

図7 商業施設が郊外の幹線道路沿いへ立地

※大型小売店「(東洋経済・全国大型小売店総覧)」
 「京都府(大規模小売店舗立地法の届出状況・H16/11/15現在)」
 「京都市(商業集積情報 大型店 H16/11/30現在)」
 より第1種大型小売店(旧大店法)

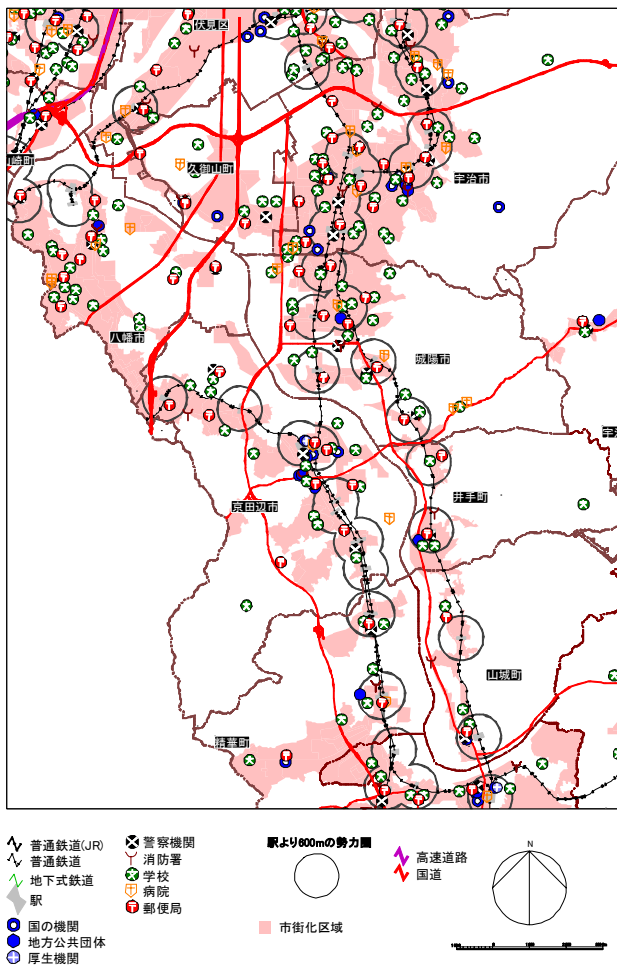


図8 公共施設が市街地の縁辺部に立地

※京都府企画総務課作成データ

京都都市圏での人の動きの特徴

図9 トリップ手段構成の推移

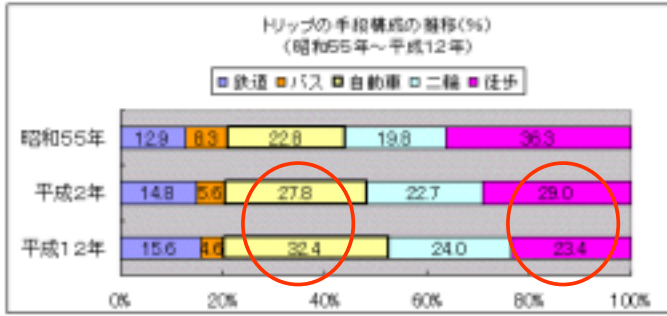


図10 自動車利用トリップの目的別構成の推移

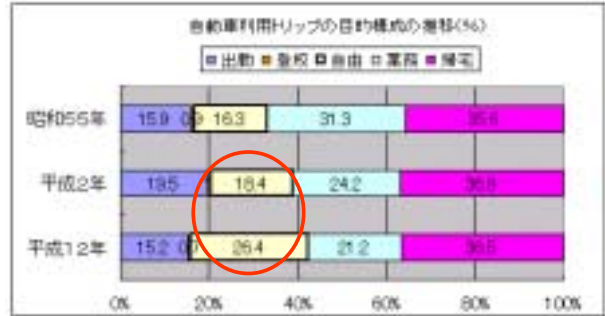


図11 女性の自由トリップにおける手段構成の推移



※図9～図11 第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査から作成

表6 スウェーデンとアメリカの自動車で行こうと思う距離の違い（往復）

スウェーデン (サンプル数60)		アメリカ (サンプル数51) (1mile=1.6km)	
距離 (km)	自動車を選んだ人と確率	距離 (mile)	自動車を選んだ人と確率
0.8	0 (0%)	0.6	0 (0%)
1.4	0 (0%)	1.0	8 (15.7%)
2.0	7 (11.7%)	<u>1.4</u>	<u>19 (37.2%)</u>
2.6	15 (25.0%)	1.8	27 (52.9%)
<u>3.2</u>	<u>21 (35.0%)</u>	2.2	41 (80.4%)
3.8	40 (66.7%)	2.6	45 (88.2%)
4.4	53 (88.3%)	3.0	50 (98.0%)
5.0	57 (95.0%)	3.4	51 (100%)
5.6	60 (100%)	3.8	51 (100%)

