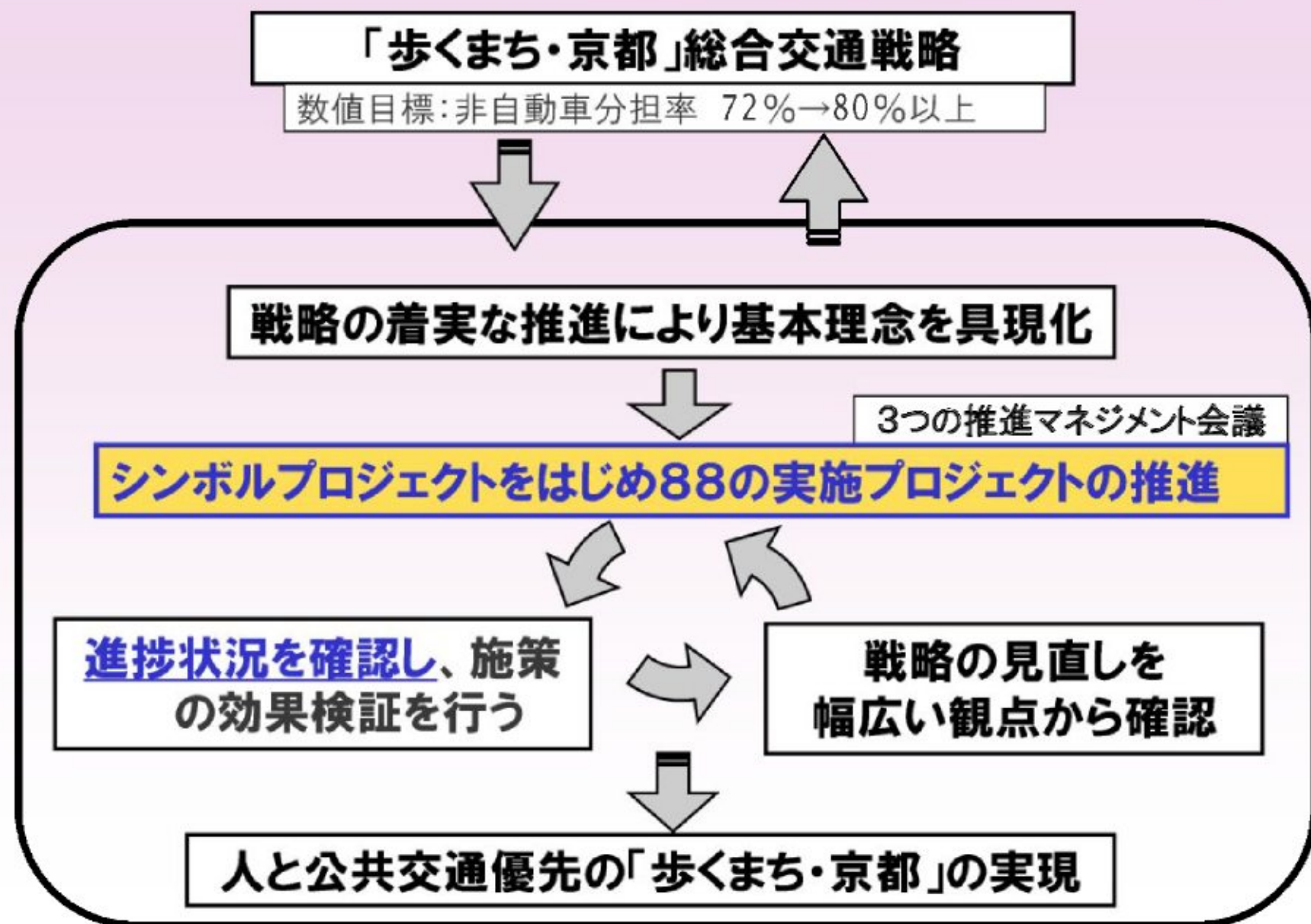




平成26年3月26日 1

「歩くまち・京都」推進会議の役割

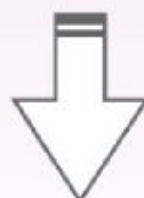


「歩くまち・京都」総合交通戦略の実施プロジェクトの推進

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。

報 告

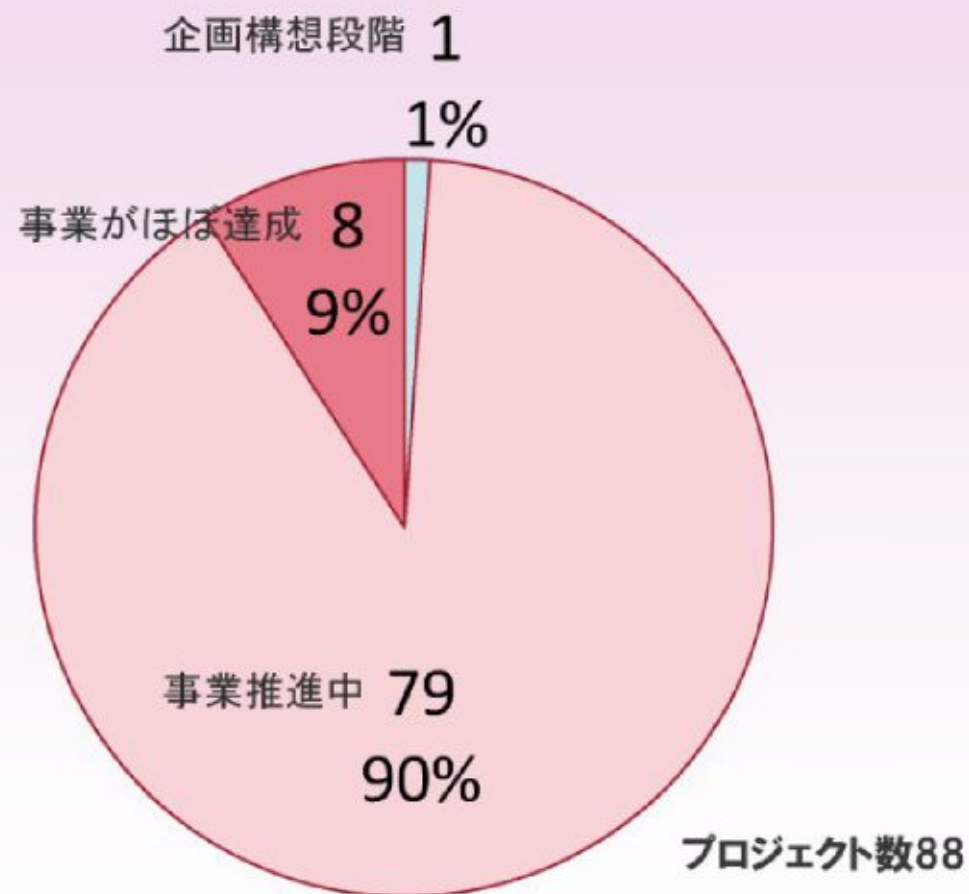
1 「歩くまち・京都」総合交通戦略に掲げる 88の実施プロジェクトの進捗状況

実施プロジェクトの進捗状況

分野	施策分類	進捗状況			
		企画構想 段階	事業推進 中	事業がほ ぼ達成	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)	0	20	1	21
合計		1 (1%)	79 (90%)	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。



報 告

2 平成25年度の「歩くまち・京都」の主な取組

京都駅南口駅前広場整備

既存公共交通

平成25年度 詳細設計
平成27年度 完成

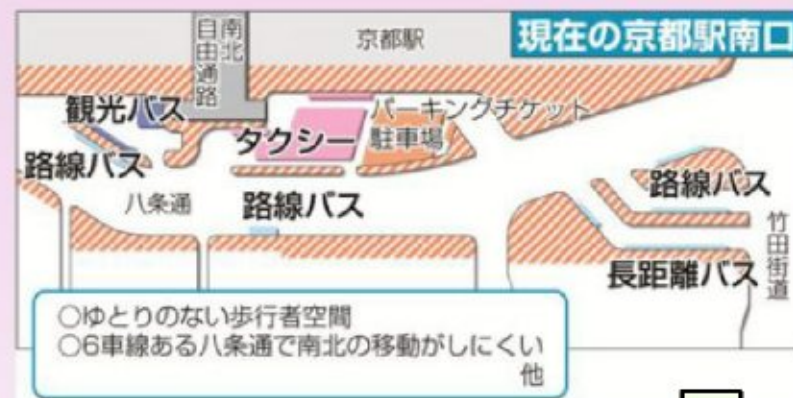
他の車の流れと分離
するため、タクシー
乗り場を駅正面西側
に配置

障害のある方等にも利
用しやすい乗用車・マイ
クロバスの送迎用ス
ペースやタクシー降り
場を駅正面に確保



分かりやすく利便性の高い配置と
するため、分散しているバス停を駅正
面に集約するとともにゆとりのあるバ
ス待ち環境を確保

観光バス乗降場を現在の2倍の規模に
広げるとともに、隣接して修学旅行生等
の待合スペースを整備



- リニューアル計画
- ・マイカー駐車場の廃止
 - ・車線減少 (6→4車線)

□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、太秦地区、大宮地区の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 事業着手）



阪急大宮駅東改札前多機能トイレの新設

- ・平成25年度は、JR藤森地区、深草地区、西院地区の3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26年度 事業着手予定）

JR藤森地区	JR藤森駅のエレベーター及び音響案内等の整備等
深草地区	深草駅の駅舎新設・ホーム拡幅、稲荷駅の内方線ブロックの整備、深草駅自由通路新設等
西院地区	阪急西院駅の改札口の新設、京福西院駅の嵐山方面ホームの移設等

- ・平成26年度は、桃山地区、阪急嵐山地区、松尾大社地区及び上桂地区の4地区において「バリアフリー移動等円滑化基本構想」を策定予定。

□創設の目的

- ・京都の鉄道・バスのネットワークを活かした使い勝手の良い乗車券を創設することにより、公共交通の利便性を向上させ、京都市外からのマイカーによる来訪の抑制と市内の交通渋滞の緩和を目指す。

□京都フリーパスの概要

- ・期間：平成25年12月7日～平成26年3月23日
- ・京都フリーパス1日フリー版：大人2,000円 こども1,000円
- ・京都フリーパス2日フリー版：
 - ・JR西日本の企画乗車券である「京都観光フリーきっぷ」又は「のぞみ&京都観光フリーきっぷ」として、出発地からのJR往復券とセットで発売(出発地によって発売額が異なる)
- ・京都ミニフリーパス(2日フリー版)：大人3,500円

※平成22年度から、発売開始

※平成23年度から、1日フリー版でJRが利用可能

※平成24年度から、こども券を発売



<磁気券>



<リーフレット>
(特典案内・観光マップ)11

□販売実績(平成26年2月末時点)

