

調査・分析結果

1. 東山エリアで想定される課題
2. 分析結果

1. 東山エリアで想定される課題

1. 東山エリアにおいて想定される課題

■第1回協議会資料より

<観光客・市民からの声>

- 春や秋の観光シーズンはクルマで大渋滞している。
- 路線バスに乗ろうとしても観光客でいっぱい。
- インバウンドの観光バスが何台も路上で待機していて迷惑。
- 観光地は人が多く混雑している。

<ETC2.0分析>

- 観光地周辺では、平日に比べ休日の速度低下が発生。春・秋が特に顕著。

<その他>

- 観光客の多くは、京都駅を拠点として移動している(東山～京都駅～嵐山)。

想定される課題（仮説）

- ① 観光ピーク期や休日に**観光交通が増加**し、混雑の要因となっている。
- ② 休日に**駐車場の入庫待ちやうろつきが発生**し、混雑の要因となっている。
- ③ 観光ピーク時に**観光バス**が混雑の要因となっている。
- ④ 公共交通手段のなかで、**路線バスに利用が集中**している。
- ⑤ 東大路通では**車道に多くの歩行者があふれ**、渋滞の要因となっている。
- ⑥ 京都駅を拠点にエリア間を移動することで、**京都駅～東山の経路が混雑**している。

上記の「想定される課題」の実態を把握するため各種調査を実施

2. 分析結果

2. 分析結果

想定課題①：観光ピーク期や休日に観光交通が増加し、混雑の要因となっている。

想定課題①：観光ピーク期や休日に観光交通が増加し、 混雑の要因となっている。

調査分析内容

- ETC2.0による旅行速度分析（期間別※・平日休日別）
- AIカメラによる交通量分析（期間別・日別・平日休日別・時間別）
- AIカメラによるナンバープレート分析、交通分類（期間別・平日休日別）

※期間別

- 観光ピーク期：2018年11月（紅葉期で観光客が増加するシーズン）
- 観光平常期：2019年6月（観光客数が年間平均程度のシーズン）

2. 分析結果 想定課題①:観光ピーク期や休日に観光交通が増加し、混雑の要因となっている。

東山エリアの旅行速度 (ETC2.0)

※ピーク期：H30.11の平均(7:00～19:00)、平常期：R1.6の平均(7:00～19:00)

ピーク期(11月) 平日



平常期(6月) 平日



差分図(ピーク期－平常期) 平日



ピーク期(11月) 休日



平常期(6月) 休日



差分図(ピーク期－平常期) 休日



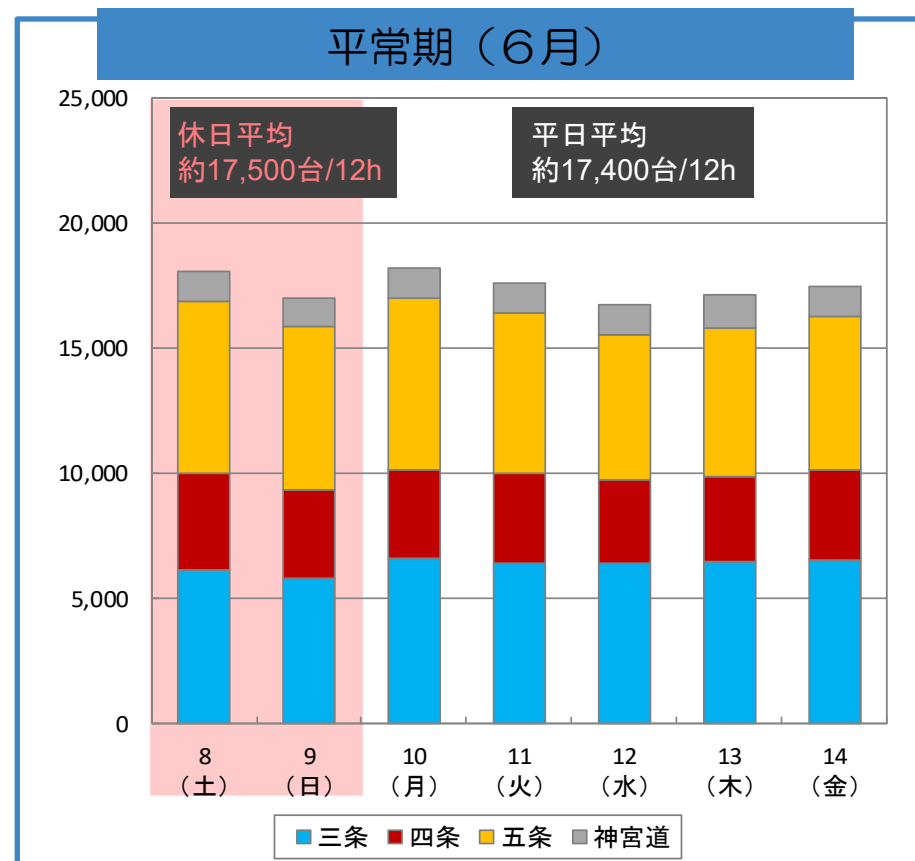
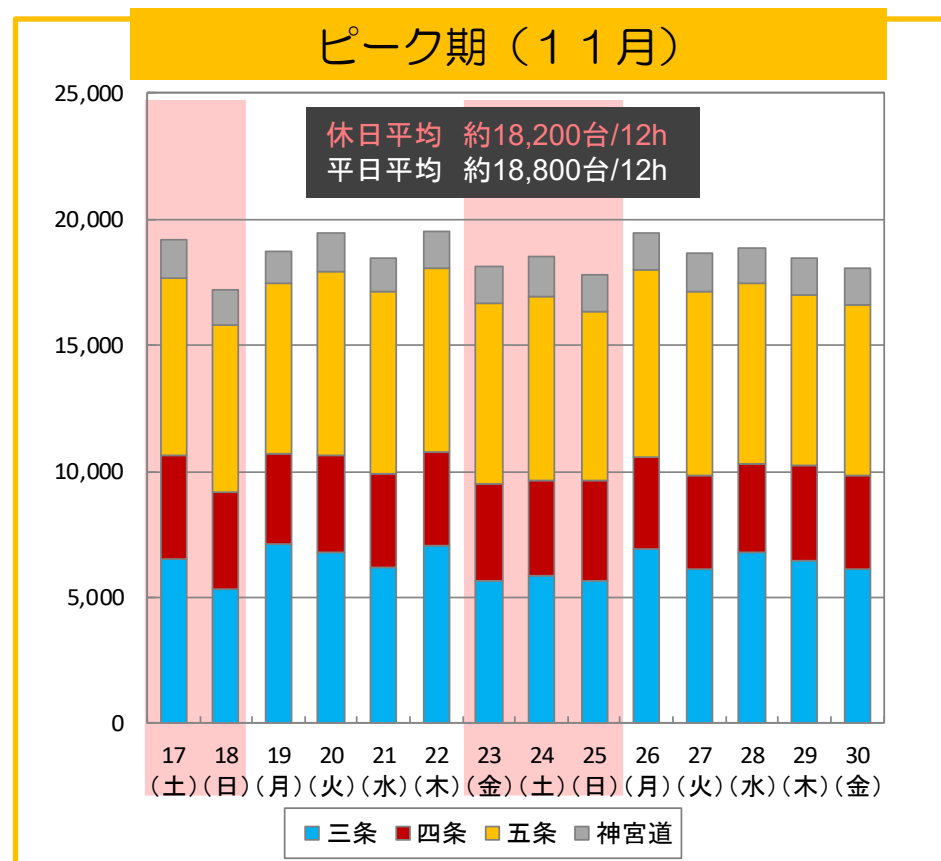
- 平日・休日ともに、平常期に比べピーク期の速度が低い。
- 平常期・ピーク期ともに、平日に比べ休日の速度が低い。
- 特に、休日で東大路通、川端通、三条通、五条通で速度低下が見られる。

2. 分析結果

課題①：観光ピーク期や休日に観光交通が増加し、混雑の要因となっている。

東山エリアの日別流入交通量（AIカメラ）

※ピーク期：H30.11.17(土)～11.30(金) 7:00～19:00
平常期：R1.6.8(土)～6.14(金) 7:00～19:00



* 11月17、18時台、6月18時台の交通量は人手観測した10分値交通量で補足したもの
11月16時台の交通量はAI分析結果の最初10分値で補足したもの

- 昼間交通量は、平常期よりピーク期の方が1,000台程度多い。
- 昼間交通量は、各期間ともに平日と休日に大きな差はない。

2. 分析結果

課題①：観光ピーク期や休日に観光交通が増加し、混雑の要因となっている。

ナンバープレート分析（A I カメラ分析）

- エリア内の交通量は、平日と休日で顕著な差がないことが判明。
- 路線速度の平日と休日の差について、交通の目的に着目し分析。
- 交通を目的別に分類するため、ナンバープレートのA I 分析を実施
 - ⇒ エリア内の流入・流出時に検出したナンバープレート情報をマッチングし、ナンバープレート情報・エリア滞在時間・出現回数により交通分類を実施。

交通目的	定義	分類方法
通過交通	エリア内に滞在せず、一定の時間内に通過した交通	通過時間（流入通過時間と流出通過時間の差）が閾値※未満
観光交通	エリア内で、観光のために滞在した交通	- 車種が「レンタカー」もしくは「自家用車」 - 通過時間が閾値※以上 - 車種「自家用車」は、同一車両が24時間未満のみ出現
生活交通	エリア内の滞在交通（通勤・余暇活動など）	- 車種が「自家用車」 - 通過時間が閾値※以上 - 車種「自家用車」は、同一車両が24時間以上で出現
業務交通	エリア内で業務を行う交通（貨物など）	- 車種が「事業用車」で用途が「貨物系」もしくは「その他」 - 通過時間が閾値※以上
公共交通	エリア内に滞在したバス、タクシー交通	車種が「事業用車」で用途が「乗用系」もしくは「乗合系」
不明交通	上記の分類を行うことができない交通	- 車種が「事業用車」で出入の分類番号が一致しなかった車両 - 通過時間が閾値※以上

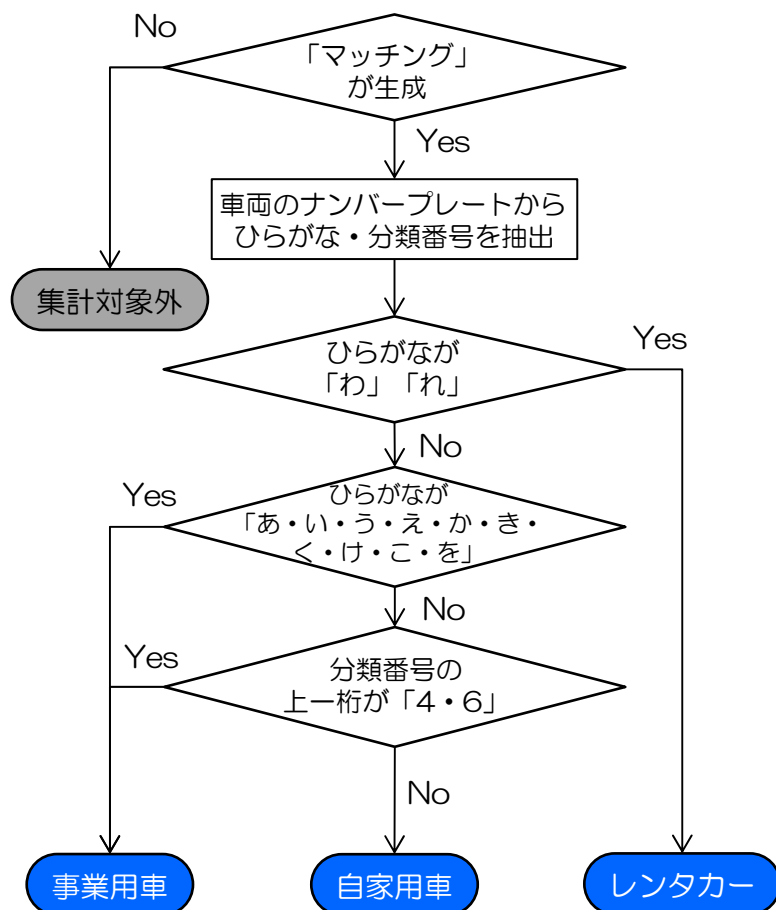
※ 閾値：ETC2.0プローブによって月別・平日休日別・時間帯別に算出した区間所要時間の最大値

