

京都市公共交通の再生

2010. 6. 19

都市創生交通ネットワーク@関西

1. 市民・事業者・行政のパートナーシップの確立

京都市公共交通の再生の第一歩として、市内交通を取り巻く「市民」、「事業者」、「行政」の三者が協力・連携して支援する体制を確立することが不可欠です。(三位一体)

(1) 行政の情報開示と市民参加の仕組みづくり

まず、行政において必要とされるのは、交通政策に関わる具体的な改善施策を市民目線の徹底により情報開示をしていくことです。

一方、市民側は、行政や事業者と各種市民団体との連携による公共交通の公共交通改善策を市民協働で実施していくことが求められます。

表 1.1 市民への広報の充実と市民協働体制の確立のための視点

具体的な情報開示	(市民目線の徹底) ・各種計画の早期段階での情報公開 ・各種アンケート結果等の調査結果の随時公開 ・広報体制の再構築
市民参加の仕組み	(市民との連携による地域交通の再構築) ・事業者、市民、行政が一体となった検討体制と運営協議会の設立 ・障害者や高齢者団体の要望、意見の積極的導入 ・市民サポーター制度の導入(マイレール意識の醸成) ・沿線住民、NPOとの連携 ・アドプトバス停制度の導入(市民の自発的参加による駐車場の維持、美化) ・一般利用者、市民も含めた運営協議会の定着 ・市外他地域との連携

(2) 包括的な交通政策と関連部局の連携体制



加えて行政においては、包括的な交通政策を推進するために、セクションの縦割りにおける部分最適ではなく、市民目線による全体最適を実現することが必要です。その上で、関連する部局との連携体制を整えるために、**部門間統合戦略を実現**することが必要です。

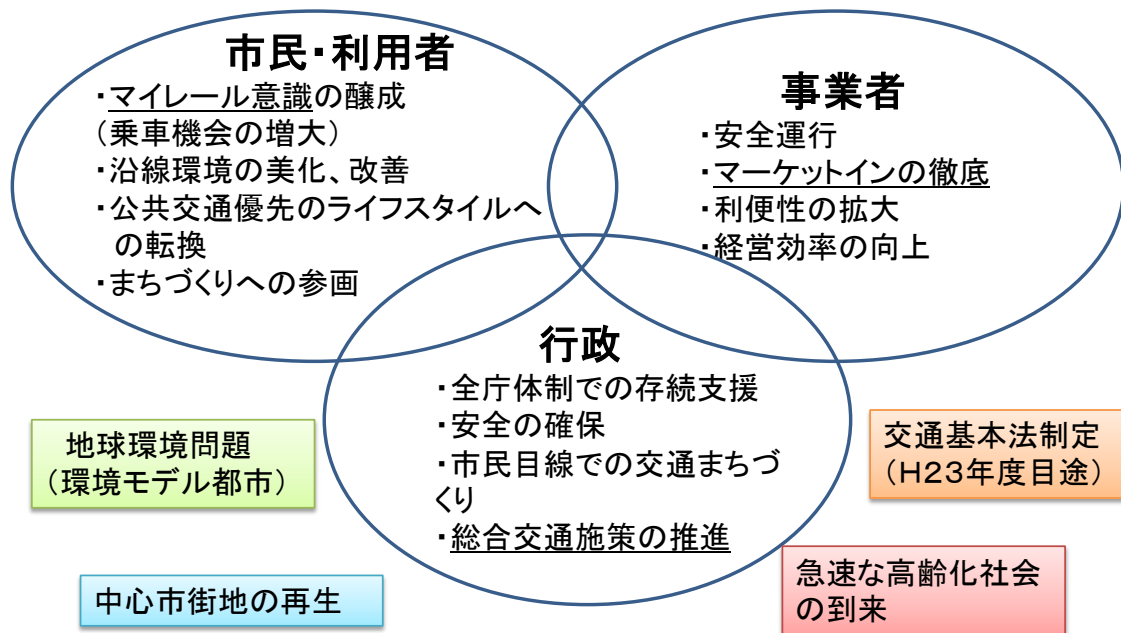
京都市では既に「歩くまち京都」の取り組みを全庁体制で取り組んでいるが、実効ある具体的施策の早期推進が求められます。

