

令和 5 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》

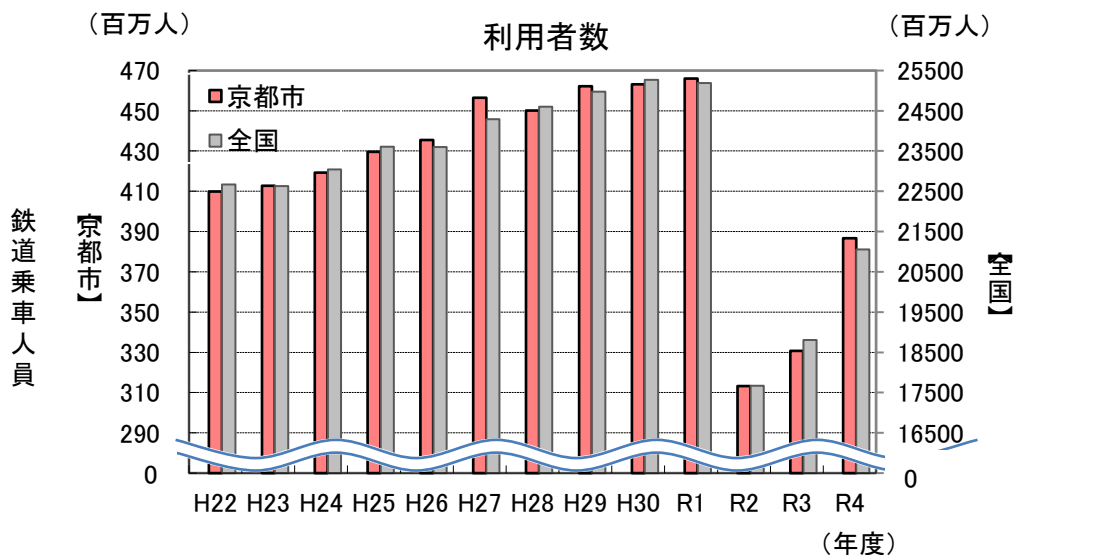
- ・ 基本的には戦略策定年の平成22年～調査最新年（度）までの変化を追えるようにしている

※ 一部例外あり

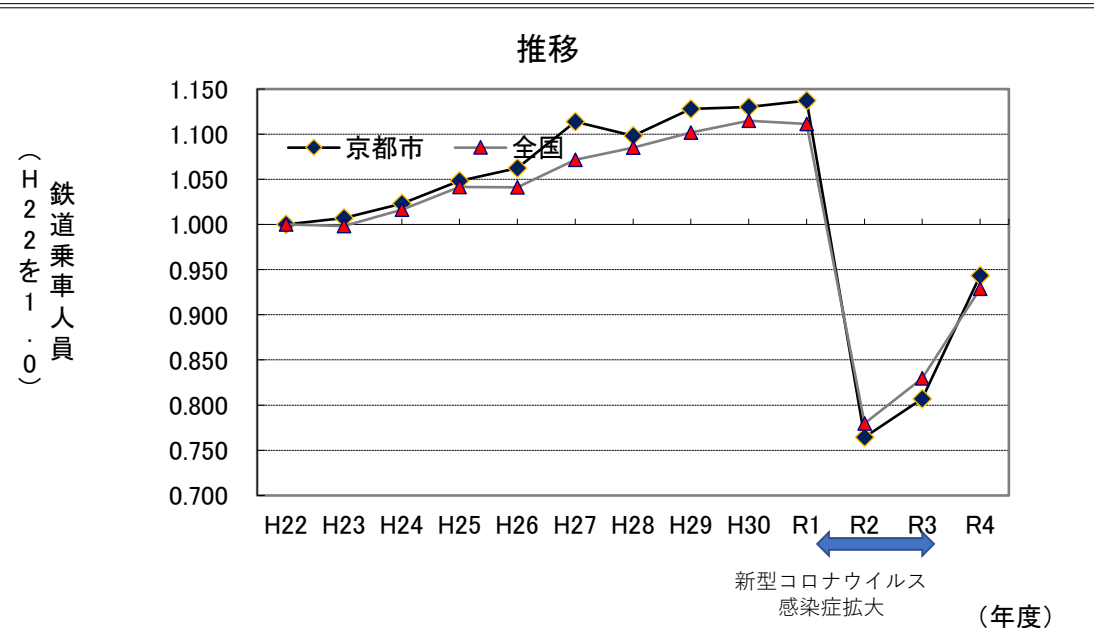
公共交通利用者数（鉄道）

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**にあった。
- 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4年度にかけ回復傾向にある。

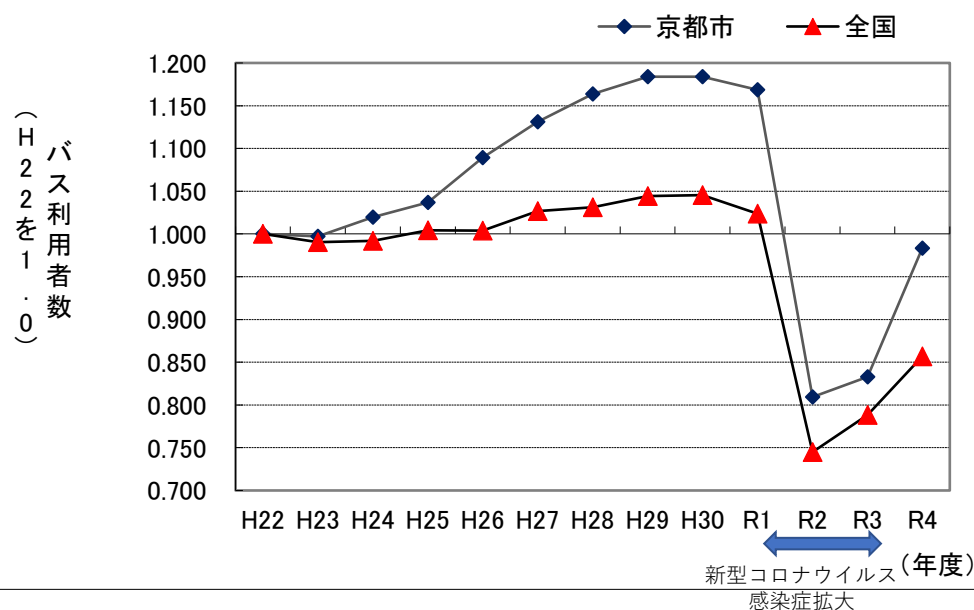
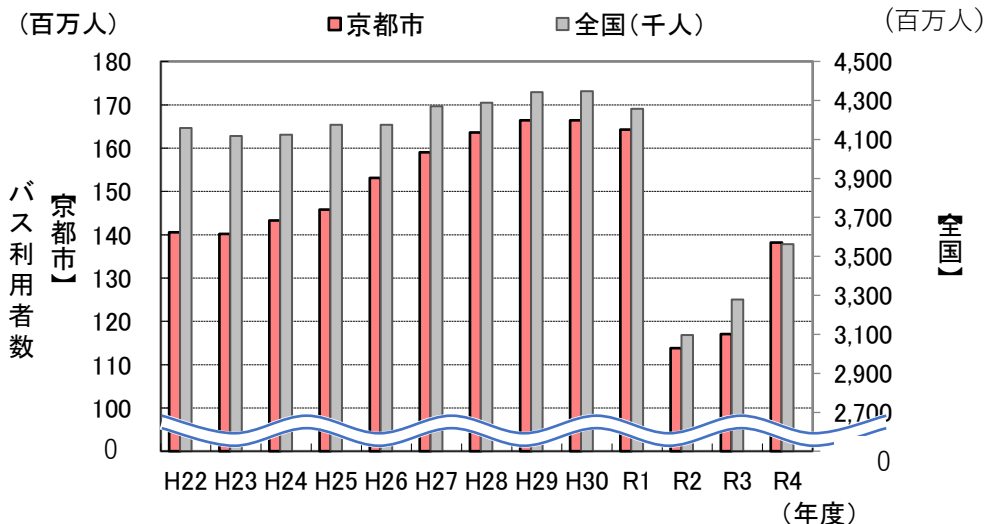


（資料）京都市調べ
鉄道輸送統計年報

公共交通利用者数（バス）

柱1【方針1】

柱3【方針7】



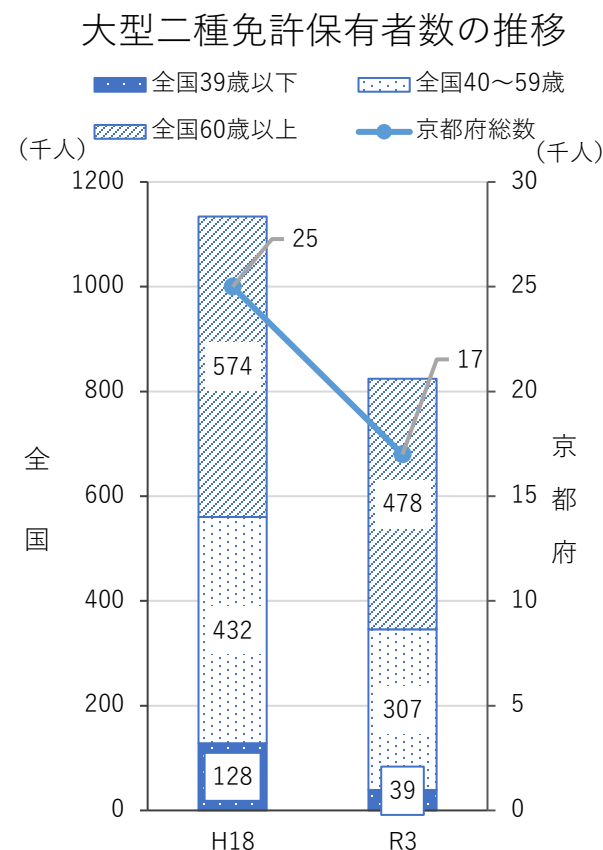
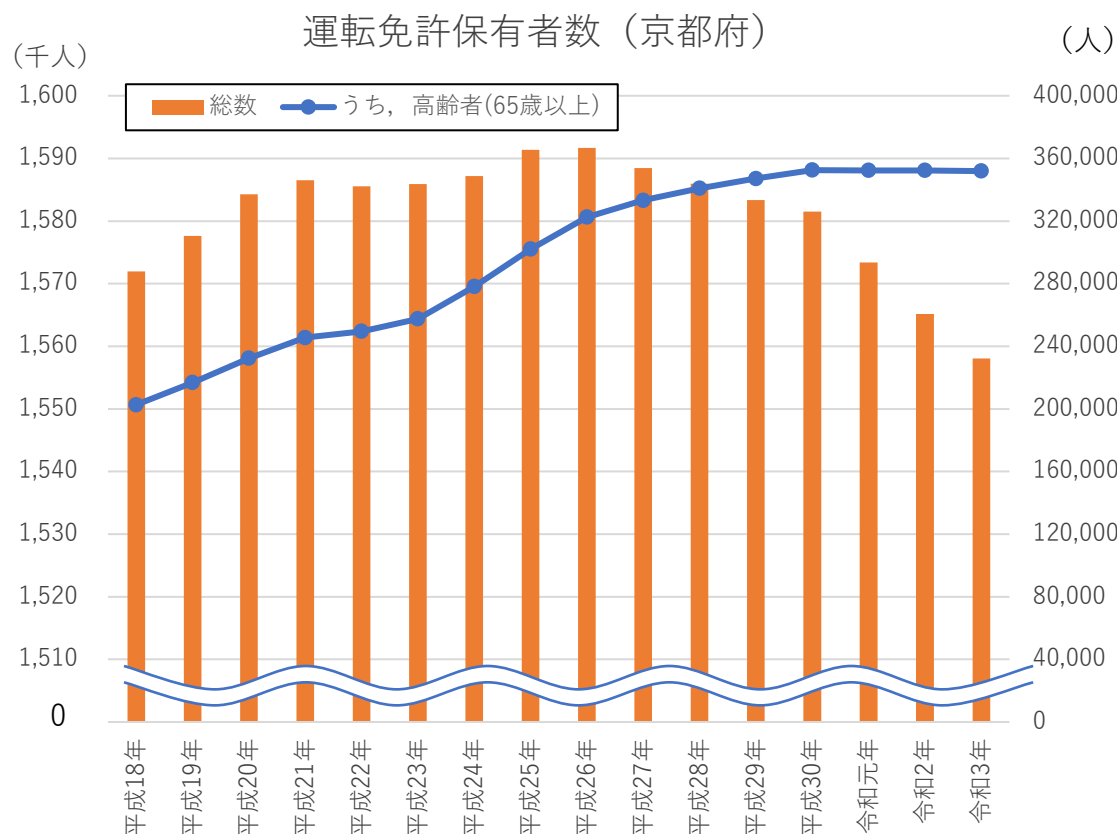
- バスの利用者数は、経年的に増加傾向にある。
- 平成22年度と令和元年度とを比較すると、京都市は約17%増加している。
- 令和2～3年度については、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数が大幅に減少しているが、令和4年度にかけ回復傾向にある。