2. 分析結果

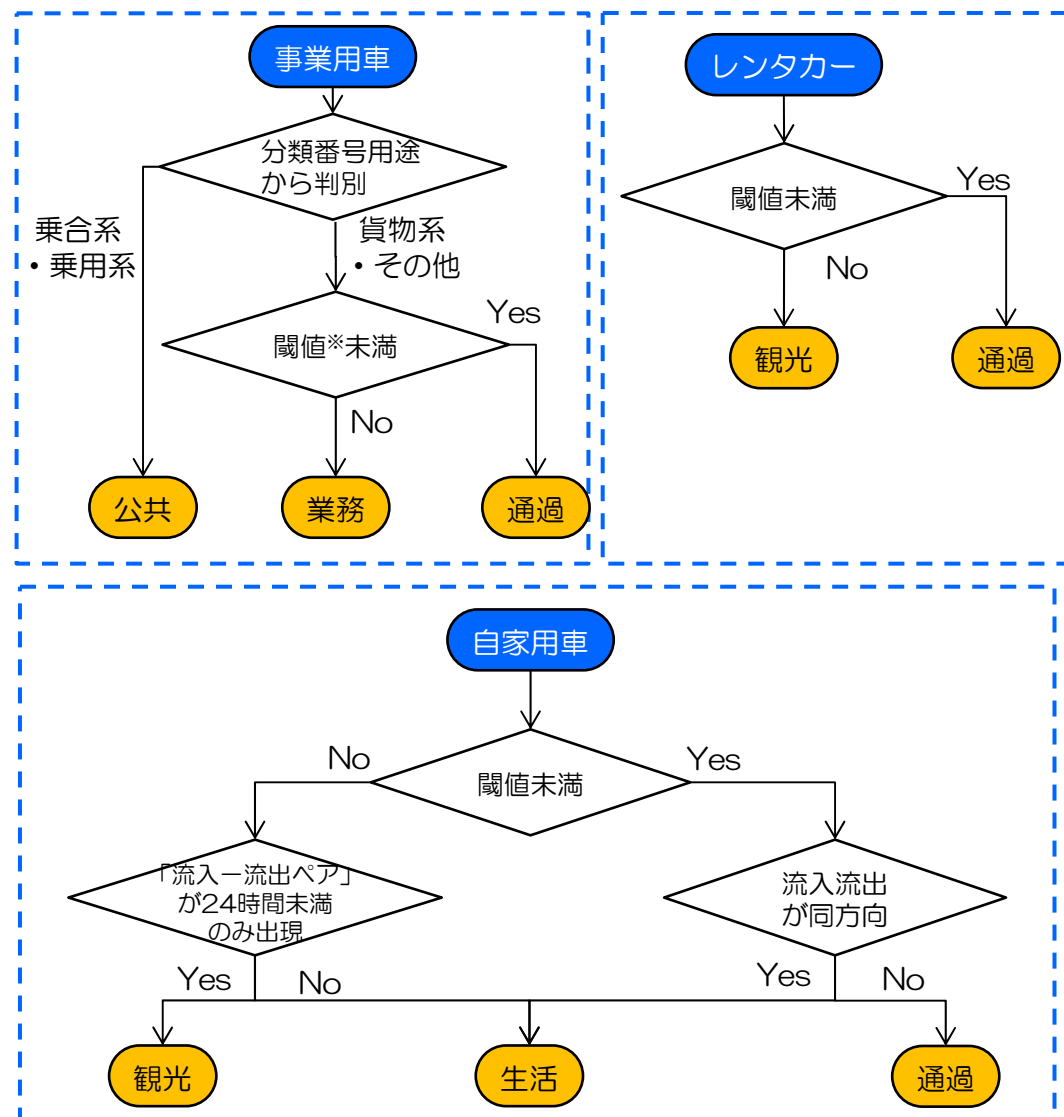
課題①：観光ピーク期や休日に観光交通が増加し、混雑の要因となっている。

ナンバープレート分析（AIカメラ分析）

交通分類フロー*



* ナンバープレートから分かる情報で分類しているため、真の交通目的と異なる場合もある



※ 閾値：ETC2.0プローブによって月別・平日休日別・時間帯別に算出した区間所要時間の最大値

2. 分析結果

課題①：観光ピーク期や休日に観光交通が増加し、混雑の要因となっている。

ナンバープレート分析（AIカメラ分析）

※ピーク期：H30.11.19(月)～11.24(土) 7:00～17:00
平常期：R1.6.8(土)～6.13(木) 7:00～17:00

	ピーク期		平常期	
	平日	休日	平日	休日
流入交通（台/10h）	15,600	15,200	14,700	15,200
通過交通割合	39%	40%	31%	33%
観光交通割合	7%	9%	5%	8%
生活交通割合	3%	1%	2%	2%
業務交通割合	4%	2%	3%	2%
公共交通割合	46%	46%	58%	54%
不明交通割合	1%	3%	1%	1%
マッチング率	43%	43%	34%	47%

※マッチングとは、エリア流入側と流出側で読み取ったナンバープレート情報が一致した車両
マッチング率＝マッチングできた台数／エリア内の流入台数

- 通過交通は、全ての期間を通じて約3～4割程度存在する。
- 観光交通は、ピーク期・休日が最も多く、平常期・平日が最も少ない。
- 業務交通は、平日が多く、休日の2倍程度。
- 公共交通は、全ての期間を通じて最も多く占めている。

2. 分析結果

課題①：観光ピーク期や休日に観光交通が増加し、混雑の要因となっている。

ナンバープレート分析（AIカメラ分析）

東山エリアの目的別都道府県別の交通割合

※ピーク期：H30.11.19(月)～11.24(土) 7:00～17:00

平常期：R1.6.8(土)～6.13(木) 7:00～17:00

		ピーク期										平常期									
		平日					休日					平日					休日				
交通目的		通過	観光	生活	業務	公共	通過	観光	生活	業務	公共	通過	観光	生活	業務	公共	通過	観光	生活	業務	公共
都道府県名（順位）	1位	京都	京都	京都	京都	京都	京都	京都	京都	京都	京都	京都	京都	京都	京都	京都	京都	京都	京都	京都	京都
	2位	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪	大阪	
	3位	兵庫	愛知	滋賀	兵庫	愛知	兵庫	愛知	兵庫	愛知	兵庫	愛知	滋賀	兵庫	愛知	兵庫	愛知	滋賀	兵庫	愛知	
	4位	滋賀	兵庫	兵庫	滋賀	兵庫	愛知	兵庫	滋賀	滋賀	滋賀	兵庫	愛知	滋賀	千葉	滋賀	兵庫	愛知	千葉	兵庫	
	5位	愛知	滋賀	奈良	奈良	千葉	滋賀	三重	新潟	三重	兵庫	奈良	滋賀	富山	愛知	山梨	愛知	滋賀	宮崎	兵庫	
	6位	奈良	三重	神奈川	愛知	滋賀	奈良	滋賀	高知	奈良	三重	愛知	三重	千葉	奈良	静岡	奈良	三重	和歌山	三重	
	7位	三重	奈良	千葉	岐阜	三重	三重	岐阜	鳥取	愛知	千葉	三重	岐阜	沖縄	三重	滋賀	三重	奈良	三重	岡山	
	8位	東京	岐阜	岡山	香川	岐阜	岐阜	東京	奈良	岐阜	静岡	東京	奈良	熊本	埼玉	三重	東京	岐阜	愛知	静岡	
	9位	神奈川	東京	和歌山	福島	奈良	東京	神奈川	愛知	石川	奈良	福井	和歌山	福岡	岐阜	兵庫	岐阜	東京	長野	岐阜	
	10位	岐阜	神奈川	愛知	千葉	静岡	岡山	奈良	神奈川	東京	香川	埼玉	静岡	香川	千葉	神奈川	福井	石川	神奈川	福井	
割合（順位）	1位	67.0%	43.4%	83.4%	80.7%	95.1%	46.2%	26.9%	80.4%	80.3%	94.7%	73.1%	60.6%	89.4%	81.8%	95.9%	64.3%	42.7%	85.1%	75.3%	
	2位	16.4%	17.9%	6.3%	11.8%	2.0%	20.5%	17.2%	10.5%	11.8%	2.0%	15.8%	13.9%	5.8%	10.6%	1.9%	15.6%	19.7%	7.7%	12.7%	
	3位	3.2%	8.1%	2.7%	2.4%	1.0%	6.1%	10.2%	2.1%	2.5%	0.8%	2.7%	4.1%	1.2%	2.2%	0.6%	3.5%	6.4%	1.6%	3.5%	
	4位	2.9%	5.5%	2.0%	1.7%	0.3%	4.8%	6.2%	1.4%	2.5%	0.4%	1.4%	3.7%	0.7%	1.3%	0.3%	3.4%	5.8%	1.2%	2.7%	
	5位	1.7%	4.7%	1.0%	0.7%	0.2%	2.8%	4.8%	1.4%	0.7%	0.3%	1.4%	3.6%	0.5%	0.9%	0.2%	2.5%	5.0%	0.4%	2.3%	
	6位	1.5%	2.7%	0.6%	0.5%	0.2%	2.7%	4.4%	0.7%	0.4%	0.2%	1.2%	3.2%	0.5%	0.7%	0.1%	2.0%	3.5%	0.4%	0.8%	
	7位	1.1%	2.1%	0.5%	0.5%	0.1%	1.8%	3.4%	0.7%	0.4%	0.2%	0.7%	1.7%	0.2%	0.4%	0.1%	1.3%	2.0%	0.4%	0.4%	
	8位	0.6%	1.7%	0.4%	0.4%	0.1%	1.7%	2.7%	0.7%	0.4%	0.1%	0.5%	1.2%	0.2%	0.4%	0.1%	0.8%	2.0%	0.4%	0.4%	
	9位	0.5%	1.6%	0.4%	0.3%	0.1%	1.2%	2.4%	0.7%	0.4%	0.1%	0.3%	0.8%	0.2%	0.3%	0.1%	0.7%	1.6%	0.4%	0.4%	
	10位	0.5%	1.3%	0.4%	0.2%	0.1%	1.1%	2.2%	0.7%	0.4%	0.1%	0.3%	0.8%	0.2%	0.3%	0.1%	0.6%	1.5%	0.4%	0.4%	

：20%以上 ：10%～20% ：5%～10% ：1%～5% ：1%未満 ※陸運支局を都道府県単位に集計

○ ピーク期・休日の通過交通および観光交通は、他の期間と比べ、他府県ナンバーの割合が大幅に増加する。

○ 生活交通・業務交通・公共交通は、全ての期間を通して他府県ナンバーの割合が少ない。

2. 分析結果

課題①：観光ピーク期や休日に観光交通が増加し、混雑の要因となっている。

分析結果（まとめ）

※1 H30.11.19（月）～11.24（土）、R1.6.8（土）～6.13（木）7:00～17:00

※2 集計区間：東山三条～東山五条間、ETC2.0データ（H30.11、R1.6）の日平均

		ピーク期		平常期	
		平日	休日	平日	休日
流入交通※1（台/10h）		15,600	15,200	14,700	15,200
交通分類		通過交通 39% 観光交通 7% 生活交通 3% 業務交通 4% 公共交通 46%	通過交通 40% 観光交通 9% 生活交通 1% 業務交通 2% 公共交通 46%	通過交通 31% 観光交通 5% 生活交通 2% 業務交通 3% 公共交通 58%	通過交通 33% 観光交通 8% 生活交通 2% 業務交通 2% 公共交通 54%
東大路※2の 旅行速度 (km/h)	南行き	13.6	10.8	15.5	14.0
	北行き	18.0	13.2	18.9	18.4

○ピーク期「休日」に路線速度が低下し、他の期間に比べ観光交通の割合が大きいことから
観光交通が混雑の一因となっていると考えられる。

⇒ 想定した課題が一定立証できた。

○ 全期間を通してエリアに立ち寄らない通過交通が3～4割程度存在することから、
通過交通対策が混雑解消に効果があると考えられる。

2. 分析結果

想定課題②: 休日に駐車場の入庫待ちやうろつきが発生し、混雑の要因となっている。

想定課題②: 休日に駐車場の入庫待ちやうろつきが発生し、 混雑の要因となっている。

調査分析内容

○駐車場利用状況調査（現地調査・関係機関からのデータ提供・Webの満空情報）

- ・市営及び観光施設駐車場（現地調査）
- ・近隣民間駐車場（Webの満空情報）
- ・P&R駐車場（現地調査・関係機関からのデータ提供・Webの満空情報）

調査日

ピーク期：平成30年11月22日（木）、平成30年11月18日（日）

平常期：令和元年 7月31日（水）、令和元年 8月 4日（日）

○駐車場利用状況・時間別の車両挙動・路線速度の分析

2. 分析結果

想定課題②：休日に駐車場の入庫待ちやうろつきが発生し、混雑の要因となっている。

駐車場利用状況調査 (現地調査・データ提供)

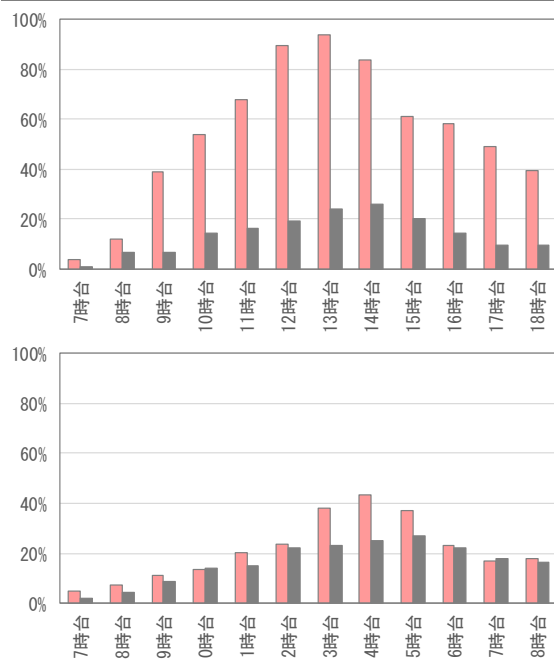
市営及び観光施設関連の駐車場

※ピーク期：平日：H30.11.22(木) 休日：H30.11.18(日)
平常期：平日：R1.7.31(水) 休日：R1.8.4(日)

