

未来の公共交通まちづくり検討部会

検討項目の考え方(骨子案) 参考資料

平成21年1月27日 京都市

未来の公共交通まちづくりの目標

京都の「交通まちづくり」は何を目指すか

世界の流れは「人と公共交通優先型社会」へ

【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



- 京都の誇りや魅力を守り育て、後世に残していくため、**人が主役**の魅力あるまちづくりを構築
- 地域主権時代の全国のモデルとなる、**歩いて楽しいまちの実現**を目指す。

「人が主役の道づくり・まちづくり」を目指す 「歩くまち・京都」戦略

世界の大都市の中で最少の「自動車分担率」**20%**以下(←28%)を目指す
「非自動車分担率」80%超 (徒歩・二輪50%超、鉄道20%(←16.3%)、バス10%(←5.5%))

■自動車利用を抑制した歩行者優先のまち (歩行空間の復権)

- ① 「歩行者優先憲章」を日本で初めて策定
- ② 市内最大の繁華街(四条通)のトランジットモール化など
世界に誇る歩行空間の復権
- ③ 街路樹で覆われた「道路の森」づくり
- ④ 恒常的なパーク&ライドと、ETC等のICTを活用した
ロードプライシングの併用



四条通トランジットモール化
(昨年10月全国初の社会実験実施)

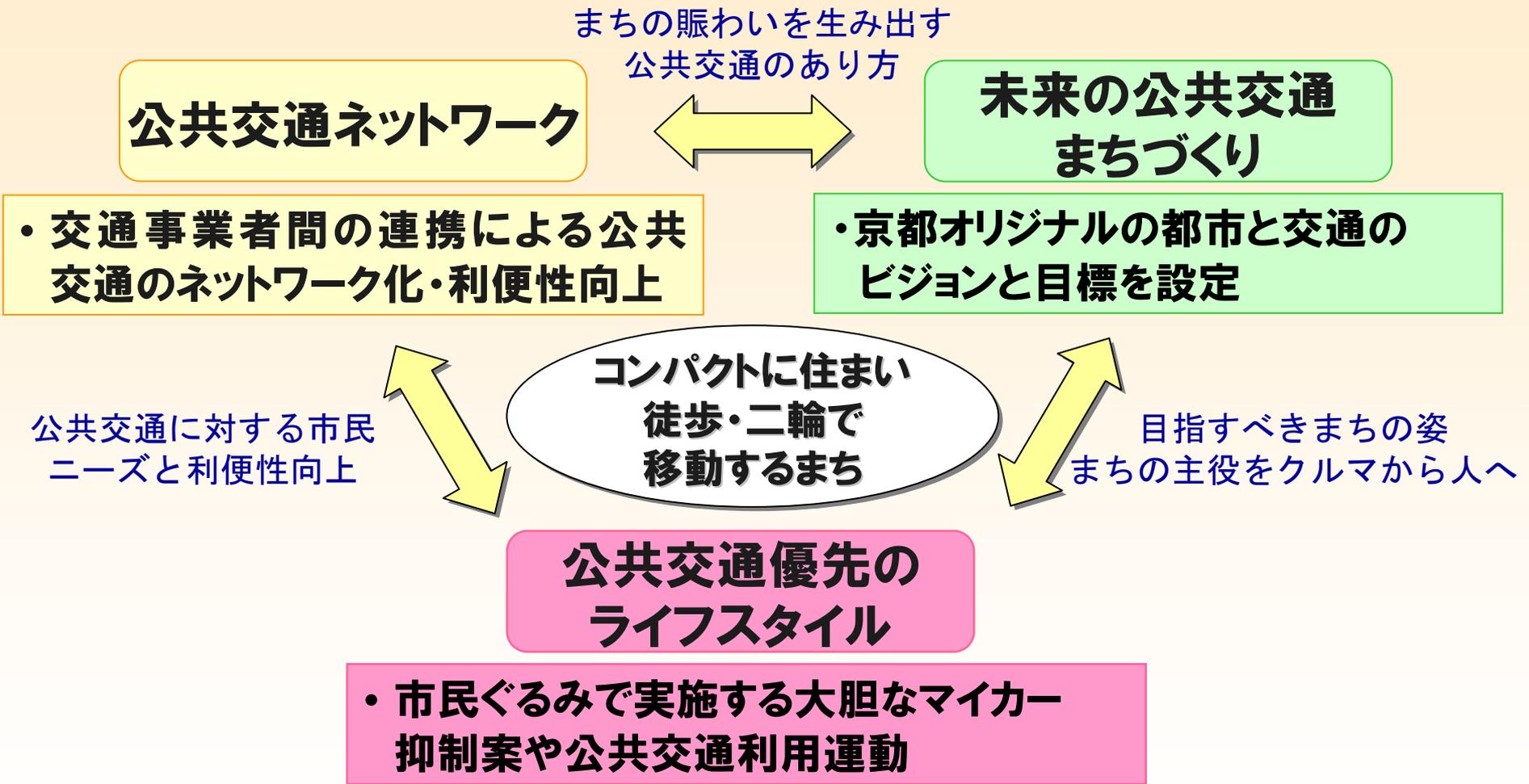
■自転車・公共交通機関を便利に使えるまち

- ① 都市型レンタサイクル、自転車走行環境の整備、都心部駐輪場の倍増
など「自転車がよく似合うまち・京都」の実現
- ② バス優先・専用レーンの徹底 (乗客数倍増目標)
- ③ 市南部の開発地域における「高機能バスシステム」の導入
- ④ LRTや電気バスなど新しい公共交通システム検討
(市バスをバイオディーゼルとのハイブリッドによるノン・カーボン化)



高機能バスシステム IBT
“Intelligent Bus Transit” (イメージ図)

各検討部会の連携



各部会の十分な連携を図りながら効果的な施策を検討

他の部会での主な意見

公共交通優先のライフスタイル検討部会におけるご意見

- 意識改革とともに駐車場条例の見直し等、クルマ利用を促進する条例を見直していくことを並行して進めるべきである。
- アンケートはポジティブな結果であるのに、現実のクルマ利用は増加傾向にあるということを考えると、本当はクルマから転換したいのに周辺環境がそれを許さないのではないかとさえ思える。
- 一部の人々がクルマ利用を控え、渋滞が解消した結果、クルマ利用を控えなかった人が得をして、クルマ利用を控えた人は損をすることのないように配慮する必要がある。
- 実際にクルマを控えて頂くためには、地域別の特性を踏まえて、都心部から優先的に取り組んでいくべきである。

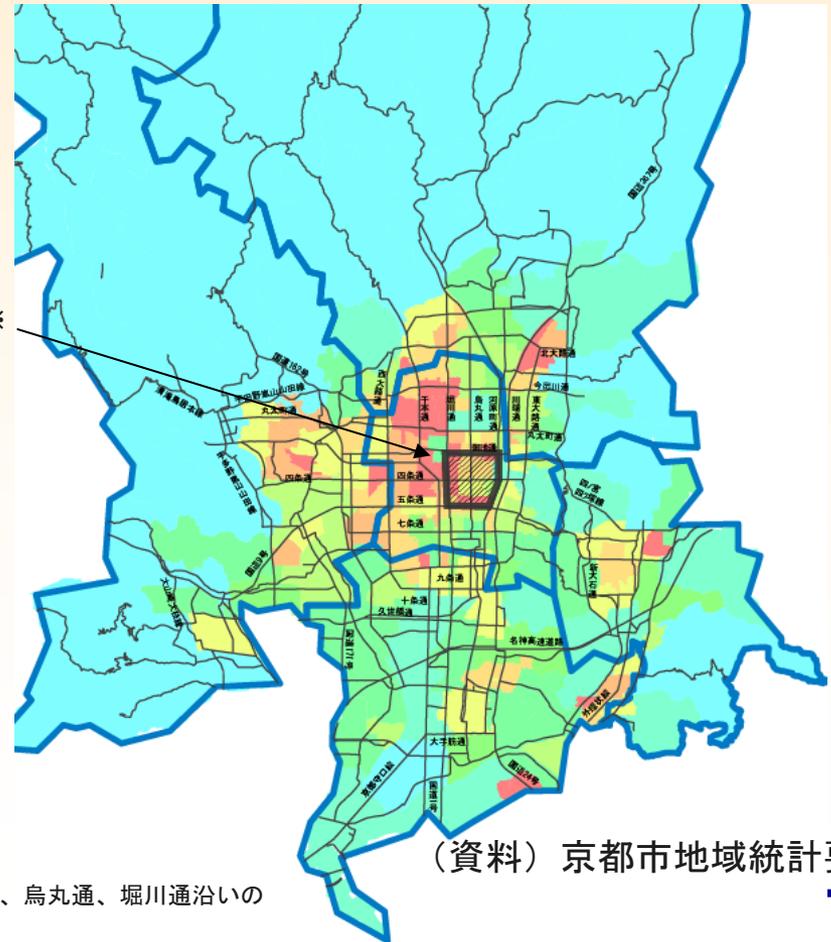
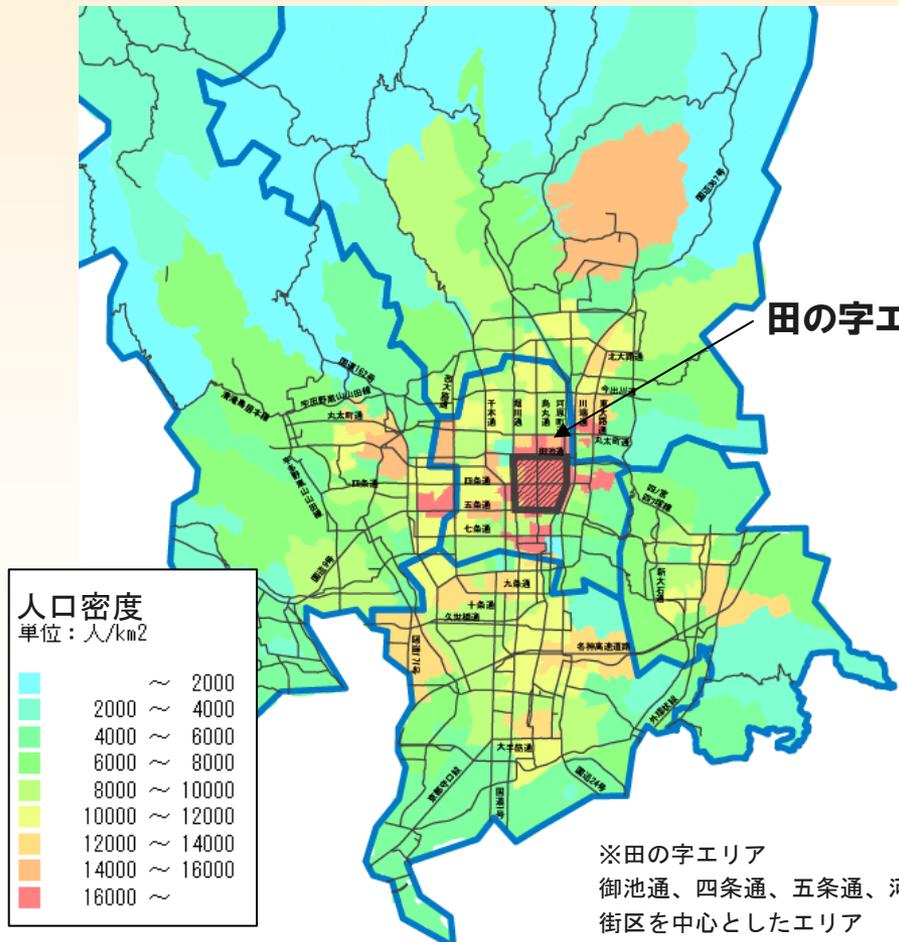
地域別の未来の交通体系のあり方

京都市における夜間と昼間の人口特性

- 夜間人口は、道路の多い市街地に分布
- 昼間人口は、京都市外からの流入により総体的に密度が高くなるとともに、田の字エリア※に人口が集中

<昼間人口密度>

<夜間人口密度>



田の字エリア※

※田の字エリア
御池通、四条通、五条通、河原町通、烏丸通、堀川通沿いの街区を中心としたエリア

(資料) 京都市地域統計要覧

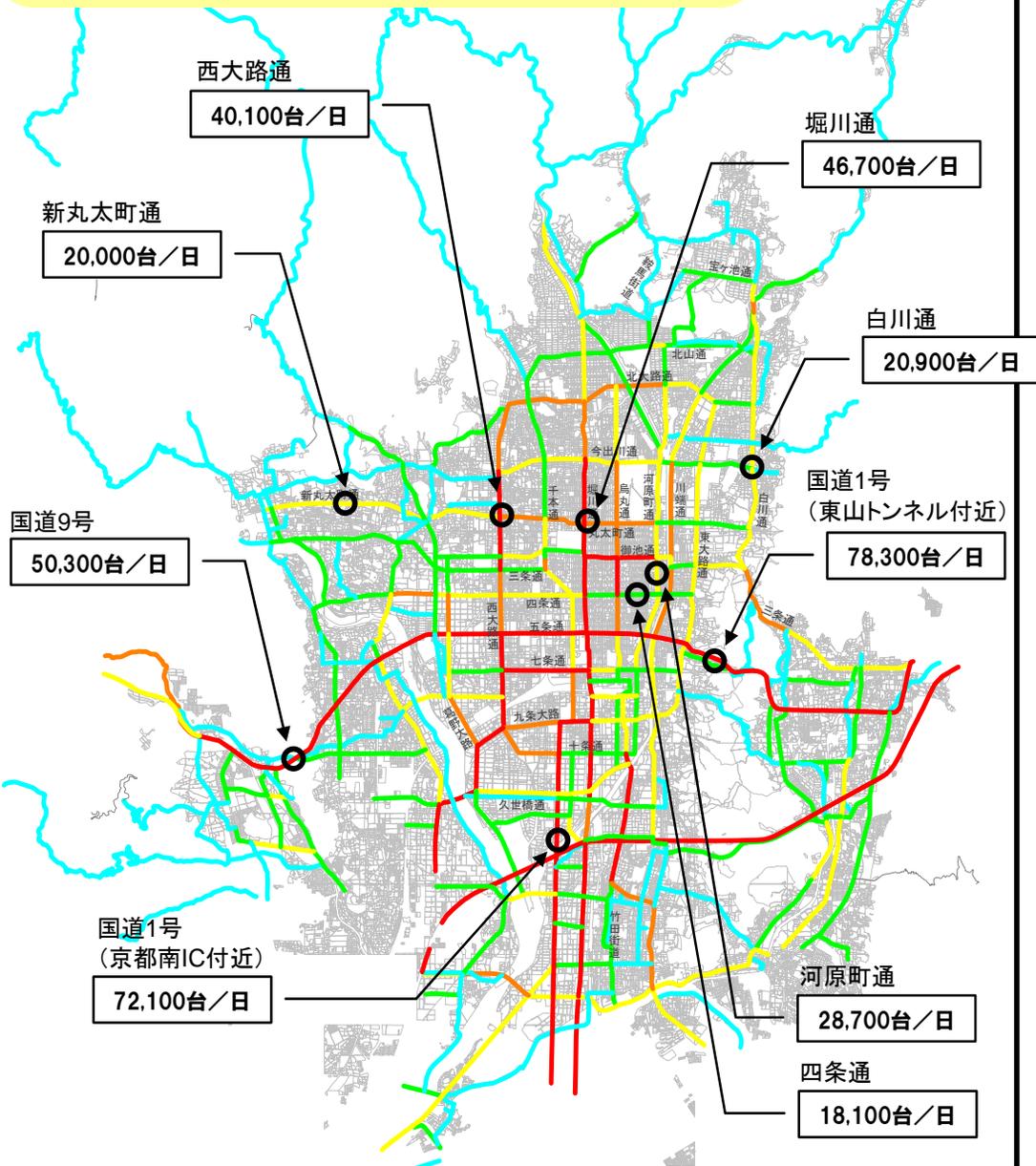
京都市の交通特性(自動車交通量)

