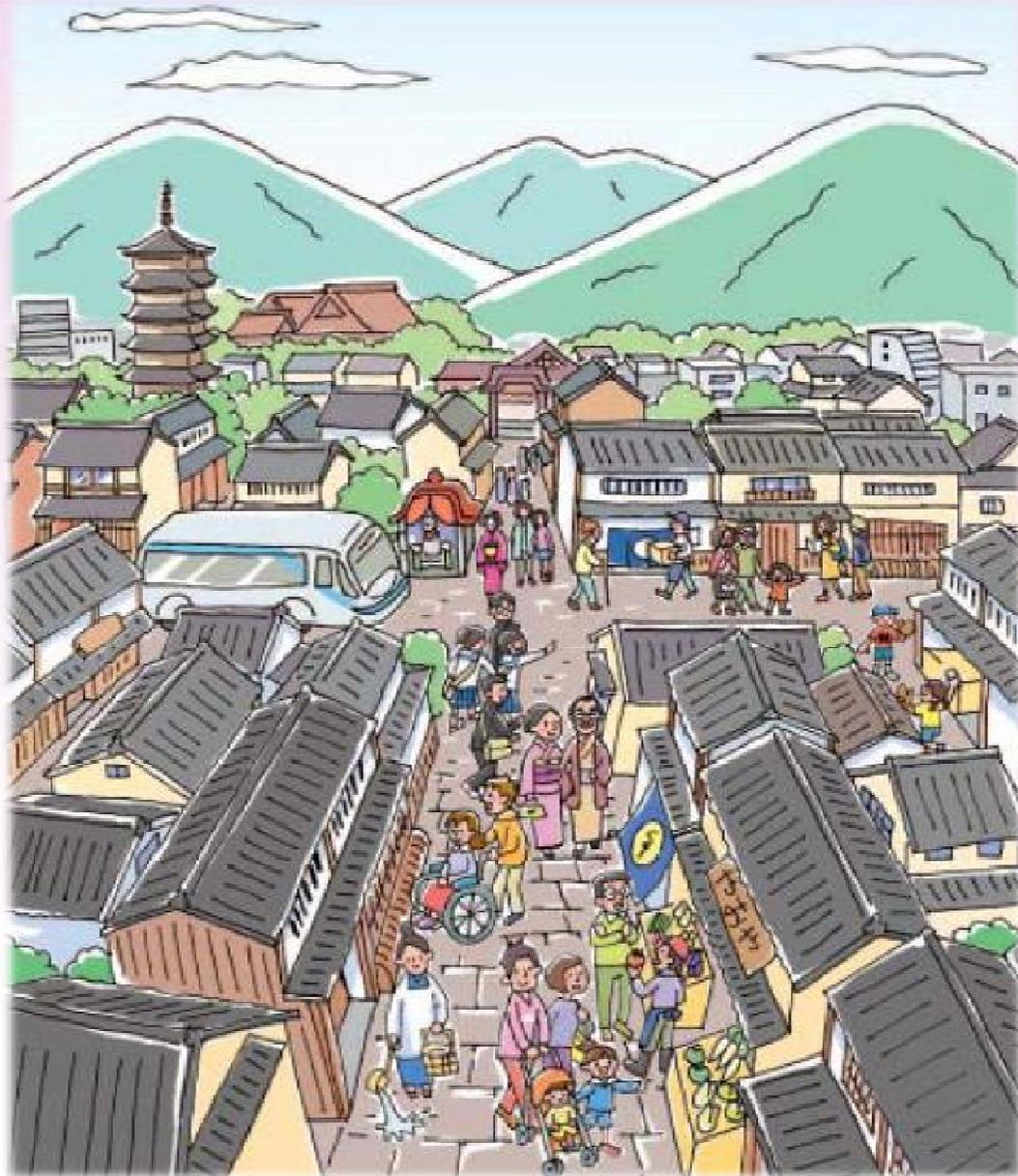


「歩くまち・京都」の推進について



平成24年8月10日

京都市 交通政策監

堀池 雅彦

「歩くまち・京都」は、何を目指すのか？

□ クルマ依存型

- 自動車の利用を前提とした都市形成
- 郊外の大型ショッピングセンター
- マイカーが生活の必需品

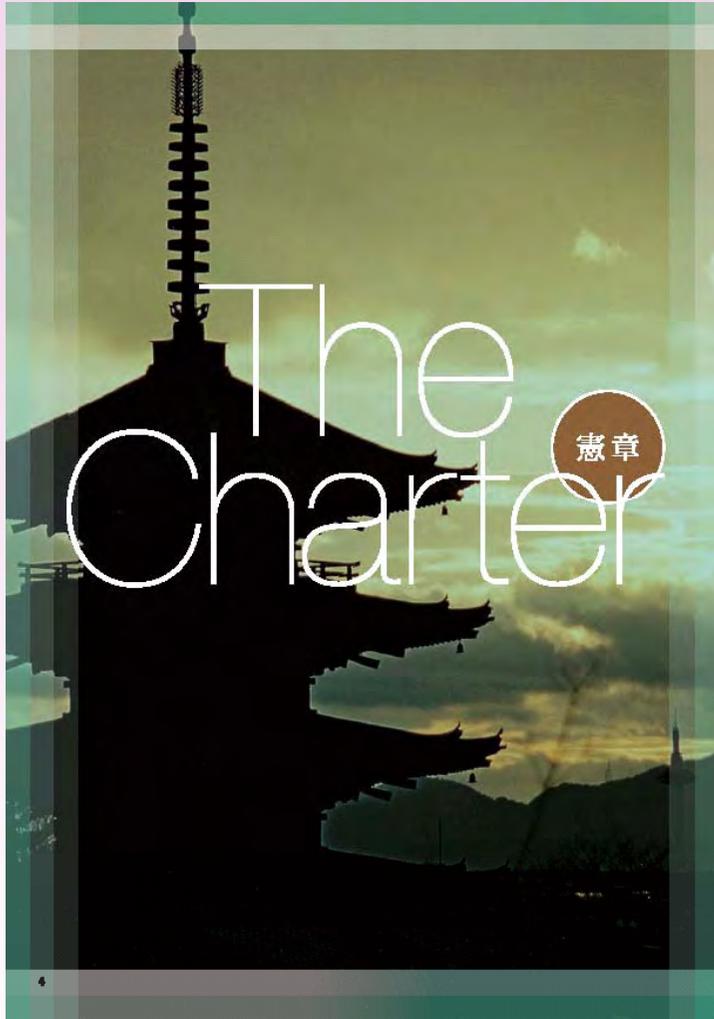
□ 人と公共交通優先型

- マイカー抑制と公共交通優先により、多くの人がまちに集まり、賑わいを生み出す持続可能な都市として発展

世界の流れは「クルマ依存型社会」からの脱却



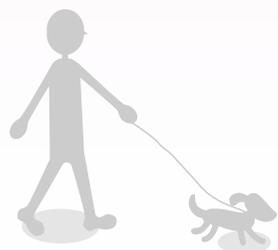
「歩くまち・京都」憲章



- 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

- わたくしたちの京都は、長い歴史の中で、先人から受け継いだ歴史、伝統を守り育てながら、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。