※「Distance Thresholds for Driving in Sweden and The USA」Tommy Garinga nd0 leB oel 999

図12 高齢者の発生集中量の推移

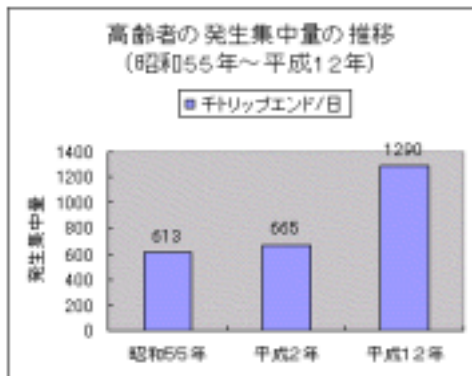
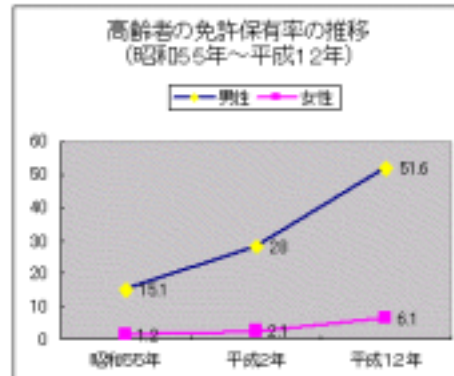


