

第1回 京都エリア観光渋滞対策実験協議会

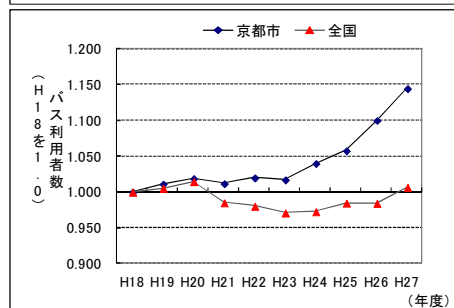
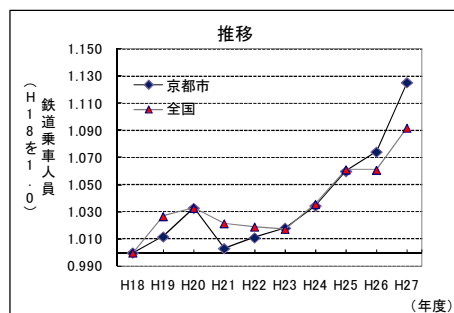
京都市の提案内容について

京都市の状況①

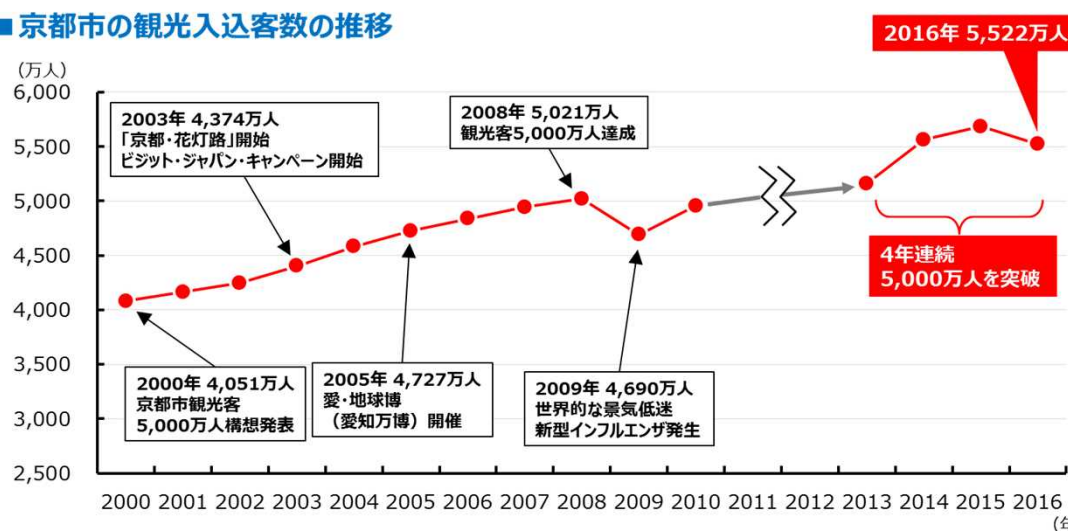
世界有数の観光都市・京都

～14箇所の世界遺産や京町家等の美しいまちなみなど、
1200年の歴史に育まれた伝統と文化が世界を魅了～

- 年間観光客数は、3年連続で**5500万人を維持**(H28:5522万人)
- 外国人宿泊客数も、2年連続で**300万人を突破**(H28:過去最高の318万人)
- 修学旅行生の**約3人に1人が京都へ**(H28:約110万5千人)
- 日本人、外国人ともに**約9割が京都観光に満足**と回答
- 公共交通機関利用者数についても、観光需要等を受けて**順調に推移**



■京都市の観光入込客数の推移



※2011年、2012年は調査方法の変更により観光客を推計していない
出典) 京都観光総合調査 (京都市 平成28年)

出典：京都観光総合調査（平成28年），「歩くまち・京都」推進本部会議資料

京都市の状況②

一方、観光客の急増による混雑は、
観光客・市民にとっても**大きな負担に**

<観光客からの「残念度」>

**「人が多い」「電車、バスなどの公共交通機関」
「交通状況(道路の渋滞等)」が上位に**

出典:平成28年京都市観光総合調査
観光客満足度調査(アンケート)

●残念度の高い項目(日本人観光客)

- ・人が多い, 混雑(15.0%)
- ・電車, バス等の公共交通機関(12.3%)
- ・交通状況(道路の混雑等)(6.4%)

●残念度の高い項目(外国人観光客)

- ・電車, バス等の公共交通機関(9.5%)
- ・人が多い, 混雑(5.9%)

