

参 考 資 料

目 次

参考資料1. 公共交通利用の視点に立った各種指標の整理…………… 参-1

参考資料2. 目標値（自動車分担率）について ……………参-1 2

参考資料 1. 公共交通利用の視点に立った各種指標の整理

(1) 駅周辺の人口集積と駅利用者

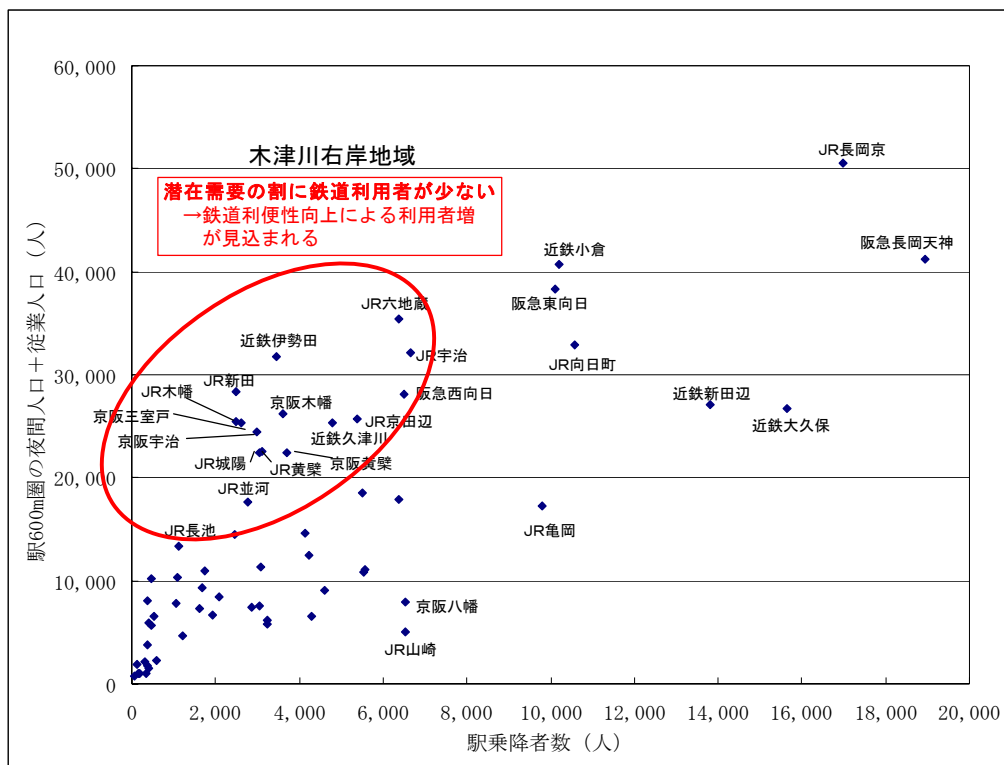
▼木津川右岸地域の潜在需要の掘り起こしが必要

潜在需要と実需要の比より、潜在需要の割に実需要の少ない駅はJR山城多賀／長池／玉水などが抽出される。さらに潜在需要が2万人以上の駅に着目すると、JR新田／木幡／城陽などのJR奈良線、近鉄伊勢田、京阪三室戸／宇治で、潜在需要に比べて駅乗降者数が少ない。

要因としては、JR線と近鉄線・京阪線が並行しているなどの競合路線の影響を挙げることができ、山城地域は乙訓地域（阪急・JRが競合）と比べても自動車の分担率が高いことから、潜在需要の掘り起こしが必要である。

▼JR奈良線の複線化、鉄道駅へのアクセス強化

JR・近鉄の利便性向上が図られれば鉄道利用者の増加が期待できる。



資料：居住者は平成12年国勢調査、従業員数は平成13年事業所・企業統計調査、駅乗降客数は京都府データ

図 各駅の乗降者数と潜在需要（駅600m圏の居住者+従業員）

▼鉄道利用増の期待される地域

駅勢圏内(1km)の人口比率が高いにも関わらず自動車の利用率が高い地域としては、井手町／木津町／京田辺市／精華町などが挙げられ、これらの地域においては適切な都市機能配置とモビリティ・マネジメントなどの公共交通利用促進方策を図ることが考えられる。

表 各駅の乗者数と潜在需要
(駅 600 m 圏の居住者 + 従業者)

資料：国勢調査（平成 12 年）、
事業所・企業統計調査（平成 13 年）、京都府データ

	駅名	①乗者数	②居住者+ 従業者数	①/②
1	JR JR三山木	361	8,073	0.04
2	JR 西木津	470	10,161	0.05
3	JR 山城多賀	393	5,864	0.07
4	JR 下泊	514	6,507	0.08
5	JR 上泊	462	5,672	0.08
6	JR 長池	1,126	13,334	0.08
7	JR 新田	2,500	28,406	0.09
8	京阪電鉄 三室戸	2,495	25,443	0.10
9	JR 木幡	2,612	25,307	0.10
10	JR 玉水	1,074	10,328	0.10
11	近鉄 伊勢田	3,451	31,766	0.11
12	京阪電鉄 宇治	2,995	24,501	0.12
13	JR 山城清谷	1,044	7,836	0.13
14	JR 城陽	3,036	22,499	0.13
15	JR 黄檗	3,096	22,522	0.14
16	京阪電鉄 木幡	3,604	26,184	0.14
17	JR 並河	2,754	17,670	0.16
18	JR 祝園	1,732	10,985	0.16
19	京阪電鉄 黄檗	3,716	22,417	0.17
20	近鉄 山田川	2,459	14,524	0.17
21	JR 六地藏	6,374	35,462	0.18
22	JR 八木	1,683	9,302	0.18
23	近鉄 久津川	4,787	25,343	0.19
24	JR 吉富	199	1,053	0.19
25	JR 宇治	6,645	32,124	0.21