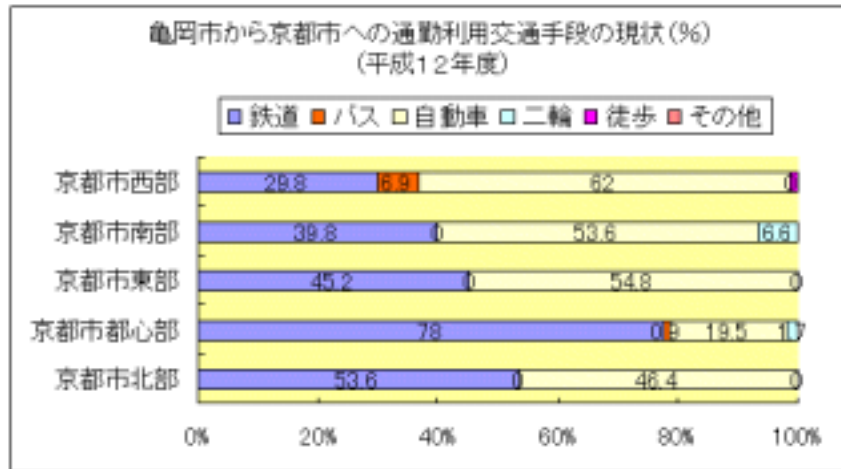
図13 高齢者の免許保有率の推移



※図12～図13 第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査から作成

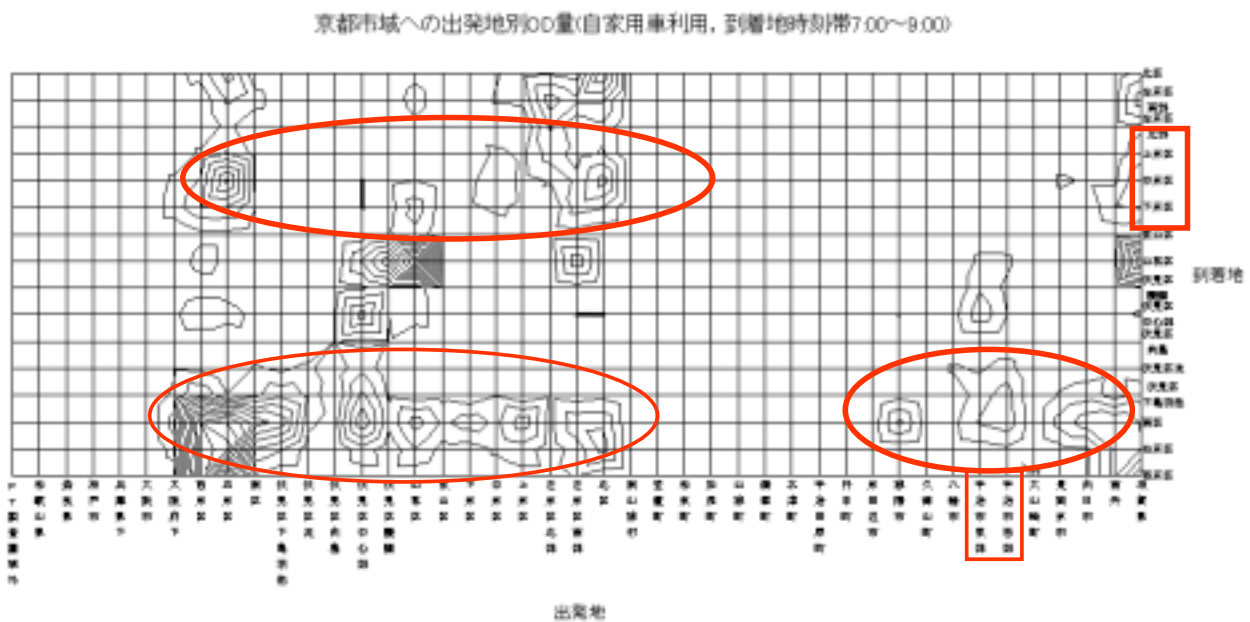
目的地による移動手段の違い

図14 亀岡市から京都市への通勤利用交通手段の現状



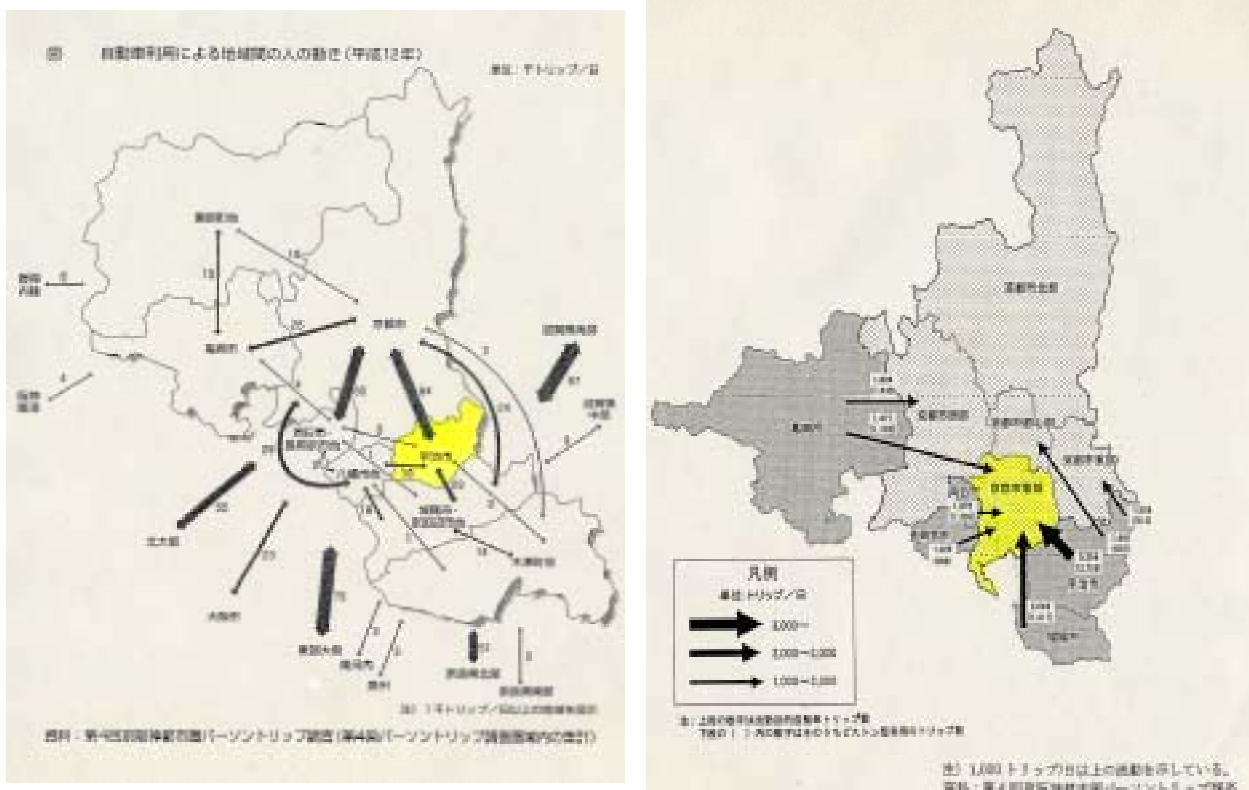
※第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査から作成

