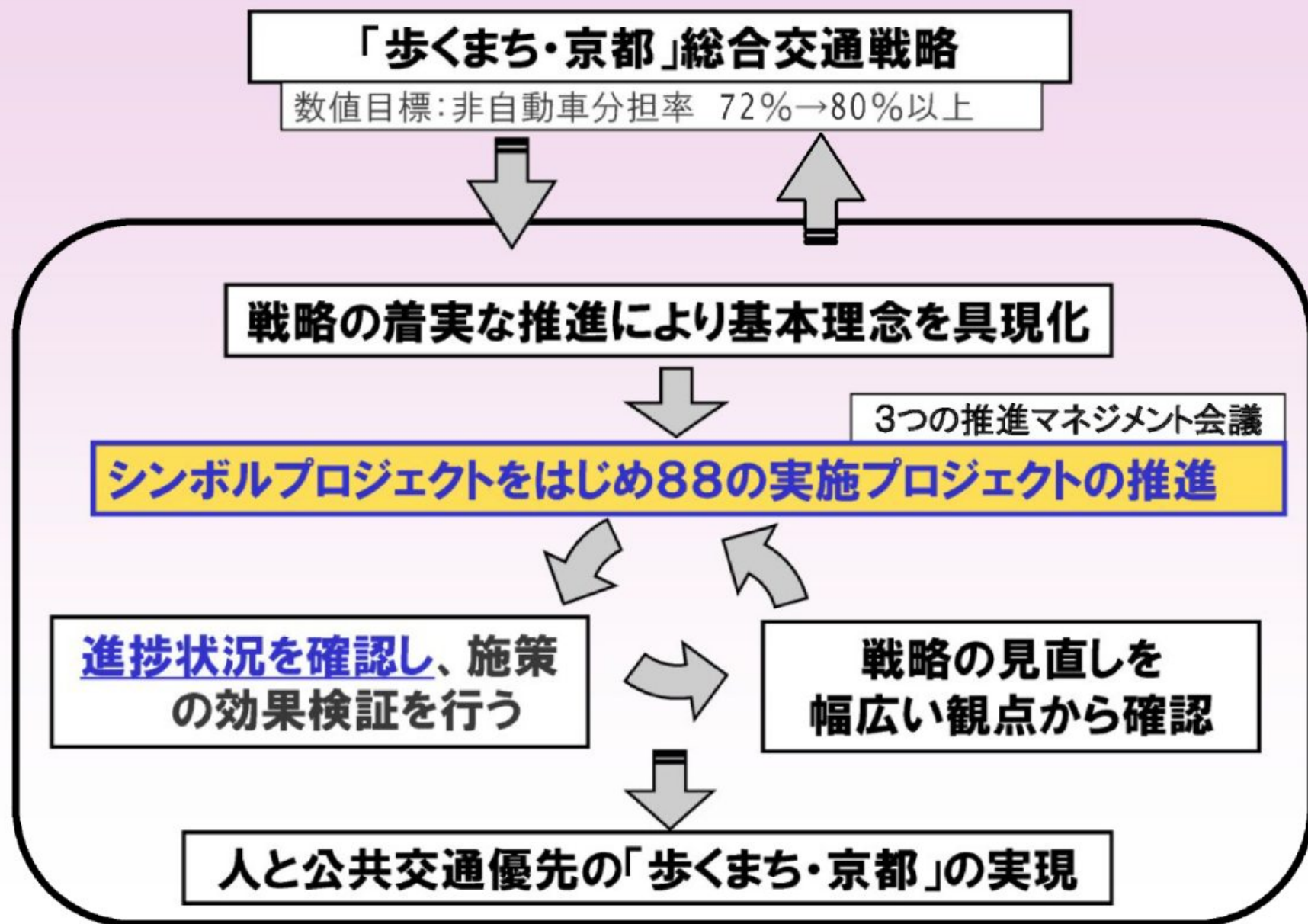




平成25年3月28日 1

「歩くまち・京都」推進会議の役割

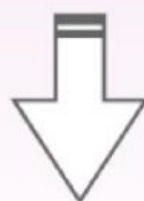


「歩くまち・京都」総合交通戦略の実施プロジェクトの推進

基本理念

自動車交通の制限を含めた様々な抑制策等を通じてクルマを重視したまちと暮らしを、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに転換していく。

京都議定書誕生の地であり、環境モデル都市でもある京都が日本を代表する「国際文化観光都市」であると同時に、まちの賑わいを生み出す都市であり続けることを目指す。



脱「クルマ中心」社会を実現するためには、戦略の理念を共有し、行政、事業者、市民の皆様が一体となって、88の実施プロジェクトの着実な推進を図る。

進捗状況と効果検証の役割

進捗状況の確認

【目的】

88の実施プロジェクトの進捗状況を把握し、課題を抽出する。

【確認のポイント】

- 施策ごとに目標を定める。
- 目標達成までの進捗状況を3段階で分類
- 各施策の課題を抽出

【確認結果】

○進捗状況の段階を桜マークで記載

 : 達成された取組

、 : 途中段階の取組

 : 企画構想段階

○抽出された課題

○今後の進め方を記載

着実に進んでいるか？

効果検証

【目的】

88の実施プロジェクトの推進による効果について、客観的な指標に基づき検証する。

【検証のポイント】

○以下の6つの項目により、効果検証の指標を設定

①公共交通の利便性向上

②道路機能の向上

③まちの賑わいの創出

④コンパクトなまちづくり

⑤ライフスタイルの転換

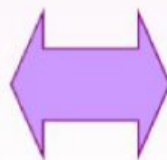
⑥社会経済の影響

○収集したデータについて、経済状況等を考慮して分析

【検証結果】

○効果検証の結果を市民に分かりやすく提示

実施内容は効果があるか？



報 告

1 「歩くまち・京都」総合交通戦略に掲げる 88の実施プロジェクトの進捗状況

「歩くまち・京都」総合交通戦略に掲げる実施プロジェクト

- 「歩くまち・京都」総合交通戦略では、
- ・「既存公共交通」の取組
 - ・「まちづくり」の取組
 - ・「ライフスタイル」の取組
- の3つの分野に分類し、88の実施プロジェクトを掲げている。

分野1「既存公共交通」の取組		
(1) 公共交通利便性向上施策		
ア バスの利便性向上施策	先	洛西地域におけるバス利便性向上
イ バス走行環境の改善施策		
ウ 鉄道の利便性向上施策		
エ 鉄道・バスの連携施策	シ	京都駅南口駅前広場整備
オ バリアフリー化の推進	先	京都市内共通乗車券の創設
カ 効果的な情報提供策		
キ 観光地交通対策	シ	パークアンドライドの通年実施
ク 公共交通不便地域のあり方	先	公共交通不便地域の対応策に関する検討
分野2「まちづくり」の取組		
(2) 「歩くまち・京都」を支える歩行空間の充実		
ア 道路機能分担に基づく歩行空間の創出	シ	東大路通の自動車抑制と歩道拡幅
イ トランジットモール	シ	四条通のトランジットモール化
(3) 未来の公共交通の充実		
ア 新しい公共交通システム(LRT, BRT)	シ	高度集積地区における新しいバスシステムの導入
イ コミュニティバス等の地域特性に応じた交通手段		
(4) 自動車交通の効率化と適正化		
ア パークアンドライド	シ	パークアンドライドの通年実施
イ 駐車場施策		
ウ 貨物車の荷さばきの適正化		
エ タクシー交通の位置付けの明確化と効果的な活用		
オ ロードプライシング		
カ 環境負荷の小さい車両の導入推進		
キ 交通条件の公平化		
(5) パーソナルモビリティの転換		
ア 自転車交通施策		
イ カーシェアリング		
分野3「ライフスタイル」の取組		
(6) 「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発		
(7) 交通行動スタイルの見直しを促すコミュニケーション施策(モビリティ・マネジメント施策)		
ア 「家庭」で交通行動スタイルの見直しを促す施策	シ	「モビリティ・ウィーク」の実施
イ 「学校」で交通行動スタイルの見直しを促す施策		
ウ 「職場」で交通行動スタイルの見直しを促す施策		
エ 「観光客」の交通行動スタイルの見直しを促す施策		
(8) 観光客を対象とした施策		
ア 観光地における公共交通利便性向上施策		
イ 観光客向け情報提供策		
ウ パークアンドライド等による観光地交通対策		
エ 「観光客」の交通行動スタイルの見直しを促す施策		