平日の交通量 (平成17年道路交通センサス)

・京都市における主要な幹線道路である
国道1号の東山トンネル付近の交通量は、
1日約8万台。京都南インターチェンジ付
近の交通量は、1日約7万台

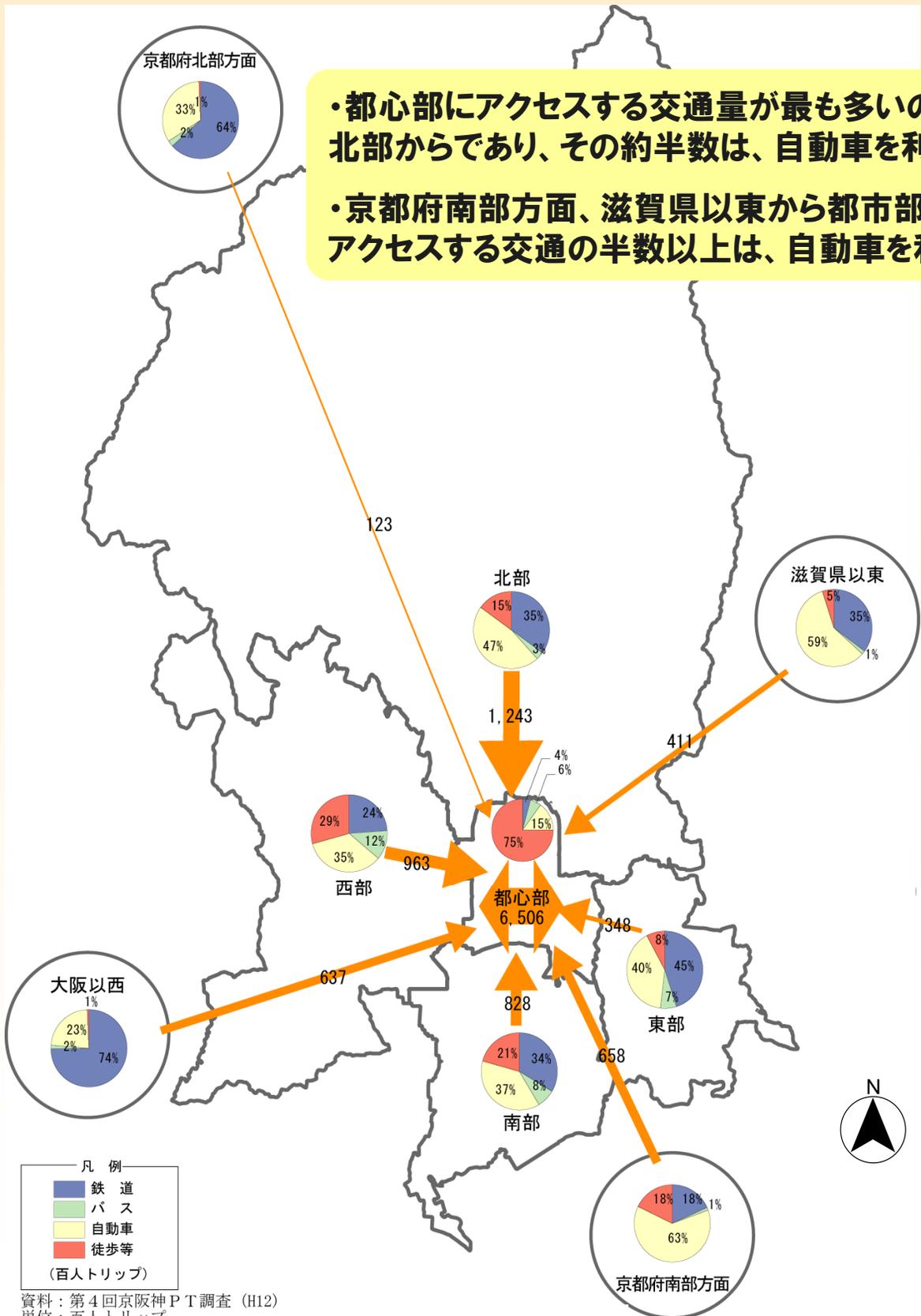
・都心部を南北に貫く堀川通や西大路通
の交通量は、1日約4万台

単位：台



※図中色区分のない区間は、通行不能区間。

都心部アクセス交通の交通手段分担状況

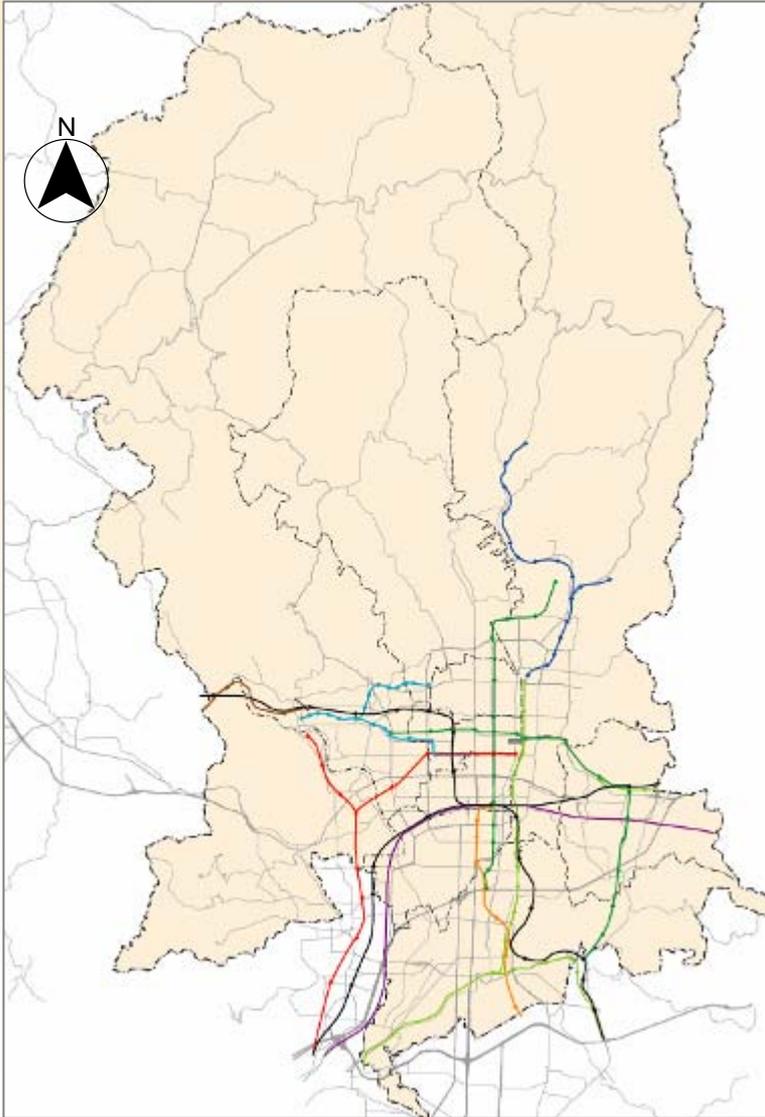
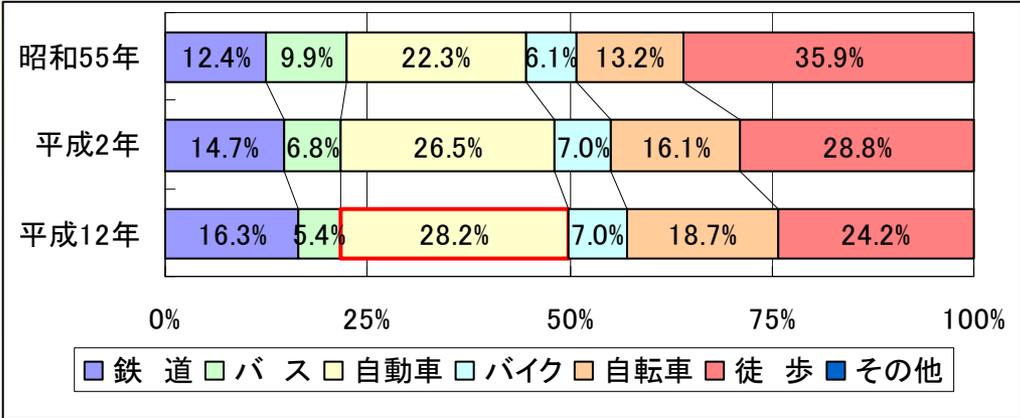


- ・都心部にアクセスする交通量が最も多いのは、北部からであり、その約半数は、自動車を利用
- ・京都府南部方面、滋賀県以東から都市部にアクセスする交通の半数以上は、自動車を利用

京都市の交通特性

【交通手段分担状況】

- 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)

京都市の交通特性

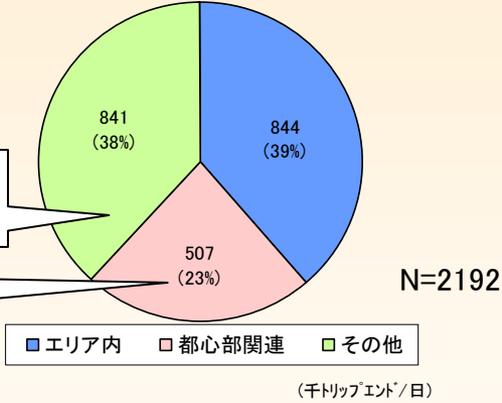
【自動車交通の移動パターン】 (平成12年PT調査における自動車交通 (28.2%)の特性)

・自動車交通のうち、約40%がエリア内交通と都心部以外の地域間交通であり、都心部関連の交通が約20%

自動車交通の移動パターン別構成比

うち、都心部以外⇄京都市外 312(14%)

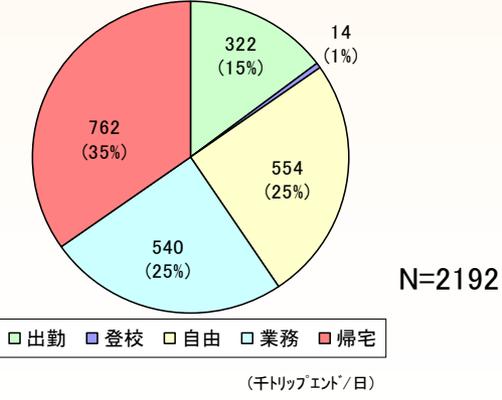
うち、都心部⇄京都市外 70(3%)