（資料）京都市調べ
国土交通省資料

運転免許保有者数・大型二種免許保有者数

柱1【方針1】

- ・ **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）については、保有者数、全体に占める割合ともに増加傾向にある。
- ・ **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）

柱1【方針2】

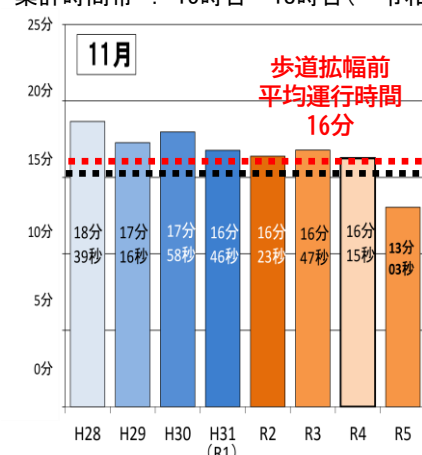
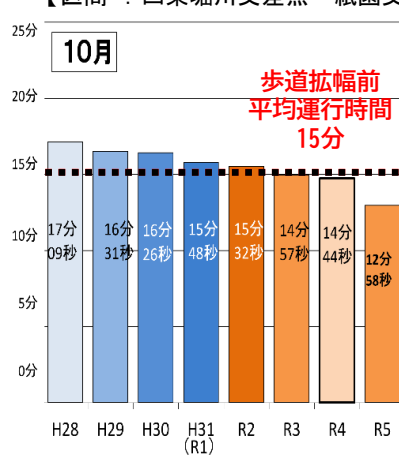
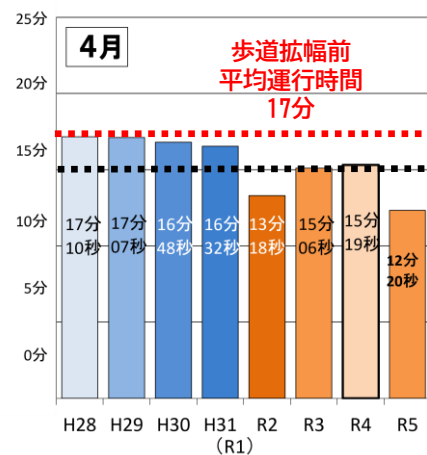
- 令和5年は、秋の観光シーズン（10、11月）においても、ほぼ設定時間どおりに運行できていた。

※ ただし、令和4年度までとは集計時間帯が変更となっている。

【区間：四条堀川交差点～祇園交差点

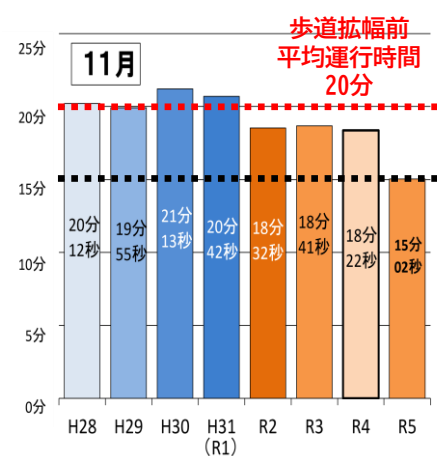
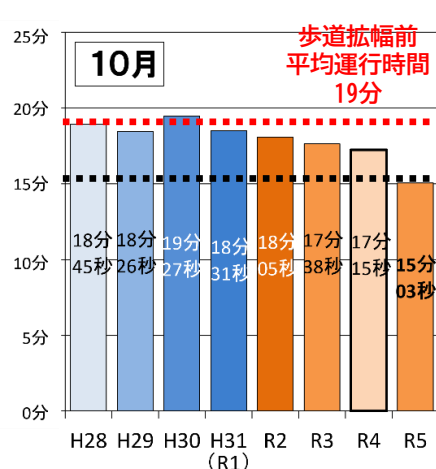
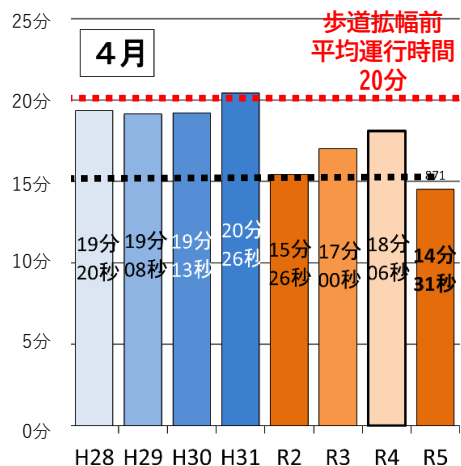
集計時間帯：15時台～18時台（～令和4年度）、全時間帯（令和5年度）】

<東行>



設定時間
15分

<西行>



設定時間
15分

（資料）京都市交通局

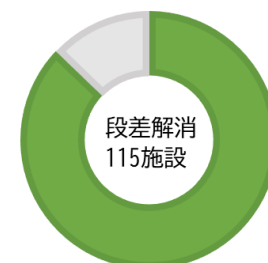
旅客施設（鉄道駅及びバスターミナル）

- ・ 「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7月末現在、京都市全体では、**132の旅客施設のうち、115施設の段差解消（約87%）が完了。なお、平均利用者数3,000人／日以上以上の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



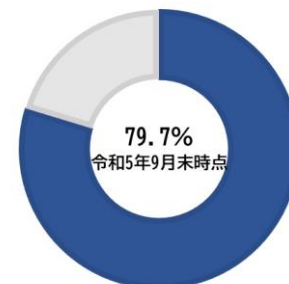
市内旅客施設の段差解消率



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5年9月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）
 - ・・・ **79.7%**（国の基本方針では、令和2年度までに約70%をノンステップバスへ）

ノンステップバスなどの低床化車両の導入



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：60.0%、延長ベースの整備率：約89%（令和6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9地区で事業が完了。残り6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15%（令和6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

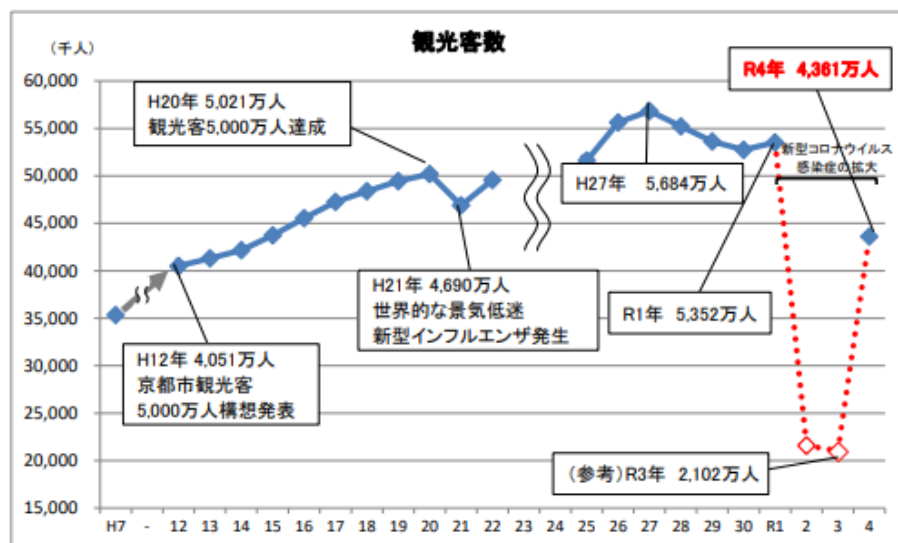
観光客の動き

柱1【方針2】

- 新型コロナウイルス感染症に伴う行動制限の撤廃により、令和3年の観光客数約2,102万人（本市独自の推計）から、令和4年の観光客数は4,361万人まで回復した。
- 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、日本人観光客の多くは京都駅周辺も訪れている。

1 観光客数

～年間観光客数は4,361万人～



(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推計を行っており、
表記は、本市の独自推計であり、他の年との時系列による比較はできない。