※ 表中のシ印は、「シンボルプロジェクト」の略で、戦略を推進するための象徴的な施策。

表中の先印は、「先行実施プロジェクト」の略で、戦略検討と併せて、既に新たな取組を行っている施策。

実施プロジェクトの進捗状況

【進捗中の段階】



: 企画構想段階



: 事業推進中

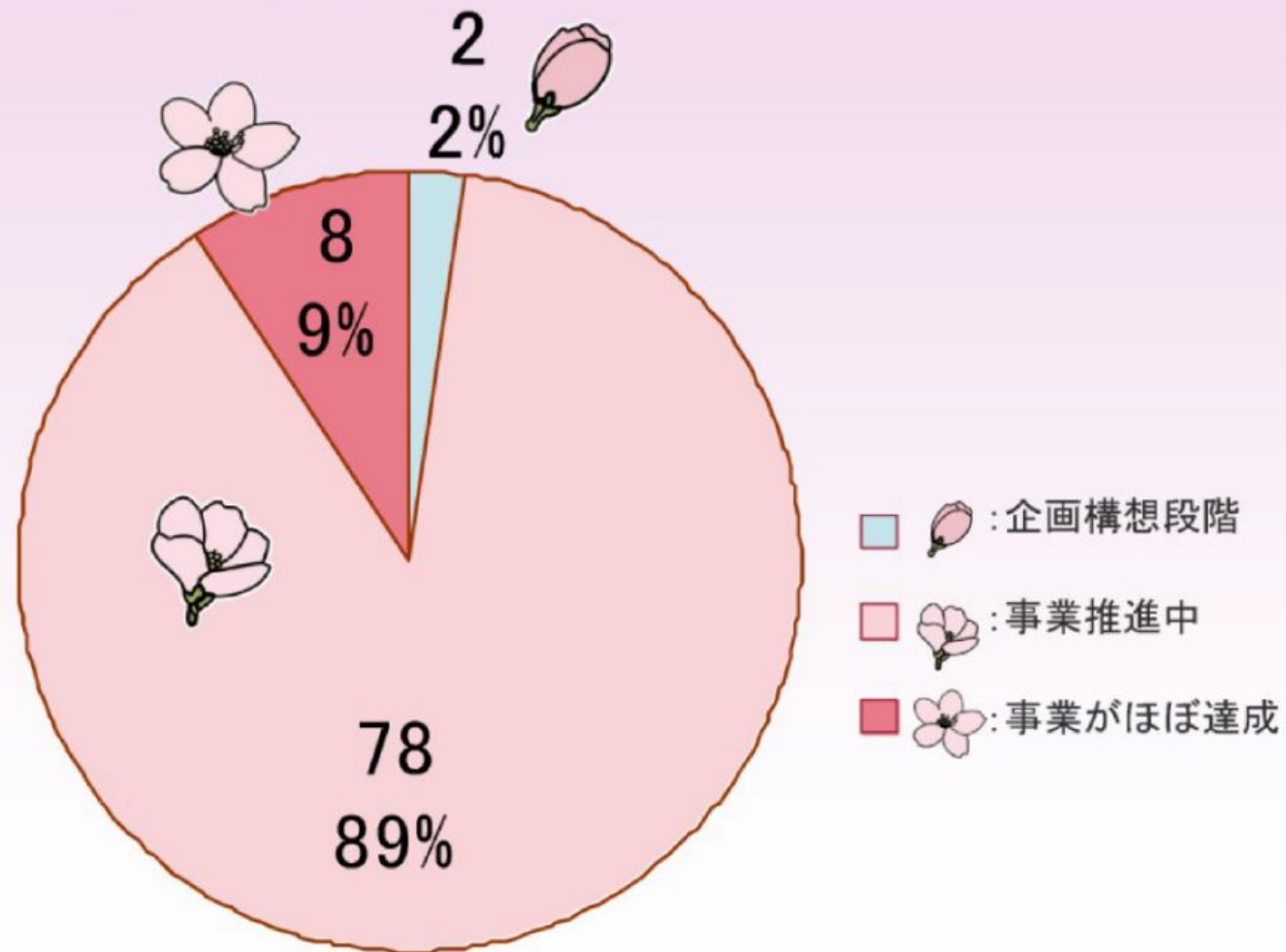


: 事業がほぼ達成

分野	施策分類	進捗状況			
					合計
分野1 「既存公共交通」の取組	(1) 公共交通利便性向上施策	1	43	6	50
分野2 「まちづくり」の取組	(2) 「歩くまち・京都」を支える 歩行空間の充実	0	2	0	2
	(3) 未来の公共交通の充実	0	2	1	3
	(4) 自動車交通の効率化と適正化	0	8	0	8
	(5) パーソナルモビリティの転換	0	3	0	3
分野3 「ライフスタイル」の取組	(6) 「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発	0	1	0	1
	(7) 交通行動スタイルの見直しを促す コミュニケーション施策 (モビリティ・マネジメント施策)	1	19	1	21
合計		2 (2%)	78 (89%)	8 (9%)	88 (100%)

実施プロジェクトの進捗状況

- 各プロジェクトについては、実施範囲や事業者連携の拡充により、さらなる推進を図るものとする。



プロジェクト数88

報 告

2 平成24年度の「歩くまち・京都」の主な取組

交通バリアフリーの推進

既存公共交通

- すべての人が安心・安全で円滑に移動することのできる社会を実現するため、駅（平均利用者数3,000人/日以上）とその周辺の道路等のバリアフリー化を推進中。
- 平成24年度は、大宮地区と太秦地区の2地区において、「バリアフリー移動等円滑化基本構想」を策定。（平成25年度 工事着手）
- 平成25年度は、JR藤森地区、深草地区及び西院地区で「バリアフリー移動等円滑化基本構想」を策定予定。

	JR西日本	京阪	阪急	京福	「基本構想」 策定期期
グループA	太秦駅 JR藤森駅 桃山駅	深草駅	大宮駅 上桂駅 嵐山駅 松尾駅		平成24年度 ～ 平成30年度
グループB	西大路駅		西院駅	西院駅	

グループA: 公共交通事業者から事業の意向が示され、バリアフリー化整備を図るための条件等が整っている地区

グループB: 公共交通事業者から事業化に向けての意向が得られているものの、バリアフリー化整備に向けて、調査や関係機関との調整等に多くの時間を要する地区

通年型のパークアンドライド駐車場の設置

既存公共交通

- クルマから公共交通への乗換えを誘導・促進し、都心地区や観光地周辺への自動車流入の抑制を図るため、阪神高速8号京都線(鴨川西出入口～上鳥羽口駅付近)の高架下等に、民間活力の導入により、通年型パークアンドライド駐車場の設置
 - 整備及び運営・管理:タイムズ24(株), 開設:平成24年11月15日

利用状況(H25年2月末時点)

累計 5,461台

駐車場の概要

名称	タイムズ鴨川西ランプ駐車場	タイムズ上鳥羽ランプ駐車場
所在地	京都市南区東九条柳下町	京都市伏見区竹田向代町
最寄り駅	地下鉄十条駅 京阪鳥羽街道駅	地下鉄くいな橋駅 近鉄上鳥羽口駅
営業時間	24時間	
駐車台数	普通車 60台、 大型バス40台	普通車 111台
駐車方式	ゲート式	

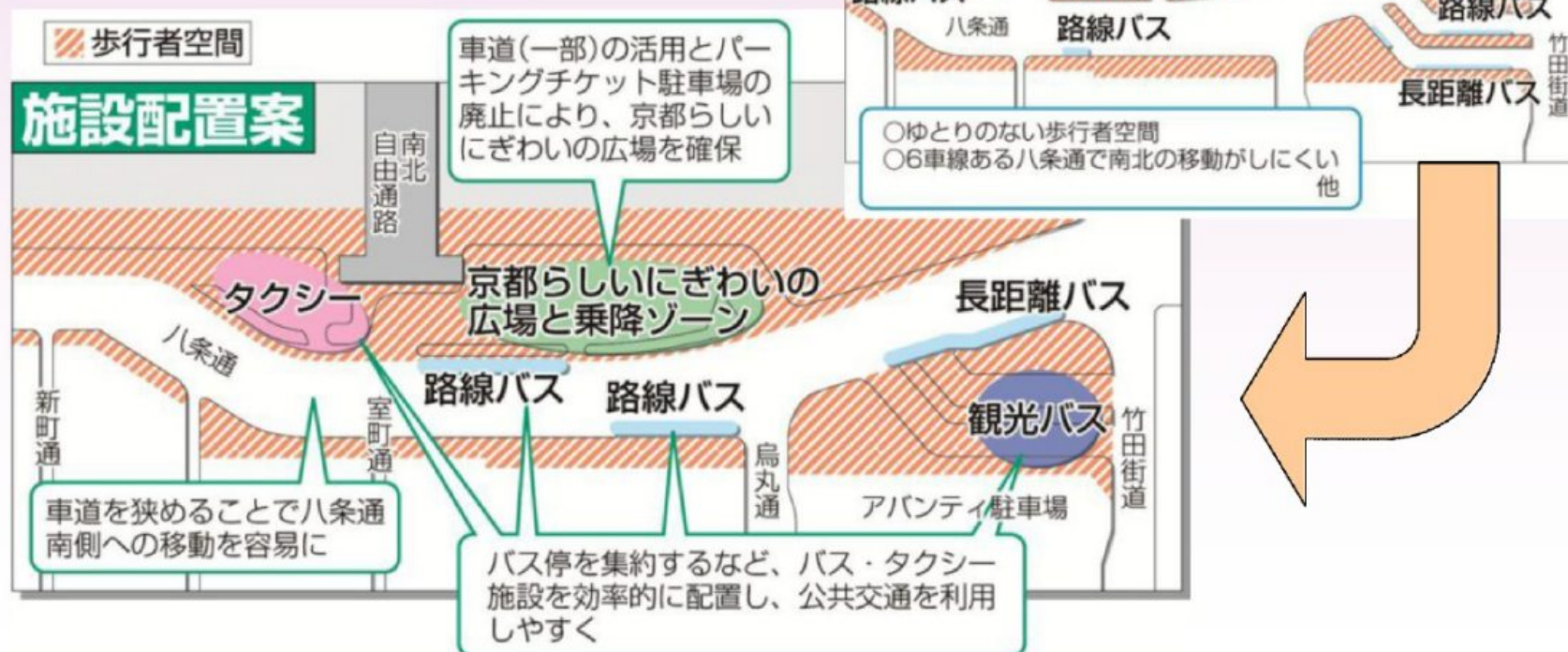


京都駅南口駅前広場整備

既存公共交通

- 市内最大のターミナルである「京都駅南口駅前広場」について、人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の理念のもと、大規模に整備
- マイカー駐車場(54台分)の廃止及び車線減少(6→4車線)により、歩行者と公共交通のための広場空間を創出

平成25年度 工事着手
平成27年度 完成



京都フリーパス

既存公共交通

- 市内の交通事業者が連携し、ほぼすべての公共交通に乗り降り自由の企画切符「京都フリーパス」を発行

- 発売期間 平成24年12月8日～平成25年3月22日

- 乗車可能な鉄道・バス

京都市交通局(地下鉄, 市バス), JR西日本, 叡山電車, 近鉄電車, 京阪電車, 嵐電(京福電車), 阪急電鉄, 京都バス, 京阪京都交通, 京阪シティバス, 京阪バス, 西日本JRバス, 阪急バス, ヤサカバス

- 本年度新たに「こども券」を発行



電車・バス
乗り放題!



<公共交通でまわる京都観光マップ>



こども券
新登場!