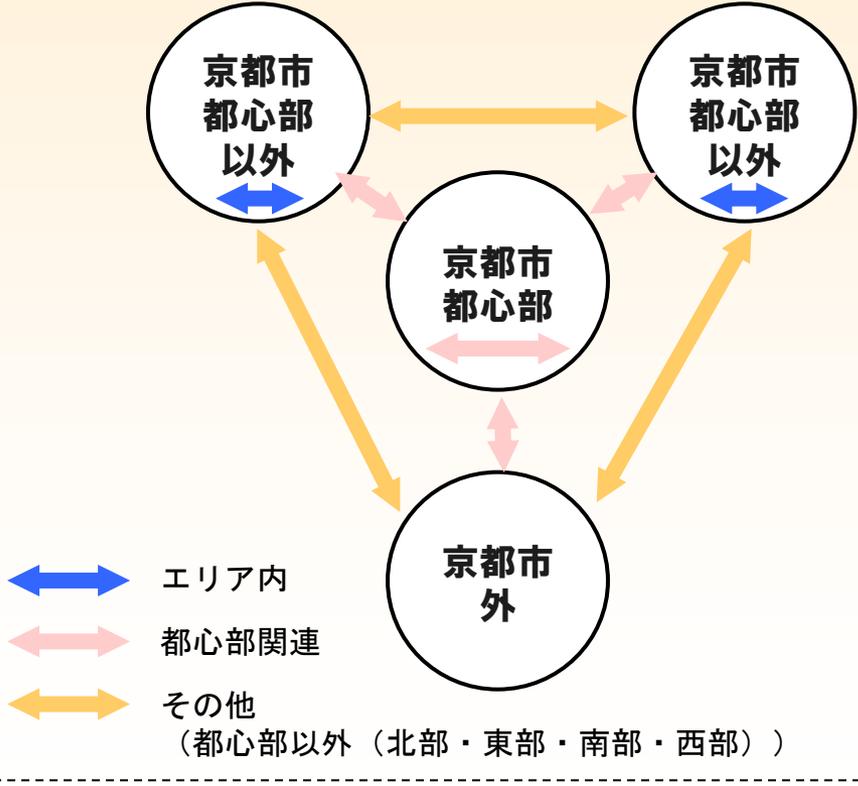
自動車交通の目的別構成比

※自由目的とは
買い物、食事等、
私用のための移動

※帰宅目的とは
自宅への移動



移動パターンのイメージ

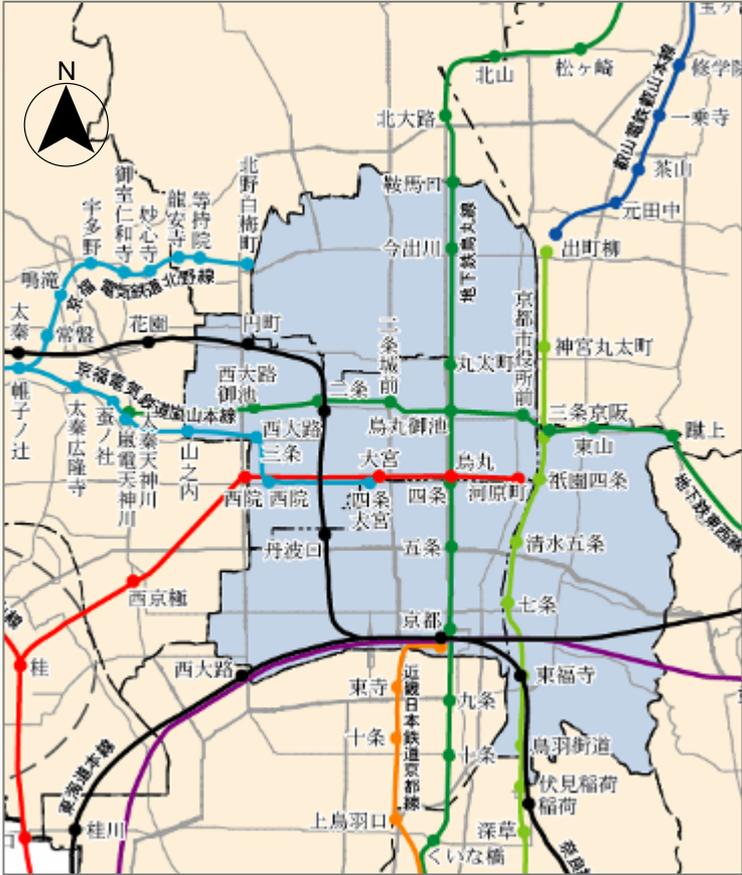
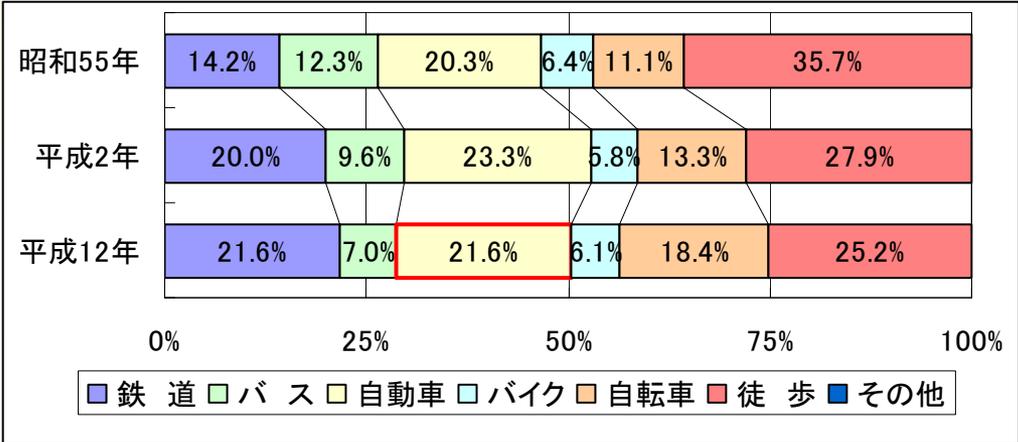


※構成比については、単位未満を四捨五入しているため、総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。
 (資料) 第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査 (PT調査)

都心部(上京区、中京区、下京区、東山区)の交通特性

【交通手段分担状況】

- 商業・業務施設が集積し大量の交通が発生集中するとともに、鉄道のターミナルやバス路線も多く、公共交通の利便性は高い。
- 鉄道21.6%、バス7.0%とともに京都市平均より分担率が高い一方で、自動車21.6%は京都市平均より低い。



※構成比については、単位未滿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)

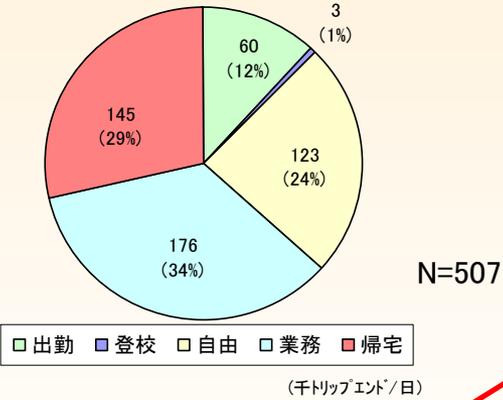
都心部(上京区、中京区、下京区、東山区)の交通特性

【自動車交通の特性】 (平成12年PT調査における都心部の自動車交通 (21.6%)の特性)

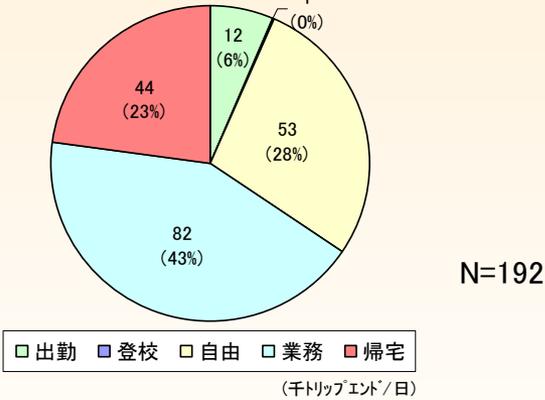
- 目的別では、業務目的が約30%と他地域と比較して高い
- 方向別では、エリア内が約40%と他地域と比較して低い

- エリア内交通では、業務目的が約40%と他地域と比較して高い
- 周辺部関連交通では、業務目的が約30%と他地域と比較して高い

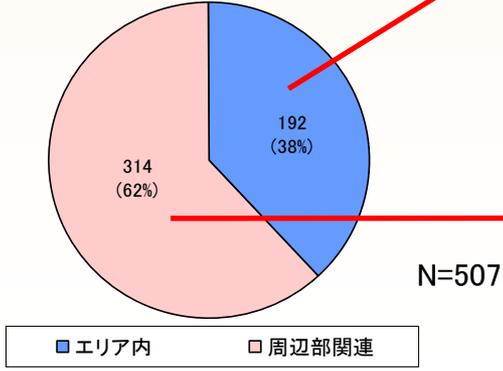
目的別内訳



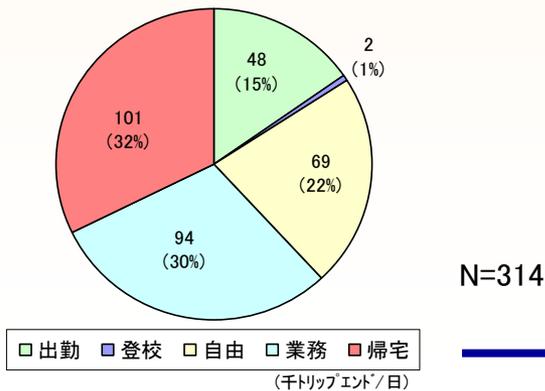
エリア内交通の目的別内訳



方向別内訳



周辺部関連交通の目的別内訳



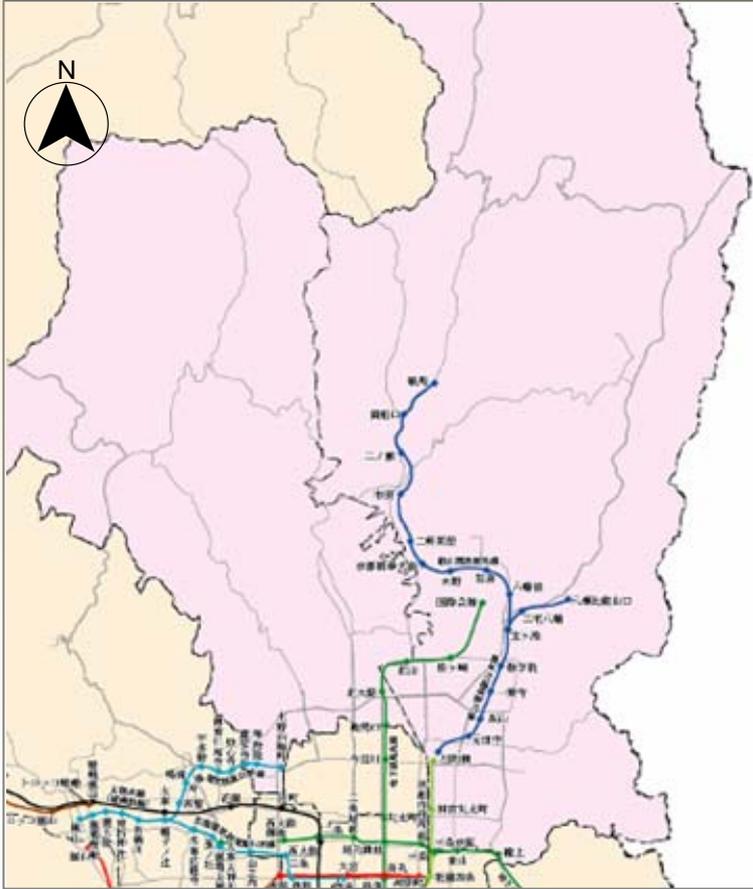
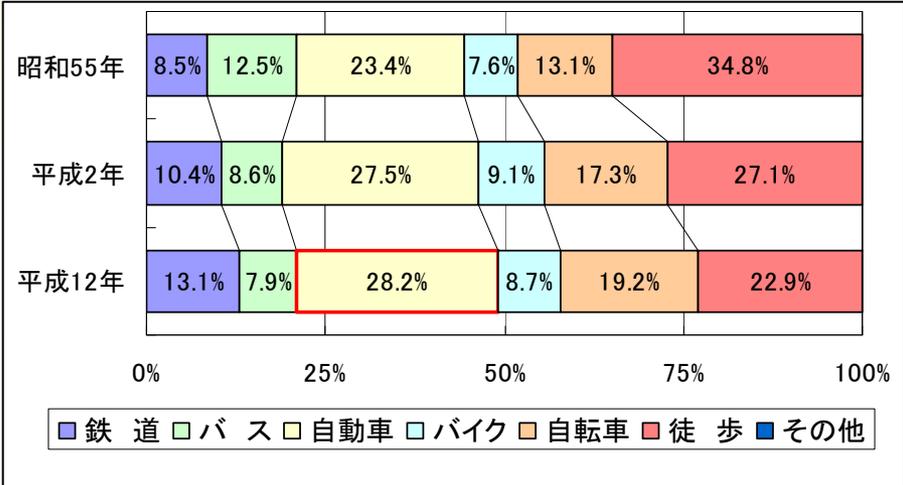
※構成比については、単位未満を四捨五入しているため、総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

(資料) 第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査 (PT調査) (千トリップエンド/日)

北部(北区、左京区)の交通特性

【交通手段分担状況】

- 鉄道は地下鉄烏丸線、叡山電鉄が運行しており、バスは市バス、京都バスが運行している。
- バス7.9%および二輪車27.9%ともに京都市平均より分担率が高い。



※構成比については、単位未滿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。

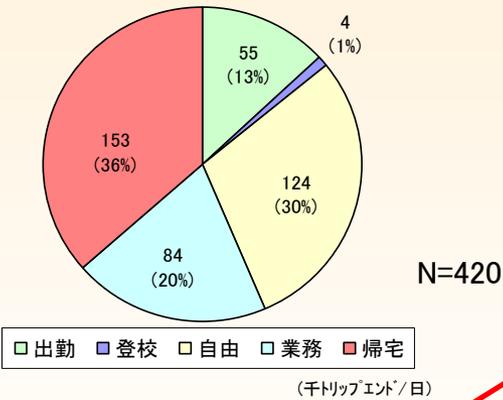
(資料) 第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査 (PT調査)

北部(北区、左京区)の交通特性

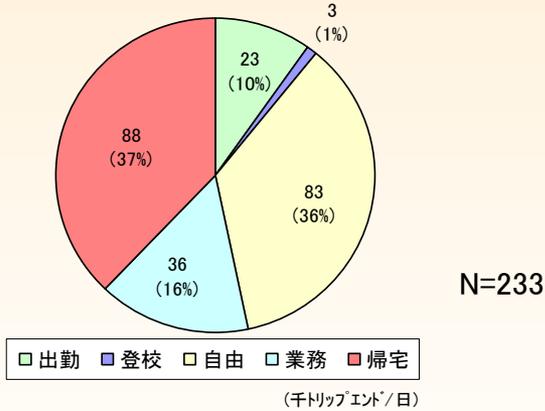
【自動車交通の特性】 (平成12年PT調査における都心部の自動車交通 (28.2%)の特性)

- 目的別では、自由目的が京都市平均より高い一方で、業務目的は京都市平均より低い
- 方向別では、エリア内の交通が約60%と他地域と比較して高い
- エリア内交通では、自由目的が約40%と他地域と比較して高い
- 都心部関連交通では、自由目的が約30%と他地域と比較して高い

