

# 第3回未来の公共交通まちづくり 検討部会



～市民の皆様と共に

「人が主役の魅力あるまちづくり」を推進するために～

嵐山・渡月橋



平成19年10月実施 四条通における  
「歩いて楽しいまちなか戦略」社会実験の様子

# 第2回「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会の主な意見

## 審議会全体に関わるご意見

- 環境だけでなく、経済（物流）や、さらには安全・安心や健康といった**多様な評価軸を如何に満足していくか**が課題
- 点としては良いところがたくさんあるが、面として見たときにはどうか。**世界遺産を繋ぐ道を楽しめるまちなみ**にすることが一つの課題
- LRTについては、マイカー抑制策や公共交通利便性向上策やライフスタイルの転換と**パッケージとして推進**すべき。
- 「歩いて楽しい」という意味では、歩行者や車椅子利用者の視点に立った**バリアフリーや景観を楽しむ視点**の施策も盛り込んでどうか。
- 3つの部会の検討内容は相互に影響があり、**3つの部会の結果を統合していく仕組み**を工夫する必要がある。

## 第2回「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会の主な意見

### 未来の公共交通まちづくり検討部会に関わるご意見

- 交通量のコントロールや駐車場計画などの**まちづくりの議論**も検討してはどうか。
- L R T等、京都市の中で何が必要か、どこに導入するかなど、**具体的に軸を決めての検討**が必要
- 未来の公共交通については、**子供達に対して意識付け**できるような取組も必要
- **L R T等**の新しい公共交通は、バスに代わる交通手段ではなく、**クルマに代わるべき交通手段**である。
- 交通手段分担率の目標については、**地域別に検討**すると良いのではないか。
- **課題をデータで整理**すれば、市民のコンセンサスを得る際に説得力が増す。
- **自転車**は、地域別に状況が異なるため、交通システム全体で**適切な利用方策**を考える必要がある。

# 第2回「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会の主な意見

## 公共交通ネットワーク検討部会に関わるご意見

- 1日乗車券は、**これ一枚あれば充分という切符**ができると良い。
- 観光客は、近郊から来られる方と、遠方からJRを利用して来られる方の2つに大別できる。1日乗車券については遠方のお客様にもPRできるよう、JRのネットワークを活かした検討がよい。
- **鉄道事業者の連携**は、出来るところから取り組んでいきたい。
- **交通ICカード**は電子マネーとしての発展のポテンシャルもあるので、交通分野に限らない**活用方法**を検討していくと、利用者の利便性も向上するのではないか。
- 行動を変えるインセンティブとして**料金施策の検討**が有効ではないか。
- 洛西については、具体的な施策を提案いただいて、事業者が検討するという形で進めることができれば良いと思う。

# 第2回「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会の主な意見

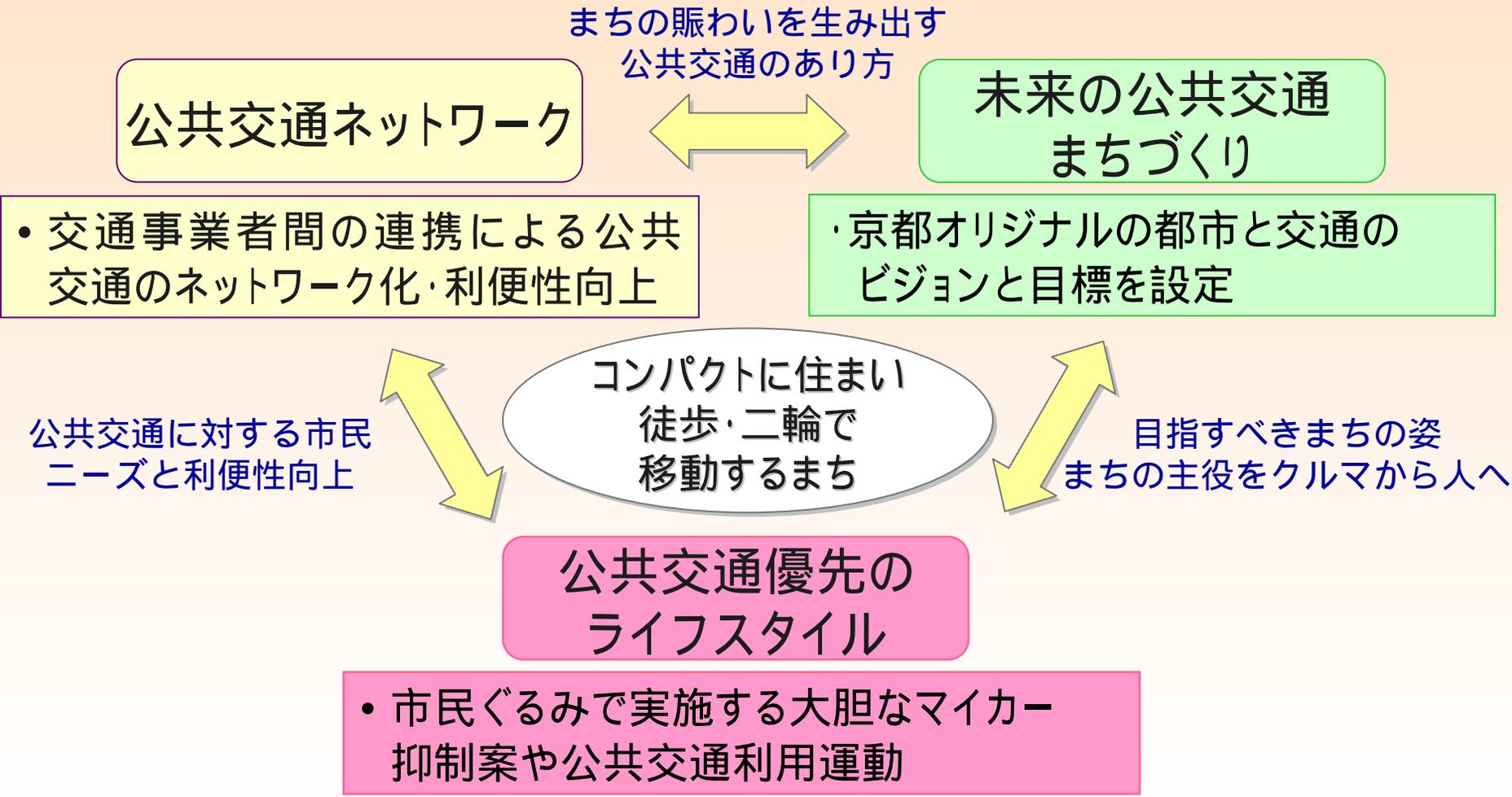
## 公共交通優先のライフスタイル検討部会に関わるご意見

- マイカー抑制策として、**如何にクルマを不便にするかという視点も必要**
- **市民にとって分かりやすい施策**の打ち出しをしなければならない。
- 観光シーズンの状況を考慮すると、**季節限定の交通ルール**も考えられるのではないか。
- 自転車は、駐輪スペースが大きな問題である。**シェアリングする**という**意識改革**が有効



第2回審議会開催風景

# 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

## 公共交通ネットワーク検討部会におけるご意見

- ❑ 道路にクルマが溢れていると、公共交通サービスは一向に改善されない。クルマよりも公共交通が便利でないと、クルマは減らない。
- ❑ 観光シーズンの大渋滞に巻き込まれた人々は、こんなことなら始めから通行禁止にしてもらった方が良かったと思うぐらいであり、もっと踏み込んだ施策を検討すべきである。
- ❑ 大渋滞時は歩くのが一番早いですが、その歩く空間が狭いのも問題

## 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

- ❑ クルマの通過を規制し、LRT等の専用道としてしまうなどが考えられる。施策を組み合わせることで公共交通を便利にし、スムーズに移動できるようにしてほしい。
- ❑ 渋滞や事故の懸念も確かにあるが、地域全体のことを考えたらトランジットモールにすべき所はいっぱいある。



# 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)

「**歩行者優先憲章**」を日本で初めて策定  
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**  
街路樹で覆われた「**道路の森**」づくり  
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

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  
バス優先・専用レーンの徹底 (乗客数倍増目標)  
市南部の開発地域における「**高機能バスシステム**」の導入  
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)

## 検討部会の主な検討内容

- 地域別（北部、西部、都心部、東部、南部）の未来の交通体系のあり方
- L R T等の未来の交通システムのあり方
- 主要幹線道路の機能分担のあり方
- 施策効果に対する「数値目標」の設定