<特典案内冊子>



<こども向けガイドブック>

販売実績(H25年1月末時点)

1日フリー版 約1,300枚

2日フリー版 約 700枚

1日フリー版(こども券)

約100枚

雲ヶ畑バス「もくもく号」の運行

既存公共交通

- 路線バスの廃止に伴い、平成24年4月1日から、地元自治振興会が主体となって、近畿運輸局及び本市の支援の下、乗合バスの運行を開始。
 - 本年2月末までの1日当たりの平均利用実績は10.4人で 目標の8.1人を上回っている。
 - 住民以外の利用も促進するため、農林水産省の支援を受け、モニターツアーを実施（7回100人参加）。



山科小金塚のバス運行交通社会実験

既存公共交通

現状:大津市藤尾地区に隣接する山科区小金塚地区は、丘陵地を造成した住宅地であり、路線バスが住宅地の入口までしか運行していないため、高齢者等は、バス停から住宅まで、急勾配の坂道を歩く必要がある。

課題:地域道路の多くが私道であり、バス運行する環境が整っていないこと(市への道路移管事業を推進中)及び急勾配の坂道と地域の道路が狭隘であること。

- 山科区役所をはじめとする本市関係局や小金塚自治連合会、国等の関係機関との連携の下、平成24年12月7日～13日に小金塚地区で、バス運行の交通社会実験を実施。
(利用実績1,121人/週)
- 本格運行に向け、引き続き、関係者で検討を進めていく。



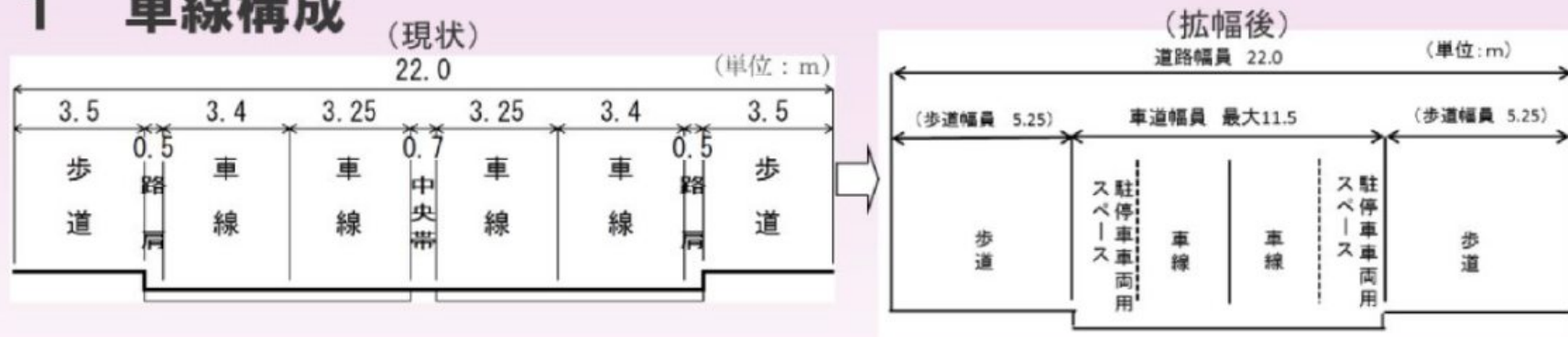
四条通の歩道拡幅と公共交通優先化

まちづくり

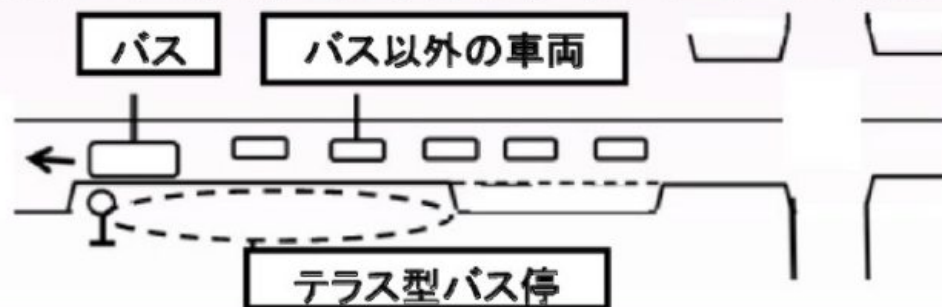
市内最大の繁華街である四条通で公共交通優先化と歩行空間の創出を図るため
4車線(烏丸通～川端通間)を2車線化し歩道を拡幅

平成24年1月20日 都市計画決定

1 車線構成



2 複数台のバスが停車できるテラス型バス停の整備



平成25年度 詳細設計・工事着手, 平成26年度 完成

四条通沿道協議会の設置

◆ 設置趣旨

- ・適正な四条通沿道利用のルールづくりと管理に向けた取組の実施
- ・タクシーや物流車両等の四条通沿道アクセススペースの配置案の作成

◆ 委員構成

学識経験者, 地元商業関係者, タクシー・物流を含む交通事業者, 関係行政機関で構成

◆ 四条通沿道協議会の開催概要

	開催日時	概 要
第1回	平成24年 6月11日(月)	・ 四条通の整備後におけるタクシーや物流車両等の沿道アクセススペースの配置を検討
第2回	平成24年10月19日(金)	
第3回	平成24年11月20日(火)	・ 関係事業者で沿道アクセススペースの配置案について合意

対象区間	烏丸通～麩屋町通間	麩屋町通～四条大橋間	烏丸通～四条大橋間
区間番号(北側)	①	③	合計
タクシースペース	3台		3台
貨物車スペース (上段:午前, 下段:午後)	2台 1台	4台 2台	6台 3台
車種を限定しない沿道アクセススペース (上段:午前, 下段:午後)	5台 6台	4台 6台	9台 12台
合計台数	10台	8台	18台
区間番号(南側)	②	④	合計
タクシースペース		4台	4台
貨物車スペース (上段:午前, 下段:午後)	2台 2台	3台 1台	5台 3台
車種を限定しない沿道アクセススペース (上段:午前, 下段:午後)	5台 5台	3台 5台	8台 10台
合計台数	7台	10台	17台

「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備

まちづくり

- 歴史的都心地区(四条通, 河原町通, 御池通, 烏丸通に囲まれた1.1km²のエリア)の細街路は, 店舗・小学校・住宅等が立地し, 職住が共存する空間であり, 地域外から多くの来訪者が訪れる地域でもある。
- 道路が狭く歩道整備が困難なこの地域を「歩いて楽しいまちなかゾーン」として位置づけ, 区画線の引き直しやカラー区画線による車線幅員の狭小化, 自転車通行箇所の明示等を行うことにより, 歩いて楽しい歩行空間を創出する。

平成24年3月に行った実験の様子(六角通烏丸東入ル)



実験前



実験後

【実験結果】

- ・自動車走行速度が1割程度低下
- ・自動車, 自転車, 歩行者の通行位置の改善

「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備

まちづくり

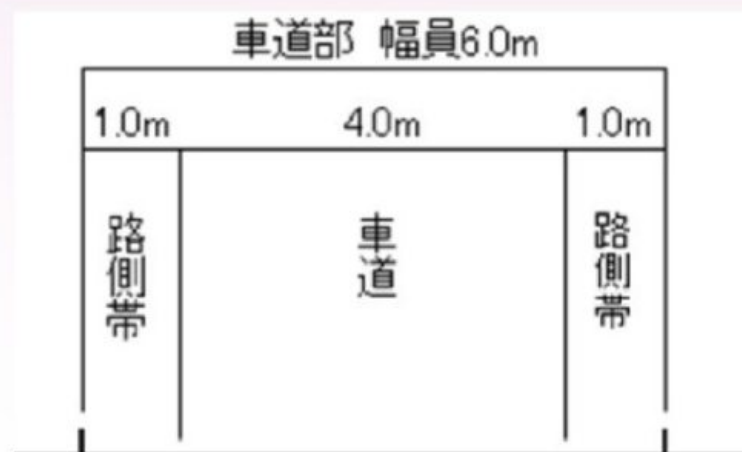
◆ 整備内容

- ・ 路側帯の拡幅(車道幅員を4mから3mに狭くし、路側線を引き直す)
- ・ 自転車用カラーライン(ベンガラ色)の設置
- ・ 幹線道路から地区への出入口の周辺にロゴマーク看板の設置
- ・ 小学校周辺における歩行者用カラーライン(地道色)の設置や交差点部のカラー化(通学路対策として実施)

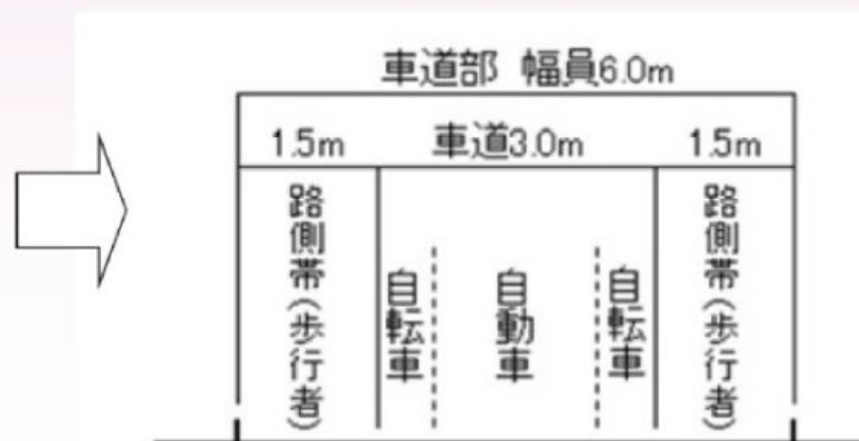


ロゴマーク

整備前



整備後



◆「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備範囲及び整備イメージ

- ・平成24、25年度に歴史的都心地区内における「歩いて楽しいまちなかゾーン」完成を目指す。
- ・平成26年度以降は周辺エリアに拡大を図る。



まちなかにおける荷捌きの整序化

まちづくり

目的:歴史的都心地区内の物流車両台数や路上荷捌きを削減し、歩行者の安心・安全の確保、賑わいの創出を図る。

実施項目① 路外荷捌き場の設置

歴史的都心地区内の民間駐車場を借り上げ、物流事業者が共同で利用できる路外荷捌き場を設置。参加事業者が、この荷捌き場に車両を止め、荷物を台車で運ぶ。

実施期間	平成25年2月1日(金)～平成25年2月14日(木) 計14日間※
実施場所	NAKAGYO24(京都市中京区麩屋町四条上ル509)
登録事業者	12社(事前登録制)

