

「歩くまち・京都」総合交通戦略

京都のまちが、 変わります。



京都市
2010(平成22)年1月

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>





未来

Future

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



「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。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暮らす文化、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!



京都市長 門川 大作

The Charter

憲章



この総合交通戦略は、「歩くまち・京都」憲章の理念を具体的に実現するために策定されました。



「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い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」 総合交通戦略の目標



この総合交通戦略が目指す「歩くまち・京都」とは、使いやすい公共交通と歩く魅力にあふれ、人々が「歩く暮らし」を大切にしている、そんな“まち”を意味します。

総合交通戦略では、人と公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現に向け、公共交通のネットワークをさらに整備するとともに、観光地を中心とした交通問題をはじめ、地球温暖化や景観などの問題に大きな影響を及ぼしている「自動車」の分担率*1を、現状の28%から20%以下*2にまで下げていく脱「クルマ中心」社会を目指します。

- ※1 分担率とは、すべての「移動」の割合に占める、それぞれの手段を用いた移動の割合を意味します。
- ※2 京都市と同規模の世界の他の都市では、自動車の依存率は2割よりも高いことが一般的です。つまり、この数値目標は、京都市の明確な脱「クルマ中心」社会への転換を意味しています。

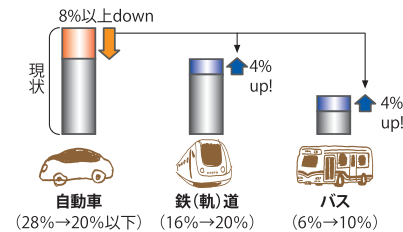


図 各交通手段の分担率についての数値目標

現状46%の徒歩と公共交通は、55%以上になることを目指します。

そして、そのために次の「3つの取組」を強力に推進していきます。

①「既存公共交通」の取組

既存のバスや鉄道のネットワークを調整・再編(ダイヤや運賃システムの調整、バス系統の再編、バス停や駅の改善など)し、「世界トップレベルの使いやすい公共交通」の実現を目指します。

②「まちづくり」の取組

歩く魅力を最大限に味わえるような「歩行者優先のまち」をつくります。京都の魅力を満喫できるように、快適な歩行空間の拡大と充実、それぞれの地域特性を踏まえた新しい公共交通(LRT、BRT等)の導入検討、さらにクルマ利用を減らすための取組を進めます。

③「ライフスタイル」の取組

一人ひとりのライフスタイルが「クルマ」ではなく「歩くこと」を中心としたものへと転換していくことを促すために、様々な方法で呼びかけていく「コミュニケーション施策」を大規模に展開していきます。

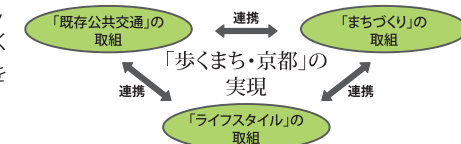


図 総合交通戦略の3つの柱

Network

公共
交通



「歩くまち・京都」への取組①

「既存公共交通」



「歩くまち・京都」の実現のためには、京都で既に運営されているバスや鉄道の公共交通をより快適、便利に利用できるものにしていくことが重要になります。下記のような取組を通して、「世界トップレベルの使いやすい公共交通」のネットワークを構築します。

◆バス・鉄道を便利にします。

京都市内には、様々な事業者がバスや鉄道を運営しています。このため、事業者が話し合う場を設け、ダイヤや乗り場について一元的に見直し、バス・鉄道のサービス改善を図ります。併せて、「ICカードの活用」や「バス専用・優先レーンやバス優先信号の拡充」等によるサービス改善を図ります。また、「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など、人にやさしい旅客施設を整備します。

●洛西地域のバスをより快適、便利に改善します。

洛西地域を運行する4つのバス会社のバス系統、ダイヤ、バス乗り場を一元的に改善し、また、駅での乗継案内を充実します。

●「京都カード」(仮称)を導入します。

バス・鉄道会社の違いに関わらず定額のカードで自由に乗り降りできる「京都市内共通乗車券(京都カード)」(仮称)の発行を目指します。

●交通不便地域の「生活交通」を守る仕組みづくり。

バスや鉄道の利用が不便な地域での「生活交通」をどのようにしていくのかを、地域住民、そして行政、バス・鉄道会社が“まちづくり”の一貫として一緒になって考える仕組みづくりを進めます。

◆「京都駅南口」の駅前広場を新しくします。

多くの市民や観光客の皆様が利用する京都駅の南口は、京都市最大のターミナルです。その広場内の様々な施設や空間の配置を見直し、使いやすく美しい、「京都」を感じることのできるような“おもてなし空間”としても魅力的な駅前広場をつくります。

こうした施策に加えて、地下鉄の最終便ダイヤの見直し、バリアフリー化の推進、公共交通に関する効果的な情報提供、観光地交通などの時期的・地域的問題への対策強化等、バス・鉄道を便利にするための様々な取組を進めます。



バスを使いやすくする取組の第一弾として、洛西地域では様々な検討を進めています。これは、その中で検討されている新しいバス停のイメージ図です。



「歩くまち・京都」への取組②

「まちづくり」



「歩くまち・京都」のために重要となる「まちづくり」の取組は、都市計画をはじめ、環境、福祉、教育、景観などの幅広い政策と連携を図りつつ進めます。そして、道路の使い方を見直しながら自動車利用の抑制策や物流対策などを行うとともに、新しい公共交通の実現を図り、歩くことを中心としたまちづくりを推進していきます。

