移動支援（マルチモーダルサービス）への対応検討ＷＧ
活動報告書

- 活動報告書　本文
- 別紙１「マルチモーダルのユースケース」
- 別紙２「必要な交通結節点情報」
- 別紙３「海外マルチモーダルサービスの動向」
- 別紙４「協調領域と競争領域」
- 事例１、事例２

２０１１年３月

ITS Japan
次世代デジタル道路情報委員会
移動支援（マルチモーダルサービス）への対応検討ＷＧ

ITS Japan
次世代デジタル道路情報委員会
WG2　[移動支援（マルチモーダルサービス）への対応検討]
活動報告書

Ver1.2　2011/1/20

目次

1. WG2 概要 3
1.1. 目的 3
1.2. 活動内容 3
1.3. 検討事項 3
2. マルチモーダルサービスの検討 4
2.1. 定義 4
2.2. ユースケース 5
2.3. 必要な情報 6
2.4. 情報提供者、流通手段および提供形態 7
2.5. 協調領域と競争領域およびビジネスモデル 7
2.6. 効果 .....
2.7. 海外のマルチモーダルサービスに関する動向 9
3. 考察 10
4. 今後検討すべき事項 11
5 総括 11

1. WG2 概要

WG2 では 2010 年 6 月から 2011 年 2 月までの 8 か月間、計 8 回の検討会を実施し、以下の目的、活動内容、検討事項に従い、移動支援（以降、マルチモーダルサービス）への対応検討を行った。

1.1. 目的

1) マルチモーダルサービスを実施するにあたっての交通結節点における道路情報（以降、交通結節点情報）の役割の検証
2) 地方公共団体、交通事業者などからの情報提供を受けやすい交通結節点情報の流通モデルの検討

1.2. 活動内容

1) 自動車→交通機関→自動車の移動を、効率的でストレスなく行うために必要となる交通結節点情報の整理と流通シナリオの検討
2) 必要な交通結節点情報の整理、および海外の動向調査

1.3. 検討事項

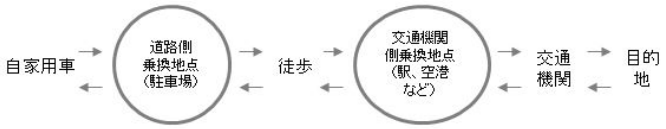
1) マルチモーダルの定義
2) マルチモーダルのサービスイメージ（ユースケースの洗い出し）
3) マルチモーダルサービス実現による効果
4) 必要な交通結節点情報の整理
5) 情報提供者、流通方法
6) 協調・競争領域および関係各所の利害関係
7) 欧米のマルチモーダルサービスの動向

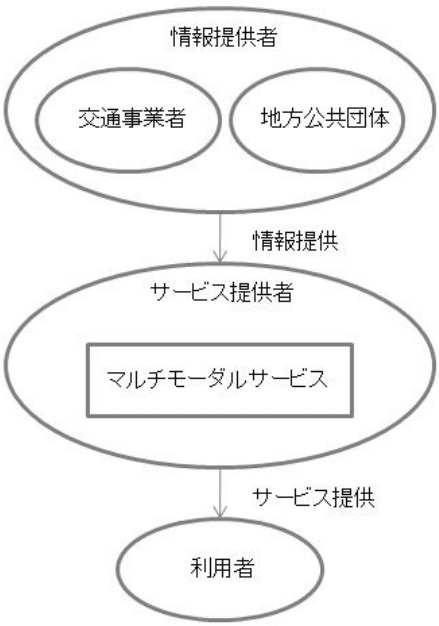
2. マルチモーダルサービスの検討

検討した内容は以下の通り。

2.1. 定義

まず、本検討における各名称の定義は以下の通りとした。

<table>
<tr><th>No</th><th>項目</th><th colspan="2">内容</th></tr>
<tr><td>1</td><td>マルチモーダル</td><td colspan="2">自動車からその他交通機関に乗換して移動すること</td></tr>
<tr><td rowspan="6">2</td><td rowspan="6">交通機関</td><td>バス</td><td>路線バス、高速バス、シャトルバスなど</td></tr>
<tr><td>鉄道</td><td>電車、地下鉄、モノレール、路面電車、
ロープウェー、ケーブルカー</td></tr>
<tr><td>航空機</td><td>定期便</td></tr>
<tr><td>船</td><td>客船、カーフェリー</td></tr>
<tr><td>自転車</td><td>レンタサイクルなど</td></tr>
<tr><td>自動車</td><td>自家用車、レンタカー、カーシェア、
タクシー
※EV/PHV 含む</td></tr>
<tr><td>3</td><td>交通結節点</td><td colspan="2">乗換を行う地点で道路上または道路近傍地点の道路側の乗換地点と他の交通機関に搭乗するための乗換地点</td></tr>
<tr><td rowspan="2">4</td><td rowspan="2">マルチモーダルサービスにおける乗換</td><td colspan="2">乗換とは、移動において交通機関を複数使用する場合の交通機関の変化とする</td></tr>
<tr><td colspan="2">乗換においては道路側乗換地点と他の交通機関側乗換地点の間を歩行移動することを前提とする
◆乗換モデル
 
</td></tr>
<tr><td>5</td><td>交通事業者</td><td colspan="2">バス事業者、鉄道事業者など</td></tr>
<tr><td>6</td><td>情報提供者</td><td colspan="2">交通結節点に関する情報を提供する事業者</td></tr>
<tr><td>7</td><td>サービス提供者</td><td colspan="2">情報提供者から情報を受け、利用者にサービス提供する事業者</td></tr>
</table>

8	マルチモーダルサービスにおける関係者とその関係	マルチモーダルサービスにおける関係者とその位置付けは以下の通りと想定する 

2.2. ユースケース

サービス検討にあたっては、まず想定されるマルチモーダルのユースケースの洗い出しを行い、その結果からマルチモーダルサービスの概要を捉えることとした。

検討の結果、ユースケースは別紙 1「マルチモーダルのユースケース」に記したとおりのパターンが抽出された。これを分類し、以下 4 点に集約した。

No	ユースケースパターン	利用背景	乗換例	利用者の利点	交通機関・行政の利点
1	車両規制を考慮した移動 （都市部、郊外）	旅行	自動車→バス	適切な乗換情報の取得、費用削減	適切な情報伝達、渋滞緩和(CO2 削減）、環境保護、地域保全
2	突発的な事象を考慮した移動	日常生活	自動車→鉄道→バス	時間浪費の回避、適切な乗換情報の取得	行政サービスの効率化、費用削減（代替輸送など）

3	予想される混雑を考慮した移動	旅行	自動車→鉄道（→バス）	時間浪費の回避	渋滞緩和(CO2 削減）
4	費用、疲労、利便性を考慮した複数交通機関での移動	旅行/仕事/日常生活	自動車→バス→航空機→レンタカー	適切な乗換情報の取得	渋滞緩和(CO2 削減）

ユースケースパターン No1 に関しては事例 1「奥入瀬渓流エコロードフェスタにおけるマイカー交通規制」、ユースケースパターン No3 に関しては事例 2「京都市『秋の観光シーズンにおけるパークアンドライドの拡大実施』」参照。

2.3. 必要な情報

ユースケースから、マルチモーダルサービスを実施するにあたり、交通結節点における必要な情報項目は以下の通りと考えられる。基本的な情報としては、位置情報や営業時間、運行時間の情報が必須であり、その他の情報項目も付加して提供されることにより、より利便性の高いサービスが実現できると考えられる。

No	交通結節点	必要な情報項目
1	駐車場	位置情報,満空情報,料金,営業時間,駐車方式（機械・平地・自走など）,パークアンドライド優待
2	特設駐車場	位置情報,満空情報,料金,利用可能時間,利用可能期間
3	カーシェアリング駐車場	位置情報,利用状況,料金,予約状態,利用可能時間,会員/非会員
4	EV 充電スタンド	位置情報,満空情報,料金,営業時間,充電方式（急速、通常）,対応コネクタ（車種）
5	レンタカー営業所	位置情報,空車情報（車種別）,料金,営業時間,乗り捨て可否,連絡先
6	タクシー乗り場	位置情報,乗客待ちタクシー有無,待ち時間
7	タクシー営業所	位置情報,連絡先