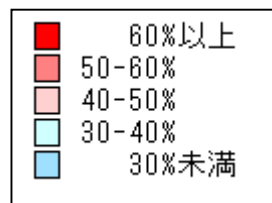
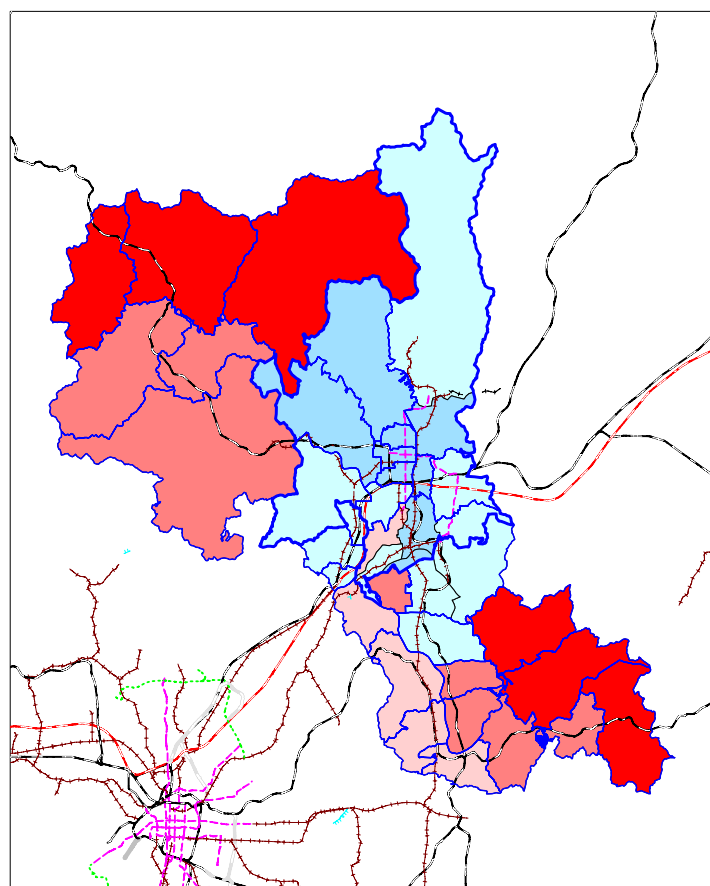
は2が2万人以上

表 駅勢圏（1 km）内の夜間人口比率

市区町村名	総人口	駅勢圏内人口	駅勢圏内人口比率	自動車分担率
26208 向日市	53,425	42,803	80.1%	33.7%
26343 井手町	9,102	7,080	77.8%	54.6%
26204 宇治市	189,112	146,332	77.4%	37.5%
26100 京都市計	1,467,785	1,088,810	74.2%	28.2%
26362 木津町	33,683	23,740	70.5%	45.2%
26211 京田辺市	59,577	40,665	68.3%	42.3%
26000 京都府	2,644,391	1,609,798	60.9%	32.7%
26209 長岡京市	77,846	45,333	58.2%	31.5%
26207 城陽市	84,346	48,564	57.6%	34.9%
26366 精華町	26,357	13,464	51.1%	48.7%
26361 山城町	9,122	4,308	47.2%	53.2%
26402 八木町	9,391	3,744	39.9%	57.5%
26367 南山城村	3,784	1,440	38.1%	66.9%
26206 亀岡市	94,555	29,354	31.0%	55.1%
26303 大山崎町	15,736	4,274	27.2%	34.3%
26404 日吉町	6,219	1,626	26.1%	65.7%
26363 加茂町	16,004	3,541	22.1%	52.9%
26210 八幡市	73,682	14,976	20.3%	41.0%
26364 笠置町	2,056	384	18.7%	57.8%
26401 園部町	16,776	2,996	17.9%	57.0%
26403 丹波町	8,690	1,431	16.5%	70.9%
26322 久御山町	17,080	430	2.5%	55.5%
26344 宇治田原町	9,840	0	0.0%	61.8%
26365 和束町	5,457	0	0.0%	61.6%

資料：平成12年国勢調査

は駅勢圏内人口比率が高い割に自動車利用が多い市町村



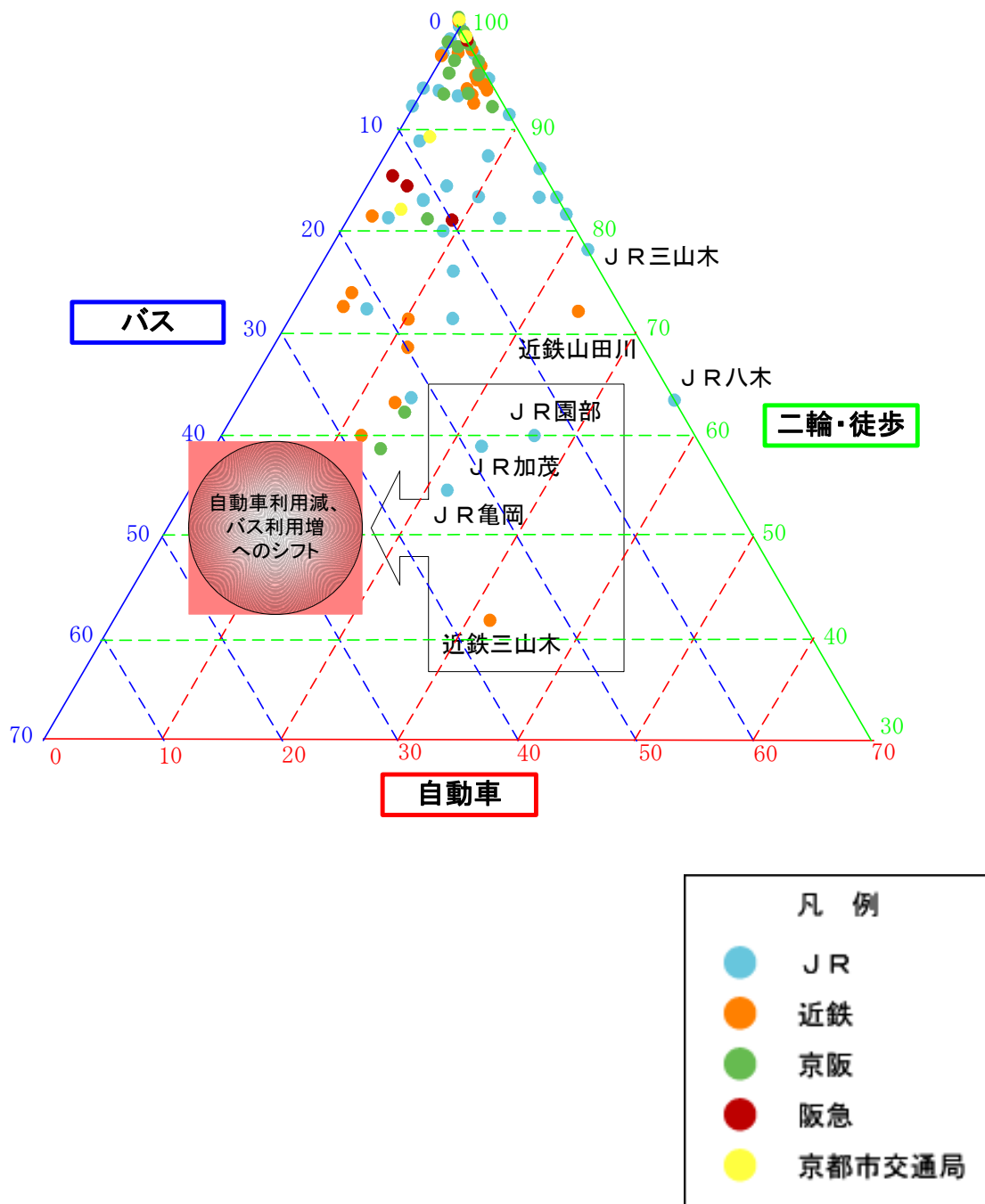
資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査（平成 12 年）