◆「人と公共交通を優先した道路空間」の創出を図ります。

「道路」は、クルマだけのものではなく、人や公共交通等のためのものでもあります。この視点に立ち、市内の道路のあり方を見直していきます。例えば、四条通では、歩道を広げ、公共交通を優先し、自動車の利用制限などを旨とした「トランジットモール化」を図ります。東大路通では、自動車交通を抑制しつつ、安心・安全で快適に歩ける歩行空間の創出を目指します。

◆未来の公共交通の充実を図ります。

賑わいある「歩くまち・京都」の実現のためには、新しい公共交通の構築も効果的。新しい時代の路面電車である「LRT」(右のイメージ写真参照)や、バス専用レーンを走る新しいタイプのバス「BRT」、それぞれの地域にあった新しい公共交通の実現に向けた検討を行います。



◆自動車交通の抑制を図ります。

総合交通戦略は、京都での自動車の移動割合を、現状の28%から20%以下に下げる数値目標を持つものです。この目標達成に向けて、パークアンドライド^{※1}の実施や都心の駐車場整備の抑制など、自動車利用の制限を含めた様々な抑制策を図ります。

※1 郊外でクルマを駐車してもらい、そこから公共交通で都心に来ていただく方法。

こうした施策に加えて、カーシェアリングの普及や都市型レンタサイクルの導入と普及、コミュニティバス等の地域特性に応じた交通手段の検討、タクシーの効果的な活用など、様々な取組を推進します。



Lifestyle

ライフスタイル



「歩くまち・京都」への取組③ 「ライフスタイル」

いくら公共交通を整えても、市民・観光客の皆様が今までどおりクルマを使い続けていると、「歩くまち・京都」の実現は困難です。このため、市民・観光客の皆様には、歩くことを中心としたライフスタイルを呼びかけていく、様々な「コミュニケーション施策」を「スローライフ京都」大作戦として“大規模”に展開します。

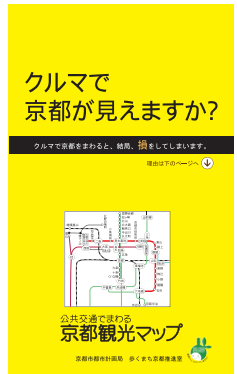
◆市民の皆様には、「かっこいいクルマの使い方」を呼びかけていきます。
ラジオや地域情報誌、学校の授業や運転免許に関する講習等の様々な方法や機会を活用して、クルマに過度に頼りすぎることなく、「かっこいいクルマを使うこと」を“大規模”に呼びかけていきます。こうした呼びかけを通じて、歩くことを中心としたライフスタイルを促進していきます。

◆観光客の皆様には、「クルマ以外での観光」を呼びかけていきます。
京都へはクルマではなく、できるだけ公共交通でお越しいただくように呼びかけていきます。併せて、どうしてもクルマでお越しになる場合には、郊外のパークアンドライド駐車場にクルマをとめて、そこから公共交通で観光していただくよう、呼びかけていきます。

◆「歩くまち・京都」憲章の普及、啓発を図ります。
京都市は、「京都」に関わる人々が皆、準拠すべき行動規範として「歩くまち・京都」憲章を制定しました(5頁参照)。上記のような「呼びかけ」と並行して、マス・メディアや学校の授業、職場等を通じて、この憲章の普及、啓発を図ります。

こうした施策に加えて、通勤、通学など交通の目的と対象を区分した公共交通利用の呼びかけや、一定期間クルマを使わない地区を創出する「モビリティ・ウィーク」の実施など、ライフスタイルを転換するための取組を進めます。

本総合交通戦略では、以上のような「呼びかけ」を、「コミュニケーション施策」として明確に位置付け、交通に関わる公共政策の一つとして、積極的に取り組み、「歩くまち・京都」の実現を図ります。



市内のホテルに宿泊されている方に配布する「公共交通マップ」の表紙のデザイン。こうしたクルマ以外で観光することを呼びかけていきます。



取組

Going

祇園祭

全てのクルマが道路からなくなり、道路は「人」に開放され、まちが活気付きます。本総合交通戦略がイメージする「人が賑わうまちなか」の原型が、ここにあります。

既に始まっている「歩くまち・京都」

「歩くまち・京都」の取組は、実は、新しいものではありません。京都は歴史、伝統、文化を守り育てながら、“歩く人々”が交流し“まちの賑わい”を築きあげてきました。つまり、「歩くまち・京都」の取組は、1200年の歴史を持つもののだとも言えます。



祇園町南側

京都のまち並みにふさわしいのは、たくさんのクルマよりもゆったりと歩く人々。これもまた、本総合交通戦略がイメージする「みちの使い方」の原型です。



四条通のトランジットモール化

既に「社会実験」として、四条通の車道を削り、歩道を広げる実験を行い、それがまちの賑わいに大いに有効であることが示されています。



パークアンドライド

京都南インターの近くに実験的にパークアンドライド駐車場を設けました。クルマで来られる方にご利用いただき、公共交通へ促しました。



嵐山

クルマを通行止めにして歩行者に開放したところ、皆様に嵐山をよりゆったりと楽しんでいただけるようになることが確認されました。



地下鉄の利便性向上（平成22年3月下旬実施）

午後9～10時台を増便し、10分の等間隔運行。烏丸御池駅の乗継を約5分に短縮し、最終便は全ての列車に乗換可能な「シンデレラクロス」を実施します。



市バスの利便性向上（平成22年3月下旬実施）

河原町通（京都駅～河原町今出川間）の平日昼間時間帯においてダイヤ調整を行い、最大8分の待ち時間を解消し、3～4分の等間隔運行を行います。