8	バス乗り場	位置情報,運行情報,料金,時刻表,系統,運行経路(停車場所),停留所番号
9	特設バス乗り場	位置情報,運行情報,料金,時刻表,系統,運行経路
10	レンタサイクル営業所	位置情報,空車情報,料金,営業時間,乗り捨て可否
11	駐輪場(バイク/自転車)	位置情報,満空情報,料金,営業時間,駐輪方式（ラック・チェーン・2 階建など）
12	駅	位置情報,運行情報,料金,時刻表,系統,運行経路(停車場所),構内図
13	空港	位置情報,運行情報,料金,時刻表,-,構内図,チェックインカウンタ
14	船乗り場	位置情報,運行情報,料金,時刻表,-,構内図
15	フェリーターミナル	位置情報,満空情報,料金,時刻表,-,運行情報,航送車待機所

必要となる交通結節点情報および付随する情報項目については別紙 2「必要な交通結節点情報」にまとめた。

2.4. 情報提供者、流通手段および提供形態

また、同様に別紙 2「必要な交通結節点情報」に記載したとおり、情報提供者は地方公共団体や各交通事業者が考えられる。流通手段や提供形態に関しては、情報が遅滞なく、スムーズに流通することに主眼をおき、XML などの汎用性の高い情報形態をもって、インターネットでアクセス可能な状態におかれることが望まれる。

2.5. 協調領域と競争領域およびビジネスモデル

協調領域と競争領域を考えるにあたっては、情報提供とサービス提供の 2 つの面でこれを検討した。前者については既に現状においても情報を取りまとめ、それを販売・提供している事業者もあるが、単純な情報提供に関しては協調領域とし、それ以外の収集から取りまとめ、加工およびその加工した情報を提供することは競争領域とした。

また、後者についても同じように情報の取得とその公開については協調領域とし、取得した情報を加工し提供する点は競争領域と整理した。図化したものは別紙 4「協調領域と競争領域」に記載する。

前項でも述べた通り、これまで滞留していた情報を流通させることにより、その流通のためのシステム開発や運用、またそれらの情報を加工、二次提供する活動の中で新しいビジネスが発生しうると考える。

2.6. 効果

マルチモーダルサービスが実現することによる効果としては、以下のようなことが期待される。

1) 移動の効率化

交通渋滞の発生は、自動車での移動の効率を低下させる。そこで、自動車での移動を公共交通機関と連携させることで、移動の効率化を図る。移動する人が移動手段を自動車から公共交通機関へシフトすることにより、自動車による交通渋滞が減少され、交通網トータルとしての移動の効率化が行われる。また、気象状況も移動の効率を大きく左右するために、移動の効率化を行ううえでは、気象状況の予測、判定も重要となる。

2) メンテナンスコストの低減

自動車から公共交通機関へのシフトが進むことにより、道路に対する負荷が低減する。道路への負荷が低減することにより、これまでかかっていた補修費用などのメンテナンスコストを低減する事ができ、その結果、低減した費用を別の目的に投資する事が可能となる。

3) 環境への配慮

移動手段により CO2 排出量は大きく異なる。自動車による CO2 排出量は最も大きく、自動車から公共交通機関へ移動手段を変更させることにより、移動に関わるトータルの CO2 排出量の抑制が可能となる。また、電気自動車の普及は、自動車による移動に関わる CO2 排出量を大きく抑制することが可能と考えられるが、同時に充電インフラの整備が必要となる。そのために、新しい移動手段を含めた、交通システムとしてのトータルな環境への影響を考慮したマルチモーダルサービスが必要となる。

4) 交通弱者への対応

高齢化により、交通弱者（交通手段の選択肢が少ない人、バリアフリーが必要な人など）が増加する。都市においては、公共交通機関の整備とそのバリアフリー化により、高齢者でも移動環境は維持される。しかし、地方においては、公共交通機関の整備は脆弱であり、高齢者の主要な移動手段である路線バスも経営が厳しく、多くのバス路線が廃止され減少している。地方公共団体は、交通弱者の移動を支援するコミュニティバスを自ら運行し、それをカバーしようとしているが、こちらも地方財政の逼迫から、路線の維持が厳しくなっている。マルチモーダルサービスは、これらの地域交通システムの見直しにも利用可能である。たとえば、オンデマンドバスはその一つの解決策でもあり、また、タクシーを乗り合いで利用する方法もある。そのデマンド端末として、携帯電話やインターネット接続 TV などは有効な手段となり得る。マルチモーダルサービスの考え方を地域交通に導入する事により、地域交通の効率化を図り、交通弱者の移動を支援することができる。

2.7. 海外のマルチモーダルサービスに関する動向

マルチモーダルサービスは欧米でも注目されており、その動向は非常に重要と考え、現状実施されている数点のプロジェクトを選定、調査した。調査結果は下記の通り。（詳細は別紙 3「海外マルチモーダルサービスの動向」参照）

No	プロジェクト名	地域	主体	検討内容	活動期間	予算
1	In-time	欧州	EU ICT	In-Time のサーバより各地域のリアルタイムな交通機関・交通情報を配信。	2009 年 4 月より 3 年間	458 万ユーロ
2	Viajeo	欧州	ERTICO	様々なサービスをサポートするためのデータ共有、交換、管理を促進するオープンプラットフォームを設計し、実証する。このプロジェクトでは、ローカルコンポーネントとオープンプラットフォームを統合し、アテネ、サンパウロ、北京、上海の 4 つの都市でアプリケーションを実証する。	2009 年 9 月より 3 年間	590 万ユーロ

3	EasyWay	欧州	EU	安全、利便、環境の３つをテーマに、かつ、目標設定を行い、EU 市民向けのモビリティサービスを開発。	2007-2009 2010-2011 2012-2013 3 期間構成	5 億ユーロ
4	STADIUM	欧州	EC DG	都市内の交通機関の改善･システム構築が目的。WC など世界的イベントにおける交通機関サービスの提供・改善・システム構築を検討。	2009 年 5 月より 4 年間	625 万ユーロ
5	Intelli-Drive	米国	US.DOT	安全性, 移動性, 環境に対するアプリケーションを検討。	2009 年 4 月より 5 年間	4900 万ドル (2010 年単年度予算)
6	PTTS	米国	ITS America	ITS America の中の Forum の一つ。Personal Mobility Forum の中の委員会。概要は、公共交通（鉄道、バス）を使った Passenger Transportation systems を検討している。	2009/1～	-

この結果から欧州の ERTICO や米国の DOT は、マルチモーダルサービス開発への投資に積極的であり、欧米ではマルチモーダルサービスへの対応は必要不可欠と位置付けられている。

3. 考察

1) 必要な交通結節点情報

マルチモーダルサービスを実現するためには、項番 2-3 および別紙 2 で整理したとおり、位置情報をはじめとした各種情報が必要である。

2) 流通モデル

また、効率的なマルチモーダルサービスを実現するために、必要な交通結節点情

報が誰でも扱えるよう汎用的な状態で公開されていることが重要であり、項番2-4で説明したように各地方公共団体や各事業者自らがXMLなどの汎用的な情報形態で、インターネット上に交通結節点情報を提供できる仕組みが必要である。

3) 海外の動向

項番2-7で整理したとおり、欧米のマルチモーダルサービスへの投資や活動は非常に盛んになってきているため、引き続き欧米の動向調査は必要である。

4. 今後検討すべき事項

今回の検討結果から、サービス実現に向けて今後検討すべき事項は以下の通りとした。

1) 交通結節点情報の標準フォーマットの策定
2) 交通結節点情報の公開方法の手順の策定
3) データの格納方法、格納場所の検討
4) マルチモーダルサービスを実現するためのカーナビ、携帯電話などとのインターフェースの策定

5 総括

現状は、マルチモーダルに関する交通施策の情報が、大部分の移動する人（利用者）へ伝わっていない状況といえる。

しかし、本ワーキングで検討した交通結節点に関する情報が広く流通され、携帯電話やカーナビなど移動端末向けのマルチモーダルサービスが実現されると、項番2-6で述べたように環境への効果や新しいビジネスの可能性が見込める。

今後、実現に向けては項番4の内容を検討する必要があるが、項番2-7の欧米の事例にあるように、実現に向けては産学官の連携が非常に重要な要素であるため、これまで以上に、密に相互連携していく必要があると考える。