※ 同一場所において2/15(金)～2/28(木)の間、佐川急便(株)が独自の路外荷捌き社会実験を実施



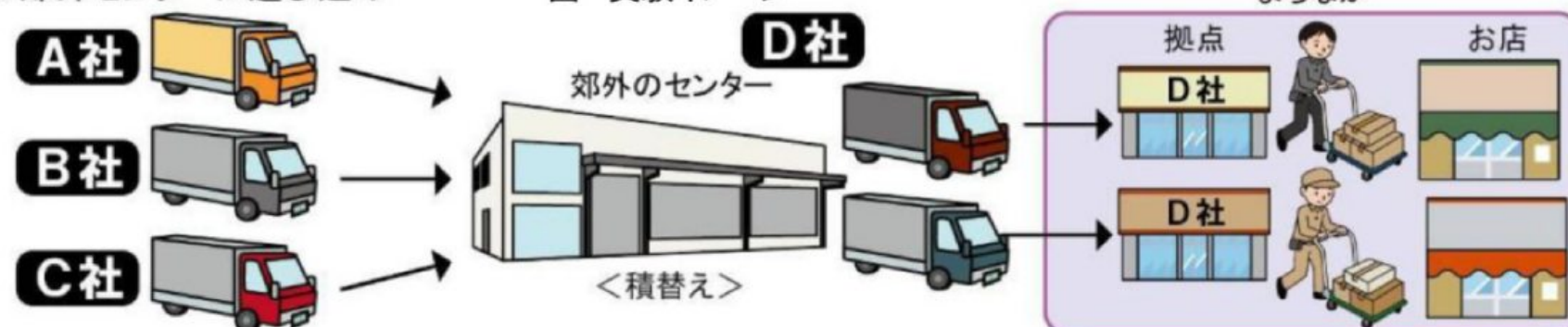
図 路外荷捌き場の利用風景

実施項目② 共同配送の実施

- 歴史的都心地区内に物流拠点を持たない物流事業者の荷物を、地区内に物流拠点を持つ物流事業者の郊外の物流拠点に集約し、地区内へ配送

● 郊外センターに運び込み

図 実験イメージ



実施期間	平成25年2月15日(金)～平成25年2月28日(木) 計14日間
集約拠点	ヤマトマルチチャーター株式会社 京都支店(伏見区横大路)
利用料	有料 (京都市が一部補助)
拠点事業者	ヤマト運輸株式会社
登録事業者	3社(事前登録制)

「歩いて楽しい東大路」歩行空間創出事業

まちづくり

■「歩いて楽しい東大路」の整備の方向性

現在の道路幅員の中で、歩行者が安心・安全、そして快適に通行することのできる空間の確保を最優先にして、車線数の減少等も含めた道路空間の再構成を検討し、「環境」、「景観」、「地域コミュニティ」、「観光振興」等の視点から「歩いて楽しい東大路」を目指す。



「歩いて楽しい東大路」歩行空間創出事業

まちづくり

平成24年8月に「東大路通整備構想」を策定。

環境

- ・道路空間を見直すことにより、クルマから歩行者を中心とした道路空間の整備を目指す。
- ・安全、快適に通行できる歩行空間の整備を目指す。
- ・自転車にも安全な道路空間の整備を目指す。

景観

- ・道路空間の見直しと併せて無電柱化を実施することにより、優れた沿道景観の形成を目指す。

地域コミュニティ

- ・多くの人が集い、行き交うことで沿道が活気やにぎわいにあふれた道路空間の整備を目指す。

観光振興

- ・観光客が歩いて楽しむことできる道路空間の整備を目指す。

その他

- ・緊急車両が通行できる道路構成とすることにより、安心して暮らせるまちづくりを目指す。



「歩いて楽しい東大路」歩行空間創出事業

まちづくり

H22年7月 地元住民が主体となった「歩いて楽しい東大路をつくる会」の設置

H24年3月 つくる会を発展させた「東大路通歩行空間創出推進会議」の設置

H24年5月 パブリックコメント

H24年8月 東大路通整備構想の策定

測量・調査・予備設計

ソフト対策の推進

詳細設計

工事実施

「歩いて楽しい東大路」の実現

- ・ 公共交通優先と利便性向上
- ・ 市内幹線道路への自動車交通の適切な誘導・分散
- ・ 路上駐車、荷捌き車両による交通影響の軽減

継続的な開催

親子連れが多く訪れる「スルッとKANSAI バスマつり」において、 ステージ・イベントへの参加やブースを出展

- ◆ 日時 : 平成24年9月23日(日曜日)10時から16時まで
- ◆ 場所 : 国立京都国際会館
- ◆ 来場者 : 24,000人

＜ステージ・イベント「歩くまちトーク」＞
塚口博司会長, 奥野史子委員,
村上祐子委員(司会)による,
「歩くまち・京都」の実現について語り合う
「歩くまちトーク」の実施

＜ブース出展＞
「歩くまち・京都」総合交通戦略の
リーフレット配布や, バスの塗り絵コーナーの設置

＜来場者アンケート＞ 228件
96.9%が「歩くまち・京都」憲章に賛同
86.9%が「無理のない範囲で公共交通を利用し,
クルマ利用を控えた方がいい」と回答



- 次世代を担う子供たちに、公共交通の大切さを学ぶことを通じて、自分たちの暮らしやまちづくりを考える機会を提供するため、学校教員を交えた「学校MM検討会」を設置し、小学校の低・中・高学年別の指導内容を検討するとともに、小学校においてモデル授業を実施

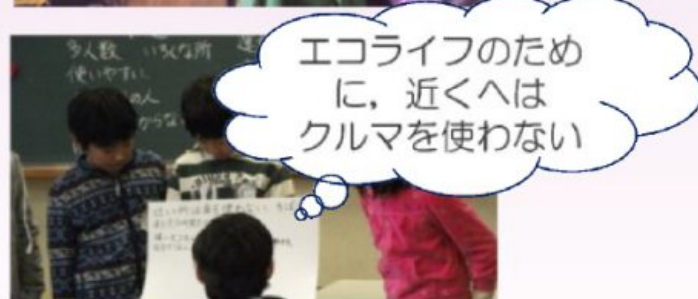
①京都教育大学付属小学校（北区）

対 象 : 2年生 32名
 実施日 : 平成25年2月15日(金)
 テーマ : バスとの親近感を育む



②洛央小学校（下京区）

対 象 : 4年生 32名
 実施日 : 平成24年12月14日(金)
 テーマ : 自分の生活とクルマとの関わり合いを学ぶ



③嵐山小学校（右京区）

対 象 : 6年生 26名
 実施日 : 平成24年11月7日(水)
 テーマ : 社会とクルマとの関わりを学ぶ



ラジオを活用したモビリティ・マネジメント

ライフスタイル

ラジオ番組内に「歩くまち・京都」タイムコーナーを設け、日常生活や観光等で車を利用される方を対象として、公共交通利用への転換を呼びかける情報を配信

KBS京都

【笑福亭晃瓶のほっかほっかラジオ】

- ・10月4日～3月29日の毎週木・金曜日
- ・7:01～7:06に「歩くまち・京都」タイムコーナーを設置
- ・計52回



ABCラジオ

【柴田博のほたるまち旅行社】

- ・10月6日～1月26日の毎週土曜日
- ・計20回
- ・13時15分頃～5分間

α ステーション

【局報SPOT告知】

- ・10月1日～12月31日
- ・平均1日1本40秒

【ペイドパブリシティ告知】

- ・10月16日(火)10:35～
- ・11月14日(水)16:10～
- ・11月18日(日)11:55～
- ・各2分程度

テーマ別放送概要

ライフスタイル

	テーマ	概要	ゲスト
KBS	クルマの利用は ほどほどに。	リスナーのライフスタイルの転換を目指し、環境健康、経済、まちづくり等の様々な観点からクルマのデメリットを伝える	藤井聡氏(スローライフ)
KBS	電車やバスは、 得でっせ！	電車・バスの利用促進を目指し、京都の公共交通のメリットをアピール	波床正敏氏(ネットワーク)、京都市都市計画局、京都市交通局
KBS	あるくまち京都 プロジェクト推進中！	市民の協力が必要な事業の趣旨を説明するとともに、市民への協力を呼びかける	塚口博司氏(推進会議)、土井勉氏(未来)、藤井聡氏(スローライフ)、波床正敏氏(ネットワーク)、京都市都市計画局、京都市交通局
KBS・ABC	クルマで京都が 見えますか？	市内への観光来訪手段の転換を目指し、クルマでの観光のデメリットを伝える	藤井聡氏(スローライフ) 京都観光のコツ1:大渋滞 (平成24年11月9日放送) 
KBS・ABC	わたし、スローライフ はじめました	リスナーのライフスタイル転換を目指し、実際に行動を変えたリスナーの声を紹介する	藤井聡氏(スローライフ)
推進会議:「歩くまち・京都」推進会議、ネットワーク:公共交通ネットワーク推進会議、未来:未来の公共交通推進会議、スローライフ:「スローライフ京都」推進会議			
塚口博司氏(立命館大学教授)、波床正敏氏(大阪産業大学教授)、土井勉氏(京都大学大学院特定教授)、藤井聡氏(京都大学大学院教授)			