- ・年々、販売枚数は増加
- ・最も観光閑散期である2月の販売枚数が多い



大人2,776枚

大人4,072枚

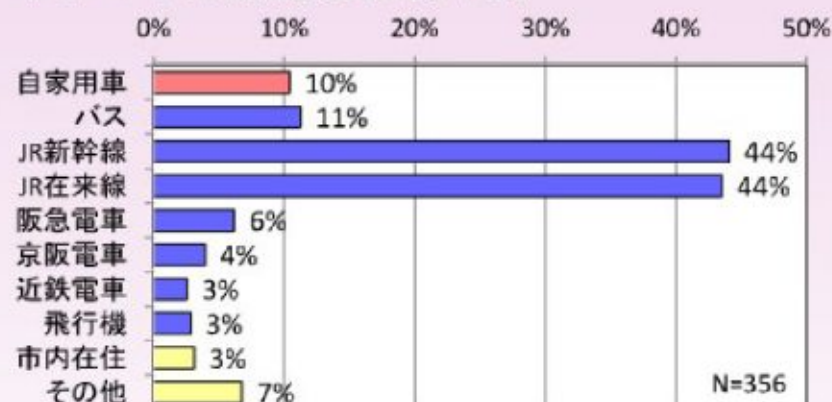
大人3,887枚
こども413枚
計4,300枚

大人3,168枚
こども445枚
計3,613枚
(2月末時点)

□利用者の行動〔アンケート調査中間報告より〕

◆「京都に入るまで」の移動に利用した交通手段

・クルマでの来訪者は約1割



◆「京都フリーパス」がなかった場合の移動方法

・車からの転換は4%



◆ 利用者の声

(好感)

- ・何度も切符を購入・小銭を用意する手間が省けて便利
- ・バスも電車もほとんどの交通機関で利用できるので便利
- ・継続してほしい、通年販売してほしい

(改善)

- ・発売場所を分かりやすく案内してほしい、増やしてほしい
- ・値段が高い
- ・JRの切符が別なので不便

※アンケート調査は、2月末時点での集計

□のりば案内図・路線図の更新等

- ・阪急桂駅, JR桂川駅, 境谷大橋ののりば案内図・路線図を各事業者ダイヤ改正にあわせて更新

□境谷大橋バス停の照明設置



＜境谷大橋バス停の照明設置＞

□「らくさい さくら祭2013」への参加

- ・日時:平成25年4月6日(土) 雨
- ・場所:小畑川中央公園及び高島屋洛西店ラクセーヌ専門店周辺のゾーン
- ・入場者数:約3,000人
- ・内容:WGでの取組経緯の掲載, バス車両の展示, こどもぬり絵コーナー設置, 桂駅・桂川駅・境谷大橋の時刻表・路線図を配布



「らくさい さくら祭2014」
平成26年4月5日(土)
参加予定

□のりば案内図・路線図の設置・更新

- ・四条大宮にのりば案内図・路線図を設置
- ・各事業者ダイヤ改正にあわせて更新



□のりば案内図・路線図の設置・更新

- ・出町柳にのりば案内図・路線図を設置
- ・各事業者ダイヤ改正にあわせて更新



□創設の目的

- ・四条通や市内中心部(まちなか)において
公共交通の案内のあり方の検討や、既存案内看板の充実方策の検討
公共交通を利用したまちなかの活性化の検討

□開催状況

第1回:平成25年12月12日 第2回:平成26年3月19日

□事業者からのご意見(第1回部会より)

【四条通】

・四条通の駐停車車両をなくすための工夫を検討していきたい

・一般車両が停車中のバス車両を追い抜かさない工夫についても議論していきたい

【賑わいづくり】

・商業振興とあわせて取組めると良い

・交通事業者と行政が連携する必要がある

【案内充実】

・四条通での案内は、案内内容・費用負担について検討が必要

・バス利用者の動線の工夫が必要

・バスの案内は鉄道事業者の視点からも充実したい

・現場(鉄道駅員等)の声も重要

□「京北ふるさとバス」の運行概要

- ・運行開始日：平成2年10月1日
- ・運行主体：（公財）きょうと京北ふるさと公社
- ・運行路線数：7路線
- ・運行便数：平日4～8往復

<これまでの経過>

民間バス路線の廃止に伴い、地域住民の足を確保するため、旧京北町が過疎地有償運送事業として運行を開始した。

平成17年4月の京都市と京北町の合併に伴い、同事業を（公財）きょうと京北ふるさと公社が引継ぎ、今日まで運行を継続している。



□台風18号による被害

平成25年9月に発生した台風18号により、国道162号の鳴瀧橋が落橋し、弓削線が一時不通となったが、迂回運行を実施することにより、学生を中心とした地域の足を確保した。

（※ 同年12月に仮橋の供用が開始されたため、現在は通常運行を実施）

□京北トンネルの開通

平成25年12月に「京北トンネル」が開通したことから、急な坂やカーブが連続し、冬季には路面凍結が多く発生していた「栗尾峠」を通ることなく、より安全な輸送を行うことが可能となった。

□京北地域の交通体系を再構築

京北ふるさとバスを主とした京北地域の交通ネットワークについて、平成24年度に右京区役所が実施した「京都市右京区京北地域移動・買物支援モデル事業」での検討結果を踏まえ、効率的な交通体系の再構築及び利便性の向上を図る。

（ex. バス路線の見直し、京北地域内外のアクセス向上）

雲ヶ畑バス「もくもく号」の現状

既存公共交通

□雲ヶ畑バス「もくもく号」の運行概要

- ・運行主体:雲ヶ畑自治振興会
- ・運営主体:彌榮自動車(株)
- ・運行便数:毎日 2往復
- ・運行キロ数:14.4km
- ・運賃300円・500円

現金利用実績(平成26年2月末時点)



□平成25年度から停留所を2箇所増設

- ・地域住民やハイカーからの要望を受け、「山幸橋」と「上賀茂西河原町」の2箇所の停留所を増設

□第6回ゆめづくりまちづくり賞の優秀賞を受賞

- ・雲ヶ畑バス「もくもく号」利用促進と、地域活性化を図るため、自治振興会と京都市が中心となり、「雲ヶ畑地域グリーンツーリズム推進協議会」を設立
- ・モニターツアーを実施(平成24～25年度で計15回、208名の参加)し、参加者アンケートにおいて、非常に高い評価を得ている



□〔平成25年8月30日運用開始〕

京都市内を運行するバス・鉄道を対象に、出発地と目的地を入力するだけで、最適な移動経路や運賃、所要時間を検索できる無料の経路検索システム。

□特徴

- ・乗換検索：19のバス・鉄道の乗換検索が可能。駅やバス停までの徒歩によるルートも表示。出発地や目的地は駅やバス停だけでなく、約2,500の観光施設等も設定可能。
- ・到着予測：GPSを搭載している市バスについては、全国初となる、その日の道路状況を加味した到着予測時刻を表示。
- ・観光情報：観光施設情報、おすすめ観光ルート、催事情報、飲食店情報など豊富な観光コンテンツを配信。
- ・MM情報：マイカー利用時と比較したCO2削減量を表示。
- ・その他：バスの乗り方ガイド、お得チケット情報などを配信。
- ・英語対応：乗換検索は当初から英語対応済み。
平成26年2月5日からはコンテンツの配信を開始。



歩くまち京都アプリ「バス・鉄道の達人」

既存公共交通

□利用可能端末

・スマートフォン, 携帯電話, パソコンから利用可能。

□対象となる交通事業者

〔鉄道〕	京都市営地下鉄	JR西日本	近鉄	京阪
	阪急	嵐電(京福電鉄)	叡電	嵯峨野観光鉄道
〔バス〕	京都市バス	京都バス	京阪バス	京阪京都交通
	京阪シティバス	西日本JRバス	阪急バス	ヤサカバス
	醍醐コミュニティバス	京都らくなんエクスプレス	京都よるバス	

□利用状況(平成26年2月末時点)

- ・アプリダウンロード 約5万件
- ・ホームページ閲覧数 約115万ページビュー



乗換検索画面



観光施設情報



英語コンテンツ



事業	取組状況
窓口案内	＜案内内容＞観光目的地までのルートやのりば等の交通案内:50%, 京都駅周辺の道案内や観光施設の料金等の案内:30%, その他:20%。
交通案内マニュアルの更新及び公開	下記の資料を随時更新し、ホームページへ掲載するとともに、他の案内所等へ提供。 ○各観光地までのアクセス一覧表(ルート、交通機関、所要時間、のりば、運賃等をまとめた表) ○鉄道各社の出口案内図、主要バス停案内図 ○お得なきっぷ早見表 等
ホームページによる情報発信	各交通事業者の最新イベント内容を提供、ブログによる観光ルートの紹介など
修学旅行生の円滑な移動の支援	京都を訪れる修学旅行生が京都訪問前に作成する班別自由行動の行程表を添削する業務を実施。平成25年度は2中学校(47コース)を点検。
京都駅周辺の案内所間の緩やかなネットワークの構築	平成25年5月に意見交換会を開催し、以下の資料を作成 ○各案内所間における多言語対応の日程等の基本情報一覧 ○路線高速バスの運行一覧表 ○外国人が利用する宿泊施設一覧 ○京都駅周辺の落とし物対応表 ○京都駅コインロッカーマップ
公共交通の利用を促進する事業	・大学におけるMM、・学校におけるMM、・歩くまち京都アプリを活用したMM、 ・京都市と連携したMM 等

四条通の歩道拡幅と公共交通優先化

まちづくり

□車線構成

(現状)



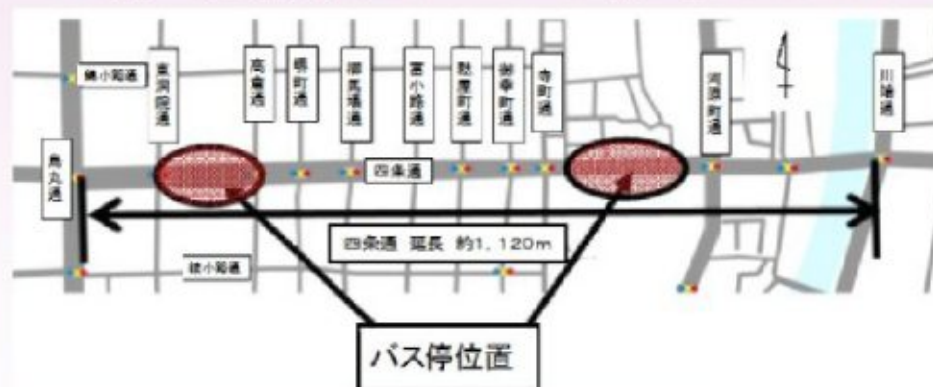
(拡幅後:イメージ)

道路幅員 22.0

(単位:m)

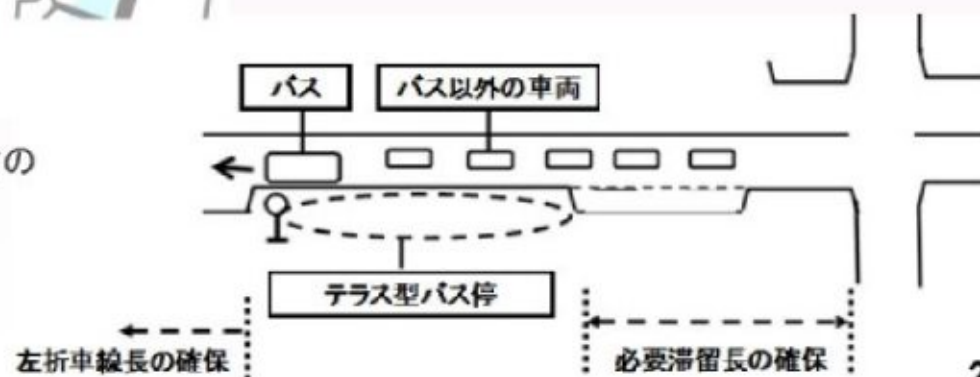


□バス停:複数台のバスが停車できるテラス型バス停の整備



※東行き, 西行きとも, 四条河原町と四条高倉の2箇所に集約する

平成25年度 詳細設計
平成26年度 工事完了



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(烏丸通～川端通間)で
公共交通優先化と歩行空間の創出を図るため