以上

次世代デジタル道路情報委員会
ＷＧ２：移動支援（マルチモーダルサービス）への対応検討ＷＧ　メンバー

リーダー	加藤　学	株式会社ナビタイムジャパン
	福重　新一郎	インクリメントＰ株式会社
	岩堀　耕史	インクリメントＰ株式会社
	今井　龍一	国土技術政策総合研究所
	落合　修	国土技術政策総合研究所
	三森　照夫	株式会社昭文社
	古野　豊起	株式会社ゼンリン
	山田　英昭	株式会社ゼンリン
	菊池　新	株式会社ナビタイムジャパン
	菊池　啓介	株式会社ナビタイムジャパン
	川崎　健一	パイオニア株式会社
	小見川　清	パナソニック株式会社
	岩松　浩志	パナソニック株式会社
	中尾　剛章	パナソニックシステムネットワークス株式会社
	榎　雅寛	フォルクスワーゲンジャパン株式会社
	田村　よし子	フォルクスワーゲンジャパン株式会社
	高石　幸一	富士通株式会社
	浜田　隆彦	株式会社デンソー
	中條　覚	株式会社三菱総合研究所
	大月　誠	ＩＴＳ Ｊａｐａｎ
	小林　文夫	ＩＴＳ Ｊａｐａｎ
	東條　吉博	ＩＴＳ Ｊａｐａｎ

WG2　活動報告書

別紙　　1～4

別紙 1「マルチモーダルのユースケース」

別紙 2「必要な交通結節点情報」

別紙 3「海外マルチモーダルサービスの動向」

別紙 4「協調領域と競争領域」

【別紙1】マルチモーダルのユースケース

概要	背景	移動（出発/目的地、徒歩移動は省略）	交通結節点	効果	メリット（利用者）	メリット（行政）
上高地での観光	観光	車→バス	駐車場	車両規制を考慮した移動	時間浪費の回避	情報の最適発信、環境負荷低減
飛行機を使った遠出の旅行	旅行	車→バス→飛行機→レンタカー	駐車場、空港、営業所	費用、利便性を考慮した複数交通機関での移	時間浪費の回避	環境負荷低減
フェリーを使った遠出の旅行	旅行	車→フェリー→車	港	費用、利便性を考慮した複数交通機関での移	時間浪費の回避	環境負荷低減
目的地付近が車両規制あり	旅行	車→バス	駐車場	車両規制を考慮した移動	時間浪費の回避	
目的地付近の混雑、駐車場不足	旅行	車→電車	駐車場、駅	予想される混雑を考慮した移動	時間浪費の回避	
突発的な渋滞、通行止め	日常生活	車→電車→バス	駐車場、駅	突発的な事象を考慮した移動		
離島への旅行	旅行	車→フェリー→バス	駐車場、港	費用、利便性を考慮した複数交通機関での移動		
H22年度高知県GW渋滞対策	観光	車→バス	駐車場、バス停	車両規制を考慮した移動	時間浪費の回避	情報の最適発信、環境負荷低減
観光期パークアンドバスライド金沢	観光	車→バス→バス	駐車場、バス停	予想される混雑を考慮した移動	時間浪費の回避	渋滞軽減、環境負荷低減
エコでまわろう！京都観光	観光	車→電車（→バス）	駐車場、バス停	予想される混雑を考慮した移動	時間浪費の回避	渋滞軽減、環境負荷低減
東京近郊から郊外レジャー施設への移動	日常生活	車→バス→タクシー	駐車場、バス停、タクシー乗場	費用、利便性を考慮した複数交通機関での移動		
自宅(郊外)から都内へ買い物	日常生活	車→電車→タクシー→電車→車	駐車場、駅	費用、利便性を考慮した複数交通機関での移動		
温泉旅行	旅行	車→電車→レンタカー→電車→車	駐車場、駅、営業所	費用、利便性を考慮した複数交通機関での移動		
日常通勤時の一部不通	日常生活	車→電車	駐車場、駅	突発的な事象を考慮した移動		
旅行	旅行	電車→レンタカー	駅、営業所、駐車場	費用、利便性を考慮した複数交通機関での移動		
営業活動	仕事	電車→バス	駅、バス停	費用、利便性を考慮した複数交通機関での移動		
レールアンドレンタカー	旅行	車→電車→レンタカー	駐車場、駅、営業所	費用、利便性を考慮した複数交通機関での移動		
カーシェアリング・買い物	日常生活	カーシェア	営業所	費用、利便性を考慮した複数交通機関での移動		
EVレンタカー	日常生活	電車→レンタカー→EVスタンド	駅、営業所、EVスタンド	費用、利便性を考慮した複数交通機関での移動		
ハイキング・上高地	観光	車→バス	駐車場、バス停	車両規制を考慮した移動	時間浪費の回避	情報の最適発信、環境負荷低減
レンタサイクル	観光	車→電車→レンタサイクル	駐車場、駅、営業所	費用、利便性を考慮した複数交通機関での移動		
商用旅行	仕事	車→電車→バス→・・・	駐車場、バス停、駅、空港、営業所	費用、利便性を考慮した複数交通機関での移動		
遠方への旅行	旅行	車→電車→レンタカー	駐車場、駅、営業所	費用、利便性を考慮した複数交通機関での移動		

※　旅行(観光）　：　遠方への移動、史跡などの見学をさす
※　日常生活　　：　通勤や出張、通学、周辺地域への買い物などをさす

【別紙2】 必要な交通結節点情報

NO	接続する交通機関		交通結節点	想定される情報提供者	必要な情報項目						
					必須項目			任意項目			
1	自動車	自家用車	駐車場	駐車場事業者 地方公共団体 財団法人	位置情報	満空情報	営業時間	料金	駐車方式（機械・平地・自走など）	パークアンドライド優待	–
2		自家用車	特設駐車場	地方公共団体 イベント事業者	位置情報	満空情報	利用可能時間	料金	利用可能期間		
3		カーシェア車両	カーシェアリング駐車場	カーシェアリング事業者	位置情報	利用状況	予約状態	料金	利用可能時間	会員/非会員	
4		EV/pHV	EV充電スタンド	充電スタンド事業者 GSスタンド事業者 スタンド設置施設事業者 協議会(chademo等)	位置情報	満空情報	営業時間	料金	充電方式（急速、通常）	対応コネクタ（車種）	–
5		レンタカー	レンタカー営業所	レンタカー事業者	位置情報	空車情報（車種別）	営業時間	料金	乗り捨て可否	連絡先	–
6		タクシー	タクシー乗り場	タクシー事業者	位置情報	–	–	–	乗客待ちタクシー有無	待ち時間	–
7		タクシー	タクシー営業所	タクシー事業者	位置情報	–	–	–	–	連絡先	–
8	バス	バス・高速バス	バス乗り場	バス事業者	位置情報	運行情報	時刻表	料金	系統	運行経路（停車場所）	停留所NO
9		シャトルバス	特設バス乗り場	地方公共団体	位置情報	運行情報	時刻表	料金	系統	運行経路	ー
10		オンデマンドバス	任意のバス乗り場	バス事業者 地方公共団体	位置情報	運行情報	時刻表	料金	ー	運行経路	連絡先
11	自転車	レンタサイクル	レンタサイクル営業所	レンタサイクル事業者	位置情報	空車情報	営業時間	料金	乗り捨て可否	–	–
12		自転車	駐輪場	駐輪場事業者 地方公共団体	位置情報	満空情報	営業時間	料金	駐輪方式（ラック・チェーン・2階建など）		
13	自動二輪	自動二輪	駐輪場	駐輪場事業者 地方公共団体	位置情報	満空情報	営業時間	料金	駐輪方式（チェーン・平地など）		
14	鉄道	鉄道	駅	鉄道事業者 （JR、私鉄、地下鉄）	位置情報	運行情報	時刻表	料金	系統	運行経路（停車場所）	構内図
15	航空機	航空機	空港	空港管理者 航空会社	位置情報	運行情報	時刻表	料金	–	構内図	チェックインカウンタ
16	船	客船	船乗り場	運航事業者	位置情報	運行情報	時刻表	料金	–	構内図	–
17		カーフェリー	フェリーターミナル	運行事業者	位置情報	満空情報	時刻表	料金	–	運行情報	航送車待機所

※1 必要な情報項目に「名称」は必須と考えリストには記載していません
※2 道路NW、歩行者NW、渋滞情報、店舗情報はリストには掲載していません

■別紙3　海外動向調査結果 目次（2010.9）

- 目次　P1
- 海外マルチモーダル検討事例　※敬称略、順不同
  - In-time　インクリメントP　福重/岩堀　P2 – P6
  - intelli-drive　パナソニックオートモーティブ　小見川/岩松　P7 – P8
  - PTSS　パナソニックSN　中尾　P9 – P10
  - STADIUM　ゼンリン　古野　P11 – P15
  - Viajeo　国総研　落合　P16 – P17
  - Easyway　パイオニア　川崎　P18 – P20

