

BICYCLE CITY KYOTO!

京都市を「自転車優先のまち」に
作り変えていく
～一大事業の始まり～

2017 CHALLENGE OPEN GOVERNANCE MAR 4, TOKYO

O U T L I N E

- 01 提案の目的と計画推進のための方針
 - ・計画の全体像
- 02 京都市の現状
- 03 ヨーロッパに学ぶ
- 04 自転車のための町並みの改善と専用マップ
- 05 安全で利便性の高いシェアサイクルと
サイクルステーションの設置
- 06 見やすい標識と交通安全意識の向上
- 07 経済効果と環境への配慮
- 08 実施へのロードマップ
- 09 今後の進展とまとめ



01 目的と計画推進のための方針

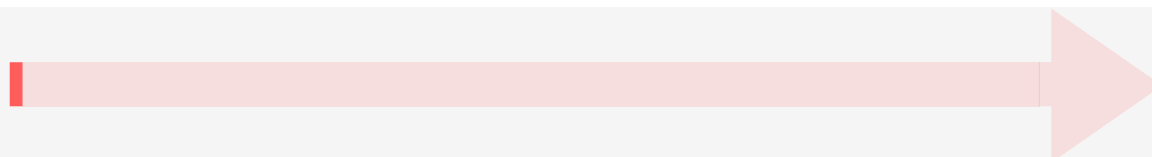


京都市を「安全」で「やさしい」まちに！



行政（京都市）との協調と
2回のバトンタッチ！

チーム



アイデア → サンプル → 実現可能性検証 → 経済効果 → 実施提案 → 予算化 → 実施
| ——— [濃密な連携] ——— |

京都市（データ提供）





世界に学ぶ



安全で利便性の高い
シェアサイクルと
サイクルステーション

BICYCLE CITY KYOTO!

経済効果と
環境への配慮

見やすい道標と
交通安全意識の向上



自転車のための
町並みの改善と専用マップ



BICYCLE CITY KYOTO!

0 2

京都市の現状



京都市の現状

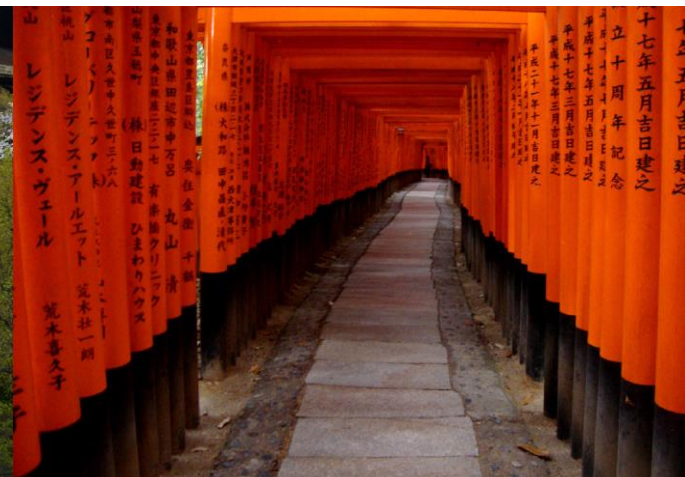
世界的観光都市

宿泊者数 1,415 万人（2016 年）

海外からの観光客数は過去最高を記録

京都市内の交通機関の混雑化

⇒ 自転車を活かした「**自転車優先のまち**」



03

ヨーロッパに学ぶ



ヨーロッパに学ぶ

フランス —FRANCE—

公共レンタルサイクル
VÉLIB(ヴェリブ)

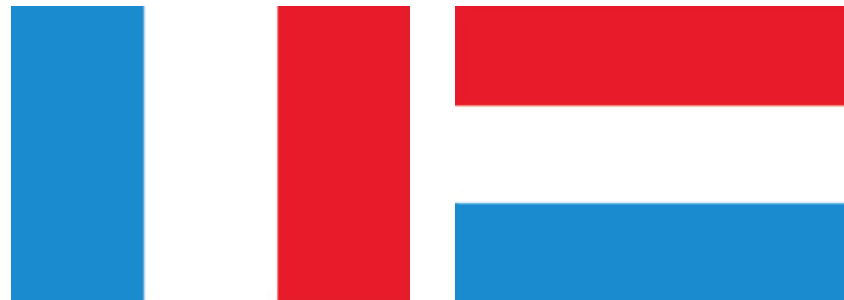
年中無休、**24**時間営業
返却スポット**1,700**か所以上、
23,000台の自転車を保有