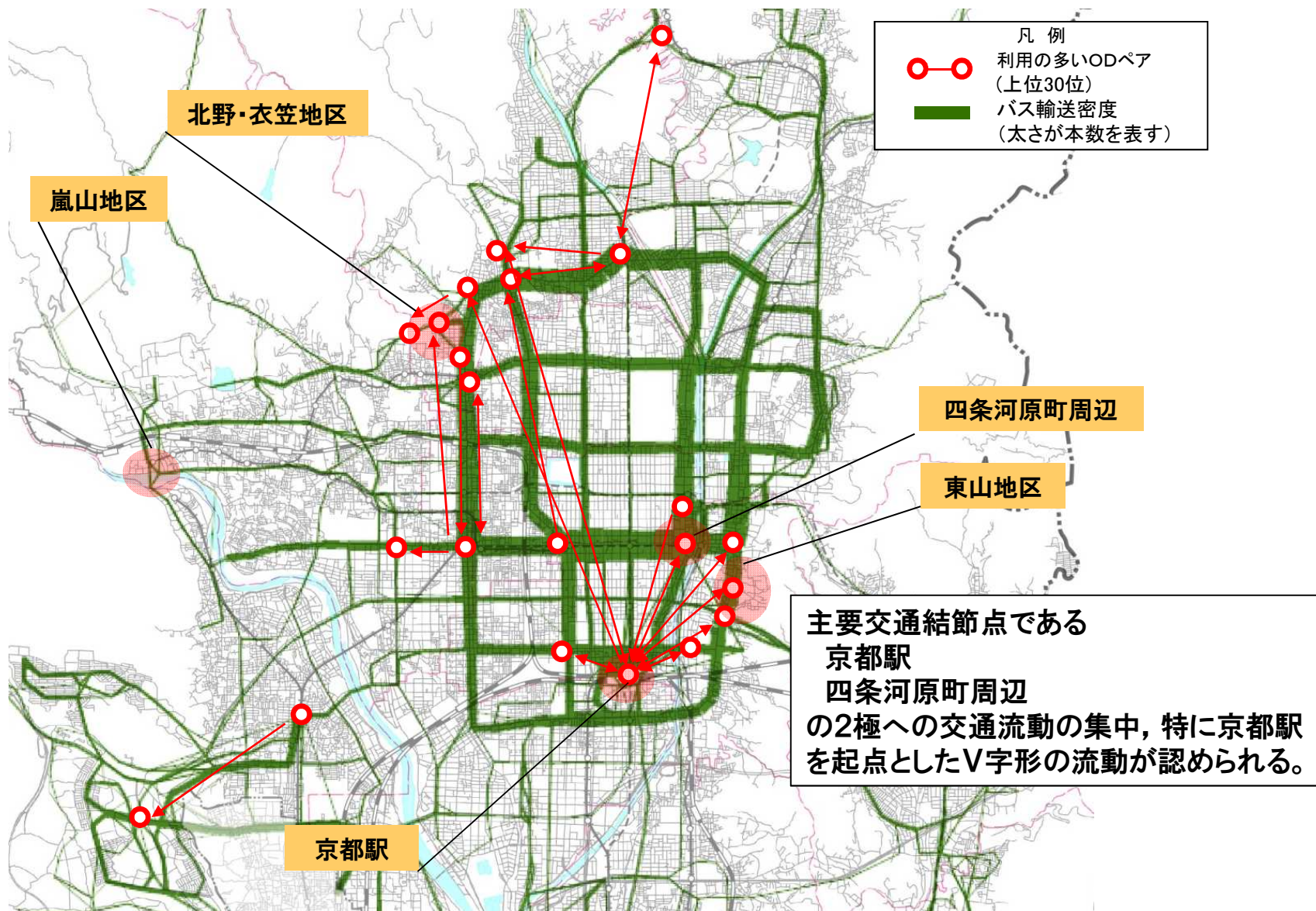
<京都に暮らす「市民の声」>

- 通勤・通学・買い物でバスに乗ろうとしても、観光客でいっぱい。何台待っても乗れない。
- ただでさえ狭い道が、春や秋の観光シーズンはクルマで大渋滞。生活道路なのに・・・
- インバウンドの観光バスが、何台も路上で待機。周辺住民は大迷惑。 など