◆海外マルチモーダルに対する動向調査

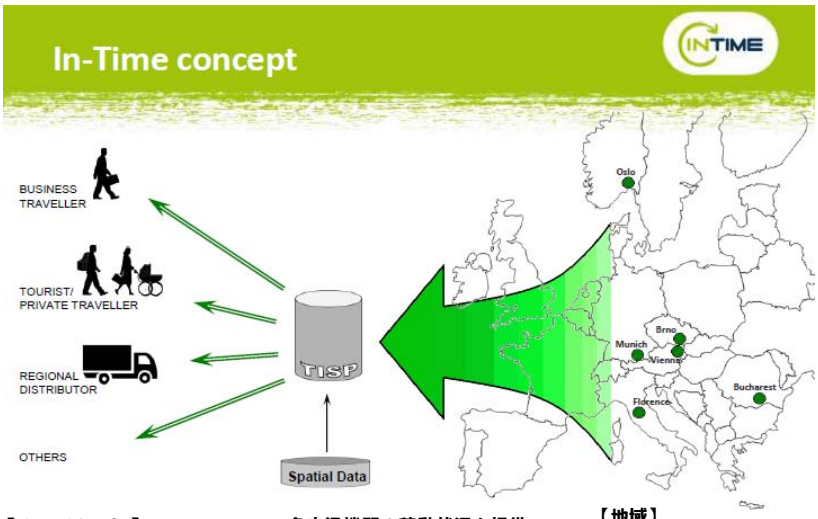
作成日:2010/9/6

プロジェクト名	The In-time Project
URL	http://www.in-time-project.eu/en/
母体	EU ICT Policy Support Programme（ICT政策支援プログラム） Austria Tech：コーディネータ
参加メンバー	「Austria Tech」「TeleAtlasBV」「Brimatech」「Universitatea Politehnica din Bucuresti」「SINTEF」「ASFiNAG」「Telematix」「Fluidtime」「PTV AUSTRIA」「ERTICO」「SWARCO」「Brněnské komunikace」「ataf」「softeco-sismat」「micks」「Geo solutions」「arsenal research」「MemEX」「austro control」「ITS Vienna Region」「MIZAR」
検討内容	次ページ以降参照
活動期間	3年間（2009年4月より）
予算	4,58 Mio EURO （内2,29 Mio EURO はEU資金提供）
その他	アムステルダムで行われた「In-Time User Forum, Intertraffic 2010」発表資料より調査 ＊現時点でサービス実用化どの程度行われているか情報が発見できず

In-Time　CONCEPT

In-Time のサーバより各地域のリアルタイムな交通機関・交通情報を配信

【配信先デバイス】
- PC
- カーナビ
- 携帯電話



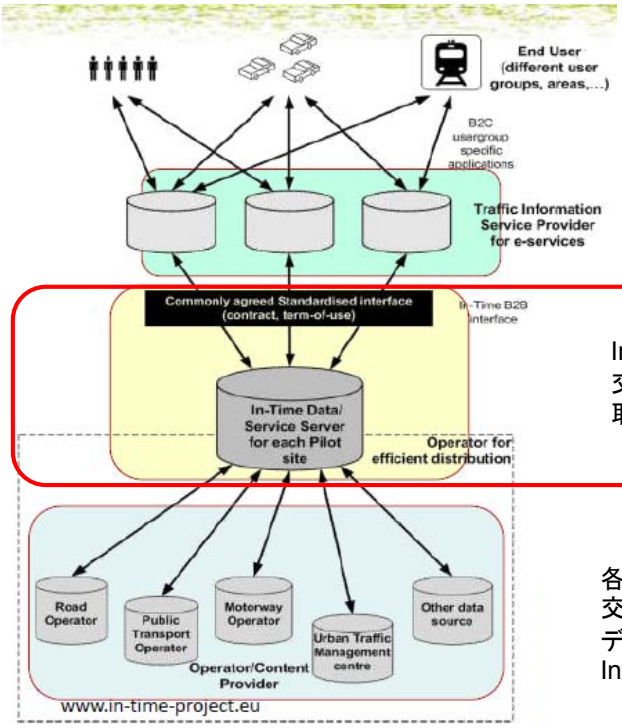
【ターゲット】
- ビジネスマンの出張
- 観光旅行・旅行
- 地方配送貨物
- その他

各交通機関の稼動状況を提供

【地域】
- Oslo
- Brno
- Munich
- Vienna
- Florence
- Bucharest

*In-Time User Forum, Intertraffic 2010発表資料引用

In-Time　システムイメージ



エンドユーザはTISPが提供するサービスを通じ、
各地の交通情報や交通機関情報を取得する
（TISP：Traffic Information Service Provider）

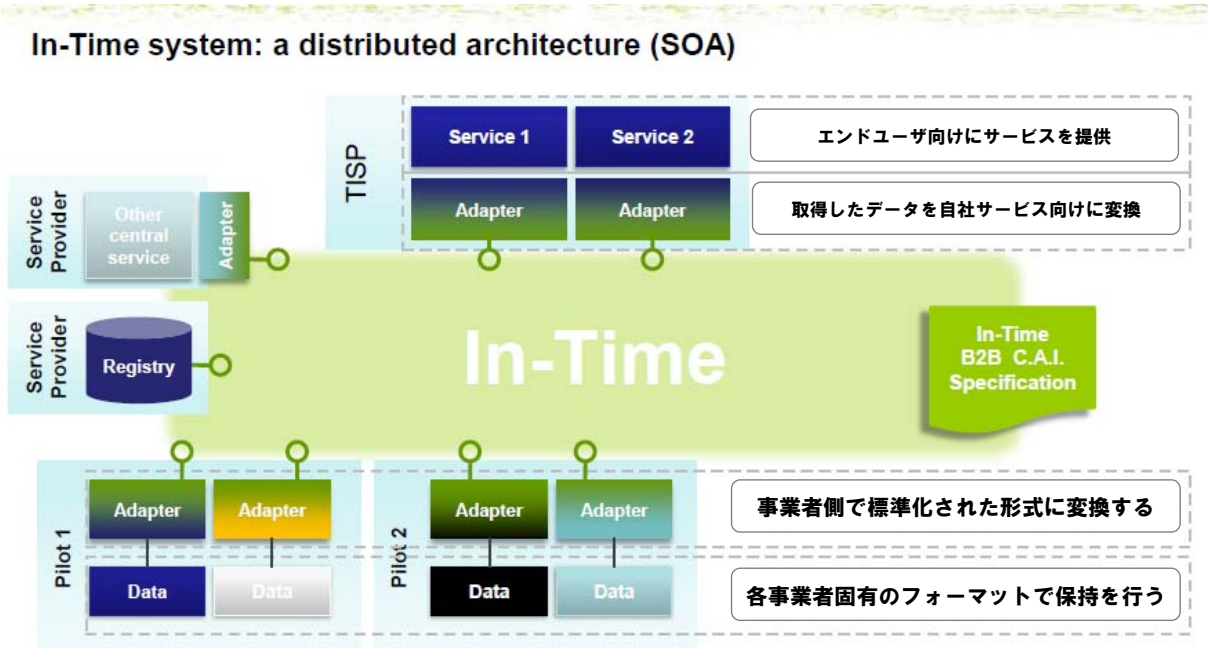
TISPは、In-Timeより各地の交通情報や交通機関情報を
取得し、エンドユーザに情報を提供する。
（In-Time側のリクエスト方式・配信データ
については標準化されている）

In-Timeは各コンテンツプロバイダー、もしくは
交通機関の管理システムより情報を取得し、
取得した情報をマージし、交通情報として形成する。

各コンテンツプロバイダー、もしくは
交通機関管理システムは、In-Time側と合意されている
データ形式、フォーマット、更新間隔に準じ、現状の交通状況を
In-Time側へ提供する