表 1.2 庁内推進体制確立のための視点

包括的な交通政策の推進	(部分最適でなく市民目線による全体最適の実現) ○推進体制 ・利用者、事業者、行政が一体となった検討体制の確立と施策の推進 ・交通政策所管部門の一元化 ・事業者と共に汗をかくシステムの構築(鉛と鞭の政策) ○具体的検討課題 ・市内公共交通ネットワークの再編 ・適切な目標達成と抜本的な経営改善の実施
関連部局との連携体制	(部門間統合戦略の実現) ○クロスセクション施策の推進 ・まちづくりや再開発部局、観光部局等関連部局との連携体制の確立 ・高齢者、福祉施策、環境施策との連携と具体的施策の推進

市民・事業者・行政のあるべき姿

My Rail、Market in、Mobility Management 3Mの徹底



三位一体の取り組みが必要であるが、主役は市民・利用者

京都交通局はある意味で、行政と事業者が一体であるが、相互が緊張感を持った取り組みが必要であり、事業者である京都市交通局は年度の経営改善目標をあらかじめ市民、利用者に提示し、その成果を年度末に公表していくことが求められます。また、その成果はこの3者で評価されるべきです。

2. 市内公共交通を基軸とした国際観光都市まちづくりの推進

市内公共交通を基軸としたまちづくりに関連する施策の具体例を表 2.1 に示す。国際観光都市にふさわしいまちづくりの実現、環境モデル都市・京都の実現、安心・快適な生活の実現の側面から、全国ばかりでなく世界の範となる「公共交通優先」都市をめざすべきです。

表 2.1 公共交通を基軸とした国際環境都市まちづくりの推進のための施策

<p>(1) 国際観光都市にふさわしいまちづくりの実現</p>	<p><歴史と文化を生かした、歩いて楽しいまちの創生> ○中心市街地の活力創出と住みよいまちの創生 ・中心市街地への店舗進出、歴史的建造物維持へ助成的誘導措置 ・地域住民、事業者の自律性を促すインセンティブ策の検討、実施 ・歩行環境の改良(石畳の路、緑と花の空間)、自転車道の整備など、既存インフラの活用と改良の推進 ・トランジットモールの実施 ・市外からの私的交通の流入規制、通過交通の排除と無秩序な開発への規制強化 ・街や歩行連続性を分断する歩道橋の撤去、交通セルの実現 ○古都の歴史と文化を活かした都市魅力の創生 ・町並み景観の形成、歴史的観光資源の活用 ・観光拠点地区での回遊性の向上 ・外人宿泊観光客への2日間用格安観光チケットの新設 ・宿泊施設との連携強化(ホテルでのチケット販売)</p>
<p>(2) 環境モデル都市の実現</p>	<p><公共交通と自転車優先のまちの創生と環境との共生> ○過度な自動車依存社会からの脱却 ・中心市街地からの「資源と空間を浪費する乗用車」使用の縮減 ・公共交通優先交通信号の導入拡大 ・トランジットモール、パーク&ライドの実現 ・駐車場附置義務条例の改正 ・公共交通、歩行者、自転車への自動車空間の抜本的再配分 ・私的交通での入洛排除施策の推進 ・「エコ通勤制度」「ノーマイカーデー」の徹底実施 (ノーマイカーデーについて毎月16日から毎金曜日実施に拡大) ○環境配慮型の道路空間実現 ・歩道整備、美化、LED照明の導入、無電柱化の推進 ○自転車の活用 ・駐輪場設置拡大(サイクルアンドライドの拡大) ・レンタサイクル、サイクルシェアの導入、自転車道の整備 ・レンタサイクルと鉄道・バスとの割引措置 ・バス郊外路線での自転車運搬制度の検討</p>
<p>(3) 安心・快適な生活の実現</p>	<p><障がい者や高齢者が安心して移動できるまちの創生> ○交通結節改善などによる交通バリアフリーの実現 ・人や環境にやさしいユニバーサルデザインの導入 ・歩行連続性の確保 ・交通結節の改善と交通バリアフリーの実現 ・歩行情報システムの導入 ○公共交通優先理念の確立 ・高齢者、カーシェアリング移行者への公共交通優遇利用措置の導入 ・免許返納高齢者へのインセンティブ導入</p>