<定住人口(市民等)と交流人口(観光客等)の錯綜>

147万人の市民が生き生きと暮らす大都市であること
観光資源がまち中に溢れ、市民生活との距離感が近いこと
など、**京都のまちの都市特性が生む課題**

京都市の状況③



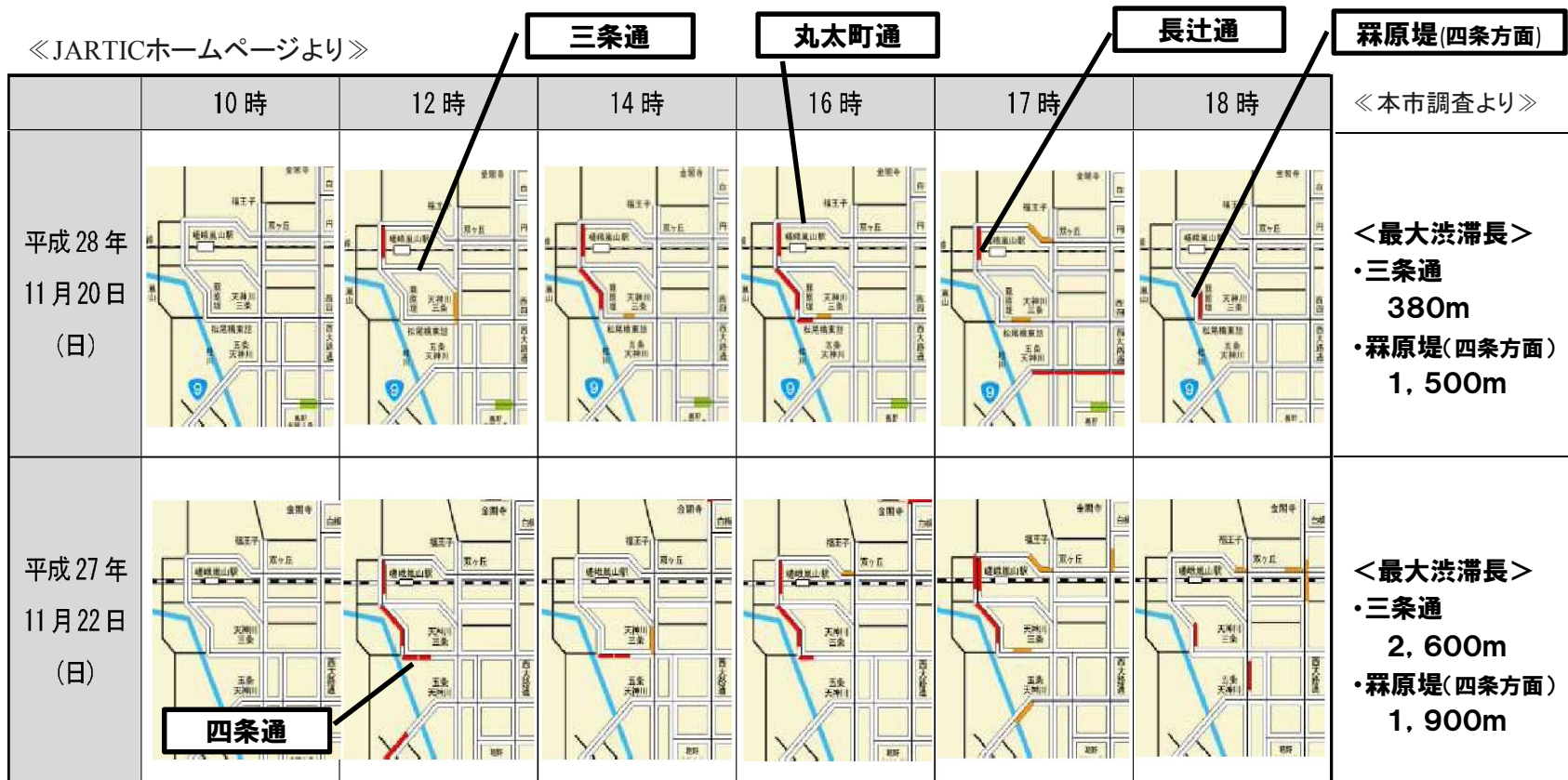
＜京都市内の路線バス輸送密度と市バス相互発着旅客数上位30位＞

京都市の状況④

嵐山地区の渋滞状況

(交通対策実施日(うち1日)の渋滞状況)

○嵐山は、観光車両が集中することにより渋滞が発生する性質を有する。
 ○主に糀原堤、長辻通、三条通で渋滞が発生し、平成27年のように四条通に影響が及ぶ場合もある。
 ○三条通について、平成27年は最大で2,600mの渋滞が発生(本市調査による)したが、JARTIC渋滞情報には反映されていない(車両感知器が三条糀原堤交差点付近に1箇所しかないため)。まずは、現状で車両感知器がない道路を含めて、ドライバーに渋滞情報を正確に伝える必要がある。