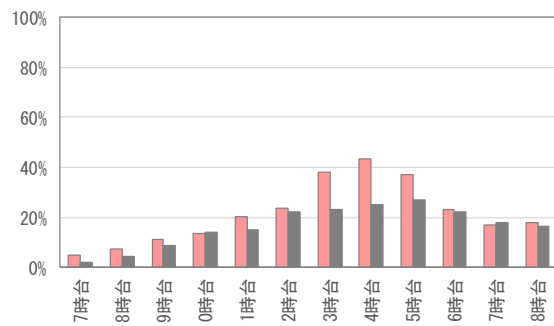


①京都市円山駐車場（134台）

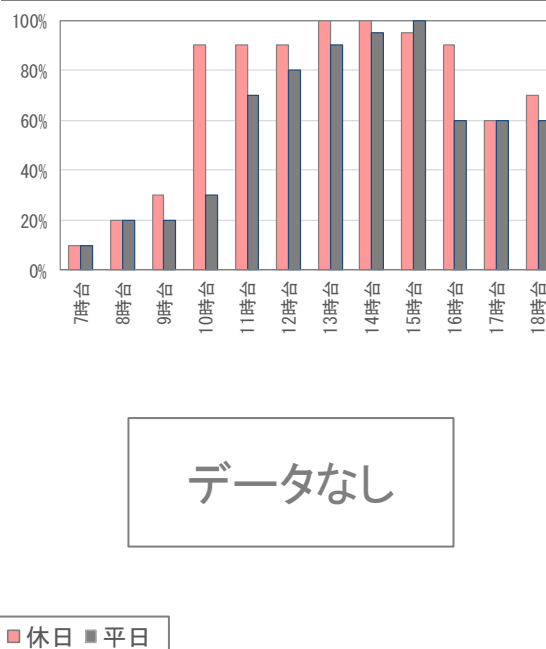
ピーク期



平常期

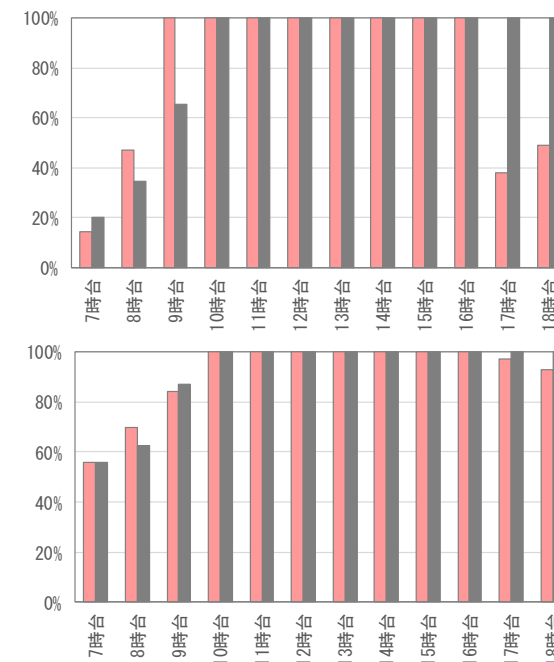


②高台寺駐車場（82台）



データなし

③清水坂観光駐車場※



※大型・小型車が混在しているため、利用率は大型車に換算し算出した(収納台数:大型70台)

①③:京都市提供データ ②:京都国道事務所調べ

- 市営及び観光施設関連駐車場の利用率は、平常期よりピーク期が高い。
- ピーク期では、休日の利用率が高く、円山駐車場を除き、満車時間帯がある。

2. 分析結果

想定課題②：休日に駐車場の入庫待ちやうろつきが発生し、混雑の要因となっている。

駐車場利用状況調査 (Web調査)

近隣民間駐車場

※ピーク期：平日：H30.11.22(木) 休日：H30.11.18(日)
平常期：平日：R1.7.31(水) 休日：R1.8.4(日)

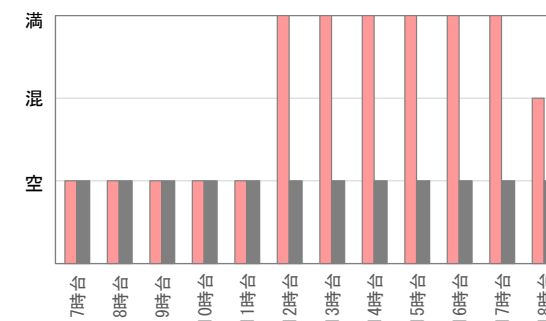
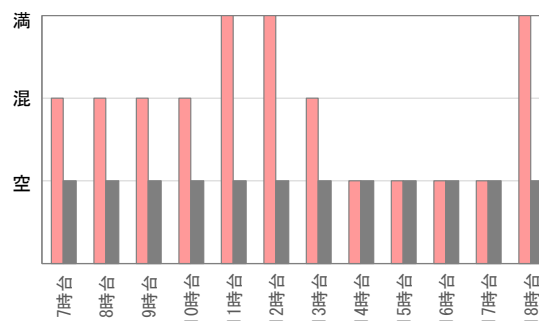
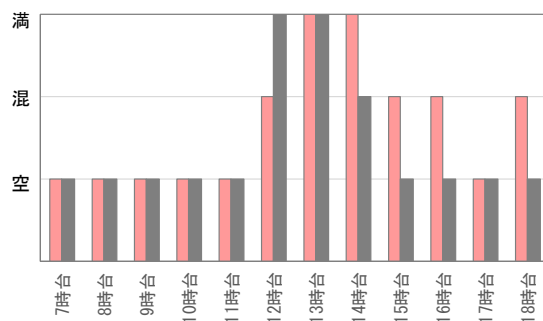


①タイムズ総本山知恩院古門前（11台）

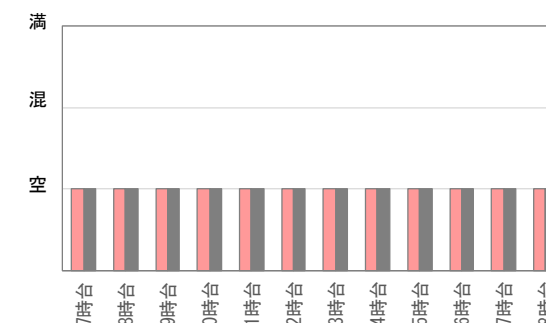
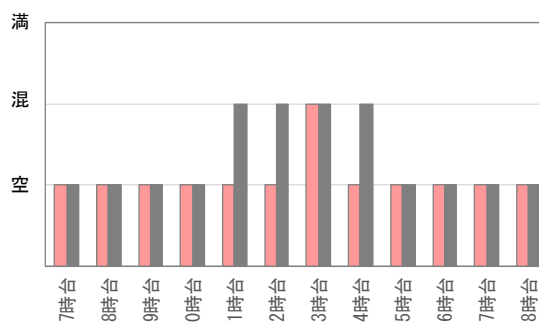
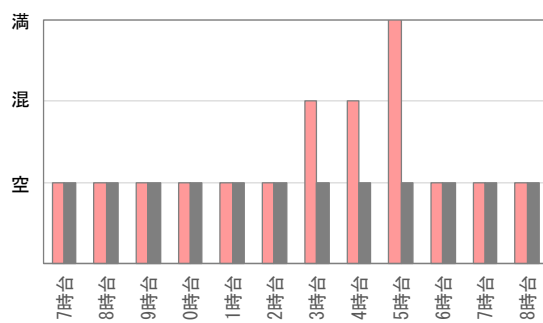
②タイムズ五条坂清水寺前第2（16台）

③タイムズ総本山知恩院新門南（34台）

ピーク期



平常期



■ 休日 ■ 平日

2. 分析結果

想定課題②：休日に駐車場の入庫待ちやうろつきが発生し、混雑の要因となっている。

駐車場利用状況調査 (Web調査)

近隣民間駐車場

※ピーク期：平日：H30.11.22(木) 休日：H30.11.18(日)
平常期：平日：R1.7.31(水) 休日：R1.8.4(日)

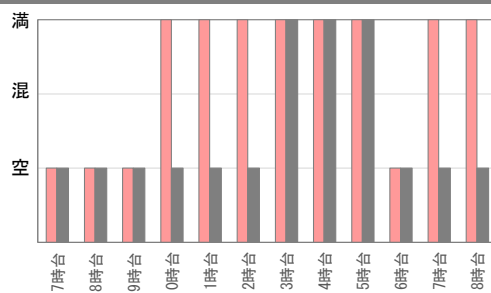
※京都国道事務所調べ

■ 休日 ■ 平日

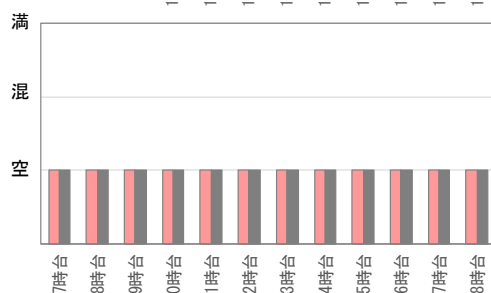


④GSパーク祇園 (24台)

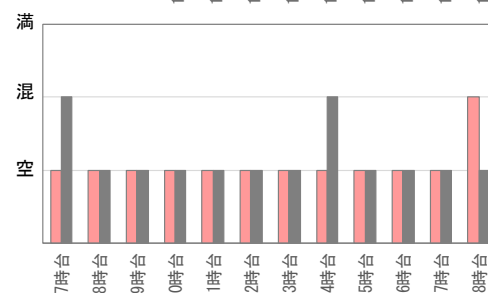
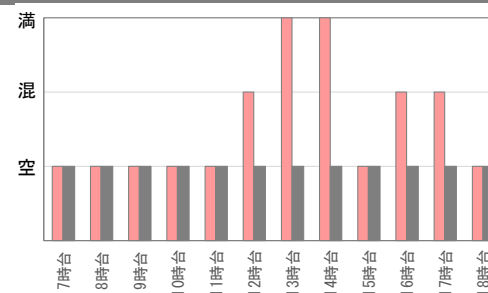
ピーク期



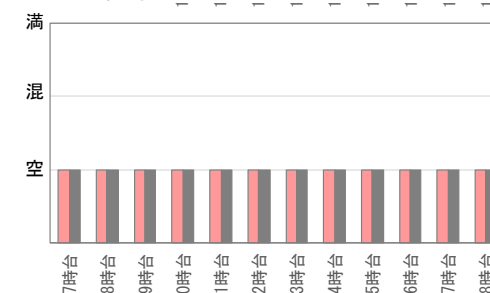
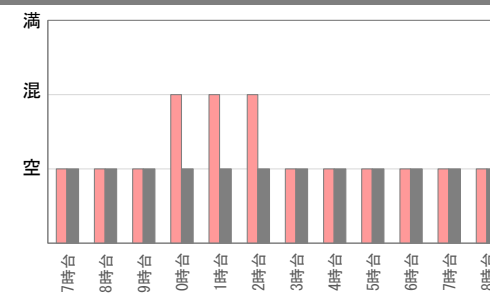
平常期



⑤ウェスティン都ホテル京都西B (31台)



⑥タイムズ五条坂清水寺前 (21台)



- 近隣民間駐車場の利用率は平常期よりピーク期の方が高い。
- ピーク期では休日の利用率が高く、12時前後に満車状態が確認される。

2. 分析結果

想定課題②：休日に駐車場の入庫待ちやうろつきが発生し、混雑の要因となっている。

駐車場利用状況調査（データ提供）

周辺P&R駐車場（京都市重点利用促進駐車場）

※ピーク期：平日：H30.11.22(木) 休日：H30.11.18(日)
平常期：平日：R1.7.31(水) 休日：R1.8.4(日)

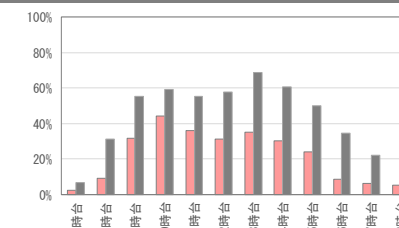
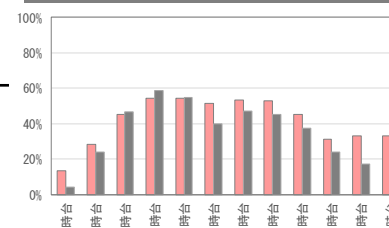
ピーク期

平常期

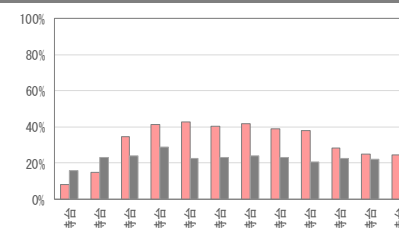
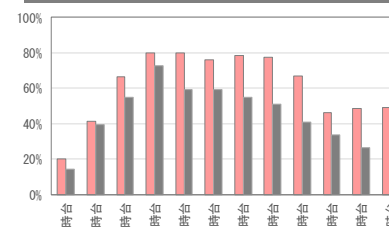


