

令和4年度 第1回 京都府域渋滞対策協議会

TDM施策の進め方

1. TDM施策の検討体制について

- 平成30年度の京都府域渋滞対策協議会において、京都都市圏ワーキンググループの設置が承認され、事務局は、京都国道事務所 計画課が中心となり関係機関と連携し担当することとなった。
- 主要渋滞箇所のソフト施策（TDM）などによる渋滞解消についても、京都都市圏WGにおいて調査・分析及び議論する。

京都府域渋滞対策協議会

京都都市圏ワーキンググループ

【目的】

- 京都府域でも多くの主要渋滞箇所が集中し、日本有数の観光都市である京都都市圏の交通状況や課題、対策について議論を継続的に実施

【構成員】

- 京都国道、京都府、京都市、京都府警及び関係する基礎自治体により構成

【事務局】

- 京都国道事務所 計画課 他

2. 京都都市圏WGの開催報告

- ・令和3年12月15日（水）に**令和3年度 第1回 京都都市圏ワーキンググループ**を実施
- ・企業アンケート調査の実施を含めたTDM施策の実施内容について、委員からの意見を踏まえ、精査と見直しを行うこととなった

議題	内容
(1) 京都都市圏WGにおけるTDM施策の検討の進め方について	<ul style="list-style-type: none"> ・TDM施策の検討体制について ・京都都市圏WGでの協議事項について
(2) TDM施策検討対象箇所における現況と施策の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・ETC2.0プローブデータを踏まえた交差点3箇所※における渋滞要因やコロナ禍の影響について情報提供 ・TDM施策内容の方向性について ・TDM施策実施対象エリアについて
(3) TDM施策の実施事例紹介	<ul style="list-style-type: none"> ・京都府内での取組事例について情報共有 ・全国での取組事例について情報共有
(4) TDM施策実施のための企業アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・企業アンケートの実施内容について <p>⇒<u>アンケートの実施内容については精査と見直しを行い、改めて委員に説明した上で、アンケートの実施可否を判断していくこととなった</u></p>
(5) 下三栖交差点における路線バス経路変更の効果検証	<ul style="list-style-type: none"> ・下三栖交差点での京都京阪バスの経路変更に伴う影響について
(6) 今後の進め方	<ul style="list-style-type: none"> ・次回WGの予定について

※:下三栖交差点、国道24号・南インター竹田線交差点、祝園駅前交差点の3箇所

3. 委員からの指摘や関係団体へのヒアリング

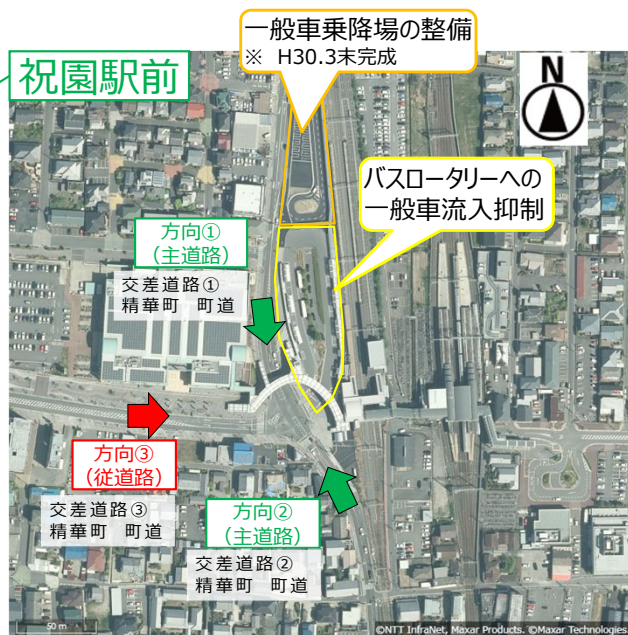
- ・改めて委員と協議した結果、**関係団体からのご意見をいただくことが重要**であると考え、令和4年3月に関係団体へのヒアリング調査を実施
- ・アンケートや施策の実施にあたり、関係団体からご協力を得られることは確認できたが、エコ通勤に協力的な企業は、**京都市中心部を中心に幅広く存在**するため、**出来るだけ施策を推進するために、施策対象の見直しも必要との意見があった**