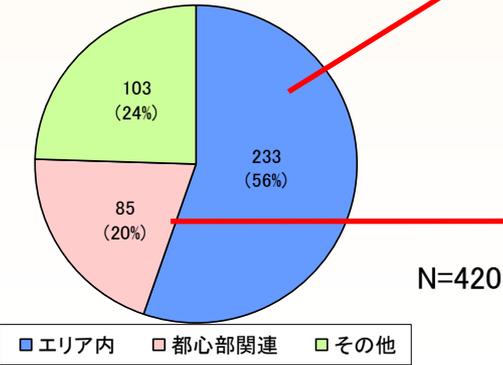
目的別内訳



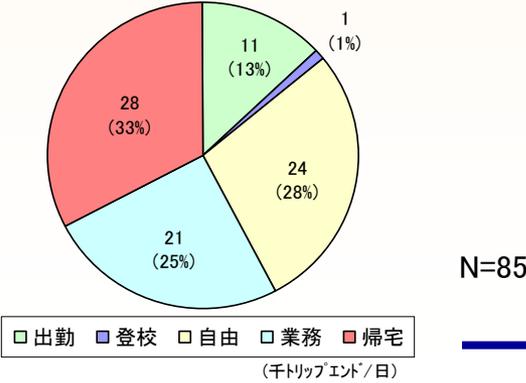
エリア内交通の目的別内訳



方向別内訳



周辺部関連交通の目的別内訳



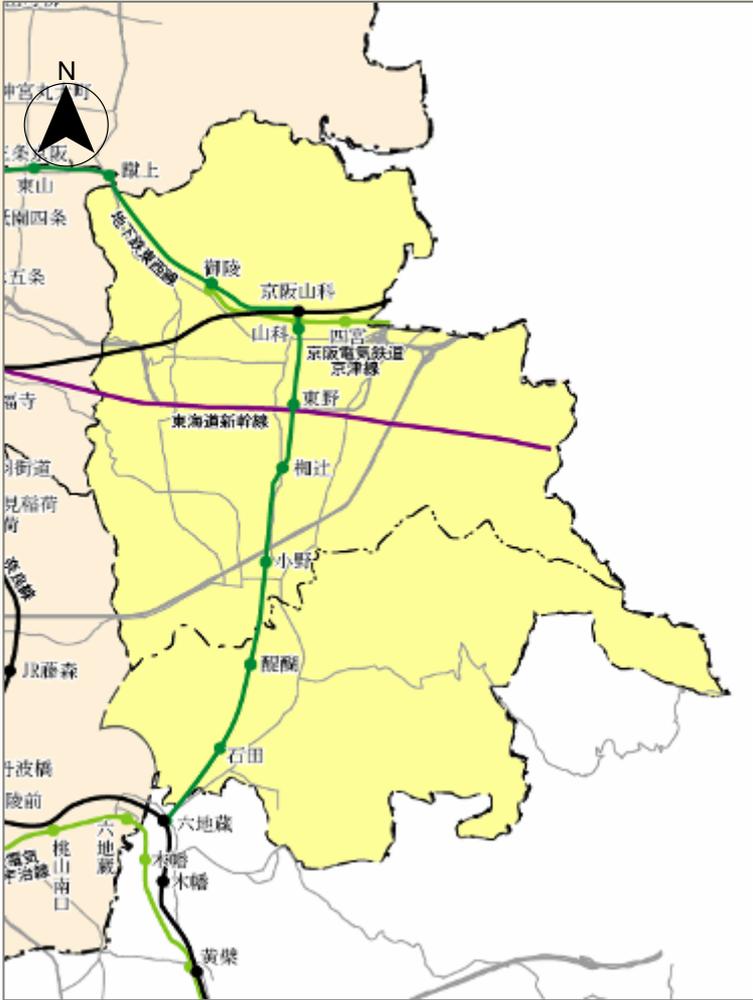
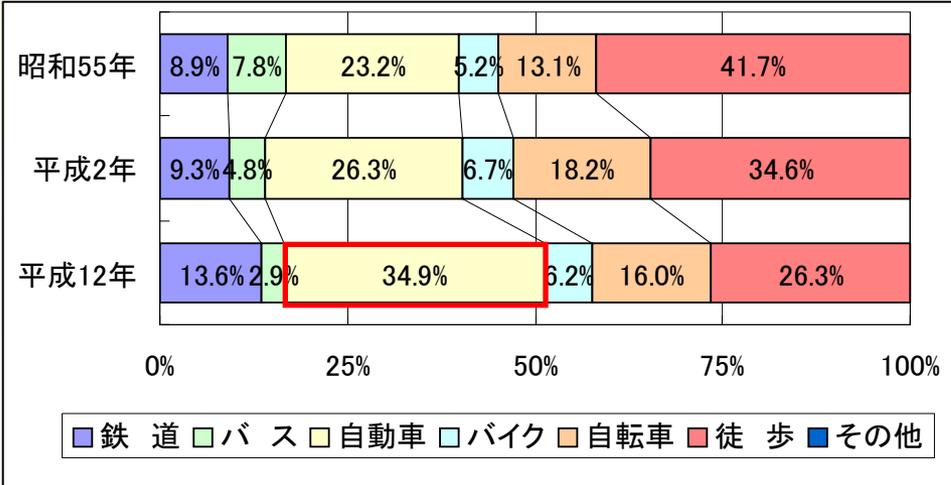
※構成比については、単位未満を四捨五入しているため、総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

(資料) 第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査 (PT調査) (千トリップエンド/日)

東部(山科区、伏見区(東部))の交通特性

【交通手段分担状況】

- 鉄道は平成9年に整備された地下鉄東西線、JR、京阪京津線が運行している。
- バスは京阪バス、京阪シティバス、醍醐コミュニティバスが運行している。
- 徒歩の分担率が平成2年でも34.6%と高い地区であったが、平成12年では26.3%まで減少し、自動車の分担率は34.9%と大きく増加している。



※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)

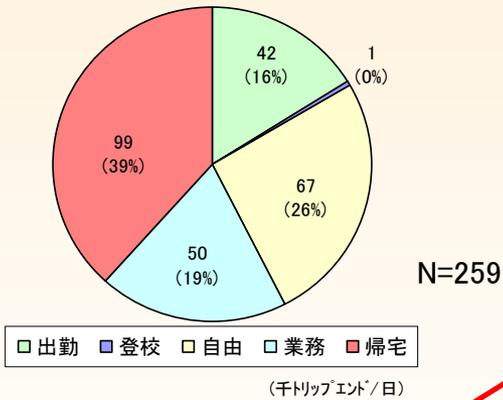
東部(山科区、伏見区(東部))の交通特性

【自動車交通の特性】 (平成12年PT調査における都心部の自動車交通 (34.9%)の特性)

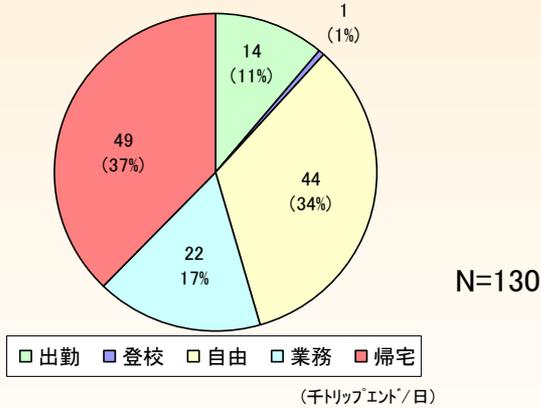
- 目的別では、業務目的が約20%と他地域と比較して低い
- 方向別では、都心部関連の割合が約10%と他地域と比較して低い

- エリア内交通では、自由目的が約30%と他地域と比較して高い
- 都心部関連交通では、業務目的が約20%と他地域と比較して低い

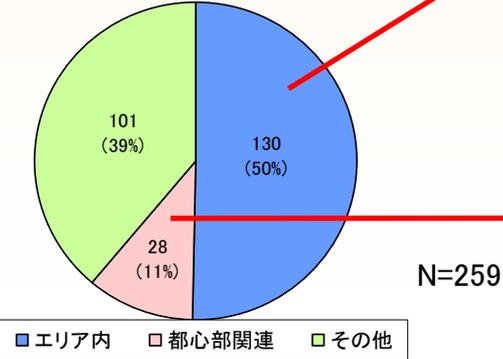
目的別内訳



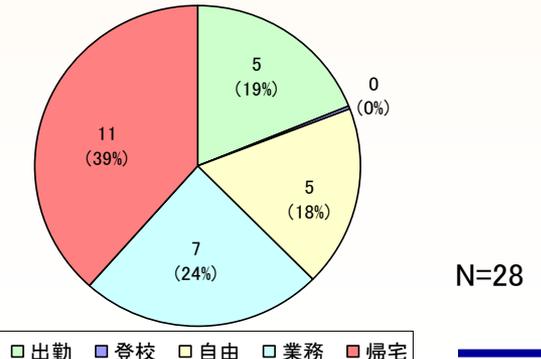
エリア内交通の目的別内訳



方向別内訳



周辺部関連交通の目的別内訳

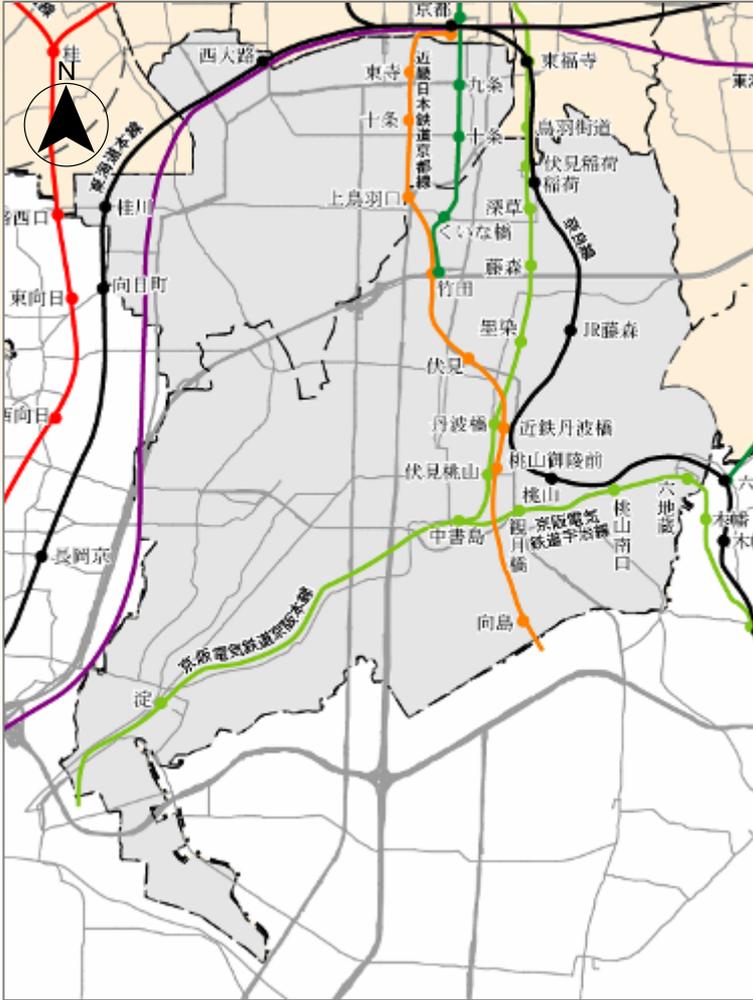
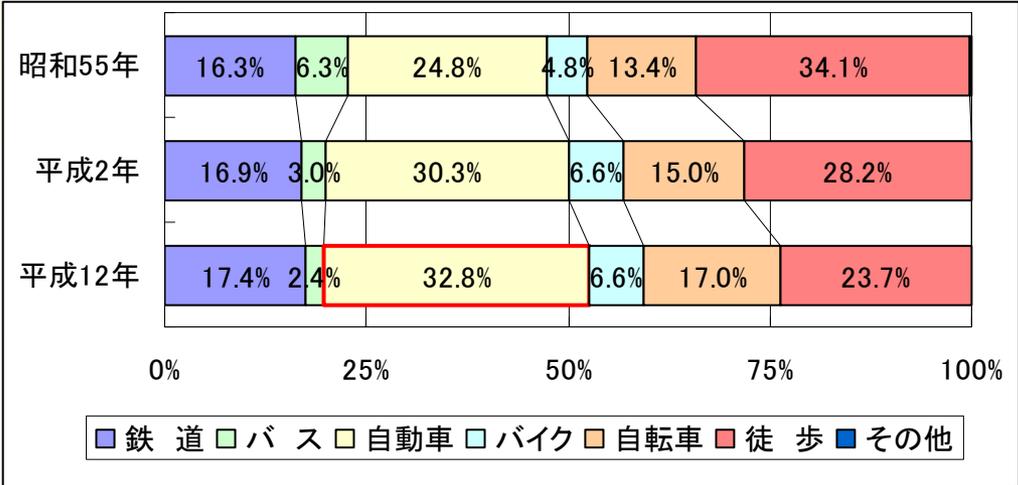


※構成比については、単位未満を四捨五入しているため、総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

南部(南区、伏見区(西部))の交通特性

【交通手段分担状況】

- 鉄道は地下鉄烏丸線、JR、京阪、近鉄が南北に運行している。
- バスは市バス、京阪バス、京阪シティバス、近鉄バス、京阪宇治バス、阪急バス、京阪京都交通、ヤサカバスが運行している。
- 鉄道17.4%および自動車32.8%ともに京都市平均より分担率が高い一方で、バス2.4%は京都市平均より低い。



※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)

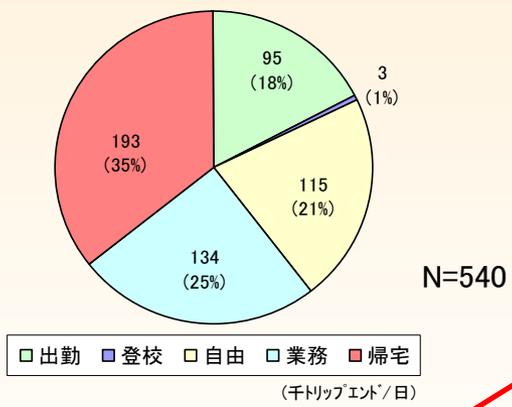
南部(南区、伏見区(西部))の交通特性

【自動車交通の特性】 (平成12年PT調査における都心部の自動車交通 (32.8%)の特性)

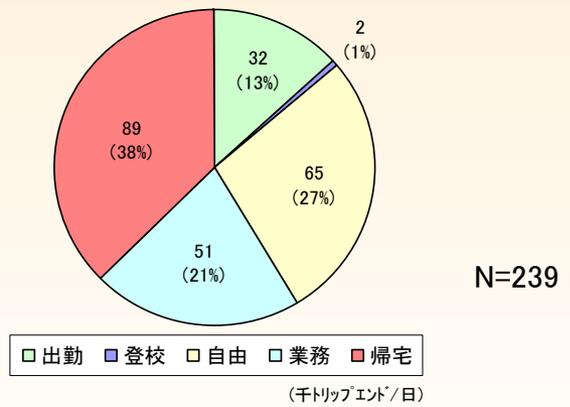
- 目的別では、自由目的が約20%と他地域と比較して低い
- 方向別では、エリア内の交通が約40%と他地域と比較して低い

