

令和4年度 「歩くまち・京都」推進会議 関連データ集

《全般の標記ルール》

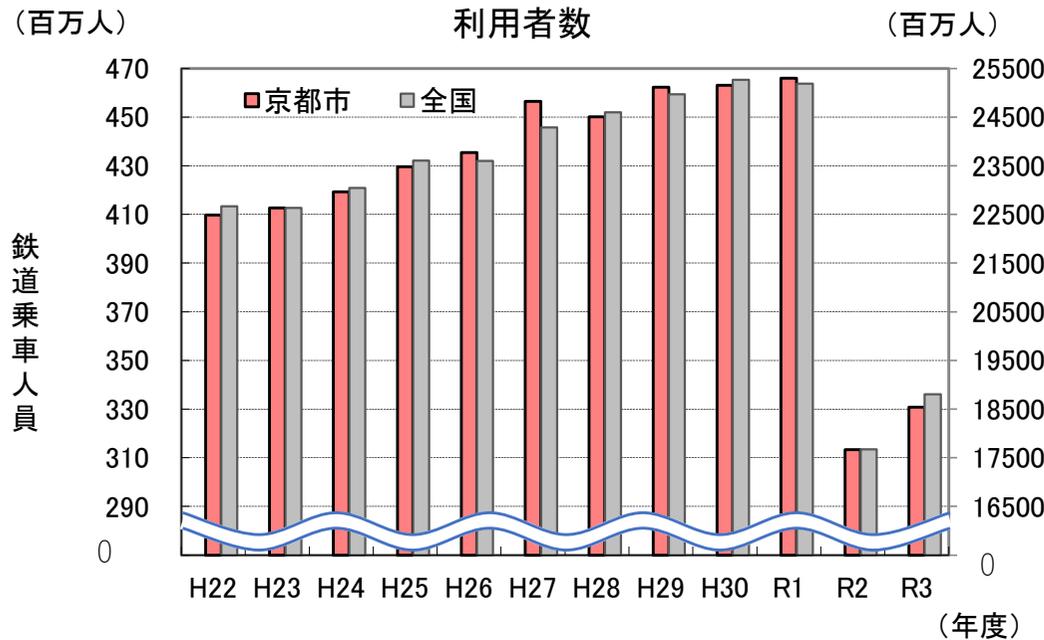
- ・ 基本的には戦略策定年の平成22年～調査最新年（度）までの変化を追えるようにしている

※ 一部例外あり

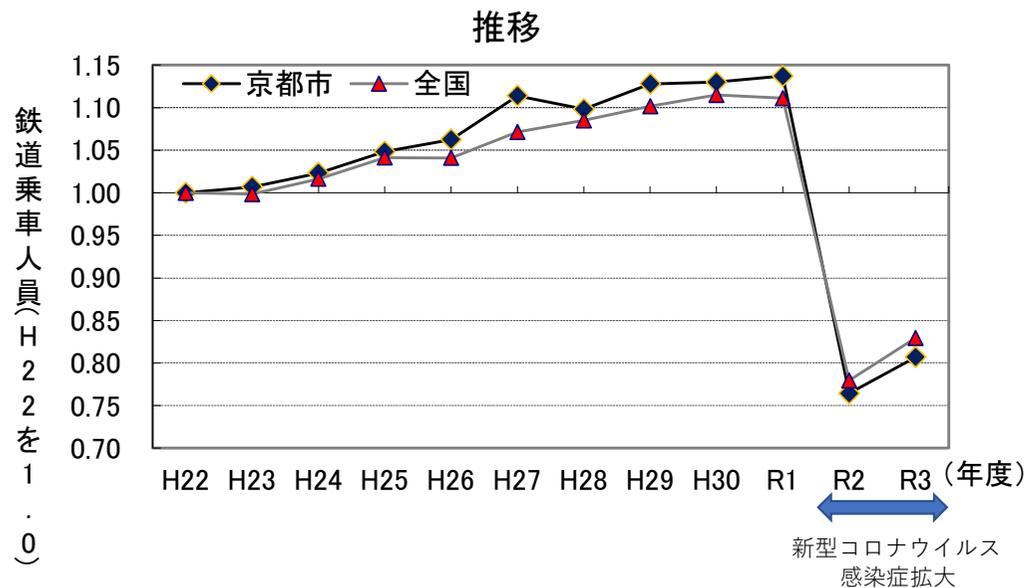
公共交通利用者数（鉄道）

柱1【方針1】

柱3【方針7】



- ・ 鉄道の利用者数は、**経年的に増加傾向**にある。
- ・ 平成22年度と令和元年度とを比較すると、京都市は**約14%増加**
- ・ 令和2～3年度については、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が大幅に減少しているが、令和3年度にかけ回復傾向にある。