①②大津市提供データ ③長岡京市提供データ

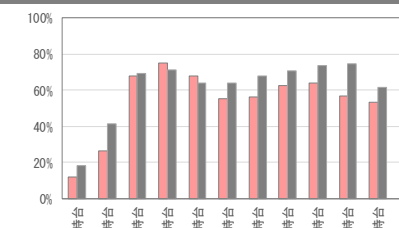
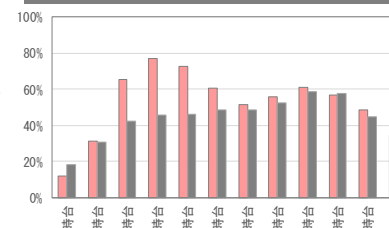
①明日都浜大津公共駐車場（349台）



②浜大津公共駐車場（247台）



③長岡京駅西駐車場（388台）



■ 休日 ■ 平日

- 周辺P&R駐車場の利用率は、平常期よりピーク期のほうが高い。
- ただし、ピーク期・平常期ともに満車になっておらず利用促進の余地がある状態。

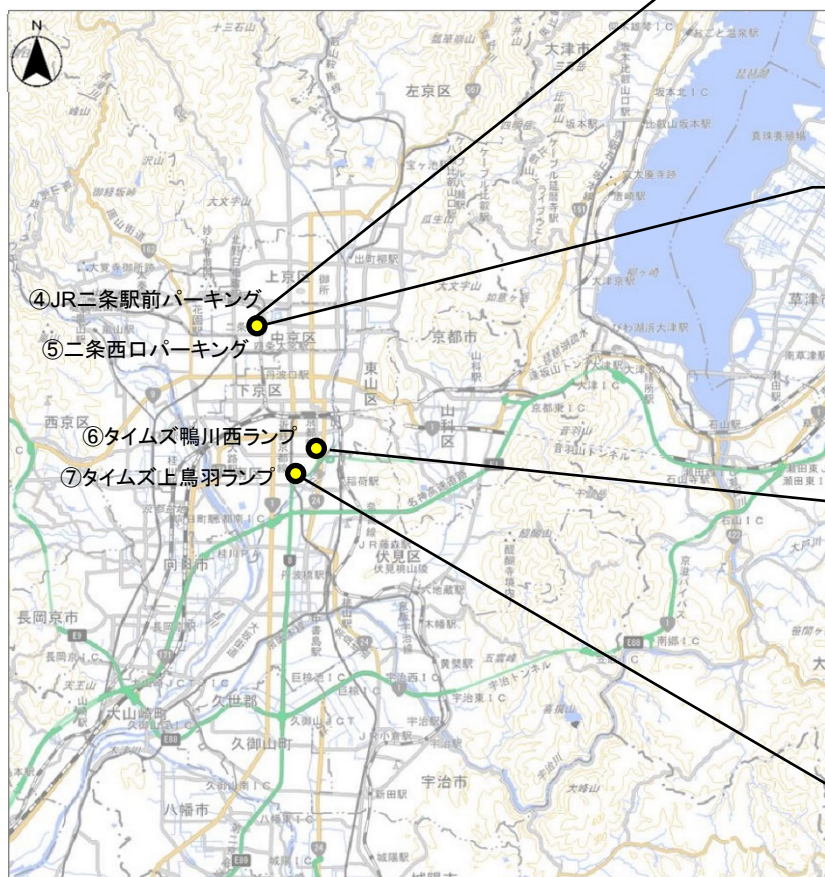
2. 分析結果

想定課題②：休日に駐車場の入庫待ちやうろつきが発生し、混雑の要因となっている。

駐車場利用状況調査 (Web調査・現地調査)

周辺P&R駐車場

※ピーク期：平日：H30.11.22(木) 休日：H30.11.18(日)
平常期：平日：R1.7.31(水) 休日：R1.8.4(日)



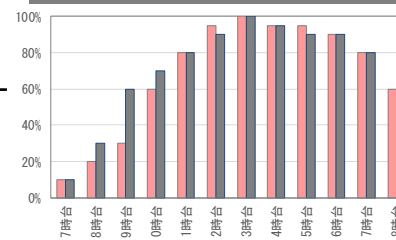
④～⑦京都国道事務所調べ

■ 休日 ■ 平日

ピーク期

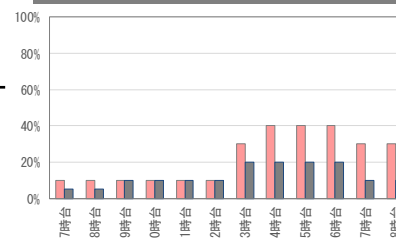
平常期

④JR二条駅前パーキング (129台)



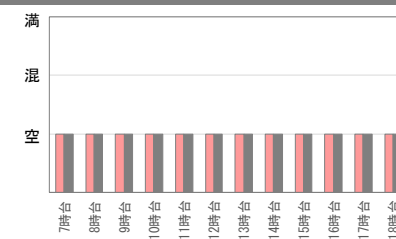
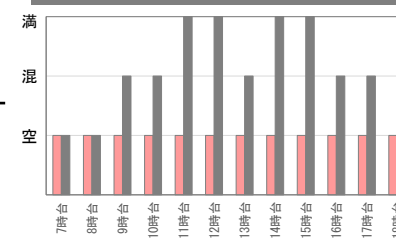
データなし

⑤二条西口パーキング (101台)

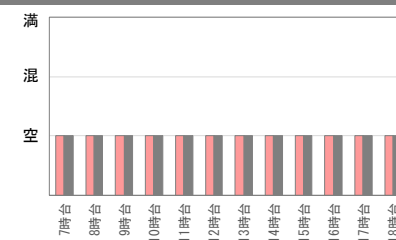
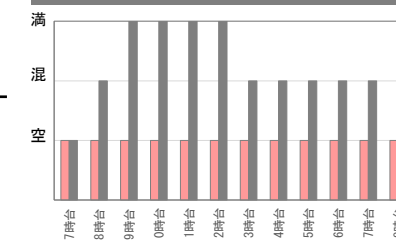


データなし

⑥タイムズ鴨川西ランプ (60台)



⑦タイムズ上鳥羽ランプ (111台)



2. 分析結果

想定課題②：休日に駐車場の入庫待ちやうろつきが発生し、混雑の要因となっている。

車両挙動分析（ETC2.0）

※集計対象区間は東山三条～東山五条間、リンクは上下別
 うろつき交通、車両挙動：ETC2.0(H30.11.18(日)～11.30(金)、R1.6.8(土)～6.14(金) 7:00～19:00)
 路線速度：ETC2.0(H30.11.1、R1.6.1 7:00～19:00)
 対象車両は全車種を対象としており、乗用系が95%である。

○平日・休日別のうろつき交通、車両挙動を比較

- ◆ うろつき交通・・・同一区間※を短時間（10分間）で同一方向に2回以上走行した車両と定義
- ◆ うろつき率・・・うろつき台数÷全台数
- ◆ 車 両 挙 動・・・急制動、急ハンドル※

		うろつき率 (%)	南行き			北行き		
			車両挙動（件/日）		路線速度 (km/h)	車両挙動（件/日）		路線速度 (km/h)
			急ブレーキ	急ハンドル		急ブレーキ	急ハンドル	
ピーク期	休日	6.0	52	41	11	113	58	13
	平日	6.2	51	35	14	68	43	18
平常期	休日	4.4	106	53	14	69	55	18
	平日	4.3	50	37	15	72	39	19

- うろつき交通は、平常期よりピーク期のほうが多い。
- ピーク期はうろつき交通が多く、路線速度が低い。（うろつき交通と路線速度の相関あり）
- うろつき交通と車両の危険挙動には相関が認められない。

2. 分析結果

想定課題②：休日に駐車場の入庫待ちやうろつきが発生し、混雑の要因となっている。

車両挙動分析（ETC2.0）

※H30.11.18(日)～11.30(金)

駐車場利用ピーク時間：(休日)11:00～16:00、(平日)12:00～16:00

駐車場の満車割合が休日2割以上、平日1割以上連続する時間をピーク時間として設定

駐車場利用平常時間：駐車場利用ピーク時間以外の時間

○駐車場利用ピーク時間と平常時間で、うろつき交通・車両挙動を比較

- ◆ うろつき交通・・・同一区間を短時間（10分間）で同一方向に2回以上走行した車両と定義
- ◆ うろつき率・・・うろつき台数÷全台数
- ◆ 車 両 挙 動・・・急制動、急ハンドル

		うろつき率 (%)	南行き			北行き		
			車両挙動（件/時間）		路線速度 (km/h)	車両挙動（件/時間）		路線速度 (km/h)
			急ブレーキ	急ハンドル		急ブレーキ	急ハンドル	
ピーク期 休日	駐車場利用 ピーク時間	5.7	1.2	3.4	12	2.3	5.7	12
	駐車場利用 平常時間	6.3	0.7	3.4	10	1.3	4.3	15
ピーク期 平日	駐車場利用 ピーク時間	5.3	1.1	2.6	12	0.9	4.2	17
	駐車場利用 平常時間	6.7	1.5	3.0	14	1.2	3.3	18

○ うろつき交通は、駐車場利用率の平常時間に多く、駐車場待ちによるうろつきではないと思われる。
○ また、うろつき交通と、危険挙動、路線速度との相関も確認できなかった。

2. 分析結果

想定課題②: 休日に駐車場の入庫待ちやうろつきが発生し、混雑の要因となっている。

分析結果（まとめ）

[駐車場利用状況調査]

- エリア内の駐車場は、ピーク期・休日の利用率が高いが、
P&R駐車場は、ピーク期・平日の利用率が高く、観光交通との関連は不明瞭。

[駐車場利用状況・平常時間別の車両挙動・路線速度との相関分析]

- 駐車場利用状況と車両挙動・路線速度には相関が見られなかった。

⇒ 想定した課題は立証できなかった。

（駐車場待ちによりうろつき交通が発生し、うろつき交通が混雑の要因になっていると判断できなかった）

⇒ P&R駐車場は満車状態になっておらず、利用促進の余地があることが判明

2. 分析結果

想定課題③：観光ピーク時に観光バスが混雑の要因となっている。

想定課題③：観光ピーク時に観光バスが
混雑の要因となっている。

調査分析内容

- 既存資料等から、観光バスの課題が多い箇所の抽出
- 現地調査等により、観光バスの課題を確認

2. 分析結果

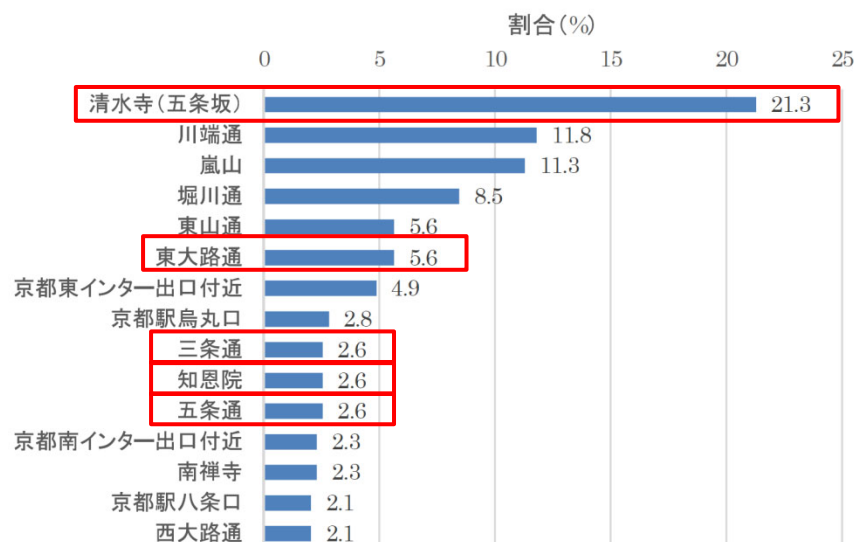
想定課題③：観光ピーク時に観光バスが混雑の要因となっている。

京都市貸切バス路上混雑解消のための実証事業 (平成29年3月 国土交通省近畿運輸局)

