象としたMM
- ・シンポジウムの開催 など

◆「家庭」で交通行動スタイルの見直しを促す施策

- ・自動車運転免許の発行、更新時におけるMM
- ・転入者を対象としたMM など

◆「職場」で交通行動スタイルの見直しを促す施策

- ・市内の事業所に対してエコ通勤を推進 など

◆「観光客」の交通行動スタイルの見直しを促す施策

- ・宿泊施設で公共交通マップを配布
- ・駐車場利用者に対するMM など

◆市民の皆様と一体となったMMの実施

- ・地域団体、大学、企業等と連携した参加型MM
- ・タクシー駐停車マナーの向上に向けたMM