図 地域別自動車分担率

(2) 駅別の端末手段特性の分析

▼外縁部の駅におけるバス利用への転換

JRでは亀岡駅・園部駅・加茂駅・三山木駅・八木駅、近鉄では三山木駅、山田川駅で自動車の分担率が20%を超えている。このうちJR亀岡駅・園部駅・加茂駅と近鉄三山木駅では、バスの分担率が10%~30%程度であり、ある程度自動車利用からバス利用への手段転換が期待できる。



資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査(平成12年)

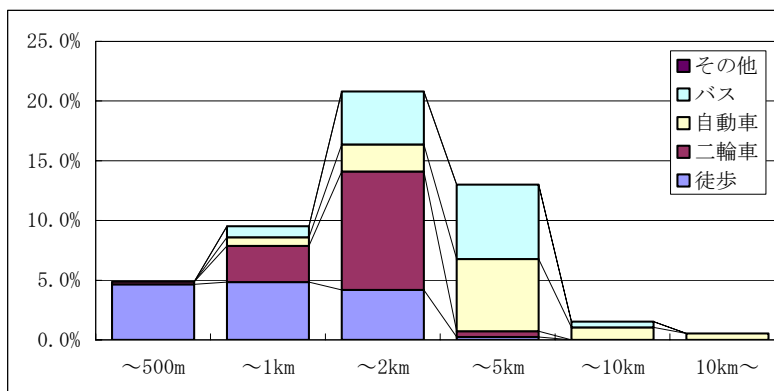
図 鉄道駅別端末手段分担率

▼バス利用が期待できる駅からの距離

バスに着目すると1～5 kmの距離で利用されており、駅から1 km超の市街地においてはバス利用促進策が展開できる。具体には、亀岡市南部の住宅地などがバス利用の促進施策が必要な地域として位置づけることができる。

一方、木津川右岸地域では、JR奈良線城陽駅にみられるように市街地の拡がりが必要でも大きくなく、坂道などの地理的状況を勘案し、可能性を探る必要がある。

■山陰本線 亀岡駅の距離帯別端末交通手段分布

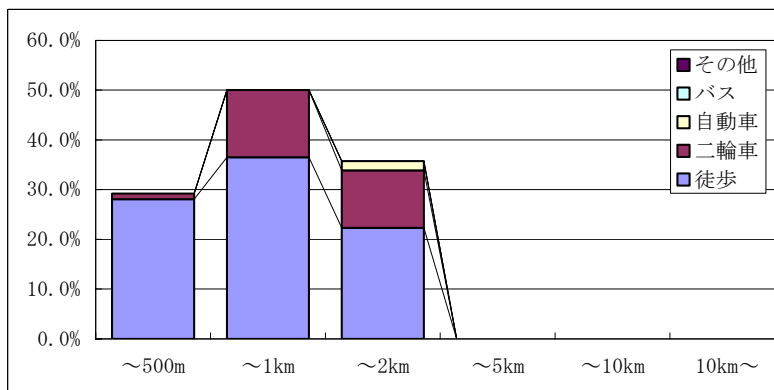


総利用者数 35,172 人
平均端末距離 2.0 km
分担率

徒歩	二輪	自動車	バス
27.7%	27.2%	21.2%	24.0%

注：端末距離は、端末手段ごとの所要時間と手段別速度より設定
資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査（平成12年）