4車線を2車線化し歩道を拡幅

平成24年1月27日
都市計画決定

□四条通エリアマネジメント会議の設置

(第4回会議において「四条通沿道協議会」
から名称変更)

【設置主旨】

- ・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・物流事業者, バス事業者, 関係行政機関で構成

【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
第4回	平成25年9月19日(木)	・ 沿道アクセススペースの検討 ・ 沿道整序化のための方策と管理について検討
第5回	平成26年1月31日(金)	・ 沿道アクセススペースの利用ルールについて検討 ・ 沿道アクセススペースのマネジメント方策について検討

「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にロゴマーク看板の設置とカラー舗装(灰色)の導入
- ・ 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



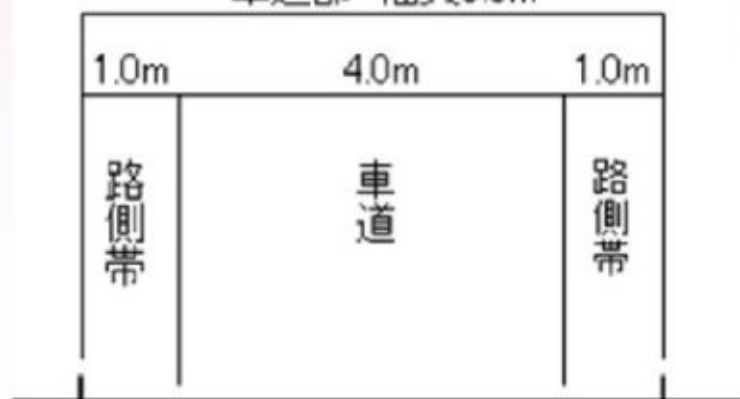
ロゴマーク



カラー舗装の例

整備前

車道部 幅員6.0m



整備後

車道部 幅員6.0m

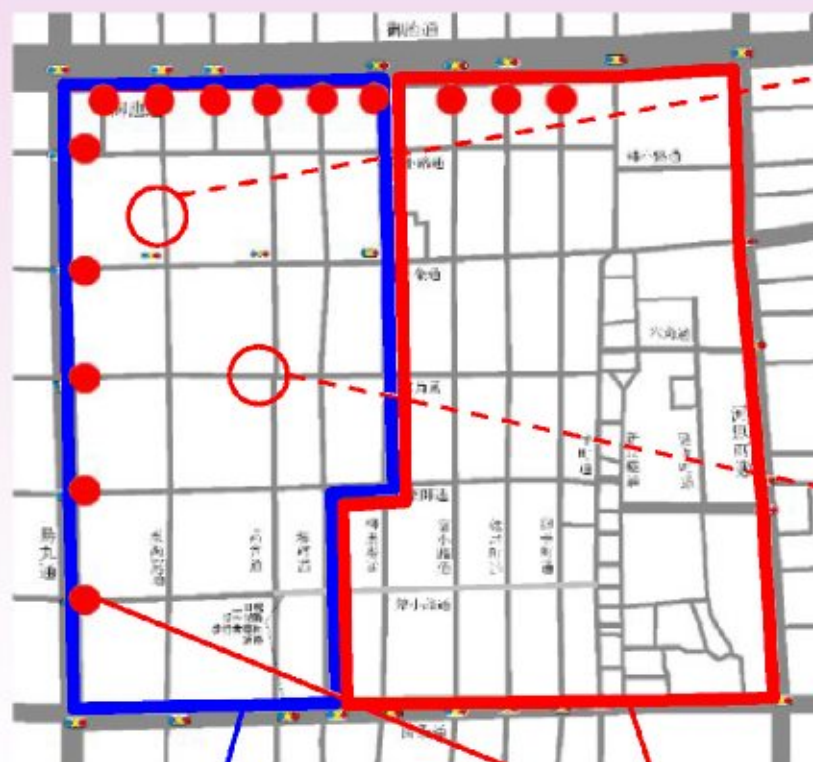


「歩いて楽しいまちなかゾーン」の整備

まちづくり

◆「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26年度以降は周辺エリアに拡大を図る。



平成25年3月整備済

平成26年6月完成予定

●・・・出入口部のカラー舗装



「歩くまち・京都」憲章の普及啓発

ライフスタイル

□ 概要

- 「歩くまち・京都」憲章をデザインした「クリアファイル」や「てぬぐい」を作成・配布や、「小学生標語」の募集を通じて、憲章の普及啓発を推進。

憲章をデザインした
クリアファイル
(2000部作成)



憲章をデザインしたてぬぐい (1500枚作成)



歩くまち・京都「小学生標語」ポスター

□ 概要

- 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5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

- ◆ 事前アンケート配布 : 平成25年10月30日～11月8日
- ◆ 訪問・面談 : 平成25年11月22日～平成26年1月29日
- ◆ 事後アンケート配布 : 平成25年12月16日～平成26年2月21日
- ◆ フィードバック(調査結果配布) : 平成26年2月24日～3月中旬(予定)

	左京区 (川東学区)	右京区 (西院第二学区)	伏見区 (淀・淀南・納所学区)	計
配布数	1, 272	7, 424	7, 914	16, 610
回収数	116	371	765	3, 053※
訪問数	60	185	268	513
訪問率	51. 7%	49. 9%	35. 0%	16. 8%
事後調査の回収数	65	204	270	539

※地域不明の1, 801件を含む
平成26年2月27日時点

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

事前アンケートの配布＜全世帯＞



訪問希望者に電話予約



発送用封筒



アンケート調査票

「クルマに頼りすぎない暮らし」の呼びかけ

ステップ2

調査員が訪問を希望する各世帯に訪問し、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



地域別の公共交通マップ・時刻表



「歩くまち・京都」憲章
パンフレット



「歩くまち・京都」
総合交通戦略
パンフレット



コミュニケーション・アンケート
わたしのライフスタイルプラン



京都市からの
メッセージカード

ステップ3

訪問した世帯に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】



アンケート調査票

ステップ4

効果のフィードバック
【全世帯に、調査結果を報告】

ステップ1:事前アンケート結果

ライフスタイル

8～9割の市民が健康や環境、まちの賑わいのためにクルマを控えたほうが良いと回答し、クルマ利用者の9割が自身の「クルマ利用」をできるだけ控えた方が良いと回答

健康・ダイエットのためにクルマ利用を控えた方が良いか



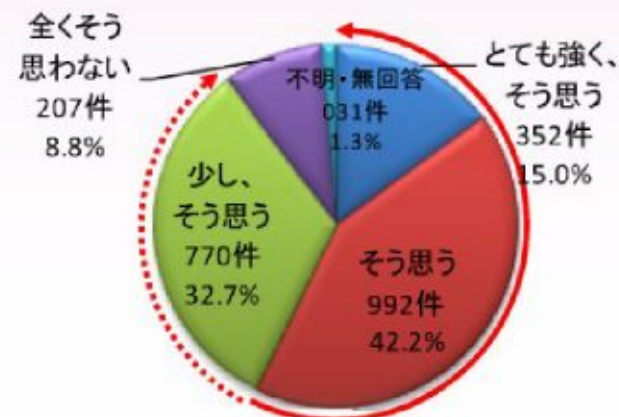
まちの賑わいのためにクルマ利用を控えた方が良いか



環境のためにクルマ利用を控えた方が良いか



自身のクルマ利用を控えた方が良いか



※「クルマを全く利用していない」回答者を除く

ステップ2:対面時のアンケート結果

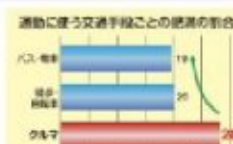
ライフスタイル

動機付け情報を記憶している人ほど、クルマ利用を控えようという意識が高い



メリット 1 健康にいい!

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、**10%ほど歩く機会が減る**ことが知られています。



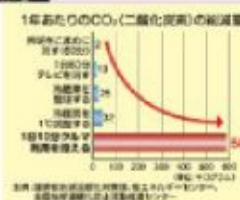
メリット 2 まちの活力にいい!

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、**中心街へ行く機会が増える**ことが知られています。買い物や外食をするようになり、**まちが今よりもっと盛り上がる**ことが期待されます。

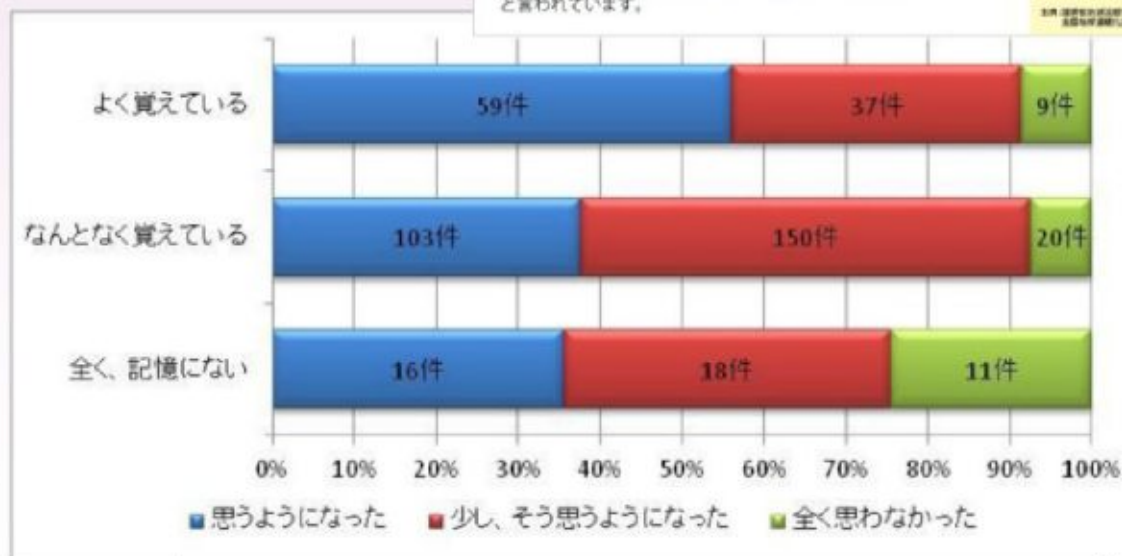


メリット 3 環境にいい!