などの具体的な方策について検討を進めていく。

# 今回の主な検討内容

目標：自動車分担率 28% 20%以下

京都市の道路交通状況や地域別の交通特性

自動車分担率の削減目標の検討  
目標設定のためのシミュレーションの状況

地域別の未来の交通体系のあり方  
LRT等の未来の交通システムのあり方

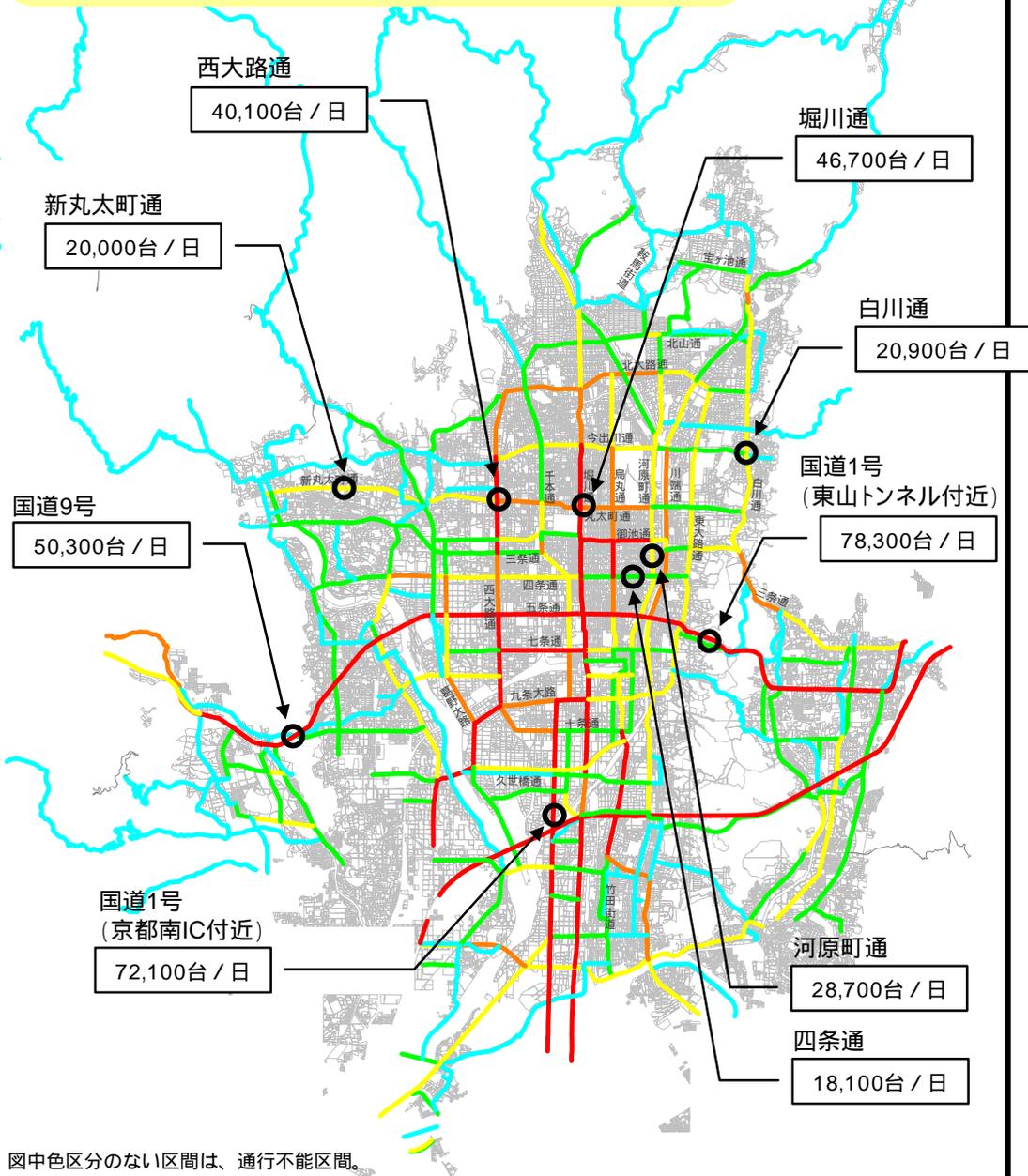
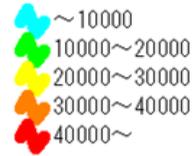
# 京都市の交通特性(自動車交通量)