- エリア内交通では、自由目的が約30%と他地域と比較して低い
- 都心部関連交通では、業務目的が約40%と他地域と比較して高い

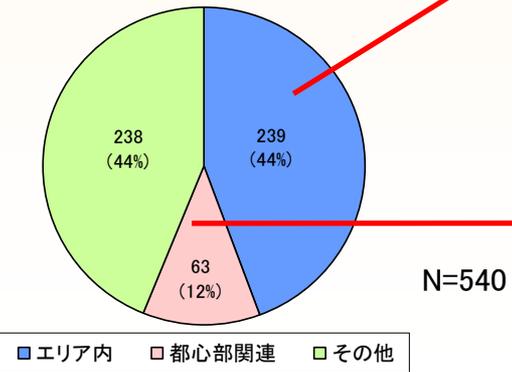
目的別内訳



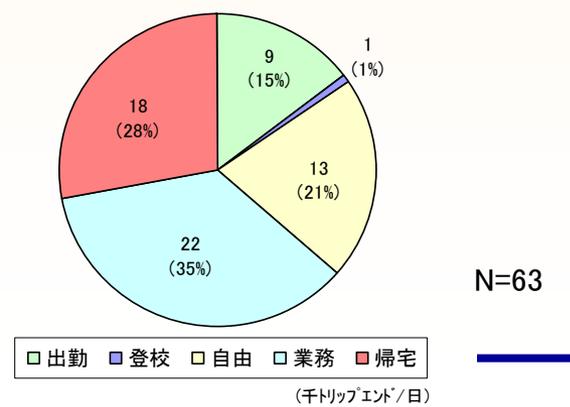
エリア内交通の目的別内訳



方向別内訳



周辺部関連交通の目的別内訳



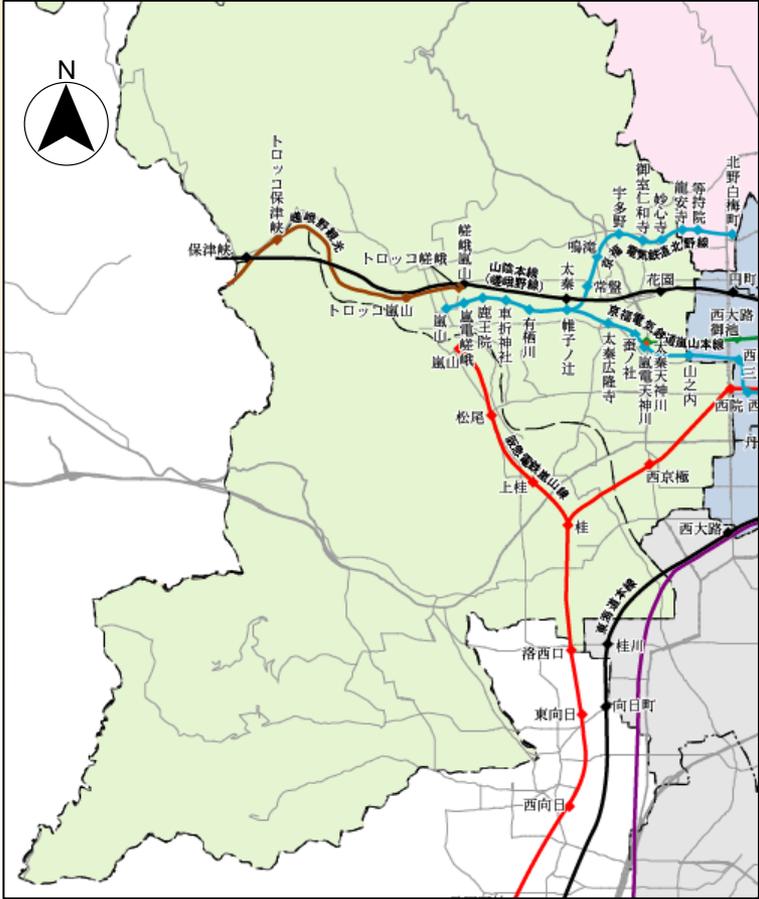
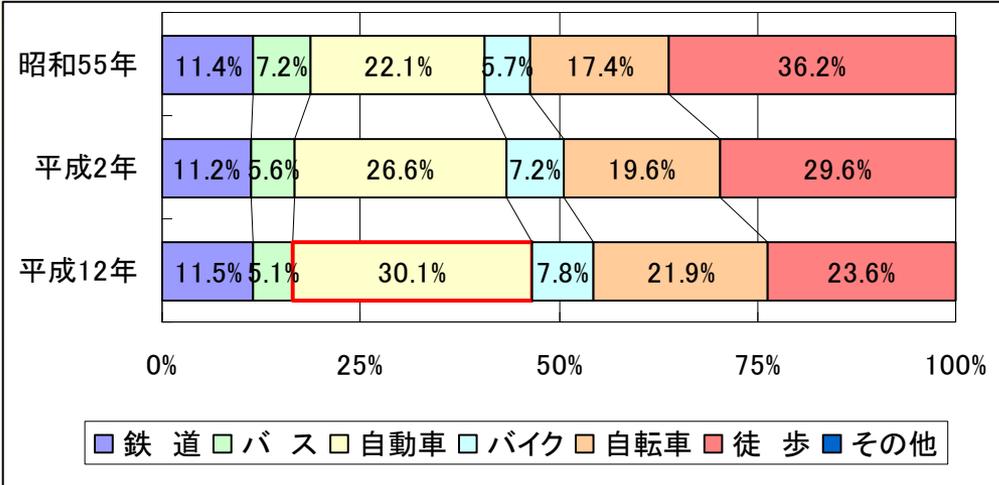
※構成比については、単位未満を四捨五入しているため、総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

(資料) 第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査 (PT調査) (千トリップエンド/日)

西部(右京区、西京区)の交通特性

【交通手段分担状況】

- 鉄道は平成20年1月に延伸された地下鉄東西線、JR、阪急、京福電鉄、嵯峨野観光鉄道が運行している。
- バスは、市バス、京都バス、京阪京都交通、阪急バス、ヤサカバスが運行している。
- 鉄道11.5%およびバス5.1%ともに京都市平均より分担率が低い一方で、自動車30.1%および二輪車29.7%は京都市平均より高い。



※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)

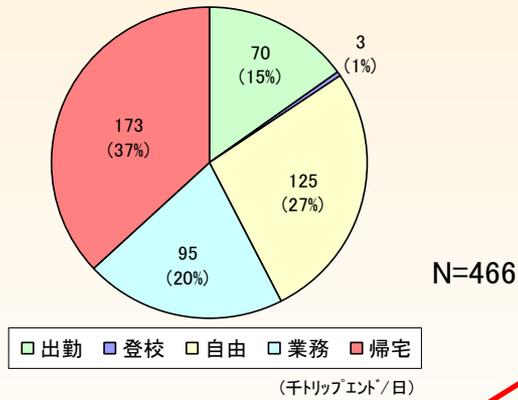
西部(右京区、西京区)の交通特性

【自動車交通の特性】 (平成12年PT調査における都心部の自動車交通 (30.1%)の特性)

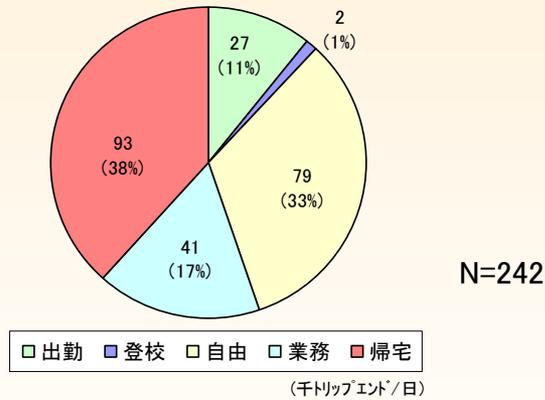
- 目的別では、業務目的が約20%と他地域と比較して低い
- 方向別では、その他関連が約30%と他地域と比較して低い

- エリア内交通では、自由目的が約30%と他地域と比較して高い
- 都心部関連交通では、業務目的が約30%と他地域と比較して高い

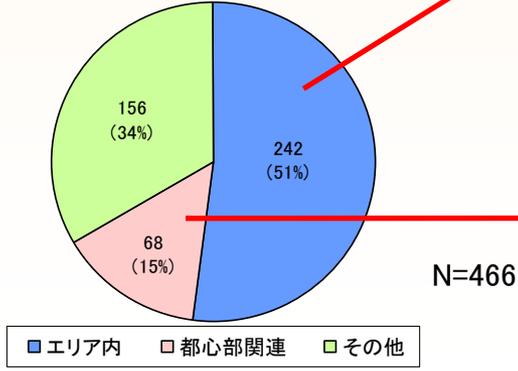
目的別内訳



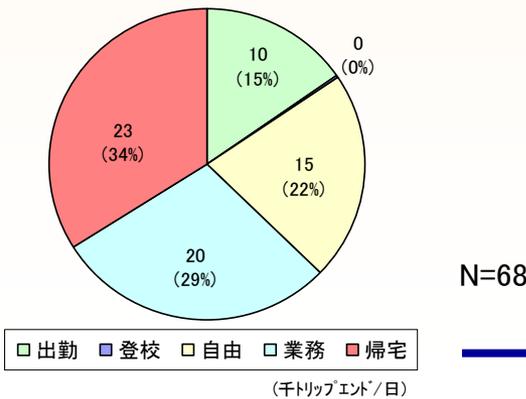
エリア内交通の目的別内訳



方向別内訳



周辺部関連交通の目的別内訳



※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) (千トリップエンド/日)

自動車分担率の削減目標に向けたシミュレーション

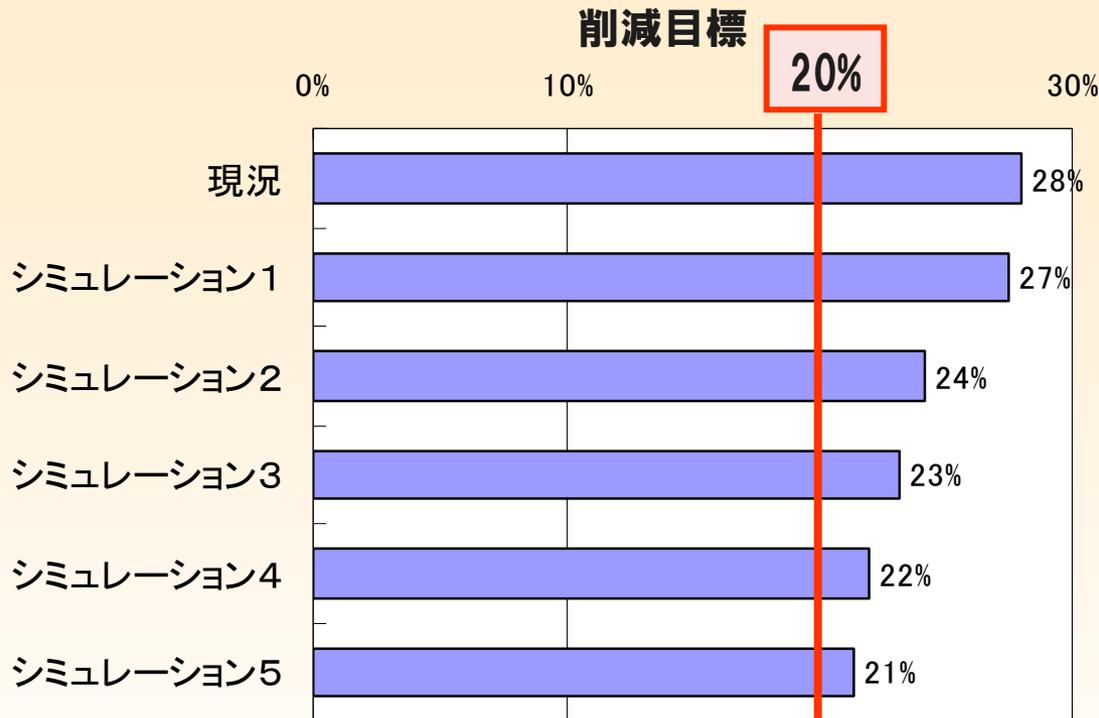
自動車分担率を現在の28%から20%以下に削減するには、どの程度、公共交通に転換させる必要があるのか。

シミュレーション（主な自動車削減対象）		自動車分担率削減方法
1	都心との自由目的の自動車	都心と各エリアとの自由目的の自動車の1/2を鉄道とバスに転換 自由目的に対応する帰宅目的 ^{※1} についても、同様に鉄道とバスに転換 ^{※2}
2	1に加えて、 エリア内の自由目的の 自動車	各エリア内の自由目的の自動車の1/2を鉄道とバスに転換 自由目的に対応する帰宅目的 ^{※1} についても、同様に鉄道とバスに転換 ^{※2}
3	2に加えて、 都心との出勤・登校目的の 自動車	都心と各エリアとの出勤・登校目的の自動車の1/2を鉄道とバスに転換 出勤・登校目的に対応する帰宅目的 ^{※1} についても、同様に鉄道とバスに転換 ^{※2}
4	3に加えて、 エリア内の出勤・登校目的の 自動車	各エリア内の出勤・登校目的の自動車の1/2を鉄道とバスに転換 出勤・登校目的に対応する帰宅目的 ^{※1} についても、同様に鉄道とバスに転換 ^{※2}
5	4に加えて、 都心とのおよびエリア内の 業務目的の自動車	都心と各エリアおよび各エリア内の業務目的の自動車の1/4を 鉄道とバスに転換 ^{※2}

※1：帰宅目的のトリップは、出勤、登校、自由目的の各トリップの割合で分割

※2：転換対象となる自動車利用トリップの鉄道、バスへの按分は、当該エリアの鉄道、バスの分担割合に準ずる。

シミュレーション別の削減目標達成状況



シミュレーション別の市全体自動車分担率の目標達成状況

- 自動車を公共交通に転換させる5つのシミュレーションでは、京都市全体の自動車分担率の目標値には、僅かに届かない。
- 目標達成のためには、公共交通への転換だけでなく、徒歩や二輪を優先したライフスタイルへの変革も必要