- 放送の中で京都市内は車で回るより、バス、地下鉄で回る方が時間が有効に使えると聞いているので、**バス、地下鉄で市内観光を楽しみたい**と思っています（三重県伊賀市 60代男性）
- （藤井）先生のお話の中にあったとおり、車で行ってとんでもない目に会いました。やはりJRとか公共交通機関利用がベターです。見たいところがたくさんあるので、**今度はフリーパスチケットをゲットして行きたい**です。（香川県さぬき市 60代女性）
- **歩くまち京都タイムで話されていたとおり、公共機関を使って行きました。**バスも本数多いし、地下鉄もあるのでとても便利にまわることができました。また公共機関で行って楽しみたいと思います（伊丹市 70代 男性）
- 今日の**藤井先生の話**を、**もっともだ**と思いながら聞いていました。京都に車で行くものではない。（豊中市 女性）
- **合理的な京都観光アドバイス**参考になりました（豊中市 20代女性）
- 京大の先生が優しい語り口で、ぜひ歩いてまわって下さいと仰っていたので、**久しぶりに歩いて散策に行きたい**と思いました。（西宮市 60代 女性）
- 京都の中心部は、**バスや電車や地下鉄があり、ブラブラ歩くの**がいいといわれている**とおり**ですね。（神戸市垂水区 50代 女性）

観光客に対して、公共交通での京都観光の利点を発信するため、マイカーで京都に来られる割合が高い関西圏で発売され、若年層を读者層(平均读者年齢26.5歳)とする「関西ウォーカー」に動機付け情報をマンガで掲載



関西ウォーカー 2012. 10. 31発行 京都の紅葉ベスト100に掲載の動機付け情報

過度なクルマ利用から公共交通へ市民のライフスタイルの転換を促すことを目的として、市内4学区を対象に、地域別の公共交通マップ・時刻表の配布や行動を促す対面式コミュニケーション・アンケートを実施

- ◆ 情報提供 : 平成24年9月中旬～10月初旬
- ◆ 対面 : 平成24年10月下旬～12月中旬
- ◆ 事後調査 : 平成24年12月中旬～平成25年1月下旬
- ◆ フィードバック : 平成25年3月初旬

	下京区 (七条学区)	右京区 (御室学区)	西京区 (桂川・松陽学区)	計
配布数	2,750	3,600	7,427	13,777
回収数	251	504	768	1,595※
訪問数	127	271	375	773
訪問率	50.6%	53.8%	48.8%	48.5%

※地域不明の72件を含む

対面式コミュニケーションの流れ

ライフスタイル

ステップ1

動機付け情報・事前アンケートの配布



訪問希望者に電話予約

「クルマに頼りすぎない暮らし」の呼びかけ



動機付け情報を記載したクリアファイル



事前アンケート

ステップ2

調査員が各世帯に訪問し、地域別の公共交通マップ等のツールの配布やコミュニケーション・アンケートを実施



地域の路線・時刻表を集約したオリジナルのマップをお届け



地域別の公共交通マップ・時刻表

対面式でクルマ利用を控えるための具体的な目標を考えてもらうコミュニケーション・アンケートを実施



戦略リーフレット



あなたのライフスタイルプラン

既にクルマを利用していない方には市長からのありがとうメッセージをお届け



市長からのメッセージカード

ステップ3

効果検証のための事後アンケートの配布

ステップ1から意識や行動がどう変わったかを検証

ステップ4

効果のフィードバック

プロジェクト効果をご報告

転入者を対象としたコミュニケーション①

ライフスタイル

転入者は公共交通利用の習慣付けが効果的に行えるため、
区役所・支所内において、動機付け情報や公共交通マップを配布

- ◆ 配布開始 : 平成24年10月～
 - ◆ 配布場所 : エコまちステーション全14箇所
- H24実績(H25年2月末時点) 1,738部**



全市版公共交通マップ



動機付け情報を記載したクリアファイル



効果検証アンケート

転入者を対象としたコミュニケーション②

ライフスタイル

転入者に配布されている「暮らしのてびき」に掲載されている情報の改訂



スロースライフ 京都では「クルマに頼りすぎない暮らし」を!

～「スロースライフ京都」大作戦実施中!～

今、クルマを中心とするライフスタイルが広がる中で、長い歴史の中で守り育てられてきた京都のまちの魅力が損なわれつつあります。



クルマに頼りすぎることなく、歩いて、そして公共交通を上手に利用する暮らしこそ、まちの賑わいを創み出し、人々の健康や環境にも望ましいものです。

そのような想いから、京都市では、人と公共交通優先の「歩くまち・京都」を目指し、平成22年1月に「歩くまち・京都」憲章を制定しました。

今日から、あなたも「クルマに頼りすぎない暮らし」を始めませんか?



「歩くまち・京都」憲章

わたしたちの京都では、を一人ひとりが、
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られる
道路空間と公共交通を確保。
賑わいあるまちを創ります。

1 京都を語るすべての人が、
歩く魅力を満喫できるようにします。



自転車でお出かけ

環境にも健康にも良い自転車を活用して京都のまちを楽しみましょう。自転車でお出かけの際は駐輪場を利用してください。
鉄道駅等を指定するか、携帯電話のGPS機能の位置情報を用いて周辺の駐輪場の所在地や料金等の情報が閲覧できます。

京都市 駐輪場検索&過去自転車照会

パソコン及び携帯電話等を用いてアクセスし、駐輪場情報や過去自転車の検定情報が検索できるホームページ「駐輪場検索&過去自転車照会システム」を開設しています。

<http://www.kyochari-navi.jp/>

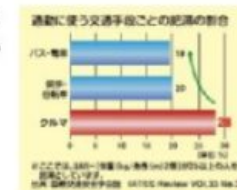
市内の過去自転車照会にもQRコードを
表示していますので、ご利用ください。



「クルマに頼りすぎない暮らし」の 3つのメリット

ポイント
1 健康はいいー

クルマに頼りすぎると、歩く機会が減って、健康やダイエットにあまりよくありません。実際に、クルマで通勤している人は、それ以外の人々よりも、
肥満になる確率が、
40～50%も高いことが知られています。



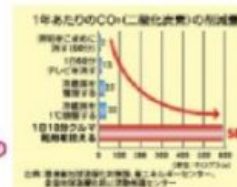
ポイント
2 まちが賑わうー

クルマではついつい郊外に出かけてしまいがちですが、徒歩やバス・電車だと、ご近所や、まちなかで買い物や外食をするようになり、結果的に、まちが今よりも
もっと賑わうことになります。



ポイント
3 環境はいいー

環境にやさしい行動にはいろいろありますが、中でも、「クルマ利用を控える」という行動が最も効果的です。
節電やクールビズ等の何十倍・何百倍ものCO2を減らせると言われています。



歩くまち京都推進室のTwitterにフォローしてください。

歩くまち京都推進室では、リアルタイムで「クルマに頼りすぎない暮らし」をサポートするさまざまな情報発信しています。ぜひ、この機会に登録して、歩くまち京都推進室をフォローして下さい。

まずは、こちらにアクセス http://twitter.com/arukumati_kyoto

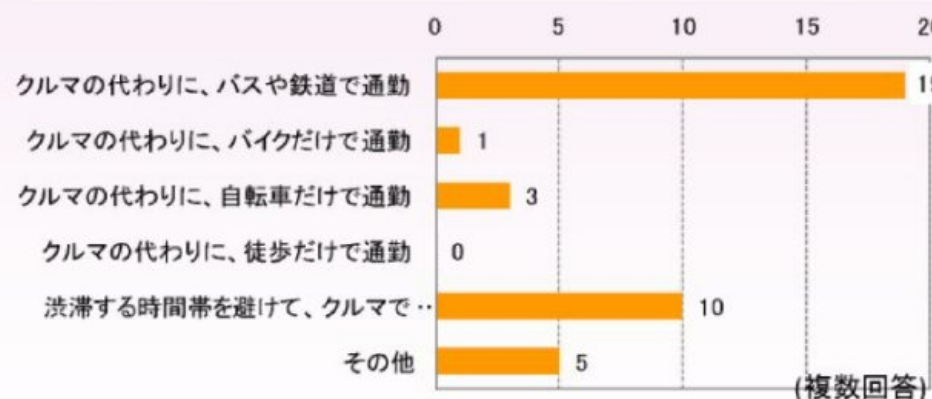


事業所を対象としたコミュニケーション

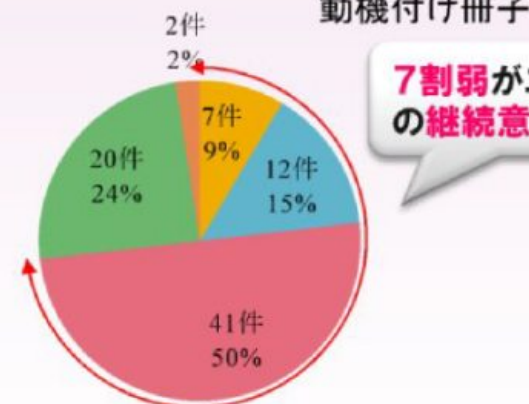
ライフスタイル

国土交通省(京都国道事務所)と京都市(山科区役所), 大津市が連携し, 国道1号線山科区東野交差点周辺の渋滞緩和に向けて, 山科区及び大津市内の事業所を対象とした交通手段変更, 出発時刻の変更, 経路変更を促すためのTFPを実施

	事前		事後	
協力数	14事業所	298人	11事業所	246人
回答数	8事業所	152人	9事業所	108人
回収率	57.1%	51.0%	81.8%	43.9%



「エコ通勤」実践内容



■とても思う ■思う ■少し思う ■全く思わない ■無回答

今後のエコ通勤継続(実践)意向



動機付け冊子

7割弱がエコ通勤の継続意志あり

※TFP(トラベル・フィードバック・プログラム)とは:複数回の個別的なやりとりを通じて,対象者の交通行動の自発的な変容を期待する施策の略称です。

「歩くまち・京都」公共交通センターについて

- 利用者の視点に立った公共交通に関する情報の発信や、市民・観光客に公共交通利用への転換を促すモビリティ・マネジメントを推進する拠点となる「歩くまち・京都」公共交通センターを、学識経験者や交通事業者と本市の連携の下、平成24年7月14日に開設
- 平成24年2月末までに累計で約8,000人を案内