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。



アンケートの
動機付け情報を記憶しているか



動機付け情報を読んで、クルマを控えようと思うようになったか

□ 概要

- 京都府警と連携し、高齢者を対象として、交通安全教育を通じて、免許返納を促すMMを実施。

[illegible]

かしこい

クルマの使い方を 考えてみませんか？

※都市部計画局からまち歩き調査

クルマはとても便利で、快適な乗り物です。しかし、クルマのある生活には、困った事も少なくありません。

将来の運転の不安や、クルマの維持費など…ここではこの事について、ご家族やお近くの方と一緒に考えてみてませんか？



マイカーでお出かけしにくくなる！？

クルマの運転は、何歳までできるのでしょうか？

年を重ねても、気ままに、

あららこちらへ行きたいものですね。

年齢区分	クルマ・バイク・原付	バス・電車
60～64	65	55
65～69	55	55
70～74	45	50
75～79	35	45
80～84	25	40
85歳以上	15	35

※ 高齢者が一人で利用できる外出手段

【出典：国勢調査（平成16年版）】

実は…損をしている！？

クルマには、保険、税金、駐車場が必要で、

例えば、1000ccのクルマを
持っているだけで、**一日1150円**。

さらに—
一生懸命契約して乗っても、**一日1500円**。

もしも—
契約せずに乗ってしまうと、**一日2000円以上**。



【出典：科学雑誌研究】

一人ひとりがクルマから
徒歩や自転車、バスに少しずつ転換することで
地域もあなたの生活も
少しずつ豊かになるかもしれません。

「歩くまち・京都」憲章

わたしたちの生活では、歩く一人ひとりは、

- 健康で、人と笑顔にやさしい、歩いて楽しい暮らしを大切にします。
- そして、歩道と歩道が一体となり、
- たれもが歩いて出かけるくなる

道路空間と公共交通を豊かに、賑わいあるまちを創ります。

- 世界を巡るすべての人が、歩く力を満喫できるようにします。

□ 概要

- 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

- ◆ 実施時期：平成24年10月～継続中
- ◆ 実施箇所：エコまちステーション全14箇所



動機付け情報を記載したクリアファイル



全市版公共交通マップ



アプリの案内（H26.3～配布）

□ 概要

- 転入者に配布されている「暮らしのてびき」(10万部/年)に掲載されている情報を**動機付け情報が中心**となるよう改訂



□ 概要

- 公共交通利用の意識が高い地域住民の方々と本市が連携し、歩くことを中心としたライフスタイルへの転換を目指すMM事業を募集。
- クルマから公共交通機関等への交通手段の見直しに意欲が高い地域が取り組まれる事業に対して、必要な支援を実施。

選定事業	実施概要
柘野地域における公共交通利用促進事業(北区)	公共交通利用促進に向け、講習会の開催、公共交通利用促進啓発チラシの配布等を実施。
高倉校区「通りの復権」促進モビリティ・マネジメント(中京区)	高倉校区における通学路の安全対策として、交通状況の実態把握や交通手段の見直しに係るアンケート等を実施。
鏡山循環系統バスの利用者数増を目指す事業(山科区)	循環バスの本格運行に向け、バス利用者調査やアンケート調査等を実施。
西京区千代原口付近の公共交通利用促進事業(西京区)	公共交通利用促進に向け、ワークショップの開催、アンケート等を実施

□ 概要

- モビリティ・マネジメント教育の持続的・発展的展開を目指して、
学校教員を交えた「学校MM検討会」を設置し、小学校の
低・中・高学年別の指導案を検討

□ 検討会の開催

	開催日時	議事概要
第1回	平成25年7月30日(火)	・ 平成25年度の取組について ・ 効果検証アンケートに向けて
第2回	平成25年8月23日(金)	・ モビリティ・マネジメント教育について ・ 今年度のモデル授業について ・ DVDについて ・ 中学生向け環境副読本について
第3回	平成25年11月11日(月)	・ モデル授業について ・ DVDについて ・ 今後の進め方
第4回	平成26年2月10日(月)	・ 来年度事業のための授業パターンを増やすことについて ・ 京都環境教育ミーティングでの参加発表について

小学校の低・中・高学年別の指導方針(案)

ライフスタイル

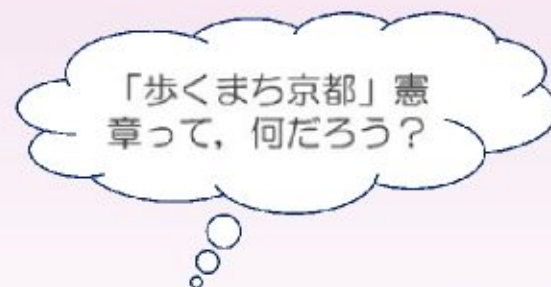
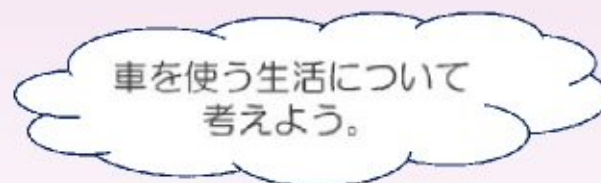
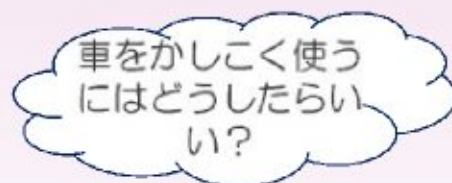
対象	テーマ	児童の特徴と狙い	モデル授業
低学年	バスとの親近感を育む	- 低学年は環境問題などの社会的課題の認知による行動変容は難しい。 - したがって、バスに関する知識やバスに対するおもしろさをクラスで共有することを通じてバスに対する親近感を育む、すなわち、「バスと仲良くなる」ことを目指す。	- 教育大学附属小学校 二年生(H25.10.30) - 京都市立桃山小学校 一年生(H26.1.31)
中学年	自分の生活とクルマとの関わりを学ぶ	- 中学年では身近な生活を踏まえて、自分で考えさせることが重要となる。 - したがって、過度なクルマ利用による問題等を通して、自分とクルマとの関わりを多面的に考えさせる。加えて、行動変容の動機づけを行い、より望ましい交通行動を自ら選択できる態度を育む。	- 京都市立桃山小学校 四年生(H25.9.12) - 京都市立嵐山小学校 四年生(H25.9.29)
高学年	社会とクルマとの関わりを学ぶ	- 高学年で自分自身を客観的にとらえられるようになり、集団における役割の自覚や主体的な責任感の育成が重要となる。 - したがって、社会とクルマとの関わりを考えさせることを通じて、より望ましい交通行動を自ら選択できる態度を育む。 - さらに、社会の問題は一人では解決できなくても、仕組みを変えていくことで解決できることに気づかせる。	京都市立桃山小学校 六年生(H26.1.31)

□ 概要

- 桃山小学校(伏見区)4年生を対象に、環境学習の一環としてスライドやワークシートを用いて、かしこいクルマの使い方を考えるモデル授業を実施

◆ 実施時期 : 平成25年9月12日(木)

◆ 対象 : 桃山小学校 4年生



概要

- モデル授業後にアンケートを行ったところ、授業をきっかけに、電車やバスを利用しようという児童の意識が大幅アップ
- 授業の実践をサポートする様々なコンテンツを収録したDVD「人と社会と環境にやさしい子どもを育む45分」を作成

Q 家族で出かける時、電車やバスを利用しようと思いますか？



京都市立桃山小学校4年生のアンケート結果

DVD「人と社会と環境にやさしい子どもを育む45分」(試行版)



概要

国土交通省(京都国道事務所)が主体となり、山科区東野交差点周辺の渋滞緩和に向けて、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

- ◆ 対象事業所(伏見区):20事業所 57教育機関
- ◆ うち、従業員へのアンケートを実施した事業所:10事業所、356名

コミュニケーション・アンケート調査票

動機付け冊子

※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。

□ 概要

- ラジオ番組内に「歩くまち・京都」タイムコーナーを設け、
市民の日常交通や観光交通を対象として、
クルマ以外への転換を呼びかける情報を配信

□ 番組

KBS京都

【笑福亭晃瓶のほっかほっかラジオ】

- ・10月3日～3月28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5日～2月15日の毎週土曜日
- ・計20回
- ・13時20分頃～5分間

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・ABC	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・ABC	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)
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)
KBS	魅力あふれる市バスへ	平成26年3月22日に実施の市バスダイヤ改正について紹介	京都市交通局
KBS	地下鉄5万人増客応援キャラクター「太秦萌」とその友人たちが登場！地下鉄に乗るっ！キャンペーン	「太秦萌」ちゃんがポスターとトラフィカ京カードのデザインとして登場し、地下鉄で行っているキャンペーンを紹介	京都市交通局

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)

□ 概要

- 観光客に対して、公共交通での京都観光のメリットを発信するため、レジャー計画の決定権が強いとされる主婦層(30～40代女性)をターゲットとしたムック本「歩くまち京都公式ガイドブック」で、市バスの系統毎に観光地を紹介。
- 公共交通を利用することを前提とした観光情報を提供するとともに、見開き2ページを用いてイラスト等による動機付け情報を掲載。



歩くまち京都公式ガイド 2013. 10. 1発行

□ 概要

- 観光客に対して、市内での移動や、次回のクルマ以外での京都観光を呼びかけることを目的として、宿泊施設や観光地周辺の駐車場に、観光マップ(9万部作成)を配架。



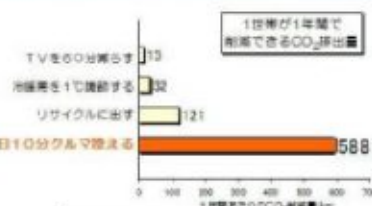
公共交通でまわる京都観光マップ

- 藤井聡京都大学教授(スローライフ推進会議座長)による動画を「歩くまち・京都」公共交通センターにて配信
- 動画の種類は、動機づけ情報を紹介する「クルマ利用はほどほどに」と、クルマ以外の手段での観光を促す「クルマで京都が見えますか？」の2種類

クルマ利用は、
ほどほどに！

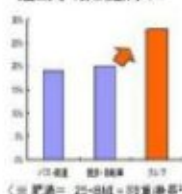
京都大学大学院教授 藤井聡

「クルマを控える」事が、最大のエコ行動！



クルマで通勤は「肥満」の原因

通勤手段と肥満率



(参考)
日本人の世帯の4割が
生活習慣病関連
(高血圧、糖尿病、等)。

クルマで
京都が見えますか？

京都大学大学院教授 藤井聡

観光地の周りは、スゴク混む！

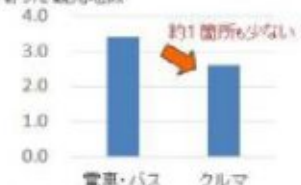
『京都駅から嵐山まで』(電車で16分のところ)

クルマだと、ひどい時には3時間(渋滞1.5km)



クルマだと、結局いろいろ回れない

立ち寄った観光地数



※「観光地での滞在」は、クルマの方が半時間以上も長い！
クルマ＝3時間40分 電車・バス＝4時間20分。

※出典：京都市観光局調べ

リニア中央新幹線の京都誘致

日本の未来のために



■ 開業時期

東京・名古屋間 平成39年(2027年)

名古屋・大阪間 平成57年(2045年)