*In-Time User Forum, Intertraffic 2010発表資料引用

In-Time　アーキテクチャー概要



*In-Time User Forum, Intertraffic 2010発表資料引用

In-Time　最終的なサービスイメージ

標準サービス

- 静的な交通情報提供
- 主要道路における動的な交通情報提供
- 駐車場の静的な情報提供
- 公共交通機関の静的な情報提供
- 歩行向けの情報提供

拡張サービス

- 一般的な道路における動的な交通情報提供
- 動的な公共交通状況情報提供
- 公共交通を用いた経路探索
- 徒歩移動での経路探索
- 自転車移動での経路探索

オプションサービス

- 貨物輸送向けの動的情報提供
- 動的な位置情報提供
- 短期的な交通規制情報提供
- 天気情報提供
- 空路情報提供

*In-Time User Forum, Intertraffic 2010発表資料引用

◆海外のマルチモーダルに対する動向調査

日付	2010.09.09

プロジェクト名*	intelli-drive
URL*	http://www.intellidriveusa.org/
母体*	米国連邦運輸省（US Department of Transportation）のVII(Vehicle Infrastructure Integration) Program
参加メンバ	協会員 Alliance of Automobile Manufacturers, American Association of State Highway and Transportation Officials, Association of International Automobile Manufacturers, Institute of Transportation Engineers Intelligent Transportation Society of America, International Bridge, Tunnel and Turnpike Association National Association of County Officials 民間セクタ BMW, Chrysler, Ford, General Motors, Honda, Hyundai, Mercedes-Benz, Nissan, Subaru, Suzuki, Toyota, Volkswagen 公共セクタ Arizona Department of Transportation, Bay Area Metropolitan Transportation Commission California Department of Transportation, Florida Department of Transportation Michigan Department of Transportation, Minnesota Department of Transportation New York Department of Transportation, Texas Department of Transportation U.S. Department of Transportation, Utah Department of Transportation Virginia Department of Transportation, Washington State Department of Transportation

検討内容*	・IntelliDriveとは、車両・インフラ・個人通信端末の間の無線通信を利用したマルチモーダル構想。 ・米国運輸省（USDOT)により後援。 ・最終的には以下の安全性・移動性・環境のアプリケーションが含まれる予定。 【安全性】 ・ドライバーへの注意喚起，警告，車両制御により車両事故の軽減を図る。 ex)ブレーキアシスト，レーンキープなど 【移動性】 ・リアルタイムの交通情報提供や交通管制支援により、交通システムの性能を改善する。 ex)動的な交通流・渋滞・駐車場情報の提供など 【環境】 ・排気ガスの削減や燃費改善により環境改善を図る。 ex)他の交通機関への乗り換え情報の提供など
活動期間*	2009～2013
予算	2010年 $49M
その他	

※　文中＊は必須項目

◆海外のマルチモーダルに対する動向調査

日付	2010/09/01

プロジェクト名	Personal Mobility - Passenger Transportation Systems and Services
URL	http://www.itsa.org/personalmobility_PTSS.html
母体	ITS America's Personal Mobility Forum （ITS America）
参加メンバー	**Chair: Greg Cook, RTC Las Vegas、** ITS America and American Public Transportation Association、the vehicle and highway industries, system development companies, the consumer electronics and telecommunications industries, the public safety community, research institutions and standards bodies. （ PERSONAL MOBILITY FORUMの対象を記載）
検討内容	PTSS･･･ITS AmericaのなかのForumの一つ Personal Mobility Forumの中の委員会。概要は、公共交通（鉄道、バス）を使ったPassenger Transportation Systemsを検討している。今まで事例紹介を中心に4回のミーティングを開催。Forumとしては、２点間の移動を効率良く、スムーズにすることを議論し、デモ実験をすることが示されている。
活動期間	第1回目の会議は、2009/01に開催
予算	Sponsored by ITS America and American Public Transportation Association
その他	【参考】 Personal Mobility Forumは、都市部と地方の両方の人々の移動に焦点を当てた交通移動システムの展開・管理・メンテナンスの課題に対応。このことは、実施機関と全ての利害関係者が、交通管理システムの効率やシステムの信頼性を改善し、運用と管理の全てのコストの低減のための新技術採用の方法を特定する手助けすることを学ぶための注意を含む。

ITS America

Forums - Task Forces - Working Groups

Forums

- Safety
- Personal Mobility
- Commercial Vehicle & Freight Mobility
- Sustainable Transportation Working Group
- Cross-Cutting Issues
- Join a Forum

Transportation Safety Advancement Group

IntelliDrive Task Force(SM)

【参考】
「PERSONAL MOBILITY FORUM CHARTER」の
「Objective」に、
新しい技術を活用し、様々なシステムを通して人々の移動をするための推進をおこなう。そのために、
・学ぶために幅広い参加者を容易にし、議論と合意をする。
・ITS技術者、企業の人、交通機関、国家・地方の機関、大学、DOTのコミュニケーションを容易にする。
・２点間の移動をする人が、複数の管理による複数の交通機関を如何にスムーズに移動できるかの議論をする。
・ホワイトペーパーと技術ロードマップのプレゼンを通し、より良い実験と政策を議論する。
・デモンストレーションとプレゼンを通して安全で確実な展開を進める。
・標準化とプロセスの振り返りで品質のシステマチックな改善を支援する。
が記載されている。

Personal Mobility Forum

Leadership

Chair: Brad Dennard PBS&J
Vice Chair: Barry Einsig Harris Corporation
U.S. Department of Transportation Liaison TBA

Committees

1. **Passenger Transportation Systems and Services (Public Transportation) -** *Meeting Info*
   Chair: Greg Cook, RTC Las Vegas
2. **Rural**
   Chair: Steve Albert, Western Transportation Institute
3. **Transportation Management Systems and Services**
   - **Arterial Management Systems**
     Chair: Jeff Spinazze, Econolite
   - **Freeway Management Systems**
     Chair: Bob Edelstein, DMJM Harris
   - **Data Management Systems / Performance Measures**
     Chair: Kenny Voorhies, Cambridge Systematics
   - **Incident Management / Emergency Services**
     Chair: Bob Murphy, AECOM

海外のマルチモーダルに対する動向調査

STADIUMプロジェクトについて

2010年9月6日

海外のマルチモーダルに対する動向調査

プロジェクト名	STADIUM（Smart Transport Application Designed for large events with impacts on Urban Mobility） 大イベントでの都市内移動における高度交通機関・手段構築計画
URL	http://www.stadium-project.eu/site/index.php?id=15 http://www.stadium-project.eu/site/fileadmin/uploadsresults/Stadium_leaflet.pdf
母体	7th Framework Programme for Research and Development of the European Commission's DG Research（欧州委員会：第7回R&Dフレームワークプログラムにて可決承認され設立） ・コーディネーター（統括責任社）：ISIS（イタリア） ISIS: Institute of Studies for the Integration of Systems
参加メンバー*	16社（設立当初は17社）： ISIS, Impacts, ERTICO, TfL, ATAC, NEA, THETIS, Mizar, Pluservice, Polis, TUB, MMIV, SAHA, CSIR, SIAM, Ashok Leyland,（Indivelop）
検討内容	目的：都市内の交通機関の改善・システム構築 検討（プロジェクト）内容： 下記3つの世界的イベントにおける交通機関サービスの提供・改善・システム構築 1. 2010年：サッカーワールドカップ南アフリカ大会（ケープタウン市） 2. 2010年：インド総合競技大会（Commonwealth Games、ニューデリー市） ※イギリス連邦に属する国や地域が参加して4年毎に開催される総合競技大会 3. 2012年：ロンドンオリンピック（ロンドン市）
活動期間	2009年5月～2013年4月（4年間）
予算	515.55人月（2009年9月9日時点：STADIUMが公開したPPTより） プロジェクトの予算総額：6,246,823ユーロ（内、欧州委員会予算：3,998,820ユーロ） 上記予算総額の情報：http://www.delind.ec.europa.eu/kp-st-projects-tia.asp?links=st-link5#7

海外のマルチモーダルに対する動向調査

*参加メンバー （国籍・本部）	・ISIS：イタリア ・Impacts Europe：フランス ・ERTICO-ITS Europe：ベルギー ・TfL（Transport for London）：UK ・ATAC-Rome Mobility Agency：イタリア ・NEA：オランダ ・THETIS：イタリア ・Mizer Automazione：イタリア ・Pluservice：イタリア ・POLIS（Policing OnLine Information System）：ベルギー ・TUB（Technische Universitaet Berlin）：ドイツ ・MMIV（MultiMedia InnoVation）：南アフリカ ・SAHA：南アフリカ ・CSIR：南アフリカ ・SIAM：インド ・Ashok Leyland：インド ・（Indivelop：インド）