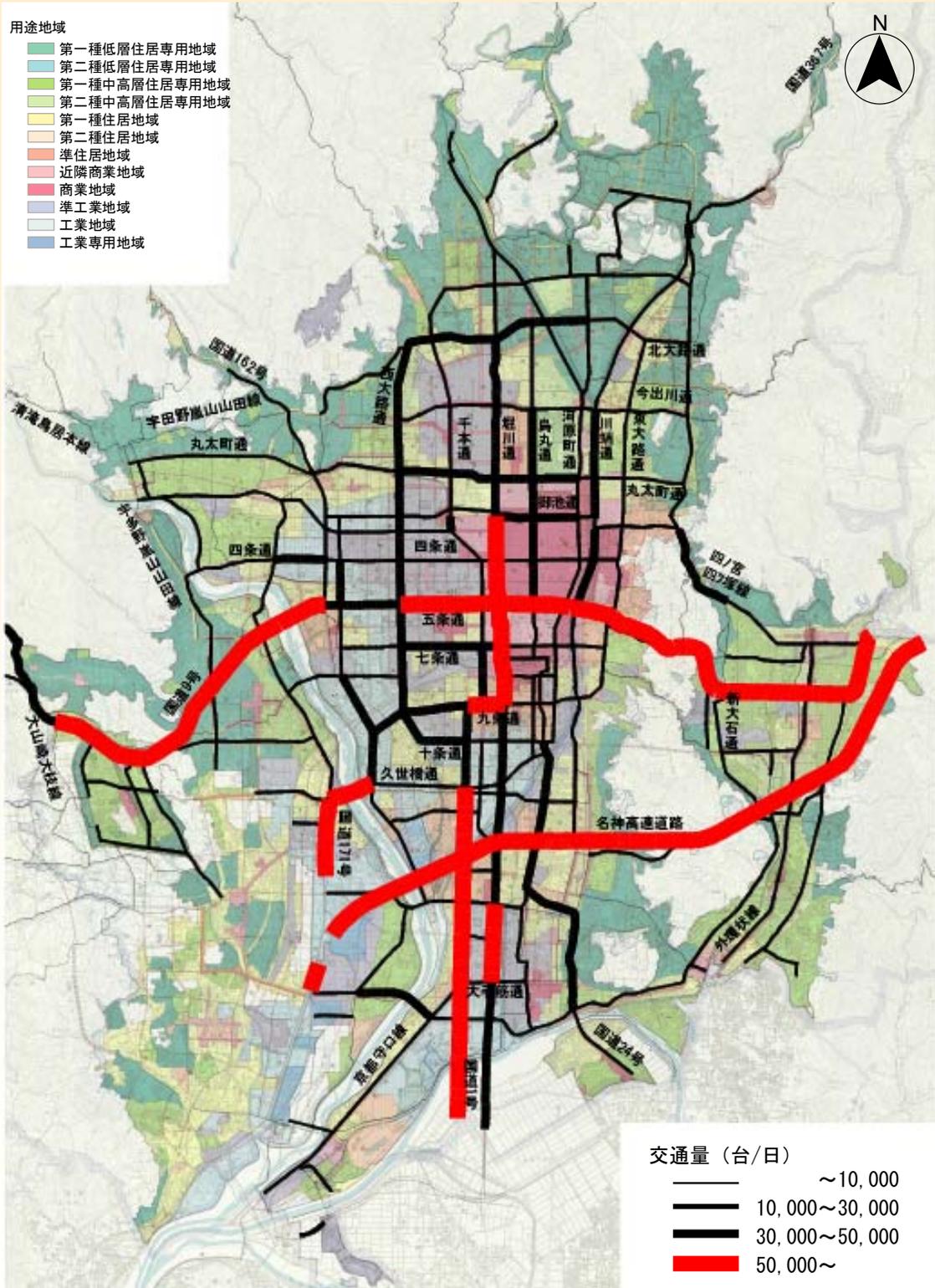
道路の機能分担のあり方

道路の機能分担の考え方

- 「歩くまち・京都」を実現するためには、自動車利用を抑制していくことが重要であるが、市民生活を支える物流交通の自動車など、一律の流入抑制は困難である。
- このため、ただ単に自動車交通を抑制するのではなく、自動車交通の道路の使い方に配慮した、道路の機能分担の考え方を検討する必要がある。

主要幹線道路の機能分担の現状

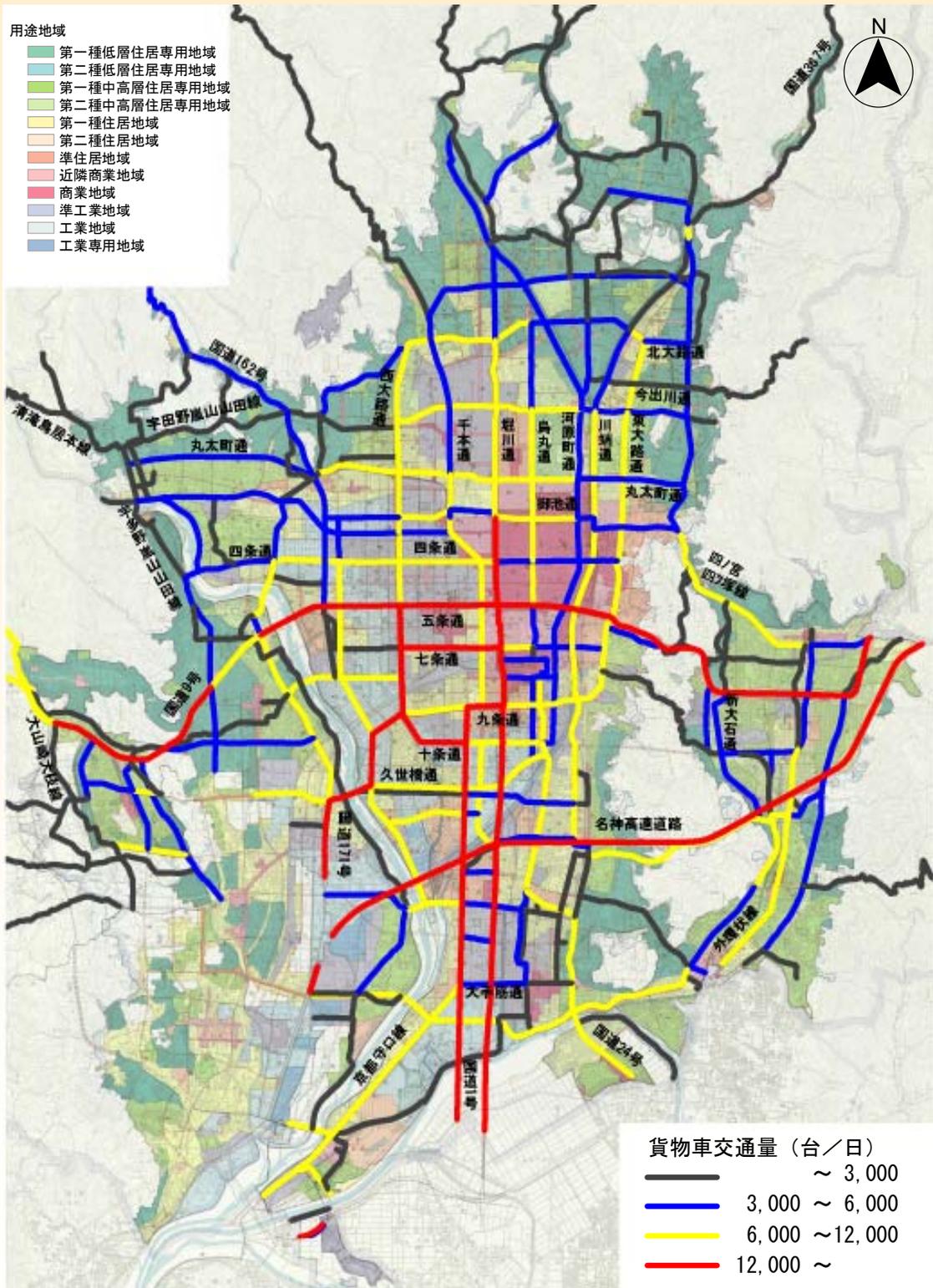
①24時間交通量(平日)



(資料) 平成17年道路交通センサス

主要幹線道路の機能分担の現状

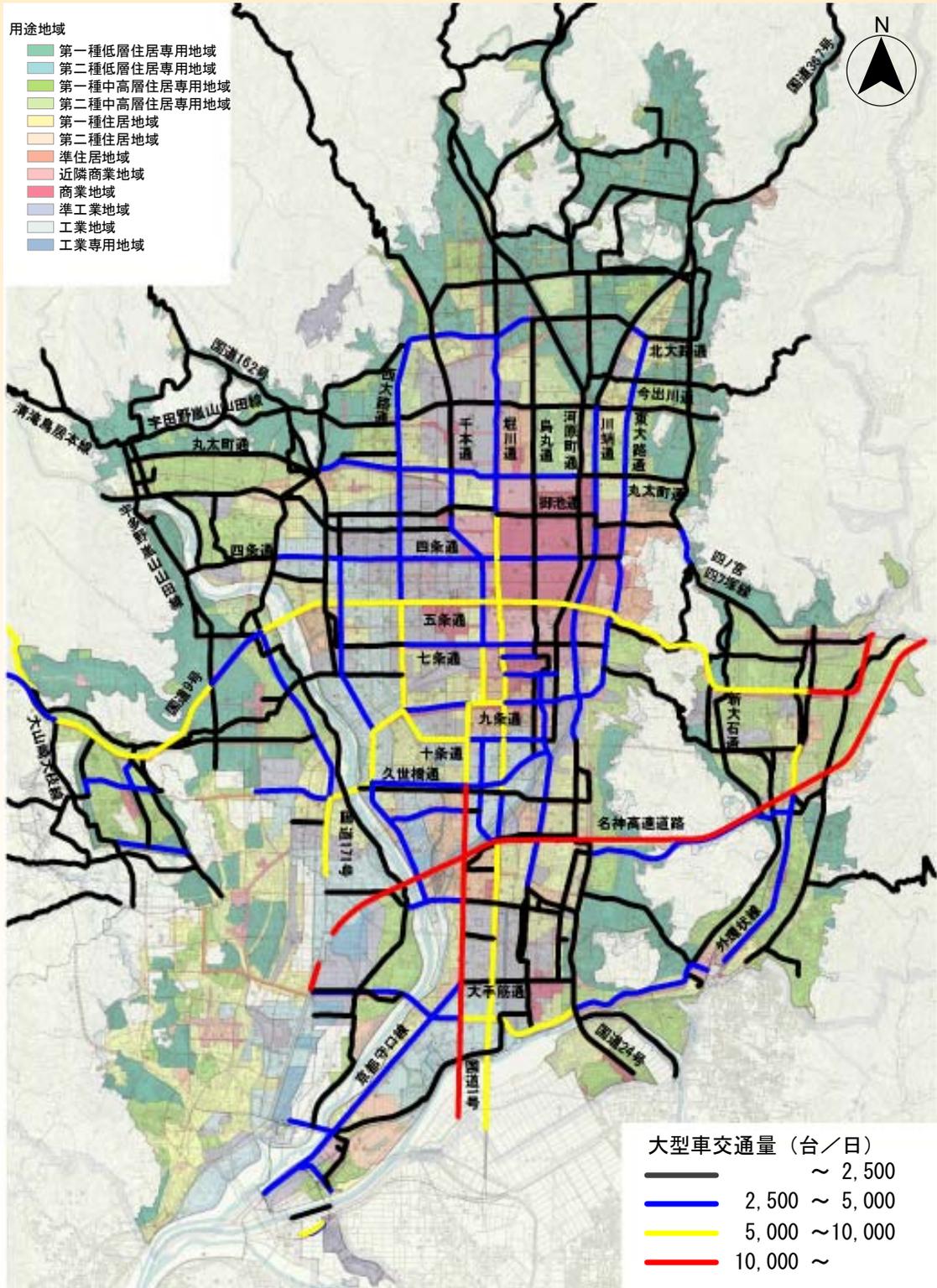
②24時間貨物車交通量(平日)



(資料) 平成17年道路交通センサス

主要幹線道路の機能分担の現状

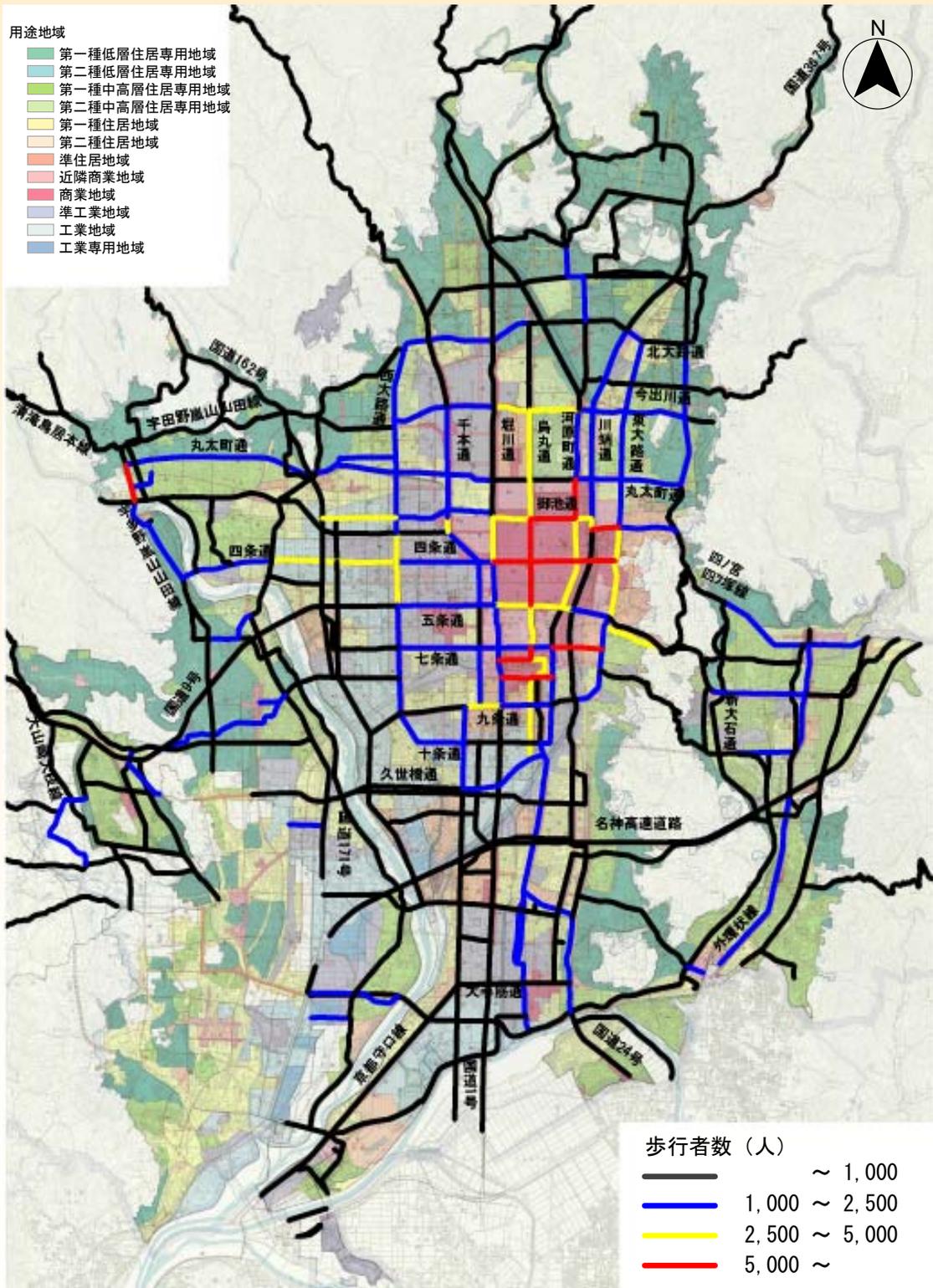
③24時間大型車交通量(平日)



(資料) 平成17年道路交通センサス

主要幹線道路の機能分担の現状

④ 12時間歩行者数(平日)