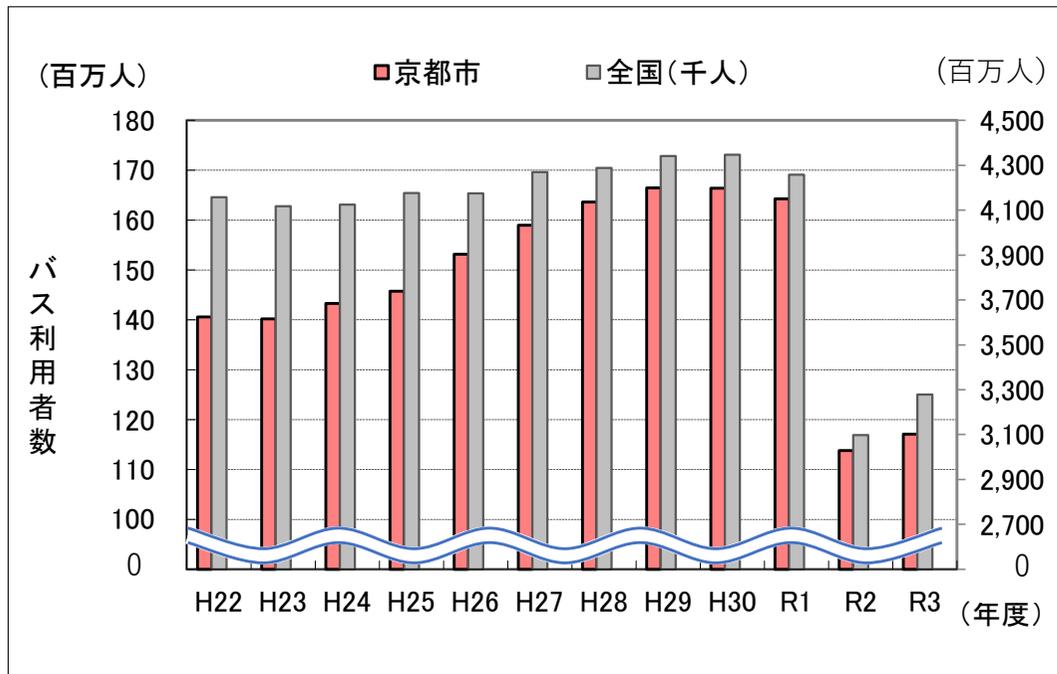


（資料）京都市調べ
鉄道輸送統計年報

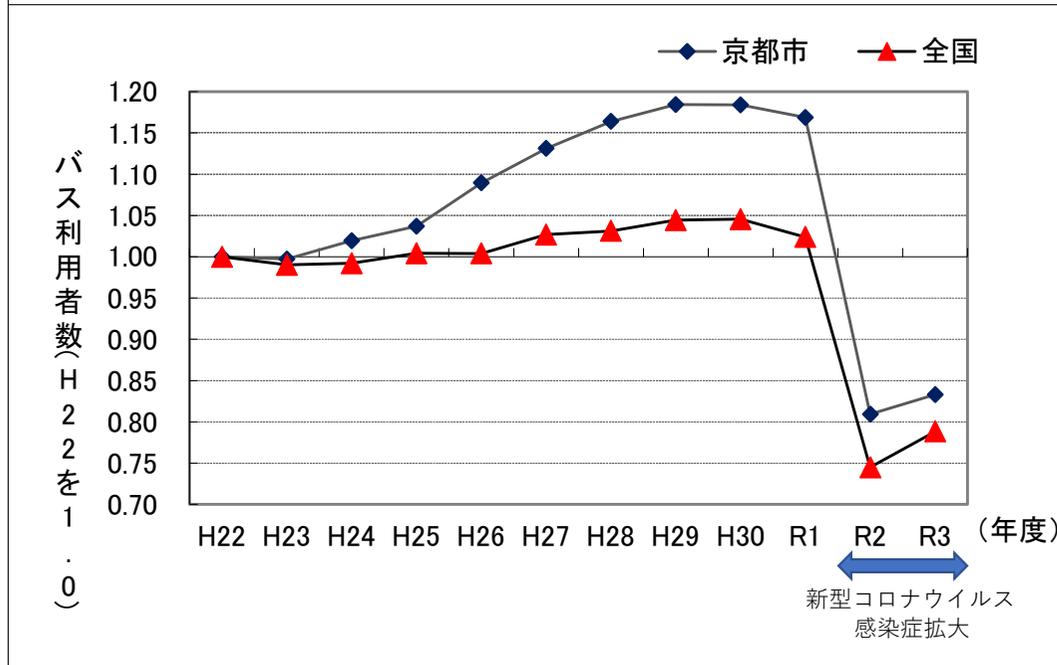
公共交通利用者数（バス）

柱1【方針1】

柱3【方針7】

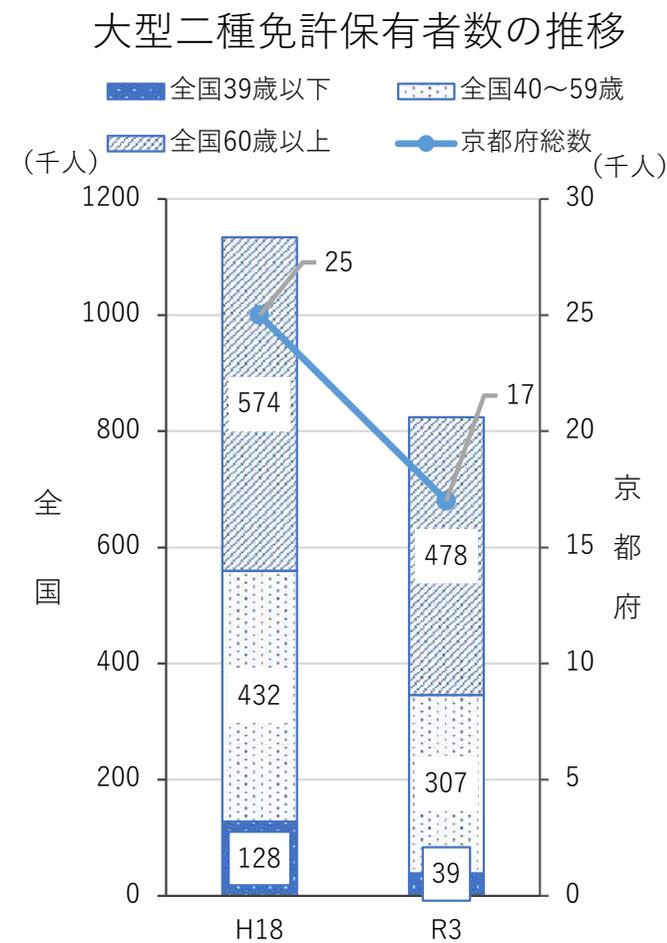
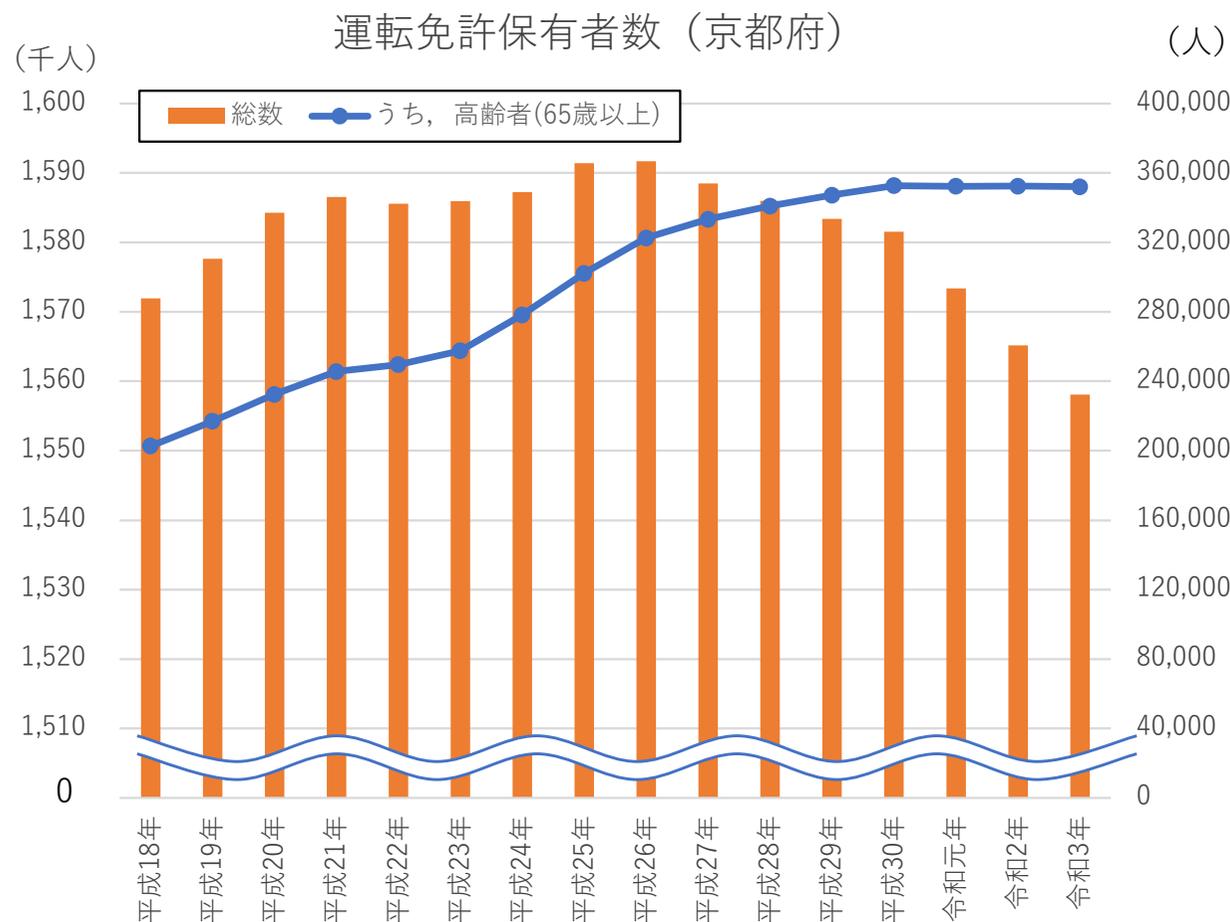


- バスの利用者数は、経年的に増加傾向にある。
- 平成22年度と令和元年度とを比較すると、京都市は約17%増加している。
- 令和2～3年度については、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が大幅に減少しているが、令和3年度にかけ回復傾向にある。



(資料) 京都市調べ
国土交通省資料

- ・ **京都府下の運転免許保有者数は、平成26年をピークに年々減少**しているが、高齢者(65歳以上)が占める割合は増加傾向にある。
- ・ **大型二種免許保有者数は全国的に減少傾向**にあり、京都府下も同様の傾向にある。

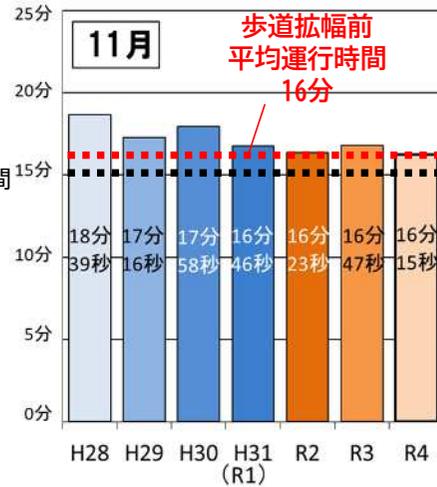
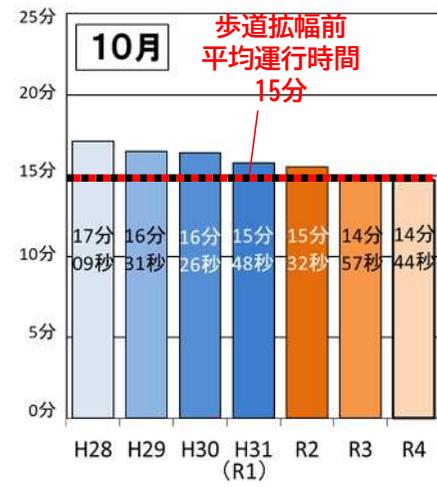
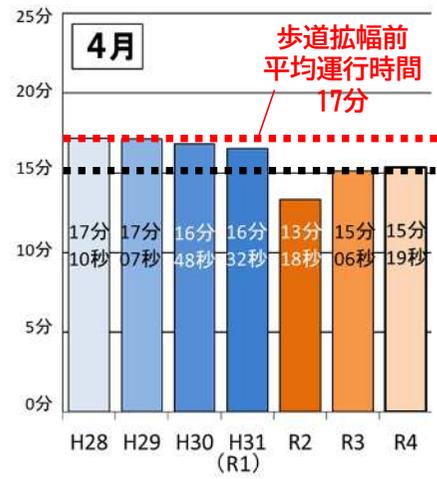


(資料) 京都府警提供

市バスの平均運行時間（四条通）

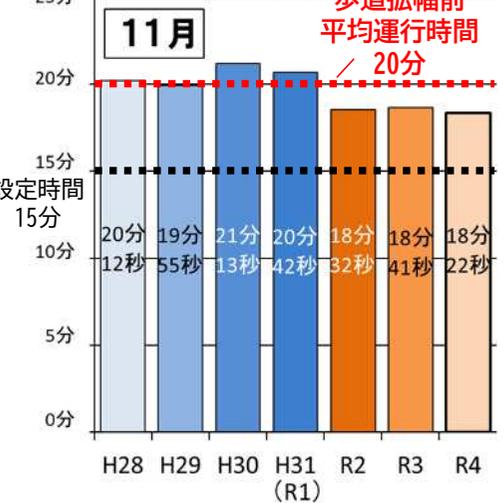
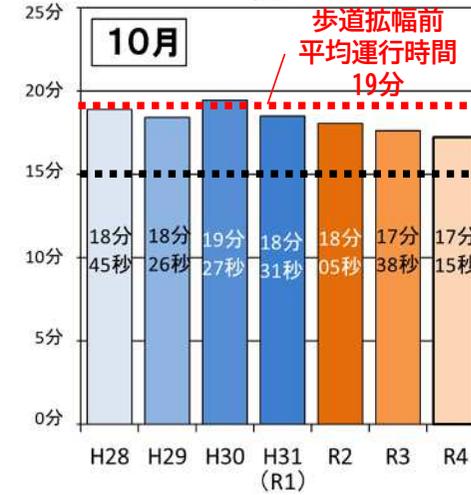
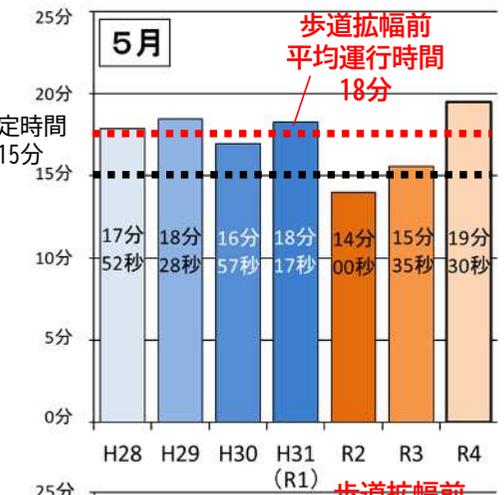
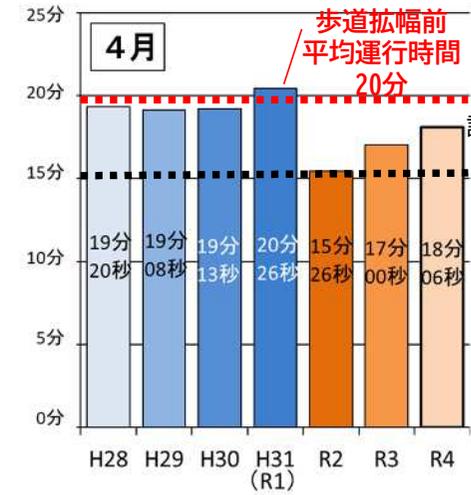
令和元年から令和3年にかけては、四条通の交通量は減少傾向にあるが、混雑しがちな午後の時間帯の市バスの運行状況を見ると、**GW期間や秋の観光シーズン（10、11月）を中心に設定時間を超えているケースが多い。**

<東行>



<西行>

【区間：四条堀川交差点～祇園交差点 集計時間帯：15時台～18時台】



旅客施設（鉄道駅及びバスターミナル）

- ・ 「京都市交通バリアフリー全体構想」（平成14年度策定）で選定した14の「重点整備地区」内にある25駅については、**平成22年度にバリアフリー化整備が完了**
- ・ 「「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想」（平成23年度策定）で選定した10の「重点整備地区」内にある12駅（※平成30年度に1駅追加）については、令和4年6月にバリアフリー化整備が完了
- ・ 令和5年2月末現在、京都市全体では、**132の旅客施設のうち、111施設の段差解消（約85%）が完了。なお、平均利用者数3,000人／日以上**の93施設については**すべての旅客施設で段差解消が完了**

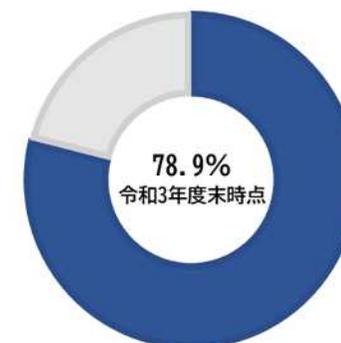
重点整備地区内のバリアフリー化



市内旅客施設の段差解消率



ノンステップバスなどの低床化車両の導入



路線バス車両（ノンステップバスなどの低床化車両の導入）

- ・ 令和3年度末時点の路線バスのバリアフリー化状況（ノンステップバス）
 - ・・・ **78.9%**（国の基本方針では、令和7年度までに約80%をノンステップバスへ）