海外のマルチモーダルに対する動向調査

南アW杯計画	統括責任機関：ISIS 南ア担当機関：Pluservice、SAHA、MMIV、CSIR 実運行会社（デモを実行する会社）：Peninsula Holding Ltd ※ケープタウン市内のペニンシュラタクシーのステークホルダー、ミニバスのオーナー等で形成される会社 目的・狙い： ・W杯期間中のCentral Business District（CBD、中央商圏エリア）の交通渋滞の削減、及びホテルの位置把握 ・CBDへの便利な移動方法の提供 ・ITSを利用した公共機関ミニバスの長期的なパフォーマンス改善 ・W杯期間中及びそれ以降にも利用出来るタクシーのDemand Responsive Transport（DRT、利便性に優れた交通手段の要求を実現する）アプリの改善 手段・方法： ・上記DRTアプリケーションを用いた、ケープタウン市内のミニバスやタクシーの運行管理、他の公共機関との接続情報を乗客へ展開するような、所謂“マルチモーダル” サービスの実現を検討 資料： Adobe Acrobat Document http://www.stadium-project.eu/site/fileadmin/uploadsdemonstrations/SouthAfricanDemonstrationPluservice.pdf 関連記事： ・http://www.pluservice.net/en/progetti/stadium.php ミニバス

海外のマルチモーダルに対する動向調査

その他	●プロジェクト参加メンバーの1団体であるPOLISは、STADIUMに興味を示している各国の都市に門戸を開くべく、ユーザーグループを立ち上げた。 以下は、そのユーザーグループに参加している都市である。 ・グラスゴー（スコットランド、Commonwealth Games 2014） ・ワルシャワ、クラクフ、ポズナン（以上ポーランド、Euro 2012） ・キエフ、ハリコフハルキウ（以上ウクライナ、Euro2012） ※Euro 2012：ポーランドとウクライナの共催で行われる欧州サッカー選手権大会 ・ミラノ（イタリア、World Expo 2015） ・マドリッド ・その他、2014年のW杯を予定しているブラジルの各都市とのコンタクト機関も設立 （http://ec.europa.eu/research/transport/news/article_9953_en.html）

◆海外マルチモーダルに対する動向調査

作成日：2010/9/9

プロジェクト名	The Viajeo project
URL	http://www.viajeo.eu/en/
母体	ERTICO - ITS EUROPE　http://www.ertico.com/
参加メンバー	ERTICO - ITS EUROPE Belgium AEA Brazil BTRC China CERTH Greece CERTU France DLR Germany MIZAR Italy PTV Germany RIOH China ITSJU France T-System China THETIS Italy Marelli Italy ANCO Greece TSSS China SCCTPC China BPT China Egis France IPT Brazil

検討内容	Viajeoプロジェクトでは、様々なサービスをサポートするためのデータ共有、交換、管理を促進するオープンプラットフォームを設計し、実証する。このプロジェクトでは、ローカルコンポーネントとオープンプラットフォームを統合し、アテネ、サンパウロ、北京、上海の4つの都市でアプリケーションを実証する。 【背景】 ・開発途上地域における自動車所有の増加や急速な都市への人口流入 ・都市における交通システムの需要増加 ↓ ・莫大なインフラ投資よりも戦略的なモビリティマネジメントが重要 ・効率的な運行計画の実施には、交通網に関する膨大な量の情報が必要 ・特に、道路交通はCO_2排出の主な要因であり、運行計画の管理における環境関連データの必要性が高い 【検討内容】 Viajeoプロジェクトでは、オープンプラットフォームの設計や実証等において、様々な関係者と連携し、全体的な都市モビリティの効率を高め、データ統合による革新的な交通計画と環境保全に対する管理手法の最適化を検討する。 ・広範なモビリティサービスに対するインタフェースを持つオープンプラットフォームの設計 ・ヨーロッパ、中国やブラジルなどの新興経済国でのオープンプラットフォームの実証 ・オープンプラットフォームの検証 ・オープンプラットフォームの実証による交通と社会への影響の評価 ※オープンプラットフォームの詳細については、HPでは確認できず。
活動期間	2009年9月～2012年8月までの36カ月間。
予算	5.9百万ユーロ
その他	

◆海外のマルチモーダルに対する動向調査

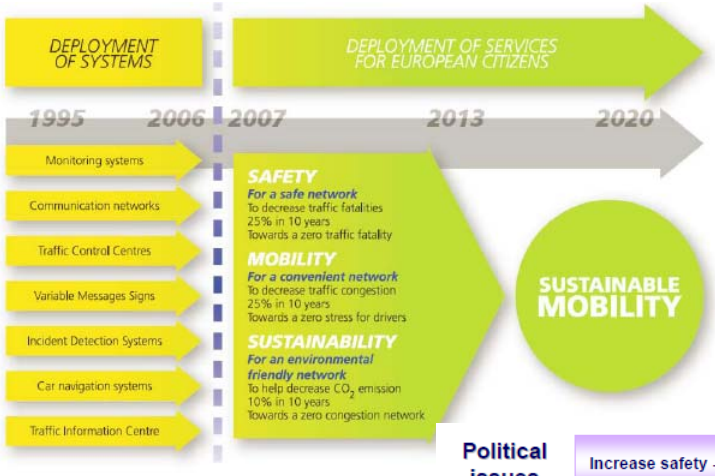
日付 2010/9/21

プロジェクト名	EasyWay
URL	http://www.easyway-its.eu
母体	欧州連合 ／※TEMPO（for Trans-European intelligent transport systeMs prOjects）programmeの継続的活動
参加メンバー	オーストリア、ベルギー、キプロス、チェコ、デンマーク、フィンランド、フランス、ドイツ、ギリシャ、ハンガリー、アイルランド、イタリア、リトアニア、オランダ、ポルトガル、ルーマニア、スロバキア、スロベニア、スペイン、スウェーデン、イギリス EU各地域の8つのプロジェクトにて、EasyWayの基盤を支える。 CENTRICO（Central European Region Transport Telematics Implementation Co-ordination） STREETWISE（depoloying traffic control and travel information） ITHACA（Institutional Treatment, Human Rights and Care Assessment） SERTI（to improve the continuity and the quality of services on the European road network） ARTS（Advanced Road Traffic in South-west） CORVETTE（Co-ordination and validation of the deployment of advanced transport telematic systems in the Alpine area） CONNECT（Co-ordination and stimulation of innovative ITS activities in Central and Eastern European countries） VIKING（To better manage the impact of weather on traffic） ※参加企業は不明

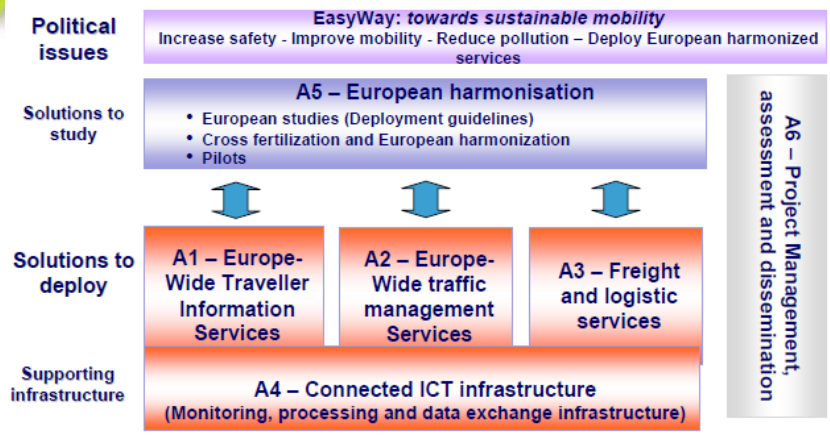
◆海外のマルチモーダルに対する動向調査

日付 2010/9/21

検討内容	安全、利便、環境の3つをテーマに、かつ、目標設定を行い、EU市民向けのモビリティサービスを開発 安全： １０年以内に死者２５％減少 利便？： １０年以内に交通渋滞２５％の削減 環境： １０年以内にC02排出１０％削減 ・観光者向け情報サービス ・交通管理サービス ・航空、物流サービス ・ICT基盤の接続 ・評価手法
活動期間	2007-2009,2010-2011,2012-2013 3期間構成
予算	500 m€, 別途20% EU funding