- 開所時間 午前8時30分から午後5時まで
- 定休日 年中無休(1月1日～3日を除く)
- 場所 メルパルク京都1階
- スタッフ 3名
- 運営主体 NPO法人「歩くまち・京都」フォーラム
- 主な業務
 - ・ モビリティマネジメントの推進
 - ・ 窓口、電話におけるインフォメーション
 - ・ ホームページでの情報提供
 - ・ 各交通事業者のパンフレット配架 など

リニア中央新幹線の誘致促進

新たな国土軸となるリニア中央新幹線「京都駅ルート」の実現は、京都だけでなく日本の未来のためにも重要！

○名古屋・大阪間の整備ルート

昭和48年に基本計画が決定されて以降、ルートの検討が行われないまま、平成23年5月に整備計画（奈良市付近）が決定された。

○整備時期

東京・名古屋間 2027年（平成39年）開業
名古屋・大阪間 2045年（平成57年）開業



このままではリニア中央新幹線が京都を経由しないこととなる。

課題

- わが国の文化、芸術、宗教、伝統産業、観光などの中心地として世界を魅了し続けている京都が新たな国土軸から外れてしまう。
- 整備時期のずれにより関西が取り残される恐れがある。

基本計画におけるルート



リニア中央新幹線の誘致促進

平成24年9月に、行政、議会、経済界等で構成する「京都府中央リニアエクスプレス推進協議会」の総会を開催し、京都が一丸となって、国等への要望、新聞広告など、あらゆる機会を捉えて広報活動を実施

- ・ 東京・大阪間の全線同時開業
- ・ リニア中央新幹線の京都駅ルート
- ・ 関西国際空港へのアクセス改善



総会の様子

リニア中央新幹線 このままでは、京都を通りません

なぜ、東京・大阪間を
一気に通らないの？

リニア中央新幹線が
京都を通らないなんて...

行け心も通らない

京都にも早く

リニアを、京都へ。

● 関西全体の発展のため、目指します！

- 1 リニア中央新幹線の京都駅ルートを実現！
- 2 東京・大阪間の全線同時開業！
- 3 関西国際空港へのアクセス改善！

リニア中央新幹線

広報活動のポスター

リニアを、京都へ。

東京・大阪間が約1時間に！

このままでは京都駅を通りません！

国策としてのルート決定を

京都駅を通らないとどうなる？

京都府中央リニアエクスプレス推進協議会(京都市、京都府、経済界などで構成)では、オール京都の体制で、京都のため、関西のため、そして日本のために、リニア中央新幹線の京都駅ルートに向けて活動しています。

1 リニア中央新幹線の京都駅ルートの実現！

我が国の未来への発展を展望したとき、ものづくり、学術、文化、医療、観光などの基盤が極めて重要であり、京都駅を通るルートを実現する意義は非常に大きいものです。また、東海道本線、山陽本線、北陸本線等の混雑が緩和し、多くの需要が見込まれる京都駅ルートによって、より多くの方がリニアの利便効果を享受できます。

2 東京・大阪間の全線同時開業！

当計画では、東京・名古屋間が平成29年に先行開業し、大阪までの全線開業はそれから18年後の平成57年の予定です。関西圏発展とリニア整備効果の最大化のために、全線同時開業は不可欠です。

3 関西国際空港へのアクセス改善！

リニアの関西空港までの経路は、東京・大阪間は3分、関西・京都間は16分でのアクセスが可能になります。リニアによる関西へのアクセス改善により、関西の国際インフラとしての機能が飛躍的に高まります。

ルート	所要時間	所要料金
東京・大阪間	約1時間	約1万円
東京・名古屋間	約2時間	約2万円
東京・京都間	約3時間	約3万円
東京・大阪・京都間	約4時間	約4万円