(資料) 令和4年観光客の動向等に係る調査

	日本人観光客	外国人観光客
1	清水・祇園周辺 40.2%	清水寺 66.6%
2	京都駅周辺 32.9%	二条城 57.3%
3	河原町三条・四条周辺 26.0%	伏見稲荷大社 52.1%
4	嵯峨嵐山周辺 19.6%	金閣寺 46.8%
5	二条城・壬生周辺 18.9%	祇園コーナー 30.0%
6	伏見周辺 12.3%	嵐山・嵯峨野 29.7%
7	きぬかけの路周辺 11.8%	祇園 29.2%
8	岡崎・蹴上周辺 11.7%	八坂神社 27.0%
9	東山七条周辺 11.3%	京都御所 22.7%
10	銀閣寺・哲学の道・百万遍周辺 7.6%	銀閣寺 21.9%

※ 複数回答可

(資料) 【日本人観光客】 令和4年観光客の動向等に係る調査
【外国人観光客】 令和元年京都観光総合調査

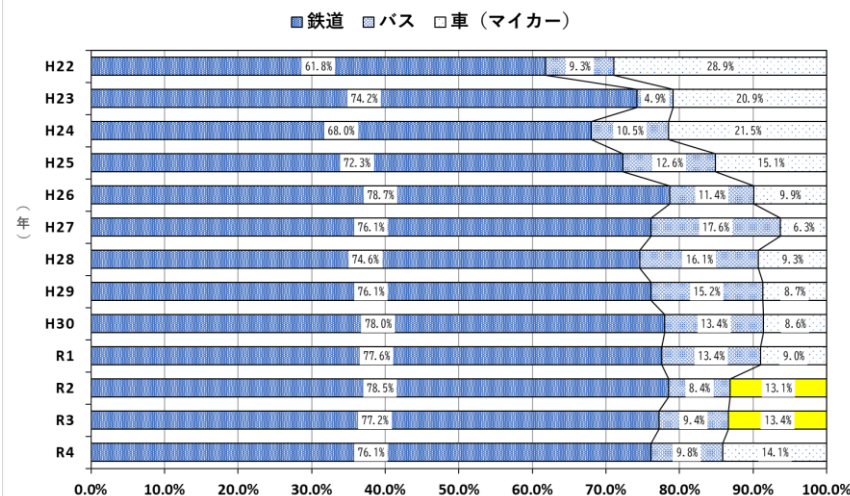
日本人観光客の動き

柱1【方針2】

- 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は、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。
- コロナ禍における密回避の影響等により、令和4年の割合は14.1%になったと考える。
- また、日本人観光客の市内利用交通機関は鉄道が最も多く、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。
- 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。

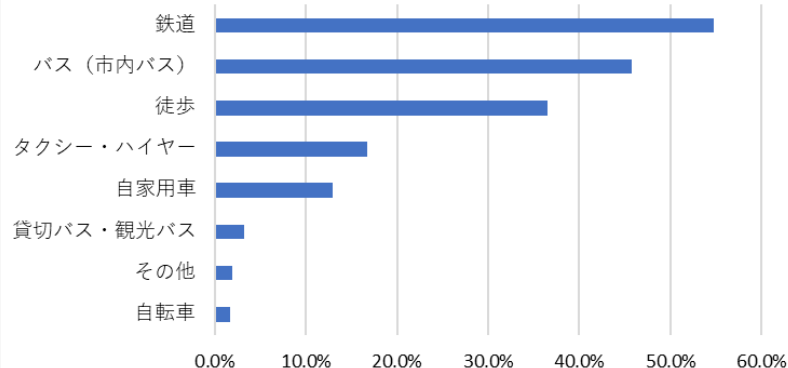
※ バス一日乗車券は令和5年9月末で発売停止

観光客の入洛交通手段（京都市）

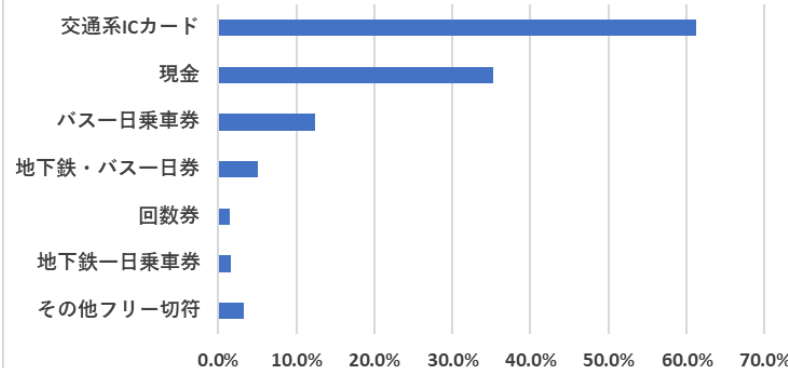


※ 令和2、3年は通年ではなく、秋の時期の調査のみの結果であるため参考値

日本人観光客市内利用交通機関



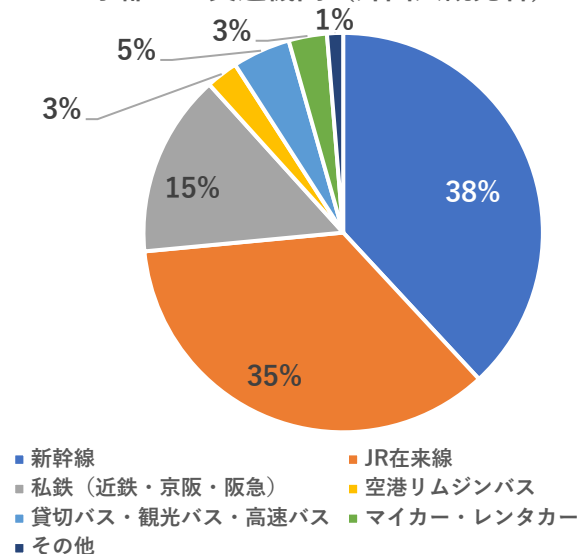
訪問地への移動に使用したもの



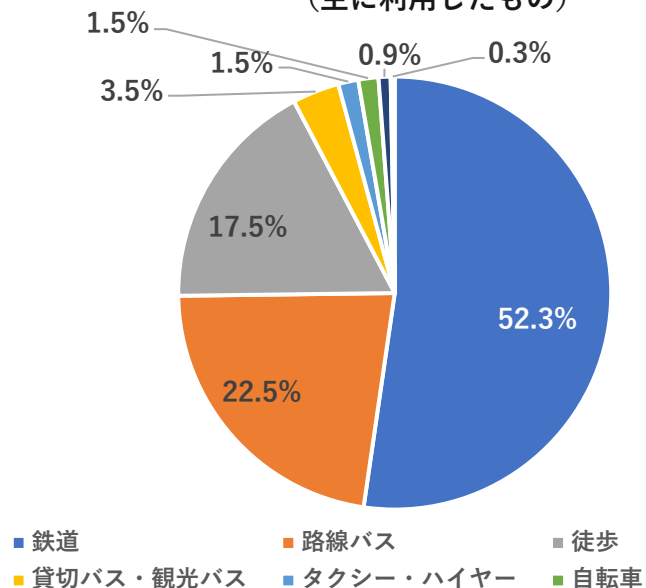
（資料）令和4年観光客の動向等に係る調査

- 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。

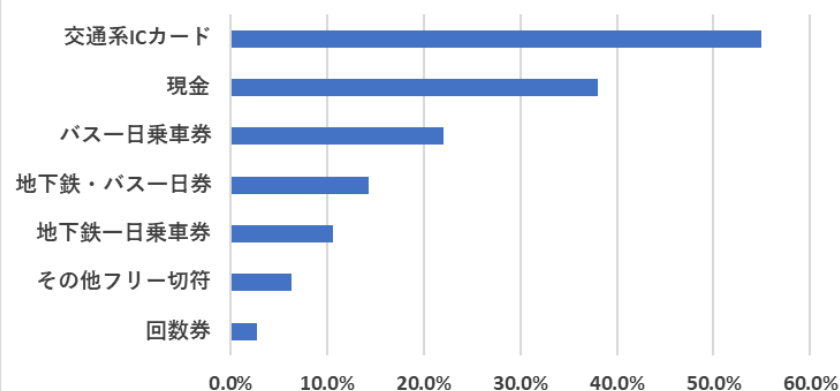
京都への交通機関（外国人観光客）



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）



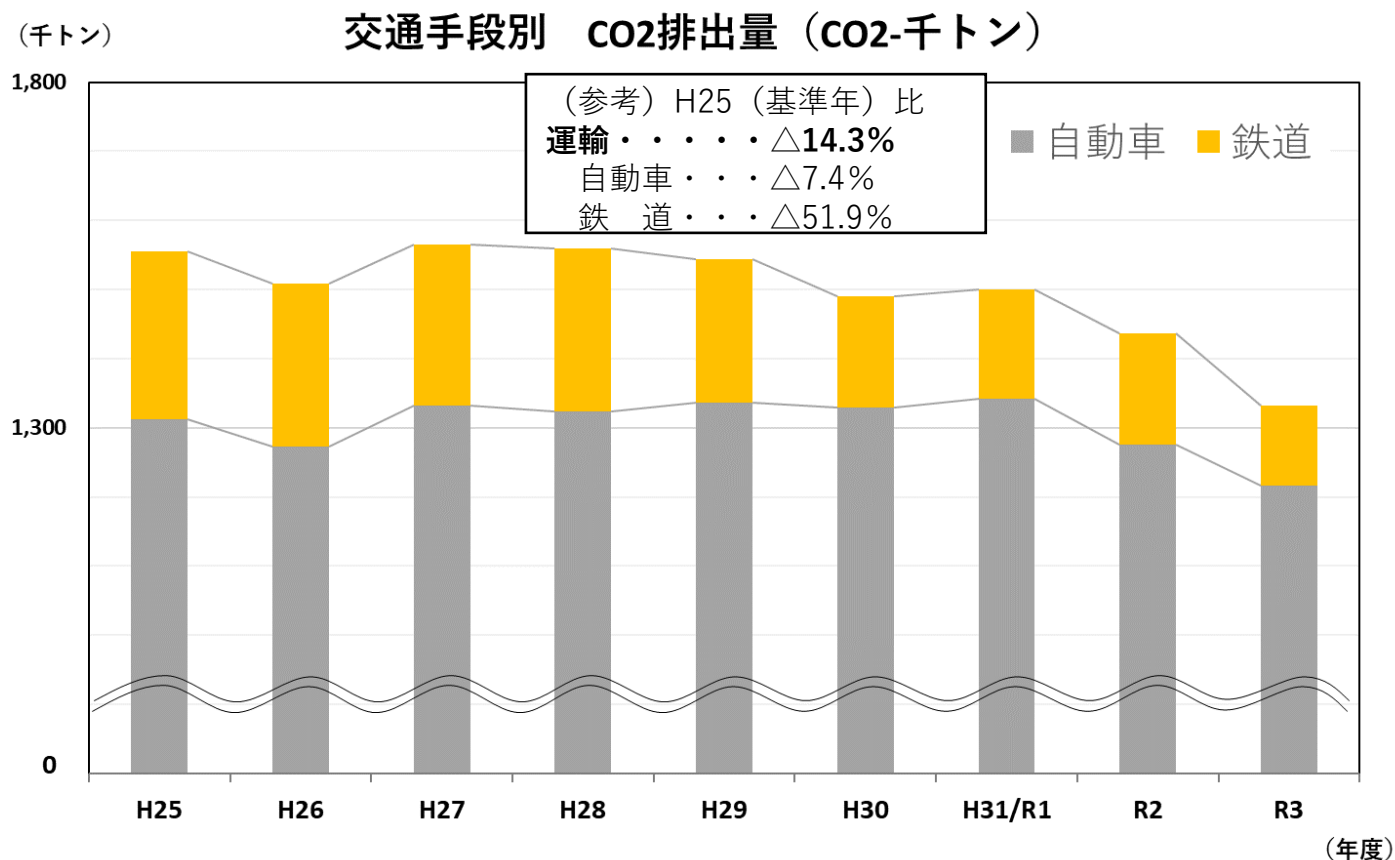
訪問地への移動に使用したもの
（外国人観光客）



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%削減することを目指している。
- 令和3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14.3%の削減**となっている。