オランダ —NETHERLANDS—

歩道確保のための道路区分
(レッドカーペット政策)

どこに駐輪してもよい
(ハチミツ政策)



04

自転車のための
町並みの改善と
専用マップ



自転車のための町並みの改善

全4回にわたる、実地調査

豊国神社周辺エリア（東山区）**〔40万平方メートル〕**を
対象に、**町並み改善の提案**と**専用マップの作製**



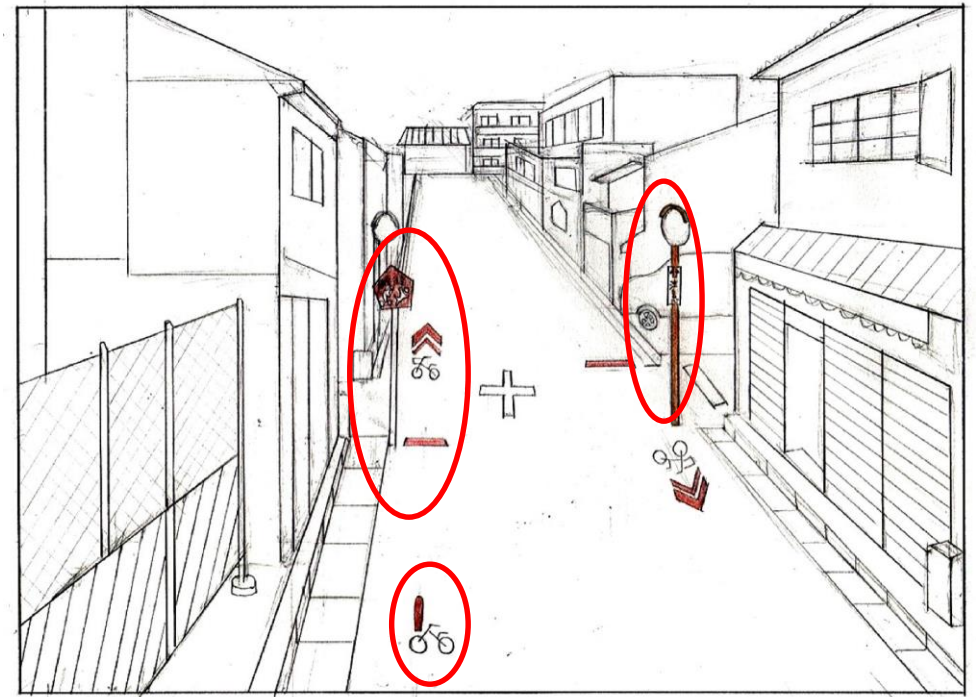
自転車のための町並みの改善

カーブミラーの設置 自転車専用標識・標示 電柱の埋設化

改善前の状況 と 改善後のイメージ



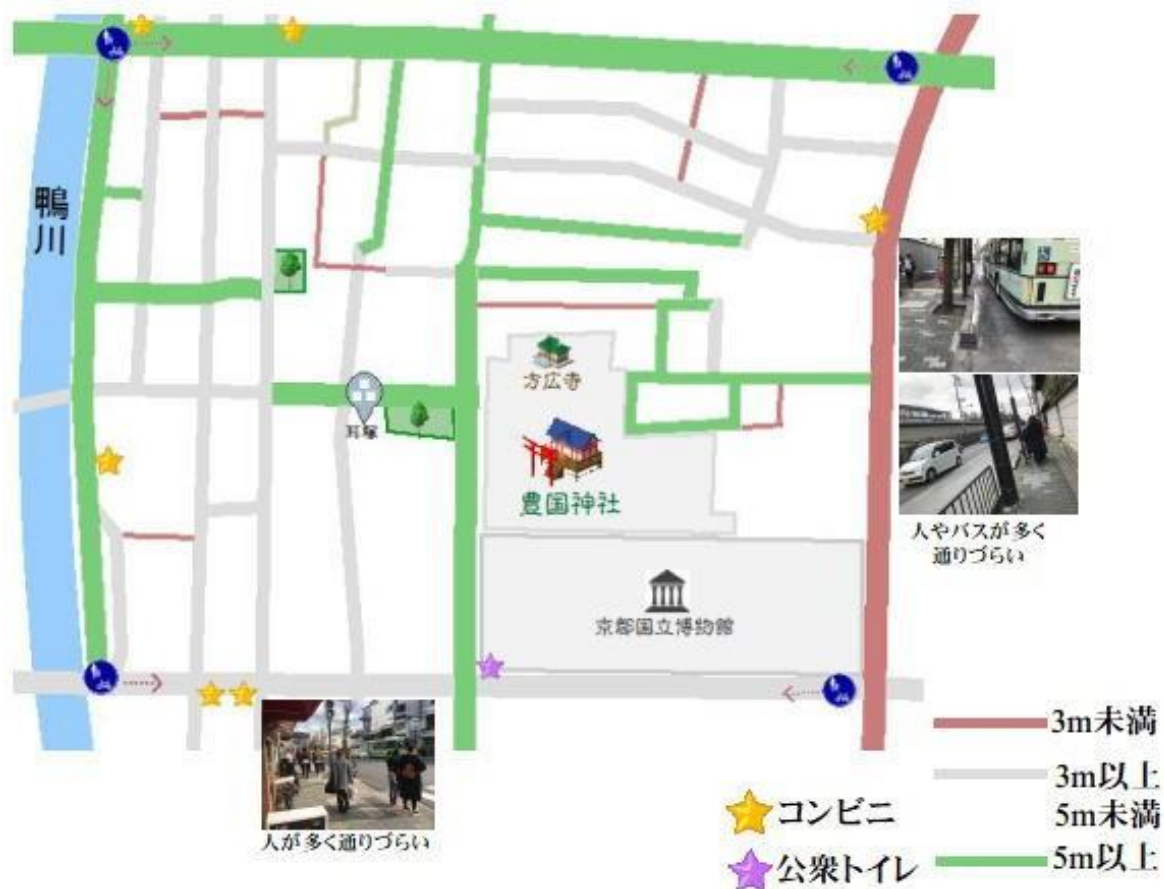
BEFORE