(資料) 平成17年道路交通センサス

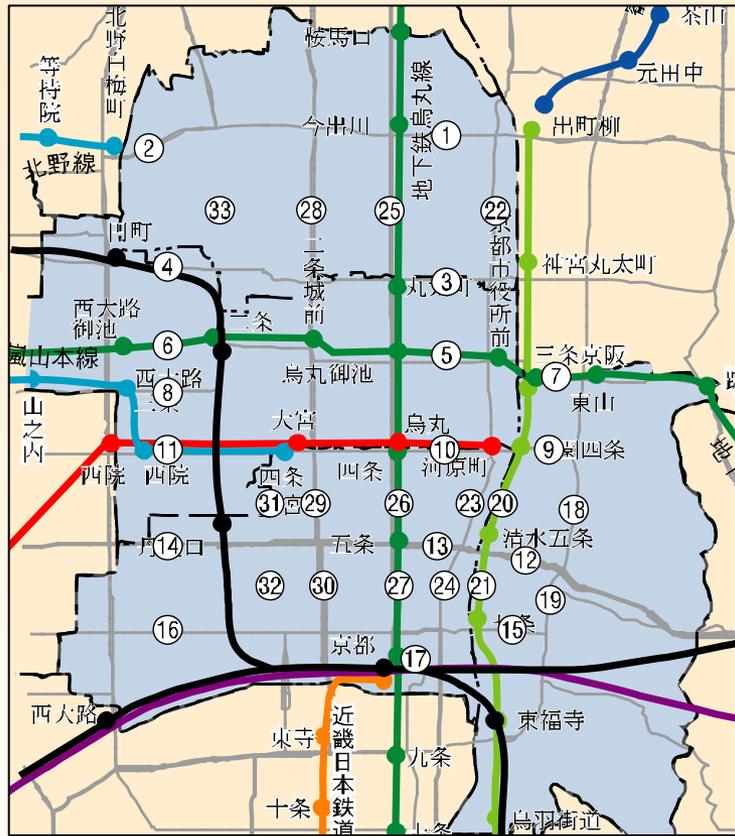
主要幹線道路の機能分担の現状

- 国道1号、国道9号、国道171号、堀川通は、1日当たりの交通量が50,000台以上であり、京都市内の多くの自動車交通を担っている。
- また、国道1号は、交通量だけでなく、貨物車割合、大型車割合も他の路線に比べると比較的高く、物流業務を担っている。

主要幹線道路の機能分担の考え方(案)

- 自動車交通量、特に物流を担う貨物車交通量が多い道路である自動車専用道路、国道1号、堀川通、国道9号（五条通）などは、主に自動車交通の円滑な処理を優先した道路機能を担う。
- その他の道路のうち、特に昼間人口の集中する都心部の道路においては、人が主役の道路機能を発揮することを目指す。

都心部の道路の機能分担



■ : 上位5位

方向	通名	No.	位置	平日24時間交通量					平日 12時間 歩行者 人/12h	歩道 代表 幅員 m
				車種計 台/24h	乗用車 台/24h	バス 台/24h	小型 貨物車 台/24h	普通 貨物車 台/24h		
東西	今出川通	1	河原町通～烏丸通	26,566	19,651	663	4,465	1,787	3,022	2.6
		2	千本通～西大路通	24,504	17,707	778	4,357	1,662	1,110	3.0
	丸太町通	3	河原町通～烏丸通	32,444	24,444	816	5,030	2,154	903	3.6
		4	千本通～西大路通	32,974	24,540	883	5,471	2,080	1,985	3.6
	御池通	5	河原町通～烏丸通	40,143	31,685	580	6,169	1,709	5,678	12.4
		6	千本通～西大路通	23,155	16,496	143	4,641	1,875	2,335	3.2
	三条通	7	東大路通～河原町通	17,446	13,675	525	2,521	725	8,998	3.5
		8	千本通～西大路通	15,221	10,809	83	3,202	1,127	681	2.7
	四条通	9	東大路通～河原町通	18,056	13,462	897	2,478	1,219	15,206	3.1
		10	河原町通～烏丸通	18,112	13,080	1,412	2,270	1,350	29,326	3.5
	五条通	11	千本通～西大路通	29,357	21,041	1,326	4,985	2,005	2,233	3.0
		12	東大路通～河原町通	74,235	55,766	1,221	12,668	4,580	1,269	5.6
		13	河原町通～烏丸通	64,436	47,990	900	10,062	5,484	3,547	6.0
	七条通	14	千本通～西大路通	58,139	41,113	740	11,292	4,994	1,839	3.9
		15	東大路通～河原町通	14,154	10,089	756	2,302	1,007	5,767	2.4
		16	千本通～西大路通	41,860	28,427	894	8,584	3,955	1,099	3.5
塩小路通	17	河原町通～烏丸通	15,854	11,664	839	2,215	1,136	2,622	1.7	
南北	東大路通	18	四条通～五条通	27,225	19,823	1,193	4,189	2,020	3,034	2.2
		19	五条通～七条通	25,993	18,026	875	4,695	2,397	1,334	2.2
	川端通	20	四条通～五条通	39,036	26,578	624	8,278	3,556	596	2.5
		21	五条通～七条通	29,987	21,379	365	5,614	2,629	469	3.0
	河原町通	22	今出川通～丸太町通	25,645	20,645	1,012	3,158	830	2,252	3.6
		23	四条通～五条通	28,732	23,011	679	3,933	1,109	3,685	3.6
		24	五条通～七条通	27,643	21,282	666	4,666	1,029	858	3.6
	烏丸通	25	今出川通～丸太町通	33,946	27,263	212	5,437	1,034	2,746	3.8
		26	四条通～五条通	35,790	27,888	799	5,413	1,690	6,352	3.8
		27	五条通～七条通	26,785	21,125	909	3,587	1,164	4,417	3.7
	堀川通	28	今出川通～丸太町通	46,650	35,593	898	7,656	2,503	949	6.0
		29	四条通～五条通	67,450	51,842	1,329	10,069	4,210	1,037	7.8
		30	五条通～七条通	56,213	40,641	1,524	8,854	5,194	1,668	3.8
	大宮通	31	四条通～五条通	24,006	15,949	797	4,956	2,304	1,665	2.4
		32	五条通～七条通	25,832	16,376	739	5,587	3,130	720	2.2
	千本通	33	今出川通～丸太町通	19,464	13,078	739	4,013	1,634	1,642	2.6

(資料) 平成17年道路交通センサス

都心部の道路の機能分担の考え方(案)

- 京都市全域と同様に、自動車交通量、特に物流を担う貨物車交通量が多い堀川通、五条通は、主に自動車交通の円滑な処理を優先した道路機能を担う。
- その他の主要道路は、人と公共交通を中心とした交通機能を分担し、自動車交通は物流など必要最小限のものにすることとして、安全で賑わいのある都心空間の形成を目指す。

実施を目指す交通施策

具体的交通施策の検討

- (1) LRT (Light Rail Transit)
- (2) BRT (Bus Rapid Transit) 等
- (3) コミュニティバス
- (4) レンタサイクル
- (5) カーシェアリング
- (6) ロードプライシング
- (7) パーク・アンド・ライド
- (8) トランジットモール
- (9) 駐車場施策
- (10) ゾーン規制
- (11) カーフリーデー



(1)LRT (Light Rail Transit)

- 道路空間の一部を使って都市圏内の輸送を担う、次世代型路面電車
- バリアフリー、高い定時性、環境にやさしいまちづくりへの貢献などが主な特徴
- 国内では、富山市で導入



(富山市のLRT)

富山ライトレール概要

- 路線距離(営業キロ):
全長7.6km(路面部1.1km)
- 駅数:13駅(起終点駅含む)
- ラッシュ時は10分間隔、
昼間15分間隔、深夜30分間隔
- 運賃は均一制で大人200円
ICカードシステムを導入
- バス路線を、LRTを軸とした運行体系
に再編
- 駅周辺の住宅促進や散策路の整備
などの総合的な沿線のまちづくり

(1)LRT (Light Rail Transit)

LRTの適用効果等

- 公共交通サービスの質の向上(定時性、速達性、乗りやすさ等)
- 柔軟性に富んだ走行性と利便性
- ユニバーサルデザイン(超低床車両によるスムーズな乗降等)
- 環境負荷の軽減
- 都市のイメージ向上

施策検討の主な論点

- 事業主体・財源
- 自動車抑制施策やまちづくり施策との連携
- 導入エリアや路線
- 既存鉄道との連携 など

(1)LRT (Light Rail Transit)

- LRTの導入を契機として道路空間の再配分を行うことにより、まちの構造を変革していく効果が期待される。



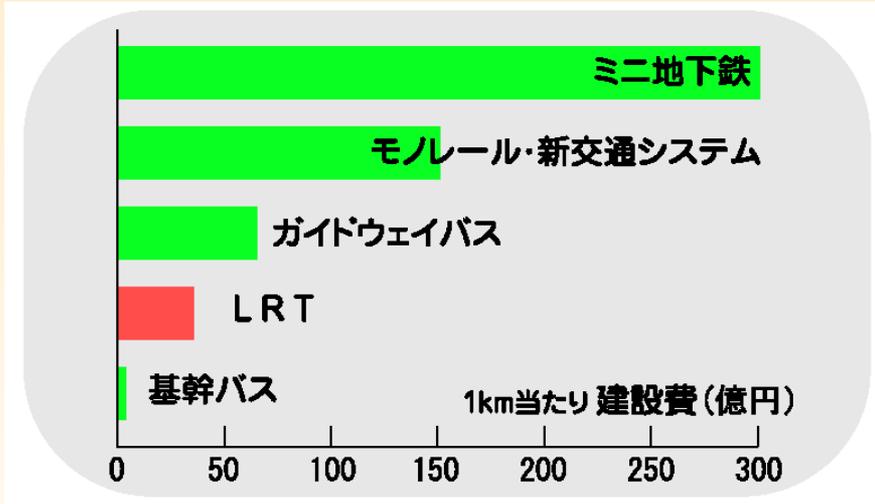
導入前

導入後

**ストラスブール(フランス)における
LRTおよびトランジットモールの導入によるまちの変化**

(1)LRT (Light Rail Transit)

- LRTは、地下鉄や新交通システムと比較すると建設費が安い



- バス便数の多い路線ではLRTの方が運行経費が安い

1人1キロあたりの運行費 (円)

- 5 10 15 20 25



	走行キロあたりの経費 (円)	定員 (人)	1人1キロあたりの運行費 (円) (定員の50%乗車時)
バス	700	60	23.4
LRT	1,000	150	13.4

- ※1 バスの走行キロあたりの経費は、市バスの平均値。
- ※2 LRTの走行キロあたりの経費は、市内私鉄の値を参考にした値。
- ※3 LRTの定員は、1編成の乗車可能人数で想定。

(2)BRT(Bus Rapid Transit) 等

・専用レーンを設け、高速かつ高い定時性を確保する、環境にもやさしいインテリジェント高機能バスシステム

BRT等の適用効果等

- 公共交通サービスの質の向上(定時性、速達性、乗りやすさ等)
- 環境負荷の軽減
- 都市のイメージ向上

施策検討の主な論点

- 自動車抑制施策やまちづくり施策との連携
- 導入エリアや路線
- 事業主体・財源 など



(ブラジル・クリチバのBRT)

(3)コミュニティバス

- ・地域特性を踏まえながら、運賃、バス停、ダイヤ等を工夫し、地域内を走行するバス

醍醐コミュニティバスの概要

- 市バス撤退後の地域内移動の利便性確保を目指し、地域住民の手で、バス事業者と契約し4路線のバスを運行
- 1日当たりの利用者は、当初予想の500人/日を上回り、600～700人/日



- コミュニティバスの運行支援を行う財政基盤となるパートナーズ(一般商店、企業、病院などに協力)や個人応援団を募集
- 地域のコミュニティを活かした市民本位・市民参加の仕組み

(3)コミュニティバス

コミュニティバスの適用効果等

- 地域の公共交通利便性向上
- 地域コミュニティの活性化
- 高齢者等の外出促進
- 環境負荷の軽減

施策検討の主な論点

- 地域住民の主体的な取組により、継続的に利用されること
- 持続可能なシステム(財源・スキーム)
- 地域の多様性に柔軟に対応できる仕組み など

(4) レンタサイクル

- ・環境にやさしい自転車を、駅と自宅、駅と目的地を結ぶ末端交通という視点で共同で利用する仕組み
- ・都市内に多数配置されたステーションで、自転車の受け取り・返却が可能

レンタサイクルの適用効果

- 駐輪スペースの低減・違法駐輪の抑制
- 環境負荷の軽減
- 健康増進



(フランス・パリのレンタサイクル)



(フランス・パリの自転車専用レーン)

(4) レンタサイクル

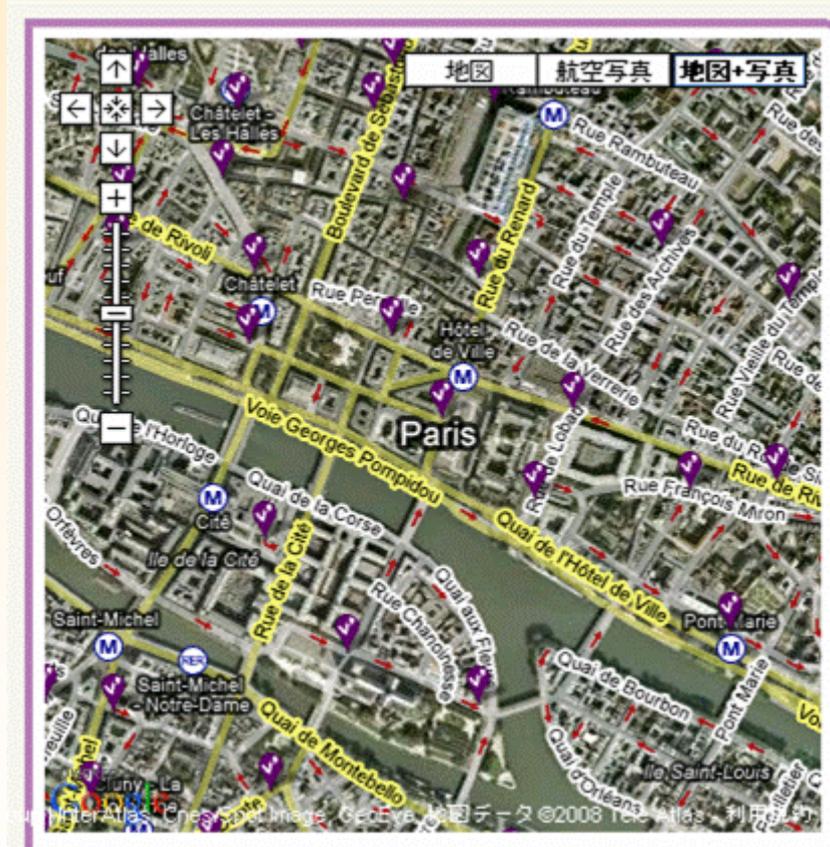
欧州のレンタサイクルの事例

都市	ステーション数	自転車数 (台)
パリ (フランス)	1,450	20,600
バルセロナ (スペイン)	400	6,000
リヨン (フランス)	250	3,000
ウィーン (オーストリア)	70	1,000
ストックホルム (スウェーデン)	160	2,000

施策検討の主な論点

- 交通体系の位置づけ
- 総合的な自転車利用環境
- 経営・運用・将来性における持続可能性
- 予約や料金などのシステム など

パリのステーション配置



(5)カーシェアリング

- ・カーシェアリングとは、1台のクルマを複数の会員が共同で利用する仕組み
- ・インターネットや携帯電話で予約し、鉄道駅近くの駐車場で利用可能
- ・国内では、京都市を含め、東京、大阪などの大都市圏でも導入が広がっている。

世界最古のカーシェアリング会社(スイス)の概要

- 会員数約7万人、車両数2,000台、ステーション1,050箇所
- スイスでは、1970年代にクルマの都心流入のため商店街などが疲弊
- このため、大規模なクルマの流入抑制とともにLRT等を整備
- 国営鉄道と連携するなどにより会員数が増加

The screenshot displays the Mobility Car Sharing website interface. The main navigation bar includes 'Home', 'FAQ', 'Contact', 'Sitemap', and 'Jobs'. The 'Vehicles' section is highlighted, showing a grid of car models with their respective specifications and icons. The vehicles listed are:

- M-Budget:** Fiat Panda (5 seats, 2 doors, M)
- Micro:** smart passion (2 seats, 1 door, A)
- Economy:** Suzuki Swift (or similar) (5 seats, 3 doors, M/A)
- Compact:** Mazda 3 (5 seats, 3 doors, M)
- Combi:** Renault Mégane II Combi (or similar) (5 seats, 4 doors, M)
- Comfort:** Honda Civic Hybrid (5 seats, 3 doors, A)

On the right side, there is an 'Online reservation' section with a 'Mobility number' field and a 'Start' button. Below it is a 'Trial subscription' section with a 'Registration' button. Further down, there are sections for 'What does it cost?' and 'How does it work?'. At the bottom right, there is an 'Added value' section with a 'Collect CUMULUS points - the easy way' button.