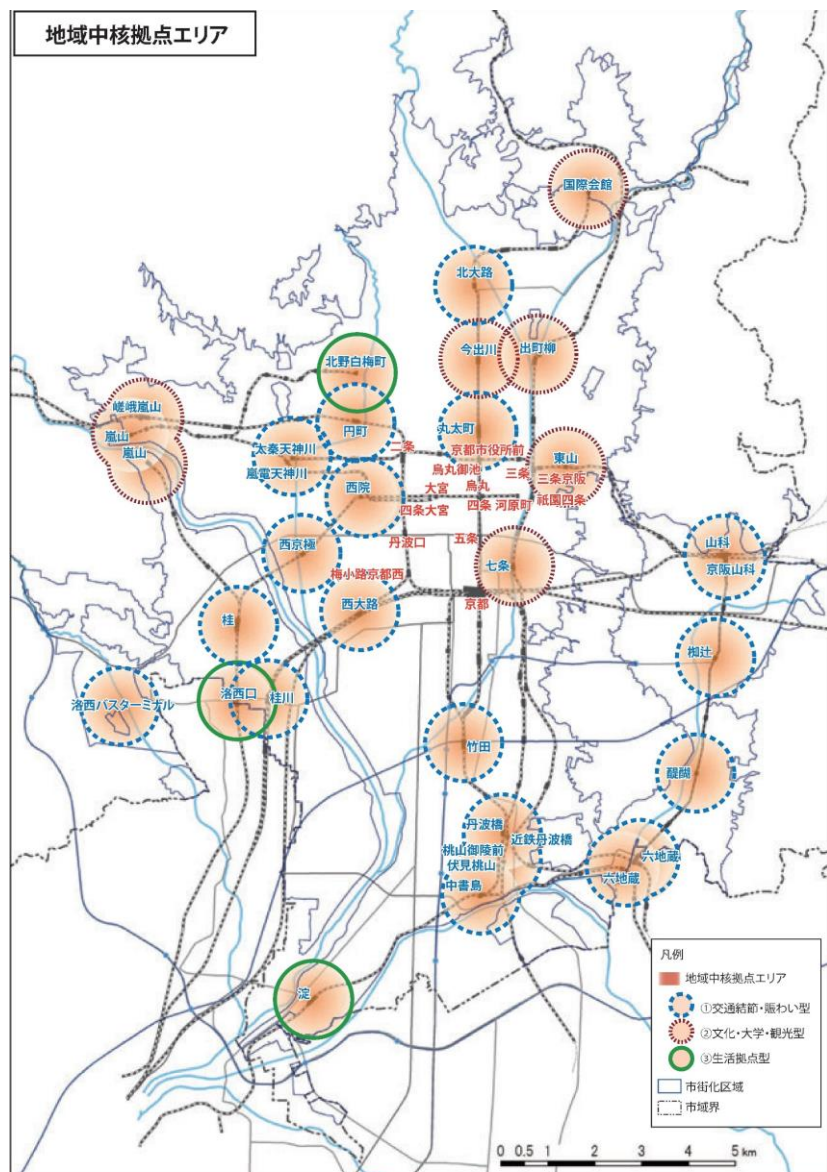


（資料）京都市調べ

地域中核拠点（27箇所）における

商業・業務・医療施設の面積

柱1【方針3】



※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）。

	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㎡
令和4年度	5,399,870㎡

- 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・医療施設の面積は増加傾向にあるが、令和4年度は減少に転じている。**

（資料）京都市持続可能な都市構築プラン

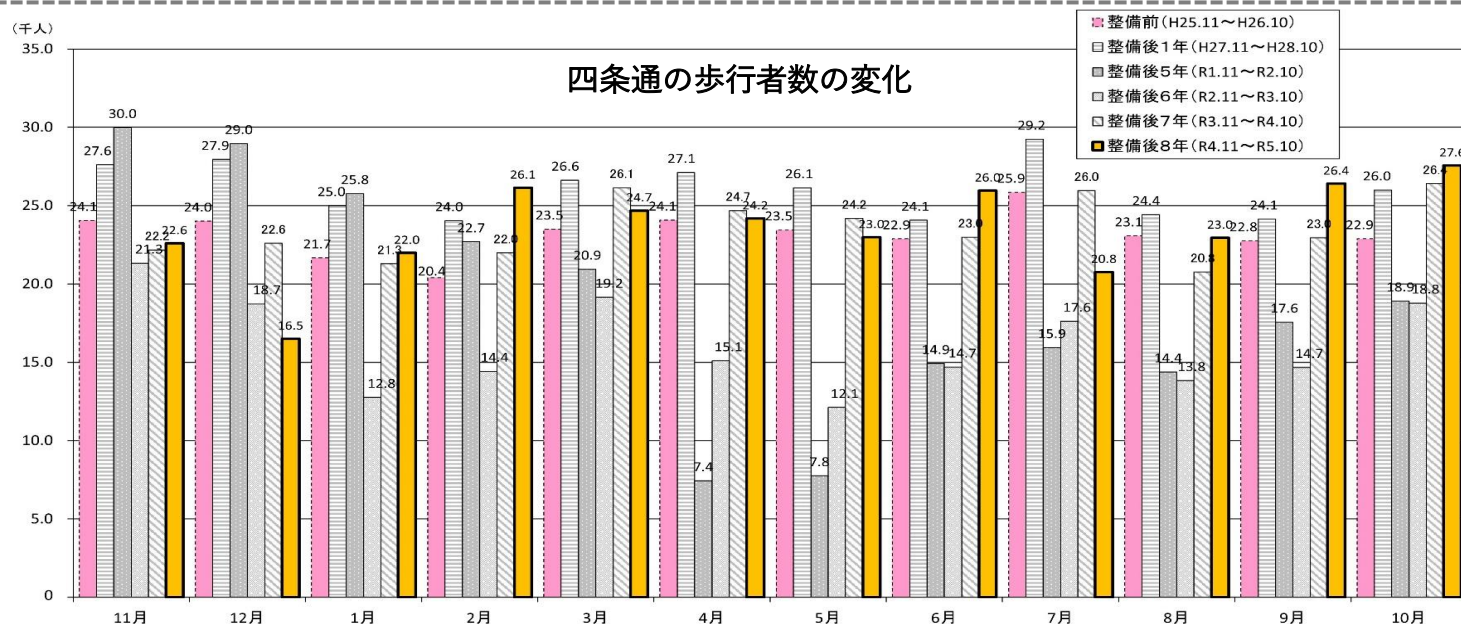
まちなかの歩行者数

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で大幅な減少があったものの、令和3年11月以降徐々に回復傾向にあり、「整備後8年」の令和4年11月～令和5年10月の間では「整備前」を上回った（月別でみると、2月、6月、10月、11月は「整備後（コロナ前）」をも上回っている。）。

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））	
整備後	（令和4年11月～令和5年10月）	： 24.3千人／日（前年比：23.0%増（整備前比：4.3%増））	

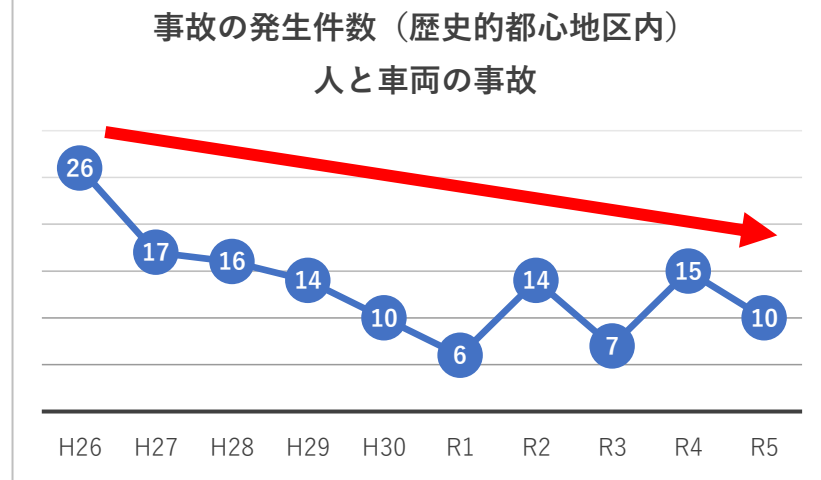
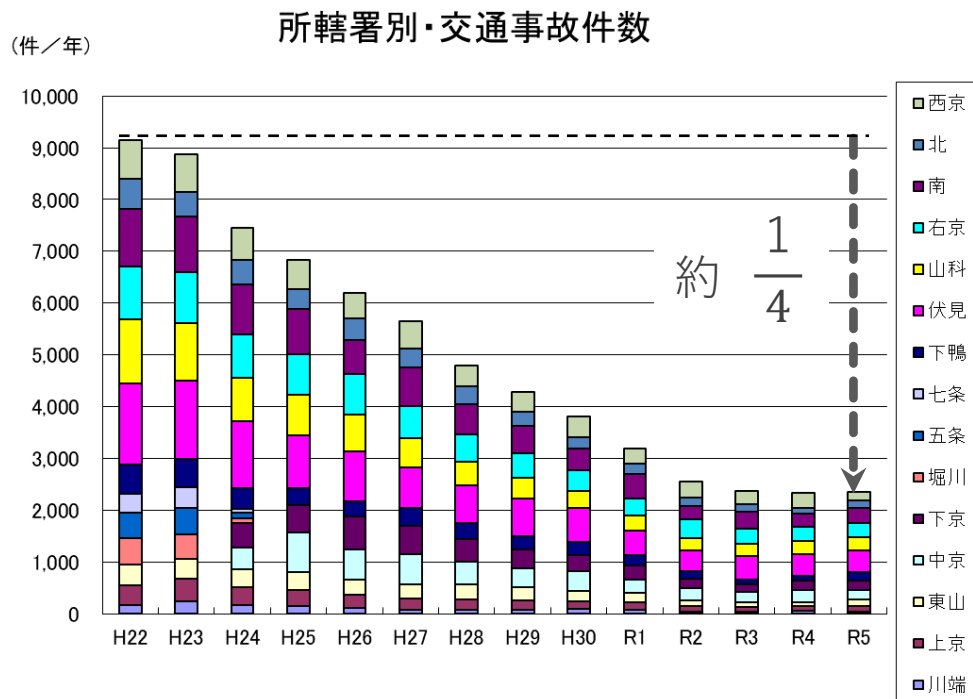