清滝道高架道路

市営駐車場付近

清凉寺前付近

三条清滝道付近

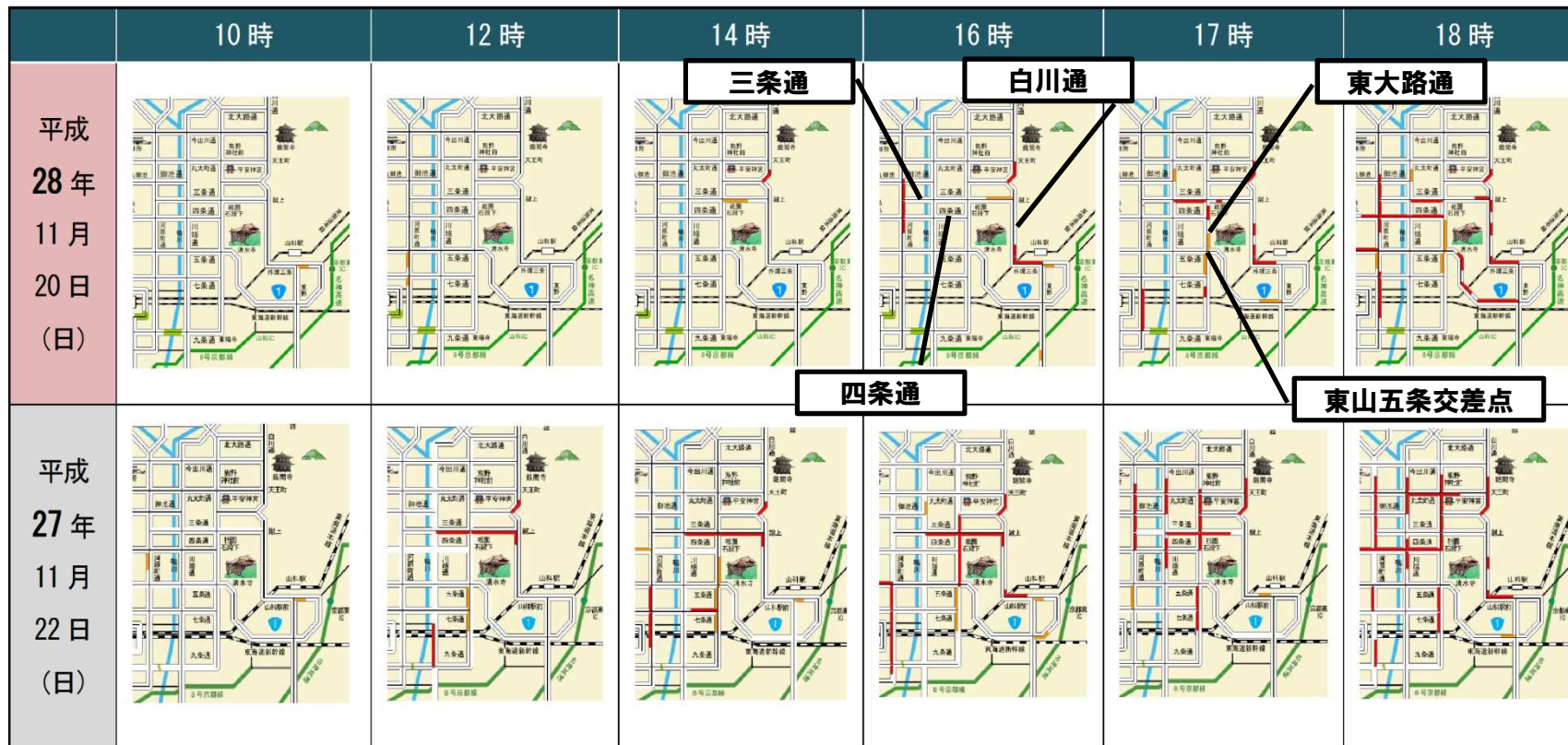
糀原堤(四条方面)

京都市の状況⑤

東山地区の渋滞状況

(交通対策実施日(うち1日)の渋滞状況)
 《JARTICホームページより》

○清水寺周辺は、南北の幹線道路である東大路通を通勤や物流等の車両が日頃から多く通過している中に、シーズンには更に観光車両がプラスされることで渋滞が発生する性質を有する。(東大路通の東西に観光スポットが点在)
 ○東福寺等を目的地とする観光客の車両が狭隘な本町通(JARTIC渋滞情報には表示なし、参考写真のみ)に集中し、シーズンには迂回誘導等を行うも渋滞が発生する場合がある。



師団街道十条～本町十条間

本町十条付近

伏見稲荷周辺(本町通)