## 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

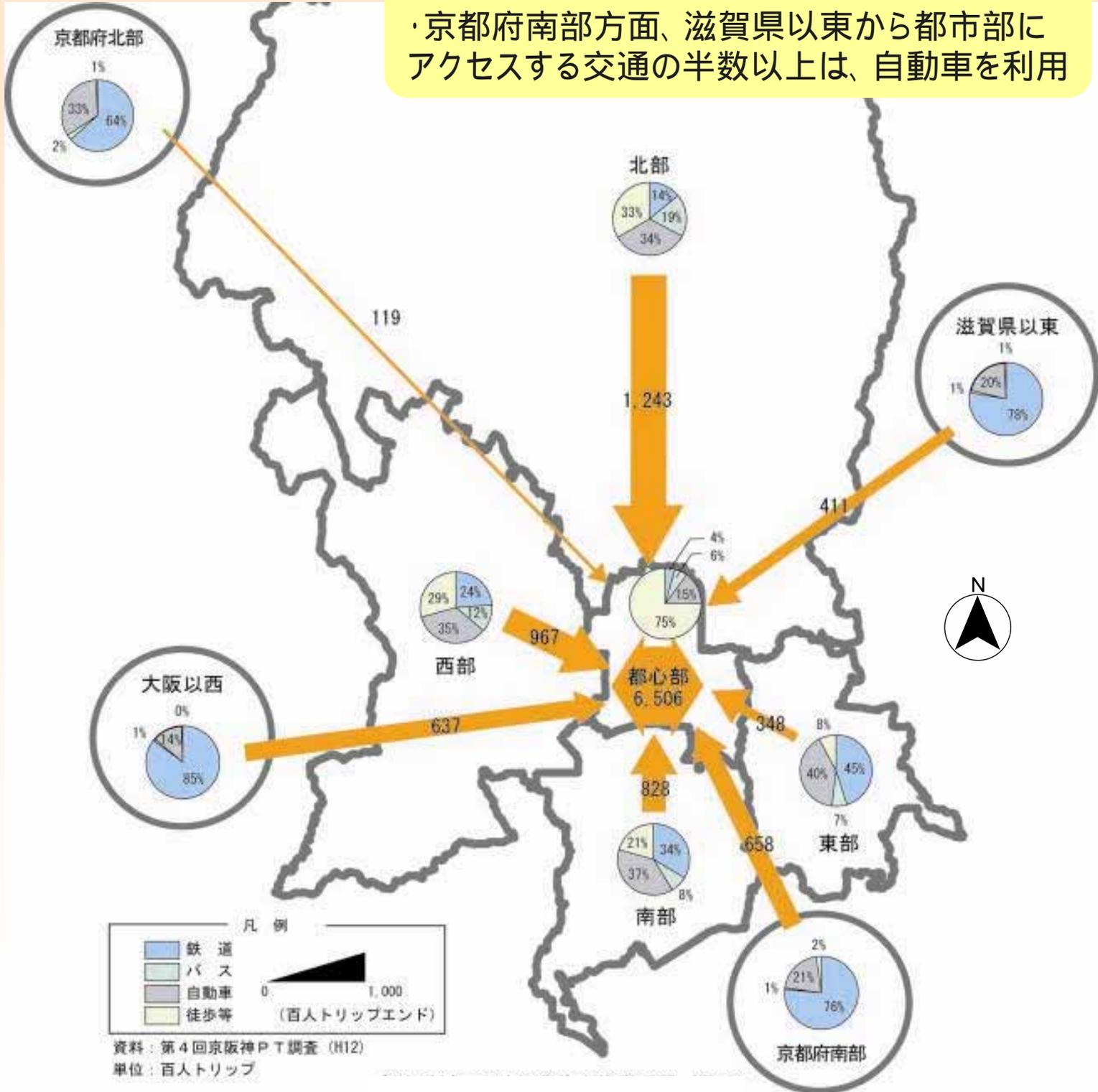
・都心部を南北に貫く堀川通や西大路通の交通量は、1日約4万台

単位：台



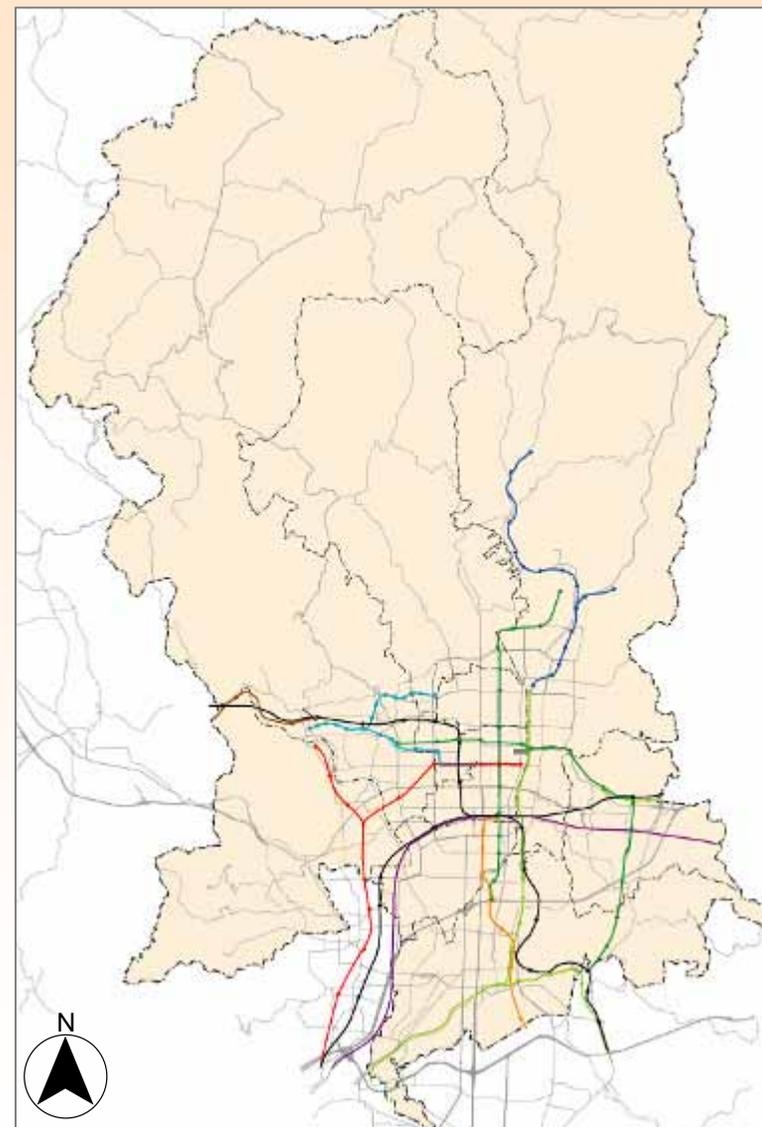
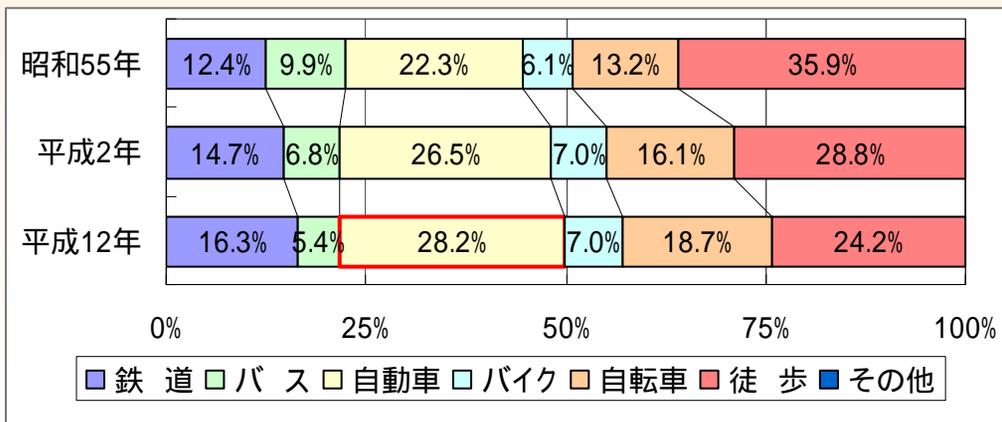
# 都心部アクセス交通の交通手段分担状況

- ・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(交通手段分担率)

- ・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**



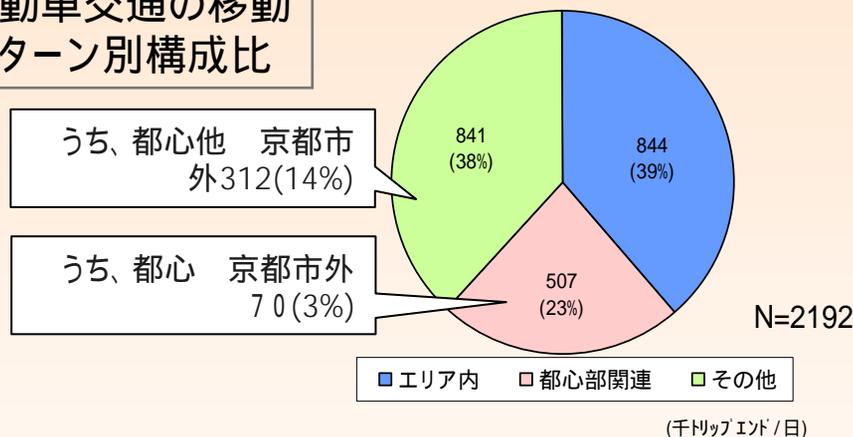
構成比については、単位未満を四捨五入しているため、総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

# 京都市の交通特性 (自動車交通の移動パターン)

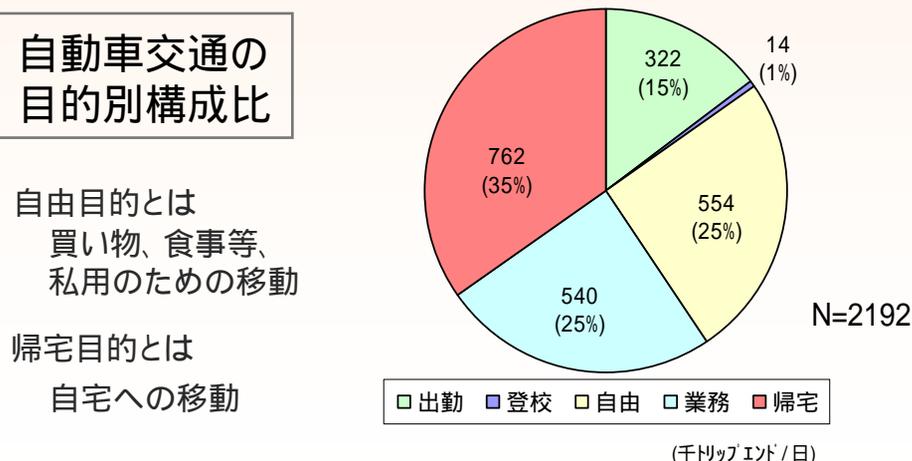
(平成12年 P T 調査における都心部の自動車交通(28.2%)の特性)