※観光バスドライバーへのアンケート

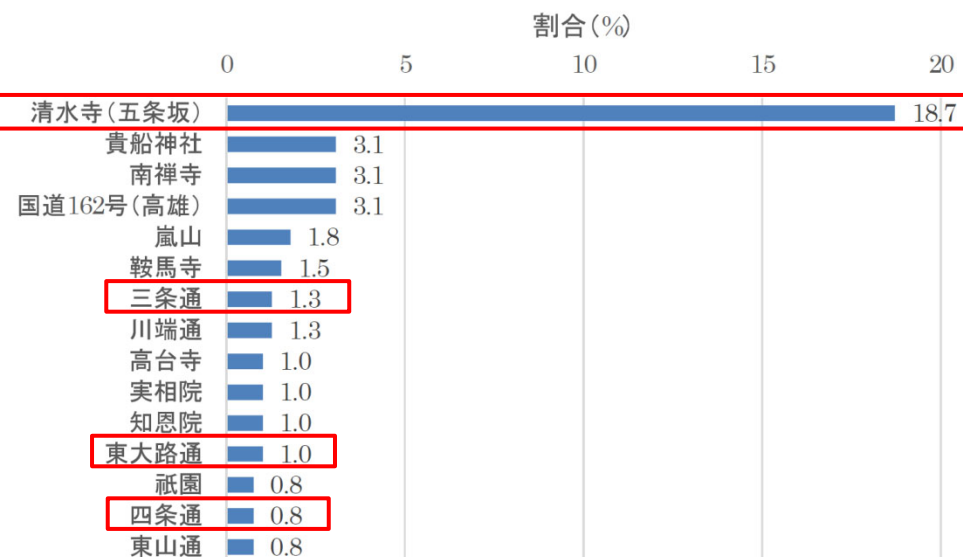
交通の集中による慢性的な渋滞箇所

※複数回答可 (n=390)



道幅が狭く観光バスの離合が困難な箇所

※複数回答可 (n=390)



○国土交通省近畿運輸局の調査では、「交通の集中による慢性的な渋滞箇所(21%)」「道幅が狭く観光バスの離合が困難な箇所(19%)」で、清水寺(五条坂)が一番高い割合となっている。

○東大路通は「交通の集中による慢性的な渋滞箇所(6%)」「道幅が狭く観光バスの離合が困難な箇所(1%)」と割合が少ない。

⇒ 調査箇所を五条坂に特定

2. 分析結果

想定課題③：観光ピーク時に観光バスが混雑の要因となっている。

現地調査結果



電柱箇所では
大型バスの離合が困難



歩行者の車道にはみ出しにより
車両の通行障害が発生



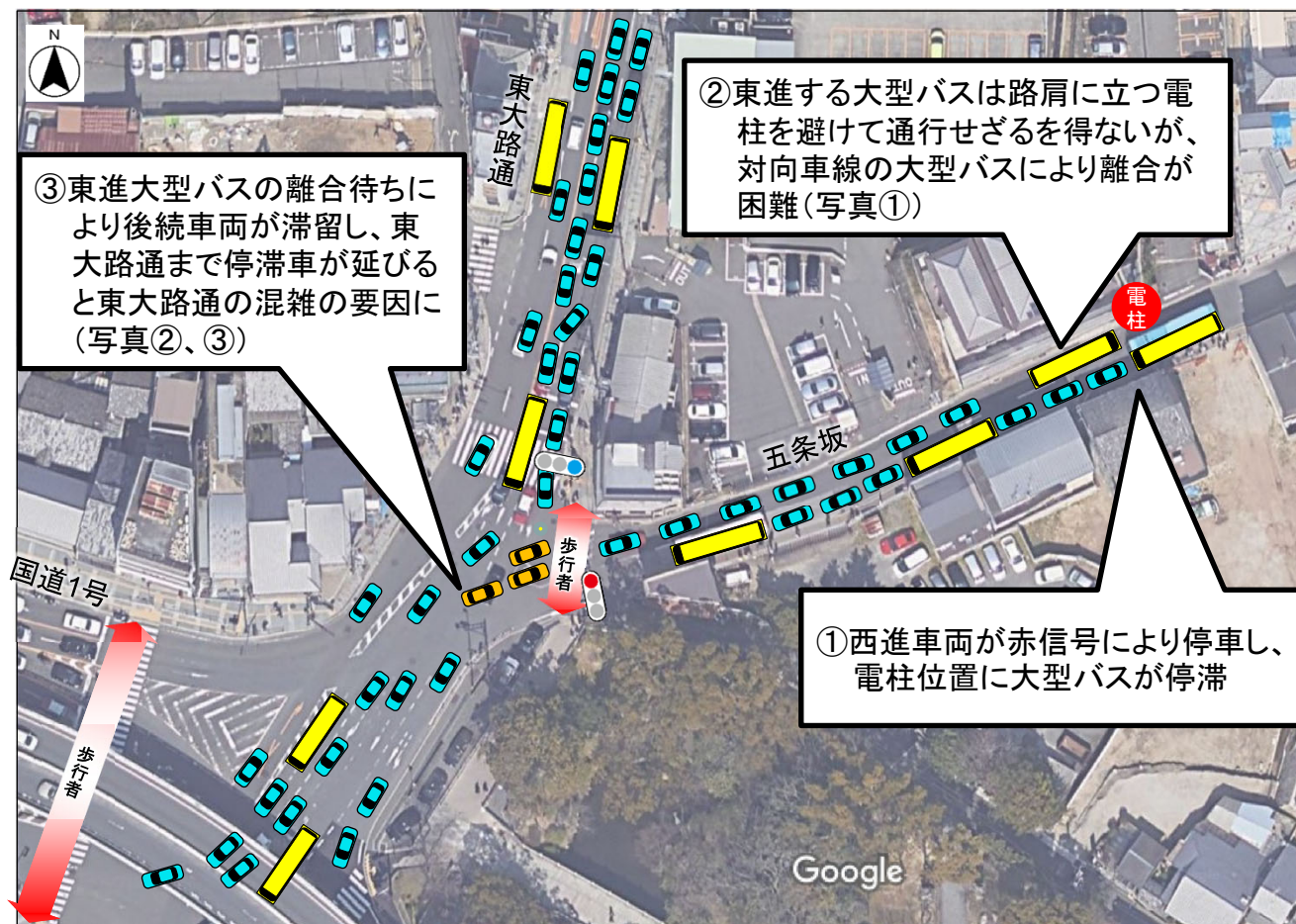
五条坂の渋滞が延びると
東大路通にまで影響を及ぼす

- 五条坂では、路肩に立つ電柱が支障となり、大型バス×大型バスの離合が困難となっている。
- また、歩行者が車道にはみ出し車両の通行障害を引き起こす状況を確認。
- 交通量が多い時間帯では、五条坂の混雑が東大路通にまで延び、東大路通の渋滞要因になっている。

2. 分析結果

想定課題③：観光ピーク時に観光バスが混雑の要因となっている。

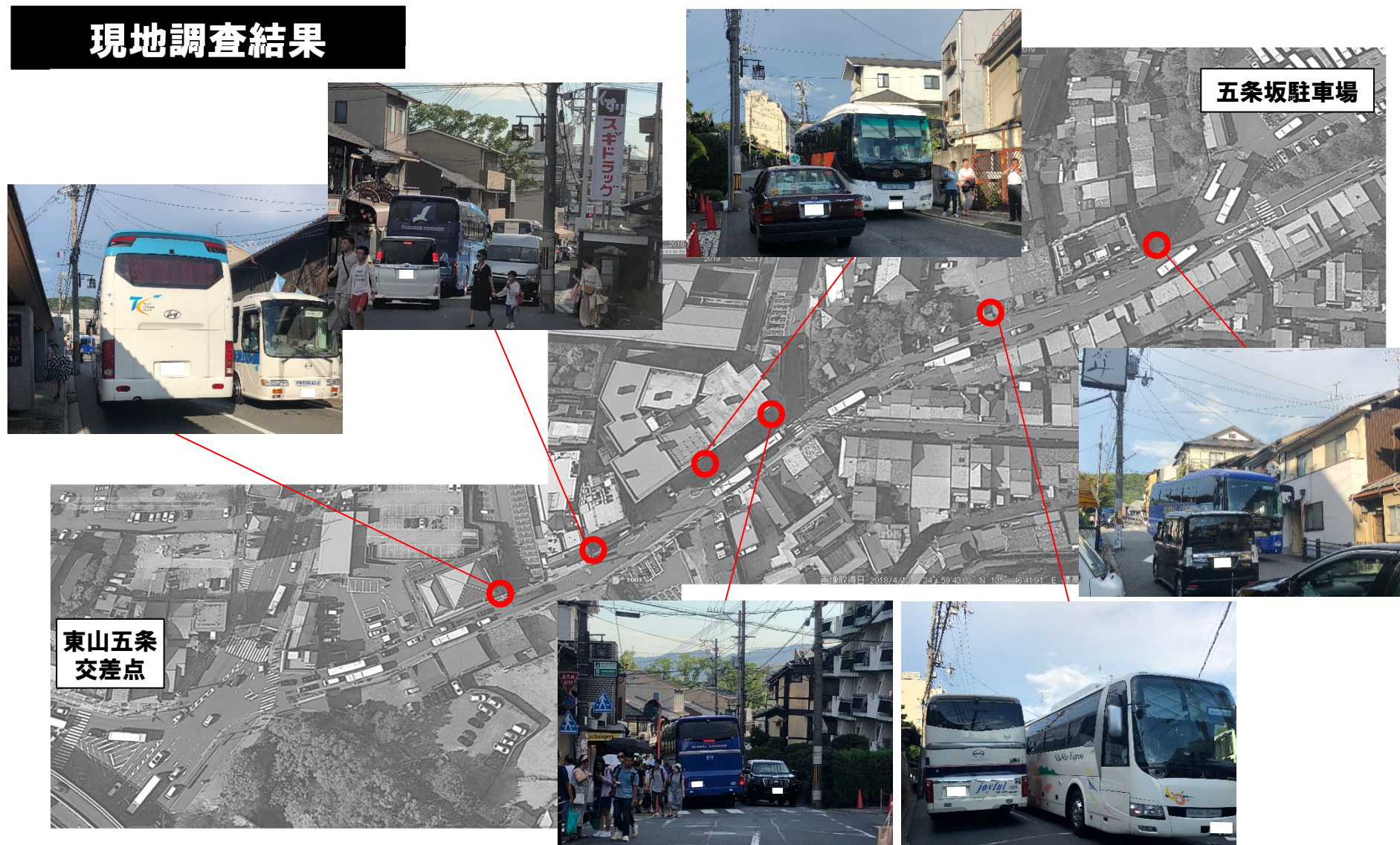
現地調査結果



2. 分析結果

想定課題③: 観光ピーク時に観光バスが混雑の要因となっている。

現地調査結果



○五条坂の路肩に立ち、離合困難の原因になっている電柱は6箇所。

2. 分析結果

想定課題③：観光ピーク時に観光バスが混雑の要因となっている。

分析結果（まとめ）

- 東山エリアにおける観光バスの課題箇所は、五条坂である。
 - ・ 東大路通では観光バスの路上滞留はない。
 - ・ その他、五条通、知恩院前でも観光バスの路上滞留はあるが混雑に起因しない。
 - 五条坂では、清水坂駐車場を利用する観光バスが**五条坂の路肩に立つ電柱が原因で離合ができず**混雑することが確認された。
 - また、五条坂の混雑が延びると、東大路通の交通にも影響を与えていることが確認された。
- ⇒ 混雑の要因となる路上滞留は確認できなかったが、五条坂において、東大路通りにも影響を及ぼす観光バスの課題が確認された。

2. 分析結果

想定課題④：公共交通手段のなかで、路線バスに利用が集中している。

想定課題④：公共交通手段のなかで、
路線バスに利用が集中している。

調査分析内容

- バスの利用状況調査
- 鉄道の利用状況調査

現地調査（目視）で、バス停・鉄道駅で乗車状況を確認

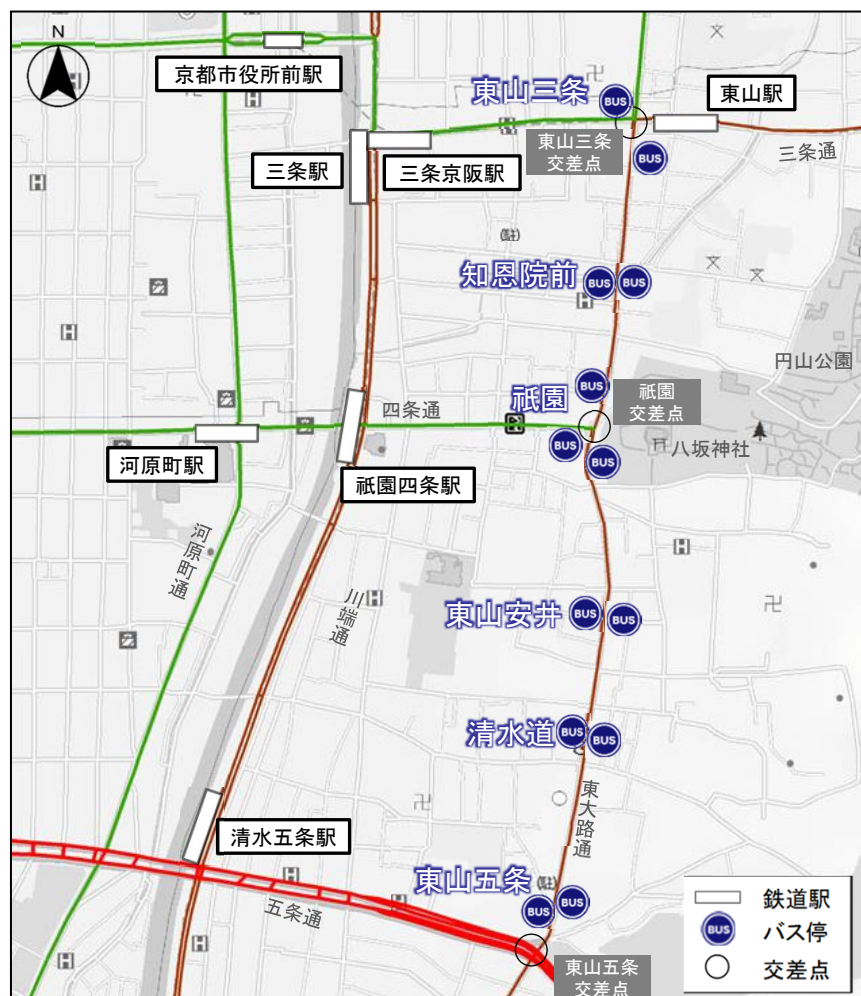
調査日〔 平 日：平成30年11月22日（木）
休 日：平成30年11月18日（日） 〕