	トラック・バス・タクシー協会 (合同ヒアリング)	経済同友会	近畿運輸局・京都運輸支局
企業アンケートの協力	<ul style="list-style-type: none"> ・配布時に行政の名前を入れて、企業が加盟している団体や組合を通す形とした方が良い ※ご協力いただけることを確認 	<ul style="list-style-type: none"> ・各経済団体に協力いただくことは可能。最も加盟企業が多い商工会議所は紹介可能。※商工会議所への事前説明は別途必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・関係団体の連絡網等を活用するのがよい。
TDM施策（バス輸送）の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・協会への共同送迎の要望は特になくはない状況だが、要望があれば、送迎バス等を出すことも可能。 	—	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画の中で、企業の送迎バスを利用した混乗を考えている自治体もある
エコ通勤の推進や協力的な企業	<ul style="list-style-type: none"> ・事務系の方が多いいリモート勤務が可能な9時～17時の会社をターゲットにするとよい。 ・SDGsの観点を打ち出した方が、企業の協力を得られるのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・京都市の取組であるエコドライブ推進事業所（2021年時点で約1,000社が加盟）に登録している企業は協力的な可能性がある。 	—
改善点・課題等	<ul style="list-style-type: none"> ・HPでの情報提供の場合、情報提供元であるバス協会等のHPを民間企業に見ていただく工夫も必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業所にとってのインセンティブがあれば協力を得やすい。 ・自転車の購入補助や駐輪場の代金補助など、会社内の制度導入を促進させる施策が考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通会議の活用が考えられる

4. 交通状況の変化【祝園駅前交差点】

- ・当初渋滞が見られていた祝園駅前交差点では、令和2年のコロナ禍以降、旅行速度の改善が見られる。
- ・平成28年に策定された精華町公共交通利用転換計画で示されているバスロータリーへの一般車両の流入抑制等の対策や接続バスの導入、コロナ以降のテレワークの推進等により、渋滞が緩和している可能性がある。

○祝園駅前交差点の位置図



○接続バス導入とモビリティマネジメント(広報)の実施 ※H30.3.16運行開始、H31.3.17ダイヤ改正



ポイント① 予告!ここが変わる!

- ✓ダイヤ改正(3/17)により、バスが増便されます!
- ✓バスの現在地情報の提供(バスロケーションシステム)が3/26より始まります!
- ✓連節バスが走ります!(祝園駅前広場の工事完了後)

連節バスはこんなバスです →

降り口 乗車口 乗車口

連節バスの乗り方: 現金かICカードのタッチで料金を支払い、前から降ります

降車の際は・・・: 真ん中・後ろ扉から乗車し、ICカードで支払いの方は読み取り機にタッチ、現金支払いの方は整理券をお取りください

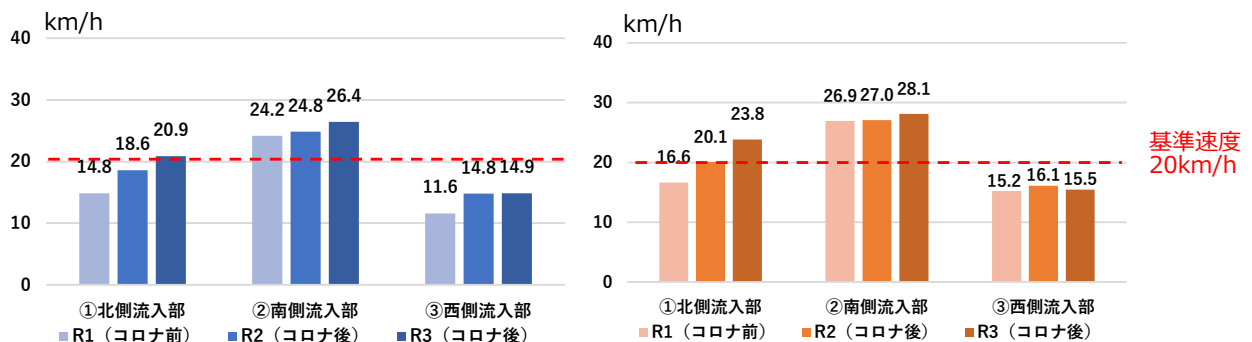
ポイント② こんなメリットが!