※四条繁栄会商店街組合からの提供データをもとに、京都市で集計したもの
 ※平成27年9月に歩行者カウンターのセンサー範囲を拡幅後の歩道まで拡大
 ※歩行者カウンターの不備等により正確に測定できていない日は集計から除外している

（資料）京都市調べ

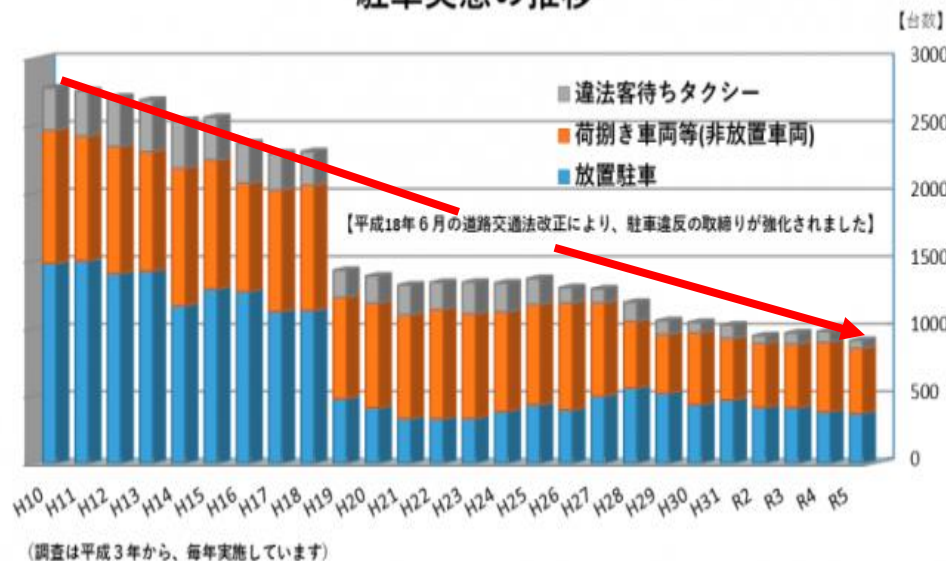
- ・ 京都市全体の交通事故件数は、減少傾向にあり、令和5年は、平成22年の約1/4の数となった。
- ・ 歴史的都心地区内における人と車両が関係する交通事故の件数については、歩いて楽しいまちなかゾーンの整備等により、減少傾向にあるものの、近年は横ばいとなっている。

平成26年 26件 → 令和4年 15件（42%減）

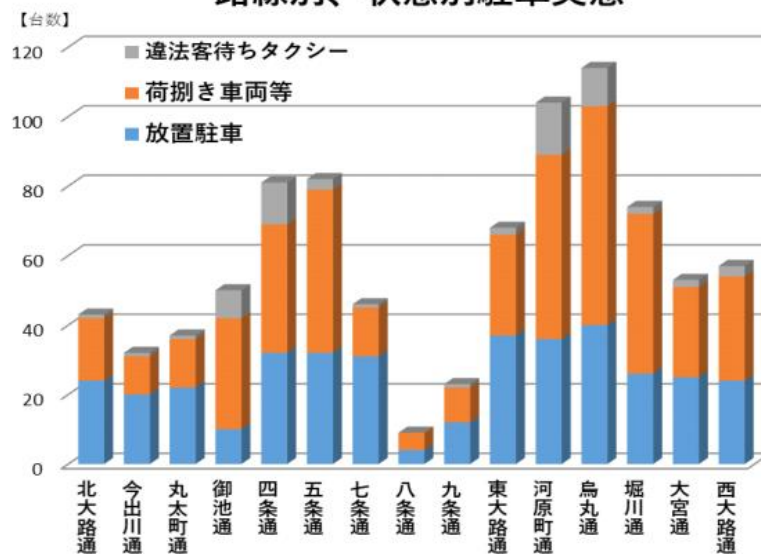


- 路上駐車台数は、減少傾向にある。
- 放置車両及び違法客待ちタクシーの台数は、平成3年の調査開始以来、過去最少となった。

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、勧修中学校区（山科区）において新たに整備された。

<ゾーン30について>

生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速30km/hの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ**ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る**、生活道路対策です。

「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（ハンプ等）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

<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

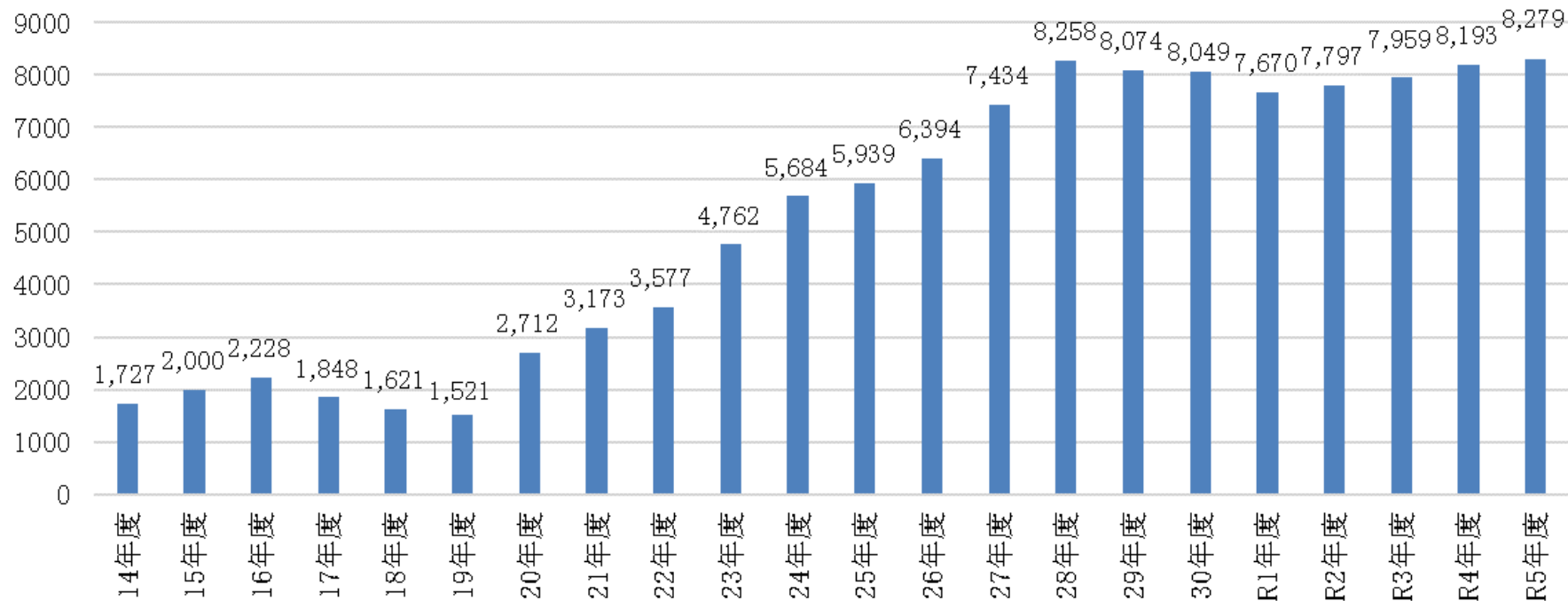


右折車線の設置



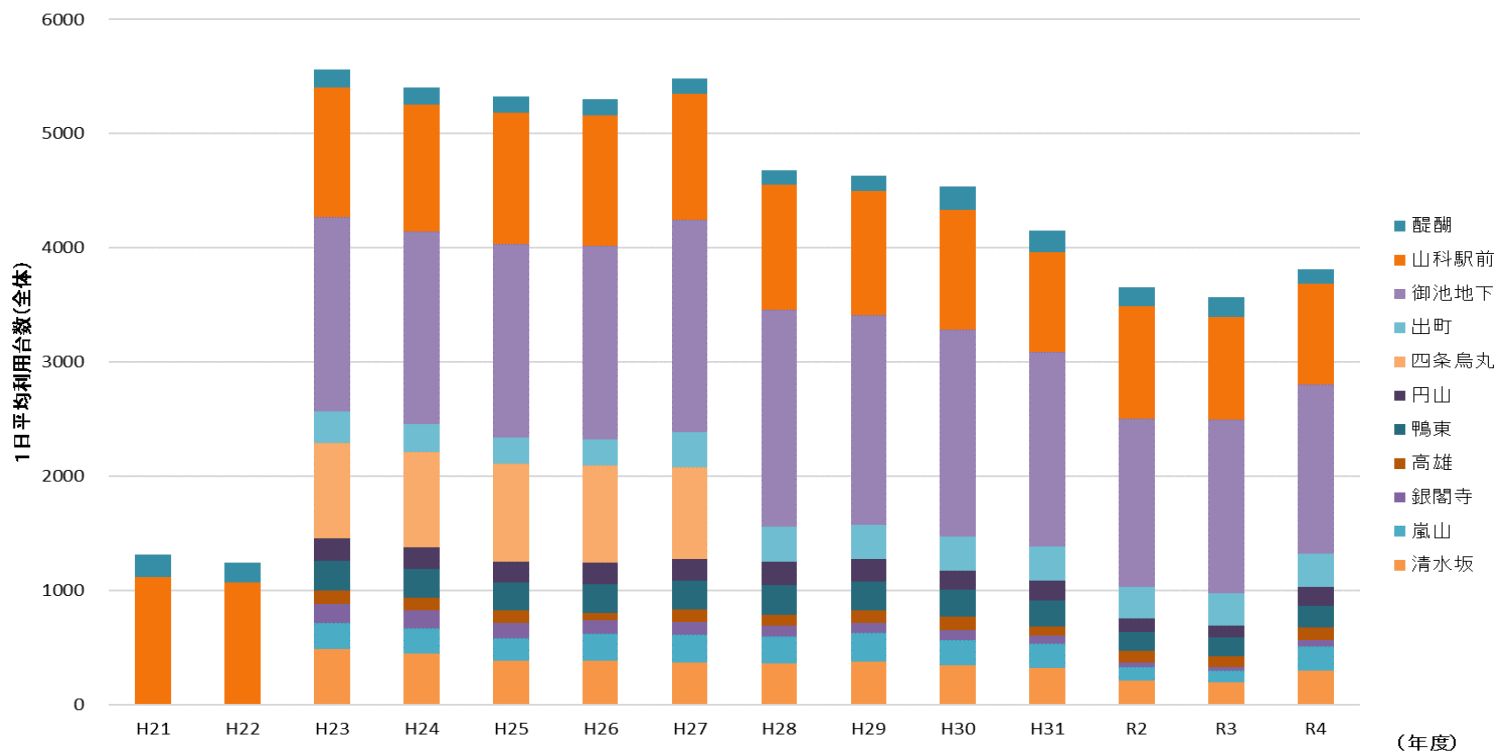
- パークアンドライド駐車場利用可能台数は平成20年度から増加傾向にある。
- 令和5年度は、市内外159駐車場8,279台分の枠を確保しパークアンドライドを通年実施