・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%

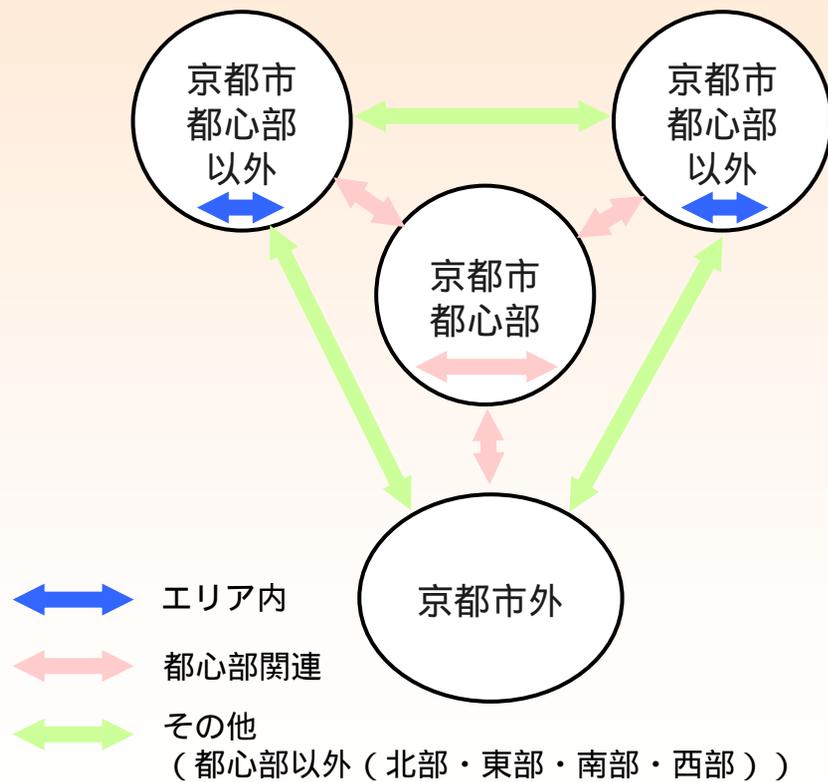
自動車交通の移動パターン別構成比



自動車交通の目的別構成比



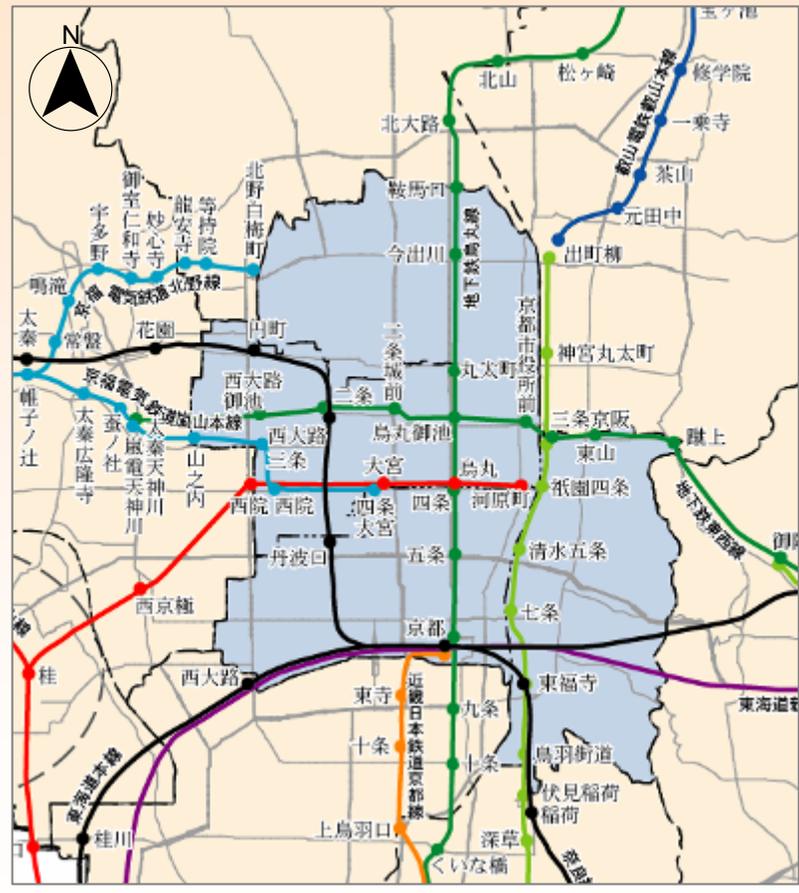
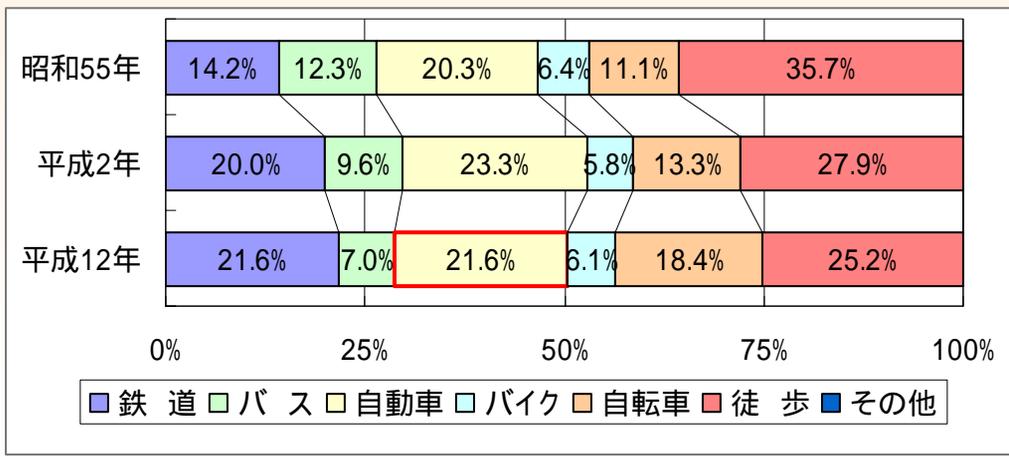
移動パターンのイメージ



# 地区別の交通特性

## 都心部(上京区、中京区、下京区、東山区) / 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) / 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)

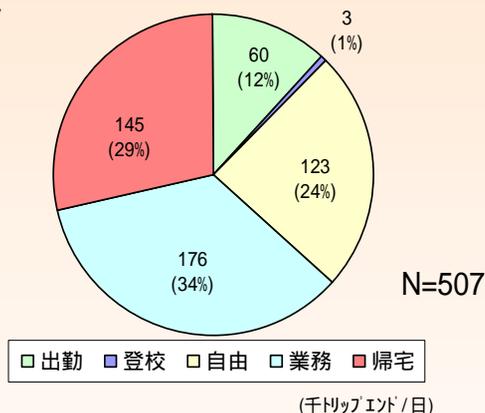
・目的別では、業務目的が約30%と他地域と比較して高い

・方向別では、エリア内が約40%と他地域と比較して低い

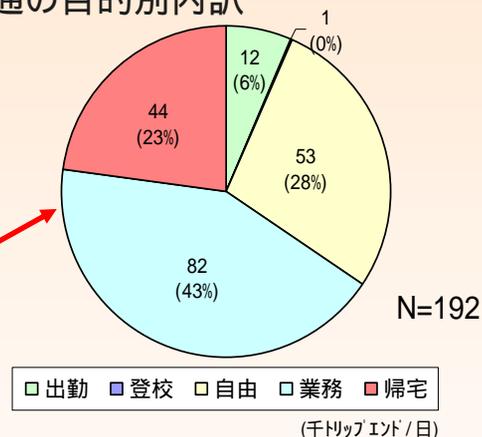
・エリア内交通では、業務目的が約40%と他地域と比較して高い

・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

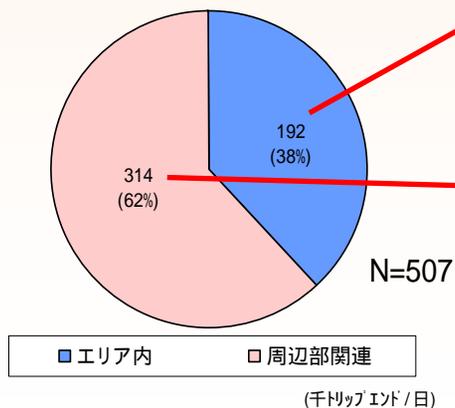
目的別内訳



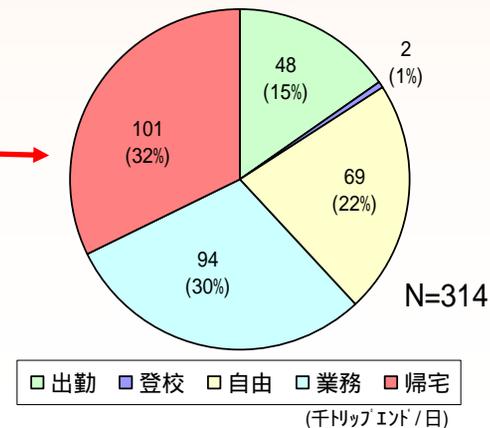
エリア内交通の目的別内訳



方向別内訳

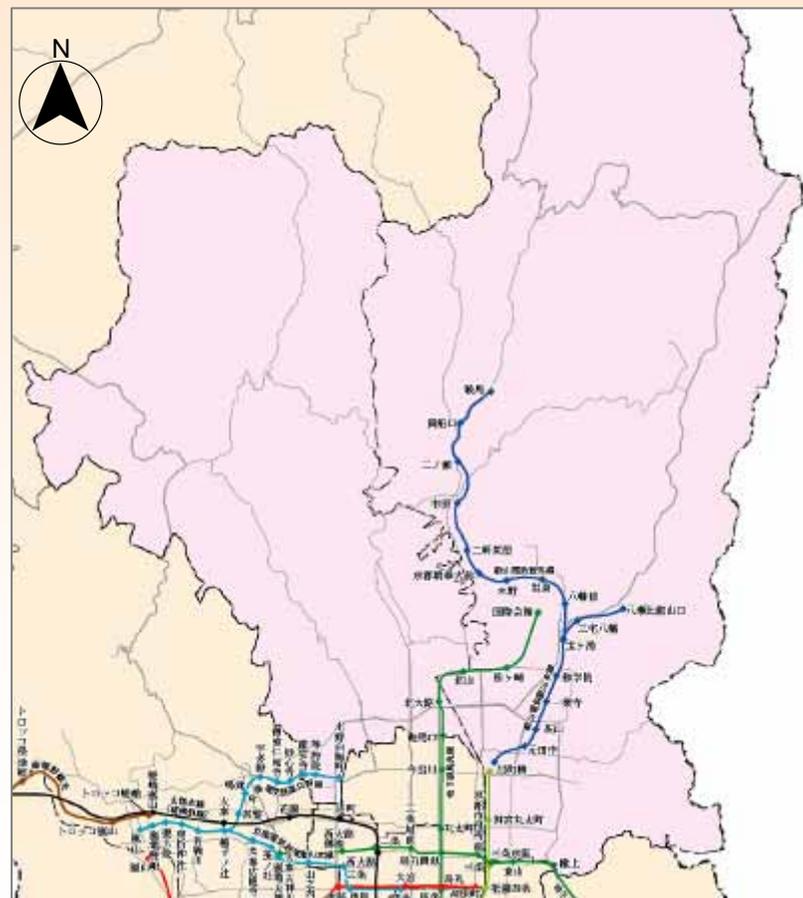
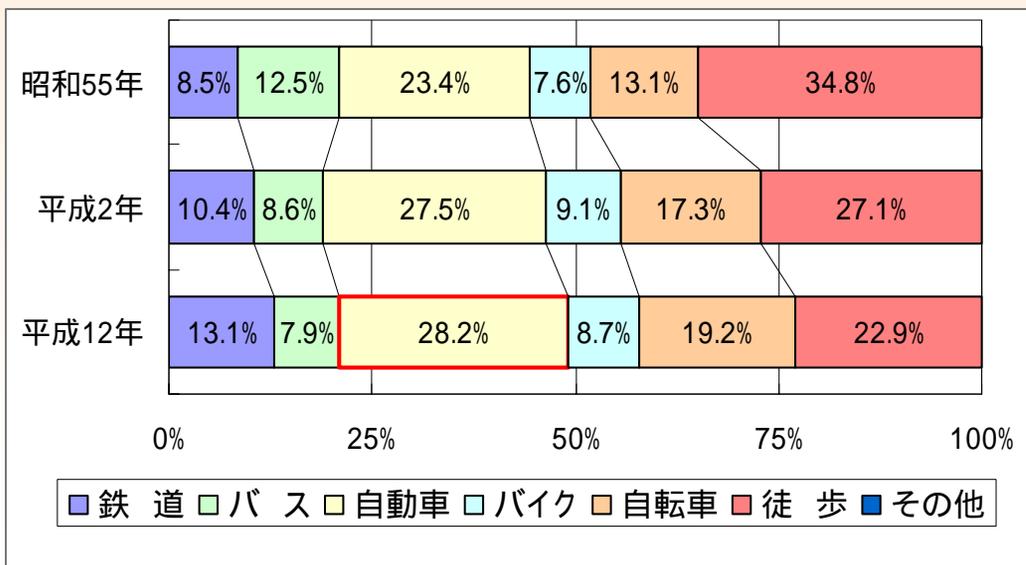