東山五条交差点付近

東大路通

これまでの取組①

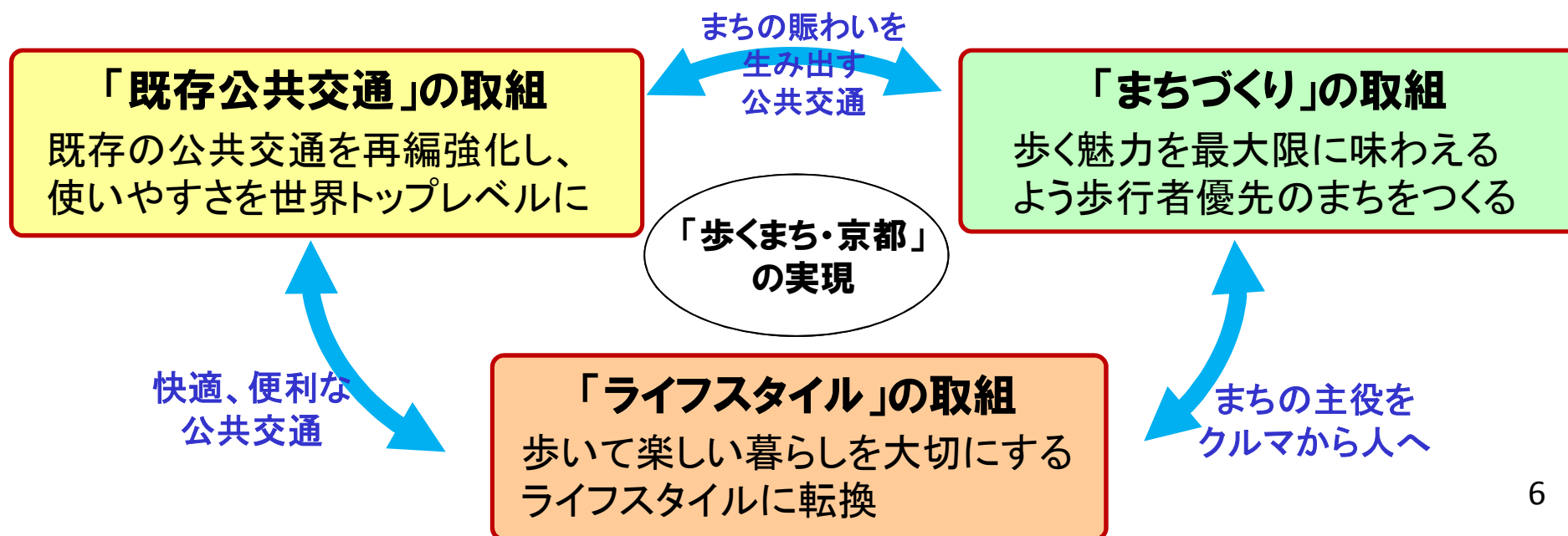
「歩くまち・京都」の推進

これまでも、「人と公共交通優先の『歩くまち・京都』」の理念のもと、歩いて楽しいまちづくりを推進

【基本理念】

自動車交通の制限を含めた様々な抑制策等を通じて『クルマを重視したまちと暮らし』を、「『歩く』ことを中心としたまちと暮らし」に転換していく。

京都議定書誕生の地であり、環境モデル都市でもある京都が日本を代表する「国際文化観光都市」であると同時に、**まちの賑わいを生み出す都市であり続けることを目指す。**



これまでの取組②

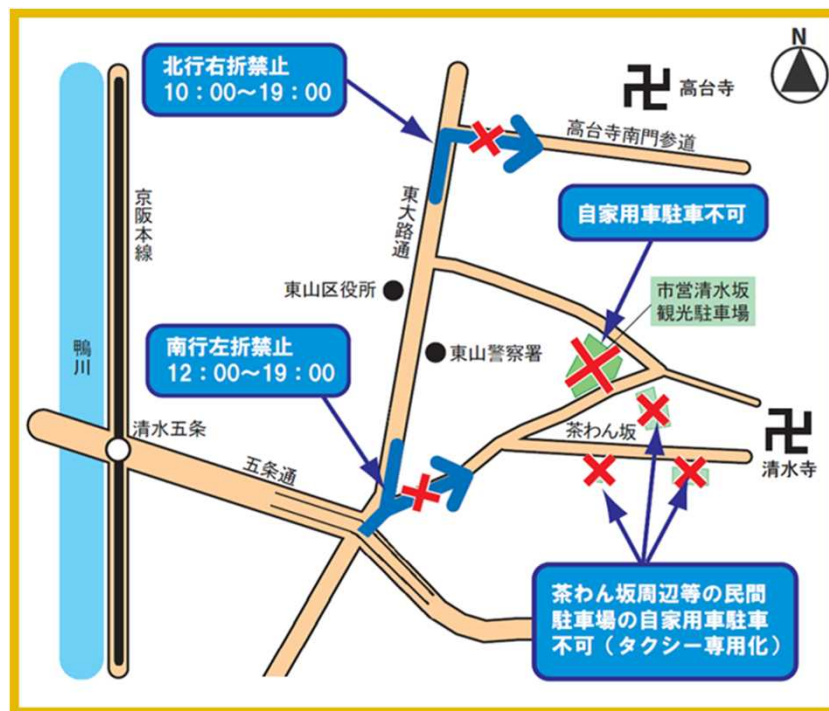
□ 観光地交通対策の実施 「既存公共交通」の取組

秋の紅葉シーズンに、**京都を代表する観光地・嵐山地区と東山地区で実施。**
臨時交通規制等により、交通の円滑化と安全快適な歩行空間の創出を目指す。



<嵐山地区 28年度の取組>

- 天龍寺、渡月橋などが立地
- 入洛観光客の26.8%が訪問(日本人)
- 長辻通の歩行者数は、約60千人/日 (H29年11月11日(土)の9~18時)
- 平成13年度以降、継続して取組