- ✓バスの増便により、多くの電車の時刻に接続!
- ✓バスロケーションシステムでバスの運行情報がリアルタイムにわかる!
- ✓区内全てのバスがバリアフリー対応!
- ✓連節バスは座席数も多く、乗り心地も抜群!
- ✓連節バスは快速運行。自宅・駅がより近くに!

これをきっかけに、ぜひ、バスを利用しましょう!

○祝園駅前交差点の旅行速度

(左: 平日混雑時、右: 休日昼間12時間)



出典: ETC2.0プローブデータ R1年9月~11月・R2年9月~11月・R3年9月~11月
 ※平日混雑時: 朝ピーク(7,8時台平均)、夕ピーク(17,18時台平均)のうち低い方の速度
 ※休日12時間: 7時~18時台の平均速度
 基準速度: 15km/h(京都市内)、20km/h(京都市外)

クルマは「かしこく」使いましょう!

クルマと健康の関係は・・・

意外と知らない!?クルマの維持費

2000ccのクルマを持っているだけで、1日あたりにかかっている費用はなんと1,700円から!ガソリン、高速代などを含めると一生懸命稼いで乗っても、1日あたり2,000円はかかります。それに比べると、自転車、バス、電車は格段に安上がりです。加齢に伴う身体機能や判断能力の低下により、運転に不安を感じる方などは、自主的に運転免許の取り消しを申請することができる制度もあります。詳しくは京都市のHPをご覧ください。http://www.pmf.kyoto.go.jp/faq/monkyo/q_men1/home/index.html

方法

1. クルマの代わりに、電車やバスで遊びに行く。
・ゆつたりとした旅行ができ、楽しくお洒落ができます。
2. クルマの代わりに、自転車でお買い物をする。
・エコで運動にもなって一石二鳥です。
3. 公共交通で「通勤・通学」ができるか、考える。
・読書したり、勉強したり、時間を有効に使うことができます。

裏面の時刻表を見ながら、バスの利用を考えてみましょう!

出典: 精華町地球温暖化対策地域協議会(平成31年2月22日開催分)

5. 今後のTDM施策の進め方（案）について

■ 下三栖交差点

■ 国道24号・南インター竹田線

- ・令和2年度渋滞対策協議会で決定した検討対象箇所について、**既存TDM施策**とのタイアップを含めて再考する方針（下三栖交差点・国道24号・南インター竹田線）

■ 祝園駅前交差点

- ・渋滞状況について交通実態調査を行う他、**TDM施策が渋滞緩和に寄与するかどうかを確認**するために、沿線の企業アンケートを行い、**TDMの取組実績を把握**する

⇒他地域へのTDM施策の横展開を目指していく

以下、参考
(京都府域の取り組み)

【参考】京都府域でのTDM施策の取組事例【ノーマイカーデー】

○京都市では、「歩いて楽しいまち京都」、「環境にやさしいまち京都」の実現に向けて、毎月16日を「ノーマイカーデー」とし、企業・学校・団体等の従業員（社員・職員など）の皆様に通勤などをマイカーから公共交通に転換してもらう呼びかけを実施している。

取組み概要

実施主体	京都市	TDM 施策の 手法	経路変更	TDM 施策の 内容	広報施策、啓発	○	
			交通手段の変更		○	バス無料化、新設	
			利用者の意識改革		○	時差出勤	
			交通需要の調整			環境改善	
			自動車の効率的利用		○	パーク&ライド	
実施箇所	京都市						
実施時期	毎月16日						