周辺部関連交通の目的別内訳



# 北部(北区、左京区) / 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)

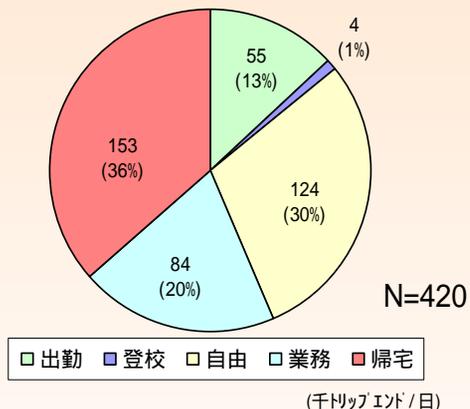
# 北部(北区、左京区) / 自動車交通の特性

(平成12年PT調査における北部の自動車交通(28.2%)の特性)

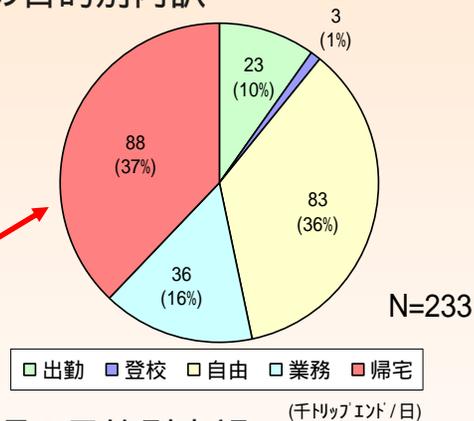
- ・目的別では、自由目的が京都市平均より高い一方で、業務目的は京都市平均より低い
- ・方向別では、エリア内の交通が約60%と他地域と比較して高い

- ・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

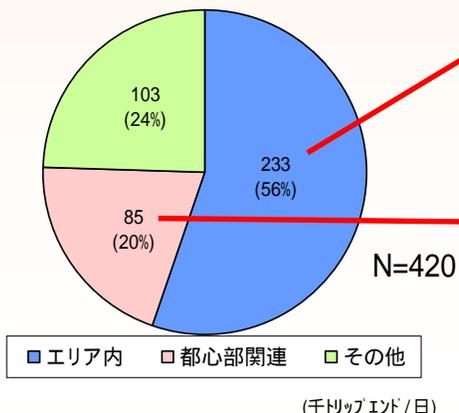
目的別内訳



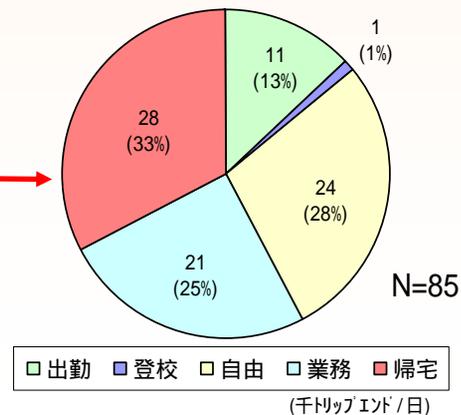
エリア内交通の目的別内訳



方向別内訳



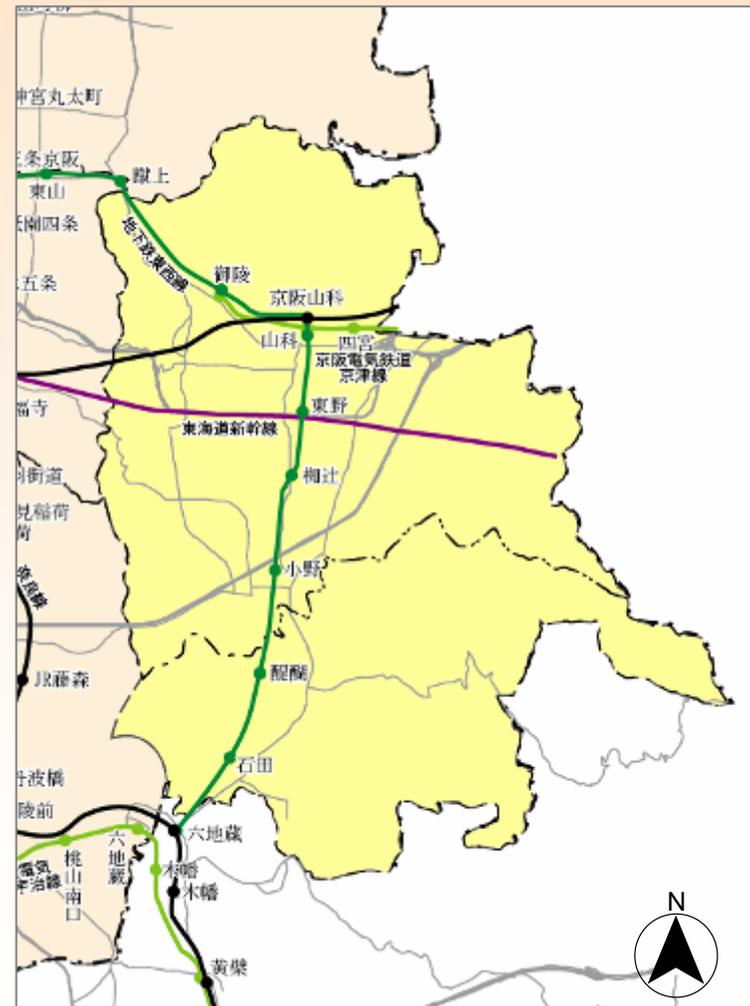
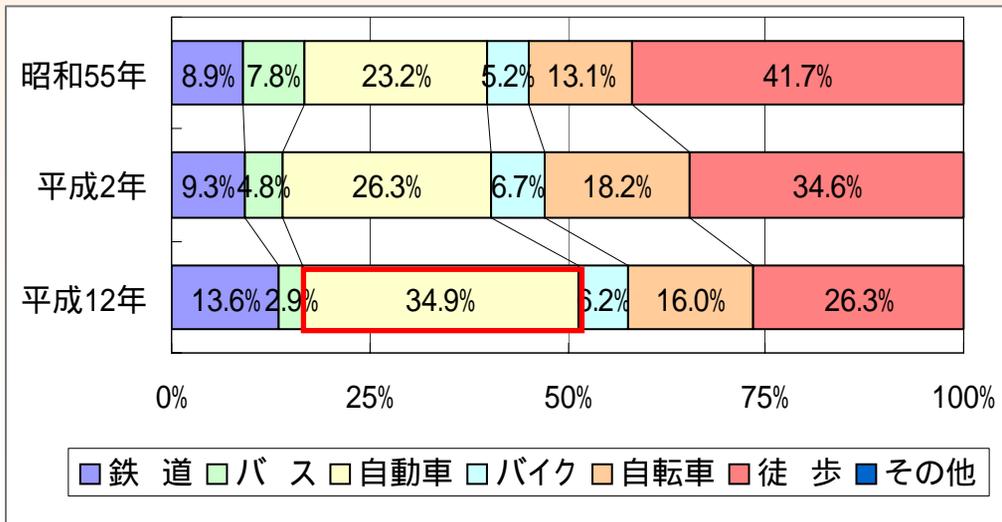
都心部関連交通の目的別内訳



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)

# 東部(山科区、伏見区(東部)) / 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)) / 自動車交通の特性

(平成12年PT調査における東部の自動車交通(34.9%)の特性)