➡ **東京・名古屋間開業から18年遅れる**

■ 名古屋・大阪間の整備ルート

昭和48年に「第二東海道新幹線」として、奈良市付近を通るルートにより「基本計画」が決定されました。その後リニア方式となり、**新幹線としての機能が変ったにも関わらず、41年前のルートを踏襲し、平成23年に「整備計画」が決定されています。**

リニア京都誘致活動の経緯

平成2年 京都府中央リニアエクスプレス推進協議会を設置
(以後、毎年要望活動を実施)

平成19年 JR東海が全額自己資金で整備すると発表

平成22年 国が交通政策審議会に諮問

→ 平成23年に「整備計画」を決定

「明日の京都の高速鉄道検討委員会」を設置

→ 平成24年に「京都駅ルート」を提言

平成24年 京都府中央リニアエクスプレス推進協議会の
総会で活動方針を確認し、京都誘致の取組を推進

平成26年 「リニア中央新幹線の京都誘致に向けた決起会」

国会議員、府市会議員ら御出席のもと、共同宣言を確認



活動方針

- ・「京都駅ルート」の実現
- ・大阪までの全線同時開業
- ・関西国際空港へのリニア延伸

京都駅ルートの実現

- 現行ルートは、40年前にリニアの技術を前提とせず、東海道新幹線の老朽化や事故に備えた代替ルートとして決定。その後リニア方式となり新幹線としての機能が当初の想定から変わっているにも関わらず、ルートの検討は一度もされていません。
- 新たな交通の大動脈となるリニア中央新幹線は、我が国にとって最適なルートで整備すべきであり、国家政策としての議論が必要
- 日本の精神文化、ものづくり、学術、文化、芸術、宗教等の中心として国内外の人々を魅了し続けている京都が、これからも我が国の文化首都としての使命を果たすことは国益に合致します。

(参考)

- ※ 全国新幹線鉄道整備法(全幹法)では、基本計画は、輸送需要量の見通し、時間短縮・輸送力増加による経済的効果等の調査結果に基づいて決定するとしています。
- ※ 東京・名古屋間は、今日的な前提条件(リニア技術等)のもとで複数のルート案が検討されています。
- ※ 中央新幹線「基本計画」と同時期に「整備計画」が決定された北陸新幹線では、ルートの議論がされています。北陸新幹線は、「整備計画」が決定済(小浜市付近を通るルート)ですが、敦賀以西のルートについては3つのルートが議論され、関西広域連合は「米原ルート」を最も優位とする考え方をまとめています。

リニア中央新幹線の京都誘致

日本の未来のために



リニア中央新幹線（名古屋・大阪間）ルート比較 （首都圏からの流入による効果速報値）

京都市では、全庁一丸となってリニア京都誘致を推進するため、「リニア中央新幹線 京都誘致推進本部」を設置。第1回本部会議（平成26年3月12日）では、リニアの名古屋・大阪間について京都駅ルートと奈良市附近を通るルートの比較調査結果（速報値）を発表した。

■首都圏からの乗客数（年間）の推計

現行計画の4倍！！

	京都駅ルート	奈良市附近を通るルート
首都圏からの乗客数	1,200万人/年	300万人/年

■首都圏からの流入の増加による経済波及効果

現行計画の約2倍！！

	京都駅ルート	奈良市附近を通るルート
経済波及効果	810億円/年	420億円/年

今後、「京都駅ルート」の経済波及効果や需要が大きいことについての数値を、市民への広報、国への要望、国会議員や関西広域連合等への説明に活用して訴えていく。

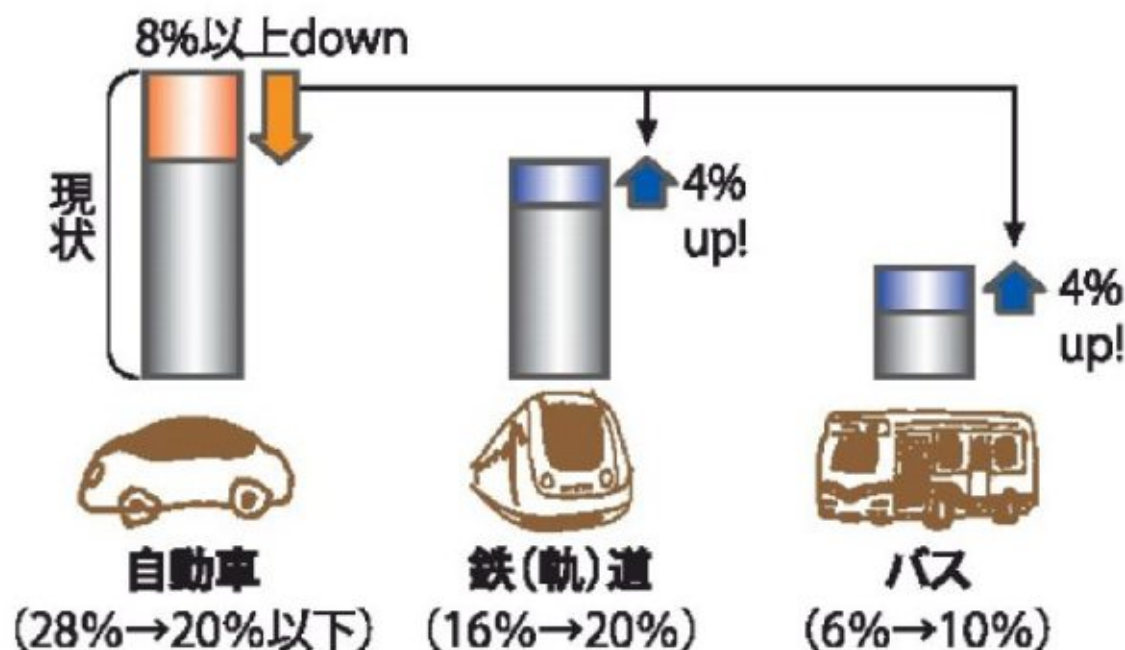
また、中部地方や山陰方面等も含めた全体の経済波及効果、利用者便益、事業者便益、費用対効果、関西国際空港への延伸による効果等については、5～6月に公表予定。

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

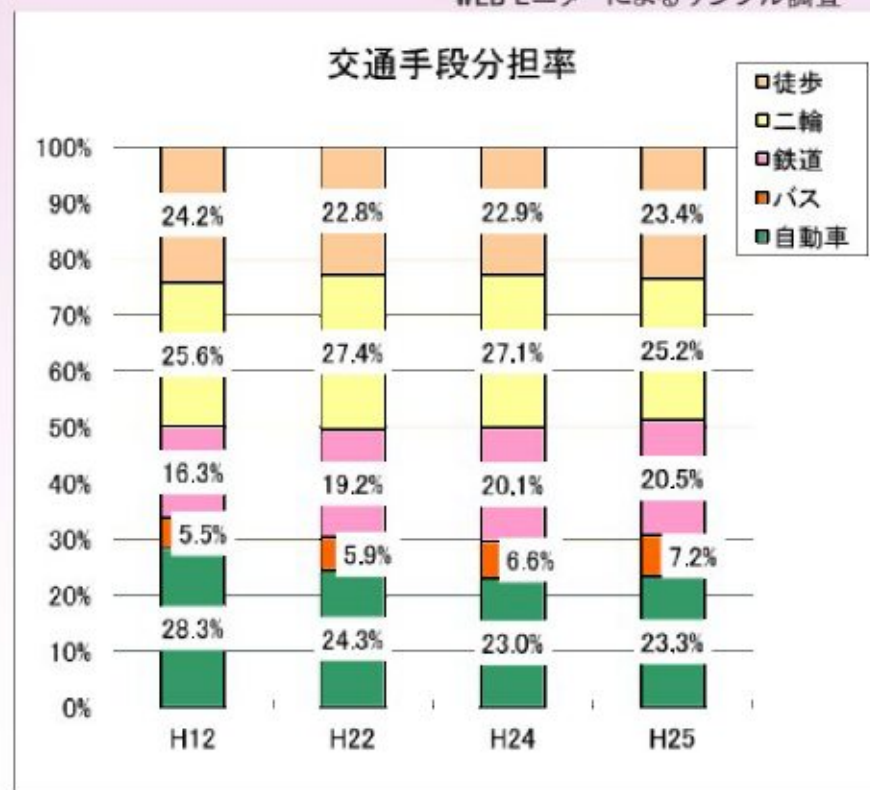
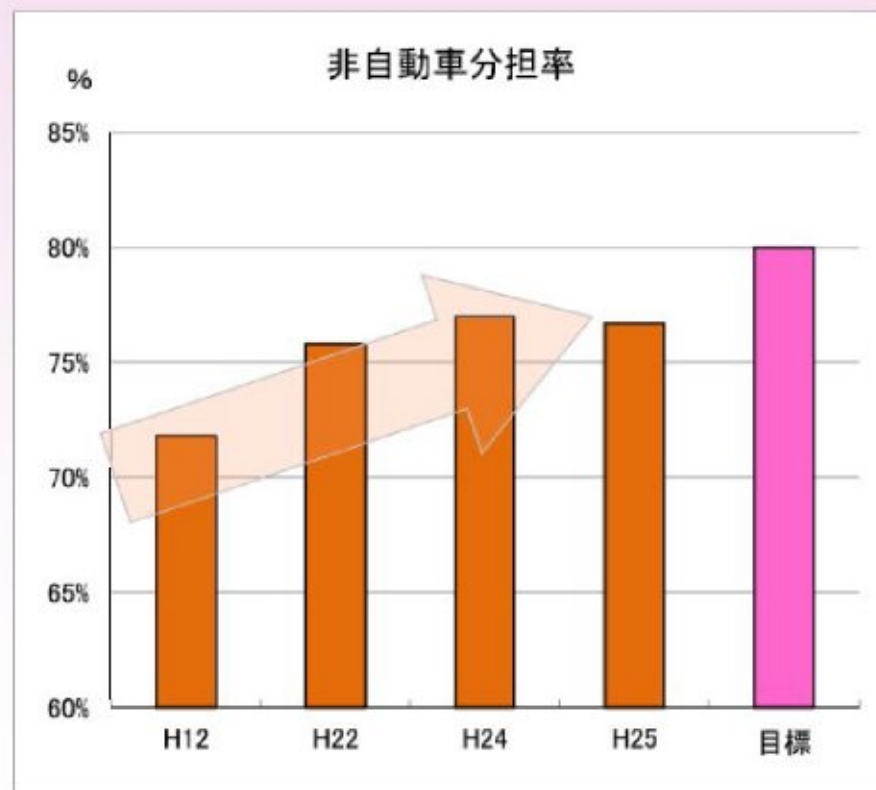
非自動車分担率を現状の72%から80%以上にまで上げていく、脱「クルマ中心」社会を目指します。