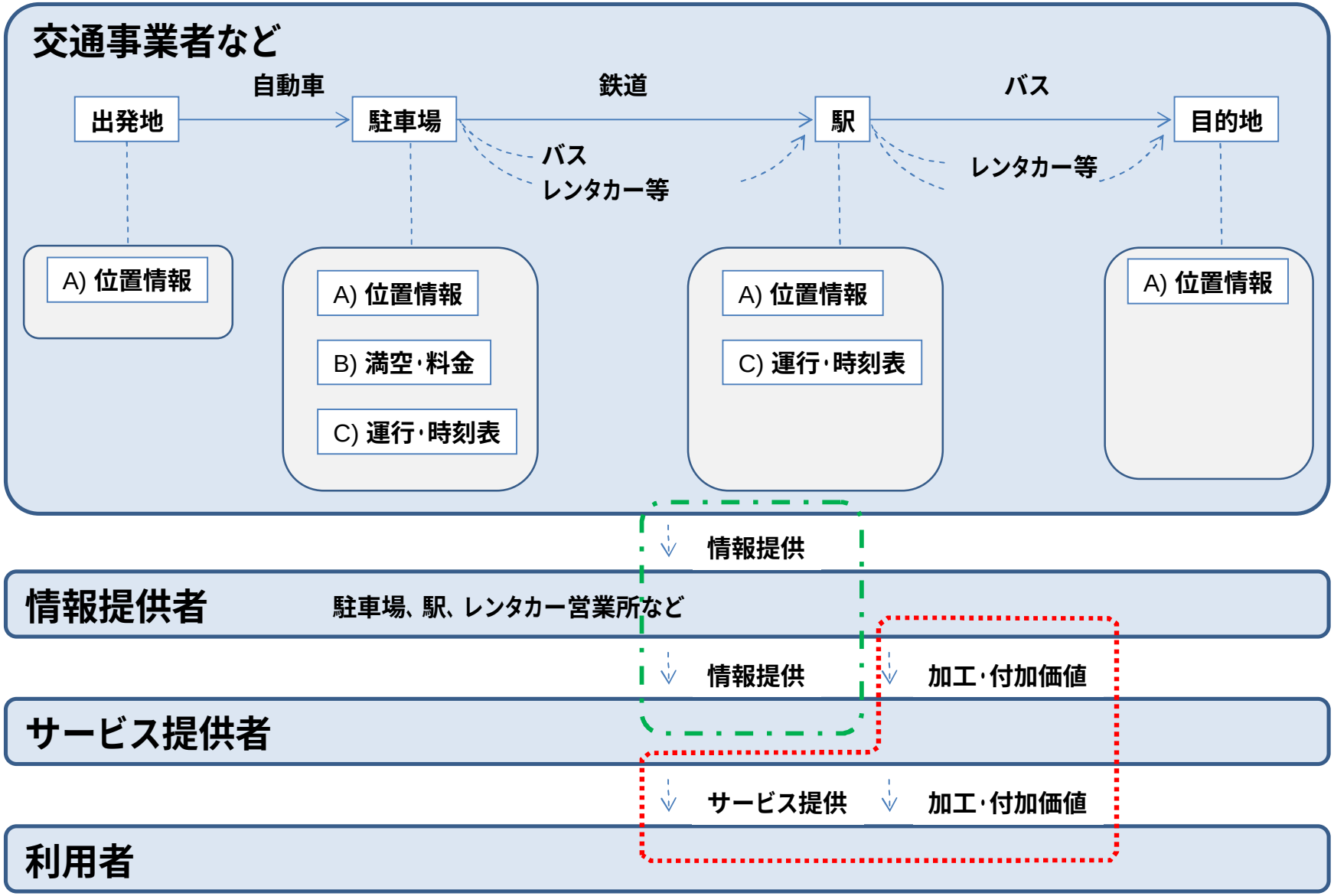


http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/events/doc/2009_06_26_easy_way_project_arnaoutis.pdf



各地域の活動母体の代表が、各活動を取りまとめ役

別紙4 「協調領域と競争領域」



＝協調領域

＝競争領域

WG2　活動報告書

事例　　１～２

事例 1「奥入瀬渓流エコロードフェスタにおけるマイカー交通規制」

事例 2「京都市『秋の観光シーズンにおけるパークアンドライドの拡大実施』」

事例 1

奥入瀬渓流エコロードフェスタ

2010年10月30日(土)▶10月31日(日)

P 駐車場　シャトルバス発着所　バス停

2010年10月30日(土)・10月31日(日)9:00～16:00の間、
「エコロード実施区間」はマイカー通行止めとなります。
渓流へお越しの際はシャトルバスをご利用ください。

奥入瀬渓流マイカー交通規制

規制区間

一般国道102号の**惣辺交差点～子ノ口交差点**(約10km)

規制日時

2010年10月30日(土)▶10月31日(日)9:00～16:00

規制対象車種

マイカー車両　※レンタカーも規制対象となりますのでご注意ください。

規制対象外の車種

●バス、大型車、中型車、タクシー、自動二輪等は通行できますが、当日の乗り入れ自粛にご協力をお願いします。●歩行困難者使用車両は通行できます。

迂回路となっている七曲区間は、急カーブ、急勾配が連続するため、大型車のすれ違いが出来ません。
このため、やむを得ず大型車は奥入瀬渓流を通行してもよいこととしていますのでご理解をお願いします。

シャトルバス時刻表

※2010年10月30日(土)・10月31日(日)9:00～16:00運行

バス運賃
TICKET A／往復フリーパス券大人800円(小学生以下無料)
TICKET B／片道フリーパス券大人500円(小学生以下無料)

奥入瀬→休屋行き	始発	最終
焼山駐車場	8:00	16:00
焼山(観光センター前)	8:03	16:03
紫明渓	8:06	16:06
石ケ戸	8:12	16:12
馬門岩	8:15	16:15
雲井の滝	8:18	16:18
雲井林業	8:22	16:22
銚子大滝	8:26	16:26
子ノロ	8:33	16:33
宇樽部	8:39	16:38
国民宿舎前	8:39	16:39
休屋駐車場	8:48	16:48

始発から最終まで20分間隔で運行

休屋→焼山行き	始発	最終
休屋駐車場	8:00	16:00
国民宿舎前	8:05	16:05
宇樽部	8:06	16:06
子ノロ	8:17	16:17
銚子大滝	8:20	16:20
雲井林業	8:24	16:24
雲井の滝	8:27	16:27
馬門岩	8:31	16:31
石ケ戸	8:36	16:36
紫明渓	8:40	16:40
焼山(観光センター前)	8:45	16:45
焼山駐車場	8:47	16:47

始発から最終まで20分間隔で運行

シャトルバス チケット特典

シャトルバスチケットの提示により切符販売所にて遊覧船運賃を割り引き致します。

●遊覧船／1,400円
→1,000円

十和田湖遊覧船ガイド(運行コース案内)

Aコース　十和田湖畔の主要観光地・休屋と、奥入瀬渓流散策の入り口・子ノロを結ぶコース。中山半島と中の湖、御倉半島の俯瞰を送ります。

休屋◀▶子ノロ　所要時間50分
運行時間　休屋→子ノロ／8:15～14:45(30分間隔)
子ノロ→休屋／9:30～16:00(30分間隔)

Bコース　中山半島と中の湖をぐるり、絶景に酔う乗人中を過ぎる休屋発着のコース。

休屋◀▶休屋　所要時間50分
運行時間　休屋→休屋／8:00～15:00(60分間隔)

※上記の内容は、奥入瀬渓流マイカー交通規制実施時の情報です。

通常運賃
●大人……1,400円
●小人……700円
(団体割引あり 20名以上～)

お問い合せ
十和田湖遊覧船運航事務所
団体予約センター
☎0176-75-2909

（出典：奥入瀬渓流エコツーリズムプロジェクト実行委員会、奥入瀬渓流利用適正化協議会　パンフレット）

（広報資料）

平成２１年１０月１６日
都　市　計　画　局
（担当：歩くまち京都推進室 ℡222-3483）

～ エコでまわろう！！京都観光 ～

秋の観光シーズンにおける『パークアンドライド』の拡大実施

秋の京都は，美しい紅葉に彩られた寺院・神社をはじめ見どころが満載であり，毎年，たくさんの入洛観光客の皆様にお越しいただいています。昨年の年間観光客数は，過去最高の５０２１万人であり，観光ピーク時の１１月には，６７９万人が来訪されました。そのうち約２７％に当たる１８０万人の方々が，マイカーを利用して来訪し，この時期の嵐山や東山などの観光地周辺や幹線道路では，大規模な交通渋滞が発生しています。

そこで京都市では，市内への自動車流入を抑制し，観光地を中心とした交通渋滞の緩和を目指し，マイカーから電車，バスなどの公共交通機関に乗り換えて目的地まで移動する「パークアンドライド」を平成１４年度から毎年実施しています。

今年度は，「京都都市圏パークアンドライド連絡協議会※1」に参画する関係自治体等と連携して，**これまでで最大規模となる京都市内外１２エリア２６駐車場において駐車スペースを確保し，市民・観光客の皆様の公共交通機関への乗換えを推進します**。