道路

道路特定事業計画に基づき、順次、バリアフリー化事業を進めている。

【旧地区】地区ベース整備率：66.7%、延長ベースの整備率：約86.5%（令和5年1月末時点）

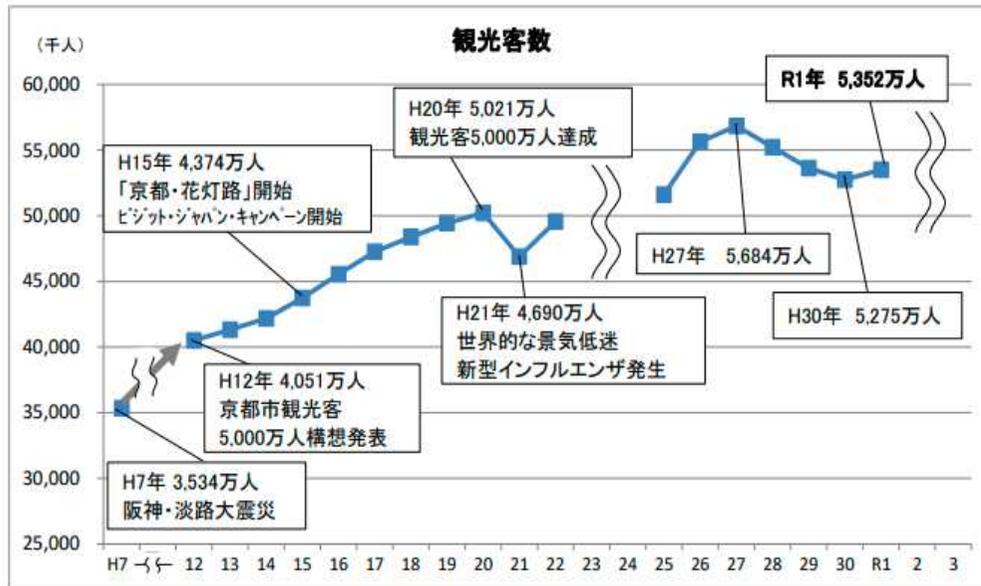
「京都市交通バリアフリー全体構想」で選定した15（※）の「重点整備地区」のうち10地区で事業が完了。残り5地区についても平成21年度までに全地区で事業に着手。※鳥羽街道エリア含む

【新地区】地区ベース整備率：0.0%、延長ベースの整備率：約9.5%（令和5年1月末時点）

「「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想」（平成23年度策定）で選定した10の「重点整備地区」：太秦、大宮、JR藤森、深草、西院、桃山、上桂。阪急嵐山・松尾大社地区について道路特定事業計画を策定済であり、残る西大路地区についても令和2年7月に計画を策定済

- ・ 全国統一基準による算出はできなかったものの、新型コロナが京都観光に与えた影響を概観するため、参考として本市で独自に推計したところ、令和3年の観光客数は約2,102万人まで減少。
- ・ コロナ禍の影響により、令和2、3年は調査できていないものの、直近の調査結果（令和元年）では、観光客の訪問先については、日本人観光客、外国人観光客ともに清水寺を訪れたと回答した方が一番多く、外国人観光客の半数以上が二条城や伏見稲荷大社に訪れている。

○ 観光客数

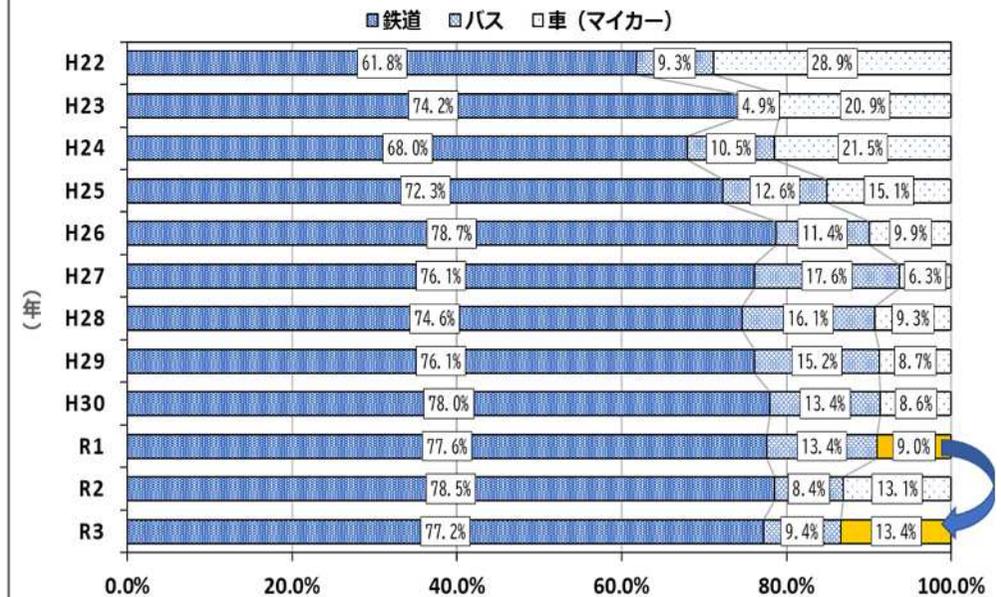


(注) 平成23年及び平成24年は調査手法の変更により観光客数を推計していない。
 (注) 令和2年及び令和3年はコロナ禍の影響により全国統一基準に基づく数値は算出できなかった。
 (本市独自推計による観光客数は、令和2年 約2,159万人、令和3年 約2,102万人。あくまで参考値であり、令和元年以前の数値と時系列等による比較はできない。)

		日本人観光客		外国人観光客
1	清水・祇園周辺	53.9%	清水寺	66.6%
2	京都駅周辺	46.1%	二条城	57.3%
3	河原町三条・四条周辺	30.3%	伏見稲荷大社	52.1%
4	嵯峨嵐山周辺	23.2%	金閣寺	46.8%
5	二条城・壬生周辺	15.9%	祇園コーナー	30.0%
6	きぬかけの路周辺	15.8%	嵐山・嵯峨野	29.7%
7	東山七条周辺	15.6%	祇園	29.2%
8	伏見周辺	14.8%	八坂神社	27.0%
9	岡崎・蹴上周辺	13.4%	京都御所	22.7%
10	銀閣寺・哲学の道・百万遍周辺	11.5%	銀閣寺	21.9%

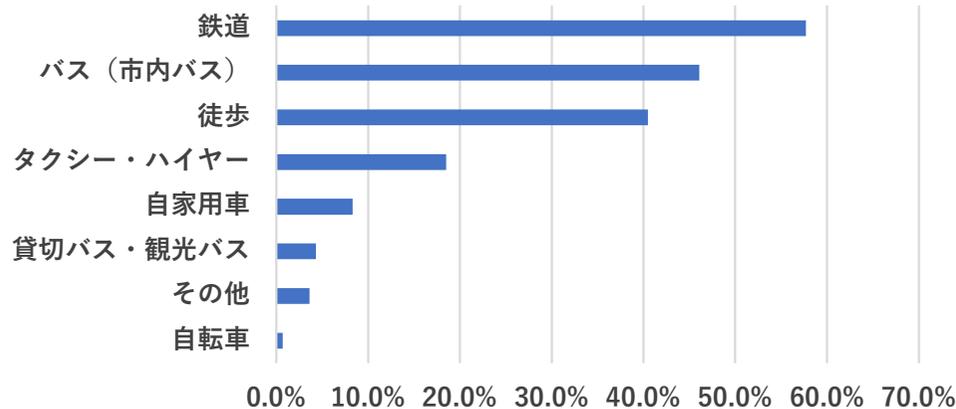
日本人観光客の動き

- 観光客の入洛時の交通手段について、マイカーの利用割合が、戦略策定時（平成22年）の約29%から**令和元年は9%にまで減少**していた。
- しかし、コロナ禍の令和2、3年は通年でなく、秋の時期の調査結果のみではあるが、マイカーによる入洛者の割合が増加傾向に。
- 直近の調査結果（令和元年）によると、日本人観光客の市内利用交通機関のうち鉄道が最も多く、日本人観光客の半数以上が利用しており、続いてバス（市内バス）、徒歩となっている。利用交通機関は、旅行客のうち半数以上が公共交通を利用して移動している。
- 訪問地への移動に使用したものは交通系ICカードを利用して移動した方が最も多く、続いて現金、バス一日乗車券となっている。

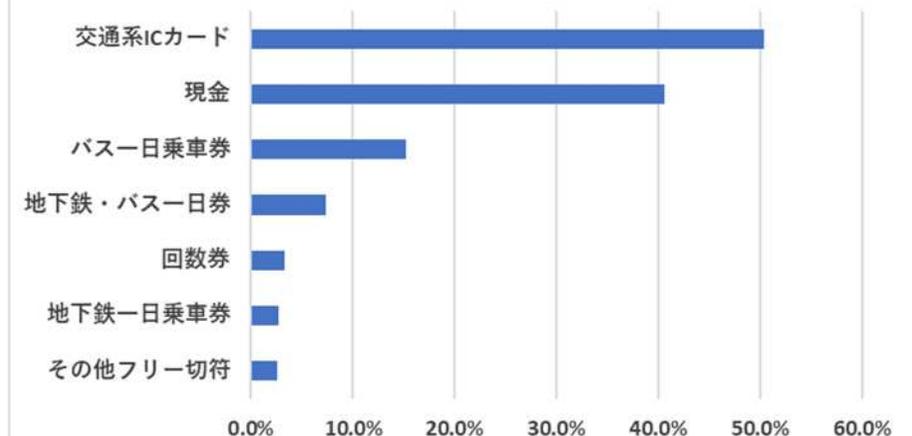


(資料) 令和3年観光客の動向等に係る調査の結果について
※令和2、3年は通年ではなく、秋の時期の調査のみの結果であるため参考値

日本人観光客市内利用交通機関

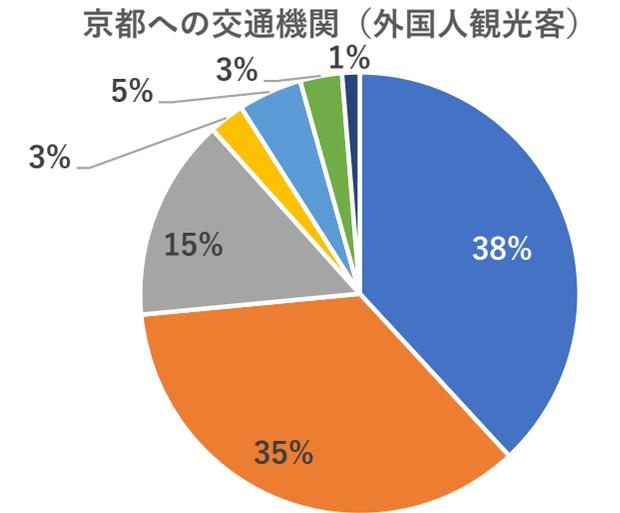


訪問地への移動に使用したもの



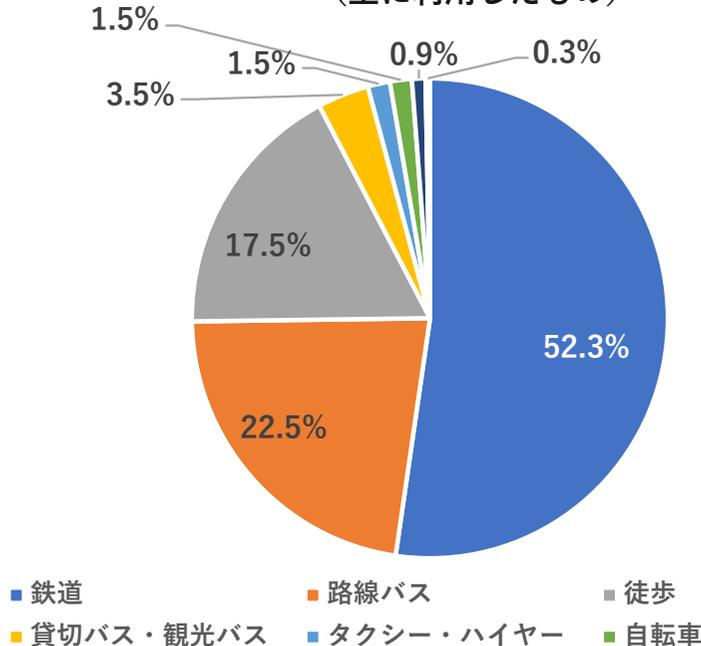
(資料) 令和元年京都観光総合調査

- 令和元年の調査によると、京都への入洛交通機関として、**新幹線・JR在来線と回答した方が全体の7割を**占めている。
- 外国人観光客の市内利用交通機関（主に利用したもの）については、**鉄道・路線バス・徒歩を使って移動している方が、9割以上を占め**、レンタカーでの移動は全体の1%程度となっている。
- また、訪問地への移動に使用したものは、日本人観光客と同様、交通系ICカードを利用して移動した方が最も多く、続いて現金、バス一日乗車券となっている。