2. 分析結果

想定課題④：公共交通手段のなかで、路線バスに利用が集中している。

路線バス利用状況調査（現地調査）

- 東山エリア内のバス停を対象に、路線バスの利用率調査を実施。
- 車内状況を設定し(右下写真イメージ)、目視で確認し利用率として整理。



2. 分析結果

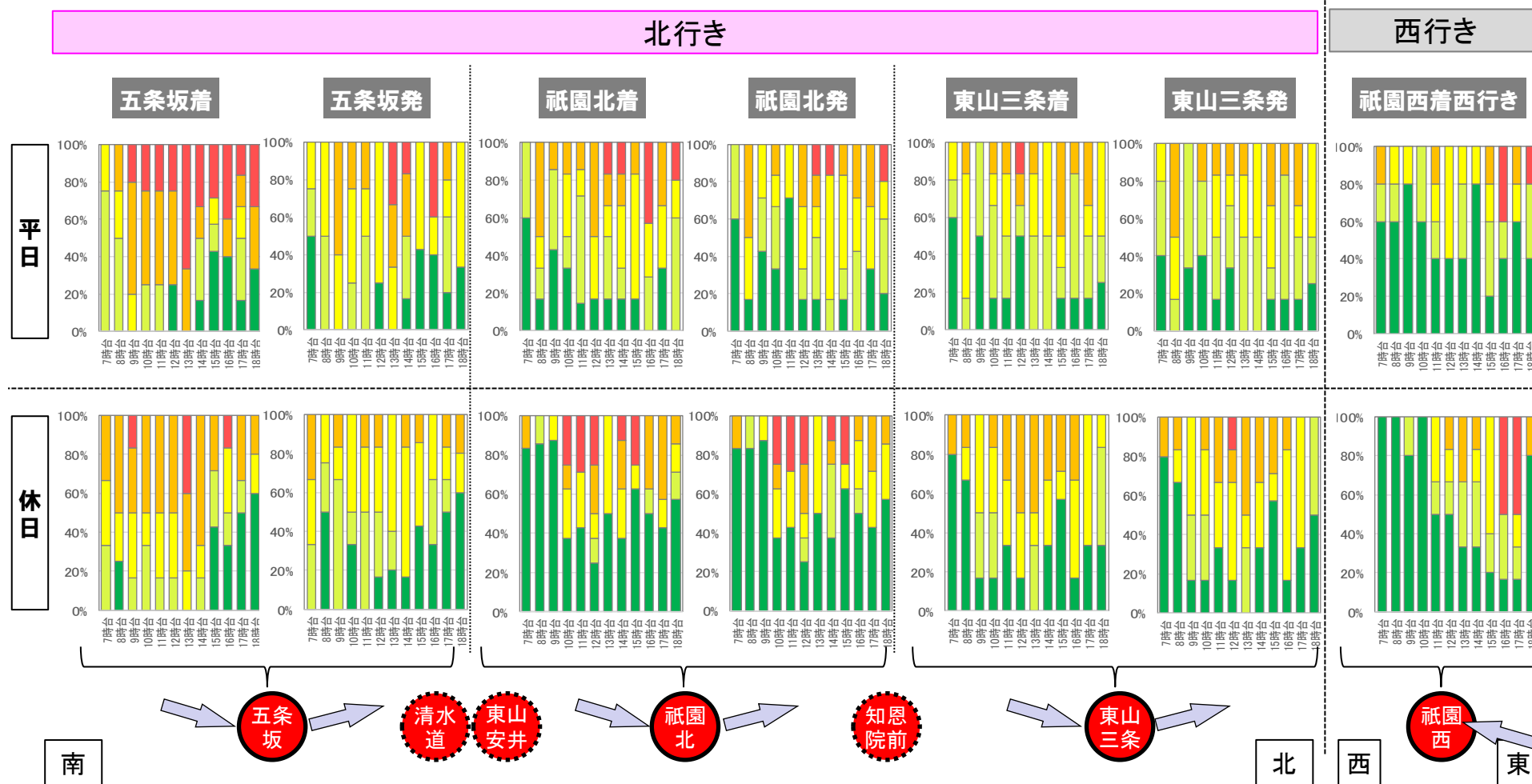
想定課題④：公共交通手段のなかで、路線バスに利用が集中している。

路線バス利用状況調査（現地調査）

ピーク期

※平日：H30.11.22(木) 休日：H30.11.18(日)

■25% ■50% ■75% ■90% ■100%



- 路線バスの利用率は、休日より平日のほうが高い状況である。
- 特に五条坂着のバスの利用率が高く、平日は広い時間で満員状態を確認。

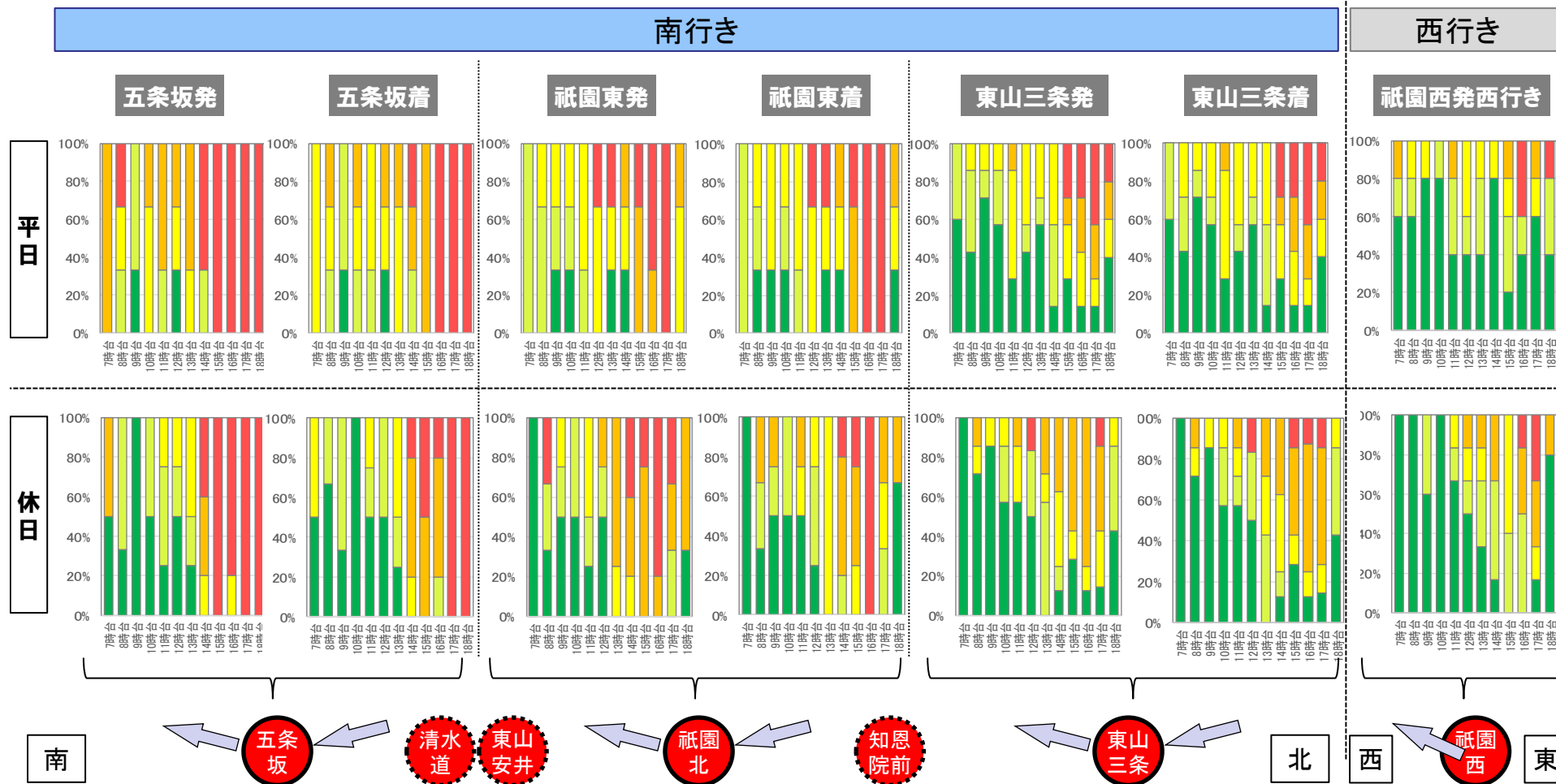
2. 分析結果

想定課題④：公共交通手段のなかで、路線バスに利用が集中している。

路線バス利用状況調査（現地調査）

ピーク期

※平日：H30.11.22(木) 休日：H30.11.18(日)



- 路線バスの利用率は、休日より平日のほうが高い状況である。
- 特に五条坂発着のバスの利用率が高く、夕方連続して満員状態が確認された。

2. 分析結果

想定課題④：公共交通手段のなかで、路線バスに利用が集中している。

参考：鉄道利用状況調査（現地調査）

ピーク期

※平日：H30.11.22(木) 休日：H30.11.18(日)

地下鉄

■25% ■50% ■75% ■90% ■100%



- 鉄道の利用率は、平日より休日のほうが高い状況である。
- 平日休日ともに大きな混雑はなく、利用余地がある。

2. 分析結果

想定課題④：公共交通手段のなかで、路線バスに利用が集中している。

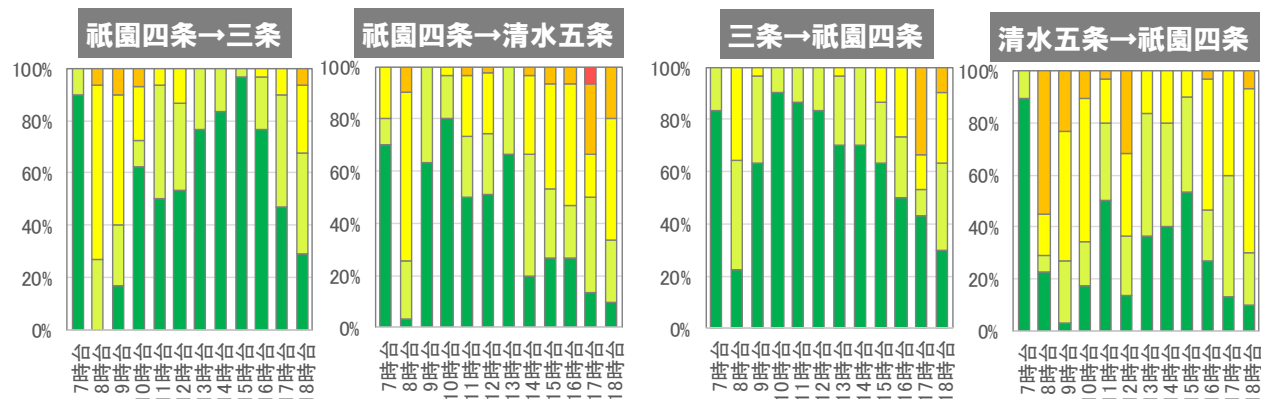
参考：鉄道利用状況調査（現地調査）

ピーク期

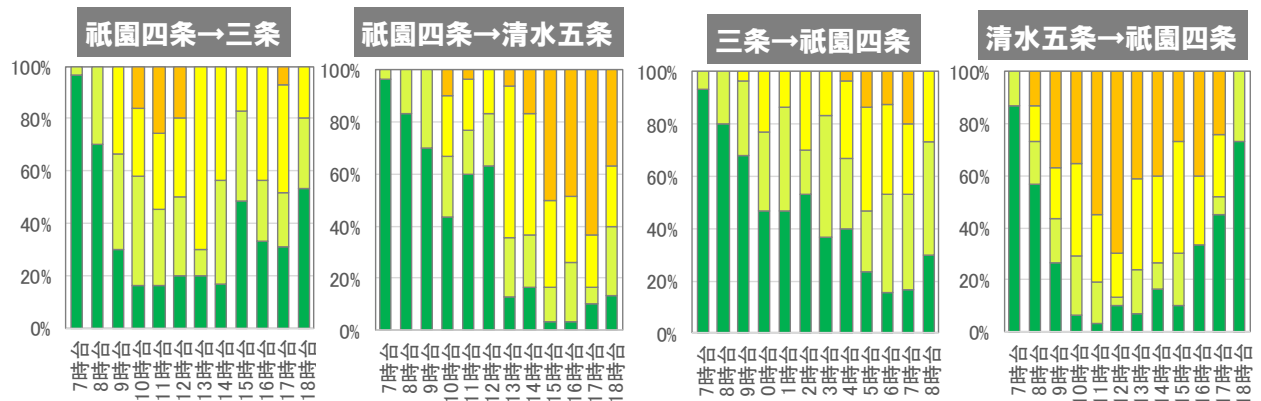
※平日：H30.11.22(木) 休日：H30.11.18(日)