■奈良線 城陽駅の距離帯別端末交通手段分布



総利用者数 4,128 人
平均端末距離 0.9 km
分担率

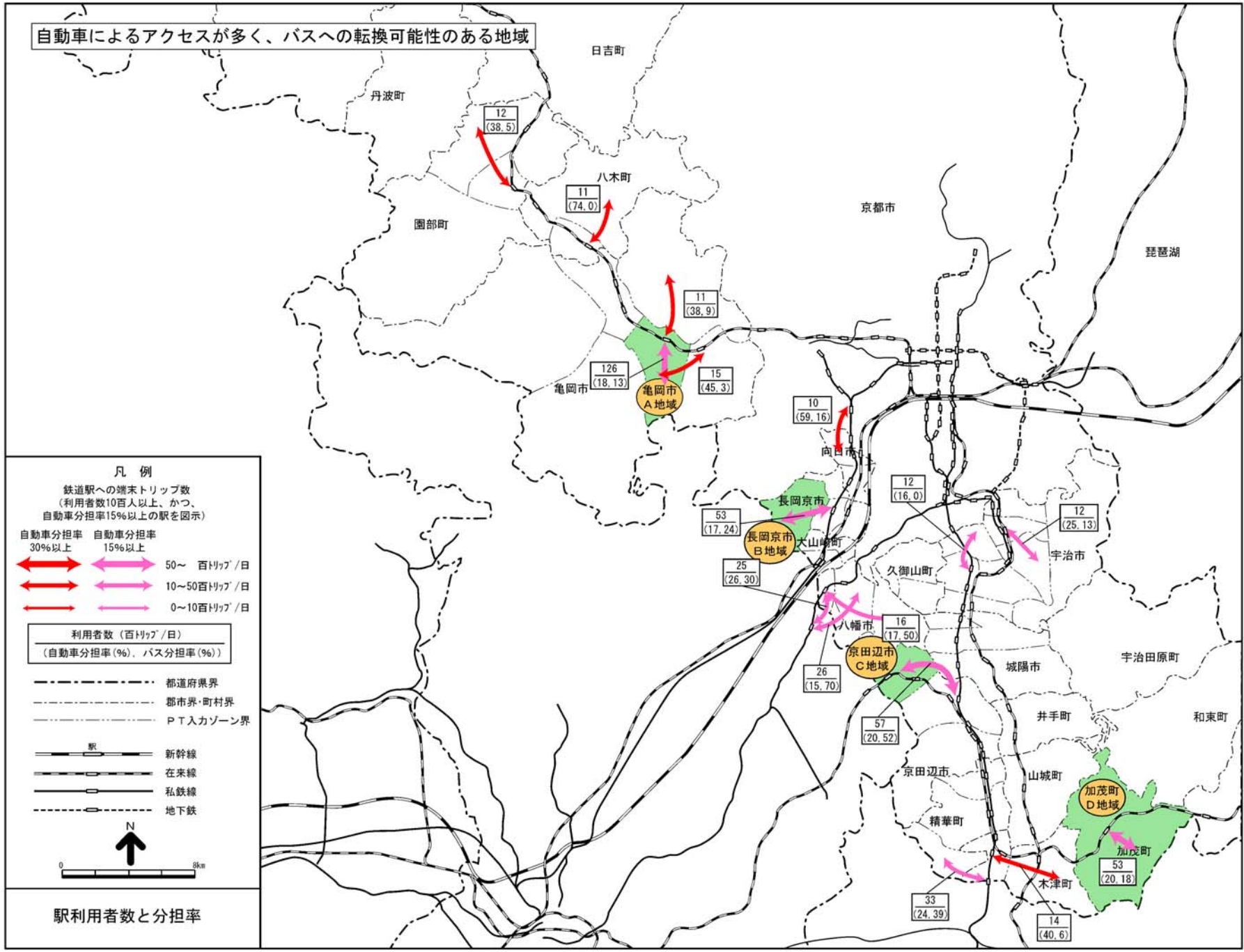
徒歩	二輪	自動車	バス
75.6%	22.8%	1.6%	0.0%

資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査（平成12年）

(3)自動車での駅アクセスの多い地域

▼バス交通充実の可能性のある地域

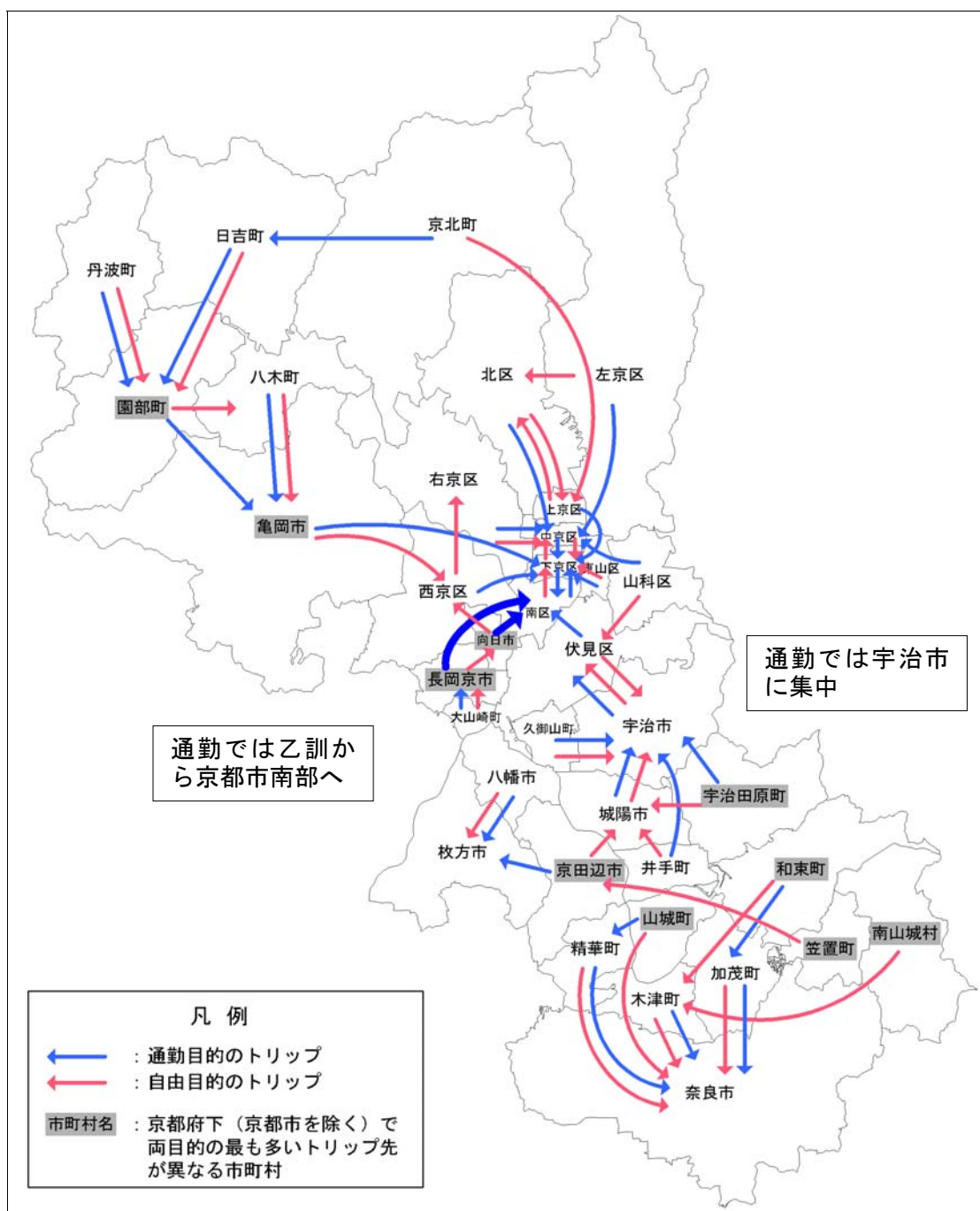
5,000人以上が駅にアクセスし、かつ自動車利用が15%以上ある地域に着目すると、次ページの亀岡市のA地域、長岡京市のB地域、京田辺市のC地域、加茂駅のD地域が該当する。いずれの地域もバスが一定利用されている地域であることから、バス交通の充実や情報提供など適切な施策を行うことで、自動車利用からバス利用への転換の誘導が見込まれる。