図15 京都市域への出勤地別OD量



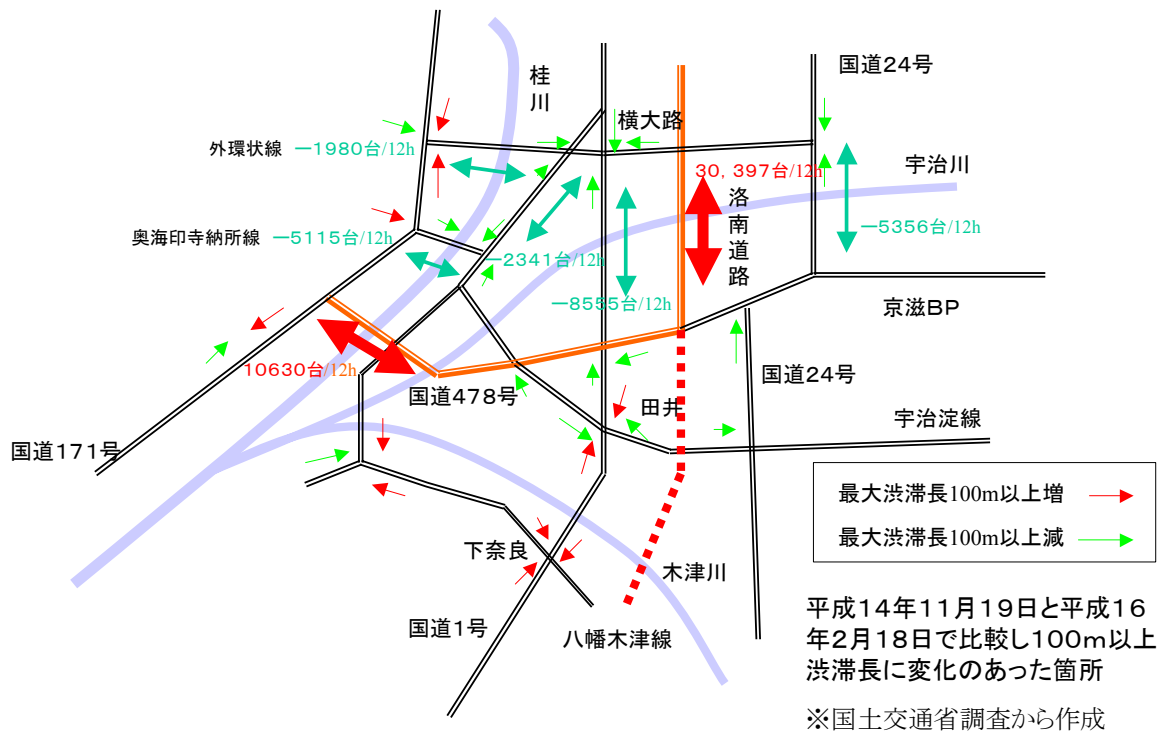
※第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査から作成

図16 自動車利用による地域間の人の動き



※第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査報告「京都府の人の動き」から引用

図17 京都府南部地域の渋滞の状況
(第二京阪道路・京都第二外環状道路開通後の状況)