京都府中央リニアエクスプレス推進協議会
〒600-8501 京都市中京区二丁目二番地
TEL 075-222-1111 FAX 075-222-1112

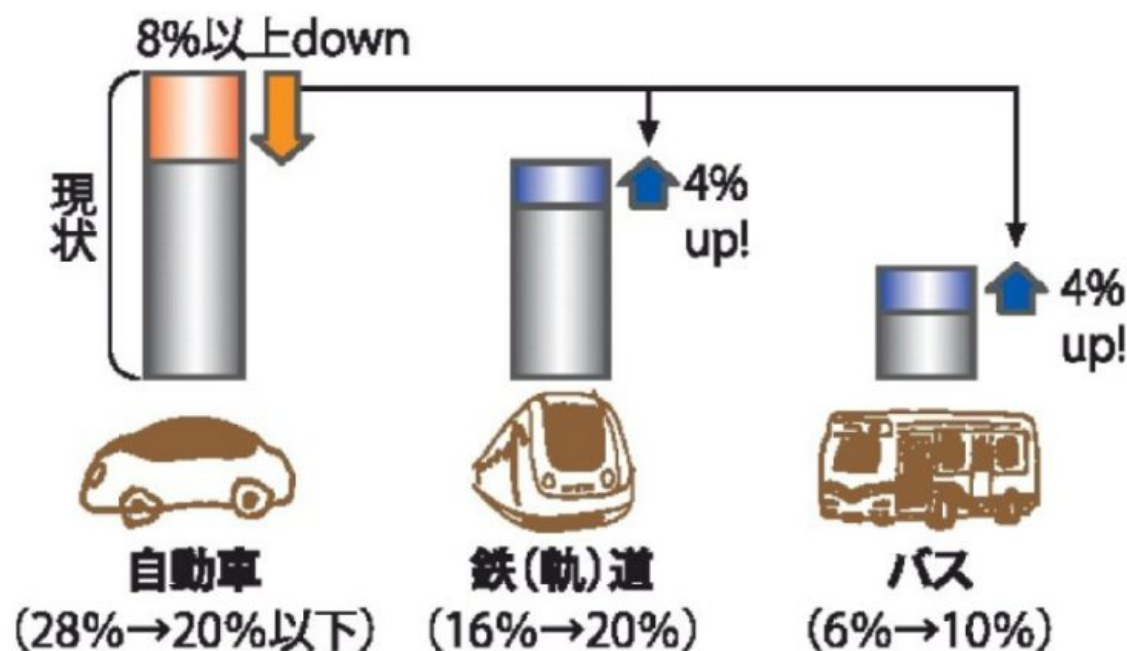
京都新聞での広告

報 告

3 「歩くまち・京都」総合交通戦略の効果 検証について

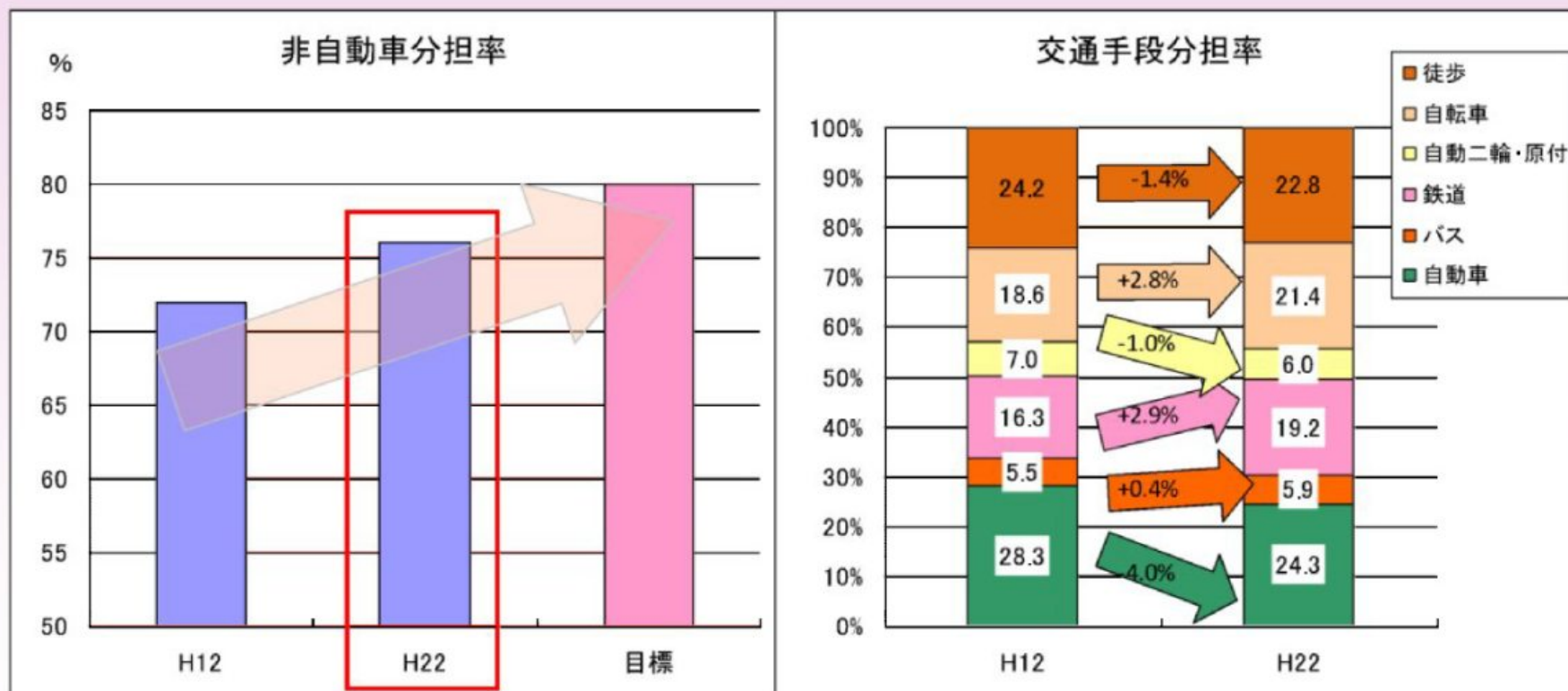
「歩くまち・京都」総合交通戦略の数値目標

非自動車分担率を現状の72%から80%以上にまで上げていく，脱「クルマ中心」社会を目指します。



戦略の数値目標：非自動車分担率

- 「歩くまち・京都」総合交通戦略の数値目標である非自動車分担率が、72%から76%に向上。



※不明データを除いた分担率

※資料:京阪神都市圏パーソントリップ調査

「歩くまち・京都」総合交通戦略のプロジェクトと効果検証のポイント

分野1「既存公共交通」の取組			
(1) 公共交通利便性向上施策			
ア	バスの利便性向上施策	先	洛西地域におけるバス利便性向上
イ	バス走行環境の改善施策		
ウ	鉄道の利便性向上施策		
エ	鉄道・バスの連携施策	シ 先	京都駅南口駅前広場整備 京都市内共通乗車券の創設
オ	バリアフリー化の推進		
カ	効果的な情報提供策		
キ	観光地交通対策	シ	パークアンドライドの通年実施
ク	公共交通不便地域のあり方	先	公共交通不便地域の対応策に関する検討
分野2「まちづくり」の取組			
(2) 「歩くまち・京都」を支える歩行空間の充実			
ア	道路機能分担に基づく歩行空間の創出	シ	東大路通の自動車抑制と歩道拡幅
イ	トランジットモール	シ	四条通のトランジットモール化
(3) 未来の公共交通の充実			
ア	新しい公共交通システム(LRT, BRT)	シ	高度集積地区における新しいバスシステムの導入
イ	コミュニティバス等の地域特性に応じた交通手段		
(4) 自動車交通の効率化と適正化			
ア	パークアンドライド	シ	パークアンドライドの通年実施
イ	駐車場施策		
ウ	貨物車の荷さばきの適正化		
エ	タクシー交通の位置付けの明確化と効果的な活用		
オ	ロードプライシング		
カ	環境負荷の小さい車両の導入推進		
キ	交通条件の公平化		
(5) パーソナルモビリティの転換			
ア	自転車交通施策		
イ	カーシェアリング		
分野3「ライフスタイル」の取組			
(6) 「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発			
(7) 交通行動スタイルの見直しを促すコミュニケーション施策(モビリティ・マネジメント施策)			
ア	「家庭」で交通行動スタイルの見直しを促す施策	シ	「モビリティ・ウィーク」の実施
イ	「学校」で交通行動スタイルの見直しを促す施策		
ウ	「職場」で交通行動スタイルの見直しを促す施策		
エ	「観光客」の交通行動スタイルの見直しを促す施策		
(8) 観光客を対象とした施策			
ア	観光地における公共交通利便性向上施策		
イ	観光客向け情報提供策		
ウ	パークアンドライド等による観光地交通対策		
エ	「観光客」の交通行動スタイルの見直しを促す施策		

①公共交通

②道路機能

③まちの賑わい

④まちづくり

⑤ライフスタイル

ポイント① 公共交通に関する検証

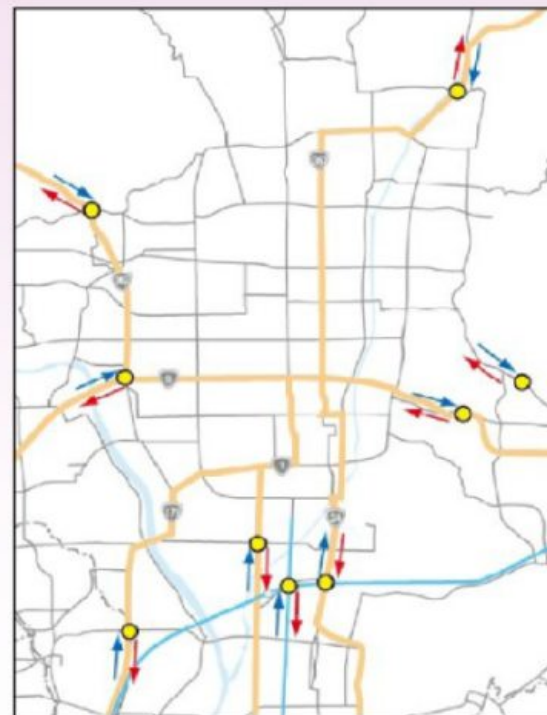
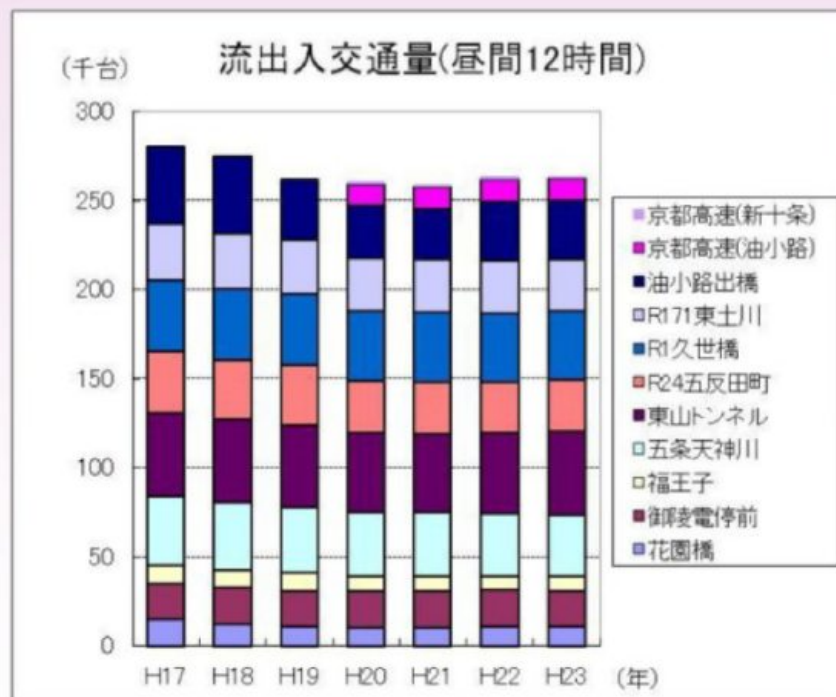
- 平成21年の公共交通(鉄道・バス)の利用者数は、世界的な景気低迷や新型インフルエンザ等の影響で減少したが、鉄道・バスの利用者数はほぼ横ばいである。
- 戦略に基づいて、交通事業者との連携のもと、洛西地域における公共交通利便性向上の取組や、河原町通のバス等間隔運行の実施などを進めているところであるが、今後も各社局の連携を深め、利便性向上策を強力に推進していく必要がある。



資料:京都市観光調査年報、京都府統計書、各バス会社調べ

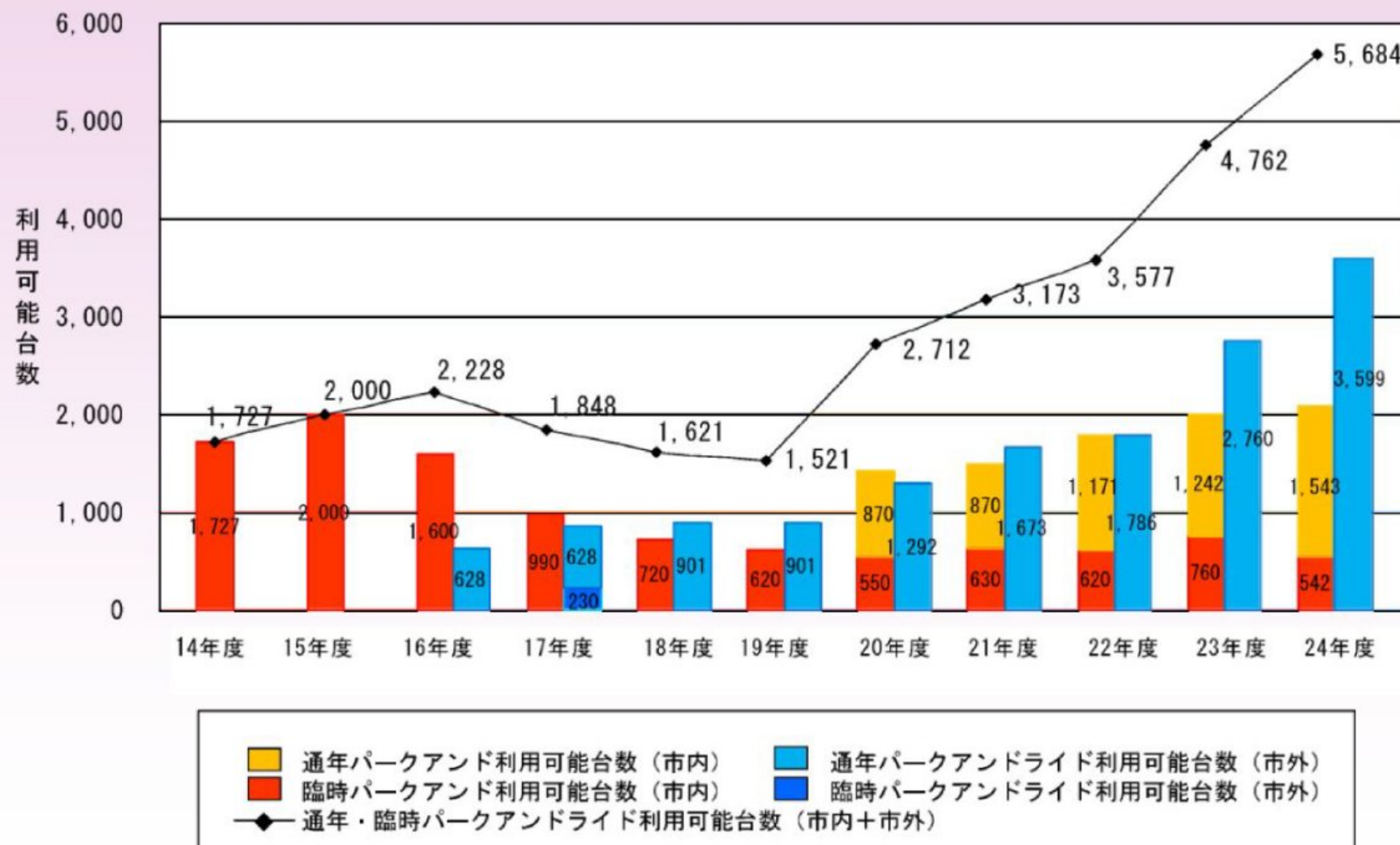
ポイント② 道路機能に関する検証

- 市街地への**流出入交通量**は**平成21年以降やや増加**している。
- 京都市内への自動車の流入抑制と公共交通の利用促進を図るため、パークアンドライドの拡大実施に取り組んでいるところであるが、さらなる自動車抑制策の推進が必要である。