AFTER

自転車のための専用マップ

道幅によって色分けされた地図



- ・ コンビニ、公衆トイレ、駐輪場、観光情報センターなどの位置を表示
- ・ 自転車走行時の道幅を色分けすることで視覚的にわかりやすい

05

安全で利便性の高い シェアサイクルと サイクルステーション の設置



安全で利便性の高いシェアサイクル

ウィンカー



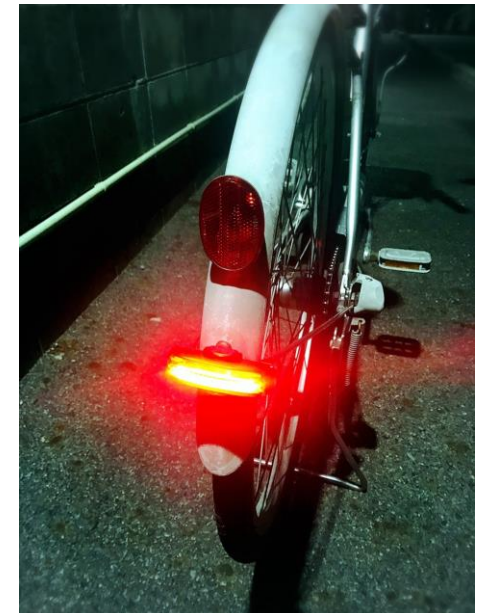
ミラー

補助ライト・ ホイールライト



ブレーキランプ

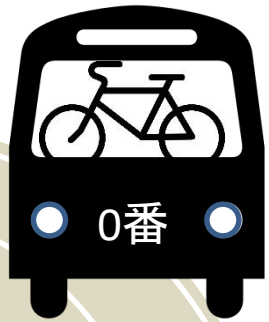
スマホホルダー



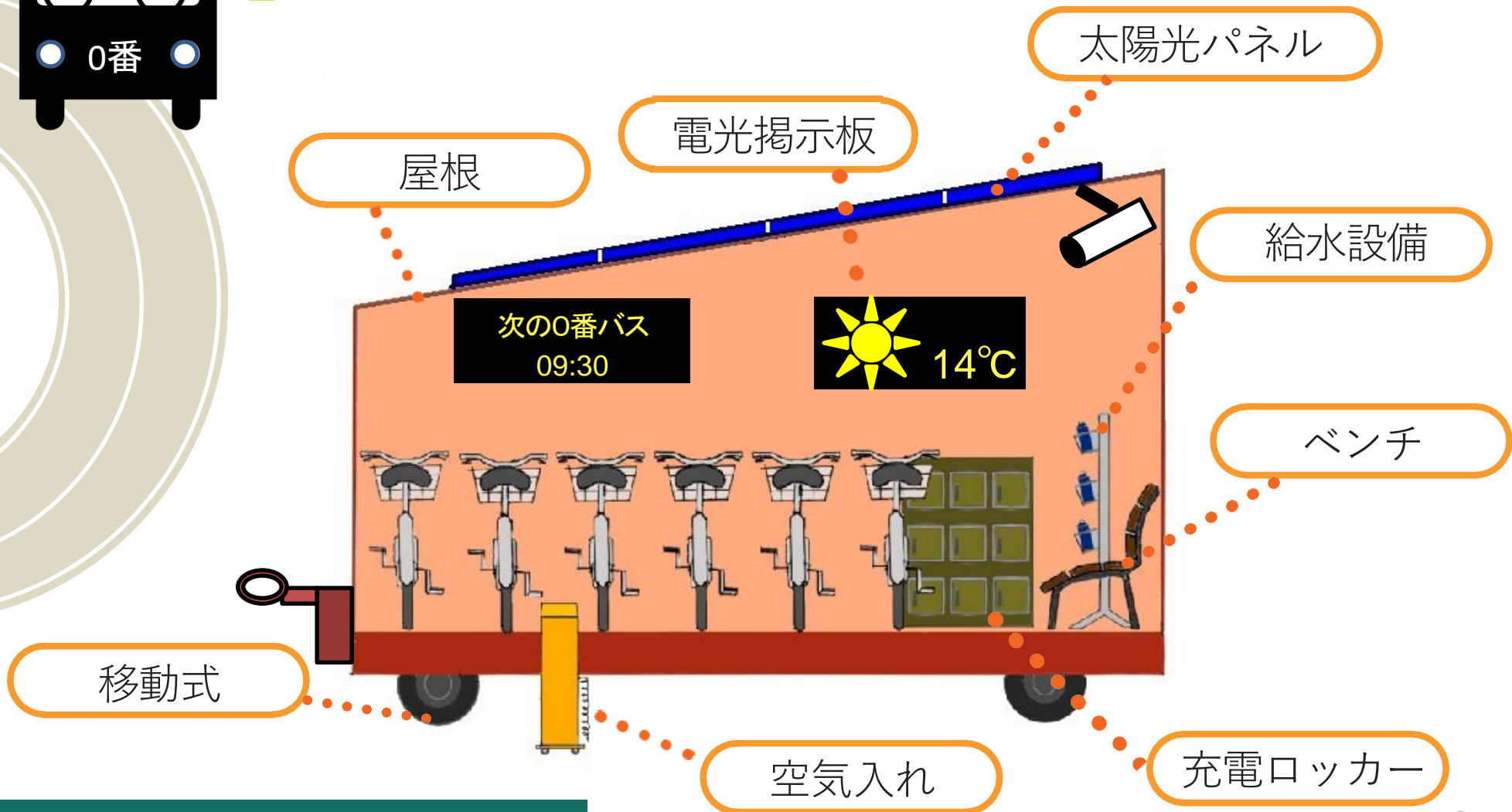
安全で利便性の高いシェアサイクル



安心して利用できるサイクルステーション



ステーションに必要な設備



06

見やすい標識と
交通安全意識の向上



見やすい標識と交通安全意識の向上

道路上の標識の明確化 自転車専用の標識

五角形 + ベンガラ色

◎駐輪場



◎自転車専用通行帯



◎走行注意



見やすい標識と交通安全意識の向上

交通安全啓発活動

ポスター・パンフレットの作製

学校などの公共施設、免許センター、警察署での配布

市バス、京福電鉄などの
公共交通機関へのラッピング

取り締まりの強化

交通ルール順守の徹底

07

経済効果と 環境への配慮





經濟效果分析



BY CYCLE CITY KYOTO!