P&R駐車場利用可能台数



- 市営駐車場の利用数は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2年度・3年度に大幅に減少したが、令和4年度には増加傾向に転じている。

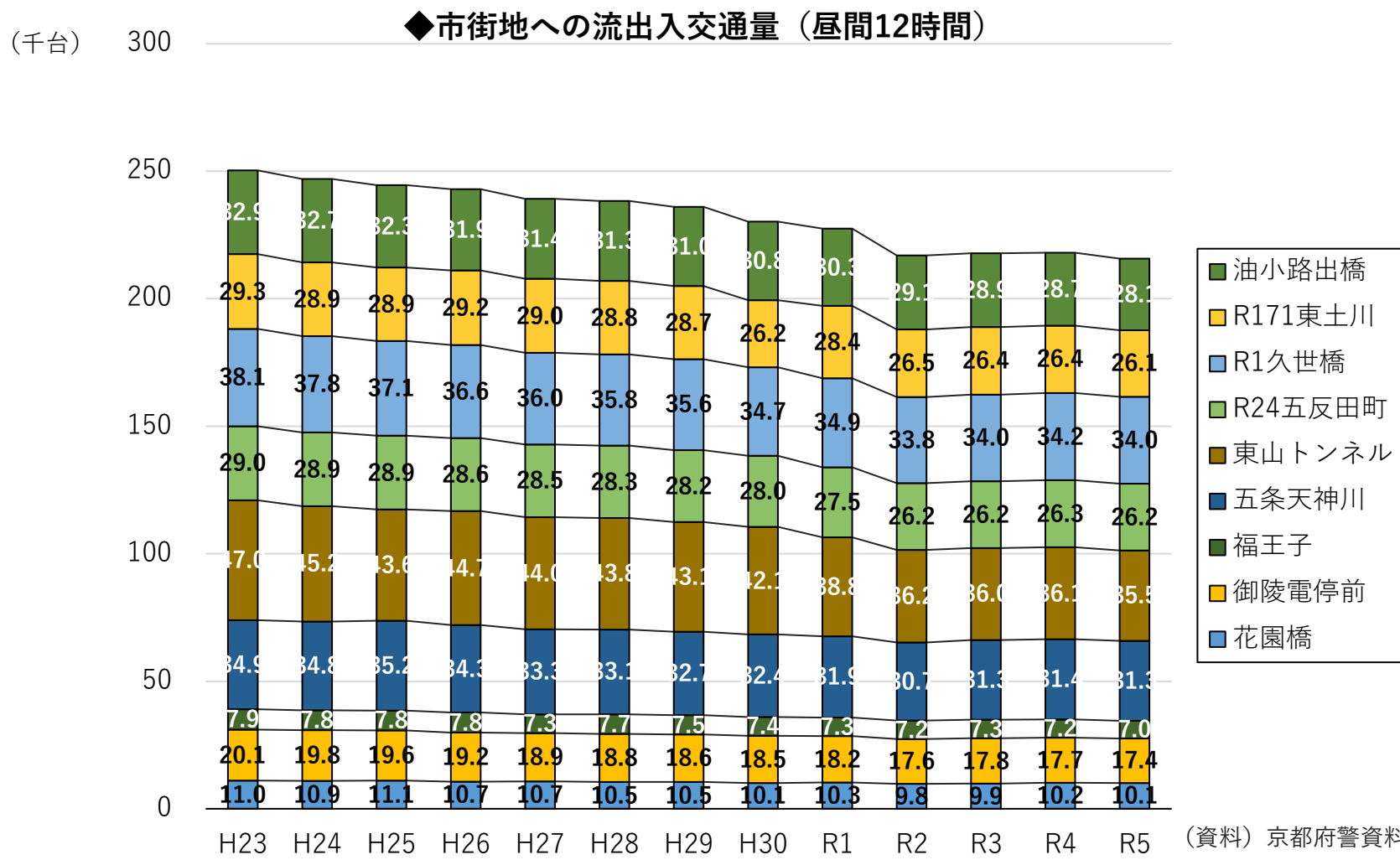
市営駐車場の利用状況
(1日平均利用台数の推移__自転車を除く)



市街地への流出入交通量

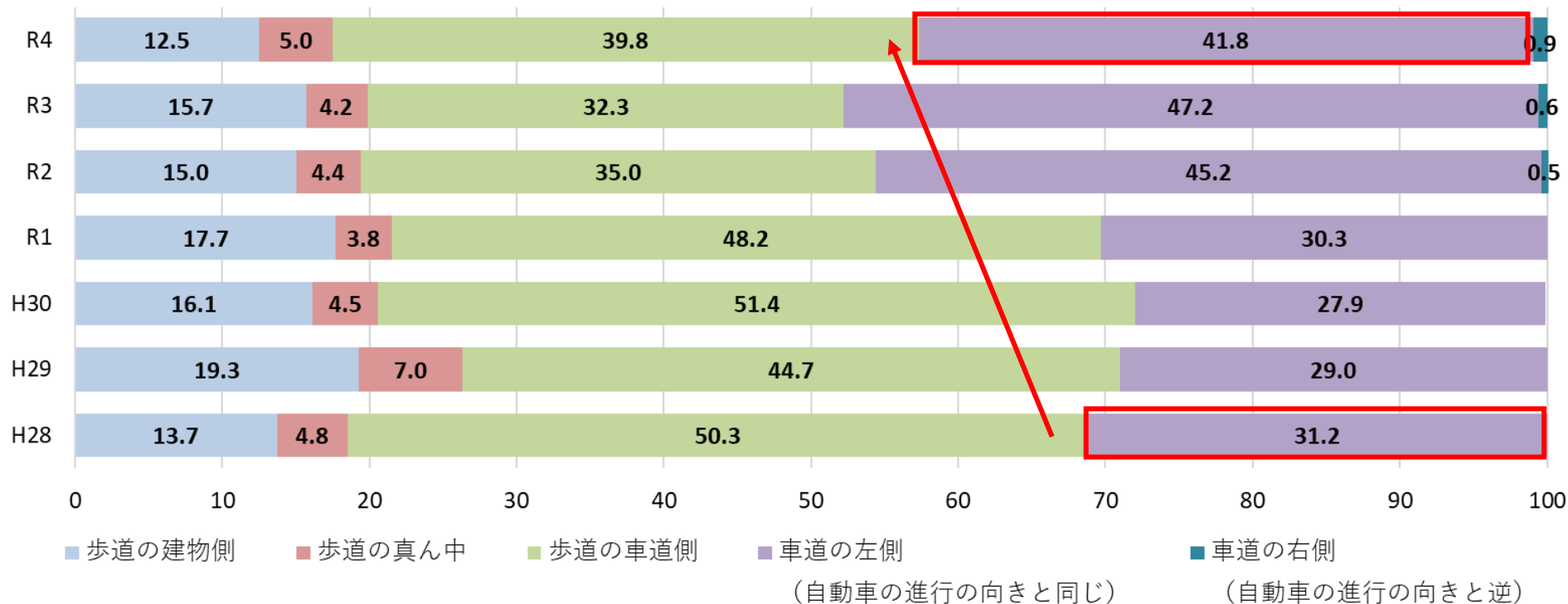
柱2【方針5】

- 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5年とを比較すると、**約13.8%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4割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、平成28年度に比べ増加傾向にある。

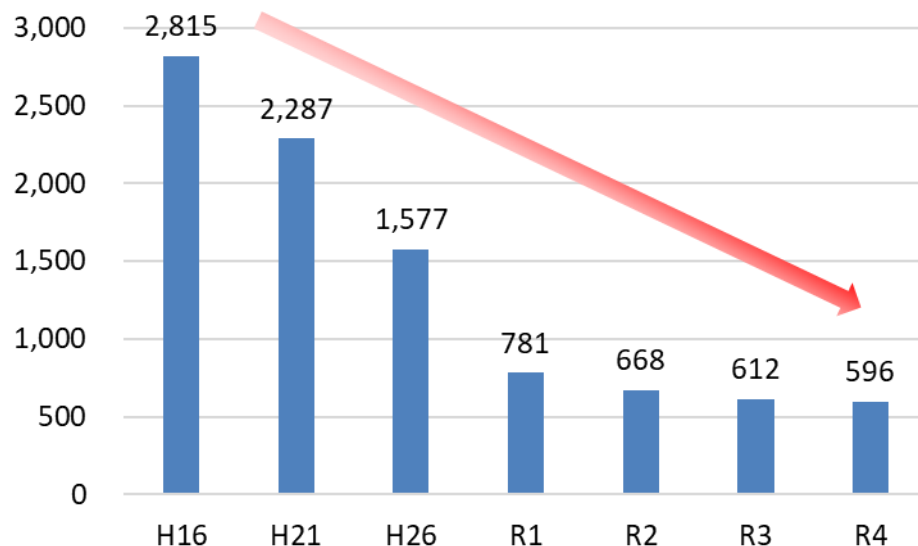


出典：自転車政策推進室調査

市内自転車事故件数

- ・京都市自転車事故件数はピーク時の平成16年から右肩下がりとなっており、ピーク時から約8割減少している。
- ・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4年は、596件（▲185件）となっている。