(4) 目的別トリップからみた人の動き

▼通勤では乙訓地域から京都市南部への自動車利用が多い

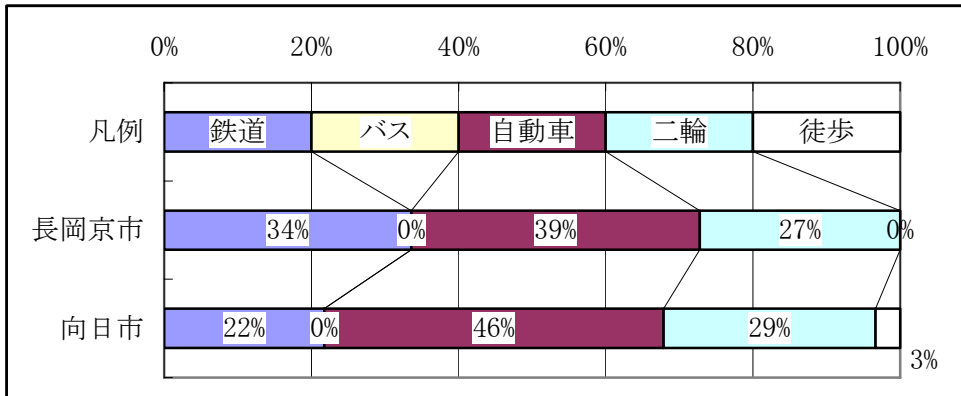
目的別に最も多いトリップ先を見ると、通勤では京都市南区／伏見区と宇治市への移動が多く、長岡京市・向日市から京都市南区への出勤トリップに着目すると、いずれも自動車利用が最も多くなっている。



資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査（平成12年）

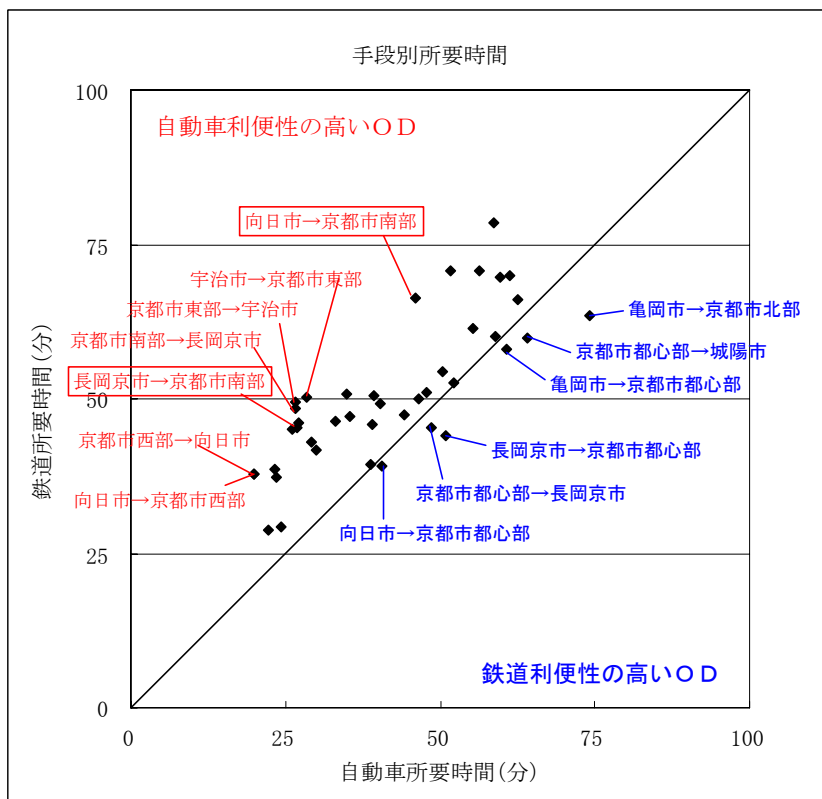
図 京都府域の市町村の最も多いトリップ先（通勤目的、自由目的）

このうち、長岡京市や向日市から京都市南区への出勤トリップの手段分担をみると、自動車利用割合が鉄道より多くなっている。この要因の一つには自動車の方が鉄道に比べて所要時間が短くなっていることがあげられる。