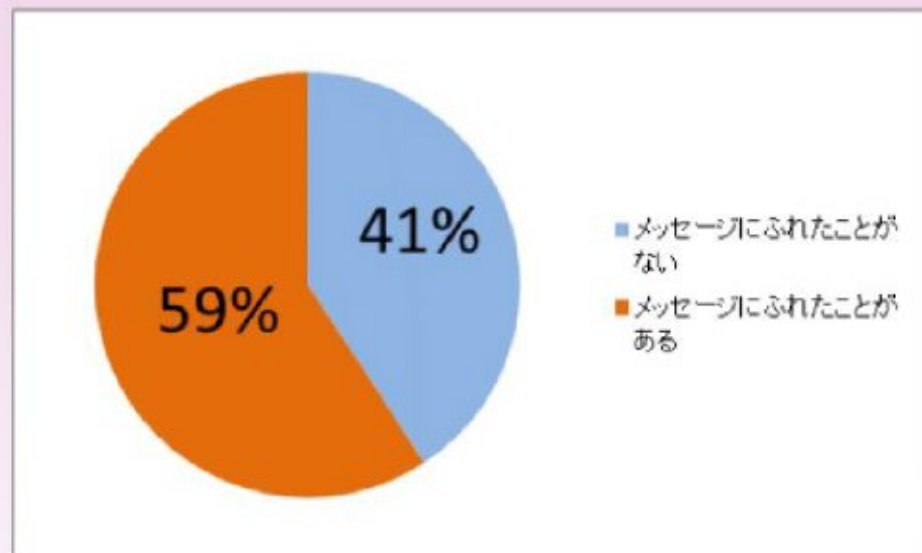
戦略の数値目標：非自動車分担率

「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は、
H12→H22で、72% から76%に向上。
H24,H25も、H22より高水準を維持

H24とH25は、
WEBモニターによるサンプル調査



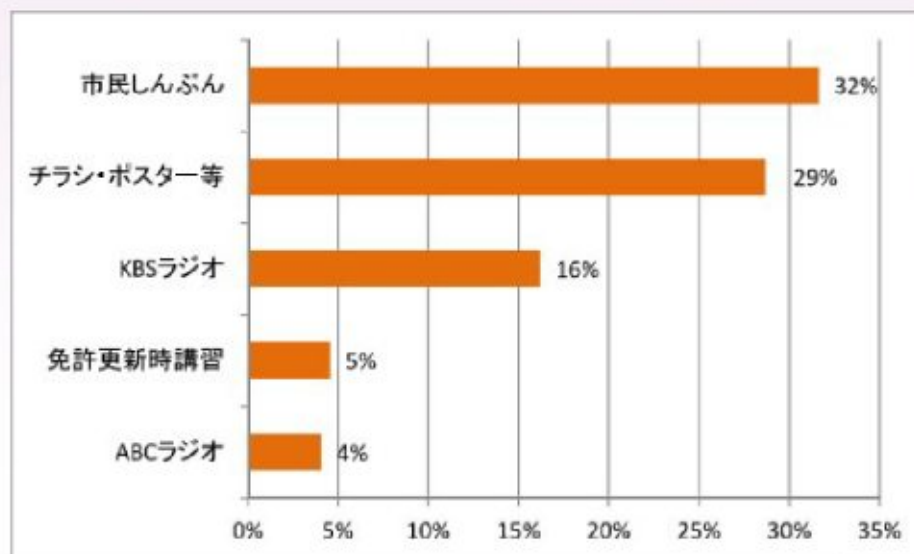
スローライフ京都の浸透度



6割の市民が、『なるべくクルマの利用を控えて公共交通を使いましょう』という京都市からのメッセージに、ふれたことがあると回答

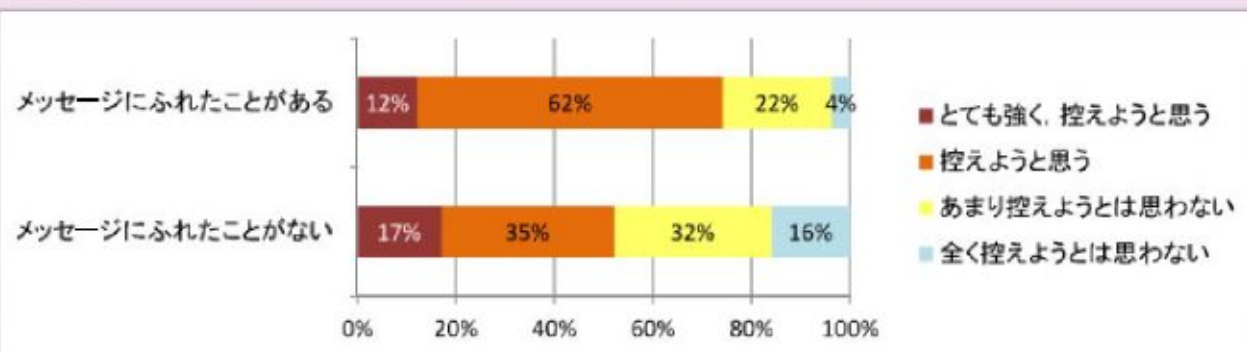
WEBモニターによるサンプル調査
実施期間：平成25年10月
サンプル数：1050件

京都市からのメッセージにふれたメディア(媒体)の比率をみると、「市民しんぶん」「チラシ・ポスター」「KBSラジオ」の順となっている



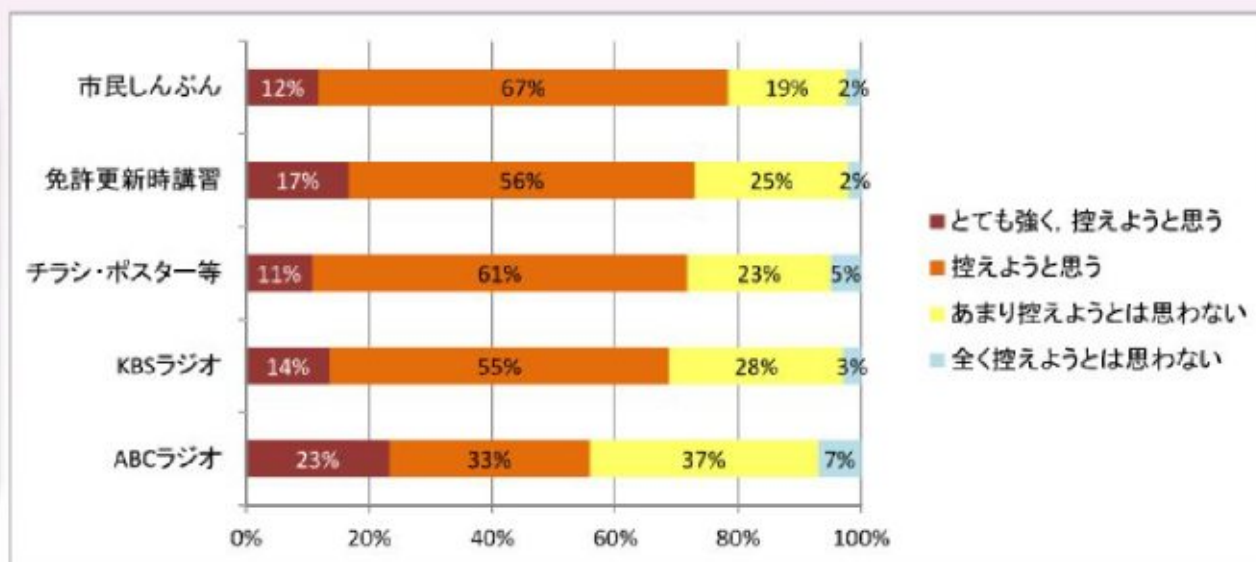
スローライフ京都の浸透度と、行動変容意図

『なるべくクルマの利用を控えて公共交通を使いましょう』という京都市からのメッセージにふれたことがある市民の方が、メッセージにふれたことのない市民より、クルマを控えようと思っている



WEBモニターによるサンプル調査
実施期間：平成25年10月
サンプル数：1050件

メッセージにふれたメディア(媒体)別に見ると、「市民しんぶん」「免許更新時講習」「チラシ・ポスター」「KBSラジオ」の順となっている



「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	東大路通の自動車停泊と歩道拡幅
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

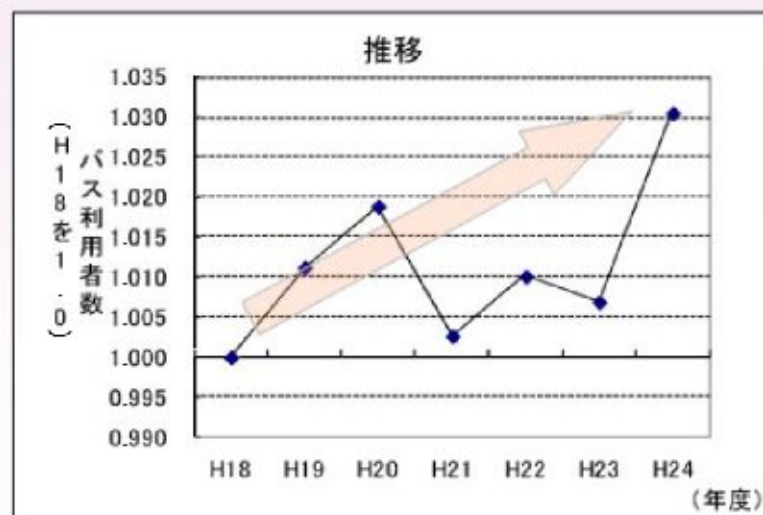
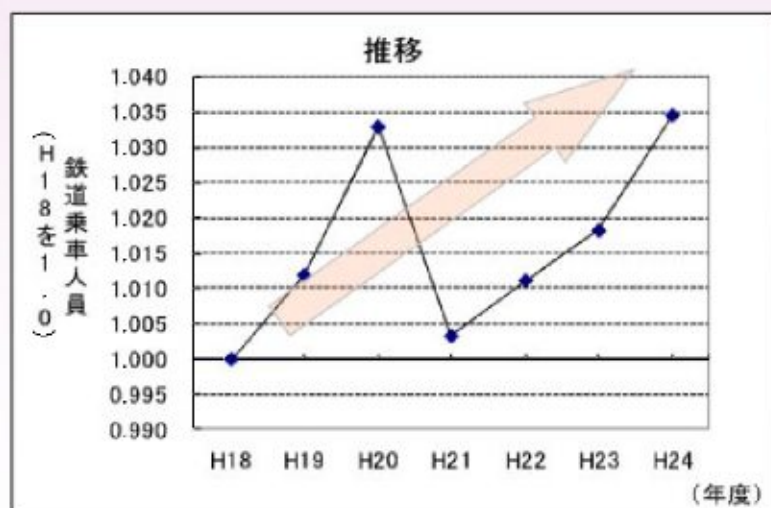
②自動車流入抑制