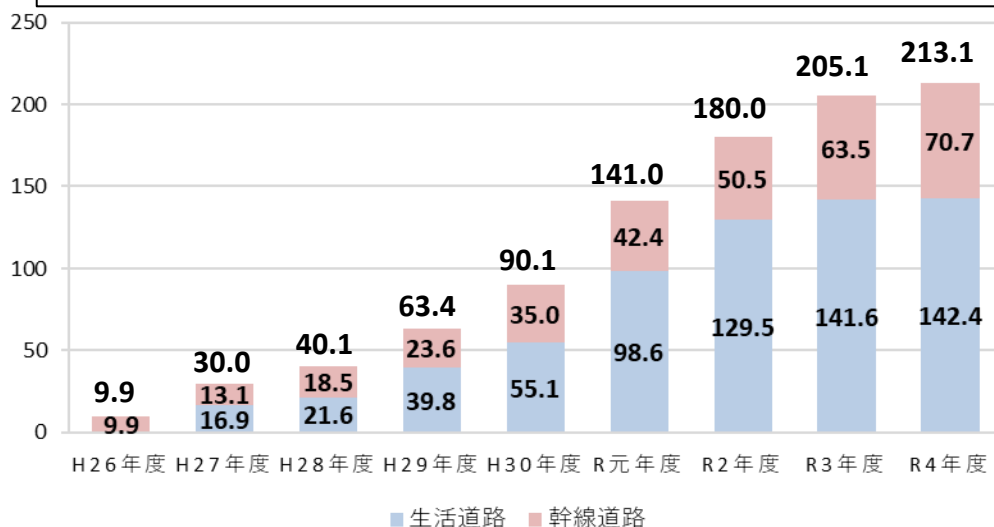
（進捗率70.9%）



出典：自転車政策推進室調査

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年度末までに213.1kmを整備



※ 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年度以降は、京都市全域における整備状況を示す。

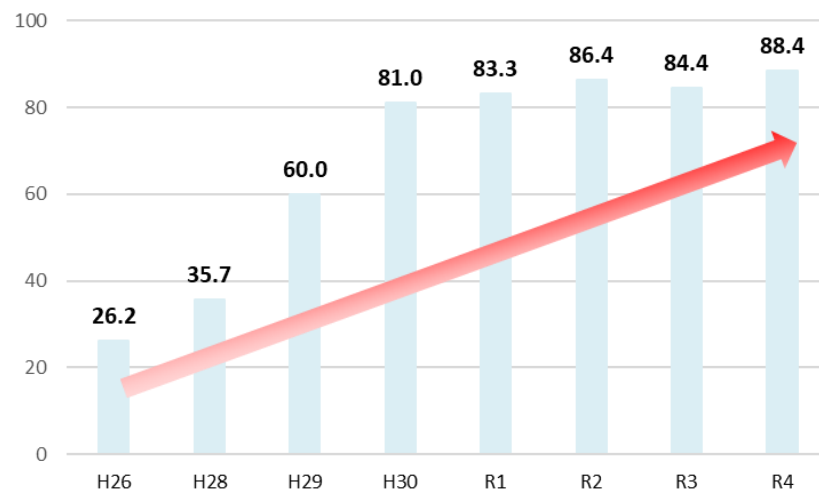


自転車損害保険等への加入率

- ・ 平成29年3月に京都市自転車安心安全条例を改正し、自転車保険の加入を義務化して以降、加入率は増加している。

(経過)

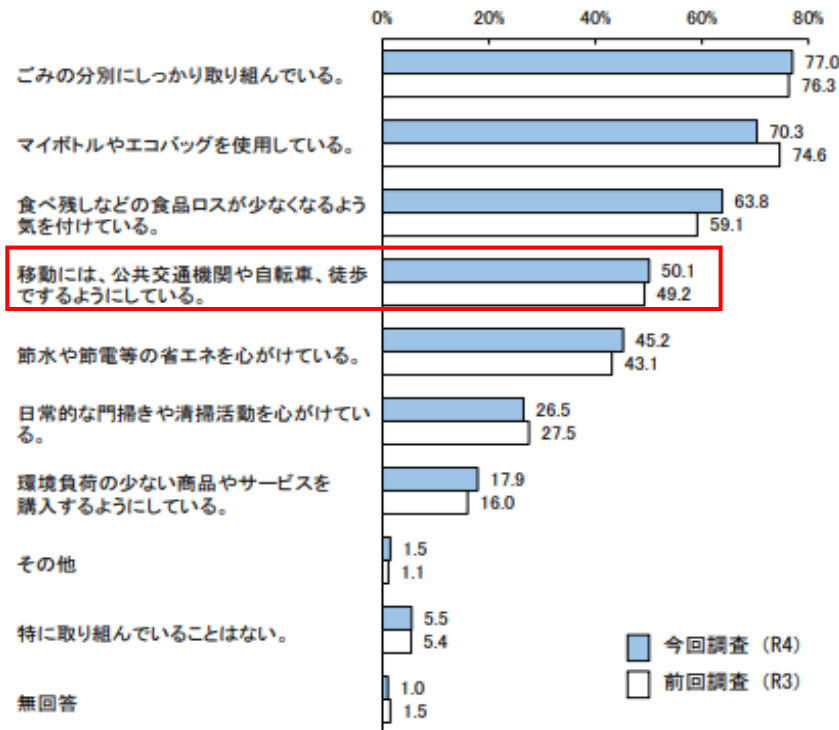
- ・ 平成29年10月 事業者及びレンタサイクル事業者義務化
- ・ 平成30年4月 一般の自転車利用者義務化



出典：自転車政策推進室調査

- ・「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、回答者の半数以上に上る。

「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



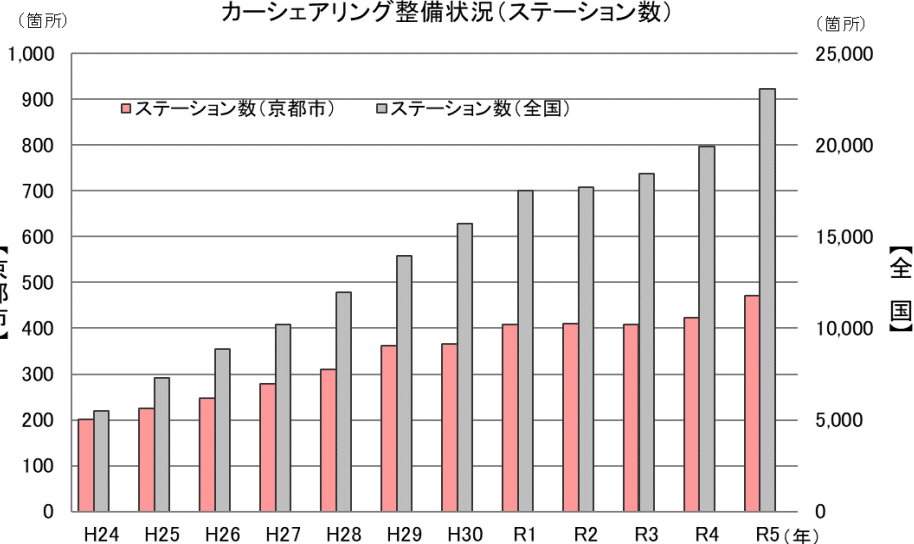
(R3 N = 2,321、R4 N = 2,286)

カーシェアリング整備状況

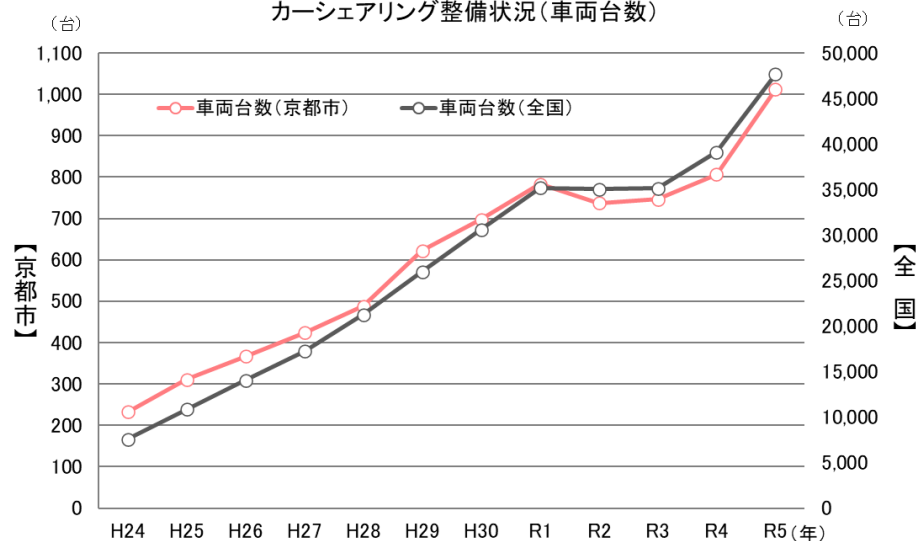
柱3【方針7】

- 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。**

カーシェアリング整備状況(ステーション数)



カーシェアリング整備状況(車両台数)



資料：カーシェア・マップ リサーチ・センター「カーシェアリング・ステーション統計情報」

※ 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

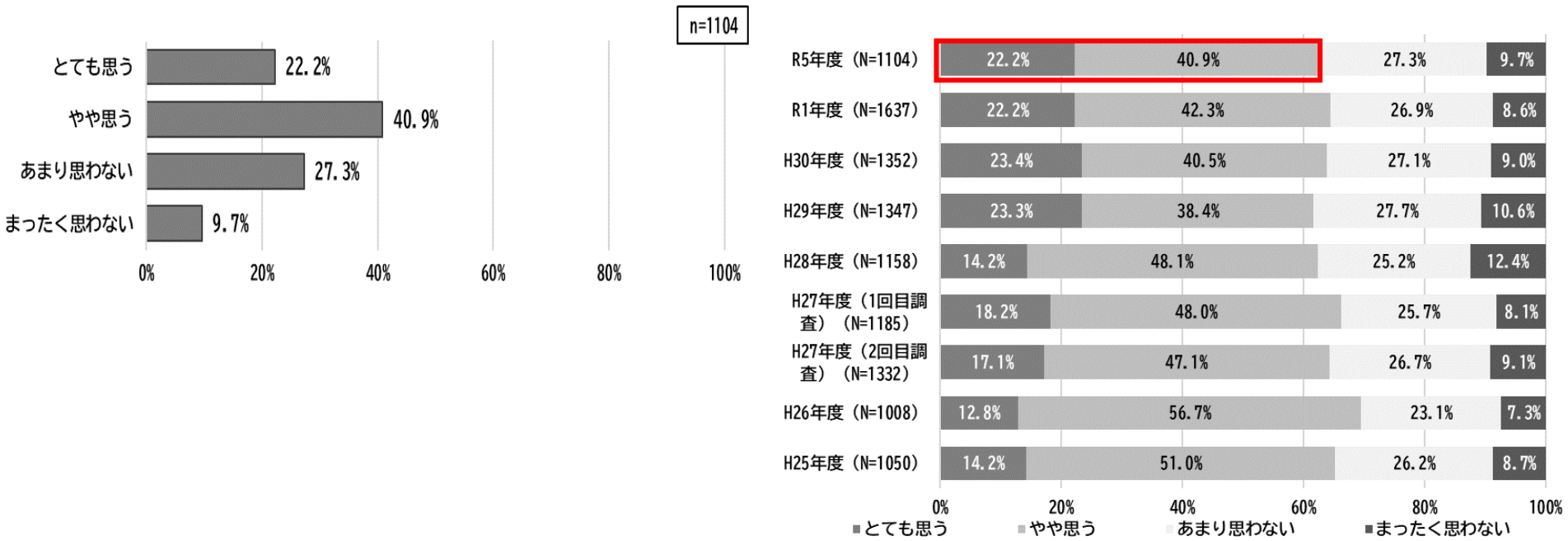
◆ ウェブアンケート調査結果①

【調査の概要】

- ・ 京都市民を対象に、交通手段分担率のモニタリング調査と合わせて、クルマの利用状況や「歩くまち・京都」の取組の認知度等について尋ねるウェブアンケート調査を実施
- ・ 調査期間：令和5年10月20日～11月6日 ・ サンプル回収数：1,104サンプル