※１　「歩くまち・京都」の実現に向け，京都市内への自動車流入を抑制するため，関係自治体，駐車場運営事業者及び交通事業者等が連携することを目的として平成２１年４月に設置された協議会

１　実施概要

○ 天神川四条エリア，大山崎エリア，亀岡エリアの３エリアを新たに加え，昨年度実施したパークアンドライド駐車場１８箇所より８箇所多い２６箇所で駐車スペースを確保

○ 京都市周辺自治体や駐車場事業者との連携を強化し，鉄道駅に近接した駐車場においてパークアンドライドを実施

○ 京都市周辺部に位置する大型商業施設等の駐車場を活用したパークアンドライドを実施

○ 民間企業等の御協力の下，臨時パークアンドライド駐車場を開設し，観光ピーク期の５日間は実施エリアを更に拡大

（１）１１月１日（日）～１１月３０日（月）の１箇月間実施

イトーヨーカドー六地蔵店，グルメシティ近畿山科店，西友山科店の駐車場など市内３エリア９駐車場，大津市浜大津公共駐車場など市外５エリア１０駐車場を確保

（２）１１月２１日(土)，２２日(日)，２３日(月･祝)，２８日(土)，２９日(日)５日間実施

特に観光客の集中する１１月下旬の５日間，高速出口付近や国道沿いに，（１）に加えて駐車料金無料の臨時パークアンドライド駐車場を市内４エリア７箇所に開設

… 最寄り駅，駐車料金等の詳細は，別紙参照。

２　広報・ＰＲ活動

①高速道路のサービスエリア・パーキングエリアでのリーフレット配布やポスター掲示，②インターネットを活用した情報提供の充実，③観光雑誌やリーフレットへの記事掲載，④ドライバーの視覚に訴えるとともに駐車場まで誘導する看板・のぼり旗の設置などにより，積極的なＰＲ活動を展開

（１）広報用リーフレットの配布・ポスターの掲示（１０月末から）

配布・掲示場所

① 名神高速や阪神高速の主要なＳＡ（サービスエリア）・ＰＡ（パーキングエリア）

② 車での入洛が多い阪神地域や中部地域の自治体（愛知県，大阪府，兵庫県等）

③ その他，京阪神地域・中部地域の運転免許センター，京都市観光協会，京都市交通局地下鉄駅，京都市の１１区役所・３支所等

（２）ホームページでの周知

１０月１６日（金）から下記のＵＲＬにパークアンドライドの情報を掲載（パソコン，携帯電話からのアクセス可能）

京都市のホームページ「京都市情報館」のトップページや，京都市観光文化情報システム及び日本自動車連盟（ＪＡＦ）等のホームページと連携した広報活動を実施

ＵＲＬは，パソコン用　http://www.e-arashiyama.com

モバイル用　http://www.e-arashiyama-k.com

（３）観光雑誌やリーフレットへの記事掲載

京都市観光振興課が発行する「京ごよみ」や白川書院が発行する「月刊京都」に，パークアンドライドの記事を掲載

京都市観光企画課が発行する「京都公共交通マップ」や公共交通機関でおこしやす京都市協議会が発行するリーフレットに，パークアンドライド駐車場情報を掲載

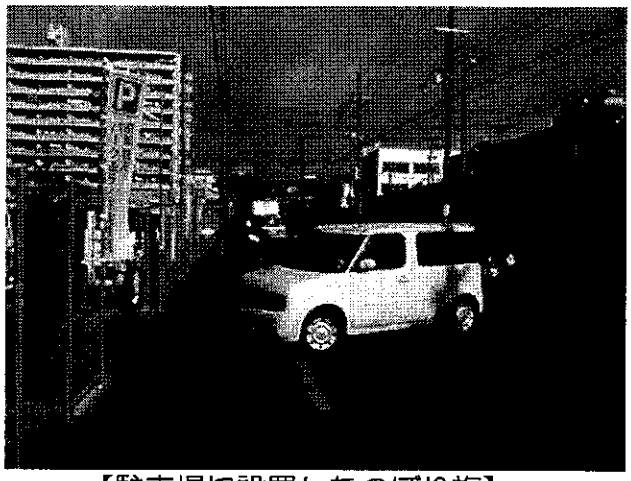
（４）看板の設置やのぼり旗の設置

京都南エリア，桂エリア，西大路三条エリア等の駐車場については，高速道路の出口等から駐車場までの道順の各所に看板を設置し，駐車場へ誘導する。更には，各駐車場にのぼり旗を設置するなど，パークアンドライドを効果的に周知する。

（５）その他

日本道路交通情報センター（ＪＡＲＴＩＣ）を通じて，ラジオ等から「パークアンドライド」情報を提供

【駐車場へと誘導する看板】



【駐車場に設置したのぼり旗】

別　紙

「パークアンドライド」の実施場所

（1）１１月１日（日）～１１月３０日（月）の１箇月間実施

エリア	最寄り駅名	施設名	駐車料金
大津	京阪浜大津駅	大津市浜大津公共駐車場	１５０円/３０分（最初の３０分無料）（１日上限５００円）（注１）
		明日都浜大津公共駐車場	
		大津港駐車場	１５０円/３０分（１日上限平日８００円，土日祝１０００円）
大山崎	ＪＲ山崎駅	大山崎町営ＪＲ駅前自動車駐車場	１５０円/６０分
	阪急大山崎駅	大山崎町営阪急駅前自動車駐車場	１５０円/６０分
長岡京	ＪＲ長岡京駅	長岡京市営長岡京駅西駐車場	１００円/２０分（１日上限１０００円）
京阪橋本	京阪橋本駅	橋本駅前駐車場	１００円/６０分（１日上限６００円）
亀岡	ＪＲ亀岡駅	亀岡サティ駐車場	無料
		西友亀岡店駐車場	５０円/３０分（１日上限３００円）
		タイムズ亀岡	２００円/１２０分（１日上限５００円）
丹波口	ＪＲ丹波口駅	リサーチパーク駐車場（丹波口ビル立体駐車場）	１００円/２０分（８：００～２０：００） １００円/６０分（２０：００～翌８：００） （１日上限平日１５００円，土日祝１０００円）
山科	地下鉄・ＪＲ・京阪山科駅	ラクト駐車場（京都市山科駅前駐車場）	１５０円/３０分（１日上限平日１２００円）
	地下鉄東野駅	西友山科店第２駐車場	３００円/６０分（１日上限７００円）
		西友山科店第３駐車場	３００円/６０分（１日上限２０００円）
		西友山科店第４駐車場	３００円/６０分（１日上限２０００円）
	地下鉄椥辻駅	グルメシティ近畿山科店駐車場	１００円/３０分（１日上限８００円）
伏見	地下鉄醍醐駅	京都市醍醐駐車場	１５０円/３０分（１日上限１２００円）
	地下鉄・ＪＲ・京阪六地蔵駅	イトーヨーカドー六地蔵店駐車場（施設内立体駐車場）	無料
	京阪中書島駅	伏見港公園駐車場	最初の６０分３００円，以後１００円/６０分（注２）

（注１）京阪電車と京都市営地下鉄の１日乗車券や「蹴上」以遠の乗車券などを浜大津駅で購入すると，１日駐車券が５００円で購入できる。

（注２）催物の開催により満車の場合がある。

（２）11 月 21 日(土)，22 日(日)，23 日(月・祝)，28 日(土)，29 日(日)の５日間実施

エリア	最寄り駅	施設名	開設時間	駐車料金
京都南	地下鉄くいな橋駅	京都運輸支局駐車場	9:00～20:00	無料
		伏見稲荷大社第３駐車場		
桂	阪急桂駅	京都大学ローム記念館駐車場	9:00～18:00	
西大路三条	嵐電西大路三条駅	島津製作所駐車場		
	地下鉄 太秦天神川駅 京福電 鉄嵐電天神川駅	上下水道局 水道管路管理センター駐車場		
天神川四条	地下鉄 太秦天神川駅 京福電 鉄嵐電天神川駅	日新電機駐車場		
		三菱自動車パワートレイン製作所駐車場		

（※１）各エリアとも入庫は１４時まで

（※２）桂エリア・天神川四条エリアでは，駐車場から最寄り駅まで無料シャトル車あり
なお，**天神川四条エリアでは，電気自動車をパークアンドライド駐車場から最寄り駅までのシャトル車として活用し，市民・観光客の皆様を送迎します。**