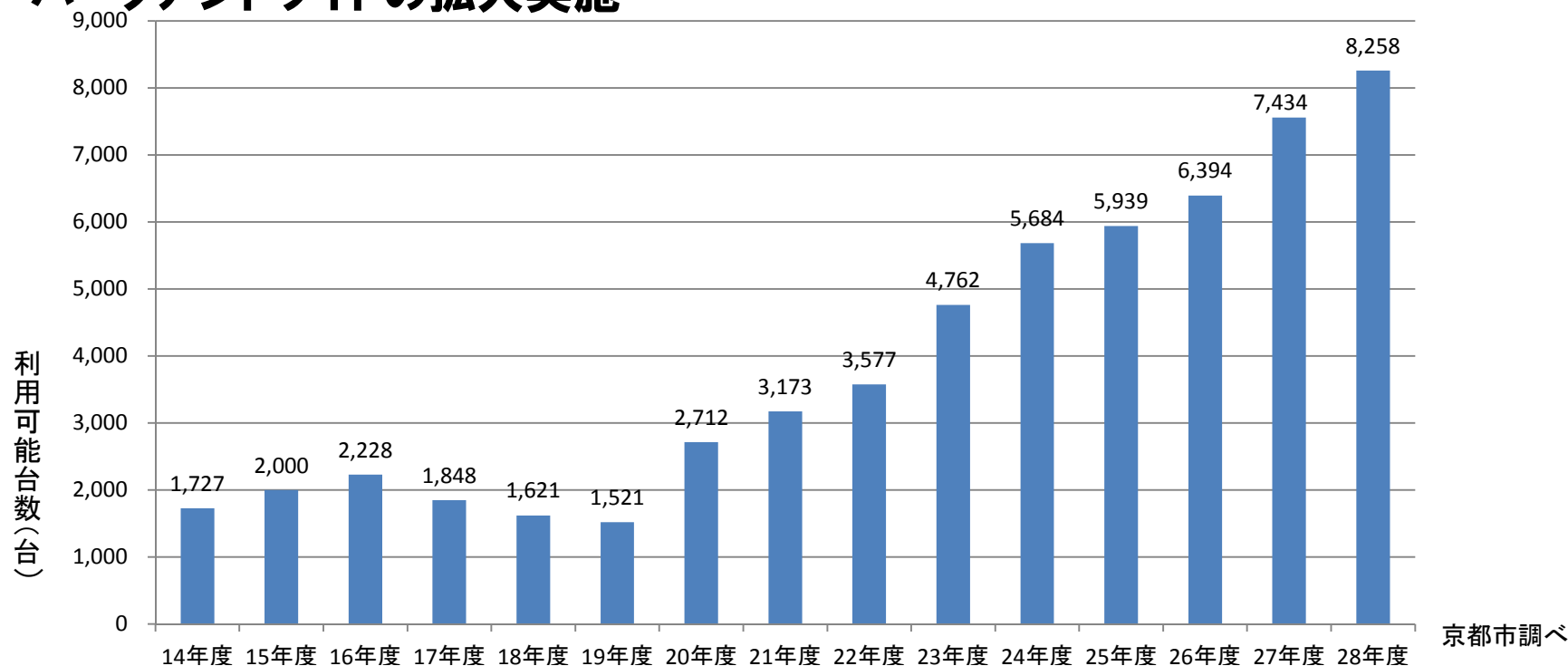
<東山地区 28年度の取組>

- 清水寺、高台寺、東福寺などが立地
- 入洛観光客の51.3%が訪問(日本人)
- 五条坂の歩行者数は、約19千人/日 (平成29年11月12日(日)の9~18時)
- 平成16年度以降、継続して取組

これまでの取組③

□ パークアンドライドの推進 「まちづくり」の取組

市内への自動車の流入抑制と公共交通の利用促進を図るため、パークアンドライドの拡大実施



※秋の観光シーズンに期間限定で開設する駐車場を含む。

- 近隣自治体、駐車場事業者等との連携のもと、乗換えに便利な駐車場をパークアンドライド駐車場として広報
- 紅葉のピーク時には、市有地等で無料の臨時パークアンドライド駐車場を開設（観光地交通対策と連携）
- 平成17年度以降、継続して取組

これまでの取組④

- **歩くまち京都アプリ「バス・鉄道の達人」**「**既存公共交通**」の取組
市域を運行するバス・鉄道を対象に、出発地と目的地を入力するだけで、**最適な移動経路や運賃、所要時間を検索できる無料の経路検索システム**を運用



トップ画面



バスの現在地表示画面

- 18のバス・鉄道の乗換検索が可能
- GPSを搭載している市バス等については、**その日の道路状況を加味した到着予測時刻を表示(全国初)**
- 駅名、停留所名だけでなく、寺院・神社、施設名等(約2,500施設)からも検索が可能
- 観光やMM、駅のバリアフリー情報、バスの乗り方ガイド、駅・停留所の周辺情報なども配信
- 英語版の乗換案内、観光コンテンツも充実
- 利用状況(平成29年3月末現在)
 - ・スマートフォンアプリダウンロード 約38万件
うち英語版アプリダウンロード 約8万件
 - ・パソコン閲覧数 約3,665万ページビュー
 - ・携帯電話閲覧数 約130万ページビュー

これまでの取組⑤

付置義務駐車場制度と駐車場施策「まちづくり」の取組

必要な駐車需要に配慮しながら、自動車利用抑制策に繋がる**駐車施設抑制**と**既存の駐車施設の有効活用**を実施（京都市駐車場条例改正(平成23年施行)）



- 建築物の用途区分の細分化
- 公共交通利用促進策による**付置義務台数の引下げ制度**の創設
- **歴史的都心地区の創設**及び**自動車流入の抑制**
- **隔地制度の緩和**

- ① 歴史的都心地区内での隔地駐車場の確保を禁止
 - ② 駐車場整備地区内においては、隔地駐車場の距離制限を200mから500mに拡大
- 歴史的都心地区内の隔地駐車場を禁止するとともに、隔地駐車場の距離制限を拡大し、隔地駐車場の選択肢を増やすことにより、地区外への駐車施設の配置を促す。