資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査（平成 12 年）

図 京都市南区への通勤トリップの手段分担（長岡京市・向日市発）



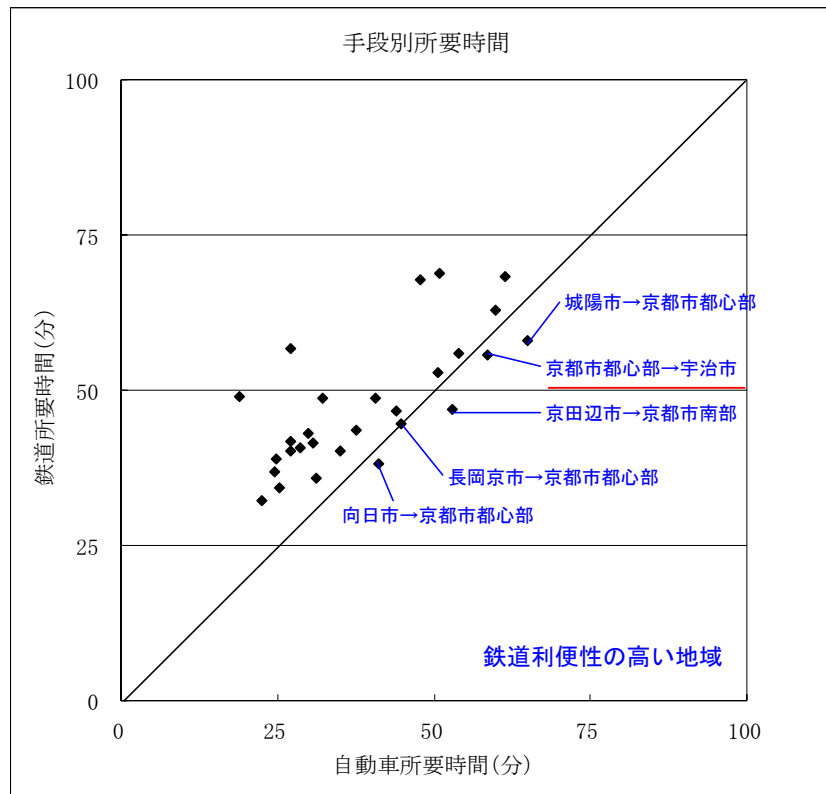
注) 1,000 トリップ/日以上の市町村間 OD のみ

資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査（平成 12 年）

図 ゾーン間所要時間比較（鉄道と自動車）

一方で、京都市都心部→宇治市への通勤では、鉄道利用が自動車利用よりも時間的にはやや優位であるにもかかわらず、自動車利用が多く見られることから、この地域でのMMの実施が有効と考えられる。

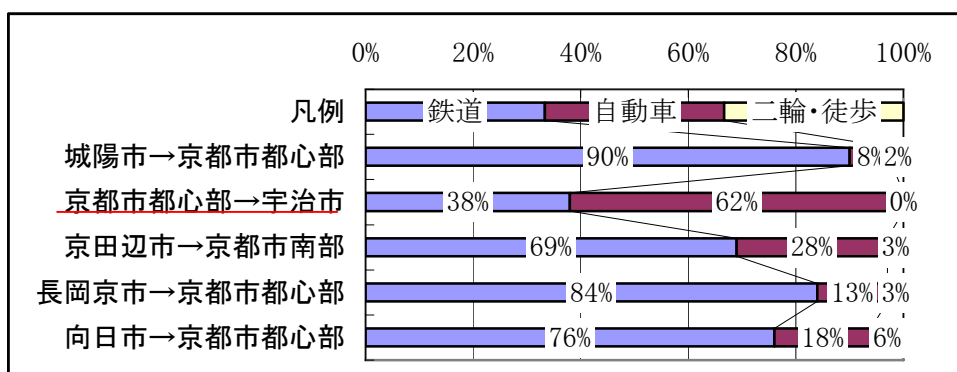
京田辺市→京都市南部についても、宇治市ほどではないが自動車から鉄道へ的手段転換の可能性があり、MMの実施が期待される。



注) 300 トリップ/日以上 の市町村間 OD のみ

資料: 京阪神都市圏パーソントリップ調査 (平成 12 年)

図 ゾーン間所要時間比較 (出勤目的)



資料: 京阪神都市圏パーソントリップ調査 (平成 12 年)