資料: <http://www.Mobility/ch/>

(5)カーシェアリング

カーシェアリングの適用効果

- 自動車保有の抑制(渋滞緩和、環境負荷の軽減)
- 利用時間や利用距離に応じた課金による自動車利用に対するコスト意識の明確化

施策検討の主な論点

- 鉄道端末交通としての可能性
- 民間と行政の役割分担
- 電気自動車との連携 など

(6)ロードプライシング

- ・特定の道路利用に対して直接的に課金することにより、交通需要を管理する方法
- ・実際、都市部で導入されているのは、ノルウェー(オスロ)、シンガポール、イギリス(ロンドン)など

ロードプライシングの適用効果

- 特定エリアの自動車交通の流入を抑制
- 課金による収益の社会還元(環境改善等)
- 渋滞や自動車公害を緩和



(ノルウェー・オスロのロードプライシング)



(車種別料金の表示)

(料金収受機)

(6)ロードプライシング

ロンドンの適用事例

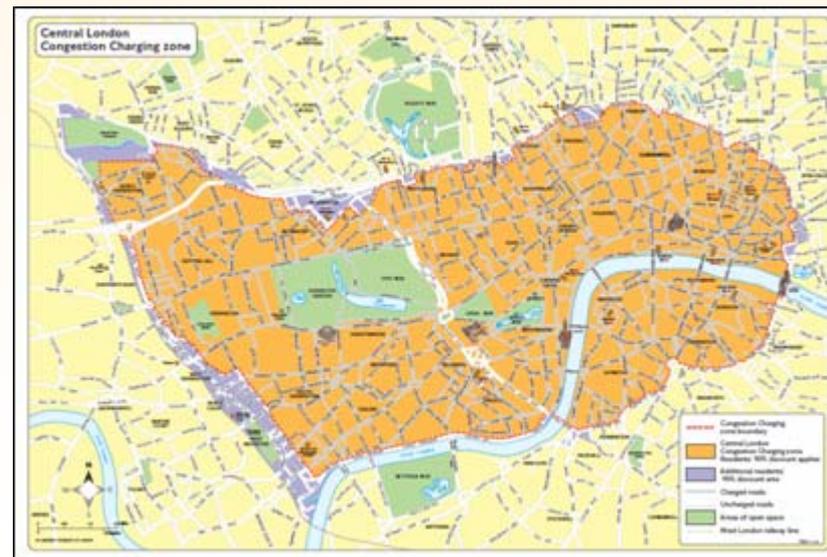
- 実施エリア規模:約40km²
- 課金対象:対象エリア内を走行する車両(二輪、タクシー、緊急車両等は、対象外)
対象となる車両ナンバーは、ロンドン交通局のデータベースに登録
- 課金支払方法:提携小売店、ガソリンスタンド、インターネット、郵送等での支払
- 課金額:1日8ポンド(約1000円)
- 課金時間帯:午前7時~午後6時(平日のみ)
- 適用効果:
 - ・課金区域での旅行時間が平均で30%減少
 - ・課金時間の入域交通(4輪以上の車両)が18%減少 など

施策検討の主な論点

- 対象エリア(都心部限定、市域全体)
- 対象車両
- 課金システム、課金時間
- 迂回交通の影響

(参考)京都市内の面積

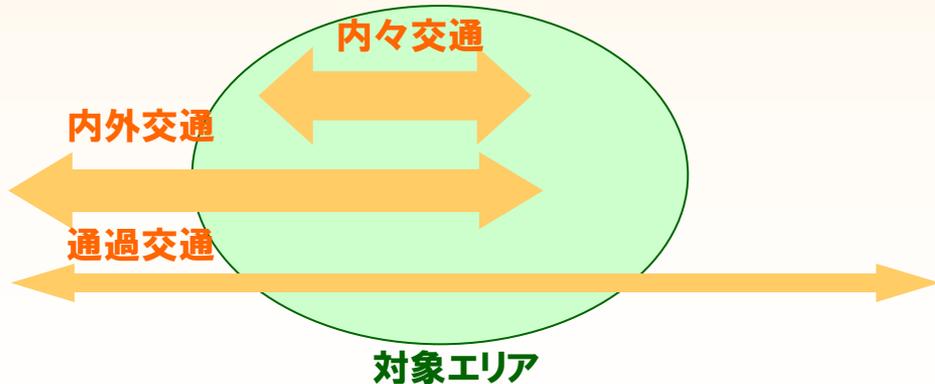
上京区・中京区・下京区・東山区計 約30km²
京都市市街化区域 約150km²



(6)ロードプライシング

対象エリア別の通過交通の現状

	京都市全域	都心部
通過交通 (千台/日)	139	131
京都市全域 の交通量に対 する割合	8%	8%
関連交通 (千台/日)	1,652	715
京都市全域 の交通量に対 する割合	100%	43%

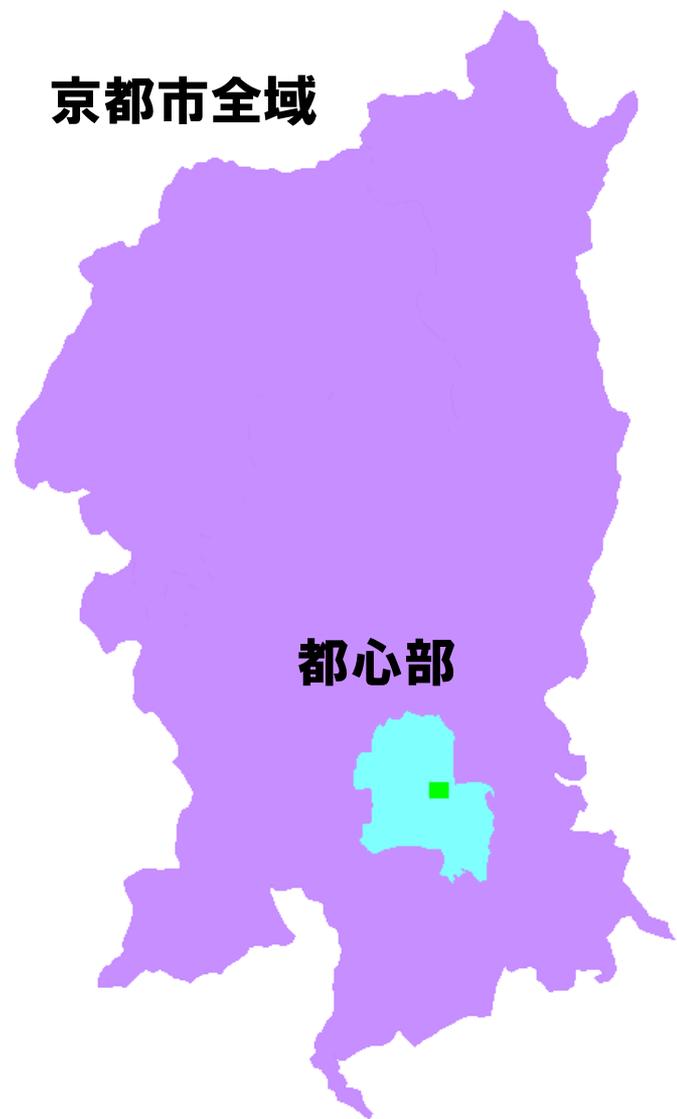


関連交通 = 内々交通 + 内外交通 + 通過交通

内々交通・内外交通: H17道路交通センサスによる

通過交通: H17道路交通センサスに基づく現況配分結果による

京都市全域



都心部

(7)パーク・アンド・ライド

京都市での実施例

実施期間と実施エリア

①大津エリア・山科エリア・伏見エリア・長岡京エリア

実施期間：平成20年11月1日(土)～30日(日)の1ヶ月間

利用可能駐車台数：1882台

②京都南エリア・桂エリア・西大路三条エリア・丹波口エリア

実施期間：平成20年11月22日(土)、23日(日)、24日(月・休)、
29日(土)、30日(日)の5日間

利用可能駐車台数：830台

施策検討の主な論点

- 実施エリア
- 実施期間 など

(8)トランジットモール

・トランジットモールは、自動車の流入を制限し、歩行者と公共交通機関(LRT、バスなど)が優先となった道路空間

トランジットモールの適用効果

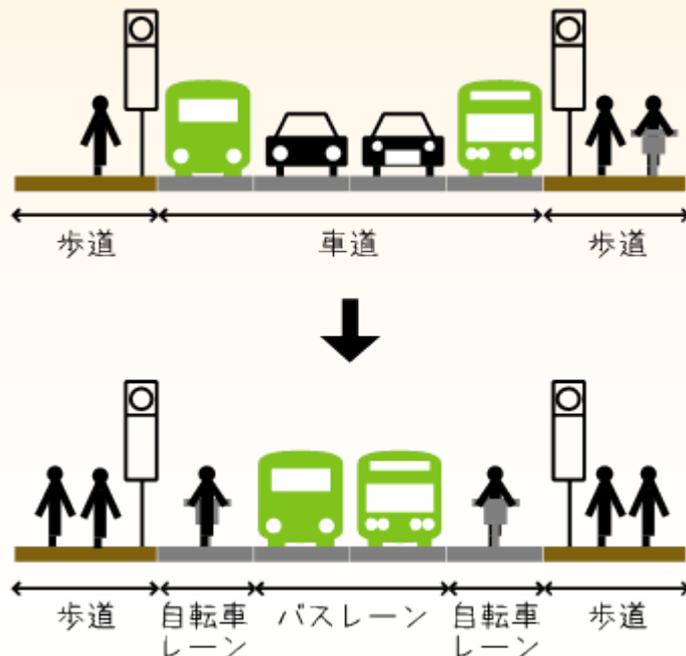
- 中心市街地の活性化
- 快適な歩行環境の形成
- 公共交通サービスの向上
- 通行車両の抑制による質の高い都市空間の形成
- 都市のイメージ向上



(8) トランジットモール

施策検討の主な論点

- 道路機能分担のあり方
- 道路空間の再配分
- 導入エリア
- 沿道地域との連携
- 交通施策やまちづくり施策との連携



道路空間の再配分のイメージ



(フランス・グルノーブルのトランジットモール)

(9) 駐車場施策

駐車場のコントロール

- 時間帯・駐車時間・車種などによって駐車料金をコントロールし、都心部の駐車コストを増大させることにより自動車利用を抑制する。
 - 駐車税の徴収, 無料駐車場の有料化

交通条件の公平化(制度)

- 一定規模以上の公共施設・商業施設が無料の駐車場を提供する場合、ポイントシステムの構築により、公共交通の利用者に対して自動車利用者と同等水準のサービスを提供する。
 - ポイントシステムの構築
駐車場利用補助券をポイントシステムに移行し、駐車場だけでなく鉄道・バスも利用できるシステムを構築する。

駐車場容量抑制

- 都心部における駐車場の容量を抑制することにより、自動車公共交通への転換を促す。
 - 地区計画等
建築基準法に基づく建築協定や地区計画等により、駐車場の設置等について一定の規制をする。

(10)ゾーン規制

車両通行禁止規制

- 指定車両以外の車両を、一定区間において通行禁止にすること
- 例えば、トランジットモール化による一般車両の通行規制により、人が主役の道路空間の確保を図ること

ゾーンシステムなどの車両通行禁止規制

- ゾーンシステムとは、幹線道路で囲まれた区域を1つのゾーンとし、公共交通以外の自動車交通はゾーン内の細街路において通行禁止にすることで、ゾーン内部の生活道路と幹線道路の機能分担を図ること

一方通行規制

- 一方通行規制を実施することで、車両の流れを変更し、交通事故や交通渋滞を緩和を図ること

(11)カーフリーデー

- ・カーフリーデーとは、都心部において1日マイカーを使わない地区を創り出し、市民一人一人が車のない都市環境を体験することにより、交通や環境、都市生活とクルマの使い方について社会啓発する取組
- ・1997年9月22日にラ・ロシェル(フランス)で「車のない日」を実施。翌年1998年にはフランス政府の催しとして全国に展開
- ・2005年からは、少なくともひとつの恒常的な新しい交通施策や交通システムの実施・導入をすることが、本格参加の条件
- ・2008年には欧州を中心に世界で約2,000都市が参加。日本からも、横浜市、福井市など7都市が参加



(横浜)

資料: <http://ycfd.org/>



(ベルギー・ブリュッセル)

資料: <http://www.cfdjapan.org/index.html>

(11)カーフリーデー

カーフリーデーの適用効果等

- 新しい施策の開始の機会
(市民への周知、新施策のスタート)
- 社会啓発の契機
(クルマと地球環境・都市交通、カーフリーの体験)

施策検討の主な論点

- 実施時期
- 訴求効果の向上
- 京都らしさの演出 など