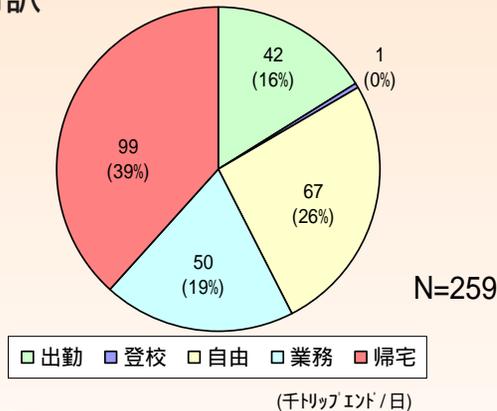
・目的別では、業務目的が約20%と他地域と比較して低い

・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

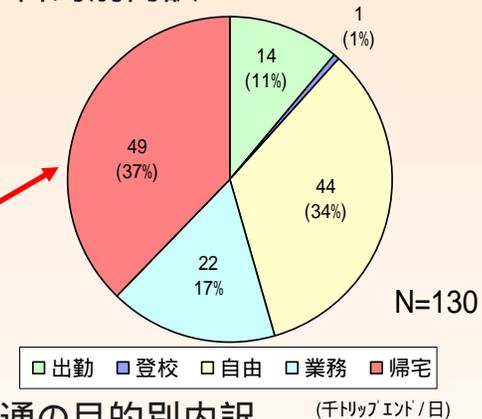
・エリア内交通では、自由目的が約30%と他地域と比較して高い

・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

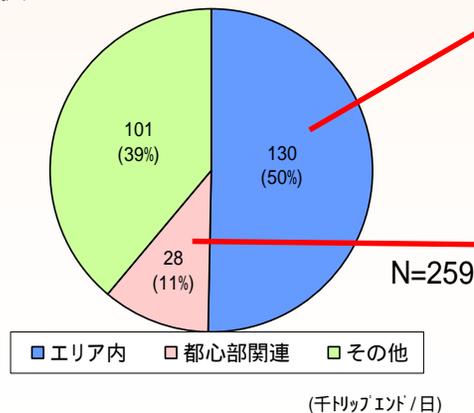
目的別内訳



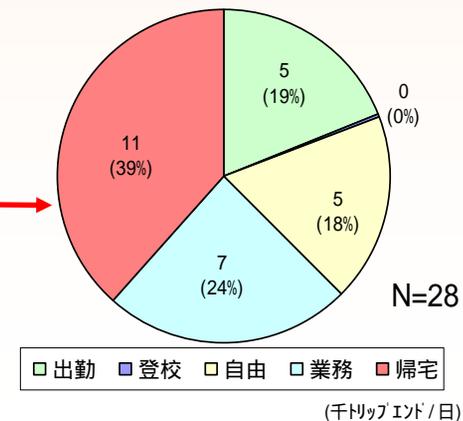
エリア内交通の目的別内訳



方向別内訳



都心部関連交通の目的別内訳

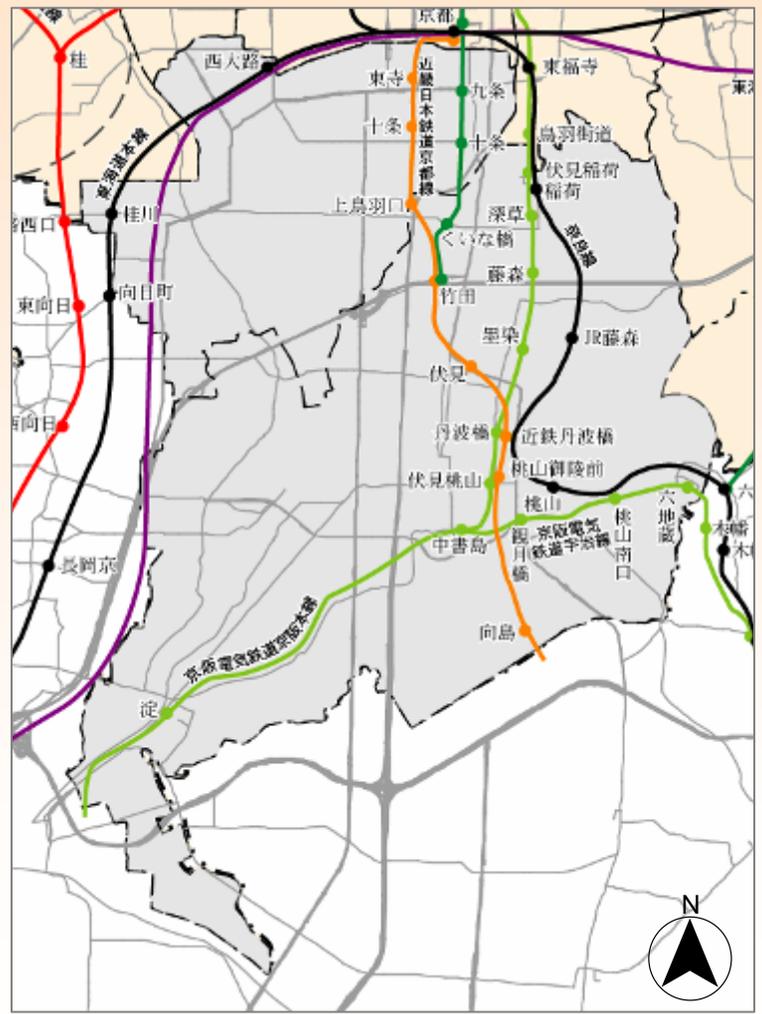
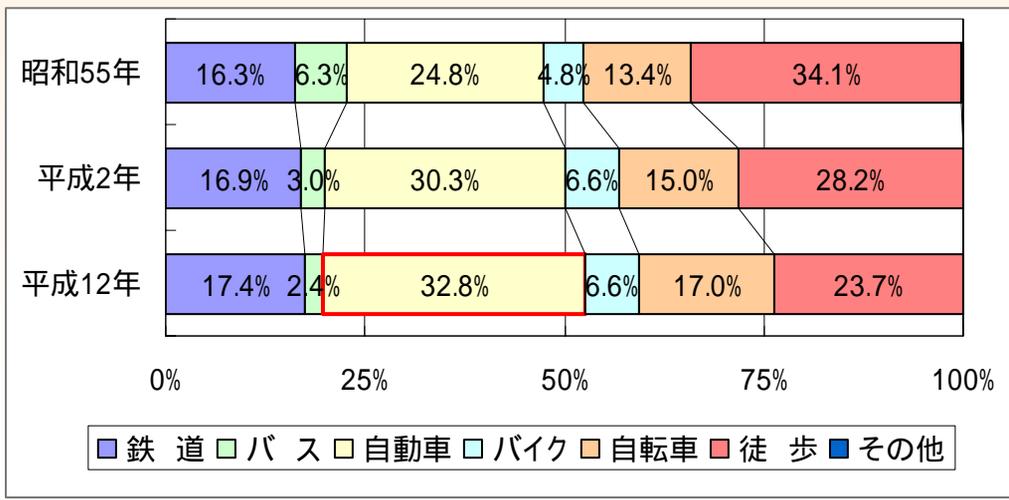


構成比については、単位未満を四捨五入しているため、総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

(資料) 第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査(PT調査)

# 南部(南区、伏見区(西部)) / 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)) / 自動車交通の特性

(平成12年PT調査における南部の自動車交通(32.8%)の特性)