併せて…

ロードプライシングの検討

連動すべき施策、実施に向けた課題と対応策等に係る研究
マイカー来訪者の課金額等による行動変容に係るWEB調査

新税の検討

住む人にも訪れる人にも満足度の高いまちづくりの実現を目指し、
新税など財源の在り方を検討、宿泊税を導入へ
駐車場税等は継続課題

これまでの取組⑥

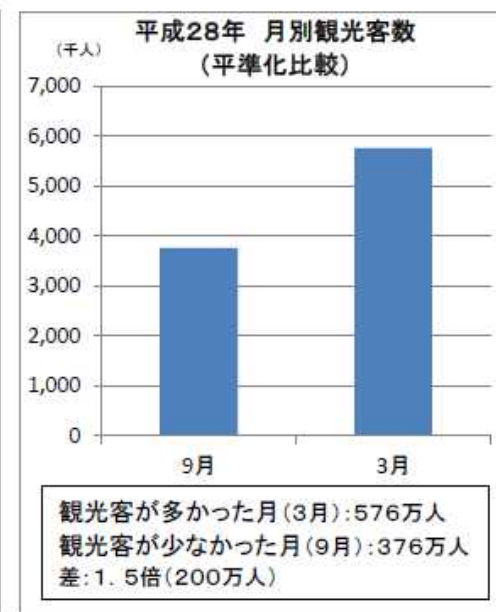
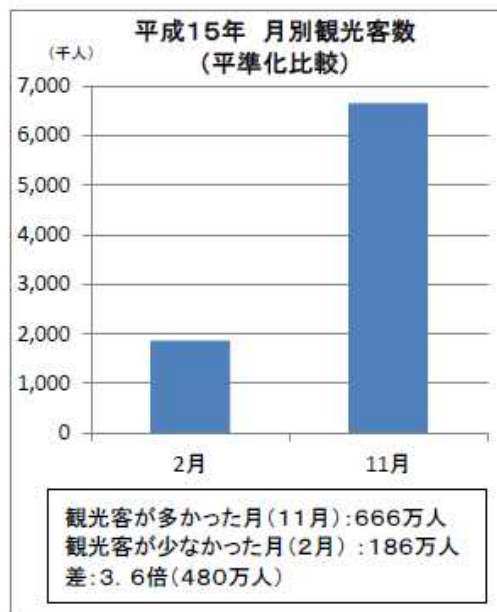
□ 「観光客の分散化」による混雑緩和

● 「3つの集中」(季節・時間・場所)を打破。

- ・「季節の集中」は、「京の七夕」、「花灯路」等、通年観光の取組により、月別観光客の繁閑差が、ピーク時の3.6倍から1.5倍に縮小。
- ・「時間の集中」については、7月から二条城で早朝開城を実施するなど「朝観光」等の充実を推進。）



最も観光客が多かった月と最も観光客が少なかった月の差は、最も大きかった平成15年の3.6倍から、平成28年は1.5倍となりました。



今後の取組方針①

□ 錯綜する交流人口，定住人口の把握と誘導・分散

- 京都のまちの都市特性が生む課題である「交流人口，定住人口の錯綜」について，既存インフラはもとより，ICTなどを活用して対策を進める。

□ 観光客のエリア分散による混雑緩和

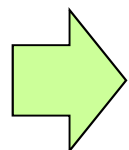
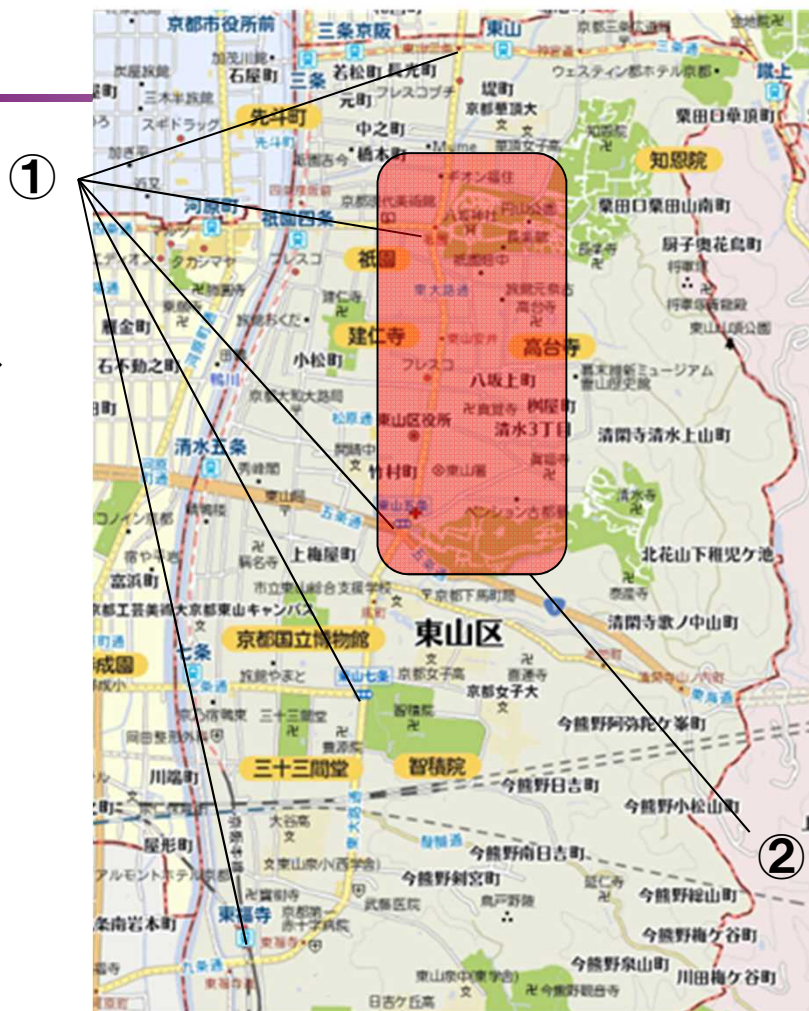
- 「場所の集中」について，多様なエリアの奥深い魅力を発掘・発信し，伏見，山科，大原をはじめとする市内全域への観光客の分散化と地域の活性化を目指す。
- 各エリアにおいては，地域の意向を踏まえ，地元関係者，民間事業者や庁内関係者と連携，プロジェクトチームの活用などにより強力に取組を推進。
- 全庁を挙げて観光を振興する「京都市観光振興推進会議」に「観光客分散化部会」を設置し，各エリアの主体的な取組を支援