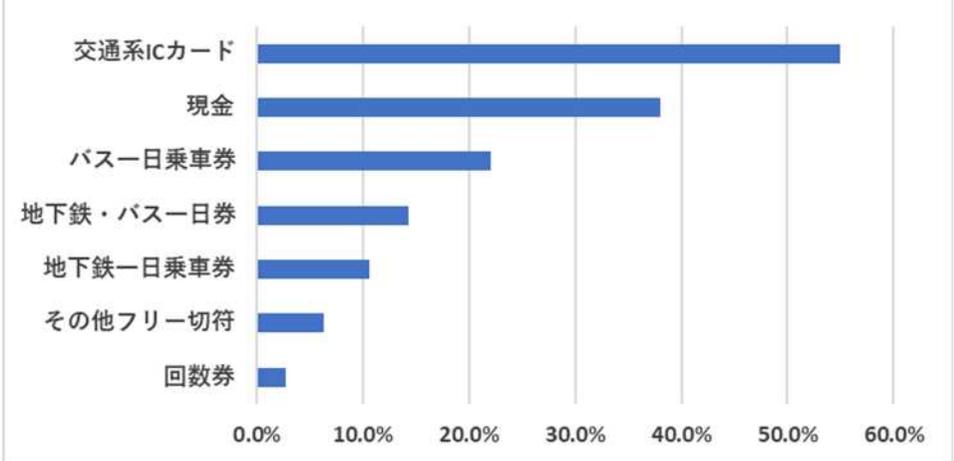


- 新幹線
- JR在来線
- 私鉄（近鉄・京阪・阪急）
- 空港リムジンバス
- 貸切バス・観光バス・高速バス
- マイカー・レンタカー
- その他

外国人観光客の市内での利用交通機関
（主に利用したもの）



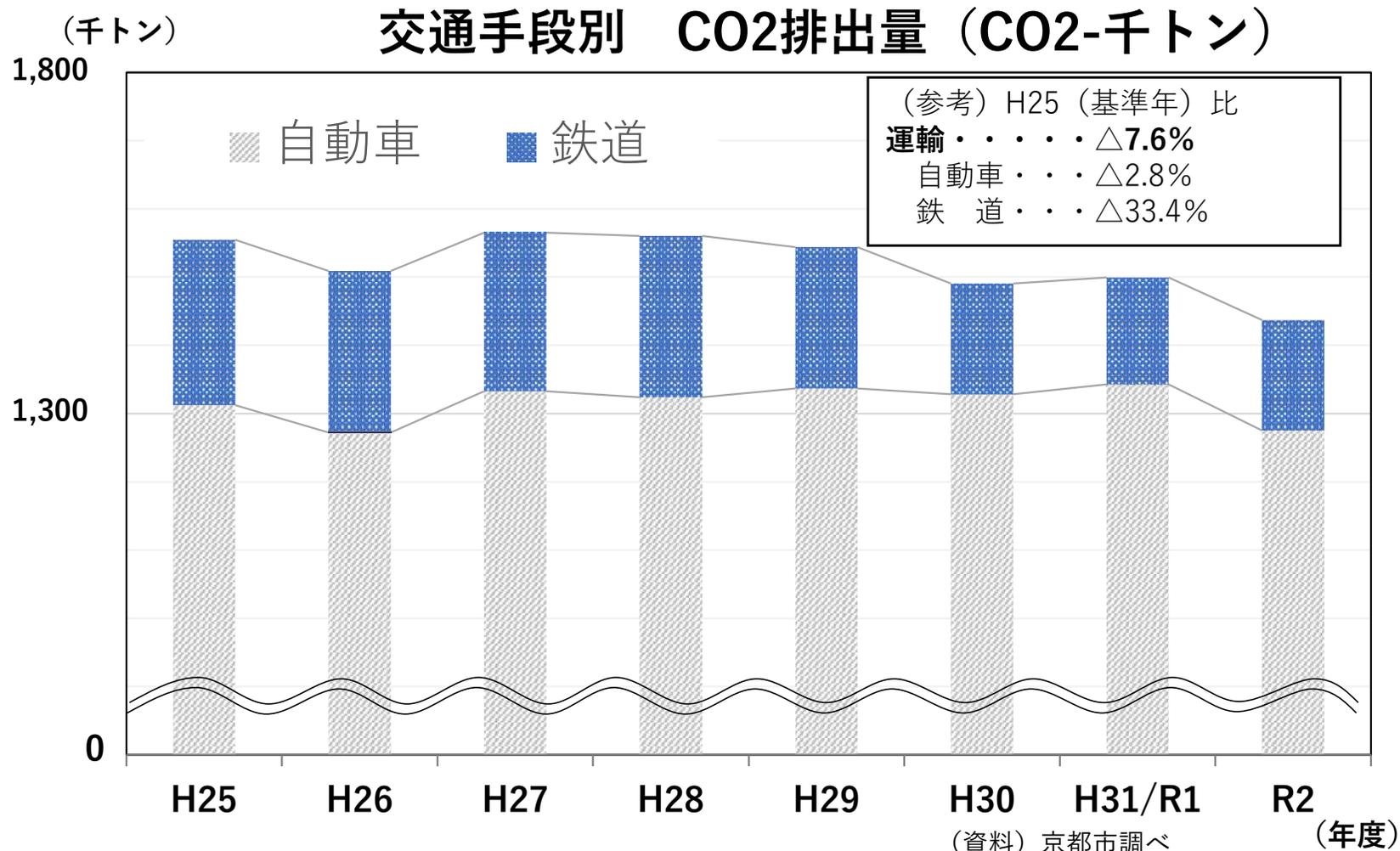
訪問地への移動に使用したもの
（外国人観光客）

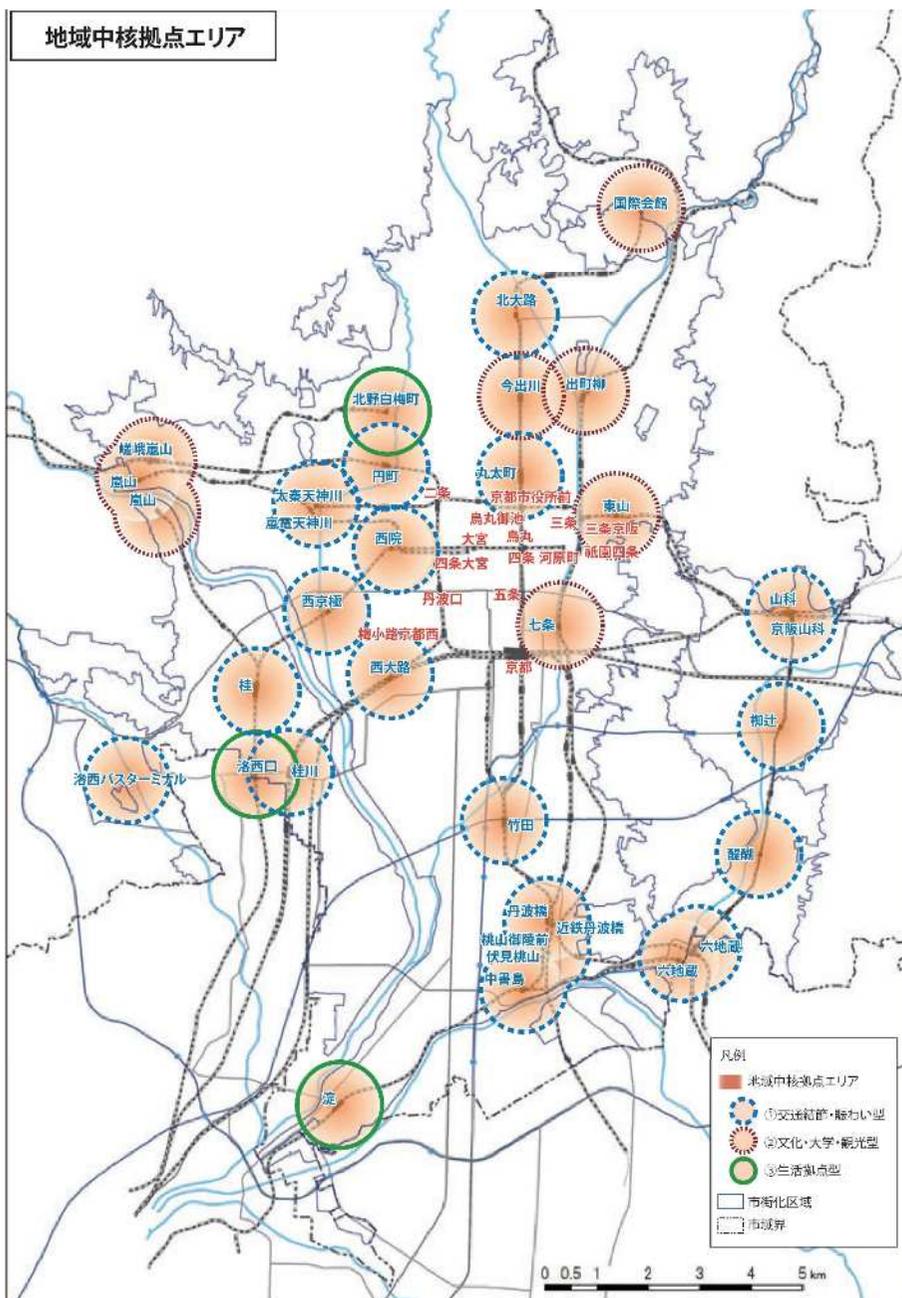


二酸化炭素排出量（運輸部門）

柱1【方針2】

- 本市では、温室効果ガス排出量を2030年度までに2013年度比で46%削減することを目標に掲げている。
- 令和2年度の運輸部門におけるCO2排出量は、平成25年度（2013年度：基準年）と比べて約7.6%の削減となっている。





	地域中核拠点における 商業・業務・医療施設の面積
令和元年度	5,157,657㎡
令和2年度	5,262,186㎡
令和3年度	5,418,908㎡

- 京都市では、主要な公共交通の拠点として、①交通結節・賑わい型、②文化・大学・観光型、③生活拠点型の3つの類型に分類し、各地域内にふさわしい都市機能を誘導。多様な地域の特性を活かした魅力的な拠点づくりを目指している。
- 令和元年以降、地域中核拠点における商業・業務・医療施設の面積は順調に増加している。**