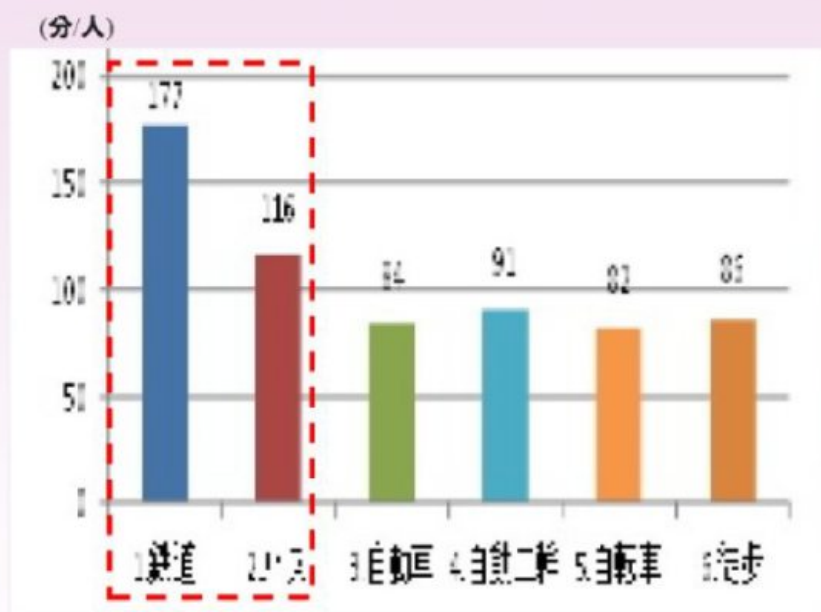
資料 京都府警資料

【参考】パークアンドライド利用可能台数の推移

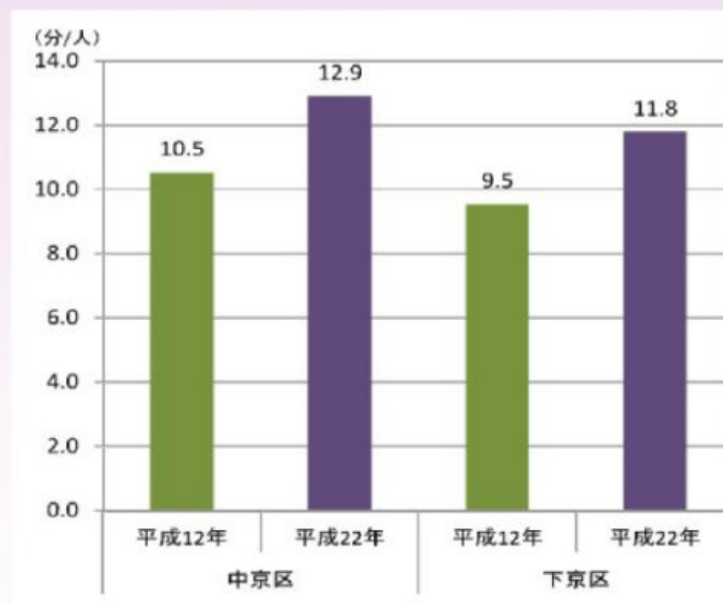


ポイント③ 都心の滞在時間

- 買物目的で中京区に訪れた人のうち**公共交通による来訪者**の方が、自動車による来訪者より、**滞在時間が長い**。
- 都心部(中京区、下京区)における買物を目的とした徒歩による内々トリップ時間が平成12年に比べて約2割増加。



買物目的を伴う中京区来訪者の手段別平均滞在時間



徒歩による買物内々トリップ時間

※資料:第5回近畿圏パーソントリップ調査(確定版)による京都市独自集計

ポイント④ まちづくりに関する検証

- **DO YOU KYOTO?** プロジェクトの周知により、環境にやさしい取組が市民の皆様には広がっていることから、運輸部門のCO₂排出量については、**平成21年**から微増しているものの、**平成2年に比べて約2割減少**している。
- 大規模なモビリティ・マネジメントを体系的に実施をしている「スローライフ京都」^{プロジェクト}大作戦を推進しクルマに頼り過ぎない暮らしへの転換を進め、更なるCO₂の削減を図る。



資料：京都市資料

ポイント⑤ ライフスタイルに関する検証

プロジェクト □「スローライフ京都」大作戦の対面調査の成果

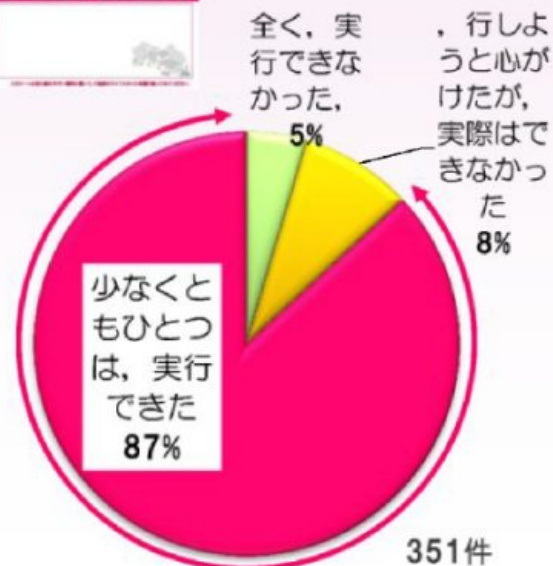
約9割がスローライフに向けたクルマ利用を控えるための行動を起こし、
約3割（150名／442名）が実際に電車／バスを利用

「ライフスタイルプラン」でチェックした
「クルマに暮らしに頼りすぎない暮らし」
に向けてできそうなことを、実際に、実行したか

訪問後に「クルマに暮らしに頼りすぎない暮らし」
に向けて実行したこと（複数回答）



対面時にクルマ利用を
控えるための具体的な
目標を設定



効果検証のまとめ

- 平成22年1月の「歩くまち・京都」総合交通戦略策定から3年が経過した。
- パーソントリップ調査などの結果から、戦略の数値目標である非自動車分担率の増加が見られた。



- 今後も各指標のモニタリングを継続するとともに、必要に応じて個別施策の効果を把握する実態調査を実施することにより、実施プロジェクトのより効果的な実施に向け常に点検しながら、総合交通戦略をさらに力強く推進していく。

議 事

平成25年度の展開について

平成25年度の主な「既存公共交通」の展開（その1）

「歩くまち・京都」バス鉄道乗換情報発信事業

- 京都市の公共交通全体のポータルサイトを構築
 - 目的地までの最短の乗換情報や、最も安価な乗換情報等を、市民や観光客が容易に入手できるよう、鉄道だけでなく、市バスのより正確な到着見込みも考慮したルート検索システムを導入した無料で利用できるサイトを構築している。また、駅及びバス停付近の観光情報等も発信し、公共交通の待ち時間も楽しめるようにしている。
 - 24年度は、乗換案内機能の英語化を行い、25年度は、幅広い観光情報や、その周辺情報についても英語化する。

平成25年度の主な「既存公共交通」の展開（その2）

交通結節点での鉄道・バス間の乗換案内の充実

- 鉄道駅構内におけるバス乗場案内図・路線図の掲載
- 複数の鉄道事業者及びバス事業者が集まる駅での乗場案内

※ 鉄道とバスの乗り継ぎ利便性を向上させるため、系統再編やダイヤ調整を行い、提供する情報を充実させると更に効果的である

「歩くまち・京都」公共交通センターの運営

- NPO法人「歩くまち・京都」フォーラムが開設している「歩くまち・京都」公共交通センターにおいて、利用者の視点に立ったわかりやすい公共交通の情報を一元的に提供することにより、公共交通利用促進の取組を推進する。

平成25年度の主な「まちづくり」の展開

戦略を推進するため、象徴となる施策を着実に実施

- 「歩いて楽しいまちなか戦略」の推進
- 京都駅南口駅前広場整備の推進
- 「歩いて楽しい東大路」歩行空間創出事業の推進 など

「歩くまち・京都」の実現に向けた研究

- 公共交通の更なる利便性向上やまちの活性化など「歩くまち・京都」の実現に向けて、今後の需要動向や市内公共交通のサービスレベルの評価等を踏まえ、中長期的な視点に立ち、京都のまちにふさわしい公共交通を検討する。
- ロードプライシングをはじめとした自動車流入抑制策について、社会実験の実施を視野にいれながら効果と課題を検討する。

平成25年度の主な「ライフスタイル」の展開

効果的な「スローライフ京都」^{プロジェクト}大作戦を展開

- 「歩くまち・京都」公共交通センターを核として、人と公共交通優先の「歩くまち・京都」の実現に賛同する組織団体との幅広い連携により、効果的な「スローライフ京都」^{プロジェクト}大作戦を展開し、市民や観光客の皆様の交通行動スタイルの転換を図る

市民とともに環境に優しいライフスタイルを目指す**居住者MM**

- ラジオを活用した動機付け情報の継続配信
- 自動車運転による事故の多い高齢者への免許返納を促すMM

未来の公共交通利用者を育成するための**学校MM**

- 教員を含めた学校MM検討会において、モビリティ・マネジメント教育の拡大・継続方策を検討

本日の会議の進め方

意見交換のポイント

- 効果検証について
分析方法, 追加すべき指標, 考察結果などに対する意見
- 平成25年度の展開について
効果検証を踏まえた実施方針, 展開内容などに対する意見

の2点について, ご議論いただきたい。