今後の取組方針②

□ より効果的な観光地交通対策

- 市内有数の観光地である嵐山地区・東山地区では、秋の紅葉シーズンを中心として、観光バスを含む多数のクルマが流入し、観光客も集中周辺の市民生活にも大きな影響
- 主なポイントで、エリアへのクルマの流入状況等を把握・分析し、ドライバーに提供
(右図①のイメージ ETC2.0の活用を想定)
- 人の滞留状況や経路についても把握・分析
(右図②のイメージ
AIカメラ、パケットセンサーの活用を想定)

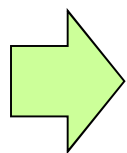


- ・臨時交通規制を含む観光地交通対策について、より効果的なものに
- ・周辺自治体等におけるパークアンドライド駐車場をより有効に活用
- ・併せて、駐車場のあり方等、さらなる流入抑制の検討にも活用
- ・エリア内での人の流動についても、分散化を図り、より快適な歩行空間を確保

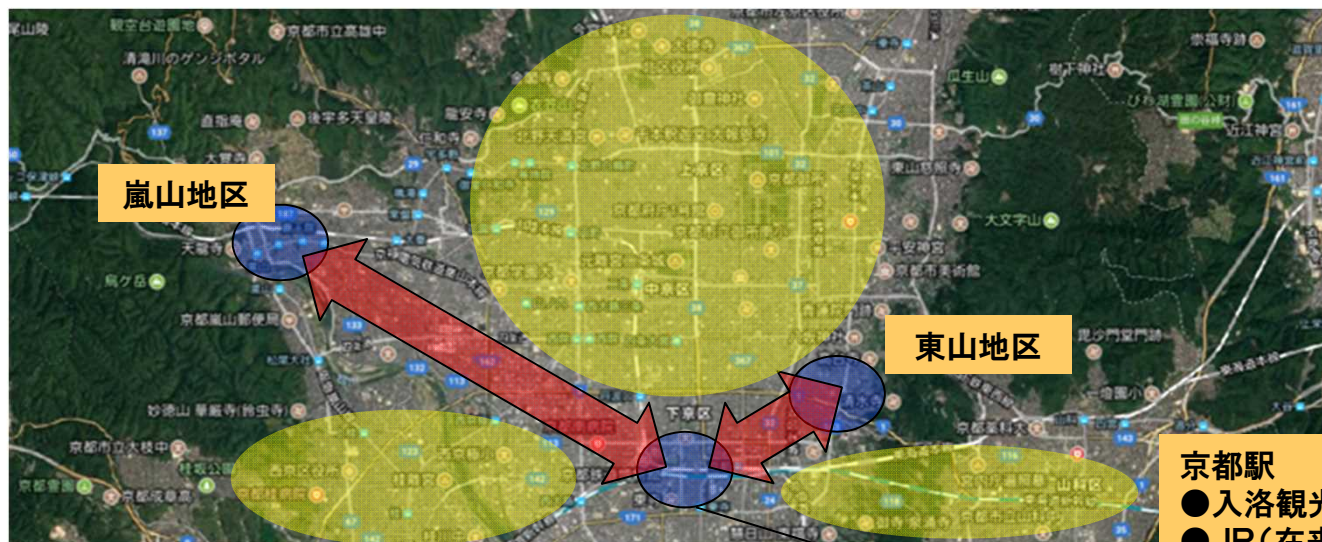
今後の取組方針③

□ 公共交通網のさらなる活用

- 観光客の多くは、京都駅を拠点として移動していることが想定される(下図, 赤い矢印)
- 京都駅及び嵐山地区・東山地区における定住人口, 流入人口の状況を把握・分析(下図, 青いエリア AIカメラ, パケットセンサー情報の活用を想定)
- アプリ等を通じた適切な情報の提供, 交通事業者との連携



・速達性・定時性に優れた既存鉄道網の活用
・利用が集中しているバス路線からの分散
により, 京都駅等に集中しがちな観光客等の分散化(下図, 黄色のイメージ)



京都駅
● 入洛観光客の51.7%が訪問
● JR(在来線・新幹線), 近鉄, 地下鉄が乗り入れ, 60万人超/日が乗降
● バスについても多くの路線が集中