「歩くまち・京都」憲章

「歩くまち・京都」憲章

わたしたちの京都では、市民一人一人は、

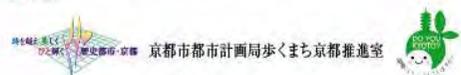
1 健康で、人と環境にやさしい、歩いて楽しい暮らしを大切にします。

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。

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。

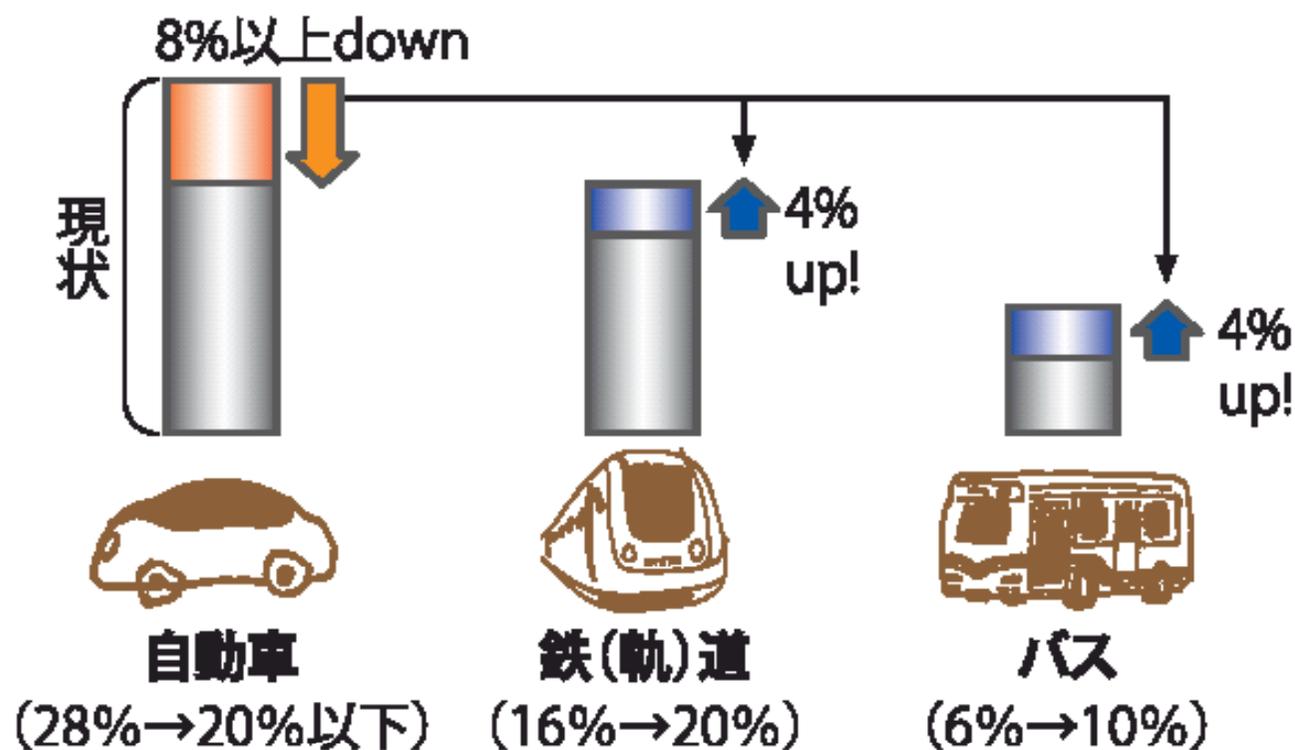


京都市印刷物第212223号



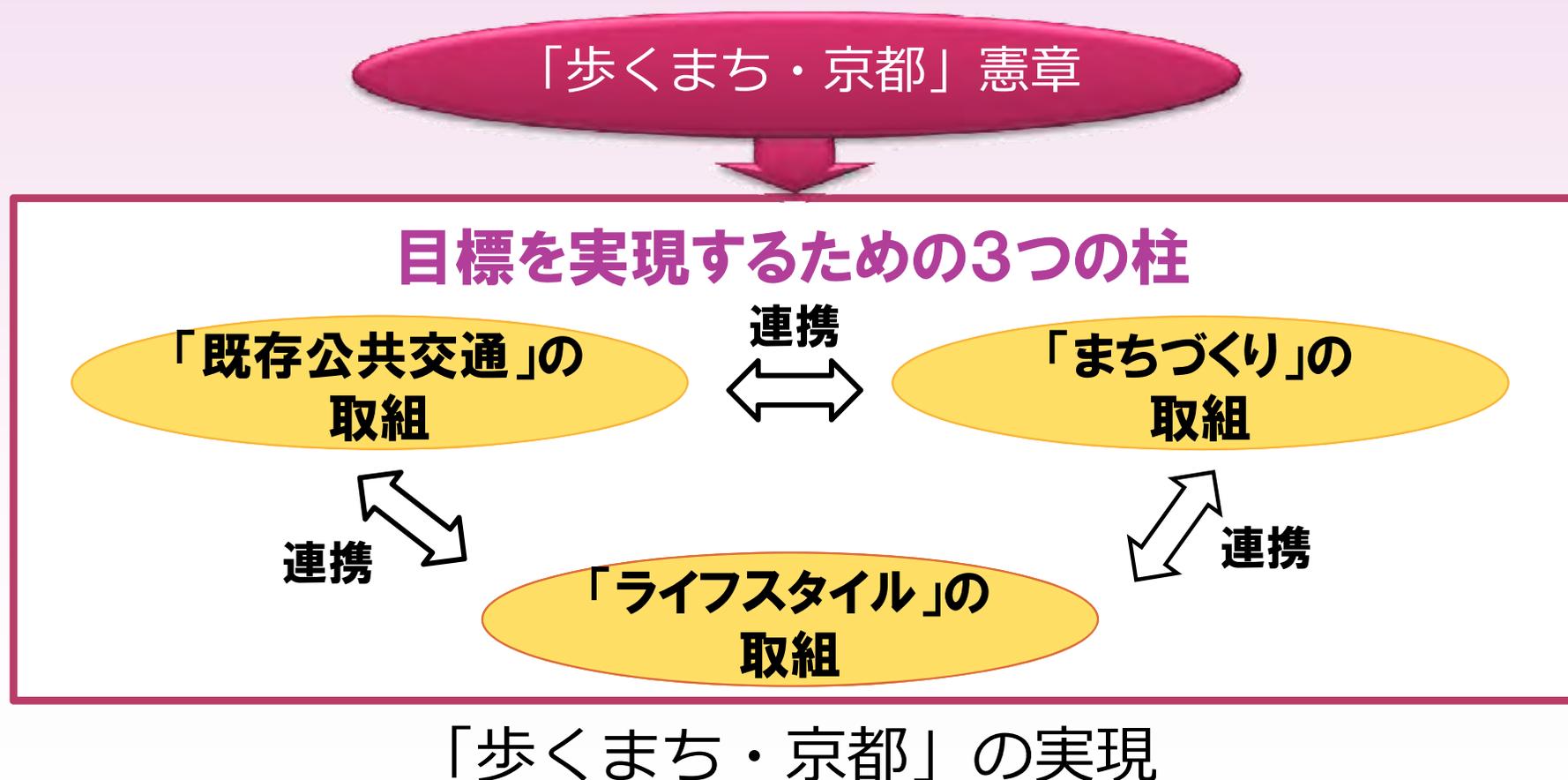
「歩くまち・京都」総合交通戦略の目標

- 「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。
- そのために、「自動車」の分担率を現状の28%から20%以下にまで下げていく、脱「クルマ中心」社会を目指します。



「歩くまち・京都」総合交通戦略の策定

- 憲章の理念を実現するために、3つの柱に基づく88の実施プロジェクトを掲げた「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」への取組 「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。
- 様々な取組を通じて、「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。



京都フリーパスの創設

「歩くまち・京都」への取組 「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とおりの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。
- 市民・観光客の皆様は、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(プロジェクト)として大規模に展開しています。

- ◆「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%)

京都市内発の
自由目的自動車
トリップ数の
約2%に相当

年間約140万トリップの自動車削減、
年間約3,700トンのCO₂削減が見込まれました。

「歩くまち・京都」への取組 「まちづくり」

- 「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。
- 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。



四条通のランジットモール化



未来の公共交通の充実

観光地の現状

□ 主要観光地での交通渋滞

□ 例えば, 京都駅→嵐山

クルマ:1時間以上

(観光シーズンの一般的所要時間)

電車:16分

□ 限られた歩行空間に, 多くの歩行者



クルマの流入による渋滞(嵐山)



観光客で混雑する状況(五条坂)



クルマの流入による渋滞(東大路通)

まちなかの現状

- 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)

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

*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

ロードプライシングの検討



- 平成24年度から、ロードプライシング研究部会(仮称)を設置し、京都市におけるロードプライシングについて、利害得失を整理することにより導入に向けた具体的な検討を実施する予定です。
- 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”を築き上げてきました。今後とも、まちをクルマから取り戻す方策を、推進してまいります。