(資料) 京都市持続可能な都市構築プラン

※地域中核拠点エリアについては、拠点となる駅を中心とした範囲で図示しています(境界を定めるものではありません)。

まちなかの歩行者数

柱2【方針4】

柱3【方針8】

- **四条通の歩行者数は拡幅整備後、増加傾向**（コロナ前は、整備前比約2割増）。
- 新型コロナウイルス感染症の影響が出始めた令和2年4月頃や、感染者数が増加した令和3年1月頃に大幅に減少しているものの、令和3年11月以降徐々に回復傾向にある。

整備前	(平成25年11月～平成26年10月)	: 23.2千人/日	
整備後(コロナ前)	(平成30年11月～令和元年10月)	: 28.2千人/日	(整備前比: 21.4%増)
整備後	(令和元年11月～令和2年10月)	: 18.8千人/日	(前年比: 33.5%減 (整備前比: 19.2%減))
整備後	(令和2年11月～令和3年10月)	: 16.1千人/日	(前年比: 14.1%減 (整備前比: 30.7%減))
整備後	(令和3年11月～令和4年10月)	: 19.7千人/日	(前年比: 22.4%増 (整備前比: 15.1%減))

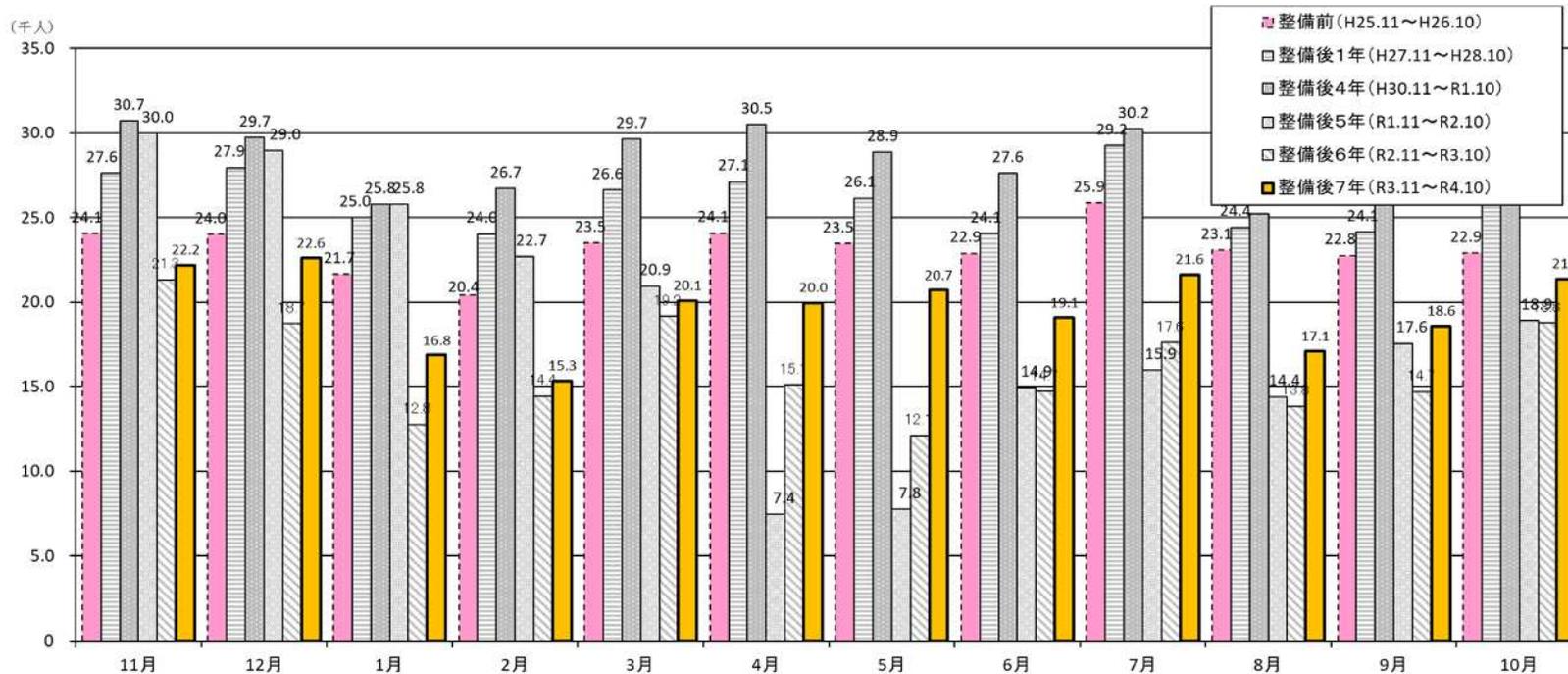


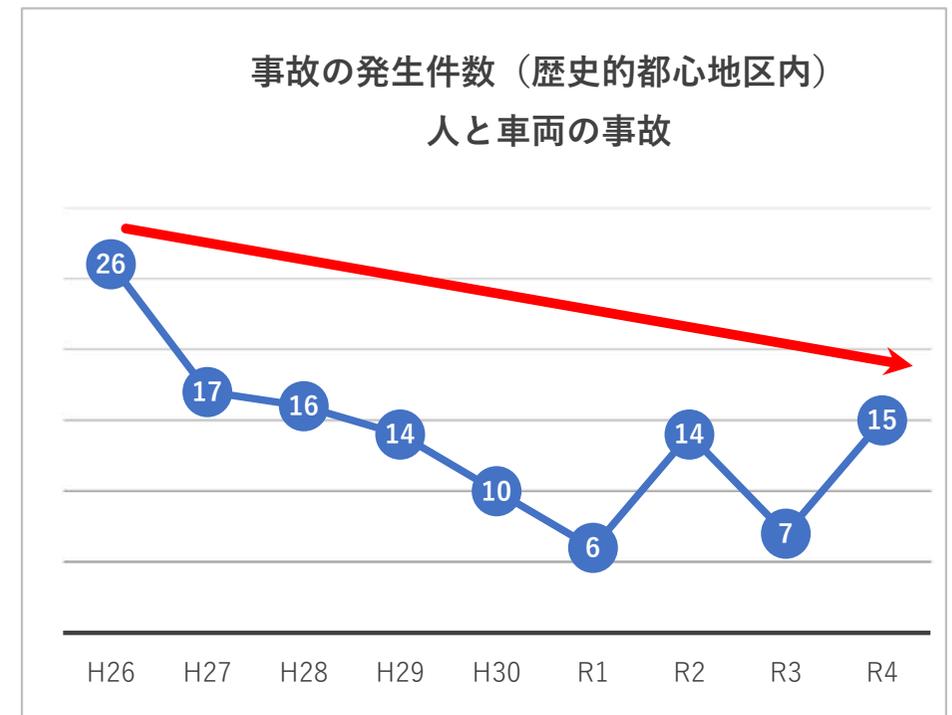
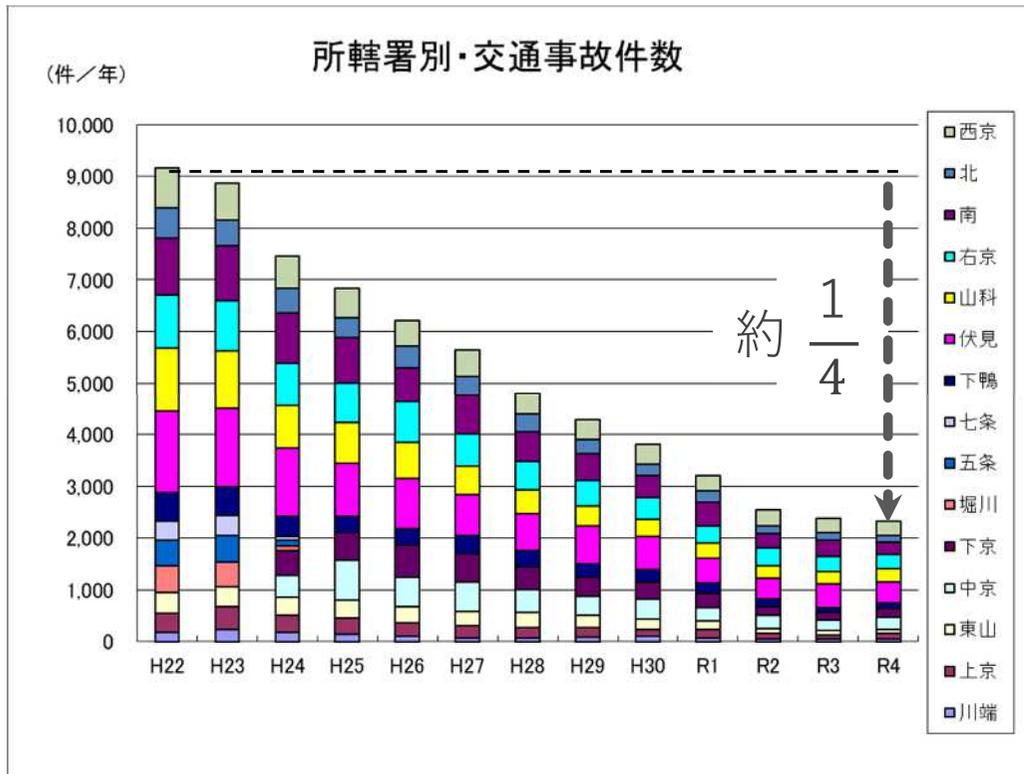
図 四条通の歩行者数の変化

(資料) 京都市調べ

※四条繁栄会商店街組合からの提供データをもとに、京都市で集計したもの
 ※平成27年9月に歩行者カウンターのセンサー範囲を拡幅後の歩道まで拡大
 ※歩行者カウンターの不備等により正確に測定できていない日は集計から除外している

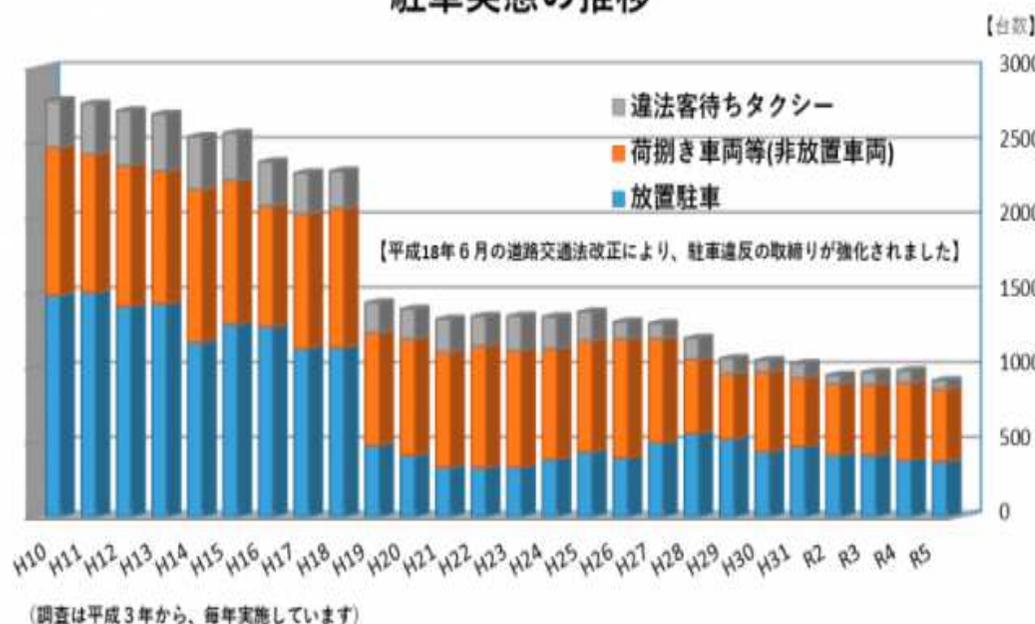
- **京都市全体の交通事故件数は、減少傾向**にあり、令和4年は、平成22年の約1/4の数となった。
- 歴史的都心地区内における人と車両が関係する交通事故の件数については、歩いて楽しいまちなかゾーンの整備等により、増減はあるものの**減少傾向にある**。