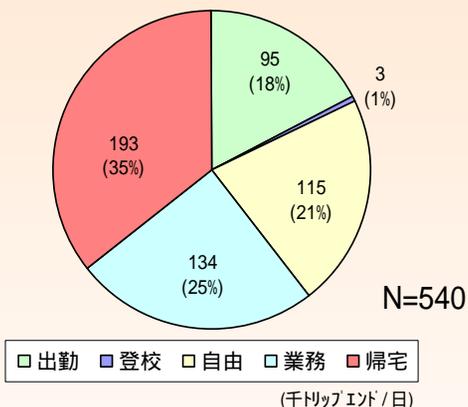
・目的別では、自由目的が約20%と他地域と比較して低い

・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

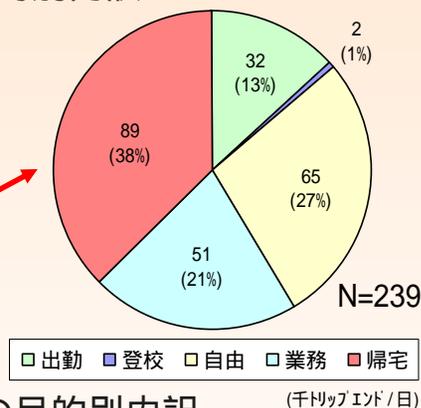
・エリア内交通では、自由目的が約30%と他地域と比較して低い

・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

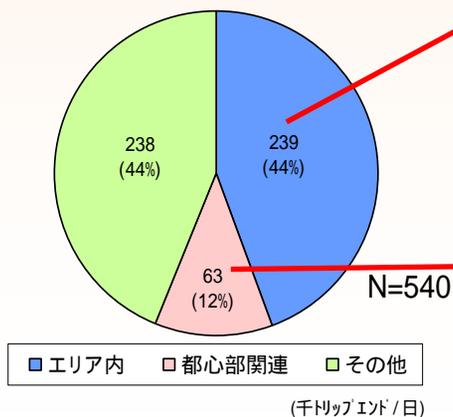
目的別内訳



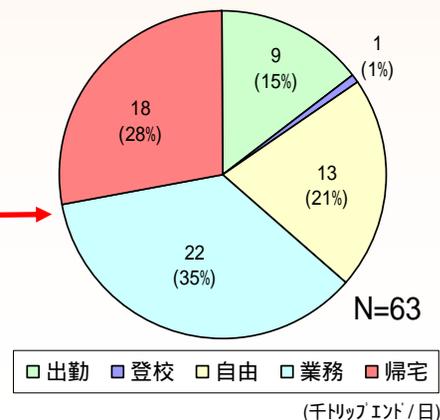
エリア内交通の目的別内訳



方向別内訳



都心部関連交通の目的別内訳

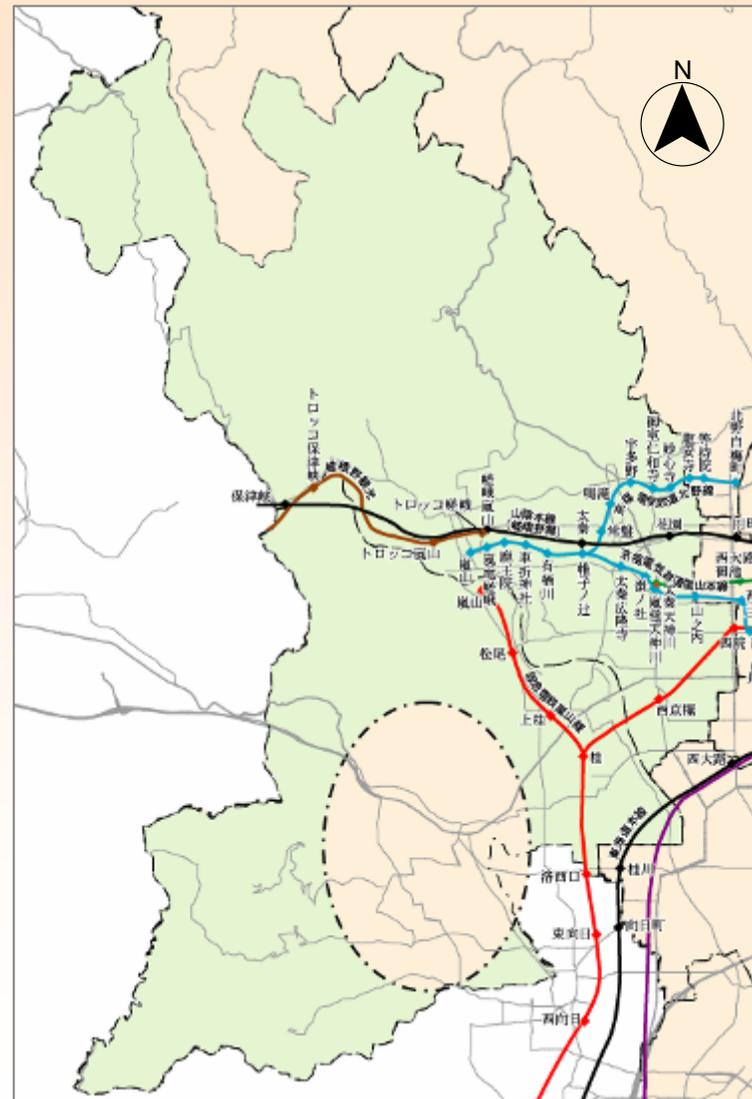
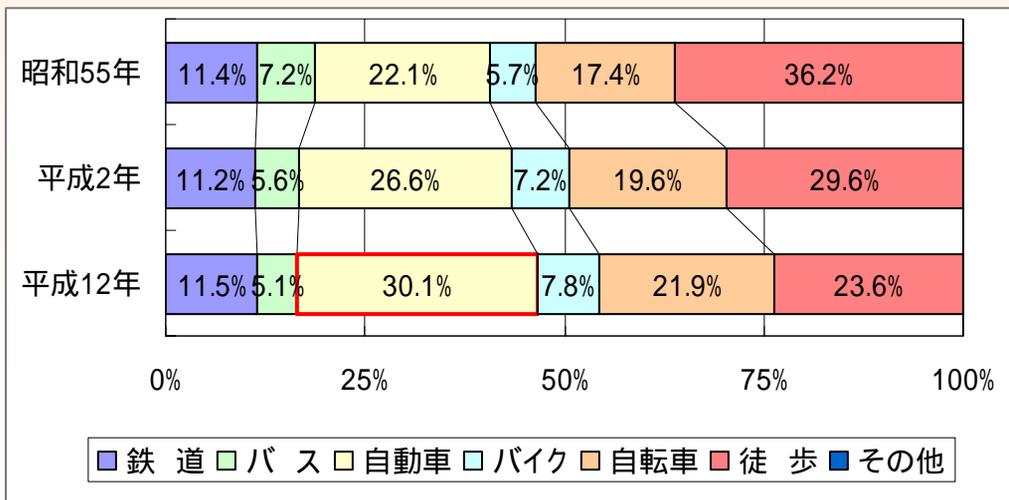


構成比については、単位未満を四捨五入しているため、総数と内訳の合計が必ずしも一致しない。

(資料) 第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査(PT調査)

# 西部(右京区、西京区) / 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)

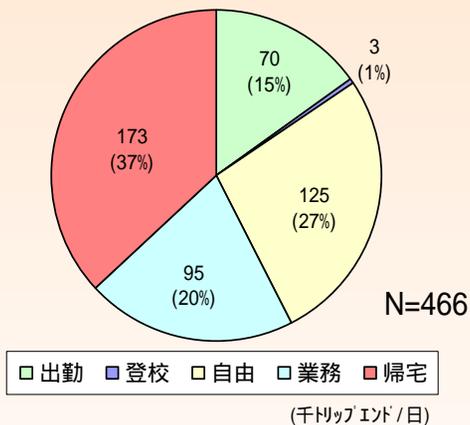
# 西部(右京区、西京区) / 自動車利用交通の特性

(平成12年PT調査における西部の自動車交通(30.1%)の特性)

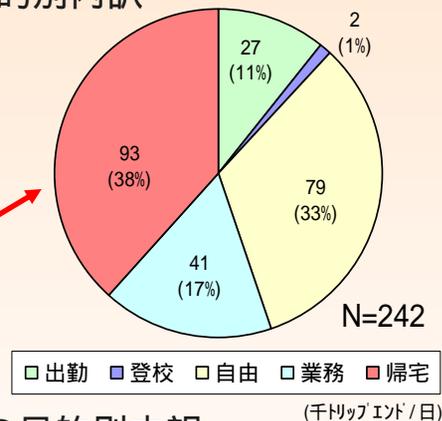
- ・目的別では、業務目的が約20%と他地域と比較して低い
- ・方向別では、その他関連が約30%と他地域と比較して低い

- ・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

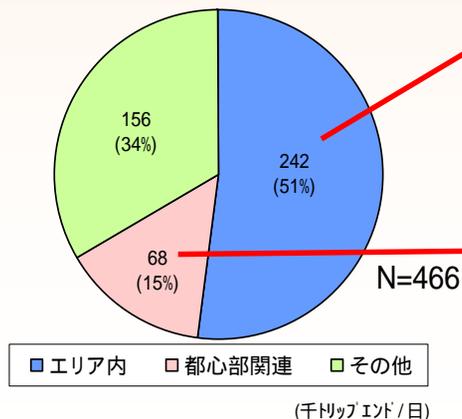
目的別内訳



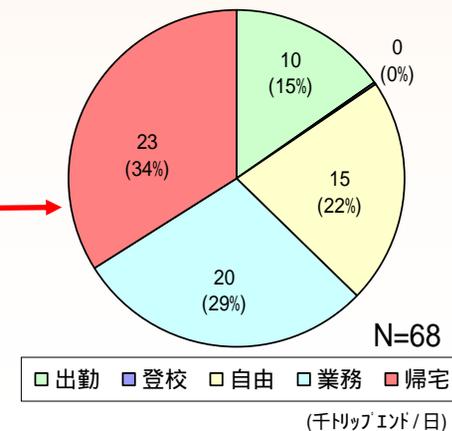
エリア内交通の目的別内訳



方向別内訳



都心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)

# 自動車分担率の削減目標に向けたシミュレーション

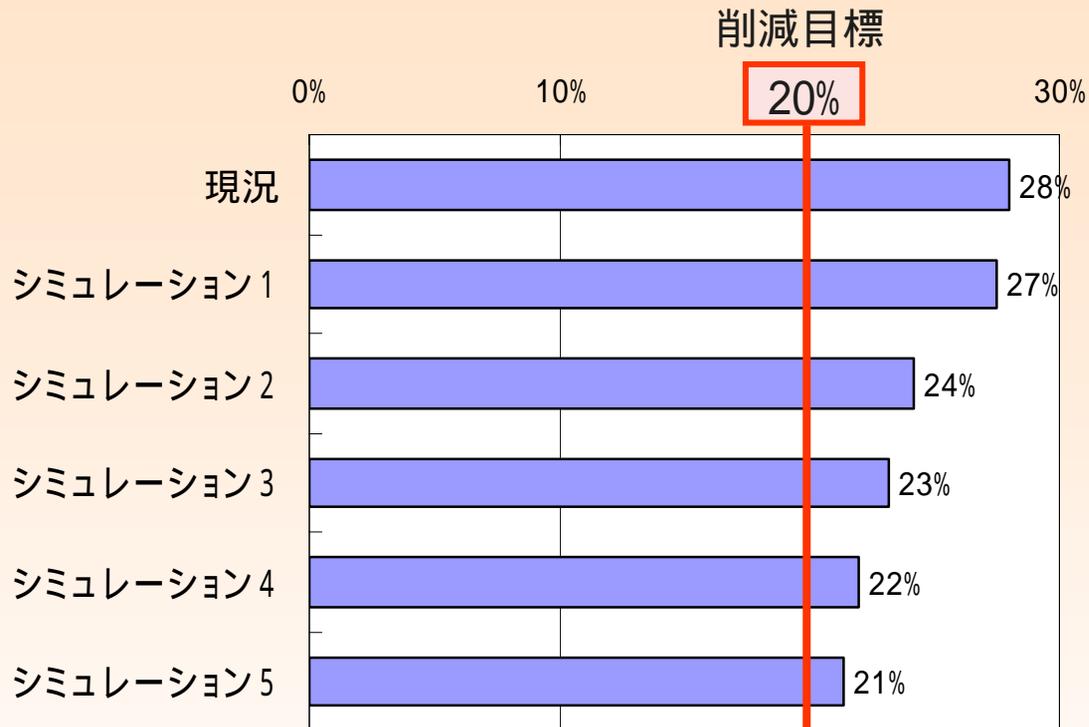
自動車分担率を現在の28%から20%以下に削減するには、どの程度、公共交通に転換させる必要があるのか。