・ クルマの利用を控えようと思うかどうかについては、「とても思う」「やや思う」という回答が6割を超えている。

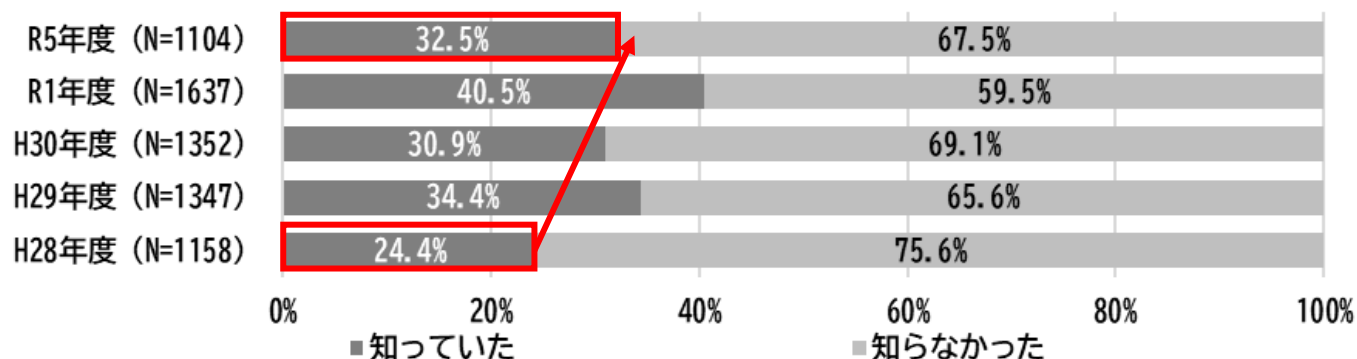
クルマ利用についての意向（クルマ利用を控えようと思うか）



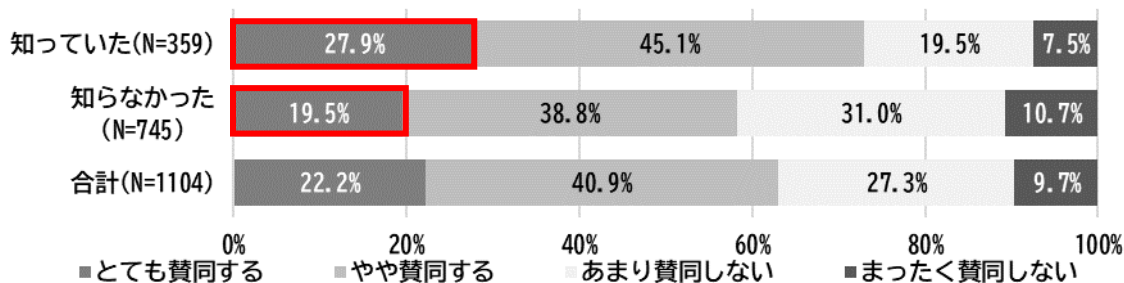
◆ ウェブアンケート調査結果②

- ・ 令和5年度に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67.5%、「知っていた」が32.5%
- ・ 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が、直近からは減少した。
- ・ 「歩くまち・京都」の取組を知っている方が、知らないよりもクルマ利用を控える傾向が高くなっている。

「歩くまち・京都」の取組の認知度



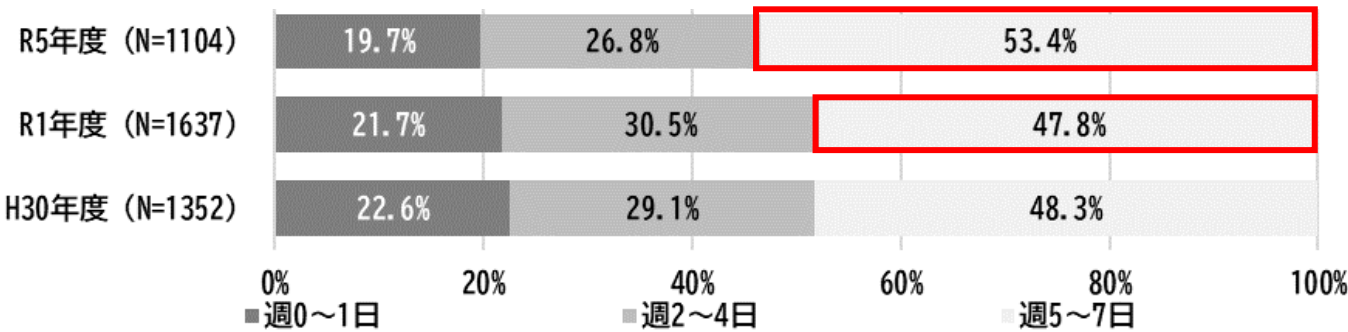
取組の認知度 × クルマ利用を控えること



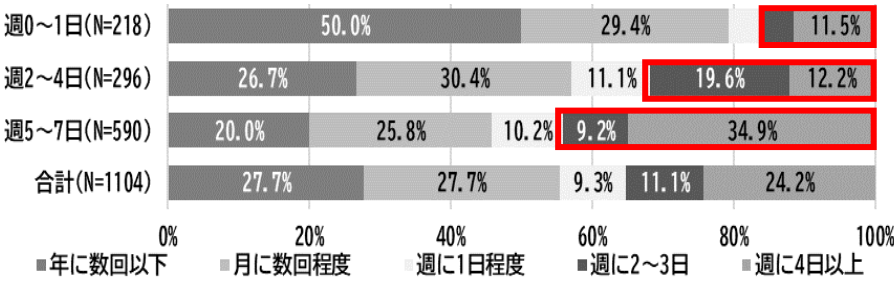
◆ ウェブアンケート調査結果③

- ・ 日常的な運動の頻度は、前回調査時よりも増加傾向にある。
- ・ 日常的な運動の頻度が高い方が、鉄道やバスでの移動回数も多い傾向にある。
- ・ 日常的な運動の頻度が高い方が、クルマ利用を抑える傾向にある。

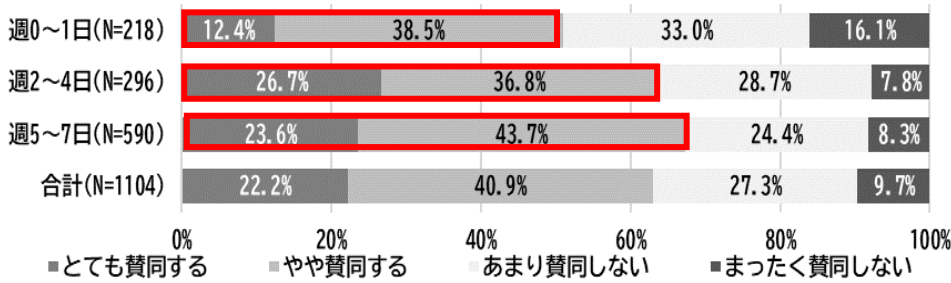
日常的な運動の頻度（10分以上続けて歩くことが週に何日あるか）



日常的な運動の頻度 × 鉄道やバスでの移動回数

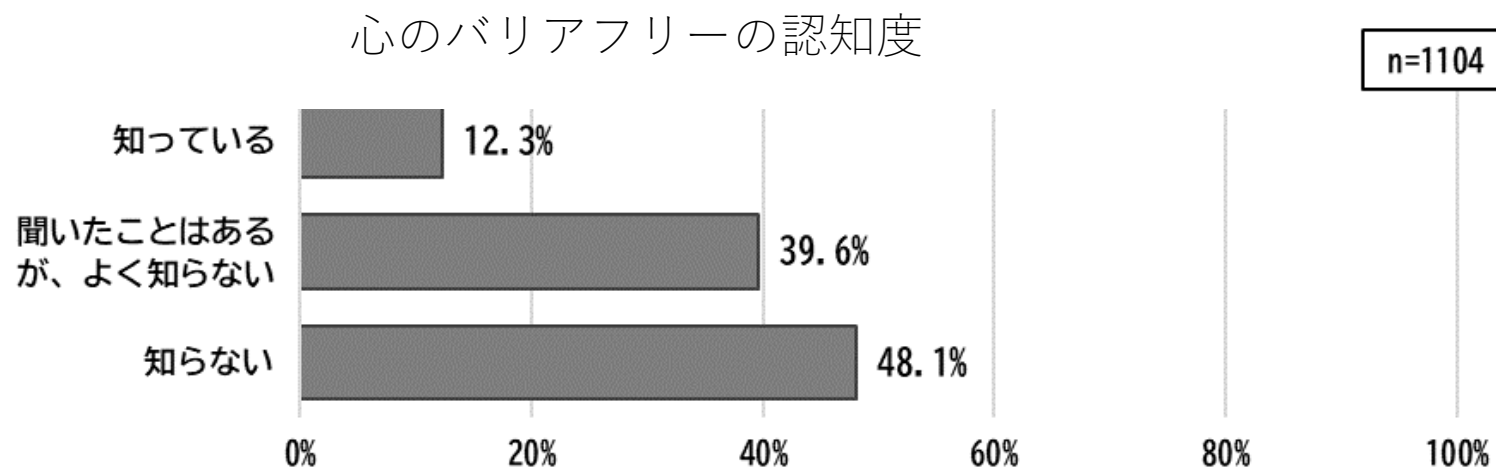


日常的な運動の頻度 × クルマ利用についての意向



◆ ウェブアンケート調査結果④

- ・ 心のバリアフリーの認知度について、「知らない」が48.1%と最も多く、次いで「聞いたところはあるが、よく知らない」が39.6%、さらに「知っている」が12.3%となっている。



※ 京都市独自調査における心のバリアフリー認知度調査は令和5年から実施