京 阪

平日

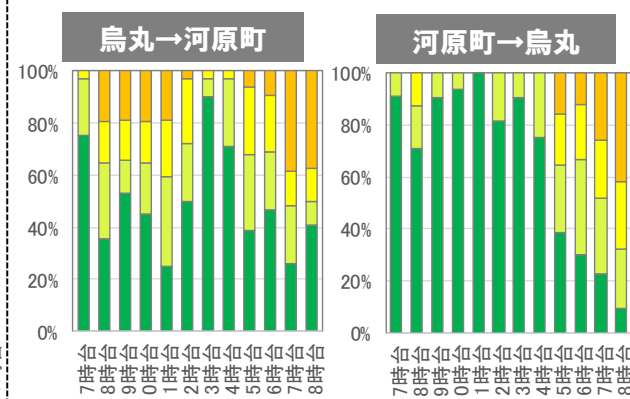


休日

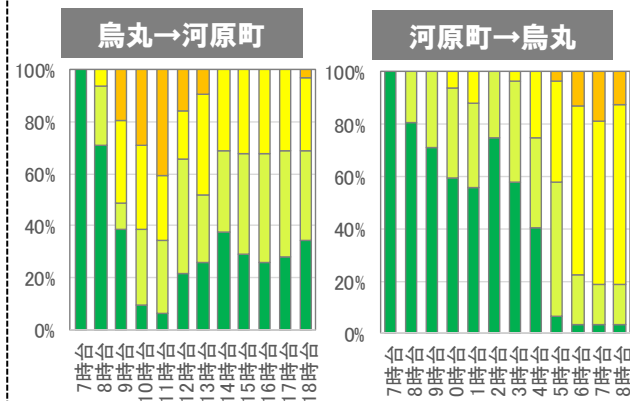


阪 急

平日



休日



○ 鉄道の利用率は、平日より休日のほうが高い状況である。

○ 平日休日ともに大きな混雑はなく、利用余地がある。

2. 分析結果

想定課題④：公共交通手段のなかで、路線バスに利用が集中している。

分析結果（まとめ）

路線バスの利用状況

○ バスの利用状況は、平休日ともに混雑しており、**長時間の満員状況が確認**された。
北向バスの五条坂バス停着、南向バスの五条坂発で混雑が顕著。
利用率は、休日より平日が高い状況。

○ 一方、鉄道の容量は**全時間帯で余裕がある**ことを確認できた。
利用率は、平日より休日が高い状況。

⇒ 鉄道に対して路線バスの利用率が非常に多く、想定した課題が立証された。

2. 分析結果

想定課題⑤: 東大路通では車道に多くの歩行者があふれ、渋滞の要因となっている。

**想定課題⑤: 東大路通では車道に多くの歩行者があふれ、
渋滞の要因となっている。**

調査分析内容

- AIカメラによる横断歩行者交通量分析（期間別・平日休日別）
- AIカメラによる車道はみ出し者数分析（期間別・平日休日別）
- パケットセンサーによる清水寺訪問者数分析（期間別・平日休日別）
- ETC2.0による旅行速度分析（期間別・平日休日別）

AIカメラの分析時期

ピーク期：平成30年11月17日（土）～30日（金）

平常期：令和元年 6月 8日（土）～14日（金）

2. 分析結果

想定課題⑤: 東大路通では車道に多くの歩行者があふれ、渋滞の要因となっている。

歩行者挙動 (AIカメラ)

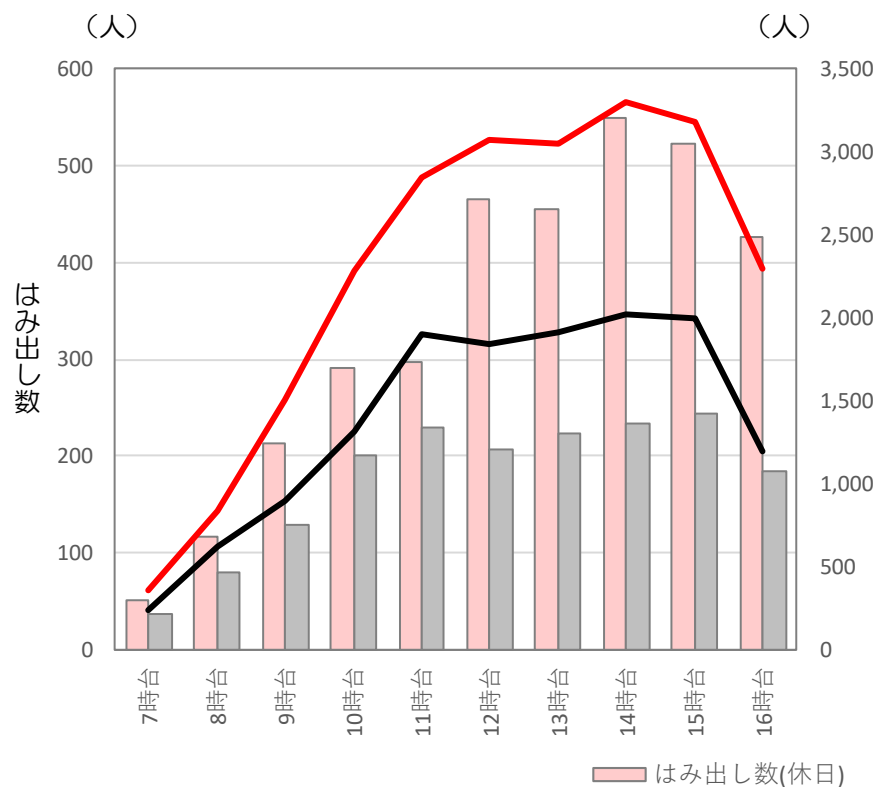
※ピーク期: H30.11.17(土)~11.30(金) 7:00~17:00

平常期: R1.6.8(土)~6.14(金) 7:00~17:00

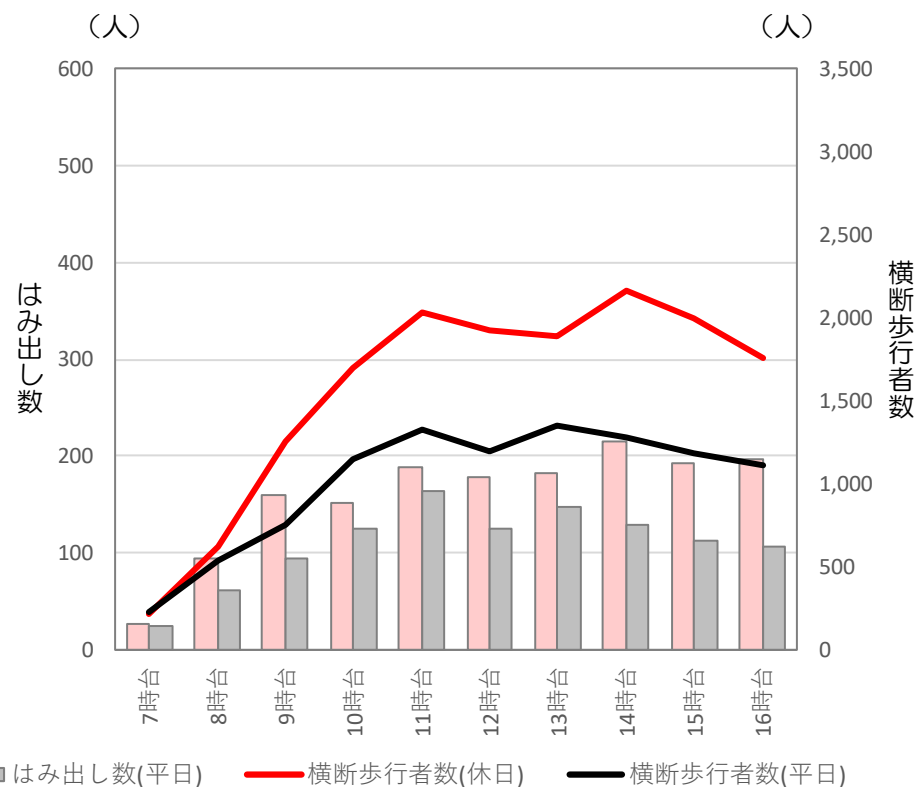
横断歩行者数: 東山五条交差点の北側流入部および五条坂の横断歩行者数の合計

路線速度: 東大路通(清水道⇒東山五条交差点間)

ピーク期



平常期



- 横断歩道歩行者数が増えると、はみ出し数が多くなる傾向である。
- ピーク期・休日に人が多い状況が確認できた。

2. 分析結果

想定課題⑤: 東大路通では車道に多くの歩行者があふれ、渋滞の要因となっている。

歩行者挙動 (AIカメラ、ETC2.0データ)

※ピーク期: H30.11.17(土)~11.30(金) 7:00~17:00

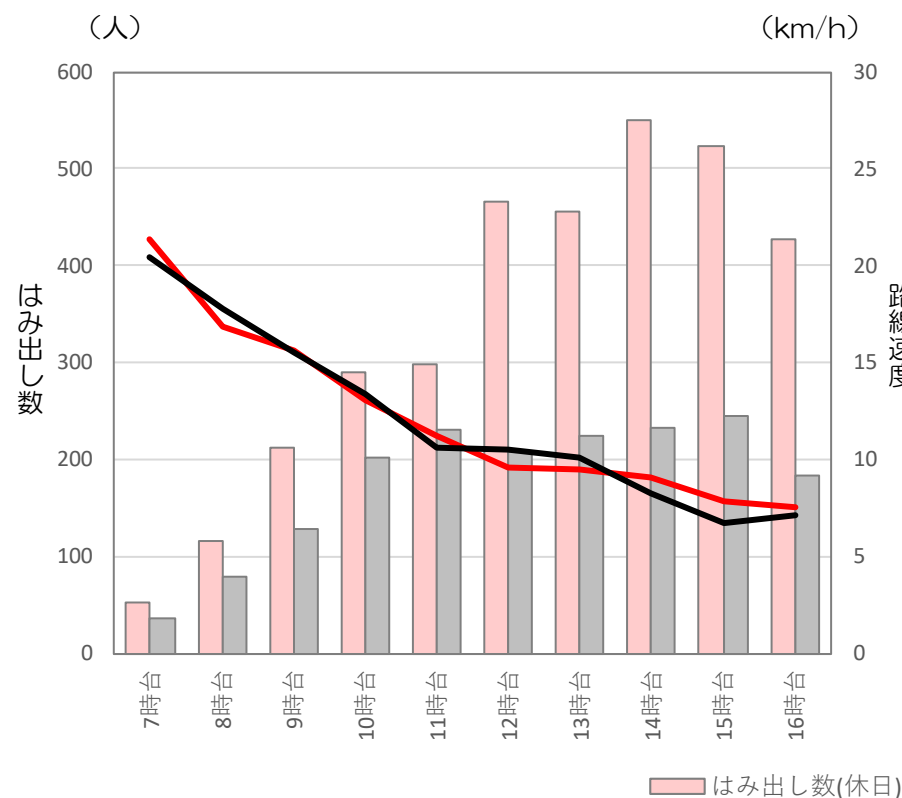
平常期: R1.6.8(土)~6.14(金) 7:00~17:00

横断歩行者数: 東山五条交差点の北側流入部および五条坂の横断歩行者数の合計

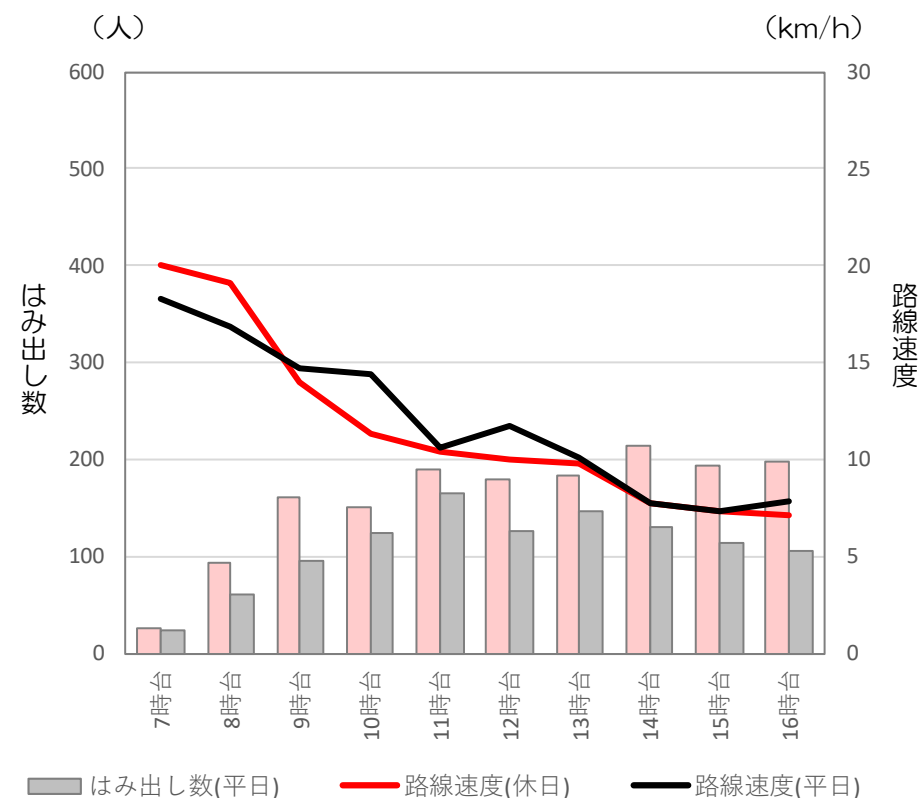
路線速度: 東大路通(清水道⇒東山五条交差点間)