仮定

シェアサイクルにより

製造業3.75億円 建設業1億円の需要増加

手法：産業連関分析法による

第一次波及効果 ⇒ 生産誘発額 **約1.6億円**

第二次波及効果 ⇒ 第一次波及効果による誘発雇用者所得額 約0.5億

⇒ 誘発雇用者所得額が実際消費に回る額 約0.29億

⇒ 生産誘発額 **約0.2億**

波及効果合計 ⇒ **約1.8億円**



環境への配慮

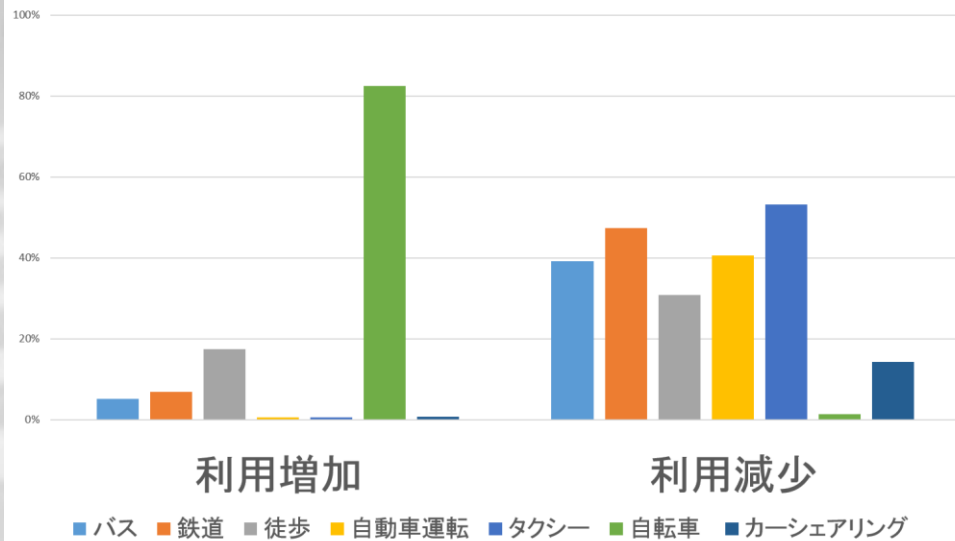


BYCYCLE CITY KYOTO!

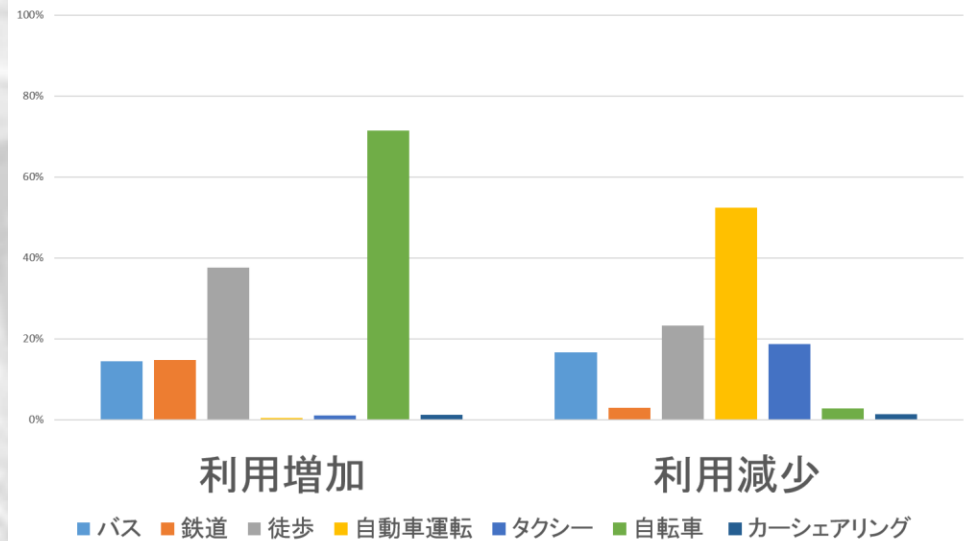


自転車シェアリング導入前後の 交通手段利用の変化

ワシントンD.C.