③まちづくり

④ライフスタイル

ポイント① 公共交通に関する検証

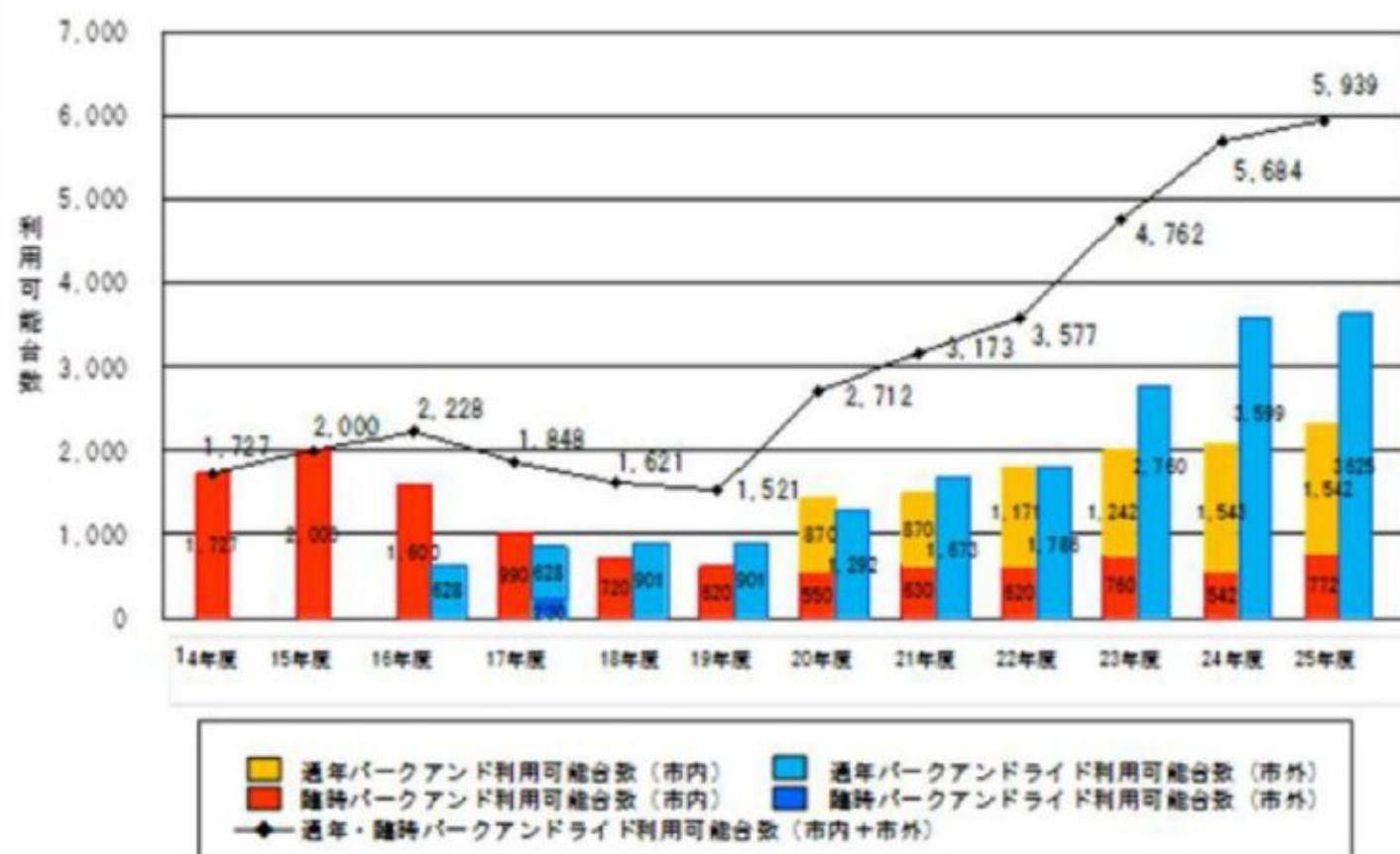
- 平成21年の公共交通(鉄道・バス)の利用者数は、世界的な景気低迷や新型インフルエンザ等の影響で減少したが、鉄道・バスの利用者数はその後増加傾向である。
- 戦略に基づいて、交通事業者との連携のもと、洛西地域における公共交通利便性向上の取組や、河原町通のバス等間隔運行の実施などを進めているところであるが、今後も各社局の連携を深め、利便性向上策を強力に推進していく必要がある。



資料:京都府統計書、各鉄道事業者、各バス事業者調べ

ポイント② 道路機能に関する検証

- 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 京都市資料

ポイント③ 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**からは横這いで推移しているものの、**平成2年に比べると約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。



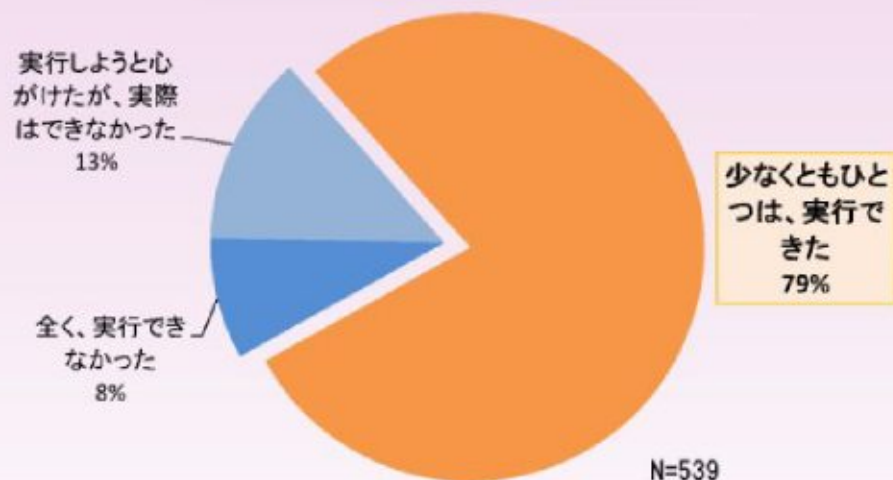
資料：京都市資料

交通手段別CO₂排出量

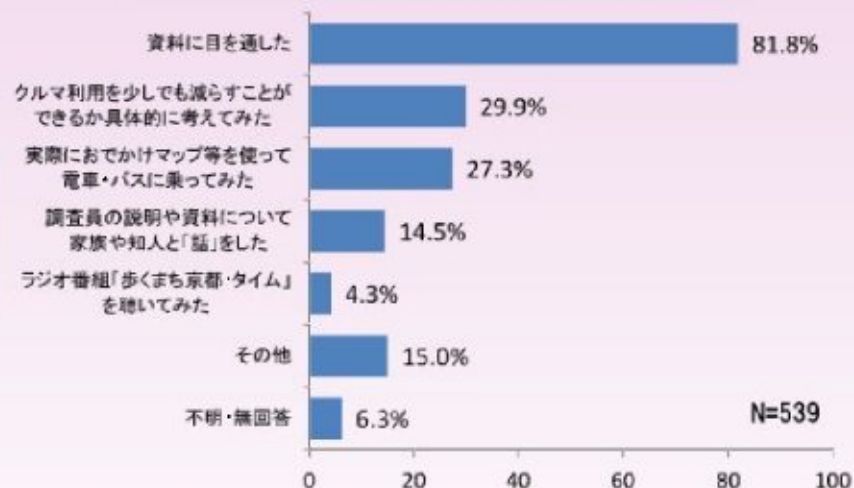
ポイント④ ライフスタイルに関する検証(速報)

対面式モビリティ・マネジメントの実施により、公共交通の利用割合が増加

「クルマに頼りすぎない暮らし」に向けて
実際に実行してみましたか？

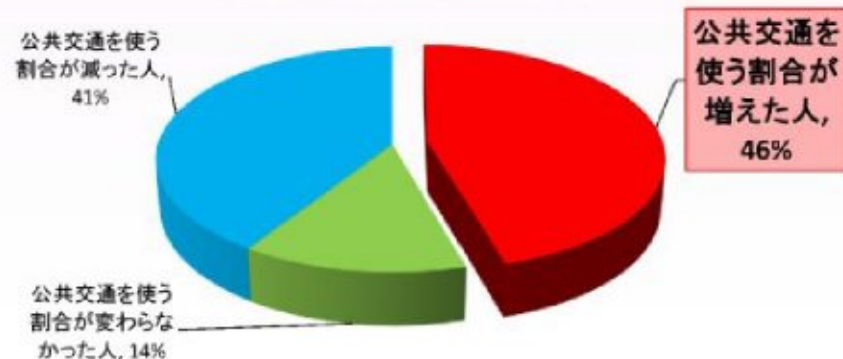


「クルマに頼りすぎない暮らし」に向けて
どのようなことを実行されましたか？

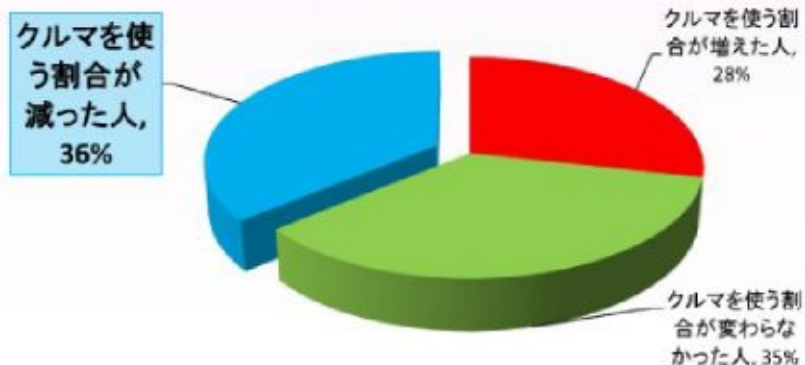


対面によるモビリティ・マネジメント実施後の、公共交通やクルマの利用割合の変化(1週間の利用割合)

公共交通の利用割合の変化



クルマの利用割合の変化



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4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26年度の展開について

平成26年度の主な「既存公共交通」の展開(1)

駅等のバリアフリー化の推進

- 桃山地区、阪急嵐山地区、松尾大社地区及び上桂地区において基本構想の策定に向けた検討を行う。
- 鉄道事業者が行う太秦駅、JR藤森駅、深草駅、西院駅のバリアフリー化整備および、新幹線京都駅への可動式ホーム柵の整備およびJR二条駅への点字ブロックの整備にかかる事業費に対して補助金を交付する。

バス利用促進等総合対策事業

- バスロケーションシステム導入事業者、ICカードシステム導入事業者に対して、国・京都府・沿線市町と協調して補助金を交付する。

平成26年度の主な「既存公共交通」の展開(2)

公共交通ネットワークの連携強化

- 四条通や市内中心部(まちなか)において、公共交通の案内のあり方、既存案内看板の充実策及び公共交通を利用したまちなかの活性化策を検討し、利便性の向上を図る。
- 京北地域を運行する「京北ふるさとバス」を主とした京北地域の公共交通ネットワークについて、バス路線の見直しや京北地域内外のアクセス向上策を検討し、効率的な交通体系の再構築策を図る。

京都駅南口駅前広場の整備

- 機械式地下駐輪場、駅前広場等の整備工事を実施するとともに、駅前広場の適正利用のため、エリアマネジメントの検討を行う。

平成26年度の主な「まちづくり」の展開(1)

「歩いて楽しいまちなか戦略」の推進

- 四条通の歩道拡幅と公共交通優先化に向けた整備の完成
- 四条通の歩道拡幅と公共交通優先に向けた関連事業として、タクシー及び荷捌き車両等の整序化を図るための方策を検討
 - タクシー及び荷捌き車両等の整序化システムを導入
 - 歴史的都心地区における交通環境改善、交通まちづくりの推進