ETC2.0(H30.11、R1.6)

ピーク期



平常期



○ はみ出し歩行者数が増えると、交差点付近の路線速度が下がる傾向である。

2. 分析結果

想定課題⑤: 東大路通では車道に多くの歩行者があふれ、渋滞の要因となっている。

分析結果（まとめ）

- 東大路通では、信号待ちの歩行者が車道にはみ出す状況が広く確認できた。
 - 車道へのはみ出し者は、通行者が多くなるに比例して増加する傾向を確認した。
 - 車道へのはみ出し者が多い時間帯では路線速度の低下を確認した。
- 車道へのはみ出しが路線速度に影響を与えていると考えられる。

⇒ 想定した課題が立証された。



2. 分析結果

想定課題⑥：京都駅を拠点にエリア間を移動することで、京都駅～東山の経路が混雑している。

**想定課題⑥：京都駅を拠点にエリア間を移動することで、
京都駅～東山の経路が混雑している。**

調査分析内容

- パケットセンサーによる広域流動分析（観光ピーク期・平常期）
- ETC2.0による路線速度分析（日別・平日休日別）
- エリア間移動の際に、不必要に京都駅を介して移動する交通【今後実施予定】

分析期間

ピーク期：平成30年11月23日（祝）～26日（月）

平常期：令和元年 6月 7日（金）～10日（月）

2. 分析結果

想定課題⑥：京都駅を拠点にエリア間を移動することで、京都駅～東山の経路が混雑している。

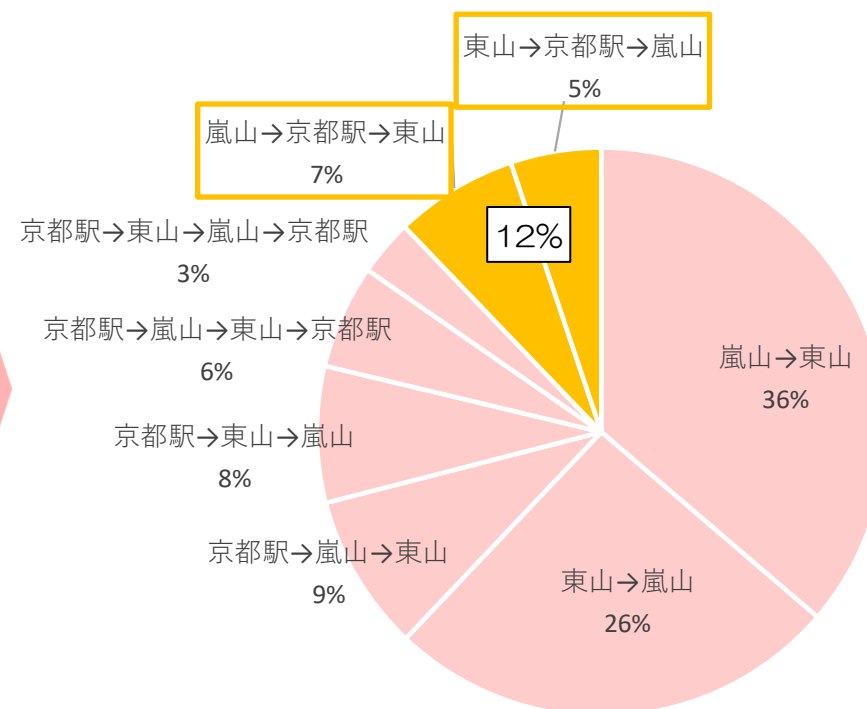
パケットセンサーによる交通流動分析（ピーク）

※H30.11.23(金・祝)～11.26(月)(4日間)

東山・嵐山・京都駅のいずれを訪問したトリップ

周遊パターン	トリップ数	割合
東山→京都駅	61,806	27%
京都駅→東山	52,671	23%
京都駅→東山→京都駅	28,517	12%
東山→京都駅→東山	17,879	8%
嵐山→東山	15,157	7%
嵐山→京都駅	14,452	6%
東山→嵐山	10,780	5%
京都駅→嵐山	7,296	3%
京都駅→嵐山→京都駅	4,995	2%
京都駅→嵐山→東山	3,731	2%
京都駅→嵐山→東山→京都駅	2,470	1%
京都駅→東山→嵐山	3,238	1%
京都駅→東山→嵐山→京都駅	1,331	1%
嵐山→京都駅→東山	2,928	1%
東山→京都駅→嵐山	2,155	1%
嵐山→京都駅→嵐山	456	0%
合計	229,862	100%

【抜粋】東山・嵐山の両方を訪問したトリップ



○東山・嵐山・京都駅のいずれを訪問したトリップのうち、東山・嵐山両方利用したトリップは19%である。
○東山・嵐山両方利用したトリップのうち、京都駅を経由しているものは12%である。

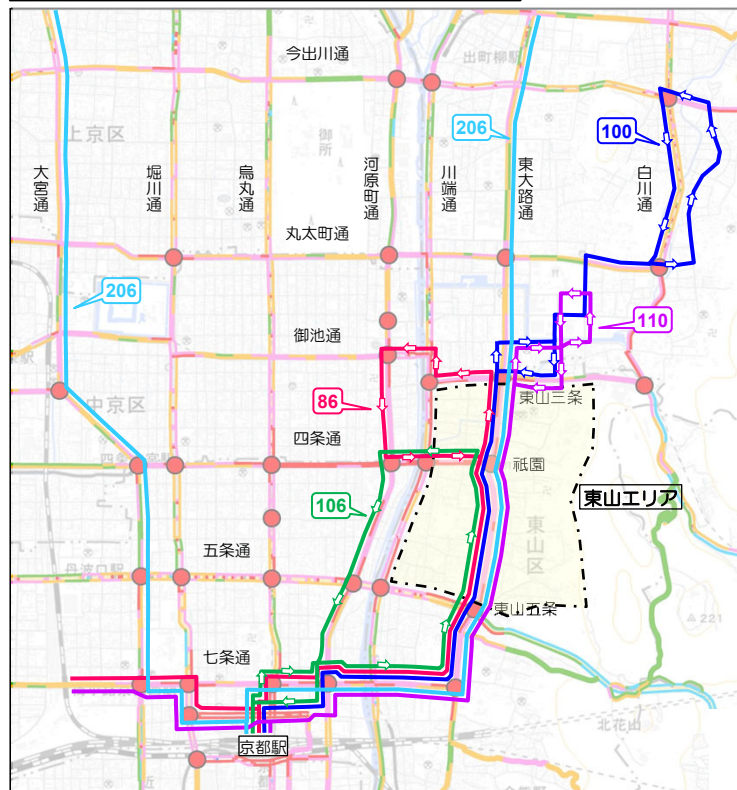
2. 分析結果

想定課題⑥：京都駅を拠点にエリア間を移動することで、京都駅～東山の経路が混雑している。

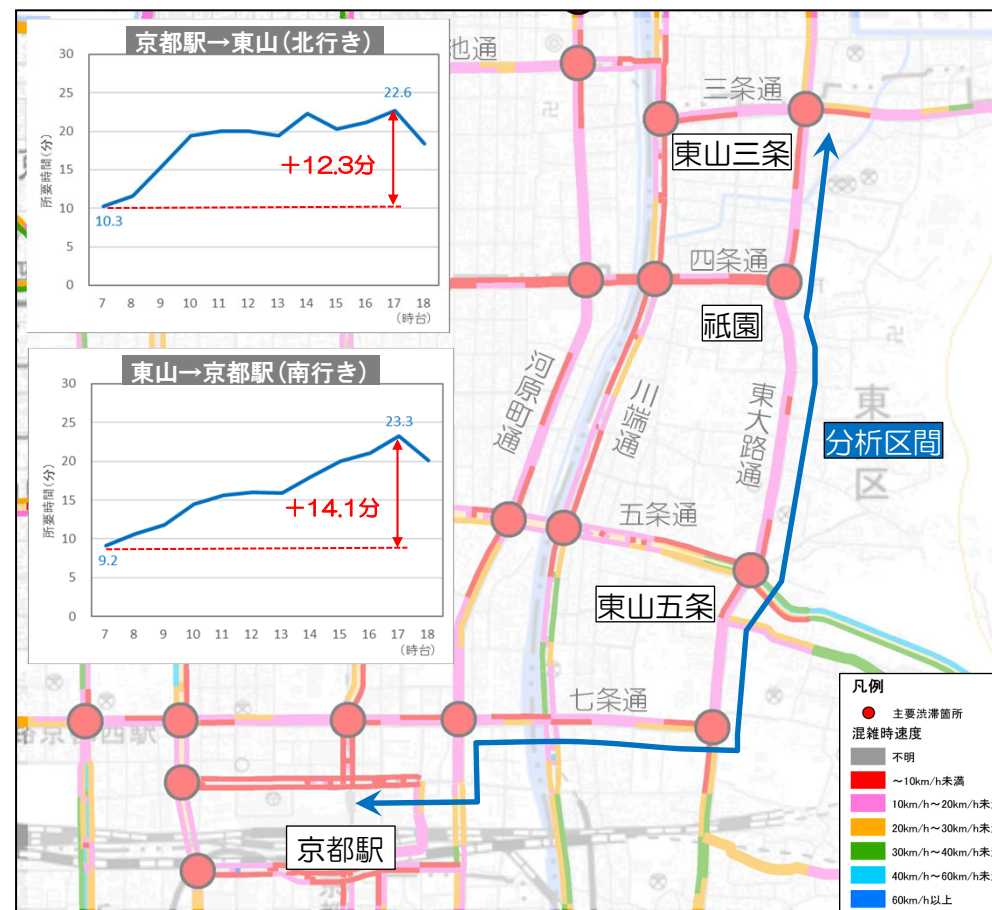
京都駅～東山間バス路線の所要時間（ETC2.0データ）

※ETC2.0プローブデータ
H30.11 休日7:00～19:00

東山エリアを走行するバス路線



京都駅～東山間の所要時間



○ピーク期・休日の京都駅～東山間の所要時間は、非混雑時間帯と比べ12分～14分多く掛かる。

2. 分析結果

想定課題⑥：京都駅を拠点にエリア間を移動することで、京都駅～東山の経路が混雑している。

分析結果（まとめ）

- パケットセンサーにより、4日間の交通流動を分析した結果、
東山⇄嵐山の移動の際に、**京都駅を経由するトリップが全体の約1割（約5,000トリップ）存在**することを確認。
 - ピーク期休日の京都駅～東山間のバス路線は、路線速度より算出した所要時間に最大14分の差が発生していることを確認。
- ⇒ 4日間のデータでエリア間移動の際に京都駅を経由するトリップが確認されたが、
更なる詳細分析を今後行う予定。

2. 分析結果

分析結果（まとめ）

想定課題① 観光ピーク期や休日に、観光交通が増加し、混雑の要因となっている。

- ⇒ ピーク期・休日に観光交通が増加し、混雑の要因となっている。
- ⇒ 全期間をとおして、通過交通が約3～4割程度存在する。（新たな課題）

想定課題② 休日に駐車場の入庫待ちやうろつきが発生し、混雑の要因となっている。

- ⇒ 駐車場利用・うろつき交通・路線速度に相関はなかった。
- ⇒ P&R駐車場では利用状況に余裕があり、利用促進の余地があることを確認。

想定課題③ 観光ピーク時に観光バスが混雑の要因となっている。

- ⇒ 五条坂で、大型車の離合待ちによる渋滞が発生（東大路通へ影響あり）。

想定課題④ 様々な交通手段のなかで、路線バスに利用が集中している。

- ⇒ 路線バスは、平休日ともに広い時間で満車状態を確認。
- 一方、鉄道は平休日ともに容量に余裕がある状況。

想定課題⑤ 東大路通では車道に多くの歩行者があふれ、渋滞の要因となっている。

- ⇒ 歩行者が多い時間帯に車道へのはみ出し者が増加。
- ⇒ 歩行者の車道へのはみ出しが混雑の要因となっている。

想定課題⑥ 京都駅を拠点にエリア間を移動することで、京都駅～東山の経路が混雑している。

- ⇒ 東山・嵐山の移動に際して京都駅を介するトリップの割合を確認。
- ⇒ 今後、より深い分析が必要。