図 通勤トリップの手段分担率

(5) 河川を渡河する環状方向の公共交通網の必要性

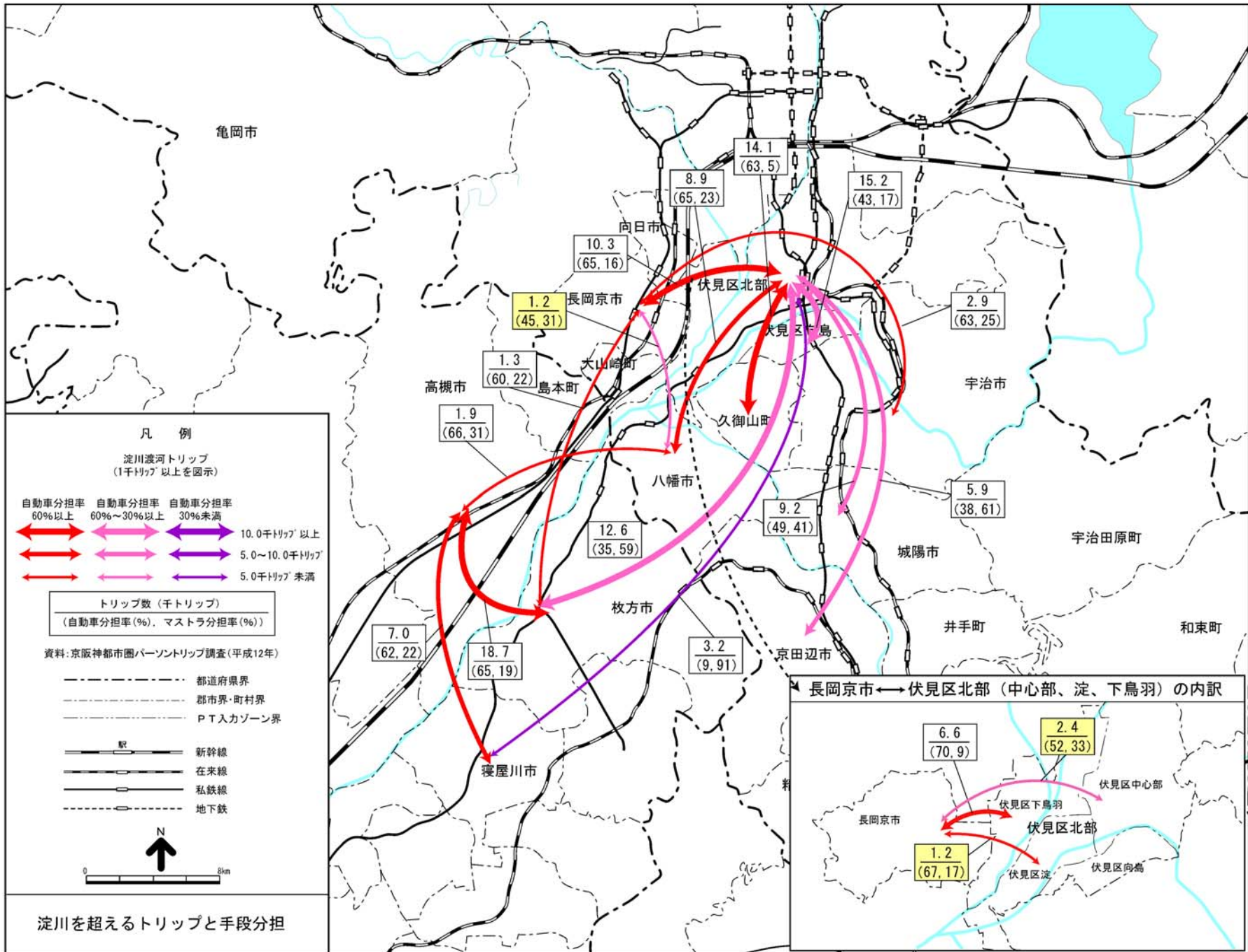
桂川～淀川は乙訓地域と京都市南部・山城中部を分断しており、その渡河部においては鉄道間を結ぶ公共交通網は希薄な状況である。

淀川渡河部の大阪府内では高槻～枚方間をバスが6本／時間程度で運行しており、それらも含めて18.7千トリップ／日の流動が見られる。

京都府域では公共交通網の不備もあり、長岡京市～八幡市で1.2千トリップ／日、長岡京市～伏見区淀で1.2千トリップ／日、長岡京市～伏見区中心部で2.4千トリップ／日程度の流動となっている。

渡河部ではないが、長岡京市から伏見区下鳥羽へは6.6千トリップ／日の流動があり、自動車分担率が70%と高いことから、これらに対しても適切な手段転換を図っていくことが考えられる。（主として久我・羽束師地域の工業団地への通勤と考えられる。）

なお、参考までに渡河部ではない伏見区北部～桂川左岸の各地域間を見ると、自動車分担率が低く、公共交通利用が進んでいることが確認される。それに対して、淀川渡河部では自動車分担率が高くなる傾向が確認される。



参考資料2. 目標値（自動車分担率）について

(1) 目標値の設定について

- 京都都市圏の2000年の自動車分担率は約33%である。これは国内外の主要都市圏と比較しても低い分担率といえる。例えばLRTで有名なストラスブール（フランス）で自動車分担率58%、グルノーブル（同54%）、仙台都市圏（同46%）、ドイツの環境首都であるフライブルク（同35%）とほぼ同じ水準である。
- 2000年の自動車分担率を市町村別にみると、南丹地域や山城南地域では自動車分担率が6～7割に達する市町村がみられる一方で、乙訓地域や京都市の様に3割前後の市町もみられる。

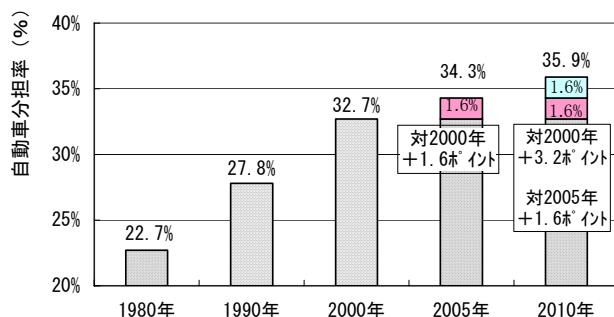
表 京都都市圏の自動車分担率

都市名	自動車分担率
パリ（仏）	66%
ストラスブール（仏）	58%
宇都宮	58%
グルノーブル（仏）	54%
札幌	50%
ロンドン（英）	48%
仙台	46%
フライブルク（独）	35%
京都都市圏	33%
東京	31%

市区町村名	自動車分担率	自動車トリップ数
丹波町	70.9%	23,500
京北町	70.6%	19,300
南山城村	66.9%	5,400
日吉町	65.7%	15,200
宇治田原町	61.8%	22,900
和束町	61.6%	11,200
笠置町	57.8%	2,600
八木町	57.5%	23,700
園部町	57.0%	46,900
久御山町	55.5%	73,400
亀岡市	55.1%	214,900
井手町	54.6%	17,500
山城町	53.2%	14,800
加茂町	52.9%	25,500
精華町	48.7%	49,300
木津町	45.2%	59,000
京田辺市	42.3%	118,900
八幡市	41.0%	118,400
宇治市	37.5%	303,300
城陽市	34.9%	114,400
大山崎町	34.3%	21,800
向日市	33.7%	72,100
京都都市圏全体	32.7%	3,658,400
長岡京市	31.5%	112,200
京都市	28.2%	2,172,200

出典：交通まちづくりの時代（市川嘉一著、日本経済新聞社）
：第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査（平成12年）