平成26年 26件 → 令和4年 15件（42%減）※うち、細街路での事故は11件

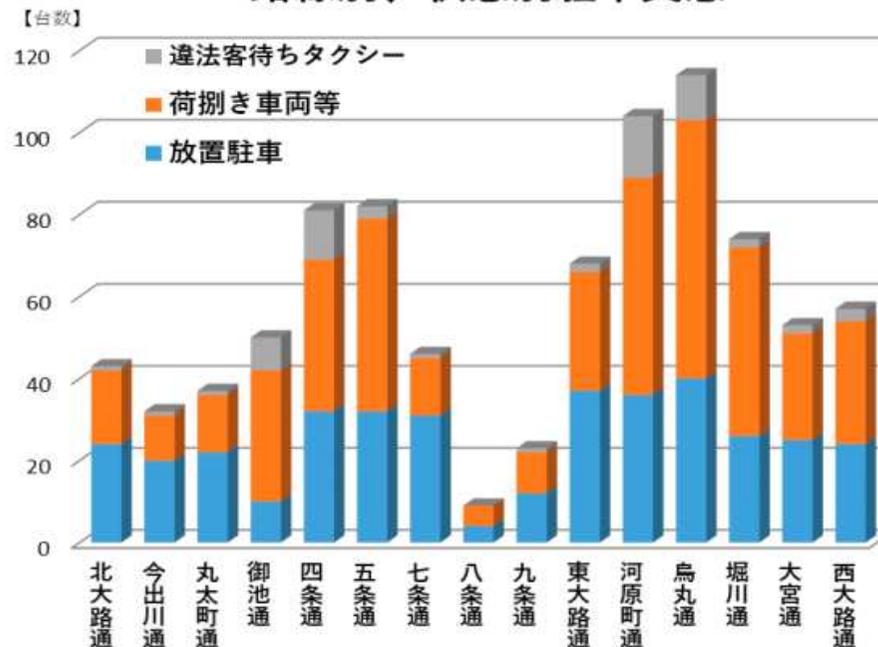


- 令和5年に行った調査の結果、**路上駐車台数は、前年より減少。**
- 放置車両及び違法客待ちタクシーの台数は、平成3年の調査開始以来、過去最少**となった。

駐車実態の推移



路線別、状態別駐車実態



(資料) 京都府警察本部

- 令和4年3月末現在では、京都市内38箇所（京都府内93箇所）整備されている。
- 令和3年度には、勧修中学校（山科区）において新たに整備された。

「ゾーン30」における主な対策内容

～対策のポイント～

- ゾーン内における走行速度の抑制
- 通過交通（抜け道としての通行）の抑制・排除

ゾーン入口の対策
標識・表示の設置により、ドライバーに対し、ゾーンの入口を明示

ゾーン内の対策
最高速度30km/hの区域規制の実施、路側帯の設置・拡幅と中央線抹消、物理的デバイス（ハンブ等）の設置等による速度抑制や、通行禁止等の交通規制の実施による通過交通の抑制・排除

ゾーン周辺の対策
ゾーン周辺道路における交通流の円滑化により、ゾーン内への通過交通の流入を抑制・排除

最高速度規制の実施

大型通行禁止規制等の実施

ハンブ等の設置

路側帯の設置・拡幅と中央線の抹消

<凡 例>

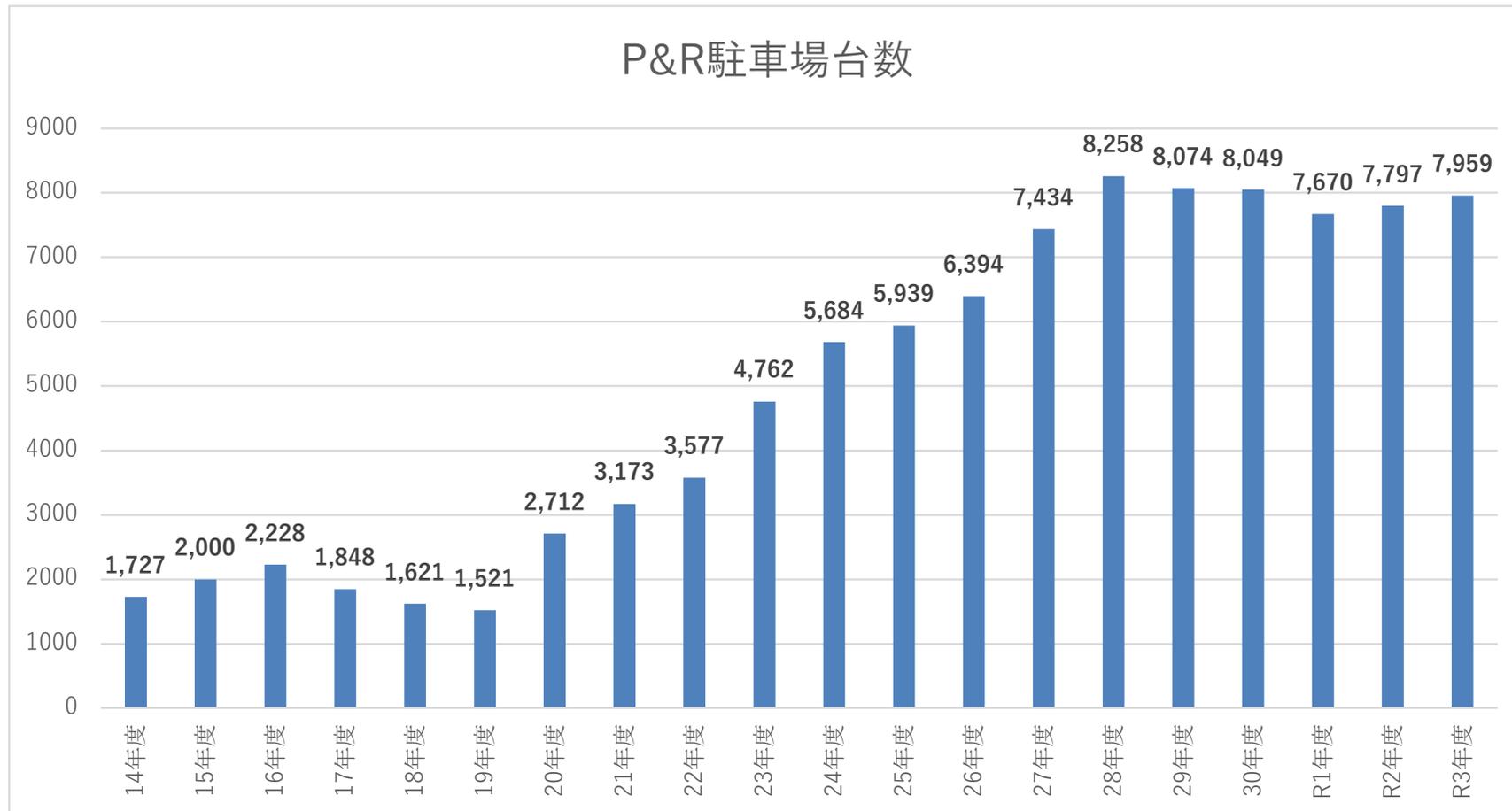
対策名	公安委員会の対策
対策名	道路管理者の対策
対策名	公安委員会又は道路管理者の対策

信号制御の見直し **右折車線の設置**

(資料) 京都府警察本部

パークアンドライド駐車場登録台数

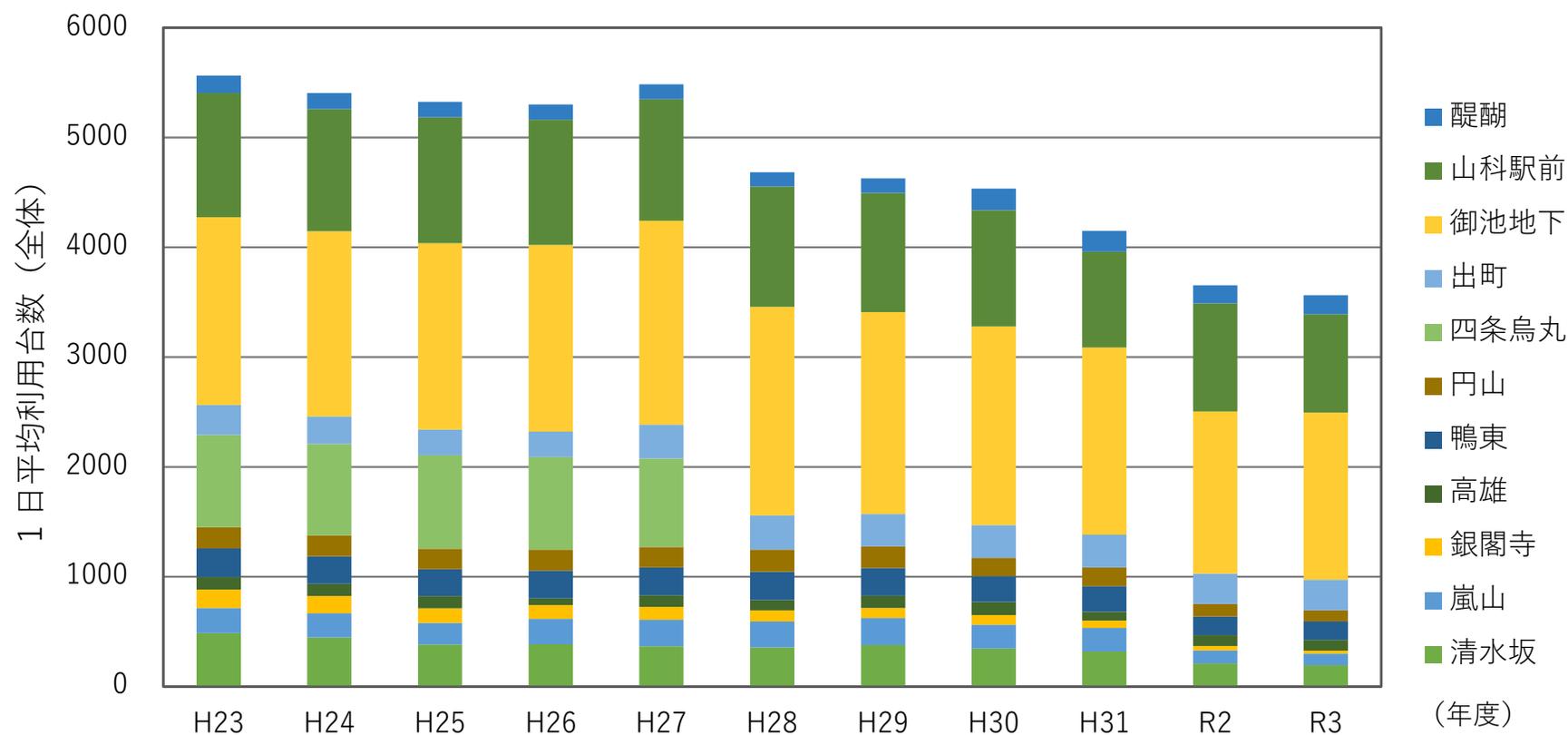
- 令和3年度は、市内外168駐車場7,959台分の枠を確保しパークアンドライドを通年実施
- 単に「量」を追求するだけでなく、より鉄道駅に近い駐車場を重点的に増やす「質」の向上を目指した駐車場の登録を進めている。