自動車交通の公共交通へ誘導、歩行者空間の形成、公共交通ネットワークの連携をパッケージとして展開することが、市内交通の再生のためだけではなく、人と環境にやさしい交通を実現し、国際観光都市にふさわしい取り組みとして求められます。

世界に誇れる観光都市として、また環境モデル都市として、次世代に誇れる、クルマに過度に依存しない、公共交通優先のまちづくりが求められている今こそ、その一步を踏み出すときです。

3 利用促進施策

市内公共交通の利用促進に関連する施策の具体例を表 3.1 に示す。市民による理解と支援、鉄道・バスの連携、利用者の視点に立ったサービスの側面から、市民・事業者・行政が連携しながら施策を着実に実行していくことが必要となります。

表 3.1 京都市内公共交通の利用促進のための施策

(1) 市民による理解と支援	<p>(市民による利用促進のための取り組み)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○市民意識の転換 <ul style="list-style-type: none"> ・私的交通から公共交通優先社会に向けての、各種広報、意見交換会の開催 ・公的機関、教育現場での私的交通手段の原則禁止(背中を見せる) ・公用車の削減、議員駐車場の原則廃止 ○公共交通の利用支援 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を利用したイベントの企画、学校遠足の実施 ・貸切車両を用いたイベントの企画 ・バス停の清掃活動 ・関連グッズの製品化と販売
(2) 鉄道・バス・タクシーとの連携	<p>(ハード・ソフト一体となったシームレス交通の実現)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○乗り換えが容易な「ハード」 <ul style="list-style-type: none"> ・JR、私鉄、地下鉄主要駅におけるバス・乗り換え施設の設置(ダイヤ改善、乗継割引の充実策を含む) ・交通結節点のバリアフリー化、結節の抜本的改善 ○利便性の高い「ソフト」 <ul style="list-style-type: none"> ・各社共通で鉄道、バスが一体となる市内ゾーン運賃制度の導入(社会実験から本格実施へ) ・バス・地下鉄運賃の均一料金化など運賃体系のシンプル化 ・1日フリー乗車券の販売促進(市機関、コンビニでの販売) ・バスでのPITAPA導入 ・ICカードシステムの導入等によるバス、鉄道乗り継ぎ割引 ・電子マネーとしてのICカード活用(提携店との連携) ・鉄道駅、バス停の統一(例: 四条(地下鉄)、四条烏丸(阪急)) ・ペット運賃の導入 ・高齢者運賃施策(敬老パス)の抜本的見直し ○タクシー利用環境の改善 <ul style="list-style-type: none"> ・乗り場の改善(公共交通としての位置づけ)、公共交通との乗り継ぎ割引

(3) 利用者の視点に立ったサービス

(市民目線の乗って楽しい便利な交通)

○ノンステップバスの導入拡大など「ハード」の抜本的改善

- ・高齢者や障がい者でも容易に乗車できるノンステップの導入拡大
- ・利用者ニーズにあった路線の再編成と停留場新設
- ・公共交通優先信号導入、急行バスの拡大による路線バスのスピードアップ
- ・バス接近表示の設置

○市民ニーズに応じた「ソフト」の提供

- ・「乗客ニーズ」の適宜把握と改善プロセスの開示
- ・一日乗車券の入手手段拡大、事業者への補助、販売箇所の拡大
- ・買い物客への乗車券配布(商店街、百貨店などとの連携)
- ・周辺店舗で、公共交通利用客に対する優遇サービス割引等)の実施
- ・国際化を意識した多言語情報の提供
- ・観光「バスマップ」、沿線案内、時刻表の作成、インターネット配信
- ・観光アテンダントの配置
- ・記念グッズ、記念乗車券の販売

4. おわりに

・「歩くまち京都」は挑戦的目標を掲げた環境モデル都市としても、また、国際観光都市としても、これらにふさわしい画期的なプランであると認識しています。

・「歩くまち京都」の実現は京都市公共交通の再生に懸っています。各種計画に基づき、公共交通のネットワークの整備を中心に、できることから速やかに改善実施することにより市民意識の転換を図っていただきたい。

・「歩くまち京都」の総合交通戦略の目標達成のために、脱「クルマ中心」社会を目指し、目標値である自動車分担率を28%から20%以下に向け、市民、事業者、行政が一体となった公共交通優先の社会を実現していただきたい。

以上