- 京阪神都市圏パーソントリップ調査による自動車分担率を採用するのは、近年の傾向として自由目的の自家用車の増大が最も大きいため、これを代表するものとして採用する。
- 同調査では2010年の趨勢的な自動車分担率の予測値は35.9%であり、2000年の32.7%から3.2ポイントの増加が見込まれている。そこで、現況値（2005年時点）は中間年と言うことで2000年から1.6%増加した値を採用する。

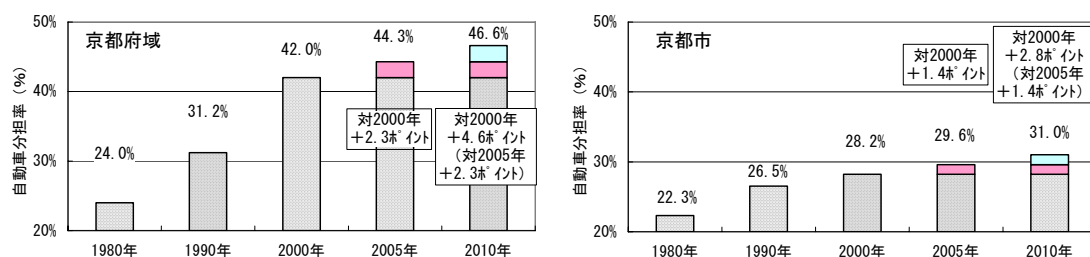


資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査（平成12年）

図 京都都市圏の自動車分担率の推移

(2) 目標達成の実現性検討

- 京都都市圏の内、京都市と市域外に分けて自動車分担率の推移をみると、市域外では2010年には46.6%（2005年から2.3ポイント増）、京都市では同31.0%（1.4ポイント増）と推計されており、市域外において分担率をより削減する必要がある。



資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査（平成12年）

図 京都市域外と京都市の自動車分担率の推移

- 京都市域外での目標値の実現性を検討するため、各地域毎に抽出した各施策の対象となる自動車トリップを抽出し、その約1割が公共交通／徒歩二輪に転換したと仮定すると、京都市域外で約2.8ポイント程度の自動車分担率低減効果が期待され、目標となる2010年の自動車分担率が現在と同じ水準にすることができる。
- なお、過年度のMM社会実験結果からは、参加者の自動車利用が約15%程度の低減効果があり、参加率を上げれば総トリップの1割削減も期待できる。各種文献によるとMM実施効果が維持すると指摘されている。

地域	施策	施策効果	対象地域	対象交通	対象となる自動車トリップ数 (京都市域外の全トリップ(手段計)に占める割合)	
南丹地域	J R山陰本線沿線の居住者へのMM	・居住者の対象地域での自動車利用をバス・二輪・徒歩利用に転換	・全域	・全ての自動車利用	318,400	(8.8%)
	J R山陰本線沿線の大規模事業所へのMM	・市外・町外からの自動車利用による出勤を鉄道利用に転換 ・市内々・町内々の自動車利用による出勤をバス・二輪・徒歩利用に転換	・全域	・出勤目的の自動車利用	10,300	(0.3%)
乙訓地域	自由目的での自動車利用へのMM(お出かけマップづくり)	・居住者の対象地域での自由目的での自動車利用をバス・二輪・徒歩利用に転換	・長岡京市、向日市	・自由目的の自動車利用	52,500	(1.4%)
	久世・久我地域の自動車通勤への対応	・伏見区・南区外からの自動車利用による出勤を鉄道利用に転換 ・伏見区・南区内からの自動車利用による出勤をバス・二輪・徒歩利用に転換	・南区久世、伏見区久我	・出勤目的の自動車利用	(14,600)	((0.4%))
山城北地域	鉄道沿線でのMM	・居住者の対象地域での自動車利用を鉄道・バス利用に転換	・宇治市、城陽市、京田辺市、井手町、宇治田原町	・自由目的を除く「出勤・登校・業務・帰宅」目的の自動車利用	363,300	(10.0%)
	自由目的での自動車利用へのMM(お出かけマップづくり)	・居住者の対象地域での自由目的での自動車利用をバス・二輪・徒歩利用に転換	・宇治市、城陽市、京田辺市、井手町、宇治田原町、八幡市、久御山町	・自由目的の自動車利用	212,100	(5.9%)
	大規模事業所への公共交通手段の確保	・宇治市、久御山町、宇治田原町外からの自動車利用による出勤を鉄道利用に転換	・宇治市、久御山町、宇治田原町	・出勤目的の自動車利用	39,200	(1.1%)
山城南地域	自由目的での自動車利用へのMM(お出かけマップづくり)	・居住者の対象地域での自由目的での自動車利用をバス・二輪・徒歩利用に転換	・精華町、木津町	・自由目的の自動車利用	37,800	(1.0%)
合 計					1,033,600	(28.5%)

表 試算の対象とした施策

資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査（平成12年）

付 京都都市圏の手段分担率の現況値について

- 2000年に実施したパーソントリップ調査では、予測年次を2010年として将来交通量の予測を行っている。京都都市圏全体では自動車分担率が35.9%（2000年実績値の3.2ポイント増）、京都市域外では同46.6%（同4.6ポイント増）、京都市では同31.0%（同2.8ポイント増）。
- 公表されている自動車交通量に関する外生データのうち、「旅客地域流動調査（国土交通省）」によると、2000年以降の京都府内の自動車交通量が微増の傾向にあることが確認できる。このことから2000年から2010年にかけての京都都市圏での自動車交通量は毎年一定の割合で増加すること、同様に自動車分担率も毎年一定の割合で増加すると判断し、2005年の自動車分担率として2000年から2010年の増加ポイントの中間値を設定した。

表 京都府内の自家用車による輸送人員量の変化

	輸送人員量（万人/年）
2000年（平成12年）	88,660
2003年（平成15年）	89,530
伸び	1.01

資料：旅客地域流動調査

注）データは平成17年6月公表の最新値