「歩いて楽しいまちなかゾーン」の推進

- 平成26年6月完成予定の「歴史的都心地区」(四条通、河原町通、御池通、烏丸通で囲まれた地区)に隣接する南側エリア及び西側エリアに「歩いて楽しいまちなかゾーン」の取組を拡大する。

「歩いて楽しい東大路」歩行者空間創出事業

- 平成25年度に引き続き予備設計を実施する。
- 平成24年度、平成25年度に実施した交通調査に基づき、交通解析を実施する。

平成26年度の主な「まちづくり」の展開(2)

京都のまちの活力を高める公共交通の検討

- 本市が目指す政策目標や社会・経済情勢の変動等を踏まえ、公共交通の更なる利便性やまちの活性化など、「歩くまち・京都」の実現を図るため、「10年後の京都の公共交通のあるべき姿」を検討する。
- 検討にあたっては、交通工学以外にも、財政、社会福祉、物流等の分野に関する学識経験者をはじめ、法務・財務の専門家やシンクタンク等幅広い分野の専門家に参画を依頼。

観光地等における自動車流入抑制策の検討

- 平成25年度に実施した自動車流入抑制策の検討成果も踏まえ、観光地等における自動車流入抑制策の検討と対策に取り組む。

平成26年度の主な「ライフスタイル」の展開(1)

「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発

- 様々な機会をとおして「歩くまち・京都」憲章の普及・啓発を実施

市民とともに環境に優しいライフスタイルを目指すMM

- 市民しんぶん等を活用した全市民を対象とした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
- 自動車運転免許保有者を対象とした免許更新時講習MM
- 地域と連携した、対面型によるMM

平成26年度の主な「ライフスタイル」の展開(2)

未来の公共交通利用者を確保するための学校MM

- 市内全域への学校MMの普及を目指し、教材・動画を収録したDVDを作成、市内全校に配布
- 環境副読本(中学生版)に動機付け情報を掲載し、学校教育で活用

企業や職場における交通マネジメントを見直す職場MM

- 立地条件等から公共交通への転換の可能性が高い事業所に対するエコ通勤の働きかけ

公共交通を利用した京都観光を促す観光MM

- 観光客を対象とした出発地での情報配信
- 「歩くまち・京都」アプリを活用したMM情報の配信
- 「歩く観光」を推進するための観光案内標識のアップグレード

平成26年度の主な「ライフスタイル」の展開(3)

NPO法人「歩くまち・京都」フォーラムでのMM事業

- 大学におけるMM事業
法人の会員である大学と連携し、大学でのモビリティ・マネジメントに係る取組を拡大実施する。
- 学校におけるMM事業
京(みやこ)のアジェンダ21フォーラムと連携し、公共交通の利用促進に係る課外授業を実施する。
- バス・鉄道乗換アプリを活用したMM事業
京都市と連携しながら、アプリにおける公共交通機関による乗換情報を提供するとともに、モビリティ・マネジメントの観点に立った動機付け情報も併せて発信する。
- NPOならではの情報発信
法人の会員である企業や団体が発行している広報物や社内報等の媒体に、公共交通の利用促進を図る情報を掲載していただく。

リニア中央新幹線の誘致促進

- リニア中央新幹線の京都誘致に向け、京都府リニア中央新幹線推進協議会においてオール京都の体制で、国に対する要望活動、市民等への広報活動等を行う。
- 名古屋以西の複数ルートについて、経済波及効果、利用者便益、事業者便益、費用対効果の定量的な比較調査及び関西国際空港へのリニア延伸による効果等に関する調査を実施する。
- ルート比較調査の結果を公表(5～6月)するとともに、その結果を活用し、国家政策として我が国にとっての最適ルートを決定するよう国に訴えかけ、国民的な議論を巻き起こしていく。

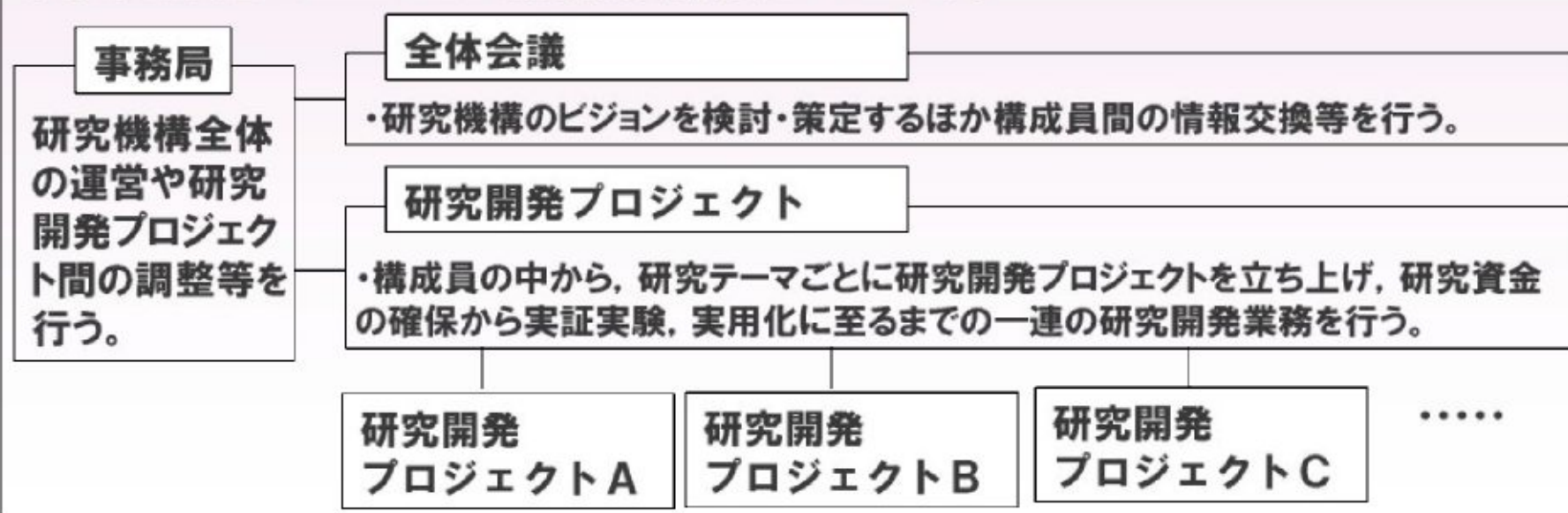
京都未来交通イノベーション研究機構(仮称)の設置について

- ・産学公連携の下, ICTを用いて交通に関する様々な情報を収集・統合し, これらの情報を利活用して, 人と物の安全で快適・効率的な移動に資する技術やサービスを開発するための研究を行う。
- ・こうした技術やサービスを京都において実証・実用化することにより, 交通・移動分野における市民の皆様の安全や利便性の向上を実現するとともに, このような技術, サービス等の全国展開を目指すことにより, 国の成長戦略に京都から貢献していく。

想定される研究テーマ

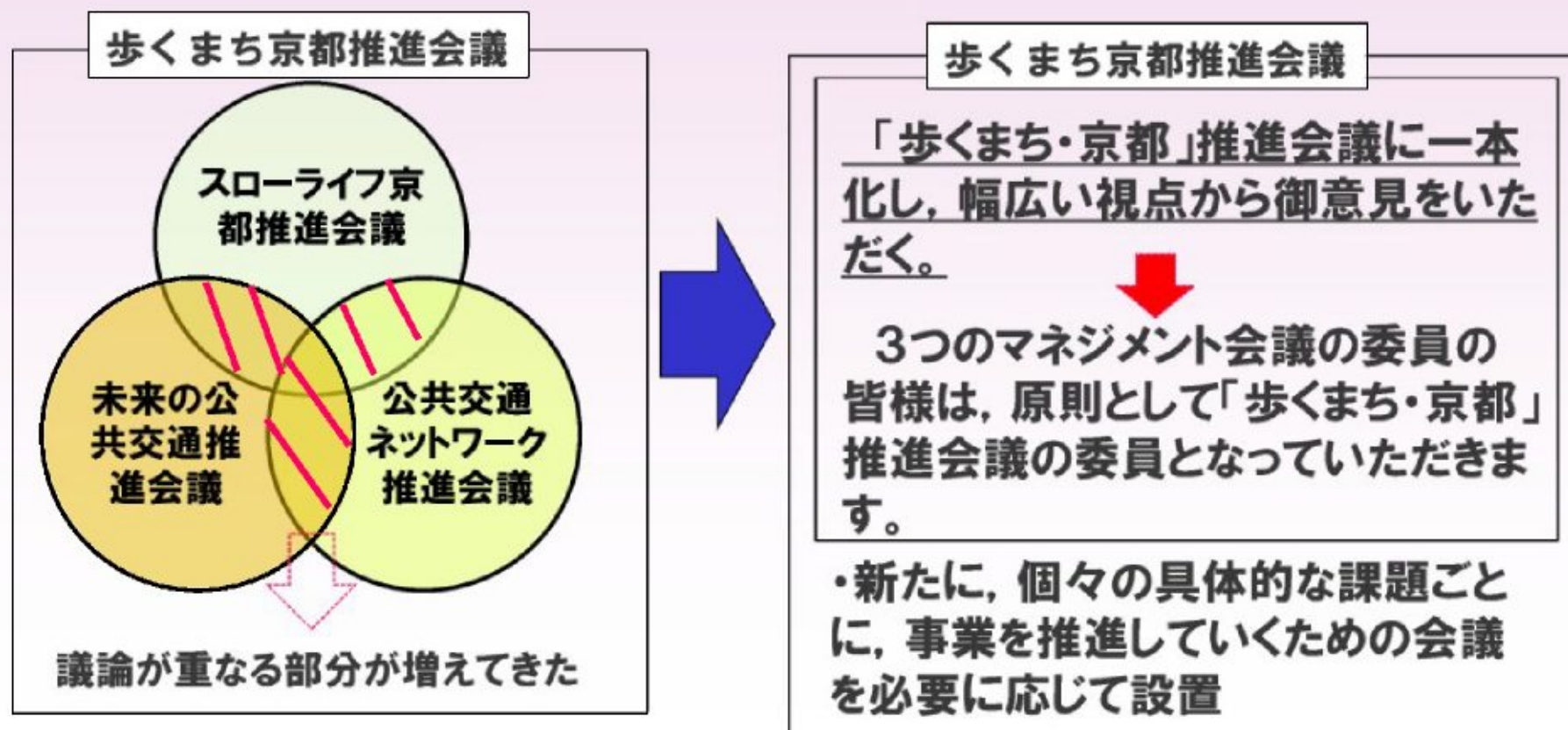
人の安全で快適な移動支援, 公共交通の利便性向上, 移動面での満足度の高い観光の実現, 物流の効率化, 健康, 高齢化と交通, 道路などインフラの長寿命化, 防災と交通 等

京都未来交通イノベーション研究機構(仮称)のイメージ図



「歩くまち・京都」推進会議の更なる進化について

- ・「歩くまち・京都」推進会議を拡大・強化し、88の実施プロジェクトを中心に、「歩くまち・京都」の取組を強力に推進。
- ・3つのマネジメント会議を再編し、新たに個々の具体的な課題ごとに事業を推進していくための会議を必要に応じて設置。



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
- 平成26年度の展開について

の2点について、ご議論いただきたい。