(資料) 京都市調べ

- 市営駐車場の利用数は経年的に減少傾向で推移している。特に、令和2年以降の新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、観光地周辺をはじめとする駐車場の利用数は大幅減少している。

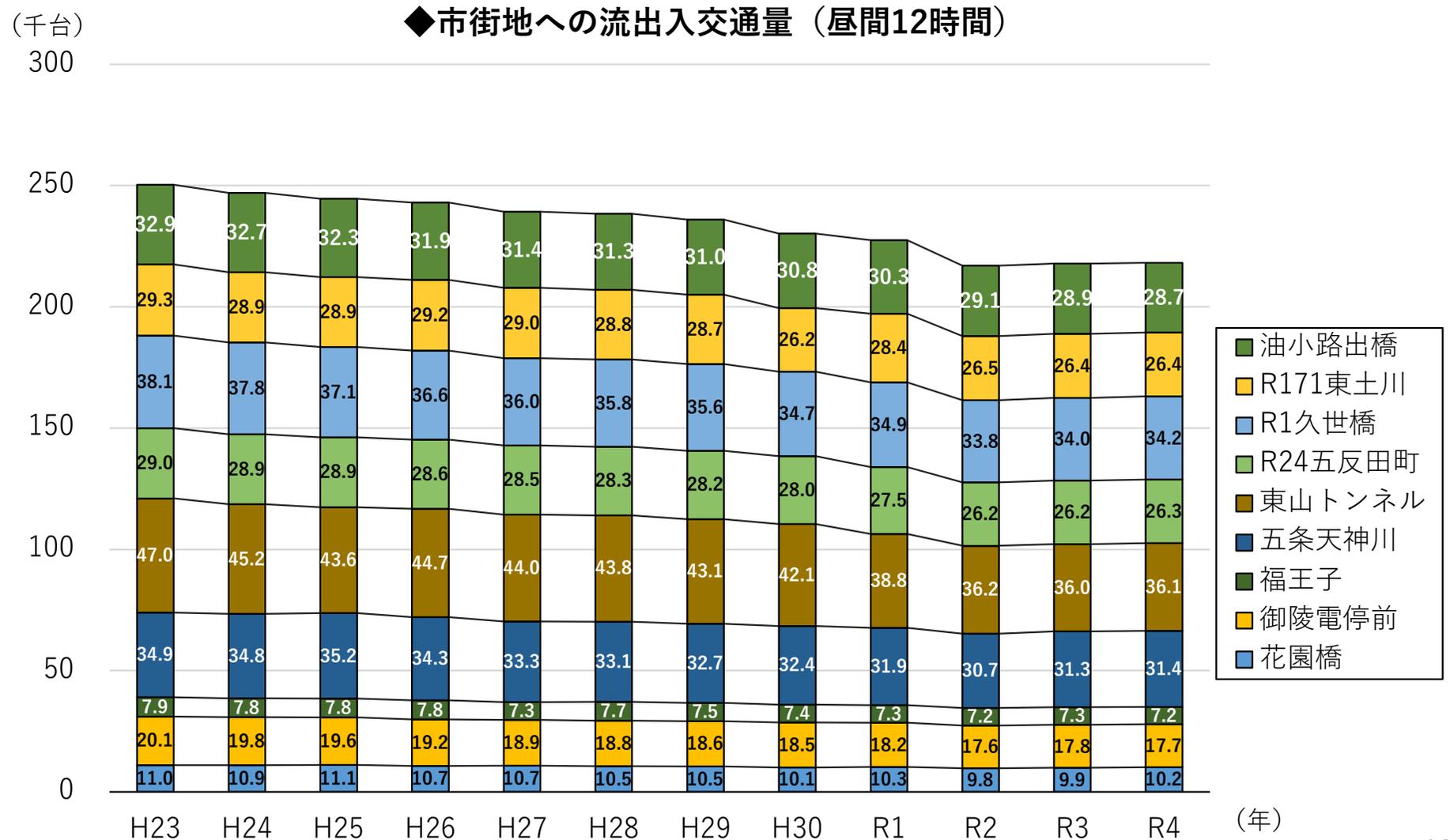
市営駐車場の利用状況
(1日平均利用台数の推移_自転車を除く)



(資料) 京都市調べ

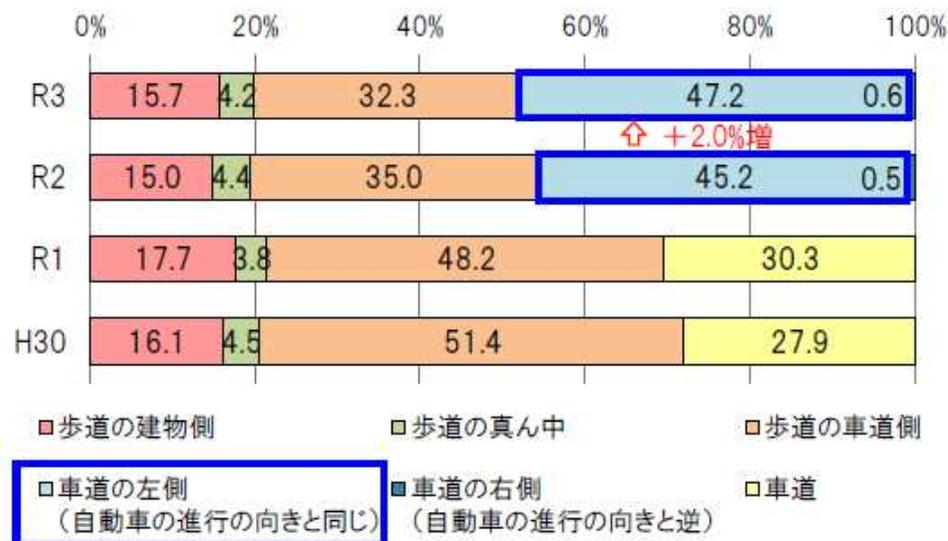
市街地への流出入交通量

- 市街地への流出入交通量は、**経年的に減少傾向**で推移している。
- 平成23年と令和4年とを比較すると、**約13%減少**している。



車道左側通行をする自転車利用者の割合

- ・ 自転車利用者の方の約半数が車道を走行している。
- ・ 車道では「車道の左側」を走行しているのは、全体の47.2%と令和2年に比べ微増している。



出典：自転車政策推進室調査

自転車事故件数

- ・ 令和7年までに520件以下にすることを目標値としており、基準値となる令和元年の781件から、令和3年は、612件（▲169件）となっている。

(進捗率64.8%)

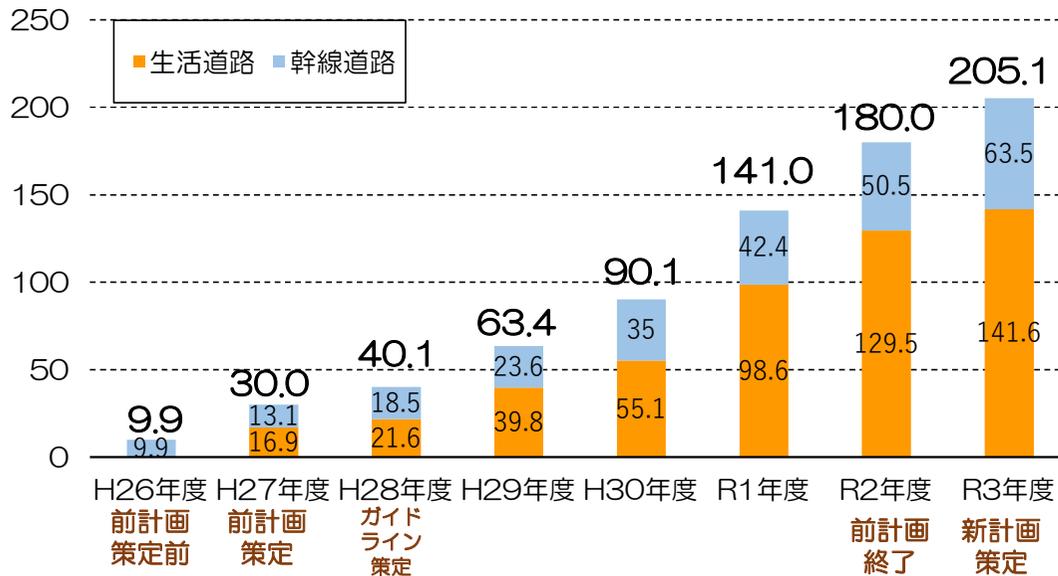


図 京都市内における自転車事故の発生件数

出典：京都府警察提供資料より京都市作成

自転車走行環境整備状況

・ 自転車総合計画2025を踏まえ、令和4年度は自転車交通量2,000台以上/12hの路線等で**9.1kmを新たに整備**



※ 令和2年度までは前計画で定める重点地区内の自転車道、自転車専用通行帯、車道混在の整備状況であり、令和3年度は、京都市全域における整備状況を示す。



自転車損害保険等への加入率

・ 自転車総合計画を策定した平成26年度以後、加入率は増加傾向。平成30年4月の条例完全施行以降は、**加入率80%を維持**している。

※ R3は、自転車損害保険等への加入率が▲2%となっているが、令和3年度は選択肢（分からない）を追加したため、微減したと思われる。
（入っている：84.4% 入っていない：5.1% 分からない：10.5%）

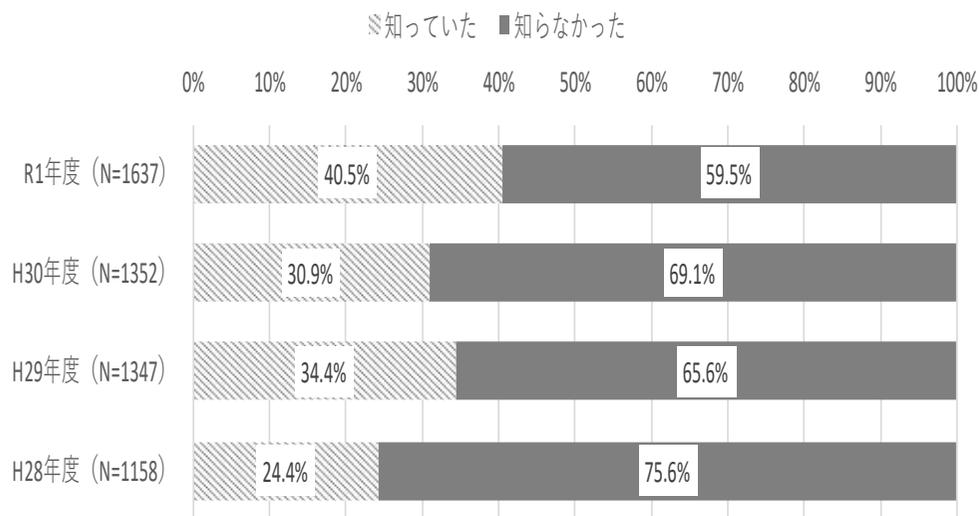


出典：自転車政策推進室調査

- 令和元年度「歩くまち・京都」推進室が実施したアンケート調査によると、「歩くまち・京都」憲章認知度は、「知らなかった」が59.5%、**「知っていた」が40.5%**
- 過年度調査結果と比較すると、**憲章の認知度は増加傾向**にあることが伺える。