具体的な取組み内容

「DO YOU KYOTO?デー（環境に良いことをする日）」にノーマイカーデーやライトダウン、京灯ディナーの取組をする事業者・団体を募集に、登録している。

京都市内121の事業者、団体が参加を表明している。（令和3年7月26日現在）参加している団体は京都市のホームページに企業名が掲載されている。



【参考】京都府域でのTDM施策の取組事例【四条通歩道拡幅事業】

○京都市四条通は、市内有数の繁華街を抱え、市内外から多数の方が訪れる京都を代表する道路。
 ○人と公共交通優先の理念のもと、歩道と車道の空間配分を見直し、四条通を中心とするまちなか全体の賑わいの創出を図る。

取組み概要

実施主体	京都市	TDM 施策の 手法	経路変更		TDM 施策の 内容	広報施策、啓発	○
			交通手段の変更			バス無料化、新設	
			利用者の意識改革	○		時差出勤	
			交通需要の調整	○		環境改善	○
実施箇所	京都市		自動車の効率的利用			パーク&ライド	
実施時期	平成27年～						

具体的な取組み内容

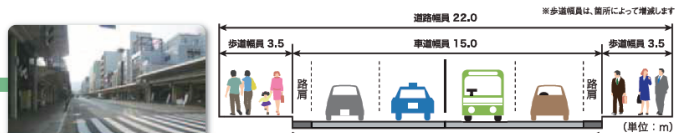
歩道を拡幅し、歩行者の混雑を解消。

車道に張り出したバス停で、バス待ちの方と歩行者との交錯を解消。
 16箇所分散していたバス停を4箇所に集約し、乗り場の分かりにくさを解消。

POINT 1 歩道の拡幅

ゆとりのある、広々とした歩道に整備、車イスやベビーカーも通りやすくなります。

歩道が
ゆったり
最大2倍!



緊急車両の
通行にも
対応しています。



整備後の四条通では、両側の車線にクルマがあっても緊急車両が通行できる幅員を確保しています。

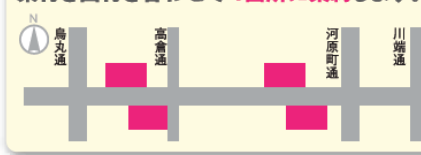
POINT 2 テラス型バス停導入とバス停の集約



テラス型バス停の利点

- バスを待つ利用者の空間が広く取れるようになります。
- バス停に隙間をあけずにバスが停車できることから、バスの乗降がしやすくなります。
- 歩行者と交錯せずゆったりとバスを待つことができます。

16箇所に分散していたバス停を東行き西行き合わせて**4箇所に集約**します。



【参考】京都府域でのTDM施策の取組事例【市民ノーマイカーデー】

○亀岡市では、京阪京都交通株式会社と協働し、環境にやさしいバス利用の需要喚起や京都サンガF.C.ホームゲーム開催日の市内交通渋滞解消等のため、「市民ノーマイカーDay」を実施している。

取組み概要

実施主体	亀岡市・京阪京都交通	TDM 施策の 手法	経路変更		TDM 施策の 内容	広報施策、啓発	○
			交通手段の変更	○		バス無料化、新設	○
			利用者の意識改革	○		時差出勤	
			交通需要の調整	○		環境改善	
			自動車の効率的利用			パーク&ライド	
実施箇所	亀岡市						
実施時期	令和3年度～ 京都サンガFCホームゲーム開催日						

具体的な取組み内容

京都サンガFCのホームゲーム開催日に市内交通渋滞解消等のため、「市民ノーマイカーDay」を実施。無料乗車券を使用して亀岡市内の路線バス(京阪京都交通バス、亀岡市ふるさとバス、コミュニティバス)に乗車した利用者の運賃を無料にした。