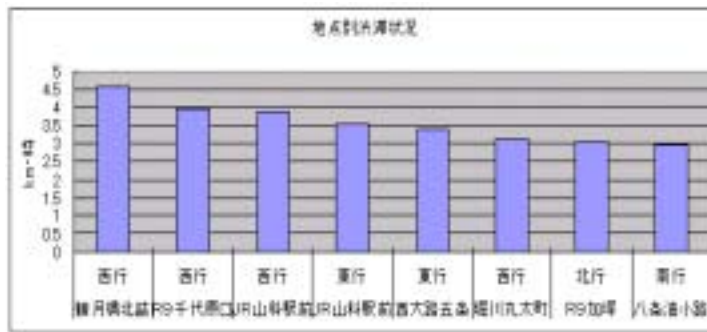


渋滞の状況

図18 国道1号における渋滞状況の変化



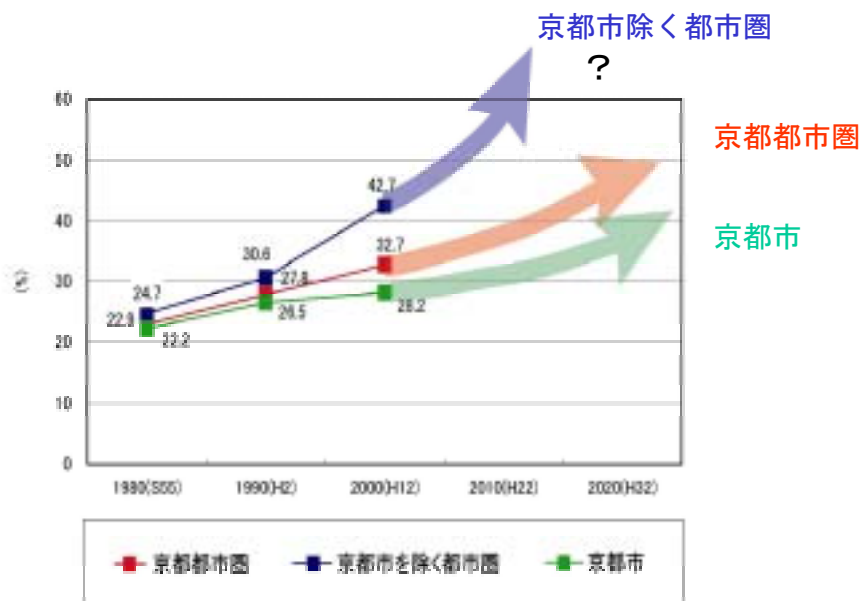
図19 主な渋滞箇所の現況(平成16年4月)



※図18～図19 京都府警察本部資料から作成

伸びる自動車分担率

図20 京都都市圏における自動車分担率の推移



公共交通の現状

図21 JR線乗車人員の推移

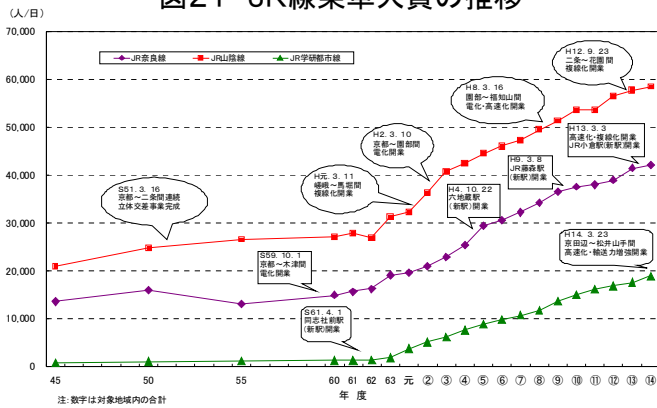


図22 府内のバス利用者数

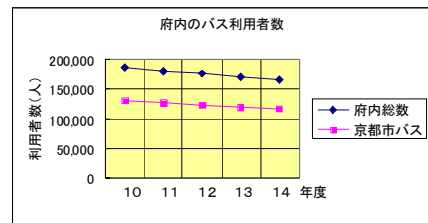
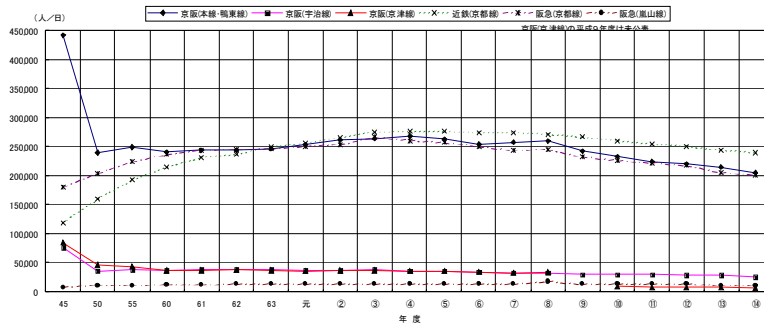


図23 大手民鉄(京都府域1日平均)乗車人員の推移



※図21～図23 京都府統計データから作成

表7 主要区間の混雑率・集中度(2001年度)

会社名	路線名	区間	最混雑1時間				終日混雑率
			輸送力	通過人員	混雑率	集中度	
京都市地下鉄	烏丸線	京都～五条	13,376	18,487	138	25	54
京都市地下鉄	東西線	御陵～蹴上	9,516	10,710	113	27	35
近畿日本鉄道	京都線	向島～桃山御陵前	15,568	21,880	141	28	47

※平成15年版都市交通年報より

表8 公共交通利用時の問題点

料金	44.3%
乗換のスムーズさ	38.9%
運行本数の頻度	37.2%
混雑	28.2%
路線バスの定時性	25.8%
運行情報が少ない	13.1%
終電の時間	11.4%

※「京都府南部地域における世帯のクルマ利用に関するアンケート調査」2004年11月調査