ミネアポリス



約42%の人が自動車利用が減少したと回答

環境への貢献と経済効果

現状：約 465 万人の観光客が自家用車またはレンタカーを使用

⇒ワシントン+ミネアポリスのように42%の人が自動車利用を減少させると？

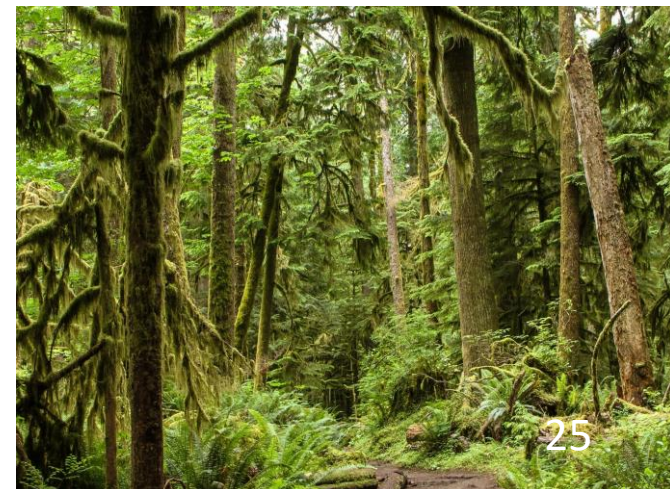
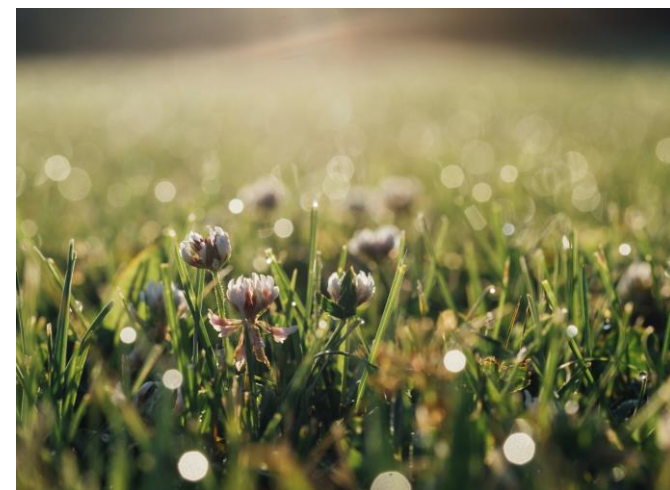
⇒**195万人の自動車利用減少**

ガソリンのCO2排出量は約1.65kg(/1人1日)

⇒195万人×1.65kg=**年間約321万kg(=3,210トン)のCO2削減**

排出量取引:CO2 1トン約840円で取引

⇒3,210トン×840円≒**270万円の経済効果**



08 実施へのロードマップ

	2017			2018												
	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
自転車のための街並みの改善と自転車専用マップの作成	限定地区における実地調査・改善ポイントの整理															
	専用マップの作成															
						京都市関係部局への提案										
								調査範囲の拡大・予算化・実施計画								
安全で利便性の高いシェアサイクルの提供とサイクルステーションの設置	自転車への安全装備の実装															
	サイクルステーションのデザイン															
							京都市内のレンタサイクル店へ装備取り付け依頼									
						京都市関係部局への提案										
							調査範囲の拡大・予算化・実施計画									
交通安全意識向上運動と自転車専用標識	自転車標識やポスターをデザイン															
							自転車専用標識の設置									
								自転車専用標識の設置								
								標識やポスター以外の自転車安全向上運動								

09 今後の進展とまとめ

- ・京都市を安全で「やさしい」まちに！
- ・徹底した実地調査とサンプル作り
- ・行政との2回のバトンタッチで実現へ
- ・そして、日本全国への広がり

チームBICYCLE CITY KYOTO！

石井亮／岡本菜那／川崎駿／塚本美月／前田光毅／山田海斗

（龍谷大学 経済学部、西本ゼミナール 2、3年生）

出典

- ・大森宣暁(2015)「自転車シェアリングの導入は公共交通利用者を減少させる？」運輸政策研究機構『運輸政策研究』Vol.18 No.2 pp.22-23
- ・京都市「京都市自転車走行環境整備ガイドライン」平成28年10月
- ・京都市産業観光局「京都観光総合調査」平成28年(2016年)1月~12月
- ・京都無料写真素材集「京都フリー写真素材無料素材」
＜<http://photo53.com/>> (最終閲覧日:2018年2月20日)
- ・フランス観光開発機構「パリのレンタルサイクル、ヴェリブ Velib'」
＜<http://jp.france.fr/ja/information/24124>> (最終閲覧日:2018年2月17日)
- ・Investing.com「排出権先物 過去の価格推移」
＜<https://jp.investing.com/commodities/carbon-emissions-historical-data>>
(最終閲覧日:2018年2月21日)

京都市総合企画局情報化推進室

統計解析担当 井上景介様からのコメント

付録



ブレーキランプと
ウィンカーの様子

(安全で利便性の
高いシェアサイクル)