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 <sup>1</sup> についても、同様に鉄道とバスに転換 <sup>2</sup>
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 <sup>1</sup> についても、同様に鉄道とバスに転換 <sup>2</sup>
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 <sup>1</sup> についても、同様に鉄道とバスに転換 <sup>2</sup>
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 <sup>1</sup> についても、同様に鉄道とバスに転換 <sup>2</sup>
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 <sup>2</sup>

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

# 検討する交通施策等

- (1) LRT (Light Rail Transit)
- (2) BRT (Bus Rapid Transit) 等
- (3) ロードプライシング
- (4) パーク・アンド・ライド
- (5) トランジットモール
- (6) カーシェアリング
- (7) コミュニティバス
- (8) レンタサイクル
- (9) その他



# (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

## (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



(ブラジル・クリチバのBRT)

### BRT等の適用効果

- 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

### (3) 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



## (3) 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40km<sup>2</sup>
- 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30km<sup>2</sup>

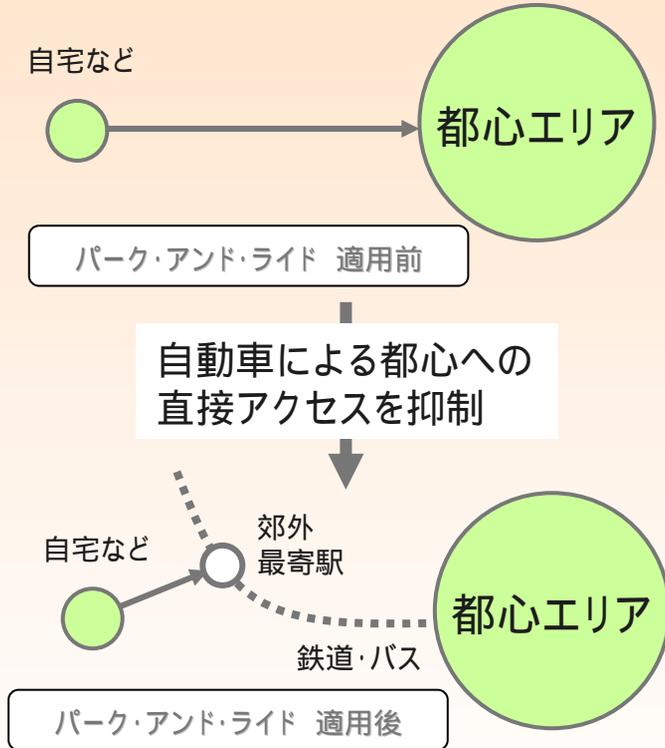
京都市市街化区域 約150km<sup>2</sup>



ロンドンのロードプライシング実施エリア

# (4) パーク・アンド・ライド

・パーク・アンド・ライドは、郊外駅に駐車場を設け、そこにクルマを停めて鉄道に乗り換えてもらい都心に流入するクルマを減らす方法



パーク・アンド・ライドの考え方



京都市におけるパーク・アンド・ライド実施例  
(平成20年11月22日～24、29、30日5日間の実施箇所)

## パークアンドライドの適用効果

- 自動車の走行距離が減り、二酸化炭素の排出が低減される。
- 自動車の都心部流入交通の抑制

## (4) 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

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

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

## (5) 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



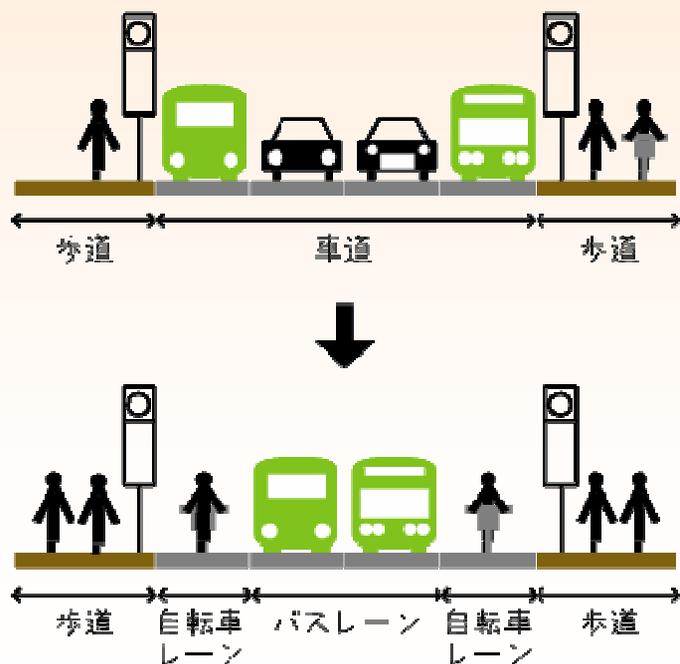
### トランジットモールの適用効果

- 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

# (5) 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



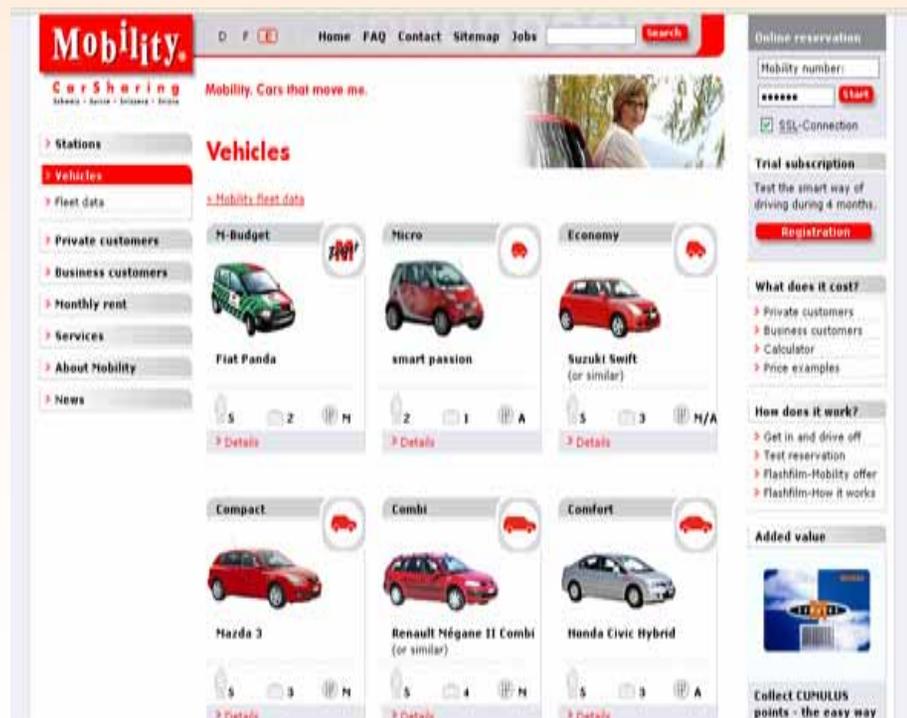
(フランス・グルノーブルのトランジットモール)

## (6) 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2000台、ステーション1050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 header includes the company logo, navigation links (Home, FAQ, Contact, Sitemap, Jobs), and a search bar. The main content area is titled 'Vehicles' and lists several car models with their respective specifications and rental options. The vehicles shown are:

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

Each vehicle listing includes a small image, the car model name, and icons representing seating capacity, door count, and license requirements. A 'Details' link is provided for each vehicle. On the right side of the page, there is a sidebar with sections for 'Online reservation' (including a mobility number field and a 'Start' button), 'Trial subscription' (with a 'Registration' button), 'What does it cost?' (with links to private/business customer info, calculator, and price examples), 'How does it work?' (with links to get in and drive off, test reservation, flashfilm-Mobility offer, and flashfilm-How it works), and 'Added value' (with a 'Collect COMULUS points - the easy way' link).

資料: <http://www.Mobility.ch/>

## (6) 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

## (7) 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

# (7) コミュニティバス

## コミュニティバスの適用効果

- 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

## (8) 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



(フランス・パリのレンタサイクル)

### 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・パリの自転車専用レーン)

# (8) 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



## (9) その他の自動車抑制施策

### カーフリー施策

カーフリーデーとは、都市の中心部でクルマを使わないことで、交通や環境、都市生活とクルマの使い方について考える日であり、都市の交通・環境問題に関するシンポジウムや展示会等を実施すること。1997年9月22日フランスのラ・ロシェルで始まり、翌年1998年にはフランス政府の支援で全国的に実施され2000年からは欧州連合(EU)の取り組みとしても実施

### 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。

## (9) その他の自動車抑制施策

### 駐車料金のコントロール

都心部の駐車コストを増大させるため、駐車税の徴収、無料駐車場の有料化、時間帯・駐車時間・車種などにより、料金をコントロールを図ること。

### 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、公共交通の利用者に対しても同等水準のサービスを提供させるための制度化を構築すること。

### 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で、公共交通への転換を促すこと。