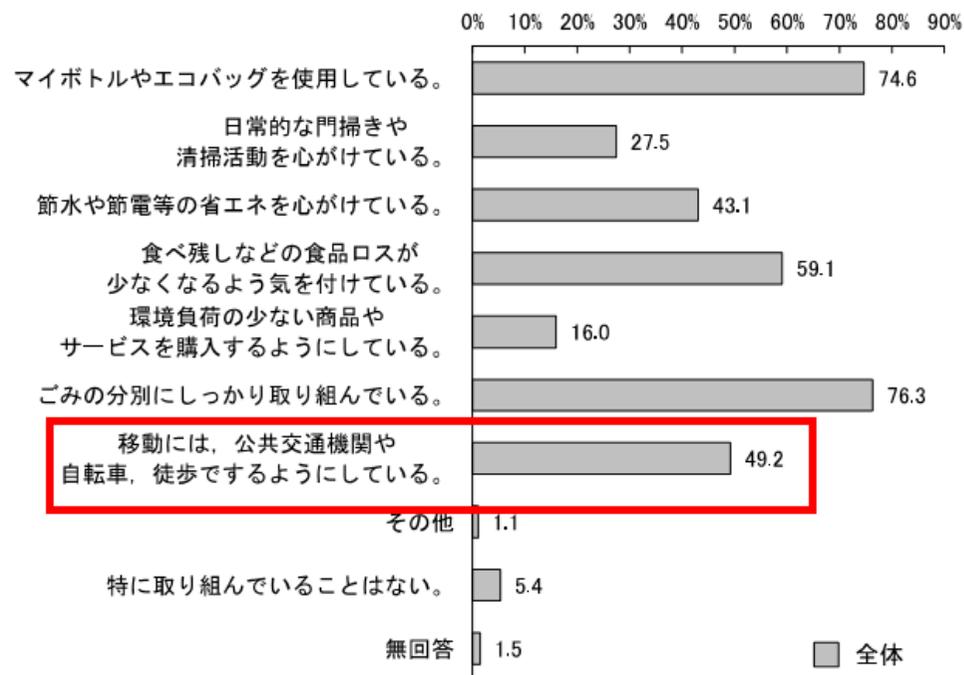
- 「京都の美しい自然やまちなみ、環境が将来にわたって引き継がれるよう、あなたが普段取り組んでいること」という設問に対し、**「移動には、公共交通機関や自転車、徒歩でするようにしている」とした方は、回答者の約半数に上る。**

「歩くまち・京都」憲章の認知度



資料：令和元年度移動手段分担率の調査に付随するアンケート調査 (N = 1,637)

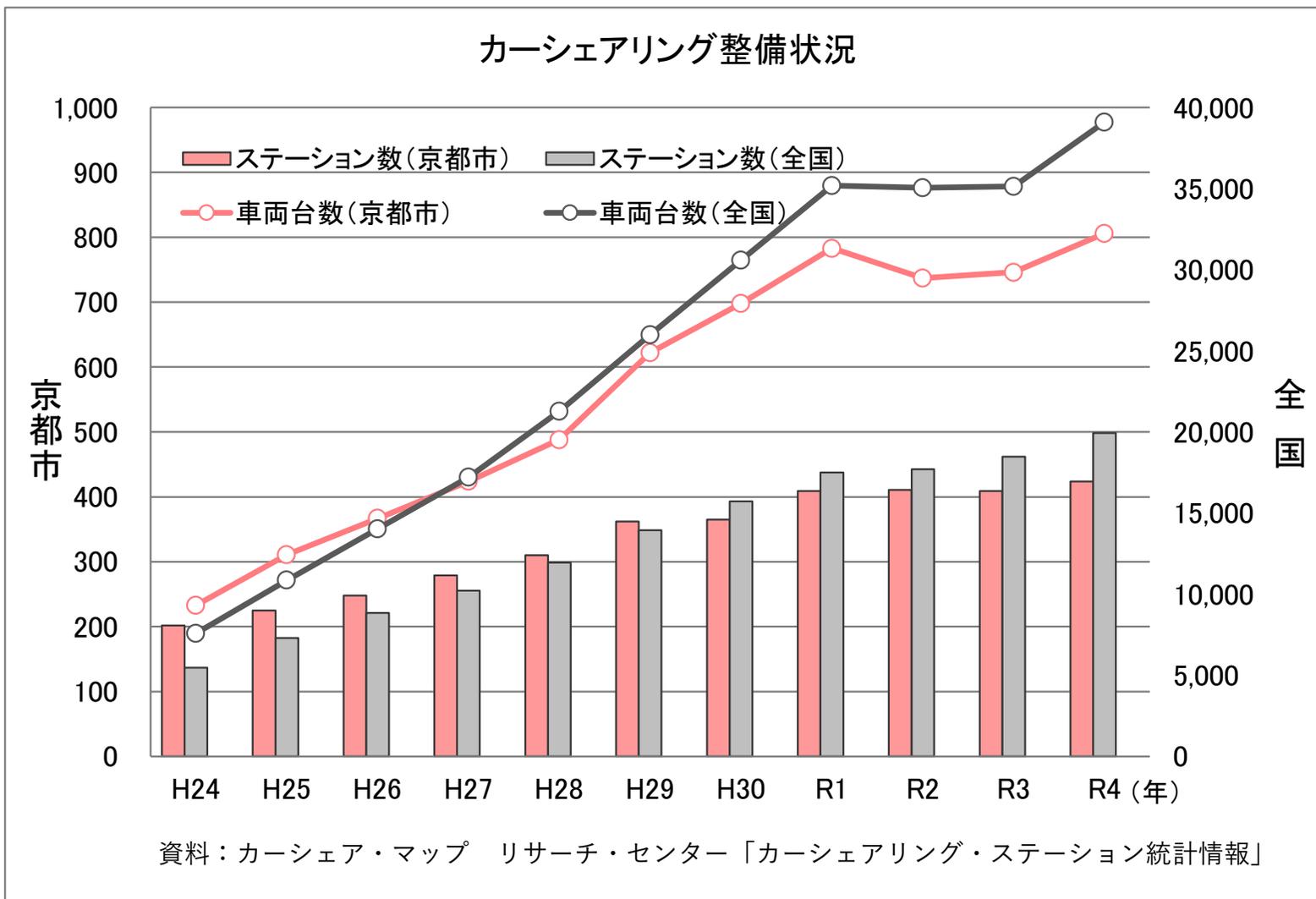
「移動には、公共交通機関や自転車、徒歩でするようにしている」と回答した割合



資料：令和3年京都観光に関する市民意識調査 (N = 2,321)

カーシェアリング整備状況

- ・カーシェアリングの「ステーション数」「車両台数」とともに、全国及び京都市において増加傾向にある。
- ・平成24年と令和4年とを比較すると、京都市における**車両台数は約3.5倍に増加している。**

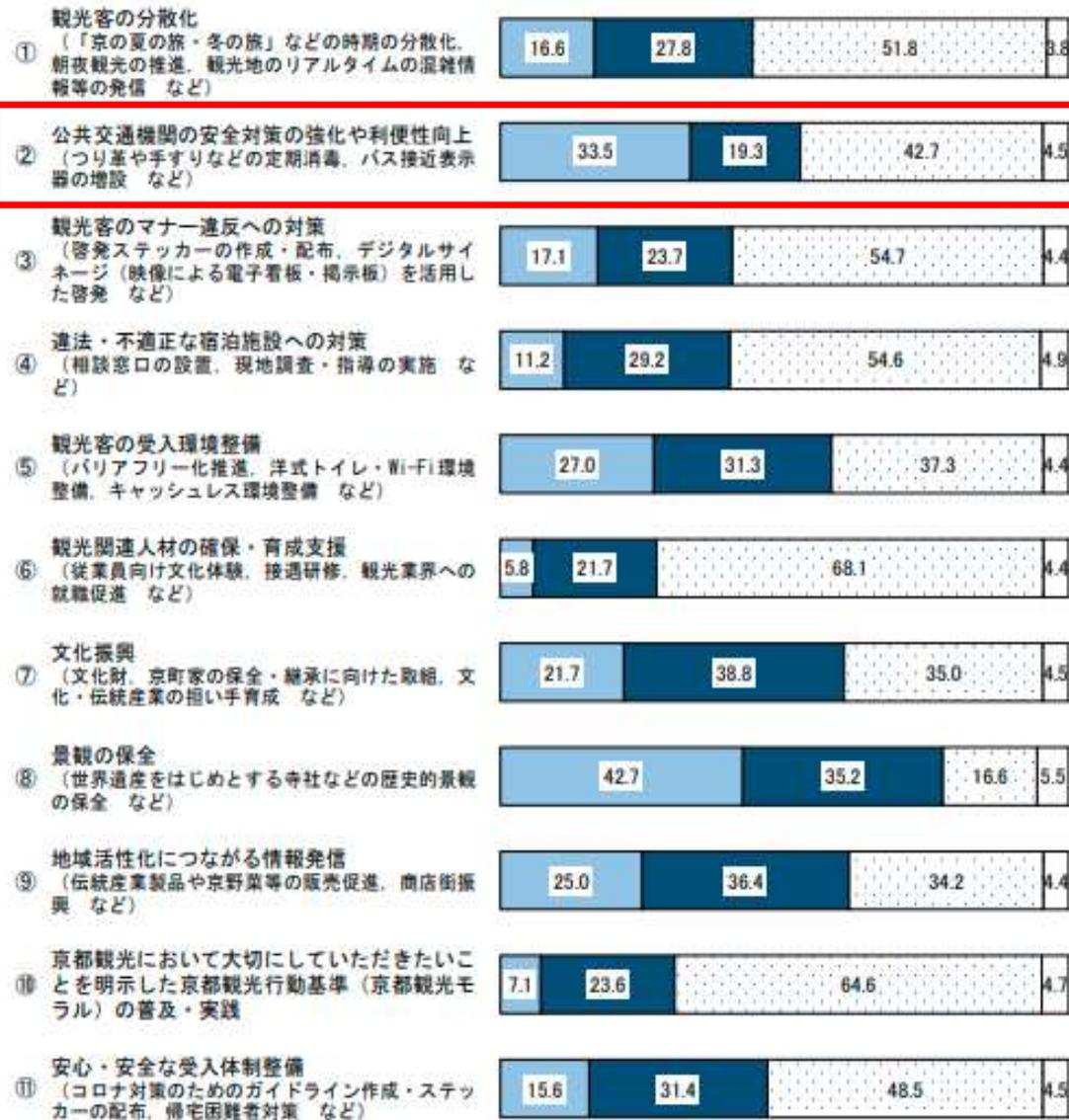


※ この統計に含まれるカーシェアリング・サービスは以下の8社で集計

タイムズカー、カレコ・カーシェアリングクラブ、オリックスカーシェア、カリテコ、アース・カー、D-Share、JoyCa、エコロカ

公共交通機関の安全対策の強化

コロナ関係



・ 「『住んでよし、訪れてよし、働いてよし』のまちづくりを進めるための京都市の取組について知っていますか」という設問に対し、「公共交通機関の安全対策の強化や利便性向上の実施について、「知っている」と回答した方は、他の質問項目よりも多く、全体の約3割となっている。

資料：令和3年 京都観光に関する市民意識調査