取組み効果

「ノーマイカーDay」実施日にはバスの利用者数がほかのホームゲーム開催日より1.2～1.4倍に増加している。昨年実施した効果としては、スタジアム周辺を走る路線バスの渋滞が10分程度緩和したという。



各路線バス	6月6日(日)	6月13日(日)	10月3日(日)	10月10日(日)	10月17日(日)	10月24日(日)	10月31日(日)
	アウェー	観客4,139人	観客5,911人	試合無し	観客5,911人	アウェー	観客6,432人
緊急事態宣言	緊急事態宣言	緊急事態宣言					
曇り	曇り	曇り	晴	曇時々晴	雨時々曇	曇時々雨	雨のち晴
京阪京都交通バス(市内完結路線)	784人	1,381人	992人	1,569人	1,067人	1,183人	994人
コミュニティバス	113人	390人	114人	373人	139人	197人	112人
ふるさとバス	149人	273人	140人	319人	127人	296人	169人
市内計	1,046人	2,044人	1,246人	2,261人	1,333人	1,676人	1,275人
京阪京都交通バス(市外跨り路線)	1,167人	1,410人	1,384人	1,606人	1,412人	1,504人	1,504人
合計	2,213人	3,454人	2,630人	3,867人	2,745人	3,180人	2,779人

【参考】京都市域でのTDM施策の取組事例【パークアンドライド】

○京都市の観光ピーク時に混雑が発生するマイカー観光客を対象として「歩くまち・京都」を掲げ、嵐山や東山などの観光地の中までマイカーで入り込ませないよう京都市周辺の駐車場を案内する取り組みを実施。

取組み概要

実施主体	京都市	TDM 施策の 手法	経路変更		TDM 施策の 内容	広報施策、啓発	○
			交通手段の変更	○		バス無料化、新設	
			利用者の意識改革	○		時差出勤	○
			交通需要の調整	○		環境改善	○
実施箇所	京都市		自動車の効率的利用			パーク&ライド	○
実施時期	平成15年度～						

具体的な取組み内容

パークアンドライドを推進するHPを設立し、乗り換えのための駐車場や料金割引の情報、混雑する・混雑解消する時間帯、渋滞が発生しやすい場所を案内している。東山では、秋の観光のピーク時期の休日に「東山シャトルバス」を運行し、観光時の公共交通の利用を促している。



出典：京都市交通局ウェブサイト (<https://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/page/0000157619.html>)

取組み効果

京都市周辺地域でのパークアンドライドの利用可能台数は年々増加している。



出典：京都のみち2040 (<https://www.pref.kyoto.jp/doro/documents/miti2040.pdf>)

【参考】京都市域でのTDM施策の取組事例【モビリティマネジメント】

○京都市山科区では、需要に応じた住民の生活に必要なバスなどの旅客輸送の確保、その他旅客の利便の増進をはかり、過度なクルマ利用を控えた輸送サービスの実現に向けて循環バスのMM活動が実施されている。

取組み概要

実施主体	京都市	TDM 施策の 手法	経路変更		TDM 施策の 内容	広報施策、啓発	○
			交通手段の変更	○		バス無料化、新設	○
利用者の意識改革	○		時差出勤				
交通需要の調整			環境改善				
自動車の効率的利用	○		パーク&ライド				
実施箇所	京都市山科区						
実施時期	平成14年度～ (循環バス「くるり200」)						

具体的な取組み内容①：バス路線の新設（平成14年～）

地域からの要望を受け運用開始した循環バス「くるり200(くるり山科)」や「京都醍醐寺ライン」、「鏡山循環バス」の運行に対し利便性向上を図るため、本格運用や増便に向けて実証運用を行い、年に数回利用者数調査を継続的に実施。



具体的な取組み内容②：広報施策等（平成25年～）

他にも利用者数調査やアンケート等の各自治連合会を中心に地域と連携したMM活動を実施。チラシや啓発グッズの配布、小学校の総合学習や体験乗車にて取り上げ、公共交通への転換を促す取組みが行われている。



チラシ、啓発グッズの配布

小学校での総合学習